

新幹線駅設置都市における 開業効果や取り組み

令和元年9月13日

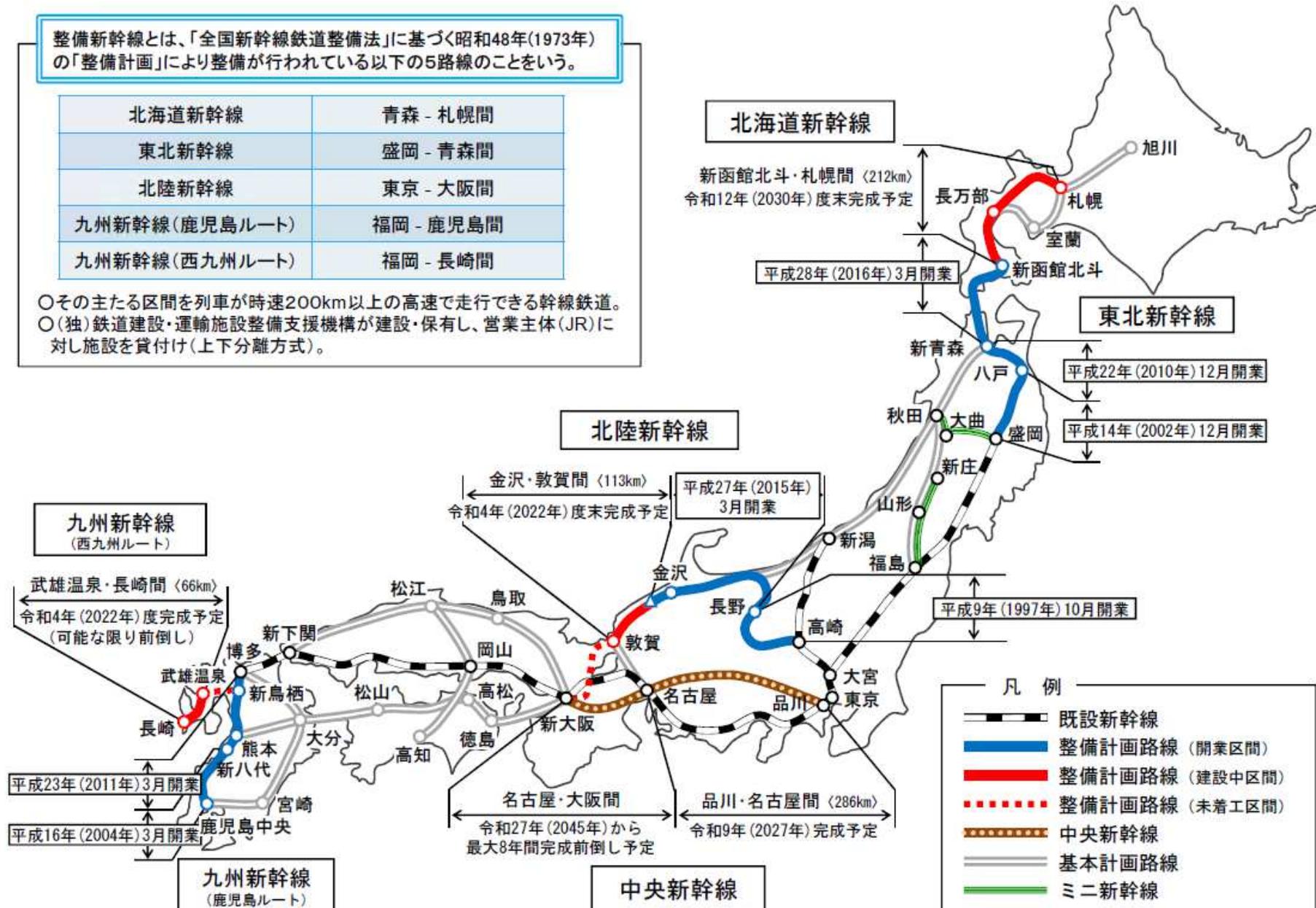
山梨県

全国の新幹線鉄道網の現状

整備新幹線とは、「全国新幹線鉄道整備法」に基づく昭和48年(1973年)の「整備計画」により整備が行われている以下の5路線のことをいう。

北海道新幹線	青森 - 札幌間
東北新幹線	盛岡 - 青森間
北陸新幹線	東京 - 大阪間
九州新幹線(鹿児島ルート)	福岡 - 鹿児島間
九州新幹線(西九州ルート)	福岡 - 長崎間

○その主たる区間を列車が時速200km以上の高速で走行できる幹線鉄道。
○(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設・保有し、営業主体(JR)に対し施設を貸付け(上下分離方式)。



