

2 - 4 財団法人青森県フェリー埠頭公社

1 法人の概要

(平成18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	名	
	職員	11名	9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17年度)	当期収入 1,008,853千円 当期支出 797,986千円 当期純利益 210,867千円	(その他参考) 県からの無利子借入金 889,667千円		

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

(1) 役割

当法人は、「青森港及び八戸港におけるフェリー埠頭の建設、改良、維持、修繕及び管理を総合的かつ効率的に行うことにより、青森港及び八戸港の機能の強化を図り、もって住民の福祉の増進と地域経済の発展に寄与する」ことを目的として設立されたものである。

当法人の理事長は、「青森県と北海道を結ぶフェリー航路は、わが国の経済産業を支える大動脈であり、国民生活上からも大切な航路である。この航路を維持発展させることが、当社の最大の使命と考える。」という経営理念を掲げ、当法人の経営に当たっているが、リベラ株式会社が平成18年3月16日から八戸～室蘭航路を休止しているなど、年々フェリーの輸送量が減少するとともに、石油価格が高騰していること等により、各船会社は、依然として厳しい経営を強いられている状況にあることが確認された。

当法人が将来にわたり適切にその役割を果たしていくためには、各船会社が健全に運営されることが必要不可欠であることから、各船会社とともにフェリーの利用促進を図ることが期待されることである。

(2) 経営状況

平成17年度は、平成16年度に引き続き青森港及び八戸港における棧橋等使用料を13パーセント軽減したほか、第4バースを国に譲渡したことに伴う支出の増加があったものの、経費節減に努め、当初の計画を4,285万円上回る2億1,087万円の純利益を確保しており、経営状況は良好である。フェリー埠頭の建設等に係る長期借入金についても、平成17年度に2億6,551万円を償還しており、計画どおり償還が進んでいる。

当法人は、平成15年度に中・長期経営計画の見直しを行ったところであるが、棧橋等賃貸料の13パーセント軽減、職員の年代構成のアンバランスを解消するための人事・採用計画及び具体的な施設の修繕計画を踏まえた中・長期経営計画の見直しを早期に行う必要があることから、昨年度の報告書において、中・長期経営計画の見直しに適切に取り組むよう提言したところ、平成18年6月28日に新しい中・長期経営計画書が作成された。

新しい中・長期経営計画書で示された収支計画によると、平成19年度以後も安定的に2億円以上の当期剰余金が見込まれていること、また、今後の退職予定・採用計画も適切に見込まれていることが確認された。さらに、具体的な施設の修繕計画については、リベラ株式会社による青函航路への超高速船導入(平成19年8月予定)に対応した施設整備(工事費見込:約7億8千万円)を平成18年度及び平成19年度の2年間で行うことが記載されている。公社等ヒアリングにおいては、施設整備に要する経費についてはリベラ株式会社が全額を使用料として負担するとの説明があったが、今回の超高速船はこれまで日本に導入されたことがないことから、対応する施設の設計・積算にかなりの期間を要し、超高速船の導入までに施設整備を終えることができるよう工期を確保するためには、工事の発注方法が限定され、また、発注方法等によっては工事費が見込額を超える可能性もあるなど、課題が多いことも確認されたところである。

したがって、超高速船導入に対応した施設整備が当法人にとって将来的な負担となることのないよう、リベラ株式会社とよく協議した上で、適切に対応する必要がある。

また、青森港のターミナルビルは、昭和49年の完成であり、建築基準法の耐震構造にはなっていないことが確認された。新しい中・長期経営計画書では、平成22年度に青森港のターミナルビルの新設工事に着手する計画となっていることから、施設の老朽化等を踏まえ、各船会社とよく協議した上で、適切に対応することを望むものである。

船会社は、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おり、東日本フェリー株式会社が会社更生法の適用を受けたように、今後、同様の事例が発生しないとも限らないことから、昨年度の報告書においては、「棧橋等賃貸料等の営業未収金については、船会社の経営状況に応じ、貸倒引当金を計上すること」を求めたところであるが、平成17年度の決算書においては、営業未収金754万円について貸倒引当金が計上されていなかった。

平成17年度の決算書における営業未収金の内容は、ビルのテナントに対する共益費(光熱水費、清掃委託費等)であり、平成18年3月分の共益費については、4月下旬を納期限として請求書が送付されるため、営業未収金として計上されていることが確認された。また、棧橋等賃貸料については、その年度分を各四半期の末日に分割して支払うしくみになっており、第4四半期の末日が休日に当たらない限り、基本的に営業未収金は発生しないしくみとなっていることも確認された。

