

新幹線停車本数の推移と要因

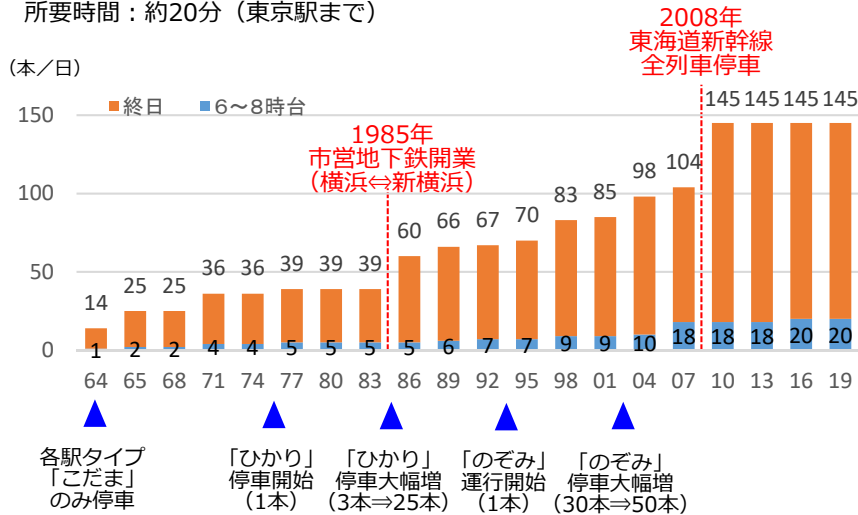
令和元年10月28日

山梨県

新幹線駅停車本数の推移と要因 ～新横浜駅～

【停車本数（上り）の推移】 出典：時刻表より

所要時間：約20分（東京駅まで）



【停車本数増加要因】

○周辺人口増、アクセス利便性向上、商業・業務機能の集積

- ・開業当時は各駅停車の「こだま」しか停車せず
- ・駅周辺では区画整理が進められるも、しばらくは「田園風景」のまま
- ・1976年に「ひかり」停車開始となるが、本数が少ない状況が続いた

地下鉄開業(横浜-新横浜間)により、市中心部へのアクセス利便性が格段に向上

⇒ 国鉄は乗降客の倍増を見込み、1985年「ひかり」停車大幅増

- ・交通利便性が増したことで、業務ビルやホテルなどの建設が急速に進む
- ・東京都内や市中心部よりも割安なオフィス賃料も企業集積が進んだ要因

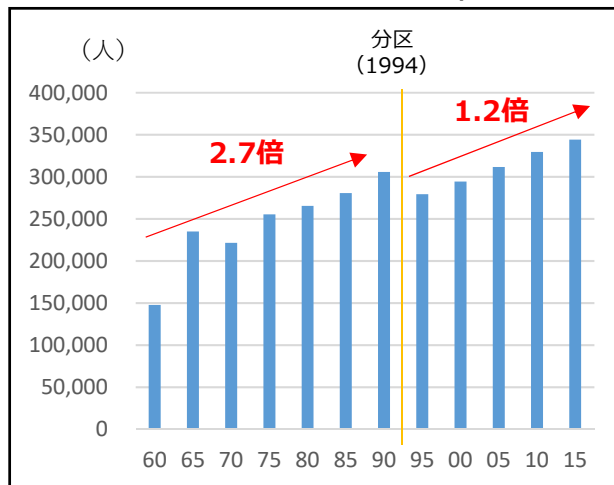
出張ビジネスマンの利便性を高める狙いでダイヤ改正 (95'JR社長会見)

