

令和2年7月16日開催

## 全員協議会資料

### (文教経済常任委員協議会資料)

○佐渡汽船㈱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)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 佐渡汽船(株)の概要

- (1) 設立：大正2年
- (2) 資本金：845,265千円（東証JASDAQ 上場）
- (3) 発行済株式総数：14,292,250株
- (4) 株主数：1,843名

主な株主：新潟県、佐渡農業協同組合、(株)第四銀行、(株)神田造船所、(株)北越銀行  
新潟県観光物産(株)、川重ジェイ・ピー・エス(株)、(株)和田商会、新潟交通(株)

### (5) 航路及び保有船

#### ア 新潟両津航路（距離 67km）

区分	船名	建造年月	船齢	定員
カーフェリー	おけさ丸	H5.4	27	1,705
	ときわ丸	H26.3	6	1,500
ジェットfoil	ぎんが	S54.12	40	250
	つばさ	H元.3	31	250
	すいせい	H3.4	29	250

#### イ 小木直江津航路（距離 78km）

区分	船名	建造年月	船齢	定員
高速カーフェリー	あかね	H27.4	5	628

※耐用年数：スチール船（カーフェリー） 15年

アルミ船（ジェットfoil、「あかね」）9年

### (6) 「あかね」導入の経緯

#### ア 平成24年12月 佐渡航路確保維持改善協議会

- ・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foil1隻の2隻体制を提案

#### イ 平成25年1月 佐渡航路確保維持改善協議会

- ・佐渡汽船(株)が、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

#### ウ 平成25年2月 佐渡航路確保維持改善協議会

- ・佐渡汽船(株)が、高速カーフェリー1隻体制案について、船価の4割を関係自治体からの補助金で賄いたいと提案

#### エ 平成25年3月から5月

- ・新潟県、佐渡市、上越市でそれぞれの負担割合を協議し、その後の6月12日、新潟県が佐渡航路確保維持改善協議会の合意事項として、「小木直江津航路は赤字航路となっているため、新潟県並びに佐渡市及び上越市は、同航路の公共性を鑑み、それぞれの立場で航路を円滑にするための支援を協調して行うこととする」との「小木直江津航路に対する支援について」を公表

#### オ 平成25年7月

- ・新潟県議会において、15年間で12億円を上限とする小木直江津航路の運航支援の債務負担行為を可決

#### カ 平成25年8月

- ・佐渡汽船(株)において、船舶の検討を行い、国内を含む世界各国における就航実績（約1,200隻）があり、部品の手配などのサポート体制が充実していることや国内

ドックでのメンテナンスが可能であるなどの利点を考慮し、オーストラリアのインキャット社製のカタマラン(双胴船)を選定

キ 平成 25 年 9 月

- ・佐渡市議会、上越市議会において、建造費補助金の予算を可決  
 予算：佐渡市 840 百万円、上越市 260 百万円  
 実績：佐渡市 811 百万円、上越市 251 百万円

ク 平成 25 年 11 月

- ・佐渡汽船株がインキャット社と船舶建造契約を締結

## 2 佐渡汽船株の経営状況

### (1) 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	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

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

注・(1)の当期純利益(特別損益を含む)と(2)の航路収支の合計は一致しない

- ・(2)の航路収支には国や県の補助金を含まない

### (3) 航路別車両航送台数

(単位：台)

航路	区分	H26	H27	H28	H29	H30	R 元
新潟両津	乗用車	74,343	72,051	72,596	71,792	75,448	76,861
	バス	1,695	1,257	1,216	1,259	1,379	1,145
	トラック	29,538	27,267	25,791	26,340	27,470	26,398
	合計	105,576	100,575	99,603	99,391	104,297	104,404
小木直江津	乗用車	15,356	20,110	18,121	17,068	17,819	18,382
	バス	639	969	1,021	753	711	689
	トラック	1,683	1,501	1,361	1,363	1,479	1,355
	合計	17,678	22,580	20,503	19,184	20,009	20,426

### (4) 概要

- ア 輸送人員はピーク時(平成3年:3,162千人)の半分以下となり、更に逡減
- イ 高速カーフェリー「あかね」の「揺れ」が大きいことに対する不評の広がり
- ウ 小木直江津航路は「あかね」導入以後、赤字幅が拡大(輸送量減、修繕費・燃料費増)
- エ 新型コロナウイルス感染症の影響

