

2024 年度線区別収支及び営業係数の公表について

2025年11月7日

J R 四国では、人口減少や少子高齢化等を見据え、四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」の追求に向けて、議論や意見交換に資するよう当社の経営状況や輸送状況等の情報開示を推進することとしています。

このたび、2024 年度の線区別収支と営業係数が取りまとまりましたので、別紙のとおり公表いたします。

なお、昨年度に引き続き、2024 年度の線区別収支においても、地域やご利用の皆様に線区ごとの直接費と収入の関係についてご理解をいただくため、営業費は直接費^{※1}により収支及び営業係数を算出しております（共通費^{※2}を含む数値は参考です）。

※1 直接費とは、列車の運行に直接かかる費用。

※2 共通費とは、本社部門経費や減価償却費、諸税等。

【別紙】線区別収支と営業係数（2024年度）

線 名	区 間	営業キロ (km)	平均通過 人員 (人/日)	収 支 (百万円)						直接費に対する 営業係数 (円)	共通費含む 営業係数 (円)
				営業収益 (A)	営業費(B)			営業損益(A)- (B)			
					直接費	共通費	営業費計	直接費のみ	共通費含む		
本四備讃線	児島 ～ 宇多津	18.1	22,286	3,460	1,141	1,363	2,504	2,319	956	33	72
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	22,494	4,308	3,278	2,087	5,365	1,029	▲ 1,058	76	125
	多度津 ～ 観音寺	23.8	7,897	1,447	804	723	1,527	642	▲ 80	56	106
	観音寺 ～ 今治	88.4	4,892	3,473	2,464	2,037	4,502	1,009	▲ 1,029	71	130
	今治 ～ 松山	49.5	6,226	2,373	1,710	1,255	2,965	663	▲ 592	72	125
	松山 ～ 宇和島	96.9	2,409	1,870	2,261	1,491	3,752	▲ 390	▲ 1,882	121	201
	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	334	222	416	426	842	▲ 194	▲ 620	188	379
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	4,776	432	421	263	684	12	▲ 251	97	158
	琴平 ～ 高知	115.3	2,400	2,697	3,226	1,854	5,080	▲ 530	▲ 2,383	120	188
	高知 ～ 須崎	42.1	3,263	787	1,119	657	1,775	▲ 332	▲ 989	142	226
	須崎 ～ 窪川	30.0	891	217	402	352	754	▲ 186	▲ 537	186	348
高德線	高松 ～ 引田	45.1	4,197	1,291	1,310	907	2,217	▲ 19	▲ 926	101	172
	引田 ～ 徳島	29.4	3,200	710	864	545	1,409	▲ 154	▲ 699	122	198
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,794	494	640	398	1,038	▲ 146	▲ 544	130	210
	阿南 ～ 阿波海南	53.3	352	90	402	539	940	▲ 311	▲ 850	445	1,042
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,312	883	1,354	947	2,302	▲ 472	▲ 1,419	153	261
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,801	70	147	104	252	▲ 78	▲ 182	211	361
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	250	81	321	757	1,078	▲ 240	▲ 997	396	1,329
JR四国全線		853.7	3,977	24,904	22,282	16,423	38,705	2,622	▲ 13,801	—	155

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数=営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例) 列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している（鉄道線路使用料収入等は含まない）。

①線区の営業キロで按分 ②線区の輸送人キロで按分 ③線区の旅客運輸収入で按分

④線区の収入で按分 ⑤線区の共通費を除く費用で按分 ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分（例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など）

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

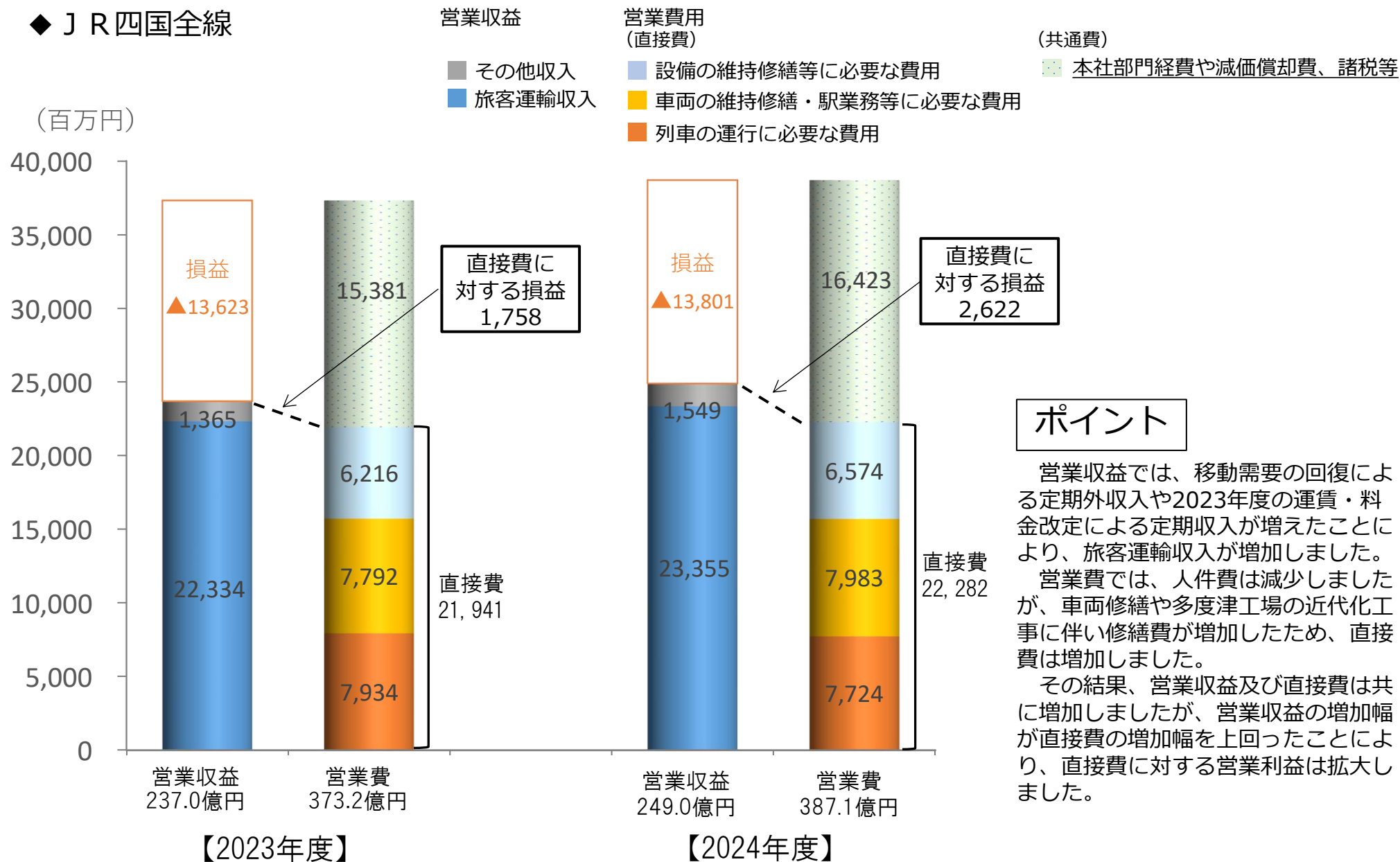
※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※端数は四捨五入処理。

※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、2023年度から各線区への配分方法を変更しているが、本資料については変更以前の配分方法によるデータを基に各種数値を計上している。

そのため、平均通過人員については、JR四国HPに掲載している「2024年度区間別平均通過人員等」の数値とは一部異なる。

◆ J R 四国全線



◆本四備讃線（児島～宇多津） 営業収益

■ その他収入
■ 旅客運輸収入

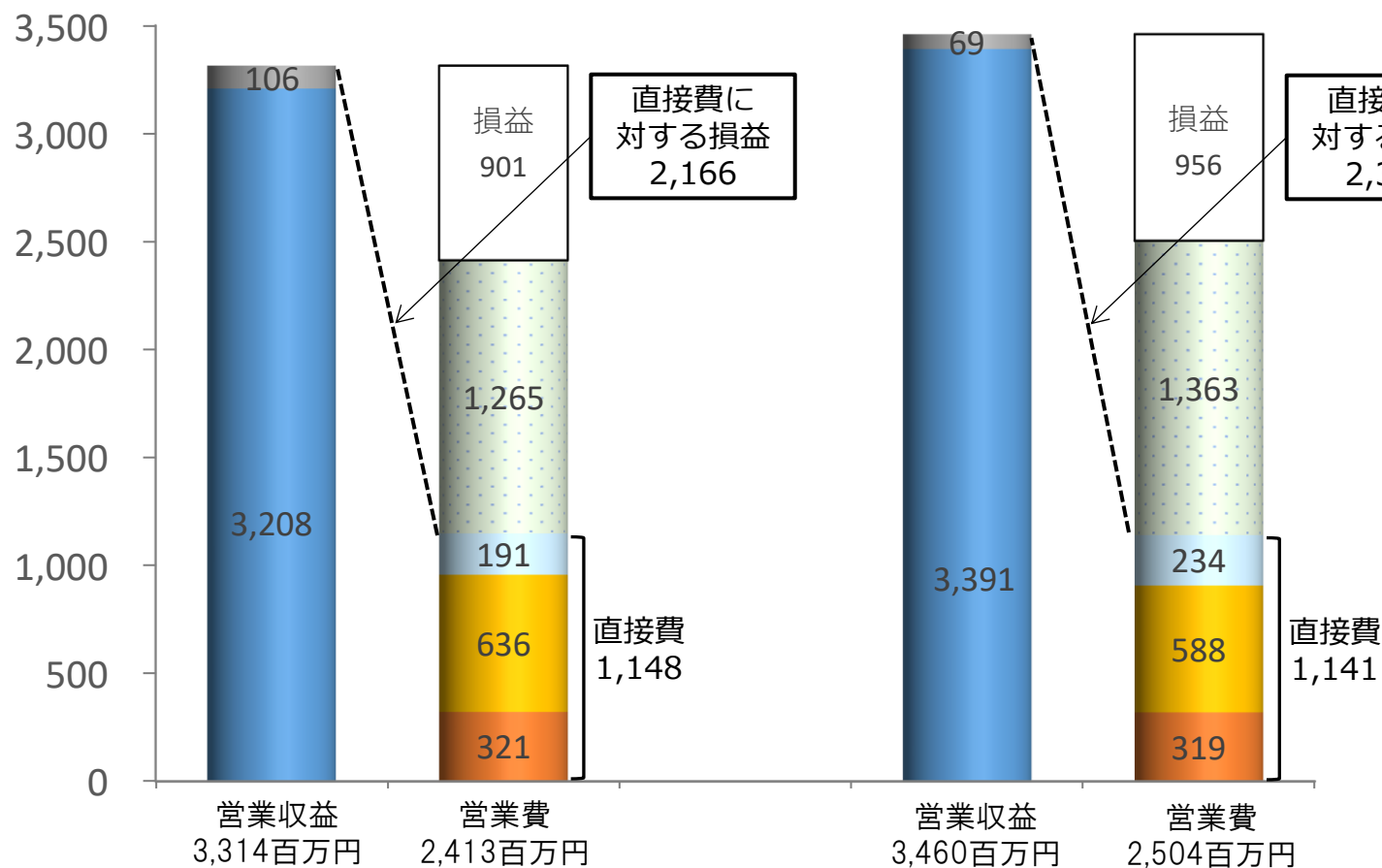
営業費用 (直接費)

