

# 九州新幹線部分開業における観光に関する取組みとその効果に関する考察\*

Consideration about efforts for tourism promotion and effects on Kyusyu-shinkansen limited operation \*

末原純・高津俊司

By Jun SUEHARA\*\*・Toshiji TAKATSU\*\*\*

## 1. はじめに

九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）〔以下、九州新幹線と略す〕は平成16年3月に部分開業した路線である。開業前と比較すると利用者は2倍以上も増加しており、地域に高速交通の恩恵等の大きなインパクトを与えた。人口減少・少子高齢化の進む中、観光は消費の増加や雇用の創出等幅広い経済効果<sup>〔補注〕</sup>をもたらすものである。一方、新幹線の整備は移動時間の短縮等により、交流人口の増大や観光の活性化に寄与するものと考えられる。

本稿は、国の事業評価制度に則り、開業5年目に実施した九州新幹線の事業評価を基に、観光を中心に沿線内外での取組み・効果について報告し、新幹線等の整備を活用した地域活性化のための考察を行う。

## 2. 九州新幹線の概要

九州新幹線は、熊本県八代市から鹿児島県鹿児島市に至る延長約126kmの路線である。南側の区間を先行して整備したため、博多・新八代間が開業するまでの間は新八代駅での乗換えが必要であるが、新幹線と在来線の

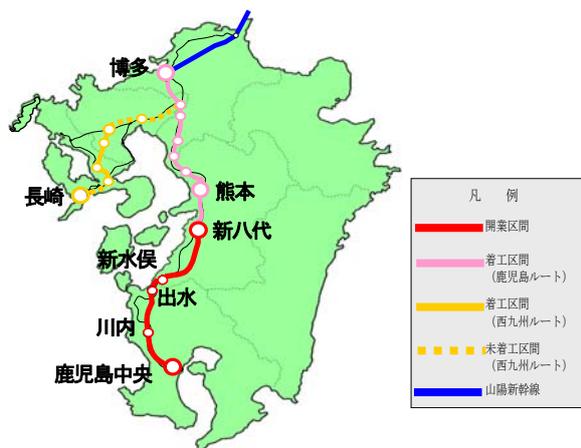


図1 九州新幹線概要図

\* キーワード：整備効果、総合交通計画

\*\* 鉄道・運輸機構 鉄道建設本部 新幹線部 新幹線第一課 (横浜市中区本町6-50-1 TEL045-222-9085、FAX045-222-9093)

\*\*\*フェロー、工博、鉄道・運輸機構

乗換を同一ホームで行うことにより僅か3分での乗換が可能となり、乗換の負担を最小限としている。

九州新幹線の開業により博多・鹿児島間<sup>〔補注〕</sup>の所要時間は3時間40分から2時間12分となり、約90分の短縮が図られた。

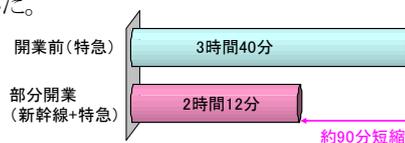


図2 博多・鹿児島中央間の所要時間の変化

## 3. 新幹線輸送実績

新幹線開業前後の新八代・鹿児島中央間の輸送人員は、開業前の平成15年は3,900人/日、開業1年目の平成16年の実績は8,800人/日となった。これは、対前年の約225%の実績となっており、先に開業した北陸新幹線(高崎・長野間)の約125%、東北新幹線(盛岡・八戸間)の約150%と比較しても極めて大きな増加となっている。開業2年目以降も輸送実績は増加傾向にあり、開業4年目の平成19年には過去最高の9,400人/日となっている。アンケート調査<sup>1)</sup>によると利用者の約25%が観光・レジャーでの利用となっている。

