

(添付書類)

事業報告

令和 2 年 4 月 1 日から
令和 3 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

当事業年度のわが国経済は、世界中で猛威をふるう新型コロナウイルス感染症の感染拡大と、それによる深刻な景気の後退から経済危機に陥りました。特に、地域経済を下支えする交通運輸業や観光業を営む当社にとっては、外出自粛要請等による移動の制限の煽りを受け、全事業に壊滅的な打撃を被る結果となりました。

未だコロナ禍の終息や需要の回復の見通しも不透明のままの情勢下、8 月には前年度定時株主総会にて承認いただいた「無償減資」を行い大会社から中小企業に変更となり、また 3 月には平成 26 年 10 月の経営統合にあたって当初は新会社の一部門として位置づけていた子会社の「株式会社とさでんトラベル」を吸収合併し、組織の見直しを行って収支改善を図りました。国や高知県・高知市等のコロナ緊急支援策（各種支援給付金・雇用調整助成金等）の活用を図り、また厳しいコロナ禍への対応として、経費削減を一層推し進めるとともに、『稼ぐ、削る、防ぐ』の取り組みを全社的に浸透させ、「かけふ委員会」を発足し取り組みを始めました。しかしながら、当社を取り巻く厳しい現状からは脱却できず、第 7 期（令和 2 年 4 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日）は、営業収益は 2,672,448 千円（対前年度△2,230,855 千円）となりました。

一方、営業費用面では、売上原価を含めた営業費用は 4,484,234 千円（対前年度△951,565 千円）となり、差引営業損益は△1,811,785 千円（対前年度△1,279,290 千円）、経常損益は△1,462,511 千円（対前年度△963,202 千円）となりました。

特別損益面では、コロナ緊急支援策である各種支援給付金等やバス路線の維持や車両購入に対する補助金の交付を受けたものの、税引前当期損益は△787,069 千円（対前年度△710,313 千円）、税引後の当期純損益は△789,173 千円（対前年度△703,798 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。

安全・安心については、軌道事業部門では無料 Wi-Fi 設置の超低床車両 3000 型 (3002 号) の導入ならびに補助電源装置など、車両設備の更新、国道 33 号線北山自歩道整備事業に伴う軌道移設工事を行うなど、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 5 両を更新し、安全、快適な環境提供に努めた一方、高速バス・貸切バスの車両更新は見送ることとなりました。そのほか、昨年引き続き、激甚化する自然災害への対策として、電車・バスの防災・事故訓練も継続して実施し、BCP の策定、運輸防災マネジメント研修に積極的に参加し、防災意識の向上を図りました。

待遇・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に加え、待遇体现の重視と徹底を重点課題とし、新型コロナウイルス感染拡大の影響による活動の限定、縮小を余儀なくされながらも、挨拶の徹底や待遇研修、実施可能な小集団活動などにより、待遇レベルの向上に取り組みましたが、尚一層の努力を行う必要があります。

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・定着に取り組みました。コロナ禍により、グループ内全役職員を対象としたコンプライアンス研修の実施は見送りましたが、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を採用実績に応じ、適宜（5回）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」、「新春初詣きっぷ」を継続販売、また需要の回復策として、高知県及び他の交通事業者と協力し、企画切符「高知プレミアム交通 PASS」を新規に販売しました。しかしながら、利用促進として従前から取り組んでいる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」、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」、定期的に行っていた電車・バス沿線地域を役員・幹部職員で訪問するローラー活動については、新型コロナウイルス感染拡大に鑑み、実施を見送りました。

