

JR四国労組ニュース

令和4年11月14日（No.11/1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

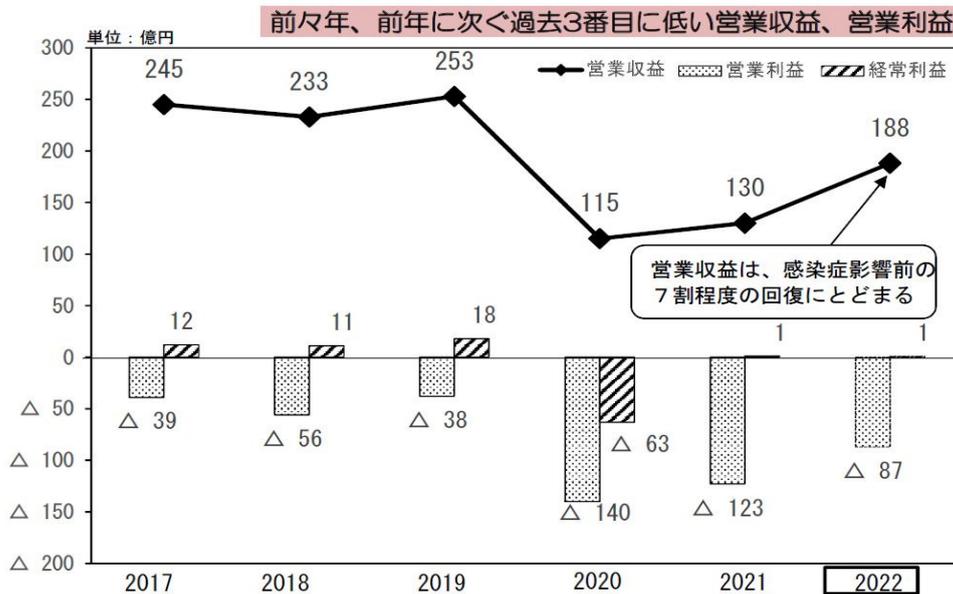
経営協議会開催

2022年度第2四半期決算概況発表

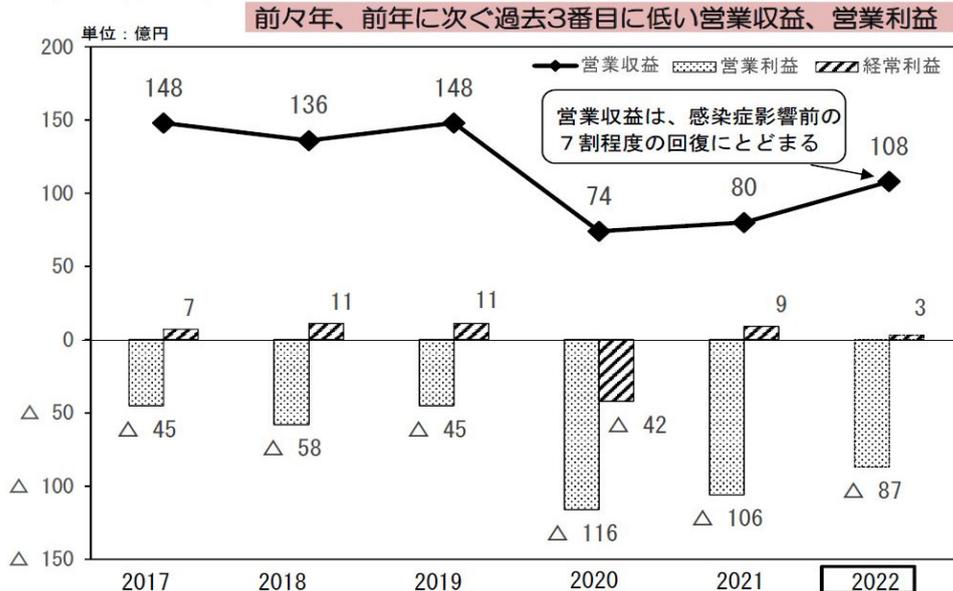
- ◆ 営業収益は一定程度回復基調で推移するも、営業費が増加
- ◆ 営業収益、営業損益は前々年、前年に次ぐ過去3番目に低い結果に
- ◆ 「経営安定基金の下支え」により、経常利益は黒字確保も、四半期純利益は赤字

JR四国労組は、10月31日に開催された経営協議会において、「2022年度第2四半期決算概況」について会社より説明を受けた。（詳細は別紙参照）

連結決算（第2四半期累計）の推移



単体決算（第2四半期累計）の推移



J R 四国労組ニュース

令和4年11月14日（No.11／2終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

[連結決算概況]

