

IV. 新幹線時代を迎えるための視点

1. 新型コロナウイルス下の鉄道事業と新幹線

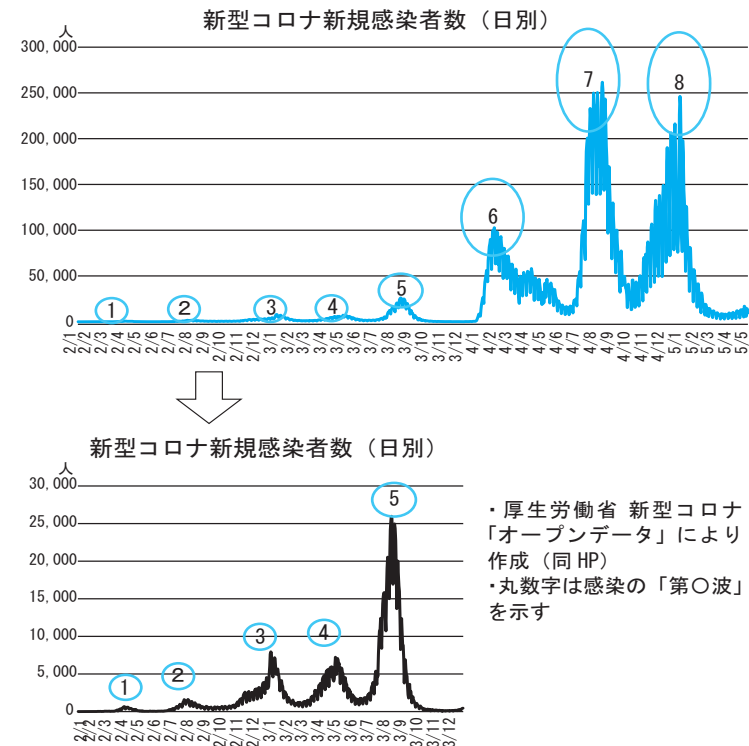
(1) コロナ感染者数の推移

新型コロナウイルスの蔓延によって鉄道輸送量は大幅に収縮し、鉄道各事業者への影響が顕在化した。他方でコロナを要因とした大都市圏から地方への人口移動が見られるなど、影響が表れた。

新型コロナの感染状況は、厚生労働省オープンデータによる新規感染者推移によれば、概略第1波が令和2年第1四半期、第2波が同第2四半期、第3波が同第4半期。第4波は令和3年度第1四半期、そして第5波の同第2四半期を経て小康状態へと遷移した。その後第6波が3年度第4四半期、第7波が4年度第2四半期、第8波が同年第4四半期に発生がみられた。

令和5年5月、新型コロナの取り扱いが「5類」に変更され、その後の発生状況は統計上見えにくくなっている。

図表IV-1-(1)-1



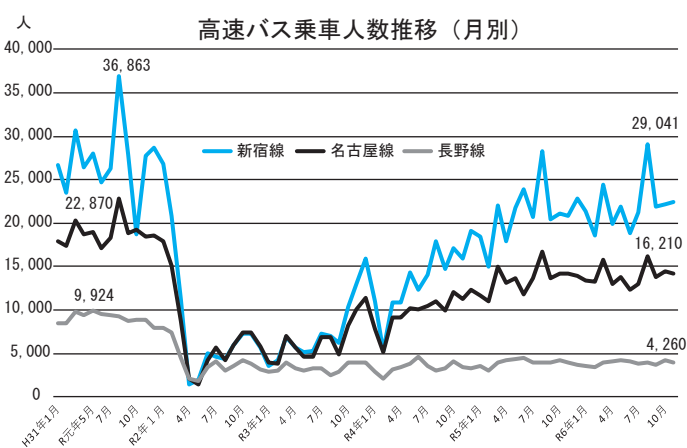
(2) 当地域のウィズ・アフターコロナの状況

当地域の公共交通、コロナ前後の旅客輸送事情を基幹的な交通機関である高速バスの乗車人数で見る。

コロナ前の平成31・令和元年のピークでの乗車人数は、東京・新宿間が月35千人超、飯田・名古屋間が同20千人超、飯田・長野間が10千人程度を示していた。

当地域にも新型コロナ感染の拡がりが見られ、広く行動制限がかかった結果、令和2年に入り4月前後に壊滅的な減少を示した。以降やや回復したものものの従来の1～2割程度の状態が翌年後半まで続き、その後増減を重ねながら回復傾向を辿ってきているが、未だにコロナ前の水準は回復できていない。また長野線は令和2年後半以降ほぼ同水準の推移で現在まで経過している。

図表IV-1-(2)-1



当研究所『飯伊地区産業経済動向』調査（提供：信南交通㈱）

(3) コロナ禍の旅客事業への影響

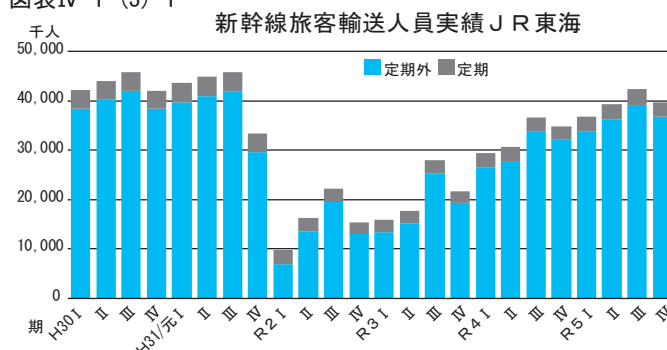
J R 東海・J R 東日本の新幹線旅客数・運輸収入にコロナ発生以後の推移をまとめる。

両社ともコロナ第1波後の令和2年度Ⅰ期に未曾有の落ち込みを示し、以降幾度の感染拡大局面を経ながらも徐々に回復、直近の令和5年度第Ⅳ期の旅客輸送人員並びに旅客運賃収入はコロナ禍前の水準に迫っている。

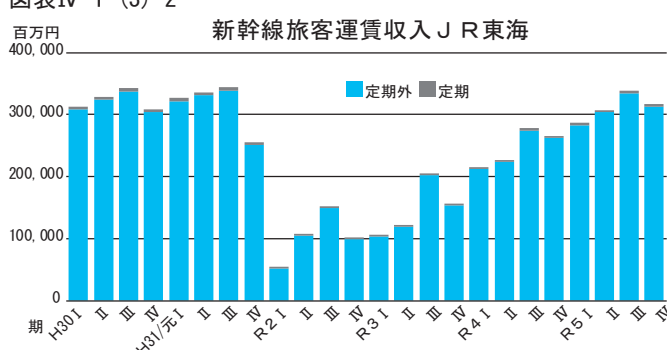
令和5年度新型コロナウイルス感染症の取り扱いが「5類」に変更されるなどにより、感染状況は引き続き予断を許さないものの、人々の行動が徐々に活発化し、旅行・行楽等での移動が回復し新幹線利用にも反映している。

令和6年3月期連結決算の営業収益は、J R 東海が対前年同期比22.1%増、J R 東日本が13.5%増であり、新幹線旅客運賃収入の対前年同月比はJ R 東海26.5%増、J R 東日本27.4%増とそれぞれ回復を牽引している。

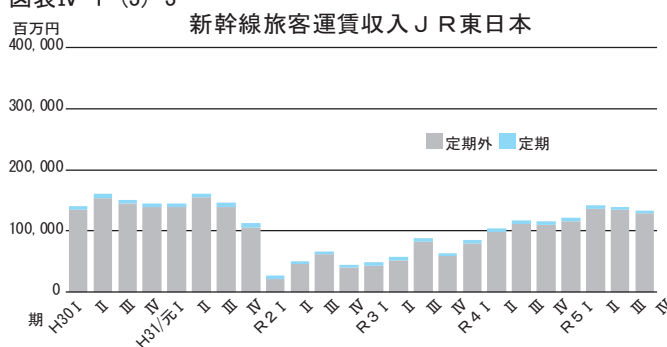
図表Ⅳ-1-(3)-1



図表Ⅳ-1-(3)-2



図表Ⅳ-1-(3)-3



JR 東海、JR 東日本有価証券報告書、四半期報告書より作成

(4) コロナ後の回復状況

回復状況を次頁Ⅳ-1-(4)-1 表でみる。両社の令和6年第Ⅲ四半期とコロナ前のほぼピークであった元年Ⅲ期（共に網掛け部）とを比較（令和元年第Ⅲ期＝100）。

J R 東海は、6年Ⅲ期が元年Ⅲ期に対し

旅客数	定期旅客 79.0	定期外同 93.7	旅客数総合 92.4
旅客運賃収入	定期旅客 76.3	定期外同 98.6	運賃収入総合 98.4

他方でJ R 東日本は、同社は旅客数を線幹線・在来線別に発表していないため、新幹線旅客運輸収入の比較のみとなるが、同様に、

旅客運賃収入	定期旅客 85.6	定期外同 96.1	運賃収入総合 95.7
--------	-----------	-----------	-------------

定期旅客はJ R 東日本の方が回復が進んでいる。首都圏へ向けて東北、上越、北陸と3方面から移動がある同社の運行体制がやや有利に働いていると考えられる。

反対にJ R 東海は、定期外（観光、出張、その他）において回復が進みほぼコロナ前の水準を取り戻してきており、旅客運賃収入ではコロナ前水準に達したといえる。半面定期旅客の回復はJR 東日本を下回っている。また旅客輸送でビジネス利用は観光の回復ほどになっていないものとみられる。

図表Ⅳ-1-(4)-1

J R 東海・J R 東日本 新幹線の利用状況推移

期(四半期)	J R 東海								J R 東日本				
	旅客数 (千人)				旅客輸 送人キ ロ ② (百万人キロ)	輸送キロ (キロ/人) ②/①	旅客運賃収入 (百万円)			旅客輸 送人キロ (百万人キロ)	旅客運賃収入 (百万円)		
	定 期 (定期 比率%)	定期外	計	①			定 期 (定期 比率%)	定期外	計		定 期 (定期 比率%)	定期外	計
H30 I	3,911 (9.3)	38,338	42,249	13,577	321.4		4,642 (1.5)	307,844	312,486	5,629	6,277 (4.5)	134,463	140,740
II	3,889 (8.8)	40,179	44,069	14,324	325.0		4,561 (1.4)	323,663	328,224	6,386	6,195 (3.9)	154,111	160,307
III	3,893 (8.5)	41,987	45,879	14,833	323.3		4,610 (1.3)	337,481	342,092	6,067	6,144 (4.1)	145,027	151,170
IV	3,634 (8.7)	38,340	41,973	13,543	322.7		4,371 (1.4)	304,674	309,044	5,661	6,040 (4.2)	138,907	144,948
H31/元 I	3,937 (9.0)	39,666	43,603	14,136	324.2		4,684 (1.4)	321,872	326,557	5,788	6,321 (4.4)	138,905	145,227
II	3,954 (8.8)	40,999	44,953	14,570	324.1		4,633 (1.4)	331,003	335,636	6,357	6,334 (3.9)	155,020	161,353
III	3,979 (8.7)	41,841	45,821	14,848	324.0		4,755 (1.4)	339,145	343,900	5,866	6,629 (4.5)	139,641	146,271
IV	3,699 (11.1)	29,684	33,382	10,455	313.2		4,375 (1.7)	250,903	255,277	4,514	6,559 (5.8)	106,173	112,732
R2 I	2,804 (28.7)	6,966	9,771	2,400	245.6		3,261 (6.0)	51,536	54,797	1,138	5,583 (20.9)	21,104	26,688
II	2,733 (16.8)	13,556	16,289	4,635	284.5		3,063 (2.8)	104,717	107,780	2,088	5,296 (10.3)	45,904	51,200
III	2,640 (11.9)	19,567	22,206	6,762	304.5		3,062 (2.0)	149,178	152,241	2,857	5,216 (7.8)	61,534	66,750
IV	2,342 (15.3)	13,001	15,344	4,402	286.9		2,713 (2.6)	99,827	102,539	1,868	4,834 (10.7)	40,157	44,991
R3 I	2,674 (16.7)	13,317	15,991	4,476	279.9		3,094 (2.9)	103,635	106,730	1,987	5,213 (10.7)	43,388	48,602
II	2,531 (14.2)	15,249	17,780	5,210	293.0		2,844 (2.3)	118,895	121,739	2,314	4,949 (8.7)	52,175	57,124
III	2,657 (9.5)	25,336	27,993	8,732	311.9		3,042 (1.5)	202,032	205,073	3,536	5,039 (5.7)	83,258	88,297
IV	2,427 (11.2)	19,319	21,747	6,758	310.8		2,810 (1.8)	153,493	156,304	2,548	5,082 (7.9)	58,984	64,065
R4 I	2,868 (9.8)	26,496	29,364	9,212	313.7		3,298 (1.5)	212,389	215,687	3,292	5,275 (6.2)	80,019	85,294
II	2,824 (9.2)	27,774	30,598	9,805	320.4		3,176 (1.4)	223,650	226,827	4,038	5,386 (5.2)	98,696	104,083
III	2,935 (8.0)	33,696	36,630	11,956	326.4		3,357 (1.2)	274,393	277,749	4,610	5,347 (4.6)	111,445	116,792
IV	2,648 (7.6)	32,094	34,743	11,445	329.4		3,078 (1.2)	262,832	265,910	4,554	5,199 (4.5)	110,561	115,760
R5 I	3,086 (8.4)	33,725	36,811	12,256	332.9		3,566 (1.2)	283,118	286,684	4,785	5,663 (4.7)	116,001	121,665
II	3,044 (7.7)	36,316	39,360	13,174	334.7		3,440 (1.1)	303,447	306,887	5,516	5,699 (4.0)	136,105	141,804
III	3,145 (7.4)	39,206	42,351	14,163	334.4		3,627 (1.1)	334,489	338,483	5,453	5,672 (4.1)	134,252	139,923
IV	2,865 (7.2)	36,819	39,684	13,158	331.6		3,324 (1.1)	312,956	315,914	5,477	5,517 (4.1)	128,517	134,035
R5Ⅲ/R1Ⅲ (%)	79.0	93.7	92.4	95.4	103.2		76.3	98.6	98.4	93.0	85.6	96.1	95.7

- ・JR 東海と JR 東日本の有価証券報告書・四半期報告書から作成。令和 6 年度から四半期報告書による情報開示がなくなったため、四半期ベースでの推移は令和 5 年Ⅳ期が最後となる。
- ・各年度Ⅱ～Ⅳ期の数字は有価証券報告書・四半期報告書各数字の表上の差し引きによる。端数処理の関係で合計は一致しないことがある。
- ・JR 東日本は旅客数を新幹線・在来線別に発表していないため、旅客運賃収入の推移のみとなる。

(5) 鉄道事業者の収益状況

前表で、J R 東海発表の②旅客輸送人キロ（旅客 1 人が 1 キロ移動すると 1 人キロで、客数と移動距離の積数）を①旅客数で除したキロ/人値は旅客一人の平均移動距離と見ることができ、直近値は 331.6 キロとなり、5 年度Ⅱ期およびⅢ期はコロナ前最高値を上回る回復状況が見て取れる。

