

日本海横断航路船舶調達問題に係る
監査結果報告書

平成 29 年 2 月

新潟県監査委員

(目次)

第 1	監査の概要	1
1	監査の実施根拠	1
2	監査要求	1
第 2	監査の実施	1
1	監査の対象	1
2	監査対象機関及び法人	2
3	監査の期間	2
4	監査の実施方法	2
第 3	監査の結果	2
1	日本海横断航路事業等の概要	2
(1)	日本海横断航路事業について	2
ア	日本海横断航路とは	2
イ	運航経過と新たな制度設計	2
ウ	日本海横断航路事業における県の役割	3
(2)	新潟国際海運について	3
ア	概要	3
イ	沿革等	3
ウ	役員構成（平成 27 年 9 月 30 日時点）	4
エ	取締役会の運営等	4
オ	主な事業内容	4
カ	主な事業実績	4
(ア)	船舶の運航	4
(イ)	その他	5
キ	経営状況	5
(ア)	これまでの会社の経営状況と県の認識	5
(イ)	第 9 期決算内容	6
(ウ)	第 9 期決算における船舶調達関係	7
(3)	パナマ社	8
ア	概要	8

イ	沿革等	8
ウ	役員構成（平成 27 年 9 月 30 日時点）	8
(4)	日本海横断航路事業における新潟国際海運の役割等	8
(5)	オハマナ号について	9
ア	主な船歴	9
イ	細目	9
(6)	船舶調達に係る経緯	9
ア	船舶調達に係る県の予算（平成 26 年度及び 27 年度）	9
(ア)	県の予算（平成 26 年度）	9
(イ)	RORO 船からフェリーへの変更	9
(ウ)	県の予算（平成 27 年度）	10
イ	船舶調達に係る資金総額 8 億円について	10
ウ	出資金の負担割合について	10
2	経緯	11
○	年表	11
(1)	船舶選定まで（平成 27 年 6 月 24 日まで）	12
ア	候補船（フェリー）の調査	12
イ	ブローカー	13
ウ	検船前の事情	13
(ア)	6 月 3 日の電子メール	13
(イ)	6 月 8 日の電子メール	13
エ	第 1 回検船	14
オ	日本海横断航路検船結果意見交換会	15
(2)	船舶選定後契約交渉開始決議まで（平成 27 年 6 月 25 日～同年 8 月 3 日）	16
ア	知事レク	16
イ	第 2 回検船	16
ウ	サーベイヤーのレポート提出	17
エ	日本海横断航路関係者会議（7 月 13 日）	18
オ	新潟国際海運の臨時株主総会	18
カ	船主からの条件提示	19
キ	イタリア船級協会からの連絡	19
ク	パナマ社の取締役会	20
(3)	パナマ社取締役会決議後から売買契約締結まで（平成 27 年 8 月 4 日～同月 26 日）	20
ア	ブローカーからの連絡	20

イ	ブローカーの来訪	21
ウ	優先交渉権の入札	22
エ	契約交渉	23
	(ア) 概要	23
	(イ) 日本海運集会所の書式から 8 月 17 日売主案への主な変更の概要	23
	(ウ) 8 月 17 日売主案から売買契約書への主な変更等の概要	24
オ	売買契約書に係る新潟国際海運による県への事前説明等	24
	(ア) 概要	24
	(イ) デポジット	25
	(ウ) 解約	26
カ	新潟国際海運が買主としてパナマ社を指名	27
キ	日本海横断航路関係者会議（8 月 20 日）	28
ク	出資金に係る知事決裁	29
ケ	パナマ社取締役会の開催	29
コ	売買契約書の締結	30
サ	新潟国際海運取締役会の開催	30
(4)	売買契約締結後から回航開始前まで（平成 27 年 8 月 27 日～同年 10 月 19 日）	31
ア	造船所の参考資料の提出	31
イ	日本海横断航路関係者会議（8 月 28 日）	32
ウ	日本海横断航路関係者会議（9 月 3 日）	33
エ	造船所の参考資料	33
オ	日本海横断航路関係者会議（9 月 14 日）	34
カ	新潟経済同友会インフラ整備委員会への事業説明	34
キ	新潟国際海運とブローカーとの関係	34
ク	知事レク	34
ケ	オハマナ号のパナマ船籍取得に関する船舶登録業者との意見交換	35
(5)	回航以後（平成 27 年 10 月 20 日から）	35
ア	オハマナ号の日本への回航	35
イ	買主・売主の協議	36
ウ	契約の解除	37
エ	仲裁の状況	38
オ	仲裁判断	39
カ	パナマ社の取締役会、新潟国際海運の取締役会及び株主説明会等	40

第 4	日本海横断航路問題の発生と監査実施の経緯について	42
	＜監査の視点＞	43
	日本海横断航路の現状とトラブルの内容について	43
	新潟国際海運について	43
	県の対応について	43
	＜監査の実施状況などについて＞	43
第 5	意見	45
1	今回の問題が生じた原因について	45
	(1) 新潟国際海運の問題	45
	ア 新潟国際海運の体制について	45
	イ 船舶購入に関する判断について	46
	(ア) オハマナ号の性能に関する判断について	46
	(イ) 契約締結に関する判断について	48
	ウ 船舶調達費について	50
	(2) 新潟国際海運に対する県の対応について	51
	ア 候補船探しから契約に至るまで	51
	イ 船舶売買契約に関して	51
	(ア) 契約内容についての県の認識	51
	(イ) デポジットの解釈	52
	(ウ) 契約時期についての県の認識	53
	(エ) 船舶引取拒否以降の対応について	53
	ウ 県が新潟国際海運に出資したことについて	54
	(ア) 新潟国際海運を出資先とした理由	54
	(イ) 出資という手法について	54
	(3) 事業計画・スキームと推進体制について	55
	ア 事業計画・スキームについて	55
	イ 関係者会議について	56
	ウ 出資等について	56
	(4) オハマナ号の売主及びブローカーについて	57
2	知事監査要求事項について	57
	(1) 試験運航を行わずに契約締結した理由について	57
	ア 知事の監査要求事項	57
	イ 新潟国際海運の説明	58
	ウ 監査委員の見解	58

(2) 速度等の重要事項に関して取締役会に問題なしと報告した根拠について	59
ア 知事の監査要求事項	59
イ 新潟国際海運の説明	59
ウ 監査委員の見解	59
(3) 重要事項に関する規定を契約書に盛り込まなかった理由について ..	60
ア 知事の監査要求事項	60
イ 新潟国際海運の説明	60
ウ 監査委員の見解	60
(4) 新潟国際海運の関与について	61
3 県のガバナンス等について	61
(1) 県のガバナンスについて	61
(2) 県民への説明について	63
4 新潟国際海運の財務面の課題	63
(1) 監査対象期間	63
(2) 監査結果	63
ア 関係会社株式について（指摘事項）	63
イ 立替金、仮受金について（指摘事項）	63
5 まとめ	64
(1) 新潟国際海運に対する意見	64
(2) 県に対する意見	65
(3) 日本海横断航路の実現に向けて	65
資料	67

第1 監査の概要

1 監査の実施根拠

地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第1項及び第2項の規定に基づき交通政策局（港湾振興課）の監査を行うとともに、知事の要求があり、また、監査委員が必要があると認めて同条第7項の規定に基づき県出資法人の事務の執行に関する監査を実施した。また、監査委員が監査のため必要があると認めて同条第8項の規定に基づき関係人調査を実施した。

2 監査要求

知事から、以下の事務を対象とする県出資法人の事務の執行に関する監査の実施の要求があり、平成28年8月12日に受理した。

県が行う日本海横断航路事業において、県からの財政的援助を受けた新潟国際海運株式会社の完全子会社であるNAFJ PANAMA INC. が、当該事業において用いる船舶購入に関して行った以下の事項についての新潟国際海運株式会社の認識、判断及び関与

- ① NAFJ PANAMA INC. が、オハマナ号の検船に関して、試験運航を行わせるべきところ、それを行えない状況のまま、取締役会で契約締結に関する決議を行ったのは何故か。
- ② 速度（18ノット）などの重要事項に関しても問題なしと取締役会に報告したのは何を根拠にしているのか。
- ③ 契約に関して、検船時等に確認できなかった速度（18ノット）などの重要事項や、想定されるリスクを回避するための規定を契約書に盛り込むべきであったが、それをしなかったのは何故か。

第2 監査の実施

1 監査の対象

日本海横断航路船舶調達に係る事項（知事の監査要求事項を含む。）を対象とした。

なお、原則として平成27年度を対象とし、必要に応じて他の年度（平成28年7月15日まで）も対象とした。

2 監査対象機関及び法人

- (1) 交通政策局（港湾振興課）（以下「県」という。）
- (2) 新潟国際海運株式会社（以下「新潟国際海運」という。）

3 監査の期間

平成 28 年 7 月 26 日から平成 29 年 2 月 14 日まで

4 監査の実施方法

監査対象機関等から提出のあった資料を基に、その趣旨や内容などについて聴き取りを行うとともに、必要に応じて追加資料の提出や説明を求めた。併せて関係者からの情報収集を行った。

第 3 監査の結果

1 日本海横断航路事業等の概要

(1) 日本海横断航路事業について

ア 日本海横断航路とは

日本海横断航路は中華人民共和国（以下「中国」という。）の東北部やロシア連邦（以下「ロシア」という。）の極東地域と新潟県を結ぶ航路であり、これらの地域と首都圏との中間に位置する新潟県の優位性を発揮し、リードタイムの短縮などのメリットを活かした物流（貨物）や人流（旅客）の拡大による新潟県の拠点性向上を目指して、官民共同プロジェクトとして取組を進めてきたものである。

イ 運航経過と新たな制度設計

日本海横断航路については (2) のカ (pp. 4-5) のとおり、これまで、新潟国際海運が中心となり関係者の協力を得てフェリーの運航に取り組み、その後県が主導して貨物船で運航を行ったが、いずれも短期間で中止となり、現在まで休止状態が続いている。これに関し、県は、船社の都合で新潟港寄港が不定期となるなどにより安定運航に至らず、また、輸出の集荷も進まなかったとしている。なお、新潟国際海運によれば、以前ロシアでは複数港の寄港はできず、かつ、ザルビノ港の荷役や、中露国境の通過にも問題があったが、これらは徐々に改善されてきている

とのことである。

これらを踏まえ、今回は、定期航路を継続して荷主の信頼を得るために、船舶を自前で調達することを含めて事業が円滑に進むよう制度設計がされた。また、運航の初期においては赤字が予想されたため、これについても出資という形で資金支援を行うこととしていた。

ウ 日本海横断航路事業における県の役割

県は、官民共同プロジェクトである本事業において、民間がベースとなる経済活動であるという認識の下、新潟市、経済界と共同で運航会社に出資することにより、その経営基盤の強化や船舶の確保を含む運航体制の強化を支援することとしていた。また、行政の役割として、中国吉林省をはじめとする海外の地方政府やC I Q（税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）を包括した略称）関係の機関等の協力による国際物流の環境整備、ポートセールスや補助金等での集荷・集客への支援を行うこととしていた。

(2) 新潟国際海運について

ア 概要

- (ア) 所在地：新潟市中央区万代島9-1
- (イ) 代表者職・氏名：代表取締役社長・五十嵐純夫
- (ウ) 設立年月日：平成19年3月20日
- (エ) 資本金（資本準備金含む）：464,000千円、うち県の出資総額：300,000千円（平成27年8月28日出資、同社の発行済み株式の64.7%）

イ 沿革等

平成19年3月、新潟経済同友会や財団法人環日本海経済研究所（平成22年9月、公益財団法人に移行）が日本海横断航路の必要性を提言したことを受け、新潟県内の経済人、個人が中心となって北東アジアフェリー航路会社への出資及び融資に関すること等を目的とする北東アジアフェリー航路投資株式会社を設立。同年9月、北東アジアフェリージャパン株式会社に名称変更。平成23年5月、4か国合弁会社である北東アジアフェリー株式会社の清算に伴い、新潟国際海運に名称変更。

ウ 役員構成（平成 27 年 9 月 30 日時点）

- ・五十嵐純夫代表取締役社長（NAFJ PANAMA INC.取締役社長）常勤
- ・田中榮一代表取締役副社長（NAFJ PANAMA INC.取締役書記役）非常勤
- ・三橋郁雄専務取締役（NAFJ PANAMA INC. 取締役財務役）常勤
- ・吉田進取締役 非常勤
- ・川崎道夫取締役 非常勤
- ・松田三郎取締役 常勤
- ・松本健司取締役 常勤
- ・本間達郎監査役 非常勤
- ・田代正明監査役 非常勤

エ 取締役会の運営等

新潟国際海運において、定例取締役会を原則として3か月に1回招集し、臨時取締役会を必要に応じ招集するとしている（北東アジアフェリージャパン株式会社取締役会規則（社名変更に伴う規則の題名改正を行っていない。）第2条第2項）ところ、事業年度の第9期（平成26年10月1日～平成27年9月30日）には取締役会は6回開催されている。なお、新潟国際海運によれば、毎週火曜日には社内会議を開催し、また、常勤の取締役による会議を随時開催していたとのことであり、非常勤の取締役には随時報告がされていたとのことである。

オ 主な事業内容

日本海横断航路の運航会社（合弁会社）設立のための出資、新潟港での集荷・集客等の総代理店業務、海上輸送・海上運送等に関する調査研究など。

カ 主な事業実績

(7) 船舶の運航

a 平成 20 年 10 月

県、新潟市、財団法人環日本海経済研究所、新潟港振興協会、県内経済団体との共同事業として大韓民国（以下「韓国」という。）の東春航運の新東春号を傭船し、東草港⇒新潟港（西港区）⇒ザルビノ港の試験運航を行った。これにより、日本海横断航路の国際フェリーが新潟港に初めて入港した。

b 平成 21 年 3 月

4 か国（韓国、中国、ロシア、日本）の共同事業として、（吉林省琿春市～）ザルビノ港⇒新潟港（西港区）⇒東草港を試験運航した。

c 平成 21 年 7 月末～9 月上旬

出資先の 4 か国合弁会社である北東アジアフェリー株式会社がクイーンチンタオ号（フェリー）を傭船し、東草港⇄新潟港（西港区）⇄ザルビノ港（～吉林省琿春市）を運航した。

d 平成 22 年 3 月

北陸地方整備局からの受託事業で、新日本海フェリーグループ所有のユートピア 2 を傭船し、福井県敦賀港⇒ウラジオストク港⇒新潟港（西港区）～新潟港（東港区）を運航した。

e 平成 23 年 8 月～平成 25 年 3 月

国内の船会社が貨物船により運航を開始した新潟港（東港区）－ザルビノ港（～吉林省琿春市）の日本海横断航路（県から運航補助金等により支援）について、中国やロシアと協力し、航路の安定運航、集荷促進に努めた。

(1) その他

a 平成 20 年～

日本海横断航路の開設関係について、北陸地方整備局及び県から各種調査を受託し、実施してきた。

b 平成 23 年度～

日中露の 3 か国による日本海横断航路の利用促進協議会が設立され、その事務局を県から委託された。

c 平成 24 年 4 月

新潟県長春ビジネス連絡拠点の運営を受託した。また、吉林省長吉図国際物流集団貨運代理有限公司と代理店契約を締結した。

キ 経営状況

(7) これまでの会社の経営状況と県の認識

新潟国際海運は民間の出資により純粋な民間会社として海運事業を立ち上げ、運賃収入等を得ようとしていたが、海運事業が開始に至らず、結果的に売り上げは業務受託料が主なものとなっていた。そのう

ち県からの業務受託の占める割合が、事業年度の第7期（平成24年10月1日～平成25年9月30日）が100%、第8期（平成25年10月1日～平成26年9月30日）が75%、第9期（平成26年10月1日～平成27年9月30日）が100%となっているように、収益の面では、ほとんど県からの受託業務が占めていた会社である。また、会社設立以降、単年度収支は赤字が続き、平成27年9月末現在の繰越利益剰余金はマイナス89,092,849円となっている。

