

J R 四国 労組 ニュース

2024年11月14日 (No.12/1) 発行責任者/大谷 清 編集責任者/和田 庄平

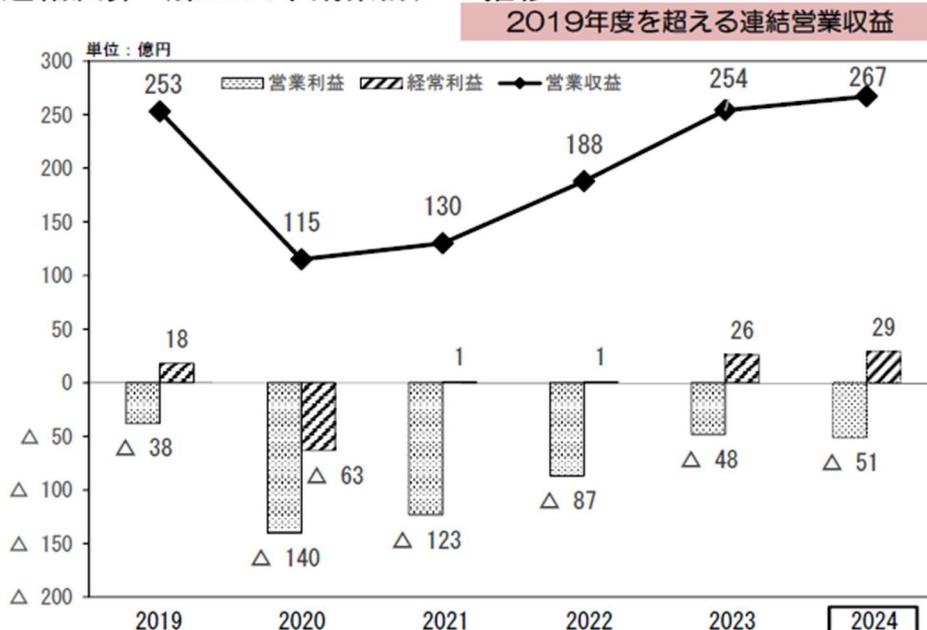
経営協議会開催

2024年度第2四半期決算概況発表

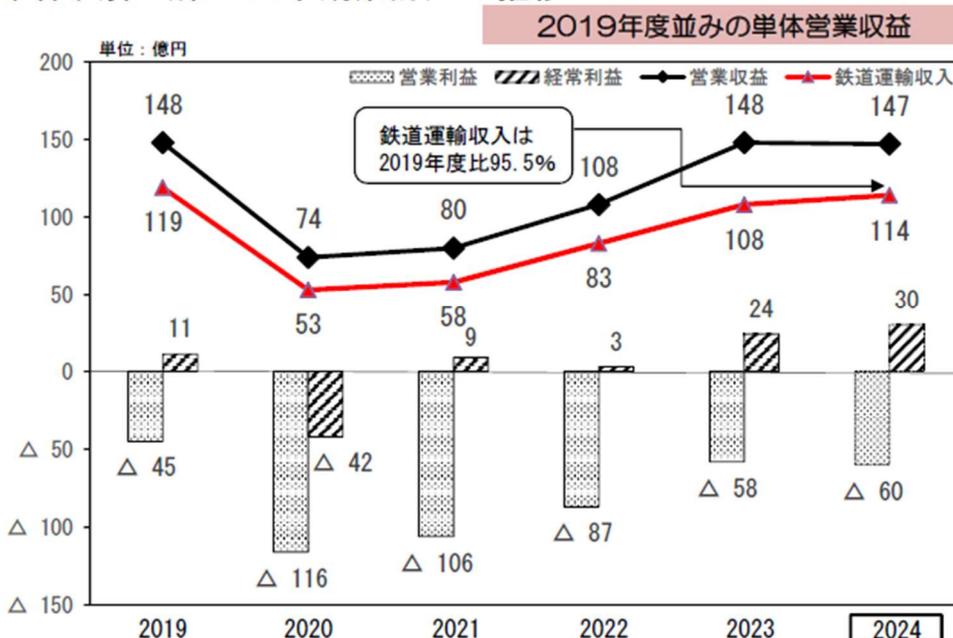
- ◆ マンション販売の反動も、「TAKAMATSU ORNE」開業に伴い、グループ営業収益増加
- ◆ 4期連続の鉄道運輸収入増加、「TAKAMATSU ORNE」による賃料収入の拡大に加え、「経営安定基金の下支え」もふまえ、経常利益ならびに四半期純利益は黒字確保

J R 四国 労組は、11月6日に開催された経営協議会において、「2024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

2024年11月14日（No.12／2終）発行責任者／大谷 清 編集責任者／和田 庄平

[連結決算概況]

2024年度は中期経営計画2025の4年目として目標達成に向けた正念場であり、次の飛躍につなげる年度と位置づけ、「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各種施策に取り組みました。

収益面では、「瀬戸大橋線ご利用3億人達成」「ものがたり列車運行開始10周年」などのイベントを契機とした誘客促進に取り組むとともに、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」バージョンアップや、8000系特急電車のリニューアル編成増備などのサービス向上を図ることで、鉄道運輸収入の確保に努めました。また非鉄道事業においても、分譲マンション販売の積み上げや、ホテル事業など人流回復を背景とした需要の積極的な取り組みに加え、「TAKAMATSU ORNE」の集客にもグループ一体で取り組むなど、収益の拡大に取り組みました。その結果、グループ全体での営業収益は前年から増収となりました。

