

# 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業影響調査

【 報告書 】

平成 17 年 3 月

鹿児島県交通政策課



## 【 目 次 】

． 調査の概要	1
1． 調査の目的	1
2． 調査フロー	1
3． 調査結果の要約	2
(1) 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業の主な影響	2
(2) 九州新幹線全線開業に向けて予想される変化	4
(3) 全線開業に向けた今後の課題	5
(4) 今後求められる取組み・支援	6
． 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業の影響	8
1． 九州新幹線部分開業の概要	8
2． 全般的な開業の影響	9
(1) 交通機関への影響	9
(2) 観光関連への影響	18
(3) 産業面への影響	22
(4) 九州新幹線開業後の地域社会の変化	24
3． 県内事業所における開業の影響	25
(1) アンケート調査の概要	25
(2) ヒアリング調査の概要	25
(3) アンケート調査結果の要約	26
(4) 調査対象別アンケート調査結果	29
商店	29
飲食店	43
県内・県外大規模企業	50
特産品製造業	65
レンタカー営業所	74
(5) 肥薩おれんじ鉄道沿線における影響	82
4． 福岡、熊本における新幹線開業の影響	84
(1) ヒアリング調査の概要	84
(2) 福岡、熊本における九州新幹線開業の影響	85
5． 県外観光客の動向	88
． 九州新幹線部分開業の影響を踏まえた今後の課題	93
1． 九州新幹線部分開業と肥薩おれんじ鉄道開業の主な影響	93
2． 九州新幹線全線開業に向けて予想される変化	94
(1) 人的交流のさらなる活発化	94
(2) 新幹線のマイレール化	94
(3) 旅行者の行動範囲の拡大	94
(4) 県内企業の県外への営業範囲の拡大 県外企業の鹿児島への営業範囲の拡大	94

3. 全線開業に向けた今後の課題	96
(1) 南九州の拠点としての機能向上	96
(2) 地域の魅力の向上	96
(3) 駅周辺商店街への人の流れ、賑わいの創出	96
(4) 駅からの二次交通の整備促進	97
(5) 肥薩おれんじ鉄道の利用促進	97
(6) 情報発信の強化	97
. 今後求められる取組み・支援の方向性	98
1. 新幹線停車駅周辺に求められる取組み	99
(1) 商店街の回遊性の向上	99
(2) 個性ある商品の開発と発掘	99
(3) 地元客向けのサービス向上	100
(4) 周辺観光地までのアクセス向上	100
(5) 離島航路へのアクセス向上	100
2. 肥薩おれんじ鉄道および沿線地域に求められる取組み	100
(1) 観光客利用の利便性向上	100
(2) モデル観光ルートの提供、PR	101
(3) 駅の賑わい創出	101
3. 地域に共通に求められる取組み	102
(1) 地域の特産を活かした土産品、名物料理の開発	102
(2) 個性あるイベントづくり	102
4. 行政に求められる支援	104
(1) 南九州の広域連携	104
(2) 地域づくり団体（NPO、NGO）などとの協働による手作りの観光地づくり	104
(3) 薩摩川内市、出水市などへの定住支援	104
(4) 県外への一体的な観光情報発信	104
(5) 海外からの観光客の誘致	104

## 参考資料

### アンケート調査票

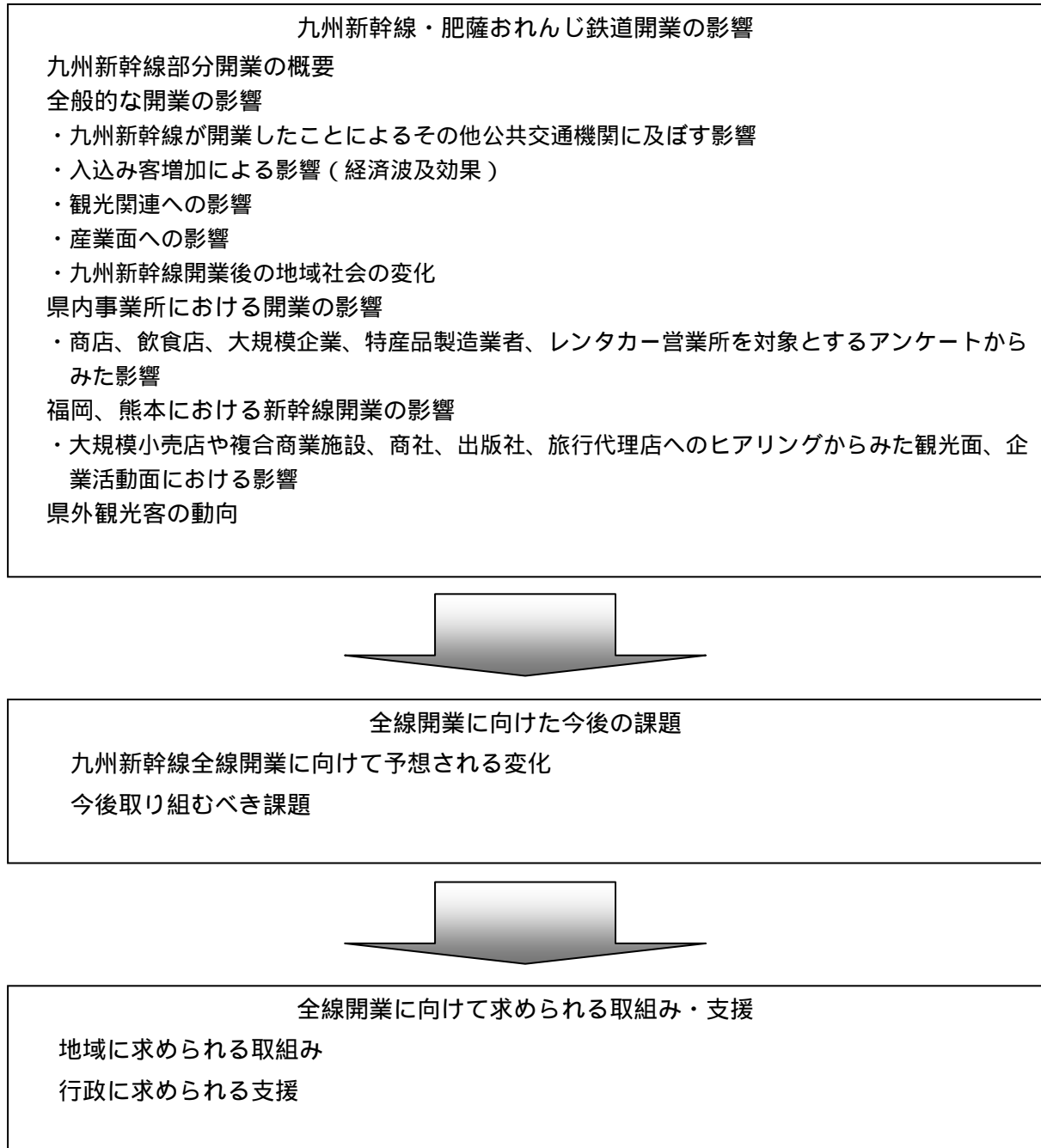
商店向け	106
飲食店向け	109
県内・県外大規模企業向け	113
特産品製造業向け	117
レンタカー営業所向け	120

## ・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. 調査フロー



### 3. 調査結果の要約

#### (1) 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業の主な影響

##### 【交通面】

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<sup>注</sup>は鉄道利用者が大幅に増加したことにより、前年比1.7倍と大幅に増加している。交通機関別の利用割合は鉄道が開業前の59.5%から81.6%に増加し、鉄道へのシフトが鮮明に出ている。航空機では開業後平均で前年比約60%の利用状況で、高速バスでは、開業3か月後までは新幹線との相乗効果で前年比増となっていたものの、平成17年1月では前年比約90%と前年割れとなっている。

<sup>注</sup> 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、下車した人数も含まれる。純粹に鹿児島～福岡間の利用者データは公表されていない。

肥薩おれんじ鉄道の利用は低迷

肥薩おれんじ鉄道では、通勤利用と定期外の地元住民、観光客の利用減少から当初計画の約8割程度の利用と低迷している。

##### 【観光面】

県内の宿泊客数、観光施設利用者数も増加

新幹線開業後から1月までの累計でみると、県内の宿泊客数、観光施設利用者数は前年比増とプラスの影響を受けている。ただ、地域別でみると、鹿児島市での増加が際立っており、その他の主要観光地である指宿、霧島においては通算では前年比やや増加しているものの、前年割れとなった月もみられる。また、新幹線停車駅からさらに長距離の移動が必要な離島地域においては、宿泊客数は前年比減となっており、新幹線開業効果があまりみられない。ただし、平成16年8月から10月にかけて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。

##### 【商業面】

特産品の取扱いのある商店ではプラスの影響あり

県外からの観光客、ビジネス客が増加したことから、こうした客層を対象とする特産品の取扱いのある商店では取扱いのない商店に比べ、プラスの影響が大きい。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、その他の地区では特産品の取扱いのある商店のほうがプラスの影響が大きいものの、「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。

新幹線非沿線地区では新幹線開業によって不便になり、マイナスの影響が大

新幹線非沿線の阿久根、串木野、伊集院では、従来は特急つばめが停車していたが、特急がなくなったため不便になり、マイナスの影響が大きい。特に、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、並行在来線である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。

#### 【企業活動面】

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%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」が上位に挙げられている。ヒアリング調査でも商談機会や打合せ機会が増加し、ビジネスチャンスが拡大したとの声が聞かれた。

特産品製造業においては売上高も増加

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。これに伴い、生産設備を増強する動きも一部にみられる。

#### 【生活面】

新幹線の通勤・通学利用も増加

新幹線の通勤・通学定期(エクセルパス)の利用者数は、1月末現在で593人と前年同期比6倍の増加となっている。区間別にみると、鹿児島中央～川内間が263人(前年同期比5.7倍)、鹿児島中央～出水間160人(同11.4倍)、川内～出水間35人(同11.7倍)となっており、特に鹿児島県内での利用増が目立っている。こうした動きに加え、川内、出水駅周辺では個人向け分譲マンション、賃貸マンションの需要も増加しており、さらに分譲マンションを建築しようとする動きもみられる。

#### 【県外における影響】

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。

部分開業時点では鹿児島県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県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する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。

## (2) 九州新幹線全線開業に向けて予想される変化

### 人的交流のさらなる活発化

全線開業すると、鹿児島～福岡間が最速で約1時間20分で結ばれ、より身近になることで気軽に行き来できるようになり、鹿児島～福岡間の人的交流がさらに活発化する。これにより鹿児島から福岡へのストロー現象が本格化する可能性がある一方で、福岡にはない鹿児島の魅力を求める流入客の増加も期待できる。

また、全線開業後の鹿児島までの交通手段として、関西地区で新幹線利用意向が約3割(現在1割)を占めており、新幹線利用エリアが拡大し、新たな旅行需要の発生が期待される。

### 新幹線のマイレール(生活路線)化

今後、新幹線の便利さがさらに浸透してくるにつれて、通勤・通学をはじめ会議等への参加など県内利用が増加し、新幹線が県民のマイレールとして定着していくことが予想される。

全線開業では、福岡へも気軽に買物やレジャーで日常的に利用するほか、熊本、福岡への通勤・通学での利用も考えられる。

### 旅行者の行動範囲の拡大

福岡方面から鹿児島への移動時間が短縮されることで、鹿児島での滞在可能時間が長くなることから、旅行者の行動範囲も拡大することが予想される。その結果、鹿児島市をはじめとした主要観光地だけでなく、その他の地方観光地まで足を伸ばす可能性が高まる。肥薩おれんじ鉄道および周辺地域の取組み次第では、同鉄道で「ゆっくり」と車窓を楽しみながら旅をする観光客が増えることも考えられる。

### 県内企業の県外への営業範囲の拡大 県外企業の鹿児島への営業範囲の拡大

鹿児島～福岡間の時間距離が大幅に短縮されることから、企業活動においても新幹線を利用して鹿児島から福岡へ営業範囲を拡大する動きが予想される。その一方で、福岡から鹿児島への営業範囲の拡大も予想され、県境を越えた企業間競争が激化するものと思われる。

### 県外企業の鹿児島支店の機能強化 鹿児島支店の撤退

南九州の市場としての魅力が高まれば、県外企業が鹿児島を南九州の拠点と捉え、鹿児島支店等の機能を強化することも考えられる。一方、九州内の行き来をしやすくなることから、



鹿児島から支店を撤退する企業が増えることも予想される。

### (3) 全線開業に向けた今後の課題

#### 南九州の拠点としての機能向上

新幹線開業後、県外資本の鹿児島進出の動きもみられはじめており、全線開業に向けてさらに活発になってくることが予想される。全線開業時に懸念される福岡一極集中を抑制し、南九州の拠点づくりを行なう上でも、県内企業は県内での営業基盤を確実にするとともに、新幹線を活用して福岡市など県外にも営業範囲を拡大するなどの攻めの姿勢も必要である。

#### 地域の魅力の向上

県外観光客を飽きさせずリピーターとするためには、既存の主要観光地だけでなく、多様な魅力ある地域を作り出すことが必要である。本県は、他県にない離島や、豊かな食、温泉など資源には事欠かない。こうした資源を活かして地域の魅力を向上させていくことが今後は求められる。

また、薩摩川内市、出水市においては新幹線を利用した鹿児島市への通勤・通学が可能となったことから、定住支援を行い、居住地としての魅力を高めていくことも望まれる。

#### 駅周辺商店街への人の流れ、賑わいの創出

新幹線開業によって県外の観光客やビジネス客を対象とする特産品取扱のある商店ではプラスの影響を受けている店舗が多いが、その影響は鹿児島中央駅地区で顕著であり、天文館や新幹線沿線の川内、出水両駅周辺の商店街では影響が弱い。新幹線開業によってこれまでより多くの人々が駅で乗降しており、こうした乗降客を商店街に呼び込むためには、駅から商店街までの導線の整備や商店街の賑わい創出の仕掛けが求められる。

#### 駅からの二次交通の整備促進

新幹線開業後、県外からの観光客が増加したが、その多くは鹿児島市に集中し、指宿、霧島などの主要観光地までは波及がみられたが、その他の県内各地の観光地においては目立った影響はみられていないのが現状である。新幹線開業効果を広域に波及させていくためには、駅からの二次交通の整備促進を図っていくことが必要である。鹿児島中央駅からのシティビューや定期観光バスなどの利用者数は前年比大幅増加しており、開業に合わせてJRが運行開始した観光列車「はやとの風」や「なのはな号」、「いさぶろう・しんぺい号」の利用も好調である。今後は、こうした周辺観光地までの二次交通を整備することで観光客を広域に流入させていくことが求められる。

#### 肥薩おれんじ鉄道の利用促進

肥薩おれんじ鉄道沿線市町に活気を取り戻すためには、肥薩おれんじ鉄道の利便性を向上させ、地元住民だけでなく観光客の利用を増やすことが必要である。同鉄道の利用者が増加することで、沿線の商店、観光地にもその効果が波及していく。

## 情報発信の強化

新幹線部分開業後、主要観光地では多くの観光客が訪れたが、優れてはいるが知名度の低い観光地までの観光客流入はあまりみられていない。一方、新幹線開業前後、マスコミ等で取り上げられたイベントや名物料理などは、それを目的に訪れる観光客で賑わいをみせていた。全線開業に向けては、こうしたマスコミなどを通じた県外への情報発信を強化していくことが求められる。

## (4) 今後求められる取組み・支援

### 【地域に求められる取組み】

#### 新幹線停車駅周辺に求められる取組み

新幹線停車駅ではいずれも開業前より乗降客が増加しているが、川内駅、出水駅ではこうした乗降客を周辺商店街に呼び込むための取組みが求められる。そのためには、駅から商店街までを楽しみながら回遊できる導線の整備が重要である。また、個性的な商品を開発したり、発掘してブラッシュアップしたりするなど、商品の魅力を高めるとともに、地元客を呼び戻すために商店街共通のポイントカードや電子マネー（Edy カードなど）との連携、共同イベントの開催などを仕掛けていくことが求められる。

また、周辺地域に観光客を流入させるためには、レンタカーの整備や既存の路線バス等の活用など駅からのアクセスを向上させることが必要不可欠である。その際には、鹿児島島の魅力の1つである他県にない離島とのアクセスについても工夫することが望まれる。

#### 肥薩おれんじ鉄道および周辺地域に求められる取組み

肥薩おれんじ鉄道は全線開業に向けて観光客の利用促進を図っていく必要がある。そのためには、ダイヤ（新幹線との乗り継ぎ情報）や周辺観光地など必要な情報を周知するとともに、駅から周辺観光地等へ向かう路線バスとの乗り継ぎを向上させるなどの利便性を向上させることが求められる。

また、肥薩おれんじ鉄道を利用したモデル観光ルートを提供したり、駅の空スペースを活用して駅の魅力を高めたりするなどの取組みも望まれる。

#### 地域に共通に求められる取組み

本県は、黒豚、地鶏、きびなごなど食材には非常に恵まれた地域であり、その素材の知名度は全国的にも高い。“食”は観光振興の上でも必要不可欠な要素であり、地域の特産を活かした土産品、名物料理の開発が必要である。また、個性があり、魅力的なイベントを創出したり、既存のイベントを見直したりして集客を図っていくことが望まれる。

### 【行政に求められる支援】

#### 南九州の広域連携

全線開業に向けて南九州の拠点性を高める必要があり、本県と隣県宮崎県、熊本県連携

により企業間、経済関連団体等の交流を促進し、南九州は1つとの認識を共有化していく必要がある。

#### 地域づくり団体（NPO、NGO）などとの協働による手作りの観光地づくり

地域づくりに取組んでいこうとするNPOやNGOなどの団体と行政が協働で手作りの観光地づくりを行なっていくことで、「感動」を呼ぶストーリー作りにもつながる。また、広域的な連携を図っていく上でも、行政の役割は重要である。

#### 薩摩川内市、出水市などへの定住支援

新幹線開業後、薩摩川内市や出水市から鹿児島まで通勤・通学する動きもみられはじめている。薩摩川内市においては、通勤・通学定期に対して一部助成を行なうことを既に決定しているが、今後こうした支援や駅周辺への住宅地整備などの定住支援が求められる。

#### 県外への一体的な観光情報発信（テレビCM等）

メディアを利用した幅広い情報発信を企業や観光施設、観光地が個々に行なうには費用負担が大きく、また統一イメージの欠如等により、ターゲットとなる潜在的旅行者への訴求効果も薄くなりがちなことから、県や観光連盟などが連携して、効果的に行っていくことが望まれる。

#### 九州各県連携による海外からの観光客の誘致

九州内の多くの空港では韓国、上海線があることから、新幹線を利用して九州を縦断して空港から帰国するという観光ルートを造成することが可能である。「九州は1つ」の理念実現に向けた観光振興を推進していく「九州観光推進機構」などを活用して海外からの観光客を誘致していくことが望まれる。

## 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業の影響

### 1. 九州新幹線部分開業の概要

平成 16 年 3 月に部分開業した九州新幹線は、鹿児島中央駅～新八代駅間を最高速度 260 km/h で走行し、所要時間は最速で 35 分となる。これにより、博多駅までの所要時間も最速で 2 時間 11 分となり、従来の特急つばめの所要時間 3 時間 40 分（最速）に比べ、1 時間 30 分の時間短縮となった。また、運行本数は 1 日 30 本から 61 本に増加、最大定員数も増加し輸送能力が高まっている一方で、乗車料金（最安）は片道 4,500 円から 7,800 円と 73.3% 高くなった。

鹿児島～福岡間の主要公共交通機関を比較すると、鉄道の所要時間は航空機とほぼ変わらず、高速バスより 1 時間 30 分速い。乗車料金（最安・片道）は航空機より 1,000 円程度安いものの、高速バスの約 2 倍となっている。また、運行本数は最も多くなっている。

#### 【新幹線部分開業後の各交通機関の比較】



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。

## 2. 全般的な開業の影響

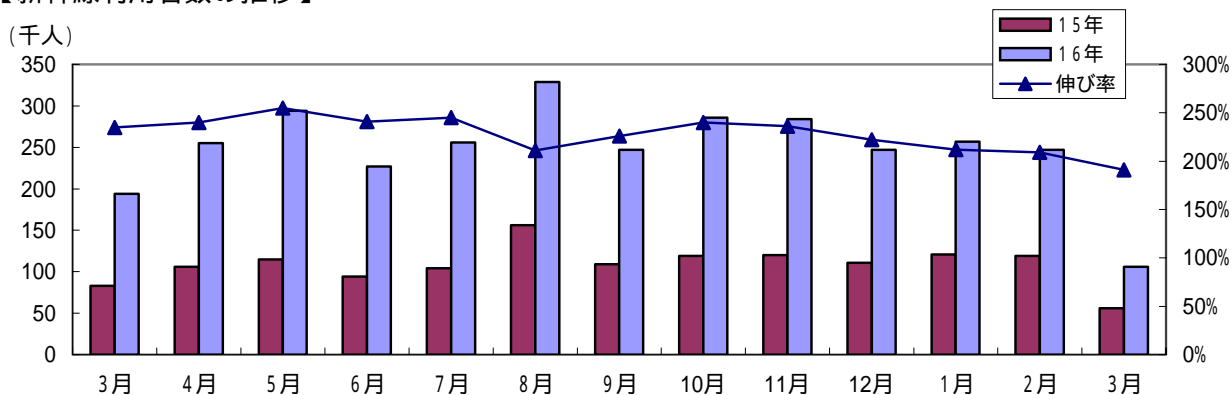
### (1) 交通機関への影響

#### 新幹線利用者数の推移

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、在来線特急つばめが運行されていた前年同期の2.28倍の伸びとなった。利用者の居住地をみると、福岡県が最も多く、次いで熊本県、東京都、大阪府などと続き、広域に及んでいる（次頁参照）。

新幹線停車駅別にみると、域外だけでなく、周辺地域からの利用増もあり、川内駅、出水駅とも乗降客数は前年の約1.5倍となっている。また、通勤・通学利用といった日常的な利用者が大幅に増加している。

#### 【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

#### 【エクスセルパス（通勤・通学定期）の区間別売上（1月末時点）】（単位：人）

利用区間	平成15年	平成16年	前年比
鹿児島中央～川内	46	263	571.7%
鹿児島中央～出水	14	160	1142.9%
川内～出水	3	35	1166.7%
新水俣～新八代	13	30	230.8%
新水俣～熊本	17	28	164.7%
その他	6	77	1283.3%
合計	99	593	599.0%

#### 【新幹線各駅の利用者数（4月～12月）】

（単位：人/日）

駅	平成15年	平成16年	前年比
新八代		1,860	
新水俣		820	
出水	920	1,440	156.5%
川内	3,480	5,120	147.1%
鹿児島中央	29,220	34,180	117.0%

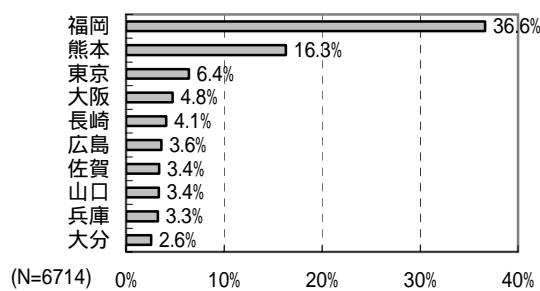
出所：九州運輸局資料

【参考～新幹線を利用した県外客の動向】

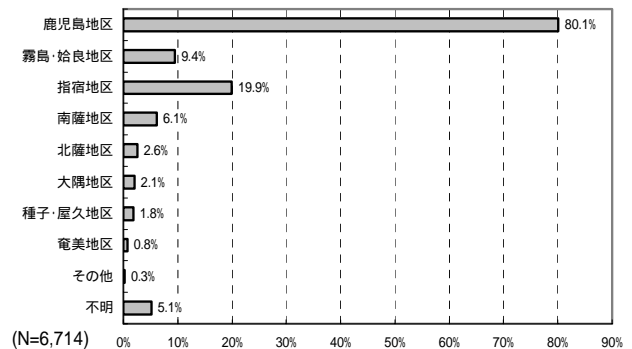
「九州新幹線開業関連観光動向調査\*」（鹿児島県観光課）によると、新幹線で鹿児島を離れる県外客の居住地は福岡県（36.6%）、熊本県（16.3%）が上位を占めているが、次いで東京都（6.4%）、大阪府（4.8%）となっており、九州新幹線の利用者が広域に及んでいることがわかる。旅行目的としては観光が40.5%と最も多く、次いで仕事（31.1%）となっている。鹿児島までの交通手段としては、新幹線が8割を占めて最も多いが、航空機も12.6%で2番目に多くなっており、航空機と九州新幹線を複合的に利用するケースもみられる。こうした複合利用は、観光目的、仕事目的のいずれでも同様にみられた。

訪問地としては鹿児島地区が8割以上を占めて最も多く、次いで指宿地区（19.9%）、霧島・始良地区（9.4%）となっており、県内の主要観光地がほとんどを占める。また、宿泊地も同様に主要観光地がほとんどを占める。

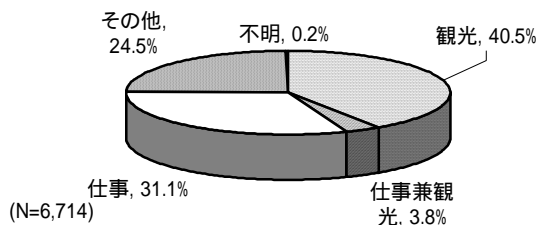
【居住地（上位10先）】



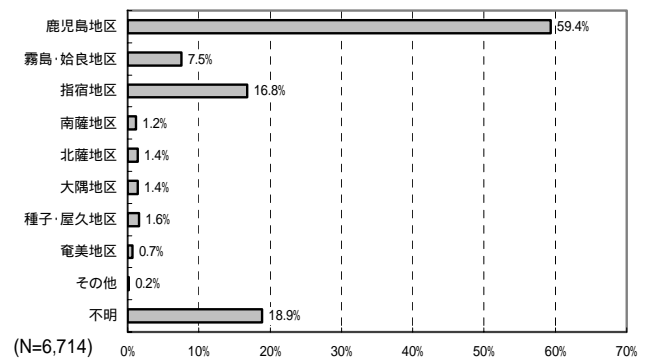
【訪問地（複数回答）】



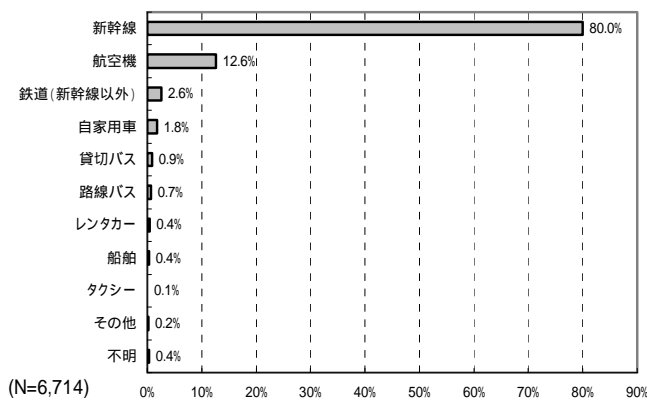
【旅行目的】



【宿泊地（複数回答）】



【鹿児島までの交通手段】



\*九州新幹線開業関連観光動向調査の概要

調査対象：県内の観光施設、宿泊施設、交通機関（空港や鹿児島中央駅など）の来訪者（主に県外客）

調査期間：平成16年7月～12月

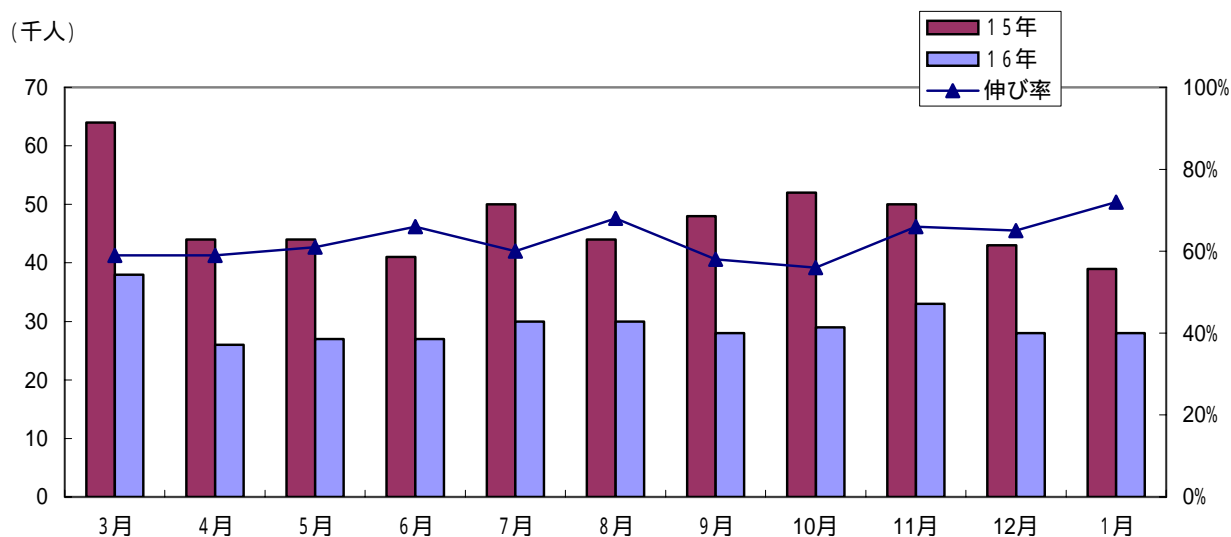
調査内容：旅行目的や利用交通手段、訪問地、旅行日程、旅行の満足度などのアンケート

### 航空機、高速バスの利用者数推移（鹿児島～福岡間）

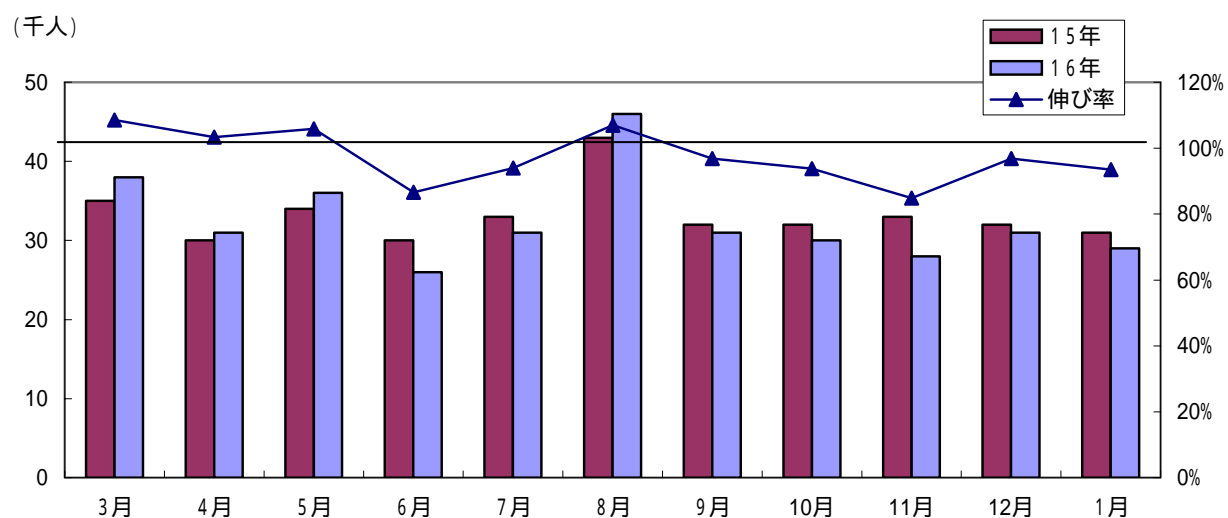
航空機利用者数（鹿児島～福岡間）は開業後 10 月までは前年比 60% 程度の水準に低迷していたが、11 月に運賃引き下げを実施したこともあり、平成 17 年 1 月では前年比 72% と減少幅がやや縮小している。

高速バス利用者数（鹿児島～福岡間）は開業 3 か月後までは新幹線との相乗効果で前年比増が続いたが、以降は帰省客の利用が多い 8 月を除いては前年割れとなっている。平成 17 年 1 月では前年比 91%、開業後平均では前年比 98% とやや減少となっている。

#### 【航空機利用者数推移】



#### 【高速バス利用者数推移】



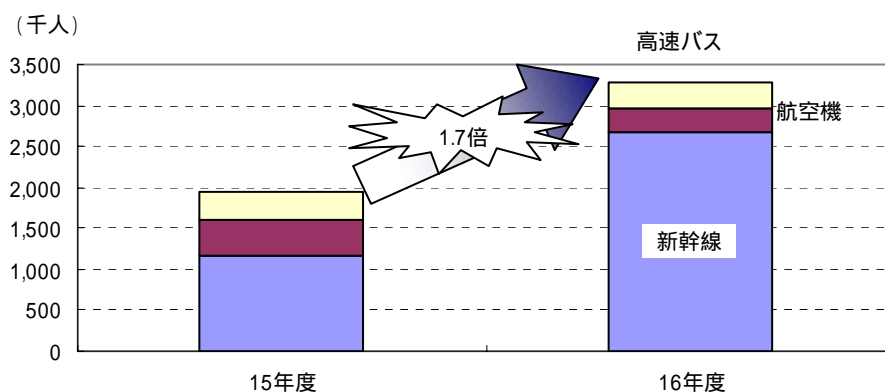
出所：鹿児島県交通政策課資料

### 鹿児島～福岡間の主要公共交通機関利用者数

九州新幹線部分開業後の鹿児島～福岡間の主要公共交通機関利用者数は、航空機、高速バスは減少したものの鉄道は大幅に増加したことから、全体では前年同期比で約1.7倍に増加している。本県への入込み客増加に伴う県内での消費増加額は96億円で、その経済波及効果は年間で165億7千万円に達したと試算されている（次頁参照）。

\* 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、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。も同様。

### 【鹿児島～福岡間の主要交通機関利用者数】

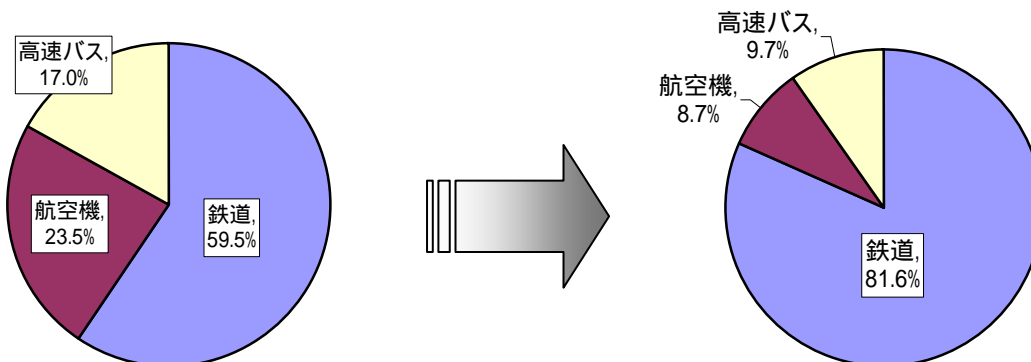


出所：鹿児島県交通政策課資料（4月～1月までの10か月間の累計）

### 鹿児島～福岡間の交通機関別利用割合

鹿児島～福岡間の交通機関別の利用割合は九州新幹線の部分開業により、鉄道が全体の81.6%（22.1ポイント増加）を占め、航空機は8.7%（14.8ポイント減少）、高速バスは9.7%（7.3ポイント減少）といずれもシェアが低下した。

### 【鹿児島～福岡間の交通機関別利用割合】



出所：鹿児島県交通政策課資料



【参考～九州新幹線開業による入込み客増加がもたらした鹿児島県経済への波及効果】

【試算概要】

調査実施機関

株式会社鹿児島地域経済研究所

試算対象期間

開業日の平成 16 年 3 月 13 日から平成 17 年 3 月 12 日までの 1 年間。

試算方法

九州旅客鉄道株式会社公表の新幹線利用状況及び航空機・高速バスの旅客数に関する統計資料、鹿児島地域経済研究所が実施したアンケート結果等をもとに産業連関分析を行った。

アンケート調査概要

調査日時：平成 17 年 3 月 11 日（金）・12 日（土）・13 日（日）・16 日（水）の 4 日間

それぞれ 9：00～10：00、14：00～15：00、19：00～20：00

\* 3 か月後調査は、平成 16 年 7 月 2 日（金）・3 日（土）・4 日（日）・7 日（水）

調査場所：鹿児島中央駅新幹線改札内コンコース

調査対象：九州新幹線乗降客より無作為抽出、面接による直接聞き取り

回答数：1,371 件（3 か月後調査は 987 件）

鹿児島県内への入り込み客増加による経済効果

・増加入り込み客数 434 千人(434,334 人)

・入り込み客 1 人当り消費額 22,100 円（3 か月後調査時データより）

（内訳）土産品	8,500 円
宿泊費	6,700 円
飲食費	4,900 円
二次交通費	1,800 円
施設入場料等	200 円

・県内消費増加額 22,100 円 × 434 千人 = 96 億円

この消費増加に伴う生産誘発効果（産業連関表を使い算出）を加えた、

開業後 1 年間の経済波及効果は 165 億 7 千万円。

県外へ出掛ける県内在住者が増加したことによる鹿児島県外への消費流出額

・増加客数 230 千人(230,345 人)

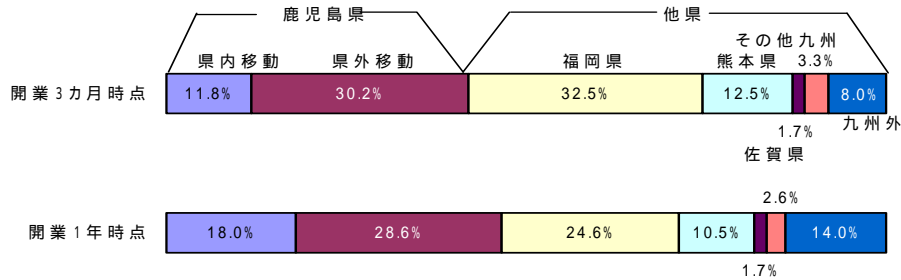
・1 人当たり消費流出額 21,000 円（3 か月後調査時データより）

（内訳）宿泊費	4,500 円
飲食費	4,500 円
買物代	12,000 円

・県外消費流出総額 21,000 円 × 230 千人 = 48 億 4 千万円

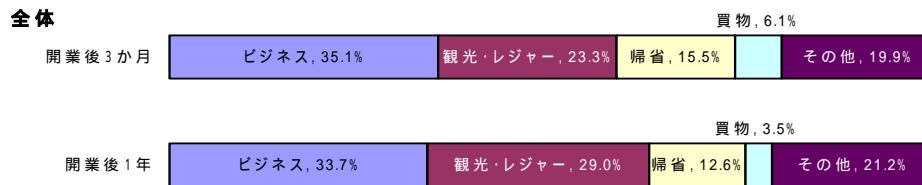
### 居住地別利用者の推移

- ・開業1年時点の県内客の利用割合は、開業3か月時点の42.0%から46.6%へ4.6ポイント上昇したものの、依然として他県から鹿児島県への入込客の方が多い。
- ・構成比が高まったのは、鹿児島県在住者の県内移動と九州外から県内への入込み。  
(九州外は、東京都2.6%、大阪府2.1%、広島県、兵庫県が1.3%、山口県1.2%など)

