

2022 年度線別収支及び営業係数の公表について

2023年11月9日

当社では、人口減少や少子高齢化等を見据え、四国に最適で持続可能な「公共交通ネットワークの四国モデル」の追求に向けて、議論や意見交換に資するよう当社の経営状況や輸送状況等の情報開示を推進することとしています。

このたび、2022 年度の線別収支と営業係数が取りまとめられましたので、別紙のとおり公表いたします。

1 公表内容

2022 年度線別収支と営業係数

2 公表内容のポイント

2022 年度線別収支では、地域やご利用の皆様にご理解をいただくため、以下の点を変更しました。

- 営業費・営業損益について直接費^{※1}と共通費^{※2}の記載を追加しました。
- 線区ごとのグラフを作成し、ポイントを記載しました。

※1 直接費とは、列車の運行に直接かかる費用。

※2 共通費とは、本社部門経費や減価償却費、諸税等。

【公表内容の変更】

2022年度線区別収支では、線区ごとの列車運行に直接かかる費用と収入の関係についてさらにご理解をいただくため、記載内容の追加等の変更を行いました。

<変更点>

①線区別収支と営業係数の表について（変更）

（従来）

収 支 (百万円)		
営業収益	営業費	営業損益

（2022年度）

収 支 (百万円)				
営業収益 (A)	営業費 (B)		営業損益 (A) - (B)	
	直接費	共通費	営業費計	直接費のみ
				共通費含む

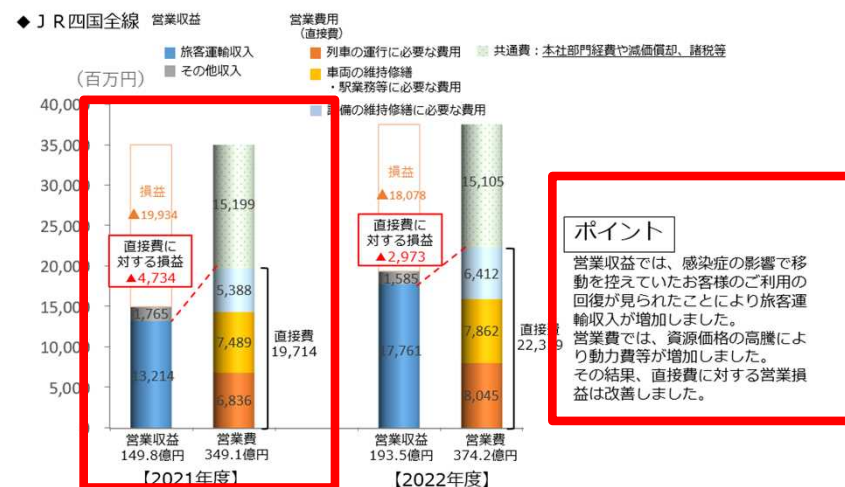
営業費・営業損益について直接費※1と共通費※2の記載を追加

※1 直接費とは、列車の運行に直接かかる費用。

※2 共通費とは、本社部門経費や減価償却費、諸税等。

※当社では、列車の運行に必要な車両や地上設備等の減価償却費、諸税を直接費ではなく共通費としています。

②線区ごとのグラフとポイントを記載（追加）



【2022年度線区別収支のポイント】

● 本四備讃線で営業利益を計上

- 営業収益は、感染症の行動制限の緩和に伴うお客様のご利用の回復が見られたことにより、841百万円増加しました。
- 営業費は、資源価格高騰の影響により動力費等が増加したため、直接費が81百万円増加しました。
- 以上の結果、直接費に対する営業損益は760百万円改善し、共通費を含む営業損益においても営業利益を計上しました。

● 予讃線（松山～宇和島）の営業損失が拡大

- 営業収益は、感染症の行動制限の緩和に伴うお客様のご利用の回復が見られたことにより、旅客運輸収入が294百万円増加したものの、松山駅付近連続立体交差事業の補償金工事収入等※の減少により、その他収入が399百万円減少したため、105百万円減少しました。
- 営業費は、資源価格高騰の影響により動力費等が増加したため、直接費が189百万円増加しました。
- 以上の結果、直接費に対する営業損失が294百万円拡大しました。

● 牟岐線（阿南～阿波海南）の営業損失が拡大

- 営業収益は、感染症の行動制限の緩和に伴うお客様のご利用の回復が見られたことにより、3百万円増加しました。
- 営業費は、動力費等の他に駅設備等の修繕工事が増加したことにより、直接費が62百万円増加しました。
- 以上の結果、直接費に対する営業損失が59百万円拡大しました。

● 予土線（北宇和島～若井）の営業損失が拡大

- 営業収益は、感染症の行動制限の緩和に伴うお客様のご利用の回復が見られたことにより、8百万円増加しました。
- 営業費は、動力費等の他に橋梁等の修繕工事が増加したことにより、直接費が118百万円増加しました。
- 以上の結果、直接費に対する営業損失が110百万円拡大しました。

【別紙】線区別収支と営業係数（2022年度）

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過 人員 (人/日)	収支(百万円)							直接費に対する 営業係数 (円)	共通費含む 営業係数 (円)
				営業収益 (A)	営業費(B)			営業損益(A)-(B)				
					直接費	共通費	営業費計	直接費のみ	共通費含む			
本四備讃線	児島 ~ 宇多津	18.1	17,980	2,594	1,159	1,213	2,372	1,435	222	45	91	
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,605	3,388	3,341	1,864	5,205	47	▲ 1,817	99	154	
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,207	1,096	863	655	1,518	233	▲ 423	79	139	
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,411	2,612	2,458	1,849	4,307	155	▲ 1,695	94	165	
	今治 ~ 松山	49.5	5,549	1,877	1,729	1,168	2,897	147	▲ 1,021	92	154	
	松山 ~ 宇和島	96.9	2,216	1,519	2,158	1,382	3,540	▲ 639	▲ 2,021	142	233	
	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	307	205	440	392	832	▲ 235	▲ 627	214	405	
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,556	335	404	236	641	▲ 70	▲ 306	121	191	
	琴平 ~ 高知	115.3	2,259	1,949	3,091	1,684	4,776	▲ 1,143	▲ 2,827	159	245	
	高知 ~ 須崎	42.1	3,188	677	1,237	669	1,906	▲ 560	▲ 1,230	183	282	
	須崎 ~ 窪川	30.0	898	180	421	331	752	▲ 241	▲ 572	234	418	
高德線	高松 ~ 引田	45.1	3,880	1,011	1,279	838	2,117	▲ 268	▲ 1,106	127	209	
	引田 ~ 徳島	29.4	3,003	566	804	505	1,308	▲ 238	▲ 742	142	231	
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,793	408	697	395	1,092	▲ 289	▲ 684	171	268	
	阿南 ~ 阿波海南	53.3	386	83	430	501	932	▲ 347	▲ 849	519	1,123	
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,270	727	1,281	889	2,170	▲ 554	▲ 1,443	176	298	
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,701	57	138	97	235	▲ 81	▲ 178	242	412	
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	220	63	388	697	1,085	▲ 325	▲ 1,022	615	1,718	
JR四国全線		853.7	3,589	19,346	22,319	15,105	37,424	▲ 2,973	▲ 18,078	—	193	

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

※営業係数=営業費÷営業収益×100(100円の収入を得るために要する費用)

※共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等。

本社部門経費の例) 列車運行計画及び管理、安全・サービスの維持・向上、社員教育及び乗務員養成、総務・財務部門に係わる費用等。

※共通費は、以下の6つの考え方により線区に配賦し、その最大・最小値に基づく平均を採用している(鉄道線路使用料収入等は含まない)。

- ①線区の営業キロで按分 ②線区の輸送人キロで按分 ③線区の旅客運輸収入で按分
- ④線区の収入で按分 ⑤線区の共通費を除く費用で按分 ⑥費用の項目別に管理費を直接費の割合で按分(例：車両管理費ならば、車両保存費の割合で按分など)

※共通費の線区配賦に平均値を採用しているため、線区別収支の合計値とJR四国全線の値は一致しない。

※今後、共通費の線区配賦方法を見直すことがある。

※端数は四捨五入処理。

◆ JR 四国全線

営業収益

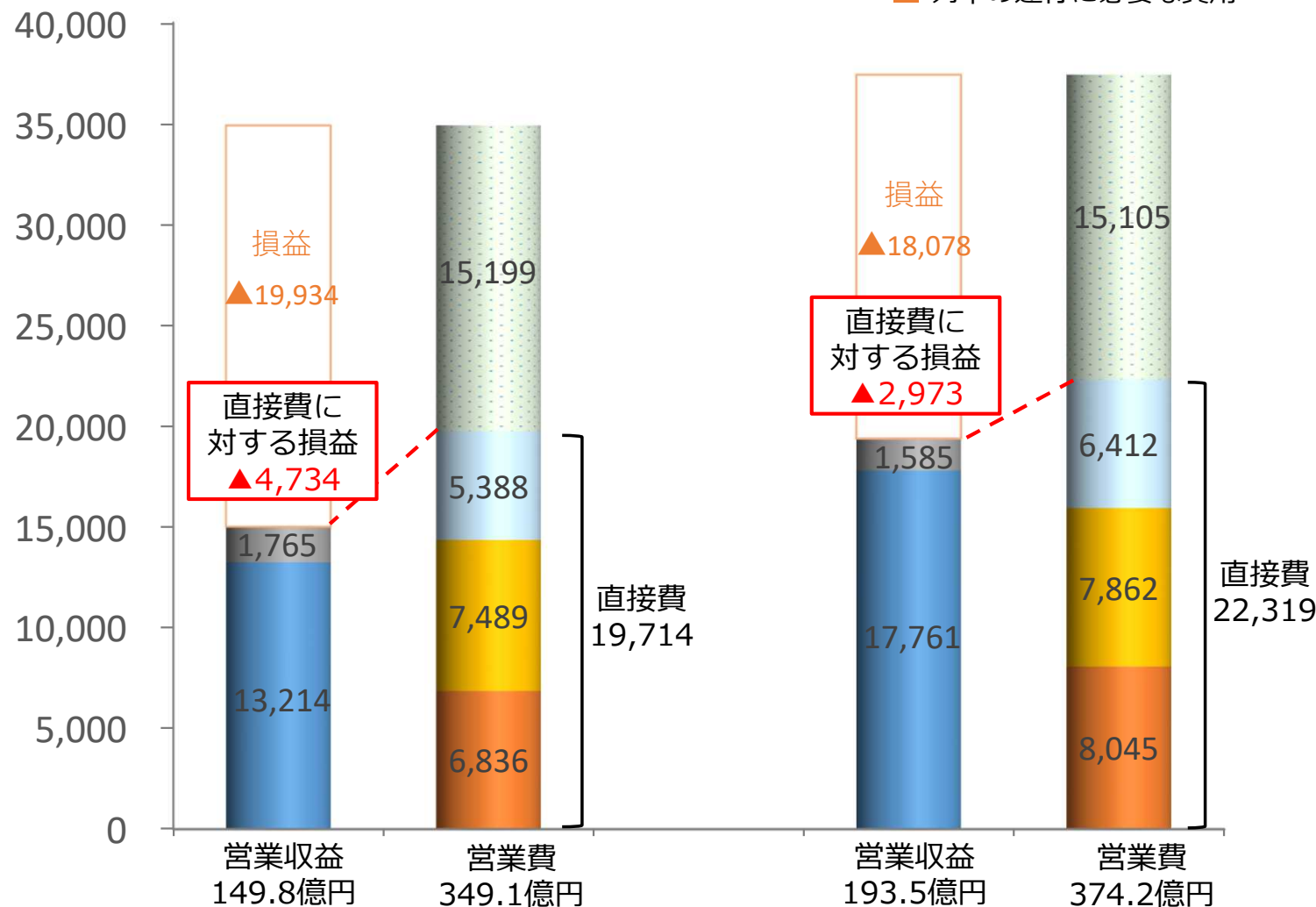
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



