

広島市地域公共交通活性化協議会 運賃分科会 議事要旨

1 日 時 令和6年12月20日（金）13：30～16：30

2 場 所 JMS アステールプラザ4階 大会議室 A

3 出席者

(1) 委員

広島市道路交通局 森田分科会長、広島市社会福祉協議会 永野委員

広島消費者協会 栗原委員、中国運輸局広島運輸支局 藤本委員

広島電鉄株式会社 横田委員、広島バス株式会社 山田委員

広島交通株式会社 磯川委員、JR バス中国株式会社 松本委員

芸陽バス株式会社 田島委員、エイチ・ディー西広島株式会社 砂古委員

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部

内 容

事務局から委員の紹介と本日の進行について説明を行い、以後を非公開とした（報道機関退出のアナウンス）

《議題(1)「広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営計画」に係るバス運賃の改定等について》

－資料1・参考資料4・5について事務局、広島電鉄から説明－

説明要旨

- ・ 運賃改定を行わなかった場合と、行った場合の差の4年分が運賃改定による効果であり、7社合計で11億1千2百万円となる。
- ・ 令和7年度以降も、収支が悪化することのないよう共同の取組を着実に進める。
- ・ 軽油単価については広島県の給油所での小売価格が根拠となる。2022年改定時の積算に用いた単価は135円。同年4月の改定作業以降も上昇傾向にあり、直ちに下落するとまでは言えないものの、直近20年で141円が最高値であったことなどから、当時、現行の150円超の水準に達するとの見通しは持っておらず、高止まりする燃料油脂費が経営を圧迫している。
- ・ 減便により「実車走行キロ」（バスが営業運行で走行したキロ数）はコロナ前から20パーセント減になっているにもかかわらず、（運送経費の6割を占める）人件費や燃料油脂費の高止まりの影響により経費は11パーセント減に留まっている。
- ・ 結果として、コロナ禍からの利用者数の回復（85パーセント）による運送収入の増加をもってしても、収支はなお20億円以上の赤字であり、厳しい経営状況が継続している。
- ・ 令和5年度以降には多くの事業者が一定規模のベースアップを行うなど、運転手不足の解消に向け、乗務員の処遇改善を進めている。
- ・ 初任給、平均賃金等の処遇改善により乗務員の確保に努め、今年度にかけて効果が見えつつあるものの、情勢は依然として厳しく、より一層の改善が必要。
- ・ また、乗務員の高齢化が進行していることから、早急に若年層の底上げを行う必要がある。
- ・ バス車両は一般的に20年前後で代替が必要であるが、コロナ禍以降、車両購入数を抑制している。
- ・ コスト削減については、要員増を伴わずに内製化できる業務を内製化し、外注コストを削減している。また、要員削減効果が期待できる業務は外注化し、人件費を削減。

- ・ このほか、デジタル技術を活用した運行管理の高度化により「安全性・確実性」を向上させながら、営業所の統廃合や管理者の削減を進めている。
- ・ シティバスや金額式定期券、“たびバス”など、収支改善のため、共同または個社で利用促進の取組を進めてきた。
- ・ これらに加え、現在、バス事業者8社と市が一丸となって、新たな連携体制である「バス協調・共創プラットフォーム」において、個社の取組についても情報共有するなど、今後の共同事業化に向け様々な検討を重ねている。
- ・ 乗車券システムについては、事業者間の置かれている経営環境の違いはあるものの、今後の広島都市圏全体のバス路線のあり方を見据えて、①利用者が使いやすく(10カードなど多様な決済手段が使える)、②運賃施策の変化に対応できるよう、また③事業者間の精算が可能となるよう、取り組んでいく。
- ・ 「バス協調・共創プラットフォーム」において、利用促進と収益性の向上を図れる運賃施策の実施、プール精算をはじめとした事業者間精算の仕組みづくり、またそれを支える乗車券システムの構築に向けて取り組むことで、広島の未来に貢献できる持続可能な公共交通を実現していく。

協議（意見交換：発言要旨）

（永野委員）

- ・ 説明は良かったと思うが、参考資料5は、事業者としての立場で作られていて、利用者目線の内容がなかったのが残念だ。

（栗原委員）

- ・ （参考資料5の4ページに関して、）「規模の論理」の考え方がある。実車走行キロの低減により、キロ当たり経費が高騰しているということではないか。
- ・ 例えば、私は自家用車を持っているが、1年間に数千キロ程度しか乗らないが、普通車の車両価格は200万、300万する。だけど、タクシーのように営業で使う場合は何十万キロも乗るので、1キロメートルあたりの単価は安くなる。しかしながらこのグラフを見ると、車はあるのに走っていないからコストがかかっているようにしか見えない。
- ・ 「バス協調・共創プラットフォーム」とは何を共創するのか。国土交通省が作った素地の上で、利潤極大化の行動をとる事業者と市が「どうやったら皆生き残れるか」ということを相談している集まりだと思っており、それが法的に適法であるとかグレーであるとかを言いたいわけではないが、利用者が疎外されているという印象である。

