

第5章 市民意見

5.1 アンケート調査概要

(1) 調査目的

城端線・氷見線沿線の高岡市、氷見市、砺波市、南砺市の4市における、将来の公共交通網形成へ向けた取組みの参考とするため、アンケート調査を行った。

(2) 調査概要

調査対象：高岡市、氷見市、砺波市、南砺市において、JR 城端線・氷見線沿線に在住する 15 歳以上の市民のうち、無作為に抽出した 2,500 名

配布数：2,500 通（高岡市：1,000 通 氷見市・砺波市・南砺市：それぞれ 500 通）

実施方法：アンケート票の郵送、同封の返信用封筒にて回収

調査期間：平成 28 年 2 月 1 日（月）～平成 28 年 2 月 22 日（月）

回収数：975 通

回収率：39.0%

配布数・回収数・回収率

	配布数	回収数	回収率
高岡市	1,000	350	35.9
砺波市	500	202	40.4
氷見市	500	180	36.0
南砺市	500	229	45.8
無回答		14	
合計	2,500	975	39.0

※無回答は、居住地の回答がなかったもの

(3) 集計結果の表記について

- ・設問の後ろに (SA)、(MA)、(FA) と表記している。これは、それぞれの質問の回答方法を示しており、SA⇒単数回答 (Single Answer)、MA⇒複数回答 (Multi Answer)、FA⇒自由筆記 (Free Answer) を意味する。
- ・回答結果の割合 (%) は、サンプル数に対する回答数の割合を小数点以下第 2 位で四捨五入しており、合計が 100% にならない場合がある。
- ・回答結果の図表中で「無回答」としているものは、その設問に対して回答されていないもの、回答方法が誤っているもの、判読が困難なものの総計である。
- ・回答結果の図表中で「n=〇〇」は、集計対象者の総数を示している。回答者が限定されている設問やクロス集計の場合は、その条件に該当する人の総数を示している。
- ・設問、回答項目は一部省略して表記することがある。

5.2 アンケート調査結果

(1) 回答者の属性

① 性別 (SA)

■回答者の56.4%が「女性」、42.3%が「男性」。

回答者の性別 (n=975)

項目	回答数	割合
男性	412	42.3%
女性	550	56.4%
無回答	13	1.3%
合計	975	100%

② 年齢 (SA)

■「60～69歳」が最も多く、全体の23.6%を占める。また、60歳以上の回答が全体の49.4%となる。

回答者の年齢 (n=975)

項目	回答数	割合
15～19歳	27	2.8%
20～29歳	46	4.7%
30～39歳	104	10.7%
40～49歳	149	15.3%
50～59歳	157	16.1%
60～69歳	230	23.6%
70～79歳	171	17.5%
80歳以上	81	8.3%
無回答	10	1.0%
合計	975	100%

③ 居住地 (SA)

■「高岡市」が最も多く35.9%となる。次いで「南砺市」、「砺波市」、「氷見市」の順。

回答者の居住地 (n=975)

項目	回答数	割合
高岡市	350	35.9%
砺波市	202	20.7%
氷見市	180	18.5%
南砺市	229	23.5%
無回答	14	1.4%
合計	975	100%

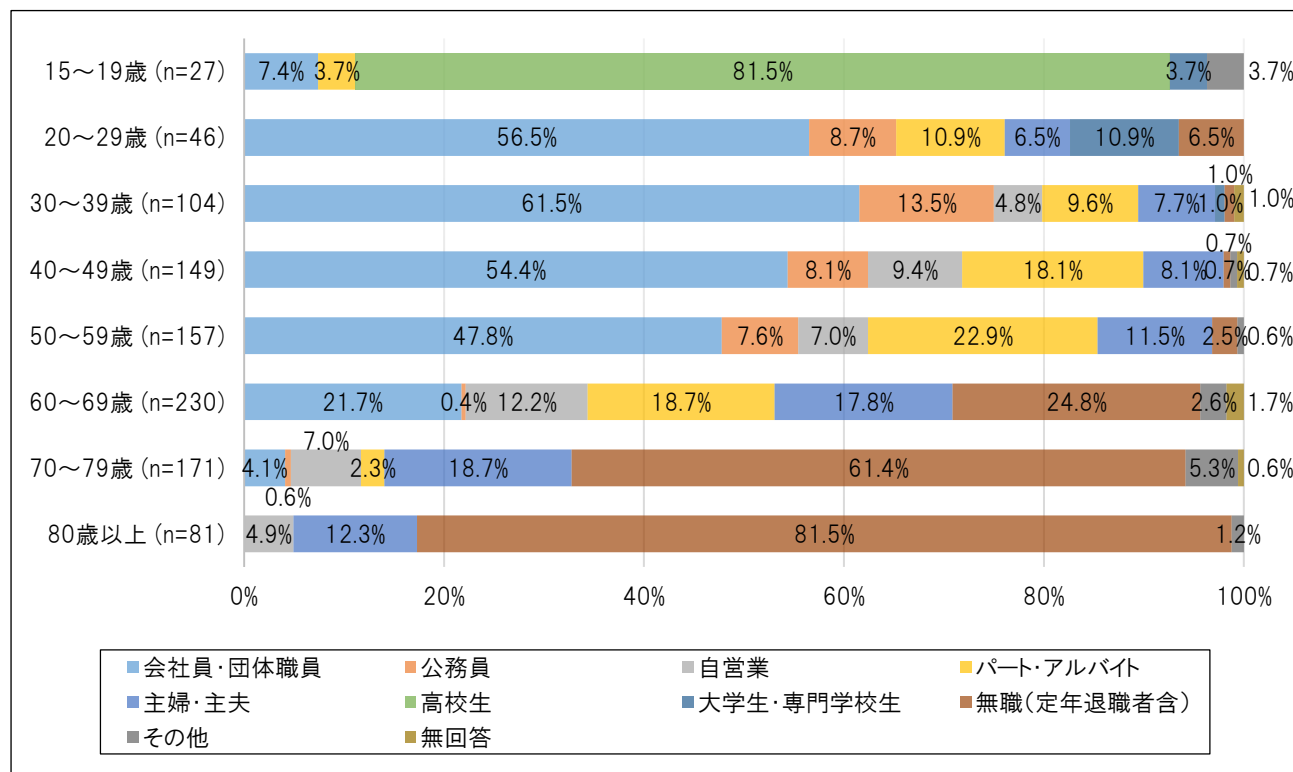
④ 職業 (SA)

- 通勤・通学が発生すると考えられる職業(「会社員・団体職員」「公務員」「パート・アルバイト」「高校生」「大学生・専門学校生」)を合わせると、51.8%となる。
- 性別では、男性で「会社員・団体職員」「無職」の割合が高く、女性では「会社員・団体職員」「パート・アルバイト」「主婦」「無職」の割合がほぼ同程度となっている。
- 30～59歳の間では労働者(「会社員・団体職員」「公務員」「自営業」「パート・アルバイト」)が80%を超える。

性別の職業 (n=975)

項目	回答数	割合	性別	
			男性 (n=412)	女性 (n=550)
会社員・団体職員	306	31.4%	45.4%	21.3%
公務員	44	4.5%	4.1%	4.9%
自営業	74	7.6%	11.9%	4.5%
パート・アルバイト	126	12.9%	4.1%	19.6%
主婦・主夫	124	12.7%	0.2%	22.2%
高校生	22	2.3%	2.2%	2.4%
大学生・専門学校生	7	0.7%	0.5%	0.9%
無職(定年退職者含)	237	24.3%	29.6%	20.9%
その他	19	1.9%	1.7%	2.2%
無回答	16	1.6%	0.2%	1.1%
合計	975	100%	100%	100%

年齢別の職業 (n=965)



⑤ 最も利用する鉄道駅の駅名 (FA)

- 回答数が多い駅は、「高岡駅」11.9%、「砺波駅」6.8%、「氷見駅」5.3%となる。
- 城端線沿線の駅を利用する割合は、全体の 23.3%、氷見線沿線の駅を利用する割合は、全体の 9.9%となる。
- 城端線・氷見線沿線以外を答えた人は全体の 1.9%となる。
- 「全く利用しない」は全体の 45.6%を占める。

最も利用する鉄道駅名 (n=975)

路線	駅名	回答数	割合
共通	高岡	116	11.9%
氷見線	氷見	52	5.3%
	島尾	14	1.4%
	雨晴	2	0.2%
	越中国分	3	0.3%
	伏木	15	1.5%
	能町	7	0.7%
	越中中川	4	0.4%
城端線	新高岡	51	5.2%
	二塚	3	0.3%
	林	1	0.1%
	戸出	12	1.2%
	油田	24	2.5%
	砺波	66	6.8%
	東野尻	8	0.8%
	高儀	3	0.3%
	福野	37	3.8%
	東石黒	1	0.1%
	福光	47	4.8%
	越中山田	2	0.2%
	城端	23	2.4%
万葉線	片原町	1	0.1%
	米島口	1	0.1%
あいの風	西高岡	1	0.1%
	福岡	3	0.3%
	石動	6	0.6%
	小杉	1	0.1%
JR 西	金沢	6	0.6%
その他	全く利用しない	445	45.6%
	無回答	20	2.1%
	合計	975	100%

