

J R 四国労組 自動車支部ニュース

2019年11月8日(No.4/1)

発行責任者/大谷 清

編集責任者/幸 大

中間決算概況発表

『 増 収 増 益 』

経 常 利 益 1 3 8 百 万 円

中 間 純 利 益 9 0 百 万 円

J R 四国労組は、10月28日に開催された経営協議会において「2019年度中間決算概況」について説明を受けた。(別紙1参照)

あわせて、会社側より「ドリーム高知号及びドリーム徳島号運行計画変更について」(別紙2参照)及び「高知インター南バスプラザの廃止について」(別紙3参照)説明があり協議した。

【営業概況】

2019年度上期の高速バス輸送人員は、台風の影響による運休が8月～9月に156便あったものの、前年の西日本豪雨災害、地震・台風災害の影響による運休が7月～9月に767便であった反動もあったことから、対前年比101.5%となった。

高速バス部門の運輸収入は、高松エクスプレス大阪号(西日本ジェイアールバス担当便2往復)増便、京阪神ドリーム松山号の1往復増便により1,870百万円(対前期比101.5%)となった。

ローカルバス路線では、4月から久万高原線は、上浮穴高校までの路線延長に伴う運行時刻を変更し、9月から「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」を3月まで発売期間を延長した。また、大栃線では定期券所持者の土日祝限定区間外乗車の適用期間を延長し、「60歳以上一日乗り放題きっぷ」の年齢制限を解除するなど利便性の向上に努めた結果、ローカルバス部門の運輸収入は41百万円(対前期比100.4%)となった。

以上の結果、売上高1,970百万円(対前期比101.4%)、営業利益134百万円(対前期比153.5%)、経常利益138百万円(対前期比153.7%)となり、法人税等を差し引いた中間純利益は90百万円(対前期比153.8%)となった。

また、対処すべき課題としては「安全・安心輸送の確立」に向けた取り組みを強化するとともに、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、ソナーシステム等安全補助装置の拡大を行う。

J R 四国労組 自動車支部ニュース

2019年11月8日(No.4/2終)

発行責任者/大谷 清

編集責任者/幸 大

高速バス部門は、適時適切な施策による収益性の向上に取り組み、収益の悪化したドリーム高知号とドリーム徳島号の路線統合、ドリーム松山号の路線見直しを検討する。また、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、高知インター南バスプラザの廃止等を検討課題とする。

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む。

なお、2020年3月期の業績予想は、営業収益3,955百万円(対前年+39百万円)、営業利益201百万円(対前年+14百万円)、経常利益206百万円(対前年+6百万円)、当期純利益141百万円(対前年△14百万円)を見込んでいる。

<主なやりとり>

組 合：高速収入が増加した主な要因は。

会 社：昨年度の西日本豪雨災害に伴う高松エクスプレス広島号の代行輸送の反動等があったものの、高松エクスプレス大阪号及び京阪神ドリーム松山号の増便、北陸ドリーム四国号の運行を開始したこと等により高速収入は前年度を上回る結果となった。

組 合：減価償却費が大幅に減少しているが、その要因は。

会 社：昨年度は年度初に新車をまとめて導入したが、今年度は4月から順次導入したことによる減価償却費の計上時期の違いによるものである。

組 合：対処すべき課題のドリーム松山号の路線見直し検討とは、どのような内容なのか。

会 社：具体的な内容については、決まり次第お知らせする。

これを受けJR四国労組は、会社を取り巻く経営環境は、対抗輸送機関との競争激化や原油価格の変動など、引き続き先行き不透明な状況が想定されるが「安全の確保」を最優先に収入確保に努めることを表明した。

また、「高知インター南バスプラザの廃止」については、今後解明要求を申し入れ議論していくこととした。

以 上

2019年度中間決算概況について

2019年度10月
ジェイアール四国バス株式会社

2019年度中間決算（期間：2019年4月1日から2019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、輸出を中心に弱さが続いているものの、緩やかに回復している。先行きについては、当面、弱さが残るものの、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、通商問題を巡る緊張の増大が世界経済に与える影響に注意するとともに、中国経済の先行き、海外経済の動向と政策に関する不確実性、原油価格の上昇や金融資本市場の変動の影響に留意する必要がある。」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1日から高松エクスプレス大阪号の西日本ジェイアールバス運行分2往復を当社が運行することに伴う運行時刻の変更を実施しました。

