

2022年度 期末決算について

2023年5月10日
四国旅客鉄道株式会社

2022年度期末決算の概況

- 2022年度は、新型コロナウイルス感染症（以下、「感染症」という。）の影響により、極めて厳しい経営環境が継続するなか、2031年度の経営自立に向け、長期経営ビジョン2030及び中期経営計画2025の2年目として、持続可能な経営体質の構築を目指し「収益のリカバリー」「構造改革に向けた取組み」「非鉄道事業における最大限の収益拡大」を重点実施項目として経営基盤強化につながる施策を推進しました。具体的には、当社初となるグリーン個室を備えた観光列車の2代目「伊予灘ものがたり」の運行開始や「四国アフターデスティネーションキャンペーン」の展開、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」の先行稼働、四国外初出店となる「JRクレメントイン姫路」の運営開始、全国旅行支援等を活用した旅行需要回復に向けた取組みなど収益拡大に傾注しました。経費面では、厳しい収入環境に対応すべく、輸送需要に応じた減車や一時帰休の実施、広告宣伝費等の抑制を行うとともに、引き続き、経費構造の改善によるコスト削減に取り組みました。感染症による影響が大きい運輸業、ホテル業、物品販売業では行動制限の緩和などにより、営業収益は回復基調で推移した一方で、資源価格高騰の影響などから営業費は増加しました。結果、公表開始以来、感染症の影響下で前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業損益となりました。

営業外損益の経営安定基金については、前年度、株式市場の好調時に評価益を実現した反動から減少となりましたが、本年度も国からの支援策である機構への貸付制度活用のための資産現金化を進め、それに伴う売却益を積み上げるなどした結果、経常利益は38百万円の黒字となりました。

- 2023年度は、経済活動の正常化の動きが継続する一方で、資源価格の高騰など、経営環境は不透明な状況が続くと想定されます。このような中であっても、中期経営計画2025の折り返しとして、コロナを克服し、2025年度の目標達成に向けて反転攻勢を図る年度と位置づけ、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」「構造改革の加速」「非鉄道事業における最大限の収益拡大」を重点実施項目として各種施策にグループ一体となって取り組んでまいります。

(注) 資料中の「機構」とは独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を指します。
(注) この決算発表時点において、会計監査人による監査は終了していません。

連結決算の概況 前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業利益。5期ぶりの経常黒字。

- 営業収益 435億円 (対前年度 124億円の増加)**
 感染症による行動制限の緩和や四国アフターDCの開催などから、運輸業、ホテル業、物品販売業の回復傾向が継続。不動産業では4年ぶりのマンション販売収入を計上。全体では、感染症の影響が小さい2019年度比は9割程度。
- 営業利益 ▲171億円 (対前年度 50億円の改善)**
 営業費は、継続して経費節減に取り組んだものの、増収に伴う売上原価の増加や資源価格高騰の影響による動力費の増加などから、全体では73億円の増加。
- 経常利益 38百万円 (対前年度 33億円の改善)**
 営業外損益は、機構貸付制度活用のため売却益を積み上げたが、前年度、株式市場好調時に評価益を実現した反動から17億円の減少。
- 親会社株主に帰属する当期純利益 ▲50百万円 (対前年度 51億円の改善)**
 特別損益は、工場汚染土壌処理費用の引当金繰入、災害受取保険金の減少などから19億円改善し、法人税等を加味した当期純利益は0.5億円の赤字。

連結損益計算書

	(単位：億円)				主な増減事由等	【参考】 2019年度比 (%)
	2021年度	2022年度	増減	前期比 (%)		
					前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益	
営業収益	311	435	124	139.9	運輸業(58.5億)、ホテル業(28.5億)、物品販売業(12.5億)	89.0
営業費	533	606	73	113.8	売上原価(33.3億)、業務費(18.1億)、動力費(12.4億)	99.6
営業利益	▲221	▲171	50	—	前々年、前年に次ぐ過去3番目に大きな営業損失	—
営業外損益	188	171	▲17	90.9	経営安定基金運用益(▲20.7億)、燃料油激変緩和補助(5.2億)	
経常利益	▲32	0	33	—	5期ぶりの黒字/2期連続の増益	
特別損益	▲17	2	19	—	工場汚染土壌処理費用の引当金繰入の減(24.6億) 災害受取保険金の減(▲5.0億)	
税金等調整前当期純利益	▲50	2	52	—		
法人税等	1	2	1	189.5		
当期純利益	▲52	▲0	51	—		
非支配株主に帰属する当期純利益	0	0	0	151.0		
親会社株主に帰属する当期純利益	▲52	▲0	51	—	3期連続の赤字決算/2期連続の増益	

2022年度連結決算について(2)

セグメントの状況 全ての事業で増収増益 運輸、物品販売の感染症の影響が小さい2019年度比は、8割程度まで回復

	(単位：億円)				【参考】 2019年度比 (%)
	2021年度	2022年度	増減	前期比 (%)	
営業収益					
運輸業	174	232	57	133.2	78.0
物品販売業	54	67	12	123.2	82.9
建設業	103	115	11	111.3	94.1
ホテル業	36	64	28	179.0	99.7
不動産業	16	31	15	193.7	186.5
その他事業	65	82	17	126.0	107.9
営業利益					
運輸業	▲214	▲188	26	—	—
物品販売業	▲3	0	3	—	41.5
建設業	10	11	1	110.7	85.4
ホテル業	▲12	2	15	—	186.0
不動産業	▲0	1	2	—	67.3
その他事業	1	5	3	320.6	162.8