新幹線設置都市における主な指標の比較

対象都市（16都市）：大都市から約80km～150km（人口30万人以上の都市は除く）

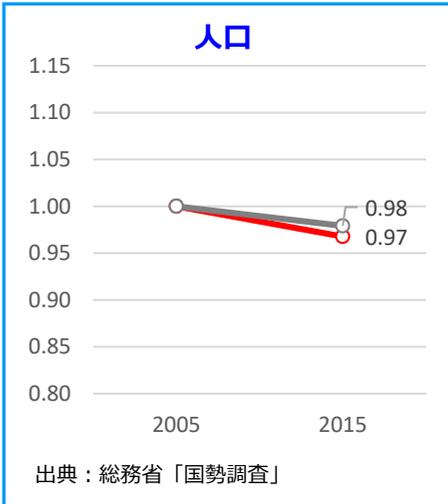
路線	開業	駅名	所在都市	人口 (2015)	停車 本数 (上り)	大都市 からの 距離	新幹線 利用者数	対10年前比							
								人口	事業所数	昼間人口	地方税収	製造品 出荷額	年間商品 販売額	商業地 最高地価	住宅地 平均地価
東北新幹線	1982	小山	小山市	166,760	29	80	4,149	4.1%	-1.1%	3.2%	-1.2%	-20.6%	-14.8%	-13.7%	-22.6%
	1982	那須塩原	那須塩原市	117,146	27	152	7,172	1.8%	-3.4%	2.2%	0.3%	2.1%	25.9%	-34.3%	-27.8%
上越新幹線	2004	本庄早稲田	本庄市	77,881	19	89	670	-5.0%	-11.7%	-3.4%	5.4%	20.4%	294.5%	-13.7%	-18.9%
	1982	上毛高原	みなかみ町	19,347	20	150	2,095	-17.0%	-27.4%	-17.1%	-18.0%	-43.8%	-26.2%	-34.6%	-29.4%
北陸新幹線	1997	安中榛名	安中市	58,531	12	127	609	-7.4%	-13.0%	-5.4%	-14.7%	11.9%	-4.4%	-30.0%	-24.3%
	1997	軽井沢	軽井沢町	18,994	28	150	5,081	10.8%	8.2%	12.3%	17.3%	-32.8%	9.8%	-13.8%	-27.8%
東海道新幹線	1988	新富士	富士市	248,399	35	135	7,874	-1.9%	-8.0%	-2.9%	-3.0%	9.2%	4.0%	-23.5%	-16.1%
	1964	小田原	小田原市	194,086	46	77	8,813	-2.3%	-6.4%	-2.1%	-4.0%	30.8%	-6.7%	-4.5%	-20.9%
	1988	掛川	掛川市	114,602	33	131	4,901	-2.8%	-5.2%	-1.3%	-5.4%	42.2%	-12.0%	-5.9%	-5.6%
	1969	三島	三島市	110,046	45	111	15,164	-2.0%	-6.5%	-1.2%	-1.0%	29.9%	-27.6%	1.6%	-4.7%
	1964	熱海	熱海市	37,544	42	95	7,725	-8.9%	-16.8%	-6.7%	-11.9%	23.3%	-7.6%	-3.3%	-5.0%
山陽新幹線	1975	新下関	下関市	268,517	30	77	1,994	-7.6%	-7.7%	-7.2%	-9.0%	6.2%	-19.0%	-13.6%	-20.7%
	1975	新山口	山口市	197,422	68	125	6,916	-0.9%	-10.3%	-0.6%	-4.8%	-27.0%	-10.2%	20.3%	-16.1%
	1999	厚狭	山陽小野田市	62,671	21	100	581	-5.4%	-12.2%	-3.7%	-5.0%	28.4%	-4.8%	-13.0%	-24.9%
九州新幹線	2004	新八代	八代市	127,472	24	130	850	-6.9%	-12.6%	-7.2%	9.0%	-3.7%	8.0%	-27.8%	-18.2%
	2011	新玉名	玉名市	66,782	27	76	434	-7.1%	-9.9%	-6.8%	4.6%	37.3%	-2.3%	-32.1%	-17.1%
(単位等)	年			人	本/日	km	人/日	総務省 国勢調査	総務省 経済センサス	総務省 国勢調査	総務省 市町村別決算 状況調	経済産業省 工業統計	経済産業省 商業統計	国土交通省 公示地価	国土交通省 公示地価

注)

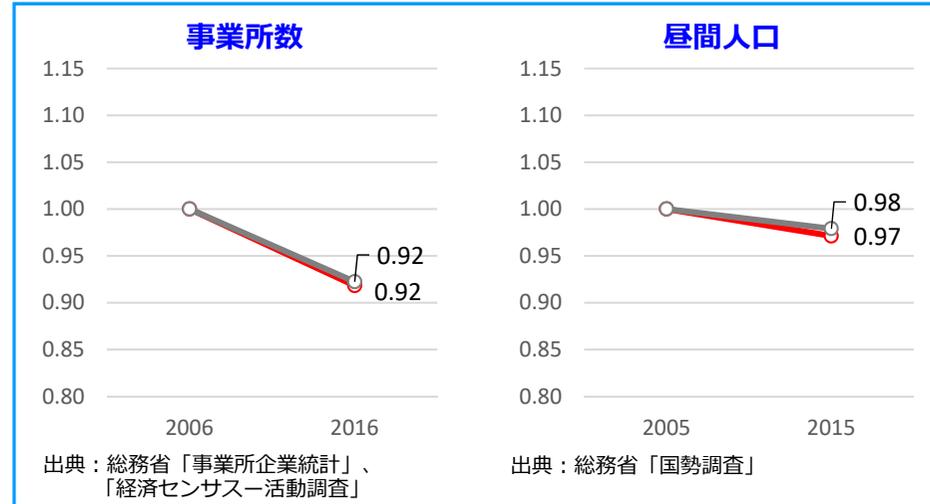
- ・全国の数値には、東京特別区、政令市は含まれていない。
- ・大都市からの距離は、東京、名古屋、新大阪、博多の駅からの実距離。
- ・新幹線利用者数は、「全国幹線旅客純流動調査」より集計したものであり、通勤通学及び県内々のトリップは含まれていない。在来線の乗換利用者を含む。