■ 設備の維持修繕等に必要な費用
■ 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
■ 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の回復による定期外収入や2023年度の運賃・料金改定による定期収入が増えたことにより、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、人件費は増加しましたが、本四利用料が減少したため直接費はほぼ横ばいでした。

その結果、直接費に対する営業利益は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆予讃線（高松～多度津）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

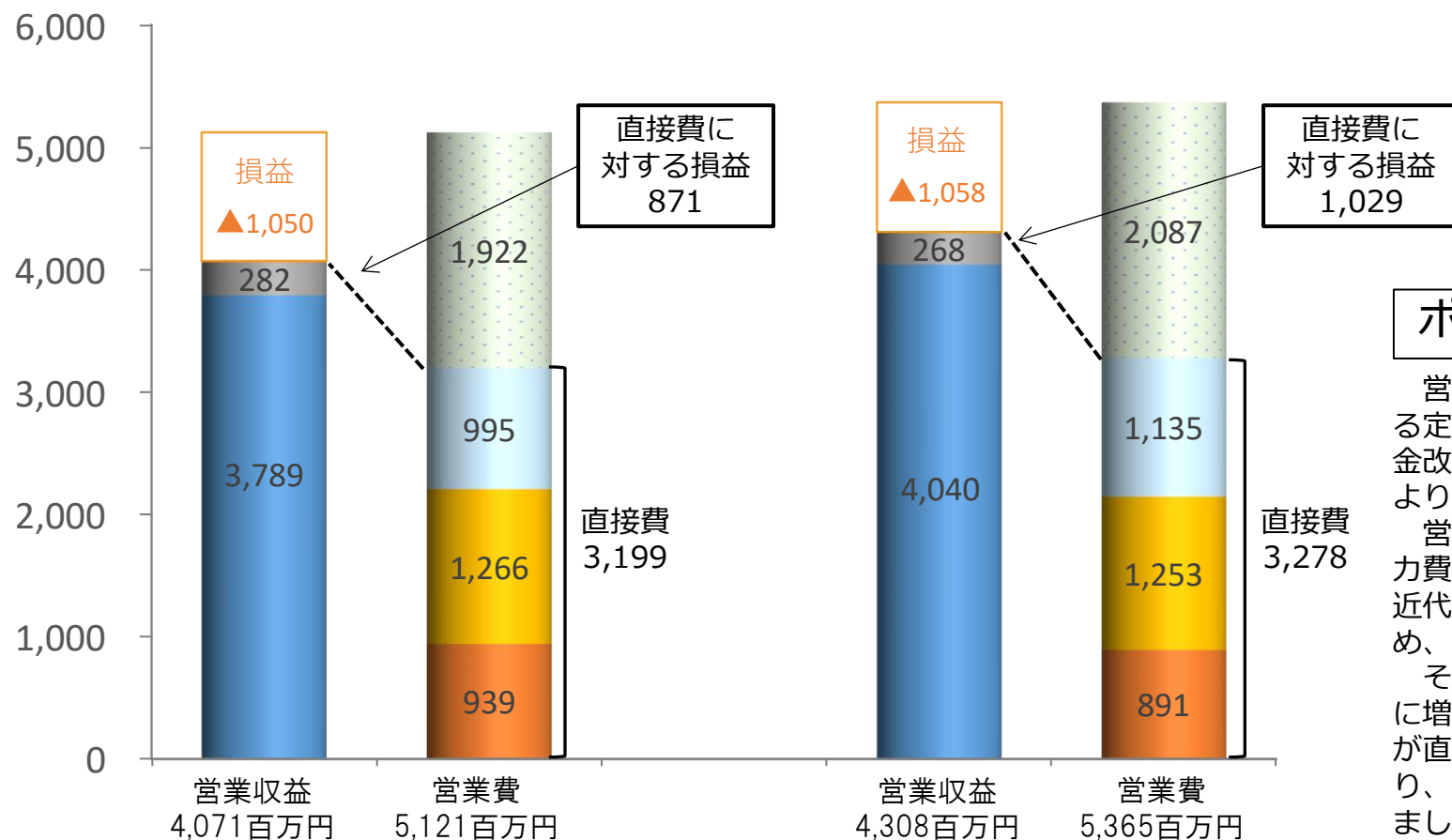
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の回復による定期外収入や2023年度の運賃・料金改定による定期収入が増えたことにより、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、電力単価の減により動力費が減少しましたが、多度津工場の近代化工事に伴い修繕費が増加したため、直接費は増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、営業収益の増加幅が直接費の増加幅を上回ったことにより、直接費に対する営業利益は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

【別紙】線区別収支と営業係数（2024年度）

◆予讃線（多度津～観音寺）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

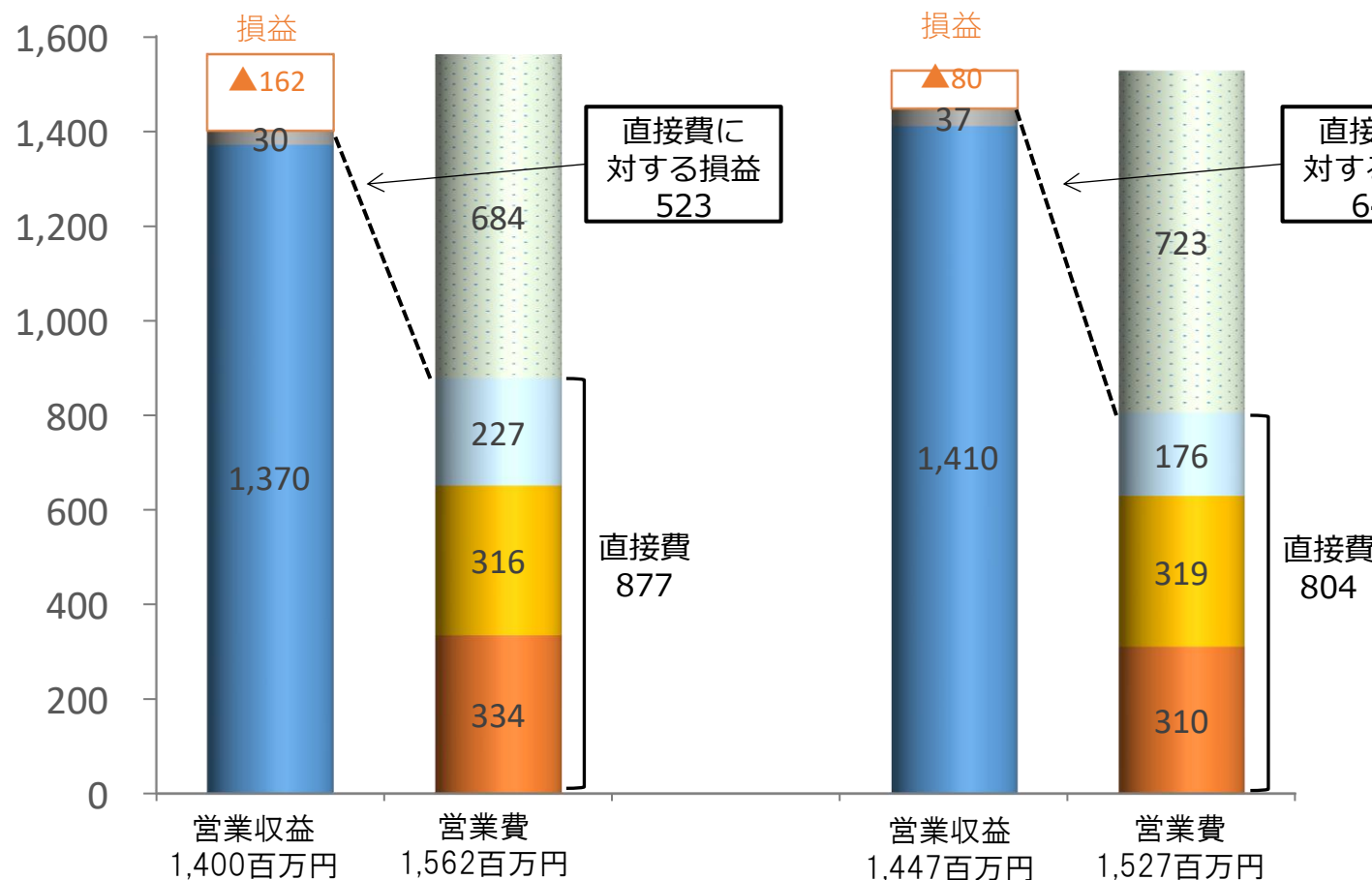
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備の修繕費が減少したほか、電力単価の減により動力費が減少したため、直接費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業利益は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆予讃線（観音寺～今治）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

