

JR四国労組 自動車支部ニュース

2021年11月15日（No5／1）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

2021年度中間決算概況発表 コロナ禍により昨年に続く大幅な赤字決算！

JR四国労組は、10月28日に開催された経営協議会において「2021年度中間決算概況」について説明を受けた。（別紙参照）

【営業概況】

当社の2021年度上期において、昨年2月中旬から流行がまん延した新型コロナウイルス感染症に基づく度重なる緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の発動に伴い、旅行の出控え等による影響は引き続き深刻な状況であり、各路線とも高速バス利用者が大幅に落ち込んだ。そして、高速バスの運休を計画する中、継続して社員の待命休職を実施し、雇用調整助成金を利用した。一方、4月からは松山エクスプレス号及び高知エクスプレス号において、「道の駅いたの」の開業に合わせて一部便の乗り入れを開始し、8月からは、往復高速バス乗車券にお買い物券等がセットになった特別企画商品「ぶらっとバス旅・チョイス」を設定した。9月からは、新たな収入源の確保として、高速バスの車内モニターを活用し、高松エクスプレス大阪号で企業広告を始めた。また、経費削減として、7月に運休便の影響により運行見込みの少ない高速バス3両の車検・定期検査を中止した。

高速バス輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響による運休設定に伴う便数の抑制はあったものの、共同運行会社全体の便数は対前年比124.2%、輸送人員は対前年比137.6%となった。この結果、高速バス部門の運輸収入は388百万円（対前期49百万円増）となった。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線は4月から通勤・通学定期の割引率の拡大を実施し、あわせて「スマホ定期」の導入を行い、利用の促進と利便性の向上に努めた。また、「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」のほか、「平日・土日祝限定久万高原線一日乗り放題きっぷ」の発売期間を9月まで延長し、8月からは、松山から久万スキーランド高原キャンプ場への往復に便利な「久万BBQ日帰りきっぷ」を新たに設定した。9月からは新ダイヤを設定し、平日では松山方面行きの通勤・通学に利用しやすい時間帯に1便増発を行うとともに、土休日には1往復の増発を実施した。

大栃線では、4月からは通勤・通学定期の割引率を全区間において拡大するとともに、5月からは工科大西口から美良布間においてフリー乗降区間の設定を行い、利用の促進と利便性の向上に努めた。さらに、「大栃線一日乗り放題きっぷ」の発売期間を9月まで延長した。

そして、9月からは、久万高原線、大栃線にWEBサイトから購入できる、乗り放題きっぷ「1日フリーパス」の発売を開始した。これらの取り組みにより、ローカルバス部門の運輸収入は27百万円（対前期2百万円増）となった。

以上の結果、売上高449百万円（対前期57百万円増）、営業損失610百万円（対前期136百万円改善）、経常損失504百万円（対前期96百万円改善）となり、法人税等を加味した中間純損失は441百万円（対前期147百万円改善）となった。

JR四国労組自動車支部ニュース

2021年11月15日（No.5／2終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／中村 鉄平

【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」に向けた取り組みを強化する。

運転係や運行管理者等には、社員等自らが率先して事故防止に取り組むことのできる環境作りのため、実効性の高い研修・訓練を継続実施するほか、お客さまから選ばれるバス会社として、質の高い接客サービス研修を実施する。

高速バス部門は、新型コロナウイルス感染症の収束が見通せない中、引き続き路線の運休・減便を適時適切に行うとともに、業務量にあった関係社員の待命休職を実施し、雇用調整助成金制度を最大限活用する。

ローカルバス部門では、引き続き生活路線補助金の支援を受けながら、ご利用しやすい運行ダイヤの設定のほか、定着しつつある「スマホ定期」のさらなる深度化を図り、お客様の利便性向上に努め、収支改善に取り組むこととする。

事務部門では、引き続き業務運営の見直しを進めるほか、IT技術を取り入れた効率化を目指す。販売部門については、社会的にチケットレス・キャッシュレス化の進む中、クレジットカード対応の自動券売機の設置拡大のほか、新たな販売チャンネルの導入を見据え、対面販売について適正な要員を配置するとともに、効率的な運営によるコスト削減を行う。

以上により、主事業となる高速バス路線の収支改善等に努めるとともに、四国に根差した基幹的公共交通機関として、交流人口の維持・拡大による地域経済の活性化に寄与することとし、企業価値を高め、全社一丸となって2022年度の黒字化必達に向け取り組む。

