

経営協議会開催

平成 29 年度事業計画 営業収益目標 38 億円

J R 四国労組は 2 月 28 日、ジェイアール四国バスの平成 29 年度事業計画等について説明を受けた。(詳細は別紙参照)

平成 29 年度は、安全方針である「安全綱領」の下「安全・安心輸送の確立」に向け全社員がプロ意識に徹し、お客様に安心してご乗車頂ける体制作りをさらに強化していく。また、昨今の経営環境に楽観視することなく将来を見据えて、間接部門の業務運営の効率化や運行部門と販売部門のコスト削減とも合わせ、基幹的事業である高速バス路線の収益性の向上に取り組み、補完的事業の模索などにより、地域社会から信頼される企業としてあるべく、強靱な経営体質を目指す。

具体的には、引き続き安全・安心運転の推進に向けハード、ソフト両面から取り組むとともに、高速バスの輸送改善として、ご利用実績の把握により適時適切な施策による収益性の向上に取り組む。また、高速バスの販売部門では、インターネットやコンビニ予約のご利用シェアの拡大など、利用環境が変化している乗車券予約受付や販売手段の変化に応じた効率的運営を模索していく。

人材の育成等については、本社支店間での各種情報の伝達による連携強化やコンプライアンス重視の組織風土づくりに努めるとともに、乗務員グループ制の活動やパワフルのサークル活動の活性化等を通じて、風通しのよい社風づくりを推進する。また、社員研修を実施し、当社で勤める会社人としての意識改革を図る。

また、働き方の見直しが課題となるなか、過労防止はもとより、健康起因事故の防止に向けて、日頃から社員の健康管理意識を醸成するため、健康診断データへの関心度を高め、要精密検査の指摘を受けた場合の受診を慫慂するとともに、60 歳以降の雇用継続を見据えて、高年齢での体調の変化を捉えた観点からの指導を行う。

等の計画が示された。

以 上

【別紙】

平成29年度事業計画

平成29年2月28日

ジェイアール四国バス株式会社

「事業運営の基本方針」

平成28年12月の政府月例経済報告では、景気について「一部に改善の遅れも見られるが、緩やかな回復基調が続いている。先行きは、雇用・所得環境の改善が続くなかで、各種政策の効果もあって、緩やかに回復していくことが期待される。ただし、海外経済の不確実性や金融資本市場の変動の影響に留意する必要がある。」としています。

このような状況のなかで、当社は輸送機関の最大の使命である安全・安心輸送を基本に基幹事業部門である高速バス路線の輸送を中心に組み上げてきた結果、平成28年度決算は、前期に対して減益となる見込みです。

こうした背景となる当社の平成28年度の主な輸送改善などの概要を振り返ると次のとおりです。

高速バス路線では、4月1日に、各ドリーム号の乗車券とのセット商品である「ドリーム&東京メトロきっぷ」の有効期間をバス乗車日基準から、東京メトロまたは都営地下鉄の利用開始から48時間有効な乗り放題乗車券にリニューアルしました。

4月4日には、「バスタ新宿（新宿駅高速バスターミナル）」が供用開始となり、各ドリーム号の乗り入れに伴うダイヤ改正を行いました。

5月9日からは、阿波エクスプレス号大阪便の「U S J（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）」先着便はこれまでの土日祝日のほか繁忙期の運行日をカレンダーで示す設定としました。

老朽化した2階建てバスについて、後継車種が製造されないことから、これまでの座席数33人（内3人はプレミアムシート）～38人の車両からハイデッカー型28人座席の車両に更新し、5月31日にはオリーブ松山号、6月1日にはドリーム高松号からそれぞれ使用開始しました。

11月1日には、観音寺エクスプレス号のご利用が少ない時間帯の1往復を毎日の運行を止めて、特定日の運行に変更するダイヤ改正を実施しました。

12月1日から高知エクスプレス号では、須崎発着の全便が「高岡高校通」に停車するダイヤ改正を実施し、土佐市地区からの高速バス利用の便を図りました。また、同日からマドンナエクスプレス号は区間運転時分設定を見直すダイヤ改正を実施しました。