軌道事業は、様々なイベントの中止や不要不急の外出抑制等、新型コロナウイルスの影響による人の移動の抑制・自粛により、県内外のお客さまのご利用が大きく減少し、大幅な減収となりました。その中で、収支改善のため9月と12月に、国からの地域公共交通感染症拡大防止対策事業補助金を活用した実証運行を実施いたしました。また、高知南国自動道の工事により休止していた美術館通りパークアンドライドを令和3年1月から再開し、沿線自治体の広報誌への情報掲載や庁内掲示板を活用した広報活動を実施、定期券購入者の囲い込みに取り組んでいます。一方で、令和3年1月9日には、ダイヤ改正を実施し、仕業削減に取り組むなど、諸費用の削減に取り組みました。最重要課題である安全面については、平成31年3月25日に発生した朝倉停留場対向失念による重大インシデントに対して、保安監査ならびに運輸安全委員会からの報告書の結果を踏まえ、二度と発生させないとの決意のもと、「安全性を向上するための行動計画」を策定し、ハード、ソフトの両面から安全性向上の取り組みや安全マネジメントの仕組みづくりを推し進め、より高いレベルの安全を目指していくとともに、お客さまの安全を最優先に取り組んでおります。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、無料 Wi-Fi 設置の超低床車両 3000 型（3002 号）の

導入ならびに補助電源装置、車両整備の更新、国道 33 号線北山自歩道整備事業に伴う軌道移設工事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 755,162 千円（対前年度△285,991 千円）となりました。

乗合バス事業は、乗務員の不足・高齢化という大きな課題への対策の一環として、10 月の神母ノ木線の再編により、利用の少ない区間を廃止するなど、乗務員不足に対応してまいりました。収入面では、4 月に緊急事態宣言が発出され、不要不急の外出自粛や各教育機関の休校や商業施設等の休業により利用者が激減したほか、県を跨ぐ移動の自粛による航空機利用者の減少に伴い空港リムジンバスも影響を受けました。収入減少の対策として、県ならびに関係自治体から運行補助の増額やコロナ対策に関する補助制度を受けたほか、費用面では、購入品や賃借料の減額交渉等を行い費用削減に努めました。安全面では、低床車両を 5 両導入し、低床化率を 62.2%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、快適な環境提供を行ったものの、結果、営業収益は 673,782 千円（対前年度△270,368 千円）となりました。

高速バス事業は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言が 4 月に発出され、外出ならびに県を跨ぐ移動の自粛により約 2 ヶ月間全線運休を行い、運行再開するものの利用の回復には至らず、感染状況とあわせて路線単位で運休ならびに減便を強いられ、また長期運休が継続した自社単独運行の名古屋京都線については、運行再開の見通しが立たないことから路線撤退を決定するなど、最もコロナ禍の影響を受けた事業となりました。コロナ対策に関する補助制度を活用し、費用面の削減にも努めましたが、結果、営業収益は、245,037 千円（対前年度△827,850 千円）となりました。

貸切バス事業は、1 年を通して団体の取消しが多数発生するなど受注が激減し、大幅減収となりました。このようななか、貸切バス事業者安全性評価認定制度で一ツ星の認定を受けました。一方、教育面については、例年以上に安全運転教育・接客教育等の乗務員研修を実施し、会議室での重大事故伝達訓練も実施しましたが、結果、営業収益は 117,800 千円（対前年度△415,701 千円）となりました。

自動車整備事業は、一般整備は総入庫件数（自社及び子会社バス作業を除く）は前年どおり推移し、1,684 件（対前年比 100%）でありましたが、コロナ禍による空港 GSE 車両点検作業件数減少による工賃の大幅減少等により、結果、営業収益は 66,716 千円（対前年度△4,358 千円）となりました。

航空関連事業

航空営業部門では、テレワークの推奨やテレビ会議の増加等により顧客企業の出張は激減し、それに伴い高知発着の航空便が減便され売上は大幅に減少しました。期待していた GoTo トラベルキャンペーンの効果も、自治体や企業出張は対象外となり、減収の補填には繋がらず、結果、営業収益は 21,820 千円（対前年度△34,296 千円）となりました。

空港部門は、FDA のハンドリングの自社グループ化や関西空港線の運休などによって経営への影響が生じていたところに、航空会社各社はコロナ禍に伴うかつてない大規模な減便・運休を余儀なくされ、これに連動する形で大幅な減収となりました。

航空会社による一定の保証や仕業再編等による経費削減、雇用調整助成金の活用といった各種の収支改善等を実施する一方、安全重視、職員のスキル維持といった基本事項を遵守する姿勢で臨んできたこともあり、ハンドリング品質については、従前同様、お客さま、航空

