

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

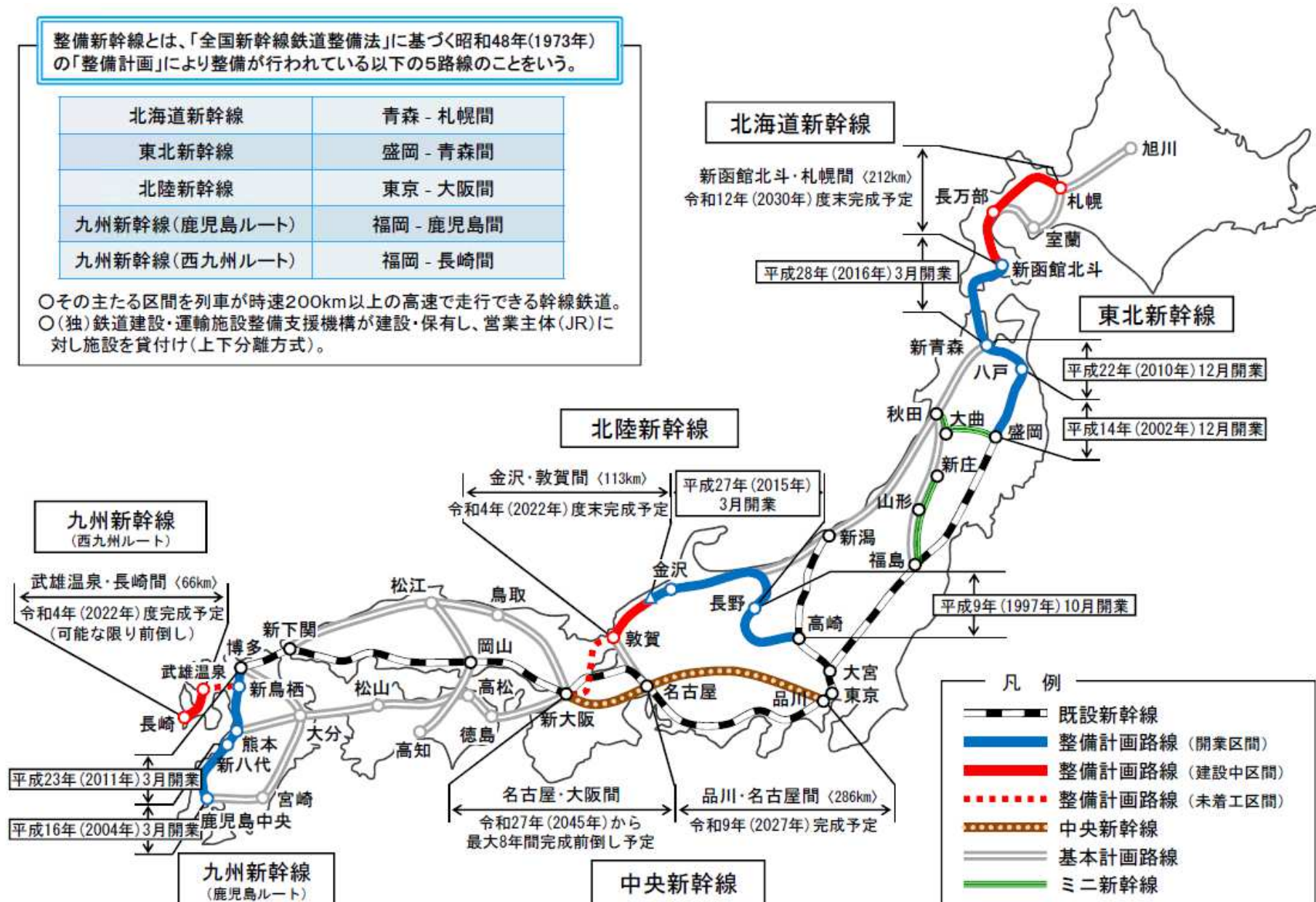
山梨県

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）

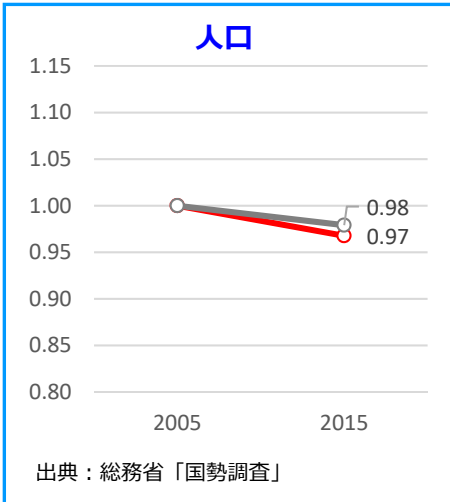
| 路線 | 開業 | 駅名 | 所在都市 | 人口 (2015) | 停車 本数 (上り) | 大都市 からの 距離 | 新幹線 利用者数 | 対10年前比 | | | | | | | |
|--------|------|-------|--------|--------------|------------------|------------------|-------------|-------------|---------------|-------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | | | | | 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)

