

期待感大きい鹿児島、危機感大きい熊本

九州新幹線全線開業に関する意識調査

はじめに

九州新幹線鹿児島ルート全線開業まで、いよいよ2年半を切った。2011年春に予定されている博多～新八代間の開業は、時間短縮効果によるマーケットの拡大や観光客の増加などのプラスの効果をもたらすことが期待される半面、いわゆる“ストロー効果”によって熊本の相対的な地位を低下させることも懸念されている。

そこで今回は、九州新幹線鹿児島ルート全線開業に対する生活者の意識を探るべく、ネットリサーチを行った。調査対象としては、九州新幹線沿線にあたる福岡県・熊本県・鹿児島県に加え、九州・山陽新幹線の相互乗り入れの影響が見込まれる大阪府・広島県を設定した。さらに、ほぼ同時期（現在のところ2010年12月の予定）に開業する「東北新幹線八戸～新青森間」との比較を行うため、青森県・東京都も対象としている。

調査の概要

1. 調査対象：青森県・東京都・大阪府・広島県・福岡県・熊本県・鹿児島県在住の18歳以上の男女
2. 調査時期：2008年11月17日（月）～11月18日（火）
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：1,440人
5. 回答者の属性

<居住地・性別>

	男性	女性	合計
青森県	103	103	206
東京都	103	103	206
大阪府	103	103	206
広島県	101	103	204
福岡県	103	103	206
熊本県	103	103	206
鹿児島県	103	103	206
合計	719	721	1,440

<年齢別>

	n	%
20歳未満	14	1.0
20～29歳	283	19.7
30～39歳	564	39.2
40～49歳	335	23.3
50～59歳	172	11.9
60歳以上	72	5.0
合計	1,440	100.0

調査結果のポイント

- 1.九州新幹線鹿児島ルート全線開業を「全線開業の時期も含めて知っていた」人は、鹿児島県53.4%、熊本県51.0%と過半数を占めた。ただし、青森県居住者の東北新幹線全線開業の認知度は72.3%であることを考えると、さほど高くはない数字だとも言える。
- 2.九州新幹線鹿児島ルート全線開業を「知らなかった」人は、広島県で31.9%、大阪府で41.7%と高い。当研究所が2007年7月に実施した『九州新幹線に関する意識調査』の結果と比較して、ほとんど差がみられない。サンプル数や調査方法が異なるため単純比較はできないが、この1年強の間の九州側からの情報発信は不足していたと言える。
- 3.全線開業後の九州新幹線に「絶対に乗ると思う」は、鹿児島県40.8%、熊本県25.7%。「多分乗ると思う」を合算しても鹿児島県69.9%、熊本県61.1%というように、鹿児島県と熊本県の間に違いが見られる。なお、大阪府や東京都といった遠隔地では利用意向は低いものの、「話の種に一度くらいは乗ってみたい」が4割を超えており、仕掛け次第ではこうした層を引きつけて訪問につなげることは可能かもしれない。
- 4.現状、熊本県在住者の福岡県への訪問頻度は高い（年に1回以上訪問する人が69.9%）が、全線開業後に訪問回数が「増える」とした人は31.1%であり、さらに訪問頻度が高まることが予想される。なお、鹿児島県在住者の福岡県訪問は、現状「年に1回以上訪問」が44.7%だが、全線開業後に訪問回数が「増える」とした人は実に56.8%にのぼる。その他地域への訪問も、熊本県居住者よりも鹿児島県居住者の方が積極的である。
- 5.逆に“熊本県への訪問”をみると、現状では、福岡県居住者の41.7%、鹿児島県居住者の30.6%が「年に1回以上」訪問している。これが全線開業後に「増える」と回答したのは、鹿児島県26.7%、広島県16.7%、福岡県11.2%。全体的にみて、全線開業後の訪問頻度は「変わらない」という答えが多く、新幹線の全線開業が沿線各地の訪問回数を直接増加させるものではないことが明らかとなった。
- 6.全線開業が地域に及ぼす影響では、熊本県・鹿児島県・福岡県・青森県とも「プラスの影響の方が大きい」という回答が最多であったが、鹿児島県50.5%、青森県46.1%に対して、熊本県は37.4%と低くなっている。また、熊本県においては「マイナスの影響の方が大きい」の比率が17.0%と高く、相対的にみて期待感が小さい、もしくは危機感が大きいと言えそうである。
- 7.具体的なプラスの影響としては、熊本県では「沿線地域との行き来が活発になる」が最多だが、他県と比較して「駅前地区の開発が進む」が多く、「観光客が増える」が少ないことが特徴的である。一方、マイナスの影響をみると、熊本県では「観光客・ビジネス客に素通りされる」が44.7%で他県よりかなり多いことが目につく。
- 8.全体的にみて、「部分開業の恩恵を受けたこともあって新幹線の利用に積極的、全線開業への期待も大きい鹿児島県」と、「素通り懸念が大きく、さほど期待感の高まらない熊本県」の違いがあらわれる結果となった。また、大阪府などの遠隔地への情報発信が圧倒的に不足していることもわかり、これからの2年強の取り組みが肝要である。