（藤本委員）

- ・ 前回、「経営が苦しいということの根拠が示されていないのでは」という議論があったが、今回の事業者の説明、資料からすると、改めて、やはり厳しい状況だということを感じた。
- ・ 国土交通省としては、現在、地域公共交通全般について運賃改定を推奨する流れにある。例えば、バスを見ても、昨今、全国的に値上げの流れが続いており、毎年値上げをしている事業者もいるほどで、国としてもこうした運賃改定の後押しとなるよう制度を改正し、運賃改定をしやすくしているところである。
- ・ 貸切バスにおいても、昨年10月に全国一律で値上げを行い、中国管内で約20%上昇しており、2年おきに改定することを決めている。タクシーにおいても、昨年、県内で値上げを行い、2、3年ごとに運賃改定をやっていく方向としている。というのも運転手の確保やコロナのような、予想外の外的要因、あるいは安全にかかるコストを皆さんに賄っていただかないと、持続可能な公共交通はど

うしても維持できないので、運賃改定を国として後押しをしていくというものである。ただし、2、3年ごとに値上げをしましょうということではなく、「状況を確認した上で、原価を賄えるよう改定を考えましょう」というものである。そういう動きの中で、市民としては2年というスパンは短く値上げは痛いという思いはあるが、公共交通を守る職務上の立場からはやむを得ないと思っている。

- ・ いずれにせよ、先ほど事業者から色々決意の話があったが、「バス協調・共創プラットフォーム」をしっかりと活用し、利用者が満足できるよう、公共交通をしっかりと作り上げていくということを強くお願いしたい。

(永野委員)

- ・ さきほど、「利用者の目線が抜けている」と発言した真意は、“利用者は満足しているのか”、“乗りたいと思っているが乗れないのか”、そうしたことを調べたことはないのではとの思いであった。事業者は「利用が85パーセント戻りました」と言うが、本当は100パーセントに戻せたかもしれない。福山市のバス1週間無料の取組を新聞報道で見た。民間では難しいのかもしれないが、PRも兼ねて、このような取組を実施すれば乗ってくれる人はいるのではないかという気がしている。高いから乗らないのかどうかということをやってみるのも面白いし、その辺が掴めていないことが残念だと思っている。

(森田分科会長)

- ・ 利用者の立場はどこにあるのか、「バス協調・共創プラットフォーム」の取組は事業者救済ではないかとの意見に対し、事業者、事務局としてどうか。

<事務局>

- ・ 現在、公共交通は非常に厳しい状況にあるが、教育や医療、福祉といった基礎自治体の根幹的行政サービスに深く関わっているものであるため、市としては利便性が高く持続可能なものとして存続させ、最大限に活用するための仕組みの構築を進めたいと考えている。そのため、まずは公共交通を“社会インフラ”として捉え、行政がその維持等に責任を持って関与しながら、例えば交通事業者との一体性を保ちながら、サービス水準の設定やインフラ資産の整備、管理、制度運用の弾力化に係る国との調整など、様々な面で必要な下支えを行うことにより、利用者にとって分かりやすく使いやすいサービスを持続的に提供することができるようしていきたいと思っており、乗合バス事業の再構築をスタートさせたところである。そうした中で、まさに官民連携の共創である「バス協調・共創プラットフォームひろしま」を来年早々に法人化し、4月から実質的に稼働させるための準備を進めている。官民の共創とはいえ、回り回って利用者の生活の向上に寄与するものであると考えており、今後、このプラットフォームでの共同の取組を市がしっかりと下支えしていき、事業者の経営安定化だけでなく、利用者目線での質の高いバスサービスの提供を目指していきたい。

(横田委員)

- ・ 先ほどの説明にもあったように、今、本当に深刻な乗務員不足となっている。また、物価も上がり、コストも増してきている中、仮に運賃改定ができないとなると、最悪の場合、大きな減便や路線の改廃にもつながりかねない。事業者として大きな危機感を抱いている。このため、今回は本当に苦渋の決断ではあるが、コストの増加を、もう少しだけ“運賃”という形でお客様にご負担をお願いさせていただいたところである。これまで、各社あるいはバス業界全体として運転手不足に対応すべく、共同募集など色々なことに取り組んできた。また、業務の内製化、外注化の活用、広報部隊の人件費削減など経費

削減にも取り組んでいる。シティバスや共通定期、サービスも色々と展開してきた。

しかしながら、今日委員の皆様からご指摘をいただいた利用者目線、利用者の視点が抜けているのではないかといったご意見、あるいはパブリックコメントにも色々な意見、提言もあった。そういったものを含め、まだまだ我々として努力すべきところが多々残っているということを感じている。こうした意見を真摯に受け止めて、今後、利用者のサービス向上に取り組んでいきたい。

- ・ いずれにせよ、バスサービスを利用するのはお客様であり、事業者本位のサービスではなく、お客様に利用していただく、そんなサービスを、新しくできる（プラットフォームの）法人において早急に議論を進め、サービス展開に結び付けていきたい。広島市、バス業界、そして利用者の3者が win-win の関係になれるようなバスサービスを目指し、我々事業者も努力していきたい。委員の皆様には、この度の運賃改定につき、ご理解を賜りたい。