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た長期経営ビジョン2030及び中期経営計画2025（以下、「長期経営ビジョン等」という。）を着実に進めるため、「収益のリカバリー」「構造改革の継続」「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取り組んだ。収益面では、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、新たな観光列車の運行開始、四国アフターデスティネーションキャンペーン（以下、「四国アフターDC」という。）の展開、県民割を活用した商品設定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、賃貸マンションの取得など、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、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んだ。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、営業収益は一定程度、回復基調で推移したものの、営業費は資源価格高騰の影響などから前年より増加し、結果として、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、営業損益となった。

一方、営業外損益は、今年度も国からの支援である「経営安定基金の下支え」に伴う貸付資金を確保する過程で売却益が積み上がったことから、経常利益、親会社株主純利益を計上する結果となった。

下期においても、感染症の収束や資源価格の動向など先行きが不透明な状況のなか、JR四国グループ最大の危機的状況が継続しているが、2031年度の経営自立に向け、長期経営ビジョン等を着実に進めるため、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。

[単体決算概況]

- ◆営業収益：感染症の影響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、鉄道運輸収入は25億円、その他収入が2億円の増加となった。しかし、感染症の影響前である2019年度比は7割程度にとどまった。
- ◆営業費：継続して経費削減に取り組んだが、単価上昇による動力費や業務費の増加などにより、8億円増加した。結果、営業利益は前年度より19億円改善し、87億円の赤字となった。
- ◆営業外損益：今年度も国からの「経営安定基金の下支え」支援に伴う貸付資金を確保するための売却益を積み上げたが、前年度、株式市場の好調時に評価益を実現した反動から25億円の減少となった。結果、経常利益は前年度より5億円悪化し、3億円の黒字となった。
- ◆特別損益：子会社株式の減損や受取保険金の減少などにより10億円悪化し、法人税等を加味した四半期純利益は1億円の赤字となった。

以上

2022年度 第2四半期決算について

2022年度第2四半期決算の概況



- 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た長期経営ビジョン2030及び中期経営計画2025（以下、「長期経営ビジョン等」という。）を着実に進めるため、「収益のリカバリー」「構造改革の継続」「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取り組みました。収益面では、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、新たな観光列車の運行開始、四国アフターデスティネーションキャンペーン（以下、「四国アフターDC」という。）の展開、県民割を活用した商品設定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、賃貸マンションの取得など、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、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、営業収益は一定程度、回復基調で推移したものの、営業費は資源価格高騰の影響などから前年より増加し、結果として、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。

一方、営業外損益は、今年度も国からの支援である「経営安定基金の下支え」に伴う貸付資金を確保する過程で売却益が積み上がったことから、経常利益、親会社株主純利益を計上する結果となりました。

- 下期においても、感染症の収束や資源価格の動向など先行きが不透明な状況のなか、JR四国グループ最大の危機的状況が継続していますが、2031年度の経営自立に向け、長期経営ビジョン等を着実に進めるため、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。

2022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	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	2019年度比(%)
営業収益	130	188	58	145.1	74.6
営業費	253	276	22	109.0	94.7
営業利益	▲ 123	▲ 87	35	—	—
営業外損益	125	89	▲ 35	71.4	—
経常利益	1	1	0	104.3	—
特別損益	5	▲ 0	▲ 5	—	—
税金等調整前四半期純利益	7	1	▲ 5	26.8	—
法人税等	▲ 0	0	0	—	—
四半期純利益	7	1	▲ 6	17.9	—
非支配株主純利益	▲ 0	0	0	—	—
親会社株主純利益	7	1	▲ 6	17.7	—

・営業収益は、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、物品販売業などにおいて増加し58億円の増加となりました。しかし感染症の影響前である2019年度比は7割程度にとどまりました。

・営業費は、継続して経費削減に取り組みましたが、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などにより22億円増加しました。結果、営業利益は前年度より35億円改善し、87億円の赤字となりました。

・営業外損益は、今年度も国からの「経営安定基金の下支え」支援に伴う貸付資金を確保するための売却益を積み上げましたが、前年度、株式市場の好調時に評価益を実現した反動から35億円の減少となりました。結果、経常利益は前年度よりわずかな増加となり、1億円の黒字となりました。

・特別損益は、受取保険金の減少などにより5億円悪化し、法人税等を加味した親会社株主純利益は6億円悪化の1億円となりました。

2022年度第2四半期連結決算について(2)

