

下北汽船 株式会社

1 マネジメント評価

・評価結果の推移 [評価基準]「A」…良好 「B」…概ね良好 「C」…改善を要する 「D」…大いに改善を要する

項目	公社等自己評価		所管課評価	
	前年度の 評価	当年度の 評価	前年度の 評価	当年度の 評価
(1) 経営理念・基本目標・中長期経営計画、提言への対応	C	C	C	D
(2) 事業内容等	C	C	C	C
(3) 組織体制等	C	C	D	D
(4) 事業遂行の効率性・有効性	B	C	D	C
マネジメント評価総合	C	C	D	D

・公社等によるコメント(原因分析、補足説明、理由説明、問題点)

(1) 経営理念・目標の周知徹底、計画数値と実績を検証修正しその他項目の改善を図り基準のアップに努める。
 (2) 本年度は前年に比べ改善された項目もあり、C評価となったが、実態は今後も大いに改善の必要があると思慮する。
 (3) これまで組織の改廃により事務改善を進めてきたが、少人数のため兼務職が多く、組織の機能が発揮できない面が見受けられ改善が進まない状況にあり、機能的組織の改変が必要と考えている。
 (4) 前年度より改善されつつあり、今後も抜本的な見直しにより早期改善を図る。
 以上自己記評価は、Cとなったが、各評価項目の改善が進んでいない状況から前年度委員会評価のとおり大いに改善を要するものと痛感している。

2 財務評価

・評価結果の推移 [評価基準]「A」…良好 「B」…概ね良好 「C」…改善を要する 「D」…大いに改善を要する

項目	公社等自己評価	
	前年度の 評価	当年度の 評価
(1) フローチャートによる評価	C	D
(2) 財務分析比率による傾向	+	++

・公社等によるコメント(原因分析、補足説明、理由説明、問題点)

(1) 過大な累積欠損によって債務超過が発生し、将来とも解消不可能な状況にあり、損益計算書・貸借対照表ともにD評価となった。債務超過については年々少額ではあるが解消されているが、累積欠損額の早期解消は不可能な状況にあることから、今後減資による累積欠損の解消も検討する必要があると考える。
 (2) 前年度に対し1ポイント上昇したものの、収益の低下が財務悪化の要因によって、財務は依然として厳しい状況にあることから、運航収益確保の施策を検討し、財務の正常化を図るため努力する。

3 今後対処すべき課題

公社等コメント	所管課コメント
<p>マネジメント評価はCランク評価となったが、改善されないとなっているものが多く、今後改善をすすめていくことが課題と考える。 財務評価 過大な累積欠損を計上し債務超過が生じていることから、債務超過の早期解消が急務である。今後も厳しい状況にあるが積極的に誘客活動を推進し、収益の増収により、収支の均衡を図ることが課題と考える。</p>	<p>・離島航路については、役員会において平成17年9月までに廃止することが決定された。また、代表取締役と唯一の常勤役員である常務取締役の退任が表明されたところである。 ・今後は、役員人事や離島航路廃止後のフェリー航路の方向性の決定、人員削減等事務の合理化、新たな経営改善計画の策定などに取り組み、確固たる会社経営の基盤を築いていただきたい。</p>

4 公社等経営評価委員会のコメント

マネジメント評価については、経営計画目標の達成状況等を考慮すれば、所管課の厳しい評価が妥当である。

本法人が、船の老朽化と航路の利用状況を踏まえ離島航路の廃止を決定した事は、抜本的な経営改革に取り組むため、本法人が積極的な決断をしたものと評価している。

所管課の評価にもあるとおり、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。

財務評価については妥当であるが、以下の点を指摘しておく。

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。

また、経営者の指揮の下に法人組織内部に属する職員等が担当業務以外を相互に監査し合い、これをもって法人内部の不正や不規則を自ら発見し、また、未然に防ぐという役割を担う「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を当委員会は求めるものである。

法人の概要

6月1日 現在

法人の名称	下北汽船株式会社		代表者職氏名	代表取締役 菊池 武正	所 管 課	新幹線・交通政策課
設立年月日	昭和42年11月2日	事務所の所在地 (電話番号)	030 - 0012 青森市柳川1丁目4 - 1 017 - 722 - 4545			

組織構成

役員数	常勤 1 名	(県派遣) 0 名	(県OB) 0 名	非常勤 11 名	合計 12 名
監査役数	常勤 0 名	(県派遣) 0 名	(県OB) 0 名	非常勤 2 名	合計 2 名
社員数	常勤 20 名	(県派遣) 0 名	(県OB) 0 名	非常勤 0 名	合計 20 名