（森田分科会長）

- ・ 永野委員からは福山市の事例も挙げながら、バスを利用しない人がどうしたら利用するか、なぜ利用しないかを探る意味でも、運賃の取組を考えてみてはどうかとの提案があったが事務局からコメントはあるか。

（事務局）

- ・ 無料デーのような取組について、市としては、きっかけづくりとしては有効とは思いますが、やはり続けて乗っていただきたいという観点から、まちづくりと一緒にあった展開が望ましいのではないかと考えている。そうした意味では、例えば新設のサッカースタジアムに向かう新しいバス路線での実施であったり、毎年、人が大きく動くイベントで、市民の方が公共交通に乗りそうな瞬間を捕まえ、良さを感じてもらえるといったサービス展開を目指したい。
- ・ 事業者だけでは難しいのではないかと意見もあったが、市としても、市の施策と合致するようなものであればしっかり後押しをしたいと思っている。

（永野委員）

- ・ なぜ高齢者が乗らないのかといったようなことも調べてみてはどうか。料金が高いから、サービスが悪いから、など色々あると思う。その知恵を出すのは我々の仕事だと思っている。全員を無料にするのは難しいだろうから、これからはやはり高齢者で支えていかなければならないという中、利用が少ないので、その辺をターゲットにしてみてもどうか。事業者が出すのは大変だろうから、それぐらいの費用は市で持っても良いのではないか。

（森田分科会長）

- ・ 費用負担をどうするかという議論はあるが、我々としても利用が少ない層なのか、年齢なのか、住んでいる場所なのか、どういうターゲットを刺激して利用を増やしていくかということは、大きなテーマの1つとして検討を始めているところである。
- ・ 仮にこの運賃改定が実現して、少し落ち着いて考える時間ができたら、プラットフォームの中で様々なデータ分析なりアンケート調査も行いながら早急に考えるべきだと、市と事業者で話している。

（栗原委員）

- ・ 前回の分科会と本日と、実は、水面下でも協議はあり、時間をかけて協議していると思っている。私も合掌立ちになって「いや、反対なんだ」というつもりはない。「論理的に説明をしてください」とい

うことである。ただ「苦しいんだ、お願いします」、それだけでは納得できない。先ほど申したような、じゃあ100万キロあたりのコストはどうなのか。今あるバスをフルに走らせればコストは圧縮することができるはずで、それをせずに実車走行キロを低下させたためにコストが高くなっている。これはコロナのせいでも原油価格が高くなったせいでも、私達が乗らなくなったせいでもない。これは経営の問題である。そういうことをなぜ説明しないのかと。ちゃんと納得できることを整理して話していただければわかるつもりだ。しかし納得できる説明がないのに、「苦しい、やっていけない」と言われると、なぜ間に答えてもらえないのだろうかという気になる。

(横田委員)

- ・ 要素は様々あるが、一つはいわゆる2024年問題。運転手の休息時間を今までよりも長く取り、安全性をキープしなさいということである。1人が働ける時間がどうしても短くなり、乗務員も不足しているので、バスがあっても走れないという状況は確かにある。それと、時間帯によっては残念ながら走らせてもコストを担うだけの利用がないという状況も路線によってはあるということで、全体的な走行キロの割合に比べコストは高くなる。ただ、ご指摘のとおり、走らなくとも固定費はかかってくる。そういう状態が相まって今の数字になっている。事業者としても、走らせるチャンスがあつて、人と車がいって、乗っていただけるならば走らせたいという気持ちはあるが、残念ながらなかなかそこまで回復しきれていないという現状があつて、こうした事態になっていると理解している。

(栗原委員)

- ・ 2024年問題。令和6年はそうだろうと。加えて、令和5年まではおそらくコロナかなと推測する。数字は理解できる。だが走行キロと単位あたりのコストというのは例えば施設、設備を工夫することによりいかようにも低下させることができるので、今あるバスをそのまま車庫に置いたままで、2024年問題、コロナで走らせられないから、固定費だけかかると言われても、「ああそうですか、それは大変ですね」とは一朝一夕にはいかない。

(横田委員)

- ・ 適正な台数を維持しながら、20年を超えたような不要な車両はなるべく廃車するといったことにも各社取り組んでおり、工夫もしていく。どれくらい効率的な運営ができるかは永遠の課題だと思っているので、そこは各社知恵を絞りながら取り組んでいきたい。

(永野委員)

- ・ ずっと思っていたが、市内だけなのか。他の地域、事業者はうまくいっているのか。どうも良いところだけを黒字化して赤字を減らそうというクリーム・スキミング的なことをやっているのではないかという気がしている。電気事業に携わってきたのでよくわかっているつもりではあるが、例えば(以前は)隠岐の島の電気料金も広島の電気料金も一緒だったが今は違う。良いところ取りは許さないということであり、その辺はバスも同じことなのではないかと心配していた。例えば市内ではこうした厳しい状況だが郊外は大丈夫ですよなのか、あるいは郊外も同じですよなのか。

(横田委員)

- ・ 路線によって良いところもあれば悪いところもあるでしょうという話かと思うが、良い路線というのはないというのが実感である。この路線はすごく儲かっていてこの路線は儲かっていないというよりも全体的に悪い、赤字基調という認識である。

(山田委員)