直接費に対する損益
▲4,734

直接費に対する損益
▲2,973

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆本四備讃線（児島～宇多津）

営業収益

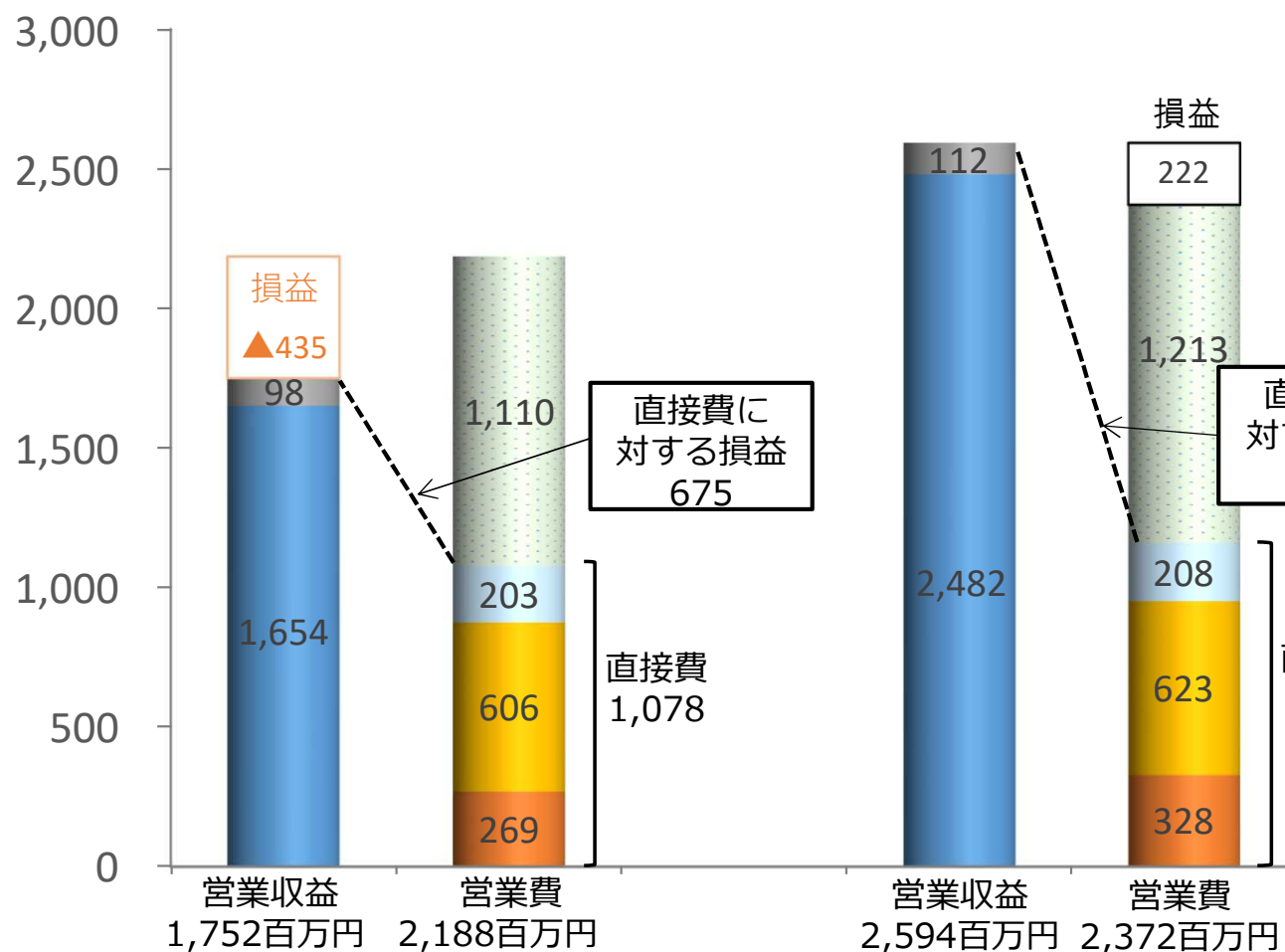
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。

その結果、共通費を含む営業損益においても、営業利益を計上しました。

直接費に対する損益
675

直接費に対する損益
1,435

直接費
1,078

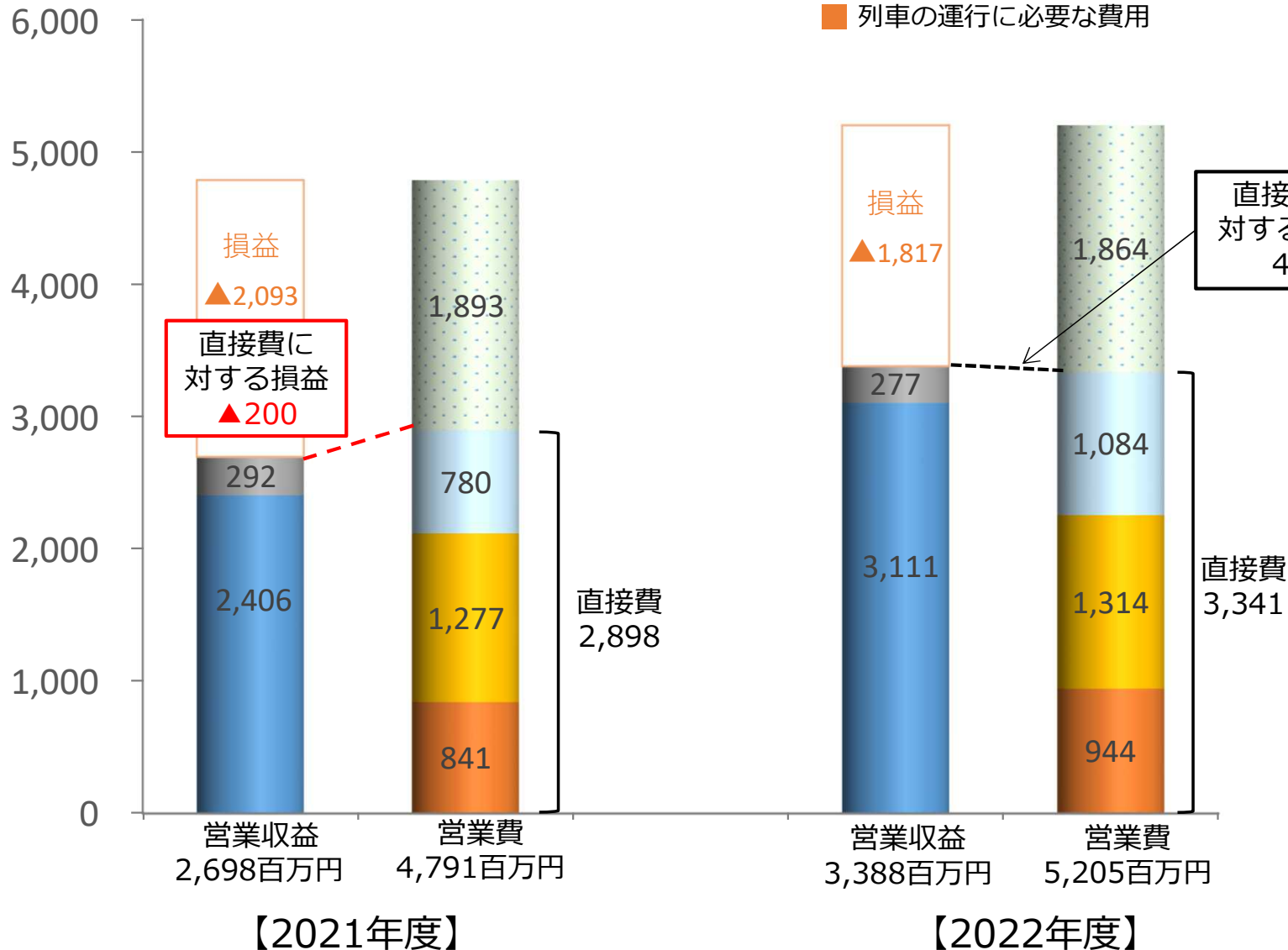
直接費
1,159

【2021年度】

【2022年度】

◆予讃線（高松～多度津）

（百万円）



直接費に対する損益 47

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費用では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

