

J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

令和3年11月15日（No.11／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

2021年度中間決算概況発表

株式市場の好調を受けて黒字を確保するも、コロナ禍が大きく影響！

「営業収益、営業損益」は前年に次ぐ過去2番目に低い結果に！

J R 四 国 労 組 は、10月29日に開催された経営協議会において「2021年度中間決算（第2四半期決算）の概況」について会社より説明を受けた。（詳細は別紙参照）

【2021年度中間決算（第2四半期決算）の概況】

2021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た「長期経営ビジョン2030」及び「中期経営計画2025」をスタートさせ、安全・安心・信頼の確保を大前提に、感染症拡大防止対策を着実に行いつつ、「おでかけ。四国家2021」キャンペーンの展開など旅行需要回復に向けた取組みや地域社会と連携した観光素材の磨き上げ、宿泊、特化型ホテルを開業するなど、収益拡大に全力を注いだ。経費面では、厳しい収入環境に対応すべく、緊急的な措置として一部特急列車の運休や一時帰休等の実施、広告宣伝費等の削減、賞与の減額を行うとともに、引き続き、経費構造の改善によるコスト削減に取り組んだ。しかしながら、特に運輸業、ホテル業、物品販売業において感染症による厳しい状況が継続し、公表開始以来、前年に次ぐ過去2番目に低い営業収益、営業損益となった。

一方、営業外損益は、株式市場が好調に推移するなか、当年度に計画していた評価益の実現を上期に前倒しで実施したため、経常利益、四半期純利益を計上する結果となった。

下期においても、J R 四 国 グループ最大の危機的状況が継続しているが、四国デスティネーションキャンペーンを収入回復への契機とし、中期経営計画の数値目標達成に向けて、新たに講じられた支援措置を最大限活用し、省力化・省人化による生産性向上施策を進めるとともに、鉄道運輸収入の安定的な確保、非鉄道事業における最大限の収益拡大に向け、グループ一体となって各種課題の解決を図っていく。

【中間決算（個別決算）概況】

営業収益は、感染症の影響による厳しい収入状況が継続し、鉄道運輸収入は5億円、その他収入が1億円の増加にとどまった。

J R 四国労組ニュース

令和3年11月15日（No.11／2終） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

営業費は、単価上昇による動力費の増加や設備投資に伴う諸税・減価償却費の増加があったものの、継続して経費削減に取り組むとともに、賞与の減額等を行ったことにより、全体で3億円減少した。結果、営業利益は前年度より9億円改善し、106億円の赤字となった。

営業外損益は、株式市場が好調に推移するなか、当年度に計画していた評価益の実現を上期に前倒しで実施したことにより、42億円の大幅な増加となった。結果、経常利益は前年度より51億円改善し、9億円の黒字となった。

特別損益は平成30年7月豪雨の受取保険金により増加し、法人税等を加味した四半期純利益は50億円改善の12億円となった。

営業収益、営業利益は中間決算公表開始（1997年度）以来、前年に次ぐ過去2番目に低い結果となった。

以上

2021年度 中間決算（第2四半期決算）について

2021年度中間決算（第2四半期決算）の概況



- 2021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た「長期経営ビジョン2030」及び「中期経営計画2025」をスタートさせ、安全・安心・信頼の確保を大前提に、感染症拡大防止対策を着実に行いつつ、「おでかけ。四国家2021」キャンペーンの展開など旅行需要回復に向けた取組みや地域社会と連携した観光素材の磨き上げ、宿泊特化型ホテルを開業するなど、収益拡大に全力を注ぎました。経費面では、厳しい収入環境に対応すべく、緊急的な措置として一部特急列車の運休や一時帰休等の実施、広告宣伝費等の削減、賞与の減額を行うとともに、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。しかしながら、特に運輸業、ホテル業、物品販売業において感染症による厳しい状況が継続し、公表開始以来、前年に次ぐ過去2番目に低い営業収益、営業損益となりました。

一方、営業外損益は、株式市場が好調に推移するなか、当年度に計画していた評価益の実現を上期に前倒しで実施したため、経常利益、四半期純利益を計上する結果となりました。