以 上

2021年度中間決算概況について

2021年10月
ジェイアール四国バス株式会社

2021年度中間決算（期間2021年4月1日から2021年9月30日まで）の概況について、お知らせします。

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、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、このところそのテンポが弱まっている。先行きについては、感染拡大の防止策を講じ、ワクチン接種を推進するなかで、各種政策の効果や海外経済の改善もあって、景気が持ち直していくことが期待される。ただし、内外の感染症の動向、サプライチェーンを通じた影響による下振れリスクの高まり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。

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に基づく度重なる緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の発動に伴い、旅行の出控え等による影響は引き続き深刻な状況であり、各路線とも高速バス利用者的大幅な落ち込みでありました。

高速バスの運休を計画する中、継続して社員の待命休職を実施し、雇用調整助成金を利用しました。

4月からは、松山エクスプレス号及び高知エクスプレス号において、「道の駅いたの」の開業に合わせて一部便の乗り入れを開始しました。

8月からは、往復高速バス乗車券にお買い物券等がセットになった、特別企画商品「ぶらっとバス旅・チョイス」を設定しました。

9月からは、新たな収入源の確保として、高速バスの車内モニターを活用し、高松エクスプレス大阪号で企業広告を始めました。

経費削減として、7月に、運休便の影響により運行見込の少ない高速バス3両の車検・定期検査を中止しました。

高速バス輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響による運休設定に伴う便数の抑制はあったものの、共同運行会社全体の便数は、対前年比124.2%、同じく輸送人員は、対前年比137.6%となりました。

この結果、高速バス部門の運輸収入は、388,441千円（対前期49,945千円の増加）となりました。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線は、4月から通勤・通学定期の割引率の拡大を

実施しました。併せて、「スマホ定期」の導入を行い利用の促進と利便性の向上に努めました。

また、「松山・砥部一日乗り放題きっぷ」のほか、「平日・土日祝限定久万高原線一日乗り放題きっぷ」を9月まで発売期間を延長しました。

8月からは、松山から久万スキーランド高原キャンプ場への往復に便利な「久万BBQ日帰りきっぷ」を新たに設定しました。

9月からは新ダイヤを設定し、平日では松山方面行きの通勤・通学に利用しやすい時間帯に、1便増発を行うと共に、土休日には1往復の増発を実施しました。

また、大柵線では、4月からは通勤・通学定期の割引率を全区間において拡大をすると共に、5月からは、工科大西口から美良布間において、フリー乗降区間の設定を行い、利用の促進と利便性の向上に努めました。また、「大柵線一日乗り放題きっぷ」を9月まで発売期間を延長しました。

9月からは、久万高原線、大柵線にWEBサイトから購入できる、乗り放題きっぷ「1日フリーパス」の発売を開始しました。

ローカルバス部門の運輸収入は、27,439千円(対前期2,443千円の増加)となりました。

販売チャンネルの拡大策として、8月に松山バスプラザ、徳島バスプラザ及び松茂バスプラザにクレジットカード対応の自動券売機を購入し、取替えを行うと共に、既存の自動券売機を松山支店及び高知支店へ移設しました。

安全安心の確保については、引き続き新型コロナウイルス感染症予防対策をとることとし、当社の取組みを広く発信するため、公的補助金を活用し、愛媛県においてテレビCM放送を実施しました。

安全安心運転の確保についての意識改革、運転技量の向上に努めた結果、9月末時点で、走行キロあたりの有責事故発生比率は、対前期比64.0%となりました。

以上の結果、売上高449,229千円(対前期57,882千円の増加)、営業損失610,340千円(対前期136,899千円の改善)、経常損失504,272千円(対前期96,909千円の改善)となり、法人税等を加味した中間純損失は441,779千円(対前期147,693千円の改善)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」に向けた取組みを強化して参ります。

運転係や運行管理者等には、社員等自らが率先して事故防止に取り組むことのできる環境作りのため、実効性の高い研修・訓練を継続実施するほか、お客様から選ばれるバス会社として、質の高い接客サービス研修を実施します。

高速バス部門は、新型コロナウイルス感染症影響の収束が見通せない中、引き続き路線の運休・減便を適時適切に行うとともに、業務量にあった関係社員の待命休職を実施し、雇用調整助成金制度を最大限活用します。

ローカルバス部門では、引き続き生活路線補助金の支援を受けながら、ご利用しやすい運行ダイヤの設定のほか、定着しつつある「スマホ定期」の更なる深度化を図り、お客様の利便性向上に努め、収支改善に取り組むこととします。

