

# J R 四 国 労 組 ニ ュ ー ス

2023年11月13日（No.10／1） 発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

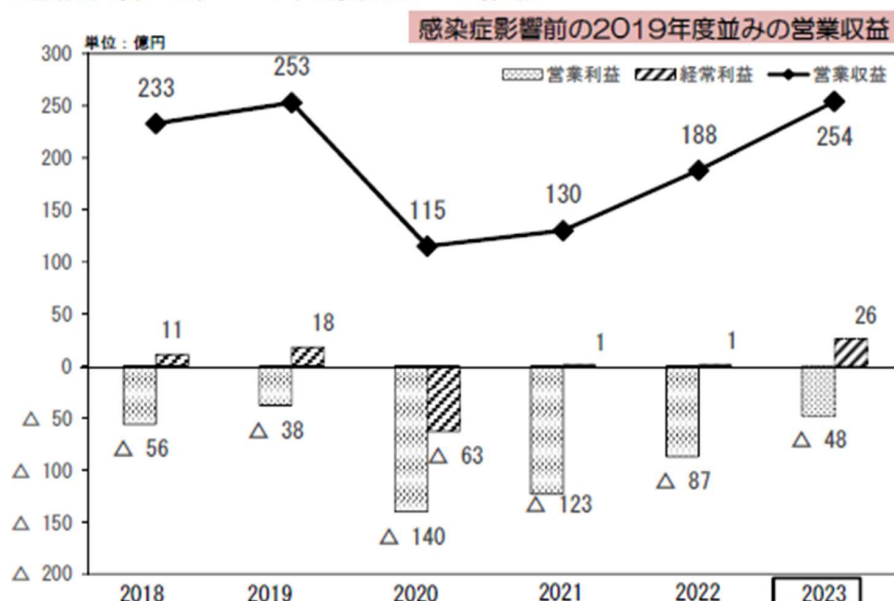
経営協議会開催

## 2023年度第2四半期決算概況発表

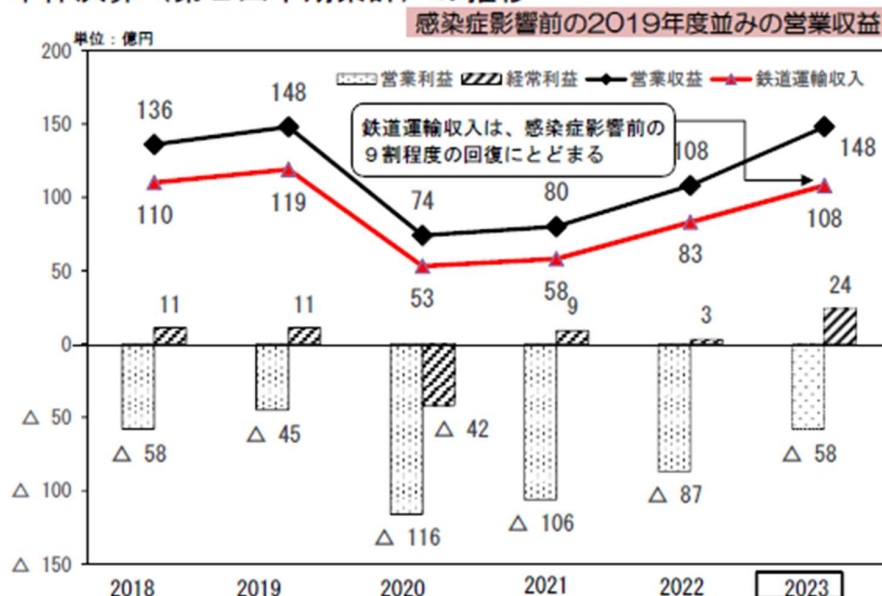
- ◆ 営業収益は感染症の5類移行を受け、感染症影響前(2019年度)並みに
- ◆ 「経営安定基金の下支え」により、経常利益ならびに四半期純利益は黒字確保

J R 四 国 労 組 は、11月1日に開催された経営協議会において、「2023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

2023年11月13日（No.10／2終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

## 〔連結決算概況〕

2023年度は経済活動の正常化の動きが継続する一方で、資源価格の高騰など、経営環境は不透明な状況が続くなか、中期経営計画2025の折り返しとして、2025年度の目標達成に向けて反転攻勢を図る年度と位置づけ、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」「構造改革の加速」「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、運賃及び料金の改定により収入の底上げを図り、「瀬戸大橋開業35周年」や「NHK連続テレビ小説『らんまん』放映」などの行事・イベントを契機とした各種施策により誘客を促進するとともに、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」の本格稼働などのサービス向上施策を実施しました。また、非鉄道事業においては、分譲マンションの販売やコロナ禍においても新規出店を進めてきたホテル事業で人流の回復に伴う需要を積極的に取り込むなど収益の拡大に取り組みしました。経費面では増収に伴う売上原価の増加がありましたが、引き続き経費構造の見直しなどコスト削減に取り組みしました。その結果、運輸、駅ビル・不動産、ホテルセグメントを中心に新型コロナウイルス感染症（以下、「感染症」という。）の5類移行などにより営業収益は大幅に改善し、全ての事業で増収増益となりました。

営業外損益は、国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加した一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少しましたが、経常利益、親会社株主純利益とも増益となりました。

下期においても、2031年度の経営自立に向け、長期経営ビジョン2030及び中期経営計画2025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。

## 〔単体決算概況〕

- ◆営業収益：感染症の5類移行や運賃改定の効果などから、鉄道運輸収入が25億円の増加となり、感染症の影響前である2019年度比で9割程度となりました。また、分譲マンションの販売などによりその他収入は14億円の増加となりました。
- ◆営業費：継続して経費削減に取り組み修繕費や動力費が減少した一方で、分譲マンションの売上原価やチケットアプリの保守費用などにより業務費が増加し11億円の増加となりました。結果、営業利益は前年度より28億円改善し、58億円の赤字となりました。
- ◆営業外損益：国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加した一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少し7億円の減少となりました。結果、経常利益は前年度より21億円増加し、24億円となりました。
- ◆特別損益：前年度に子会社株式の減損を計上した反動などにより4億円改善し、法人税等を加味した四半期純利益は24億円改善の23億円の黒字となりました。

