

九州外からの関心高まるも、熊本県民の盛り上がりは今一つ

九州新幹線鹿児島ルート全線開業に関する意識調査（第3回）

2011年3月12日の九州新幹線鹿児島ルート全線開業が、いよいよ目前に迫ってきた。これまで当研究所では、2008年11月、2010年1月と、全線開業に対する人々の意識を探るべくアンケート調査を実施してきたが、2011年1月に第3回に当たる調査を実施した。本レポートは、その概要を紹介するものである。

なお今回は、関西地方では大阪府に加えて京都府と兵庫県、中国地方では広島県に加えて岡山県と山口県を対象地域に追加しており、山陽新幹線との直通運転が及ぼす影響について、より詳細に考察することを試みた。

調査の概要

- 1.調査対象：東京都、京都府、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、および九州全県在住の18歳以上の男女
- 2.調査時期：2011年1月5日（水）～1月6日（木）
- 3.調査方法：ネットリサーチ（調査委託先：株式会社マクロミル）
- 4.有効回答：3,296人
- 5.回答者の属性

<居住地・性別>

| | 男性 | 女性 | 合計 |
|------|-------|-------|-------|
| 東京都 | 103 | 103 | 206 |
| 京都府 | 103 | 103 | 206 |
| 大阪府 | 103 | 103 | 206 |
| 兵庫県 | 103 | 103 | 206 |
| 岡山県 | 103 | 103 | 206 |
| 広島県 | 103 | 103 | 206 |
| 山口県 | 103 | 103 | 206 |
| 福岡県 | 103 | 103 | 206 |
| 佐賀県 | 103 | 103 | 206 |
| 長崎県 | 103 | 103 | 206 |
| 熊本県 | 309 | 309 | 618 |
| 大分県 | 103 | 103 | 206 |
| 宮崎県 | 103 | 103 | 206 |
| 鹿児島県 | 103 | 103 | 206 |
| 合計 | 1,648 | 1,648 | 3,296 |

<年代別>

| | 男性 | 女性 | 合計 |
|--------|-------|-------|-------|
| 18～29歳 | 202 | 333 | 535 |
| 30～39歳 | 466 | 656 | 1,122 |
| 40～49歳 | 539 | 414 | 953 |
| 50歳以上 | 441 | 245 | 686 |
| 合計 | 1,648 | 1,648 | 3,296 |

<未既婚別>

| | 男性 | 女性 | 合計 |
|----|-------|-------|-------|
| 未婚 | 613 | 623 | 1,236 |
| 既婚 | 1,035 | 1,025 | 2,060 |
| 合計 | 1,648 | 1,648 | 3,296 |

<子供の有無別>

| | 男性 | 女性 | 合計 |
|------|-------|-------|-------|
| 子供なし | 765 | 778 | 1,543 |
| 子供あり | 883 | 870 | 1,753 |
| 合計 | 1,648 | 1,648 | 3,296 |

1. 九州外から見た全線開業（図表1～4）

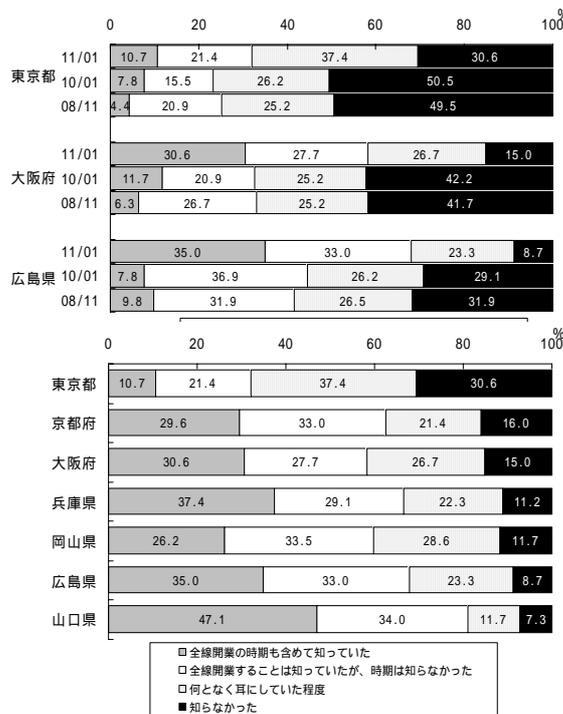
3回分の比較が可能な東京都・大阪府・広島県について見ると、この1年で大阪府と広島県において認知度が大きく高まったことがわかる。特に、「知らなかった」の比率が大幅に低下し、大阪府では15.0%（前回比 27.2ポイント（以下、p））、広島県では8.7%（同 20.4p）となっていることが特徴的である。