- 下期においても、JR四国グループ最大の危機的状況が継続していますが、四国デスティネーションキャンペーンを収入回復への契機とし、中期経営計画の数値目標達成に向けて、新たに講じられた支援措置を最大限活用し、省力化・省人化による生産性向上施策を進めるとともに、鉄道運輸収入の安定的な確保、非鉄道事業における最大限の収益拡大に向け、グループ一体となって各種課題の解決を図ってまいります。

（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。

2021年度第2四半期連結決算について(1)

2021年度 第2四半期 連結決算 (前年度比較) (グループ全体の状況)

○連結損益計算書

第2四半期累計	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	(単位: 億円) 前々期比(%)
営業収益	115	130	14	112.6	51.4
営業費	255	253	▲ 2	99.0	86.9
営業利益	▲ 140	▲ 123	17	—	—
営業外損益	77	125	47	162.1	—
経常利益	▲ 63	1	65	—	—
特別損益	8	5	▲ 3	62.6	—
税金等調整前四半期純利益	▲ 54	7	61	—	—
法人税等	▲ 1	▲ 0	1	—	—
四半期純利益	▲ 53	7	60	—	—
非支配株主に帰属する四半期純利益	▲ 0	▲ 0	▲ 0	—	—
親会社株主純利益	▲ 53	7	60	—	—

・営業収益は、運輸業、ホテル業、物品販売業などにおいて増加したものの、感染症による厳しい状況が継続し14億円の増収にとどまりました。

・営業費は、増収に伴う売上原価の増加や単価上昇による動力費の増加があったものの、継続して経費削減に取り組むとともに、賞与の減額等を行ったことにより、全体で2億円減少しました。結果、営業利益は前年度より17億円改善し、123億円の赤字となりました。

・営業外損益は、株式市場が好調に推移するなか、当年度に計画していた評価益の実現を上期に前倒しで実施したことにより、47億円の大幅な増加となりました。結果、経常利益は前年度より65億円改善し、1億円の黒字となりました。

・特別損益は、平成30年7月豪雨の受取保険金等により5億円となり、法人税等を加味した親会社株主純利益は60億円改善の7億円となりました。

※ 営業収益、営業利益は中間連結決算公表開始(2000年度)以来、前年に次ぐ過去2番目に低い結果となりました。

2021年度第2四半期連結決算について(2)

2021年度 第2四半期 連結決算 (前年度比較) (セグメント別の状況)

○セグメント情報

	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	(単位: 億円) 前々期比(%)
営業収益					
運輸業	68	75	6	109.7	47.4
物品販売業	22	25	2	111.2	59.3
建設業	28	33	4	114.5	95.0
ホテル業	10	13	3	134.9	39.8
不動産業	8	7	▲ 0	97.4	91.4
その他事業	25	27	2	108.0	81.8
営業利益					
運輸業	▲ 126	▲ 114	12	—	—
物品販売業	▲ 4	▲ 2	2	—	—
建設業	0	1	0	156.0	55.4
ホテル業	▲ 11	▲ 8	2	—	—
不動産業	1	0	▲ 0	41.8	26.0
その他事業	▲ 0	▲ 0	▲ 0	—	—

・運輸業
感染症の影響がわずかに減少し鉄道及びバスの運輸収入が増加したため増収増益。

・物品販売業
感染症の影響がわずかに減少し店舗販売収入が増加したため増収増益。

・建設業
松山高架関連工事などの受注が増加したため増収増益。

・ホテル業
感染症の影響がわずかに減少したことやJRクレメントイン高知等の開業により宿泊収入が増加したため増収増益。

・不動産業
感染症の影響がわずかに減少しテナント賃料は増加したものの、宅地の分譲販売が減少し、マンション販売本格化に伴い販売経費が増加したため減収減益。

・その他事業
機械装置やJRのシステム関連の受注が増加したものの、経費が増加したため増収減益。

(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。

2021年度第2四半期連結決算について(3)

