

【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。

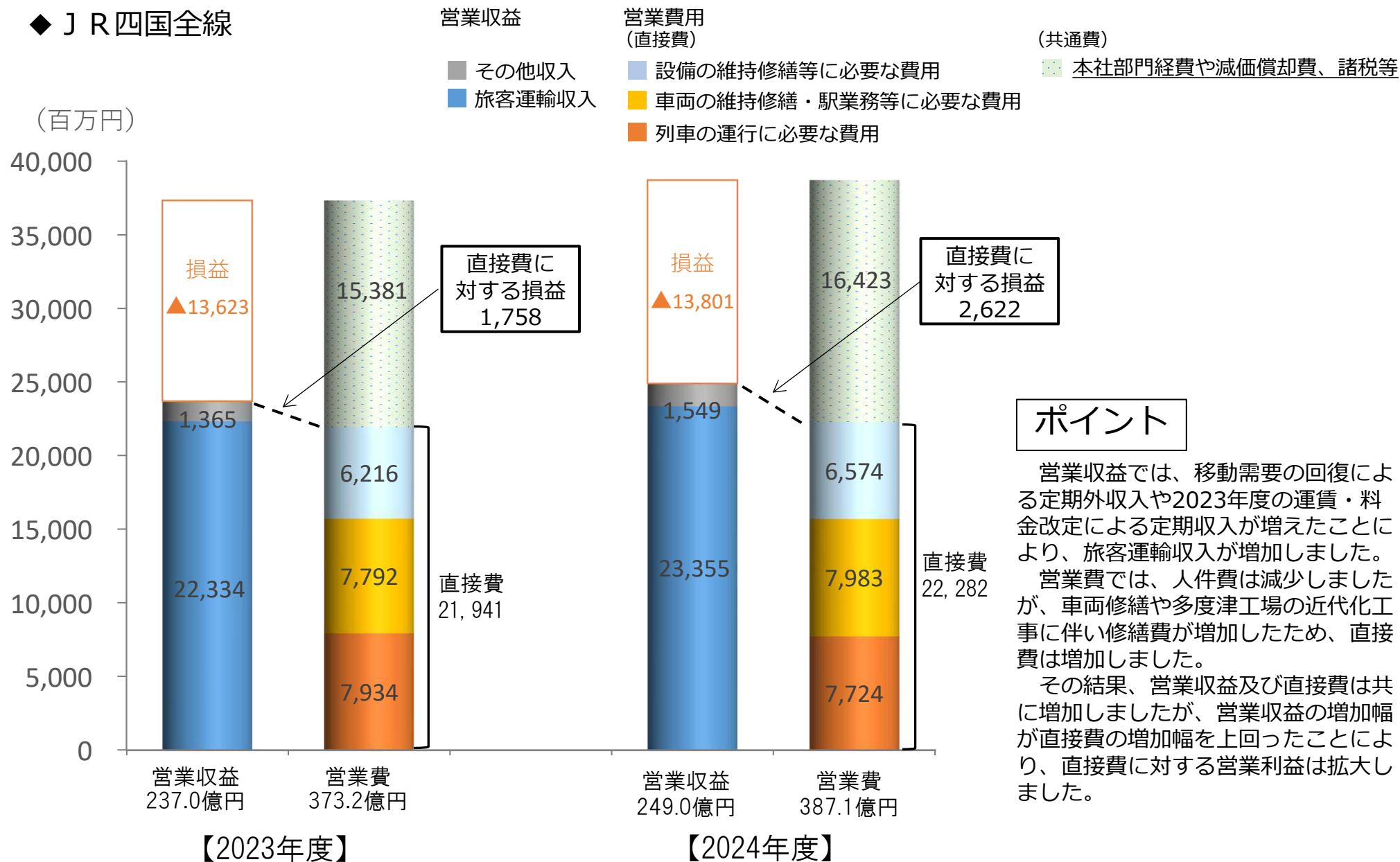
※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※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

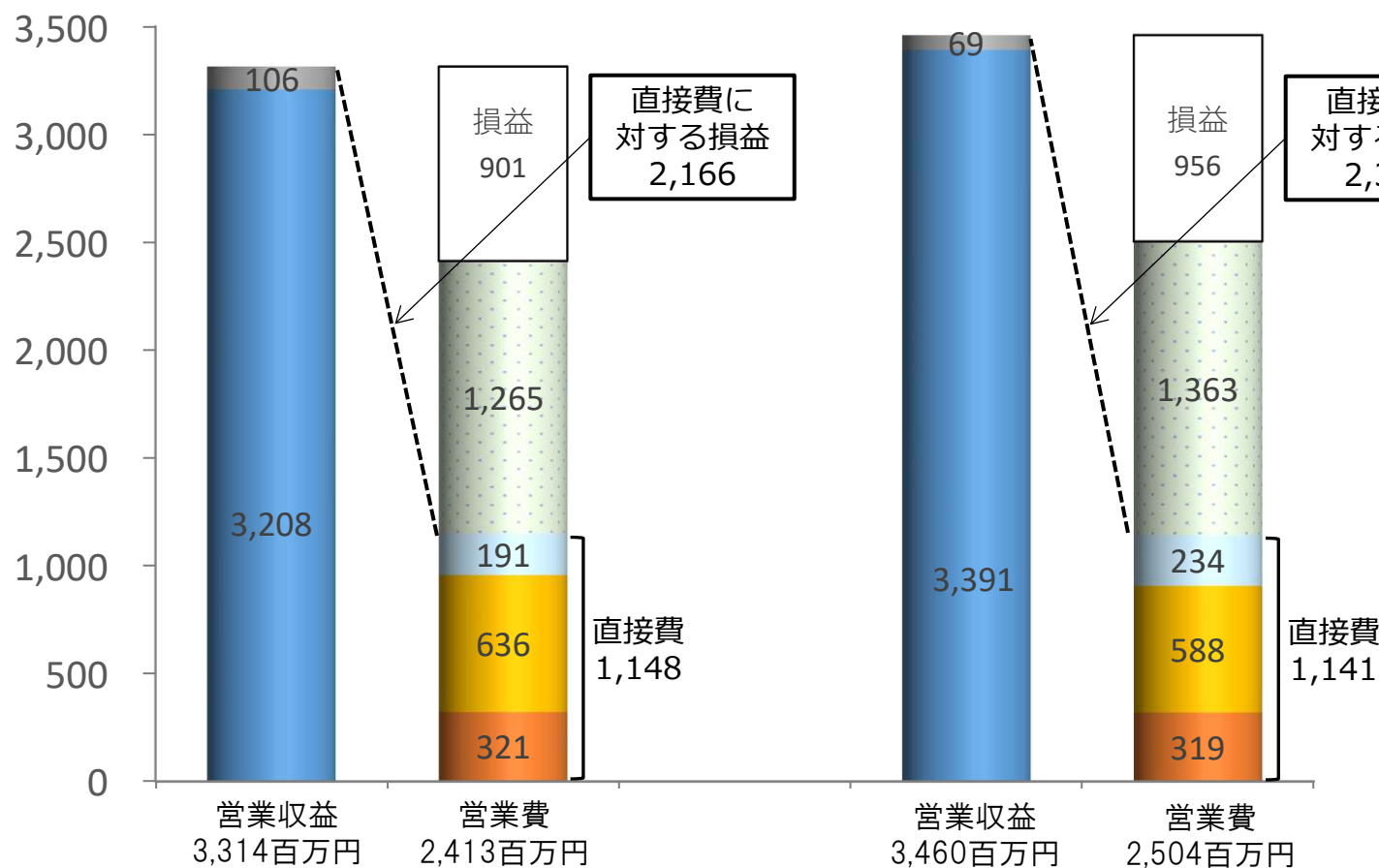
営業費用 (直接費)

