

広島市地域公共交通活性化協議会運賃分科会（書面審議） 配布資料

【議題】

- | | | |
|-------|----------------------|------------------|
| 議題(1) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [広島電鉄株式会社] |
| 議題(2) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [広島バス株式会社] |
| 議題(3) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [広島交通株式会社] |
| 議題(4) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [中国ジェイアールバス株式会社] |
| 議題(5) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [芸陽バス株式会社] |
| 議題(6) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [備北交通株式会社] |
| 議題(7) | 「広島シティパス」の一部発売終了について | [エイチ・ディー西広島株式会社] |

【配布資料】

- 資料 1 「広島シティパス」の一部発売終了について
- 参考資料 1 説明資料
- 参考資料 2 「協議運賃」の住民・利用者等の意見の募集結果

広島市地域公共交通活性化協議会 運賃分科会委員

◎：分科会長

議題(1) 「広島シティパス」の一部発売終了について [広島電鉄株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
広島電鉄株式会社 交通政策部長	梶山 雅弘	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(2) 「広島シティパス」の一部発売終了について [広島バス株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
広島バス株式会社 事業推進課長	下田 義文	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(3) 「広島シティパス」の一部発売終了について [広島交通株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
広島交通株式会社 営業部長	磯川 浩治	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(4) 「広島シティパス」の一部発売終了について [中国ジェイアールバス株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
中国ジェイアールバス株式会社 運輸課長	河内 政好	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(5) 「広島シティパス」の一部発売終了について [芸陽バス株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
芸陽バス株式会社 取締役第一営業部長	見崎 真二	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(6) 「広島シティパス」の一部発売終了について [備北交通株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
備北交通株式会社 取締役統括本部長	廣兼 利光	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

議題(7) 「広島シティパス」の一部発売終了について [エイチ・ディー西広島株式会社] 分科会委員

所 属・氏 名		備 考
広島市道路交通局 公共交通政策部長	森田 環 ◎	市町村
国土交通省広島運輸支局 首席運輸企画専門官	藤本 陽	地方運輸局
広島市社会福祉協議会 会長	永野 正雄	関係住民の意見を 代表する者
広島消費者協会 会長	栗原 理	
エイチ・ディー西広島株式会社 常務取締役	砂古 智之	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者

【事務局】

広島市道路交通局公共交通政策部

(事務局長兼協議会出納員：公共交通調整担当課長)

広島市地域公共交通活性化協議会分科会設置規程

(趣旨)

第1条 この規程は、広島市地域公共交通活性化協議会規約第9条第1項の規定に基づき設置する分科会の組織、運営その他必要な事項に関し、同条第2項の規定に基づき定めるものである。

(設置及び事業)

第2条 広島市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）に、別表第1の左欄に掲げる分科会を設置し、それぞれ同表中欄に掲げる事項について協議を行う。

(組織)

第3条 分科会は、分科会長及び委員をもって組織する。

(分科会長)

第4条 分科会長は、次条の規定に基づき、委員となるべき者の中から、これを選任する。

- 2 分科会長は、分科会を代表し、その会務を総理する。
- 3 分科会長に事故があるときは、あらかじめ分科会長が指定する者がその職務を代理する。

(分科会の委員)

第5条 分科会の委員は、別表第2に掲げる団体又は機関等を代表するものとする。

(会議)

第6条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、分科会長が招集し、分科会長が議長となる。

- 2 分科会の議決は、委員の全員の賛成をもって行うこととする。ただし、分科会の運営に係る議決で分科会長が認める場合は、この限りでない。
- 3 会議は公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 分科会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、分科会長が別に定める。

(書面審議)

第7条 分科会長は、緊急その他やむを得ない事情により会議を開催することができないと認めるときは、書面審議により、議事を決することができる。

- 2 前条第2項の規定は、前項の規定について準用する。

(協議結果)

第8条 分科会長は、分科会において協議した結果について、協議会に報告するものとし、協議会は、報告を受けたものについてそれぞれ別表第1の右欄に定めるとおり取り扱うものとする。

- 2 分科会で協議が整った事項については、協議会の構成員は、その協議結果を尊重し

なければならない。

(事務局)

第9条 分科会の事務局は、協議会の事務局が行う。

(財務に関する事項)

第10条 分科会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、広島市地域公共交通活性化協議会財務規程による。

(その他)

第11条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、分科会長が会議に諮って定める。

附 則

この規程は、令和6年1月22日から施行する。

附 則

この規程は、令和6年3月19日から施行する。

別表第1（第2条及び第8条関係）

名 称	協議事項	協議会における 取扱い
運賃分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送法第9条第4項に規定する運賃等に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項 	—
陸上交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき、陸上交通における地域の特性や実情に応じた地域に最適な交通手段の提供に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項 	・協議会において 審議する。
バス事業分科会	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの観点からのサービス水準の設定に関する事 ・共同運行計画・路線再編計画の審査に関する事 ・運行状況・共創の取組の評価に関する事 ・その他分科会長が必要と認める事項 	—