次に、今回新たに調査対象とした4府県を含めて見ると、「知らなかった」の比率はおおよそ九州からの距離に比例していることがわかる。また、山口県と兵庫県において認知度が特に高いことも目につく（図表1）。

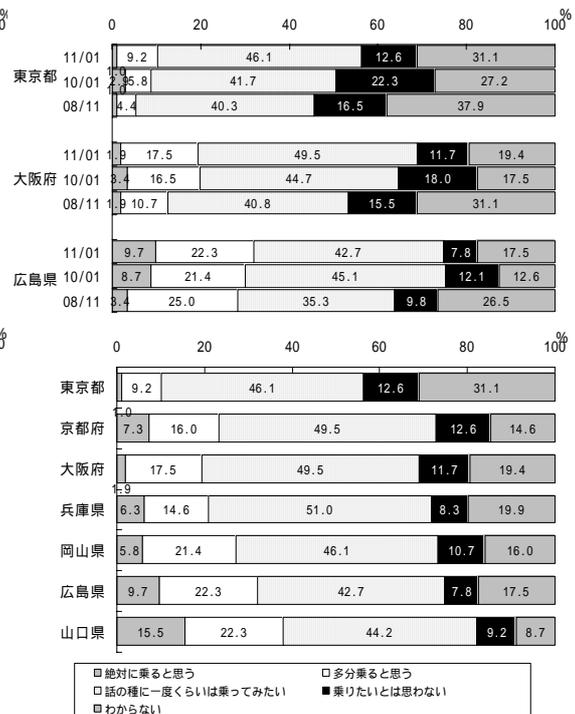
一方、全線開業後に九州新幹線を利用してみたいかを尋ねた結果を見ると、3回分の比較可能な3都府県すべてにおいて「乗りたいとは思わない」の比率が低下しており、総じて利用意向は高まっていると言える。特に広島県では「絶対に乗ると思う」、「多分乗ると思う」、「話の種に一度くらいは乗ってみたい」のすべてにおいてわずかながら比率が上昇しており、利用意向の高まりが感じられる。また、遠方であるため、あまり利用機会はないであろうと思われる東京都でも「話の種に一度くらいは乗ってみたい」の比率が4.4p上昇していることも注目されよう。

利用意向においても、概ね九州に近いほど高まる傾向が見られ、山口県では「絶対に乗ると思う」が15.5%、「多分乗ると思う」が22.3%とかなり高くなっていった。また、関西の中では京都府の利用意向が高めであることも特筆される（図表2）。

