

2024年度第2四半期決算概況発表 乗務員不足による計画運休が 続くも **2期連続の黒字決算!**

JR四国労組は、11月1日に開催された経営協議会において「2024年度第2四半期決算概況」について説明を受けた。(別紙参照)

2024年度は最大の使命である安全・安心輸送の確立に向け、全従業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できたほか、黒字経営を継続できるよう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、一部の運行便において乗務員不足により減便を実施した。また、4月1日に当社の営業開始から20周年を迎えることを機に、20周年キャンペーンとして上期に第3弾までのイベントを実施した。前期に引き続き四国内の高速バス会社6社共同による「ハイウェイバスフリーパス」をWeb限定販売し、さらに9月からは飛び乗り機能を追加するなどご利用の回復が振るわなかった四国内発着路線のご利用拡大に取り組んだ。さらには、車内発売によるキャッシュレス決済可能路線を6路線拡大し、全路線(夜行便を除く)においてキャッシュレス決済が可能とした。一方、ローカルバス路線では、「1日フリーパス」等を販売するなど利用促進と利便性の向上に努めた。

経費面では、人員減などによる人件費の減少や運行便数の減少に伴う業務費の減少などのほか、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。一方、車両購入に伴う減価償却費や営業用車両の老朽化による修繕費が増加した

以上の結果、当事業年度の業績は売上1,402百万円(対前期比100.4%)、営業利益71百万円(対前期10百万円増加)、経常利益128百万円(対前期47百万円増加)となり、法人税等を差し引いた中間純利益は136百万円(対前期97百万円増加)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の強化」には、前期において発生させた重大インシデントを安全・安心輸送の根幹を揺るがしかねない重大な事象として重く受け止め、二度と繰り返すことのないよう再発防止策の確実な実践に努める。

「経営体質の改善」には、バス業界における乗務員不足が当社においても深刻化を極めており、コロナ禍前の概ね71%で運行体制を維持している中、現状からの大幅な回復が見通せないことから、当面は乗務員数やご利用動向にあわせた適切な運行設定や利用促進施策に取り組む、乗車効率の改善による収入回復に努める。

等の決算概況及び今後の計画について説明を受けた。

2024年度第2四半期決算概況について

2024年10月
ジェイアール四国バス株式会社

2024年度第2四半期決算（期間2024年4月1日から2024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

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、先行きについては、雇用・所得環境が改善する下で、各種政策の効果もあり、緩やかな回復が続くことが期待されるものの、欧米における高金利水準の継続や中国における不動産市場停滞の継続に伴う影響など、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっており、物価上昇、中東地域をめぐる情勢や金融資本市場の変動等の影響に十分注意する必要がありますとされています。

このような状況の下、当社は最大の使命である安全・安心輸送の確立に向け、全従業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できたほか、黒字経営を継続できるよう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、人流が次第に回復するなかではあるものの、一部の運行便において乗務員不足により減便を実施するとともに、閑空便については継続して運休となりました。

4月1日に当社の営業開始から20周年を迎えることを機に、この1年間を20周年キャンペーンとして上期に第3弾までのイベントを実施しました。前期に引き続き四国内の高速バス会社6社共同による「ハイウェイバスフリーパス」を乗り放題となる日数を選べる商品としてWeb限定発売を行い、更に9月からは飛び乗り機能を追加するなどご利用の回復が振るわなかった四国内発着路線のご利用拡大に取り組みました。

前期から取り組んでいた、車内発売によるキャッシュレス決済可能路線を6路線拡大し全路線（夜行便を除く。）においてキャッシュレス決済が可能となり車内発売によるお客様の利便性の向上に努めました。

これらにより、当期の共同運行会社を含む運行便数は、57,906便（対前期比96.8%）輸送人員は954,167人（対前期比99.7%）となり、当社の運輸収入は1,330百万円（対前期比100.5%）となりました。

一方、ローカルバス路線では、久万高原線において改善基準に基づくダイヤ改正を実施しました。また、久万高原線と大柘線において「1日フリーパス」、Webサイトで購入しスマホで使用できる「1日フリーパス5枚回数券」を引き続き販売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103,745人（対前期比104.8%）、運輸収入は32百万円（対前期比100.0%）となりました。

経費面では、人員減などによる人件費の減少や運行便数の減少に伴う業務費の減少などの

ほか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。一方、車両購入に伴う減価償却費や営業用車両の老朽化による修繕費が増加しました。

以上の結果、当期の業績は売上高1,402百万円（対前期比100.4%）、営業利益71百万円（対前期10百万円の増加）、経常利益128百万円（対前期47百万円の増加）となり、法人税等を加味した中間純利益は136百万円（対前期97百万円の増加）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り組みの強化

