

**「5カ年推進計画2021～2025」  
総括的検証報告書  
(概要版)**

**2026年3月  
四国旅客鉄道株式会社**

## <策定の経緯>

・JR四国は、2020年3月に発出された国土交通省からの行政指導文書に基づき、地域の関係者と一体となって、利便性向上や利用促進などに取り組むとともに、四国の活力の維持・向上を支える持続的な鉄道網の確立に向け、2次交通も含めたあるべき交通体系について徹底的な検討を行うため、「5カ年推進計画2021～2025」を策定した。

## <対象線区と設定指標>

・JR四国管内の全線区を対象に、基本指標を「平均通過人員」、関連指標を「列車キロ平均輸送人員」（列車運行本数に左右されない1列車あたりの利用人員）とし、最終年度（2025年度）において計画開始前の2019年度と同水準を目指すこととした。

## <取組内容と取組結果の検証>

・推進計画に基づき、地域の関係者と一体で、利便性向上や利用促進策等に取り組むとともに、2024年度には国の補助事業を活用した公共交通の利用状況や潜在的なニーズ調査等を実施し、2025年度には他交通モードとの連携に関する実証事業にも取り組んだ。  
 ・取組結果について、毎年度の検証と最終年度の総括検証を実施するとともに、検証結果を踏まえた事業の抜本的改善方策の検討も実施した。

## ○5カ年推進計画における主な取組

### 利便性向上

#### 駅を中心としたまちづくり

- ・駅ビル・駅商業施設の開発
- ・連続立体交差事業の推進



#### 交通モード間の利便性向上・連携強化、交通結節機能の強化

- ・パターンダイヤの導入
- ・鉄道とバス等による一体的な公共交通ネットワークの形成
- ・異なる交通モードが利用できる企画乗車券の発売

8	01	10	30
9	13	15	45
10	13	15	45
11	13	15	45
12	13	15	45
13	13	15	45
14	13	15	45
15	13	15	45
16	13	15	45
17	13	29	49



### 利用促進

#### 観光振興の取組

- ・観光列車等による観光振興
- ・地域イベントとの連携
- ・自治体と連携した駅起点ツアーの造成



#### その他利用促進の取組

- ・貨客混載
- ・利用啓発イベントの開催
- ・マイレール意識の醸成
- ・通学定期への運賃補助
- ・駅周辺の美化活動等



### 調査・実証事業

#### ニーズ調査等の実施

- ・沿線住民を対象としたニーズ調査
- ・沿線高校生向けニーズ調査
- ・全列車全区間乗り込みによる利用実態調査



#### 駅や路線の活性化、利用環境の充実

- ・駅舎の公的整備や活用
- ・トイレの整備等
- ・車両環境整備
- ・駅環境整備
  - みどりの券売機プラス
  - Wi-Fi環境
  - 多言語案内



#### 他交通モードとの連携に関する実証事業の実施

- ・モーダルミックス実証実験の実施

## 基本指標・関連指標の概況と沿線人口の減少率

- 地域の関係者と一体で利便性向上・利用促進に向けたさまざまな取組を進めてきたが、沿線人口の減少やコロナ禍を経た生活様式の変化による移動需要の減少等もあり、**平均通過人員、1列車当たりの利用人員ともに全線区で2019年度の水準を下回った。**
- ほとんどの線区で定期外、定期ともに**平均通過人員の減少率が沿線人口の減少率を上回っており、特にご利用が少ない線区・区間では大量輸送機関としての鉄道特性の発揮がより困難**になっている。
- 四国内全域で**沿線人口の減少が加速**しており、特に**通学定期利用層は今後急速に減少が進む見込み**であるため、**さらなる輸送需要の減退**が懸念される。
- 平均通過人員が定期外で3割、定期で5割近くまで大きく減少した線区があり、沿線人口の減少もさらに進む見込みであることから、**地域と連携した日常利用の促進とともに、交流人口の拡大等による移動需要の創出にもより一層注力**していく必要がある。

線 区	営業キロ (km)	【基本指標】平均通過人員					沿線人口		【関連指標】 列車キロ平均輸送人員		
		2019年度 上期 (人/日)	2025年度 上期 (人/日)	2025上期 /2019上期 (%)		2025/2019 (2035推計/2019) (%)		2019年度 上期 (人)	2025年度 上期 (人)	2025上期 /2019上期 (%)	
				定期外	定期	全体	10~19歳				
予讃線 (高松~松山)	194.4	10,175	8,931	87.8	87.8	87.7	95.8 (89.1)	93.5 (71.9)	84.1	82.6	98.2
予讃線 (松山~宇和島) ※内子線含む	96.9	3,018	2,441	80.9	73.6	89.4	95.1 (84.0)	92.0 (70.3)			
予讃海回り線 (向井原~伊予大洲)	41.0	423	335	79.2	99.1	69.5	91.0 (76.9)	89.8 (63.9)			
高德線 (高松~徳島)	74.5	4,666	3,968	85.0	82.8	86.7	95.8 (88.8)	92.3 (72.4)	57.1	53.9	94.4
土讃線 (多度津~高知)	126.6	3,183	2,767	86.9	85.5	91.1	93.3 (84.4)	91.4 (69.1)	56.0	50.8	90.7
土讃線 (高知~窪川)	72.1	2,918	2,250	77.1	70.1	82.2	92.5 (83.1)	89.5 (67.2)			
徳島線 (佐古~佃)	67.5	3,109	2,371	76.3	75.0	76.8	93.4 (83.3)	89.7 (70.3)	59.8	52.6	88.0
鳴門線 (池谷~鳴門)	8.5	2,179	1,922	88.2	76.5	93.0	91.1 (78.6)	86.5 (58.7)	62.0	57.5	92.7
牟岐線 (徳島~阿波海南) ※ (参考: 阿南~阿波海南)	77.8 (53.3)	1,977 (562)	1,501 (355)	75.9 (63.1)	76.8 (66.4)	75.6 (61.9)	93.7 (84.5)	88.6 (68.6)	55.4	45.0	81.2
予土線 (北宇和島~若井)	76.3	340	234	69.0	79.8	52.2	88.9 (74.1)	84.3 (57.2)	22.3	20.1	90.1