臨時職員は非常勤に含む。

資本金

		うち県の出資額	県の出資等比率
資本金	270,000 千円	73,550 千円	27.2 %

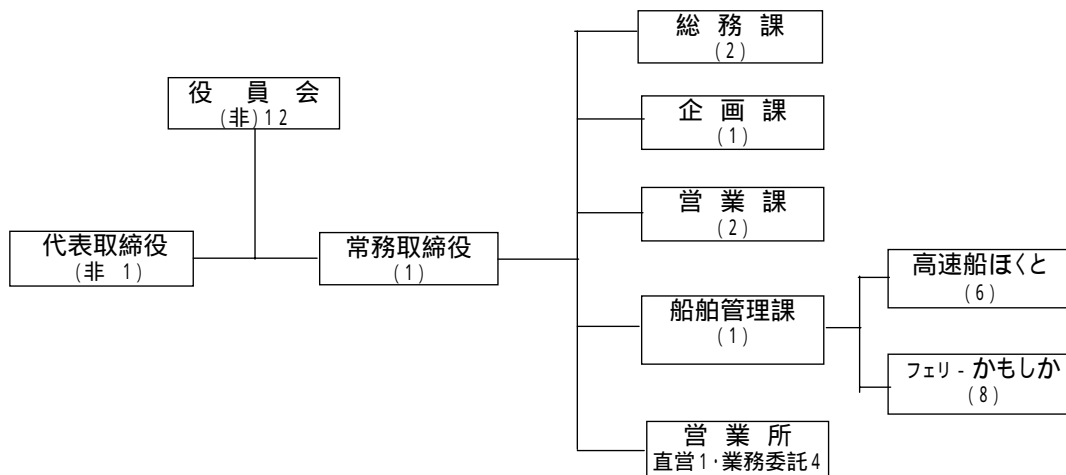
主な出資者の構成(出資比率順位順)

	氏名・名称	金額(千円) 又は株式数	出資比率(%)
1	弘南バス(株)	90,950	33.7
2	青森県	73,550	27.2
3	蟹田町	27,200	10.1
4	脇野沢村	14,850	5.5
5	東日本フェリ - (株)	6,000	2.2

	氏名・名称	金額(千円) 又は株式数	出資比率(%)
6	河野幸一	5,000	1.9
7	川口彰五郎	4,650	1.7
8	菊池武正	4,500	1.7
9	青森市	4,100	1.5
10	むつ市	4,000	1.5

組織図(簡略に記入するか別紙で添付してください。)

営業課2名のうち1名は、4月15日～11月10日まで蟹田営業所(直営)勤務となる。



事業目的

- 1 海上運送事業
- 2 港湾運送事業
- 3 倉庫業
- 4 船舶代理業店並びに損害保険代理業
- 5 船舶による自動車航送および旅客の定期航路事業
- 6 ホテルおよび旅館業
- 7 飲食事業
- 8 観光事業
- 9 全各号に附帯する業務

設立の背景

【青森～佐井航路】 昭和42年6月、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、離島航路指定)について、関係市町村および住民の再三にわたる航路再開の要望があり、関係町村と地域住民から出資を募り、昭和42年11月、「下北汽船株式会社」が設立され、青森商船株式会社の休業中の航路・船舶および附帯設備等を譲り受け航路を再開した。航路再開後、所有木造船舶の老朽化、バス路線の開設等があり、航路の統廃合の検討がなされた結果青森～大湊航路が廃止され、現在の青森～脇野沢～佐井航路(離島航路)が開設され運航を開始した。

【蟹田～脇野沢航路】 当初青森県が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・フェリ・開設期成同盟会」を発会のう民間に航路開設を依頼し、青森県・関係市町村および民間から広く出資を募って、昭和54年4月「むつ湾フェリ・株式会社」が当該航路を開設し運航を開始した。昭和61年10月、むつ湾内に航路をもつ下北汽船株式会社とむつ湾フェリ・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、両社の合併の可能性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。

県の施策との関連性

【青森～佐井航路】
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ことを目的とする離島航路施策の推進。

【蟹田～脇野沢航路】
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および観光客の利便性の確保による観光振興の推進。

マネジメント

1 経営理念、中・長期経営計画

(1) 経営者の経営理念・基本目標等

青森～佐井航路は、生活航路として地域住民の交通の利便性を確保し、生活の安定と向上および、地域産業、観光振興に貢献する事業の構築を目指す。
蟹田～脇野沢航路は、両半島の交流促進ならびに産業経済の活性化・観光振興に貢献する。

(2) 前年度における経営者の経営目標の達成度の自己評価

1 企画・営業の強化。 2 営業活動による積極誘客活動の推進。
当年度は、企画・営業を強化し、新幹線八戸開業に向けて積極的に県内外への広域的営業活動を実施したが、当航路への波及効果は薄く観光客の減少が影響し、運航収入が目標を大きく下回る結果となった。
今後誘客魅力のある観光ルートの企画と集客力のある営業施策を検討し誘客宣伝を推進する。
3 船舶の臨時運航による収益の確保。
船舶を効率的利用するため臨時運航を実施し収益の増収を図った。今後イベント等への参加により臨時運航の続航を図る。

(3) 当年度における経営者の経営目標

- 1 営業活動の強化による誘客・集客の推進
- 2 船舶の臨時運航による収益の確保。
- 3 運航収益の増収と費用支出の見直し。

(4) 中・長期経営計画の状況

計画の策定状況	(15年度 ~ 24年度)	前年度までに策定済

2 事業内容等

(1) 当年度予定している主な事業収入・費用

事業名	事業区分	収入・費用 区分	金額(千円)	収入(費用)総 額に占める割合(%)	事業内容
一般旅客定期航路事業 (青森～佐井定期航路)	自主事業	収入	36,852	27.7	青森～脇野沢～牛滝～福浦～佐井間を地域住民と生活物資等を高速船で海上輸送する生活航路(離島補助航路)
		費用	121,840	44.1	
一般旅客定期航路事業 (蟹田～脇野沢定期航路)	自主事業	収入	96,175	72.3	蟹田～脇野沢間を旅客・車両等をフェリ-で海上輸送する観光航路兼生活航路。(補助航路)
		費用	154,702	55.9	
合 計		収入	133,027	100.0	
		費用	276,542	100.0	
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			
		収入			
		費用			

