

(添付書類)

## 事業報告

平成 31 年 4 月 1 日から  
令和 2 年 3 月 31 日まで

### 1. 株式会社の現況

#### (1) 当該事業年度の事業の状況

##### ① 事業の経過及びその成果

令和元年度のわが国経済は、緩やかな景気の回復基調が続いてきましたが、年度末には新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大により国内経済のみならず、世界経済に極めて大きな打撃を与えることとなりました。

また、高知県においては、6 月時点での県内人口が 75 年ぶりに 70 万人を割るなど、人口減少に歯止めがかからず、当社としても乗務員不足は慢性的に続いている状況にあります。収益面では堅調に推移していたものの、2 月からは新型コロナウイルスの影響を受け始め、学校の休校措置や県内で開催予定のイベントの相次ぐ中止により、交通運輸業を営む当社は大きな痛手を受けることとなりました。

このような情勢下、5 年半の事業再生計画最終年度となる当社の第 6 期（平成 31 年 4 月 1 日～令和 2 年 3 月 31 日）は、売上面で、航空関連事業が前年度を上まわったものの、軌道事業、乗合バス事業、高速バス事業、貸切バス事業、附帯事業は前年度を下まわり、営業収益は 4,903,303 千円（対前年度▲185,701 千円）となりました。

一方、営業費用面では、乗務員不足等に伴う人件費の増加等を見込んでおりましたが、経費削減に努め、売上原価を含めた営業費用は 5,435,799 千円（対前年度▲98,655 千円）となり、差引営業損益は▲532,495 千円（対前年度▲87,045 千円）、経常損益は▲499,309 千円（対前年度▲75,349 千円）となりました。

特別損益面では、バス路線の維持や車両購入に対する補助金等があったものの、税引前当期損益は▲76,756 千円（対前年度▲180,366 千円）、税引後の当期純損益は▲85,375 千円（対前年度▲155,536 千円）の赤字決算となりました。

こうした中、当社としては、経営戦略の柱である「西日本一の“安全・安心”、“接遇・サービス”、“コンプライアンス”」と「データ経営」を掲げ、また「見える化」、「見せる化」に加えて、「見とおす化」について、引き続き取り組みを進めてまいりました。平成 30 年度に県内事業者として初めて導入した RPA（ソフトウェアを活用した業務自動化）については、さらなる業務の効率化を推し進め、BPR（業務プロセスの再設計）による業務の見直しを行うなど、生産性向上に取り組みました。

安全・安心については、軌道事業部門では重軌条化工事等線路や電路、車両設備の更新を行うなど、安全性ならびに快適性の向上を図りました。旅客自動車事業部門では路線バス低床車両 4 両、高速バス車両 2 両、貸切バス車両 2 両の車両更新を行い、安全性ならびに快適性の向上に努めました。そのほか、9 月には初めてとなる電車のテロ訓練を実施するなど、電車・バスの防災・事故訓練も継続して実施し、さらに南海トラフ大地震に備える事業継続

計画の見直しも引き続き進めています。

接遇・サービスについては、①各部門の自主性・主体性の発揮、②役員・管理職の率先垂範、③低評価者のレベルアップ、の三つの重点課題を基本とした挨拶の徹底や接遇研修、職員主体の小集団活動などで醸成された接遇マナーを体現することを重視した取り組みを進めるとともに、“接遇かわら版”や“バスのストップ”の社内報等により、「接遇 西日本 一」を目指し、接遇レベルの向上に取り組みました。

コンプライアンスについては、とさでん交通グループにおけるすべての役員および従業員が、公共交通事業者としての社会的責任を自覚し、日常の業務遂行において関連法令等を遵守し、社会倫理に適合した行動を実践することを目的に、コンプライアンス意識の浸透・定着に取り組んでいます。グループ内全役職員を対象とした、コンプライアンスチェックを3カ月に1回(年4回)実施、セルフチェックによる点検と意識付けを継続して行っています。また、自己参加型の「コンプライアンス研修(年1回開催)」は、令和元年度、参加者1,005名、参加率99.0%となりました。関連子会社を含む新規採用者を対象としたコンプライアンス研修は、採用実績に応じて適宜、入社時に開催しました。

データ経営については、月次業績会議においてKGI・KPI指標を軸に全部門を対象を拡大の上、分析と業績管理を実施しデータ活用を深化させるとともに、引き続きICカードや「バスこっち」の運行データをバス路線再編や運行時分の見直しに活用し、利便性とサービス向上に努めました。

次に各事業別にご報告いたします。

## 運輸部門

公共交通部門(軌道事業・乗合バス事業)では、はりまや橋エリアでの乗り継ぎ割引サービスの継続や「バス・路面電車一日乗車券」の利用エリアを拡大しての発売、昨年に引き続き正月三ヶ日に利用できる「初詣きっぷ」も発売し利用客の掘り起こしにも努めました。また利用促進として、県内の小学生を対象に環境問題と公共交通への理解を深めていただくことを目的とした「出前授業」や公共交通体験プログラム「電車とバスで高知をうろちょろ」の実施など、公共交通に親しんでいただけるような取り組みも継続して行いました。そのほか、電車・バス沿線地域を役員・幹部職員で訪問するローラー活動を継続して定期的に行いました。

軌道事業では、乗務員不足に対応するため、5月27日から平日ダイヤ変更による仕業の削減、さらに働き方改革への対応策として11月22日から金曜日の最終時間の繰り上げ、土・日・祝日ダイヤ変更による仕業削減を実施しました。電停での時刻表配布、年末イルミネーション電車の運行等の他、高知商業高等学校生徒会企画の市商とさでんプロジェクト「電車で市商祭へGO」と「電車でストフェスへGO」に協賛し、PRイルミネーション電車を運行し、利用促進に努めました。また、2年間利用中止となっていました美術館通のパーク&ライド駐車場は、2月末に工事が一部終了し、土地契約の終了となった葛島駐車場ご利用のお客さまに順次移動していただきました。安全面については、平成31年3月25日(月)に伊野線朝倉停留場において発生した重大インシデント(保安方式違反)について、本事態に至った原因、背後要因の調査を行い、経験の浅い運転士について教育体制の強化を図るとともに、全乗務員に対し安全の土台である基本動作の徹底及び知識・技能の更なる習得を目指す

ため「安全性向上のための教育計画表」を策定し、計画表に則り再発防止対策に努めました。施設面では、国、高知県、高知市、南国市、いの町のご支援により、レール・マクラギ・軌道道床・分岐器交換、き電線改良、電柱建替工事等の諸工事を行うとともに、補助電源装置更新を行うなど安全運行とサービス向上に努めました。結果、営業収益は1,041,153千円(対前年度▲34,040千円)となりました。