- ・ 広島バスでいえば、黒字路線と赤字路線が混在していた。コロナ禍前は黒字路線があり、それで赤字路線を補う形だったが、コロナ禍を経て、全体として落ち込んだせいで補えなくなっている。今回はこのエリアに限っての協議になるが、郊外を走る事業者もあり、実態は様々ある。

(藤本委員)

- ・ そこで国土交通省としては、事業者が実状にあった運賃を設定できるように、制度改正を行いながら運賃改定を促している。そうしなければ赤字補填どころかはや全体を支えることができなくなっているところであり、国として決して値上げしてくださいということではないが、地域交通を支えるためにも、運賃改定を選択肢として検討してもらいたいという思いがある。最後は事業者側の経営判断にはなるが、いずれにせよ、路線廃止や減便にならないよう日々努力していただいていることについては、引き続きお願いしたい。

(森田分科会長)

- ・ 前回の議論も踏まえ、分科会としてどのようにまとめていくのかということについて、復習的な振り返りも含めて話をさせていただく。

この度の運賃改定は、事業者において、燃油費の高騰、運転手不足といった社会的情勢の影響による厳しい経営状況を踏まえ、やむを得ず行われるということになったと聞いている。そうした中、利用者にとっては前回の運賃改定からわずか2年と3か月、そういう期間で事前の十分な説明もなく唐突に行われることになった、そういう受け止めをされている。そこに乗車券システムの更新に伴う混乱も相まって、運賃改定は理解できないという意見が多数になっている、そういった状況であると受け止めている。

しかしながら、このままの状況を放置すればバスの大幅な減便などが生じるおそれがあることから、事業者代表として広島電鉄の横田専務取締役から、「エッセンシャルワーカーたるバス事業者として市民の足を確保するための苦渋の決断として、利用者にコストの増加分の一部について負担をお願いしたい」という発言と、「この厳しい意見を真摯に受け止め、今後、バス事業者が市と一体となった乗合バスの共同運営の仕組みの中で、乗務員不足の解消や利用者目線のサービスの推進に取り組んでいく」という発言があった。

また、事務局からも、事業者によるバス事業の再構築の取組を市としても全力でサポートしていくという旨の発言があった。したがって、この度の運賃改定は、「単に事業者の赤字を利用者に転嫁しようというものではなく、利用者の利便性の向上とさらなる経営改善にもしっかりと取り組んでいくための時間的猶予をいただきたい」というものではないかと私なりに理解している。

それから、広島市としての立場も含め、反省の意味も込めて2点ほどコメントする。

まず、前回の分科会において、事業者と利用者の情報量の格差について意見を頂戴した。今後は、プラットフォーム、共同運営システムの取組の中で、共同事業やバス事業がどういう状態、動向になっているかということについて、バス事業分科会において適宜状況を説明するとともに、意見を頂戴しながら、共同の取組を進めていきたいと考えている。

また、特に栗原委員、永野委員には大変辛い状況、苦しいご負担をおかけしたところになるが、この度の運賃改定の協議に当たり、法定協議会への事前の報告があたかも運賃改定が確定したかのごとく報道され、お二人を、後戻りができない、運賃改定を迫認するしかないというような状況に置いてしまったのではないかと思います。今後は、誤解が生じないように、運賃改定の手順をきちんと説明していきなり、

分科会の役割がきちんと果たせるような仕組みを考えていきたいと思っている。

最後に、前回と今回の議論を踏まえると、物価の高騰などで消費者の皆様も苦しんでおられる中、運賃改定に賛成かと問われると、当然、利用者として賛成とは言えない、承服しがたいという返事になることは明らかな다고考えている。今回の委員の一人一人に諸手を挙げて賛成であるということを明言していただくのは難しいと思う。しかしながら、今回運賃改定を見送ることは、結果として利用者の不利益をもたらしてしまうということも事実であると考えている。

よって、運賃分科会の総意としては、「苦渋の選択になるが、事業者がこの運賃改定を機に、利便性向上とさらなる経営改善に取り組むことを前提に、やむを得ない判断せざるを得ない。」と判断して、協議が調ったというまとめにすることを皆様に提案する。

ただし、当然のことだが、利用者の立場での皆様の厳しいご意見、あるいはギリギリの判断をされた経緯等は協議録にしっかり残すし、各事業者においては、栗原委員、永野委員の両委員を含む多くの利用者からの厳しい意見、期待を込めた今後への要望をいただいた。これを、運賃改定が仮にできたとしても、この場限りのこととして忘れてしまうのではなく、これからの事業者間の共創、連携の下で、しっかりと生かしていく、そこを私の方から強く要請する。そうした中で、今回協議が調ったという形にすることについて、委員の皆様はいかがお考えか。

(栗原委員)

- ・ 何度かミーティングをした上での私なりの結論を持ってきている。それを総括として申し述べるので、森田会長の総合的な判断をいただきたい。
- ・ 2024年度広島市地域公共交通活性化協議会運賃分科会に関わり、数度にわたる公式、非公式のミーティングに参加し、理解できたこと、また未だ不明な点について整理する。またそのことを踏まえて、私の分科会における意見を述べる。

