

## イ（株）八戸港貿易センター

【担当：小渡委員 竹田委員 藤田委員 新町委員 半田委員 小野寺委員】

### 1 法人の概要及び前回評価・所見・提言の要旨

#### (1) 法人の概要

代表者	代表取締役 橋本昭一		
設立年月日	平成8年7月26日		
役員・従業員	取締役15人（うち常勤1人）、監査役3人（うち常勤1人）、 従業員6人（うち常勤6人）		
資本金	1,709,500千円（うち青森県からの出資451,000千円）		
株主構成	平成14年2月現在上位5株主		
	出資者	株数	出資割合（％）
	八戸市	9,060	26.5
	青森県	9,020	26.4
	産業基盤整備基金	5,020	14.7
	(株)青森銀行	1,200	3.5
	(株)みちのく銀行	1,200	3.5
主な業務	輸入促進基盤施設の管理運営・賃貸事業、貿易の促進に関する企画・調査及びコンサルタント業務		
主な収益	ターミナル・オフィス賃貸収益、県及び八戸市からの受託収益		

#### (2) 平成12年度の予備診断結果と所見の要旨

##### ア 予備診断結果

判 定 B （参考：診断票結果B、所管課評価B）

当法人は、平成13年度に抜本的な経営改善策の検討を求める対象法人として選定する。「経営の健全度の診断」及び「事業計画と実績の対比」等を検討した結果、自ら積極的に経営改善に取り組む姿勢がより必要であると判断する。また、所管課には当法人の経営改善の努力を促すよう働き掛けることを期待する。

## イ 所見

(ア) 設立時(平成8年)の収支予測と最新の実績及び今後の収支予測との乖離が大きく、また、その理由も「経済状況の悪化」等明確でない。

地域振興のための第三セクターであっても、近年の地方公共団体への徹底した行政改革要請の下では、今後10年以上も赤字の累積が続く見込みの損益計画(平成12年4月作成)を安易に容認するわけにはいかない。

(イ) 県・市からの出資の他、人的支援、事業委託、賃料補填措置などを講じた後の赤字であり、県の財政負担軽減の見通しが立っていない。

## 2 今年度の検討結果の評価・所見・提言

当法人は、八戸港を「北東北の国際貿易・物流拠点港」として整備発展させていくことを目的とした八戸港FAZ計画において、輸入貨物の流通円滑化を図るため、情報、研修、展示機能等も含む輸入促進基盤施設の設置・運営、さらに貿易及び国際物流の支援業務等を効率的に実施するために設立された。八戸港FAZ推進という公共政策の実現に民間事業者の経営能力・資金等を積極的に活用し、官民一体で取り組もうとするものである。県・市によれば、この政策の必要性は現在も変化がない。

### (1) 当法人の経営環境

昨年度の委員会所見は当法人設立時(平成8年)の収支予測と最新の実績及び今後の収支予測との乖離が大きいことを指摘している。

ここ数年の経済社会環境の変化は激変と呼べる程大きいことから発足後5年を経過した今日、外部環境の変化に伴って当初経営計画の妥当性が失われたとすれば、計画を見直すことは何等問題ではない。

当法人が公共政策上の与えられた役割を果たし、その上で株式会社として、いずれかの時期に配当を目指すべきと考えれば、以下のような問題を確認し、克服する必要がある。

#### ア 当初の経営計画の妥当性

例えば、当法人の平成12年度決算で減価償却費は4,400万円であり、これは収入の太宗をなす施設賃貸収入の70%を占める。当初計画では約2,000万円が予定されていたが、この金額は貿易支援施設(貿易センタービル、物流ターミナル)の償却を65年の定額で算出しており、建物に付帯する設備も同年数で算出している(決算は会計専門家の指導により貿易センター建物は50年、物流ターミナル建物は31年、設備は概ね15年程度で算出している)。固定資産税は開業から35年目までの収支計

画において50%の減免の金額を計上している（通常は5年までであり常識的に考えられない減免年数である）。また、当初計画ではビル内施設入居者からの駐車場収入を同借上料と共に計上しているが、ポートアイランド用地の売却が遅々として進まない現状では、ビルの周辺は広大な空地であり、現在駐車料金を徴収することは全く現実性がなくなっている。また、F A Z全体の事業進捗が遅延しているとしても可能な事業（収益）規模に対して、資本と設備が余りにも過大であった等々の問題がある。再びこのような齟齬を生じさせない厳密かつ現実的な計画を新たに作成することが求められる。

