

JR四国労組自動車支部ニュース

2025年5月12日（No.12）

発行責任者／大谷 清

編集責任者／中村 鉄平

【2024年度決算】

2期連続で営業利益の黒字決算！ 純利益も前年を上回る結果に！

JR四国労組は、4月30日に開催した経営協議会において「2024年度決算」について説明を受けた。（詳細は別紙参照）

2024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てきた。またダイヤ改正や適切な運行便数の設定によりご利用の拡大に努めたほか、前期に引き続き運賃改定や周年記念イベントによる集客などの営業施策を展開した。一方、高速便の一部減便の継続で輸送人員、旅客運輸収入ともに前期を下回り、燃料費をはじめ諸物価の高止まりによる経費の圧迫により、売上高及び営業利益は前期を割り込んだものの、当期純利益は前年を上回った。安全面については、前期2回の行政処分につき当期も文書警告を受けるなど、安全・安心輸送の根幹を揺るがしかねない事態に至っている。再発防止策として、乗務員に対する基本動作の徹底と実施状況のフォローに加え、設備面も適切な対策を講じるなど全社を挙げて対応し、安全・安心な輸送を提供し続けるため、乗務員の意識改革や運転技量の向上に資する乗務員研修、指導を継続し事故防止に努めたほか、高経年車両の更新のため3両の高速バス車両を新製した。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高 2,834 百万円（対前期比 97.6%）営業利益 165 百万円（対前期△2 百万円）経常利益 239 百万円（対前期 12 百万円改善）、特別損益を加減し法人税等を差し引いた当期純利益は 241 百万円（対前期 103 百万円改善）となった。

対処すべき課題として、「安全・安心輸送の確立」に向けた取り組みを強化し、従業員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従業員を育成する研修を実施する。収入の確保について、高速バス部門ではご利用動向を踏まえた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と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に推進し、省力化・省人化の推進を基本方針として、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については、魅力ある職場環境を備えた企業を目指し、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こととし、従業員の定着と積極的な募集・採用活動に取り組む。

以上により、安全・安心輸送を確保しつつ、黒字基調を継続させ、さらには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

別 紙

2024年度決算について

2025年4月

ジェイア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

当事業年度における我が国の経済は、社会経済活動の正常化が進み、雇用や所得環境が改善する下で、インバウンド需要や各種政策の効果もあり、景気は緩やかな回復基調が続きました。一方、原材料や燃料価格の上昇や労働需要の回復による人手不足の深刻化など先行きは依然として不透明な状況が続いています。

このような状況の下、22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てまいりました。社会経済活動の正常化や人流の活発化に伴い、引き続きダイヤ改正や適切な運行便数の設定によりご利用の最適化に努めたほか、前期に引き続き一部路線での運賃改定や周年記念イベントによる集客などの営業施策を展開しました。一方、継続する乗務員不足により高速便の一部減便を継続したことで輸送人員、旅客運輸収入ともに前期を下回り、継続する燃料費をはじめとした諸物価の高止まりによる経費の圧迫により、売上高及び営業利益は前期を割り込んだものの、当期純利益は前年を上回ることとなりました。

安全面については、前期2回の行政処分が続いて当期も文書警告を受けるなど、安全・安心輸送の根幹を揺るがしかねない事態が続いており、引き続き安全教育の重要性を再認識する年度となりました。これらの再発防止策として、乗務員に対する基本動作の徹底と実施状況のフォローに加え、設備面においても適切な対策を講じるなど全社を挙げて対応いたしました。また、安全・安心な輸送を提供し続けるため、乗務員の意識改革や運転技量の向上に資する乗務員研修、指導を継続し事故防止に努めたほか、高経年車両の更新のため3両の高速バス車両を新製しました。

以上の結果、当事業年度の業績は売上高2,834百万円（対前期比97.6%）、営業利益165百万円（対前期比98.2%）、経常利益239百万円（対前期比105.4%）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241百万円（対前期比174.5%）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（高速バス部門）