(2) 当年度予定している主な事業収入・費用に係る目標(指標)内容

単位:円

事業名				目標値
一般旅客定期航路事業(青森～佐井定期航路)				16年度収入目標額 36,851,730円
過去の実績 (単位:千円)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等
	収入 46,772	収入 49,640	収入 36,331	
前年度は、地域住民、観光客ともに予想以上に減少し、前々年度に比較して13,309千円の減収となったが、当年度はエイジェント等への営業活動の効果による観光客の増加が予想されることから、昨年とほぼ同額の収入を見込み設定した。				

事業名				目標値
一般旅客定期航路事業(青森～佐井定期航路)				16年度費用目標額 123,884,265円
過去の実績 (単位:千円)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等
	費用 127,209	費用 135,358	費用 119,140	
当年度は、ほととが定期検査のため、前年度修繕費に7,400千円の増額となり総費用の大幅増額となったが、諸費用を4,700千円削減し費用総額を123,884千円に設定した。				

事業名				目標値
一般旅客定期航路事業(蟹田～脇野沢定期航路)				16年度収入目標額 91,259,183
過去の実績 (単位:千円)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等
	収入 94,660	収入 95,434	収入 100,320	
前年度は、沖縄のほか新規の団体客利用客および修繕費の保険補填金の雑収入計上によって5%の増収となったが、当年度は九州新幹線の開通によりエイジェントが九州旅行を重点的に企画しており、旅客・車両等の増収は見込めず、臨時収入の保険補填金を減額した、				

事業名				目標値
一般旅客定期航路事業(蟹田～脇野沢定期航路)				16年度費用目標額 155,253,368
過去の実績 (単位:千円)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等
	費用 151,463	費用 140,679	費用 154,602	
本年度は、「かもしか」の検査が中間検査のため修繕費用で減額になるが、蟹田沖灯浮標(ブイ)の保守管理費用560万円が増額となるため、前年度と同額を設定した。				

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等

事業名				目標値
過去の実績 (単位)	前々年度	前年度	前年度	設定理由等

(3) 主な受託事業の再委託状況

(単位:千円)

受託事業名 (再委託先)	再委託の内容・理由	前々年度再委託金額		前年度再委託金額	
		前々年度再委託金額	前年度再委託金額	前々年度再委託金額	前年度再委託金額
	受託事業は受けていない。		/		/
合 計		0		0	
		0		0	

(4) 売上原価と販売費・一般管理費の推移

(単位:千円)

項 目	前々々年度	前々年度	前年度
売上原価	167,110	166,427	175,685
の対前年比(%)	103.5	99.6	105.6
販売費及び一般管理費	99,689	100,948	88,366
の対前年比(%)	102.3	101.3	87.5

(5) 実施事業等の広報活動等

広報した事業等	実施時期	実施媒体	広報内容(概要)
誘客営業活動の推進	16年4月～継続実施	パンフ・リ - フ等	ホテル・旅館・道の駅等への誘客営業活動
インタ - ネット	14年4月～	日本旅客船協会インタ - ネット	両航路の宣伝と下北半島の観光スポットを、協会本部(東京)のインタ - ネットへリンク
インタ - ネット	16年4月～随時	自社インタ - ネット	両航路の航路・運航時刻・運賃・観光コ - スの紹介と関係21市町村・県内主要観光地の紹介等をリンク
みちのく船旅スタンプラリー -	15年7月～16年3月	東北34社共通パンフレット	34社協賛によるスタンプラリー - で、参加34社の窓口と東北6県・新潟・水戸の主要JR駅にパンフ・ポスターを配布し宣伝

(6) 類似事業を行う業種又は事業者名

業種又は事業者名	類似している事業内容
旅客航路事業者	観光スポット「仏ヶ浦」へ上陸する観光客を小型観光船で輸送する事業
脇野沢村	脇野沢～仏ヶ浦間を運航
坂井(個人営業)	牛滝～仏ヶ浦間を運航
福浦海上観光	福浦～仏ヶ浦間を運航
佐井定期観光	佐井～仏ヶ浦間を運航
仏ヶ浦海上観光	佐井～仏ヶ浦間を運航
2業者	その他浅虫周辺遊覧と八戸蕪島周辺遊覧する小型観光船が運航している。

その事業者が、県が出資等を行っている法人であるか否かに関わらず、記入してください。

3 組織体制等

(1) 役職員数(6月1日現在)

(単位:人)

項目	前々年度	前年度	当年度	
常勤役員	県職員OB	0	0	0
	その他の役員	1	1	1
	小計	1	1	1
常勤職員	県職員OB	0	0	0
	プロパー職員	20	20	20
	小計	20	20	20
非常勤役員	県・市町村関係	6	6	6
	民間からの役員	9	8	7
	小計	15	14	13
非常勤職員	県職員OB	0	0	0
	その他の職員	0	0	0
	小計	0	0	0
臨時職員	0	0	0	
計(~)	36	35	34	

(2) 職員の年代別構成(6月1日現在)

(単位:人)

	50代以上	40代	30代	20代	10代	合計
プロパー職員	12	2	5	1	0	20
県OB職員	0	0	0	0	0	0
非常勤職員	0	0	0	0	0	0
臨時職員	0	0	0	0	0	0
計	12	2	5	1	0	20

(3) 職員の勤続年数別構成(6月1日現在)

(単位:人)

	30年以上	20年以上	10年以上	5年以上	5年未満	合計
プロパー職員	2	0	9	7	2	20
県OB職員	0	0	0	0	0	0
非常勤職員	0	0	0	0	0	0
臨時職員	0	0	0	0	0	0
計	2	0	9	7	2	20

