

四国運輸局管内における地域鉄道 に関する調査

報告書

令和6年3月



国土交通省 四国運輸局

～目 次～

1. 調査概要	1
2. 地域鉄道に関する評価について	2
2-1 地域鉄道沿線住民アンケートの概要	2
2-2 調査結果	3
2-2-1 回答者の年齢層	3
2-2-2 利用状況	4
2-2-3 自宅から最寄り駅までの徒歩時間	5
2-2-4 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間	6
2-2-5 利用者の特性	7
2-2-6 利用者の「利用増加」に関する意向	8
2-2-7 非利用者の「新規利用」に関する意向	11
2-2-8 非利用者が「運行本数を増やして欲しい」時間帯	15
2-2-9 地域鉄道の価値に関する回答者の意識①：支払い意思額	16
2-2-10 地域鉄道の価値に関する回答者の意識②：自由回答	17

1. 調査概要

四国における地域鉄道は、通勤・通学等の日常生活の足、観光等の地域経済の礎として大きな役割を担っており、国や沿線自治体においても様々な支援を行ってきているところであるが、人口減少をはじめ、地域鉄道を取り巻く環境が大きく変化していく見込みである。

こうした中で、将来にわたって地域鉄道のネットワークを支えるためにも、沿線自治体住民の声をしっかりと把握した上で、地域鉄道の更なる活性化を図ることが重要である。

本調査では、このような状況に鑑み、沿線自治体住民の地域鉄道に関する評価について調査等を行うことを目的とする。

2. 地域鉄道に関する評価について

2-1 地域鉄道沿線住民アンケートの概要

下表のとおり。

表 地域鉄道沿線住民アンケートの概要

項目	調査項目・実施方法
目的	・四国運輸局管内における地域鉄道事業者（3社）に対する沿線住民（非利用者も含む）の評価を調査。
調査方法	・3地域鉄道において利用者660人・非利用者660人の計1320人になるようにインターネットモニターアンケート（楽天インサイト）を実施。
調査対象	<p>（1）ことடன்^{※1}沿線住民440人</p> <ul style="list-style-type: none">・高松市370人 ☞内訳：ことடன்利用者200人、非利用者170人・高松市以外の沿線住民（三木町、綾川町、丸亀市、まんのう町、琴平町、さぬき市）70人 ☞内訳：ことடன்利用者20人、非利用者50人 <p>（2）いよてつ^{※2}沿線住民440人</p> <ul style="list-style-type: none">・松山市370人 ☞内訳：いよてつ利用者200人、非利用者170人・松山市以外の沿線住民（東温市、松前町、伊予市）70人 ☞内訳：いよてつ利用者20人、非利用者50人 <p>（3）とさでん^{※3}沿線住民440人：高知市、いの町、南国市</p> <ul style="list-style-type: none">・高知市370人 ☞内訳：とさでん利用者200人、非利用者170人・高知市以外の沿線住民（いの町、南国市）70人 ☞内訳：とさでん利用者20人、非利用者50人 <p>※対象サンプル数は楽天インサイトが確保しているモニター数の特性（出現率）を考慮し設定した。 ※対象者：15～79歳、男女</p>
調査期間	令和5年9月25日（月）～10月2日（月）
回収状況 （回収率）	・調査対象に示すサンプル数を確保した。

※1ことடன்：高松琴平電気鉄道

※2いよてつ：伊予鉄道

※3とさでん：とさでん交通

次ページ以降も略称を用いる。

2-2 調査結果

*回答者の定義づけとして、非利用者は地域鉄道の利用状況への質問に対して、「利用したことがない」または「忘れた」と回答した住民とする。

2-2-1 回答者の年齢層

- 回答者の年齢層をみると、3地域鉄道全てにおいて「40～60代」が全体の7割を占める。また、「10代」（15～19歳）は1%以下となっており、若年層の実態・意向が把握できない回答結果となる点は留意が必要である。

表 回答者の年齢層

<いよてつ>

	n	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
回答者全体	440	0.2%	7.3%	11.4%	24.1%	31.6%	20.5%	5.0%
利用者	220	0.5%	10.0%	10.9%	24.1%	29.5%	21.8%	3.2%
松山市	200	0.5%	9.5%	11.5%	24.0%	30.0%	21.5%	3.0%
松山市以外	20	0.0%	15.0%	5.0%	25.0%	25.0%	25.0%	5.0%
非利用者	220	0.0%	4.5%	11.8%	24.1%	33.6%	19.1%	6.8%
松山市	170	0.0%	3.5%	12.9%	22.9%	37.1%	17.6%	5.9%
松山市以外	50	0.0%	8.0%	8.0%	28.0%	22.0%	24.0%	10.0%