1. 九州新幹線全線開業の認知度

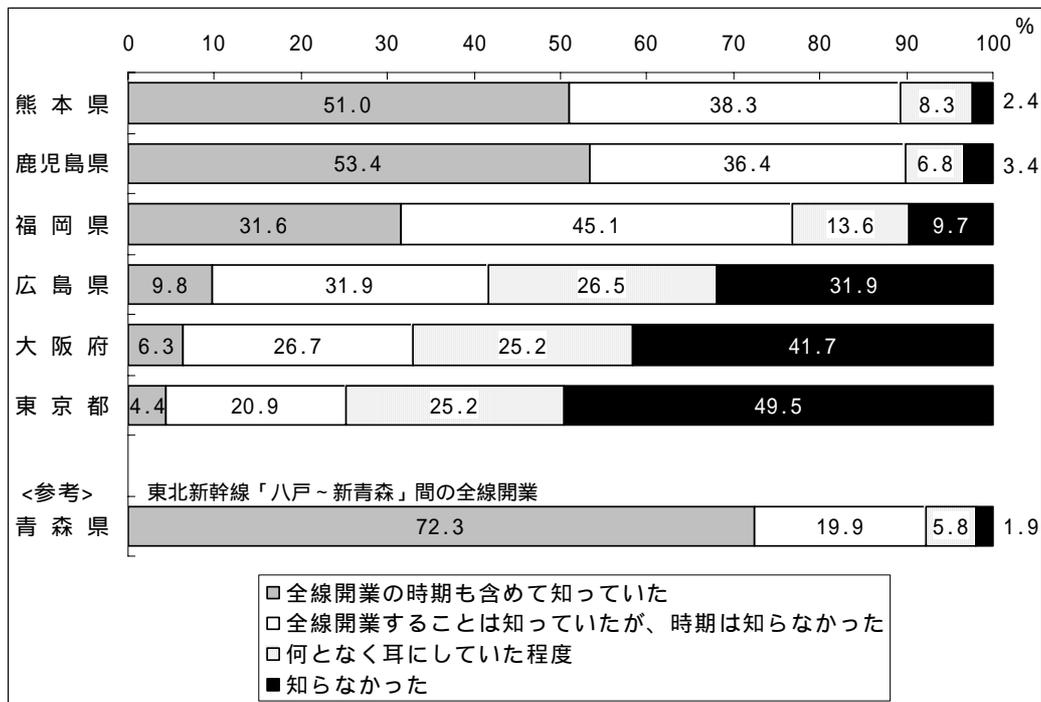
まずはじめに、2010年度中に九州新幹線鹿児島ルート「博多～新八代」間が開業することを知っていたかどうかを尋ねてみた。その結果、熊本県および鹿児島県に住む人の半数以上が、「全線開業の時期も含めて知っていた」と回答している（熊本県51.0%、鹿児島県53.4%）。また、この2県においては、全線開業を「知らなかった」という人はほんの数%にとどまっており、新幹線全線開業が広く認知されていることがわかった。