■ 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

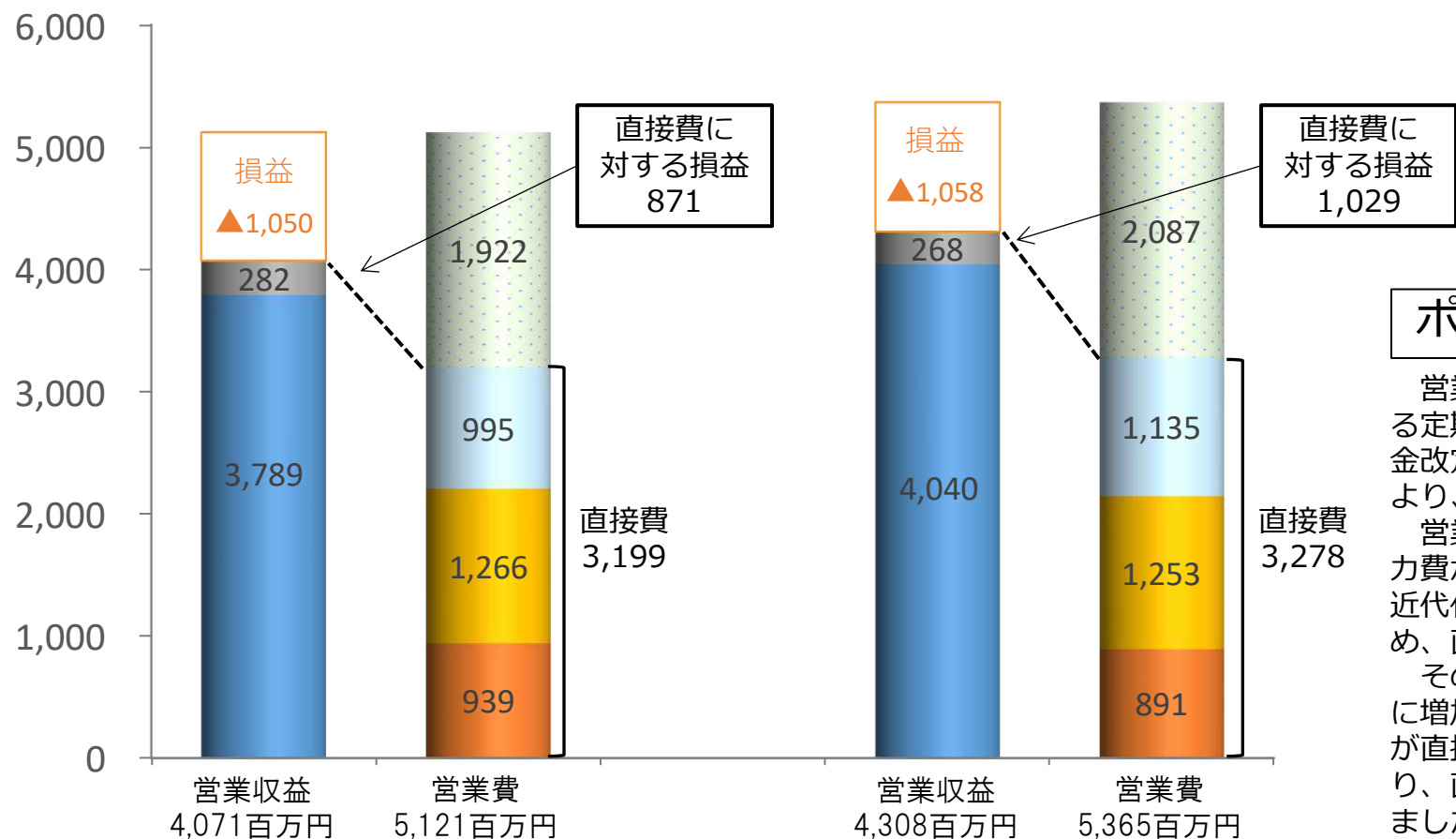
営業費用
(直接費)

- 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

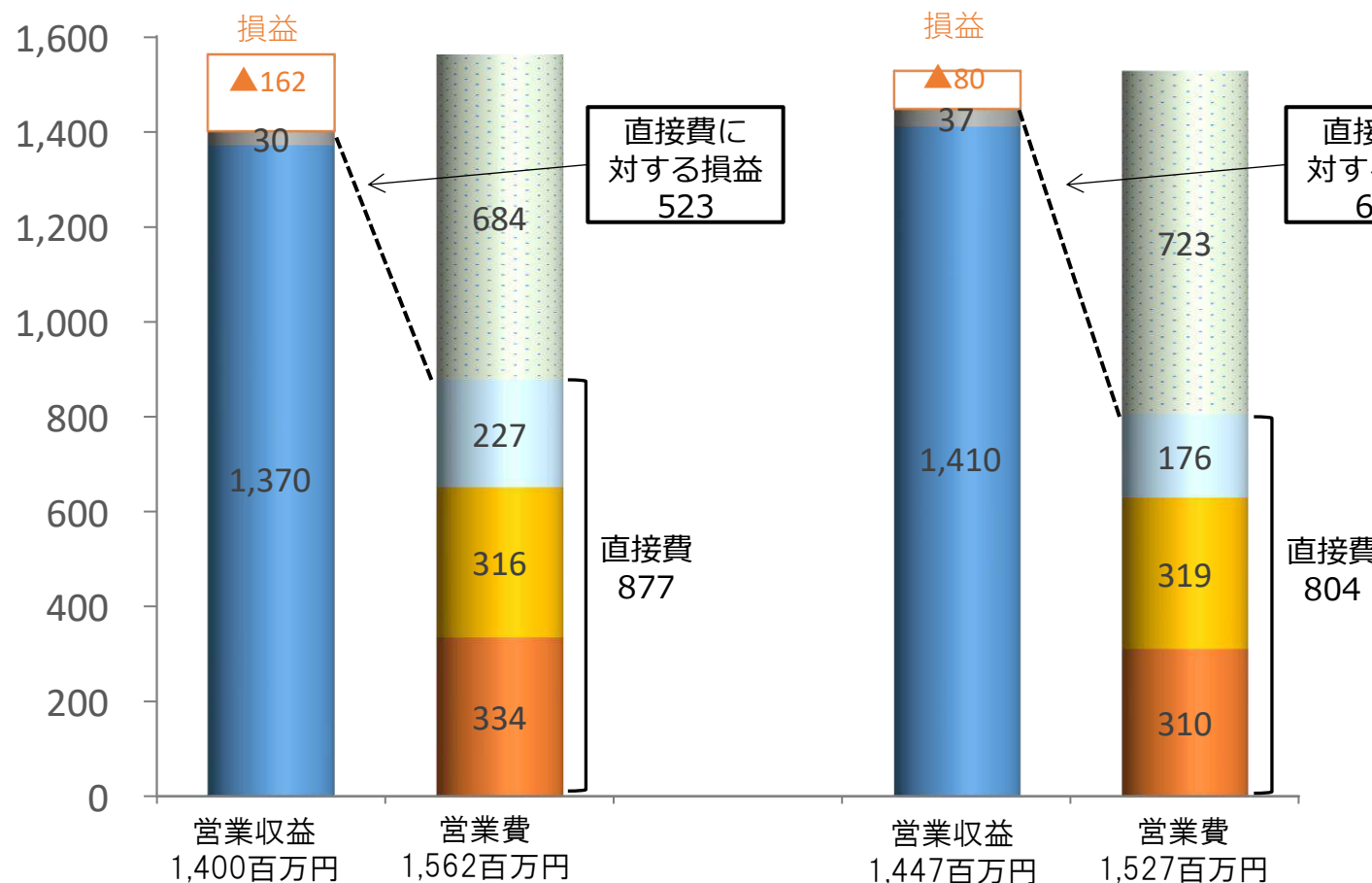
営業費用
(直接費)

- 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

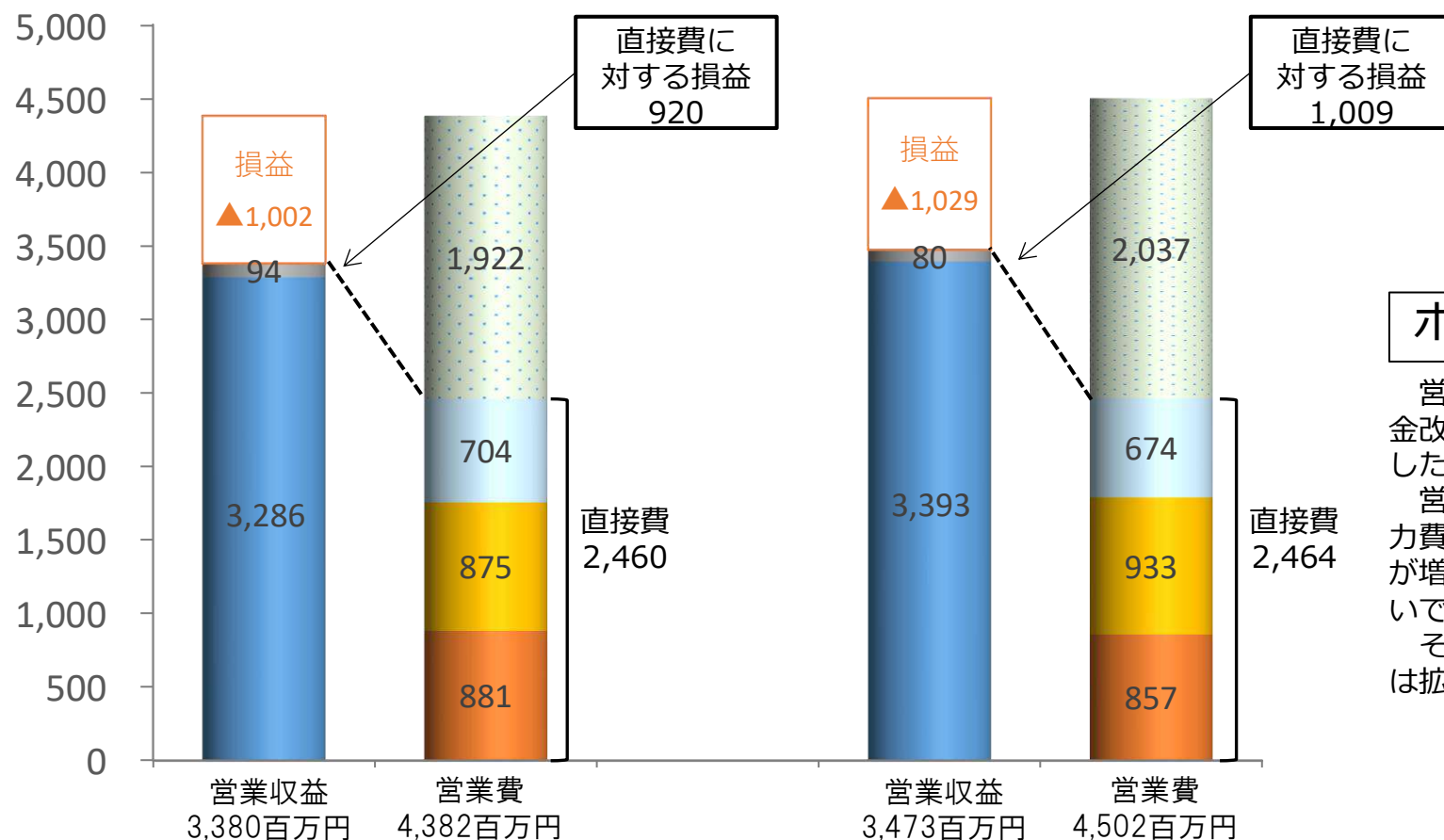
営業費用
(直接費)