<とさでん>

	n	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
回答者全体	440	0.5%	5.2%	13.0%	22.5%	32.5%	20.0%	6.4%
利用者	220	0.5%	5.9%	15.5%	21.4%	31.8%	18.6%	6.4%
高知市	200	0.5%	5.5%	16.0%	22.5%	30.0%	19.0%	6.5%
高知市以外	20	0.0%	10.0%	10.0%	10.0%	50.0%	15.0%	5.0%
非利用者	220	0.5%	4.5%	10.5%	23.6%	33.2%	21.4%	6.4%
高知市	170	0.6%	5.3%	9.4%	24.1%	35.3%	20.0%	5.3%
高知市以外	50	0.0%	2.0%	14.0%	22.0%	26.0%	26.0%	10.0%

<ことでん>

	n	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
回答者全体	440	0.5%	6.4%	15.0%	28.2%	22.0%	21.1%	6.8%
利用者	220	0.9%	9.5%	15.5%	24.5%	23.2%	20.5%	5.9%
高松市	200	1.0%	9.0%	16.0%	25.0%	23.0%	20.0%	6.0%
高松市以外	20	0.0%	15.0%	10.0%	20.0%	25.0%	25.0%	5.0%
非利用者	220	0.0%	3.2%	14.5%	31.8%	20.9%	21.8%	7.7%
高松市	170	0.0%	2.4%	16.5%	30.6%	20.6%	22.4%	7.6%
高松市以外	50	0.0%	6.0%	8.0%	36.0%	22.0%	20.0%	8.0%

2-2-2 利用状況

- 回答者の利用状況をみると、**いよてつ**利用者は「月数回程度」が約63%、**ことでん**利用者は55%であるのに対し、**とさでん**は約19%と低く、最も回答が多かったのが「年数回程度」（約71%）となっている。

表 回答者の利用状況

<いよてつ>

	n	利用したことがない	週5～7日程度	週3～4日程度	週1～2日程度	月数回程度	年数回程度	忘れた
回答者全体	220	0.0%	14.5%	8.2%	14.1%	63.2%	0.0%	0.0%
利用者	220	0.0%	14.5%	8.2%	14.1%	63.2%	0.0%	0.0%
松山市	200	0.0%	13.5%	8.5%	15.5%	62.5%	0.0%	0.0%
松山市以外	20	0.0%	25.0%	5.0%	0.0%	70.0%	0.0%	0.0%

<とさでん>

	n	利用したことがない	週5～7日程度	週3～4日程度	週1～2日程度	月数回程度	年数回程度	忘れた
回答者全体	220	0.0%	4.5%	2.3%	3.2%	19.1%	70.9%	0.0%
利用者	220	0.0%	4.5%	2.3%	3.2%	19.1%	70.9%	0.0%
高知市	200	0.0%	5.0%	2.5%	3.0%	18.0%	71.5%	0.0%
高知市以外	20	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	30.0%	65.0%	0.0%

<ことでん>

	n	利用したことがない	週5～7日程度	週3～4日程度	週1～2日程度	月数回程度	年数回程度	忘れた
回答者全体	220	0.0%	24.1%	8.2%	12.7%	55.0%	0.0%	0.0%
利用者	220	0.0%	24.1%	8.2%	12.7%	55.0%	0.0%	0.0%
高松市	200	0.0%	25.5%	8.5%	14.0%	52.0%	0.0%	0.0%
高松市以外	20	0.0%	10.0%	5.0%	0.0%	85.0%	0.0%	0.0%

2-2-3 自宅から最寄り駅までの徒歩時間

- 自宅から最寄り駅までの徒歩時間をみると、全ての地域鉄道において「5～20分未満」との回答が5割以上を占めている中で、**非利用者の方が最寄り駅まで歩く距離が長い回答者が多い結果**となった。

表 回答者の自宅から最寄り駅までの徒歩時間

<いよてつ>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くに駅がない	近くの駅を知らない
回答者全体	440	18.6%	29.3%	25.5%	15.2%	10.2%	1.1%
利用者	220	28.2%	35.9%	23.2%	7.7%	5.0%	0.0%
松山市	200	28.0%	36.5%	22.0%	8.0%	5.5%	0.0%
松山市以外	20	30.0%	30.0%	35.0%	5.0%	0.0%	0.0%
非利用者	220	9.1%	22.7%	27.7%	22.7%	15.5%	2.3%
松山市	170	7.6%	20.0%	27.6%	24.7%	17.1%	2.9%
松山市以外	50	14.0%	32.0%	28.0%	16.0%	10.0%	0.0%

