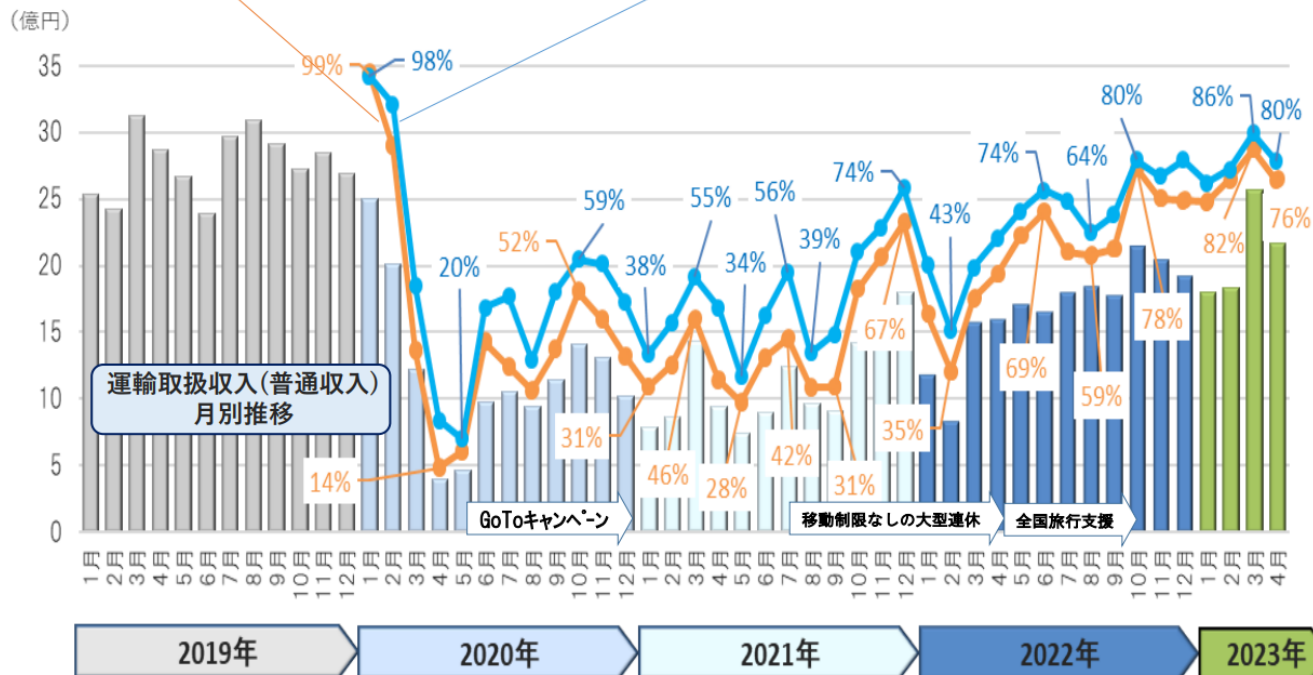


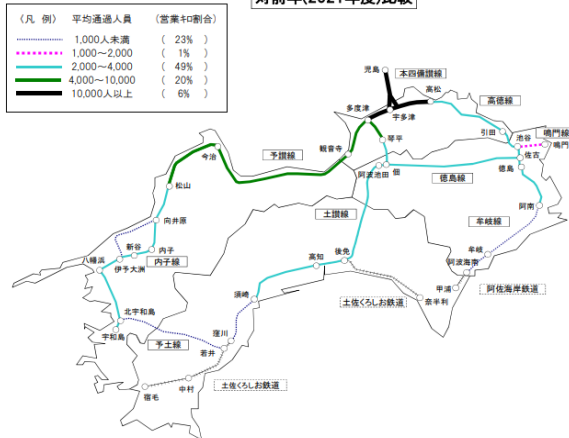
運輸取扱収入(普通収入)・対2019年同月比

瀬戸大橋線交通量・対2019年同月比

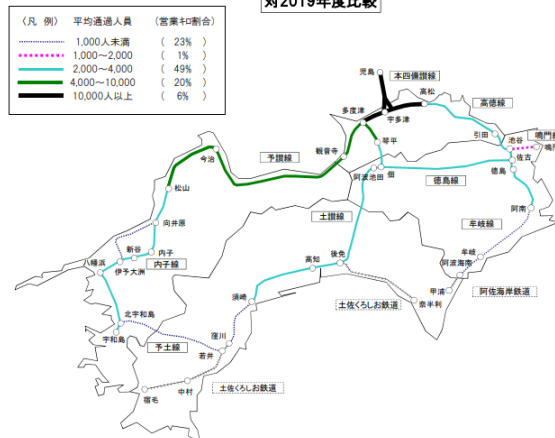


お客様のご利用状況について

お客様のご利用状況 (2022年度) 対前年(2021年度)比較



お客様のご利用状況 (2022年度) 対19年度比較



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	17,980	5,388	142.8
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,605	3,288	120.1
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,207	1,511	126.5