旅客自動車事業(乗合バス事業・高速バス事業・貸切バス事業・自動車整備事業)では、運輸業界全体に乗務員不足を問われる一年となり、バス運転手確保のため、「大型二種免許取得支援制度」「高校新卒者の運転手候補生採用」「従業員によるバス運転手紹介制度」を継続して取り組みました。

乗合バス事業は、乗務員不足・高齢化も依然として解消には至っておらず、10月には須崎線を子会社へ移管、南国市内路線を南国市に移管、利用の少ない区間の路線廃止等の実施により乗務員不足に対応してまいりました。安全・接遇面では従来から取り組んでいる安全研修、接遇研修に加え、全車に搭載しているドライブレコーダーを活用した教育、指導を継続し品質向上にも努めてまいりました。さらには県内の路線バスでは初となるEDSS(ドライバー異常時対応システム)を搭載した車両2両を含む低床新車両4両導入し、低床化率も58.0%まで引き上げ、高齢者や体の不自由な方への乗降時の安全、快適な環境提供を図りましたが、3月に入ると、新型コロナウイルスの影響を受け、結果、営業収益は944,150千円(対前年度▲43,921千円)となりました。

高速バス事業は、格安航空会社(LCC)の関東・関西への新規路線就航ならびに名古屋線の増便等の影響を受け、特に長距離路線の東京・名古屋が1年を通じて大幅な減収となりました。営業施策面では繁忙期の増便を積極的に設定し増収に努めました。ハード面ではEDSS(ドライバー異常時対応システム)を標準装備した2両の新車導入や要望の多かった夜行便車内の座席間に仕切りカーテンを設置するなど、快適性向上も図り増収に努めてまいりましたが、2月以降は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響に伴い各種イベントの中止やテーマパークの休園ならびに不要不急の外出を控える要請等により利用者が激減する結果となり、営業収益は、1,072,887千円(対前年度▲58,249千円)となりました。

貸切バス事業は、安全・安心への取り組みとして、昨年に続き、事故の抑制・軽減化に繋がるEDSS(ドライバー異常時対応システム)を標準装備した大型観光バス1両、中型観光バス1両を導入し、車両の更新を図り、安全性の向上に努めました。解消されない乗務員不足については他部署と連携し、効率的な運用を図り、乗務員の確保にも努めました。乗務員不足による逸失利益はありながら、県内・県外のお客さまとは適正運賃の收受を行い、受注獲得しましたが、クルーズ船の寄港数の減少(前年比△5件)や台風及び新型コロナウイルスの影響により、団体の取り消しが多数発生し、結果、営業収益は533,501千円(対前年度▲94,114千円)となりました。

自動車整備事業は、臨時修理の入庫数が増加する一方、一般整備の入庫件数(自社及び子会社バス作業を除く)が前年を145件下回る1,686件となりましたが、営業強化により車検、点検が前年を上まわったため、結果、営業収益は71,075千円(対前年度+22,959千円)となりました。

## 航空関連事業

航空営業部門は、国内では春の統一地方選挙に始まり、県市首長選に至る選挙の年として

人の動きが停滞する1年であったことに加え、法人においてもインターネットを介し顧客自身による割引航空券の取得が加速浸透するなか、テレビ会議等の普及に伴う出張の減少などを背景に、取引先の航空便の利用減が一層顕著になりました。また、2月からは新型コロナウイルスの影響を受け、予約取消が相次ぎ、営業収入は大幅に減少しました。結果、営業収益は56,116千円（対前年度▲16,329千円）となりました。

空港部門は、数年にわたり旅客需要が堅調に推移しておりましたが、平成31年4月からの名古屋線1便増や成田・関空線が年間就航となったにもかかわらず、輸送人員1,559千人（対前年度+30千人）の実績に留まり、加えて新型コロナウイルスの影響を受けるなど、実態として対前年で落ち込む結果となりました。ハンドリング面では、名古屋線について増便後に航空会社が、自社グループでのハンドリングに切り替えたことにより、競合社が出現したことや、関空線の週便化など経営への大きな環境変化が生じ、想定外の減収や人財流出リスクへの対応策の実施を余儀なくされた年度でありました。そのような状況下、人財の定着・確保に向け、処遇改善等の対応に踏み切るなど自助努力を行い、ハンドリング品質については従前同様、航空会社からの高い評価を頂き、収入に反映されるなどしました。上述に伴う減収および費用増、また新型コロナウイルスの影響に伴う3月の発着便の大幅減などはありませんでしたが、結果として、営業収益は587,851千円（対前年度+39,782千円）となりました。

パスポートの営業収益19,884千円（対前年度+473千円）を加えた、航空関連事業の営業収益は663,852千円（対前年度+23,926千円）となりました。

## 附帯事業

空港販売事業のレストランは、10月からの消費税増税に伴うメニューの変更や12月からの神戸線就航により、1月までは利用者は増加しておりましたが、新型コロナウイルスの影響により、利用者数は105,068人（対前年度▲5,405人）となりました。一方、売店は新型コロナウイルスの影響があったものの、10月、11月の大きな大会やイベント開催、また神戸線就航により利用客数は110,657人と前年度を+1,124人上まわるものとなりました。結果、営業収益は270,639千円（対前年度+2,002千円）となりました。

広告事業は、昨年同様に取引先への営業活動に注力し、電車・バス及び関連会社広告の新規受注の獲得や、継続して取り組んでいる行政への提案などの営業活動による売上確保に努めましたが、人員不足により十分に営業活動ができなかったことが大きく影響し、結果として、自社媒体（電車・バス）広告を除いた営業収益は150,341千円（対前年度▲4,213千円）となりました。

不動産賃貸事業は、テナントの退室防止・入居率100%を目指す中、積極的に声掛け等を行い、退室2件はありましたが、営業収益は131,141千円（対前年度+1,061千円）となりました。

その他、商事系の営業収益12,708千円（対前年度▲1,161千円）、いの町紙の博物館会館管理運營業務の営業収益11,850千円を加えた、附帯事業全体の営業収益は576,681千円（対前年度▲2,261千円）となりました。

## ②資金調達の状況

該当事項はありません。

③設備投資の状況

当期中に実施いたしました設備投資等の主なものは、次のとおりであります。

主な事業	内 容	設備投資額
旅客自動車事業	路線バス4両・高速バス2両・貸切バス2両	256,075千円
軌道事業	重軌条化工事 ほか	30,958千円

④事業の譲渡、吸収分割または新設分割

該当事項はありません。

⑤他の会社の事業の譲受けの状況

該当事項はありません。

⑥他の会社の株式その他の持分または新株予約権等の取得または処分の状況

該当事項はありません。

(2) 当事業年度の財産及び損益の状況

区 分	当事業年度 (平成31.4.1～令和2.3.31)
営業収益	4,903,303 千円
当期純損益	▲85,375 千円
1株当り当期純損益	▲8,537.54 円
総 資 産	6,861,252 千円
純 資 産	1,330,263 千円
1株当り純資産額	133,026.30 円