※2025年度の人口は各市町の住民基本台帳、2035年度推計人口は社会保障・人口問題研究所資料を参照

※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年度から計上方法を変更しているが、上表のデータでは2019年度の基本指標と同様な計上方法にて算出した数値を使用

※関連指標について、予讃線 (高松~松山) ・ (松山~宇和島)、予讃海回り線は予讃線 (高松~宇和島)、土讃線 (多度津~高知) ・ (高知~窪川) は土讃線 (多度津~窪川) のデータを使用

## 各線区の特徴的な取組内容

線区	特徴的な取組内容	線区	特徴的な取組内容
<b>予讃線</b> (高松～松山) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>高松駅・松山駅周辺整備の進展、香川県立アリーナ（あなぶきアリーナ香川）等、目的地となる施設の整備</li> <li>タクシーと連携したMaaSの推進</li> <li>地域と連携した駅舎等整備により、地域の拠点として利活用するとともに駅待合環境を改善（高瀬、観音寺）</li> <li>四国水族館と連携した企画乗車券の発売により、観光需要を創出</li> <li>THE ROYAL EXPRESSの運行など地域ブランド向上に貢献</li> </ul>	<b>土讃線</b> (高知～窪川) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎のリノベーション等による利便性向上、にぎわいの創出（須崎、安和、日下、土佐久礼）</li> <li>自治体による公衆トイレ整備により、駅待合環境を改善（吾桑、伊野、土佐加茂、影野）</li> <li>連続テレビ小説と連携した観光振興の展開</li> <li>観光列車と地域主体のおもてなしによる観光振興</li> </ul>
<b>予讃線</b> (松山～宇和島) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>卯之町駅周辺の一体的な整備による利便性向上、にぎわいの創出</li> <li>自治体によるMaaS実証事業への参画</li> <li>インバウンド補助金を活用した利用環境等の整備</li> <li>観光列車の定期区間外運行（伊予大洲～宇和島、松山～卯之町）</li> <li>内子・大洲の観光資源を活かした企画乗車券の発売</li> </ul>	<b>徳島線</b> (佐古～佃) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体による公衆トイレ整備により、駅待合環境を改善（貞光、阿波半田、穴吹、阿波山川、阿波川島、阿波加茂）</li> <li>地域と連携したモード間利用可能な企画乗車券の発売</li> <li>観光列車と地域主体のおもてなしによる観光振興</li> <li>沿線イベントに合わせた臨時列車の運行</li> <li>自治体による公共交通リレーシンポジウムの開催</li> </ul>
<b>予讃海回り線</b> (向井原～伊予大洲) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域等関係者と連携したモーダルミックス実証実験の実施</li> <li>自治体事業と連携した観光資源の有効活用（サイクルトレイン、下灘駅）</li> <li>観光列車と地域主体のおもてなしによる観光振興</li> </ul>	<b>鳴門線</b> (池谷～鳴門) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域スポーツと連携した企画列車、観戦後の臨時列車運行</li> <li>地域等関係者と連携した駅の利活用による地域ブランドの向上（貴社の想いを…まるごと駅広告の掲出）</li> <li>自治体によるMaaS実証事業への参画</li> <li>自治体による公共交通リレーシンポジウムの開催</li> </ul>
<b>高德線</b> (高松～徳島) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が主体となったモーダルミックスの実装</li> <li>地域等関係者と連携したモーダルミックス実証実験の実施</li> <li>徳島駅におけるタクトダイヤの導入</li> <li>地域と連携した駅舎等整備により、地域の拠点として利活用するとともに、駅待合環境を改善（引田）</li> <li>自治体による公共交通リレーシンポジウムの開催</li> </ul>	<b>牟岐線</b> (徳島～阿波海南) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国初となる鉄道とバスの共同経営の開始</li> <li>地域等関係者と連携したモーダルミックス実証実験の実施</li> <li>地域と連携したモード間利用可能な企画乗車券の発売</li> <li>自治体による公衆トイレ整備により、駅待合環境を改善（南小松島）</li> <li>DMV（デュアル・モード・ビークル）の運行開始</li> <li>自治体による公共交通リレーシンポジウムの開催</li> </ul>
<b>土讃線</b> (多度津～高知) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス路線再編に合わせた駅での接続改善（大杉）</li> <li>自治体による公衆トイレ整備により、駅待合環境を改善（讃岐財田、三縄）</li> <li>自治体による公共交通リレーシンポジウムの開催</li> <li>観光列車と地域主体のおもてなしによる観光振興</li> </ul>	<b>予土線</b> (北宇和島～若井) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域等関係者と連携したモーダルミックス実証実験の実施</li> <li>地域等関係者と連携した駅と道の駅を結ぶ自動運転実証実験の実施</li> <li>地域が主体となった利用促進協議会によるイベントの開催等</li> </ul>

