

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11月13日

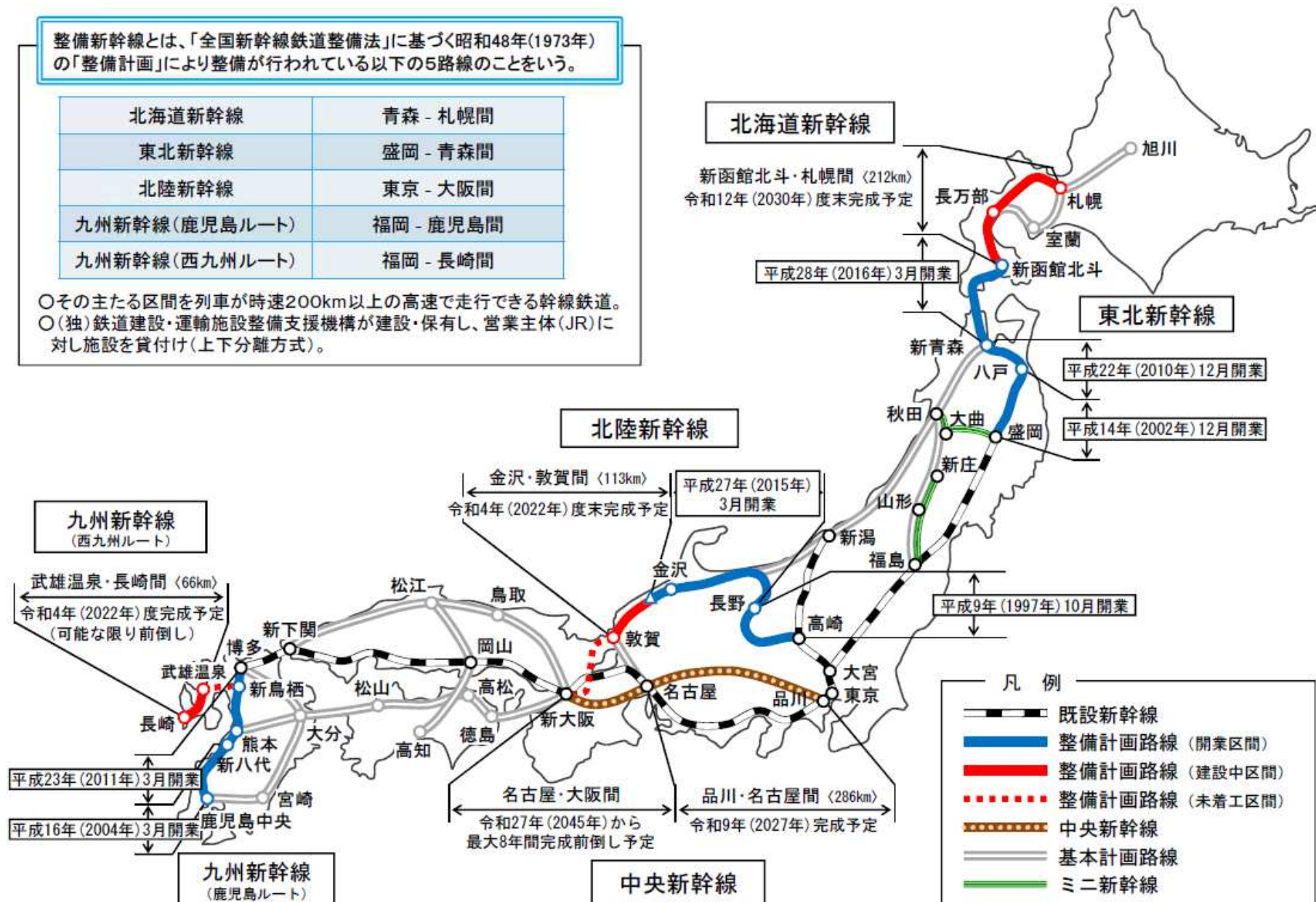
山梨県

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)。



対象都市の抽出条件

- リニア中央新幹線の間駅であるリニア山梨県駅との類似性を考慮し、新幹線駅設置都市における開業効果や取り組みを整理。
- 大都市からの「距離」と「所要時間」の2つを抽出条件として対象都市を設定。

【対象都市】

- 東京との距離がリニア山梨県駅と同程度の新幹線駅として、東京駅150km圏内に位置する以下の4つの新幹線駅を対象した。(p3~p11)
 - ① 本庄早稲田駅
 - ② 高崎駅
 - ③ 軽井沢駅
 - ④ 那須塩原駅
- 近年開通した整備新幹線(北陸新幹線と九州新幹線)の間駅を対象に、大都市からの所要時間が40分圏内に位置する以下の4つの新幹線駅を対象した。(p12~p20)
 - ⑤ 新高岡駅
 - ⑥ 富山駅
 - ⑦ 久留米駅
 - ⑧ 新大牟田駅

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】

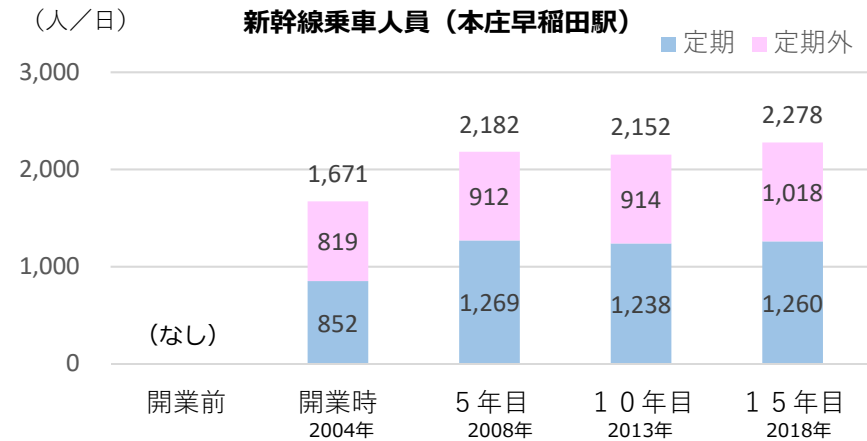


【基礎情報】

開業年月	2004年3月
駅タイプ	郊外新設型（接続在来線：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

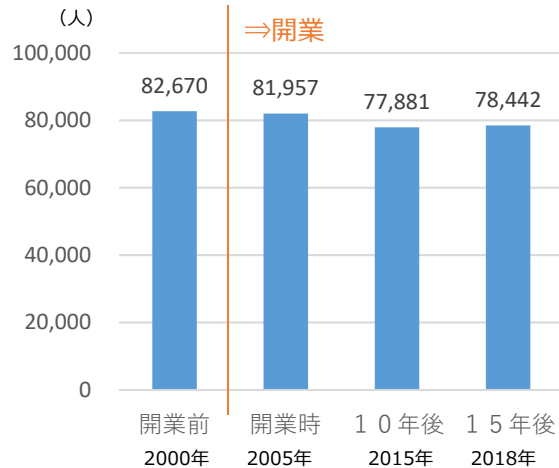
- インキュベーション・オン・キャンパスにはベンチャー企業など8企業が入居

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）

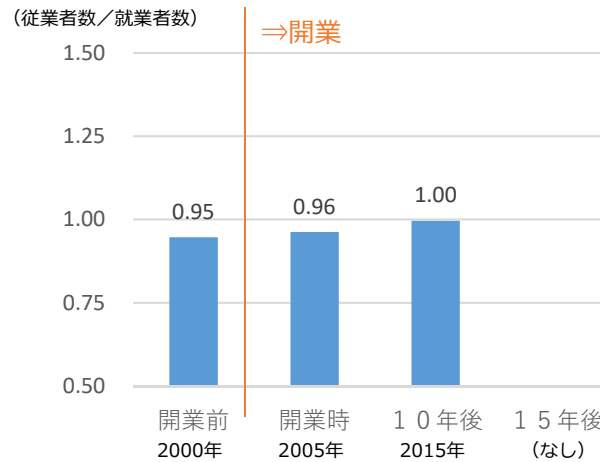
※開業～概ね15年間の統計データ

【人口】



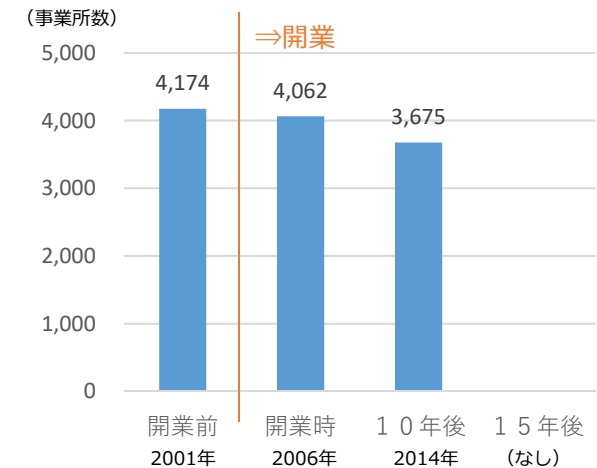
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



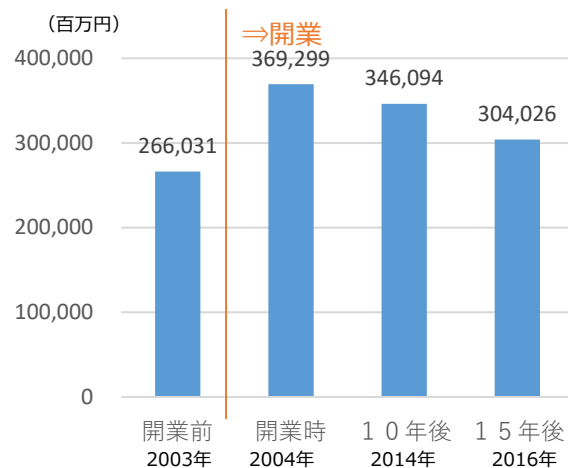
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