- ・交通利便性に惹かれて住居を購入する比較的若い世代の転入が相次ぐ
- ・働く街・遊ぶ街に暮らす街という側面も加わり、多彩な機能を持つ街へ

新幹線乗車人員も順調に推移し、2008年 東海道新幹線 全列車停車

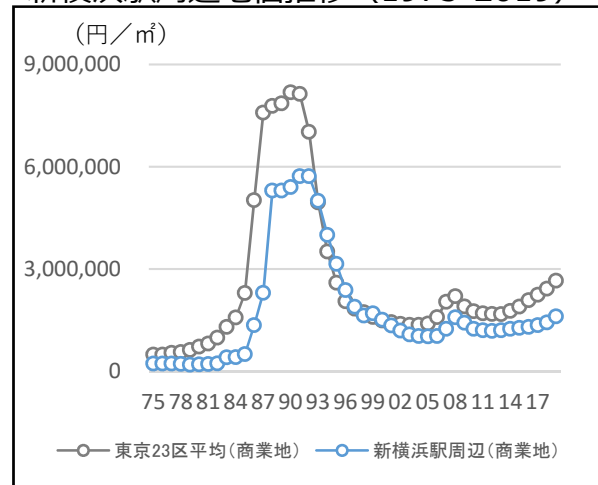
【統計データ等】

港北区人口推移 (1960-2015)



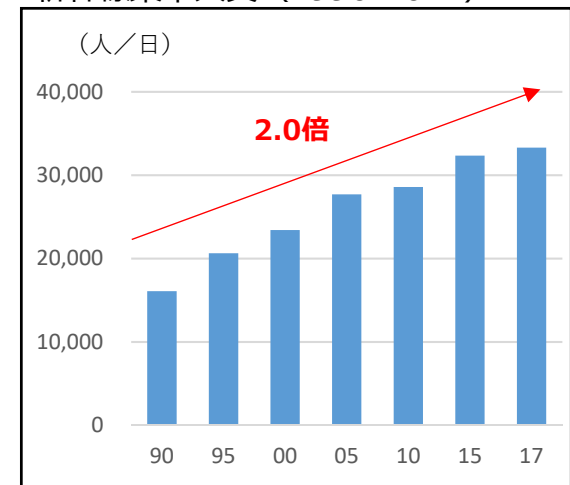
出典：総務省「国勢調査」

新横浜駅周辺地価推移 (1975-2019)



出典：国土交通省「土地総合情報システム」
(港北5-5 商業地、新横浜駅220m)

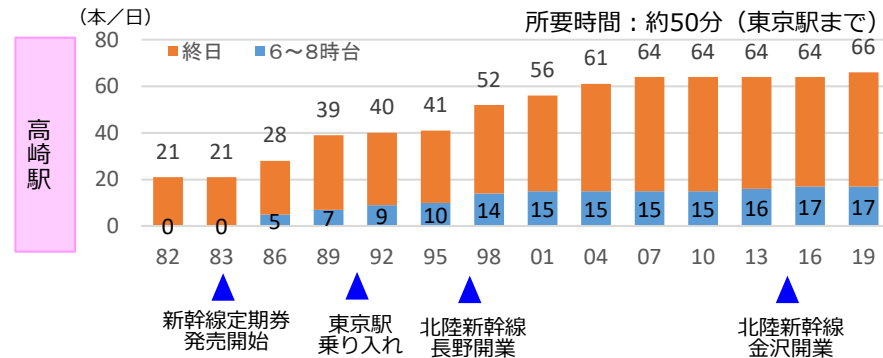
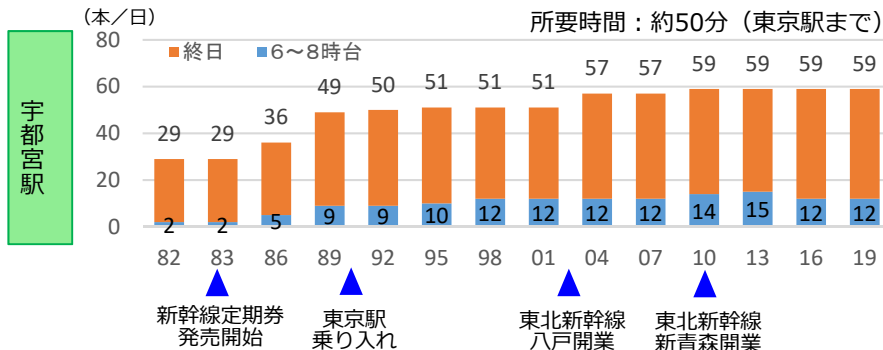
新幹線乗車人員 (1990-2017)