図表1 全線開業の認知度＜九州外＞



図表2 全線開業後の利用意向＜九州外＞

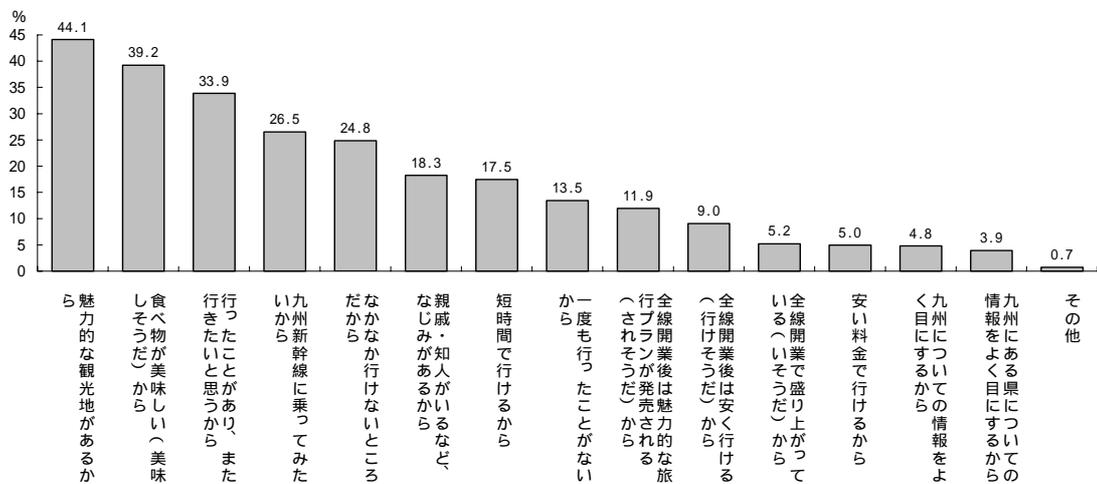


さらに、「全線開業後、あなたは観光・レジャーを目的として九州に行ってみたく思いますか?」と尋ねたところ、全体で86.6%の人が「行ってみたく思う」と回答した。一般に、このようなタイプの設問では「行ってみたく思う」という回答が多くなる傾向が見られるが、それを差し引いてもこの数字は高いと言えよう。このように、九州外において認知度、利用意向がかなり高くなっていることがわかったわけだが、この背景には、九州各県やJR各社による様々な情報発信・PR活動の影響があるものと思われる。

ここで、九州に「行ってみたく思う」と回答した人に対して、その理由を尋ねたところ、「魅力的な観光地があるから」(44.1%)、「食べ物が美味しいから」(39.2%)、「行ったことがあり、また行きたいと思うから」(33.9%)が上位を占めた(図表3)。

なお、今回の調査では、全線開業後に九州を訪れたいと回答した人に対して「観光・レジャーを目的として行ってみたく九州の県」も尋ねたが、すべての都府県で鹿児島県が1位という結果であった。そうした中、九州に近くなるほど熊本県の比率が高まっていることは注目される(図表4)。もちろん、関西地方と中国地方とでは人口のボリュームが異なるため、関西を重視したPR活動は当然重要であろうが、その一方で、山口県や広島県といった比較的近いエリアとの交流についても再考する必要があるのではないだろうか。

図表3 九州に行ってみたく理由(複数回答)



図表4 居住地別にみた行ってみたく九州の県(複数回答)

| | 東京都 | 京都府 | 大阪府 | 兵庫県 | 岡山県 | 広島県 | 山口県 |
|------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1位 | 長崎県 54.7 | 鹿児島県 63.5 | 鹿児島県 51.4 | 鹿児島県 63.5 | 鹿児島県 61.4 | 鹿児島県 67.9 | 鹿児島県 69.8 |
| 2位 | 鹿児島県 | 長崎県 52.2 | 福岡県 48.6 | 長崎県 52.5 | 福岡県 46.6 | 福岡県 50.8 | 熊本県 51.9 |
| 3位 | 福岡県 51.6 | 福岡県 50.0 | 長崎県 45.8 | 福岡県 48.1 | 長崎県 44.3 | 長崎県 42.2 | 長崎県 41.3 |
| 4位 | 宮崎県 40.4 | 宮崎県 34.8 | 宮崎県 37.3 | 宮崎県 38.1 | 熊本県 42.0 | 熊本県 41.7 | 宮崎県 39.7 |
| 5位 | 熊本県 32.3 | 熊本県 32.0 | 熊本県 33.9 | 熊本県 34.8 | 宮崎県 40.9 | 宮崎県 34.2 | 福岡県 36.5 |
| 6位 | 大分県 28.0 | 大分県 21.3 | 大分県 22.0 | 大分県 23.2 | 大分県 25.0 | 大分県 25.7 | 大分県 36.0 |
| 7位 | 佐賀県 16.1 | 佐賀県 12.4 | 佐賀県 13.6 | 佐賀県 11.6 | 佐賀県 11.4 | 佐賀県 8.6 | 佐賀県 14.8 |
| 特にどの県ということはない | 14.3 | 9.6 | 8.5 | 7.7 | 6.3 | 8.6 | 3.2 |
| 行きたいところが何県かわからない | 0.6 | 0.0 | 0.6 | 1.7 | 0.0 | 0.5 | 0.5 |

