

第 2 1 回 広島市地域公共交通活性化協議会 議事要旨

1 日 時 令和 6 年 1 0 月 2 2 日（火） 1 5 : 0 0 ~ 1 6 : 0 0

2 場 所 合人社ウェンディひと・まちプラザ（広島市まちづくり市民交流プラザ）
北棟 6 階 マルチメディアスタジオ

3 出席者

(1) 委員

広島大学 藤原会長、広島市道路交通局 森田委員、西日本旅客鉄道(株) 奥井委員、
広島高速交通(株) 藤川委員、広島電鉄(株) 佐々木委員代理、広島県バス協会 赤木委員、
広島県旅客船協会 迫田委員、(株)広島バスセンター 箕田委員、
中国地方整備局広島国道事務所 森委員代理、広島市道路交通局 西村委員、
広島県土木建築局 佐々井委員代理、広島県警察本部交通部 松原委員代理、
広島消費者協会 栗原委員、中国地方整備局建政部 中古委員、
中国運輸局交通政策部 鎌田委員、中国運輸局広島運輸支局 薦委員、
広島県地域政策局 柴田委員代理、広島市都市整備局 津賀山委員、
私鉄中国地方労働組合広島電鉄支部 堀越委員代理

(2) 事務局

広島市道路交通局公共交通政策部 林田公共交通調整担当課長、担当職員
交通事業者：広島電鉄株式会社 梶山部長ほか関係職員

内 容

《乗合バス事業の共同運営システムの取組状況について》

《バス事業分科会の開催について（結果報告）》

－報告資料、資料 1、別紙 1、2、資料 2 について事務局から説明－

意見なし

《広島市中心部における均一運賃等について》

- ① 共同経営計画変更（案）の概要
- ② 広島市地域公共交通利便増進実施計画一部改定（案）の概要
- ③ 地域公共交通計画の一部改定について

－資料 3、4、5 について事務局（市及び交通事業者）から説明－

（栗原委員）

- ・ 路線バスについては、北方面は不動院、東方面は矢賀入口まで拡大した上での値上げとなっているが、路面電車については路線の延伸等の予定がない中でなぜ運賃値上げするのか。
- ・ 均一運賃エリアについて、人口が集中している安佐南区や安佐北区にも拡大できないのか。また、東方面には、人の移動先の中心と考えられるショッピングモールのイオンモール広島府中を区域に入

れることができれば、多くの人の移動が活発になることを期待できるのではないかと。さらに、西方面には、アルパークやレクト、建替予定の市中央卸売市場もある。中央市場については、市が賑わいを創出するような施設にする方向性を示している中、区域に入れない理由は何か。

(交通事業者)

- ・ 路面電車の運賃値上げについては、バス同様やむを得ず行うものである。今後は利用者にとってさらにわかりやすく使いやすい交通サービスを提供していきたいと考えているのでご理解いただきたい。
- ・ 均一運賃エリアの拡大は2022年の11月にも行っているが、拡大範囲には限界があると考えている。今後は、“新たな発想”の中でどうすればお客様に便利に使ってもらえるサービスとなるか考えていきたいと思っている。この考えのもとで、西方面・東方面においても、同様に取り組んでいきたい。

(栗原委員)

- ・ 今回拡大する区域には均一運賃制を、それ以外の区域については“新たな発想”を持って取り組んでいくということであるが、今回のエリア拡大の問題についてもその“新たな発想”で解決すればいいのではないかと。物事を先送りしているようにしか思えないがどうか。

(交通事業者)

- ・ “新たな発想”については、現時点では共同ではなく個社の取組に過ぎないことから、この場での説明は差し控えたい。

(栗原委員)

- ・ 独占禁止法の関係で他社との協議が難しいことは理解するが、いずれにせよ発展的な議論をお願いしたい。

(箕田委員)

- ・ 広島シティパスについて、令和4年11月の範囲拡大に伴い利用者が増加し、購入者からの問い合わせ対応もかなり増えている。そうした中で、来春にPASPYサービスが終了すると、乗車券システムは2種類に分かれる(広島電鉄グループ:モビリーデイズ、広島電鉄グループ以外:ICOCA)が、広島シティパスは4月以降どういう形で提供されるのか。

(交通事業者)