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,411	1,035	130.7
	今治 ~ 松山	49.5	5,549	882	118.9
(海線)	松山 ~ 宇和島	91.6	2,195	268	113.9
	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	307	33	112.0
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,580	332	114.7
	高徳線	高松 ~ 引田	45.1	3,880	374
	引田 ~ 徳島	29.4	3,003	410	115.8
JR 四国 全線					
		853.7	3,589	635	121.5

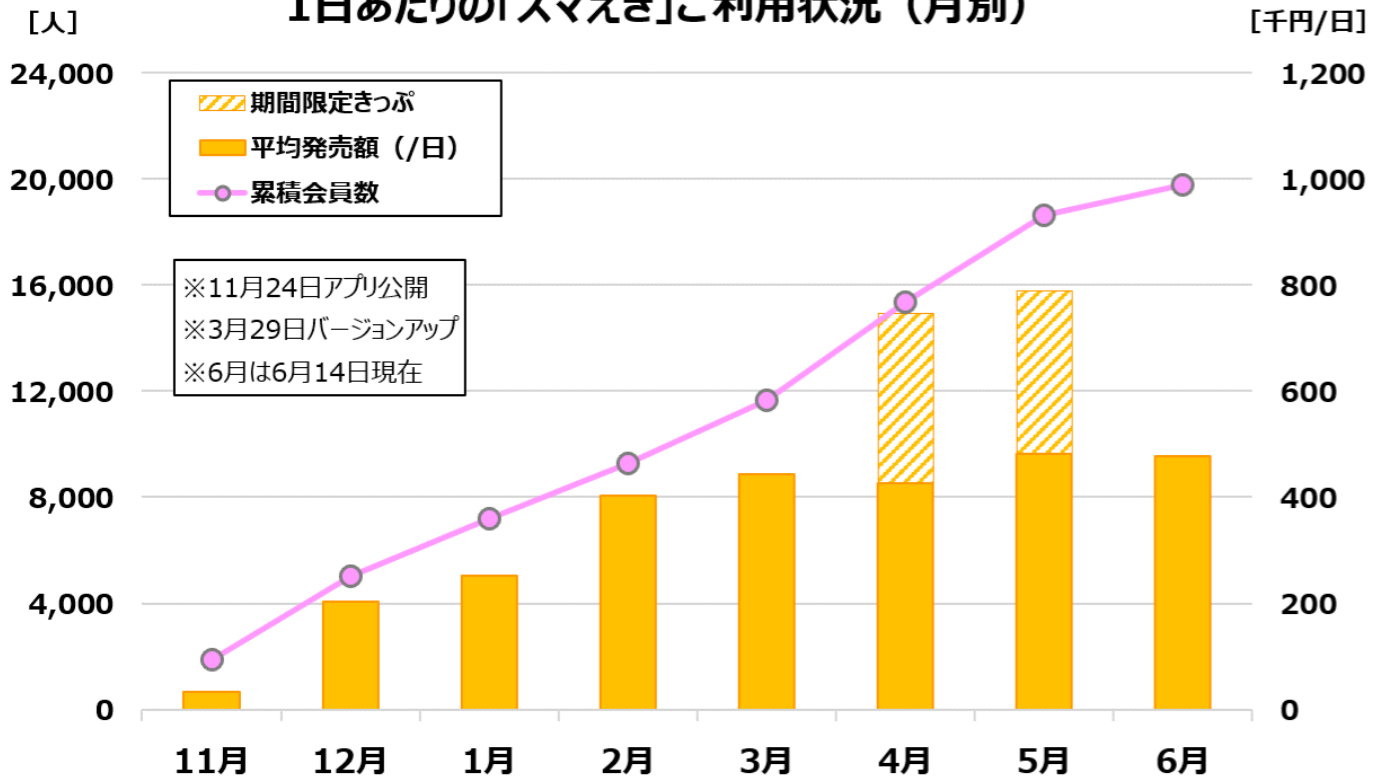
区間別平均通過人員(輸送密度)