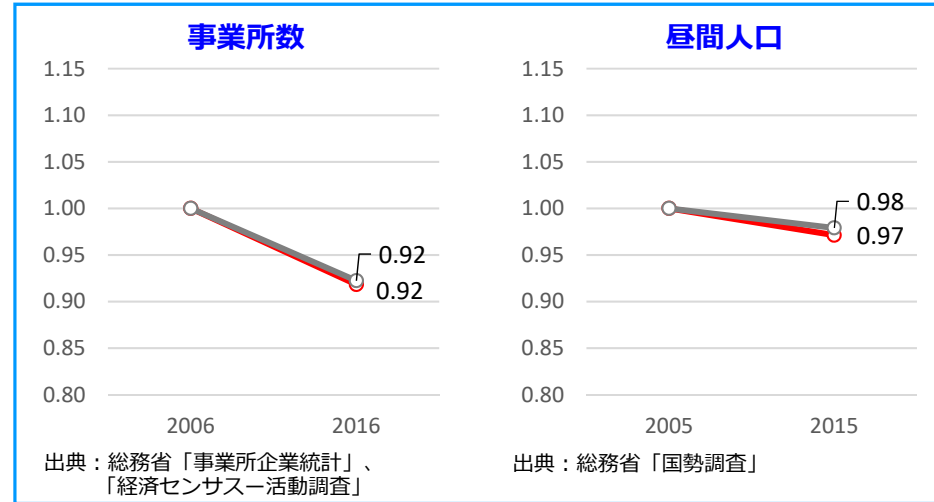
- ・全国の数値には、東京特別区、政令市は含まれていない。
- ・大都市からの距離は、東京、名古屋、新大阪、博多の駅からの実距離。
- ・新幹線利用者数は、「全国幹線旅客純流動調査」より集計したものであり、通勤通学及び県内々のトリップは含まれていない。在来線の乗換利用者を含む。

