

# フ ロ グ ラ ム

## 第43回 九州運輸コロキウム

日 時 平成 24 年 5 月 8 日 (火) 13 : 30 ~ 15 : 30

会 場 ホテルセントラーザ博多 3階 花筐の間

講 師 国土交通省 九州運輸局 企画観光部  
交通企画課長 鈴木 邦 夫 氏

テ ー マ 九州新幹線鹿児島ルート全線開業後一年を経過して  
～人流の変化と新幹線駅からの二次交通～

主 催 財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 JR九州

### スケジュール

◎開 会

13 : 30 主催者挨拶 (財)九州運輸振興センター  
会 長 田 中 浩 二

13 : 35 来賓挨拶 九州運輸局  
局 長 玉 木 良 知 様

◎基調報告

13 : 40 九州新幹線鹿児島ルート全線開業後一年を経過して  
～人流の変化と新幹線駅からの二次交通～  
国土交通省 九州運輸局 企画観光部  
交通企画課長 鈴木 邦 夫 氏

◎自由討論

15 : 10 自由討論

◎閉 会

15 : 30 閉 会

### 鈴木邦夫 (すずき くにお) 氏プロフィール

1981年生 東京都出身 慶應義塾大学法学部卒業  
2004年国土交通省入省、その後、総合政策局観光政策課企画室企画第一係長、道路局路政課法令係長、内閣官房地域活性化統合事務局参事官補佐を経て昨年10月から現職に就任。

# 九州新幹線鹿児島ルート全線開業後一年を経過して ～人流の変化と新幹線駅からの二次交通～



九州運輸局企画観光部 交通企画課長  
**鈴木 邦夫**

日時 平成24年5月8日(火)  
場所 ホテルセントラーザ博多

主催 財団法人九州運輸振興センター  
後援 日本財団  
九州運輸局  
JR九州

九州運輸局企画観光部で交通企画課長をしております鈴木と申します。本日はどうぞよろしくお願ひします。

## ○九州新幹線鹿児島ルートの全線開業

本日は新幹線の話ですが、新幹線について少しおさらいをさせていただきますと思います。

最新のトピックス、全線開業1周年ということです。厳密にいうと鹿児島ルート全線開業が去年の3月12日で、博多と新八代間の151.3kmが開業しました。既存の開業区間と併せて288.9km、約300kmとなります。軌間については資料に書いてあります通り、標準軌であります。(資料1) 電源はAC25,000V、最高速度は260km/hです。山陽は300km/h、東海は270km/hだったと思います。駅数については博多駅を除いて11駅が設置されています。

開業についての効果ですが、新幹線の乗り継ぎがなくなったということもあり、かなりの時間短縮が図られました。従来、新大阪発で考えれば博多まで来て、そこからリレーつばめ号に乗り、新八代でさらにつばめ号に乗り換え、5時間2分でした。

### 九州新幹線の概要



資料1

た。それが直通のみずほ号で3時間42分です。博多-熊本間でも1時間13分が33分になり、かなり近くなった感があります。利用のシェアですが、これは細かい数字についてはまだでていません。しかし鹿児島を経済同友会さんが天文館の付近でアンケートをとられたデータでは、2011年9月で、宿泊客の方に何を

使って来られたか聞いたところ、関東の方はほぼ飛行機、関西は5...4(航空機・新幹線)・広島の方はほぼ新幹線という形になっています。開業前のJR利用が5%なので、大きく増えているということだと思います。おさらいです。最近のダイヤ改正でみずほが1往復、さくらが7往復増えています。全体としても何本かさらに増えられています。開業前と比べて利用客も増え、増便もされて乗車機会は増えているという状況です。

## ○開業後の旅客動向

実際に利用者はどうだったかというところ、3月12日から1年というデータでは熊本まで37%、鹿児島まで

65%増と大幅に増加しています。  
 (資料2) 青い棒グラフが博多〜熊本の利用者、赤い棒グラフが熊本〜鹿児島中央の利用者です。平均すると熊本〜鹿児島中央が165%増、博多〜熊本は137%増という数字になっています。  
 列車別ですが、直通列車のさくら号、みずほ号につきましては乗車率

が高い。博多〜熊本59%、熊本〜鹿児島中央40%ですが、九州内列車では35%、36%という数字になっています。これだけの差があります。さらに新大阪発着については、N700系の7千番台と8千番台が充当されていますが8両編成です。九州内列車ではつばめが6両編成で、そういう意味でも輸送力自体が直通列車と

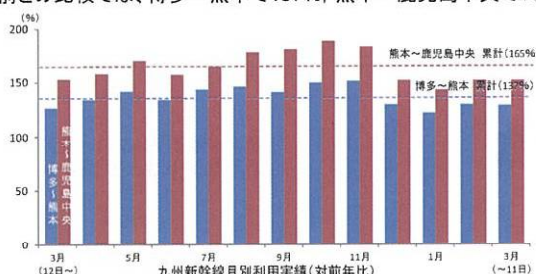
線内列車では違います。この差は大きく、全体的なボリュームでもっとも差が出るということです。  
 駅別の利用者状況ですが、JRの想定というのがそれぞれ各駅別にあるので、それを4月から12月の平均利用者数と比較してあります。  
 (資料3) 10%以上上回っているのは、川内、鹿児島中央。10%以上下

