

佐渡汽船株式会社の一般旅客定期航路事業の運賃上限変更認可申請に対して頂いたご意見と国土交通省の考え方

○パブリックコメント意見提出総数：13件

○意見募集期間：令和7年12月23日（火）～令和8年1月22日（木）

項番	ご意見（原文ママ）	国土交通省としての考え方
1	<p>値上げ額があまりにも高すぎる。佐渡島の住民が憤慨しかねないのでは。需要と供給に応じた、フレックスプライスやダイナミックプライシングを導入してほしい。</p>	<p>地方運輸局で審査・確認を行った結果、また、いただいたご意見等も踏まえて、上限運賃額の修正を行うこととなりました。</p> <p>なお、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>（いただいた意見に対する佐渡汽船の見解）</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今回の見直しは、長年据え置いてきた運賃体系を、航路を安全かつ安定的に維持するために必要な最小限の水準へ見直すものです。昨今の修繕費や原材料費・人件費・エネルギーコストの高騰に加えて、船舶の維持管理、人材確保、安全対策など、事業継続に必要な費用も増加しており、ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>需要と供給に応じたフレックスプライスやダイナミックプライシングにつきましては、今後検討してまいります。</p>
2	<p>旅客の輸送見込みが減少する見込みで誤っているため、運賃上限変更に反対する。佐渡の金山が世界文化遺産登録され、今後、訪日外国人観光客数が増加するため、輸送人員は増加する。米国の有力旅行メディア「AFAR」は、「2026年行くべき旅先（Where to Go in 2026）」に佐渡島を選んだ。これは佐渡の魅力が世界に認められた証拠で、島への注目が世界的に高まっている。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>（いただいた意見に対する佐渡汽船の見解）</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>2024年7月に世界文化遺産に登録されたことで確かに2025年の輸送人員は増加しましたが、1995年と比較すると半数以下の水準です。また、世界遺産効果は年々薄れていき、島民人口も年々減</p>

		<p>少していることから、中長期的には減少トレンドが続くと予想しています。</p> <p>今回の見直しは、修繕費や原材料費・人件費・エネルギーコストの高騰に加え、船舶の維持管理、人材確保、安全対策などに必要な費用が増加しており、将来の安定運航を見据えた最小限の運賃改定となりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p>
3	<p>運賃上限変更認可申請に反対。</p> <p>新潟から両津航路の冬場、カーフェリードック入りの1船体制期間は、予備船としているこがね丸を運航させ、こがね丸の稼働率を上げることで、収益は改善する。冬場、ドック入り期間の平日は特に、車両航走の予約がとでも取りづらい。貨物の潜在需要はあるため、取り扱いきれていない貨物を生じさせている。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解)</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>運航ダイヤの最適化は収益改善につながる重要なテーマであり、当社でも継続して検討しています。</p> <p>冬期の予備船活用は、費用対効果や安全運航、人員配置、整備計画、海象や港湾条件など多角的な要素を考慮する必要があり、慎重に判断しております。</p> <p>ご指摘のとおり、需要に応じた運航計画の改善は重要ですので、今後も引き続き検討を進めてまいります。</p> <p>また、今回の見直しは将来の安定運航を見据えた最小限の運賃改定となりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p>
4	<p>運賃上限変更認可申請に反対です。</p> <p>輸送量が減少傾向の中、現在のおけさ丸とときわ丸は輸送能力が大きすぎます。オーバースペックです。船舶を小型化し、繁忙期は運航本数を増やし、効率的な運航ダイヤに見直せば佐渡汽船の経費を削減することができます。また、カーフェリーの小型化は、新潟西港の航路水深を維持するための浚渫費用を削減する事ができます。航路が埋没して船が座礁する心配もあり</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解)</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>使用船舶の最適化は経費削減につながる重要なテーマであり、</p>

	<p>ませんし、浚渫船の白山による沖捨てがなくなり環境に優しいです。さらに、新潟空港沖合に建設中の土砂処分場を造りつづけなくて済みます。削減した予算、お金は、運賃の補助や新造船建造費の補助に充てれば、利用者の実質的な負担は少なく済みます。</p>	<p>当社でも継続して検討しています。</p> <p>船舶の小型化は運航コスト削減に繋がる可能性がある一方、大型化には荒天時の安全性や輸送需要変動への対応力といったメリットもありますので、安全性、海象条件、港湾施設の制約、航行性能・積載能力、投資費用などを総合的に判断してまいります。港湾の浚渫・維持管理費用や補助制度については行政の所管が大きく、当社単独で見直すことが難しい点、ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p> <p>また、今回の見直しは将来の安定運航を見据えた最小限の運賃改定となりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p>
5	<p>運賃上限変更認可申請に反対。</p> <p>そもそも佐渡汽船は、ときわ丸の建造時に21億円の補助を受けています。値上げをするのであれば、補助金を返還するのが先です。島外からの来島者の運賃を値上げすることは、ようやく回復してきた来島者数を減少させてしまい、島民全体にとっての不利益となります。島の活性化を願うのであれば、運賃はむしろ値下げするべきです。佐渡汽船はときわ丸に補助金が入っている意味を理解していないのではないかと。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解)</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>長年に亘り運賃を据え置いていたことで、ときわ丸建造時に十分な資金を確保できずに補助をお願いした経緯がございます。しかし、この補助金は当社の利益ではなく、お客様の運賃負担軽減となるよう各種割引施策の実施や利益性向上・魅力向上を図り、利用促進に取り組んでおります。今回の改定は、航路を安全かつ安定的に維持するために必要な最小限の水準へ見直すもので、将来の船舶建造費を賄えるものではありませんが、ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p>
6	<p>運賃上限変更認可申請に反対です。</p> <p>佐渡汽船がみちのりグループに入ってから、カーフェリー船内の売店が無くなったり、船内飲食店のメニューがラーメンだけになったり、営業時間が</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p>