2022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

	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	2019年度比(%)
営業収益					
運輸業	75	108	33	143.8	68.2
物品販売業	25	31	6	125.8	74.6
建設業	33	34	1	103.6	98.4
ホテル業	13	29	16	215.1	85.7
不動産業	7	8	0	110.7	101.2
その他事業	27	31	3	114.7	93.8
営業利益					
運輸業	▲ 114	▲ 90	23	—	—
物品販売業	▲ 2	▲ 0	1	—	—
建設業	1	1	0	158.0	87.5
ホテル業	▲ 8	0	9	—	34.8
不動産業	0	0	0	113.3	29.5
その他事業	▲ 0	0	1	—	82.5

・運輸業
鉄道及びバスの運輸収入が増加したため、増収増益となりました。しかし、感染症による厳しい状況は継続し影響前である2019年度比は7割程度にとどまりました。

・物品販売業
店舗販売収入が増加したため、増収増益となりました。しかし、感染症による厳しい状況は継続し影響前である2019年度比は7割程度にとどまりました。

・建設業
瀬戸大橋の塗替工事が増加したため、増収増益となりました。

・ホテル業
JRクレメントイン今治の開業や県民割の効果などにより宿泊収入が増加したため、増収増益となりました。

・不動産業
宅地の分譲販売やテナント賃料が増加したため、増収増益となりました。

・その他事業
JRからの工場近代化工事やシステム関連の受注が増加したため、増収増益となりました。

(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。

2022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)

	2021年度 期末	2022年度 第2四半期末	増減	主な増減事由等
流動資産	883	747	▲ 135	現預金(▲160.3億)、未収金(▲38.4億)、有価証券(59.9億)
固定資産	1,332	1,332	▲ 0	投資有価証券(▲4.4億)、事業用固定資産(4.9億)
経営安定基金資産	2,393	2,340	▲ 52	有価証券評価額の減少(▲52.5億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	6,008	5,820	▲ 187	
流動負債	397	266	▲ 131	短期借入金(▲135.0億)
固定負債	614	596	▲ 17	繰延税金負債(▲17.2億)、退職給付引当金(▲7.0億) 長期借入金(4.4億)
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	2,262	▲ 149	
純資産合計	3,596	3,558	▲ 38	有価証券評価差額金の減少(▲39.3億)、当期純利益(1.3億)
負債・純資産合計	6,008	5,820	▲ 187	

○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	13	37	24	未払金減少額の減(24.0億)
投資活動によるキャッシュ・フロー	76	▲ 18	▲ 95	有価証券等売却収入の減(▲86.0億)
[フリー・キャッシュ・フロー]	90	18	▲ 71	
財務活動によるキャッシュ・フロー	489	▲ 119	▲ 608	株式発行の減(▲560.0億)、短期借入金の減(▲65.0億)
現金及び現金同等物の増減額	579	▲ 100	▲ 679	
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	762	636	▲ 126	

2022年度第2四半期単体決算について(1)

2022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

(単位：億円)

第2四半期累計	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	2019年度比(%)
営業収益	80	108	27	134.4	73.1
鉄道運輸収入	58	83	25	142.8	69.8
その他収入	22	24	2	112.0	86.9
営業費	187	195	8	104.5	101.0
人件費	67	68	0	101.4	92.5
動力費	8	15	6	170.9	147.8
業務費	27	33	5	118.8	88.7
修繕費	32	32	0	100.7	104.1
諸税	9	8	▲ 1	84.7	99.5
減価償却費	40	37	▲ 2	93.0	117.3
営業利益	▲ 106	▲ 87	19	—	—
営業外損益	116	91	▲ 25	78.4	—
基金運用益	101	65	▲ 35	64.9	—
(運用利回り%)	(9.68)	(6.27)	(△3.41)	(64.8)	—
特別債券利息	17	17	—	100.0	—
経常利益	9	3	▲ 5	38.6	—
特別損益	5	▲ 5	▲ 10	—	—
税引前四半期純利益	14	▲ 1	▲ 16	—	—
法人税等	1	▲ 0	▲ 2	—	—
四半期純利益	12	▲ 1	▲ 14	—	—

・営業収益は、感染症の影響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、鉄道運輸収入は25億円、その他収入が2億円の増加となりました。しかし、感染症の影響前である2019年度比は7割程度にとどまりました。

・営業費は、継続して経費削減に取り組みましたが、単価上昇による動力費や業務費の増加などにより、8億円増加しました。結果、営業利益は前年度より19億円改善し、87億円の赤字となりました。