この度の均一運賃エリア内の運賃値上げに係る公共交通事業者の原案の理由は、概ね次のようなものである。1) エネルギー価格の高騰、2) 物価上昇、3) 人件費の上昇。

私は、2024年11月29日金曜日、広島市役所で行われた同運賃分科会において、エネルギー価格は上昇していない、むしろ(WTI 原油価格は2022年6月をピークに)その後低下し、この2年間は安定している。物価上昇についてはCPI(消費者物価指数)を調査し2022年から2023年にかけて3.2ポイントの上昇が見られる、家計部門の可処分所得は減少していると述べ、理解を求めた。

加えて、アンケート調査結果についてクロス集計を行い、年代別、地域別の賛否の分析をすること、この度の計画期間(2025年2月～2028年3月末)の3年2ヶ月の間で11億2000万円の収支改善が可能とする根拠を明らかにするよう求めた。

また、前回の運賃値上げから2年3か月しか経過しておらず、前回の計画期間が満了していない間の値上げなので、この度の計画期間を2029年度末までにできないかと提案した。

2024年12月16日月曜日、16:00～18:00、広島市社会福祉協議会会長室において、12月20日に予定されている運賃分科会に先立ち、(事業者を代表して)広島電鉄株式会社、広島市(林田公共交通調整担当課長、岩井課長補佐、佐藤主事)、永野広島市社会福祉協議会会長、私(栗原広島消費者協会会長)が協議した。協議の内容は、アンケート調査のクロス集計の結果、運賃改定後の収支、軽油価格の推移、公共交通事業者7社の経営状況等、おおよそ本日配布の資料と同様である。軽油価格について、私は卸価格の推移を調べた。2022年4月、85.6円/ℓ、2022年11月、82.0円/ℓ、2024年8月、97.3円/ℓ、2024年10月、88.2円/ℓと目立った上昇は見られなかった。また、事業者の経営状況について1社しか調べることはできなかったが、決算は赤字の状態であっ

ても役員報酬は上昇しているという状態も見られた。もちろん全ての事業者においてとは言い切れない。

また、この度の運賃改定を当初の計画に従い、2025年4月からにできないかということについては、2025年2月からの運賃改定で既に動いており、関係市町、交通事業者とのシステムの再調整のため高額な費用があるため難しい、あるいはこの度の運賃改定の対象から市内電車を除くことはできないかといったことについては、エリア内のバスのみ運賃改定を行うと、電車に利用者が偏りバスの売上が減少する、また市場原理による競争を抑止するため難しいとのことであった。

以上のことから、およそ、私はこの度の運賃値上げに対し、賛意を表すことはできない。

その後、事業者からの要請により、2024年12月19日木曜日、10:30~12:00、広島電鉄株式会社本社会議室において、(事業者を代表して)広島電鉄株式会社、広島市(戸田道路交通局長、森田公共交通政策部長、林田公共交通調整担当課長)、私(栗原広島消費者協会会長)が、本日の会議に先立ち打ち合わせを行った。

協議内容は、これまでの会議や打合せで出てきた内容であった。来年4月からの施行としたのではPASPYの終了時期と重なり混乱が生じるため困難であるとの回答を聞くことができた。他にはとりたてて新たなトピックはなかったが、話し合いが膨着し始めた時、運賃分科会会長である広島市の森田公共交通政策部長から「このままの状態が続くと、路線の廃止や減便が容易に予想され、特に中山間地域の交通手段を持たない住民にとって痛手となる」との発言があった。私はそうした状況を当然に望むべくもなく、私が翻意すべき時と決断した。もちろん論理的には原案に到底賛成できないが、積極的に反対するものではない。以上が結論である。

ただし、敢えて付言を申し述べる。

一つ目。巨視的に見ると我が国は人口減少に直面している。広島県においてもコロナ禍前と今とでは人口が1.5パーセント減少している。おそらくは公共交通事業者の売上もその比率で減少しているものと思料する。協調・共創プラットフォームによって生き残りをかけているのだろうとは思いますが、長期的には対応できないのではと考えている。まずは事業者には、収入に見合った費用を再構築することを望む。最終的には事業者の合併なども視野に入れなければならないと思う。

二つ目。本運賃分科会のメンバーに偏りが見られると思われる。事業者の会ではないので、ステイクホルダー、例えば多くの利用者を代表する高校生保護者の会や、障害者の会などの意見を頂戴するといった姿勢も大切なのではないかと考える。

(森田分科会長)

- ・ これまで分科会の外での意見交換の場も活用しながら、お互いどういう状況にあるか、どういったことを考えているかのやり取りをさせていただき、本日の分科会もまさにそういう場であった。どこまでいっても、最終的にはさきほどの「最後の提案」ということで申し上げたことに戻るが、諸手を挙げて賛成、賛意を表すこともできないということはそのとおりだと思っている。繰り返しになるがそこは十分理解した上で、積極的に賛成ということはないにしても、ここは本当に苦渋の選択としてやむを得ないということを、皆様、分科会の総意、としてまとめさせていただければと思う。栗原委員の色々なご意見、永野委員の厳しいお言葉、激励の言葉というのもしっかり記録には留めていきたい。そういったご意見を踏まえた上で、総意としてはやむを得ない、やむなしとさせていただきたいと思うが、改めていかがか。

