

# 九州新幹線沿線 3 シンクタンク 共同研究

## 九州新幹線全線開業10年の効果と影響

### <レポートの予定>

- 第1回（既刊）：青森大学社会学部教授 櫛引素夫氏 寄稿  
「絶えざる最適化」どう追求ー「巨大な条件変更」としての新幹線開業
- 第2回（今月）：調査レポート「観光・レジャー」（公益財団法人 地方経済総合研究所）「本稿」
- 第3回（5月）：調査レポート「旅客流動・交通体系の変化」（公益財団法人 九州経済調査協会）
- 第4回（6月）：調査レポート「企業活動」（公益財団法人 九州経済調査協会）  
調査レポート「住民生活・意識、ライフスタイル」（株式会社 九州経済研究所）

## 観光・レジャー

### はじめに

九州新幹線が全線開業して10年が経過した。交通インフラとして人の流れに変化を与え経済振興にもつながっている。本稿においては、観光・レジャーにスポットを当て、中長期的な観点から九州新幹線がもたらした効果を検証していきたい。

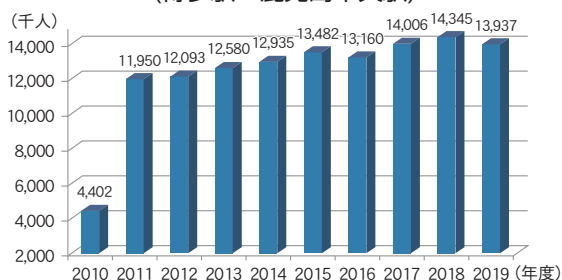
### 1 観光における九州新幹線の意義

- 九州新幹線は、鹿児島から八代という部分的な開業から、2011年3月に全線開業し、九州と関西は一本でつながれた。
- 交流人口の増加と観光への期待が膨らむ一方で、熊本と鹿児島では経済への負の影響も危惧されていたが一部に止まり、経済効果が上回った。

九州新幹線の全線開業は、観光・レジャーにおいて、関西と九州の時間距離を縮めてつなぐものとして、関西からの入込数の増加など交流人口の増加と経済振興の期待をうけながら、全線開業に至った。さらに九州新幹線は九州の観光にどのようなインパクトをもたらすのかが注目されていた。

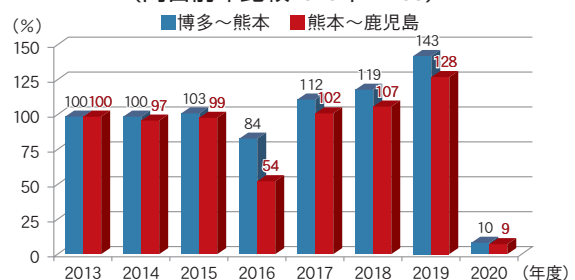
福岡は博多駅の商業集積との相乗効果を通じて集客力向上による成長が期待され、熊本でも、関西からの誘客推進による観光産業への、鹿児島においては九州最南端の新幹線駅として集客が期待されていた。一方で熊本、鹿児島ともにストロー現象を危惧する声や、熊本では通過点となり宿泊客や滞在時間の減少につながるといった声もあった。一部ストロー現象は確認されたが、マイナス影響は不安視されたほどではなく、交流人口増が観光振興の広がりといった経済的なプラス効果を引き出していった（図表1、2）。

図表1 九州新幹線 輸送人員実績  
(博多駅～鹿児島中央駅)



資料：九州旅客鉄道株式会社

図表2 九州新幹線 ゴールデンウィーク中の利用状況  
(同日前年比較2013年=100)



資料：九州旅客鉄道株式会社HPより（公表は2014年～）

## 2 新たな需要～九州新幹線全線開業前後

- 新幹線沿線3県の中核都市である福岡市、熊本市、鹿児島市の宿泊数は伸びており、都市部への集中が加速している。
- 福岡県、熊本県、鹿児島県とも関西地方からの移動が大きく伸長した。熊本と鹿児島は、中国地方からも関西地方に次ぐ伸びとなり、さらに鹿児島へは四国地方からも新たな流れが形成された（次頁）。