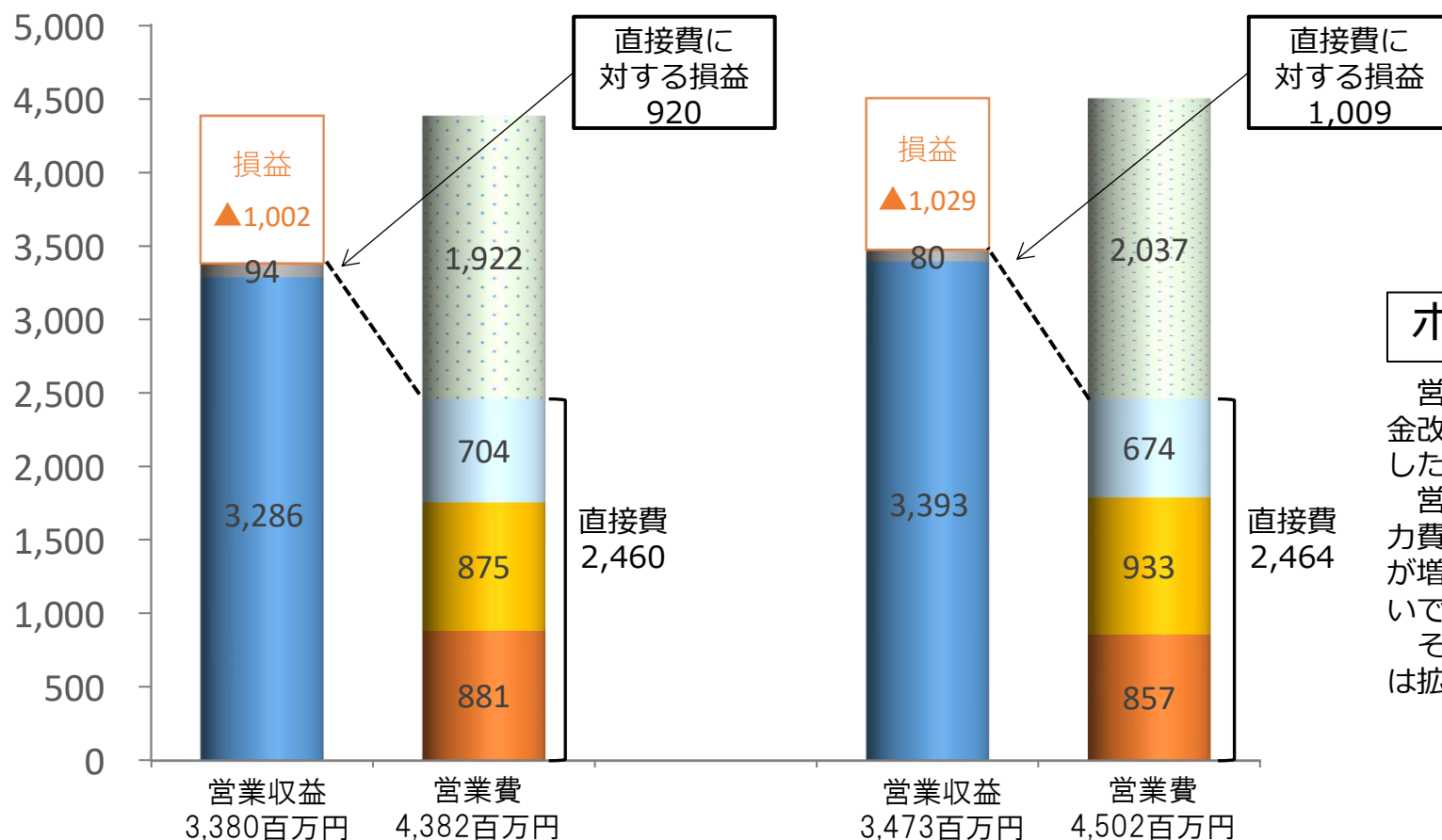
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、電力単価の減により動力費が減少しましたが、車両の修繕費が増加したことから直接費はほぼ横ばいでした。

その結果、直接費に対する営業利益は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

【別紙】線区別収支と営業係数（2024年度）

◆予讃線（今治～松山）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

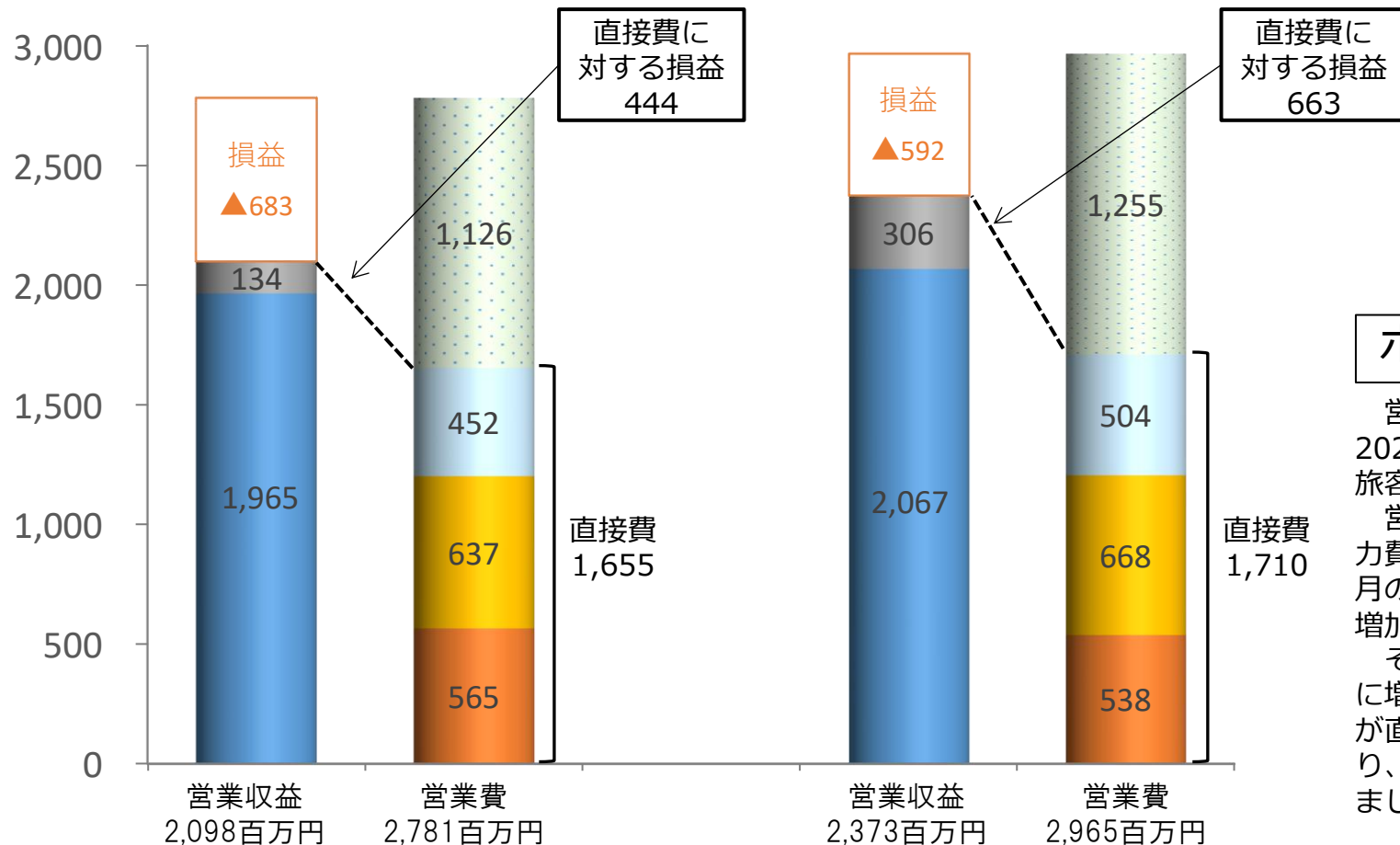
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の回復や2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、電力単価の減により動力費が減少しましたが、車両修繕や11月の大雨災害復旧工事による修繕費が増加したため、直接費は増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、営業収益の増加幅が直接費の増加幅を上回ったことにより、直接費に対する営業利益は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆予讃線（松山～宇和島）

営業収益

■ その他収入
■ 旅客運輸収入

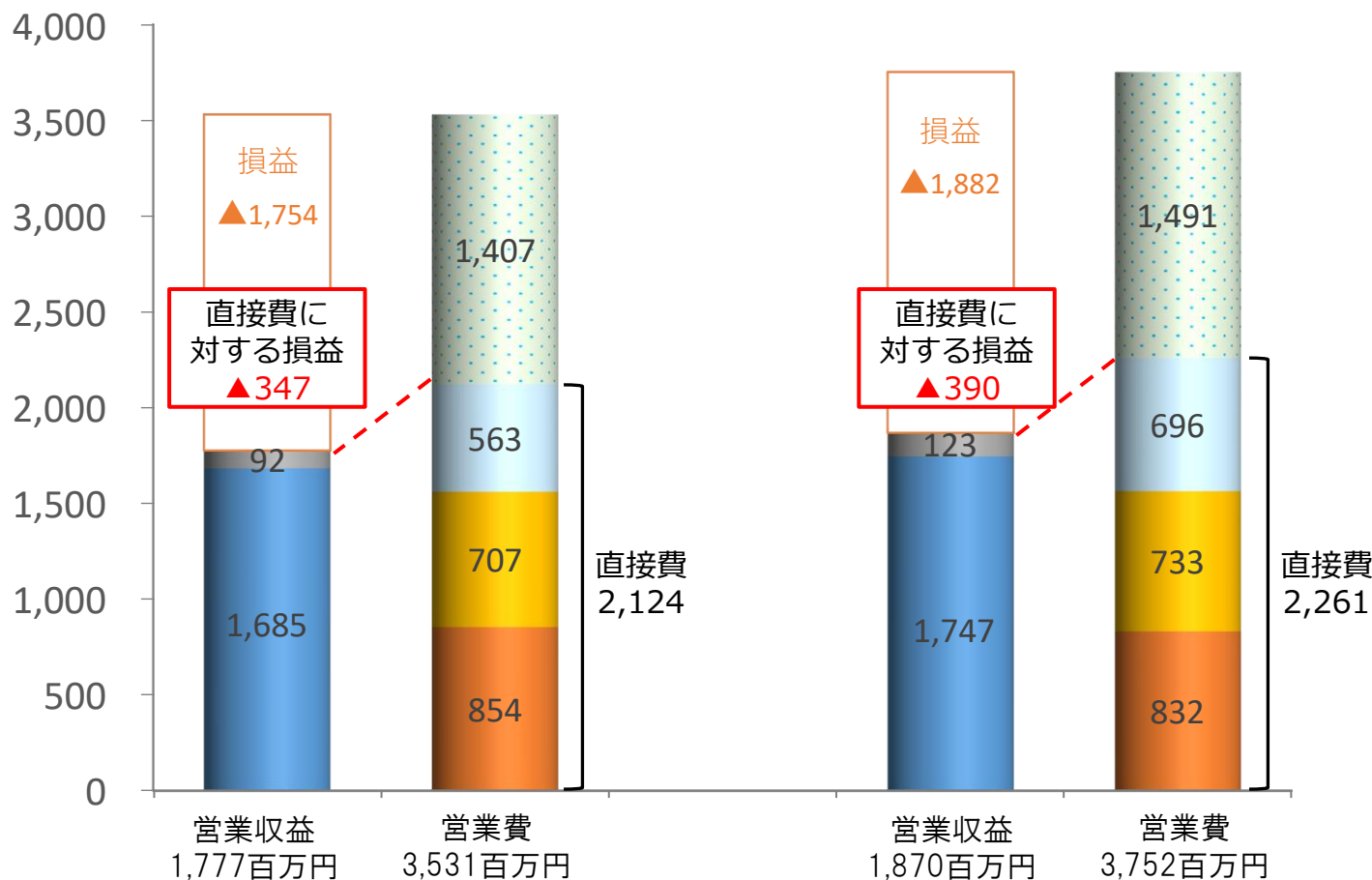
営業費用
(直接費)

■ 設備の維持修繕等に必要な費用
■ 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
■ 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備や電気設備、車両の修繕費増により、直接費は増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、直接費の増加幅が営業収益の増加幅を上回ったことにより、直接費に対する営業損失は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

◆予讃海線（向井原～伊予大洲） 営業収益

営業費用 (直接費)