1月28日には、関西国際空港リムジンバスの空港第2ターミナルへの路線延長を行いました。

3月1日に観音寺エクスプレス号は、U S J 乗り入れ便のバス停留所の発車順序を変更し、現地での滞在時間を拡大するダイヤ改正を行います。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線と大栃線において試行していた自転車の積み込みサービスを4月11日からは指定の便、指定のバス停留所において開始することとしました。

大栃線では、高知市内エリアを中心に運行するバス会社で導入している「ICカードですか」のご利用の拡大に向けて、当社でも体制を整え、5月9日からサービスの提供が出来るようにしました。

久万高原線では、9月1日に最終便等の時刻を下げるダイヤ改正を行いました。

さらに、10月1日には、一日乗り放題きっぷの発売額を1,200円に改定し、リニューアルしたきっぷのデザインとともに提供出来るようにしました。

その後、1月1日には路線の一部区間を三坂道路に経路変更を行い、このため該当区間にあった4箇所のバス停留所を廃止するダイヤ改正を行いました。さらに、久万高原から落出の区間については、平成28年度限りの運行で路線を廃止することの調整を関係機関と進めています。

貸切バス事業では、徳島支店のみでの事業展開に移行していますが、年度初には、JR四国ワープとの連携による旅行商品の設定と催行を行うほか、9月から3月の期間には、日帰りバスツアーの旅

行を自社で企画・募集し、収入の確保に努めました。

安全・安心の確保については、引き続き、ドライブレコーダーデータの共有化と、乗務員研修やヒヤリハット報告の映像としての活用を図りました。

さらに、安全装置としてモバイルアイ装置(ふらつき防止及び車間距離警報)を19両追加装備し、前年度分と合わせ59両に装備できました。

4月末に開催されたG7香川・高松情報通信大臣会合に備えたバスジャック対応を関係者間で確認するほか、万一の場合には、自社バス車両の識別を容易とするために、社内呼称の車両番号シールを車体屋根上に貼り付けました。

名古屋・東京方面に運行する2階建て夜行バスの更新となる車両5両に、エンジンルームの火災に備える自動消火装置を装着し、対策の継承としました。

運行管理者研修や指導運転係研修、若年運転係や事故惹起者等のフォローアップ研修などの継続開催を通じてエコ運転の実施や安全の確保についての意識改革、運転技量の向上に努めました。

一方、定年再雇用運転係を対象に、加齢に伴い機能が低下する運転能力を測定する器具として反応速度検査器及び深視力計を整備し、これらを活用して個々の認識を新たにすることを目的としたシニアスタッフ研修を実施しました。

運転係不足の対応として、平成26年9月以来大型二種免許取得費用の支援制度を継続しており、運転係の要員数については、全社的にはほぼ充足しましたので、現在は随時の募集としております。

平成29年度について考えると、安全方針である「安全綱領」の下「安全・安心輸送の確立」に向け全社員がプロ意識に徹し、お客様に安心してご乗車して頂ける体制作りをさらに強化してまいります。

石油価格は、平成27年度に続き、平成28年度も低価格傾向が続いたところではありますが、今後の推移の見通しは、不安定な要素を含んでいます。昨今の経営環境に楽観視することなく将来を見据えて、間接部門の業務運営の効率化や運行部門と販売部門のコスト削減とも合わせ、基幹的事業である高速バス路線の収益性の向上に取り組み、補完的事業の模索などにより、地域社会から信頼される企業としてあるべく、強靱な経営体質を目指して次の項目を重点として、取り組みします。

1 安全・安心輸送の提供

お客様から信頼され、安心して選択して頂けるバス事業者の要件としては、断トツの安全輸送とお客様の目線に立った接客サービスの提供が欠かせないという認識のもと、全社員が「安全綱領」を自分自身のものとしてプロ意識に徹し、引き続き安全・安心運転の推進に向けハード、ソフトの両面から取り組んでいきます。

日常的には、飲酒検知器の適正な使用方による飲酒運転事故の防止を継続し、自動車事故防止にはドライブレコーダーカメラのヒヤリハット映像データを活用することを継続します。

安全の確保についての意識改革を進める施策として、乗務員研修(フォローアップ研修)では、若年運転係及び事故惹起者について、重点的に取り組みます。

運転係の指導に当たる科長及び指導運転係の育成については、フォローアップ研修の指導方、ヒヤリハットデータの活用方、異常時対応訓練の指導方等を習得できるよう、乗務員研修の指導員としての実務経験を重ねていくこととします。