新幹線設置都市における主な指標の比較

【人口】



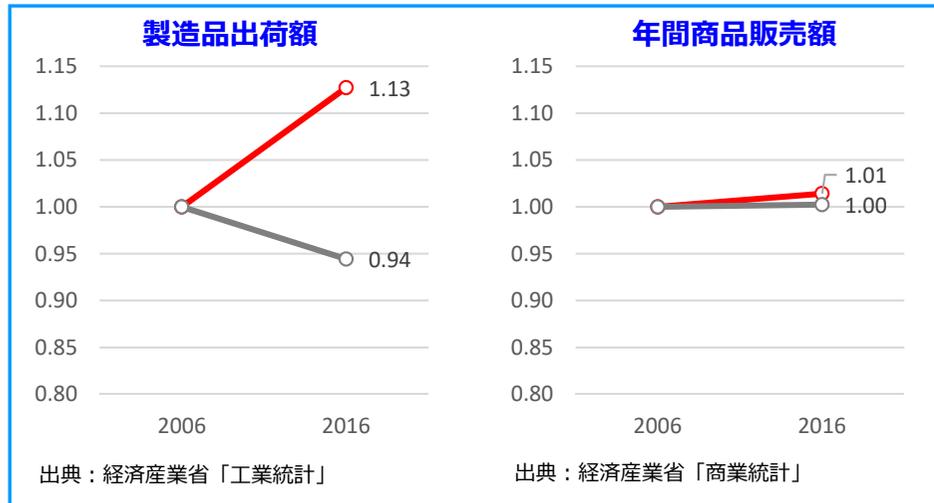
【オフィス】



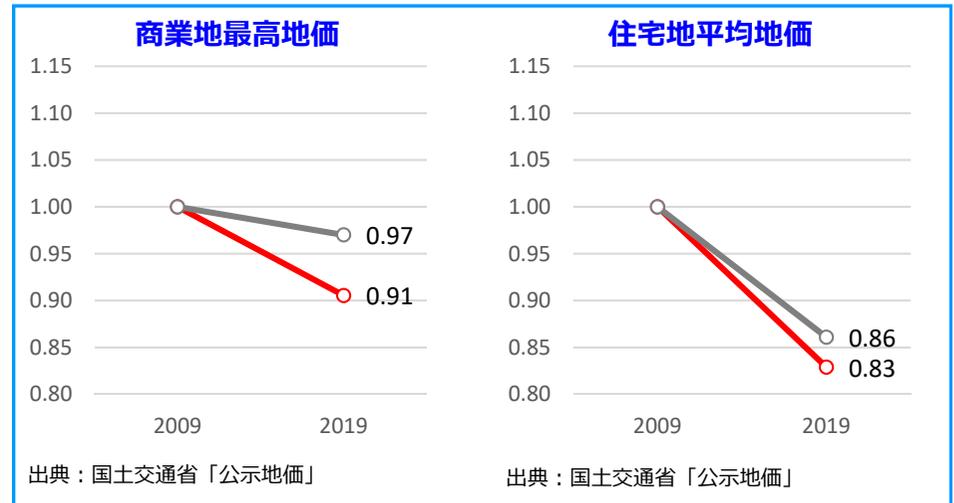
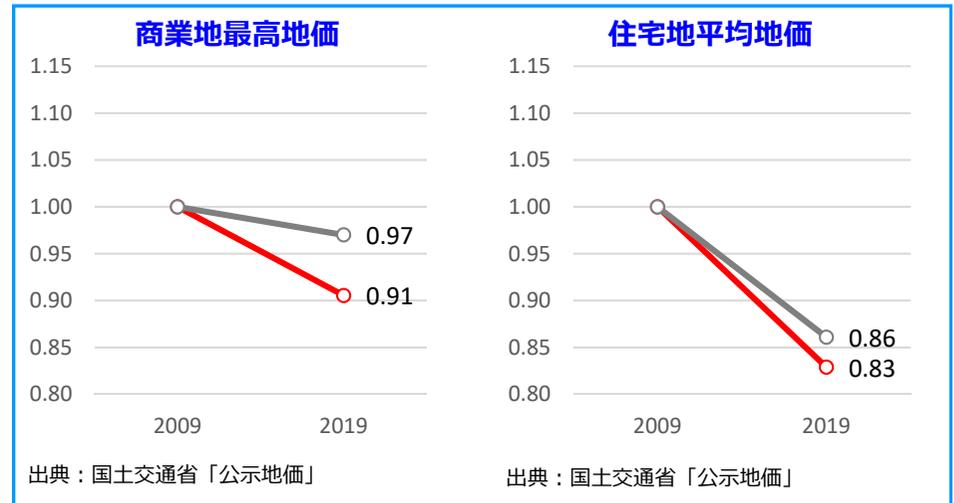
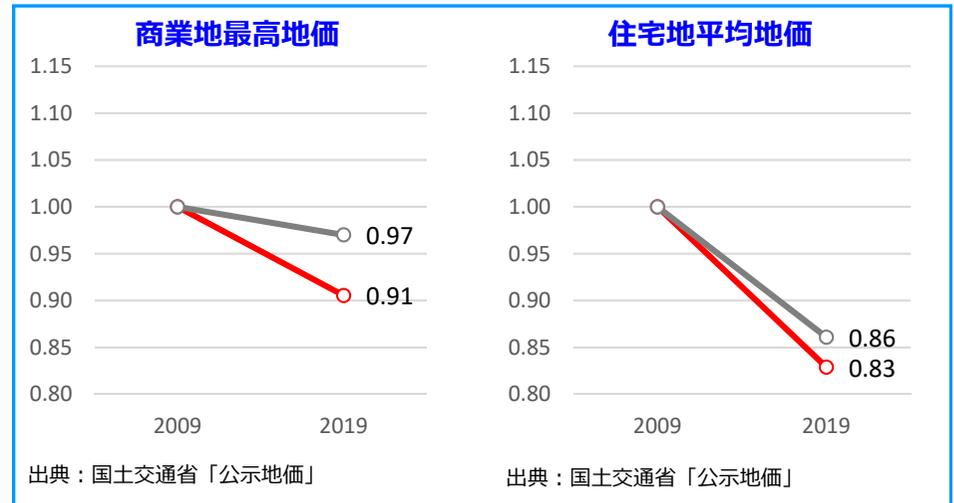
【税収】



【産業】



【地価】



➤ 大都市駅から約80km～約150km圏にある新幹線設置都市では、製造品出荷額が全国の伸びを大きく上回る。

注)

- ・全国の数値には、東京特別区及び政令市は含まれてない。
- ・大都市駅：東京駅、名古屋駅、新大阪駅、博多駅。
- ・新幹線設置都市：人口30万人以上を除く。

● 対象都市 (80km～150km) (16)
○ 全国(1703)

新幹線駅設置都市の事例紹介

東京駅150km圏内に位置する以下の4つの新幹線駅を対象。



新幹線駅設置都市の事例紹介

事例①：本庄早稲田駅（上越・北陸新幹線）

【路線図】

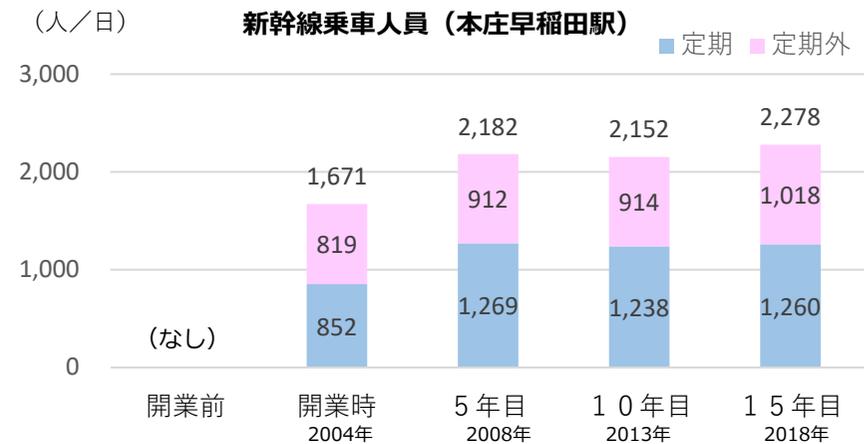


【基礎情報】

開業年月	2004年3月
駅タイプ	郊外新設型（並行在来線：なし）
路線延長	89km（東京駅から）
所要時間	最短46分（東京駅まで）
乗車人数	2,278人／日（2018年）※定期利用：約55%
運行頻度	19本／日（平日上り）※朝7時台は4本／h停車

