

J R 四国 労組 ニュース

令和 4 年 5 月 1 0 日（N o 2 4） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／石川 敏也

経営協議会開催

2021年度期末決算概況発表

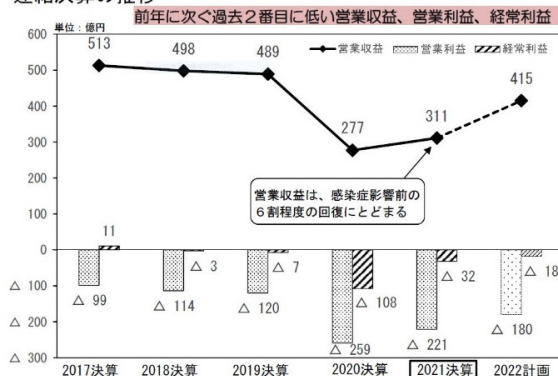
営業収益、営業損益、経常損益は 2020 年度に次ぐ過去 2 番目に低い結果に

J R 四国労組は、4 月 2 6 日に開催された経営協議会において、「2 0 2 1 年度期末決算概況」について会社より説明を受けた。（詳細は別紙参照）

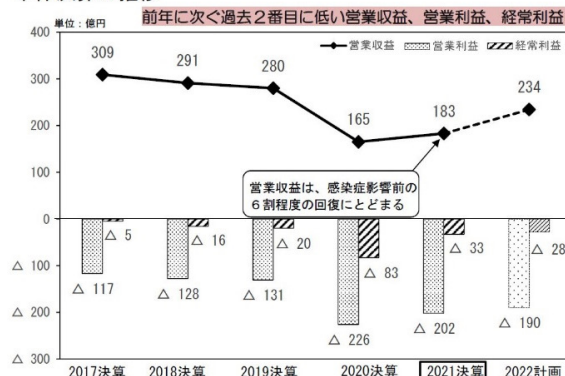
2021 年度は、新型コロナウイルス感染症（以下、「感染症」という。）の影響により、極めて厳しい経営環境が継続するなか、2031 年度の経営自立に向けた長期経営ビジョン 2030 及び中期経営計画 2025（以下、「長期経営ビジョン等」という。）をスタートさせ、新たに講じられた支援措置を最大限活用しつつ、「鉄道運輸収入の安定的な確保」「省力化・省人化による生産性向上」「非鉄道事業における最大限の収益拡大」を 3 つの柱として経営基盤強化に取り組んだ。具体的には、安全・安心・信頼の確保を大前提に、感染症拡大防止対策を徹底のうえ、四国デスティネーションキャンペーン（以下、「四国 D C」という。）の展開など旅行需要回復に向けた取り組みや、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「J R クレメントイン今治」の開業など、収益拡大に全力を注いだ。経費面では、厳しい収入状況に対応すべく、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、賞与の減額、不急施策の先送りなどを行うとともに、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。また、経営安定基金については、計画を上回る評価益の実現化により運用益の上積みを図った。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、営業収益、営業損益、経常損益は、2020 年度に次ぐ過去 2 番目に低い結果となった。

2022 年度は、感染症の収束が見通せないものの、ワクチン接種や経口薬が普及し、経済活動の正常化に向けた動きが進む 1 年になると想定される。このようななか、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、「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各種施策に取り組み、グループ体となって経営改善を加速することとする。

連結決算の推移



単体決算の推移



以上

2021年度 期末決算について

2022年5月10日
四国旅客鉄道株式会社

2021年度期末決算の概況



- 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（以下、「長期経営ビジョン等」という。）をスタートさせ、新たに講じられた支援措置を最大限活用しつつ、「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」を3つの柱として経営基盤強化に取り組みました。具体的には、安全・安心・信頼の確保を大前提に、感染症拡大防止対策を徹底のうえ、四国デスティネーションキャンペーン（以下、「四国DC」という。）の展開など旅行需要回復に向けた取り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「JRクレメントイン今治」の開業など、収益拡大に全力を注ぎました。経費面では、厳しい収入状況に対応すべく、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、賞与の減額、不急施策の先送りなどを行うとともに、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。また、経営安定基金については、計画を上回る評価益の実現化により運用益の上積みを図りました。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、営業収益、営業損益、経常損益は、2020年度に次ぐ過去2番目に低い結果となりました。
- 2022年度は、感染症の収束が見通せないものの、ワクチン接種や経口薬が普及し、経済活動の正常化に向けた動きが進む1年になると想定されます。このようななか、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、「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各種施策に取り組み、グループ一体となって経営改善を加速することとします。

（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。

2021年度連結決算について(1)

