

# J R 四国労組自動車支部ニュース

平成30年11月1日（No.4）

発行責任者／中濱 齊

編集責任者／嶋田 剛好

## 中間決算概況発表

# 『 増 収 減 益 』

経常利益 89 百万円

中間純利益 59 百万円

J R 四国労組は、10月30日に開催された経営協議会において「平成30年度中間決算概況」及び「ダイヤ改正」について次のとおり説明を受けた。（別紙参照）

### 【営業概況】

平成30年度上期の高速バス輸送人員は、6月の大阪北部地震や7～9月にかけて台風の影響による運休が812便あり、前年同期比の台風による運休94便との対比では8倍を超える影響等もあったことから、対前年比97.6%にとどまった。

運送収入は、ドリーム松山号の単独運行及び高松エクスプレス広島号の代行輸送により1,842,321千円（対前期比102.8%）となった。

ローカルバス路線では、久万高原線で「土日祝限定一日乗り放題きっぷ」のご利用が好評なことから、発売額を値下げすると共に発売期間を延長した。また、4月に大柘線で、9月には久万高原線で出発時刻の変更を行い利便性の向上に努めた結果、ローカルバス部門の運送収入は41,672千円（対前期比100.3%）となった。

以上の結果、売上高1,943,179千円（対前期比1.6%増）、営業利益87,678千円（対前期比39.3%減）、経常利益89,920千円（対前期比42.2%減）となり、法人税等を差し引いた中間純利益は59,082千円（対前期比41.0%減）となった。

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、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。

なお、平成31年3月期の業績予想として、経常利益81,130千円（対前年△203,292千円）、当期純利益59,314千円（対前年△134,607千円）と見込んでいるとの説明を受けた。

あわせて、9月に会社より提案のあった「観音寺バスプラザ廃止」について、組合から求めていた具体説明要求についての回答が会社よりあった。（次頁）

【申し入れ】

- 1 観音寺バスプラザを廃止する理由及び廃止時期を平成30年12月末とした理由を明らかにされたい。

〔会社回答〕

(1) 廃止の理由

ア 観音寺バスプラザでの取扱収入の減少があり、店舗での収支状況が悪化していること。

【参考】

平成27年度収入	65百万円	(指数 100)	→	5%手数料	325万円
平成28年度収入	58百万円	( " 89)	→	"	290万円
平成29年度収入	54百万円	( " 83)	→	"	270万円 A
要員人件費+販売端末経費				675万円+67万円=	742万円 B
収入 A		<		経費 B	

イ 高速バスの予約販売の形態が、インターネットやコンビニへ移行する流れが今後とも続くと想定されるので、収支改善は見込めないこと。

(2) 廃止時期

収支改善の一刻も早い対応が必要であり、当面する年末年始繁忙期の販売対応後となる12月末日としました。

- 2 今回の施策による組合員の異動や配転等、対応について明らかにされたい。

〔会社回答〕

今回の施策実施による異動、配転については、考えていません。

- 3 販売部門の今後のあり方について、考え方を明らかにされたい。

〔会社回答〕

前述のとおり、高速バスの予約販売は、今後、インターネットが中心になることが想定されます。

今後の各バスプラザにおける収入動向や予約センターの着信数等を注視し、お客様の利便性を確保した効率的運営に努めたいと考えています。

組合は、今回の施策は組合員への雇い止め等の不利益が発生しないこと及び早期に収支改善を図るための取り組みであることを確認し了承した。

以 上

# 平成30年度中間決算概況について

平成30年10月  
ジェイアール四国バス株式会社

平成30年度の中間決算(期間：平成30年4月1日から平成30年9月30日まで)の概況についてお知らせいたします。

## 1 事業の経過及びその成果

### (1) 営業概況

当事業年度におけるわが国の経済について、政府の9月発表の月例経済報告によると、「景気は、緩やかに回復している。先行きについては、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ている。ただし、通商問題の動向が世界経済に与える影響や、海外経済の不確実性、金融資本市場の変動の影響に留意する必要がある。また、相次いでいる自然災害の経済に与える影響に十分留意する必要がある。」などと報告されています。

こうした環境における当社の今期の主な営業概況は、次のとおりです。

4月から松山エクスプレス号の時刻を改正し、「天山橋」バス停を新設しました。

5月には外国からのお客さまが観光・目的地への移動を円滑にできるように、松山エクスプレス号や高知エクスプレス号並びになんごく号において外国語車内案内サービスを開始しました。

6月から松山、高知バスプラザ窓口の営業時間の短縮をおこないました。松山バスプラザ窓口に新たに高速バス自動券売機を設置し、稼働時間を大幅に延長することで、窓口営業時間外でもチケットの購入が可能となり、利便性を図りました。

6月中旬には高速バス車内にてフリーWi-Fiを利用できるサービスの導入路線を拡大するため、高松エクスプレス京都号や高松エクスプレス広島号を含む5路線に順次追加し、98両に拡大しました。