以上

# 2023年度 第2四半期決算について

## 2023年度第2四半期決算の概況

- 2023年度は経済活動の正常化の動きが継続する一方で、資源価格の高騰など、経営環境は不透明な状況が続くなか、中期経営計画2025の折り返しとして、2025年度の目標達成に向けて反転攻勢を図る年度と位置づけ、「鉄道事業における収益拡大施策の推進」「構造改革の加速」「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、運賃及び料金の改定により収入の底上げを図り、「瀬戸大橋開業35周年」や「NHK連続テレビ小説『らんまん』放映」などの行事・イベントを契機とした各種施策により誘客を促進するとともに、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」の本格稼働などのサービス向上施策を実施しました。また、非鉄道事業においては、分譲マンションの販売やコロナ禍においても新規出店を進めてきたホテル事業で人流の回復に伴う需要を積極的に取り込むなど収益の拡大に取り組みました。経費面では増収に伴う売上原価の増加がありましたが、引き続き経費構造の見直しなどコスト削減に取り組みました。その結果、運輸、駅ビル・不動産、ホテルセグメントを中心に新型コロナウイルス感染症（以下、「感染症」という。）の5類移行などにより営業収益は大幅に改善し、全ての事業で増収増益となりました。

営業外損益は、国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加した一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少しましたが、経常利益、親会社株主純利益とも増益となりました。

- 下期においても、2031年度の経営自立に向け、長期経営ビジョン2030及び中期経営計画2025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。

## 2023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

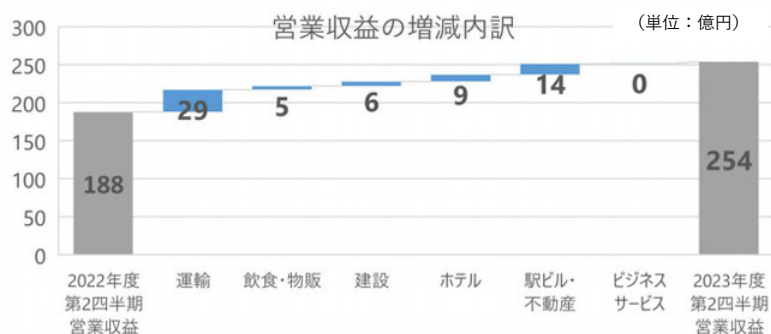
| 第2四半期累計      | 2022年度 | 2023年度 | 増減   | 前期比(%) | (単位: 億円)<br>2019年度比(%) |
|--------------|--------|--------|------|--------|------------------------|
| 営業収益         | 188    | 254    | 65   | 134.7  | 100.4                  |
| 営業費          | 276    | 302    | 26   | 109.6  | 103.8                  |
| 営業利益         | ▲ 87   | ▲ 48   | 39   | —      | —                      |
| 営業外損益        | 89     | 74     | ▲ 14 | 83.3   | —                      |
| 経常利益         | 1      | 26     | 24   | —      | —                      |
| 特別損益         | ▲ 0    | ▲ 0    | ▲ 0  | —      | —                      |
| 税金等調整前四半期純利益 | 1      | 25     | 23   | —      | —                      |
| 法人税等         | 0      | 4      | 3    | 668.4  | —                      |
| 四半期純利益       | 1      | 21     | 20   | —      | —                      |
| 非支配株主純利益     | 0      | ▲ 0    | ▲ 0  | —      | —                      |
| 親会社株主純利益     | 1      | 21     | 20   | —      | —                      |

・営業収益は、感染症の5類移行などから、運輸、ホテル、飲食・物販セグメントで増加し、また、駅ビル・不動産セグメントにおいても分譲マンションの販売などにより増加となりました。この結果、前年度から65億円増加し、感染症の影響前である2019年度並みとなりました。

・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などにより26億円増加となりました。結果、営業利益は前年度より39億円改善し、48億円の赤字となりました。

・営業外損益は、国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加した一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少し14億円の減少となりました。結果、経常利益は前年度より24億円増加し、26億円となりました。

・法人税等を加味した親会社株主純利益は20億円増加し、21億円となりました。



## 2023年度第2四半期連結決算について(2)

## 2023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

|          | 2022年度 | 2023年度 | 増減 | 前期比(%) | (単位: 億円)<br>2019年度比(%) |
|----------|--------|--------|----|--------|------------------------|
| 営業収益     |        |        |    |        |                        |
| 運輸       | 108    | 137    | 29 | 127.3  | 86.8                   |
| 飲食・物販    | 23     | 29     | 5  | 122.9  | 91.3                   |
| 建設       | 34     | 43     | 8  | 125.9  | 123.9                  |
| ホテル      | 29     | 39     | 9  | 130.6  | 111.9                  |
| 駅ビル・不動産  | 16     | 33     | 16 | 201.0  | 174.5                  |
| ビジネスサービス | 31     | 37     | 6  | 120.6  | 113.1                  |
| 営業利益     |        |        |    |        |                        |
| 運輸       | ▲ 90   | ▲ 59   | 30 | —      | —                      |
| 飲食・物販    | ▲ 0    | 0      | 1  | —      | 52.2                   |
| 建設       | 1      | 2      | 0  | 149.8  | 131.1                  |
| ホテル      | 0      | 5      | 4  | 569.0  | 198.2                  |
| 駅ビル・不動産  | 0      | 1      | 0  | 197.0  | 70.1                   |
| ビジネスサービス | 0      | 1      | 0  | 185.8  | 153.2                  |

## ・運輸

鉄道及びバスの運輸収入が増加したため、感染症による影響前である2019年度比で9割近くまで回復し、増収増益となりました。

## ・飲食・物販

店舗販売収入が増加したため、増収増益となりました。営業収益は感染症による影響前である2019年度比で9割程度となりました。

## ・建設

高松駅ビルや多度津工場などの建築工事が増加したため、増収増益となりました。

## ・ホテル

感染症の5類移行やJRクレメントイン姫路の開業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。

## ・駅ビル・不動産

分譲マンションの販売収入や不動産賃貸収入が増加したため、増収増益となりました。

## ・ビジネスサービス

JRからの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1) 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いるため、連結決算における営業収益の増減内訳とは一致していません。