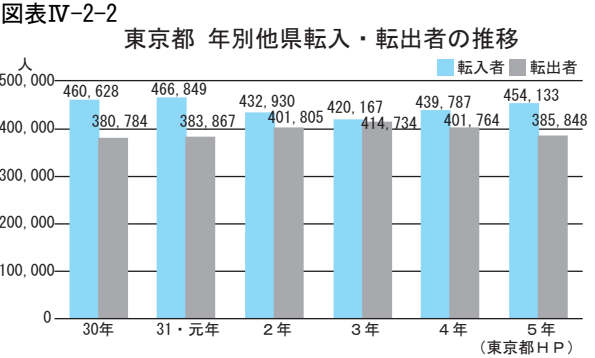
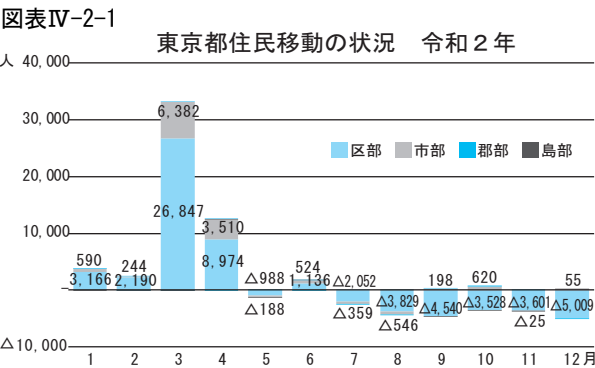
前述の通り、両社とも定期外に比べ定期の回復が遅れ、旅客数の定期比率が 7.2%とコロナ前水準を下回っていること、JR 東海の旅客運賃収入では定期比率がこのところ 1.1%に貼り付いていることから、相対的に距離の長い定期外利用の回復で旅客数・旅客運賃収入とも定期外の比率が高まった。非定期旅客の増加がキロ/人値のアップに表れ、このことが収益の好調にも繋がっている。

リモートワークの一定程度普及等から定期旅客(通勤)の伸びが遅れている、というのは確実に言えるのではないかな。

2. コロナ下・アフターコロナ下の人口移動と新幹線

新型コロナウイルスの蔓延に伴い、2020(令和2)年の東京都の転入・転出の差である社会的人口が減少に転じた。

図表Ⅳ-2-1は、2020年東京都月別の転入・転出の差の動向を示す。同年4月までは就職・進学など年度末・年度初めの動きなどにより増加しているが、5月以降は減少となった。年間を通じてみると、令和3年で転出・転入の差が最小となったが、その後東京都への流入が拡大している



(1) 関東地域および近県・北陸地域

コロナ下とアフターコロナの東京都と地方間の移動状況を見る。都市部との移動で新幹線の果たす役割が大きいとみられることから、新幹線駅所在都市に注目した。また2023(令和5)年の移動状況と比較し、転入超となっている自治体の状況を見ることとする。

(ア) 栃木県

栃木県の転入超は、2020年△901人、2023年は△1,788人で増減率は△98.4%となった。

2020年転入超だったのは日光市、那須塩原市(新幹線駅あり)、那須町でいずれも観光地、保養地で有名な市町。これに加え那須烏山市が転入超となった。

2023年も転入超となったのは那須町のみだが転入超数は減少している(△50.6%)。23年に増加に転じたのは、さくら市と塩谷町となった。

(a) さくら市

2005(平成17)年に氏家町と喜連川町が合併して発足。

JR宇都宮線氏家駅(宇都宮駅へ17.6営業キロ)。

宇都宮市に隣接。当市在住の就業者20.5%、通学者の30.4%が宇都宮市に通勤通学(令和2年国勢調査、同市HP)。

当市で従業する者の44.8%が他市区町村から通勤。本田技研工業の開発部門、テストコース、関連事業所が所在。

図表Ⅳ-2-(1)-1

東京都との転入・転出状況

単位:人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 (2)/(1)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過①	転入	転出	転入超過②		
09000 栃木県	6,092	6,993	-901	5,737	7,525	-1,788	-98.4	
09201 宇都宮市	2,191	2,457	-266	1,954	2,714	-760	-185.7	宇都宮駅109Km
09202 足利市	389	481	-92	469	511	-42	54.3	
09203 栃木市	418	493	-75	381	528	-147	-96.0	
09204 佐野市	319	327	-8	286	374	-88	-1,000.0	
09205 鹿沼市	168	226	-58	149	244	-95	-63.8	
09206 日光市	286	282	4	219	267	-48	-1,300.0	東武鉄道176分
09208 小山市	683	761	-78	615	782	-167	-114.1	小山駅80Km
09209 真岡市	105	169	-64	118	232	-114	-78.1	
09210 大田原市	150	172	-22	153	210	-57	-159.1	
09211 矢板市	65	90	-25	58	97	-39	-56.0	
09213 那須塩原市	445	385	60	412	427	-15	-125.0	那須塩原駅157Km
09214 さくら市	106	137	-31	136	123	13	141.9	
09215 那須烏山市	39	33	6	31	45	-14	-333.3	宇都宮線-烏山線161分
09216 下野市	173	276	-103	164	225	-61	40.8	
09301 上三川町	65	84	-19	88	108	-20	-5.3	
09342 榛子町	25	62	-37	44	58	-14	62.2	
09343 茂木町	24	29	-5	16	28	-12	-140.0	
09344 市貝町	24	35	-11	23	34	-11	0.0	
09345 芳賀町	27	27	-27	22	29	-7	74.1	
09361 壬生町	57	118	-61	79	99	-20	67.2	
09364 野木町	69	112	-43	79	147	-68	-58.1	
09384 塩谷町	24	24	-24	20	18	2	108.3	
09386 高根沢町	77	93	-16	64	104	-40	-150.0	
09407 那須町	161	84	77	136	98	38	-50.6	
09411 那珂川町	31	36	-5	21	23	-2	60.0	
09999 その他の市町村	22	22	0	22	22	0	-100.0	

総務省 e-stat「住民基本台帳人口移動報告」より作成。
・転入超の自治体を網掛けしてある。
・新幹線のある市町村を太枠で囲み、東京駅からの距離(営業キロ)を表示した。
・転入超の区市町村には、主要ターミナル駅からのアクセスタイムを示した。通勤通学を考慮し在来線での時間であるが、新幹線に接続できる自治体は新幹線利用のアクセスタイムをカッコ書きした。(以下同様)

(b) 塩谷町

1965(昭和40)年町制施行。宇都宮市、日光市、矢板市などに隣接。町内に鉄道駅はない(最寄駅 JR 宇都宮線矢板駅から路線バス)。当町常住者の53.4%が他市区町村へ通勤通学する(令和2年国勢調査 e-stat)。

(c) 那須町

日光国立公園の一部(茶臼岳＝那須岳の主峰)が町内に存する。JR 宇都宮線黒田原駅、国道4号、東北自動車道那須 IC、那須高原 SIC などのアクセス。

産業別従事者数は、男女とも1位が宿泊業・飲食サービス業。ホテル旅館61、寮・保養所27、民宿19、ペンション124、キャンプ場13、スキー場2、貸別荘・ロジ・コテージ32(平成28年村HP)。

当市に常住する通期通学者(県内)は、総数8,770人。通勤通学地別では那須市67.1%、那須塩原市27.6%、宇都宮市2.4%、矢板市1.2%、その他県内1.7%となっている(令和2年国勢調査 e-stat)。

(イ) 群馬県

群馬県は、2020年は新幹線駅のある、みなかみ町、他、長野原町、草津町など温泉・保養地、有名な町村など9町村が入った。片品村や川場村は尾瀬観光や登山のベースとされている村である。

2023年に転入超を維持したのは下仁田町と高山村のみとなった。また、同年に甘楽町と嬬恋村が増加に転じた。

(a) 下仁田町

群馬県西部長野県と県境を接する。妙義荒船佐久高原国定公園(妙義山、荒船山等)が広がる。

町へのアクセスは、高崎駅から上信電鉄終点、上信越道下仁田 IC。

特産は下仁田ネギ、下仁田こんにゃく。産業別就業者数は農業10.3%、飲食宿泊4.7%(令和2年国勢調査)

(b) 高山村

群馬県中央部にあり渋川市、沼田市、みなかみ町、中之条町に隣接。産業別就業者数では、製造業16.7%、医療福祉15.9%、卸小売10.8%(令和2年国勢調査)。通勤通学の県内従業通学地別では高山村33.9%、中之条町15.1%、渋川市12.5%、東吾妻町11.9%。

図表Ⅳ-2-(1)-2

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
10000 群馬県	6,022	6,913	-891	5,920	7,763	-1,843	-106.8	
10201 前橋市	1,149	1,349	-200	1,141	1,511	-370	-85.0	高崎駅105Km
10202 高崎市	1,447	1,641	-194	1,441	1,850	-409	-110.8	
10203 桐生市	237	317	-80	248	330	-82	-2.5	
10204 伊勢崎市	587	640	-53	579	761	-182	-243.4	
10205 太田市	712	849	-137	735	891	-156	-13.9	
10206 沼田市	119	163	-44	101	147	-46	-4.5	
10207 館林市	209	266	-57	254	330	-76	-33.3	
10208 渋川市	127	199	-72	131	205	-74	-2.8	
10209 藤岡市	156	167	-11	156	182	-26	-136.4	
10210 富岡市	148	150	-2	128	142	-14	-600.0	
10211 安中市	113	130	-17	139	142	-3	82.4	
10212 みどり市	115	91	24	84	120	-36	-250.0	宇都宮線-両毛線139分
10344 榛東村	30	50	-20	53	59	-6	70.0	
10345 吉岡町	37	55	-18	42	50	-8	55.6	
10366 上野村	10		10		10	-10	-200.0	高崎線-上信電鉄200分
10367 神流町			0			0		
10382 下仁田町	24	15	9	21	18	3	-66.7	高崎線-上信電鉄177分
10383 南牧村			0			0		
10384 甘楽町	29	29	0	47	31	16		
10421 中之条町	28	42	-14	20	51	-31	-121.4	
10424 長野原町	28	19	9	16	27	-11	-222.2	高崎線-吾妻線203分
10425 嬬恋村	48	49	-1	50	48	2	300.0	
10426 草津町	72	48	24	47	63	-16	-166.7	高崎線-吾妻線203分
10428 高山村	52	17	35	16		16	-54.3	高崎線-上越線162分
10429 東吾妻町	23	23	0	18	27	-9		
10443 片品村	26	18	8		19	-19	-337.5	高崎線-上越線222分
10444 川場村	18	10	8		12	-12	-250.0	高崎線-上越線192分
10448 昭和村	16	25	-9	10	21	-11	-22.2	
10449 みなかみ町	66	61	5	61	76	-15	-400.0	上毛高原駅151Km
10464 玉村町	104	126	-22	80	114	-34	-54.5	
10521 板倉町	41	46	-5	41	87	-46	-820.0	
10522 明和町	18	28	-10	17	29	-12	-20.0	
10523 千代田町	22	22	0	10	31	-21		
10524 大泉町	148	182	-34	136	177	-41	-20.6	
10525 邑楽町	53	76	-23	71	190	-119	-417.4	
10999 その他の市町村	10		10	27		27	170.0	

(c) 嬬恋村

長野県と県境を接する。アクセスは上越新幹線上毛高原(みなかみ町)、JR 高崎線・上越線沼田駅、JR 吾妻線袋倉駅。

キャベツを中心とした高原野菜と観光(万座、嬬恋リゾートなど)に注力。産業別就業者数では、飲酒宿泊 14.0%、農業 31.7%と近隣町村では高比率(令和 2 年国勢調査)。通勤通学の県内従業通学地別では嬬恋村 75.5%、長野原町 12.2%、草津町 7.3%(同国勢調査)

(f) 埼玉県

首都圏 3 県では、埼玉県は 2020 年に県合計で転入超。さいたま市は全区転入超となった。

新幹線駅のある熊谷市は転入超とならなかったが、同じく新幹線駅のある本庄市を始め、京浜東北線・高崎線沿線や東武鉄道、西武鉄道、つくばエクスプレスの沿線など多くの市町が転入超となった。美里町、上川町は時間距離があるが、新幹線駅のある本庄市の隣町であり、新幹線効果が窺われる。

2023 年は、県全体では転入超を維持。さいたま市で 3 区(見沼、中央、桜)が減少に転じた。ほかに川越市、本庄市、上尾市、吉川市、白岡市、三芳町、毛呂川町、吉見町、鳩山町、ときがわ町、横瀬町、神川町が減少となった。

2023 年に増加に転じたのが、狭山市、久喜市、嵐山町、小川町、長瀬町、宮代町がある。

(a) 狭山市

西武新宿線、西部新宿線乗り入れ。本田技研関連事業所(川越・狭山工業団地)、自衛隊名産品として「狭山茶」の生産盛ん(市 HP)。

産業別就業者数は、製造業 17.4%、卸小売 14.5%、農業は 1.7%。就業通学地別では、狭山市は 39.8%、埼玉県内 33.3%、東京都 21.5%。(令和 2 年国勢調査)。

図表Ⅳ-2-(1)-3

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 (②/①)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
11000 埼玉県	74,659	63,228	11,431	71,717	64,443	7,274	-36.4	
11100 さいたま市	14,276	11,825	2,451	13,794	12,250	1,544	-37.0	
11101 西区	699	578	121	660	549	111	-8.3	
11102 北区	1,442	1,357	85	1,608	1,343	265	211.8	
11103 大宮区	1,648	1,407	241	1,641	1,533	108	-55.2	大宮駅30Km
11104 見沼区	1,093	1,046	47	1,062	1,126	-64	-236.2	
11105 中央区	1,235	1,114	121	1,112	1,139	-27	-122.3	
11106 桜区	1,030	884	146	944	968	-24	-116.4	
11107 浦和区	2,367	1,848	519	2,438	1,944	494	-4.8	
11108 南区	2,670	2,156	514	2,450	2,250	200	-61.1	
11109 緑区	1,350	926	424	1,271	917	354	-16.5	
11110 岩槻区	742	509	233	608	481	127	-45.5	
11201 川越市	2,656	2,477	179	2,667	2,853	-186	-203.9	
11202 熊谷市	844	1,004	-160	884	956	-72	55.0	熊谷駅64Km
11203 川口市	10,504	7,516	2,988	9,339	7,652	1,687	-43.5	京浜東北線29分
11206 行田市	212	287	-75	234	296	-62	17.3	
11207 秩父市	177	268	-91	173	254	-81	11.0	
11208 所沢市	5,318	4,606	712	5,198	4,535	663	-6.9	西武新宿線36分
11209 飯能市	665	639	26	726	625	101	288.5	西部池袋線49分
11210 加須市	358	386	-28	369	438	-69	-146.4	
11211 本庄市	342	333	9	391	404	-13	-244.4	本庄早稲田駅86Km
11212 東松山市	402	469	-67	455	559	-104	-55.2	
11214 春日部市	1,231	1,281	-50	1,203	1,301	-98	-96.0	
11215 狭山市	1,164	1,225	-61	1,205	1,160	45	173.8	
11216 羽生市	144	171	-27	148	287	-139	-414.8	
11217 鴻巣市	524	561	-37	557	565	-8	78.4	
11218 深谷市	472	514	-42	480	530	-50	-19.0	
11219 上尾市	1,306	1,253	53	1,415	1,430	-15	-128.3	高崎線42分
11221 草加市	3,757	2,873	884	3,493	2,931	562	-36.4	東武伊勢崎線26分
11222 越谷市	3,037	2,454	583	2,617	2,594	23	-96.1	東武伊勢崎線24分
11223 蕨市	1,863	1,306	557	1,583	1,320	263	-52.8	京浜東北線49分
11224 戸田市	2,783	2,259	524	2,526	2,360	166	-68.3	埼京線21分
11225 入間市	1,160	1,251	-91	1,161	1,258	-97	-6.6	
11227 朝霞市	3,038	2,236	802	2,808	1,999	809	0.9	東武東上線15分
11228 志木市	1,096	916	180	985	853	132	-26.7	東武東上線12分
11229 和光市	2,424	2,167	257	2,477	1,949	528	105.4	東武東上線-武蔵野線26分
11230 新座市	3,202	2,550	652	3,209	2,344	865	32.7	東武東上線21分
11231 桶川市	384	350	34	367	335	32	-5.9	高崎線36分
11232 久喜市	602	686	-84	786	774	12	114.3	
11233 北本市	301	312	-11	289	289	0	100.0	
11234 八潮市	1,626	1,166	460	1,629	1,193	436	-5.2	つくばEX20分
11235 富士見市	1,537	1,254	283	1,521	1,236	285	0.7	東武東上線26分
11237 三郷市	1,707	1,126	581	1,462	1,180	282	-51.5	つくばEX23分
11238 蓮田市	341	306	35	333	300	33	-5.7	宇都宮線37分
11239 坂戸市	600	655	-55	553	749	-196	-256.4	
11240 幸手市	142	178	-36	183	200	-17	52.8	
11241 鶴ヶ島市	465	456	9	544	481	63	600.0	東武東上線38分
11242 日高市	283	289	-6	239	259	-20	-233.3	
11243 吉川市	432	400	32	357	391	-34	-206.3	埼京線-武蔵野線44分
11245 ふじみ野市	1,181	944	237	1,263	995	268	13.1	東武東上線25分
11246 白岡市	264	259	5	249	268	-19	-480.0	宇都宮線42分
11301 伊奈町	146	162	-16	119	168	-49	-206.3	
11324 三芳町	260	228	32	207	208	-1	-103.1	東武東上線26分
11326 毛呂山町	183	178	5	174	181	-7	-240.0	東武東上線-越生線54分
11327 越生町	33	48	-15	34	83	-49	-226.7	
11341 澁川町	67	70	-3	85	109	-24	-700.0	
11342 嵐山町	64	65	-1	97	80	17	1,800.0	東武東上線64分
11343 小川町	116	131	-15	143	108	35	333.3	東武東上線71分
11346 川島町	46	72	-26	49	75	-26	0.0	
11347 吉見町	65	58	7	57	67	-10	-242.9	東武東上線55分
11348 鳩山町	46	66	-20	40	52	-12	40.0	
11349 ときがわ町	34	31	3	36	43	-7	-333.3	東武東上線88分
11361 横瀬町	32	28	4	31	33	-2	-150.0	西部秩父線112分
11362 皆野町	18	25	-7		25	-25	-257.1	
11363 長瀬町			0	15		15		
11365 小倉野町	19	35	-16	29	31	-2	87.5	
11369 東秩父村			0			0		
11381 美里町	49	35	14	66	30	36		東武東上線49分
11383 神川町	56	50	6	52	58	-6	-200.0	東武東上線56分
11385 上里町	106	125	-19	104	126	-22	-15.8	
11408 寄居町	102	110	-8	95	111	-16	-100.0	
11442 宮代町	141	193	-52	177	170	7	113.5	東武東上線14分
11464 杉戸町	147	173	-26	141	185	-44	-69.2	
11465 松伏町	87	117	-30	76	131	-55	-83.3	
11999 その他の市町村	22		22	18		18	-18.2	