新幹線設置都市における主な指標の比較

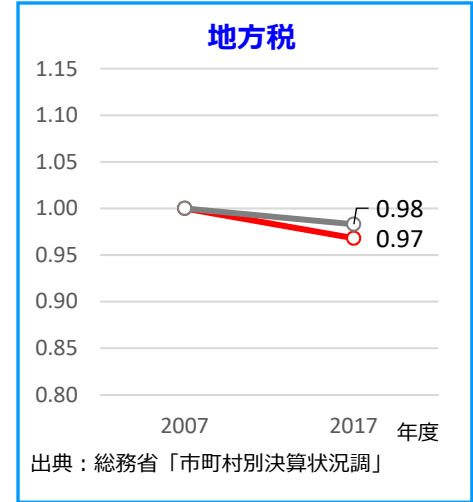
【人口】



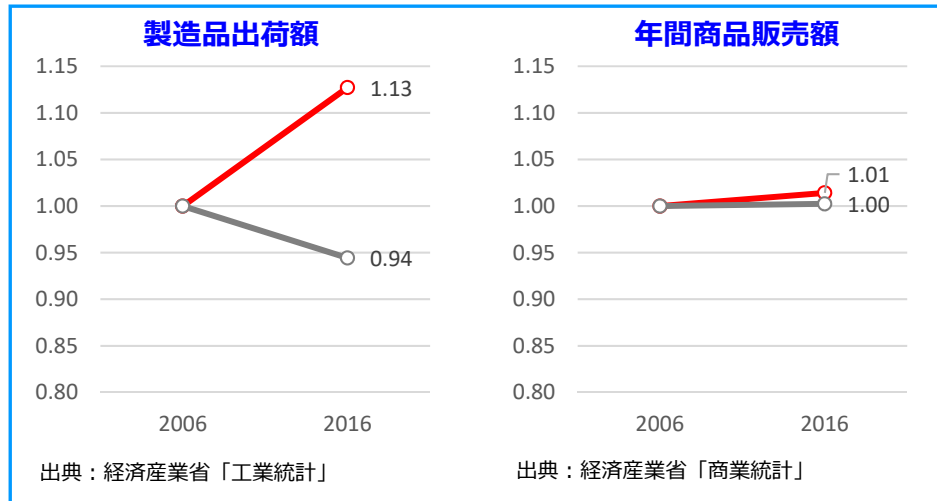
【オフィス】



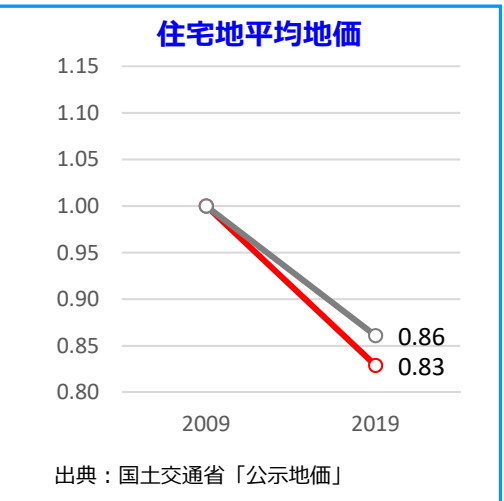
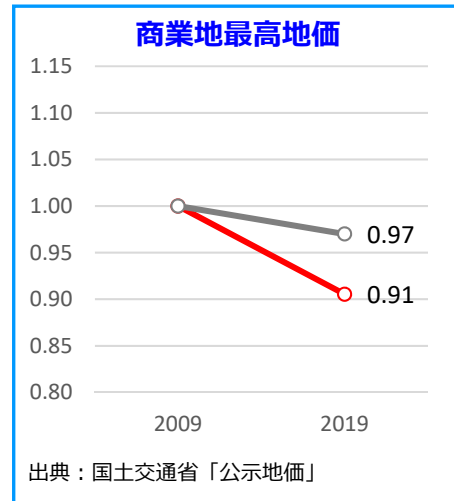
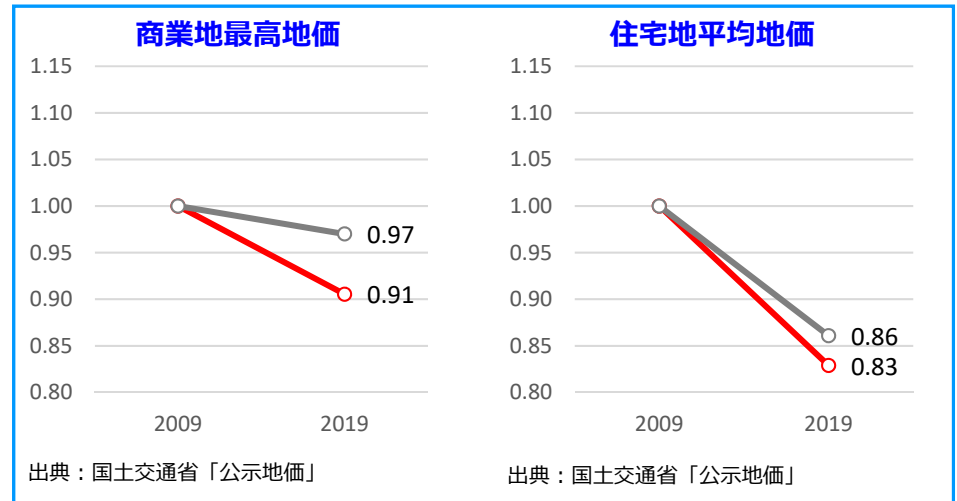
【税収】



【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。

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】

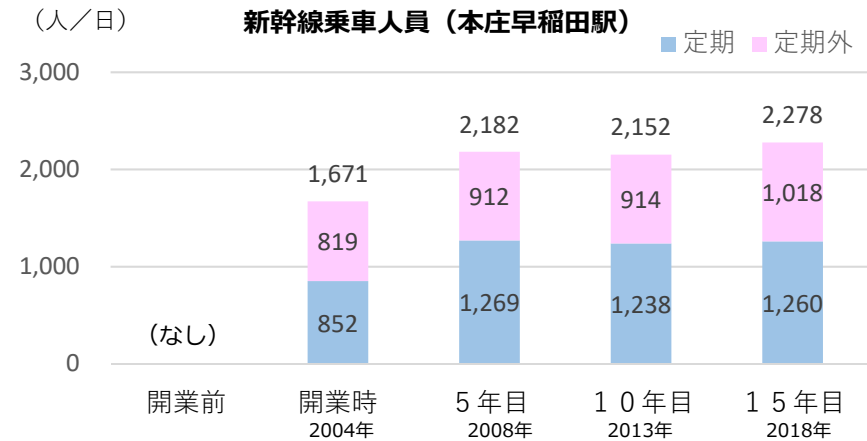


【基礎情報】

| | |
|------|---------------------------|
| 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

