

九州新幹線 開業影響調査

平成 17 年 3 月
鹿児島県交通政策課



調査の概要

1. 調査の目的

本調査は、平成 16 年 3 月 13 日に部分開業した九州新幹線（鹿児島中央～新八代間）が地域経済や社会生活などに及ぼしている各種の効果・影響について、鹿児島県を中心に調査・分析し、全線開業に向けた施策等に反映させていくことを目的とする。

2. 調査内容

本調査では、九州新幹線部分開業の影響を把握するために、以下の調査を実施した。

全般的な影響の把握 ～ 各種データの分析

鹿児島県内の事業所における影響の把握 ～ アンケートおよびヒアリング調査

調査対象：商店（駅周辺）、飲食店、大規模企業、特産品製造業者、レンタカー営業所

福岡、熊本における影響の把握 ～ ヒアリング調査

福岡市、熊本市の大規模小売店、複合商業施設、商社、出版社、旅行代理店等

鹿児島県における県外観光客の動向

「九州新幹線開業関連観光動向調査」結果を参照（平成 16 年度鹿児島県観光課実施調査）

九州新幹線開業の影響

1. 九州新幹線部分開業の概要

【新幹線部分開業後の各交通機関の比較】

従来の特急つばめ

所要時間	3 時間 40 分（最短）
片道料金	8,270 円（通常） 4,500 円 （4 枚切符 1 枚当り）
運行本数	1 日 30 本（15 往復）

新幹線つばめ・リレーつばめ

所要時間	2 時間 11 分（最短）
片道料金	9,420 円（通常） 7,800 円 （2 枚切符 1 枚当り）
運行本数	1 日 61 本 （上り 31・下り 30）

運行本数は鹿児島中央駅～博多駅間のみ

注：片道料金の上段は通常料金。下段は最安料金。

各交通機関の運行本数、料金等は平成 17 年 3 月現在。



リムジンバス等(鹿児島空港～鹿児島市街・福岡空港～福岡市街)を含む日本航空は平成 16 年に 2 回、割引料金の値下げを行っている

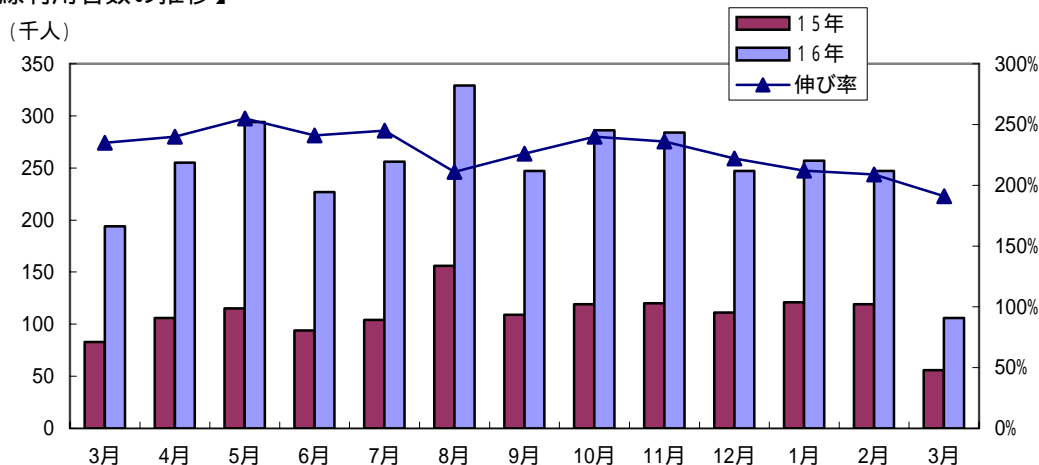
2. 九州新幹線開業の主な影響

(1) 新幹線利用者数は前年同期比2.28倍

新幹線利用者数は、平成16年3月13日の開業から平成17年3月12日までの1年間累計で322万9千人に上り、前年同期比の2.28倍の伸びとなった。

また、鹿児島中央～川内、出水駅間の通勤・通学定期（エクセルパス）の利用者も大幅に増加しており、日常的な県内での利用も活発になっている。

【新幹線利用者数の推移】



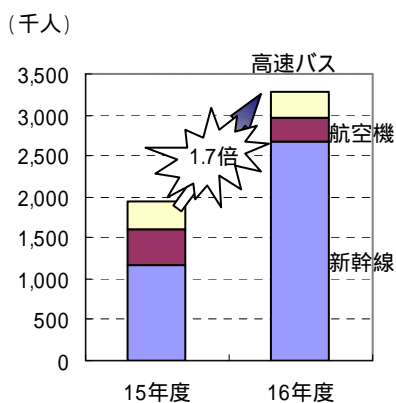
注：平成16年3月は3/13～3/31、平成17年3月は3/1～3/12の期間のデータ

