

6 財団法人青森県フェリー埠頭公社

1 法人の概要

(平成20年6月1日現在)

代表者職氏名	理事長 倉内 一長	県所管部課名	県土整備部 港湾空港課	
設立年月日	昭和47年12月7日	基本財産	20,000千円	
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	
	青森県	20,000千円	100.0%	
組織構成	区分	人数	うち常勤	備考
	理事	7名	2名	県OB1名
	監事	1名	0名	
	職員	11名	9名	県OB2名
業務内容	フェリー埠頭の建設、改良、維持及び修繕、事務所、店舗、福利厚生施設その他の建設及び管理等			
経営状況 (平成19年度)	当期収入	833,779千円	(その他参考)	
	当期支出	636,633千円	県からの無利子借入金	652,324千円
	当期純利益	197,146千円		

2 沿革

昭和40年代において、フェリーの需要は急増の傾向にあり、また、船舶航行の安全対策、背後地の交通混雑緩和、騒音防止、港全体の効率的な利用という面からもフェリー専用埠頭を緊急に整備する必要があった。

フェリー埠頭は、その運用形態はもとより、安全性やサービス面において特殊性を有し、埠頭の運営に当たっては、企業的手法が必要とされるため、昭和47年12月に、青森県が2千万円を出捐し、当法人が設立された。

その後、昭和49年に青森港フェリー埠頭が、昭和57年八戸港フェリー埠頭が、それぞれ供用開始された。

3 課題と点検評価

当法人については、東日本フェリー株式会社のフェリー運航事業からの撤退に伴う当法人への影響を中心に点検評価を行った。その結果は、次のとおりである。

(1) 東日本フェリー株式会社の事業撤退による当法人の経営の抜本的な見直し

ア 東日本フェリー株式会社の事業撤退による当法人への影響

当法人の青森港に係る平成19年度棧橋等賃貸料収入の約8割を占める東日本フェリー株式会社が、燃料費高騰の影響及び旅客数の伸び悩みにより、今年度の赤字が合計で約50億円となる見込みであることを理由に、

- ・フェリー事業(青森～函館、青森～室蘭、大間～函館の3航路)は平成20年11月末日をもって撤退すること
- ・高速フェリーは11月1日より運休すること
- ・在来フェリーについては、東日本フェリー株式会社のグループ会社である道南自動車フェ

リー株式会社に3航路を継承し、大間～函館、青森～室蘭の2航路については関係団体への支援を前提に存続することについて、平成20年9月8日に表明した。

青森港を利用する4船会社の棧橋等賃貸料は、現在の契約ではその利用するトン数に応じて棧橋等賃貸料の総額を按分して支払う仕組みとなっており、東日本フェリー株式会社の事業撤退により就航便数、利用トン数が減少したとしても、東日本フェリー株式会社が負担していた分を、残る3各船会社がその利用トン数に応じて増額負担することとなるため、当法人としての棧橋等賃貸料収入総額は原則として変わらないこととなる。

しかし、平成20年10月14日に、道南自動車フェリー株式会社が東日本フェリー株式会社から継承した3航路のうち、青森～室蘭航路の運航については断念したことが正式に表明されたこと、東日本フェリー株式会社を除く3船会社においても燃料費高騰により経営が非常に厳しいことから、今年度当初より当法人に対し棧橋等賃貸料の減額要請を行っていること、また、東日本フェリー株式会社の青森港に係る棧橋等賃貸料がその総額の約8割にも及ぶことを考慮すると、当法人がこれまでの棧橋等賃貸料総額を確保することは極めて困難であるものと思われる。そのため、東日本フェリー株式会社のフェリー運航事業からの撤退による当法人への影響は、非常に大きなものと言える。

イ 現状における検討課題

当法人からは、東日本フェリー株式会社の事業撤退により、平成21年度以降の棧橋等賃貸料に係る東日本フェリー株式会社を除く3船会社との協議において、各船会社の理解が得られるよう、当法人としての新たな事態を踏まえた経営の合理化、経費の節減等について徹底的な見直しを進めたい、との説明があった。

東日本フェリー株式会社との事業撤退に関連した今後の取扱いについての協議及び各船会社との棧橋等賃貸料に関連した具体的な協議は、当法人に対するヒアリングの時点では開始されていなかったため、当法人の収支見通しを基にした点検評価を実施することはできなかったが、現状における検討課題として、以下の事項について対応を整理する必要がある。

