

網地島ライン株式会社

- (1) 情報公開シート I (PDCAサイクルシート)
- (2) 情報公開シート II (財務諸表等)
- (3) 情報公開シート II の補足資料
- (4) 市が期待する役割、市意見書等
- (5) 定款又は寄附行為
- (6) 役員名簿
- (7) 事業報告書
- (8) 損益計算書又は正味財産増減計算書
- (9) 貸借対照表
- (10) キャッシュ・フロー計算書
- (11) 財産目録(作成していないため不添付)
- (12) 事業計画書

第三セクター情報公開シート I (PDCAサイクルシート)

1 作成年月日・市所管部署

作成年月日 平成 29 年 6 月 30 日

市所管部署 石巻市 復興政策部地域振興課

2 法人名称等

法人名称	網地島ライン株式会社
法人所在地	石巻市 門脇町三丁目1番19号
設立年月日	昭和 53 年 7 月 28 日
代表者職・氏名	代表取締役 安倍 友一

設立目的・経過
 石巻市より同一航路に就航していた友福汽船(株)及び網地島漁協の一般定期航路事業部門を併合して、余剰船舶を緊急医療船として同島に常駐してほしいとの要望から、海運局・宮城県・牡鹿町を加えた離島航路合併推進協議会を立ち上げたが、友福汽船が当時黒字に転じていたため、持ち株比率65%を主張して網地島漁協と対立、合併は難航した。これを解決するため、安定するまで、石巻市・牡鹿町・田代浜漁協が第三者出資し、昭和53年7月新会社を設立。平成18年には、石巻市の鮎川・網地島航路を併合し、以降島民の足として生活航路を担っている。

3 定款上の事業内容

- (1) 一般旅客定期航路事業
- (2) 売店及び食堂の経営
- (3) 観光事業
- (4) 上記に付帯する一切の事業
- (5)

4 出資・出捐の状況

資本金・基本財産総額	石巻市出資・出捐額	石巻市出資・出捐割合	市以外の出資・出捐者	市以外の出資・出捐額	市以外の出資・出捐割合
10,000 千円	1,200 千円	12.0 %	株式会社友福	5,000 千円	50.0 %
			宮城県漁業協同組合	3,500 千円	35.0 %
			田代島離島振興委員会	300 千円	3.0 %

※出資額が多い順に上位3者(個人は「個人」と表記)を記載

5 役員・職員の状況

(1) 役員の状況

	H26期末	H27期末	H28期末
常勤	1	1	1
うち市職員	0	0	0
うち市退職者	0	0	0
非常勤	6	6	6
うち市職員	1	1	1
うち市退職者	0	0	0
計	7	7	7
うち市職員	1	1	1
うち市退職者	0	0	0

(2) 職員の状況

	H26期末	H27期末	H28期末
常勤	15	17	15
うち市職員	0	0	0
うち市退職者	0	0	0
非常勤	4	4	7
うち市職員	0	0	0
うち市退職者	0	0	0
計	19	21	22
うち市職員	0	0	0
うち市退職者	0	0	0

※市職員(及び市退職者)とは、市の常勤の特別職及び一般職の者(及びそれらの職にあった者)で、法人の役職員に就任している者をいう。

6 経営理念・方針

- 一、安全運航
- 一、観光客誘致により、減少する島民利用者数を補い、航路を安全且つ発展させ、島民の利便を確保する。
- 一、田代島緊急医療船の常駐により、島民の生命の安全を守る。

第三セクター情報公開シート I (PDCAサイクルシート)

7 中期的な経営目標・事業計画

目標項目・指標	単位		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度期
新船舶の導入	隻	目標計画	0	0	0	2	0
		実績	0	0			
目標・指標の説明		現在所有の三隻は、いずれも老朽船であり、安全運航上大きな問題があるばかりでなく、旧式のため交換部品の調達が難しくなっている。又、修繕に多額の費用が発生する。三隻を高速の二隻とし、経費節減の上、1時間以上の所要時間を大幅に短縮し、旅客の利便向上に資する。					
目標未達の場合の要因分析		<ul style="list-style-type: none"> 一、3.11津波による、業務・施設復旧の遅れ 一、補助制度の変遷による、事務等の複雑化 一、造船計画の大幅な方針変更に伴う、協議時間の延長 					