7月からマドンナエクスプレス号に、バス停「余戸南インター」を新設し、時刻を改正しました。また、高松エクスプレス神戸号のダイヤ改正のほか、7月21日には、ドリーム号の4路線についても運賃改正を実施しお客様の利便性の向上に努めました。

9月15日には、阿波エクスプレス京都号において片道運賃が、2,900円となるお得なきっぷ「早売1」を設定し利用増を目指しています。

老朽化した高速バスの取替として4月に4列席タイプ4両(松山2両、高知2両)、3列席タイプ6両(高松2両、松山2両、高知2両)の計10両を投入しました。今回の特徴は、ドリーム高松・松山号として運行する4両にオートマチック車を初めて取り入れました。更に安全装置も加わった新製車両です。

高速バス輸送人員は、6月に大阪府北部地震、7～9月にかけて台風の影響による運休が812便あり、前年同時期の台風による運休94便との対比では、8倍を超える影響等もあったことから対前年比97.6%にとどまりました。

高速バス部門の運送収入は、ドリーム松山号の単独運行及び高松エクスプレス広島号（中国ジェイアールバス運行分）の代行輸送により1,842,321千円（対前期比102.8%）となりました。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線で、「土日祝限定一日乗り放題きっぷ」のご利用が好評なことから、発売額を100円値下げして1,300円に変更すると共に、11月25日まで発売期間を延長しました。

また、4月1日に大栃線で、9月1日には久万高原線の出発時刻の変更を行い利便性の向上に努めました。

ローカルバス部門の運送収入は、41,672千円（対前期比100.3%）となりました。

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、新製車両とこれまでの装備車も合わせて76両に装備できました。

運行管理者・補助運行管理者研修、指導運転係研修、若年運転係のフォローアップ研修、事故惹起者等の特別研修などの継続開催を通じて、安全安心運転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、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、これらの題材に前期に行った南海大地震対応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。

9月末時点で、自動車事故件数は23件、対前期2件減となりました。

以上の結果、売上高1,943,179千円（対前期比1.6%増）、営業利益87,678千円（対前期比39.3%減）、経常利益89,920千円（対前期比42.2%減）となり、法人税等を差し引いた中間純利益は59,082千円（対前期比41.0%減）となりました。

## 2 当社が対処すべき課題

安全方針である「安全綱領」の下「安全・安心輸送の確立」に向けた取組を強化して参ります。車両の安全装置では、衝突被害軽減装置及び追従機能装置等の標準配備のほか、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。

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、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のデータ分析を深度化し、より適正な要員配置を求め、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、収支改善に取り組みます。大栃線は、利用の、減少傾向に備える効率化運行施策として、10月から運行系統の変更を伴うダイヤ改正を実施します。

一方、事業運営に必要な施設等については、松山支店の乗泊所の改築やバス洗浄装置等の更新にむけて、周辺施設の改修に着手します。

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みます。

### 3 設備投資の状況

当上半期中に実施した設備投資総額は 413,232 千円であり、内容は次のとおりであります。

・高速バス老朽取替	10両	398,149千円
・プラザ自動券売機設備整備	1台	6,600千円
・デジタコ・ドラレコ老朽取替	11両	3,407千円
・高速バス自動消火装置整備	4両	1,748千円

### 4 平成31年3月期の業績予想

(単位：千円)

科目	平成29年度 決算実績 A	平成30年度 見込計画 B	増減額 B-A	主な増減理由
営業収益	3,862,996	3,892,813	29,817	高速バス東京夜行便等収入増
営業利益	269,407	78,766	△190,641	減価償却費及び動力費の増加
経常利益	284,422	81,130	△203,292	
当期純利益	193,921	59,314	△134,607	

## 平成30年度中間決算収支状況

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	30年度中間決算	29年度中間決算	増減	対前期比	記事
営業収益	1,943	1,911	31	101.6	
乗合収入	1,883	1,833	50	102.8	
一般線	41	41	0	100.3	ローカル利用増等
高速線	1,842	1,791	50	102.8	ドリーム号増等
貸切収入		10	△10	0.0	貸切営業廃止(H29.10.1) 運行両数121
運輸雑収入	59	68	△8	86.9	発売手数料減等
営業費用	1,855	1,767	88	105.0	
人件費	753	749	4	100.6	役員・社員△2 契約社員6
動力費	192	153	38	124.9	単価差39(@82.19→@99.18) 業務量・消費率差△1
業務費	538	548	△9	98.2	道路使用料及び施設使用料等減
修繕費	82	88	△6	92.9	修繕波動等
諸税	9	7	1	118.5	観音寺不動産取得税増等
減価償却費	279	219	60	127.5	営業用自動車償却費増等
営業損益	87	144	△56	60.7	
営業外損益	2	10	△8	20.4	自動券売機負担金収入減等
経常損益	89	155	△65	57.8	
特別損益	3	2	0	785.7	固定資産売却益増等
税引前当期利益	93	158	△65	58.9	
法人税等	34	49	△14	69.9	
法人税等調整額		8	△9	—	
中間純利益	59	100	△41	59.0	