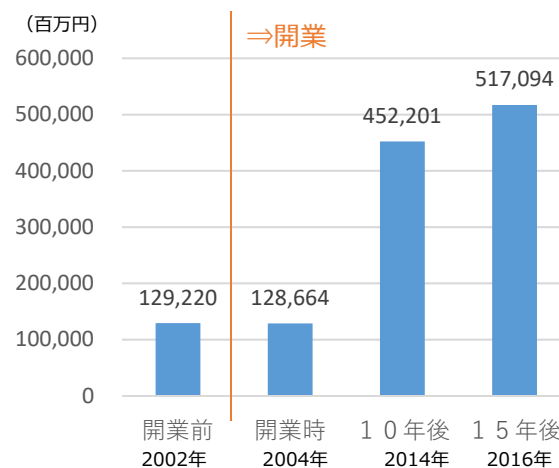
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



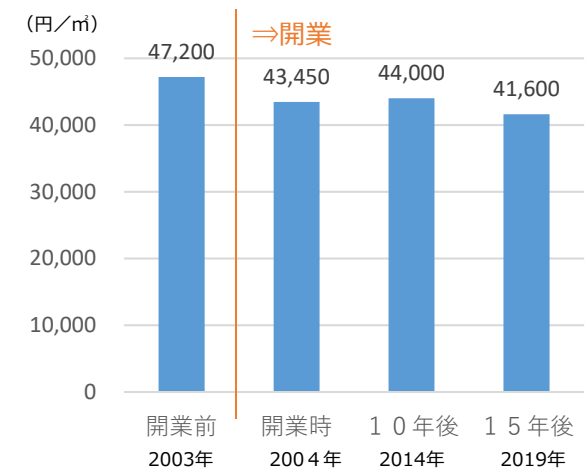
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

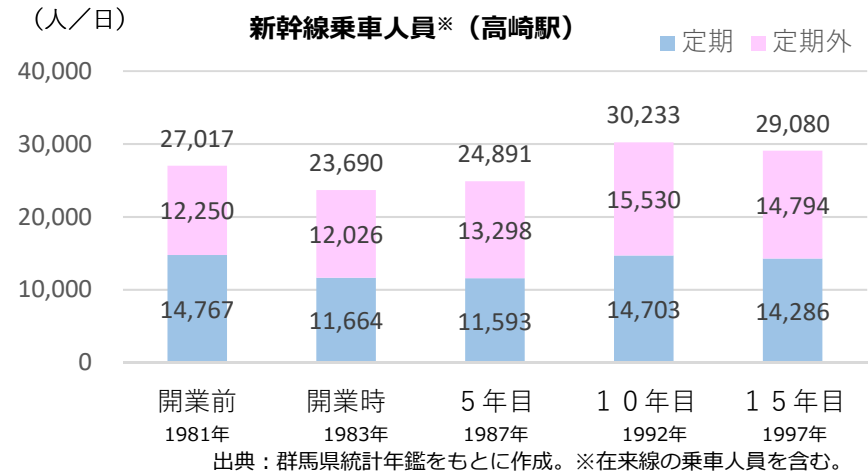


【基礎情報】

開業年月	1982年11月
駅タイプ	中心併設型 (接続在来線：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)

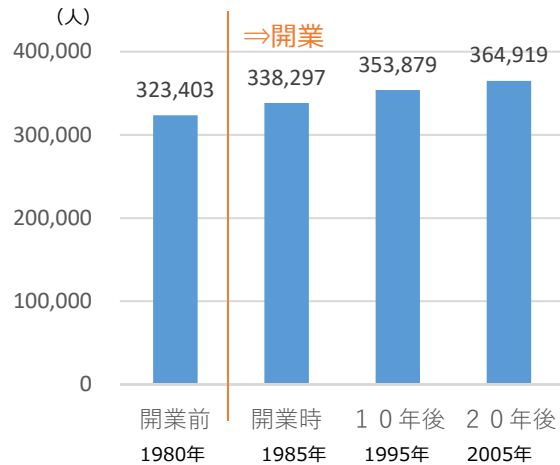
- 物流・流通業をはじめ製造業の誘致を図る方針

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）

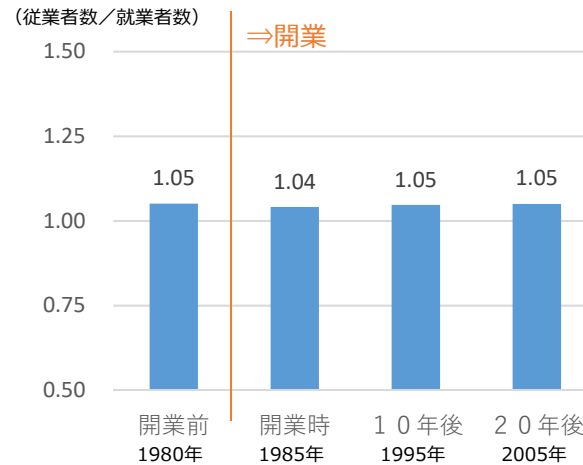
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



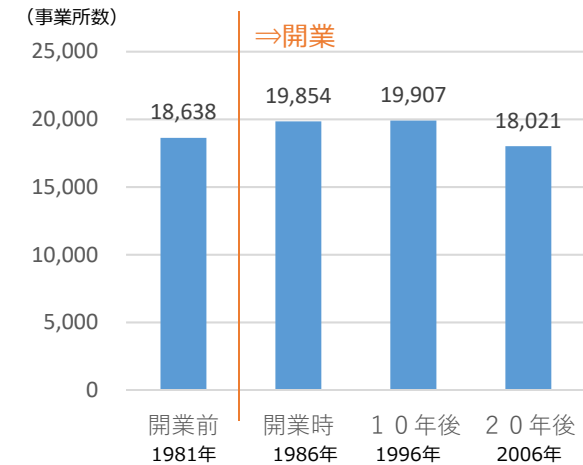
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



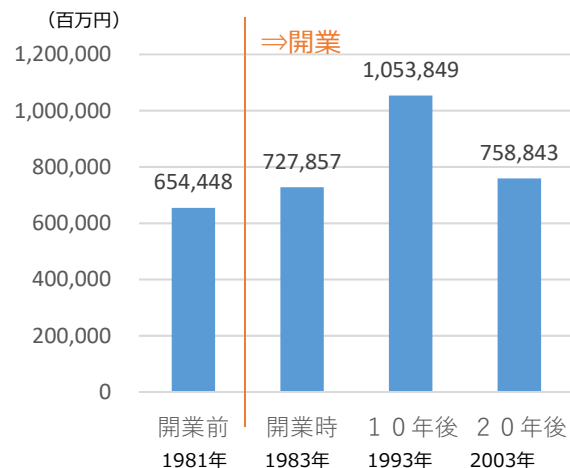
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



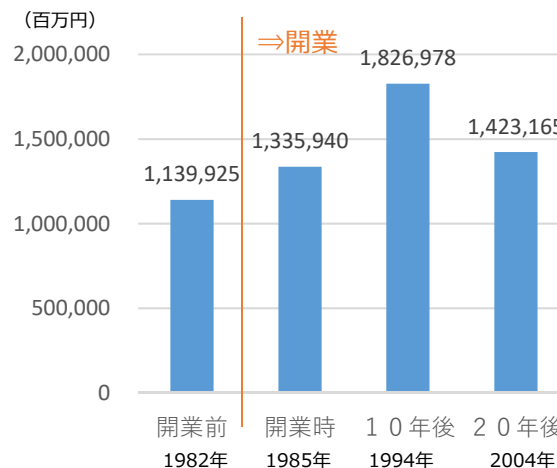
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



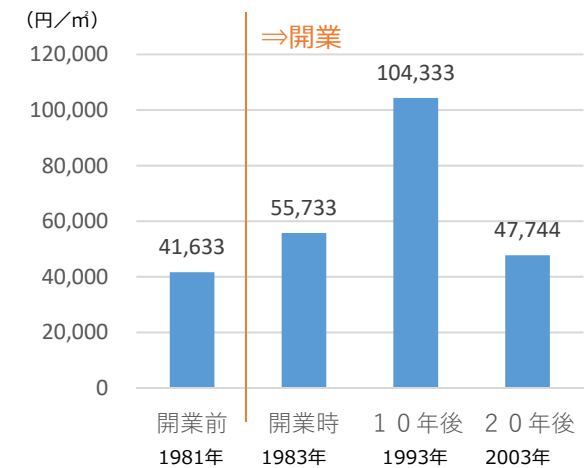
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