県は、出資する時点で、新潟国際海運の経営状況について、過去の収支について把握はしていたが、航路開設という新規事業の事業計画が最も重要であると認識していた。

(イ) 第9期決算内容（別添資料のとおり）

a 損益計算書

第9期の収入に当たる売上高は、すべて県からの業務委託料であり、15,356,644円である。また、県の業務委託の内容は、以下のとおりである。

- ① 日本海横断航路利用促進協議会の設置・運営
- ② 日本側協議会メンバーによる集荷・集客戦略の検討等の実施
- ③ 長春ビジネス連絡拠点の設置・運営と現地連絡員による調整・集荷・集客活動の実施
- ④ 航路利用可能性のある貨物の把握と荷主企業へ集荷・集客活動の実施
- ⑤ 船舶確保のための候補船舶を含む関連情報の収集
- ⑥ 中国、ロシアへのビジネス連絡員の派遣

販売費及び一般管理費は24,733,920円で、その主な内容は、物流専門家の配置として事務局に受け入れている出向者の給与負担金が6,942,000円、各種活動の旅費交通費が4,532,008円となっており、そのほかに人件費や光熱水費等が計上されている。

上記売上高から販売費及び一般管理費を差し引き、これに営業外収益1,228,324円を加え、法人税、住民税及び事業税を差し引いた当期純利益はマイナス9,382,552円となっている。

b 貸借対照表

(a) 資産

平成27年8月28日に県から3億円の出資を受けたことにより、資産総額が386,270,064円となり、そのうち主な流動資産である現金及び預金が330,620,247円で、資産に占める比率が85.5%となった。これにより第9期において、資産総額の増加はもとより、流動性の比率が格段に上がったことで、会社の経営状況はかなり改善されたこととなる。

また、資産の部には立替金として、平成21年3月に韓国、中国、ロシア、日本の4か国でフェリーを試験運航した際の備船料の立替分7,735,370円が計上されており、同じく資産の部に、平成20年12月に4か国の合弁会社設立の際に出資した関係会社株式として47,160,000円、子会社株式として89,820円も計上されている。なお、これら株式は出資時の額をそのまま計上している。

また、資産の部には立替金、現金預金と関係会社株式、子会社株式以外に目立った施設、設備等は計上されておらず、不動産、自動車その他高額機器は保有していない。

(b) 負債

負債の部には平成25年5月の臨時株主総会で解散を議決した4か国合弁会社の清算に伴う未処理分として仮受金9,407,490円が計上されているが、この仮受金以外には各種未払費用しか計上されておらず、その額も比較的少額である。また、銀行からの借入れもなく、固定負債もない。

(c) 純資産

県の出資金を含めた資本金と資本準備金の計が464,000,000円となったが、繰越利益剰余金の過去からの累積がマイナス89,092,849円のため、これにより純資産の部計は374,907,151円となっている。

(ウ) 第9期決算における船舶調達関係

第9期決算には、県からの出資金は計上されているが、船舶購入に係る子会社のNAFJ PANAMA INC.（以下「パナマ社」という。）への貸

付金は平成 27 年 10 月以降の支出であることから含まれていない。

(3) パナマ社

ア 概要

(7) 所在地 : 53rd E Street, Urbanization Marbella, MMG Tower 16th Floor, Panama, Republic of Panama

(4) 代表者職・氏名 : 取締役社長・五十嵐純夫

(ウ) 設立年月日 : 平成 21 年 8 月 18 日

イ 沿革等

船舶の購入・所有・貸渡しを事業目的として設立された新潟国際海運の 100%出資の子会社。

ウ 役員構成 (平成 27 年 9 月 30 日時点)

- ・五十嵐純夫取締役社長 (新潟国際海運代表取締役社長)
- ・田中榮一取締役書記役 (新潟国際海運代表取締役副社長)
- ・三橋郁雄取締役財務役 (新潟国際海運専務取締役)

(4) 日本海横断航路事業における新潟国際海運の役割等

新潟国際海運は、定期傭船者として、上記 (3) のイのとおり 100%出資の子会社のパナマ社が購入、所有等をするフェリーの傭船を受けて日本海横断航路を運航するとともに、日本海横断航路に係る事業計画の策定、集荷・集客、国内外の関係者との調整等を担うこととしていた。フェリーの所有等をパナマ共和国 (以下「パナマ」という。) に所在するパナマ社としたのは、国際競争力を確保するため外国人船員を乗船させるには船舶を外国籍とする必要があることなどの理由による。なお、新潟国際海運によれば、日本の海運会社の外航船の大部分は外国船籍であり、パナマ船籍が最も多いとのことである。

また、新潟国際海運の計画していた航路ルートは、新潟港⇄ザルビノ港 (~吉林省琿春市) の中国航路と、新潟港⇄ウラジオストク港のロシア航路である。

(5) オハマナ号について

ア 主な船歴

平成元年4月、三菱重工業下関造船所で建造。日本では、フェリーあけぼの号として鹿児島～沖縄航路で運航。平成15年、同航路を引退し、韓国に売船され、仁川～済州島を運航。平成26年4月、韓国の運航会社が倒産し、裁判所が差押え。同年12月、韓国船級協会の船級〈日本海事協会、韓国船級協会、イタリア船級協会などの船級業務を行う機関が船舶の検査の結果、その規則に適合すると認めたときに当該船舶に付与されるその旨の証明。船舶の航行に必要とされる。〉を返却。平成27年3月、韓国釜山に所在する SEODONG MARITIME CO., LTD. (以下「セオドン社」という。) が259万米ドル(以下単に「ドル」という。) で裁判所から落札。

イ 細目

総トン数6,322トン、全長・全幅141.5メートル・22.0メートル、旅客定員937名

(6) 船舶調達に係る経緯

ア 船舶調達に係る県の予算(平成26年度及び27年度)

(7) 県の予算(平成26年度)

県の日本海横断航路支援事業の平成26年度当初予算額は205,882千円。この中に同航路に使用するRORO船(ROLL-ON ROLL-OFFの略で、車両甲板を持つ貨物船)の購入経費(総額4億円)の県負担分1.4億円が含まれていた。なお、RORO船の購入経費としては、県のほかに新潟市が0.6億円、経済界が2億円を出資する計画としていた。

(4) RORO船からフェリーへの変更

平成26年度に入って、出資を予定していた経済界や県と協力関係にあった中国吉林省の関係者から、同航路にRORO船ではなくフェリーの就航希望が出された。このため、平成26年度中のRORO船運航を取りやめて平成27年度のフェリーによる運航を目指す方向で関係者の調整、打合せが進められたところ、平成27年2月には県の同席の上、経済界と新潟国際海運による会談が行われ、経済界からは、民間

の出資は新潟経済同友会の会員企業を中心に3億円募る、現在の物流には限界があり人流に重点を置いて収益につなげるべきという趣旨の発言があった。こうした状況の中、県は平成26年度のRORO船調達の予算を執行せず、平成27年度に改めてフェリーの調達に必要な予算を計上し直した。

(ウ) 県の予算（平成27年度）

県の日本海横断航路支援事業の平成27年度当初予算額は651,094千円。この中に、船舶調達を行う新潟国際海運に対する出資金5.8億円（内訳は船舶調達に3億円、初期段階での赤字補填経費に2.8億円）が含まれている。なお、そのほかに、運航・荷主の補助に係る経費、横断航路の利用促進に係る日中露関係者協議会の設置運営に要する経費として71,094千円が計上されている。

イ 船舶調達に係る資金総額8億円について

今回の船舶調達に当たり、県、新潟市及び経済界の出資による資金総額は8億円とされた。その根拠は、数年前に日中航路を運航していた燕京という中古フェリーの売買実例によっている。なお、燕京は、平成2年3月就航、総トン数9,960トン、全長・全幅130メートル・20.6メートル、旅客定員442名で、売船価格が約8億円である。

ウ 出資金の負担割合について

出資金総額8億円の負担割合については、経済界が3億円を出資することとし、残りの5億円について、県が3億円を負担し、新潟市が2億円を負担することとされた。この負担割合に係る関係者間の合意については、協定書等によらずにスキーム図などの資料によっている。なお、県と新潟市の負担割合については、その両者が直接協議して決定したものである。

また、出資としては、まずはじめに呼び水として県が出資し、新潟市はフェリーの購入が具体化してから計上したいなどとして平成27年度当初予算ではなく9月補正で計上して出資し、その後民間にも出資を募ることとされていた。なお、新潟国際海運は、出資を依頼する会社のリストを内々に作成していたとしている。しかし、実際には、新潟市の9月補正の予算計上は2の(4)イ(p.33)のとおり見送られ、民間の出資も

されていない。

2 経緯

○ 年表

年	月 日	内 容
平成 27 年	3 月 26 日	県議会が平成 27 年度当初予算を議決
	4 月 1 日	日本海横断航路促進事業を新潟国際海運に委託
	6 月 17 日	オハマナ号の第 1 回検船(仁川港)
	6 月 24 日	日本海横断航路検船結果意見交換会
	6 月 25 日	知事レク(検船結果による候補船絞込み)
	6 月 30 日	オハマナ号の第2回検船(仁川港)
	7 月 13 日	日本海横断航路関係者会議
	7 月 21 日	新潟国際海運臨時株主総会(募集株式の発行等)
	8 月 3 日	パナマ社取締役会(オハマナ号購入の方針決定)
	8 月 11 日	ブローカーの新潟来訪 オハマナ号の優先交渉権の入札
	8 月 20 日	日本海横断航路関係者会議
	8 月 24 日	新潟国際海運への出資(3億円)に係る知事決裁
	8 月 26 日	パナマ社取締役会(売買契約書の締結) 新潟国際海運取締役会(パナマ社への資金融資) 売買契約書の締結
	8 月 27 日	造船所の参考資料(9億円)提出
	8 月 28 日	県出資金の新潟国際海運への振込み 日本海横断航路関係者会議
	9 月 3 日	日本海横断航路関係者会議
	9 月 14 日	日本海横断航路関係者会議
	9 月 18 日	新潟経済同友会インフラ整備委員会(事業計画説明)
	9 月 25 日	知事レク(船舶調達の現状)
	10 月 13 日	知事レク(事業計画検討状況)
	10 月 20 日	オハマナ号仁川港出港

	10月23日	オハマナ号呉港到着
	10月24日	オハマナ号の引渡し不調
	11月4日	知事レク(船舶引渡しの状況)
	11月11日	パナマ社の売買契約書解除の通知
	11月16日	売主の仲裁申立て
平成28年	4月4日	パナマ社から和解提案
	4月12日	パナマ社から和解再提案
	7月5日	仲裁判断
	7月15日	パナマ社取締役会(清算の方針決定) 新潟国際海運取締役会(パナマ社の方針了解) 新潟国際海運株主説明会

(1) 船舶選定まで(平成27年6月24日まで)

ア 候補船(フェリー)の調査

1の(6)ア(イ)(p.9)のとおり日本海横断航路に使用する船舶として経済界や中国側からフェリーが望まれていたことから、平成26年秋、新潟国際海運は候補船の調査に着手した。

候補船選定の主なポイントは、以下のとおりとされている。

- ・1～2年以内に売船される見通しであること。
- ・おおむね1万トン規模であること。
- ・船体及び主機関等が今後の運航に耐えられること。
- ・サイドランプ〈船と係留施設を斜路で橋渡しして自動車を自走させる船の設備であって船体横にあるもの〉を備えていること。
- ・購入価格がおおむね予算8億円の許容範囲で収まること。

その結果、国内外の25隻の売船情報の中から、金額、売船時期等が勘案され、セオドン社の所有するオハマナ号を含む韓国の3隻のフェリーが候補に挙がり、検船〈買手が買船の目的で船を検分する調査行為〉を実施して比較検討することとされた。

また、候補船の調査に当たり、新潟国際海運は当初から県と協力し、

情報を共有していた。

イ ブローカー

上記の3隻のフェリーの情報は、主に一人のブローカーによるものである。中古船のブローカーとは、中古船の売主と買主を仲介するものであって、買手への売船資料の提供、検船の許可の取付け、船価・支払条件・引渡条件等の交渉の仲介を行うものをいう。

このブローカーについては、新潟国際海運の役員が前の会社に在籍していた平成17年に当時の先輩から紹介されて10年ほど付き合いしてきたとのことであり、平成25年春には新潟国際海運のRORO船の検船にも同行している者である。新潟国際海運によれば、このブローカーは、かつて商社に勤めており、約300隻の船の販売実績があるトップレベルのブローカーとのことである。なお、(4)のキ(p.34)のとおり、このブローカーは売主と契約しており、新潟国際海運は、オハマナ号の売買に関して仲介料等を支払っていない。

また、このブローカーによれば、新潟国際海運が希望する平成28年半ばまでの納期で売船できるフェリーは極めて限定されていたとのことである。

ウ 検船前の事情

(7) 6月3日の電子メール

ブローカーからの電子メール（オハマナ号の売り先を見つけてほしい旨を要請する船主からの電子メールを転載）への返信で、平成27年6月3日、新潟国際海運の役員は、「無理しても船舶を調達せよとの命が下りました」としている。これについて五十嵐純夫代表取締役社長（以下「五十嵐社長」という。）は、県からの具体的指示はなかったが、新潟国際海運としてできるだけ早く船を探したいという気持ちだが、そのような表現になったと思うとしている。

(イ) 6月8日の電子メール

6月8日、ブローカーから新潟国際海運に、電子メールにより、「メインエンジンはよくメンテナンスされており、良好な状態である。我々は、定期的にランニングテストをしている。」等とするセオドン社から

の情報の提供があった。なお、新潟国際海運は、これをエ(p. 15)のセオドン社社長のコメントとともに、試験運航ができないままオハマナ号の購入を決めた理由の一つに挙げている。

エ 第1回検船

6月17日、仁川港にて、オハマナ号の検船が行われた。検船者は、新潟国際海運、佐渡汽船株式会社（以下「佐渡汽船」という。）、佐渡汽船シップメンテナンス株式会社（以下「佐渡汽船シップメンテナンス」という。）であり、県（交通政策局等）も同行した。なお、五十嵐社長は、パナマ社取締役社長としても検船に行った旨主張している。また、県は、検船に同行する意義について、県としても今後の集荷、集客等を推進する上で、どのような船かを知っておく必要があり、候補船を視察するという趣旨で同行することとしたとしている。

検船は時間が制限されたため2班に分かれて午後2時から3時30分まで実施され、車両甲板から下方の機械等の機関部を佐渡汽船シップメンテナンスと新潟国際海運のうち1名が、車両甲板から上方の客室等の甲板部を他の出張者が確認した。船主のセオドン社は、機関部を専務と臨時船員が、甲板部を社長と他の社員が対応した。

新潟国際海運による検船の記録は、以下のとおりである。

- ・ 検船時は発電機1台が運転状態で照明が確保されていた。
- ・ 船主社長の案内で車両甲板、客室、各業務区域、船橋、改造箇所（船体最上部のFRP製集会用部屋の増設）等の順路で検船した。
- ・ 検船前に要望していた主機関の運転、各機器の作動等について、主機関は、停泊中の仁川港の岸壁の水深が浅く長時間運転することは不可とされ1分ほどの運転であった。また、フィンスタビライザー〈横揺れを打ち消して船を安定させるために船底近くの左右両側に取り付けられた翼の形状をした装置〉の作動は、岸壁に接岸中は無理とされた。
- ・ 船主社長から韓国船級協会が2006年（平成18年）に承認した一般配置図〈船の外観形状、機関室、荷役装置、諸設備などの全般的配置を表す図面〉の提供があり、受領した。なお、この一般配置図の本船明細に、通常の航海速力21ノットと記載されていることを確認