営業外損益は、国からの「経営安定基金の下支え」支援による機構への貸付が進捗したことにより受取利息が増加したことなどから、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、「安全の確保」を事業運営の根幹に据えつつ、地域社会とも連携を図りながら各種施策にグループ一体となり取り組むことで、鉄道運輸収入の安定的な確保、非鉄道事業における収益の拡大を目指します。あわせて講じられた支援措置を最大限活用して生産性の向上施策も進めることで、長期経営ビジョン等の実現に向けて取り組んでまいります。

[単体決算概況]

◆営業収益：鉄道運輸収入は、移動需要の回復や運賃改定の効果などから5億円増加しました。また「TAKAMATSU ORNE」開業等に伴う不動産賃貸収入が増加した一方で、分譲マンション販売の反動減などによりその他収入は6億円の減少となりました。

◆営業費：分譲マンションの売上原価の減少により業務費は減少した一方で、修繕費の増加や、「TAKAMATSU ORNE」取得に加え、多度津工場近代化に伴う建替等による資産取得によって減価償却費が増加したことなどから、57百万円の増加となりました。結果、営業利益は前年度より1億円悪化し、60億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ことに加え、有価証券売却益や子会社からの受取配当金が増加したことなどにより7億円の増加となりました。結果、経常利益は前年度より6億円増加し、30億円となりました。

以上により、四半期純利益は1億円増加の25億円の黒字となりました。

以上

2024年度 第2四半期決算について

2024年度第2四半期決算の概況

1

- 2024年度は、中期経営計画2025の4年目として目標達成に向けた正念場であり、次の飛躍につなげる年度と位置づけ、「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各種施策に取り組みました。

収益面では、「瀬戸大橋線ご利用3億人達成」「ものがたり列車運行開始10周年」などのイベントを契機とした誘客促進に取り組むとともに、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」バージョンアップや、8000系特急電車のリニューアル編成増備などのサービス向上を図ることで、鉄道運輸収入の確保に努めました。また非鉄道事業においても、分譲マンション販売の積み上げや、ホテル事業など人流回復を背景とした需要の積極的な取り込みに加え、「TAKAMATSU ORNE」の集客にもグループ一体で取り組むなど、収益の拡大に取り組みました。その結果、グループ全体での営業収益は前年から増収となりました。

営業外損益は、国からの「経営安定基金の下支え」支援による機構への貸付が進捗したことにより受取利息が増加したことなどから、経常利益、親会社株主純利益ともに増益となりました。

- 下期においても、「安全の確保」を事業運営の根幹に据えつつ、地域社会とも連携を図りながら各種施策にグループ一体となり取り組むことで、鉄道運輸収入の安定的な確保、非鉄道事業における収益の拡大を目指します。あわせて講じられた支援措置を最大限活用して生産性の向上施策も進めることで、長期経営ビジョン等の実現に向けて取り組んでまいります。

※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。

2024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

(単位：億円)

第2四半期累計	2023年度	2024年度	増減	前期比(%)
営業収益	254	267	12	105.1
営業費	302	318	15	105.2
営業利益	▲ 48	▲ 51	▲ 2	—
営業外損益	74	80	6	108.1
経常利益	26	29	3	111.8
特別損益	▲ 0	▲ 0	0	—
税金等調整前四半期純利益	25	28	3	113.4
法人税等	4	5	1	123.8
四半期純利益	21	23	2	111.3
非支配株主純利益	▲ 0	▲ 0	0	—
親会社株主純利益	21	23	2	111.2

【営業収益】4期連続の増収 【営業利益】4期ぶりの減益
 【経常利益】4期連続の黒字、4期連続の増益
 【親会社株主純利益】4期連続の黒字、2期連続の増益

・営業収益は、移動需要の回復を背景に「運輸」「飲食・物販」「ホテル」セグメントで増加しました。また、グループ外からの工事受注増加により「建設」セグメントも増加したほか、東京セフティを2023年度期末から連結子会社化したことなどから「ビジネスサービス」セグメントも増加しました。一方で「駅ビル・不動産」セグメントにおいて、分譲マンション販売の反動減などから減収となりましたが、グループ全体では前年度から12億円の増収となりました。

・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や「TAKAMATSU ORNE」など新規取得に係る減価償却費の増加などにより15億円増加となりました。

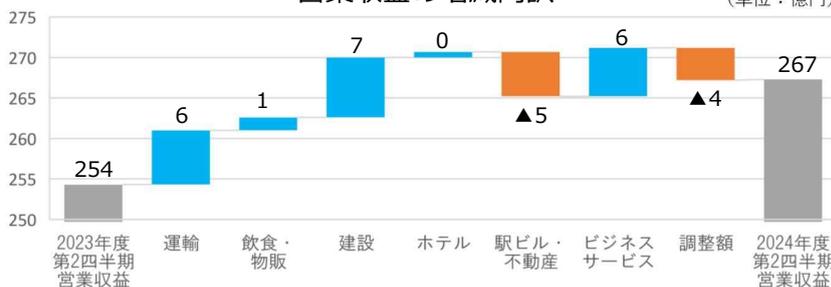
結果、営業利益は前年度より2億円悪化し、51億円の赤字となりました。

・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ことなどから6億円の増加となりました。結果、経常利益は前年度より3億円増加し、29億円となりました。

・以上より、法人税等を加味した親会社株主純利益は2億円増加し、23億円となりました。

営業収益の増減内訳

(単位：億円)



2024年度第2四半期連結決算について(2)

2024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

(単位：億円)

