

利用実態および地域住民の移動特性について

○概要

高山本線沿線の公共交通（鉄道及び路線バス）の利用実態及び地域住民の移動特性を把握するために、今年度実施したOD・乗降調査の結果や各交通事業者の提供データを活用し、整理・分析を実施。

1-(1) 利用実態調査の概要

1) 調査の主旨

高山本線の利用実態や高齢者向け運賃施策の実証実験の効果を把握するため、OD・乗降調査を実施・分析するとともに、高山本線ブラッシュアップ施策の検討の基礎として活用するもの。尚、必要に応じ、過年度の調査結果との比較を行う。

2) 調査方法

①乗降調査

各駅で便別の乗降客数をカウンターにより計測

②OD調査（付帯アンケート含む）

OD調査票を利用者に乗降駅で配布し、降車駅で回収
OD票に付帯するアンケートでは、「外出の目的」「性別」「年代」「職業」「定期・定期外」「乗継交通」の項目について調査（右図参照）

3) 調査日時

◆平日：R 4 (2022)年6月21日（火） 始発～終電まで

◆休日：R 4 (2022)年6月26日（日） 始発～終電まで

4) 調査対象

◆富山駅～猪谷駅の全10駅

◆始発～終電までの全列車（※OD調査は普通列車のみ）

5) OD調査票回収率

乗車人数…5,639人、回収枚数…3,710枚

→ 回収率…65.8%

高山本線利用アンケートのお願い

No 00001

毎度ご乗車いただきましてありがとうございます。
本日は高山本線の利用実態調査を行っております。

ご協力をお願いします。

○裏面のアンケートについて、該当する番号を折り込んでください。
○降りる時に、各駅の回収箱にお入れいただくか、調査員へお渡しください。

○終日調査をしています。

○1回乗車する毎に回答いただく調査です。
○複数回答をいただく場合もあるかと思いますが、ご協力をお願い申し上げます。

富山市・富山県・JR 西日本

(調査員記入欄)

降車駅

降車時刻

富山

表側

あてはまるところを指折り曲げて、降りる時に回収箱に入れてください
乗車・外出の主な目的（もくぎ）は

1	通勤	通院	4
2	通学	観光	5
3	買物・私用	その他	6

切符（きっぷ）の種類は

1	定期券	普通切符・現金など	3
2	高山本線シニアおでかけきっぷ		

あなたの性別（せいべつ）は

1	男	どちらでもない	3
2	女		

あなたの年齢（ねんれい）は

1	0才～14才	65才～74才	3
2	15才～64才	75才以上	4

あなたの職業（しよくぎょう）は

1	児童・生徒・学生	職業従事者	3
2	主婦・主夫	無職・その他	4

乗車直前の交通手段は 降車直前の交通手段は

1	新幹線	1
2	あいの風とやま鉄道（高岡・金沢方面）	2
3	あいの風とやま鉄道（魚津・泊方面）	3
4	市内電車（路面電車）	4
5	地鉄本線・立山線・上滝線	5
6	猪谷以南（岐阜方面）のJR高山本線	6
7	自動車（自分で運転）	7
8	自動車（送り迎え）	8
9	路線バス	9
10	コミュニティバス	10
11	自転車	11
12	徒歩	12
13	その他（タクシー・バイク等）	13