出所：JR九州資料

(2) 鹿児島～福岡間の主要公共交通機関利用者数は大幅に増加

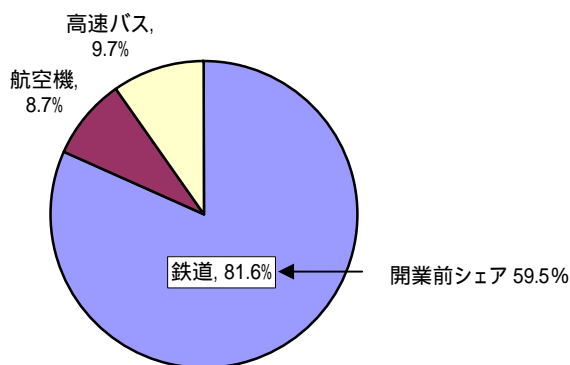
新幹線開業後（平成16年4月～平成17年1月）鹿児島～福岡間の鉄道、航空機、高速バスの利用者数合計^注は鉄道利用者が大幅に増加したことにより、前年比1.7倍となった。交通機関別の利用割合では鉄道に大きくシフト（開業前59.5% 開業後81.6%）。

【福岡～鹿児島間の主要交通機関利用者数】



出所：鹿児島県交通政策課資料

【福岡～鹿児島間の交通機関別利用割合】

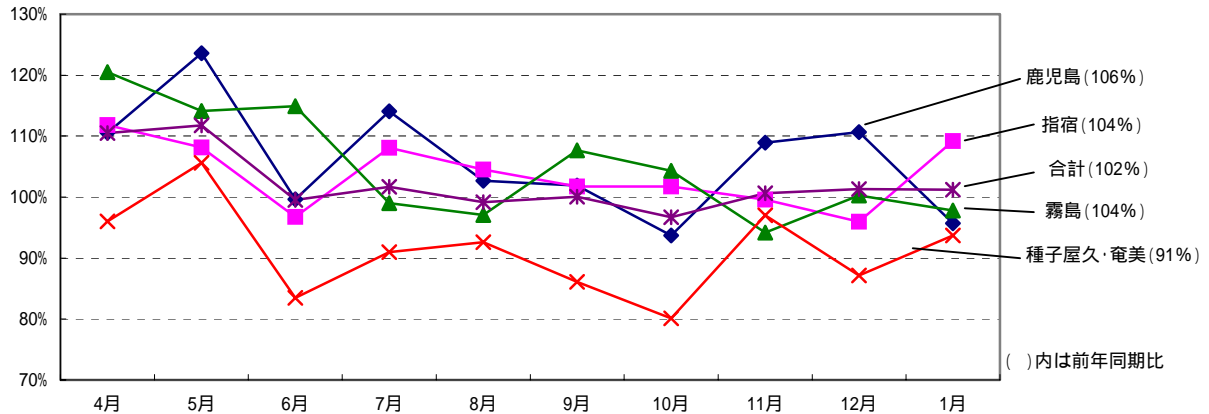


^注 鉄道および高速バスについては、鹿児島、福岡発着便の利用者数であり、この中には途中乗車、途中下車した人数も含まれる。純粋に鹿児島～福岡間の利用者データは公表されていない。

(3) 県内の宿泊客数、観光施設利用者数は増加

新幹線開業後から平成17年1月までの累計で見ると、県内の宿泊客数、観光施設利用者数ともに前年比増となっている。地域別では、鹿児島市の増加が際立っており、主要観光地である指宿、霧島でも宿泊客数は前年比やや増加している。その他の地域への波及はあまりみられず、離島地域では、宿泊客数は前年比減となっている。ただし、平成16年度は例年に比べ多くの大型台風が接近あるいは上陸しており、この影響も勘案する必要がある。

