

JR四国労組 自動車支部ニュース

2022年5月10日（No.11）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

【2021年度決算】

2年超となるコロナ禍の多大なる影響により

前期に次ぐ大幅赤字！

JR四国労組は、4月28日に開催した経営協議会において「2021年度決算」について説明を受けた。（詳細は別紙参照）

2021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、2019年2月中旬から続く新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置等の影響を受け、生活環境の変化や観光需要の低迷等により昨年度に引き続き高速バス利用者の大幅な減少による運休等を行った結果、旅客運輸収入、営業損益、経常損益はいずれも低調となった。

一方、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、安全・安心運転の確保への意識改革、運転技量の向上にも引き続き取り組んだ。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高1,143,474千円（対前期157,777千円増加）、営業損失1,030,811千円（対前期248,713千円改善）、経常損失847,216千円（対前期90,707千円改善）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814,452千円（対前期233,284千円改善）となった。

対処すべき課題として、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、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。特に感染症の影響がいつ収束するか未だに予想が困難な中、路線の運休・減便を適宜適切に行うとともに、路線ごとの利用状況や収支の動向変化を見いだすことで、適切な運行規模の算出と共同運行会社間での調整を行う。また、雇用調整助成金の活用により、乗務員をはじめ関係社員の待命休職を当面は継続する。

ローカルバス部門については、地域住民や自治体等と連携し、生活路線補助金の支援を受けつつ、利用実態に即した施策の展開を行い利便性の向上に努め、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、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、利用環境の変化に応じた適正要員の配置により、JR四国グループに9名を出向させたが、引き続き効率的運用やコスト削減に取り組む。

会社存続のために徹底的な経費削減を実行し、7割の収入で営業利益が出る体質になった。2022年度はさらなる経営改善に努め、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

2021年度決算について

2022年4月

ジェイール四国バス株式会社

I 会社の現況に関する事項

1 事業の経過及びその成果

(1) 全般の状況

2022年3月の月例経済報告では、「景気は、持ち直しの動きが続いているものの、新型コロナウイルス感染症による厳しい状況が残る中で、一部に弱さがみられる。先行きについては、感染対策に万全を期し、経済社会活動が正常化に向かう中で、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、ウクライナ情勢等による不透明感がみられる中で、原材料価格の上昇や金融資本市場の変動、供給面での制約等による下振れリスクに十分注意する必要がある。また、感染症による影響を注視する必要がある。」と報告されています。

このような経済情勢における、経営環境のなか、19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、2019年2月中旬頃から発生した新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言及びまん延防止特別重点措置等の影響を受け、生活環境の変化や観光需要の低迷等により昨年度に引き続き高速バス利用者の大幅な減少による運休等を行った結果、旅客運輸収入、営業損益、経常損益はいずれも低調となりました。

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1,143,474千円（対前期157,777千円の増加）、営業損失1,030,811千円（対前期248,713千円の改善）、経常損失847,216千円（対前期90,707千円の改善）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814,452千円（対前期233,284千円の改善）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物券がセットになった特別企画商品の「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を利用し、高松エクスプレス大阪号において企業広告を始めました。

また、今年度も昨年度に引き続き、徳島から京阪神便について11月から翌年2月にかけて、ラッピング広告をバス6台に施して実施しました。

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

一方、ローカルバス路線の久万高原線では、4月から通勤・通学定期の割引率を高め、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一日乗り放題きっぷ」を2022年3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便増発を行うとともに土休日にも1往復増発し利用しやすい設定としました。

大柵線では、4月から通勤、通学定期を全区間において半額とし、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2022年3月まで発売期間を延長しました。

9月からは久万高原線、大柵線ともに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。

12月からは久万高原線においてWebサイトから購入できる「久万スキーランド往復割引きっぷ」、「松山～砥部1日フリーきっぷ」の発売を開始しました。

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・取り換えを行う共に、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。

2022年2月には松山バスプラザ、松山支店及び高知支店に次世代決済端末「stera terminal」を追加導入しました。

以上の結果、当部門の運送収入は、1,054,329千円（対前期177,344千円の増加）となりました。

イ その他

生活路線補助金及び施設使用料収入の減少等があり89,145千円（対前期19,566千円の減少）となりました。

2 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。

更に、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を行います。

高速バス部門は、基幹的事業であるとの認識を深め、更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、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めます。特に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今だに予想が困難な中、路線の運休・減便を適宜適切に行うと共に、路線毎の利用状況や収支の動向変化を見いだすことで、適切な運行規模の算出と共同運行会社間での調整を行います。また、雇用調整助成金の活用により乗務員をはじめ関係社員の待命休職を当面継続します。