第2四半期累計	2023年度	2024年度	増減	前期比(%)
営業収益				
運輸	137	144	6	104.9
飲食・物販	29	30	1	105.5
建設	43	50	7	117.2
ホテル	39	39	0	102.0
駅ビル・不動産	34	28	▲ 5	83.7
ビジネスサービス	35	41	6	116.9
営業利益				
運輸	▲ 59	▲ 59	0	—
飲食・物販	0	0	0	118.9
建設	2	3	0	122.6
ホテル	5	5	0	103.5
駅ビル・不動産	3	▲ 0	▲ 4	—
ビジネスサービス	▲ 0	0	0	—

(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おりません。

・運輸

移動需要の回復や運賃改定などにより、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。

・飲食・物販

移動需要の回復及び、新規店舗開業などにより店舗販売収入が増加したため、増収増益となりました。

・建設

松山駅付近高架化や多度津工場等の建築工事の増加に加え、グループ外からの電気工事受注等が増加したため、増収増益となりました。

・ホテル

移動需要の回復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

「TAKAMATSU ORNE」開業に伴うテナント賃料収入が増加した一方で、分譲マンション販売の反動減や、減価償却費も増加したことなどから、減収減益となりました。

・ビジネスサービス

多度津工場等の設備工事が増加したことに加え、東京セフティを2023年度期末より連結子会社化したことなどから増収増益となりました。

2024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			(単位：億円)	
	2023年度	2024年度	増減	前期比(%)
営業収益	148	147	▲ 0	99.6
鉄道運輸収入	108	114	5	105.1
その他収入	39	33	▲ 6	84.3
営業費	207	207	0	100.3
人件費	68	68	0	100.3
動力費	14	14	0	101.5
業務費	48	41	▲ 6	86.1
修繕費	30	35	4	113.3
諸税	8	8	0	102.1
減価償却費	37	39	2	106.8
営業利益	▲ 58	▲ 60	▲ 1	—
営業外損益	83	90	7	108.6
基金運用益	52	56	4	108.3
(運用利回り%)	(5.01)	(5.41)	(0.40)	(108.0)
特別債券利息	17	17	—	100.0
経常利益	24	30	6	124.6
特別損益	▲ 0	▲ 2	▲ 1	—
税引前四半期純利益	24	28	4	117.4
法人税等	0	3	2	743.6
四半期純利益	23	25	1	106.7

【営業収益】4期ぶりの減収（鉄道運輸収入は4期連続の増収）

【営業利益】4期ぶりの減益

【経常利益】4期連続の黒字、2期連続の増益

【四半期純利益】2期連続の黒字、2期連続の増益

・営業収益について、鉄道運輸収入は、移動需要の回復や運賃改定の効果などから5億円増加しました。また「TAKAMATSU ORNE」開業等に伴う不動産賃貸収入が増加した一方で、分譲マンション販売の反動減などにより、その他収入は6億円の減少となりました。

・営業費は、分譲マンションの売上原価の減少により業務費は減少した一方で、修繕費の増加や、「TAKAMATSU ORNE」取得に加え、多度津工場近代化に伴う建替等による資産取得によって減価償却費が増加したことなどから、57百万円の増加となりました。結果、営業利益は前年度より1億円悪化し、60億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ことに加え、有価証券売却益や子会社からの受取配当金が増加したことなどにより7億円の増加となりました。結果、経常利益は前年度より6億円増加し、30億円となりました。

・以上より、四半期純利益は1億円増加の25億円の黒字となりました。

2024年度第2四半期単体決算について(2)

2024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			(単位：億円)	
	2023年度	2024年度	増減	前期比(%)
鉄道事業				
営業収益	123	130	6	105.5
営業利益	▲ 60	▲ 60	0	—
関連事業				
営業収益	24	17	▲ 7	70.0
営業利益	1	▲ 0	▲ 1	—

・鉄道事業

移動需要の回復や運賃改定の効果などによる鉄道運輸収入の増加に加え、旅行業収入も増加したことなどから、営業収益は6億円の増加となりました。

営業費は、修繕費の増加に加え、多度津工場近代化に伴う建替等による資産取得によって減価償却費が増加したことなどから、6億円増加しました。結果、営業利益は43百万円の改善となりました。

・関連事業

「TAKAMATSU ORNE」開業や賃貸用不動産取得に伴い不動産賃貸収入は増加したものの、分譲マンション販売の反動減などから、営業収益は7億円の減少となりました。

営業費は減価償却費などが増加した一方で、分譲マンションの売上原価が減少したことなどにより5億円の減少となりました。結果、営業利益は1億円の減少となりました。

2020年12月に国から発表された当社に対する支援は、2024年度第2四半期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（2024年9月30日現在）	
1. 経営安定基金の下支え（運用益の安定的な確保）	2024年度は、機構に対し200億円（利率5%）を貸付け、貸付総額は1,600億円となりました。当期は35億円の利息を受け取りました。 ○2024年度第2四半期決算への影響 ・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	2021年度に機構から受け入れた出資金（560億円）を活用し、2024年度は50億円の省力化・省人化に資する施設等の整備を進めました。これまでに活用した実績は、累計で222億円となりました。
3. 利子補給	市中の金融機関から行う資金調達（高松駅ビル建設等に要する資金）に係る利子補給71百万円を受け取りました。 ○2024年度第2四半期決算への影響 ・損益計算書（営業外損益の内数）
4. 本四連絡橋負担の軽減	当社が支出していた更新費用の負担見直し(2021年度)により、本四利用料及び鉄道施設（鉄道単独部及び共用部鉄道専用施設）に係る更新工事費が軽減されています。

