

JR四国労組自動車支部ニュース

2020年5月8日(No.14)

発行責任者／大谷 清

編集責任者／幸

大

2019年度決算

会社発足以来、初の赤字決算！

新型コロナウイルス感染症の影響が大きく響く

JR四国労組は、4月28日に開催した経営協議会において「2019年度決算」について説明を受けた。（詳細は別紙参照）

17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、輸送改善等を踏まえ収入の確保に努めた。

安全・安心の確保については、従来の感覚的な指導に対して映像や数値による具体的な教育・訓練が不可欠と考え、教育訓練支援装置を従来の車両に取付け、これまでの車両と合わせて4両に装備し営業車として運行できるようにするとともに、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の継続開催や全国JRバスグループ運転競技会への参加を通じて、安全・安心運転の確保についての意識改革、運転技量及び接客サービスの向上に努めた。

また、乗務員リーダー研修では、車両故障の対応や南海大地震対策、車両火災の対応等の異常時対応能力や危険予知能力の向上に努めた。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高3,658,535千円（対前期△257,413千円）、営業損失15,015千円（対前期△202,505千円）、経常損失8,819千円（対前期△209,026千円）となり、特別損益を加減し法人税等を差し引いた当期純損失は46千円（対前期△156,006千円）となった。

対処すべき課題として、安全方針である「安全綱領」の下「安全・安心輸送の確立」に向けた取り組みを強化するとともに、衝突被害軽減装置及び追従機能装置等の安全補助装置の拡大を行う。

高速バス部門は、前期末から引き続き新型コロナウイルス感染症の影響がいつ収束するか予想できない中、路線の運休・減便が拡大し乗務員をはじめ関係社員は、感染対策としての在宅や待命休職などの対応を行う。また、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松山号の路線休止後、ドリーム高松号の利用状況の推移をみるとともに、他路線全体にわたる新型コロナウイルス感染症度合に応じ、適時適切に運営方の見直しをする必要性を想定する。

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む。

事務部門では、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む。

等の決算概況及び今後の計画について説明を受けた。

以 上

2019年度決算について

2020年度4月

ジェイアール四国バス株式会社

1 全般の状況

2020年3月の月例経済報告では、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、足下で大幅に下押しされており、厳しい状況にある。先行きについては、感染症の影響による厳しい状況が続くと見込まれる。また、感染症が内外経済をさらに下振れさせるリスクに十分注意する必要がある。金融資本市場の変動等の影響を注視する必要がある。」としています。

このような経営環境のなか、17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。

バスの安全確保には、従来の感覚的な指導に対して、映像や数値による具体的な教育・訓練が不可欠と考え、教育訓練支援装置を従来の車両に取付け、これまでの車両と合わせて4両に装備し、研修をしないときは、営業車として運行できるようにしました。

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10月に開催した当社の運転競技会や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や南海大地震対応、車両火災の対応等の異常時対応能力や危険予知能力の向上に努めました。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高3,658,535千円（対前期257,413千円の減少）、営業損失15,015千円（対前期202,505千円の悪化）、経常損失8,819千円（対前期209,026千円の悪化）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損失は46千円（対前期156,006千円の悪化）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。

5月31日に坂出インター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窓口販売額の減少が今後とも続くなか、3月31日には高知インター南バスプラザを廃止しました。

6月21日から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㈱から、当社が委託を受けて、徳島駅と高知駅間の運行を開始しました。

12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㈱が委託する徳島バス㈱と共同運行を開始しました。

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した。

新型コロナウイルス感染症の影響により、2月には共同運行含む対前年利用者人員94%、3月には共同運行含む対前年利用者人員44%となり大幅に減少しました。

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）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発売期間を3月まで延長しました。

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発売期間を3月まで延長しました。

バス車内でのPayPay決済を11月から久万高原線、12月から大栃線で開始しました。

さらに、3月31日には利用者減少傾向を見越した施策として美良布から大栃間を路線廃止し、香美市営バスの大栃線運行に引き継ぎしました。

以上の結果、当部門の運送収入は、3,515,518千円（対前期240,767千円の減少）となりました。

イ その他

駐車場収入及び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143,016千円（対前期16,645千円の減少）となりました。

3 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まいります。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、前期末から引き続く新型コロナウイルス感染症の影響がいつ収束するか予想できない中、路線の運休・減便が拡大し、乗務員をはじめ関係社員は、感染対策としての在宅や待命休職などの対応が必要なことから5月から行います。

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松山号の路線休止後、ドリーム高松号の利用状況の推移をみると共に、他路線全体にわたる新型コロナウイルス感染症度合に応じ、適時適切に運営方の見直しをする必要性を想定します。

