

JR四国労組自動車支部ニュース

2023年5月10日（No.14）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

【2022年度決算】

4期ぶりの最終黒字を達成するも 前期・前々期に次ぐ大幅な営業赤字

JR四国労組は、4月25日に開催した経営協議会において「2022年度決算」について説明を受けた。（詳細は別紙参照）

2022年度は輸送機関の最大の使命である安全・安心輸送を基本に基幹事業部門である高速バス路線の輸送を中心とする収入の確保に努めた結果、適切な運行便数の設定、タイヤ改正並びに運賃改定、販売窓口等の体制整備などの実施により輸送人員、旅客運輸収入ともに回復傾向が見られたが、燃料費をはじめとする諸物価の高騰により経費は増大し、損益はいずれも低調となった。安全面については、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た適切な運行管理や乗務員研修、乗務員指導を行い、事故防止に努めた。また、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んだ。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高2,268,596千円（対前期比 198.4%）、営業損失299,821千円（対前期 730,989 千円改善）、経常損失3,077千円（対前期 844,139 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利益は1,491千円（対前期 815,943 千円改善）となった。

対処すべき課題として、「安全・安心輸送の確立」に向けた取り組みを強化する。自らが率先して事故防止に取り組むことのできる環境づくりのため、実効性の高い研修・訓練を継続実施するほか、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。

収入の確保について、高速バス部門は、感染症による影響も緩やかになるなか、お客様の動向を見据えたうえで適切な運行設定やお客様の利便性の向上及び利用促進施策に積極的に取り組む。ローカルバス部門では、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に努める。また、事業継続の前提となる人材の確保については、働きやすく働きがいのある職場づくりに向けて検討を進めるとともに、乗務員の要員需給を勘案しながら計画的な募集・採用に取り組むこととする。

以上により、感染症の影響により継続する赤字基調から脱却し、四国に根ざした基幹的公共交通機関として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

2022年度決算について

2023年4月

ジェイアール四国バス株式会社

当事業年度におけるわが国の経済について、政府の3月発表の月例経済報告によると、景気は、一部に弱さがみられるものの緩やかに持ち直しており、個人消費についても緩やかに持ち直しているとされています。また、先行きについてはウィズコロナの下で各種政策の効果もあって、景気が持ち直していくことが期待されるものの、物価上昇、供給面での制約、金融資本市場の変動等の影響に十分注意する必要があるとされています。

このような状況の下、20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とする収入の確保に努めた結果、観光需要の低迷もあったなか、適切な運行便数の設定、ダイヤ改正並びに運賃改定、販売窓口等の体制整備などの実施により輸送人員、旅客運輸収入ともに回復傾向が見られましたが、燃料費をはじめとする諸物価の高騰により経費は増大し、損益はいずれも低調となりました。

安全面については、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た適切な運行管理や乗務員研修、乗務員指導を行い、事故防止に努めました。また、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2,268,596千円（対前期比198.4%）、営業損失299,821千円（対前期730,989千円の改善）、経常損失3,077千円（対前期844,139千円の改善）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利益は1,491千円（対前期815,943千円の改善）となりました。

1. 事業別の状況

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業（高速バス部門）

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一部あるものの、行動制限が緩和され人流も回復しつつあることを踏まえ、8月1日からオリーブ号(松山・高松・徳島～名古屋)の運転を再開するとともに、四国内の高速バス路線を中心に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7路線で実施するとともに、増大する運行経費に対応し、経営安定化を図るため、合わせて12路線で運賃改定を行いました。また、なんごくエクスプレス号(松山～高知)の競売便対策として「We b回数券(2枚、5枚、10枚)」を導入したほか、認知拡大による新規のお客様の獲得を図るため、松山エクスプレス号及び高知エクスプレス号の運行20周年を記念し、同2路線となんごくエクスプレス号の乗車券をセットにした「四国めぐりんきっぷ」や四国内の高速バス会社6社共同による四国内を結ぶ高速バスに3日間乗り放題の「ハイウェイバス3dayフリーきっぷ」を販売しました。

さらにお客様の利便性の向上及び乗務員の負担軽減を目的として、高速バス乗務員が使用する座席表アプリを対応可能路線に8月から順次導入いたしました。販売部門においては、お客様の購入手段の変化に対応するため共同運行会社との協議を行い外部サイトでの販売を拡大するとともに、2020年8月から閉鎖していた「ゆめタウンバスプラザ」をP&B R駐車場の移転・縮小及び購入手段の変化等により窓口収入の確保が見込めないことから6

