

平成25年8月5日開催

## 文教経済常任委員会資料【所管事務調査】

小木直江津航路の運航支援について

小木直江津航路について	・・・・・・・・	1
導入船舶の概要等について（資料1...佐渡汽船㈱作成）	・・・・・・・・	2～3
公的支援の考え方について	・・・・・・・・	4～5
佐渡市・上越市の負担割合について（資料2）	・・・・・・・・	6

## 小木直江津航路について

### 【検討経過...運航体制】

運航主体の佐渡汽船(株)からは、7月16日付で中型高速カーフェリー1隻による運航体制への支援要請があり、7月24日には、同社が作成した新造船の導入計画資料の提出も受けたところである。

この計画について、収支の改善見込み、資金調達方法、契約から就航までの詳細な日程など、その妥当性を客観的に判断できる資料の提出を同社に求めていたところ、7月31日に資料提出があった。(資料1)

### 【検討経過...負担割合】

公的支援については、3月25日に県が提案したスキームの佐渡市と当市の負担割合を検討の基礎として、4月以降、佐渡市との間で電話や面会などにより協議を続けてきた。7月29日にも面会して負担割合について具体的な根拠を議論しながら調整案を作成したところである。

この調整案については、7月31日現在、佐渡市と調整中である。(資料2)

## 上越市文教経済常任委員会所管事務調査提出資料

平成 25 年 7 月 31 日

佐渡汽船株式会社

**1. 中型高速カーフェリーの船舶概要**

- (1) 航海時間(片道) 100分以内
- (2) 航海速力 約30ノット以上
- (3) 搭載人員 約700名
- (4) 搭載車両 乗用車のみの場合 約150台  
但し、大型トラック及びバスの混載を想定
- (5) 就航時期 平成27年4月～7月
- (6) 船 価 上限60億円(消費税及び地方消費税を含まない)
- (7) 基本コンセプト12項目
  - 輸送需要との適合
  - 既存岸壁に適合(絶対条件)
  - 安全性重視
  - 就航率の確保
  - 省エネ
  - 環境負荷の低減
  - バリアフリー化
  - お客様に楽しい船旅の提供
  - 運航要員の効率化
  - 低コスト化
  - メンテナンス
  - 国内での法的基準を満たす船舶

**2. 中型高速カーフェリー導入に伴う利用客利便性の向上内容**

- (1) 航海時間を片道100分以内とすることで1隻体制による利用し易い2往復ダイヤが可能
- (2) 輸送需要の多いゴールデンウィークや夏季繁忙期に利用し易い3往復ダイヤが可能

**3. 中型高速カーフェリー導入に伴う誘客宣伝効果**

- (1) 片道100分以内の高速化(在来船からの60分短縮)
- (2) スタイリッシュな船型

**4. 中型高速カーフェリー導入による航路の収支改善見込み(収支予測)**

導入船舶を検討している段階のため、収支予測の公開は控えさせていただきます。

## 5. 船価60億円の根拠

- (1) 高速カーフェリーを建造している造船会社より取り寄せた概算見積書の金額です。
- (2) 造船会社の選定、造船契約締結が実行されていない現状では、詳細設計に入ることができないため、弊社仕様に関する具体的な詰めに入ることはできません。  
したがって、造船会社が選定されていない中、これ以上の根拠を追求することは難しいとご理解ください。

## 6. こがね丸の売却見込額の根拠

こがね丸の売却見込額 6億円

例年12月末日を基準日として実施している船価鑑定に基づく鑑定額がベースとなります。

## 7. 中型高速カーフェリー導入の理由

- (1) 北陸新幹線開業に合わせた利便性の高い2往復化の実現
- (2) 高速カーフェリー就航による宣伝誘客効果
- (3) 1隻体制での運航による赤字航路の収支改善

## 8. 建造費の資金調達方法(金融機関からの借入見込み)

- (1) 金融機関及び鉄道建設・運輸施設整備支援機構に打診中です。
- (2) 金融機関より前向きに検討いただいておりますが、弊社が資金調達する建造費は船価の70%相当額となる42億円(こがね丸売却見込額6億円を除く)が限度と捉えております。

## 9. 利用者20万人の根拠

- (1) 平成24年度の小木直江津航路輸送実績183,522人(発着合計)をベースとして需要予測値を策定しています。
- (2) 増加要因は北陸新幹線開業効果及び高速カーフェリー2往復化による増便・利便性の向上を加味しました。

