

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

### 1. 小木直江津航路の船舶変更に係る動向

- (1) 令和2年7月7日、佐渡汽船は小木直江津航路における就航船舶変更について関係者と協議を開始する旨、会社方針として機関決定を行なった。また、同日開催された第3回佐渡航路確保維持改善協議会(以下、協議会)において、佐渡汽船の抜本的な経営改善、とりわけ小木直江津航路の収支改善について一定の取りまとめを行うことを確認した。
- (2) 同年7月21日、小木・羽茂・赤泊地区の住民を対象に小木直江津航路の船舶変更に関する住民説明会が開催され、佐渡汽船より小木直江津航路の現状や今後の方針について説明を行なった。住民からはジェットfoilへの変更による貨物輸送への影響等への不安や住民に寄り添った運航ダイヤへの要望があった一方で、船舶変更に関する反対意見は挙げられなかった。
- (3) 同年8月3日、第4回協議会において、佐渡汽船の経営状況及び新型コロナウイルス感染症拡大等の影響に伴う輸送需要の減少や経営への影響を鑑み、今後も佐渡航路を確保維持していくために早急に抜本的な経営改善を図ることとし、下記のとおり協議会としての取りまとめを行なった。

#### (協議会取りまとめ)

- ・ この度の経営改善案は、佐渡汽船の収支改善を図り、経営を維持するために有効な一つの改善案と理解できるが、改善案の実施は、協議会での協議・検討により決定するものではないことから、佐渡汽船においては各経営改善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なったうえで、佐渡航路の安定的な維持確保に資するよう取り組む必要がある。
- ・ 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要であることから、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、佐渡汽船の努力だけで成し得るものではなく、県民をはじ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. 「あかね」選定の経緯

平成27年3月の北陸新幹線開業による利用者の増加を想定し、平成24年12月25日の協議会で事務局より既存カーフェリー1隻と中古ジェットfoil1隻の2隻体制の提案があったものの、多額の運航欠損が見込まれることや、冬季のジェットfoil運

航の経験がない等の理由から否定的な意見が多く示された。その後、平成25年1月22日の協議会において、佐渡汽船から事業採算性を考慮した上で、2隻体制と同程度の輸送能力を有する高速カーフェリー1隻体制案が示され、同年2月21日の協議会において、高速カーフェリー1隻体制の妥当性が確認された。

同年7月29及び30日には、佐渡汽船は国内外の造船会社4社\*から技術提案を受けた後、同年8月19日及び23日に佐渡汽船は「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、インキャット社製のカタマランを選定することを決定。船の選定については、8月20日開催の佐渡空港・小木航路特別委員会において市執行部から報告がなされたほか、8月28日には、当初想定していたトリマランからの変更の理由等について佐渡汽船より、北陸新幹線開業に納期が間に合うこと、それから高速運航で実績のあることからカタマラン建造に方向性を移し、乗り心地、安定性、メンテナンス、燃費及び納期等の詳細をされる詰める旨、説明が行われた。

佐渡汽船は、その後9月下旬に韓国において70m級のカタマランの乗船視察を行なったほか、10月下旬には津軽海峡フェリーにおいて112mのカタマラン「ナッチャンWorld」を視察\*。11月28日にオーストラリアのインキャット社と建造契約を締結した。

※ 平成20年5月より東日本フェリーが青森港～函館港を運航していたが、燃油価格高騰の影響等により同年8月に運賃の3割値上げ及び夏期の限定運航を決定。同年11月には運航を休止。(平成21年5月より平成24年までの間、東日本フェリーを吸収合併した津軽海峡フェリーが夏期繁忙期限定で運航。平成28年3月、PFI法に基づいて設立された特別目的会社「高速マリン・トランスポート」が保有することとなり、防衛省は同社と令和7年12月末まで10年間の輸送使用契約を締結)

#### 【参考1】提案概要

会社名	①オースタルシ ップス	②新潟造船株 式会社	③内海造船株 式会社	④津軽海峡フェ リー(インキャ ット社)
主な項目				
船種	トリマラン	カタマラン	単胴船	カタマラン
船体	85.6m×24m	86.5m×22m	135m×20m	85m×26.62m
航海速力 (30ノット以上)	32ノット	35ノット	25ノット	36.5ノット
旅客定員 (700名以上)	700名	500名	700名	700名
航送台数 (乗用150台)	乗用150台	乗用92台	乗用152台	乗用182台
船価 (60億円以内)	60億円	63.8億円	56億円	60億円

就航年月 (H27年7月)	H27年7月	H27年7月は 困難	H27年7月	H27年3月末
------------------	--------	---------------	--------	---------

( )は希望するスペック、仕様等

【参考2】 第2回佐渡空港・小木直江津航路特別委員会(平成25年8月28日)における佐渡汽船の発言抜粋

「建造費に係る自治体負担は、現行の利用促進支援の代替促進と見なせるとある。今後、赤字が大きくなったとしても、一切佐渡市は…このことにおいて、この航路についてはすべて(支援が)終わると認識してよろしいか。」との市議からの問いに対し、佐渡汽船より「その通りで結構だ。」と返答。