<一同頷く>

- ・ 異議なしとのことで、議題1については協議が調ったこととし、その旨の証明書を書面にて国に提出する。

(永野委員)

- ・ 栗原委員から最後に意見があった「分科会において利用者代表の委員が２人」ということについては私もいかななものかと感じている。賛成はするので、もう少し広い視点で委員の在り方を考えてみてほしい。

(森田分科会長)

- ・ その点については今回の反省すべき点と考えている。この場でこうしていきますというお答えは難しいが、どういった形が良いのか考えていきたい。協議運賃制度というものは非常に難しい、合意形成するのが非常に難しいものだということを、我々、各委員も、事務局も含め身をもって感じた。語弊があるが、ある意味では良い機会であったと思っている。今後、改めるべきところが何かをしっかりと考えていきたい。

《議題(2)－１ 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（広島電鉄）》

－資料について事務局（広島電鉄担当者）から説明－

（永野委員）

- ・ 深夜バスとは何時のことか。

（事務局：広島電鉄）

- ・ ２３時である。なお、今は広島電鉄では深夜バスは走っていない。

（永野委員）

- ・ 深夜バスというのはあまり聞かないので質問したが、走っていないのであれば資料にもそのように記載すれば良いのではないか。さきほどから “お客さんの立場で “と言っているのはこういうことである。事業者には当然かもしれないが、深夜バスに乗らない人からすれば「深夜バス」と言われても何時からかと思ってしまう。
- ・ ICOCA は定率割引をせず、乗継割引と障害者割引は実施するとしている、これはなぜか。

（事務局：広島電鉄）

- ・ 現行においても 10 パーセントの定率割引は PASPY に適用しており、ICOCA については適用していない。

（永野委員）

- ・ だからこそ PASPY に代わるものとして ICOCA にも適用すべきではないのか。MOBIRY DAYS に誘導するために適用しないという考えか。

（事務局：広島電鉄）

- ・ 地域に浸透したカードを作りたい、小回りのきく運賃施策を実現していきたいと説明させていただいた。そうした中で、お客様には MOBIRY DAYS を利用していただきたい。

（永野委員）

- ・ （MOBIRY DAYS への）誘導のために（ICOCA の定率割引を）しないということ、やろうと思えば技術的にはできるものと理解した。

（事務局：広島電鉄）

- ・ 仕組み上は、障害者割引については、手帳を見せていただき操作をすることで割引運賃を引き去るものである。

（永野委員）

- ・ 今までどおりとのことだが、どうもサービスが後退したような印象である。
- ・ 今まで ICOCA はあまり使われていないという感覚なので、今までどおりと言わず、できれば ICOCA も割引をしたほうが良いと思う。意見として申し添える。

(栗原委員)

- ・ **MOBIRY DAYS** を売り出していきたいのだろう。**PASPY** と、いわばその反対側ともいうべき **J R** の「**ICOCA**」や「**Suica**」との差別化を図るために、**PASPY** については 10 パーセント割引、**ICOCA** は割引をしないと。それをそのまま更新後に持ってきているわけなので、**ICOCA** は割引がないということになっている。先ほどの担当者の説明では、手帳を確認して乗務員が操作するのだと言われていたが、それは手続き上の問題であって、10 カードが使える以上、**ICOCA** も 10 パーセント割引をしようと思えば、手続きを変えてしまえば簡単にできる。

(横田委員)

- ・ さきほどもお話があったように、**PASPY** がなくなるということでその後継として **MOBIRY DAYS** を導入し、サービスはこれに引き継ぐということである。**ICOCA** も利用できるようにしているが、これはあくまで現金利用の代わりという位置付けであり、こうした環境をそのまま移行しようとしている。永野委員からのご指摘はご意見として承る。

(栗原委員)

- ・ 先ほどの議題では赤字、赤字と言っていたが、**MOBIRY DAYS** がそれほど良いシステムなのであれば売り歩いてはどうか。

(横田委員)

- ・ できれば全国に、都市圏よりは中小のローカル都市や中山間地域といったところで活用しやすいようなシステムを目指したい。やはり「地域」で使えるシステムを作りたいと考えている。

(栗原委員)

- ・ 「都市圏ではなく」と言われたが、ユニバーサルで、たくさんの利用者が使えるような良いシステムということであれば積極的に売り込みをされると良いと思う。今までのサービスよりも後退している、また、面倒ばかりが先に立っており、システムを構築すれば便利になる、あるいは便利にするためにシステムを構築するはずなのに、かえって不便になっているような印象を持っていた。本当に出来の良いシステムだということであれば、全国に売りに歩かれたら良いと思う。そうすると次回、運賃改定をしなくても済むかもしれない。

(栗原委員)

- ・ 発行手数料について、**PASPY** がデポジットであったのに対し、**MOBIRY DAYS** は手数料であり、返金はない。この点は大きな違いである。

(永野委員)

- ・ 発行手数料が返ってこないということなのであれば、やはりよく考えた方が良いのではないか。また、仮に **ICOCA** について、1 割引を実施したとすればどの程度の影響が生じるのか。

(事務局：広島電鉄)