ご協力ありがとうございました

裏側

図 OD調査票

1-(2) 地域住民の移動特性の把握方法

1) 高山本線の移動特性について

前述のOD調査の結果や鉄道事業者（JR西日本）の提供データに基づき、利用実態及び移動の特性を把握

2) 路線バスの移動特性について

路線バス事業者（富山地方鉄道）の提供データに基づき、利用実態及び移動の特性を把握

<対象路線>

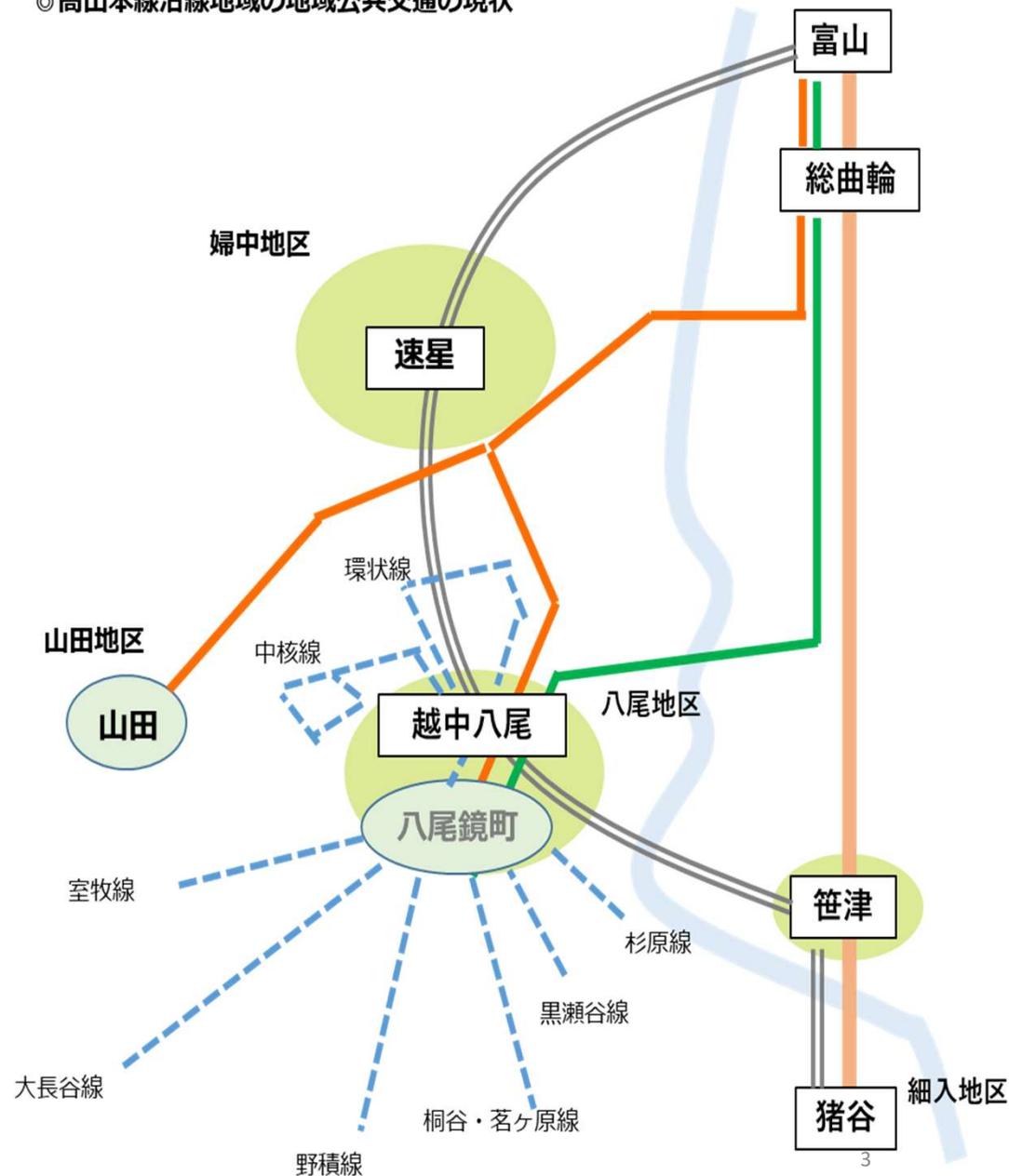
【大沢野方面】

31・32・40系統

【速星・八尾方面】

21・23・24・26・27・28・
29・36・国際大付属高校線系統

