

【2023年度線区別収支のポイント】

● JR四国全体では、直接費に対する営業損益において、営業利益を計上

- 営業収益は、感染症の5類移行や運賃改定の効果等もあり、4,354百万円増加しました。
- 営業費は、人件費が増加したものの動力費や修繕費が減少したため、直接費が378百万円減少しました。
- 以上の結果、直接費に対する営業損益は4,732百万円改善し、営業利益を計上しました。

● 全線区で直接費に対する営業損益が改善

- 営業収益は、全線区において旅客運輸収入が増加しました。
- 営業費が増加した線区もありますが、結果として、直接費に対する営業損益は全線区において改善しました。

【別紙】線区別収支と営業係数（2023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	21,581	3,314	1,148	1,265	2,413	2,166	901	35	73	
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	21,959	4,071	3,199	1,922	5,121	871	▲ 1,050	79	126	
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,989	1,400	877	684	1,562	523	▲ 162	63	112	
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,969	3,380	2,460	1,922	4,382	920	▲ 1,002	73	130	
	今治 ~ 松山	49.5	6,078	2,098	1,655	1,126	2,781	444	▲ 683	79	133	
	松山 ~ 宇和島	96.9	2,443	1,777	2,124	1,407	3,531	▲ 347	▲ 1,754	120	199	
	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	317	213	428	397	825	▲ 214	▲ 612	201	387	
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	4,802	417	419	248	667	▲ 2	▲ 250	101	160	
	琴平 ~ 高知	115.3	2,453	2,509	3,060	1,711	4,771	▲ 551	▲ 2,262	122	190	
	高知 ~ 須崎	42.1	3,221	804	1,208	666	1,874	▲ 404	▲ 1,070	150	233	
	須崎 ~ 窪川	30.0	889	219	369	330	699	▲ 151	▲ 480	169	320	
高德線	高松 ~ 引田	45.1	4,159	1,233	1,222	827	2,049	10	▲ 816	99	166	
	引田 ~ 徳島	29.4	3,223	685	835	507	1,342	▲ 150	▲ 657	122	196	
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	3,921	484	667	390	1,057	▲ 183	▲ 573	138	218	
	阿南 ~ 阿波海南	53.3	371	88	428	506	934	▲ 339	▲ 845	484	1,055	
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,374	858	1,330	892	2,222	▲ 472	▲ 1,363	155	259	
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,799	68	149	98	247	▲ 81	▲ 179	219	363	
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	260	81	363	710	1,073	▲ 282	▲ 992	449	1,329	
JR四国全線		853.7	3,961	23,700	21,941	15,381	37,323	1,758	▲ 13,623	—	157	

※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四国全線が利用できるフリータイプのきっぷについては、2023年度から各線区への配分方法を変更しているが、本資料については変更以前の配分方法によるデータを基に各種数値を計上している。

そのため、平均通過人員については、JR四国HPに掲載している「2023年度区間別平均通過人員等」の数値とは一部異なる。

◆ J R 四国全線

会社全体
(百万円)

営業収益

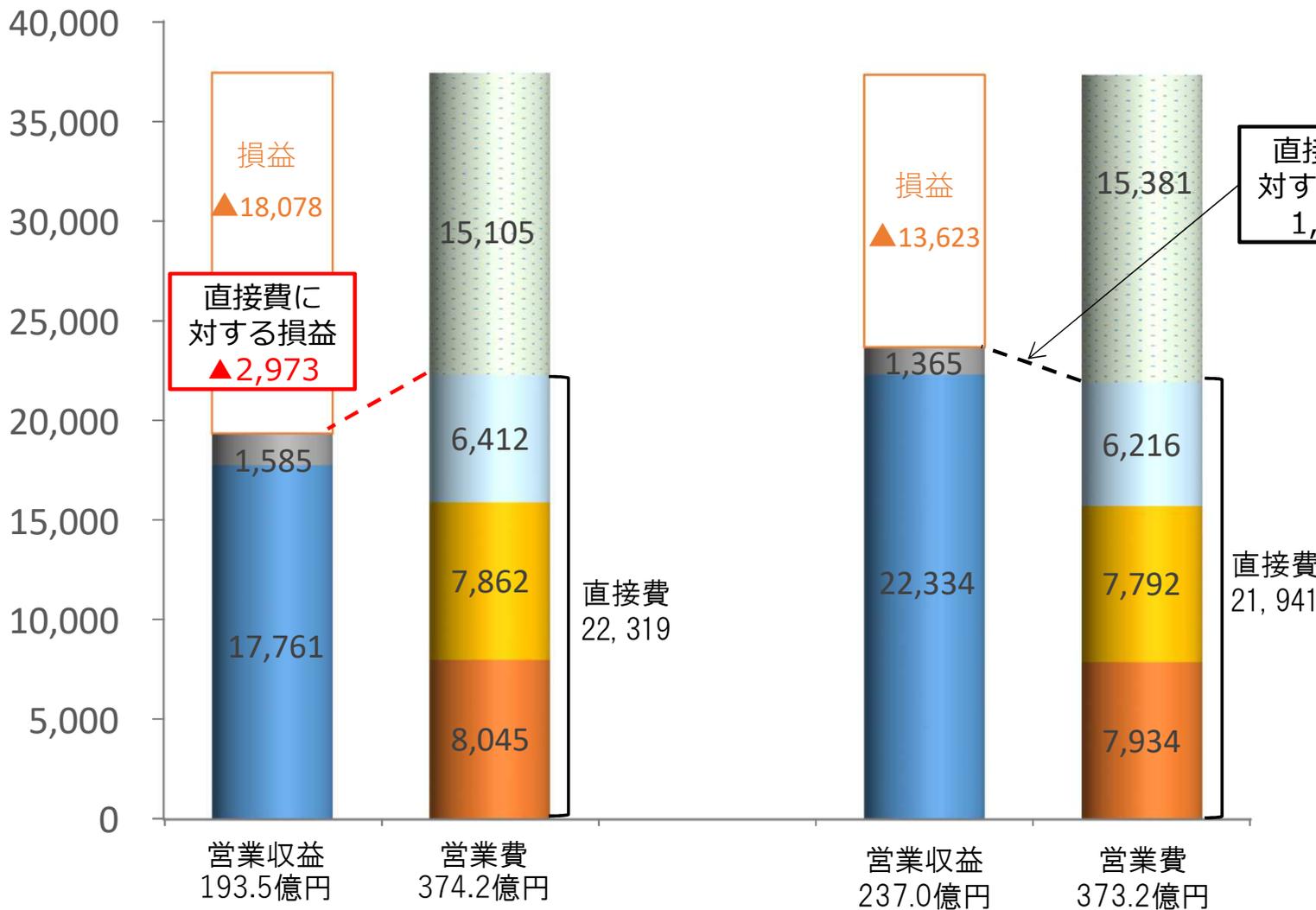
- その他収入
- 旅客運輸収入

営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費が減少したため、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。

◆本四備讃線（児島～宇多津） 営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

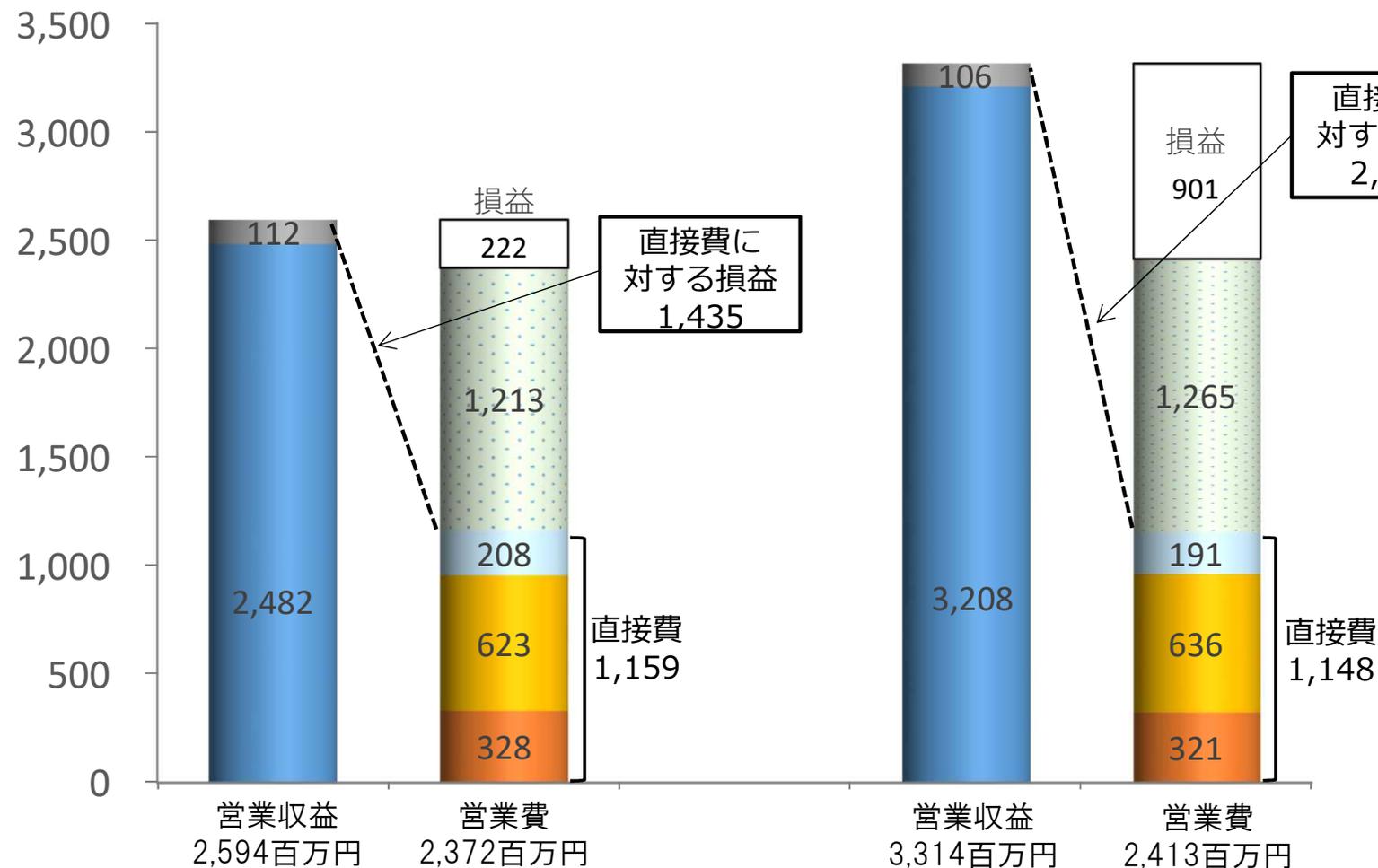
営業費用（直接費）

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費や修繕費が減少しましたが、人件費が増加したため営業費は増加しました。