連結決算の概況 前年に次ぐ過去2番目に低い営業収益、営業利益、経常利益

- 営業収益 311億円（対前年度 33億円の増加）**
 四国D Cの効果や「JRクレメントイン今治」開業の効果などから、運輸業、ホテル業、物品販売業などにおいて増加。感染症による厳しい状況は継続し、影響前である前々期比は6割程度。
- 営業利益 ▲221億円（対前年度 38億円の改善）**
 営業費は、動力費等が増加したものの、経費削減への取り組みを継続し、全体では4億円の減少となり、公表開始以来最少。
- 経常利益 ▲32億円（対前年度 75億円の改善）**
 営業外損益では、株式市場が好調に推移する中、国の支援に伴う貸付資金確保のための評価益の実現を実施し、基金運用益が41億円の大幅な増加。
- 親会社株主に帰属する当期純利益 ▲52億円（対前年度 28億円の改善）**
 特別損益は工場の汚染土壌処理費の引当や機構助成金の減少などにより45億円悪化し、法人税等を加味した当期純利益は52億円の赤字。

※連結決算の公表開始は1999年度

連結損益計算書

	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	主な増減事由等	【参考】 前々期比(%)
					前年に次ぐ過去2番目に低い営業収益	
営業収益	277	311	33	112.1	運輸業(18.0億)、ホテル業(6.2億)、物品販売業(4.2億)	63.7
営業費	537	533	▲4	99.1	減価償却費(▲8.6億)、人件費(▲3.7億)、動力費(5.2億)	87.5
営業利益	▲259	▲221	38	—	前年に次ぐ過去2番目に大きな営業損失	—
営業外損益	151	188	37	124.5	経営安定基金運用益(41.0億)	
経常利益	▲108	▲32	75	—	前年に次ぐ過去2番目に大きな経常損失	
特別損益	27	▲17	▲45	—	工場汚染土壌処理費用の引当金繰入(▲24.6億)	
税金等調整前当期純利益	▲80	▲50	30	—	機構助成金の減(▲12.8億)	
法人税等	0	1	1	—		
当期純利益	▲80	▲52	28	—		
非支配株主に帰属する当期純利益	0	0	▲0	62.8		
親会社株主に帰属する当期純利益	▲80	▲52	28	—	公表開始以来3番目に大きな当期純損失	

2021年度連結決算について(2)

セグメントの状況 全ての事業で増収となり、不動産以外は増益となったものの、運輸、ホテル、物品販売の感染症影響前の前々期比は、5～7割程度

	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	【参考】 前々期比(%)
営業収益					
運輸業	156	174	18	111.6	58.6
物品販売業	50	54	3	107.7	67.2
建設業	98	103	5	105.4	84.6
ホテル業	29	36	6	120.7	55.7
不動産業	16	16	0	100.7	96.3
その他事業	58	65	7	112.1	85.7
営業利益					
運輸業	▲243	▲214	29	—	—
物品販売業	▲5	▲3	2	—	—
建設業	7	10	2	134.6	77.2
ホテル業	▲17	▲12	4	—	—
不動産業	1	▲0	▲2	—	—
その他事業	0	1	1	382.3	50.8

(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。

- 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。感染症による厳しい状況は継続し影響前である前々期比は6割程度。
- 物品販売業**
 店舗販売収入が増加したため増収増益。感染症による厳しい状況は継続し影響前である前々期比は7割程度。
- 建設業**
 瀬戸大橋の塗装工事やJRからの電気設備工事の受注が増加したため増収増益。
- ホテル業**
 JRクレメントイン高知及び今治の開業により宿泊収入が増加したため増収増益。感染症による厳しい状況は継続し影響前である前々期比は5割程度。
- 不動産業**
 テナント賃料は増加したものの、マンション販売本格化に伴い販売経費が増加したため増収減益。
- その他事業**
 JRからの機械装置やシステム保守の受注が増加したため増収増益。

連結貸借対照表

(単位: 億円)

	2020年度	2021年度	増減	主な増減事由等
流動資産	328	883	554	現預金(603.4億)、有価証券(▲49.9億)
固定資産	1,317	1,332	14	事業用固定資産(4.9億)、投資有価証券(3.2億)
経営安定基金資産	2,455	2,393	▲62	有価証券評価額(▲62.7億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,501	6,008	507	
流動負債	344	397	53	短期借入金(52.3億)
固定負債	699	614	▲84	長期借入金(▲56.6億)、繰延税金負債(▲17.3億) 退職給付引当金(▲11.2億)
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	2,443	2,412	▲31	
純資産合計	3,057	3,596	538	資本準備金の増加(628.9億)、当期純利益(▲52.0億)
負債・純資産合計	5,501	6,008	507	