3



2021年度 第2四半期 連結決算

(連結貸借対照表、連結キャッシュ・フロー計算書)

○連結貸借対照表

(単位：億円)

	2020年度 期末	2021年度 第2四半期末	増減	主な増減事由等
流動資産	328	856	528	現預金(579.4億)、未収金(▲43.6億)
固定資産	1,317	1,214	▲103	投資有価証券(▲85.2億)、事業用固定資産(▲18.2億)
経営安定基金資産	2,455	2,434	▲21	有価証券評価額の減少(▲21.1億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,501	5,905	403	
流動負債	344	200	▲144	短期借入金(▲78.1億)、未払金(▲70.0億)
固定負債	699	624	▲74	長期借入金(▲60.7億)、繰延税金負債(▲6.2億) 退職給付引当金(▲4.3億)
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	2,443	2,224	▲218	
純資産合計	3,057	3,680	622	資本準備金の増加(628.9億)、当期純利益(7.3億) 有価証券評価差額金(▲13.6億)
負債・純資産合計	5,501	5,905	403	

○連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	2020年度	2021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	▲16	13	30	当期損益の増
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲7	76	84	有価証券等の売却による増(50.9億)
[フリー・キャッシュ・フロー]	▲24	90	115	
財務活動によるキャッシュ・フロー	48	489	440	株式発行による増(560.0億)、短期借入金の減(▲79.9億)
現金及び現金同等物の増減額	23	579	556	
現金及び現金同等物の期首残高	147	183	35	
現金及び現金同等物の期末残高	171	762	591	

2021年度第2四半期単体決算について(1)

4



2021年度 第2四半期 単体決算 (前年度比較) (当社全体の状況)

○単体損益計算書

第2四半期累計	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	(単位：億円) 前々期比(%)
営業収益	74	80	6	108.9	54.4
鉄道運輸収入	53	58	5	110.1	48.9
その他収入	20	22	1	105.9	77.6
営業費	190	187	▲3	98.4	96.7
人件費	71	67	▲4	94.3	91.1
動力費	6	8	1	126.0	86.5
業務費	28	27	▲0	97.6	74.7
修繕費	35	32	▲2	92.4	103.4
諸税	7	9	1	124.2	117.5
減価償却費	40	40	0	101.8	126.1
営業利益	▲116	▲106	9	—	—
営業外損益	73	116	42	157.1	—
基金運用益	51	101	49	194.9	—
(運用利回り%)	(4.97)	(9.68)	(4.71)	(—)	—
特別債券利息	17	17	—	100.0	—
経常利益	▲42	9	51	—	—
特別損益	▲0	5	5	—	—
税引前四半期純利益	▲43	14	57	—	—
法人税等	▲5	1	7	—	—
四半期純利益	▲37	12	50	—	—

・営業収益は、感染症の影響による厳しい収入状況が継続し、鉄道運輸収入は5億円、その他収入が1億円の増加にとどまりました。

・営業費は、単価上昇による動力費の増加や設備投資に伴う諸税・減価償却費の増加があったものの、継続して経費削減に取り組むとともに、賞与の減額等を行ったことにより、全体で3億円減少しました。結果、営業利益は前年度より9億円改善し、106億円の赤字となりました。

・営業外損益は、株式市場が好調に推移するなか、当年度に計画していた評価益の実現を上期に前倒しで実施したことにより、42億円の大規模な増加となりました。結果、経常利益は前年度より51億円改善し、9億円の黒字となりました。

・特別損益は平成30年7月豪雨の受取保険金により増加し、法人税等を加味した四半期純利益は50億円改善の12億円となりました。

※ 営業収益、営業利益は中間決算公表開始(1997年度)以来、前年に次ぐ過去2番目に低い結果となりました。

2021年度 第2四半期 単体決算 (前年度比較) (事業別の状況)

○事業別

第2四半期累計	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	(単位: 億円) 前々期比(%)
鉄道事業					
営業収益	64	70	6	109.8	51.1
営業利益	▲ 119	▲ 107	11	—	—
関連事業					
営業収益	9	10	0	103.0	101.0
営業利益	2	1	▲ 1	41.1	39.3