※各線区で実施した特徴的な取組内容について、利便性向上、利用促進、その他（機運醸成、地域価値の向上）に分類

これまでの取組やアンケート調査等で明らかとなった、全線区共通及び各線区個別の主な課題と解決の方向性を示す。

## 共通課題

- ・全線区で平均通過人員が減少（2019年度の水準を下回った）
- ・コロナ禍を経た生活様式の変化により、移動需要が減少
- ・四国内全域で沿線人口の減少が加速し、通学定期利用層は今後急速に減少する見込み
- ・生産年齢人口の減少により、労働力不足の問題が顕在化
- ・沿線住民の6～8割は非日常利用も含め、JRを全く利用していない
- ・沿線高校生の5～7割は通学手段としてJRを全く利用していない
- ・JRを利用しない理由では、2次交通を含め、利便性の低さに対する意見が多い
- ・イベント的な利用促進策が多く、平均通過人員への効果は限定的



## 課題解決に向けた方向性

- ・便利で移動しやすい環境整備
- ・非利用層への啓発も含めた利用促進
- ・駅を中心としたまちづくりによる移動需要創出
- ・PDCAによる施策の継続的な改善
- ・自治体と連携した要員確保の取組

## 個別課題

	線区	これまでの取組と個別課題	課題解決に向けた方向性
鉄道特性の発揮	予讃線（高松～松山）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域と連携した公共交通を利用しやすいまちづくり</li> <li>・地域と連携した駅舎整備や活用、トイレ整備</li> <li>・（JR利用拡大への課題）：運賃料金水準</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域のシンボルとしての駅施設等の利活用</li> <li>・駅を中心としたまちづくりによる移動需要創出</li> <li>・便利で移動しやすい環境整備</li> <li>・コスト負担感の低減</li> </ul>
	予讃線（松山～宇和島） 高德線（高松～徳島） 土讃線（多度津～高知） 土讃線（高知～窪川） 徳島線（佐古～佃） 鳴門線（池谷～鳴門） 牟岐線（徳島～阿南）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連続テレビ小説と連携した観光振興</li> <li>・地域と連携した駅舎整備や活用、トイレ整備</li> <li>・定期利用が極端に少ない区間が存在</li> <li>・（JR利用拡大への課題）：運行本数・運賃料金水準</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベントや観光資源と連動した利用促進</li> <li>・PDCAによる施策の継続的な改善</li> <li>・地域のシンボルとしての駅施設等の利活用</li> <li>・便利で移動しやすい環境整備</li> <li>・利用実態に応じた運行体系の検討</li> <li>・コスト負担感の低減</li> </ul>
	予讃海回り線（向井原～伊予大洲） 牟岐線（阿南～阿波海南） 予土線（北宇和島～若井）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光列車や観光資源を活用した地域活性化</li> <li>・地域主体の協議会による利用促進</li> <li>・大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できていない</li> <li>・平日朝時間帯は通学目的以外での利用が少ない</li> <li>・定期利用が極端に少ない区間が存在</li> <li>・JRの重要性に対する認識は高いが利用していない</li> <li>・（JR利用拡大への課題）：運行本数水準 ：駅周辺の魅力的な目的地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PDCAによる施策の継続的な改善</li> <li>・地域のシンボルとしての駅施設等の利活用</li> <li>・セーフティネットとしての鉄道網の維持確保</li> <li>・JR路線が地域にもたらす価値等の明確化</li> <li>・持続可能な運行体系の検討</li> <li>・便利で移動しやすい環境整備</li> <li>・駅を中心としたまちづくりによる移動需要創出</li> </ul>

平均通過人員

4,000人/日未満:「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」において、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にあるとされる区間の目安  
1,000人/日未満:「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」において、早急な改善が必要とされる区間

総括検証における課題解決の方向性を踏まえた事業の抜本的改善方策の検討として、**全線区対象の取組（その1）、特にご利用が少ない線区対象の取組（その2）**を示す。

その1

これまで進めてきた鉄道の利便性向上や利用促進施策、2次交通も含めた公共交通利用に対する機運醸成の取組は、持続的な鉄道網の確立に向け、必要不可欠であることから、**引き続き地域の関係者と一体となって取り組むとともに、PDCAサイクルを確実に回すことで、取組内容の改善・深度化を進めていく。**

<改善・深度化を進める内容>

- 「公共交通ネットワークの四国モデル」のさらなる追求（ご利用者の視点に立った移動サービスの向上・強化）
- 脱炭素社会も見据えた公共交通へのモーダルシフトの加速化
- 新たな移動需要の創出及び拡大に向けたエリアの魅力度向上
- 継続的なモニタリング調査等による各種施策のブラッシュアップ（利用実態に応じた効果的な施策の検討・分析）
- 人材の確保・育成・定着に向けた自治体等との連携強化