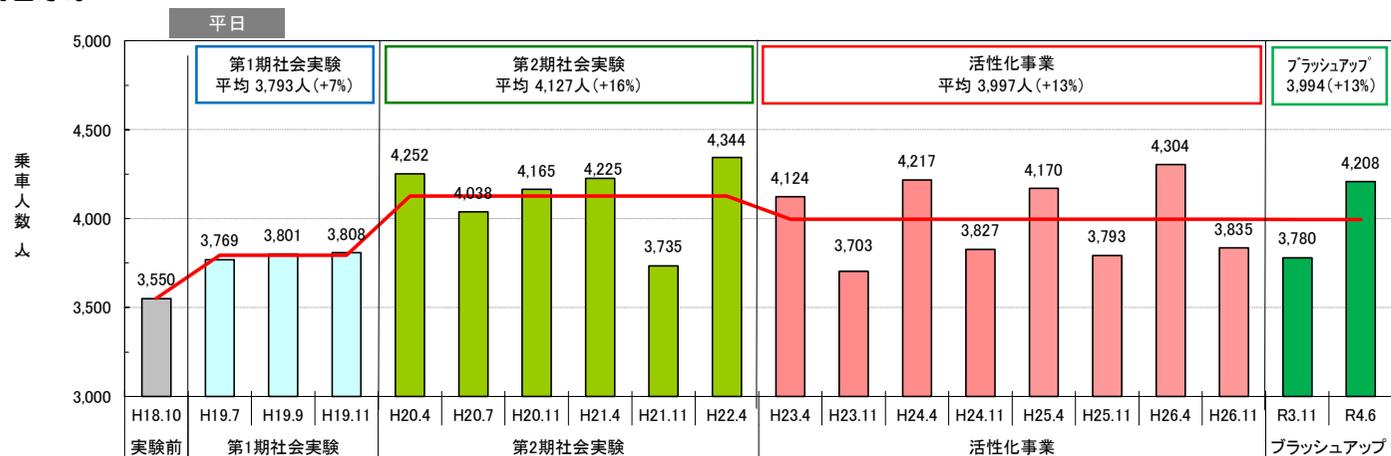
◎高山本線沿線地域の地域公共交通の現状



2-(1) 利用実態の把握 ①乗降調査結果(平日、休日)

- 平日は各取組の平均で見ると第2期社会実験時がピークであるものの、今年度調査は第2期実験時と同水準。
⇒調査時は新型コロナウイルス感染者減少期にあり、通勤通学利用を中心にコロナ前へ復調の兆し。
- 休日は依然として大幅減（実験開始前H18年度の約3割の減）
⇒平日の復調に比べ、前回からの伸びが小さい理由として、日中の最高気温が33.8度と高く、外出を控える傾向があったと推察。

