

---

# 第2回モニタリング会議 ご説明資料 (2014年10月～2015年3月業績報告)

2015年6月29日



1. 計画と実績の対比	p.3
□ 全社PL	
□ 路線バスPL	
□ 軌道PL	
□ 全社BS	
2. 公共交通利用状況	p.7
□ 路線バス	
□ 軌道	
3. 公共交通取組状況	p.9
4. 公共交通に関する設備投資の実施状況	p.10

## 計画と実績の対比（全社PL）

全社の2014年10月～15年3月実績は、以下のとおりです

※事業再生計画の財務数字は、旅行業（とさでんトラベル）との合算であり、とさでん本社との合算数値となります

単位：百万円

	2014/10～12	2015/1～3	2014/10～2015/3	2014/10～2015/3	達成率 (③÷④)
	3ヶ月 実績①	3ヶ月 実績②	6ヶ月 実績③(①+②)	6ヶ月 計画0期④	
売上高	1,516	1,406	2,922	2,881	101%
売上原価	209	159	368	337	109%
差引収益	1,307	1,247	2,554	2,544	100%
人件費	708	611	1,319	1,309	101%
厚生費	71	96	167	152	110%
動力費	118	97	215	269	80%
修繕費	83	85	168	172	98%
物件費	27	34	61	56	108%
経費	221	230	451	547	82%
諸税	25	11	36	47	76%
減価償却費	79	88	167	165	101%
営業費計	1,331	1,253	2,584	2,718	95%
営業利益	-24	-6	-30	-175	-
営業外収益	17	23	40	35	113%
営業外費用	18	22	40	38	107%
経常利益	-26	-4	-30	-177	-
特別利益	0	672	672	419	160%
特別損失	84	348	431	215	200%
税引前当期純利益	-109	320	210	27	783%
法人税等	0	101	101	27	377%
当期純利益	-109	218	109	0	-

※計画0期は、決算期の変更等を反映させた事業再生計画の15/3期

### <差異要因等>

#### ✓ 経常利益

- 軽油単価の低位推移により、路線・高速・貸切バス等の動力費が低減したことと、見込んでいた統合コストが想定ほど発生しなかったことなどによる経費低減により、計画対比+147百万円

#### ✓ 特別利益

- 補助金は429百万円、事故和解金62百万円、軌道工事負担金181百万円

#### ✓ 特別損失

- 軌道工事負担金181百万円、退職給付引当金積立不足積み増し分95百万円、統合に係る臨時的なコスト122百万円など

#### ✓ 当期純利益

- 計画は少額の黒字に対し、実績は109百万円計上

### <主な勘定科目の説明>

- ✓ 動力費…軌道動力費、バス軽油費等
- ✓ 修繕費…軌道、バス事業における各種修繕等
- ✓ 物件費…水道光熱費、備用品等
- ✓ 諸税…固定資産税、自動車税等
- ✓ 減価償却費…固定資産償却、のれん代償却
- ✓ 営業外収益…受取配当金、業務委託料等
- ✓ 営業外費用…支払利息等
- ✓ 特別利益…補助金等
- ✓ 特別損失…統合費用、構造改革費用等