四国モデル追求（モーダルミックス）



モーダルシフトの加速化（利用促進CP）



エリアの魅力度向上（駅周辺の目的地整備）



継続調査によるモニタリング



人材確保の取組（自治体と連携した学生向け職場見学会）

その2

四国全域で加速化する人口減少を見据えると、ご利用が減少し大量輸送機関としての鉄道特性の発揮がより困難になっている線区（特に平均通過人員が1,000人/日未満）については、**利用者や地域戦略の視点に立った、利便性と持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの実現に向け、沿線自治体等関係者との議論・検討を進めていく必要がある。**議論・検討に当たっては、データとファクトに基づき、沿線地域のまちづくりを含めたJR路線が果たす役割や地域にもたらす価値等を丁寧に検証するとともに、**地域の関係者と連携・協働して、事業性向上に資する取組や施策についても検討していく必要がある。**

なお、沿線自治体等関係者との議論・検討や地域と一体となって取り組む**抜本的改善方策の具現化に向けては、既存の協議会等の活用もしくは線区別に新たな会議体を設置することで、円滑・確実な推進を図っていく。**

<検討する取組・施策>

- 利用実態に合った効率的な運行体系の構築
- 特性に合わせた鉄道とバス・デマンド交通の運行（公共交通の役割分担と連携）
- 自治体等による駅舎を含めた鉄道施設の維持管理（シンボリック価値を活かした沿線地域の活性化）
- 自治体等との共創による一部の定期列車や企画列車の運行（ニーズに応じたコミュニティレイン・スクールレインの運行）

	JR	バス
5		
6	10	
7		
8		24
9		24 D
10		24 D
11		24 D
12		24
13		24
14	10	24
15		24
16	10	
17	10	
18	10	
19	10	
20		
21	10	
22		

公共交通の役割分担（駅の発車時刻表）



土讃線日下駅

シンボリック価値を活かした沿線地域の活性化

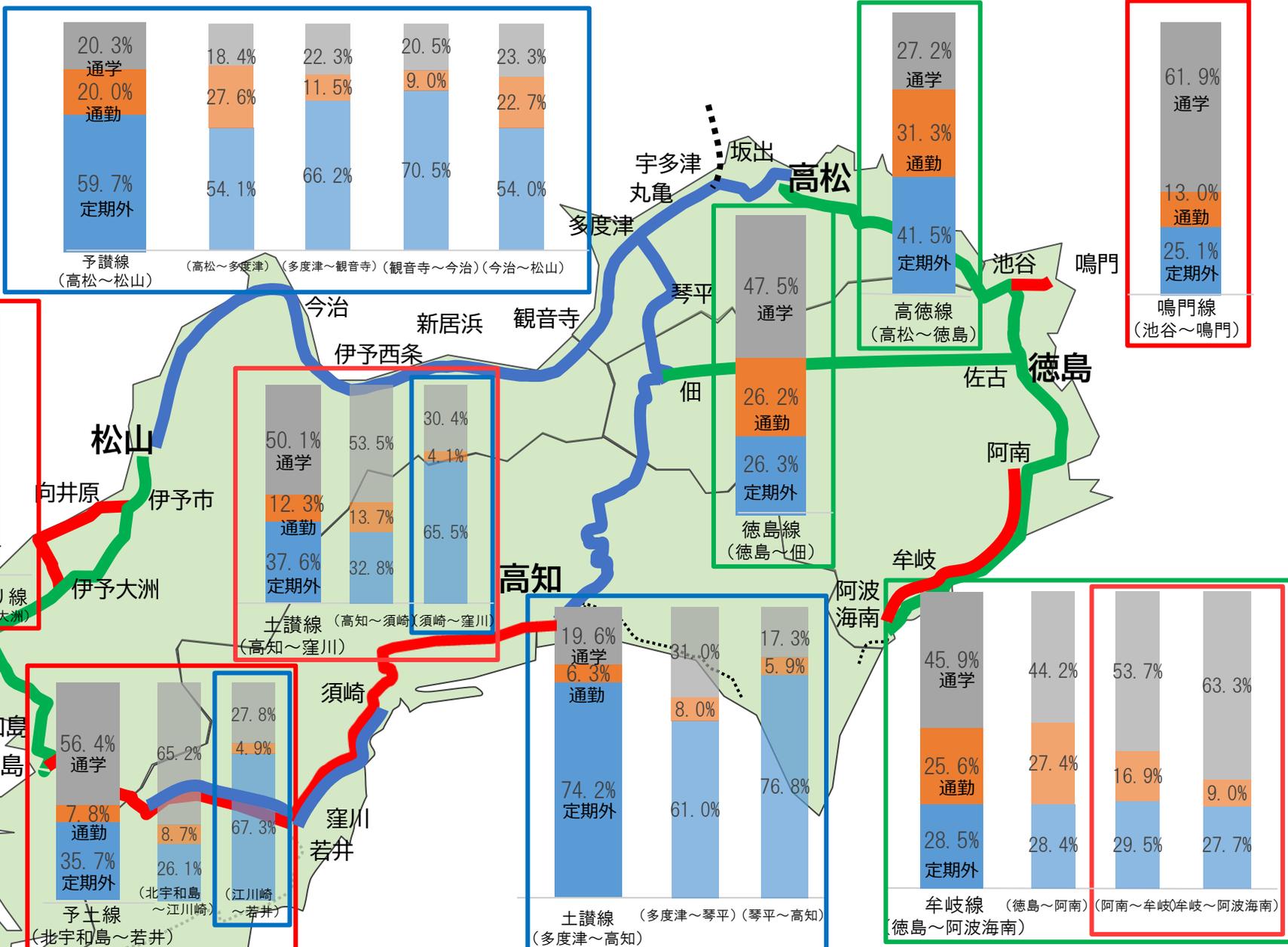
個別線区のデータとファクトに基づく分析・検証に基づいて、利用者数や目的別の利用構造、地域との関係性などを踏まえた現状とポテンシャルの評価