基幹部門である高速バスにおいては、人流が回復するなか乗務員不足により一部の路線において引き続き計画運休等を余儀なくされている状況のなか、お客様にご利用いただきやすい運行ダイヤを設定するとともに効率的な運行体制とすることを目的として3路線でダイヤ改正を実施したほか、収入確保に向けドリーム阿南・徳島号に二階建車両のスカーニア車両を導入、なんごくエクスプレス号の特別企画乗車券及びWe b回数券の値上げ、高松エクスプレス広島号における運賃改定、往復割引の廃止等を実施いたしました。

また、お客様の利用促進策としては、当期が営業開始から20周年を迎えることから今年1年間を「営業開始20周年キャンペーン」とし高速バス車両4台（各支店1台）に20周年ボ

ディプリントを行い運行するとともに3回のイベントを実施いたしました。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」のWe b化に取り組み、更にこのWe bからご利用となる路線・便の座席指定席予約が可能となるよう利便性の向上に努めました。大阪・関西万博開催に伴うご利用が増加すると想定されるインバウンド需要に対して海外OTAのみの発売となる「SETOUCHI ROUND PASS」を関係各社と調整を行いました。車内発売においてはキャッシュレス化に対応するためモバイル次世代決済端末を全路線(ドリーム号、オリーブ号を除く)に導入いたしました。

これらにより、当期の共同運行会社を含む運行便数は113,966便(対前期比94.8%)、輸送人員は1,934千人(対前期比99.3%)となり、当社の運輸収入は2,662百万円(対前期比97.6%)となりました。

イ 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、We b「1日フリーパス」、「1日フリーパス5枚回数券」の定着化及び新規利用者の確保に努めるとともに、久万高原線においては久万高原町と連携した高齢者等利用促進キャンペーンを実施し利用促進に努めました。また、バス運転者の労働時間等の改善基準に適応すべく久万高原線においてダイヤ改正を実施いたしました。

当期の輸送人員は195千人(対前期比102.1%)、運輸収入は64百万円(対前期比99.6%)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乗務員や運行管理者等には、従業員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・訓練を継続的に実施するほか、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従業員を育成する研修を引き続き実施します。また、車両故障の軽減策として、定期交換部品の適正化、適正修繕を可能とするため車両管理システムの導入に取り組みます。

収入の確保については、高速バス部門は、ご利用動向を踏まえた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については、風通しの良い職場風土を醸成するなど魅力ある職場環境を備えた企業を目指し、従業員が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こととし、従業員の定着と積極的な募集・採用活動に取り組みます。

以上の取組みにより、直面する課題として、安全・安心輸送を確保しつつ、黒字基調を継続させ、さらには、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むこととします。

2024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	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	2,903	2,834	△ 69	97.6	
旅 客 運 輸 収 入	2,793	2,726	△ 66	97.6	
高 速 収 入	2,729	2,662	△ 66	97.6	京阪神便△88、岡山便△4島内 9、夜行便 11、広島便 5
ロ ー カ ル 収 入	64	64	0	99.6	
そ の 他 収 入	110	107	△ 2	97.5	相互発売手数料△2、施設相互利用料△1、ローカル補助金 1
営 業 費	2,735	2,669	△ 66	97.6	
人 件 費	1,110	1,053	△ 56	94.9	人単差△13、賞与・賞与引当等△43
動 力 費	371	340	△ 31	91.6	軽油価格上昇 13(@128.97→@132.51)、業務量差等△44
業 務 費	860	791	△ 68	92.0	道路使用料△26、業務委託費△24、発売手数料等△18
修 繕 費	195	219	24	112.4	車両の修繕時期波動等
諸 税	10	8	△ 1	80.5	
減 価 償 却 費	188	256	67	136.1	営業用自動車償却費増70等
営 業 利 益	168	165	△ 2	98.2	
営 業 外 損 益	59	74	15	125.6	発売手数料精算更正 24、燃費補償金△8、燃料油補助金等 △1
経 常 利 益	227	239	12	105.4	
特 別 損 益	3	16	12	408.3	車両売却益
税引前当期純利益	231	255	24	110.6	
法 人 税 等	92	14	△ 78	15.1	
法人税等調整額	—	—	—	—	
当 期 純 利 益	138	241	103	174.5	