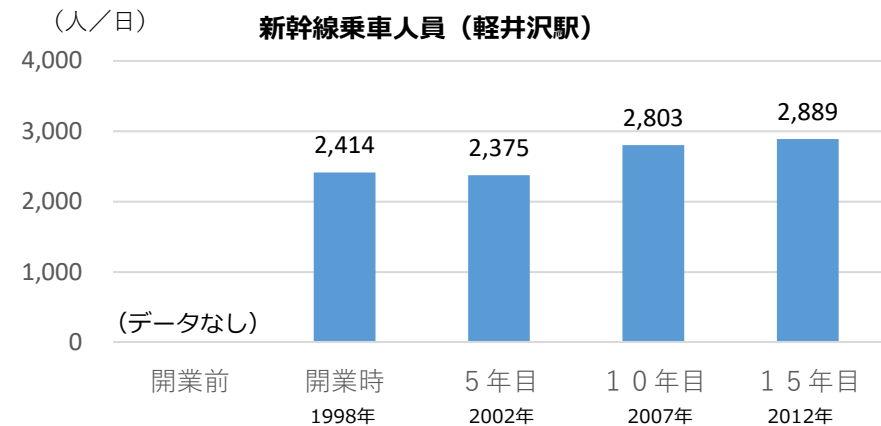


【基礎情報】

開業年月	1997年10月
駅タイプ	中心併設型（接続在来線：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

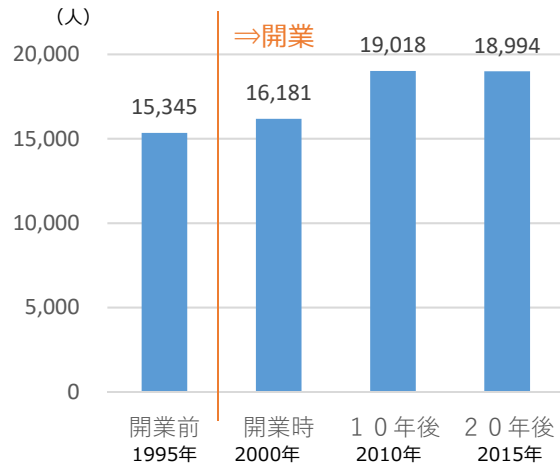
- 新幹線利用者と自動車利用者双方の観光通年化を促す

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）

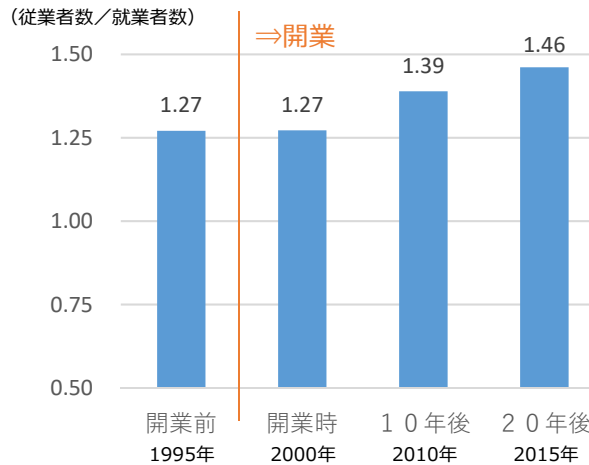
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



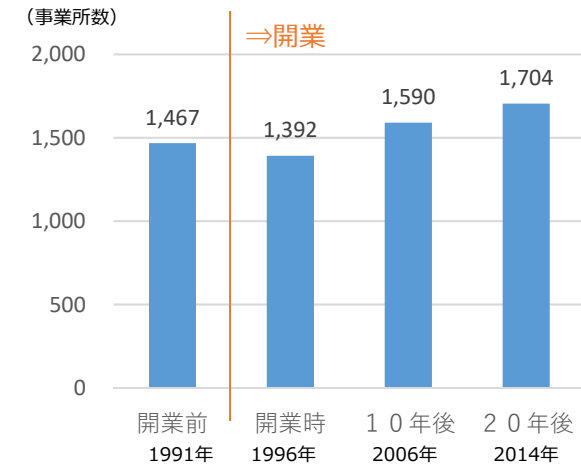
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



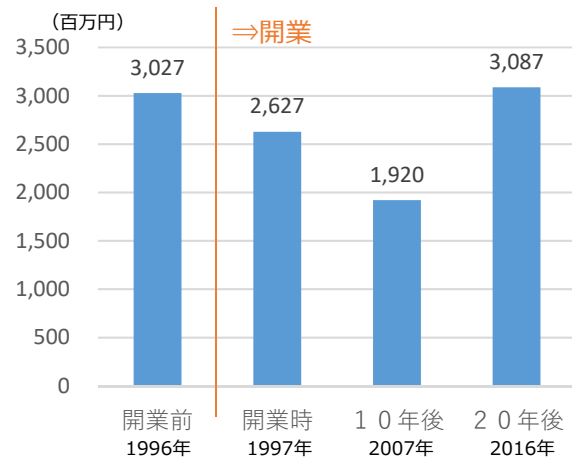
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



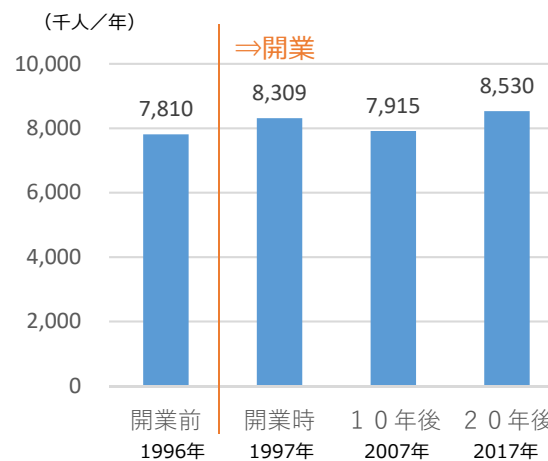
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



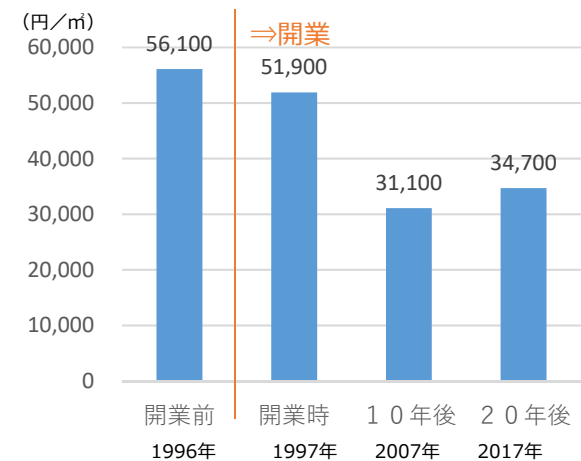
出典：経済産業省「工業統計」

【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】

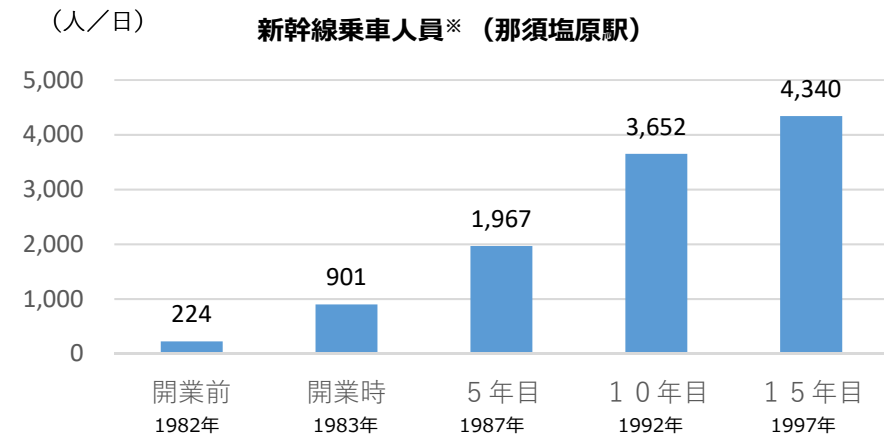


【基礎情報】

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

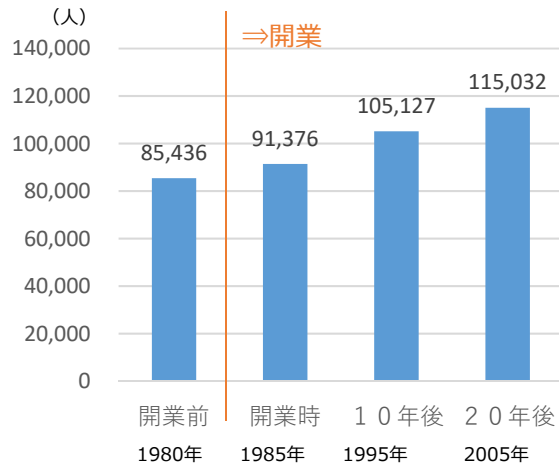
- 2018年観光入込客数は約940万人
※2000年の約600万人から約1.6倍の増