しかし、福岡県では「全線開業の時期も含めて知っていた」は31.6%にとどまり、さらに「何となく耳にした程度」が13.6%、「知らなかった」が9.7%とかなり多くなっている。このことから、全線開業の“当事者”県であるにも関わらず、福岡県においては新幹線の全線開業についての関心が低いことが明らかになった。

広島県以东（広島県・大阪府・東京都）では、「全線開業の時期も含めて知っていた」という回答は10%未満と極めて低い。これらの地域においては、九州新幹線の開業は“自分たちには直接関係のない遠方の出来事”と捉えられるのもやむをえないものと思われるが、九州サイドからのPR不足の感も否めない。

なお、ほぼ同時期に東北新幹線「八戸～新青森」間が開通する青森県において、その認知度を尋ねた結果では、実に72.3%の人が「全線開業の時期も含めて知っていた」と回答している。この数字と比較すると、熊本県・鹿児島県の認知度ですらさほど高くはないと見ることもできよう。

九州新幹線全線開業の認知度



ところで、当研究所では、2007年7月に『九州新幹線に関する意識調査』を実施している。調査の概要は、以下のとおりである。

調査名称：九州新幹線に関する意識調査
調査対象：大阪府と広島県に在住の男女700人（大阪府400人、広島県300人）
調査時期：2007年7月
調査方法：郵送法

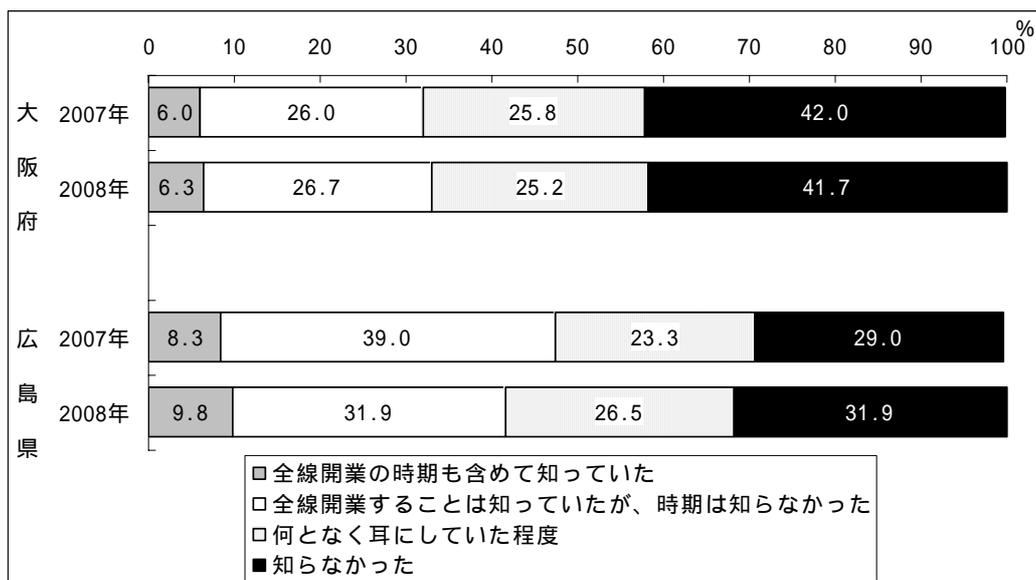
この調査でも、九州新幹線全線開通の認知度を尋ねているため、今回調査ではそれと全く同じ選択肢を用意して比較を行うこととした。

その結果、大阪府では「まったくと言ってよいほど変化なし」、広島県では「時期も含めて知っていたという人が1.5ポイント増えたものの、全体的にみると認知度はわずかに低下したように思われる」といった結果が出た。

もちろん、この2つの調査はサンプル数も調査方法も異なっているため、単純に比較することはできない。しかしながら、この1年強の間に、大阪府ならびに広島県に対する九州サイドからの情報発信が不足していたととらえることもできよう。