(4) 役職員の見直し内容

前々年度	前年度	当年度
役員 16名 陸上職員 6名(離島3名・フェリ-3名) 船員 14名(ほくと6名・かもしか8名)	役員(監査役)死亡により1名減員し、 役員 15名。 陸上職員 6名 船員 14名。	役員(取締役)1名退任により1名減員し、 役員 14名。 陸上職員 6名。 船員 14名。

(5) 常勤職員の給与体系

(いずれかに をして下さい。)	給与体系の見直し予定
法人独自の給与体系	有 (16 年 4 月以降予定)
2 県の給与体系を準用	2 無
その他 (他旅客船同業者の給与体系を一部参考にする。)	3 その他 ()
給与体系の見直し予定がある場合、どの様に見直しする予定か記入してください。	
現行の勤続手当、年齢手当、職務手当等の改廃と支給額の減額を検討。	

(6) 経営情報等の情報公開の状況(複数回答可 いずれかに をして下さい。)

青森県情報公開条例第33条の規定により実施機関が定める法人		定められている	定められていない
公開状況	公開内容	公開方法	
1 自ら積極的に公開している 情報開示請求等があれば公開している 3 その他(貸借対照表 損益計算書、収支計算書等(概要のみ可 事業内容、計画等 4 その他(事務所等に備え付け 2 広報誌、新聞等、インターネット、公告 3 議会において説明等 その他(関係官公庁・銀行・株主・役員等)	

青森県情報公開条例第33条の規定により実施機関が定める法人に定められた法人は条例の主旨にのっとり、その保有する情報の開示及び提供を行うため必要な措置を講ずるよう努める責務があります。また、公益法人は「公益法人の設立許可及び指導監督基準(平成8年9月20日閣議決定)」に基づき業務及び財務に関する資料を主たる事務所に備えて置き、原則として、一般閲覧に供することとなっています。

(7) 内部監査(当該業務担当者以外の者による相互監査)の実施状況

	支出事務	契約事務	財産管理事務
1. 内部監査規程の名称	制定していない。	制定していない。	制定していない。
2. 実施頻度	監査役の監査年1回～2回実施 社内監査必要に応じて随時実施		
3. 内部監査で指摘された事項	1 運航・営業雑収入明細書の作成 1 修繕費、燃料費内訳の作成と見積書の添付 1 エージェント等へ支払う歩金歩の明細所の作成		

(8) 職員研修の実施状況

研修の名称	実施機関名	受講人数	最終実施年度
運航管理者の研修	東北運輸局	11	15年度
乗組員研修	東北旅客船協会	2	15年度
接遇訓練	経営者協会	1	15年度

(9) 人事交流の実施状況

人事交流の実績	実施年度
他からの派遣、受入れ等の人事交流はない。 へ 名派遣	
へ 名派遣	
へ 名派遣	
から 名受入	
から 名受入	
から 名受入	

4 マネジメント評価

5段階評価基準 5:非常に良い 4:良い 3:普通 2:悪い 1:非常に悪い

(1)経営理念、基本目標、中・長期経営計画、提言への対応

評価項目	会社等自己評価	所管課評価
経営者の経営理念・基本目標を単に訓示する等にとどまらず、日常の経営活動の中で周知徹底しています。	3	3
顧客、市場及び県民ニーズについて事業毎に調査、分析し、その結果を資料としてまとめ、それを経営活動に活かすシステムがあります。	2	2
中長期経営計画の策定に際して、収支の相関関係をシミュレーションして設定しています。	3	3
中長期経営計画に基づき、年度別、事業別に経営数値目標を作成しています。	4	3
外部経営環境(社会経済動向・同業他法人の経営活動)の変化に応じて中長期経営計画を見直し、修正するシステムがあります。	2	2
中長期経営計画の見直しを踏まえて、年度ごとの経営数値目標と実績を比較、分析して、その結果に応じて次年度の経営数値目標や計画を見直すシステムがあります。	3	2
会社等経営評価委員会等の第三者評価機関からの提言等について対応策を策定し、実施しています。	3	3
経営課題について、実効的に迅速対応する経営行動力を有しています。	3	1
総合評価	C	D

会社等コメント	所管課コメント
<p>(「限られた県の資金の実効的な配分実現のために、当該法人の現行の経営状態を配慮しつつ、県の出資引き揚げについて前向きに検討しているかどうか。」については、必ずコメントしてください。)</p>	
<p>経営理念・経営目標を周知徹底させ事業に反映されていると思われるが、長期計画について収支改善計画を策定し、年度毎の数値目標を作成して目標達成に向けて努力してきたが、計画策定初年度から目標を達成できなかったもので、このことについては当初計画算定数値の甘さ・経営努力の不足等によるものと経営責任を感じている。今後も厳しい環境にあるが計画目標達成のため一層努力する。</p> <p>資本金については、会社設立に際し当航路の公共性ならびに必要性を判断し出資したものと認識している。青森県の出資引き揚げによって21市町村および多くの一般出資者に与える影響は大きく、県の引き揚げにより他の出資者の引き上げ要請も考えられることから、県の引き揚げについては、支払資金との関連もあり、他の出資者も含めて今後の検討課題としたい。</p>	<p>・経営改善計画に基づく収支計画はあるが、それ以外の数値目標は設定されていない。</p> <p>・経営改善計画に基づく収支計画は、累積債務を計画的に解消し、会社が存続していくためにぜひとも達成しなければならない数値であり、達成する見込がないという理由で、安易に16年度の事業収入の目標値(7P)を下げることは問題がある。</p> <p>・経営課題への対応は、県や市町村まかせの体質が根深いものがあるが、去る16年9月28日の役員会で17年9月末での離島航路廃止の方針を決定している。</p> <p>・県の出資引き揚げは、債務超過の会社であることから、極めて困難な状況である。</p>