※2021年9月、2023年1月に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、累計128億円のDES（債務を株式と交換）を実施しました。

【参考】経営改善に向けた2024年度上半期の取組実績

鉄道運輸収入の安定的な確保

松山駅高架化開業

- 9月29日、松山駅が高架化開業しました。
- 岡山・高松方面と宇和島方面の特急列車が対面乗り換え可能なホーム構造となりました。また、バリアフリー設備や商業エリアなどの拡充により、多くのお客様に、さらに便利で快適にご利用いただけるようになりました。
- 新しく設置した自動改札機では、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」もご利用いただけます。



非鉄道事業における最大限の収益拡大

「JR松山駅だんだん通り」グランドオープン

- 松山駅の高架化開業と同時に、愛媛県初出店店舗・人気店が集まる商業エリア「JR松山駅だんだん通り」がグランドオープンし、初日からたくさんのお客様にお越しいただきました。
- 季節やイベントに合わせたキャンペーンなどを展開していきます。



賃貸レジデンス事業拡大

- 収益用不動産を取得し、賃貸レジデンス事業の拡大を進めています。
- 東京都目黒区において首都圏初となる収益用不動産を取得し、「J.リヴェール学芸大学」として運営を開始しました。

分譲マンション事業首都圏進出

- 分譲マンション事業としては初の首都圏進出となる、茨城県つくば市において「ル・サンクつくば並木」マンションを建設中です。
- 6月から販売を開始しており、第1期販売分は即日完売となりました。マンションギャラリーを開設し、第2期販売分を好評分譲中です。

地域等関係者と連携した取組み

特急列車内からのタクシー手配サービス実証実験

- ドライバー不足などを背景に、地方都市においては中心市街地の駅前であっても、タクシーが1台も待機していない状態が珍しくなくなりつつあります。また、タクシー配車アプリの導入が進んでいないエリアも多くあります。
- このような中、当社では株式会社電脳交通とともに、地元タクシー会社のご協力を得て、6月から移動の利便性向上に向けた実証実験を行っています。
- 実証実験では、予讃線の特急列車内(8600系・8000系電車)に掲示した二次元コードからタクシーを配車することができ、下車駅からスムーズに乗り継ぐことができます。



サーモン陸上養殖事業に参入

- 従来の枠にとらわれない柔軟な考え方により、新規事業の1つとしてサーモンの陸上養殖事業に参入しました。
- 四国内での本格的な展開に向けたトライアルとして、協業企業のある熊本県八代市に陸上養殖システムを設置し、飼育・出荷・販売のノウハウ取得を進めています。

モーダルミックス推進事業

- 東かがわ市・大川バスと合同で、学生の通学の利便性を向上させるモーダルミックス推進事業を開始しました。
- JRの通学定期券により並行する路線バスにも乗車でき、通学時の選択肢が増えることで、ご家族の送迎負担軽減や公共交通の利用促進効果が期待されています。

2024年度の通期業績予想につきましては、5月8日発表内容（事業計画数値）から変更しません。

○連結業績予想（JR四国グループ）

（単位：億円）

	2024年度 事業計画	2024年度 今回予想	増減
営業収益	532	532	-
営業利益	▲ 158	▲ 158	-
経常利益	0	0	-
親会社株主 当期純利益	0	0	-

○単体業績予想（JR四国）

（単位：億円）

	2024年度 事業計画	2024年度 今回予想	増減
営業収益	294	294	-
営業利益	▲ 170	▲ 170	-
経常利益	▲ 8	▲ 8	-
当期純利益	▲ 8	▲ 8	-

2024年度第2四半期連結貸借対照表等

○連結貸借対照表

(単位：億円)

	2023年度 期末	2024年度 第2四半期末	増減	主な増減事由等
流動資産	769	679	▲ 89	現預金(▲17.4億)、未収金(▲65.2億)、有価証券(▲10.0億)
固定資産	1,505	1,592	87	投資有価証券(53.3億)、事業用固定資産(34.5億)
経営安定基金資産	2,271	2,242	▲ 29	有価証券評価額(▲29.2億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,946	5,914	▲ 31	
流動負債	398	351	▲ 47	未払金(▲23.0億)、買掛金(▲15.7億)、短期借入金(▲9.8億)
固定負債	531	544	12	長期借入金(21.5億)、繰延税金負債(▲8.7億)
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	2,330	2,295	▲ 34	
純資産合計	3,615	3,618	2	四半期純利益(23.7億)、有価証券評価差額(▲20.1億) 退職給付に係る調整累計額(▲0.7億)
負債・純資産合計	5,946	5,914	▲ 31	

○連結キャッシュ・フロー計算書

(単位：億円)

	2023年度	2024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	44	82	37	当期損益の増(3.4億)、未収金の回収による増(50.4億) 未払金の支払による減(▲20.2億)
投資活動によるキャッシュ・フロー	▲ 27	▲ 121	▲ 93	工事負担金の受入の減(▲31.7億)、固定資産取得による減 (▲19.7億)
[フリー・キャッシュ・フロー]	16	▲ 39	▲ 56	
財務活動によるキャッシュ・フロー	21	11	▲ 10	短期借入金による資金の減(▲22.6億)、長期借入による資金 の増(13.7億)
現金及び現金同等物の増減額	38	▲ 27	▲ 66	
現金及び現金同等物の期首残高	604	576	▲ 28	
現金及び現金同等物の期末残高	642	548	▲ 94	