回っているのは筑後船小屋駅、新大牟田駅です。新幹線ができて大きな変化には山陽新幹線との直通というのがありません。実際に既存区間でも山陽新幹線小倉〜博多間119%となり、2割ほど増えています。直通列車の乗車率は、いわゆる博多止まりのぞみ号などと比べて17%上回っています。広島等に行くには、肌感覚ではありませんが、やはりみずほ・さくらの乗車率は極めて高いといった印象です。のぞみは16両なので単純に比較ができませんが、この伸びが高いということは間違いのないと思います。  
 各駅別の利用者数を説明しましたが、その中でどこからの利用者か、何の目的で来たのかを熊本駅と鹿児島中央駅で調査されたものがあります。開業前との比較データではありませんが、熊本駅では、九州圏内からの方が25%、目的は仕事3割、観光が2割くらいということ。その中で九州圏外からは25%くらい来ているというような状況です。  
 鹿児島中央駅は開業前と開業後で圏外客が10%から25%に増えています。目的は仕事と観光共に約3割で拮抗していますが、観光が開業前より5%くらい伸びています。(資料4)  
 話は逸れますが、少し航空路線を

九州新幹線の利用者数



- 3月12日の開業から1年間の九州新幹線の利用者数は、博多〜熊本で896.1万人、熊本〜鹿児島中央で514.2万人
- 開業直後は震災の影響により利用が伸び悩むが、GW以降から徐々に回復
- 開業前との比較では、博多〜熊本で137%、熊本〜鹿児島中央で165%



- 列車別では山陽・九州直通の「さくら」「みずほ」の乗車率が高い

	新大阪直通列車			九州内列車(新下関発着を含む)			合計
	みずほ	さくら	計	さくら	つばめ	計	
博多〜熊本間	56%	61%	59%	43%	27%	35%	42%
熊本〜鹿児島中央間	34%	43%	40%	42%	22%	36%	38%

開業半年間の列車別乗車率

資料)JR九州

資料2

駅別の利用状況



- 九州新幹線各駅の4月から12月までの平均利用者数とJR想定との比較で、
- ・10%以上上回っている駅:川内、鹿児島中央
- ・10%以上下回っている駅:筑後船小屋、新大牟田

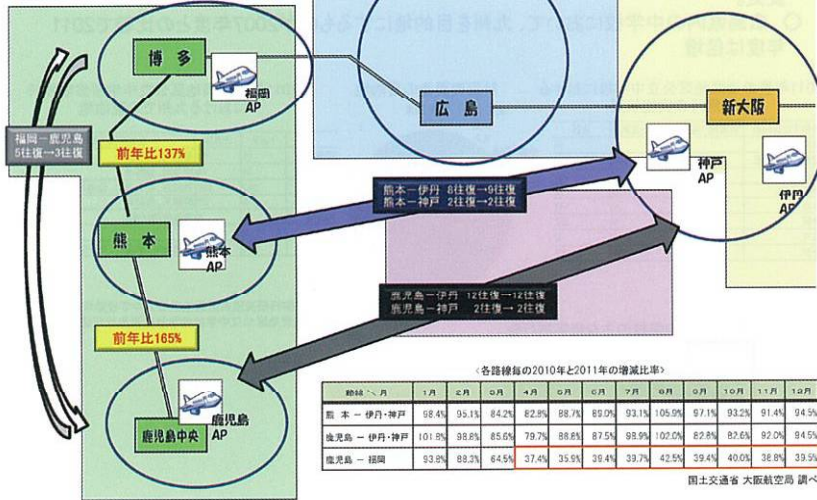
駅名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	4~12月平均	JR想定
新島橋駅	1,450	1,650	1,400	1,750	2,100	1,800	1,900	2,050	1,750	1,750	1,700
久留米駅	2,500	2,600	2,200	2,750	2,900	2,550	2,850	2,950	2,700	2,650	2,700
筑後船小屋駅	650	700	650	700	800	650	750	800	700	700	950
新大牟田駅	700	750	650	750	900	700	800	800	800	750	1,150
新玉名駅	900	950	850	950	1,100	950	1,000	1,100	950	950	900
熊本駅	12,550	13,550	11,750	13,550	15,150	13,850	14,350	14,750	12,650	13,550	13,100
新八代駅	1,950	1,900	1,700	1,850	2,350	1,900	2,000	2,000	1,850	1,950	1,950
新水俣駅	1,000	1,050	950	1,000	1,100	1,000	1,050	1,050	1,000	1,000	1,000
出水駅	2,050	2,050	1,950	2,100	2,350	2,000	2,150	2,200	2,150	2,100	2,000
川内駅	2,650	2,750	2,650	2,900	3,250	2,800	2,950	3,000	3,000	2,900	2,550
鹿児島中央駅	13,100	14,700	12,400	13,750	15,550	13,700	15,100	15,700	13,200	14,150	11,650

資料)JR九州

資料3

開業後の旅客動向(まとめ)