した。

新潟国際海運によれば、船を一通り見終えた後、甲板部を見た者が一堂に会したときに、「オハマナ号は、以前仁川～済州島間を 21 ノットで運航しており 18 ノットは出る。」「メインエンジンは良く、定期的にメンテナンスしている。」旨、セオドン社社長のコメントがあったとのことである。なお、このコメントについては、県も、このときか (2) のイ (pp. 16-17) の 2 回目の検船のときのいずれかは定かではないが聞いたと思うとのことである。しかし、(5) のオ (pp. 39-40) の一般社団法人日本海運集会所の仲裁において、ウの (イ) (pp. 13-14) の電子メールによるところを含めて、セオドン社社長が口頭で船舶の速力を保証したとするパナマ社の主張は、これを立証する証拠はないと判断されている。なお、新潟国際海運によれば、船主に検船時の仁川港沖での試験運航を事前に要請したが、船級がない状況になっており、仁川港から 1 回限りの試験運航としても、多額の費用、時間、煩雑な手続が必要となると言われて、できなかったとのことである。また、県は、事故に遭ったセウォル号のような違法改造がされていないかよく見てほしい旨を検船時に言ったとしており、後に新潟国際海運が、改造は船の最上部に F R P 製の集会用部屋が増設された程度で安全運航に支障はないが、当該箇所は撤去する旨を回答している。

検船後、新潟国際海運は、経験的な数値として修繕費に 2.5 億円 + α がかかるという認識を持ったとしており、県も、その旨の報告を受けていたとしている。

オ 日本海横断航路検船結果意見交換会

6 月 24 日、佐渡汽船旅客ターミナルにて、日本海横断航路検船結果意見交換会が開催された。県の当時の資料によれば、県（知事政策局、交通政策局）、新潟国際海運、佐渡汽船、佐渡汽船シッフメンテナンスから出席があった。

会議の概要は、以下のとおりである。

- ・ 候補船への評価を共有し、意見交換を行った結果、候補船をオハマナ号に絞り込むことで意見が一致した。
- ・ サーベイヤー〈専門の船舶検査員〉に翌週の 7 月 3 日までにオハ

マナ号の検船をしてもらい、その評価を踏まえて購入申込みをするかどうか判断することとした。

- ・具体的な時期を入れた作業スケジュールを作成し直し、関係者で共有することとした。

なお、県は、この会議を含め、以後の関係者会議等の機会に、安全・安定運航及び適正な資金計画の観点から、懸念等を示し助言していたとしているが、これは口頭によるもので書面として確認できるものではなく、また、どの指摘をいつ行ったのか、個々に特定して摘示することもできないものがあるとしている。

(2) 船舶選定後契約交渉開始決議まで（平成 27 年 6 月 25 日～同年 8 月 3 日）

ア 知事レク

6月25日、森邦雄副知事、交通政策局による知事レク〈知事へのレクチャーの略〉が行われた。その概要は、県の当時の資料等によれば、以下のとおりである。

- ・新潟国際海運ルートなど主に3つのルートで売船情報を収集した。
- ・平成27年度中に買船可能であった2隻について、新潟国際海運、佐渡汽船、県で検船を行った。
- ・このうち、運航経費において優位性が見込まれ、機関係の検査が可能なオハマナ号についてサーベイヤーによる検船・評価を行い、その上で比較して候補を絞り込みたい。
- ・オハマナ号の取得費+改造費については、概算で約8億円程度。
- ・オハマナ号は古い船であり、修繕箇所はかなりあるが、大きな支障はなく、修繕すれば十分使える。

なお、泉田裕彦知事に外観の写真等を見せたところ、かなり傷んでいるのではないかという問い掛けがあり、必要な修繕や化粧直しをする、改造箇所（船体最上部のFRP製集会用部屋の増設）は撤去するという説明をした。

イ 第2回検船

6月30日、(1)のオ(pp. 15-16)の検船結果意見交換会を受けて、仁川

港にて、サーベイヤーによる検船が行われた。検船者は、サーベイヤー、新潟国際海運であり、県、新潟市が同行した。なお、新潟国際海運はパナマ社も検船者としているが、パナマ社はこの検船には行っていない。

検船の状況及び所見は、新潟国際海運によれば、以下のとおりである。

- ・ 機関等設備を重点的に確認し、動かせることが可能な設備は動かした。
- ・ 主機関は5分程度低速で運転し、3台のうちの1台（補機）は運転できなかった
- ・ 船舶保険証書、航海日誌、図面等の書類を確認した。
- ・ 1年近く泊まっているので、修繕は必要となる。
- ・ 内航船のため、国際運航をするためには客室のスプリンクラー等の設備を追加する必要がある。
- ・ 内装・改造に相応な費用が必要であるが、安全面では問題なく運航が可能となる。

ウ サーベイヤーのレポート提出

サーベイヤーは、平成27年7月1日付けで検査後レポートを新潟国際海運に提出した。同レポートには、例えばメインエンジンについて、「係留の状況並びにギヤボックスとメインシャフトが直結構造のため、5分間低回転で試運転を行ったところ、それ故にメーターパネルは実際の状態を表示することができなかったかもしれない」との記載があり、また、クランクケース、ターボチャージャー、No.1メインエンジン（左舷側）の不具合箇所が指摘されている。また、2013年（平成25年）11月と12月の航海で速度18.5から20.2ノットという甲板部の航海日誌が抜粋されている。意見としては、「本船は、船齢26年としては一般的な状態に保たれている」とされている。

なお、新潟国際海運は、メインエンジンは特に問題はなく、ある程度の費用をかければ日本海横断航路に使用することは可能である旨レポートで報告があったとしているが、レポートにはその旨の記載はなく、レポートの提出があった際、新潟国際海運の役員がサーベイヤーの口頭によるその旨のコメントを聞いたとするものである。

エ 日本海横断航路関係者会議（7月13日）

7月13日、佐渡汽船旅客ターミナルにて、日本海横断航路関係者会議が開催された。県の当時の資料によれば、県、新潟国際海運、佐渡汽船から出席があった。なお、関係者会議は、日本海横断航路を議題に新潟国際海運、県、新潟市、佐渡汽船などの関係者が随時必要に応じて集まった会議を称したものであって、日本海横断航路に係る情報共有、意見交換を行うための場とされている。また、趣旨や権限等を定めた要綱等は存しない。

会議の概要は、以下のとおりである。

① 船舶調達の状況についての報告

- ・候補船をオハマナ号に絞って購入に向けた検討を実施している。
- ・サーベイヤーは、26年の船齢相応に修繕が必要な部分はあるが、大きな問題は見られないとの見解であった。
- ・現在、船級登録の手続等を確認しながら、売主との交渉に当たり提示する条件を調整している。

② 運航に向けた今後の作業スケジュールについての報告及び意見交換

- ・新潟国際海運が作業スケジュールを配付し、説明した。
- ・同スケジュールでは、8月中に売買契約書を締結し、一、二か月後に引渡しを受け、三、四か月で改造工事を施工し、船級取得の上、来春4月に試験運航を開始するとされている。

なお、上記スケジュールについて新潟国際海運は、順調にいけばこういうスケジュールでいきたい、できれば来年の春から運航したいという希望的なものとして説明した。一つの目処ということであり、そのために焦ったとか、何が何でもということではないとしている。

また、新潟国際海運は、この会議では3隻の中で一番条件を満たしているとしてオハマナ号に絞ることとなったが、ここでオハマナ号に決めたわけではなく、これから船級や改造費の問題を詰めていくこととしたとしている。

オ 新潟国際海運の臨時株主総会

7月21日、新潟国際海運の臨時株主総会があった。オハマナ号を購

入するための交渉に入りたいが、そのためには県の出資金がないと交渉に入れなかったとした新潟国際海運は、県の出資金を受け入れることができるように、発行可能株式の総数を 5,000 株から 20,000 株に変更する旨の定款変更と第三者割当による募集株式 3,000 株発行の件を決議した。

また、新潟国際海運は、県にその旨を報告し、募集株式の総数引受契約書の締結を依頼した。新潟国際海運によれば、この時期に出資を依頼したのは、契約したらすぐに手付金を支払わなければならないということや、お金がないと全く相手にしてくれないのが業界の常識であり、金額が大きいので、県には早く出資してほしいとお願いしたとのことである。

ただし、その時点では、韓国船級協会の船級が無理ということなのでイタリア船級協会の船級が取れなければ買わないと船主に言っていたところ、まだ船級が取れるという連絡が来ておらず、契約をいつするか県に話せる段階ではなかったとしている。また、新潟国際海運は、株式総数引受契約における出資の払込期間を 8 月 31 日までとしていたが、この期間内に契約が必要という趣旨ではなく、この時点では売買契約が 9 月になったとしても問題はなかったともしている。

カ 船主からの条件提示

7 月 24 日、船主からブローカーを介して新潟国際海運に対し、価格は 5,500,000 ドル（イタリア船級協会の国内船級入級後の引渡し）、デポジット（オハマナ号の売買契約書では、契約の履行担保のために銀行に預託等され、本船出港時に売主に支払われる代金の一部）は価格の 30%、韓国内の引渡し等の条件提示があったが、新潟国際海運は、価格も条件も受け入れ難いとした。新潟国際海運によれば、試験運航をするために売主において船級を取ることとすると、船級費用を上乗せされて船の価格が過大になるとのことである。

キ イタリア船級協会からの連絡

イタリア船級協会の韓国支店によるオハマナ号の検船が行われ、イタリア本部と協議した結果、船級の取得は可能となった旨の新潟国際海運への連絡が 7 月 27 日に船主からあった。

イタリア船級協会の韓国支店は、以下の条件の下、当協会に入級で

きるとしている。

- ① 調査範囲は船級に係る事項に限定され（旗国の規範的事項を除く。）、船舶の航行範囲は沿岸地帯の国内（非国際）航路としてみなされる。
- ② 本船の船級は現在失効しており、当協会の規則に基づき全範囲の審査を実行する。
- ③ 船級調査は当協会が満足するまで実施する。
- ④ 入級のための経費は20万ドル（50%前払い）とする。

なお、イタリア船級協会が行ったコンディションサーベイ（状態検査）レポートは、結論として、「この船舶の現在の一般的状態は低次元であり、その結果、イタリア船級協会に入級するためには、船舶の状態をより高いものにすることが必要と考えられる」としている。

ク パナマ社の取締役会

8月3日、パナマ社の取締役会が開催された。6月に検船・再検船を実施したオハマナ号について、再検船の報告書によると、現在無船級状態ではあるが船舶自体の問題点は特に指摘されていない旨、また、船級について、イタリア船級協会から取得できる見通しである旨の報告があり、今後、オハマナ号の購入に向けて、売主と交渉することを反対なく決議した。なお、購入に伴う費用については、新潟国際海運から借入れをする予定とした。

(3) パナマ社取締役会決議後から売買契約締結まで（平成27年8月4日～同月26日）

ア ブローカーからの連絡

パナマ社の取締役会のあった8月3日の後日、ブローカーから、電話で「中東の船会社がオハマナ号を希望している。条件は400万ドル、デポジットは20%、仁川港引渡し。この船はホテルに使う」旨、8月11日午後5時を期限として新潟国際海運とアラブ首長国連邦の船会社との間で優先交渉権の入札をする旨の連絡があった。優先交渉権の入札とは、売主が複数の買手の中から売買契約の交渉を最初に優先的に行う相手を選ぶための入札をいう。なお、売買契約の詳細の交渉で合意ができな

れば、交渉は打ち切りとなる。また、この入札で売主が条件提示を求めた事項は、船価、引渡希望場所、時期等であった。

イ ブローカーの来訪

8月11日、新潟国際海運の依頼で、ブローカーが新潟を来訪した。場所は新潟市内のホテルで、時間は午前10時45分から1時間程度である。五十嵐社長から、ブローカーが新潟に来るので、この機会に会ってほしいとの要請があり、新潟県から森副知事ほかの職員が20分くらい同席して面談した。ブローカーからは、優先交渉権の入札の件、回航するときエンジントラブルの例もあるから日本のドックまで回航した方がよい旨、8億程度だとなかなか良い船が見つからない、15億くらいだと良い船がある旨の話があった。森副知事からは、日本海横断航路は県としても重要なプロジェクトであり、売主との交渉を責任を持ってやってほしい旨をお願いするとした。

また、新潟国際海運は、優先交渉権の入札についてブローカーと打合せを行った。このとき新潟国際海運が資料として渡し、また、同日午後3時26分、「有利になるよう加除改正をお願いします」として電子メールでブローカーに提出した入札に係る条件の概要は、以下のとおりである。

- ① 価格 空欄（下記④に係る費用は売主負担）
- ② 購入価格の15%の手付金は、信用状（貿易決済手段として買主（輸入者）の取引銀行が発行する売主（輸出者）への支払確約書）発行又は第三者銀行への預託により仁川港出港時に支払う。
- ③ 購入価格の残金85%は、本船の引渡時に支払う。
- ④ 主な条件
 - ・ 売主は、改造箇所（船体最上部のFRP製集会用部屋の増設）を撤去する。
 - ・ 本船は、瀬戸内海に位置する買主の指定するドック内で引き渡される。
 - ・ 引渡時に、本船のすべての機器類は、正常な状態で作動する。
 - ・ 本船の引渡時に、売主は、船籍登録に必要な証書類を買主に引き渡す。

- ・その他の事項は、1993年日本海運集会所の書式により協議する。
- ⑤ 契約の締結は、2015年8月31日以降とする。

ウ 優先交渉権の入札

8月11日午後4時40分、ブローカーから優先交渉権の入札のドラフト（草案）の提示が新潟国際海運にあり、同日午後5時31分、新潟国際海運が425万ドルでオファーする旨をブローカーに連絡し、売主への回答がされた。ブローカーによれば、船価400万ドルに上乗せした25万ドルは買手の希望する引渡場所（瀬戸内海域）への売主による回航費用であり、入札前の調整で売主が受け入れても良いとしていた条件とのことである。なお、優先交渉権の入札が行われてオファーをしたことに関し、新潟国際海運は、ほかに購入できる船の見通しもなく何とかオハマナ号で運航したいと希望していたことから、やむなく売主の提示してきた条件を飲まざるを得なかったとしている。

また、当該ドラフトには上記価格のほかに、買主である新潟国際海運がブローカーに授権した上、売主のセオドン社に対し、翌週8月17日午前10時までの回答到達を条件とし、以下の文言及び条件の下、オハマナ号の確定的な購入申込みを提出するとある。

- ① 支払条件：後に相互合意する。
- ② 引渡条件：以下のとおりとする。
 - ・瀬戸内海域の安全な港内又はドック内とする。
 - ・平成27年6月17日に韓国仁川で買主が検船したときと同じ状態で引き渡すこととする。
 - ・売主の負担で、改造箇所（船体最上部のFRP製集会用部屋の増設）を撤去して引き渡すこととする。
- ③ 本申込みは、平成27年8月18日午後5時（日本標準時）までに、本船が相応の改造によりイタリア船級協会の外洋航行船級に登録し得る旨の同協会本部の確認を条件とする。
- ④ 他の契約内容：1993年日本海運集会所の書式に基づき、後に相互合意する。

午後6時52分、入札の結果、新潟国際海運が優先交渉権を取得したという電子メールによる通知がブローカーを介して売主からあった。また、

売主の通知には、交渉期限は設定されていなかったが、8月17日に他の文言及び条件の交渉を開始し、できるだけ速やかに売買契約書を締結したいとの意思表示があった。

なお、上記③に関して、新潟国際海運は、8月18日午前9時50分、イタリア船級協会の韓国支店から、検査の手数料や手続について記した「船舶登録及び条約検査関連検査手数料の見積りの送付」の電子メールがあったことをもって、確認としている。

エ 契約交渉

(7) 概要

8月10日、ブローカーから新潟国際海運に日本海運集会所の船舶売買契約書の書式の送付があり、また、同月17日には売主の売買契約書案の送付がブローカーを介してあった。

また、新潟国際海運は、すべての機器類等が正常に作動する状態で買主に引渡しをする旨を売買契約書に入れるよう、電子メールでブローカーに強く要請し、これが売買契約書に盛り込まれていれば速力その他のリスクの回避もされていたと考えているとするが、イ(pp. 21-22)の資料送信以外に要請したことを確認できるものはなく、むしろ上記の優先交渉権の入札時にはその旨の条件の入っていないブローカーのドラフトに異議を申し立てずに売主に購入申込みを提出している。