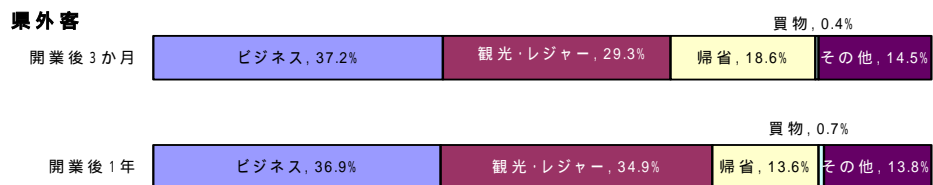


### 利用目的別利用者の推移

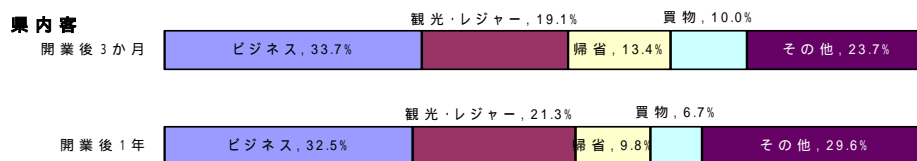
- ・新幹線の利用目的別構成比をみると、ビジネス目的が最大であることに変化はないものの、全体的に観光・レジャーが増え、帰省や買物が減少した。



- ・県外客については、観光・レジャー目的が29.3%から34.9%と5.6ポイント上昇した。



- ・県内客については、「その他(通勤・通学含む)」が大幅に増え、新幹線の利用目的が多様化したことが分かる。

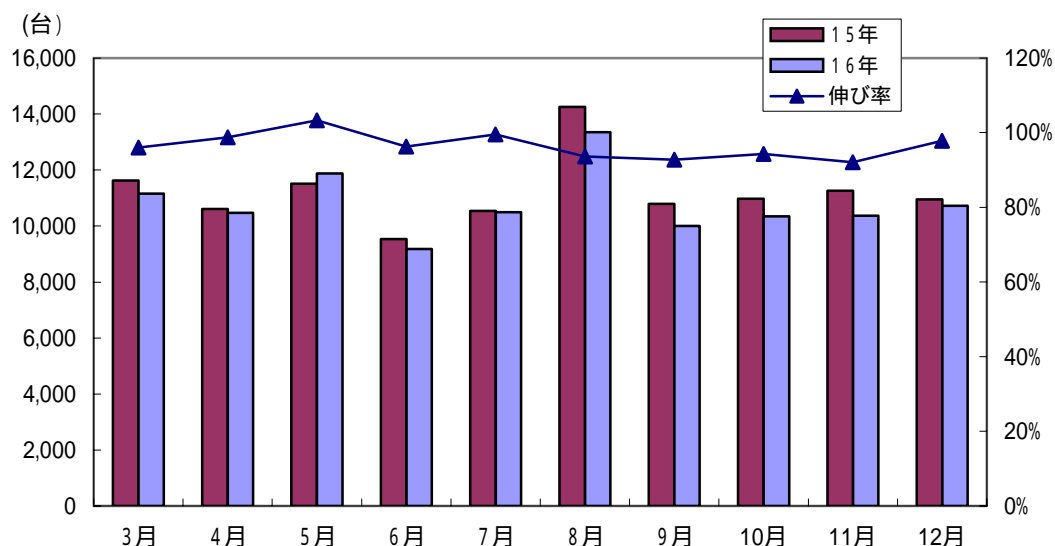


### 九州自動車道通行量の推移

平成 16 年 4 月～12 月の高速道路通行量をみると、全国の高速道路計では前年同期比 101.6%、九州自動車道全体では 99.4%とほぼ前年並みで推移しているが、九州自動車道のうち、えびの JC～栗野 IC 間では前年同期比 96.4%と減少している。このことから、福岡～鹿児島間において自動車から新幹線に一部シフトしていることが推測される。

\* えびの JC～栗野 IC 間としたのは、この区間が県境をまたがる、都市間の区間ではない等により、他の交通機関による鹿児島～福岡間の交通との比較に適していると考えられるため。純粋に鹿児島～福岡間の交通量に関する直近のデータは発表されていない。

【九州自動車道えびの IC～栗野 IC 間の月別 1 日平均通行量】



出所：高速道路統計月報「高速道路と自動車」

【月別自動車通行量】

(単位：千台)

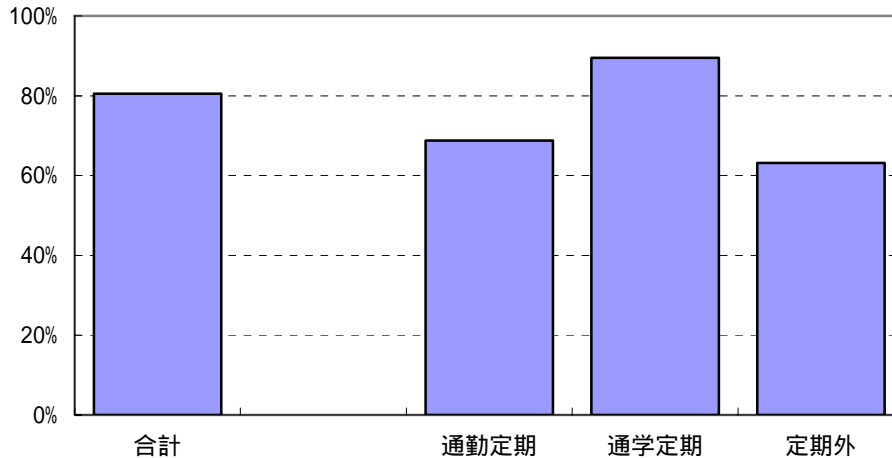
		3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累 計
全国の高速道路計	15年	128,783	117,731	123,633	116,308	126,301	139,523	123,545	127,775	123,653	123,370	1,250,622
	16年	130,040	122,043	124,484	118,147	131,558	139,422	124,118	127,780	126,063	126,765	1,270,420
	前年同期比	101.0%	103.7%	100.7%	101.6%	104.2%	99.9%	100.5%	100.0%	101.9%	102.8%	101.6%
九州自動車道計	15年	6,706	6,064	6,257	5,775	6,325	6,965	6,187	6,421	6,287	6,442	63,429
	16年	6,677	6,176	6,202	5,774	6,392	6,604	5,921	6,283	6,432	6,615	63,076
	前年同期比	99.6%	101.8%	99.1%	100.0%	101.1%	94.8%	95.7%	97.9%	102.3%	102.7%	99.4%
九州自動車道 (うちえびの JC～栗野IC)	15年	360	318	357	286	327	442	324	340	338	340	3,432
	16年	346	314	368	275	325	414	300	321	311	332	3,307
	前年同期比	96.0%	98.7%	103.3%	96.2%	99.5%	93.7%	92.7%	94.3%	92.0%	97.8%	96.4%

出所：高速道路統計月報「高速道路と自動車」

### 肥薩おれんじ鉄道の利用状況

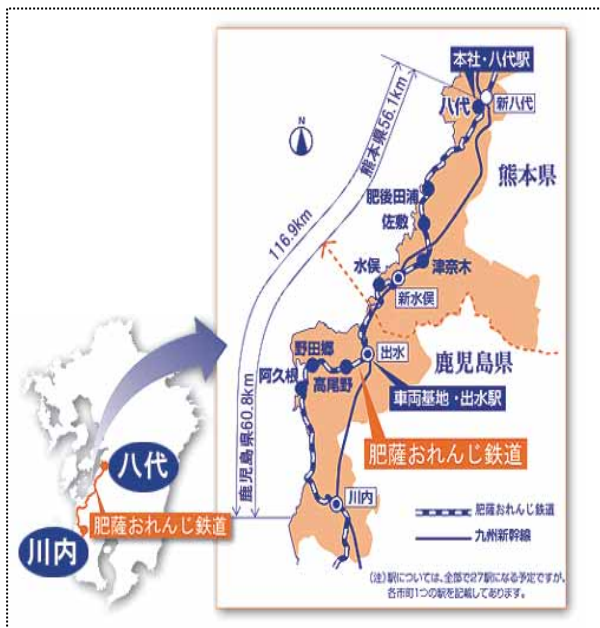
平成16年4月から9月までの肥薩おれんじ鉄道の利用者数は、当初計画の約8割程度と見通しを下回っている。内訳をみると、通勤定期は計画の約7割、通学定期9割、定期外6割強となっており、通勤利用と定期外の地元住民、観光客の利用が計画を大きく下回っている。

【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

【肥薩おれんじ鉄道路線図】

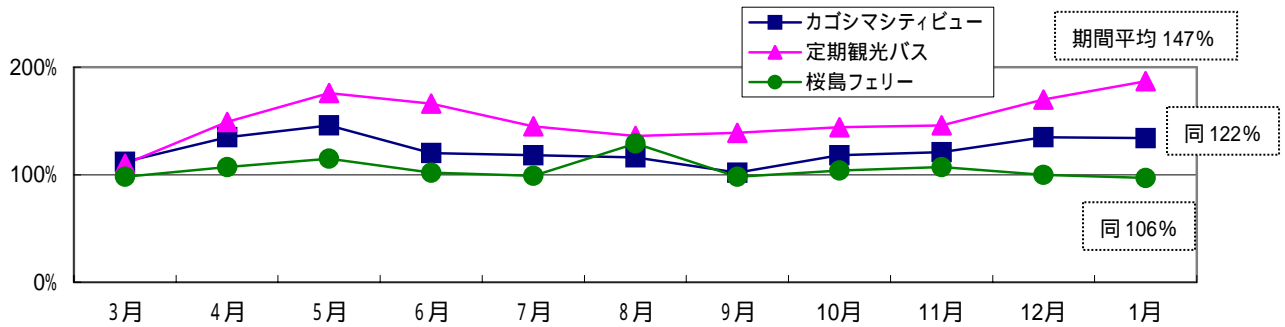


出所：肥薩おれんじ鉄道ホームページ

鹿児島市内の二次交通の利用状況

カゴシマシティビューの開業後の平均利用者数は前年比 122%、鹿児島中央駅発着の定期観光バスは 147%といずれも前年比大幅増となっている。また、桜島フェリーも 106%と前年比増となっている。

【鹿児島市内の二次交通の利用者数前年比推移】

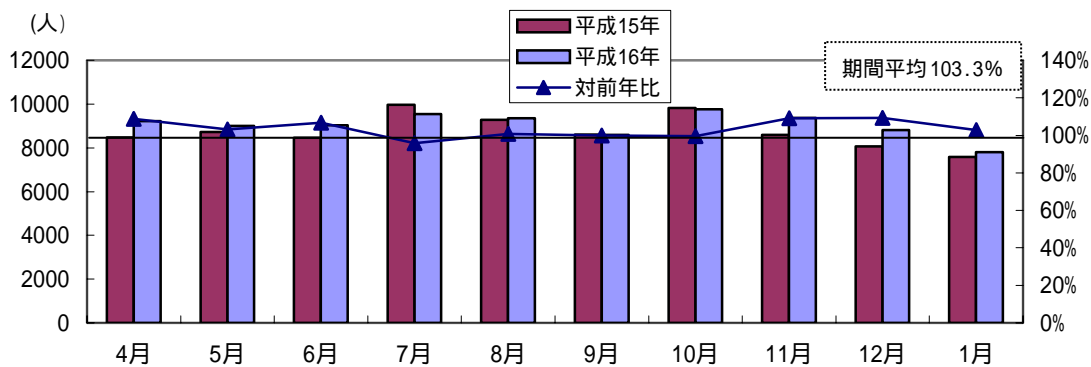


出所：鹿児島県交通政策課資料

薩摩川内市内の二次交通利用状況

薩摩川内市内中心部を循環する「くるくるバス」の利用者数は、ほぼ前年並みかやや増加で推移しており、開業後平均では前年比 103.3%と増加している。

【くるくるバス利用状況】

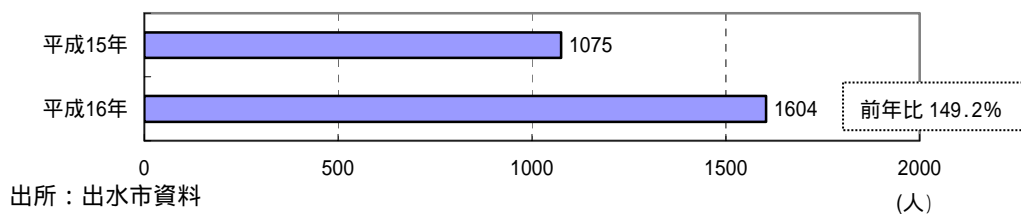


出所：薩摩川内市資料

出水市内の二次交通利用状況

毎年、鶴の飛来シーズンの12月から翌年2月までの3か月間運行される「ツル観光周遊バス」の利用状況をみると、平成16年は前年比 149.2%と大幅に増加している。

【ツル観光周遊バス利用状況】



出所：出水市資料

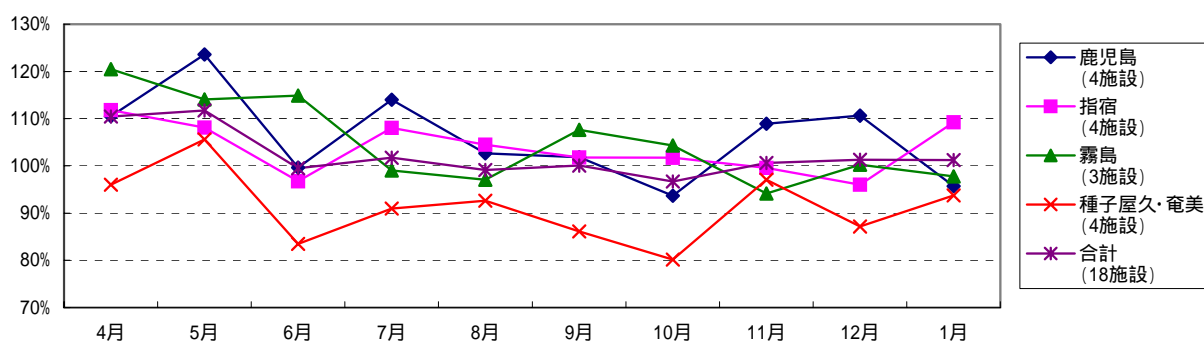
## (2) 観光関連への影響

### 宿泊客数の推移

鹿児島県観光課が主要宿泊施設に対して定例的に実施している調査によると、宿泊客数は新幹線開業後から平成17年1月までの10か月間の通算で、県全体としては前年比102.2%の増加であった。地域別では鹿児島市が前年比106%と最も伸び率が高く、指宿、霧島はいずれも約104%増となっている。鹿児島市では、新幹線開業後、客室200室以上の県外資本のビジネスホテルが3棟相次いで新規開業し、鹿児島市全体の客室数が増加したことを勘案すると、実際には110%近い伸び率であると推測される。

月別にみると、全体としては開業後2か月までは前年比110%以上と大幅に増加しており、6月以降はほぼ前年並みで推移している。地域別では鹿児島市では開業後ほぼ一貫して前年比増となっている。霧島では開業3か月後、指宿では2か月後まで前年比大幅増となったが、以降は前年割れとなる月もみられる。また、新幹線停車駅からさらに長距離の移動が必要な離島地域においては、宿泊客数は前年比減となっており、新幹線開業効果があまりみられない。ただし、平成16年8月から10月にかけて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。

### 【宿泊客数前年比推移】



エリア		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	合計
鹿児島市 (4施設)	H16	22,794	30,479	19,276	25,091	28,197	22,448	26,867	30,383	24,017	20,903	250,455
	H15	20,625	24,661	19,346	22,003	27,464	22,035	28,679	27,898	21,707	21,848	236,266
	前年比	110.5%	123.6%	99.6%	114.0%	102.7%	101.9%	93.7%	108.9%	110.6%	95.7%	106.0%
指宿 (4施設)	H16	33,583	34,847	22,459	24,666	36,347	26,088	32,155	38,208	25,950	29,981	304,284
	H15	30,037	32,232	23,216	22,824	34,777	25,638	31,602	38,367	27,038	27,455	293,186
	前年比	111.8%	108.1%	96.7%	108.1%	104.5%	101.8%	101.7%	99.6%	96.0%	109.2%	103.8%
霧島 (3施設)	H16	21,533	22,825	17,215	20,048	26,276	19,800	23,961	25,557	19,994	19,173	216,382
	H15	17,872	20,006	14,984	20,252	27,069	18,394	22,969	27,141	19,940	19,607	208,234
	前年比	120.5%	114.1%	114.9%	99.0%	97.1%	107.6%	104.3%	94.2%	100.3%	97.8%	103.9%
種子屋久・奄美 (4施設)	H16	13,730	14,813	10,923	15,839	16,475	12,799	11,540	14,385	8,328	7,236	126,068
	H15	14,303	14,027	13,086	17,407	17,786	14,864	14,403	14,827	9,557	7,719	137,979
	前年比	96.0%	105.6%	83.5%	91.0%	92.6%	86.1%	80.1%	97.0%	87.1%	93.7%	91.4%
その他 (3施設)	H16	3,258	3,417	2,967	4,284	3,214	2,856	2,874	3,491	3,686	3,295	33,342
	H15	3,069	4,278	2,550	5,941	4,356	3,034	3,086	3,118	2,683	2,980	35,095
	前年比	106.2%	79.9%	116.4%	72.1%	73.8%	94.1%	93.1%	112.0%	137.4%	110.6%	95.0%
合計 (18施設)	H16	94,898	106,381	72,840	89,928	110,509	83,991	97,397	112,024	81,975	80,588	930,531
	H15	85,906	95,204	73,182	88,427	111,452	83,965	100,739	111,351	80,925	79,609	910,760
	前年比	110.5%	111.7%	99.5%	101.7%	99.2%	100.0%	96.7%	100.6%	101.3%	101.2%	102.2%

出所：鹿児島県観光課資料

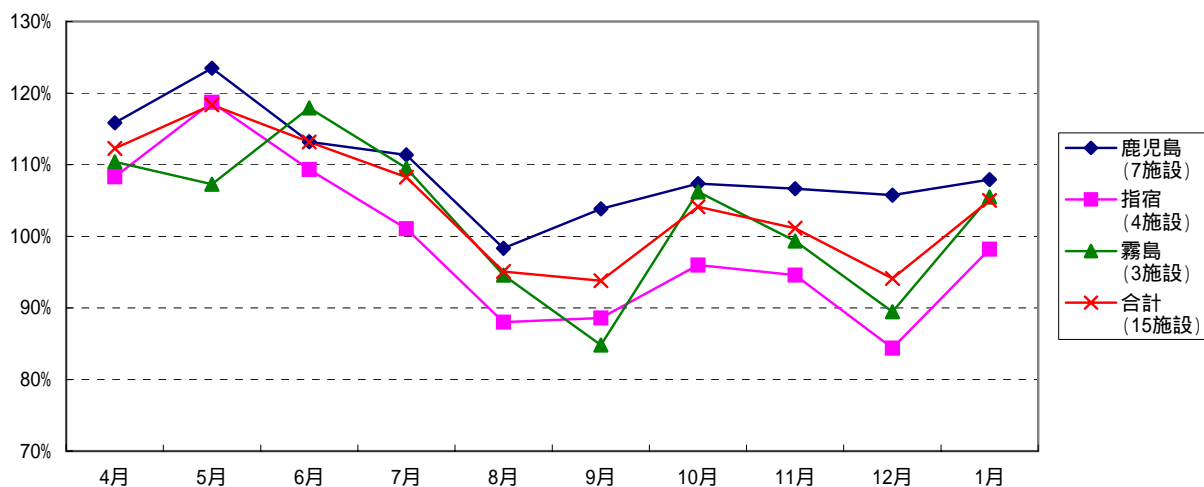
## 観光施設の利用者数の推移

主要観光施設の利用者数は、新幹線開業後から平成17年1月までの10か月間の通算で、全体としては前年比104.7%と増加した。地域別では鹿児島市が前年比109.6%と最も伸び率が高く、霧島は102.6%とやや増、指宿は99.3%とやや減少となっている。

月別にみると、全体としては開業後4か月までは前年比110%前後と大幅に増加しており、以降は前年割れとなった月もみられる。地域別では鹿児島市では開業後ほぼ一貫して前年比増となっている。霧島では開業4か月後までは前年比110%以上で推移したが、以降は9月に前年を大幅に下回ったのをはじめ前年割れとなった月もみられる。指宿では開業4か月後までは前年比増を維持したものの、以降は一貫して前年比減となっている。

ただ、観光施設の利用者数も宿泊客数と同様に台風の影響を勘案する必要がある。

### 【観光施設利用者数前年比推移】



エリア		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	合計
鹿児島 (7施設)	H16	194,537	335,943	132,345	143,992	258,198	155,716	208,066	211,893	98,205	136,109	1,875,004
	H15	167,920	272,032	116,935	129,309	262,614	149,968	193,781	198,744	92,893	126,171	1,710,367
	前年比	115.9%	123.5%	113.2%	111.4%	98.3%	103.8%	107.4%	106.6%	105.7%	107.9%	109.6%
指宿 (4施設)	H16	116,951	152,291	71,943	68,734	96,373	77,065	102,398	109,856	61,431	78,904	935,946
	H15	107,998	128,318	65,805	68,019	109,512	86,976	106,709	116,195	72,819	80,389	942,740
	前年比	108.3%	118.7%	109.3%	101.1%	88.0%	88.6%	96.0%	94.5%	84.4%	98.2%	99.3%
霧島 (3施設)	H16	98,308	137,443	74,332	90,143	148,568	97,618	121,953	148,283	72,618	574,304	1,563,570
	H15	89,063	128,116	63,038	82,305	157,097	115,123	114,808	149,295	81,198	544,548	1,524,591
	前年比	110.4%	107.3%	117.9%	109.5%	94.6%	84.8%	106.2%	99.3%	89.4%	105.5%	102.6%
その他 (1施設)	H16	2,957	3,538	2,520	2,800	3,259	2,432	2,992	2,653	2,355	2,596	28,102
	H15	2,762	3,222	2,719	2,783	3,467	2,842	2,885	3,252	2,426	2,861	29,219
	前年比	107.1%	109.8%	92.7%	100.6%	94.0%	85.6%	103.7%	81.6%	97.1%	90.7%	96.2%
合計 (15施設)	H16	412,753	629,215	281,140	305,669	506,398	332,831	435,409	472,685	234,609	791,913	4,402,622
	H15	367,743	531,688	248,497	282,416	532,690	354,909	418,183	467,486	249,336	753,969	4,206,917
	前年比	112.2%	118.3%	113.1%	108.2%	95.1%	93.8%	104.1%	101.1%	94.1%	105.0%	104.7%

出所：鹿児島県観光課資料

主要観光施設の個別の利用者数をみると、平成 16 年 4 月～17 年 2 月の期間計で鹿児島市のかごしま水族館、維新ふるさと館、出水市の武家屋敷ではいずれも前年比二桁増となっている。砂蒸し会館「砂楽」、知覧・特攻平和会館では期間計ではほぼ前年並みとなっているが、前年割れとなった月もみられる。

出水市の武家屋敷では、新幹線開業に合わせて「観光牛車」の運行をはじめており、こうした取組みがマスコミなどにも取り上げられ、話題性があったことから入込み客数増加につながった。因みに、同じく出水市内の冬場の観光スポットである「ツル観察センター」は前年実績を下回っている。

【県内主要観光施設利用者数】

(単位：人、%)

	砂蒸し会館「砂楽」		知覧・特攻平和会館		かごしま水族館		維新ふるさと館		出水・武家屋敷	
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比
16 年 4 月	23,479	5.2	64,443	15.6	45,504	18.3	9,731	27.9	3,181	99.2
5 月	30,075	11.6	86,172	17.2	103,545	44.0	21,725	36.1	3,678	11.9
6 月	16,481	2.7	43,779	1.5	39,010	0.6	9,260	7.4	2,217	21.0
7 月	18,217	4.7	39,559	2.9	69,859	29.4	9,102	12.5	2,943	178.4
8 月	26,251	5.3	51,552	11.0	126,100	2.6	13,447	20.0	1,719	18.3
9 月	20,855	7.9	46,717	6.8	50,346	3.1	11,502	5.5	2,369	87.9
10 月	23,034	2.2	66,197	2.3	53,918	18.1	17,952	4.4	2,411	27.3
11 月	25,075	7.5	70,570	3.3	41,350	6.3	16,408	13.0	3,882	20.6
12 月	14,105	26.4	33,263	14.3	24,381	22.1	7,451	29.7	2,880	0.2
17 年 1 月	25,705	2.7	37,654	2.8	43,151	13.5	6,633	15.5	4,719	4.6
17 年 2 月	22,540	8.5%	46,728	3.4%	31,796	4.8%	8,657	12.6%	3,678	12.2%
上記期間計	245,817	2.7%	586,634	0.8%	628,960	11.8%	131,868	16.4%	33,677	16.7%

\* 「砂楽」2004.12/19～27 の 9 日間、設備改修で初の長期休館

出所：砂蒸し会館「砂楽」、知覧町、鹿児島市、出水市資料



### 大規模イベント・コンベンションの開催状況

全国規模の学会や会議、スポーツ大会などのイベントも新幹線開業によって増加している。平成16年度（見込み含む）の参加者数100名以上のコンベンションは99件で前年（83件）比119.3%、参加者数も68,526人と前年の44,198人の約1.5倍に増加している。こうしたイベントの中には、新幹線開業を記念して開かれた「全日本マスターズ陸上選手権」（参加者約2,000名）や「アジアゲートボール大会」（参加者約1,000名）もある。

また、平成16年8月に新幹線開業記念イベントのシンボルマークを手掛けたアーティスト長渕剛氏が桜島で開いたオールナイトコンサートに、全国から7万5千人のファンが集まった。このような大規模なコンサートは新幹線の開業があってはじめて実現したといえる。なお、日本政策投資銀行・南九州支店のまとめによると、このオールナイトコンサートによる県内消費額（宿泊費、飲食費、交通費、土産代）の見込みが9億8千万円で、これに生産誘発効果を加えた県内への経済効果は14億3,000万円に及び、さらにこれに県外消費額及び生産誘発効果を合わせると約50億円の経済波及効果があったとされている。

#### 【コンベンション開催状況（参加者100名以上）】

	件数(件)		参加者数(人)	
		前年比		前年比
平成14年度	82		48,696	
平成15年度	83	101.2%	44,198	90.8%
平成16年度	99	119.3%	68,528	155.0%

出所：鹿児島県コンベンション協会資料

### (3) 産業面への影響

#### 大型小売店販売動向

平成16年の大型小売店の販売動向をみると、鹿児島県では全店で前年比0.6%とわずかな減少であり、九州他県、全国平均と比較しても減少幅が小さい。これは、アミュプラザが平成16年9月にオープンした影響が大きく、既存店では前年比3.0%と減少幅が拡大している。しかしながら、この数値も九州他県や全国平均と比較しても減少幅が小さいことから、新幹線開業が影響したものと推測される。

#### 【九州大型小売店販売動向（平成16年）】

	販売額 (百万円)	前年比(%)	
		全店	既存店
福岡県	739,478	2.5	5.4
佐賀県	79,896	4.7	5.3
長崎県	146,879	7.3	4.9
熊本県	186,391	1.6	2.5
大分県	149,716	5.1	5.8
宮崎県	91,613	3.1	6.3
鹿児島県	194,866	0.6	3.0
九州計	1,727,891	2.9	5.0
全国	21,427,288	1.5	3.5

注 既存店は、月次の既存店の販売額の積み上げにより算出  
販売額は、新規店舗を含む全店舗での数値  
九州計の数値は沖縄を含んだ数値  
出所：九州経済産業局資料

不動産関連への影響

全県的に地価下落が続いており、上昇する市町村がみられない中、鹿児島中央駅周辺では開業直前の平成16年に地価が下げ止まり、平成17年にはわずかながら上昇しており、新幹線開業の影響といえる。

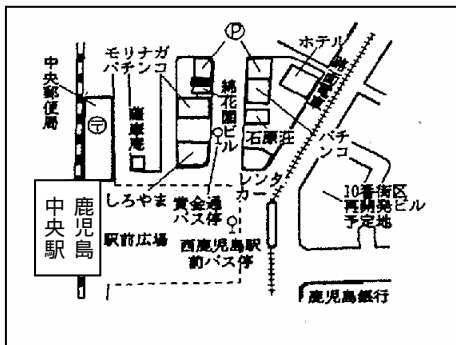
補足

- ・薩摩川内市では、分譲マンションが2棟建築され(1棟は建築中) 現在も数社が用地を物色中で、出水市でも同様の動きがみられつつある。また、川内駅、出水駅周辺の賃貸マンションの需要も増加しつつある。

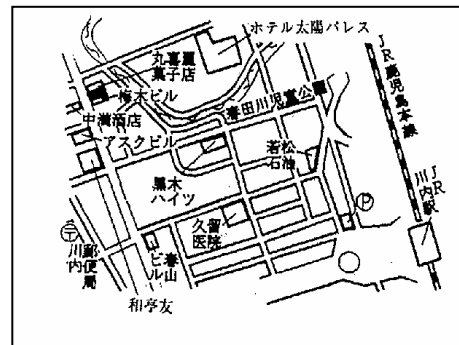
【新幹線停車駅周辺および天文館の公示価格推移】

(上段:千円、下段:%)

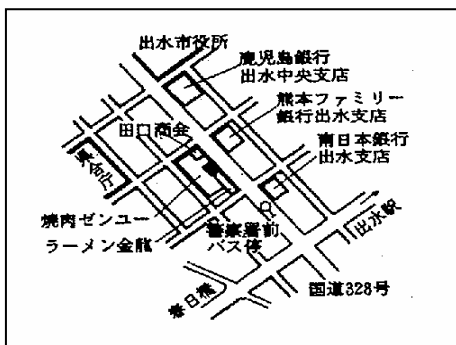
駅名	公示地	年次										
		H8.1.1	H9.1.1	H10.1.1	H11.1.1	H12.1.1	H13.1.1	H14.1.1	H15.1.1	H16.1.1	H17.1.1	
中央駅	公示地5-25 中央町3-32	価格	1,260	1,060	878	750	655	600	555	530	530	536
		下落率	16.0	15.9	17.2	14.6	12.7	8.4	7.5	4.5	0.0	1.1
川内駅	公示地5-2 東向田町15-9	価格	140	130	123	117	113	110	106	100	94	91.5
		下落率	13.2	6.0	4.5	5.4	2.9	3.7	8.4	4.2	4.3	2.7
出水駅	公示地5-1 昭和町14-5	価格	133	130	121	114	108	103	95.5	89	82.5	75.8
		下落率	3.6	2.2	6.9	5.8	5.3	4.6	7.3	6.8	7.3	8.1
天文館	公示地5-16 東千石町13-19	価格	2,950	2,400	2,150	1,850	1,710	1,580	1,430	1,310	1,210	1,140
		下落率	23.6	18.6	10.4	14.0	7.6	7.6	9.5	8.4	7.6	5.8



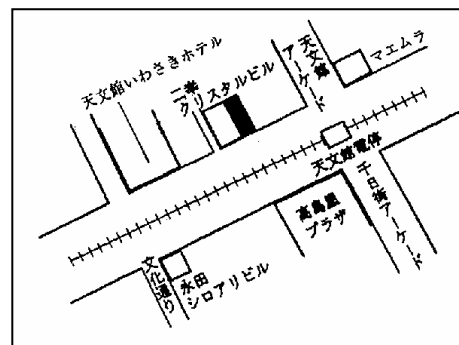
【中央駅周辺】



【川内駅周辺】



【出水駅周辺】



【天文館周辺】

出所：地価ハンドブック 2004 および国土交通省発表資料

#### (4) 九州新幹線開業後の地域社会の変化

九州新幹線開業後の主な地域社会の出来事について、以下に整理した。

##### 平成 16 年 3 月 九州新幹線部分開業・肥薩おれんじ鉄道開業

- 鹿児島市商店街連盟の「共通商品券」発行(3月)
- かごしま水族館(鹿児島市)入館500万人突破(5月)  
開館(平成9年)からほぼ7年で500万人を突破した。GW中に入館者は前年比64%増となった。
- 鹿児島中央駅前広場の公共地下通路(つばめロード)開通(7月)
- 肥薩おれんじ鉄道「納涼ビール列車」開始(7月)  
利用促進策として、東シナ海の車窓を生かした納涼ビール列車を始めた。
- 肥薩おれんじ鉄道「夏休み切符」発売(7月)  
夏休み期間中の特別切符として、「1日フリー乗車券」や半額回数券を販売した。
- 長渕剛・桜島オールナイトコンサート開催(8月)  
鹿児島県で最大級のイベントで、観客約7万5千人のうち、県外からおよそ4万5千人が訪れた。経済効果は約50億円と試算されている。
- 天文館オープンカフェ開設(9月)  
天文館地区の三商店街で、オープンカフェ開設や花かご設置など道路を活用したイベントを実施した。県内初の国土交通省の社会実験で、2か月間行われた。
- JR駅ビル「アミュプラザ」開業(9月)  
JR駅ビルで九州最大規模。開業8日間の入場者数は63万7千人に達した。店舗数192店のうち県内初出店が129店と全体の約7割を占める。
- 人気テレビアニメ「サザエさん」のオープニングに鹿児島の観光施設登場(10月)
- 「薩摩川内市」が誕生(10月)  
平成の大合併で県内のトップを切って誕生した。9市町村が合併、人口は約10万人と県内2番目、面積は県内最大となった。
- 新「鹿児島市」が誕生(11月)  
1市5町が合併し、面積は約1.9倍、人口は約60万人となった。
- 共同企画「つばめ・おれんじぐるりんきっぷ」発売(平成17年1月)  
JR九州と肥薩おれんじ鉄道の初めての共同企画。九州新幹線とおれんじ鉄道を使って周遊する割引切符を発売した。
- 「肥薩おれんじ鉄道友の会」設立(平成17年2月)  
会員募集を開始し、会員には会員証、情報誌の発行を行う。会員特典として、沿線の店の割引サービスや抽選プレゼントなどがある。
- 九州新幹線の乗客数が300万人突破(平成17年2月)  
当初予想よりも3か月早い達成であった。
- 天文館本通りアーケード完成(平成17年3月)

##### 平成 17 年 3 月 九州新幹線部分開業一周年

- 商業施設「ドルフィンポート」4月開業予定
- ゴールドパーク串木野跡地に「薩摩金山蔵」4月開業予定
- 国際ジャングルパーク跡地へ大型商業施設建設予定

##### 平成 23 年 3 月 九州新幹線全線開通予定

### 3. 県内事業所における開業の影響

#### (1) アンケート調査の概要

調査対象：商店、飲食店、県内所在の大規模企業、特産品製造業者、レンタカー営業所

調査方法：商店は、訪問による配布、回収。その他は郵送による配布、回収。

調査期間：平成 16 年 12 月～平成 17 年 1 月

回収状況：調査対象別の回収状況は下表の通り。

調査対象		配布枚数	回収枚数	回収率	
商店	天文館地区	505	445	88.1%	
	鹿児島中央駅地区	315	259	82.2%	
	新幹線、肥薩おれんじ鉄道、 鹿児島本線の駅周辺商店	川内	149	121	81.2%
		出水	71	66	93.0%
		野田郷	18	15	83.3%
		高尾野	32	27	84.3%
		阿久根	54	49	90.7%
		串木野	28	19	67.9%
伊集院	30	25	83.3%		
大規模企業	県内事業者	150	104	69.3%	
	県外事業者の営業所等	100	41	41.0%	
各駅・天文館周辺の飲食店		100	41	41.0%	
県内の特産品製造事業所等		150	90	60.0%	
レンタカー営業所		20	12	60.0%	
合計		1722	1313	76.2%	

#### (2) ヒアリング先の概要

アンケート調査結果の補足を目的に県内事業所等に対してヒアリング調査も実施。対象先は下表の通り。

印刷業	1 先
サービス業（観光関連）	1 先
食料品製造	2 先
不動産	2 先
レンタカー	1 先
飲食店	1 先
その他団体	2 先
小計	10 先

### (3) アンケート調査結果の要約

#### 影響の総括

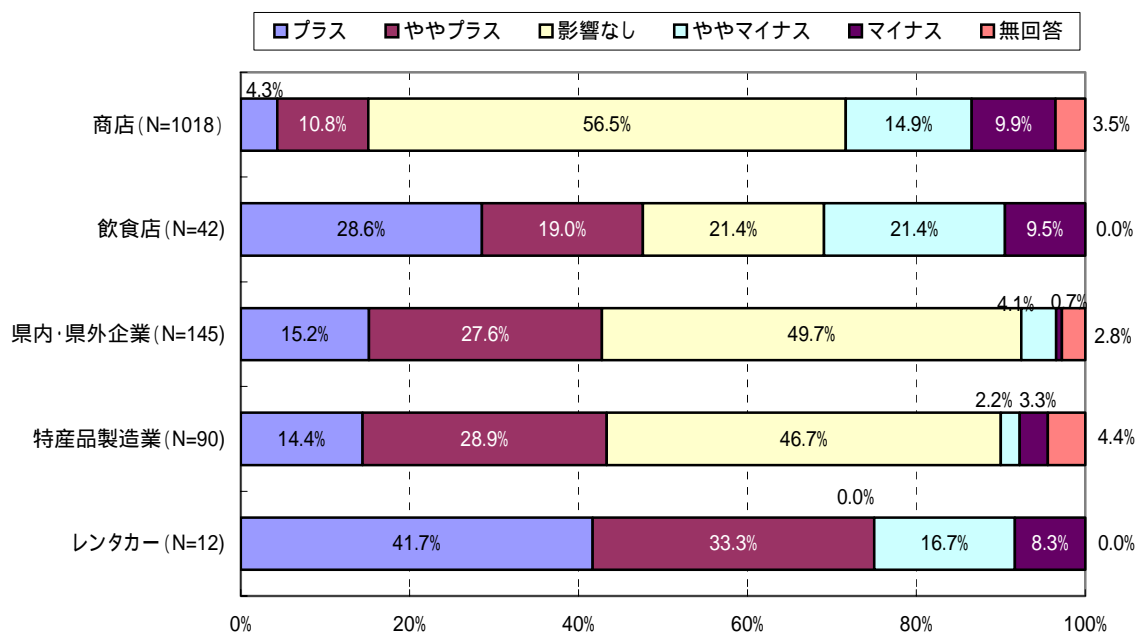
調査対象別に九州新幹線部分開業の影響をみると、商店では県外客を対象とする特産品取扱のある商店、特に中央駅地区の商店でプラスの影響が大きかったが、全体としては影響なしとする割合が高い。