・営業外損益は、今年度も国からの「経営安定基金の下支え」支援に伴う貸付資金を確保するための売却益を積み上げましたが、前年度、株式市場の好調時に評価益を実現した反動から25億円の減少となりました。結果、経常利益は前年度より5億円悪化し、3億円の黒字となりました。

・特別損益は子会社株式の減損や受取保険金の減少などにより10億円悪化し、法人税等を加味した四半期純利益は14億円悪化の1億円の赤字となりました。

2022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	2021年度	2022年度	増減	前期比(%)	(単位: 億円)	
					2019年度比(%)	
鉄道事業						
営業収益	70	98	27	139.5	71.2	
営業利益	▲ 107	▲ 87	20	—	—	
関連事業						
営業収益	10	9	▲ 0	98.3	99.4	
営業利益	1	0	▲ 0	27.0	10.6	

・鉄道事業

感染症による行動制限の緩和や四国アフターDCの開催などから営業収益は27億円の増加となりました。しかし、感染症の影響前である2019年度比は7割程度にとどまりました。

営業費は、継続して経費削減に取り組みましたが、単価上昇による動力費や業務費の増加などにより7億円増加しました。結果、営業利益は20億円の改善となりました。

・関連事業

ホテル賃料収入の減少などにより、営業収益はわずかに減少しました。

営業費はJRクレメントイン今治の開業による減価償却費の増加など経費が増加しました。結果、営業利益は0.8億円の悪化となりました。

2022年度第2四半期単体決算について(3)

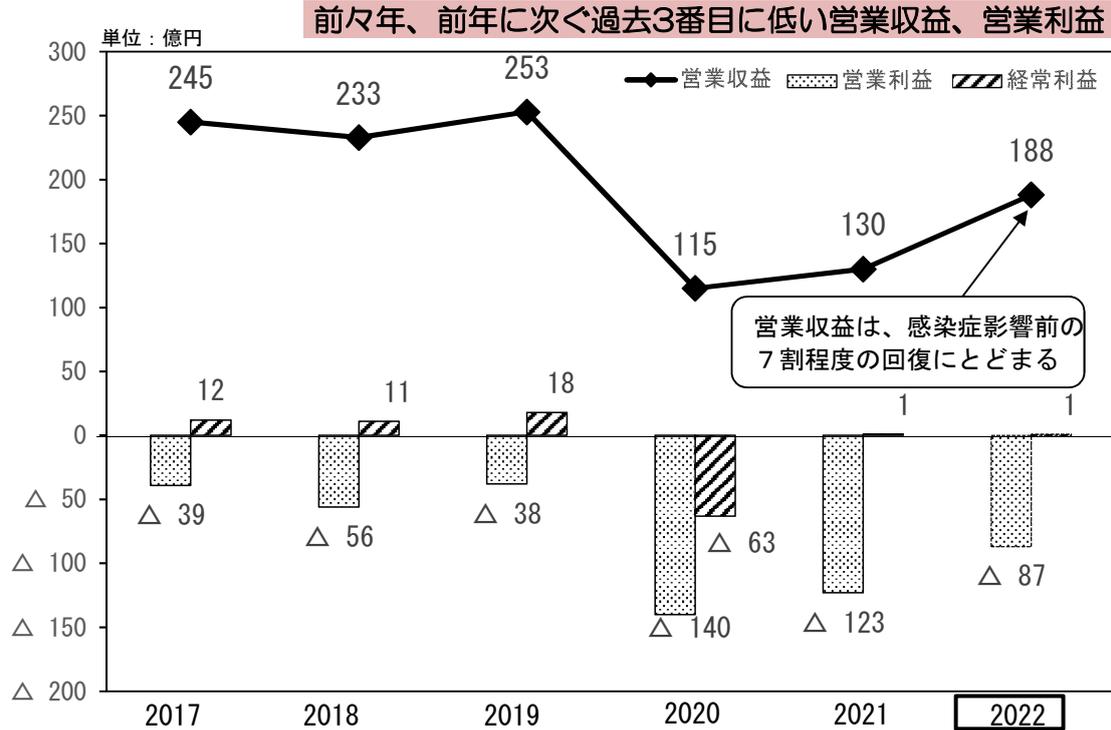
2022年度 第2四半期 単体決算 (単体貸借対照表)

