

新幹線整備と所要時間の短縮について

※所要時間は最速達時間の比較
(上段:開業前、下段:開業後)

九州新幹線 (鹿児島ルート)

- 新八代・鹿児島中央間
平成16年(2004年)3月開業
 - 博多・新八代間
平成23年(2011年)3月開業
(博多・鹿児島中央間)
- 3時間40分
1時間17分 ← 143分短縮

※ 新八代・鹿児島中央間開業前と
博多・新八代間開業後との比較

北陸新幹線

- 高崎・長野間
平成9年(1997年)10月開業
(東京・長野間)
 - 長野・金沢間
平成27年(2015年)3月開業
(東京・金沢間)
- 2時間56分
1時間23分 ← 93分短縮
- 3時間47分
2時間28分 ← 79分短縮

北海道新幹線

- 新青森・新函館北斗間
平成28年(2016年)3月開業
(東京・函館間)
- 5時間22分
3時間58分 ← 84分短縮

※ 開業後は新函館
北斗までの所要時間

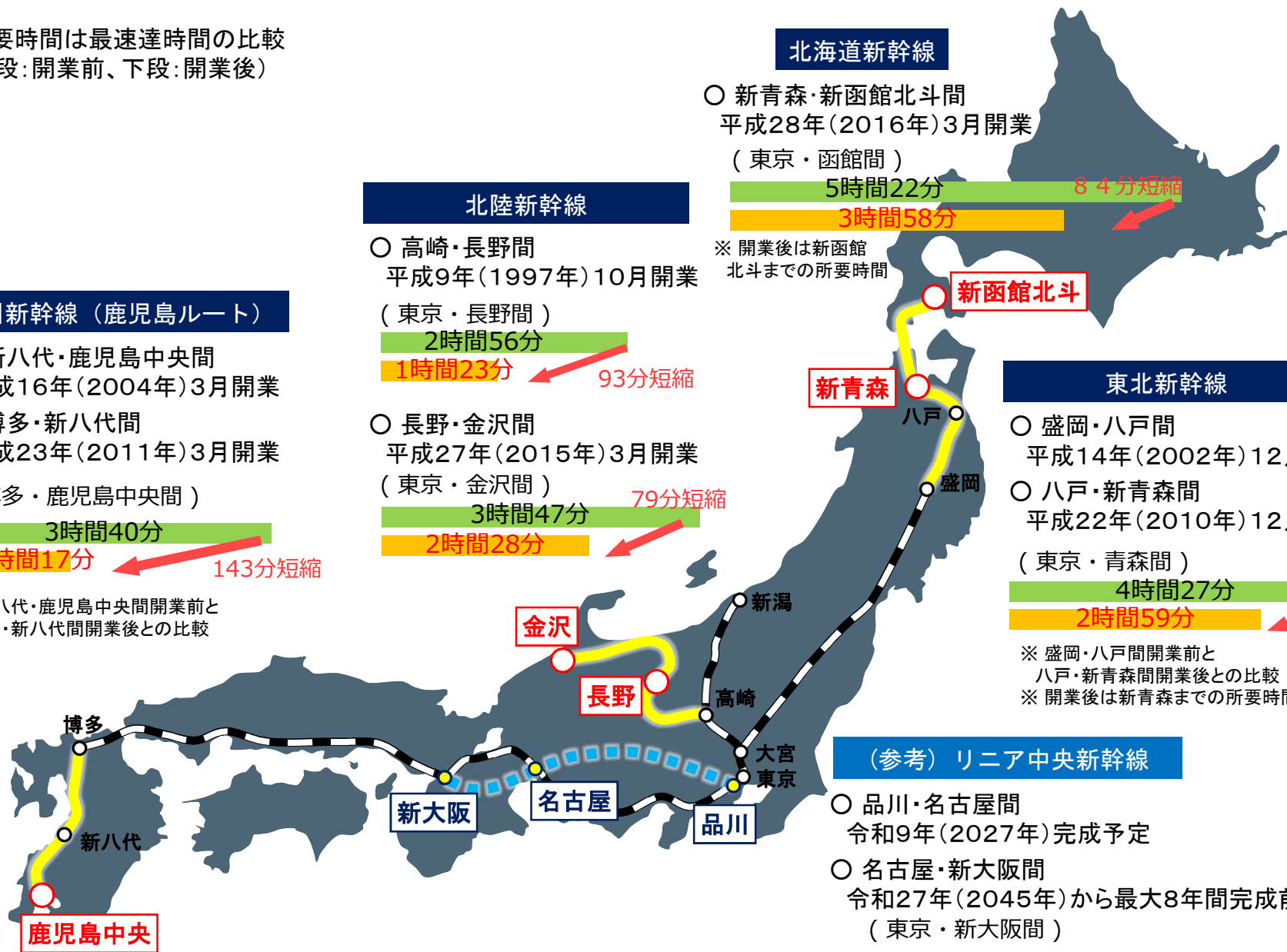
東北新幹線

- 盛岡・八戸間
平成14年(2002年)12月開業
 - 八戸・新青森間
平成22年(2010年)12月開業
(東京・青森間)
- 4時間27分
2時間59分 ← 88分短縮