<平日>



<休日>

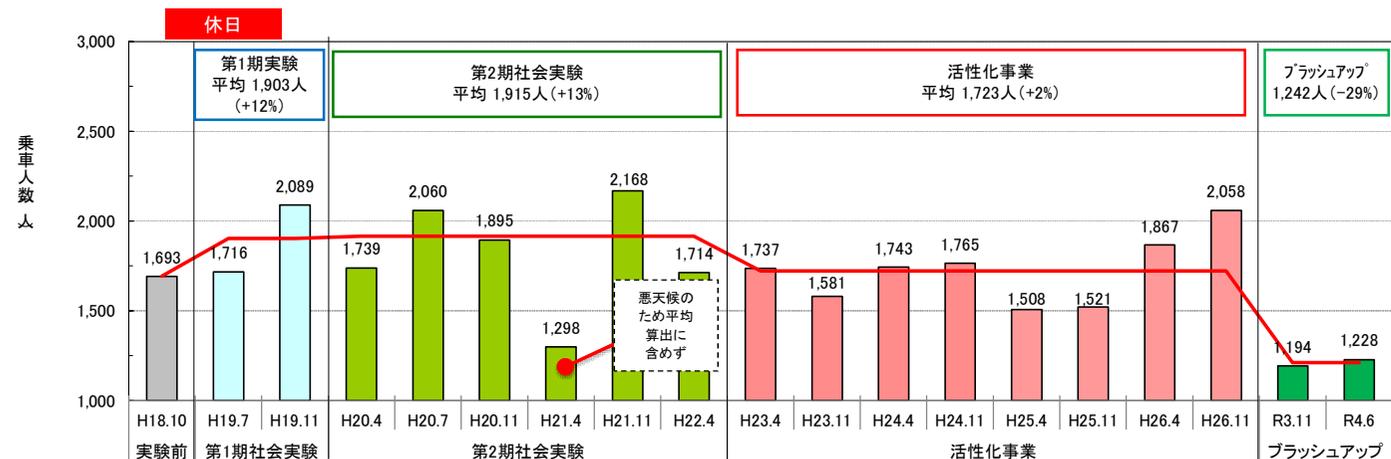


図 調査日の乗車人数の推移(平日及び休日、富山～越中八尾、普通列車)

※ 活性化事業期間のうち、H27～R2については、乗降調査を実施していないため比較対象に含まない

- なお、特急列車の富山駅乗降人員は、昨年度同時期調査（R3.6月富山市独自調査）よりも300%（+216人）の伸びを示しており、観光を中心とする広域的な流動は復調の兆し。

2-(1) 利用実態の把握 ②OD表(平日、休日)

- 平日・休日ともに富山駅を中心とするODの傾向。⇒ 前回調査時【R3.6】と同傾向
- 駅間ODでは、平日・休日ともに富山駅⇔速星駅が最も多く、次いで富山駅⇔越中八尾駅が多い。
- 休日は前回調査時【R3.11】から漸増（42人増 [+約3%]）しており、駅間OD数が上位の上記区間も増加傾向。（52人増 [+約8%]）

<平日>

- 全体で4349人、このうち富山駅～越中八尾駅間の移動が約94%を占めている。
（前回調査時【R3.11】から427人増 [+約11%]）
- 駅別のODを見ると、富山駅に関連するODが全体の約74%を占めている。
- 駅間ODを見ると、富山駅⇔速星駅が1,241人、ついで富山駅⇔越中八尾駅が737人となっている。前回調査時から、特に富山駅⇔速星駅間の増加が顕著である。
（前回調査時【R3.11】から152人増 [+約14%]）

表 平日OD (OD数)

R 4	降車駅											富山～八尾	乗車合計
	富山	西富山	婦中鵜坂	速星	千里	越中八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷			
乗車駅	富山		126	196	622	210	341	17	11	15	24	1,495	1,562
	西富山	115		11	44	19	82	2	10	2	0	271	285
	婦中鵜坂	218	6		13	8	21	0	0	0	0	266	266
	速星	619	33	9		31	307	4	22	1	1	999	1,027
	千里	230	17	3	20		30	0	1	0	0	300	301
	越中八尾	396	94	33	207	27		0	8	0	2	757	767
	東八尾	18	5	0	6	0	0		0	0	0		29
	笹津	22	13	0	14	0	13	0		1	1		64
	楡原	18	7	0	1	0	1	0	1		0		28
	猪谷	17	0	0	0	0	1	0	2	0			20
富山～八尾	1,578	276	252	906	295	781					4,088		
降車合計	1,653	301	252	927	295	796	23	55	19	28		4,349	

<休日>

- 全体で1,290人、このうち富山駅～越中八尾駅間の移動が約90%を占めている。
（前回調査時【R3.11】から42人増 [+約3%]）
- 駅別のODを見ると、富山駅関連のODが全体の約84%を占めており、平日より高い。（前回調査【R3.11】と同傾向）
- 駅間ODでは、富山駅⇔速星駅間が392人、ついで富山駅⇔越中八尾駅間が284人となっている。

