

令和3年8月12日開催

文教経済常任委員会資料【所管事務調査】

直江津・小木航路維持と観光を中心とした広域連携について 1～3

直江津・小木航路維持と観光を中心とした広域連携について

1 「あかね」の財産処分に伴う補助金の返還について

上越市は、平成 25 年度及び 27 年度に、佐渡汽船㈱の高速カーフェリー「あかね」の建造に対して 2 億 5,128 万 5,999 円（建造費の 4.34%）の補助金を交付している。

※参考 「あかね」の建造費 57 億 8,999 万 9,995 円

（佐渡市の補助金 8 億 1,059 万 9,999 円（建造費の 14.0%））

この補助金は、北陸新幹線の開業に合わせて定期旅客フェリーの 1 日 1.5 往復の変則ダイヤを改善し、小木直江津航路の利用促進を図ることを目的に佐渡市とともに交付したものであり、今般、補助対象財産である「あかね」が処分されたことから、補助金の返還を求めるものである。

返還額については、市が交付した補助金額のうち、償却期間の残存期間相当額、具体的には、佐渡汽船㈱が「あかね」の償却期間としていた 20 年のうち、実際に就航し、減価償却された 6 年を除く 14 年分の補助金の残存額、1 億 7,590 万 199 円の返還を求めるものとする。

<算式> 251,285,999 円×(20-6)/20=1 億 7,590 万 199 円

なお、返還金については、平成 25 年度及び 27 年度に交付した補助金の財源として発行した合併特例債等の市債の繰上償還の財源とする。

2 佐渡汽船㈱の経営改善の取組について

佐渡汽船㈱では、令和 2 年に策定した役員報酬及び管理職の給与・賞与の減額や貨物運賃の改定などの経営改善計画に着実に取り組んでいる。

しかし、今期の 7 月までの輸送人員は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、拡大前の令和元年に比べて 51.4%、40 万 2,578 人の減となっており、極めて厳しい経営状況にある。

佐渡汽船㈱では、現在、輸送需要について、ワクチン接種の見込みにより秋頃から回復し、全国民のワクチン接種が完了すると見込まれる来春にコロナ前と同水準に戻ることを想定し、小木直江津航路の維持を前提に、昨年来実施してきた経営改善に加え、各種運賃割引の見直しや金融機関等と連携して第三者出資等による資本増強を検討し、中長期的な財務体質の改善に取り組むこととしている。

3 小木直江津航路の維持に向けた財政支援（案）について

これまでの佐渡汽船㈱の経営状況に係るモニタリング会議や意見交換を通じて、佐渡汽船㈱の事業継続には経営改善計画の確実な実施に加え、運賃割引の見直しや人件費の削減など、更なる経営改善の取組が必須と考える。そして、今期における金融機関からの支援や第三者出資等の資本増強の検討を着実に進めるための大きな要素の一つとして、佐渡汽船㈱では上越市の財政支援を希望している。

小木直江津航路は、海上国道（国道 350 号）に指定されている佐渡市民の生活航路として、また、当市及び新潟県の広域観光を支える交通インフラとして極めて重要な航路であり、佐渡金銀山の世界文化遺産登録と北陸新幹線の敦賀延伸を見据え、佐渡島への西の玄関口とし

て必要な航路である。また、直江津港における唯一の定期旅客航路としても港湾振興には欠かすことができない航路と考えており、本市としては、小木直江津航路を維持するため、佐渡汽船㈱が中長期的に安定的な経営を持続できるよう、関係機関と協調して小木直江津航路の利用促進と佐渡汽船㈱の更なる経営改善に向けた取組を支援したい。

財政支援については、今年度限りの補助金とし、令和 3 年度における新型コロナウイルス感染症の影響による小木直江津航路の収入の減少額を対象とする。

積算は、佐渡汽船㈱における年間計画と輸送実績の差により算出し、補助金額の上限を 2 億 4,000 万円とする。補助金の交付は小木直江津航路の今期の運航が終了する 10 月末までの実績に基づき、執行するものとする。

なお、補助金の交付に当たっては、令和 2 年 10 月 23 日に小木直江津航路の就航船舶の変更及び「あかね」の売却に向けた手続きの着手について四者合意した際に付した条件を遵守することを条件としたい。

4 羽茂港・直江津港間における不定期貨物船の運航について

令和 3 年 8 月 4 日に開催された佐渡航路確保維持改善協議会において、兵庫県神戸市に本社を置く和幸船舶㈱による羽茂港・直江津港間での貨物運航計画の報告があった。同社は令和 3 年 10 月から不定期の運航を開始し、主に佐渡からの柿や米を輸送する計画としている。

■会社概要

会 社 名	和幸船舶株式会社
所 在 地	兵庫県神戸市
主な事業内容	船舶運送に関する業務、内航海運事業、その他付帯関連する一切の事業
事 業 開 始	昭和 63 年
資 本 金	1,000 万円
従 業 員 数	約 70 名