その結果、共通費を含む営業損益において、営業利益を計上しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆予讃線（高松～多度津）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

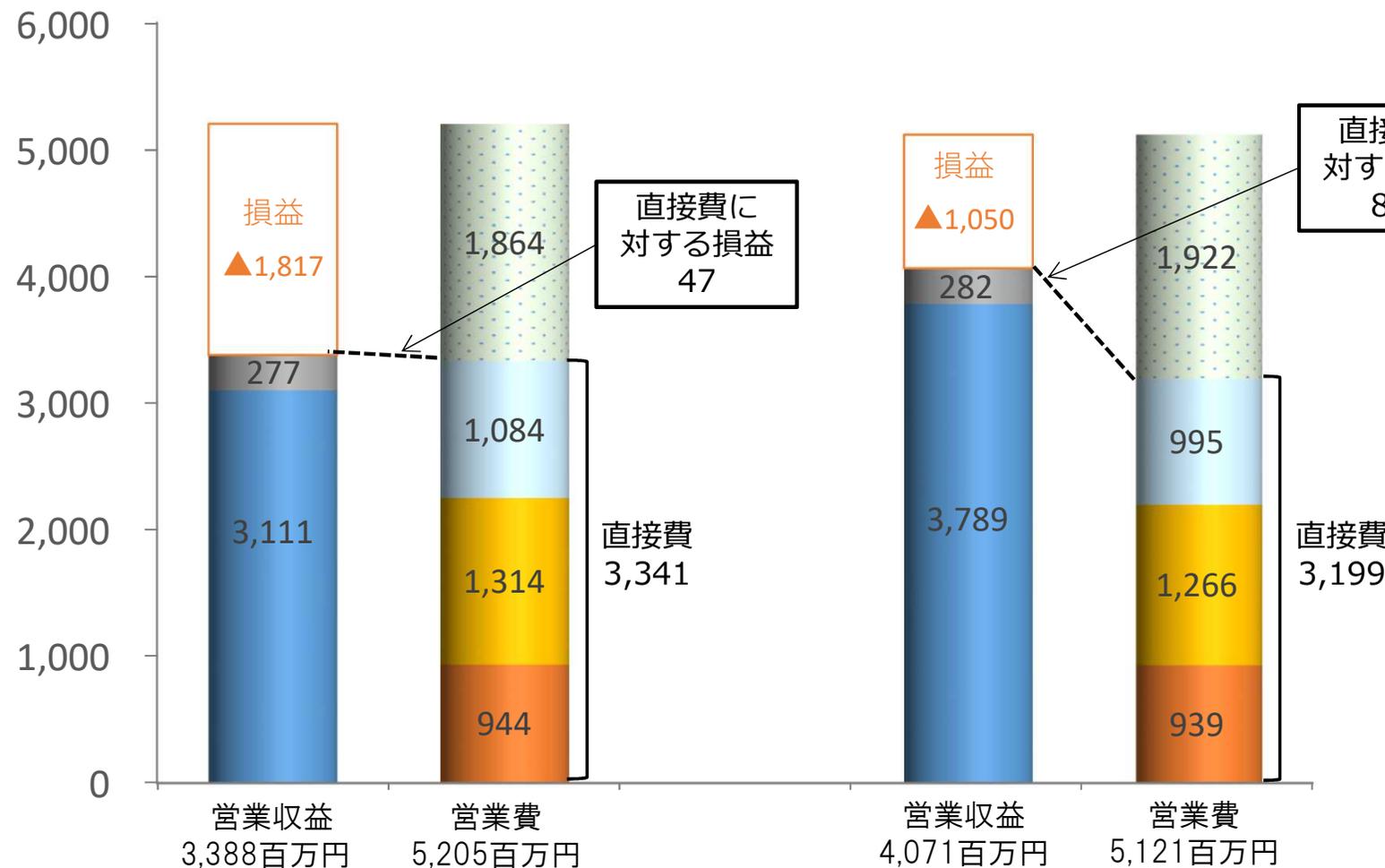
営業費用
(直接費)

- 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
47

直接費に
対する損益
871

ポイント

営業収益では、感染症の5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費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利益は増加しました。

【2022年度】

【2023年度】

【別紙】線区別収支（2023年度）

◆予讃線（多度津～観音寺）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

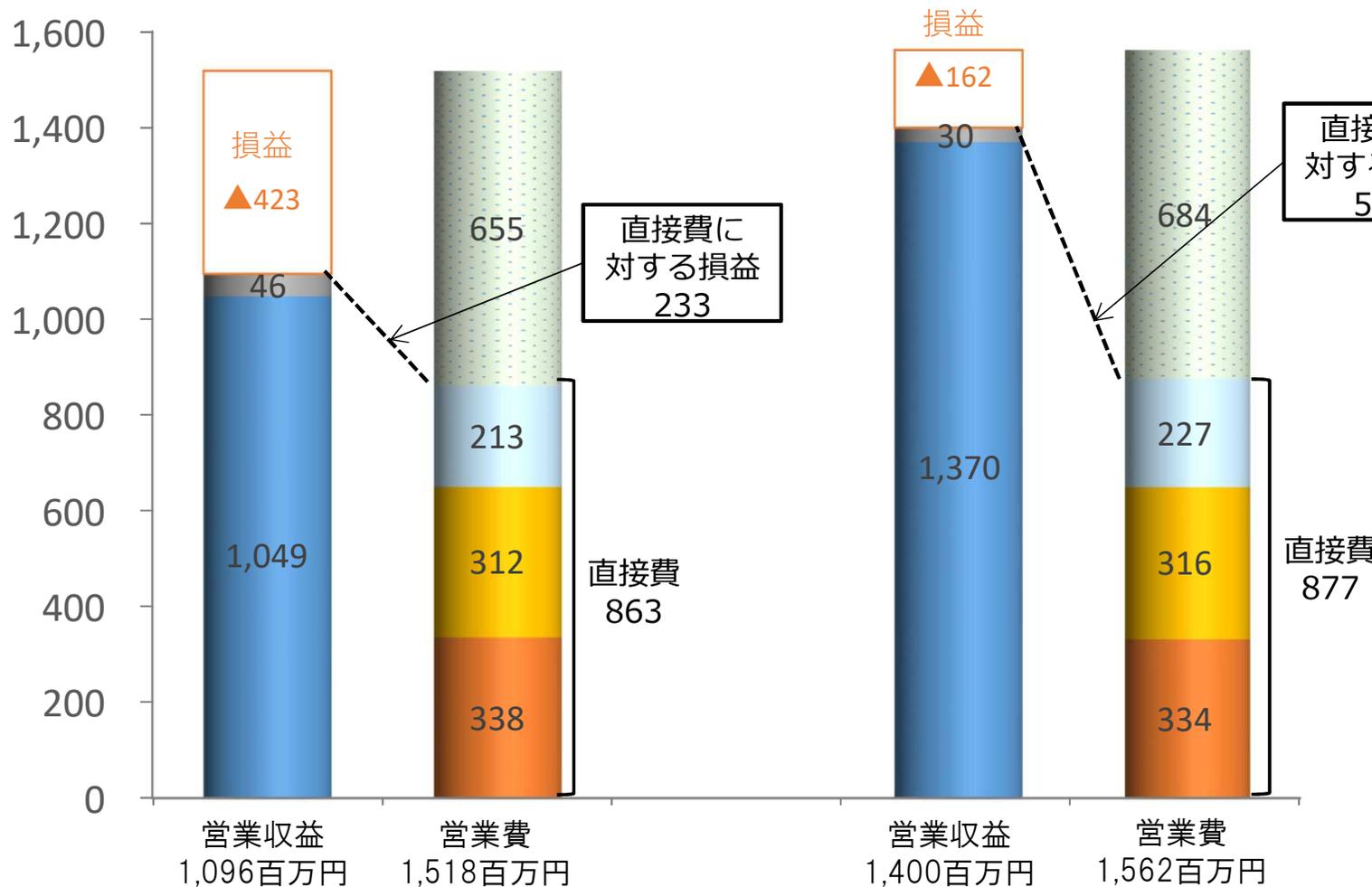
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費が減少しましたが、人件費や修繕費が増加したため営業費は増加しました。

その結果、直接費に対する営業利益は増加しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆予讃線（観音寺～今治）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