## 10. 運航ダイヤの予定

北陸新幹線ダイヤとの接続を含めて検討していく予定です。

## 11. 建造開始から就航までのスケジュール感

- (1) 平成25年9月 造船会社と建造契約締結
- (2) 平成25年9月～平成27年3月～6月  
基本設計・詳細設計・建造期間
- (3) 平成27年3月～6月 納入、船員の習熟訓練期間
- (4) " 4月～7月 就航開始(予定)

以上

## 公的支援の考え方について

### 【市の公的支援の考え方】

北陸新幹線開業に合わせて見込まれる旅客を含め、小木直江津航路を利用する観光客をより多く市内観光に誘導するためには、佐渡島の知名度をいかにすることが重要な要素のひとつであるものの、現在航海時間が2時間40分かかり、変則1.5往復体制であることから運航体制の改善は必須である。

「佐渡航路確保維持改善協議会」において航路の運航主体である佐渡汽船(株)は、中型高速カーフェリー1隻導入により、航海時間1時間40分以内で1日2往復以上の運航体制の改善が図られるとの提案をしているが、一方で多額の建造費に対する同社の負担には限りがあり、7月16日付で市への支援要請があった。

なお同社の提案では、運航体制の改善だけではなく、現カーフェリーによる1.5往復や船舶の追加による2船体制に比べ経営改善が見込めるとしており、安定した航路運航の視点からもこの運航体制に対する支援が必要であると考えます。

### 【公的支援の負担割合についての佐渡市との協議経過】

公的支援額の検討基礎は、本年3月25日に県が示したスキーム(中型高速カーフェリーの建造費総額60億円のうち、佐渡汽船(株)が負担する36億円を除いた24億円の50%を新潟県が、残る12億円のうち佐渡市が8.4億円、当市が3.6億円を負担する案)において、佐渡市と当市の支援額とされた12億円であり、両市がその割合について協議してきた。

佐渡市と当市の負担割合協議においては、県が示した案(7:3)や両市における観光客の直接的な経済効果を基に割合を求めたもの、また平成20年に航路が1隻、1.5便体制になって以降の両市の航路利用促進事業費を基にしたものなどについて、さまざまな検討を進めてきた。

このうち、県が示した案は数値的根拠が明確でないこと、両市における観光客の直接的な経済効果を基にした割合は推計の基となる調査データに両市共通のものがないなど正確に比較できる最新の根拠数値ではないといった課題がある。

平成 20 年度以降の両市の航路利用促進事業費を基にした割合については、両市が負担している支援額の実績であり、予算、決算の審議において両市議会の議決を経ていることから、今回の公的支援の負担割合においても一定の根拠になると考え、現在両市で協議を進めている。(詳細は資料 2)

## 佐渡市・上越市の負担割合について

## 船舶建造費 60 億円の場合の負担内訳（現在調整中の案）

佐渡汽船(株)		佐渡市	上越市
こがね丸 売却益 6 億円	42 億円	9 億 3,840 万円 78.2%	2 億 6,160 万円 21.8%
80 %		20 %	

案	負担割合の考え方	負担割合 (%)		負担金額 (千円)		課題・評価
		佐渡市	上越市	佐渡市	上越市	
3 月 25 日に県が示した案（たたき台）	H19、H23、H24 の支援額を参考に協議のたたき台として県が提案したもの	70.0	30.0	840,000	360,000	負担割合の数値的根拠が明確でない 行うとされていた 4 者協議は 1 回も開かれていない
上越市の案	観光客の直接的な経済効果を基に負担割合を求めたもの	94.9	5.1	1,138,800	61,200	推計の基となる最新の調査データ及び両市共通の基礎データがない
佐渡市の案	小木直江津航路への支援を開始した H19 から H24 までの 6 年間の利用促進事業費を基に負担割合を求めたもの	68.8	31.2	825,600	374,400	H19 の航路安定運航支援は、小木直江津航路の存続のため緊急的に行った支援であり、H20 以降の利用促進と同一の考え方によるものではない
現在両市で調整中の案	H19 に緊急的に行った航路安定運航支援を除き、H20 から H24 までの利用促進事業費を基に負担割合を求めたもの	78.2	21.8	938,400	261,600	直近の 5 年間に両市が行った利用促進事業費の実績であり、また予算・決算において両市議会から議決を経たものであることから、負担割合の一定の根拠となりうる