- ・ 広島シティパスは、モビリーデイズで継続することとしている。なお、各社でモビリーデイズ車載機の整備見通しが異なることから、今年度末頃ともいわれている整備開始の時期から整備が完了するまでの間の運用方法についても検討を進めているところである。
- ・ 「エキまちループ」や「まちのわループ」などの共同運行路線の一部には、今年度末には車載器が搭載され、モビリーデイズの利用が可能となっているが、残る未設置の共同運行路線ではモビリーデイズは利用できないため、スマートフォンのアプリ画面を運転手に提示する運用を予定している。また、スマートフォンを持っていない方も利用できるよう、各社で調整している。

(箕田委員)

- ・ バスセンター利用者からは、2種類の乗車券システムのどちらを選べばいいのかという質問が多く寄せられているため、できるだけ早期に、それぞれどういったサービスになるのかということのアナ

ウンスしていただきたい。乗車券システムは分かれても、利用者には分かりやすく使いやすい交通サービスとなるよう、交通事業者同士が協力して取り組んでいただきたい。その一環として、例えば、新乗車券システムへの切り替えに伴う P A S P Y の払い戻しはどの会社の窓口でもできるようにするなど、利用者の負担軽減になるようなことを考えていただきたい。

- ・ 利用者は乗車券システムが変わることに対して相当、精神的な苦痛・ストレスがあることから、負担の少ない移行ができるよう、交通事業者同士が協力し、分かりやすい情報発信をしていただきたい。その際には、バス事業者だけではなく、バス協調・共創プラットフォームを活用し、利用者目線に立った分かりやすい情報発信をお願いしたい。

(堀越委員代理)

- ・ 運行に不可欠な人材の安定的確保が急務となっている。運転手からは、運行確保のための休日出勤や時間外勤務のために家族との時間が取れないなどの声が届いている。
- ・ 今回の運賃改定により処遇改善が行われ、新たな人材確保につながると考えている。乗務員不足は運行に直接影響するものであり、サービスの低下に繋がる。サービスの低下を防ぐとともに利便性の向上を図るためにも、運転手の確保は必要である。
- ・ 共同経営計画の変更が認定された場合、令和 10 年の 3 月 31 日までは変更を行わないということか。

(交通事業者)

- ・ 共同経営計画については、対象路線や運行本数の変更であっても改定が必要になるものであるが、現時点で、運賃の変更による改定は予定していない。

(藤原会長)

- ・ 2 年前、交通事業者 7 社の共同の取組として 220 円の均一運賃導入という新たな広島の特徴ができたが、何が良くて何が足りなかったのか、効果検証についてはどうか。

(交通事業者)

- ・ 広島シティパスの効果検証を行ったところ、電車・バスの区間定期からシティパスへの移行により 1 ヶ月当たりの平均利用回数が 5.8 回増加していることに加え、販売枚数も増加し、広島シティパスの売り上げは約 13 億円規模まで伸びている。利便性の高い定期券を販売することは移動しやすい環境の提供や周遊性の向上に貢献していると考えている。
- ・ 当時は 190 円から 30 円の値上げであったが、均一運賃エリアの拡大と広島シティパスの発売等による利便性向上のためか大幅な利用離れはなく、お客様の理解をいただけたのではないかと考えている。

(藤原会長)

- ・ 2 年前はコロナ禍であったため、本当にバス事業者をはじめ公共交通事業者は、利用者の激減により経営は危機的状況であった。そうした中で、持続性の観点から、広島の公共交通をなくすわけにはいかない、市民を含め皆で立て直そうという思いがあったものと感じている。先ほど交通事業者から説明があったように、一部の路線では利用者が増えるなど、大きな問題もなく今を迎えていることが大きいと思う。
- ・ 今回、220 円から 240 円に値上げするということは、利用者の方々からするとおそらく 2 年前よりもさらにいいことが起きるだろうと期待するものと思われる。わかりやすい形で利用者へ取組内容の

情報発信をしていただきたい。例えば、これまでに持続可能性については策を講じてきたため、今度は利便性向上に対してこういうことを取り組んでいく、といったことを発信できるとよい。また、今まで均一運賃エリアではなかったが、今回その区域に入ること、均一運賃にはこのようなメリットがあるんだということが市民に届かなければ、利用はしてもらえないだろう。

こうしたことが、広島型公共交通システムの持続的な運用につながっていくため、利用者の意見に対し、的確かつ丁寧に向き合い、情報を提供していただきたい。

- ・ エリア均一運賃制にはメリットや限界があり、それをさらに乗り越えるような新しい運賃制度や営業路線等のネットワークの組み合わせによって初めて機能するものであることから、きめ細かく、より一層の検討を続けていくことが次のステップになると考えている。

―議事のうち、③地域公共交通計画の一部改定について、承認―

以上