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	▲14	▲0	14	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	▲53	▲69	▲15	有価証券等の売買の減(▲32.2億)
[フリー・キャッシュ・フロー]	▲67	▲69	▲1	
財務活動によるキャッシュ・フロー	103	622	519	株式発行による増(560.0億)、長期借入金の減(▲34.8億)
現金及び現金同等物の増減額	35	553	517	
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	183	736	553	

2021年度単体決算について(1)

単体決算の概況

前年度に次ぐ過去2番目に低い営業収益、営業利益、経常利益

- ・ **営業収益 183億円(対前年度 17億円の増加)**
四国DCの効果などから増加したものの、感染症の影響は継続。
- ・ **営業利益 ▲202億円(対前年度 24億円の改善)**
営業費は、経費削減への取り組みを継続し、全体で6億円減少。
- ・ **経常利益 ▲33億円(対前年度 49億円の改善)**
基金運用益は株式市場が好調に推移する中、国の支援に伴う貸付資金確保のための評価益の実現を実施し、41億円の大規模な増加。
- ・ **当期純利益 ▲47億円(対前年度 18億円の改善)**
特別損益は工場の汚染土壌処理費用24億円、災害補助金・保険金の受取9億円などで▲15億円となり、法人税等を加味した当期純損失47億円。

損益計算書

(単位: 億円)

【参考】

	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	主な増減事由等	前々期比(%)
営業収益	165	183	17	110.5	前年に次ぐ過去2番目に低い営業収益	65.4
鉄道運輸収入	118	132	13	111.1	定期外収入(11.6億)、定期収入(1.4億)	58.8
その他収入	46	51	4	109.1	補償金工事受入(2.4億)、不動産賃貸収入(1.2億)	91.7
営業費	392	385	▲6	98.3		93.6
人件費	135	133	▲1	99.0	賞与(▲1.7億)、給与(▲1.5億)、出向負担金受取の減(1.3億)	91.4
動力費	14	19	4	133.3	軽油・電力単価の増(4.8億)	99.0
業務費	59	59	0	100.1	本四利用料(▲3.9億)、マンション経費(1.4億)、工場土壌調査(1.0億)	84.0
修繕費	85	79	▲5	93.0	軌道強化(▲3.2億)、前年災害引当見積変更の反動減(▲2.3億)	87.0
諸税	12	13	1	114.5	固定資産税(1.0億)	110.2
減価償却費	85	79	▲5	93.1	車両(▲5.2億)	111.8
営業利益	▲226	▲202	24	—	前年に次ぐ過去2番目に大きな営業損失	—
営業外損益	143	168	25	117.8		
基金運用益	101	142	41	140.5	有価証券売却益(39.7億)	
(運用利回り%)	(4.86)	(6.84)	(1.98)	(—)		
特別債券利息	35	35	—	100.0		
経常利益	▲83	▲33	49	—	前年に次ぐ過去2番目に大きな経常損失	
特別損益	10	▲15	▲26	—	工場汚染土壌処理費用の引当金繰入(▲24.6億)	
税引前当期純利益	▲72	▲49	23	—		
法人税等	▲6	▲2	4	—		
当期純利益	▲65	▲47	18	—	会社発足以来4番目に大きな当期純損失	

事業別の概況

	(単位：億円)				【参考】
	2020年度	2021年度	増減	前期比(%)	前々期比(%)
鉄道事業					
営業収益	146	162	16	111.3	62.4
営業利益	▲ 230	▲ 203	26	—	—
関連事業					
営業収益	19	20	0	104.4	104.4
営業利益	4	1	▲ 2	36.1	33.0

・鉄道事業

四国DCの効果などから営業収益は16億円の増加となりました。しかし、感染症による厳しい状況は継続し影響前である前々期比は6割程度にとどまりました。

営業費は動力費が増加したものの、新たな支援に伴う本四利用料や車両の経年による減価償却費の減少などにより、全体では10億円減少し、営業損失は26億円の改善となりました。

・関連事業

J Rクレメントイン高知及び今治の賃料収入などにより、営業収益は0.8億円の増加となりました。

営業費は、マンション事業の広告宣伝費などの経費やホテル建物の減価償却費が増加し、営業利益は2億円の悪化となりました。

貸借対照表

(単位：億円)

	2020年度	2021年度	増減	主な増減事由等
流動資産	300	849	549	現預金(594.9億)、有価証券(▲49.9億)
固定資産	1,291	1,311	19	建設仮勘定(36.9億)、鉄道事業固定資産(▲29.5億)、関連事業固定資産(3.2億)、投資有価証券(3.2億)
経営安定基金資産	2,455	2,393	▲ 62	有価証券評価額(▲62.7億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,447	5,954	506	
流動負債	441	487	45	短期借入金(50.9億)、1年内長期借入金(▲7.6億)
固定負債	673	590	▲ 82	長期借入金(▲56.6億)、繰延税金負債(▲17.3億)退職給付引当金(▲11.3億)
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	2,515	2,478	▲ 36	
純資産合計	2,932	3,476	543	資本準備金の増加(628.9億)、当期純損失(▲47.3億)
負債・純資産合計	5,447	5,954	506	