出典：横浜市「横浜市統計ポータル」

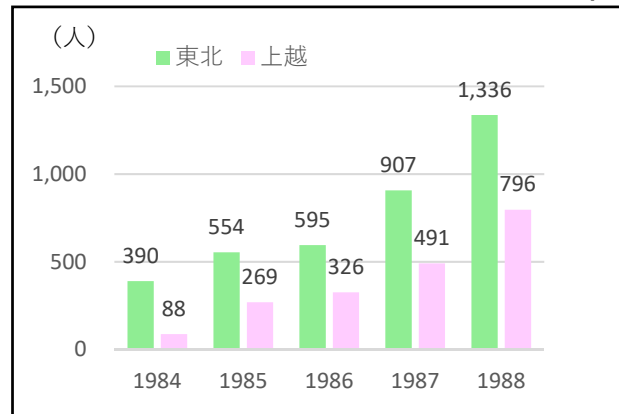
新幹線駅停車本数の推移と要因 ～宇都宮駅、高崎駅～

【停車本数（上り）の推移】 出典：時刻表より



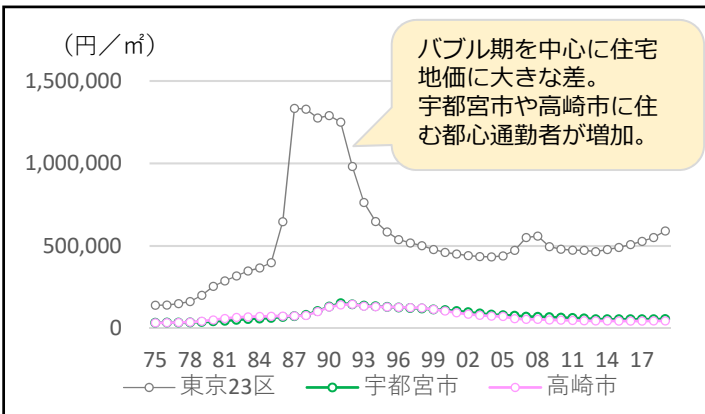
【統計データ等】

新幹線通勤利用者の推移（1984－1988）



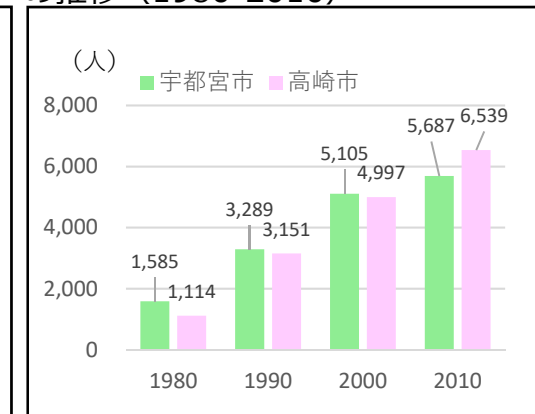
出典：運輸省「平成元年運輸白書」より

住宅地価平均価格の比較（1975-2019）



出典：国土交通省「地価公示」

常住者の県外への鉄道利用通勤者数の推移（1980-2010）



出典：総務省「国勢調査」

【停車本数増加要因】

○東京圏地価高騰に伴う宅地開発、新幹線通勤の推進

- ・東京圏の地価高騰による首都圏通勤可能エリアでの住宅需要増大
- ・1983年に新幹線利用の通勤定期券「フレックス」を発売
- ・新幹線利用による大幅な時間短縮で東京を中心とする通勤生活圏が拡大

新幹線を利用した通勤形態が増加

JR各社においても、新幹線通勤者の増加に対応して、ダイヤ改正の際に朝・夕の通勤時間帯に新幹線の増発を行っている。（1989年運輸白書）

国も新幹線通勤を促進（通勤手当非課税限度額を引き上げ）

新幹線通勤を認める企業が年々増加

定期代補助制度の広がりにより新幹線通勤者も増加し、JR東日本でも朝・夕の増発、座席増などで輸送力をアップして対応

※ただし、通勤目的の列車は、一方向だけ混雑して、折り返しの列車がガラガラになるので、採算面からみて慎重にならざるを得ないということにも言及（94'JR東日本社長インタビュー）

参考：2018年新幹線定期利用者（JR東日本HP公表）
宇都宮駅：約5,200人 高崎駅：約5,700人