## 計画と実績の対比（路線バスPL）

路線バス事業の2014年10月～15年3月実績の専属営業損益は、以下のとおりです

## ＜差異要因等＞

単位：百万円 ✓ 売上高

➢ 計画達成

✓ 費用

➢ 人件費は、時間外増に伴う増加

➢ 厚生費は、科目計上ルール変更に伴う増加

➢ 動力費は、軽油単価の低位推移による減少

➢ 修繕費は、臨時修理等の増加

➢ 経費は、一宮営業所賃料を一般管理費部門から路線バス部門へ科目振替したことによる増加

➢ 諸税は、旧会社（県交通）にて、一宮営業所の固定資産税を支払うことによる減少

➢ 減価償却費は、バス車両2両の計面前倒し導入による増加（2015年4～9月に導入予定の2台を同年3月期に前倒し）

✓ 専属営業損益

➢ 計画達成

## ＜専属営業利益とは＞

✓ 本社費配賦前の事業別営業利益

	2014/10～12 3ヶ月	2015/1～3 3ヶ月	2014/10～2015/3 6ヶ月	2014/10～2015/3 6ヶ月	達成率 (③÷④)
	実績①	実績②	実績③(①+②)	計画0期④	
売上高	285	280	565	557	101%
売上原価	0	0	0	0	-
差引収益	285	280	565	557	101%
人件費	206	192	399	386	103%
厚生費	18	30	49	44	112%
動力費	38	30	69	99	69%
修繕費	32	44	76	66	115%
物件費	5	7	13	14	89%
経費	31	50	81	71	113%
諸税	4	2	5	11	49%
減価償却費	9	12	21	19	113%
営業費計	343	369	712	710	100%
専属営業損益	-59	-89	-147	-153	-
減価償却前専属営業利益	-50	-77	-126	-134	-

※計画0期は、決算期の変更等を反映させた事業再生計画の15/3期

## 計画と実績の対比（軌道PL）

軌道事業の2014年10月～15年3月実績の専属営業損益は、以下のとおりです

## ＜差異要因等＞

単位：百万円

	2014/10～12 3ヶ月	2015/1～3 3ヶ月	2014/10～2015/3 6ヶ月	2014/10～2015/3 6ヶ月	達成率 (③÷④)
	実績①	実績②	実績③(①+②)	計画0期④	
売上高	241	243	484	482	101%
売上原価	0	0	0	0	-
差引収益	241	243	484	482	101%
人件費	157	126	284	278	102%
厚生費	18	21	38	35	109%
動力費	19	19	38	37	103%
修繕費	12	7	19	20	96%
物件費	5	8	13	11	123%
経費	13	17	31	31	98%
諸税	7	1	8	8	100%
減価償却費	10	11	21	21	100%
営業費計	241	210	451	440	102%
専属営業損益	-0	33	33	41	80%
減価償却前専属営業利益	10	44	54	62	87%

✓ 売上高  
➢ 計画達成

✓ 費用  
➢ 人件費は、時間外増に伴う増加  
➢ 厚生費は、科目計上ルール変更に伴う増加  
➢ 物件費は、工具備品購入及び消耗品の増加

✓ 専属営業損益  
➢ 売上は計画達成したが、営業費増加により計画未達

## ＜専属営業利益とは＞

✓ 本社費配賦前の事業別営業利益

※計画0期は、決算期の変更等を反映させた事業再生計画の15/3期

## 計画と実績の対比（全社BS）

2015年3月末でのBSは、以下のとおりです

※計画0期において、実質債務超過は解消しております

単位：百万円

	実績	計画0期	差分
	15/3	15/3	
流動資産	2,235	1,658	577
現金預金	1,175	860	315
売上債権	821	577	244
棚卸資産	73	82	-9
その他	166	138	28
固定資産	6,319	6,112	207
有形・無形固定資産	4,759	4,787	-28
（うち、のれん相当額）	935	935	0
投資その他の資産	1,560	1,325	235
資産の部	8,554	7,770	784
流動負債	1,620	1,167	453
仕入債務	1,121	798	323
その他	499	369	130
固定負債	5,630	5,603	27
借入金	3,675	3,675	0
その他	1,955	1,928	27
負債の部	7,250	6,769	481
純資産の部	1,304	1,000	304
負債及び純資産合計	8,554	7,770	785

指標の検討	実績	計画0期
実態純資産（のれん控除後）	369	65
有利子負債	3,675	3,675
D/Eレシオ	2.8	3.7
実態自己資本比率（のれん控除後）	4.8%	1.0%

※D/Eレシオ=有利子負債(借入金)÷純資産

## ＜差異要因等＞

- ✓ 現金預金
  - 動力費と経費低減効果（約160百万円）、運転資金（売上債権+棚卸資産-仕入債務）の減少分（約89百万円）による増加
- ✓ 売上債権
  - 未収金 +約253百万円（内、補助金高知市約104百万円、四国地方整備局108百万円など）
- ✓ 投資その他の資産
  - 投資有価証券含み益 +約215百万円
- ✓ 流動負債
  - 仕入債務は設備未払金 +約266百万円など
  - その他は未払法人税 +約81百万円など
- ✓ 純資産
  - 繰越利益剰余金 +約143百万円（内、トラベル +約38百万円）、その他有価証券評価差額金 +約151百万円など
  - のれん控除後の実態純資産は約369百万円