※駅名を2つ以上回答した場合、一つ目に記載された駅名を集計した
 ※万葉線駅は厳密には鉄道駅ではなく軌道駅だが、今回速報では集計した

⑥ 最も利用する駅までの主な移動手段と駅までの所要時間（FA）

- 「車」の回答が最も多く41.1%、次いで「徒歩」36.4%となる。
- 駅までの「バス」の利用は全体の3.8%にとどまっている。
- 駅までの所要時間が「10分以内」と回答した方は、全体の55.9%となる。
- 所要時間が「20分以内」とした人は、全体の83.1%を占める。

最も利用する駅までの移動手段（n=530）

項目	回答数	割合
徒歩	193	36.4%
車	218	41.1%
自転車	41	7.7%
バイク	2	0.4%
バス	20	3.8%
タクシー	9	1.7%
万葉線	4	0.8%
無回答	43	8.1%
合計	530	100%

最も利用する駅までの所要時間（n=530）

項目	回答数	割合
5分以内	118	22.3%
10分以内	178	33.6%
20分以内	144	27.2%
30分以内	32	6.0%
30分以上	15	2.8%
無回答	43	8.1%
合計	530	100%

※自由回答したものを一定の区分で集計した

※移動手段を2つ以上回答した場合、一つ目に記載されたものを集計した

※⑤最も利用する鉄道駅「全く利用しない」回答者は除く

⑦ JR 城端線・氷見線の最寄駅駅名（FA）

- 氷見線沿線を最寄駅としている人は全体の32.4%、城端線沿線では全体の51.6%となる。
- 「氷見駅」が最も多く13.8%、次いで「砺波駅」が11.6%、「高岡駅」11.4%、「福光駅」9.4%の順。

JR 城端線・氷見線の最寄り駅名（n=975）

路線	駅名	回答数	割合
共通	高岡	111	11.4%
氷見線	氷見	135	13.8%
	島尾	48	4.9%
	雨晴	5	0.5%
	越中国分	3	0.3%
	伏木	34	3.5%
	能町	35	3.6%
	越中中川	56	5.7%
城端線	新高岡	19	1.9%
	二塚	16	1.6%
	林	4	0.4%
	戸出	46	4.7%
	油田	49	5.0%
	砺波	113	11.6%
	東野尻	26	2.7%
	高儀	12	1.2%
	福野	63	6.5%
	東石黒	13	1.3%
	福光	92	9.4%
	越中山田	5	0.5%
	城端	45	4.6%
その他	わからない	18	1.8%
	無回答	27	2.8%
	合計	975	100%

※駅名を2つ以上回答した場合、一つ目に記載された駅名として集計した

⑧ 最寄り駅までの主な移動手段と駅までの所要時間（FA）

- 「車」が最も多く42.4%、次いで「徒歩」が37.4%となる。
- 「バス」を利用している割合は、全体の2.4%となる。
- 駅までの所要時間は「10分以内」と回答した方は、全体の67.8%となる。
- 所要時間が「20分以内」とした人は、全体の87.0%を占める。

最寄り駅までの移動手段（n=957）

項目	回答数	割合
徒歩	358	37.4%
車	406	42.4%
自転車	61	6.4%
バイク	2	0.2%
バス	23	2.4%
タクシー	7	0.7%
万葉線	3	0.3%
無回答	97	10.1%
合計	957	100%

所要時間（n=957）

項目	回答数	割合
5分以内	289	30.2%
10分以内	360	37.6%
20分以内	184	19.2%
30分以内	22	2.3%
30分以上	3	0.3%
無回答	99	10.3%
合計	957	100%

※自由回答したものを一定の区分で集計した

※移動手段を2つ以上回答した場合、一つ目に記載されたものを集計した

※⑦最寄り駅が「わからない」回答者は除く

⑨ 運転免許の有無（SA）

- 運転免許証を「持っている」人は、全体の83.9%を占める。
- 女性では、19.5%の人が運転免許証を「持っていない」。
- 20歳代～60歳代では、9割以上の方が運転免許証を「持っている」。
- 運転免許証を「持っていたが返納した」人は70歳以上となる。
- 80歳以上の内、16.0%が運転免許証を「持っていたが返納した」と回答している。
- 運転免許証返納状況には、性別の差は見られない。
- 返納してからの年数は、5年以内の割合が全体の46.7%、10年以内を含めると80.0%となる。

免許証の有無（n=975）

項目	回答数	割合	性別	
			男性 (n=412)	女性 (n=550)
持っている	818	83.9%	93.2%	78.4%
持っていない	128	13.1%	4.9%	19.5%
持っていたが返納した	15	1.5%	1.5%	1.6%
無回答	14	1.4%	0.5%	0.5%
合計	975	100%	100%	100%

返納してからの年数（n=15）

項目	回答数	割合
1年以内	0	0.0%
5年以内	7	46.7%
10年以内	5	33.3%
10年以上	2	13.3%
無回答	1	6.7%
合計	15	100%

※自由回答したものを一定の区分で集計した

年代別・免許証の有無（n=965）

項目	15～19歳 (n=27)	20～29歳 (n=46)	30～39歳 (n=104)	40～49歳 (n=149)	50～59歳 (n=157)	60～69歳 (n=230)	70～79歳 (n=171)	80歳以上 (n=81)
持っている	11.1%	95.7%	98.1%	98.7%	97.5%	94.3%	74.9%	28.4%
持っていない	88.9%	4.3%	1.9%	1.3%	1.3%	5.7%	23.4%	53.1%
持っていたが返納した	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	16.0%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.0%	0.6%	2.5%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

⑩ 自動車の利用状況 (SA)

- 「自由に使える自動車がある」人は全体の78.7%。「家族に送迎してもらえる」人を含めると、自動車を利用して移動している割合は、全体の91.5%となる。
- 一方、「家族に送迎を頼むことができないことが多い」、「世帯で自動車を保有していない」等、自分で自動車での移動ができない方の割合は、全体の5.7%となる。
- 「20～69歳」では、「自由に使える自動車がある」の割合が全体の9割を占める。
- 「15～19歳」では「家族の送迎」とする割合が高い。
- 「50～59歳」を超えて年齢が高くなるに従って、「家族の送迎」とする割合が増える。

自動車の利用状況 (n=975)

項目	回答数	割合
自由に使える自動車がある	767	78.7%
家族に送迎してもらえる	125	12.8%
家族に送迎を頼むことができないことが多い	31	3.2%
世帯で自動車を保有していない	24	2.5%
その他	5	0.5%
無回答	23	2.4%
合計	975	100%

年代別・自動車の利用状況 (n=965)

項目	15～19歳 (n=27)	20～29歳 (n=46)	30～39歳 (n=104)	40～49歳 (n=149)	50～59歳 (n=157)	60～69歳 (n=230)	70～79歳 (n=171)	80歳以上 (n=81)
自由に使える自動車がある	7.4%	89.1%	92.3%	96.6%	94.3%	89.1%	62.6%	28.4%
家族に送迎してもらえる	74.1%	4.3%	2.9%	2.0%	3.2%	6.5%	21.6%	49.4%
家族に送迎を頼むことができないことが多い	11.1%	4.3%	2.9%	0.0%	0.0%	1.7%	8.2%	6.2%
世帯で自動車を保有していない	7.4%	0.0%	1.0%	0.7%	2.5%	0.9%	3.5%	9.9%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.4%	1.2%	1.2%
無回答	0.0%	2.2%	1.0%	0.0%	0.0%	1.3%	2.9%	4.9%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

⑪ いつ頃まで運転を続けたいか（SA）

- 全体の57.1%が「できる限り続けたい」としている。
- 代わりの移動手段の確保や年齢によって運転をやめたいと考えている人は、全体の25.3%となる。
- 「できる限り続けたい」としている人は、40～49歳を超え、年齢が高くなるに従って減少している。
- 「一定の年齢になったらやめたい」とした人に、免許証返納の時期をうかがったところ、「70歳～80歳頃」が81.5%、中でも、「75歳頃」と考えている人が30.6%となる。

いつ頃まで運転を続けたいか（n=975）

項目	回答数	割合
できる限り続けたい	557	57.1%
一定の年齢になったらやめたい	216	22.2%
代わりの移動手段があればやめたい	30	3.1%
現在運転を控えている	17	1.7%
運転しない	84	8.6%
その他	7	0.7%
無回答	64	6.6%
合計	975	100%

年代別（n=965）

項目	15～19歳 (n=27)	20～29歳 (n=46)	30～39歳 (n=104)	40～49歳 (n=149)	50～59歳 (n=157)	60～69歳 (n=230)	70～79歳 (n=171)	80歳以上 (n=81)
できる限り続けたい	48.1%	73.9%	68.3%	77.2%	66.2%	56.5%	43.9%	17.3%
一定の年齢になったらやめたい	14.8%	15.2%	19.2%	18.1%	26.1%	31.7%	21.6%	8.6%
代わりの移動手段があればやめたい	7.4%	4.3%	6.7%	3.4%	3.2%	1.7%	2.9%	0.0%
現在運転を控えている	0.0%	2.2%	0.0%	0.0%	1.9%	1.7%	4.1%	2.5%
運転しない	18.5%	2.2%	2.9%	1.3%	1.3%	4.3%	14.0%	45.7%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	0.9%	0.6%	2.5%
無回答	11.1%	2.2%	2.9%	0.0%	0.0%	3.0%	12.9%	23.5%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

