

リニア中央新幹線開業に伴う 東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル



停車回数の増加・待ち時間の短縮

- ◆ リニア中央新幹線の大阪開業により、東京～名古屋・大阪間の直行輸送需要の多くが中央新幹線にシフトし、輸送量が約3割程度減少する可能性があり、東海道新幹線の輸送力に余裕が生じる見込み
- ◆ この輸送力の余裕を活用して、東海道新幹線静岡県内駅における列車の停車回数が現状の約 1.5 倍 程度増加するとした場合、利用者利便性が大きく向上する
- ◆ 停車回数の増加に伴って、静岡県内に停車する「ひかり」についても増加する余地がある

静岡県内駅における列車停車回数の増加(イメージ)

熱海駅	： 40 本 / 日 ⇒ 概ね 60 本 / 日
三島駅	： 44 本 / 日 ⇒ 概ね 66 本 / 日
新富士駅	： 33 本 / 日 ⇒ 概ね 50 本 / 日
静岡駅	： 53 本 / 日 ⇒ 概ね 80 本 / 日
掛川駅	： 33 本 / 日 ⇒ 概ね 50 本 / 日
浜松駅	： 49 本 / 日 ⇒ 概ね 74 本 / 日

※上記の現行の停車回数には「ひかり」を含む
(熱海駅 3 本/日、三島駅 6 本/日、静岡駅 18 本/日、浜松駅 16 本/日)

停車頻度の増加(イメージ)

熱海駅	： 概ね 24 分に 1 本 ⇒ 概ね 15 分に 1 本
三島駅	： 概ね 24 分に 1 本 ⇒ 概ね 15 分に 1 本
新富士駅	： 概ね 30 分に 1 本 ⇒ 概ね 20 分に 1 本
静岡駅	： 概ね 20 分に 1 本 ⇒ 概ね 12 分に 1 本 (ひかり：概ね 60 分に 1 本)
掛川駅	： 概ね 30 分に 1 本 ⇒ 概ね 20 分に 1 本
浜松駅	： 概ね 20 分に 1 本 ⇒ 概ね 12 分に 1 本 (ひかり：概ね 60 分に 1 本)

※上記は、東海道新幹線の輸送需要見込み減少量等を踏まえ、2019 年 10 月時点下り列車の停車回数(臨時便を除く)をもとに、各駅の停車回数が機械的に一律で 1.5 倍増加すると仮定した場合

東海道新幹線及びリニア中央新幹線の路線図



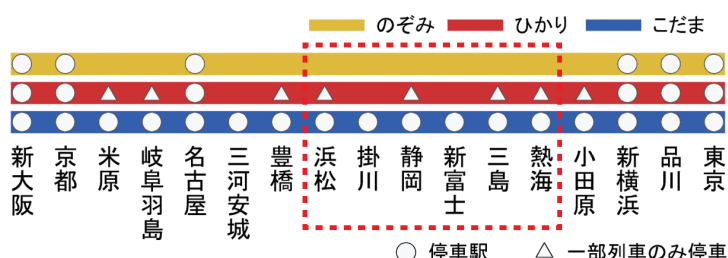
東海道新幹線の輸送量の変化のイメージ(試算)