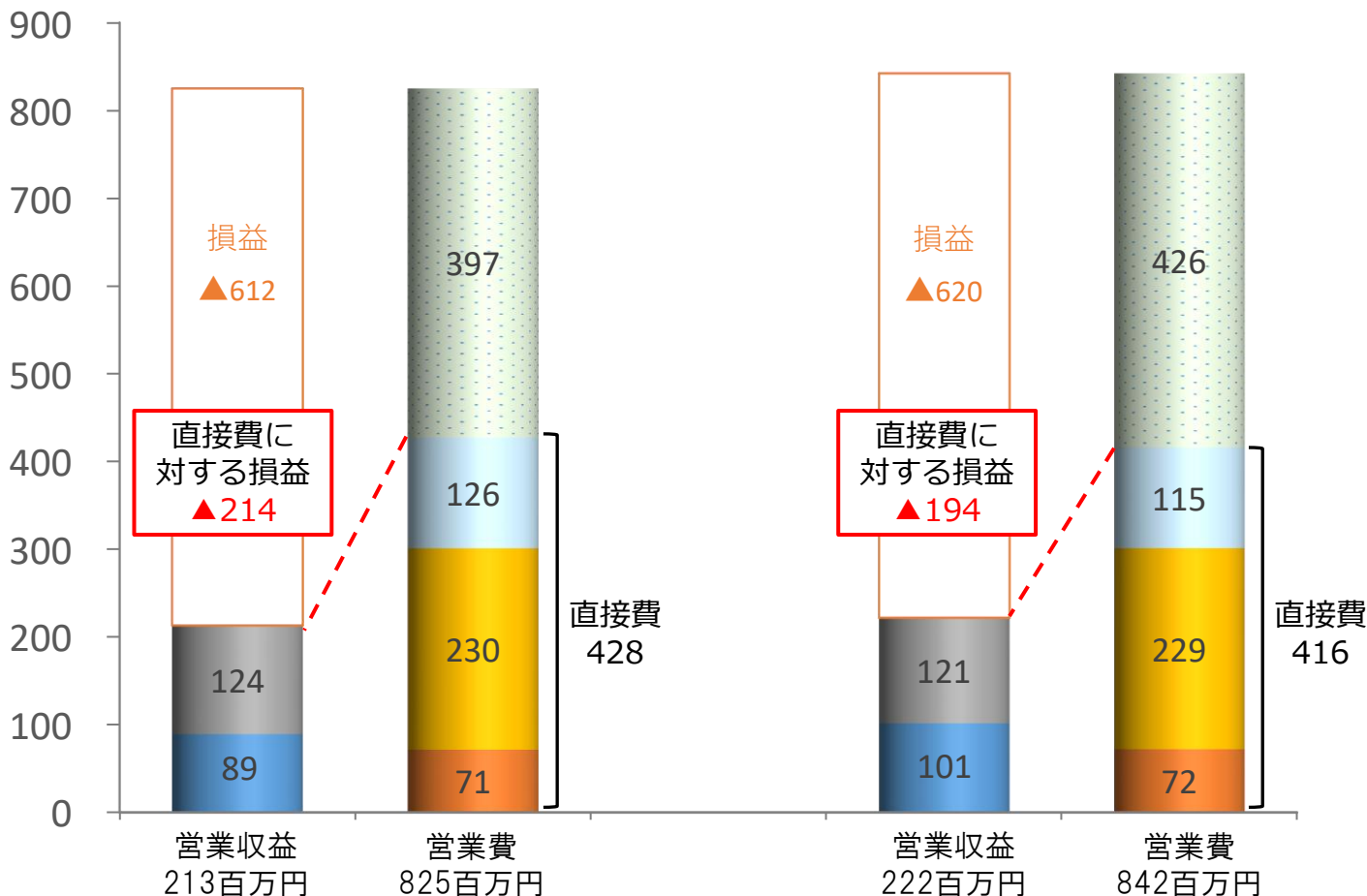
(共通費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の回復や2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。
営業費では、線路設備の修繕費減により、直接費が減少しました。
その結果、直接費に対する営業損失は改善しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆土讃線（多度津～琴平）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

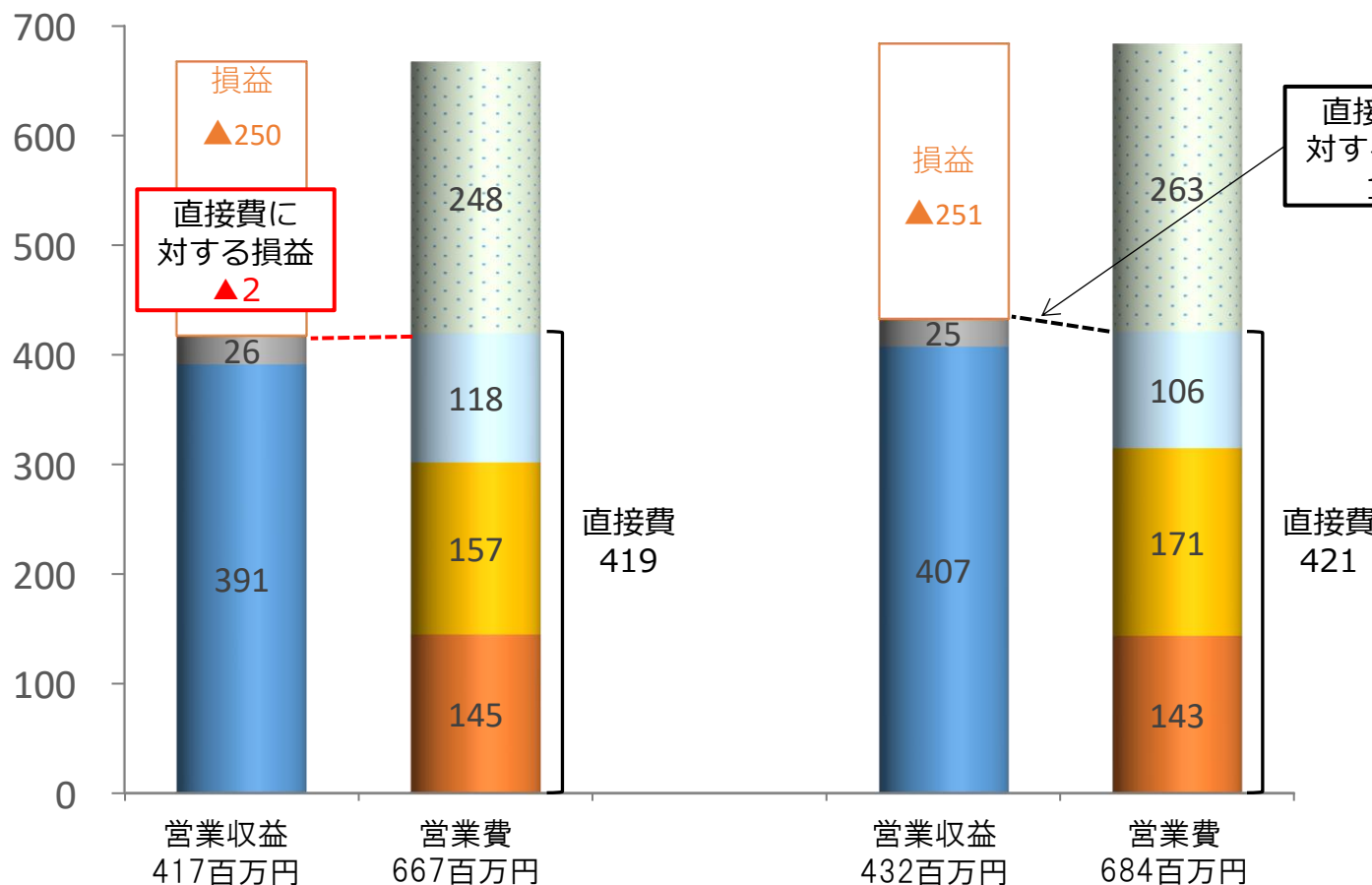
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。
直接費はほぼ横ばいでした。
その結果、直接費に対する営業損益は改善し、プラスに転じました。

【2023年度】

【2024年度】

◆土讃線（琴平～高知）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

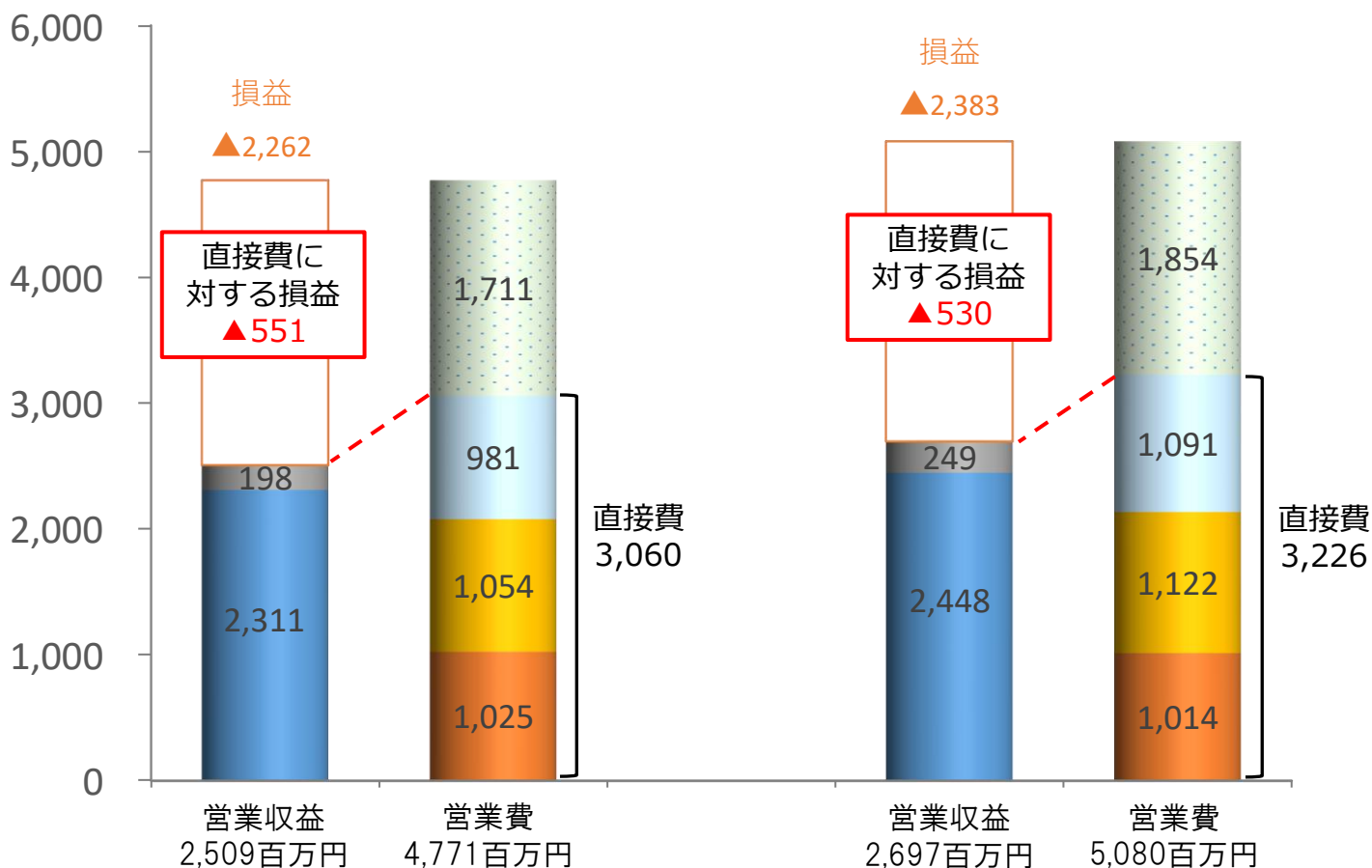
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2023年度】