→このままでは、債務超過の可能性が高い

### 3 佐渡汽船(株)の経営改善、老朽船舶更新に向けた方針

小木直江津航路の維持継続を前提として、輸送人員の減少により、慢性的な赤字を計上している小木直江津航路の収支改善をしなければならない。

- (1) 役員の報酬月額、管理職の給与・賞与の減額
  - ・取締役の報酬月額の減額（令和2年4月から5～20%、6月から25～30%）
  - ・部課長の給与・賞与の減額（令和2年6月から5～10%）
- (2) ジェットフォイル建造
  - ・新潟両津航路の老朽船舶「ぎんが」の代替船建造（令和2年契約、令和5年就航予定）
  - ・新潟県、佐渡市の支援と鉄道・運輸機構の融資（共有建造新制度）を活用
- (3) 小木直江津航路の収支改善
  - ・「あかね」を売却し、ジェットフォイル1隻の運航体制へ  
カーフェリーの調達を試みたが、市場には「こがね丸」（定員1,500人）より大きなカーフェリーしかなく、仮に船舶が取得できたとしても既存岸壁に適合させる大規模な船舶の改修が必要となるため、断念。なお、現時点で「あかね」の売却先は決まっていない。
- (4) バンカーサーチャージ（燃料油価格変動調整金）の改定
  - ・調整金ガイドラインに基づき、調整金額を改定
- (5) グループ企業を含めた費用の圧縮
- (6) 貨物運賃の改定、貨物船「日海丸」の運航体制の見直し
- (7) 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた財務対策

### 4 「あかね」とジェットフォイルの比較

#### (1) 輸送能力、運航等における比較

区分		高速カーフェリー 「あかね」	ジェットフォイル
輸送能力	最大旅客定員	628人	250人
	車両積載能力	乗用車152台	積載不可
	貨物積載の可否	積載可	小荷物程度
運航期間		3月1日～11月15日 年末年始	4月下旬～10月31日 (観桜会時期の臨時便 運航は検討)
運航ダイヤ		直江津起点2往復 (多客期3往復)	直江津起点2往復 (多客期3往復を検討)
航行時間		100分	75分
運賃		1等 4,790円 2等 3,580円	6,000円～7,000円程度 新潟両津航路と同程度 を検討
就航率		93.4% (令和元年)	94.9% (平成4年～15年実績)
必要船員		16名	4名
ドック期間		30日(北海道函館市)	40日(自社ドック)

## (2) 「あかね」導入時計画と実績、船舶変更後の収支等の見込み (単位：千人/百万円)

区分	あかね 導入時計画	H27 実績 あかね	R 元実績 あかね	ジェットフォ イル導入後
輸送人員	200	184	123	51
A 航路収益	1,110	892	649	282
うち旅客運賃	531	485	324	238
うち自動車航送運賃	505	344	277	-
うち貨物運賃	33	21	15	-
B 航路費用	1,120	1,189	1,346	823
うち燃料潤滑油費	334	286	351	105
うち船舶修繕費	43	33	188	89
うち船舶リース料	-	-	-	83
運航収支 A-B	▲10	▲297	▲697	▲541
うち利子	88	35	43	-
うち減価償却費	249	164	202	-
航路収支	▲347	▲496	▲942	▲541

## 5 「あかね」変更に伴う効果と課題

## (1) 効果

## ア 航路収支の改善

・乗船員の削減、修繕費・燃料費の削減：自社ドックでの対応が可能になる

## イ 運航時間の短縮：100分→75分

## ウ 多客期の柔軟なダイヤ編成

## エ 就航率の向上

## オ 船揺れの軽減、不評の解消：近隣県からの修学旅行の復活が期待できる

## (2) 課題

## ア 旅客定員の減少：628人→250人

## イ 車両航送・貨物の積載ができない

## ウ 旅客運賃の値上がり

## 6 「あかね」変更後の経常損益シミュレーション

(1) 小木直江津航路 (単位：百万円)

区分	R2	R3 ジェット フォイル 導入	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
収入									
費用									
営業損益									
経常損益									

(2) 新潟両津航路 (単位：百万円)

区分	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
収入									
費用									
営業損益									
経常損益									

(3) 合計 (単位：百万円)

区分	R2	R3 ジェット フォイル 導入	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
収入									
費用									
営業損益									
経常損益									

## 7 今後のスケジュール

佐渡汽船株は、8月中旬に、関係自治体（新潟県、佐渡市、上越市）の同意を得て、国土交通省北陸信越運輸局に海上運送法に基づくサービス基準の改正の届け出を行う予定である。

※佐渡汽船株の経営に関する情報は非公開にしております。