前期に発生させた重大インシデントを安全・安心輸送の根幹を揺るがしかねない重大な事象として重く受け止め、二度と繰り返すことの無いよう再発防止策の確実な実践に努めます。

更に、全社的な安全意識の高揚を図ることを目的に、乗務員や運行管理者を中心に安全意識を持つことの重要性についての指導教育の徹底、実効性の高い研修・訓練の実施に継続して取り組むほか、安全運行に必要な環境の整備と従業員自らが事故防止について考え取り組むことができる職場風土の醸成に努めます。

(2) 経営体質の改善

バス業界における乗務員不足は当社においても深刻化を極めており、その影響によって年度初から高速バス路線の一部について運休・減便を余儀なくされております。このような状況のなか、当期においては運行便数でコロナ禍前の概ね71%で運行体制を維持しています。しかしながら、当期の運行状況やご利用状況の推移からすると現状からの大幅な回復は見通せず、当面は乗務員数やご利用動向に合わせた適切な運行設定や利用促進施策に取り組み、乗車効率の改善による収入の回復に努めることとします。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、強力で推進するとともに、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。

以上により、直面する課題として、安全・安心輸送や働き手を確保するため、各種取り組みを継続しつつ、黒字基調を継続させ、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、将来にわたり信頼され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こととします。

3 設備投資の状況

当期中に実施した設備投資総額は28百万円であり、内容は次のとおりであります。

- ・バスエンジン取替（高速車両4両、ローカル車両1両） 28百万円

2024年度第2四半期決算について

1. 比較損益計算書

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2023年度 A	2024年度 B	増減額 B-A	比率(%) B/A	主な増減事由等
営 業 収 益	1,396	1,402	6	100.4	
旅客運輸収入	1,356	1,362	6	100.4	
高 速 収 入	1,324	1,330	5	100.4	京阪神便 △8、島内 3、夜行便 5、 広島便 5、岡山便 0
ロ ー カ ル 収 入	32	32	0	101.2	
そ の 他 収 入	39	40	0	100.3	施設相互使用収入 2、発売手数料等 △2
営 業 費 用	1,335	1,331	△ 3	99.7	
人 件 費	542	506	△ 36	93.2	賞与・賞与引当 △27、人単差等 △9
動 力 費	178	178	0	100.1	軽油価格の単価差 16(@123.71→@136.06)、業務量差等 △16
業 務 費	421	404	△ 17	95.8	道路使用料 △11、業務委託費等 △6
修 繕 費	93	109	15	116.3	車両の修繕波動等 15
諸 税	8	6	△ 2	75.8	固定資産税修正申告 △1等
減 価 償 却 費	89	125	36	140.8	営業用自動車償却費の増等 36
営 業 損 益	60	71	10	117.1	
営 業 外 損 益	20	57	36	282.0	発売手数料精算更正 24、燃料油補助金増等 12
経 常 損 益	81	128	47	158.2	
特 別 損 益	0	7	7	—	営業用車両の売却益(5両)
税引前中間純損益	81	136	55	167.8	
法 人 税 等	42	0	△ 42	—	G通算税△36、個別法人税等△6
中 間 純 損 益	39	136	97	347.8	

2. 比較貸借対照表

(単位:百万円、単位未満切捨)

科 目	2023年度 A	2024年度 B	増減額 B-A	主な増減事由等
流 動 資 産	1,003	713	△ 289	
現 金 ・ 預 金	45	57	12	
預 け 金	162	107	△ 55	CMSによる預け金減
短 期 貸 付 金	550	300	△ 250	〃 貸付金減
未 収 運 賃	201	170	△ 30	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	44	78	33	未収金、G通算税未収金等
固 定 資 産	778	679	△ 98	
車 両 及 び 運 搬 具	485	397	△ 88	エンジン交換 28、減価償却 △116
そ の 他	292	282	△ 10	新規取得 3、減価償却△13
資 産 合 計	1,781	1,393	△ 388	
流 動 負 債	1,007	530	△ 476	
未払金及び預り連絡運賃	627	269	△ 357	
未 払 税 金	98	51	△ 46	未払法人税、消費税等
賞 与 引 当 金	108	82	△ 25	
そ の 他	173	126	△ 46	
固 定 負 債	435	387	△ 47	リース債務 △53、退職給付引当金等 6
負 債 合 計	1,443	918	△ 524	
純 資 産 合 計	338	475	136	当期純利益 136
負 債 ・ 純 資 産 合 計	1,781	1,393	△ 388	