今回調査の自由回答欄をみると、「アピールが弱い。認知度をもっと高める必要があると思う」（広島県男性）、「もっと宣伝しないと知らない人が多いと思います」（東京都女性）、「今回のアンケートに答えるまで、ほとんど知りませんでした」（東京都女性）、「特に旅行に行きたいとも思わなかったけれど、全線開業によって便利になるのなら今後旅行に行ってみたいと思う」（大阪府女性）といった声も少なくない。これからの2年強の間にどれだけの質と量の情報を発信していけるかが、大きなポイントであろう。

九州新幹線全線開業の認知度（既存調査との比較）



2. 全線開業後の九州新幹線の利用意向

次に、全線開業後に九州新幹線を利用してみたいと思うかどうかについて尋ねてみた。

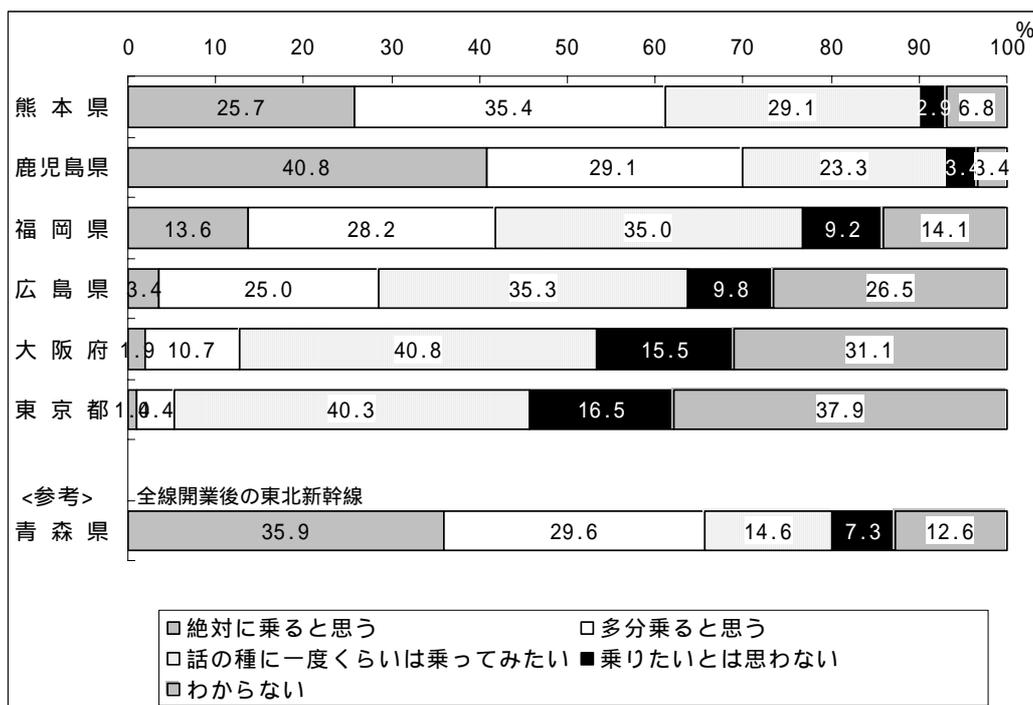
その結果、熊本県では「絶対に乗ると思う」と「多分乗ると思う」を合わせて6割以上の方が利用したいと思っていることがわかった。しかし、鹿児島県（「絶対乗ると思う」40.8%、「多分乗ると思う」29.1%、計69.9%）や青森県（全線開業後の東北新幹線に「絶対乗ると思う」35.9%、「多分乗ると思う」29.6%、計65.5%）と比較すると、熊本県に住む人の新幹線の利用意向はやや低いと言える。

さらに福岡県をみると、「絶対に乗ると思う」が13.6%、「多分乗ると思う」が28.2%とかなり低くなっており、熊本県・鹿児島県と比較して利用意向はかなり低いと言わざるをえない。ただし、14.1%存在している「わからない」という層には、運賃やダイヤ次第という人も少なくないものと思われる。

