

決算概況発表（減収減益）

経常利益 284百万円

当期純利益 193百万円

本部は、4月27日に開催した経営協議会において「平成29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

「15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、安全装置としてソナーシステムを44両追加装備し、新製車両とこれまでの装備車も合わせて74両に装備できた。

また、運行管理者研修、指導運転係研修、若年運転係のフォローアップ研修の継続開催や、全国JRバスグループ運転競技会への参加など、安全・安心運転の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、エコ運転を継続するほか、修繕費や業務経費全般の削減に積極的に取り組みを展開してきた。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高3,862,995千円（対前期比1.5%減）、営業利益269,407千円（対前期比17.0%減）、経常利益284,422千円（対前期比14.3%減）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193,920千円（対前期比17.6%減）となった。

対処すべき課題として、安全・安心運転の推進に向け、運行管理者がリアルタイムにドライブレコーダの画像を確認できる通信型のデジタルタコグラフ・ドライブレコーダー体型を夜行の高速バスに導入し、乗務員指導やリスク管理体制を充実させる。

ドリーム松山号については、共同運行会社との運行担当にかかる調整を行う中で、ドリーム高松号との系統統合などを視野に置いた対処策を検討し、ドリーム号系統全体での収支改善の模索を行う。

高速バスの販売部門では、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、自動発券機のバスプラザへの設置の拡充を引き続き検討する。

ローカルバス部門については、大桁線にはアンパンマンミュージアムがあるものの、路線全体としての利用動向を把握する中では、バス利用者減少傾向を見越した減便等の施策検討が必要と考える」

等の決算概況と今後の計画について説明を受けた。

以 上

平成29年度決算について

平成30年4月
ジェール四国バス株式会社

1 全般の状況

平成30年3月の月例経済報告では、「国内景気について、緩やかに回復している。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、緩やかな回復が続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。

このような経営環境のなか、15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。

一方、安全安心の確保については、引き続き、ドライブレコーダデータを共有化して、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、安全装置としてソナーシステム（後方コーナー部異常接近警告）を44両追加装備し、新製車両とこれまでの装備車も合わせて74両に装備できました。

運行管理者・補助運行管理者研修、整備管理者研修、指導運転係研修、若年運転係のフォローアップ研修、事故惹起者等の特別研修などの継続開催や12月に開催された全国JRバスグループ運転競技会への参加や2月に開催した当社の運転競技会を通じて、安全・安心運転の確保についての意識改革、さらに運転技量及び接客サービスの向上に努めました。

また、乗務員リーダー研修では、過去の事故映像やヒヤリハット映像の活用方や車両故障の対応訓練等を行い、これらの題材に南海大地震対応訓練や警察と合同で行ったバスジャック訓練の題材を加えて、各乗務員グループでのグループ活動を行い、異常時対応能力や危険予知能力の向上に努めました。

なお、軽油価格は平成28年度下期頃から価格微増傾向が続いており、エコ運転を継続するほか、修繕費や業務経費全般の削減に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3,862,995千円（対前期比1.5%減）、営業利益269,407千円（対前期比17.0%減）、経常利益284,422千円（対前期比14.3%減）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193,920千円（対前期比17.6%減）となりました。

2 事業別の状況

ア 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス部門）

4月中旬から高速バス車内にて、フリーWi-Fiを利用できるサービスを松山エクスプレス大阪号やドリーム号3系統を含む8路線において順次開始しました。

5月1日には、観音寺バスプラザに併設するパーク&バスライドを24時間300円前払い方式にて、総数24台の施設規模で供用開始しました。

7月1日には、香川県西讃地区の高速バス運行について、他社高速バス事業者との

運行と販売の業務提携を解消しましたので、観音寺エクスプレス号のバス停留所として「善通寺インターバスターミナル」を廃止、「善通寺本郷通り」を新設し、併せて、ドリーム高松号も乗降扱いしています。

同日から、観音寺エクスプレス号の利用誘発を図る早売14、早売7を設定していますが、平成30年3月末日まで期間を延長し利用増に努めました。

坂出インターバスターミナルでは、業務提携解消により乗り入れする高速バスの便数減少もあり、併設する坂出バスプラザは、9月1日から窓口営業時間帯を変更し、効率的運営に努めています。

