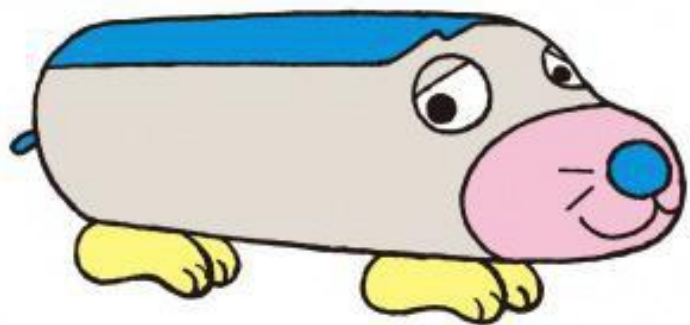


# 北陸新幹線の利用状況等に関する アンケート調査結果

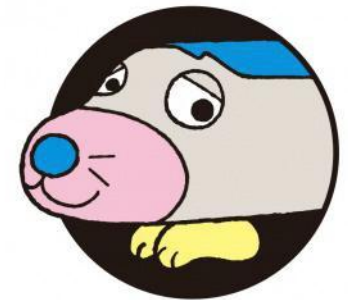


令和8年3月

# 目次

1 アンケートの実施概要等	3 ~ 5
2 北陸新幹線の利用状況について	6 ~ 20
3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について	21 ~ 32
4 在来線の利用状況について	33 ~ 37
5 上越妙高駅への交通アクセスについて	38 ~ 42
6 アンケート結果の考察	43 ~ 48

# 1 アンケートの実施概要等



# 1 アンケート調査の実施概要等①

## (1) アンケート調査の実施概要

①調査目的	今後の北陸新幹線及び在来線の利便性向上や利用促進の取組の基礎資料とするため、市民へのアンケート調査を実施。
②調査対象	15歳以上の市民(中学生は除く)
③調査方法	Web(電子申請システム)によるアンケート調査
④周知方法	広報上越11月号 上越市公式LINE、X、ホームページ ポスター掲示やチラシの配置(公共施設や市内の駅など)
⑤実施期間	令和7年10月23日(木)～11月30日(金)
⑥回答数	527人

## (2) 回答者の年代

年代	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計
回答数	7人	48人	95人	98人	144人	100人	35人	527人
割合	1.3%	9.1%	18.0%	18.6%	27.3%	19.0%	6.6%	100%

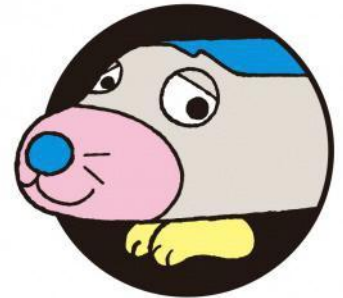
※「小数第2位」を四捨五入しているため、合計は100%にならない場合があります。(以降同様)

# 1 アンケート調査の実施概要等②

## (3) 回答者の居住地

自治区名	回答者数	自治区名	回答者数	自治区名	回答者数
高田区	103人 (19.5%)	有田区	38人 (7.2%)	大湊区	16人 (3.0%)
新道区	32人 (6.1%)	八千浦区	6人 (1.1%)	頸城区	13人 (2.5%)
金谷区	28人 (5.3%)	保倉区	6人 (1.1%)	吉川区	4人 (0.8%)
春日区	77人 (14.6%)	北諏訪区	6人 (1.1%)	中郷区	7人 (1.3%)
諏訪区	2人 (0.4%)	谷浜・桑取区	4人 (0.8%)	板倉区	18人 (3.4%)
津有区	14人 (2.7%)	安塚区	3人 (0.6%)	清里区	5人 (0.9%)
三郷区	2人 (0.4%)	浦川原区	7人 (1.3%)	三和区	9人 (1.7%)
和田区	30人 (5.7%)	大島区	3人 (0.6%)	名立区	6人 (1.1%)
高士区	4人 (0.8%)	牧区	6人 (1.1%)	わからない	7人 (1.3%)
直江津区	65人 (12.3%)	柿崎区	6人 (1.1%)	合計	527人 (100.0%)

## 2 北陸新幹線の利用状況について



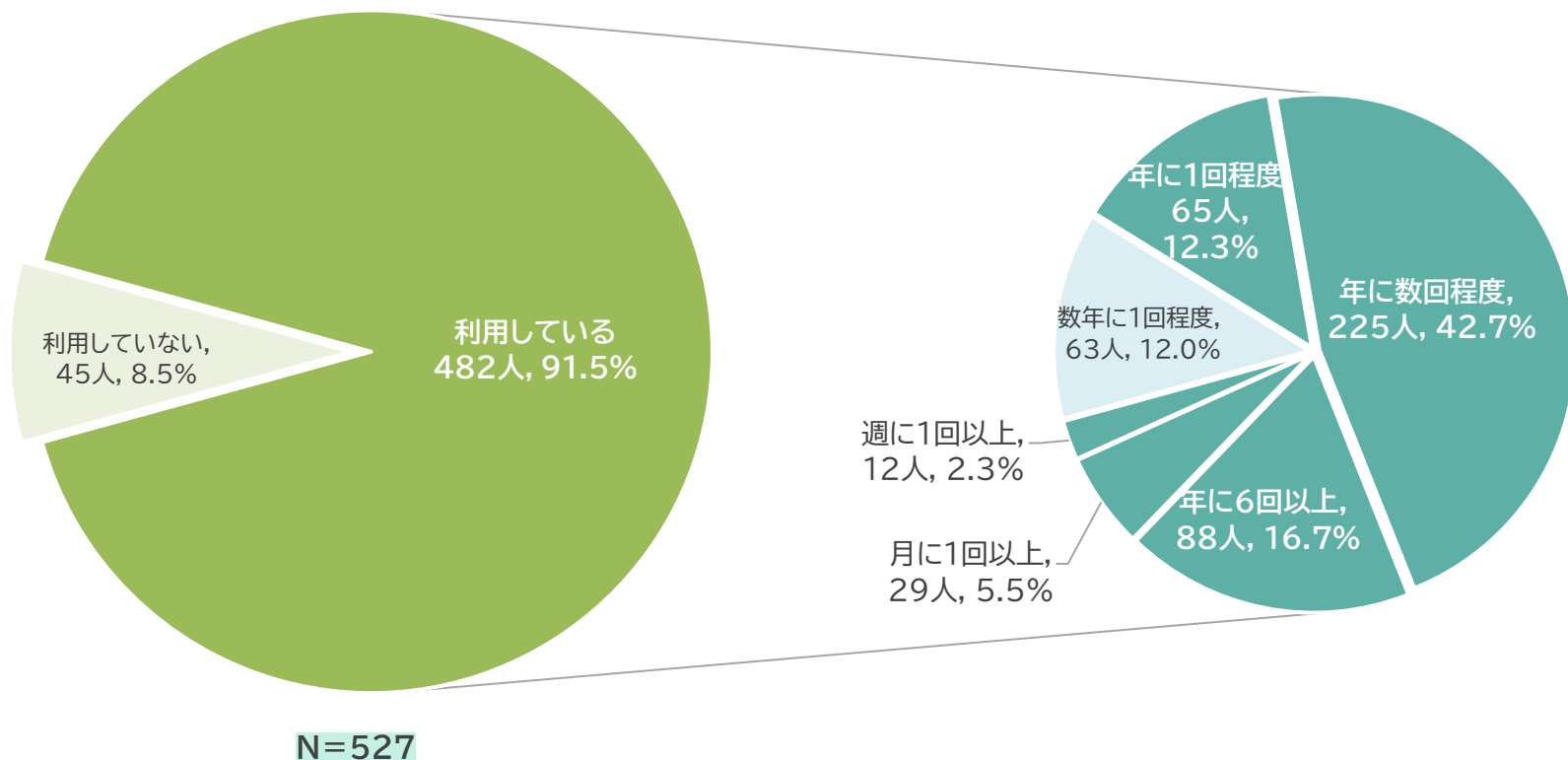
# (1) 長野・東京方面

## 2-(1) 北陸新幹線の利用状況について(長野・東京方面)

### 問 1

最近(過去3年程度)、上越妙高駅から長野・東京方面行きの北陸新幹線をどの程度利用しましたか？

表1 北陸新幹線の利用頻度(長野・東京方面)



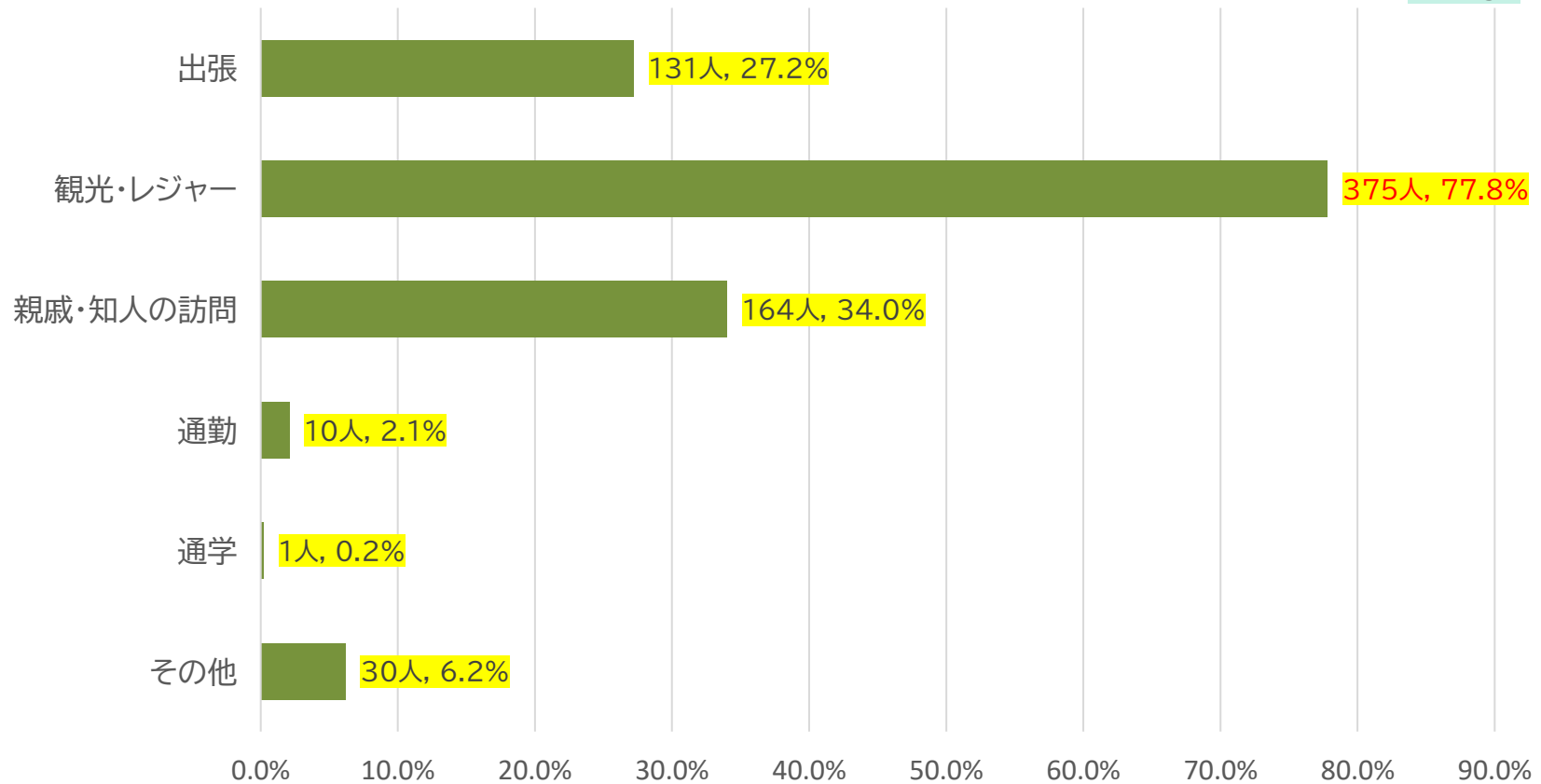
◎直近3年間の利用状況を見てみると、**91.5%の市民が「利用している」と回答**している。

◎利用頻度をみると、「年に数回程度」が42.7%と最も多く、**年に1回以上利用している人が全体の約8割**を占めている。

## 問2 上越妙高駅から長野・東京方面の北陸新幹線を利用する目的は何ですか？(複数回答)

表2 北陸新幹線の利用目的(長野・東京方面)

N=482



◎利用目的は、「観光・レジャー」が77.8%と最も多く、「出張」や「親戚・知人の訪問」も3割程度いる。

◎少数ではあるが、「通勤」や「通学」として利用している人もいる。

◎「その他」としては、「通院」「試験」「学会や研修会」「NPO活動」などがある。

## 2-(1) 北陸新幹線の利用状況について(長野・東京方面)

問3  
問4

長野・東京方面に行く際に、最も多く上越妙高駅で乗車・降車するのはどの時間帯ですか？

表3 上越妙高駅で最も多く乗車する時間帯

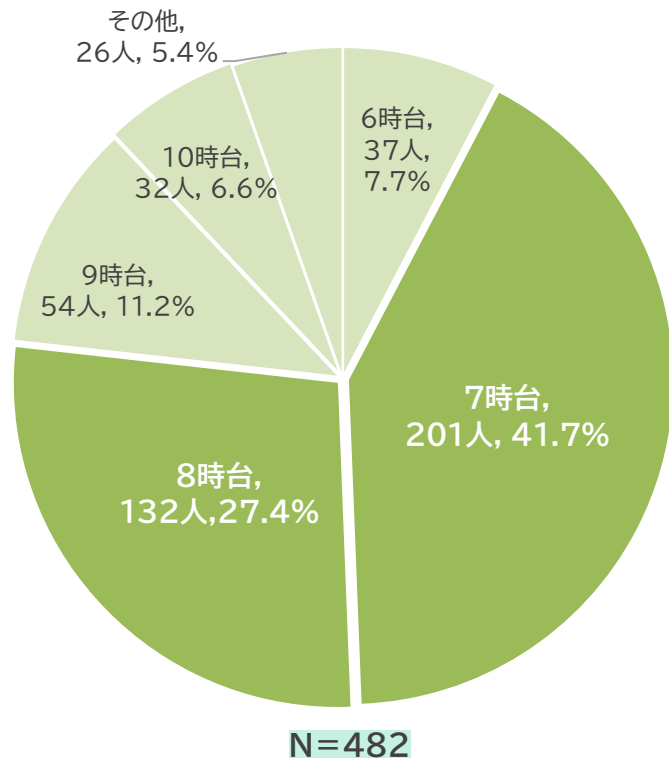
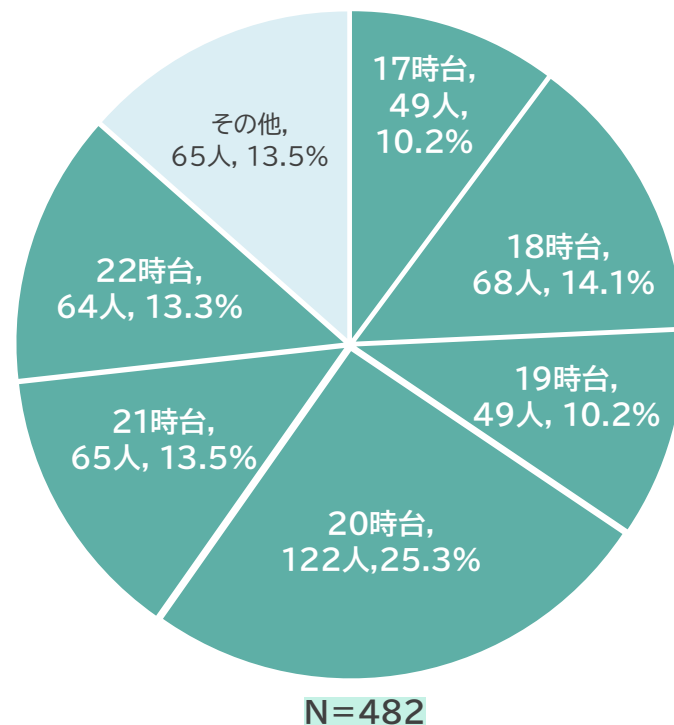