(2)事業内容等

評 価 項 目	公社等 自己評価	所管課 評価
当社の事業内容は、顧客ニーズに適応しています。	4	3
個別の事業の目標は、経営数値で具体化しています。	3	3
当該事業を遂行する上で必要な目標経営数値を設定するに際して、組織構成員が責任をもって参画しています。	3	3
個別の事業の目標経営数値と実績値を比較し、差異の原因分析をしています。	3	2
前項の原因分析に基づき対応策を策定し、それを実施しています。	3	2
顧客のニーズの把握・調査を行い、その結果を受けて経営改善策を実施しています。	3	2
実施事業の広報活動について、積極的に取り組み、その効果について検証を行っています。	4	3
	総合評価	C

公社等コメント	所管課コメント
<p>当該年度改善計画の月別目標値と実績値の差違を把握分析し、積極的に広域営業活動を推進し誘客を図り計画達成に努めているが、観光志向・航路利用者の動向変化、気象・海象悪化による欠航、或いは修繕費・燃料費の高騰等によって、当初計画目標値の達成が不可能な状況にあることから、収支改善の目標値を再検討・修正し目標達成を図るとともに、今後一層利用客のニーズに応えた運航体制と運賃体系等を見直し利便性の向上を図る。</p>	<p>顧客のニーズの把握・調査が行われていない中で、顧客ニーズに適応しているとの評価を行うことは難しい。</p> <p>・割高と言われているフェリーの自動車航送運賃については、なかなか見直しが行われず、自動車の輸送台数が伸び悩んでいる状況にある。</p> <p>・航路のチラシを県内のホテル・旅館等に配布するとともに、なくなったところは随時補充を行っているとしているが、大口の顧客である首都圏の旅行エージェントに対する広報は行われていない。</p>

(3)組織体制等

評価項目	公社等自己評価	所管課評価
事業の必要性、公共性等の事業の意義及び設立目的と第三セクター方式活用の妥当性について、評価システム(外部・設立団体・内部等)を持っています。	2	2
取締役会は、経営上の重要事項について意思決定をし、代表取締役の職務の執行を監督するなど、有効に機能しています。	3	2
監査役監査による具体的な指摘事項がなされたり、必要十分な時間により監査が実施されるなど、監査役監査が実効性をもって実施されています。	3	3
目標経営数値を達成するため、業務遂行上の権限・責任が組織構成員に対して明確です。	3	3
内部統制のあり方を定期的に見直ししています。	3	3
組織が硬直化しないように、組織(課・係)の再編成やフラット化、事務分掌の変更等)の見直しを行っています。	3	3
同一職務への長期間の職員配置の見直しを行っています。	2	2
役員報酬は経営状況に鑑みて適切なものとなっています。	3	2
職員給与は職員の業績と経営状況に鑑みて適切なものとなっています。	3	2
適正な人事評価制度を導入しています。	2	2
社員に対する自己啓発の支援、及び研修等の教育システムを持っています。	3	3
社員の経営への積極的な提案を具体的に取り上げています。	3	3
経営情報等の情報公開を、県民に対し、積極的に行っています。	2	2
	総合評価	C
		D

公社等コメント	所管課コメント
<p>これまで事務・組織・収支等の改善を推進し、また、陸員・船員を削減により最低限の人数で2航路を営業してきた。この間事務の合理化をはじめ人件費をはじめ諸経費を削減し、役員数を減員、組織の改廃、規程の整備等を進めてきたが、当社の現状では、各項目の早期改善は不可能と思われることから今後可能なものから改善を図っていく。</p>	<p>・取締役会は、これまでどうやって会社の経営改善を図っていくのかについて、十分な話し合いが行われてきておらず、有効に機能しているとはいえない。</p> <p>・役員報酬は、数年前にくらべて一定の削減はしているが、経営状況からみると十分すぎる報酬となっている。</p> <p>・職員給与は経営状況がいくら厳しいと言っても、削減に限界があるため、今後は外部委託等による人件費削減を真剣に検討していただきたい。</p>

(4) 事業遂行の効率性・有効性

評価項目	公社等 自己評価	所管課 評価
事業遂行の効率性向上のため、事務処理の問題点の把握や原因分析を積極的に行っています。	3	3
把握された事務処理の問題点に対する改善を行っています。	3	3
事業毎の収支管理を行っています。	4	4
管理費削減のために支出項目の分析を行っています。	4	3
管理費削減のために具体的な改善を行っています。	4	3
業務委託や一定金額以上の物品購入コストの低減のために、入札方式や契約方法を工夫しています。	3	3
効率的かつ有効な業務遂行のために外部委託を行っています。	3	2
外部委託業者の選定基準・プロセスが公開され、明確です。	3	2
取引相手先が固定化していない。	3	3
金融機関等に対する金利交渉等を行っています。	3	3
資金運用、投資先を定期的に見直ししています。	3	3
保有資産の含み損はない。	3	1
回収困難な債権が増加していない。	3	3
マーケティング活動を積極的に行っています。	4	2
	総合評価	C