別表第2（第5条関係）

名 称	区 分	団体又は機関等
運賃分科会	市町村	広島市
	運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送 事業者	運賃等を定めようとする交通事業者
	地方運輸局長	(同左)
	関係住民の意見を 代表する者	地域福祉関係団体等 関係住民の代表者等
陸上交通分科会	地方自治体	広島市
		広島県
	地方運輸局	国土交通省中国運輸局広島運輸支局
	交通事業者又は 交通施設管理者等	地域交通確保維持改善事業を実施する 交通事業者又は交通施設管理者
		公益社団法人広島県バス協会 一般社団法人広島県タクシー協会
その他運営上必要と 認められる者	関係する市町等	
バス事業分科会	学識経験者	公共交通に精通した大学教授等
	地域公共交通の利用者	地域福祉関係団体等
	公共交通事業者等	バス事業者代表
	地方公共団体	広島市
	その他の地方公共団体が 必要と認める者	国土交通省中国運輸局交通政策部

「広島シティパス」の一部発売終了について

1. 運賃等を設定する区域

広島市中区（JR 線以南）、西区（太田川放水路左岸の JR 線以南、己斐本町一丁目～三丁目、庚午北一丁目～四丁目）、南区（猿猴川右岸、大須賀町、松原町、猿猴橋町、荒神町）、東区（上大須賀町、二葉の里一丁目・三丁目、若草町、愛宕町、東蟹屋町）



- 路線バス
- 運賃等を設定する区域（※共同経営の区域と同一）
- 区域の境となるバス停
- 軌道線（市内線）

2. 運賃等を設定するバス路線

以下のバス路線のうち、1. 運賃等を設定する区域内で完結する区間

路線	運行事業者	路線	運行事業者
エキまちループ	広島電鉄	東西線	広島バス
まちのわループ		平塚線	
大学病院・旭町線		翠町線	
2号線		広島交通	まちのわループ
3号線			大林線
4号線			桐陽台線
5号線			南原線
6号線			深川線
7号線			勝木線
8号線			大畑線
10号線			上原線
12号線			毘沙門台線
西広島バイパス線（己斐経由）			川内線
西広島バイパス線（市役所経由）			広島経済大学線
あさひが丘線			山本線
吉田線			平原線
三段峡線			七軒茶屋線
豊平・琴谷/今吉田線		大林深川線	
西風新都線		大町線	
くすの木台線		雲芸南線	中国ジェイアールバス
五月・藤の木（高4）線		広浜線	芸陽バス
熊野（広島）線		広島瀬野線	
広島焼山線		東雲線	エイチ・ディー ー西広島
三次・庄原・東城線		三迫線	
エキまちループ		11号線	
まちのわループ		14号線	
大学病院・旭町線		17号線	
広島みなと新線			
宇品線			
横川線			
横県線			
吉島線			
草津線			
旭町線			
中山線			
深川・高陽線			

3. 広島シティパス

2. 運賃等を設定するバス路線のうち、1. 運賃等を設定する区域内で完結する区間及び広島電鉄が運行する軌道線（市内線）全線で利用可能な乗車券（PASPY 定期券）

種類		金額（円）				備考
		1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	12ヶ月	
通勤	大人	8,300	24,900	49,800	99,600	
	障がい者	5,810	17,430	34,860	69,720	
通学	大人	6,000	18,000	36,000	72,000	
	障がい者	4,200	12,600	25,200	50,400	
小児		3,000	9,000	18,000	36,000	
高齢者		5,000	15,000	30,000	60,000	70歳以上が対象

4. 変更内容

PASPY が、令和7年3月29日をもってサービス終了することに伴い、次のスケジュールで、3・6・12ヶ月定期券の発売を順次終了する。なお、1ヵ月定期券は、PASPY サービス終了まで発売する。

種類	発売終了のスケジュール
12ヶ月定期券	令和6年4月29日に発売終了 ※4月30日以降に開始する定期券の発売を終了
6ヶ月定期券	令和6年9月30日に発売終了 ※10月1日以降に開始する定期券の発売を終了
3ヶ月定期券	令和6年12月30日に発売終了 ※12月31日以降に開始する定期券の発売を終了

以上

説明資料（「広島シティパス」の一部発売終了について）

1 概要

- 交通系 IC カード「PASPY」に搭載して販売している「広島シティパス」については、今後、PASPY の取扱いが終了することに伴い、PASPY 終了日を超える期間の定期券を販売しないよう、段階的に販売を終了させていくこととしている。
- この「広島シティパス」は、令和4年4月25日付け第13回広島市地域公共交通活性化協議会において『広島市中心部における均一運賃の設定に係る共同経営』として協議を整え、設定した「協議運賃」であることから、廃止する（販売を終了する）場合においても、同様に協議を整える必要が生じている。