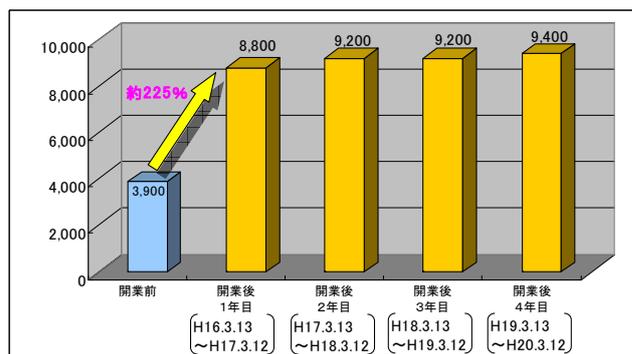


図3 輸送人員の実績

資料：JR九州ニュースリリース、JR九州資料を基に作成

## 4. 観光への効果

新幹線は線状に伸びる交通手段であり、新幹線整備の効果を地域全体へ波及させるためには、「線」から

「面」へ広げることが重要である。例えば鹿児島県の新幹線効果活用プラン<sup>2)</sup>では、「増加した交流人口を各地域へどう広げるか」が基本的視点の一つとなっている。

本章では、九州新幹線部分開業による鹿児島県での観光への効果の概要を述べ、次に新幹線沿線地域ではない霧島、指宿での開業による効果について述べる。

### (1) 入込み客の推移

鹿児島県の新幹線開業前後の入込み客の推移<sup>3)</sup>をみると鹿児島県全体では、平成15年を100とすると平成19年は108ポイントで約5,000万人となっている。地区別では九州新幹線の終点である鹿児島・桜島地区が20ポイントの大幅な増加で約1,700万人となっているほか、九州新幹線沿線以外の指宿・佐多地区で9ポイント増加の約1,000万人、霧島地区でも4ポイント増加の約700万人となっている。

表1 入込み客の推移

地区名	年				
	H15	H16 (開業)	H17	H18	H19
鹿児島・桜島	100	108	112	118	120
霧島	100	102	96	100	104
指宿・佐多	100	101	100	103	109
種子・屋久	100	90	82	82	90
奄美	100	97	90	94	102
その他	100	101	98	99	102
鹿児島県	100	102	100	104	108

資料：鹿児島県観光統計を基に作成

※入込み各々は県内外からの宿泊観光客および日帰り観光客

### (2) 観光客の動向

鹿児島県の実施した九州新幹線開業関連観光動向調査<sup>4)</sup>を基に県外観光客が鹿児島県に入る際の交通手段をみると鹿児島、指宿、南薩地区では約20%の観光客が新幹線を利用している。

表2 県外から交通手段

地区名	交通手段				
	新幹線	航空	自家用車	貸切バス	その他
鹿児島	1,677 23.6%	2,808 39.5%	1,591 22.4%	581 8.2%	460 6.5%
霧島・始良	297 6.9%	1,023 23.6%	2,350 54.3%	369 8.5%	57 1.3%
指宿	621 16.2%	1,461 38.1%	1,237 32.3%	199 5.2%	69 1.8%
南薩	549 18.1%	1,302 42.8%	635 20.9%	348 11.5%	71 2.3%
北薩	72 3.3%	244 11.2%	1,462 66.9%	265 12.1%	15 0.7%
大隈	13 1.7%	100 12.8%	495 63.5%	61 7.8%	48 6.2%

資料：九州新幹線開業関連観光動向調査を基に作成

訪問地と宿泊地の関係について九州新幹線開業関連観光動向調査結果をみると、鹿児島地区への訪問者は九州新幹線沿線以外の地区である霧島・始良地区に約25%、指宿地区に約40%が宿泊している。このようなことから、新幹線により鹿児島地区への訪問者が増加すれば、鹿児島地区以外にも効果が及ぶことが考えられる。

表3 訪問地別の宿泊地

(複数回答、単位：%)

訪問地区	鹿児島	霧島・始良	指宿	南薩	北薩	大隈
鹿児島(N=16,892)	61.5	24.5	39.8	0.8	1.4	1.5
霧島・始良(N=8,903)	27.4	77.3	39.2	0.5	1.7	1.7
指宿(N=12,992)	34.4	26.4	78.1	1.0	1.0	1.1
南薩(N=4,831)	33.7	24.4	66.5	5.3	1.2	0.7
北薩(N=1,318)	36.1	31.4	18.4	1.9	38.5	1.4
大隈(N=1,063)	38.5	27.9	30.9	1.1	2.2	37.9