(b) 久喜市

利根川を挟み茨城県と境を接する。宇都宮線・東武伊勢崎線(久喜駅)、東北自動車道久喜 IC。産業別就業者数は製造業 17.7%、卸小売業 15.6%。通勤通学地別は、久喜市 35.6%、埼玉県内 36.6%、東京都 15.0%(令和 2 年国勢調査)。

(c) 嵐山町

関越自動車道嵐山小川 IC。東武東上線(武蔵嵐山駅)。

産業別就業者数は製造業 25.7%、卸小売業 12.6%。通勤通学地別は嵐山町 29.3%、埼玉県内 57.3%。東京都内へは 6.7%(令和 2 年国勢調査)。

(d) 小川町

前項嵐山町に隣接。JR 八高線、東武東上線(小川町駅)。高速道は嵐山町の関越自動車道嵐山小川 IC となる。

本田技研工業の工場など。産業別就業者数は、製造業 22.7%。卸小売 14.8%。通勤通学地別は小川町 30.8%、埼玉県内 57.1%、東京都 7.8%。

(e) 長瀨町

埼玉県秩父地方の町。秩父鉄道および国道 140 号。長瀨溪谷が有名。産業別就業者数は製造業 24.3%、卸小売 12.2%。宿泊飲食は 6.6%とこの市町村の中ではやや高い。通勤通学地別では、長瀨町内が 29.6%、埼玉県内が 61.2%で県外では群馬県が 1.5%とやや多い。

(f) 宮代町

利根川に近い埼玉県東部の町。春日部市などと接する。主要交通機関は東武伊勢崎線(東武動物公園駅)で久喜駅方面と東武日光線に分岐。

日本工業大学 3 学部(基幹工学、先進工学、建築)、東武動物公園がある。

産業別就業者数は製造業 14.1%、卸小売 15.7。通勤通学地別では宮代町内 16.4%、埼玉県内 54.9%、東京都 18.4%。

(エ) 千葉県

千葉県も 2020 年は県合計で転入超。京葉・総武線、内房線や常磐線、京成線の沿線市町が入っている。千葉県はまた、外房線方面や九十九里沿岸の町村も転入超が見られる。これらは太平洋岸でサーフィンなどマリンスポーツが盛ん。

2023 年は県全体での転入超は大幅に減少。千葉市は 2020 年転入超だった 2 区(中央、美浜)も転出超となった。

2023 年に転出超に転じたのは習志野市、勝浦市、鴨川市、君津市、多古町、九十九里町、長生村、白子町、長柄町、長南町。23 年に転入超に転じたのは、野田市、東金市、我孫子市、いすみ市、横芝光町となっている。

(a) 野田市

千葉県北西部を突き出た形で埼玉県、茨城県に接する。東武アーバンクライン(埼玉春日部～柏)。キッコーマン本社、東京理科大野田キャンパス所在。

産業別就業者数は、製造業 16.6%、卸小売 15.5%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別は、野田市 48.6%、千葉県内 16.8%、埼玉県 12.6%、東京都 12.1%(同)。

(b) 東金市

太平洋岸で九十九里町に隣接。JR 東金線(外房線大網～)。市内に千葉東金道路・圏央道の JCT。産業別就業者数は、卸小売業 15.8%、製造業 12.6%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別では東金市 42.3%、千葉県内 50.5%、東京都 31.0%(同)。

(c) 我孫子市

千葉県の利根川沿いに柏市、印西市などと隣接。JR 常磐線我孫子駅、成田線。国道 6 号線。中央学院大、川村学園女子大が所在。

産業別就業者数は、卸小売業、製造業 9.8%(令和 2 年国勢調査)。通勤通学地別は、我孫子市 25.8%、東京都 31.0%、千葉県内 30.1%、茨城県 6.1%(同)。

図表Ⅳ-2-(1)-4

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
12000 千葉県	56,186	51,647	4,539	52,581	52,403	178	-96.1	
12100 千葉市	7,111	7,201	-90	6,823	7,507	-684	-660.0	
12101 中央区	1,980	1,946	34	2,009	2,108	-99	-391.2	
12102 花見川区	1,420	1,428	-8	1,344	1,483	-139	-1,637.5	
12103 稲毛区	1,105	1,170	-65	1,061	1,180	-119	-83.1	
12104 若葉区	692	781	-89	652	805	-153	-71.9	
12105 緑区	561	675	-114	550	607	-57	50.0	
12106 美浜区	1,353	1,201	152	1,207	1,324	-117	-177.0	
12202 銚子市	187	253	-66	158	209	-51	22.7	
12203 市川市	9,078	8,131	947	8,258	8,010	248	-73.8	総武線20分
12204 船橋市	7,338	6,515	823	6,891	6,745	146	-82.3	総武線30分
12205 館山市	290	245	45	299	297	2	-95.6	内房線123分
12206 木更津市	771	675	96	815	735	80	-16.7	内房線77分
12207 松戸市	6,642	5,376	1,266	6,220	5,455	765	-39.6	常磐線21分
12208 野田市	696	753	-57	786	755	31	154.4	
12210 茂原市	329	383	-54	366	380	-14	74.1	
12211 成田市	943	1,426	-483	998	1,412	-414	14.3	
12212 佐倉市	760	1,042	-282	781	938	-157	44.3	
12213 東金市	261	268	-7	286	268	18	357.1	
12215 旭市	176	236	-60	171	271	-100	-66.7	
12216 習志野市	1,700	1,612	88	1,428	1,628	-200	-327.3	京成本線35分
12217 柏市	4,642	3,720	922	3,933	3,596	337	-63.4	東京上野ライン35分
12218 勝浦市	111	88	23	106	115	-9	-139.1	外房線121分
12219 市原市	964	1,125	-161	896	1,084	-188	-16.8	
12220 流山市	2,944	1,543	1,401	2,603	1,552	1,051	-25.0	常磐線-流鉄線39分
12221 八千代市	1,862	1,348	514	1,706	1,561	145	-71.8	京成本線49分
12222 我孫子市	821	913	-92	914	882	32	134.8	
12223 鴨川市	235	219	16	193	285	-92	-675.0	内房線140分
12224 鎌ヶ谷市	739	705	34	863	709	154	352.9	京成本線41分
12225 君津市	332	313	19	224	303	-79	-515.8	総武線-内房線93分
12226 富津市	161	136	25	168	140	28	12.0	総武線-内房線99分
12227 浦安市	2,824	3,044	-220	2,688	2,831	-143	35.0	
12228 四街道市	320	452	-132	378	460	-82	37.9	
12229 袖ヶ浦市	281	216	65	346	231	115	76.9	京葉線-内房線67分
12230 八街市	262	408	-146	276	497	-221	-51.4	
12231 印西市	1,046	735	311	761	720	41	-86.8	常磐線-成田線52分
12232 白井市	320	322	-2	342	359	-17	-750.0	
12233 富里市	232	326	-94	240	511	-271	-188.3	
12234 南房総市	170	131	39	162	139	23	-41.0	総武線-内房線150分
12235 匝瑳市	88	101	-13	61	99	-38	-192.3	
12236 香取市	163	209	-46	163	243	-80	-73.9	
12237 山武市	125	163	-38	142	199	-57	-50.0	
12238 いすみ市	167	173	-6	168	164	4	166.7	
12239 大網白里市	259	232	27	214	190	24	-11.1	総武線-外房線64分
12222 酒々井町	80	189	-109	96	215	-119	-9.2	
12329 栄町	62	90	-28	54	65	-11	60.7	
12342 神崎町	12	36	-24	15	27	-12	50.0	
12347 多古町	43	40	3	33	48	-15	-600.0	京成本線74分
12349 東庄町	22	31	-9	11	34	-23	-155.6	
12403 九十九里町	49	48	1	48	50	-2	-300.0	京葉-外房-東金線68分
12409 芝山町	25	35	-10	12	46	-34	-240.0	
12410 横芝光町	60	60	0	52	49	3		
12421 一宮町	143	107	36	151	113	38	5.6	京葉線-外房線82分
12422 睦沢町	17	19	-2		18	-18	-800.0	
12423 長生村	84	65	19	42	59	-17	-189.5	総武線-外房線82分
12424 白子町	49	35	14	49	52	-3	-121.4	総武線-外房線76分
12426 長柄町	22	13	9	16	29	-13	-244.4	総武線-外房線76分
12427 長南町	18	17	1		13	-13	-1,400.0	総武線-外房線105分
12441 大多喜町	56	47	9	41	27	14	55.6	外房線-いすみ鉄道100分
12443 御宿町	51	49	2	75	39	36	1,700.0	総武線-外房線80分
12463 館南町	43	28	15	42	39	3	-80.0	総武線-内房線132分
12999 その他の市町村			0	17		17		

(d) いすみ市

千葉県のパ洋洋岸で勝浦市などに隣接。JR 外房線、いすみ鉄道。

産業別就業者数は、農業 6.7%、漁業 0.8%、卸小売業 15.1%、製造業 14.2%。

通勤通学地別は、いすみ市48.6%、千葉県内17.1%、東京都内2.5%(令和2年国勢調査)。

(e) 横芝光町

九十九里浜に面し、成田空港の南側に位置する。総武本線(横芝駅)、国道 126 号、圏央道・銚子連絡道路。米作が盛ん。産業別従業者数は、農業 10.9%、製造業 15.4%、卸小売業 13.3%。通勤通学地別は、横芝光町 32.2%、千葉県内 58.6%(令和 2 年国勢調査)。

(f) 神奈川県

2020 年は県合計で転入超。横浜市は半数の区が転入超となっている。川崎市は麻生区を除く全区で転入超。相模原市は全市で転入超だが、リニア神奈川県駅予定地の緑区は転入超とならなかった。

東海道本線や小田急沿線の市町などが転入超。他に葉山、大磯の別荘地を抱える町や箱根、湯河原などの温泉保養地の町などが転入超となっている。

2023 年、県全体では転入超を維持しているが 2020 年比△80.6%と大幅に減少している。

横浜市は全市では転出超に転じた。区では 2 区(保土ヶ谷、磯子)が転出超に。半面、同市栄区が転入超に転じた。

川崎市(麻生区を除く)は多摩区が転出超となり、他は転入超を維持できたが全市での転入超は大きく減少している。

相模原市は全市で転出超となった。平塚市から三浦市までは転入超を維持している。

このほかに大和市、海老名市、寒川町、箱根町が転出超に転じたが、二宮町、大井町、開成町、愛川町は転入超を果たした。

図表Ⅳ-2-(1)-5

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
14000 神奈川県	91,669	84,795	6,874	87,846	86,513	1,333	-80.6	
14100 横浜市	34,099	33,047	1,052	32,483	33,599	-1,116	-206.1	
14101 鶴見区	3,444	3,196	248	3,324	3,184	140	-43.5	
14102 神奈川区	3,135	2,753	382	3,049	3,012	37	-90.3	
14103 西区	1,663	1,481	182	1,525	1,496	29	-84.1	
14104 中区	2,659	1,864	795	2,257	2,004	253	-68.2	
14105 南区	1,713	1,552	161	1,671	1,650	21	-87.0	
14106 保土ヶ谷区	1,575	1,566	9	1,462	1,588	-126	-1,500.0	
14107 磯子区	1,013	980	33	931	1,071	-140	-524.2	
14108 金沢区	944	1,235	-291	928	1,220	-292	-0.3	
14109 港北区	5,523	4,870	653	5,116	4,817	299	-54.2	新横浜駅 28Km
14110 戸塚区	1,699	1,711	-12	1,636	1,674	-38	-216.7	
14111 港南区	1,082	1,209	-127	1,103	1,241	-138	-8.7	
14112 旭区	1,113	1,200	-87	1,166	1,222	-56	35.6	
14113 緑区	1,380	1,570	-190	1,349	1,617	-268	-41.1	
14114 瀬谷区	517	526	-9	571	606	-35	-288.9	
14115 栄区	577	626	-49	656	617	39	179.6	
14116 泉区	629	706	-77	530	706	-176	-128.6	
14117 青葉区	3,773	4,139	-366	3,584	4,057	-473	-29.2	
14118 都筑区	1,660	1,863	-203	1,625	1,817	-192	5.4	
14130 川崎市	28,959	26,768	2,191	27,731	27,012	719	-67.2	
14131 川崎区	3,706	3,247	459	3,398	3,382	16	-96.5	
14132 幸区	2,197	2,144	53	2,513	2,035	478	801.9	
14133 中原区	5,741	5,480	261	6,083	5,770	313	19.9	
14134 高津区	4,932	4,276	656	4,573	4,067	506	-22.9	
14135 多摩区	5,247	5,059	188	4,940	5,317	-377	-300.5	
14136 宮前区	3,783	3,143	640	3,272	3,170	102	-84.1	
14137 麻生区	3,353	3,419	-66	2,952	3,271	-319	-383.3	
14150 相模原市	8,075	7,858	217	7,545	7,911	-366	-268.7	京王横橋本38分
14151 緑区	2,004	2,098	-94	1,763	1,977	-214	-127.7	リニア神奈川県駅
14152 中央区	2,787	2,785	2	2,805	2,845	-40	-2,100.0	
14153 南区	3,284	2,975	309	2,977	3,089	-112	-136.2	
14201 横須賀市	1,829	1,947	-118	1,842	1,971	-129	-9.3	
14203 平塚市	1,046	1,022	24	1,372	1,106	266	1,008.3	湘南新宿ライン53分
14204 鎌倉市	2,140	1,191	949	1,732	1,185	547	-42.4	横須賀線55分
14205 藤沢市	3,740	2,584	1,156	3,498	2,809	689	-40.4	湘南新宿ライン51分
14206 小田原市	955	855	100	967	905	62	-38.0	小田原駅 83Km
14207 茅ヶ崎市	1,625	1,154	471	2,079	1,309	770	63.5	東海道本線51分
14208 逗子市	718	399	319	530	342	188	-41.1	湘南新宿ライン68分
14210 三浦市	211	137	74	198	131	67	-9.5	横須賀線-京急78分
14211 秦野市	751	795	-44	843	863	-20	54.5	
14212 厚木市	1,155	1,416	-261	1,227	1,337	-110	57.9	
14213 大和市	2,058	1,731	327	1,750	1,861	-111	-133.9	小田急・江の島48分
14214 伊勢原市	538	556	-18	546	584	-38	-111.1	
14215 海老名市	880	675	205	759	800	-41	-120.0	小田急線44分
14216 座間市	882	907	-25	832	886	-54	-116.0	
14217 南足柄市	103	136	-33	110	141	-31	6.1	
14218 綾瀬市	244	298	-54	244	293	-49	9.3	
14301 葉山町	421	185	236	306	191	115	-51.3	東海道本線-京急80分
14321 寒川町	161	122	39	138	175	-37	-194.9	東海道本線-相模線64分
14341 大磯町	186	145	41	192	176	16	-61.0	東海道本線64分
14342 二宮町	88	117	-29	150	95	55	289.7	
14361 中井町			0		30	-30		
14362 大井町	49	62	-13	66	62	4	130.8	
14363 松田町	43	63	-20	34	121	-87	-335.0	東海道本線-御殿場線102分
14364 山北町	33	31	2	27	19	8	300.0	
14366 開成町	52	59	-7	89	88	1	114.3	東海道本線-箱根登山線96分
14382 箱根町	177	132	45	167	182	-15	-133.3	東海道本線94分
14383 真鶴町	51	36	15	31	25	6	-60.0	東海道本線98分
14384 湯河原町	206	147	59	194	152	42	-28.8	
14401 愛川町	163	182	-19	143	141	2	110.5	
14402 清川村			0		11	-11		
14999 その他の市町村	31		31	21		21	-32.3	

