

経営健全化計画書

鹿児島県屋久島町
船舶事業特別会計

本町は、昭和47年6月当時、鹿児島～屋久島～口永良部島間を就航していた民営の折田汽船（株）所有の「第10折田丸」が、事業不振を理由として口永良部航路を撤退することになったことを契機に、当航路において公営による運航実施を決定し、船舶事業を開始することになった。

昭和47年12月、総トン数52トン「太陽丸」が就航し、翌年4月、屋久島～種子島（島間）間の航路を延長した。その後、時代の変遷と共に船の高速化、大型化、快適化を図り、昭和57年5月には「第2太陽丸」199トン、平成9年6月には「フェリー太陽」499トンが就航し、現在に至っている。

口永良部島は、屋久島の西北西約12kmに位置し、面積38.04K㎡、周囲49.7kmのひょうたん形をした火山島である。島のシンボル「新岳」は、今なお白い噴気を上げ、丘陵地帯は緑に覆われて自然の牧野をなしており、また、切立つ断崖は自然の浸食により奇岩怪石となり、いたるところより湧き出す良質の温泉とあいまって「緑の火山島」とも呼ばれている。

島の人口は平成21年4月現在で155人、65歳以上の高齢者が64人、高齢化比率が41.3%で、ますます過疎化の進む離島である。

本航路は口永良部島民にとっては唯一の屋久島との定期航路であり、不可欠の生活航路である。陸路でたとえるなら国道にも匹敵する航路であるため、昭和48年10月国庫補助航路の指定を受け現在に至っている。

本船舶事業は、平成20年度末で資金不足額84,519千円、資金不足比率は177.2%となっている。

このようなことから、「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」に基づき、個別外部監査の結果を踏まえ「経営健全化計画」を定め、早急に経営の健全化に取り組むこととする。

第1 資金不足比率が経営健全化基準以上となった要因の分析

(1) 船舶建造における資金計画の不備による多額の公債費の発生

現在運行している町営船フェリー太陽は、旧上屋久町において、平成9年6月に建造費用674,877千円の7割を、地方債を財源として建造成航した。

建造時に自己資金が少なかったために地方債の借入額が大きく、後年度における負担が大きくなったことが経営健全化基準を超える資金不足が発生した要因といえることができる。

●フェリー太陽建造財源内訳(千円)

過疎債	119,900
一般交通事業債	357,000
国庫補助金	51,082
県補助金	65,269
自己資金(建造基金)	68,000
一般財源	13,626
計	674,877

(2) 一般会計からの十分な繰り出しがなされなかったことによる資金不足の発生

船舶事業において、代船使用料、船員時間外手当などが離島航路補助対象外として執行されており、経費は7,281千円(平成20年度実績)になる。

また、過疎債償還の際、財政難を理由として一般会計から交付税措置分の繰出が十分になされなかったため、資金不足額の増大を招いた。

第2 計画期間

平成21年度から平成24年度まで4年間

第3 経営健全化の基本方針

(1) 旅客、車両・貨物等を安全、確実に目的地まで運ぶ運航を第一義とする。

- (2) 国庫補助対象外経費の削減を進める。
- (3) 独立採算的な視点も考慮しながら他の航路との料金比較を行った上で、適正な使用者負担の在り方を検討する。
- (4) 長期的な経費節減の観点から、現船の維持管理を徹底し、船体の延命化を図る。
- (5) 現船が減価償却年数を過ぎていることから、新船建造の計画作りを進め、年次的な建造基金積み立てを行う。