(3) 重要な親会社及び子会社の状況

①親会社との関係

該当事項はありません。

②重要な子会社の状況

会 社 名	資本金	議決権比率	主要な事業内容
	千円	%	
株式会社 ですか	10,000	100	ICカード事業
高知西南交通 株式会社	60,000	100	旅客自動車運送業
高知高陵交通 株式会社	25,000	100	旅客自動車運送業
高知東部交通 株式会社	20,000	100	旅客自動車運送業
株式会社 県交北部交通	50,000	100	旅客自動車運送業
株式会社 とさでんトラベル	10,000	100	旅行業

#### (4) 対処すべき課題

当社を取り巻く環境は、人口減少等に伴う利用者の逡減傾向、路線バスの補助制度の変更などによる補助金減額、空港ハンドリング業務の航空会社直営化、LCC 就航による高速バスへの影響等の外部要因に加え、内部要因としては、乗務員不足に起因するバス事業部門の減収、とりわけ路線縮小等を余儀なくされている乗合バス事業の収支状況の悪化が顕著になってきているという基調の中で、さらに全く先の見通せない新型コロナウイルスによる世界恐慌ともいえる未曾有の事態に突入しており、現時点では収入減の幅や損益への影響の規模すら予測できない異常な状況にあります。

このため徹底した経費の削減策と併せて、国や自治体の各種緊急支援策の積極的な導入を図るとともに、新型コロナウイルスの終息の時期を見越した増収策にも注力し、雇用を守りながら事業継続に向けた懸命の取り組みを進め、減資への取り組みや資金繰り対策等を行い経営基盤と財務基盤の維持・安定化に向け腐心してまいります。

また、本来であれば今回、5年半の事業再生計画終了後の新たな事業計画を示すべきところですが、新型コロナウイルスの感染爆発によって、世界は大恐慌以来の経済危機に直面しており、加えて終息時期も全く見通せない現状においては、事業計画どころか今後の経営維持さえも懸念される深刻な実状にあります。

したがって、当面はコロナ禍の影響度合いや終息時期、その中での当社の役割、関係行政機関との協議等による公共交通の維持方針等を十分に見極めたうえで、適切な時期に事業計画を明示していきたいと考えています。

株主の皆さまにおかれましては、誠に厳しい実態をご理解の上、窮状回避のためのご協力・ご支援を賜りますよう切にお願い申し上げます。

各事業別の対処すべき課題については、以下のとおりです。

#### 運輸部門

軌道事業は、乗務員不足による時間外対応の削減のため、さらなる仕業削減が必至であります。技術各係員の高齢化や退職による欠員補充が困難となっており、技術継承のためにも、人材確保が喫緊の課題となっております。引き続き美術館通のパーク&ライド駐車場の整備工事の終了箇所への代替駐車場からの移動を行い、新規受付も再開して増収に努めます。また、継続して、防災訓練、事故対応訓練、故障対応研修を行い、リスク回避や事故等の再発防止に必要な教育、訓練を行います。施設面では、国、高知県、高知市、南国市、いの町の支援により、低床車両の導入、変電所及び電路設備の整備を行うとともに、軌道施設及び車両施設の老朽化対策を講じるなど、安全運行とサービス向上に努めます。

乗合バス事業は、中央地域公共交通改善協議会に於いて承認を頂いた基本方針に沿って、データとニーズに基づいた路線再編を実施し一定の成果を得ましたが、県内のバス路線環境は少子高齢化、人口減少に乘務員不足が加わり、依然として厳しい状況が続いています。今後は乗務員確保に向けた各種の取り組みを継続しつつ、利便性の確保、収支バランスを考慮した新たな交通体系も含めた路線再編を関係機関と連携を図りながら検討してまいります。

高速バス事業は、新型コロナウイルスの影響により、利用者減少の長期化が予想されるため、運行計画の強化を図り収支改善に努め、終息時に向けて旅客需要に対する増便体制を整えるため乗務員確保に努めてまいります。また、利便性向上を図るため高速道路高架工事終

了後の一宮パーク&ライドの再活用に向けて行政機関と交渉を行うほか、高速車両新車導入により快適性向上も図ってまいります。

貸切バス事業は、本来ならば、イベントや大規模な大会、大型外国客船の入港などの計画があるものの、新型コロナウイルスの終息が見えない状況であり計画どおりの実施が見通せません。また終息後においても、貸切バス利用再開までには一定の時間がかかる可能性を見据え、その対応の準備を進めていきます。あわせて、乗務員の応援体制を確立し、効率的な配置対応することで、逸失利益の減少に取り組みます。また、安全性への取り組みとして、さらなるEDSS装備車両の導入、ドライブレコーダーから取得した映像・画像等による安全教育を実施し、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」認定の獲得を目指します。

自動車整備事業は、慢性的な自動車整備士の不足という状況下、高齢化による技術継承の課題もあり、厳しい先行きが懸念されていることから、今後は、中途採用等で技術力を持った労働力を計画的に確保するなど、働きやすく魅力ある職場を目指して安全、安心、信頼のサービスの提供に努めます。

## 航空関連事業

航空営業部門は、インターネット販売の需要が企業に浸透する中、当社の営業部門の特色を生かした営業を継続して行います。自治体や既存事業への利用促進に加え、新規案件へのアプローチを積極的に展開するとともに、パッケージ商品を含めたANA商品の販売促進を図るなど航空会社から一層の評価を得るよう取り組みます。また、とさでんトラベルとの営業協力のもと販売実績の増加に努め、同時に業務の効率化も進めます。

空港部門は、近年の空港民営化やLCCによる柔軟なダイヤ・運賃制度などを背景に、国内外の需給状況に大きな変化がみられ、その動向によっては就航の有無に多大な影響を及ぼすことから、ハンドリング面でも変動する要員への対応が求められます。依然として高い離職率に加え応募者が減少傾向の中、新型コロナウイルスによる影響が終息した先の国際線チャーター便就航等の復活を視野に、安全、定時運航に向けて安定した人員確保への対策が喫緊の課題であり、この解消に向けて取り組みます。

## 附帯事業

空港販売事業は、新型コロナウイルスの影響が大きく、航空会社の減便状況が著しく表れており、空港を利用されるお客さまについても大きく減少しているなか、如何にして利用していただくかが課題となります。令和2年4月には新POSシステムを導入しデータを活用した商品の見直しを図るとともに、レストランではデータ活用による店頭サンプルの時間帯での変更、売店については商品の陳列、配置等を工夫し、お客さまの購買意欲を高め、利用しやすい店舗を目指し、利用促進を図ります。

