

議事概要

令和5年度 第1回 新潟市消費生活審議会 議事概要

日 時： 令和5年7月10日（月）午後3時00分から午後4時40分
場 所： 新潟市役所本館3階 対策室1～3
出席者： 新潟市消費生活審議会委員
澤田委員長、長谷川委員、石原委員、高杉委員、和田（澄）委員、
相馬委員、河本委員、阿部委員
乗合バス事業者
新潟交通㈱ 古川代表取締役常務、渡辺乗合バス部長、阿部企画調整課長
新潟交通観光バス㈱ 田中取締役営業部長、松田乗合バス課長
事務局
鈴木市民生活部長、渡部市民生活課長、小泉主事
消費生活センター永井所長、渡辺主幹、二村主査、曾我主査
傍聴者： 1人
報 道： 4社

1 開会

2 挨拶 鈴木市民生活部長あいさつ

3 議事

(1) 乗合バス運賃改定申請について

①事務局からの説明

(永井所長) 新潟市消費生活条例第25条及びこれまでの経過と今後の流れについて説明

②新潟交通株式会社からの説明

(古川常務) 資料3により説明

③質疑応答

(和田(澄)委員) オイルスワップ取引について、具体的に説明してもらいたい。

(古川常務) 簡単に言うと先物取引であって契約時の価格で取引ができるもの。オイル価格の上昇が見込まれることからリスク回避のため実施した。

(長谷川委員) 資料1-1の主要な区間の運賃の変動率をみると、均一区間の上昇率23.8%と特に高いが、こういった意図でこの上げ幅になったのか。もう一点、平均の考え方について教えてもらいたい。利用人数の加重平均で計算しているのか。

(渡辺部長) 均一区間の料金については、消費増税を除くと平成21年の値上げが直近のものだが、その際上限運賃は200円から220円に改定した。その後消費増税分の転嫁があり230円に引き上げられた。しかしながら、実施運賃は200円に据え置き、税転嫁で210円となっている。その後税転嫁以外で引き上げるタイミングがなく、今日まで来た経緯がある。それを踏まえ、今回上限運賃230円から30円引き上げた260円で申請を行なったことに合わせ、実施運賃は前回据え置いた20円と今回の30円を合わせ、50円

引き上げた。

平均の考え方については、ウェイトを考慮して算出している。

(澤田委員長) 資料3ページを見ると、各事業部門を全部足すと黒字なのにバスのみ値上げするのはなぜか。会社として黒字であればよいのではないか。市民の理解は得られないのではないか。

(古川常務) そういう考えがあることは承知しているが、持続可能な事業運営のためには各セグメントが黒字であることが大前提であると考えている。当社の基幹事業である乗合バス事業の収支改善のためには運賃値上げは必須だと考えている。

(和田(澄)委員) 資料の11ページに巨額の援助が市から出されているがその使途は出せないのか。

(古川常務) 令和2年、令和3年に大きな事業赤字を計上していた。令和4年度期初の段階では、このままの状態が続けば大幅な減便や路線削減を行わなければ収支バランスが保てない状況にあり、その状態を新潟市に実直に説明させていただいた。その関係で新潟市の方でご審議、ご理解を賜り、支援金をいただいた。その使途については、様々な事業活動で使用したということになるが、それでもバス部門は事業赤字であった。

(高杉委員) 全国的にも運転手不足が生じていると思うが、若い運転手の確保のために賃金も含めてどういった対策を取っているのか。運転手が不足するとますます減便につながると思う。

(古川常務) 今回の運賃改定は当然労働力確保のための原資とすることは想定している。本来、21歳からしか大型二種免許は取れないが、高卒採用も行い人材育成を行ってきた。また、採用要件の受験資格から大型二種保有を外し普通免許や大型免許のみの方にも受験してもらい、採用後に大型二種取得の費用を補助している。また、事務員についても希望者に免許を取得してもらうなど様々な対策を講じている。運転手確保のため、人件費についても総額を上げる努力をしている。具体的には、コロナ禍で臨時給を30%カットしていたが、運賃改定効果を見込み、今夏の臨時給をコロナ禍前の水準に戻し、モチベーションの確保に努めている。