同日に、観音寺エクスプレス号の坂出インターバスターミナルの「早得7」の運賃を300円値下げし、4月15日には、善通寺本郷通りの「早得7」の運賃を値下げし、坂出インターバスターミナルと同額にしました。

4月22日から高知インター南バスターミナルパーク&バスライド、5月17日から坂出インターバスターミナルパーク&バスライドのそれぞれ利用料金を48時間無料にしました。さらに、6月5日には、松山支店構内パーク&バスライドの利用料金を終日無料にしました。

6月21日から高松エクスプレス大阪号、神戸号の運賃、運行時分の改正を実施しました。

同日に、西日本ジェイアールバスと共同運行する新規路線、高知・高松・徳島と福井・金沢・富山を結ぶ「北陸ドリーム四国号」の運行を開始しました。

ジェイアール四国バスとしては約10年ぶりの新規路線です。

8月には松山エクスプレス号の夜行便の1往復増便と一部便の運行時分調整のダイヤ改正を行い夜行便の愛称名を京阪神ドリーム松山号としました。一方、高知エクスプレス号は一部区間の運転時分配分変更のダイヤ改正を行い、同じく夜行便の愛称名を京阪神ドリーム高知号に変更しました。

9月には、高速バスダブルデッカー車2階建てバスの1階席プレミアムシートの撤去と2人掛けシートへの取替えほかりフレッシュ工事を実施しました。

老朽化した高速バスの取替として4月に3列席タイプ2両（徳島1両、高知1両）、6月に4列席タイプ3両（高松1両、徳島1両、高知1両）、7月に3列席タイプ3両（高知3両）、9月に4列席タイプ2両（高松1両、徳島1両）の計10両を投入しました。今回の特徴は、オートマチック車、乗務員異常時対応システム、サイドガードシステム（三菱車両）を取り入れた新製車両です。

高速バス輸送人員は、台風の影響による運休が8月～9月に156便あったものの、前年西日本豪雨災害、地震・台風災害の影響による運休が7～9月に767便であった反動もあり、共同運行会社全体の輸送人員は、対前年比101.5%となりました。

高速バス部門の運輸収入は、高松エクスプレス大阪号（西日本ジェイアールバス担当便2往復の当社運行）増便、京阪神ドリーム松山号1往復増便により1,870,710千円（対前期比101.5%）となりました。

一方、ローカルバス路線では、4月から久万高原線は、上浮穴高校までの路線延長に伴う運行時刻を変更し利用者利便の向上につとめ、9月から「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」を3月まで発売期間を延長しました。

また、大栃線では、定期券所持者の土日祝限定区間外乗車の適用期間を延長し、「60歳以上一日乗り放題きっぷ」の年齢制限を解除しました。

ローカルバス部門の運輸収入は、41,832千円（対前期比100.4%）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データとして継続して活用を図りました。

安全装置としてソナーシステム（後方コーナ一部異常接近警告）を、新製車両とこれまでの装備車も合わせて99両に装備できました。

さらに、運行管理者がリアルタイムにドライブレコーダー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型装置の拡大を行い、乗務員指導やリスク管理体制を充実させることとし新製車両とこれまでの装備車も合わせて100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、乗務員グループ活動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。

9月末時点で、自動車事故件数は24件、対前期1件増となりました。

以上の結果、売上高1,970,104千円（対前期比1.4%増）、営業利益134,371千円（対前期比53.5%増）、経常利益138,232千円（対前期比53.7%増）となり、法人税等を差し引いた中間純利益は90,871千円（対前期比53.8%増）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、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、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、収益の悪化したドリーム高知号とドリーム徳島号の路線統合、ドリーム松山号の路線見直しを検討します。

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、高知南インターバスプラザの廃止等を検討課題とします。

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。大柘線では、バス利用減少傾向を見越した施策として美良布～大柘間の路線廃止を実施します。

一方、事業運営に必要な施設等については、松山支店のバス洗浄装置の更新を行います。

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 420,173 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（リース 7 両含む）	10 両	398,362 千円
・高速バス D D 車座席改造	1 両	4,010 千円
・通信型デジタコ・ドラレコ整備	59 両	11,125 千円
・社用車老朽取替	2 両	2,935 千円

4 2020年3月期の業績予想

（単位：千円）

科 目	2018 年度 決算実績 A	2019 年度 見込計画 B	増減額 B-A	主な増減理由
営 業 収 益	3,915,949	3,955,206	39,257	高速バス高松 EXP 大阪便等増
営 業 利 益	187,490	201,860	14,370	発売手数料増等
経 常 利 益	200,207	206,706	6,499	
当期純利益	155,960	141,865	△14,095	