(イ) 日本海運集会所の書式から8月17日売主案への主な変更の概要

a デポジットの支払方法

書式では、売主の指定する銀行に売主買主の共同名義で一定の金額を預託するとされているところ、韓国の銀行の共同名義口座へ期限内に送金することが難しいとして、買主指定銀行が発行した取消不能信用状〈買主（依頼人）、売主（受益者）、発行銀行などの関係当事者全員の同意がなければ取消しや変更ができない信用状〉により支払うこととした。

b 引渡場所

売主は、買主が指定する瀬戸内海域の安全な港内又はドック内で

本船を買主へ引き渡すこととした。なお、これは、ウ(p. 22)の優先交渉権の入札時に新潟国際海運がオファーした内容である。

c 引渡条件

本船は、通常の損耗を除き、買主の6月17日検船時と実質的に同じ状態で、買主に引き渡されることとした。なお、これは、ウ(p. 22)の優先交渉権の入札時に新潟国際海運がオファーした内容である。

(ウ) 8月17日売主案から売買契約書への主な変更等の概要

a 売買価格

売主が改造箇所（船体最上部のFRP製集会用部屋の増設）を撤去して本船を引き渡すことは仁川港内での当該撤去の実施が難しいことから、引渡後に買主が撤去を行うこととし、撤去費用85,000ドルを代金4,250,000ドルから減じて4,165,000ドルとした。

b 引渡条件の追加

上記(イ)のcのとおり本船は通常の損耗を除き買主の6月17日検船時と実質的に同じ状態で買主に引き渡されるとしているところ、買主の検船時と引渡時の状態の相違の立証責任は買主にあることとした。

c 仲裁地（適用法）の変更

イギリスのロンドン（英国法適用）から日本の東京（日本法適用）とした。

d 習熟訓練の追加

買主は、本船の仁川出港3日前から、習熟訓練目的に限定して最大5名まで乗船させる権利を有することとした。

e 検査に係る規定の追加

買主は、本契約書に定める潜水夫による海中検査を除き、本船引渡前に更なる検査を行わないこととした。

オ 売買契約書に係る新潟国際海運による県への事前説明等

(7) 概要

売買契約書に関し、新潟国際海運は、日本海運集会所の書式を加除修正して使用する旨、手付金が代金の15%となる旨、引渡しを仁川ではなく広島とする旨を、8月のお盆過ぎまでに県に口頭で説明してい

たが、書式にどういう加除をしたかなどの細部までは県に報告をしていなかった。また、県から契約内容について格別の話はなかった。

(イ) デポジット

新潟国際海運は、イ(p. 21)でもブローカーに資料として示していたように、銀行による信用状の発行又は銀行への預託の方法により、オハマナ号の仁川港出港時に代金の一定割合の金額を支払う旨の支払方法があることは認識していたが、その方法により支払われる代金の一部(デポジット)を一般的には手付金と言ったほうが分かりやすいともしており、県には手付金で説明したとしている。また、県は、新潟国際海運からは契約直後に手付金を支払う旨で説明を受けており、解約手付と理解していたとしている。このため新潟国際海運や県の当時作成した資料における表記は、手付金とされている。なお、新潟国際海運は信用状の発行や県からの出資がなければ信用状を発行できない旨などについても県に説明していたとしているが、県は手付金についての詳しい説明はなかったとしている。

なお、日本海運集会所の書式の預託による支払の規定及びサ(pp. 30-31)で締結する売買契約書の信用状による支払の規定は、次のとおりである。

日本海運集会所の書式 (原文英語)

第2条支払 (抄)

- (a) 買主は、本契約の履行の担保として、本契約締結日から3銀行営業日以内に、売主の指定する銀行に、売主及び買主の名義で、売買代金の10%の預託金(デポジット)を預託するものとする。この預託金は、(b)号の売買代金の90%と同様の方法で、売買代金の一部として、売主に支払われるものとする。
- (b) 買主は、売主が本契約第7条に従って引渡準備完了通知を提出した後、直ちに(a)号の銀行に、売買代金の残額を電信送金するものとする。この残額は、本船の引渡時に、(a)号の10%の預託金とともに、両当事者の代表者により適正に署名された船舶受渡協定書と引き換えに売主に支払われるものとする。

売買契約書（原文英語）

第 16 条 支払（抄）

- (a) 本契約の履行を確保するため、両当事者が本契約書コピーに署名した日から 5 銀行営業日以内（本契約における「銀行営業日」とは、日本、韓国及びアメリカ合衆国に所在する銀行の業務取引可能日をいう。）に買主指定銀行が発行した取消不能信用状によって、買主は売買代金の 15%を支払うものとする。すなわち、本船が韓国から買主の指定する日本国内の引渡場所に向けて出港する時点で、売主が署名した売買代金 15%分の請求書及び韓国税関当局が発行した出港許可書の提示と引き換えに、売買代金の一部として売主指定銀行の口座へ支払われるものとする。
- (b) 買主は、売買代金残額 85%と契約上買主が支払うべき他の金額を、売主が本契約第 7 条の引渡準備完了通知を提出後、直ちに売主指定銀行への電信送金により、売主に送るものとする。上記の残額は、本船の引渡時に売主の指定する者と買主が署名した船舶受渡協定書の原本又は photocopy 又は facsimile copy での売主指定銀行への提示と引き換えに、売主に支払われるものとする。

(ウ) 解約

県は、新潟国際海運から、試験運航の代わりに引渡場所とした広島への回航を売主の責任で行い、買主も乗船して点検予定であり、大きな問題があれば解約できる旨を売買契約書締結前に聞いていたとする。また、新潟国際海運も、6月17日の検船時と同じ状態でなければ売主の引渡しを拒否することができると認識していたとしている。しかし、サ(pp. 30-31)で締結する売買契約書には、回航で判明した問題により解約することができることを約定する規定はない。また、エの(ウ) b (p. 24)に記載した検船時と状態が相違することの立証責任が買主にあるとする説明を、県は受けていない。

なお、売買契約書の関連する部分は、次のとおりである。

売買契約書（原文英語）

第4条 引渡場所及び期日（抄）

(a) 売主は、買主が指定する瀬戸内海域の安全な港内又はドック内で、安全なバース又は安全に利用できる錨地の停泊にて、本契約第16条の購入価格15%相当の信用状の発行日より40日以後かつ60日（買主が選択権を有する解約期日）以内の売主の選択する日に、本船を買主へ引き渡すものとする。

買主は、本契約書コピーに署名した日から10日以内に引渡場所を指定するものとする。

〔本項は、平成27年9月附属書Ⅱによる修正前のもの〕

第18条 引渡条件（抄）

本船は、通常の損耗を除き、航海船橋甲板上のFRP製ドーム型集会用設備を含め、買主が2015年6月17日、韓国の仁川で検船をしたときと実質的に同じ状態で、買主に引き渡されるものとする。

買主の検船時と引渡時の状態の相違の立証責任は、常に買主にあるものとする。

第21条 習熟訓練（抄）

本契約が署名されること及び本契約第16条により売買代金15%のデポジットの支払のための信用状が発行されることを条件に、買主は、買主の危険と費用の負担により、売主の技術者立会いの下、本船が買主の指定する日本国内の本船引渡場所へ向けて韓国仁川から出港する期日の3日前から、習熟訓練目的に限定して最大5名まで代表者を本船に乗船させる権利を有するものとする。これら代表者は、本船の操船／スケジュールにいかなる干渉をすることなくして、船長の指揮の下、日本国内の本船引渡場所まで本船に乗船し続けるものとする。

カ 新潟国際海運が買主としてパナマ社を指名

8月18日、新潟国際海運がブローカーにパナマ社定款を電子メールで送信、併せて同社登記は後日送付の旨連絡し、ブローカーは、パナマ社が新潟国際海運の指名する者であり、買主会社として売買契約書に表記される旨をセオドン社に連絡した。

キ 日本海横断航路関係者会議（8月20日）

8月20日、佐渡汽船旅客ターミナルにて、日本海横断航路関係者会議が開催された。県の当時の資料によれば、県（森副知事、交通政策局、知事政策局）、新潟市、新潟国際海運及び佐渡汽船の出席があった。

会議の概要は、以下のとおりである。

① 第1部

i 冒頭挨拶

- ・新潟市 9月議会で出資に係る予算を用意したい。
- ・新潟国際海運 9月18日に新潟経済同友会インフラ整備委員会で日本海横断航路の説明を予定している。

ii 意見交換

- ・県 分野毎に極力専門知識のある人で責任者を決めて、責任を持って進めていく体制を組む必要がある。
- ・佐渡汽船 改造費については造船所に見てもらって見積りをとるなど確認をとったほうがいい。スケジュールについてはいつ就航できるかをできるだけ早く検討すべきである。
- ・新潟国際海運 改造費については概算としてあげたものであり、今後、船級の検査や造船所との調整を通じて膨らむ可能性がある。スケジュールについては当面、来春就航を目標として作業を進めていくということだろうと思う。

なお、県の当時の資料（「日本海横断航路関係者会議（H27.8.28）結果概要」）によれば、8月20日の関係者会議で、改造費について、新潟国際海運が改造内容の具体化に伴い変動する可能性があるとした上で約2.5億円と示していたとしている。

② 第2部

主に運航準備の役割分担について、実務担当者が意見交換をした。また、契約交渉の状況報告として、新潟国際海運から、金額、引渡場所を日本とする旨、手付金が代金の何%か、国際送金をどうするかの説明があった。

なお、売買契約書の締結時期について、この会議後の県の認識は、遠からず交渉がまとまるとの感触を得たとしている。ただし、交渉がまと

まったならば、新潟国際海運から最終案の内容について、県に報告があると思っていたともしている。

ク 出資金に係る知事決裁

8月24日、「日本海横断航路出資金の支出について」を件名とし、日本海横断航路の船舶調達に係る出資を行うため(2)のオ(p.19)で新潟国際海運が県に依頼した「募集株式の総数引受契約書」の締結を内容とする支出負担行為額3億円の支出負担行為決議書の起案を泉田知事が決裁した。

交通政策局によれば、知事に決裁を伺う際、担当課が「オハマナ号の優先交渉権が獲得でき、契約交渉を進めている。契約に向けて手付金の支払準備を進める必要があることから、出資金の支払を行いたい」などの説明を行い、知事は出資について決裁したとのことである。なお、オの(イ)(p.25)のとおり新潟国際海運からは手付金として説明を受けていたことから、解約手付との認識で知事に説明したとのことである。

また、交渉中の売買契約の条件について、担当課はこの時点で、価格：425万ドル(交渉中)、手付金：船価の15%(交渉中)、支払条件：売主買主の共同名義口座を開設して振込(交渉中)、引渡場所：瀬戸内の造船所、引渡時期：手付金支払後30日以降60日以内などを承知していたが、このうち知事に説明したのは、上記のとおり手付金についてのみである。

なお、出資について五十嵐社長は、「県には関係者会議等を通じて、できれば早めに契約したいので、決裁、出資をお願いしたい。」「県の出資金をいただいた後に、できるだけ早く契約したい。」と言っていたとし、また、「県はそういう状況のお話をして知事決裁をもらって出資していただいたと理解している。」としているが、県は、新潟国際海運から「募集株式の総数引受契約書」に明示されていた期限の8月31日までに出資をしてほしいということだけ念押しされていたとしている。

出資金3億円は、8月28日、新潟国際海運に振り込まれ、8月31日、パナマ社が信用状の発行を銀行に依頼した。

ケ パナマ社取締役会の開催

8月26日、パナマ社の取締役会が開催され、オハマナ号の購入の決定が議決された。その内容は、2015年8月26日に売主と会社間の売買契

約書に従い、売主から 4,165,000 ドルで購入する。購入に当たり会社を代表する者として新潟国際海運の役員を兼ねているパナマ社の役員 3 名と新潟国際海運の役員 2 名を指名し、文書の修正、附属資料作成、署名、引渡し等をすることを認めるというものである。

コ 新潟国際海運取締役会の開催

上記のパナマ社取締役会開催と同日の 8 月 26 日、新潟国際海運の取締役会が開催された。新潟国際海運によれば、取締役会は、招集権者の代表取締役社長が（新潟国際海運定款第 25 条）、取締役及び監査役の全員の同意を得て、招集通知の手続を経ることなく開催した（同定款第 26 条）とのことである。また、取締役会には、取締役 7 名の過半数である 6 名が出席し、五十嵐社長がパナマ社取締役会のオハマナ号購入決議等を説明し、パナマ社への資金融資について審議を行い、全員異議なく議決した（同定款第 27 条）としている。

サ 売買契約書の締結

上記のパナマ社取締役会開催及び新潟国際海運取締役会開催と同日の 8 月 26 日、買主のパナマ社と売主のセオドン社との間で、オハマナ号の売買契約書が締結された。売買契約書は原文が英語で、日本海運集会所の書式を使用し、必要な修正や加除を行っている（第 15 条までが書式の加除訂正、第 16 条～第 22 条が合意による付加条項）。また、契約の一部を成すものとして 9 月に附属書 I 及び附属書 II が締結されている。

売買契約書の概要は、以下のとおりである。

- 売買代金：4,165,000 ドル。内訳は船舶代金 4,000,000 ドル、運航費用 250,000 ドル、改造分の撤去費用相当額の減額△85,000 ドル
- 引渡場所：日本広島県呉港
- 支払：買主は、契約署名日から 5 銀行営業日以内に買主指定銀行が発行した取消不能信用状により、本船の出港時に売買代金の 15%（624,750 ドル）を支払う。また、買主は、売主が本船の引渡準備完了通知を提出後、直ちに売主指定銀行に電信送金により売買代金の 85%等を支払う。

- ・引渡場所及び期日：売主は、買主が指定する瀬戸内海域の安全な港内又はドック内で、2015年10月1日から2015年11月10日（買主が選択権を有する解約期日）までの売主の選択する日に、本船を買主へ引き渡す。〔平成27年9月締結の附属書Ⅱによる修正後の内容〕
- ・引渡条件：本船は、通常の損耗を除き、買主が2015年6月17日、韓国の仁川で検船をしたときと実質的に同じ状態で、買主に引き渡される。買主による検船時と引渡時の状態の相違の立証責任は、常に買主にある。
- ・仲裁：東京の日本海運集会所海事仲裁委員会に付託（日本法の適用）
- ・守秘義務：契約の交渉及び結果の詳細を、関係当事者間で非公開かつ秘密とする。

売買契約書には、売主が本船の速力を保証する旨は規定されていない。このことについて新潟国際海運は、中古船の一般的な書式である日本海運集会所の書式を使用しているところ、この書式にも記載箇所はなく、一般的にも速力については記載しないとされているとのことから、速力の保証について規定はしなかったとしている。また、新潟国際海運は、日本海運集会所の書式に加除等をして売買契約書とすることは一般的に行われていることであるから、弁護士などの専門家に相談することはしていないともしている。

(4) 売買契約締結後から回航開始前まで（平成27年8月27日～同年10月19日）

ア 造船所の参考資料の提出

8月27日、新潟国際海運からオハマナ号の引渡場所に指定され、また、その改造について相談を受けていた造船所の社員が、佐渡汽船を来訪した帰りに新潟国際海運に来社し、8月26日付け「オハマナ号 ルール変更工事」との書面を提出し、その内容を説明した。

書面には、「定員変更及び二段ベッドに改造」「居住区画に自動スプリンクラーを新設」「救命設備」など8の項目並びに項目毎の金額及び合計金額9億円が記載されているが、あて先の記載や作成者の記名押印はな

い。造船所によれば、ルール変更工事（外航船の仕様に改造する工事）の項目は大体決まっており、ある程度分かるので、8年前に行った貨物船のルール変更工事の経験や資料を基に参考となる数字を出した。造船所が入手していた情報によると見込額は3億円くらいと小さく、これくらいかかることを認識してもらわないと工事を依頼されても請けることができないところがあり、新潟国際海運から依頼があったわけではないが参考資料として提出したとのことである。また、工期についても最低10か月はかかり、船級をどうするか固めるだけでも時間がかかるということについても話したとのことである。

県及び新潟国際海運は、上記の改造費9億円の参考資料の件について、翌日の関係者会議で協議することとした。また、県によれば、同日、「そんなに費用がかかるのであれば契約はやめませんか」としたところ、新潟国際海運から前日の26日に契約しているのでできない旨の回答があり、売買契約書が締結されたことを知ることとなったとのことである。