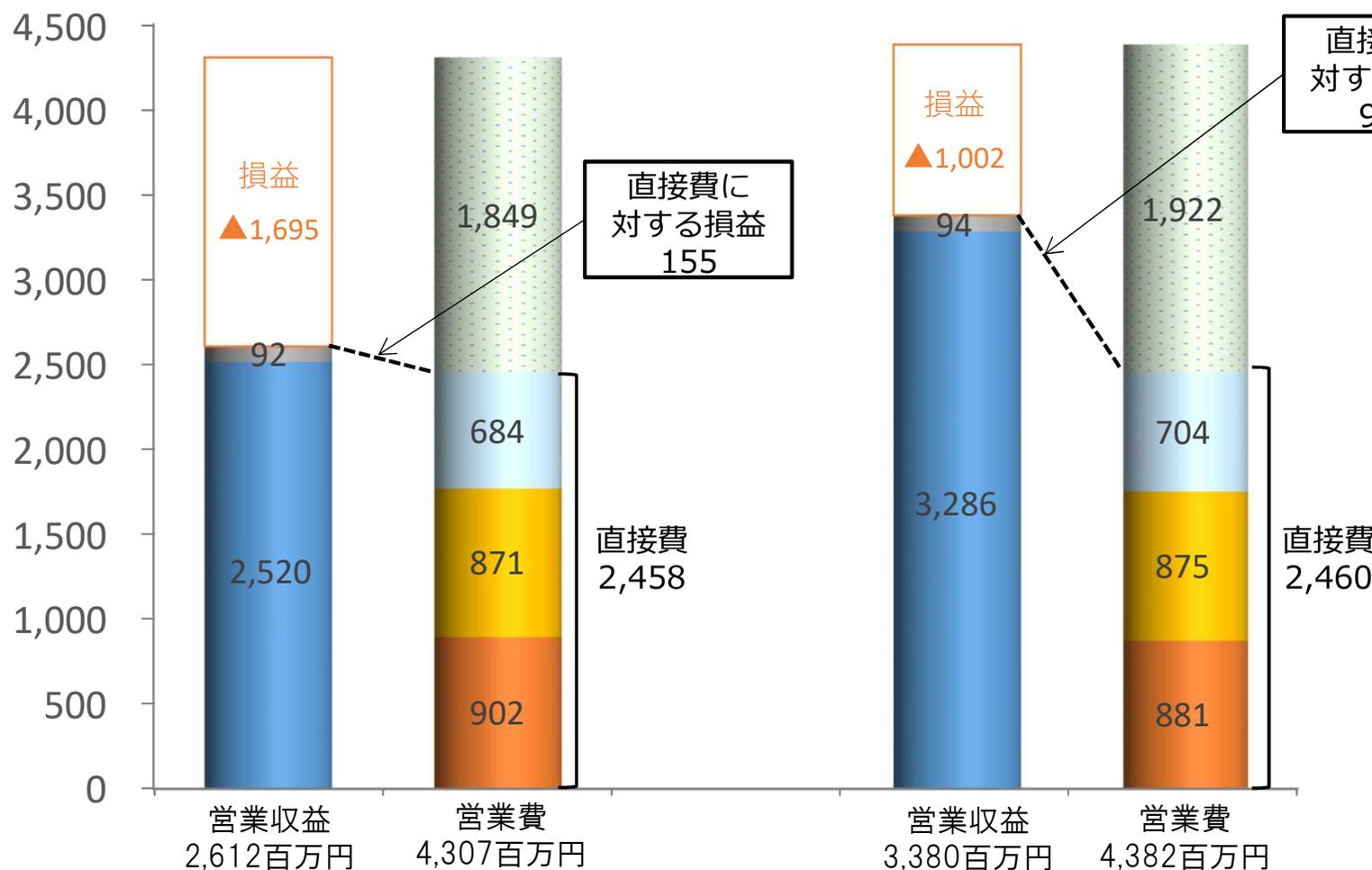
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、動力費が減少しましたが、人件費や修繕費が増加したため営業費は増加しました。
 その結果、直接費に対する営業利益は増加しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆予讃線（今治～松山）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

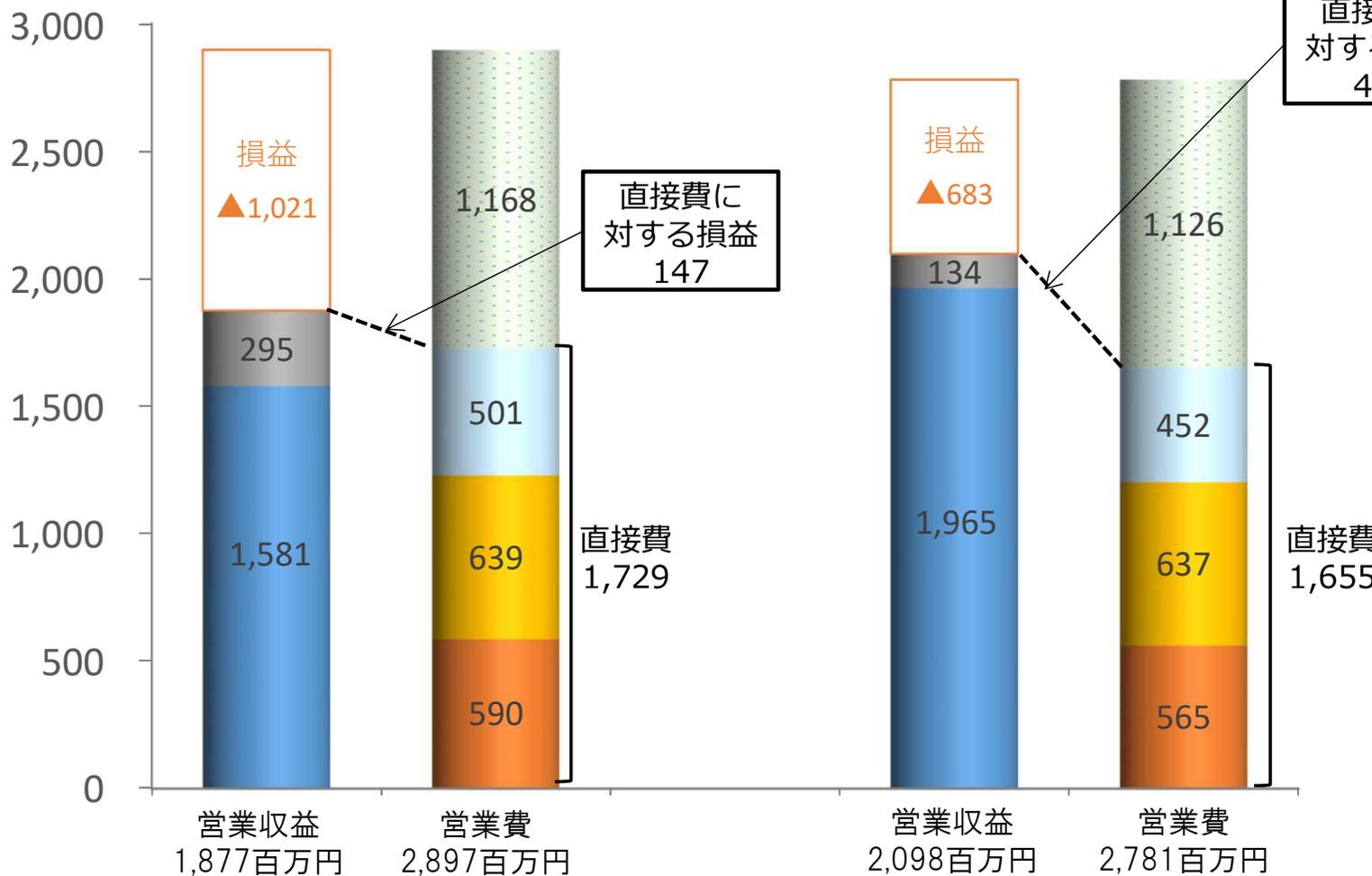
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、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。

営業費では、人件費や動力費、修繕費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業利益は増加しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆予讃線（松山～宇和島）

営業収益

営業費用
(直接費)

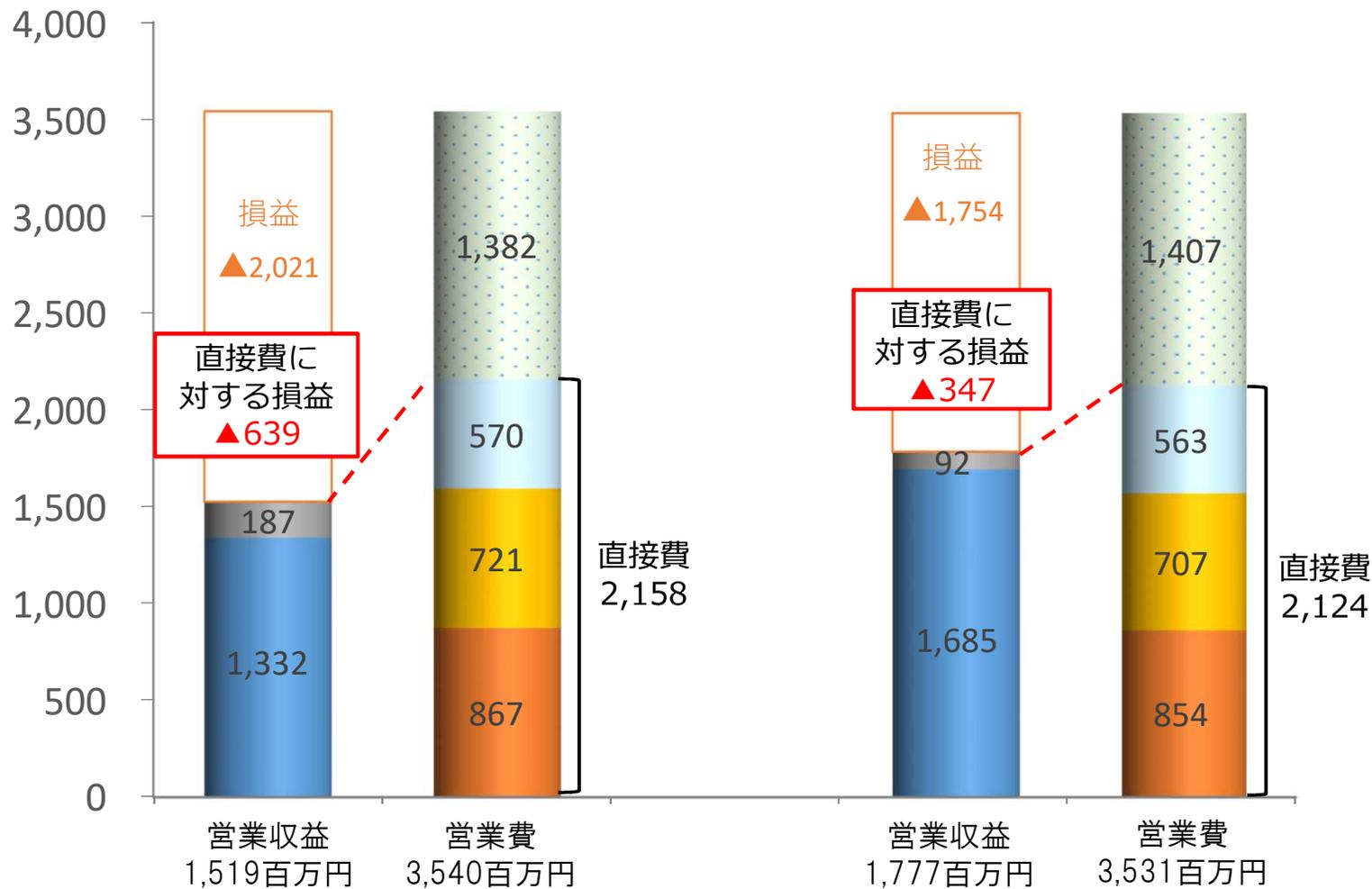
(共通費)

