

2 - 7 下北汽船株式会社

(1) 法人の概要

(平成17年6月1日現在)

代表取締役	濱崎 正明	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	出 資 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		10名	1名	
監査役		1名	名	
社 員		20名	18名	
業 務 内 容		青森・佐井間の航路(高速船「ほくと」)運航 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16年度)	売上高	113,994 千円	(その他参考) 県等からの補助金 155,046 千円	
	営業利益	170,287 千円		
	経常利益	19,271 千円		
	当期純利益	19,271 千円		

(2) 沿革

ア 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、現在の青森～脇野沢～佐井航路(離島航路)を開設し、運航を開始した。

イ 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。

ウ 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、現在の下北汽船株式会社となった。

（3）課題と点検評価

ア 役割

青森・佐井航路（離島航路）については、交通の不便な下北半島西海岸地区の海上交通機関として地域住民の交通の利便性を図り、生活の安定と向上に資するということが本来の役割であったが、現在の利用者は、地域住民よりも観光客の方が多くなっており、観光振興の推進という役割が大きくなっている。

蟹田・脇野沢航路（フェリー航路）については、津軽・下北両半島を結ぶ海上交通機関として、地域の住民の経済交流及び観光客の利便性の確保による観光振興の推進に資している。

イ 経営状況

当法人が運航する離島航路及びフェリー航路は、国、県及び関係市町村の補助金がなければ経営が成り立たない状況となっており、平成16年度において、離島航路については88,766千円の、フェリー航路については48,281千円の補助を受けているが、特に離島航路については、経営の改善が困難であり、このままでは当法人の存続自体を危うくしかねないということで、平成16年9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、その後、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も検討したところ、県の支援を受けずに離島航路を存続させることとし、離島航路の運航を目的に設立される新会社に離島航路部門を営業譲渡することとなった。

昨年度の青森県公社等経営評価委員会からは、「本法人は離島航路廃止により財務再建の入り口に立ったところであり、今後はフェリー航路の収益拡大とコスト削減に取り組む必要があるが、当委員会としては、人件費比率、間接経費比率等の財務分析比率を考慮すると合理化の余地が残っていると判断しているため、離島航路の廃止を契機に経営健全化に向けて一層の努力が必要である」との提言があったが、「離島航路の廃止」が「離島航路部門の営業譲渡」に変更となったものの、今後、当法人がフェリー航路のみを運営することとなるという点では同一であり、本提言は、依然として重要な意味を持つ。

この提言については、当法人から「今後のフェリー航路の経営について、経営改善に向け、次の項目を実施し、増収に努めるとともに経費の削減及び社内体制の改善を図ることとしている。」との回答があった。

（ア）増収策

- 営業活動の強化
- イベント運航の実施
- 運賃の見直し

東北新幹線青森駅開業に向け、船・海・食をキーワードに船を利用した企画商品の開発

(イ) 経費削減策

運航費用の抑制

人件費の削減

運航期間の見直し

運航ダイヤの見直し

乗船券発行システムのコンピュータ化

(ウ) 社内体制の改善策

社員の意識改革

営業力・企画力の醸成

成績評価システムの導入

社員研修の実施

当委員会も、これらの項目への取組はすべて重要であり、適当と考えるので、真摯に取り組んで成果をあげていただきたい。

また、昨年度の青森県公社等経営評価委員会からは、「平成15年度に引続き平成16年度も、旅客運賃収益の減収により中長期経営計画の目標値は達成できず、計画との乖離額はさらに拡大する見込みである。今後は、離島航路廃止に伴い、フェリー航路を前提とした累積債務の解消に向けた新たな経営改善計画の策定に早急に取り組む必要がある」との提言があった。

これについては、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いないが、平成17年9月に当法人から示された今後のフェリー航路の収支見通し(検討案)では、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対するフェリーの傭船料等の支払が終了する平成21年度後も、2千万円弱の単年度赤字が続く見通しとなっている。

津軽・下北両半島の人口は減少しており、この地域への観光客の増加が図られない限り、フェリーの利用客の増加は難しいことも確かであるが、津軽・下北両半島は、豊富な観光資源に恵まれた地域であるので、旅行会社と共同で企画するなど、アイデアを振り絞って、単年度黒字化を目標とした経営改善がなされることを期待する。

ウ 業務執行状況

昨年度の青森県公社等経営評価委員会からは、「『内部監査』の制度確立と実施・強化に早急に対応していくこと」との提言があった。

これについては、当法人から「組織体制の見直し、分担事務の明確化、業務のチェック体制の強化に努め、組織の活性化を図る」との回答があったので、しっかりとやっていただきたい。

(4) 当法人に対する提言

点検評価結果を踏まえ、当法人が将来にわたって蟹田・脇野沢航路(フェリー航路)について、津軽・下北両半島を結ぶ海上交通機関として、地域の住民の経済交流及び観光客の利便性の確保による観光振興の推進に資するという役割を適切に果たすことができるよう、当委員会は、次のとおり提言する。

ア 新たな経営改善計画の策定・公表

離島航路部門を営業譲渡した後のフェリー航路の累積債務の解消に向けた新たな経営改善計画を速やかに策定し、公表すること。

なお、提示された今後のフェリー航路の収支見通し(検討案)は、楽観的な収入予想に基づいたもので、これまでの趨勢を踏まえた実現可能性のある計画の策定が必要である。累積債務の解消策についても基本的に県及び市町村の補助金を当てにした計画であり、会社自体の経営

の健全化に向けた施策を具現化した計画を策定すること。

イ 経営健全化に向けた一層の努力

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。

最後に、当法人の一層の経営努力が求められるのはもちろんであるが、当法人の経営努力だけでは限界があり、津軽・下北両半島の人口が減少している中では、観光客の増加に期待せざるを得ないので、両半島への観光客の増加が図られるよう、観光地としての魅力アップに向けた県及び関係市町村並びに関係機関・住民の取組を期待したい。