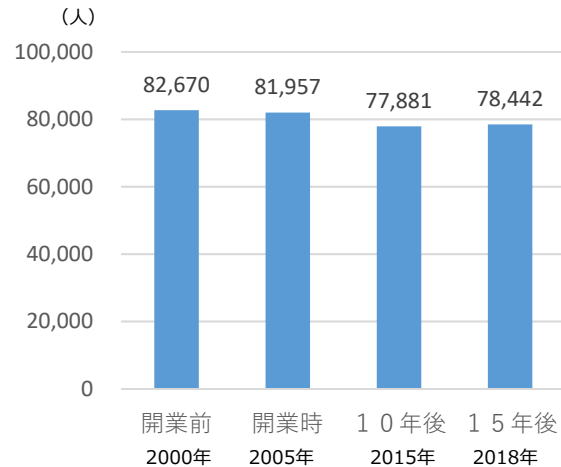
- インキュベーション・オン・キャンパスにはベンチャー企業など8企業が入居

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）

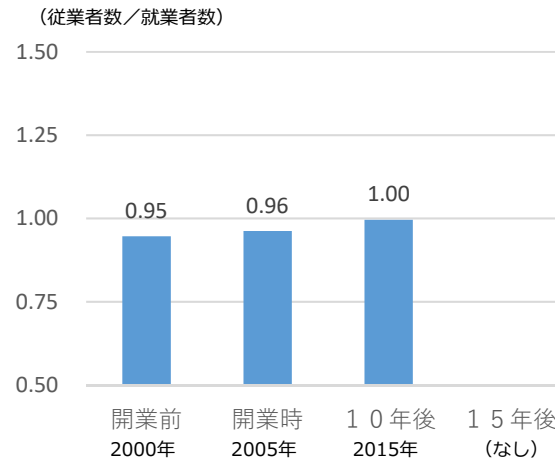
※開業～概ね15年間の統計データ

【人口】



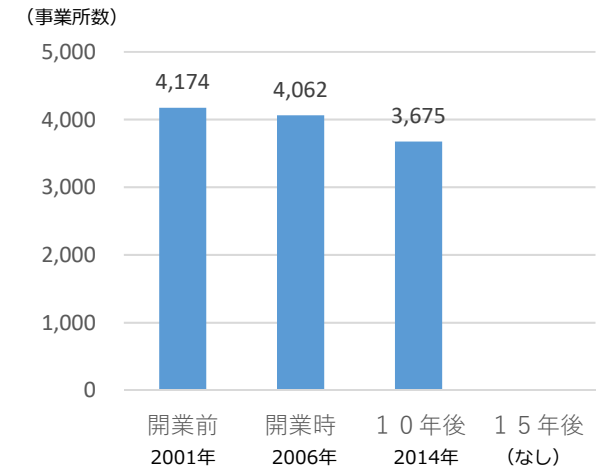
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



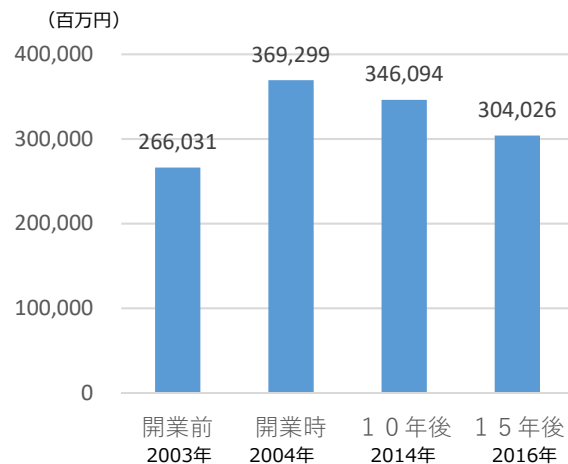
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



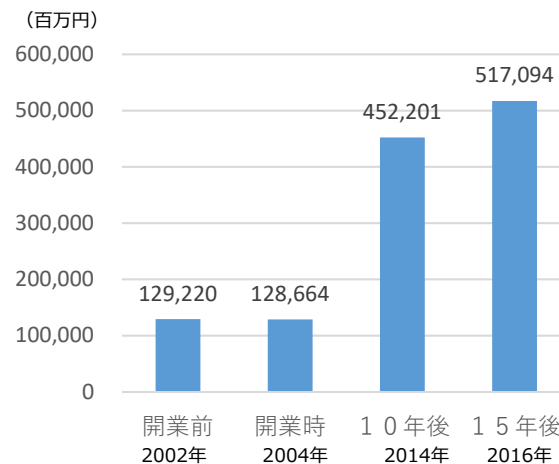
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



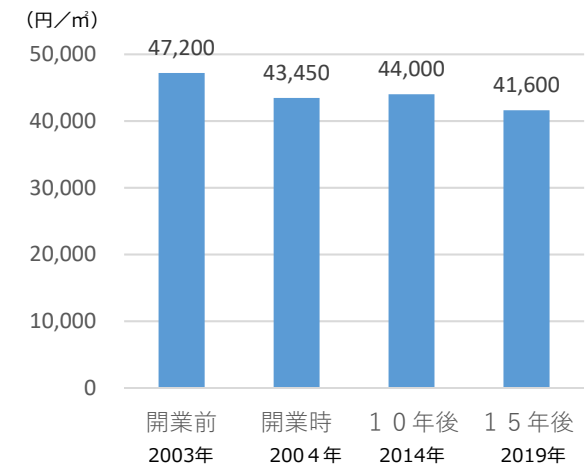
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