【利用者の推移】

- 乗車人員は開業時から約1.3倍と増加傾向
- 開業以降、一貫して定期利用率が50%～60%台と高水準



【新幹線を活用した取り組み等】

○土地区画整理事業を核としたまちづくり

駅前広場、幹線道路、公園等の公共施設を整備するとともに、宅地の整備を進め、保留地分譲や施設の立地誘致を実施

- 業務ビルや大型商業施設の立地が進む（カインズ本社、ベイシアゲート本庄早稲田など）
- 新幹線駅周辺の小学校児童数は近年増加傾向

○早稲田リサーチパーク地区の整備

早稲田大学が核となり、地方自治体と協働する形で、先端的科学技術・産業創造に関わる研究開発、人材育成機能、情報通信・交流機能の集積を図る

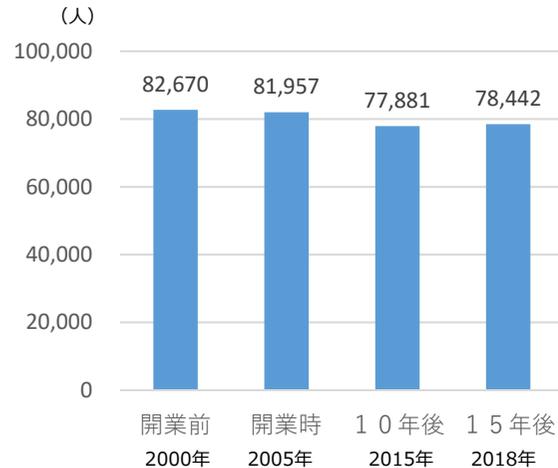
- インキュベーション・オン・キャンパスにはベンチャー企業など8企業が入居

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例①：本庄早稲田駅（上越・北陸新幹線）

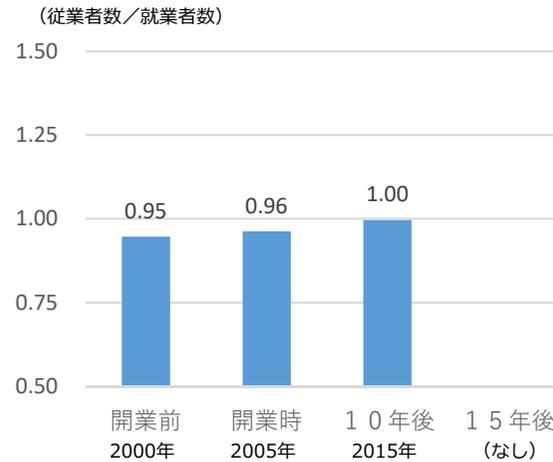
※開業～概ね15年間の統計データ

【人口】



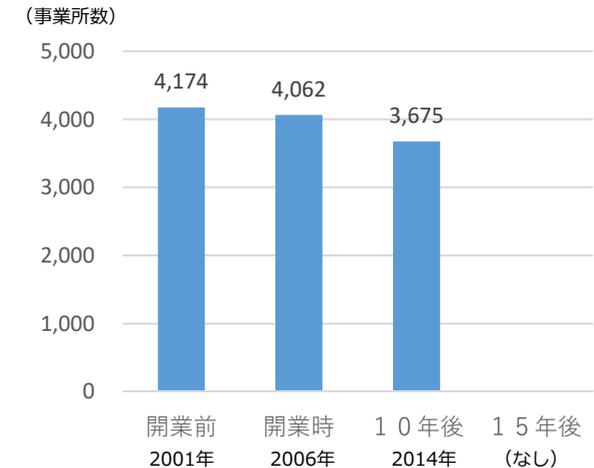
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



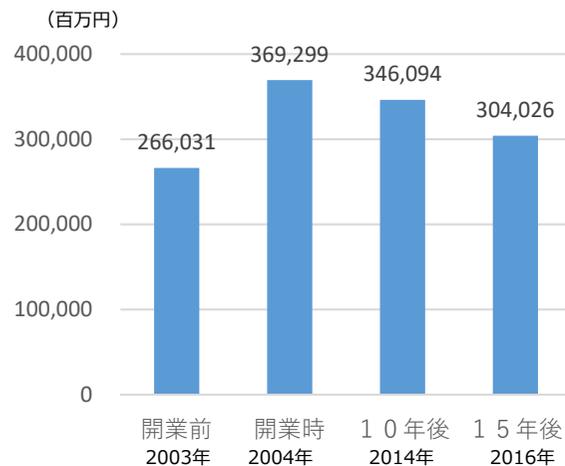
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



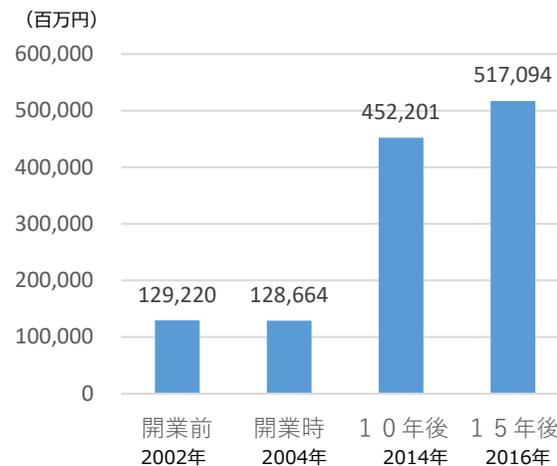
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