・運輸業

鉄道及びバスの運輸収入が増加したため増収増益。感染症の影響が小さい2019年度比は8割程度まで回復。

・物品販売業

店舗販売収入が増加したため増収増益。感染症の影響が小さい2019年度比は8割程度まで回復。

・建設業

瀬戸大橋の塗装工事などの受注が増加したため増収増益。

・ホテル業

JRクレメントイン今治及び姫路の開業や県民割、全国旅行支援の効果などにより宿泊収入が増加したため増収増益。

・不動産業

4年ぶりにマンション販売収入を計上したことや、宅地の分譲販売、テナント賃料が増加したため増収増益。

・その他事業

機械装置やJRからのシステム関連の受注が増加したため増収増益。

(注) セグメント別の営業収益は、外部顧客への営業収益のほか、他セグメントへの営業収益を含んでおります。

連結貸借対照表

(単位：億円)

	2021年度	2022年度	増減	主な増減事由等
流動資産	883	769	▲ 113	現預金(▲142.5億)、棚卸資産(12.4億)、有価証券(9.9億)
固定資産	1,332	1,374	42	事業用固定資産(51.3億)、投資有価証券(▲9.0億)
経営安定基金資産	2,393	2,295	▲ 97	有価証券評価額(▲97.4億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	6,008	5,839	▲ 169	
流動負債	397	348	▲ 49	短期借入金(▲120.1億)、工事前受金(33.9億)、買掛金(19.4億)
固定負債	614	511	▲ 102	長期借入金(▲55.9億)、繰延税金負債(▲33.5億) 退職給付引当金(▲14.7億)
機構特別債券の引受けのための借入金	1,400	1,400	—	
負債合計	2,412	2,259	▲ 152	
純資産合計	3,596	3,579	▲ 17	基金評価差額(▲67.7億)、有価証券評価差額(▲8.7億) 当期純損失(▲0.5億)、DESによる資本準備金の増加(60.0億)
負債・純資産合計	6,008	5,839	▲ 169	

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	2021年度	2022年度	増減	主な増減事由等
営業活動によるキャッシュ・フロー	▲ 0	79	79	当期損益の改善に伴う増
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 69	▲ 105	▲ 36	固定資産の取得による支出の増(▲36.8億)
[フリー・キャッシュ・フロー]	▲ 69	▲ 26	42	
財務活動によるキャッシュ・フロー	622	▲ 106	▲ 728	株式発行の減(▲560.0億)、短期借入金の減(▲180.1億)
現金及び現金同等物の増減額	553	▲ 132	▲ 685	
現金及び現金同等物の期首残高	183	736	553	
現金及び現金同等物の期末残高	736	604	▲ 132	

2022年度単体決算について(1)

単体決算の概況

前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業利益

・ **営業収益 240億円 (対前年度 56億円の増加)**

行動制限の緩和などから増加。鉄道運輸収入は感染症影響前の8割程度。

・ **経常利益 ▲15億円 (対前年度 17億円の改善)**

基金運用益が前年度、株式市場の好調時に評価益を実現した反動から20億円減少したが、子会社関係引当金繰入の減少などにより、その他営業外損益が改善し、営業外損益全体は前年並み。

・ **営業利益 ▲184億円 (対前年度 18億円の改善)**

営業費は、資源価格高騰の影響などから、全体で38億円増加。

・ **当期純利益 ▲6億円 (対前年度 40億円の改善)**

特別損益は、工場汚染土壌処理費用の引当金繰入、災害受取保険金の減少などにより20億円改善し、法人税等を加味した当期純損失は6億円。

損益計算書

(単位：億円)

	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	主な増減事由等	【参考】 2019年度比(%)
営業収益	183	240	56	131.0	前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益	85.6
鉄道運輸収入	132	177	45	134.4	定期外収入(44.9億)、定期収入(0.5億)	79.1
その他収入	51	62	11	122.2	マンション販売収入(10.8億)	112.1
営業費	385	424	38	110.1		103.1
人件費	133	136	2	101.7	賞与(4.0億)、給与(▲1.4億)	92.9
動力費	19	29	10	156.3	軽油・電力単価の増(9.8億)	154.7
業務費	59	79	20	133.8	マンション原価(8.5億)、業務委託(6.7億)、電気料(1.3億)	112.4
修繕費	79	87	8	110.9	線路修繕(2.8億)、電気修繕(2.5億)、車両修繕(2.1億)	96.5
諸税	13	13	▲ 0	99.8	不動産取得税(▲0.6億)	110.0
減価償却費	79	76	▲ 2	96.2	車両(▲2.8億)	107.6
営業利益	▲ 202	▲ 184	18	—	前々年、前年に次ぐ過去3番目に大きな営業損失	—
営業外損益	168	168	▲ 0	99.8		
基金運用益	142	121	▲ 20	85.4	有価証券売却益(▲32.3億)、債券利息(▲7.9億)	
(運用利回り%)	(6.84)	(5.84)	(△ 0.99)	(—)	機構貸付利息(25.6億)	
特別債券利息	35	35	—	100.0		
その他営業外損益	▲ 8	11	20	—	子会社関係引当金繰入の減(13.3億)、燃料油激変緩和補助(4.5億)	
経常利益	▲ 33	▲ 15	17	—	過去最低の2020年度(▲83億円)から2期連続の増益	
特別損益	▲ 15	5	20	—	工場汚染土壌処理費用の引当金繰入の減(24.6億) 災害受取保険金の減(▲5.0億)	
税引前当期純利益	▲ 49	▲ 10	38	—		
法人税等	▲ 2	▲ 4	▲ 2	—		
当期純利益	▲ 47	▲ 6	40	—	3期連続の赤字決算 / 2期連続の増益	

事業別の概況

	(単位：億円)				【参考】 2019年度比(%)
	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	
鉄道事業					
営業収益	162	209	46	128.7	80.3
営業利益	▲ 203	▲ 185	18	—	—
関連事業					
営業収益	20	30	10	149.2	155.8
営業利益	1	0	▲ 0	47.4	15.7

・鉄道事業

感染症による行動制限の緩和や四国アプターDCの開催などから営業収益は46億円の増加となりました。しかし、感染症による影響は継続し2019年度比は8割程度となりました。営業費は継続して経費削減に取り組みましたが、資源価格高騰の影響などから動力費や業務費が増加し、全体では27億円増加しました。結果、営業損失は18億円の改善となりました。