月30日をもって廃止いたしました。

これらにより、当期の共同運行会社を含む運行便数は116,914便（対前期比115.4%）、輸送人員は1,593,531人（対前期比160.5%）となり、当社の運輸収入は2,116,647千円（対前期比211.7%）となりました。

(2) 一般乗合旅客自動車運送事業（ローカルバス部門）

ローカルバス路線では、お客様の利便性と乗車率の向上を目的として導入したスマホ定期、Web「1日フリーパス」の定着化及び新規利用者の確保に努めるとともに、久万高原線と大栃線においてWeb「1日フリーパス」に加え、Web「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173,364人（対前期比119.7%）、運輸収入は56,348千円（対前期比103.4%）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まいります。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引き続き実施します。

収入の確保については、高速バス部門は、感染症による影響も緩やかになるなか、お客様の動向を見据えたうえで適切な運行設定やお客様の利便性の向上及び利用促進施策に積極的に取り組み、収入の拡大に努めます。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に努めます。

また、事業継続の前提となる人材の確保については、働きやすく働きがいのある職場づくりに向けて検討を進めるとともに、乗務員の要員需給を勘案しながら計画的な募集・採用に取り組むこととします。

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脱却し、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。

2022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	2021年度 A	2022年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主 な 増 減 事 由 等
営 業 収 益	1,143	2,268	1,125	198.4	
旅 客 運 輸 収 入	1,054	2,172	1,118	206.1	
高 速 収 入	999	2,116	1,116	211.7	新型コロナウイルス感染症の影響減少(京阪神便 918、島内100、岡山便19、夜行便 55、広島便23)
ロ ー カ ル 収 入	54	56	1	103.4	
そ の 他 収 入	89	95	6	107.2	発売手数料 13、ロ-カル補助金△15、駐車場収入等 8
営 業 費 用	2,174	2,568	394	118.1	
人 件 費	920	995	75	108.2	人単差 10、賞与・賞与引当 65
動 力 費	199	368	168	184.4	軽油価格の単価差 93(@100.85→@136.04) 業務量差等 73
業 務 費	604	767	163	127.0	道路使用料 76、発売手数料 61、施設使用料等 26
修 繕 費	113	170	56	149.9	車両の修繕時期波動等 56
諸 税	9	9	0	105.9	
減 価 償 却 費	327	256	△ 70	78.4	営業用自動車償却費の減等△70
営 業 損 益	△ 1,030	△ 299	730	—	
営 業 外 利 益	183	296	113	161.6	共通乗車精算金 148、補助金 112、雇用調整助成金等△147
経 常 損 益	△ 847	△ 3	844	—	
特 別 利 益	1	0	△ 1	32.1	
税引前当期純利益	△ 845	△ 2	842	—	
法 人 税 等	△ 30	△ 3	26	12.9	
当 期 純 損 益	△ 814	1	815	—	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2021年度 A	2022年度 B	増減額 B-A	主 な 増 減 事 由 等
流 動 資 産	512	878	366	
現 金 ・ 預 金	23	31	8	期末普通預金の増
預 け 金	30	107	76	CMSによる預け金増
短 期 貸 付 金	280	450	170	〃 貸付金増
未 収 運 賃	114	183	69	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	64	106	42	未収金等
固 定 資 産	1,019	730	△ 289	
車 両 及 び 運 搬 具	655	422	△ 233	既存車両減価償却による減
そ の 他	363	307	△ 55	差入保証金△37、その他有形・無形固定資産減価償却等△18
資 産 合 計	1,531	1,608	77	
流 動 負 債	410	616	205	
未払金及び預り連絡運賃	211	310	98	
未 払 税 金	29	95	65	未払消費税等
そ の 他	169	210	41	
固 定 負 債	678	548	△ 130	リース債務 △147、退職給付引当金等 17
負 債 合 計	1,089	1,165	75	
純 資 産 合 計	442	443	1	当期純利益 1
負 債 ・ 純 資 産 合 計	1,531	1,608	77	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産401百万円(19両)含む