2019年度中間決算について

1. 比較損益計算書

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2018年度中間 A	2019年度中間 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	1,943	1,970	26	101.4	
旅 客 運 輸 収 入	1,883	1,912	28	101.5	
高 速 収 入	1,842	1,870	28	101.5	高松EXP57、松山EXP号12、北陸ドリーム号11、広島号△20、島内・岡山便等△32
ロ ー カ ル 収 入	41	41	0	100.4	回数券運賃△1、普通運賃等1
そ の 他 収 入	59	57	△ 1	97.3	発売手数料4、駐車場収入△3、施設使用収入△2等
営 業 費 用	1,855	1,835	△ 19	98.9	
人 件 費	753	753	0	100.0	役員・社員2(月平均人員225名→223名)、契約社員△2
動 力 費	192	184	△ 7	96.1	軽油費価格減△12(@99.18→@92.66)、消費率0、業務量差5
業 務 費	538	563	25	104.7	借地・借家料△3、道路使用料11、施設使用料4、発売手数料等13
修 繕 費	82	91	8	110.5	修繕波動
諸 税	9	8	0	93.4	不動産取得税等
減 価 償 却 費	279	233	△ 45	83.7	固定資産償却費(営業用自動車等)減
営 業 利 益	87	134	46	153.5	
営 業 外 利 益	2	3	1	172.2	受取利息等
経 常 利 益	89	138	48	153.7	
特 別 利 益	3	1	△ 1	59.0	固定資産売却益(10両→7両)減等
税引前中間純利益	93	140	46	150.4	
法 人 税 等	34	58	24	169.8	
法 人 税 等 調 整 額	0	△ 9	△ 8	—	
中 間 純 利 益	59	90	31	153.8	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2018年度期末 A	2019年度中間 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	2,093	1,999	△ 93	
現 金 ・ 預 金	72	61	△ 10	中間普通預金の減
預 け 金	58	23	△ 34	CMSによる預け金の減
短 期 貸 付 金	1,680	1,690	10	〃 貸付金の増
未 収 運 賃	231	194	△ 36	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	51	30	△ 21	未収金等△21(軽油見込計上△4、補償金等)
固 定 資 産	1,407	1,756	348	
車 両 及 び 運 搬 具	944	1,145	200	営業用車両購入(リース資産7両含む)(高速10両)の増
そ の 他	462	611	148	その他投資等148(ETC利用保証金155、その他固定資産等△7)
繰 延 資 産	0	0	0	
資 産 合 計	3,501	3,756	255	
流 動 負 債	700	712	11	
未払金及び預り連絡運賃	402	366	△ 36	連結納税 △ 11、共同運行会社への債務等 △ 25
未 払 税 金	26	37	11	未払消費税等 △ 2、法人税 13
賞 与 引 当 金	116	115	0	人単差等
そ の 他	155	192	37	社会保険料預り金 △ 12、リース債務 46、未払費用等 3
固 定 負 債	479	649	169	リース債務等 161、退職引当金等 8
負 債 合 計	1,180	1,361	180	
資 本 合 計	2,320	2,395	74	中間純利益 90、剰余金の配当等 △ 16
負 債 ・ 資 本 合 計	3,501	3,756	255	

参考資料

2019 年 度 中 間 決 算 収 支 状 況

会社名 ジェイアール四国バス株式会社
(単位:百万円、単位未満切捨)

項 目	2019年度 中間決算	2018年度 中間決算	増 減	対前期比	記 事
営 業 収 益	1,970	1,943	26	101.4	
乗 合 収 入	1,912	1,883	28	101.5	
一 般 線	41	41	0	100.4	ローカル利用増等
高 速 線	1,870	1,842	28	101.5	高松EXP大阪号増等
運 輸 雑 収 入	57	59	△ 1	97.3	駐車場収入減等
営 業 費 用	1,835	1,855	△ 19	98.9	
人 件 費	753	753	0	100.0	役員・社員 1 契約社員 △1
動 力 費	184	192	△ 7	96.1	単価差△12(@99.18→@92.66) 及び業務量・消費率差 5
業 務 費	563	538	25	104.7	道路使用料11 発売手数料等14
修 繕 費	91	82	8	110.5	修繕波動等
諸 税	8	9	0	93.4	不動産取得税減等
減 価 償 却 費	233	279	△ 45	83.7	営業用自動車償却費減等
営 業 損 益	134	87	46	153.5	
営 業 外 損 益	3	2	1	172.2	受取利息及び雑収入等
経 常 損 益	138	89	48	153.7	
特 別 損 益	1	3	△ 1	785.7	固定資産売却益減等
税引前当期利益	140	93	46	150.4	
法 人 税 等	58	34	24	169.8	
法人税等調整額	△ 9	△ 0	△ 8	—	
中 間 純 利 益	90	59	31	153.8	