ローカルバス部門については、地域住民や自治体等と連携し、生活路線補助金の支援を受けつつ、ご利用実態に即した施策の展開を行い利便性の向上に努め、収支改善に取り組めます。

事業運営に附帯する輸送原価のコストダウンを図ることの取り組みとして、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。

事務部門の縮小に向けた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更に

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によりＪＲ四国グループに９名を出向させました。引き続き効率的運営やコスト削減に取り組みます。

新型コロナの影響が２年間も続き高速バス事業は大きく変化しました。長距離路線は壊滅的打撃を受け、当社の東京ドリーム号のうち３路線は廃止、１路線は曜日運行としました。残る路線も２年間にわたり減便・運休が続きました。会社存続のために社員の２割縮減・徹底的な経費削減を実行し、７割の収入で営業利益が出る体質になりました。２０２２年度は更なる経営改善に努め、黒字化必達として取り組みます。

2021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	2020年度 A	2021年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	985	1,143	157	116.0	
旅 客 運 輸 収 入	876	1,054	177	120.2	
高 速 収 入	822	999	177	121.6	新型コロナウイルス感染症の影響減少(京阪神便 141、島内・岡山便 56、夜行便 △14、広島便△5)
ロ ー カ ル 収 入	54	54	0	99.7	利用減等△0.1
そ の 他 収 入	108	89	△ 19	82.0	生活維持路線補助金△15、施設使用料収入等△4
営 業 費 用	2,265	2,174	△ 90	96.0	
人 件 費	907	920	12	101.4	役員・社員 △79(月平均 209人→183人) 契約社員 △20(月平均 49人→40人) 賞与・引当金111
動 力 費	148	199	51	134.3	軽油価格の単価差 46(@77.08→@100.85) 業務量差等5
業 務 費	632	604	△ 27	95.6	賃借料△8、広告宣伝費△4、施設使用料等△15
修 繕 費	122	113	△ 8	92.8	車両の修繕時期波動等△8
諸 税	9	9	0	97.5	
減 価 償 却 費	445	327	△ 118	73.5	営業用自動車償却費の減等△118
営 業 損 益	△ 1,279	△ 1,030	248	—	
営 業 外 利 益	341	183	△ 158	53.7	雇用調整助成金△92、コロナ対策補助金△64
経 常 損 益	△ 937	△ 847	90	—	
特 別 利 益	17	1	△ 15	5.9	バス売却益△15、補助金△10、固定資産除却損減10
税引前当期純利益	△ 920	△ 845	75	—	
法 人 税 等	△ 15	△ 30	△ 15	200.0	
法人税等調整額	142	—	△ 142	—	繰延税金資産等
当 期 純 損 益	△ 1,047	△ 814	233	—	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2020年度 A	2021年度 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	1,156	512	△ 644	
現 金 ・ 預 金	50	23	△ 27	期末普通預金の減
預 け 金	87	30	△ 56	CMSIによる預け金減
短 期 貸 付 金	690	280	△ 410	" 貸付金減
未 収 運 賃	105	114	8	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	222	64	△ 158	未収消費税△130、未収金等(補助金等)△28
固 定 資 産	1,336	1,019	△ 317	
車 両 及 び 運 搬 具	952	655	△ 296	既存車両減価償却による減
そ の 他	384	363	△ 20	その他有形・無形固定資産減価償却等△20
繰 延 資 産	0	0	0	
資 産 合 計	2,493	1,531	△ 961	
流 動 負 債	398	410	12	
未払金及び預り連絡運賃	210	211	1	
未 払 税 金	0	29	29	未払消費税等
賞 与 引 当 金	0	0	0	
そ の 他	187	169	△ 18	リース債務△20、未払費用7
固 定 負 債	837	678	△ 159	リース債務 △146、役員退職慰労引当金・退職給付引当金等 △13
負 債 合 計	1,236	1,089	△ 147	
純 資 産 合 計	1,256	442	△ 814	当期純損失 △814
負 債 ・ 純 資 産 合 計	2,493	1,531	△ 961	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産536百万円(19両)含む