<とさでん>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くに駅がない	近くの駅を知らない
回答者全体	440	15.2%	21.1%	21.6%	21.1%	17.3%	3.6%
利用者	220	20.0%	26.8%	20.0%	17.3%	15.5%	0.5%
高知市	200	20.0%	27.0%	21.0%	15.5%	16.0%	0.5%
高知市以外	20	20.0%	25.0%	10.0%	35.0%	10.0%	0.0%
非利用者	220	10.5%	15.5%	23.2%	25.0%	19.1%	6.8%
高知市	170	8.8%	17.1%	23.5%	25.3%	18.2%	7.1%
高知市以外	50	16.0%	10.0%	22.0%	24.0%	22.0%	6.0%

<ことでん>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くに駅がない	近くの駅を知らない
回答者全体	440	13.9%	30.0%	24.5%	21.8%	6.4%	3.4%
利用者	220	20.0%	45.9%	24.1%	8.2%	1.8%	0.0%
高松市	200	20.5%	47.5%	22.5%	7.5%	2.0%	0.0%
高松市以外	20	15.0%	30.0%	40.0%	15.0%	0.0%	0.0%
非利用者	220	7.7%	14.1%	25.0%	35.5%	10.9%	6.8%
高松市	170	10.0%	14.7%	28.8%	27.1%	11.8%	7.6%
高松市以外	50	0.0%	12.0%	12.0%	64.0%	8.0%	4.0%

2-2-4 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

- 自宅から最寄りバス停までの徒歩時間をみると、全ての地域鉄道において「5～10分未満」との回答が6割以上を占めている。
- 「最寄りのバス停を知らない」との回答は、前頁の「最寄りの駅を知らない」との回答を上回っている。

表 回答者の自宅から最寄りバス停までの徒歩時間

<いよてつ>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くにバス停がない	近くのバス停を知らない
回答者全体	440	38.0%	34.3%	13.0%	3.4%	5.0%	6.4%
利用者	220	41.4%	32.3%	15.5%	3.2%	3.2%	4.5%
松山市	200	44.5%	33.5%	13.5%	2.5%	2.5%	3.5%
松山市以外	20	10.0%	20.0%	35.0%	10.0%	10.0%	15.0%
非利用者	220	34.5%	36.4%	10.5%	3.6%	6.8%	8.2%
松山市	170	41.2%	38.8%	9.4%	2.9%	2.9%	4.7%
松山市以外	50	12.0%	28.0%	14.0%	6.0%	20.0%	20.0%

<とさでん>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くにバス停がない	近くのバス停を知らない
回答者全体	440	51.4%	28.2%	9.3%	2.5%	1.1%	7.5%
利用者	220	51.4%	36.4%	7.3%	1.4%	1.4%	2.3%
高知市	200	52.0%	35.0%	7.5%	1.5%	1.5%	2.5%
高知市以外	20	45.0%	50.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%
非利用者	220	51.4%	20.0%	11.4%	3.6%	0.9%	12.7%
高知市	170	52.4%	21.2%	11.8%	1.8%	1.2%	11.8%
高知市以外	50	48.0%	16.0%	10.0%	10.0%	0.0%	16.0%

<ことでん>

	n	5分未満	10分未満	20分未満	20分以上	近くにバス停がない	近くのバス停を知らない
回答者全体	440	37.5%	28.6%	14.5%	4.5%	3.0%	11.8%
利用者	220	38.6%	33.6%	12.3%	3.6%	2.7%	9.1%
高松市	200	39.5%	33.0%	11.5%	3.5%	3.0%	9.5%
高松市以外	20	30.0%	40.0%	20.0%	5.0%	0.0%	5.0%
非利用者	220	36.4%	23.6%	16.8%	5.5%	3.2%	14.5%
高松市	170	34.7%	22.9%	18.8%	4.1%	3.5%	15.9%
高松市以外	50	42.0%	26.0%	10.0%	10.0%	2.0%	10.0%

2-2-5 利用者の特性

1) 利用目的

- 全ての地域鉄道で「買い物・飲食」や「通勤」、「私用」が比較的高く、**日常的な利用がなされている**ことが分かった。
- ただし、**とさでんは比較的「通勤」が少なく、「私用」の方が多**いことが分かった。
- なお、「10代」の回答者数が少ない点については留意が必要。

表 利用目的

<いよてつ>

	n	通勤	通学	買い物・飲食	通院	観光・レジャー	見舞	業務・仕事	塾・習い事	私用	その他
回答者全体	220	38.6%	1.4%	51.4%	14.1%	22.3%	1.8%	5.9%	1.8%	32.7%	0.5%
利用者	220	38.6%	1.4%	51.4%	14.1%	22.3%	1.8%	5.9%	1.8%	32.7%	0.5%
松山市	200	38.0%	1.5%	52.0%	14.0%	23.5%	1.5%	4.5%	1.5%	33.5%	0.5%
松山市以外	20	45.0%	0.0%	45.0%	15.0%	10.0%	5.0%	20.0%	5.0%	25.0%	0.0%