○単体貸借対照表

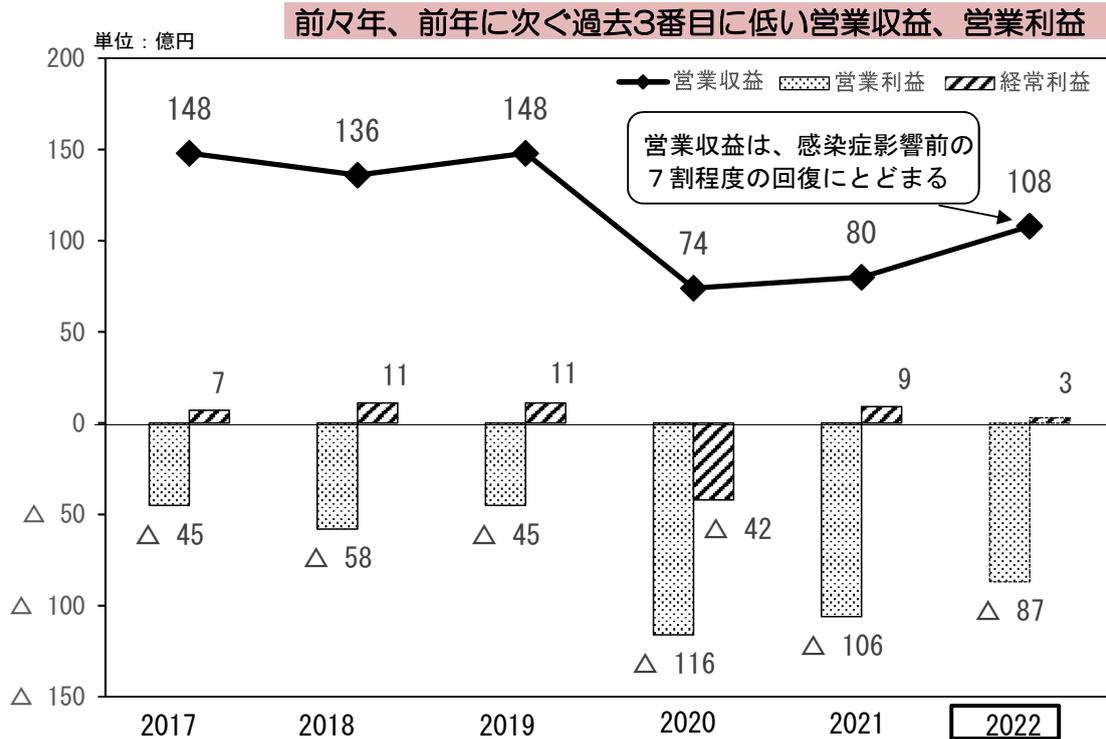
(単位: 億円)

	2021年度 期末	2022年度 第2四半期末	増減	主な増減事由等
流動資産	849	716	▲ 133	現預金(▲155.4億)、未収金(▲39.8億)、有価証券(59.9億)
固定資産	1,311	1,301	▲ 9	関係会社株式(▲5.1億)、投資有価証券(▲4.4億)
経営安定基金資産	2,393	2,340	▲ 52	有価証券評価額の減少(▲52.5億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,954	5,758	▲ 195	
流動負債	487	355	▲ 132	短期借入金(▲104.3億)、未払金(▲46.8億)、前受金(18.6億)
固定負債	590	567	▲ 22	繰延税金負債(▲17.2億)、退職給付引当金(▲7.7億)
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	2,478	2,323	▲ 155	
純資産合計	3,476	3,435	▲ 40	有価証券評価差額金の減少(▲39.3億)
負債・純資産合計	5,954	5,758	▲ 195	

連結決算（第2四半期累計）の推移



単体決算（第2四半期累計）の推移



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 上期 A	2022年度 上期 B	増減額 B-A	前期比 B/A	2019年度 上期 C	2019年度比 B/C
鉄道輸送量	輸送人員	定期外	4,110	5,965	1,854	145.1	8,914	66.9
		定期	13,263	13,344	80	100.6	15,494	86.1
		通勤	5,025	5,057	32	100.6	5,799	87.2
		通学	8,238	8,286	48	100.6	9,695	85.5
		(千人) 計	17,374	19,309	1,934	111.1	24,409	79.1
	輸送人キロ	定期外	164	270	106	164.8	431	62.8
		定期	274	277	2	101.1	321	86.4
		通勤	117	118	0	100.5	134	87.7
		通学	157	159	2	101.6	186	85.4
		(百万人キロ) 計	439	548	109	124.9	752	72.9
鉄道運輸収入	定期外	3,875	6,375	2,499	164.5	9,707	65.7	
	定期	1,991	2,003	11	100.6	2,289	87.5	
	通勤	1,143	1,128	△ 15	98.7	1,279	88.2	
	通学	847	874	26	103.2	1,010	86.6	
	荷物	0	0	△ 0	60.6	0	19.8	
	(百万円) 合計	5,867	8,378	2,511	142.8	11,998	69.8	