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）

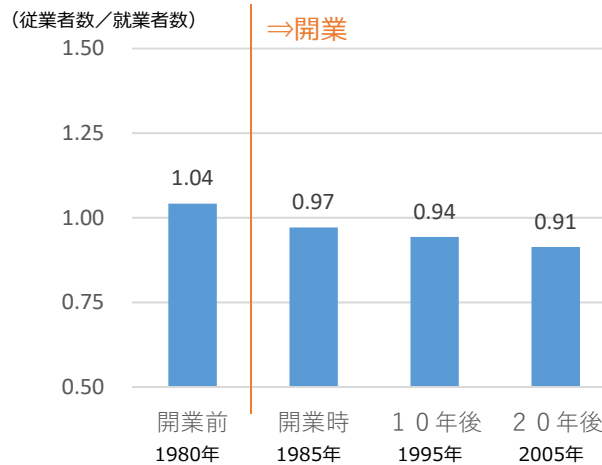
※開業～概ね20年間の統計データ

【人口】



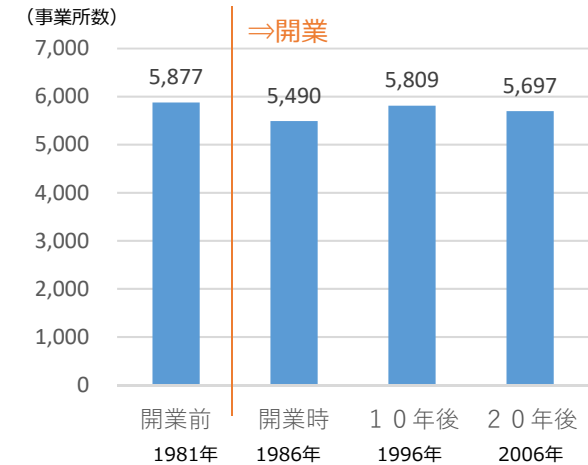
出典：総務省「国勢調査」

【就従比】



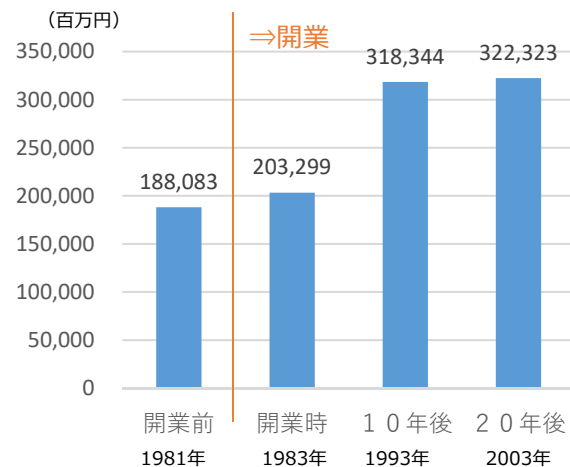
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



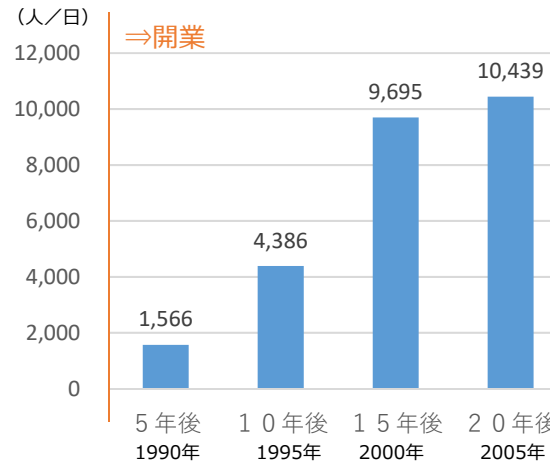
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

【製造品出荷額】



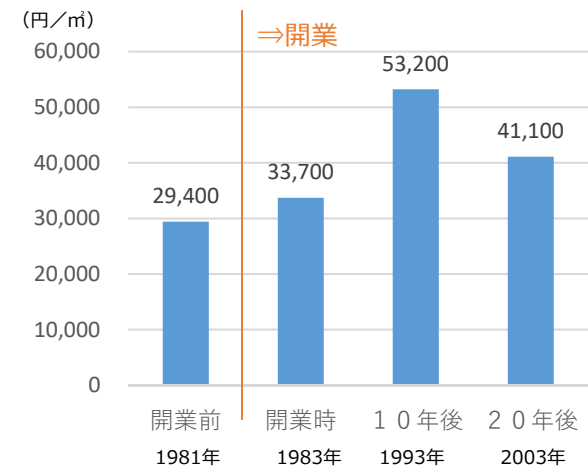
出典：経済産業省「工業統計」

【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」

新幹線駅設置都市の事例紹介

大都市駅からの所要時間が40分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⑤：新高岡駅（北陸新幹線）

【路線図】

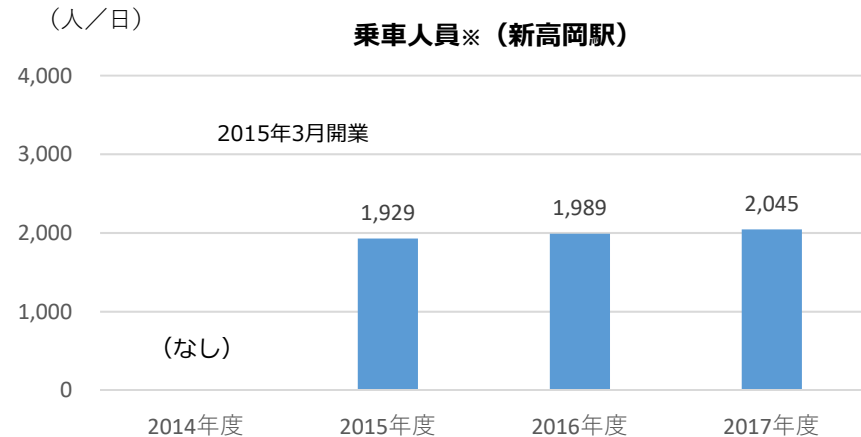


【基礎情報】

開業年月	2015年3月
駅タイプ	郊外新設型（接続在来線：城端線）
路線延長	40km（金沢駅から）
所要時間	最短13分（金沢駅まで）
乗車人数	2,045人/日（2017年度）※在来線含む
運行頻度	33本/日（平日下り）※朝7時台は3本/h停車

【利用者の推移】

- 2015年度以降は乗車人員は約2,000人/日で増加傾向。
- 定期利用率は開業時8%から2017年度では15%に上昇。



出典：富山県統計年鑑をもとに作成 ※在来線の人数を含む。

【新幹線を活用した取り組み等】

○新高岡駅発の新幹線通勤定期券の助成

新高岡駅への「かがやき」停車実現に繋げるために、新たな新幹線通勤定期券利用者を増やすことで経済活動による高岡市の交流人口の増加及び新高岡駅の利用の活発化を目指す

- 定期利用者数は2015年度では240人/日、2016年度では280人/日、2017年度では301人/日と着実に増加

○新高岡駅利用促進観光バス事業

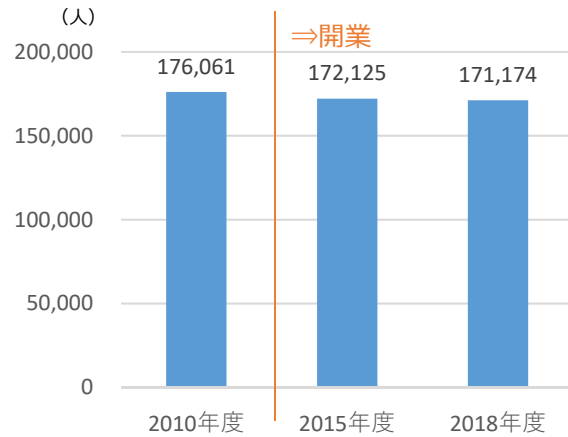
○北陸新幹線を利用して来訪する観光客の利便性向上と、新高岡駅の交通拠点機能を強化する「世界遺産バス（高岡～白川郷間）」、「わくライナー（高岡～和倉間）の運行支援

- 世界遺産バス利用者数は、2017年141.8人/日から2018年147.5人/日に増加。※いずれも10月までの数値

新幹線駅設置都市の事例紹介

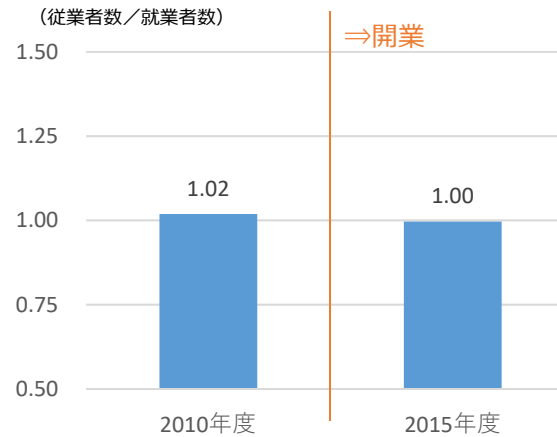
事例⑤：新高岡駅（北陸新幹線）

【人口】



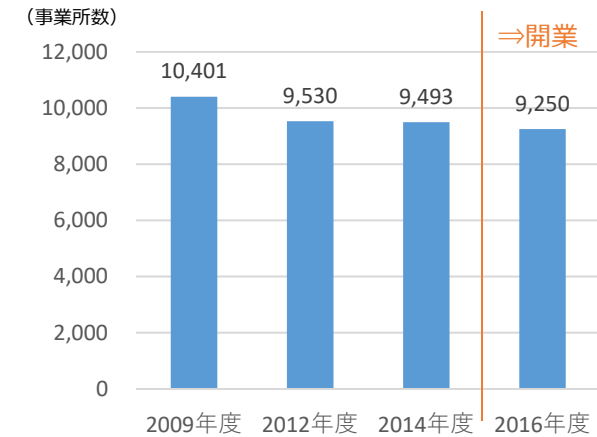
出典：総務省「国勢調査」、高岡市「高岡市の人口・世帯数」

【就従比】



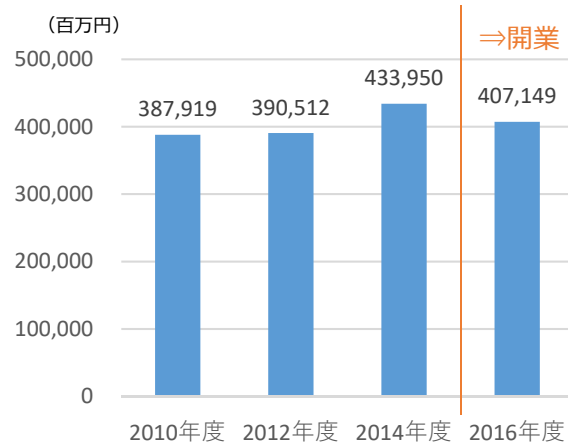
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