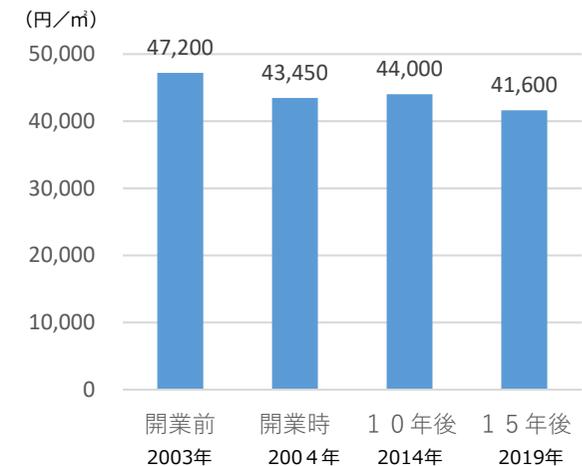
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」

【地価】※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例②：高崎駅（上越・北陸新幹線）

【路線図】

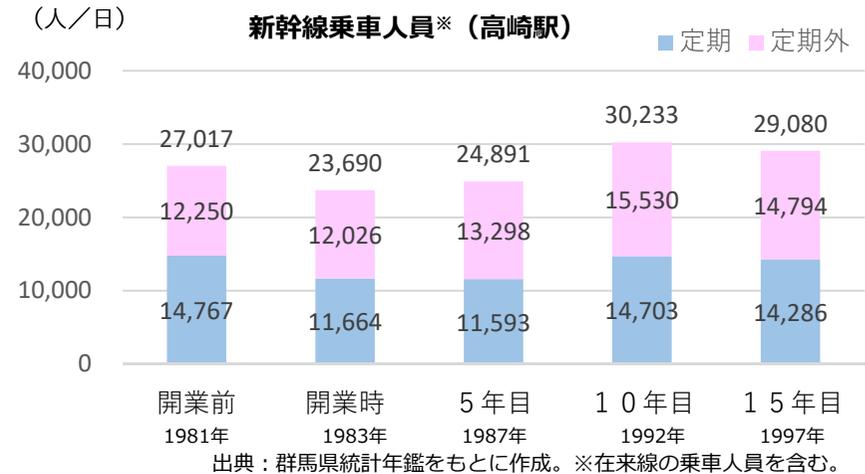


【基礎情報】

開業年月	1982年11月
駅タイプ	中心併設型 (並行在来線：高崎線、上越線、信越本線)
路線延長	105km (東京駅から)
所要時間	最短50分 (東京駅まで)
乗車人数	14,594人/日 (2018年) ※定期利用：約39%
運行頻度	69本/日 (平日上り) ※朝7時台は7本/h停車

【利用者の推移】

- 乗車人員は開業時から約1.2倍と増加傾向
- 10年目では大宮－東京開業（1991年）に伴い大幅増



【新幹線を活用した取り組み等】

○駅を中心とした都市基盤の整備

駅東西の大型商業施設、高崎アリーナ、高崎芸術劇場等を備えた複合施設整備、群馬コンベンションセンターとの連携により交流圏の拡大及び交流人口の増加を図る

- 駅から徒歩約15分、旧高崎競馬場跡地に大規模なコンベンション施設を建設中 (2020年春オープン予定)
- 駅東口に複合型の都市集客施設の整備、マンション建設促進のための容積率の緩和施策の実施

○駅東口から高速道路ICに至る沿線開発

高崎駅東口から高速道路のスマートIC間を基幹軸とし、沿線には複合産業団地を整備する予定 (2021年度分譲予定)

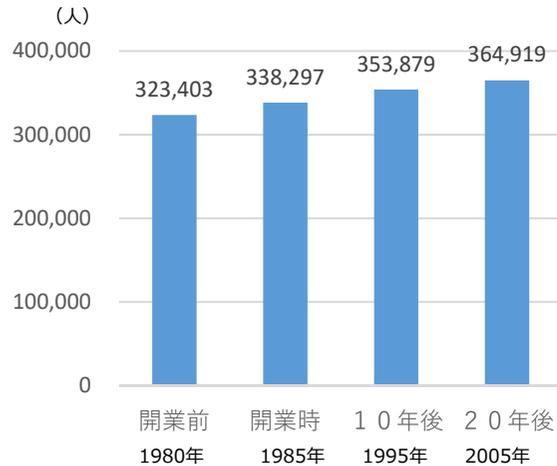
- 物流・流通業をはじめ製造業の誘致を図る方針

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例②：高崎駅（上越・北陸新幹線）

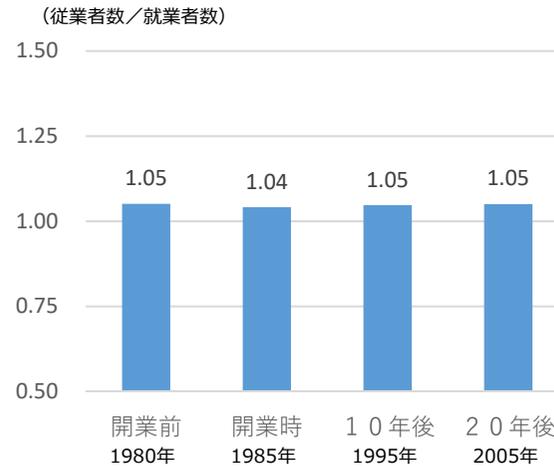
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



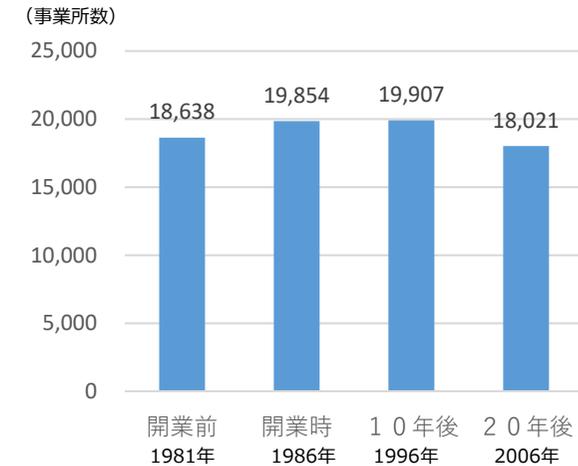
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