	<p>短縮されたりで、サービスの改悪が目立ちます。また、切符のキャンセル料を徴収するように規定を変更したのは利用者の声を無視した一方的な変更で悪質です。サービスが酷くなる一方、運賃は値上げ。少し厳しいことを言いますが、佐渡汽船の印象ではなく、佐渡全体の印象が悪くなりなります。誰も佐渡に行こうと、佐渡に住もうと思わなくなります。</p>	<p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解) 貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>船内売店や飲食の提供内容、営業時間等につきましては、経営再建の過程で見直しを行いました。船内自動販売機の増設やターミナル設備の拡充など、お客様の利便性改善に向けた検討を進めております。</p> <p>キャンセル料につきましては、多重予約や無断キャンセルを防止し、座席を必要とされる方が利用できるようにするための措置であると共に、デジタルチケット導入による乗船手続きの簡略化にも寄与しております。</p> <p>また、今回の見直しは将来の安定運航を見据えた最小限の運賃改定となりますので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。</p>
7	<p>30年間ほぼ据え置きの運賃体系とのことですが、1990年代のバブル崩壊後、日本経済は「失われた30年」、デフレでした。デフレであれば、運賃を値上げしない、できません。またデフレに戻る可能性があるため、政府はデフレ脱却宣言を出せていません。実際、佐渡島内のお魚やお野菜は、安いままです。</p> <p>貨物運賃の値上げは、その他の日用品の値上げにつながり、島民の生活が苦しくなります。船に乗って新潟に買い物に行こうという気持ちになりません。島民運賃の割引があっても、貨物運賃の値上げがあるため、結果として島民の佐渡汽船利用者数を減少させてしまいます。インフレ状態にあることが、しっかり確認されてからの値上げでも遅くはないと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解) 貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>今回の見直しでは、生活コストへの影響に配慮し、貨物運賃は燃料油価格変動調整金を運賃に含めるのみとし、実質的な値上げはしない予定です。また、島発乗用車往復運賃の改定率を+3%に抑え、島民の皆様の往来にかかる負担が最小限となるよう配慮しております。航路維持に必要なコスト確保と、生活・物流への影響の最小化を両立できるよう取り組んでまいります。</p>
8	<p>カーフェリー2等の島民運賃を割引ことについては、理解します。しかし、カーフェリー1等やジェットフォイルの運賃も割引ことについては反対です。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p>

	<p>カーフェリー1等やジェットfoilは、指定席で席数が決まっています。島民は気軽に利用できて良いのかもしれませんが、島民で席が埋まってしまい、正規料金を払う来島者が席を確保できない制度はフェアではありません。見直しをお願いします。</p>	<p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解) 貴重なご意見ありがとうございます。 2等や1等、ジェットfoilなどの実施運賃は、当社で設定しております。 ただし、島民運賃は特定有人国境離島社会維持交付金を活用して実施する佐渡航路運賃低廉化事業に基づき、国・新潟県・佐渡市の支援が入ることによって、カーフェリー2等およびジェットfoilの運賃が決められております。 なお、1等や特等は、一般のお客様と同様に2等からの普通運賃差額を別途いただいております。</p>
9	<p>運賃値上げについては理解しますが、将来の利用者や担い手を今のうちから確保する必要があると思います。</p> <p>例えば、新潟県内の小学校の修学旅行先は、すべて佐渡にして佐渡についての理解を深める機会としてはいかがでしょうか。佐渡について正しく理解する教育を行うことが、将来的な利用者につながるものと考えます。新潟県への愛着にもつながるものと思います。もしかしたら、佐渡汽船様の社員になるかもしれません。佐渡に対して好意的な印象を持たせることができれば、運賃が多少高くても東京ではなく佐渡を選んで行くようになると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解) 貴重なご意見ありがとうございます。 教育旅行の促進は、佐渡の魅力発信や将来の担い手育成の観点からも重要な取り組みと認識しております。当社としましても、引き続き、新潟県や関係自治体、教育関係者と連携し、来島促進策を進めてまいります。また、佐渡を知り、親しみを持っていただく機会の拡大は、中長期的な来島者の増加にもつながると考えております。</p>
10	<p>運賃上限変更認可申請に関しては、やむを得ないと思いますが、島民運賃との格差が拡大することについて、ひとこと申し上げます。これまで、新潟航路のカーフェリー2等は2,970円、改定後は3,290円。新潟航路のジェットfoil島民運賃は3,600円、改定後は2,790円。</p> <p>これまで3,000円あれば、佐渡島外の方は新潟から佐渡へ行けましたが改定後は行けなくなります。佐渡島民はこれまで3,000円でジェットfoil</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解) 貴重なご意見ありがとうございます。 島民と島外のお客様で価格差が拡大する部分がございますが、</p>