会社からの高い評価を頂き、収入に反映される等もありましたが、結果、営業収益は 428,373 千円（対前年度△159,478 千円）となりました。

パスポートの営業収益 16,981 千円（対前年度△2,903 千円）を加えた、航空関連事業の営業収益は 467,174 千円（対前年度△196,678 千円）となりました。

附帯事業

空港販売事業は、県を跨ぐ移動の自粛により高知発着の航空便にも欠航便が相次ぎ、航空機利用者は大幅に減少（対前年△69.4%）するなか、GoTo トラベルキャンペーンや GoTo Eat キャンペーンへの積極的参加、レストランの人気メニューへの絞り込みなどの取り組みを行いました。空港利用者激減の影響はあまりにも大きく、結果、営業収益は 56,977 千円（対前年度△213,661 千円）となりました。

広告事業は、各取引先への営業活動はもとより、新規受注のため、継続して取り組んでいる行政機関への提案による営業活動により売上確保に努めましたが、既存クライアントの広告見送り等が多数発生し、新規受注も苦戦しました。結果、自社媒体（電車・バス）広告を除いた営業収益は 117,191 千円（対前年度△33,149 千円）となりました。

不動産賃貸事業は、テナントの入居率 100%を目指しましたが、新規入居は望めず、逆に退室 2 件と賃料減免等があり、営業収益は 121,807 千円（対前年度△9,334 千円）となりました。

旅行事業は、令和 3 年 3 月 1 日吸収合併のため、1 か月のみの事業実績ですが、大型旅行案件の中止はあったものの、3 月に移行されていた春先出発予定の修学旅行の実施や遍路関係の募集ツアーとあわせ若干の売上確保はできたものの、新型コロナウイルスの感染再拡大により尻すぼみ状態となり、営業収益は 28,434 千円となりました。

その他、商事系の営業収益 10,312 千円（対前年度△2,396 千円）、いの町紙の博物館会館管理運営業務の営業収益 12,049 千円を加えた、附帯事業全体の営業収益は 346,775 千円（対前年度△229,906 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 5 両	109,919 千円
軌道事業	超低床式電動客車 ほか	50,392 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吸収合併または吸収分割による他の法人等の事業に関する権利義務の承継の状況

当社は、令和3年3月1日を合併期日として、当社子会社であった株式会社とさでんトラベルを吸収合併いたしました。

⑦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 (令和2.4.1～令和3.3.31)
営 業 収 益	2,672,448 千円
当 期 純 損 益	△789,173 千円
1株当り当期純損益	△78,917.35 円
総 資 産	7,430,406 千円
純 資 産	528,440 千円
1株当り純資産額	52,844.05 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	I C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

(注) 当社は、令和3年3月1日を合併期日として、当社の子会社であった株式会社とさでんトラベルを吸収合併いたしました。

(4) 対処すべき課題

発生から1年以上が経過してもコロナ禍は世界的に拡大し続け、更には新たに出現した変異株が猛威を振り始めるなど、全く終息の見通せない事態が続いています。今後ワクチン接種の普及とその効果に期待するものの、短期間での事態好転は見込めないと考えられるうえに、コロナ禍が収束したとしても、行動様式、生活様式の変化によりこれまでと同様の移動需要は見込めないことが予想されます。

コロナ禍は観光・運輸業界を直撃し、この部門を主業としている当社は前述の実態の中で、組織の存亡を睨んだ運営を強いられております。特に、経営状態を圧迫しているのは公共交通の路線バス事業、軌道事業であり、利用者の大幅減少の中では補助金の交付を受けても、巨額の会社負担が生じている状況で、なおかつ、これまでこの両部門の赤字を支えてきた高速バス事業、貸切バス事業、航空・旅行事業等も軒並みかつてない赤字を計上しています。