「一定の年齢になったらやめたい」とした人が想定した「運転をやめたい年齢」（n=216）

項目	回答数	割合
65歳頃	11	5.1%
70歳頃	54	25.0%
75歳頃	66	30.6%
80歳頃	56	25.9%
85歳頃	11	5.1%
90歳頃	8	3.7%
無回答	10	4.6%
合計	216	100%

※自由回答したものを一定の区分で集計した

⑫ 過去1年に利用した交通手段（MA・ALL）

- 回答者全体の80.6%が、自動車を「自分で運転」している。
- 公共交通を利用している人の割合は、「城端線」26.9%、「氷見線」13.8%、「バス」23.9%となる。
- 公共交通の利用は「15～19歳」の割合が高いが、20歳を超えて年齢が高くなると、約半数程度に減少している。

過去1年に利用した交通手段（n=975）（あてはまるものすべて）

項目	回答数	割合	その他の回答の内訳	回答数
車(自分で運転)	786	80.6%	富山市ライトレール	5
車(家族等が運転)	593	60.8%	観光バス	5
自転車	353	36.2%	JR, JR 西日本	3
原付・バイク	28	2.9%	友人・親戚縁者	2
徒歩	580	59.5%	送迎バス	1
タクシー	285	29.2%	高速バス	1
城端線	262	26.9%	東海新幹線	1
氷見線	135	13.8%	地下鉄	1
あいの風とやま鉄道	249	25.5%	北陸本線	1
万葉線	101	10.4%	フェリー	1
北陸新幹線	396	40.6%	無回答	2
バス(コミュニティバス・路線バス)	233	23.9%	合計	23
高速バス	140	14.4%		
飛行機	119	12.2%		
その他	23	2.4%		
無回答	13	1.3%		

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

年齢別・過去1年に利用した交通手段（n=965）（あてはまるものすべて）

項目	15～19歳 (n=27)	20～29歳 (n=46)	30～39歳 (n=104)	40～49歳 (n=149)	50～59歳 (n=157)	60～69歳 (n=230)	70～79歳 (n=171)	80歳以上 (n=81)
車(自分で運転)	7.4%	89.1%	96.2%	96.6%	94.9%	90.4%	69.0%	28.4%
車(家族等が運転)	85.2%	80.4%	74.0%	68.5%	63.7%	53.5%	47.4%	60.5%
自転車	63.0%	32.6%	29.8%	37.6%	45.2%	36.1%	36.8%	19.8%
原付・バイク	3.7%	4.3%	1.9%	1.3%	3.8%	4.8%	2.3%	0.0%
徒歩	77.8%	60.9%	75.0%	65.8%	70.7%	55.7%	47.4%	43.2%
タクシー	11.1%	21.7%	28.8%	34.9%	33.1%	27.0%	25.7%	39.5%
城端線	66.7%	32.6%	29.8%	28.9%	29.3%	23.9%	25.1%	13.6%
氷見線	33.3%	13.0%	11.5%	12.1%	14.6%	14.3%	12.9%	14.8%
あいの風とやま鉄道	44.4%	37.0%	25.0%	30.9%	26.8%	24.8%	21.6%	14.8%
万葉線	22.2%	10.9%	16.3%	8.1%	14.0%	8.7%	7.0%	8.6%
北陸新幹線	33.3%	39.1%	51.9%	51.7%	44.6%	48.3%	28.1%	9.9%
バス(コミュニティバス・路線バス)	37.0%	30.4%	22.1%	22.8%	17.8%	22.2%	26.9%	32.1%
高速バス	18.5%	32.6%	10.6%	15.4%	16.6%	16.1%	10.5%	4.9%
飛行機	3.7%	15.2%	13.5%	14.8%	17.2%	13.9%	7.6%	3.7%
その他	0.0%	4.3%	1.9%	2.7%	2.5%	3.5%	0.6%	2.5%
無回答	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%	2.5%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

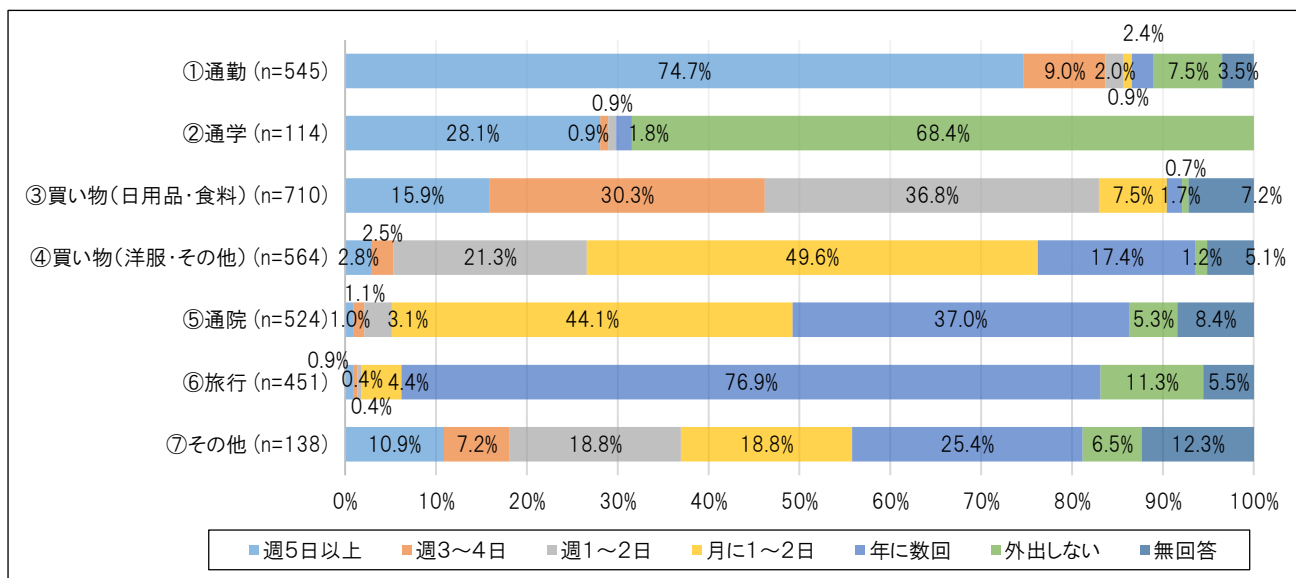
(2) 外出活動

① 外出目的ごとの頻度 (SA)

- 「①通勤」、「②通学」は「週5日以上」の割合が高い。
- 「③買い物(日用品・食料)」は、全体の83.0%が「週に1~2日」以上の頻度で外出する。また、「週に3~4日」以上では46.2%となる。
- 「④買い物(洋服・その他)」、「月に1~2日」が最も多い。
- 「⑤通院」は「月に1~2日」、「年に数回」の割合が全体の8割を占める。

外出の頻度 (n=975)

項目	①通勤 (n=545)	②通学 (n=114)	③買い物 (日用品・食料) (n=710)	④買い物 (洋服・その他) (n=564)	⑤通院 (n=524)	⑥旅行 (n=451)	⑦その他 (n=138)
週5日以上	74.7%	28.1%	15.9%	2.8%	1.0%	0.9%	10.9%
週3~4日	9.0%	0.9%	30.3%	2.5%	1.1%	0.4%	7.2%
週1~2日	2.0%	0.9%	36.8%	21.3%	3.1%	0.4%	18.8%
月1~2日	0.9%	0.0%	7.5%	49.6%	44.1%	4.4%	18.8%
年に数回	2.4%	1.8%	1.7%	17.4%	37.0%	76.9%	25.4%
外出しない	7.5%	68.4%	0.7%	1.2%	5.3%	11.3%	6.5%
無回答	3.5%	0.0%	7.2%	5.1%	8.4%	5.5%	12.3%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



② 外出目的ごとの移動時間帯(行き・帰り) (SA)

- 行きの移動時間帯は、朝「7時～10時」の回答が多く、特に「10時」台で移動者数が最も多くなる。
- 帰りの時間帯は「11時～12時」、「16時～18時」と時間帯が分散している。
- 帰りの時間は「17時台」の回答が最も多い。

行き・時間帯 (n=975)