- 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

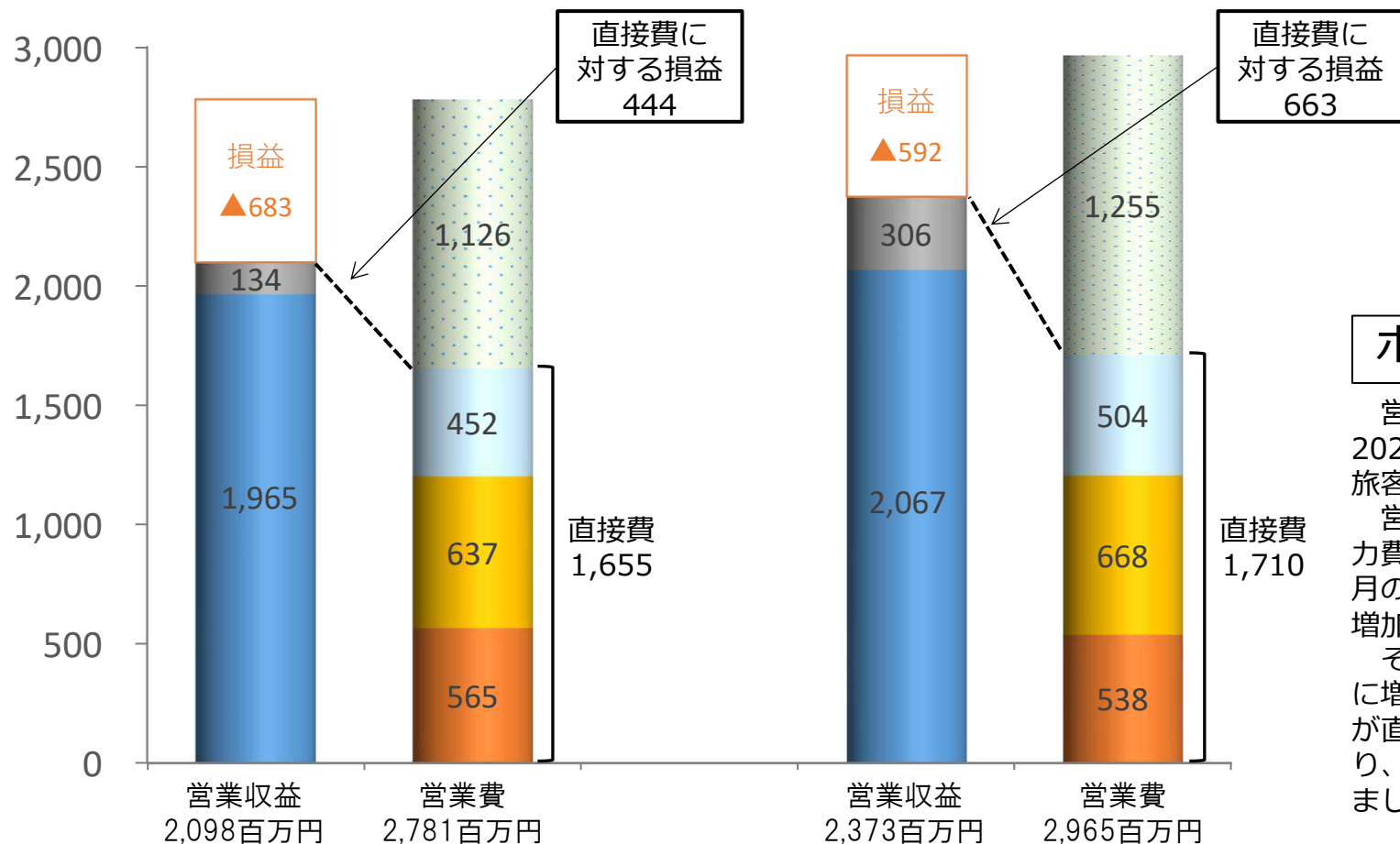
営業費用
(直接費)

- 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

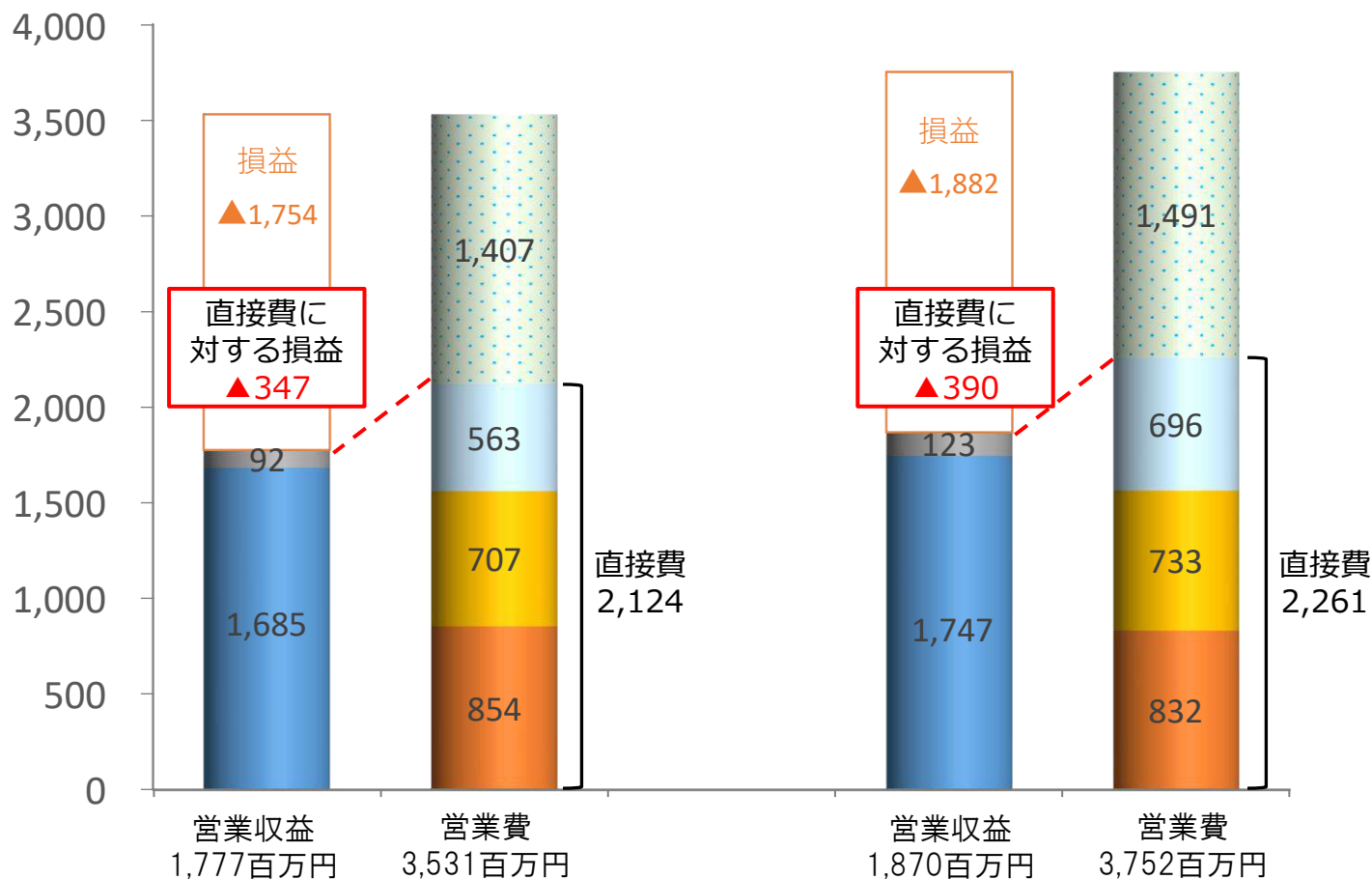
営業費用
(直接費)

- 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)