飲食店では、県外客が増加したことからプラスの影響が4割以上を占めているものの、マイナスも3割を占めており、企業間の格差がみられる。

大規模企業や特産品製造業では、プラスの影響があったとする割合が4割以上を占め、マイナスは一部に止まっており、新幹線開業効果がみられる。

レンタカー営業所では、空港やその他の営業所では一部マイナスの影響がみられたものの、全体としてはプラスの影響が大きく、特に鹿児島中央駅周辺の営業所での影響が顕著であった。

#### 【調査対象別にみた影響】



#### 商店

商店における新幹線開業の影響は、その取扱商品が県外からの観光客やビジネス客を対象とするか否かで異なる。特産品は県外からの観光客等を対象とした商品と考えられるが、調査結果においても、特産品の取扱のある商店のほうがプラスの影響を受けている。中でも、新幹線の乗降客の多い鹿児島中央駅周辺の商店でプラスの影響が大きい。その一方で、新幹線非沿線では特産品取扱のある商店でもプラスの影響は小さく、マイナスの影響が4割近くを占めている。

プラスの影響要因としては、天文館地区、中央駅地区では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」が最も多く、鹿児島市では観光客やビジネス客の増加が寄与したことがうか

がえる。

マイナスの影響要因についてみると、いずれの地区の商店においても「他地域への顧客の流出」が最も多く、「企業間競争の激化」も上位を占めている。新幹線非沿線地区においては「取引先の撤退や規模縮小」も37.5%を占めて2番目に多く、他の地区よりその割合が高い。

売上高の変化についてみると、中央駅地区の特産品取扱のある商店では4割以上が増加したと回答しているが、その他ではいずれも減少したとする割合が増加を上回っている。売上減少の要因についてみると、いずれの地区でも「地域の景気が低迷しているから」が上位を占めているが、天文館地区と中央駅地区では「アミュプラザができたから」も5割以上を占めている。また、肥薩おれんじ鉄道沿線においては「肥薩おれんじ鉄道になってから入込み客が減少したから」も6割以上を占めて多い。

新幹線開業に向けた各店の対策状況をみると、「特に対策をとっていない」が7割を占めて最も多く、とられた対策としては「品揃えを充実した」が多い。特に好影響を受けていた中央駅地区では、何らかの対策をとった割合が他と比べて高い。一方、新幹線非沿線および新幹線沿線の特産品取扱のない商店では「特に対策をとっていない」とする割合が9割を超えており、新幹線開業に対する期待が低く、結果としてプラスの影響も小さかったといえる。

今後については、「特に対策をとらない」とする割合がいずれの地区においても開業前と比べると減少しており、全線開業に向けては何らかの対策をとろうとする動きが感じられる。

#### 飲食店

飲食店においては、県外客の増加がそのまま反映され、約5割がプラスの影響を受けているが、その一方で、約3割がマイナスの影響ありと回答しており、企業間に格差がみられる。

売上高の変化についても同様に、約5割が増加したとする一方で、約3割が減少と回答している。売上高増加要因としては、「新幹線効果により人的交流が活発化したから」が過半数を占めて最も多いが、飲食店では新幹線開業に合わせて対策をとった事業所が多く、その結果「自店の対策が奏効したから」も45.5%を占めて2番目に多くなっている。全線開業に向けても何らかの対策をとろうとする事業所が多くみられる。

#### 県内・県外大規模企業

大規模企業においては、4割以上がプラスの影響ありと回答しており、マイナスの影響ありとする回答は5%に止まっている。プラスの要因としては、「出張コストの削減」が最も多く、次いで「広域的な人的交流の活発化による顧客の増加」、「営業活動の範囲拡大」となっており、売上に直接的に影響を与えるものではないが、企業活動を行う上でプラスになったとする意見が多い。

営業所等の新設、統廃合等については、一部に鹿児島市や福岡市などへの営業所新設や統廃合をしたとする回答があったが、新幹線開業に関係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みられない。

出張時の利用交通手段としては新幹線にシフトしたとする企業が多く、特に県外出張に際

しては、開業前は航空機を利用していたとする企業の7割以上が新幹線にシフトしている。また、県内出張においても、自動車約2時間かかる鹿児島市～出水市間が新幹線で20分足らずとなったことから、新幹線を利用するようになった企業もみられる。

今後の事業運営については、新幹線より南九州西回り自動車道など高速自動車道の整備を重要と考えている企業が最も多いが、「事業活動において新幹線利用をさらに増やす」とする企業も25.5%を占めて2番目に多い。

#### 特産品製造業

特産品製造業者では、プラスの影響ありとする回答が4割以上を占め、特に飲料品（焼酎製造業者が主）では7割以上がプラスと回答している。

売上高の変化については、36.7%が増加したとしており、減少したとする回答は13.3%に止まっている。その要因としては、「新幹線開業効果により人的交流が活発化したから」が6割を占めて最も多いが、「新幹線開業と関係なく、全国的なブームとなっているから」、「新幹線開業と関係なく、自社の対策が奏効したから」もそれぞれ3割程度を占めている。

新幹線開業に合わせた対策としては、「駅周辺店舗への販売を強化した」が18.9%と最も多く、次いで「新製品を開発した」(13.3%)、「既存製品のラベル、パッケージ等をリニューアルした」(10.0%)となっているが、「特に対策をとっていない」とする回答も6割を占めている。

全線開業に向けては、「製品開発に力を入れる」が56.7%と最も多く、次いで「能力増強のための設備投資をする」(12.2%)などとなっており、部分開業時と比べると何らかの対策をとろうとする向きが強い。

#### レンタカー営業所

レンタカー営業所においては、新幹線停車駅周辺の事業所では全社がプラスの影響ありと回答しており、特に鹿児島中央駅周辺の事業所では利用者数が「かなり増加した」と全社回答している。一方、串木野駅周辺、空港周辺ではマイナスの影響ありとの回答もみられるが、空港周辺でも福岡からの利用者は減ったものの関西、関東方面からの観光客等の利用が増加して、結果としてプラスの影響を受けたとする事業所もみられる。

新幹線開業に合わせた車両台数の変化としては、5割の事業所で増加させており、特に鹿児島中央駅周辺の事業所では30台、70台と大幅に増加したとする回答があった。

今後の事業運営方針としては、「車両台数を増やす」が75.0%を占めて最も多く、「カーナビ等の装置を充実する」も50.0%を占めている。



(4) 調査対象別アンケート調査結果

商店

調査対象先の概要

【所在地、取扱商品】

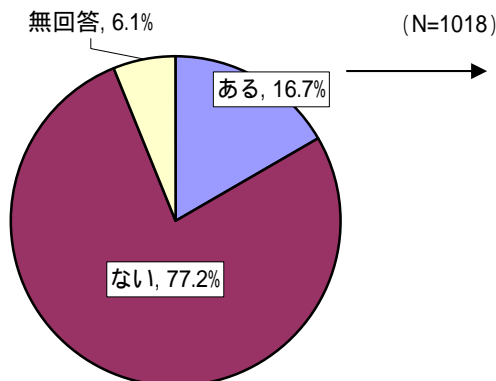
	合計	各種商品	衣服 身の回り品	酒類	生鮮品	農水産 加工品	菓子類	手工芸品	医薬品 化粧品	書類・文具	その他
合計	998	79	254	23	47	32	57	9	60	34	403
	100.0%	7.9%	25.5%	2.3%	4.7%	3.2%	5.7%	0.9%	6.0%	3.4%	40.4%
天文館	427	23	172	1	2	7	11	5	23	12	171
	100.0%	5.4%	40.3%	0.2%	0.5%	1.6%	2.6%	1.2%	5.4%	2.8%	40.0%
中央駅	255	23	36	7	12	16	16	1	13	6	125
	100.0%	9.0%	14.1%	2.7%	4.7%	6.3%	6.3%	0.4%	5.1%	2.4%	49.0%
川内	117	15	16	2	14	1	8	3	9	5	44
	100.0%	12.8%	13.7%	1.7%	12.0%	0.9%	6.8%	2.6%	7.7%	4.3%	37.6%
出水	66	2	16	4	5	3	7	0	3	3	23
	100.0%	3.0%	24.2%	6.1%	7.6%	4.5%	10.6%	0.0%	4.5%	4.5%	34.8%
阿久根	47	7	6	4	6	1	7	0	6	2	8
	100.0%	14.9%	12.8%	8.5%	12.8%	2.1%	14.9%	0.0%	12.8%	4.3%	17.0%
高尾野	27	2	3	0	2	2	2	0	2	1	13
	100.0%	7.4%	11.1%	0.0%	7.4%	7.4%	7.4%	0.0%	7.4%	3.7%	48.1%
野田	15	0	2	1	1	2	1	0	2	1	5
	100.0%	0.0%	13.3%	6.7%	6.7%	13.3%	6.7%	0.0%	13.3%	6.7%	33.3%
串木野	19	4	1	1	3	0	3	0	1	2	4
	100.0%	21.1%	5.3%	5.3%	15.8%	0.0%	15.8%	0.0%	5.3%	10.5%	21.1%
伊集院	25	3	2	3	2	0	2	0	1	2	10
	100.0%	12.0%	8.0%	12.0%	8.0%	0.0%	8.0%	0.0%	4.0%	8.0%	40.0%

【所在地別営業年数】

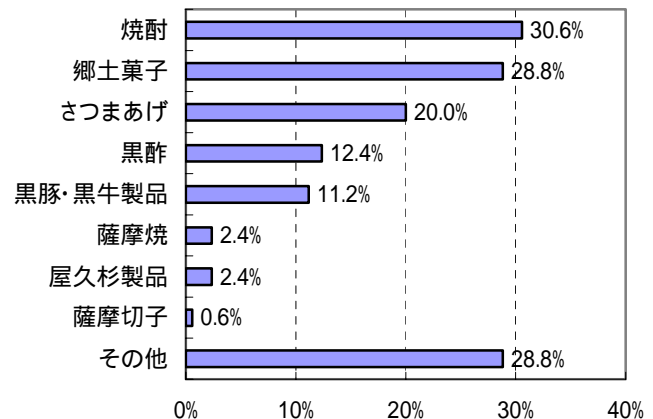
	合計	1年未満	1年以上 5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 20年未満	20年以上
合計	815	47	109	101	128	430
	100.0%	5.8%	13.4%	12.4%	15.7%	52.8%
天文館	329	25	69	44	72	119
	100.0%	7.6%	21.0%	13.4%	21.9%	36.2%
中央駅	217	19	26	42	33	97
	100.0%	8.8%	12.0%	19.4%	15.2%	44.7%
新幹線沿線	159	1	7	6	17	128
	100.0%	0.6%	4.4%	3.8%	10.7%	80.5%
新幹線非沿線	110	2	7	9	6	86
	100.0%	1.8%	6.4%	8.2%	5.5%	78.2%

\* 新幹線沿線 = 川内 + 出水、新幹線非沿線 = 阿久根 + 野田 + 高尾野 + 串木野 + 伊集院

【特産品取扱の有無】



【取り扱っている特産品（複数回答：N=170）】



### a.九州新幹線部分開業の影響

九州新幹線部分開業の影響をみると、全体としては「影響なし」が56.5%と最も多く、次いで「ややマイナス」(14.9%)、「ややプラス」(10.8%)などの順となっている。

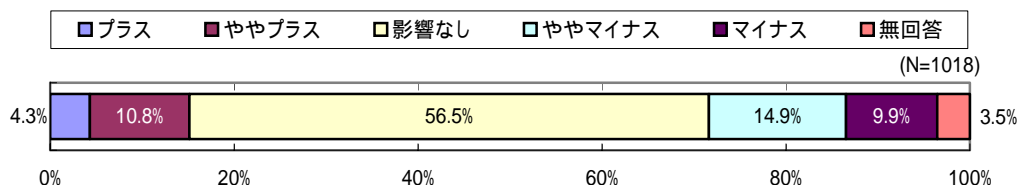
プラスの影響(「プラス」+「ややプラス」の合計、以下同じ)があったとする割合は15.1%、マイナスの影響(「ややマイナス」+「マイナス」の合計、以下同じ)は24.8%となっている。

新幹線の開業によって、本県を訪れる観光客やビジネス客が増加したと考えられるが、商店によってはその取扱商品の性格上、こうした客層を対象とせず、地元客向けの日用品等を取り扱っている店もある。そこで、観光客などが対象となる特産品の取扱有無別の影響をみると、特産品取扱のある商店のほうが取扱いのない商店よりプラスの影響が大きい。一方、特産品取扱いのない商店ではマイナスがプラスを上回っており、「影響なし」も6割以上を占めている。

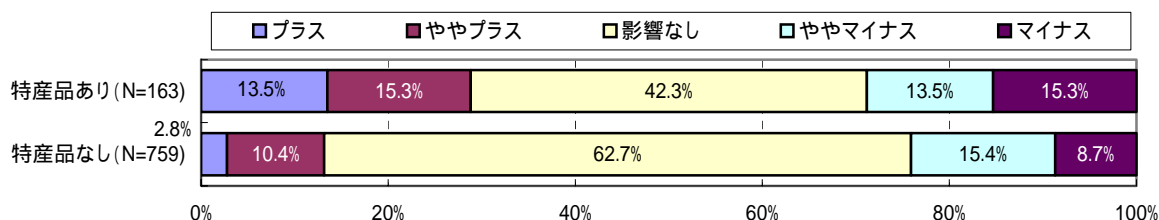
これを地区別にみると、いずれの地区も特産品取扱のある商店のほうがない商店よりプラスの影響が大きい、その割合は中央駅地区が45.6%と最も高く、特産品取扱いのない商店でもプラスの影響が25.6%を占めており、同地区へのプラスの影響が大きかったことがわかる。その他の地区では特産品取扱の有無にかかわらずマイナスの影響がプラスを上回っており、特に、新幹線非沿線地区では特産品取扱のある商店でもプラスは7.9%に止まり、マイナスの影響(39.5%)が大幅に上回っている。

取扱商品別にみると、いずれも「影響なし」が最も多い。また、ほとんどの取扱商品でマイナスの影響があったとする割合がプラスの影響を上回っているが、農水産加工品ではプラスの影響が51.6%とマイナスの影響(9.7%)を49.1ポイント上回っている。これは、農水産加工品を取り扱っている商店の約4分の3が特産品取扱店舗となっていることが影響している。

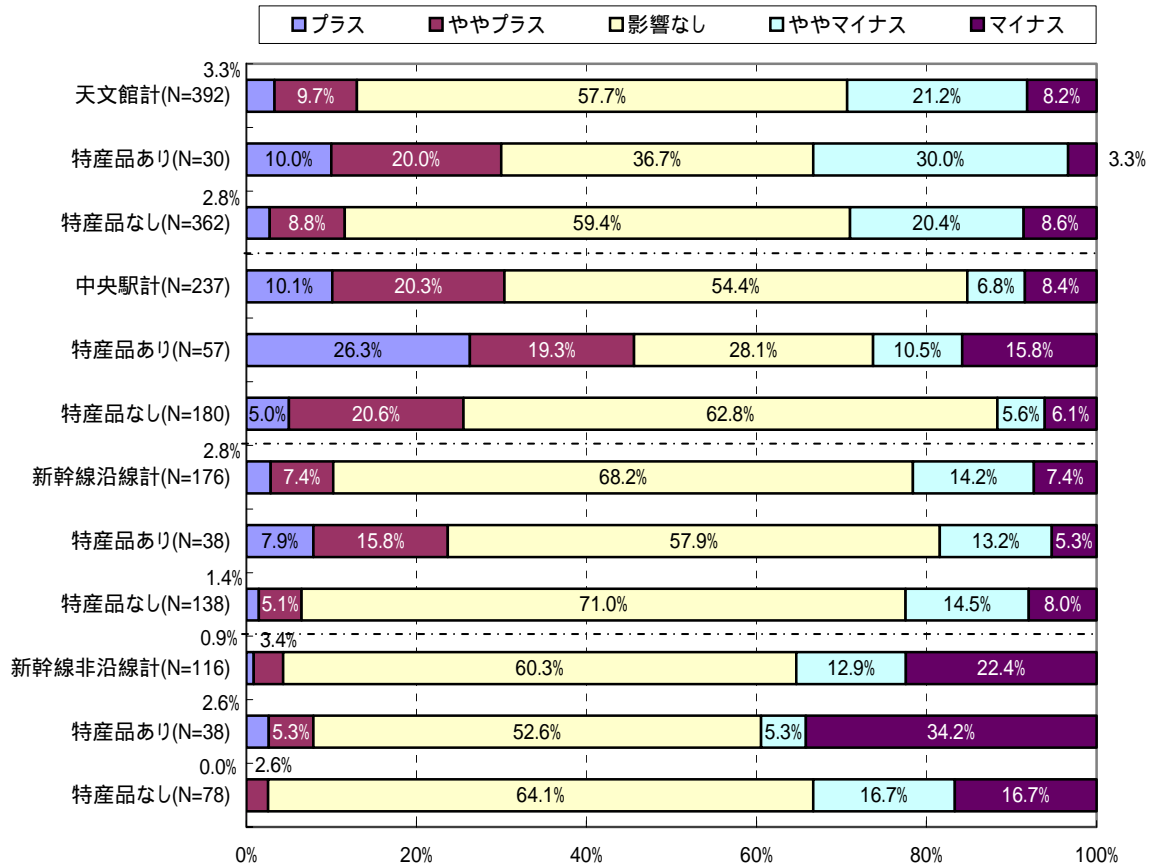
#### 【九州新幹線部分開業の影響】



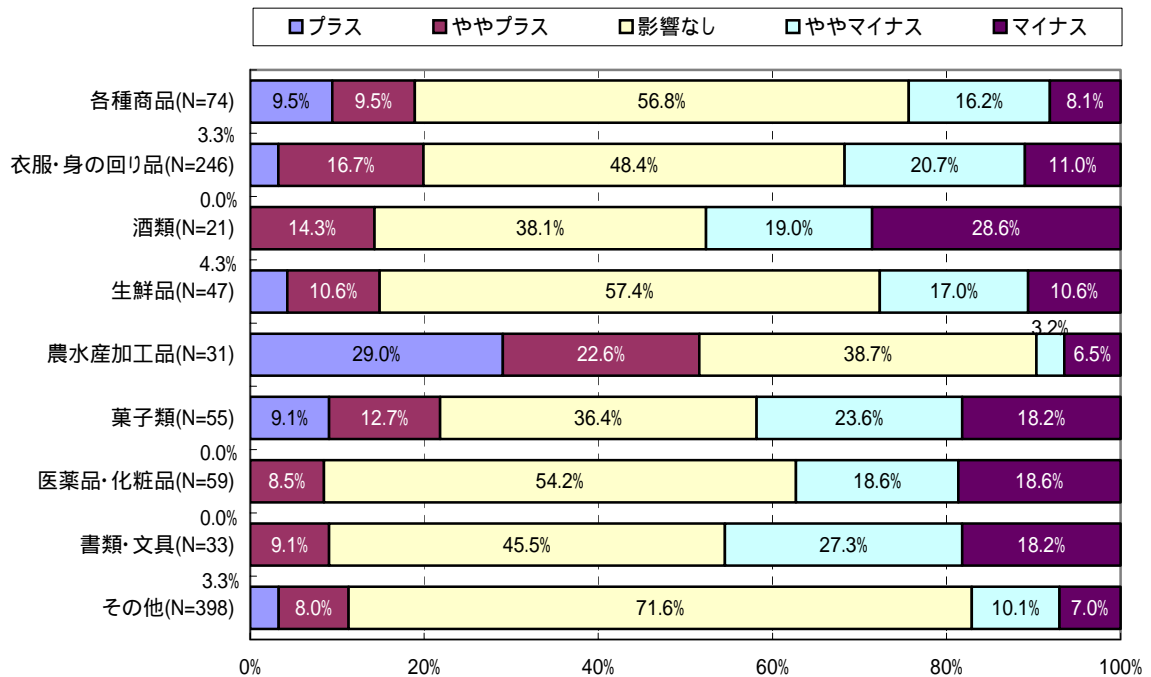
#### 【特産品取扱の有無別にみた影響】



【所在地別、特産品取扱の有無別にみた影響】



【取扱商品別にみた影響】

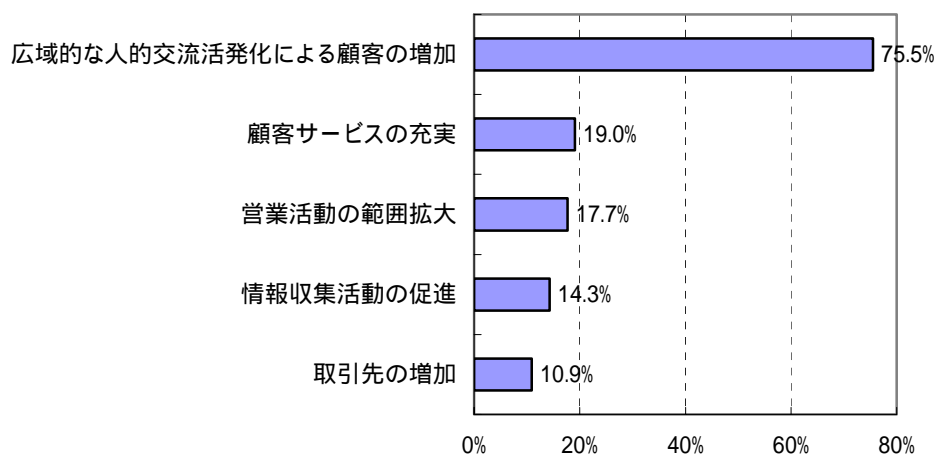


## b. 影響の要因

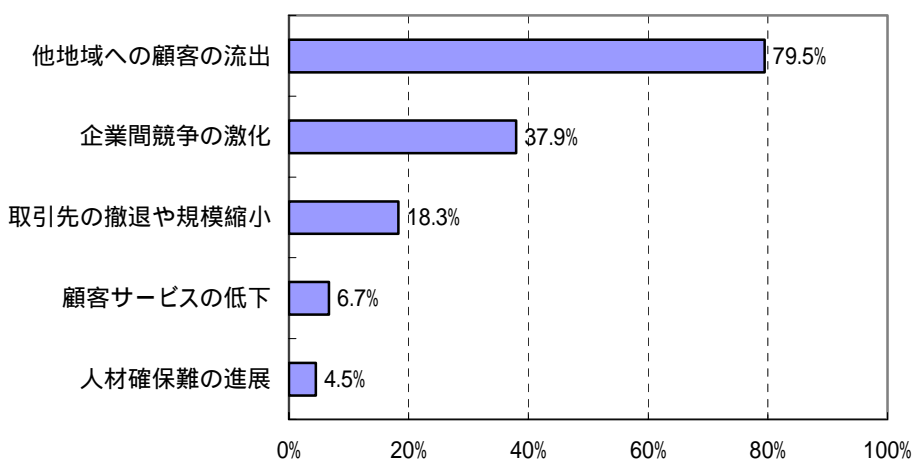
影響の要因についてみると、プラスの影響ありと回答した事業所では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」が75.5%と4分の3以上を占めて最も多く、次いで「顧客サービスの充実」(19.0%)、「営業活動の範囲拡大」(17.7%)などの順となっている。

一方、マイナスの影響ありと回答した事業所では、「他地域への顧客の流出」が79.5%と約8割を占めて最も多く、次いで「企業間競争の激化」(37.9%)、「取引先の撤退や規模縮小」(18.3%)などの順となっている。

### 【プラスの影響ありと回答した事業所の要因(上位5項目:複数回答 N=147)】



### 【マイナスの影響ありと回答した事業所の要因(上位5項目:複数回答 N=224)】



所在地別、影響別にその要因をみると、天文館地区と中央駅地区でプラスの影響があった商店では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」、新幹線沿線地区では「営業活動の範囲拡大」、新幹線非沿線地区では「顧客サービスの充実」と「出張の増加」が最も多い。

マイナスの影響があった商店をみると、いずれの地域も「他地域への顧客の流出」が最も多い。2番目に多い要因をみると新幹線非沿線地区では「取引先の撤退や規模縮小」、そのほかの地域では「企業間競争の激化」となっている。

補足

- ・「企業間競争の激化」の顕著な例が、アミュプラザのオープンである。テナントのうち6割強が鹿児島初進出の県外資本であり、県外資本との競争激化ともいえる。このほかでも、就職情報誌や登山用品店など県外資本が進出しており、こうした動きは全線開業に向けて、さらに激しくなっていくことが予想される。
- ・阿久根地区では、特急が止まらなくなったことにより仕入先の営業担当者が来なくなったり、営業所が出水に移転したりするケースが発生している。また、従来長島方面からは特急に乗るために阿久根駅を利用していたものが、新幹線開業後は出水駅を利用するようになっており、乗降の際の地元での買物客が大幅に減少している。

【所在地別、影響別にみた要因】

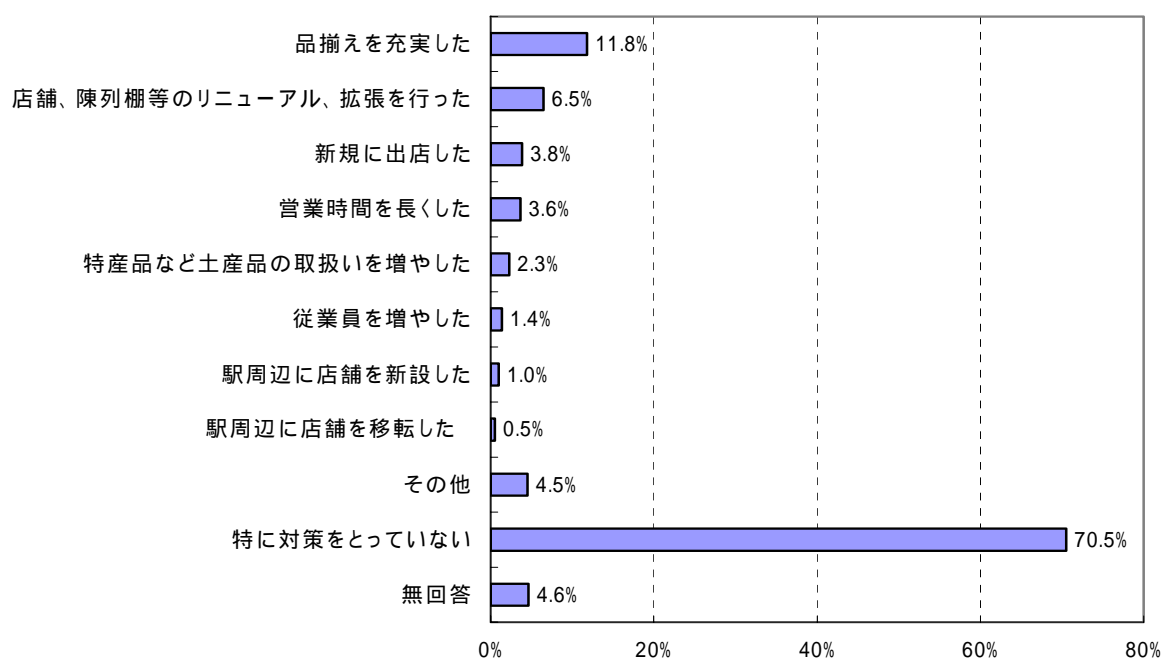
所在地	影響	1位	2位	3位
天文館	プラス (N=55)	広域的な人的交流活発化による顧客の増加	営業活動の範囲拡大	顧客サービスの充実
		80.0%		20.0%
	マイナス (N=111)	他地域への顧客の流出	企業間競争の激化	情報収集活動の促進
		85.6%		40.5%
中央駅	プラス (N=71)	広域的な人的交流活発化による顧客の増加	顧客サービスの充実	情報収集活動の促進
		85.9%		21.1%
	マイナス (N=32)	他地域への顧客の流出	企業間競争の激化	取引先の撤退や規模縮小
		62.5%		28.1%
新幹線沿線	プラス (N=17)	営業活動の範囲拡大	広域的な人的交流活発化による顧客の増加	取引先の増加
		41.2%		29.4%
	マイナス (N=41)	他地域への顧客の流出	企業間競争の激化	取引先の撤退や規模縮小
		80.5%		43.9%
新幹線非沿線	プラス (N=3)	顧客サービスの充実	出張の増加	広域的な人的交流活発化による顧客の増加
		66.7%		33.3%
	マイナス (N=40)	他地域への顧客の流出	取引先の撤退や規模縮小	企業間競争の激化
		75.0%		37.5%

### c. 新幹線開業に合わせた対策

新幹線開業に合わせた対策としては、「特に対策をとっていない」とする事業所が7割以上を占めている。対策をとった事業所の具体的な内容としては「品揃えを充実した」が11.8%と最も多く、次いで「店舗、陳列棚等のリニューアル、拡張を行った」(6.5%)、「新規に出店した」(3.8%)などの順となっている。

これを新幹線開業の影響別にみると、いずれも「特に対策をとっていない」が最も多いが、その割合はプラスの影響があった事業所では39.6%、影響なしとする事業所では87.2%、マイナスの影響があった事業所では64.7%となっている。

【新幹線開業に合わせた対策（複数回答：N=1019）】



【影響別にみた対策の状況】

	新規に出店した	駅周辺に店舗を移	張りを二行した	店舗、陳列棚等の拡張	品揃えを充実した	たの特取産品などを増やした	設駅周辺に店舗を新	従業員を増やした	た営業時間を長くし	その他	い特に対策をとって
プラス	18 12.1%	2 1.3%	30 20.1%	46 30.9%	10 6.7%	4 2.7%	7 4.7%	13 8.7%	11 7.4%	59 39.6%	
影響なし	12 2.2%	2 0.4%	12 2.2%	32 5.8%	7 1.3%	3 0.5%	4 0.7%	8 1.4%	15 2.7%	484 87.2%	
マイナス	8 3.4%	1 0.4%	22 9.4%	36 15.3%	6 2.6%	3 1.3%	3 1.3%	15 6.4%	19 8.1%	152 64.7%	

所在地別、特産品取扱の有無別に対策の状況を見ると、天文館地区では特産品取扱の有無にかかわらず、「特に対策をとっていない」が6割以上を占めて最も多く、次いで「品揃えを充実した」が多い。

中央駅地区においては、特産品ありでは「品揃えを充実した」が47.3%と最も多く、「特に対策をとっていない」は32.7%と他と比べると割合も低く、2番目になっている。特産品なしでは、「特に対策をとっていない」が7割を占めて最も多く、とられた対策の中では「品揃えを充実した」が13.3%で最も多い。

新幹線沿線地区では、「特に対策をとっていない」が最も多いが、その割合は特産品ありで68.4%、特産品なしでは90.6%と違いがみられる。特産品ありでとられた対策としては「特産品など土産品の取扱いを増やした」が23.7%で最も多い。

新幹線非沿線地区では、特産品あり、なしいずれも「特に対策をとっていない」が9割以上を占めて最も多い。

【所在地別、特産品取扱の有無別にみた対策の状況】

所在地	特産品取扱の有無	合計	新規に出店した	駅周辺に店舗を移転した	店舗、陳列、棚等張りをリニューアルした	品揃えを充実した	特産品など土産品の取扱いを増やした	駅周辺に店舗を新設した	従業員を増やした	営業時間を長くした	その他	特に対策をとっていない
天文館	特産品あり	30	1	0	2	7	3	0	0	2	2	19
		100.0%	3.3%	0.0%	6.7%	23.3%	10.0%	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%	63.3%
天文館	特産品なし	370	22	1	28	46	0	7	6	12	20	264
		100.0%	5.9%	0.3%	7.6%	12.4%	0.0%	1.9%	1.6%	3.2%	5.4%	71.4%
中央駅	特産品あり	55	4	0	14	26	8	1	4	5	2	18
		100.0%	7.3%	0.0%	25.5%	47.3%	14.5%	1.8%	7.3%	9.1%	3.6%	32.7%
中央駅	特産品なし	181	6	2	15	24	0	0	3	13	13	128
		100.0%	3.3%	1.1%	8.3%	13.3%	0.0%	0.0%	1.7%	7.2%	7.2%	70.7%
新幹線沿線	特産品あり	38	2	0	1	1	9	0	0	1	3	26
		100.0%	5.3%	0.0%	2.6%	2.6%	23.7%	0.0%	0.0%	2.6%	7.9%	68.4%
新幹線沿線	特産品なし	138	0	0	3	4	2	0	0	2	3	125
		100.0%	0.0%	0.0%	2.2%	2.9%	1.4%	0.0%	0.0%	1.4%	2.2%	90.6%
新幹線非沿線	特産品あり	38	1	0	0	2	0	0	0	0	1	35
		100.0%	2.6%	0.0%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.6%	92.1%
新幹線非沿線	特産品なし	73	0	1	0	2	0	0	0	0	2	68
		100.0%	0.0%	1.4%	0.0%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	93.2%

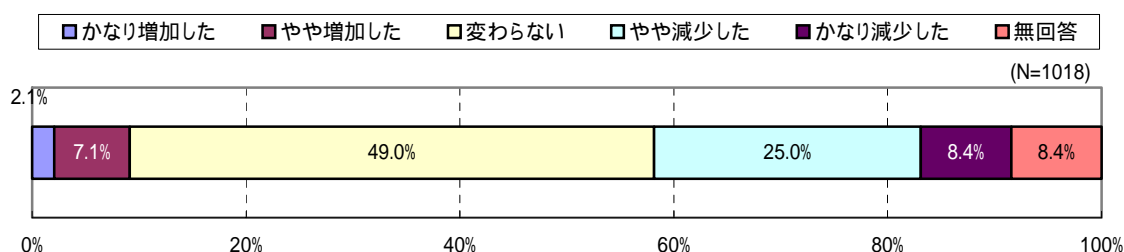
#### d. 新幹線開業後の売上高の変化

新幹線開業後の売上高の変化についてみると、「変わらない」が49.0%と最も多い。

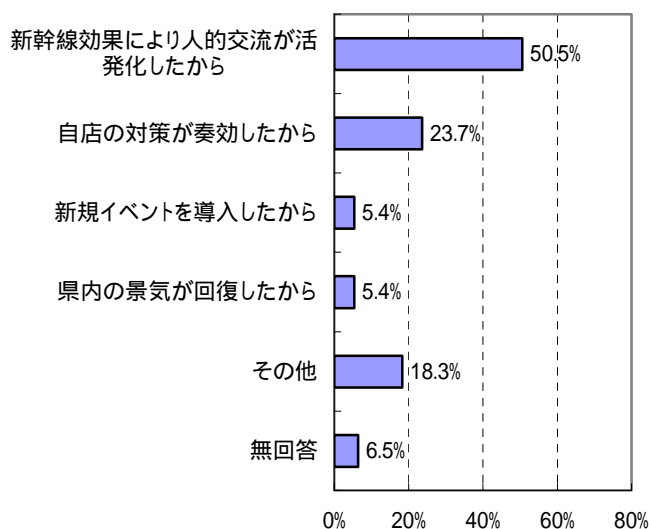
売上高が減少したとする割合（「やや減少した」+「かなり減少した」の合計、以下同じ）は33.4%と3分の1以上になっているのに対し、売上高が増加したとする割合（「かなり増加した」+「やや増加した」の合計、以下同じ）は9.2%と1割未満に止まっている。

売上高増減の要因についてみると、増加した要因としては「新幹線効果により人的交流が活発化したから」が50.5%と最も多い。一方、減少した要因としては「地域の景気が低迷しているから」が61.2%と最も多いが、「鹿児島中央駅の駅ビル（アミュプラザ）ができたから」も40.6%を占めて2番目に多くなっている。

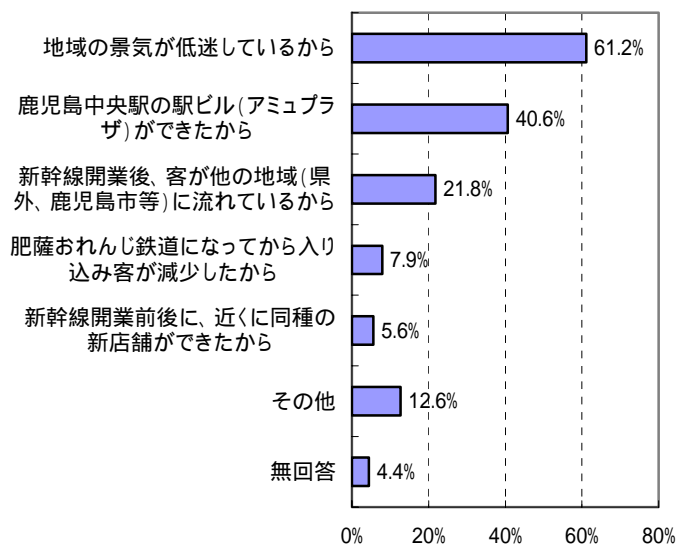
#### 【新幹線開業後の売上高の変化】



#### 【売上高増加要因（複数回答：N=93）】



#### 【売上高減少要因（複数回答：N=340）】





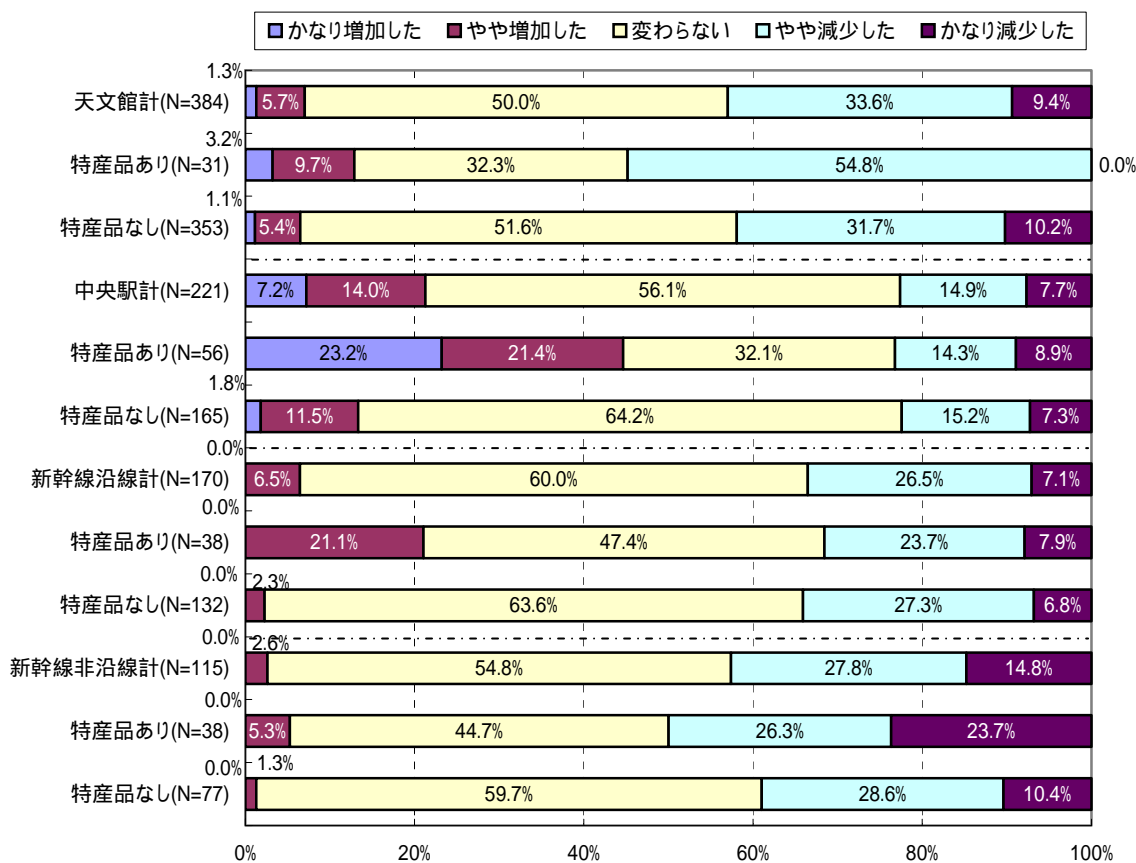
所在地別、特産品取扱の有無別に売上高の変化をみると、中央駅地区の特産品取扱のある商店で増加したとする割合が44.6%を占めて最も多く、減少したとする割合(23.2%)を上回っている。特産品なしでは、「変わらない」が64.2%と最も多く、減少したとする割合が22.5%と増加(13.3%)を上回っている。