【参考資料】

2022 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	2021年度決算実績 (A)	2022年度事業計画	2022年度決算実績 (B)	増 減 (B-A)	対前期比 (B/A)	記 事
営 業 収 益	1,143	2,314	2,268	1,125	198.4	
乗 合 収 入	1,054	2,177	2,172	1,118	206.1	
一 般 線	54	54	56	1	103.4	コロナウイルス感染症の影響 減少(京阪神便918、島内便 100、岡山便19、夜行便55、 広島便23)
高 速 線	999	2,123	2,116	1,116	211.7	
運 輸 雑 収 入	89	137	95	6	107.2	発売手数料13、ローカル補助金△15 駐車場収入等8
営 業 費 用	2,174	2,341	2,568	394	118.1	
人 件 費	920	848	995	75	108.2	人単差10、賞与・賞与引当65
動 力 費	199	302	368	168	184.4	軽油価格の増等 (@100.85→ @136.04=@35.19)
業 務 費	604	796	767	163	127.0	道路使用料76、発売手数料61 施設使用料等26
修 繕 費	113	128	170	56	149.9	修繕波動等
諸 税	9	8	9	0	105.9	
減 価 償 却 費	327	257	256	△ 70	78.4	営業用自動車償却費減等
営 業 損 益	△ 1,030	△ 26	△ 299	730	—	
営 業 外 損 益	183	40	296	113	161.6	共通乗車精算金148、補助金 112、雇用調整助成金等△147
経 常 損 益	△ 847	14	△ 3	844	—	
特 別 損 益	1	—	0	△ 1	32.1	
税引前当期純損益	△ 845	14	△ 2	842	—	
法 人 税 等	△ 30	11	△ 3	26	12.9	
法人税等調整額	—	—	—	—	—	
当 期 純 損 益	△ 814	3	1	815	—	

参考 2022年度営業概況

○運行状況及び運輸収入

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48,284便のうち41,064便(85%、前年は61%)の運行となりました。路線別では、高松～関空線、高知～北陸線が年度初から全便運休しており、輸送力調整として5月に高松～松山線1往復、9月に松山～岡山線0.5往復、3月に松山～大阪線1往復、観音寺～大阪線4往復を減便しました。収入は第3四半期以降好調に推移し、対前年1,028百万円増の194%でしたが、対2019年度では▲1,321百万円(62%)でした。ローカル部門の収入は対前年103%の56百万円でした。(対2019年度は72%)

○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149%、徳島が同142%、高知が同127%、愛媛が同126%、岡山系統が対前年127%、広島が同124%、四国島内系統は同133%、東京が200%であり、全路線とも前年を上回り年間全体は13.7人(前年9.8人、140%)でしたが、新型コロナウイルス発生前の2018年度の全体の便当たり17.6人に対しては78%でした。

◎運輸収入

(単位：百万円、%)

輸送別	2022年度累計				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	2,117	1,089	194%	2,123	100%
ローカル	56	54	103%	50	112%
合計	2,173	1,143	190%	2,174	100%

○高速バス収入内訳

(単位：百万円、人)

		2022年度累計			便当人員(2022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	185	106	174%	17.6	11.0	160%
	高松～神戸	102	52	195%	13.8	10.5	131%
	高松～京都	78	43	182%	13.7	9.0	152%
	高松EXP計	365	201	181%	15.6	10.5	149%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	67	23	288%	14.3	7.7	186%
	香川～京阪神計	432	225	192%	15.5	10.4	149%
	高松～関空	0	0	--	-	-	-
阿波EXP	徳島～大阪	155	40	388%	13.0	9.5	137%
	徳島～神戸	170	106	160%	15.2	10.6	143%
	徳島～京都	74	40	186%	15.2	9.6	158%
	阿波EXP計	398	186	215%	14.2	10.0	142%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	471	251	188%	17.0	13.4	127%
松山EXP	松山～京阪神	324	134	241%	14.6	11.6	126%
岡山	高知～岡山	32	22	144%	13.6	10.9	125%
	松山～岡山	28	18	156%	10.3	7.7	134%
	岡山計	59	40	149%	12.1	9.5	127%
	高松～広島	43	20	220%	11.7	9.4	124%
四国島内	高松～高知	65	44	147%	9.9	7.4	134%
	高松～松山	89	62	144%	9.1	7.2	126%
	徳島～松山	52	35	148%	10.6	7.3	145%
	徳島～高知	22	16	132%	9.8	7.9	124%
	松山～高知	101	71	142%	12.1	9.2	132%
	四国島内計	329	229	144%	10.1	7.6	133%
東京・北陸・名古屋	阿南・徳島～東京	33	5	610%	21.6	10.8	200%
	松山・高松・徳島～名古屋	28	0	--	18.1	-	-
	高知・高松・徳島～北陸	0	0	--	-	-	-
	東京・名古屋・北陸計	60	5	1130%	19.7	10.8	182%