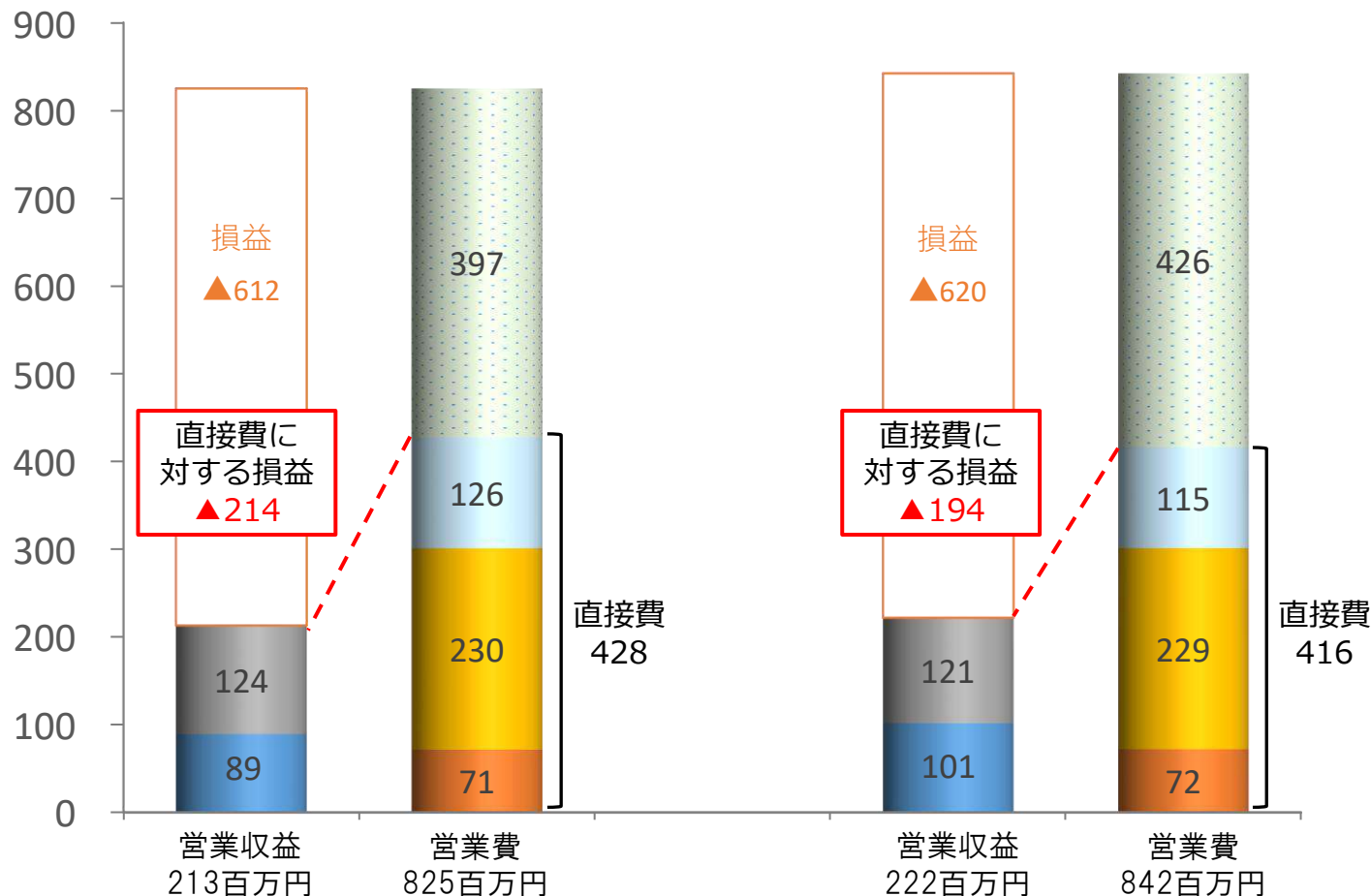
(共通費)

■ 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)



【2023年度】

【2024年度】

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。

◆土讃線（多度津～琴平）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

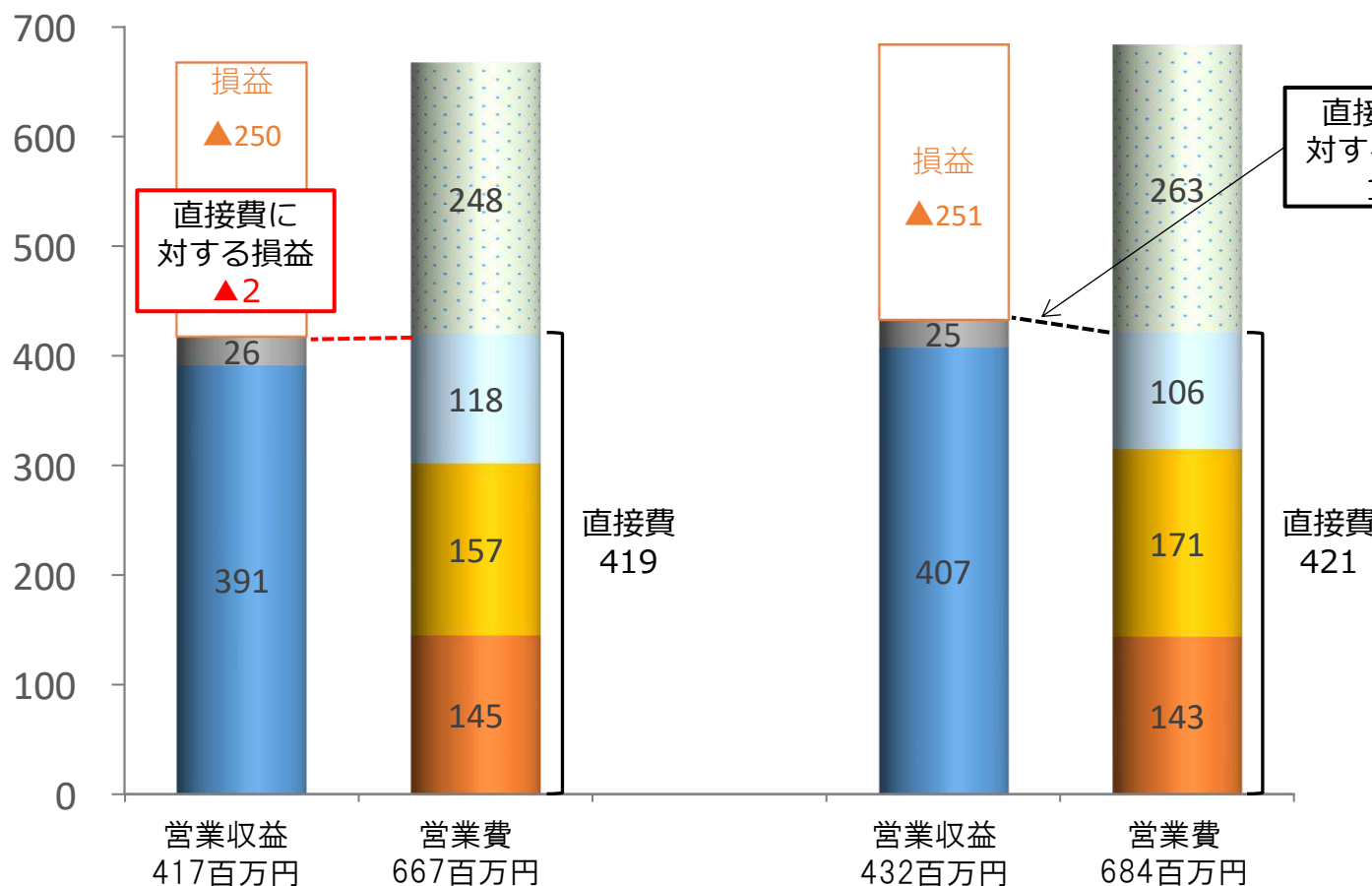
営業費用
(直接費)

- 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

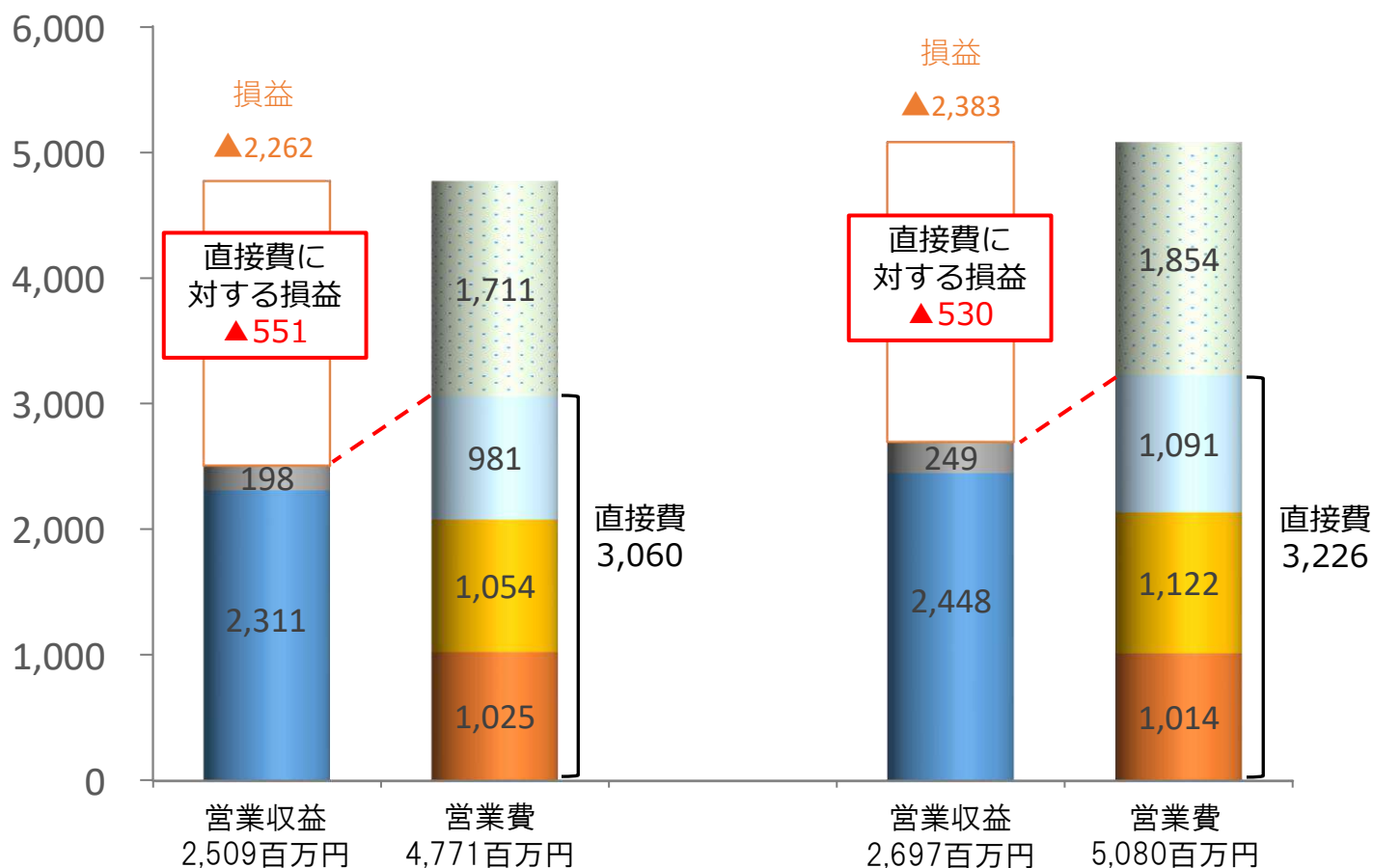
営業費用
(直接費)