広告事業は、新型コロナウイルスの影響による減収分を埋めるべく、営業員の担当見直しを行い、新規クライアント獲得や県内外の代理店や企業への営業強化を図るとともに、引き続き行政へのプロポーザルに関する提案をし、新商材の開発にも取り組んでまいります。

不動産賃貸事業は、社内営業部門間での情報を共有しながら、定期的にテナント訪問や不動産会社への営業を実施し、入居率100%を目指し新規顧客の獲得と退室防止に努めます。

## その他取り組み

接遇・サービスについては、バス・電車乗務員の低評価者の底上げのために、勤務体制等の現状から接遇研修や小集団活動への参加が難しいなか、一層踏み込んだ打開策を含めたレベルアップを図るとともに、全体としてのマンネリ化防止とモチベーションの維持に意を用いながら、幅広い接遇活動につなげるためのPDCAを浸透させ、接遇意識の体現化に取り組み「接遇 西日本 一」を目指します。

コンプライアンスについては、コンプライアンス遵守への取り組みが、職員一人ひとりにまで浸透・定着するよう、「コンプライアンスチェック」「コンプライアンス研修」等を実施することにより、チェック・牽制機能を強化してまいります。

リスクマネジメントについては、新型コロナウイルスによる急激なリスクの高まりを認識し、引き続きリスクマネジメント委員会において、リスクの洗い出しと優先順位付けを行い、リスク回避や低減に向けた活動の推進に取り組むとともに、新型コロナウイルスに関する感染リスクや減収リスク等について、対策本部を通じて感染防止や減収の軽減を図ってまいります。

内部監査については、内部統制やリスクマネジメントの視点をはじめ、前回の監査実施年度・監査結果等を踏まえ、対象部門・対象関連子会社を選定して実施します。また、運輸安全管理内部監査は、一層の安全管理体制確立の観点から、内部監査チェックリストに基づき、グループ全体を共通の視点で監査してまいります。

### (5) 主要な事業内容

当社の現在行っている事業は、軌道事業及び旅客自動車事業、航空関連事業、附帯事業（広告事業、物品販売事業、不動産賃貸事業）であります。

### (6) 主要な営業所及び工場本社

[営業所]	本社	高知県高知市
	高知龍馬空港	高知県南国市
[工場]	車両工場（電車）	高知県高知市
	整備工場（バス）	高知県高知市

### (7) 使用人の状況

区分	使用人数	前事業年度末 比増減	平均年齢	平均勤続年数
男性	465人	-20人	46.2歳	16.2年
女性	130人	-4人	37.0歳	11.4年
計	595人	-24人	44.2歳	15.1年

(注) 使用人数は、正社員（出向除く）を掲載しています。

平均勤続年数は、旧会社からの通算年数を記載しています。

### (8) 主要な借入先及び借入額

借入先	借入額
(株)四国銀行	1,222,692千円
(株)高知銀行	380,551千円

(9) その他会社の現況に関する重要な事項

該当事項はありません。

2. 株式の状況

(1) 発行可能株式総数 10,000 株

(2) 発行済株式の総数 10,000 株

(3) 株主数 13 名

(4) 株主

	株主名	持株数	持株比率
1	高知県	5,000 株	50.00%
2	高知市	3,497 株	34.97%
3	南国市	618 株	6.18%
4	いの町	299 株	2.99%
5	土佐市	267 株	2.67%
6	香南市	72 株	0.72%
7	安芸市	52 株	0.52%
8	香美市	51 株	0.51%
9	須崎市	43 株	0.43%
10	大豊町	41 株	0.41%
11	本山町	31 株	0.31%
12	芸西村	22 株	0.22%
13	土佐町	7 株	0.07%
	合 計	10,000 株	100.00%

(5) その他株式に関する重要な事項

該当事項はありません。

3. 新株予約権等の状況

該当事項はありません。

4. 会社役員の状況

(1) 取締役及び監査役の状況

会社における地位	氏 名	担当ならびに重要な兼職の状況
代表取締役社長	片岡 万知雄	(株)ですか社長
専務取締役	亀川 代平	関連事業本部長、高知西南交通(株)社長
常務取締役	明神 公平	管理本部長、(株)土佐電ビルサービス社長
取 締 役	川村 雅計	
監 査 役	岡村 孝雄	
監 査 役	林 勇喜	

(2) 当事業年度に係る取締役及び監査役の報酬等の額

区 分	支給人員	報酬等の額
取 締 役	3 名	18,880 千円
監 査 役	2 名	6,000 千円
合 計	5 名	24,880 千円

- (注) 1. 平成 27 年 6 月 29 日開催の株主総会において、取締役の報酬総額を年 25,000 千円以内と決議いただいております。
2. 平成 26 年 10 月 1 日開催の株主総会において、監査役の報酬総額を年 6,000 千円以内と決議いただいております。

## 5. 会計監査人の状況

(1) 会計監査人の名称

桑島公認会計士事務所 公認会計士 桑島 洋輔  
十川公認会計士事務所 公認会計士 十川 智基

(2) 当期に係る会計監査人の報酬等の額

	支 払 額
当社が支払うべき報酬等の額	6,120 千円

- (注) 当社監査役は、監査計画の内容、従前の監査及び報酬の実績、報酬見積の算出根拠等を確認し、検討した結果、会計監査人の報酬等につき、会社法第 399 条第 1 項の同意を行っております。

(3) 会計監査人の解任または不再任の決定の方針

当社監査役は、会計監査人が会社法第 340 条第 1 項各号のいずれかに該当すると認める場合、監査役全員の合意により会計監査人を解任いたします。

また、上記の場合のほか、当社監査役は、適正な監査体制の確保または向上に必要と認める場合等には、会計監査人の解任または不再任に関する議案を決定し、当社取締役会は、当該決定に基づき、当該議案を株主総会に提出します。

(4) 責任限定契約の内容の概要

会計監査人と当社との間で、会社法第 423 条第 1 項に定める賠償責任を限定する契約の締結はいたしておりません。

## 6. 業務の適正を確保するための体制の決議及び運用状況の概要

1) 内部統制システムの基本方針

当社は、平成 26 年 12 月 25 日開催の取締役会で、「当社グループ各社の業務の適正を確保するための体制（内部統制システムの基本方針）」の整備について次のとおり決議いたしました。

- (1) 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制
- (2) 取締役の職務の執行に係わる情報の保存及び管理に関する体制
- (3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制
- (4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- (5) とさでん交通グループにおける業務の適正を確保するための体制
- (6) 監査役の職務を補助すべき使用人に関する体制及び当該使用人の取締役からの独立性に関する事項
- (7) 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制及びその他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制