全部門が赤字、かつコロナ禍の終息が見込めない中で、当社の使命である持続可能な公共交通を確保するためには、国や株主自治体様の支援、特に公共交通部門の巨額な当社負担分の抜本的な改善措置が行われないう限り、自力での公共交通の維持はおろか会社経営も成り立たないという危機的状況にあります。一方、当社は公共交通事業者として生き残りをかけて懸命の自助努力を行うことは当然であり、これまでも行ってきた1円でも稼ぐ、1円でも費用を削る、懸命の資金繰りで倒産を防ぐという3項目（かけふ）の更なる徹底に全社を挙げて取り組み、収支の改善に努めてまいります。

各事業別の対処すべき課題については、以下の通りです。

運輸部門

軌道事業は、収入面でかつて経験したことがない極めて厳しい状況が続いており、短期的な利用回復は見通せず、今後の社会情勢、お客さまのご利用状況を見極めながら、徹底した経費削減を行い需要回復策を段階的に講じてまいります。

安全・安心の確保を最優先に掲げ、運輸安全マネジメントのPDCAサイクルを適切に機能させるとともに、必要な安全投資を進め、更なる安全管理体制の強化を図ってまいります。

乗合バス事業は、新型コロナウイルスの感染影響の長期化が予想されるため、安全にご利用頂けるよう感染対策を継続してまいります。また、今後、中央地域公共交通改善協議会に於いて検討頂く方針等を基本として、データとニーズに基づく収支バランスや新たな交通体系も含めた路線再編の実施、あわせて営業施策等の見直しを検討し、利便性の確保、新たな支援制度の拡充も求めながら、関係自治体と連携して公共交通の持続性を確保してまいります。

高速バス事業は、利用者減少の長期化が予想されるため、抜本的なダイヤの見直しとあわせて、費用削減、収支改善に努めてまいります。今後を見据えて、利便性向上を図るため、高速道路高架橋下の一宮パークアンドライドの再活用に向けて行政機関と交渉を行ってまいります。

貸切バス事業は、安心してご利用していただくため、徹底した感染対策を実施し、コロナ終息を見据えて、社内の乗務員の応援体制を確立し、効率的な配置対応することにより、逸失利益の減少に取り組めます。また安全訓練車を使用した教育、ドライブレコーダーのデータを活用した安全教育の実施をしていきます。

自動車整備事業は、慢性的な自動車整備士の不足により高齢化による技術継承問題も懸念されるところから、引き続き、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、令和3年3月の株式会社とさでんトラベルとの合併に伴う組織改編のメリットを生かして、増収施策や業務の効率化を図るとともに、航空券を中心とした団体旅行、募集ツアーの販売も積極的に進め増収に努めてまいります。なお来年度末に販売終了が予定のパッケージ商品等については既存企業の要望に対処すべく代替商品の提供を検討してまいります。

空港部門は、今後も航空会社の減便状態が続くと予見され、雇用調整助成金等の取り扱いが不確実の中で、復便迄の費用の抑制が重要な課題です。大きな打撃を被っている航空業界の今後の動向に注視するとともに、要員については需要に応じた他空港への短期出向等も視野に、臨機応変の対応も検討してまいります。

附帯事業

空港販売事業は、空港利用客が激減するなか、売店・レストランを利用していただくため、商品の陳列、配置等を工夫し、空港館内勤務者を対象とした弁当販売、時間帯によるレストラン入口でのメニューサンプル変更など、利用促進を図り、増収を目指してまいります。

広告事業は、コロナ禍での収支改善の施策として取り組むデジタルサイネージ事業（はりまや橋ビジョン）での増収増益に注力し、新たなクライアントへのセールスや県外代理店を初めとする各企業への営業強化を図るとともに、引き続き行政機関へのプロポーザルに関する提案を行い、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、営業訪問計画による不動産会社への営業強化を実施し、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。

吸収合併後実質初年度となる旅行事業は、業務の効率化を図り、各々の強みを生かした増収計画の策定と時機を逸しない営業活動等の対応を図ってまいります。

その他取り組み

新型コロナウイルス禍による全社的な業績の悪化に鑑み、会社としての運営理念を実現するための接遇・サービス、コンプライアンス、リスクマネジメント、内部監査等に関する活動は、人的、時間的に一定の制限の中で対応せざるをえない状況であり、単年度黒字の目途が立つまではやむなく縮小体制を取らざるを得ない状況となっています。