## 【参考資料】

## 平成30年度第2-四半期営業概況

## ○運輸収入

高速バス部門は6月に大阪府北部地震、7～9月にかけては5個の台風の影響で812便の運休（前年94便運休）がありましたが、共同運行会社分の代替運行等により対前年5千万円増103%となりました。

路線別では松山及び徳島～東京線が代替運行202便で39百万円増、高松～広島線が同242便で21百万円増があり、予讃線災害の影響で7、8月に松山～高松及び岡山線で13百万円の増がありました。

ローカル部門は前年並み、貸切部門は廃止のため11百万円減でした。

## ○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99%、徳島が同100%、愛媛が同104%高知が同106%であり4県全体では対前年100%と前年並みに推移しました。

東京系統は4系統とも低調で全体では対前年96%でした。名古屋系統は徳島県の事業者の撤退があり対前年103%でした。

## ◎運輸収入

(単位：百万円、%)

輸送別	第2-四半期累計				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	1,842	1,792	103%	1,828	101%
ローカル	42	42	100%	41	103%
貸切	—	11	—	—	—
合計	1,884	1,844	102%	1,869	101%

## ○高速バス収入内訳

(単位：百万円、人)

		第2-四半期累計			便当人員（第2-四半期累計）		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松EXP	高松～大阪	121	124	98%	17.2	17.4	99%
	高松～神戸	79	82	96%	14.7	15.1	97%
	高松～京都	47	55	86%	17.8	17.7	101%
	高松EXP計	247	261	95%	16.4	16.6	99%
	観音寺・坂出～神戸・大阪	127	124	103%	15.0	15.7	96%
	香川～京阪神計	374	385	97%	16.3	16.5	99%
阿波EXP	高松～関空	19	19	96%	12.1	12.5	97%
	徳島～大阪	157	157	100%	20.5	20.3	101%
	徳島～神戸	138	145	96%	23.0	23.5	98%
	徳島～京都	43	43	99%	19.9	19.9	100%
	阿波EXP計	338	344	98%	21.3	21.4	100%
	須崎・高知～京阪神	294	303	97%	20.4	19.7	104%
	八幡浜・松山～京阪神	199	186	107%	17.1	16.2	106%
岡山	高知～岡山	18	17	104%	16.8	15.5	108%
	松山～岡山	31	27	114%	16.5	14.1	117%
	岡山計	49	44	110%	16.7	14.9	112%
四国島内	高松～広島	62	41	152%	17.8	18.1	98%
	高松～高知	40	41	99%	13.6	13.3	102%
	高松～松山	91	84	108%	15.3	14.2	108%
	徳島～松山	37	38	97%	15.1	15.7	96%
	徳島～高知	14	15	96%	14.5	14.7	99%
	松山～高知	78	78	100%	18.5	18.5	100%
	四国島内計	260	256	102%	15.1	14.7	103%
東京・名古屋	松山～東京	77	59	131%	21.8	23.8	92%
	高知～東京	45	45	100%	25.0	25.5	98%
	観音寺・高松～東京	82	88	94%	23.8	24.5	97%
	阿南・徳島～東京	21	0		25.2	26.8	94%
	松山・高松・徳島～名古屋	24	22	107%	20.5	20.0	103%
		東京・名古屋計	249	214	116%	23.3	24.1

## 観音寺エクスプレス号の減便及びダイヤ改正について

平成30年10月  
ジェイアール四国バス(株)

観音寺エクスプレス号の路線収入は、前年より微増傾向にあるものの収支的には芳しくない状況です。つきましては、現行の7往復運行から1往復減便することにより、1便当たりの乗車効率の向上と収支改善を図るため、下記のとおり運行計画を変更することとし、手続きを行いますので、お知らせします。

### 記

#### 1. 該当路線

観音寺エクスプレス号 観音寺駅～三ノ宮・大阪

#### 2. 減便及びダイヤ改正

(1) 現行：7往復 → 改正：6往復

(2) 1往復の減となる現行の対象便とその集約改正便

上り便 現行：観音寺発 6：40、7：40 → 改正：観音寺発 7：10

下り便 現行：大阪駅発 18：10、19：00 → 改正：大阪駅発 18：40

#### 3. 運転時分の見直し区間

観音寺～ゆめタウン三豊間 現行 13分 → 改正：11分 (-2分)

ゆめタウン三豊～三豊市役所間 現行 11分 → 改正：10分 (-1分)

三豊市役所～善通寺本郷通り間 現行 21分 → 改正：24分 (+3分)

#### 4. 1往復減便した年間走行キロ

上り：261.8km 下り：257.0km 1往復合計 518.8km (回送キロ含む)

$518.8\text{km} \times 1\text{往復} \times 365\text{日} = 189,362\text{km}$

#### 5. 乗務員運用及び車両運行

現行：乗務員7名 車両7両

改正：乗務員6名 車両6両

#### 6. 実施予定日

平成30年12月1日(土)