- ・ 詳細に計算したわけではないので明確なお答えは難しいが、年間で億単位の影響が見込まれるのではないかと思う。

(永野委員)

- ・ それを割引しないことにするのであればその分儲かるということか。少なからず MOBIRY DAYS に移行しない人もいるはずだ。広島電鉄としては絶対使えるシステムだと思っているようだが、現実にはあまり利用されていないのではないか。

(横田委員)

- ・ 仮に 10 人の乗客があるとすれば、そのうち MOBIRY DAYS 利用者は 1 人程度といった状況である。

(永野委員)

- ・ 使い勝手が悪く利用者に迷惑をかけている事実があるのだから、ICOCA で 1 割引を実施することは迷惑料のようなものとして考えれば良いのではないか。

(藤本委員)

- ・ 国の立場として、運賃制度として ICOCA で割引しないこと自体は事業者独自の取組であるので問題はないことになる。チャージが楽になったという面はあるが、QR の読み取り速度、反応が遅いと感じている。改修の予定などはあるか。

(横田委員)

- ・ スピードについては機械の開発によるものであり、すぐ実現できるかというのは申し上げにくいですが、技術はどんどん進歩していくので、これからは良くなると思っている。

(栗原委員)

- ・ 季節的に寒くなるので手袋をしていたり、あるいは人口動態を見ると高齢者が増えてくる中、指先の乾燥など色々と難しい場面が増えるのではないかと思います。

(横田委員)

- ・ QR コードのほかに IC カードもある。両方使えるので利用しやすい方を使っていただければと思う。

(永野委員)

- ・ 1 割引したとすれば年間数億円規模というが、カード手数料として 500 円を取っていることを思えば回収できるのではないかとやはり思う。あくまでも意見である。

(森田分科会長)

- ・ 概ね意見が出たと思う。議案(2)－1 については承認することとしてよいか。

<異議なし>

異議なしということなので、協議が調ったこととする。

(永野委員)

- ・ 「現行どおりだ」との説明があった、その「現行」がわかりにくいということを重ねて申し上げる。

※他の議題に係る協議の際に、議題(2)－1（広島電鉄）に対して出た主な意見

（栗原委員）

- ・ 私としては広島電鉄に対し声を大にして言いたい。広島バス、広島交通、JR バス中国はこうした対応（ICOCA での定率割引等）をしていると。それぐらい腹立たしい。さきほど承認はしたが呼び戻しても良いぐらいである。交通行政について色々な意見調整をする行政の部署と認識しており、これを放置するのはいかなものかと思う。
- ・ 利用者が色々なカードを持って、混乱なく、今までの PASPY のように、あるいは以前の回数券のように 10 パーセント割引してもらえると風認識して乗車するのが一番良い。こっちの事業所はこう、あっちはこうだというのはいかなものか。

（永野委員）

- ・ 広島電鉄は多額の投資をしているのでそうした選択をするのも仕方がないし、経営者としては良いのだろうと思う。しかし、経営者としては良くても、いずれは客に見放されることになるのではないかととも思う。

《議題(2)－2 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（広島バス）》

－資料について山田委員から説明－

（栗原委員）

- ・ 広島市に質問する。先ほど藤本委員から「各社の判断だ」という発言があったが、交通行政の観点として割引の「横並び」ということについて考えなかったのか。

（事務局）

- ・ 市としても、当然、揃っていた方が望ましいので、基本的なサービスについては、これまでも事業者と市とのやり取りの中でそうしたお願いを個別にしてきたが、各社様々な経営方針があり、一旦はこの形になっているというのが現状である。ただしこれで終わりだとも思っていないので、今後も、引き続き事業者には働きかけをしていきたいと考えている。

（永野委員）

- ・ よくぞ（ICOCA で定率等の）割引をされていると思う。

（山田委員）

- ・ やはりお客様の声というのはひしひしと伝わってくるので、PASPY から変わるにより不便をかけてはいけない、これまでと何ら変わりはないということを基本として進めている。MOBIRY DAYS に関しては、やはりシティバスなど今伸びてきているものはやはり共通してやるべきだと。利用者目線であることを一番にと考えている。

（永野委員）

- ・ 非常に良いことだ。お客様目線で見れば便利になるはずである。

(山田委員)

- ・ プラットフォームに各社の意見が集まるので、特定の事業者だけが飛び出たことをするのではなく、なるべく並行し、全体として支持されるような取り組みを考えていきたい。

(森田分科会長)

- ・ 概ね意見も出たかと思う。議題(2)－2については承認することとしてよいか。

<異議なし>

異議なしとのことで、協議が調ったこととする。

《議題(2)－3 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（広島交通）》

－資料について礒川委員から説明－

(栗原委員)

- ・ MOBIRY DAYS の読取機が13台という説明があったが、これが増えていったときに ICOCA の定率割引や乗継割引などの割引制度はどうなるのか。今段階の読取機の数が少ないことに対するエクスキューズとして割引しているだけだというようなことはないか。

(礒川委員)

- ・ そういったことで実施しているものではない。基本的には割引は継続する予定である。

(森田分科会長)