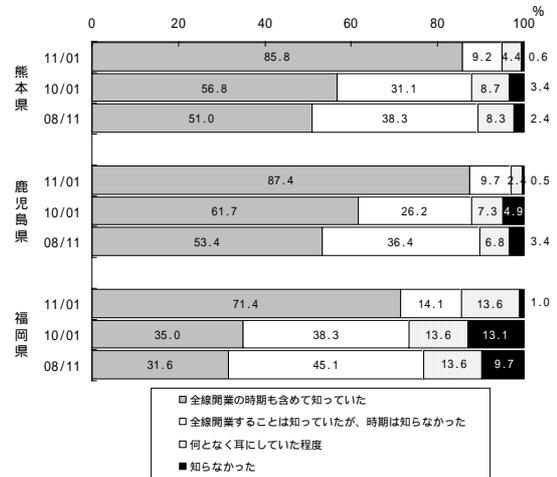
2. 熊本県における全線開業（図表5～8）

まず、全線開業の認知度を見ると、さすがに開業まで約2ヶ月という時期の調査だけあって、各県とも認知度が飛躍的に上昇している。これまで鹿児島県に比べて認知度の低かった熊本県でも、「全線開業の時期も含めて知っていた」が85.8%に達している（図表5）。

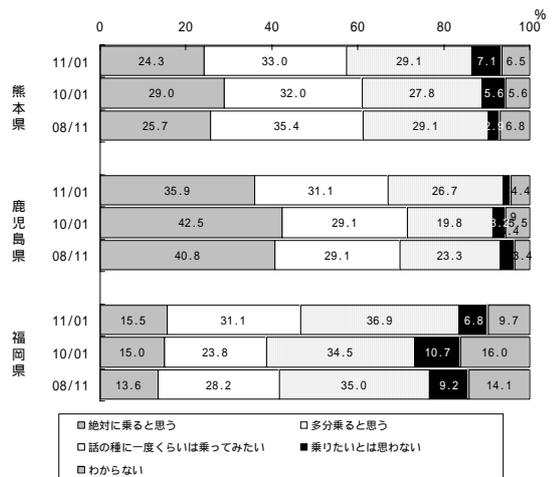
しかしながら、認知度の高まりほど利用意向が高まっていないことは非常に気になる。特に熊本県においては、「絶対に乗ると思う」が4.7p低下し、逆に「乗りたいとは思わない」が1.5p上昇しているのである（図表6）。開業を目前にして、わずかとはいえ「乗りたいとは思わない」という人が増えているというのは驚きであったが、自由回答を見ると、「値段面でバスやJRの在来線に負けるので、本州に遠出するときぐらいしか新幹線を使うという選択が浮かばない」（20代男性）、「特急がなくなるのは困る！新幹線値段高すぎ！特急で十分なのに高額出して乗る必要なし」（30代女性）というように、料金の高さに難色を示している人が多いという印象を受けた。

また、全線開業が地域に及ぼす影響に関する設問でも、熊本県居住者の期待感の低さが感じられる。「プラスの影響の方が大きい」の比率は、鹿児島県がほぼ横這い、福岡県が3.4pの上昇であるのに対し、熊本県では1.0pの低下であった。もっとも、熊本県では「マイナスの影響の方が大きい」の比率も2.4p低下しているため、“悲観論”が強まったとは言えないが、少なくとも期待感が高まっているとは感じられない結果であった（図表7）。

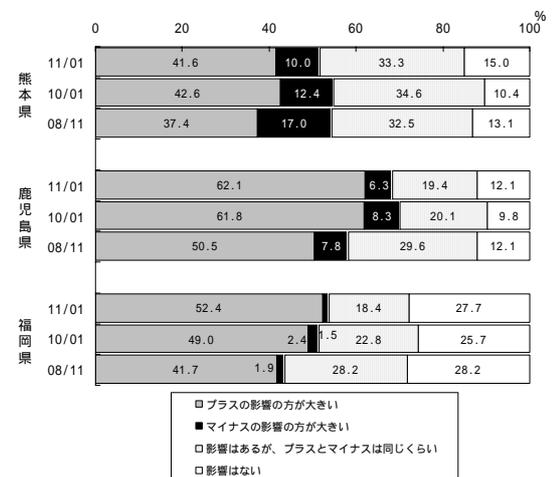
図表5 全線開業の認知度＜九州内＞



図表6 全線開業後の利用意向＜九州内＞



図表7 全線開業が地域に及ぼす影響＜九州内＞



そこで、プラスの影響とマイナスの影響を具体的に尋ねた結果が、下の図表8である。熊本県においては、「観光客が増える」の比率が58.9%と、2008年11月に比べると8.1pも上昇していることが目につくが、それでも鹿児島県の82.3%、福岡県の66.4%に比べると見劣りする。それ以外の項目で熊本県で比率が上昇しているのは「地域の知名度がアップする」で、2008年11月より9.2p上昇の29.3%となって鹿児島県に並んでいる。これは、大阪をはじめとする九州外各地で行われている盛んなPR活動に対して、熊本県居住者が一定の評価をしているということであろう。