鉄道運輸収入(上期)の推移

(単位:百万円)

年度	1977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

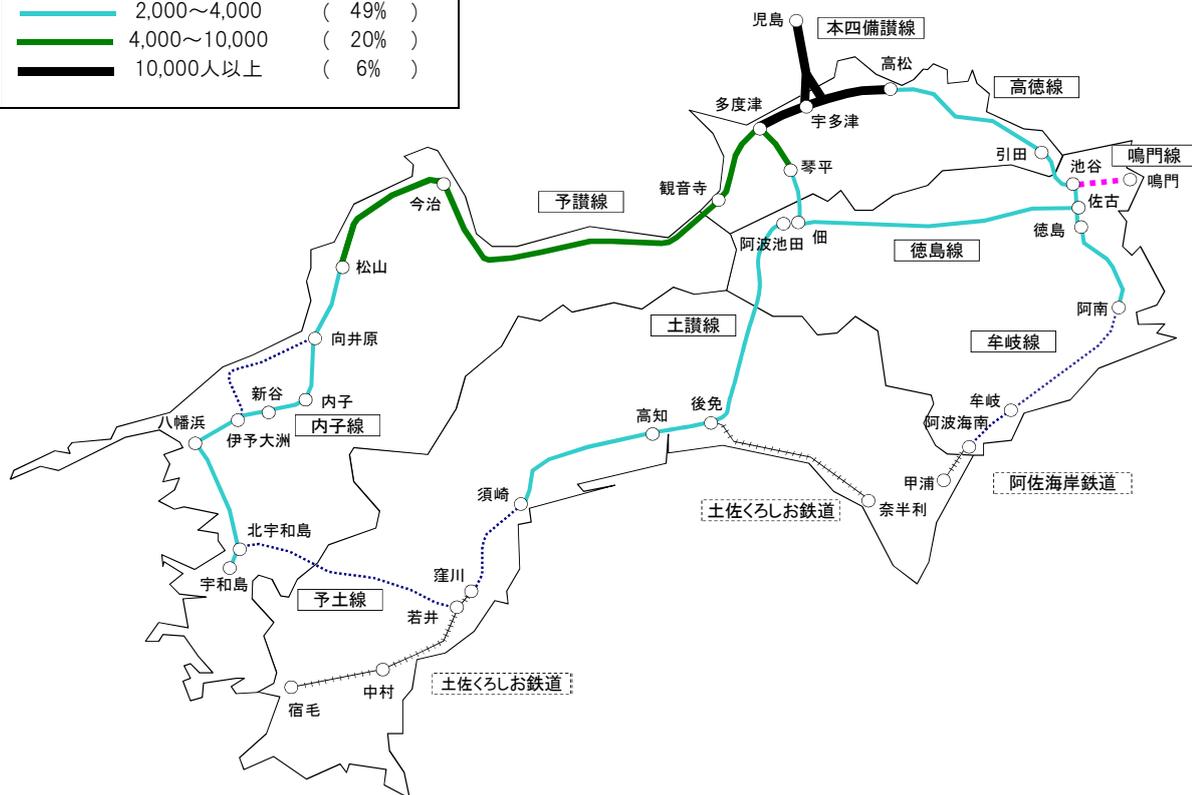
年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
鉄道運輸収入	11,545	11,350	11,845	11,971	12,140	11,009	11,998	5,328

年度	2021年度	2022年度
鉄道運輸収入	5,867	8,378

お客様のご利用状況 (2022年度上期)

対前年(2021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	(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)