3. 当初計画値と「あかね」導入後の実績

	計画値	令和元年実績
(1) 燃料費 (1航海あたりの燃料消費量)	333,999 千円 4,004 KL	351,294 千円 5,033 KL
(2) 人件費	191,136 千円	250,220 千円
(3) 船舶修繕費	42,500 千円	187,514 千円
(4) 運賃収入		
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 (換算台数)	504,904 千円 (36,500 台)	276,686 千円 (15,433 台)
貨物運賃	32,709 千円	15,433 千円
合計	1,068,813 千円	615,846 千円

4. 佐渡汽船の経営状況

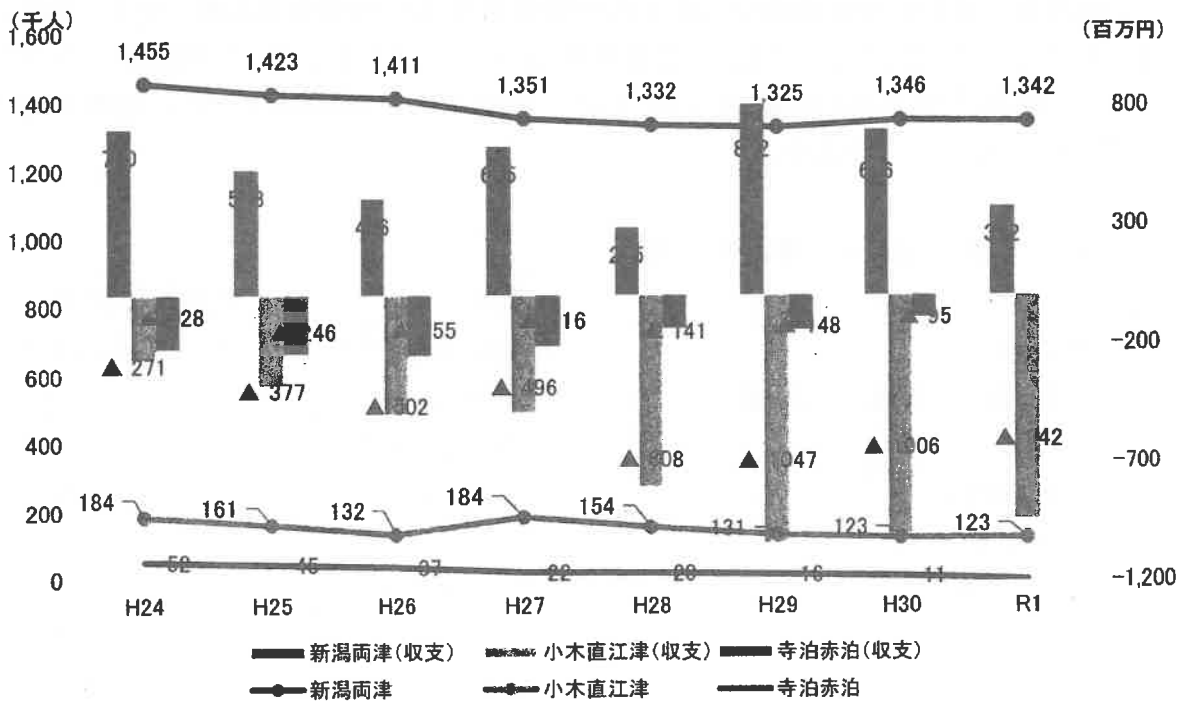
小木直江津航路は慢性的な赤字航路にあり、新潟両津航路の黒字で補填している状況下にある。平成24年より、小木直江津航路は国の補助対象航路として運航費支援を受けているほか、平成26年からは新潟県より15年間で総額12億円の運航費支援を受けていたが、平成30年で上限に到達したことにより、補助事業は完了している。

また、令和元年の決算では、3月のジェットfoil「ぎんが」の事故、6月の山形沖地震等による観光需要の低迷により、約4億円の営業損失が発生し、純資産は約8億円まで目減りしている。