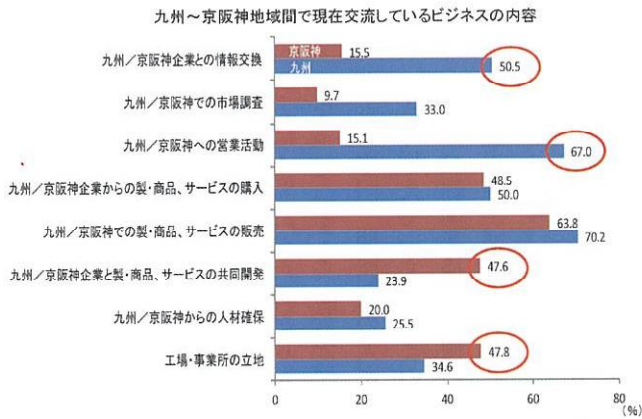
○ 新幹線の利用は増加。関西圏～熊本・鹿児島島の空路の利用者はほとんど減少せず



資料4

九州～京阪神地域間で現在交流しているビジネスの内容

○ 九州企業は情報交換や営業活動が京阪神よりも多く、京阪神企業は共同開発や工場・事業所の立地が多い



資料5

みてみましょう。広域面での輸送の状況ということで、ひとつは福岡～鹿児島線、日本航空でみると新幹線開業後は4割減で40%を下回っています。さらに便数も5便から3便に減っています。長距離の航空路線はどうか。九州～関西路線では、減っているのかなと思いきや、実はトータル便数が増えています。利用実

績についても震災直後2割程度減りましたが、昨年12月は前年比で95%くらいまでに回復しています。○企業活動、観光への影響

全線開業に伴って企業行動についてのどのように変化が生じたか。変化が生じたものとして、出張等のビジ

ネス移動時の利用交通手段が最も多く、4割となっています。ただこれは、開業前の想定と開業後の現状ではそれほど差は出ていません。開業後の対応として、短時間で移動できるので、たとえば支店の廃止・統合などに大きな変化はみられません。情報収集活動・営業エリアの拡大というところは変化が出ました。情報収集活動というのはセミナー等への参加等ですが、例えば福岡でセミナーのお誘いがあったとする。仕事も立て込んでいたので時間は3時間か4時間しかとれない、夜は帰ってきて従業員と打合せがある。今までであれば、午前中の仕事は諦めて行くか、セミナー自体を諦めるかというのが通例でしたが、新幹線で熊本からみずほで30分、つばめで1時間なので、午前中の仕事をこなし、セミナー後帰社もできるようになりました。営業エリアの拡大については時間的に早く行けるようになり、駅からレンタカーを借りて複数の百貨店やスーパーに回ることができるようになりました。新幹線を利用すれば短時間での移動も可能になり、鹿児島や熊本から通勤できるのではないかと考えて調べてみました。しかし新幹線通勤手当を支給しない企業が約8割を占めました。従来通りの在来線の分しか出さないということで、従業員の通勤について企業の方で考え方を考えたという話は、今のところ出ていないということです。九州～京阪神地域間で現在交流しているビジネスですが、九州の企業さんは京阪神企業と情報交換、営業活動、製・商品・サービスの販売な

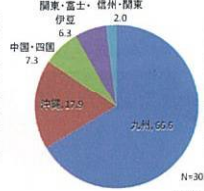
近畿、中国地方からの修学旅行も増加

- 近畿地方では、東日本大震災に伴う目的地を変更した公立中学の3分の2が九州に変更。
- 広島県内の中学校において、九州を目的地にするものが2007年度との比較で2011年度は倍増

2011年度の近畿地区公立中学校における修学旅行の実施状況

当初予定目的地	計画通り実施	計画を変更	合計
北海道・東北	16	0	16
関東・富士・伊豆	30	298	335
信州・関東	150	9	159
中国・四国	28	0	28
九州	147	0	147
沖縄	282	0	282
海外	2	0	2
合計	602	305	907

計画変更後の目的地

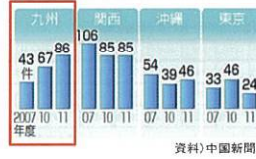


2011年度近畿地区公立中学校修学旅行における九州での宿泊地

1泊目	2泊目	主な宿泊先の市町村
15	84	福岡市、北九州市
10	19	唐津市、佐野市
287	189	長崎市、佐世保市、松浦市
6	28	阿蘇市、南阿蘇町
1	3	宇佐市(安心院)
0	0	宮崎県
16	14	鹿児島市、指宿市、南さつま市

資料) 全国修学旅行研究会近畿地区公立中学校修学旅行委員会「平成23年度近畿地区公立中学校修学旅行実施状況報告書」

広島県内公立中学校の主な修学旅行先



資料) 中国新聞

どを主に行っています。(資料5)  
 反対に京阪神の企業さんの九州の企業さんとのビジネスでは、製・商品、サービス販売、これは九州の企業さんと同じです。違っているのは、製・商品、サービスの共同開発、そして工場・事業所の立地となつています。企業立地の影響がどうなのかということが若干我々も興

鹿児島、大分県でみると震災  
 国の減りに比べて九州のマイナスが小さかったということ。入国者数の関係についても、震災で大きく減ったのですが、少しずつ回復をしていて、今はかなり戻ってきています。マイナス40%という時もあったのですが、10%、そのくらいになっています。

資料6

味があつたところですが、今の時点で九州の企業の立地についてあんまり影響が出ていないと思います。

観光では新幹線開業後の2011年4月～6月、7月～9月というところで、延べ宿泊者数、外国人延べ宿泊者数を見ると、九州はそれぞれマイナス4.5%、マイナス0.5%と若干減っています。しかし全国はもっと大きく減っていて、全

後落ち込んでいたのですが、ゴールデンウィーク後増えてきている。沿線内、沿線外どちらとも同じような動きになっていきます。さらにその観光客が、どこから来ているのかということですが、近畿地方と中国地方のシェアがだいぶ伸びてきています。近畿地方が22年は10%程度だったのが12%になっていきます。中国地方は4%だったのが6%という形になっています。鹿児島のデータでも、中国、関西発の人が前年比で大きく増えています。このように新幹線の全線開業後、西側の方から九州に観光客が増えているということがわかります。