【2024年度】

ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、人件費は減少しましたが、車両や電気設備、台風等災害復旧工事による修繕費が増加したため、直接費が増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、営業収益の増加幅が直接費の増加幅を上回ったことにより、直接費に対する営業損失は改善しました。

◆土讃線（高知～須崎）

営業収益

営業費用
(直接費)

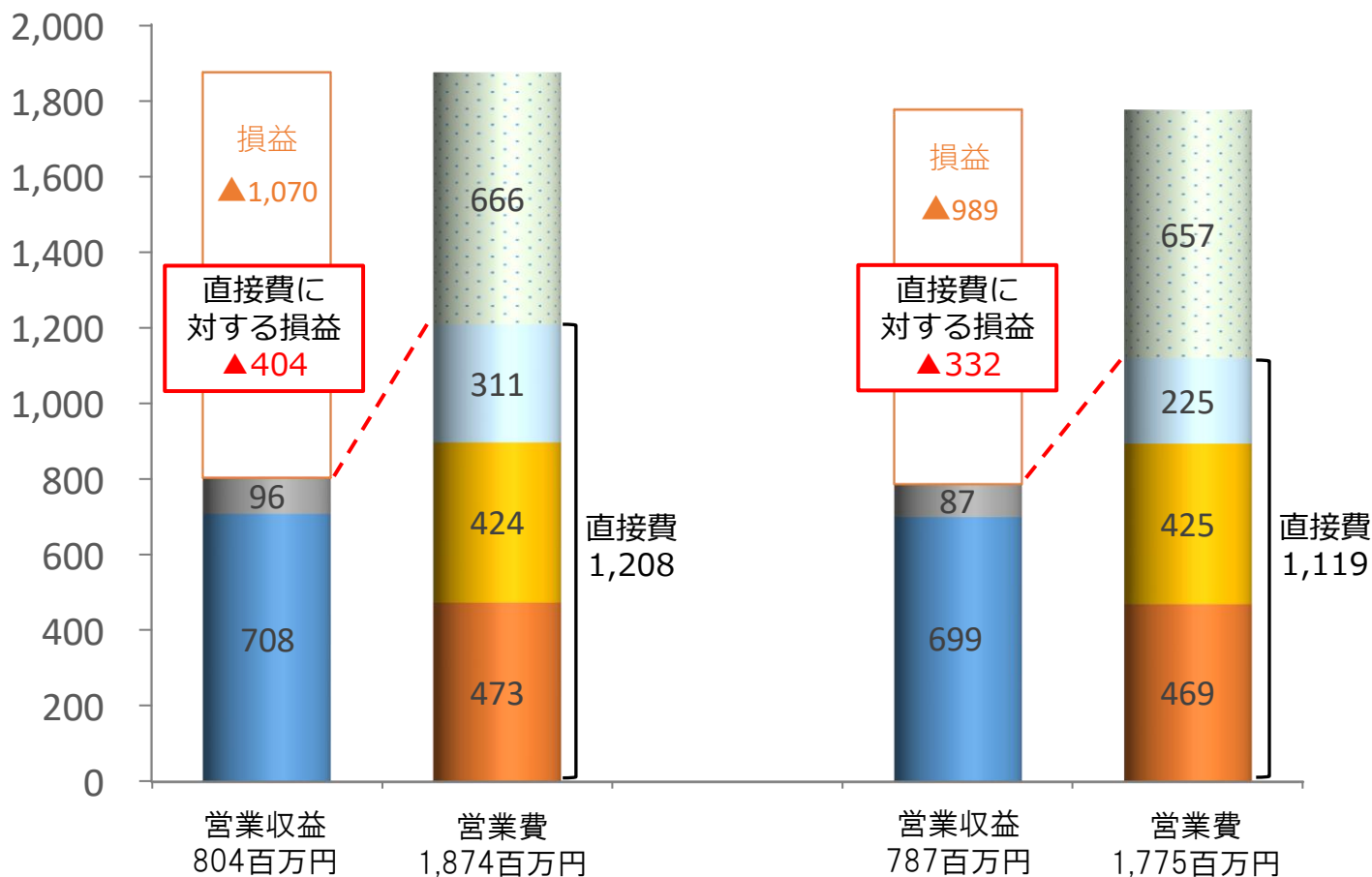
(共通費)

■ その他収入
■ 旅客運輸収入

■ 設備の維持修繕等に必要な費用
■ 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
■ 列車の運行に必要な費用

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の低迷により旅客運輸収入が減少しました。
 営業費では、線路設備の修繕費減により、直接費が減少しました。
 その結果、営業収益及び直接費は共に減少しましたが、直接費の減少幅が営業収益の減少幅を上回ったことにより、直接費に対する営業損失は改善しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆土讃線（須崎～窪川）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

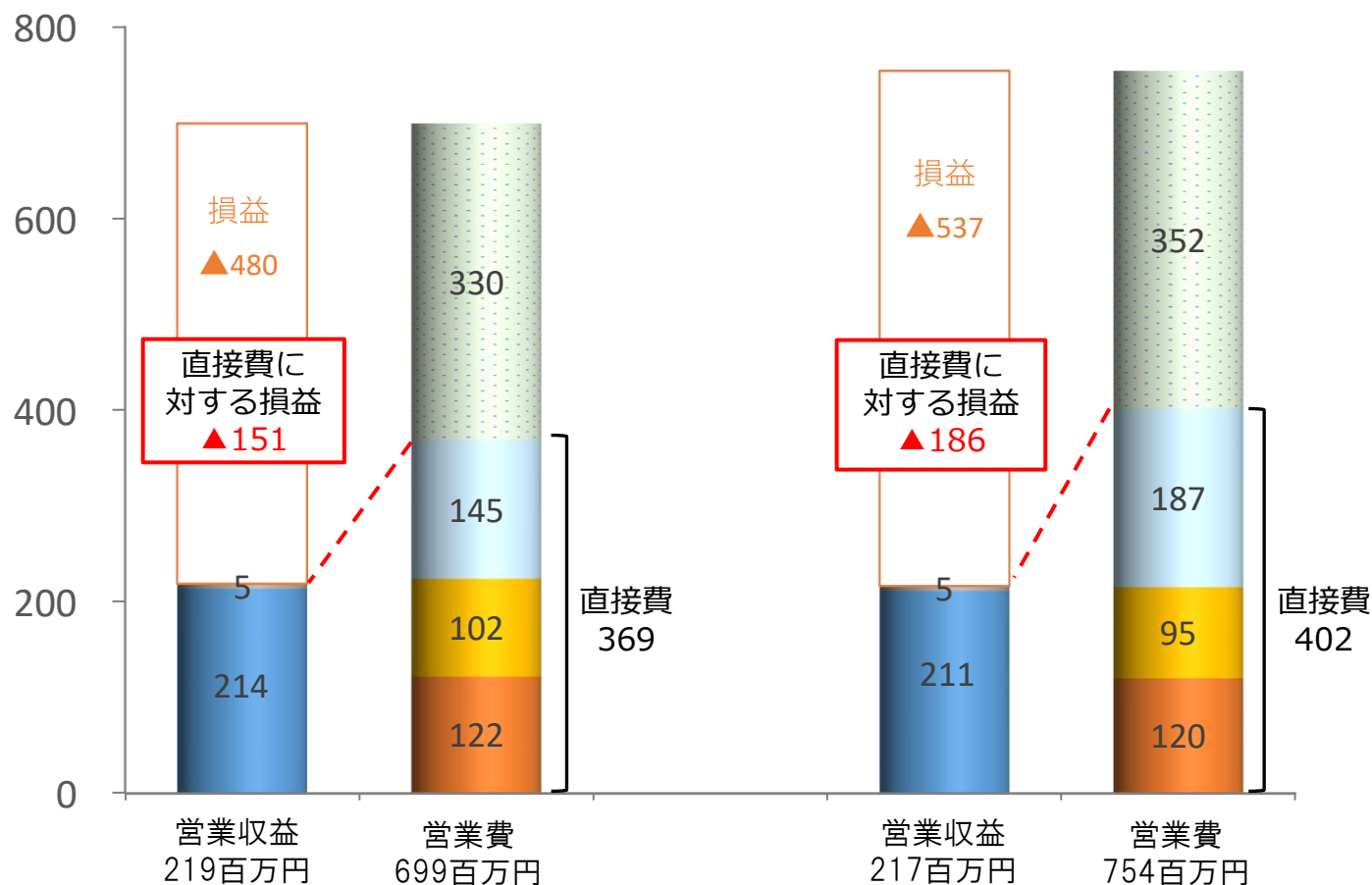
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の低迷により旅客運輸収入が減少しました。
 営業費では、線路設備や電気設備の修繕費増により直接費が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損失は拡大しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆高徳線（高松～引田）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