公社等コメント	所管課コメント
<p>事務処理等は職員が自発的に改善策を協議し積極的に改善している。収支については毎月の目標値を設定・管理し支出の抑制・削減を図っている。また、指摘を受けた事項についても実施可能なものから極力改善しており、今後も問題点を検証し改善に務める。</p>	<p>・下北にある各営業所は外部委託を行っているが、本社内部での経理処理等の外部委託も検討すべきである。</p> <p>・貸借対照表の資産勘定にある営業権(フェリー航路)の実質的価値はほとんどなく、保有資産の含み損と判断される。</p> <p>・マーケティングらしい活動は見受けられない。</p>

財務

1 財務の状況

(1) 経営成績の概要(損益計算書)

(単位:千円未満四捨五入)

科目	前々々年度	前々年度	前年度
1 運航収益	141,431	132,159	129,675
旅客運賃・特室料金	78,092	73,137	69,720
自動車航送運賃	55,443	54,069	53,509
手小荷物・特殊手荷物運賃	4,692	4,251	4,425
貨物等運賃	284	300	230
船舶雑収入	2,920	402	1,791
2 運航費用	167,110	166,427	175,685
旅客・自動車取扱費	6,609	6,026	6,642
船舶燃料・潤滑油費	36,209	34,375	37,831
港費	10,026	9,928	8,563
運航雑費	2,027	1,427	1,644
船員費	72,089	66,443	70,582
船舶修繕費	35,568	44,650	46,630
船費	4,582	3,578	3,793
			0
3 売上総利益	25,679	34,268	46,010
4 営業費用	92,462	94,486	82,727
船舶保険料	3,939	4,029	3,852
船舶税金	2,144	1,718	1,393
消費税	3,268	3,356	3,072
船舶減価償却費	23,111	23,111	23,111
附属施設償却費	305	305	305
賃貸傭船料	160	360	546
附属施設賃借料	4,665	428	567
航路附属施設費			434
店費	54,870	61,179	49,447
5 営業利益	118,141	128,754	128,737
6 営業外収益	140,698	151,565	159,205
受取利息・雑収入	3,255	12,914	6,975
航路補助金	137,443	138,651	152,230
7 営業外費用	19,175	16,363	16,206
支払利息	18,305	14,390	14,565
自販機仕入	794	734	765
(退職金要支給額)	76	1,239	876
8 経常利益	3,382	6,448	14,262

注1 減価償却方法			
(例:定額法による税法基準の償却率) 「定額法による税法基準の償却率を採用」			
償却過不足額	前々々年度	前々年度	前年度
償却不足額の当該年度分は損益計算に加味する。また、償却過不足額の累計を貸借対照表固定資産及び当期末処分利益に加味する。	0	0	0

注2 退職給与引当金の引当方法			
退職給与引当金の算出方法、決算書上の負債としての計上の状況、特定資金の留保の状況について記載してください。 退職給与引当金は引当していない。			
(引当していない場合は、支給対象社員の自己都合退職の期末要支給額を計算し、前期末残高との差額を損益計算に加味し、当期末残高を貸借対照表の固定負債及び当期末処分利益に加味する。)			
退職金期末要支給額	前々々年度	前々年度	前年度
	29,585	30,824	31,700

注3 その他の引当金の種類と引当方法	
引当金の名称	引当方法
引当金の名称	引当方法
引当金の名称	引当方法

(2)財政状態の概要(貸借対照表)

(単位:千円未満四捨五入)

科 目	前々々年度	前々年度	前年度
流 動 資 産	180,851	79,364	197,891
現金・預金	76,346	35,705	79,070
得意先・営業所勘定	163	456	2,721
仮 払 金	37,538	37,175	38,579
未 収 金	65,910	5,756	77,114
貯 蔵 品 他	894	272	407
固 定 資 産	482,068	458,172	434,888
有形固定資産	223,184	199,418	176,133
船 舶	219,529	196,418	173,307
航路附属施設	2,712	2,407	2,103
船舶器具備品	943	593	723
無形固定資産	255,584	255,454	255,455
営 業 権	255,584	255,149	255,149
電話加入権	435	305	306
投 資	3,300	3,300	3,300
資 産 合 計	662,919	537,536	632,778
流 動 負 債	303,188	137,677	275,547
支払手形	4,629	0	0
短期借入金	242,640	69,000	203,000
未 払 金	25,429	23,318	26,656
仮 受 金	30,000	45,000	45,566
預 り 金	490	359	325
固 定 負 債	412,882	446,562	389,672
長期借入金	117,240	178,794	150,140
運輸施設整備支援機構 (退職金要支給額)	266,057	236,944	207,832
	29,585	30,824	31,700
負 債 合 計	716,070	584,239	665,219
資 本 金	270,000	270,000	270,000
剰 余 金	323,151	316,703	302,441
前期繰越損失	326,533	323,151	316,703
当 期 損 益	3,382	6,448	14,262
資 本 合 計	53,151	46,703	32,441
負 債・資 本 合 計	662,919	537,536	632,778

(3) 補助金等の受入状況

(単位:千円未満四捨五入)