線区	個別の課題等
<b>予讃線</b> (高松～松山)	幹線として通勤・通学に加え、ビジネスや観光目的での利用も多いが、沿線人口は減少が進んでおり、将来的な輸送需要への影響が懸念される。主要駅周辺整備の進展により、ご利用者がコロナ禍前のレベルにまで回復した区間もあるため、引き続き沿線のまちづくりとの連携やMaaSの実装等、移動需要の維持・向上に向けた取組が必要である。
<b>予讃線</b> (松山～宇和島)	通勤・通学に加え、インバウンドなど観光の足としての役割も担っているが、定期外利用は大きく減少しており、沿線人口の減少も含め、さらなる輸送需要の減退が懸念される。一方で、観光資源を活かした企画乗車券の発売により、新たな需要拡大の芽も見られることから、観光・交流を通じた定期外利用の拡大とともに、目的地の整備等、移動需要の創出に向けた取組が必要である。
<b>予讃海回り線</b> (向井原～伊予大洲)	通学を中心に観光の足としての役割も担っているが、ご利用者は非常に少なく、特に沿線の通学定期利用層は大幅な減少が見込まれていることから、さらなる輸送需要の減退が懸念される。一方で、観光スポットとしてポテンシャルの高い駅や観光列車の存在は大きな強みであり、地域と連携したインバウンド需要等の拡大とともに、JR路線が地域にもたらす価値等も明確にする必要がある。
<b>高德線</b> (高松～徳島)	通勤・通学に加え、ビジネスや観光の足としての役割も担っているが、沿線人口は減少が進んでおり、利用者満足度の低さも含め、輸送需要の減退が懸念される。自治体による通学利便性向上や駅舎整備等も進められているため、引き続き地域と連携して移動しやすい環境整備を進めることにより、利用者満足度の向上等を通じた利用促進・移動需要の拡大等に取り組む必要がある。
<b>土讃線</b> (多度津～高知)	都市圏での通勤・通学や、観光目的等での都市間の利用が多く、定期が増加した区間もあるが、人口密集が低い区間での利用は限られており、沿線人口の減少も進んでいることから、将来的な輸送需要の減退が懸念される。定住・交流人口が少ない区間では利用のあり方を考えていくとともに、都市間・観光輸送と地域の足としての役割を両立させるための取組が必要である。
<b>土讃線</b> (高知～窪川)	通学を中心に都市圏では一定の需要があるが、定期外利用は大きく減少しており、沿線人口の減少も進んでいるため、さらなる輸送需要の減退が懸念される。一方で、自治体による駅舎の利活用など、地域の拠点づくり・活性化に向けた取組も進められていることから、引き続き地域と連携した移動需要の創出、観光列車等を活用した交流人口の拡大に取り組む必要がある。
<b>徳島線</b> (佐古～佃)	都市圏での通勤・通学目的での利用は一定の需要があるが、定期・定期外とも大幅に減少しており、沿線人口の減少や利用者満足度の低さも含め、さらなる輸送需要の減退が懸念される。観光列車等の活用による地域と連携・協力した交流人口の拡大とともに、利用者満足度の向上等を通じた日常利用の促進、移動需要の創出にも取り組む必要がある。
<b>鳴門線</b> (池谷～鳴門)	通学の足としての役割を担っているが、定期外利用は大きく減少しており、沿線の通学定期利用層の大幅な減少や利用者満足度の低さも含め、さらなる輸送需要の減退が懸念される。目的地の整備など、駅周辺のまちづくりと連携した移動需要の創出とともに、2次交通と連携した利便性向上や、利用者満足度の向上等を通じた利用促進・定期外利用の拡大にも取り組む必要がある。
<b>牟岐線</b> (徳島～阿波海南)	都市圏での通勤・通学の足としての役割を担っているが、阿南～阿波海南駅間ではご利用が非常に少なく、定期・定期外の大規模な減少や利用者満足度の低さも含め、さらなる輸送需要の減退が懸念される。一方で沿線に学生寮が整備された地域もあるため、モーダルミックスの深度化による利便性向上をはじめ、利用者満足度の向上等を通じた利用促進・定期外利用の拡大とともに、阿南～阿波海南駅間ではJR路線が地域にもたらす価値等も明確にする必要がある。
<b>予土線</b> (北宇和島～若井)	愛媛県内を中心に通学の足としての役割を担っているが、ご利用者は非常に少なく、沿線の通学定期利用層の大幅な減少を含め、さらなる輸送需要の減退が懸念される。一方で、地域が主体となった利用促進協議会や自治体による利便性向上の取組も進められているため、引き続き日常利用の拡大、観光需要等の創出とともに、JR路線が地域にもたらす価値等も明確にする必要がある。