- 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

■ 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、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。

営業費では、修繕費が増加しましたが、動力費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。

【2022年度】

【2023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

営業費用 (直接費)

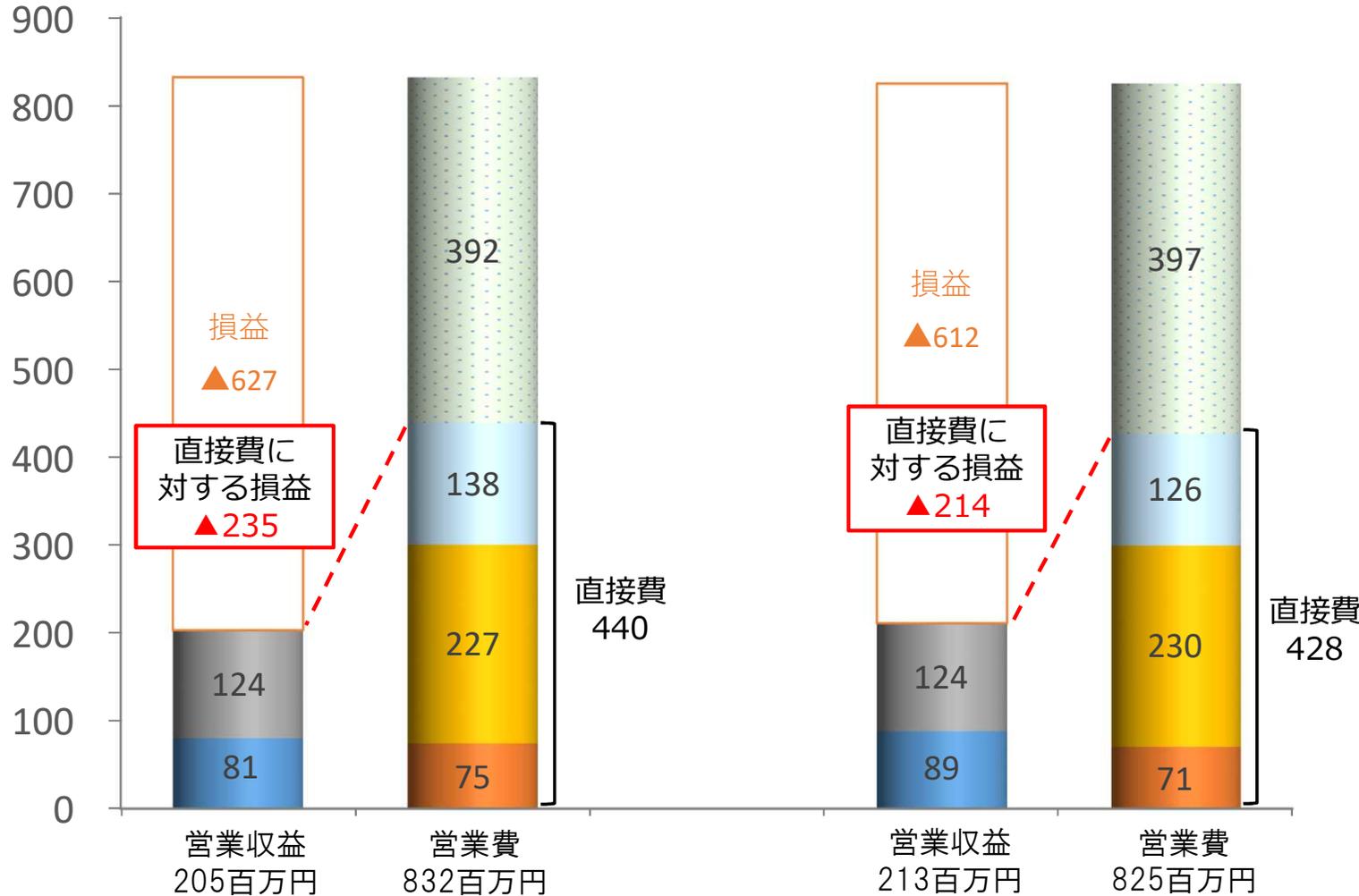
(共通費)

- 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

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、動力費や修繕費が減少しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆土讃線（多度津～琴平）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

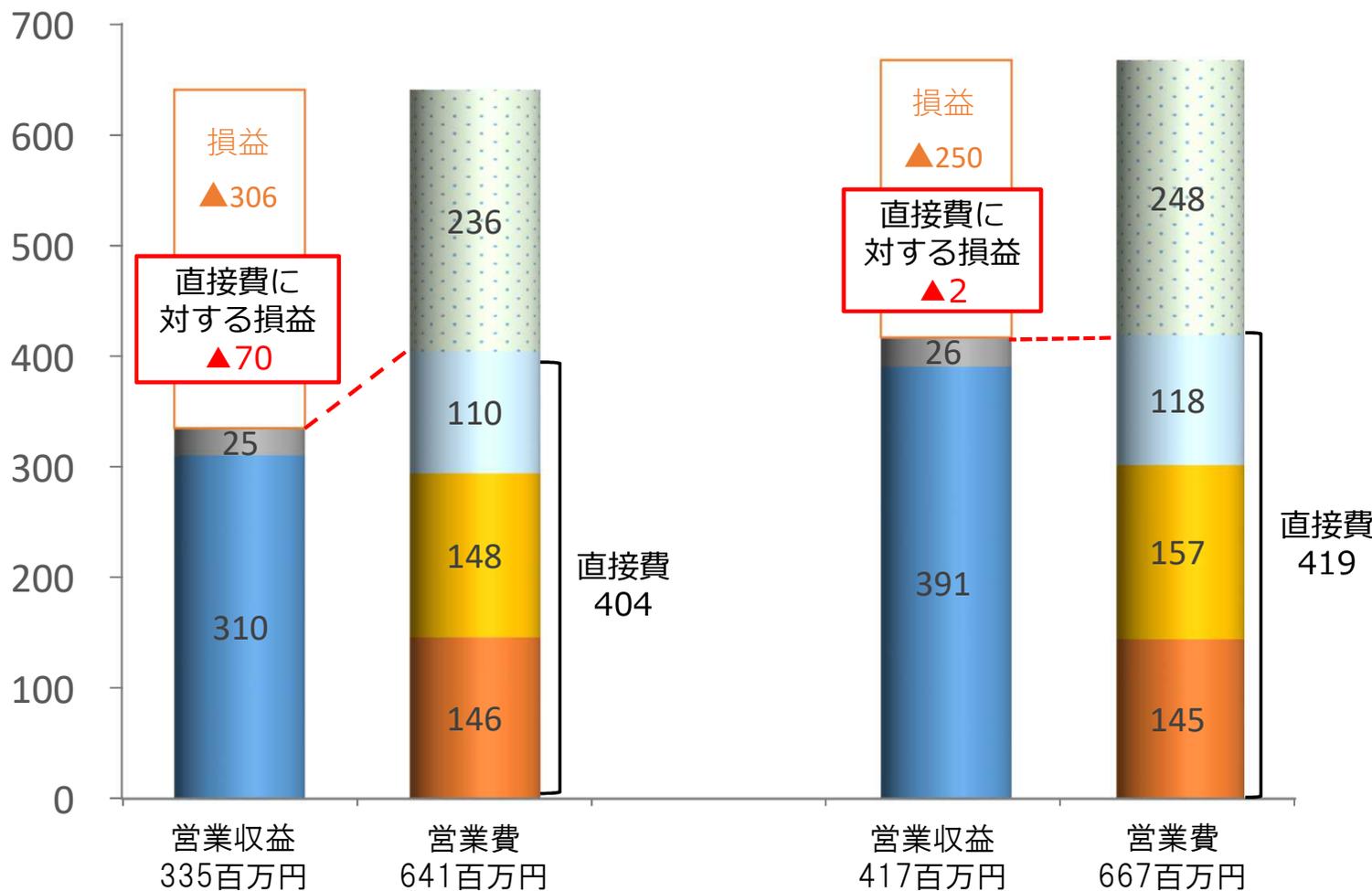
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費が減少しましたが、修繕費が増加したため営業費は増加しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆土讃線（琴平～高知）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