第4 資金不足比率を経営健全化基準未達とするための方策

- (1) 一般会計繰出金の確保

船舶事業の資金不足に対応するため、一般会計繰出金を資金不足比率解消まで年40,000千円行うこととする。これにより早期の資金不足解消を図る。

- (2) 補助対象外経費の削減

船員時間外経費については、時間外勤務短縮につながる航路ダイヤの変更に取り組む。

また、現船の定期検査、臨時修理の際に旅客輸送を代替するための民間船舶による代船使用料については、定期検査等の所要日数の短縮を図るよう検討する。

一方で、離島を結ぶ生活航路の必要性和独立採算の困難を訴え、対象外経費の補助算入、国・県の離島航路補助の増額・確保を陳情していく。

- (3) 利用客増加への取組

船舶の利用者は全体的に微増の状況にあるが、口永良部島便については、島

民の高齢化などから今後利用者の減が予想される。口永良部島の活性化の観点から、豊かな温泉と水産資源を活用した「食」を全面に出した観光面に力を入れ、本船の利用促進を図る。

また、種子島（島間）便では、車両・貨物での利用者が伸びてきているが、旅客ではまだ利用者増が予想されるため、種子島1市2町と連携をとりつつエージェントへのPRを行い、利用促進を図る。

これらの策を実施していくには、旅客が利用しやすいダイヤを検討する必要がある。口永良部島島民の意向も参考にしながら効率的なダイヤを検討していく。

●旅客数・車両航送数の推移

	人数(人)	金額(千円)
H19年度	7,764	13,742
H20年度	7,453	13,354
H21年度	6,554	12,558

	車両(台)	金額(千円)
H19年度	2,593	20,903
H20年度	2,887	24,393
H21年度	3,148	25,316

※平成21年度は平成22年1月現在

(4) 使用者負担に基づく料金改定

本町では、運賃の改定は平成9年の本船就航以来行っていない。平成20年の石油価格高騰の際には国内の様々な交通機関が値上げを行う中、本町は生活航路としての特性を配慮し、料金改定を見送ってきた。

しかし、現在の施設更新に係る経費を勘案したとき、使用者の応分負担を検討する。

第5 年度ごとの第4の方策に係る収入及び支出に関する計画

(単位:千円)

		H20	H21	H22	H23	H24	
収益的 収支	収入	322,211	296,400	296,400	296,400	266,400	
		料金収入	47,694	46,400	46,400	46,400	46,400
		繰入金	50,000	40,000	40,000	40,000	10,000
	支出	274,213	247,357	243,357	242,019	241,157	
		支払利息	5,503	6,000	4,000	3,000	2,000
		減価償却費					
	職員給与費	93,210	93,320	89,330	89,340	89,340	
資本的 収支	収入						
		地方債					
		繰入金					
	支出	46,348	32,436	33,285	34,156		
		建設改良費					
	元金償還金	46,348	32,436	33,285	34,156	0	
(再掲)繰入金 計		50,000	40,000	40,000	40,000	10,000	
収支再差引		1,650	16,607	19,758	20,225	25,243	
実質赤字		84,519	67,912	48,154	27,929	2,686	
控除前資金不足額		84,519	67,912	48,154	27,929	2,686	
解消可能資金不足額		0	0	0	0	0	
資金不足額		84,519	67,912	48,154	27,929	2,686	
営業収益－受託工事収益		47,694	46,400	46,400	46,400	46,400	
資金不足比率		177.2%	146.4%	103.8%	60.2%	5.8%	
地方債残高		99,877	67,441	34,156	0	0	

第6 年度ごとの資金不足比率の見通し

年度	計画初年度の 前年度	計画初年度 (H21年度)	H22年度 (第2年度)	H23年度 (第3年度)	H24年度 (第4年度)
資金不足比率	177.2%	146.4%	103.8%	60.2%	5.8%

第7 その他経営の健全化に必要な事項

(1) 施設整備に係る長期計画の策定

大規模な修繕や新船の建造に必要な基金造成など、多額の起債や一般財源を伴う事業を、年次的に取り組むため、資金不足額などの財政負担を考慮して長期整備計画の策定を行う。

(2) 計画の点検と見直し

年次ごとに健全化計画の進捗状況を点検し、事業全般にわたり必要な見直しを行い、経営健全化の着実な推進を図ることとする。