・関連事業

松山、岡山のマンション完成に伴い、営業収益は10億円の増加となりました。営業費は、マンション原価の計上や中長期計画の達成に向けたコンサルティング費用などの経費が増加し、営業利益は0.8億円の悪化となりました。

貸借対照表

	(単位：億円)			主な増減事由等
	2021年度	2022年度	増減	
流動資産	849	735	▲ 114	現金(▲139.4億)、有価証券(9.9億)、販売用不動産(10.4億)
固定資産	1,311	1,357	46	建設仮勘定(60.8億)、関連事業固定資産(13.8億)、鉄道事業固定資産(▲18.2億)、投資有価証券(▲12.6億)
経営安定基金資産	2,393	2,295	▲ 97	有価証券評価額(▲97.4億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,954	5,788	▲ 165	
流動負債	487	450	▲ 37	短期借入金(▲103.0億)、未払金(31.8億)、工事前受金(33.9億)
固定負債	590	484	▲ 105	長期借入金(▲55.9億)、繰延税金負債(▲33.5億)、退職給付引当金(▲15.5億)
機構特別債券の引受けのための借入金	1,400	1,400	—	
負債合計	2,478	2,335	▲ 143	
純資産合計	3,476	3,453	▲ 22	基金評価差額(▲67.7億)、有価証券評価差額(▲8.7億)、当期純損失(▲6.3億)、DESによる資本準備金の増加(60.0億)
負債・純資産合計	5,954	5,788	▲ 165	

2022年度計画の達成状況及び2023年度業績予想について

2022年度計画の達成状況

連結・単体ともに計画を上回る営業収益となり、利益面も全ての項目で計画を達成

連結(JR四国グループ)

	(単位：億円)			
	2022年度 事業計画	2022年度 決算実績	増減	計画比(%)
営業収益	415	435	20	105.0
営業利益	▲ 180	▲ 171	8	—
営業外損益	162	171	9	105.8
経常利益	▲ 18	0	18	—
特別損益	▲ 0	2	2	—
法人税等	2	2	0	146.3
親会社株主当期純利益	▲ 21	▲ 0	20	—

単体(JR四国)

	(単位：億円)			
	2022年度 事業計画	2022年度 決算実績	増減	計画比(%)
営業収益	234	240	6	102.6
営業利益	▲ 190	▲ 184	5	—
営業外損益	162	168	6	104.0
経常利益	▲ 28	▲ 15	12	—
特別損益	—	5	5	—
法人税等	0	▲ 4	▲ 4	—
当期純利益	▲ 28	▲ 6	21	—

2023年度業績予想(事業計画)

連結(JR四国グループ)

	(単位：億円)			
	2022年度 決算実績	2023年度 事業計画	増減	前期比(%)
営業収益	435	496	60	113.8
営業利益	▲ 171	▲ 158	13	—
営業外損益	171	143	▲ 28	83.4
経常利益	0	▲ 15	▲ 15	—
特別損益	2	0	▲ 2	0
法人税等	2	0	▲ 2	0
親会社株主当期純利益	▲ 0	▲ 15	▲ 14	—

単体(JR四国)

	(単位：億円)			
	2022年度 決算実績	2023年度 事業計画	増減	前期比(%)
営業収益	240	291	50	121.2
営業利益	▲ 184	▲ 167	17	—
営業外損益	168	144	▲ 24	85.5
経常利益	▲ 15	▲ 23	▲ 7	—
特別損益	5	—	▲ 5	—
法人税等	▲ 4	0	4	—
当期純利益	▲ 6	▲ 23	▲ 16	—

2020年12月に国から発表された当社に対する支援は、2022年度期末決算に以下の通り反映されています。今後も支援措置を有効に活用し、最大限の経営努力を積み重ねていくことで、財務基盤の安定化と収益基盤の強化を図ってまいります。

	進捗状況（2023年3月31日現在）
1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）	2022年度は、機構に対し550億円（利率5%）を貸付け、貸付総額は1,000億円となりました。当期は3,140百万円の利息を受け取りました。 ○2022年度期末決算への影響 ・損益計算書（営業外損益・基金運用益の内数）
2. 省力化・省人化に資する支援	2021年度に機構から受け入れた出資金（560億円）を活用し、2022年度は51億円の省力化・省人化に資する施設等の整備を進めました。これまでに活用した実績は、累計で79億円となりました。
3. DES（債務を株式と交換）	感染症の影響を踏まえた債務の圧縮・資本増強として、2023年1月31日にDESによる60億円の出資を受け入れました。 ○2022年度決算への影響 ・貸借対照表 純資産（資本準備金）の増加（+60億円） 固定負債（長期借入金）の減少（▲60億円）
4. 利子補給	市中の金融機関から行う資金調達（高松駅ビル建設等に要する資金）に係る利子補給12百万円を受け入れました。 ○2022年度期末決算への影響 ・損益計算書（営業外損益の内数）
5. 本四連絡橋負担の軽減	当社が支出していた更新費用の負担見直し(2021年度)により、本四利用料及び鉄道施設（鉄道単独部及び共用部鉄道専用施設）に係る更新工事費が軽減されています。

【参考】国からの支援の活用事例

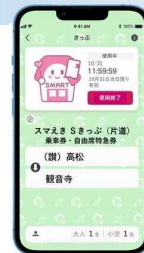
■省力化・省人化に資する支援

生産性の向上に資する施設等の整備及び管理に必要な資金として受け入れた出資金を活用し省力化・省人化に資する施設等の整備を進めました。

新チケットシステムの開発

利便性を向上しつつ、省力化・省人化を進めるため、お手持ちのスマートフォンで「いつでも・どこでも」「キャッシュレス」できっぷが買える、「きっぷ画面提示」で列車に乗れる「チケットアプリ『しこくスマートえきちゃん』」のサービスを2022年11月から開始しました。

2023年4月からは購入できる券種を拡大したほか、高松駅と高知駅では券面に設ける二次元バーコードを専用改札機にかざすことで、スムーズに改札を通過できるなど、さらに便利にご利用いただけるようになりました。