#

2024 年 度 第 2 四 半 期 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	2024年度 第2四半期決算	2023年度 第2四半期決算	増 減	対前期比	記 事
営業収益	1,402	1,396	6	100.4	
乗合収入	1,362	1,356	6	100.4	
一般線	32	32	0	101.2	
高速線	1,330	1,324	5	100.4	京阪神便 △8、島内 3、夜行便 5 広島便 5、岡山便 0
運輸雑収入	40	39	0	100.3	施設相互使用収入 2 発売手数料等△2
営業費用	1,331	1,335	△ 3	99.7	
人件費	506	542	△ 36	93.2	賞与・賞与引当 △27、 人単差等 △9
動力費	178	178	0	100.1	軽油単価差 16(@123.71→@136.06)、 業務量差等 △16
業務費	404	421	△ 17	95.8	道路使用料 △11、 業務委託費等 △6
修繕費	109	93	15	116.3	車両の修繕波動等
諸税	6	8	△ 2	75.8	
減価償却費	125	89	36	140.8	営業用自動車償却費増等
営業損益	71	60	10	117.1	
営業外損益	57	20	36	282.0	発売手数料精算更正24、 燃料油補助金増等 12
経常損益	128	81	47	158.2	
特別損益	7	0	7	—	
税引前中間純損益	136	81	55	167.8	
法人税等	0	42	△ 42	—	G通算税△36、個別法人税等△6
中間純損益	136	39	97	347.8	

【参考資料】

2024年度第2-四半期営業概況

○運輸収入

高速バス部門の計画運休は、高松～関空線、高松・徳島・松山・高知～大阪線、観音寺～阪神線、松山～高知線、高松～松山線及び徳島～大阪線のUSJ速達便（休日1便）となり計画運行便数22,305便のうち19,711便（88%、前年は91%）の運行（続行便、障害運休含む）となりました。続行便は、京阪神線を中心に93便（前年198便）を運行しました。その結果収入は、対前年6百万円増の100%でしたが対2019年では▲540百万円の71%でした。

ローカル部門の収入は対前年101%の32百万円でした。（対2019年は78%）

○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と徳島が対前年100%、高知が同112%、愛媛が同113%岡山系統が対前年100%、広島が同101%、四国島内が同100%、東京が同98%、名古屋が同93%であり東京及び名古屋系統を除き前年を上回り（本年全体16.5人前年16.0人103%）ましたが2019年の全体便当たり17.6人に対しては94%でした。

◎運輸収入

（単位：百万円、%）

輸送別	第2-四半期累計				
	本年	前年	対比	計画	計画比
高速	1,330	1,324	100%	1,423	93.5%
ローカル	32	32	101%	33	96.8%
合計	1,362	1,356	100%	1,456	93.5%

○高速バス収入内訳

（単位：百万円、人）

		第2-四半期累計			便当人員（第2-四半期累計）		
		本年	前年	前年比	本年	前年	前年比
高松EXP	高松～大阪	116	115	101%	16.4	17.2	95%
	高松～神戸	57	56	103%	15.2	14.6	104%
	高松～京都	47	44	106%	16.6	15.3	108%
	高松EXP計	220	215	102%	16.0	16.0	100%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	29	41	71%	16.4	14.9	110%
	香川～京阪神計	249	256	97%	16.0	16.0	100%
	高松～関空	0	0	-	-	-	-
阿波EXP	徳島～大阪	126	131	97%	17.2	17.7	97%
	徳島～神戸	123	115	107%	19.3	19.7	98%
	徳島～京都	46	41	110%	16.8	16.6	101%
	阿波EXP計	295	287	103%	18.2	18.2	100%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	258	259	100%	20.1	18.0	112%
松山EXP	松山～京阪神	173	181	96%	18.9	16.7	113%
岡山	高知～岡山	19	20	95%	15.5	16.1	96%
	松山～岡山	19	18	106%	13.1	12.3	107%
	岡山計	38	38	100%	14.4	14.4	100%
	高松～広島	41	35	115%	15.6	15.4	101%
四国島内	高松～高知	43	43	100%	12.4	12.3	101%
	高松～松山	60	59	102%	12.0	11.0	109%
	徳島～松山	36	32	112%	13.6	12.1	112%
	徳島～高知	14	13	105%	12.0	11.5	104%
	松山～高知	70	73	96%	22.1	15.0	147%
	四国島内計	222	219	101%	12.1	12.1	100%
東京・名古屋	阿南・徳島～東京	28	25	113%	24.1	24.6	98%
	松山・高松・徳島～名古屋	26	24	110%	19.3	20.7	93%
	東京・名古屋・北陸計	54	49	112%	22.2	22.2	100%