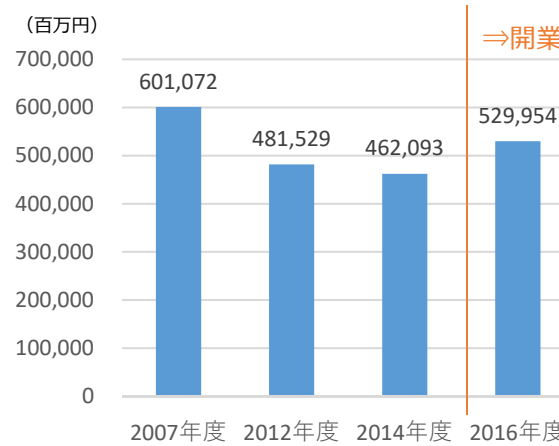
出典：総務省「経済センサス」

【製造品出荷額】



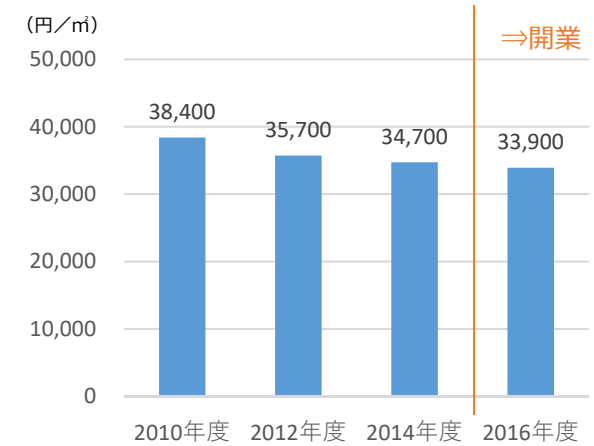
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」
総務省「経済センサス」

【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⑥：富山駅（北陸新幹線）

【路線図】

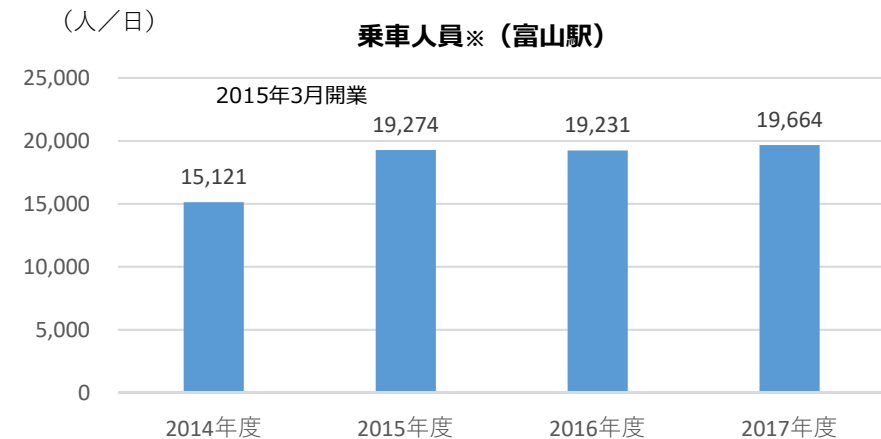


【基礎情報】

開業年月	2015年3月
駅タイプ	中心併設型 (接続在来線：あいの風とやま鉄道、高山本線)
路線延長	59km (金沢駅から)
所要時間	最短19分 (金沢駅まで)
乗車人数	19,664/日 (2017年度) ※在来線含む
運行頻度	43本/日 (平日下り) ※朝7時台は3本/h停車

【利用者の推移】

- 乗車人員は開業後の2015年度に大きく増加しその後は横ばいで推移。



出典：富山県統計年鑑をもとに作成。 ※在来線の人数を含む。

【新幹線を活用した取り組み等】

○多地域居住のための住宅取得者への支援

駅都心地区において、マルチハビテーション（多地域居住）ライフのために住宅取得した県外在住者へ助成

- 首都圏在住者などを中心に、本市でのマルチハビテーションを誘致するための補助制度を創設
- 2014年10月の事業開始以降、2018年は累計9件の実績（見込み）

○新幹線で通学推進事業

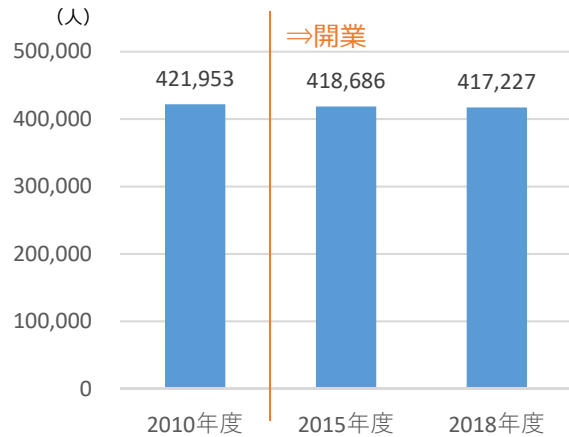
2015年の北陸新幹線開業を契機に、市内在住の学生が県外の大学や専門学校等にJR富山駅発着の新幹線で通学する場合、その通学定期券購入費の一部を補助

- 通学圏内の県外に流出していた学生の流出抑制を目的
- 新幹線利用では2018年度7月末時点で125件の実績

新幹線駅設置都市の事例紹介

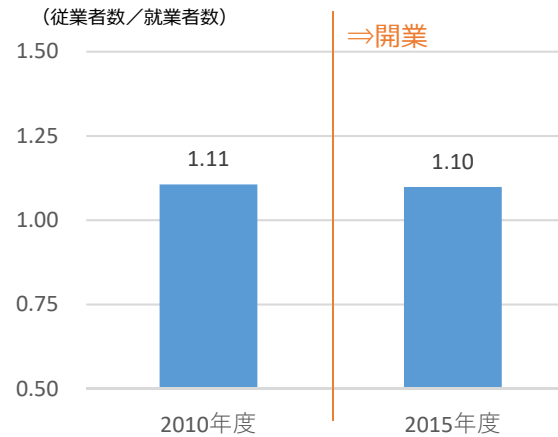
事例⑥：富山駅（北陸新幹線）

【人口】



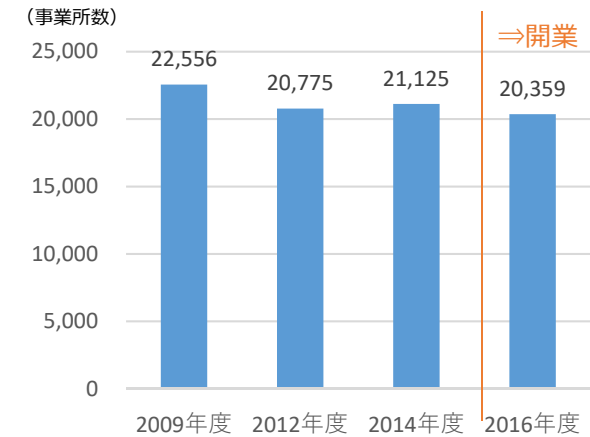
出典：総務省「国勢調査」、富山市「富山市の人口」

【就従比】



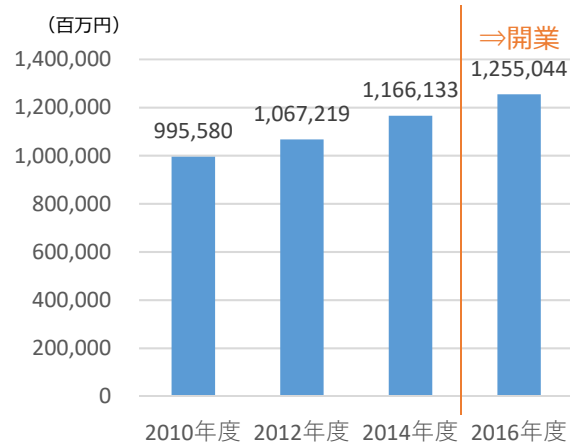
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



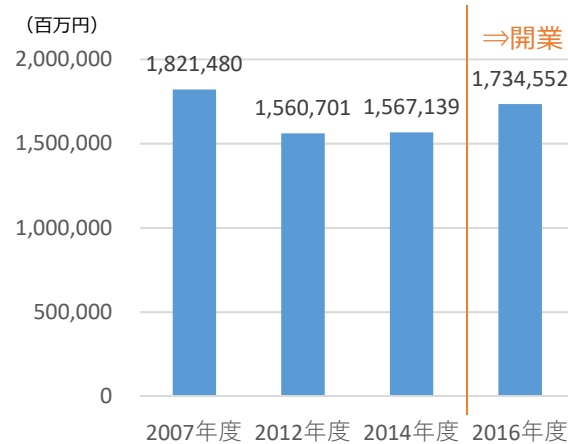
出典：総務省「経済センサス」

【製造品出荷額】



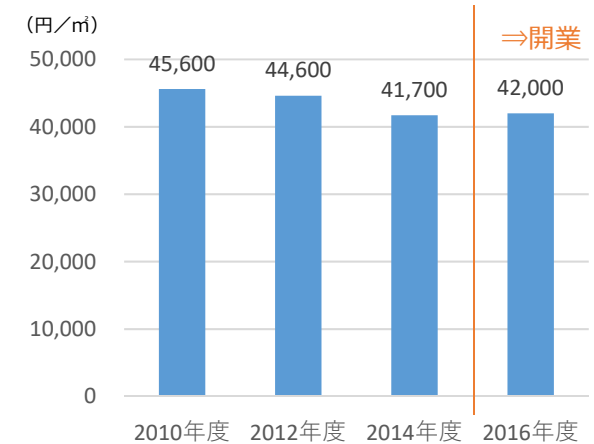
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」
総務省「経済センサス」