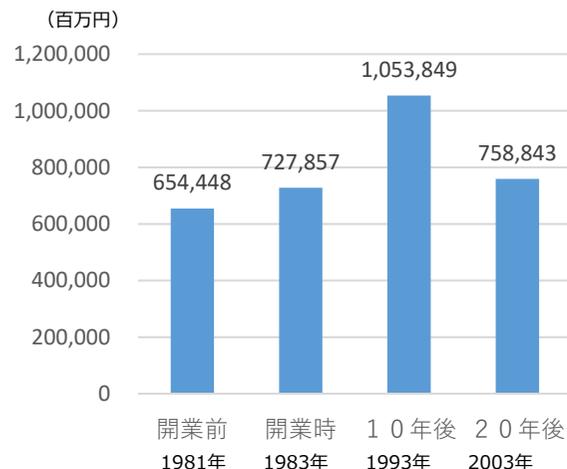
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



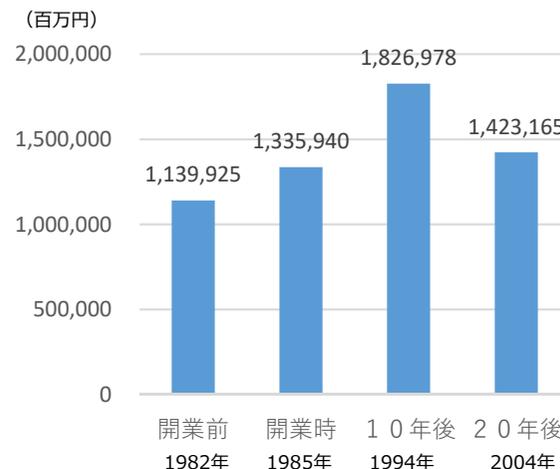
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



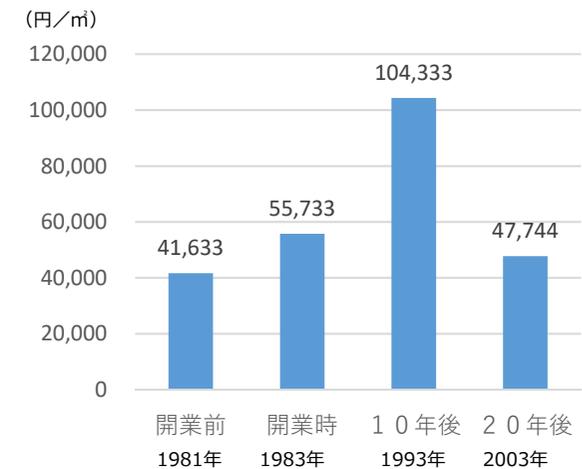
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」

【地価】※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例③：軽井沢駅（北陸新幹線）

【路線図】

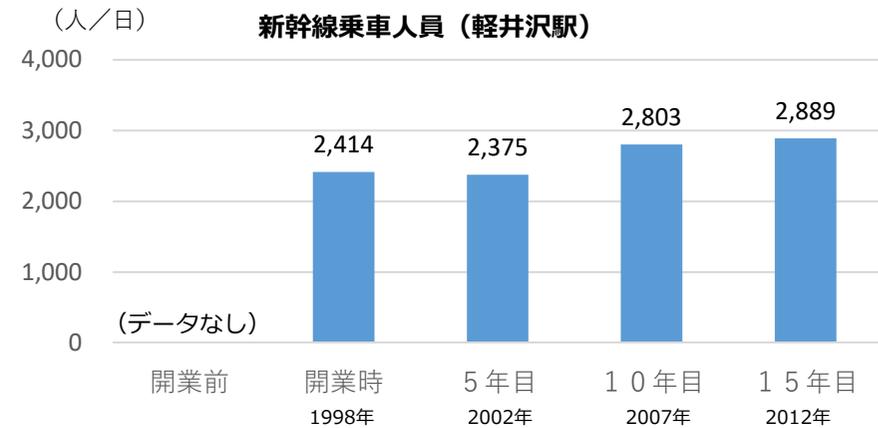


【基礎情報】

開業年月	1997年10月
駅タイプ	中心併設型（並行在来線：しなの鉄道）
路線延長	147km（東京から）
所要時間	最短66分（東京駅まで）
乗車人数	4,013人／日（2018年）※定期利用：約12%
運行頻度	28／日（平日上り）※朝7時台は3本／h停車

【利用者の推移】

- 乗車人員は開業時から約1.2倍と増加傾向
- 開業15年目以降も、北陸新幹線（長野・金沢間）の延伸開通などにより、さらに約1,100人／日増加



出典：JR東日本「乗車人員」をもとに作成

【新幹線を活用した取り組み等】

○自然保護対策要綱による開発規制

軽井沢町の伝統と優れた自然を保持し、明るく健康的な国際保健休養地としてのまちづくりを推進

- 軽井沢のブランド感を守り、高級避暑地として人気を維持
- 人口は増加傾向であり、直近20年間で約23%増

○駅南側ゴルフ場跡地の再開発

民間資本による大型アウトレットモールが段階的に整備され、近隣のみならず、遠方からの集客化を図る

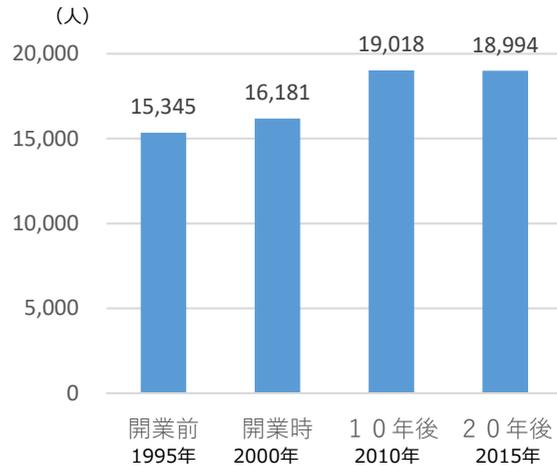
- 新幹線利用者と自動車利用者双方の観光通年化を促す

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例③：軽井沢駅（北陸新幹線）

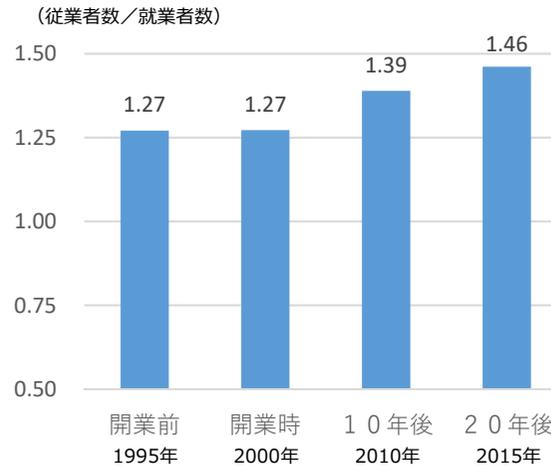
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