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	891	△ 111	
現 金 ・ 預 金	45	62	17	期末普通預金の増
預 け 金	162	134	△ 28	CMSによる預け金減
短 期 貸 付 金	550	440	△ 110	〃 貸付金減
未 収 運 賃	201	192	△ 8	親会社、共同運行会社、委託発売業者等への債権
そ の 他	44	62	17	グループ通算税未収金増等
固 定 資 産	778	712	△ 65	
車 両 及 び 運 搬 具	485	426	△ 59	新規車両リース3両126、エンジン取替57、既存車両減価償却による減 △236
そ の 他	292	285	△ 6	その他有形・無形固定資産取得 17、減価償却等 △23
資 産 合 計	1,781	1,604	△ 177	
流 動 負 債	1,007	560	△ 447	
未払金及び預り連絡運賃	627	302	△ 324	車両等購入△250、グループ通算税△41等
未 払 税 金	98	40	△ 58	法人税△41、消費税△17
賞 与 引 当 金	108	89	△ 19	
そ の 他	173	128	△ 45	リース債務△35
固 定 負 債	435	464	28	リース債務 18、退職給付引当金等 10
負 債 合 計	1,443	1,024	△ 418	
純 資 産 合 計	338	580	241	当期純利益241
負 債 ・ 純 資 産 合 計	1,781	1,604	△ 177	

* 固定資産:車両及び運搬具にリース資産253,049,481円(19両)含む

参考 2024年度営業概況

○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、岡山～高知線の一部、徳島～大阪線のUSJ速達便（休日1便）及び10月1日から輸送力の調整として徳島～阪神線のダイヤ改正に伴う減便を実施しており計画運行便数44,031便のうち38,644（88%、前年は89%）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153便（前年322便）を運行しました。その結果収入は、対前年▲66百万円の98%でしたが対2019年では▲774百万円の77%でした。

ローカル部門の収入は対前年99%の▲250千円減でした。（対2019年は82%）

○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101%、徳島が同102%、高知が同110%、愛媛が同112%、岡山系統が対前年104%、広島が同99%、四国島内が同111%、東京が同104%、名古屋が同95%であり広島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16.1人101%）ましたが2019年の全体便当たり17.3人に対しては95%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	2,663	2,729	98%	2,821	94.4%
ローカル	64	64	100%	68	94.1%
合計	2,728	2,794	98%	2,889	94.4%

○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	235	232	101%	16.9	17.3	98%
	高松～神戸	116	114	102%	15.5	15.1	103%
	高松～京都	96	91	105%	17.2	16.2	106%
	高松EXP計	447	437	102%	16.5	16.4	101%
観音寺EXP	観音寺・坂出～神戸・大阪	40	80	49%	16.8	14.8	114%
	香川～京阪神計	486	517	94%	16.5	16.3	101%
	高松～関空	0	0	-	-	-	-
阿波EXP	徳島～大阪	256	275	93%	17.8	17.8	100%
	徳島～神戸	241	242	99%	20.7	19.9	104%
	徳島～京都	93	89	105%	17.4	17.2	101%
	阿波EXP計	590	606	97%	18.8	18.4	102%
高知EXP	須崎・高知～京阪神	519	540	96%	20.4	18.6	110%
松山EXP	松山～京阪神	351	372	95%	19.4	17.3	112%
岡山	高知～岡山	32	39	82%	16.0	15.8	101%
	松山～岡山	38	36	106%	13.8	12.9	107%
	岡山計	71	76	93%	15.1	14.5	104%
	高松～広島	81	75	108%	15.3	15.5	99%
四国島内	高松～高知	87	84	103%	12.7	12.1	105%
	高松～松山	124	118	105%	12.5	11.3	111%
	徳島～松山	69	64	109%	13.5	12.3	110%
	徳島～高知	28	27	104%	12.0	11.6	103%
	松山～高知	143	148	96%	22.0	15.6	141%
	四国島内計	450	441	102%	13.6	12.3	111%
東京・名古屋	阿南・徳島～東京	65	55	118%	26.0	25.0	104%
	松山・高松・徳島～名古屋	51	49	104%	19.3	20.4	95%
	東京・名古屋計	115	104	111%	22.0	22.1	100%