

定着をみせる新幹線通勤の利用動向

もり りょうすけ
森 亮介

交通経済研究所研究員



1. はじめに

今年（2020年）も例年通り3月にJR各社によるダイヤ改正が行われ、様々な変更が施されたなか、朝の通勤時間帯における東海道新幹線「こだま」の運転本数が1本増発された。平日の同時時間帯における利用者が増加していることに対する施策と考えられるが、そもそも通勤で新幹線を利用するビジネスパーソンが増えていることに驚く人も多いのではないだろうか。

毎日利用する通勤電車は、生活の満足度を考えるうえで重要な要素である。特に人口が密集する東京都においては通勤者のうち半数以上が鉄道を利用している。また総務省が2013年に実施した住宅・土地統計調査によると東京都在住者の平均通勤時間は「45分～1時間」の割合が最も多く、他県から東京都への通勤者を含めると実態はもう少し長いと考えられる。

一般的に近年の居住地選択のトレンドは都心回帰が進んでいるといわれている。かつてバブル経済時には都心の不動産価格が暴騰し、郊外に居を構える人が急増したことからドーナツ化現象と呼

ばれる人口分布ができあがった。しかしバブル崩壊後は地価が下落したこと、企業や行政が手放した土地を住宅用に転用するケースなどによりマイホームを購入しやすい環境ができたことを背景に人々の志向が都心部へと向けられた。

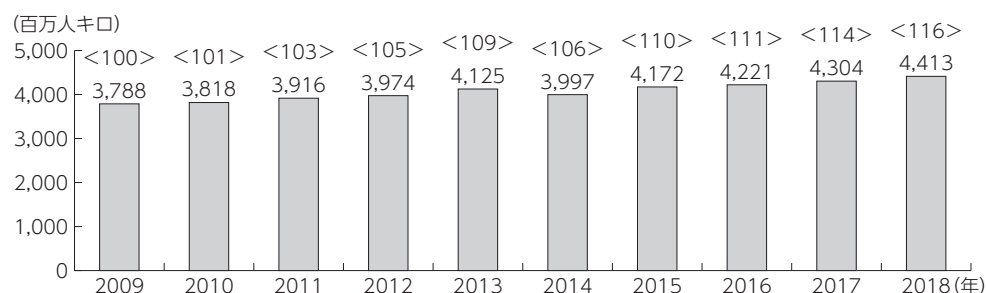
上記のような社会変動のなかで新幹線の定期券「フレックス」が1983年から発売され、バブル経済時には利用者が大きく増加した。そのため、平成初期には東海道新幹線「こだま」は12両編成から16両に変わり、東北・上越新幹線では2階建て新幹線のE1系がデビューするなど輸送力強化が進められた。その後は都心回帰へと居住地選択のトレンドが変化したことにより需要が落ち着いた。しかしながら、近年において地方都市からの新幹線通勤者はその数を少しずつ伸ばしている。

本稿では近年の新幹線通勤者数の傾向、今年のダイヤ改正における通勤時間帯の新幹線の変更点、また新幹線通勤を支援する地方自治体の取り組みについて紹介したい。

2. 新幹線通勤の利用者推移

まずは近年における新幹線通勤者の利用者数の

図1 新幹線定期券による輸送量の推移



出典：鉄道輸送統計年報 (<>内は 2009 年を 100 とした場合の指標)

表1 新幹線通勤3路線3区間の利用条件

区 間	営業キロ	所要時間 ^{※1}	定期運賃 ^{※2}	運転本数 (8:59 までに東京駅着、平日のみ、臨時列車除く)		
				2018年3月	2019年3月	2020年3月
三島⇄東京	120.7km	53 分	93,930 円	9	9	10
宇都宮⇄東京	109.5km	53 分	103,940 円	9	9	9
高崎⇄東京	105.0km	50 分	103,600 円	11	11	12 ^{※3}

※1 2020年4月時点のダイヤ (平日7時台で最短所要時間の列車)

※2 2020年4月現在 (1カ月定期運賃)