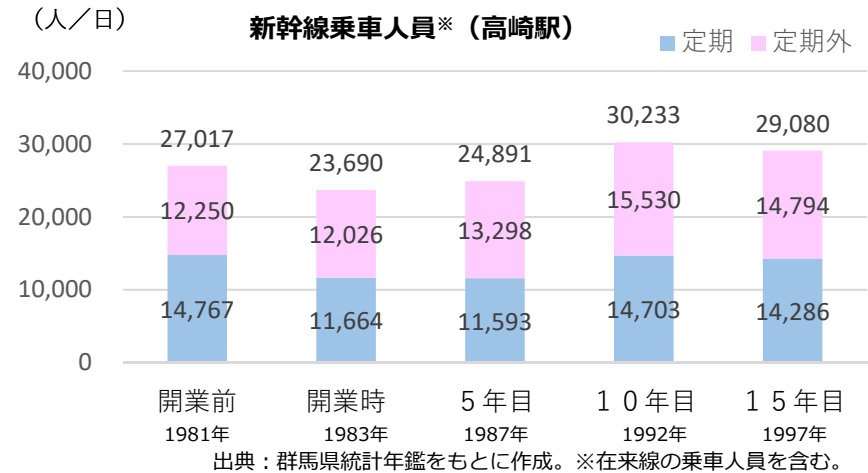


【基礎情報】

| | |
|------|-------------------------------|
| 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)

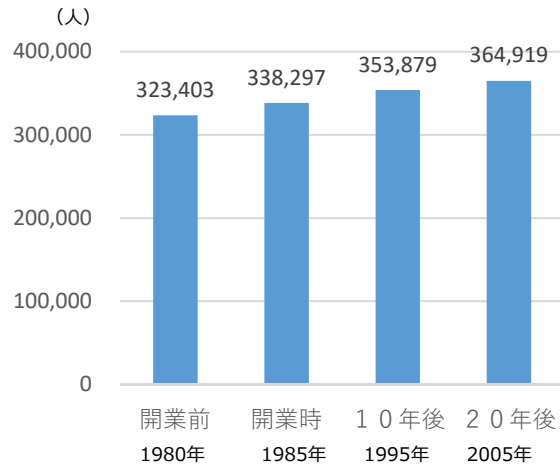
- 物流・流通業をはじめ製造業の誘致を図る方針

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）

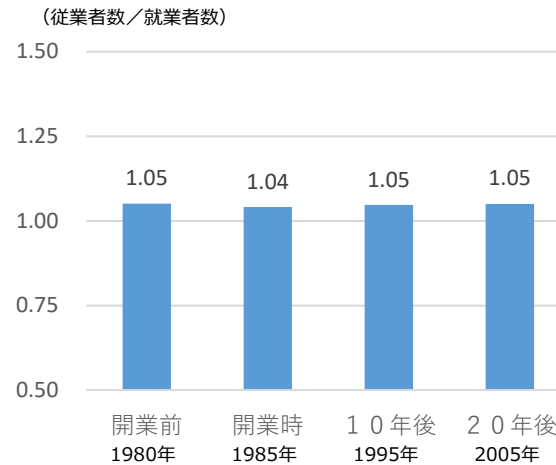
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



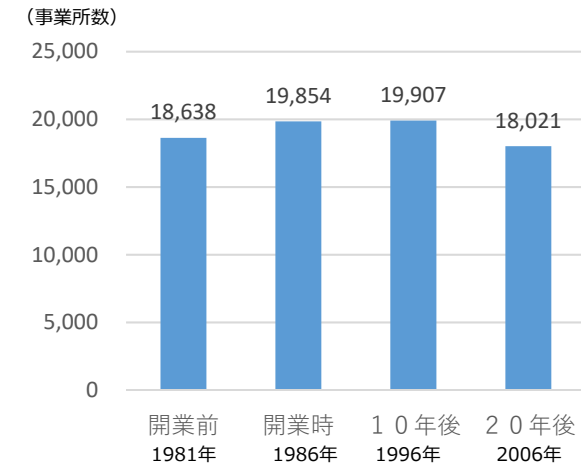
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



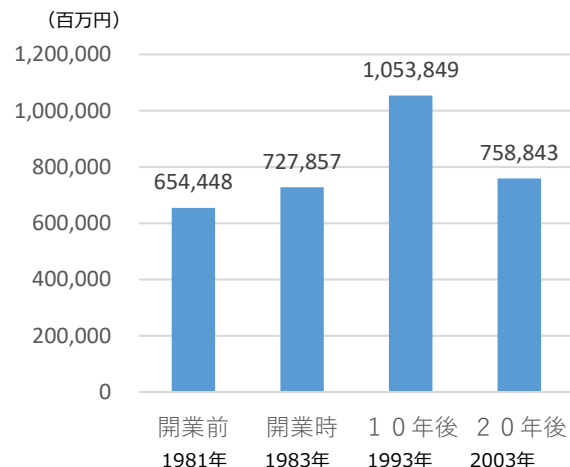
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



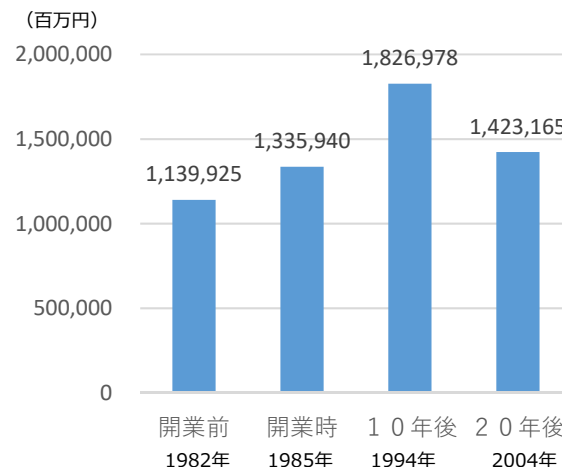
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