## イ ビルの立地上の問題

賃貸収入を見込むビルは市内から遠方の広大な埋立地ポートアイランドの一画にあり、ビジネスユースの床需要には甚だ厳しい立地である。5,000トンまでの内航船しか接岸できず、ガントリークレーンの設置されたヤードは相当離れた別の地区にある。

この周辺海域が輸入貨物陸揚げ可能な水深に整備される可能性が仮にあるとしても遠い将来のことと思われる。ポートアイランドの経済交流施設（当初平成11年完成予定）、八戸港第二物流ターミナル（当初平成18年完成予定）の両施設が未だ建設の見込みが立っていないことは、関連企業の立地が期待できないことでもある。

このような状況下で、ビルの貸しオフィスへの入居企業による賃貸事業は伸び悩み、あまつさえ現入居企業の退去も予想される。

1階貸しホールの利用が年間10件に満たない理由も、この立地特性によると思われる。賃貸料収入計画は、いかにも甘い予測で期待されていたといえないか。

F A Z計画策定の過程で当該地区へのビル立地が決まった訳であるが、使用利便性の伴わないビルで使用収益をあげることは、商法法人には大変厳しいことといえる。

## ウ 収入増対策

物流ターミナルは順調な稼働状況であるので、ビルの賃貸スペースの最大活用が当面急がれるが、前項で指摘したとおり容易ではない。手元資金を活用した新規事業は民間の智恵を結集して、場合によってはF A Zとの関連に拘束されない柔軟さで構想すべきではないか。

また、輸出入及びその関連業務についても、間接的支援に止まらず、直接自社の事業領域に組み入れることも考えられるのではないか。八戸地域の輸出入関連事業の規模を考慮すれば、当法人と他の貿易事業関連法人との柔軟かつ大胆な、成果を实らせ得る連携の在り方を探り、もって他の地区の港湾との競合において、コストパフォーマンスの勝る比較優位を実現する、21世紀の勝ち組となる新しい貿易基地を創るための地域企業の再編の核としての役割も検討の必要があるのではないか。

当法人は経営の安定を実現することによってはじめて、公共政策としてのF A Z

推進の役割を担えるのであるから、企業存続のための経営革新はダイナミックであることを避けてはならない。

非営利の貿易支援ソフト事業については、必要に応じて事業補助等の方法により、行政サイドから支援を受けることもあって然るべしである。

## エ 構造的な問題の解決

すでに述べたように、当法人の事業収支から見ると、償却資産が過大であるため、償却負担に耐え得ない赤字の経営構造となっている。当法人の設立目的を実現するためには、まず早急に資産の圧縮を図り、経営規模を適正化する必要がある。

そのような経営環境を整備した上で、当法人の存在意義を具現化するよう経営者に求めることは、F A Z推進という公共政策を当法人に求めた県民の利益を実現することでもある。当法人が株式会社である以上、株式会社としてのノーマルな経営構造がない限り、いつの日か必ず大きな負担を伴う処理に至ることは避け得ない。

そのことこそが県民の最大不利益である。当法人に充てられた県民資産を失うことなく、スピードをもって解決すべきである。併せて、累積損失も処理したうえで、いわば経営環境を負からせゼロベースに戻したうえで、当法人に第三セクターとして求められる経営の成果を厳しく追求すべきである。具体的に言えば、建物（場合によっては土地も含め）の公設民営化を真剣に検討すべきである。

そのためのプロセスは、関係者がそろって小異にこだわらず大同を求めるしかない。

F A Zは地域振興に大きな貢献を為すために採択された政策である。しかるに、現在、F A Z推進のために超えなければならない深刻な困難にあることに鑑みて、減資等に関し必要であれば国（産業基盤整備基金）の説得にも当たる事態も有り得ると思われる。

この項に関するイニシアティブは関係者が協議を重ねながら進むと思われるが、F A Z事業が政策立案されて後、民間に呼びかけて第三セクターを構成した経緯に鑑み、行政には民間側に対し十分意をつくした対応が望まれる。

様々な困難はあると思われるが、F A Zの構想着手の当時と経済、社会等外的環境が激変した今は、現に存在する環境条件に最も適合した当法人の経営構造を実現し、再スタートさせることが、最も県民利益にかなう、と委員会は判断する。