◆予讃線（多度津～観音寺）

（百万円）

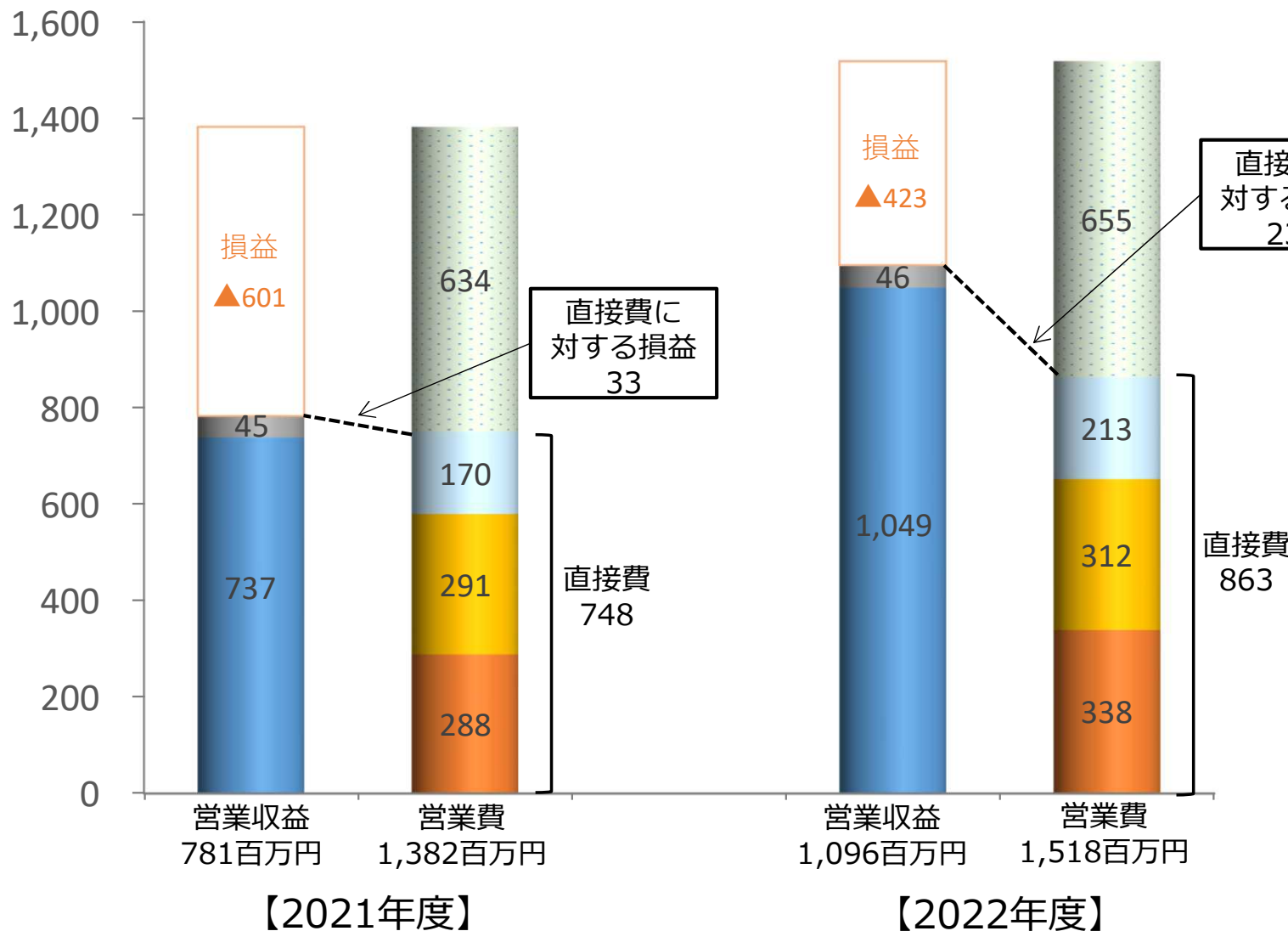
営業収益

営業費用
（直接費）

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



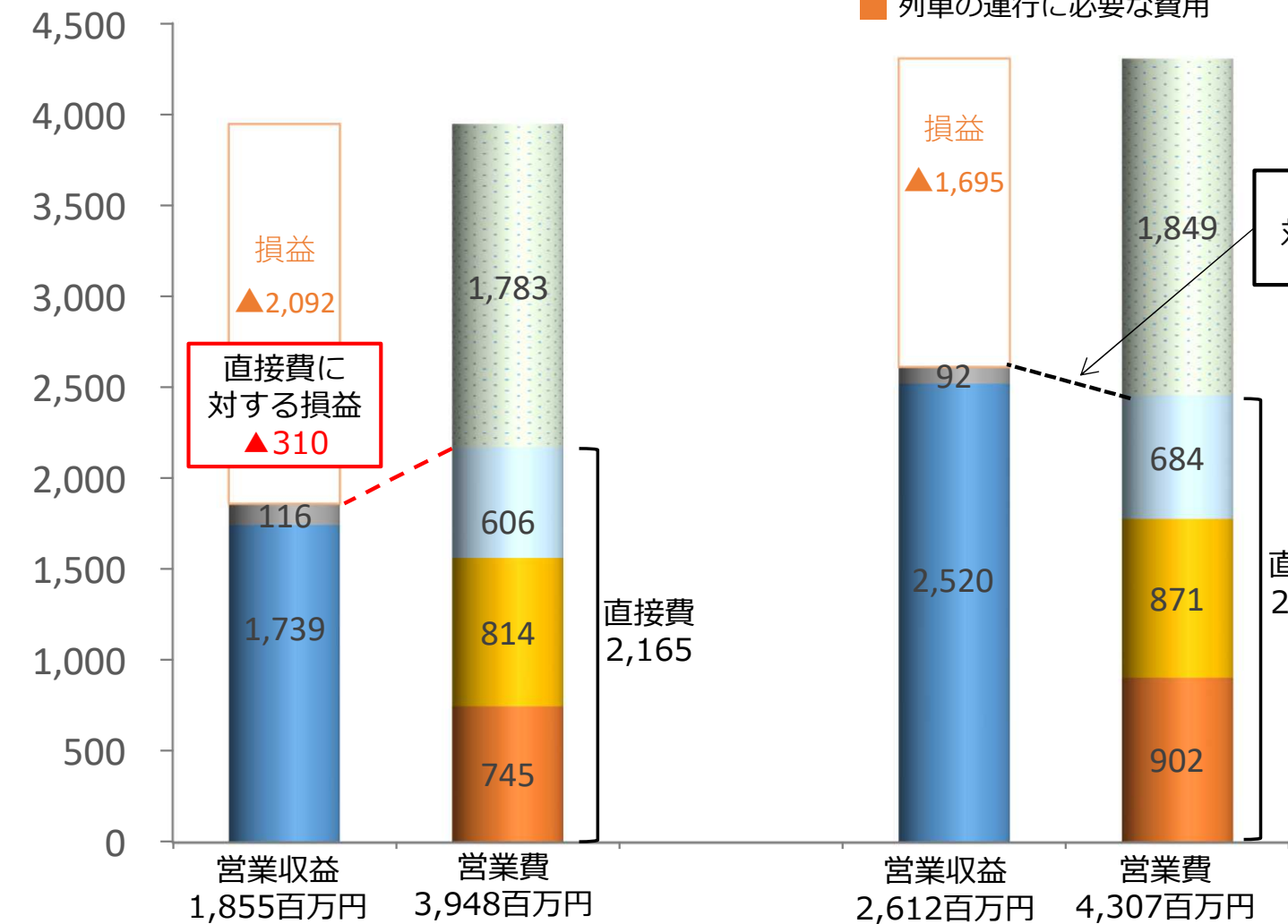
直接費に対する損益
233

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

◆予讃線（観音寺～今治）

（百万円）



【2021年度】

【2022年度】

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

◆予讃線（今治～松山）

営業収益

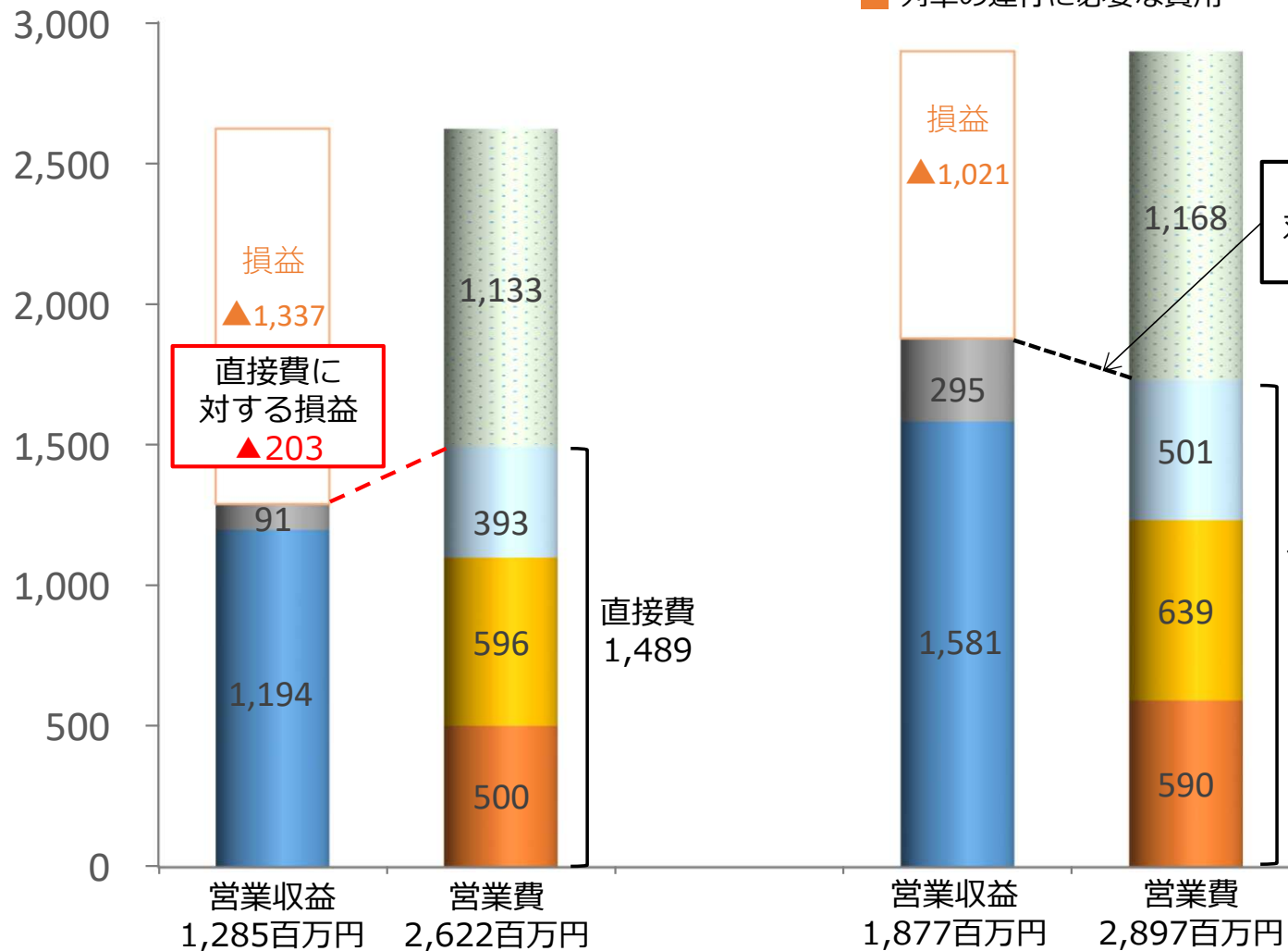
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