## 2) 内部統制システムの運用状況の概要

### (1) 取締役及び使用人の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- ① すべての役職員がコンプライアンスの重要性を認識し、実践するために、「輸送の安全・安心確保」「規則・ルールへの遵守」「誠実な職務の遂行」など、11の行動基準からなるコンプライアンスマニュアルを配付し、各職場で朝礼時に唱和するほか、各種の会議や研修会などで活用し、周知徹底を図っています。併せて、すべての職場における定期的なコンプライアンスチェックを実施するほか、新規採用者に対する入社時のコンプライアンス研修や、とさでん交通グループ全役職員を対象にコンプライアンスについて正しく理解してもらうための自己学習型の研修を実施しています。
- ② 債権事故、事務事故などが発覚した場合に、直ちに社長まで報告する「債権事故、事務事故・ミス等報告書」制度により、迅速な対応と原因究明、再発防止措置の確立に向けた取り組みを実施しています。
- ③ 電車・バスの運行については、それぞれ「安全管理規程」や「安全マネジメント手順書」、「乗務員服務規程」など多岐にわたる規程等の周知徹底を図り、運行の安全確保に努めています。
- ④ 内部監査については、「内部監査規程」に基づき、業務の適正な遂行を図るために、役員直属のコンプライアンス室が内部監査を実施し、監査で発見された問題点については改善命令を出し、フォローアップ監査により改善状況を確認しています。
- ⑤ 内部通報については、「内部通報規程」に基づき、不正行為等の是正を図るために、通報の窓口を役員直属のコンプライアンス室とし、通報があった場合には、必要に応じて事実関係の調査を行い、不正行為が明らかとなった場合には、担当役員は速やかに是正措置及び再発防止措置を講じることとしています。
- ⑥ 4月に施行された、「働き方改革」に係る関連法令改正に伴い、管理職員を含む全従業員に対する労務管理の徹底及び年次有給休暇の取得促進等が法律上で義務付けられたことから、これらの対応について、経営会議や部課長会で説明を行うとともに、管理責任者に対して適正な労務管理を行うために、労務管理の方法や手順等について指示、指導を行っています。

### (2) 取締役の職務の執行に係わる情報の保存及び管理に関する体制

取締役会、経営会議など重要な会議に係る議事録、会議資料及び稟議書、各種契約文書など重要な業務執行関連文書は、「文書管理規程」などに基づき、適切に作成・保管され、取締役及び監査役は常時閲覧が可能となっています。

### (3) 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- ① 「リスクマネジメント規程」に基づき、リスクマネジメント委員会を開催し、本年度も引き続き、「安全管理体制と法令等の遵守に関するリスク」、「労務に関するリスク」を重点に

対応を協議し、輸送の安全のための運輸安全マネジメント内部監査結果のフィードバックや勤怠管理システム導入によるバス乗務員の時間外勤務の縮減、平準化などに取り組み、併せて、BCP（事業継続計画）の見直しについても BCP 改修責任者及び補助者を中心に積極的に取り組んでいます。

- ② 災害・事故対策として、6月に地震速報鳴動訓練や起震車体験による地震対応訓練、高知大学教授による防災に関する講習会を開催、9月に電車のテロ訓練を実施しました。また、12月に電車の総合脱線復旧訓練やバスに重大事故訓練を実施するほか、1月に高速バスを使用したバスジャック訓練を実施するなど、役職員の防災意識の向上に取り組みました。加えて、1月には、路線バスに搭載した EDSS（ドライバー異常時対応システム）の公開試験走行を実施し事故対策に取り組みました。
- ③ 平成 31 年 3 月に発生した電車の伊野線単線区間進入手続きの失念による重大インシデント（事故などの危難が発生するおそれのある事態）に伴う安全確保の応急対策として、駅長を朝倉、八代に配置する緊急対応を継続実施するとともに、実効性のある再発防止策について、四国運輸局の指導を受けながら検討及び実施しています。
- ④ 情報技術（IT）については、業務を執行するうえでの必須となっているものの、セキュリティの確保について不十分なところもあり、一昨年 12 月に、従業員等が遵守すべき基本的事項を定めた「情報セキュリティガイドライン」を定め、運用を行ってきました。また、権限・責任や管理・運用・安全対策などを明確にし一元管理を図る、「情報セキュリティ基本方針」の策定に向けて取り組んでいます。
- ⑤ 今年に入って日本国内のみならず世界的に爆発的な感染を引き起こしている新型コロナウイルス感染症（covid-19）対策として、いち早く 1 月に臨時安全衛生委員会を開催し、マスクや消毒液等の在庫状況を確認し不足分の調達を行い、当面の必要量を確保しました。また、高知県内在住者の感染発生を踏まえ、社内にリスクマネジメント規定に基づく緊急事態対策本部（新型コロナウイルス対策本部）を 2 月に設置し、高知県内の感染状況等を把握するとともに、社内状況に関する情報を収集しながら、逐次対策本部会を開催し、従業員および関係者等の感染防止のためのマスク着用や車内消毒対策に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による当社の売上及び収益の大幅な減少に対する雇用調整に係る計画休業等の実施について検討、実施しています。

#### (4) 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- ① 取締役の職務の効率的な執行を確保するために、取締役会は原則、月 1 回開催しています。また、役員をはじめ執行役員等をメンバーとする役員ミーティングを週 1 回開催するとともに、同メンバーに部長を加えた経営会議を月 1 回開催するなど、役職員相互の情報の共有を図るとともに、重要な案件への対応等の協議や多面的な検証を行い、業務上の意思決定が迅速に行われるよう取り組んでいます。
- ② 予算の編成・執行管理等を定めた「予算規程」に基づき、予算の責任範囲を明確にするとともに、会社の財政状況及び経営成績を計数的に把握することで、適切な経営判断による利益の確保など、経営の効率的な運用が図られるよう取り組んでいます。
- ③ 経理事務については、新たに導入した財務会計システムを活用し、各業務に係る BPR（業務改善）を進めています。