なお、広島県以东については、「絶対に乗ると思う」は数えるほどしかおらず、「話の種に一度くらいは乗ってみたい」および「わからない」の比率が高くなっている。これらの地域に住む人にとっては、まず“九州に行く用事があるかどうか”が「わからない」のであって、用事ができてはじめて“交通手段の選択”が行われることになる。そのため、こうした結果になったものと思われる。

ただし、大阪府と東京都では「話の種に一度くらいは乗ってみたい」という回答が4割を超えていることは注目される。九州を訪れる用事がない人でも、新幹線の全線開業とそれに関わる情報をうまく発信できれば、訪問につながる可能性は高いと言えるだろう。

全線開業後の九州新幹線の利用意向



3. 訪問頻度とその増減予測

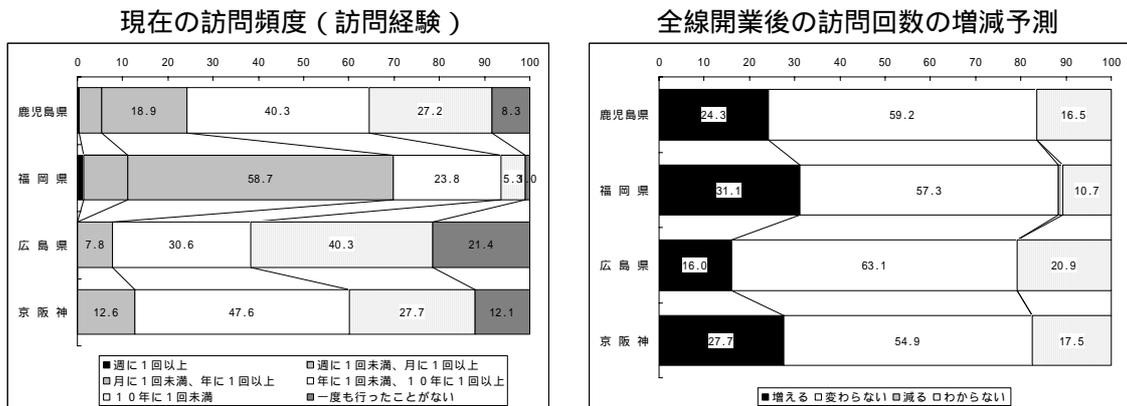
それでは、現在と全線開業後とで、各地への訪問頻度はどう変化するのだろうか。

まず、熊本県在住者について見てみよう。鹿児島県、福岡県、広島県、京阪神という4地域のうち、熊本県在住者が最も頻繁に訪問しているのは、当然ながら福岡県であり、「年に1回以上」福岡県を訪れるという人が実に69.9%を占めた。

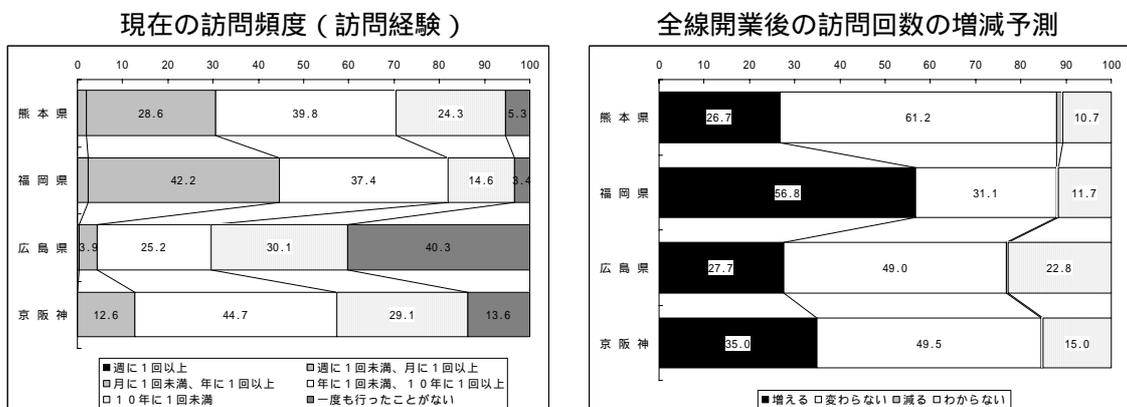
次に、新幹線全線開業後に訪問回数がどう変化するかをみると、「増える」の比率が最も高かったのは福岡県（31.1%）であった。すなわち、熊本県在住者の福岡県訪問は、現時点でもかなり頻度が高いにも関わらず、新幹線全線開業後にはさらに高まることが予想されるのである。