2 協議内容

広島シティパスの3ヶ月・6ヶ月・12ヶ月の定期券の発売を、次のスケジュールにより順次終了する（1ヶ月定期券は、PASPY サービス終了時まで発売する。）。

<発売終了のスケジュール>

- 令和6年4月29日に発売終了：12ヶ月定期券
- 令和6年9月30日に発売終了：6ヶ月定期券
- 令和6年12月30日に発売終了：3ヶ月定期券

【参考：広島シティパスの発売券種】

種類		金額（円）				備考
		1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	12ヶ月	
通勤	大人	8,300	24,900	49,800	99,600	
	障がい者	5,810	17,430	34,860	69,720	
通学	大人	6,000	18,000	36,000	72,000	
	障がい者	4,200	12,600	25,200	50,400	
小児		3,000	9,000	18,000	36,000	
高齢者		5,000	15,000	30,000	60,000	70歳以上が対象

・いずれの券種についても複数月の定期券を購入する割引はないことから、今回の順次終了による利用者の新たな費用の負担は生じない。

【参考：シティパス発売期間】

券種	令和6年			令和7年	
	4月	9月	12月	3月	4月
12ヶ月定期	4/29				
6ヶ月定期		9/30			
3ヶ月定期			12/30		
1ヶ月定期				PASPY サービスの終了までの間発売する。	

3 参考（12ヶ月定期券の発売終了のイメージ）

区分	項目	参考事例	
4月8日	(月)		
4月9日	(火)		
4月10日	(水)		
4月11日	(木)		
4月12日	(金)		
4月13日	(土)		
4月14日	(日)		
4月15日	(月)		
4月16日	(火)	広島シティパス(12ヵ月)販売終了【初日】	
4月17日	(水)		
4月18日	(木)		
4月19日	(金)		
4月20日	(土)		
4月21日	(日)		
4月22日	(月)		
4月23日	(火)	定期券は2週間前から購入可能となるため、完全に販売を終了する日(最終日)の2週間前から、「販売終了」の対応を開始することになる。	例：4月26日開始の12か月券を購入した場合
4月24日	(水)		
4月25日	(木)		
4月26日	(金)		
4月27日	(土)		
4月28日	(日)		
4月29日	(月)	広島シティパス(12ヵ月)販売終了【最終日】	
4月30日	(火)		タッチして乗降
5月1日	(水)		
~			
3月29日	(土)	PASPYサービス完全終了	
3月30日	(日)		券面を呈示して乗降
~			
4月25日	(金)		
4月29日	(火)	PASPYを活用した「広島シティパス」サービス完全終了	

注) PASPYの後続のシステムを活用したシティパスの販売については未定

「協議運賃」の住民・利用者等の意見の募集結果

1 募集方法

市ホームページにおいてウェブアンケートとして実施し、各運行事業者においても掲示などの方法により周知を行った。

2 募集期間

令和6年3月25日（月）から令和6年4月8日（月）までの約2週間

3 結果（回収数 79件）

【質問項目】

シティパスの段階的販売終了に対する意見（選択肢：「困る」「やむを得ない」等の5択）

【回答状況】

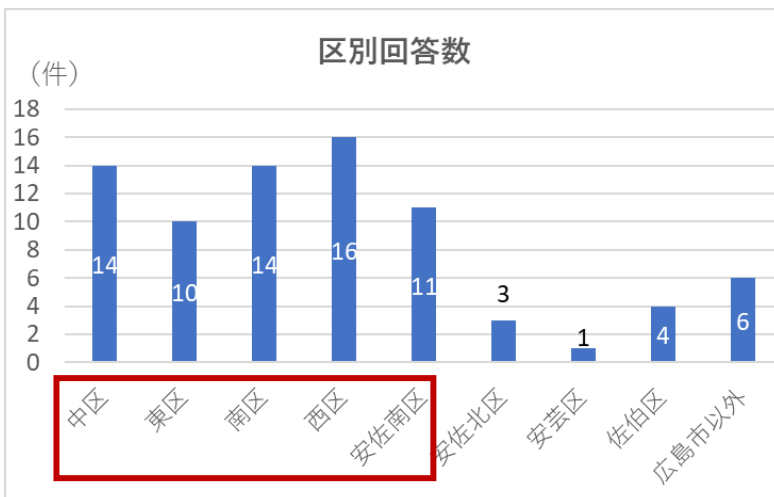
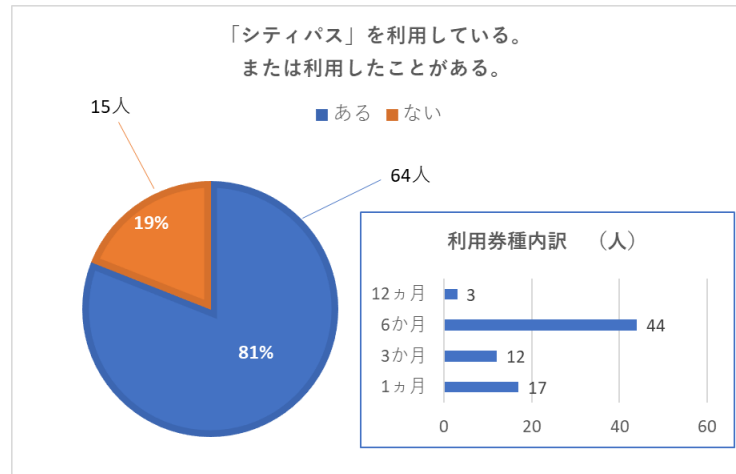
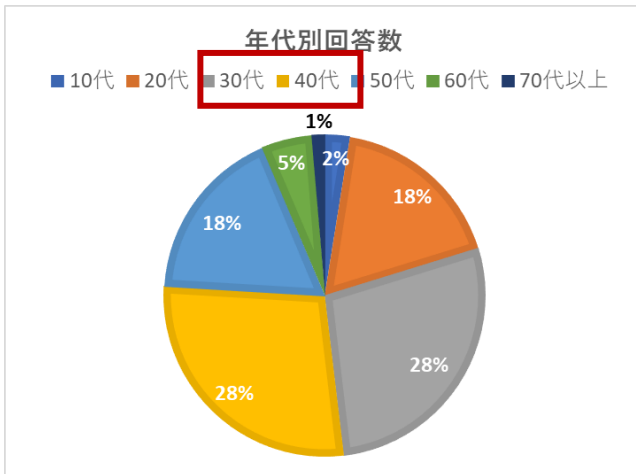
「やむを得ない」「どちらかと言えばやむを得ない」【31件】

