

J R 四国労組自動車支部ニュース

平成29年5月8日 (No. 12)

発行責任者／中濱 斉 編集責任者／嶋田 剛好

決算概況発表(増収減益)

経常利益 331百万円

当期純利益 235百万円

本部は、4月28日に開催した経営協議会において「平成28年度決算概況」について説明を受けた。(詳細は別紙参照)

その主な内容は

「14期目の事業年度となる当期は、輸送機関の最大の使命である安全・安心輸送を基本に高速バス路線の輸送を中心に取り組み、収入の確保に努めた。

安全・安心の確保については、老朽車両の取替を推進し、ハード面ではモバイルアイ装置の装備(計59両)や、2階建て夜行バスの更新となる車両5両に自動消火装置を装着した。

また、運行管理者研修や指導運転係研修、フォローアップ研修、シニアスタッフ研修の開催など、安全確保についての意識改革及び運転技量の向上に努め、接客サービスの向上にも取り組んだ。さらに、修繕費ほか業務経費全般の削減にも積極的に取り組んできた。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高3,920,349千円(対前期比1.0%増)、営業利益324,714千円(対前期比3.1%増)、経常利益331,925千円(対前期比3.9%増)となり、特別損益を加減し法人税等を差し引いた当期純利益は235,304千円(対前期比3.9%減)となった。

対処すべき課題として、車両の安全装置では、衝突被害軽減装置等を標準配備した新製車両12両を導入するほか、ソナーシステム等安全補助装置の拡大を行う。

高速バスの販売部門では、電話予約センター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拡大など、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、自動発券機のバスプラザ設置を拡充する。

貸切バス部門については、徳島支店での事業収支の改善度合いを見極め、事業維持の是非を判断する時期であると考えます。

ローカルバス部門については、久万高原線は久万高原～落出間の路線廃止後の輸送ダイヤによる運行を行うなかで、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く。大柘線は、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する」

等の決算概況と今後の計画について説明を受けた。

以上

【別 紙】

平成28年度決算について

平成29年4月

ジェイール四国バス株式会社

1 全般の状況

平成29年3月の月例経済報告では、「国内景気について、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。」としています。

このような経営環境のなか、14期目の事業年度となる当期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取り組み、輸送改善等を踏まえ、収入の確保に努めました。

安全・安心の確保については、老朽車両の取替を推進し、ハード面ではモバイルアイ装置(ふらつき防止及び車間距離警報)を前年度分と合わせ59両に装備したほか、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、定年再雇用運転係を対象にシニアスタッフ研修などの開催、エコ運転の実施や安全の確保についての意識改革及び運転技量の向上に努めました。サービス面では、正対挨拶の励行をはじめ、全社員が接客サービスの向上を心がけて取り組みしてきました。

また、軽油価格は引き続き平成28年度全期に亘り比較的安価に推移したことに加え、修繕費ほか業務経費全般の削減にも積極的な取り組みを展開しました。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高3,920,349千円(対前期比1.0%増)、営業利益324,714千円(対前期比3.1%増)、経常利益331,925千円(対前期比3.9%増)となりました。

これに、特別損益を加減し法人税等を差し引いた当期純利益は235,304千円(対前期比3.9%減)となりました。

2 事業別の状況

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合バス部門)

高速バス路線では、4月1日に、各ドリーム号の企画乗車券「ドリーム&東京メトロきっぷ」の有効期間を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「USJ(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階建てバスは、ハイデッカー型28人乗り3列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、また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した。

一方、ローカルバス路線では、4月11日から久万高原線と大柵線において自転車の積み込みサービスの取扱い方を一部変更し継続実施しました。

大柵線では、5月9日から「I Cカードですか」のサービス提供を開始しました。

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、1月1日には三坂道路に経路変更を行い、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。

久万高原線は、一日乗り放題きっぷのご利用状況をみて、平日用と土日祝日用の設定を行い、同時に発売額を見直しご利用を誘発してきましたが、久万高原から落出の区間については、平成28年度限り(3月31日)の運行で路線を廃止しました。

以上の結果、当部門の運送収入は、高速バスの東京・名古屋方面及び京阪神方面等の増収とローカルバスがほぼ前年並みであったことから、3,686,993 千円(対前期比1.9%増)となりました。

(2) 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス部門)

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、年度初めにJ R 四国ワープとの連携による旅行商品の設定を行い催行するほか、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。

その結果、当部門の運送収入は37,973 千円(対前期比12.4%増)となりました。

(3) その他

地域公共交通確保維持改善事業費補助金(車両減価償却等国庫補助金)の減少等があり、195,381 千円(対前期比14.1%減)となりました。

3 対処すべき課題

平成29年度は、先ず安全については、安全方針である「安全綱領」の下「安全・安心輸送の確立」に向けた取り組みを強化してまいります。車両の安全装置では、衝突被害軽減装置等を標準配備した新製車両12両を導入するほか、ソナーシステム等安全補助装置の拡大を行います。