表 休日OD (OD数)

R 4	降車駅											富山～八尾	乗車合計
	富山	西富山	婦中鵜坂	速星	千里	越中八尾	東八尾	笹津	楡原	猪谷			
乗車駅	富山		72	40	212	63	154	3	14	3	37	541	598
	西富山	68		2	46	0	6	0	0	1	0	122	123
	婦中鵜坂	27	0		1	0	0	0	0	0	0	28	28
	速星	180	41	0		5	37	2	0	0	9	263	274
	千里	41	2	0	4		2	0	0	0	0	49	49
	越中八尾	130	7	0	15	2		0	0	0	2	154	156
	東八尾	2	0	0	2	0	0		0	0	0	-	4
	笹津	10	1	0	0	0	0	0		0	2	-	13
	楡原	2	1	0	0	0	0	0	0		0	-	3
	猪谷	30	1	1	7	0	0	0	3	0		-	42
富山～八尾	446	122	42	278	70	199	-	-	-	-	1,157		
降車合計	490	125	43	287	70	199	5	17	4	50		1,290	

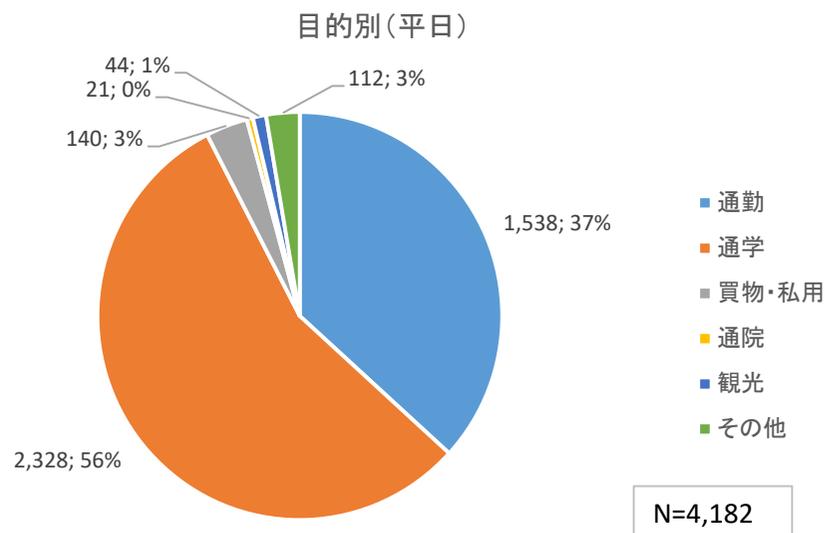
2-(1) 利用実態の把握 ③ 目的別・時間帯別利用状況【平日】

○朝夕の通勤通学時間帯(7~8時、17~18時)は、通勤通学が90%を超えており、特に7~8時台は約98%となっている。