中央新幹線なし

中央新幹線あり

約 3 割程度減少の可能性

東海道新幹線の現行の停車パターン



東海道新幹線の利便性向上（イメージ）

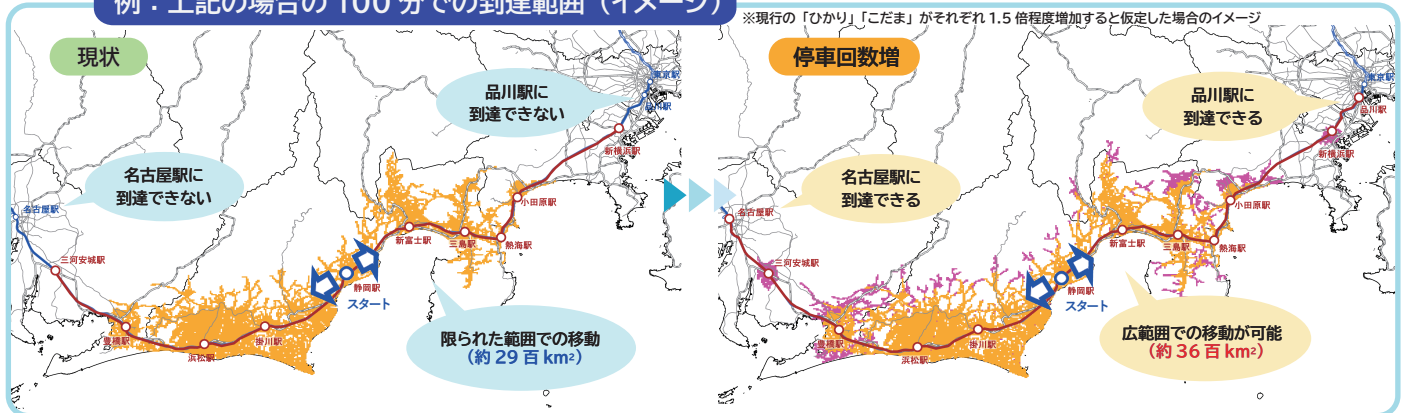
●静岡駅● リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル

停車回数が増加すると
次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少 ▶▶▶ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

前の新幹線が出発直後に駅に着いた場合、次列車までの待ち時間が最も大きくなるが、
停車回数が増加すると、より短い待ち時間で次列車に乗車できる。

例：上記の場合の 100 分での到達範囲（イメージ）

※現行の「ひかり」「こだま」がそれぞれ 1.5 倍程度増加すると仮定した場合のイメージ



新幹線の停車回数が増加すると、**在来線との乗り継ぎ利便性が向上**

新幹線の停車回数が増加するとした場合、**在来線と新幹線の乗り継ぎがスムーズになり、在来線との乗り継ぎ利便性が向上する。**

※2019 年 10 月時点の東海道新幹線及び東海道本線下り列車の停車回数

現状の停車回数

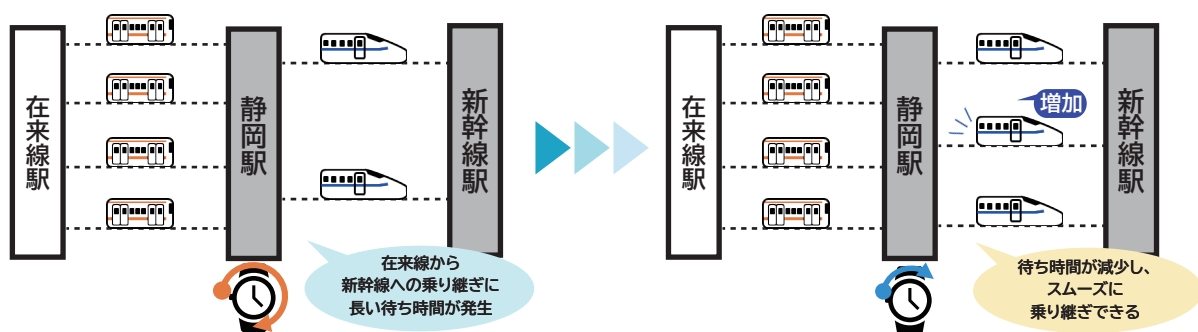
新幹線 概ね **53** 本 / 日
在来線 概ね **95** 本 / 日

リニア大阪開業

新幹線 概ね **80** 本 / 日
在来線 概ね **95** 本 / 日

※停車回数が機械的に一律で 1.5 倍増加すると仮定した場合

在来線から新幹線へ乗り継ぐ場合の利便性向上のイメージ



●（例）藤枝駅から品川駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く静岡駅に着く在来線に乗っても品川駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：3本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※38 分の待ち時間が生じるケースも）

※遠方へ行く場合、在来線から「こだま」に乗り継ぐより、後続の「ひかり」に乗り継いだ方が目的地に早く到着できる場合が多いため、「ひかり」に乗り継ごうとすると長い待ち時間が発生。

●（例）清水駅から名古屋駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く静岡駅に着く在来線に乗っても名古屋駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：4本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※47 分の待ち時間が生じるケースも）