表4 上越妙高駅で最も多く降車する時間帯



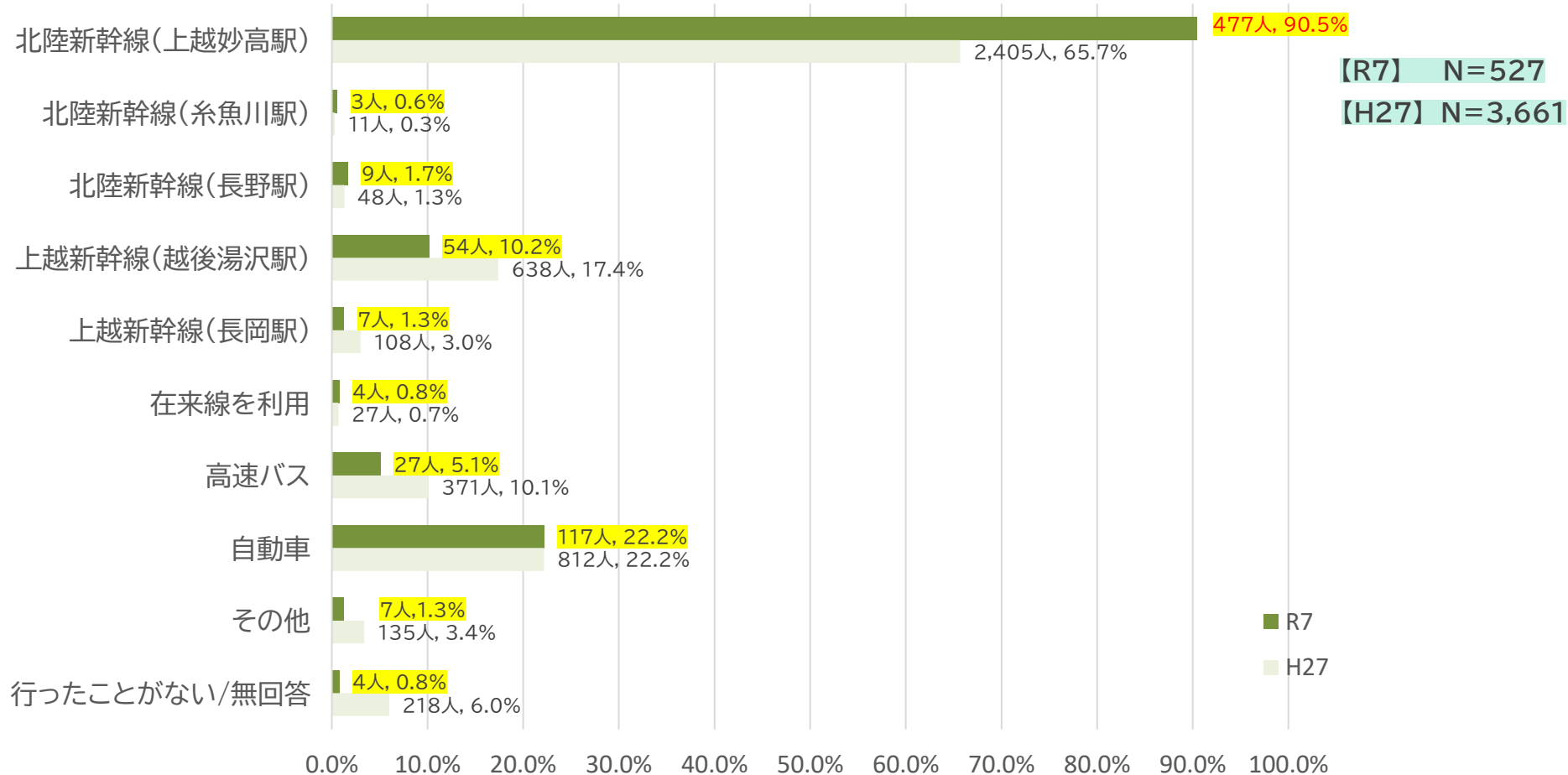
◎乗車する時間帯は、**7時台が41.7%と最も多く**、続いて8時台が27.4%と多くなっている。

◎降車する時間帯は、**20時台が25.3%と最も多く**、全体の約1/4を占めている。20時台を除くと、17時台から22時台にかけ降車時間が分散している。

# 2-(1) 北陸新幹線の利用状況について(長野・東京方面)

## 問5 東京へ行くときの交通手段は何ですか？(複数回答)

表5 東京へ行くときの交通手段(長野・東京方面)



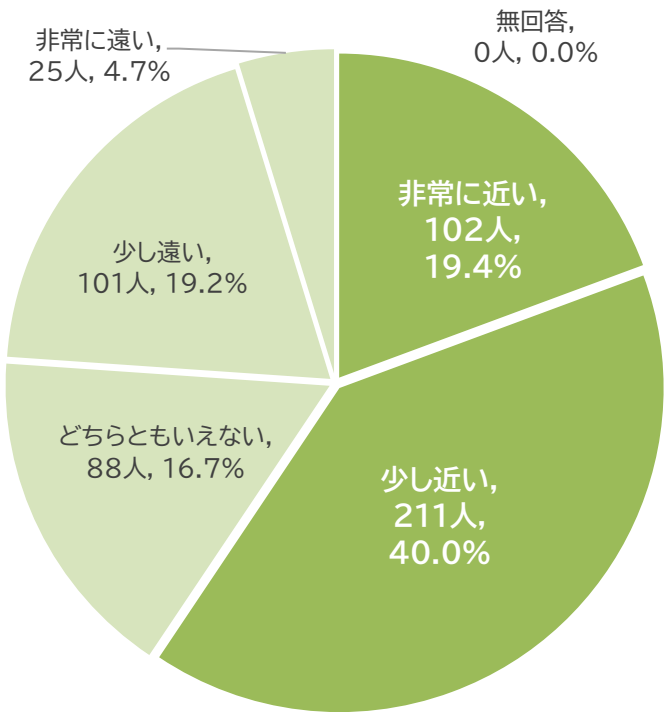
◎東京へ行く際の交通手段は、上越妙高駅から北陸新幹線を利用する割合が90.5%と最も多い。

◎平成27年に実施した『北陸新幹線開業に伴う市民アンケート』(以降、「H27調査」)の結果と比較すると、**自動車を使う人の割合に変化はみられないものの、上越妙高駅から北陸新幹線を利用する人の割合は大幅に増加している。**

# 2-(1) 北陸新幹線の利用状況について(長野・東京方面)

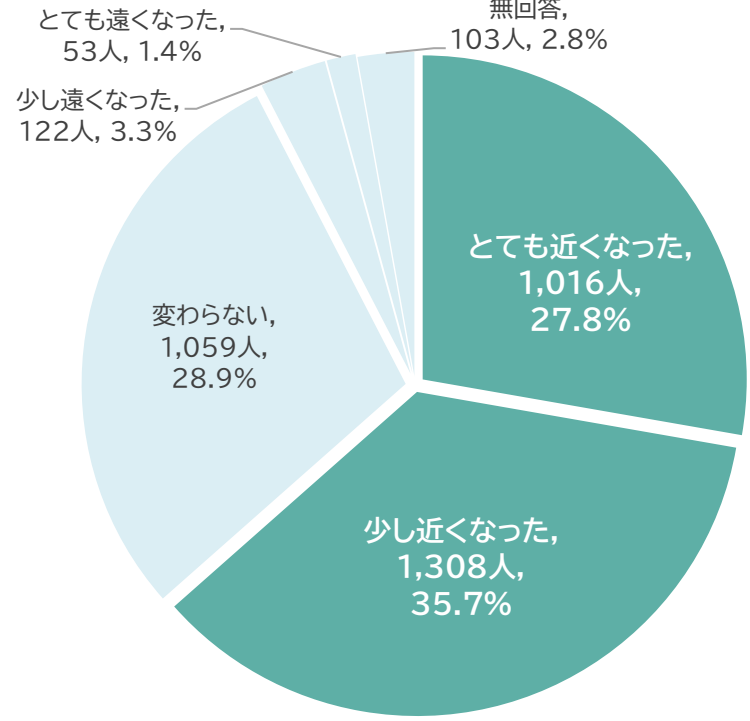
## 問6 東京までの心理的な距離をどのように感じますか？

表6 東京までの心理的な距離(R7)

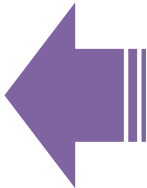


N=527

表7 東京など首都圏との心理的距離(H27)



N=3,661



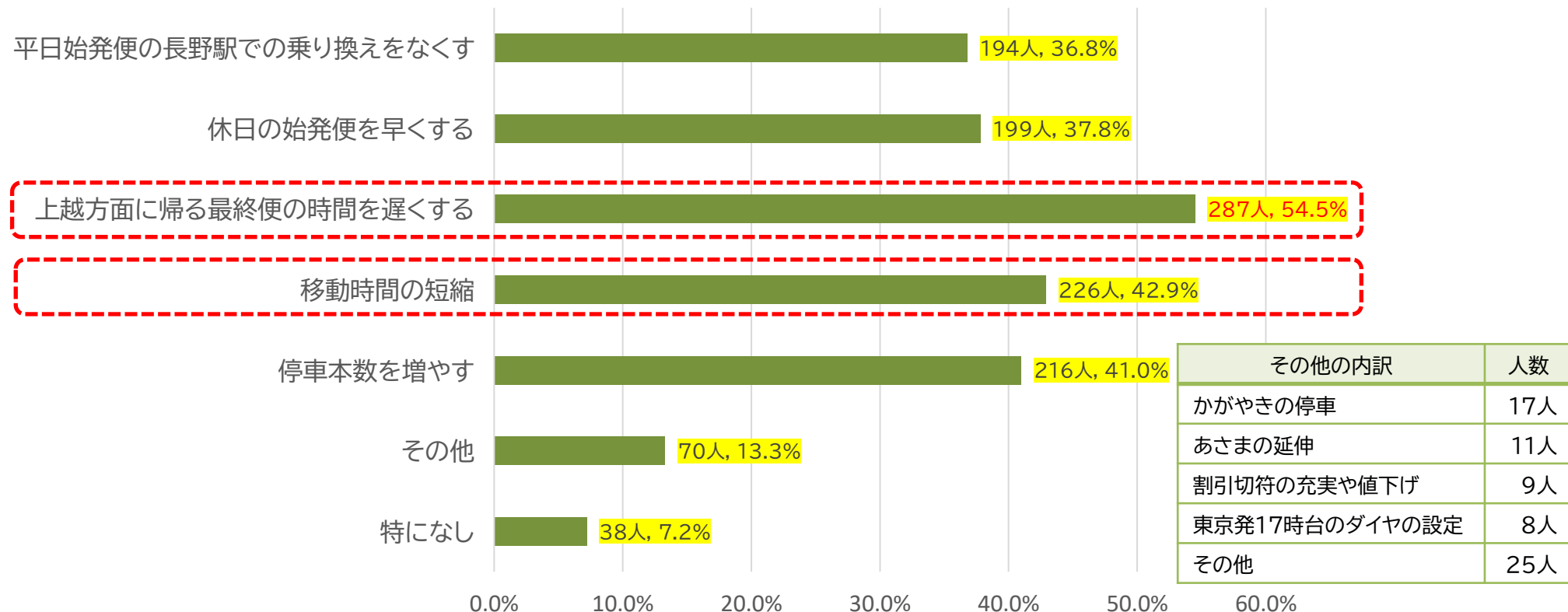
◎H27調査では「非常に近くなった」または「少し近くなった」と感じていた人の割合は63.5%であったが、今回の調査では「非常に近い」または「少し近い」と感じている人の割合は59.4%に減少している。

# 2-(1) 北陸新幹線の利用状況について(長野・東京方面)

## 問7 北陸新幹線をより利用しやすくするため、改善すべき点がありますか？(複数回答)

表8 利用しやすくするために改善してほしいこと(長野・東京方面)

N=527



◎改善事項では、「上越方面に帰る最終便の時間を遅くする」(「かがやき」の停車や「あさま」の延伸)を望む声が54.3%と最も多く、令和6年度に企業を対象に実施した『北陸新幹線の利用状況等に関する調査』(以降、「企業向けアンケート」と同様の結果が示された。

◎続いて、移動時間の短縮を求める声が42.9%と多かった。

◎「その他」としては、「かがやきの停車」「あさまの延伸」「割引切符の充実や値下げ」「東京発17時台のダイヤの設定」(=「上越妙高駅着19時台のダイヤの設定」)などの意見があった。

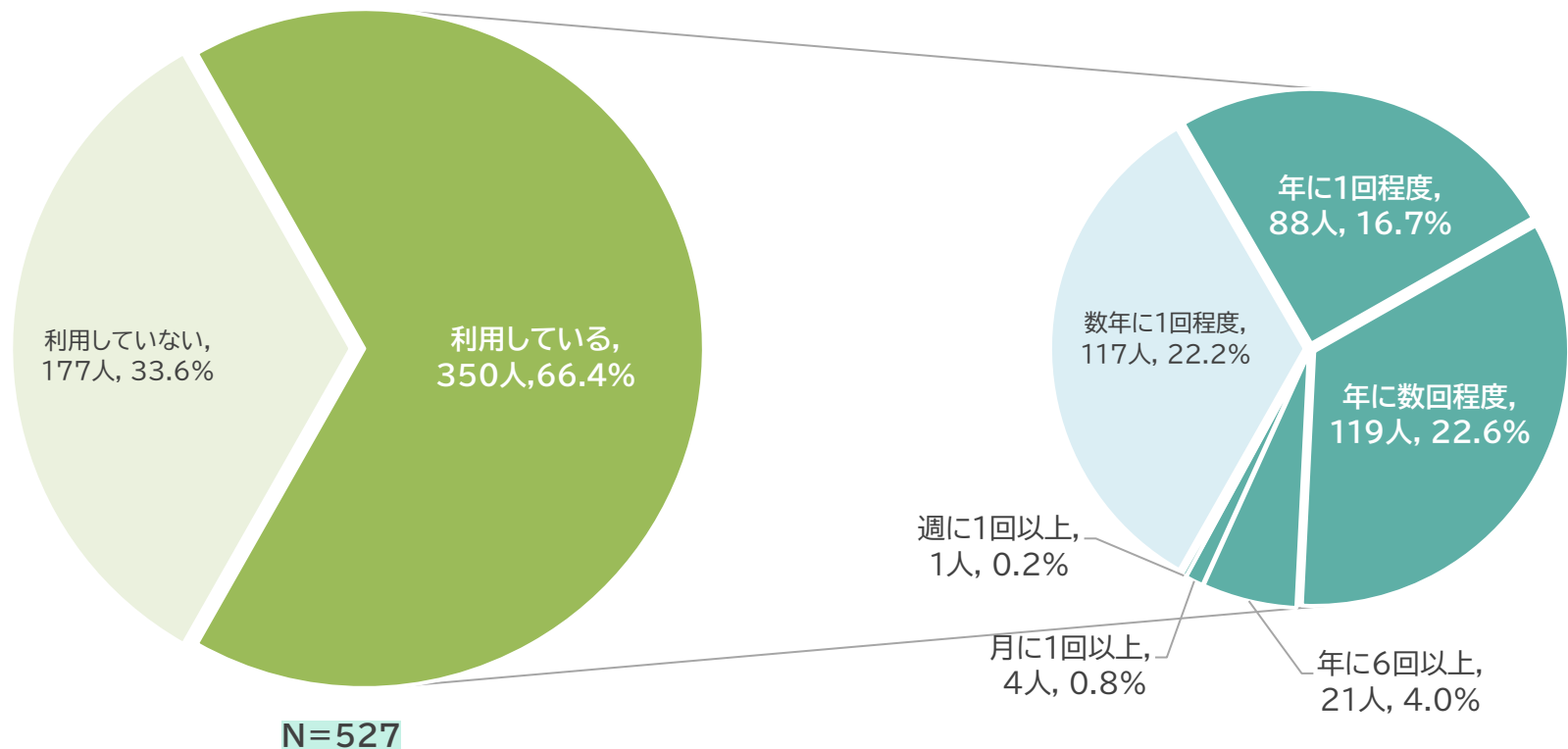
## (2) 金沢・敦賀方面

## 2-(2) 北陸新幹線の利用頻度について(金沢・敦賀方面)

問 8

最近(過去3年程度)、上越妙高駅から金沢・敦賀方面行きの北陸新幹線をどの程度利用しましたか？

表9 北陸新幹線の利用頻度(金沢・敦賀方面)