【参考資料】

2019年度第2-四半期営業概況

○運輸収入

高速バス部門は期間中、台風等の影響による運休が対前年△522便（第一四半期前年77便、本年134便、第二四半期同735便、156便）でした。

高速バスの収入は、6月にG20の影響で推定730万円、松山・高松・高知～東京線のご利用減で2,000万円、前年の高松～広島線の代替運行及び予讃線輸送障害の反動での減収が2,500万円ありましたが、徳島～東京線の代替運行、愛媛～京阪神の好調なご利用、北陸の新規路線が各々1,200万円、高松～大阪線の2往復増で4,500万円の増収があり全体では2,900万円増の対前年102%となりました。ローカル部門は前年並みでした。

○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103%、徳島が同101%、愛媛が同105%と好調でしたが高知はLCCの影響で96%となりました。夜行便の東京系統は対前年96%名古屋系統は同102%でした。6月21日に開業した四国～北陸線は便当たり23.3人のご利用でした。

◎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	1,871	1,842	102%	1,874	100%
ロ ー カ ル	42	42	100%	39	106%
合 計	1,913	1,884	102%	1,914	100%

○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	165	121	136%	17.6	17.2	102%
	高松～神戸	85	79	108%	15.0	14.7	102%
	高松～京都	53	47	112%	18.1	17.8	102%
	高松EXP計	303	247	123%	16.8	16.4	102%
	観音寺・坂出～神戸・大阪	118	127	93%	16.2	15.0	108%
	香川～京阪神計	421	374	112%	16.7	16.3	102%
	高松～関空	22	19	116%	14.0	12.1	116%
阿波 EXP	徳島～大阪	158	157	101%	20.7	20.5	101%
	徳島～神戸	143	138	103%	23.0	23.0	100%
	徳島～京都	43	43	100%	20.3	19.9	102%
	阿波EXP計	344	338	102%	21.5	21.3	101%
	須崎・高知～京阪神	287	294	98%	19.6	20.4	96%
	八幡浜・松山～京阪神	209	199	105%	17.9	17.1	105%
岡 山	高知～岡山	18	18	103%	16.5	16.8	98%
	松山～岡山	26	31	84%	14.1	16.5	85%
	岡山計	44	49	91%	15.6	16.7	93%
	高松～広島	42	62	67%	18.7	17.8	105%
四 国 島 内	高松～高知	40	40	99%	12.8	13.6	94%
	高松～松山	82	91	91%	13.5	15.3	88%
	徳島～松山	38	37	103%	15.2	15.1	101%
	徳島～高知	15	14	104%	14.3	14.5	99%
	松山～高知	75	78	96%	17.7	18.5	96%
	四国島内計	249	260	96%	14.1	15.1	93%
東 京 ・ 名 古 屋 北 陸 ・ 陸	松山～東京	69	77	89%	21.0	21.8	96%
	高知～東京	40	45	88%	23.7	25.0	95%
	観音寺・高松～東京	75	82	91%	23.3	23.8	98%
	阿南・徳島～東京	33	21	158%	24.2	25.2	96%
	松山・高松・徳島～名古屋	25	24	106%	20.9	20.5	102%
	高知・高松・徳島～北陸	12	-	-	23.3	-	-
	東京・名古屋・北陸計	253	249	102%	22.7	23.3	97%

別紙 2

ドリーム高知号及びドリーム徳島号運行計画変更について

2019年10月
ジェイアール四国バス株式会社

標題の件については、共同運行会社のジェイアールバス関東㈱との協議でドリーム高知号がLCCの影響等により輸送人員が減少しているため、高知地区と徳島地区を1本化し乗車効率及び要員効率の向上を目指すことになりました。当社は現行どおり二人乗務で運行を行うが、ジェイアールバス関東㈱は一人乗務で東京～三ヶ日（乗り継ぎ）～徳島までの運行となり、徳島～高知間については、管理の受委託を行い当社が隔日運行します。