ここで比較対象として、鹿児島県在住者について見てみたい。こちらも熊本県在住者と同様、最も訪問頻度が高いのはやはり福岡県であり、「年に1回以上」福岡県を訪れる人は44.7%であった。それが全線開業後にどう変化するかをみると、福岡県への訪問が「増える」とした人は56.8%と半数以上を占めているのである。さらに、広島県や大阪府の訪問も、熊本県在住者より鹿児島県在住者の方が高いことは注目される。

熊本県在住者の各地への訪問



鹿児島県在住者の各地への訪問



一方、各地から熊本県を訪れる頻度についてはどうであろうか。

まず、現在の状況をみると、「年に1回以上」熊本県を訪問しているという層は、福岡県で41.7%、鹿児島県で30.6%となっている。つまり、福岡県に住む人の4割以上、鹿児島県に住む人の3割以上は「年に1回以上熊本県を訪れている」ことになる。

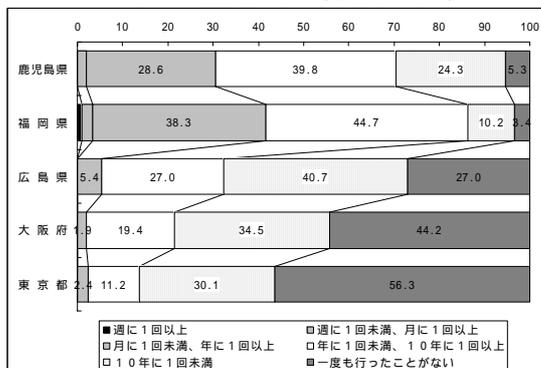
逆に、「一度も行ったことがない」比率をみると、東京都が56.3%、大阪府が44.2%であり、さらに「10年に1回未満」もそれぞれ3割以上を占めた。このことから、東京都や大阪府からみた熊本県は、“ほとんど行ったことのない場所”であることがうかがえる。

では、全線開業後にはその訪問頻度はどう変化する（あるいは変化しない）のであろうか。熊本県を訪れる回数が「増える」と回答した人が最も多かったのは、26.7%の鹿児島県であった。熊本県と鹿児島県の間では、2004年3月に既に「新八代～鹿児島中央」間が部分開業しており、全線開業による時間短縮効果はさほど大きくないものと思われるため、これはやや意外な結果であった。しかし、鹿児島県在住者の自由回答をみると、「日帰りで遊びに行けるので回数が増えると思う」（男性）、「新八代での乗り換えがなくなるから便利がよくなっていいと思う」（男性）といった声に加え、「現在自分は薩摩川内市に在住しているので、部分開業の恩恵を受けている。新幹線はビジネスにもプライベートにも革命をもたらしたと思う」（男性）といった声も聞かれた。すなわち、部分開業の恩恵を受け、新幹線の利便性等を知った鹿児島県在住者の方が、全線開業への期待感が大きいと言えるのかもしれない。