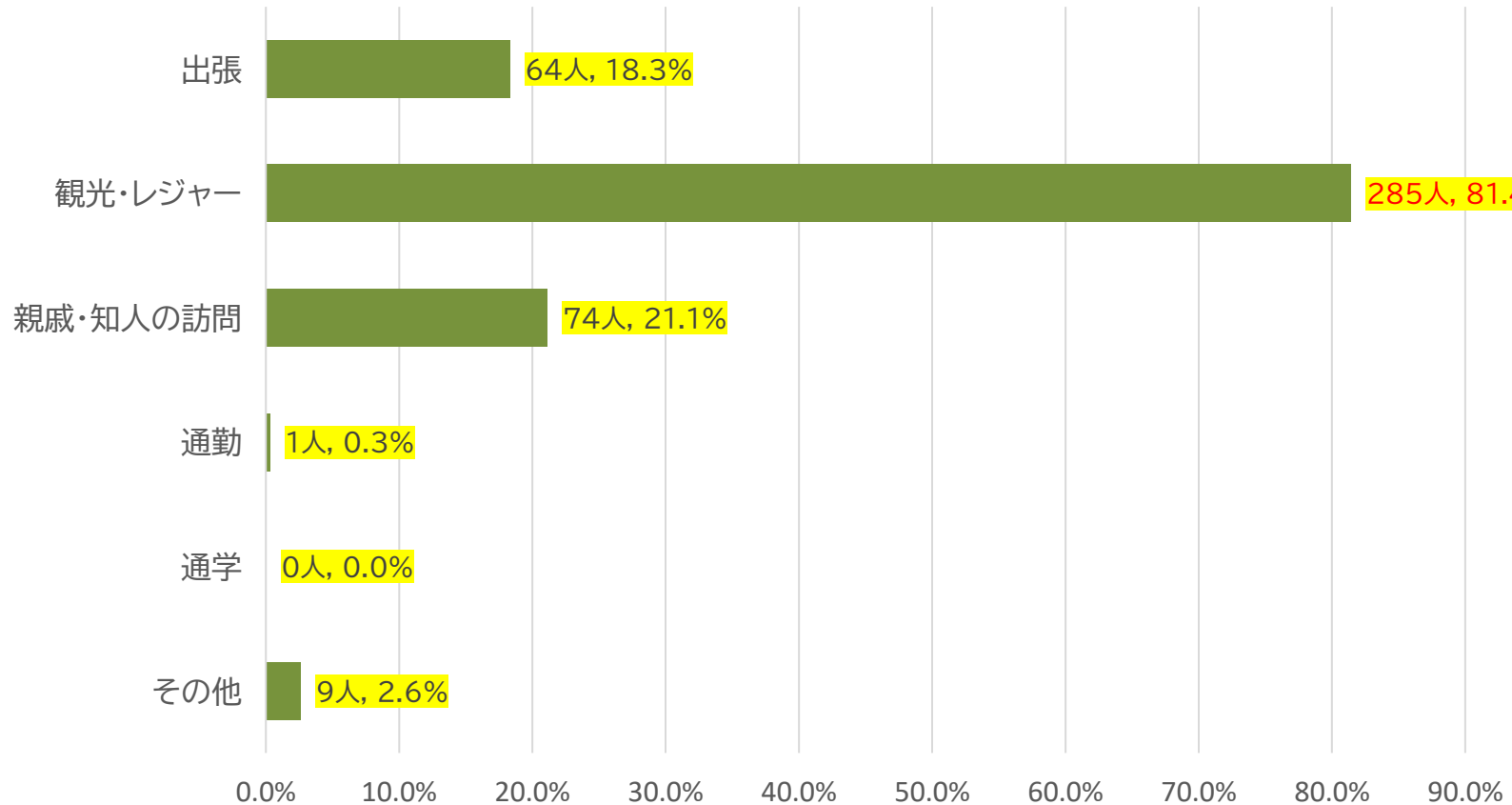
◎直近3年間の利用状況を見てみると、66.4%の市民が「利用したことがある」と回答している。利用頻度をみると、年に1回以上利用している人も4割以上いる。

◎一方で長野・東京方面を利用したことがある市民の割合(91.5%)と比較すると金沢・敦賀方面の利用の割合は低くなっている。

## 問9 上越妙高駅から金沢・敦賀方面の北陸新幹線を利用する目的は何ですか？(複数回答)

表10 北陸新幹線の利用目的(金沢・敦賀方面)

N=350



◎利用目的は、「観光・レジャー」が81.4%と圧倒的に多い。

◎長野・東京方面と比較すると、「出張」(長野・東京方面は27.2%)や「親戚・知人の訪問」(長野・東京方面は33.2%)での利用割合は低い。

◎「その他」としては、「通院」「試験」「スポーツなどの大会」「学会や研修会」「NPO活動」などがある。

問10 金沢・敦賀方面に行く際に、最も多く上越妙高駅で乗車・降車するのはどの時間帯ですか？  
問11

表11 上越妙高駅で最も多く乗車する時間帯

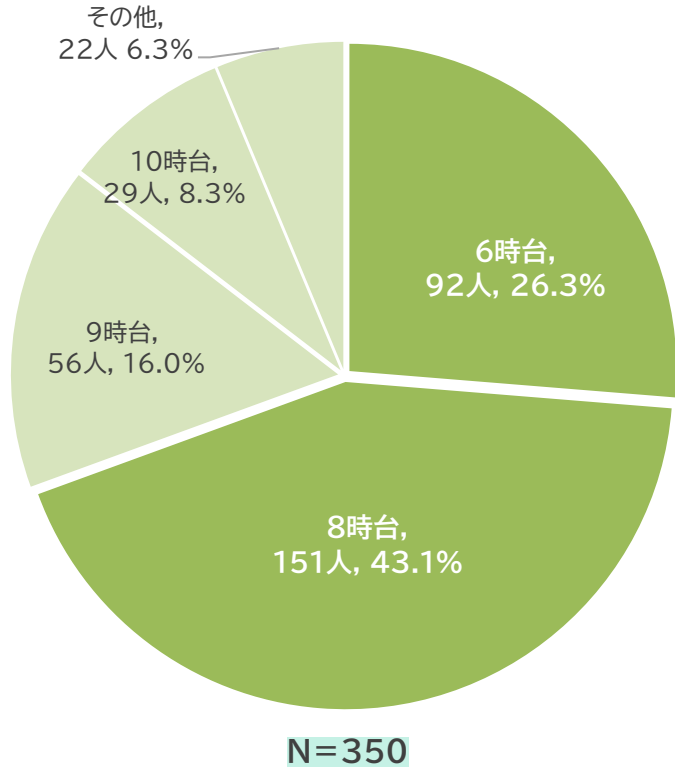
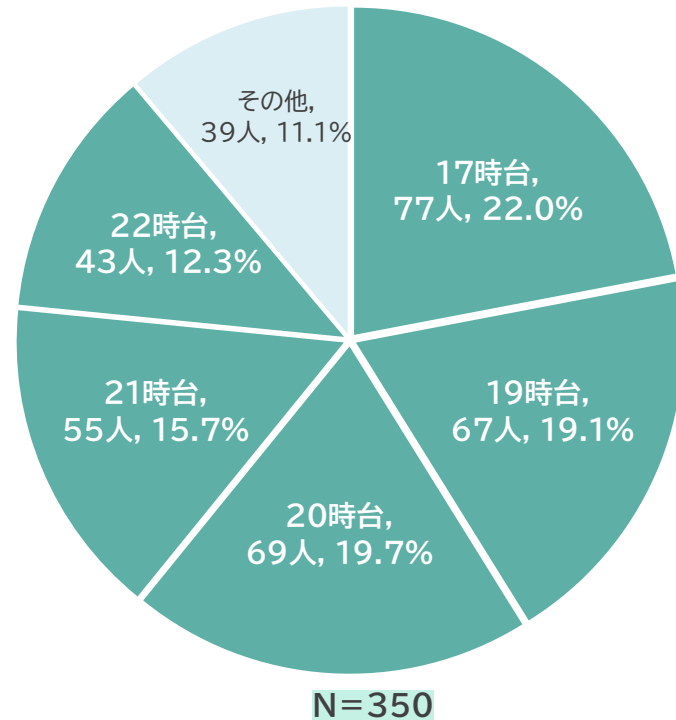


表12 上越妙高駅で最も多く降車する時間帯



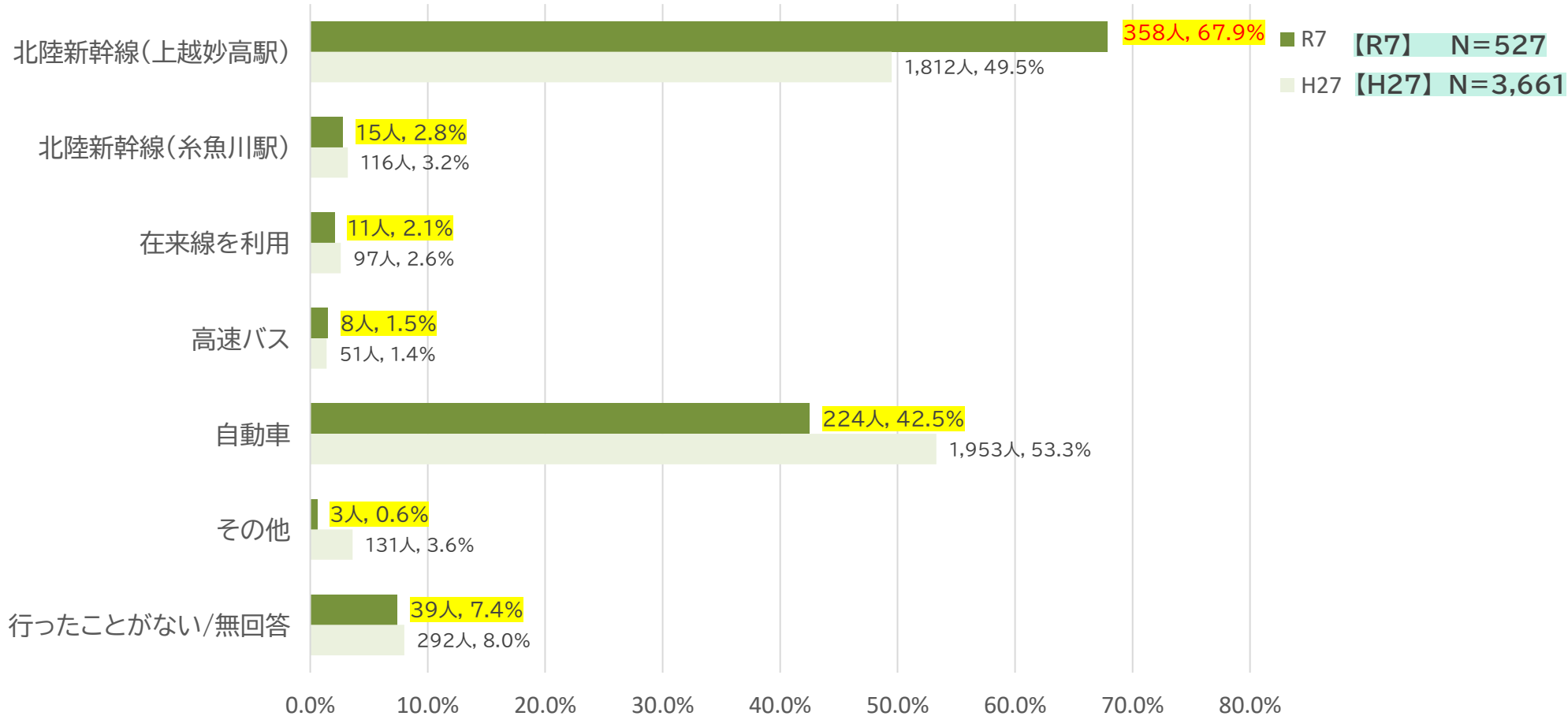
※「小数第2位」を四捨五入しているため、合計は100%にならない場合があります。

◎乗車する時間帯は、**8時台(はくたか551号)**の利用が**43.1%**と**最も多く**、続いて6時台が**26.3%**と多くなっている。

◎降車する時間帯は、17時台以降の利用が全体の約9割を占めており、**17時台から22時台までの間で降車時間が分散**している。

## 問 1 2 金沢へ行くときの交通手段は何ですか？(複数回答)

表13 金沢へ行くときの交通手段



◎金沢へ行くときの交通手段として、約7割の人が上越妙高駅から北陸新幹線に乗車している。

◎H27調査と比較すると、北陸新幹線の利用割合が高くなり、自動車の利用割合が低くなっている。

## 2-(2) 北陸新幹線の利用頻度について(金沢・敦賀方面)

### 問 1 3 金沢までの心理的な距離をどのように感じますか？

表14 金沢までの心理的な距離(R7)

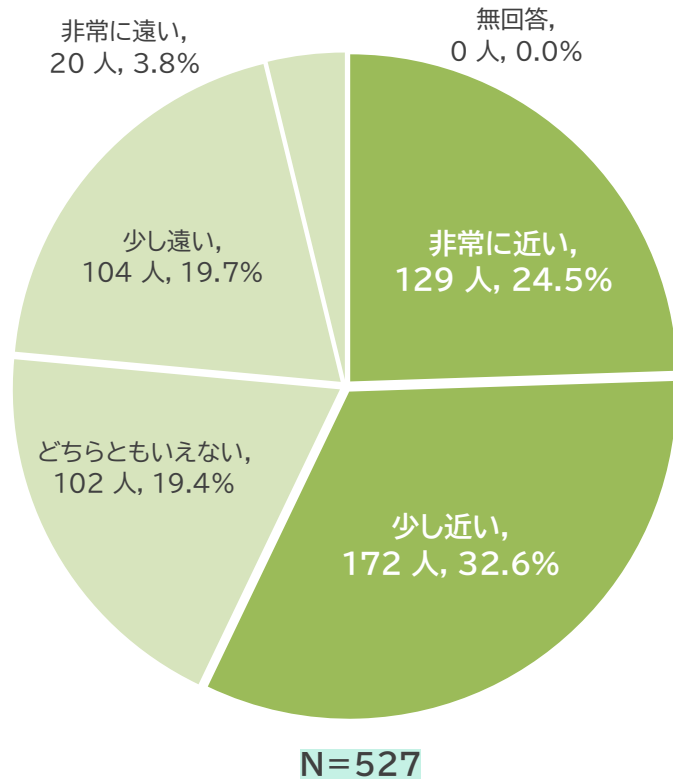
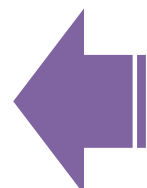
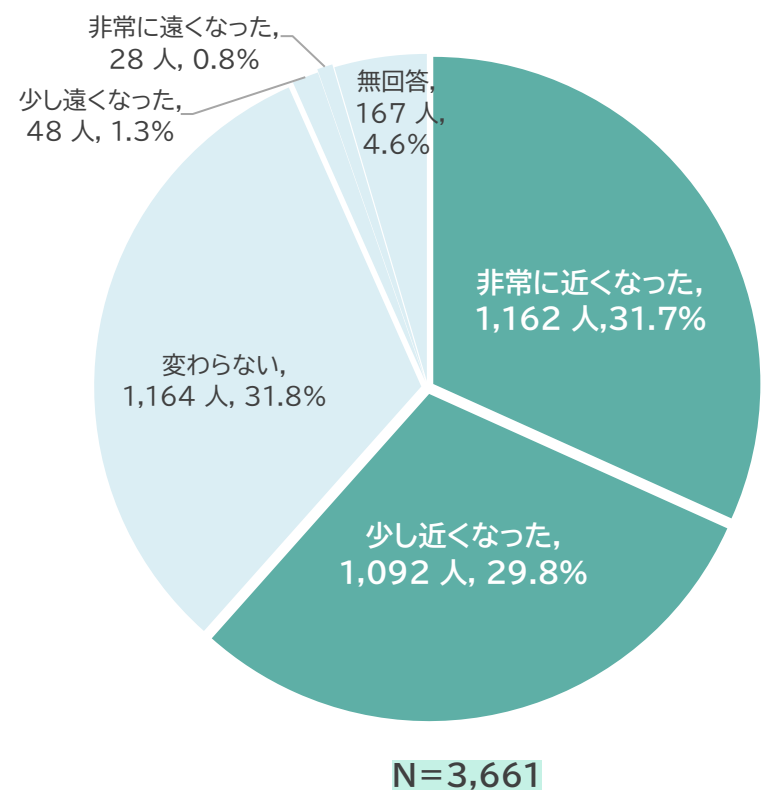


表15 北陸方面との心理的な距離(H27)