「困る」「どちらかと言えば困る」【3件】

- ➡ 通勤に使用しており、3か月に1度や1か月ごとに定期券を更新しないといけなくなる。
- ➡ 仕方ないことだと思うが、定期を買うまでの期間が短くなってしまふのは、仕事等もあるので少し負担だなと感じる。

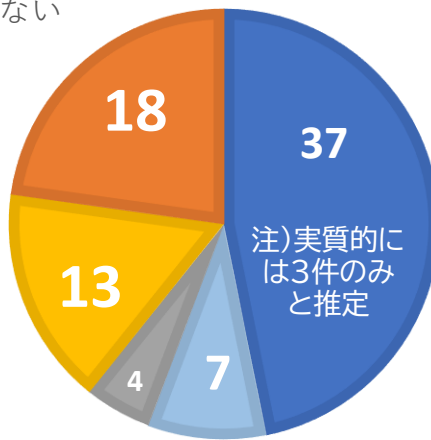
※その他参考意見：シティパスそのものを廃止するとした場合の意見等（41件）…別紙のとおり

<参考：回答者の属性>



「シティパス」段階的発売終了について

- 困る
- どちらかと言えば困る
- どちらでもない
- どちらかと言えばやむを得ない
- やむを得ない
-
-

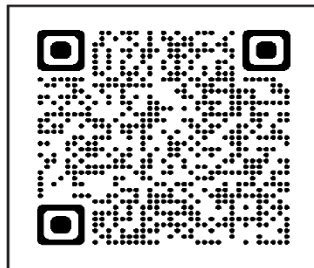


注)「困る」「どちらかと言えば困る」と答えた計44件のうち41件は、シティパス制度そのものが廃止になるとの認識で答えたものであると思われるため、実質的には3件のみと推定される

注)実質的には3件のみと推定

<参考：配布チラシ>

広島シティパス 定期券 の一部発売終了に関する 皆様の意見を募集します



募集期間：令和 **6** 年 **4** 月 **8** 日（月）まで

交通系 IC カード PASPY が、2025 年 3 月 29 日（土曜日）をもって終了することに伴い、現在、PASPY の IC カードに搭載して販売している「広島シティパス」の 3・6・12 ヶ月定期券の発売も順次終了することを予定しています。

この「広島シティパス」は、道路運送法第 9 条 4 項に規定する会議において協議を行い運賃設定したものであることから、定期券の発売を順次終了することについても、同会議における協議が必要となります。そこで、この協議に必要な利用者等の意見を募集します。

意見募集の対象券種 3 ヶ月・6 ヶ月・12 ヶ月 定期券

※ 1 ヶ月定期券については、PASPY サービスの終了までの間発売いたします。

広島シティパス 定期券 について詳しくはこちら ▶



その他参考意見

(仮に「シティパス」制度そのものが廃止になるとした場合の41の意見)