スマホ専用改札機（高松駅）

ワンマン運転の拡大

1両の列車で実施していたワンマン運転を、2両編成の列車に拡大してきました。2022年度は、予讃線で設備改良を行い、2023年春のダイヤ改正からは、ワンマン運転を行う列車を拡大しました。



ワンマンミラー

デジタルサイネージの導入拡大

列車の運行情報をお知らせする遠隔一斉放送装置の更新にあわせ、音声に加え映像でも情報を提供できるデジタルサイネージへの置き換えを進めており、2022年度は56駅に導入しました。



運行情報をお知らせするデジタルサイネージの導入

■利子補給

金融機関から資金調達を行った際にかかる利子について利子補給を受け入れました。

TAKAMATSU ORNE（高松駅ビル）

2024年3月の開業に向けて建設中の高松駅ビル「TAKAMATSU ORNE」の建設資金の一部について、市中の金融機関から行った資金調達に関して利子補給を活用しました。



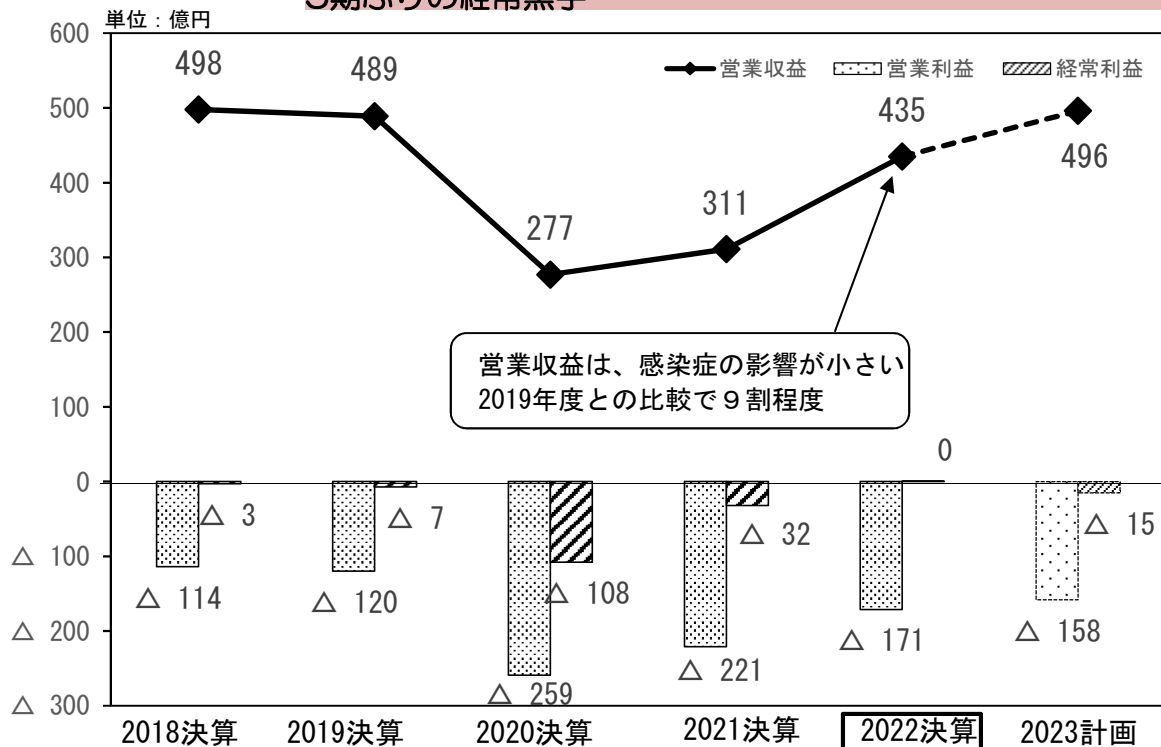
Jリヴェール高松南新町（賃貸マンション）

高松市南新町の賃貸マンションの取得資金の一部について、市中の金融機関から行う資金調達に関して利子補給を活用しました。



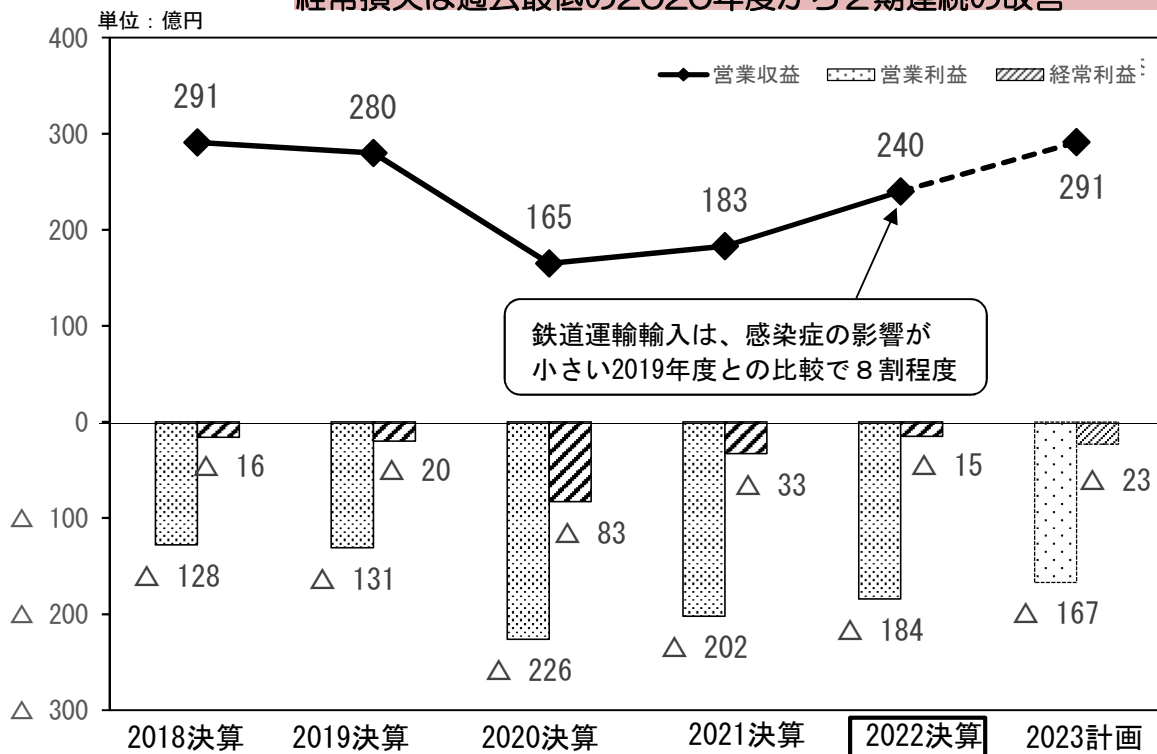
連結決算の推移

前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業利益
5期ぶりの経常黒字



単体決算の推移

前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い営業収益、営業利益
経常損失は過去最低の2020年度から2期連続の改善



長期経営ビジョン2030・中期経営計画2025の概要



中期経営計画2025

■位置づけ
長期経営ビジョン実現に向けて変革を加速する構造改革の第一段階

■目標

- 売上高経常利益率1%の達成 (JR四国単体)
- 経常利益において連結貢献額10億円の達成

2025	単体	連結
営業収益	※316億円	※555億円
(うち鉄道運輸収入)	※(236億円)	※(236億円)
営業費用	490億円	717億円
営業利益	▲173億円	▲163億円
経常利益	3億円	13億円

※新型コロナウイルス感染症の影響は、収束時期が不透明であるため、考慮していない。

長期経営ビジョン2030

■目指すところ

持続可能な経営体質 (安定的な事業運営と継続的な維持更新投資を可能とする収支・キャッシュフローの実現) を構築し、2031年度の経営自立を目指す。

- ◆ 鉄道事業：安定的に事業運営できる体質を構築
- ◆ 非鉄道事業：収益性を向上しつつ事業領域を拡大

	2019(参考)	2030
連結売上高	489億円	600億円
(鉄道運輸収入)	(224億円)	(235億円)

* 将来のありたい姿

鉄道を中心としたモビリティの提供及びまちづくりを通じた様々な事業を展開し、交流人口の拡大と地域の発展に貢献するとともに、新しい価値・サービスの創造にチャレンジすることで、従業員が誇りを持ち、生き生きと働ける企業グループを目指します。

Good Challenge

▶ 会社
「変えること」への前向きなチャレンジを受け入れ、評価する

▶ 従業員
「変えること」への前向きなチャレンジを行う

ありたい姿・ミッションを共有

ミッション

将来のありたい姿の実現に向けた果たすべき役割・使命