イ 日本海横断航路関係者会議（8月28日）

8月28日、県庁にて、日本海横断航路関係者会議が開催された。県の当時の資料によれば、県（知事政策局、交通政策局）、新潟市、新潟国際海運、佐渡汽船及び佐渡汽船シップマネジメント株式会社（以下「佐渡汽船シップマネジメント」という。）の出席があった。新潟国際海運が、上記の造船所から提出のあった参考資料を提示した。また、オハマナ号の売買契約書を締結し、手付金15%を払うための信用状を5日以内に発行するとして状況を報告した。なお、売買契約書の内容の詳細については説明していないとしている。

会議における主な発言については、以下のとおりである。

① 新潟国際海運

- ・資金繰りについて、新潟市の補正予算が12月になった場合でも、県の追加出資2.8億円が10月中旬にされるか、又は造船所への前金払いを12月末まで待ってもらえれば、資金のやりくりはできる見込みである。
- ・改造費について、現状、船舶の価格が約5.2億円、船級登録費が0.5億円で約6億円であり、改造費を含めて8億円で収まるとい

うことではなかった。改造費は5億円程度かかるという感覚があり、船舶価格と合わせて10億円で収まればいいと思っていた。

② 県

- ・改造費の見積りの精度を、圧縮をする方向で上げてもらいたい。
- ・改造費の変動は事業収支にも影響してくることを考えながら、造船所との交渉をしていただきたい。

なお、新潟市はこの会議後、改造費が増えて出資額が膨らむことがあり得るため額が決まった段階で計上したいとして2億円の出資金に係る9月議会の補正予算計上を見送った。

ウ 日本海横断航路関係者会議（9月3日）

9月3日、佐渡汽船旅客ターミナルにて、日本海横断航路関係者会議が開催された。県の当時の資料によれば、新潟県、新潟市、新潟国際海運及び佐渡汽船が参集した。8月20日の関係者会議後の状況変化や新たな情報を踏まえた現状及び今後の作業の確認等を行うとして、改造費や運航体制の確認・調整などを内容とした。このうち、改造費については、想定している改造内容により近い改造費を早急に積み上げることとされ、また、当初想定より増額となる場合の資金負担方法の検討がされた。

エ 造船所の参考資料

9月10日に新潟国際海運が県とともに造船所を訪問し、翌11日、仁川港にて造船所から、約3時間、オハマナ号の現況調査をしてもらっている。

造船所によれば、船級等の打合せをして決めないと正確な数字は出ない旨、ルール変更工事に係る項目及び金額には一般的な整備費用は含まれていない旨の話をした。整備費用については、1年間泊まっていた船の工事に2億円くらいかかった経験があり、より状態が悪ければそれ以上かかる旨、どの程度修理するかという仕様が決まっていなければ詳細な数字は出せない旨の話をしたとのことである。なお、造船所からは、9月10日には旅客定員減とそれに伴う救命艇の変更により8月の参考資料から減額した7.8億円の参考資料が、同月15日にはRORO船のルール変更工事であれば4億円くらいとの参考資料がそれぞれ提出されている。

オ 日本海横断航路関係者会議（9月14日）

9月14日、県庁にて、日本海横断航路関係者会議が開催された。県の当時の資料によれば、県（森副知事、知事政策局、交通政策局）、新潟国際海運、佐渡汽船、佐渡汽船シップマネジメント及び佐渡汽船シップメンテナンスの出席があった。改造費対応、事業計画等の意見交換を内容とした。

カ 新潟経済同友会インフラ整備委員会への事業説明

9月18日、新潟国際海運が「日本海横断国際フェリー事業計画書(案)平成27年8月」を新潟経済同友会インフラ整備委員会で配付し、説明した。なお、新潟国際海運によれば、この説明は、事業計画への理解を得るためにしたものであり、具体的な出資の依頼をしたものではなかったとのことである。

また、県（知事政策局）が、日本海横断航路についての説明を行っている。

キ 新潟国際海運とブローカーとの関係

新潟国際海運によれば、(1)のイ(p.13)のとおりブローカーとは以前から付き合いのあったことから、特に調査をせずに信用し、当然双方を仲介する者であると思っただけの交渉をブローカーを通じて行ってきたが、(3)のサ(pp.30-31)の売買契約書締結後の9月中旬から下旬ころ、新潟国際海運が仲介手数料はどうなるのかブローカーに尋ねたところ、売主側と契約しているので仲介手数料はいらないとの回答で、初めて売主と契約しているブローカーであることに気がついたとのことである。

ク 知事レク

9月25日、森副知事、交通政策局による知事レクが行われた。主な説明内容は船舶調達の現状で、売買契約書の8月26日締結の報告や改造費についてである。その後、9月29日、同月30日、10月1日、同月13日、日本海横断航路に係る事業計画の検討状況について、知事レクが行われている。なお、10月13日の事業計画では、初期費用14億円とし、その資金は資本金8億円＋借入金6億円とされている。また、この時期、県は事業計画見直し等の指導助言をするため、財務面に詳しい職員を新

新潟国際海運に集中的に出向かせて、作業にあたらせている。

ケ オハマナ号のパナマ船籍取得に関する船舶登録業者との意見交換

10月14日、新潟国際海運及び県がオハマナ号のパナマ船籍取得について、船舶登録業者と意見交換を行い、手続の確認を行った。

(5) 回航以後（平成27年10月20日から）

ア オハマナ号の日本への回航

10月20日～同月23日、オハマナ号の日本への回航がされた。また、代金の15%に当たる金額は、10月20日のオハマナ号の仁川港の出港を確認した上で、パナマ社から売主に支払われた。なお、新潟国際海運とパナマ社の間で金銭消費貸借契約（76,375,687円）が締結されたのは、同月23日のことである。

この回航の概要は、以下のとおりである。10月20日午前8時、仁川港出港。同月23日午前8時30分、本船の引渡場所となる広島県呉港広港区沖の検疫地着。乗船者は、新潟国際海運、佐渡汽船シップメンテナンス、佐渡汽船OBから計4名。なお、オハマナ号にはこのほか売主の船員十数名が乗っていた。

10月20日のトラブルの発生は、乗船者の記録によれば、以下のとおりである。右舷船室の天井蒸気パイプ破孔による蒸気噴出（午後1時30分ころ）により、蒸気熱源のメインエンジンを停止した（午後2時10分）。蒸気管修理後、航走を再開した（午後2時35分）が、メインエンジンの排気温度が高温になり、低回転のまま速度が11～12ノットしか出せなかった。NAV FULL〈Navigation Full Speedの略。航海速力の全速前進〉まで上げると、通常450℃・最大でも460℃で使用される排気温度が480℃から500℃を超えてしまうことから、負荷を下げ、全行程をFULL〈Full Speedの略。全速前進〉での回航となった。排気温度が高くなる主な理由として、新潟国際海運の回航乗船報告書では、船体・プロペラが貝・藻等の付着で抵抗が増えたことによる外的要因、主機関の燃料弁・給排気弁・過給機・空気冷却器等の整備不良による内的要因を挙げている。

イ 買主・売主の協議

10月24日、本船の引渡場所である広島県呉市にて、買主・売主の協議が行われた。出席者は、セオドン社、ブローカー、パナマ社、同社代理人弁護士、新潟国際海運、県である。なお、県は、引渡しからドック入りの手続を確認するために、また、県としても今後の集荷・集客活動を支援するためには船を実際に見ておく必要があることから出張していたとしている。

協議においては、以下のとおり双方の主張が平行線となり、売主は引渡準備完了通知への署名を求めたが、買主は署名しなかった。

① 買主（パナマ社）の主張

- ・今回の回航中に次の問題点が見られた。
 - i 検船時に18ノットと説明されていた速度が、10～12ノットしか出なかった。整備すれば出るはずではなく、今出ることを示してもらいたい。
 - ii 出港・入港時にスラスター（船首や船尾に設置された接岸や離岸の際に船を横方向に動かすための装置）及びスタビライザーが使用されず、動作確認ができなかった。
 - iii 習熟訓練ができなかった。
- ・我々は6月17日の検船時に資料等により説明を受けており、現在の状態では検船時と同じ状態とは言えず、受け取ることはできない。

② 売主（セオドン社）の主張

- ・船舶は18か月停泊しており、その間動かしていない。12ノットで回航してきたのは、船体に付着した貝などが原因で無理に速度を上げるとバルブ等が焼けるので、エンジンを保護するために速度を上げずに来た。
- ・運航していたときのデータ等から、エンジン等をきちんと整備すれば、18ノットは出るはずである。
- ・他の装置についても検船時と同じ状態である。
- ・中古船の売買であり、我々に整備をする責任はない。
- ・売買契約書に基づき、引渡準備完了通知を発行する。

なお、売買契約書の関係する部分は、次のとおりである。

売買契約書（原文英語）

第7条（引渡準備完了通知の該当部分の抄録）

本船が本契約の文言及び条件（第19条に定める海中検査を含む。）に従い引渡しの準備が整ったと思われるとき、売主は、引渡準備完了通知を買主に提出するものとする。

買主は、引渡準備完了通知受領の日から、その日を含め3銀行営業日以内に、本船を受け取るものとする。

第9条 危険負担

本船及びそのすべての附属品は、本船が買主に引き渡されるまでは、売主の危険と費用のもとにおかれ、本契約に従って本船が引き渡された後は、売主は、いかなる種類の隠れた瑕疵又は不足に対してもその責めを負わないものとする。

第18条 引渡条件（抄）

本船が本契約に従って引渡しがされ、買主が受理したとき、引渡時に明示の瑕疵又は隠れた瑕疵の何れであっても、本船における何れの瑕疵に対し、売主は何ら責任を有しないものとする。

なお、11月4日、オハマナ号の引渡しが不調となったこと及び新潟国際海運が今後の対応について海事専門の弁護士に相談することについて、森副知事、交通政策局による知事レクが行われている。

ウ 契約の解除

11月11日、パナマ社は、売主の債務不履行（オハマナ号を売買契約に従った引渡可能な状況にすることを怠り、有効な引渡準備完了通知を買主に提出しなかったとする。）、錯誤又は詐欺、瑕疵担保責任及び検船時と同じ状態にないことを理由に、売買契約の解除等を売主に通知した。

なお、売買契約書の関係する部分は、次のとおりである。

売買契約書（原文英語）

第4条 引渡場所及び期日（抄）

(a) 売主は、買主が指定する瀬戸内海域の安全な港内又はドック内で、安全なバース又は安全に利用できる錨地の停泊にて、2015年

10月1日から2015年11月10日（買主が選択権を有する解約期日）までの売主の選択する日時に、本船を買主へ引き渡すものとする。

買主は、本附属書コピーに署名した日から10日以内に引渡場所を指定するものとする。

〔本項は、附属書Ⅱで平成27年9月修正後のもの〕

(b) 売主が解約期日以前に本船の引渡準備を完了しなかったときは、次の条件で買主は本契約を継続するか解約するかを選択権を有するものとする。すなわち、この選択権は48時間以内（土、日、休日を除く。）に書面により示すものとする。ただし、不可抗力及び本契約の第19条の検査合格のための修繕の双方又は何れかによる30日の遅延を除く。

エ 仲裁の状況

11月16日、売主のセオドン社が、売買残代金3,540,250ドル、諸費用等及び予定損害賠償金の買主による支払い並びにオハマナ号の買主による引取りなどを求めて、一般社団法人日本海運集会所に仲裁を申し立てた。買主のパナマ社は、債務不履行、詐欺、錯誤等を主張して請求の棄却などを求めて争うとともに、先に買主が支払ったデポジット624,750ドルの売主による支払いなどの反対請求を行った。

平成28年3月3日、仲裁の口頭審理が実施され、パナマ社によれば、最初から仲裁廷は和解の可能性を探るという方向であったとのことである。

同月28日、仲裁廷から双方に和解案を出すよう話があった。和解提案としてパナマ社は、4月4日、1回目に和解金100万ドルを提示したが、相手方は不応諾であった。同月12日、パナマ社は、2回目に和解金110万ドルを提示したが、相手方は不応諾であった。同月15日、仲裁廷が和解勧告をしたが、双方不応諾で不調となった。この仲裁廷の和解勧告について、五十嵐社長は、2回目に提案した110万ドル以上は支払うことができないので拒否したとしている。

和解に関し、新潟国際海運は、方向の大転換であり、大変重要な判断になるため、守秘義務も考慮しながらも、ある程度、仲裁廷の和解とい

う方向に沿った中で対応せざるを得ないという趣旨の話を、いつ、どこで、誰になると明確ではないが、県に対して申し上げたとしている。また、県は、仲裁に係る情報収集には努めたものの、和解案の提示については会社の経営判断として行われたところとしている。なお、新潟国際海運は、パナマ社には資金がない旨、和解金を県の出資金から出すしかない旨を認識していたとしている。

オ 仲裁判断

7月5日、仲裁判断があり、その概要は、以下のとおりである。

- ① 当事者 申立人：セオドン社、被申立人：パナマ社
- ② 主文（抄）
 - ・被申立人は申立人に対し、1,511,734ドル（内訳（単位ドル）は、残金3,540,250－本船評価額2,200,000＋維持管理費用71,484＋弁護士費用100,000）及びこれに対する2015年11月11日から支払済みまで年6%の割合で金員を支払え。
 - ・本船の被申立人による引き取りなどの申立人のその余の請求を棄却する。
- ③ 当事者の請求、争いのない事実、当事者の主張（略）
- ④ 争点と判断等
 - i 争点1
18ノット以上の速力が出るのが本件契約の条件になっていたかどうか。
 - ii 争点1に係る判断
 - ・契約書に船舶の速力についての規定がないということは、契約の重要な要素ではなかったと解釈すべきである。
 - ・本船明細にある速力についての記載は検船時の実際の速力を保証したものではなく、また、申立人代表者が速力について口頭で保証したとすることを立証する証拠はない。
 - ・よって、18ノット以上の速力が出ると被申立人が保証・担保した旨の申立人の主張は、採用することができない。
 - iii 争点2
2015年10月24日の申立人の引渡準備完了通知が被申立人にな

された際、本船の状態は2015年6月17日の被申立人による検船時の状態と実質的に異なっていたかどうか、したがって、申立人の引渡準備完了通知は無効であるかどうか。

iv 争点2に係る判断

- ・被申立人は、検船時の本船の状態について、十分な証拠を提出していない。
- ・被申立人は、1年以上仁川港に係留されていた船齢26年の古い船を、その事情を承知しながら買い受けたものである。
- ・本船については、上架して整備をすれば、フェリーとして使用できる状態にあった可能性は否定できない。
- ・被申立人は、引渡時の本船の状況が検船時の状況と実質的に異なっていたことについて、立証責任を尽くしたとは思われない。
- ・よって、被申立人の本船引取拒否は不当である。

v その他

- ・買主が契約を解除し、本船を引き取ることを明確に拒絶した場合には、売主の引渡義務は消滅し、買主は引渡請求権を失うので、被申立人に対して本船の引き取りを求める申立人の請求は認められない。

カ パナマ社の取締役会、新潟国際海運の取締役会及び株主説明会等

上記の仲裁判断について、新潟国際海運は県に対し、7月6日、口頭で報告し、同月7日、文書で報告した。また、同日、パナマ社は県庁にて記者会見を行い、これまでの経緯と仲裁判断の概要について説明した。

同月12日、日本海横断航路の船舶調達に係る仲裁結果に関し、県ほかの株主有志が、新潟国際海運に対して株主説明会の開催を要請した。

同月15日、パナマ社は、役員・代理人弁護士が出席した取締役会を開催して仲裁判断への対応を協議の上、破産等の司法手続を講じて清算する旨の方針を決定し、新潟国際海運へ報告した。同日、新潟国際海運は、パナマ社の代理人弁護士の同席を求めて取締役会を開催し、パナマ社の方針をやむを得ないものと出席者全員が了解した。

新潟国際海運は、取締役会終了後、株主の要請に応じて株主説明会を

開催し、候補船の調査、検船の実施、売買契約書、日本への回航、仲裁等これまでの経緯を説明するとともに、取締役会でパナマ社の仲裁判断への対応方針を了解したことを説明した。県と新潟国際海運による質疑応答は、県の資料によれば、以下のとおりである。