【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⑦：久留米駅（九州新幹線）

【路線図】

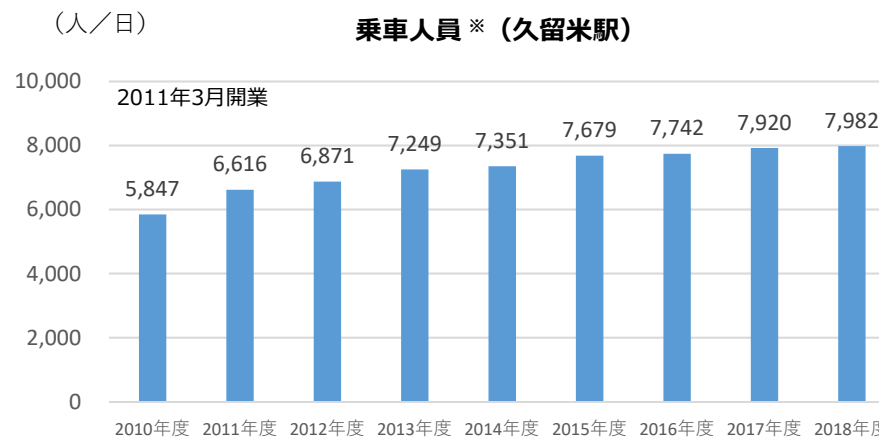


【基礎情報】

開業年月	2011年3月
駅タイプ	中心併設型 (接続在来線：鹿児島本線、久大本線)
路線延長	36km (博多駅から)
所要時間	最短14分 (博多駅まで)
乗車人数	7,982人/日 (2018年度)
運行頻度	51本/日 (平日上り) ※朝7時台は4本/h停車

【利用者の推移】

- 開業後の乗車人員は増加傾向。
- 2018年度の利用者数は、開業前の2010年の1.4倍に増加



出典：久留米市統計書をもとに作成。 ※在来線の人数を含む。

【新幹線を活用した取り組み等】

○ JR久留米駅前第二街区第一種市街地再開発事業

駅前に35階建て超高層分譲マンションや13階建てシニア向けマンションを整備

- 新幹線駅前にふさわしい土地の高度利用と都市機能の更新を目的に、安全・安心で良好な街づくりを促進

○ 久留米アジアバイオ特区（構造改革特区）

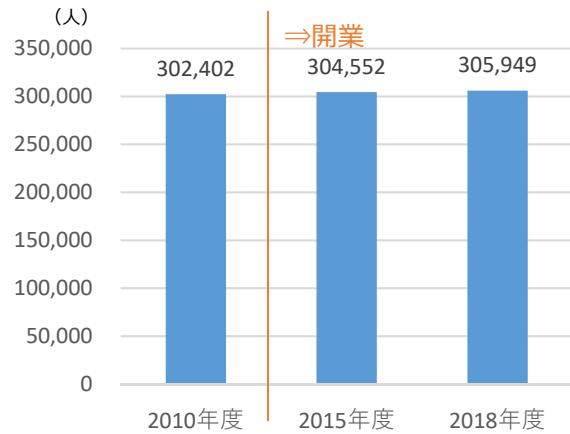
久留米市を中心とする県内地域は酒造業者や発酵食品関係の企業が多数立地するバイオ技術の産業利用が盛んな地域

- 久留米大学の得意とする臨床治験のポテンシャルを生かした「個人別最適治療研究開発産学地域共同機構」を設立し、バイオ産業振興の中核をなす創薬開発を促進

新幹線駅設置都市の事例紹介

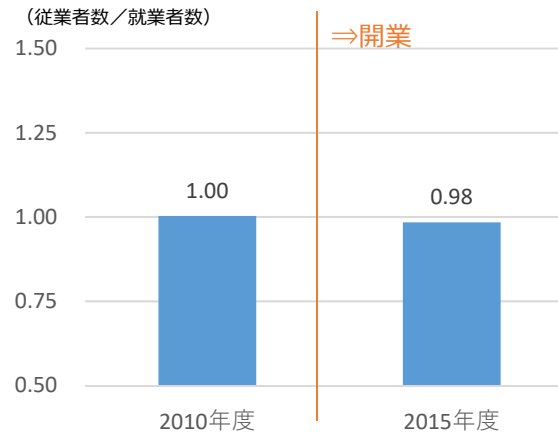
事例⑦：久留米駅（九州新幹線）

【人口】



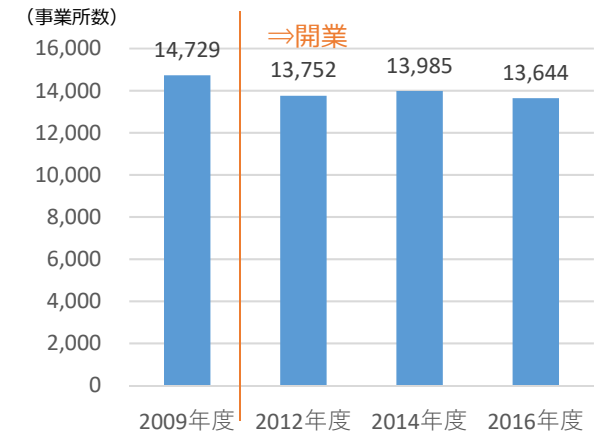
出典：総務省「国勢調査」、久留米市「住民基本台帳人口」

【就従比】



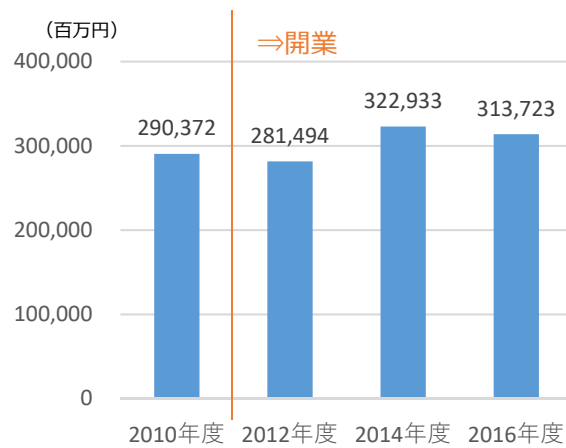
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



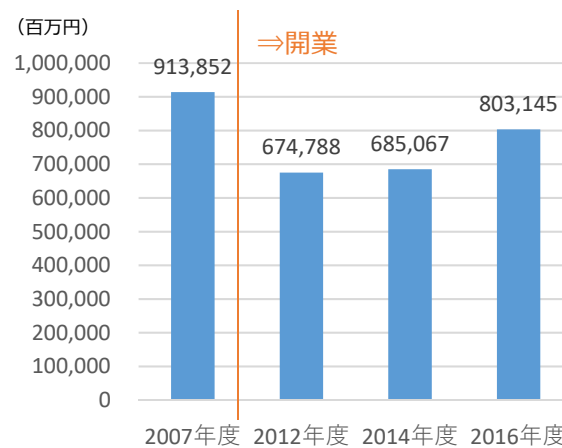
出典：総務省「経済センサス」

【製造品出荷額】



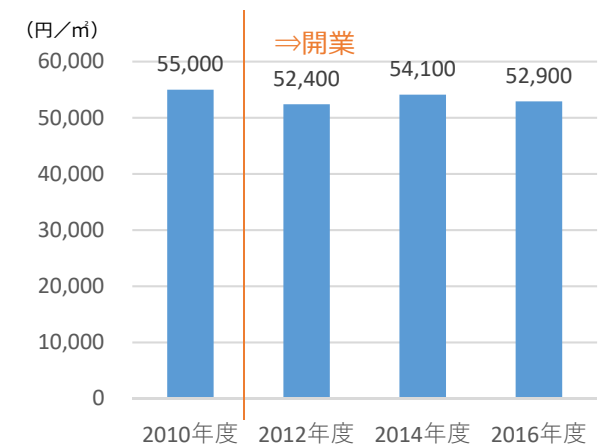
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」
総務省「経済センサス」

【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⑧：新大牟田駅（九州新幹線）

【路線図】

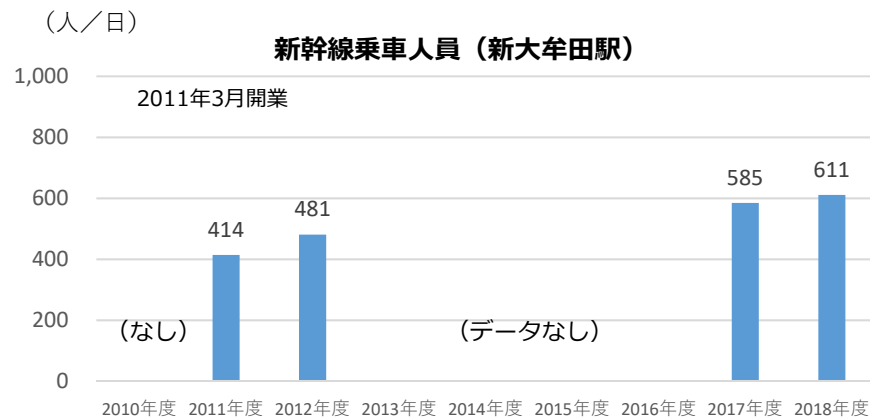


【基礎情報】

開業年月	2011年3月
駅タイプ	郊外新設型（接続在来線：なし）
路線延長	69km（博多駅から）
所要時間	最短28分（博多駅まで）
乗車人数	611人／日（2018年度）
運行頻度	27本／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着実に増加。
- 2018年度の利用者数は、開業時の2011年の1.5倍に増加



