

JR四国労組自動車支部ニュース

2021年5月7日(No.12)

発行責任者／大谷 清 編集責任者／幸 大

【2020年度決算】

新型コロナウイルス感染症の影響により

過去最大の赤字決算！

JR四国労組は、4月27日に開催した経営協議会において「2020年度決算」について説明を受けた。（詳細は別紙参照）

2020年度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、収入の確保に努めたが、新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う緊急事態宣言の影響を受け、旅行の出控えやこれに対応した運休等により各路線とも高速バス利用者の大幅な減少により、旅客運輸収入、営業損益、経常損益はいずれも過去最低となった。

一方、安全・安心の確保については、引き続き、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データを活用して、ヒヤリハット報告の映像による乗務員研修、乗務員指導を行い事故防止に努めるとともに、安全・安心運転の確保についての意識改革、運転技量の向上にも取り組んだ。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高985,696千円（対前期2,672,838千円減少）、営業損失1,279,525千円（対前期1,264,509千円悪化）、経常損失937,923千円（対前期929,104千円悪化）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1,047,736千円（対前期1,047,690千円悪化）となった。

対処すべき課題として、高速バス部門は、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・減便を適宜適切に行い、乗務員をはじめ関係社員の待命休職による雇用調整助成金制度の活用を当面は継続する。また、四国の交流人口拡大を目指し「高知中央インターのP&R施設」及び「道の駅いたの」を活用した高速バス商品の開発、広告宣伝に努める。

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。

事務部門縮小の取り組みを継続してきた中で、間接部門の業務運営の見直しをさらに進める。

販売部門については、適正要員の配置等の効率的運営やコスト削減を行い、基幹的事業である高速バス路線の収益性の向上及び経営改善に努め、2022年度には黒字化必達として取り組む。

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

2020年度決算について

2021年4月
ジェール四国バス株式会社

1 全般の状況

2021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、依然として厳しい状況にあるなか、持ち直しの動きが続いているものの、一部に弱さがみられる。先行きについては、感染拡大の防止策を講じつつ、社会経済活動のレベルを引き上げていくなかで、各種政策の効果や海外経済の改善もあって、持ち直していくことが期待される。ただし、感染の動向が内外経済に与える影響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。」として報告されています。

このような経営環境のなか、18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、収入の確保に努めましたが、昨年2月中旬から流行が蔓延した新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う緊急事態宣言の影響を受け、旅行の出控えやこれに対応した運休等により各路線とも高速バス利用者の大幅な減少により、旅客運輸収入、営業損益、経常損益はいずれも過去最低となりました。

一方、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ーデータ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データを活用して、ヒヤリハット報告の映像による乗務員研修、乗務員指導を行い、事故防止に努めました。安全・安心運転の確保についての意識改革、運転技量の向上にも取り組みました。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高985,696千円（対前期2,672,838千円の減少）、営業損失1,279,525千円（対前期1,264,509千円の悪化）、経常損失937,923千円（対前期929,104千円の悪化）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1,047,736千円（対前期1,047,690千円の悪化）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及びローカル路線）となり、年間運行便数は29,819便（対前年53.4%）、年間走行キロ6,948千キロ（対前年48.4%）となりました。

5月からは、社員の待命休職を実施し、年間延日数16,257日、月平均1,477延日の雇用調整助成金制度を利用しました。

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」の運行システムの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の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コロナウイルス対策の取組をTVCMを活用し、お客様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、75名のご利用がありました。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(株)、中国ジェイアールバス(株)、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464枚を発売し完売しました。

「ドリーム松山号」については1年間運行系統の休止を継続してきた中で、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しました。さらにコロナ禍のなか、運休を余儀なくされていた「ドリーム高知・徳島号」についても、3月31日に運行系統を廃止しました。

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値下げを実施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ました。1月18日から(株)ユーグレナ社が開発したバイオディーゼル燃料（地球温暖化対策に有効）を四国で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」を導入しました。

以上の結果、当部門の運送収入は、876,984千円（対前期2,638,534千円の減少）となりました。

イ その他

駐車場収入及び発売手数料収入の減少等があり、108,712千円（対前期34,304千円の減少）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。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、社員等の安否確認システムのチェック及び訓練も行います。

高速バス部門は、昨年2月中旬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・減便を適宜適切に行い、乗務員をはじめ関係社員の待命休職による雇用調整助成金制度の活用を当面は継続します。

四国の交流人口拡大を目指す取り組みとして、「高知中央インターP&R施設」及び「道の駅いたの」を活用した高速バス商品の開発、広告宣伝に努めます。

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、4月から久万高原線、大栃線の定期運賃を値下げしお客様の負担額を軽減し、収支改善に取り組みます。