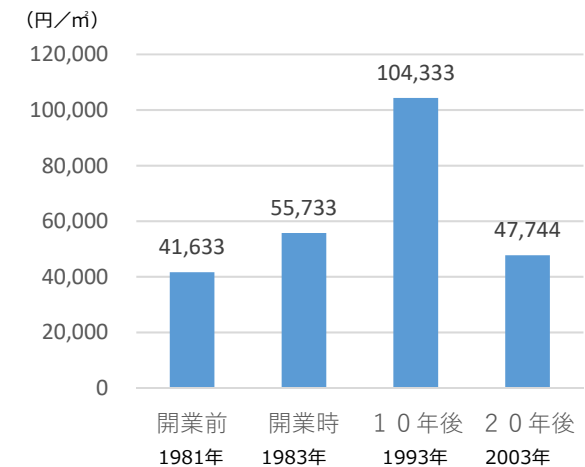
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

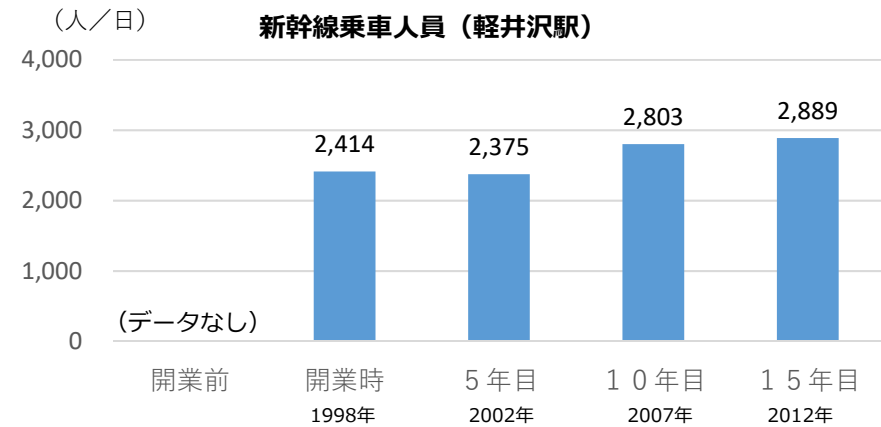


【基礎情報】

| | |
|------|---------------------------|
| 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

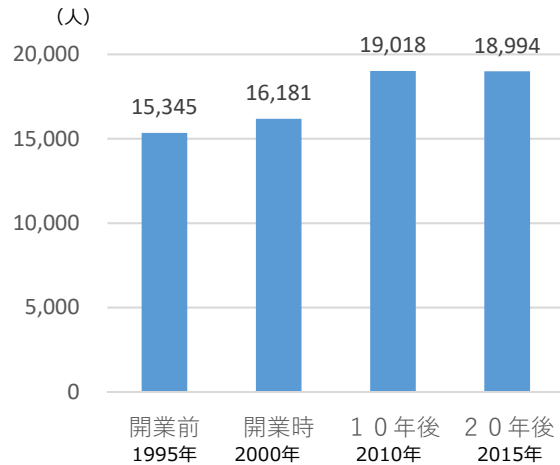
- 新幹線利用者と自動車利用者双方の観光通年化を促す

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）

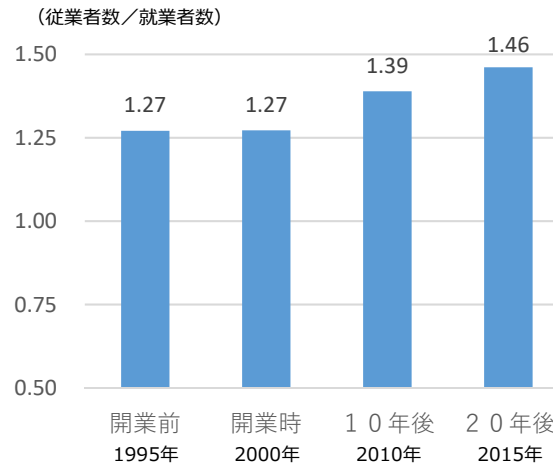
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



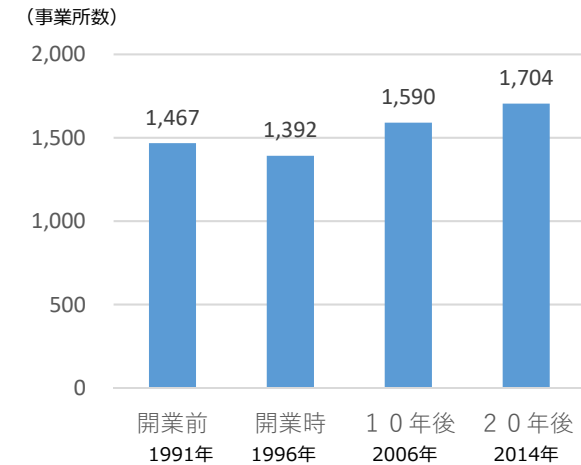
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