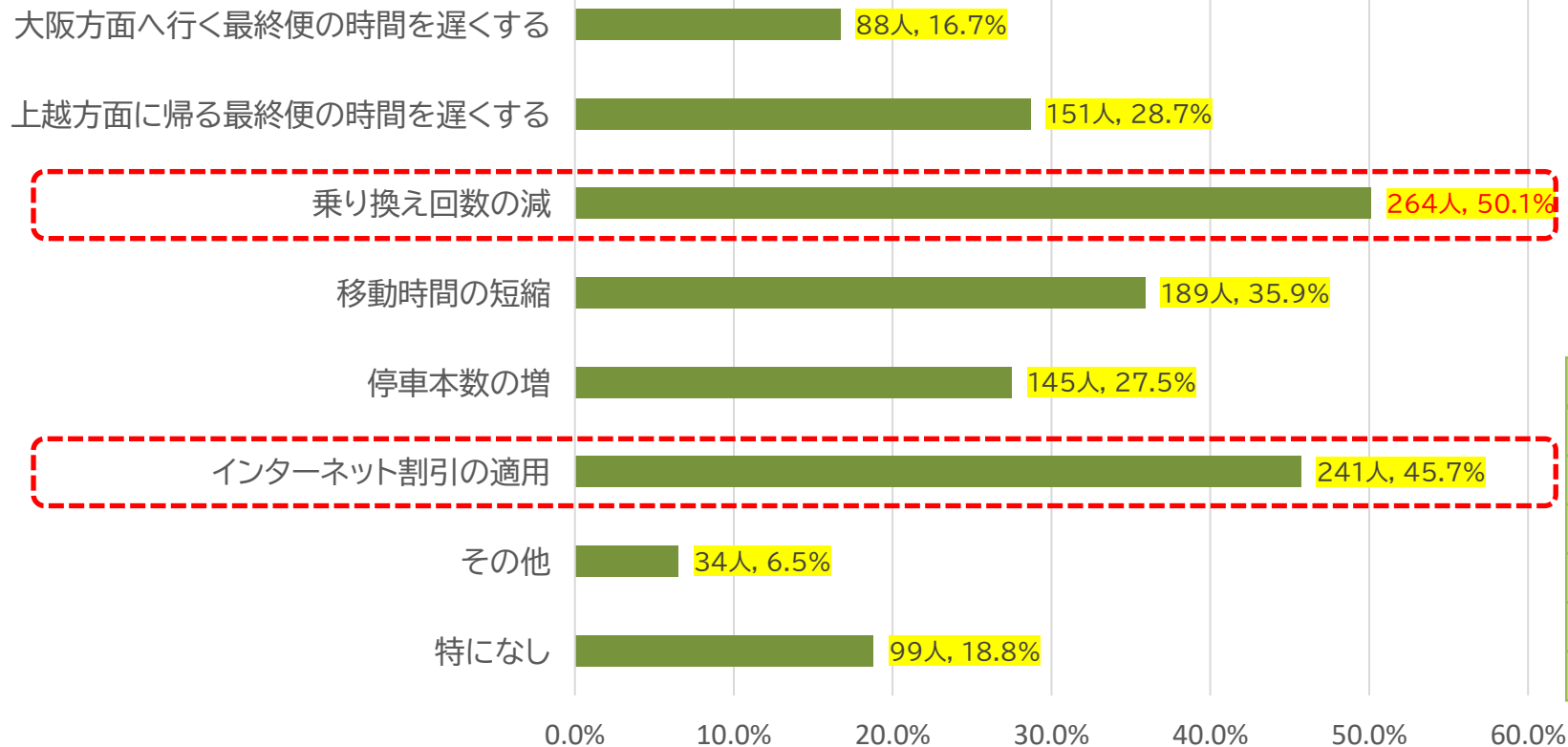
◎開業当初に「非常に近くなった」または「少し近くなった」と感じていた人の割合は61.5%であったが、今回の調査では「非常に近い」または「少し近い」と感じている人の割合は57.1%に若干減少している。

## 2-(2) 北陸新幹線の利用頻度について(金沢・敦賀方面)

### 問 1 4 北陸新幹線をより利用しやすくするため、改善すべき点はありますか？(複数回答)

表16 利用しやすくするために改善してほしいこと(東京・長野方面)

N=527



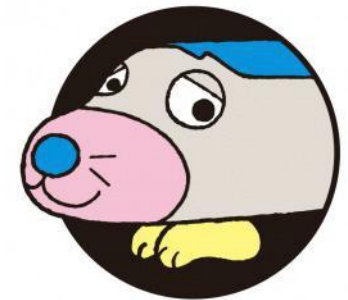
その他の内訳	人数
つるぎの延伸	5人
かがやきの停車	4人
大阪までの全線開業	4人
システムの改善	3人
朝7時台のダイヤの設定	3人
その他	15人

◎改善事項では、「**乗り換え回数の減**」(敦賀発着の「はくたか」の増便)を望む声が約5割と最も多く、企業向けアンケートと同様の結果が示された。

◎続いて、「インターネット割引の適用」を求める声が45.7%と多い。

◎「その他」としては、「つるぎの延伸」「かがやきの停車」「大阪までの全線開業」「システムの改善(例えば、JR東日本とJR西日本の予約システムの共通化など)」「朝7時台のダイヤの設定」などの要望があった。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果 について



### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

問 1 5

令和6年3月に北陸新幹線が金沢駅から敦賀駅(福井県)まで延伸したことを知っていますか。

問 1 6

敦賀延伸後、大阪まで最速で3時間28分で行けるようになったことを知っていますか。

表17 敦賀延伸の認知度

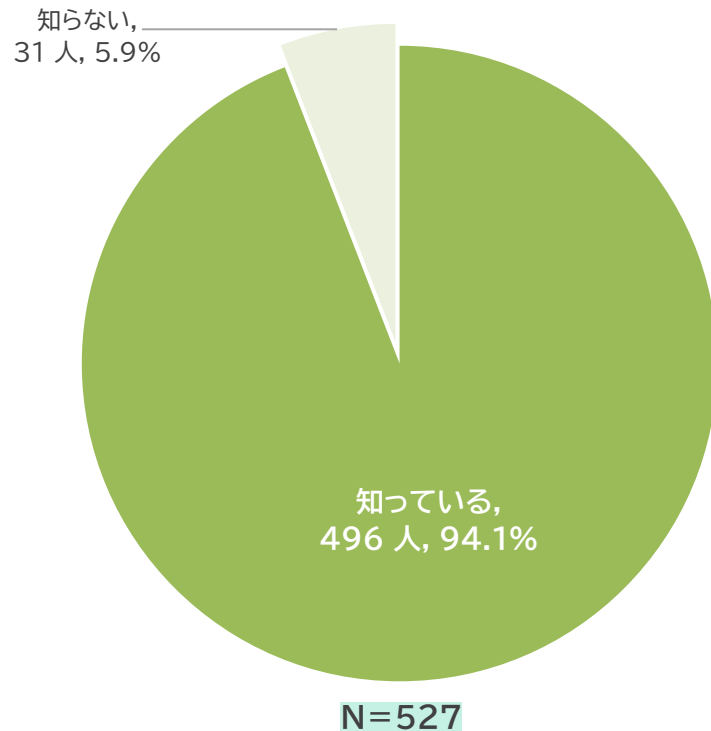
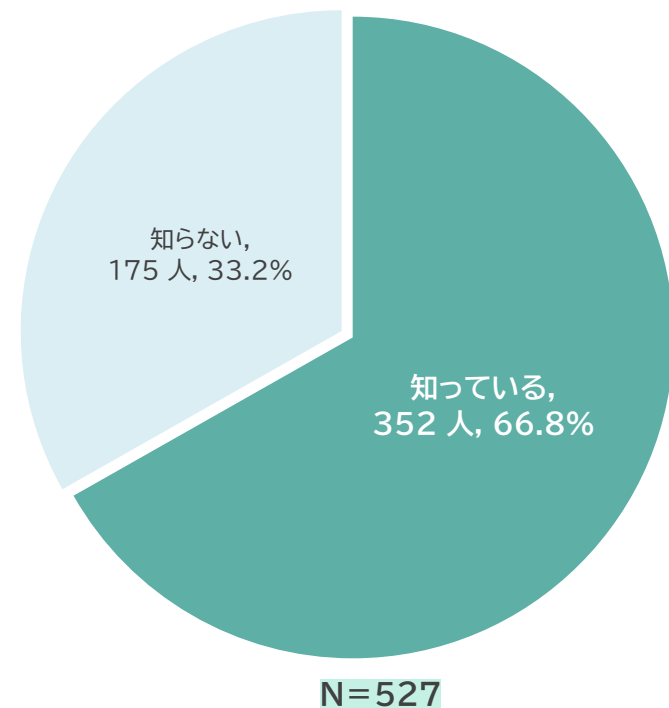


表18 移動時間の認知度

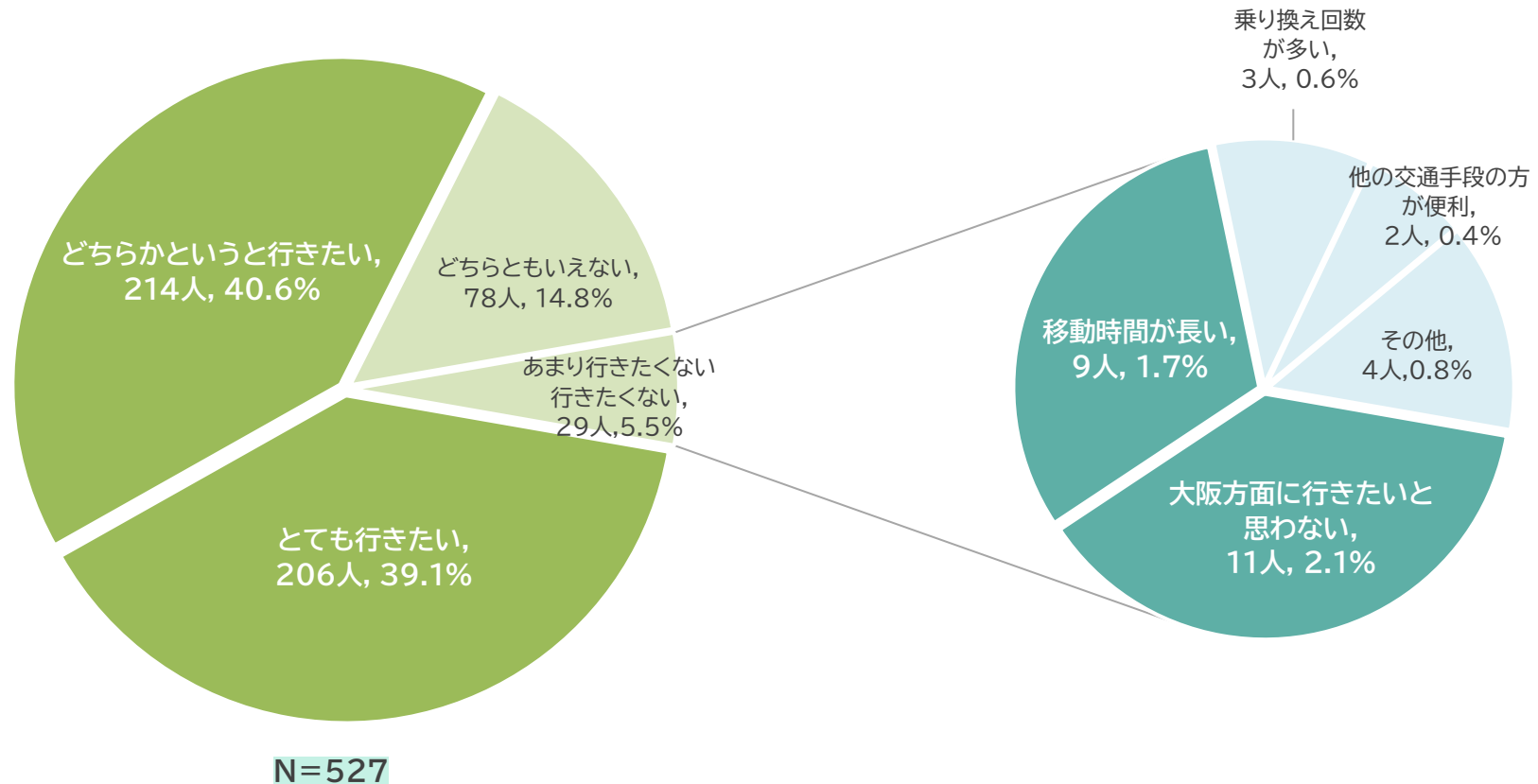


◎令和6年3月に北陸新幹線が金沢駅から敦賀駅まで延伸したことについては、94.1%と大半の人が認知している一方で、大阪まで最速で3時間28分で到達できるようになったことを知らない人は3割程度いる。

### 3 関西方面(大阪など)への乗車意向について

#### 問 17 北陸新幹線に乗って関西方面(大阪など)に行ってみたいと思いますか。

表19 北陸新幹線の乗車意向(関西方面)



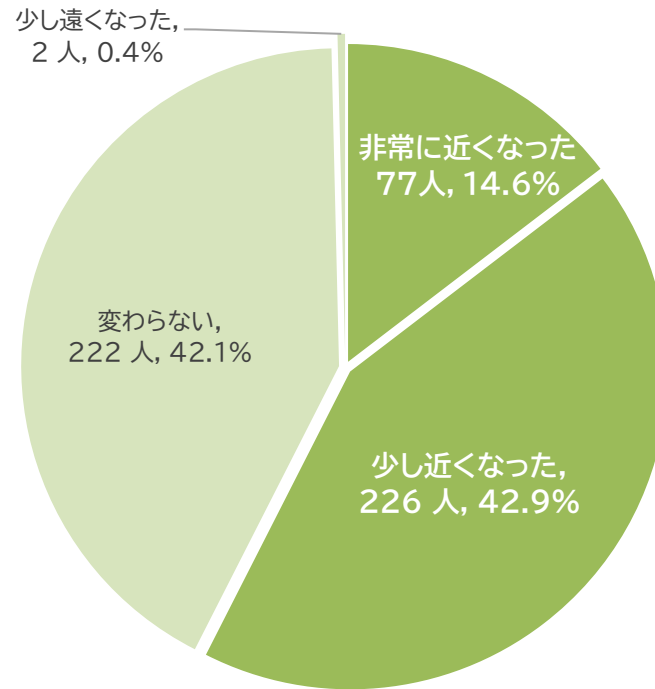
◎約8割の人が北陸新幹線に乗って関西方面(大阪など)に行ってみたいと考えている。

◎「あまり行きたくない」または「行きたくない」と回答した人は少数であった。「大阪方面に行きたいと思わない」や「移動時間が長い」などがその理由として挙げられていた。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問 1 8 敦賀延伸によって福井県に対する心理的な距離は変化しましたか。

表20 福井県に対する心理的な距離



N=527

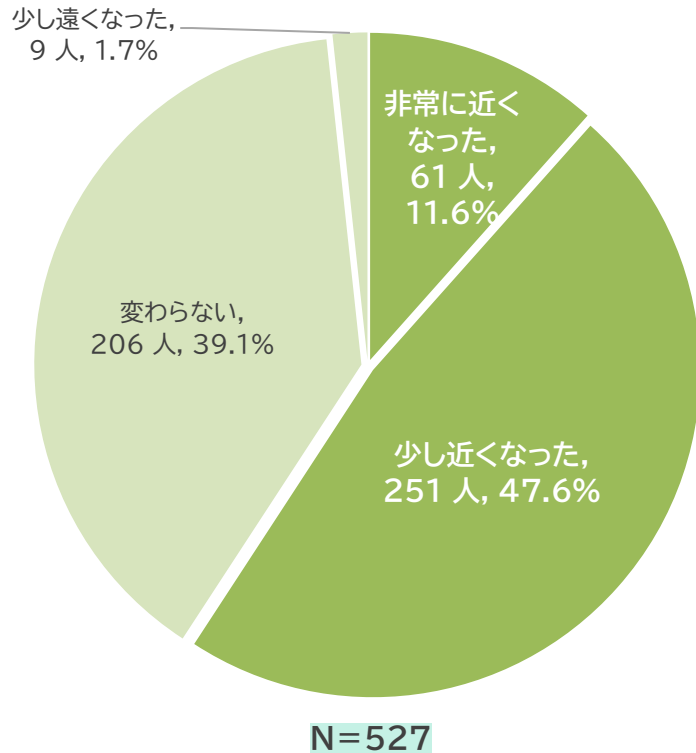
※「とても遠くなった」は0人

◎約6割の人が、敦賀延伸によって福井県に対する心理的な距離が近くなった(「非常に近くなった」または「少し近くなった」と感じている。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