# (参考) 各線区のご利用状況 (主たる利用層の把握)

各線区における乗車券類 (定期外、通勤定期、通学定期) 販売実績の構成比をもとに、利用実態 (利用層) の傾向を三つのタイプに分類。

- 非日常利用型
- 通勤通学併用型
- 通学特化型



※2024年度実績による

## 【沿線地域住民を対象としたアンケート調査結果】

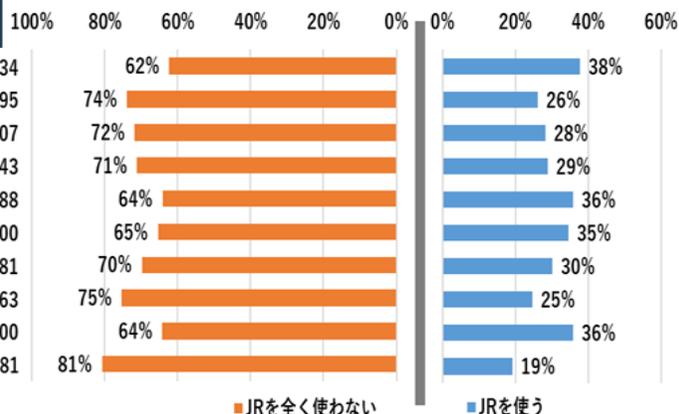
JRを含む公共交通に関して高い重要性認識を持つ反面、非利用層（非日常利用を含め利用しない）が6～8割

- ① 全線区で「全く利用しない」と回答した割合が高い
- ② 多くの線区で「JR路線はとても重要、まあ重要」と回答した割合が高いが、高德線、鳴門線、予土線ではやや低い  
 ※重要と思う理由では、地域の足としての役割に加え、特に地域のシンボルや自家用車が運転できなくなった場合の代替移動手段としての役割に対する意見が多い

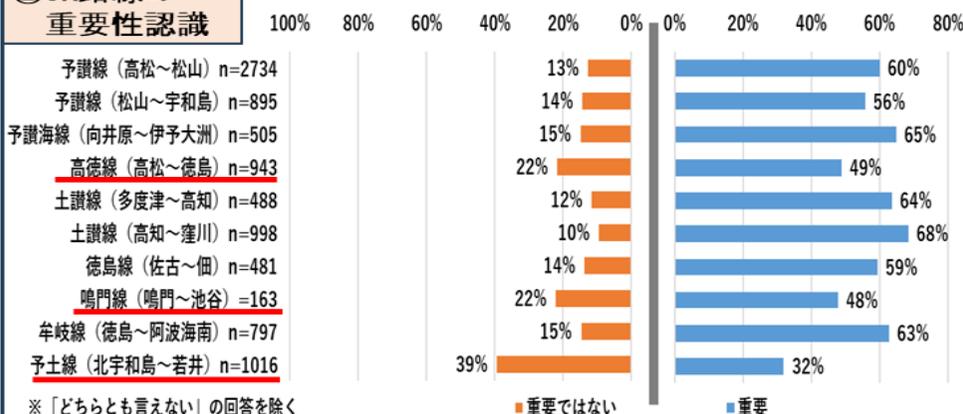
今後のJR利用についてネガティブ層（現状より減る～今後も利用しない）が全線区平均で5割を超えている

- ③ 鳴門線、予土線、高德線でのネガティブ層の割合が高い  
 牟岐線は徳島～阿南間ではネガティブ層が多くなっている反面、阿南～阿波海南間ではポジティブ層が多い

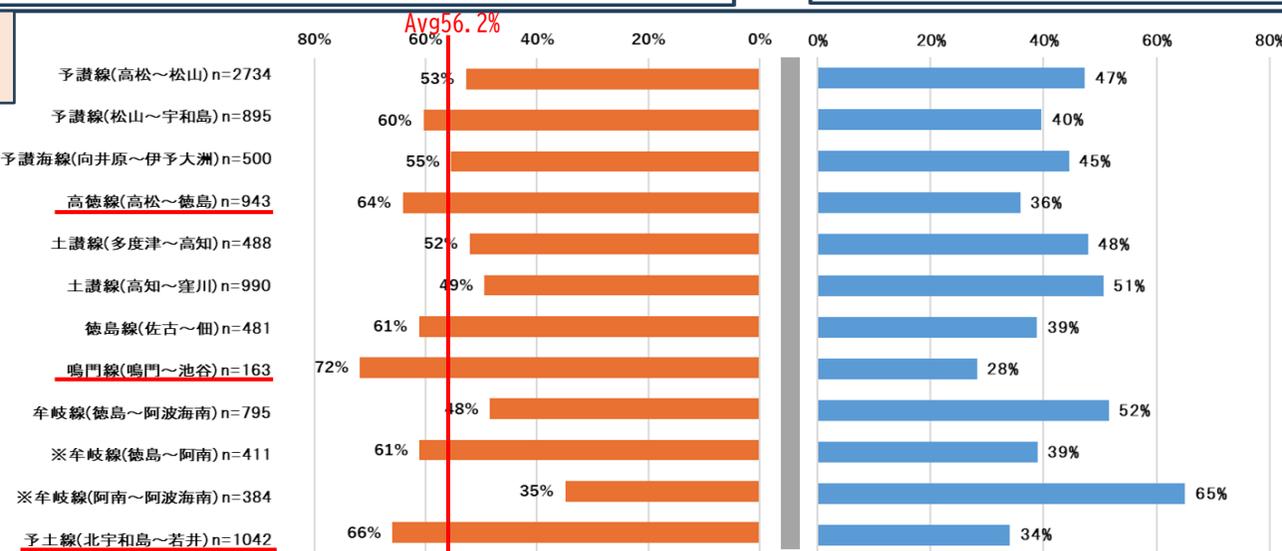
### ①非日常も含めたJRの利用状況



### ②JR路線の重要性認識



### ③今後のJR利用の変化予想



**ネガティブ回答：**

- ・現在は利用しているが、今後は頻度が減ると思う
- ・現在は利用しているが、今後は利用をしなくなると思う
- ・現在も利用しておらず、今後も利用しないと思う

**ポジティブ回答：**

- ・現在も利用しており、今後は更に利用が増えると思う
- ・今後も現在と同程度の頻度で利用すると思う
- ・現在は利用していないが、今後は利用するようになると思う