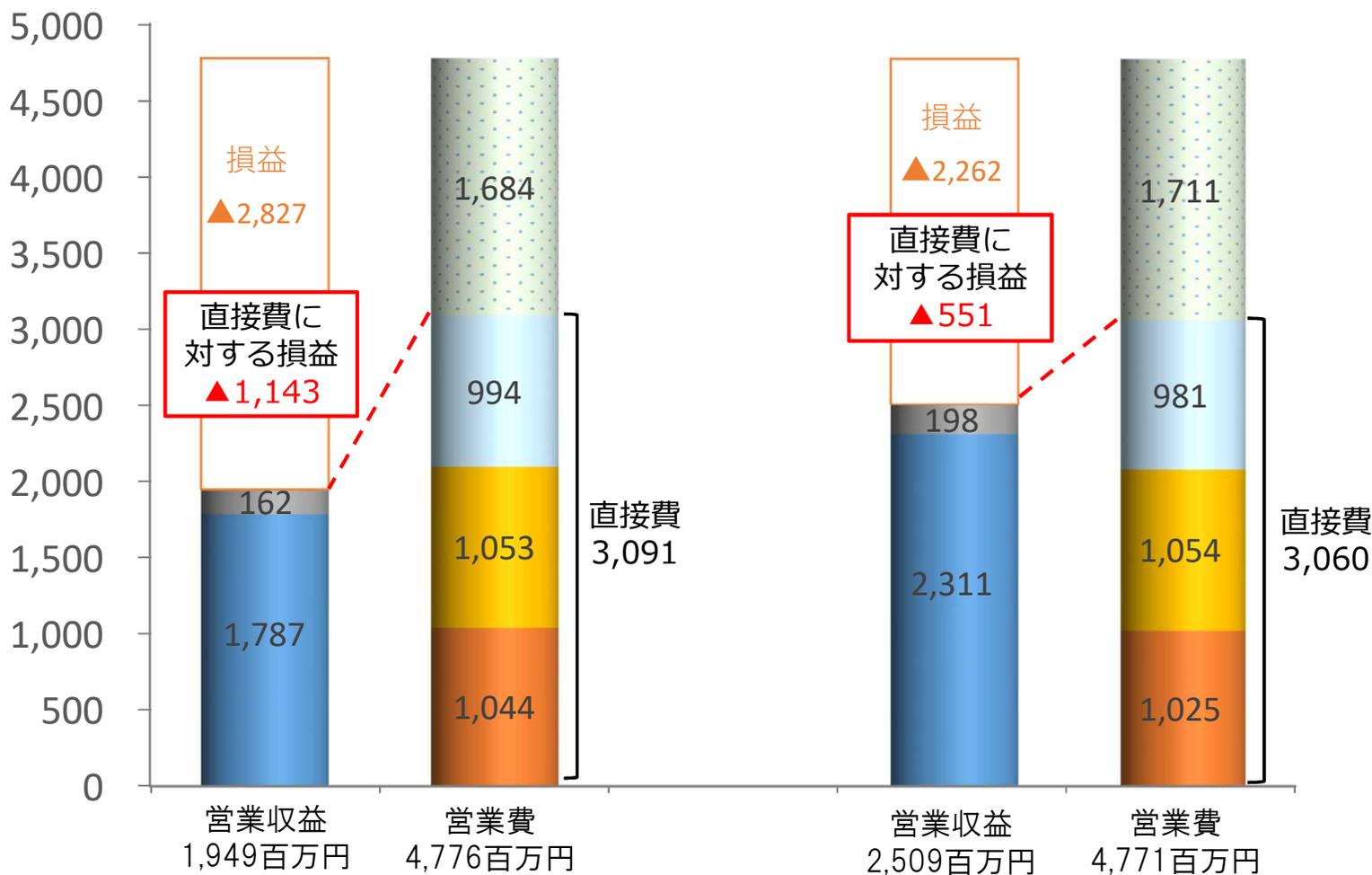
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費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。

【2022年度】

【2023年度】

◆土讃線（高知～須崎）

営業収益

営業費用
(直接費)

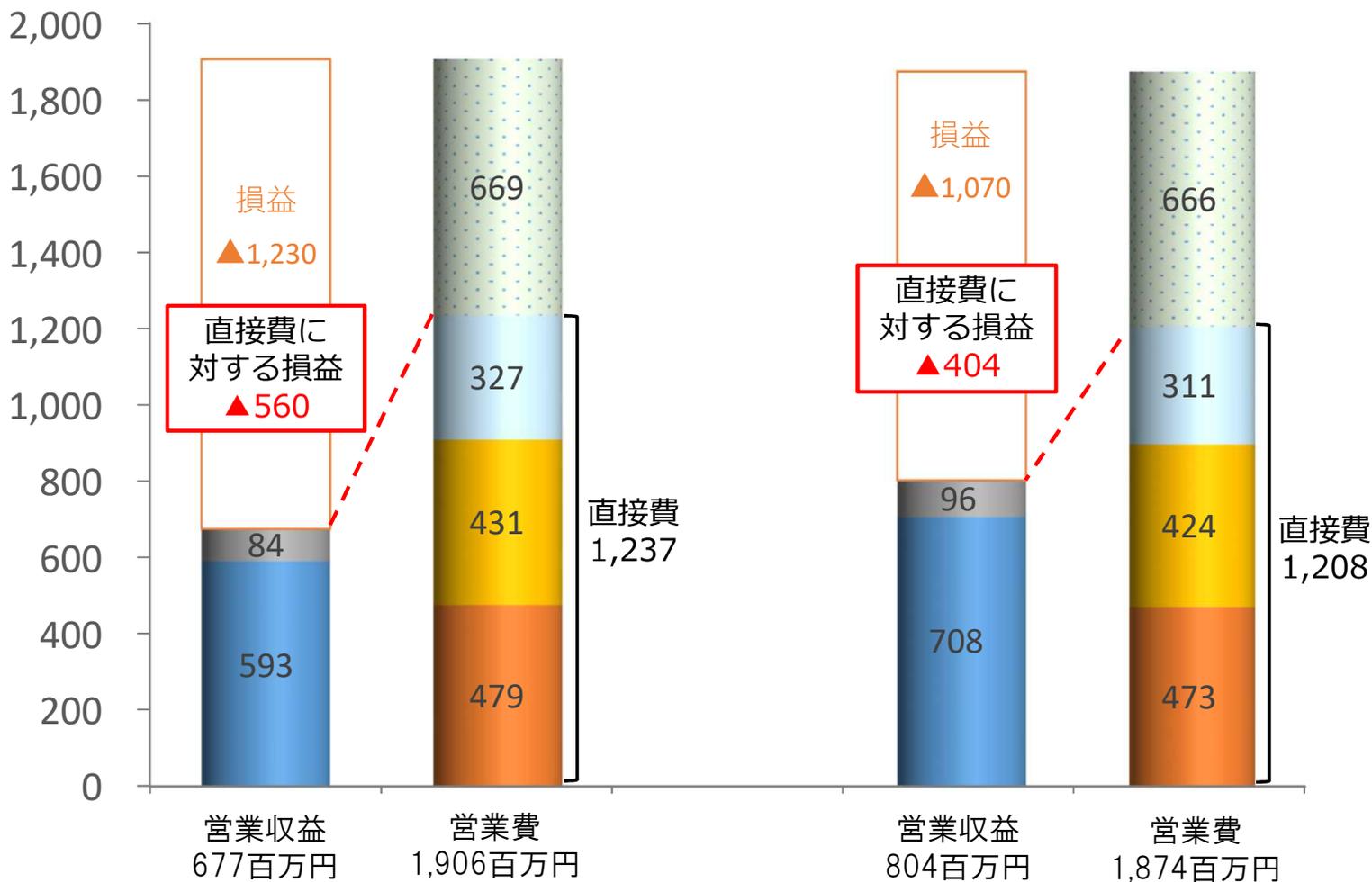
(共通費)

- 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

■ 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費や修繕費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆土讃線（須崎～窪川）

営業収益

営業費用
(直接費)

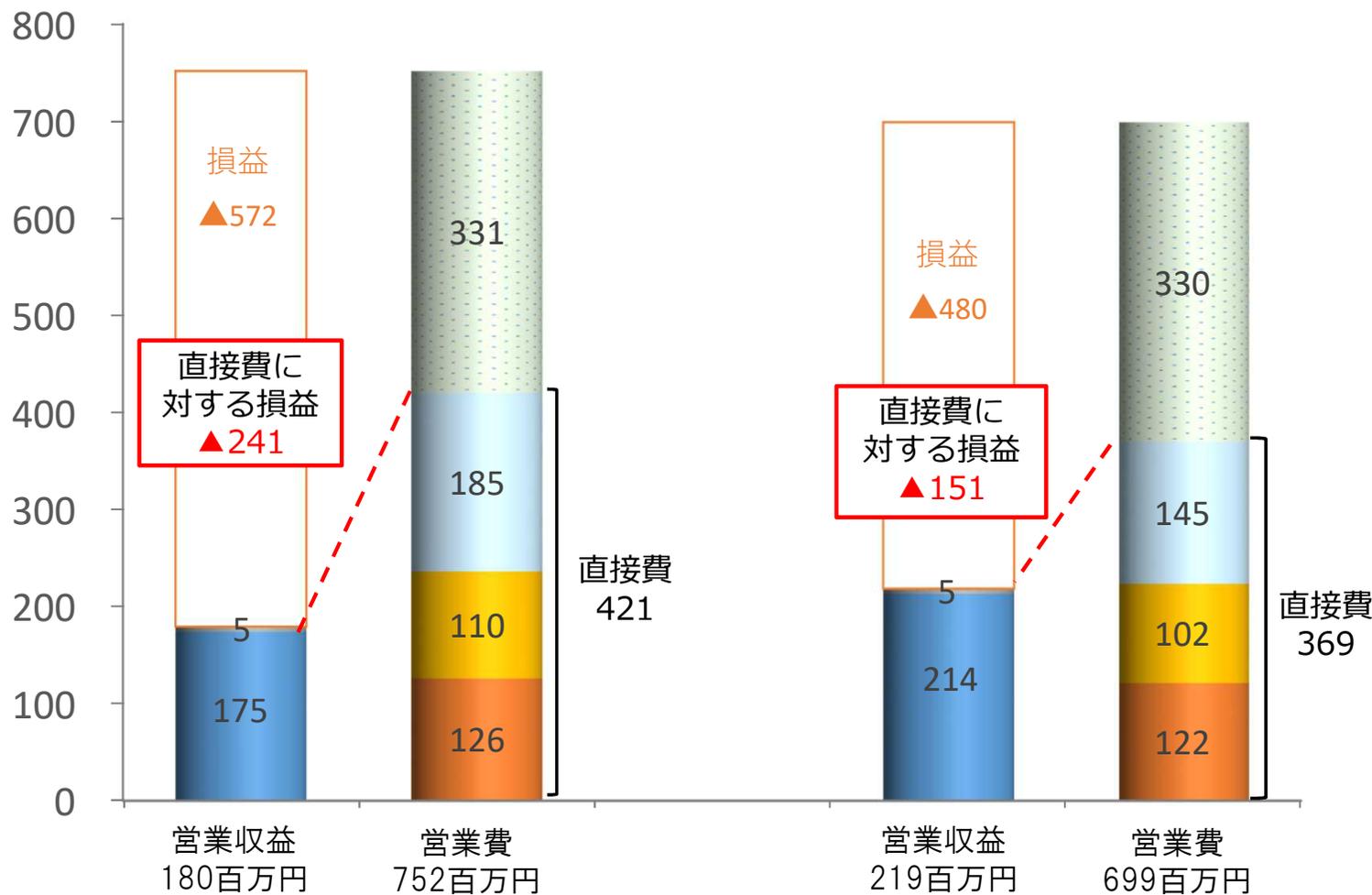
(共通費)

- 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

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費や修繕費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆高徳線（高松～引田）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