(カ) 静岡県

静岡県には新幹線駅のある区市が6つあるが転入超は熱海市(20年、23年とも)のみ。

2020年県内では伊東市、下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町など伊豆の有名観光地の市町が転入超となっている。長泉町は新幹線三島駅北口に接する町で東京方面へ通勤する人が多く住むといわれている。

2023年は市部での転入超自治体は変化がないが転出超数が増加している。伊豆半島の東伊豆町、川津町、松崎町や長泉町も転出超に転じた。

なお、大井川流域の川根本町は+1人と辛うじてであるが転入超を維持した。

図表Ⅳ-2-(1)-6

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過増加率 (②/①)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
22000 静岡県	9,704	12,005	-2,301	9,187	13,100	-3,913	-70.1	
22100 静岡市	2,013	2,681	-668	1,931	2,977	-1,046	-56.6	
22101 葵区	861	1,104	-243	747	1,207	-460	-89.3	
22102 駿河区	699	978	-279	742	1,106	-364	-30.5	静岡駅 180Km
22103 清水区	453	599	-146	442	664	-222	-52.1	
22130 浜松市	1,549	2,212	-663	1,565	2,511	-946	-42.7	浜松駅 257Km
22131 中区	779	1,059	-280	814	1,195	-381	-36.1	
22132 東区	193	300	-107	177	340	-163	-52.3	
22133 西区	149	232	-83	137	266	-129	-55.4	
22134 南区	137	204	-67	163	266	-103	-53.7	
22135 北区	137	191	-54	126	203	-77	-42.6	
22136 浜北区	120	183	-63	125	194	-69	-9.5	
22137 天竜区	34	43	-9	23	47	-24	-166.7	
22203 沼津市	651	752	-101	581	839	-258	-155.4	
22205 熱海市	565	328	237	473	327	146	-38.4	熱海駅 104Km
22206 三島市	464	513	-49	403	523	-120	-144.9	三島駅 120Km
22207 富士宮市	296	423	-127	259	402	-143	-12.6	
22208 伊東市	466	319	147	537	394	143	-2.7	東海道本線-伊豆急行127分
22209 島田市	133	177	-44	106	190	-84	-90.9	
22210 富士市	537	796	-259	517	855	-338	-30.5	新富士駅 146Km
22211 磐田市	226	357	-131	221	346	-125	4.6	
22212 焼津市	237	332	-95	223	381	-158	-66.3	
22213 掛川市	200	283	-83	205	265	-60	27.7	掛川駅 229Km
22214 藤枝市	268	338	-70	252	452	-200	-185.7	
22215 御殿場市	447	550	-103	355	558	-203	-97.1	
22216 袋井市	131	188	-57	102	211	-109	-91.2	
22219 下田市	115	101	14	120	111	9	-35.7	新幹線-伊豆急行141分
22220 裾野市	133	189	-56	120	170	-50	10.7	
22221 湖西市	87	99	-12	77	101	-24	-100.0	
22222 伊豆市	92	102	-10	115	139	-24	-140.0	
22223 御前崎市	28	76	-48	30	60	-30	37.5	
22224 菊川市	65	81	-16	55	118	-63	-293.8	
22225 伊豆の国市	158	198	-40	168	199	-31	22.5	
22226 牧之原市	67	110	-43	68	110	-42	2.3	
22301 東伊豆町	110	73	37	75	79	-4	-110.8	東海道本線-伊豆急行144分
22302 河津町	34	31	3	17	33	-16	-633.3	東海道本線-伊豆急行150分
22304 南伊豆町	47	32	15	34	32	2	-86.7	東海道本線-伊豆急行160分
22305 松崎町	17		17	20	23	-3	-117.6	
22306 西伊豆町	35	35	0	24	37	-13		
22325 函南町	110	114	-4	123	134	-11	-175.0	
22341 清水町	73	101	-28	57	116	-59	-110.7	
22342 長泉町	195	181	14	204	220	-16	-214.3	東海道本線117分
22344 小山町	86	115	-29	75	87	-12	58.6	
22424 吉田町	42	59	-17	49	68	-19	-11.8	
22429 川根本町	15		15	11	10	1	-93.3	
22461 森町	12	28	-16	15	22	-7	56.3	

(キ) 山梨県

山梨県は、2020年北杜市の他、富士五湖観光の山中湖村や鳴沢村、東京都に境を接し秩父多摩甲斐国立公園を擁する丹波山村が転入超となっている。

2023年は2020年転入超の市村は引き続き転入超を維持し、新たに山梨市、甲州市、身延町、西桂町が転入超となった。

2020年の転入超をそのまま23年に維持し、尚且つ新たに転入超となった自治体が増えたのが山梨県の特徴となっている。

図表Ⅳ-2-(1)-7

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過増加率 (②/①)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
19000 山梨県	3,931	4,808	-877	3,882	4,727	-845	3.6	
19201 甲府市	1,192	1,319	-127	1,064	1,394	-330	-159.8	リニア山梨県駅(仮称・予)
19202 富士吉田市	219	273	-54	173	273	-100	-85.2	
19204 都留市	145	279	-134	118	234	-116	13.4	
19205 山梨市	110	144	-34	139	123	16	147.1	
19206 大月市	92	225	-133	119	186	-67	49.6	
19207 韮崎市	111	140	-29	116	131	-15	48.3	
19208 南アルプス市	156	233	-77	177	219	-42	45.5	
19209 北杜市	405	234	171	402	228	174	1.8	中央本線145分
19210 甲斐市	296	363	-67	294	428	-134	-100.0	
19211 笛吹市	224	312	-88	233	284	-51	42.0	
19212 上野原市	157	306	-149	182	290	-108	27.5	
19213 甲州市	104	118	-14	113	110	3	121.4	
19214 中央市	120	133	-13	106	142	-36	-176.9	
19346 市川三郷町	38	47	-9	35	43	-8	11.1	
19364 早川町			0		12	-12		
19365 身延町	31	42	-11	23	21	2	118.2	
19366 南部町		16	-16	11	15	-4	75.0	
19368 富士川町	35	56	-21	31	56	-25	-19.0	
19384 昭和町	103	127	-24	126	129	-3	87.5	
19422 道志村	10	11	-1			0	100.0	
19423 西桂町		23	-23	16	14	2	108.7	
19424 忍野村	67	98	-31	78	80	-2	93.5	
19425 山中湖村	72	52	20	65	62	3	-85.0	中央線-富士急165分
19429 鳴沢村	38	27	11	25	20	5	-54.5	中央線-富士急160分
19430 富士河口湖町	172	204	-32	193	202	-9	71.9	
19442 小菅村		13	-13	11	14	-3	76.9	
19443 丹波山村	14		14	18		18	28.6	中央線-青梅線153分
19999 その他の市町村	20		20	14		14	-30.0	

(ケ)新潟県

2020 年上越新幹線と北陸新幹線が走る新潟県。県内は新幹線駅がありリゾート、ウィンタースポーツの湯沢町と、それに隣接する津南町のみ転入超である。

2023 年は、上記 2 自治体は転入超を維持。これに佐渡市が転入超に転じた。

(a) 佐渡市

佐渡島内唯一単独の自治体。

2004（平成 16）年に島内 10 市町村が合併して誕生。

トキとの共生を目指し生態系に配慮した生き物を育む農法や農村の景観、伝統的農文化が評価され、2011(平成 23)年「世界農業遺産」に我が国で初めて登録された(町 HP)。

図表Ⅳ-2-(1)-8

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
15000 新潟県	4,522	6,791	-2,269	4,301	6,758	-2,457	-8.3	
15100 新潟市	2,060	2,880	-820	1,878	2,959	-1,081	-31.8	
15101 北区	113	192	-79	89	171	-82	-3.8	
15102 東区	256	394	-138	227	380	-153	-10.9	
15103 中央区	929	1,201	-272	934	1,320	-386	-41.9	新潟駅 333Km
15104 江南区	119	174	-55	134	163	-29	47.3	
15105 秋葉区	110	184	-74	87	192	-105	-41.9	
15106 南区	44	101	-57	42	74	-32	43.9	
15107 西区	403	503	-100	308	562	-254	-154.0	
15108 西蒲区	86	131	-45	57	97	-40	11.1	
15202 長岡市	543	866	-323	487	875	-388	-20.1	長岡駅 270Km
15204 三条市	130	235	-105	133	233	-100	4.8	燕三条駅 293Km
15205 柏崎市	184	243	-59	166	223	-57	3.4	
15206 新発田市	148	227	-79	134	226	-92	-16.5	
15208 小千谷市	40	83	-43	47	91	-44	-2.3	
15209 加茂市	19	59	-40	21	56	-35	12.5	
15210 十日町市	86	157	-71	79	137	-58	18.3	
15211 見附市	59	83	-24	54	90	-36	-50.0	
15212 村上市	80	119	-39	98	125	-27	30.8	
15213 燕市	101	187	-86	85	188	-103	-19.8	
15216 糸魚川市	65	101	-36	72	105	-33	8.3	糸魚川駅 318Km
15217 妙高市	48	78	-30	50	83	-33	-10.0	上越妙高駅 281Km
15218 五泉市	46	91	-45	51	79	-28	37.8	
15222 上越市	339	556	-217	339	524	-185	14.7	
15223 阿賀野市	42	78	-36	31	62	-31	13.9	
15224 佐渡市	115	136	-21	143	114	29	238.1	
15225 魚沼市	62	106	-44	47	87	-40	9.1	
15226 南魚沼市	125	210	-85	135	224	-89	-4.7	浦佐駅 228Km
15227 胎内市	43	93	-50	51	72	-21	58.0	
15307 聖籠町	26	49	-23	22	38	-16	30.4	
15342 弥彦村		14	-14		12	-12	14.3	
15361 田上町	11	29	-18	12	22	-10	44.4	
15385 阿賀町		16	-16		14	-14	12.5	
15405 出雲崎町			0			0		越後湯沢駅 199Km
15461 湯沢町	95	52	43	113	70	43	0.0	
15482 津南町	22	15	7	20	18	2	-71.4	
15504 刈羽村		12	-12		13	-13	-8.3	
15581 関川村	11	11	0		14	-14		
15586 粟島浦村			0			0		
15999 その他の市町村	22		22	33		33		

図表Ⅳ-2-(1)-9

人

(ケ)富山県・石川県

2020 年、北陸新幹線が通る両県では、富山県は転入超の自治体はなし。石川県は能登半島の日本海に面した宝達志水町と能登七尾湾沿いの穴水町のみとなっている。新幹線の効果は両県には及んでいない。

2023 年は、富山県は全自治体転出超に変わらない。

石川県の宝達志水町は転出超に転じ、穴水町は±ゼロ人となった。加えて、珠洲市が+16 人と転入超となった。

以上は、2024（令和 6）年 1 月の能登半島地震前の状況である。

(a) 珠洲市

能登半島の先端に位置。

1954(昭和 29)年 3 町 6 村が合併し珠洲市として市制施行。漁業、農業、窯業、水産加工業、見附島・狼煙灯台などの観光が特色。

図表Ⅳ-2-(1)-10

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
17000 石川県	2,085	2,991	-906	1,905	3,172	-1,267	-39.8	
17201 金沢市	1,236	1,711	-475	1,143	1,769	-626	-31.8	金沢駅 450Km
17202 七尾市	69	84	-15	54	90	-36	-140.0	
17203 小松市	158	223	-65	148	260	-112	-72.3	小松駅(予)
17204 輪島市	33	68	-35	23	54	-31	11.4	
17205 珠洲市		20	-20	16		16	180.0	
17206 加賀市	89	108	-19	66	144	-78	-310.5	加賀温泉駅(予)
17207 羽咋市	33	-33	11	22	-11	66.7		
17209 かほく市	47	60	-13	39	59	-20	-53.8	
17210 白山市	133	197	-64	113	218	-105	-64.1	
17211 能美市	81	144	-63	79	145	-66	-4.8	
17212 野々市市	95	161	-66	90	184	-94	-42.4	
17324 川北町			0		15	-15		
17361 津幡町	36	57	-21	44	64	-20	4.8	
17365 内灘町	28	34	-6	34	38	-4	33.3	
17384 志賀町		29	-29	11	23	-12	58.6	
17386 宝達志水町	14	13	1		20	-20	-2,100.0	
17407 中能登町		18	-18		33	-33	-83.3	
17461 穴水町	10		10			0	-100.0	
17463 能登町	18	20	-2	13	19	-6	-200.0	
17999 その他の市町村	38		38	21		21	-44.7	

(c) 福井県

調査年では北陸新幹線の開通前であるが、福井県を取り上げ、今後の移動状況を注視することとする。

2020 年は転入超自治体はなく、2023 年には県全体の転出超数は増加するなか美浜町のみ転入超に転じたことが注目される。

(a) 美浜町

福井県若狭地域、若狭湾に臨む。

関西電力が美浜原子力発電所 1 ～ 3 号機設置。2015（令和 27）年 1・2 号機が廃炉。3 号機が 2021（令和 3）年に再稼働。

北陸新幹線の敦賀以西の延伸が町内に予定されている。駅は敦賀駅の次は隣市の小浜駅になる計画。

(f) 愛知県

2020 年、名古屋市東区のみ転入超であったが、2023 年は全ての自治体が転入超となっている。

図表 IV-2-(1)-11

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
18000 福井県	969	1,422	-453	822	1,508	-686	-51.4	
18201 福井市	485	620	-135	372	661	-289	-114.1	福井駅
18202 敦賀市	96	142	-46	79	163	-84	-82.6	敦賀駅
18204 小浜市	15	33	-18	16	38	-22	-22.2	
18205 大野市	18	44	-26	29	54	-25	3.8	
18206 勝山市	23	34	-11	17	25	-8	27.3	
18207 鯖江市	66	83	-17	72	105	-33	-94.1	
18208 あわら市	25	47	-22	32	46	-14	36.4	あわら温泉駅
18209 越前市	75	124	-49	69	138	-69	-40.8	越前たけふ駅
18210 坂井市	63	152	-89	73	141	-68	23.6	
18322 永平寺町	33	33	0		38	-38		
18382 池田町			0			0		
18404 南越前町		14	-14		15	-15	-7.1	
18423 越前町	16	28	-12		30	-30	-150.0	
18442 美浜町	12	17	-5	12	10	2	140.0	
18481 高浜町	11	19	-8		17	-17	-112.5	
18483 おおい町			0			0		
18501 若狭町	15	17	-2	13	18	-5	-150.0	
18999 その他の市町村	16		16	38		38	137.5	