事務部門では、引き続き業務運営の見直しを進めるほか、I T技術を取り入れた効率化を目指します。

販売部門については、社会的にチケットレス・キャッシュレス化の進むなか、クレジットカード対応の自動券売機の設置拡大のほか、新たな販売チャンネルの導入を見据え、対面販売については適正な要員を配置するとともに、効率的な運営によるコスト削減を行います。

以上により、主事業となる高速バス路線の収支改善等に努めるとともに、四国に根ざした基幹的公共交通機関として、交流人口の維持・拡大による地域経済の活性化に寄与することとし、企業価値を高め、全社一丸となって2022年度の黒字化必達に向け取り組みます。

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23,286千円であり、主な内容は次のとおりであります。

・高速バスリース車両買取	6両	10,734千円
・バスプラザ自動券売機整備	3台	11,082千円

2021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	2020年度中間	2021年度中間	増減額	比率(%)	主 な 増 減 事 由 等
	A	B	B-A	B/A	
営 業 収 益	391	449	57	114.8	
旅 客 運 輸 収 入	363	415	52	114.4	
高 速 収 入	338	388	49	114.8	新型コロナウイルス感染症の影響多少減少による収入増
ロ ー カ ル 収 入	24	27	2	109.8	普通運賃等 1、定期運賃1
そ の 他 収 入	27	33	5	119.7	発売手数料 3、生活維持路線補助金等 2
営 業 費 用	1,138	1,059	△ 79	93.1	
人 件 費	486	462	△ 24	95.1	役員・社員△7(月平均人員215名→193名)、契約社員△17
動 力 費	69	85	16	123.6	軽油費価格増 18(@74.19→@94.98)、業務量差等△2
業 務 費	304	281	△ 23	92.3	道路使用料△5、施設使用料△6、借地・借家料△4、部外委託費等△8
修 繕 費	53	54	0	101.6	修繕波動等
諸 税	7	7	0	95.8	固定資産税減等
減 価 償 却 費	216	168	△ 48	77.7	固定資産償却費(営業用自動車等)減
営 業 利 益	△ 747	△ 610	136	81.7	
営 業 外 利 益	146	106	△ 39	72.6	雇用調整助成金△17、コロナ対策補助金等△22
経 常 利 益	△ 601	△ 504	96	83.9	
特 別 利 益	10	0	△ 9	9.0	固定資産売却益(11両→0両)減等
税 引 前 中 間 純 利 益	△ 591	△ 503	87	85.2	
法 人 税 等	△ 3	△ 61	△ 57	1,602.2	
法 人 税 等 調 整 額	2	0	△ 2	—	
中 間 純 利 益	△ 589	△ 441	147	74.9	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2020年度期末	2021年度中間	増減額	主 な 増 減 事 由 等
	A	B	B-A	
流 動 資 産	1,156	723	△ 433	
現 金 ・ 預 金	50	20	△ 29	中間普通預金の減
預 け 金	87	40	△ 46	CMSによる預け金の減
短 期 貸 付 金	690	510	△ 180	〃 貸付金の減
未 収 運 賃	105	44	△ 61	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	222	107	△ 115	未収金等 △115(未収金 13、未収消費税等 △128)
固 定 資 産	1,336	1,178	△ 157	
車 両 及 び 運 搬 具	952	799	△ 153	営業用車両固定資産減(リース車両含む)
そ の 他	384	379	△ 4	その他投資等 △4
繰 延 資 産	0	0	0	
資 産 合 計	2,493	1,902	△ 590	
流 動 負 債	398	344	△ 53	
未 払 金 及 び 預 り 連 絡 運 賃	210	158	△ 52	共同運行会社への債務等 △52
未 払 税 金	0	8	7	未払消費税等 6、法人税等 1
賞 与 引 当 金	0	0	0	
そ の 他	187	178	△ 9	リース債務 △11、社会保険料預り金等 2
固 定 負 債	837	742	△ 95	リース債務等 △88、役員退職慰労引当金等 △7
負 債 合 計	1,236	1,087	△ 148	
資 本 合 計	1,256	814	△ 441	中間純利益 △441
負 債 ・ 資 本 合 計	2,493	1,902	△ 590	