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
①通勤 (n=490)	0	3	1	1	9	31	197	175	43	11	2	2	7	2	2	0	1	0	2	0	0	1	0	0
②通学 (n=36)	0	0	0	0	0	5	18	10	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
③買い物(日用品・食料) (n=580)	0	1	0	0	1	0	0	6	18	159	69	13	31	48	63	57	37	44	20	11	1	0	1	0
④買い物(洋服・その他) (n=440)	0	1	0	0	0	0	0	2	26	170	58	3	68	60	28	8	5	7	3	0	1	0	0	0
⑤通院 (n=418)	0	0	0	0	0	1	6	86	134	84	26	3	14	15	16	15	12	5	0	0	1	0	0	0
⑥旅行 (n=260)	1	0	2	0	4	49	82	40	36	17	3	2	8	3	3	2	0	0	1	0	2	1	1	3
⑦その他 (n=107)	0	0	0	1	0	3	6	10	13	20	8	4	7	3	7	9	2	12	1	0	0	1	0	0
合計	1	5	3	2	14	89	309	329	272	462	166	27	135	131	119	91	57	68	27	11	5	3	2	3

帰り・時間帯 (n=975)

時間帯	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
①通勤 (n=486)	0	0	0	1	2	1	1	1	2	2	4	9	9	11	18	38	88	140	89	41	16	8	4	1
②通学 (n=36)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	10	4	8	5	2	1	0	1	0
③買い物(日用品・食料) (n=563)	1	0	0	1	0	0	1	0	0	6	69	75	32	25	56	75	79	60	47	19	13	3	0	1
④買い物(洋服・その他) (n=435)	0	1	1	0	0	1	0	0	0	2	21	36	31	46	71	96	75	26	12	11	2	3	0	0
⑤通院 (n=382)	0	0	0	0	0	0	0	0	2	44	100	85	39	14	24	29	14	23	4	1	0	2	1	0
⑥旅行 (n=247)	0	0	1	0	0	2	0	1	1	3	3	2	4	3	10	12	22	28	28	34	35	33	23	2
⑦その他 (n=107)	0	0	0	2	0	0	1	1	2	2	4	9	4	6	4	12	21	7	7	5	10	7	3	0
合計	1	1	2	4	2	4	3	3	7	59	201	217	120	105	186	272	303	292	192	113	77	56	32	4

③ 外出目的ごとの交通手段 (MA・ALL)

- 「①通勤」、「③買い物(日用品・食料)」、「④買い物(洋服・その他)」、「⑤通院」では、「車(自分で運転)」「車(家族等が運転)」の割合が回答者全体の7割～9割を占める。
- 「②通学」では、「城端線」を利用している割合が44.4%、「氷見線」は8.3%となる。
- 「⑥旅行」では、「②通学」を除いた他の目的と比較して、「城端線」、「氷見線」利用の割合が高い。

交通手段 (n=975) (あてはまるものすべて)

項目	①通勤 (n=504)	②通学 (n=36)	③買い物 (日用品・食料) (n=705)	④買い物 (洋服・その他) (n=557)	⑤通院 (n=494)	⑥旅行 (n=400)	⑦その他 (n=129)
車(自分で運転)	88.5%	22.2%	73.3%	70.7%	68.8%	37.5%	57.4%
車(家族等が運転)	3.0%	41.7%	19.4%	25.7%	14.8%	26.3%	13.2%
自転車	5.4%	27.8%	8.1%	4.5%	5.1%	0.5%	3.9%
原付・バイク	0.8%	0.0%	0.7%	0.7%	0.8%	0.5%	1.6%
徒歩	10.3%	55.6%	10.5%	5.2%	9.5%	4.0%	14.0%
タクシー	0.6%	0.0%	1.0%	0.5%	2.4%	4.0%	3.9%
城端線	2.4%	44.4%	1.0%	2.2%	2.0%	8.0%	11.6%
氷見線	2.4%	8.3%	0.4%	1.6%	0.6%	4.0%	6.2%
あいの風とやま鉄道	2.8%	11.1%	0.4%	1.6%	0.2%	8.0%	8.5%
万葉線	0.6%	5.6%	0.3%	1.1%	0.4%	0.5%	4.7%
北陸新幹線	0.4%	2.8%	0.0%	0.2%	0.0%	40.5%	7.8%
バス(コミュニティバス・路線バス)	2.0%	13.9%	1.0%	3.2%	2.4%	3.3%	4.7%
高速バス	0.4%	0.0%	0.1%	0.4%	0.2%	13.3%	0.8%
飛行機	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%	0.8%
その他	0.2%	0.0%	0.4%	0.2%	0.4%	7.5%	4.7%
無回答	2.2%	2.8%	10.8%	11.5%	11.5%	10.3%	10.1%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

その他の交通手段 (n=29)

その他の回答の内訳	回答数
JR、JR 西日本	9
貸切りバス・ツアーバス	8
観光バス	6
友人の車	2
ライトレール	1
大型バイク	1
デイスサービスの車	1
送迎バス	1

④ 外出目的ごとの目的地（SA）

- 「①通勤」で最も多い目的地は「高岡市」35.7%、次いで「南砺市」18.5%となる。
- 「②通学」では、「高岡市」の割合が44.4%を占める。
- 「③買物(日用品・食料)」は「高岡市」31.6%、「砺波市」23.3%、「氷見市」「南砺市」15.6%である。
- 「④買物(洋服・その他)」は「高岡市」42.5%、「砺波市」21.5%。「金沢市」「かほく市」への移動も見られる。
- 「⑤通院」は、「高岡市」「砺波市」では「③買物(日用品・食料)」と比較して0.5%～2.5%ほど割合が増加している。一方「南砺市」「氷見市」では、それぞれ3%～4%ほど減少しており、他市への移動がみられる。
- 「⑥旅行」では、関東地方の割合が高く33.8%、北陸地方16.1%(富山県内含)、近畿地方13.5%となる。

目的地 (n=821)

項目	①通勤 (n=504)	②通学 (n=36)	③買物 (日用品・食料) (n=705)	④買物 (洋服・その他) (n=557)	⑤通院 (n=496)	⑦その他 (n=129)
富山市	9.5%	5.6%	0.3%	3.8%	2.8%	11.6%
高岡市	35.7%	44.4%	31.6%	42.5%	34.1%	29.5%
氷見市	9.1%	8.3%	15.6%	3.6%	12.1%	10.9%
砺波市	13.1%	11.1%	23.3%	21.5%	23.8%	12.4%
小矢部市	3.0%	2.8%	0.0%	0.7%	0.4%	2.3%
南砺市	18.5%	11.1%	15.6%	3.6%	11.5%	10.1%
射水市	5.6%	2.8%	0.7%	0.7%	1.0%	1.6%
富山県内	0.0%	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%
金沢市	1.6%	2.8%	0.4%	7.9%	1.2%	1.6%
かほく市	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%
その他富山県外	0.4%	2.8%	0.1%	0.2%	0.0%	8.5%
無回答	3.4%	8.3%	12.2%	14.7%	13.1%	11.6%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

※2つ以上回答したものは、一つ目に記載された市名を集計している。

項目	⑥旅行 (n=400)
富山県内	3.3%
北海道	1.0%
東北	0.5%
関東	33.8%
甲信越	7.0%
北陸	12.8%
東海	6.5%
近畿	13.5%
中国	1.3%
九州	1.0%
沖縄	0.8%
全国各地	2.3%
海外	1.0%
無回答	15.5%
合計	100%

※2つ以上回答したものは、一つ目に記載された県名、地域名を集計している

※自由回答したものを一定の区分で集計した

(3) JR 城端線・氷見線について

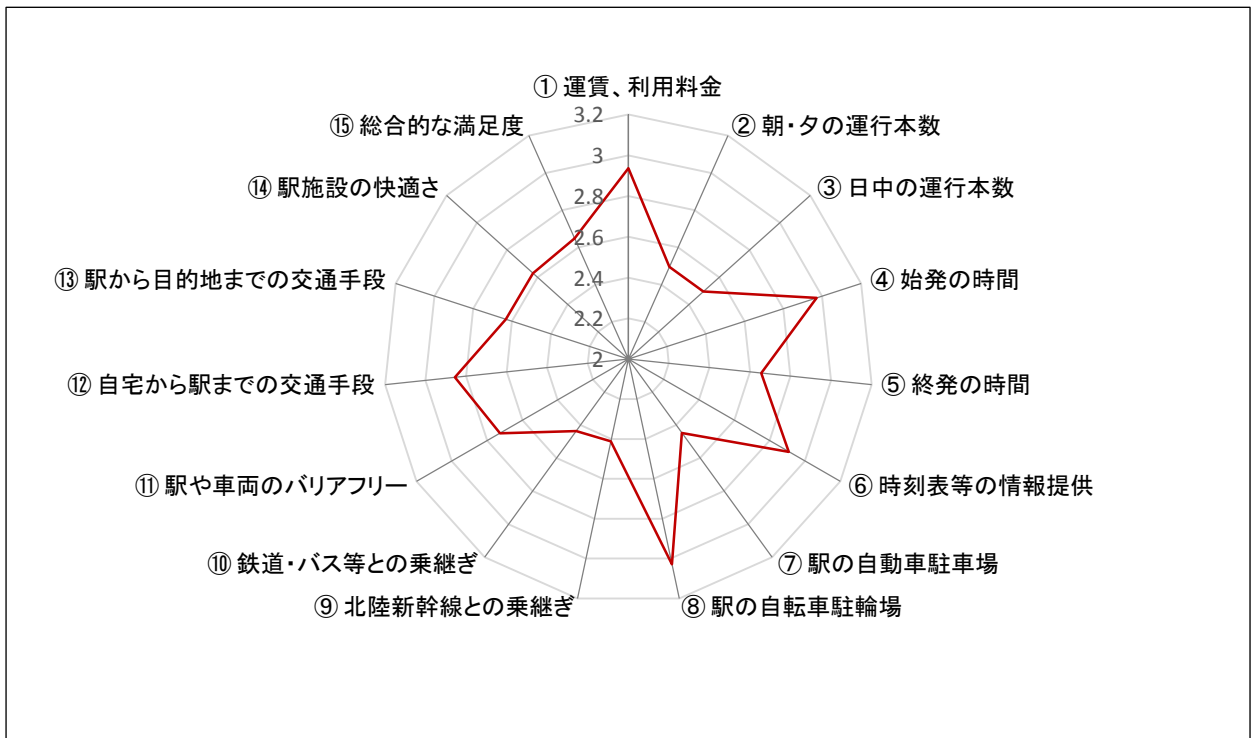
① JR 城端線に関する印象 (SA)