また、運行管理者、補助運行管理者、整備管理者については自覚を持って法令等で定められた役割を遂行できるように指導教育の充実を図ります。

ハード面では、平成28年の軽井沢スキーバス事故の発生以来、安全装置等の設置義務づけなどの施策展開が行われるなか、衝突被害軽減装置等を標準配備した新製車両12両を導入すると共に、ソナーシステム等安全補助装置の拡大を行っていきます。

南海大地震等の異常時対応訓練を充実させるとともに、その安全教育を実施する人材育成も図っていくこととします。

一方、働き方の見直しが課題となるなか、過労防止はもとより、健康起因事故の防止に向けて、日頃から社員の健康管理意識を醸成するため、健康診断データへの関心度を高め、要精密検査の指摘を受けた場合の受診をしよういたします。また、60歳以降の雇用継続を見据えて、高年齢での体調の変化を捉えた観点からの指導を行います。

さらに、2年目の実施を迎えるメンタルヘルスケアのストレスチェックについては、実施状況の把握に努めます。

2 お客様が喜ぶことの実践

全社員が「お客様が喜ぶこと」を念頭に、ワンランク上の接客サービスの提供を心がけ、「接客サービスの心構え」を日常的に意識し、あわせて継続した接客サービス研修や接客サービストレーニングにより接客レベルの向上を目指します。

「つばめボックス」に投稿されるお客様のご意見、ご要望に迅速・きめ細かく対処するとともに、各種施策に反映させ、良質で特徴ある企業イメージの醸成に結びつけます。

3 高速バスの輸送改善等

当社の運輸収入の9.5%強を構成する高速バス部門は、基幹的事業であるとの認識を深め、さらに高速バスの利用増は、四国との人的交流を拡大することに結びつくことを念頭に、高速バスのご利用実績の把握により適時適切な施策による収益性の向上に取り組めます。

東京方面路線に運用する2階建てバス車両の老朽化対策として、平成28年度に実施したハイデッカー型車両への更新を引き続き進めます。

当面、観音寺エクスプレス号の収支改善として、平成28年度に実施した一部便の特定日運行への切替後の状況を追跡・分析することで、運行便数の減をも視野に置き、効率的な運行を模索します。

4 経費削減と業務運営の効率化

平成29年度も依然として厳しい経営環境が想定されることから、引き続き社員一人ひとりがマイカンパニー意識のもと、コスト削減と収益拡大に結びつく施策により、競争力を備えた企業体質づくりによる今後の安定的な経営に向けた経営基盤の強化を図ることに取り組めます。

具体的には、燃料軽油の低価格の動向を楽観視することなく、日頃の省エネ運転の継続実施による燃料使用量の節約に努めるほか、新製車配置に伴い車両の経年構成が変わる中で定期的な検査・修繕の実施や効果的な特別修繕の実施方により、修繕費用の縮減を図るなどのほか、箇所別の水光熱費や消耗品の節約など、身近な施策の継続展開や関心を高めることにより改善箇所の抽出と対処によって、事業運営に付帯する輸送原価のコストダウンを図ることに努めます。

一方、事業運営に必要な各種施設等については、老朽化等の実態を勘案し、必要な規模での更新等を検討し計画的に実施します。特に、観音寺営業所は東京及び阪神地区とのバス路線の基地でしたが、3月に運行管理・整備管理等の機能を高松支店に集約し、営業所の廃止を実施しましたので、その後の状況を把握する中で、新たに整備する駐車場とも合わせて、今後の適正な運営を確認していきます。

また、高松支店については、JR四国高松運転所構内改良工事の一環である新築となる統合事務所建物への移転準備を進めます。さらに松山支店の乗泊所の改築やバス洗浄装置等の更新に着手します。

高速バスの販売部門では、ひかり電話の機能を活用する社内インターネットの構築により、高速バス電話予約センター業務について受付の一元化を図りましたが、受付業務のデータ分析を深度化し、より適正な要員配置を求め、インターネットやコンビニ予約のご利用シェアの拡大など、利用環境が変化している乗車券予約受付や販売手段の変化に応じた効率的運営を模索していきます。

