

## 経営協議会開催

2019年度事業計画

営業収益目標38億円

J R 四国労組は3月6日、ジェイアール四国バス「2019年度事業計画」等について説明を受けた。（別紙参照）

2019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して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等として、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、高知・高松・徳島～福井・金沢・富山間の夜行高速バスの運行を京都での乗り継ぎによる管理の受委託方式により実施する準備を進めている。

なお、ドリーム号は東京ディズニーランド乗り入れ後のご利用状況の推移を見ると共に、引き続き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、スマートフォンを中心とした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適正要員の配置や効率的運営を模索していき、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する。

ローカルバス部門については、利用者減少傾向を見越した路線廃止の施策として美良布～大柘間の路線廃止を進める。

等の計画が示された。

以上

## 2019年度事業計画

2019年3月6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30年12月の政府月例経済報告では、景気について「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等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・安心輸送を基本に高速バス路線の輸送を中心に組み上げてきたところ、平成30年度決算は、前期に対して増収、減益となる見込みです。

こうした背景となる当社の平成30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。

4月から松山エクスプレス大阪号の時刻を改正し、「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、松山エクスプレス大阪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、全車両に拡大しました。

7月1日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。

平成30年は、7月の西日本豪雨被災により、共同運行便の肩代わり運行を11月まで実施し、こうした災害影響も有り、高松エクスプレス広島号は、12月1日から土日祝2往復の増便運行を廃止して、5往復の毎日運行に改正しました。

11月1日に阿波エクスプレス神戸号の新神戸駅～神戸空港間の乗降取扱を開始しました。これは、神戸空港に乗り入れするポートルライナーの利用混雑状態を緩和する為の神戸市からの要請に応えた施策となります。

12月1日のダイヤ改正で観音寺エクスプレス号は、1往復減便し6往復とするほか、一部区間の運転時分を見直ししました。

12月21日からは東京ディズニーランドへの乗り入れをドリーム号3系統（高松、徳島、高知）で新たに開始し、四国4県からの直通化が実現しました。

12月31日に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窓口発売額の減少が続くなか、観音寺バスプラザを廃止しました。

2月1日の松山エクスプレス大阪号のダイヤ改正では、昼行便1往復を大阪から京都まで延長運転し、同時に便の愛称名を松山エクスプレス号に改称します。

老朽化した高速バスの取替として4列席タイプ5両（松山3両、高知2両）、3列席タイプ8両（高松2両、松山3両、高知3両）の計13両を投入しました。今回の特徴は、ドリーム高松号、松山号、高知号として運行する5両にオートマチック車を初めて取り入れました。更に安全装置では、衝突被害軽減装置等の標準配備も加わった新製車両です。

一方、ローカルバス路線では、4月1日に大栃線で、9月1日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ました。

10月1日に大栃線は、土佐山田～美良布間3往復の系統を新設し、大栃間は9往復とするダイヤ改正を実施しました。その後、1月7日には、最終便の発車時刻を変更し、より利便性を高めました。

利用者に好評な久万高原線「一日乗り放題きっぷ」を発売額を100円値下げして土日祝用は1,200円、平日用は1,400円に変更。一方、大栃線の「60歳以上限定 大栃線一日乗り放題きっぷ」についても共に3月31日まで発売期間を延長しました。

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すると共に、車両不具合によるトラブル防止を目的として全乗務員対象に車両技術研修を行い、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、各乗務員グループでのグループ活動等の指導者である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や南海大地震対応等の題材に、8月に発生した車両火災の対応方についての反省からその火災対応方を加えた研修を行い、乗務員の異常時対応能力や危険予知能力の向上に努めました。

2019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。

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法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。

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・ドライブレコーダ一体機や自動消火装置を夜行の高速バス等に追加導入し、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。

運転係や運行管理者、整備管理者等については、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、各種事故防止の研修・訓練・競技会を継続し事故防止に取り組むと共に、車両全方向の運転映像データが取り込める等の教育訓練支援装置を搭載し、営業車両としても使用可能な車両を試作し、これを活用した教育・訓練に取り組みます。

また、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、バスジャック、南海大地震、車両火災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、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、脳健診として45歳以上等一定範囲の対象者にMRI及びMRA検査を実施しましたが、これら健康診断データへの関心度を高める施策を検討するほか、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。また、60歳以降の雇用継続を見据えて、高齢での体調の変化を捉えた観点からの指導を行います。

## 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97%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の実施に取り組みます。

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、西日本ジェイアールバス（株）との間で高知・高松・徳島～福井・金沢・富山間の夜行高速バスの運行を京都での乗り継ぎによる管理の受委託方式により実施する準備を進めています。

なお、ドリーム号は東京ディズニーランド乗り入れ後のご利用状況の推移を見ると共に、引き続き系統全体での収支改善の模索を行います。

## 4 経費削減と業務運営の効率化

2019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みます。

具体的には、燃料軽油価格の動向を注視する中で、日頃の省エネ運転の継続実施に努めるほか、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ります。