区 分	交 付 者	前々々年度	対全体収入比 (%)	前々年度	対全体収入比 (%)	前年度	対全体収入比 (%)
	国・地方公共団体						
補助金収入 1	国	47,038	34.3%	48,272	34.8%	53,074	34.9%
	県	71,533	52.0%	72,086	52.0%	69,308	45.5%
	その他	18,872	13.7%	18,292	13.2%	29,848	19.6%
	小計	137,443	100.0%	138,650	100.0%	152,230	100.0%
	2 うち、自主事業 に係る補助金収入					152,230	100.0%
無利子借入金による 利息軽減額の長期 プライムレートによる 試算額 3	国					0	
	県					0	
	その他					0	
	小計					0	
土地・施設等使用料 に係る減免額 4	国					0	
	県					0	
	その他					0	
	小計					0	
受託料収入 5	国	0		0		0	
	県	0		0		0	
	その他	0		0		0	
	小計	0		0		0	
債務保証・損失補償 6	国					0	
	県					0	
	その他					0	
	小計					0	
そ の 他 7	国					0	
	県					0	
	その他					0	
	小計	0		0		0	
合 計		137,443		138,650		152,230	

1～7の具体的内容

- 1 補助金は自主事業の欠損に対する補助金である。

2 財務分析

(1) 補正損益計算書

(単位:千円未満四捨五入)

補正損益計算書		前々々年度	前々年度	前年度
計算式				
当期純損益	a	3,382	6,448	14,262
優遇措置補正額	1 補助金等収入 b	137,443	138,650	
	2 自主事業補助金収入 c			152,230
	3 利息軽減額の試算額 d			0
	4 使用料減免額 e			0
当期補正後損益	f = a - c - d - e 又は f = a - b	134,061	132,202	137,968

(2) 財務分析比率表

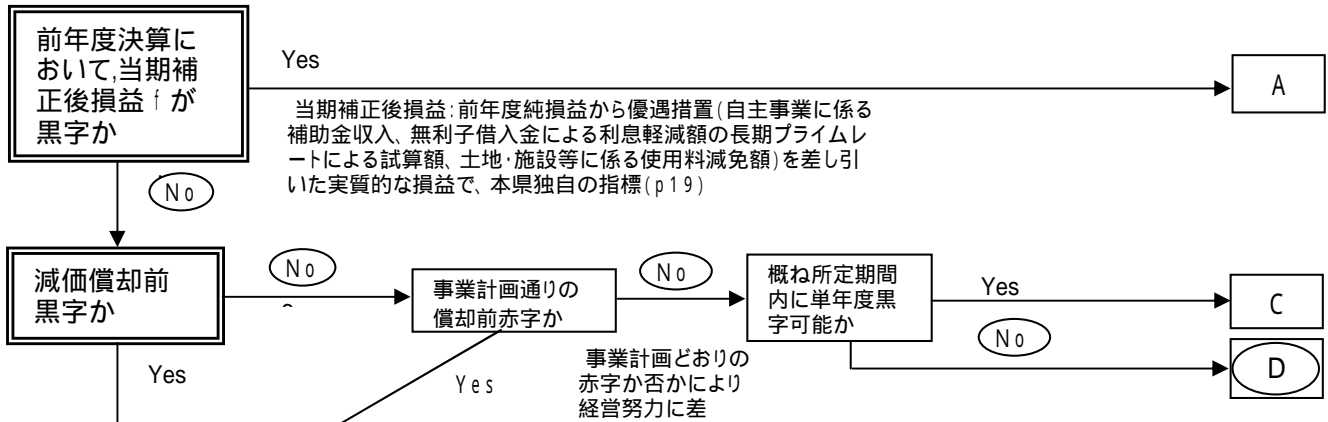
(単位:%小数点1桁)

比率の名称	算式	類似他社	前々々年度	前々年度	前年度	傾 向 (前年度/前々年度)
収 益 性						
経営資本経常利益率	経常利益 / 資産合計	当 社	0.5	1.2	2.3	
			3,382	6,448	14,262	
			662,919	537,536	632,778	
売上高経常利益率	経常利益 / 売上高	当 社	2.4	4.9	11.0	
			3,382	6,448	14,262	
			141,431	132,159	129,675	
経営資本回転率 (単位:回小数点2桁)	売上高 / 資産合計	当 社	0.21回	0.25回	0.20回	
			141,431	132,159	129,675	
			662,919	537,536	632,778	
安 全 性						
流動比率	流動資産 / 流動負債	当 社	59.6	57.6	71.8	
			180,851	79,364	197,890	
			303,189	137,677	275,547	
自己資本比率	自己資本 / 資産合計	当 社	8.0	8.7	5.1	
			53,151	46,703	32,441	
			662,919	537,536	632,778	
借入金依存度	借入金 / 資産合計	当 社	94.4	90.2	88.7	
			625,937	484,738	560,971	
			662,919	537,536	632,778	
生 産 性						
売上高人件費比率	人件費 / 売上高	当 社	76.4	78.8	80.1	
			108,075	104,154	103,914	
			141,431	132,159	129,675	
1人当たり年間売上高	売上高 / 社員数	当 社	7,072	6,608	6,484	
			141,431	132,159	129,675	
			20	20	20	
					上昇数	4
					横ばい数	2
					下降数	2
					評価	++