【主要宿泊施設の宿泊客数前年比推移】



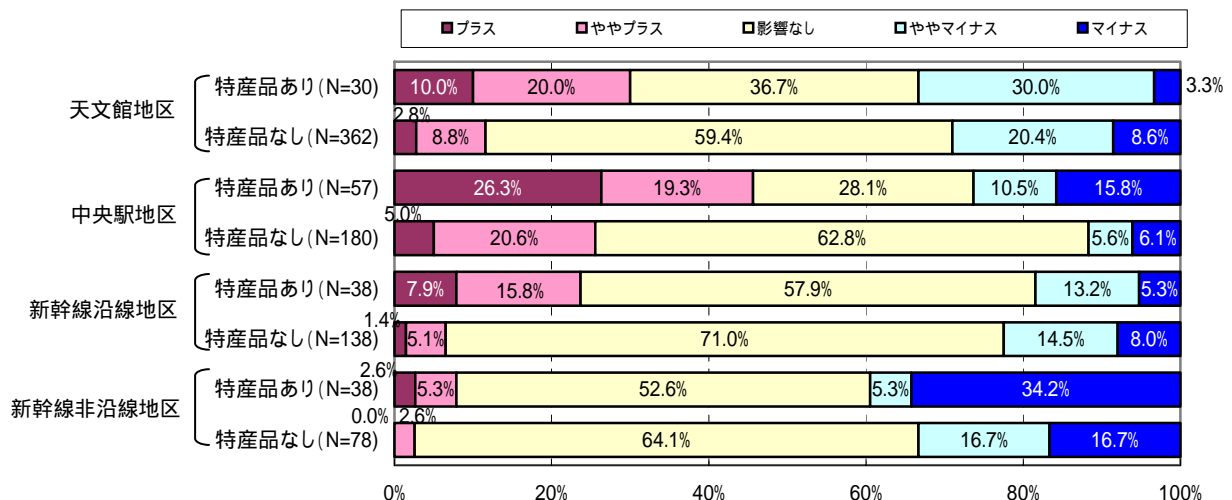
出所：鹿児島県観光課資料

(4) 特産品取扱のある商店では好影響

県外客が増加したことから、土産品など特産品の取扱いのある商店ではプラスの影響が大きく、特に中央駅地区では5割近くがプラスと回答している。ただ、「他地域への顧客の流出」や「企業間競争の激化(アミュプラザ鹿児島の開業など)」などの理由から調査を実施した既存店の範囲ではマイナスの影響もみられる。

なお、飲食店でも観光客など県外客の増加からプラスの影響を受けている割合が高い。

【地区別、特産品取扱の有無別にみた影響】

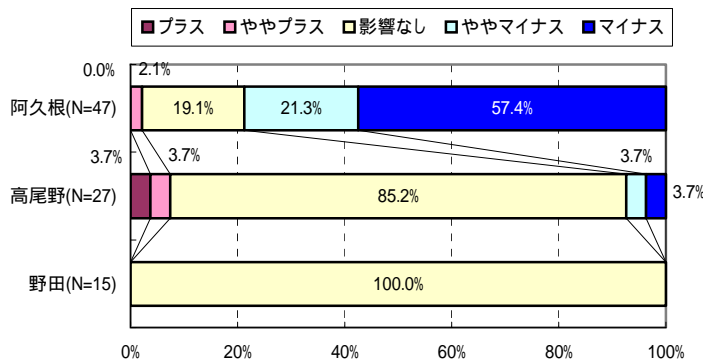


出所：鹿児島県交通政策課実施アンケート調査

(5) 肥薩おれんじ鉄道沿線の阿久根地区ではマイナスの影響が大

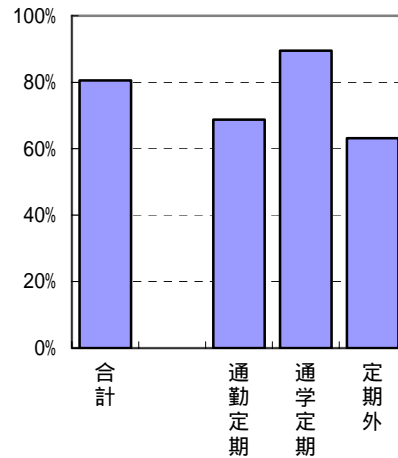
阿久根地区では周辺の長島町などの住民が阿久根駅を利用せず、直接新幹線停車駅である出水駅に向かうようになり、地元の商店も打撃を受けている。また、肥薩おれんじ鉄道の利用が当初計画を下回り不振であることもマイナス要因となっている。