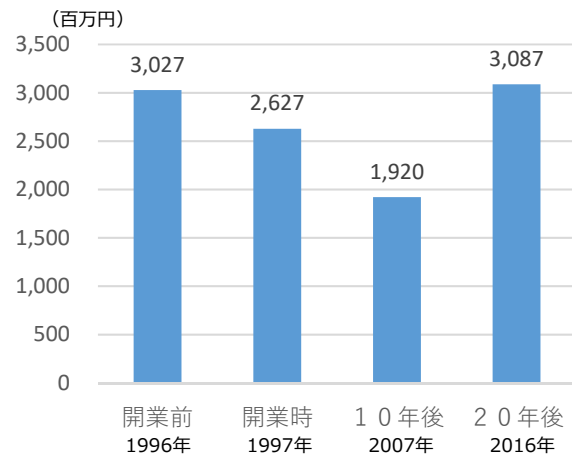
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



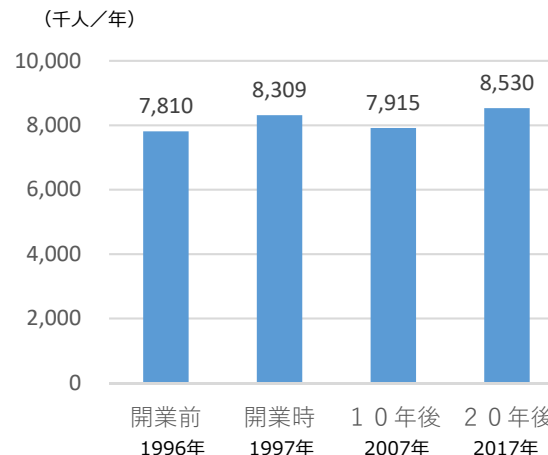
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



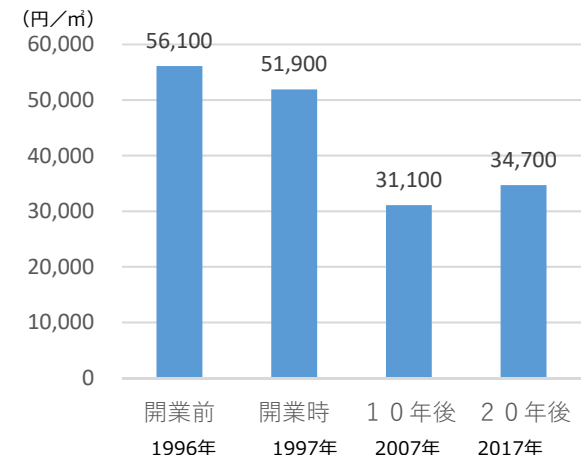
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

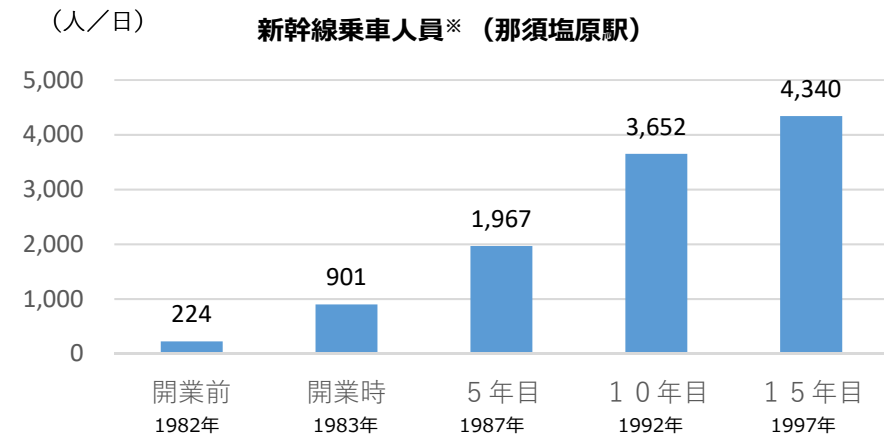


【基礎情報】

| | |
|------|---------------------------|
| 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

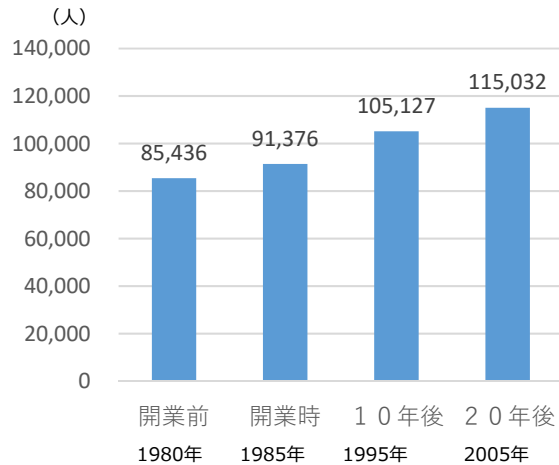
- 2018年観光入込客数は約940万人
※2000年の約600万人から約1.6倍の増