天文館地区においては、特産品ありでは「やや減少した」が過半数を占めて最も多く、増加したとする割合(12.9%)を大きく上回っている。特産品なしでは、「変わらない」が過半数を占めて最も多く、減少したとする割合も41.9%となっている。

新幹線沿線地区では、いずれも「変わらない」が最も多く、減少したとする割合が増加を上回っている。ただ、増加したとする割合は、特産品ありで21.1%と特産品なし(2.3%)を上回っている。

新幹線非沿線地区においては、特産品取扱の有無にかかわらず増加したとする割合は低く、特産品ありでは減少したとする割合が5割を占めている。特産品なしでは「変わらない」が59.7%と最も多くなっている。

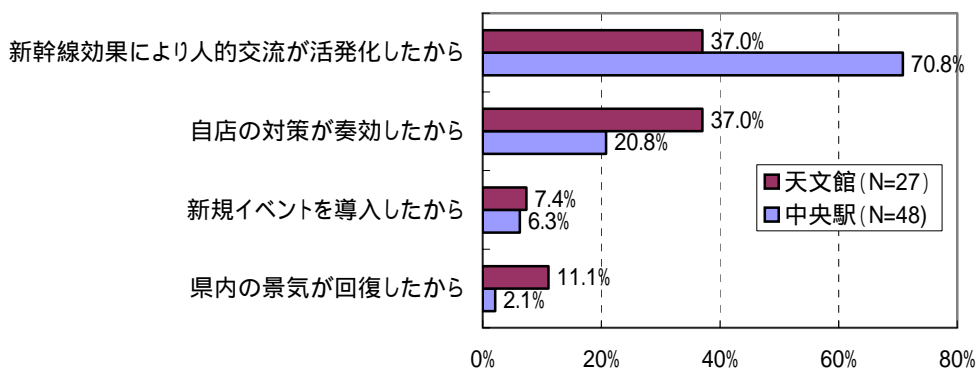
【所在地別、特産品取扱の有無別にみた売上高の変化】



売上高の増加要因を天文館と中央駅地区についてみると、中央駅地区では「新幹線開業効果により人的交流が活発化したから」が7割以上を占めて最も多く、天文館地区では「新幹線開業効果により人的交流が活発化したから」と「自店の対策が奏効したから」が37.0%の同率で最も多くなっている。

売上高減少要因を所在地別にみると、ほとんどの地区で「地域の景気が低迷しているから」が最も多いが、天文館地区では「鹿児島中央駅の駅ビル（アミュプラザ）ができたから」が60.7%と最も多く、中央駅地区でも53.1%を占めて2番目に多い。その他の地区では数%程度に止まっており、現状ではアミュプラザの影響は限定的といえる。一方、肥薩おれんじ鉄道沿線では「肥薩おれんじ鉄道になってから入り込み客が減少したから」が63.6%を占めて2番目に多くなっている。

【所在地別売上高増加要因（サンプル数が少ないため、天文館と中央駅のみ表示）】



【所在地別売上高減少要因】

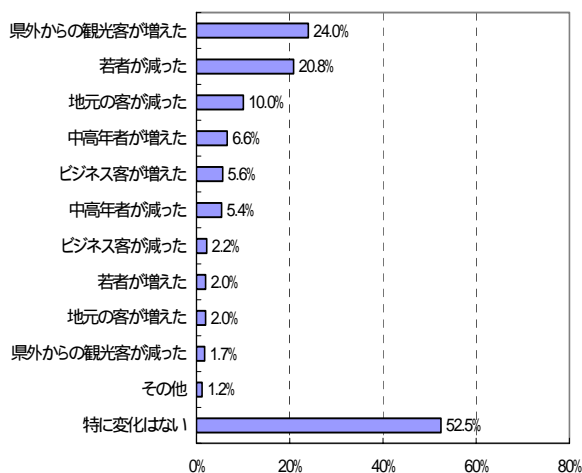
	新幹線開業効果により人的交流が活発化したから	自店の対策が奏効したから	新規イベントを導入したから	県内の景気が回復したから	地域の景気が低迷しているから	その他
天文館(N=168)	32 19.0%	2 1.2%	12 7.1%	102 60.7%	100 59.5%	19 11.3%
中央駅(N=49)	4 8.2%	0 0.0%	2 4.1%	26 53.1%	27 55.1%	13 26.5%
川内(N=38)	14 36.8%	2 5.3%	2 5.3%	6 15.8%	28 73.7%	3 7.9%
出水(N=20)	8 40.0%	1 5.0%	0 0.0%	0 0.0%	14 70.0%	3 15.0%
肥薩おれんじ鉄道沿線(N=33)	11 33.3%	21 63.6%	3 9.1%	3 9.1%	26 78.8%	3 9.1%
鹿児島本線沿線(N=16)	5 31.3%	1 6.3%	0 0.0%	1 6.3%	12 75.0%	1 6.3%

### e. 新幹線開業後の来客層の変化

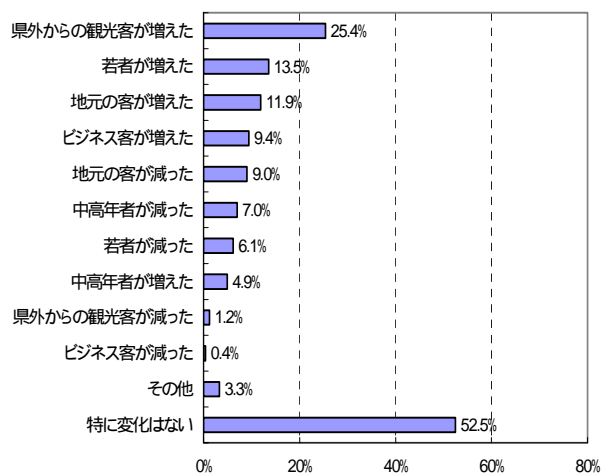
新幹線開業後の来客層の変化について所在地別にみると、天文館地区では「県外からの観光客が増えた」が24.0%と最も多く、次いで「若者が減った」(20.8%)、「地元の客が減った」(10.0%)などの順となっている。一方、中央駅地区でも「県外からの観光客が増えた」が25.4%と最も多いが、次いで「若者が増えた」(13.5%)、「地元の客が増えた」(11.9%)の順となっており、天文館地区とは違いがみられる。また、川内、出水地区ではいずれも「地元の客が減った」が最も多く、次いで「若者が減った」となっている。肥薩おれんじ鉄道沿線では「地元の客が減った」が23.1%と最も多く、次いで「県外からの観光客が減った」(19.2%)、「ビジネス客が減った」(15.4%)などの順となっている。鹿児島本線沿線では「若者が減った」が12.8%と最も多く、次いで「地元の客が減った」(10.3%)、「中高年者が減った」(7.7%)などの順となっている。

#### 【開業後の来客層の変化(所在地別)】

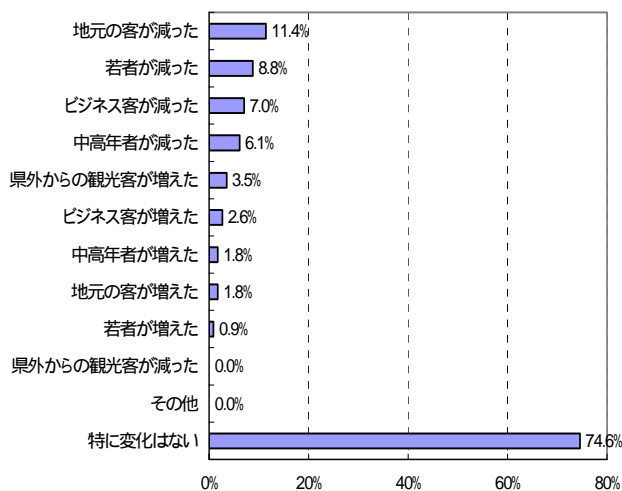
天文館(複数回答:N=408)



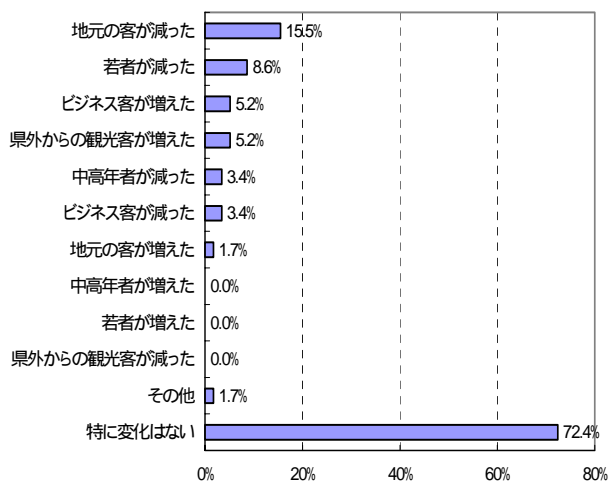
中央駅(複数回答:N=244)



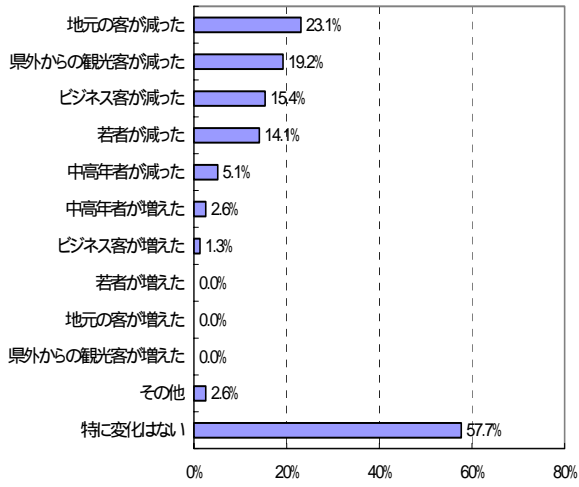
川内(複数回答:N=114)



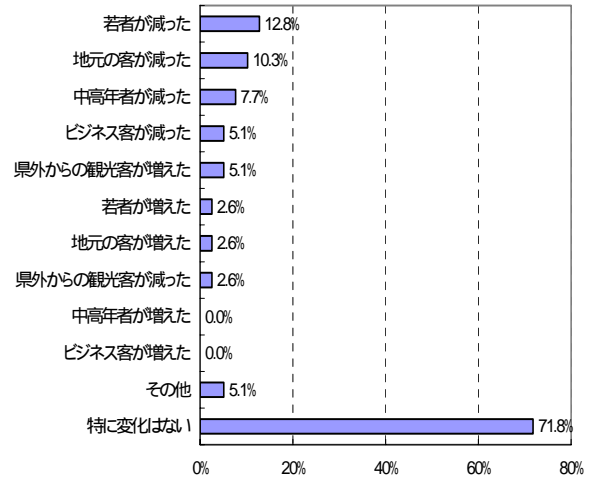
出水(複数回答:N=58)



肥薩おれんじ鉄道沿線（複数回答：N=78）



鹿児島本線沿線（複数回答：N=39）



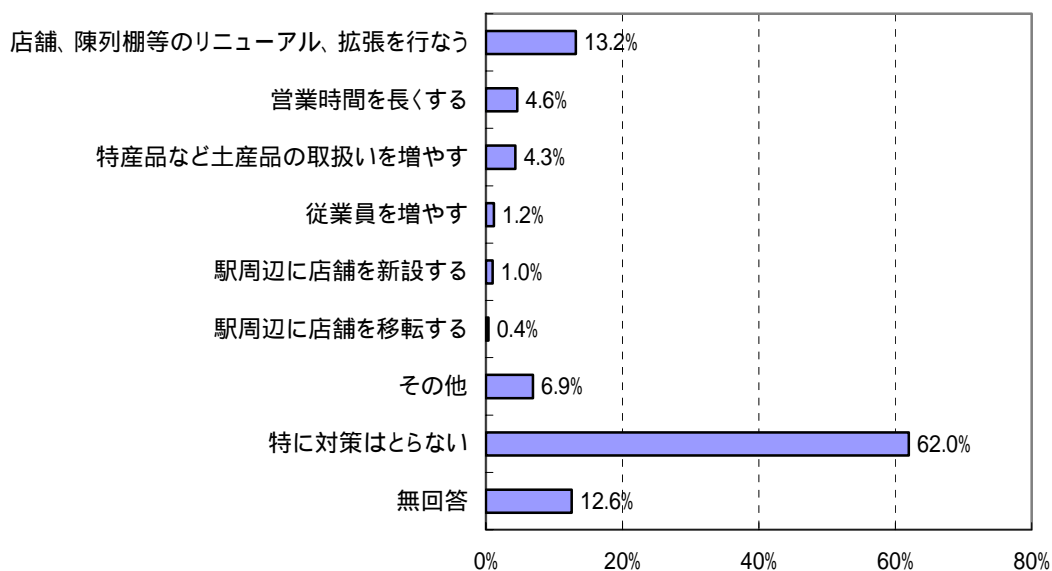
#### f. 全線開業に向けた対策

新幹線が全線開業するまでの対策としては、「特に対策はとらない」が62.0%と最も多い。

対策をとる事業所の具体的な内容としては、「店舗、陳列棚等のリニューアル、拡張を行なう」が13.2%と最も多く、次いで「営業時間を長くする」(4.6%)、「特産品など土産品の取扱いを増やす」(4.3%)などの順となっている。

これを部分開業の影響別にみると、いずれも「特に対策はとらない」が最も多いが、その割合は「プラス」の影響があった事業所では42.1%、「影響なし」84.9%、「マイナス」56.7%となっており、プラスの影響があった事業所ほど全線開業に向けても何らかの対策をとろうとする意向が強い。

【新幹線全線開業に向けた対策（複数回答：N=1018）】



【部分開業の影響別にみた全線開業に向けた対策】

	合計	取特 扱産 品を など 増土 や産 す品 の	行二 なユ うー 、 ア陳 ル列 、 棚 等 の をリ	す駅 る周 辺に 店 舗を 移 転	す駅 る周 辺に 店 舗を 新 設	従 業 員 を 増 や す	営 業 時 間 を 長 く す る	そ の 他	特 に 対 策 は と ら な い
プラス	140	24	45	1	3	9	19	13	59
	100.0%	17.1%	32.1%	0.7%	2.1%	6.4%	13.6%	9.3%	42.1%
影響なし	511	11	36	1	2	1	18	20	434
	100.0%	2.2%	7.0%	0.2%	0.4%	0.2%	3.5%	3.9%	84.9%
マイナス	217	7	50	1	4	2	9	35	123
	100.0%	3.2%	23.0%	0.5%	1.8%	0.9%	4.1%	16.1%	56.7%

所在地別、特産品取扱の有無別にみると、いずれも「特に対策はとらない」が最も多いが、これを部分開業時と比較するとその割合はほとんどが減少している。また、特産品取扱の有無でみると、各地区とも特産品ありのほうが「特に対策はとらない」とする割合は低く、全線開業に向けて何らかの対策をとろうとする意向があることがうかがえる。しかしながら、新幹線非沿線地区では、特産品ありでも約8割が「特に対策はとらない」と回答している。

対策をとろうとする事業所の具体的内容についてみると、天文館地区では「店舗、陳列棚等のリニューアル、拡張を行なう」が最も多い。その他の地区の特産品ありでは、いずれも「特産品など土産品の取扱いを増やす」が最も多く、特産品なしでは「店舗、陳列棚等のリニューアル、拡張を行なう」が最も多い。

【所在地別、特産品取扱の有無別にみた全線開業に向けた対策】

所在地	特産品取扱の有無	合計	特産品など土産品の取扱いを増やす	店舗、陳列棚等のリニューアル	駅周辺に店舗を移転	駅周辺に店舗を新設	従業員を増やす	営業時間を長くする	その他	特に対策はとらない
天文館	特産品あり	30	6	8	0	1	0	2	6	13
		100.0%	20.0%	26.7%	0.0%	3.3%	0.0%	6.7%	20.0%	43.3%
天文館	特産品なし	343	2	64	2	7	3	11	28	244
		100.0%	0.6%	18.7%	0.6%	2.0%	0.9%	3.2%	8.2%	71.1%
中央駅	特産品あり	53	17	15	0	0	3	5	3	23
		100.0%	32.1%	28.3%	0.0%	0.0%	5.7%	9.4%	5.7%	43.4%
中央駅	特産品なし	172	1	31	2	0	5	16	12	120
		100.0%	0.6%	18.0%	1.2%	0.0%	2.9%	9.3%	7.0%	69.8%
新幹線沿線	特産品あり	32	9	2	0	0	0	1	3	19
		100.0%	28.1%	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	9.4%	59.4%
新幹線沿線	特産品なし	128	4	7	0	1	1	5	9	104
		100.0%	3.1%	5.5%	0.0%	0.8%	0.8%	3.9%	7.0%	81.3%
新幹線非沿線	特産品あり	28	5	0	0	0	0	2	1	22
		100.0%	17.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	3.6%	78.6%
新幹線非沿線	特産品なし	68	0	4	0	1	0	1	4	61
		100.0%	0.0%	5.9%	0.0%	1.5%	0.0%	1.5%	5.9%	89.7%

## 飲食店

### 調査対象先の概要

#### 【所在地】

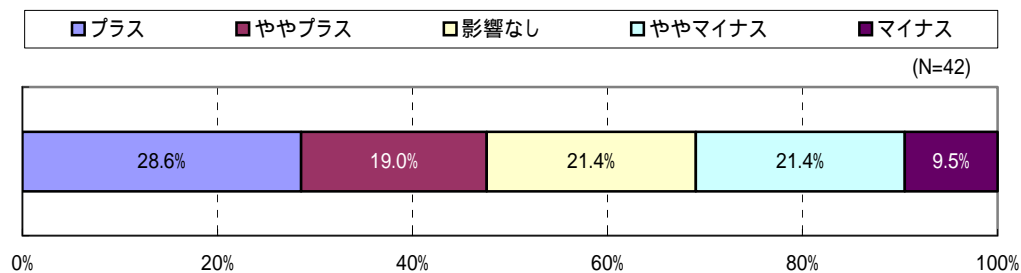
カテゴリ	件数	構成比
天文館	28	66.7%
中央駅	3	7.1%
川内	2	4.8%
出水	4	9.5%
阿久根	2	4.8%
高尾野	0	0.0%
野田	0	0.0%
串木野	1	2.4%
伊集院	1	2.4%
無回答	1	2.4%
合計	42	100.0%

#### a. 九州新幹線部分開業の影響

九州新幹線部分開業の影響をみると、「プラス」が28.6%と最も多く、次いで「影響なし」と「ややマイナス」が同率で続いている。

プラスの影響があったとする割合は47.6%と5割近くを占めており、マイナスの影響(30.9%)を16.7ポイント上回っている。

#### 【九州新幹線部分開業の影響】

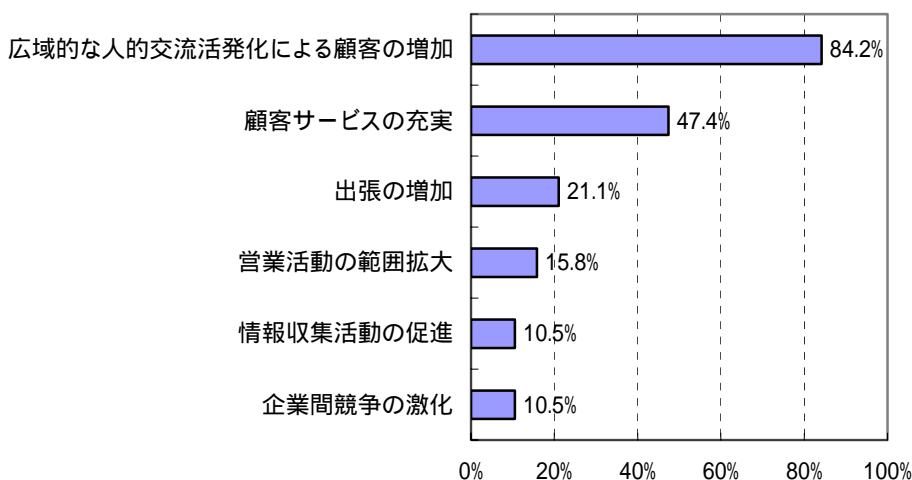


## b. 影響の要因

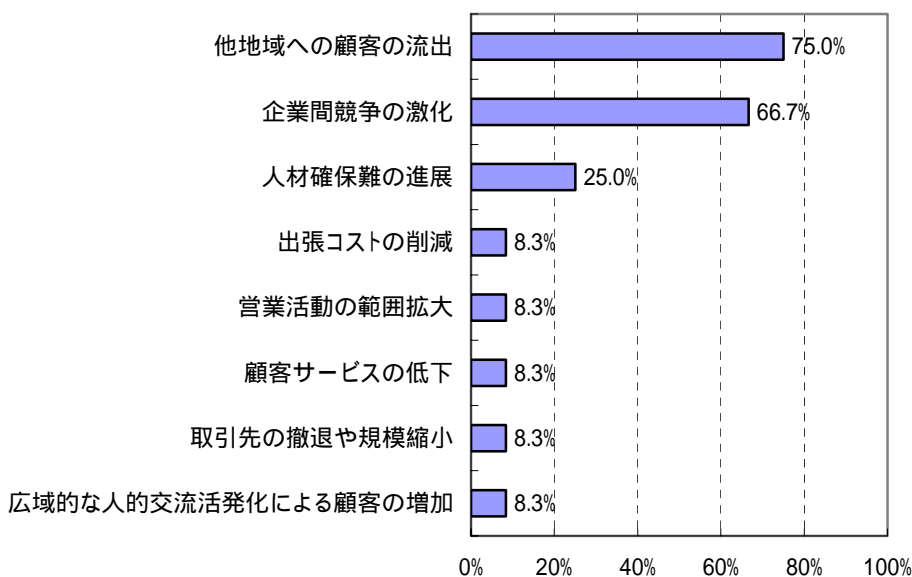
影響の要因についてみると、プラスの影響ありと回答した事業所では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」が84.2%と8割以上を占めて最も多く、次いで「顧客サービスの充実」(47.4%)、「出張の増加」(21.1%)などの順となっている。

一方、マイナスの影響ありと回答した事業所では、「他地域への顧客の流出」が75.0%と最も多く、次いで「企業間競争の激化」(66.7%)、「人材確保難の進展」(25.0%)などの順となっている。

【プラスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=19）】



【マイナスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=12）】

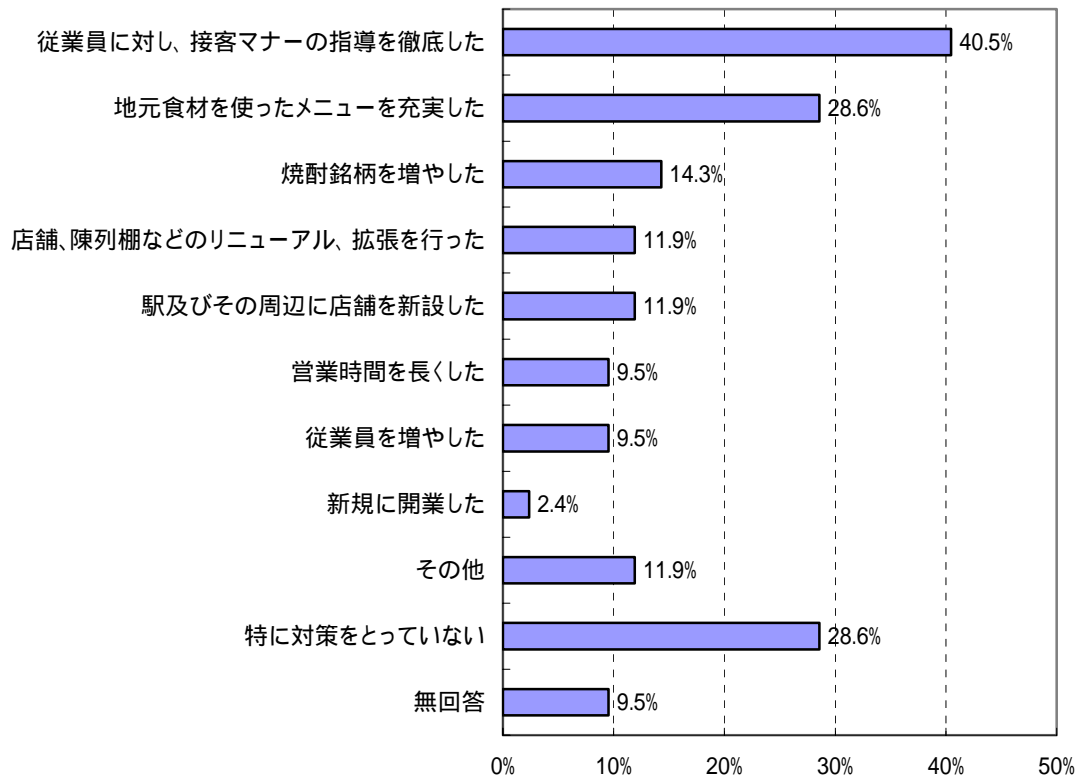




c. 新幹線開業に合わせた対策

新幹線開業に合わせて対策をとった事業所の具体的な内容としては、「従業員に対し、接客マナーの指導を徹底した」が40.5%と最も多く、次いで「地元食材を使ったメニューを充実した」(28.6%)、「焼酎銘柄を増やした」(14.3%)などの順となっている。

【新幹線開業に合わせた対策（複数回答：N=42）】



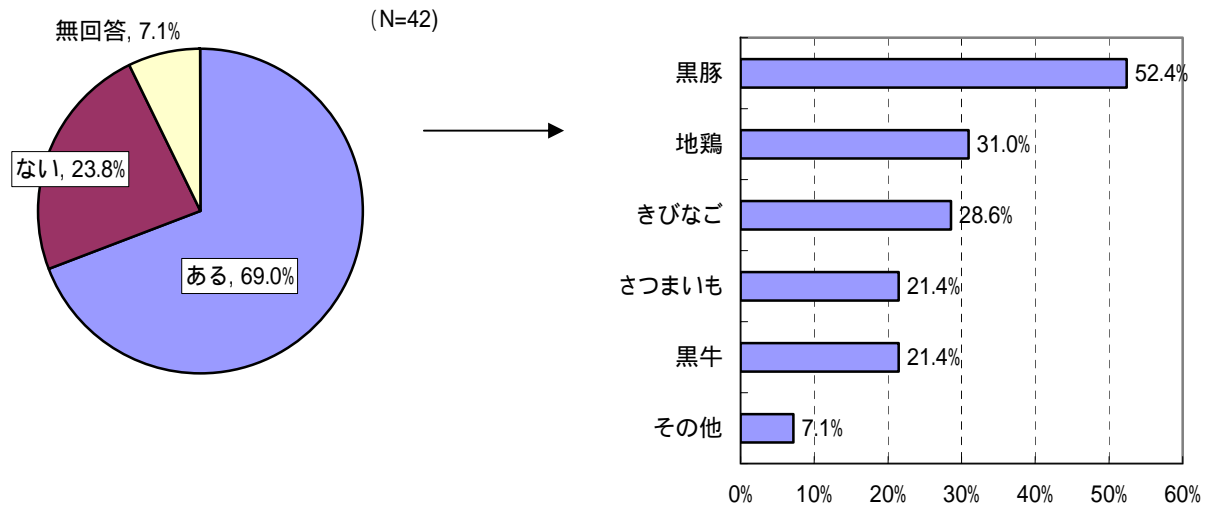
d. 特産品取扱の有無

飲食店での特産品の取扱についてみると、特産品は「ある」とする事業所が69.0%で「ない」とする事業所は23.8%に止まっている。

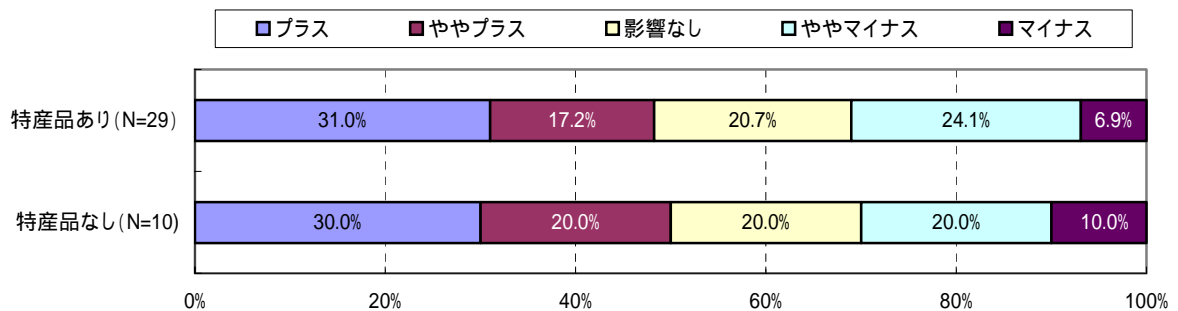
この特産品の取扱の有無別に新幹線開業の影響についてみると、特産品の取扱の有無でほとんど違いがない。

【特産品取扱の有無】

【取り扱っている特産品（複数回答：N=42）】



【特産品取扱の有無による影響】



#### e. 新幹線開業後の売上高の変化

新幹線開業後の売上高の変化についてみると、「やや増加した」が40.5%と最も多く、次いで「やや減少した」(23.8%)、「かなり増加した」(11.9%)などの順となっている。

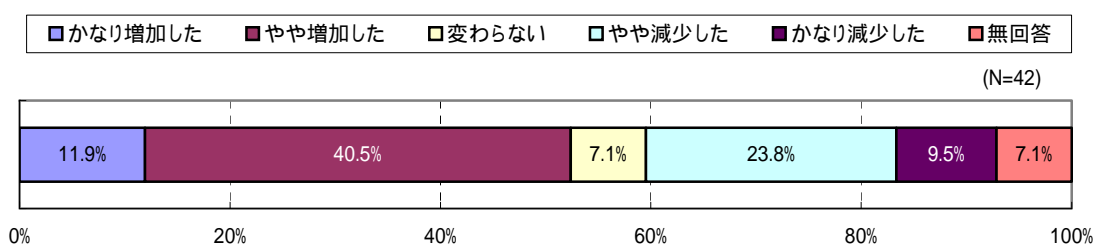
売上高が増加したとする割合は52.4%と5割を超えており、売上高が減少したとする割合(33.3%)を19.1ポイント上回っている。

売上高増減の要因についてみると、増加した要因としては「新幹線効果により人的交流が活発化したから」が54.5%と最も多く、「自店の対策が奏効したから」(45.5%)が続いている。一方、減少した要因としては「地域の景気が低迷しているから」が71.4%と最も多いが、「鹿児島中央駅の駅ビル(アミュプラザ)ができたから」も57.1%を占めて2番目に多くなっている。

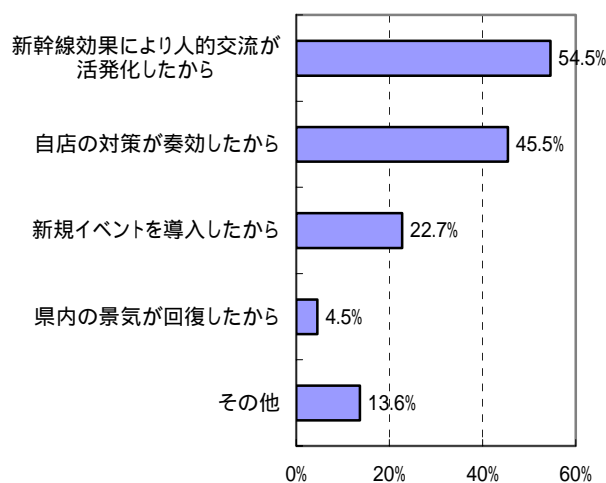
#### 補足

・串木野市では、民間が中心となって地元の特産である「まぐろ」を活かした「まぐろラーメン」を約3年前に開発し、市内数店舗で販売。こうした取組みがマスコミ等に取り上げられ、知名度が向上しつつあった。さらに、新幹線開業前後JR九州やマスコミなどに地域の名物として頻繁に取り上げられたことから、新幹線開業後はわざわざ「まぐろラーメン」を食べに来る県外客もいるほど観光客が増加した。

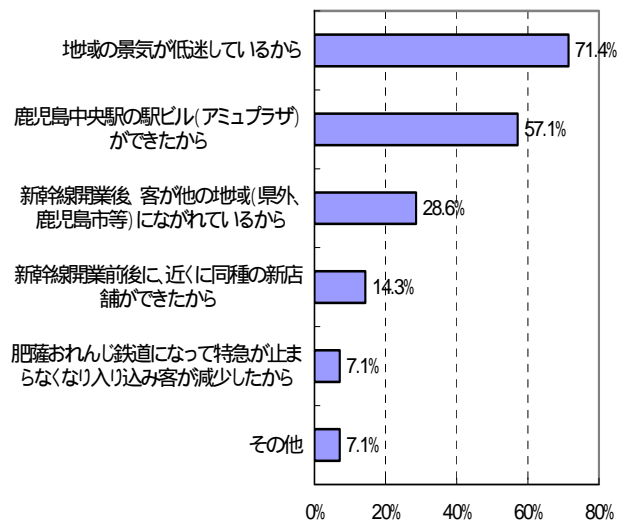
#### 【新幹線開業後の売上高の変化】



#### 【売上高増加要因 (複数回答 : N=22)】



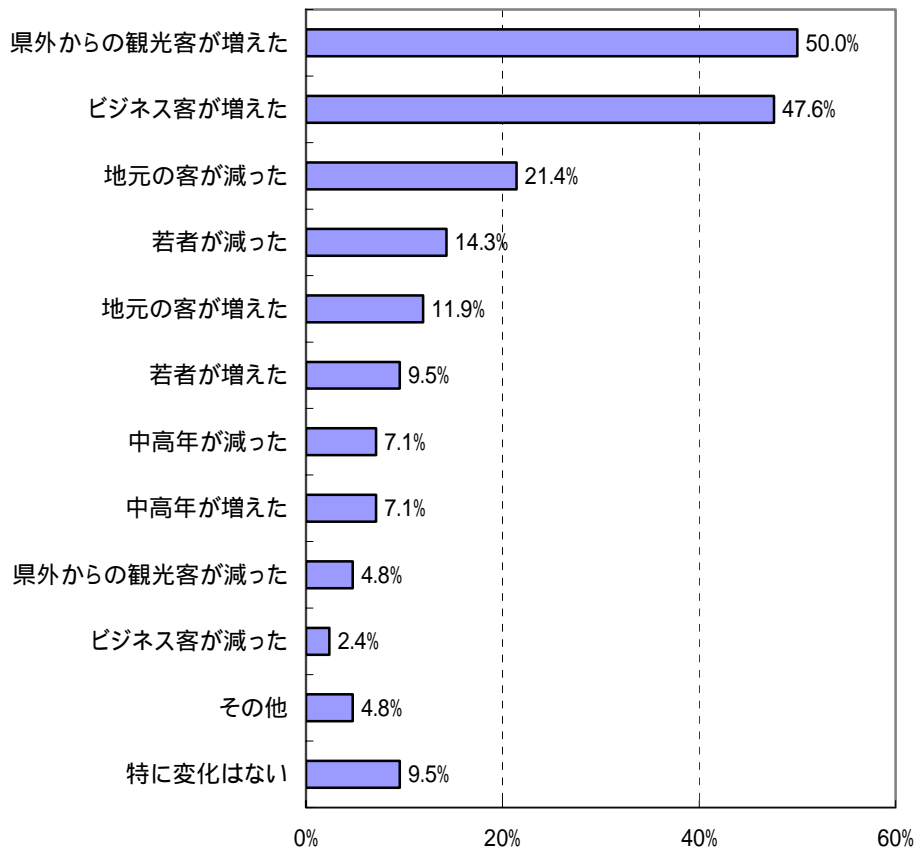
#### 【売上高減少要因 (複数回答 : N=14)】



f. 開業後の来客層の変化

開業後の来客層の変化についてみると、「県外からの観光客が増えた」が 50.0%と最も多く、次いで「ビジネス客が増えた」(47.6%)、「地元の客が減った」(21.4%)などの順となっている。