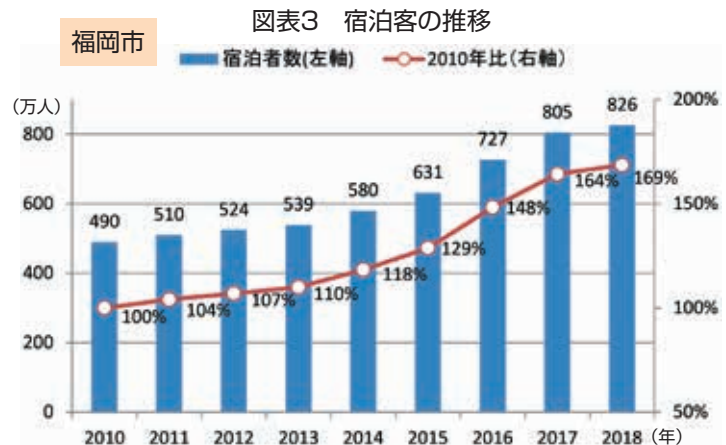
### (1) 宿泊客数の推移

#### ① 福岡市

2011年は、20万人の増加となり伸び率は4%となる。

2010年から2018年まで宿泊者数が336万人と69%伸長している。

勢いが止まることなく毎年伸びを継続している。特に2015年以降の伸びが加速している。



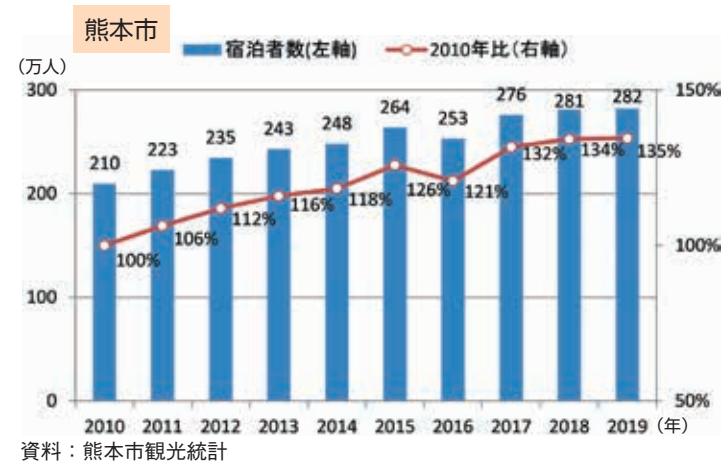
#### ② 熊本市

全線開業の2011年度は、13万人の増加で6%増となる。

2010年から2019年までの10年間で72万人増加して伸び率は35%となる。

熊本地震時の2016年には減少したが「九州ふっこう割」で減少幅は抑えられた。

その後2017年には前年比23万人伸びたものの、その後の伸びは鈍化している。



#### ③ 鹿児島市

全線開業した2011年は新燃岳の噴火もあったが、40万人増加、14%の増加となる。