■運航船舶概要

船 名	フェリー栗国 (船齢 19 年)
総 ト ン 数	462 トン
長 さ 、 幅	65.0m、11.6m
航 海 速 力	16.3 ノット
(参考) 積 載 可 能 数	大型トラック 6 台 乗用車 10 台

《令和3年1月1日～7月31日の輸送量》

(人、台、トン、増減比%)

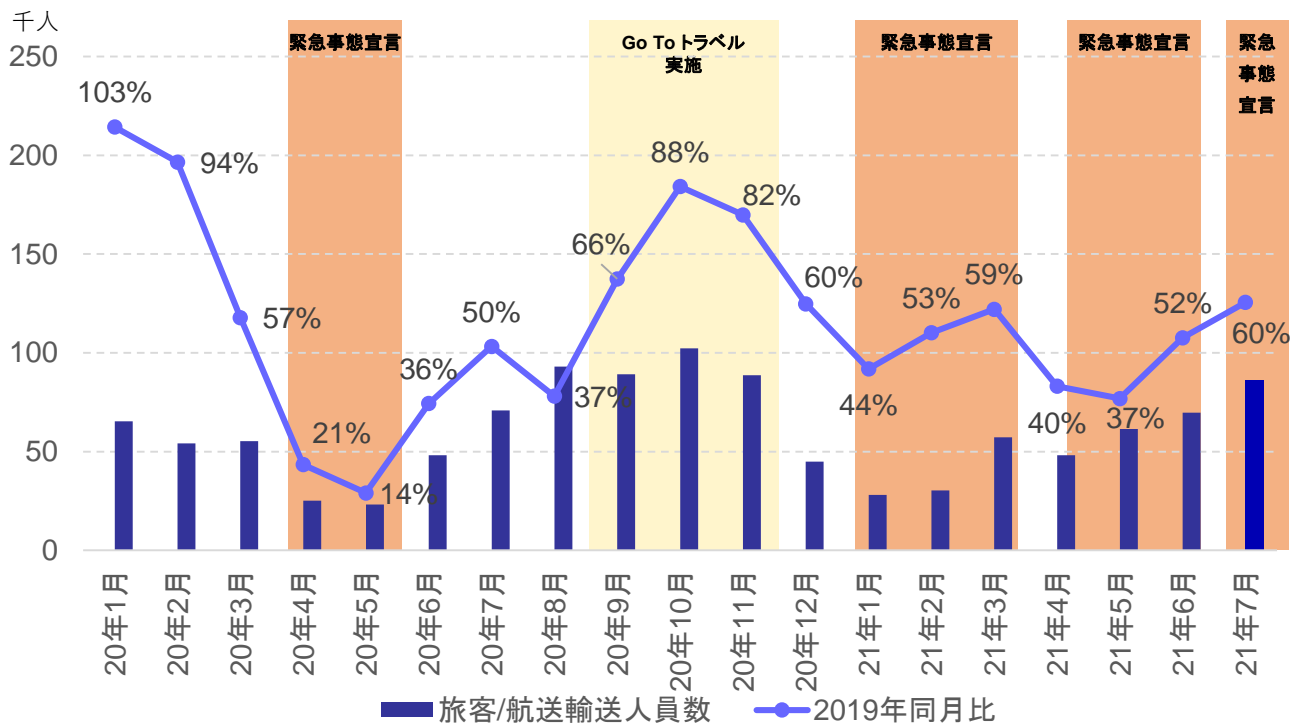
	令和3年			令和2年		令和元年	
	輸送量	前年比	前々年比	輸送量	前年比	輸送量	前年比
輸送人員	381,108	11.36	▲51.37	342,228	▲56.33	783,686	0.83
航送換算台数	93,630	9.43	▲20.70	85,560	▲27.53	118,068	0.86
貨物重量トン数	71,958	▲6.57	▲12.56	77,018	▲6.41	82,295	▲6.75

《令和3年7月1日～7月31日の輸送量》

(人、台、トン、増減比%)

	令和3年			令和2年		令和元年	
	輸送量	前年比	前々年比	輸送量	前年比	輸送量	前年比
輸送人員	86,110	21.55	▲39.71	70,842	▲50.40	142,836	▲8.46
航送換算台数	17,877	7.87	▲10.35	16,572	▲16.89	19,940	▲6.62
貨物重量トン数	9,952	▲6.88	▲14.42	10,687	▲8.10	11,629	▲4.48

《旅客/航送輸送人員数の実績》



1. 経営改善の主な取組み

- ・ 役員報酬及び管理職の給与・賞与減額、人件費の削減（令和2年4月～）
- ・ 小木直江津航路の就航船舶変更による収支改善（令和3年4月～）
- ・ バンカーサーチャージ（燃料油価格変動調整金）の改定（令和3年～）
- ・ グループ企業を含めた費用の圧縮（令和3年～）
- ・ 貨物運賃改定（令和3年4月～）
- ・ 資本金劣後ローン借入による財務基盤の強化（令和2年～3年）

2. 債務超過解消に向けた今後の取組み

- ・ 第三者出資等による資本増強
- ・ 運賃割引等のサービス見直し