2021 年 度 中 間 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	2021年度 中間決算	2020年度 中間決算	増 減	対前期比	記 事
営 業 収 益	449	391	57	114.8	
乗 合 収 入	415	363	52	114.4	
一 般 線	27	24	2	109.8	ローカル利用増加等
高 速 線	388	338	49	114.8	コロナの影響多少減少による収入増
貸 切 収 入			0	0.0	
運 輸 雑 収 入	33	27	5	119.7	発売手数料収入等増
関 連 事 業 収 入					
営 業 費 用	1,059	1,138	△ 79	93.1	
人 件 費	462	486	△ 24	95.1	社員△7 契約社員△17
動 力 費	85	69	16	123.6	単価差 18(＠74.19→＠94.98) 及び業務量・消費率差 △2
業 務 費	281	304	△ 23	92.3	道路使用料△5 施設使用料 △6 部外委託等 △12
修 繕 費	54	53	0	101.6	修繕波動等
諸 税	7	7	0	95.8	固定資産税減等
減 価 償 却 費	168	216	△ 48	77.7	営業用自動車償却費減等
営 業 損 益	△ 610	△ 747	136	—	
営 業 外 損 益	106	146	△ 39	72.6	雇用調整助成金△17 コロナ対策補助金等△22
経 常 損 益	△ 504	△ 601	96	—	
特 別 損 益	0	10	△ 9	9.0	固定資産売却益減等
税引前当期利益	△ 503	△ 591	87	—	
法 人 税 等	△ 61	△ 3	△ 57	—	
法人税等調整額	0	△0	△ 2	—	
中 間 純 利 益	△ 441	△ 589	147	—	

【参考資料】

2021年度第2-四半期営業概況

○運輸収入

高速バス部門は昨年から続く「新型コロナウイルス」や台風の影響により、計画運行便数26,357便のうち14,660便(56%、前年は52%)の運行となりました。運行系統別では、高松～関空線、松山～名古屋線、高知～北陸線は年度初から、阿南～東京線は5月19日以降全便運休となっており、観音寺～阪神線は8月に一部運行を再開しました。その結果、収入は対前年50百万円増の115%でしたが、対前々年では▲1,483百万円(21%)でした。

ローカル部門の収入は対前年110%の27百万円でした。(対前々年は66%)

○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113%、徳島が同116%、高知が同129%、愛媛が同128%、岡山系統が対前年106%、広島が同119%、四国島内系統は同94%であり四国島内便を除き前年を上回りましたが、前々年の全体の便当たり17.6人に対して本年は8.2人(前年7.4人)となっています。

○運輸収入

(単位：百万円、%)

輸送別	中間期累計				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	388	338	115%	538	72%
ローカル	27	25	110%	27	101%
合計	416	363	114%	566	74%

○高速バス収入内訳

(単位：百万円、人)

		中間期累計			便当人員(中間期累計)		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松EXP	高松～大阪	43	22	195%	8.8	8.1	108%
	高松～神戸	19	10	191%	8.5	7.0	121%
	高松～京都	14	10	145%	7.3	7.6	97%
	高松EXP計	76	42	182%	8.4	7.6	110%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	3	13	20%	4.2	5.1	82%
	香川～京阪神計	79	55	144%	8.3	7.4	113%
	高松～関空	0	0	0%	-	-	-
阿波EXP	徳島～大阪	15	33	44%	8.1	7.1	114%
	徳島～神戸	39	29	131%	8.9	7.6	117%
	徳島～京都	14	11	129%	7.8	6.7	118%
	阿波EXP計	67	73	92%	8.4	7.2	116%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	69	64	109%	11.5	8.9	129%
松山EXP	八幡浜・松山～京阪神	43	45	94%	9.6	7.5	128%
岡山	高知～岡山	9	7	132%	10.0	9.3	107%
	松山～岡山	7	5	127%	6.3	6.1	103%
	岡山計	16	12	130%	8.4	7.9	106%
	高松～広島	11	10	111%	7.9	6.6	119%
四国島内	高松～高知	20	14	148%	6.5	6.8	96%
	高松～松山	27	17	163%	6.4	6.8	94%
	徳島～松山	16	9	182%	6.1	6.1	99%
	徳島～高知	7	4	165%	6.6	6.0	110%
	松山～高知	32	30	106%	7.4	8.5	87%
	四国島内計	102	73	139%	6.5	6.9	94%
東京・名古屋・北陸	高知～東京	0	0	0%	-	7.3	-
	観音寺・高松～東京	0	0	0%	-	4.2	-
	阿南・徳島～東京	1	0	596%	10.3	5.7	181%
	松山・高松・徳島～名古屋	0	5	0%	-	8.1	-
	高知・高松・徳島～北陸	0	1	0%	-	3.7	-
	東京・名古屋・北陸計	1	6	23%	10.3	7.3	141%