- ④ 業務の執行については、4月から運輸本部自動車戦略部の一般乗合旅客自動車運送事業を業務とする乗合課と高速課を一本化することで、4課体制から3課体制にし、業務の効率化と担当者の互換性を高める組織機構の改革を行いました。
- また、一昨年8月から経営企画室に担当部長及び担当係長を配置し行ってきたIT・RPA・BPR関連業務が、企画～計画～実証実験等の段階を経て実務段階になったことに加え、IT等の関連業務の内容が総務部と密接な関係にあることを踏まえ、更なる情報セキュリティの強化、IT関連及びRPA・BPRの推進のために、9月に管理本部内に、「情報システム部」を新設する組織機構の改革を行いました。
- ⑤ RPA・BPRの推進については、各部署のRPA開発担当者及び開発責任者とIT・RPA・BPR担当者が密接に関わり合いを持つなど、RPA・BPRに取り組むとともに、経営会議において各部署のRPA・BPRに関する進捗報告を行い、情報の共有を図っています。
- (5) とさでん交通グループにおける業務の適正を確保するための体制
- ① 本社の役員・部室課長が参加する部課長会には子会社役員の出席を求め、グループ全体として情報の共有化を図るとともに、コンプライアンスをはじめ取り組むべき重点事項、課題等について周知を図っています。
- ② 子会社については、「関連子会社管理規程」に基づき、経営上の重要事項は本社取締役会の承認を得ることが義務付けられているため、その都度、本社取締役会でも検討、承認を行い、業務の適正化を図っています。また、関連子会社の管理については、子会社9社それぞれに経営企画室の担当者を張り付け、財務や経営に関する事項及びその他従業員対応等に関し必要な助言や指導を行うとともに、各関連子会社の取締役会に係る運営の支援及び本社と各子会社との情報交換を行っています。
- ③ 子会社の業務の適正化については、「内部監査規程」に基づき、コンプライアンス室が適時内部監査を実施し、業務の改善に取り組んでいます。
- ④ 子会社の就業規則をはじめとする規程類の改定等については、本社の規程に準じて、順次、整備を進めています。
- (6) 監査役職務を補助すべき使用人に関する体制及び当該使用人の取締役からの独立性に関する事項
- 現在、監査役職務を補助する使用人は置いていないものの、監査役が必要と認めた場合には、取締役との協議のうえ、使用人を配置し、取締役からの独立性を確保することとしています。
- (7) 取締役及び使用人が監査役に報告をするための体制及びその他監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制
- ① 監査役職務が円滑に執行できるように稟議書の閲覧はもとより、各種のイベントや会議開催に関する情報など会社情報を随時提供するとともに、事故発生時の対応や内部監査の実施状況等についてもすべて報告を行っています。
- ② 監査役から各種情報の提供を求められた場合には遅滞なくこれを開示するとともに、役員相互間の意見交換の場を設定するように取り組んでいます。

## 7. 親会社等との間の取引に関する事項等

親会社等との取引は、もっぱら公共交通の維持・促進のため資金支援を頂いているものであり、当該取引によって当社の利益が害される懸念はありません。

# 貸借対照表

令和2年3月31日現在

とさでん交通株式会社  
代表取締役 片岡万知雄

科 目	金 額	科 目	金 額
<b>資 産 の 部</b>	円	<b>負 債 の 部</b>	円
流 動 資 産	1,044,544,199	流 動 負 債	3,605,027,747
現 金 及 び 預 金	330,921,741	支 払 手 形	35,985,199
受 取 手 形	-	電 子 記 録 債 務 金	6,019,200
未 収 運 賃	49,102,284	買 掛 金	21,459,569
未 収 金	354,604,471	1年以内に返済する長期借入金	2,514,446,000
未 収 掛 金	8,435,437	未 払 金	159,917,816
未 収 収 益	127,174,241	未 払 費 用	106,428,422
貯 蔵 品	82,404,233	未 払 消 費 税 等	63,892,200
商 品	4,848,298	未 払 法 人 税 等	20,444,900
前 払 費 用	23,521,796	預 り 金	255,378,346
そ の 他 の 流 動 資 産	63,531,698	前 受 収 益	18,838,271
貸 倒 引 当 金	-	リ ー ス 債 務 金	115,952,724
		賞 与 引 当 金	84,827,000
		設 備 未 払 金	201,438,100
<b>固 定 資 産</b>	5,816,708,534	<b>固 定 負 債</b>	1,925,961,942
軌 道 事 業 固 定 資 産	738,021,063	長 期 設 備 未 払 金	167,949,556
有 形 固 定 資 産	735,263,780	長 期 リ ー ス 債 務 金	322,387,192
無 形 固 定 資 産	2,757,283	繰 延 税 金 負 債 金	1,989,213
旅 客 自 動 車 事 業 固 定 資 産	1,445,073,295	退 職 給 付 引 当 金	1,349,074,697
有 形 固 定 資 産	1,424,893,560	資 産 除 去 債 務 金	7,668,000
無 形 固 定 資 産	20,179,735	そ の 他 の 固 定 負 債	76,893,284
航 空 関 連 事 業 固 定 資 産	87,047		
有 形 固 定 資 産	87,040		
無 形 固 定 資 産	7		
付 帯 事 業 固 定 資 産	1,363,727,457		
有 形 固 定 資 産	1,363,727,450		
無 形 固 定 資 産	7		
各 事 業 関 連 固 定 資 産	1,032,383,433		
有 形 固 定 資 産	713,649,820		
無 形 固 定 資 産	318,733,613		
建 設 仮 勘 定	-		
投 資 そ の 他 の 資 産	1,237,416,239		
投 資 有 価 証 券	943,846,037		
関 係 会 社 株 式	176,412,514		
出 資 金	518,000		
長 期 前 払 費 用	5,771,487		
保 証 金	23,142,860		
そ の 他 の 投 資 等	87,725,341		
		<b>負 債 の 部 合 計</b>	5,530,989,689
		<b>純 資 産 の 部</b>	
		株 主 資 本	1,325,719,536
		資 本 金	500,000,000
		資 本 剰 余 金	500,000,000
		資 本 準 備 金	500,000,000
		利 益 剰 余 金	325,719,536
		そ の 他 利 益 剰 余 金	325,719,536
		繰 越 利 益 剰 余 金	325,719,536
		評 価 ・ 換 算 差 額 等	4,543,508
		そ の 他 有 価 証 券 評 価 差 額 金	4,543,508
		<b>純 資 産 の 部 合 計</b>	1,330,263,044
<b>資 産 の 部 合 計</b>	6,861,252,733	<b>負 債 ・ 純 資 産 の 部 合 計</b>	6,861,252,733