- 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

- その他収入
- 旅客運輸収入

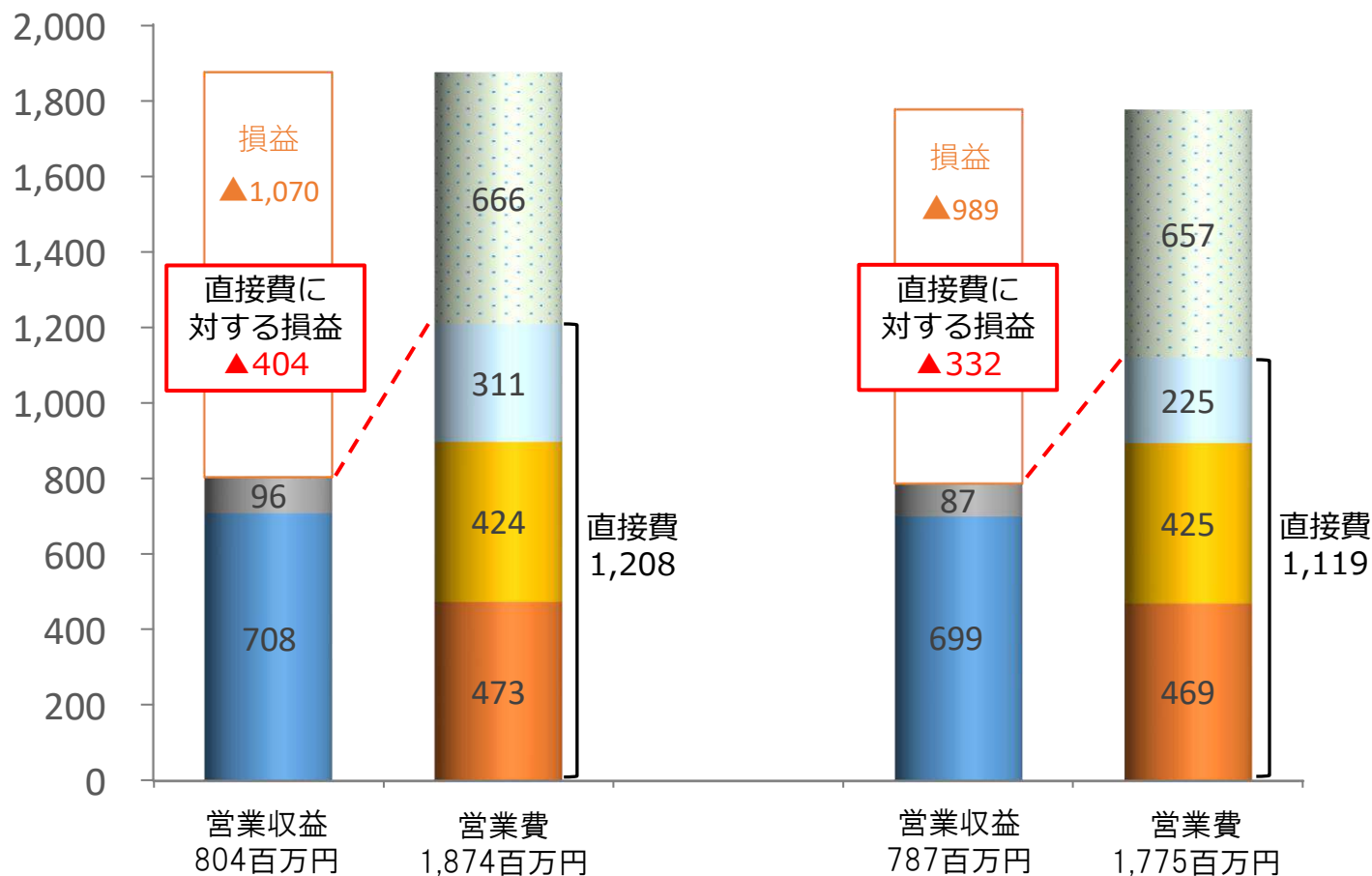
営業費用
(直接費)

- 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、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。

◆土讃線（須崎～窪川）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

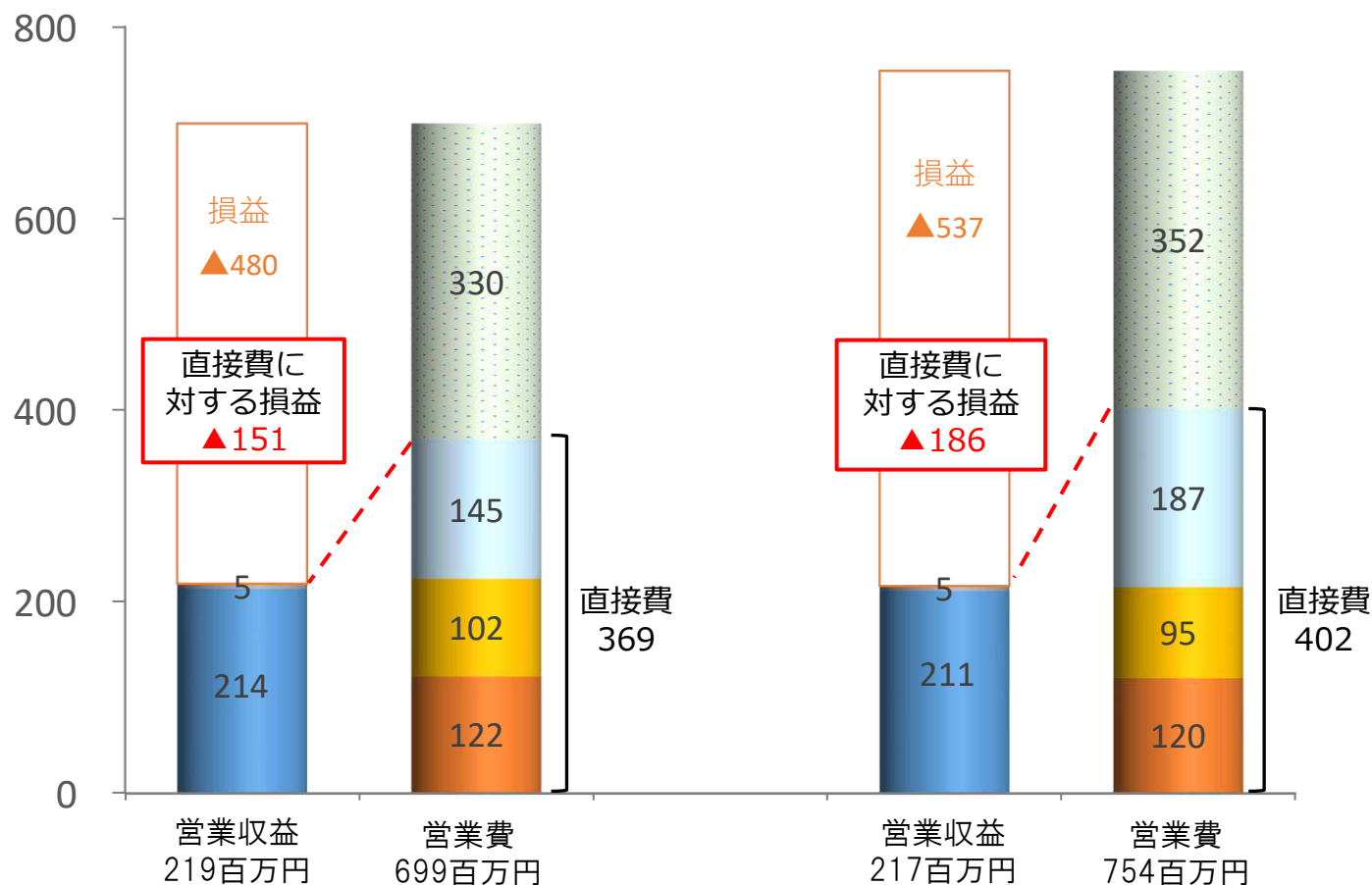
営業費用
(直接費)