2010年から2019年までの10年間で106万人増加して伸び率は37%となる。

2018年は再度新燃岳噴火があるも、明治維新150年効果と大河ドラマ「西郷どん」により大幅な増加に繋がった。



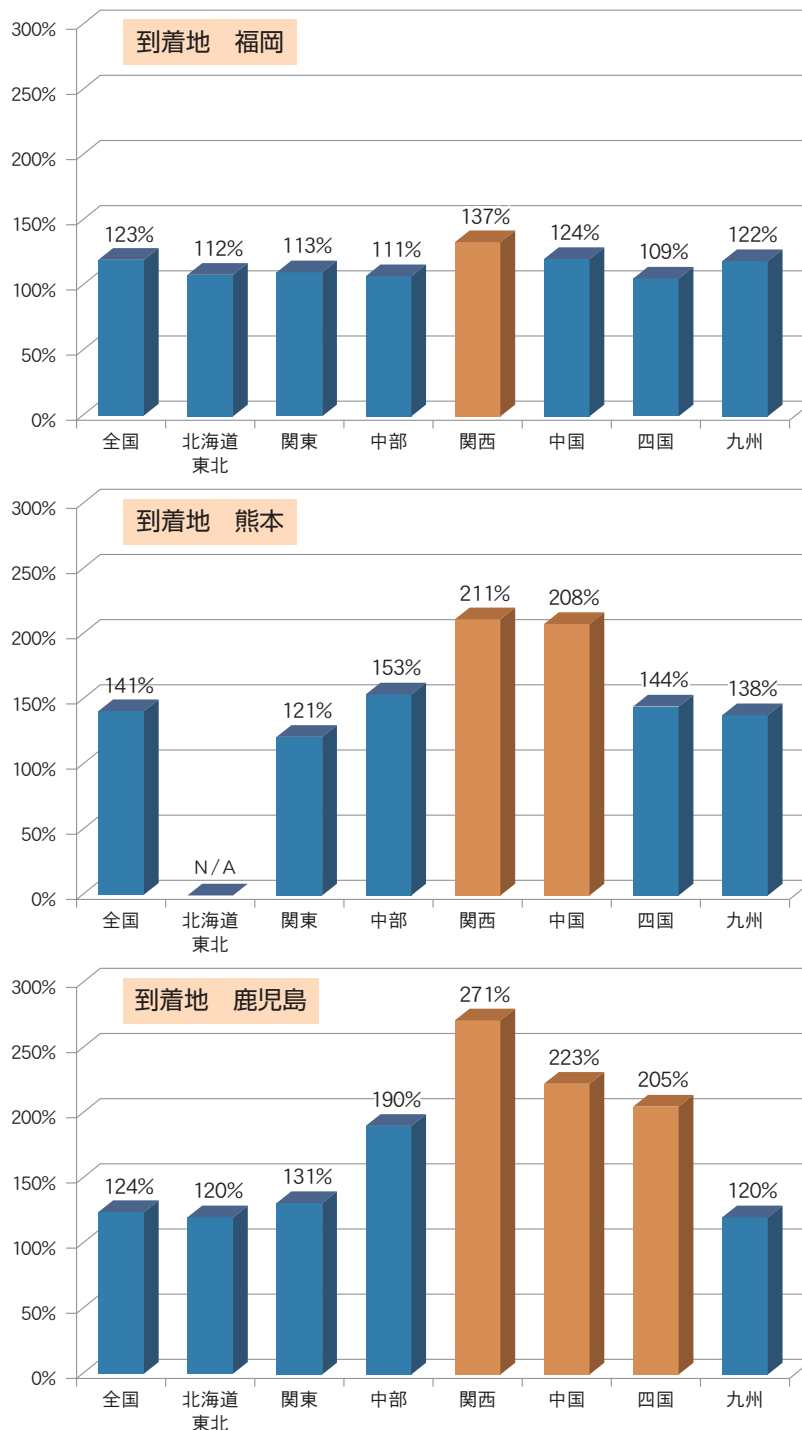
## (2)到着地からみた出発地の変化（JR人員輸送量\*）

到着地（福岡、熊本、鹿児島）からみた出発地の変化を2010年度と2018年度をそれぞれ比較すると、新幹線要因の新たな需要と人の流れの変化が確認できる。

- ①福岡は、関西地方の伸びが137%と他地域に比べ高い。中国地方は全国平均程度となる。
- ②熊本は、関西地方と中国地方が大きく伸びて200%超と同規模程度となる。
- ③鹿児島は、関西地方が271%と大きく伸び、中国地方、四国地方とも200%超となる。

\*国土交通省の旅客地域流動調査より、輸送機関JRのうち定期券以外の移動人数をもとに2010年度と2018年度を比較

図表4 出発地の変化(2010年度⇒2018年度)



