

佐渡汽船株式会社の債務超過の行政支援にかかわる決議

佐渡汽船株式会社は、新型コロナウイルス感染症の影響で4月以降、旅客や輸送需要が大きく低迷し深刻な状況が続いている。

さらに、平成27年(2015年)、直江津―小木航路に導入した高速カーフェリー「あかね」の失敗も加わり、佐渡汽船は、本年の通期の連結業績で最終赤字が38億円に膨らむ見通しとなった。本年8月12日に公開された2020年12月期第2四半期決算短信で債務超過に陥ることが明らかになり、債務超過を解消するために行政支援を求めている。

本年7月7日には、突然、経営改善策として直江津―小木航路の高速カーフェリー「あかね」の売却とリース契約のジェットfoilによる新たな運航等を提示した。その後、関係者間で協議を続け、10月23日の新潟県知事、佐渡市長、上越市長、佐渡汽船の4者によるトップ会談で令和3年は「あかね」に代わり、新潟―両津航路で就航しているジェットfoil1隻を就航させる体制としつつも、早い時期に貨物輸送が可能なカーフェリーの導入を進めることを条件に合意した。

佐渡市は佐渡汽船に対し、近年では平成26年(2014年)に新潟―両津航路で就航したカーフェリー「ときわ丸」に21億円、平成27年(2015年)に直江津―小木航路で就航した高速カーフェリー「あかね」に8億1千万円の建造費を行政支援しているが、新潟県は船舶建造費に対して支援していない。

今回の債務超過は、コロナ禍という不測の事態ではあるが、離島ハンディをもつ佐渡市として航路事業者へ行政支援を続けるには限界がある。

よって、佐渡航路の在り方について、下記の事項を真摯に取り組むことを強く求める。

記

- 1 佐渡航路は、もともと3事業者が運航しており、新潟県が事業者間の激しい争いを仲裁し、昭和7年(1932年)に県が半額を出資する半官半民会社として離島航路を安定させるために佐渡汽船株式会社を誕生させたという経緯がある。

平成18年の3億7千万円の債務超過時は増資により回避したが、新潟県の持ち株比率は50%を下回る事となった。

新潟県は、離島振興法等の立場での離島振興策、公共交通の航路に責任を持つ立場として、佐渡汽船の株の保有の在り方や船舶建造費の支援など、主体的に取り組むことを強く求める。

- 2 航路利用客が減少する中、航路の課題等を検討する佐渡航路確保維持改善協議会は重要な存在である。各対岸市も一体となることで周遊観光が促進され、新潟県の振興策につながる。新潟県は、当協議会が航路改善や発展策を議論する場となるよう、主体的に協議会の在り方の再検討を行うこと。

- 3 離島と本土との格差是正や公共交通は、本来、国において十分な対応をすべきものである。今般のコロナ禍による大幅な乗客減は事業者の存続を脅かす深刻な事態で、運賃の値上げや航行便数の減少など、利便性の大幅な低下が危惧される。

平成28年(2016年)4月に公布された有人国境離島法により島民の運賃低廉化が進められたが、離島振興の観点からすれば、観光客など往来者への対応が急務であることから、国や県は、離島航路への抜本的な対策を行うべきである。

4 平成 27 年（2015 年）、直江津－小木航路に就航した高速カーフェリー「あかね」の失敗により当初の計画と大きく乖離し、年間約 10 億円の赤字となり、就航 5 年で売却しなければならない事態となった。

また、平成 29 年（2017 年）7 月、佐渡汽船は経営改善として赤字の寺泊－赤泊航路から撤退を表明し、翌年 11 月に廃止航路とした。この当時から、より赤字の多い直江津－小木航路の改善が最優先との指摘を受けながら、抜本的な対応には至らず、結果として債務超過につながる事態を招いている。

佐渡汽船の経営陣が招いた今のこの事態は、佐渡市民にとって許し難い事実であることから、佐渡汽船には責任を明確に示すことを求める。

5 佐渡航路全体の在り方をどうするかは、平成 28 年の寺泊－赤泊航路の問題時にも十分検討できるものであったにもかかわらず、議会にも相談もなく、その場しのぎでの対応をとった当時の佐渡市執行部にも責任がある。

また、現在、佐渡汽船には佐渡市からの社外取締役がおり、佐渡島民の立場で経営に参画できる資格を持ちながら、どのような発言がなされたのかも全くわからず今回の事態を招いてしまったことは誠に遺憾である。

佐渡航路の在り方は、島民の暮らしや経済にとって極めて重要な生命線であることから、佐渡市は、抜本的な改善策が生み出せるよう新潟県をはじめ、関係機関と十分な検討と対応を強く求める。

以上、決議する。

令和 2 年 12 月 4 日

新潟県佐渡市議会