しかしながら、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を喫緊の課題とし、接遇意識の体現化を重視しながら継続して「接遇西日本一」を目指し、コンプライアンスについては、その遵守への取り組みが、浸透・定着するよう必要な研修の継続等、一層取り組みを強化してまいります。

また、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、リスクマネジメント委員会において洗い出し等を行い、感染リスクについては感染対策本部、減収リスク等については「かけふ委員会」等によりその回避や低減に取り組み、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で対象部門・対象関連子会社を選定して実施し、運輸安全マネジメント内部監査は、グループ全体を共通の視点で監査を実

施してまいります。

(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、旅行事業）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	0 人	46.3 歳	16.4 年
女性	141 人	11 人	37.2 歳	11.7 年
計	606 人	11 人	44.2 歳	15.4 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。

正社員増加要因は、令和3年3月1日吸収合併しました株式会社とさでんトラベル出向者の帰任によるものです。

(8) 主要な借入先及び借入額

借入先	借入額
(株) 四国銀行	1,786,974 千円
(株) 高知銀行	769,659 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	武田 司郎	航空旅行本部長
取締役	尾下 一次	
監査役	樋口 毅彦	
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	4名	17,685千円
監査役	2名	6,450千円
合 計	6名	24,135千円

(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. 令和2年6月26日開催の株主総会において、監査役の報酬総額を年7,000千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	5,760 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など周知徹底を図っています。また、新規採用者に対する入社時のコンプライアンス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、新型コロナウイルス対策の一環として、令和2年度監査計画の策定及び実施を見送っていますが、代表取締役から特命の指示等があった場合は、この限りではなく、特別監査を実施する体制を取っています。
 - 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。
- (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、「運輸安全マネジメント関連」「新型コロナウイルス感染防止関連」を重点に対応を協議し取り組みました。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 新型コロナウイルス感染拡大により、運輸部門を始め全部門が大きな減収となったことから、運転資金確保のための緊急融資制度の活用に加え、各種補助金、雇用調整助成金等の積極的な活用、支払い家賃の減免等に取り組みしました。
 - ③ 新型コロナウイルス禍の収束が見通せない中、次年度も売り上げの回復が厳しい状況であることから、経営の基本である、「売り上げを“稼ぐ”」、「費用を“削る”」、「経営の危機を“防ぐ”」取り組みとして、社内に「かけふ委員会」を発足し、収支改善と経営危機の回避に向けて取り組んでいます。
 - ④ 災害・事故対策として、従来は上半期に防災に関する訓練等を、下半期に事故訓練を実施してきましたが、本年度は新型コロナウイルス禍の影響を考慮し、12月に電車の事故・防災訓練、1月にバスの事故・防災訓練をそれぞれ実施し、役職員の防災意識の向上に取り組みしました。また、電車部門、バス部門とも、国土交通省の安全マネジメント研修（リモート方式）を積極的に受け、安全性の向上に努めました。管理部門、運輸部門で6名が防災士の資格を取得したことから、今後、この防災士を中心に研修並びに訓練を実施していきます。
 - ⑤ 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に対する保安監査並びに運輸安全委員会の報告結果を踏まえ、「安全性を向上するための行動計画」を策定し、ハード・ソフトの両面から安全性向上の取り組みや安全マネジメントの仕組づくりを進めています。
 - ⑥ 情報セキュリティについては、従業員が遵守すべき基本的事項を「情報セキュリティガイドライン」に定め運用していますが、多様なリスクに対する社会的責務を果たすためには、情報セキュリティ対策の方針や行動指針を定めることが必要であることから、「情報セキュリティポリシー構築部会」を立ち上げ、情報セキュリティ基本方針を定めるとともに各