路線バスの利用状況は、収入・利用客数ともに、前年に比べ、下降基調となっています

- 本表は運送収入のみ  
 広告収入及び、補償金等の特殊要因が含まれる「運送雑収入」は含めていない

単位：百万円

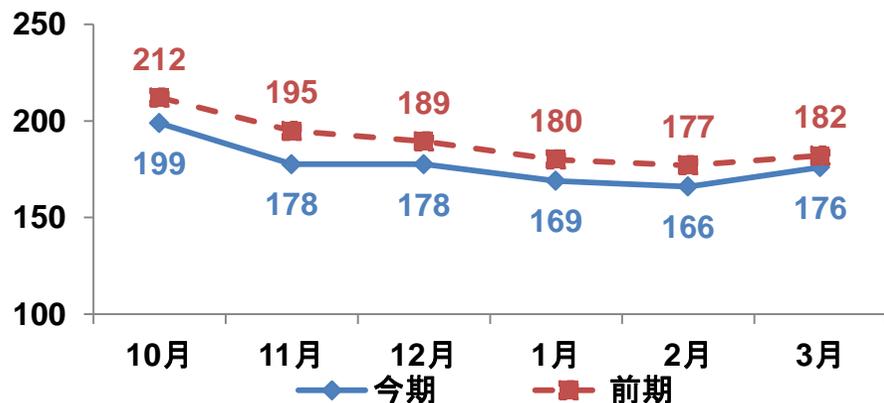
	2015/1~3 3ヶ月 実績	2014/1~3 3ヶ月 前年同期	2014/10~2015/3 6ヶ月 実績①	2013/10~2014/3 6ヶ月 前年同期②	前年 同期比 (①÷②)
運送収入	273	280	553	578	96%
①定期全体	58	60	118	122	97%
②定期外収入	215	219	435	456	95%
うち、現金収入	118	114	236	238	99%
うち、SF	97	105	198	218	91%

※SFとは、ICカードに貯められた運賃のこと

<路線バス収入の増減要因>

- ✓ 2014年4月の運賃改正(消費税増)による定期券への移行
- ✓ 同年10月1日とさでん交通スタート時のダイヤ改正で▲2.5%の減キロ実施による影響
- ✓ 同年10月11日~13日の異常気象(台風)で13日は1日運休(▲310万円)。また、台風以外の雨天日前年比▲6日の影響
- ✓ 旧会社の決算確定に伴う売上精算による減(▲300万円)

<利用客数推移> 単位：千人



<利用客について>

- ✓ 人員はICカードのデータのみではあるが収入と同様の傾向
- ✓ 各月において減少
- ✓ 6ヶ月累計の今期利用客数は1,065千人、前年同期は1,135千人であり、前年同期比94%(ICカード利用客数)

※①運送収入は前年同期比96%であること  
 ②ICカードの利用客数が前年同期比94%に対し、運送収入実績の4割超を占める現金収入の前年同期比は99%と微減であること  
 以上を勘案すると、全体の利用客数の前年同期比は、概ね運送収入の前年同期比96%にほぼ近いと推測される

- 利用客数は、ICカード「ですか」データに基づいており、現金などを除く
- 利用客数全体に占めるIC使用率は約70%

## 公共交通利用状況（軌道）

## 軌道の利用状況は、収入・利用客数ともに、前年に比べ、下降基調となっています

- 本表は運送収入のみ  
広告収入及び、補償金等の特殊要因が含まれる「運送雑収入」は含めていない

単位：百万円

	2015/1~3	2014/1~3	2014/10~2015/3	2013/10~2014/3	前年 同期比 (①÷②)
	3ヶ月 実績	3ヶ月 前年同期	6ヶ月 実績①	6ヶ月 前年同期②	
運送収入	221	225	442	450	98%
①定期全体	59	62	118	120	98%
②定期外収入	162	163	323	330	98%
うち、現金収入	105	101	207	205	101%
うち、SF	57	61	116	125	93%