図表 IV-2-(1)-12

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 ②/①(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
23000 愛知県	13,442	19,516	-6,074	13,302	21,033	-7,731	-27.3	
23100 名古屋市	8,002	10,661	-2,659	7,762	11,514	-3,752	-41.1	
23101 千種区	1,224	1,608	-384	1,170	1,625	-455	-18.5	
23102 東区	733	669	64	601	893	-292	-556.3	
23103 北区	468	546	-78	436	653	-217	-178.2	
23104 西区	516	660	-144	575	727	-152	-5.6	
23105 中川区	582	752	-170	567	914	-347	-104.1	
23106 中区	1,139	1,290	-151	1,345	1,533	-188	-24.5	名古屋駅
23107 昭和区	486	799	-313	408	778	-370	-18.2	
23108 瑞穂区	314	427	-113	331	432	-101	10.6	
23109 熱田区	168	273	-105	171	271	-100	4.8	
23110 中川区	353	527	-174	312	612	-300	-72.4	
23111 港区	116	216	-100	168	243	-75	25.0	
23112 南区	194	313	-119	139	285	-146	-22.7	
23113 守山区	264	398	-134	217	430	-213	-59.0	
23114 緑区	316	491	-175	320	531	-211	-20.6	
23115 名東区	773	1,094	-321	687	1,006	-319	0.6	
23116 天白区	356	598	-242	315	581	-266	-9.9	
23201 豊橋市	426	733	-307	421	783	-362	-17.9	豊橋駅
23202 岡崎市	410	725	-315	430	796	-366	-16.2	
23203 一宮市	294	553	-259	358	635	-277	-6.9	
23204 瀬戸市	104	193	-89	106	206	-100	-12.4	
23205 半田市	120	175	-55	100	146	-46	16.4	
23206 春日井市	377	619	-242	335	612	-277	-14.5	
23207 豊川市	159	248	-89	116	290	-174	-95.5	
23208 津島市	43	92	-49	56	90	-34	30.6	
23209 碧南市	46	90	-44	50	100	-50	-13.6	
23210 刈谷市	272	349	-77	247	345	-98	-27.3	
23211 豊田市	459	697	-238	526	766	-240	-0.8	
23212 安城市	227	341	-114	196	361	-165	-44.7	三河安城駅
23213 西尾市	90	153	-63	117	195	-78	-23.8	
23214 蒲郡市	72	109	-37	60	124	-64	-73.0	
23215 大山市	65	119	-54	67	162	-95	-75.9	
23216 常滑市	86	122	-36	83	120	-37	-2.8	
23217 江南市	96	130	-34	109	135	-26	23.5	
23219 小牧市	155	238	-83	188	314	-126	-51.8	
23220 稲沢市	139	237	-98	175	239	-64	34.7	
23221 新城市	26	57	-31	24	49	-25	19.4	
23222 東海市	130	193	-63	120	165	-45	28.6	
23223 大府市	114	155	-41	104	191	-87	-112.2	
23224 知多市	96	123	-27	54	119	-65	-140.7	
23225 知立市	100	131	-31	98	128	-30	3.2	
23226 尾張旭市	82	160	-78	92	172	-80	-2.6	
23227 高浜市	23	63	-40	34	91	-57	-42.5	
23228 岩倉市	71	93	-22	65	113	-48	-118.2	
23229 豊明市	66	103	-37	66	131	-65	-75.7	
23230 日進市	165	251	-86	127	245	-118	-37.2	
23231 田原市	43	69	-26	53	90	-37	-42.3	
23232 愛西市	36	81	-45	44	93	-49	-8.9	
23233 清須市	108	123	-15	91	161	-70	-366.7	
23234 北名古屋市	131	201	-70	153	170	-17	75.7	
23235 弥富市	37	67	-30	47	61	-14	53.3	
23236 みよし市	72	168	-96	79	136	-57	40.6	
23237 あま市	52	118	-66	59	122	-63	4.5	
23238 長久手市	152	176	-24	118	189	-71	-195.8	
23302 東郷町	30	62	-32	35	67	-32	0.0	
23342 豊山町	17	33	-16	18	39	-21	-31.3	
23361 大口町	27	34	-7	24	39	-15	-114.3	
23362 扶桑町	30	43	-13	33	62	-29	-123.1	
23424 大治町	26	52	-26	19	48	-29	-11.5	
23425 蟹江町	25	74	-49	52	76	-24	51.0	
23427 飛島村			0			0		
23441 阿久比町	13	45	-32	29	47	-18	43.8	
23442 東浦町	38	71	-33	64	82	-18	45.5	
23445 南知多町		37	-37	11	24	-13	64.9	
23446 美浜町		23	-23		36	-36	-56.5	
23447 武豊町	39	56	-17	46	63	-17	0.0	
23501 幸田町	19	56	-37	20	71	-51	-37.8	
23561 設楽町			0			0		
23562 東栄町			0			0		
23563 豊根村			0			0		
23999 その他の市町村	32		32	21		21	-34.4	

(2) 長野県内の移動状況

2020 年、県内で転入超となったのは、山岳観光の起点となる大町市、新幹線駅がある佐久市と軽井沢町など 21 市町村を数える。

特に北佐久郡の全 3 町村(軽井沢、御代田、立科)と、南佐久郡の 2 村(南相木村は出入データなし、川上村は△3 名)を除く町村(小海町、南牧村、北相木村、佐久穂町)が揃って転入超であるのが目を引く。小県郡の 2 町村(青木村、長和町)や諏訪郡の 2 町村(富士見町、原村)など、北陸新幹線と JR 中央東線の間の山岳地帯を囲むゾーンに人が集まっているという状況となっている。

上伊那・飯伊地域で転入超となっているのは宮田村のみである。他に、中信地域では生坂村、筑北村、池田町が、北信地域では木島平村、信濃町が転入超となっている。

2023 年は、転出超に転じた自治体が多く見られた。市部では、大町市、茅野市。東信では小海町、南牧村、北相木村、立科町、長和町、南信では唯一の宮田村が減少に転じた。中信では生坂村、筑北村、池田町、北信では木島平村、信濃町がある。

他方で、2023 年に転入超に転じたのは下諏訪町のほか、中信の木曾町、松川村、白馬村、小谷村。北信では小布施町、高山村、野沢温泉村、小川村がある。

東信の佐久市、軽井沢町とその周辺町村や北陸新幹線沿いの自治体や、諏訪地域の自治体に加え、大町地域や北信濃方面の町村が新たに転入超となっていることが注目される。

図表Ⅳ-2-(2)

人

自治体名	2020年			2023年			転入超過 増加率 (2)/(1)(%)	備 考
	転入	転出	転入超過	転入	転出	転入超過		
20000 長野県	6,737	7,253	-516	6,389	7,465	-1,076	-108.5	
20201 長野市	1,282	1,510	-228	1,160	1,593	-433	-89.9	長野駅 222Km
20202 松本市	972	1,140	-168	894	1,057	-163	3.0	
20203 上田市	454	507	-53	408	519	-111	-109.4	上田駅 189Km
20204 岡谷市	60	147	-87	90	151	-61	29.9	
20205 飯田市	179	320	-141	142	317	-175	-24.1	リニア長野県駅(仮称・予)
20206 諏訪市	158	197	-39	149	216	-67	-71.8	
20207 須坂市	81	122	-41	109	116	-7	82.9	
20208 小諸市	129	129	0	135	153	-18		
20209 伊那市	146	214	-68	173	195	-22	67.6	
20210 駒ヶ根市	70	106	-36	72	89	-17	52.8	
20211 中野市	69	122	-53	72	94	-22	58.5	
20212 大町市	110	86	24	75	79	-4	-116.7	
20213 飯山市	32	57	-25	47	65	-18	28.0	飯山駅 252Km
20214 茅野市	213	197	16	212	236	-24	-250.0	
20215 塩尻市	179	227	-48	140	207	-67	-39.6	
20217 佐久市	432	349	83	425	394	31	-62.7	佐久平駅 164Km
20218 千曲市	96	145	-49	95	139	-44	10.2	
20219 東御市	84	80	4	102	74	28	600.0	
20220 安曇野市	217	305	-88	273	280	-7	92.0	
20303 小海町	15	12	3	10	24	-14	-566.7	
20304 川上村	22	24	-2	12	18	-6	-200.0	
20305 南牧村	13	10	3	17	22	-5	-266.7	
20306 南相木村			0			0		
20307 北相木村	12		12	11	11	0	-100.0	
20309 佐久穂町	56	48	8	27	22	5	-37.5	
20321 軽井沢町	637	180	457	463	286	177	-61.3	軽井沢駅 146Km
20323 御代田町	158	61	97	203	85	118	21.6	
20324 立科町	22	16	6	17	18	-1	-116.7	
20349 青木村	19	12	7	15		15	114.3	
20350 長和町	29	17	12	16	20	-4	-133.3	
20361 下諏訪町	39	66	-27	73	70	3	111.1	
20362 富士見町	82	68	14	81	58	23	64.3	
20363 原村	63	41	22	76	33	43	95.5	
20382 辰野町	24	38	-14	26	48	-22	-57.1	
20383 箕輪町	30	49	-19	46	80	-34	-78.9	
20384 飯島町	32	32	0	18	34	-16		
20385 南箕輪村	23	50	-27	26	47	-21	22.2	
20386 中川村		15	-15			0	100.0	
20388 宮田村	27	16	11	18	26	-8	-172.7	
20402 松川町	17	24	-7	15	31	-16	-128.6	
20403 高森町	10	23	-13	15	22	-7	46.2	
20404 阿南町			0		11	-11		
20407 阿智村	12	12	0		20	-20		
20410 平谷村			0			0		
20410 根羽村			0			0		
20411 下條村			0		13	-13		
20412 売木村			0			0		
20413 天龍村			0			0		
20414 泰阜村			0			0		
20415 喬木村		12	-12		13	-13	-8.3	
20416 豊丘村			0			0		
20417 太鹿村			0			0		
20422 上松町			0		12	-12		
20423 南木曾町			0			0		
20425 木祖村			0			0		
20429 王滝村			0			0		
20430 大桑村			0			0		
20432 木曾町	21	21	0	13		13		
20446 麻績村			0		10	-10		
20448 生坂村	11		11			0	-100.0	
20450 山形村		22	-22		22	-22	0.0	
20451 朝日村		14	-14			0	100.0	
20452 筑北村	12	10	2		11	-11	-650.0	
20481 池田町	17	15	2	21	29	-8	-500.0	
20482 松川村	17	27	-10	28	15	13	230.0	
20485 白馬村	64	76	-12	66	58	8	166.7	
20486 小谷村	12	16	-4	21	19	2	150.0	
20521 坂城町	23	34	-11	18	44	-26	-136.4	
20541 小布施町	26	26	0	29	25	4		
20543 高山村		12	-12	13	12	1	108.3	
20561 山ノ内町	39	59	-20	17	56	-39	-95.0	
20562 木島平村	15	10	5			0	-100.0	
20563 野沢温泉村	18	19	-1	37	21	16	1,700.0	
20583 信濃町	24	16	8	23	29	-6	-175.0	
20588 小川村			0	10		10		
20590 飯綱町	18	22	-4	17	24	-7	-75.0	
20602 栄村			0			0		
20999 その他の市町村	115		115	118		118	2.6	

(3) 東京からの住民移動の特徴と新幹線

以上から、2020(令和2)年のコロナを主因とする東京都民の人口移動について、東京都からの転入超となっている自治体の特徴を、新幹線を念頭に置きながらまとめる。併せてコロナ禍後の東京への流出局面で、転入超を維持もしくは転入超に転化した自治体の状況を見る。

① 時間距離

概ね 120 分以内。乗り換え時間や待ち時間も考慮すると通勤圏としてはほぼこの範囲になると思われる。首都圏 3 県では、県中央部から相当離れた町村もこの範囲に含まれている。

② 新幹線の効能は限定的

新幹線駅がある自治体の多くは入超となっているが、①の在来線と同等の所要時間で移動距離を稼ぐ新幹線はより遠方の地域にも移住先として候補地に挙がることとなる。但し、人口移動により明確にその効果が見られるのは、概ね 150km 程度まで。それを越えたところで人口の転入超となって表れている自治体は限られる。

新幹線通勤は時間的にも費用的にも困難さが増すと考えられる。

100Km 程度やそれ以下でも転出増となっている自治体（熊谷市、高崎市）や、150Km 超でも転入増となっているところ（佐久市）があり、時間距離以外の要素も考慮しなければならない。

③ 地域ブランディング

前 2 項の時間距離 120 分、新幹線 150Km を超えていても転入超となっている自治体をみると、観光地、保養地、リゾート地などを抱えた知名度のある自治体が転入超になっている。これら地域には有名別荘地も含まれており、都民が緊急避難的あるいは一時的な滞在として選択したとも考えられる。コロナウィルス収束後の流れはどうなるか。今後のこの流れが持続していくのかである。

また、移転先自治体の中には、登山やトレッキングの拠点であったり、サーフィンなどマリンスポーツなど、その分野で知らない人はいない自治体など、言わば「尖った」存在で、これに日常のリピーター客（交流人口）だった人たちが移転先にそれら自治体を選んだのではということが考えられる。

2023 年の状況は、コロナ禍が収束するにつれ再び東京都への流出が始まったと見ることができる。いわば緊急避難分が剥げ落ちる中、転入超を維持できている自治体、あるいは転入超に転じた自治体の特徴については以下の点が挙げられる。

- ① 県庁所在地あるいは県内主要都市に近く所在し、公共交通機関もしくは主要道路で通勤通学の利便性が確保されている。
- ② 自市区町村内に有力事業所（雇用の場）が存する。
- ③ 東京圏から一定時間でアクセスできる交通ネットワークがあることは必須とみられる。

当地域において、リニア新幹線による二地域居住や新幹線通勤への期待が高いが、時間距離では 45 分だが品川駅からは 180Km と、これまで見たように微妙な位置であるともいえる。

3. 新幹線通勤の状況

いわゆる「新幹線通勤」については、通勤と通学を含み、鉄道事業者による区分の「定期」利用の対象を示すものとする。当地域においても、当地域に居住し都会へ通勤、あるいは自宅から大学に通う「新幹線通学」に対する期待が大きいとみられ、既に新幹線が開通している他地域の状況を見ながら考察する。

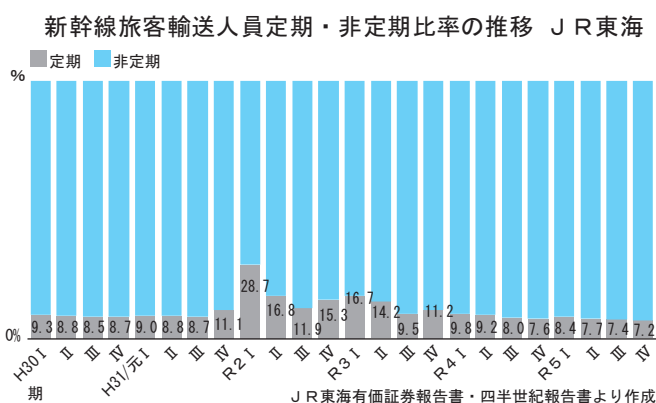
(1) コロナ下・コロナ後の利用状況

JR 東海および JR 東日本の有価証券報告書によると、JR 東海の新幹線営業キロは 552.6 キロ、JR 東日本の新幹線同は 1,942.2 キロ。旅客運輸収入計はコロナ前の平成 30 年度 I 期で JR 東海 312,486 百万円に対し、JR 東日本 134,463 百万円、JR 東海は日本の大動脈東海道新幹線を抑えている故の強みが見られるが、これが令和 3 年度第 II 期では 121,739 百万円と半分以下の水準に留まっている。