- ・ 概ね意見も出たかと思う。議題(2)－3について承認することとしてよいか。

<異議なし>

異議なしとのことなので、本議案については協議が調ったこととする。

《議題(2)－4 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（JR バス中国）》

－資料について松本委員から説明－

(永野委員)

- ・ 「Suica は含まない」とのことだが、利用そのものは可能か。

(松本委員)

- ・ 利用は可能だが、10パーセントの割引というのがないという意味である。

(栗原委員)

- ・ 私はJRにも乗るので Suica を利用しているが、なぜ割引がないのか。

(松本委員)

- ・ そこは親会社の取扱いに準じた考え方をしているところもある。

- ・ 現に学生などが割と Suica を使っているというデータもあるし、やはり利便性は高いなと感じるものではある。

(栗原委員)

- ・ 他の事業者にも共通することだが、「含まない」という表現が何に含まれないのかと疑念を抱く。読点をつけるなどの工夫が必要ではないか。または「割引対象外」、「割引しない」とはっきり言い切った方が良いのではないか。

(藤本委員)

- ・ 意味は伝わるので問題はないが、より明確にした方がそれは当然わかりやすいという意見も理解できる。このままでも支障はないし、より丁寧にするということもないわけではない。

(森田分科会長)

- ・ 記載の仕方については誤解のないように、また、わかりやすい表現に、というご意見を頂戴したものと受け止める。

(永野委員)

- ・ これまでの新聞報道では「ICOCA を」使えるようにするという話ばかりで、「10カードが」という話は初めて聞いたし、同じ思いの人はたくさんいると思う。事業者は知っているのだろうが、利用者には伝わっていないのではないか。

(栗原委員)

- ・ 今は混乱しているときである。あまりにも情報が多いので、かえって整理がつかなくなっているのではないか。

(森田分科会長)

- ・ 市でも、色々な情報を整理し、とりまとめてホームページに載せたりしてはいるが、あまりにもパターンが多く、整理している我々もわからなくなることがある。

(森田分科会長)

- ・ 議題(2)－4について承認することとしてよいか。

<異議なし>

異議なしとのことなので、本議案については協議が調ったこととする。

《議題(2)－5 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（芸陽バス）》

－資料について田島委員から説明－

(栗原委員)

- ・ なぜこの ICOCA は定率割引、乗継割引がないのか。他社は割り引くところもあるが。

(田島委員)

- ・ 当社としては、PASPY の後継は MOBIRY DAYS だということと、ICOCA は現行でもそうした割引をしていないので、これらをそのまま移行するという方針である。

(栗原委員)

- ・ 協調・共創プラットフォームで、こうしたことについての議論はしていないのか。

(田島委員)

- ・ そもそも事業者間で決済システムが分かれたというところから、当社については、当初から PASPY の後継は MOBIRY DAYS にすると一貫してきたこと、ICOCA については、ICOCA を選択するとの事業者での判断があり、割引をどうするかはさらにその後に決定していったという経緯があること。このため、揃えることはなかなか難しかったのではないかと。

(栗原委員)

- ・ 今後も、ICOCA についてはこういった取扱いだということか。

(田島委員)

- ・ 当面はこの方向でと、現段階では考えている。

(森田分科会長)

- ・ 概ね意見も出たかと思う。議題(2)－5について承認することとしてよいのか。

<異議なし>

異議なしとのことなので、本議案については協議が調ったこととする。

《議題(2)－6 均一運賃エリア内で適用する個社の割引等について（エイチ・ディー西広島）》

－資料について砂古委員から説明－

(栗原委員)

- ・ ICOCA について、定率割引や乗継割引がなしとされているがなぜか。他の事業者は割引するところもあるようだが。

(砂古委員)

- ・ 当社は広電グループであるところ、基本的には PASPY と同様のサービスは MOBIRY DAYS で提供するという形になる。その他については現行どおりということである。

(栗原委員)

- ・ 広島電鉄がそうするから、エイチ・ディー西広島も横並びでそうするというのか。

(砂古委員)

- ・ そういうことではないが、車載器について同様の取り扱いになるというところで、割引は基本的には共通の仕組みであるので、同様の割引の考え方を、ということである。

(栗原委員)

- ・ 広島電鉄を中心として関連の事業者も含め、MOBIRY DAYS を普及させたいという願いがあるんだろうなと思っている。導入を促進したいという。しかしながら、このように各社足並みが揃わないような状態だと、MOBIRY DAYS の導入促進ということにも障害が出てくるのではないかと思っているがどうか。

(砂古委員)

- ・ これから皆さんと一緒にプラットフォームで色々な話をしていくことになるので、その中でできるだけ着地点を見つけられるように進めていきたいと考えている。

(栗原委員)

- ・ そのためのプラットフォームだと思うのでぜひそうしていただきたい。売上げのことは事業者の勝手だということでは、利用者に混乱を生じるし MOBIRY DAYS も浸透していかないと思う。

(永野委員)

- ・ あえて言うが、広島電鉄が取扱いを変えれば変えるのか。

(砂古委員)

- ・ 個々の会社ですので、個社で判断する。

(森田分科会長)

- ・ 概ね意見も出たかと思う。議題(2)－6について承認することとしてよいか。

<異議なし>

異議なしとのことなので、本議案については協議が調ったこととする。