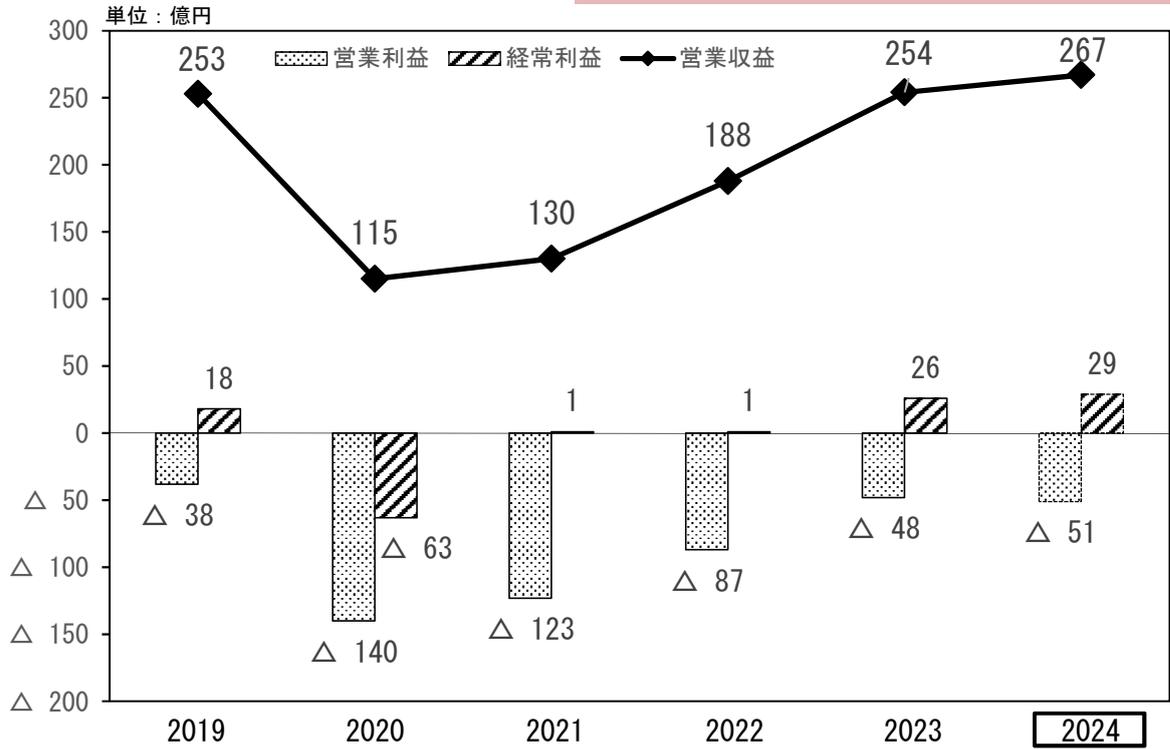
○単体貸借対照表

(単位：億円)

	2023年度 期末	2024年度 第2四半期末	増減	主な増減事由等
流動資産	726	624	▲ 102	現預金(▲15.4億)、未収金(▲73.5億)、有価証券(▲10.0億)
固定資産	1,493	1,570	76	投資有価証券(53.3億)、関連事業固定資産(18.6億)
経営安定基金資産	2,271	2,242	▲ 29	有価証券評価額(▲29.2億)
機構特別債券	1,400	1,400	—	
資産合計	5,891	5,837	▲ 54	
流動負債	490	418	▲ 72	未払金(▲52.7億)、短期借入金(▲17.0億)
固定負債	523	535	12	長期借入金(21.6億)、繰延税金負債(▲8.9億)
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	2,414	2,354	▲ 59	
純資産合計	3,477	3,483	5	四半期純利益(25.5億)、有価証券評価差額(▲20.1億)
負債・純資産合計	5,891	5,837	▲ 54	

