

10 むつ湾フェリー株式会社

1 法人の概要

(平成19年6月1日現在)

代表者職氏名	代表取締役社長 山口 健六	県所管部課名	企画政策部 新幹線・交通政策課
設立年月日	昭和42年11月2日	資本金	270,000千円
主な出資者等の構成 (出資等比率順位順)	氏名・名称	金額	出資等比率
	弘南バス株式会社	90,950千円	33.7%
	青森県	73,550千円	27.2%
	外ヶ浜町	28,400千円	10.5%
	むつ市	22,000千円	8.1%
	東日本フェリー株式会社	6,000千円	2.2%
	河野 幸一	5,000千円	1.9%
	川口 彰五郎	4,650千円	1.7%
	菊池 武正	4,500千円	1.7%
	青森市	4,100千円	1.5%
	十和田湖観光汽船株式会社	3,000千円	1.1%
組織構成	区分	人数	うち常勤
	取締役	4名	1名
	監査役	1名	名
	社員	10名	10名
業務内容	蟹田・脇野沢間の航路(フェリー「かもしか」)運航		
経営状況 (平成18年度)	売上高	79,566千円	(その他参考) 県等からの補助金 38,801千円
	営業利益	67,781千円	
	経常利益	31,410千円	
	当期純利益	31,733千円	

2 沿革

(1) 青森・佐井航路(離島航路)の開設

青森商船株式会社の休航中の青森～大湊航路(青森～脇野沢～川内～大湊)と青森～大間航路(青森～九艘泊～牛滝～福浦～佐井～大間)について関係市町村及び住民からの再三に亘る航路再開の要望があったことから、関係町村と地域住民から出資を募り、昭和42年11月に下北観光汽船株式会社が設立され、青森商船株式会社から休航中の航路・船舶、付帯設備等を譲り受け、航路を再開した。その後、所有木造船舶の老朽化、バス路線の開設等により青森～大湊航路を廃止し、青森～脇野沢～佐井航路(離島航路)を開設し、運航を開始した。

(2) 蟹田・脇野沢航路(フェリー航路)の開設

当初、青森県が津軽・下北の両半島を結ぶ海上交通機関として航路開設を検討したが、経営困難との判断から立ち消えとなった計画を、蟹田町が発起人となり、津軽・下北半島の21市町村に航路の必要性を呼びかけ、「蟹田～脇野沢カーフェリー航路開設期成同盟会」を発会のうえ民間に航路開設を依頼し、青森県・関係21市町村及び民間から広く出資を募り、昭和54年4月にむつ湾フェリー株式会社が設立され、蟹田・脇野沢航路を開設し、運航を開始した。

(3) 両社の統合

昭和61年10月に、むつ湾内に航路を持つ下北汽船株式会社とむつ湾フェリー株式会社の一社体制化を促進するため、青森県が「下北半島生活航路一社体制準備委員会」を設置し、両社の合併について検討した結果、昭和62年10月1日をもって合併が成立し、下北汽船株式会社となった。

(4) 離島航路部門の営業譲渡

青森・佐井航路(離島航路)及び蟹田・脇野沢航路(フェリー航路)は、国、県及び関係市町村からの補助金がなければ経営が成り立たない状況が続き、特に離島航路については、経営の改善が困難であったため、平成16年8月の取締役会において「平成17年9月に離島航路を廃止する」ことが決議された。しかし、経営陣が交代し、新体制の下に経営の見直しや改善を行い、離島航路の存続可能性について検討したところ、県の支援を受けずに離島航路を存続させることとなり、平成18年1月に、離島航路の運行を目的に設立されたシライオン株式会社に離島航路部門を営業譲渡し、フェリー航路のみを運行することとなった。

その後、平成18年6月に名称変更し、現在のむつ湾フェリー株式会社となった。

3 課題と点検評価

当法人については、平成17年度の報告書において提言した次の2点について点検評価を行った。

(1) 新たな経営改善計画の策定・公表

平成17年度の点検評価実施時点において、当法人の経営状況は思わしくないものであったが、離島航路部門の営業譲渡後の新たな経営改善計画はまだ策定されておらず、経営の健全化に向けた施策を具現化した計画の策定が必要と認められたことから、平成17年度の報告書では、「累積債務の解消に向けた新たな経営改善計画を策定し、公表すること」を提言していた。

この点について、当法人からは、平成17年11月に経営改善の方向、増収策、経費削減策、社内体制の改善、収支計画等を内容とする新たな経営改善計画を策定し、平成18年度にその概要をホームページで公表したこと、計画は、収入を毎年度伸ばしていき、平成23年度には単年度黒字を達成する内容となっていることについて説明があった。また、計画上見込まれる平成22年度までの各年度の欠損については、計画の欠損額の範囲内で県及び関係市町から補助金が交付される予定であること、現在当法人が抱えている累積債務については、その解消のため、平成19年度から平成24年度までの間は、県及び関係市町から毎年2千万円の補助金が交付される予定であることについても説明があった。

計画の初年度に当たる平成18年度の当法人の経営状況について、収支全体では計画を達成できなかったことが確認されたが、これについては、原油高による燃料費の増大などで費用が膨らんだことによるものであり、収入面では計画を達成していることが説明された。

確かに、平成18年度は、旅客運賃などの収入が計画をわずかに上回っている状況であるが、前述したとおり、計画は、収入が毎年度順調に伸びることを想定しているため、今後は、常に計画と実績を比較しながら計画の達成に努めていく必要がある。

(2) 経営健全化に向けた一層の努力

当法人は、離島航路部門の営業譲渡により経営再建の入り口に立ったところであり、当法人の経営については、合理化の余地が残っていると判断したことから、平成17年度の報告書では、「離島航路が新会社に営業譲渡されることを契機として、抜本的な経営健全化に向けた一層の努力をすること」を提言していた。

この点について、当法人からは、収入確保のための取組として、観光バス事業者と誘客活動委託契約を締結して通年でセールスを実施するとともに、県、関係市町村等で組織する「むつ湾内航路活性化推進会議」と連携してキャンペーンやイベント運行を実施していること、また、経費削減のための取組として、手当の見直しを中心に人件費の削減を実施していることなどが説明された。

このような取組の結果、平成19年度は、フェリーの利用者が増加し、経営改善計画を達成できる見込みとなっており、当委員会としては、その取組を評価するものであるが、来年度以降も計画を達成し、経営健全化を図っていくためには、計画で見込んだ収入を確保していくことが最も重要であるので、今後は、営業活動をさらに強化するとともに、観光客のニーズを捉えた企画商品の開発をすすめ、収入の確保に努めていく必要がある。