資料：九州新幹線開業関連観光動向調査を基に作成



図4 九州新幹線開業関連観光動向調査の地域区分

### (3) 観光への効果

新幹線開業による観光への影響について、九州経済調査協会が実施した「九州の観光・レジャーに関するアンケート」<sup>5)</sup>の結果をみると、鹿児島県の観光施設では約90%がプラスの効果があったと答えている。この調査はサンプル数が少なく、開業10ヶ月後の1時点の調査という点を考慮する必要があるが、観光へ大きな影響をもたらしていると考えられる。また、今回の開業区間ではない福岡県においても約15%がプラスの効果があったと答えている。

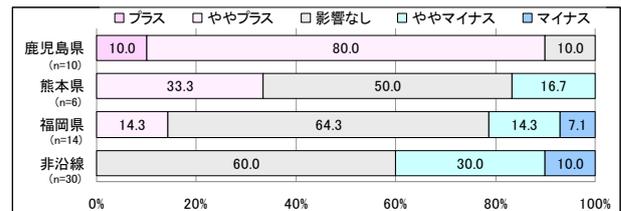


図5 新幹線開業の観光への影響

※1)回答時期は2005年1月時点

※2)非沿線は佐賀県、長崎県、大分県、宮崎県、沖縄県

※3)九州経済調査月報2005.3に掲載されている「九州の観光・レジャーに関するアンケート結果」も基に作成

また、九州新幹線利用者アンケートでは「新幹線が開業していなかった場合の旅行」に関する設問に対し「旅行には行かなかったと思う」、「目的地を変更して旅行していた」の回答が合わせて17.8%となっており、これらの回答者は新幹線開業により、「沿線地域へ」、「沿線から」の旅行が創出されたといえる。平成16年度の九州新幹線利用者は約350万人/年であり、17.8%が創出された需要とすると、31万人/年の旅行需要が創出されたことになる。

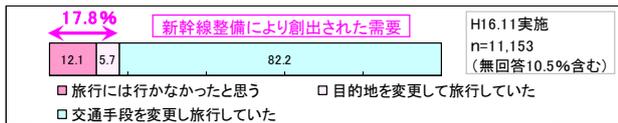


図6 新たな旅行需要の創出

資料: (財) 運輸政策研究機構アンケート調査(2004. 11)を基に作成

## 5. 部分開業を契機とした取組み

### (1) 地域の取組み

霧島市では、新幹線開業を機に新設された観光特急に接続する温泉地行きのバスが新設された。

肥薩線の築100年以上の嘉例川駅舎をJRから購入し改修を行った。平成18年には国の登録有形文化財に指定され、マスコミの取上げもあり、注目が集まり土日には1,500人の観光客が訪れる無人駅となった。この他、駅での特産品販売所の運営、足湯の設置、観光案内が地域の協力により行われている。

指宿市では、観光案内所で預かった荷物を宿泊先まで配達代行するサービスが開始された。

### (2) 鉄道事業者の取組み

JR九州では、新幹線開業に合わせて接続する在来線に観光列車の設定や既存特急の増発を行っている。海側を走る新幹線とは対照的に山側を走り、日本三大車窓の路線としても有名な肥薩線を走る観光列車は週末には指定席が取れないほどの人気であり、車両の増備が進められている。鹿児島中央駅から南に向かう指宿枕崎線でも特別車両を連結した列車の運行を開始した。特別車両を連結した列車到着時には十数年ぶりにタクシー待ちも見られた。九州新幹線や観光列車の車両には、腰掛に木材を使用する等の斬新なデザインとなっており、単なる移動手段ではなく旅の楽しさを増進することにも寄与していると思われる。

駅からの交通手段としてレンタカー、時間定額制の観光タクシー、電動のレンタル自転車を整備している。また、霧島神宮駅、指宿駅等を地域の伝統・特色を活かしてリニューアルをしている。

### (3) 官民一体となった取組み

南九州の観光の活性化に資する実効的な提言を行うことを目的とした「南九州観光調査開発委員会」が南九州三県やJR九州、航空会社、旅行会社等が参加し平成15年に発足した。委員会では南九州の良質な観光情報を発信するため、観光地を格付けしたガイド本の発行や、観光素材を紹介した作品を紹介する南九州PR大賞を実施している。さらに平成17年には九州地域の自立的かつ一体的な発展のため「九州観光推進機構」が設立され、複