1. 区間内であれば事業者を問わず利用出来る点に大きなメリットを感じているため。例えば、運行状況に応じて、乗るバスや電車を柔軟に変えられるのはとても良い。
2. バス・電車を問わずエリア内の交通機関ならなんでも何も考えず乗ることができ、非常に便利で使いやすい。どこからでも乗れ、乗り換えることができるという自由度の高さが魅力的であり、これがなくなると移動に対する心理的負担が上がってしまう。
3. シティパスワイドを使用させて頂いております。移動範囲が多いので大変助かっております。正直このバスが無くなったら非常に困ります。このバス開始から各バス会社の売り上げが減っているのも実感しています。運転手さんの下車時の声のトーンも違います。でも私達使用する者にとっては非常に助かっています。出来れば無くさないで欲しいです。
4. 新しい方式になるのに、定期以外の障害者割引について説明がなく困っている。
5. 通学に利用する定期券で、区間定期だと路面電車などの運休で家に帰れなくなってしまう。
6. 運賃が上がるため。
7. 広島市の交通システムがまた後退してしまっていて残念です。
8. 通勤区間外でも利用しており、販売終了により利便性が低下するため。
9. 1つの定期券で市内の複数のバス事業者のバスに乗ることができ、市内の移動機会が増えている。無くなることによって利便性が損なわれる。
10. 自家用車を持っていないので重宝している。シティパスのおかげで外出が増えた。
11. シティパスでは市内一律料金区間の乗り換えにおいて、運賃の追加が発生せず通勤時に便利であるため。
12. 複数の交通機関で利用でき、非常に重宝しているので困ります。
13. 通勤、通院に使用しているため
14. 幅広い範囲で利用できるため、引き続き使用したいです。
15. 毎日利用しています。様々な便を利用できるように非常に便利です。これがあるから自家用車を購入していない、という程に利用しています。
16. 同様（電車及びバスのエリア定期）の定期券が他にないため。
17. シティパスと同様のサービスがあればいいが、サービスが後退するのは困る。せっかくバス会社が共同で行っていた良いサービスだったのに、何故終了させるのか分からない。
18. 通学やアルバイトで利用しており、何度も乗り換えをするため不便になる。また、学生のため料金面に関しても厳しくなる。
19. 朝は西広島から市役所前まで急行便(広電バス)を利用していますが帰りは早い時間の為急行便がまだ走ってなく、放送会館前まで歩いて広島バスで帰ります。複数のバス会社に乗りなくなると困ります。紙屋町で買い物をして帰ると定期の区間外になってバス代がかかることになると寄り道出来なくなります。
20. 廃止されると定期代の負担があがる。市内に行くのに負担がかかる。
21. 交通機関の遅延や荷物量、曜日に合わせてバスもしくは市電を選択できるためとても便利でした。是非なんとか継続させる方向（もしくは現在と似たような環境での代替案）でお願いしたいです。
22. 人手不足や人口減少の中で今後バス、電車共に更に減便が予想されるなか、利便性を確保するために現在のシステムをそのまま続けていただきたいです。また、中心部(紙屋町・八丁堀地区)と広島駅周辺の双方に用事があることが多く、なくなると公共交通機関で移動しようとはならず車での移動になると思います。乗り継ぎかつ会社が異なる区間での利用(御幸橋で電車⇒広島バスへの乗換)等もあるので区間定期となるとかなり割高となる。
23. 広島シティパスは、通勤定期でも使用しているが、使用してからは頻繁に市中心部での買い物等消費活動

を行なうようになった。このことから、通勤定期に欠かせないだけでなく、広島市の個人消費等の経済活性化施策としても機能していることを踏まえると、定期利用者として、また、広島市民として、なくしてもらっては困る。PASPY サービス終了後においても、次期システム等で継続して運用していただくよう、強く求めます。