このため、乗車券の自動発券機のバスプラザへの設置を拡充します。

事務部門では、現業機関から本社への業務の集約・移管による配置要員規模の縮小を模索します。

5 人材の育成等

本社支店間での各種情報の伝達による連携の強化やコンプライアンス重視の組織風土づくりに努めるとともに、社員意見発表や提案活動への積極的な参加奨励による活性化はもとより、乗務員グループ制の活動やパワフルのサークル活動の活性化を通じて、社員が自主的、積極的に会社の経営に関心を持ち、自ら考え、改善の行動に移していく、風通しのよい社風づくりを推進します。これらの環境を整える観点から、社員研修を実施することで、当社で勤める会社人としての意識改革を図ることとします。

また、将来の管理職等の育成に心がけ、候補者層の教育指導の研修を模索していきます。

なお、運転系の募集は、引き続き大型二種免許取得費用の貸与の支援策を継続する中で、中途採用契約社員の労働条件改善の検討を並行して行いながら、必要な人材の確保を図ります。

一方、定年後の再雇用については、働き方の選択肢を設定することに取り組んできましたが、さらに労働条件の検討を行う中で、働きやすく、働きがいのある職場環境づくりを進めます。

6 貸切バス部門、ローカルバス部門及びその他部門の事業展開

貸切バス部門については、徳島支店の1事業区域という最小限の規模という環境下において、JR四国ワープとの連携や自社での企画商品による貸切バス利用募集に取り組むなど、事業維持の取り組みをしてきましたが、今年度は、収支の改善度合いを見極める時期であると考えます。

ローカルバス部門については、地域住民や自治体と連携し生活交通路線のダイヤ設定や諸施策を検討し、生活路線補助金の支援を受けつつ、路線の縮小による収支改善に取り組めます。

特に、年度初には、久万高原線の久万高原～落出間の路線廃止後の輸送ダイヤによる運行を開始するなかで、課題とする路線収支改善に向けた取り組みを模索していきます。

大柘線について、利用動向を把握する中で、減少傾向を見越した施策を検討します。

関連事業の位置づけとなるその他部門事業の開拓は、難しい状況であり、当面は、観音寺用地での駐車場の拡充のほか、広告、社宅整備などによる小規模の収入確保を模索します。

平成28年度決算見込計画及び平成29年度事業計画

(単位:百万円、単位未満切捨)

項 目	平成28年度 事業計画	平成28年度 決算見込計画 (A)	平成29年度 事業計画 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	3,907	3,903	3,862	△ 40	98.9	
乗 合 収 入	3,640	3,670	3,652	△ 17	99.5	
一 般 線	85	87	76	△ 11	87.4	ローカル利用減
高 速 線	3,554	3,582	3,576	△ 6	99.8	京阪神便減等
貸 切 収 入	45	37	23	△ 13	62.2	運賃両数減等 564延両→283延両
運 輸 雑 収 入	221	196	187	△ 9	95.4	補助金減等
営 業 費 用	3,714	3,657	3,756	99	102.7	
人 件 費	1,584	1,562	1,578	15	101.0	人員増及び単価減等
動 力 費	398	321	350	29	109.0	軽油価格の増等 (@79.7→@90.0)
業 務 費	1,151	1,136	1,131	△ 4	99.6	備用品費及び発売手数料減等
修 繕 費	220	203	178	△ 25	87.7	修繕波動等
諸 税	8	10	14	4	140.0	固定資産税増等
減 価 償 却 費	351	422	502	79	119.0	営業用自動車償却費増等
営 業 損 益	192	246	106	△ 140	43.1	
営 業 外 損 益	6	2	2	0	100.0	
経 常 損 益	198	249	108	△ 141	43.4	
特 別 損 益	27	37	23	△ 14	62.2	固定資産売却益減等 (18両→10両)
税引前当期利益	226	287	132	△ 155	46.0	
法 人 税 等	88	114	52	△ 61	45.6	
法人税等調整額	6	△ 2	△ 2	0	—	
当 期 利 益	130	175	81	△ 93	46.3	

1) 貸切収入に道路使用料収入を含んで計上

平成29年度 投資計画書

(単位:百万円)

項 目	金 額
営業用自動車の老朽取替	
高速バスの老朽取替(12両)	468
その他設備の改良等	
業務運営改善施策	20
支店設備の改良等	20
計	508