(石原委員) 改定後の収支は市からの支援がないことなどからかなり厳しい状況とのことだが、新潟交通として今回の改定でどのくらいの間、値上げしなくてもよいと考えているのか。もう一点、今回高速バスを値上げしなかったがその理由は何か。

(古川常務) 今回の運賃改定の効果額は通期で3億8千万円程度と考えているが、それでもまだ3億強円の赤字が残る見込みである。この部分は人件費を除く物資の調達等の自助努力により、まずは営業段階での赤字脱却を目指す。もう一つの質問の高速バスを値上げしなかった件であるが、高速バスは他社と共同運行している。共同運行会社と相談し検討が必要であれば行いが、まだ、俎上に上がっていない。

(阿部委員) 委員長の質問とも関連するが、令和4年度決算としては、会社として黒字、コロナ禍からの旅行需要等の回復が見込まれる今が踏ん張りどころという中、値上げは利用者側の気持ちが上がってこない。

人口減少は言われているが、人口構成で見ると一番バスが必要な高齢者はそれほど減らないのではないか。また、人口構成変化に伴うサービス向上対策は検討されなかったのか。

- (古川常務) コロナ禍において利用者は4割程度まで落ち込んだが、現行ではコロナ前に比べ約8割程度までに回復している。しかしながらそれ以上は戻らず、生活様式の変化や行動変容によりこのまま回復せず、この水準で頭打ちと想定している。その中で収支を合わせるのは非常に厳しく、今回の運賃改定となった理由の一つである。
- 今回スクールワイドは据え置いたが、それによって移動の機会を増やしていただき、将来の固定客となりうるよう対策を取った。また高齢者については、新潟市の行っているシニア半割事業に協調し、バス利用促進を図っている。
- (澤田委員長) 新潟交通の資料によると将来はかなり悲観的だ。初歩の経済論として、需要あれば値段が上がる、需要がなければ値段が下がる。逆に、値段を上げれば利用者が減り、さらに値段を上げるといったダウンワードスパイラルと言われる最悪の状況に陥る。新潟交通としてはどう考えているのか。
- (古川常務) バス事業は二地点間の移動だけで成り立っているのではなく、市内全域、下越地区一帯に網の目のように路線網を張り巡らし、それぞれのお客様がバスを乗り継いでも移動できる、ということがバス事業の根幹であると考えている。そのバスのネットワークをしっかりと維持していく為には、それなりの収入の確保が必要である。まずはバスのネットワークをしっかりと維持し、お客様が利用しやすい環境を持続的に提供していきたい。
- (高杉委員) お客さんが利用しやすいことが重要であり、運転手不足による減便は問題である。様々な料金が値上げしている状況の中、値上げは仕方ないが値上げによって利用者が減りまた減便ということは止めてもらいたい。市民からの意見にもあったが行っても帰って来られないなど使えないバスになってしまう。バス運転手に高齢の男性がクレームを言っている現場に出合わせたことがある。若い運転手の確保に支障をきたすことのないような運営に努めてもらいたい。
- (古川常務) 労働力の確保は経営課題の1丁目1番地であると思っている。今回の改定をもとに人材への投資も行い労働力確保に努めていきたい。
- (和田(澄)委員) 燃料高や人件費などを考えればある程度の値上げは致し方ないが、既に減便しているバスをコロナ禍前の便数に戻してもらいたい。高齢者に免許返納を促す中、どうやって移動を確保すればいいのか、公共交通機関としてそのことを考えてもらいたい。
- 値上げ幅が少ないことは消費者の願いだが、消費者が納得のいく値上げにしてもらいたい。グループで黒字の状況の中で市民の感覚とずれている。値上げ幅を少なくして市民が乗りたいと思うバスにしてもらいたい。
- (古川常務) バスのネットワークは非常に重要だと認識している。その為労働力を確保することは絶対的に必要であると考えている。ICカードの利用実態等进行分析しながら、需給バランスを一定程度保っていききたい。収支バランスを保った中で、お客様に利用しやすいバスを提供できるよう努力していきたい。
- (澤田委員長) 市民意見の中で合理化など経営努力しているのかという声がある。市から2

億5千万円の支援があった。人口80万人で割ると1人300円以上、バスを利用しない人も含めて市民は血を流しているが、新潟交通は血を流しているのか。1人当たりの取締役の報酬はいくらか。