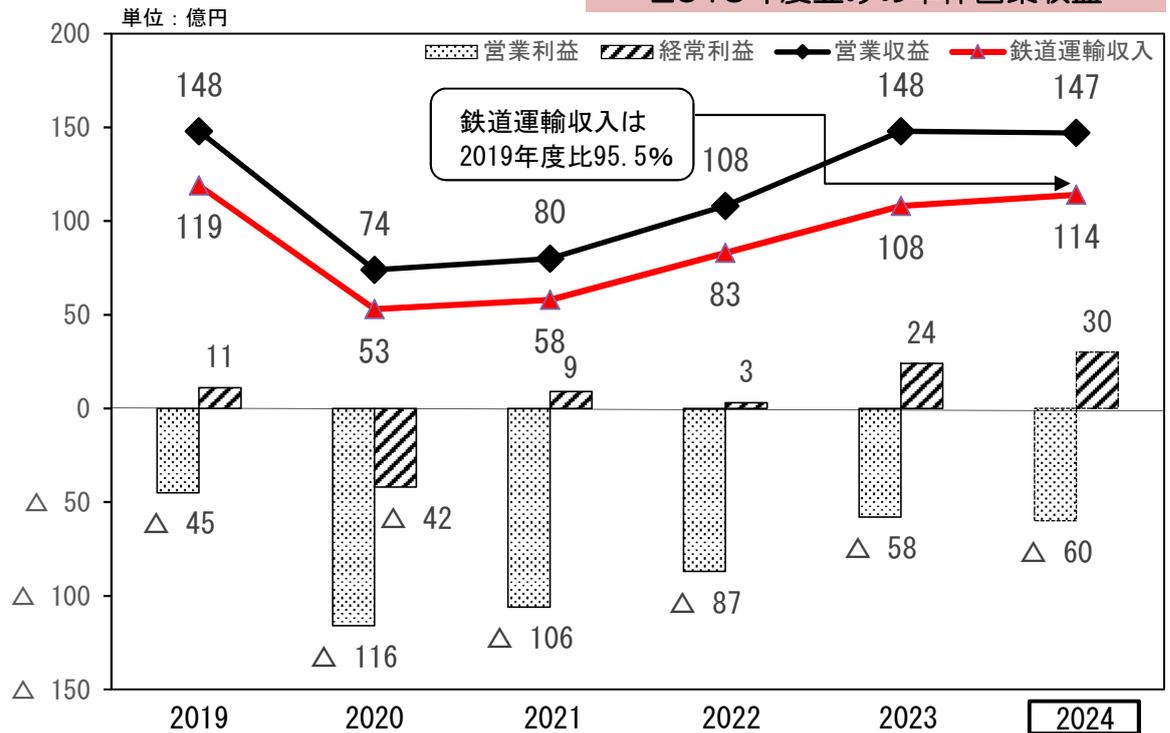
連結決算（第2四半期累計）の推移

2019年度を超える連結営業収益



単体決算（第2四半期累計）の推移

2019年度並みの単体営業収益



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)

		2023年度 第2四半期 A	2024年度 第2四半期 B	増減額 B-A	前期比 B/A	2019年度 第2四半期 C	2019年度比 B/C	
鉄道輸送量	輸送人員	定期外	7,033	7,242	208	103.0	8,914	81.2
		定期	13,680	13,360	△ 320	97.7	15,494	86.2
		通勤	5,305	5,210	△ 95	98.2	5,799	89.8
		通学	8,375	8,149	△ 225	97.3	9,695	84.1
		(千人) 計	20,714	20,602	△ 112	99.5	24,409	84.4
	輸送人キロ	定期外	337	347	10	103.1	431	80.6
		定期	284	277	△ 7	97.3	321	86.3
		通勤	123	119	△ 4	96.6	134	88.9
		通学	161	157	△ 3	97.9	186	84.5
		(百万人キロ) 計	622	625	2	100.5	752	83.1
鉄道運輸収入	定期外	8,705	8,968	263	103.0	9,707	92.4	
	定期	2,192	2,487	295	113.5	2,289	108.6	
	通勤	1,269	1,457	188	114.8	1,279	113.9	
	通学	923	1,030	107	111.6	1,010	102.0	
	(百万円) 合計	10,898	11,456	558	105.1	11,998	95.5	

鉄道運輸収入(第2四半期)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

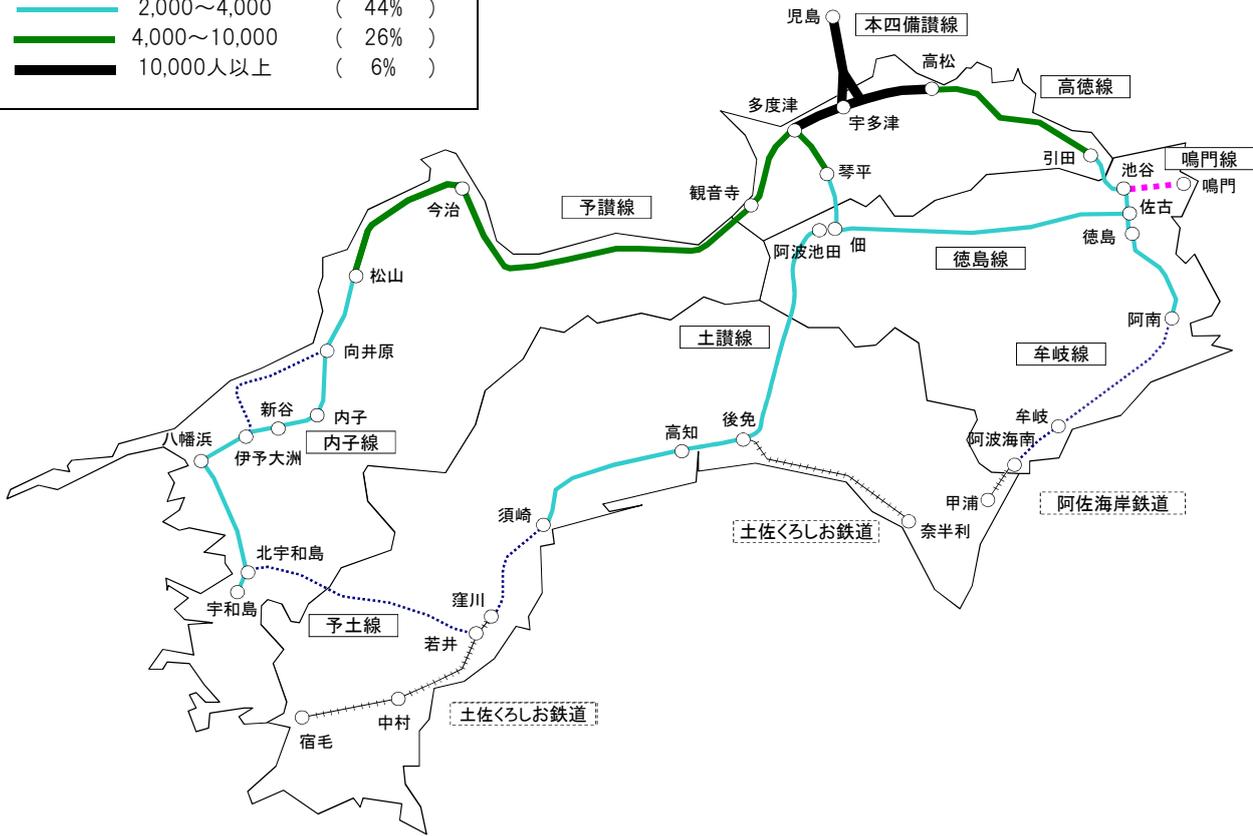
年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度
鉄道運輸収入	13,220	13,145	13,169	13,076	11,756	11,639	11,379	11,560

