

経営協議会開催

～2020年度事業計画～

営業収益目標38億円

J R 四国労組は本日、ジェイアール四国バス「2020年度事業計画」について説明を受けた。【別紙参照】

2020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して取り組む。

具体的には、引き続き安全・安心運転の推進に向けハード、ソフトの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、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、共同運行会社との調整を行う中、収支改善に努める。

なお、ドリーム高松号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。

2020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、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に取り組む。

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実施する。

2020年度事業計画

2020年3月5日

ジェイアール四国バス株式会社

「事業運営の基本方針」

2019年12月の政府月例経済報告では、景気は、「輸出が引き続き弱含む中で、製造業を中心に弱さが一段と増しているものの、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、通商問題を巡る動向、中国経済の先行き、英国のEU離脱等の海外経済の動向や金融資本市場の変動の影響等に加え、消費税率引上げ後の消費者マインドの動向に留意する必要がある。」などと報告されています。

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、2019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2019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。

5月31日に坂出バスプラザを廃止し、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であることから今後とも窓口販売額の減少が依然として続くなか、3月31日には高知インター南バスプラザを廃止します。

6月21日から高松エクスプレス大阪号、神戸号の運賃値上げと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、11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2両実施しました。

10月には、消費税率引き上げに伴い、オリーブ松山号、高松エクスプレス京都号、関空リムジンバス、阿波・松山・高知エクスプレス号など運賃改正を実施しました。

12月1日からドリーム高知号の愛称名をドリーム高知・徳島号に変更し、「徳島駅、松茂、高速鳴門」バス停を新設し運行時刻を変更するほか、共同運行会社のジェイアールバス関東(株)から、当社が委託を受けて、徳島駅と高知駅間を運行します。

1 2月5日からドリーム徳島号の愛称名をドリーム阿南・徳島号に変更し、運行時刻を変更するとともに、ジェイアールバス関東(株)が委託する徳島バス(株)と共同運行します。

高速松山・東京線「ドリーム松山号」は、ご利用旅客の減少が続いており路線の収支均衡が取れない状況にあり2月29日から上り便、3月1日から下り便の運行系統を休止します。

老朽化した高速バスの取替として3列席タイプ5両(徳島1両、高知4両)、4列席タイプ9両(高松4両、松山1両、徳島3両、高知1両)の計14両を投入します。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)等を取り入れた新製車両です。

一方、ローカルバス路線では、4月1日に久万高原線は、「上浮穴高校」バス停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、「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」は、発売価格の値下げと3月まで発売期間を延長しました。

また、大柘線では、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するほか、「60歳以上一日乗り放題きっぷ」の年齢制限を解除し、3月まで発売期間を延長しました。

さらに、11月から久万高原線、12月から大柘線のバス車内でのPayPay決済を開始しました。

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81両に装備しました。運行管理者がリアルタイムにドライブレコーダーの画面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、高速バス全車に装備できました。これらによって、乗務員指導やリスク管理体制を充実させました。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を継続開催し、安全安心運転の確保についての運転技量の向上、意識改革に努めました。

一方、各乗務員グループ活動の指導者を対象とす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、車両故障の対応、南海大地震、車両火災等の異常時対応訓練等の研修を行い、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。

2020年度については、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、基幹の事業である高速バス路線の収益性の向上に取り組む、補完的の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、取り組めます。

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ー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をこれまで21両導入しましたが、さらに拡大していきます。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機

を高速バスにほぼ全車に配置したことにより、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活用した教育・訓練に取り組めます。

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40歳以上の条件で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いたします。また、60歳以降の雇用継続を見据えて、高年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めます。

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、共同運行会社との調整を行う中、収支改善に努めます。

なお、ドリーム高松号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

2020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めます。

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、新製車配置が一段落し車両の経年構成が変わった中で定期的な検査・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、松山支店のバス洗浄装置等の更新を終えましたので、バス車庫やタイヤ庫の改築等に着手します。

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、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から大柘間の路線廃止を実施します。

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。

2020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(10両)	612
その他設備の改良等	
松山支店等バス車庫整備	100
支店設備の改良等	15
計	727

2019年度決算見込計画及び2020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	2019年度 事業計画	2019年度 決算見込計画 (A)	2020年度 事業計画 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営業収益	3,870	3,919	3,837	△ 82	97.9	
乗合収入	3,719	3,775	3,688	△ 87	97.7	
一般線	75	80	79	0	98.8	ローカル利用減
高速線	3,643	3,695	3,608	△ 87	97.6	夜行便(トリーム松山号)減等
運輸雑収入	150	143	149	5	104.2	施設使用料収入増等
関連事業収入						
営業費用	3,764	3,729	3,675	△ 53	98.6	
人件費	1,528	1,490	1,472	△ 17	98.8	人員減及び単価減等
動力費	401	376	377	0	100.3	軽油価格の増等 (@98.0→@100.0)
業務費	1,156	1,151	1,115	△ 36	96.9	道路使用料及び 施設使用料減等
修繕費	189	198	183	△ 15	92.4	修繕波動等
諸税	10	10	9	0	90.0	不動産取得税減等
減価償却費	478	501	516	15	103.0	営業用自動車償却費増等
営業損益	105	190	162	△ 28	85.3	
営業外損益	2	4	1	△ 2	25.0	リース支払利息増等
経常損益	107	195	164	△ 31	84.1	
特別損益	4	9	0	△ 9	0.0	固定資産売却益減等 (15両→9両)
税引前当期利益	112	204	164	△ 40	80.4	
法人税等	44	64	51	△ 12	79.7	
法人税等調整額	1	1	1	0	100.0	
当期利益	66	138	111	△ 27	80.4	

※ 2019年度決算見込計画(A)及び2020年度事業計画(B)については、12月に策定した時点の見込額