- ・地域とともに、「公共交通ネットワークの四国モデル」を追求する
- ・訪れたい・暮らしたいと感じる、にぎわいとおもてなしにあふれる四国をつくる
- ・新しい価値・サービスの創造にチャレンジする

グループを挙げた最大限の経営努力

経営基盤強化

- 鉄道運輸収入の安定的な確保
- 省力化・省人化による生産性向上
- 非鉄道事業における最大限の収益拡大

事業運営を支える土台づくり

- 安全・安心・信頼の確保
- 生き生きと働ける職場づくり
- グループの企業価値向上

当社単独では対処できない課題は、関係者のご理解・ご協力を得て解決

- ネットワーク懇談会の議論を踏まえた取り組み
- 「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築(※)」を実現
※「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」(中間整理)
- 新幹線等の抜本的高速化の早期実現
- 公共交通の利便性向上、利用促進等
- モビリティ間の連携強化 (MaaS等)、交通結節機能の強化、駅を中心としたまちづくり等

JR四国グループ事業計画2023／重点実施項目



2023年度はコロナを克服し、中期経営計画2025の目標達成に向けて反転攻勢を図る年度と位置づけ、以下の3つを重点実施項目とし、各種施策にグループ一体となって取り組むことで、中期経営計画の目標達成、長期経営ビジョンに掲げる連結売上高600億円の達成を目指します。

① 鉄道事業における収益拡大施策の推進

コロナを克服し、アフターコロナの取組みを推進

- ・ 運賃・料金改定や特別企画乗車券等の価格改定の実施による、収入の底上げ
- ・ 新チケットシステムの本格稼働をはじめとするサービス向上施策の推進
- ・ 地域等と連携した商品造成による、四国観光の需要創出や誘客促進
- ・ インパウンド市場の本格的な復活を見込んだ取組みを推進

サービス向上施策の推進



② 構造改革の継続

生産性の向上、前向きなチャレンジが評価される文化の醸成

- ・ 支援措置を活用した設備投資による省力化・省人化
- ・ デジタル化による効率化やワークスタイルの変革の推進、徹底的な業務の見直し
- ・ 2025年度における「5カ年推進計画2021～2025」の総括検証、及び事業の抜本的な改善方策の検討も見据え、地域公共交通活性化再生法の改正等に基づき、利用者や地域戦略の視点に立った、利便性と持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの再構築に向けて、沿線自治体等関係者との議論・検討の推進
- ・ 原価管理の強化、コスト削減の深度化・水平展開、自動化への挑戦

「しこくスマートえきちゃん」
スマートフォンや二次元バーコード等を活用した
チケットレス・キャッシュレスによる
乗車券類の決済サービス

③ 非鉄道事業における最大限の収益拡大

鉄道事業と並ぶ柱となり、将来のグループ経営を支える事業の確立に向けた取組みを推進

- ・ ホテルセグメント及び駅ビル・不動産セグメントの成長戦略の推進
- ・ 社内外より募ったアイデアの事業化に向けた磨き上げ
- ・ 外部能力や業務提携等の活用、外部人材の受入や中途採用の推進等による一層の体制強化
- ・ 飲食及び物販店の新業態開発
- ・ セグメント管理の深度化、グループ再編による競争力強化と管理コスト削減
- ・ M&A戦略の実行により事業ポートフォリオを強化し、連結収益を拡大