なんごくエクスプレス号では、格安きっぷの得特14、得特7およびグループ割引乗車券の設定期間を、それぞれ平成30年3月末日まで延長したほか、12月1日には「天山橋」バス停留所を新設し、バス利用増進につなげる施策としました。

老朽化した2階建てバスの代替車としてハイデッカー型28人座席車両への更新は、平成28年度のオリーブ松山号、ドリーム高松号に続き、4月下旬にドリーム松山号、ドリーム高知号において、それぞれ実施しました。

一方、ローカルバス路線では、4月1日から大桁線のバス停留所「山田駅前」を利用者の判別の容易性に配慮した「えびす通」に名称変更したほか、同時に美良布～大桁間で自由(フリー)乗降扱いを開始しました。

大桁線では、7月21日から、日本郵便(株)の郵便局間の郵便物等の運送を受託し、定期運行のバスでの運送を開始しました。

また、久万高原線では、9月1日から精神障害者割引(手帳所持者は5割引等)を愛媛県内主要乗合バス事業者と時期を同じくして導入しました。久万高原～落出間の廃止に伴い、4月1日から自治体運営バスへの移管を行った後の初めてのダイヤ改正を12月1日に実施したほか、沿線にある久万スキーランド利用者の利便を図り、バスのご利用に繋げるため、最寄りの「横通」バス停留所までの往復割引乗車券をシーズン期間設定しました。

なお、久万高原線では、一日乗り放題きっぷ(土日祝限定及び平日限定の2種)のご利用が好評なことから、それぞれ運賃額を200円値上げして1,400円と1,500円の設定で、平成30年3月末日まで継続しました。

以上の結果、当部門の運送収入は、高速バスの東京方面の増収があったものの京阪神方面とローカルバスが減収となったことから、3,667,169千円(対前期比0.5%減)となりました。

イ 一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス部門)

貸切バス事業は、平成27年度首から徳島支店のみでの事業を展開し、平成28年度からは、JR四国ワープとの連携による旅行商品の設定と催行を重点的に行うほか、日帰りバスツアーの旅行を自社で企画・募集し、収入の確保に努めてきましたが、改善が見込めない見通しとなり、9月末日限りで廃止しました。これにより当社の一般貸切旅客自動車運送事業は全廃となりました。

その結果、当部門の運送収入は10,280千円(対前期比72.9%減)となりました。

ウ その他

駐車場収入の増収があったものの地域公共交通確保維持改善事業費補助金の減少等があり185,545千円(対前期比5.0%減)となりました。

3 対処すべき課題

お客様から信頼され、安心して選択して頂けるためには、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。

車両については、オートマチック変速機搭載車の導入により、運転疲労の軽減効果を確認していくほか、安全装置では、衝突被害軽減装置等の標準配備、ソナーシステム等安全補助装置の拡大を行います。さらに運行管理者がリアルタイムにドライブレコーダの画像を確認できる通信型のデジタルタコグラフ・ドライブレコーダー一体機を夜行の高速バスに導入し、乗務員指導やリスク管理体制を充実させることとします。

さらに、バスジャック、南海大地震等の異常時対応訓練を充実させると共に、災害時の社員等の安否確認システムの活用を進めます。

一方、健康起因事故の防止については、国土交通省から脳血管疾患対策ガイドラインが示されたことを受け止めての対応方の検討を進めることや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ようします。

高速バス部門は、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、高速バス路線毎のご利用状況や収支状況を踏まえた改善を模索する一方、ジェイアールバスグループ間での新規高速バス路線開拓の可能性を積極的に検討します。

なお、ドリーム松山号については、共同運行会社との運行担当にかかる調整を行う中で、ドリーム高松号との系統統合などを視野に置いた対処策を検討し、ドリーム号系統全体での収支改善の模索を行います。

高速バスの販売部門では、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適正要員の配置や効率的運営を模索していきます。乗車券の自動発券機のバスプラザへの設置の拡充を引き続き検討します。

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、路線のご利用実態に即した施策の展開による収支改善の模索に取り組みます。

大桁線には、沿線にアンパンマンミュージアムがあり、施設利用とバス利用は共存関係にはあるものの、路線全体としての利用動向を把握する中では、バス利用者減少傾向を見越した減便等の施策検討が必要と考えます。

