

九州新幹線部分開業による地元経済波及効果に関する考察*

Consideration about effects for regional economy on Kyusyu-shinkansen limited operation*

森田宝淳**・松崎正紀***・高津俊司****

By Takaatsu MORITA**・Masanori MATSUZAKI***・Toshiji TAKATSU****

1. はじめに

九州新幹線（鹿児島ルート）は平成 16 年 3 月に新八代・鹿児島中央間が部分開業し、博多・鹿児島中央間の所要時間は 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。

また、現在建設中である博多・新八代間の完成により、平成 22 年度末に九州新幹線（鹿児島ルート）が全線開業する予定であり、博多・鹿児島中央間は約 1 時間 20 分で結ばれることとなる。

九州新幹線の開業による影響のうち、観光に関する取組みについては、末原ら¹⁾により既に考察されているが、本稿では九州新幹線部分開業における地元経済への効果について考察する。

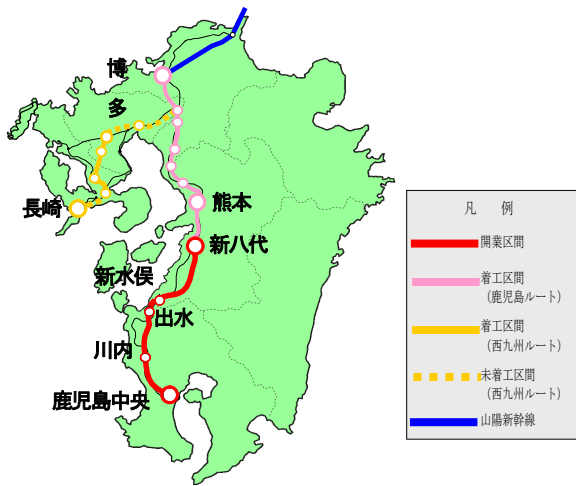


図 1 九州新幹線概要図

2. 新幹線開業が地域経済に与える効果

新幹線が整備されると、移動時間の短縮、輸送の信頼性、移動快適性の向上が図られる。これにより、他交通機関からの転移、誘発需要の発生をもたらす、輸送需要の増大、人的交流が活発化される。その結果、地域経済の消費活動の活発化、企業活動の効率性向上、また利便性が向上することによる地価の上昇がもたらされると考えられる。

開業効果としては図 2 に示した項目が挙げられるが、本稿では (1) 輸送需要の増加 (2) 人的交流の活発化 (3) 駅前の商業活性化 (4) 企業活動の効率性向上 (5) 地価上昇の 5 項目について、新幹線開業後のその効果について統計データ、アンケート結果を用いて考察していきたい。

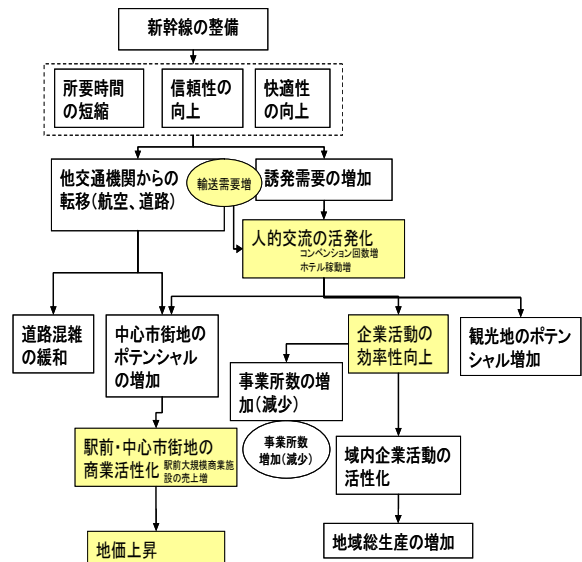


図 2 開業効果の概念フロー

(黄色は本稿で考察する項目)

* キーワード：鉄道整備効果、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)
 ***同上
 ****フェロー、工博、鉄道・運輸機構