修学旅行のデータもみました。(資料6) 近畿地方と広島県内の公立中学校のデータで、震災で3分の2が目的地を九州に変えています。近畿では、元々、どこに行こうか、信州や関東に行こうかなと思つていた学校が9校九州に変えています。他にも関東・富士・伊豆に行こうとしていた学校がやはり九州に変更しています。

宿泊先ですが、近畿地方では、実は長崎・佐世保・松浦が非常に多い。ここからは私見なのですが、新幹線ができた当時は直通列車の本数もさることながら、1編線あたりの本数も少なく、修学旅行に対応でき

てなかったという話を聞いています。それで九州方面にしたけれども新幹線ではなく、長崎方面が多くなっているのではと思つています。今回の改正で本数も8両編成の列車を増やしたということなので、目的地については九州全域に広がるのかなと考えています。来年の経過を追えればと思つています。

広島でも2011年度は2007年の2倍になっています。修学旅行先として近畿地方や中国地方から来られている方が確実に増えていると言えるでしょう。

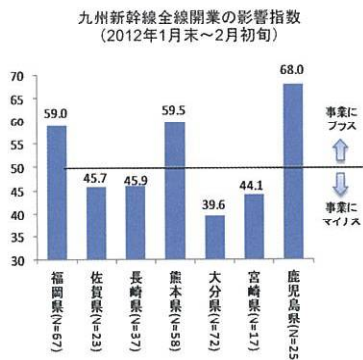
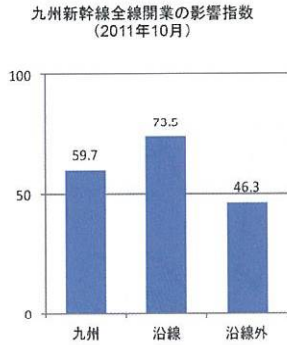
観光関連事業者への影響ということで、九州新幹線全線開業の影響指数を2011年10月に調べてみました。(資料7) 九州全域で事業活動への影響度合いを5段階で評価して



観光関連事業者への影響



- 2011年10月の観光施設や宿泊施設における景気動向は、沿線では73.5と高いプラス、沿線外では46.3と若干のマイナス
- 2012年1月末・2月初旬の観光施設や宿泊施設における景気動向は、沿線ではプラス、沿線外ではマイナス



注) 事業活動への影響度合いを5段階評価したものを指数化。50を上回るとプラス効果が大、下回るとマイナス効果が大い。

資料7

二次交通(バス・鉄道)の状況



- 九州新幹線の開業にあわせて、新幹線を降りた後の二次交通の確保は開業前から各地で課題として認識
- 今般、二次交通について現状を調査し、運行の概要を整理するとともに、利用状況について、接続駅毎に以下の方法にて利用状況を分析

【二次交通の利用状況】

- 各路線の利用者数のデータをもとに、**運行開始初月の利用者数を100**とし、その後の利用者数の推移を指数化
- 2011年3月運行開始の路線については、3月12日(九州新幹線全線開業当日)の運行開始とし、利用者数は12日からの20日間分に補正(31/20を乗じる)した上で、4月以降の利用者数を指数化した

※比較対象としてJR九州が発表した各駅の月別利用者数(4月～)を4月=100として指数化

【データの取扱いに係る注意事項】

- 月によっては学校の夏季休暇、秋の紅葉シーズン等の**季節波動**含まれることから、**年単位で推移を見る必要**があるものであり、同一年の月別指数だけを持って判断することができない。
- また、運行開始しばらくは、いわゆる**乗車の体験による利用増**があり得ること、**利用定着の過程**にあることから、本データをもって**好調、不調の判断を行うことはできない**。

資料8

もらいました。50を上回っていると事業にプラス、50を下回っているとマイナスということ。そうしますと、秋の調査では、九州全域ではプラス、沿線では大きくプラス、しかし沿線外では若干マイナスということ。年明けの県別データで見ると、鹿児島・熊本沿線ではプラスですが、それ以外のところはマイナス

今の話をもとめた資料です。まず商業面では、九州の企業さんは京阪

神の企業さんと連携して、九州で企業活動を増やした。京阪神の企業さんは商談や市場調査、販売を増やした形になっています。全線開業後、商業活動が活発化しているというところです。観光については、宿泊者のシェアも伸びてきており、近畿地方・中国地方からの修学旅行なども増えてきています。また、沿線では

観光施設や宿泊施設における景気動向でも高い数値として出てきています。しかし残念ながら沿線外ではまだ十分に波及していないのではないかといいことです。

○二次交通の状況

二次交通、バス・鉄道の状況です。(資料8)今回お話しするのは運行の内容で、新幹線の運行も併せて、またはそれをにらんで設定されているものを調査しデータを整理しました。

ただ、1か年分しかとっていないので、夏休みですとか紅葉シーズン、連休などは、通常の普段の利用者数とは別にケース波動というのが起きてきます。1年間のデータだけで判断してはまずいのではないかと、そういう前提で見ていただければと思います。また今年運行初のものが多かったので、いわゆるご祝儀相場が動いたと思いますし、もちろん逆に周知が行き届いていないので、利用動向に動きが無いということもあるかと思っています。それらを含んだデータであることをご理解いただきたいと思います。

新幹線開業で、運行が始まった月を100としてその後の変化を指数化しました。まずは新鳥栖駅で、

調査したのは路線バスです。路線バスで駅に来ていっているものは籠線と鳥栖プレミアムアウトレット線です。乗降客数では、100は上回っていますが、他の路線バス全部を足したものをみると最初よりは減っています。伸び悩んでいるという状況にあります。