資料：国土交通省 旅客地域流動調査

### 3 新幹線による移動機関とイベント開催の変化

- 大阪から九州新幹線沿線県へ移動機関の変化の状況は、全線開業に合わせた博多駅ビル等の商業集積による更なる魅力向上や、熊本や鹿児島への時間短縮と在来線との利便性向上等によりJR利用増加に繋がった。
- イベントの来場者数は、特に福岡でのイベント開催数が著しく増加した。九州新幹線により九州広域からの集客が進んだと思われる（次頁）。

#### (1) 新幹線による移動手段の変化

##### ① 概要

大阪から福岡・熊本・鹿児島への時間的および在来線等との交通アクセス向上等により移動手段に与えた変化として、JRと航空機の利用推移を比較した。福岡・熊本・鹿児島とも大阪からのJRと航空機利用による来訪者の合計は約3～4割増加している。

##### ② 移動手段の変化

福岡は、九州新幹線開業に伴う博多駅ビル等の開発による商業機能の集積や時間短縮効果などで魅力が深まり、誘客が進みJRでの来訪者は、44.7%増加した。

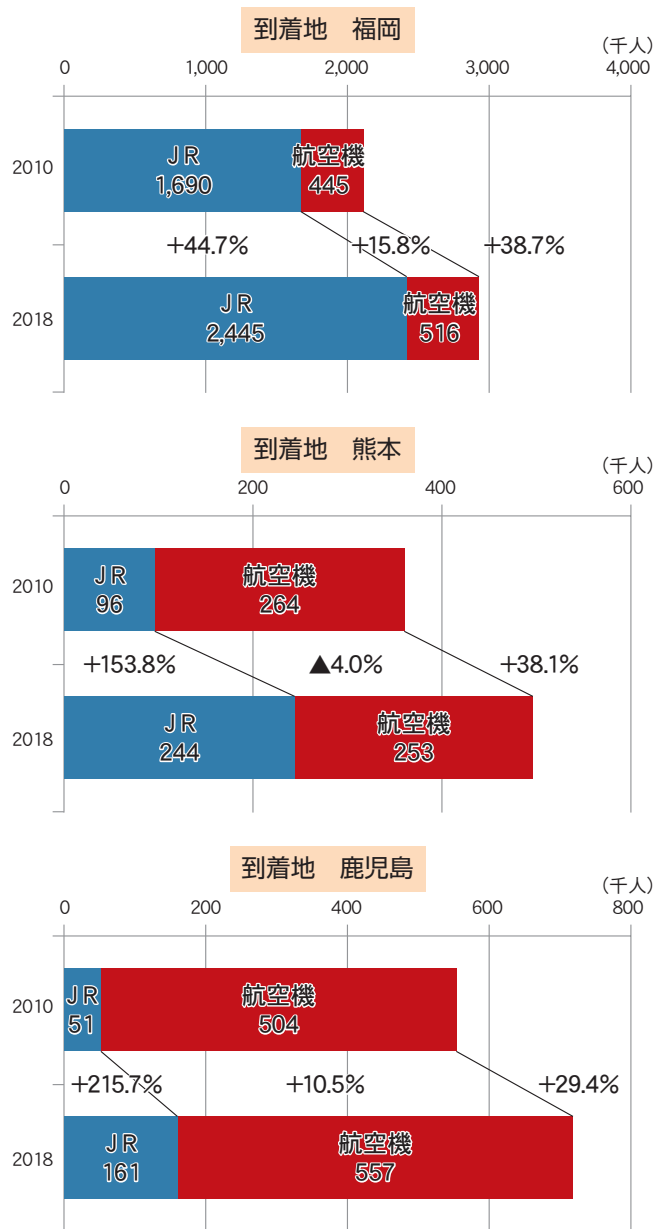
熊本や鹿児島は時間的な壁が取り払われた効果は高いと思われ、熊本+153.8%、鹿児島+215.7%となり、大阪から離れるほどJR利用率が増加している。

九州新幹線の全線開業により、開業前と比べ移動時間が短縮（新大阪⇒熊本2時間59分 短縮58分、鹿児島3時間45分 短縮1時間17分）し、熊本は3時間、鹿児島は4時間の壁を切った効果がある。

