

令和4年12月21日

佐渡市議会議長 近藤 和義 様

産業建設常任委員長 室岡 啓史

所 管 事 務 調 査 報 告 書

本委員会の所管に属する事務について調査を実施したので、会議規則第109条の規定に基づき下記のとおり報告します。

記

1 調査期日

令和4年8月10日、10月25日、11月24日及び12月13日

2 所管事務調査の内容

航路・空路・陸路について（小木一直江津航路の支援について）

3 本調査における目的及び概要

(1) 本調査の目的

佐渡汽船株式会社（以下、「佐渡汽船」という）は、令和4年3月31日から、株式会社みちのりホールディングスのグループ企業となり、同年7月29日開催の佐渡航路確保維持改善協議会において、自己資金での中古カーフェリー「えひめ（現こがね丸）」購入の方針が報告された。さらに佐渡市、新潟県及び上越市に対し、小木一直江津航路へのカーフェリー導入に伴う航路維持の支援要請があったことから、支援の在り方について、所管常任委員会としてどのように評価するのかということ調査事項とし、このことについて所管事務調査の報告をするものである。

(2) 小木一直江津航路カーフェリー導入について

佐渡汽船が高速カーフェリー「あかね」の売却を決定して以降、小木一直江津航路は、ジェットフォイルのみの運航となったため、市民や産業界、並びに佐渡市議会は同航路へのカーフェリーの早期導入を強く求めてきた。

令和4年7月29日開催の佐渡航路確保維持改善協議会では、佐渡汽船から、自己資金で中古カーフェリー「えひめ（現こがね丸）」を購入し、令和5年春から同航路に就航する方針が正式に示され、同協議会において、国と事前協議の手続きを進めることについて了解された。その後、同年9月に当該船舶の購入が発表された。

(3) 小木一直江津航路の支援について

令和4年7月29日開催の佐渡航路確保維持改善協議会において、カーフェリー導入が示されたことに伴い、佐渡汽船から、佐渡市、新潟県及び上越市に対し、当該支援の要請があった。

佐渡汽船は、小木一直江津航路へのカーフェリー導入に伴い、同航路の収支は就航後10年間で数億円改善するとしているものの、赤字は継続すると見込んでいる。とりわけ、減価償却費を含む就航後3年間の航路収支が大幅な赤字となることから、航路の維持確保のため、自治体に支援を求めている。

執行部からは、カーフェリー導入により、同航路の収支が改善されるだけでなく、冬期間のドック時1隻体制解消やジェットフォイルの予備船確保などにより、将来にわたって佐渡航路全体が安定的に維持される等の説明があった。支援については、中古船購入後3年間に生じる航路損益の赤字に対して、11億円を上限とし、その負担割合などの具体的な内容については、新潟県及び上越市と協議することが示された。

(4) 新潟県の支援策について

新潟県は、今回の小木一直江津航路に対する支援の負担割合について、平成31年度の粟島汽船「ニューあわしま」船舶建造に対する支援の実績から、最大11億円を佐渡市と上越市が支援し、この11億円について8割は国の特別交付税を活用し、残り2割を新潟県と佐渡市・上越市で1対1とする案を示している。しかしながら、この案は新造船に対する支援策であり、当時、「ニューあわしま」建造の総額19億3千万円に対し、15億8千万円が国の補助により賄われているため、粟島浦村の負担は3億5千万円であった。また、特別交付税措置と県の支援により、村の実負担は総額の約1.8%（3千500万円）であったことから、大幅な負担割合の低減措置が図られている。

今回の中古船「えひめ（現こがね丸）」導入では、国の補助制度が該当しないため、県が示す粟島スキームを参考に負担割合を検討していることは前提条件が大きく異なる。県が示す案は、佐渡市・上越市の実負担10%（1億1千万円）となっており、当時の粟島浦村における負担割合と比較し過大になっている。

また直近では、令和2年度の佐渡汽船に対する事業継続支援として、新潟県5、佐渡市2、上越市1の割合で総額14億円を支援しており、新潟県は、この負担割合を佐渡市・上越市案としている。

なお、これまで佐渡市は、佐渡汽船に対し平成26年3月に新潟一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4月に小木一直江津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支援しているが、新潟県においては船舶建造費に対しての支援は行っていない。

（参照：令和4年11月24日産業建設常任委員会資料「過去の航路支援について」（資料1）、「支援スキーム（案）」（資料2）、令和4年12月13日産業建設常任委員会資料「粟島航路の県支援スキーム概要」（資料3））

4 当委員会の意見

小木一直江津航路の支援について

(1) 負担割合について

離島の補助対象航路への支援については、国の補助航路を有する全国 25 都道府県の内、航路の赤字補填の制度がないのは新潟県のみである。この度、改正離島振興法において、都道府県による離島市町村への支援が努力義務として新設された。このことを踏まえ、今回の小木一直江津航路の支援においては、新潟県、上越市とも十分に協議し、佐渡市としての負担割合を可能な限り低減するよう努力すること。

(2) 航路支援の年数について

佐渡汽船の説明によれば、「えひめ（現こがね丸）」は船齢 21 年であり、今後 10 年間は十分に活用できるとのことである。佐渡汽船は、行政による最大 11 億円の財政支援について、中古船舶購入に係る 3 年間の減価償却期間中の実施を要望していると思料する。しかしながら、航路支援額の 8 割が特別交付税措置というスキームを鑑み、佐渡市・上越市で負担する最大 11 億円の 8 割、すなわち 8 億 8 千万円が特別交付税のルール分として両自治体に措置されたとしても、非ルール分が減額されてしまい、年度ごとの交付される特別交付税の総額が実質的に変わらないという可能性も否定できない。したがって、財政への負荷も考慮の上、3 年という短期間ではなく 10 年程度の中期的な継続支援となるよう努力すること。

(3) 議会への事前報告について

執行部の説明によれば、令和 5 年 1 月中には負担割合を決定し、予算額の算定を行った上で、令和 5 年 3 月定例会の当初予算に計上する必要があるとのことである。負担割合及びスキームについては、議会に対して事前に報告すること。