直接費に対する損益
▲203

直接費に対する損益
147

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。また、松山駅付近連続立体交差事業に伴う補償金工事収入等のため、その他収入も増加しました。
営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆予讃線（松山～宇和島）

営業収益

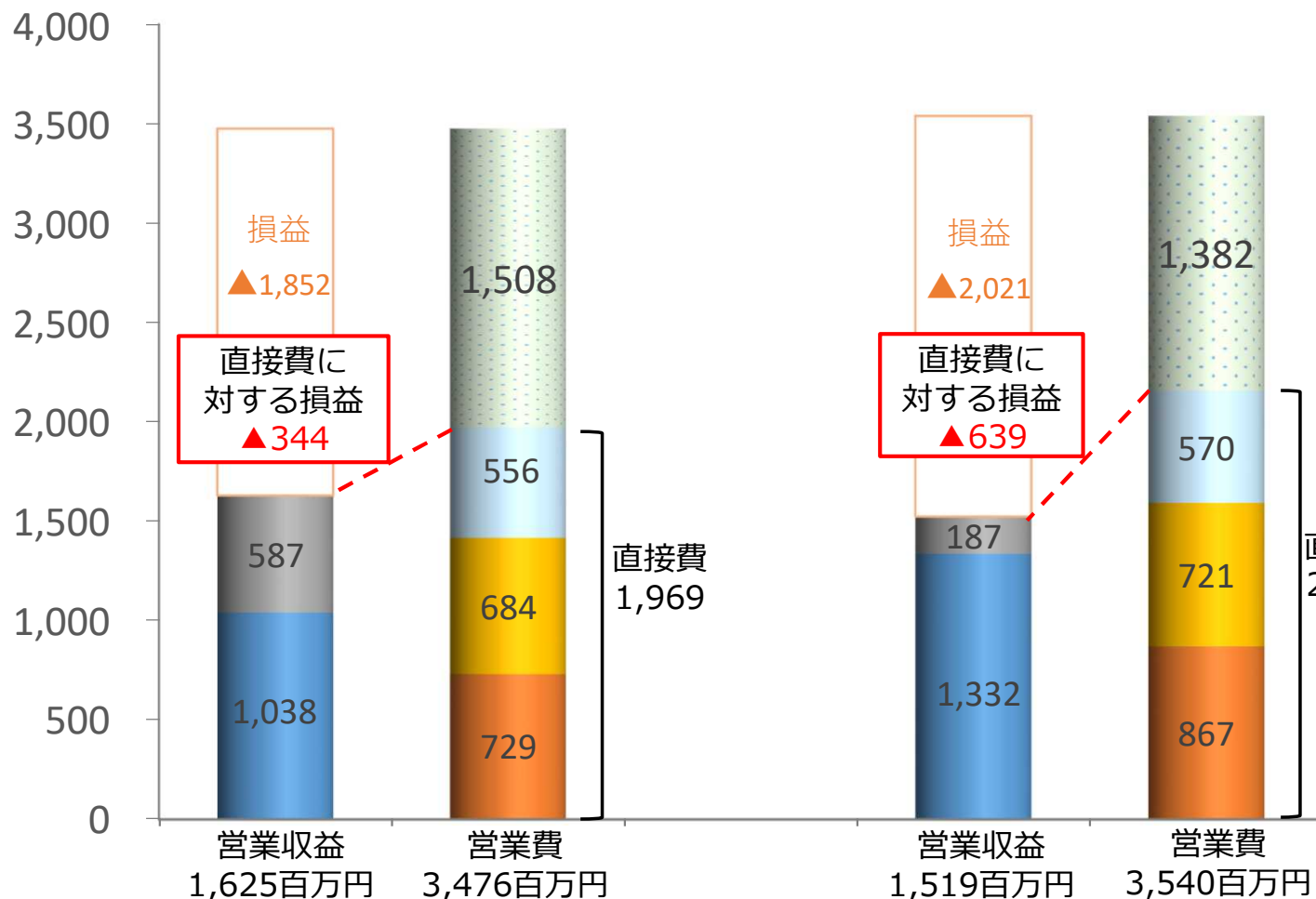
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。一方、前年度にあった松山駅付近連続立体交差事業に伴う補償金工事収入が減少したため、その他収入は減少しました。結果、営業収益は減少しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。

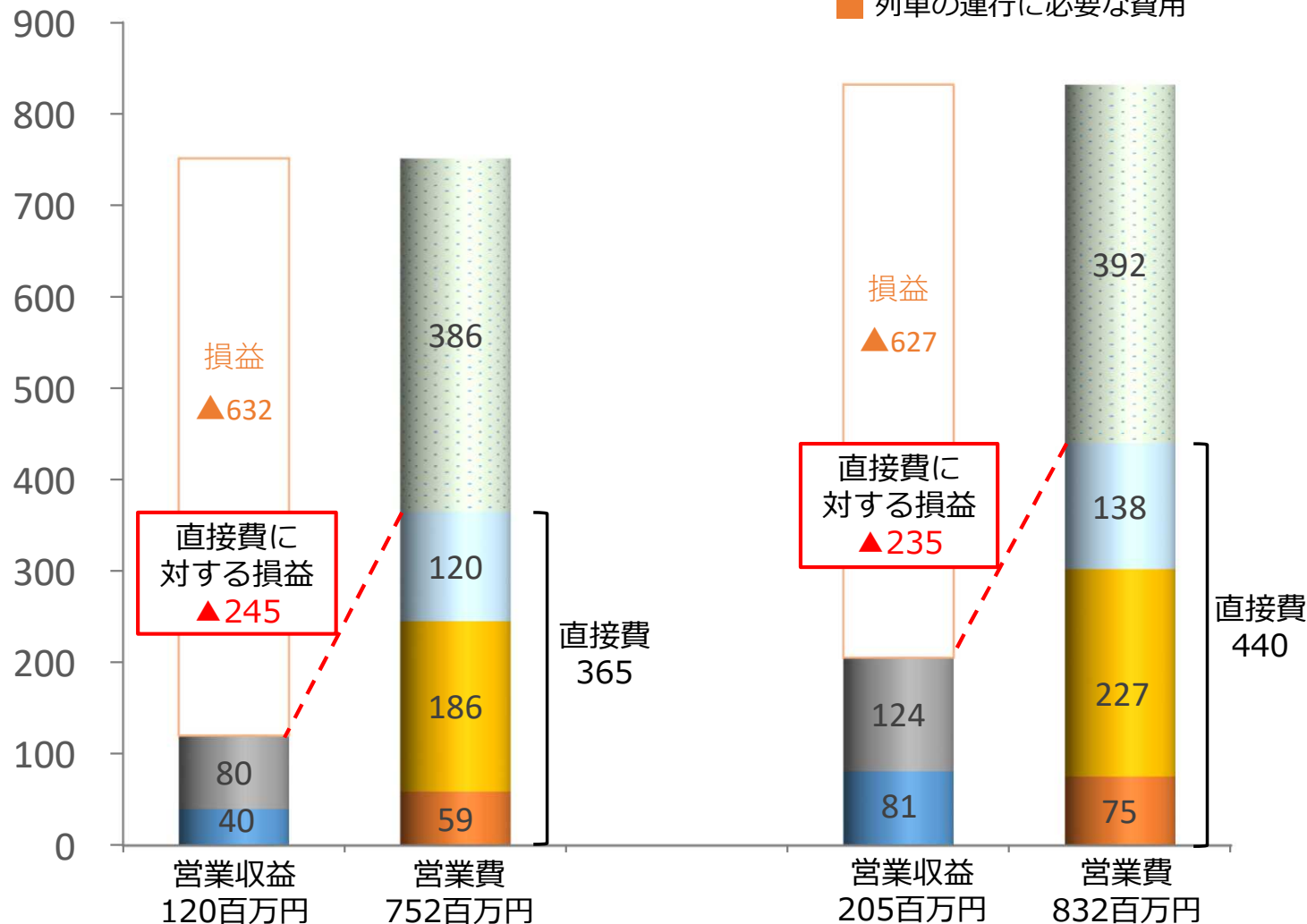
【2021年度】

【2022年度】

※予讃線松山～宇和島間は内子線含む、予讃線向井原～伊予大洲間は海線。

◆予讃海線（向井原～伊予大洲） 営業収益

（百万円）



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことより旅客運輸収入が増加したことに加えて、伊予灘ものがたりの車両リニューアルに伴う料金改定・定員増により旅客運輸収入、その他収入ともに増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆土讃線（多度津～琴平）