種規程類の構築を進めています。

(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、同メンバーに部室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を図られるよう取り組んでいます。
- ③ 経理業務については、財務会計システムを活用し、各業務に係る BPR（業務改革）を進めています。
- ④ RPA・BPR の推進については、これまで開発してきた RPA の維持・改善を中心に進め、新型コロナウイルス禍における各部署の勤務に応じて開発を進めています。

(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る体制を取っています。
- 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 子会社の就業規則をはじめとする規程類については、本社の規程に準じて、順次改定等を行っています。

(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

現在、監査役の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。

損 益 計 算 書

自 令 和 2 年 4 月 1 日

至 令 和 3 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	2,672,448,492	
軌 道 事 業		
営 業 収 益	755,162,541	
営 業 費	1,062,498,162	
旅 客 自 動 車 事 業		△ 307,335,621
営 業 収 益	1,103,336,266	
営 業 費	2,409,133,719	
航 空 関 連 事 業		△ 1,305,797,453
営 業 収 益	467,174,512	
営 業 費	564,300,216	
付 帯 事 業		△ 97,125,704
営 業 収 益	346,775,173	
営 業 費	448,301,934	
全 事 業 営 業 損 益		△ 101,526,761
営 業 外 収 益		△ 1,811,785,539
受 取 利 息 及 び 配 当 金	4,676,297	
そ の 他 の 収 益	401,523,962	406,200,259
営 業 外 費 用		
支 払 利 息	53,453,274	
そ の 他 の 費 用	3,472,947	56,926,221
経 常 損 益		△ 1,462,511,501
特 別 利 益		
補 助 金	848,979,442	
工 事 負 担 金 受 入 額	112,865,600	
固 定 資 産 売 却 益	50,000	
抱 合 せ 株 式 消 滅 差 益	74,185,891	
そ の 他	585,200	1,036,666,133
特 別 損 失		
固 定 資 産 圧 縮 損	338,045,968	
固 定 資 産 除 却 損	2,733,367	
関 係 会 社 株 式 評 価 損	15,961,624	
そ の 他	4,483,296	361,224,255
税 引 前 当 期 純 損 益		△ 787,069,623
法 人 税 、 住 民 税 及 び 事 業 税	2,103,874	2,103,874
当 期 純 損 益		△ 789,173,497

株主資本等変動計算書

自 令和2年 4月 1日
至 令和3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			利益剰余金			
		資本 準備金	その他 資本 剰余金	資本 剰余金 合計	利益 準備金	その他利益剰余金 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	0	500,000,000	0	325,719,536	325,719,536	1,325,719,536
当期変動額				0				
減資	△ 400,000,000		400,000,000	400,000,000			0	0
当期純損益				0		△ 789,173,497	△ 789,173,497	△ 789,173,497
株主資本以外の 項目の当期変動額				0				-
当期変動額合計	△ 400,000,000	0	400,000,000	400,000,000	0	△ 789,173,497	△ 789,173,497	△ 789,173,497
当期末残高	100,000,000	500,000,000	400,000,000	900,000,000	0	△ 463,453,961	△ 463,453,961	536,546,039

	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	4,543,508	4,543,508	1,330,263,044
当期変動額			
減資		0	0
当期純損益			△ 789,173,497
株主資本以外の 項目の当期変動額	△ 12,649,007	△ 12,649,007	△ 12,649,007
当期変動額合計	△ 12,649,007	△ 12,649,007	△ 801,822,504
当期末残高	△ 8,105,499	△ 8,105,499	528,440,540

個別注記表

自 令 和 2 年 4 月 1 日
至 令 和 3 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、1,822,092,615円であります。

(2)事業用固定資産は、4,328,016,376円であります。

有形固定資産 4,114,021,601円

土地	2,269,600,888円	建物	695,929,840円
構築物	332,799,018円	車両	446,769,428円
機械装置	71,158,579円	工具・器具・備品	7,252,248円
リース資産	290,511,600円		

無形固定資産 213,994,775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 1,238,382,747円、車両 399,155,879円、機械装置 16,147,704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 81,084,051円、短期金銭債務は 12,657,406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 1,515,100,507円を含んでいます。