数の県に跨る広域観光ルートの開発等を行っている。

## 6. 全線開業に向けての提言

### (1) 広域観光ルートの開発・整備

旅行会社の九州内の旅行商品の周遊ルートを整理すると図7のとおりとなる。この周遊ルートを見ると部分開業した沿線が周遊ルートの空白地域となっていることが分かる。新幹線開業により観光客の増加も見られるが、周遊ルートに組み込まれることによって更なる効果の発現の余地があると考えられる。このような地域においては、個々の観光地の魅力向上に努めることはもちろんであるが、交通ネットワークにおいては既に新幹線という幹線交通は整備されていることから、隣接する観光地へ、在来線鉄道、バス等による二次交通を整備することが、観光圏の形成につながり、新幹線沿線とその周辺地域に広域観光での効果をもたらすと考える。

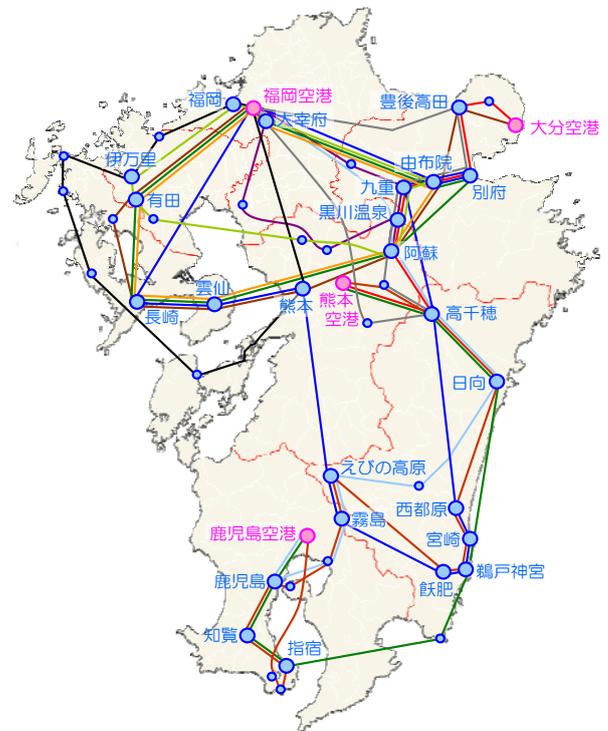


図7 旅行商品の周遊ルート

資料: JTB資料を基に作成

※旅行商品は新幹線開業後の2008. 10~2009. 4までの商品で

羽田・九州間は航空を利用し、九州内は貸切バスを利用し添乗員等が同行するものである。

### (2) 観光地の特性把握と新幹線の効果

日本交通公社の来訪経験と来訪意向を基に算出した「来訪意向指数」と「実力指数」の2つの軸によって、観光地は「発展型」「潜在型」「成熟型」「イメージ先行型」に分類<sup>6) 7)</sup>される。例として九州の観光地のタイプを整理すると図8となり、観光地の分類別に新幹線の開業による効果を以下に記す。

「潜在型」の観光地は新幹線の開業がインパクトとなり、来訪未経験者の来訪の増加が期待され、来訪者の評価は高いことから、来訪者はリピータへつなぐと考えられる。持続的な誘客とするためには新幹線を活用したプロモーション、例えば新幹線を組込んだ旅行商品の開発などが方策として考えられる。