2022年度の業績予想(事業計画)について

連結業績予想(JR四国グループ)

(単位：億円)

	2021年度 決算実績	2022年度 事業計画	増減	前期比(%)
営業収益	311	415	103	133.2
営業利益	▲ 221	▲ 180	41	—
営業外損益	188	162	▲ 26	85.9
経常利益	▲ 32	▲ 18	14	—
特別損益	▲ 17	▲ 0	17	—
法人税等	1	2	0	129.5
親会社株主に帰属する当期純利益	▲ 52	▲ 21	31	—

単体業績予想(JR四国)

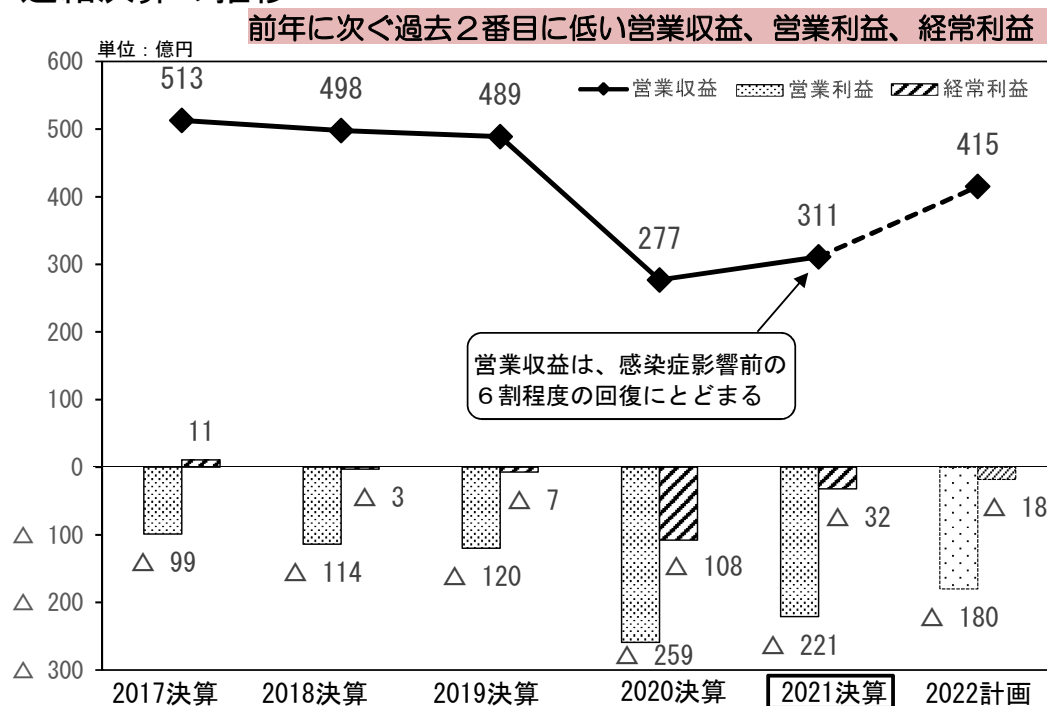
(単位：億円)

	2021年度 決算実績	2022年度 事業計画	増減	前期比(%)
営業収益	183	234	50	127.7
営業利益	▲ 202	▲ 190	12	—
営業外損益	168	162	▲ 6	96.0
経常利益	▲ 33	▲ 28	5	—
特別損益	▲ 15	—	15	—
法人税等	▲ 2	0	2	—
当期純利益	▲ 47	▲ 28	19	—