「JRクレメントイン姫路」
(2022.11開業)

鉄道輸送量及び鉄道運輸収入の対前年比較

(単位:千人、百万人キロ、百万円、単位未満切捨)

			2021年度 期 末 A	2022年度 期 末 B	増減額 B-A	前年比 B/A	2019年度 期 末 C	2019年度比 B/C
鉄道輸送量	輸送人員	定 期 外	9,310	12,541	3,230	134.7	16,550	75.8
		定 期	24,985	25,249	264	101.1	28,320	89.2
		通 勤	9,869	9,994	124	101.3	11,246	88.9
		通 学	15,116	15,255	139	100.9	17,074	89.3
		(千人) 計	34,296	37,790	3,494	110.2	44,871	84.2
	輸送人キロ	定 期 外	399	590	190	147.6	791	74.6
		定 期	520	528	7	101.4	590	89.5
		通 勤	231	234	2	101.1	261	89.7
		通 学	288	293	4	101.6	328	89.3
		(百万人キロ) 計	920	1,118	197	121.5	1,382	80.9
鉄道運輸収入	定 期 外	9,335	13,831	4,496	148.2	18,074	76.5	
	定 期	3,878	3,928	50	101.3	4,388	89.5	
	通 勤	2,244	2,255	10	100.5	2,504	90.1	
	通 学	1,633	1,673	39	102.4	1,884	88.8	
	荷 物	0	0	△ 0	56.5	1	20.4	
	(百万円) 合 計	13,214	17,760	4,546	134.4	22,464	79.1	

鉄道運輸収入の推移

(単位:百万円)

年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度	1992年度	1993年度	1994年度
鉄道運輸収入	26,481	34,948	34,442	35,988	37,065	35,570	35,974	33,593

年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度
鉄道運輸収入	34,485	37,007	35,752	33,102	32,310	30,601	30,007	28,518

年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
鉄道運輸収入	27,522	26,391	26,134	25,935	26,005	25,262	22,903	22,792

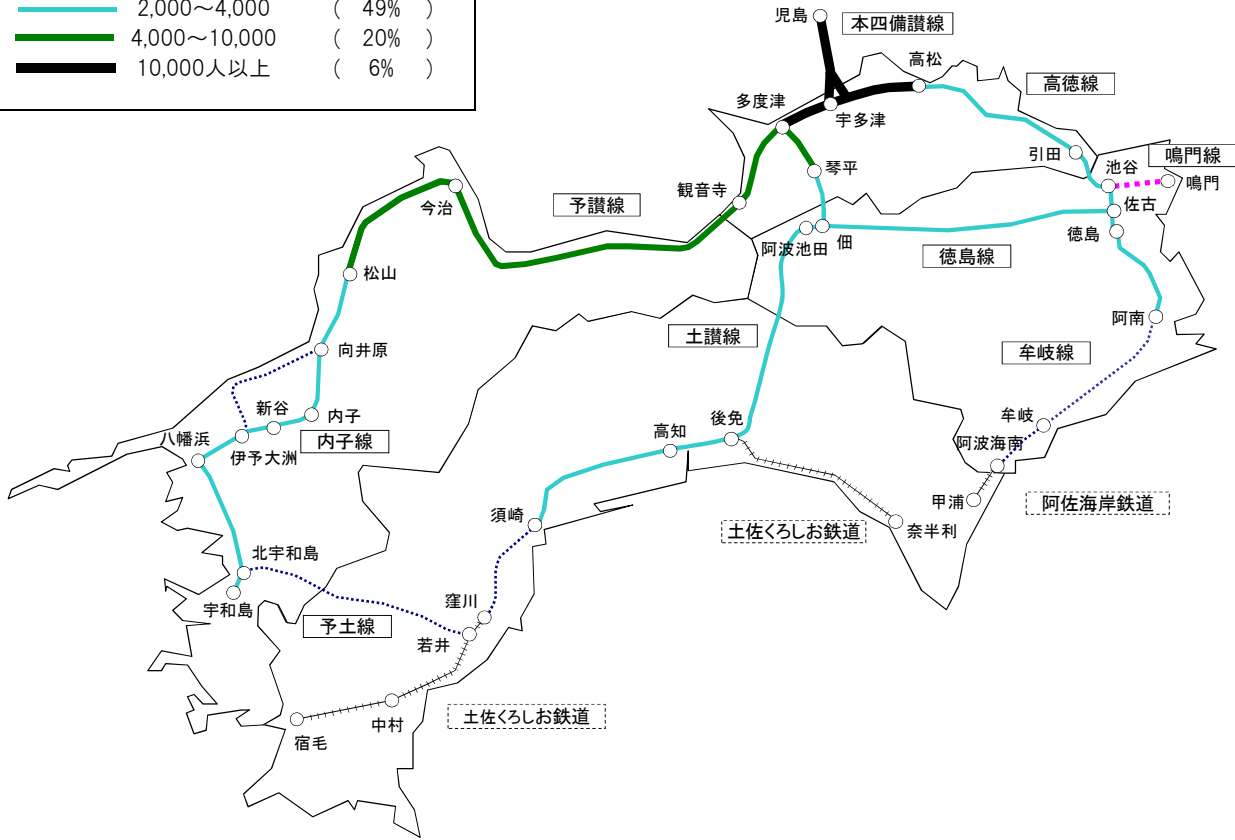
年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
鉄道運輸収入	22,620	22,802	22,991	22,504	23,370	23,640	23,987	22,550

年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
鉄道運輸収入	22,464	11,897	13,214	17,760

お客様のご利用状況 (2022年度)

対前年(2021年度)比較

〈凡 例〉	平均通過人員	(営業キロ割合)
.....	1,000人未満	(23%)
.....	1,000~2,000	(1%)
.....	2,000~4,000	(49%)
.....	4,000~10,000	(20%)
.....	10,000人以上	(6%)



