

経営協議会開催！ 2021年度事業計画

JR四国労組は、3月10日に開催された経営協議会において、「2021年度事業計画」について会社から説明を受けた。【別紙参照】

2021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いく。

また、3期連続の赤字経営及び資金繰りに係る厳しい状況に推移することから、これらに対応できる体制づくりや生き残りの課題として、親会社にCMSの借入限度額の増額をお願いするなど、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あるべき運営体制の試行に取り組み、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、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む。特に、コロナ禍の影響が続く中での路線毎のご利用状況や収支の動向変化を見いだすことで、適正な運行規模の算出と共同運行会社間での調整を行うことを試行錯誤する。

一方、バス停留所として「道の駅いたの」「高知中央インター」の新設などを行うことで高速バスの利用喚起を図るとともに、引き続き、ドリーム高知号などドリーム号系統の収支改善の検討を共同運行会社間にて行う。

新型コロナウイルス感染症の影響下において、高速バスの輸送改善において導き出された運営体制を構築し、維持するために適正となる人員配置を模索するとともに、輸送原価のコストダウンを図る日常的な取り組みとして、日頃の省エネ運転の継続実施や車両の検査・修繕費用の縮減に心がけ定着化を図る。

販売部門については、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多能的かつ効率的運営を模索していく。

ローカルバス部門については、地域住民や自治体と連携し、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む。

以 上

2021年度事業計画

2021年3月10日

ジェイアール四国バス株式会社

「事業運営の基本方針」

2020年12月の政府月例経済報告では、「景気は、新型コロナウイルス感染症の影響により、依然として厳しい状況にあるが、持ち直しの動きがみられる。先行きについては、感染拡大の防止策を講じるなかで、各種政策の効果や海外経済の改善もあって、持ち直しの動きが続くことが期待される。ただし、感染症拡大による社会経済活動への影響が内外経済を下振れさせるリスクに十分注意する必要がある。また、金融資本市場の変動等の影響を注視する必要がある。」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取り組みをしてまいりましたが、2020年度決算は、前期に対して新型コロナウイルス感染症の影響を受け、開業以来初めてとなる大幅な減収及び当期損失となる見込みです。

こうした背景となる当社の2020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月は緊急事態宣言を受け、高速バスの運行計画の縮小を進める中で、5月には全面運休ともいえる状況（なんごくエクスプレス号の一部便のみ運行）となり、5月1日からは、社員の待命休職を実施し雇用調整助成金を利用することとしました。

7月31日には高松東京を結ぶ高速夜行バス「ドリーム高松号」の運行休止に踏み切りました。

9月には新型コロナウイルス感染防止対策として、高速バス及びローカルバスの全車両（96両）の車内全般に抗ウイルス・抗菌剤の噴霧加工を実施しました。

10月には抗ウイルス機能を有する空気清浄装置を高速バス全車に装備するほか、11月には高速バス4列車全車の座席に、飛沫感染防止策として仕切りカーテン及びパーテーションを設置しました。これらの整備を行うことで安心してご乗車いただける高速バスの車内空間の整備及びお客さまへの周知活動に努めました。

さらに、GoToトラベルキャンペーンを利用したお得な往復高速バスと食事がセットになった日帰り「ぶらっとバス旅きっぷ」を四国4県で高速バスの共同運行を行う5社の路線に10月から3ヶ月間設定しました。一方「西日本エリア高速バス乗り放題きっぷ」5日間9,800円を西日本ジェイアールバス㈱、中国ジェイアールバス㈱、当社の3社で10月から12月の期間において、5日間有効・枚数限定きっぷとして発売を開始しました。

「ドリーム松山号」については1年間運行を休止していますが、収支均衡を取ることができる社会状況の変化も見込まれないことから、2021年2月28日限りで運行系統を廃止することになりました。

老朽化した高速バスの取替として、2階建て車両（スウェーデン製）を高知支店に7月2両、8月1両、4列車タイプ車両を高松支店に11月2両、計5両を投入しました。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線は、4月から通学定期運賃について遠距離区間の割引率をさらに10%値下げし利用者利便の向上につとめ、9月には「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」ほか「平日・土日祝限定久万高原線一日乗り放題きっぷ」、「定期券所持者の土日祝日乗り放題」を3月まで発売期間を延長しました。

また、大栃線では、4月に美良布から大栃間を廃止し収支改善に努め、10月1日から「定期券所持者の土日祝日乗り放題」を3月まで発売期間を延長し、1月18日から「ユーグレナ」が開発したミドリムシの油を使用したバイオディーゼル燃料を地球温暖化対策にも有効ともいわれ四国では初めて導入しました。