※SFとは、ICカードに貯められた運賃のこと

## &lt;利用客数推移&gt; 単位：千人



- 利用客数は、ICカード「ですか」データに基づいており、現金などを除く
- 軌道の利用客数は、ICカードの発売日単位で集計
- 利用客数全体に占めるIC使用率は約50%

## &lt;軌道収入の増減要因&gt;

- ✓ 2014年4月の運賃改正(消費税増)による定期券への移行
- ✓ 同年10月路線バス減キロ実施による電車への乗換え
- ✓ 同年10月11日~13日の異常気象(台風)で13日は1日運休(▲260万円)。また、台風以外の雨天日は前年比▲6日で推移の影響

## &lt;利用客について&gt;

- ✓ 人員はICカードのデータのみではあるが収入と同様の傾向
- ✓ 3月は、前年同期における定期駆け込み分の減少あり
- ✓ 6ヶ月累計の今期利用客数は1,703千人、前年同期は1,766千人であり、前年同期比96%(ICカード利用客数)

※①運送収入は前年同期比98%であること

②ICカードの利用客数が前年同期比96%に対し、運送収入実績の約50%を占める現金収入の前年同期比は101%であること

以上を勘案すると、全体の利用客数の前年同期比は、概ね運送収入の前年同期比98%にほぼ近いと推測される

## 公共交通取組状況

路線バスと軌道のこれまでの取組施策は以下のとおりです。また、路線バスの路線収支につきましても、実態の可視化に向けて現在作業中です

## ＜取組施策＞

内容	路線バス	軌道
2014年10月1日実施		
1. 行き先の番号化	○	-
2. 200円均一区間の拡大	○	-
3. 乗継ポイント増設	○	○
4. 親子乗車6歳未満2名無料	○	○
5. 子育て支援優先座席の設置	○	○
2014年10月1日以降 ※2015年3月31日まで		
1. バス停の改修20基	○	-
2. 観月坂団地への利用促進ポスティング	○	-
3. 観月坂団地への住民説明会	○	-
4. 四国内旅行会社への営業実施	-	○
5. 後免町P&Rポスティング	-	○
6. 高知市老人クラブへの利用促進説明会	○	○
7. 持続可能な公共交通のためのシンポジウム開催	○	○
8. 子供向けの体験乗車イベントの実施(イオン高知)	○	○

## ＜路線バスの路線別収支の取組状況＞

路線別に収支を算出するために、課題である直接・間接経費をできるだけ細かく系統別に算出し、路線毎の収支の可視化について、下記の要素等を踏まえ、現在作業中

- 運送収入
  - ⇒ ICカードのSF利用者、ICカードの定期券利用者、現金他(IC以外の収入)
- 運行経費
  - ⇒ 乗務員人件費、動力費(軽油費)、他直接費、間接経費

## 公共交通に係る設備投資計画の実施状況

2014年10月～15年3月の公共交通設備投資は、以下表のとおりです

単位: 百万円

事業	投資内容	投資額	投資目的・狙い等
路線バス	補助車両(5両)	96	安全安心への取組みのため、2015年上期の2両を先行して、合計5両の購入(当初投資計画額、約58百万円)
	ドライブレコーダー	49	安全安心・接客への取組みのため
	ダイヤ編成支援システムバージョンアップ	1	利用促進への取組みのためのシステム更新
軌道	セルコンタワー <sup>(注1)</sup>	1	作業員の安全確保および作業効率向上のため
	鏡川変電所Δ取替工事 <sup>(注2)</sup>	3	安全安心への取組みのため
	レールの重軌条化工事 <sup>(注3)</sup>	40	安全安心への取組みのため
	電源装置(インバータ)取替	5	安全安心への取組みのため
	現金投入口改良等	2	利用促進への取組みのため
合計		197	決算期変更等を反映した事業再生計画(160百万円)に対する増加要因は、2015年度上期購入予定の補助車両2両を先行して購入したことによる

(注1)セルコンタワーとは、高所作業台

(注2)Δとは、過電流遮断装置

(注3)レールの安定のための重量化工事