軌道事業固定資産	745,708,422円
旅客自動車事業固定資産	787,390,023円
附帯事業固定資産	1,109,403,852円
各事業関連固定資産	527,237,269円
投資有価証券	851,093,000円
合計	4,020,832,566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	1,100,000,000円
1年以内に返済する長期借入金	2,111,983,000円
合計	3,211,983,000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 1,720,400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 1,064,381,000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) (427,685,000円)、高知東部交通(株) (195,696,000円)、高知高陵交通(株) (18,500,000円)、(株)県交北部交通 (55,000,000円)、土佐グリーンパワー(株) (267,500,000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 2,672,448,492 円であります。

(2) 営業費 4,484,234,031 円であります。

運送営業費及び売上原価	3,084,289,198 円
販売費及び一般管理費	909,309,053 円
諸 税	51,173,755 円
減 価 償 却 費	439,462,025 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 72,946,975 円、営業費用 136,322,529 円

営業取引以外の取引による取引高：営業外収益 30,730,940 円、営業外費用 5,709 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。借入金の使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3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	941,238,066	941,238,066	—
2. 受取手形	550,000	550,000	—
3. 未収運賃	28,736,134	28,736,134	—
4. 売掛金	20,042,730	20,042,730	—
5. 未収収益	94,214,689	94,214,689	—
6. 未収金	638,644,128	638,644,128	—
7. 投資有価証券	881,980,680	881,980,680	—
資産計	2,605,406,427	2,605,406,427	—
1. 支払手形	16,348,213	16,348,213	—
2. 電子記録債務	6,541,920	6,541,920	—
3. 短期借入金	1,100,000,000	1,100,000,000	—
4. 買掛金	32,771,896	32,771,896	—
5. 設備未払金	527,403,182	525,413,820	△1,989,362
6. 1年内長期借入金	2,111,983,000	2,088,191,616	△23,791,384
7. 未払金	99,350,895	99,350,895	—
8. リース債務	104,208,044	102,165,566	△2,042,478
9. 長期借入金	560,000,000	529,289,189	△30,710,811
10. 長期リース債務	231,169,808	216,799,043	△14,370,765
11. 長期設備未払金	168,808,480	159,562,319	△9,246,161
負債計	4,958,585,438	4,876,434,477	△82,150,961

(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. 短期借入金、4. 買掛金、7. 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。

5. 設備未払金、6. 1年内長期借入金、8. リース債務、9. 長期借入金、10. 長期リース債務、11. 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）
514,498,097	693,000,000

(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、不動産鑑定士の鑑定評価により算定した金額であります。

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	48,243,108	未収金	4,803,108
				地方バス路線維持費補助金	80,816,000	—	—
				車両購入補助金	33,645,000	—	—
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	38,619,407	未収金	3,849,407
				地方バス路線維持費補助金	197,351,000	未収金	69,351,000
				高知市旅客運送事業者経営維持 支援給付金	79,000,000	—	—
				公共交通利用環境整備事業補助金	1,000,000	—	—

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)	427,685,000	—	—
				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)	195,696,000	—	—
				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)	18,500,000	—	—
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	3,300,000	—	—
関連会社	土佐グリーンパーク㈱	所有 直接25%	役員の兼任	債務保証(注2)	267,500,000	—	—

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 52,844円05銭

1株当たり当期純損失 78,917円35銭

11. 企業結合等に関する注記

(1) 取引の概要

① 結合当時企業及びその事業の内容

株式会社とさでんトラベル 旅行事業

② 企業結合日

令和3年3月1日

③ 企業結合の法的形式

とさでん交通株式会社を存続会社、株式会社とさでんトラベルを消滅会社とする吸収合併方式であります。

④ 結合後の企業の名称

とさでん交通株式会社

(2)実施した会計処理の概要

「企業結合に関する会計基準」（企業会計基準第 21 号 平成 31 年 1 月 16 日公表分）及び「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」（企業会計基準適用指針第 10 号 平成 31 年 1 月 16 日公表分）に基づき、共通支配下の取引として処理いたしました。