次は久留米駅です。今回調査した

のは「大分まちあるき観光列車」という定員制の列車ですが、久留米駅全体の乗降客数も増えてきています。まちあるき観光列車についても100を上回っているということです。この電車は大分から久留米までの久大線で、沿線に日田とか湯布院などの観光地があります。それらの駅で途中下車し、まちを散策した

り、車内イベントの提供をしたりして、昨年10月から12月まで10回運行しました。

新設の筑後船小屋駅ですが、久留米から筑後船小屋間と柳川に行くバスについてみました。駅の客数100は上回っていますが、路線バスはあまり増えていないという状況です。

まず（長崎・島原方面）ですが、「有明海シャトルライナーSEA GULL」が非常に多いので、（長崎・島原方面）、（阿蘇方面）、（天草方面ほか）の3つに分けました。（資料9・10・11）

まず（長崎・島原方面）ですが、「有明海シャトルライナーSEA GULL」が非常に多いので、（長崎・島原方面）、（阿蘇方面）、（天草方面ほか）の3つに分けました。（資料9・10・11）

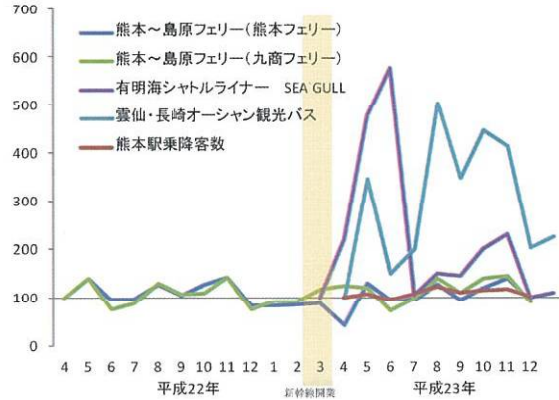
### 熊本駅(長崎・島原方面)



#### (利用状況)

○「有明海シャトルライナー SEA GULL」、「雲仙・長崎オーシャン観光バス」は、利用増が見られる。

※また、熊本港～島原港間のフェリーの利用実績についても参考として2010年4月の利用実績を100として指数化  
※指数が大きくなっているが、これは運航初月の実績が少ないためであることに留意が必要



資料9

### 熊本駅(阿蘇方面)



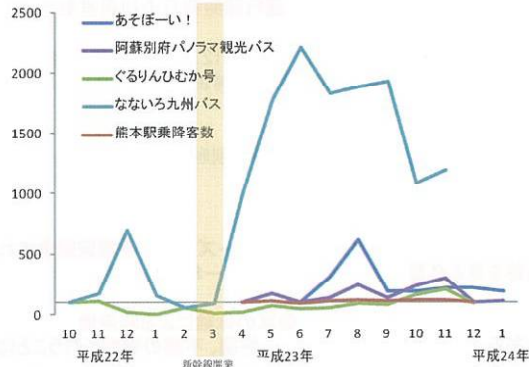
#### (利用状況)

○「あそぼーい!」、「阿蘇別府パノラマ観光バス」は利用増が見られる

○「つながるバス ぐるりんひむか号」は、10月、11月はJRグループのディスプレイネーションキャンペーン期間中であり、この期間には利用増が見られる

※「あそぼーい!」の8月に600以上となっているのは、通常土日祝日の運行であるものが、夏休み期間中で毎日運行されたことが要因である。

※「なないろ九州バス」は運行初月の利用者が少なかったため、指数が大きくなっており、利用状況の判断に適さない



資料10

新大牟田駅ですが、こちらはもともとあった路線バスを新大牟田駅に乗り入れたという事で、大牟田の市内と新大牟田の駅をつなぐ路線バスという形になっています。新駅の乗り入れ路線バスは横ばいとなっています。

新玉名につきましたも、路線バスを再編しまして新玉名駅に入るようにしました。運行開始当初は100を超える月もありましたが、季節波動が大きくて、傾向としては横ばいというか、あまりはつきりしないというかたちになっています。

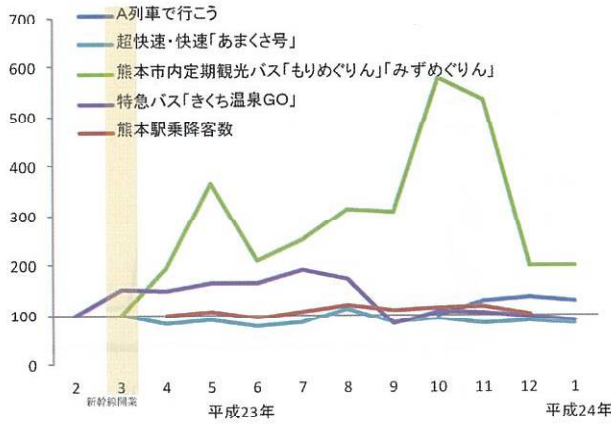
熊本駅については観光関係のバスが非常に多いので、（長崎・島原方面）、（阿蘇方面）、（天草方面ほか）の3つに分けました。（資料9・10・11）

熊本駅(天草方面ほか)



(利用状況)