・鉄道事業

感染症の影響による厳しい状況が継続し、営業収益は6億円の増加にとどまりました。営業費は動力費、諸税、減価償却費が増加したものの、人件費等が減少したことにより4億円減少し、営業利益は11億円の改善となりました。

・関連事業

2020年11月開業のJRクレメントイン高知の賃料収入などにより、営業収益はわずかに増加しました。
営業費はマンション事業における販売の本格化に伴う販売経費が増加し、営業利益は1億円の悪化となりました。

2021年度 第2四半期 単体決算 (単体貸借対照表)

○単体貸借対照表

	2020年度 期末	2021年度 第2四半期末	増減	(単位: 億円) 主な増減事由等
流動資産	300	829	529	現預金(582.5億)、未収金(▲45.4億)
固定資産	1,291	1,188	▲ 103	投資有価証券(▲85.2億)、事業用固定資産(▲18.2億)
経営安定基金資産	2,455	2,434	▲ 21	有価証券評価額の減少(▲21.1億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,447	5,852	405	
流動負債	441	293	▲ 148	未払金(▲96.8億)、短期借入金(▲53.0億)
固定負債	673	598	▲ 74	長期借入金(▲60.7億)、繰延税金負債(▲6.2億)
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	2,515	2,291	▲ 223	
純資産合計	2,932	3,560	628	資本準備金の増加(628.9億)
負債・純資産合計	5,447	5,852	405	

鉄道輸送量及び鉄道運輸収入の対前々年、対前年比較

(単位：千人、百万人キロ、百万円、単位未満切捨)

			2019年度 上 期 A	2020年度 上 期 B	2021年度 上 期 C	対前々年 C－A	前々年比 C／A	対前年 C－B	前年比 C／B
鉄 道 輸 送 量	輸 送 人 員	定 期 外	8,914	3,769	4,110	△ 4,803	46.1	341	109.1
		定 期	15,494	13,593	13,263	△ 2,231	85.6	△ 329	97.6
		通 勤	5,799	5,276	5,025	△ 773	86.7	△ 250	95.2
		通 学	9,695	8,316	8,238	△ 1,457	85.0	△ 78	99.1
		(千人) 計	24,409	17,362	17,374	△ 7,034	71.2	12	100.1
	輸 送 人 キ ロ	定 期 外	431	151	164	△ 266	38.1	12	108.4
		定 期	321	278	274	△ 46	85.5	△ 3	98.6
		通 勤	134	122	117	△ 17	87.3	△ 5	95.6
		通 学	186	155	157	△ 29	84.1	1	101.0
		(百万人キロ) 計	752	430	439	△ 313	58.3	8	102.1
鉄 道 運 輸 収 入	定 期 外		9,707	3,483	3,875	△ 5,832	39.9	392	111.3
	定 期		2,289	1,845	1,991	△ 298	87.0	145	107.9
	通 勤		1,279	1,090	1,143	△ 136	89.4	53	104.9
	通 学		1,010	755	847	△ 162	83.9	92	112.3
	荷 物		0	0	0	△ 0	32.7	△ 0	74.0
	(百万円) 合 計		11,998	5,328	5,867	△ 6,131	48.9	538	110.1

鉄道運輸収入(上期)の推移

(単位：百万円)

年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
鉄道運輸収入	18,066	17,434	16,463	15,547	15,227	14,613	13,979	13,440

年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
鉄道運輸収入	13,220	13,145	13,169	13,076	11,756	11,639	11,379	11,560