24. 職場へ通勤の際にいろいろな会社のバスを使用していたので、このサービスが終わってしまうと非常に困ってしまいます。
25. 広島電鉄、広島バス、広島交通、芸予バス、JR バスと広島ならではの広島電鉄の路面電車が利用出来る定期券は全国どこにもなく、利便性や金銭的にもとても良い。また、利用出来る範囲も3種類から範囲による金額から選べて利用者の立場に立ったサービスだと思う。
26. 通勤及びその途上で保育所へ送迎するために使用しているが、複数のバス会社や路面電車が乗り入れるエリアであるため、使用できる交通機関が極めて制約され、利便性が著しく低下する。
27. サービス低下。バスも広電も朝は混むが、どちらを使うかの選択権が無くなる。
28. 利用区間の路線バス（広島バス 23 号線）の最終便が立町を出発するのが 20:44 です。コロナ禍で最終便の出発が早くなってしまいました。少し残業すると定期券でバスに乗って帰宅できませんが、シティバスを使えば多少遠回りになり徒歩時間も要するが路面電車を乗り継いで帰宅できるので非常に重宝しています。paspy 廃止は致し方無いものと理解していますが、それをもってシティバスも自動的に廃止とせず、バスと路面電車の相互で使用可能な紙の定期券を発行、または何らかの代替施策を考えて欲しいです。多少の料金アップは致し方無いものと考えていますので。
29. 利用区間の路線バス（広島バス 23 号線）の最終便が立町を出発するのが 20:44 です。コロナ禍で最終便の出発が早くなってしまいました。少し残業すると定期券でバスに乗って帰宅できませんが、シティバスを使えば多少遠回りになり徒歩時間も要するが路面電車を乗り継いで帰宅できるので非常に重宝しています。paspy 廃止は致し方無いものと理解していますが、それをもってシティバスも自動的に廃止とせず、バスと路面電車の相互で使用可能な紙の定期券を発行、または何らかの代替施策を考えて欲しいです。多少の料金アップは致し方無いものと考えていますので。
30. 公共交通利用の利便性が低下する。利用者のことを考えるなら、代替のサービスを用意すべきだが、QR コードのように客にスマホを操作させて乗降させるような方法では、手間と乗降の時間がかかって、不満が募るのではないかと思う。
31. 学生や通勤にこれほどまで良いサービスはなかった。パスピーの割引がなくなるということは実質の値上げになります。
32. 広島市内全線をカバーできるシティバスが購入できなくなるのは都合が悪い。各社自由に乗り降りのできるバスが日常生活にこれからも必要だと思う。
33. 旧市内で電車や7社のバスが、乗り放題はとても便利で大変お得なサービスだと思います。
34. 私はバス通勤の利便性のためシティバスを選択しています。現在基本的に自宅～職場間を1本で行ける路線を利用していますが、職場～自宅までの便が20時前のものが最終便となっており、いつもの路線で帰れないことも多いです。20時を過ぎてしまった時には職場～広島駅行きのバスに乗り、広島駅で下車し、広島駅～自宅近くのバスに乗るといった広島駅経由ルートで帰宅しています。(1本で行ける便は広島駅を通りません)シティバスがなくなってしまうと最終便の後は30分歩き、1本で行ける路線が通るバス停まで歩かなければなりません。そうなった場合、違うルートでの通勤を考えようと思いますが、バスでの通勤をなるべく継続したいと考えているため、バスのシティバスも継続していただきたいです。(広島電鉄も使えなくなるのは困りますが、対象から外れるのなら致し方なしとも思います。)バス会社によって支払い方法が変わるのも複数のカードを持つことになり不便と考えます。
35. ・読み取りの方法が、カードからスマホというだけの変更であれば、これまでとそう違いはない。・広島シティバスで設定されていた「均一運賃エリア」がなくなり、昔のようにバスや電車に乗る都度、料金を支払う必要があるのなら困る。

36. **統一運賃がより分かりやすい。**東京都内や横浜などは便利で利用しやすいです。観光客やビジネスでも理解しやすい。
37. 通勤に利用しています。私はワイドシティパスを利用していますが、**バスの乗り継ぎがあるので、大変便利**です。その日の**天候や混み具合等によって、どこでも乗り継ぐことができるので、本当に助かります。**ワイドシティパスがなかったら、乗り継ぎも上手いかず通勤にも時間がかかるので、毎日利用するものとしてはとても困ります。
38. 子供がエリア内の私立中学にこの春入学しました。異なるバス会社のバスを2本乗り継いで通うので、1ヶ月あたり1万数千円の出費になるかと覚悟していたのですが、シティパスであれば月6000円で済むと知りほっとしておりましたので、終了することを知り大変残念に思いました。1枚でいろいろなバスに乗れるというのは、金銭面はもちろん、大事なものを落としたり無くしたりしがちなうっかり者の子供を持つ身としては非常にありがたかったので、何かしら救済措置があるとうれしいです。
39. **路面電車及びバス並びに事業者間を跨いだ一律のサービスはこの上なく効率的であり使いやすいため。**本サービスのおかげで都心部へ出かけることが多くなったが、終了したら都心部へは出かけることが極端に減少するため。本サービスの終了は、利用者及び広島経済にとってデメリットしかないと思うため。
40. 現在は、中区・南区の高校に通学する二人の子どもが使用しています。高校無償化などの支援もありますが、交通費などの通学に要する費用の負担も大きく感じています。現行では、**必要とする区間の定期券よりも割安となること。通学の区間以外での利用にも使用できることから、子どもたちは、通学の経路にはないショッピングモールなどで買い物をするためでの使用のほか、市立図書館、美術館、文化施設等の社会教育施設を利用するために使用しています。保護者としても経済的な負担が軽減されることから助かっています。**定期券では、定められた区間のみでの利用に限られることから、移動に対して費用がこれまで以上にかかることから、施設の利用を控えるなどが想定されるところです。
41. 利用時間帯によって移動経路を変えて使っていたので。