8 主要事業の成果、課題

事業名称	前期の事業成果	自己評価・事業課題	前々期の課題への取組成果
離島航路事業 (一般旅客定期航路事業)	網地島白浜海水浴場の開設及び期間中の好天に恵まれたこと、田代島の猫人気更に拡大したことなどにより、過去最高の輸送人員であったH27年度を大幅に上回る乗客数となった。	船員もさることながら、少ない人数の事務等陸上員で、急増する観光客を見事に捌いたことは賞賛に値するが、発着場増設を控え、過重労働を改善したい。	若い乗組員が定着して、漸く船員不足が解消され、安定した輸送サービスが提供できた。懸案の、発着場の市中心部への移転のめどが立ち、老朽化した船舶の代替についても、平成30年10月の就航を目指している。
事業の公共性、公益性	<p>田代、網地島両島の主力産業は、沿岸及び養殖漁業であり、その漁獲物の殆どが石巻市の魚市場に、弊社船により輸送されます。</p> <p>又、田代島は石巻市、網地島は牡鹿町と行政が分かれていたが、平成17年4月1日、石巻市と牡鹿町他5町が合併し新石巻市となり政治、経済、生活、物流等(郵便の航送も)の殆どを新石巻市(石巻港・鮎川港)とのパイプで繋がれています。</p> <p>このように、両島とも生活物資の殆どと、環境衛生関係車両等の輸送の全てが当航路に依存しております。また無医村である田代島には緊急医療船として、当社船が常駐しており、無医村の田代島、病院が有っても緊急患者の搬送を要する網地島島民の、生命を支える、重要な役割を果たしています。</p> <p>以上のことから当航路は公益上必要不可欠な航路であると思料されます。</p> <p>又近年においては、田代島の猫を目的とした観光客が急増し、石巻市における観光客増加の一翼を担っています。</p>		

9 市が期待する役割、市意見等(担当部署記載)

※各情報公開シートの個別項目毎及び決算全体の所感について、別紙様式に記載ください。

第三セクター情報公開シートⅡ（財務諸表等）

団体名称	網地島ライン株式会社
------	------------

1 財務諸表（金額単位：千円）

貸借対照表 (B/S)	借方(科目)	平成26年度期	平成27年度期	前期増減	平成28年度期	前期増減
	流動資産	122,288	132,995	10,707	166,690	33,695
うち 現金・預金	118,084	129,972	11,888	162,813	32,841	
固定資産	46,083	48,528	2,445	50,284	1,756	
有形固定資産	8,874	8,199	▲ 675	8,834	635	
無形固定資産	268	268		268		
投資その他の資産	36,941	40,061	3,120	41,182	1,121	
資産の合計	168,371	181,523	13,152	216,974	35,451	
貸方(科目)		平成26年度期	平成27年度期	前期増減	平成28年度期	前期増減
流動負債	186,829	171,002	▲ 15,827	170,485	▲ 517	
うち 短期借入金	152,000	146,000	▲ 6,000	151,000	5,000	
引当金	10,483	7,983	▲ 2,500	13,642	5,659	
うち 長期借入金						
負債合計	197,312	178,985	▲ 18,327	184,127	5,142	
純資産	▲ 28,941	2,538	31,479	32,847	30,309	
うち 資本金	10,000	10,000		10,000		
うち 資本剰余金						
うち 利益剰余金	▲ 38,941	▲ 7,462	31,479	22,847	30,309	
うち その他						
負債・純資産の部合計	168,371	181,523	13,152	216,974	35,451	

損益計算書 (P/L)	科目	平成26年度期	平成27年度期	前期増減	平成28年度期	前期増減
	売上高	98,739	116,623	17,884	124,067	7,444
売上原価	205,337	176,596	▲ 28,741	166,993	▲ 9,603	
売上利益	▲ 106,598	▲ 59,973	46,625	▲ 42,926	17,047	
販売費・一般管理費	25,553	26,049	496	21,821	▲ 4,228	
営業利益	▲ 132,151	▲ 86,022	46,129	▲ 64,747	21,275	
営業外収益	146,295	126,124	▲ 20,171	109,113	▲ 17,011	
営業外費用	322	215	▲ 107	161	▲ 54	
経常利益	13,822	39,887	26,065	44,205	4,318	
特別利益	6,482	7,816	1,334		▲ 7,816	
特別損失				12	12	
税引前当期純利益	20,304	47,703	27,399	44,193	▲ 3,510	
法人税等	1,634	16,224	14,590	13,884	▲ 2,340	
当期純利益	18,670	31,479	12,809	30,309	▲ 1,170	