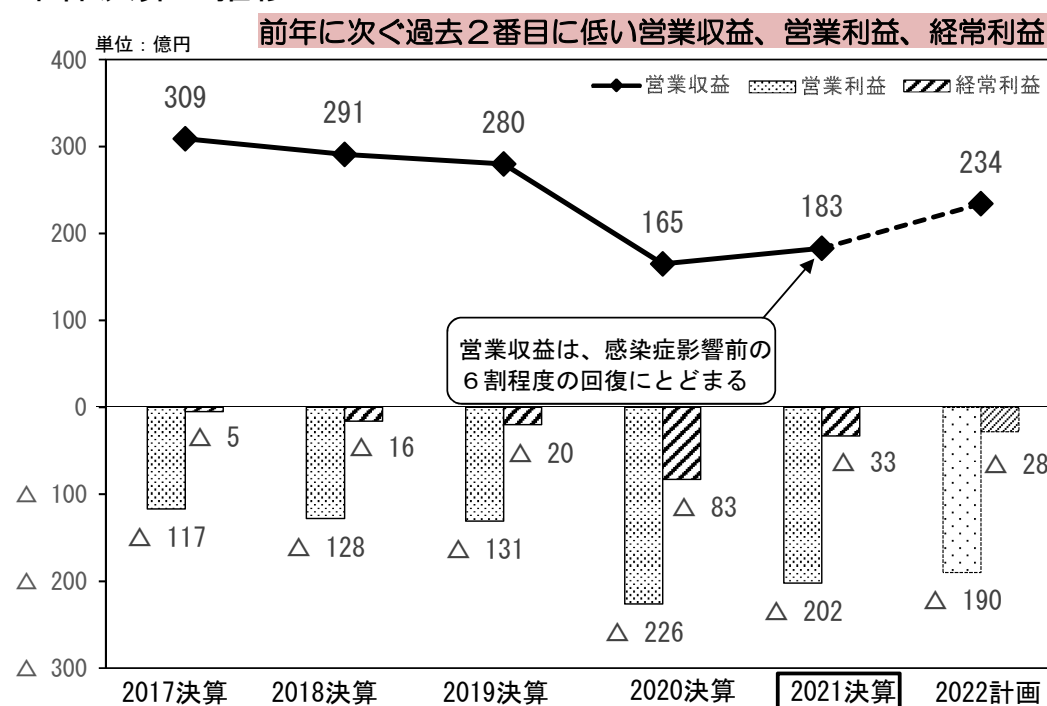
2020年12月に国から発表された当社に対する支援は、2021年度期末決算に以下の通り反映されています。今後も支援措置を有効に活用し、最大限の経営努力を積み重ねていくことで、財務基盤の安定化と収益基盤の強化を図ってまいります。

	進捗状況（2022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）	2021年度中に、鉄道・運輸機構に対し450億円を利率5%で貸付け、574百万円の利息を受け取りました。 ○2021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	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、8月20日に出資金560億円の受入れを完了しました。 ○2021年度期末決算への影響 ・貸借対照表 純資産（資本準備金）の増加（+560億円） ・キャッシュ・フロー計算書 財務活動によるキャッシュ・フロー（+560億円）
3. DES （債務を株式と交換）	感染症拡大の影響を踏まえた債務の圧縮・資本増強として、9月10日にDESによる68.9億円の出資を受け入れました。 ○2021年度決算への影響 ・貸借対照表 純資産（資本準備金）の増加（+68.9億円） - 流動負債（短期借入金）の減少（▲8.1億円）、固定負債（長期借入金）の減少（▲60.7億円）
4. 本四連絡橋負担見直し	・当社が負担する本四利用料の軽減 ・鉄道施設（鉄道単独部及び共用部鉄道専用施設）に係る更新工事の当社からの切り離し
5. 利子補給	市中の金融機関から行う資金調達（クレメントイン今治建設資金）に係る利子補給0.8百万円を受け入れました。 ○2021年度期末決算への影響 ・損益計算書（営業外損益の内数）

連結決算の推移



単体決算の推移



長期経営ビジョン2030・中期経営計画2025の概要



JR四国グループ事業計画2022／重点実施項目

2022年度を感染症の影響による低迷からの回復期と捉え、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 収益のリカバリー

コロナ禍以前の収益水準への回復

- ・新チケットシステムの導入による利便性向上
- ・大型イベント（瀬戸内国際芸術祭等）と連携した収益の拡大
- ・新たな収益源の確保（1円でも稼ぐ取り組み）

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
- ・ワークスタイルの変革を推進
- ・運賃改定の検討を深度化
- ・地域の関係者と一体となったモビリティ間連携や交通結節機能強化
- ・徹底的な業務の見直し、コスト削減の深度化・水平展開

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

- ・新規事業の創造（将来の成長の種蒔き）
- ・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
- ・ホテル事業の四国外進出、高松駅ビル（仮称）の開発推進、
マンション事業の展開、飲食及び物販店の駅ソト展開
- ・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戦略の実行による事業ポートフォリオ強化・連結収益拡大