【シティパスに関する意見等】

1. 是非とも「全社で利用できる」を軸に存続して欲しい。形式は問わず、紙ベースなどでもよい。
2. シティパスのおかげで網の目のように張り巡らされている市内のバス網を自由自在に使いこなすことができ、非常に便利。これがなくなってしまうのは多大な損失であることは間違いなく、絶対になくさないでほしい。
3. 他の制度になっても現状と同じように市電各バスの乗り換えがスムーズに行くようにして欲しいです。勿論安価での移動できることも非常に助かります。出来ればこのパス無くさないで欲しいのが本音です。ご検討宜しく願います。
4. 継続希望。交通システムの後退は街としての魅力の後退。
5. 以前は通勤区間の定期券を購入していましたが、ほぼ同額でシティパスを購入でき、バス・電車の移動利便性が非常に向上しました。シティパスは、公共交通需要喚起に重要な施策であるため、今後も同程度のサービスを提供すべきだと思います。
6. シティパスと同様に同一金額のエリアで乗り放題になるような制度を作っていただけると嬉しいです。
7. とても便利だったので、是非継続していただきたい。
8. 絶対に絶対に継続してください。
9. 導入から販売終了までが短すぎると感じる。効果を検証するためにも、PASPY 終了後も同様のサービスを行ってほしい。モビリーデイズは広電グループのみと聞いているので、シティパスの「路面電車+バス（7社）乗り放題」と比較すると不便になると感じている。ただ、シティパスをJRの窓口で購入する際、手書きの申請書かつ現金支払いのみなのが不便なので、オンライン購入・オンライン決済は導入してほしい。
10. シティパスがないと生活できません。
11. 価格を上げてもいいので継続してください。
12. 同様の仕組みを継続してほしい。
13. シティパスと同程度の額で同様のサービスを継続してほしい。
14. シティパスの代替案があれば市民に通知してほしい。また、デジタルシティパスのように画面表示させるものか、紙の定期券は発行できないのでしょうか。
15. シティパスにしてからバスを利用しての行動範囲が広がり、紙屋町や広島駅はもちろん、宇品のみなど祭りに行ったりしました。地域の活性化に繋がると思います。是非残してほしいです。
16. シティパスは非常に便利な定期。なくすのなら、代わりになる共通定期を導入してほしい。
17. バス、市電を自由に選択できることが1番の魅力でした。今後ともご検討いただきたいです。
18. 廃止されるなら代替処置(運行会社を問わず広域に利用できる定期券の制度)を設けていただきたい。
19. PASPY サービス終了後においても、次期システム等で継続して運用していただくよう、強く求めます。
20. パスピーが終了しても、違った形でシティパスの継続を検討して頂きたいです。
21. 広島電鉄、広島バス、広島交通、芸予バス、JRバスと広島電鉄の路面電車が利用出来る同じ様な定期券を新設して欲しい。強く願います。
22. シティパス導入後、家族で公共交通機関を利用して出かけるなど、活用してきたが、発売終了されるのは極めて残念である。広島市中心部は、複数のバス会社が密集して運行するとともに、路面電車も走る中で、シティパス導入前はいわば事業者側の都合で利用者は不便を強いられてきたように思う。シティパス導入により、複数の経路や停留所からその都度最適な手段を選択できるようになったため、見違えるほど電車やバスの利便性が非常に高まり、日々の外出もとても楽しみであった。廃止は、公共交通機関利用の利便性を極めて低下させるため、絶対に回避していただきたい。シティパスを存続させ、利便

性を確保することで、持続可能な公共交通を維持することを切に願います。

23. 続けてほしい。
24. 広島シティバス廃止は利用者の利便性を著しく低下させ、バスと路面電車の相互利用活性化に水を差すものであり、反対です。バス会社の経営や人繰りが厳しく大都市並に遅い時間まで多くのバス路線で運行便数を確保するのは難しいものと理解していますが、だからこそ広島シティバスのような相互運用可能な仕組みを残すことによって利用者の利便性にも配慮してほしいです。このまま便数減、路線数減、最終運行時間繰り上げ、利用者への代替策の提示は無し、という傾向が続いて、街の魅力・活力が低下し続けることが無いようにお願いしたいです。
25. ぜひ同様のサービスの提供をお願いしたい。
26. すべての交通機関に使用できるサービスがのぞましいなか、なくなるのは残念。市内の交通機関は深夜帯か減便などまったく市民生活にねざしてない。インバウンドばかりめをむけ市民の暮らしやすさを後回しにしている。
27. パスピー終了後も同じようなサービスをしてもらおうと、八丁堀や紙屋町、エディオンピースウイング、広島ゲートパークなどが賑わうと思います。
28. シティバスに限ったことではないですが、今後 ICOCA での利用となる場合、定期も ICOCA になると思うのですが、JR の駅も定期間に含まれるのでしょうか？(バスの可部駅前～広島駅前の定期を買った時に JR の可部駅～広島駅も定期扱いとなるのか？)
29. まず、代替はあるのでしょうか。業務上の交通費の精算や通勤手当変更等の対応に「時間」と「費用」が掛かります。制度の変更や短期間での見直しなど利用者、事業者は混乱します。そもそも、ヒアリングし十分な検討期間を設けた上で始めたことではないのでしょうか。だから再三値上げし、利用者もやむを得ないとしましたよ。発表さえすれば理解が得られずとも話が進む簡単なことなんでしょうか。
30. パスがなかったら、無理してでも自転車通勤にしたかもしれません。このまま継続してほしいです。是非ともお願いします。
31. 市内のバスまたは電車に乗ることが多く、各バス会社等を問わず定期券 1 枚で利用できるのは本当に便利です。そのため、難しいかとは思いますが、シティバスはパスピー終了後も継続していただけたら嬉しいと思っています。
32. 路面電車及びバス並びに事業者間を跨いだ一律のサービスはこの上なく効率的であり使いやすかった。本サービスは、乗合バス事業の共同運営システムの構築（広島モデル）と親和性のあるサービスであることから、本サービスを継続させ、広島モデルとの相乗効果を引き出していきたい。
33. 普段から市の広報紙などを見させていただいていますが、この件があまり周知されていないように感じます。このたびの意見募集のページなどを見ても、単にパスピーの廃止によるものなのか。シティバス一切が廃止になるのか。次期システムの活用により制度そのものが存続するのかなど分かりませんし、周知が足りていないように感じます。この回答に当たっては、子どもたちに対して、日頃の利用方法や今後のことについての聞いてみました。市内中心部は、バス会社が複数存在し、いろいろな路線が存在しますが、通常の定期券のように定められた区間の利用では、たくさんある路線の相互の利用にはつながりにくいとも感じます。市内中心部は、郊外と比較して、公共交通機関を活用されている方々も多いと思います。パスピーがなくなっても、現行制度が存続されることを強く希望します。バス路線の利用拡大につながるのと同時に、利用者の負担軽減につながる施策の推進をお願いしたいと思います。
34. シティバスは今後どうなるのでしょうか。できれば継続して欲しい。
35. いずれの券種についても 1 ヶ月あたりの割引額は同じことの周知が必要だと思う。また、モビリーデーでも同様のサービスがあるかどうか早く知りたい。