(注2) 下記のとおりセグメントの名称を変更しております。

物品販売業→飲食・物販、不動産業→駅ビル・不動産、  
その他事業→ビジネスサービス

(注3) 一部の会社のセグメント区分を変更しております。

## 2023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)

|                   | 2022年度<br>期末 | 2023年度<br>第2四半期末 | 増減  | 主な増減事由等                                     |
|-------------------|--------------|------------------|-----|---------------------------------------------|
| 流動資産              | 769          | 776              | 7   | 有価証券(39.9億)、棚卸資産(7.8億)、未収金(▲40.8億)          |
| 固定資産              | 1,374        | 1,424            | 50  | 事業用固定資産(40.0億)、投資有価証券(10.7億)                |
| 経営安定基金資産          | 2,295        | 2,278            | ▲17 | 有価証券評価額の減少(▲17.4億)                          |
| 機構特別債券            | 1,400        | 1,400            | —   |                                             |
| 資産合計              | 5,839        | 5,879            | 40  |                                             |
| 流動負債              | 348          | 377              | 29  | 前受金(26.4億)、短期借入金(12.8億)、買掛金(▲17.8億)         |
| 固定負債              | 511          | 513              | 1   | 長期借入金(9.5億)<br>繰延税金負債(▲4.9億)、退職給付引当金(▲1.7億) |
| 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              | 2,259        | 2,290            | 30  |                                             |
| 純資産合計             | 3,579        | 3,589            | 9   | 四半期純利益(21.3億)、有価証券評価差額金の減少(▲11.3億)          |
| 負債・純資産合計          | 5,839        | 5,879            | 40  |                                             |

## ○連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

|                  | 2022年度 | 2023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 | 37     | 44     | 6    | 当期損益の増                   |
| 投資活動によるキャッシュ・フロー | ▲18    | ▲27    | ▲8   | 有価証券等取得増による減(▲10.3億)     |
| [フリー・キャッシュ・フロー]  | 18     | 16     | ▲1   |                          |
| 財務活動によるキャッシュ・フロー | ▲119   | 21     | 140  | 短期借入金による収入の増(前期：▲135.0億) |
| 現金及び現金同等物の増減額    | ▲100   | 38     | 138  |                          |
| 現金及び現金同等物の期首残高   | 736    | 604    | ▲132 |                          |
| 現金及び現金同等物の期末残高   | 636    | 642    | 6    |                          |

## 2023年度第2四半期単体決算について(1)

## 2023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   | 2022年度 | 2023年度 | 増減      | 前期比(%) | 2019年度比(%) |
|-----------|--------|--------|---------|--------|------------|
| 営業収益      | 108    | 148    | 39      | 136.5  | 99.8       |
| 鉄道運輸収入    | 83     | 108    | 25      | 130.1  | 90.8       |
| その他収入     | 24     | 39     | 14      | 158.3  | 137.6      |
| 営業費       | 195    | 207    | 11      | 105.6  | 106.7      |
| 人件費       | 68     | 68     | ▲0      | 99.2   | 91.7       |
| 動力費       | 15     | 14     | ▲1      | 93.3   | 137.8      |
| 業務費       | 33     | 48     | 14      | 145.1  | 128.7      |
| 修繕費       | 32     | 30     | ▲2      | 93.8   | 97.7       |
| 諸税        | 8      | 8      | 0       | 107.1  | 106.5      |
| 減価償却費     | 37     | 37     | ▲0      | 97.8   | 114.7      |
| 営業利益      | ▲87    | ▲58    | 28      | —      | —          |
| 営業外損益     | 91     | 83     | ▲7      | 91.9   |            |
| 基金運用益     | 65     | 52     | ▲13     | 79.6   |            |
| (運用利回り%)  | (6.27) | (5.01) | (▲1.26) | (79.9) |            |
| 特別債券利息    | 17     | 17     | —       | 100.0  |            |
| 経常利益      | 3      | 24     | 21      | 694.6  |            |
| 特別損益      | ▲5     | ▲0     | 4       | —      |            |
| 税引前四半期純利益 | ▲1     | 24     | 26      | —      |            |
| 法人税等      | ▲0     | 0      | 1       | —      |            |
| 四半期純利益    | ▲1     | 23     | 24      | —      |            |

・営業収益は、感染症の5類移行や運賃改定の効果などから、鉄道運輸収入が25億円の増加となり、感染症の影響前である2019年度比で9割程度となりました。また、分譲マンションの販売などによりその他収入は14億円の増加となりました。

・営業費は、継続して経費削減に取り組み修繕費や動力費が減少した一方で、分譲マンションの売上原価やチケットアプリの保守費用などにより業務費が増加し11億円の増加となりました。結果、営業利益は前年度より28億円改善し、58億円の赤字となりました。

・営業外損益は、国からの支援である「経営安定基金の下支え」により受取利息が増加した一方で、支援を活用するための資産現金化に伴う売却益は減少し7億円の減少となりました。結果、経常利益は前年度より21億円増加し、24億円となりました。

・特別損益は前年度に子会社株式の減損を計上した反動などにより4億円改善し、法人税等を加味した四半期純利益は24億円改善の23億円の黒字となりました。

## 2023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

| (単位：億円) |        |        |    |        |            |
|---------|--------|--------|----|--------|------------|
| 第2四半期累計 | 2022年度 | 2023年度 | 増減 | 前期比(%) | 2019年度比(%) |
| 鉄道事業    |        |        |    |        |            |
| 営業収益    | 98     | 123    | 24 | 125.2  | 89.2       |
| 営業利益    | ▲ 87   | ▲ 60   | 27 | —      | —          |
| 関連事業    |        |        |    |        |            |
| 営業収益    | 9      | 24     | 14 | 249.2  | 247.6      |
| 営業利益    | 0      | 1      | 1  | 522.1  | 55.2       |

## ・鉄道事業

感染症の5類移行や運賃改定の効果などから営業収益は24億円の増加となり、感染症の影響前である2019年度比は9割程度となりました。

営業費は、チケットアプリの保守費用などにより業務費は増加しましたが、継続して経費削減に取り組み修繕費や動力費が減少し、2億円減少となりました。結果、営業利益は27億円の改善となりました。