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 期 末 A	2020年度 期 末 B	2021年度 期 末 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	16,550	8,541	9,310	△ 7,240	56.3	768	109.0
		定 期	28,320	25,321	24,985	△ 3,335	88.2	△ 335	98.7
		通 勤	11,246	10,194	9,869	△ 1,377	87.8	△ 325	96.8
		通 学	17,074	15,126	15,116	△ 1,958	88.5	△ 10	99.9
		(千人) 計	44,871	33,863	34,296	△ 10,575	76.4	432	101.3
	輸送人キロ	定 期 外	791	352	399	△ 392	50.5	46	113.3
		定 期	590	523	520	△ 69	88.2	△ 2	99.6
		通 勤	261	238	231	△ 29	88.7	△ 6	97.3
		通 学	328	284	288	△ 39	87.9	4	101.4
		(百万人キロ) 計	1,382	875	920	△ 461	66.6	44	105.1
鉄道運輸収入	定 期 外		18,074	8,166	9,335	△ 8,738	51.7	1,169	114.3
	定 期		4,388	3,730	3,878	△ 510	88.4	147	104.0
	通 勤		2,504	2,208	2,244	△ 259	89.6	36	101.6
	通 学		1,884	1,522	1,633	△ 250	86.7	111	107.3
	荷 物		1	0	0	△ 0	36.2	△ 0	78.3
	(百万円) 合 計		22,464	11,897	13,214	△ 9,249	58.8	1,316	111.1

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

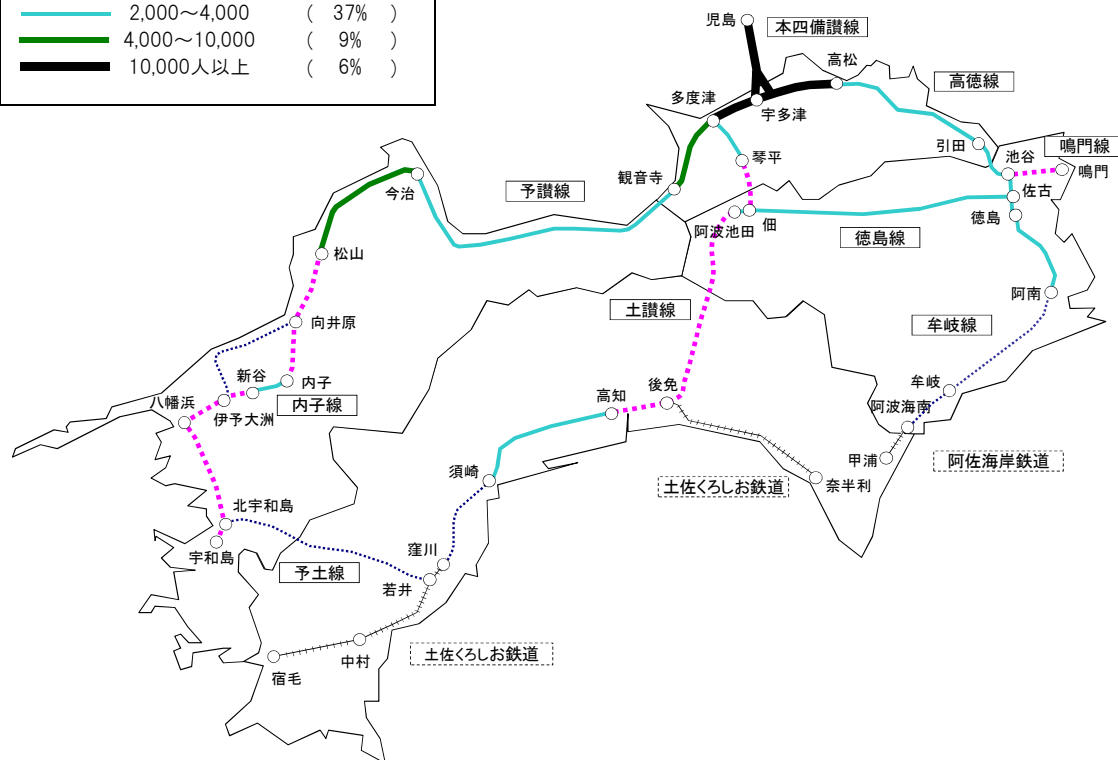
年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
鉄道運輸収入	22,620	22,802	22,991	22,504	23,370	23,640	23,987	22,550

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

お客様のご利用状況（2021年度）

対前年(2020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	（ 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	12,592	1,950	118.3
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	16,317	663	104.2
	多度津 ～ 観音寺	23.8	5,696	341	106.4
	観音寺 ～ 今治	88.4	3,376	317	110.4
	今治 ～ 松山	49.5	4,668	246	105.6
	松山 ～ 宇和島	91.6	1,927	51	102.7
	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	274	△ 6	97.7
内子線	内子 ～ 新谷	5.3	2,248	48	102.2
高德線	高松 ～ 引田	45.1	3,505	△ 47	98.7
	引田 ～ 徳島	29.4	2,593	112	104.5
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	3,734	76	102.1
	琴平 ～ 高知	115.3	1,684	121	107.7
	高知 ～ 須崎	42.1	2,873	△ 60	97.9
	須崎 ～ 窪川	30.0	786	3	100.4
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,156	△ 12	99.5
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,557	50	103.3
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,574	11	100.3
	阿南 ～ 牟岐	43.2	423	△ 2	99.5
※	牟岐 ～ 阿波海南	10.1	146	12	108.6
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	195	△ 10	95.2
JR 四 国 全 線		853.7	2,955	146	105.2