当法人からは、「十分な剰余金を持っているので、貸倒引当金を每期計上する必要がなく、回収不能の未収金が発生した年度に計上する」旨の回答があったが、適正な貸倒引当金の計上は当法人の経営状況を県民に正しく明らかにするために必要であり、また、平成18年4月1日以後開始する事業年度からできるだけ速やかに実施するものとされている新公益法人会計基準第2-3-(2)において、「受取手形、未収金、貸付金等の債権については、取得価額から貸倒引当

金を控除した額をもって貸借対照表価額とする」と定められているところでもあるので、営業未収金等に係る貸倒引当金については、金融商品に係る会計基準に従い適正な金額を計上する必要がある。

(3) 業務執行状況

既に述べたように、各船会社は、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、昨年度の報告書においては、「船会社の利用促進PRの実施や棧橋等賃料の減額要求に備えての経費節減等は依然として重要であり、引き続き経営合理化を推進すること」を求めたところである。

まず、船会社の利用促進については、平成17年度において、船会社との共同によるクルージングへの無料招待、リーフレット2万枚の配布等のPR活動を実施したほか、平成18年度においても、懸賞金付きフェリー旅行体験記の募集、無料往復乗車券のプレゼント、イベント活動助成金制度の創設及び新しいリーフレットの作成と関係機関への配布といったフェリーの利用促進に取り組んでいることが確認された。

また、経営の合理化についても、

ア その年度の当法人の実施計画に関する各人の実施事項、具体的取組方法及び目標を全職員に提出させ、業務の改善・効率化及び経費の節減に取り組んでおり、この取組の実績について人事評価シートで業績評価を行い、平成18年6月の勤勉手当について、平均点との差を成績率に加減して支給していること。また、今後は、昇給についても業績評価を取り入れるよう検討していること。

イ 第4バースを国に譲渡したことに伴い、室蘭便の発着を公共バースに移行したが、タクシーによる送迎、タグボートの使用及び除雪作業の徹底により、利用客の安全確保とサービスに配慮した取組がなされていること。

ウ 各船会社の3年分の営業報告書により営業分析を行ったこと。

エ 平成18年度から業務の一元的管理と要員の一体的運用を図るため、課制を廃止したこと。などの取組が確認できたところである。

当法人が黒字経営に甘んじることなく、フェリーの利用促進及び経営の合理化に積極的に取り組んでいる点は、評価したい。ただし、平成18年度及び平成19年度において、超高速船導入に対応した施設整備に約7億8千万円、長期借入金金の償還に約5億9千万円の支出が予定されており、引き続き経営の合理化に努める必要がある。

また、平成18年3月16日からリベラ株式会社の運行に係る八戸～室蘭航路が休止されており、当委員会ではこれに伴う当法人の収入の減少を懸念していたところであったが、棧橋等賃料については、青森港又は八戸港を利用する各船会社はその利用トン数に応じて各港の棧橋等使用料の総額を按分して支払うしくみとなっており、八戸～室蘭航路が休止されても、八戸港の棧橋等使用料の総額には変更がないことから、当法人の収入には影響がないことが確認された。

4 当法人に対する提言

当法人が将来にわたって青森港及び八戸港におけるフェリー埠頭の建設、改良、維持、修繕及び管理を総合的かつ効率的に行うことにより、青森港及び八戸港の機能の強化を図り、もって住民の福祉の増進と地域経済の発展に寄与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。

(1) 貸倒引当金の適正な金額の計上

貸倒引当金について、金融商品に係る会計基準に従い適正な金額を計上すること。

(2) 超高速船導入に対応した施設整備の適切な対応

リベラ株式会社による青函航路への超高速船導入に対応した施設整備については、同社とよく協議した上で、当法人にとって将来的な負担となることがないように、適切に対応すること。また、青森港のターミナルビルの新設についても、施設の老朽化等を踏まえ、各船会社とよく協議した上で、適切に対応すること。

(3) フェリーの利用促進及び経営合理化の推進

船会社の経営状況が非常に厳しいことから、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た経費節減等は依然として重要であり、引き続き経営の合理化を推進すること。

最後に、当法人は、本県の公社等の中でも経営状況がよく、安定的な利益を確保している法人であることから、フェリーを利用する県民に対するサービスの向上に努めるなど、利益を何らかの方法で県民に還元していくことを望みたい。