※設問は、各項目「満足」「やや満足」「普通」「やや不満」「不満」「わからない」の6項目で回答している。

集計では、「わからない」の回答を除いた5段階についてそれぞれ得点を付け評価する。具体的には、「満足:5」「やや満足:4」「普通:3」「やや不満:2」「不満:1」点とし、平均評価点を算出、分析を行う。(問3-1-2も同様)

- 城端線に関する満足度は総じて低い。
- 特に「運行本数」や「北陸新幹線、鉄道、バスとの乗継ぎ」のような運行、乗継ぎの利便性に関する項目と、「駅の自動車駐車場」「駅から目的地までの交通手段」のような自宅、駅、目的地までのアクセスに関する項目で低くなっている。
- 「駅の自転車駐輪場」は評価が最も高いものの、評価点は3にとどまっている。
- 城端線の全質問項目の平均評価点は2.65であった。

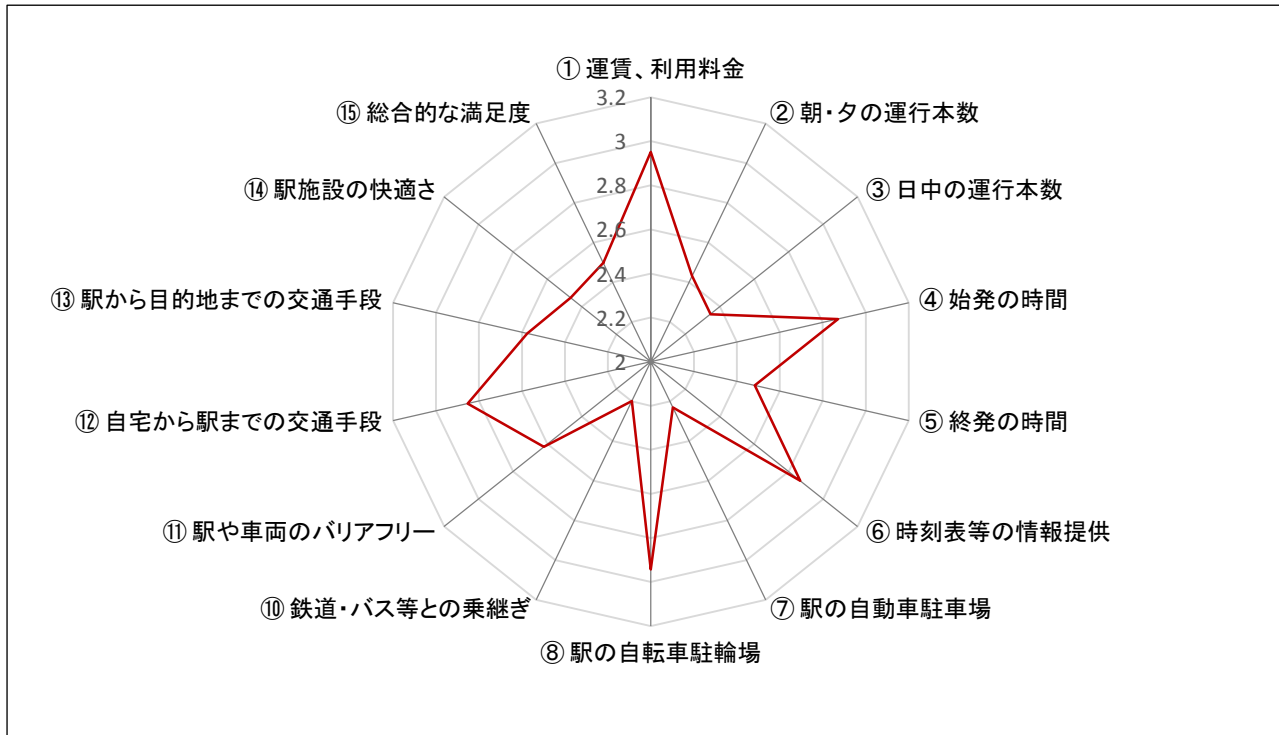
JR 城端線の印象 (n=975)



② JR 氷見線に関する印象（SA）

- 城端線同様に、氷見線に関する印象は総じて低い。
- 「駅の自動車駐車場」「鉄道・バス等との乗継ぎ」では、平均評価点 2 に近づいている。
- 特に満足度が低い項目は、「運行本数」「始発・終発の時間」のような運行に関する項目や、「駅の自動車駐車場」「駅施設の快適さ」等、駅自体の施設整備に関する項目である。
- 「運賃」や「駅の自転車駐輪場」は全体と比較すると満足度が高いが、平均評価点 3 を上回っていない。
- 氷見線の全質問項目の平均評価点は 2.49 であった。

JR 氷見線の印象（n=975）

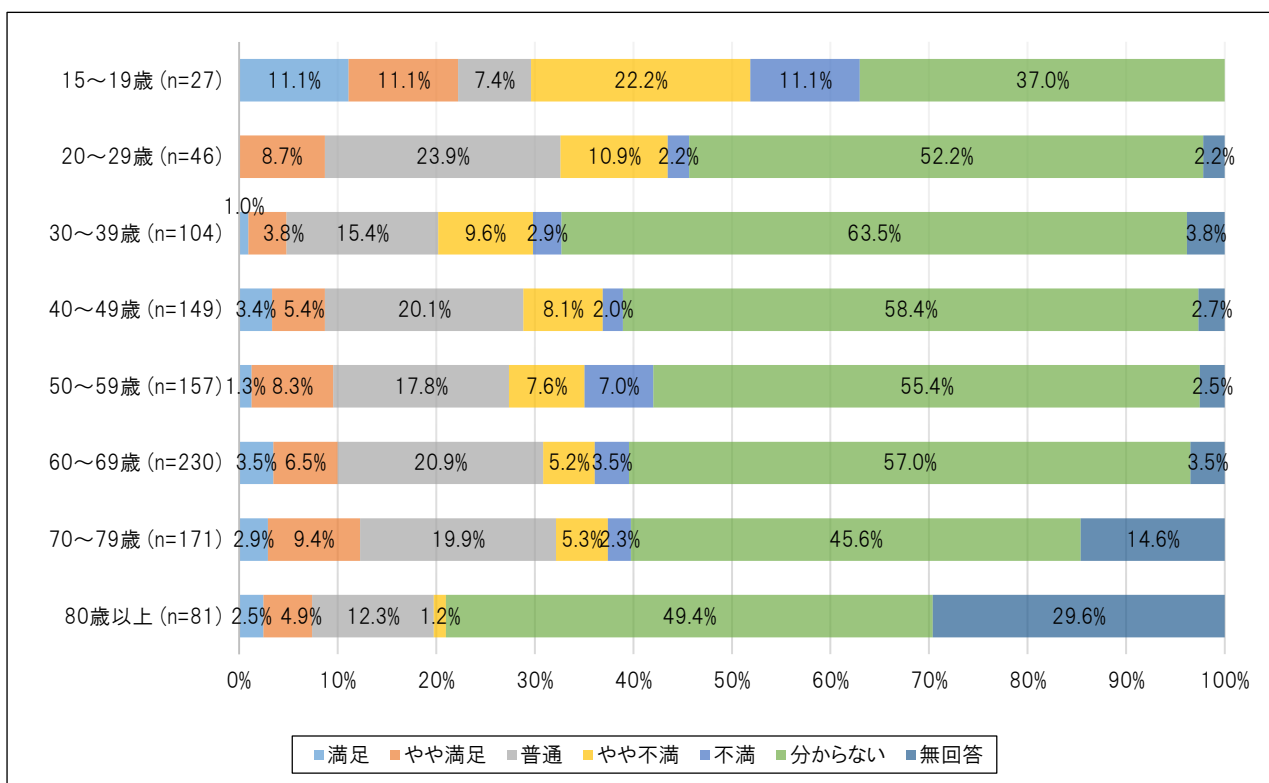


③ 城端線の運行本数に関する満足度（SA）

- 城端線では、試行実験として、平成27年3月から1日4往復、便数を増やして21往復運航している。この運行本数について、「満足」「やや満足」を合わせた割合は9.6%、「不満」「やや不満」を合わせた割合は10.4%となった。
- 「15～19歳」は、他の年代よりも「満足」「やや満足」の割合が22.2%と高いのに対し、「不満」「やや不満」の割合も33.3%と高い。
- 回答全体で見ると、「わからない」の割合が回答数の半数を占め、市民への認知度が低いことが伺える。