<とさでん>

	n	通勤	通学	買い物・飲食	通院	観光・レジャー	見舞	業務・仕事	塾・習い事	私用	その他
回答者全体	220	19.5%	2.3%	37.7%	6.4%	22.7%	0.5%	5.9%	0.5%	38.6%	2.7%
利用者	220	19.5%	2.3%	37.7%	6.4%	22.7%	0.5%	5.9%	0.5%	38.6%	2.7%
高知市	200	21.0%	2.0%	37.0%	7.0%	23.0%	0.5%	6.0%	0.5%	38.5%	3.0%
高知市以外	20	5.0%	5.0%	45.0%	0.0%	20.0%	0.0%	5.0%	0.0%	40.0%	0.0%

<ことでん>

	n	通勤	通学	買い物・飲食	通院	観光・レジャー	見舞	業務・仕事	塾・習い事	私用	その他
回答者全体	220	43.2%	1.4%	46.4%	6.8%	25.9%	1.4%	8.2%	1.8%	24.5%	0.5%
利用者	220	43.2%	1.4%	46.4%	6.8%	25.9%	1.4%	8.2%	1.8%	24.5%	0.5%
高松市	200	45.5%	1.0%	44.5%	7.0%	26.5%	1.5%	8.0%	2.0%	24.0%	0.5%
高松市以外	20	20.0%	5.0%	65.0%	5.0%	20.0%	0.0%	10.0%	0.0%	30.0%	0.0%

2-2-6 利用者の「利用増加」に関する意向

1) 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点・実施した場合の利用増加頻度

<いよてつ>

- 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点をみると、**最も多いのが「運賃を下げる」**（約 56%）であり、次に多い「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（約 14%）と 40 ポイント以上の差がある。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「週 1～2 日程度」と「月数回程度」が全体の約 53%を占めている。

表 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスピード化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	鉄道駅までのバスの運行本数を増やす	車両内の快適化	駅施設の快適化	鉄道の最終時刻を遅くする	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅施設のバリアフリー化
回答者全体	220	55.5%	3.2%	13.6%	3.2%	2.7%	3.6%	7.7%	3.2%	2.7%	1.4%	1.4%	1.8%
利用者	220	55.5%	3.2%	13.6%	3.2%	2.7%	3.6%	7.7%	3.2%	2.7%	1.4%	1.4%	1.8%
松山市	200	53.5%	3.5%	14.5%	3.5%	2.5%	3.5%	8.0%	3.5%	3.0%	1.5%	1.0%	2.0%
松山市以外	20	75.0%	0.0%	5.0%	0.0%	5.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%

表 どの程度利用が増えるか

	n	週 5 ～ 7 日程度	週 3 ～ 4 日程度	週 1 ～ 2 日程度	月数回程度	年数回程度	変わらない / 増えない
回答者全体	220	13.6%	8.2%	26.8%	26.8%	5.5%	19.1%
利用者	220	13.6%	8.2%	26.8%	26.8%	5.5%	19.1%
松山市	200	13.0%	9.0%	27.0%	25.5%	5.5%	20.0%
松山市以外	20	20.0%	0.0%	25.0%	40.0%	5.0%	10.0%

<とさでん>

- 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点をみると、最も多いのが「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（約36%）であり、次に多い「運賃を下げる」（約26%）となっている。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「月数回程度」と「年数回程度」が多く、全体の約51%を占めている。

表 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスピード化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	本数が増やす	鉄道駅までのバスの運行	車両内の快適化	駅施設の快適化	鉄道の最終時刻を遅くする	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅施設のバリアフリー化
回答者全体	220	25.9%	5.0%	36.4%	5.9%	3.6%	0.5%	8.6%	3.2%	3.6%	2.3%	4.5%	0.5%	
利用者	220	25.9%	5.0%	36.4%	5.9%	3.6%	0.5%	8.6%	3.2%	3.6%	2.3%	4.5%	0.5%	
高知市	200	26.0%	4.5%	36.5%	6.5%	4.0%	0.5%	8.0%	3.5%	3.0%	2.0%	5.0%	0.5%	
高知市以外	20	25.0%	10.0%	35.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.0%	0.0%	10.0%	5.0%	0.0%	0.0%	