（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。

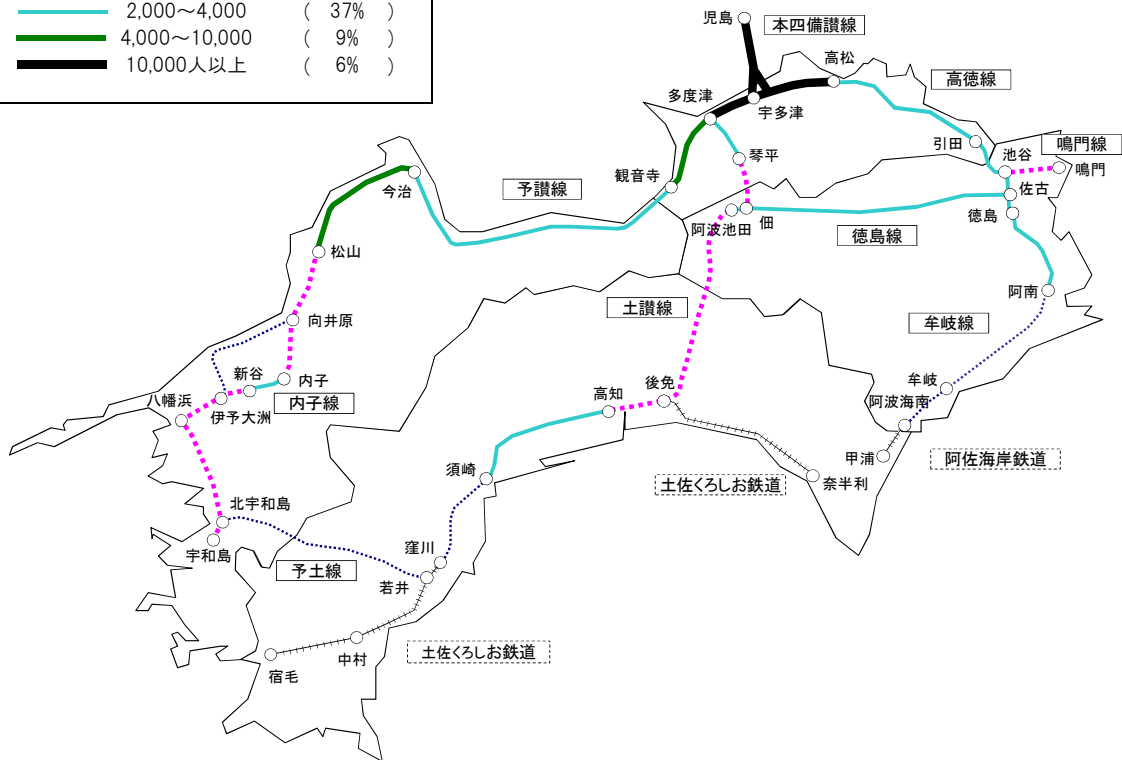
なお、予土線(北宇和島～若井)は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員(輸送人キロ)の影響を除いた場合、平均通過人員(2021年度)は、133人(対前年比率96.6%)となります。

※ 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。

お客様のご利用状況（2021年度）

対前々年(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	（ 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	12,592	△ 10,425	54.7
予讃線	高松 ～ 多度津	32.7	16,317	△ 7,697	67.9
	多度津 ～ 観音寺	23.8	5,696	△ 3,253	63.6
	観音寺 ～ 今治	88.4	3,376	△ 2,138	61.2
	今治 ～ 松山	49.5	4,668	△ 2,140	68.6
	松山 ～ 宇和島	91.6	1,927	△ 842	69.6
	向井原 ～ 伊予大洲	41.0	274	△ 90	75.2
内子線	内子 ～ 新谷	5.3	2,248	△ 1,049	68.2
高德線	高松 ～ 引田	45.1	3,505	△ 1,211	74.3
	引田 ～ 徳島	29.4	2,593	△ 1,040	71.4
土讃線	多度津 ～ 琴平	11.3	3,734	△ 1,588	70.2
	琴平 ～ 高知	115.3	1,684	△ 973	63.4
	高知 ～ 須崎	42.1	2,873	△ 860	77.0
	須崎 ～ 窪川	30.0	786	△ 322	70.9
徳島線	佐古 ～ 佃	67.5	2,156	△ 668	76.3
鳴門線	池谷 ～ 鳴門	8.5	1,557	△ 368	80.9
牟岐線	徳島 ～ 阿南	24.5	3,574	△ 1,175	75.3
	阿南 ～ 牟岐	43.2	423	△ 182	69.9
※	牟岐 ～ 阿波海南	10.1	146	△ 41	78.0
予土線	北宇和島 ～ 若井	76.3	195	△ 106	64.7
JR 四 国 全 線		853.7	2,955	△ 1,461	66.9