- 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

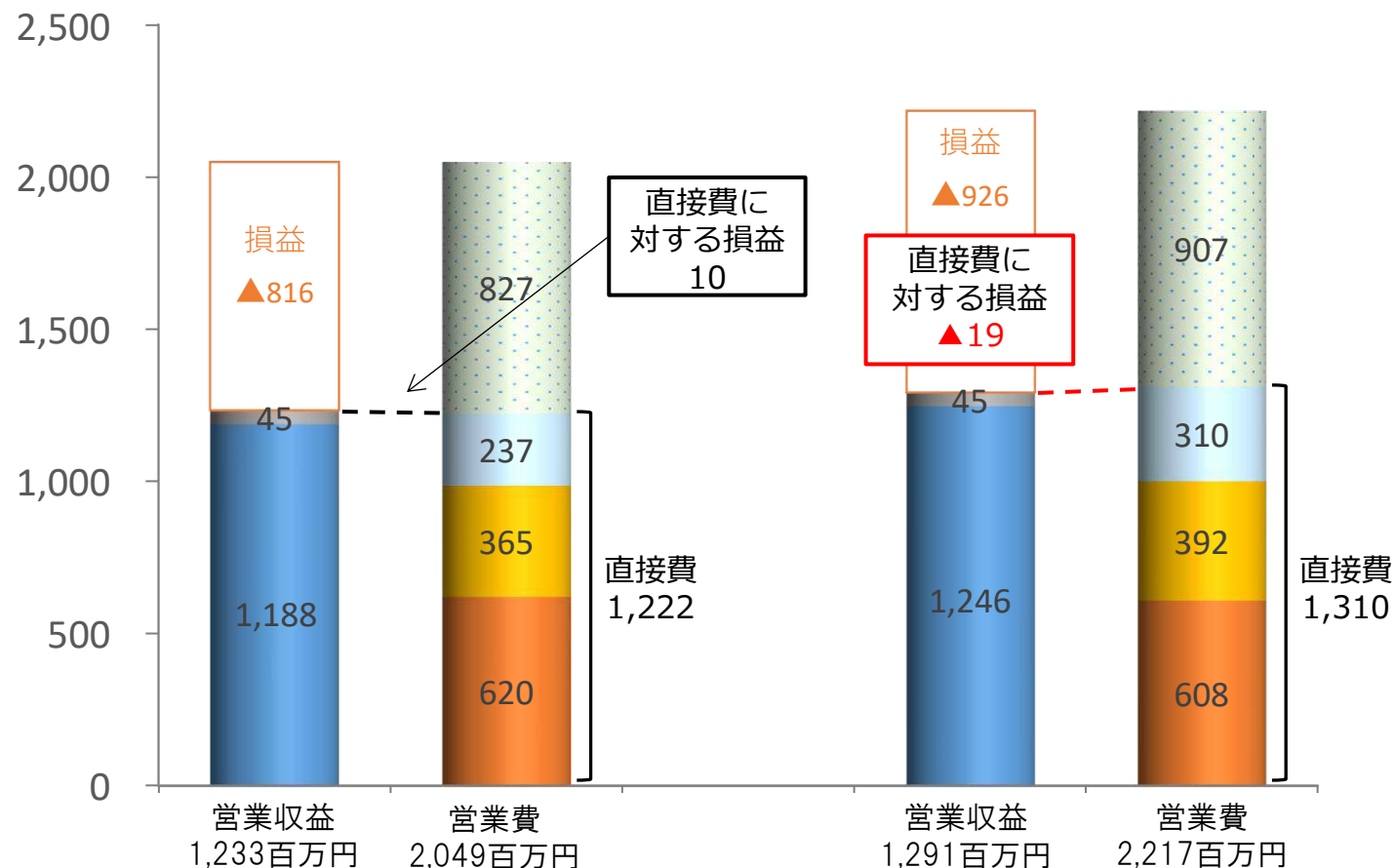
営業費用
(直接費)

- 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

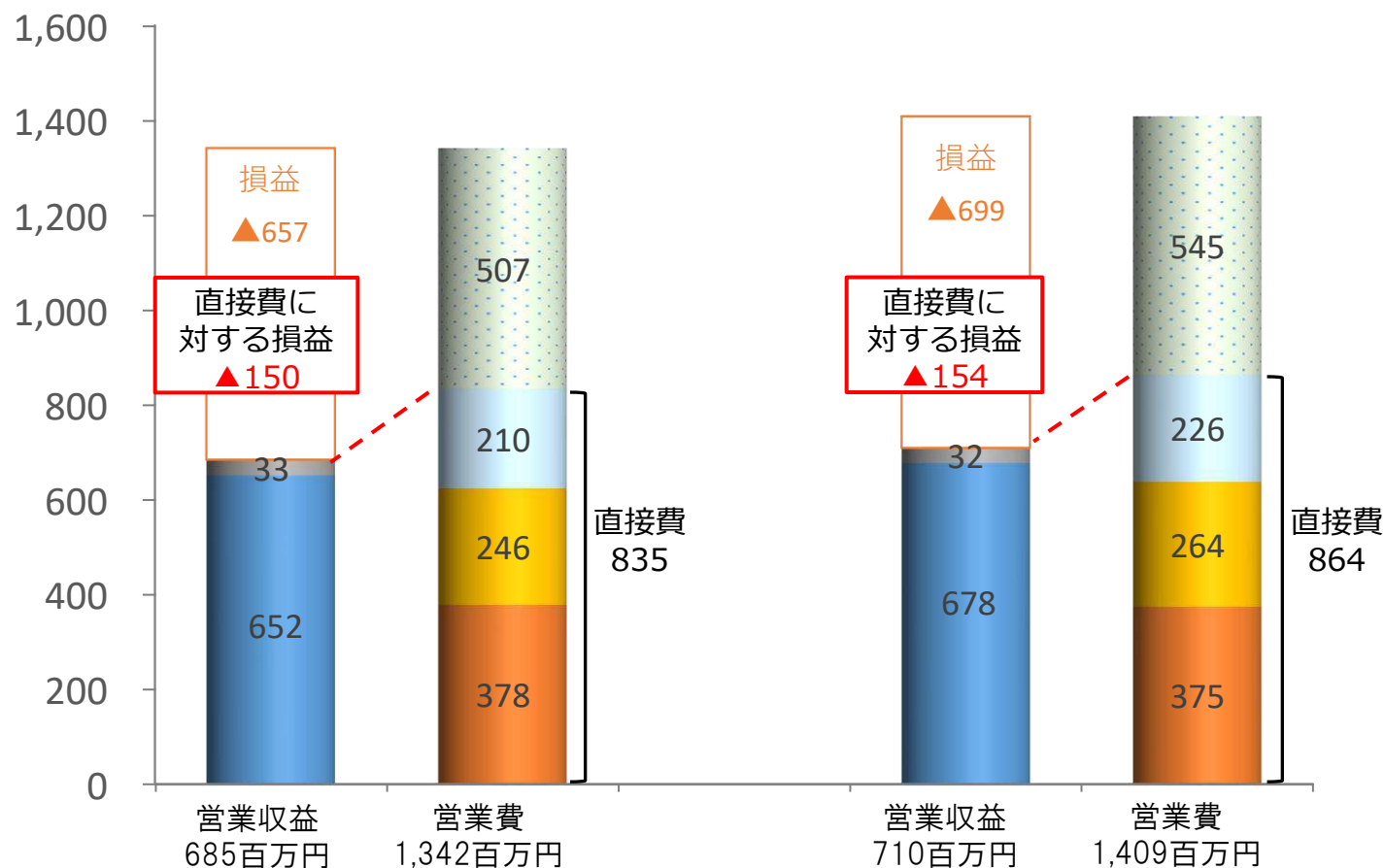
営業費用
(直接費)

