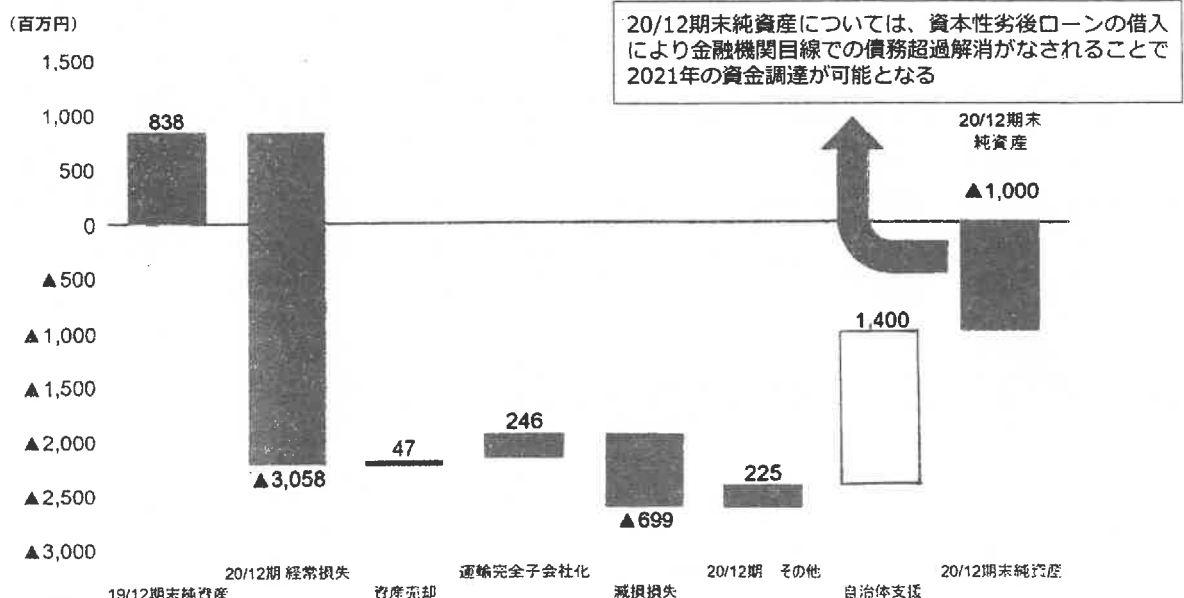


| 項目 | 経営改善方針 | 現時点の進捗状況 | 改善額(年) |
|---------------------------------------|---|--|----------------|
| 1. 役員報酬及び管理職の給与・賞与減額(令和2年4月～) | <ul style="list-style-type: none"> 常勤取締役の報酬月額減額(令和2年4月より15～20%・6月より25～30%減額) 部課長の給与・賞与減額(令和2年6月より5～10%減額) | <ul style="list-style-type: none"> 継続実施 | 0.12億円 |
| 2. ジェットフォイル建造(令和2年契約締結) | <ul style="list-style-type: none"> 川崎重工業と建造契約を締結し、ジェットフォイル「ぎんが」代替船を建造(船価約34億円) 新潟県、佐渡市の建造費支援については、議会承認後、鉄道・運輸機構(JRTT)の船舶共有建造新制度を活用 | <ul style="list-style-type: none"> 令和3年3月末まで延期していた契約締結は断念 4月以降については造船所と協議 | - |
| 3. 小木直江津航路の収支改善(令和3年～) | <ul style="list-style-type: none"> 航路の維持継続に向け、早期の抜本的な収支改善が必要不可欠 「あかね」売却、ジェットフォイル購入(またはリース)⇒ジェットフォイル1隻による運航体制に変更し収支改善 佐渡航路確保維持改善協議会を中心に協議 | <ul style="list-style-type: none"> 既存のジェットフォイル3隻の内1隻を小木直江津航路に就航 令和3年1月サービス基準改定 「あかね」の売却交渉中 将来的にカーフェリー導入を検討 | 4.06億円 |
| 4. バンカーサーチャージ(燃料油価格変動調整金)の改定(令和3年1月～) | <ul style="list-style-type: none"> 現行の調整金(算定基準は平成17年輸送実績)では、燃料上昇コストが十分に回収できていない状況 調整金ガイドラインに基づき、1ゾーン当たりの金額を改定 1ゾーン当たり(旅客)大人:現行130円→改定後220円 | <ul style="list-style-type: none"> 令和2年11月北陸信越運輸局へ変更届を届出 同月プレスリリース 令和3年1月より実施 | 1.38億円 |
| 5. グループ企業を含めた費用の圧縮 | <ul style="list-style-type: none"> グループ企業を含めた費用の圧縮 | <ul style="list-style-type: none"> 業務委託料および間接費等の削減を実行 | 令和3年 0.73億円 |
| 6. 貨物運賃改定、貨物船「日海丸」運航体制見直し | <ul style="list-style-type: none"> 貨物運賃改定、貨物船「日海丸」運航体制見直し | <ul style="list-style-type: none"> 令和3年1月プレスリリース 令和3年4月～10%改定 | 貨物運賃 0.84億円 |
| 7. 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた対策 | <ul style="list-style-type: none"> 資金繰り、資本施策などの対策が必要不可欠 | <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナ融資 総額40億円借入 令和3年ダイヤ見直し 令和2年12月佐渡汽船運輸㈱の完全子会社化 資本金劣後ローン 10.2億円借入 | - |

※ 上記の他、各種割引、新たなコンテンツ開発など、航路関係自治体と誘客施策に取り組み、一層の利用促進とサービス向上を図る

佐渡汽船単体の純資産ブリッジ(19/12期→20/12期)



※ 2021年については、新型コロナウイルス感染症の影響が懸念されるが、自助努力や第三者出資等の資本施策を含む改善計画を実行し、航路の維持と経営再建を目指す