- 「A列車で行こう」、「もりめぐりん」、「みずめぐりん」及び「きくち温泉GO」は、利用増が見られる
- 「あまくさ号」は利用が伸び悩んでいる傾向が見られる



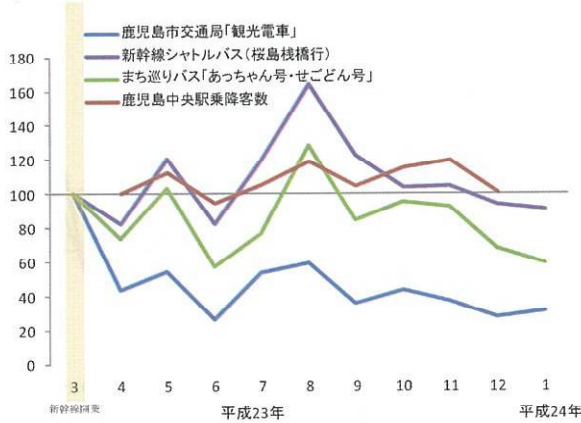
資料 11

鹿児島中央駅(鹿児島市内)



(利用状況)

- 「観光電車」、「まち巡りバス「あっちゃん号・せごどん号」」は利用が伸び悩んでいる傾向が見える
- 「新幹線シャトルバス(鹿児島中央駅～桜島桟橋)」は利用増が見られる



資料 12

阿蘇方面です。阿蘇方面はたくさんあって、まず観光特急「あそぼーい!」。ほかにも「阿蘇別府パノラマ観光バス」もありますし、高千穂の方から延岡に向かう「つながるバス ぐるりんひむか号」があります。さらに、これは博多発になるのですが、「なないろ九州バス」。運行状況はあそぼーいが土休日、パノラ

マ観光バスが毎日、ぐるりんひむかは土休日、なないろ九州については2コース、予約があれば運行しましょうという状況です。状況をみてみますと、あそぼーいやパノラマ観光バスが利用増となっています。ぐるりんひむかについてはJRグループのディスプレイネーションキャンペーン期間の10月・11月は利用増が

みられます。天草方面は三角線の「A列車で行こう」、あとは、熊本から天草を通って下田温泉に入っていく「あまくさ号」、市内では、定期観光バスの「もりめぐりん」「みずめぐりん」、そして菊池温泉へ行く「きくち温泉GO」です。運行状況ですがA列車は土休日、あまくさ号・もりめぐり

ん・きくち温泉GOは毎日運行です。利用状況では、あまくさ号が伸び悩んでいるほかは、利用増の傾向です。

新八代駅ですが、全線開業に伴い新設された「B&Sみやざき」、「新幹線リレーバス」があります。B&Sみやざきは、新幹線さくらに接続して、そこから高速道に入り人吉とか小林、都城ICを通って宮崎市へ入っていくバスです。新幹線リレーバスは都城市内に入っていくものです。あとは観光バスとして「八代めぐり観光バス」の(五家荘コース)と(やつしろ北・南コース)というのがあり、こちらは予約制で、旅行商品として売っています。利用状況をみますと、B&Sみやざきと八代めぐり観光バス(五家荘コース)については、少しずつ伸びてきています。特に(五家荘コース)については10、11月の紅葉シーズンでは高い指数を示しています。(やつしろ北・南コース)は秋以降伸び悩んでいる傾向がみえます。

出水、出水駅については、新幹線の全線開業より少し早いのですが、天草方面に船が出ています。その船の港、蔵之元港から出水駅までシャトルバスが開設されています。あとは観光バスで、「北さつまを巡る周遊バス」が出ています。これはエリ



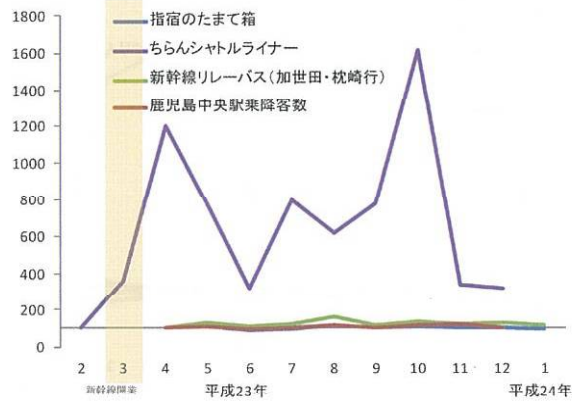


鹿児島中央駅(薩摩半島方面)

(利用状況)

○「指宿のたまて箱」、「新幹線リレーバス(鹿児島中央駅～加世田・枕崎)」は利用増が見られる

※「ちらんシャトルライナー」は運行初月の利用が少ないため、指数が大きくなっていることに留意が必要



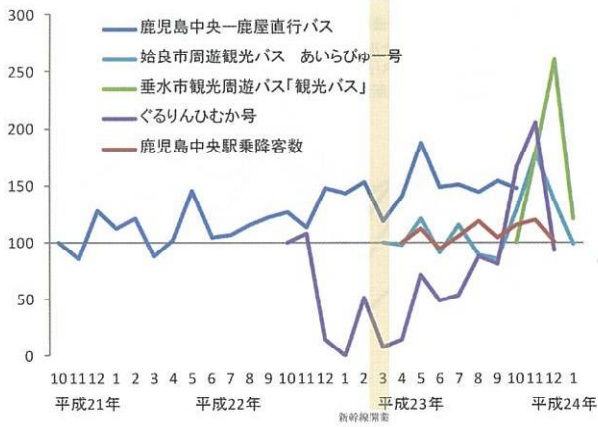
資料 13



鹿児島中央駅(大隅半島方面等)

(利用状況)