プラスの影響で気になるのは、1年前と比較して「駅前地区の開発が進む」が6.6p、「駅舎が建て替えられてきれいになる」が4.2p、「駅まで・駅からのアクセスが便利になる」が9.1pと、いずれも大幅にダウンしていることである。これまでの調査において、熊本県居住者は熊本駅周辺の変化を期待する傾向が強かったが、開業を目前にしたところで“期待外れ感、落胆感”がうかがえる。自由回答を見ても、「新幹線で熊本を訪れる人（観光客）が増えても、駅から観光地へのアクセスが貧弱。また、以前から言われているように、駅前に何も無い」（30代男性）、「熊本駅が熊本市の西方に位置しており、同市の東方にあるベッドタウン地区やさらにその東方にある熊本空港とのアクセスが悪いことが問題。九州新幹線の全線開業と併せ、熊本市内の交通の便を良くするべきだったのではないかと思う」（60代男性）というように、熊本駅ならびに熊本駅周辺に対する不満と駅からのアクセスへの不満が多数見受けられた。

一方、マイナスの影響では、熊本県でも並行在来線の問題が現実味を帯びてきたことが特筆される。また、鹿児島県と福岡県では「マイナスの影響は思い当たらない」の比率がこの1年で大幅に上昇しているのに対して、熊本県は横這いであることも目につく。

図表8 全線開業が地域に及ぼす具体的な影響（複数回答）

| | | 熊本県 | | | 鹿児島県 | | | 福岡県 | | |
|-----------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 08/11 | 10/01 | 11/01 | 08/11 | 10/01 | 11/01 | 08/11 | 10/01 | 11/01 |
| プラスの影響 | 観光客が増える | 50.8 | 58.3 | 58.9 | 79.6 | 77.3 | 82.3 | 64.9 | 65.4 | 66.4 |
| | 駅前地区の開発が進む | 58.1 | 57.6 | 51.0 | 38.7 | 48.7 | 35.9 | 29.7 | 42.5 | 41.6 |
| | 沿線地域との行き来が活発になる | 59.8 | 55.1 | 49.0 | 55.8 | 65.0 | 53.0 | 52.0 | 61.4 | 60.4 |
| | 駅舎が建て替えられてきれいになる | 40.2 | 41.9 | 37.7 | 15.5 | 20.7 | 8.8 | 23.0 | 25.5 | 31.5 |
| | 駅まで・駅からのアクセスが便利になる | 29.6 | 30.6 | 21.5 | 27.1 | 26.6 | 21.5 | 26.4 | 22.9 | 26.2 |
| | 地域の知名度がアップする | 20.1 | 28.5 | 29.3 | 27.6 | 30.4 | 29.3 | 21.6 | 25.5 | 21.5 |
| | 小売・飲食・サービスなどのお店が進出してくる | 19.6 | 21.4 | 20.8 | 32.0 | 29.6 | 29.3 | 18.9 | 30.1 | 31.5 |
| | 工場などの企業誘致が進む | 7.8 | 8.4 | 5.9 | 7.2 | 7.8 | 5.0 | 6.1 | 5.9 | 8.1 |
| | 人口が増える | 2.8 | 4.3 | 4.8 | 7.2 | 5.4 | 2.8 | 10.1 | 3.9 | 7.4 |
| | その他 | 1.1 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 0.5 | 0.0 | 1.4 | 2.6 | 0.7 |
| マイナスの影響 | プラスの影響は思い当たらない | 7.8 | 5.3 | 4.8 | 4.4 | 2.3 | 1.1 | 2.7 | 1.3 | 2.7 |
| | 観光客・ビジネス客に素通りされる | 44.7 | 47.4 | 42.3 | 11.0 | 8.6 | 7.2 | 20.9 | 15.7 | 12.1 |
| | 並行在来線が利用しにくくなる・廃止される | 32.4 | 33.7 | 38.3 | 41.4 | 35.8 | 25.4 | 35.1 | 32.7 | 27.5 |
| | 他所で買い物する機会が増えて、地域のお店の売上が減る | 34.6 | 33.2 | 28.8 | 39.8 | 45.0 | 38.1 | 18.2 | 20.3 | 14.1 |
| | 日帰りの観光客が増えて観光宿泊客が減る | 35.2 | 27.6 | 26.7 | 32.0 | 32.7 | 31.5 | 25.7 | 24.8 | 20.1 |
| | 新幹線沿線とそれ以外の地域との格差が拡大する | 25.1 | 22.9 | 22.1 | 35.9 | 31.6 | 30.9 | 28.4 | 30.1 | 23.5 |
| | 航空路線の便数が減る、航空路線が廃止される | 11.7 | 14.5 | 12.0 | 22.7 | 27.3 | 24.3 | 12.8 | 15.7 | 8.1 |
| | 企業の事業所が他所へ移転する | 17.3 | 14.0 | 11.0 | 18.8 | 17.1 | 17.1 | 8.1 | 8.5 | 5.4 |
| | （新駅開設の場合）これまでの駅前地区が寂れる | 11.2 | 11.0 | 7.6 | 8.3 | 9.8 | 2.8 | 17.6 | 11.1 | 10.1 |
| | 人口が減る | 4.5 | 6.2 | 4.2 | 9.9 | 7.5 | 9.4 | 4.1 | 2.0 | 4.0 |
| その他 | 2.2 | 3.1 | 2.1 | 1.7 | 1.1 | 0.0 | 6.1 | 4.6 | 0.7 | |
| マイナスの影響は思い当たらない | 7.8 | 11.5 | 11.6 | 10.5 | 12.2 | 19.9 | 14.2 | 14.4 | 33.6 | |