出典：大牟田市統計年鑑、JR九州公表資料をもとに作成

【新幹線を活用した取り組み等】

○（仮称）新大牟田駅南側産業団地整備事業

新大牟田駅南側の農用地（約8ha）を内陸型産業団地の候補地として選定

- 飲食店や店舗、宿泊施設などの「賑わい交流用地」と企業の立地を進める「産業用地」を計画。2023年度の整備完了を予定

○大牟田市シティプロモーション戦略

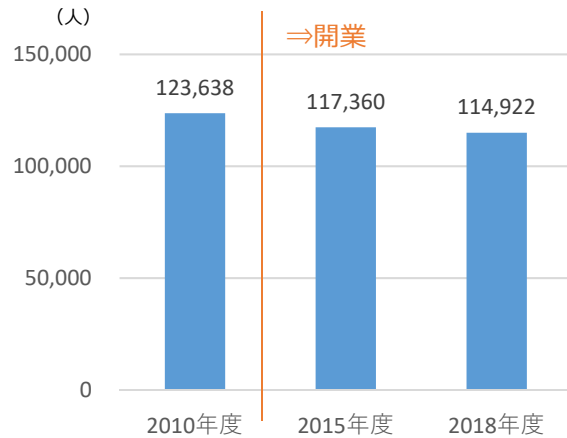
大牟田市に新幹線駅があるという強み・魅力を含め、愛着と誇りの醸成や知名度の向上等に向けた取り組みを実施

- 行政施策だけでなく、企業・市民の活動と連携・協働して活動を展開

新幹線駅設置都市の事例紹介

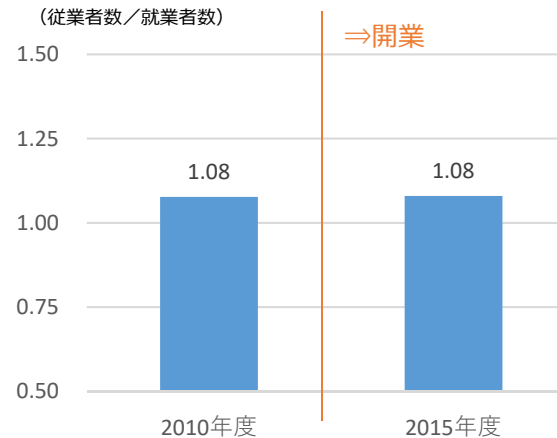
事例⑧：新大牟田駅（九州新幹線）

【人口】



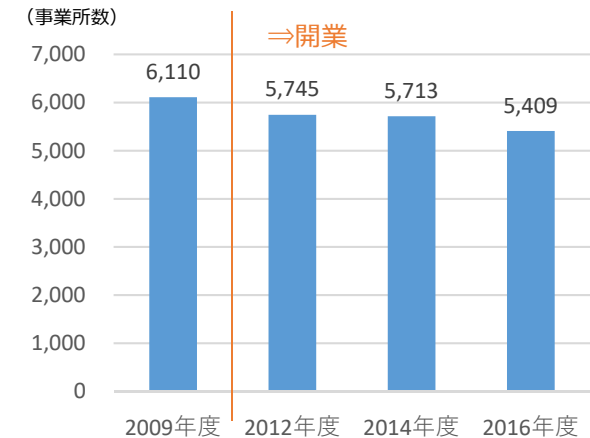
出典：総務省「国勢調査」、大牟田市「大牟田市住民基本台帳人口」

【就従比】



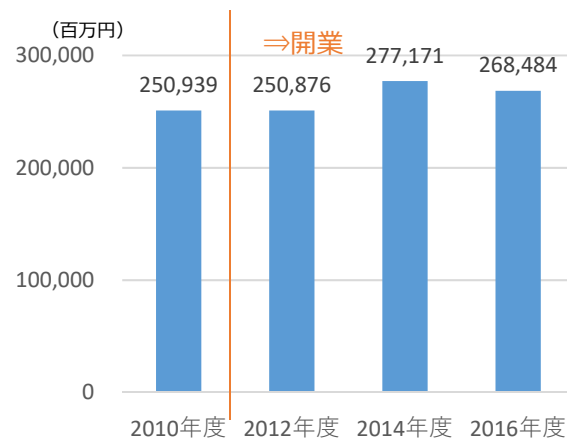
出典：総務省「国勢調査」

【事業所数】



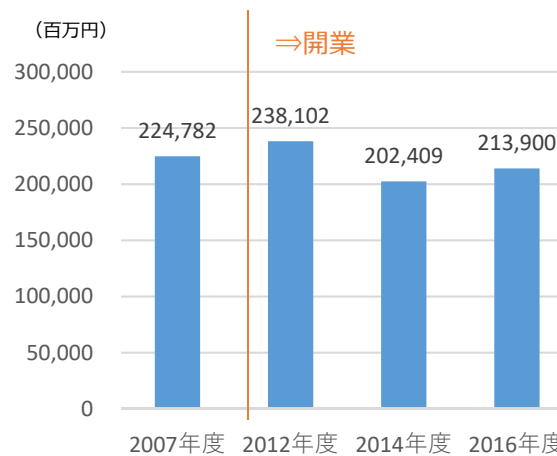
出典：総務省「経済センサス」

【製造品出荷額】



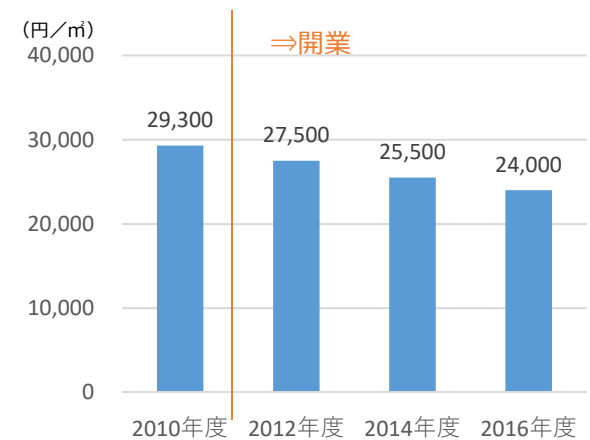
出典：経済産業省「工業統計」

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」
総務省「経済センサス」

【地価】※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

新幹線開業効果の検証（まとめ）

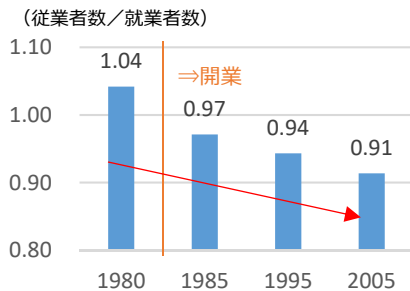
- 高速鉄道がもたらすインパクトについて、駅さえできれば自動的に地域活性化が図られる訳ではなく、新幹線開業前後における指標の動きは、様々な要素が絡み合った結果であるため、一律に規則性を導くことは困難。
- ここでは、事例都市の特徴的な指標の動きをピックアップし、その影響について検証した。

【新幹線駅開業前後で特徴がみられた対象都市】

1. 那須塩原市の「就従比」は下降傾向。「観光客数」は増加傾向。
2. 軽井沢町の「就従比」は上昇。「事業所数」は増加傾向。「住宅地平均価格」は下降後近年は上昇。
3. 本庄市の「商品販売額」は開業後大幅に増加。
4. 富山市の「製造品出荷額」は開業前後で増加傾向。「住宅地平均価格」は開業後に改善傾向。

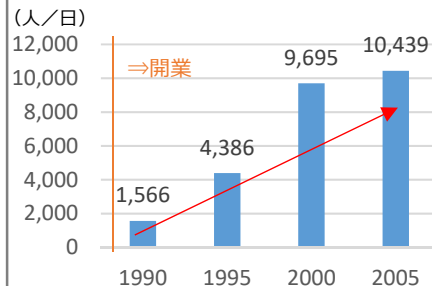
那須塩原市

【就従比】



出典：総務省「国勢調査」

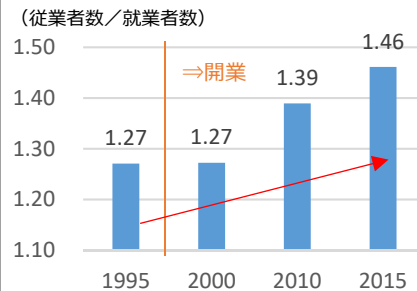
【観光客数】



出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」

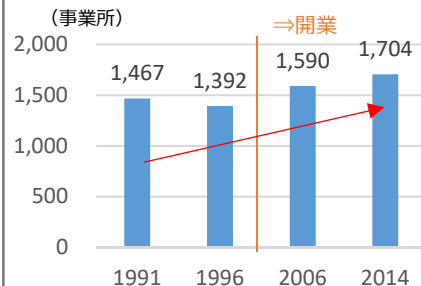
軽井沢町

【就従比】



出典：総務省「国勢調査」

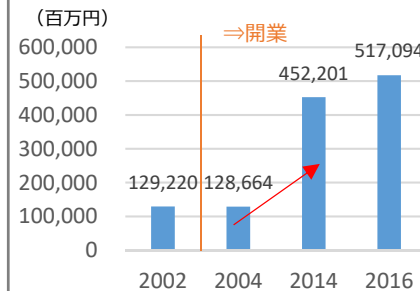
【事業所数】



出典：総務省「事業所・企業統計」、「経済センサス」

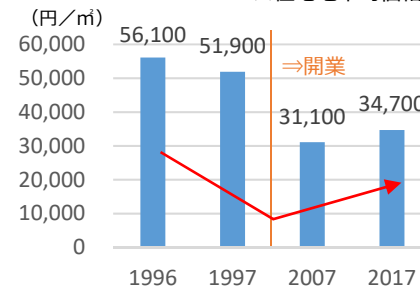
本庄市

【商品販売額】



出典：経済産業省「商業統計」

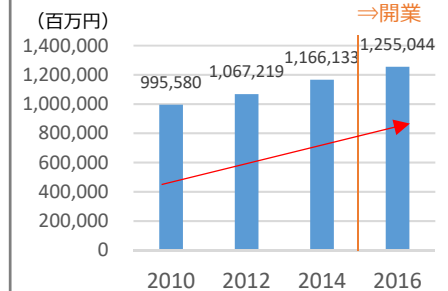
【地価】 ※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