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の模索を行います。

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。

一方、事業運営に必要な施設等については、松山支店のバス車庫等の更新を行います。

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。

2019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	2018年度 A	2019年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	3,915	3,658	△ 257	93.4	
旅 客 運 輸 収 入	3,756	3,515	△ 240	93.6	
高 速 収 入	3,676	3,437	△ 238	93.5	夜行便 △34、広島便 △42、京阪神便 △105、島内・岡山便等 △57 (内2月分△42、3月分△222の減収)
ロ ー カ ル 収 入	79	77	△ 1	97.5	利用減等(内3月分減収普通運賃等△2)
そ の 他 収 入	159	143	△ 16	89.6	発売手数料収入 8、駐車場収入 △8、生活維持路線補助金 △8、施設使用料等 △8
営 業 費 用	3,728	3,673	△ 54	98.5	
人 件 費	1,490	1,502	12	100.8	役員・社員 14(月平均 221人→219人) 契約社員 △2(月平均 62人→55人)
動 力 費	378	367	△ 10	97.2	軽油価格の単価差 △28(@100.51→@93.20) 業務量差等 18
業 務 費	1,093	1,104	11	101.0	道路使用料 9、施設使用料 7、発売手数料 18、被服費等 △23
修 繕 費	191	191	0	100.1	車両の修繕時期波動 3、建物修繕外注等 △3
諸 税	11	10	0	92.3	不動産取得税等 △1
減 価 償 却 費	564	496	△ 67	88.0	営業用自動車償却費の減等
営 業 利 益	187	△ 15	△ 202	—	
営 業 外 利 益	12	6	△ 6	50.0	貸付利息 1、雑収入等 △7
経 常 利 益	200	△ 8	△ 209	△ 4.4	
特 別 利 益	42	17	△ 24	40.5	補助金 △3、車両火災補償金 △24、固定資産除却損等 3
税引前当期純利益	242	8	△ 233	3.5	
法 人 税 等	76	9	△ 67	12.2	
法 人 税 等 調 整 額	9	△0	△ 10	—	
当 期 純 利 益	155	△0	△ 156	—	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2018年度 A	2019年度 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	2,093	1,963	△ 130	
現 金 ・ 預 金	72	44	△ 27	期末普通預金の減
預 け 金	58	125	67	CMSによる預け金増
短 期 貸 付 金	1,680	1,650	△ 30	〃 貸付金減
未 収 運 賃	231	103	△ 127	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	51	38	△ 12	未収金(補助金) △11、貯蔵品等 △1
固 定 資 産	1,407	1,664	256	
車 両 及 び 運 搬 具	944	1,050	105	既存車両減及び新製車両(高速バス 14両)リース、購入の増
そ の 他	462	614	151	その他流動資産等増(高速道路後払補償金) 151
繰 延 資 産	0	0	0	
資 産 合 計	3,501	3,627	126	
流 動 負 債	700	587	△ 113	
未 払 金 及 び 預 り 連 絡 運 賃	402	292	△ 110	連結納税 △32、預り連絡運賃 △21、未払金等 △57
未 払 税 金	26	17	△ 8	未払事業税 △8
賞 与 引 当 金	116	112	△ 3	人単差等
そ の 他	155	164	9	未払費用 5(軽油費精算見込計上)、リース債務 17、預り金 △13
固 定 負 債	479	736	256	リース債務 242、役員退職慰労引当金・退職給付引当金等 14
負 債 合 計	1,180	1,323	143	
純 資 産 合 計	2,320	2,304	△ 16	当期純損失 △0、配当 △16
負 債 ・ 純 資 産 合 計	3,501	3,627	126	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産614百万円(30両)含む