表4 観光地のタイプ

<b>発展型観光地</b>
全ての旅行者から評価が高く、加えて来訪経験者からの評価が未経験者による評価を上回る。旅行者の志向に沿った優良な観光地である。旅行市場の動向を絶えずウォッチしながら、一層魅力の高い観光地づくりを進めていく必要がある。
<b>潜在型観光地</b>
来訪経験者からの評価は高いにも関わらず、総合的な評価は伸び悩んでいる観光地である。今後、来訪者数を増加させるためには、プロモーションの強化によって観光地としての知名度を高めていく必要がある。
<b>成熟型観光地</b>
全般に来訪意向があまり高くなく、更に一度来訪経験のある者からの意向が低いという、ブームが沈静した観光地である。リピータ及びリターナーを増加させるための新たな魅力づくりが必要である。また適正な需要量を安定的に確保していくことを考えていく必要がある。
<b>イメージ先行型観光地</b>
総じて評価は高いものの、来訪経験者からの評価が未経験者の評価と比べて低く、実際の魅力以上に好イメージが持たれている観光地である。徐々に来訪意向が低下し、来訪者数が減少していくことも想定されるので、改めて魅力づくりに関する検討を始めることが必要である。

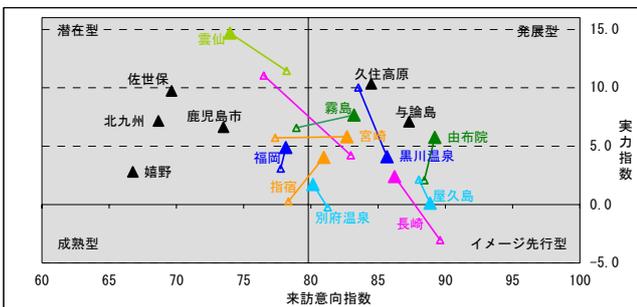


図8 来訪意向による観光地の分類の例

※1) (財) 日本交通公社提供の「旅行者動向調査」のデータを基にグラフを作成、観光地の分類は調査(アンケート)が実施された観光地に限定されており、1998~2007年調査のデータを使用している。

※2) 調査が複数年あるものは、△が前の調査、▲後の調査

※3) 「来訪意向指数」軸(横軸)は、その観光地に行ってみようという意向の強さを表す。「実力指数」軸(縦軸)は、その観光地への来訪経験者の来訪意向と未来訪者のイメージを基にした来訪意向の差を表した軸であり、指数がプラスであれば、イメージより実体験を基にした評価が高いということであり、実際に行った時に受ける感動が事前の期待より勝る優れた観光地であり、逆にマイナスであれば観光地のイメージが優先しており、何らかの対応が迫られている観光地となる。

なお、指標の算出方法については、旅行者動向 2006、p 64 (財) 日本交通公社を参照されたい。

「成熟型」の観光地は目新しさが必要であるが、新幹線の開業に合わせ効果的に目新しさを演出することが、観光客の増加につながると考えられる。

「イメージ先行型」の観光地は開業により観光客が一時的に増加するが徐々に減少が想定されることから、地域の観光スポットの魅力を向上させる必要があり、例えば格付けにより互いに切磋琢磨できるような仕組みの導入等が考えられる。

観光地の魅力度向上にあたっては、まず自身の観光地の特性の把握し、新幹線の開業効果を最大に発揮する個別の戦略を策定する必要がある。

## 7. おわりに

本報告では、新幹線沿線外の地域でも開業効果を広域的に享受できる可能性があること、広域観光ルートでは空白の地域が存在すること、観光地には地域特性があり、魅力向上の施策も異なることを述べた。

観光においては、新幹線駅から観光地までの総合的な交通ネットワークを構築することが新幹線の整備効果をより享受することにつながると考える。

本報告が地域活性化の一助となれば幸いである。

## 補注

旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究Ⅷによると観光の日本経済への貢献は、平成18年度国内旅行消費額は23.5兆円に対し、生産波及効果は約2.3倍の53.1兆円、付加価値誘発効果28.5兆円、雇用誘発効果441万人となっている。

## 参考文献

- 九州新幹線部分開業後の利用状況について：鹿児島地域経済研究所，2009.3
- 新幹線効果活用プラン：新幹線効果活用プラン推進会議，2008.3
- 平成19年(1月~12月)鹿児島県観光統計：鹿児島県観光交流局観光課，2008.7
- 九州新幹線開業関連観光動向調査報告書：鹿児島県商工観光労働部観光課，2005.3
- 九州経済調査月報：(財)九州経済調査協会，2005.3
- 旅行者動向2006：(財)日本交通公社，2006.7
- 日比野直彦，早川伸二，森地茂：土木計画学研究・講演集 Vol.36，4page，2007