特に熊本は、新幹線利用が大きく伸びる一方で、航空機利用が▲4.0%と落ち込んだ結果新幹線と航空機利用が拮抗している。

鹿児島は、JRの伸びは高いものの、依然として航空機利用が約8割と主流である。

図表5 JR、航空機移動の推移  
大阪発⇒福岡、熊本、鹿児島各着



資料：観光庁 宿泊旅行統計調査

## (2) イベントの開催等について

### ① 福岡県

イベント数は突出して増加し、2019年にはイベント開催数1,720件と九州内割合は70%となり、広域からの集客が進み優位性が高まった。

### ② 熊本県

2015年に一旦減少も、熊本地震からの復興が後押し伸長した。2019年は、216件と微減も、割合は8.8%と地震時を上回る。

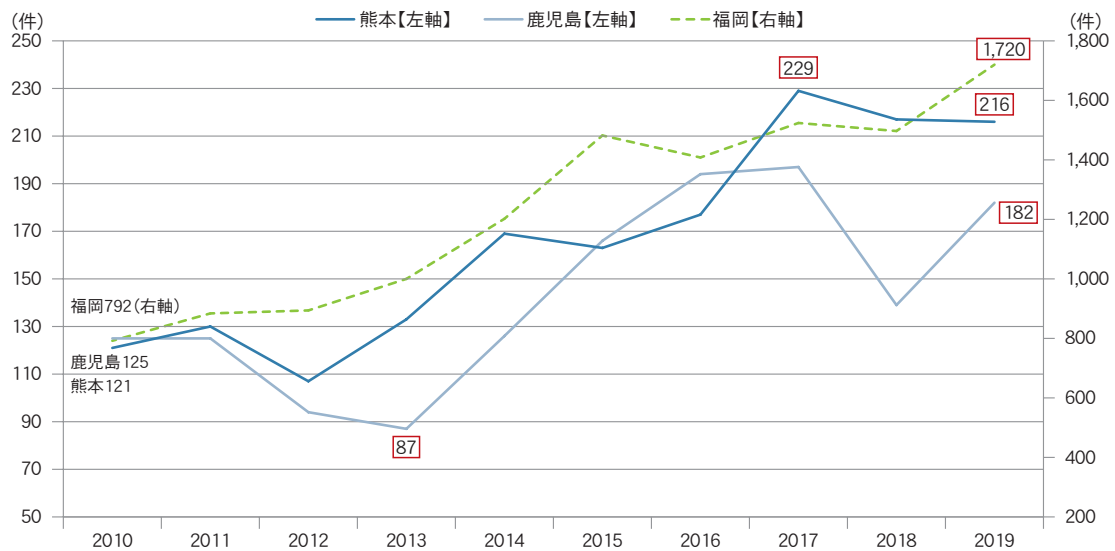
### ③ 鹿児島県

2013年に87件、割合が5.9%まで落ちた。その後件数は増加したが、2018年に大きく落ち込み戻りが弱い。

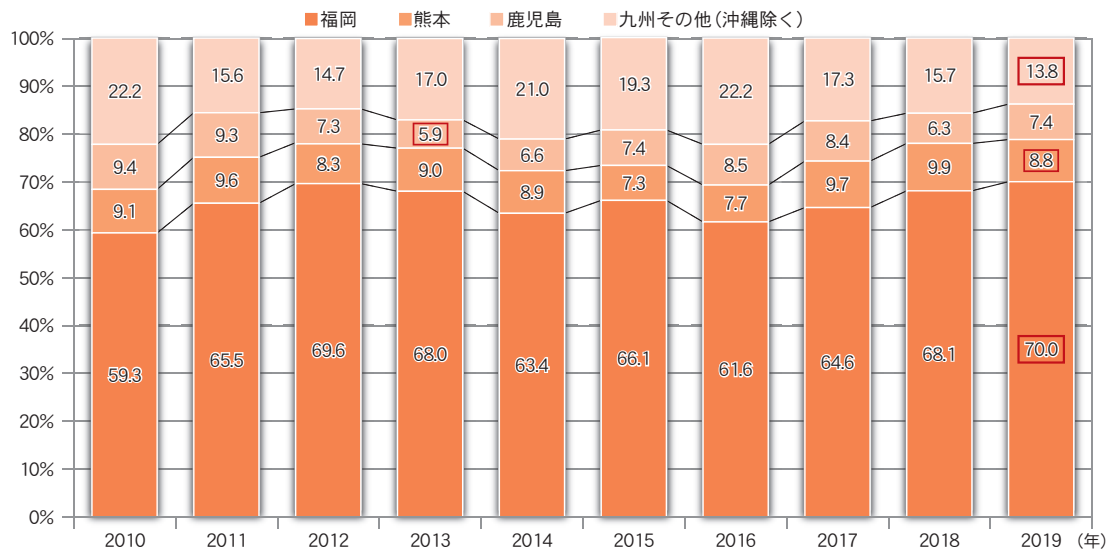
### ④ 九州新幹線非沿線県

非沿線県である九州その他は、2019年の割合が13.8%と2010年から最低となる。九州新幹線沿線県の影響を受けている。

図表6 コンサート等イベント開催数の推移



図表7 コンサート等イベント開催のシェア



図表6、7とも資料：(一社) コンサートプロモーターズ協会「基礎調査報告書」2010～2019より作成

## 4 九州新幹線全線開業と地域観光振興

- 九州新幹線全線開業を機に新幹線駅が周遊観光の起点となった「D&S列車」\*は、乗車率の水準を維持しているものもあり、地域観光の魅力の幅を広げている。
- 新幹線駅から観光地までの2次交通は、顧客のニーズを的確に掴んだものが持続、拡大している。