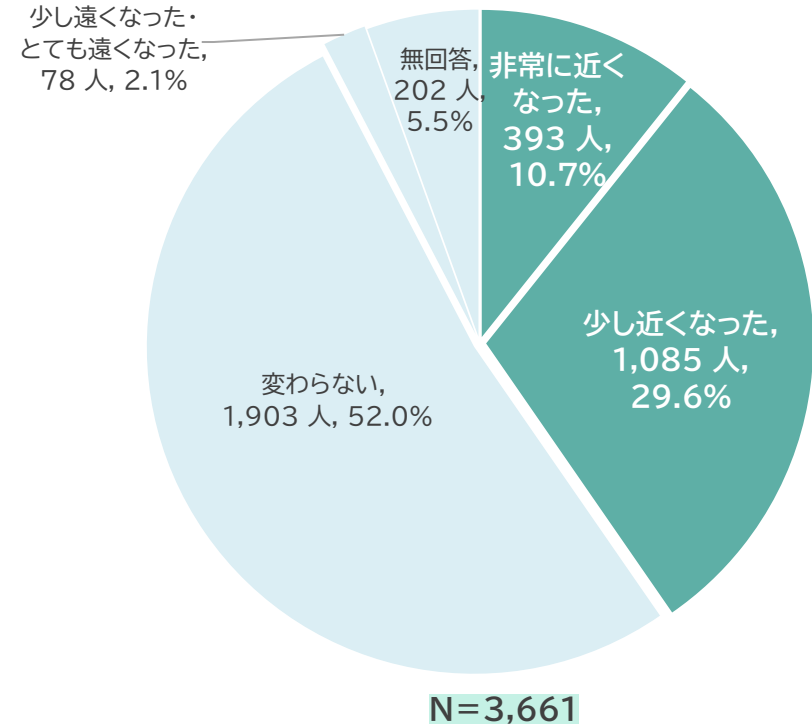
#### 問 1 9 敦賀延伸によって関西方面(大阪など)に対する心理的距離は変化しましたか。

表21 関西方面に対する心理的な距離 (R7)



※「とても遠くなった」「無回答」は0人

表22 関西方面に対する心理的な距離 (H27)



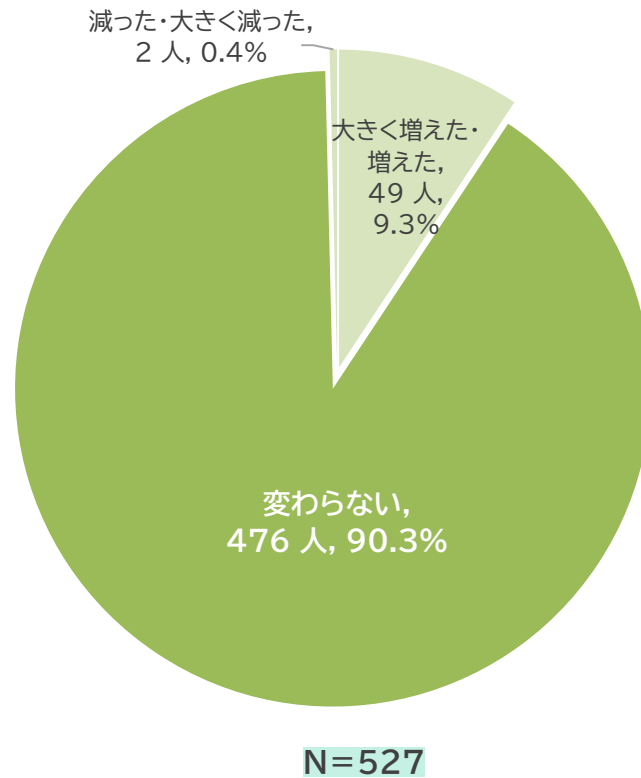
◎約6割の人が、敦賀延伸によって関西方面(大阪など)に対する心理的な距離が近くなった。(「非常に近くなった」または「少し近くなった」と感じている。

◎H27調査と比較すると「近くなった」と感じている人の割合が2割程度高くなっている。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問20 敦賀延伸によって福井県への旅行回数は変化しましたか。

表23 福井県への旅行回数の変化

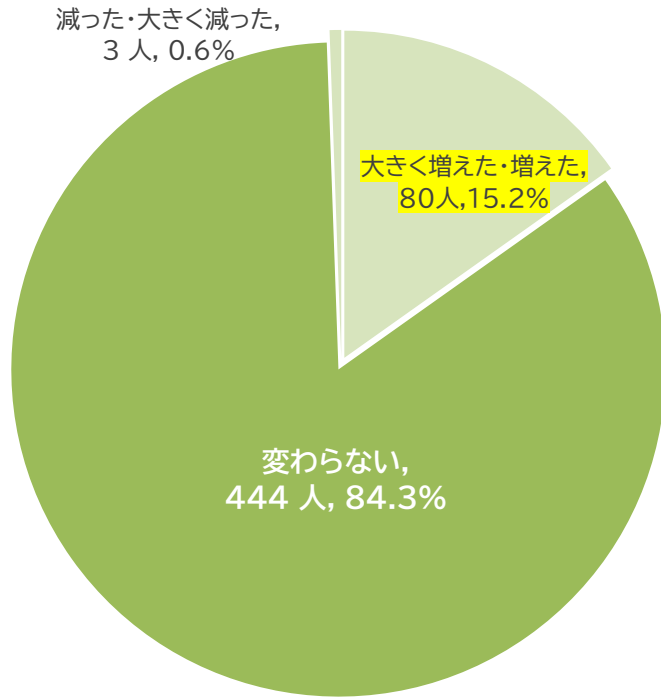


◎敦賀延伸によって福井県への旅行回数が増えたと回答した人は9.3%であり、**9割の人が「変わらない」と回答**している。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

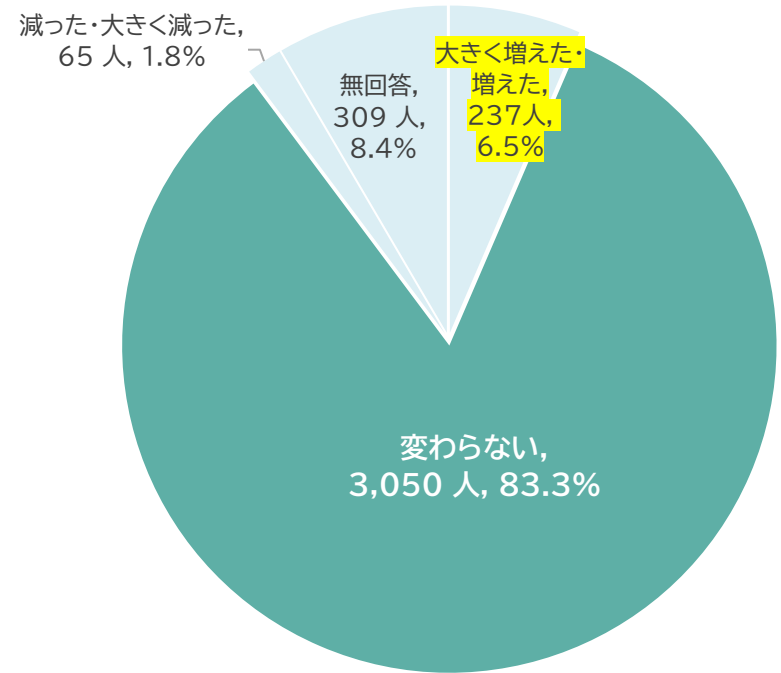
#### 問 2 1 敦賀延伸によって関西方面(大阪など)への旅行回数は変化しましたか。

表24 関西方面への旅行回数の変化 (R7)



N=527 ※「とても遠くなった」「無回答」は0人

表25 関西方面への旅行回数の変化 (H27)



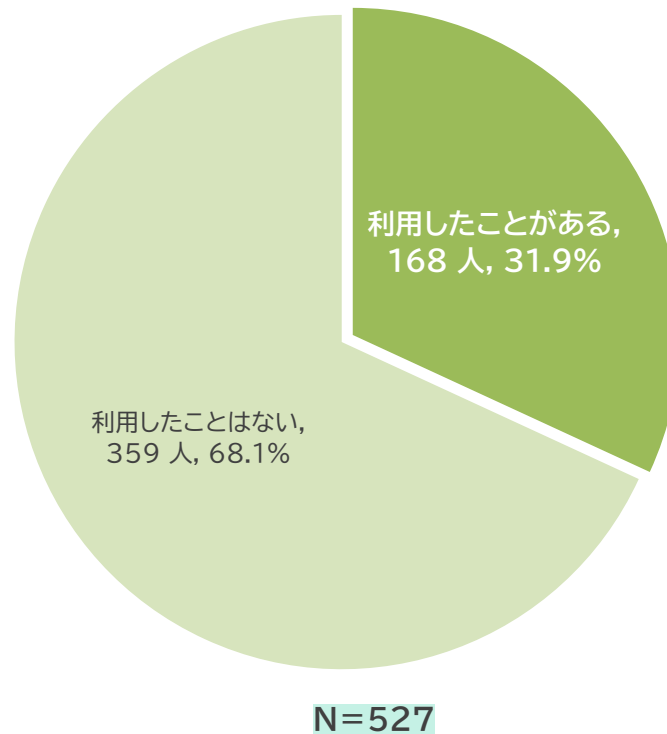
N=3,661

- ◎敦賀延伸によって関西方面(大阪など)への旅行回数が増えたと回答した人は15.2%であり、**8割以上**の人が**「変わらない」と回答**している。
- ◎H27調査と比較すると、「変わらない」と回答した人の割合は変わらないものの、**「大きく増えた」**または**「増えた」と回答した人の割合は8.7%増加**している。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

問 2 2 敦賀延伸後、北陸新幹線で金沢より西の駅を利用したことはありますか。

表26 延伸区間の利用状況



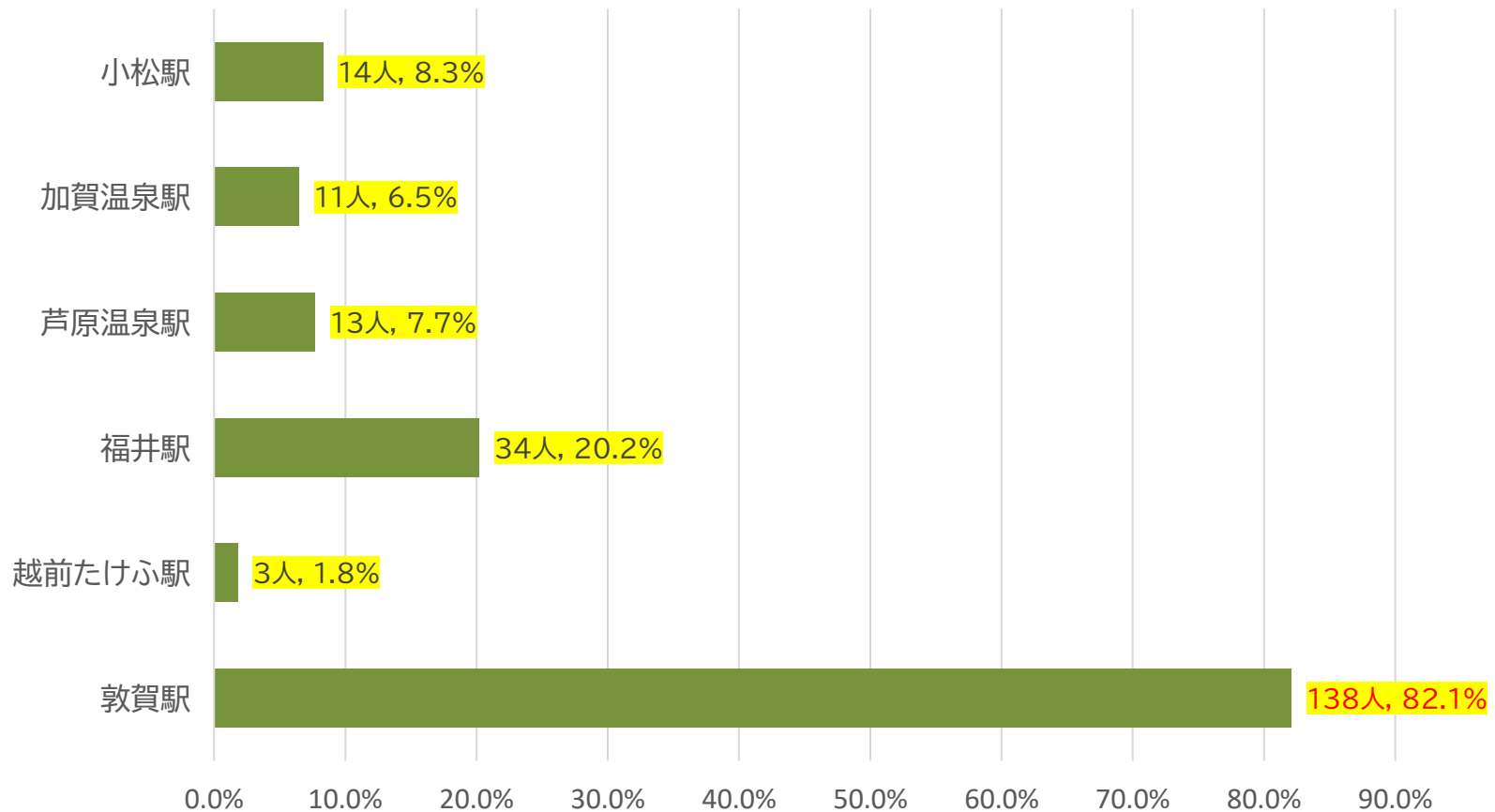
◎令和6年3月に金沢～敦賀間が開業してからこれまでの間に、**延伸区間の駅を利用したことがある人の割合は31.9%**であり、金沢方面を利用したことがある人(350人)の半数程度(168人)であった。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問 2 3 降車した駅はどこですか(複数回答)

表27 延伸区間を利用した際の降車駅

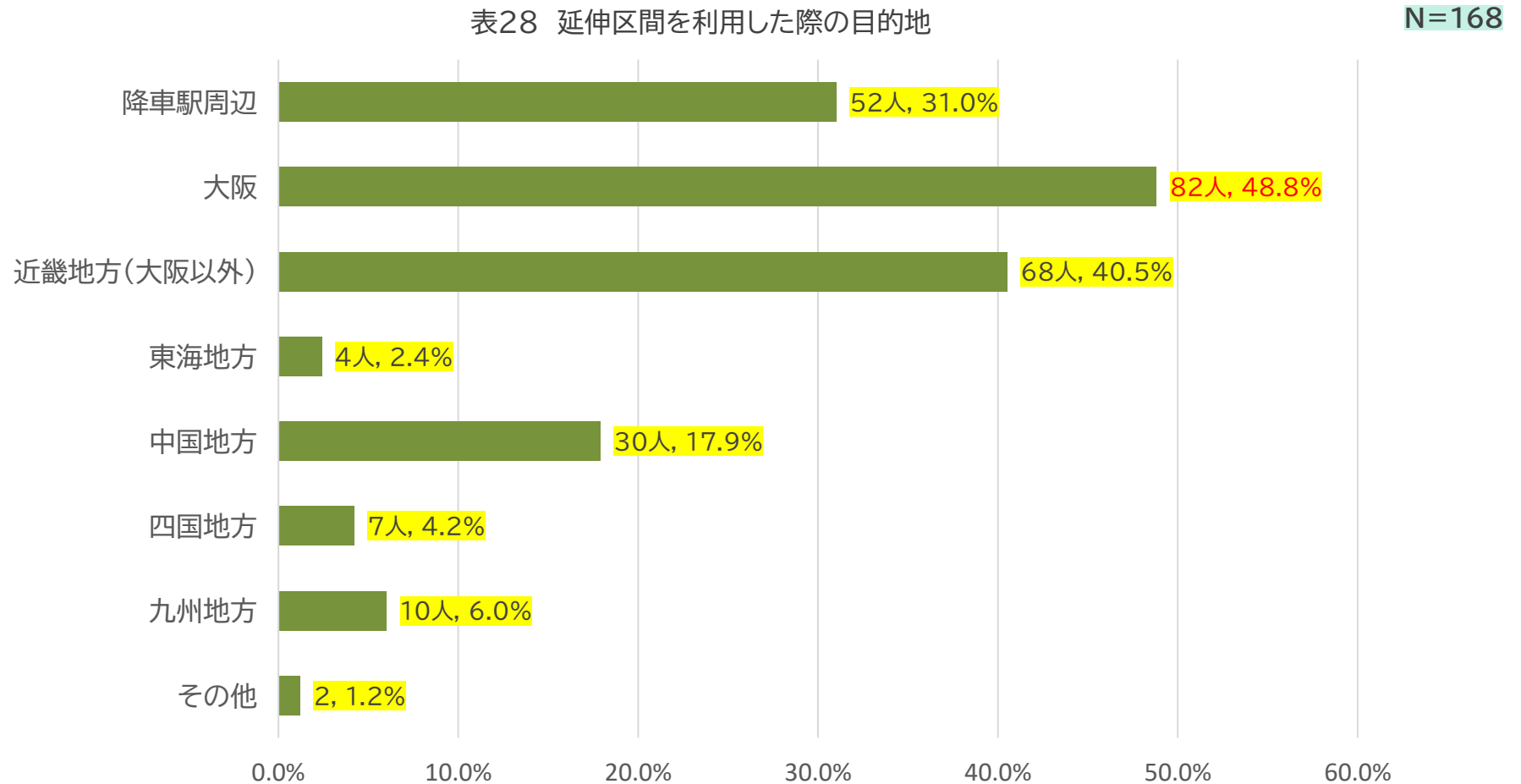
N=168



◎敦賀駅での降車が82.1%と最も多く、続いて福井駅の利用が20.2%と多くなっている。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問 2 4 目的地はどこですか。(複数回答)