① 県

- i 検船レポートではどのような点が指摘されたのか。
- ii 運航には問題がないと判断したのか。
- iii 船の修繕についてはどのようにみていたのか。
- iv 試験運航ができなかったのであれば解約条項や速度について契約に規定すべきだったのではないか。
- v 契約の段階で弁護士は関わらなかったのか。

② 新潟国際海運

- i 救命艇、スプリンクラー、防火壁等が必要との指摘があった。
- ii 船体は三菱重工業の建造であり、これまで鹿児島～沖縄航路の実績などから、堪航性は十分であり、運航に支障ないと判断した。
- iii 様々な情報から一定程度の修繕が必要との認識はあったが、試験運航ができない状況の中、修繕費については日本に入港した時点で精査が必要と考えていた。
- iv 一般的に記載はされないものと承知していたが、仲裁廷の特記事項として書くべきであったという指摘には書く必要があったと考えている。
- v 中古船の売買では契約段階で弁護士が関わることは少ない。日本海運集会所の書式を基に、ブローカーが作業を進めることが一般的である。

なお、新潟国際海運によれば、県の質問に対し、2度の検船への同行や関係者会議を通じて県は質問された項目はほとんど承知しているはずであると回答したとのことである。

また、株主説明会は非公開で行われたこともあり、終了後、新潟国際海運は、パナマ社の代理人弁護士も同席し、記者会見を行っている。

第4 日本海横断航路問題の発生と監査実施の経緯について

日本海横断航路は、中国東北部やロシア極東地域と本県を直接結ぶ航路であり、本県の拠点性向上を目指す取組として、平成19年から官民共同で進められてきたプロジェクトである。過去に既存船社を活用した取組が安定運航に至らなかったこと等を踏まえ、平成27年度からは、改めてフェリーを自前で調達するスキームによって航路を開設することを目指した。しかし、この度、新潟国際海運の子会社であるパナマ社が行った船舶購入過程で発生したトラブルにより、船舶調達がなされないまま一定の金銭が支払われ、新潟国際海運の資産が大幅に減少するという船舶調達問題が発生した。その結果、日本海横断航路の運航計画が暗礁に乗り上げたものである。

県が新潟国際海運に出資した3億円は、資本金及び資本準備金に充てられたものであるが、平成28年7月時点では、その実質的な用途について判明していない。

第3の2(5)オ(p.39)のとおり、仲裁判断では、船舶は売主側が引き取り、パナマ社が約157万ドル(デポジットを除く。)を支払う旨が示されており、これに対して、第3の2(5)カ(p.40)のとおり、新潟国際海運ではパナマ社を破産させる方針を示した。

監査においては、平成28年7月頃に当該プロジェクトが上記のような問題を抱えていることを把握し、同月26日の港湾振興課に対する書記調査を皮切りに、8月12日の知事要求監査も受け、当該事案に対する監査を進めてきた。

監査としての判断を示すには、問題の発生に関していくつかの疑問点を解明する必要があった。しかし、監査開始当初はセオドン社からの訴訟提起など船舶購入契約当事者間の争いが継続していたこともあって証拠資料の提出が進まず、関係者の主張にも隔たりや変容も見られた。そこで、監査の実施に当たっては、できるだけ正確に事案の全容を把握するため、多くの関係者に丁寧な聴き取りを行うことを旨とし、次に掲げるとおり監査の視点を設定し、関係者への監査又は調査を実施した。

＜監査の視点＞

日本海横断航路の現状とトラブルの内容について

- ・日本海横断航路とはどのような航路で、今回の日本海横断航路プロジェクトは、どのように計画され、どのようなスキームや推進体制であったのか。
- ・このプロジェクトの中の船舶調達についてトラブルが発生したが、そのトラブルとはどのようなもので、何が問題であったのか。

新潟国際海運について

- ・日本海横断航路の船舶調達及び運航は新潟国際海運が行うとされているが、新潟国際海運とはどのような会社で、船舶調達をどのように進めてきたのか。
- ・新潟国際海運の子会社であるパナマ社が行った船舶購入契約とはどのようなものか、また、契約書に速度等の重要事項が記載されていないなど、問題があったとされているが、なぜそのような契約が締結されたのか。
- ・県が出資する前、新潟国際海運はどのような財務状態であったのか、県出資後、その県出資金を基にした業務について財務面で適切に執行されているか。

県の対応について

- ・県は、この日本海横断航路プロジェクトにどのように関わっていたのか。船舶調達についてどのような関わりがあったのか。
- ・県は、船舶購入資金の一部として新潟国際海運に3億円出資しているが、どのような判断によるのか。また、新潟国際海運を適切に指導監督していたのか。

＜監査の実施状況などについて（関係人調査及び書記による調査を含む。）＞

平成28年

- | | |
|-------|----------------------|
| 7月26日 | 交通政策局港湾振興課（書記調査） |
| 8月10日 | 交通政策局港湾振興課（委員監査） |
| 8月19日 | セオドン社から監査委員への意見具申の送付 |

8月25日 交通政策局長（決算審査意見交換）
9月9日 新潟国際海運、パナマ社（書記調査）
9月26日 新潟国際海運（委員監査）、パナマ社（関係人調査）
10月5日 新潟国際海運（委員監査）、パナマ社（関係人調査）
10月21日 新潟市都市政策部港湾課（情報収集）
11月2日 交通政策局（委員監査）
11月25日 前港湾振興課長（書記調査）
12月5日 前港湾振興課長（関係人調査）
12月8日 佐渡汽船、佐渡汽船シップメンテナンス（情報収集）
12月21日 前副知事（関係人調査）

平成29年

1月12日 ブローカー（関係人調査（書面））
1月13日 前総括政策監（関係人調査）
1月16日 新潟国際海運（委員監査（書面））
1月16日 セオドン社連絡先弁護士（監査委員への意見具申に係る
関係人）（関係人調査（書面））
1月19日 株式会社神田造船所（関係人調査）
1月23日 前知事（関係人調査）

第5 意見

1 今回の問題が生じた原因について

(1) 新潟国際海運の問題

新潟国際海運とパナマ社は人格を別とする法人である。しかし、トラブルの当事者であったパナマ社は、新潟国際海運の100%出資子会社で同社の取締役社長及び役員全員が新潟国際海運の代表取締役社長又は役員を兼務している。また、両社が一体となって今回の船舶調達を進めていたことでどちらの誰の認識等であるかの区別がつきにくい場合が多い。よって、「第5 意見」において、特に区別が必要な場合以外は、両社の認識等は同じであったとみなし、両社を区別なく「新潟国際海運」と記載した。

ア 新潟国際海運の体制について

組織体制は、社長を含め常勤役員4人、非常勤役員5人のほかに職員3人で、実質12人の体制の会社であった（平成27年9月30日現在）。五十嵐社長によると、できるだけ経費を節減するため、最小限度の体制・人数でやってきたとしている。

新潟国際海運は船舶を保有し航路運航を行った経験はなく、社内には佐渡汽船で船長を務めた経験のある役員や船舶の技術的知識を持つ社員はいたものの、運航についての経費、採算性等について担当する者であり、中古船売買の専門家は不在だったとしている。

県としても、将来の船舶運航時の新潟国際海運の体制には懸念をもっており、県が3億円出資する際、船の専門家を入れた体制にすべきと申し入れたとしている。これに対して新潟国際海運は、できるだけ経費の節減を図っていたこともあり、運航の目処が明らかになっていく段階でその都度整えていけば良いという考えで、県からの申入れについては運航開始時の体制に関するものと受け止めていたとしている。

船舶は航路運航に欠かせない重要な装備であり、中古船で国際航路を運航するとなると、船舶選定に当たっての性能等の見極めや、契約段階における中古船舶売買に高い専門性が求められる。外部の専門家等の意見を聞きながら、それを適切に見極めて最終的に責任を持って判断するのは会社であるが、国際取引で中古船を購入するということは事例が少なく、新潟国際海運の当時の体制としては難度の高い業務であったと思

われる。

イ 船舶購入に関する判断について

(ア) オハマナ号の性能に関する判断について

契約締結前に新潟国際海運がどのようにオハマナ号の性能を把握、認識し、判断を行っていたのか、検船等の過程は次のとおりであった。

まず、第1回検船は6月17日に行われた。契約書には「6月17日検船時と同じ状態で引き渡す」とあることから、この検船結果は大事なポイントであった。第3の2(1)エ(pp. 14-15)のとおり、検船では新潟国際海運、佐渡汽船、佐渡汽船シップメンテナンスの者らにより、主機関の運転(1分間)、一般配置図の受領及び改造箇所の確認が行われた。新潟国際海運によれば、このとき「オハマナ号は、以前仁川～済州島間を21ノットで運航しており18ノットは出る。」「メインエンジンは良く、定期的にメンテナンスしている。」旨、セオドン社社長のコメントがあったとしており、このコメントについては新潟国際海運以外の関係者も聞いたとしている。しかし、第3の2(5)オ(p. 39)のとおり、仲裁では、セオドン社社長が速力について口頭で保証したとすることを立証する証拠はなく、18ノット以上の速力が出るとセオドン社社長が保証・担保した旨の主張は採用することができないと判断されている。

また、第3の2(1)エ(p. 15)のとおり、新潟国際海運によれば、船主に検船時の仁川港沖での試験運航を事前に要請したが、船級がない状況になっており、仁川港から1回限りの試験運航としても、多額の費用、時間、煩雑な手続が必要となると言われてできなかったとしている。

その後、第3の2(1)オ(pp. 15-16)のとおり、6月24日の検船結果意見交換会で候補船をオハマナ号に絞り込むことで意見が一致し、サーベイヤーに翌週の7月3日までにオハマナ号の検船をしてもらい、その評価を踏まえて購入申込をするかどうか判断することとした。

第2回検船は、6月30日に新潟国際海運らが同行してサーベイヤーにより行われた。検船の状況及び所見は第3の2(2)イ(p. 17)のとおりであった。サーベイヤーのレポートについて、新潟国際海運は、メイ

ンエンジンは特に問題はなく、ある程度の費用をかければ日本海横断航路に使用することは可能である旨の報告があったとしているが、当該レポートにはその旨の記載はなく、レポートの提出があった際、新潟国際海運の役員がサーベイヤーの口頭によるその旨のコメントを聞いたとするものである。そして、第3の2(2)エ(p. 18)のとおり、新潟国際海運は検船後の7月13日の関係者会議で「サーベイヤーは、26年の船齢相応に修繕が必要な部分はあるが、大きな問題は見られないとの見解であった」と報告した。

また、本船の購入に向けた検討の中で、国際航海に必要な船級を取得できるかどうかを最大の問題であったところ、第3の2(2)キ(pp. 19-20)のとおり、船級の取得は可能となった旨の新潟国際海運への連絡が7月27日に船主からあった。その内容は、イタリア船級協会が一定の条件の下に入級ができるとするもので、船舶の航行範囲については沿岸地帯の国内（非国際）航路とみなされるとされていた。そして、第3の2(3)ウ(p. 23)のとおり、新潟国際海運は、8月18日、イタリア船級協会韓国支店から、検査の手数料や手続について記した電子メールがあったことをもって、確認としている。

そして、第3の2(2)ク(p. 20)のとおり、8月3日、パナマ社の取締役会が開催され、6月に検船・再検船を実施した本船について、再検船の報告書によると、現在無船級状態ではあるが、船舶自体の問題点は特に指摘されていない旨、また、船級については、イタリア船級協会から取得できる見通しである旨の報告があり、今後、本船の購入に向けて、売主と交渉することを反対なく決議し、8月26日の契約締結に至ったものである。

その後、10月の本船回航時に想定速度（18ノット）が出ないことが判明し、パナマ社は本船の引取りを拒否した。

結果的に、船舶の速度については、本船が1年以上停泊していたことから、これを実際に走らせてみる以外に確認する方法がなかったのであり、契約前に本船を運航せずにその性能を見極めようとした新潟国際海運の判断は甘かった。

また、第3の2(3)サ(p. 31)のとおり、契約では6月17日の第1回

検船時の本船の状態が売主の引渡義務の基準となったが、このときの検船は、何隻か売船可能な中古フェリーがある中で候補船を本船に絞り込んでよいか判断するために行われたもので、本船の状態について立証できるような綿密な確認や記録が売主との間で行われたものではなかった。

(イ) 契約締結に関する判断について

新潟国際海運がどのように契約締結の最終判断を行ったのか、売買交渉の過程は次のとおりであった。

まず、8月3日パナマ社取締役会の決議を受け、オハマナ号の情報提供者でもあるブローカーを通じて売主と本船の売買交渉を行っている。ちなみに、第3の2(3)カ(p.27)のとおり、新潟国際海運は、8月18日になって売主に対して、パナマ社が買主会社として売買契約書に表記される旨を連絡している。

8月3日の後日、第3の2(3)ア(p.20)のとおり、ブローカーから、中東の会社が売買価格400万ドル、デポジット20%、仁川港引渡しとの条件を提示し本船の購入を希望していることから、売主が8月11日午後5時を期限として優先交渉権の入札を行う旨の通告があった。

新潟国際海運は、ほかに購入できる船の見通しもなく、何とか本船で運航したいと希望していたため、やむなく売主の提示してきた条件を飲み、第3の2(3)ウ(p.22)のとおり、船価400万ドルに日本への回航費用25万ドルを上乗せした売買価格425万ドルの条件を提示して優先交渉権を獲得した。

なお、第3の2(3)イ(p.21)のとおり、新潟国際海運がブローカーに入札参加条件を提示した中に「引渡時に、本船のすべての機器類は、正常な状態で作動する」とあったが、これに対するブローカー作成の優先交渉権入札に係る契約条件草案にはその旨の記載は入らず、その後、本契約書の条項に入れられることもなかった。これについて、ブローカーは監査に対して「『すべての機器が正常に作動する』との文言は『正常』の解釈で争いのもとになるので近年の取引ではこの文言を契約書に入れることを強く拒否する売主が圧倒的に多くなっております。」と説明している。後に、新潟国際海運は「すべての機器が正常に

作動する」旨を契約書に入れるようブローカーに強く要請したとしているが、監査では上記以外の要請した資料の確認はできなかった。

第3の2(3)サ(pp. 30-31)のとおり、契約書は日本海運集会所の書式をベースに、売主・買主双方がブローカーを介して加除した箇所を確認した。なお、新潟国際海運は、標準的な書式を使っていれば弁護士への相談は必要ないと考えていたものであり、ブローカー以外の専門家に契約書記載事項等について相談していなかった。

売主が契約の早期締結を希望する中、新潟国際海運は、要望していた日本での引渡し、6月17日の検船時と同じ状態での引渡し及び習熟訓練の実施が契約条件として盛り込まれたことから、船舶の状態については仁川から広島まで回航時に乗船して確認し、もし本船が検船時の状態でなければ売主の引渡しを拒否することもできると考え、総合的に判断して8月26日に契約に踏み切ったとしている。

以上の経過から、新潟国際海運は、日本海運集会所の書式と信頼していたブローカーを頼りに契約の判断を行っている。また、新潟国際海運は何とか本船で運航したいと考えていたことから、優先交渉権の入札での売買価格の提示や早期の契約締結といった面において、売主のペースで契約交渉が進められたことが分かる。

新潟国際海運は、本船の状態については、試験運航をしなくても仁川から広島まで回航時に乗船して確認し、もし本船が検船時の状態でなければ売主の引渡しを拒否することができると考えていたが、仲裁判断によると、新潟国際海運が検船時の本船の状態を立証することができなかったのであり、新潟国際海運の考えは誤っていたことになる。新潟国際海運は、契約書は日本海運集会所の書式をベースにすれば基本的に問題はなく弁護士にも相談する必要はないとの認識であったが、契約上、船舶の状態についての立証責任は誰が負い、その立証が可能であるのか、法律の専門家を入れて慎重に確認すべきであった。

なお、ブローカーについては、第3の2(4)キ(p. 34)のとおり、新潟国際海運は、売買契約書締結後に仲介手数料はどうか尋ねたところ、売主側と契約しているので仲介手数料はいらないとの回答で、初めて売主と契約しているブローカーであることに気がついたとのこ