36. パスपीーは便利なので残念です。
37. 通勤や休日に毎日使用していたので、シティパスがなくなるのは大変困ります。シティパスがなくなると、休日に車を使う人も一定数増えるのではないのでしょうか。公共交通機関の利用を推奨されるのであれば、シティパスはなくさないでほしいです。
38. シティパス自体は市内の回遊に非常に有効であり、地域活性化に寄与するものですので、何らかの方法で継続して欲しいです。
39. モバリーデイズでも類似の定期券の存続をお願いします。
40. 毎日通勤で使っている
41. システムに老朽化と更新はつきもの。しょうがない。
42. 北方面にもエリアを拡大してほしい。
43. シティパスワイドを利用しています。1か月でも12か月でもひと月あたりの値段が一緒なので1か月を購入しています（今回12月定期を4/29に購入した場合、2025年の4/28まで使えるのなら12か月定期の方がお得ですかね。）。パスピー終了後も同等の定期券を購入したいです。アストラムラインにも乗りたいです。
44. シティパスの範囲の設定理由が分からない。具体には西・中・南区はかなりの範囲が設定され(中区は全域)優遇されているのに東区は範囲外の地区が多くシティパスに魅力を感じないのであってもなくても問題ないのでは。
45. PASPY サービス終了後の定期券は、紙式 or 磁気券にするか ICOCA に搭載と利用できるようなシステムを構築して無印字、利用証発行で地域 ICOCA としてシティパス、シティパスワイドを継続して欲しい。もし、シティパス、シティパスワイドがなくなったら高齢者や運転免許返納者の方の外出の機会が減り、買い物難民の高齢者が増えて、ちょっと買い物するのも一苦労する団地が多い広島市だから、発売終了したら公共サービスの低下に繋がる可能性もあると思う。
46. 現在のシティパスと同様のサービスを、PASPY 廃止後も継続して欲しい。
47. 少し値段を上げてても続けて欲しい。会社が支払うので値段は気にしていない。
48. 広島駅北側の府中方面で、せめて市境まではエリアに入れてみてはいかがでしょうか。そうすると府中町の人も使うのではないのでしょうか。
49. 広島シティパスは最高なので、同じようなものをまた導入してください。
50. シティパスはバス会社を気にせず乗れることがメリットで、こういった商品企画は今後も続けてほしい。しかし、バス運転士不足や燃料費高騰の影響でバス事業が大変厳しい状況に置かれていることもあり、バス会社に負担を強いるばかりではなく、市民もバスに対する意識、考え方を変えていかないとはいけません。だって運賃安すぎませんか？消費者としては有難いですが、広島市がバス会社を公営化して維持するわけではないのなら、もっと上げてもいいと思いますし、国などにバス会社を支援しながら働きかけるべきです。広島市は他の政令指定都市と比べて、路線バスへ公共交通を依存している都市です。バス会社が立ち行かなくなって路線バスがなくなると、困るのは市民です。若い世代は将来の先行きも不安、給料も安い、そんな状態でマイカーなど買えるはずもなく、バスは有難い手段でまさに生活の一部です。先日、バスプラットフォームのニュースを見ました。市役所、関係する偉い方々、どうか市民の足を守ってください。前向きな議論をしてくださると信じています。
51. とても便利なので、パスピーが終了しても同等のサービスを提供してほしい。
52. バスをよく利用される方には便利でお得感のあるパスだと思うので、今後も継続して欲しいと思います。
53. シティパスに替わるバスの販売を希望します。
54. シティパスは ICOCA 定期になるのか広島電鉄新 ic カード定期になるのか今後の具体的に対応をお願いします。