区間別平均通過人員(輸送密度)

線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員		
			(人/日)	対前年増減	前年比(%)
本四備讃線	宇多津 ~ 児島	18.1	17,980	5,388	142.8
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,605	3,288	120.1
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,207	1,511	126.5
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,411	1,035	130.7
	今治 ~ 松山	49.5	5,549	882	118.9
	松山 ~ 宇和島	91.6	2,195	268	113.9
(海線)	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	307	33	112.0
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,580	332	114.7
高德線	高松 ~ 引田	45.1	3,880	374	110.7
	引田 ~ 徳島	29.4	3,003	410	115.8

線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員		
			(人/日)	対前年増減	前年比(%)
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,556	822	122.0
	琴平 ~ 高知	115.3	2,259	575	134.1
	高知 ~ 須崎	42.1	3,188	315	111.0
	須崎 ~ 窪川	30.0	898	112	114.3
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,270	115	105.3
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,701	143	109.2
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,793	218	106.1
	阿南 ~ 牟岐	43.2	437	14	103.4
	牟岐 ~ 阿波海南	10.1	168	22	115.4
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	220	25	112.7

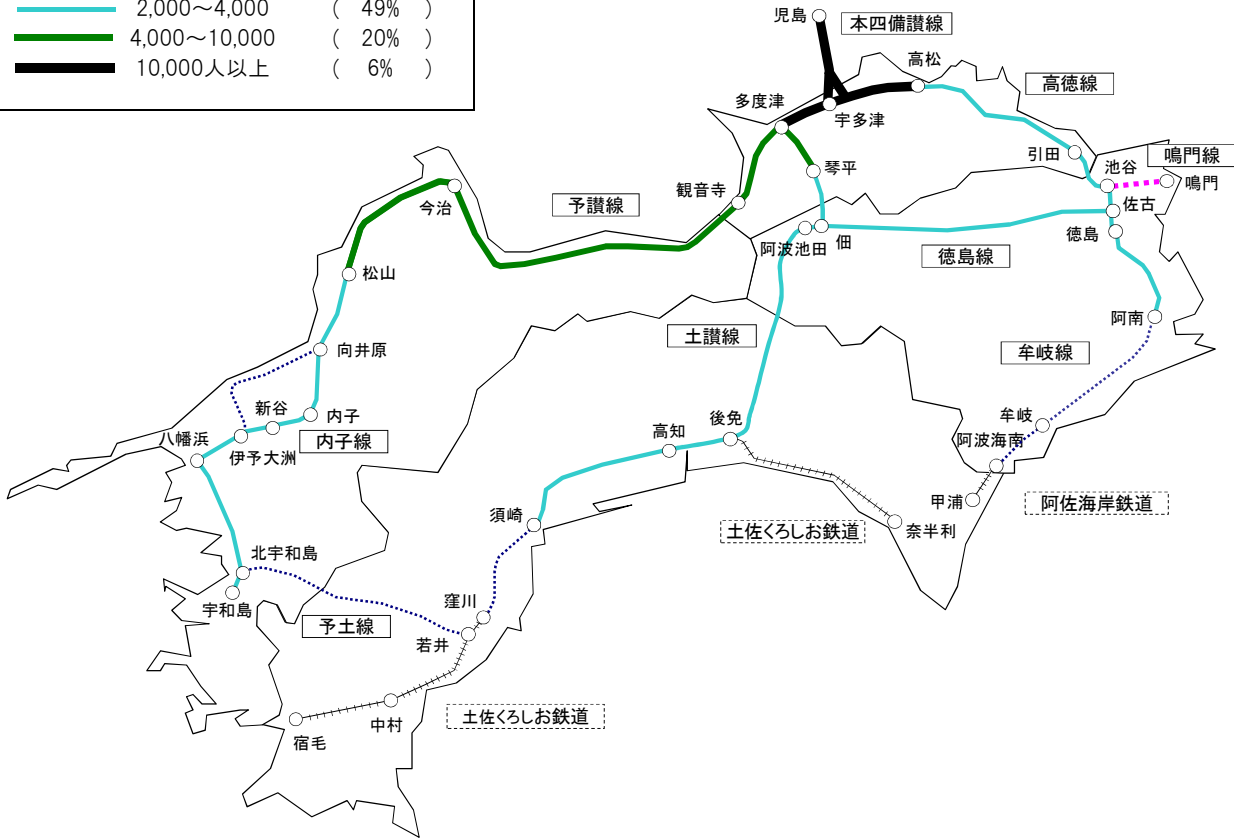
JR 四 国 全 線	853.7	3,589	635	121.5
------------	-------	-------	-----	-------

(注) 1 平均通過人員(輸送密度)とは、営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます。
 平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数
 2 JR四国全線が利用できるフリータイプのきっぷについては、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線(一部の線区を除く)で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。
 なお、予土線(北宇和島~若井)は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員(輸送人キロ)の影響を除いた場合、平均通過人員(2022年度)は、137人(対前年比率103.1%)となります。

お客様のご利用状況（2022年度）

対2019年度比較

（凡 例）	平均通過人員	（営業キロ割合）
.....	1,000人未満	（ 23% ）
.....	1,000～2,000	（ 1% ）
.....	2,000～4,000	（ 49% ）
.....	4,000～10,000	（ 20% ）
.....	10,000人以上	（ 6% ）



区間別平均通過人員（輸送密度）

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員		
			(人/日)	対2019 増減	2019比 (%)
本四備讃線	宇多津 ～ 児島	18.1	17,980	△ 5,037	78.1
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	19,605	△ 4,409	81.6
	多度津 ～ 観音寺	23.8	7,207	△ 1,742	80.5
	観音寺 ～ 今治	88.4	4,411	△ 1,103	80.0
	今治 ～ 松山	49.5	5,549	△ 1,258	81.5
	松山 ～ 宇和島	91.6	2,195	△ 574	79.3
(海線)	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	307	△ 58	84.2
内子線	内子 ～ 新谷	5.3	2,580	△ 718	78.2
高德線	高松 ～ 引田	45.1	3,880	△ 836	82.3
	引田 ～ 徳島	29.4	3,003	△ 630	82.7