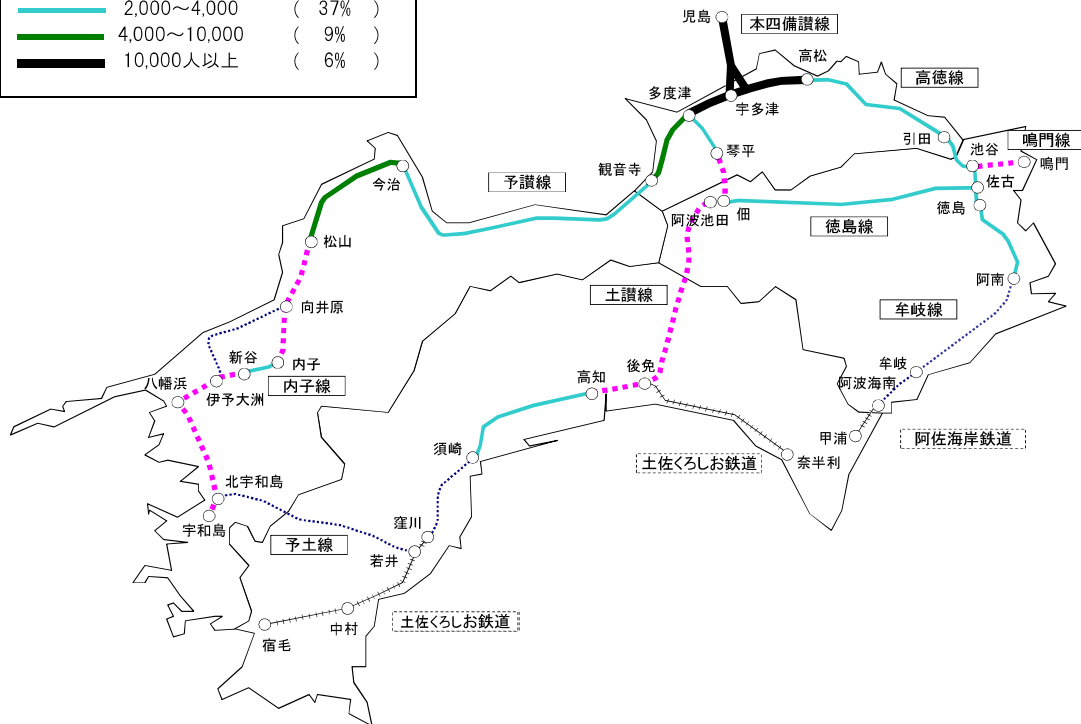
年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
鉄道運輸収入	11,545	11,350	11,845	11,971	12,140	11,009	11,998	5,328

年度	2021年度
鉄道運輸収入	5,867

お客様のご利用状況（2021年度上期）

対前年(2020年度上期)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	（ 25% ）
.....	2,000～4,000	（ 37% ）
.....	4,000～10,000	（ 9% ）
.....	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	11,065	1,459	115.2
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	15,775	333	102.2
	多度津 ～ 観音寺	23.8	5,277	△ 17	99.7
	観音寺 ～ 今治	88.4	3,033	154	105.3
	今治 ～ 松山	49.5	4,463	141	103.3
	松山 ～ 宇和島	91.6	1,827	△ 34	98.2
	(海線) 向井原 ～ 伊予大洲	41.0	275	△ 15	94.8
内子線	内子 ～ 新谷	5.3	2,155	△ 19	99.1
高德線	高松 ～ 引田	45.1	3,503	△ 143	96.1
	引田 ～ 徳島	29.4	2,562	91	103.7
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	3,520	△ 80	97.8
	琴平 ～ 高知	115.3	1,505	73	105.1
	高知 ～ 須崎	42.1	2,909	△ 118	96.1
	須崎 ～ 窪川	30.0	744	△ 8	99.0
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,217	△ 32	98.6
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,635	57	103.6
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,645	30	100.8
	阿南 ～ 牟岐	43.2	422	△ 5	98.9
	※ 牟岐 ～ 阿波海南	10.1	146	7	104.7
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	189	△ 30	86.2
JR 四 国 全 線		853.7	2,810	62	102.2