増便試行中の城端線の運行本数に関する満足度（n=975）

項目	回答数	割合
満足	26	2.7%
やや満足	67	6.9%
普通	183	18.8%
やや不満	68	7.0%
不満	33	3.4%
分からない	526	53.9%
無回答	72	7.4%
合計	975	100%



④ 交通系 IC カードの保有状況 (SA)

■ IC カードを「持っている」人は全体の 14.5%となる。

IC カードの保有状況 (n=975)

項目	回答数	割合
持っている	141	14.5%
持っていない	801	82.2%
無回答	33	3.4%
合計	975	100%

⑤ IC カードが導入された場合の利用意志 (SA)

■ 「利用したい」「利用してもよい」とした人の全体の割合は、34.1%となる。

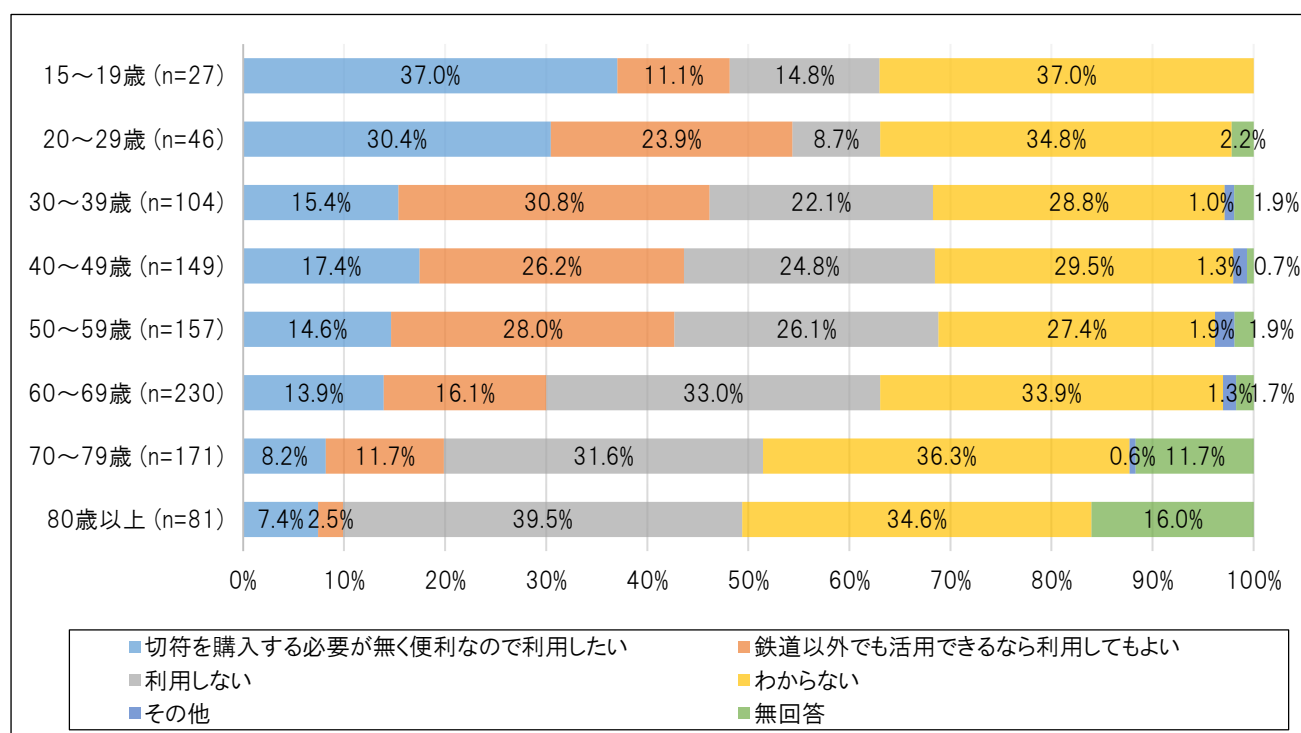
■ 一方、「利用しない」の全体の割合は 28.1%となる。

■ 「利用しない」の割合は、「20～29 歳」で最も低く、高齢になるに従って「利用しない」への割合が高くなる。

■ 「20～59 歳」では、「鉄道以外でも利用できるなら利用してもよい」が、「利用しない」を上回っている。

IC カードが導入された場合の利用意思 (n=975)

項目	回答数	割合
切符を購入する必要が無く便利なので利用したい	142	14.6%
鉄道以外でも活用できるなら利用してもよい	190	19.5%
利用しない	274	28.1%
わからない	313	32.1%
その他	10	1.0%
無回答	46	4.7%
合計	975	100%



⑥ ラッピング列車、観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール号(愛称:べるもんた)」の認知度と利用促進効果 (SA)

- ラッピング列車、観光列車(愛称:べるもんた)を「知っていた」とした人の割合は、ラッピング列車81.0%、べるもんた70.4%と高く、市民に広く認知されていることがわかる。
- 利用促進効果について、ラッピング列車、べるもんたともに、「知っていた」と回答した人は、施策について「大変有効である」「どちらかといえば有効」と回答している割合が高い。
- また、「知らなかった」とした人は「わからない」の割合が高い。

ラッピング列車の認知度 (n=975)

項目	回答数	割合
知っていた	790	81.0%
知らなかった	36	3.7%
無回答	149	15.3%
合計	975	100%

べるもんたの認知度 (n=975)

項目	回答数	割合
知っていた	686	70.4%
知らなかった	136	13.9%
無回答	153	15.7%
合計	975	100%

ラッピング列車の利用促進効果 (n=826)

項目	知っていた (n=790)	知らなかった (n=36)
大変有効である	33.0%	5.6%
どちらかといえば有効	34.7%	8.3%
普通	16.8%	2.8%
有効ではない	4.4%	8.3%
分からない	7.2%	47.2%
無回答	3.8%	27.8%
合計	100%	100%

べるもんたの利用促進効果 (n=822)

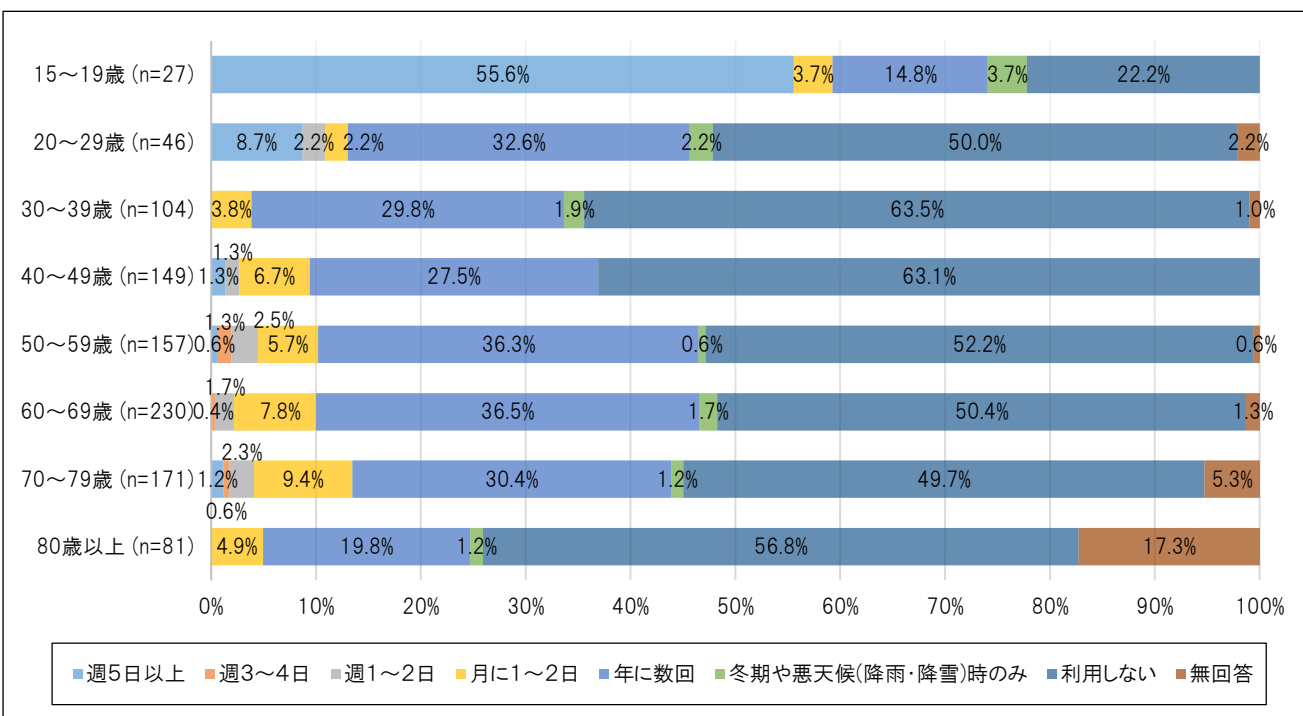
項目	知っていた (n=686)	知らなかった (n=136)
大変有効である	43.4%	2.2%
どちらかといえば有効	30.0%	9.6%
普通	10.6%	6.6%
有効ではない	2.8%	3.7%
分からない	9.5%	58.8%
無回答	3.6%	19.1%
合計	100%	100%