※行については、適宜、追加・削除、区分修正可。ただし、設定した計算式に影響を与えないこと。
 ※財務諸表を添付すること。

第三セクター情報公開シートⅡ（財務諸表等）

区分	平成26年度期	平成27年度期	前期増減	平成28年度期	前期増減
営業活動によるキャッシュフロー	16,901	21,006	4,105	30,881	9,875
税金等調整前当期純利益	20,304	47,702	27,398	44,192	▲ 3,510
減価償却費	962	675	▲ 287	1,284	609
その他引当金の増加額	▲ 2,592	▲ 2,500	92	5,658	8,158
受取利息及び受取配当金	▲ 29	▲ 31	▲ 2	▲ 28	3
支払利息	242	190	▲ 52	141	▲ 49
売上債権の増加額	▲ 177	314	491	▲ 641	▲ 955
その他	▲ 1,809	▲ 25,344	▲ 23,535	▲ 19,725	5,619
投資活動によるキャッシュフロー	▲ 1,134	▲ 3,120	▲ 1,986	▲ 3,041	79
保険積立金の増加額	▲ 1,149		1,149		
長期前払費用の増加額	15	▲ 120	▲ 135	▲ 121	▲ 1
有形固定資産の取得による支出				▲ 1,920	▲ 1,920
有価証券取得による支出		▲ 3,000	▲ 3,000		3,000
その他の増減				▲ 1,000	▲ 1,000
財務活動によるキャッシュフロー	▲ 2,000	▲ 6,000	▲ 4,000	5,000	11,000
短期借入金の減少額	▲ 2,000	▲ 6,000	▲ 4,000		6,000
短期借入金の増加額				5,000	5,000
現金及び現金同等物に係る換算差額					
現金及び現金同等物の増減額	13,767	11,886	▲ 1,881	32,840	20,954
現金及び現金同等物期首残高	104,320	118,087	13,767	129,973	11,886
現金及び現金同等物期末残高	118,087	129,973	11,886	162,813	32,840

（※1）負の数の場合は、マイナス記号（-）を付けて入力すること。

（※2）支出は、マイナス記号（-）を付けて入力すること。

2 市による財政・金融支援等（金額単位：千円）

区分	平成26年度期	平成27年度期	前期増減	平成28年度期	前期増減
補助金（交付金・助成金・負担金）	6,729	5,910	▲ 819	4,575	▲ 1,335
事業費補助金（交付金・助成金・負担金）	6,729	5,910	▲ 819	4,575	▲ 1,335
管理費補助金（交付金・助成金・負担金）					
委託料及び指定管理料					
借入金（期末残高）	51,000	51,000		51,000	
短期借入金	51,000	51,000		51,000	
長期借入金					
出資・出捐（期末時）					
債務保証額（期末残高）					
損失補償額（期末残高）					
その他の財政支援・優遇措置（税、使用料、手数料の減免等）					

※行については、適宜、追加・削除、区分修正可。ただし、設定した計算式に影響を与えないこと。
 ※財務諸表を添付すること。

情報公開シートⅡ補足資料

法人名： 網地島ライン株式会社

1 貸借対照表に関する補足

(1) 総括分析

平成26年度から3ヵ年連続で最終損益が黒字となり、平成28年度は累積欠損額も解消された。併せて平成27年度から資産総額が負債を上回り、債務超過状態も解消されている。当期純利益は預金等の増加、財務基盤の強化に主軸を置いている。

(2) 前年度から数値が変動した科目及びその要因

項目	変動内容	変動要因
流動資産	33,694,752 円増	預金額の増加など
引当金	5,658,924 円増	特別修繕準備金の増加
利益剰余金	15,385,257 円増	利用客増加による収益性改善

2 損益計算書又は正味財産増減計算書に関する補足

(1) 総括分析

航路利用者、運賃収入の増加により当期純利益は昨年と同額程度まで伸ばしている。運行経費についても昨年度より減少している。しかし、老朽化した船舶の修繕費は上昇しており、経費・安全面においても早期な新造船就航の必要がある。

(2) 前年度から数値が変動した科目及びその要因

項目	変動内容	変動要因
旅客運賃収入	6,116,990 円増	旅客数の増加による収入増
国庫補助金等 収入	17,700,512 円減	航路欠損額減少による補助金額の減

3 キャッシュフロー計算書に関する補足

(1) 総括分析

旅客運賃収入増に加え経費も抑えられたことから当期純利益は昨年並みと高い水準となった。

(2) 数値が変動した区分及びその要因

項目	変動内容	変動要因
法人税等の 支払額	21,072,371 円増	売上（旅客数）増により税金の増額
営業活動によ るキャッシュ フロー	9,873,459 円増	旅客数の増加による収入増等であり、 本業が順調に推移している。