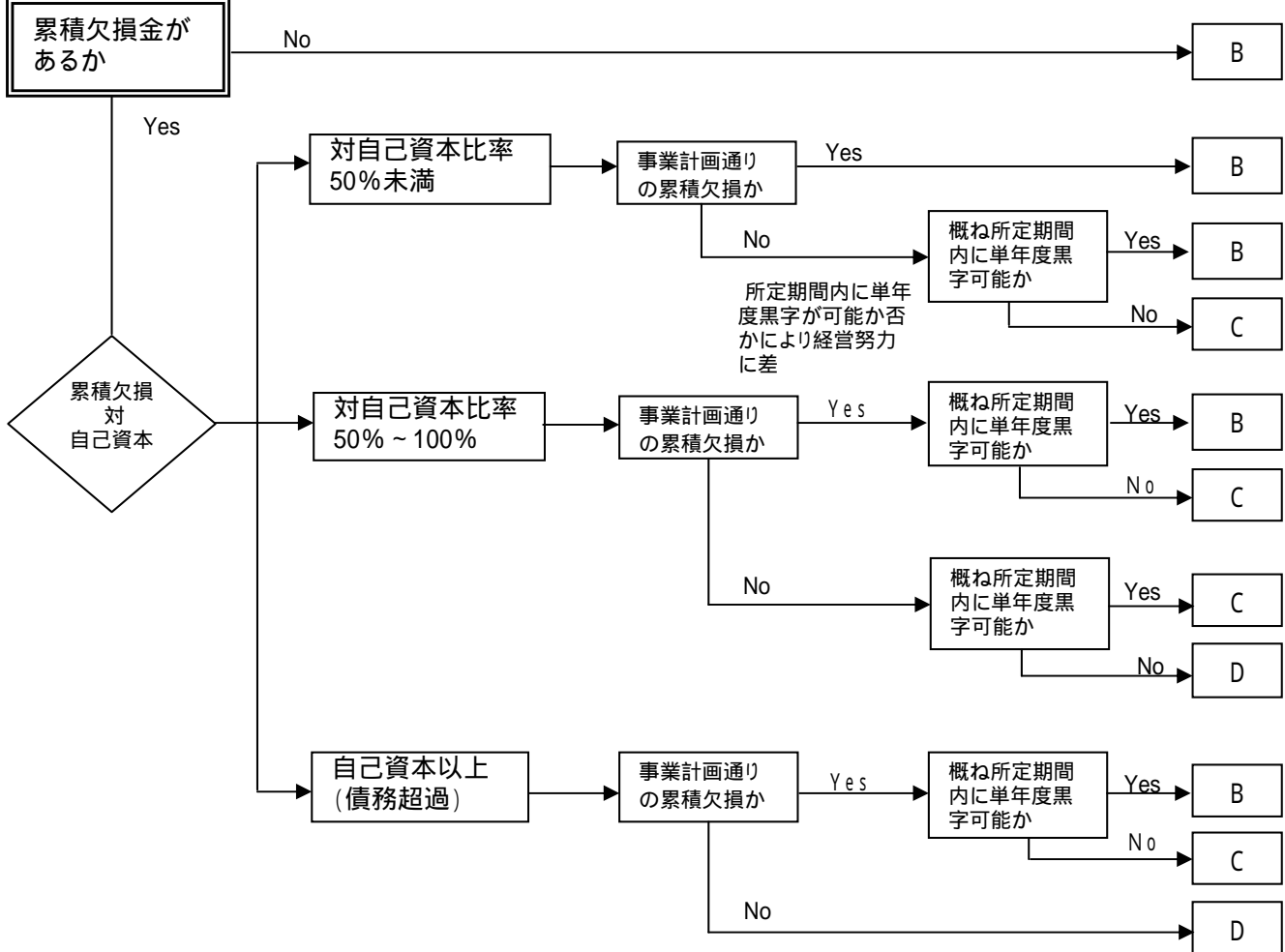
3 財務評価

(1) 評価のフローチャート(下記の該当するYes、No及びA～Dを丸で囲むこと)

< 損益計算書からみて >



< 貸借対照表からみて >



A: 良好
 B: 概ね良好
 C: 改善を要する
 D: 大いに改善を要する

(2)財務評価に関するコメント

公社等の業種や性格、公共性、また設備投資の多寡、経営の責めに帰すべき理由など、特記事項がある場合には、その内容(県の施策等と実施事業の関連性、類似事業を行う法人等の状況等の考慮)を具体的に記入する。

公社等コメント	所管課コメント
<p>離島航路は、車社会・人口減少・観光志向の変化等が要因し、利用客の減少に歯止めがかからない状況で、今後も厳しい状況が続くものと予想される。</p> <p>また、使用船舶「ほくと」の老朽化による運航の安全性が危惧されており、この対応を迫られている現状にある。</p> <p>これらの状況から判断し、今後も一層収支の悪化を招くことも予想されることから、離島航路の廃止を含めた航路の再編成を検討する必要があると考える。</p> <p>また、収支計画策定初年度から計画を達成できずに損失増加となったことについては、経営者の努力不足によるもので、その経営責任について今後進退を明らかにする所存である。</p>	<p>・下北汽船(株)は、2年前にメインバンクが運転資金の融資に難色を示したことがきっかけになり、会社存続の危機に陥ったが、累積債務の底だまり分1億6,000万円を、行政からの補助金の増額や会社自らの経営努力により毎年2,000万円づつ8年間で返済する「経営改善計画」の提示があり、メインバンクもそれを受け入れ、継続融資が決まったものである。</p> <p>・しかしながら、計画初年目である平成15年度から約440万円の未達成額が生じ、16年度は運航収入の低下から欠損が更に拡大することが確実であることから、経営改善計画は2年を経過した時点で、破綻している。</p> <p>・今後は、離島航路廃止により会社の財務再建の入り口に立つことから、フェリー航路の収益拡大と人件費等経費の大幅削減に取り組み、財務の抜本的な改善を図っていただきたい。</p>