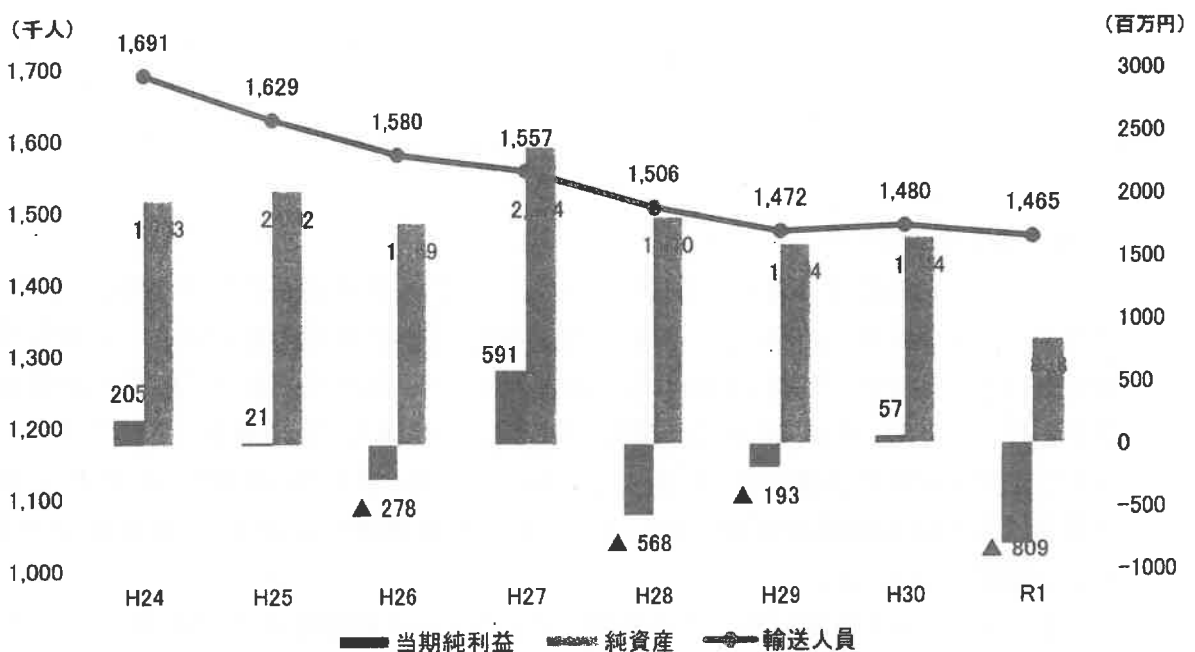
上記に加え、令和2年においては新型コロナウイルス感染症拡大の影響により3月

以降の輸送実績が前年を大きく下回っている。佐渡汽船では今期末に債務超過となる見通しを示していたが、同年8月に公表された第2四半期決算短信において既に▲56百万円の債務超過に陥っている。

(1) 航路別輸送人員及び収支の推移



(2) 輸送人員(全航路)、当期純利益及び純資産の推移



## 5. あかねの検証

既存カーフェリーから高速カーフェリーへの代替建造については、平成25年1月の佐渡航路確保維持改善協議会において妥当性が示されており、本市としてもカーフェリーと中古ジェットフォイルの2隻体制に比して収支改善や安定運航が見込まれることから賛同している。一方、当初想定していたトリマランからカタマランへの船舶変更については、航路事業者である佐渡汽船が造船会社からの技術提案をもとに判断したものであり、船種選定の主たる責任は佐渡汽船にあると言える。

今般の小木直江津航路における収支悪化については、カタマラン特有の揺れに伴う利用者数減少や事業費用の増大が主な原因と考えられるが、いずれの原因もカタマランを運航する航路事業者等への実地調査や船舶の仕様に基づく技術的な検討で確認できるものであり、これら事前の調査検討無しに納期や建造実績のみを理由とした方針を変更して決定したことは、あまりに拙速と言わざるを得ない。とりわけ、事業費用に関しては、当時函館～青森航路に就航するカタマラン「ナッチャン World」が、燃料費の増大を理由に就航間もなく運休するなどの問題が発生しており、同じ航路事業者として把握して然るべき事由であり、カタマランに関する情報収集が著しく不足していたと言わざるを得ない。

一方、全国的に旅客航路の輸送人員の減少が見られるなか、「あかね」就航直後は北陸新幹線開業や運航時間の短縮等の利便性の向上により、輸送量の回復が見られたものの、特有の揺れによる風評など利用者離れが進み当初計画を大きく下回る状況にあり、およそ関係者の期待に十分に応えるものではない。

## 6. 今後の対応

本市としては、小木直江津航路は佐渡市民の生活航路として、また、島内の観光産業を支える重要な航路であることから、引き続き航路を維持確保すべく、速やか且つ確実な経営改善が必要と認識しており、佐渡汽船が提案している経営改善案については、さらに踏み込んだ改革をすべきと考える。また、船舶変更により車両航送が無くなることで島内物流及び観光への影響や、新潟両津航路における冬季の安定輸送に懸念が生じることから、サービス基準の改定に同意する場合の条件を含め、佐渡汽船が実施する経営改善に向けた取組に対し、上越市と連携して関係者間の合意が得られるよう真摯かつ丁寧な対応を強く要請する。

なお、新潟県議会(平成25年6月・平成26年2月)において、県知事より、「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しており、行政として赤字補填を行うことは必要である。」といった主旨の答弁をしていることから、県においては佐渡汽船の経営改善にさらに主体的に対応するよう、上越市と連携して要請を行うこととする。