※ 盛岡・八戸間開業前と
八戸・新青森間開業後との比較
※ 開業後は新青森までの所要時間

(参考) リニア中央新幹線

- 品川・名古屋間
令和9年(2027年)完成予定
 - 名古屋・新大阪間
令和27年(2045年)から最大8年間完成前倒し予定
(東京・新大阪間)
- 2時間22分
1時間07分 ← 75分短縮



北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)開業後の実績について

- 平成28年3月26日に開業した北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)は、**開業1年間で前年比約1.6倍***の利用客数を記録するなど、**利用状況は好調**に推移。※ 開業前の青森～函館間、開業後の新青森～新函館北斗間の輸送人員で比較。
- 沿線の主要観光地では**観光客数が増加し**、ホテルの新規開業など**開発も活発化**。



時間短縮効果

新青森・新函館北斗間 最速 **57分**
 東京・新函館北斗間 最速**3時間58分**

東京・函館間



これまでの利用状況

- ・**輸送人員**(新青森～新函館北斗間)
 平成28年度 約**227.2万人**
 (約**6,200人**／日)対27年度比 **約160%**
 平成29年度 約**181.4万人**
 (約**5,000人**／日)対27年度比 **約128%**
 平成30年度 約**167.2万人**
 (約**4,600人**／日)対27年度比 **約118%**
- ・**函館～札幌間の在来特急の利用状況**
 (平成30年度)
 ・**北斗・スーパー北斗**(函館～札幌間)
 対27年度比 **約110%**
 出典:JR北海道

経済波及効果

- ・日本政策投資銀行の推計によれば、北海道新幹線函館開業後の観光需要拡大による**北海道内への経済波及効果は約350億円**
 (平成28年度の、増加した入込客の消費額と、運輸収入の増分を基に算出)

出典:「北海道新幹線開業による経済波及効果と維持・拡大に向けて」(平成30年2月 日本政策投資銀行北海道支店)

沿線地域活性化の進展

来函客数の増加

平成28年度 **2,322千人** 対27年度比 **約122%**
 平成29年度 **2,141千人** 対27年度比 **約112%**

出典:財務省函館財務事務所(道南経済レポートH30.8発表)

各施設の観光客数の増加

- <北海道> 平成28年度
 ・**五稜郭タワー**(函館市) 対27年度比 **132%**
 ・**函館山ロープウェイ**(函館市) 対27年度比 **110%**
- <青森県>
 ・**道の駅いまべつ「アスクル」**(今別町) 平成28年度
 (奥津軽いまべつ駅隣接) 対27年度比 **149%**

※出典:日銀函館支店、施設開き取り、「日刊政経」(地元紙)
 ※道の駅いまべつは、平成27年4月25日リニューアルオープンのため、対前年比は5月以降の値

宿泊施設のリニューアル、新規開業計画

函館駅前・ベイエリアを中心に宿泊施設の開業等が進展

- ・ホテル含む複合施設の開発(平成31年度開業予定)
- ・外資系ホテルの進出(平成28年9月開業)