事務部門縮小の取り組みを継続してきた中で、間接部門の業務運営の見直しをさらに進めます。

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等の効率的運営やコスト削減を行います。基幹的事業である高速バス路線の収益性の向上及び経営改善に努め、2022年度には黒字化必達として取り組みます。

2020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	2019年度 A	2020年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主な増減事由等
営業収益	3,658	985	△ 2,672	26.9	
旅客運輸収入	3,515	876	△ 2,638	24.9	
高速収入	3,437	822	△ 2,615	23.9	新型コロナウイルス感染症の影響により売上減少(夜行便 △442、京阪神便 △1,747、島内・岡山便等 △426)
ローカル収入	77	54	△ 23	70.2	利用減等 △23
その他収入	143	108	△ 34	76.0	発売手数料収入 △18、駐車場収入 △18、生活維持路線補助金等 2
営業費用	3,673	2,265	△ 1,408	61.7	
人件費	1,502	907	△ 595	60.4	役員・社員 △529(月平均 218人→209人) 契約社員 △66(月平均 55人→49人)
動力費	367	148	△ 219	40.5	軽油価格の単価差 △30(@93.20→@77.08) 業務量差等 △189
業務費	1,104	632	△ 472	57.2	道路使用料 △216、施設使用料 △76、発売手数料 △89、部外委託費等 △91
修繕費	191	122	△ 69	63.8	車両の修繕時期波動等 △69
諸税	10	9	△ 1	89.7	固定資産税等 △1
減価償却費	496	445	△ 51	89.7	営業用自動車償却費の減等 △51
営業損益	△ 15	△ 1,279	△ 1,264	—	
営業外利益	6	341	335	5,683.3	雇用調整助成金 243、コロナ対策補助金等 92
経常損益	△ 8	△ 937	△ 929	—	
特別利益	17	17	0	100.0	固定資産除却損(高知南インタープラザ)△10、バス売却益 7(15→16両)、補助金等 3
税引前当期純利益	8	△ 920	△ 929	—	
法人税等	9	△ 15	△ 24	—	
法人税等調整額	△ 0	142	143	—	繰延税金資産等
当期純損益	△ 0	△ 1,047	△ 1,047	—	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2019年度 A	2020年度 B	増減額 B-A	主な増減事由等
流動資産	1,963	1,156	△ 806	
現金・預金	44	50	5	期末普通預金の増
預け金	125	87	△ 38	CMSIによる預け金減
短期貸付金	1,650	690	△ 960	" 貸付金減
未収運賃	103	105	2	2 親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
その他	38	222	183	未収消費税等 130、未収金等(連結納税等) 53
固定資産	1,664	1,336	△ 328	
車両及び運搬具	1,050	952	△ 98	既存車両減及び新製車両(高速バス 5両)リース、購入の減
その他	614	384	△ 229	その他流動資産等 △229(繰延税金資産 △142、保証金等)
繰延資産	0	0	0	
資産合計	3,627	2,493	△ 1,134	
流動負債	587	398	△ 188	
未払金及び預り連絡運賃	292	210	△ 81	連結納税 △4、預り連絡運賃 8、未払金等 △85(未払消費税 △17、賞与引当金等)
未払税金	17	0	△ 17	未払消費税等
賞与引当金	112	0	△ 112	引当金取崩
その他	164	187	23	未払費用 △6、リース債務等 41
固定負債	736	837	101	リース債務 90、役員退職慰労引当金・退職給付引当金等 11
負債合計	1,323	1,236	△ 87	
純資産合計	2,304	1,256	△ 1,047	当期純損失 △1,047
負債・純資産合計	3,627	2,493	△ 1,134	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産722百万円(31両)含む