【開業後の来客層の変化（複数回答：N=42）】

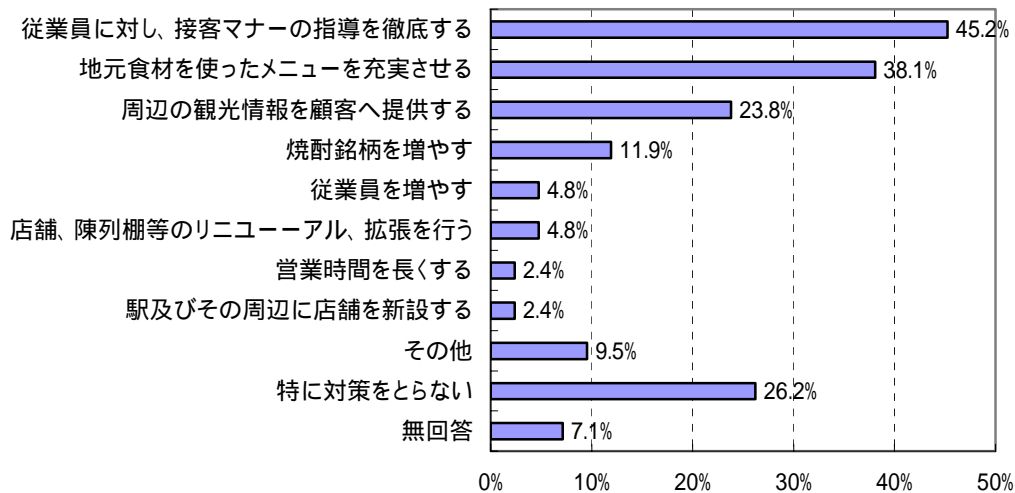


g. 全線開業に向けた今後の事業運営

新幹線が全線開業するまでに対策をとる事業所の具体的な内容としては、「従業員に対し、接客マナーの指導を徹底する」が45.2%と最も多く、次いで「地元食材を使ったメニューを充実させる」(38.1%)、「周辺の観光情報を顧客へ提供する」(23.8%)などの順となっている。

これを部分開業の影響別にみると、「プラス」と「マイナス」では「従業員に対し、接客マナーの指導を徹底する」が最も多く、「影響なし」では「特に対策をとらない」が62.5%を占めて最も多い。「マイナス」の事業所では「特に対策をとらない」とする割合は8.3%に止まっており、全線開業に向けて積極的に取り組む姿勢がうかがえる。

【全線開業に向けた対策（複数回答：(N=42)】



【部分開業の影響別にみた全線開業に向けた対策】

	合計	舗駅を及 及び移 転すの 周辺に 店	舗駅を及 及び新 設すの 周辺に 店	行二店 うコ舗 ー、 ア陳 ル列 、 棚 等 張の をり	二地 ユ元 ー食 を材 充使 実さ させ たメ	焼 酎 銘 柄 を 増 やす	従 業 員 を 増 やす	すマ るナ ーの 指 導 し を 徹 底 客	従 業 員 に 対 し の 指 導 を 徹 底 客	営 業 時 間 を 長 く する	客周 へ辺 のの 提提 供供 する 情報 をを 顧顧	そ の 他	特 に 対 策 を と ら ない
プラス	19	0	1	2	8	2	2	10	0	5	1	5	
	100.0%	0.0%	5.3%	10.5%	42.1%	10.5%	10.5%	52.6%	0.0%	26.3%	5.3%	26.3%	
影響なし	8	0	0	0	2	0	0	1	0	2	0	5	
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	25.0%	0.0%	62.5%	
マイナス	12	0	0	0	6	3	0	8	1	3	3	1	
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	25.0%	0.0%	66.7%	8.3%	25.0%	25.0%	8.3%	

## 県内・県外大規模企業

### 調査対象先の概要

#### 【所在地】

カテゴリ	件数	構成比
鹿児島市	104	71.7%
川内	11	7.6%
出水	6	4.1%
阿久根	1	0.7%
高尾野	2	1.4%
野田	2	1.4%
串木野	1	0.7%
伊集院	4	2.8%
その他県内	14	9.7%
合計	145	100.0%

#### 【業種】

カテゴリ	件数	構成比
建設業	16	11.0%
製造業	52	35.9%
電気・ガス・熱供給業	2	1.4%
運輸業	2	1.4%
通信業	6	4.1%
卸売業	19	13.1%
小売業	18	12.4%
金融・保険業	0	0.0%
サービス業	18	12.4%
その他	8	5.5%
無回答	4	2.8%
合計	145	100.0%

#### 【本社所在地】

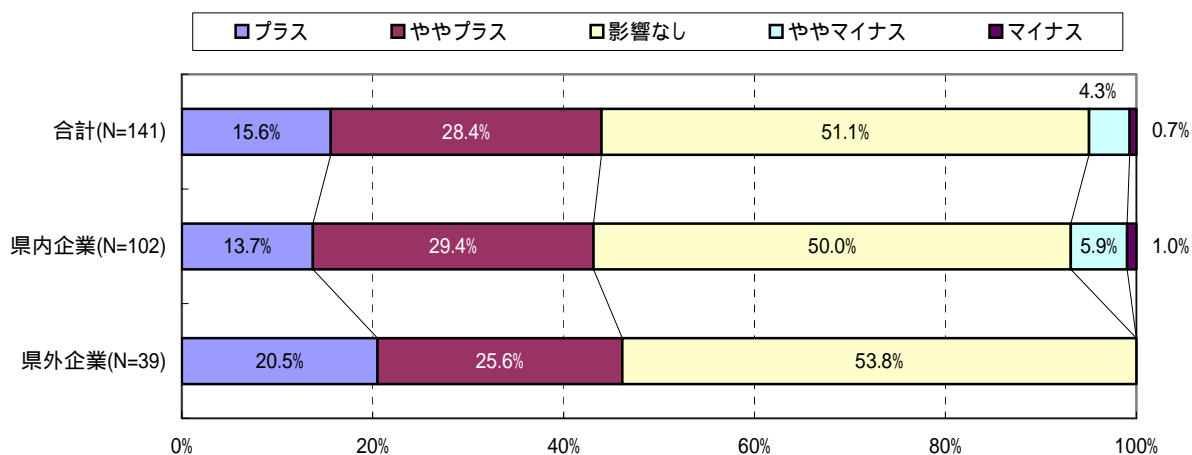
カテゴリ	件数	構成比
県内企業	104	71.7%
県外企業	41	28.3%
合計	145	100.0%

#### a. 九州新幹線開業の事業活動への影響

九州新幹線開業の事業活動への影響についてみると、「影響なし」が51.1%と最も多く、次いで「ややプラス」(28.4%)、「プラス」(15.6%)などの順となっており、マイナスの影響があったとする割合は5.0%に止まっている。

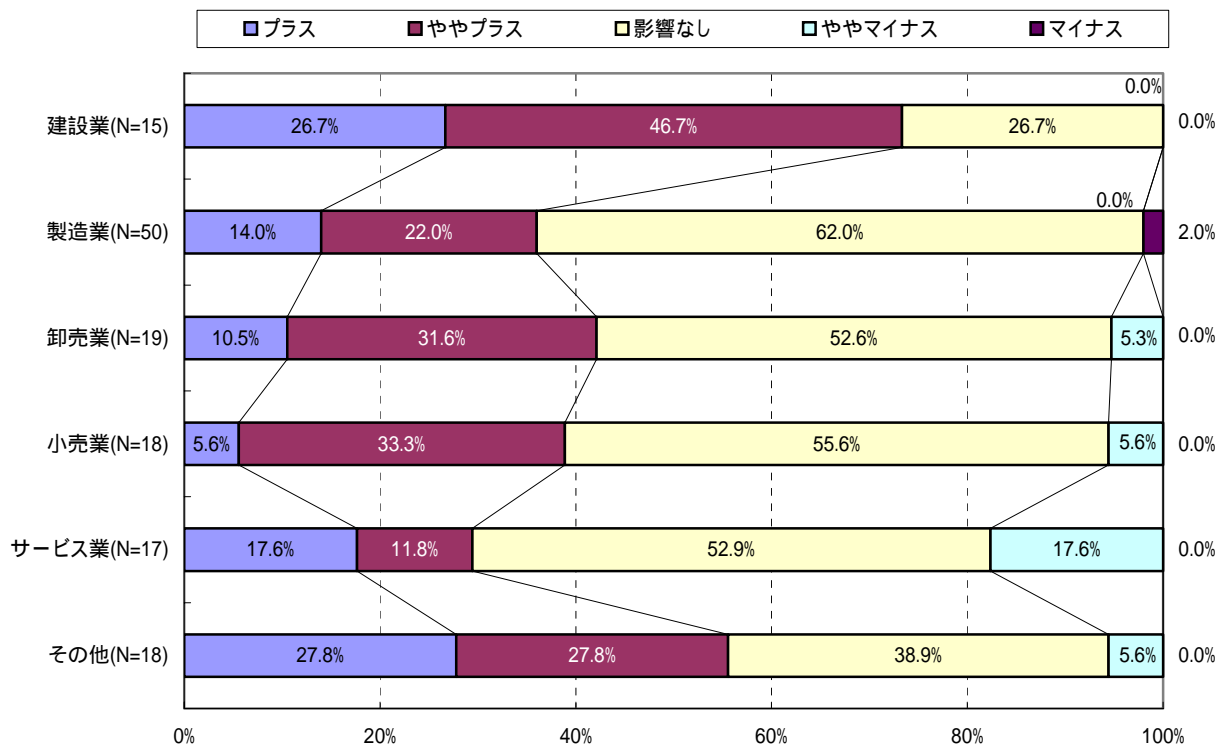
これは、県内企業、県外企業別にみてもほぼ同様の結果となっているが、県外企業ではマイナスの影響があったとする回答は皆無である。

#### 【全体及び県内・県外企業別の影響】



業種別にみると、建設業でプラスの影響があったとする割合が 73.4%と多いのが目立つ。一方、サービス業では 29.4%に止まっており、全業種の中で最も低い割合となっている。

【業種別にみた影響】



## b. 影響の要因

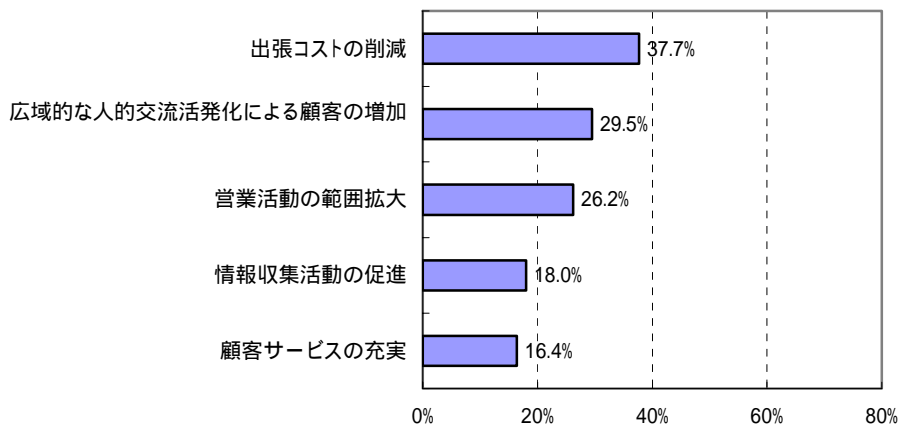
影響の要因についてみると、プラスの影響ありと回答した事業所では「出張コストの削減」が 37.7%と最も多く、次いで「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」(29.5%)、「営業活動の範囲拡大」(26.2%)などの順となっている。

一方、マイナスの影響ありと回答した事業所では「企業間競争の激化」が 71.4%と最も多く、次いで「他地域への顧客の流出」(57.1%)などと続いている。

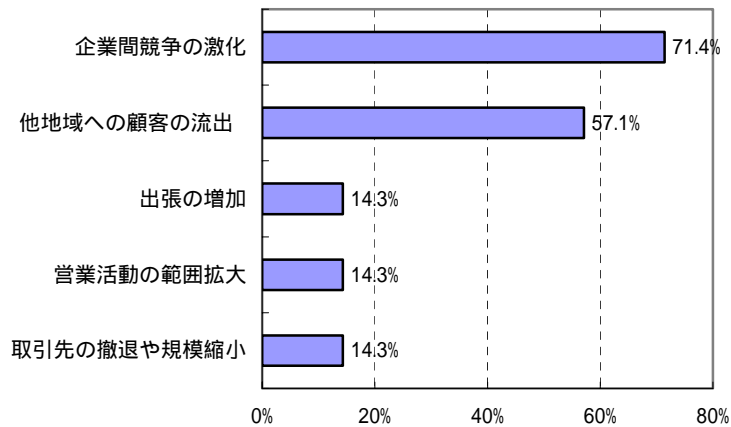
### 補足

- ・鹿児島市内の製造業者では、新幹線開業により日帰りが可能になったことで福岡へ出張が増加した。その結果、これまで福岡支店の営業担当ではすまない技術的な部分について、技術者を派遣して打合せすることが可能になり、受注増加につながっている。

### 【プラスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=61）】



### 【マイナスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=7）】





業種別に影響の要因をみると、建設業と小売業、卸売業では「出張コストの削減」(卸売業では「営業活動の範囲拡大」も同率)、製造業では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」、サービス業では「企業間競争の激化」が最も多い回答となっており、業種によって違いがみられる。

【業種別にみた影響の要因】

	1 位	2 位
建設業(N=11)	出張コストの削減	顧客サービスの充実 営業活動の範囲拡大
	54.5%	18.2%
製造業(N=19)	広域的な人的交流活発化による顧客の増加	出張の増加
	31.6%	21.1%
卸売業(N=8)	営業活動の範囲拡大	
	出張コストの削減	
	37.5%	
小売業(N=8)	出張コストの削減	広域的な人的交流活発化による顧客の増加 情報収集活動の促進
	37.5%	25.0%
サービス業(N=8)	企業間競争の激化	営業活動の範囲拡大
	50.0%	37.5%

### c. 新幹線開業前後の営業所数の変化

新幹線開業前後の営業所数の変化をみると、営業所の増加数は「鹿児島市」が9事業所で最も多く、次いで「その他県外」(8事業所)「その他県内」(7事業所)と続いている。

一方、営業所の減少は「その他県内」、「その他県外」が4事業所、鹿児島市も3事業所で減少となっている。

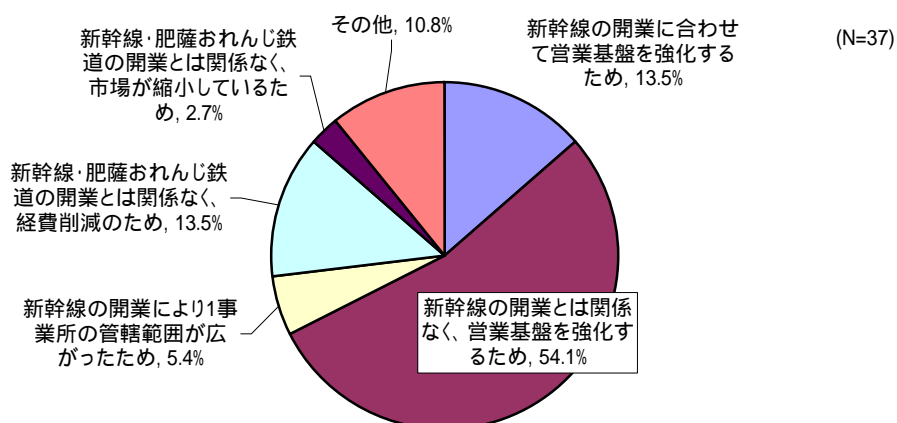
営業所の増減理由をみると、「新幹線の開業とは関係なく、営業基盤を強化するため」が54.1%と最も多く、次いで「新幹線の開業に合わせて営業基盤を強化するため」(13.5%)、「新幹線・肥薩おれんじ鉄道の開業とは関係なく、経費節減のため」(13.5%)と続いている。

九州新幹線の開業が増減理由となっている事業所(「新幹線の開業に合わせて営業基盤を強化するため」+「新幹線の開業により1事業所の管轄範囲が広がったため」の合計)は18.9%の7事業所となっている。

#### 【新幹線開業前後に営業所数の変化があった事業所数】

	営業所等増減数			
	2箇所以上減少	1箇所減少	1箇所増加	2箇所以上増加
鹿児島市	1	2	7	2
薩摩川内市	0	2	3	0
出水市	0	1	2	0
肥薩おれんじ鉄道沿線	0	0	1	0
鹿児島本線沿線	0	0	2	1
その他県内	1	3	5	2
八代市	0	0	1	0
熊本市	0	1	1	1
福岡市	1	1	2	0
その他県外	3	1	4	4

#### 【営業所等の増減理由】

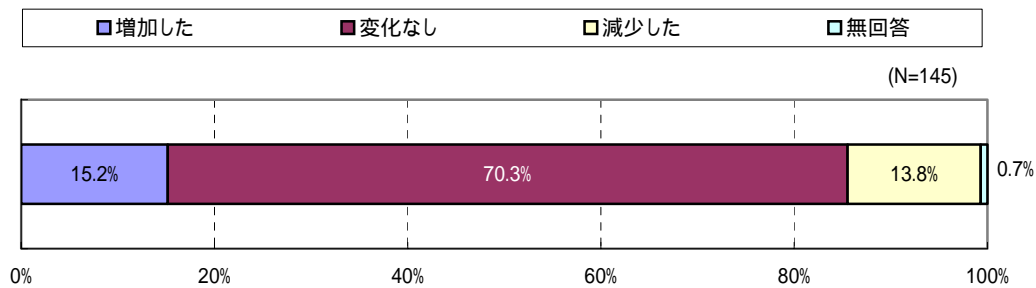


d.九州新幹線開業前後の従業員数の変化

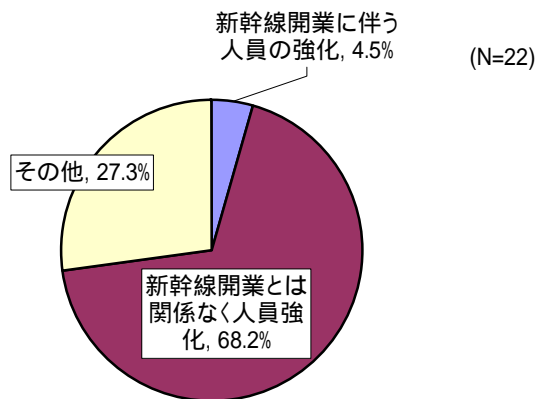
九州新幹線開業前後の従業員数の変化についてみると、「変化なし」が70.3%と最も多く、「増加した」は15.2%、「減少した」は13.8%となっている。

従業員数の増減理由についてみると、増加理由としては「新幹線開業とは関係なく人員強化」が68.2%で最も多い。減少理由としては「新幹線（または肥薩おれんじ鉄道）開業とは関係なく人員削減」が65.0%を占めて最も多い。

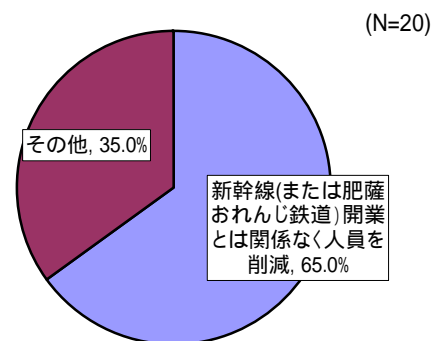
【従業員数の増減】



【従業員数増加理由】



【従業員数減少理由】



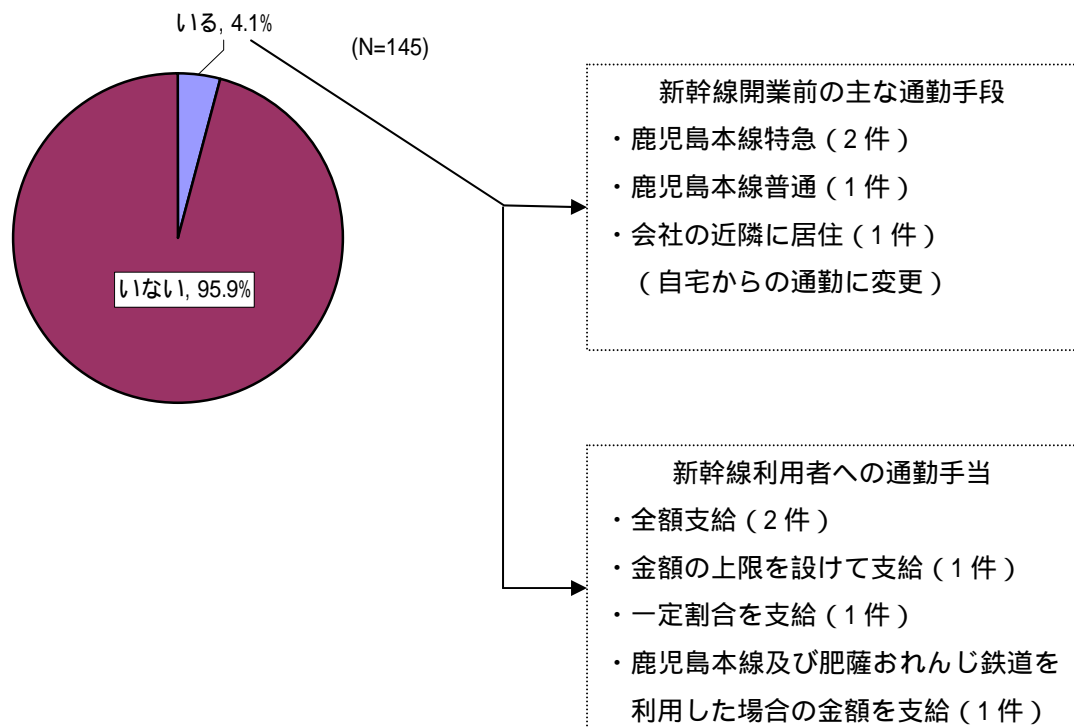
#### e. 新幹線での通勤

九州新幹線での通勤者の有無についてみると、「いない」とする事業所が 95.9%を占めており、新幹線通勤者が「いる」事業所は 4.1%の 6 事業所に止まっている。

現在新幹線通勤をしている従業員の開業前の通勤手段としては「鹿児島本線特急」が 2 件、「鹿児島本線普通」が 1 件、「会社の近隣に居住(自宅からの通勤に変更)」が 1 件みられた。

また、新幹線通勤の場合の通勤手当の支給状況をみると、「全額支給」が 2 件、「金額の上限を設けて支給」が 1 件、「一定割合を支給」が 1 件、「鹿児島本線及び肥薩おれんじ鉄道を利用した場合の金額」が 1 件となっている。

#### 【新幹線通勤者の有無】

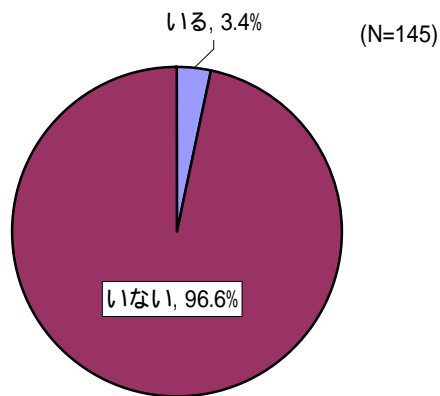


f. 肥薩おれんじ鉄道での通勤

肥薩おれんじ鉄道通勤者の有無をみると、「いない」とする事業所が96.6%を占めており、「いる」は3.4%で5事業所に止まっている。

また、開業前に鹿児島本線（川内～八代間）を通勤で利用していた従業員で肥薩おれんじ鉄道開業後は肥薩おれんじ鉄道を利用せず、自家用車での通勤に変更した従業員がいるという事業所も1件みられた。

【肥薩おれんじ鉄道通勤者の有無】



g. 県内の出張手段の変化

九州新幹線開業前の県内出張での主な交通手段としては「自動車」が 87.4%と最も多く、次いで「鹿児島本線（特急含む）」が 10.9%となっている。

開業後も「自動車」が 67.2%を占めて最も多いがその割合は開業前より 20.2 ポイント減少し、「新幹線」が 28.7%で 2 番目に多くなっている。

開業前、主に鹿児島本線（特急含む）を利用していた事業所の開業後の交通手段をみると、「新幹線」が 69.2%と最も多く、次いで「肥薩おれんじ鉄道」が 15.4%、「その他の鉄道」7.7%、「自動車」に変更した事業所も 7.7%を占めている。

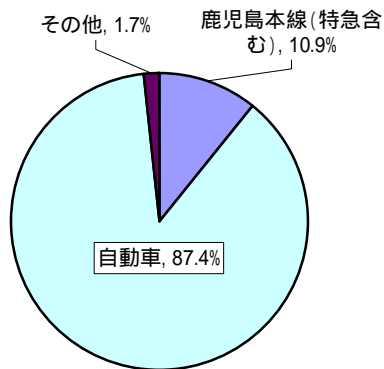
開業前、主に自動車を利用していた事業所の開業後の交通手段をみると、「新幹線」に変更した事業所が 22.1%となっている。

補足

- ・出水市の企業へのヒアリングによると、新幹線開業前は出水市から鹿児島まで自動車で 2 時間かけて行っていたが、新幹線開業後はわずか 20 分足らずとなったため、鹿児島市での打合せや会議には新幹線を利用しているという。夜の懇親会などにも参加できるというメリットもある。

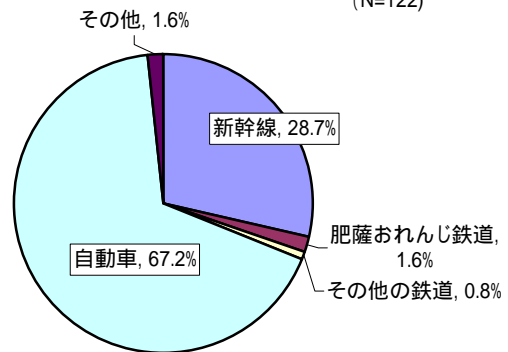
【開業前の県内出張の主な交通手段】

(N=119)



【開業後の県内出張の主な交通手段】

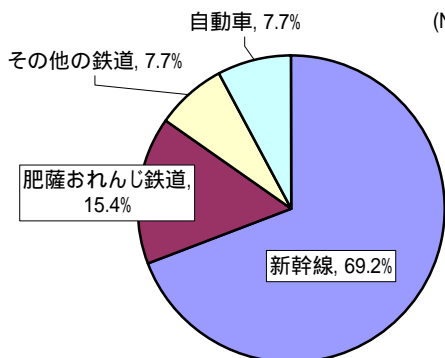
(N=122)



【開業前の主な出張手段別にみた開業後の主な手段】

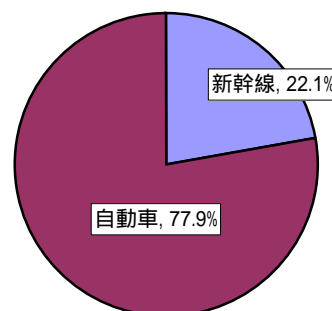
鹿児島本線（特急含む）利用者の変化

(N=13)



自動車利用者の変化

(N=104)



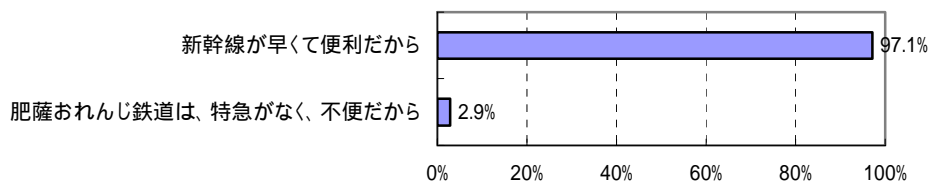
#### h. 県内の出張手段変化の理由

開業後の交通手段の選択理由を手段別にみると、新幹線を主な出張手段としている事業所では「新幹線が早くて便利だから」が97.1%と大半を占めている。

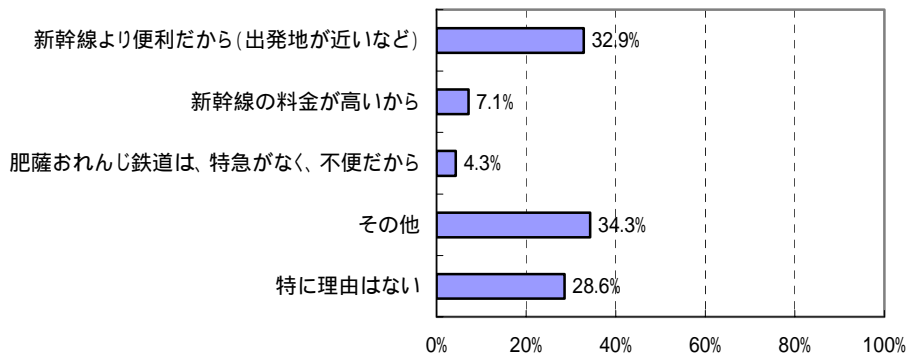
自動車を主な出張手段にしている事業所では「新幹線より便利だから(出発地が近いなど)」が32.9%と最も多く、「新幹線の料金が安いから」も7.1%を占めている。

#### 【開業後の出張手段選択の理由】

新幹線の選択理由（複数回答：N=35）



自動車の選択理由（複数回答：N=70）



i. 県外（九州内）の出張手段の変化

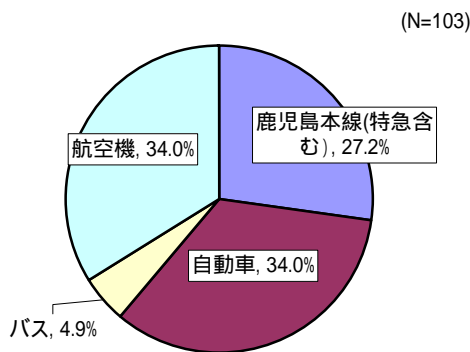
九州新幹線開業前の県外出張（九州内）での主な交通手段としては「航空機」と「自動車」が34.0%と最も多く、次いで「鹿児島本線（特急含む）」（27.2%）、「バス」（4.9%）の順となっている。

開業後の主な交通手段をみると、「新幹線」が68.0%と最も多く、「自動車」が20.4%で2番目に多い。開業前最も多かった「航空機」は8.7%となっており、25.3ポイント減少している。

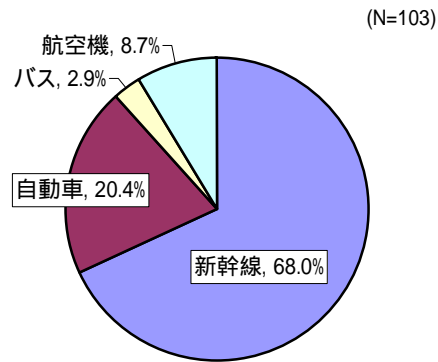
開業前、主に鹿児島本線（特急含む）を利用していた事業所の開業後の交通手段をみると、「新幹線」が96.4%、「バス」が3.6%となっている。

主に自動車を利用していた事業所では38.2%が「新幹線」に変更している。

【開業前の県外出張の主な交通手段】

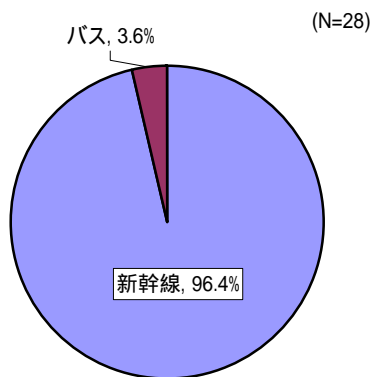


【開業後の県外出張の主な交通手段】

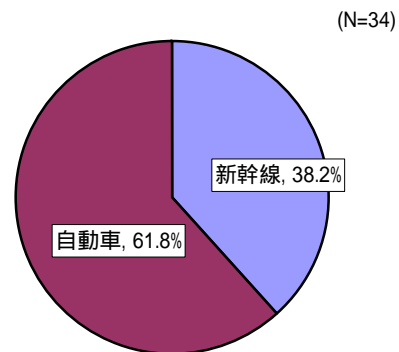


【開業前の主な出張手段別にみた開業後の主な手段】

鹿児島本線（特急含む）利用者の変化



自動車利用者の変化

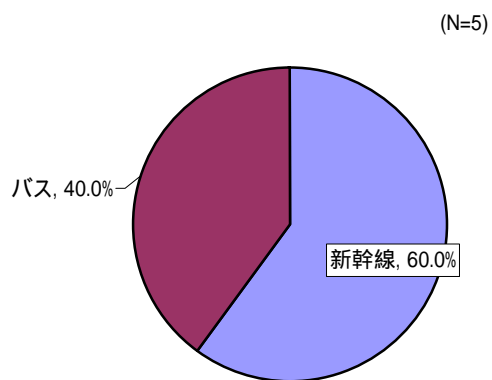




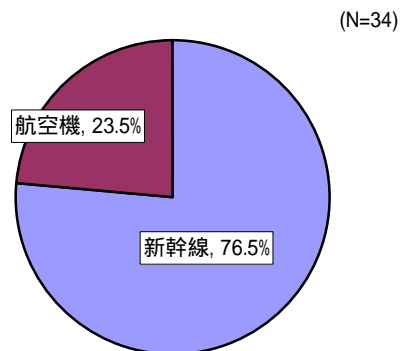
開業前、主にバスを利用していた事業所の開業後の交通手段をみると、「新幹線」が60.0%、「バス」が40.0%となっている。

航空機では、76.5%が新幹線に変更しており、航空機利用は23.5%に止まっている。

バス利用者の変化



航空機利用者の変化



j. 県外の出張手段変化の理由

開業後の交通手段の選択理由を手段別にみると、新幹線を主な出張手段としている事業所では「新幹線が早くて便利だから」が94.0%を占めている。

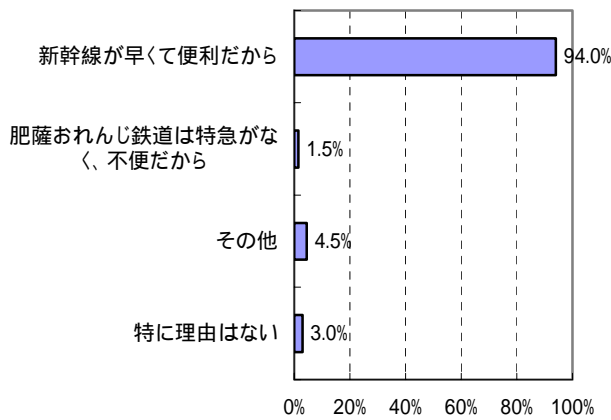
自動車を主な出張手段にしている事業所では「新幹線より便利だから(出発地が近いなど)」が50.0%と最も多く、「新幹線の料金が高いから」も5.6%を占めている。

バスを主な出張手段としている事業所では「新幹線の料金が高いから」が66.7%を占めている。

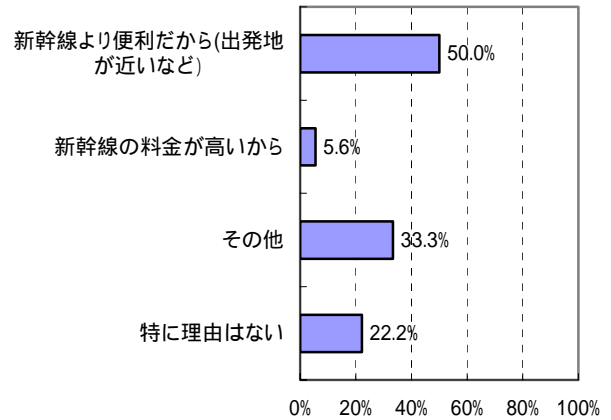
航空機では、「新幹線より早いから」が57.1%と最も多く、「新幹線より便利だから(出発地が近いなど)」が14.3%となっている。

【開業後の出張手段選択の理由】

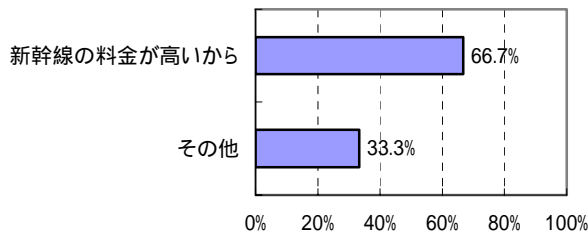
新幹線の選択理由（複数回答：N=67）



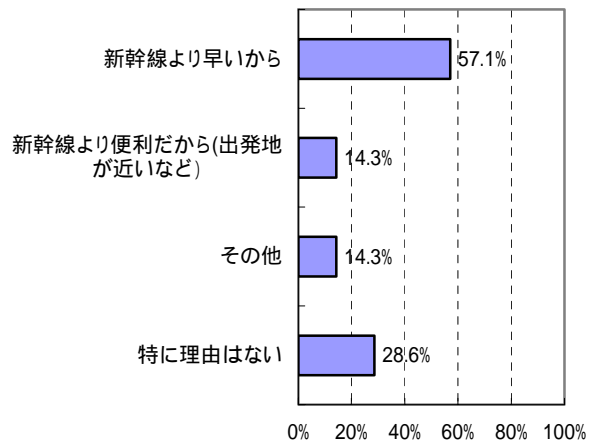
自動車の選択理由（複数回答：N=18）



バスの選択理由（複数回答：N=3）



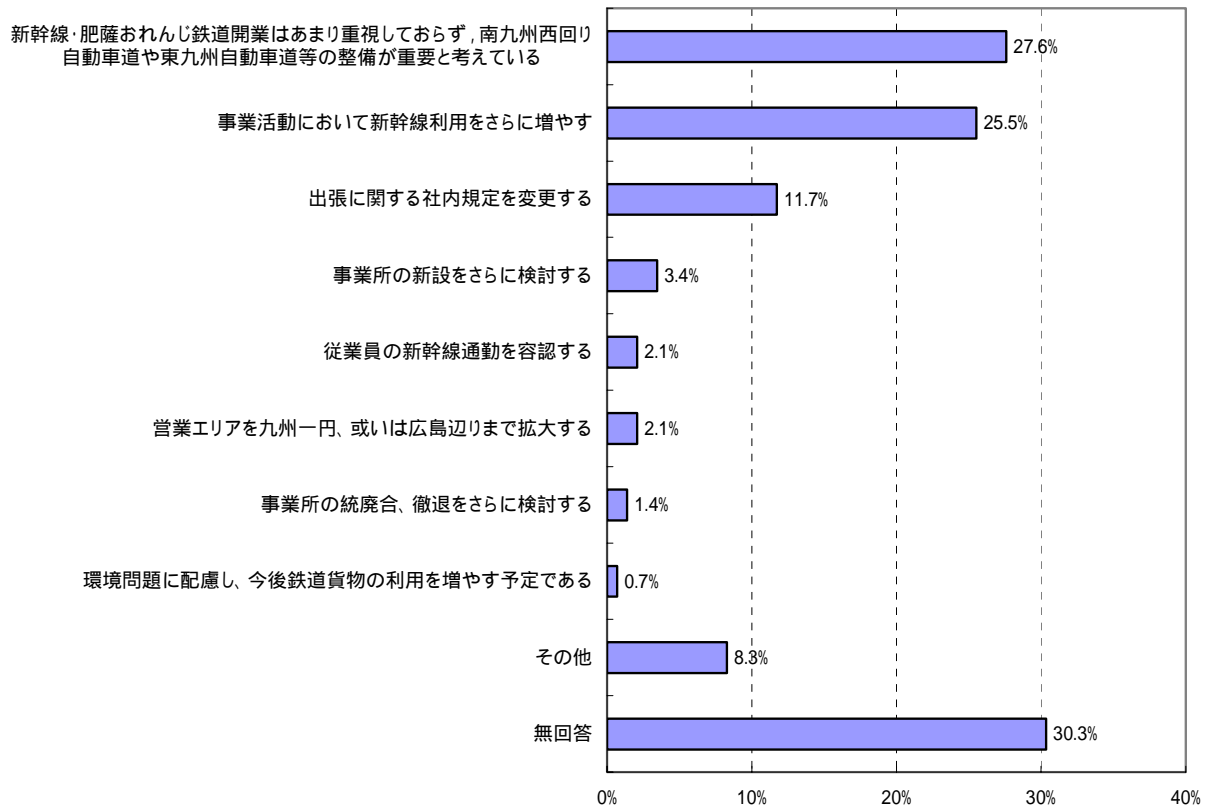
航空機の選択理由（複数回答：N=7）



#### k. 今後の事業運営

新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業後の動向を踏まえた今後の事業運営方針としては、「新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業はあまり重視しておらず、南九州西回り自動車道や東九州自動車道等の整備が重要と考えている」が27.6%と最も多く、次いで「事業活動において新幹線利用をさらに増やす」(25.5%)、「出張に関する社内規定を変更する」(11.7%)などの順となっている。