今後の利用予測について、「現在はJRを利用しているが今後減るor利用しなくなる」「現在JRを利用しておらず、今後も利用する予定はない」と答えた方にどういった状況になればJRを利用してもらえるか、JR利用を増やす方策を尋ねた結果の線区別比較（複数回答のうち線区ごとの上位3項目を抽出）

- ・多くの線区でJR利用者、非利用者ともに「運賃料金が安くなる」「便数が増える」と回答
- ・予讃海回り線、予土線では、特に非利用層で「駅周辺に魅力的な目的地」「外出したくなる取り組み」が多く回答されている
- ・JR利用を増やす方策を聞いたものの、「何があっても利用が増えることは無い」との回答が40%前後となっているが、牟岐線（阿南～阿波海南）、予讃海回り線においては20%程度と明らかにその割合が低い

路線	利用者/非利用者	鉄道の輸送サービスに関する項目			鉄道の輸送サービス以外の項目				「現在JRを利用しておらず、今後も利用する予定はない」の回答者における「何があっても増えることはない」の回答割合
		今より便数が増える	今より運賃・料金が安くなる	新しく駅や路線ができる	外出したくなる取り組みの充実	駅周辺に魅力的な目的地ができる	駅駐車場(駐輪場)の整備	駅からの二次交通の充実	
予讃線 (高松～松山)	利用者	31.1%	43.3%			35.3%			42.3%
	非利用者	30.6%	41.3%			32.1%			
予讃線 (松山～宇和島)	利用者	32.3%	33.8%			21.5%		21.5%	42.3%
	非利用者	32.3%	42.9%			30.8%			
予讃海線 (向井原～伊予大洲)	利用者	27.5%			35.3%	37.3%			19.0%
	非利用者	28.3%			48.8%	55.4%			
高德線 (高松～徳島)	利用者	58.2%	35.8%			37.3%			41.0%
	非利用者	36.6%	32.4%			34.3%			
土讃線 (多度津～高知)	利用者	30.0%	30.0%			30.0%			38.5%
	非利用者	32.0%	39.8%			30.5%			
土讃線 (高知～窪川)	利用者	28.9%	42.1%			40.8%			42.3%
	非利用者	34.6%	36.8%	27.2%					
徳島線 (佐古～佃)	利用者	41.7%	37.5%			29.2%			44.7%
	非利用者	49.2%	39.2%			36.2%			
鳴門線 (鳴門～池谷)	利用者	50.0%	41.7%		25.0%	25.0%			44.6%
	非利用者	44.6%	37.5%			41.1%			
牟岐線 (徳島～阿南)	利用者	51.7%				44.8%		41.4%	41.7%
	非利用者	42.9%	33.3%			41.3%			
牟岐線 (阿南～阿波海南)	利用者	52.0%				44.0%	40.0%		20.0%
	非利用者	36.8%	30.3%			32.9%			
予土線 (北宇和島～若井)	利用者	41.7%	30.6%		33.3%	30.6%			35.4%
	非利用者	26.3%			40.1%	47.2%			