【参考資料】

2021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	2020年度決算実績 (A)	2021年度事業計画	2021年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	985	1,548	1,143	157	116.0	
乗 合 収 入	876	1,427	1,054	177	120.3	
一 般 線	54	58	54	0	100.0	
高 速 線	822	1,369	999	177	121.5	コロナウイルス感染症の影響縮小
運 輸 雑 収 入	108	121	89	△ 19	82.4	生活維持路線補助金△15、 施設使用料減等△4
関連事業収入						
営 業 費 用	2,265	2,583	2,174	△ 90	96.0	
人 件 費	907	975	920	12	101.4	役員・社員△79、 契約社員△20、 賞与・引当金111
動 力 費	148	213	199	51	134.5	軽油価格の増等 (@77.08→ @100.85=△23.77)
業 務 費	632	904	604	△ 27	95.6	賃借料△8、広告宣伝費△4、 施設使用料等△15
修 繕 費	122	168	113	△ 8	92.6	修繕波動等
諸 税	9	8	9	0	100.0	固定資産税減等
減価償却費	445	312	327	△ 118	73.5	営業用自動車償却費減等
一 般 管 理 費						
営 業 損 益	△ 1,279	△ 1,034	△ 1,030	248	—	
営 業 外 利 益	341	195	183	△ 158	53.7	雇用調整助成金△92、 コロナ対策補助金△64
経 常 損 益	△ 937	△ 839	△ 847	90	—	
特 別 損 利 益	17	0	1	△ 15	5.9	バス売却益等△15
税引前当期利益	△ 920	△ 839	△ 845	75	—	
法 人 税 等	△ 15	△ 6	△ 30	△ 15	—	
法人税等調整額	142	2	0	△ 142	—	前期:繰延税金資産取崩
当 期 純 損 益	△ 1,047	△ 834	△ 814	233	—	

参考 2021年度営業概況

○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」や台風等の影響により、計画運行便数51,873便のうち31,673便(61%、前年は56%)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全便運休となり、阿南～東京線は4、5、12、1、3月の一部で運行し年間60便でした。収入は第4四半期では1、2月に落ち込み3月はやや持ち直し、年間では対前年178百万円増の122%でしたが、対2018年度では▲2,676百万円(27%)でした。

ローカル部門の収入は対前年100%の54百万円でした。(対2018年度は68%)

○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118%、徳島が同112%、高知が同129%、愛媛が同127%、岡山系統が対前年116%、広島が同134%、四国島内が同107%、東京が同123%であり、全系統で前年を上回り(本年全体9.8人前年8.5人115%)ましたが、2018年度の全体の便当たり17.6人に対しては56%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	1,000	822	122%	1,369	73%
ロ ー カ ル	54	55	100%	61	89%
合 計	1,054	877	120%	1,430	74%

○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	106	66	161%	11.0	9.3	118%
	高松～神戸	52	31	168%	10.5	8.3	127%
	高松～京都	43	24	180%	9.0	9.0	100%
	高松EXP計	201	121	167%	10.5	8.9	118%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	23	14	160%	7.7	5.1	151%
	香川～京阪神計	225	135	166%	10.4	8.8	118%
	高松～関空	0	0	100%	-	-	-
阿波 EXP	徳島～大阪	40	76	52%	9.5	8.5	112%
	徳島～神戸	106	68	156%	10.6	9.2	115%
	徳島～京都	40	24	165%	9.6	9.0	107%
	阿波EXP計	186	168	110%	10.0	8.9	112%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	190	157	121%	13.4	10.4	129%
松山EXP	八幡浜・松山～京阪神	107	105	101%	11.6	9.1	127%
岡 山	高知～岡山	22	18	124%	10.9	9.6	114%
	松山～岡山	18	14	125%	7.7	6.4	120%
	岡山計	40	32	124%	9.5	8.2	116%
	高松～広島	20	25	78%	9.4	7.0	134%
四 国 島 内	高松～高知	44	35	126%	7.4	7.1	104%
	高松～松山	62	47	132%	7.2	6.9	104%
	徳島～松山	35	23	153%	7.3	6.2	118%
	徳島～高知	16	11	152%	7.9	6.4	123%
	松山～高知	71	65	110%	9.2	8.9	103%
	四国島内計	229	181	127%	7.6	7.1	107%
東京・ 名古屋・ 北 陸	高知～東京	系統廃止	0	-	-	7.3	-
	観音寺・高松～東京	系統廃止	0	-	-	4.2	-
	阿南・徳島～東京	5	4	120%	13.6	11.1	123%
	松山・高松・徳島～名古屋	0	14	0%	-	9.5	-
	高知・高松・徳島～北陸	0	1	0%	-	3.7	-
	東京・名古屋・北陸計	5	19	26%	13.6	9.3	146%