

J R 四国労組 自動車支部ニュース

2022年11月14日（No.5／1）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

2022年度中間決算概況発表 コロナ禍によって3期連続の赤字決算！

J R 四国労組は、10月31日に開催された経営協議会において「2022年度中間決算概況」について説明を受けた。（別紙参照）

2022年度は最大の使命である安全・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いただける体制づくりに取り組んだほか、感染症の影響を受け2期にわたり継続する赤字基調からの転換を目指して経営体質の改善に努めてきた。

基幹部門である高速バスにおいては、運休を余儀なくされた路線があるものの、人流回復を踏まえた運行便数の設定や利便性向上を目的としたダイヤ改正を吉野川エクスプレス号、坊ちゃんエクスプレス号等で実施した。また、8月及び9月には増大する運行経費に対応し、アフターコロナを見据えた経営安定化を図るため、合わせて10路線で運賃改定を行った。一方、ローカルバス路線では「1日フリーパス」に加え、Webサイトで購入しスマホで利用できる「1日フリーパス5枚回数券」を発売開始するなど、利用促進と利便性の向上に努めた。経費面では、効率的な業務運営や全社的な物件費の削減に取り組んだが、運行便数の増加に伴う諸経費の増加や原油価格の高騰による大幅な動力費の増加に見舞われた。

以上の結果、当事業年度の業績は売上929百万円（対前期比 206.9%）、営業損失311百万円（対前期 299 百万円改善）、経常損失246百万円（対前期 258 百万円改善）となり、法人税等を差し引いた中間純損失は218百万円（対前期 223 百万円改善）となった。

対処すべき課題として、安全・安心輸送を担う中心であ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、実行性の高い研修・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を提供できる社員等を育成する研修を実施する。

高速バス部門は、感染症による影響の終息が未だ見通せないながらも、回復局面を見据えた適切な運行設定や利用促進施策に取り組み、収入の回復・拡大に努める。また、ローカルバス部門では、引き続き地元自治体等との連携を深め、生活路線補助金の支援を受けながら、お客様の利便性向上に努めるとともに、ご利用を喚起できる施策を検討する。経費削減については、安全の維持・確保に影響しない物件費を中心に、強力に推進するとともに、特に乗務員以外の職種の業務運営は、省力化・省人化の推進を基本方針として、引き続き効率化と適正な要員配置を目指す。

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

2022年度中間決算概況について

2022年10月
ジェイアール四国バス株式会社

2022年度中間決算（期間2022年4月1日から2022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、長引く新型コロナウイルス感染症（以下、感染症）の影響の下、厳しい状況は徐々に緩和されており、このところ持ち直しの動きがみられるものの、オミクロン株を含めた感染症による内外経済への影響、供給面での制約や原材料価格の動向による下振れリスクに注視する必要があるとされています。

このような状況の下、当社は最大の使命である安全・安定輸送の確立に向け、全社員がプロ意識に徹し、お客様に安心してご乗車いただける体制づくりに取り組んだほか、感染症の影響を受け2期にわたり継続する赤字基調からの転換を目指して経営体質の改善に努めて参りました。

基幹部門である高速バスにおいては、引き続き感染症の影響により運休等を余儀なくされている路線があるものの、行動制限が緩和された当期は、人流も回復しつつあることを踏まえた運行便数の設定や利便性向上を目的としたダイヤ改正を、吉野川エクスプレス号（松山～徳島）、坊ちゃんエクスプレス号（高松～松山）、マドンナエクスプレス号（松山～岡山）等で実施しました。

また、8月及び9月には、増大する運行経費に対応し、アフターコロナを見据えた経営安定化を図るため、合わせて10路線で運賃改定を行いました。その他に、なんごくエクスプレス号（松山～高知）の競合便対策として「Web回数券（2枚、5枚、10枚）」を導入したほか、「自転車積込み&事前予約サービス」を高知徳島エクスプレス号、高松エクスプレス広島号、吉野川エクスプレス号（松山～徳島）と順次拡大し、全6路線において展開することとしました。

これらにより、当期の共同運行会社を含む運行便数は57,771便（対前期比119.5%）、輸送人員は724,890人（対前期比183.2%）となり、当社の運輸収入は864,313千円（対前期比222.5%）となりました。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線と大柘線において「1日フリーパス」に加え、Webサイトで購入しスマホで利用できる「1日フリーパス5枚回数券」を4月から発売開始するなど利用促進と利便性の向上に努め、当期の輸送人員は90,403人（対前期比111.7%）、運輸収入は27,413千円（対前期比99.9%）となりました。