とである。たとえブローカーとは以前から付き合いのあった者であったとしても、仲介手数料について交渉を依頼する前にブローカーに確認する必要があったと思われる。

ウ 船舶調達費について

船舶調達費について、契約前、新潟国際海運は関係者会議で調達費用の総額が8億円程度と説明していたにもかかわらず、第3の2(4)イ(pp. 32-33)のとおり、契約直後の8月28日の会議で五十嵐社長は、契約前、「改造費は5億円程度かかるという感覚があり、船舶価格と合わせて10億円で収まればいいと思っていた。」と発言している。追加的な資金が必要となることを事前に認識していたのであれば、それを関係者に説明し、了解を得た上で契約すべきであった。

さらに、新潟国際海運は、第3の1(6)ウ(p. 10)のとおり、県、新潟市、経済界の出資により船舶を購入することを予定していたところ、県から出資の確約を得たのみで、船舶の調達に充てる財源が十分確保されていない状況のまま契約締結を行ったが、資金が確定してから契約すべきであった。

また、第3の2(3)キ(p. 28)のとおり、契約前の関係者会議で改造費については造船所に見てもらって見積りをとるなど確認したほうがいとされていたにもかかわらず、新潟国際海運はその確認を契約前までにしていない。第3の2(4)ア(pp. 31-32)のとおり、契約翌日、改造内容が具体化していない中であっても、外航船の仕様に改造する工事の経験のある造船所から新潟国際海運が想定していた額とは大きく上回る改造費の額が示されたことを踏まえると、新潟国際海運は契約前の早い段階で造船所に改造費の確認をすべきであった。

なお、本船のように長期停泊していた船舶を健全に動かすために必要な工事で、実際に船舶をドックに入れて機器を一つ一つ検査した上でないと見積もることが難しい「修繕費」と、国際航路を運航するためにルール上必要となる工事で、改造項目の指定と船舶の図面があればある程度見積もることが可能であった「改造費」とは、費用の見積もり方、見積りが可能となる時期が異なる。新潟国際海運は、本船の修繕費及び改造費について、6月17日の検船後、第3の2(1)エ(p. 15)のとおり、修

繕費を2.5億円+ α かかるという認識を持ったとしており、8月20日の関係者会議では、第3の2(3)キ(p.28)のとおり、県の当時の資料(「日本海横断航路関係者会議(H27.8.28)結果概要」)によれば、改造内容の具体化に伴い変動する可能性があるとした上で改造費を約2.5億円と示していたとされているものである。しかし、当該2.5億円の根拠は曖昧であり、修繕費と改造費との違いを踏まえた上での検討や説明は不十分であった。

(2) 新潟国際海運に対する県の対応について

ア 候補船探しから契約に至るまで

県は、新潟市や経済界に先駆けて船舶調達に係る出資金の予算を計上し、また、新潟国際海運に船舶確保に係る候補船情報収集業務を含む平成27年度日本海横断航路利用促進事業の委託を行っている。

さらに、県は、検船以降の複数回開催された関係者会議に必ず出席しており、船舶調達に関して、新潟国際海運と情報を共有しながら取り組んでいた。

また、県は、新潟国際海運の候補船の探し方についての助言も行うなど、新潟国際海運が候補船を探している段階から支援を行っていた。

新潟国際海運も、フェリーの選定は同社だけで決められないとして、6月17日、30日韓国で行われた検船に県職員の同行を求めるなど、船舶の選定に当たって、決して同社の独断で物事を進めたわけではなく、かつ、重要な判断をする時には県に話をしていたと説明している。

このように、船舶購入の主体は新潟国際海運であるものの、新潟国際海運が県の出資団体となる前から、両者は一体となって船舶の調達を進めてきたと認められる。

イ 船舶売買契約に関して

(7) 契約内容についての県の認識

新潟国際海運は、県出資前の8月中旬に、県に船舶の契約に関する重要な事項を口頭で伝えたとしており、その際、県からは特段、意見はなかったとしている。出資金の支出決裁前に県の担当課が把握していた具体的な事項は第3の2(3)ク(p.29)のとおりである。

このことから、県は、契約前には売買契約の重要な事項について新潟国際海運と情報を共有していたものと認められる。しかし、この中に船の速度や具体的な契約日については含まれていない。

(イ) デポジットの解釈

デポジットについては第3の2(3)オ(イ) (p. 25)のとおり、新潟国際海運から県の担当者に説明を行っており、このため、県の担当者はデポジットをいわゆる「解約手付」とであると解釈し、その理解のもと、8月24日、泉田知事に対して出資金の支出決裁に係る説明を行っている。このことから知事は、「手付金の資金のために出資金を決裁する。また、手付金を放棄すれば契約解除できる。」と認識することとなったと考えられる。

その後も県内部においてデポジットは「解約手付」とあるとの認識が続き、9月25日の知事レクでも担当部局から知事に対して、契約解除はできるが、手付金を没収されるという説明をしている。

このように、契約締結後の一定の期間、県と新潟国際海運の間で、本契約におけるデポジットの性格について深く議論されたことはなかった。しかし、本契約におけるデポジットの性格については、契約の履行担保のために銀行に預託等され、本船出港時に売主に支払われる代金の一部であり、後にパナマ社の弁護士からも、手付金を放棄すれば解除できる条項にはなっていない旨の説明もあったところである。

以上を踏まえると、まず、新潟国際海運は県に出資を求める以上、自らが締結する契約について、曖昧な表現や説明、解釈は許されるものではなく、必要な資金の性格を詳細かつ正確に県に説明すべきだったと考えられる。

一方、県は、3億円という多額の資金を提供するにあたり、本契約におけるデポジットの性格について、新潟国際海運の説明の裏付けを取るなど、正確な内容の確認に努める必要があったと考えられる。

デポジットに関しての新潟国際海運及び県の対応は、ともに慎重さに欠けていたと言わざるを得ない。

また、デポジットについての確認不足や、契約解除条項の誤った理解は、その後のトラブルの遠因になったと思われる。

(ウ) 契約時期についての県の認識

県は、出資イコール契約のゴーサインではなく、様々な懸念を示し、これらを検討している中で、パナマ社が契約したことを事後に知ったとしている。しかし、7月13日の関係者会議で配布されたその後の作業スケジュールを記した資料では、平成27年8月に売買契約締結と記載されていることも承知していた。また、船舶購入契約締結直近の8月20日に開催された関係者会議には県も出席しており、そこでは、出席者全員が契約の時期は近いと認識していたものと考えられる。

その後、県は8月27日に新潟国際海運との連絡で、初めて、前日の26日に契約が締結されていたことを聞き、驚いたとしているが、同月28日の関係者会議での議論の中心は、専ら既に契約を締結していたことよりも、改造費の増加だったとしている。

そもそも、新潟国際海運と県、関係者会議の出席者の間では、契約の前に事前に報告することや説明を行う取り決めは存在せず、当初から、船舶購入の判断は新潟国際海運に任せることで進めてきたものと認められる。

なお、契約の時点で守秘義務の面から、県と新潟国際海運の間で情報の共有に制約があったか否かという点について、監査を進めていく中では、両者の間でそのようなことは確認できなかった。

(エ) 船舶引取拒否以降の対応について

10月の船舶引取拒否以降、これまで開催されてきた関係者会議は開かれず、県はその後の対応を一貫して新潟国際海運の判断に委ねることとしていた。確かに、仲裁の当事者は船舶購入契約締結をしたパナマ社である以上、仲裁への対応は専門家である弁護士に委ね、パナマ社の対応に任せざるを得ない状況は致し方ないとも考えられる。

しかし、その後の仲裁におけるパナマ社の和解金の提案について、新潟国際海運は県からの出資金を当てにしていたことは明らかであることから、県は出資金保全の観点から、その内容等について積極的に把握するとともに、問題の早期解決に向けて、県としてできる限りの努力を行う必要があったものとする。

ウ 県が新潟国際海運に出資したことについて

(7) 新潟国際海運を出資先とした理由

県は、日本海横断航路に使う船舶調達のため、随意契約により新潟国際海運へ3億円を出資している。(根拠法令：地方自治法施行令第167条の2第1項第2号)

県は、新潟国際海運を選んだ理由として

- ・この会社は、もともと日本海横断航路を実施するために経済界が作った会社であり、前身の北東アジアフェリージャパンの時代から、中国東北部、ロシア極東との航路開設に取り組んできており、集荷代理店として業務を行うほか、中国・ロシアの関係機関等との協力体制構築に取り組んできたこと
- ・また、運航会社として、これまでの経験やノウハウ、中口関係者との関係構築など、国際航路開設の取り組みの土台を既に築いているところが、本県には新潟国際海運のほかになかったこと、としている。

実際、新潟国際海運は、日本海横断航路の対応相手である中国吉林省が本事業の担当企業として指定した長吉図国際物流集団有限会社と相互代理店契約を締結し、同社の唯一の代理店であること、平成23年度以降、毎年県から日本海横断航路利用促進事業を受託し、国内、中国、ロシアの関係者との調整を進めてきていることや、これまで新潟国際海運が築き上げてきた対岸諸国とのネットワークを重要視したこと、及び、本県においてこれを行える会社が新潟国際海運以外に存在しないことから、随意契約による出資の相手方としたこと自体は理由があったと認められる。

(4) 出資という手法について

今回、県は船舶調達目的として、予算の支出にあたり出資という手法を選んだが、具体的な内容が船舶調達という限定的なものであることから、補助金としてもその目的を果たすことは可能であったとも考えられる。

補助金であれば、予算を他の用途に使用したときや、補助目的を達成できない場合、又、取得した財産を譲渡や貸付けした場合に、交付

決定の取消しや、返還を求めることができることから、出資金に比べて、県が被るリスクを抑えることが可能な手段である一方、民間企業等、事業者にとっては用途の限定や、申請時期等の手続に制約があるとされ、いわゆる民間ノウハウを活かすことが困難になる場合もある。

いずれにしても、予算の執行に際しては、あらかじめ事業目的や想定されるリスクへの対応等、案件毎に十分に検討を行う必要がある。

今回、県が出資という手段を選択した以上、公金を支出していることを念頭に、その目的の達成や出資金の保全のために、県はできる限りの必要な方策を講じる必要があり、随意契約により出資先を決めた以上、その結果について、厳しく求められるのは当然である。

加えて、県は出資法人に対し、適時に地方自治法第 221 条第 3 項に基づく調査と適切な措置要求を行うことや、新潟国際海運が自ら積極的な情報公開等に取り組むように指導する等、的確に行政責任及び株主責任を果たす必要がある。

また、県は、出資の時点で新潟国際海運がこれまで船舶の購入実績がないことや、日本海横断航路開設の厳しい現状を踏まえれば、既にある程度、業が成立している民間会社に対する出資と比較した際に、本事業においては県の支援、助言等の関与の度合いを高める必要があることを十分認識できたはずである。

県は、公金による出資金を支出した責任として、出資目的を達成するため、一定の支援を行っていたことは認められるが、新潟国際海運に対して契約までの段階はもとより、船舶調達の最終段階まで積極的に関与し続ける必要があったと考える。

(3) 事業計画・スキームと推進体制について

ア 事業計画・スキームについて

日本海横断航路事業は、第 3 の 1 (1) ウ(p. 3)のとおり、民間がベースの経済活動に対して、行政がバックアップするものとして民間主導であった旨が説明されている。しかし、今回の船舶調達の段階においては新潟国際海運以外の経済界の関与が見られない。

フェリーを自ら調達保有し、運航することなどを含めた今回の事業計

画を、どこで、あるいは誰が発案したのかは、県・新潟市も含めて特定することはできなかった。一方で、県が新潟市との資金調達に係る調整を行ったことや、他に先駆けて出資したこと、更には経済界へ事業計画の説明を行っている事実から、県がこの事業計画策定に強い思いを持って関わってきたことが見て取れ、主体的に取り組んできたものと認められる。

この事業のような大きなプロジェクトを推進するためには、官民がしっかりと推進体制により進める必要があるが、発生した問題に対して、官民が等しく問題意識を持っていたかについては疑問があるところである。

イ 関係者会議について

第3の2に記載した関係者会議（当初の呼称は「意見交換会」）は、何回か開催され、会議では検船結果による船舶選定や購入船の改造費などの重要な事項が検討されている。

しかし、設置要綱等があるわけではなく、また、当該会議で出された意見や助言への対応の拘束力がなかったことなど、この会議で検討された内容の重要性に比して単なる意見交換程度の位置付けであった。

これまで見てきたとおり、船舶調達に係る重要事項の確認不足や契約時期の認識の不一致など、関係者間の意思疎通に係る問題が随所で見受けられたことを踏まえると、当該会議の目的や体制をきちんと整理し、その決定事項を各団体の行動につなげるなどの仕組みを構築して取り組めば、上記のような意思疎通の問題や、ひいてはトラブルの未然防止につなげることができた可能性があったと思われる。

また、県、新潟市と同様に投資が期待されていた経済界からも会議への参加を求めているれば、民間ノウハウの活用や、問題意識の共有が図られたとも考えられる。

ウ 出資等について

県は、新潟市及び経済界に先駆けて3億円を出資したが、新潟国際海運は、新潟市や経済界が出資する前に船舶調達を進め契約締結まで至っている。第3の1(1)ウ(p.3)のとおり、本事業が共同プロジェクトであったことを踏まえると、本来出資の時期を一にすることが適当であり、

出資金が揃わないまでもせめて資金が確定してから契約すべきではなかったのかという点で問題があったと考えられる。結果として、出資による金銭的リスクは県だけが負うことになった。

(4) オハマナ号の売主及びブローカーについて

パナマ社・新潟国際海運が購入しようとしていた船舶は、新潟～ザルビノ間などの日本海横断航路に就航させるためのものであり、売主、ブローカーともそのことは承知していたはずである。従って、18ノット以上の速力が必要なことも理解していたはずである。

一方、オハマナ号は仁川～済州島就航時にはそれなりの速力を有していたものの、その後1年余り仁川港に係留されており、交渉時点で実際にどれくらい速度が出るのかは、売主にとっても不明確であったと思われる。

検船時に、売主側からそのことを伝えてもらえれば、新潟国際海運側も多少費用がかかっても試験運航したり、回航時の確認方法や、修繕も含めた確認後の対応、契約条項などを売主側と協議して決めることにより、円満な商取引が可能であったと思われる。

船舶購入経験のない新潟国際海運はブローカーを信頼し、経験豊富ということで円滑な取引ができると思い進めてきたと考えられるが、結果的に中古船取引等を業とする売主の「18ノットは出る。」という発言等を信用し、正しい情報を得ることがないまま契約にまで至ったことは誠に悔やまれるものである。

2 知事監査要求事項について

(1) 試験運航を行わずに契約締結した理由について

ア 知事の監査要求事項

パナマ社がオハマナ号の検船に関して、試験運航を行わせるべきところ、それを行えない状況のまま、取締役会で契約締結に関する決議を行ったのは何故か、という事項についての、新潟国際海運の認識、判断及び関与

イ 新潟国際海運の説明

パナマ社が8月3日又は8月26日の取締役会で契約締結に関する決議を行った理由は、次のとおりとしている。

- ① 次の理由により試験運航ができなかったこと。
 - ・ 売主側からは、船級がない状況になっており、仁川港から1回限りの試験運航としても、多額の費用、時間、煩雑な手続が必要となると言われていたこと。
 - ・ 売主側からは、エンジンは良好でよくメンテナンスされている、との説明があったこと。
 - ・ パナマ社が依頼したサーベイヤーによる調査の際、短時間ではあるが、エンジンを稼働したこと。
 - ・ 専門家の調査やサーベイヤーの検査レポートでは、メインエンジンは特に問題はないとの報告があったこと。
 - ・ 売主側の契約書案では「仁川港で本船を引き取る」とされていたが、「仁川港から日本(広島県)までの回航のうえ本船を引き取る」と修正したことから、試験運航と同等の効果を得られること。
 - ・ 試験運航をするためには多額の費用や事務手続等が必要であり、購入しない場合であっても、パナマ社が多額の費用を負担することになること。また、売主側から、ほかに希望者があるので、購入意思の有無について早く回答するよう求められていたこと。
- ② イタリアの船級取得の見通しがあったこと。
- ③ 試験運航はできなかったが、オハマナ号の引渡しを仁川港から呉港に変更し、かつ、売買契約書に船は検船時と同じ状態で引渡しを受けるとしたことから、同じ状態でなければ引渡しを拒否することができることと認識していたこと。