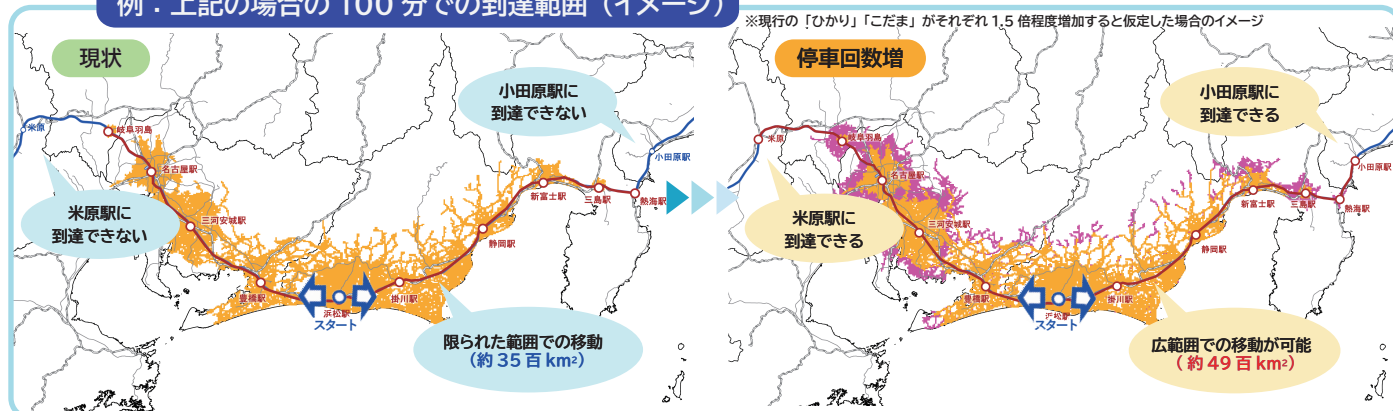
東海道新幹線の利便性向上（イメージ）

●浜松駅● リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル

停車回数が増加すると
次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少 ▶▶▶ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

前の新幹線が出発直後に駅に着いた場合、次列車までの待ち時間が最も大きくなるが、
停車回数が増加すると、より短い待ち時間で次列車に乗車できる。

例：上記の場合の 100 分での到達範囲（イメージ）



新幹線の停車回数が増加すると、**在来線との乗り継ぎ利便性が向上**

新幹線の停車回数が増加するとした場合、在来線と新幹線の乗り継ぎがスムーズになり、在来線との乗り継ぎ利便性が向上する。

※2019 年 10 月時点の東海道新幹線及び東海道本線下り列車の停車回数

現状の停車回数

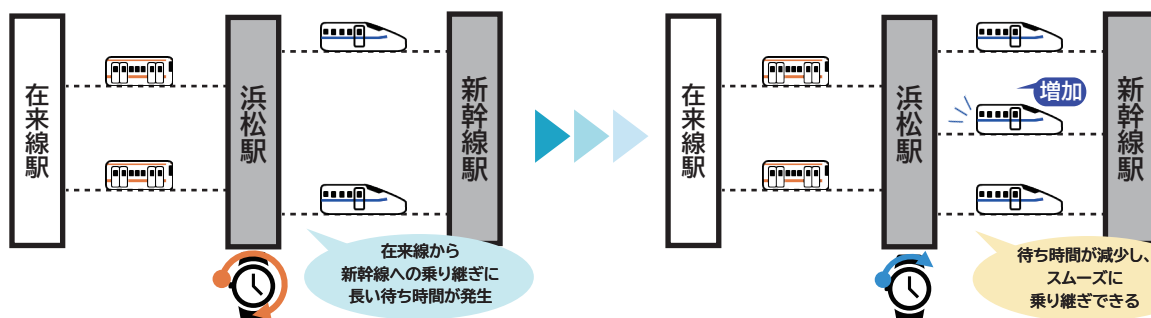
新幹線 概ね **49** 本 / 日
在来線 概ね **51** 本 / 日

リニア大阪開業

新幹線 概ね **74** 本 / 日
在来線 概ね **51** 本 / 日

※停車回数が機械的に一律で 1.5 倍増加すると仮定した場合

在来線から新幹線へ乗り継ぐ場合の利便性向上のイメージ



●（例）舞阪駅から東京駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く浜松駅に着く在来線に乗っても東京駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：1本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※36 分の待ち時間が生じるケースも）