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	2024年度
鉄道運輸収入	5,867	8,378	10,898	11,456

お客様のご利用状況（2024年度第2四半期）

〈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	(44%)
.....	4,000~10,000	(26%)
.....	10,000人以上	(6%)



区間別平均通過人員(輸送密度)

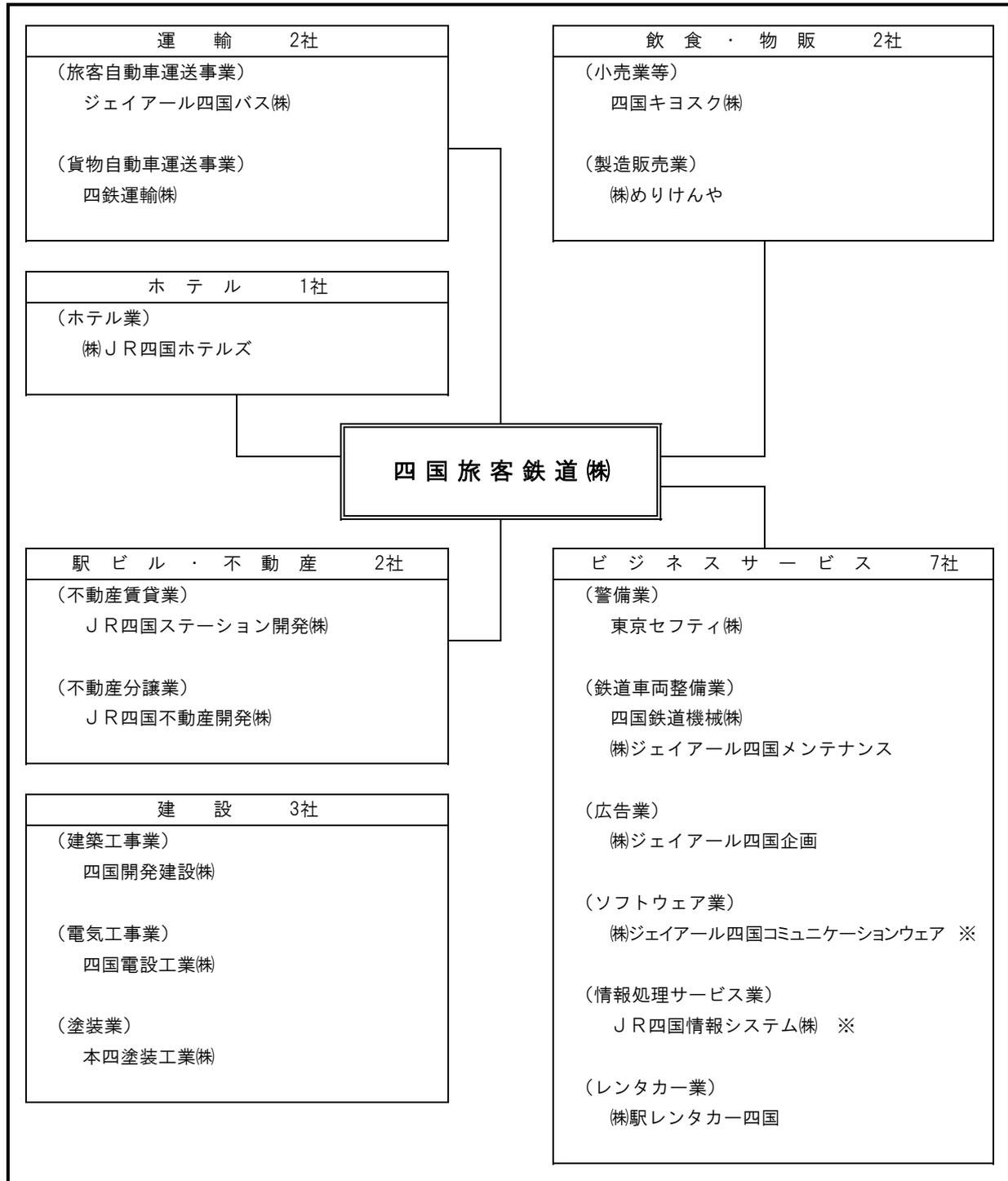
線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員		
			(人/日)	対前年 増減	前年比 (%)
本四備讃線	宇多津 ~ 児島	18.1	22,779	1,100	105.1
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	23,011	788	103.5
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,990	△ 60	99.3
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,910	△ 25	99.5
	今治 ~ 松山	49.5	6,154	1	100.0
	松山 ~ 宇和島	91.6	2,340	△ 39	98.3
(海線)	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	364	35	110.7
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,813	△ 8	99.7
高德線	高松 ~ 引田	45.1	4,214	△ 10	99.8
	引田 ~ 徳島	29.4	3,241	△ 40	98.8