○「鹿児島中央～鹿屋直行バス」、「あいらびゅー号」、「垂水市観光周遊バス「観光バス」」は利用増が見られる



資料 14

アの近くの観光バスで、新幹線を活用した周遊観光コース実証のための、期間限定の観光バスです。蔵元のシャトルバスについては結構伸びてきています。促進協議会というのがあり、そこで利用促進に取り組みられているということ聞いております。

川内駅につきましても観光バスで、

すが、出水駅でも紹介した「北さつまを巡る周遊バス」と「薩摩川内市を巡るレトロバスの旅ゆるっとバス旅!!」という2つのバスです。観光の需要をみるのはなかなか難しいですが、ゆるっとバスは伸びているかなと思います。北さつまの周遊バスは昨年9月で運行休止ということになっており、こちらのゆるっとバス

旅に引き継ぐというかたちになっています。

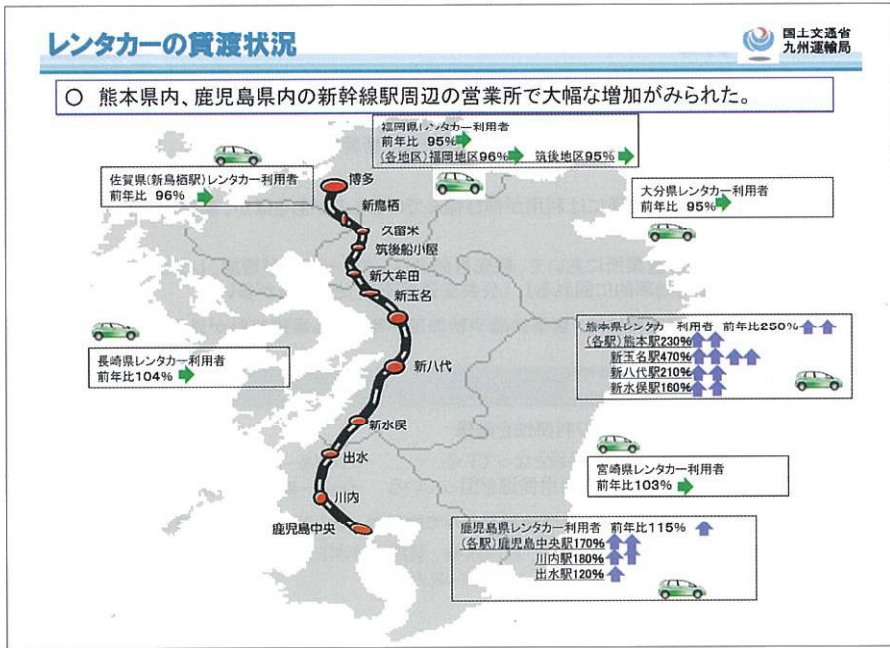
鹿児島中央駅では(鹿児島市内)、(薩摩半島方面)、(大隅半島方面)の3つにわけています。(資料12・13・14)

鹿児島市内では観光用の路面電車、鹿児島中央駅と桜島棧橋を結ぶ「新幹線シャトルバス」、市内の循環

型観光バス、「まち巡りバス」「あつちゃん号」「せごどん号」ですね。桜島棧橋に行くシャトルバスは利用増がみられますが、それ以外のところはちよつと伸び悩んでいます。

薩摩半島方面では「指宿のたまて箱」と指宿知覧方面に「ちらんシャトルライナー」です。あとは、都市間連絡で鹿児島中央駅から枕崎の方へ向かう「新幹線リレーバス」が設定されています。たまて箱とリレーバスは利用増がみられます。

大隅半島ですが、「鹿児島中央～鹿屋直行バス」というフェリーでバスを航走するものがあります。鹿児島島の南の鴨池港から対岸の垂水港までフェリーでバスを航走し、鹿児島中央駅から鹿屋市を直行するバスです。あとは始良市の方の観光バス、始良市周遊観光バス「あいらびゅー号」、ほかに先ほど紹介しました「つながるバス ぐるりんひむか号」があります。鹿屋の直行バスについては利用がコンスタントに伸びてきていますが、これがさらに伸びてきているということなんです。聞いてみますと、利用増加や利用者の希望に応じて8時台、18時台のバスを増便しているという工夫をしているそうです。他については波動が大きいのですが、なかなか難しいのですが、伸びてきており、100%超えているかなと



資料 15

いう状況です。

レンタカーの貸渡状況についてお話しします。新幹線駅から観光地を巡るにはレンタカーという選択肢もあるわけですが、貸渡状況ですが福岡県内とか佐賀、大分、長崎、宮崎というのは横ばいであり増えていません。(資料15)ただ、新幹線駅の近くの熊本と鹿児島は非常に伸びてい

て、熊本県でいえば250%、鹿児島でいえば115%と想像以上に大きく伸びています。所謂二次交通、駅から主としてレンタカーが利用されているということですが、レンタカー協会の皆様にご協力いただきまして、実際に利用者の方にアンケートをとっていただいたんですが、9割は新幹線利用者ということですが、利用目的をみると、観光とビジネスで半々ぐらいのかたちになっています。駅別でみた立ち寄り先ですが、観光目的が多いのは湯布院とか阿蘇、指宿で非常に伸びています。具体的な経年のデータではないのですが、事業者さんにヒアリングをしてみましたら皆さん口を揃えて観光利用が増えたとおっしゃっています。利用者の方になぜレンタカーを使った

