

令和2年8月27日開催

## 文教経済常任委員会資料【所管事務調査】

佐渡汽船株式会社の経営改善に伴う小木直江津航路の就航船舶の変更について

# 佐渡汽船株式会社の経営改善に伴う小木直江津航路の 就航船舶の変更について

## 1 7月16日文教経済常任委員会委員協議会後の動き

### (1) 8月3日 佐渡航路確保維持改善協議会（協議会としてのまとめ）

- ・佐渡汽船株の経営状況は赤字基調であり、純資産が減少し、今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響による輸送需要の減少も経営に大きな影響を与えている。
- ・こうした中、7月7日、佐渡汽船株は小木直江津航路の就航船舶変更について関係者と協議を開始することを機関決定した。佐渡航路を維持確保していくため、早急に同社の抜本的な経営改善を図らなければならない。
- ・この度の経営改善案は、佐渡汽船株の収支改善を図り、経営を維持するために有効な一つの改善策であると理解できるが、この協議会で決定するものではなく、佐渡汽船株においては、各項目について、今まで以上に慎重に検討し、利用者や関係者等と協議を行った上で、佐渡航路の安定的な維持確保に資するよう取り組んでいく必要がある。
- ・佐渡航路の安定的な維持確保に向けては、輸送人員等を確保していくことが必須であり、特に人口減少社会においては、観光利用者も増やす取組が必要である。このことは、佐渡汽船株の努力だけで成し得るものではなく、県民を始め利用者の理解を得るために情報提供を行いつつ、行政、関係団体、観光・交通事業者等がそれぞれの立場で利用促進に取り組む必要がある。

### (2) 8月19日 佐渡航路関係5者会議

(5者：新潟県、佐渡市、上越市、佐渡汽船株、北陸信越運輸局)

- ・佐渡市から、数年後に控える「おけさ丸」の代替船建造も踏まえた中長期的な収支計画の作成を佐渡汽船株に依頼していること、また「あかね」の変更によりカーフェリーが2隻となるため、ドック入りなどカーフェリー1隻体制時における事故によるカーフェリーの全便欠航リスクを懸念していることを報告。
- ・上越市から、当市で行った「あかね」選定に係る検証と、小木直江津航路の安定的な航路維持に向けた改善について佐渡汽船株と協議した内容等を報告。
- ・佐渡汽船株からは、来年のダイヤを確定し、旅行会社のツアー造成などを広く周知するためには9月上旬にサービス基準改定の手続きを開始したい。10月中旬まで引き延ばすことは可能であるが、ダイヤ発表の遅れによる航路利用者の混乱が懸念されると報告。

## 2 「あかね」選定の経緯と判断

平成20年1月の関係者合意（新潟県、佐渡市、上越市、佐渡汽船株、北陸信越運輸局）において、北陸新幹線開業前に小木直江津航路2隻体制への復帰を目指すこととした。

平成24年12月25日開催の佐渡航路確保維持改善協議会（以下「協議会」という。）において、平成27年3月に開業を控える北陸新幹線による利用客の増加を見込み、事務局（新潟県）が北陸新幹線の開業時の運航体制として既存カーフェリー1隻と中古ジェットフォイル1隻の2隻体制を提案した。

平成25年1月22日開催の協議会において、佐渡汽船株が、経費と収益を考慮して2隻体制と同程度の機能を担う高速カーフェリー1隻体制を提案した。

同年7月29日、30日に、佐渡汽船㈱の社長、副社長、専務、常務と外部有識者が出席する中、佐渡汽船㈱が提示した船舶選定の条件に対し、国内外の造船会社4社から技術提案があった。その後、船の安定性等を考慮し、佐渡汽船㈱において、オースタル社（オーストラリア）製のトリマラン（三胴船）からインキャット社（オーストラリア）製のカタマラン（双胴船）に対象を変更して検討することを確認し、8月14日にオースタル社、8月15日、16日にインキャット社に対して追加ヒアリングを行った。