JR 東海の旅客数が著しく落ち込んだ令和 2 年度第 I 期では、JR 東海の定期旅客はこれまで 10%未満で推移していたのが一気に 30%近い水準に高まった。その後定期旅客数はリモートワークの普及などから漸減傾向にあるが、定期旅客シェアは 10%前半から中頃で推移している。いわば、定期旅客が全体を下支えしているともいえる。ところが旅客運賃収入における定期シェアは、いちばん高まった令和 2 年度 I 期で 6.0%、その後は 2%台で推移している。コロナ前は 1.4%から 1.5%程度であった。

また当然のことながら、定期の割引率が旅客輸送収益に影響している。

図表Ⅳ-3-(1)



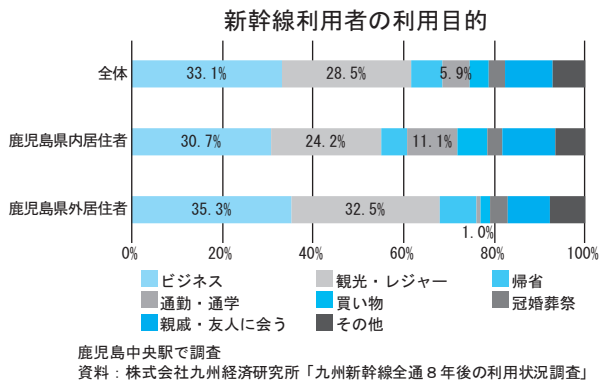
(2) 九州新幹線の通学・通勤等利用状況

2011（平成23）年 3 月、博多駅—鹿児島中央駅間の全線開業とともに、山陽新幹線との直通運転を開始した九州新幹線（鹿児島ルート）についてみる。

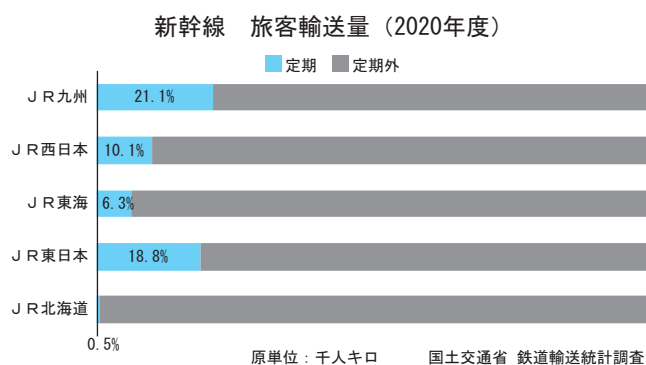
（株）九州経済研究所の2019年調査では、ビジネス（出張）を目的とする利用者の割合が最も大きくなっている。ここにいう「その他」の中には、就職活動、就職説明会、採用試験などのほか、通院、習い事など多岐にわたる利用目的が含まれているとみられ、九州新幹線は沿線住民の生活の足として利用されている様子がうかがえる。後述の北海道新幹線では観光目的の利用割合が高いことを考えると、新幹線の利用目的が地域によりかなり異なることが予想される。

この調査では、通勤、通学目的で新幹線を利用する鹿児島県内居住者が 11.1%ある。JR 九州は新幹線の定期利用割合が JR 各社の中で最も大きい、これには従来から在来線特急で通勤していた利用者が、新幹線開

図表Ⅳ-3-(2)-1



図表Ⅳ-3-(2)-2



業に伴う在来線特急の廃止によって新幹線を利用するようになった側面もあり、料金の高さや停車駅が少ないといった不便さもあるとみられる。

博多駅から約40キロ南に位置する人口約30万人の福岡県久留米市にも新幹線駅がある。人口10万人当たりの医師数（平成27年国勢調査人口による）が全国1位など医者町の町としても知られる久留米市には、昭和3年に創立された九州医学専門学校を前身とし、現在では6学部、12学科、5大学院を擁する私立久留米大学がある。

先に九州新幹線では通勤、通学目的の利用者が一定数あることを述べたが、久留米市を始め2市3町からなる久留米定住自立圏が九州新幹線全線開業直後の平成23年9月に行った調査では、久留米駅で乗り継ぎ、久留米大学、久留米高校に通学する利用者が、平日、休日を問わず一定数あった。通学利用者では女性の割合が高く、一人暮らしをせずに済む学生や、その親の新幹線利用の満足度は、通勤の場合と異なって高いとする見解もある。

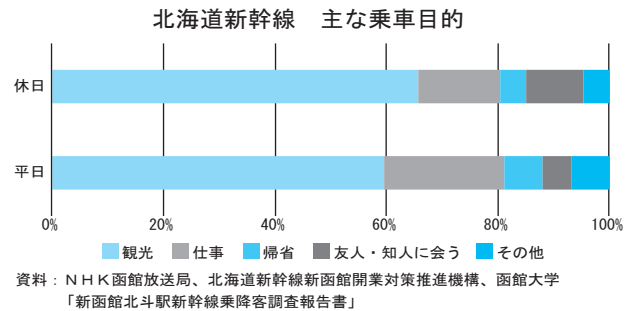
(3) 北陸新幹線 信越県境地域の利用状況

北陸新幹線上越妙高駅から、同駅始発・長野駅終着の上り臨時「はくたか」が通年運転されている北陸新幹線上越妙高駅でも、上越妙高駅の停車機会を拡大していくことを目的として、平日（月～金曜日）の利用を増やすべく利用実態調査が行われている。この調査は、上越市企画政策部 新幹線・交通政策課が行ったもので、平日（月～金曜日）利用状況を、朝の当駅始発・長野駅終着の上り臨時列車、午前の定期列車、午後の定期列車の3つの時間帯にわけ、把握、分析している。

朝の臨時列車は、北陸新幹線上り定期列車の始発駅がすべて金沢駅で、当駅の上り始発列車が7時台となることから、利便性確保のために当駅と長野駅との間で運航されているもので、この列車には長野駅で降車する利用者も多い。

注目されるのはこの列車を長野駅で降車する利用者の利用目的で、通勤・通学の利用者が全体の63%を占めている。同市は開業初年度にもこの調査を実施しているが、それに比べ22ポイント増加しており、「日常生活の中で新幹線を活用される方が徐々に増えてきている様子が確認できた。」としている。

図表Ⅳ-3-(2)-3

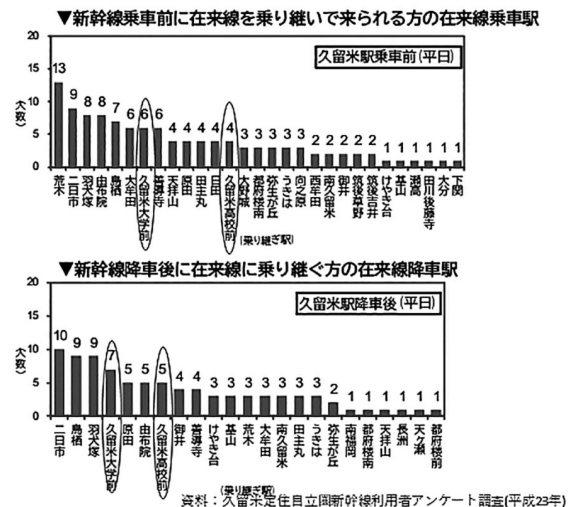


図表Ⅳ-3-(2)-4

久留米駅からの交通機関別所要時間			
	車	在来線	新幹線
博多駅	約50分	約35分	約20分
熊本駅	約1時間30分	約1時間25分	約30分
鹿児島中央駅	約3時間10分		約1時間30分

図表Ⅳ-3-(2)-5

久留米駅乗り継ぎ実態
 <久留米駅 平日>
 ・在来線の乗継では、乗車前、降車後ともに多様な駅の利用がある。



図表Ⅳ-3-(3)-1

図 1-3 降車駅の利用割合 (N=63)

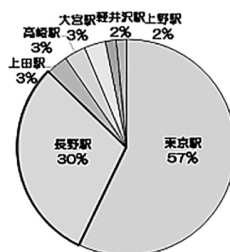
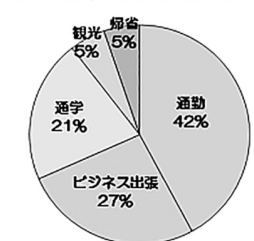


図 1-4 長野駅利用者の利用目的



資料：上越市企画政策部新幹線・交通政策課「交通政策調査対策特別委員会資料」（平成30年2月21日）

図表IV-3-(4)

北陸新幹線関係 移住定住・新幹線利用を進めるための施策・制度一覧表

県	自治体	埼玉県	群馬県	長野県	新潟県	富山県	高岡市
制度の名称	熊谷市	安中市	佐久市	飯山市	糸魚川市	黒部市	富山市
	新幹線らく買通勤事業	安中市マイホーム取得支援金	令和6年度移住促進サポートプラン(移住促進住宅取得費等補助金)	飯山市新幹線通勤補助金 飯山市新卒者JIR通勤補助金	定住促進奨学金制度	黒部市新幹線通勤奨学支援補助金	富山市新幹線で通学推進事業
主な内容	新幹線定期券購入補助金	市内に住宅を始めて取得して定住する者 ●基本額 10万円 (住宅取得費用の3%相当額、上限10万円) ●転入加算 5万円 過去3年安中市に住民登録がなく、申請時に45歳以下であること ●子ども加算 2万円 申請者または配偶者に小学生の以下の子ども、小学生の以下の子どもの居る場合(人数の加算なし) ●空家バンク加算 3万円 取得した住宅が安中市空家バンク登録物件である場合 ●新幹線通勤加算 20万円 ・申請時に本人または配偶者が県外への通勤のために安中様名駅から定期券により新幹線を利用している場合	●新築物件取得補助金 ●中古住宅取得補助金 令和4年度をもって住宅取得補助終了 ●新幹線通勤定期券購入補助金 一人あたり最高年30万円×最長3年で最高90万円 新幹線定期券を在久平駅で購入した者で購入額から通勤手当額を控除した額の2分の1の額	●定期券補助金 一月5千円×2年間を限度 北陸新幹線またはJR飯山線を利用して通勤する者 ●定期券補助金 定期券代から会社からの通勤手当を引いた額の2分の1以内(一ヶ月あたり15,000円を上限) ・期間 最長2年	●通常定期券購入費の1割 ・定期券購入費の2分の1 (月額上限4万円) ・学校の修学年限 ●返済免除 卒業後市内に居住し、就業する場合、返還額の3分の2相当額を免除	●通勤定期補助金 定期券代から勤務先からの通勤手当を減じた額の2分の1相当額(上限1万5千円) ●通常定期補助金 月額2万円×定期券期間	●定期券購入助成金 1か月定期券 1万円 3か月定期券 3万円
	主な要件	●新幹線らく買通勤事業 ①熊谷市内に住民票があること ②令和4年4月以降に就職をした方 ③新規申請日において30歳未満の方 ④熊谷市に7年以上住む意思のある方 ⑤熊谷駅を新幹線通勤の起点としている方 ⑥市税等の滞納がないこと ⑦申請者及びその世帯全員が市税及び国民健康保険税を滞納していないこと ●通勤定期券事業 ①熊谷市内に令和4年4月1日以降に転入すること ②(1年以内の再転入を除く) ③住宅を取得して5年以上上居する意思があること ④転入日に申請者又は配偶者が40歳未満であること ⑤熊谷駅を新幹線通勤の起点とすること ⑥転入日に申請者又は同居する配偶者のいずれかが40歳未満であること	●空家バンク加算 取得した住宅が安中市空家バンク登録物件である場合 ●新幹線通勤加算 ・申請時に本人または配偶者が県外への通勤のために安中様名駅から定期券により新幹線を利用している場合	令和4年度までに住宅取得者補助金の交付決定を受けかつ佐久市の住民基本台帳に登録された方	北陸新幹線を利用して通勤する人で次の全てに該当 ①飯山市内に住所を有する40歳未満の方 ②北陸新幹線飯山駅を利用して通勤する方 ③市内に継続して5年以上住居することを誓約できる方	北陸新幹線またはJR飯山線を利用して通勤する方で次の全てに該当 ①飯山市内に住所を有すること ②当該年の卒業生 ③市内に継続して5年以上住居することを誓約できる方	①糸魚川市民であつて、新幹線定期券を購入しJR糸魚川駅から大学等に通う方 ②大学等を卒業後に引いて、引き続き市内に住所を有し、地元就職する意思を持つ方 ③公共交通機関を利用して通勤する人 ④市外の大学等に在学する人 ⑤公共交通機関を利用して通勤する人

(4) 北陸新幹線沿線自治体の対応

前頁に、北陸新幹線（大宮～金沢間）の沿線自治体の通勤・通学推進策をまとめた。いずれも、就職、進学を機に自治体から転出する人を抑制しあるいは優遇措置により移住者を呼び込む意図があると考えられる。

① 定期券購入補助

通勤・通学定期購入の一部を補助するもので、自治体によって通勤に対するもの（熊谷市、安中市、佐久市、飯山市）、通学に対するもの（糸魚川市）、あるいはその両方（黒部市、高岡市）というタイプがある。

通勤定期補助は定期券購入額から勤務先からの通勤手当を控除した額の一定割合または定額というタイプが殆どとなる。通学定期補助は月額定額となる。

なお、この通勤通学補助制度については、平成29年度からまとめているが、この間、安中市が令和5年度に現在の名称と支援内容を実施、高岡市が従来通勤補助だったのを通学補助も加えたこと、富山市が通学補助を令和5年度を以て終了などの変化があった。

② 定期券購入金の貸付

通学定期購入額補助を貸付で行うタイプがある。上越市では奨学金に定期券購入額を上乗せ（月額6万円以内）する。卒業後市内に居住する者は一定割合を返済免除としている。

③ 通勤定期に関連補助を絡めたセットメニュー

通勤定期補助の他に様々な助成事業を組み合わせる移住・定住を図る自治体がある。

安中市は「安中マイホーム取得支援金」の名で、住宅を取得して移住してきた者に対し、基本額（住宅取得価額の3%、上限10万円）、転入加算（過去3年間市内に居住しておらず申請時45歳以下で5万円）、子ども加算（転入者に子どもが居る場合、2万円）空き家バンク加算（市の空き家バンク登録物件を取得、3万円）の支援金支給に新幹線通勤加算（10万円）を上乗せするという設計になっている。

佐久市は新幹線定期補助（通勤手当控除後の1/2、年額30万円以内、最長2年）に新築物件取得補助（最高40万円）、中古物件取得補助（最高20万円、市空き家バンク登録の物件20万円加算）から成る「移住促進サポートプラン」事業を実施していたが、住宅取得（新規・中古）補助は令和4年度を以て終了。新幹線通勤定期券購入補助のみ残っているが、この対象が令和4年度以前に当該住宅取得補助を受けた者に最高年30万円×3年補助するものであることから、間もなく対象者が消滅し、当該事業は終了していくものとみられる。

新幹線通勤補助については、佐久市によると「想定よりも利用者が少ない」としており、要因として新幹線通勤者のリモートワークへの傾斜や地域内への転職・転居が進んでいると考えており、これにより制度終了へと向かったものと思われる。

北陸新幹線金沢延伸以降、富山県の糸魚川市から富山市、金沢市方面への通勤、通学利用が定着してきたと指摘されており（櫛引^(注)）、通勤・通学補助制度による結果、もしくはこの流れを捉えた施策であると考えられる。

（注）櫛引素夫 「フォーラム新幹線学 2020 新幹線は地域をどう変えるのか」 古今書院

(5) 当地域にとっての「新幹線通勤」

当地域で期待が高まっている新幹線通勤であるが、JR 東海・東日本をみると、JR 東日本は通常でも旅客運輸収入における定期収入比率は通常で 4.5%前後、東北・上越新幹線方面に新幹線通勤対応の列車を走らせているのに対し、JR 東海は通常 1%台前半程度となっている。

リニア新幹線は東京―名古屋（－大阪）間を最短で繋ぐということから、各駅停車は 1 時間に 1 本とされており、利用者には使い勝手が良いと言い難い。

1 本逃すと次は 1 時間後、ということが都会の人に受け入れられるか、が懸念される。

品川駅からリニア長野県駅までは実キロ 179km で北陸新幹線の上田駅とほぼ同じとなり、利用者には同等の距離感覚になると思われる。V 章 1. (1)、(2) の通り、県下各市町村の社会増減では、軽井沢町、佐久市は全般に社会増となっているのに対し上田市はそうっていない。