（百万円）

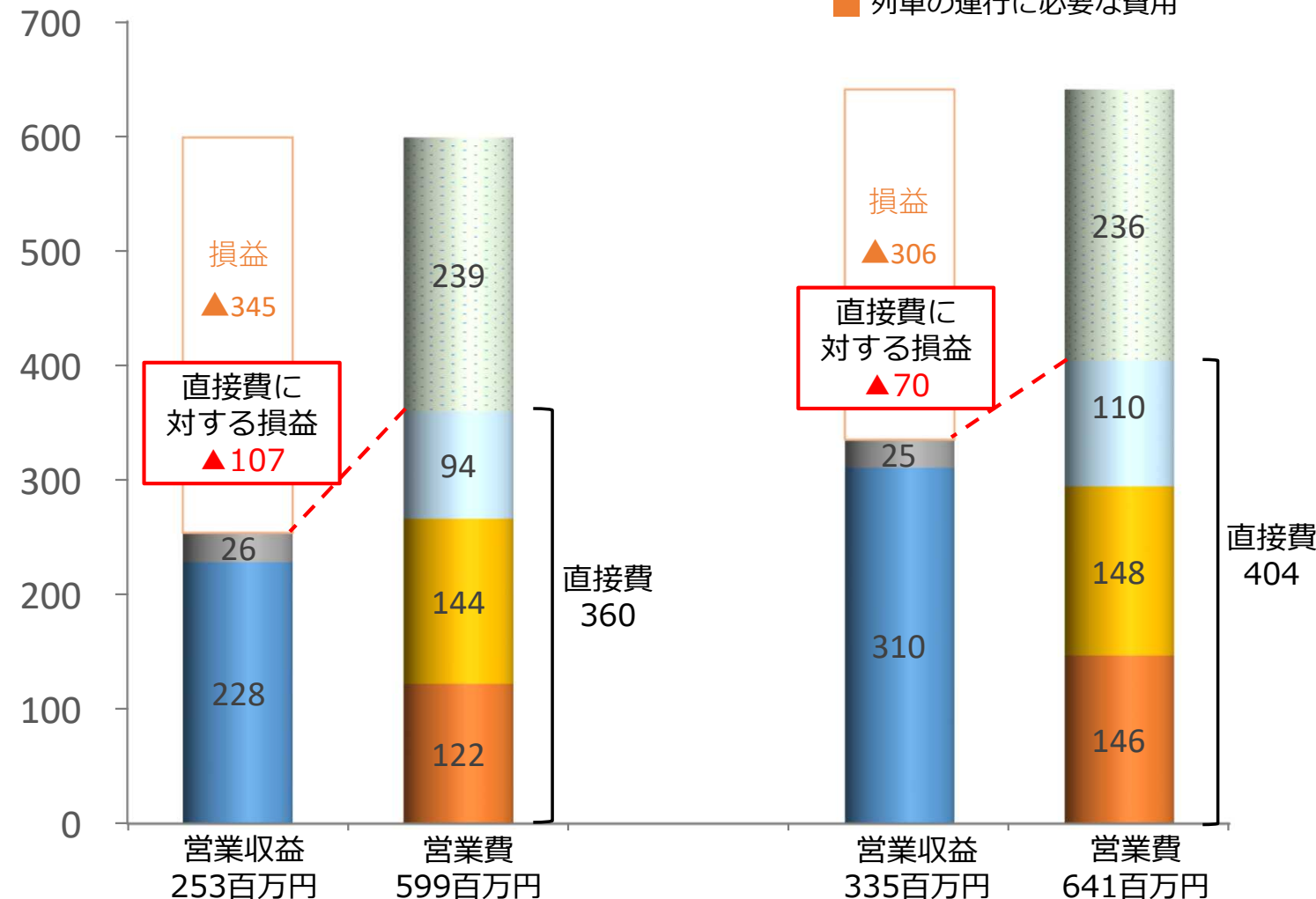
営業収益

営業費用
（直接費）

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆土讃線（琴平～高知）

営業収益

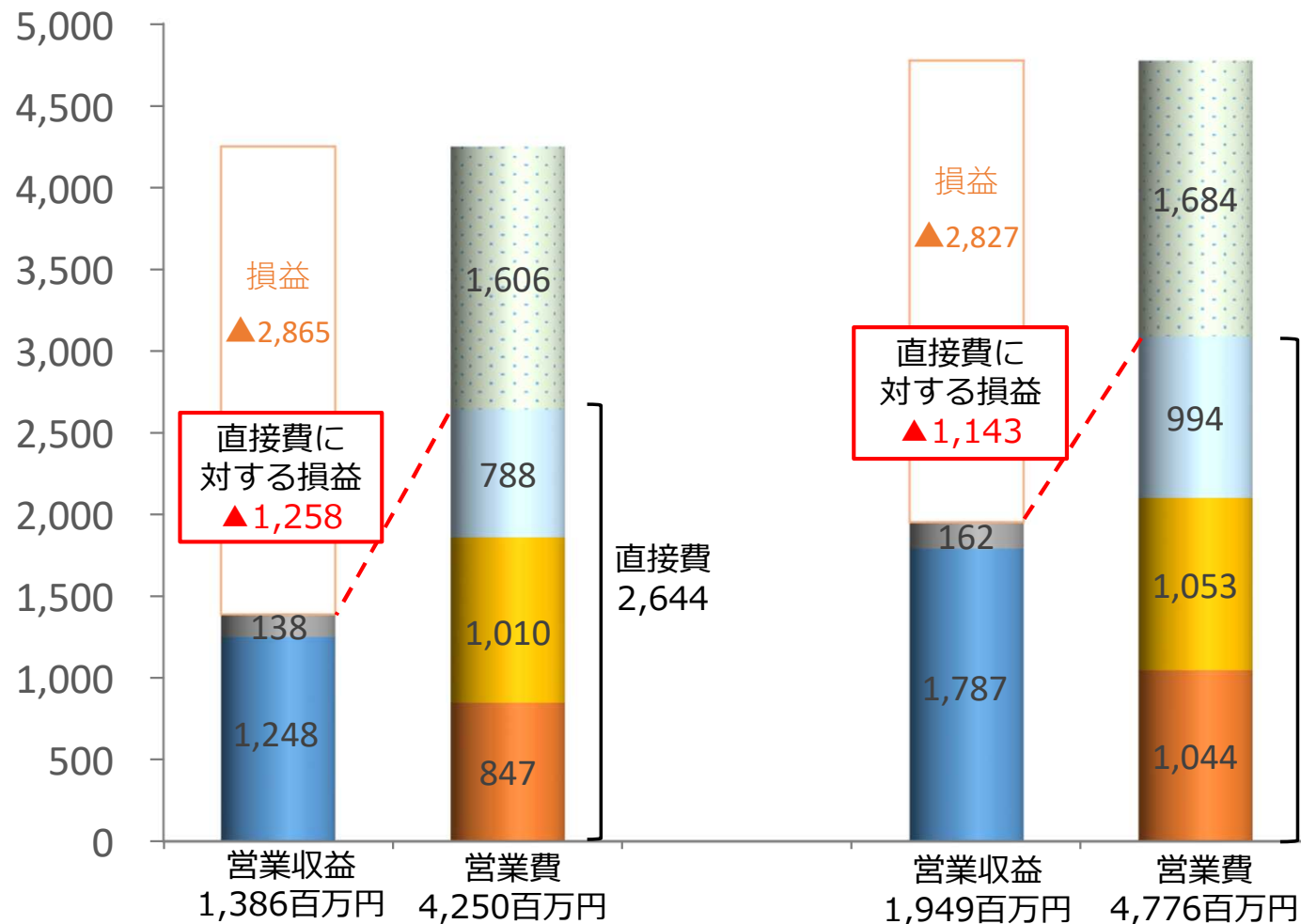
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



直接費に対する損益
▲1,258

直接費に対する損益
▲1,143

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費用では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆土讃線（高知～須崎）

営業収益

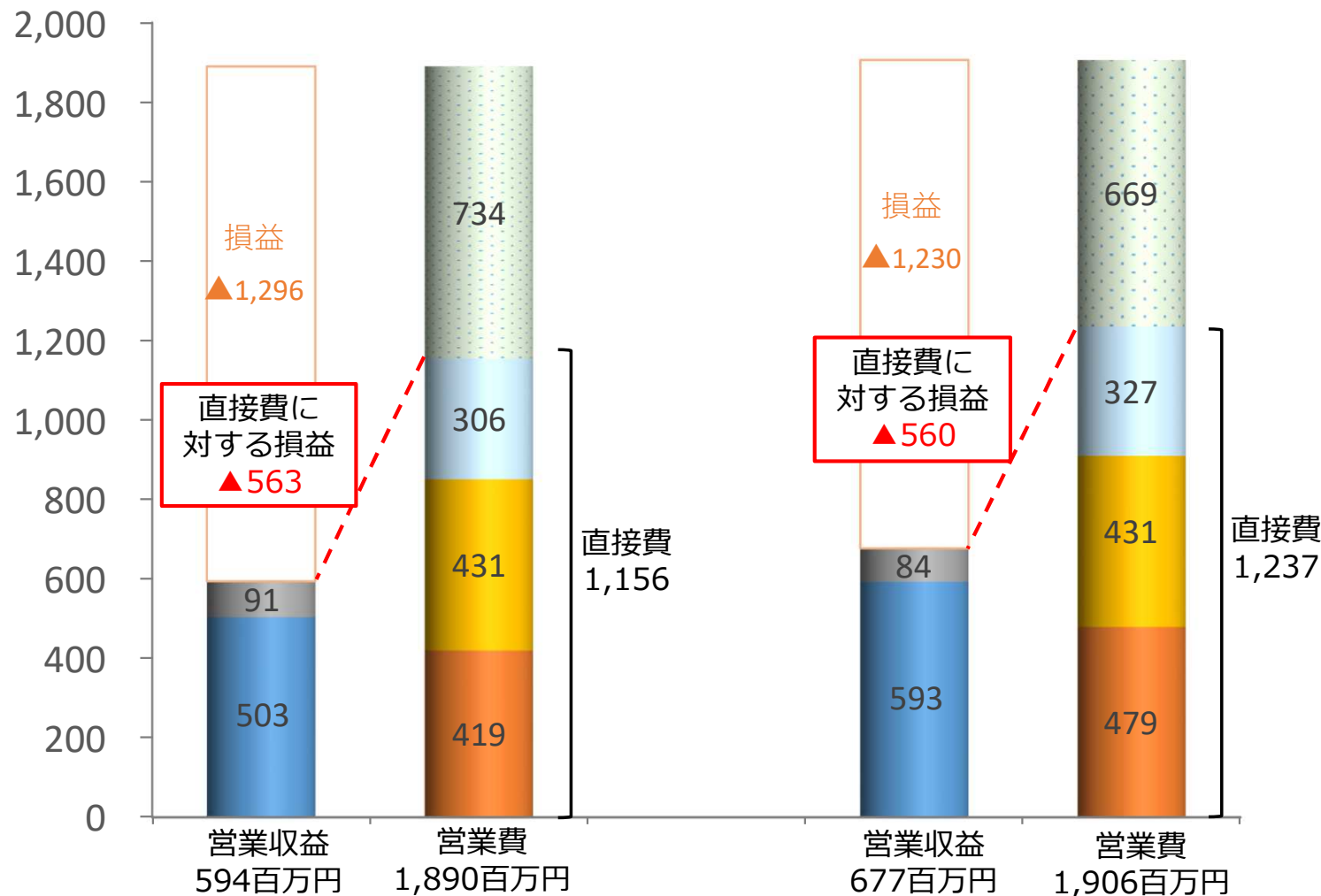
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆土讃線（須崎～窪川）