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員 (人/日)	対2019増減 (%)	2019比 (%)
本四備讃線	宇多津 ~ 児島	18.1	17,980	△5,037	78.1
予讃線	高松 ~ 多度津	32.7	19,605	△4,409	81.6
	多度津 ~ 観音寺	23.8	7,207	△1,742	80.5
	観音寺 ~ 今治	88.4	4,411	△1,103	80.0
	今治 ~ 松山	49.5	5,549	△1,258	81.5
(海線)	松山 ~ 宇和島	91.6	2,195	△574	79.3
	向井原 ~ 伊予大洲	41.0	307	△58	84.2
内子線	内子 ~ 新谷	5.3	2,580	△718	78.2
	高徳線	高松 ~ 引田	45.1	3,880	△836
	引田 ~ 徳島	29.4	3,003	△630	82.7
JR 四国 全線					
		853.7	3,589	△826	81.3

(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、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線(一部の線区を除く)で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。
 なお、予土線(北宇和島~若井)は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員(輸送人キロ)の影響を除いた場合、平均通過人員(2022年度)は、137人(対前年比率103.1%)となります。

(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 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、利用実態にかかわらず、発売実績に応じて全線(一部の線区を除く)で輸送人員及び輸送人キロを計上しております。
 なお、予土線(北宇和島~若井)は、四国内のフリータイプのきっぷによる輸送人員(輸送人キロ)の影響を除いた場合、平均通過人員(2022年度)は、137人(対2019年度比率77.1%)となります。
 ※ 牟岐線・阿波海南~海部間は、2020年10月31日で廃止となり、廃止前の営業キロは牟岐~阿波海南間で11.6kmとなります。

1日あたりの「スマえき」ご利用状況（月別）



「スマえき」の今後の展開イメージ・・・



『バス』もスマホで！

『いつでも、どこでも！』『キャッシュレス！』で買える

～バス⇄鉄道を一つのアプリで実現～



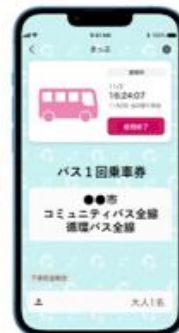
環境・背景

- ◎ スマホの普及
- ◎ 非対面・非接触
- ◎ 現金収受 → 目視確認へ
- ◎ 旅客の移動パターン分析
- ◎ 施策・ニーズに応じた商品

例えば...

乗車券のアプリチケット化

種類	種別	金額
1 回 券	大人（12歳以上）	200円
	小人	100円
1 日 券	大人（12歳以上）	500円
	小人	250円



● 利便性向上

● 時代ニーズに対応

● 運転手の省力化

● ご利用データ活用

● 独自の販売環境



リムジンバス
区間別1回券

将来像

四国エリアを中心とした
公共交通ネットワーク構築に向けて

モビリティ間連携によるMaaS構想の実現



- ・ 共通フォーマットで購入可
- ・ 相互訴求機会の向上



鉄道も含めた
エリア周遊券など