## ・関連事業

分譲マンションの販売収入や不動産賃貸収入の増加により、営業収益は14億円の増加となりました。

営業費は分譲マンションの売上原価や修繕費の増加などにより13億円増加しました。結果、営業利益は1億円の増加となりました。

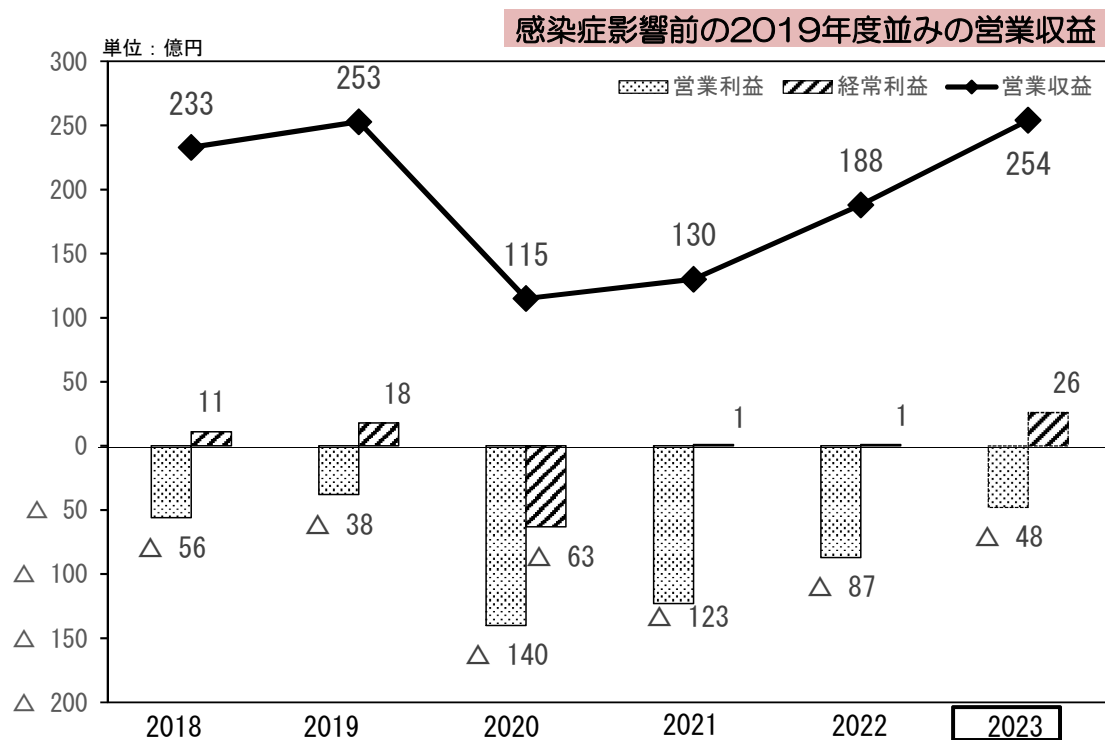
## 2023年度 第2四半期 単体決算 (単体貸借対照表)

## ○単体貸借対照表

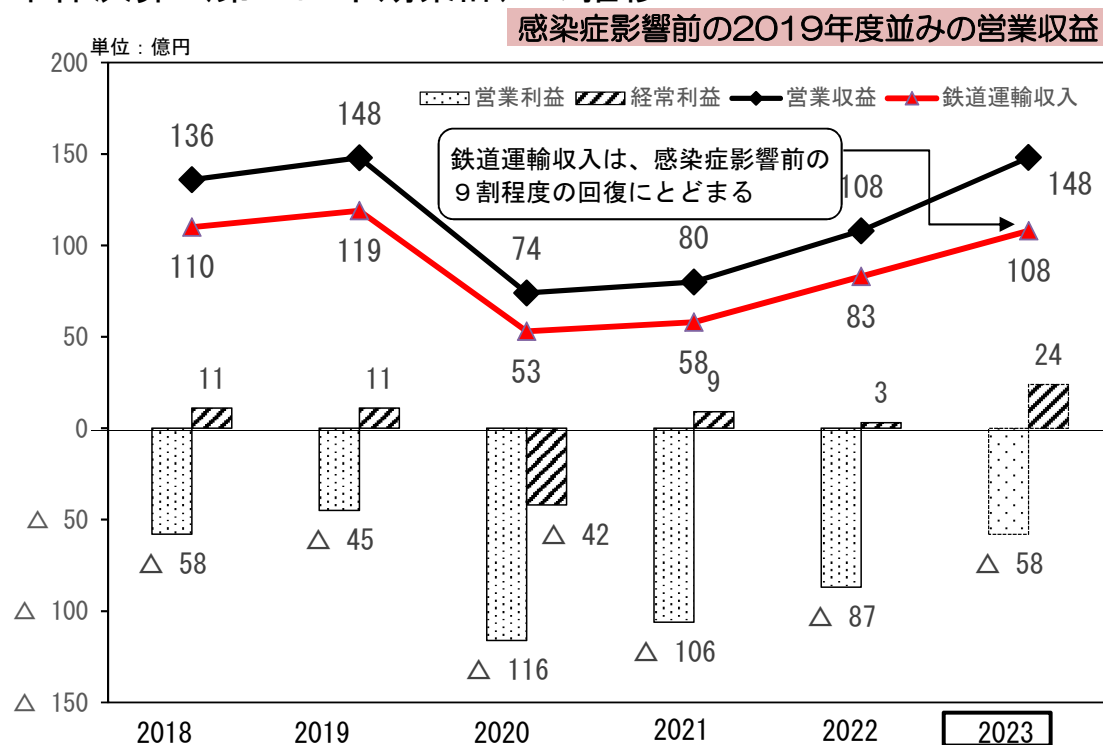
(単位: 億円)

|                   | 2022年度<br>期末 | 2023年度<br>第2四半期末 | 増減   | 主な増減事由等                             |
|-------------------|--------------|------------------|------|-------------------------------------|
| 流動資産              | 735          | 726              | ▲ 8  | 有価証券(39.9億)、未収金(▲41.9億)             |
| 固定資産              | 1,357        | 1,403            | 46   | 建設仮勘定(36.6億)、投資有価証券(10.7億)          |
| 経営安定基金資産          | 2,295        | 2,278            | ▲ 17 | 有価証券評価額の減少(▲17.4億)                  |
| 機構特別債券            | 1,400        | 1,400            | —    |                                     |
| 資産合計              | 5,788        | 5,808            | 20   |                                     |
| 流動負債              | 450          | 457              | 6    | 前受金(24.3億)、短期借入金(21.2億)、未払金(▲43.2億) |
| 固定負債              | 484          | 485              | 0    | 長期借入金(9.5億)、繰延税金負債(▲4.9億)           |
| 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              | 2,335        | 2,342            | 7    |                                     |
| 純資産合計             | 3,453        | 3,465            | 12   | 四半期純利益(23.9億円)、有価証券評価差額金の減少(▲11.3億) |
| 負債・純資産合計          | 5,788        | 5,808            | 20   |                                     |