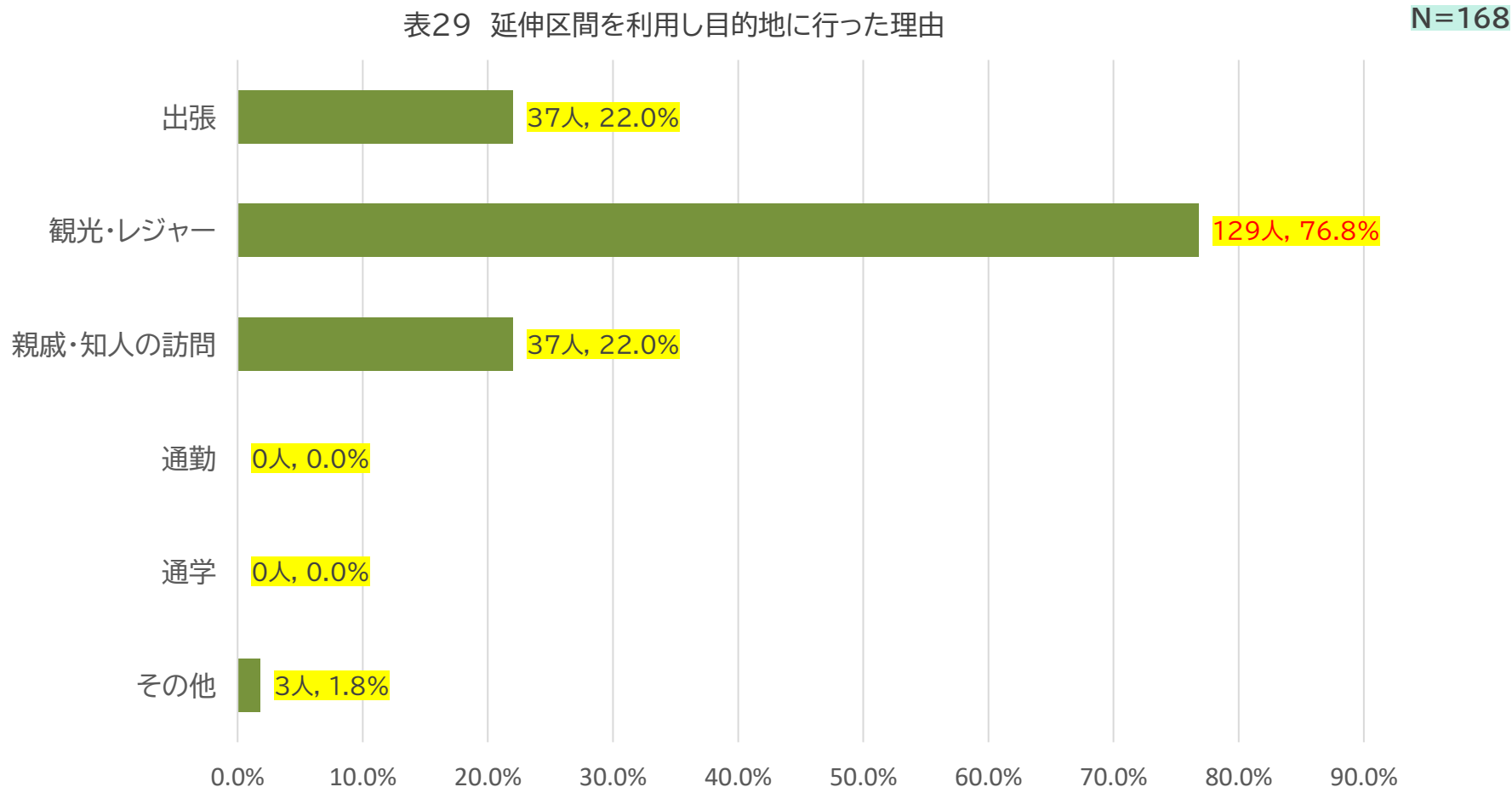


◎目的地は、「大阪」が48.8%と最も多く、続いて「近畿地方(大阪以外)」が多くなっている。

◎北陸新幹線を利用して、「中国地方」「四国地方」「九州地方」へ向かう人もいる。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問 2 5 目的地に行った理由は何ですか。(複数回答)



◎目的地に行った理由は「観光・レジャー」が76.8%と最も多く、続いて「出張」と「親戚・知人の訪問」が22.0%と多くなっている。

◎「その他」としては、「子の大会」「学会や研修会」「NPO活動」があった。

### 3 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について

#### 問 2 6

北陸新幹線が敦賀まで延伸し、関西方面(大阪など)への移動が便利になったと思いますか。

表30 敦賀延伸に伴う利便性の向上について(全員)

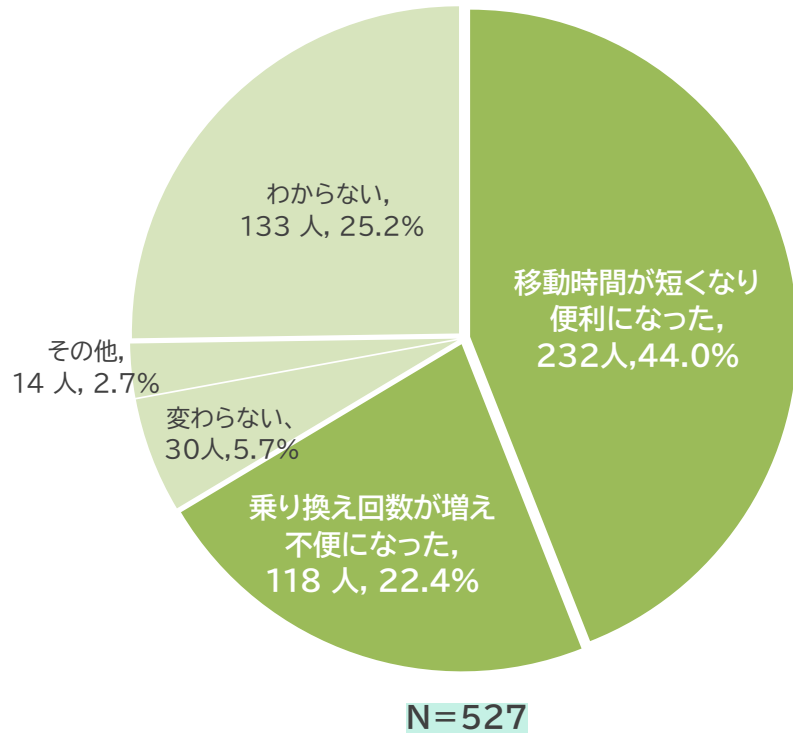
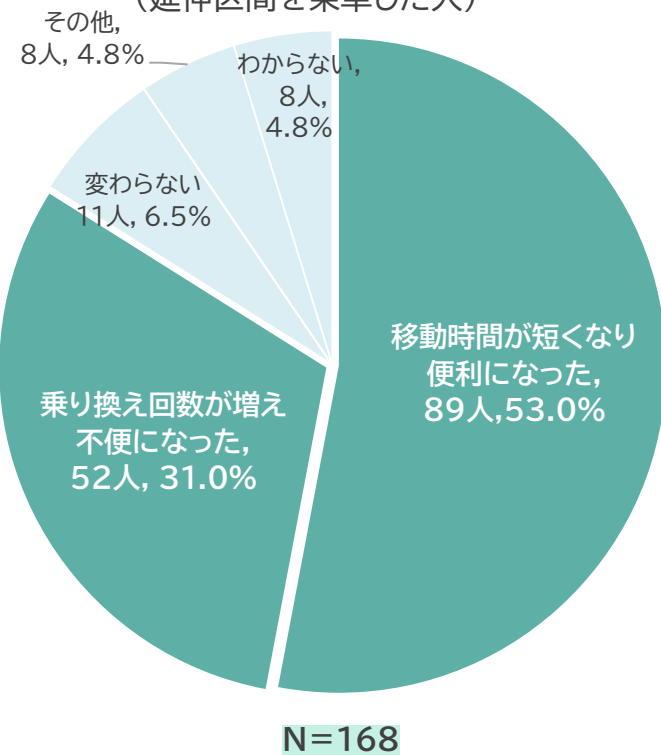


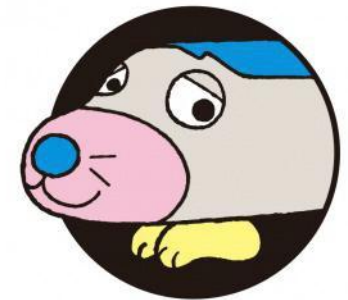
表31 敦賀延伸に伴う利便性の向上について  
(延伸区間を乗車した人)



◎関西方面(大阪など)への移動について、「移動時間が短くなり便利になった」と感じている人の割合が**44.0%**と最も多く、「乗り換え回数が増え不便になった」と感じている人の割合を大きく上回っている。

◎なお、実際に延伸区間を利用した人の回答をみると、「移動時間が短くなり便利になった」と回答している人が**53.0%**と高くなっている一方、乗り換え回数が増え不便になったと感じている人も**31.0%**と高くなっている。

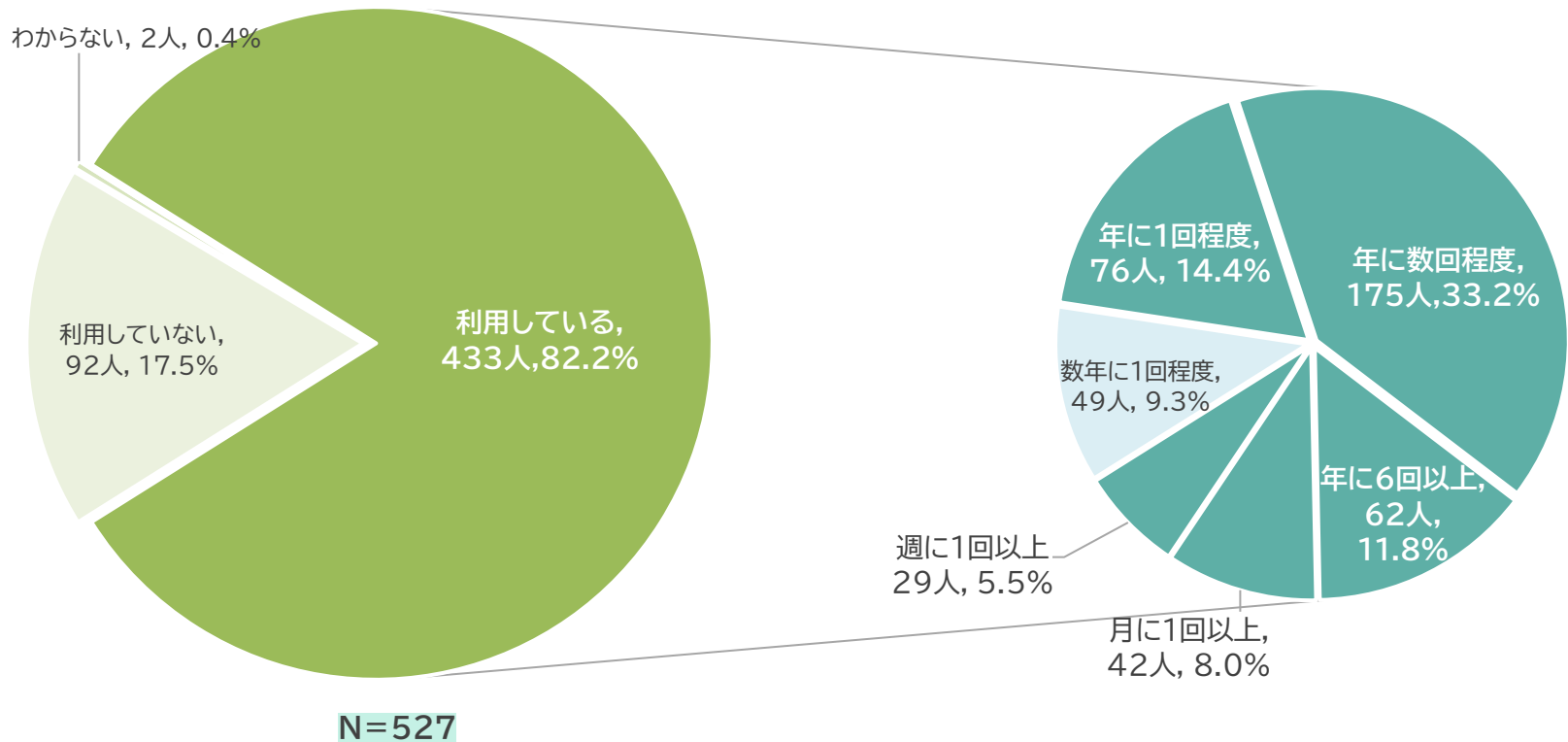
## 4 在来線の利用状況について



## 4 在来線の利用状況について

### 問27 最近(過去3年程度)、在来線をどの程度利用しましたか。

表32 在来線の利用頻度



◎直近3年間の利用状況を見てみると、8割以上の方が「利用している」と回答している。

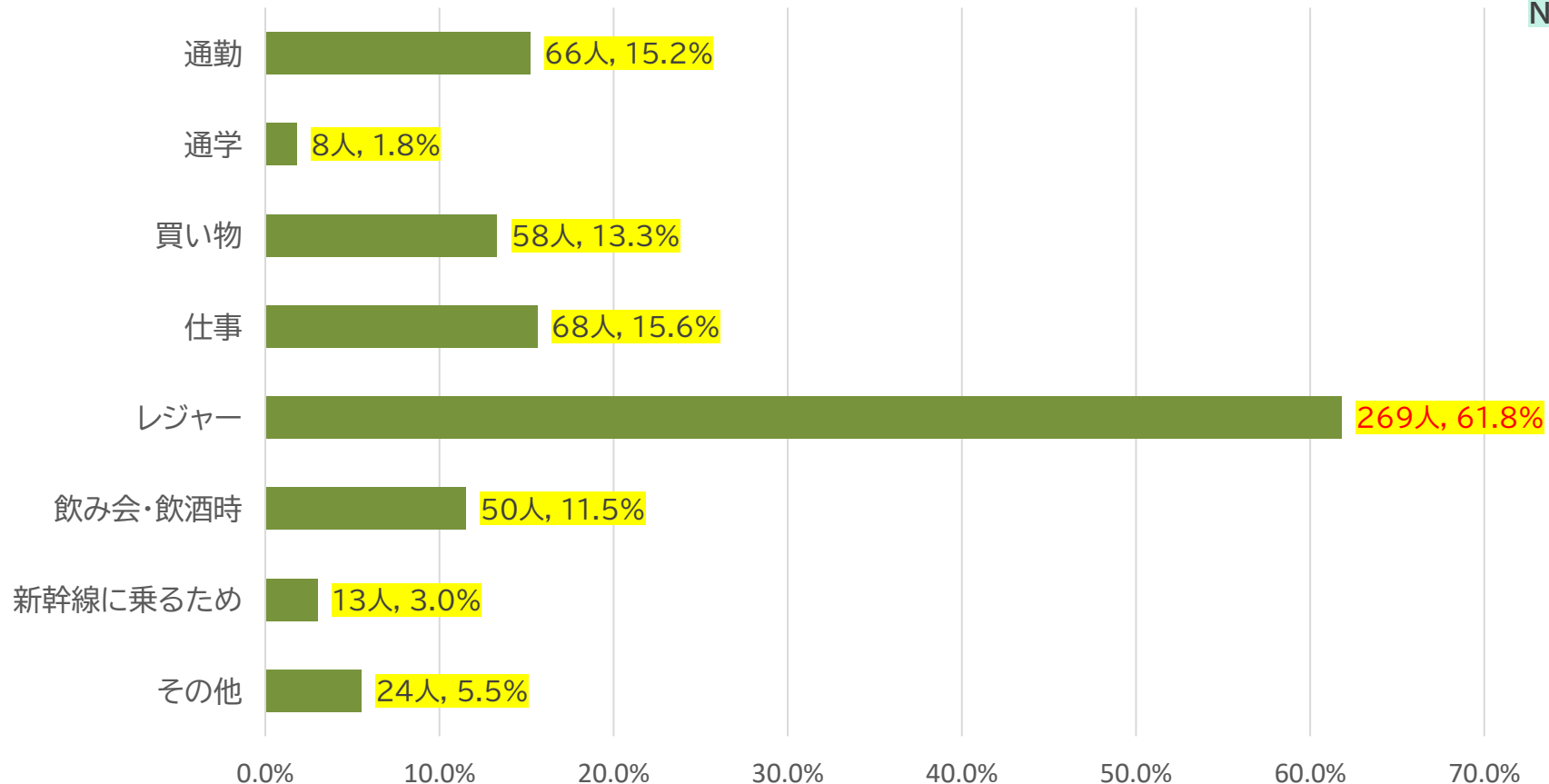
◎利用頻度をみると、「年に数回程度」の利用が33.2%と最も多く、月1回以上の利用は13.5%と低い。