同年8月19日、23日に、佐渡汽船㈱の社長、副社長、専務、常務などで構成する「小木～直江津航路・高速カーフェリー建造事業者選定委員会」を開催し、次の項目を考慮した結果、インキャット社製のカタマランを選定することで意見が一致し、10月2日に佐渡汽船㈱において機関決定した。

- (1) カタマランについては、初期型から改良が重ねられ、凌波性（波浪中の旅客及び乗組員の安全性と乗り心地）、堪航性（風や波の影響を受けながら平均船速の低下を最小限に抑え、安全かつ快適に航行できる性能）、揺れの防止装置の技術的改善が進歩していること。
- (2) 荒波時における離着岸及び港内荷役時における安定性に優れていること。
- (3) 商用のトリマランの建造実績が世界に3隻しかないのに対し、カタマランは約1,200隻の建造実績があること。
- (4) 国内ドックでのメンテナンスが可能であること。
- (5) 国内での運航実績があり、部品の調達等メンテナンス体制が充実していること。
- (6) 北陸新幹線開業前に引渡しが可能であること。（新幹線開業前までの引渡しを確約したのはインキャット社のみ）

佐渡汽船㈱は、同年9月下旬に韓国において70m規模のカタマランの乗船視察を行っている。また、10月下旬には津軽海峡フェリー㈱の「ナッチャン World」を視察、さらに、11月下旬にはオーストラリアのインキャット社を訪問し、工場等を視察している。その後、11月28日にインキャット社と建造契約を締結した。

船種の選定について、上越市には、8月22日開催の市議会文教経済常任委員会所管事務調査で、カタマランを軸に検討している旨の報告がなされている。

（参考 文教経済常任委員会所管事務調査における佐渡汽船㈱の発言抜粋）

- (1) 平成25年8月5日開催分
  - ・「あかね」導入により収支を改善し、将来、上越市へ新たな負担をお願いすることは考えていない。
  - ・小木直江津航路では車の利用が多いことから車利用者をターゲットとしたい。
- (2) 平成25年8月22日開催分
  - ・乗り心地はトリマランの方がよい。
  - ・トリマランはメンテナンス体制が確立されていない。

（佐渡汽船㈱提出の資料には「カタマランを軸に検討を進めている主な理由は、納期と建造実績である」との記載がある。）

### 3 計画値と「あかね」導入後の実績

#### (1) 燃料費

計画では、造船所提供の燃費グラフに基づき、船舶のメンテナンス担当者を交えた検討を行い、燃料消費量（1航海当たり4,004リットル）を見込んでいたが、営業航海では、風向きや波向き、積載重量の影響により1航海当たり5,033リットルとなっている。

導入時計画値 令和元年実績  
年間 333,999千円 → 351,294千円（+17,295千円）

#### (2) 人件費

計画では、退給費用も含めて当時の1人当たりの船員費を年間800万円と見込んでいたが、3往復期間の宿泊施設利用料や高速カーフェリーの運航に必要な高速船安全国際規則（HSCコード）による訓練（AMCトレーニング）の費用など当初想定していなかった費用が発生。特に令和元年は分社化後10年経過で退給費用が大幅に増加したことにより、船員費が増加している。

導入時計画値 令和元年実績  
年間 191,136千円 → 250,220千円（+59,084千円）

#### (3) 船舶修繕費

計画では、造船所からの聞き取りにより年間4,000万円から4,500万円を見込んでいたが、主機等の増加による検査費用の増加や、機器類のトラブルが想定以上に多く、トラブル発生時に海外からメーカーの技術者の派遣が必要となるなど費用が増加している。

導入時計画値 令和元年実績  
年間 42,500千円 → 187,514千円（+145,014千円）

#### (4) 船酔い

2メートル程度の波でも復原性の高さによる揺れが発生。船酔いする乗客が多く、「あかね」＝揺れのイメージ定着が否定できない状況にある。なお、「あかね」の船酔い率に関するデータは、船員が船酔いと判断した人数により算出しており、単胴船、ジェットフォイル及びトリマランにおける船酔いの発生率についてのデータはない。