⑦ JR 城端線・氷見線の利用頻度（SA）

- 「15～19 歳」では、「週 5 日以上利用している」割合が 55.6%であり、他の年代よりも高い。
- 「50～79 歳」では、他の年代よりも「年に数回」の割合が高い。
- 全体として、「利用しない」の割合が最も多く 53.6%、次いで「年に数回」31.0%となった。

城端線・氷見線の利用頻度（n=975）

項目	回答数	割合
週5日以上	24	2.5%
週3～4日	4	0.4%
週1～2日	15	1.5%
月に1～2日	65	6.7%
年に数回	302	31.0%
冬期や悪天候(降雨・降雪)時のみ	12	1.2%
利用しない	523	53.6%
無回答	30	3.1%
合計	975	100%

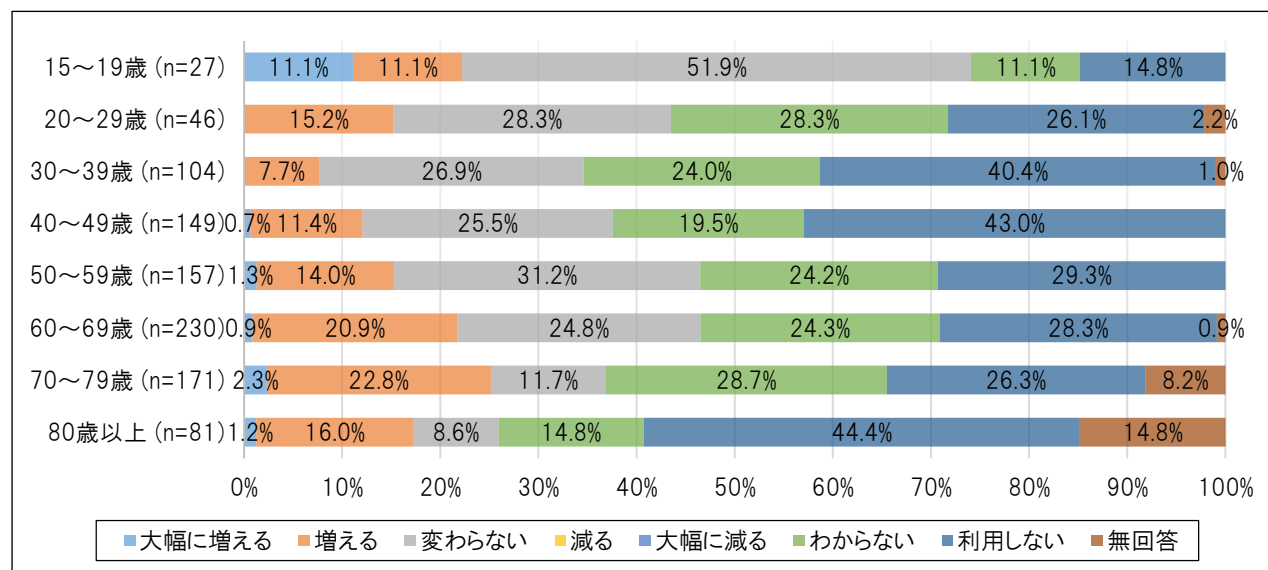


⑧ 城端線・氷見線が直通化された場合の利用頻度の変化（SA）

- 「大幅に増える」、「増える」とした人は全体の 17.7%となる。
- 「大幅に増える」とした割合が最も高かったのは「15～19 歳」となる。「20～39 歳」では、「大幅に増える」の割合は0である。40 代以降は、年齢を重ねるに従って「増える」「大幅に増える」の割合が高くなっている。
- 「わからない」とした人は全体の 23.4%であり、直通化に関して生活の変化が想定できない人が一定数いることが伺える。
- 直通化により利用頻度が減少すると回答した方はいなかった。

直通化された場合の利用頻度の変化（n=975）

項目	回答数	割合
大幅に増える	13	1.3%
増える	160	16.4%
変わらない	228	23.4%
減る	0	0.0%
大幅に減る	0	0.0%
わからない	228	23.4%
利用しない	315	32.3%
無回答	31	3.2%
合計	975	100%



⑨ 城端線・氷見線の直通化への考え（MA・ALL）

- 「北陸新幹線との乗継が便利になるので実施してほしい」の割合が最も高く、全体の29.9%となる。
- 「城端方面、氷見方面の移動がしやすくなることから実施してほしい」の割合も多く、全体の約3割を占める。
- また、直通化に関して、「税金が投入されるのであれば直通化する必要はない」への回答は、全体の12.4%となる。

直通化への考え（n=975）（あてはまるものすべて）

項目	回答数	割合
城端方面へ移動しやすくなるため実施して欲しい	145	14.9%
氷見方面へ移動しやすくなるため実施して欲しい	188	19.3%
通勤・通学に便利なのでぜひ実施してほしい	172	17.6%
家族が利用しやすくなるのでぜひ実施してほしい	118	12.1%
北陸新幹線との接続が便利になるため、実施してほしい。	292	29.9%
運行ダイヤ次第では便利なので実施してもよい	130	13.3%
移動に影響しないためどちらでもよい	137	14.1%
便利になると思うが、工事に税金が投入されるのであれば直通化する必要はない	121	12.4%
利用しないため直通化する必要はない	81	8.3%
わからない	196	20.1%
その他	34	3.5%
無回答	43	4.4%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

(4) 北陸新幹線開業後の変化

① 東京方面への移動手段 (SA)

■東京方面への移動は、「北陸新幹線(新高岡駅で乗車)」の利用が最も多く、63.5%となる。

東京方面への移動手段 (n=975)

項目	回答数	割合
北陸新幹線(新高岡駅で乗車)	619	63.5%
北陸新幹線(その他の駅で乗車)	64	6.6%
飛行機(富山空港利用)	23	2.4%
高速バス	30	3.1%
車	51	5.2%
分からない	107	11.0%
その他	14	1.4%
無回答	67	6.9%
合計	975	100%

② 大阪方面への移動手段 (SA)

■大阪方面への移動は、「北陸新幹線(新高岡駅利用・金沢駅で特急に乗換え)」の利用が最も多く、26.9%。次いで「あいの風とやま鉄道(金沢駅で特急に乗換え)」17.2%、「金沢駅から特急に乗車」14.8%となる。

大阪方面への移動手段 (n=975)

項目	回答数	割合
北陸新幹線(新高岡駅利用・金沢駅で特急に乗換え)	262	26.9%
金沢駅から特急に乗車	144	14.8%
あいの風とやま鉄道(金沢駅で特急に乗換え)	168	17.2%
高速バス	44	4.5%
車	112	11.5%
分からない	164	16.8%
その他	19	1.9%
無回答	62	6.4%
合計	975	100%

③ 北陸新幹線「新高岡駅」の利用頻度 (SA)

■北陸新幹線新高岡駅の利用頻度は、「年に数回の利用」が最も多く、全体の 50.9%となる。

■「週5日以上」、「週3~4日」への回答はなかった。

新高岡駅の利用頻度 (n=975)

項目	回答数	割合
週5日以上	0	0.0%
週3~4日	0	0.0%
週1~2日	3	0.3%
月に1~2日	34	3.5%
年に数回	496	50.9%
利用しない	391	40.1%
無回答	51	5.2%
合計	975	100%

④ 北陸新幹線の利用目的（SA）

- 「旅行」が最も多く、全体の 50.7%となる。
- 「出張」での利用は、全体の 14.8%となる。

北陸新幹線の利用目的（n=533）

項目	回答数	割合
通勤	4	0.8%
通学	1	0.2%
出張	79	14.8%
買い物	9	1.7%
旅行	270	50.7%
知人等の訪問	78	14.6%
新幹線に乗ってみたい	19	3.6%
その他	35	6.6%
無回答	38	7.1%
合計	533	100%

※③で「利用しない」、「無回答」と回答した人は除く

⑤ 北陸新幹線を利用する際、新高岡駅までの交通手段（MA）

- 車利用が最も多く、「車(自分で運転)」の割合が 52.9%、「車(家族等が運転)」による利用が 37.9%、次いで「城端線」26.8%となる。
- 「氷見線」からの北陸新幹線新高岡駅利用者は、回答者全体の 7.3%となる。
- 「路線バス」による利用は 5.4%となる。