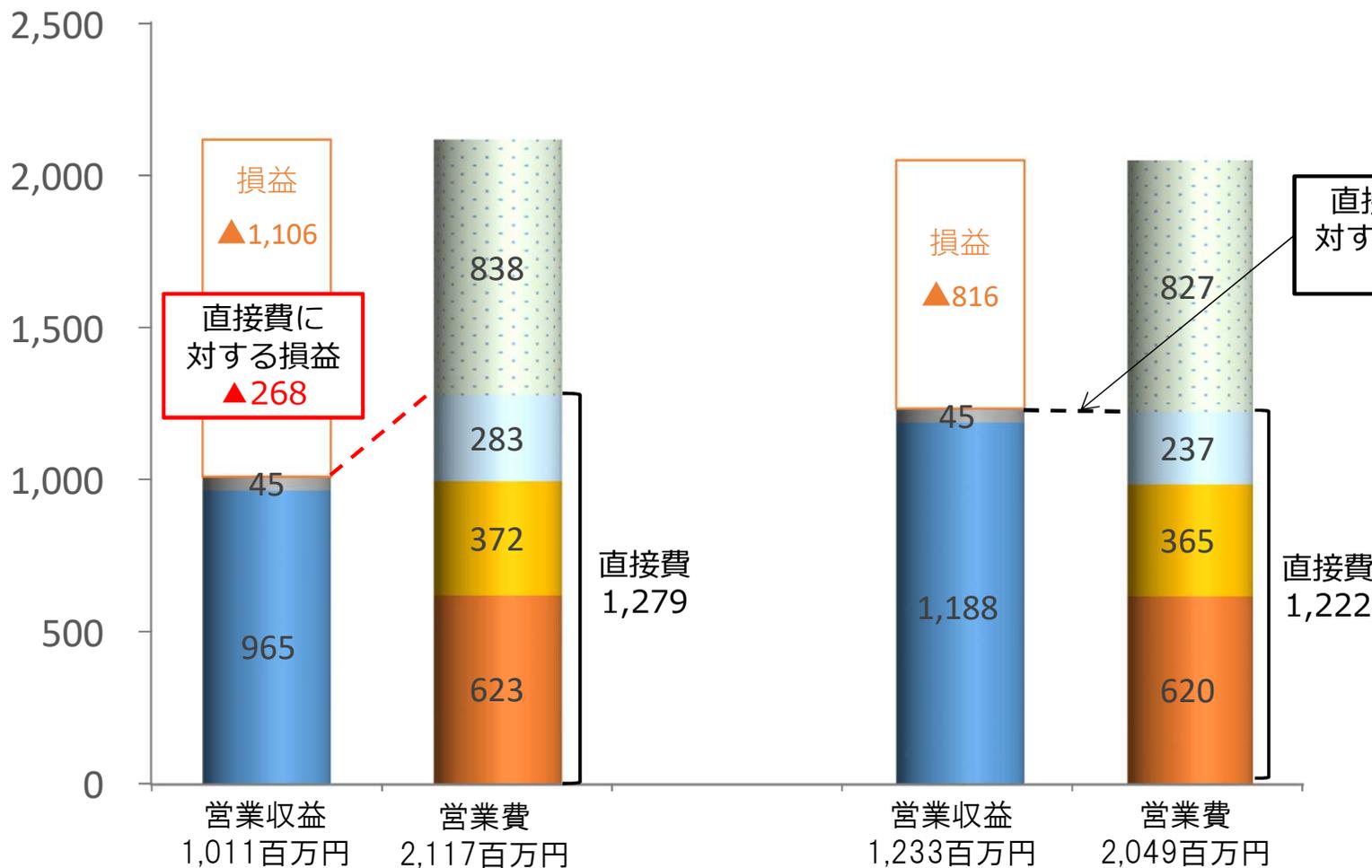
営業費用
(直接費)

- 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)



【2022年度】

【2023年度】

ポイント

営業収益では、感染症の5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費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。

◆高徳線（引田～徳島）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

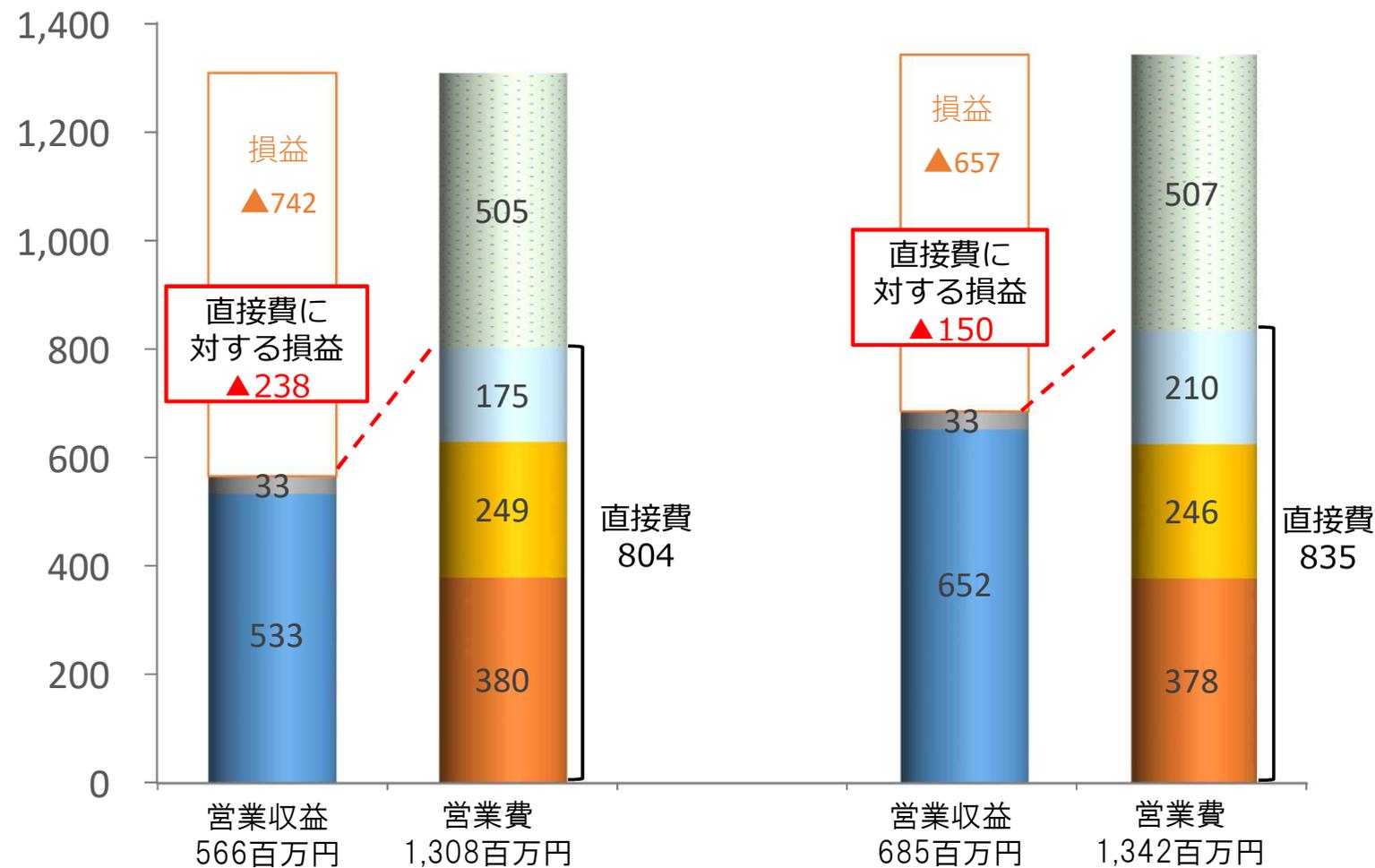
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費が減少しましたが、人件費や修繕費が増加したため営業費は増加しました。

その結果、直接費に対する営業収益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆牟岐線（徳島～阿南）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

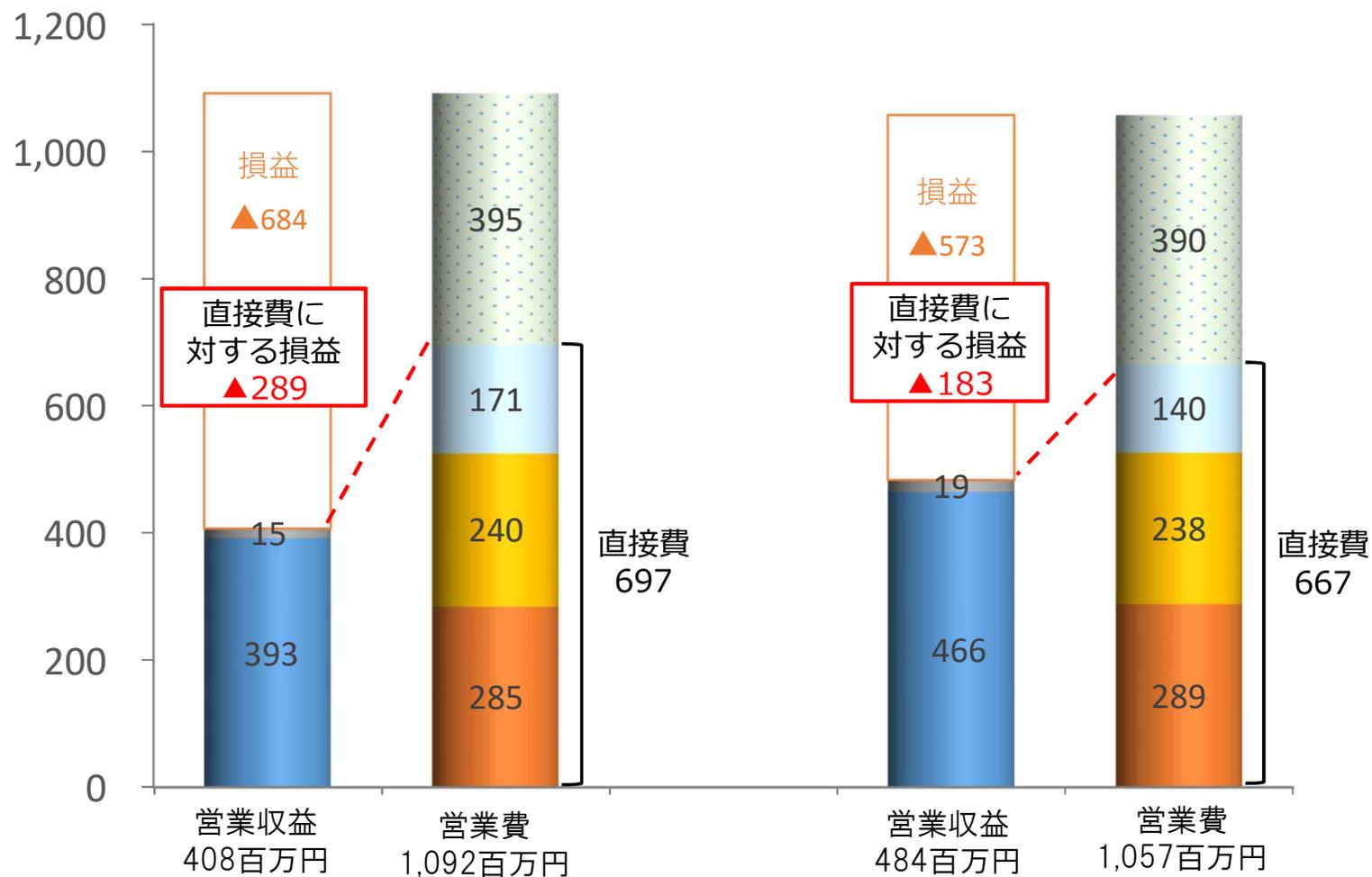
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費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。