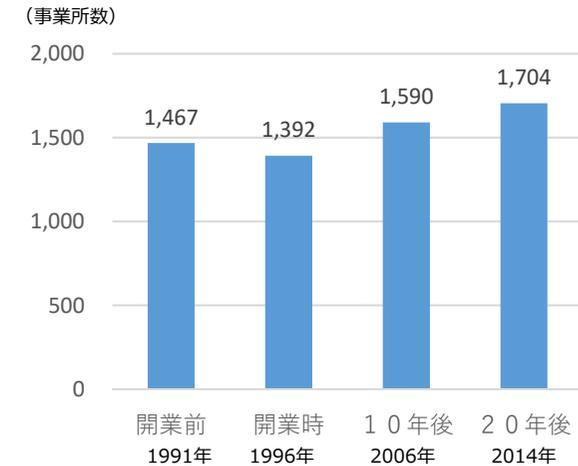
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



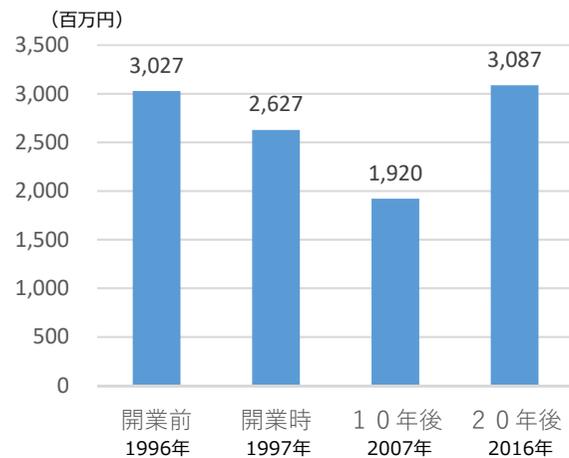
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



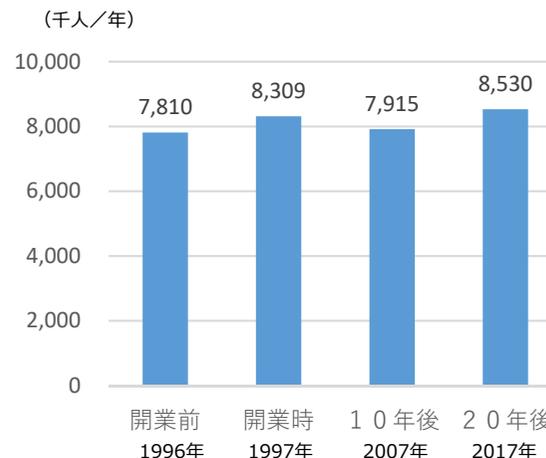
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



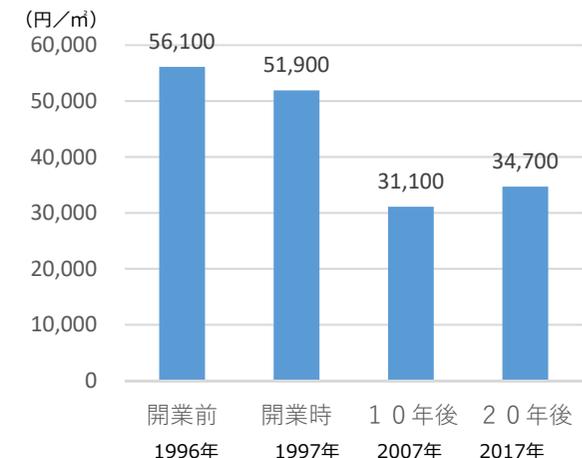
出典：経済産業省「工業統計」

【観光客数】



出典：長野県「観光地利用者統計調査結果」

【地価】※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例④：那須塩原駅（東北新幹線）

【路線図】

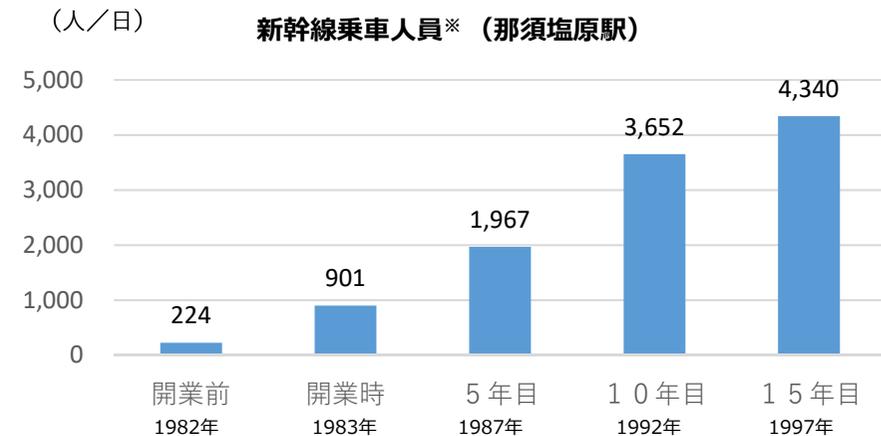


【基礎情報】

開業年月	1982年6月
駅タイプ	郊外新設型（並行在来線：宇都宮線）
路線延長	152km（東京駅から）
所要時間	最短69分（東京駅まで）
乗車人数	3,445人／日（2018年）※定期利用：約31%
運行頻度	27本／日（平日上り）※朝7時台は4本／h停車