\* 「D&S列車」とは、特別なデザインを持ち地域に基づくストーリーがあり、「デザインと物語のある列車」を由来とする。

### (1) 周遊観光

「D&S列車」は、乗車率が高いものが多く、九州新幹線開業を機に、新幹線停車駅が起点となり、観光の幅が広がり、人気があるものは乗車率の水準を維持し一定の実績を残している（図表8）。

図表8 JR九州のD&S列車乗車率推移

(乗車率：%)

列車名	通行期間	運転日	年度								
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
A列車で行こう	熊本～三角	臨時	66	60	46	51	57	42	54	62	53
SL人吉	熊本～人吉	臨時	86	83	84	86	82	74	85	84	79
ゆふいんの森	博多～湯布院・別府	定期	58	64	72	81	84	78	56	78	70
指宿のたまて箱	鹿児島中央～指宿	定期	86	79	76	78	76	72	76	72	69
はやとの風	鹿児島中央～吉松	定期	46	45	44	46	44	37	42	50	47
海幸山幸	宮崎～南郷	臨時	84	80	86	92	89	91	94	92	90
いさぶろう しんべい	人吉～吉松	定期	51	42	40	39	37	29	38	31	30
あそぼーい!	熊本～宮地	臨時	52	48	60	68	70	73	48	54	53
かわせみやませみ	熊本～人吉	定期						70	51	42	36

資料：九州旅客鉄道(株) 注) 赤字は乗車率70%以上

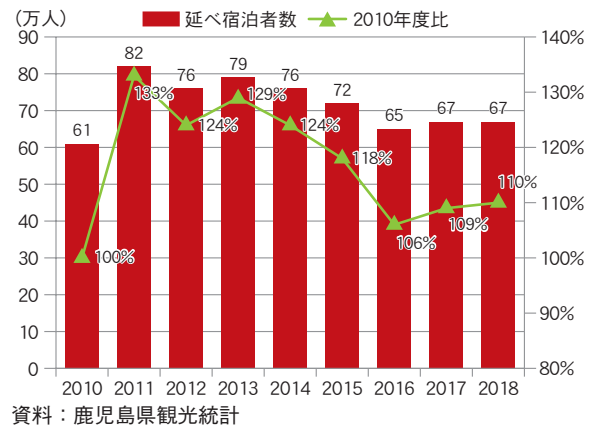
「D&S列車」が地域の観光振興と繋がった例として、「指宿のたまて箱」が挙げられる。同列車は鹿児島中央駅と指宿駅を結び、全線開業と同時に運行を開始している。

