

地域公共交通利便増進事業に基づく広島電鉄の運賃改定について（1回目）

1. 日 時

令和4年9月20日（火） 10:30～11:25

2. 場 所

WEB審議

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<国土交通省>

鉄道局：中澤旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 久保、渡真利、齋藤、宮田、本間、内山、
佐藤

4. 議事概要

- 鉄道局から、地域公共交通利便増進事業に基づく広島電鉄の運賃改定の概要等について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 広島電鉄がデジタル乗車券への移行を強く推進しているようだが、その背景事情があれば教えてほしい。
 - ② 鉄軌道事業収支計画を見ると、人件費が減っていく見込みであるのはなぜか。従業員の給与削減につながることはないか。
 - ③ 宮島口駅移設や広島駅結節改善などの投資について、設備投資計画の表にどのように反映されているのか。減価償却費も含まれているのか。
 - ④ 今回の値上げ申請については、軌道・バスいずれも同じ運賃で乗れるようになるという利便性向上など付加価値が生じる。地域住民や観光客にとって便利で分かりやすい運賃になるし、運賃の値上げにより持続可能性も確保できるという理解でよいか。
 - ⑤ 現在、コロナ禍により減便を行っているとのことであるが、今後は状況を見て増便を予定しているか。
 - ⑥ 運輸審議会でも取り扱う地域公共交通利便増進実施計画第一号ということになるが、それに相応しい案件であると考えられるところであり、非常に期待してい

る。ただ、あえて尋ねるとすれば、今後、本計画における地域の連携が崩れてしまうリスクとして何か想定しているか。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 紙券における発行のコスト削減や、取り扱う乗務員の業務負担軽減などができるため、デジタル乗車券やICカードへの移行を推進している。
- ② デジタル化・IC化により、乗降口への乗務員の配置が不要になることなどにより、人件費総額の削減につながる。人件費単価の単純な削減ではなく、省力化・合理化によるものである。
- ③ 投資については、事業費に対して補助金が出ており、当該補助金額は特別利益に計上され、同額が圧縮記帳することになるため、原価には計上されないが、自社で投じる金額については、減価償却の対象となり、単年度ではなく年数をかけて費用計上されることになる。
- ④ これまでバスは一部エリアで均一運賃化も先行して行われていたものの、現行の均一運賃エリアでは一部の範囲で軌道とバスの運賃にずれが生じているという分かりにくさもあったため、これを解消するため均一運賃を拡大し、運賃を同一の220円に改定するもの。どのバス・軌道に乗っても同じ運賃で分かりやすいこと、デジタル乗車券により実質の値下げや利便性向上につながることにについては、利用してもらいやすい環境整備に資するのではないか。
- ⑤ コロナ禍により減便しているが、今後需要に合わせて適切にダイヤを調整するものと承知している。
- ⑥ 今回の地域公共交通利便増進実施計画が継続されることを期待しているが、将来的な不安が全くないわけではない。バス会社7社が共同運賃を採用することになるが、あり得るリスクとしては、今後、個社の経営状況によりその共通運賃を維持できなくなるなどが生じることで、全体の計画が乱れていくようなことが懸念される点ではないか。

等の回答を得た。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。