表 どの程度利用が増えるか

	n	週5〜7日程度	週3〜4日程度	週1〜2日程度	月数回程度	年数回程度	変わらない／増えない
回答者全体	220	2.3%	2.7%	14.5%	30.0%	21.4%	29.1%
利用者	220	2.3%	2.7%	14.5%	30.0%	21.4%	29.1%
高知市	200	2.5%	2.5%	15.0%	29.5%	20.5%	30.0%
高知市以外	20	0.0%	5.0%	10.0%	35.0%	30.0%	20.0%

<ことடன்>

- 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点をみると、最も多いのが「運賃を下げる」（約 29%）と「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（約 28%）となっている。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「週 1～2 日程度」と「月数回程度」が全体の約 43%を占めている一方で、「週 5～7 日程度」も約 20%を占めている。

表 「より利用回数が増える」ために利用者が最も必要だと思う点

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスピード化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	鉄道駅までのバスの運行本数を増やす	車両内の快適化	駅施設の快適化	鉄道の最終時刻を遅くする	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅施設のバリアフリー化
回答者全体	220	28.6%	7.3%	27.7%	4.1%	3.6%	6.8%	8.6%	3.6%	5.9%	1.8%	1.4%	0.5%
利用者	220	28.6%	7.3%	27.7%	4.1%	3.6%	6.8%	8.6%	3.6%	5.9%	1.8%	1.4%	0.5%
高松市	200	26.0%	6.5%	29.5%	4.5%	4.0%	7.5%	9.5%	3.0%	6.0%	1.5%	1.5%	0.5%
高松市以外	20	55.0%	15.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	5.0%	5.0%	0.0%	0.0%

表 どの程度利用が増えるか

	n	週 5 ～ 7 日程度	週 3 ～ 4 日程度	週 1 ～ 2 日程度	月数回程度	年数回程度	変わらない / 増えない
回答者全体	220	19.5%	7.3%	20.9%	21.8%	3.6%	26.8%
利用者	220	19.5%	7.3%	20.9%	21.8%	3.6%	26.8%
高松市	200	20.0%	8.0%	21.0%	20.0%	4.0%	27.0%
高松市以外	20	15.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	25.0%

2-2-7 非利用者の「新規利用」に関する意向

1) サービス等が改善されれば「利用する」か

- サービス等が改善されれば非利用者は「利用する」かをみると、**利用する意向を示したのは、いよてつでは約37%、とさでんでは約30%、ことでんでは約28%**となっている。

表 サービス等が改善されれば非利用者は「利用する」か

<いよてつ>

	n	はい	いいえ
回答者全体	220	36.8%	63.2%
非利用者	220	36.8%	63.2%
松山市	170	36.5%	63.5%
松山市以外	50	38.0%	62.0%

<とさでん>

	n	はい	いいえ
回答者全体	220	29.5%	70.5%
非利用者	220	29.5%	70.5%
高知市	170	30.6%	69.4%
高知市以外	50	26.0%	74.0%

<ことでん>

	n	はい	いいえ
回答者全体	220	27.7%	72.3%
非利用者	220	27.7%	72.3%
高松市	170	27.1%	72.9%
高松市以外	50	30.0%	70.0%

2) どのような点が改善されれば「利用する」ようになるか・実施した場合の利用増加頻度

<いよてつ>

- どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるかをみると、最も多いのが「運賃を下げる」（約44%）であり、次に多い「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（約19%）と20ポイント以上の差がある。この傾向は利用者の回答結果と類似している。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「年数回程度」が全体の約65%、「月数回程度」が21%となっている。
- 「週3日以上」の利用は全体の約7%にとどまる。

表 どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるか

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスピード化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	鉄道駅までのバスの運行本数を増やす	車両内の快適化	駅の快適化	鉄道の最終時刻を遅くする	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅のバリアフリー化
回答者全体	81	44.4%	3.7%	18.5%	6.2%	4.9%	8.6%	2.5%	2.5%	7.4%	1.2%	0.0%	0.0%
非利用者	81	44.4%	3.7%	18.5%	6.2%	4.9%	8.6%	2.5%	2.5%	7.4%	1.2%	0.0%	0.0%
松山市	62	43.5%	3.2%	21.0%	8.1%	3.2%	8.1%	3.2%	3.2%	4.8%	1.6%	0.0%	0.0%
松山市以外	19	47.4%	5.3%	10.5%	0.0%	10.5%	10.5%	0.0%	0.0%	15.8%	0.0%	0.0%	0.0%

表 どの程度利用するようになるか

	n	週5日〜7日程度	週3〜4日程度	週1〜2日程度	月数回程度	年数回程度
回答者全体	81	4.9%	2.5%	6.2%	21.0%	65.4%
非利用者	81	4.9%	2.5%	6.2%	21.0%	65.4%
松山市	62	4.8%	3.2%	8.1%	21.0%	62.9%
松山市以外	19	5.3%	0.0%	0.0%	21.1%	73.7%