4 市による財政・金融支援等に関する補足

(1) 市からの補助金等の交付状況

補助金等の名称	補助金額（単位：円）	補助金の使途
離島航路維持費補助金	314,336 円	確保維持補助金市負担分
離島航路事業者経営安定化 補助金	4,257,740 円	離島緊急搬送対策費（田代島夜間船 舶待機費用）、島民割引市独自実施分

(2) 市からの委託業務等（指定管理含む）の状況

委託業務の名称	委託料（単位：円）	委託業務の内容

(3) 税、使用料、手数料等の減免の状況

減免されている税目等名称	減免額（単位：円）	減免理由

市が期待する役割、市意見等（別紙）

法人名：網地島ライン株式会社

担当部署名：復興政策部地域振興課

1 第三セクター情報公開シートI（PDCAサイクルシート）に対する意見

（1）中間的な経営目的・事業計画

同法人が所有するカーフェリーは運航開始から34年が経過し、他の2隻についても29年が経過している。そのため、安全運航の観点から、現在所有している3隻の老朽化船舶についてリプレースの必要がある。

船舶のリプレースについては、建造費として国庫補助を活用するため、平成26年11月に発足した島民・国・県・市・航路事業者・財務会計専門家による石巻～長渡航路改善協議会にて航路改善計画を策定し協議を進めてきたが、平成28年5月に従来の大型船1隻、中型船1隻から大型船2隻へと大幅な方針変更が生じたことから、計画修正を行い再度関係各所との協議調整を行っている状況であり、船舶の大型化にあたっては費用対効果に十分留意したものでなければならない。

また、石巻市中央への新寄港地追加についても、平成29年秋頃に開設を予定している。

（2）主要事業の成果、課題

平成24年1月末より通常運行本数への復旧を実現したものの、島内のインフラ整備及び観光資源の復旧が遅れていたため、平成23・24年度の利用者数の落ち込みは著しく、収入についても大幅な減となった。

その後、平成25年度の網地浜海水浴場が再開や近年の猫ブームなどをうけ、航路利用者は年々回復を見せ、平成28年度は震災前を上回る水準の利用者数を記録した。

今後も観光客等の利用者を増やすために利便性の向上を図り、収益性の改善につとめていく必要がある。

平成29年度秋頃より開設予定の中央寄港地及び門脇発着場周辺は復興工事のため駐車場が不足しており、利用者の減が予想されている。

2 第三セクター情報公開シートⅡ（財務諸表等）に対する意見

（1）貸借対照表

資産の合計と負債合計を比較すると、負債額が総資産を上回り債務超過は平成27年度より解消されている。累積欠損についても、平成28年度に解消している。

離島航路事業については、島民唯一の交通手段であり、欠くことのできないものであることから、年度当初における運転資金を確保するため、県と市により貸付を実施、欠損額については、国、県、市により補助金を交付している。

（2）損益計算書又は正味財産増減計算書

平成25年度以降、網地白浜海水浴場の再開や猫ブームなどにより、航路利用需要が増加し売上高は年々増加している。

売上原価については、平成28年度には減少しており、純粋な事業による収益性は大幅に改善を見せている。

（3）キャッシュフロー計算書

平成27、28年度は収入増により税金等調整前当期純利益が大幅に改善、一方、法人税支払額の増、手元キャッシュの増加によりその他項目の減少額は増加したものの、収支としては引続きプラスとなり、期末残高は増加した。

（4）市による財政・金融支援等

当該航路における補助については、平成23年度より事前内定方式に変更され、補助申請の基本となる事業計画に対しても、国、県、市、航路事業者にて構成される協議会を経て作成しているため、より適正な事業計画が検討されており、それに基づいた運航による収支欠損に対し補助がなされている。

また、補助算定の基礎となる会計についても、詳細な会計検査を国、県、市により毎年度実施しており、資金の適正な執行について指導が徹底されていることから、今後も当法人に関する補助を継続しながら、離島航路事業を維持していく。

3 法人に対し市が期待する役割等（担当部署所感）

島民にとって離島と本土をつなぐ唯一の交通機関であり、欠かすことのできない生活基盤としての役割を担っている。そのため、安全安心を第一とし、今後も継続して安定的な運航に努める必要がある。

新造船導入によるコスト軽減など費用抑制施策を推進することで収益性を改善し、持続可能な公共交通としての維持を図る必要がある。