●（例）磐田駅から名古屋駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く浜松駅に着く在来線に乗っても名古屋駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：2本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※35 分の待ち時間が生じるケースも）

※遠方へ行く場合、在来線から「こだま」に乗り継ぐより、後続の「ひかり」に乗り継いだ方が目的地に早く到着できる場合が多いため、「ひかり」に乗り継ごうとすると長い待ち時間が発生。

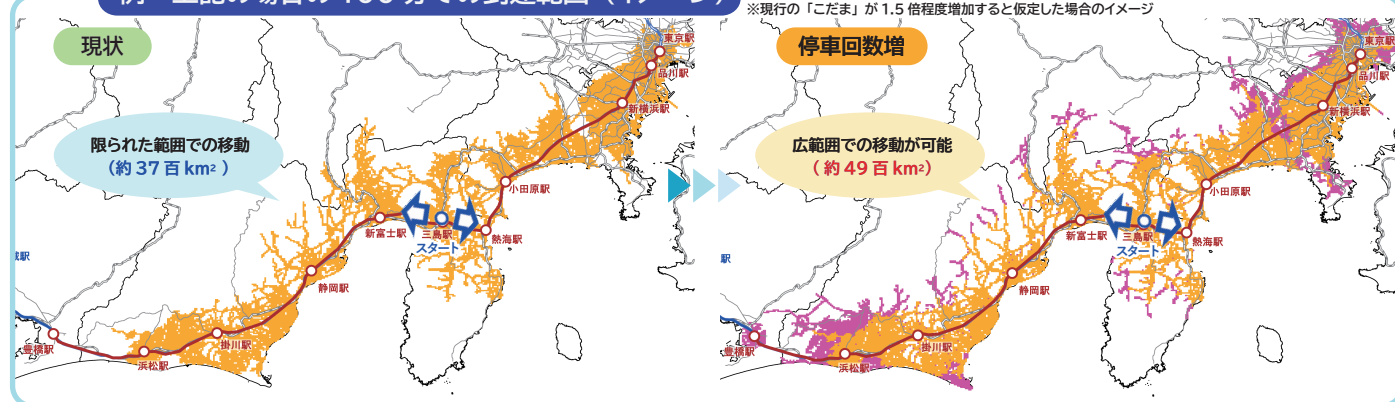
東海道新幹線の利便性向上（イメージ）

●三島駅● リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル

停車回数が増加すると
次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少 ▶▶▶ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

前の新幹線が出発直後に駅に着いた場合、次列車までの待ち時間が最も大きくなるが、
停車回数が増加すると、より短い待ち時間で次列車に乗車できる。

例：上記の場合の100分での到達範囲（イメージ）



新幹線の停車回数が増加すると、**在来線との乗り継ぎ利便性が向上**

新幹線の停車回数が増加するとした場合、在来線と新幹線の乗り継ぎがスムーズになり、在来線との乗り継ぎ利便性が向上する。

※2019年10月時点の東海道新幹線及び東海道本線下り列車の停車回数

現状の停車回数

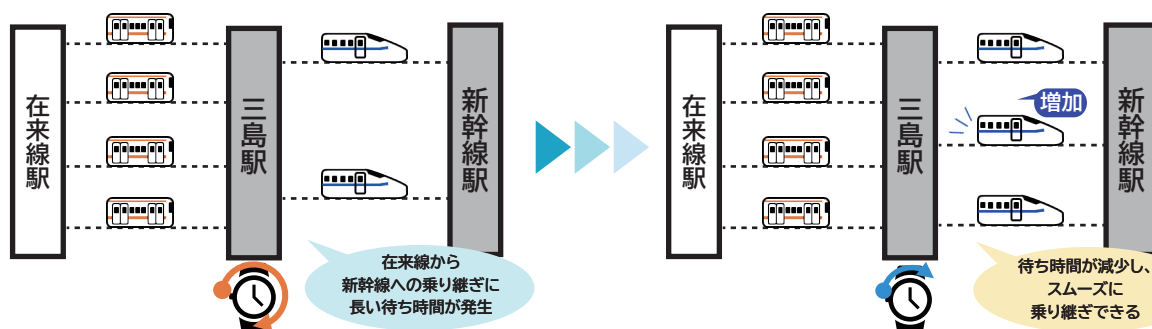
新幹線 概ね **44** 本 / 日
在来線 概ね **87** 本 / 日

リニア大阪開業

新幹線 概ね **66** 本 / 日
在来線 概ね **87** 本 / 日

※停車回数が機械的に一律で1.5倍増加すると仮定した場合

在来線から新幹線へ乗り継ぐ場合の利便性向上のイメージ



●（例）沼津駅から新横浜駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く三島駅に着く在来線に乗っても新横浜駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：2本後の在来線と到着時間が同じ場合も
(※31分の待ち時間が生じるケースも)