（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。

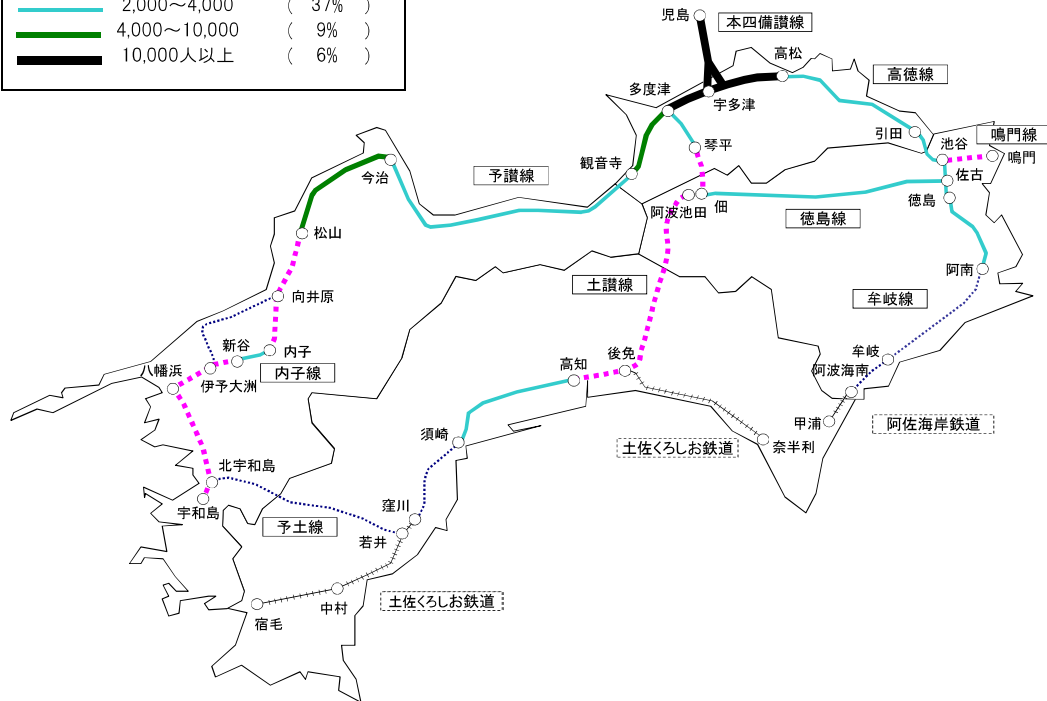
なお、予土線（北宇和島～若井）は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員（輸送人キロ）の影響を除いた場合、平均通過人員（2021年度上期）は、138人（対前年比率 95.2%）となります。

※ 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～海部間で11.6kmとなります。

お客様のご利用状況（2021年度上期）

対前々年(2019年度上期)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	（ 25% ）
.....	2,000～4,000	（ 37% ）
.....	4,000～10,000	（ 9% ）
.....	10,000人以上	（ 6% ）