経費面では、効率的な業務運営や全社的な物件費の削減に取り組みましたが、運行便数の

増加に伴う諸経費の増加や原油価格の高騰による大幅な動力費の増加に見舞われました。

以上の結果、当期の業績は売上高929,293千円（対前期比206.9%）、営業損失311,121千円（対前期299,219千円の改善）、経常損失246,062千円（対前期258,209千円の改善）となり、法人税等を加味した中間純損失は218,766千円（対前期223,013千円の改善）となりました。

2 当社が対処すべき課題

(1) 安全・安心輸送の確立に向けた取組みの強化

安全・安心輸送を担う中心であ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、お客様から選ばれるバス会社として、質の高い接客サービスを提供できる社員等を育成する研修を実施します。

(2) 経営体質の改善

高速バス部門は、感染症による影響の終息が未だ見通せないながらも、回復局面を見据えた適切な運行設定や利用促進施策に取り組み、収入の回復・拡大に努めます。また、ローカルバス部門では、引き続き地元自治体等との連携を深め、生活路線補助金の支援を受けながら、お客様の利便性向上に努めるとともに、ご利用を喚起できる施策を検討します。

経費の削減については、安全の維持・確保に影響しない物件費を中心に、強力的に推進するとともに、特に乗務員以外の職種の業務運営は、省力化・省人化の推進を基本方針として、引き続き効率化と適正な要員配置を目指します。

以上の取組みにより、直面する課題として、安全・安心輸送を維持しつつ、感染症の影響により継続する赤字基調から転換を目指すこととし、さらには、四国に根ざした基幹的公共交通機関としての企業価値を高め、将来にわたり必要とされる企業となることに全社一丸となって取り組みます。

3 設備投資の状況

当期に実施した設備投資はありません。

2022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	2021年度中間 A	2022年度中間 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	449	929	480	206.9	
旅 客 運 輸 収 入	415	891	475	214.4	
高 速 収 入	388	864	475	222.5	新型コロナウイルス感染症の影響減少による収入増
ロ ー カ ル 収 入	27	27	△0	99.9	
そ の 他 収 入	33	37	4	112.7	発売手数料 6、生活維持路線補助金等 △2
営 業 費 用	1,059	1,240	180	117.1	
人 件 費	462	462	0	100.0	役員・社員 △5(月平均人員192名→173名)、契約社員 5
動 力 費	85	187	102	219.5	単価差 60(@94.98→@141.38)、業務量差等 42
業 務 費	281	384	103	136.7	道路使用料 44、発売手数料 31、施設利用料等 28
修 繕 費	54	69	15	128.0	修繕波動等
諸 税	7	7	0	106.5	
減 価 償 却 費	168	128	△ 40	76.1	固定資産償却費(営業用自動車等)減
営 業 利 益	△ 610	△ 311	299	—	
営 業 外 利 益	106	65	△ 41	61.3	コロナ対策補助金等減
経 常 利 益	△ 504	△ 246	258	—	
特 別 利 益	0	0	△0	20.0	
税引前中間純利益	△ 503	△ 245	257	—	
法 人 税 等	△ 61	△ 27	34	—	
中 間 純 利 益	△ 441	△ 218	223	—	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2021年度期末 A	2022年度中間 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	512	434	△ 77	
現 金 ・ 預 金	23	19	△ 3	中間普通預金の減
預 け 金	30	38	7	CMSによる預け金の増
短 期 貸 付 金	280	190	△ 90	" 貸付金の減
未 収 運 賃	114	119	4	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	64	67	3	損害保険料(前払費用)
固 定 資 産	1,019	848	△ 171	
車 両 及 び 運 搬 具	655	538	△ 117	営業用車両固定資産減(リース車両含む)
そ の 他	363	309	△ 53	その他投資等 △53
資 産 合 計	1,531	1,282	△ 249	
流 動 負 債	410	465	54	
未払金及び預り連絡運賃	211	245	33	共同運行会社への債務等 33
未 払 税 金	29	35	5	未払消費税等 6、法人税等 △1
そ の 他	169	184	14	軽油費未精算費用
固 定 負 債	678	593	△ 85	リース債務等 △85
負 債 合 計	1,089	1,059	△ 30	
資 本 合 計	442	223	△ 218	中間純利益 △218
負 債 ・ 資 本 合 計	1,531	1,282	△ 249	