●（例）函南駅から浜松駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く三島駅に着く在来線に乗っても浜松駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：1本後の在来線と到着時間が同じ場合も
(※35分の待ち時間が生じるケースも)

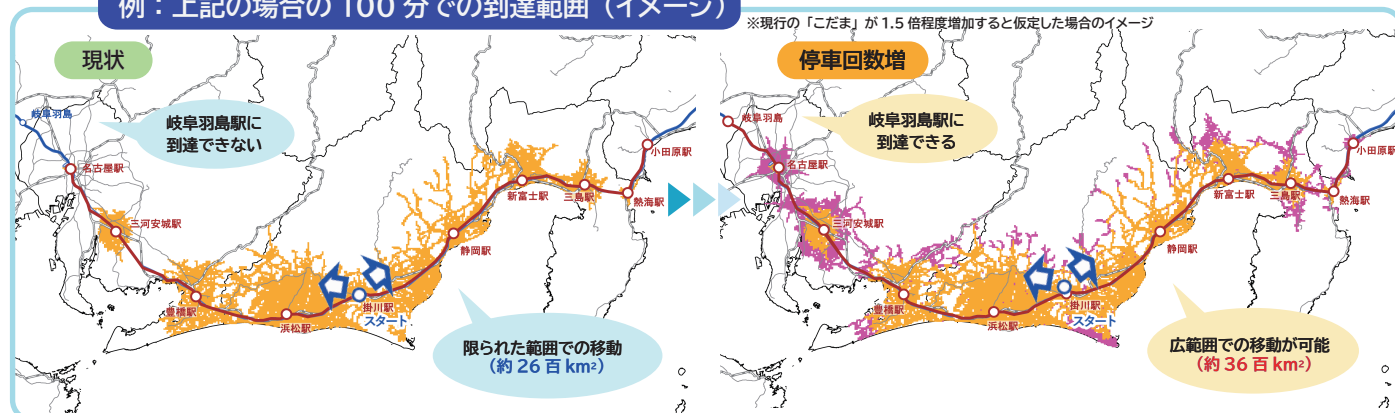
東海道新幹線の利便性向上（イメージ）

●掛川駅● リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル

停車回数が増加すると
次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少 ▶▶▶ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