事業運営に必要な施設等について、高松支店では、事務室や乗泊所をＪＲ四国高松運転所構内改良工事により新築となった統合事務所建物へ移転を済ませましたので、さらに周辺整備を進めます。また、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、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めます。

その他部門の事業展開は事業の開拓が難しい状況ではありますが、課題としていく中で、現状の駐車場、広告などによる小規模の収入確保を維持していきます。

平成29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	28年度 A	29年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	3,920	3,862	△ 57	98.5	
旅 客 運 輸 収 入	3,724	3,677	△ 47	98.7	
高 速 収 入	3,600	3,587	△ 12	99.6	夜行便 26、京阪神便 △49、島内・広島・岡山便等 11
貸 切 収 入	37	10	△ 27	27.1	運賃 △27 (運行両数 549両→121両)
ロ ー カ ル 収 入	86	80	△ 6	92.0	利用減等
そ の 他 収 入	195	185	△ 9	95.0	駐車場収入 2、生活維持路線補助金 △5、発売手数料収入等 △6
営 業 費 用	3,595	3,593	△ 2	99.9	
人 件 費	1,551	1,495	△ 55	96.4	役員・社員 △10(月平均221人→228人) 契約社員 △45
動 力 費	311	331	20	106.4	軽油価格の単価差 36(@78.14→@87.87) 消費率差等 △16
業 務 費	1,125	1,091	△ 34	97.0	道路使用料 △7、保険料 △5、被服費 △9、部外委託費等 △13
修 繕 費	176	169	△ 7	95.9	車両の修繕時期波動 △6、工具器具備品修繕等 △1
諸 税	13	9	△ 3	72.1	過年度消費税 △2、固定資産税等 △1
減 価 償 却 費	417	495	78	118.8	営業用自動車償却費の増等
営 業 利 益	324	269	△ 55	83.0	
営 業 外 利 益	7	15	7	214.3	貸付利息 △2、雑収入(券売機負担金収入) 9
経 常 利 益	331	284	△ 47	85.7	
特 別 利 益	31	21	△ 9	67.7	補助金 △17、固定資産売却益 △11(15両→12両)、観音寺除却損等 19
税引前当期純利益	363	305	△ 57	84.2	
法 人 税 等	140	111	△ 29	79.3	
法 人 税 等 調 整 額	△ 12	0	12	—	
当 期 純 利 益	235	193	△ 41	82.4	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	28年度 A	29年度 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	1,972	1,998	26	
現 金 ・ 預 金	94	92	△ 2	期末普通預金の減
預 け 金	70	87	16	CMSIによる預け金増
短 期 貸 付 金	1,440	1,460	20	〃 貸付金増
未 収 運 賃	209	205	△ 3	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	157	154	△ 3	前払費用 4、繰延税金資産△5、仮払保険料等 △2
固 定 資 産	1,384	1,380	△ 4	
車 両 及 び 運 搬 具	930	942	11	新製車両(高速バス 12両)購入の増
そ の 他	454	437	△ 16	建物及び工具・器具及び備品設備等の減
繰 延 資 産	0	0	0	
資 産 合 計	3,356	3,378	21	
流 動 負 債	769	701	△ 67	
未 払 金 及 び 預 り 連 絡 運 賃	450	395	△ 54	連結納税 △19、預り連絡運賃 △14、未払金等 △21
未 払 税 金	60	38	△ 21	未払消費税 △13、未払法人税 △8
賞 与 引 当 金	124	120	△ 3	人単差等
そ の 他	134	146	11	未払費用 11(軽油費精算見込計上未払10)
固 定 負 債	573	493	△ 80	リース債務 △94、役員退職慰労引当金・退職給付引当金等 14
負 債 合 計	1,343	1,194	△ 148	
純 資 産 合 計	2,013	2,184	170	当期純利益 193が増加及び配当 △23
負 債 ・ 純 資 産 合 計	3,356	3,378	21	

* 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 29 年度 決算 収 支 状 況

会社名 ジェアール四国バス株式会社

(単位:百万円、単位未満切捨)