【肥薩おれんじ鉄道沿線の商店における影響】



出所：鹿児島県交通政策課実施アンケート調査

【肥薩おれんじ鉄道輸送実績対計画値割合】

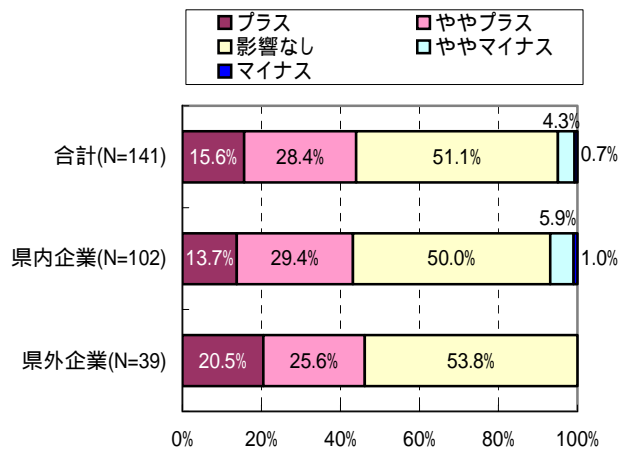


出所：鹿児島県交通政策課資料

(6) 企業活動においては、出張コストの削減、営業範囲の拡大などの好影響

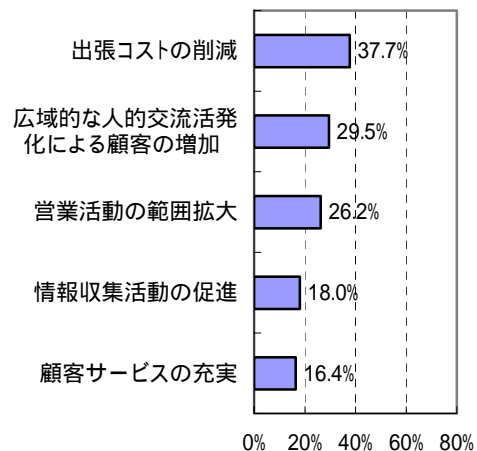
大規模企業においては、新幹線開業によってプラスの影響ありとする回答が4割以上を占めており、マイナスとする回答は5.0%に止まっている。その要因として「出張コストの削減」や「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」、「営業活動の範囲拡大」が上位に挙げられ、ビジネスチャンスが拡大したとの声も聞かれた。

【全体及び県内・県外企業別の影響】



出所：鹿児島県交通政策課実施アンケート調査

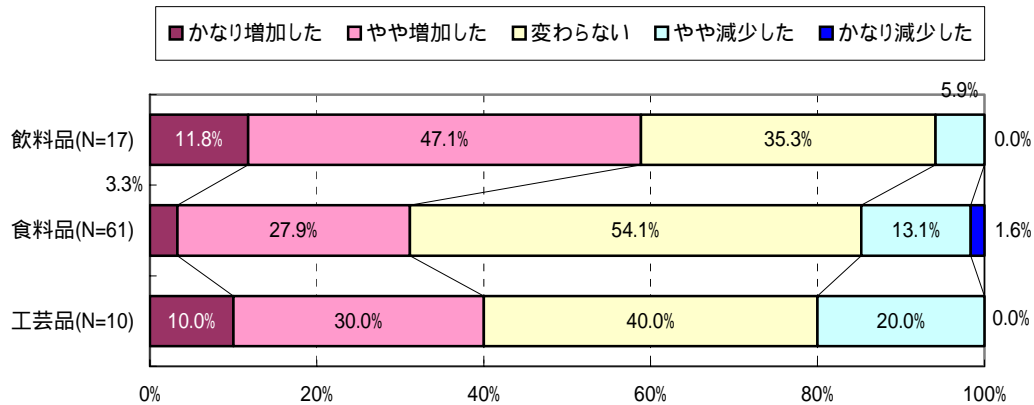
【プラスの影響要因（複数回答N=61）】



(7) 特産品製造業においては好影響で売上高も増加

特産品製造業においては、開業後売上高が増加したとする割合が3割以上を占め、減少（1割強）を大きく上回っている。このうち飲料品製造業者（焼酎業者が主）では、新幹線開業前からの「焼酎ブーム」による影響が大きく、新幹線開業によってさらに土産品や飲食店での売上増加に拍車がかかったものと推測される。