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 (%)
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,963	17	100.3
	琴平 ~ 高知	115.3	2,460	3	100.1
	高知 ~ 須崎	42.1	3,147	△ 144	95.6
	須崎 ~ 窪川	30.0	740	△ 92	89.0
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,303	△ 97	96.0
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,944	6	100.3
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,969	△ 123	97.0
	阿南 ~ 牟岐	43.2	412	△ 24	94.5
	牟岐 ~ 阿波海南	10.1	150	△ 6	96.2
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	126	△ 53	70.5

JR 四 国 全 線	853.7	4,001	18	100.5
------------	-------	-------	----	-------

(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、利用実態に応じて輸送人員及び輸送人キロを各線区へ計上しております。

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	17社
計	18社

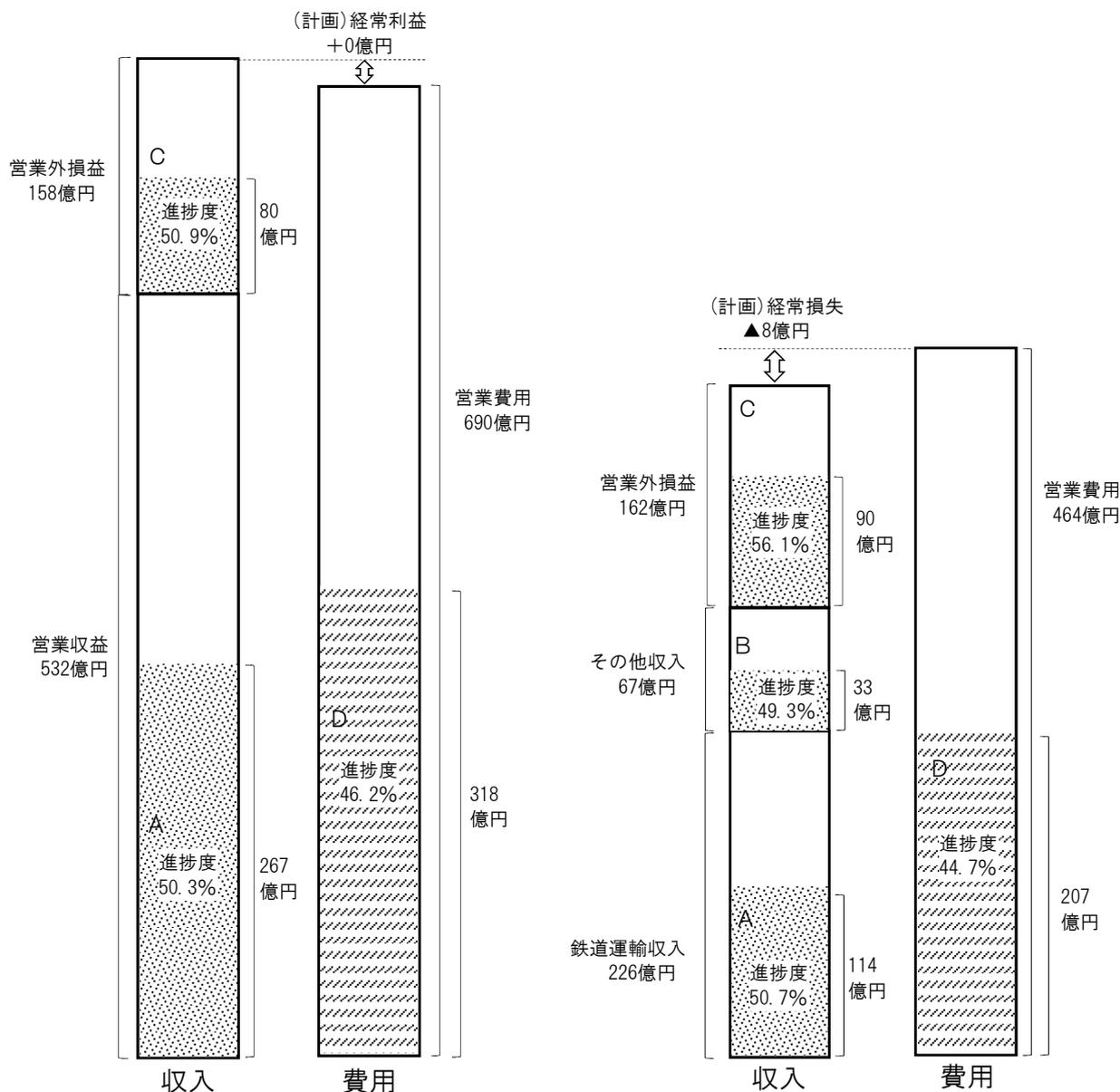
(注) 四国旅客鉄道(株)は、運輸、飲食・物販、ホテル、駅ビル・不動産、ビジネスサービスを営んでおります。

※ (株)ジェイアール四国コミュニケーションウェアは、2024年10月1日にJR四国情報システム(株)を吸収合併し、JR四国ソリューション(株)に商号変更しました。

2024年度事業計画に対する第2四半期までの進捗状況

連結

単体



【連結の状況】

- ・2024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29億円の経常黒字となった。
- ・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、資源価格の高騰など不透明な経営状況が続くなか、引き続き事業計画の達成に向けて取り組む。

【単体の状況】

- ・2024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、30億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るが、第2四半期決算の修繕費は計画の4割程度しか決算されていない。一方で、下期は多度津工場近代化に伴う各種工事や資産取得による減価償却費の増加見込に加え、資源価格の高騰など不透明な経営状況が続くことが予想されるが、引き続き事業計画の達成に向けて取り組む。