3. 熊本～博多間の移動（図表9～11）

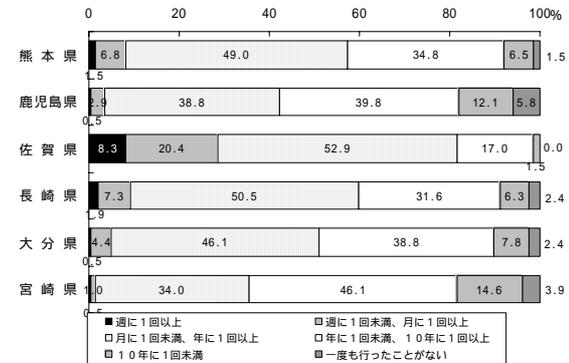
昨年12月の九州新幹線のダイヤ発表においては、熊本～博多間の運行本数の多さが話題となったが、全線開業によって熊本～博多間の移動はどう変化するのであるか。

まず、現状の福岡市の訪問頻度を見ると、最も高い佐賀県でも「月に1回以上」という人は3割弱に過ぎず、熊本県でも「月に1回以上」は8.3%にとどまっている（図表9）。この訪問頻度が全線開業後にどう変化するかを見ると、熊本県では「増える」が21.4%を占めたが、鹿児島県の35.0%に比べるとかなり低い（図表10）。

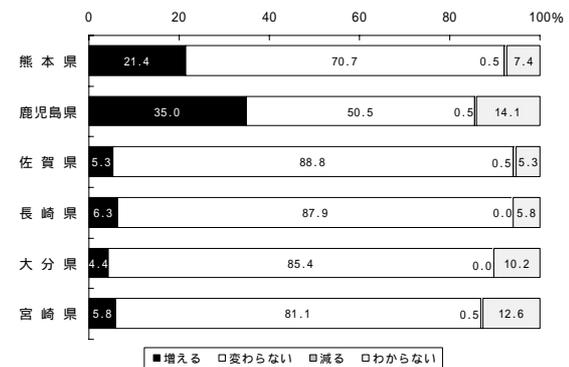
さらに、熊本県居住者に対して、福岡市を訪れる目的別に利用交通手段を尋ねてみた。熊本県からの福岡市の訪問目的で最も多いのは「買い物」だが、その際の利用交通機関としては、現状も全線開業後も乗用車を中心であり、開業後に新幹線を利用しようという人は17.9%に過ぎない。

新幹線の利用意向が最も高いのは、「仕事」（37.6%）目的のケースであるが、これは、会社が交通費を負担することが多いためであろう。その他では、「スポーツ観戦」や「コンサートやライブを見る」で新幹線の利用意向が高めとなっている。逆に、家族揃って移動するケースが多い「帰省、家族・親戚に会う」では、料金の問題から、現状も全線開業後も圧倒的に乗用車の利用が多い（図表11）。このような結果を見ると、全線開業後に熊本～博多間の新幹線の利用者が急増するとは考えにくく、上下合わせて「130本」も運行される熊本～博多間の新幹線の利用状況は不透明であると言わざるをえない。