# 4 在来線の利用状況について

## 問 2 8 在来線を利用する目的は何ですか。(複数回答)

表33 在来線の利用目的

N=435



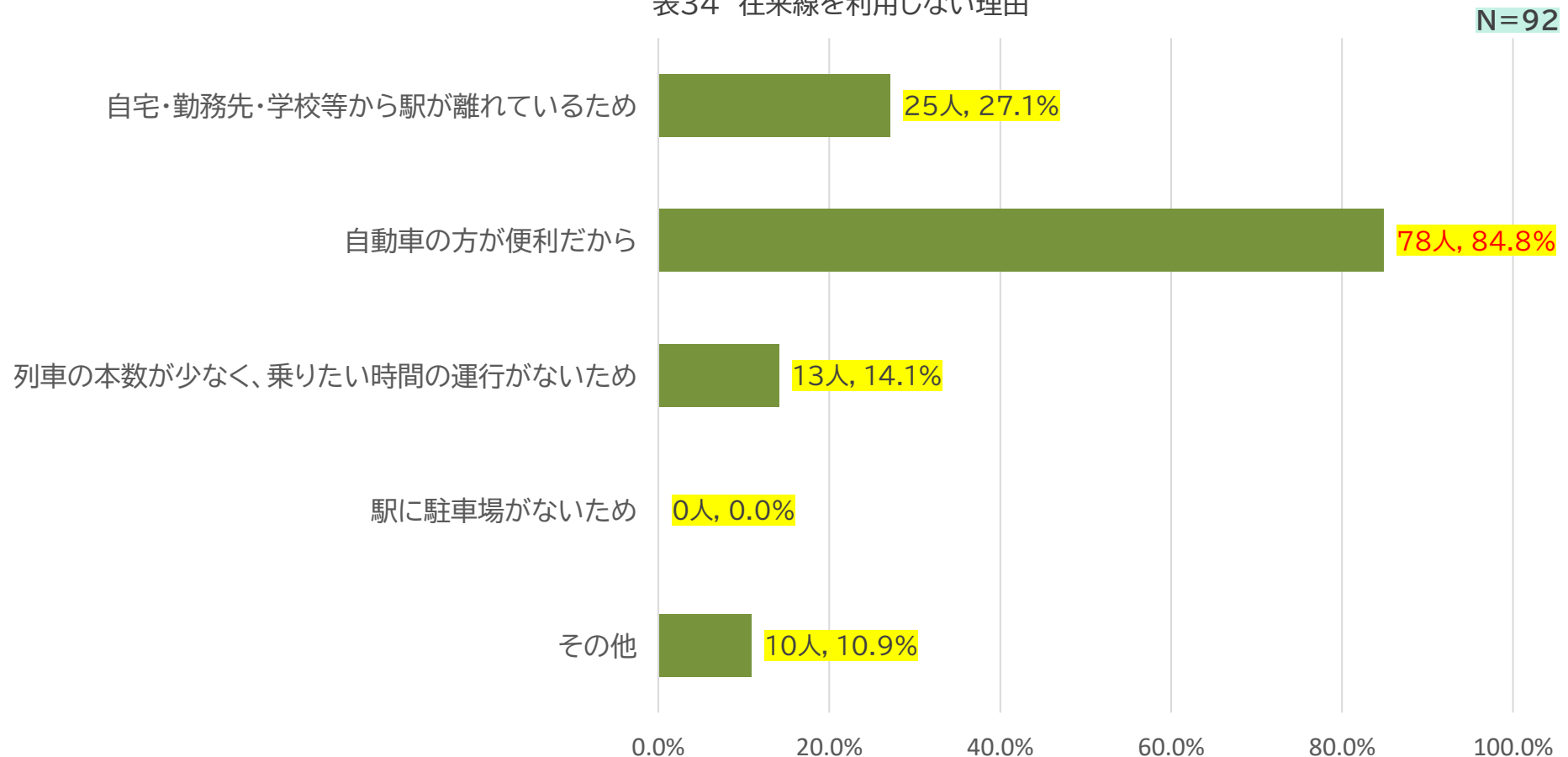
◎利用目的は、「レジャー」が61.5%と最も多く、「通勤」「通学」「仕事」は20%以下となっている。

◎「その他」としては、「通院」「親族・知人の訪問(帰省を含む)」「習い事」「子どもの乗車体験」などの利用があった。

## 4 在来線の利用状況について

### 問 2 9 在来線を利用しない理由は何ですか。(複数回答)

表34 在来線を利用しない理由



◎在来線を利用しない理由では、「**自動車の方が便利だから**」という回答が**84.8%**と最も多く、続いて、「自宅・勤務先・学校等から駅が離れている」が**27.1%**と多い。

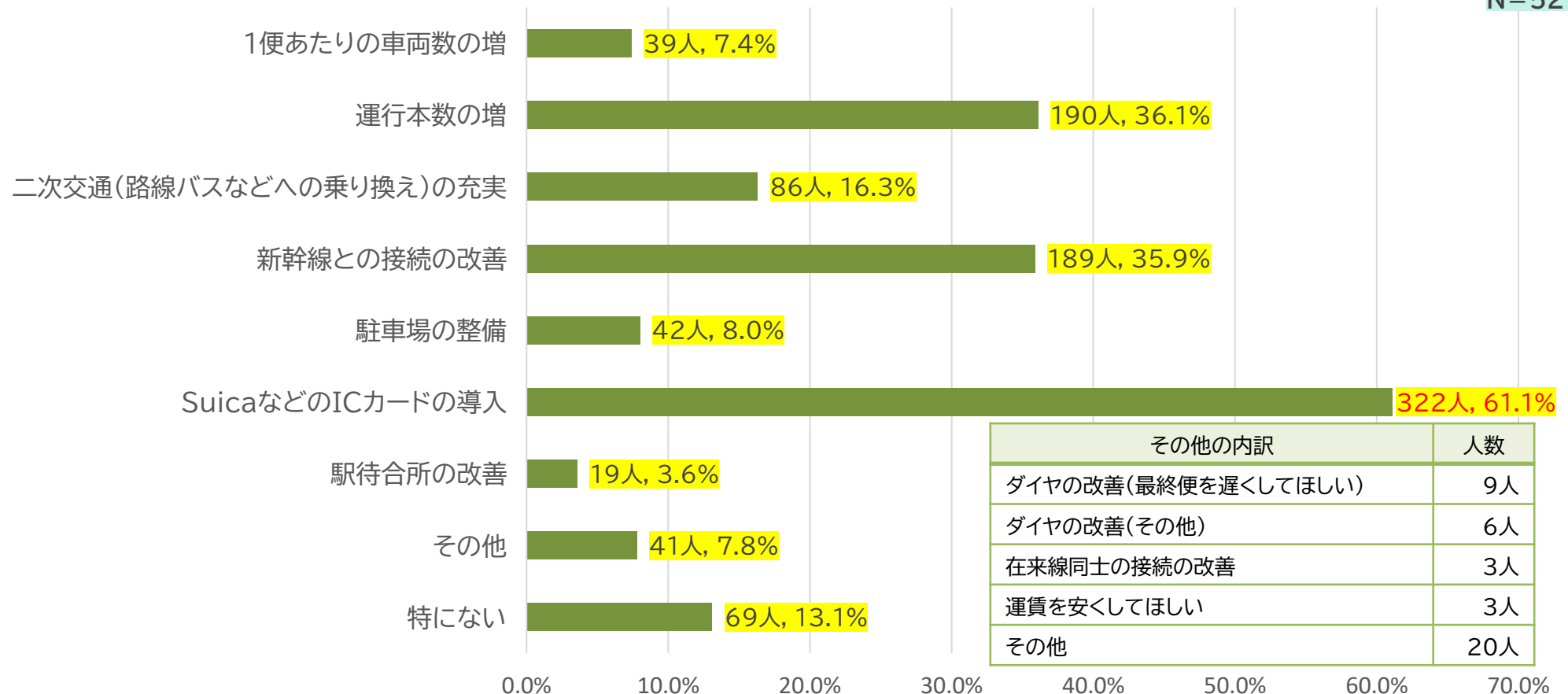
◎「その他」としては、「(高田駅周辺などの)駐車場の料金が高い」「小さい子どもがいるため、乗り降りやトイレが不安」「Suicaが使えない」「乗る必要がない」などの意見があった。

# 4 在来線の利用状況について

## 問30 在来線の利用にあたり、改善してほしいことは何ですか。(複数回答)

表35 利用しやすくするために改善してほしいこと(在来線)

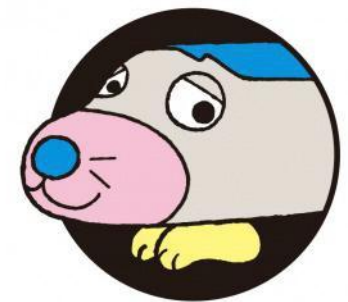
N=527



◎改善事項では、「SuicaなどのICカードの導入」が61.1%と最も多く、続いて、「運行本数の増」と「新幹線との接続の改善」が多くなっている。

◎「その他」としては、「ダイヤの改善」に関する要望が多く、特に妙高はねうまライン上りの最終便の改善を求める声が多かった。

# 5 上越妙高駅への交通アクセスについて

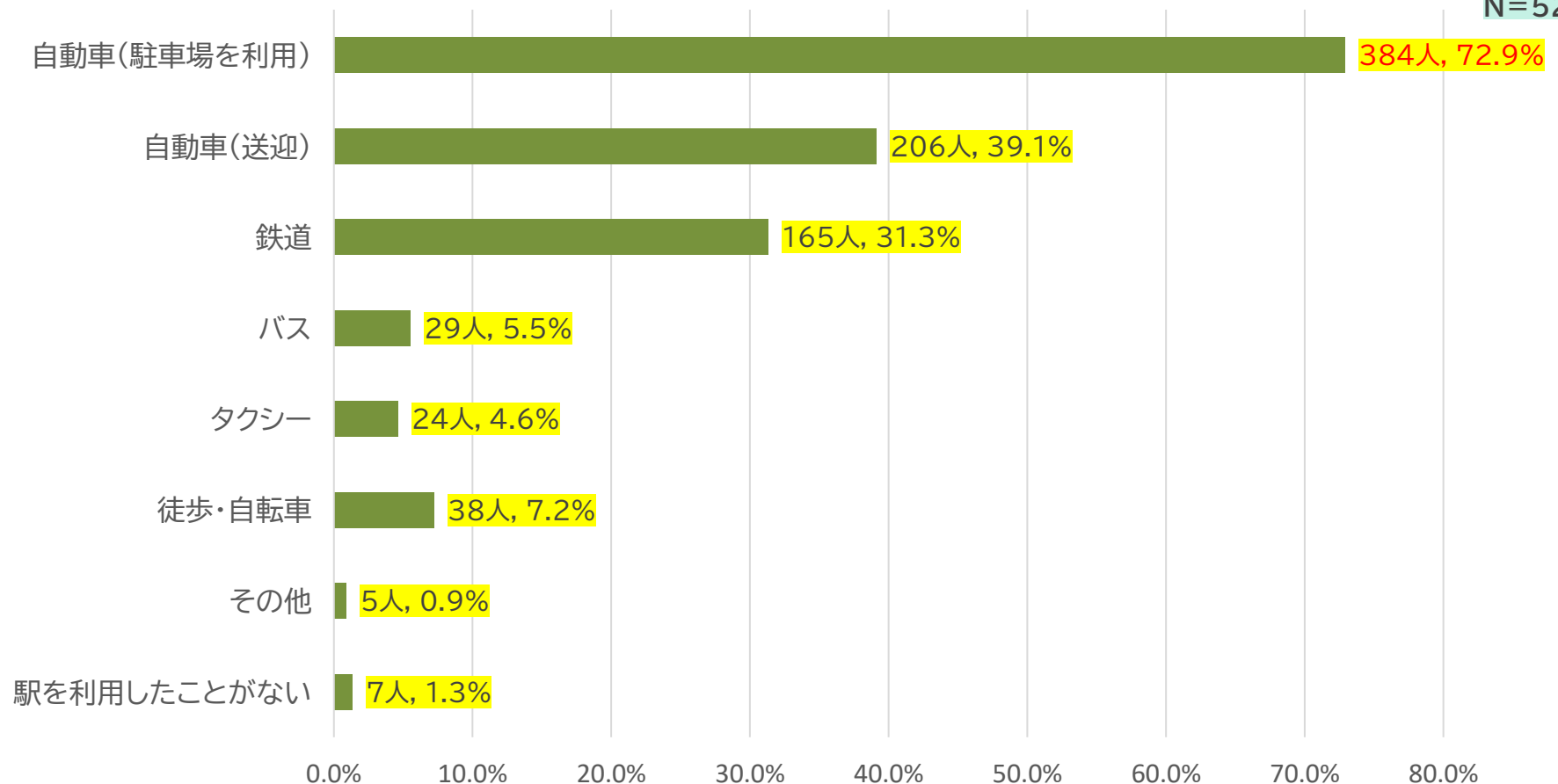


# 5 上越妙高駅への交通アクセスについて

## 問 3 1 上越妙高駅までの交通手段は何ですか。(複数回答)

表36 上越妙高駅までの交通手段

N=527



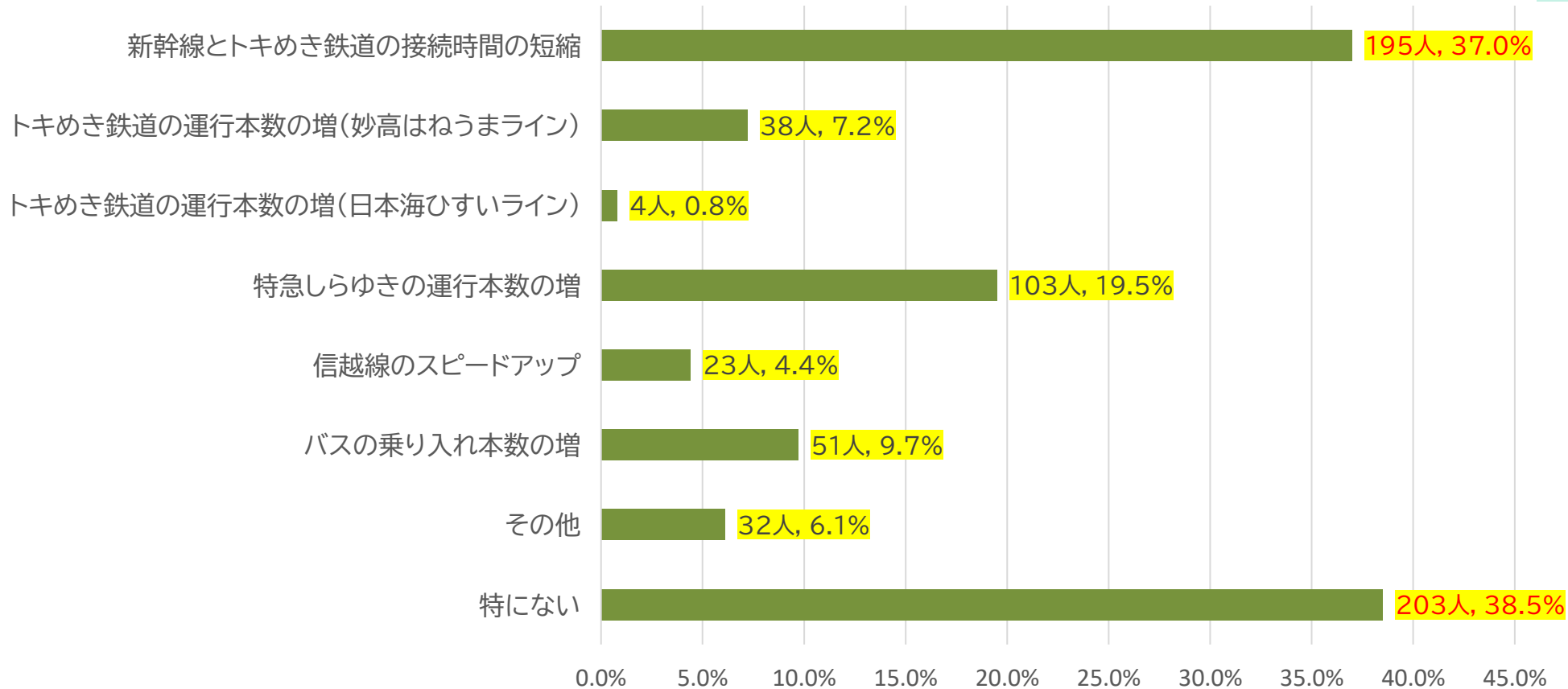
◎上越妙高駅までの交通手段は、「**自動車(駐車場を利用)**」が72.9%と最も多く、続いて、「**自動車(送迎)**」(39.1%)や「**(在来線の)鉄道**」(31.3%)が多い。