- 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

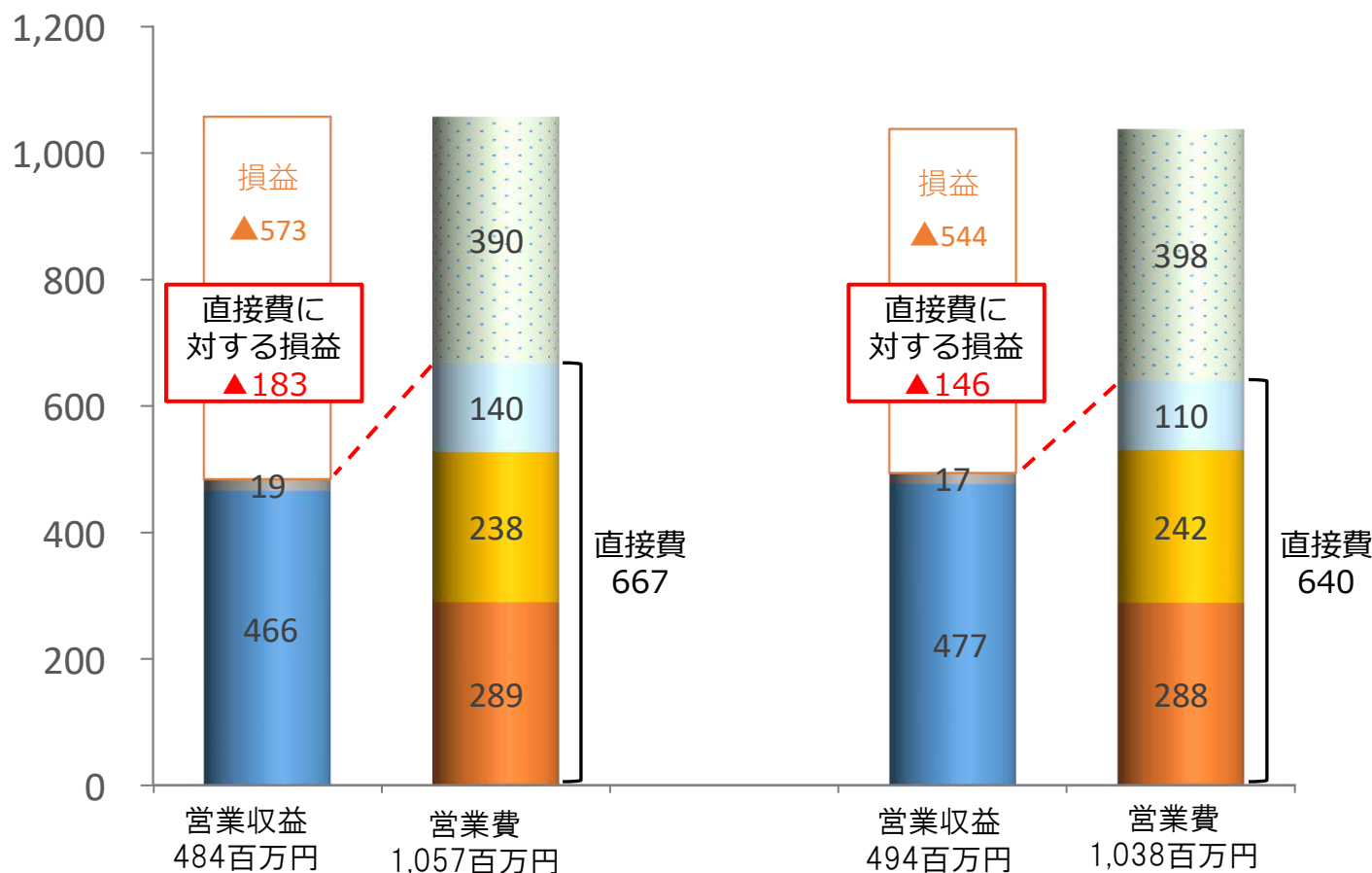
営業費用
(直接費)

- 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

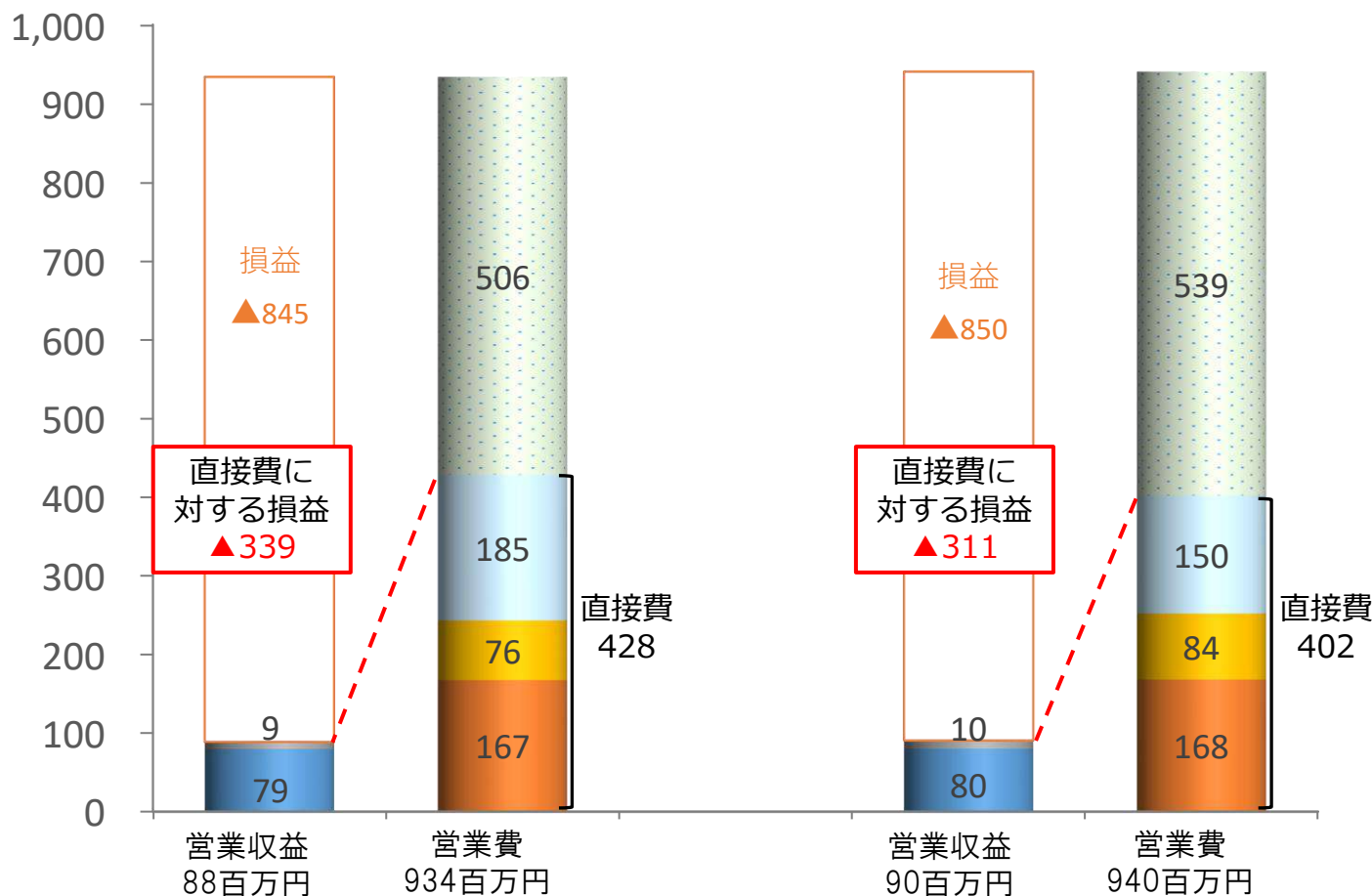
営業費用
(直接費)

- 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

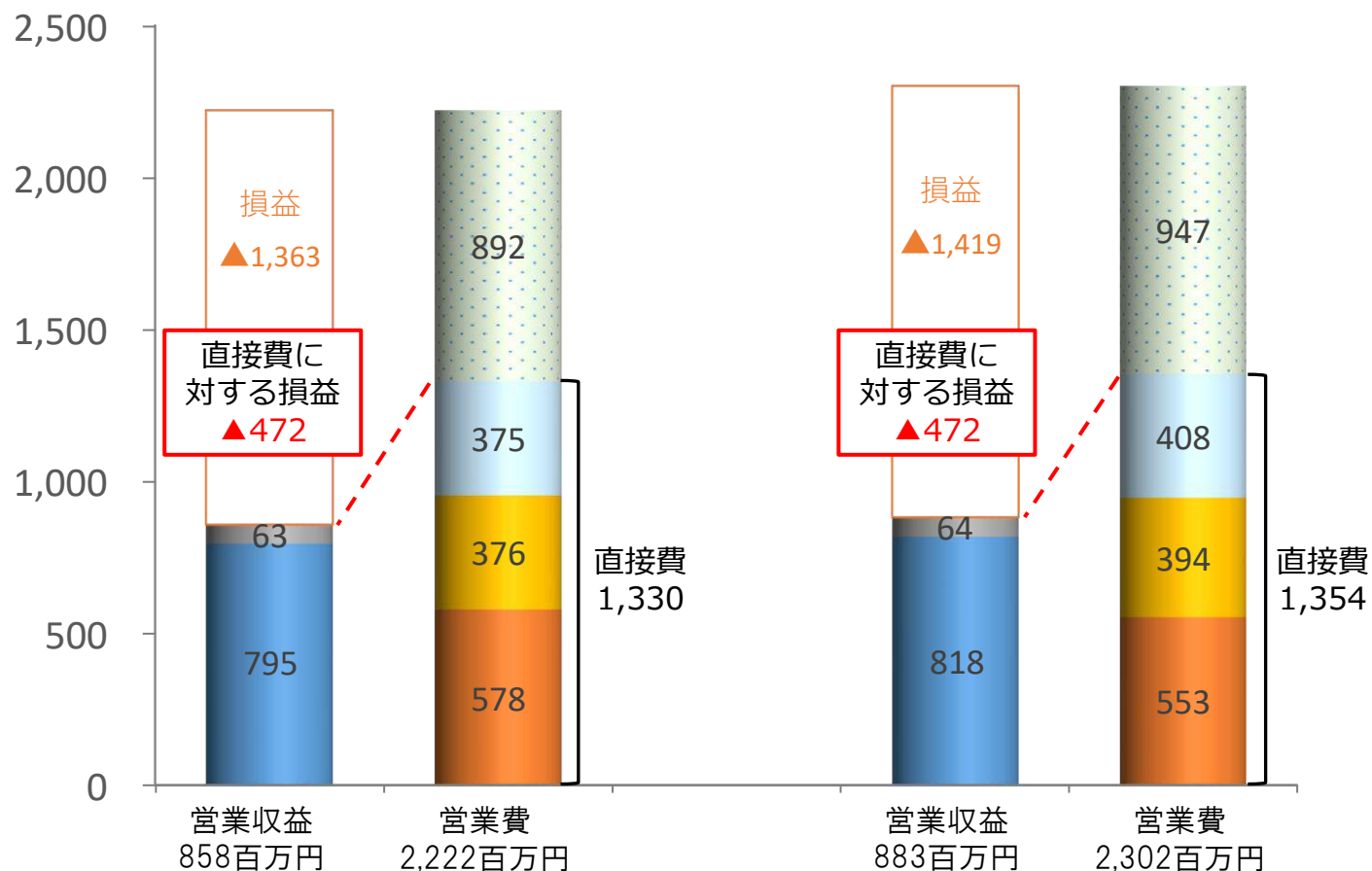
営業費用
(直接費)