【2022年度】

【2023年度】

◆牟岐線（阿南～阿波海南）

営業収益

営業費用
(直接費)

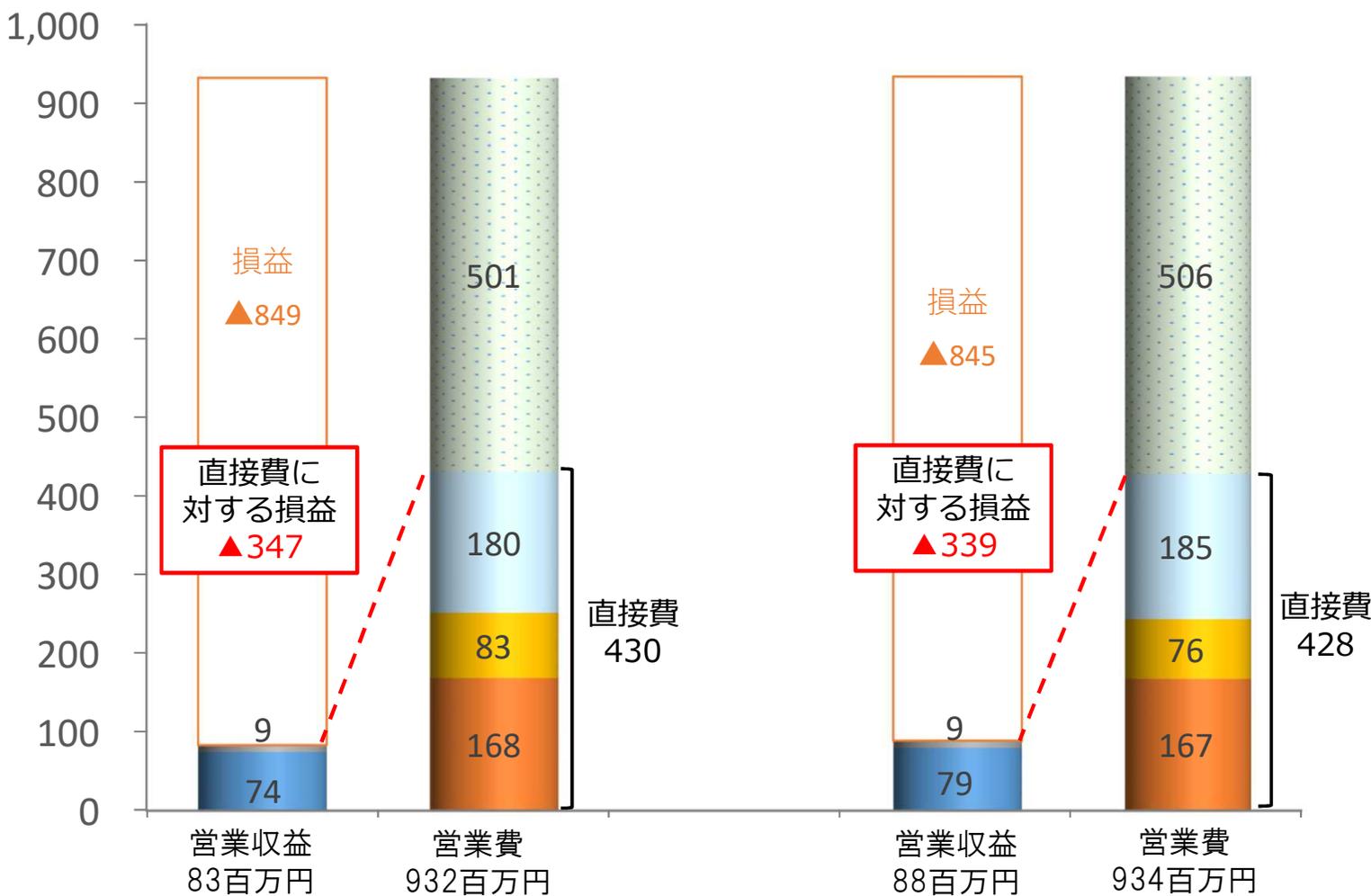
(共通費)

- 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

■ 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、人件費が増加しましたが、動力費や修繕費が減少したため営業費はほぼ横ばいでした。
 その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆徳島線（佐古～佃）

営業収益

営業費用
(直接費)

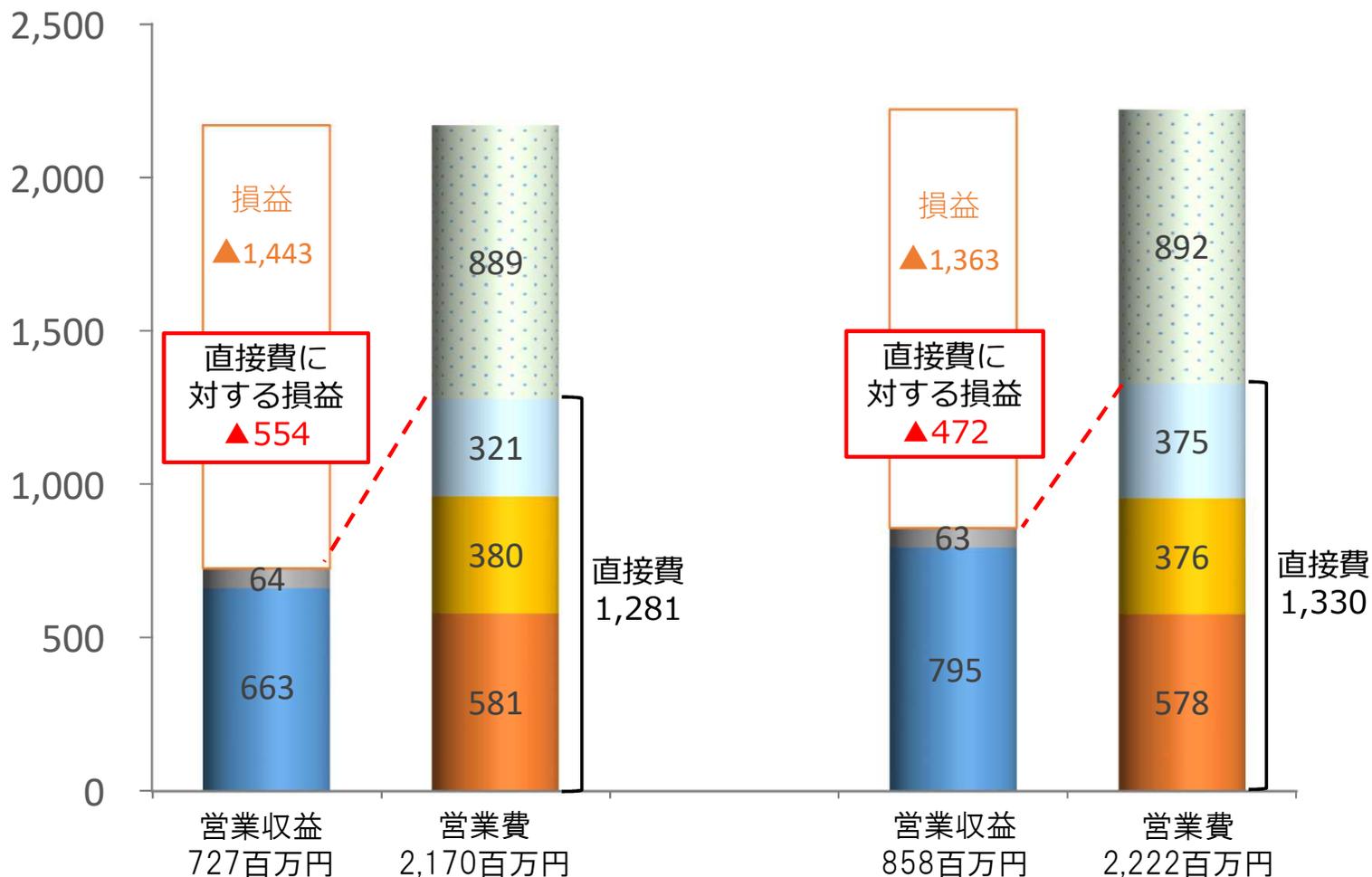
(共通費)

- 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

■ 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、動力費が減少しましたが、人件費や修繕費が増加したため営業費は増加しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【2022年度】