2022 年 度 中 間 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	2022年度 中間決算	2021年度 中間決算	増 減	対前期比	記 事
営 業 収 益	929	449	480	206.9	
乗 合 収 入	891	415	475	214.4	
一 般 線	27	27	△ 0	99.9	
高 速 線	864	388	475	222.5	コロナの影響減少による収入増
貸 切 収 入			0	0.0	
運 輸 雑 収 入	37	33	4	112.7	発売手数料収入等増
関連事業収入					
営 業 費 用	1,240	1,059	180	117.1	
人 件 費	462	462	0	100.0	社員△5 契約社員5
動 力 費	187	85	102	219.5	単価差 60 (@94.98→@141.38) 業務量・消費率差 42
業 務 費	384	281	103	136.7	道路使用料 44 発売手数料 31 施設相互利用料等 28
修 繕 費	69	54	15	128.0	修繕波動等
諸 税	7	7	0	106.5	
減 価 償 却 費	128	168	△ 40	76.1	営業用自動車償却費減等
営 業 損 益	△ 311	△ 610	299	—	
営 業 外 損 益	65	106	△ 41	61.3	雇用調整助成金 △104 燃料油・コロナ補助金等 63
経 常 損 益	△ 246	△ 504	258	—	
特 別 損 益	0	0	△ 0	20.0	
税引前当期利益	△ 245	△ 503	257	—	
法 人 税 等	△ 27	△ 61	34	—	
中 間 純 利 益	△ 218	△ 441	223	—	

【参考資料】

2022年度第2-四半期営業概況

○運輸収入

高速バス部門は一昨年から続く「新型コロナウイルス」や台風の影響により、計画運行便数24,525便のうち20,209便(82%、前年は56%)の運行となり、10月1日現在では、高松～関空線、高知～北陸線の全便運休が続き、高松～大阪線2往復、観音寺～阪神線4往復、徳島～大阪線1往復、松山～京阪神線1往復、高松～広島線1往復(月～木曜)が運休しています。

なお期間中、京阪神線を中心に194便の続行便を運行しました。その結果収入は、対前年476百万円増の223%でしたが対2019年では▲1,007百万円の46%でした。

ローカル部門の収入は対前年100%の27百万円でした。(対2019年は66%)

○高速バス輸送人員(便当たり人員)

便当たりの人員は、京阪神系統では香川が対前年174%、徳島が同148%、高知が同139%、愛媛が同147%、岡山系統が対前年139%、広島が同146%、四国島内が同144%、東京が同165%であり、全系統で前年を上回り(本年全体12.6人前年8.2人154%)ましたが、2019年の全体便当たり17.6人に対しては72%でした。

○運輸収入

(単位：百万円、%)

輸送別	第2-四半期				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	864	388	223%	943	92%
ローカル	27	27	100%	23	117%
合計	892	416	214%	966	92%

○高速バス収入内訳

(単位：百万円、人)

		第2-四半期			便当人員(第2-四半期)		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松EXP	高松～大阪	82	43	190%	16.6	8.8	190%
	高松～神戸	49	19	257%	13.2	8.5	156%
	高松～京都	36	14	256%	12.3	7.3	168%
	高松EXP計	167	76	219%	14.7	8.4	175%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	29	3	1135%	12.4	4.2	297%
	香川～京阪神計	196	79	248%	14.5	8.3	174%
	高松～関空	0	0	--	-	-	-
阿波EXP	徳島～大阪	62	15	427%	11.0	8.1	137%
	徳島～神戸	75	39	193%	13.6	8.9	153%
	徳島～京都	32	14	233%	13.1	7.8	167%
	阿波EXP計	169	67	252%	12.4	8.4	148%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	167	69	240%	16.0	11.5	139%
松山EXP	松山～京阪神	116	43	270%	14.1	9.6	147%
岡山	高知～岡山	15	9	157%	13.1	10.0	131%
	松山～岡山	13	7	194%	9.8	6.3	155%
	岡山計	28	16	173%	11.6	8.4	139%
	高松～広島	19	11	167%	11.5	7.9	146%
四国島内	高松～高知	30	20	150%	9.5	6.5	145%
	高松～松山	42	27	152%	8.7	6.4	137%
	徳島～松山	24	16	158%	9.6	6.0	160%
	徳島～高知	10	7	145%	9.2	6.6	140%
	松山～高知	45	32	142%	10.8	7.4	147%
	四国島内計	152	102	149%	9.4	6.5	144%
東京北・陸名古屋	阿南・徳島～東京	14	1	930%	16.9	10.3	165%
	松山・高松・徳島～名古屋	6	0	--	16.7	-	-
	高知・高松・徳島～北陸	0	0	--	-	-	-
	東京・名古屋・北陸計	20	1	1361%	16.8	10.3	164%