## 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)

|        |         |          | 2022年度<br>上期<br>A | 2023年度<br>上期<br>B | 増減額<br>B-A | 前期比<br>B/A | 2019年度<br>上期<br>C | 2019年度比<br>B/C |
|--------|---------|----------|-------------------|-------------------|------------|------------|-------------------|----------------|
| 鉄道輸送量  | 輸送人員    | 定期外      | 5,965             | 7,033             | 1,068      | 117.9      | 8,914             | 78.9           |
|        |         | 定期       | 13,344            | 13,680            | 336        | 102.5      | 15,494            | 88.3           |
|        |         | 通勤       | 5,057             | 5,305             | 248        | 104.9      | 5,799             | 91.5           |
|        |         | 通学       | 8,286             | 8,375             | 88         | 101.1      | 9,695             | 86.4           |
|        |         | (千人)計    | 19,309            | 20,714            | 1,405      | 107.3      | 24,409            | 84.9           |
|        | 輸送人キロ   | 定期外      | 270               | 337               | 66         | 124.6      | 431               | 78.2           |
|        |         | 定期       | 277               | 284               | 7          | 102.6      | 321               | 88.7           |
|        |         | 通勤       | 118               | 123               | 5          | 104.9      | 134               | 92.0           |
|        |         | 通学       | 159               | 161               | 1          | 101.0      | 186               | 86.2           |
|        |         | (百万人キロ)計 | 548               | 622               | 73         | 113.5      | 752               | 82.7           |
| 鉄道運輸収入 | 定期外     |          | 6,375             | 8,705             | 2,330      | 136.6      | 9,707             | 89.7           |
|        | 定期      |          | 2,003             | 2,192             | 189        | 109.5      | 2,289             | 95.8           |
|        | 通勤      |          | 1,128             | 1,269             | 141        | 112.5      | 1,279             | 99.2           |
|        | 通学      |          | 874               | 923               | 48         | 105.5      | 1,010             | 91.4           |
|        | (百万円)合計 |          | 8,378             | 10,898            | 2,519      | 130.1      | 11,998            | 90.8           |

## 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 |

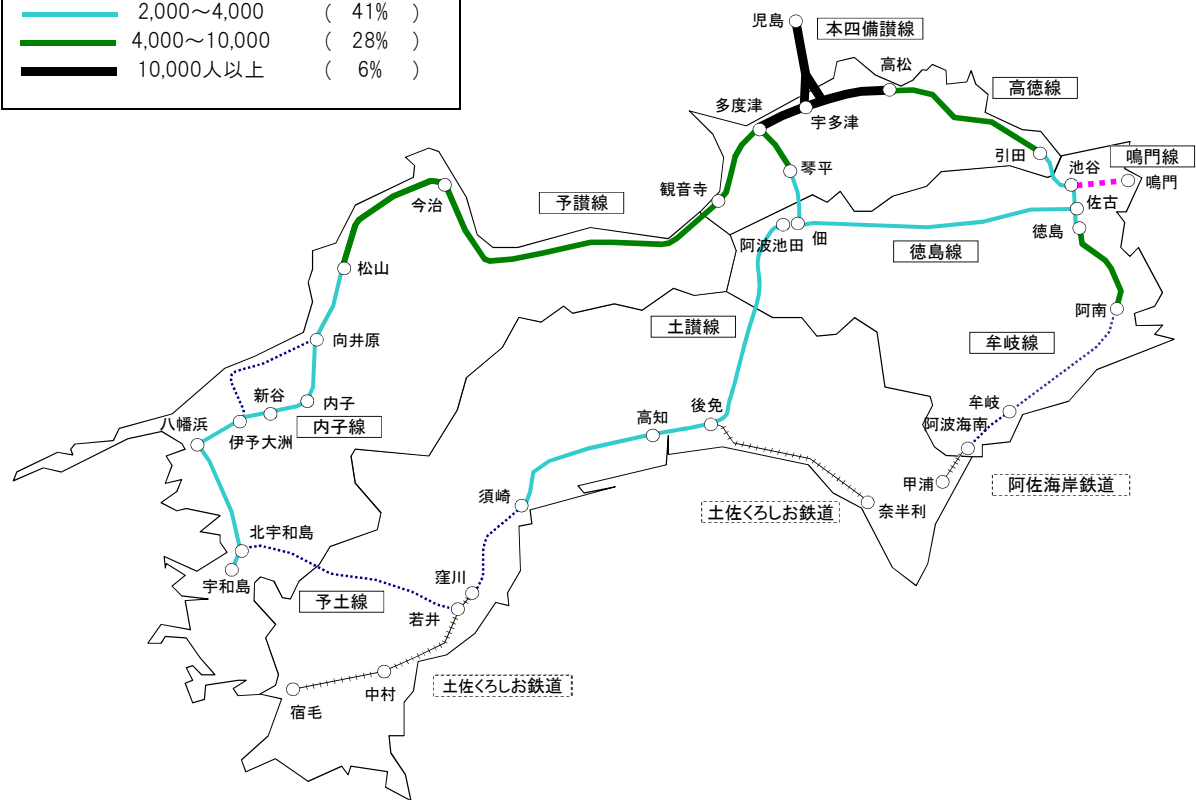
| 年度     | 2013年度 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 | 2018年度 | 2019年度 | 2020年度 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 鉄道運輸収入 | 11,545 | 11,350 | 11,845 | 11,971 | 12,140 | 11,009 | 11,998 | 5,328  |

| 年度     | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
|--------|--------|--------|--------|
| 鉄道運輸収入 | 5,867  | 8,378  | 10,898 |