(古川常務) 人件費は全体の約50%を占めており労働集約型産業である。役員の報酬は株主総会で承認されているが、業績給ではなく固定給のみである。固定給もカットされており、上場企業としては高くない。

(澤田委員長) 元日産自動車のゴーン氏も全然高い報酬は貰っていないと言っていた。我々との感覚が違う。役員報酬を言うことはできないのか。

(古川常務) 役員報酬の総額は公開されているので7名の役員数で割ってもらえれば想像できる。繰り返しになるが、世間的に決して高い金額をもらってはいない。

(澤田委員長) 株主総会の役員報酬などは一般に公開されているのか。

(古川常務) 株主総会で認められているので株主総会上では公開されているが、個々の報酬については一般に公開されていないかもしれない。

(澤田委員長) 一般には公開されていない。だから質問した。

(古川常務) 他の上場企業の役員と比べて高い金額を受けているとは思っていない。

(和田(澄)委員) 株主優待として無料パスを出しているがそういうものを見直す考えはないのか。

(古川常務) 株主優待は900株、1300株とそれなりの株を保有している方へのものである。遺憾ながら、ここ数年無配となっているので、株主還元として無料パスを出している。今後復配し、恒常的、安定的に配当ができる際には再考する必要があるのかもしれないが、現状ではそうっていない。

(長谷川委員) 資料1-1の収支状況及び輸送人員について2023年度の数字はどうやって計算したのか。輸送人員が8%ほど減少する見込みとなっているが。

(渡辺部長) コロナ禍前の水準をベースに国に申請を行ったが、料金改定によって逸走が想定される部分を算出した。ただし、この数字については、国で査定され、適正な利潤の範囲内に収入がおさまるということであれば認可されるということになる。

(長谷川委員) 輸送人員については国の査定で変わり得るということか。

(渡辺部長) 変わった結果は事業者には示されない。国で査定をし直して範囲内に収まれば、認可されるかどうかという結果のみである。

(長谷川委員) 輸送人員が100万人減るがどういった想定か。

(渡辺部長) 過去の他社の事例や当社の過去の事例などを参考に算定した。

(長谷川委員) 過去の値上げの際の状況か。

(渡辺部長) 過去の事例や直近では他社にヒアリングなどを行い、改定率などを踏まえて輸送人員を算出した。

(長谷川委員) 15%ほど値上げし、8%ほど輸送人員が減る。これによって収益がよくなっており、その分消費者の負担が増えることを示す資料になっているので、なぜ上げる必要があるのかを丁寧に説明してもらいたい。

(澤田委員長) 以上で質疑を終了する。

(事業者退席)