次に、料金問題については、平成 27 年の当研究所試算では、リニア新幹線の品川―長野県駅間の乗車料金の算定基礎である営業キロは 226km となり、北陸新幹線東京―長野駅間とほぼ同じになる。リニア料金は、現在の東京―長野駅（同 222 km）の料金感覚あるいは「のぞみ料金にプラスする料金体系」となることを考慮すれば、更に高額感が生ずると思われる。

前回試算の際は、JR 東海管内で営業キロがほぼ同じの東海道新幹線掛川駅での通勤定期料金を掲げたが、これだけの通勤定期券代を負担できる個人・企業がどれだけあるかということになる。

新幹線通勤をこの地で広く実現させるにはこの料金問題を地域で取り組む必要があると考える。

図表Ⅳ-3-(5) 新幹線通勤の料金目途(再掲)

新幹線料金および定期券代				
	営業キロ	片道乗車券代 (特急料金含む)	通勤定期券 (1ヵ月)	通学定期券 (1ヵ月)
佐久平駅	164km	6,340円	132,830円	94,360円
上田駅	189km	6,670円	144,310円	100,310円
リニア長野県駅 (推定値)	実キロ 179km ①営業キロ226km	②約7,500円	③約172千円	④約119千円以上

注① リニア品川駅～長野県駅間の営業キロ数は示されていないため、
品川・名古屋駅間 実キロ 285km、営業キロ359km
品川・長野県駅間 実キロ 179km から、
品川・長野県駅間営業キロ＝179km×359km÷285km≒226km

注② リニア料金は品川・名古屋間ののぞみ料金にプラス700円との料金目処が示されているため、
11,090円（乗車券・特急券計）+700円＝11,790円
11,790円×226km÷359km≒7,500円 (①、②：鉄道ジャーナリスト梅原 淳氏のご教示による)

注③④ JR東海の定期券料金計算方式が示されていないため、東海道新幹線の東京～掛川駅間（営業キロ229km）の料金を示したが、リニア新幹線は東海道新幹線料金に割り増しになるのでこれを上回る。

飯田信用金庫「リニア中央新幹線開通に係る調査報告書」(平成 28 年 3 月)131 頁

4. 観光利用・地域間交流の状況

2016（平成28）年3月26日に新函館北斗～新青森間が開業した北海道新幹線。新青森～東京間を東北新幹線と接続して東京駅まで、現在は4時間を切って結んでおり、2030（令和12）年度末には札幌への延伸が予定されている。

開業直後にNHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学が行った「新函館北斗駅新幹線乗降客調査」では、観光目的で利用する利用者が約6割を占めている。

利用者の居住地も道外が87%、この中では青森県在住者が最も多く13%を占める。次いで東京都12%、宮城県10%、岩手県8%などとなっていた。ちなみに東京都からの来道者は航空機の利用が多く、開通翌年に北海道総合政策部交通政策局交通企画課が携帯電話の位置情報や情報サービス・アプリの利用実績等のビッグデータを活用して行った「北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」（以下「流動調査」という）では、東京都在住者の新幹線利用は、全来道者の5%を占めるに過ぎない。

流動量調査では、北海道新幹線開業前後で函館周辺の主な観光エリアにおける来道者の延べ滞在時間（時/日）の変化も調査しているが、開通翌年に関する限り、函館山は4割以上、大沼公園は2割増加し、このほか、湯の川、函館ベイエリア、元町、五稜郭では1割以上の増加が見られるという。

また、来道時の新幹線利用者は、函館市を含む北海道渡島振興局管内を起点に、札幌市を含む石狩振興局管内や、江刺市、奥尻島などを管轄する北海道檜山振興局などへの移動が多いが、道北への移動も一定数見られ、道内を広く移動しているという。

先に青森県在住者が新幹線を利用して来道することが多いと述べたが、北海道在住者が新幹線を利用する場合にも行き先が青森県であることが多い。青森県と函館など道南は、古くは縄文時代から人の行き来があったが、昭和63年3月の青函トンネル開通を一つの契機として、この圏域を更に活性化していこうとする取り組みが進められている。行政においては「青函圏交流・連携推進会議」や「青森・函館ツインシティ」宣言に基づく交流事業のほか、大学、金融機関をはじめとする民間企業など、様々な主体が交流に参加している。

中でも、青森、南北海道の女性によるまちおこしグループ「津軽

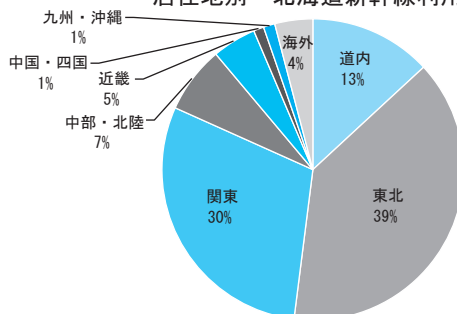
図表Ⅳ-4-1

＜エリア別の滞在時間変化状況＞

開業前 順位	エリア名	延べ滞在時間（時/日）		変化率 （B/A）
		開業前（A）	開業後（B）	
1	函館ベイエリア	1,294,100	1,491,700	115%
2	湯の川エリア	939,800	1,099,600	117%
3	五稜郭エリア	565,700	645,000	114%
4	大沼国定公園周辺	419,600	505,200	120%
5	函館山周辺	362,500	369,500	102%
6	南茅部周辺	299,100	305,800	102%
7	北斗市上磯	149,100	151,200	101%
8	元町エリア	137,600	158,300	115%
9	函館空港	131,500	130,500	99%
10	函館山エリア	125,600	180,400	144%
11	松前城・道の駅「北前松前」周辺	89,400	91,100	102%
12	函館フェリーターミナル	80,500	84,200	105%
13	北斗市大野	77,500	76,100	98%
14	開陽丸青少年センター・江差追分 館・いしえ会館周辺	66,000	75,900	115%
15	福島町青函トンネル記念館・道の駅「橋 の里ふくしま」周辺	58,100	58,000	100%

資料：北海道総合政策部交通政策局交通企画課
「政北海道新幹線開業後における道内旅客流動調査」

図表Ⅳ-4-2 居住地別 北海道新幹線利用者



資料：NHK函館放送局、北海道新幹線新函館開業対策推進機構、函館大学
「新函館北斗駅新幹線乗降客調査」

図表Ⅳ-4-3



15. 江差百人の語り部へマグ女
カフェランチ&歴まちガイド
散策

日時
4月中旬～11月中旬まで毎日開催
12:30～14:00頃

集合場所
北海道江差町・早月（さつき）蔵
チャミセ（北海道江差町字姥神町
18-1）

詳細はこちら ▶

海峡マグロ女子会」(愛称「マグ女」)はご存じの方も多いのではないか。「津軽海峡を、もっともっと個性輝くエリアにしたい」とするこのグループは、2014(平成26)年、北海道新幹線開業をきっかけに結成された。「津軽海峡エリアのすみずみに、お客様の通る毛細血管を張り巡らしたい」という思いで、2016(平成28)年から「マグ女のセイカン博覧会」を実施している。これは「地元を知り尽くした、たくましく、しなやかな女性たちが考えた、とっておきの寄り道旅」で、様々な企画がある。

こうした取り組みは、長野県飯山市を含む北陸新幹線沿線市町村でも見られ、近時「北陸新幹線沿線連絡会議」が発足した。行政界を超える行政計画の策定などには困難も多いが、新幹線開通を見据え、各種の連携の動きは多い。

地域間交流などは新幹線開業前から準備されていた場合が多い。また、国土交通省「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査令和元年度調査結果」では、「乗降客数を増加させ、整備効果を拡大するためには、定住振興や観光振興、二次交通の強化といった施策を講じることが効果的と考えられる」としている。整備新幹線とリニア新幹線を同日に論じることには無理があるのかもしれないが、リニア開通を見据え様々な準備が必要なのではないかな。

5. リニア新幹線と世界へのゲートウェイ

(1) ゲートウェイの状況

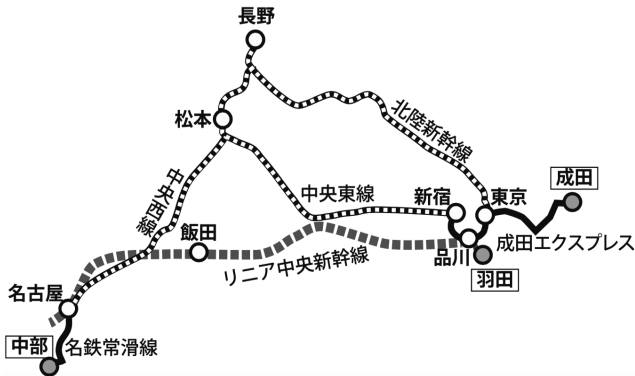
当地域にできるリニア駅については、「長野県の南の玄関口」、「世界へのゲートウェイ」が掲げられている。県内の現状をみると、長野、松本、飯田から成田、羽田、中部の各国際空港への時間距離は概ね下表のようになる。

当地域は、中部国際空港までが松本市と飯田市でほぼ同時間であることを除き、成田・羽田については長野市、松本市と比べ1時間から2時間多く要することが判る。

リニアにより品川駅 45 分、名古屋 25 分程度になると県内で国際空港に最も近い地域となることは確実である。

図表Ⅳ-5-(1)-1

世界へのゲートウェイ概念図



図表Ⅳ-5-(1)-2

公共交通利用 各国際空港までのアクセス時間

空港	長野	松本	飯田	備考
成 田	北陸新幹線(上野駅) - 京成ライナー 87分+48分=135分	中央東線あずさ(新宿駅) - 成田エクスプレス 152分+80分=232分	中央高速バス(新宿バスタ) - 成田エクスプレス 255分+75分=330分	第2ターミナル駅までとする 日航(ワンワールドグループ)、ANAなどの国際線
羽 田	北陸新幹線(東京駅) - JR(浜松町駅) - 東京モノレール 93分+6分+13分=112分	中央東線あずさ(新宿駅) - JR(品川駅) - 京浜急行 152分+19分+17分=188分	中央高速バス(新宿バスタ) - JR(品川駅) - 京浜急行 255分+20分+11分=286分	国際線の第3ターミナル駅までとする
中 部	中央西線しなの(名古屋駅) - 名鉄ミュースカイ 181分+28分=209分	中央西線しなの(名古屋駅) - 名鉄ミュースカイ 129分+28分=157分	中央高速バス(名古屋BC) - 名鉄ミュースカイ 137分+28分=155分	名鉄常滑線 - 空港線中部国際空港駅までとする

・ジョルダン「乗換案内」および各空港HPによる。
・乗り換え時間、待ち時間は含めない。

リニア長野県駅への移動時間を考慮すると、県内のある程度広域の地点から海外へ向かうためにリニア長野県駅を利用する、まさに当地が「長野県の国際的な玄関口」となっていくことが現実のものとなる。

リニア開通への期待として、市内旅行社への聞き取りでは、「羽田空港へのアクセスが劇的に短縮すること」が挙げられた。

現状の5時間超から1時間余と大幅な短縮となるほか、「羽田は世界各国との路線が多く、乗り入れ航空会社の競争が激しいため、料金的にも他空港の路線より安く、海外路線における選択肢が増える」との見方がある。

当地域のリニア開通後の航空機利用および海外からの来訪者の当地域への航空機利用に大きな変化が生ずると考えられる。

(2) 海外出国の状況

海外へ出かける人の状況を、法務省出入国管理統計を見ると、コロナ前の2019（令和元）年の20,080千人が最多で年々増加を示してきたが、コロナ発生により2020（令和2）年には前年の15%程度にまで落ち込んでいる。

2023（令和5）年までには回復傾向が見られるが、まだコロナ前の半分程度となっている。

港別に出国者数が発表されているが、港でも船での出国はコンマ以下であるが2023年には船での出国が増加しているのが目を引く。

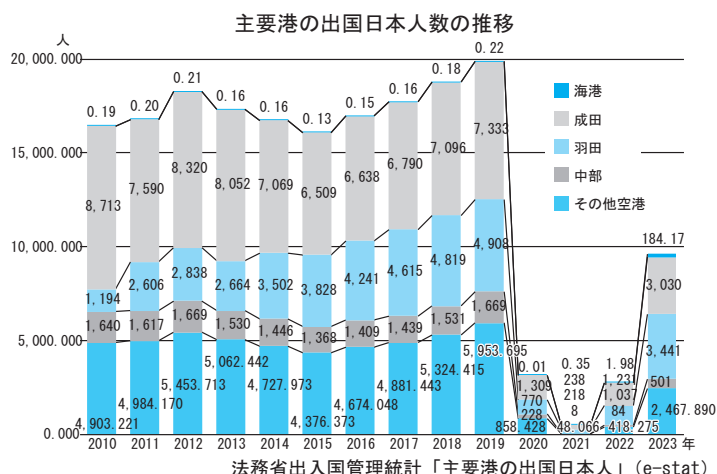
空港では、従来「国際線は成田」により過半を占めたが、航空政策の変更により羽田のシェアが徐々に上がり、コロナ期に更にシェアを上げたことが判る。

県内関連として成田、羽田、中部の推移は以上の通りであるが、関空、福岡、新千歳など「その他空港」も徐々にシェアを上げていたが、コロナを経てややシェアダウンとなっている。

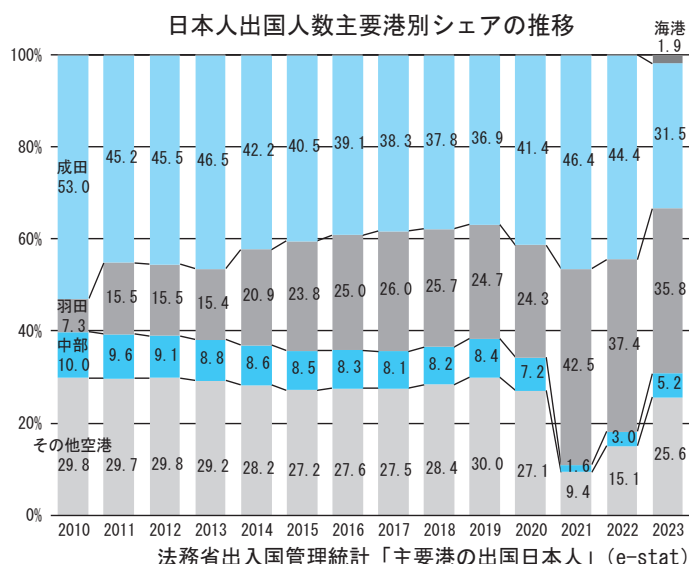
海外へ向かう上で、国際空港へのアクセス状況は重要となる。また海外の人を当地に迎え入れるあるいは海外の方々が当地を訪問することについても同様と言える。

前項の通り、当地域については従来メインで利用されていた中部空港へのアクセスが更に改善される上に、羽田・成田へは劇的な短縮が実現する。当地域が中部と羽田・成田の両方向を睨んだ利用が可能となり、「世界へのゲートウェイ」が実現していくことと思われる。

図表Ⅳ-5-(2)-1



図表Ⅳ-5-(2)-2



6. 国土政策と新幹線

(1) 「第三次国土形成計画」と当地域

(7) 国土形成計画とは

2023(令和5)年7月、第三次国土形成計画が閣議決定された。

国土形成計画は、国土政策上の様々な課題に対する対応策を示し、国民が安心して生活しうる国土の将来像と、豊かでゆとりある国民生活のあるべき姿を提示する「国土の将来ビジョン」を示したもので、具体的には、土地、水、自然、社会資本、産業、文化、人材等を含めた、おおむね10～15年の期間にわたる長期的な国土づくりの指針を示すものである。