3. 新幹線開業効果の考察

(1) 輸送需要の効果

輸送需要が増加しているかについては、a) 新幹線の輸送人員の開業前後の変化と、b) 新幹線定期利用者の開業後の伸びを用いて確認する。

a) 輸送人員の変化

輸送人員は図3のとおり開業前から比較すると2.4倍になっており、その後はほぼ同程度で推移している。新幹線の開業により、輸送人員は大幅に増加している。

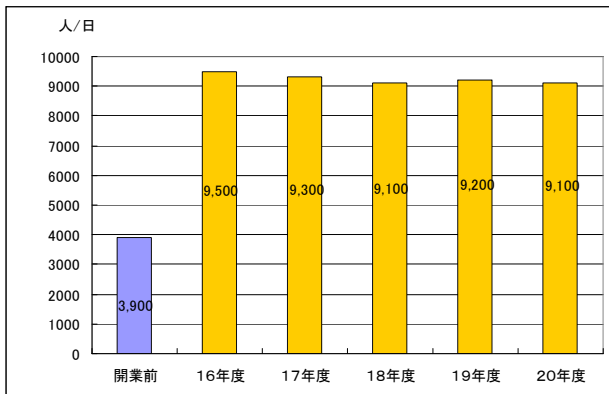


図3 九州新幹線(新八代・鹿児島中央)の定期外輸送人員

JR九州資料、国土交通省「鉄道輸送統計年報」より作成

b) 定期輸送人員の伸び

定期需要については、図4のとおり、開業後年々増加傾向にある。定期の利用者は全体の利用者の約20%に達しており、他の新幹線と比較して通勤利用者が多いのが特徴となっている。このように九州新幹線については、都市間交通のみならず、地域内交通の利便性向上にも大きく寄与しているといえる。

また、開業後13年が経過した北陸新幹線の実績を見ると、現在も定期利用者が増加していることから、九州新幹線においても今後も定期利用者の増加が続くと思われる。

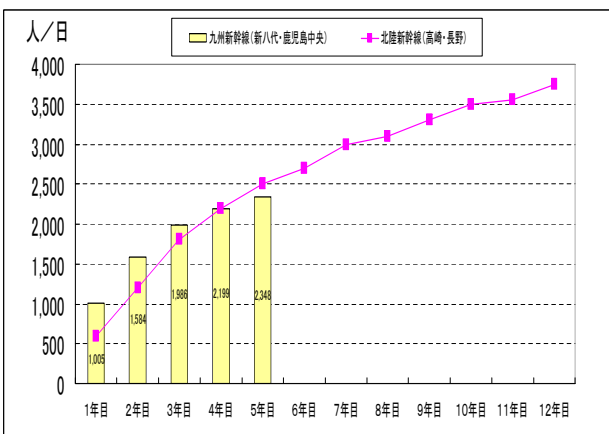


図4 九州新幹線と北陸新幹線定期利用者推移

国土交通省「鉄道輸送統計年報」より作成

(2) 人的交流の活発化の効果

人的交流が活発化されているかを検証するため、a) ホテル客室数と平均稼働率と b) コンベンション開催実

績について確認をする。

a) ホテル客室数及び平均稼働率の変化

鹿児島市内のホテル客室数の変化をみると、平成19年度のホテル客室数は平成11年度に比べ+35%の6,581室(+1,756室)に増加している。増加の要因として新幹線開業による観光客等の増加を見込んでの開業が挙げられる。