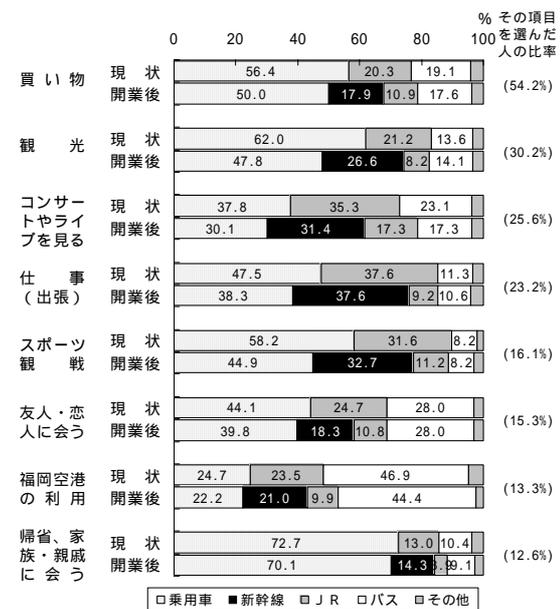
図表9 現在の福岡市訪問頻度



図表10 全線開業後の福岡市訪問回数の増減



図表11 熊本県から福岡市への利用交通機関の変化（目的別）



4. 今回の調査のポイントと今後への提言

関西・中国地方の状況について

- ・過去の調査と比較できる大阪府・広島県では、九州新幹線全線開業の認知度は大幅に上昇しており、同時に九州新幹線の利用意向もかなり高まった。
- ・関西・中国地方で、全線開業後に観光・レジャーを目的にして九州に行ってみたくという人は極めて多かった。その理由は「魅力的な観光地」と「食」。
- ・九州内で行ってみたい県としては、どの地域でも「鹿児島県」が圧倒的。しかし、中国地方、特に山口県では「熊本県」の人気も高い。

熊本県内の状況について

- ・九州内での全線開業の認知度はこの1年で急上昇し、熊本県でも「全線開業の時期も含めて知っていた」が85.8%に達した。
- ・しかし熊本県では、認知度と比較して利用意向は高まっておらず、全線開業が地域に及ぼす影響についても冷ややかな見方が少なくない。
- ・全線開業後に熊本県居住者が福岡市を訪れる回数は「増える」が2割強を占めるが、訪問目的によって利用交通手段は大きく異なるため、全線開業後に熊本～博多間の新幹線の利用が急増するとは限らない。

今回の調査結果で最も特徴的だったことは、「関西・中国地方での認知度・利用意向の高まり」と、「それに見合うほどには熊本県居住者は盛り上がっていないこと」である。

九州サイドからの積極的な情報発信に加えて、JR西日本の『九州！直結！新幹線』といったアピールもあって、関西・中国地方における九州および九州新幹線への関心はかなり高まっている。しかし、熊本県の状況を見ると、全線開業の認知度こそ飛躍的に上昇したものの、利用意向は高まらず、地域への影響に関しても冷ややかな見方をしている人が少なくない。この九州外との“温度差”は、開業後を考えてときには大きな問題となるのではないだろうか。全線開業が九州外でどのように捉えられているのかを、我々熊本県居住者はもっと知るべきなのであり、“外からの視線”を意識することが、熊本を訪れる人々に対する“おもてなし”の第一歩となるはずである。また、観光客を迎え入れるだけでなく、熊本県居住者が新幹線を利用して“外”へ出ていき、関西・中国地方との“双方向交流”を進めていくことも、同様に重要であると思われる。

現在のところ、料金の高さがネックとなって熊本県居住者の新幹線利用意向は高まっていないように見受けられるが、3月12日以降、実際に新幹線車両が大量に運行されるようになれば、人々の意識も少しずつ変化していくことが期待できよう。よく言われることではあるが、全線開業は“ゴール”ではない。とりわけ、熊本駅周辺の整備・開発が完了していない熊本市においては、“スタート”ですらないのかもしれない。具体的な新幹線の利活用について考えることは、これからでも遅くはないのである。

以上