新高岡駅までの交通手段（n=533）（あてはまるものすべて）

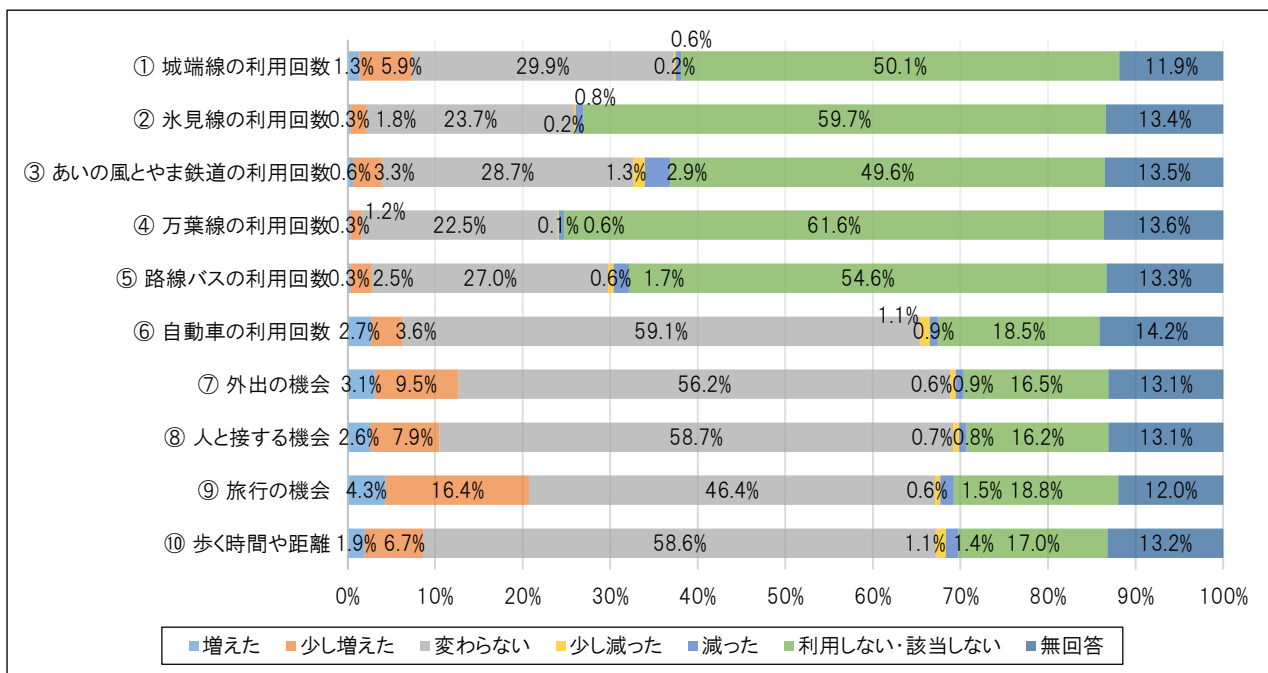
項目	回答数	割合
城端線	143	26.8%
氷見線	39	7.3%
路線バス	29	5.4%
車(自分で運転)	282	52.9%
車(家族等が運転)	202	37.9%
原付・バイク	1	0.2%
自転車	4	0.8%
徒歩	18	3.4%
その他	15	2.8%
無回答	13	2.4%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が 100%にならない

※③で「利用しない」、「無回答」と回答した人は除く

⑥ 北陸新幹線が開業してからの行動の変化（SA）

- 公共交通の利用に関して、回答者全体の約5～6割が「利用しない・該当しない」としている。
- プラスの変化は、「旅行の機会」、「外出の機会」、「人と接する機会」、「歩く時間や距離」、「城端線の利用回数」の増加である。外出機会が増えることで、「城端線の利用回数」が増えていると推察される。
- マイナスの変化は、「あいの風とやま鉄道の利用」、「路線バスの利用回数」の減少である。
- 「自動車の利用回数」は、回答全体の6.3%が増加、2.0%が減少したと回答している。



(5) 将来の公共交通のあり方

① 日常的な移動の JR 城端線・氷見線への転換可否 (SA)

- 「①通勤」、「③買い物」では、3割の方が、「できる」、「対策があれば転換できる」とした。
- 「④通院」では、「できる」、「対策があれば転換できる」の割合は26.3%となる。
- 「②通学」、「⑤旅行」は、6～7割が「できる」「対策があればできる」としており、転換の可能性が大きい。

日常的な移動の JR 城端線・氷見線への転換 (n=975)

項目	①通勤 (n=544)	②通学 (n=249)	③買い物 (n=657)	④通院 (n=585)	⑤旅行 (n=630)
できる	9.7%	29.7%	9.9%	9.7%	32.5%
対策があればできる	20.6%	34.5%	21.3%	16.6%	40.0%
できない	69.7%	35.7%	68.8%	73.7%	27.5%
合計	100%	100%	100%	100%	100%

② 転換に必要な対策 (MA・ALL)

【必要な対策】

- 「①通勤」、「②通学」、「③買い物」、「④通院」では「列車の増便」、「他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善」等の公共交通利用にかかる時間短縮に関する意見が多い。
- 「⑤旅行」では「他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善」「新幹線との乗継ぎの改善」「最寄り駅駐車場の整備または拡張」等、乗継利便性の向上に関する意見が多い。

転換に必要な対策 (n=975) (あてはまるものすべて)

項目	① 通勤 (n=112)	② 通学 (n=86)	③ 買い物 (n=140)	④ 通院 (n=97)	⑤ 旅行 (n=252)	
必要な対策	朝夕ラッシュ時の列車の増便	61.6%	48.8%	5.0%	9.3%	3.2%
	昼間時間帯の列車の増便	5.4%	8.1%	37.9%	32.0%	10.7%
	始発の時刻を早くする	17.0%	8.1%	0.7%	2.1%	9.5%
	終発の時間を遅くする	24.1%	7.0%	4.3%	3.1%	12.3%
	駅までのバス本数の増加	22.3%	20.9%	23.6%	28.9%	11.1%
	他公共交通との乗継ぎ、連絡時間の改善	33.9%	30.2%	33.6%	29.9%	32.9%
	運行ダイヤの見直し、調整	20.5%	26.7%	15.7%	16.5%	19.0%
	運賃の見直し	23.2%	18.6%	19.3%	12.4%	15.5%
	交通系 IC カードの導入	10.7%	10.5%	10.7%	4.1%	9.5%
	城端・氷見線の直通化	13.4%	19.8%	10.7%	1.0%	15.1%
	車輛の更新	5.4%	4.7%	2.9%	0.0%	2.8%
	新幹線との乗継ぎの改善	7.1%	2.3%	8.6%	0.0%	42.5%
	駅施設や車両のバリアフリー	3.6%	2.3%	2.1%	12.4%	3.2%
	最寄り駅駐車場の整備または拡張	18.8%	9.3%	20.7%	17.5%	30.6%
	最寄り駅駐輪場の整備または拡張	5.4%	12.8%	1.4%	2.1%	1.6%
	駅の新設	4.5%	2.3%	6.4%	5.2%	4.8%

※MAは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

※転換の可否について「対策があればできる」と回答した方のみ

③ 転換できない理由

【できない理由】

- どの目的についても「移動が遠回りになる」の割合が高い。
- 他、「目的の時間、場所へ行く公共交通がない」「自宅、目的地が駅から遠い」等、既存の公共交通網の見直しに関する意見が多い。
- 「バス路線がわからない」「時刻表がわからない」といった公共交通の運行情報に対する意見は少ない。

転換できない理由 (n=975) (あてはまるものすべて)

項目		① 通勤 (n=379)	② 通学 (n=89)	③ 買い物 (n=452)	④ 通院 (n=431)	⑤ 旅行 (n=173)
できない理由	移動が遠回りになる	47.0%	23.6%	38.3%	46.6%	34.1%
	目的の時間、場所へ行く公共交通がない	40.6%	15.7%	26.3%	29.0%	17.9%
	自宅、目的地が駅から遠い	31.4%	18.0%	26.8%	29.7%	19.7%
	荷物が多い	5.5%	0.0%	38.9%	2.1%	26.6%
	バス路線がわからない	2.4%	3.4%	3.5%	7.0%	4.0%
	時刻表がわからない	1.8%	2.2%	2.0%	4.4%	5.8%

※MAIは(回答数)/(回答者数)として割合を算出しているため、合計が100%にならない

※転換の可否について「できない」と回答した方のみ

④ 公共交通の必要性 (SA)

- 「公共交通を必要」とする意見は全体の約8割。
- 「運行に多額の税金がかかるから不要」の割合は全体の0.2%である。
- 学生や高齢者の外出への配慮や、自らの将来を想定した上での必要性についての意見が多い。

公共交通の必要性 (n=975)

項目	回答数	割合
学生の通学や高齢者の外出に欠かせないため必要	534	54.8%
車が使えなくなったときに利用するため必要	179	18.4%
自動車よりも環境に良いので必要	20	2.1%
現在利用しており将来も利用したいので必要	41	4.2%
車の方が便利だから不要	33	3.4%
公共交通を使うことはないので不要	21	2.2%
運行に多額の税金がかかるから不要	2	0.2%
その他	9	0.9%
無回答	136	13.9%
合計	975	100%