	<p>に乗ることができませんでしたが、改定後は3,000円出せばジェットfoilに乗ることができます。有人国境離島法の支援を受けているためですが、佐渡島外の新潟から佐渡へ行く人にも支援を行わないと、佐渡島の人口減少が加速するのではないのでしょうか。新潟から佐渡へ行く人がいなくなるとは、観光を中心とした佐渡での仕事が無くなってしまいます。</p>	<p>利用者の多い2等運賃は改定率を11%に抑え、できる限り負担額が大きくなるよう配慮しました。</p> <p>行政による来島支援の可能性は、新潟県や関係自治体にご意見を共有し、連携による検討を進めていただけるよう働きかけてまいります。</p>
1 1	<p>佐渡島の金山が世界遺産に登録されてから旅客実績は前年より増加しています。しかしながら、佐渡島内の宿泊施設に限りがあることから、新潟市内において前泊あるいは後泊する行程を計画する旅行者もいらっしゃいます。</p> <p>新潟と佐渡は、航路で結ばれており一体となった観光地域ですので、せめて値上げ金額分は、新潟市様より旅行者に対し運賃支援を実施いただけますと幸いです。</p>	<p>いただいたご意見につきまして、佐渡汽船株式会社から以下の回答がございました。</p> <p>(いただいた意見に対する佐渡汽船の見解)</p> <p>貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>当社では、島内宿泊施設の不足に対して、SADO ニツ亀ビューホテルの運営に加え、2023年から古民家再生事業として一棟貸し宿泊施設を2棟開業するなど滞在環境の整備にも努めております。</p> <p>行政による来島支援の可能性は、新潟県や関係自治体にご意見を共有し、連携による検討を進めていただけるよう働きかけてまいります。</p>
1 2	<p>佐渡島は2024年に「佐渡島の金山」が世界文化遺産に登録され、国の文化政策および観光政策の観点からも重要な役割を担う地域となっています。世界遺産を有する離島地域においては、単なる輸送サービスの提供にとどまらず、観光振興や地域経済への波及を含めた総合的な視点が求められると考えます。世界遺産観光は、来訪者が島内を回遊し、複数の文化・自然資源を体験する滞在型観光を前提とするものであり、佐渡島の地理的特性からも、一定の自由移動手段の確保が不可欠です。</p> <p>今回の運賃改定申請では、輸送手段によっては観光利用を大きく抑制しかねない水準の大幅な値上げが示されており、世界文化遺産を活用した国の観光政策や地域振興方針とどのように整合するのか、丁寧な説明が必要ではないかと感じます。民間事業者の経営判断が尊重されるべきことは言うまでも</p>	<p>ご意見をお寄せいただき、ありがとうございます。佐渡金山の世界文化遺産登録につきましては歴史的・文化的価値が国際的に認められたものであり、地域への関心の高まりが期待されるものと認識しております。</p> <p>一方、佐渡航路の運賃改定は、燃料費や人件費、船舶の維持管理に要する経費等を踏まえ、運航事業者が事業の継続性を確保する観点から判断するものであり、当該登録と直接的に関連付けられるものではありません。</p> <p>北陸信越運輸局としましては、地域住民や来訪者の交通利便の確保が重要と認識しており、関係自治体や事業者と連携しつつ、安定的かつ持続可能な航路運営が図られるよう、必要な対応に努</p>

	<p>ありませんが、当該航路は離島振興、観光政策、文化財保護とも密接に関わる公共性の高い交通インフラです。国として、今回の運賃改定が世界遺産登録後の観光動向や地域経済に与える影響をどのように評価しているのか、また必要に応じて調整や支援を含めた関与を検討しているのかについて、明確な考え方を示していただきたいと思います。</p>	<p>めてまいります。</p>
13	<p>申請書冒頭の引用条文が誤っているのではないか</p>	<p>ご指摘いただきました申請書に記載の海上運送法引用条文につきましては、確認したところ記載に誤りがあり、正しくは「第7条」でございます。</p> <p>ご指摘のとおり誤記がございましたので、当該箇所は適切に修正のうえ取り扱っております。</p> <p>今後は誤記のないよう、確認を一層徹底してまいります。ご指摘ありがとうございました。</p>