<とさでん>

- どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるかをみると、最も多いのが「運賃を下げる」（約42%）であり、次に多い「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（約19%）と20ポイント以上の差がある。この2点が多い傾向は利用者の回答結果と類似している。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「年数回程度」が全体の約40%、「月数回程度」が37%となっている。
- 「週3日以上」の利用は全体の約5%にとどまる。

表 どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるか

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスปีド化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	鉄道駅までのバスの運行本数を増やす	車両内の快適化	駅の快適化	鉄道の最終時刻を遅くする	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅のバリアフリー化
回答者全体	65	41.5%	9.2%	18.5%	4.6%	1.5%	1.5%	0.0%	7.7%	10.8%	0.0%	3.1%	1.5%
非利用者	65	41.5%	9.2%	18.5%	4.6%	1.5%	1.5%	0.0%	7.7%	10.8%	0.0%	3.1%	1.5%
高知市	52	42.3%	9.6%	19.2%	3.8%	1.9%	1.9%	0.0%	7.7%	9.6%	0.0%	3.8%	0.0%
高知市以外	13	38.5%	7.7%	15.4%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	15.4%	0.0%	0.0%	7.7%

表 どの程度利用するようになるか

	n	週5日〜7日程度	週3〜4日程度	週1〜2日程度	月数回程度	年数回程度
回答者全体	65	0.0%	4.6%	18.5%	36.9%	40.0%
非利用者	65	0.0%	4.6%	18.5%	36.9%	40.0%
高知市	52	0.0%	5.8%	19.2%	32.7%	42.3%
高知市以外	13	0.0%	0.0%	15.4%	53.8%	30.8%

<ことடன்>

- どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるかをみると、最も多いのが「運賃を下げる」（約26%）であり、次いで「駅周辺の駐車場確保」（約20%）、「よく使う時間帯の運行本数を増やす」（18%）となっている。「運賃を下げる」と「駅周辺の駐車場確保」が多い傾向は利用者の回答結果と類似している。
- また、利用者が回答した内容を実施した場合にどの程度利用が増えるかについては、「年数回程度」が全体の約51%、「月数回程度」が約33%となっている。
- 「週3日以上」の利用は全体の約8%にとどまる。

表 どのような点が改善されれば非利用者は「利用する」ようになるか

	n	運賃を下げる	移動時間の短縮（鉄道のスピード化）	よく使う時間帯の運行本数を増やす	本鉄道を駅までのバスの運行	車両内の快適化	駅の快適化	鉄道の最終時刻を遅くす	自転車の持ち込み可能化	駅周辺の駐車場整備	接客サービスの向上	車両のバリアフリー化	駅のバリアフリー化
回答者全体	61	26.2%	3.3%	18.0%	9.8%	3.3%	4.9%	4.9%	4.9%	19.7%	1.6%	1.6%	1.6%
非利用者	61	26.2%	3.3%	18.0%	9.8%	3.3%	4.9%	4.9%	4.9%	19.7%	1.6%	1.6%	1.6%
高松市	46	26.1%	4.3%	17.4%	8.7%	2.2%	6.5%	6.5%	4.3%	19.6%	0.0%	2.2%	2.2%
高松市以外	15	26.7%	0.0%	20.0%	13.3%	6.7%	0.0%	0.0%	6.7%	20.0%	6.7%	0.0%	0.0%

表 どの程度利用するようになるか

	n	週5日〜7日程度	週3〜4日程度	週1〜2日程度	月数回程度	年数回程度
回答者全体	61	3.3%	4.9%	8.2%	32.8%	50.8%
非利用者	61	3.3%	4.9%	8.2%	32.8%	50.8%
高松市	46	0.0%	6.5%	6.5%	39.1%	47.8%
高松市以外	15	13.3%	0.0%	13.3%	13.3%	60.0%