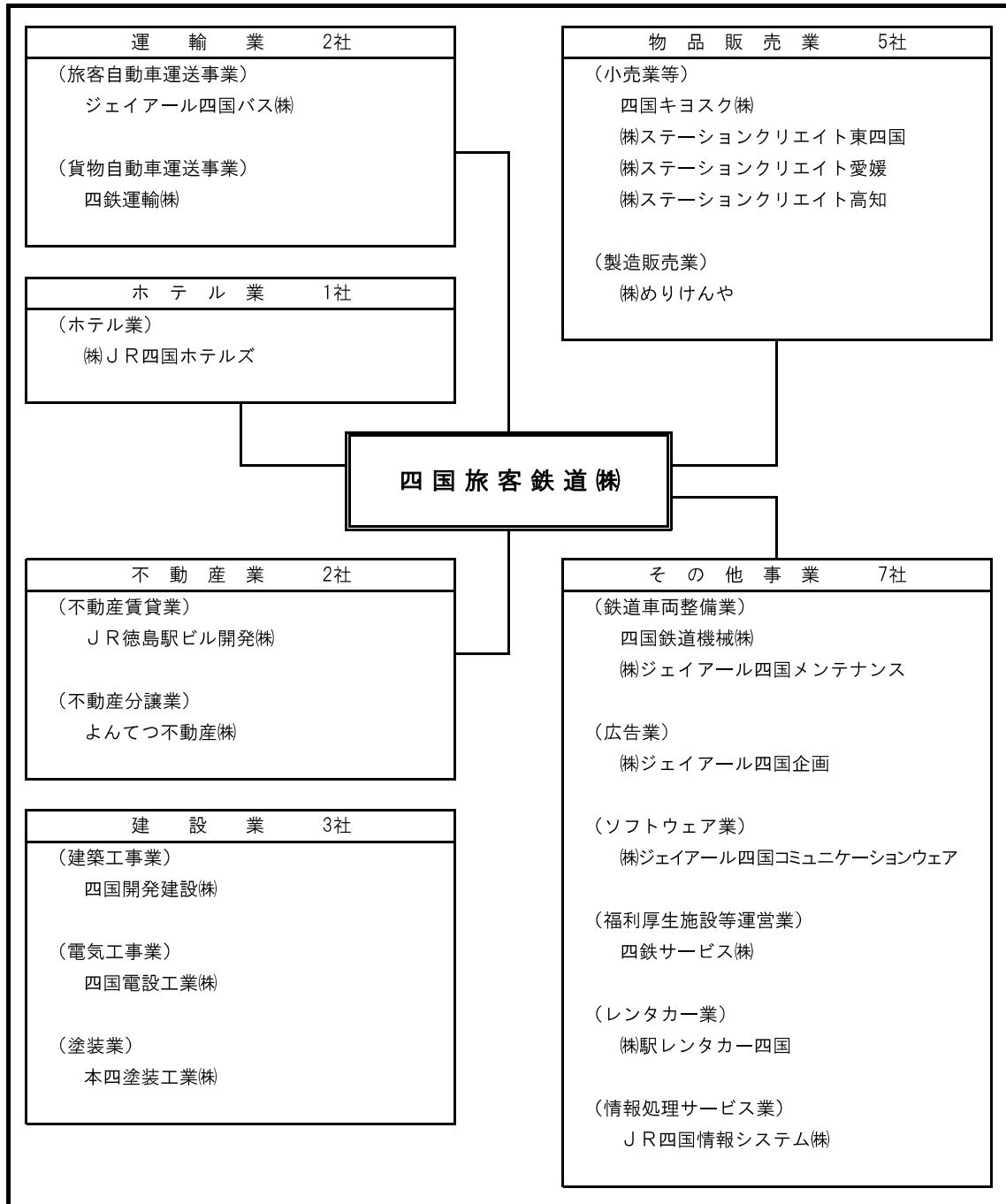


区間別平均通過人員(輸送密度)

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員		
			(人/日)	対前々年 増減	前々年比 (%)
本四備讃線	宇多津 ～ 児島	18.1	11,065	△ 13,933	44.3
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	15,775	△ 10,140	60.9
	多度津 ～ 観音寺	23.8	5,277	△ 4,475	54.1
	観音寺 ～ 今治	88.4	3,033	△ 2,975	50.5
	今治 ～ 松山	49.5	4,463	△ 2,958	60.1
	松山 ～ 宇和島	91.6	1,827	△ 1,159	61.2
	(海線) 向井原 ～ 伊予大洲	41.0	275	△ 148	65.1
内子線	内子 ～ 新谷	5.3	2,155	△ 1,406	60.5
高德線	高松 ～ 引田	45.1	3,503	△ 1,612	68.5
	引田 ～ 徳島	29.4	2,562	△ 1,415	64.4
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	3,520	△ 2,309	60.4
	琴平 ～ 高知	115.3	1,505	△ 1,419	51.5
	高知 ～ 須崎	42.1	2,909	△ 1,213	70.6
	須崎 ～ 窪川	30.0	744	△ 484	60.6
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,217	△ 892	71.3
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,635	△ 543	75.1
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,645	△ 1,498	70.9
	阿南 ～ 牟岐	43.2	422	△ 236	64.2
※	牟岐 ～ 阿波海南	10.1	146	△ 60	71.0
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	189	△ 150	55.7
JR 四 国 全 線		853.7	2,810	△ 1,998	58.4

- (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(2021年度上期)は、138人(対前々年比率 66.4%)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～海部間で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おります。