【参考資料】

平成2019年度決算収支状況

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年度決算実績 (A)	2019年度事業計画	2019年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	3,915	3,870	3,658	△ 257	93.4	
乗 合 収 入	3,756	3,719	3,515	△ 240	93.6	
一 般 線	79	75	77	△ 1	97.5	ローカル利用減
高 速 線	3,676	3,643	3,437	△ 238	93.5	ドリーム号及び京阪神便減等 (2月△42、3月△222)
運 輸 雑 収 入	159	150	143	△ 16	89.9	駐車場収入及び補助金減等
関 連 事 業 収 入						
営 業 費 用	3,728	3,764	3,673	△ 54	98.5	
人 件 費	1,490	1,528	1,502	12	100.8	役員・社員17、契約社員△5
動 力 費	378	401	367	△ 10	97.1	軽油価格の減等 (@100.51→ @93.20=△@7.31)
業 務 費	1,093	1,156	1,104	11	101.0	被服費△10、発売手数料17、 道路使用料等4
修 繕 費	191	189	191	0	100.0	修繕波動等
諸 税	11	10	10	0	90.9	固定資産税等
減 価 償 却 費	564	478	496	△ 67	87.9	営業用自動車償却費減等
一 般 管 理 費						
営 業 損 益	187	105	△ 15	△ 202	—	
営 業 外 利 益	12	2	6	△ 6	50.0	雑収入減等
経 常 損 益	200	107	△ 8	△ 209	—	
特 別 損 利 益	42	4	17	△ 24	40.5	車両火災補償金等△24
税 引 前 当 期 利 益	242	112	8	△ 233	3.3	
法 人 税 等	76	44	9	△ 67	11.8	
法人税等調整額	9	1	△0	△ 10	—	
当 期 純 損 益	155	66	△0	△ 156	—	

【参考資料】 2019年度営業概況

○運輸収入

高速バス部門では、台風等の影響による運休は前年より502便減少（本年348便、前年850便）したものの全般的な乗務員不足により続行便は前年より678便少ない運行となり、さらに2月末からの新型コロナウイルスの影響による減収が大きく、年間では前年より238百万（3月単月で206百万減）の減収となりました。

系統別では京阪神方面は香川は高松～大阪便の2往復増で対前年104%、愛媛は8月の増便で前年並み、徳島、高知は続行便の運行便数減で各々対前年93%、86%となりました。岡山、広島、四国島内は前年の災害の反動で減収、東京・名古屋系統も阿南・徳島～東京線を除き減収となりました。ローカル部門は対前年97%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94%、徳島が同93%、高知が同92%、愛媛が同98%であり4県合計では対前年94%でした。東京・名古屋・北陸方面の夜行バス系統は対前年93%でした。6月開業の北陸線の1便当たりのご利用は16.4人でした。

◎運輸収入

（単位：百万円、%）

輸 送 別	第4-四半期累計				
	本 年	前 年	対 比	計画	計画比
高 速	3,438	3,676	94%	3,643	94%
ロ ー カ ル	78	80	97%	76	103%
合 計	3,516	3,756	94%	3,719	95%

○高速バス収入内訳

（単位：百万円、人）

		第4-四半期累計			便当人員（第4-四半期累計）		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松 EXP	高松～大阪	305	243	125%	16.1	17.3	93%
	高松～神戸	156	158	98%	13.7	14.5	94%
	高松～京都	98	101	97%	17.2	18.1	95%
	高松EXP計	558	502	111%	15.4	16.4	94%
	観音寺・坂出～神戸・大阪	219	246	89%	15.0	15.3	98%
	香川～京阪神計	777	748	104%	15.4	16.3	94%
	高松～関空	40	37	108%	12.9	12.2	106%
阿波 EXP	徳島～大阪	292	319	91%	19.3	20.7	93%
	徳島～神戸	257	275	94%	21.4	22.8	94%
	徳島～京都	81	86	95%	18.8	20.4	92%
	阿波EXP計	631	680	93%	20.0	21.4	93%
	須崎・高知～京阪神	516	600	86%	18.7	20.4	92%
	八幡浜・松山～京阪神	391	392	100%	16.8	17.2	98%
岡 山	高知～岡山	34	36	94%	15.7	16.6	95%
	松山～岡山	47	58	81%	12.9	15.5	83%
	岡山計	81	94	86%	14.6	16.1	91%
	高松～広島	77	119	64%	17.5	18.3	96%
四 国 島 内	高松～高知	74	80	92%	12.2	13.4	91%
	高松～松山	152	172	89%	12.8	14.4	89%
	徳島～松山	70	73	95%	14.2	15.2	93%
	徳島～高知	28	29	98%	13.3	14.3	93%
	松山～高知	140	157	90%	16.8	18.4	91%
	四国島内計	464	511	91%	13.3	14.7	90%
東 京 ・ 名 古 屋 ・ 北 陸	松山～東京	120	147	81%	20.9	21.2	99%
	高知・徳島～東京	75	86	87%	23.9	24.1	99%
	観音寺・高松～東京	137	160	85%	22.6	23.9	95%
	阿南・徳島～東京	56	55	102%	22.6	24.3	93%
	松山・高松・徳島～名古屋	44	46	95%	19.0	20.1	95%
	高知・高松・徳島～北陸	29	-	-	16.4	-	-
	東京・名古屋計	461	495	93%	21.1	22.7	93%