#### (5) 運賃収入

区分	導入時計画値	令和元年実績
旅客運賃 (輸送人員)	531,200千円 (200,000人)	323,727千円 (122,707人)
車両航送運賃 (車両航送換算台数)	504,904千円 (36,500台)	276,686千円 (25,239台)
貨物運賃	32,709千円	15,433千円
合計	1,068,813千円	615,846千円 (▲452,967千円) ※対導入時計画値

#### 4 佐渡汽船株の経営状況

航路別の収支を確認すると、小木直江津航路は慢性的な赤字航路であり、佐渡汽船株ではその赤字を新潟両津航路の黒字で補填している状況にあるが、台風等の自然災害の影響により、新潟両津航路の利益が減少すると、会社全体の財務状況が著しく悪化することを繰り返している。

令和元年の決算では、3月のジェットフォイル「ぎんが」の事故、6月の山形県沖地震、10月の台風被害の影響により、営業収益が4億4,539万円（前年比▲5.2%）減少しており、4億1,825万円の営業損失が発生し、特別損失（船舶の簿価の見直しによる損失3億4,762万円等）を計上したことにより、8億919万円の当期純損失となっている。その結果、純資産は8億3,804万円となった。

また、令和2年においては、3月以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による観光客の予約キャンセルやビジネス客及び佐渡島民の移動自粛により、輸送量は前年同期を大きく下回っている。佐渡汽船株では、今期の業績予想について、2月に公表したものを一旦取り下げ、未定としている。（令和2年8月12日発表 佐渡汽船株決算短信）

##### (1) 航路別輸送人員及び収支

（単位：千人/百万円）

上：輸送人員	H24	H25	H26	H27 あかね 導入	H28	H29	H30	R元
下：航路収支								
新潟両津	1,455 700	1,423 528	1,411 406	1,351 625	1,332 285	1,325 802	1,346 696	1,342 372
小木直江津	184 ▲271	161 ▲377	132 ▲502	184 ▲496	154 ▲808	131 ▲1,047	123 ▲1,006	123 ▲942
寺泊赤泊	52 ▲228	45 ▲246	37 ▲255	22 ▲216	20 ▲141	16 ▲148	11 ▲95	- -

##### (2) 輸送人員、当期純利益及び純資産

（単位：千人/百万円）

区分	H24	H25	H26	H27 あかね 導入	H28	H29	H30	R元
輸送人員	1,691	1,629	1,580	1,557	1,506	1,472	1,480	1,465
当期純利益	205	21	▲278	591	▲568	▲193	57	▲809
純資産	1,953	2,032	1,769	2,374	1,810	1,594	1,644	838

注・(1)の航路収支には国や県の補助金を含まない

・(2)の当期純利益（特別損益を含む）と(1)の航路収支の合計は一致しない

・(2)の輸送人員に小木寺泊航路の輸送人員2千人は含まない

## 5 上越市の検証等

平成 25 年における高速カーフェリー導入に係る記録を確認し、不明な点について佐渡汽船㈱に聞き取り、確認を行った。

平成 25 年 1 月開催の佐渡航路確保維持改善協議会において佐渡汽船㈱が提案した高速カーフェリーについて、協議会では「トリマラン」を想定していたものと推定される。

その後、同年 7 月から 8 月にかけて、佐渡汽船㈱の社長、副社長、専務、常務と外部有識者が出席する中、国内外の造船会社 4 社から技術提案を受け、安全性、建造実績、メンテナンス体制、納期などを考慮し、佐渡汽船㈱が、船種を「カタマラン」に変更している。