運転係や運行管理者等には、各種事故防止の研修・訓練を継続するほか、接客サービス研修により接客レベルの向上を目指し、お客様のご意見、ご要望を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。

さらに、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を図ることとし、一方、災害時の社員等の安否確認を迅速に行い、早期に復旧体制を整えるために、安否確認システムの活用を進めます。

高速バス部門は、当社の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を行い、適時適切な施策による収益性の向上に取り組みます。高速バスの販売部門では、電話予約センター業務について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することとし、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。

貸切バス部門については、徳島支店での事業収支の改善度合いを見極め事業維持の是非を判断する時期であると考えます。

ローカルバス部門については、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みます。特に、久万高原線は久万高原～落出間の路線廃止後の輸送ダイヤによる運行を行うなかで、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。大栃線は、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。

一方、事業運営に必要な施設等については、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。観音寺営業所は、3月1日に組織として営業所を廃止し高松支店に集約しましたので、跡地に残るバスプラザと新たに整備する駐車場を含めて運営していきます。

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。

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。

石油価格は、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、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、一方、観音寺駐車場の拡充検討のほか、広告、社宅整備などによる小規模の収入確保などにより、強靱な経営体質づくりに引き続き取り組むことが必要であり、地域社会から信頼される企業を目指します。

平成28年度決算について

1. 比較損益計算書

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	27年度 A	28年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主な増減事由等
営業収益	3,880	3,920	39	101.0	
旅客運輸収入	3,652	3,724	72	102.0	
高速収入	3,533	3,600	66	101.9	夜行便 7、京阪神便 31、島内・広島・岡山便等 28
貸切収入	33	37	4	112.4	運賃 4 (運行両数 468両→549両)
ローカル収入	86	86	0	101.1	利用増等
その他収入	227	195	△ 32	85.9	生活維持路線補助金 △32、駐車場収入 1、施設相互利用料収入等 △1
営業費用	3,565	3,595	30	100.8	
人件費	1,555	1,551	△ 4	99.7	人員差 △17(月平均214人→211人) 単価差 △8 契約社員 21
動力費	331	311	△ 19	94.1	軽油価格の単価差 △22(@83.90→@78.14) 業務量差等 3
業務費	1,114	1,125	10	101.0	保険料 4、被服費 8、備用品 3、通信費及び借家料等 △5
修繕費	187	176	△ 11	94.0	車両の修繕時期波動 △10、機器修繕外注等 △1
諸税	11	13	2	123.2	過年度消費税等 2
減価償却費	364	417	52	114.4	営業用自動車償却費の増等
営業利益	314	324	9	103.2	
営業外利益	4	7	2	175.0	貸付利息及び雑収入増等
経常利益	319	331	12	103.9	
特別利益	53	31	△ 22	58.5	補助金 28、固定資産売却益 △32(25両→15両)、観音寺除却損等 △18
税引前当期純利益	373	363	△ 10	97.2	
法人税等	148	140	△ 8	94.5	
法人税等調整額	△ 19	△ 12	7	63.2	
当期純利益	244	235	△ 9	96.1	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	27年度 A	28年度 B	増減額 B-A	主な増減事由等
流動資産	1,909	1,972	63	
現金・預金	48	94	46	期末普通預金の増
預け金	201	70	△ 130	CMSIによる預け金減
短期貸付金	1,300	1,440	140	〃 貸付金増
未収運賃	188	209	20	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
その他	171	157	△ 13	繰延税金資産 10、軽油費の見込精算未収金等 △23
固定資産	1,291	1,384	92	
車両及び運搬具	847	930	83	新製車両(高速バス 12両)購入の増
その他	444	454	9	建物及び工具・器具及び備品設備等の増
繰延資産	0	0	0	
資産合計	3,200	3,356	155	
流動負債	732	769	36	
未払金及び預り連絡運賃	426	450	23	連結納税 △5、観音寺プラサ移転等工事代金等増 28
未払税金	65	60	△ 4	未払消費税 10、未払法人税 △14
賞与引当金	119	124	4	人単差等
その他	120	134	13	未払費用 13(軽油費精算見込計上未払11)
固定負債	665	573	△ 91	リース債務 △94、役員退職慰労引当金等 3
負債合計	1,397	1,343	△ 54	
純資産合計	1,802	2,013	210	当期純利益 235が増加及び配当 △25
負債・純資産合計	3,200	3,356	155	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産407百万円(16両)含む

【参考資料】

平成28年度決算収支状況

会社名 ジェイール四国バス株式会社
(単位:百万円、単位未満切捨)