# 損益計算書

自 平成31年 4月 1日  
至 令和 2年 3月31日

とさでん交通株式会社  
代表取締役 片岡万知雄

科 目	金 額	
	円	円
全 事 業 営 業 収 益	4,903,303,824	
軌 道 事 業		
営 業 収 益	1,041,153,988	
営 業 費 益	1,102,342,827	
旅 客 自 動 車 事 業		△ 61,188,839
営 業 収 益	2,621,615,094	
営 業 費 益	3,153,259,927	
航 空 関 連 事 業		△ 531,644,833
営 業 収 益	663,852,811	
営 業 費 益	583,458,271	
付 帯 事 業		80,394,540
営 業 収 益	576,681,931	
営 業 費 益	596,738,205	
全 事 業 営 業 損 益		△ 20,056,274
営 業 外 収 益		△ 532,495,406
受 取 利 息 及 び 配 当 金	29,303,810	
そ の 他 の 収 益	63,808,242	93,112,052
営 業 外 費 用		
支 払 利 息	55,469,347	
そ の 他 の 費 用	4,456,559	59,925,906
経 常 損 益		△ 499,309,260
特 別 利 益		
補 助 金	485,114,987	
工 事 負 担 金 受 入 額	81,426,800	566,541,787
特 別 損 失		
固 定 資 産 圧 縮 損	124,790,275	
減 損 損 失	5,668,999	
投 資 有 価 証 券 評 価 損	6,028,620	
固 定 資 産 除 却 損	1,800,957	
そ の 他	5,700,000	143,988,851
税 引 前 当 期 純 損 益		△ 76,756,324
法 人 税 、 住 民 税 及 び 事 業 税	8,619,090	8,619,090
当 期 純 損 益		△ 85,375,414

## 株主資本等変動計算書

自 平成31年 4月 1日  
至 令和 2年 3月31日

とさでん交通株式会社  
代表取締役 片岡万知雄

(単位：円)

	株 主 資 本						株主資本 合計
	資本金	資本剰余金		利益 準備金	利益剰余金		
		資本 準備金	資本 剰余金 合計		繰越利益 剰余金	利益 剰余金 合計	
当期首残高	500,000,000	500,000,000	500,000,000	-	411,094,950	411,094,950	1,411,094,950
当期変動額							
当期純損益					△ 85,375,414	△ 85,375,414	△ 85,375,414
株主資本以外の 項目の当期変動額							-
当期変動額合計	-	-	-	-	△ 85,375,414	△ 85,375,414	△ 85,375,414
当期末残高	500,000,000	500,000,000	500,000,000	-	325,719,536	325,719,536	1,325,719,536

	評価・換算差額等		純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	評価・換 算差額等 合計	
当期首残高	320,250,918	320,250,918	1,731,345,868
当期変動額			
当期純損益			△ 85,375,414
株主資本以外の 項目の当期変動額	△ 315,707,410	△ 315,707,410	△ 315,707,410
当期変動額合計	△ 315,707,410	△ 315,707,410	△ 401,082,824
当期末残高	4,543,508	4,543,508	1,330,263,044

# 個別注記表

自平成31年4月1日  
至令和2年3月31日

## 1. 重要な会計方針に係る事項に関する注記

### (1) 資産の評価基準及び評価方法

#### ① 有価証券

満期保有目的債券・・・・・・・・償却原価法

子会社株式及び関連会社株式・・・総平均法による原価法

その他有価証券

時価のあるもの・・・決算日の市場価格に基づく時価法

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は、総平均法により算定)

時価のないもの・・・総平均法による原価法

#### ② たな卸資産

貯蔵品・・・先入先出法による原価法

(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

商品・・・物品販売業商品・・・売価還元法及び先入先出法による原価法

(貸借対照表価額は収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

### (2) 固定資産の減価償却の方法

#### ① 有形固定資産（リース資産を除く）

軌道事業用資産(取替資産は取替法)及び賃貸事業用資産・・・定額法

軌道事業用取替資産・・・・・・・・取替法

その他有形固定資産・・・・・・・・定率法

ただし、平成10年4月1日以降に取得した建物（附属設備を除く）及び平成28年4月1日以降に取得した建物附属設備並びに構築物については定額法を採用しています。

#### ② 無形固定資産（リース資産を除く）

定額法を採用しています。なお、のれんについては、8年の期間で均等償却しています。

また、自社利用のソフトウェアについては、社内における利用可能期間(5年)に基づく定額法を採用しています。

#### ③ リース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零（残価保証の取り決めのあるものについては、当該残価保証額）とする定額法を採用しています。

### (3) 引当金の計上基準

#### ① 貸倒引当金

売上債権等の貸倒損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を勘案し、回収不能見込額を計上しています。

② 賞与引当金

従業員に対して支給する賞与の支出に充てるため、支給見込額に基づき計上しています。

③ 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務の見込額に基づき計上しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(9年)による定額法により費用処理することとしています。

数理計算上の差異は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(9年)による定額法により翌事業年度から費用処理することとしています。

(4) その他計算書類の作成のための基本となる重要な事項

① 工事負担金等の会計処理

軌道事業における施設の改築工事で、地方公共団体等より工事費の一部として工事負担金等を受け入れて取得した固定資産については、工事負担金等受入額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

② 消費税及び地方消費税の会計処理は、税抜方式によっています。

## 2. 貸借対照表に関する注記

(1)有形固定資産の減価償却累計額は、1,590,310,725円であります。

(2)事業用固定資産は、4,579,292,295円であります。

有形固定資産 4,237,621,650円

土地	2,269,600,888円	建物	745,567,884円
構築物	357,647,406円	車両	397,445,294円
機械装置	73,648,917円	工具・器具・備品	10,807,201円
リース資産	382,904,060円		

無形固定資産 341,670,645円

(3)国庫補助金等による圧縮記帳累計額は、建物 40,840,850円、構築物 1,125,517,147円、車両 186,190,217円、機械装置 3,932,998円、工具器具備品 2,354,000円であり取得価額より控除しています。

(4)関係会社に対する短期金銭債権は 100,168,461円、短期金銭債務は 17,877,411円であります。

(5)担保に供している資産は次のとおりであります。

なお、軌道事業固定資産、旅客自動車事業固定資産及び附帯事業固定資産には軌道財団及び道路交通事業財団 1,490,461,037円を含んでいます。

軌道事業固定資産	720,323,968円
旅客自動車事業固定資産	788,728,319円
附帯事業固定資産	1,148,646,803円
各事業関連固定資産	529,508,416円
投資有価証券	866,986,100円
合計	4,054,193,606円

上記資産を担保としている債務は次のとおりであります。

なお、軌道財団担保借入金及び、道路交通事業財団担保借入金を含んでいます。

短期借入金

1年以内に返済する長期借入金	2,514,446,000円
合計	2,514,446,000円

(6)現金及び預金のうち定期預金 5,200,000円及び投資有価証券 1,876,600円については、営業保証金として差し入れています。

(7)保証債務は 1,091,657,000円であり、関係会社である(株)すか (100,000,000円)、高知西南交通(株) (329,937,000円)、高知東部交通(株) (215,200,000円)、高知高陵交通(株) (21,620,000円)、(株)県交北部交通 (55,000,000円)、土佐グリーンパワー(株) (369,900,000円)の銀行借入金等に対するものであります。