新幹線全線開業の2011年度には、指宿の延べ宿泊者数は、2010年度61万人が2011年度82万人と33%増で、開業効果として表れ、以降観光需要を取り込んでいる。

2019年度は、「D&S列車」の乗車率が全体的に落ち込み同列車も70%割れと運航開始以来最低となっている。

一方、指宿の延べ宿泊者数は2016年度の65万人以降は減少に歯止めがかかり、2018年度は2010年度比10%増となり、一定のニーズを取り込み、地域観光を下支えしている。

図表9 指宿の延べ宿泊者数の推移



### (2) 新幹線効果と2次交通について

新幹線を結ぶ2次交通として出水駅から鹿児島県長島町の蔵之元港を結び、同港から天草市の牛深港へのフェリーに接続する「出水・天草ロマンシャトル」が運行されている。開業1年目は4往復/日であったが、2016年には6往復/日に増便されている。新幹線を結ぶ2次交通の成功例の一つとして、蔵之元港～牛深港のフェリーと九州新幹線のスムーズな接続を実現し、天草市牛深への最短ルートとして、ニーズを掴み観光および地域の足となっている。

## 5 九州新幹線の経済波及効果

- 熊本県における九州新幹線の経済波及効果は全産業の売上ベースで359億円と試算され、一定の経済効果をもたらしている。
- 業種別への経済波及効果は、売上ベースで宿泊業が最も高く、77億円と試算される。

### (1) 経済波及効果の推計について

「2015年熊本県経済波及効果分析ツール」を使用し、九州新幹線効果として経済波及効果を算出した。

- ① 観光入込客統計の宿泊と日帰りにおける観光消費額を使用。
- ② 旅客地域流動調査（2018年 国土交通省）をもとに九州新幹線の輸送人員割合を求めた（10.9%）。
- ③ 観光消費額に10.9%を乗じ、新幹線効果による観光消費額を算出。
- ④ ③の観光消費額を「2015年熊本県経済波及効果分析ツール」に投入し、経済波及効果を算出。

図表10 九州新幹線の経済波及効果

		(億円)			(人)	
		生産誘発額	うち粗付加価値誘発額	うち雇用者所得誘発額	就業誘発者数	うち雇用誘発者数
第1次波及効果	直接効果	312	153	87	4,135	3,471
	間接効果	218	104	62	3,257	2,825
	間接効果	93	49	24	878	646
第2次波及効果		47	29	12	423	347
合計		359	183	99	4,558	3,818

熊本県における九州新幹線の経済波及効果を試算すると、全産業の売上ベースで359億円と試算され、一定の経済効果をもたらしている。尚、粗付加価値額誘発額（GDP）は183億円、就業誘発者数は4,558人となり、付加価値と雇用に対しても効果をもたらしている。