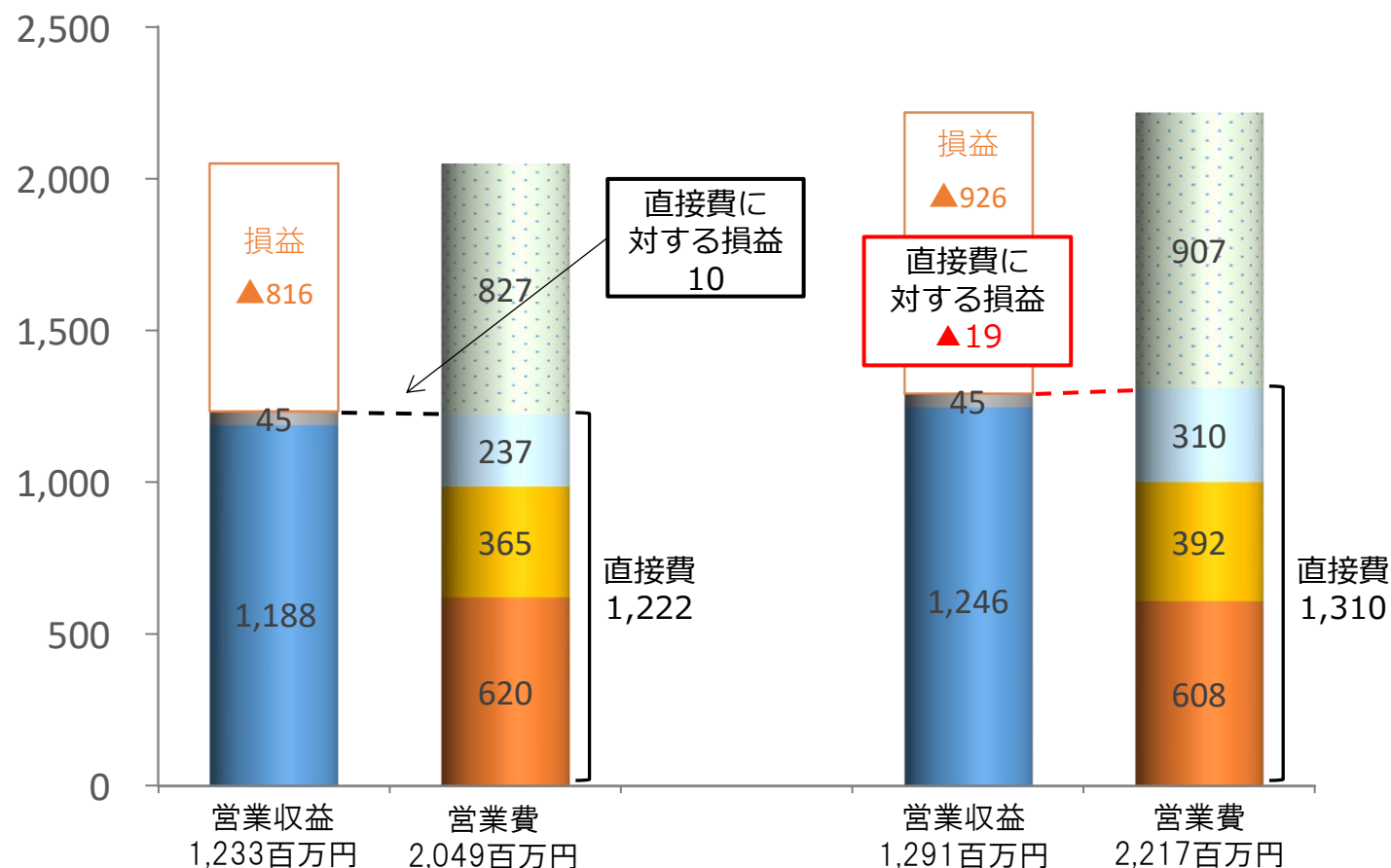
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、移動需要の回復や2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備や車両の修繕費増により、直接費が増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、直接費の増加幅が営業収益の増加幅を上回ったことにより、直接費に対する営業損益は悪化し、マイナスに転じました。

【2023年度】

【2024年度】

◆高徳線（引田～徳島）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

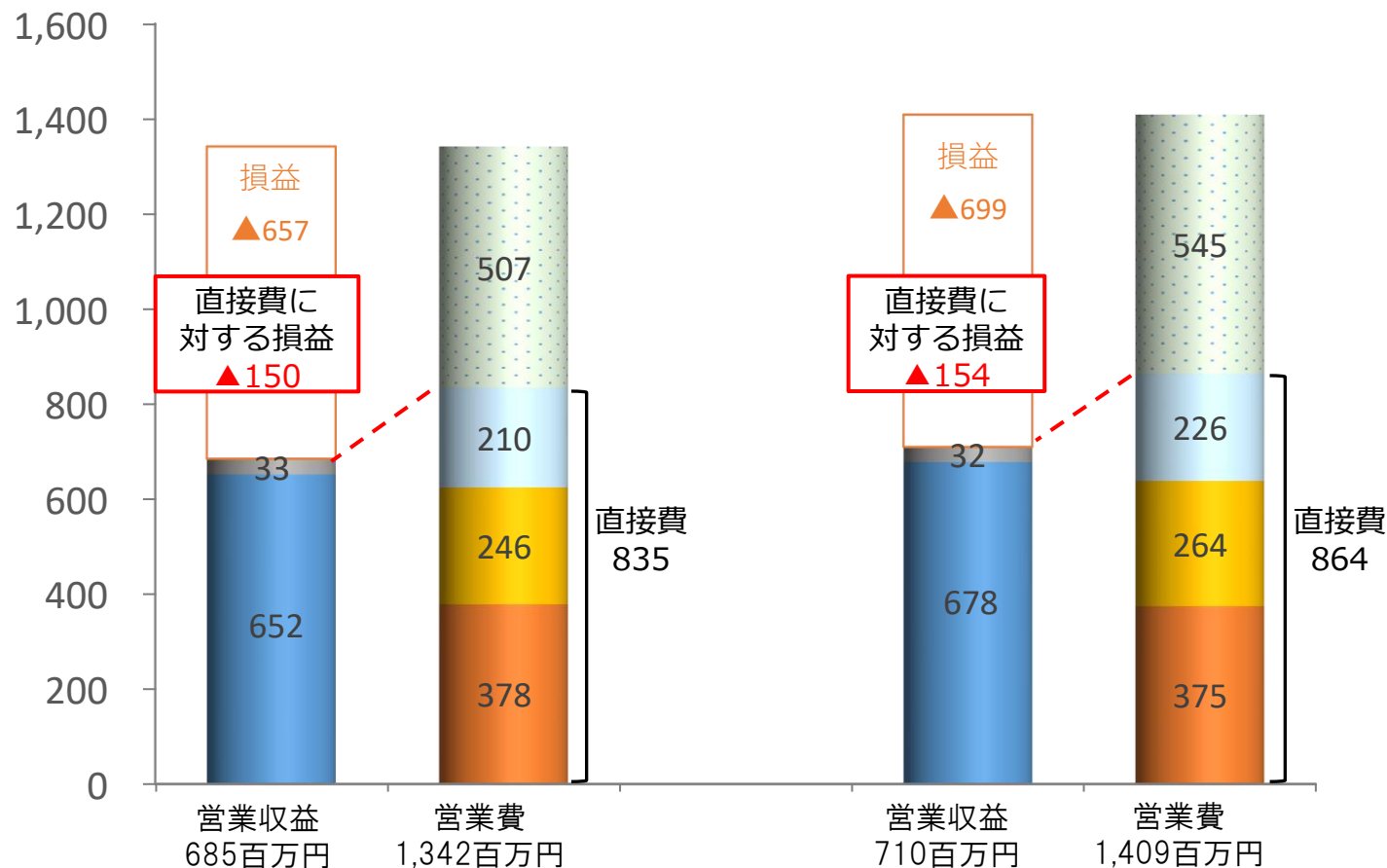
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備や車両の修繕費増により、直接費が増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加しましたが、増加幅が同程度であったため、直接費に対する営業損失はほぼ横ばいでした。

【2023年度】

【2024年度】

◆牟岐線（徳島～阿南）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

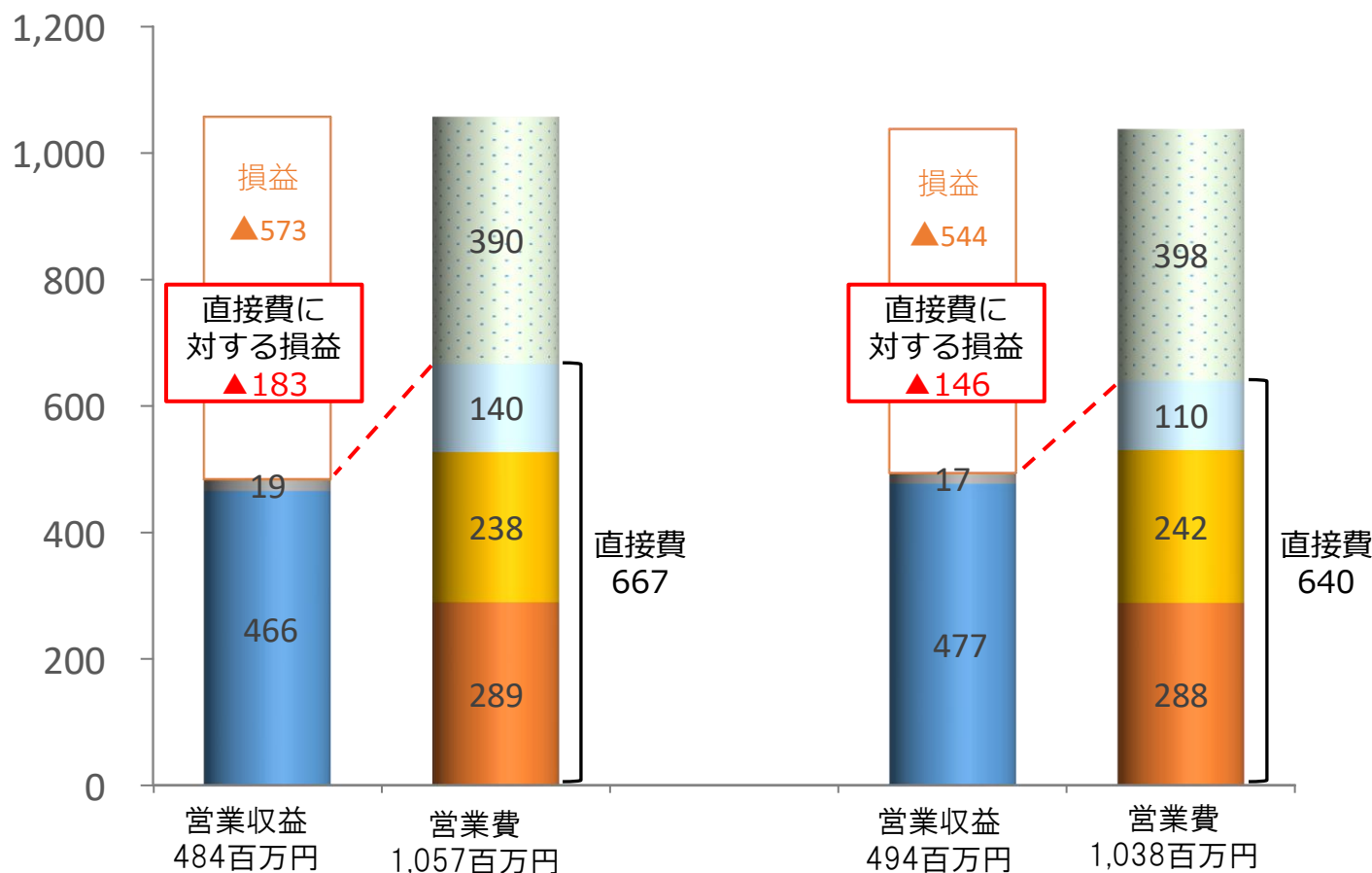
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備の修繕費減により、直接費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損失は改善しました。