【2023年度】

◆鳴門線（池谷～鳴門）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

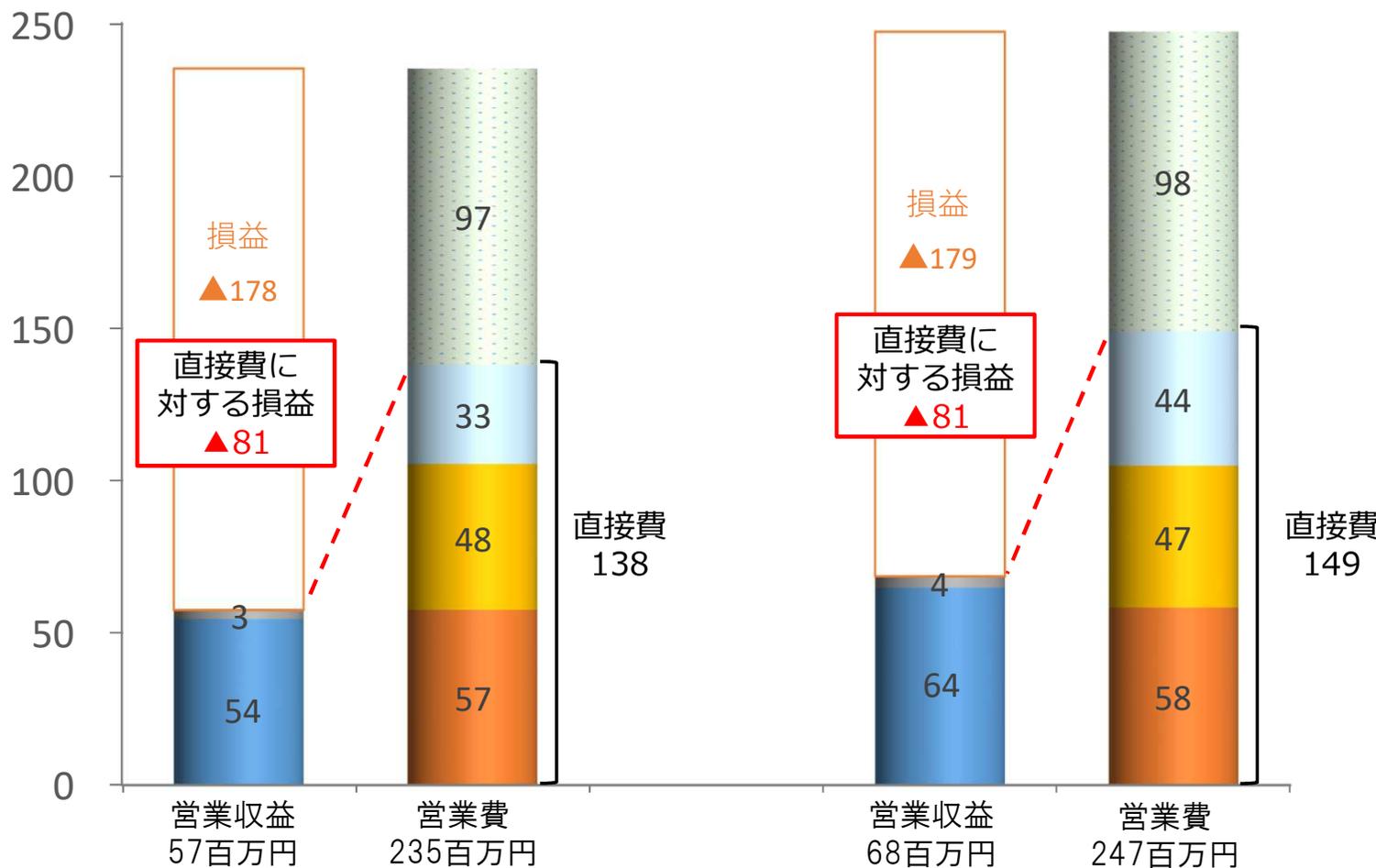
営業費用
(直接費)

- 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5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。
 営業費では、人件費や修繕費が増加しました。
 その結果、直接費に対する営業損益は横ばいでした。

【2022年度】

【2023年度】

◆予土線（北宇和島～若井）

営業収益

- その他収入
- 旅客運輸収入

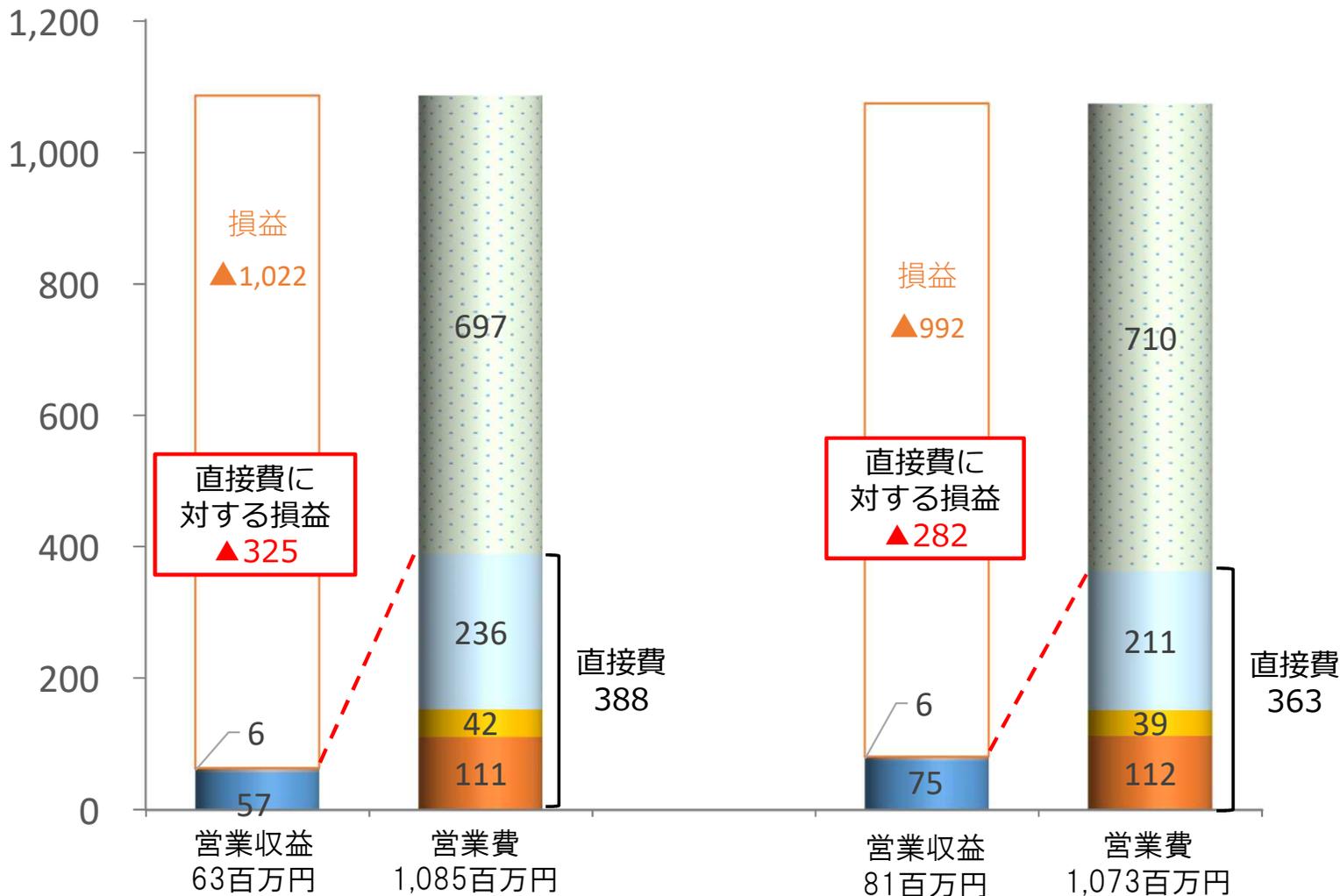
営業費用
(直接費)

- 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)



【2022年度】

【2023年度】

ポイント

営業収益では、感染症の5類移行や、運賃改定の効果等もあり、旅客運輸収入が増加しました。

営業費では、修繕費が減少しました。

その結果、直接費に対する営業損益は改善しました。

【別紙】 (参考) 線別収支と営業係数 (2019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	23,017	3,299	2,087	1,197	3,284	1,212	15	63	100	
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	24,014	4,257	3,405	1,789	5,194	852	▲ 937	80	122	
	多度津 ~ 観音寺	23.8	8,949	1,426	912	645	1,557	515	▲ 131	64	109	
	観音寺 ~ 今治	88.4	5,514	3,362	2,615	1,795	4,410	747	▲ 1,049	78	131	
	今治 ~ 松山	49.5	6,807	2,096	1,685	1,069	2,755	410	▲ 659	80	131	
	松山 ~ 宇和島	96.9	2,798	1,983	2,058	1,345	3,403	▲ 75	▲ 1,420	104	172	
	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	364	142	402	367	769	▲ 260	▲ 627	283	541	
土讃線	多度津 ~ 琴平	11.3	5,322	412	419	231	649	▲ 7	▲ 238	102	158	
	琴平 ~ 高知	115.3	2,657	2,360	2,765	1,569	4,334	▲ 405	▲ 1,974	117	184	
	高知 ~ 須崎	42.1	3,734	787	1,078	596	1,673	▲ 290	▲ 886	137	213	
	須崎 ~ 窪川	30.0	1,108	224	403	319	722	▲ 179	▲ 497	180	322	
高德線	高松 ~ 引田	45.1	4,716	1,265	1,221	784	2,005	44	▲ 739	96	158	
	引田 ~ 徳島	29.4	3,633	687	780	456	1,236	▲ 93	▲ 549	114	180	
牟岐線	徳島 ~ 阿南	24.5	4,749	526	618	382	1,000	▲ 92	▲ 474	118	190	
	阿南 ~ 海部	54.8	516	112	441	498	940	▲ 330	▲ 828	396	843	
徳島線	佐古 ~ 佃	67.5	2,824	961	1,318	868	2,185	▲ 356	▲ 1,224	137	227	
鳴門線	池谷 ~ 鳴門	8.5	1,925	68	135	93	228	▲ 67	▲ 160	198	334	
予土線	北宇和島 ~ 若井	76.3	301	84	280	673	953	▲ 196	▲ 869	334	1,137	
JR四国全線		855.2	4,416	24,051	22,622	14,577	37,199	1,429	▲ 13,148	—	155	

※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。

【別紙】 (参考) 線別収支と営業係数 (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。