ウ 監査委員の見解

試験運航を行わずに契約締結した理由は、上記のことを総合的に判断したものと認められる。

しかし、売主から他の購入希望者がいるとして契約を急がされたことについては、契約を急いだことと、適切な契約であったかどうかは別問題であり、また、試験運航の代わりに回航時に確認し問題があれば引取

拒否できると考えていたことについても、結果的には、仲裁で新潟国際海運は検船時の本船の状態を立証することができなかった。

また、本船の状態について、新潟国際海運は売主の説明を安易に信じる等、船舶の状態に対する認識が専門家等からの意見を正確に踏まえていたものであったかに疑問がある。

(2) 速度等の重要事項に関して取締役会に問題なしと報告した根拠について

ア 知事の監査要求事項

速度（18ノット）などの重要事項に関しても問題なしと取締役会に報告したのは何を根拠にしているのか、という事項についての、新潟国際海運の認識、判断及び関与

イ 新潟国際海運の説明

パナマ社は、8月3日の取締役会において、オハマナ号の購入に向けて取り組むことを決議している。取締役会では、2回の検船内容、サーベイヤーのレポート及びイタリアの船級の検査結果等を踏まえ、船が古いことから相当修繕しなければならない箇所はあるが、メインエンジンは特に問題は見当たらずフェリーとして速力18ノットは確保できるなど日本海横断航路に使用することは可能であると報告したとしている。

ウ 監査委員の見解

8月3日のパナマ社取締役会の記録によると、①船舶自体に問題がないこと及び②船級が取得できる見通しとなったことについて説明されたことは認められるが、特に速度について説明されたことを確認することはできなかった。

8月26日のパナマ社取締役会の記録においても、特に速度について説明されたことを確認することはできなかった。

なお、第3の2(1)エ(p.15)のとおり、6月17日の検船時に「オハマナ号は、以前仁川～済州島間を21ノットで運航しており18ノットは出る。」「メインエンジンは良く、定期的にメンテナンスしている。」旨の説明が売主からあったこと、本船の一般配置図におけるサービススピード（通常の航海速力）の記載が21ノットとなっていたこと、本船が1

年前に 18 ノット以上で走っていたとの記録等から、必要な速度は当然に出るものというのが当時の新潟国際海運の認識であったと思われる。

(3) 重要事項に関する規定を契約書に盛り込まなかった理由について

ア 知事の監査要求事項

契約に関して、検船時等に確認できなかった速度（18 ノット）などの重要事項や、想定されるリスクを回避するための規定を契約書に盛り込むべきであったが、それをしなかったのは何故か、という事項についての、新潟国際海運の認識、判断及び関与

イ 新潟国際海運の説明

パナマ社では、ブローカーが示した船舶売買契約書は、社団法人日本海運集会所書式制定委員会の書式がベースであるが、その書式には速度の項目はなく、またブローカーから普通は書かないと言われたことから、速度を特記事項として書かなかったものとしている。しかし、仲裁判断では、速度を特記事項として書かなかったのは買主側の落ち度として指摘されたとしている。

なお、このブローカーを売主側と買主側の双方の仲介をするものと一定の信頼をしていたが、最終的には売主側の仲介業者であることが判明し、裏切られた形となったとしている。

また、引渡時に船舶に瑕疵があった場合に引取拒否できることを契約条件に記載しなかったことについては、パナマ社は、船が 6 月 17 日の検船時と同じ状態でなければ引取拒否できると理解していたとしている。

ウ 監査委員の見解

なぜ検船時等に確認できなかった速度（18 ノット）などの重要事項や、想定されるリスクを回避するための規定を契約書に盛り込まなかったのかについてみると、新潟国際海運の説明のとおり、速度については日本海運集会所書式に速度の項目がなく、普通は書かない、その書式を使っていれば法律上の問題は出てこない、これについて弁護士が売買契約書をチェックすることはないなど考えていたことから、その書式に沿っていれば記載しなくても良いとの認識を持っていたため、規定として盛り込まなかったものと認められる。また、上記のとおり、契約当時は想定

の速度は出るものと理解していたことから、取り立てて速度の条件を盛り込む必要性が高いとは考えていなかったものと認められる。

そして、(1)のイ (p. 58)のとおり、契約書には、船舶が6月17日の検船時と同じ状態で引渡しを受ける等の規定が盛り込まれたことから、同じ状態でなければ引取拒否できると考えて契約したものと認められる。

(4) 新潟国際海運の関与について

新潟国際海運の「認識及び判断」については上記(1)から(3)までに述べたとおりであるが、新潟国際海運の「関与」については以下のとおりである。

まず、関与の1点目として、パナマ社は8月3日の取締役会で、契約交渉開始と併せて、交渉はパナマ社役員のみならず新潟国際海運役員が当たることを決めている。さらに、実際、平成27年春ころから契約締結に至るまで一貫して新潟国際海運の役員が連絡交渉の窓口を担当しており、五十嵐社長及びパナマ社役員（新潟国際海運役員を兼務）と相談しながら売主側との連絡交渉を行っている。

2点目として、新潟国際海運は、その役員（パナマ社役員を兼務している者を含む。）及び社員が6月17日の検船に行っており、関係者会議で結果報告もしている。また、6月30日の2回目の検船に新潟国際海運の社員がサーベイヤーを帯同して検船を行っている。

3点目として、新潟国際海運は8月26日の取締役会において、パナマ社が船舶購入費用に充てるための資金融資について決議している。

以上のように、新潟国際海運はパナマ社と一体となって本船の購入を行っていたものである。

3 県のガバナンス等について

(1) 県のガバナンスについて

本監査において、関係人として泉田前知事に調査を行った。その中で前知事は、国土交通省貨物物流システム高度化推進調整官等を務めた経験から、航路開設や鉄道事業のように資産がないと事業ができない装置型産業には出資が普通であること、公費を投じてでもハブ港に一回荷物を集める

ことが重要であることとの考えを示しており、こうした前知事の考えを踏まえて、新潟国際海運に対して船舶調達に3億円、初期段階での赤字補填経費に2.8億円の出資を行うという支援の枠組みが作られたものと認められる。

また、前知事は日本海横断航路プロジェクトに対して重要プロジェクトとの認識はなく、事業が動いている場合、現場がしっかりやることが重要で、トップは余計な口を出さない、との考えも示した上で、本事業に係る自らへの説明状況について、予算計上時は数字の入らない紙1枚であったこと、予算成立後の知事レクは2回で時間も合計30分位であったことから、細かいことは承知しておらず、他の案件と同様に処理していたものとしている。しかし、前知事の考えを踏まえて枠組みが作られた事業であったことを考慮すると、事業実施段階における県の最高責任者としての関わりが薄かったものと思われる。

船舶の売買契約の情報が契約後1か月の間知事まで上がらなかった。このことについて、前知事は県議会建設公安委員会の集中審議において、ある程度あらごなししてから報告するという森前副知事の性格があったという主旨の答弁をしている。

本監査においては、関係人として森前副知事にも調査を行った。その中で前副知事は、事務的な話は知事や副知事に上がっていないこともあったかもしれないが、重要な話はきっちり交通政策局が上げていたと思うとしながらも、契約締結の情報が契約後1か月の間上がらなかった点については、問題点を整理したうえで上げようという判断により遅れたことは遺憾であるとし、また、県議会総務文教委員会の審議において、真摯に反省したいと述べており、県内部の意思疎通が不十分であったことが窺える一例である。

監査を進める中で、本事業に関し担当局長を通さず業務が進められた場面があったことも浮き彫りとなり、組織の意思形成過程に対する懸念も生じた。県の重要プロジェクトと位置づけられていた本事業において、県内部の意思疎通が不十分であったことと合わせて、県のガバナンス面で問題が生じていたものと思われる。

(2) 県民への説明について

日本海横断航路事業については、知事をはじめ交通政策局から県議会や記者会見、県ホームページ等でたびたび説明がされてきている。しかし、例えば、県議会建設公安委員会や普通会計決算審査特別委員会において、船舶の売買契約後にもかかわらず、船舶調達は交渉中としたもの等が見られた。詳細を明らかにできなかった事情は理解できるものの、県民から見て言葉が足りず、丁寧な説明とは言い難いと感じるものである。

また、仲裁に入ってから説明においても、県は守秘義務に配慮している旨の説明に終始し、それ以上の情報についての言及は見られない。守秘義務に配慮しつつも、状況の説明に意を用いたのか、説明の仕方がほかになかったのかに工夫の余地があったと考える。

4 新潟国際海運の財務面の課題

(1) 監査対象期間

今回の監査は、県が財政的援助を与えているもの等の出納その他の事務の執行に係る監査として、新潟国際海運が県の出資を受け入れた第9期（平成26年10月1日～平成27年9月30日）決算を対象とした。

(2) 監査結果

ア 関係会社株式について（指摘事項）

第9期決算において、清算し、既に存在しない関係会社の株式を出資時の金額47,160,000円で計上しているものがあつた。決算書における適正な資産評価の点で問題があるので、適正な会計処理を行うよう求めるものである。

イ 立替金、仮受金について（指摘事項）

平成21年3月に4か国（韓国、中国、ロシア、日本）でフェリーを備船し、試験運航した際の備船料7,735,370円の立替金及び北東アジアフェリー株式会社の清算に伴う仮受金9,407,490円が長期間処理されないままとなっている。財務状況の改善という点から、これまで以上に関係者への働き掛けを強めて早期の回収に努める等、適正な処理を行うよう求めるものである。

なお、以上ア、イについては、第 10 期において評価損や回収不能等の会計処理が行われている。

5 まとめ

(1) 新潟国際海運に対する意見

日本海横断航路事業における新潟国際海運の役割は、100%子会社であるパナマ社が購入するフェリーを傭船し、日本海横断航路を実際に運航することである。このため、今回の船舶調達に関して同社は、将来の航路運航予定者として、実際の船舶の購入者であるパナマ社と一体となって取り組んできた。

新潟国際海運は、日本海横断航路の実現に向けて、航路の相手方である対岸諸国の関係者との交流・協力関係の構築に長年取り組んできたものの、自ら船舶を購入・保有し、航路を運航した経験はない。今回の事業は、購入予定船舶の所有者も外国企業であるなど、既存の航路運航事業者でも慎重となる事業であったと思われ、同社の当時の体制では難度の高い業務であったと思われる。

新潟国際海運は、長期停泊中の中古船舶購入に当たり、サーベイヤー等による検船を行っているが、検船では確認できない速度やエンジンのメンテナンスなどの確認は売主の説明によるものであった。契約において検船時と回航後の引渡時の相違の立証責任は、常に買主にあること及びデポジットの曖昧な理解など、船舶の性能や契約条件等一つ一つの確認が不十分であったことが今回の問題であったと認められる。

また、ブローカーを頼り、法律の専門家に相談することなく契約判断を行うなど、業務の進め方に慎重さを欠いていた。

さらに、新潟国際海運は船舶購入の資金が十分確保されていないまま契約に踏み切ったことや、外航船仕様に改造する費用が多額となることが契約後に判明するなど、公金を充てた事業の執行としては不適切であった。

日本海横断航路開設が容易に進まない中、ほかに購入できる船の見通しもなく、何とかオハマナ号で運航したいと考え、売主の条件をのみ拙速に契約を進めた結果、船舶が調達されずに会社資産が大幅に減少してしまったことは誠に遺憾である。今後は、県出資法人であることを念頭において、

健全な経営を進めるよう求めるものである。

なお、今回の報告書においては、決算処理について第9期を対象としたが、次年度以降においても、財政的援助団体等として新潟国際海運の監査を行っていく。

(2) 県に対する意見

県は、今回のトラブルに係る船舶購入契約の直接の当事者ではないが、この官民共同プロジェクトに強い思いを持って取り組み、新潟国際海運と一体となって船舶の調達を進めてきたと認められる。

県は、公金を新潟国際海運へ出資した以上、その結果を求められるのは当然であり、新潟国際海運の体制を踏まえた支援を行うことが求められるものである。県は、出資前から、新潟国際海運に対し候補船情報収集等の業務委託や、船舶の探し方の助言など船舶調達に関して様々な支援を行い、また、関係者会議等で情報共有を図りながら進めてきたが、契約など肝心な場面や重要な事項についての確認が不足していた。また、トラブル発生後、県出資金の保全のためにできる限りの努力を尽くしたか疑問がある。

日本海横断航路プロジェクトは、県、新潟市、経済界が一体となって取り組むプロジェクトである。しかしながら、事業推進に関する責任の所在が曖昧であったことがトラブル発生の一因であった。三者出資により船舶調達を着実に実現するため、関係者会議の位置付けや役割の明確化を行うことは県でこそできることであり、県がプロジェクト全体をしっかりと掌握し経済界の理解を十分得て、その推進体制を構築して進めることが必要であったと考える。

現行スキームによる事業実施は事実上破綻しており、今後県には事業の再構築などに向けて最大限の努力を求めるものである。

なお、この監査の過程で明らかになった県内部の意思疎通や意思形成過程のガバナンスの問題、県民への説明責任についても、県内部でしっかり検証がなされ、必要な対策を講じることを期待する。

(3) 日本海横断航路の実現に向けて

経済発展が進む中国東北部やロシア極東地域と新潟を結ぶ航路は、北東

アジアの表玄関化を目指す本県の拠点性の向上に大きく寄与するものと期待される。航路の実現及び安定運航には相手国側等との信頼関係の構築が重要であるが、民間出資により投資会社が設立されて以来、県、新潟市と経済界は連携して相手国側との関係構築や国内事業者への集荷意欲喚起に努め、ようやくここまできたとの感がある。県及び関係者においては本トラブルを乗り越え体制をしっかりと構築し、航路の実現に向けて事業の推進に努められたい。

資 料

決 算 報 告 書

第 9 期

〔 平成26年10月1日から
平成27年9月30日まで 〕

新潟国際海運株式会社

貸借対照表

新潟国際海運株式会社

平成27年 9月30日現在

資 産 の 部		負 債 の 部	
科 目	金 額	科 目	金 額
	円		円
【流動資産】	【 338,662,415】	【流動負債】	【 11,362,913】
現金及び預金	330,620,247	未払費用	150,260
立替金	7,735,370	仮受金	9,407,490
前払費用	305,480	預り金	67,663
未収税金	1,318	未払法人税等	1,005,500
【固定資産】	【 47,607,649】	未払消費税等	732,000
(有形固定資産)	(251,329)	負債の部計	11,362,913
器具備品	251,329		
(無形固定資産)	(97,020)		
電話加入権	97,020	純資産の部	
(投資その他の資産)	(47,259,300)	【株主資本】	【 374,907,151】
関係会社株式	47,160,000	[資本金]	[314,000,000]
子会社株式	89,820	[資本剰余金]	[150,000,000]
差入保証金	9,480	資本準備金	150,000,000
		[利益剰余金]	[Δ89,092,849]
		(その他利益剰余金)	(Δ89,092,849)
		繰越利益剰余金	Δ89,092,849
		(うち当期純利益)	(Δ9,382,552)
		純資産の部計	374,907,151
資産の部計	386,270,064	負債・純資産の部計	386,270,064

損 益 計 算 書

自 平成26年10月 1日

新潟国際海運株式会社

至 平成27年 9月30日

科 目	金 額	
		円
【売 上 高】		
業 務 受 託 料	15,356,644	15,356,644
売 上 総 利 益		15,356,644
【販売費及び一般管理費】		24,733,920
営 業 利 益		△9,377,276
【営 業 外 収 益】		
受 取 利 息	6,511	
為 替 差 益	1,138,325	
雑 収 入	83,488	1,228,324
経 常 利 益		△8,148,952
税引前当期純利益		△8,148,952
法人税、住民税及び事業税		1,233,600
当 期 純 利 益		△9,382,552