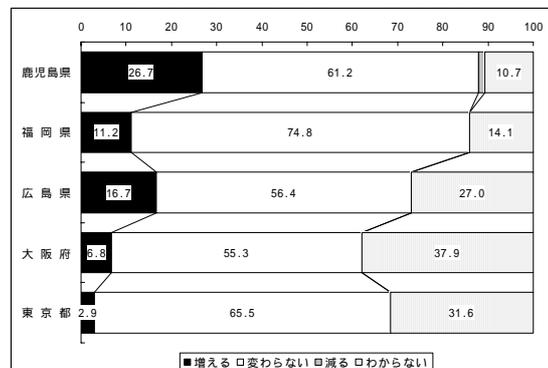
以上のように、新幹線の全線開業によって起こる変化としては、（現在でも訪問頻度は高いが）熊本県在住者の福岡県訪問の増加、鹿児島県在住者の各地への訪問の増加、などが主なものとして挙げられることがわかった。しかしながら、訪問回数の増減予測全体をみると、鹿児島県在住者の福岡訪問以外のすべての移動パターンで「変わらない」が最も多くなっていることが目につく。すなわち、新幹線の全線開業は確かに大きなインパクトを与える出来事ではあるが、そのことによって直接的に沿線各地への訪問回数が増えるというものではないことは、改めて認識しておく必要がある。

居住地別にみた熊本県への訪問

現在の訪問頻度（訪問経験）



全線開業後の訪問回数の増減予測



4. 新幹線全線開業が地域に及ぼす影響

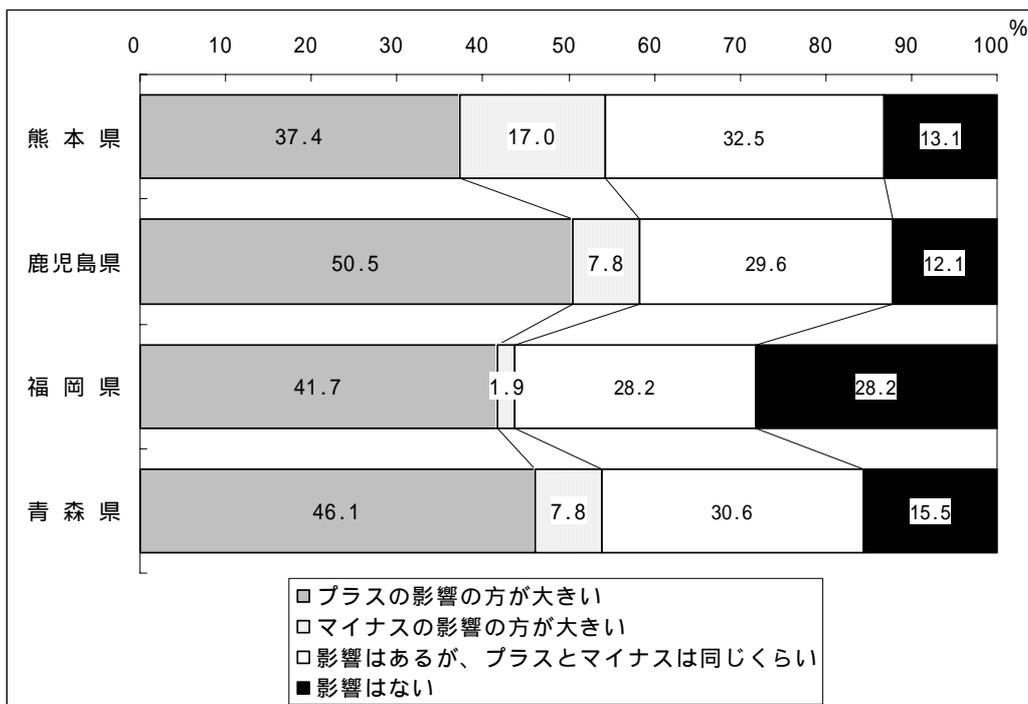
ここまでは、新幹線全線開業後の回答者本人の行動等について尋ねているが、以下は「新幹線の全線開業が、あなたのお住まいの地域の社会・経済に影響を与えますか?」と尋ねた結果である。

この設問の対象とした4県すべてにおいて、「プラスの影響の方が大きい」と答えた人が最も多かったことは、各県における新幹線の全線開業への期待の大きさを示すものであろう。特に、鹿児島県（50.5%）および青森県（46.1%）では「プラスの影響の方が大きい」と答えた人が半数前後を占め、期待感の大きさがうかがえる。