#### 【今後の事業運営（複数回答 N=145）】



今後の事業運営について県内・県外企業別にみると、県内企業では「新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業はあまり重視しておらず、南九州西回り自動車道や東九州自動車道等の整備が重要と考えている」、県外企業では「事業活動において新幹線利用をさらに増やす」が最も多くなっている。

また、業種別にみると、建設業、卸売業、小売業、サービス業では「事業活動において新幹線利用をさらに増やす」(小売業では「出張に関する社内規定を変更する」も同率)、製造業とその他では「新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業はあまり重視しておらず、南九州西回り自動車道や東九州自動車道等の整備が重要と考えている」が最も多くなっている。

【県内・県外別、業種別にみた今後の事業運営】

		合計	増事業活動において新幹線利用をさらに増やす	営業エリアを九州一円、或いは広島辺りまで拡大する	事業所の新設をさらに検討する	事業所の統廃合、撤退をさらに検討する	従業員の新幹線通勤を容認する	出張に関する社内規定を変更する	環境問題に配慮し、今後鉄道貨物の利用を増やす予定である	新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業はあまり重視しておらず、南九州西回り自動車道等の整備が重要とされている	その他
県内外別	県内企業	75	25	2	5	1	3	12	0	29	12
		100.0%	33.3%	2.7%	6.7%	1.3%	4.0%	16.0%	0.0%	38.7%	16.0%
県外企業	26	12	1	0	1	0	5	1	11	0	
		100.0%	46.2%	3.8%	0.0%	3.8%	0.0%	19.2%	3.8%	42.3%	0.0%
業種別	建設業	13	7	1	0	1	0	1	0	4	3
		100.0%	53.8%	7.7%	0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	0.0%	30.8%	23.1%
	製造業	32	7	0	2	1	2	3	1	18	3
		100.0%	21.9%	0.0%	6.3%	3.1%	6.3%	9.4%	3.1%	56.3%	9.4%
	卸売業	14	6	1	1	0	1	2	0	4	1
		100.0%	42.9%	7.1%	7.1%	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%	28.6%	7.1%
	小売業	11	4	1	0	0	0	4	0	3	2
	100.0%	36.4%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	36.4%	0.0%	27.3%	18.2%	
サービス業	12	7	0	1	0	0	4	0	3	0	
	100.0%	58.3%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	25.0%	0.0%	
その他	15	5	0	1	0	0	2	0	6	3	
	100.0%	33.3%	0.0%	6.7%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	40.0%	20.0%	

特産品製造業

調査対象先の概要

【所在地】

カテゴリ	件数	構成比
鹿児島市	32	35.6%
薩摩川内市	5	5.6%
出水市	1	1.1%
阿久根市	7	7.8%
串木野市	5	5.6%
その他県内	40	44.4%
合計	90	100.0%

【取扱い製品】

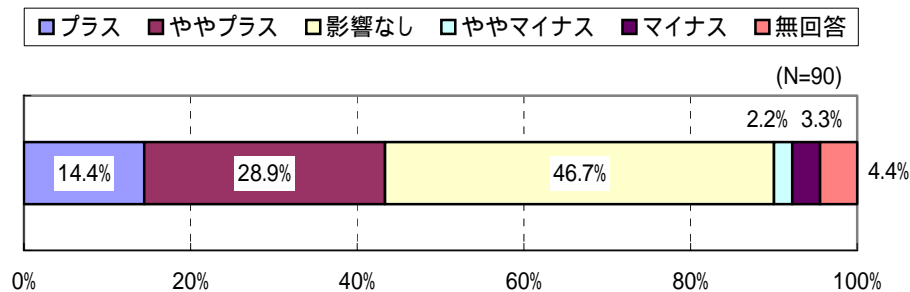
カテゴリ	件数	構成比
飲料品	17	18.9%
食料品	62	68.9%
工芸品	10	11.1%
その他	1	1.1%
合計	90	100.0%

a.九州新幹線部分開業の影響

九州新幹線部分開業の影響をみると、全体としては「影響なし」が46.7%と最も多く、次いで「ややプラス」(28.9%)、「プラス」(14.4%)などの順となっている。

プラスの影響があったとする割合は43.3%とマイナスの影響(5.5%)を37.8ポイント上回っている。

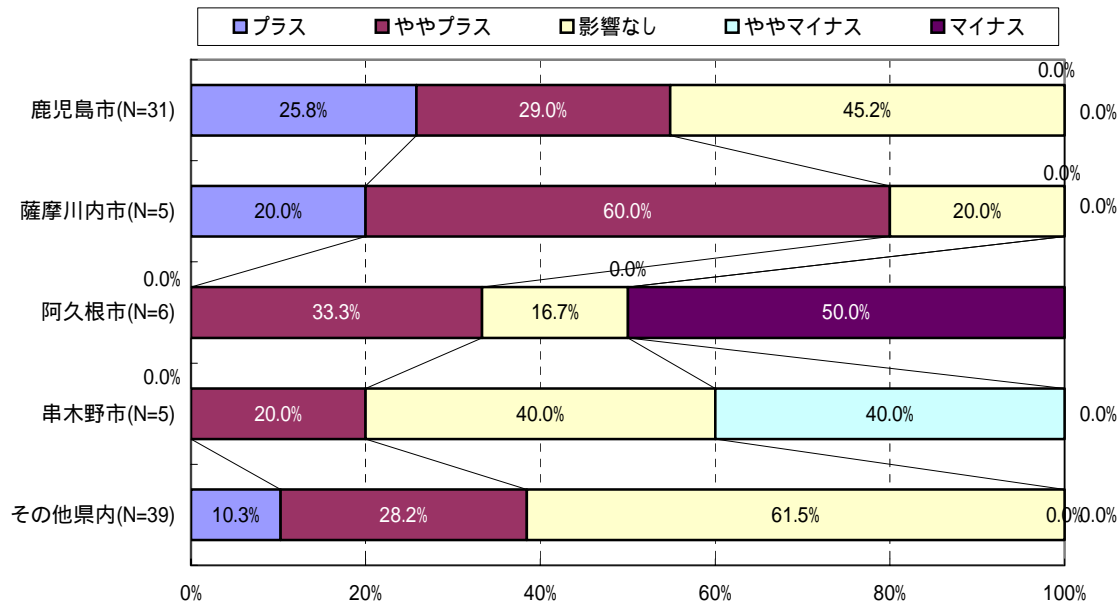
【九州新幹線部分開業の影響】



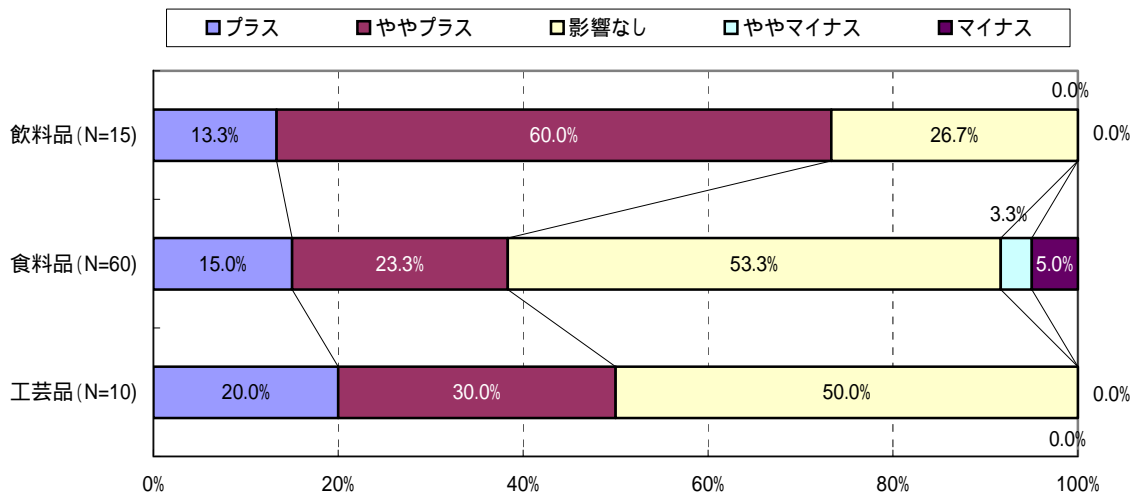
これを所在地別にみると、鹿児島市と薩摩川内市の事業所ではプラスの影響が5割を超えている。一方、阿久根市の事業所ではマイナスの影響が5割を占めている。

主な取扱製品別に影響をみると、飲料品では「ややプラス」が6割を占めて最も多く、食料品、工芸品では「影響なし」が5割以上を占めて最も多い。

【所在地別にみた影響】



【取扱製品別にみた影響】

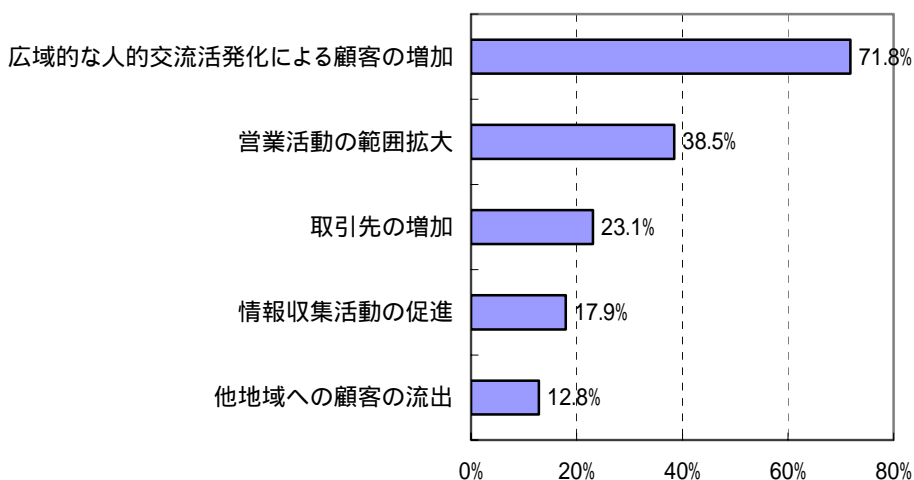


## b. 影響の要因

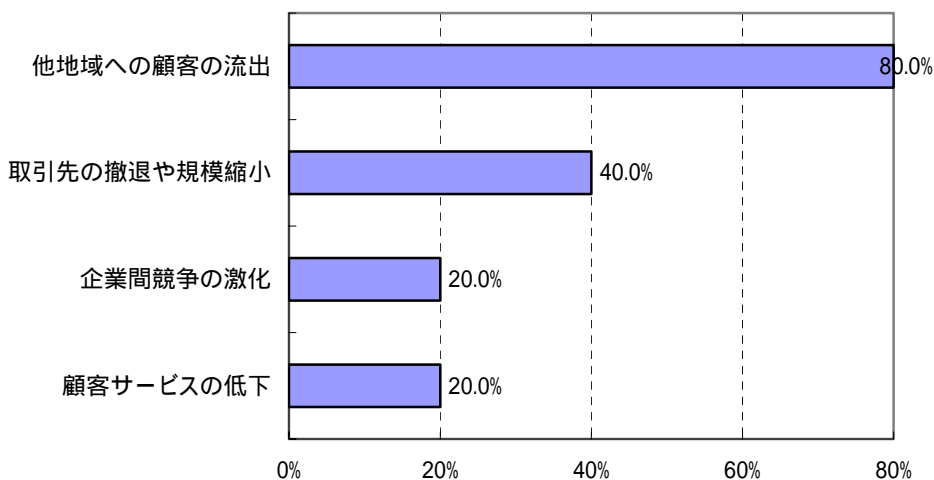
影響の要因についてみると、プラスの影響ありと回答した事業所では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」が71.8%と最も多く、次いで「営業活動の範囲拡大」(38.5%)、「取引先の増加」(23.1%)などの順となっている。

一方、マイナスの影響ありと回答した事業所では、「他地域への顧客の流出」が8割を占めて最も多く、次いで「取引先の撤退や規模縮小」(40.0%)、「企業間競争の激化」(20.0%)、「顧客サービスの低下」(20.0%)などの順となっている。

【プラスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=39）】



【マイナスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=5）】



### c. 新幹線部分開業後の販売先の変化

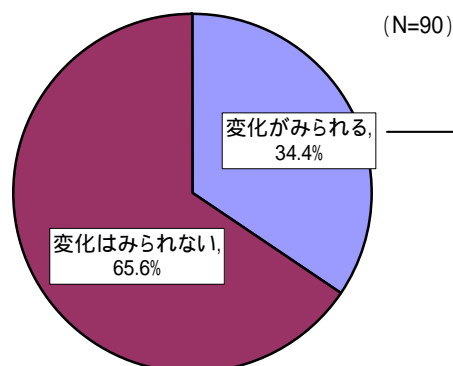
新幹線部分開業後の販売先の変化についてみると、「変化はみられない」とする事業所が65.6%を占め、「変化がみられる」(34.4%)を31.2ポイント上回っている。

「変化がみられる」と回答した事業所の変化の内容についてみると、「県外からの注文が増加した」、「県内からの注文が増加した」、「直営店での販売が増加した」がいずれも38.7%を占めて最も多くなっている。

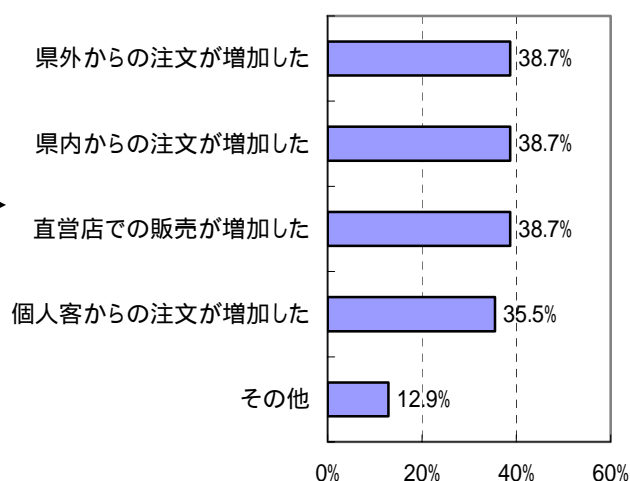
これを主な取扱製品別にみると、工芸品では5割の事業所が「変化がみられる」と回答しているが、食料品では29.0%に止まっている。

変化の内容についてみると、飲料品では「県外からの注文が増加した」が62.5%を占めて最も多く、食料品では「直営店での販売が増加した」(50.0%)、工芸品では「県内からの注文が増加した」、「個人客からの注文が増加した」(いずれも40.0%)が最も多い。

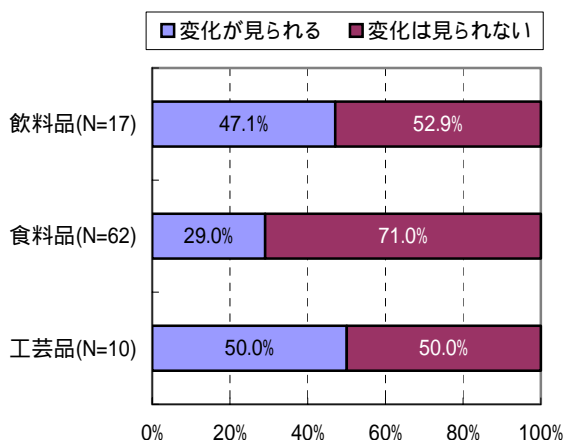
【開業後の販売先の変化】



【変化の内容 (複数回答 N=31)】



【取扱製品別にみた販売先の変化】



【取扱製品別の変化の内容】

	合計	増直 加営 した た の 販 売 が	増県 加内 した か た ら の 注 文 が	増県 加外 した か た ら の 注 文 が	が個 増人 加客 した か た ら の 注 文
飲料品	8	2	3	5	4
	100.0%	25.0%	37.5%	62.5%	50.0%
食料品	18	9	7	6	5
	100.0%	50.0%	38.9%	33.3%	27.8%
工芸品	5	1	2	1	2
	100.0%	20.0%	40.0%	20.0%	40.0%

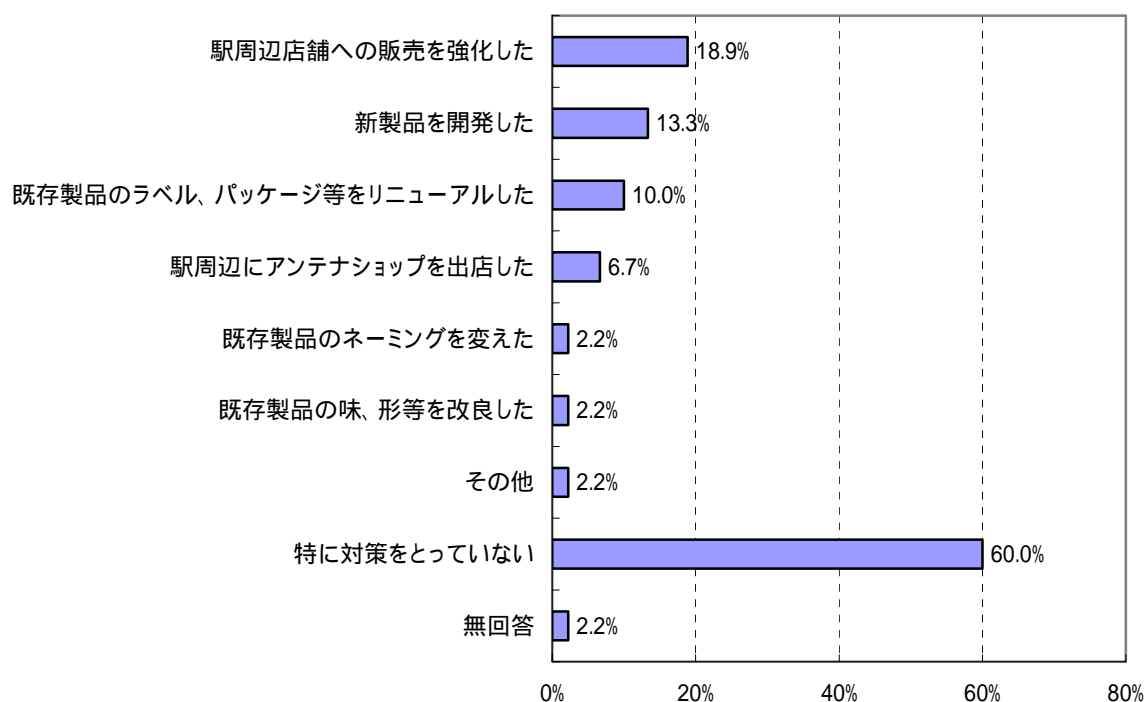


#### d. 新幹線開業に合わせた対策

新幹線開業に合わせた対策としては、「特に対策をとっていない」とする事業所が 60.0%を占めている。対策をとった事業所の具体的な内容としては「駅周辺店舗への販売を強化した」が 18.9%と最も多く、次いで「新製品を開発した」(13.3%)、「既存製品のラベル、パッケージ等をリニューアルした」(10.0%)などの順となっている。

これを新幹線開業の影響別にみると、プラスの影響があった事業所では「駅周辺店舗への販売を強化した」が 36.8%で最も多く、影響なしとする事業所では「特に対策をとっていない」が 87.8%と 9 割近くを占めている。

【新幹線開業に合わせた対策（複数回答：N=90）】



【影響別にみた対策の状況】

	合計	新製品を開発した	既存製品の味、形等を改良した	既存製品のラベル、パッケージ等をリニューアルした	既存製品のネーミングを変えた	駅周辺店舗への販売を強化した	駅周辺にアンテナショップを出店した	その他	特に対策をとっていない
プラス	38	9	1	5	0	14	6	1	13
	100.0%	23.7%	2.6%	13.2%	0.0%	36.8%	15.8%	2.6%	34.2%
影響なし	41	2	0	2	1	1	0	1	36
	100.0%	4.9%	0.0%	4.9%	2.4%	2.4%	0.0%	2.4%	87.8%
マイナス	5	1	1	2	1	1	0	0	2
	100.0%	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	40.0%

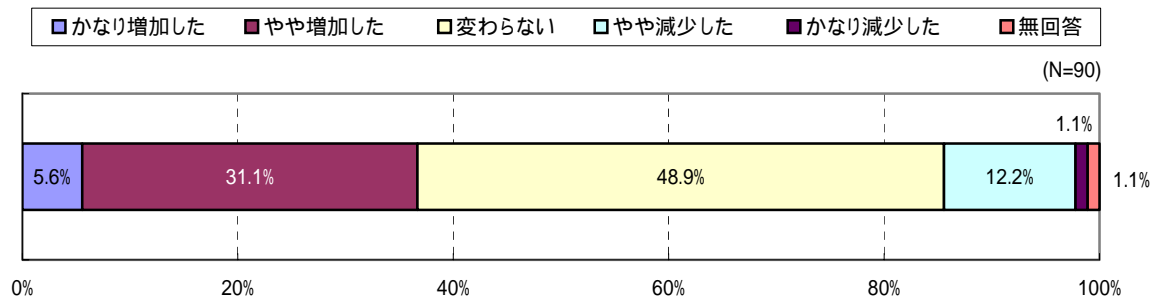
e. 新幹線開業後の売上高の変化

新幹線開業後の売上高の変化についてみると、「変わらない」が 48.9%と最も多く、次いで「やや増加した」(31.1%)、「やや減少した」(12.2%)などの順となっている。

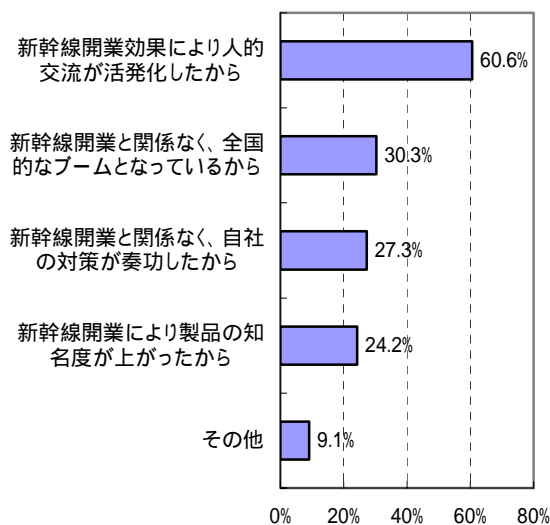
売上高が増加したとする割合は 36.7%となっているのに対し、売上高が減少したとする割合は 13.3%で、増加した割合が 23.4 ポイント上回っている。

売上高増減の要因についてみると、増加した要因としては「新幹線効果により人的交流が活発化したから」が 60.6%と最も多く、減少した要因としては「地域の景気が低迷しているから」が 50.0%で最も多くなっている。

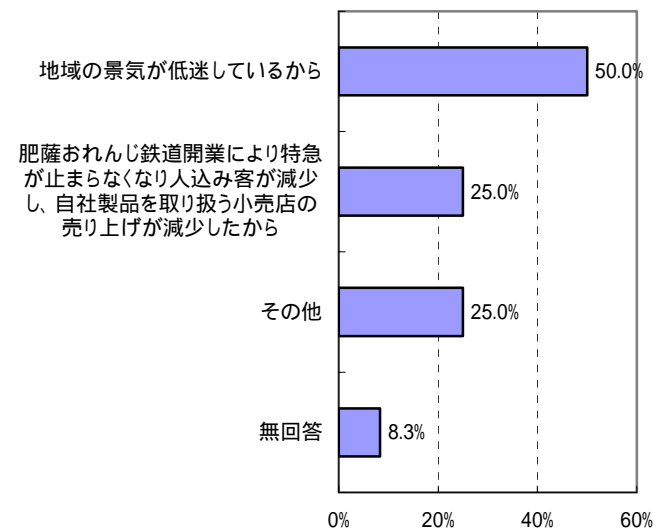
【新幹線開業後の売上高の変化】



【売上高増加要因（複数回答：N=33）】



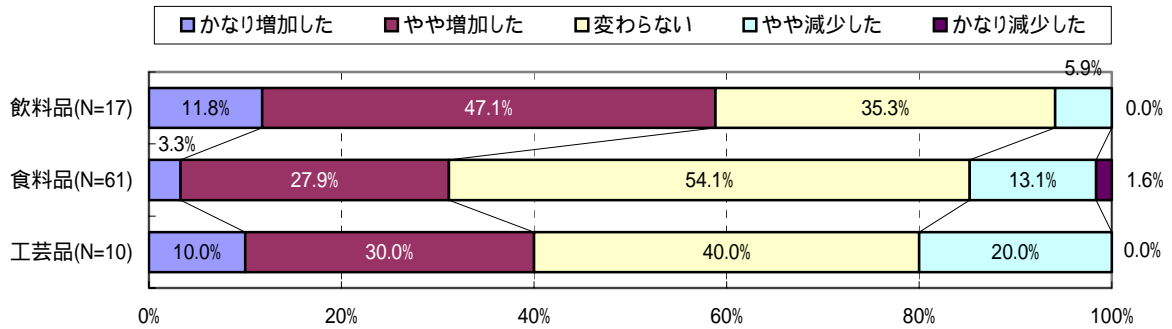
【売上高減少要因（複数回答：N=12）】



取扱製品別に売上高の変化をみると、飲料品では「やや増加した」が47.1%を占めて最も多く、「かなり増加した」と合計した増加した割合は58.9%と6割近くになっている。

食料品と工芸品ではいずれも「変わらない」が最も多くなっている。

【取扱製品別売上高の変化】



【取扱製品別にみた売上増加要因】

	合計	からの新 干的幹 交線 流開 が活 発効 化に しよ り	らの新 知幹 名線 度開 業 が業 上 がよ った 製 品 か	なく新 幹 全線 開業 と 関係 な く な っ て い る か ら	しく新 幹 自線 社開 の業 対と 策関 が係 奏な 功	その他
飲料品	10	2	2	7	2	0
	100.0%	20.0%	20.0%	70.0%	20.0%	0.0%
食料品	19	15	6	2	6	2
	100.0%	78.9%	31.6%	10.5%	31.6%	10.5%
工芸品	4	3	0	1	1	1
	100.0%	75.0%	0.0%	25.0%	25.0%	25.0%

【取扱製品別にみた売上減少要因】

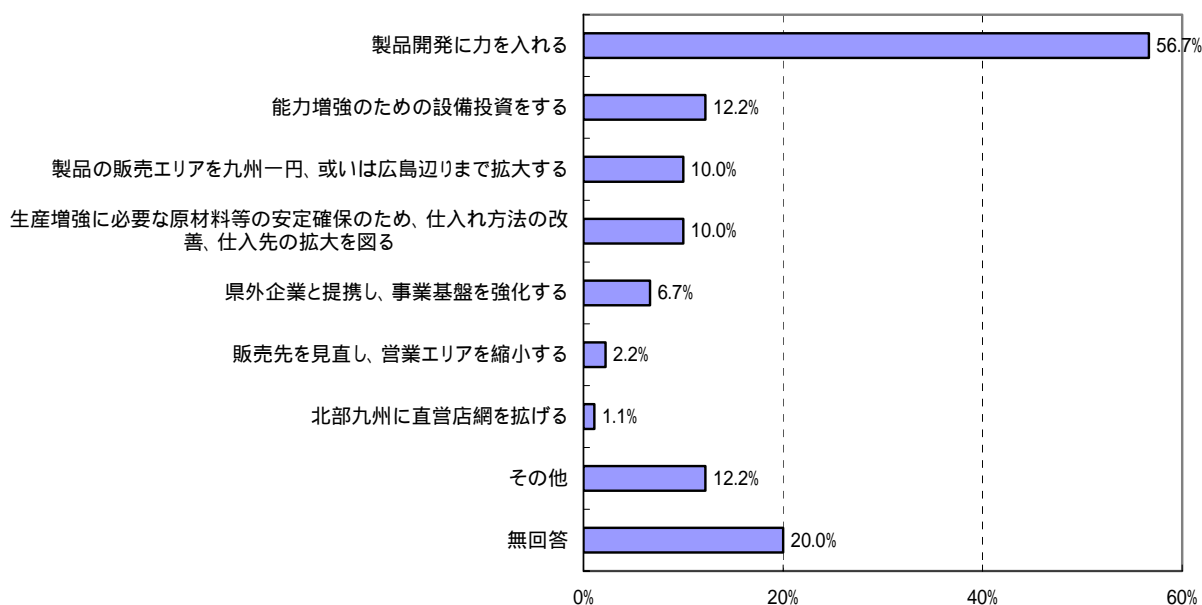
	合計	の製の 流ザ 上を れ才 が取 減り 少扱 しう り た小 か自 り ら店 社客	減う 少小 し自 た店 かの ら売 り品 を 上取 げり が扱	にしく なよ りり おれ 急ん がじ り客 止ま 道開 業	え合新 たる幹 かる線 同開 種業 の 製 品 に 増 競	い地 る域 から の景 気が 低迷 して	その他
飲料品	1	0	0	0	0	1	0
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
食料品	8	0	3	0	4	2	2
	100.0%	0.0%	37.5%	0.0%	50.0%	25.0%	25.0%
工芸品	2	0	0	0	1	1	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	50.0%

#### f. 全線開業に向けた対策

新幹線が全線開業するまでの対策としては、「製品開発に力を入れる」が 56.7%と最も多く、次いで「能力増強のための設備投資をする」(12.2%)、「製品の販売エリアを九州一円、或いは広島辺りまで拡大する」(10.0%)、「生産増強に必要な原材料等の安定確保のため、仕入れ方法の改善、仕入先の拡大を図る」(同)などの順となっている。

これを部分開業の影響別にみると、いずれも「製品開発に力を入れる」が最も多いが、その割合は「プラス」の影響があった事業所では 85.3%を占めている。また、「影響なし」とする事業所では、部分開業前は「特に対策をとっていない」が 87.8%を占めていたが、全線開業に向けては 58.6%が「製品開発に力を入れる」と回答している。

【全線開業に向けた対策（複数回答：N=90）】



【部分開業の影響別にみた今後の事業方針】

	合計	製品開発に力を入れる	生産増強のための設備投資	能力増強のための設備投資	大円製する	る北部九州に直営店網を拡げる	盤県外企業と提携し、事業基盤を強化する	ア販売先を見直し、営業エリアを縮小する	その他
プラス	34	29	5	9	7	1	4	0	2
	100.0%	85.3%	14.7%	26.5%	20.6%	2.9%	11.8%	0.0%	5.9%
影響なし	29	17	2	2	2	0	1	1	8
	100.0%	58.6%	6.9%	6.9%	6.9%	0.0%	3.4%	3.4%	27.6%
マイナス	5	2	1	0	0	0	1	1	1
	100.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	20.0%

取扱製品別にみると、いずれも「製品開発に力を入れる」が最も多く、飲料品ではすべての事業所が回答している。

【取扱製品別にみた今後の事業方針】

	合計	製品開発に力を入れる	生産増強に必要な原材料仕入れの確保、改善、仕入先拡大を図る	生産増強のための設備投資	能力増強のための設備投資	一円拡大する	製品の販売エリアを九州で拡大する	北部九州に直営店網を拡げる	県外企業と提携し、事業基盤を強化する	販売先を見直し、営業エリアを縮小する	その他
飲料品	12	12	1	3	1	0	0	0	0	0	0
	100.0%	100.0%	8.3%	25.0%	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
食料品	50	34	8	7	6	0	5	2	8		
	100.0%	68.0%	16.0%	14.0%	12.0%	0.0%	10.0%	4.0%	16.0%		
工芸品	9	5	0	1	2	1	1	0	2		
	100.0%	55.6%	0.0%	11.1%	22.2%	11.1%	11.1%	0.0%	22.2%		

レンタカー営業所  
調査対象先の概要

【所在地】

カテゴリ	件数	構成比
鹿児島中央駅周辺	4	33.3%
川内駅周辺	2	16.7%
出水駅周辺	1	8.3%
串木野駅周辺	1	8.3%
空港周辺	4	33.3%
合計	12	100.0%

a. 九州新幹線部分開業の影響

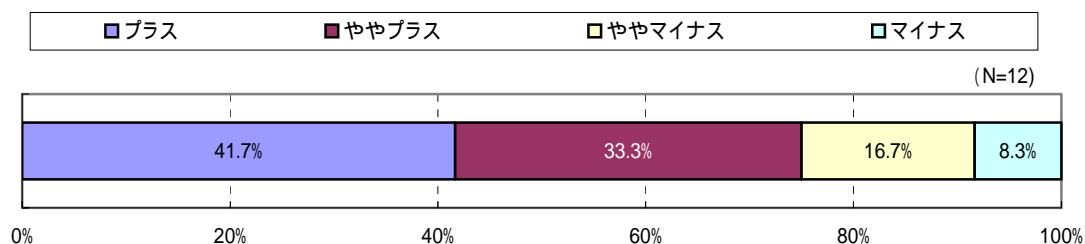
九州新幹線部分開業の影響をみると、「プラス」が 41.7%と最も多く、次いで「ややプラス」(33.3%)、「ややマイナス」(16.7%)、「マイナス」(8.3%)となっている。

これを所在地別にみると、鹿児島中央駅周辺、出水駅周辺では全ての事業所が「プラス」と回答している。また、川内駅周辺では「ややプラス」、串木野駅周辺では「マイナス」のみ、空港周辺では「ややプラス」と「ややマイナス」が 50.0%となっている。

補足

- ・ 出水駅では観光客利用がやや増加しているが、出水駅で借りた場合、出水駅で返却というケースはほとんどなく、鹿児島中央駅や空港での返却が多い。
- ・ 空港の営業所では、福岡方面の利用者は減少しているが、関東・関西方面からのビジネス客や観光客利用が増えたことにより、全体として利用者数は前年並みとなっている。

【九州新幹線部分開業の影響】



【所在地別にみた影響】

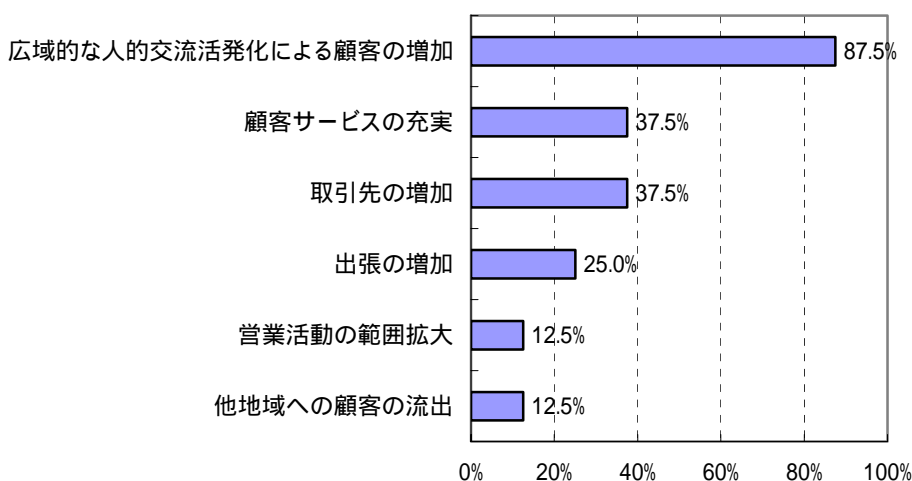
	合計	プラス	ややプラス	影響なし	ややマイナス	マイナス
鹿児島中央駅周辺	4	4	0	0	0	0
	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
川内駅周辺	2	0	2	0	0	0
	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
出水駅周辺	1	1	0	0	0	0
	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
串木野駅周辺	1	0	0	0	0	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
空港周辺	4	0	2	0	2	0
	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%

## b. 影響の要因

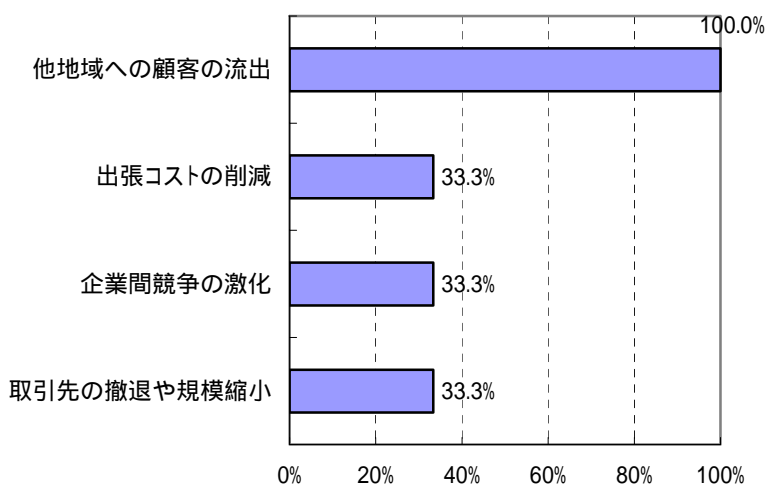
影響の要因についてみると、プラスの影響ありと回答した事業所では「広域的な人的交流活発化による顧客の増加」が87.5%と最も多く、次いで「顧客サービスの充実」、「取引先の増加」(いずれも37.5%)などの順となっている。

一方、マイナスの影響ありと回答した事業所では、全事業所が「他地域への顧客の流出」を要因として挙げている。

【プラスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=8）】



【マイナスの影響ありと回答した事業所の要因（上位5項目：複数回答 N=3）】



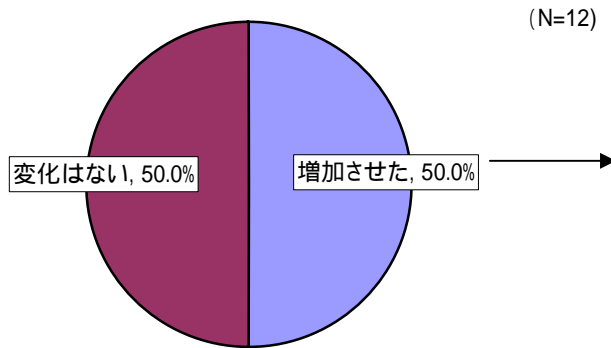
c. 車両台数の変化

新幹線開業に関連した車両台数の変化についてみると、「増加させた」が 50.0%、「変化はない」が 50.0%となっている。

具体的な車両増加の状況についてみると、川内駅周辺の 2 事業所でそれぞれ 2 台、10 台の増加、空港周辺の 1 事業所で 10 台増加させている。鹿児島中央駅周辺の 2 事業所ではそれぞれ 70 台、30 台と増加車両台数が他と比べて多くなっている。