前の新幹線が出発直後に駅に着いた場合、次列車までの待ち時間が最も大きくなるが、
停車回数が増加すると、より短い待ち時間で次列車に乗車できる。

例：上記の場合の 100 分での到達範囲（イメージ）



新幹線の停車回数が増加すると、**在来線との乗り継ぎ利便性が向上**

新幹線の停車回数が増加するとした場合、在来線と新幹線の乗り継ぎがスムーズになり、在来線との乗り継ぎ利便性が向上する。

※2019 年 10 月時点の東海道新幹線及び東海道本線下り列車の停車回数

現状の停車回数

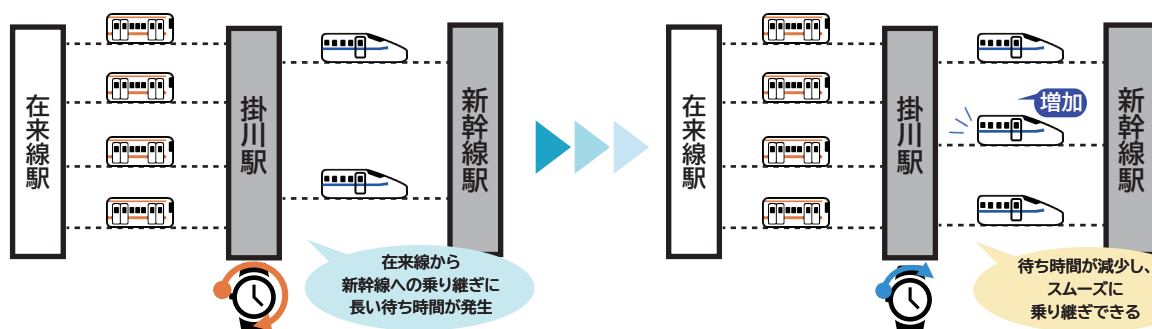
新幹線 概ね **33** 本 / 日
在来線 概ね **72** 本 / 日

リニア大阪開業

新幹線 概ね **50** 本 / 日
在来線 概ね **72** 本 / 日

※停車回数が機械的に一律で 1.5 倍増加すると仮定した場合

在来線から新幹線へ乗り継ぐ場合の利便性向上のイメージ



●（例）袋井駅から品川駅へ行く場合

- 接続する新幹線は一緒になるため、早く掛川駅に着く在来線に乗っても品川駅に着く時間は後続の在来線と同じに。
- 例：2本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※35 分の待ち時間が生じるケースも）

●（例）菊川駅から名古屋駅へ行く場合

- 接続する新幹線は一緒になるため、早く掛川駅に着く在来線に乗っても名古屋駅に着く時間は後続の在来線と同じに。
- 例：2本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※30 分の待ち時間が生じるケースも）

東海道新幹線の利便性向上（イメージ）

●熱海駅・新富士駅●

リニア中央新幹線開業に伴う
東海道新幹線利便性向上等のポテンシャル

停車回数が増加すると
次の新幹線が来るまでの待ち時間が減少 ▶▶▶ 同じ時間で到達できる範囲の拡大

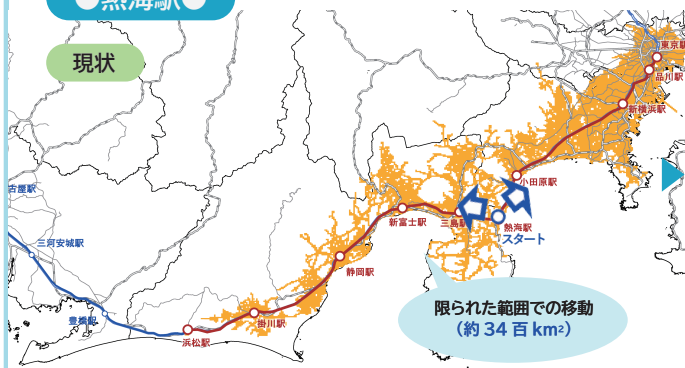
前の新幹線が出発直後に駅に着いた場合、次列車までの待ち時間が最も大きくなるが、
停車回数が増加すると、より短い待ち時間で次列車に乗車できる。