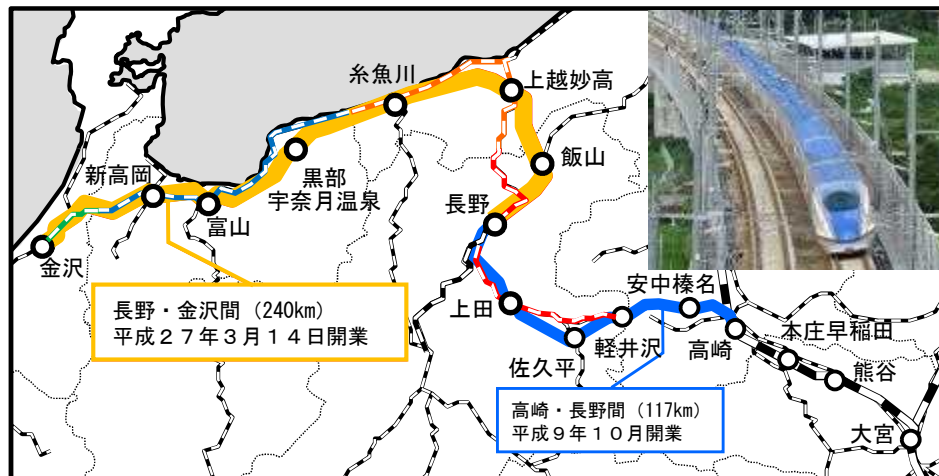
東北と北海道との間の結びつきの強化

- ・北海道新幹線輸送人員のうち、出発地又は目的地が東北地方である旅客(平成28年)
約4,200人／日 対27年比 **約150%**

※乗車券発券数で集計した利用者数。前年度の在来線優等列車実績との比較
 出典:JR北海道公表資料より算出

北陸新幹線(長野・金沢間)開業後の実績について

- 平成27年3月14日に開業した北陸新幹線(長野・金沢間)は、**開業1年間で前年比約3倍※の利用客数**を記録。その後も利用状況は好調に推移している。※平成28年3月JR西日本社長会見にて発表
- 新幹線開業前と比較して、**金沢駅周辺では地価が約2倍**に上昇し、沿線各地で**観光客数が増加**するなど、沿線地域の活性化が進展している。



沿線地域活性化の進展

金沢駅周辺における地価の上昇(対平成26年比)

平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	令和3年
154%	184%	205%	229%	246%	232%

※ (出所:国土交通省地価公示)

観光入込客数の増加(対平成26年度比)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
富山県	107%	112%	109%	121%	76%
石川県	114%	114%	115%	115%	61%

※ (出所:富山県、石川県統計資料)

時間短縮効果

東京・金沢間

開業前 3時間47分

開業後 2時間28分

79分短縮

東京・富山間

開業前 3時間11分

開業後 2時間08分

63分短縮

開業後の利用状況

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
輸送人員	約858万人	約857万人	約869万人	約803万人	約281万人
対H26年度比※	約273%	約273%	約277%	約256%	約89%

※ 開業前の直江津～糸魚川間、開業後の上越妙高～糸魚川間の乗車人員で比較 (出所:JR西日本プレス発表)

各施設における観光客数の増加(対平成26年度比)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度
① 宇奈月温泉(黒部市)	124%	126%	115%	125%	71%
② 富岩運河環水公園(富山市)	111%	181%	162%	120%	77%
③ 兼六園(金沢市)	150%	142%	140%	140%	60%

※ 平成29年度については、①②は4～12月、③は4～9月における対平成26年度比 (出所:富山県、石川県より提供/金沢市HP)

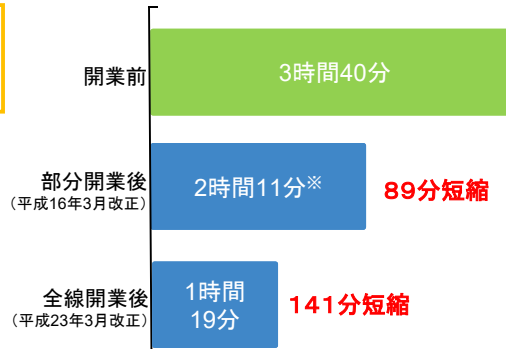
九州新幹線(鹿児島ルート)開業後の実績について

- 平成16年3月 **新八代・鹿児島中央間**が部分開業
- 平成23年3月 **博多・新八代間**が開業 → 九州新幹線(鹿児島ルート)が全線開業



時間短縮効果

博多・鹿児島中央間



開業後の輸送人員

【博多～熊本間】平均輸送人員
約17,700人/日(H22年度)
⇒約27,300人/日(H27年度)
対22年度比 約154%

【熊本～鹿児島中央間】
約8,800人/日(H22年度)
⇒約13,900人/日
対22年度比 約158%

出典: JR九州資料

沿線地域活性化の進展

のべ宿泊者数の増加(鹿児島県)

平成23年 対22年比 約105%
平成30年 対22年比 約137%

※出典: 鹿児島県観光統計

各施設の観光客数の増加

<熊本> 平成30年
・水前寺成趣園(熊本市) 対22年比 159%

<鹿児島> 平成30年
・維新ふるさと館(鹿児島市) 対22年比 181%
・桜島ビジターセンター(鹿児島市) 対22年比 137%

※出典: 熊本県観光統計、鹿児島市観光統計

経済波及効果

・民間シンクタンクの推計によれば、九州新幹線全線開業後の観光需要拡大による熊本県内への経済波及効果は約200億円
(平成23年3月～24年2月の、増加した宿泊客の消費額を基に算出)

出典: 財団法人地域流通経済研究所(現 公益財団法人地方経済総合研究所)発表資料

九州・関西間の交流人口の拡大

・山陽新幹線との相互直通運転の開始により、航空と合わせた九州・関西間の交流人口が拡大
<熊本県⇄関西>
935人/日(H22年度)⇒1,257人/日(H27年度)
対22年度比 約34%

<鹿児島県>
1,273人/日(H22年度)⇒1,677人/日(H27年度)
対22年度比 約32%

出典: JR九州資料