しかしながら、導入後わずか 5 年で、乗り心地の悪さに関する風評が広がっており、収益及び費用の面で導入時の計画と大きな乖離が生じている。

導入時の経緯及び佐渡汽船㈱の判断を検証すると、

- (1) 造船所に対して乗り心地や経費について聞き取りは行ったものの、実際にカタマランを運航する航路事業者等への実地調査が不足していた。
- (2) 平成 25 年 8 月 22 日の文教経済常任委員会所管事務調査の資料には、「カタマランを軸に検討を進めている主な理由は、納期と建造実績である」との記載があり、北陸新幹線の開業に合わせて就航することに重きを置き、就航後の運航コストや乗り心地の確認が不足していた。
- (3) カタマランの決定に関して、新潟県及び関係市との協議はなかった。
- (4) 乗船視察や工場見学をカタマラン購入の内定後に行うなど、事前の調査が不足していた。

など、納期を優先した佐渡汽船㈱の調査及び確認の不足に基づく見込みの甘さが今回の事態に至った原因と判断される。これに対して、令和 2 年 7 月 21 日佐渡市議会全員協議会において、同社会長は今回の一連の経営課題に区切りがついた後に責任をとることを表明している。

「あかね」は、従来の「こがね丸」より運航時間を 60 分短縮し、1 日 2 往復の運航が可能となり、利便性が向上した。また、北陸新幹線開業との相乗効果により、就航初年度の輸送人員は前年比で 5 万人増加し、観光では佐渡日帰り旅行の商品が企画されるなど、小木直江津航路を通じた観光振興に一定の寄与はあったものと認められる。

一方で、他の船種との比較はないものの、「あかね」にあっては、荒天時にこれまでにないような船酔いが発生しており、冬季間に新潟両津航路で「あかね」が運航する際には、乗客が「あかね」を避け、一本後のカーフェリーに乗船する状況にあることも聞き取っている。また、既に船酔いの確率が高いという風評が定着しており、隣県の修学旅行など団体旅行から忌避されている状況が確認されている。

この間、当市では、佐渡汽船㈱に対して「あかね」の揺れを低減するための改造を施せないか確認を行ったが、「あかね」には、既に揺れを抑える装置として、Tフォイル（船首下から海水中へ垂直に伸びる T 字型の水中翼）とトリムタブ（船尾の左右船底部分に板を突き出すことで揚力を発生して、船尾に上向きの力を作り出す装置）からなるアクティブコントロールシステムが備えられており、また、同社は、揺れを低減するため、Tフォイルの作動調整などを行ったが、効果はなく、船酔いした乗客のために、手すりの増設や絨毯スペースの設置などの対応を行っている。

佐渡汽船㈱では、令和元年 9 月に、更に揺れを低減させる装置の増設について、インキャスト社と協議を行っているが、数億円単位の費用を要する見込みであり、効果が定かでないとして、断念している。

小木直江津航路の収支及び佐渡汽船㈱の経営状況についてみると、同社は、平成 19 年の第三者割当増資後、わずか 10 年余りで再び債務超過が懸念される事態となっている。近年の同社の決算短信や前述の「4 佐渡汽船㈱の経営状況」に記載のとおり、「あかね」運航の赤字による繰越損失の蓄積及び今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、今期は債務超過に陥る可能性が高く、速やかに確実な経営改善が図られなければならない状況にあると認められる。

## 6 今後の対応

### (1) 新潟県への要請

小木直江津航路は、海上国道に指定されており、「あかね」導入時の経緯を確認すると、新潟県議会の平成 25 年 6 月定例会の代表質問及び平成 26 年 2 月定例会の連合委員会の質疑において、知事は「小木直江津航路は大変重要な物流、そして生活航路である」と認めた上で、「地域公共交通の確保、これは行政の役割として認識をいたしております。したがって、行政として赤字補填を行うことが必要と考えております」と答弁している。

このことから、県においては、佐渡汽船㈱の経営改善に更に主体的に対応するよう、佐渡市と連携して要請を行う。

### (2) 新潟県及び佐渡市と連携した佐渡汽船㈱への対応等についての協議

小木直江津航路は佐渡市民にとって大切な生活航路であり、当県にとって、重要な観光航路であることを基本に、同航路の維持に向け、引き続き、サービス基準の改定に同意する場合の条件を含めて、新潟県及び佐渡市と連携して佐渡汽船㈱への対応及び同社の経営改善について協議する。