ホテルの平均客室稼働率は客室数が大幅に増加しているにもかかわらず、新幹線開業前後で横ばいとなっていることから、宿泊者数も増加している。

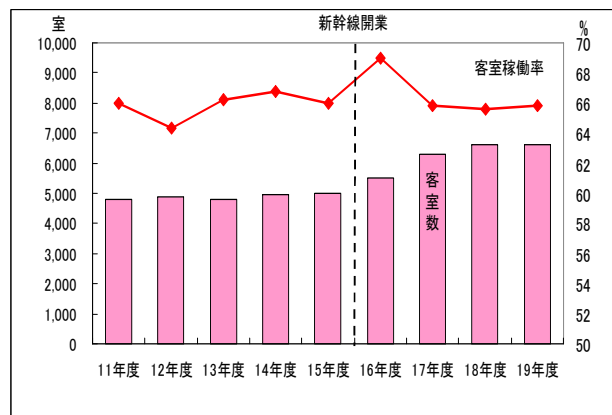


図5 鹿児島市内のホテルの客室数と客室稼働率

厚生労働省「衛生行政報告例」、鹿児島地域経済研究所「地域経済情報2008年5月」より作成

b) コンベンション開催実績

九州新幹線の開業以降、鹿児島市でのコンベンション開催回数・参加人数とも増加しており、新幹線の整備が交流の活発化に寄与していると考えられる。

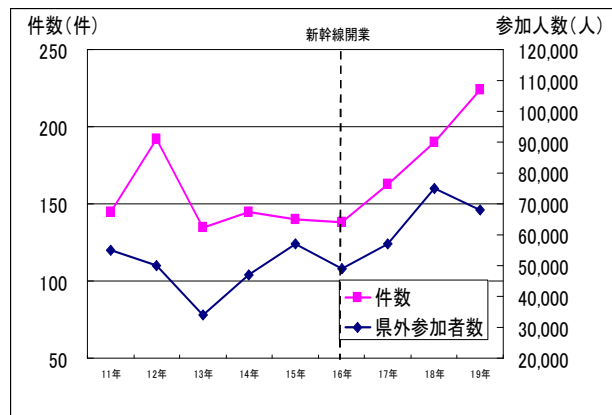


図6 鹿児島市のコンベンション実績

鹿児島市観光統計資料より作成

(3) 消費活動の活発化の確認

消費活動の活発化については、a) 鹿児島駅中央駅商業施設「アミュプラザ」の売上高の推移と b) 鹿児島県内の事業所へのアンケートを用いて確認する。

a) 「アミュプラザ」の売上高

アミュプラザとは九州新幹線整備における鹿児島中央

駅の開発に合わせ、JR九州のグループ会社が開発、運営を行っている駅直結の大規模商業施設である。九州新幹線の部分開業の半年後に開業し、開業時点では鹿児島県内最大の商業施設である。

アミュプラザでは開業時点で、年間売上目標を160億円としていたが、開業初年度はその目標を上回る192億円の売上を記録した。また翌年以降も安定した売上を計上しており、駅前の消費活動の活発化を表している。

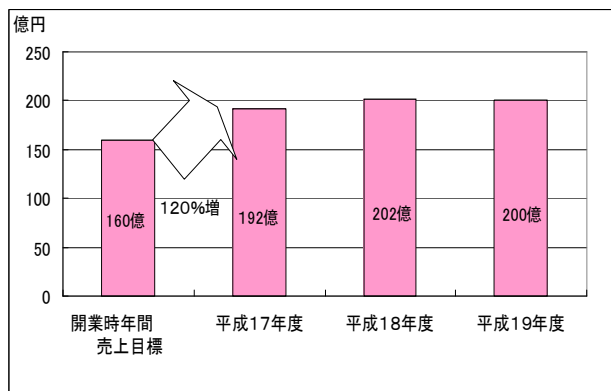


図7 アミュプラザ売上高

「フォーラム福岡」より作成

b) 事業所のアンケート結果

鹿児島県内の事業所における新幹線開業の影響について開業9ヶ月後に実施した調査結果によると、観光客の影響が大きいと思われるレンタカー会社では75%、飲食店、特産品製造業では約半分がプラスの影響と回答しているが、商店についてはプラスの影響が約15%に留まっている。

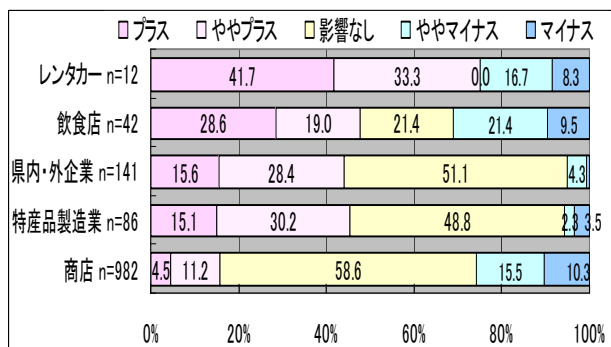


図8 鹿児島県内事業所における新幹線開業の影響

「九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道開業影響調査」より作成

(4) 企業活動の効率性向上の効果

企業活動の効率性向上をみるために、a) 「企業活動への影響」アンケート結果とb) 事業所数の変化について確認する。

a) 企業活動へのアンケート結果

九州経済調査協会がJR鹿児島本線沿線県に立地する事業所を対象に実施した「九州新幹線部分開業に関するアンケート」によると鹿児島県では約72%、福岡県では約63%の企業がビジネス活動にとってプラスの効果があ