○日中(9~16時)も通勤通学で約76%を占めており、これは、15時台後半の上り列車で学生の利用が多いことも影響していると想定される。

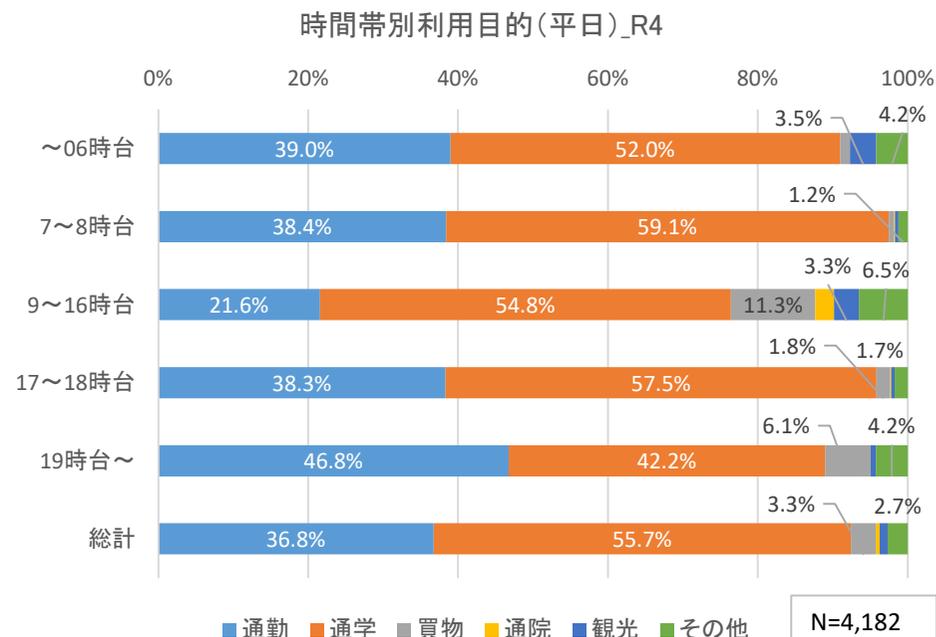
○朝から夕方通勤時間帯までは、通学が最も利用が多く、19時台以降は通勤が最も利用が多い。

⇒全体的傾向は前回調査と同様
(平日は通勤・通学の足として主に機能)



時間帯	通勤	通学	買物	通院	観光	その他	合計
実数							
~06時台	66	88	2		6	7	169
7~8時台	684	1,052	12	3	8	21	1,780
9~16時台	143	364	75	17	22	43	663
17~18時台	405	608	19	1	5	18	1,057
19時台~	240	216	31		4	22	513
総計	1,538	2,328	140	21	44	112	4,182
割合							
~06時台	39.0%	52.0%	1.3%		3.5%	4.2%	100.0%
7~8時台	38.4%	59.1%	0.7%	0.1%	0.5%	1.2%	100.0%
9~16時台	21.6%	54.8%	11.3%	2.5%	3.3%	6.5%	100.0%
17~18時台	38.3%	57.5%	1.8%	0.1%	0.5%	1.7%	100.0%
19時台~	46.8%	42.2%	6.1%		0.7%	4.2%	100.0%
総計	36.8%	55.7%	3.3%	0.5%	1.1%	2.7%	100.0%

