

令和3年6月28日

佐渡市議会議員 佐藤 孝 様

航路問題特別委員長 中川 直美

航路問題特別委員会最終報告書

本委員会に付託された事件について、会議規則第109条の規定に基づき、次のとおり報告します。

本委員会は、これまでに2回の中間報告を行っている。1回目の報告は、令和2年第5回（6月）定例会において提出し、前年度からの懸案事項であった新潟一両津航路のジェットフォイル船舶更新の35億円の建造費について、新潟県から提案された鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JR TT）による船舶共有建造制度を活用した際の自治体負担分20%のうち、佐渡市が10%として、3億5,000万円の負担を求めてきた点についてであった。2回目の報告は、令和3年第2回（3月）定例会において提出し、佐渡汽船の債務超過に対する行政支援にかかわる点についてであり、いずれも佐渡航路をめぐる大きな局面であった。

昨年来、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う輸送量の激減（4割以上）が続いており、債務超過への行政支援を行ったものの、佐渡汽船の経営改善は予断を許さない状況であり、今後急がれる船舶更新等においても経営改善が急務である。

これらの点を踏まえ、中間報告と一体のものとして最終報告を行うものである。

記

1 離島航路に対する基本的視点

離島振興に責任を持つ新潟県は、離島振興法や有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法の内容からみて、離島航路に対する主体的責任を果たすべきである。加えて、新潟県が50%の出資をもって佐渡汽船を航路事業者とした経過からみて、新潟県として責任、義務があるものである。

また、離島の生命線である離島航路について、これまで離島振興協議会なども強く要望しているが、船舶更新などへの制度拡充を国の離島振興策として位置付けるべきである。

2 佐渡汽船債務超過の行政支援について

(1) 新潟県は、2020年12月期の債務超過に対する14億円の行政支援の枠組みについて、県が主導し、関係市である上越市も含め行政支援割合を決めた。それに従い2021年1月に佐渡市は8分の2に当たる3億5,798万2,000円の増資による行政支援を行ったが、最終的には2020年期末時点において、佐渡汽船は連結で8億7,600万円の債務超過、航路事業単体で13億5,000万円の債務超過であることが確認された。

しかし、県主導で決めた行政支援の負担を佐渡市が行ったにもかかわらず、新潟県は、上越市が行政負担を保留した分も含めた10億4,200万円に対し、8億6,300万円の支援にとどまっており、行政負担の在り方には、疑問を呈さずにはいられない。この事態について、行政支援予算を議決した佐渡市議会に対して納得できる十分な説明はなく、佐渡市議会は市民への説明責任も果たせない状況である。

佐渡汽船と新潟県をはじめとする関係機関との十分な情報共有なくして、離島航路の安定維持は困難であることから、このような事態が再び起こらないように、早急に対応、改善するべきである。

- (2) 2021年12月期第1四半期連結決算では、3月末時点の債務超過がすでに16億4,400万円であり、2022年12月31日までに債務超過を解消できない場合は上場廃止となりうる極めて厳しい状況と言わざるを得ない。佐渡市は今後の行政支援について、事業者の経営改善努力が不可欠で今後の財政支援は行わないとしている。
- (3) 2020年の債務超過は、2015年の小木―直江津航路に高速カーフェリー「あかね」導入直後から赤字が問題視されていたにもかかわらず放置されてきたことに、新型コロナウイルス感染症による輸送量の大幅な減少が加わったものである。積年の佐渡汽船の経営責任の在り方が大きく問われると言わざるを得なく、今後安易に行政支援を求めず、誘客をはじめとした営業の拡大と抜本的な経営改善に取り組むべきであり、運賃の値上げなどのサービス低下に転嫁すべきではない。

なお佐渡市は、佐渡汽船に対し行政支援の前提条件として、佐渡航路全体でカーフェリー3隻体制を維持することとした。よって、佐渡汽船は、高速カーフェリー「あかね」売却の条件である小木―直江津航路への新たなカーフェリー導入を誠実に遂行すべきである。

3 高速カーフェリー「あかね」売却について

2015年4月に北陸新幹線開業に合わせ、小木―直江津航路の収支改善を図ることを目的として高速カーフェリー「あかね」が導入された。運行体制や船舶の選定については、佐渡航路確保維持改善協議会や佐渡市議会からの提案があったにもかかわらず、高速カーフェリー「あかね」を最終的に佐渡汽船が決めたものである。就航直後から、船舶の揺れなどによる就航率の悪さから佐渡市議会も改善策を強く求めていたもので、船舶の選定の誤りが今日の問題を引き起こしたと言わざるを得ない。

高速カーフェリー「あかね」は、令和3年6月25日の佐渡汽船取締役会で帳簿価額24億900万円を上回る30億5,000万円で売却されることが決まったが、建造費58億1,000万円に対して、佐渡市が8億1,000万円の補助金を出しており、佐渡市補助金等交付規則に基づく返還は当然である。

4 佐渡市の姿勢について

(1) 今後の船舶更新等について

これから小木―直江津航路へのカーフェリー導入、両津―新潟航路へのジェットフォイル、カーフェリー「おけさ丸」及び貨物船「日海丸」の差し迫った船舶更新などの計画がある。令和2年に更新予定だったジェットフォイルについては当面更新を見合わせ、急がれるカーフェリー「おけさ丸」の代替船について来年度契約に入る計画である。

新潟県に対しては、今後、佐渡金銀山世界遺産登録などの取組による輸送量改善が想定できることを含め誠実に主導的役割と責任を発揮してもらうよう働きかけるべきである。

- (2) 佐渡市は増資による行政支援を行った結果、佐渡汽船の10.53%の株を持つことで新潟県に次ぐ大株主となり、伊貝秀一副市長が外部取締役として就任している。これまで以上に、島民の立場で経営に参画することとなり、大きな責任を持つことを自覚し、定期的な経営状況の確認や積極的に発言を行うなど適切な対応を取るべきである。