2-2-8 非利用者が「運行本数を増やして欲しい」時間帯

- 非利用者の「運行本数を増やして欲しい」時間帯をみると、3地域鉄道総じて、「7～9時台」に約4割以上の回答が集中している傾向にあり、それ以降は分散傾向にある。

表 非利用者が「運行本数を増やして欲しい」時間帯

	いはてつ			とさでん			ことでん		
	全体	松山市	松山市以外	全体	高知市	高知市以外	全体	高松市	高松市以外
n	32	25	7	34	30	4	37	32	5
1時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
2時台	2.9%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5時台	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
6時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
7時台	32.4%	33.3%	25.0%	43.2%	46.9%	20.0%	25.0%	24.0%	28.6%
8時台	5.9%	6.7%	0.0%	21.6%	18.8%	40.0%	12.5%	12.0%	14.3%
9時台	2.9%	0.0%	25.0%	8.1%	6.3%	20.0%	9.4%	8.0%	14.3%
10時台	11.8%	13.3%	0.0%	5.4%	6.3%	0.0%	6.3%	4.0%	14.3%
11時台	2.9%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
12時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	0.0%	14.3%
13時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
14時台	2.9%	3.3%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
15時台	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	0.0%	14.3%
16時台	2.9%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
17時台	2.9%	3.3%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
18時台	2.9%	3.3%	0.0%	5.4%	3.1%	20.0%	9.4%	12.0%	0.0%
19時台	5.9%	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.3%	8.0%	0.0%
20時台	2.9%	3.3%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
21時台	2.9%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
22時台	8.8%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
23時台	5.9%	6.7%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%
24時台	2.9%	3.3%	0.0%	2.7%	3.1%	0.0%	3.1%	4.0%	0.0%

- 地域鉄道の価値を評価するにあたって、総人口1人あたり財政負担額に関する支払い意思額をみると、**いよてつでは現状 189 円/人に対して回答者平均は 480 円/人、とさでんでは現状 73 円/人に対して平均 2,767 円/人、ことでんでは現状 1,148 円/人に対して 26,621 円/人**となった。
- また、「100 円/人未満」との回答が占める割合をみると、**いよてつでは 30%、とさでんでは約 46%、ことでんでは約 28%**となっており、**少数派の「高額支払い意思額」が平均値を底上げしている**こともうかがえる。

表 1人あたり財政負担額に関する支払い意思額（金額ランク別）

	いよてつ					とさでん					ことでん				
	全体	松山市		松山市以外		全体	高知市		高知市以外		全体	高松市		高松市以外	
		利用者	非利用者	利用者	非利用者		利用者	非利用者	利用者	非利用者		利用者	非利用者	利用者	非利用者
平均 (円/年)	480	734	240	400	315	2,767	5,343	808	206	146	26,621	6,563	1,987	1,023	200,844
0~72	30.0%	25.0%	36.5%	20.0%	32.0%	24.5%	16.5%	35.9%	10.0%	24.0%	27.7%	21.5%	34.7%	25.0%	30.0%
73 (とさでん平均値)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.4%	14.0%	22.4%	10.0%	26.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
74~99	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	4.0%	1.8%	10.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
100~188	11.4%	9.0%	14.1%	5.0%	14.0%	30.9%	36.5%	25.3%	35.0%	26.0%	4.5%	3.0%	3.5%	5.0%	14.0%
189 (いよてつ平均値)	17.7%	16.5%	18.8%	10.0%	22.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
190~313	26.4%	31.5%	20.6%	35.0%	22.0%	7.3%	5.5%	8.8%	10.0%	8.0%	1.4%	1.5%	1.8%	0.0%	0.0%
314~699	5.9%	6.0%	6.5%	10.0%	2.0%	8.0%	11.5%	1.8%	25.0%	8.0%	7.5%	6.5%	9.4%	5.0%	6.0%
700~999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%
1000~1147	5.2%	6.5%	2.4%	15.0%	6.0%	4.5%	8.0%	1.8%	0.0%	2.0%	15.0%	15.0%	15.3%	15.0%	14.0%
1148 (ことでん平均値)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.5%	12.5%	17.1%	20.0%	20.0%
1149~1499	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	3.6%	3.0%	5.3%	5.0%	0.0%
1500~1999	0.7%	1.0%	0.0%	5.0%	0.0%	0.5%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.4%	7.0%	5.3%	10.0%	6.0%
2000~2499	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%	15.0%	4.1%	5.0%	4.0%
2500~2999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%
3000~3499	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	1.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	4.5%	1.2%	10.0%	2.0%
3500~3999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4000~4499	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
4500~4999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
5000~5499	0.9%	1.5%	0.6%	0.0%	0.0%	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	4.0%	0.6%	0.0%	0.0%
5500~5999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
6000~6499	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
6500~6999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
7000~7499	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
7500~7999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8000~8499	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
8500~8999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
9000~9499	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
9500~9999	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
10000~14999	0.9%	1.5%	0.6%	0.0%	0.0%	0.7%	0.5%	1.2%	0.0%	0.0%	2.5%	4.0%	1.2%	0.0%	2.0%
20000~	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.5%	0.6%	0.0%	0.0%	0.7%	0.5%	0.6%	0.0%	2.0%

人口一人あたり
財政負担額実績
(2019年度)