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員		
			(人/日)	対2019 増減	2019比 (%)
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	4,556	△ 766	85.6
	琴平 ～ 高知	115.3	2,259	△ 398	85.0
	高知 ～ 須崎	42.1	3,188	△ 546	85.4
	須崎 ～ 窪川	30.0	898	△ 210	81.1
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,270	△ 553	80.4
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,701	△ 225	88.3
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,793	△ 957	79.9
	阿南 ～ 牟岐	43.2	437	△ 168	72.3
※	牟岐 ～ 阿波海南	10.1	168	△ 18	90.1
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	220	△ 81	72.9

JR 四 国 全 線	853.7	3,589	△ 826	81.3
------------	-------	-------	-------	------

(注) 1 平均通過人員(輸送密度)とは、営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員をいいます。

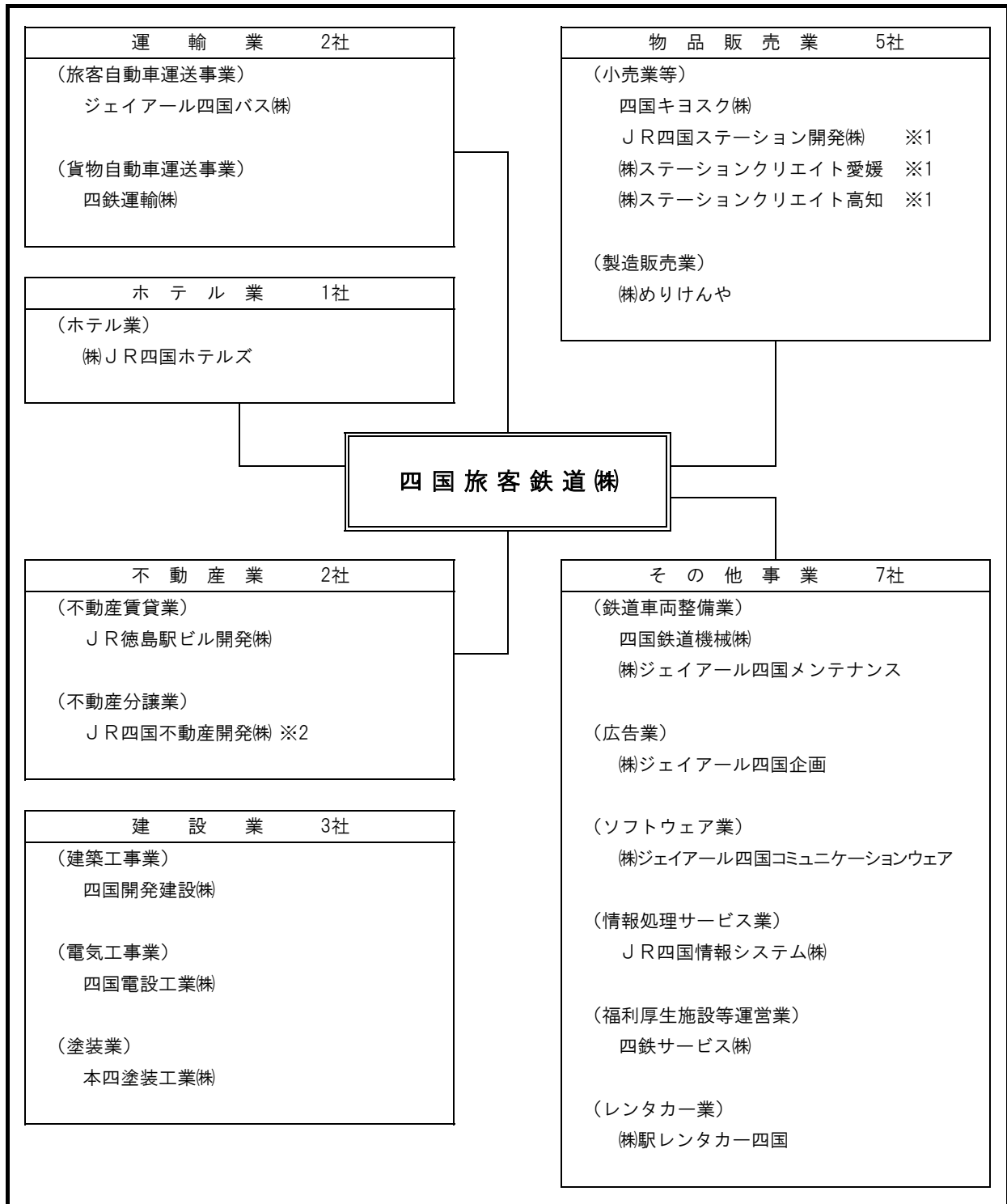
平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数

2 JR四国全線が利用できるフリータイプのきっぷについては、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線(一部の線区を除く)で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。

なお、予土線(北宇和島～若井)は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員(輸送人キロ)の影響を除いた場合、平均通過人員(2022年度)は、137人(対2019年度比率77.1%)となります。

※ 牟岐線・阿波海南～海部間は、2020年10月31日で廃止となり、廃止前の営業キロは牟岐～阿波海南間で11.6kmとなります。

連結対象会社一覧表



連結決算対象会社数

親会社	1社
子会社	20社
計	21社

(注) 四国旅客鉄道(株)は、運輸業、物品販売業、ホテル業、不動産業、その他事業を営んでいます。

※1 株ステーションクリエイト東四国は、2022年10月1日に 株ステーションクリエイト愛媛、株ステーションクリエイト高知を吸収合併し、JR四国ステーション開発(株)に商号変更しました。

※2 よんてつ不動産(株)は、2022年11月1日にJR四国不動産開発(株)に商号変更しました。