…回答者割合が1位の項目

…回答者割合が2位の項目

…回答者割合が3位の項目

※対象者のうち各項目を回答した方の割合を表記（複数回答可）

【沿線高校生徒向けアンケート調査結果】

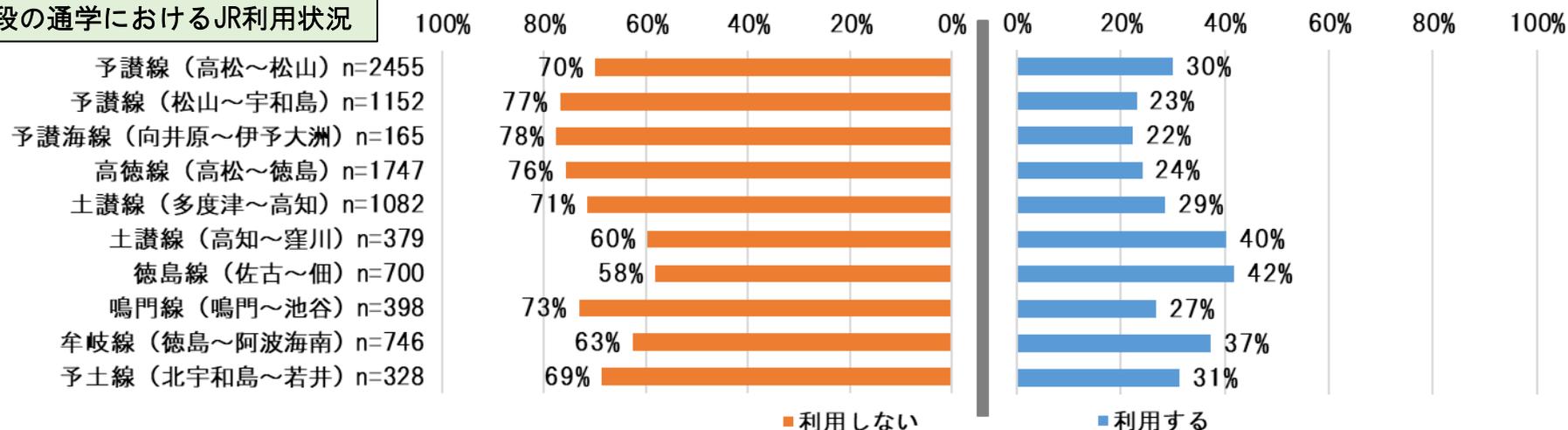
沿線高校に通学する高校生の通学手段に占めるJR利用の割合は約3割

① 雨天等特定日のみの利用や、通学にJRを利用していない生徒は全体の6～8割

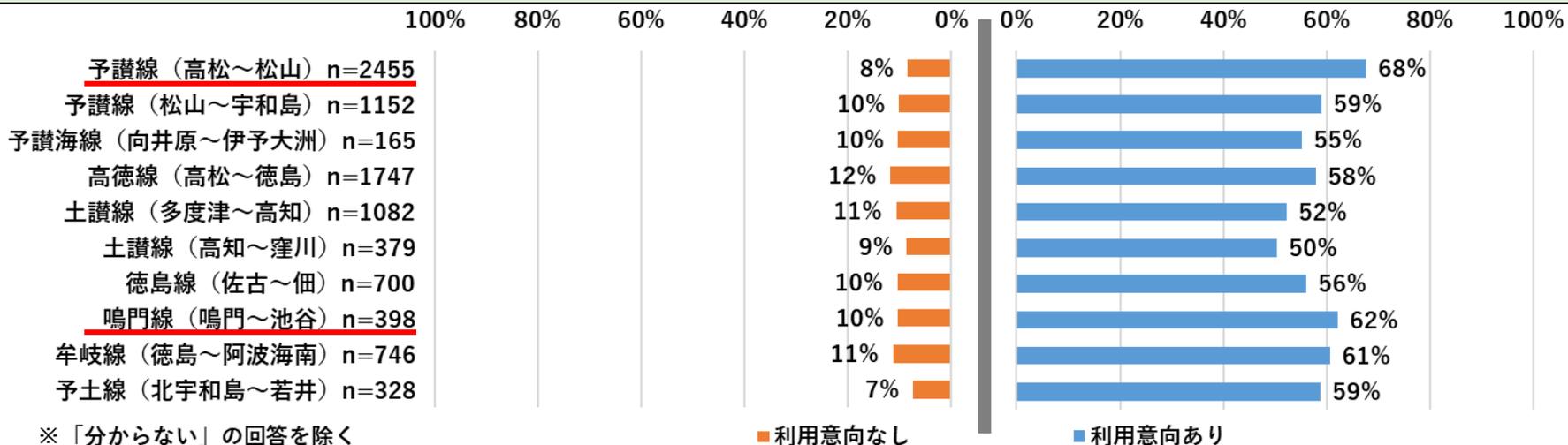
モーダルミックスに対するニーズは高い

② 自分以外も含めた利用意向は概して高く、予讃線（高松～松山）、鳴門線で比較的高い割合

① 普段の通学におけるJR利用状況



② モーダルミックスの取組（JR乗車券類を所持していればJR路線と並行運行するバスもご利用いただける）が実施された場合の利用意向



※ 「分からない」の回答を除く

【利用実態調査】

詳細な利用実態の把握が必要と考えられる線区・区間において、全列車・全旅客を対象にアンケート調査を行い、利用目的や利用動向等を把握

	予讃海回り線 (向井原～伊予大洲)	牟岐線 (阿南～阿波海南)	予土線 (北宇和島～若井)
<p><b>日別利用目的の比較</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤</li> <li>通勤以外・仕事</li> <li>通学・部活</li> <li>買物</li> <li>通院</li> <li>観光</li> <li>その他</li> <li>無回答</li> </ul>	<p><b>平日</b></p> <p>n = 896</p> <p>平日の利用は通学目的が中心だが、観光目的でも一定の利用がある</p>	<p><b>平日</b></p> <p>n = 1,227</p> <p>平日は通学目的が中心</p>	<p><b>平日</b></p> <p>n = 541</p> <p>平日は通学目的が中心</p>
	<p><b>休日</b></p> <p>n = 659</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>休日の利用は平日の7割程度</li> <li>半数以上が観光目的の利用</li> </ul>	<p><b>休日</b></p> <p>n = 666</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>休日の利用は平日の5割程度</li> <li>休日は利用目的が分散</li> </ul>	<p><b>休日</b></p> <p>n = 334</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>休日の利用は平日の6割程度</li> <li>休日も通学利用が中心</li> <li>観光目的でも一定の利用</li> </ul>
<p><b>時間帯別利用状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤</li> <li>通学・部活</li> <li>通院・買物</li> <li>観光</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の朝時間帯の利用は8割程度が通学目的</li> <li>平日休日ともに朝時間帯よりも夕時間帯の利用が多く、平日は通学+観光、休日は観光目的が大半を占めている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の朝時間帯の利用は7割程度が通学目的</li> <li>平日は朝夕時間帯に利用が集中しているが、休日は明確なピークがない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日の朝時間帯の利用は9割程度、休日は8割程度が通学目的</li> <li>平日は朝時間帯に利用のピークがあり、夕時間帯を含めて利用が集中しているが、休日は明確なピークがない</li> </ul>