営業収益

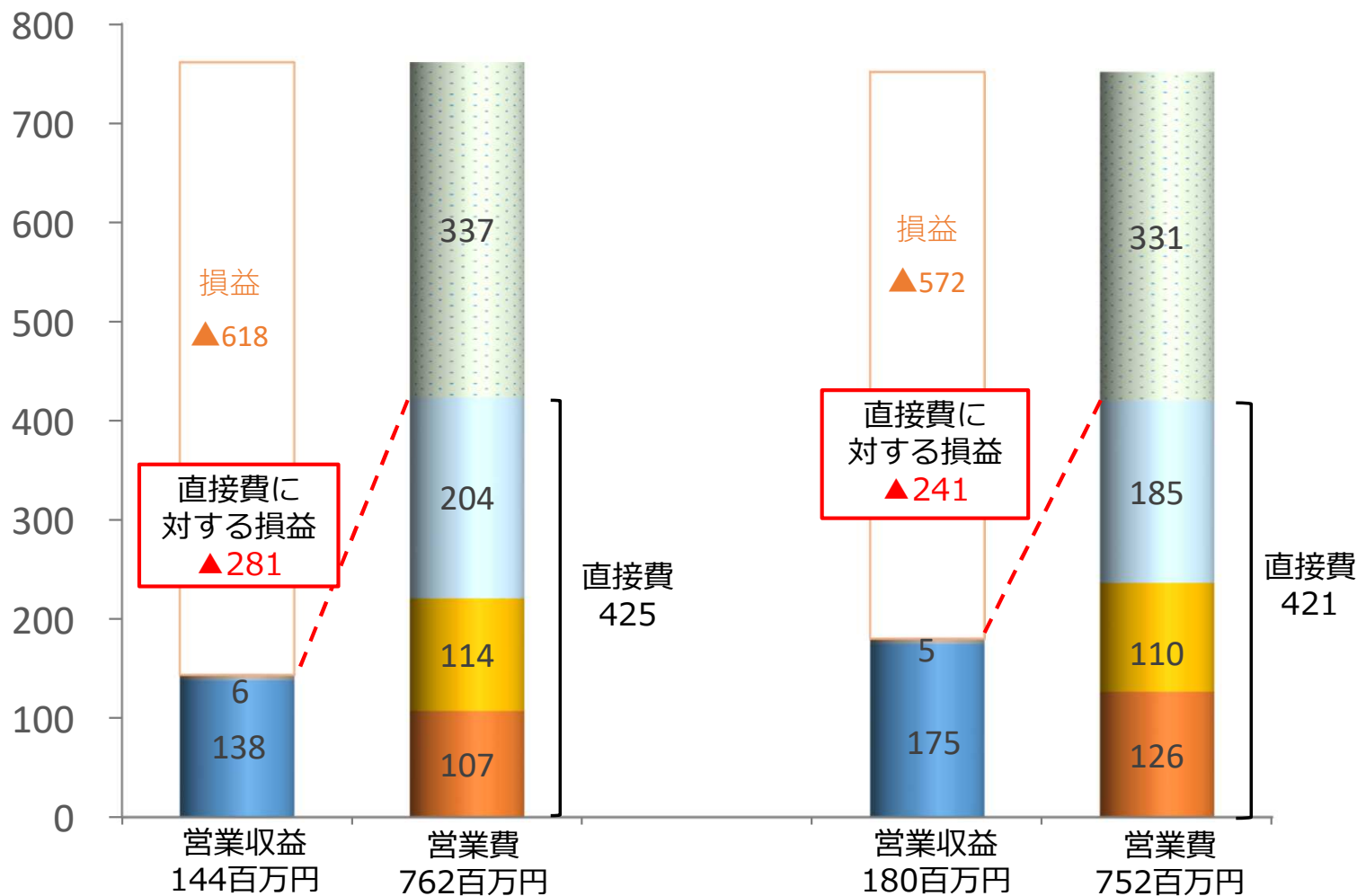
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



【2021年度】

【2022年度】

ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しましたが、設備の修繕工事等が減少したため、営業費は減少しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

直接費に対する損益 ▲281

直接費に対する損益 ▲241

直接費 421

損益 ▲572

◆高徳線（高松～引田）

営業収益

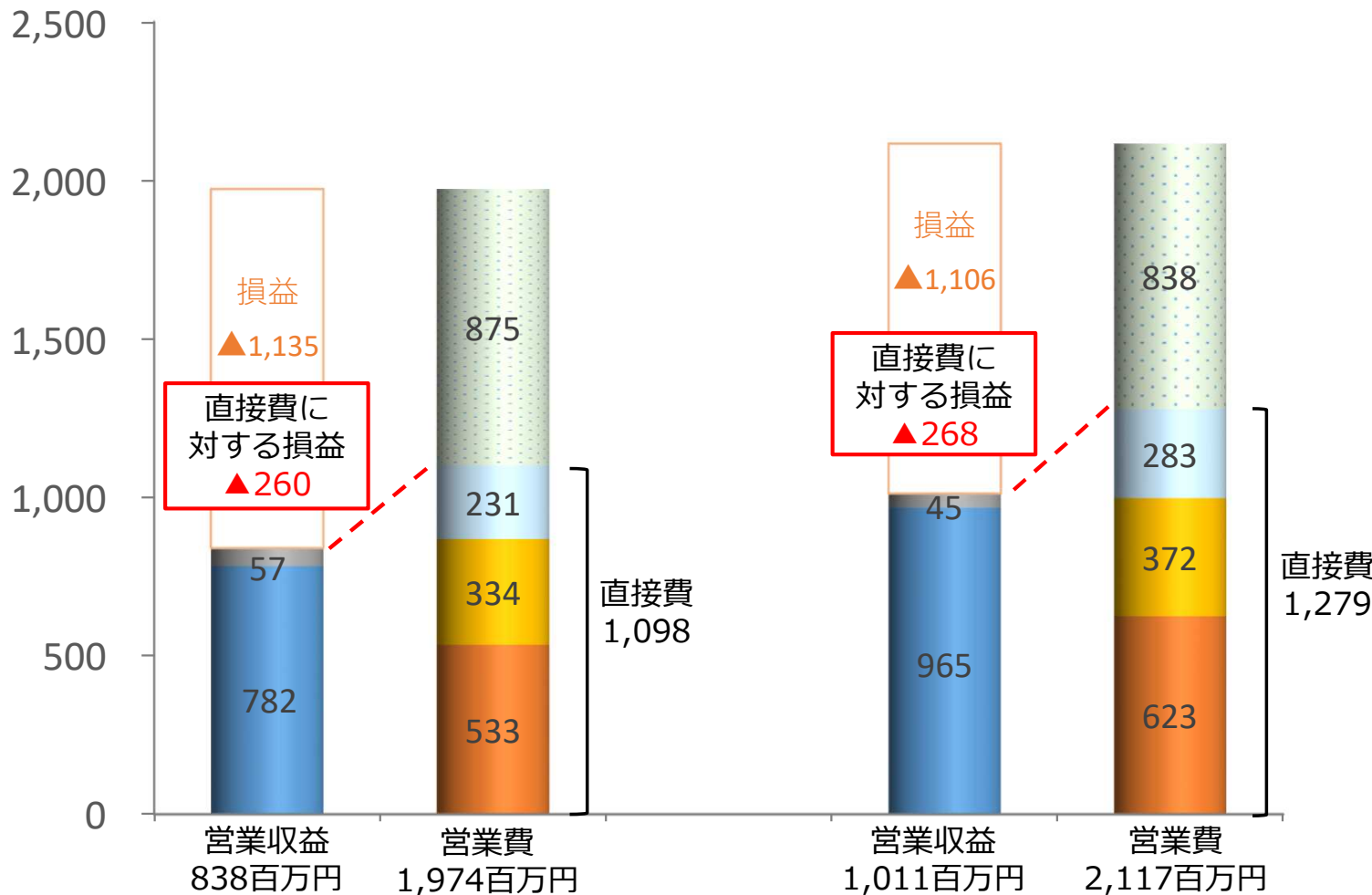
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。

その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。

◆高徳線（引田～徳島）

営業収益

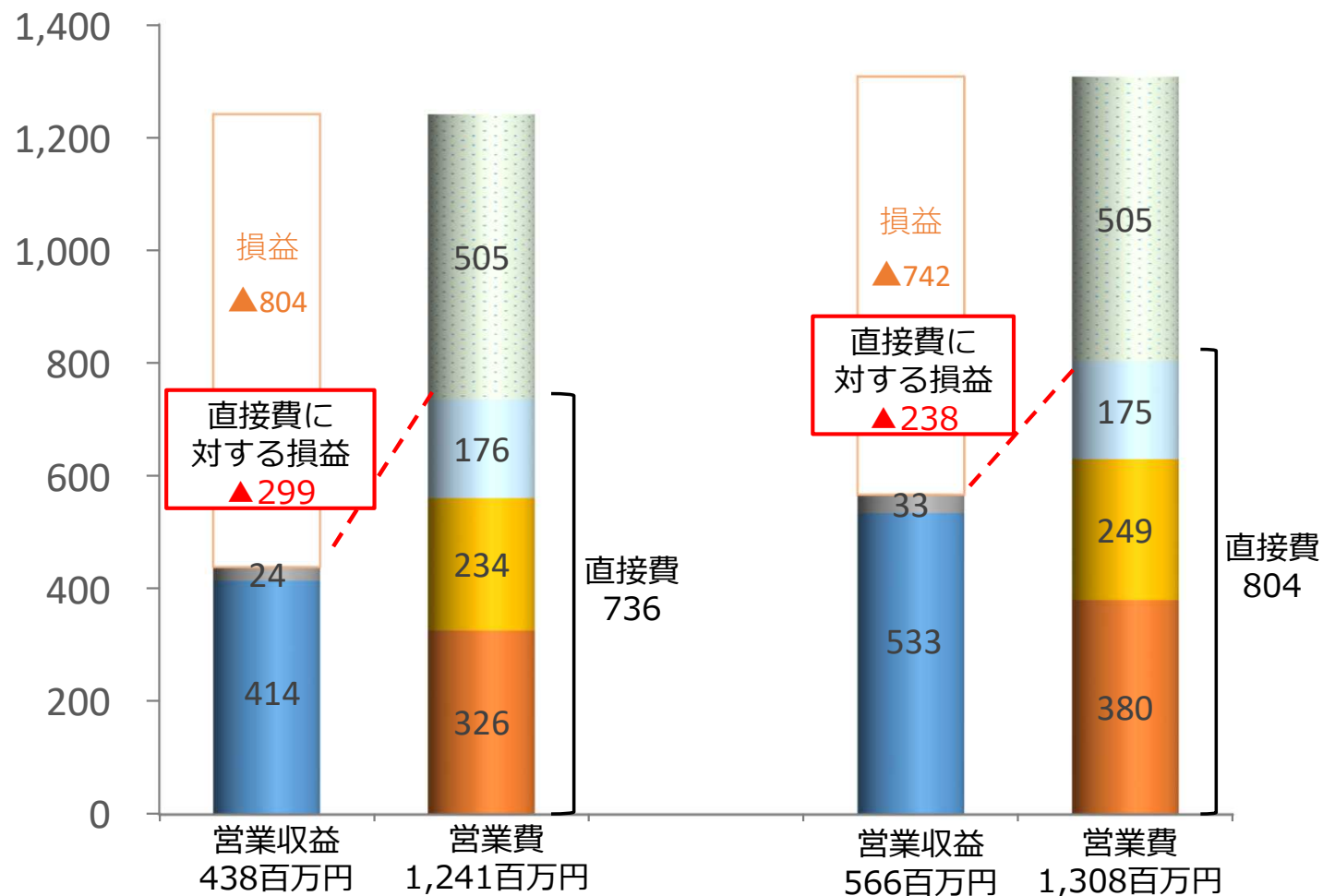
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆牟岐線（徳島～阿南）