【利用者の推移】

- 乗車人員は開業時から約4.8倍と増加傾向
- 近年の定期利用は30%～32%で推移



出典：栃木県統計年鑑をもとに作成 ※在来線の乗車人員を含む。

【新幹線を活用した取り組み等】

○駅周辺の定住エリア人口の促進

東西口広場の再整備、電線地中化、歩道整備、地区内公園等の整備。また、新幹線通勤助成事業を実施

- 駅周辺の定住エリアの人口は1,880人（2014年度）から2,065人（2017年度）に増加。

○地域資源を生かした観光の振興

豊かな自然環境や塩原温泉など魅力ある観光資源を活用しながら、県内外からの交流人口増加に向けて取り組む

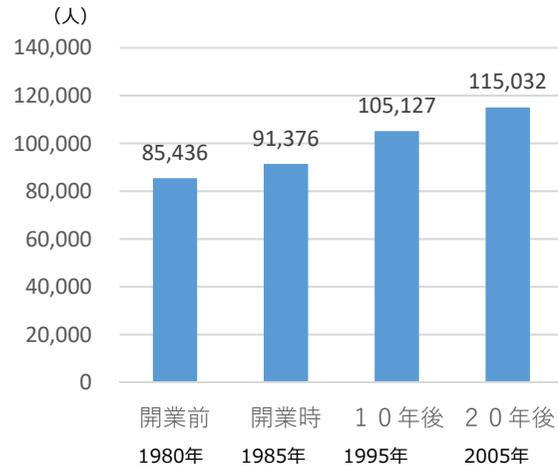
- 2018年観光入込客数は約940万人
※2000年の約600万人から約1.6倍の増

新幹線駅設置都市の事例紹介

事例④：那須塩原駅（東北新幹線）

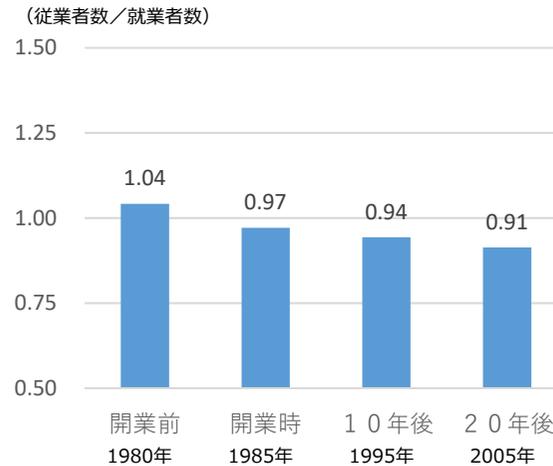
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



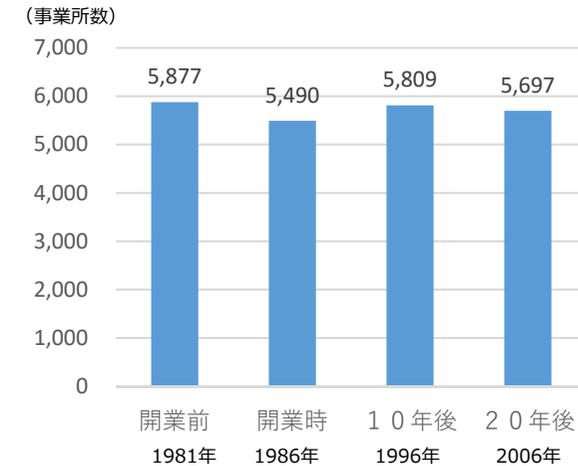
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



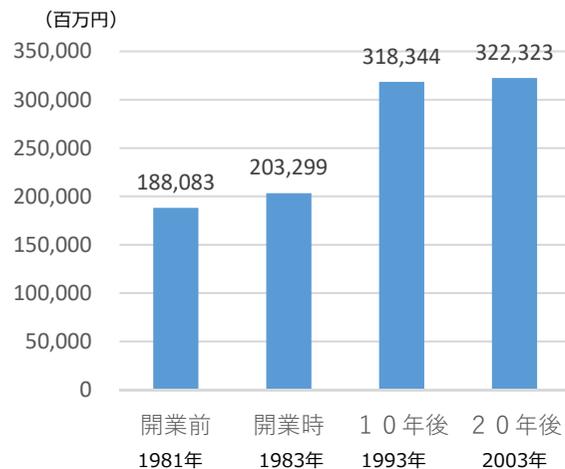
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



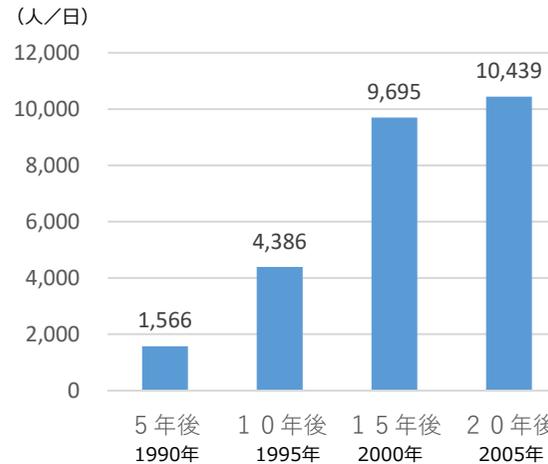
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



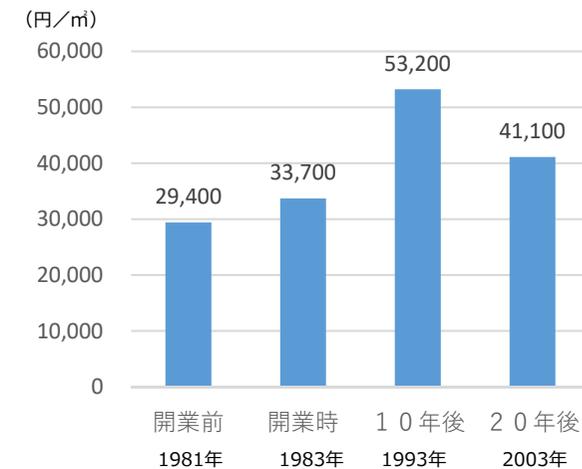
出典：経済産業省「工業統計」

【観光客数】



出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」
※207生活圈那須地域の全機関平日秋期1日

【地価】※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」