これに伴いドリーム徳島号は、競合する徳島バス㈱についても現行の阿南～品川間の夜行バスを2019年9月末で廃止したため、週末や繁忙期は徳島地区の旅客を輸送しきれない状況が想定されます。ついては阿南・徳島～東京間については徳島バス㈱と共同で週末や繁忙期の特定日運行を計画し、これらの運行計画変更を下記のとおり実施することとなりましたのでお知らせいたします。

記

I ドリーム高知号の管理の受委託

1. 管理の受委託路線

ドリーム高知号のジェイアールバス関東㈱運行分の一部

※当社運行分は二人乗務での運行

2. 受託路線運行支店

徳島支店乗務員が隔日運行する

3. 受託区間

上り：高知駅バスターミナル～徳島駅

下り：徳島駅～はりまや橋

4. 受託距離

上り：実車161.45km 回送3.1km

下り：実車160.80km 回送5.2km

5. 運行計画の変更

運行系統の変更（藍住IC～徳島IC～国道11号）現行：藍住IC～板野IC～淡路

バス停留所の新設（徳島駅、松茂、高速鳴門）、運行時刻の変更（始発時間の変更なし）

6. 名称変更

ドリーム高知号 → ドリーム高知・徳島号

7. 出発到着時刻

上り：旧) 高知駅発 19:40 → 東京ディズニーランド着 8:05
新) 高知駅発 19:40 → 東京ディズニーランド着 9:06
下り：旧) 東京ディズニーランド発 19:20 → はりまや橋着 8:12
新) 東京ディズニーランド発 19:20 → はりまや橋着 9:00

8. 管理の受委託の開始日

2019年12月1日(日)

II ドリーム徳島号の特定日運行

1. ドリーム徳島号の運行会社の変更

ジェイアールバス関東株式会社 → 徳島バス株式会社(管理の受委託)
※新規事業がバスタ新宿及び東京駅の乗り入れが出来ないため

2. 運行系統の変更

東京ディズニーランドバス停の休止による東京駅を起終点への変更
※東京ディズニーランドは新規事業者の監査が必要のため一時休止

3. 運行日

木曜日(上り便のみ)、金土日曜日(上下便)、月曜日(下り便のみ)を基本とする
繁忙期(GW・お盆・年末年始等)は毎日運行
※バスタ新宿は年間200回以上運行が必要で、6月を開始基準としており6月～5月間で1年計画を提示した

4. 出発到着時刻

上り：旧) 阿南駅発 20:50 → 東京駅着 7:25
新) 阿南駅発 21:20 → 東京駅着 7:25(30分短縮)
下り：旧) 東京駅発 21:10 → 阿南駅着 7:31
新) 東京駅発 21:10 → 阿南駅着 7:22(9分短縮)

5. 運行計画の変更

運行系統の変更(東京ディズニーランド一時休止)
運行時刻の変更(運行時分の短縮)

6. 運行開始日

2019年12月5日(木) 当社運行開始
2019年12月6日(金) 徳島バス(株)運行開始

7. 名称変更

ドリーム徳島号 → ドリーム阿南・徳島号

別紙 3

高知インター南バスプラザの廃止について

2 0 1 9 年 1 0 月

ジェイアール四国バス株式会社

標題の件については、高速バスチケットの購入が窓口からインターネットでの予約・決済への移行が進んでいることから、高知インター南バスプラザの収支改善が見込めず、下記のとおり廃止することとなりましたのでお知らせいたします。

記

- 1 廃止する店舗名
高知インター南バスプラザ
- 2 廃止予定日
2020 年 3 月 31 日（火）
- 3 収入推移（参考）

(千円)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
2015年	10,299	10,733	10,745	12,366	10,629	10,558	13,587	11,037	9,558	8,114	10,166	11,570	129,362
2016年	9,888	9,991	11,002	12,124	9,129	10,767	12,325	11,829	9,894	9,756	10,048	12,095	128,848
2017年	10,186	9,488	10,898	11,501	11,163	11,228	11,145	10,546	8,778	8,204	7,653	10,089	120,880
2018年	8,130	8,079	8,114	6,846	7,588	8,521	9,288	8,656	7,866	6,597	7,498	9,030	96,213
2019年	8,151	7,034	8,233	8,186	7,394	8,524							47,522