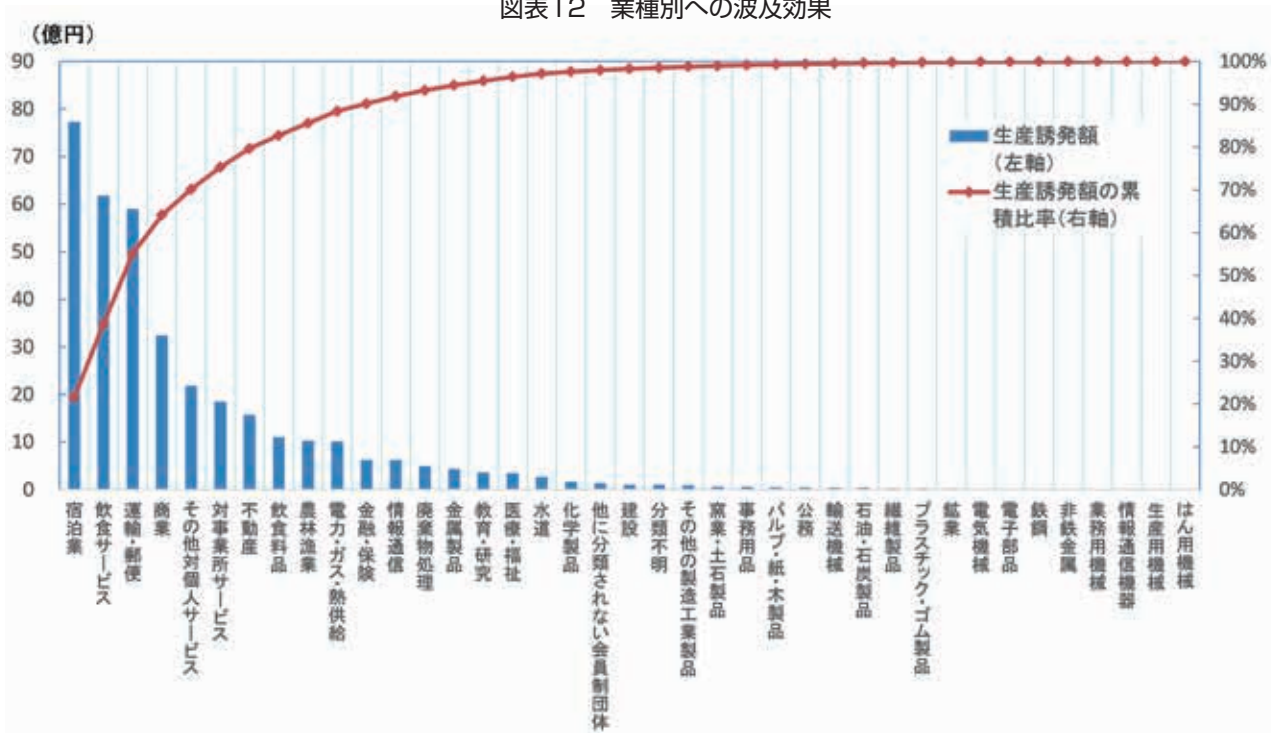
### (2) 業種別への波及効果

図表11 業種別への波及効果（一部抜粋）

産業部門	生産誘発額	(億円)		生産誘発額 累積比率	就業 誘発者数	(人) うち雇用誘発者数
		うち粗付加価値 誘発額	うち雇用者所得 誘発額			
宿泊業	77	35	18	21.5%	907	857
飲食サービス	61	24	22	38.7%	1,549	1,342
運輸・郵便	59	26	16	55.1%	422	394
商業	32	21	13	64.1%	483	422
その他対個人サービス	21	14	5	70.2%	325	229
合計	359	183	99		4,558	3,818

宿泊業の生産誘発額および粗付加価値誘発額（GDP）が最も多く、それぞれ77億円と35億円となる。従業者誘発者数は飲食サービス業が1,549人と全体の33%を占め、最も多くなった。尚、上位5業種で生産誘発額の70.2%を占める。

図表12 業種別への波及効果



図表10、11、12資料：「2015年熊本県経済波及効果分析ツール」より当研究所作成

## おわりに

九州新幹線は、沿線県の観光・レジャーに新たな需要をもたらした。また九州新幹線沿線の中核都市である福岡市、熊本市、鹿児島市においては全線開業以降、着実に宿泊者数が伸長しており、観光の都市部への集中が見られている。

中核都市までは確実に観光宿泊者を呼び込めており、課題である観光地と九州新幹線とのスムーズな連携実現により、さらに先の地域へ広がり、地域の価値創造に繋がっていくことが、期待される。

しかしながら、現状はコロナ禍が全線開業時のインパクトである時間短縮による交流地域の広がりを一旦抑止している厳しい状況に陥っている。

全線開業10年の観光・レジャーを振り返り活かしながら、コロナ禍を前提とした観光・レジャーにおける誘客への準備を、新常态を取り入れて今後の未来像を描き考えていくことが必要である。そこから地域を繋げる高速インフラとして、九州新幹線の更なる観光振興と経済波及への新しい役割を見出されていくことが期待される。