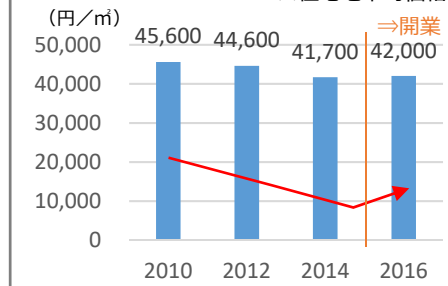
富山市

【製造品出荷額】



出典：経済産業省「工業統計」

【地価】 ※住宅地平均価格



出典：国土交通省「公示地価」

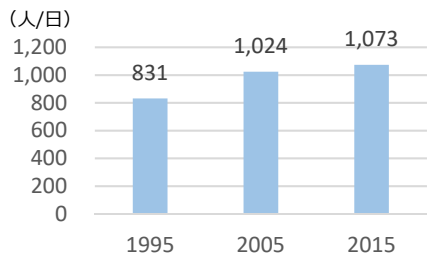
新幹線開業効果の検証（まとめ）

【那須塩原市】

- ✓ 東京方面への通勤・通学者数が増加傾向にあり、新幹線定期利用者も微増していることから、交通アクセスの充実などを背景に、市外で働く人が増加し、就従比が低下。
- ✓ 東京圏から那須地域への「旅客流動量」が増加傾向にあり、新幹線の定期外利用者も増加していることから、新幹線利用による観光客数の増加が一定程度見込まれる。

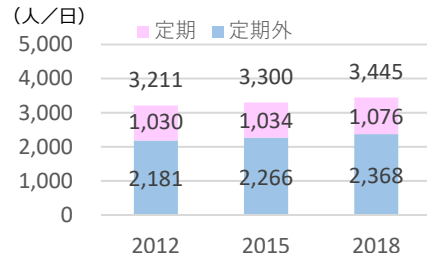
- 東京方面とのアクセスの良さから、新幹線を利用した通勤・通学、観光客の交流が活発化。

図1 東京圏への通勤通学者数



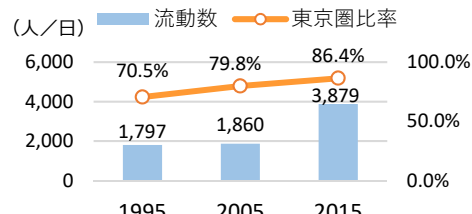
出典：総務省「国勢調査」

図2 那須塩原駅の新幹線利用者数



出典：JR東日本「乗車人員」

図3 那須地域への旅客流動の東京圏からの流動量と全体に占める東京圏比率



出典：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」

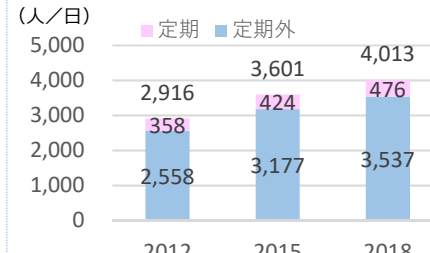
※東京圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

【軽井沢町】

- ✓ 軽井沢駅の新幹線定期外利用者数は増加しており、人口増加等に応じて第3次産業の事業所数が増加。特に、医療・福祉、不動産・賃貸業、商業は開業前より大きく増加。
- ✓ 軽井沢町は首都圏からのアクセスがよく、駅周辺へのホテル建設をはじめとする民間投資が進み、隣接する御代田町と比較して、住宅地平均価格が上回っている状況。

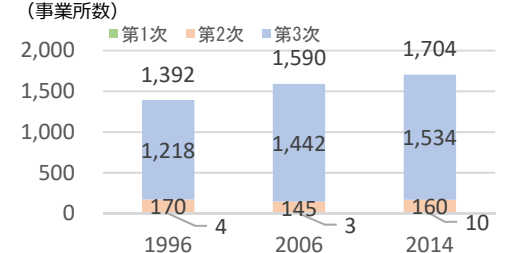
- 新幹線利用の旅行者増加や人口増加に応じたサービス産業が集積。
- 新幹線駅周辺の民間投資が進むなど、人を引き寄せる魅力が高まり、住宅地平均地価が上昇。

図4 軽井沢駅の新幹線利用者数



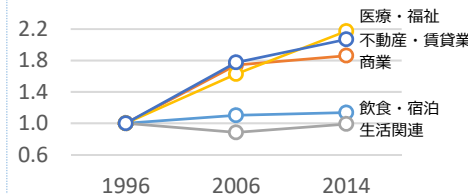
出典：JR東日本「乗車人員」

図5 産業部門別事業所数の変化



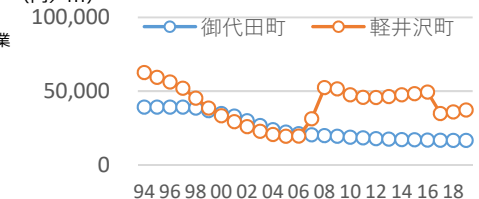
出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

図6 第3次産業の従業者数の変化 (1996=1.0)



出典：総務省「事業所企業統計」「経済センサス」

図7 軽井沢町と隣接する御代田町の住宅地平均価格の推移



出典：国土交通省「公示地価」

新幹線開業効果の検証（まとめ）

【本庄市】

- ✓ 2012年、本庄早稲田駅に隣接した開発地に、ホームセンター業界大手のカインズ本社が高崎市から本庄市に移転したことが、商品販売額が大幅に増加(卸売業の伸びが顕著)した主な要因。
- ✓ 広い用地が確保できたことや、新幹線駅と高速道路ICから近く、首都圏へのアクセスが良いことが移転の決め手。

- 「新幹線駅と高速道路ICに近い」といった交通利便性の高さは、新たな立地のプラス要因。

図8 ホームセンター業界大手の本社移転先となった本庄早稲田駅



【移転理由】 ※新聞記事より

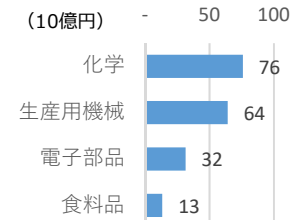
- ・ 広い用地が確保できること
- ・ 新幹線の駅や高速道路のICから近く、首都圏からのアクセスが良いこと
- ・ 国内や海外の取引先にとっても利便性が向上すること

【富山市】

- ✓ 新幹線によるアクセスの良さに加え、化学、生産用機械、電子部品等の産業集積、災害リスクの低さなどを理由に、首都圏から本社機能や工場機能の移転の動きがみられる。
- ✓ 新幹線開業後、富山市の住宅地平均価格は改善傾向であるのに対して、隣接市町の住宅地平均価格は下降傾向。

- 新幹線開業を契機に本社機能や研究開発機能の移転の動き。
- 新幹線開業に伴う民間投資の動きに呼応して、地価変動にプラスの影響が働く可能性。

図9 富山市の製造品出荷額（2018年）



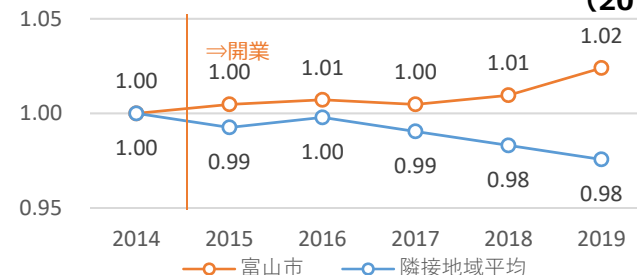
出典：経済産業省「工業統計」

図10 富山市を中心とした本社機能等の移転

	本社	機能・業種	主な移転理由
①ユースキン製薬（富山市）	神奈川	化学工場	・本社とのアクセスの良さ ・災害リスクの低さ ・関連メーカーの集積
②YKKグループ（黒部市）	東京	非鉄金属本社機能（一部）	・災害リスクの低さ
③日本カーバイド工業（滑川市）	東京	化学研究開発	・アクセスの良さ ※全国に分散していた研究所を集約

出典：北陸経済連合会「北陸新幹線金沢開業の整理と敦賀延伸に向けた課題」、富山県「元気とやまの創造」

図11 新幹線駅のある富山市と隣接する地域の住宅地平均価格の推移（2014年=1.0）



出典：国土交通省「公示地価」
※隣接地域：旧富山市に隣接する市町村、滑川市、射水市、舟橋村、上市町