【車両台数の変化の有無】

【車両増加台数】



	所在地	増加台数
A 社	川内駅周辺	2 台
B 社	川内駅周辺	10 台
C 社	空港周辺	10 台
D 社	鹿児島中央駅周辺	70 台
E 社	鹿児島中央駅周辺	30 台

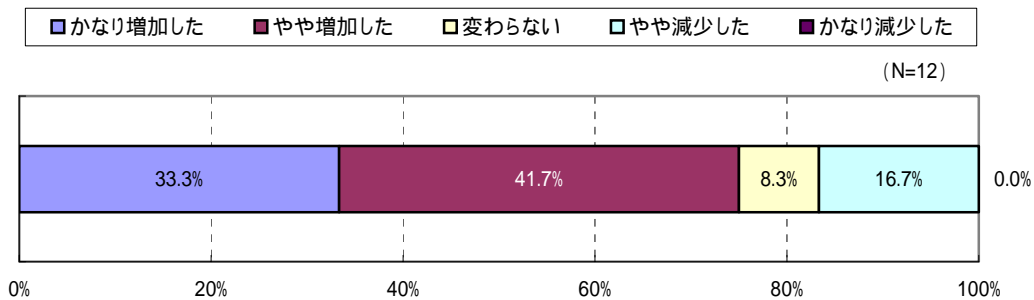


#### d. 開業後の利用者数の変化

新幹線開業後の利用者数の変化についてみると、「やや増加した」が41.7%と最も多く、次いで「かなり増加した」(33.3%)、「やや減少した」(16.7%)、「変わらない」(8.3%)となっている。

利用者数増加理由としては「新幹線効果により入り込み客が増加したから」が最も多く、その他の理由として「新幹線利用のセット商品プランとなっているため」などが挙げられている。

#### 【新幹線開業後の利用者数の変化】



#### 【利用者数増加理由】

カテゴリ	件数	構成比
新幹線効果により入り込み客が増加したから	6	66.7%
景気が回復したから	0	0.0%
その他	3	33.3%
合計	9	100.0%

- ・新幹線利用のセット商品プランのため
- ・空港利用から新幹線利用へ移行しているため
- ・新規顧客を獲得したため

#### 【利用者数減少理由】

カテゴリ	件数	構成比
新幹線開業後、客が他の地域(県外、鹿児島市等)に流れているから	1	50.0%
肥薩おれんじ鉄道になってから特急が止まらなくなり、入り込み客が減少したから	1	50.0%
同業者間の競争が激化したから	0	0.0%
地域の景気が低迷しているから	0	0.0%
合計	2	100.0%

これを所在地別にみると、鹿児島中央駅周辺では全ての事業所が「かなり増加した」と回答している。川内駅周辺では「やや増加した」、出水駅周辺では「変わらない」、串木野では「やや減少した」との回答となっている。空港では「やや増加した」が3件、「やや減少した」が1件となっている。

【所在地別にみた利用者数の変化】

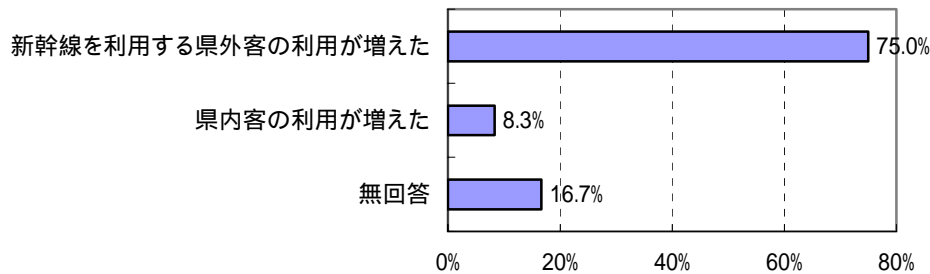
	合計	かなり増加した	やや増加した	変わらない	やや減少した	かなり減少した
鹿児島中央駅周辺	4	4	0	0	0	0
	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
川内駅周辺	2	0	2	0	0	0
	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
出水駅周辺	1	0	0	1	0	0
	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
串木野駅周辺	1	0	0	0	1	0
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
空港周辺	4	0	3	0	1	0
	100.0%	0.0%	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%

#### e. 新幹線開業後の利用客の変化

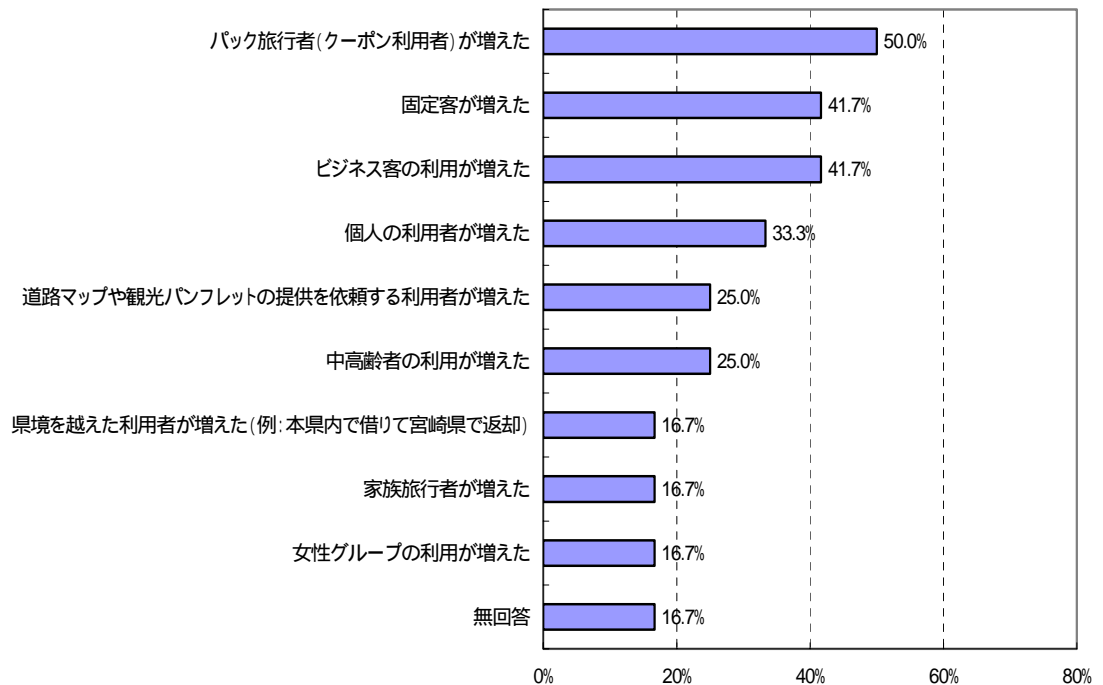
新幹線開業後の利用客の変化について、利用者の居住地についてみると、「新幹線を利用する県外客の利用が増えた」が75.0%を占めている。

利用者層の変化についてみると、「パック旅行者（クーポン利用者）が増えた」が50.0%と最も多く、次いで「固定客が増えた」（41.7%）、「ビジネス客の利用が増えた」（41.7%）、「個人の利用が増えた」（33.3%）などの順となっている。

#### 【利用客の居住地の変化（複数回答：N=12）】

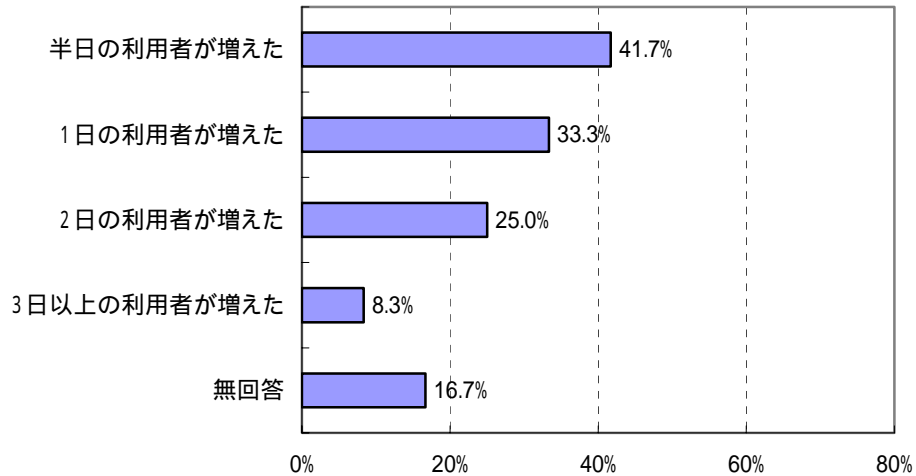


#### 【利用者層の変化（複数回答：N=12）】

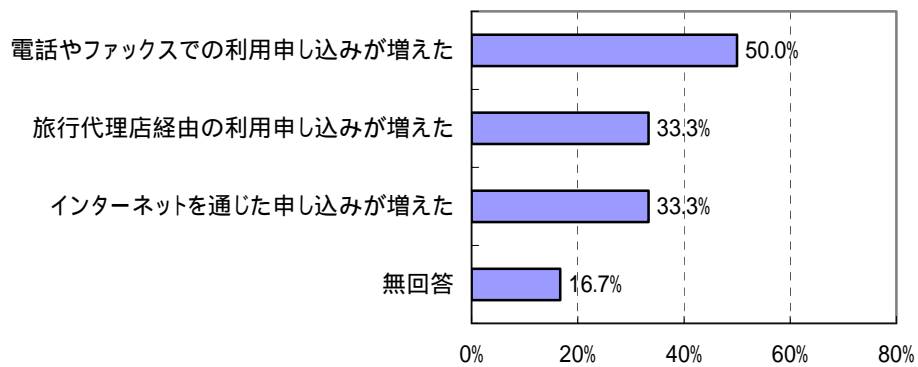


利用期間についてみると、「半日の利用者が増えた」が41.7%と最も多い。  
申し込み形態についてみると、「電話やファックスでの利用申し込みが増えた」が50.0%と最も多い。

【利用期間の変化（複数回答：N=12）】



【申し込み形態の変化（複数回答：N=12）】

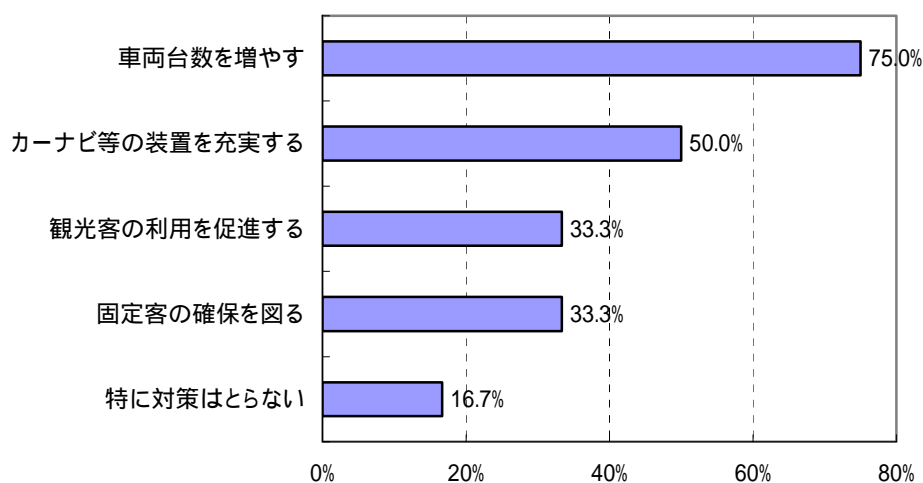


f. 今後の事業運営

新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業後の動向を踏まえた今後の事業運営方針としては「車両台数を増やす」が75.0%と最も多く、次いで「カーナビ等の装置を充実する」(50.0%)、「観光客の利用を促進する」(33.3%)、「固定客の確保を図る」(33.3%)の順となっており、「特に対策はとらない」は16.7%と2事業所に止まっている。

これを所在地別にみると、鹿児島中央駅周辺と空港周辺の事業所で「車両台数を増やす」が100.0%を占めている。一方、出水駅周辺と串木野駅周辺の事業所では「特に対策はとらない」という回答となっている。

【今後の事業運営（複数回答：N=12）】



【所在地別にみた今後の事業運営】

	合計	車両台数を増やす	カーナビ等の装置を充実する	固定客の確保を図る	観光客の利用を促進する	営業所を増やす	その他	特に対策はとらない
鹿児島	4	4	4	2	2	0	0	0
	100.0%	100.0%	100.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
川内	2	1	1	2	1	0	0	0
	100.0%	50.0%	50.0%	100.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
出水	1	0	0	0	0	0	0	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
串木野	1	0	0	0	0	0	0	1
	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
空港	4	4	1	0	1	0	0	0
	100.0%	100.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%

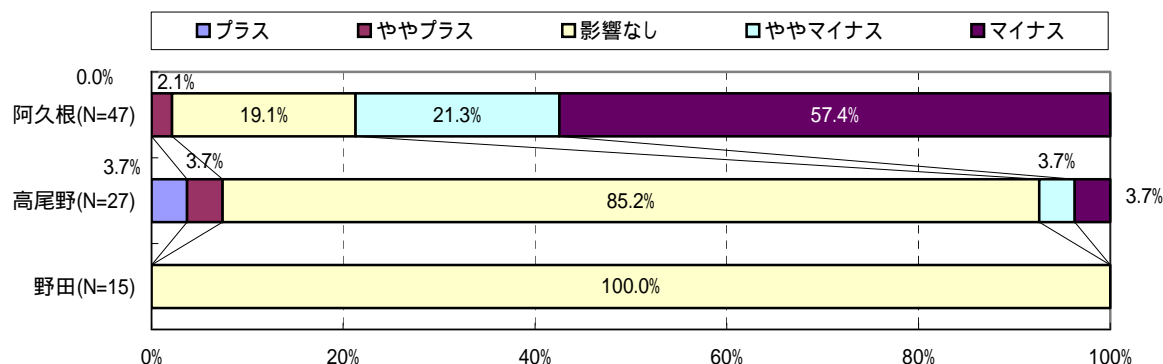
## (5) 肥薩おれんじ鉄道沿線における影響

### 肥薩おれんじ鉄道沿線の商店における影響

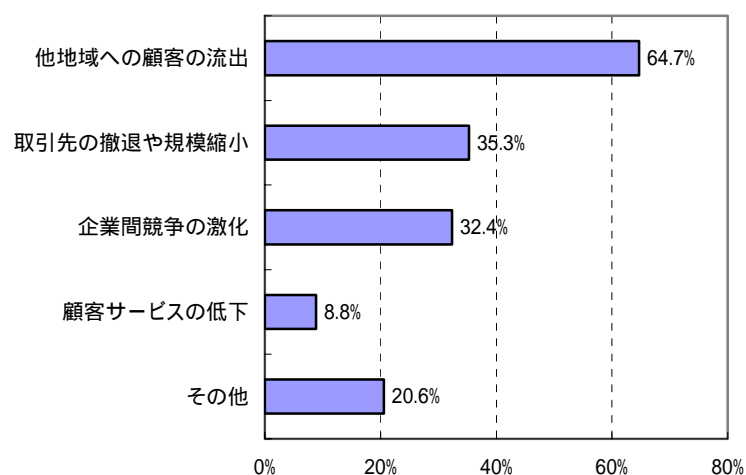
肥薩おれんじ鉄道沿線の商店における新幹線及び肥薩おれんじ鉄道開業の影響をみると、高尾野地区、野田地区では「影響なし」が大半を占めているが、阿久根地区では「マイナス」が57.4%、「ややマイナス」が21.3%と合計で78.7%と約8割の事業所でマイナスの影響があったとしている。

その要因としては「他地域への顧客の流出」が最も多く、次いで「取引先の撤退や規模縮小」、「企業間競争の激化」などとなっている。特に阿久根地区では従来の特急“つばめ”では停車駅であったものが新幹線が停車せず、かつ肥薩おれんじ鉄道に快速等がないことから利便性が悪くなり、観光客やビジネス客の入込みが減少している。その上、開業に合わせて「特に対策をとっていない」とする割合が高く、結果としてマイナスの影響が際立っている。

### 【肥薩おれんじ鉄道沿線の商店における肥薩おれんじ鉄道開業の影響】



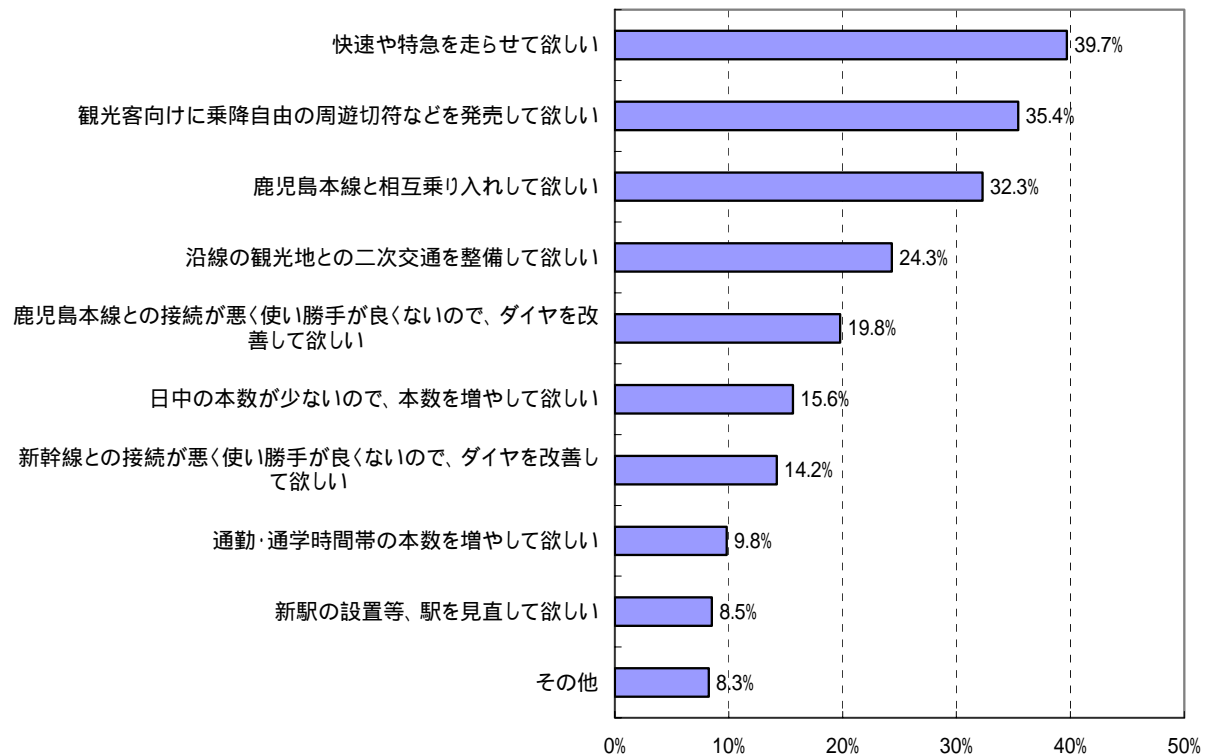
### 【影響の要因】



### 肥薩おれんじ鉄道に対する要望

肥薩おれんじ鉄道に対する要望としては、「快速や特急を走らせて欲しい」が 39.7%と最も多く、次いで「観光客向けに乗降自由の周遊切符などを発売して欲しい」(35.4%)、「鹿児島本線と相互乗り入れして欲しい」(32.3%)、「沿線の観光地との二次交通を整備して欲しい」(24.3%)などの順となっている。

#### 【肥薩おれんじ鉄道に対する要望（複数回答：N=703）】



#### 4. 福岡、熊本における新幹線開業の影響

##### (1) ヒアリング調査の概要

福岡、熊本における新幹線部分開業の影響等を把握することを目的に、福岡市および熊本市の企業等に対してヒアリング調査を実施した。調査対象先は以下の通り。

##### 【ヒアリング調査対象先】

所在地	業種	先数
福岡市	旅行代理店	2 先
	商社	3 先
	テレビ局（鹿児島本社）	1 先
	出版社	2 先
	大規模小売店	2 先
	複合商業施設	1 先
	劇場	2 先
	小計	13 先
熊本市	旅行代理店	1 先
	電子部品製造	1 先
	衣料品卸売	1 先
	書籍販売	1 先
	小計	4 先
	合計	17 先



## (2) 福岡、熊本における九州新幹線開業の影響

ここでは、福岡市、熊本市の企業等へのヒアリング結果から、項目別に九州新幹線開業の影響について整理した。

### 福岡、熊本 鹿児島間の人の流れ

#### 福岡、熊本 鹿児島への観光客の増加

- ・九州新幹線の部分開業後、福岡から鹿児島へのツアー客は前年比大幅増加しており、熊本でも鹿児島への個人旅行者が増加している。
- ・ツアーの目的地別では鹿児島市、指宿市が同程度で霧島はその約3分の1である。

#### 鹿児島 福岡への買物客、観光客の増加

- ・福岡市内の大規模小売店では、鹿児島向けの商品発送が増加したり、遠方のカード会員数が増加したりするなど、鹿児島からの買物客が増えているようである。
- ・劇場やミュージカル、大規模複合商業施設などでも鹿児島からの観光客が増えており、開業前に鹿児島に宣伝隊を派遣した施設では昨年度の年間(4月～3月)の団体客数を11月時点で達成したという。ただ、こうした観光施設では新幹線を利用した個人・小グループの旅行者ではなく、団体バスでの旅行者が多く、新幹線開業による直接的な効果ではなく、開業前後に福岡の情報がメディアで多く取り上げられた効果によるものと考えられる。

### 福岡、熊本 鹿児島間の移動手段の変化

#### 出張手段は航空機から新幹線にシフト

- ・鹿児島へのお出張手段は航空機からJR(新幹線)に変更したとする企業が多く、航空機は鹿児島空港からのバス料金等もかかっていたため、トータルコストとしても減少している。ただ、大隅方面へのお出張が多い企業ではまだ航空機利用の比率が高い。

#### 熊本では熊本～鹿児島間の高速バスがなくなり不便になった企業も

- ・九州新幹線部分開業に伴い熊本～鹿児島間の高速バスが廃止され、駅から遠く新幹線利用では時間がかかり不便になったという企業もみられた。頻繁に鹿児島の工場との往来のあるこの企業では、外部委託により自社の専用シャトルバスの運行をはじめている。

### 企業活動面の変化

#### マーケットの拡大

- ・福岡地区の百貨店や複合商業施設、劇場などの集客施設では、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、新幹線部分開業後鹿児島にもCMを流すようになりつつある。但し、まだ一部の企業に限られており、様子を伺っている企業が多く、今後はさらに増加することが予想される。

## ビジネスチャンスの拡大

- ・これまで年に1回、鹿児島県の衣料品小売店などの取引先を招いて商品販売会を開催していた熊本市の企業では、新幹線部分開業により交通アクセスが向上したことから参加者が増え、商談機会の増加につながり、ビジネスチャンスが拡大している。

## 営業所等の鹿児島からの撤退

- ・新幹線開業後、鹿児島の支店や営業所を閉鎖した企業も一部にみられた。ただ、元々営業所の規模が小さく、実際には福岡から営業に出向いており、新幹線開業が後押しした形で撤退した例や、市場規模が小さかったために拠点を熊本に移転した例など直接的に新幹線開業で行き来がしやすくなったために営業所等を閉鎖したというものではなかった。

## 支店を鹿児島中央駅周辺に移転

- ・新幹線開業に合わせて支店を県庁近くから鹿児島中央駅近辺に移転した企業もあった。取引先が立ち寄りやすくし、情報収集を図ることが目的で、支店人員には変化がない。

## 全線開業後の動向

### 支店機能強化の可能性

- ・現状では、大手商社の鹿児島支店等では、鹿児島、宮崎両県をエリアとしてはいるものの人員は少なく、支店長も福岡支店勤務者が兼務していたり、情報収集のためのみに配置して実際の業務は福岡支店で行なっていたりするなど支店の権限機能は限定的である。しかしながら、新幹線開業によって鹿児島市場の魅力は向上しており、全線開業に向けては鹿児島がターミナルとなる可能性もある。移動時間ロスが小さくなったことも評価でき、全線開業で魅力がさらに高まれば、支店機能の強化も検討対象となるとしている。

### マーケットとしての鹿児島の魅力の向上

- ・鹿児島～博多間が1時間半程度になり十分日帰り圏になるため、鹿児島から買物や観劇などで福岡を訪れる機会が増えることが予想されるため、その際には鹿児島でもCM等広報活動を強化するという企業もみられた。

#### 【参考：福岡、熊本からみた鹿児島観光】

ここでは、福岡市、熊本市の旅行代理店や企業等のヒアリングの際に寄せられた鹿児島の観光についての意見を整理した。

#### 観光地鹿児島イメージ作りが必要 地域のブランド化、食のブランド化

- ・観光地としては指宿、知覧、霧島、鹿児島市内とあるが、霧島は指宿ほどイメージが確立していない。坂本竜馬が日本初のハネムーンで訪れた実績などを前面に出して物語性を高めるなどの工夫が必要である。
- ・鹿児島の食の満足度はあるが、インパクトとしては現状では弱い。黒豚、焼酎などあるが、例えば“平戸のひらめ”“天草の伊勢えび”などのような象徴的なイメージが必要である。
- ・福岡から遊びに出かける場合、日帰りが主であり、鹿児島はまだ遠いというイメージである。また、遊びに行こうとする場合でも「鹿児島県」に行こうというのではなく、鹿児島のどこに行こうという“地域”イメージを作ることが必要である。

#### 効果的な情報発信

- ・観光地としての勝ち組はいずれも景観の演出で成功している。素晴らしい景観の最高のシーンをパンフレットに使うなどの演出が必要である。

#### 観光地への道路整備、二次交通アクセスの整備が重要

- ・今後の魅力あるスポットとして坊津がある。開業後も売り込もうとしたが、道路状況が悪く、ツアーとしては難しかった。今後道路が整備されれば十分魅力ある観光地に成りうる。
- ・駅からの二次交通の整備が重要。駅から宿泊地や観光地までのバスや観光タクシーは霧島では増加しつつあるが、指宿ではない。

イベントのスケジュール決定は早めに。長期間実施のイベントが欲しい。

- ・各地でイベントなど企画されているが、旅行会社では半年前くらいにパンフレットを作成するため、こうしたイベントの日程については早く決定してほしい。なおかつ、イベントのスケジュールは長くしたほうが望ましい。

#### 食のガイド本の充実を

- ・鹿児島で特産の黒豚を食べたいと思ってもどこで食べられるかがわからなかった。本屋に入ってもグルメの本が少ない。また、黒豚は素材としては一流だが、それを加工して付加価値をつけて食べさせるという工夫が足りないように感じる。素材の良さに甘んじている。全体として、鹿児島は優れた素材は多いのにプレゼンテーションが下手だと感じる。

## 5. 県外観光客の動向

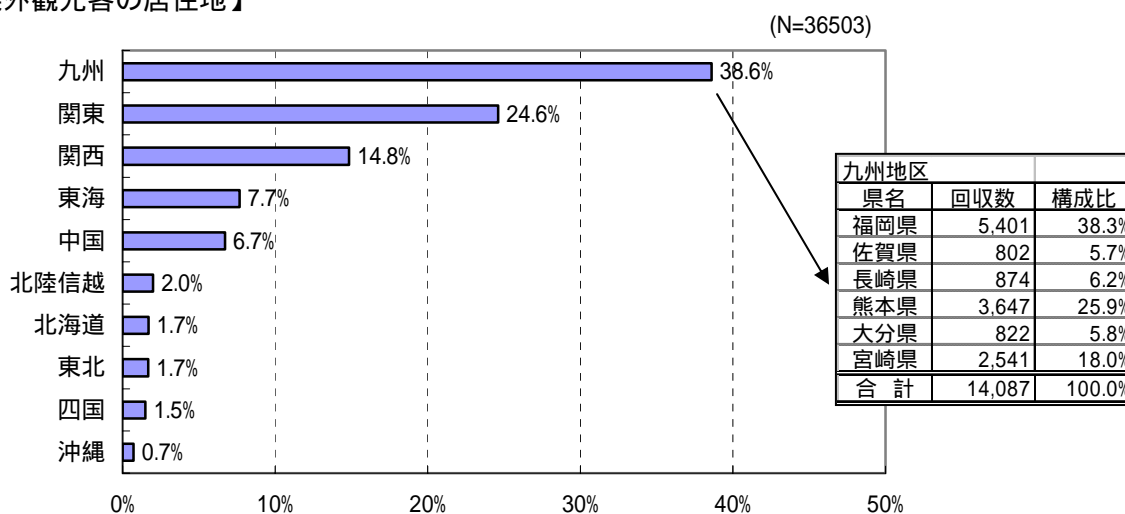
ここでは、本年度鹿児島県観光課が実施した「九州新幹線開業関連観光動向調査」結果をもとに、本県を訪れた県外観光客の動向について整理した。

### (1) 県外観光客の居住地

本県を訪れた県外観光客の居住地をみると、「九州」が38.6%と最も多く、次いで「関東」(24.6%)、「関西」(14.8%)などの順となっている。

九州の中では、「福岡県」が38.3%と最も多く、次いで「熊本県」(25.9%)、「宮崎県」(18.0%)などの順となっている。

#### 【県外観光客の居住地】



#### 【居住地区分】

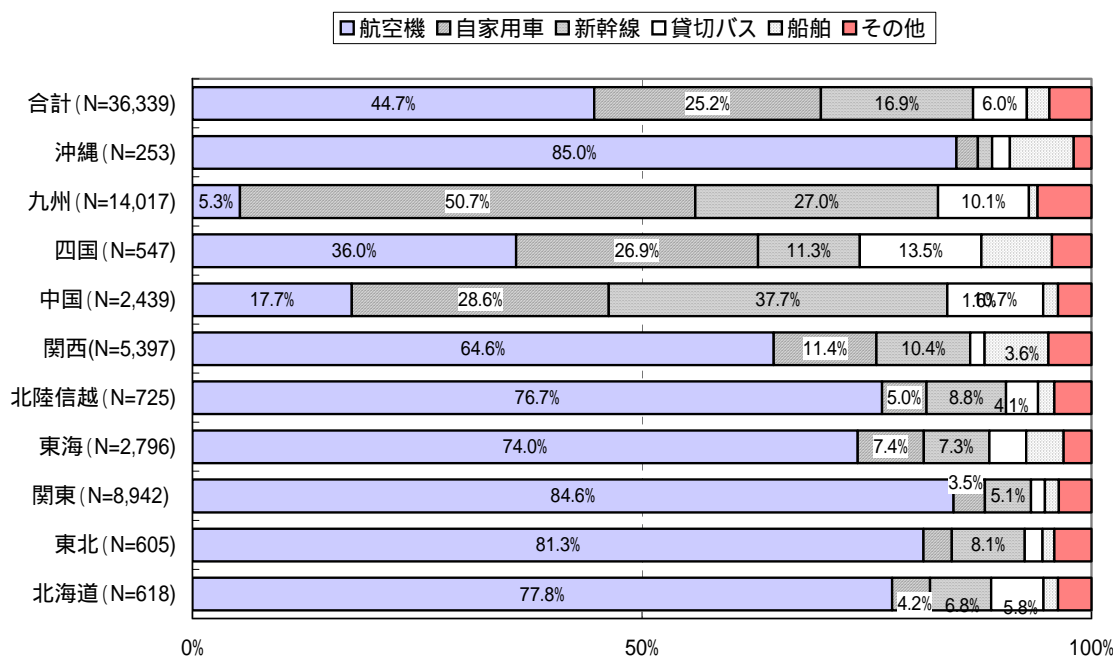
北海道 : 北海道  
 東北 : 青森県、岩手県、秋田県、宮城県、山形県、福島県  
 関東 : 東京都、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県  
 東海 : 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県  
 北陸信越 : 新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県  
 関西 : 大阪府、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県  
 中国 : 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県  
 四国 : 徳島県、香川県、愛媛県、高知県  
 九州 : 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県  
 沖縄 : 沖縄県

## (2) 県外から鹿児島までの主な交通手段

県外から鹿児島までの主な交通手段としては「航空機」が44.7%と最も多く、次いで「自家用車」(25.2%)となっており、「新幹線」は16.9%に止まっている。

居住地別では、中国地方で「新幹線」が37.7%と最も多く、九州内では「自家用車」が50.7%と最も多く、「新幹線」は27.0%となっている。

### 【県外から鹿児島までの主な交通手段】

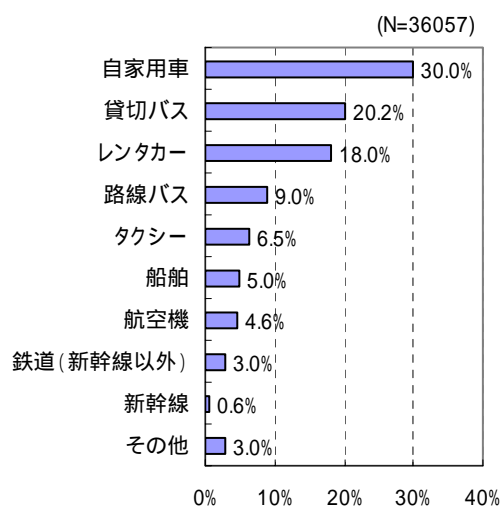


## (3) 県内での主な交通手段

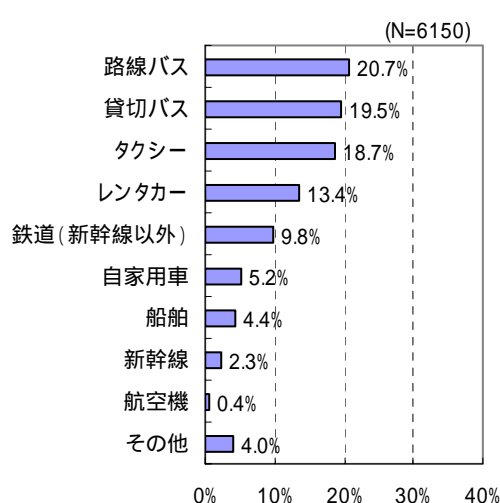
県内での主な交通手段としては、「自家用車」が30.0%と最も多く、次いで「貸切バス」(20.2%)、「レンタカー」(18.0%)などの順となっている。

新幹線利用者の県内での主な交通手段としては、「路線バス」が20.7%と最も多く、次いで「貸切バス」(19.5%)、「タクシー」(18.7%)などの順となっている。

### 【県内での主な交通手段】



### 【新幹線利用者の県内での主な交通手段】

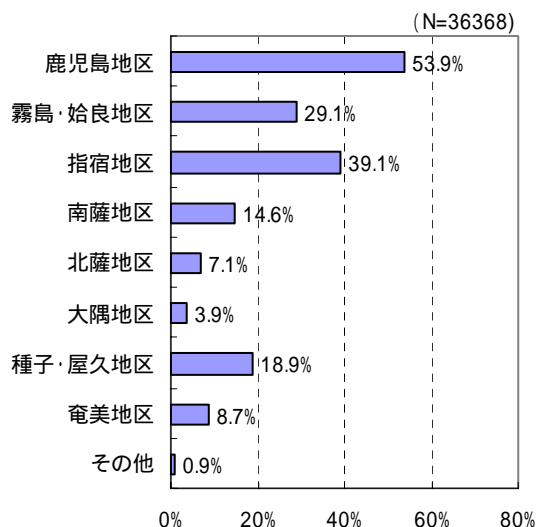


#### (4) 県外観光客の訪問地

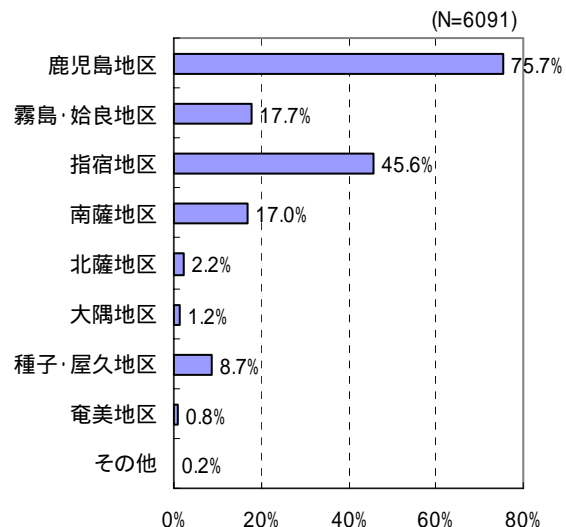
県外観光客の訪問地としては「鹿児島地区」が 53.9%と最も多く、次いで「指宿地区」(39.1%)、「霧島・姶良地区」(29.1%)などの順となっている。

新幹線利用者の訪問地としては、「鹿児島地区」が 75.7%を占めており、全体と比べるとその割合が高い。一方、「霧島・姶良地区」は3番目に多いが、その割合は 17.7%に止まっている。

【県外観光客の訪問地】



【新幹線利用者の訪問地】

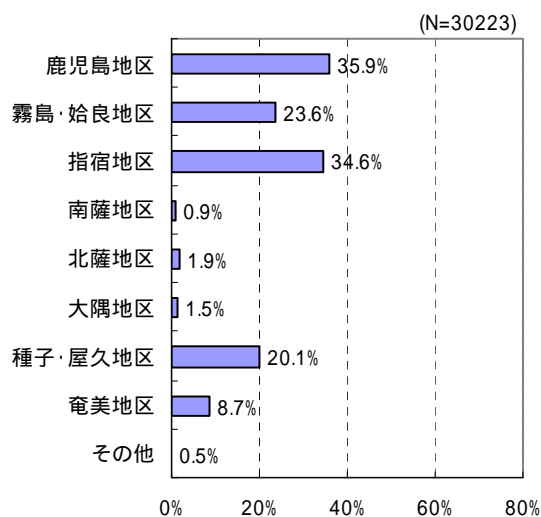


#### (5) 宿泊地

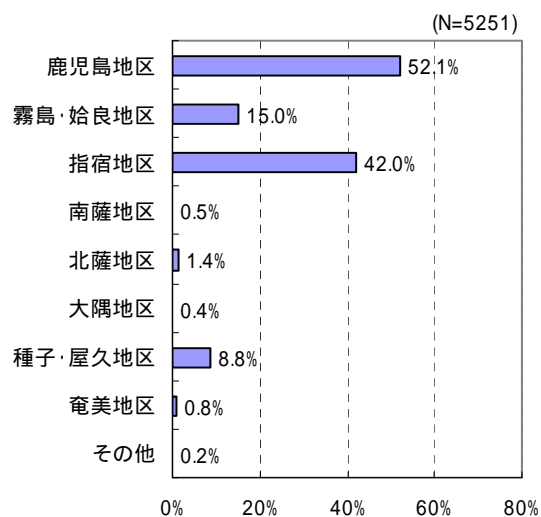
県外観光客の宿泊地としては、「鹿児島地区」が 35.9%と最も多いが、「指宿地区」も 34.6%を占めて2番目に多く、「霧島・姶良地区」は 23.6%となっている。