【取扱い製品別売上高の変化】



出所：鹿児島県交通政策課実施アンケート調査

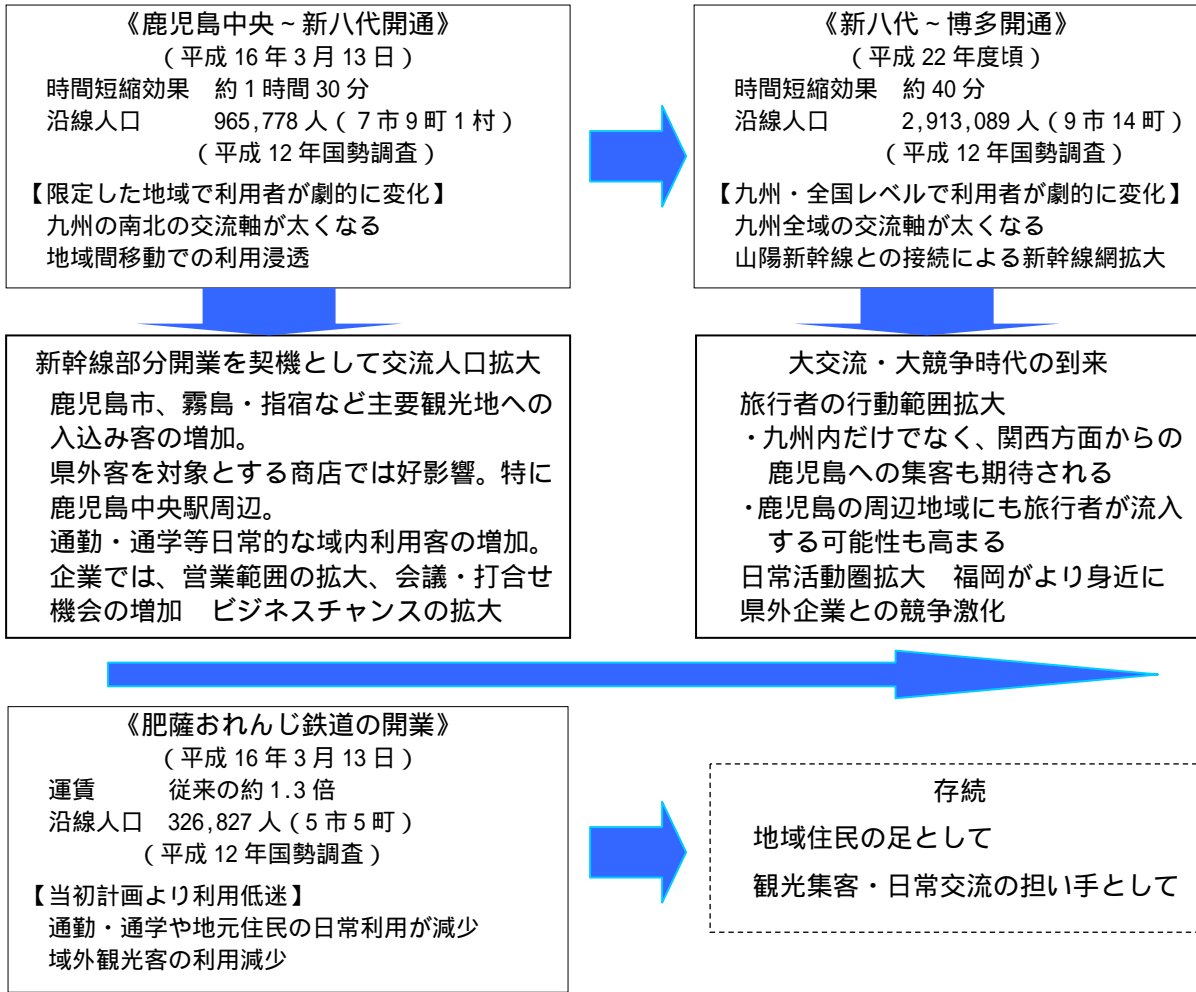
(8) 福岡の大規模小売店や劇場などの集客施設でも開業効果

福岡市内の複数の大型集客施設へのヒアリングでは、統計的なデータとしては捉えられていないが、新幹線開業後、鹿児島からの来客が増加したと感じている施設が多い。こうした集客施設では、従来熊本、大分までしかテレビCMなどの広報活動を行っていなかったが、新幹線開業後は鹿児島をマーケットとして位置づけ、テレビCMなどの広報活動を拡大している企業もみられる。