例：上記の場合の 100 分での到達範囲（イメージ）

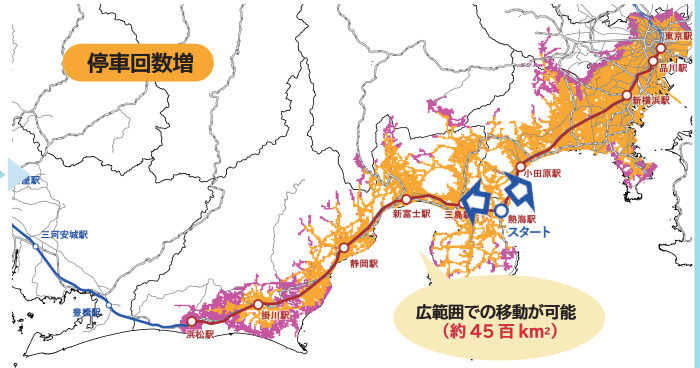
※現行の「こだま」が 1.5 倍程度増加すると仮定した場合のイメージ

●熱海駅●

現状



停車回数増

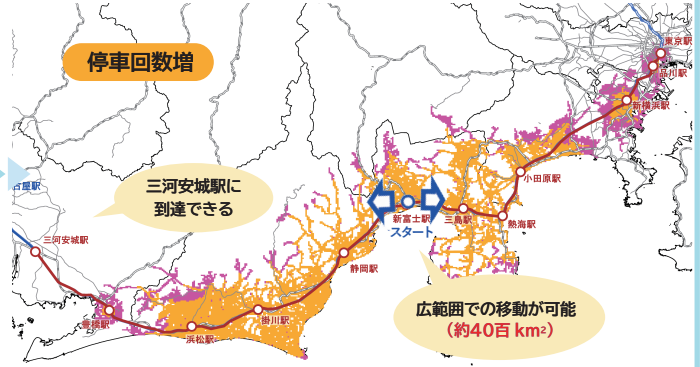


●新富士駅●

現状



停車回数増



新幹線の停車回数が増加すると、**在来線との乗り継ぎ利便性が向上**

新幹線の停車回数が増加するとした場合、**在来線と新幹線の乗り継ぎがスムーズになり、在来線との乗り継ぎ利便性が向上する。**

※2019 年 10 月時点の東海道新幹線及び伊東線下り（特急含む）列車の停車回数

●熱海駅●

現状の停車回数

新幹線 概ね **40** 本 / 日
在来線 概ね **39** 本 / 日

リニア大阪開業

新幹線 概ね **60** 本 / 日
在来線 概ね **39** 本 / 日

※停車回数が機械的に一律で 1.5 倍増加すると仮定した場合

●（例）伊東駅から米原駅へ行く場合

○接続する新幹線は一緒になるため、早く熱海駅に着く在来線に乗っても米原駅に着く時間は後続の在来線と同じに。

○例：1本後の在来線と到着時間が同じ場合も（※35 分の待ち時間が生じるケースも）

地域にもたらす経済波及効果

列車の停車回数の増加によるアクセス利便性向上により、観光客等、静岡県外からの来訪者の増加が見込まれる

静岡県外からの来訪者数

1日あたり **1,830** 人
年間 約 **67** 万人 **増加**

来訪者増に伴う観光等消費額

静岡県外からの来訪者の増加により
年間 **93.5** 億円増加

経済波及効果

1,358 億円※

雇用効果

約 **12.6** 千人・年※

列車の停車回数の増加により、静岡県内を新幹線で移動する利用者の増加が見込まれる

静岡県内での新幹線利用者数

1日あたり **1,933** 人
年間 約 **71** 万人 **増加**

※定期外利用者は上記の約 52%

利用者増に伴う観光等消費額

定期外利用者の増加により
年間 **22.1** 億円増加
(上記消費が新たに県内に生まれる金額の場合)

経済波及効果

321 億円※

雇用効果

約 **3.0** 千人・年※

※経済波及効果分析ソフト（静岡県作成）による試算。経済波及効果、雇用効果については、2037年～2046年の10年間累計

列車の停車回数の増加が静岡県にもたらす効果(合計)

経済波及効果

1,679 億円※

雇用効果

約 **15.6** 千人・年※

※2037年～2046年の10年間累計

地域にもたらす様々な効果

- ◆利用者利便性が向上することで、企業の新規立地や観光交流の拡大など地域の活性化が期待される
- ◆リニア中央新幹線と東海道新幹線のダブルネットワークが形成されることで、リダンダンシーの確保が期待される

(参考) リニア中央新幹線名古屋開業の場合

- ◆ リニア中央新幹線の名古屋開業の場合は、輸送量が約1割～2割程度減少する可能性がある
- ◆ 静岡県内駅における列車の停車回数が現状の約1.1～1.2倍程度増加するとした場合、利用者利便性が向上する
- ◆ 列車の停車回数の増加が静岡県にもたらす経済波及効果

経済波及効果：243～585 億円※

雇用効果：約 2.3～5.4 千人・年※

※経済波及効果分析ソフト（静岡県作成）による試算 ※2027年～2036年の10年間累計

分析における留意事項

- ・リニア中央新幹線の大阪開業により、東海道新幹線の駅間平均断面輸送量（輸送密度）が約3割減少すると推計。
- ・東海道新幹線静岡県内駅の停車回数が一律で現状の1.5倍増加すると仮定して機械的に計算した場合の分析。
- ・停車回数が増加した場合の経済波及効果の推計に当たっては、運行種別（のぞみ・ひかり・こだま）は区別されない。
- ・今後、運営主体であるJR東海において、運行計画を策定するに当たっては、本調査も参考にしつつ、社会・経済情勢や、車両や地上設備などの運行上の諸要素を総合的に勘案される可能性があることに留意。