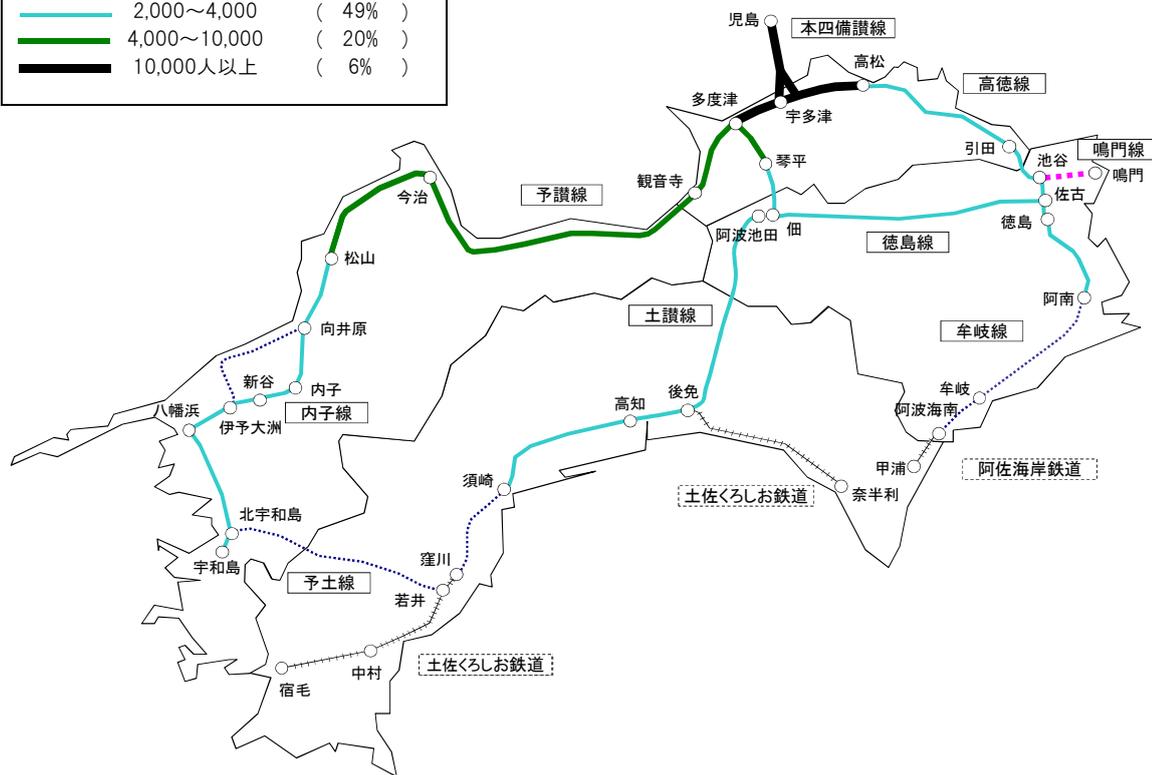
線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員		
			(人/日)	対前年増減	前年比(%)
本四備讃線	宇多津 ~ 児島	18.1	16,693	5,628	150.9
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,200	3,425	121.7
	多度津 ~ 観音寺	23.8	6,924	1,647	131.2
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,195	1,161	138.3
	今治 ~ 松山	49.5	5,456	993	122.2
	松山 ~ 宇和島	91.6	2,172	344	118.8
(海線)	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	325	49	117.9
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,554	399	118.5
高德線	高松 ~ 引田	45.1	3,914	410	111.7
	引田 ~ 徳島	29.4	3,032	470	118.3
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,452	932	126.5
	琴平 ~ 高知	115.3	2,153	648	143.1
	高知 ~ 須崎	42.1	3,273	364	112.5
	須崎 ~ 窪川	30.0	898	154	120.6
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,339	123	105.5
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,790	155	109.5
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,902	258	107.1
	阿南 ~ 牟岐	43.2	445	22	105.3
	牟岐 ~ 阿波海南	10.1	170	24	116.6
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	223	34	118.1
JR 四国全線		853.7	3,511	700	124.9

(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年度上期)は、143人(対前年比率 104.0%)となります。

お客様のご利用状況（2022年度上期）

対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	(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			線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員		
			(人/日)	対2019増減	2019比(%)				(人/日)	対2019増減	2019比(%)
本四備讃線	宇多津 ~ 児島	18.1	16,693	△ 8,306	66.8	土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,452	△ 1,377	76.4
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,200	△ 6,715	74.1	土讃線	琴平 ~ 高知	115.3	2,153	△ 771	73.6
	多度津 ~ 観音寺	23.8	6,924	△ 2,828	71.0	土讃線	高知 ~ 須崎	42.1	3,273	△ 849	79.4
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,195	△ 1,814	69.8	土讃線	須崎 ~ 窪川	30.0	898	△ 331	73.1
	今治 ~ 松山	49.5	5,456	△ 1,965	73.5	徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,339	△ 770	75.2
	松山 ~ 宇和島	91.6	2,172	△ 815	72.7	鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,790	△ 389	82.2
(海線)	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	325	△ 99	76.7	牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,902	△ 1,241	75.9
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,554	△ 1,007	71.7	牟岐線	阿南 ~ 牟岐	43.2	445	△ 213	67.6
	高徳線	高松 ~ 引田	45.1	3,914	△ 1,201	76.5	※	牟岐 ~ 阿波海南	10.1	170	△ 35
高徳線	引田 ~ 徳島	29.4	3,032	△ 945	76.2	予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	223	△ 116	65.8
						JR 四 国 全 線	853.7	3,511	△ 1,298	73.0	