(9) 部分開業時点では鹿児島の営業所等統廃合の動きはわずか

新幹線開業前後、福岡に九州支社等のある企業が鹿児島の営業所等を統廃合することが懸念されていた。実際、大手商社で鹿児島支店を廃止して九州支社に吸収したり、大手書籍卸業者で鹿児島支店を廃止して熊本支店を新設などの動きが一部にみられた。また、鹿児島支店を県庁近くから鹿児島中央駅近くに移転したという企業もあった。しかし、これらの動きは新幹線開業に関係のないものがほとんどで、現段階では新幹線開業による目立った動きは見られず、大半の企業はまだ模様ながめの状況にあるといえる。

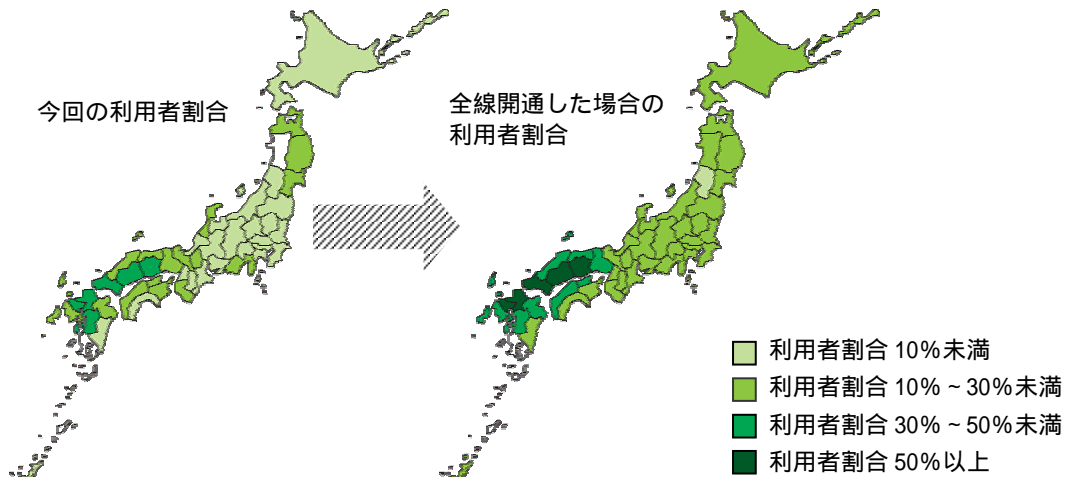
九州新幹線全線開通に向けて予想される変化



【参考：九州新幹線が全線開通した場合の新幹線の利用意向（観光目的客）】

部分開業では、広島や岡山まで集客範囲が広がったが、全線開業では関西方面までその範囲が拡大することが予想される。

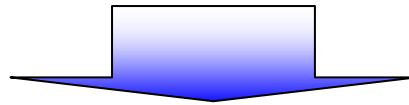
九州新幹線開業関連観光動向調査結果より ～ 平成 16 年度鹿児島県観光課実施調査



・全線開業に向けた課題と求められる取組み・支援

全線開業に向けた課題

南九州の拠点としての機能向上
地域の魅力向上
駅周辺商店街への人の流れ、賑わいの創出
駅からの二次交通の整備促進
肥薩おれんじ鉄道の利用促進
情報発信の強化



【全線開業に向けて求められる取組み・支援】

新幹線停車駅周辺に求められる取組み

商店街の回遊性の向上
個性ある商品の開発と発掘
地元客向けのサービスの強化
周辺観光地までのアクセス向上
離島航路へのアクセス向上

肥薩おれんじ鉄道および沿線地域に
求められる取組み
観光客利用の利便性の向上
モデル観光ルートの影響、PR
駅の賑わい創出

地域に共通に求められる取組み
地域の特産を活かした土産品、名物料
理の開発
個性あるイベントづくり

行政に求められる支援

南九州の広域連携
地域づくり団体などとの協働による手作りの観光地づくり
薩摩川内市、出水市への定住支援
県外への一体的な観光情報発信
海外からの観光客の誘致