■ : 構成比第1位で50%以上
■ : 構成比第1位で50%未満



2-(1) 利用実態の把握 ④ 目的別・時間帯別利用状況【休日】

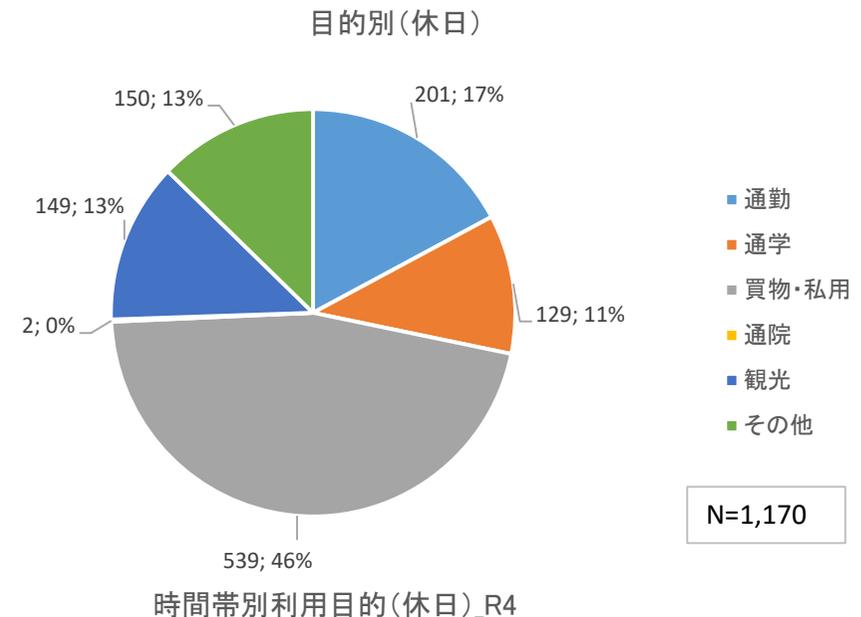
○休日は買物が全体の約46%と最も多い。

○朝の通勤通学時間帯(7~8時)は、平日同様、通勤通学が上位となり、あわせて約44%となっている。

○その他の時間帯は買物の割合が高くなり、50%前後を占めている。

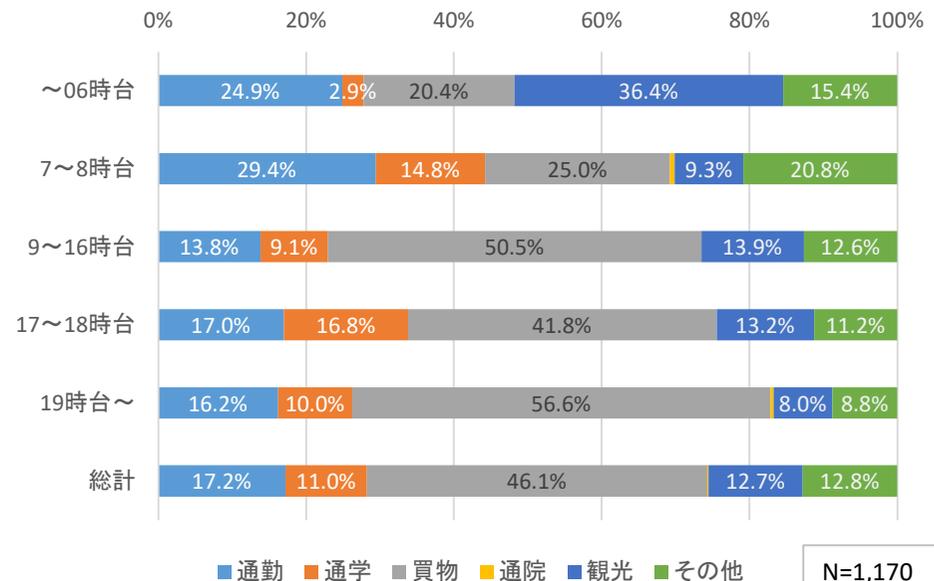
○観光割合は朝が最も高く、前回調査時よりも40人増[+約37%]となっている。
→コロナからの復調の兆し。

⇒全体的傾向は前回調査と同様
(休日は買物・観光の足として主に機能)



時間帯	通勤	通学	買物	通院	観光	その他	合計	
実数	~06時台	10	1	8		15	6	41
	7~8時台	44	22	38	1	14	31	151
	9~16時台	77	51	281		77	70	556
	17~18時台	31	31	76		24	20	182
	19時台~	39	24	136	1	19	21	240
	総計	201	129	539	2	149	150	1,170
割合	~06時台	24.9%	2.9%	20.4%		36.4%	15.4%	100.0%
	7~8時台	29.4%	14.8%	25.0%	0.7%	9.3%	20.8%	100.0%
	9~16時台	13.8%	9.1%	50.5%		13.9%	12.6%	100.0%
	17~18時台	17.0%	16.8%	41.8%		13.2%	11.2%	100.0%
	19時台~	16.2%	10.0%	56.6%	0.4%	8.0%	8.8%	100.0%
	総計	17.2%	11.0%	46.1%	0.2%	12.7%	12.8%	100.0%

■ : 構成比第1位で50%以上
■ : 構成比第1位で50%未満



2- (2) 地域住民の移動特性 鉄道とバス運行本数(区間別)

2022年度現在



2-(2) 地域住民の移動特性 鉄道とバス輸送密度(区間別)

2019年度実績