### 3. 損益計算書に関する注記

(1) 営業収益 4,903,303,824 円であります。

(2) 営業費用 5,435,799,230 円であります。

運送営業費及び売上原価	3,897,678,927 円
販売費及び一般管理費	959,429,565 円
諸税	81,230,700 円
減価償却費	497,460,038 円

(3) 関係会社との取引高

営業取引による取引高・・・・・・：営業収益 138,575,543 円、営業費用 177,311,965 円

営業取引以外の取引による取引高：営業外収益 48,811,881 円、営業外費用 637 円

### 4. 株主資本等変動計算書に関する注記

当事業年度末における株式の種類及び株式数

普通株式 10,000 株

### 5. 税効果会計関係に関する注記

(1) 繰延税金資産の発生の主な原因は、賞与引当金であり、繰延税金負債の発生の原因は、その他有価証券評価差額金であります。

(2) 繰延税金資産の回収可能性の判定により、全額回収可能性がないと認められるため、繰延税金資産は計上しておりません。

### 6. リースにより使用する固定資産に関する注記

貸借対照表に計上した固定資産のほか、高速バス、貸切バス、事務機器等については、所有権移転外ファイナンス・リース契約により使用しています。

### 7. 金融商品に関する注記

(1) 金融商品の状況に関する事項

当社は、資金運用については短期的な預金等に限定し、銀行等金融機関からの借入により資金を調達しています。借入金の用途は運転資金及び設備投資資金であります。

(2) 金融商品の時価等に関する事項

令和2年3月31日における貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりであります。

	貸借対照表計上額 (円)	時価 (円)	差額 (円)
1. 現金及び預金	330,921,741	330,921,741	—
2. 受取手形	—	—	—
3. 未収運賃	49,102,284	49,102,284	—
4. 売掛金	8,435,437	8,435,437	—
5. 未収収益	127,174,241	127,174,241	—
6. 未収金	354,604,471	354,604,471	—
7. 投資有価証券	896,021,036	896,021,036	—
資産計	1,766,259,210	1,766,259,210	—
1. 支払手形	35,985,199	35,985,199	—
2. 電子記録債務	6,019,200	6,019,200	—
3. 買掛金	21,459,569	21,459,569	—
4. 設備未払金	201,438,100	199,382,915	△2,055,185
5. 1年内長期借入金	2,514,446,000	2,479,602,383	△34,843,617
6. 未払金	159,917,816	159,917,816	—
7. リース債務	115,952,724	113,680,050	△2,272,674
8. 長期リース債務	322,387,192	301,318,007	△21,069,185
9. 長期設備未払金	167,949,556	158,979,542	△8,970,014
負債計	3,545,555,356	3,476,344,681	△69,210,675

(注) 1. 金融商品の時価の算定方法及び有価証券に関する事項

資産の部

1. 現金及び預金、2. 受取手形、3. 未収運賃、4. 売掛金、5. 未収収益、6. 未収金

これらは短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっております。

7. 投資有価証券

これらの時価について、株式は取引所の価額によっております。

負債の部

1. 支払手形、2. 電子記録債務、3. 買掛金、6. 未払金

これらは短期間で決済されるため、時価は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっております。

4. 設備未払金、5. 1年内長期借入金、7. リース債務、8. 長期リース債務、9. 長期設備未払金

これらの時価については、元利金の合計額を同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法によっております。

(注) 2. 非上場株式 (貸借対照表計上額 47,825,001 円) は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「7. 投資有価証券」には含めておりません。

## 8. 賃貸等不動産に関する注記

### (1) 賃貸不動産の状況に関する事項

当社は、高知県において、賃貸用のオフィスビル（土地を含む。）を有しております。

### (2) 賃貸不動産の時価に関する事項

貸借対照表計上額（円）	時価（円）
336,569,910	401,739,815

- (注) 1. 貸借対照表計上額は、取得原価から減価償却累計額を控除した金額であります。  
 2. 当期末の時価は、主として「不動産鑑定評価基準」に基づいて自社で算定した金額（指標等を用いて調整を行ったものを含む。）であります。

## 9. 関連当事者との取引に関する注記

### (1) 親会社及び法人主要株主等

(単位：円)

属性	会社等の名称	議決権等の所有 (被所有) 割合	関連当事者 との関係	取引の内容	取引金額 (注2)	科目	期末残高 (注2)
主要株主	高知県	被所有 直接50.0%	補助金の受領 (注1)	安全安心の施設整備事業費補助金	14,606,000	未収金	14,606,000
				地方バス路線維持費補助金	67,839,000	—	—
				車両購入補助金	36,071,000	—	—
主要株主	高知市	被所有 直接34.97%	補助金の受領 (注1)	高知市鉄道輸送対策事業費補助金	11,692,492	未収金	11,692,492
				地方バス路線維持費補助金	147,486,000	未収金	147,486,000
				配水本管敷設替工事に伴う電車軌道敷内工事の工事費	37,660,000	—	—

#### 取引条件及び取引条件の決定方針

(注1) 補助金については、地方自治法の定めによっております。

(注2) 取引金額及び期末残高には消費税等は含まれておりません。

## (2) 子会社及び関連会社等

(単位：円)

属性	会社等の名称	議決権等の所有（被所有）割合	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額（注1）	科目	期末残高
子会社	㈱ですか	所有 直接100%	役員の兼任	債務保証（注2）	100,000,000	—	—
子会社	高知西南交通㈱	所有 直接100%	役員の兼任	債務保証（注2）	329,937,000	—	—
				業務委託料	26,928,000	その他の流動資産	2,468,400
子会社	高知東部交通㈱	所有 直接100%	役員の兼任	債務保証（注2）	215,200,000	—	—
				業務委託料	7,464,000	その他の流動資産	684,200
子会社	高知高陵交通㈱	所有 直接100%	役員の兼任	債務保証（注2）	21,620,000	—	—
子会社	㈱県交北部交通	所有 直接100%	役員の兼任	債務保証（注2）	55,000,000	—	—
				業務委託料	9,714,324	その他の流動資産	890,480
子会社	㈱とさでん トラベル	所有 直接100%	役員の兼任	業務委託料	3,600,000	未収金	1,980,000
関連会社	土佐グリーンパワー㈱	所有 直接25%	役員の兼任	債務保証（注2）	369,900,000	—	—

## 取引条件及び取引条件の決定方針等

（注1）上記金額のうち、取引金額には消費税等が含まれておりせん。

（注2）債務保証は子会社及び関連会社の銀行借入等に対するものであり、取引金額に期末残高を記載しております。

## 10. 1株当たり情報に関する注記

1株当たり純資産額 133,026円30銭

1株当たり当期純損失 8,537円54銭