項 目	28年度決算実績 (A)	29年度事業計画	29年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	3,920	3,862	3,862	△ 57	98.5	
乗 合 収 入	3,686	3,652	3,667	△ 19	99.5	
一 般 線	86	76	80	△ 6	93.0	ローカル利用減
高 速 線	3,600	3,576	3,587	△ 12	99.6	京阪神便減
貸 切 収 入	37	23	10	△ 27	27.0	運行両数減等(貸切営業廃止) 549延両→121延両
運 輸 雑 収 入	195	187	185	△ 9	94.9	補助金減等
営 業 費 用	3,595	3,756	3,593	△ 2	99.9	
人 件 費	1,551	1,578	1,495	△ 55	96.4	社員△10、契約社員△45
動 力 費	311	350	331	20	106.4	軽油価格の増等 (@78.14→@87.87=@9.73)
業 務 費	1,125	1,131	1,091	△ 34	97.0	保険料△6、被服費 △9、 部外委託費等 △19
修 繕 費	176	178	169	△ 7	96.0	修繕波動等
諸 税	13	14	9	△ 3	69.2	過年度消費税等
減 価 償 却 費	417	502	495	78	118.7	営業用自動車償却費増等
営 業 利 益	324	106	269	△ 55	83.0	
営 業 外 損 益	7	2	15	7	214.3	雑収入増等
経 常 利 益	331	108	284	△ 47	85.8	
特 別 損 益	31	23	21	△ 9	67.7	補助金(償却分)△17、固定資産売却 益△11、観音寺除却損等19
税引前当期利益	363	132	305	△ 57	84.0	
法 人 税 等	140	52	111	△ 29	79.3	
法人税等調整額	△ 12	△ 2	0	12	—	
当 期 利 益	235	81	193	△ 41	82.1	

1) 貸切収入に道路使用料収入を含んで計上

参考 平成29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多く（本年221便、前年49便）減収がありましたが、東京方面への共同運行会社便の代替運行を行ったことにより対前年100%となりました。

系統別では京阪神方面は愛媛を除いて低調でした。岡山、四国島内、東京系統は好調に推移しました。

ローカルは一部路線削減の影響で対前年92%、貸切部門は9月末で廃止したことに
より同27%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100%、徳島が同99%、高知及び愛媛が同101%であり4県合計では対前年100%でした。東京・名古屋方面の夜行バス系統は対前年97%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	3,587	3,600	100%	3,577	100%
ロ ー カ ル	80	87	92%	76	105%
貸 切	10	38	27%	23	44%
合 計	3,677	3,725	99%	3,676	100%

○高速バス内訳（収入及び便当たり人員）

（単位：百万円、人）

		収入（年度累計）			便当たり人員（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	244	247	99%	17.1	17.0	101%
	高松～神戸	163	167	97%	14.9	15.1	99%
	高松～京都	112	115	98%	18.0	17.9	101%
	高松EXP計	519	529	98%	16.5	16.4	101%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	248	272	91%	15.5	15.9	97%
	香川～京阪神計	768	801	96%	16.4	16.4	100%
	高松～関空	38	39	98%	12.2	12.4	98%
阿波 EXP	徳島～大阪	320	327	98%	20.5	20.8	99%
	徳島～神戸	286	291	98%	23.3	23.5	99%
	徳島～京都	90	95	95%	20.2	20.5	99%
	阿波EXP計	696	712	98%	21.5	21.7	99%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	597	601	99%	19.9	19.8	101%
松山EXP	八幡浜・松山～京阪神	373	368	101%	16.4	16.2	101%
岡 山	高知～岡山	34	33	105%	15.9	15.4	103%
	松山～岡山	53	54	98%	14.0	14.7	95%
	岡山計	88	87	101%	15.1	15.1	100%
	高松～広島	81	82	99%	17.4	17.3	101%
四 国 島 内	高松～高知	80	80	100%	13.2	13.2	100%
	高松～松山	164	163	101%	13.9	13.7	101%
	徳島～松山	73	73	99%	15.3	15.2	101%
	徳島～高知	29	29	100%	14.5	14.7	99%
	松山～高知	160	150	107%	18.7	18.5	101%
	四国島内計	506	496	102%	14.5	14.4	101%
東 京 ・ 名 古 屋	松山～東京	127	100	127%	23.3	25.1	93%
	高知～東京	88	96	92%	25.1	26.8	94%
	観音寺・高松～東京	172	169	102%	24.2	25.3	96%
	阿南・徳島～東京	7	3	216%	26.3	25.5	103%
	松山・高松・徳島～名古屋	45	45	99%	20.0	20.5	98%
	東京・名古屋計	441	414	106%	23.8	24.6	97%