(ア) 東日本フェリー株式会社のために当法人が整備した施設に係る経費の取扱い

東日本フェリー株式会社を利用するために当法人が平成8年度に実施した第1バース埠頭施設改造工事及び平成19年度に実施した高速船2隻の導入に対応した可動橋の改造工事に要した経費については、今後19年間で東日本フェリー株式会社により全額償還(未償還額約11億円)されることとなっているので、確実な償還を強く求めていく必要があること。

(イ) 3船会社との平成21年度以降の棧橋等賃貸料の契約

棧橋等賃貸料については、東日本フェリー株式会社を除く3船会社と平成21年度から5年間の新たな契約を締結することとなるが、棧橋等賃貸料の設定にあたっては、各船会社の非常に厳しい経営環境を踏まえた当法人としての対応方針を定める必要があること。

(ウ) 高速フェリー専用ターミナルの取扱い

高速フェリー専用ターミナルについては、東日本フェリー株式会社が約定に従い解体・撤去し、第1バース埠頭を原状復帰のうえ当法人に引き渡すこととなるが、当該ターミナルビルを在来フェリー用へ転用し、引き続き利用したい意向が船会社から示された場合は、今後の対応について慎重に検討する必要があること。

ウ 今後の適切な対応

いずれにしても、当法人の経営については、少なくとも先に述べた課題について対応を整理した上で、最大限の経費削減策など全面的な見直しに着手せざるを得ない。その際、様々な事態を想定した複数のシミュレーションに基づく収支見通しを早急に策定し、対応を個別に検討

する必要がある。

既に述べたように、当法人が将来にわたって経営を持続していくためには、各船会社の経営の安定が必要であるが、各船会社は、輸送量の減少、燃料費の高騰等に加え、平成21年度以降は、東日本フェリー株式会社のフェリー運航事業からの撤退に伴い棧橋等賃貸料の負担が増加する可能性もあるなど、非常に厳しい経営を強いられることとなる。したがって、当法人としては、(2)で述べるとおり、引き続き各船会社とともにフェリーの利用促進に努めることはもちろんではあるが、平成21年度以降の新たな棧橋等賃貸料については、各船会社の経営状況を勘案すれば、東日本フェリー株式会社の減額分を残る3船会社で負担することは極めて困難と考えられるため、収入の大幅な減少を前提とし、かつ、最大限の経費削減策を織り込んだ中長期的な当法人の経営計画を策定し、抜本的な経営の見直しに危機感を持って取り組む必要がある。

(2) フェリーの利用促進

当法人の経営は、各船会社からの棧橋等賃貸料収入が大部分を占めており、当法人が将来にわたって安定した経営を営んでいくためには、各船会社の経営の安定が必要である。しかし、各船会社は、近年、輸送量の減少、石油価格の高騰等により、厳しい経営を強いられていることから、平成19年度の報告書では、「引き続き船会社とともにフェリーの利用促進に努めるとともに、船会社の棧橋等賃貸料の減額要求に備えて、引き続き経営の合理化を推進していく必要がある」ことを提言していた。

本提言についての取組状況は、次のとおりである。

ア 経営合理化の推進

平成19年度は、職員数削減、入札制度の活用等により、平成18年度実績と比較し、人件費で約592万円、修繕費で約100万円の削減をしている。

イ フェリーの利用促進

【平成19年度のフェリー輸送実績】(高速船は、平成19年9月より就航した1隻の実績である。)(単位:台、人)

区分	トラック	乗用車	バス	旅客
青森港 (対前年比)	278,291 (99%)	132,652 (98%)	1,328 (85%)	756,946 (106%)
(うち高速船)	6,795	25,616	252	161,415
八戸港 (対前年比)	132,431 (102%)	48,856 (94%)	676 (93%)	295,070 (99%)

平成20年度においては、2隻の高速船の広報を含むリーフレットを作成し、県内外の「道の駅」に配布したほか、イベント活動助成(県内観光団体等が北海道でイベント活動する際のフェリー航送料、パンフレット作成費等の助成)、青函交流・連携活動支援助成金交付事業を活用した「青函の魅力再発見ツアー」事業(「青函地域に居住する親子が高速フェリーを利用して青函圏域を巡り、地元住民との交流を深める」、というテーマに沿った事業)を行っている。

フェリー輸送実績については、原油価格高騰等が伸び悩みの背景にあるものとは思われるが、前年度を下回った要因について分析の上、各船会社の経営安定につながるフェリー利用の促進策について、引き続き、各船会社及び関係機関と連携して、より強力に進める必要がある。