新幹線利用者の宿泊地としては「鹿児島地区」が 52.1%と最も多く、次いで「指宿地区」(42.0%)となっており、全体と比較すると「鹿児島地区」、「指宿地区」の割合が高い。

【県外観光客の宿泊地】



【新幹線利用者の宿泊地】

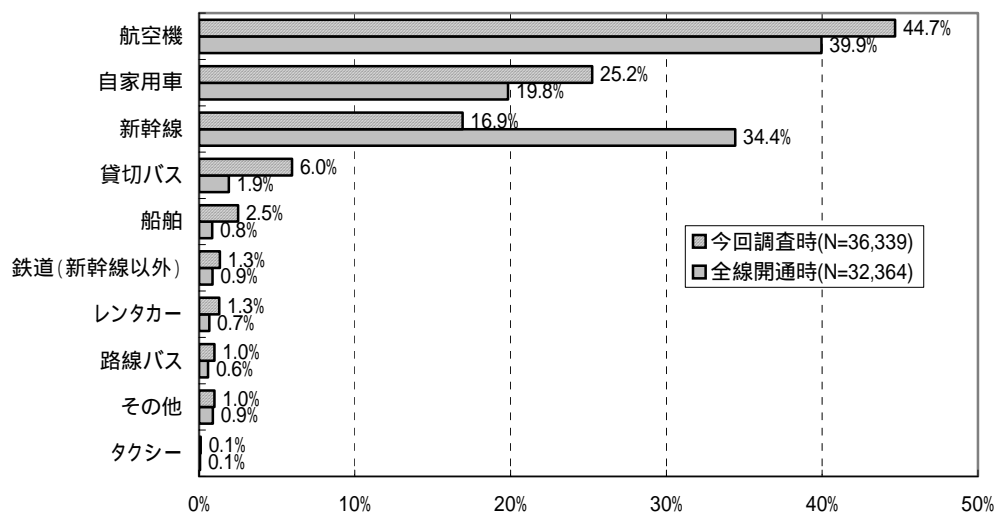


## (6) 九州新幹線全線開業後の利用交通手段

九州新幹線全線開業後の鹿児島までの主な交通手段としては「航空機」が39.9%と最も多いが、その割合は現状より4.8ポイント低い。一方、「新幹線」は34.4%と2番目に多く、その割合は現状より17.5ポイント高くなっている。

居住地別にみると、九州地区と中国地区で「新幹線」利用が最も多く、中国地区では6割以上を占めている。また、関西地区でも29.8%、東海地区でも24.3%と現状より割合がかなり高くなっている。こうしたことから新幹線の利用エリアが拡大し、新たな旅行需要の発生が期待される。

### 【全線開業時の利用交通手段】



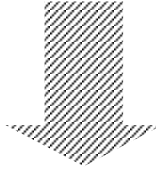
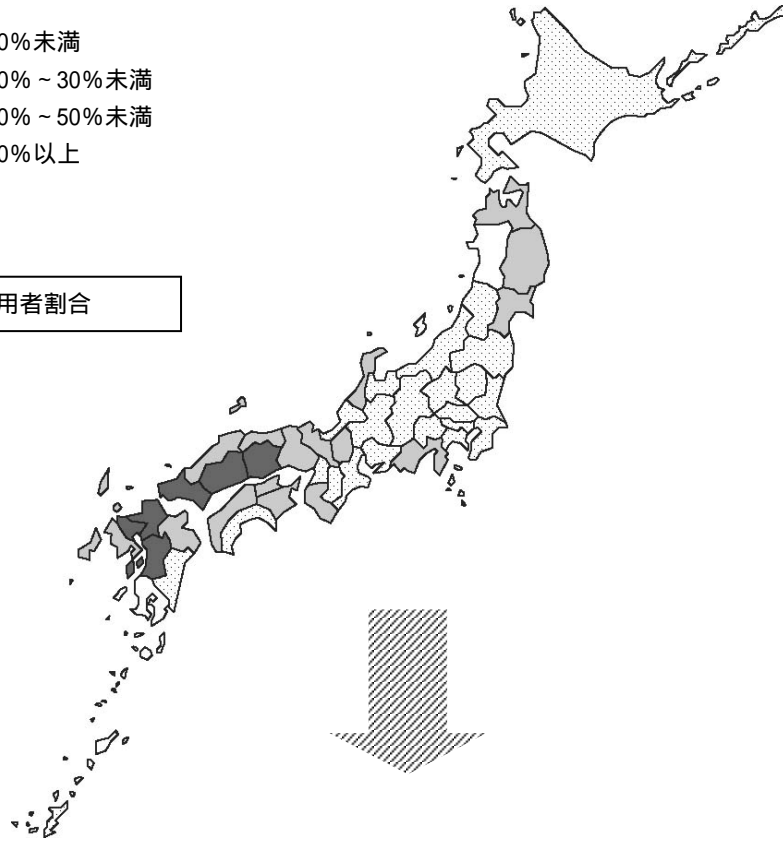
### 【居住地別にみた全線開業時の利用交通手段】

	九州地区		中国地区		関西地区		東海地区		関東地区	
	現在	全線開業時	現在	全線開業時	現在	全線開業時	現在	全線開業時	現在	全線開業時
新幹線	27.0%	48.3%	37.7%	61.4%	10.4%	29.8%	7.3%	24.3%	5.1%	15.8%
航空機	5.3%	2.6%	17.7%	12.6%	64.6%	56.9%	74.0%	65.7%	84.6%	79.0%
自家用車	50.7%	41.6%	28.6%	20.1%	11.4%	7.2%	7.4%	4.8%	3.5%	2.1%
貸切バス	10.1%	3.2%	10.7%	4.2%	1.6%	0.5%	4.1%	1.0%	1.5%	0.4%
路線バス	1.7%	1.0%	0.6%	0.2%	1.3%	0.6%	0.3%	0.1%	0.3%	0.2%
船舶	1.0%	0.1%	1.6%	0.3%	7.1%	3.0%	4.1%	1.8%	1.6%	0.4%

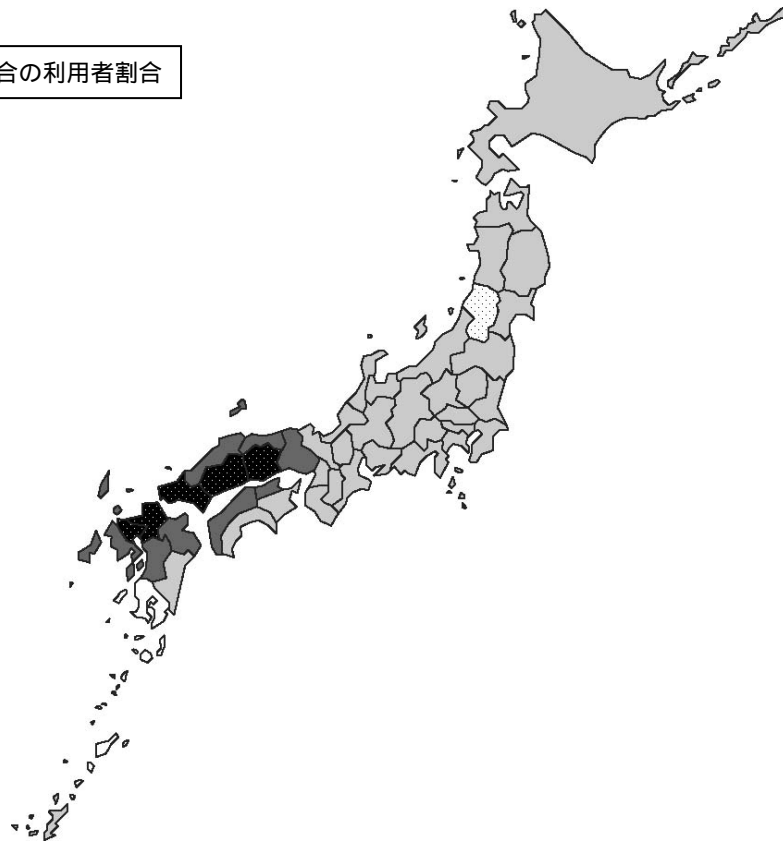
【九州新幹線が全線開通した場合の新幹線の利用意向（観光目的客）】

- 利用者割合 10%未満
- 利用者割合 10%～30%未満
- 利用者割合 30%～50%未満
- 利用者割合 50%以上

今回の利用者割合



全線開通した場合の利用者割合





・九州新幹線部分開業の影響を踏まえた今後の課題

1.九州新幹線部分開業と肥薩おれんじ鉄道開業の主な影響

新幹線部分開業および肥薩おれんじ鉄道開業の主な影響を項目ごとに、プラスとマイナスを対比させて整理すると下表の通りとなる。

	プラスの影響	マイナスの影響
交通面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線利用者数は開業後から平成 17 年 3 月 13 日までの 1 年間累計で前年比 2.28 倍に大幅増加</li> <li>・新幹線の途中駅（川内、出水）での乗降客も大幅に増加</li> <li>・「はやとの風」、「なのはな DX」といった在来線の観光列車の利用が好調</li> <li>・新幹線停車駅からの二次交通も鹿児島中央駅のカゴシマシティビュー、定期観光バス、レンタカー、出水駅のツル観光周遊バスなどの利用が好調</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機は福岡便の利用者が前年比 60%と大幅に減少し、鹿児島～福岡間的高速バスも同じく前年比 91%に減少</li> <li>・肥薩おれんじ鉄道の利用者数は開業 6 か月間でみると計画値の 8 割程度と低迷</li> </ul>
商業面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特産品の取扱いのある商店では売上増加、特に鹿児島中央駅周辺</li> <li>・鹿児島中央駅周辺では、特産品の取扱いのない商店でも売上増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他地域への顧客の流出、企業間競争の激化等から鹿児島中央駅周辺の商店以外では売上減少もみられる</li> <li>・新幹線非沿線では取引先の撤退や規模縮小の影響あり</li> </ul>
企業活動面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出張コストの削減（日帰り出張の増加）</li> <li>・広域的な人的交流活発化による顧客の増加</li> <li>・営業範囲の拡大や情報収集活動等、ビジネスチャンスの拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業間競争の激化</li> <li>・一部の大手企業では、鹿児島支店を閉鎖して九州支社に機能を吸収（ただし、大半はまだ模様眺め）</li> </ul>
社会生活面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学圏が拡大</li> <li>・通院や会議出席、打合せ、買物・飲食など、日常的な行動圏が拡大</li> <li>・川内、出水駅周辺では賃貸マンションや分譲マンションの需要が増加傾向にあり、住環境が向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非沿線では特急がなくなり、利便性が低下</li> <li>・肥薩おれんじ鉄道では料金が 1.3 倍になったことなどから通勤・通学利用者の負担増加</li> </ul>
観光面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鹿児島市や指宿、霧島の主要観光地では宿泊客、入込み客とも前年比増（特に鹿児島市で好影響）</li> <li>・大規模イベント・コンベンションの開催回数および参加者数は前年比増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・肥薩おれんじ鉄道沿線の阿久根市では県外観光客が減少</li> </ul>

## 2. 九州新幹線全線開業に向けて予想される変化

ここでは、部分開業による影響およびヒアリング調査結果などから九州新幹線全線開業に向けて予想される主な変化について整理した。

### (1) 人的交流のさらなる活発化 ~ 大交流時代の到来

全線開業すると、鹿児島～福岡間が最速で約1時間20分で結ばれ、現在よりさらに時間距離が短縮される。より身近になることで気軽に行き来できるようになり、鹿児島～福岡間の人的交流がさらに活発化することは間違いない。新幹線沿線の福岡、熊本だけでなく、長崎や大分から鹿児島への移動も容易になり、九州内の交流が活発になることが予想される。また、全線開業後の鹿児島までの交通手段として、関西地区で新幹線利用意向が約3割（現在1割）を占めており、新幹線利用エリアが拡大し、新たな旅行需要の発生が期待される。これに伴い、土産品などの鹿児島産品も全国的に知名度が上がっていくことも考えられる。

### (2) 新幹線のマイレール（生活路線）化 ~ 地域間移動での利用定着と日常空間の拡がり

部分開業3か月後と1年後では、通勤・通学や会議等への参加など県内利用の割合が高まった。今後も新幹線の便利さが浸透するにつれてこうした利用がさらに増加し、新幹線が鹿児島県民のマイレールとして定着していくとみられる。全線開業すると福岡までさらに短時間で結ばれることから、福岡へも買物や会議等への参加で日常的に利用する県民が増え、福岡や熊本まで通勤・通学で利用することも考えられる。したがって、全国の新幹線沿線同様、九州内でも新幹線が主要な交通機関としてその機能を十分発揮していくものと期待される。

### (3) 旅行者の行動範囲の拡大 ~ 新たな旅行需要の発生

全線開業による移動時間の短縮、運行時間の長期化、運行本数の増加などの輸送サービス向上により、滞在可能時間が長くなり、旅行者の行動範囲も拡大することが予想される。

部分開業時点では、開業効果により増加した観光客は、鹿児島市をはじめ指宿、霧島など知名度のある主要観光地にほぼ集中したが、全線開業ではその他の地方観光地まで足を伸ばす可能性が高まる。それに伴い、駅からの二次交通利用も活発になることが予想される。

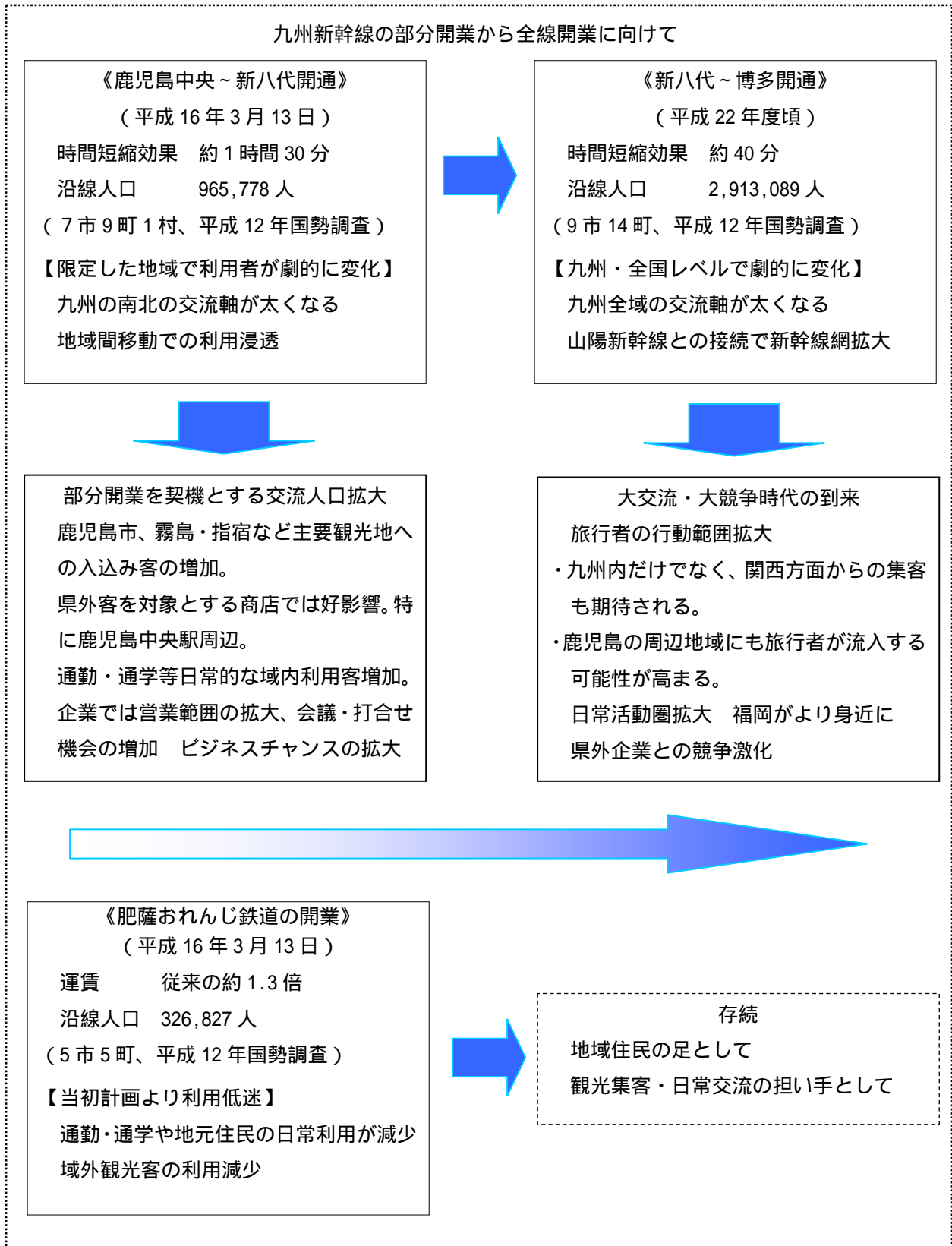
また、肥薩おれんじ鉄道は観光客利用が伸び悩んでいるが、これからの同鉄道、周辺地域の取組み次第では、「スピード」の新幹線で鹿児島に入り、そこから肥薩おれんじ鉄道で「ゆっくり」と車窓を楽しみながら旅をする観光客が増えることも考えられる。

### (4) 県内企業の県外への営業範囲の拡大 県外企業の鹿児島への営業範囲の拡大

鹿児島～福岡間の時間距離が大幅に短縮されることから、企業活動においても新幹線を利用して鹿児島から福岡へ営業範囲を拡大する動きが強まることが予想される。その一方で、福岡から鹿児島への拡大も予想され、県境を越えた企業間競争が激化するものと思われる。

また、全線開業で鹿児島の市場としての魅力が高まれば、県外企業が鹿児島を南九州の拠点と捉え、支店等の機能を強化することも考えられる。一方、九州内の行き来をしやすくなることから、鹿児島から支店を撤退する企業が増えることも予想される。

【九州新幹線全線開通に向けて予想される変化】



### 3. 全線開業に向けた今後の課題

ここでは、部分開業による影響および全線開業に向けた変化を踏まえ、新幹線開業のプラスの効果を活かし、マイナスの影響を最小限にとどめるための今後の課題について整理してみた。

#### (1) 南九州の拠点としての機能向上

企業においては、「出張コストの削減」や「営業活動の範囲拡大」などの理由から新幹線開業によってプラスの影響を受けている事業所が多く、商談機会や打合せ機会が増加し、ビジネスチャンスが拡大したとの声も聞かれた。その一方で、県外資本の鹿児島進出の動きもみられはじめており、全線開業に向けてさらに活発になってくることが予想される。

こうした動きに対し、県内企業は県内での営業基盤を確実にするとともに、全線開業時に懸念される福岡一極集中を抑制するために、新幹線を積極的に活用して福岡市など県外にも営業範囲を拡大するなどの攻めの姿勢も必要である。

一方、整備が進んでいる西回り自動車との連携を考えると、かつて鹿児島空港開港後、国分隼人テクノポリス計画が浮上し、進展したように、新幹線沿線でも地域特性を活かした食品関連産業などの高度化や先端産業の誘致を検討していくことも望まれる。

また、南九州の拠点づくりを行なう上で、隣県宮崎県や熊本県と企業活動面、観光面など多岐に渡って広域連携を図っていくことが求められる。

#### (2) 地域の魅力の向上

全線開業後は観光客の滞在時間にゆとりが生まれ、主要観光地だけでなくその他の観光地まで観光客が入込むことが予想される。こうしたチャンスを活かすためには、地域固有の魅力を上向きさせ、誘客につなげる必要がある。本県は、他県にない離島や、豊かな食、温泉など資源に恵まれており、こうした資源を活かして地域が総力を挙げて資源を磨き上げ、受入体制を整えていくことが求められる。

また、薩摩川内市、出水市などにおいては新幹線を利用した鹿児島市への通勤・通学が可能となったことから、定住支援を行い、居住地としての魅力を高めていくことが望まれる。

#### (3) 駅周辺商店街への人の流れ、賑わいの創出

新幹線開業によって県外の観光客やビジネス客を対象とする特産品取扱のある商店ではプラスの影響を受けている店舗が多いが、その影響は中央駅地区で顕著であり、天文館や新幹線沿線の川内、出水両駅周辺の商店街では影響が弱い。新幹線開業によってこれまでより多くの人々が駅で乗降しており、こうした乗降客を商店街に呼び込む仕掛けが求められる。

駅から商店街への人の流れを創出するためには、駅から商店街に向けた回遊性を向上させることが必要である。また、商店街は県外客を対象とする商店だけでなく、地元住民を対象とする店舗も多いことから、地元住民も集まるような商店街の賑わいを創出することも求められる。

#### (4) 駅からの二次交通の整備促進

新幹線開業後、県外観光客が増加しているが、その多くは鹿児島市に集中し、指宿、霧島などの主要観光地までは波及がみられたが、その他の県内各地の観光地においては目立った影響はみられていないのが現状である。全線開業すると、ますます気軽に鹿児島を訪れることが可能となるため、県内全域にその効果を波及させていくことが求められる。

そのためには駅からの二次交通の整備促進を図っていくことが必要である。部分開業時でも鹿児島中央駅からのシティビューや定期観光バスなどの利用は前年を大きく上回って好調であり、観光客のニーズはかなり高い。今後は、鹿児島中央駅だけでなく、その他の駅においても、周辺観光地までの二次交通を整備することで観光客を広域に流入させていくことが求められる。また、こうした二次交通の整備は、ビジネス客や地元住民の新たな需要につながるとみられる。

#### (5) 肥薩おれんじ鉄道の利用促進

新幹線非沿線の阿久根、串木野、伊集院では、従来は特急つばめが停車していたが、特急がなくなったため不便になり、マイナスの影響が大きい。特に、阿久根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。

肥薩おれんじ鉄道沿線市町に活気を取り戻すためには、肥薩おれんじ鉄道の利便性を向上し、地元住民の利用に加え、観光客の利用を増やしていくことが求められる。

#### (6) 情報発信の強化

県内の観光地の中で、桜島や指宿の砂蒸し温泉などは知名度も高く、新幹線部分開業後も多くの観光客が訪れた。県内にはこのほかにも魅力的な観光資源が豊富にあるが、まだ知名度が低く、こうした地域までの観光客の流入は現在のところあまりみられていない。その一方で、新幹線開業前後、マスコミ等で取り上げられた出水の「観光牛車」や串木野の「まぐるラーメン」などはそれを目当てに訪れる観光客で賑わいをみせている。

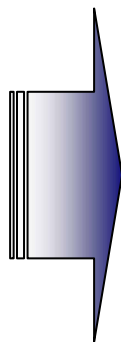
全線開業に向けては、県内の観光情報をテレビCMやマスコミなどを通じて積極的に県外に情報発信していくことが求められる。また、広告塔となる地元出身者等のネットワークの活用や著名人を観光大使に任命するなどソフト面の工夫も望まれる。

・今後求められる取組み・支援の方向性 ~ 九州新幹線全線開業に向けて  
前章で今後の課題について整理したが、約6年後とされる全線開業に向けて、全県挙げて課題解決に取り組んでいくことが求められる。

ここでは、今後求められる取組み・支援の方向性についてまとめてみた。

### 【今後取り組むべき課題】

- ・南九州の拠点としての機能向上
- ・地域の魅力の向上
- ・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
- ・肥薩おれんじ鉄道の利用促進
- ・情報発信の強化



### 【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向上
- ・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向上
- ・モデル観光ルートの提供、PR
- ・駅の賑わい創出

#### 地域に共通に求められる取組み

- ・地域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、出水市などへの定住支援
- ・県外への一体的な観光情報発信
- ・海外からの観光客誘致

## 1. 新幹線停車駅周辺に求められる取組み

### (1) 商店街の回遊性の向上

鹿児島市の場合、鹿児島中央駅と天文館、さらには本年4月にオープンする“ドルフィンポート”、この中心市街地の3つの拠点間の回遊性を確保する必要がある。また、これらの周辺は、維新ふるさと館や水族館、黎明館などの観光施設にも恵まれており、まちづくりと合わせた一体的な取組みが求められる。

薩摩川内市の場合、駅前から商店街までの距離が短く、道路等のインフラは整備されている。今後は、駅周辺に事業所やマンション、土産品店や飲食店などを誘致し、駅の賑わいを創出し、商店街との連続性を高めていくことが望まれる。

出水市の場合、駅から商店街まで距離があるため、その間の遊歩道等楽しみながら歩いて移動できる仕掛けが求められる。また、商店街近辺に位置する武家屋敷との回遊性を高めることも望まれる。

### (2) 個性ある商品の開発と発掘

その店にしかない、その店に行かなければ購入できない魅力的なオリジナル商品があれば、自ずと買物客が商店街に集まってくる。出水駅構内の物産館で販売している「えびめし」は、出水市に昔から伝わっていたものを弁当にしたもので、味の良さや見た目の豪華さなどから評判になり、新幹線開業前後もマスコミなどに取り上げられたことから、平日でも午前中で売り切れになるほどとなっている。また、川内駅や出水駅周辺の商店街では古くから営業している商店が多く、その中には歴史的価値や希少価値のある個性のある商品が潜在している可能性が高い。各商店街でこうした商品を発掘し、さらにブラッシュアップして情報発信していくことも望まれる。また、既存の個店の商品の魅力を高めるとともに、空き店舗に魅力的な商品を扱う店舗を誘致してくることも1つの手段である。誘致にあたっては、新規起業を目指す若者などに安価な家賃で貸出するための支援も必要と考える。

#### 【事例1：鹿児島市谷山地区中小企業振興活性化事業】

##### 事業の目的

谷山地区は、人口15万人余りを有し鹿児島市の副都心として位置付けられながらも現実には天文館地区への一極集中が進んでいる。こうしたことから、地元で客を取り戻そうと谷山商工会青年部が中心となって、地元の既存の商品やサービスをブラッシュアップし、オンリーワン化や共同での販売拡大を進め、個性ある都市機能の集積と発展を図ることを目的としている。

##### 取組内容

商工会員にアンケートを行い、自薦、他薦で個性のある魅力ある商品の情報を収集し、その中から数点を抽出。商品をさらにブラッシュアップするとともに、ホームページやパンフレットなどで情報発信を行なっている。

### (3) 地元客向けのサービスの向上

川内駅や出水駅周辺の商店街をみると、空き店舗が目立ち、買物客もまばらであるというのが現状である。こうした背景には、長引く地方景気の低迷や郊外への大型店舗の進出などがあると思われるが、新幹線開業で賑わいを取り戻している店舗も一部にはみられており、こうした機会を活かして商店街全体に活気を取り戻す必要がある。そのためには、地元客を呼び戻すために商店街共通のポイントカードの発行や電子マネー（Edy カードなど）との連携、共同イベントの開催などを仕掛けていくことが求められる。地元客に受け入れられてはじめて観光客も呼び込むことが可能となるものと思われる。

### (4) 周辺観光地までのアクセス向上

新幹線停車駅から地域に観光客を流入させるためには、駅から周辺観光地までのアクセスを向上させることが必要不可欠である。部分開業後、鹿児島中央駅ではカゴシマシティビューなどの二次交通の利用が好調であるが、全線開業に向けてはさらに増加する県外観光客を受け入れる体制強化が望まれる。

一方、川内駅においては、市町村合併で同一自治体になった旧樋脇町や旧入来町などの温泉地へのアクセス、出水駅においては曾木の滝のある大口市や温泉地宮之城町などとのアクセスなど広域的な整備が求められる。整備するにあたっては、現状では鹿児島中央駅ほどの二次交通利用は見込めないことから、利用が増えているレンタカーや観光タクシーを十分に配置するとともに、既存の地方路線バスや空港バスなどを活かして、ダイヤや運行経路などを観光客の利便性が高まるように配慮していくことが望まれる。

### (5) 離島航路へのアクセス向上

種子島・屋久島については鹿児島中央駅から港までの移動手段がタクシーにほぼ限られているためシャトルバスの運行などアクセス向上を図る必要がある。現在、ドルフィンポートと鹿児島中央駅を結ぶ150円均一路線バスの運行が申請されているが、運行するにあたっては新幹線との接続など観光客の利便性に配慮したダイヤ設定をするなどの工夫が求められる。また、将来的には、市電の延伸などの検討も考えられる。

甕島については主に串木野港からの高速船やフェリーが移動手段としてあるが、新幹線利用者にとっては乗り継ぎ等で不便なため新幹線停車駅である川内駅からのアクセス向上が求められる。現在、川内港から海上タクシーが運行されているが、この利便性を高めるとともに、川内駅～川内港間のアクセス向上を図ることも必要である。

## 2. 肥薩おれんじ鉄道および沿線地域に求められる取組み

### (1) 観光客利用の利便性向上

肥薩おれんじ鉄道の観光客の利用を促進する上で、同鉄道のダイヤ（新幹線との乗り継ぎ情報）や周辺観光地など必要な情報を周知させ、出発前に旅行計画を立てやすくすることが求められる。また、駅から周辺観光地等へ向かう路線バスとの乗り継ぎを向上させ、将来的



には同鉄道と地域の路線バスとの共通周遊券を発行するなどの工夫も必要であろう。部分開業後、利用が好調である「はやとの風」や「いさぶろう・しんぺい号」、「なのはな DX」のような観光列車を運行させることも観光客の利用を促進する上で有効である。

#### 【事例2：会津ぐるっとカード】

##### 会津ぐるっとカードの概要

会津若松市、喜多方市、猪苗代町など会津地域の16市町村管内の鉄道や路線バスなどの公共交通機関が大人2,600円、こども1,300円で2日間乗り放題になるほか、各種観光施設や宿泊施設、お土産品等の割引サービスが受けられるカード。

会津地区の広域観光の移動手段を自動車から公共交通機関に転換させることを目的としたもので、「広域的な公共交通機関利用転換に関する実証実験事業費補助金」の支援の下、「会津カード管理運営委員会」を実施主体として平成15年7月1日～平成17年6月30日の2年間の予定で実施されている。

##### その他の事業内容

###### ・ルート自動生成システムの導入

「会津ぐるっとカード」のホームページ上で、テーマや施設を入力すると、会津カード利用エリア内の周遊ルートが各交通機関の発着時刻とともに自動的に表示させるシステム。

###### ・広域観光ハンドブックの提供

会津ぐるっとカード購入者を対象として会津の見所を満載したモデルコースが入った広域観光ハンドブックを作成し、配布することによってカード利用の円滑化を図る取組み。

#### (2) モデル観光ルートの提供、PR

同鉄道の観光面でのセールスポイントは、東シナ海の美しい景観と新幹線の「スピード」に対して「ゆっくり」とした旅の提供である。これに沿線の観光地を取り入れたモデル観光ルートを提供し、PRしていくことが必要である。福岡方面からは新幹線の利用が必要であることから、JR九州と連携したPRをしていくことが求められる。現在、「つばめ・おれんじぐるりんきっぷ」の発売での連携がみられるが、こうした取組みを拡げていくことが必要である。

#### (3) 駅の賑わい創出

現状では、同鉄道の駅のほとんどが休日は無人駅となっており、売店等もなく、賑わいが感じられない。駅は玄関口であり、地域の顔ともいえるものであり、賑わいのある駅には地元住民も集まり、観光客もそこで下車して周辺観光地まで呼び込むことも可能になる。そのため、駅の空スペースを活用して地元の農水産物や特産品販売施設を設置したり、定例的に市を開催したりするなど、地域住民の手で賑わいを創出していくことが求められる。

### 3. 地域に共通に求められる取組み

#### (1) 地域の特産を活かした土産品、名物料理の開発

本県は、黒豚、地鶏、きびなごなど食材には非常に恵まれた地域であり、その素材の知名度は全国的にも高い。しかしながら、福岡の旅行代理店でのヒアリングでも黒豚は知られているが、黒豚を使った料理は知られていないという声が聞かれるなど、それらの素材を活かしたインパクトのある土産品、名物料理はあまりみられない。また、肥薩おれんじ鉄道沿線では、鉄道の名前の由来となっている柑橘類のほか、焼酎、新鮮な魚介類など多様な特産品があるが、その知名度はまだ低い。

“食”は観光振興の上で必要不可欠な要素であり、地域の特産を活かした土産品、名物料理の開発が望まれる。こうした取組みは“まぐろラーメン”や“えびめし”など県内でもみられ始めており、今後先例に倣い、その輪を広げていくことが求められる。

地元の飲食業組合有志により試行錯誤を重ねて開発された“まぐろラーメン”が、マスコミなどから注目を集めたように、工夫を重ね、苦心して特産品を開発することが「感動」を与え、結果として多くの人を呼び込むことにつながる。こうした「感動」のストーリー作りが重要である。

#### 【事例3：まぐろラーメン】

「何とかまぐろのまちを復活できないか」という串木野市観光協会の要請を受けて、串木野市飲食業組合の組合員数人で半年間試行錯誤を重ね、まぐろラーメンを開発。平成14年2月まぐろラーメン共栄会を発足し、会員店舗でまぐろラーメンの販売を始めた。この取組みがマスコミ等に取り上げられ、来店客も大幅に増加。久留米市でのラーメン対決などでさらに話題性が高まり、新幹線開業後もわざわざ県外から食べに来る客が増加している。

#### 【事例4：阿久根農業高校3年A組シリーズ】

阿久根農業高校3年A組シリーズは、実習で生産した農水産加工品を学内で販売していたものが評判を呼び、地元の特産品販売所「道の駅あくね」やつばめ車内でも販売されている。着色・保存料を使わない安心感、安くて新鮮、素朴な味に加え、生徒たちが一生懸命作ったことが連想されるネーミングが受けて好評を博している。

#### (2) 個性あるイベントづくり

個性があり、魅力的なイベントの集客力は高く、新幹線部分開業後をもてこうしたイベントへの来訪者は多い。各地で行なわれている祭やその他行事を見直し、個性ある魅力的なイベントとしてブラッシュアップするとともに、地域住民が一体となって新たにイベントを創出し、地域の魅力を高めていくことが必要である。

出水市では、新幹線開業に合わせて武家屋敷で「観光牛車」の運行を始めたが、これが非常に好評で、結果として武家屋敷の観光入込み客数は前年に比べて大幅に増加した。これは、地域の観光関連従事者が中心になって他所にはない取組みを模索した結果生まれたもので、

民間の力だけで実現された。出水市では、今後も夏場の夜間運行や“牛”の鳴きまね大会や「すき焼き」、「牛乳鍋」を振舞う「モーモー大会」の開催など他所にはない斬新なイベントを計画中である。こうした地域発案の取組みが県内各地で生まれることで、本県全体が魅力ある地域になる。イベントの計画にあたっては、長期間開催や同時期の周辺地域のイベントとの連携などさらに集客を図る工夫が求められる。

#### 【事例5：観光牛車（出水市）】

##### 取組みの経緯

ツルの越冬地として知られる出水であるが、冬場以外の観光の目玉にしようと新幹線開業に合わせて「観光牛車」の運行を開始した。観光協会長の発案で、当初は誰も見向きもしなかったが、観光協会長をはじめとする有志の熱意によって実現された。行政による資金的な支援はなく、民間による事業として評価され、こうした取組みが開業前後、マスコミ等に取り上げられたことから知名度が上がり、観光牛車を運行している武家屋敷の入込み客数も前年比大幅増加となっている。

##### 運行概要

土・日・祝日1日3回出水市麓武家屋敷周辺を約40分かけて回る。平日でも予約があれば臨時運行される。料金は大人1000円、4～12歳未満500円で、大人には木製の「乗車手形」を贈呈している。

#### 4. 行政に求められる支援

##### (1) 南九州の広域連携

部分開業時でも一部に鹿児島営業所等の縮小・撤退の動きがみられているが、全線開業してさらに時間短縮されるとこの動きに拍車がかかることも予想され、九州において福岡一極集中ということにもなりかねない。これを回避するためには、南九州の拠点性を高める必要があり、隣県宮崎県や熊本県との連携による南九州圏域を確立することが求められる。

具体的には、企業間、経済関連団体等の交流促進により南九州は1つとの認識を共有化していく必要がある。また、連携を促進していく上では、鹿児島中央駅～宮崎駅間の移動に現在約2時間かかっている日豊本線の利便性向上も望まれる。

行政にはこうした取組みをバックアップしていくことが求められる。

##### (2) 地域づくり団体（NPO、NGO）などとの協働による手作りの観光地づくり

地域が魅力ある観光地づくりに取り組んでいくにあたっては、民間が中心になって推進していくことが必要であるが、その方向性などについては行政が核となって牽引していくことが効果的である。地域づくりに取り組んでいこうとするNPOやNGOなどの団体と行政が協働で手作りの観光地づくりを行なっていくことで、「感動」を呼ぶストーリー作りにもつながる。また、広域的な連携を図っていく上でも、行政の役割は重要である。

##### (3) 薩摩川内市、出水市などへの定住支援

本県においてはこれまで鹿児島市一極集中の傾向が強かったが、新幹線開業後、薩摩川内市や出水市から鹿児島市まで通勤・通学する動きもみられはじめている。薩摩川内市においては、通勤・通学定期に対して一部助成を行なうことを既に決定しているが、今後こうした支援や駅周辺への住宅地整備などの定住支援が本県の均衡ある発展のためにも望まれる。

##### (4) 県外への一体的な観光情報発信（テレビCM等）

メディアを利用した幅広い情報発信を企業や観光施設、観光地が個々に行なうには費用負担が大きく、効果が期待できないことに加え、統一イメージの欠如等により、ターゲットとなる潜在的旅行者への訴求効果も薄くなりがちである。したがって、県外向けのメディアを利用した幅広い観光情報発信については、県等が中心となって観光連盟などとの連携の上で、効果的に行っていくことが望まれる。

##### (5) 海外からの観光客の誘致

九州内の多くの空港では、ソウル、上海線があることから、ソウルと上海からいずれかの空港に入り、新幹線を利用して九州を縦断して空港から帰国するという観光ルートを造成することが可能である。全線開業に向けてはさらに時間が短縮されることからその可能性が高まるため、早急にこうしたツアーの誘致を図っていくことが求められる。

「九州は1つ」の理念実現に向けた観光振興を推進していく「九州観光推進機構」が本年4月22日に正式に発足するが、誘致にあたっては、こうした機構を活用して県境を越えた連携を行なっていくことが必要である。

【全線開業に向けた求められる取組み・支援】