ったと回答している。代表的な効果としては、「出張コストの削減」、「営業活動範囲の拡大」、「情報収集がしやすくなった」となっている。一方、熊本県では、県庁所在地の熊本市では新幹線が開業していないため、プラスの割合が約20%と少ない。しかし、全線開業まで残り1年となった平成22年2月に福岡、熊本、鹿児島各県の事業所を対象に、全線開業が企業にどのような影響をもたらすか尋ねたアンケート結果では、熊本県でのプラスの影響が47%と増加しており、全線開業時においては、企業活動にとってプラスになると期待されている。

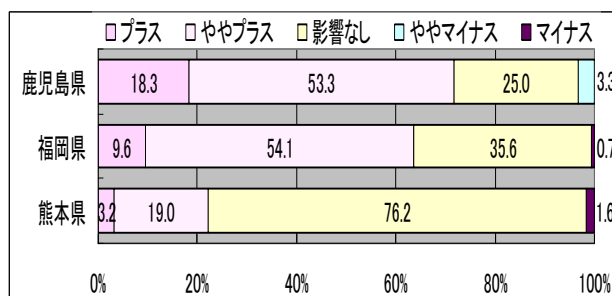


図9 部分開業における企業活動の影響

財団法人九州経済調査会「九州経済調査月報2005.3」より作成

208社回答

表1 企業活動への代表的な効果

財団法人九州経済調査会「九州経済調査月報2005.3」より作成

| | 鹿児島県 | 福岡県 |
|--------------|------|-----|
| 出張コストが削減された | 52% | 46% |
| 営業活動範囲が広がった | 23% | 31% |
| 情報収集がしやすくなった | 15% | 12% |

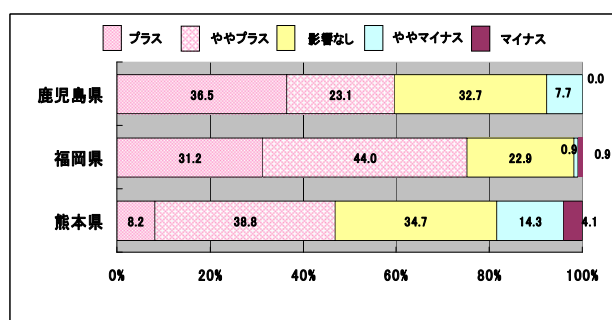


図10 全線開業に向けた企業活動への影響

財団法人九州経済調査協会「九州経済調査月報2010.3」より作成

210社回答

b) 事業所数の変化

企業活動が効率化されることによるマイナスの影響として、事業所数が減少するという指摘がある。文献²⁾によると、北陸新幹線が開業したことにより長野圏の事業所が減少したとあるが、九州新幹線において開業前の平成13年度と開業後の平成18年度で事業所数の変化を見ると、鹿児島圏は、全国平均の伸び率を上回っており、新幹線が開業したからといって事業所数が全国平均以上