【参考資料】

2020年度決算収支状況

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年度決算実績 (A)	2020年度事業計画	2020年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営業収益	3,658	3,837	985	△ 2,672	26.9	
乗合収入	3,515	3,688	876	△ 2,638	24.9	
一般線	77	79	54	△ 23	70.1	ローカル利用減
高速線	3,437	3,608	822	△ 2,615	23.9	コロナウイルス感染症の影響により減
運輸雑収入	143	149	108	△ 34	75.5	駐車場収入及び施設使用料減等
関連事業収入						
営業費用	3,673	3,675	2,265	△ 1,408	61.7	
人件費	1,502	1,472	907	△ 595	60.4	役員・社員 △529、契約社員 △66
動力費	367	377	148	△ 219	40.3	軽油価格の減等(@93.20→@77.08=△@16.12)
業務費	1,104	1,115	632	△ 472	57.2	道路使用料 △216、施設使用料 △76、発売手数料等 180
修繕費	191	183	122	△ 69	63.9	修繕波動等
諸 税	10	9	9	△ 1	90.0	固定資産税減等
減価償却費	496	516	445	△ 51	89.7	営業用自動車償却費減等
一般管理費						
営業損益	△ 15	162	△ 1,279	△ 1,264	—	
営業外利益	6	1	341	335	5,683.3	雇用調整助成金 243、コロナ対策補助金等 98
経常損益	△ 8	164	△ 937	△ 929	—	
特別利益	17	0	17	0	100.0	除却損 △10、売却益 7、補助金等 3
税引前当期利益	8	164	△ 920	△ 929	—	
法人税等	9	51	△ 15	△ 24	—	
法人税等調整額	△ 0	1	142	143	—	繰延税金資産
当期純損益	△ 0	111	△ 1,047	△ 1,047	—	

参考 2020 年度営業概況

○運輸収入等

高速バス部門は「新型コロナウイルス」や台風の影響により、2020年度合計で予定運行便数53,148便のうち29,778便(56.0%)の運行に留まり、収入は対前年24%の▲2,616百万円でした。ローカル部門は対前年70%の▲23百万円でした。

運行路線の状況は、夜行バス「松山～東京線」は2月28日に、「高知～東京線」は年度末をもって運行システムを廃止しました。また、徳島～東京線、名古屋線、北陸線は運休が続いており、昼行の関空線、観音寺～阪神線も全便運休となっています。

○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57%、徳島が同45%、高知が同56%、愛媛が同54%。岡山系統が対前年56%、広島が同40%、四国島内系統は同53%であり各系統とも2,3月はやや持ち直しました。夜行バスでは5系統全体の運行便数が、年間予定の17%であり、ご利用は対前年7%、便当たり人員は同44%でした。

◎運輸収入

(単位：百万円、%)

輸 送 別	年度累計				
	本 年	前 年	対 比	計 画	計 画 比
高 速	822	3,438	24%	3,608	23%
ロ ー カ ル	55	78	70%	80	69%
合 計	877	3,516	25%	3,688	24%

○高速バス収入内訳

(単位：百万円、人)

		年度累計			便当人員 (年度累計)		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松 EXP	高松～大阪	66	305	22%	9.3	16.1	58%
	高松～神戸	31	156	20%	8.3	13.7	61%
	高松～京都	24	98	24%	9.0	17.2	52%
	高松EXP計	121	558	22%	8.9	15.4	58%
	観音寺・坂出～神戸・大阪	14	219	7%	5.1	15.0	34%
	香川～京阪神計	135	777	17%	8.8	15.4	57%
	高松～関空	0	40	0%	—	12.9	—
阿波 EXP	徳島～大阪	76	292	26%	8.5	19.3	44%
	徳島～神戸	68	257	26%	9.2	21.4	43%
	徳島～京都	24	81	29%	9.0	18.8	48%
	阿波EXP計	168	631	27%	8.9	20.0	45%
	須崎・高知～京阪神	157	516	30%	10.4	18.7	56%
	八幡浜・松山～京阪神	105	391	27%	9.1	16.8	54%
岡 山	高知～岡山	18	34	53%	9.6	15.7	61%
	松山～岡山	14	47	30%	6.4	12.9	50%
	岡山計	32	81	40%	8.2	14.6	56%
四国 島内	高松～広島	25	77	33%	7.0	17.5	40%
	高松～高知	35	74	47%	7.1	12.2	58%
	高松～松山	47	152	31%	6.9	12.8	54%
	徳島～松山	23	70	33%	6.2	14.2	44%
	徳島～高知	11	28	39%	6.4	13.3	48%
	松山～高知	65	140	46%	8.9	16.8	53%
	四国島内計	181	464	39%	7.1	13.3	53%
東 京 ・ 名 古 屋 ・ 北 陸	松山～東京	0	120	0%	—	20.9	—
	高知～東京	0	75	1%	7.3	23.9	31%
	観音寺・高松～東京	0	137	0%	4.2	22.6	19%
	阿南・徳島～東京	4	56	7%	11.1	22.6	49%
	松山・高松・徳島～名古屋	14	44	31%	9.5	19.0	50%
	高知・高松・徳島～北陸	1	29	2%	3.7	16.4	23%
	東京・名古屋・北陸計	19	461	4%	9.3	21.1	44%