## 5 上越妙高駅への交通アクセスについて

### 問32 上越妙高駅までの交通手段について、改善してほしいことはありますか。(3つまで回答)

表37 上越妙高駅までの交通手段で改善してほしいこと

N=527



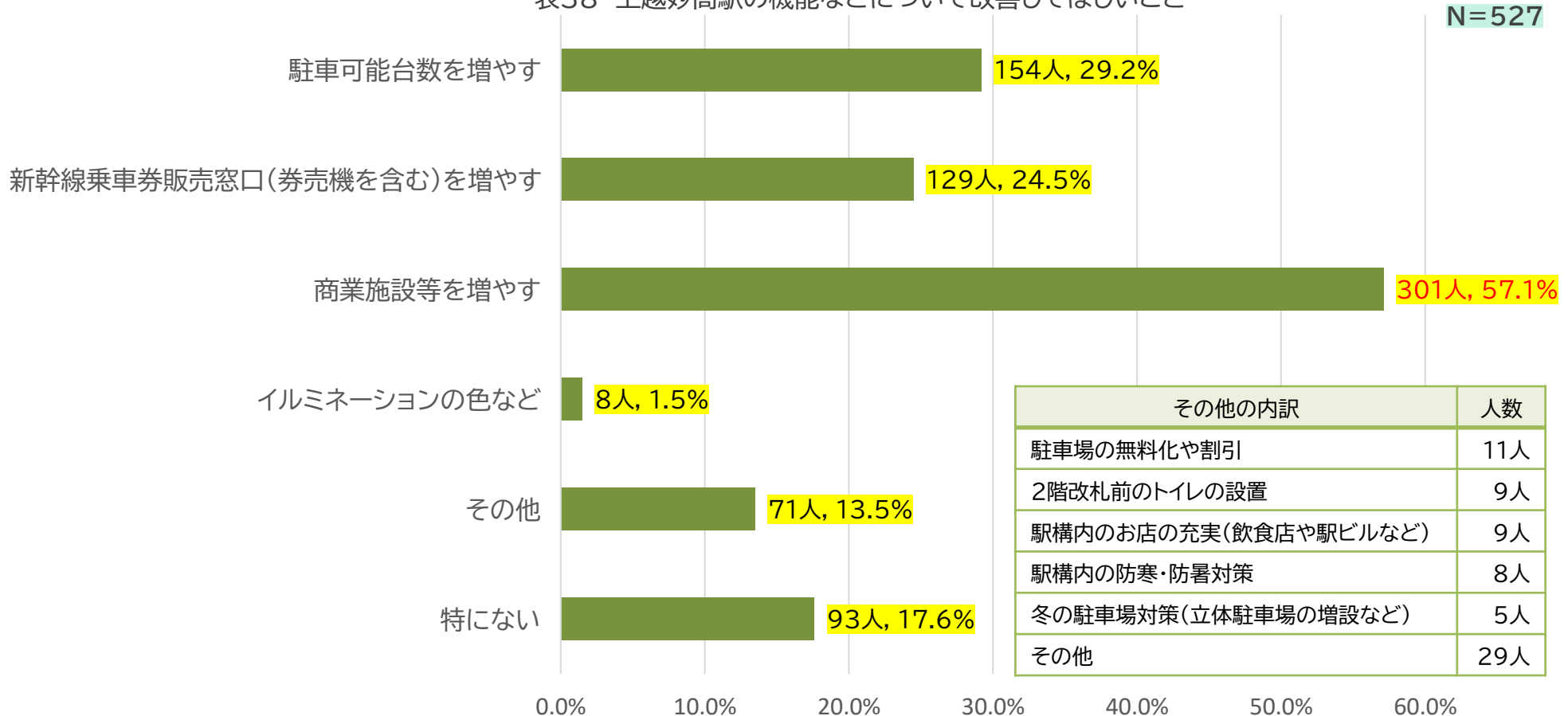
◎上越妙高駅までの交通手段について改善してほしいことは、「特にない」が38.5%と最も多く、続いて、「新幹線とトキめき鉄道の接続時間の短縮」が37.0%と多い。

◎「その他」としては、「駅までの直通バスがない」や「コミュニティバスを駅まで運行してほしい」など、バスの利便性向上に関する意見のほか、「トキめき鉄道と信越本線の接続時間の改善」などの意見があった。

# 5 上越妙高駅への交通アクセスについて

## 問 3 3 -① 上越妙高駅の機能などについて、改善してほしいことはありますか。(3つまで回答)

表38 上越妙高駅の機能などについて改善してほしいこと



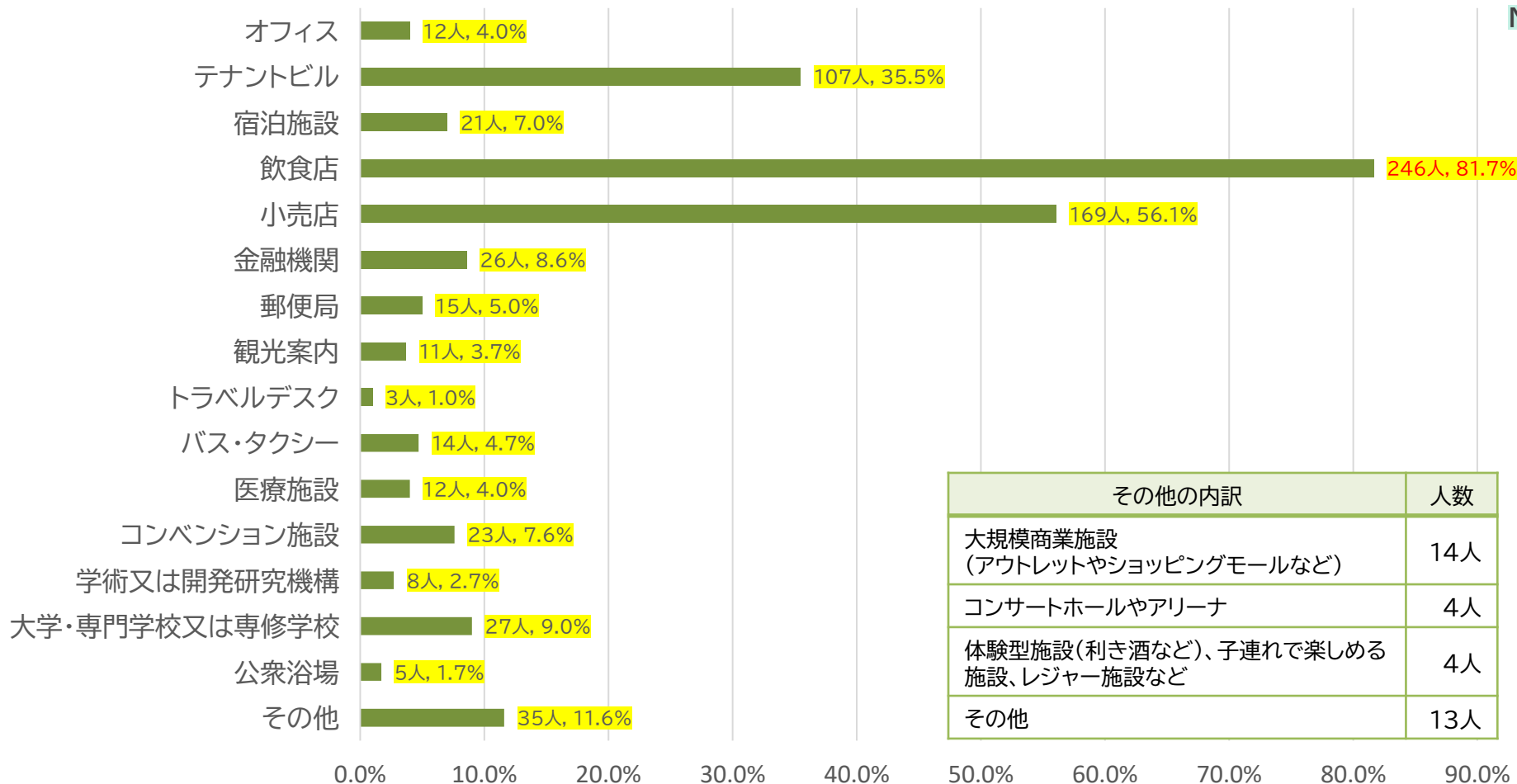
◎上越妙高駅の機能などで改善してほしいことは、「商業施設等を増やす」が57.1%と最も多く、続いて、「駐車可能台数を増やす」が29.2%と多くなっている。

◎「その他」としては、「駐車場の無料化や割引」「2階改札前のトイレの設置」「駅構内のお店の充実(飲食店や駅ビルなど)」「駅構内の防寒・防暑対策」といった意見が多かった。

# 5 上越妙高駅への交通アクセスについて

## 問33-② 増やしてほしい商業施設の種類の種類は何ですか。(3つまで回答)

表39 増やしてほしい商業施設の種類の種類

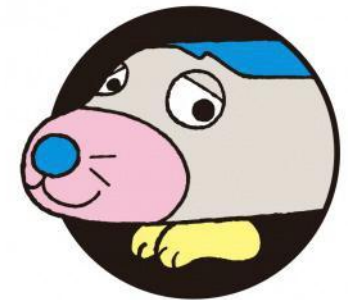


N=301

◎問33-①で「商業施設を増やしてほしい」と回答した人のうち、**8割以上の人**が「**飲食店**」を、**5割以上**の人が「**小売店**」を希望している。

◎「その他」としては、「大規模商業施設」や「コンサートホールやアリーナ」など集客力のある施設を求める声があった。

## 6 アンケート結果の考察



## 6 アンケート結果の考察

### <北陸新幹線の利用状況について>

- ◎「長野・東京方面」では、直近3か年の利用率が9割を超え、また、年1回以上利用している人の割合も8割を超えていることから、**日常的な北陸新幹線の利用が定着**していることがうかがえる。
- ◎一方、「金沢・敦賀方面」の直近3年間の利用率は66.4%であり、「長野・東京方面」と比較すると利用率は低いですが、「北陸新幹線を利用して関西方面へ行きたい」と考えている人の割合は8割を超えており、**高い潜在需要が存在している**。このことから、**今後、さらなる利用者の増加が期待**される。
- ◎利用目的では、「長野・東京方面」と「金沢・敦賀方面」のいずれにおいても、観光やレジャーが圧倒的に多い。特に「金沢・敦賀方面」では、その傾向が顕著であるが、これは「大阪・関西万博」の影響も考えられる。敦賀延伸で関西方面にアクセスしやすくなったため、今後の観光需要の伸びが期待できる。
- ◎上越妙高駅での乗車時間では、「金沢・敦賀方面」は、「長野・東京方面」と比較し、6時台の列車の利用率が高い。これは、7時台の列車ダイヤが設定されていないため、6時台の始発列車に利用が集中していることが一因と考えられる。今後、**7時台の列車ダイヤが設定されると利便性が向上し、移動手段が自動車から新幹線へシフトすることも期待**できる。

## 6 アンケート結果の考察

- ◎東京への移動は、開業当初と比較し、新幹線利用が大幅に増加しているものの、自家用車の割合は大きく変わっていない。これは、**新幹線利用が第一選択肢として定着している**一方、利用の目的地や目的に応じた交通手段の使い分けが進んでいることが要因と考えられる。
- ◎金沢への移動については、開業当初と比較して新幹線利用が増加し、自家用車での移動が減少している。新幹線へのシフトが進んでいる一方、自家用車による移動も一定のシェアを維持しており、今後、**7時台のダイヤの設定など、利便性を高めることで、新幹線の利用者数のさらなる増加が期待**できる。
- ◎東京や金沢に対する心理的な距離感は、開業当初と比較し若干低下しているが、これは、開業当初の特別感が時間の経過とともに薄れ、**日常的な移動手段として定着**してきたことが、一因と考えられる。
- ◎市民の利便性を向上するために改善すべき点として、「**長野・東京方面**」では、**上越方面への最終便の繰り下げや移動時間の短縮**が求められている。一方、「**金沢・敦賀方面**」では、**乗り換え回数の削減**に加え、インターネット割引の適用といった、JR東日本とJR西日本の境界駅特有の利用しにくさについて、改善を求める声が多い。  
なお、令和6年度に実施した企業向けアンケートにおいても同様の結果が示されているため、改善に向けて、引き続き国やJRへ要望していく必要がある。
- ◎また、「**長野・東京方面**」のビジネス利用では、**東京発17時台のダイヤをを求める声**が一定数あり、**ダイヤが改善されれば、新幹線での通勤利用者数の増加も期待**できる。

## 6 アンケート結果の考察

### <北陸新幹線の敦賀延伸に伴う効果について>

- ◎北陸新幹線の敦賀延伸については高い認知度を得ている一方で、**延伸後の大阪への所要時間についての認知はまだ十分とは言えない**ため、引き続き周知していく必要がある。
- ◎**約8割の人が北陸新幹線を利用して関西方面に行ってみたい**と考えており、**潜在的な需要は高い**一方で、実際に延伸区間を利用した人は3割程度にとどまっている。また、敦賀延伸に伴い心理的距離の短縮はみられるものの、旅行回数の伸びは限定的である。このことから、**今後、利用増加の伸びしろがある**といえる。
- ◎北陸新幹線の敦賀延伸区間を利用した人の目的地は大阪など関西圏が多いため、利便性向上に向けて、引き続き、国等に大阪までの早期全線開通を求めていく必要がある。
- ◎関西方面への移動については、乗り換えの手間よりも移動時間の短縮を重視する人が多く、**敦賀延伸による一定の効果がみられる**。一方で、乗り換えの不便さを感じる意見もあり、年代別にみると70代以上の人で不便さを感じる割合が高くなっている。引き続き、敦賀発着の『はくたか』の増便を国やJRに要望していく必要がある。

### <在来線の利用状況について>

- ◎在来線の利用状況では、8割を超える人が利用しており、一定の需要はあるものの、北陸新幹線「長野・東京方面」の利用率には及ばない結果となった。また、月1回以上の利用は13.5%にとどまっており、**日常的な生活路線としてというよりは、イベントや観光など、スポット的な利用が中心**となっている。
- ◎在来線を利用しない理由として「自動車の便利さ」を挙げる人が最も多く、引き続き在来線の利便性向上に取り組んでいく必要がある。
- ◎なお、利便性向上に向けては、**SuicaなどのICカードの導入を求める声が多く、令和6年度に実施した企業向けアンケートでも同様の結果**が示されている。

## 6 アンケート結果の考察

### <上越妙高駅への交通アクセスについて>

- ◎上越妙高駅へのアクセスは自家用車が主流であるが、在来線を利用する人も3割程度おり、20代から50代が多い。SuicaなどのICカードの導入により、さらなる利便性の向上が期待できる。
- ◎上越妙高駅までのアクセスについては、特に問題がないと考えている人が4割弱おり、大きな不満はないといえる。一方で、新幹線とえちごトキめき鉄道の接続時間の改善を望む声も同程度にある。上越妙高駅での北陸新幹線との接続時間は平均22分であるが、便によっては30分以上待つ場合もあり、利用する時間帯によって利便性に差が生じている。
- ◎ また、降雪期の駐車場利用に不安を抱く声もあったことから、新幹線利用者が安心して上越妙高駅を利用できるよう、次の冬に向けて改善策を検討する必要がある。
- ◎上越妙高駅の機能として、商業施設、特に飲食店や小売店を求める声が多い。周辺のオフィスや事業所の形成などを通じて、日中の消費需要を拡大していくことが重要であり、今後も、新幹線駅利用者の利便性確保や拠点性の向上に向けて、引き続き、ゲートウェイとして必要な機能の誘致を進めていく。