お客様のご利用状況（2023年度上期）  
対前年(2022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  | ( 41% ) |
| ..... | 4,000～10,000 | ( 28% ) |
| ..... | 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<br>(km) | 平均通過人員 |                   |                    |
|-------|-----------------|--------------|--------|-------------------|--------------------|
|       |                 |              | (人/日)  | (参考)<br>対前年<br>増減 | (参考)<br>前年比<br>(%) |
| 本四備讃線 | 宇多津 ～ 児島        | 18.1         | 21,679 | (4,987)           | (129.9)            |
| 予讃線   | 高松 ～ 多度津        | 32.7         | 22,223 | (3,023)           | (115.7)            |
|       | 多度津 ～ 観音寺       | 23.8         | 8,050  | (1,126)           | (116.3)            |
|       | 観音寺 ～ 今治        | 88.4         | 4,936  | (741)             | (117.7)            |
|       | 今治 ～ 松山         | 49.5         | 6,153  | (696)             | (112.8)            |
|       | 松山 ～ 宇和島        | 91.6         | 2,379  | (207)             | (109.5)            |
|       | (海線) 向井原 ～ 伊予大洲 | 41.0         | 328    | (4)               | (101.1)            |
| 内子線   | 内子 ～ 新谷         | 5.3          | 2,821  | (267)             | (110.4)            |
| 高德線   | 高松 ～ 引田         | 45.1         | 4,224  | (310)             | (107.9)            |
|       | 引田 ～ 徳島         | 29.4         | 3,281  | (249)             | (108.2)            |

| 線名  | 区間        | 営業キロ<br>(km) | 平均通過人員 |                   |                    |
|-----|-----------|--------------|--------|-------------------|--------------------|
|     |           |              | (人/日)  | (参考)<br>対前年<br>増減 | (参考)<br>前年比<br>(%) |
| 土讃線 | 多度津 ～ 琴平  | 11.3         | 4,946  | (494)             | (111.1)            |
|     | 琴平 ～ 高知   | 115.3        | 2,457  | (303)             | (114.1)            |
|     | 高知 ～ 須崎   | 42.1         | 3,292  | (19)              | (100.6)            |
|     | 須崎 ～ 窪川   | 30.0         | 832    | (△ 65)            | (92.7)             |
| 徳島線 | 佐古 ～ 佃    | 67.5         | 2,399  | (60)              | (102.6)            |
| 鳴門線 | 池谷 ～ 鳴門   | 8.5          | 1,938  | (148)             | (108.3)            |
| 牟岐線 | 徳島 ～ 阿南   | 24.5         | 4,092  | (190)             | (104.9)            |
|     | 阿南 ～ 牟岐   | 43.2         | 436    | (△ 9)             | (98.1)             |
|     | 牟岐 ～ 阿波海南 | 10.1         | 156    | (△ 14)            | (91.6)             |
| 予土線 | 北宇和島 ～ 若井 | 76.3         | 178    | (△ 45)            | (79.8)             |

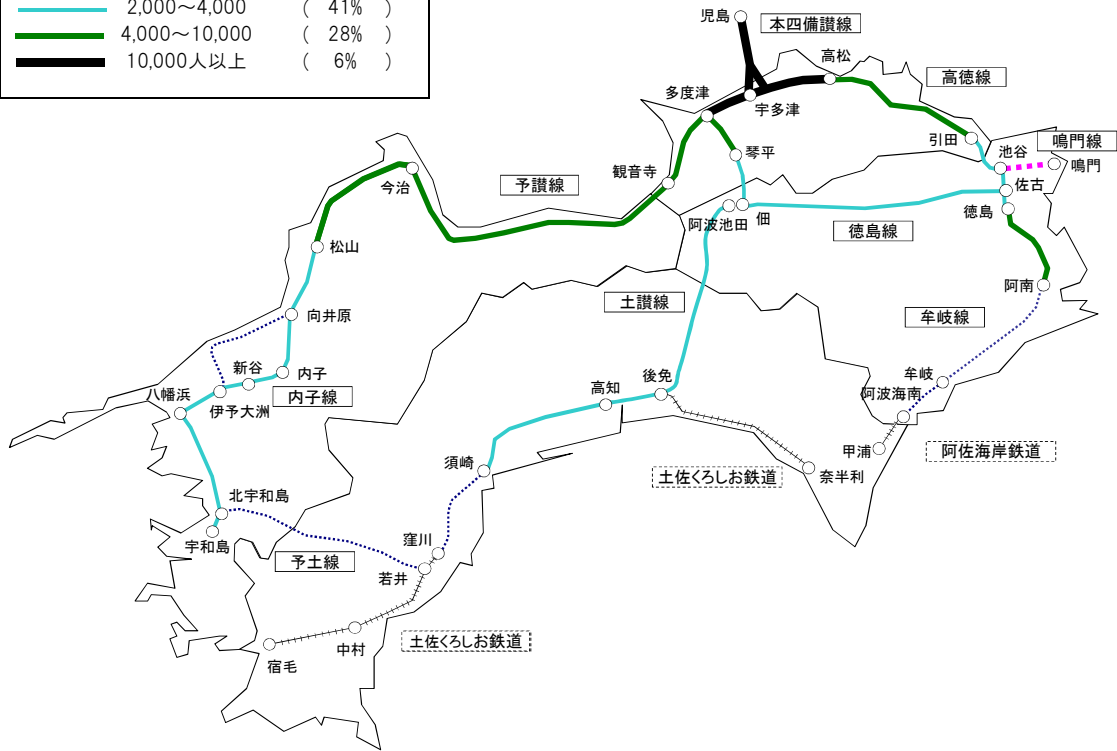
|            |       |       |     |       |
|------------|-------|-------|-----|-------|
| JR 四 国 全 線 | 853.7 | 3,983 | 472 | 113.5 |
|------------|-------|-------|-----|-------|

(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で輸送人員及び輸送人キロを計上しておりますが、2023年度からより実態に近い形で各線区へ配分できるよう配分方法を変更したため、2022年度以前の数値とは連続しておらず、対前年増減、及び前年比は参考値としております。  
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(2023年度上期)は、141人(2022年度実績143人、対前年比率 98.6%)となります。

# お客様のご利用状況（2023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  | （ 41% ）  |
| ..... | 4,000～10,000 | （ 28% ）  |
| ..... | 10,000人以上    | （ 6% ）   |