- 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

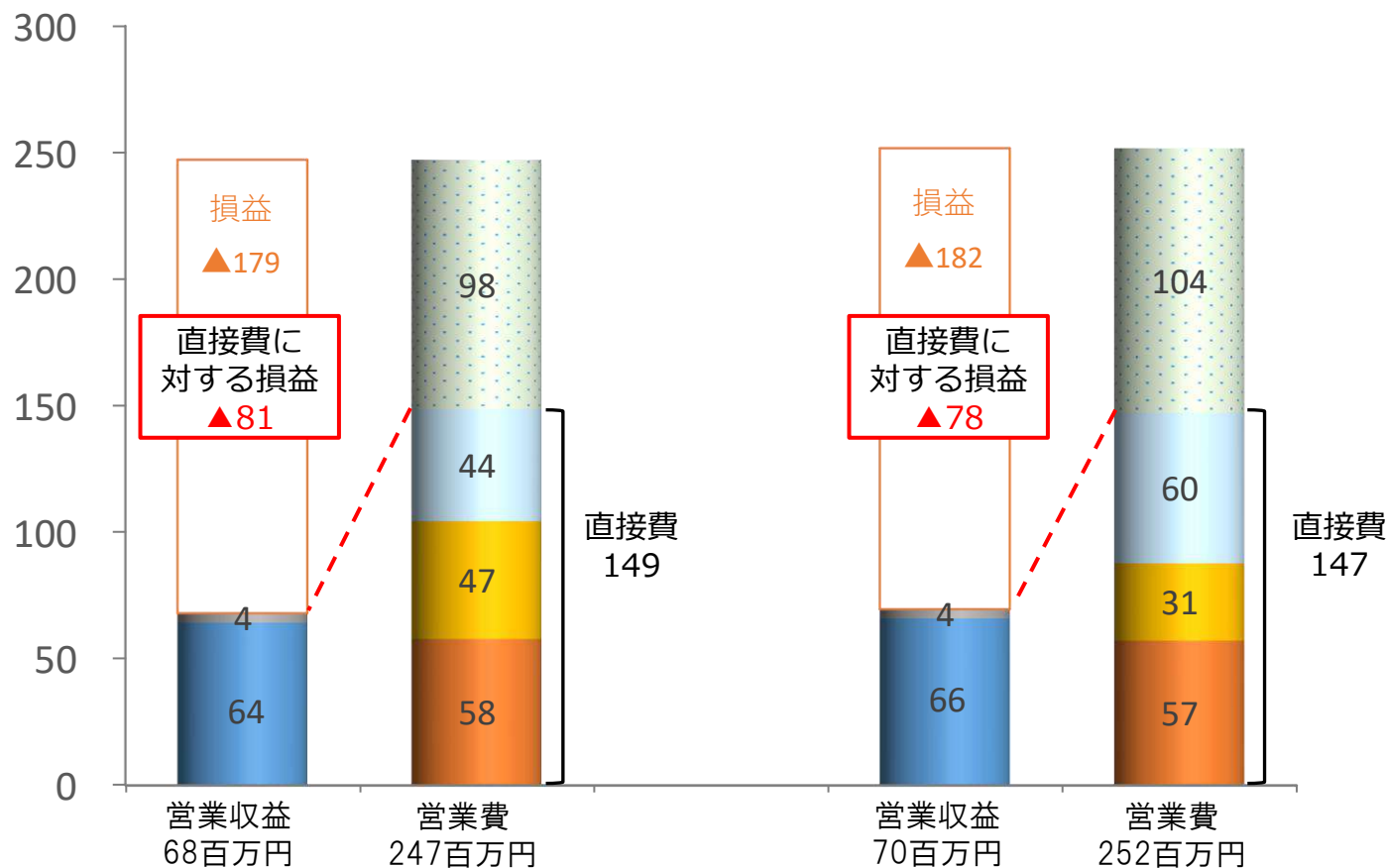
営業費用
(直接費)

- 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

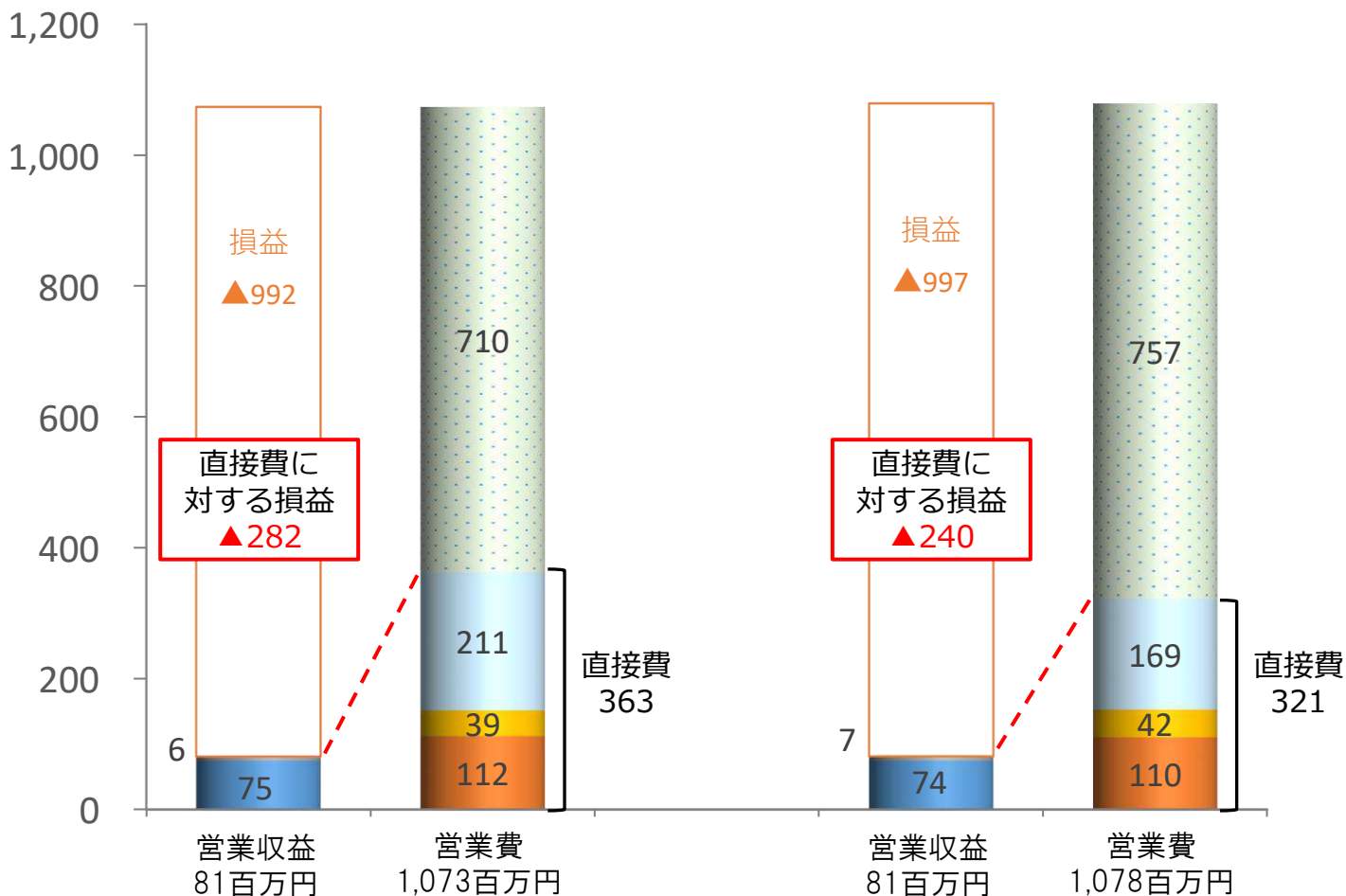
営業費用
(直接費)

- 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。

【別紙】（参考）線区別収支と営業係数（2019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	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。