に減っている訳ではないといえる。

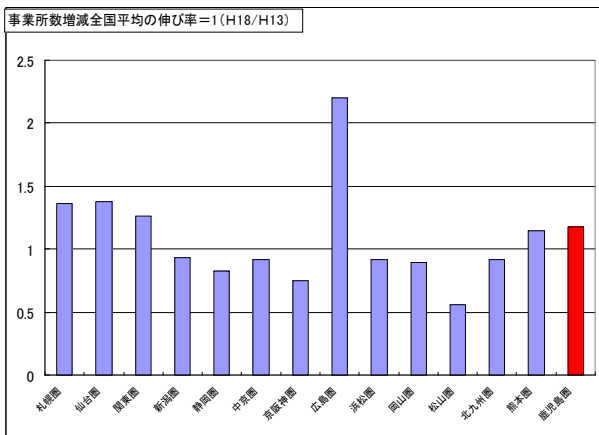


図 1 1 都市圏における事業所数増減の比較

総務省「企業統計調査」より作成

(5) 地価上昇の効果

最後に新幹線が開業したことにより利便性が向上し、駅前への地価が向上したかを見るために、鹿児島駅前の地価の推移を確認した。

新幹線開業前の駅前等の地価公示は、持続的に下落傾向をみせていたが、新幹線開業以降は全国的な地価下落基調のなかで、鹿児島中央駅付近では下げ止まりからわずかながら上昇傾向をみせている。新幹線開業により、全線開業に向けての期待とともに、駅前開発が進み、駅前の立地条件が改善された影響が表れているものと思われる。

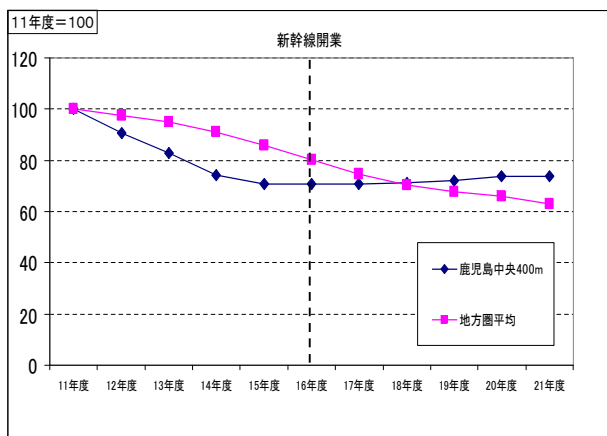


図 1 2 鹿児島市と地方圏平均の地価推移

国土交通省「地価公示」より作成

4. おわりに

新幹線の開業効果として、(1) 輸送量の増加 (2) 人的交流の活発化 (3) 消費活動の活発化 (4) 企業活動の効率性向上 (5) 地価上昇を見てきたが、輸送量の増加は開業後で大幅に増加しており、人的交流も活発化している。消費活動については、駅前の大規模商業施設は好調であり、アンケート結果でも観光客向けの業種では好

影響が出ている割合が高いが、商店などは割合が低い。

一方、企業活動の効率性は、新幹線が開業した鹿児島県で企業活動にとってプラスの割合が高かったため、新幹線は企業にとってビジネス活動を効率的に行ううえでプラスとなっている。北陸新幹線開業による長野圏の事業所数減少に対し、鹿児島圏では事業所の撤廃が全国平均以上に進んでいない。

また地価についても、新幹線開業前より開業後で上昇しているため、開業により駅前のポテンシャルが増加した結果と考えられる。

このように開業効果として本稿で取上げた項目については、統計データ、アンケート結果により、新幹線が開業したことによる地元経済、企業にとってプラスの効果が確認された。全線開業時には、更なる時間短縮が図られるため、今以上の効果が期待される。

一方、その効果を駅周辺からより広い範囲へもたらすための方策が必要となる。

最後に本報告が新幹線沿線地域の活性化の一助になれば幸いである。

参考文献

- 1) 末原純, 高津俊司: 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, 土木計画学講演集, No.40, 2009.
- 2) 小野政一, 浅野光行: 高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究, 土木計画学講演集, No.32, 2005.
- 3) 九州新幹線開業による経済効果について: 鹿児島地域経済研究所, 2005.3
- 4) 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
- 5) 九州経済調査月報: 財)九州経済調査協会, 2005.3
- 6) 地域経済情報2008.5: 鹿児島地域経済研究所, 2008.5
- 7) 九州新幹線全線開業に関する意識調査: 財)地域流通経済研究所, 2008.12
- 8) 衛生行政報告例: 厚生労働省
- 9) 企業統計調査: 総務省
- 10) 豆本一茂, 山崎栄治: 九州新幹線全線開業における企業活動への影響, 九州経済調査月報, 2010.3.