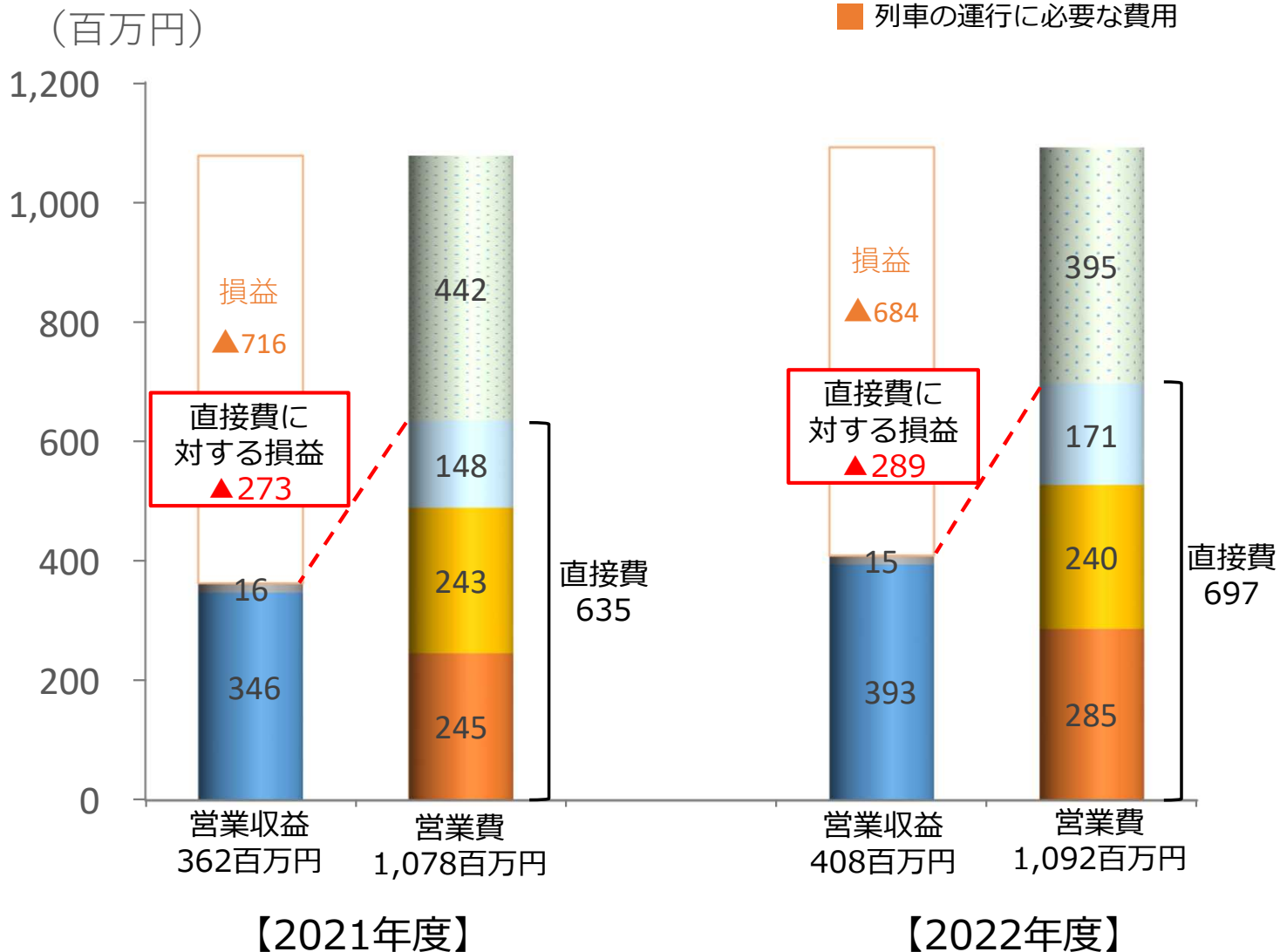
営業収益

営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。

◆牟岐線（阿南～阿波海南）

営業収益

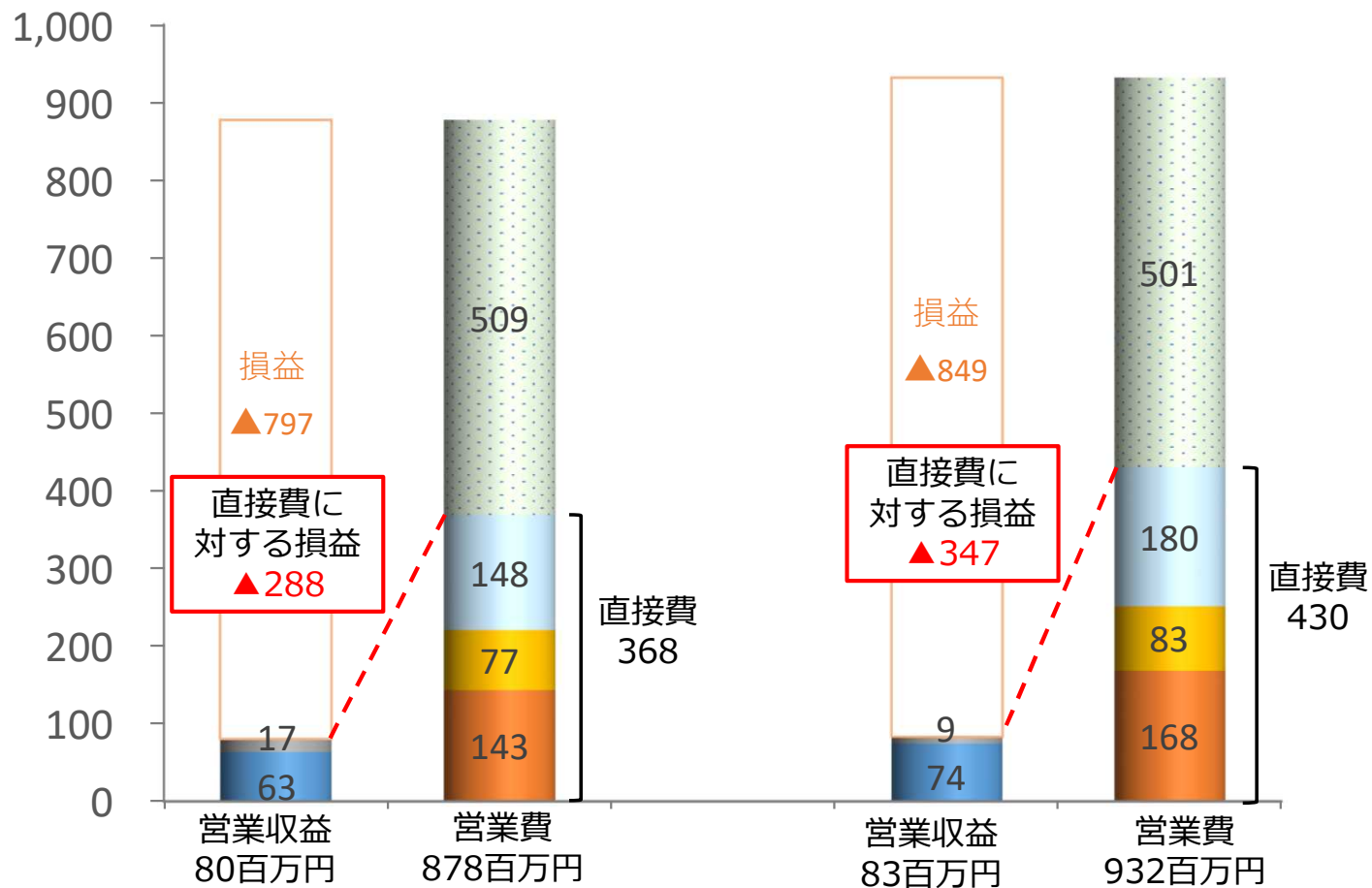
営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等

(百万円)



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加したことに加えて、駅設備等の修繕工事が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆徳島線（佐古～佃）