2月1日から「大栃線一日乗り放題きっぷ」を800円から700円に値下げを実施し、9月30日まで延長します。さらに、定期購入時の利便性を勘案し「スマホ定期」を導入します。

安全安心の確保については、引き続き、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・ドライブレコーダー一体型装置を活用し、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全車両98両に装備できました。

若年運転系のフォローアップ研修、乗務員グループ毎の接客サービス研修などを継続開催し、安全安心運転の確保についての運転技量の向上、接客サービスの向上に努めました。

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や、国交省が定める「交通事業者向け接遇研修プログラム」に準拠した研修を行うことにより、乗務員の危険予知能力の向上や高齢者、障害者等に関する理解を深めることと接遇能力の向上に努めました。

2021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。

また、当社にとって3期連続の赤字経営及び資金繰りに係る厳しい状況に推移することから、これらに対応できる体制づくりや生き残りの課題として、親会社にCMSの借入限度額の増額をお願いするなど、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あるべき運営体制の試行に取り組むほか、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、安全装置では、衝突被害軽減装置等の標準配備車の活用、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・ドライブレコーダー一体機を高速バス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。

さらに、コロナ感染防止対策、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、健康診断データへの関心度を高め、要精密検査の指摘を受けた場合の受診を慫慂します。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。

特にコロナ禍の影響が続く中での高速バス路線毎のご利用状況や収支の動向変化を見いだすことで、適正な運行規模の算出と共同運行会社間での調整を行うことを試行錯誤します。

一方、沿線の施設整備を活用してバス停留所として「道の駅いたの」（徳島県板野町）、「高知中央インター」（高知市）の新設などを行うことで高速バスの利用喚起を図ります。

なお、引き続き、ドリーム高知号などドリーム号系統の収支改善の検討を共同運行会社間にて行います。

4 高速バスのご利用動向を見据えた事業運営の効率化の模索

新型コロナウイルス感染症の影響下において、高速バスの輸送改善において導き出された運営体制を構築し、維持するために適正となる人員配置を模索することとします。

事業運営に附随する輸送原価のコストダウンを図ることの日常的な取り組みとして、日頃の省エネ運転の継続実施や車両の検査・修繕費用の縮減に心がけ、定着化を図ります。

事務部門の縮小の取り組みが継続してきた中で、間接部門の業務運営の見直しをさらに推し進め、一方の販売部門については、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多能的かつ効率的運営を模索していきます。

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はもとより、企業存続を可能とする企業体質作りを目指すことに取り組みます。

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。

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となり、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のほか、65歳を超え70歳までの雇用の体制作り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、地域住民や自治体と連携し、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。

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年度決算見込計画及び2021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	2020年度 事業計画	2020年度 決算見込計画 (A)	2021年度 事業計画 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	3,837	966	1,548	581	160.2	
乗 合 収 入	3,688	860	1,427	566	165.9	
一 般 線	79	53	58	4	109.4	ローカル利用増
高 速 線	3,608	806	1,369	562	169.9	京阪神便増等
運 輸 雑 収 入	149	106	121	15	114.2	発売手数料収入増等
関連事業収入						
営 業 費 用	3,675	2,497	2,583	85	103.4	
人 件 費	1,472	1,033	975	△ 57	94.4	人員減及び単価減等
動 力 費	377	152	213	61	140.1	軽油価格の増等 (@78.0→@85.0)
業 務 費	1,115	661	904	242	136.8	道路使用料及び 施設使用料増等
修 繕 費	183	193	168	△ 25	87.0	修繕波動等
諸 税	9	9	8	0	88.9	固定資産税減等
減 価 償 却 費	516	448	312	△ 135	69.6	営業用自動車償却費減等
営 業 損 益	162	△ 1,530	△ 1,034	496	67.6	
営 業 外 損 益	1	307	195	△ 111	63.5	雇用調整助成金減等
経 常 損 益	164	△ 1,223	△ 839	384	68.6	
特 別 損 益	0	7	0	△ 7	0.0	固定資産売却益減等 (16両→0両)
税引前当期利益	164	△ 1,215	△ 839	376	69.1	
法 人 税 等	51	△ 7	△ 6	0	85.7	
法人税等調整額	1	2	2	0	100.0	
当 期 利 益	111	△ 1,209	△ 834	375	69.0	