※3 増発した「たにがわ474号」は上野行き

出典：JR時刻表

動向を示したい。国土交通省の鉄道輸送統計調査によると全国の新幹線のうち定期券利用者の輸送量は概ね増加傾向にあることがわかる (図1)。

また新幹線各路線の終着駅でありビジネス利用者の多い東京駅から一定の距離がありつつ、新幹線を利用することで前述の平均時間程度で通勤することが可能な駅がいくつか存在する。そこで東京駅までの新幹線乗車時間がおよそ1時間弱であり、距離、運賃、通勤時間帯の運転本数などの条件が類似する3路線3区間を紹介する (表1)。

これら3駅からの区間は東京駅まで在来線で2時間程度かかるところ、新幹線に切り替えることで乗車時間が半分以下になる。また、朝の通勤時間帯の運転本数などを考慮しても新幹線通勤のニーズが高い地域であると考えられる。東北新幹線宇都宮駅及び上越・北陸新幹線高崎駅についてはJR東日本のホームページの輸送実績データか

ら新幹線定期利用者は増加傾向であり、東海道新幹線三島駅についても国土交通省の旅客地域流動調査によると最新データである2017年までの過去3年間は静岡県から東京都へと移動する定期券利用者は増加を続けていた。

実際に当該時間帯に三島駅から東京方面の新幹線に乗車すると、着席して新聞を読む、食事をする、仮眠をとるなどして過ごす乗客が多く、リラックスしている姿が印象的であった。

3. 2020年3月のダイヤ改正における変更点

上記のように新幹線通勤利用者は増加傾向にある一方、3駅発の運転ダイヤを調べると東京駅に9:00までに到着する新幹線列車本数は過去5年間、増減がなかった。しかし冒頭に触れた通り、今年2020年3月のダイヤ改正により一部列車の運転本数が変更されているので具体的に紹介したい。

表2 JR 東海、JR 東日本の 2020 年 3 月ダイヤ改正内容（抜粋）太字が増発列車

◆ JR 東海ダイヤ改正前後の比較（三島駅発列車、平日のみ、9:00 までに東京駅着）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
改正前		6:26	6:45	6:56	7:07	7:16	7:24	7:35	7:47	8:01
改正後	6:17	6:31	6:45	6:56	7:06	7:16	7:24	7:35	7:46	7:59

◆ JR 東日本ダイヤ改正前後の比較（高崎駅発列車、平日のみ、9:00 までに東京駅着、グレーのアミは 2 階建てタイプ）

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
改正前	6:17	6:37	6:50	6:53	7:02	7:15		7:21	7:34	7:38	7:48	7:58	8:02
改正後	6:17	6:37	6:50	6:54	7:02	7:14	7:17※	7:22	7:34	7:38	7:48	7:58	8:02

※上野行き

JR 東海においては朝の通勤時間帯の三島発東京行き「こだま」を 1 本増発し、始発時間を繰り上げた。これにより通勤時間帯の提供座席総数が増加し、通勤利用者の利便性が改善された。

JR 東日本においても今回のダイヤ改正で上越新幹線「たにがわ」を増発させている。6:07 新潟発の 2 階建て 16 両編成「Max とき・Max たにがわ 300 号」が 1 階建て 10 両編成の「とき 300 号」に変更され、新たに 1 階建て 10 両編成「たにがわ 474 号」上野行きが平日限定で増発された。ただし、こちらはダイヤ改正前後で普通車の座席数がほとんど変わっていないため、純粋な座席数の増加というよりも乗車機会が増えたことにより利便性が向上したと捉えるべきだろう。また、東北新幹線においては通勤時間帯のダイヤ編成に大きな変更はなかった（表 2）。

4. 沿線自治体の定住促進策

企業による通勤手当支給の他にも、新幹線沿線の一部自治体では若者の都心流出防止や市町村外からの転入促進を目的とした新幹線通勤・通学定期運賃の補助制度を設けている。ここでは 2 つの自治体の制度を紹介したい。

<静岡県駿東郡長泉町>

長泉町は東海道新幹線三島駅に隣接する町であ

り人口は約 4.3 万人と、隣の三島市の半数以下の規模である。

ここでは 20 代前半の若者が進学を機に町外へ転出してしまおうという課題を解決するため、2018 年度から新幹線通学を希望する町内の学生に対し月額最大 2 万円を助成する制度を設けている。学生で新幹線通学と聞くと驚愕をしている印象を受けるかもしれないが、三島～東京の通学用新幹線定期券は 62,610 円／月であるため、例えば東京の大学に進学した場合、都内の中心部で一人暮らしをするよりも経済的である。