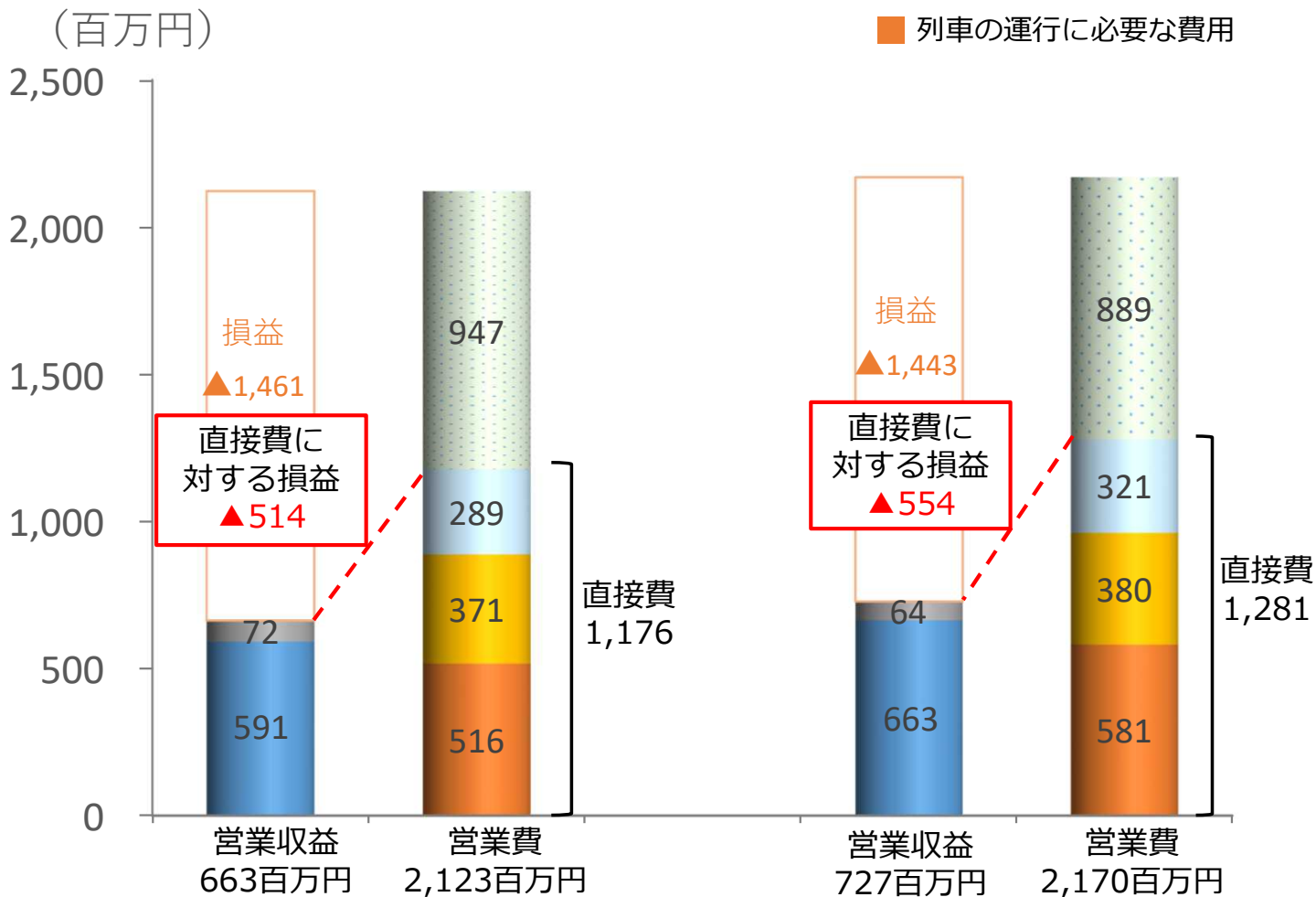
営業収益

営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。

【2021年度】

【2022年度】

◆鳴門線（池谷～鳴門）

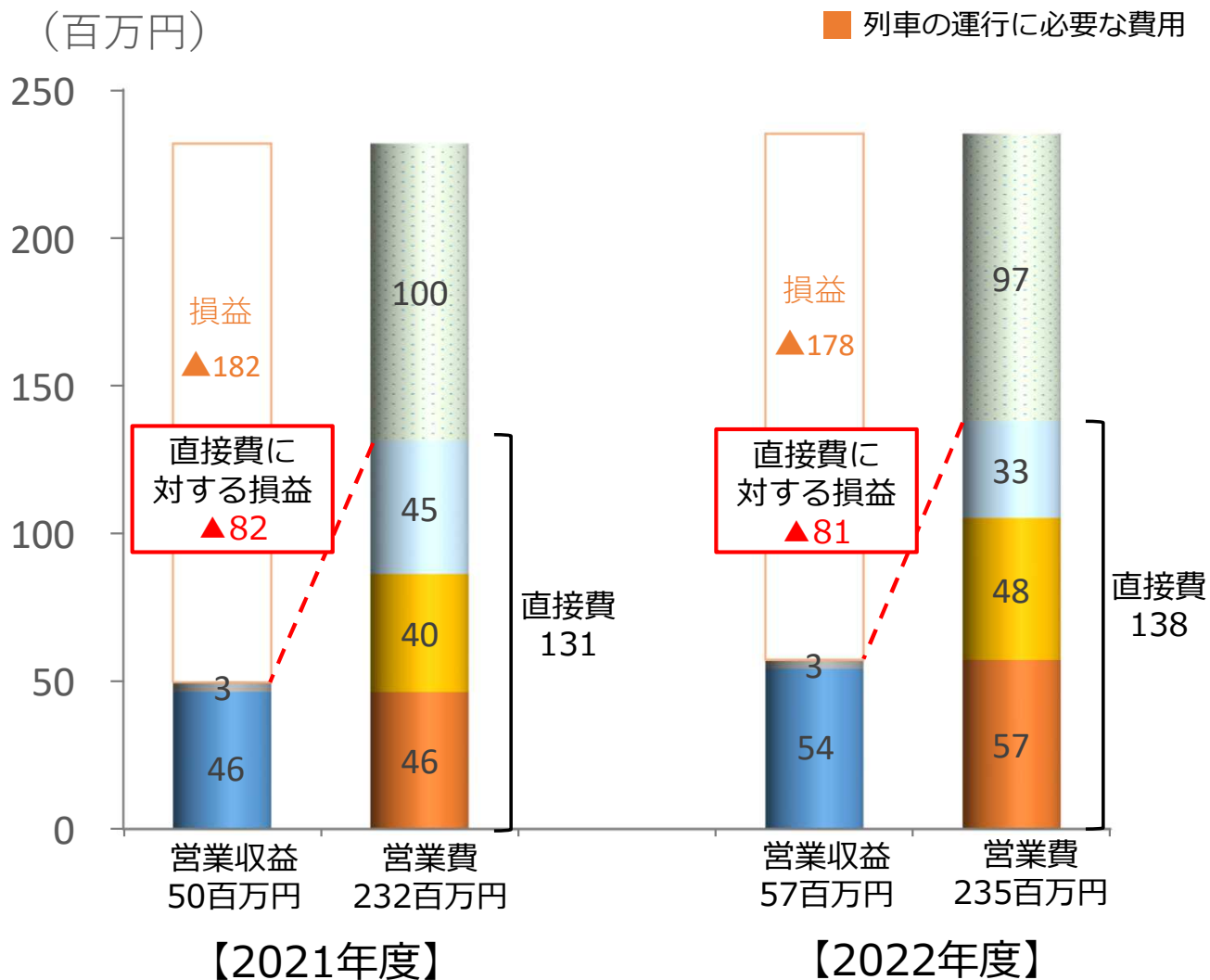
営業収益

営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

◆予土線（北宇和島～若井）

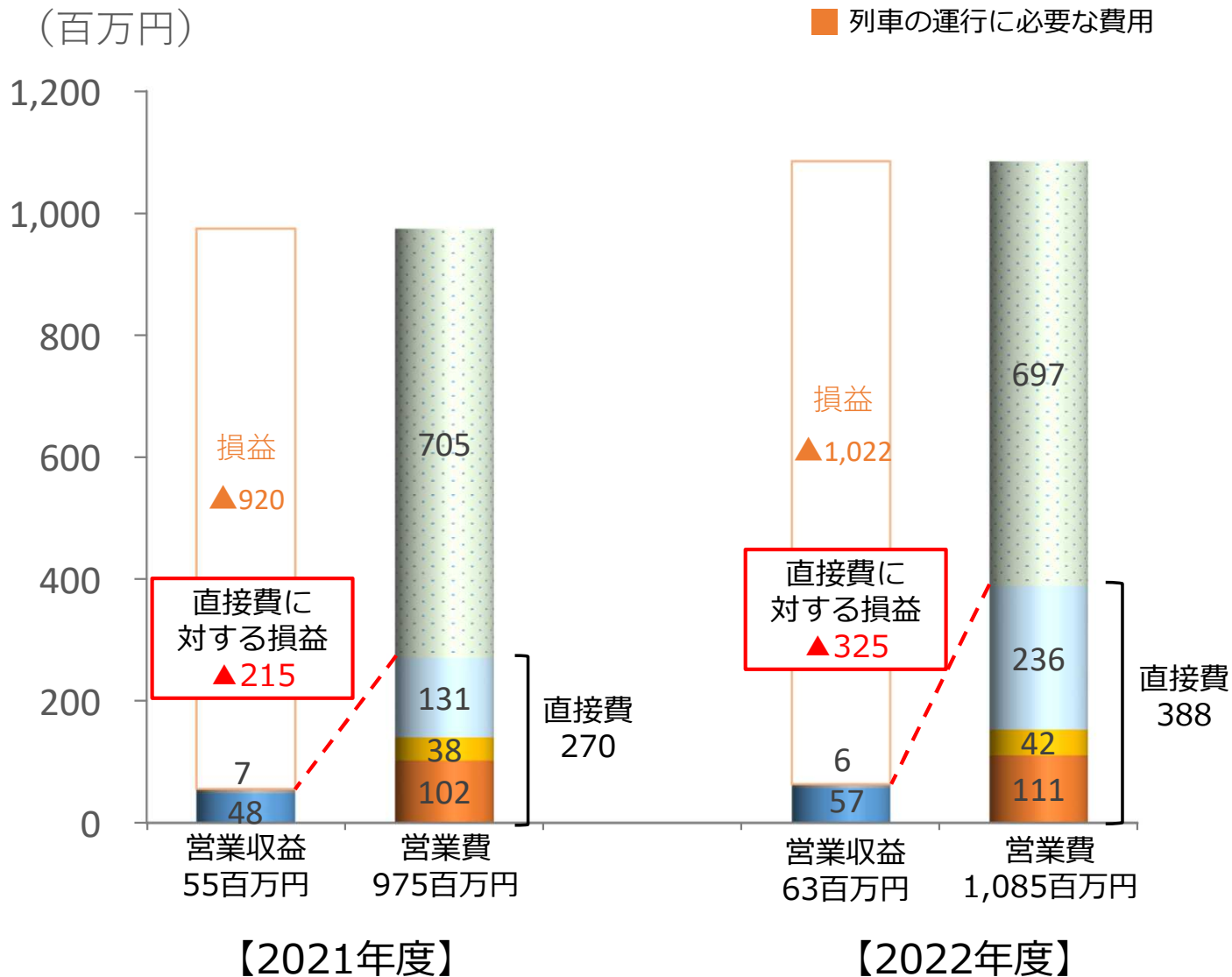
営業収益

営業費用
(直接費)

- その他収入
- 旅客運輸収入

- 設備の維持修繕等に必要な費用
- 車両の維持修繕・駅業務等に必要な費用
- 列車の運行に必要な費用

■ 共通費：本社部門経費や減価償却費、諸税等



ポイント

営業収益では、感染症の影響で移動を控えていたお客様のご利用の回復が見られたことにより旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、資源価格の高騰により動力費等が増加したことに加えて、橋梁等の修繕工事が増加しました。

その結果、直接費に対する営業損失が拡大しました。