【2023年度】

【2024年度】

◆牟岐線（阿南～阿波海南）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

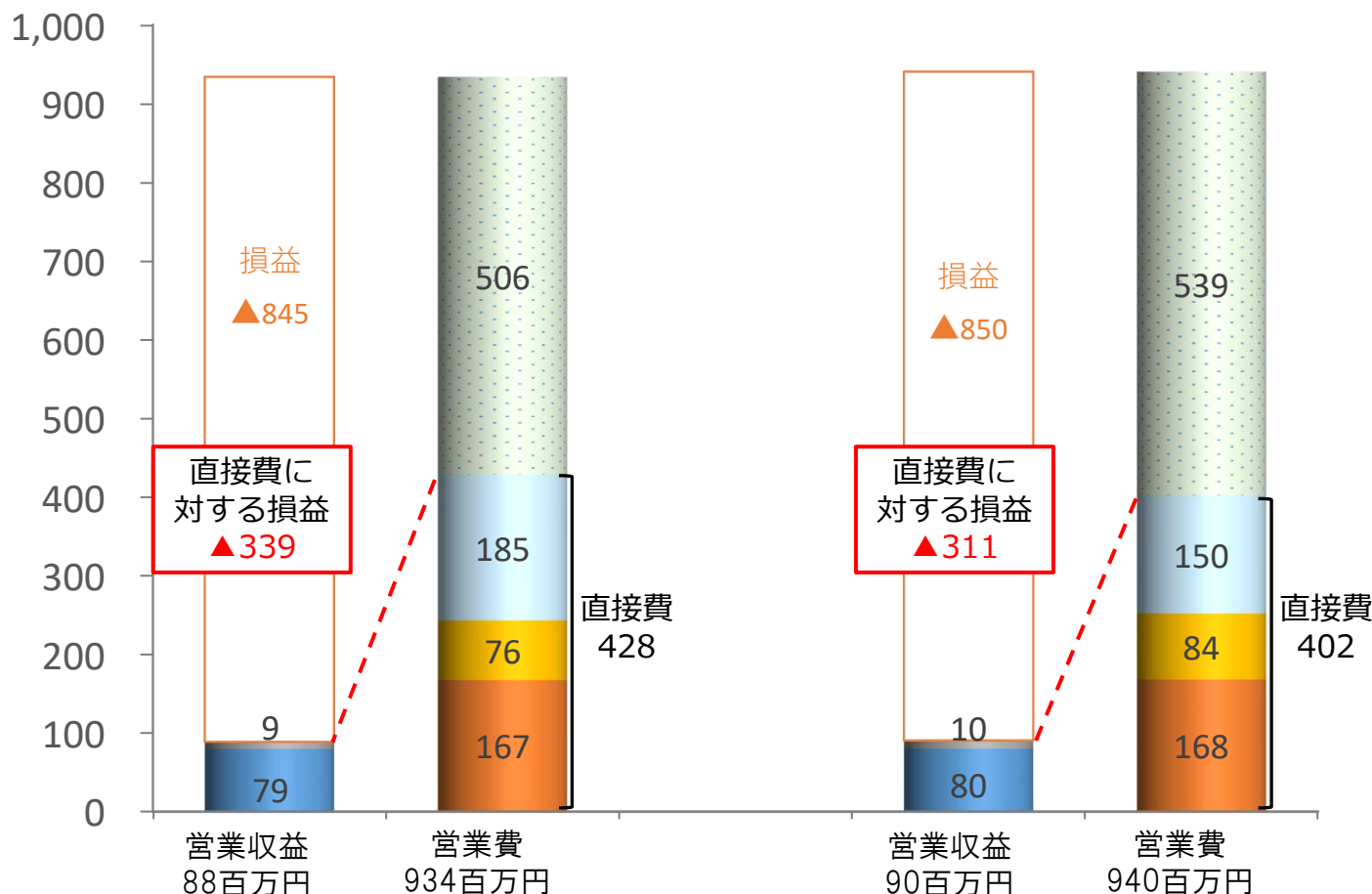
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2023年度】

【2024年度】

ポイント

営業収益では、旅客運輸収入がほぼ横ばいでした。

営業費では、線路設備の修繕費減により、直接費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損失は改善しました。

◆徳島線（佐古～佃）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

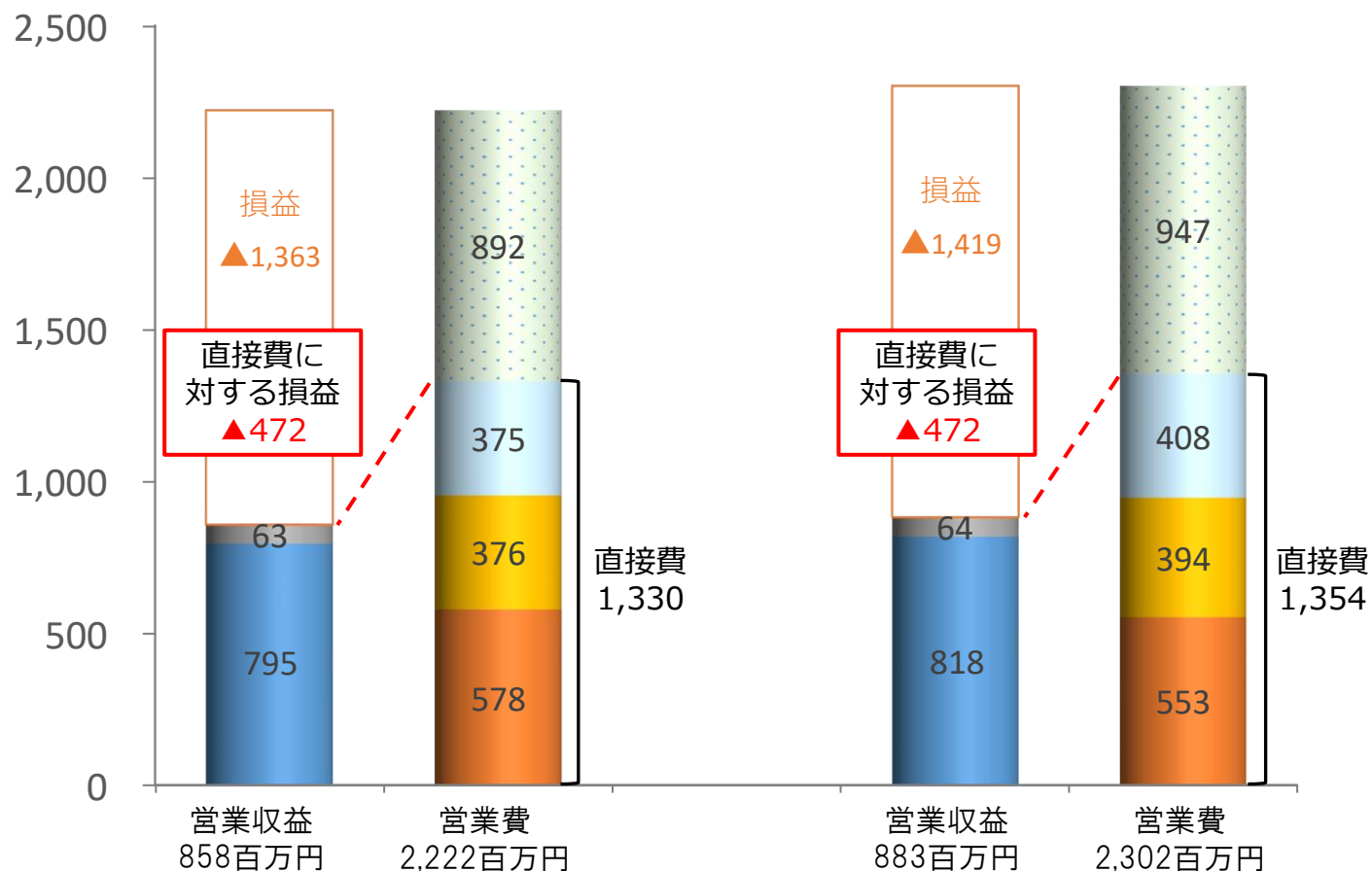
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2023年度】

【2024年度】

ポイント

営業収益では、2023年度の運賃・料金改定により、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、線路設備や車両の修繕費増により、直接費が増加しました。

その結果、営業収益及び直接費は共に増加し、直接費に対する営業損失は横ばいでした。

◆鳴門線（池谷～鳴門）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

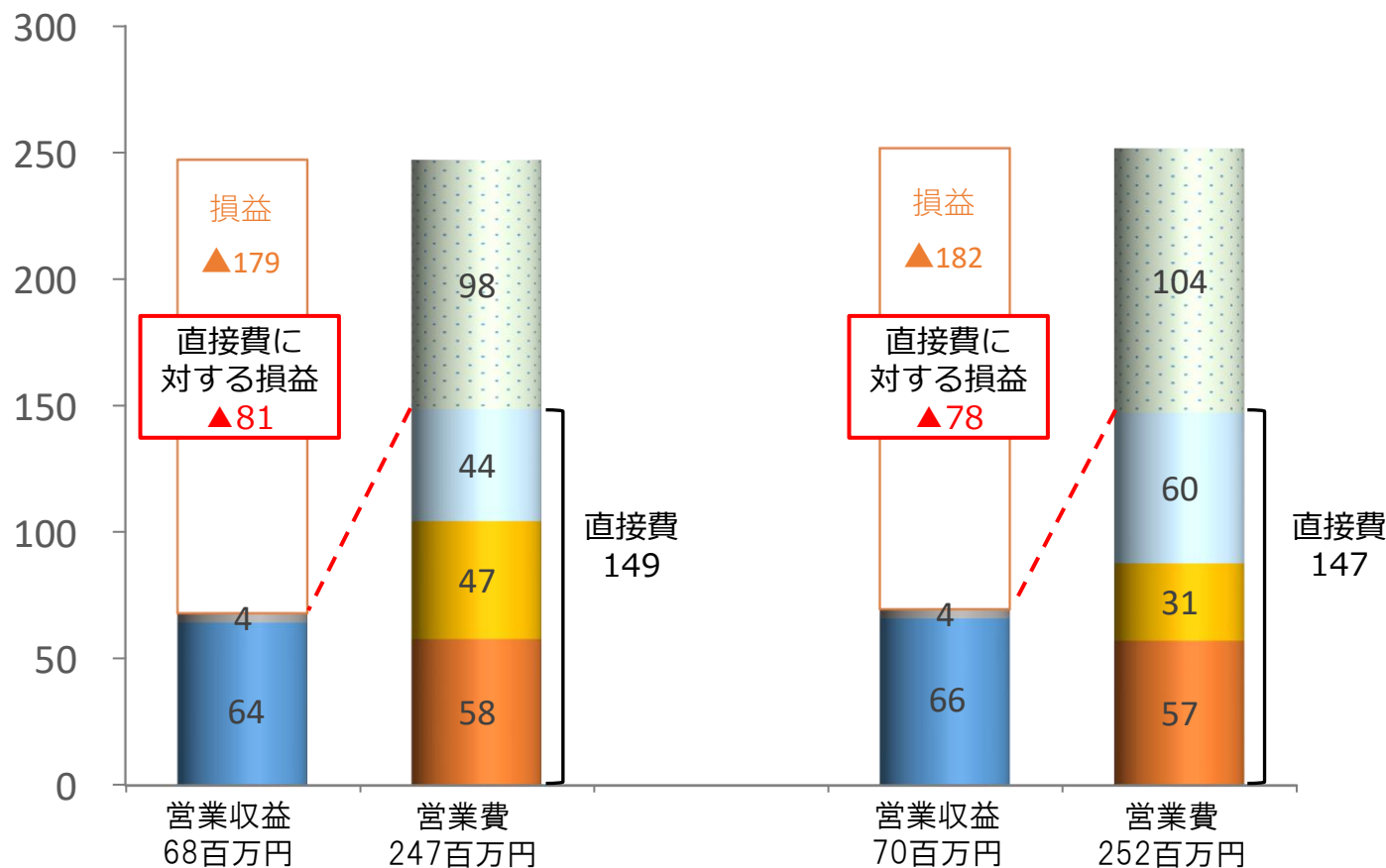
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