2-2-10 地域鉄道の価値に関する回答者の意識②：自由回答

地域鉄道の価値に関する回答者の自由回答を以下のとおり整理した。

1) 鉄道の価値

- 回答者の自由意見から抽出した鉄道の価値については以下に大別できる。
 - ・ 飲酒時、悪天候時、レジャー時 等、頼りになる移動手段
 - ・ 生活必需品
 - ・ 駅を中心とした街づくり（都市機能集積）となっていて、移動が便利
 - ・ 地域の自慢・シンボリック的存在
 - ・ 交通弱者の移動手段
 - ・ 車よりも移動費が安い
 - ・ 車よりも移動が速い
 - ・ 街中での滞在時間を気にしなくていい（駐車場代を気にしなくていい）
 - ・ 定時性が車よりも高いので、予定通りに行動できる
 - ・ 環境に優しい移動手段
 - ・ 子供の自立に必要な手段
 - ・ 車より歩くため、健康増進の手段
 - ・ 心が落ち着く空間

表 鉄道の価値

<全体総括：まとめ>

分類	全体		鉄道別			
	利用者	非利用者	いよてつ	とさでん	ことでん	
飲酒時、悪天候時、レジャー時 等、頼りになる移動手段	134	115	19	33	62	39
生活必需品	126	98	28	41	38	47
駅を中心とした街づくり（都市機能 集積）となっていて、移動が便利	82	68	14	35	17	30
地域の自慢・シンボリック的存在	2	26	16	10	19	13
交通弱者の移動手段	26	13	13	6	10	10
車よりも移動費が安い	16	11	5	0	9	7
車よりも移動が速い	15	9	6	3	6	6
街中での滞在時間を気にしなくてい い（駐車場代を気にしなくていい）	15	11	4	4	6	5
定時性が車よりも高いので、予定通 りに行動できる	13	11	2	2	4	7
環境に優しい移動手段	2	1	1	0	1	1
子供の自立に必要な手段	2	1	1	0	1	1
車より歩くため、健康増進の手段	1	1	0	0	0	1
心が落ち着く空間	1	1	0	0	0	1

表 鉄道の価値

<いよてつ>

回答者全体	利用者		非利用者			
	松山市	松山市外	松山市	松山市外	松山市外	
生活必需品	33	29	4	8	5	3
駅を中心とした街づくり（都市機能集積）となっていて、移動が便利	30	29	1	5	3	2
飲酒時、悪天候時、レジャー時 等、頼りになる移動手段	24	21	3	9	9	0
地域の自慢・シンボリック的存在	6	6	0	4	3	1
交通弱者の移動手段	1	0	1	5	4	1
車よりも移動が速い	2	2	0	1	1	0
街中での滞在時間を気にしなくていい（駐車場代を気にしなくていい）	2	2	0	2	2	0
定時性が車よりも高いので、予定通りに行動できる	2	2	0	0	0	0

<とさでん>

回答者全体	利用者		非利用者			
	高知市	高知市外	高知市	高知市外	高知市外	
飲酒時、悪天候時、レジャー時 等、頼りになる移動手段	55	52	3	7	4	3
生活必需品	28	25	3	10	8	2
地域の自慢・シンボリック的存在	13	11	2	6	4	2
駅を中心とした街づくり（都市機能集積）となっていて、移動が便利	12	10	2	5	4	1
交通弱者の移動手段	4	4	0	6	5	1
車よりも移動費が安い	5	5	0	4	1	3
車よりも移動が速い	3	3	0	3	1	2
街中での滞在時間を気にしなくていい（駐車場代を気にしなくていい）	6	5	1	0	0	0
定時性が車よりも高いので、予定通りに行動できる	3	2	1	1	1	0
環境に優しい移動手段	0	0	0	1	0	1
子供の自立に必要な手段	1	0	1	0	0	0

表 鉄道の評価

<ことごと>

回答者全体	利用者		非利用者			
	高松市	高松市外	高松市	高松市外	高松市外	
生活必需品	37	35	2	10	6	4
飲酒時、悪天候時、レジャー時等、頼りになる移動手段	36	30	6	3	3	0
駅を中心とした街づくり（都市機能集積）となっていて、移動が便利	26	25	1	4	3	1
地域の自慢・シンボリック的存在	7	6	1	6	3	3
交通弱者の移動手段	8	6	2	2	0	2
車よりも移動費が安い	6	5	1	1	0	1
定時性が車よりも高いので、予定通りに行動できる	6	6	0	1	1	0
車よりも移動が速い	4	4	0	2	1	1
街中での滞在時間を気にしなくていい（駐車場代を気にしなくていい）	3	2	1	2	0	2
環境に優しい移動手段	1	1	0	0	0	0
子供の自立に必要な手段	0	0	0	1	1	0
車より歩くため、健康増進の手段	1	1	0	0	0	0
心が落ち着く空間	1	1	0	0	0	0