まだ制度開設から 3 年目という状況であるが、実績として初年度は 100 名弱の学生がこの制度を利用し、翌年は利用者がさらに増え、初年度と比較して 3 割ほど増加している。自治体の担当者に聞くと、町内の高校生には進学先やその際の居住地を検討する時の選択肢の一つとして認知度が広がりつつあるとのことであった。

<栃木県小山市>

小山市は東北新幹線小山駅が所在する市であり、人口は約 16.7 万人と県内では宇都宮市に次ぐ 2 番目の規模である。こちらの市では新幹線通勤者に対して月額 1 万円を補助する制度を 2018 年度から開始している。

栃木県内ではこの他にも東北新幹線那須塩原駅

のある那須塩原市、東武鉄道栃木駅のある栃木市が小山市と同様に自治体から新幹線通勤に対する補助金制度がある（栃木市については東武鉄道の特急列車を利用して東京都へ通勤する人が対象となっている）。

小山市では制度を開設してから今年（2020年）で3年目となるが、初年度10～20名規模だった制度利用者が2020年3月時点で4倍程度になり、前述の長泉町と同様に増加傾向にある。

小山市役所に聞き取りを行ったところ、制度利用者の多くは市外からの転入者であり、30代でマイホーム購入を検討している子育て世代からの問い合わせが目立つという。確かに現地の駅前エリアでは建設中のファミリー向け分譲マンションが複数確認できた。駅郊外においても大型の宅地開発など住環境の整備が進められている。

これらの新幹線定期運賃の補助制度は具体的な事例であるが、総じていえばこのような地域の活性化施策は全国の地方都市で行われている。

わが国では2005年に制定された地域再生法に基づき、地方自治体が行う自主的・自立的な地域活力の再生に関する取り組みを支援するスキームが存在する。自治体は自ら地域再生計画を作成し、これが地域再生の基本方針に適合すると認められた場合、計画実行に対して交付金などの支援措置を受けることができる。前述の小山市においても県内で同じく新幹線停車駅が所在する那須塩原駅とともに、東京圏の若者をターゲットに地域の魅力の掘り起こしやPR活動などのプロモーション事業を計画し、国から地域創生推進交付金の認定を受けつつ推進している。

新幹線停車駅が所在することは地域活性化を促すうえで大きなメリットであり、重要な資源として機能していると考えられる。

5. 最後に

これまでに述べた周辺動向を見る限り、新幹線通勤・通学は定着化が進み、人々のライフスタイルは多様化していくと推察できる。しかし現在、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、テレワークの推奨など働き方の見直しを求める声が高まっている。新幹線通勤についてもコロナ禍が終息した後の利用者の動向に何らかの変化が生じる可能性は高いが、現時点でそれを具体的に見通すことは難しい状況でもある。

一方、今後も一部の自治体では新幹線通勤の推奨により、まちの魅力を発信していくとみられるが、そのための課題もいくつかある。その一つが駅からの公共交通網が手薄という点である。補助制度を設ける自治体では路線バスなどによる駅までのフィーダー輸送の拡充を求める声もあるとのことだが、採算性やドライバー不足などの面から簡単に改善できる問題ではないのが現状である。またこれらの都市では駅郊外に大型商業施設があるケースが多く、自家用車ありきのライフスタイルが定着しているのも事実である。

今後も新幹線通勤を求めて転入者が増加すると仮定するならば、自治体はこれらの交通課題にも向き合い、魅力あるまちを追求していくことも重要ではないかと考える。

【参考 URL】

総務省「住宅・土地統計調査」

<http://www.stat.go.jp/data/jyutaku/>

国土交通省「鉄道輸送統計調査」

<https://www.mlit.go.jp/k-toukei/tetudouyusou.html>
同省「旅客地域流動調査」

<https://www.mlit.go.jp/common/001284818.pdf>

東日本旅客鉄道株式会社ホームページ「各駅の乗車人員」

<https://www.jreast.co.jp/passenger/>