(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。

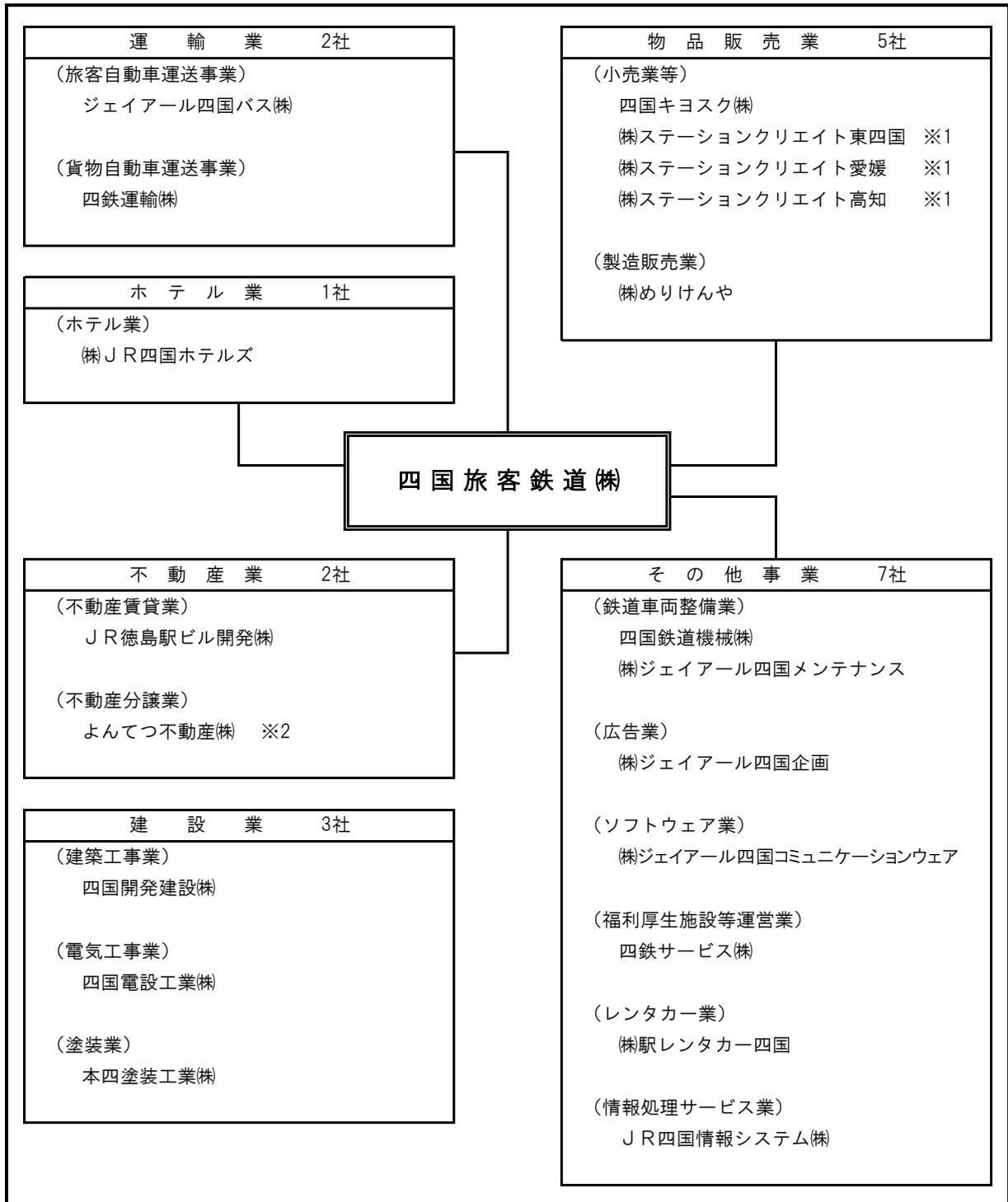
平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数

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年度上期)は、143人(対2019年度比率 69.1%)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~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。

※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。