区間別平均通過人員（輸送密度）

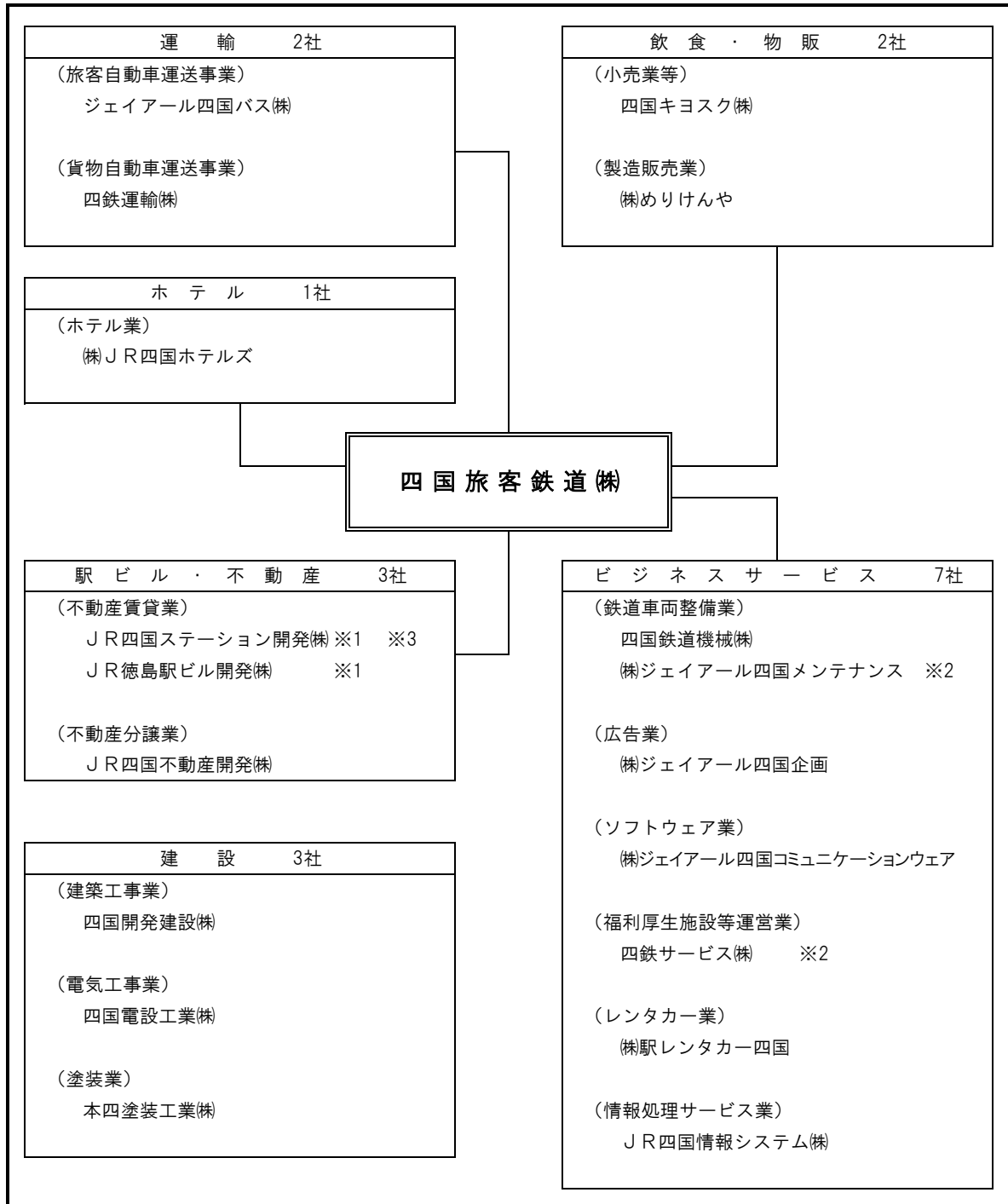
| 線名    | 区間         | 営業キロ<br>(km) | 平均通過人員 |                     |                      |
|-------|------------|--------------|--------|---------------------|----------------------|
|       |            |              | (人/日)  | (参考)<br>対2019<br>増減 | (参考)<br>2019比<br>(%) |
| 本四備讃線 | 宇多津 ～ 児島   | 18.1         | 21,679 | (△ 3,319)           | (86.7)               |
| 予讃線   | 高松 ～ 多度津   | 32.7         | 22,223 | (△ 3,692)           | (85.8)               |
|       | 多度津 ～ 観音寺  | 23.8         | 8,050  | (△ 1,702)           | (82.5)               |
|       | 観音寺 ～ 今治   | 88.4         | 4,936  | (△ 1,073)           | (82.1)               |
|       | 今治 ～ 松山    | 49.5         | 6,153  | (△ 1,269)           | (82.9)               |
|       | 松山 ～ 宇和島   | 91.6         | 2,379  | (△ 607)             | (79.7)               |
| (海線)  | 向井原 ～ 伊予大洲 | 41.0         | 328    | (△ 95)              | (77.6)               |
| 内子線   | 内子 ～ 新谷    | 5.3          | 2,821  | (△ 740)             | (79.2)               |
| 高德線   | 高松 ～ 引田    | 45.1         | 4,224  | (△ 891)             | (82.6)               |
|       | 引田 ～ 徳島    | 29.4         | 3,281  | (△ 696)             | (82.5)               |

| 線名  | 区間        | 営業キロ<br>(km) | 平均通過人員 |                     |                      |
|-----|-----------|--------------|--------|---------------------|----------------------|
|     |           |              | (人/日)  | (参考)<br>対2019<br>増減 | (参考)<br>2019比<br>(%) |
| 土讃線 | 多度津 ～ 琴平  | 11.3         | 4,946  | (△ 883)             | (84.9)               |
|     | 琴平 ～ 高知   | 115.3        | 2,457  | (△ 467)             | (84.0)               |
|     | 高知 ～ 須崎   | 42.1         | 3,292  | (△ 830)             | (79.9)               |
|     | 須崎 ～ 窪川   | 30.0         | 832    | (△ 396)             | (67.8)               |
| 徳島線 | 佐古 ～ 佃    | 67.5         | 2,399  | (△ 710)             | (77.2)               |
| 鳴門線 | 池谷 ～ 鳴門   | 8.5          | 1,938  | (△ 241)             | (88.9)               |
| 牟岐線 | 徳島 ～ 阿南   | 24.5         | 4,092  | (△ 1,051)           | (79.6)               |
|     | 阿南 ～ 牟岐   | 43.2         | 436    | (△ 222)             | (66.3)               |
| ※   | 牟岐 ～ 阿波海南 | 10.1         | 156    | (△ 50)              | (75.9)               |
| 予土線 | 北宇和島 ～ 若井 | 76.3         | 178    | (△ 161)             | (52.5)               |

|            |       |       |       |      |
|------------|-------|-------|-------|------|
| JR 四 国 全 線 | 853.7 | 3,983 | △ 826 | 82.8 |
|------------|-------|-------|-------|------|