かを聞いたところ、レンタカーだと自分のタイミングで回れるということが大きい。さらに、行けるんだけれども、列車やバスがあるんだけれども使い勝手が悪いということがあって、足としてレンタカーの需要が高まっているのではないかとというような結果が出ています。

○今後の二次交通のあり方

今後、どうするかということですが、(資料16・17)各駅ですが、横方面の整備は進んできているということですが、実は伸び悩んでいた、沿線の観光の動向は実はまだマイナスだったりしています。新幹線ができて活気を呈しているということも、横にまだ広がっていないということは明らかだと思います。

新幹線の開業から1年経って状況をみたなかで、今後、どう利用者を広げていくか、新幹線のエリアだけ整ってきたものをどう横に広げていくかということを考えていく必要があります。

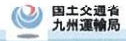
今の状況から申し上げると観光旅行というのが、従来の団体旅行から個人旅行に移行してきている。いわゆる昔のように貸切バスを使って大人数を運ぶということよりは、二次交通である公共交通機関などで小

ロットを運ぶことも有効ではないでしょうか。今後さらに、二次交通の活性化ということを考えていく必要があります。

先程の利用状況で伸びているものの中から、鹿屋の直行バスや蔵之元のシャトルバスをみてみると、鹿屋では地域住民の新幹線駅へのアクセス手段になっているということ、きちんと定着しているということですね。一方蔵之元でも地域の協議会により利用促進というのをはかっている、地域をあげてやっているということですね。

JRの例でみてみますと、指宿のたまたま箱号とかA列車とかあそぼー





これまでの状況

二次交通の利用状況

- 新幹線の開業効果を九州全体に広げていくため、新幹線駅を起点として、横軸となる二次交通の整備は進展
- しかしながら、二次交通には利用が伸び悩んでいるものがあるほか、新幹線沿線外での観光の景気動向はマイナス
- 新幹線駅周辺の営業所において、観光目的のレンタカー利用が増加。レンタカー利用の理由として、「最も効率的に回れる」、「公共交通が不便」という点が多い
- 二次交通の利用実績には、夏季休暇や秋の連休等による季節波動が見られる

利用増が見られるものの特徴

- 生活交通として地域住民の利便性を確保
  - ・地域住民の新幹線アクセス手段となっている cf.鹿児島～鹿屋直行バス
  - ・協議会により地域の足として利用促進を図っている cf.出水～蔵之元港シャトルバス
- 観光地の魅力と関連させ、かつ地域ぐるみで旅行のイメージの連続性を確保
  - ・沿線や観光地の魅力に合わせて、車内設備、装飾を特別に整備した車両を運行し、利用者から高い満足を得ている cf.JR九州の観光特急

資料 16



今後必要な取組み

二次交通の更なる活性化

- 生活交通と観光利用の両立
  - ・地域住民の足としての利便性を確保
  - ・観光客にも利用しやすいサービスの提供 等
- 地域を挙げた利用促進に資する取組みの実施
  - ・新幹線駅と二次交通で結ばれる観光地の魅力を磨く
  - ・当該地域への観光客誘致の活動において二次交通についても積極的な宣伝を行うなど宣伝方法の改善による認知度向上 等
- 移動そのものの観光資源化
- (新幹線駅の利用者数と二次交通の利用者数が比例していないことに関連し、)運行主体による積極的な利用者のニーズの把握とそれを踏まえた輸送サービスの企画・提供
  - ・地域住民、ビジネス客、観光客が利用しやすくなるような輸送サービス
  - ・エージェン트가販売を媒介しやすくなるような輸送サービス 等
- 公共交通機関とレンタカーとが切磋琢磨することによる利用者にとってより良いサービス提供の実現

資料 17

いなどがあります。何が特徴的かといいますが、指宿とか天草とか阿蘇、という観光地自体に魅力があり、そこに関連させているということ。まさに新幹線の駅から観光地のスタートになっているということ。また、特別な車内設備とか装飾とかいうことで利用者が高い満足を得ているというところがあります。

今後は鹿屋や蔵之元のように、生活交通という堅い需要をきちんと押さえた上で観光客の利便も図れるようなことを仕掛けていくべきではないでしょうか。あとは新幹線の駅と二次交通の先の観光地の魅力を磨いていく、それが大前提です。それについて、CMとか雑誌とかそういう情報ツールをどう利用しているか聞

いたところ、あまり利用していないところもあり、今後、宣伝方法も改善していかなければなりません。さらに、観光列車が好評だということで、移動そのものを観光資源化する、移動ということですが、それに乗ること自体が目的となるといふこと。実際、国においても鉄道事業法

を改正して観光鉄道というのができます。新幹線の利用が伸びれば他も伸びるといふ安易な考えでは、この先の集客は望めません。乗ってくれるのを待つのではなくて、誰がどんなところに行きたいのかを把握し、それに対応できるサービスを積極的に提供していく。先ほどレンタカーの話がありました。九州にはお客さんが来てはいるんですがレンタカーを利用している人が多い。それはレンタカーの方が便利だから、行きたいところに行けるから、ということなんです。こういう需要があるのかをリサーチし、それらを生かして企画する。利用する人が乗りたくなるもの、旅行会社がこれはどうしても旅行商品に取り込んでみたくなるものなどを積極的に開発する。レンタカーはドアツードアで個人の動きで

行先を決められるわけですが、公共交通機関はそうはいきません。確かに限界があるかもしれませんが、長所を伸ばし、また、協力し合い、お互いをより高めていただいたらと思います。私の話は以上です、ご清聴ありがとうございました。