④意見集約

(澤田委員長) 消費生活審議会としての意見を協議する。その前に、先の「市民からの意

見」、「市民の意見を聴く会」での意見について、事務局から報告してもらいたい。

- (永井所長) 「市民からの意見」については、41件の意見が寄せられ、内訳としては、値上げに反対が23件、仕方がないが7件、その他11件である。主な反対意見は50円の値上げ幅、減便に加えての値上げ、グループとして黒字であるにも拘らずが多い。仕方がないは社会情勢、燃料の高騰が多い。その他は新潟市や新潟交通への要望、BRTの意見が寄せられた。
- 次に「市民の意見を聴く会」について、当日は12人の方から発言があり、値上げに反対、新潟市や新潟交通への要望や対応がほとんどだった。
- (和田(澄)委員) この社会情勢の中、あらゆる物価が上がっている。特に燃料費とか人件費を考えるとある程度の値上げはやむを得ないが、50円の値上げ幅、減便をするなどサービス向上などの企業努力が伝わってきていない。市民の意見の大半がそうだと思うが、市民のことを考えているのか疑問だ。全く値上げするなどは言えないが、例えば、市からの援助2億5千万円について、全体の中で使ったと言っているが、市民は大まかでもいいが使途を知りたいと思っている。市民に丁寧な説明をしてほしい。
- 50円の値上げ幅は必要か。市民の声にもあったが、市内でも乗り換えがあると、古町まで往復1,000円を超える金額になる。これでは古町に行く人はなくなるし、にいがた2kmにも影響があると思う。
- (澤田委員長) 古町をシャッター街にしたのは、新潟交通が原因かもしれない。新潟大学の学生は古町には行かない。せいぜい、電車で新潟駅前に行くくらい。古町までは高くても来られない。
- (長谷川委員) ある程度の値上げはやむを得ないが、それにしても、上げ幅について、特に均一料金の20%を超える50円、定期旅客運賃の1月当たり2,000円ほどの値上げであり、とてもではないが買えない金額となる。スクールワイドは据え置くと言っていたが、45,000円ほどで1月当たり15,000円であり、これを下回る区間については、全て値上げとなるはずである。これは子育て世代、高齢者など多くの方に影響を与える。使っていない人は関係ないが、使っている人には大問題である。値上げによってこんなサービスが向上するといった丁寧な説明が必要である。
- (相馬委員) にいがた2kmと言われていて、新潟駅から古町までになっているが、バス代が100円なのは万代シティまでで、古町までは高くても人が出て来られない。中央区役所などがあるのは古町なので、少なくとも古町までは料金を安くすれば新潟駅から古町に人が出て来られる。
- (石原委員) 今回市として、市民の意見を聴く会とか市民意見の募集を実施したが、参加人数、提出意見ともに少なく驚いた。市民にとってバスは遠いものになっているのではないか。ある程度の値上げはやむを得ないが、均一料金の値上げ幅について意見が集中していることを新潟交通にはしっかり受け止めてもらい、きちっと市民にも説明をしてもらいたい。にいがた2kmや新潟駅の高架化など新潟市の将来像が大きく変わろうとしている中、均一料金の範囲の見直しといった意見もあったが、単に値上げするということではなくそういったものも含めて新潟市と協議してほしい。

- (高杉委員) 値上げでいいと思える将来像を示してもらえなかったの、これ以上の減便をやめてもらいたい。値上げによって利用者が減り、そのため減便となると困る。意見にもあったが行きはいいが帰りの便がない。乗りたくても乗られない現状が進む中、使いたくても使えない。企業で全体として体力があればバス事業に投資されると思ったがバス事業単体で収益を考えていて残念に思った。
- (阿部委員) コロナ禍から状況が良くなっているのに、なぜ今値上げをするのか知りたかったが、現状のままで運賃だけが上がるとしか印象を受けなかった。新潟駅の高架化でバス路線もコンパクトにうまく引き直せるのではないかと。ネットワークを大切にとしきりに言っていたが乗り換えの見直しやコストカットなどの企業努力が見えない。値上げはその後ではないか。サービス向上を示した上で値上げの理由を示せば理解が得られるのではないかと。
- (澤田委員長) 新潟交通は民間企業で利益を上げなければならないが、企業努力が見えないし期待に届いていない。市民の意見に市バスにしたほうが良いというものがあった。バス事業が完全独占なのは新潟市くらいしかない。独占企業の悪い面が出ている。
- (和田(澄)委員) 減便は最低限元に戻してほしい。現状維持では困るので、減便を復活してほしい。
- (澤田委員長) バスを使わない人は既にバスを見捨てている。どうしても使わなければならない高齢者や学生に値上げの負担を強いている。意見も出たようなので集計したい。
- (値上げに賛成 ・・・ 1人)
(値上げに反対 ・・・ 0人)
(やむを得ないが意見を付する・・・ 6人)
- (澤田委員長) 審議会としては値上げはやむを得ないが意見を付することで集約したい。意見としては上げ幅を縮小すること、減便を元に戻すこと、市民に丁寧に説明すること、サービス向上など将来の姿を示すこと、としたい。後日、委員長と事務局で整理したものを送付する。
- (委員各位) 賛成
- (澤田委員長) 進行を事務局に返す。
- (渡部課長) 本日の意見を整理し、市民意見とともに国と事業者へ通知したい。以上で本日の審議会を終了する。

4 閉会

【配布資料】

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃改定について (新潟交通株式会社) ・・・ 資料1-1
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃改定について (新潟交通観光バス株式会社) ・・・ 資料1-2
- ・ 過去の市民意見の聴取について ・・・ 資料2
- ・ 路線バス (乗合バス) の上限運賃変更認可申請について ・・・ 資料3