これは国の計画であり、地域が直接に影響されるものではないが、増田寛也部会長を始め産学官の有識者が19回の審議を重ねて創られた今次の国土形成計画(以下「今次計画」という)で示された我が国を取り巻く現状認識とその対応策等は、今次計画を踏まえて全国8ブロックごとに策定される「国土形成計画(広域地方計画)」はもちろんのこと、各自治体が今後策定する各種計画の背景認識や対応策、民間活動の前提としても準拠、利用されることが見込まれる。

また、今次計画には、リニア中央新幹線に関する記述も相当量ある。

そこで、今後の当地域を考える一助となることを期して、今次計画で示された目下の国土に関する背景、情勢認識や示された対応策、リニア中央新幹線に関する姿勢をかいつまんでご紹介したい。

(イ) 今次計画の背景認識 ～「時代の重大な岐路に立つ国土」～

今次計画でまず目を引くのは、今次計画の背景事情の認識を一言で表した「時代の重大な岐路に立つ国土」の言葉ではないか。

前身の全国総合計画時代を含め、国土形成計画には計画の時代背景や情勢認識が付されるが、このように国土形成計画の時代背景や情勢認識にキャプションが付されたのは珍しく、その言葉も切迫感に満ちていると感じられる。

今次計画の小項目は、「未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機 ～人口減少・流出の加速と利便性の低下の悪循環～」から始まる。

飯田市の場合、平成に入ったあたりから年少人口割合の減少、老年人口割合の増加が見られ、2000年代になると総人口の減少もみられるようになることは前述のとおりである。

今次計画では、このように当地域が経験しつつある少子高齢化の趨勢が、「小規模都市から、日常生活において地方の中心的な役割を担う中規模都市(人口5～30万都市)へと拡大する見込みとなっている」など今後も人口減少の趨勢が続く見込みであるにもかかわらず、「東京一極集中を始めとした、人口が偏在化する傾向」にあり、特に地域でその影響が大きく出ることを懸念している。

国民の豊かさに直接かわる一人当たりGDPは、分母にあたる人口が減少すれば、分子のGDPが減少しても縮小しないことは考えられる。しかし、例えば「地域公共交通は、人口減少に加え、コロナ禍において経営状況が悪化した。赤字事業者の割合は2020(令和2)年度で乗合バス約99.6%、地域鉄道約98%と危機的な状況となっている。今後更に人口減少が進む中、その維持が困難となることが想定される」、「人口減少は、交

通・物流、医療・福祉・介護、インフラメンテナンス等の地域の生活サービスの維持に不可欠な担い手の不足に直結する。地域の生活サービスの利便性低下は、買物弱者の増加、救急医療や出産、子育て、福祉・介護等へのアクセス困難など、真に必要な日常的な生活サービスに対する生活者の暮らしの安全・安心を失いかねない深刻な問題となっている」、「インフラの多くを管理している市区町村では、財源不足に加え、土木系を含む技術系職員数が減少し、全国の4分の1の市区町村で技術系職員が配置されていないなど、メンテナンスに携わる担い手の不足も深刻な状況」であり、「こうした地域の暮らしを支える様々な生活サービス提供機能の低下・衰退は、地方からの更なる人口の減少・流出を招き、地方衰退への悪循環に拍車がかかることとなり、地方の危機ともいえる深刻な状況が全国で広がることが懸念される」としている。つまり、人口減少が地域住民の生活基盤が揺るがし、それが更なる地域の衰退につながることを懸念されているのである。

これに加え、自然災害が激甚化しているにもかかわらず「災害リスクの高い地域に居住している人口は、2015（平成27）年は約8,600万人で総人口の約68%を占める。2050（令和32）年には約7,200万人となるが、東京一極集中など、都市部への人口集中等により、人口が減少する中でもその割合は約71%に高まると推計される」など災害からの回復力の脆弱化や、気候温暖化、生物多様性の喪失、加えて「DX, GX など激化する国際競争の中での競争力の低下」、ウクライナ危機等が炙り出した「エネルギー・食料の海外依存の高まり」、「東アジア情勢など安全保障上の課題の深刻化」といった「激動する世界の中での日本の立ち位置の変化」も相俟って、国土は重大な岐路に差し掛かっているというのである。（「」は、特に記載のない限り国土形成計画。以下同様）

(ウ) 今次計画が目指す国土の姿～「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

上記の背景認識に立てば、「地域の資源を総動員し、地域の力を結集して、地域の活力を高め」た「活力ある国土」、あるいは「災害等に屈しないしなやかで強い国土」づくりを進めた「安心・安全な国土」を目指し、あるいは「世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む、個性豊かな国土」が、今次計画の「目指す国土の姿」となる。

今次計画では、この目指す姿を、「①民の力を最大限発揮する官民連携、②デジタルの徹底活用、③生活者・利用者の利便の最適化、④縦割りの打破（分野の垣根を越えた横串の発想）」によって達成しようとしている。

①の連携とは、「共有化された目的を持つ複数の人及び機関（非専門職も含む）が、単独では解決できない課題に対して、主体的に協力関係を構築し、目的達成に向けて取り組む相互関係の過程（吉池、栄 2009）」とされることが多い。また自治体の広域連携に限れば、「行政サービスの実施等において、複数の地方自治体がその区域を越えて協力すること（福田1頁）」とされるが、今次計画に言う「連携」を、官民の連携まで視野に入れて正確に定義することは、筆者の手に余る。ただ、今次計画には「従来の固定的な圏域の発想から脱却し、多様な官民パートナーシップの取組が重層的に連なる」とあり、行政界にとらわれず地域の資源と知恵を結集して「地域力」を最も発揮することが求められているとはいえるだろう。

今次計画ではこうした地域力を最も発揮できる行政上の単位について言及があり、「市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される」単位を「地域生活圏」とし、これが後述する「日本海側、太平洋側二面活用」に加えて「リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」」によって連結されることで、国の機能にかかわる「広域的な機能と分散の強化」と、地方の衰退を食い止めることにかかわる「持続可能な生活圏の再構築」を図るとする。「地域生活圏は細胞で、この各細胞が日本海側、太平洋側、日本中央回廊の3本の背骨に沿って連結される（増田部会長）」というのが今次計画のモチーフであり、国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」のイメージである。

各地域生活圏の規模は、概ね10万人が目途とされている。当地域ではすでに南信州広域連合(14市町村)や、南信州定住自立圏(13市町村による定住自立圏形成協定で発足)等があり、設置根拠や設置理念、目的の違いはともかく、行政事務、サービスの連携とリニア時代を見据えた広域行政計画の策定などを行っている。14市町村の人口は約148千人(令和6年4月1日現在「毎月人口異動調査」)なので、南信州広域連合、定住自立圏が概ね今次計画における地域生活圏にあたると考えてよいように思われる。今後、南信州地域連合、定住自立圏の内部における官と民による地域生活圏の共創が求められていくのではないかと。

今後の自治体連携に関し、「防災・医療、産業振興・観光振興の分野において、構成自治体がより多い市町村広域連携を志向することの重要性を確認しておきたい(太田2024)」との指摘がある。当地域にはすでに三遠南信地域連携ビジョン推進会議があり、三遠南信地域の広域連携が進んでいるが、例えば観光施策で、上伊那地域やリニア中間駅同士、さらには中山道や日本海側観光資源、さらに都市圏や「小さな世界都市(リニア将来ビジョン2022)」に表された世界とのつながりも視野に入れた、各施策に応じた大きな規模の連携も模索されていくのではないかと(リニア中央新幹線中間駅を核とする「新たな広域中核地方圏の形成」)。

前述のとおり、今次計画では民の力も最大限発揮することが求められている。観光施策に即して言えば、官の施策に協力するのであれば、民の側が発想するのであれば、例えば観光事業者が有する他地域の観光資源等を参照して当地域の観光資源に反映するとか、あるいは回遊ルートを構築するなど民の力が発揮できる場面で、今まで以上に注力することが求められるのではないだろうか。

②のデジタルは、今次計画が目指す国土の姿を実現する上で、様々な局面で活用することが求められている。

前述の地域生活圏に関するものだけを取り上げても、「官民連携・分野横断による地理空間情報等のデジタルデータ及びデータ連携基盤・オープンデータ流通基盤の効率的・効果的な整備・活用」、例えば「3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化、デジタル技術を用いた都市空間再編やエリアマネジメントの高度化、データを活用したオープン・イノベーション創出」といった「街づくりDX」、「自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービス」による「地方におけるヒトやモノの円滑な移動・配送の確保」、「地域資源とデジタル技術を活用した中山間地域の活性化」、「遠隔診療(オン

ライン診療)の普及を含めた質の高い医療の効率的な提供体制の確保や将来の医療需要に応じた地域医療構想の実現」「遠隔・オンライン教育を活用した質の高い教育環境の提供」等々、デジタルの活用施策は目白押しである。

今次計画の産業面では、「我が国産業における内需縮小や輸出競争力低下、労働力不足の深刻化、GX・DX・経済安全保障など国際的な競争環境の激変、巨大災害リスクの切迫、地域産業を取り巻く諸課題など、我が国産業をめぐる構造的な状況変化を踏まえ、国土全体で地域特性を活かした成長産業の分散立地等や既存コンビナート等の強化・再生、地域の経済・雇用を支える地域産業の稼ぐ力の向上など、持続可能な産業への戦略的な構造転換を図る」とされている。

中でも地域産業について多くの記述が割かれ、「地域産業の成長に向けた新規産業の創出や既存産業の生産性向上、市場開拓や賃金上昇を図り、若者世代、女性にも魅力的な仕事や、高齢者、外国人等も含めた雇用の創出・拡大を通じて、成長と分配の好循環による持続可能な地域産業への構造転換を図る」とした上で、「地域の経済・雇用を支える医療・福祉・介護、地域公共交通・物流等のエッセンシャルサービスを始めとするローカルのサービス産業について、デジタル活用により業務効率や生産性の向上」、「地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化や観光DX等」による「旅行者の利便性向上及び周遊促進、観光産業の生産性向上、観光地経営の高度化」、「スマート農林水産業の実装の加速化による農林水産業の成長産業化に向けた取組」等々、地域産業におけるデジタルの活用が求められている。

こうした分野では、当然のことながら民間デジタル人材の活躍が想定されており、「地域企業と大企業人材をつなぐ人材プラットフォームの整備・活用拡大等を通じて、地域企業における経営人材の確保」、「東京等の高度デジタル人材が地域と多様な関わりを持つ関係人口になることで、持続的に地域企業のDXを推進する」などとされている。こうした民の力によって「スタートアップの促進、働き甲斐のある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上」が指向されている。

こうしたデジタル活用にかかる官民の連携は当地域でも見られる。例えば、天龍村DX基本計画の策定支援に民間副業人材を活用している。上田市では「市民、地域、行政がデジタル化でより密接につながり、共に創る未来都市」を目指して「上田市スマートシティ化推進計画」が策定されているが、今後当地域でも続々とDXに関する計画が策定、更新されていくものと思われる。

(I) 国土構造の基本構想～「シームレスな拠点連結型国土」と「日本中央回廊」リニア中央新幹線を中心に～

例えば集落生活圏内や地域生活圏内でも、人やモノ、情報の往来に支障があつては各生活圏の機能が十分に発揮されない。これは、集落生活圏と地域生活圏の往来、地域生活圏と広域レベルの高次の生活圏の往来でも同様である。

そこで今次の国土形成計画では、「時間距離の短縮や多重性・代替性の確保等を図る質の高い交通やデジタルのネットワーク強化」によって、「人と人、人と地域、地域と地域が、質の高い交通やデジタルのネットワークでシームレス（継ぎ目なく）につながり合う拠点連結型の国土構造を目指す」としている。

リニア中央新幹線も、「シームレスな拠点連結型国土」の観点から論じられている。

リニア中央新幹線は、当然のことながら、前述の「広域レベルの高次の生活圏」をつなぐものであり、「リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」が、従来の日本海側、太平洋側の連結とともに、「全国的な回廊ネットワーク」の一つとされている。「地域生活圏は細胞で、この各細胞が日本海側、太平洋側、日本中央回廊の3本の背骨に沿って連結される（増田部会長）」というのが今次計画のモチーフであり、国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」のイメージである。

回廊ネットワークには、国の機能にかかわる「広域的な機能と分散の強化」と、地方の衰退を食い止めることにかかわる「持続可能な生活圏の再構築」の二つの役割が課されるが、両者は、地方の持続可能性を確保することでできれば、東京一極集中を緩和する点で表裏一体の役割と言える。

その中で、日本中央回廊は、「東京～大阪間が約1時間で、日本列島の東西時間距離が大幅に短縮される、一体的な都市圏」、「三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域（名目GDP約360兆円、人口約7,300万人）」が新しく出現することに特徴があるとされている。

日本中央回廊の形成によって、「広域を跨ぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造」「（東海道新幹線とリニア中央新幹線の）ダブルネットワークによるリダンダンシー（多重化、予備手段の確保）を確保するという国にとっての目的と、地域、特に中間駅所在地にとっての、二地域居住といった「新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成」や、「全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圈・販路の拡大等」が図られるとする。

これまで縷々述べてきたように、時間距離の短縮の恩恵を最も受ける当地域は、リニア中央新幹線による影響が大きいことは想像に難くない。「広域を跨ぐダイナミックな対流」を取り込む一方で、「地域生活圏」を維持することで、「時代の重大な岐路」に立つ我が国の課題の解決に資することが求められているのではないか。

7. 直近の関係府省の動向

～リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議～

リニアの開業に伴い、前述の通り、リニア駅は国土形成計画に掲げる「全国的な回廊ネットワーク」を形成する上でも重要となる「日本中央回廊」の核となることから、リニア中間駅（神奈川県内、山梨県内、長野県内及び岐阜県内）予定地を始めとした新たな圏域の活性化方策について、リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議を開催し、地方公共団体（4県）からのヒアリングを踏まえ、関係府省等が連携して取組を支援することとしている。

メンバーは内閣官房を議長、国土交通省大臣官房を副議長とし、そのほか内閣府、総務省、経済産業省、JR東海などで構成されている。2024（令和6）年1月から議論を開始し、リニア中間駅のまちづくり構想等を確認したのち、2024（令和6）年9月に中間取りまとめとして公表されている。

それによれば、具体的なテーマとしては、4県の取組をベースに第三次国土形成計画の「日本中央回廊」の意義を踏まえ、時間距離短縮の効果とデジタル技術の活用から生まれる新たな「生活・交流」と「産業・しごと」、さらには圏域をつなぐ「観光」、くわえてこれらを支える「交通ネットワーク」をテーマとして設定し、未来の圏域形成の姿を描いている。

図表Ⅳ-7-1

リニア中間駅を始めとした新たな広域圏形成



(出典：リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議中間取りまとめ、内閣官房、2024年9月)

具体的には、「生活・交流」として地域生活圏、二地域居住、D Xを活用した生活環境整備、「産業・しごと」では先端技術の拠点とイノベーションハブの形成（神奈川県）、テストベッドの聖地やまなしの展開と実証実験や社会実験の支援（山梨県）、伊那谷地域の次世代先端産業等の創出・推進（長野県）、地域の特性に応じたクラスターの形成（岐阜県）などが紹介されている。「観光」では広域周遊観光の創出、「交通ネットワーク」ではリニア中間駅を始めとした新たな圏域内及び他圏域との交通ネットワークの形成、AI オンデマンド交通や自動運転技術の導入により、「シームレス」な交通体系を実現などが紹介されている。

今後の課題として、具体的に各県の取組が確実に進められるよう、現在策定中の首都圏と中部圏の広域地方計画に盛り込むとともに、広域地方計画区域を越えた広域圏同士の連携強化も図ることが必要である。くわえて、リニア開業のタイミングで、その時間距離短縮の効果が圏域内外に波及するよう、関係府省が一体となって、具体的取組への必要な予算要求、特区等の規制緩和の適用、法制度等の拡充・改正に向けて検討を進めることが必要である。

しかし、リニア開業時期が見通せない状況では、関係府省等もなかなか新たな支援策を検討するタイミングが見いだせず、当面は、個別に各県と情報交換等をしつつ、要望に応じて具体的な策を展開することになるものと考えられる。