項 目	27年度決算実績 (A)	28年度事業計画	28年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営業収益	3,880	3,907	3,920	39	101.0	
乗合収入	3,619	3,640	3,686	67	101.9	
一般線	86	85	86	0	100.0	ローカル利用増
高速線	3,533	3,554	3,600	66	101.9	京阪神便増等
貸切収入	33	45	37	4	112.1	運行両数増等 468延両→549延両
運輸雑収入	227	221	195	△ 32	85.9	補助金減等(償却分特別へ)
営業費用	3,565	3,714	3,595	30	100.8	
人件費	1,555	1,584	1,551	△ 4	99.7	社員△25、契約社員21
動力費	331	398	311	△ 19	94.0	軽油価格の減等 (@83.90→@78.14=△5.76)
業務費	1,114	1,151	1,125	10	101.0	支払手数料及び被服費増等
修繕費	187	220	176	△ 11	94.1	修繕波動等
諸 税	11	8	13	2	118.2	過年度消費税等
減価償却費	364	351	417	52	114.6	営業用自動車償却費増等
営業損益	314	192	324	9	103.2	
営業外損益	4	6	7	2	175.0	貸付利息及び雑収入増等
経常損益	319	198	331	12	103.8	
特別損益	53	27	31	△ 22	58.5	補助金(償却分)28、固定資産 売却益減△50等
税引前当期利益	373	226	363	△ 10	97.3	
法人税等	148	88	140	△ 8	94.6	
法人税等調整額	△ 19	6	△ 12	7	—	
当期利益	244	130	235	△ 9	96.3	

1) 貸切収入に道路使用料収入を含んで計上

参考 平成28年度営業概況

○運輸収入

高速バス部門では、台風や積雪の影響による運休が少なかった（本年49便、前年272便）ことや続行便運行便数が前年を142便上回ったことにより対前年102%となりました。

路線別では高松・観音寺～大阪線、岡山線、広島線、名古屋線は低調でしたが、関空線が輸送力調整、徳島～新神戸線が競合他社の撤退、松山～京阪神線が徳島道のBS停車、松山～東京線が他社便の代替輸送（年間35便）により好調でした。

ローカル・貸切部門は合計で5百万円増となりました。

○高速バス輸送人員（便当たり人員）

便当たりの人員では、京阪神系統が香川が対前年98%、徳島が同103%、高知が同99%、愛媛が同105%であり4県合計では対前年101%でした。東京方面の夜行バス系統は対前年97%でした。

名古屋系統は車種の変更や競合他社の運賃施策の影響が残り対前年83%でした。

◎運輸収入

（単位：百万円、%）

輸送別	年度累計				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	3,600	3,533	102%	3,571	101%
ローカル	87	86	101%	88	98%
貸切	38	34	112%	41	92%
合計	3,725	3,653	102%	3,701	101%

○高速バス収入内訳

（単位：百万円、人）

		年度累計			便当人員（年度累計）		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松 EXP	高松～大阪	247	252	98%	17.0	17.6	97%
	高松～神戸	167	167	100%	15.1	15.2	99%
	高松～京都	115	114	101%	17.9	17.9	100%
	高松EXP計	529	532	99%	16.4	16.8	98%
	観音寺・坂出～神戸・大阪	272	286	95%	15.9	16.1	99%
	香川～京阪神計	801	818	98%	16.4	16.7	98%
	高松～関空	39	35	110%	12.4	11.3	110%
阿波 EXP	徳島～大阪	327	323	101%	20.8	20.1	103%
	徳島～神戸	291	275	106%	23.5	22.4	105%
	徳島～京都	95	92	103%	20.5	20.5	100%
	阿波EXP計	712	690	103%	21.7	21.0	103%
	須崎・高知～京阪神	601	583	103%	19.8	20.1	99%
	八幡浜・松山～京阪神	368	341	108%	16.2	15.4	105%
岡山	高知～岡山	33	33	99%	15.4	15.7	98%
	松山～岡山	54	55	98%	14.7	15.0	98%
	岡山計	87	88	99%	15.1	15.5	97%
	高松～広島	82	83	98%	17.3	17.6	98%
四国 島内	高松～高知	80	80	101%	13.2	13.2	100%
	高松～松山	163	161	102%	13.7	13.6	101%
	徳島～松山	73	72	101%	15.2	15.2	100%
	徳島～高知	29	29	102%	14.7	14.9	99%
	松山～高知	150	146	103%	18.5	19.2	96%
	四国島内計	496	488	102%	14.4	14.5	99%
東京 ・ 名古屋	松山～東京	100	91	110%	25.1	24.8	101%
	高知～東京	96	94	102%	26.8	28.0	96%
	観音寺・高松～東京	169	166	102%	25.3	27.8	91%
	阿南・徳島～東京	3	0	793%	25.5	25.8	99%
	松山・高松・徳島～名古屋	45	55	83%	20.5	24.8	83%
	東京・名古屋計	414	406	102%	24.6	26.2	94%