(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で輸送人員及び輸送人キロを計上しておりますが、2023年度からより実態に近い形で各線区へ配分できるよう配分方法を変更したため、2022年度以前の数値とは連続しておらず、対前年増減、及び前年比は参考値としております。  
 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(2023年度上期)は、141人(2019年度実績208人、対2019年度比率 67.8%)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 | 18社 |
| 計   | 19社 |

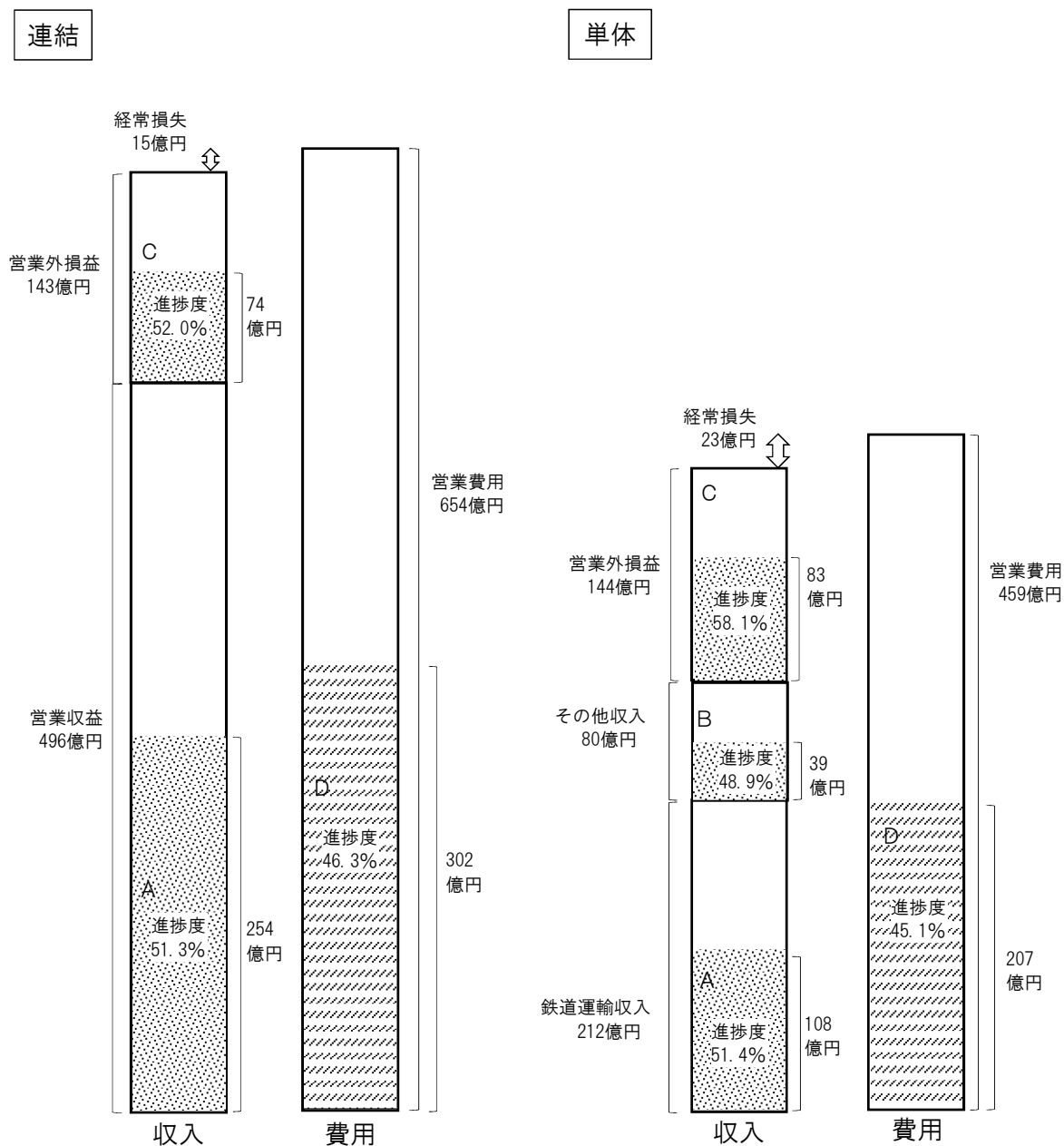
(注) 四国旅客鉄道(株)は、運輸、飲食・物販、ホテル、駅ビル・不動産、ビジネスサービスを営んでおります。

※1 ＪＲ四国ステーション開発(株)は、2023年10月1日にＪＲ徳島駅ビル開発(株)を吸収合併しました。

※2 (株)ジェイアール四国メンテナンスは、2023年10月1日に四鉄サービス(株)を吸収合併しました。

※3 ＪＲ四国ステーション開発(株)のセグメントを飲食・物販から駅ビル・不動産に変更しております。

## 2023年度事業計画に対する第2四半期までの進捗状況



## 【連結の状況】

- ・2023年度第2四半期累計では、年間計画に対して営業収益が5割以上進捗している一方で、費用は46%程度しか進捗しておらず26億円の経常利益となった。
- ・修繕費など各種経費は下期に多く決算される傾向があることや高松駅ビルの開業に伴う経費の発生、及び資源価格の高騰など不透明な状況が続くなか、引き続き事業計画の達成に向けて取り組む。

## 【単体の状況】

- ・2023年度第2四半期累計では、年間計画に対して鉄道運輸収入及び営業外損益が5割以上進捗している一方で、費用は45%程度しか進捗しておらず、24億円の経常黒字となった。
- ・修繕費などの経費は下期に多く決算される傾向があり、第2四半期決算の修繕費は計画の37%しか決算されていない。また、下期には多度津工場総合事務所及び高松駅ビルの竣工による減価償却費の増加も見込まれるほか、資源価格の高騰や燃料油価格も不透明な状況が続くなか、引き続き事業計画の達成に向けて取り組む。