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）

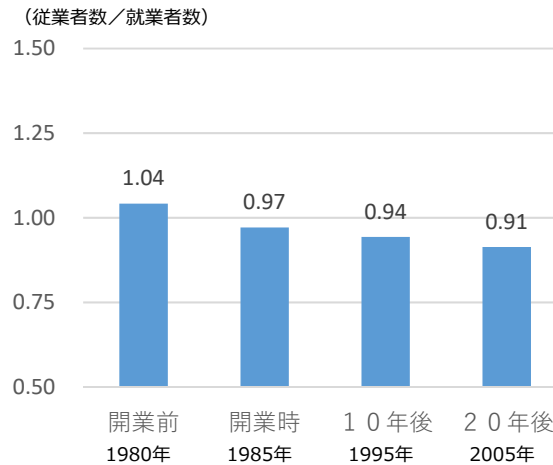
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



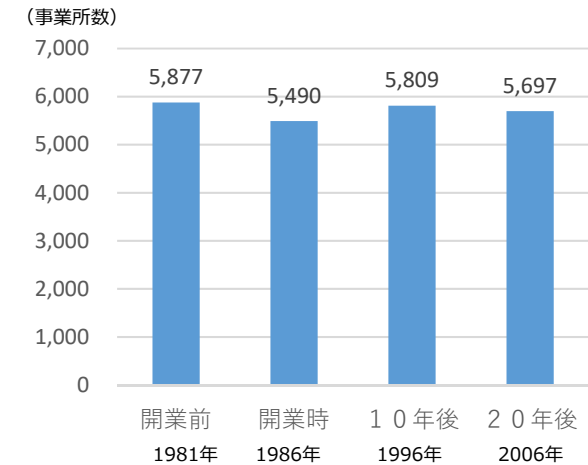
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



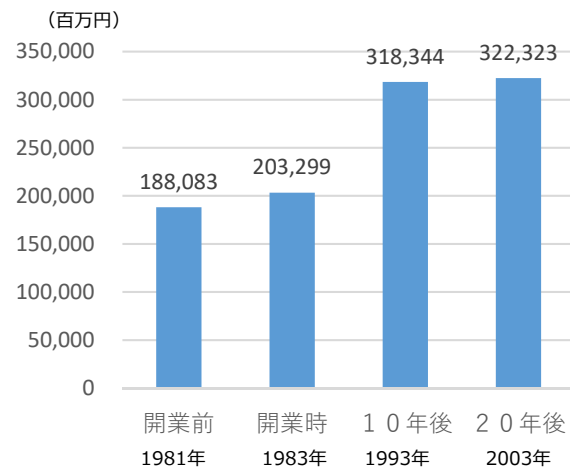
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



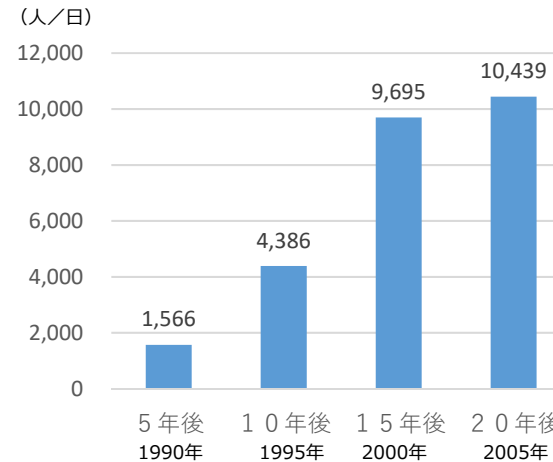
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



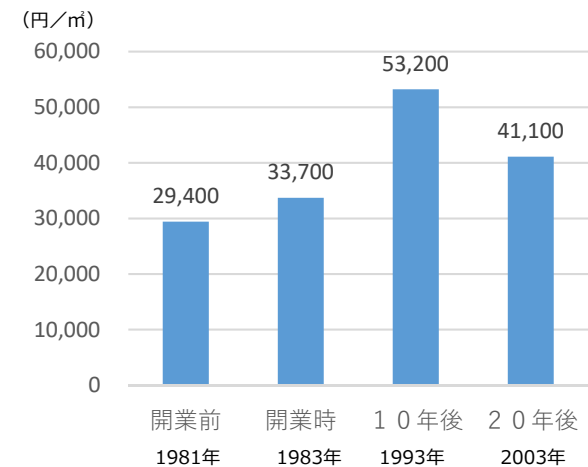
出典：経済産業省「工業統計」

【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」