- 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2023年度】

【2024年度】

ポイント

営業収益では、旅客運輸収入がほぼ横ばいでした。

営業費では、線路設備や電気設備の修繕費が増加しましたが、駅業務に係る費用が減少したため、直接費はほぼ横ばいでした。

その結果、直接費に対する営業損失はほぼ横ばいでした。

◆予土線（北宇和島～若井）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

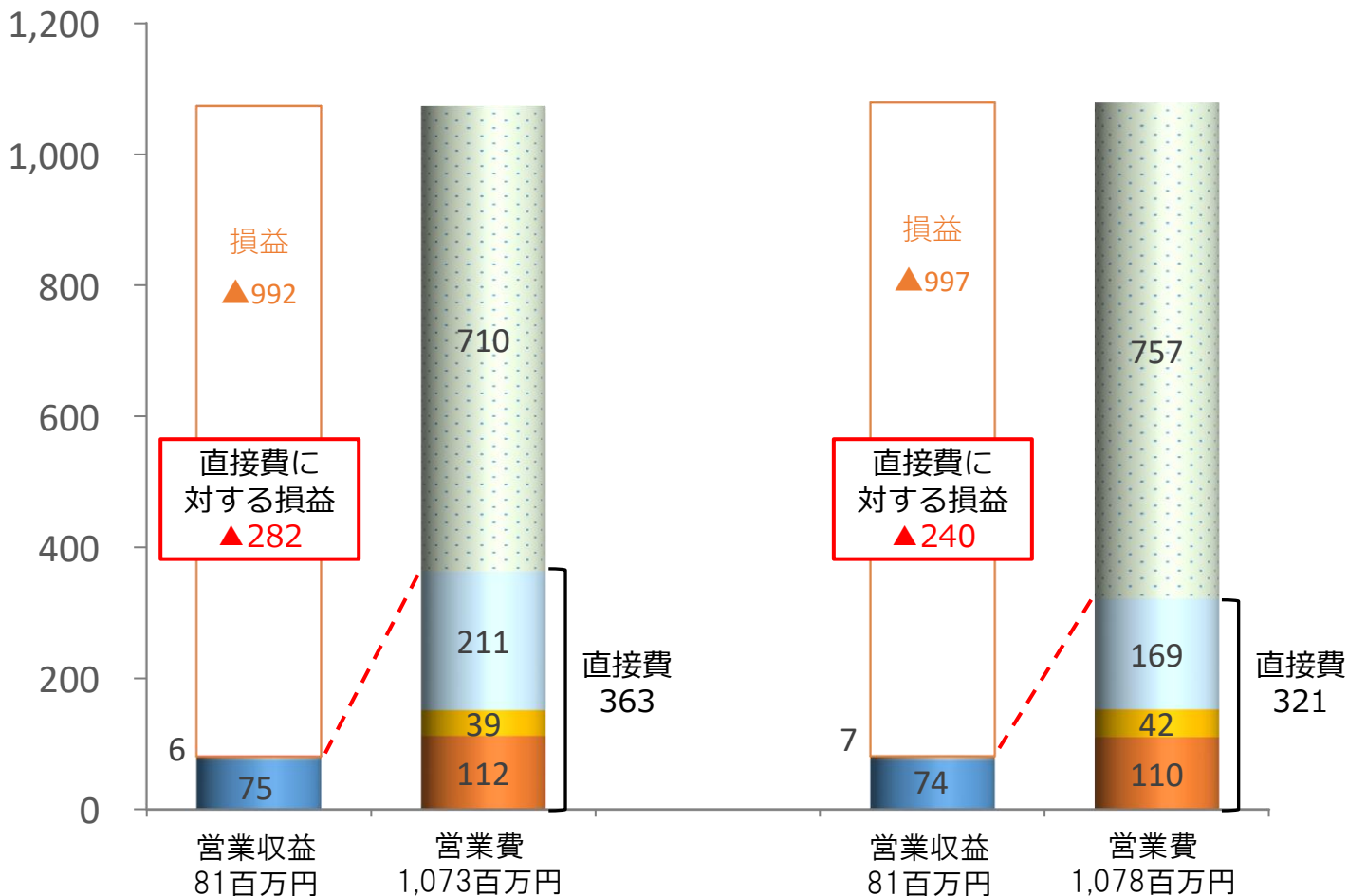
営業費用
(直接費)

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

(共通費)

■ 本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2023年度】

【2024年度】

ポイント

営業収益では、旅客運輸収入がほぼ横ばいでした。

営業費では、線路設備の修繕費減により、直接費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損失は改善しました。

線 名	区 間	営業キロ (km)	平均通過 人員 (人/日)	収 支 (百万円)							直接費に対する 営業係数 (円)	共通費含む 営業係数 (円)
				営業収益 (A)	営業費(B)			営業損益(A) - (B)				
					直接費	共通費	営業費計	直接費のみ	共通費含む			
本四備讃線	児島 ～ 宇多津	18.1	23,017	3,299	2,087	1,197	3,284	1,212	15	63	100	
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	24,014	4,257	3,405	1,789	5,194	852	▲ 937	80	122	
	多度津 ～ 観音寺	23.8	8,949	1,426	912	645	1,557	515	▲ 131	64	109	
	観音寺 ～ 今治	88.4	5,514	3,362	2,615	1,795	4,410	747	▲ 1,049	78	131	
	今治 ～ 松山	49.5	6,807	2,096	1,685	1,069	2,755	410	▲ 659	80	131	
	松山 ～ 宇和島	96.9	2,798	1,983	2,058	1,345	3,403	▲ 75	▲ 1,420	104	172	
	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	364	142	402	367	769	▲ 260	▲ 627	283	541	
	多度津 ～ 琴平	11.3	5,322	412	419	231	649	▲ 7	▲ 238	102	158	
土讃線	琴平 ～ 高知	115.3	2,657	2,360	2,765	1,569	4,334	▲ 405	▲ 1,974	117	184	
	高知 ～ 須崎	42.1	3,734	787	1,078	596	1,673	▲ 290	▲ 886	137	213	
	須崎 ～ 窪川	30.0	1,108	224	403	319	722	▲ 179	▲ 497	180	322	
高德線	高松 ～ 引田	45.1	4,716	1,265	1,221	784	2,005	44	▲ 739	96	158	
	引田 ～ 徳島	29.4	3,633	687	780	456	1,236	▲ 93	▲ 549	114	180	
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	4,749	526	618	382	1,000	▲ 92	▲ 474	118	190	
	阿南 ～ 海部	54.8	516	112	441	498	940	▲ 330	▲ 828	396	843	
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,824	961	1,318	868	2,185	▲ 356	▲ 1,224	137	227	
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,925	68	135	93	228	▲ 67	▲ 160	198	334	
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	301	84	280	673	953	▲ 196	▲ 869	334	1,137	
JR四国全線		855.2	4,416	24,051	22,622	14,577	37,199	1,429	▲ 13,148	—	155	

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数＝営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例) 列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している（鉄道線路使用料収入等は含まない）。

①線区の営業キロで按分 ②線区の輸送人キロで按分 ③線区の旅客運輸収入で按分

④線区の収入で按分 ⑤線区の共通費を除く費用で按分 ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分（例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など）

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※端数は四捨五入処理。

線 名	区 間	営業キロ (km)	平均通過 人員 (人/日)	収 支 (百万円)							直接費に対する 営業係数 (円)	共通費含む 営業係数 (円)
				営業収益 (A)	営業費(B)			営業損益(A)- (B)				
					直接費	共通費	営業費計	直接費のみ	共通費含む			
本四備讃線	児島 ～ 宇多津	18.1	21,581	3,314	1,148	1,265	2,413	2,166	901	35	73	
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	21,959	4,071	3,199	1,922	5,121	871	▲ 1,050	79	126	
	多度津 ～ 観音寺	23.8	7,989	1,400	877	684	1,562	523	▲ 162	63	112	
	観音寺 ～ 今治	88.4	4,969	3,380	2,460	1,922	4,382	920	▲ 1,002	73	130	
	今治 ～ 松山	49.5	6,078	2,098	1,655	1,126	2,781	444	▲ 683	79	133	
	松山 ～ 宇和島	96.9	2,443	1,777	2,124	1,407	3,531	▲ 347	▲ 1,754	120	199	
	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	317	213	428	397	825	▲ 214	▲ 612	201	387	
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	4,802	417	419	248	667	▲ 2	▲ 250	101	160	
	琴平 ～ 高知	115.3	2,453	2,509	3,060	1,711	4,771	▲ 551	▲ 2,262	122	190	
	高知 ～ 須崎	42.1	3,221	804	1,208	666	1,874	▲ 404	▲ 1,070	150	233	
	須崎 ～ 窪川	30.0	889	219	369	330	699	▲ 151	▲ 480	169	320	
高德線	高松 ～ 引田	45.1	4,159	1,233	1,222	827	2,049	10	▲ 816	99	166	
	引田 ～ 徳島	29.4	3,223	685	835	507	1,342	▲ 150	▲ 657	122	196	
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,921	484	667	390	1,057	▲ 183	▲ 573	138	218	
	阿南 ～ 阿波海南	53.3	371	88	428	506	934	▲ 339	▲ 845	484	1,055	
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,374	858	1,330	892	2,222	▲ 472	▲ 1,363	155	259	
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,799	68	149	98	247	▲ 81	▲ 179	219	363	
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	260	81	363	710	1,073	▲ 282	▲ 992	449	1,329	
JR四国全線		853.7	3,961	23,700	21,941	15,381	37,323	1,758	▲ 13,623	—	157	

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数＝営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例）列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している（鉄道線路使用料収入等は含まない）。

- ①線区の営業キロで按分
- ②線区の輸送人キロで按分
- ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分
- ⑤線区の共通費を除く費用で按分
- ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分（例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など）

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※端数は四捨五入処理。

※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、2023年度から各線区への配分方法を変更しているが、本資料については変更以前の配分方法によるデータを基に各種数値を計上している。

そのため、平均通過人員については、JR四国HPに掲載している「2023年度区間別平均通過人員等」の数値とは一部異なる。