また、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、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着手します。

高速バスの販売部門では、スマートフォンを中心とした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適正要員の配置や効率的運営を模索していき、坂出インターバスプラザの廃止を進めるなど検討課題とします。

事務部門では、引き続き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、高速バス路線の収益性の向上に取り組みます。

## 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みしてきましたが、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。

こうした中で、働き方改革関連法の施行に伴い、労働時間法制の見直し、雇用形態に関わらない公正な待遇の確保の為の措置が求められる時期となります。法の主旨を遵守した取り組みを進めて参ります。

## 6 ローカルバス部門及びその他部門の事業展開

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。

大柘線には、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、利用者減少傾向を見越した路線廃止の施策として美良布～大柘間の路線廃止の検討を進めます。

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。

# 2019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)	621
その他設備の改良等	
松山支店乗務員宿泊所整備	38
松山支店洗車機老朽取替	21
支店設備の改良等	15
計	695

## 2018年度決算見込計画及び2019年度事業計画

会社名 シ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	2018年度 事業計画	2018年度 決算見込計画 (A)	2019年度 事業計画 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営業収益	3,883	3,912	3,870	△ 42	98.9	
乗合収入	3,695	3,756	3,719	△ 37	99.0	
一般線	77	78	75	△ 3	96.2	ローカル利用減
高速線	3,618	3,677	3,643	△ 34	99.1	夜行便(トリーム号)増及び 広島便減等
貸切収入						
運輸雑収入	187	156	150	△ 5	96.2	補助金減等
関連事業収入						
営業費用	3,801	3,794	3,764	△ 29	99.2	
人件費	1,532	1,501	1,528	27	101.8	人員減及び単価増等
動力費	364	406	401	△ 5	98.8	軽油価格の減等 (@104.20→@100.00)
業務費	1,145	1,128	1,156	28	102.5	道路使用料及び 発売手数料増等
修繕費	179	179	189	10	105.6	修繕波動等
諸税	9	11	10	△ 1	90.9	不動産取得税減等
減価償却費	569	567	478	△ 88	84.3	営業用自動車償却費減等
営業損益	82	118	105	△ 12	89.0	
営業外損益	1	10	2	△ 8	20.0	その他雑収入減等
経常損益	84	128	107	△ 21	83.6	
特別損益	15	24	4	△ 20	16.7	固定資産売却益減等 (11両→16両)
税引前当期利益	100	153	112	△ 41	73.2	
法人税等	38	61	44	△ 16	72.1	
法人税等調整額	3	1	1	0	100.0	
当期利益	58	91	66	△ 24	72.5	

# 大栃線一部区間の廃止について

土佐山田～美良布～大栃を結ぶ路線バス「大栃線」については、2020年3月31日をもって美良布～大栃間を廃止し、土佐山田～美良布間の運行とします。

なお、2020年4月1日以降の美良布～大栃間の代替運行や土佐山田～美良布間のダイヤ等につきましては、決定次第報告いたします。

## 1 実施日

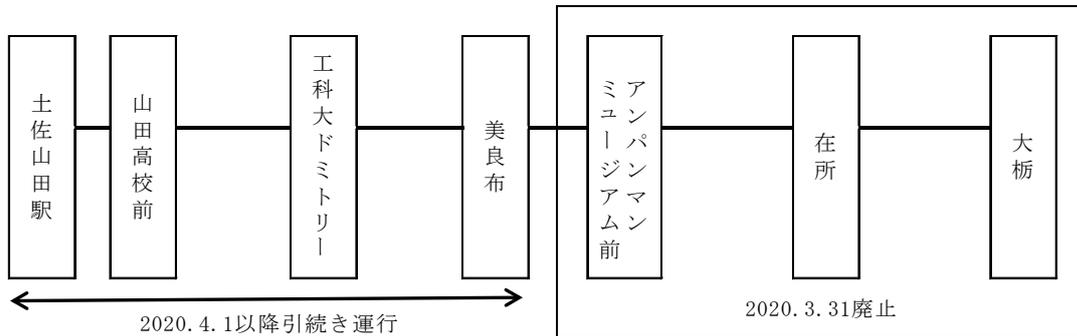
2020年4月1日（水）

## 2 廃止区間

大栃線「美良布～大栃」間 12.3km

## 3 廃止停留所

アンパソマンミュージアム前、葦生野、香北橋、土佐小川、朴の木口、青少年の家前、土佐吉野、吉野発電所前、小吉野、在所、府内、永瀬発電所前、清爪口、土佐白石、蕨野、中谷川、臼杵隧道口、土佐高尾、東高尾、大比、大栃



※美良布～アンパソマンミュージアム前間は約 300m（徒歩約 5 分）