(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。

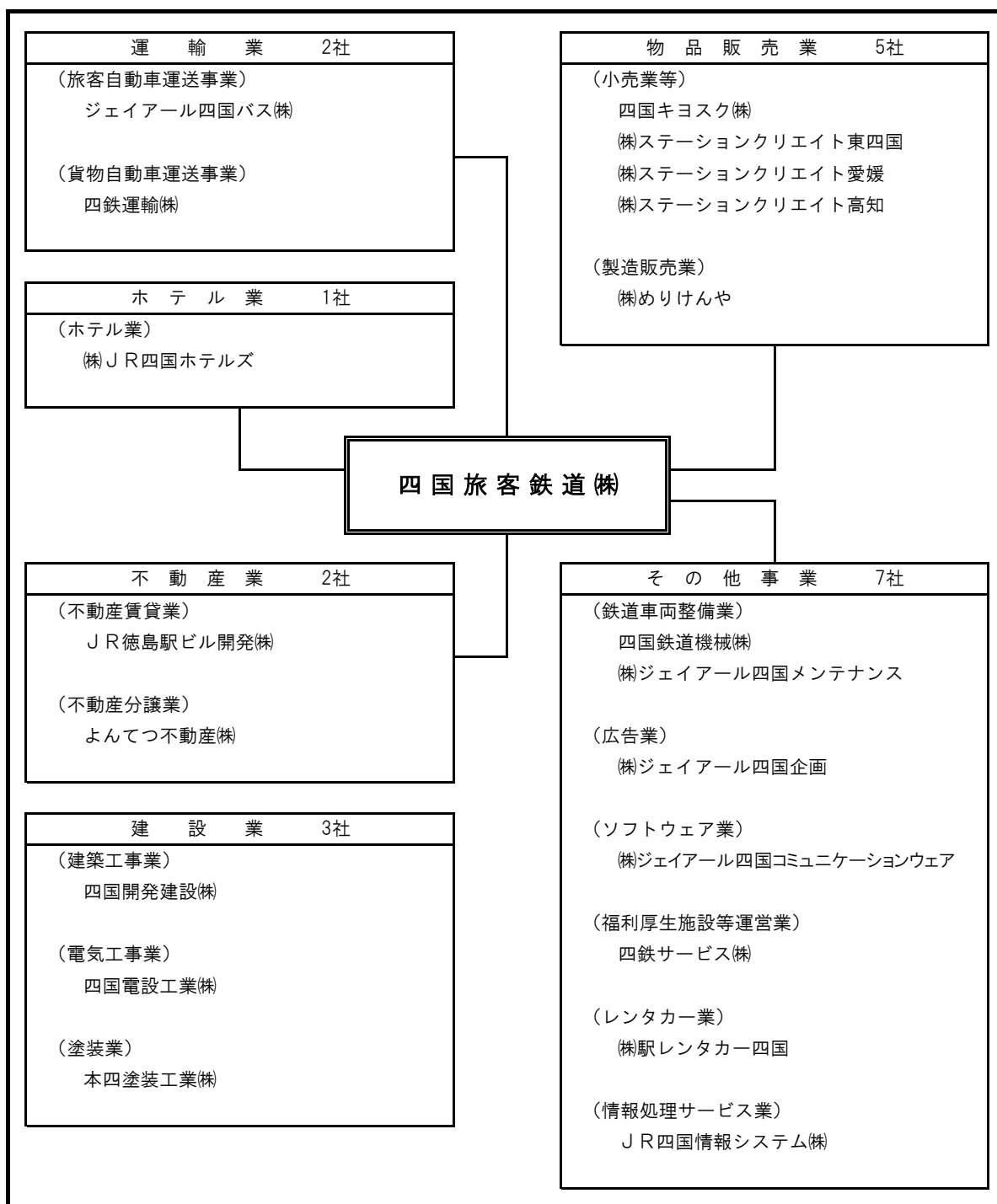
平均通過人員 = 旅客輸送人キロ ÷ 営業キロ ÷ 営業日数

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(2021年度)は、133人(対前々年比率64.7%)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おります。