一方、「マイナスの影響の方が大きい」の比率をみると、いずれの県でもさほど高くはないものの、熊本県の17.0%という数字の高さが目につく。熊本県においては「プラスの影響の方が大きい」は37.4%とさほど高くはないことを考え合せると、熊本県に住む人は新幹線全線開業への期待感が相対的に低い、もっと言うなら“危機感が大きい”ということがわかった。

逆に、「マイナスの影響の方が大きい」の比率が1.9%と極端に低いのが福岡県である。福岡県では、「影響はない」の比率が28.2%とかなり高くなっており、新幹線全線開業によって地域に特に影響はないと考えている人が少なくないことがわかった。福岡県では1972年に山陽新幹線が開業しており、それから35年以上経過した今になって九州新幹線が全線開業しても、さほどのインパクトはないということであろうか。

新幹線全線開業が地域に及ぼす影響



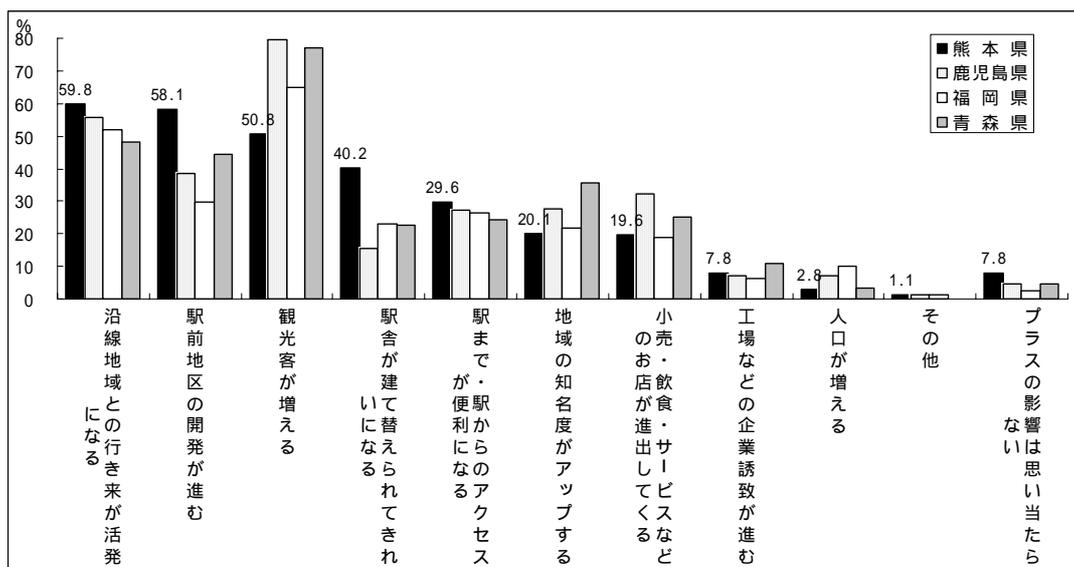
それでは、新幹線全線開業によるプラスの影響としては、具体的にどのようなことが考えられるのであろうか。

熊本県居住者で回答が多かったのは、「沿線地域との行き来が活発になる」、「駅前地区の開発が進む」、「観光客が増える」の3項目であり、いずれも50%を超えている。

このうち、熊本県において特徴的なのは、「駅前地区の開発が進む」という回答の多さ(58.1%)である。加えて、「駅舎が建て替えられてきれいになる」(40.2%)も他の3県よりもかなり多くなっていることが目につく。これらの結果から、熊本県においては駅舎および駅前地区の整備(特に熊本駅を想定した回答であると考えられる)が喫緊の課題であり、住民もそのことに強い期待感を抱いていることがわかる。

一方、「観光客が増える」の比率をみると、熊本県も50.8%と50%を超えているものの、4県のうち最低(「観光客が増える」と回答した人は、鹿児島県では79.6%、青森県では77.0%、福岡県でも64.9%)であることは注目されよう。すなわち、新幹線全線開業による観光客の増加について、相対的にみて熊本県在住者は期待感が少ないと言えるだろう。

新幹線全線開業によるプラスの影響<複数回答>

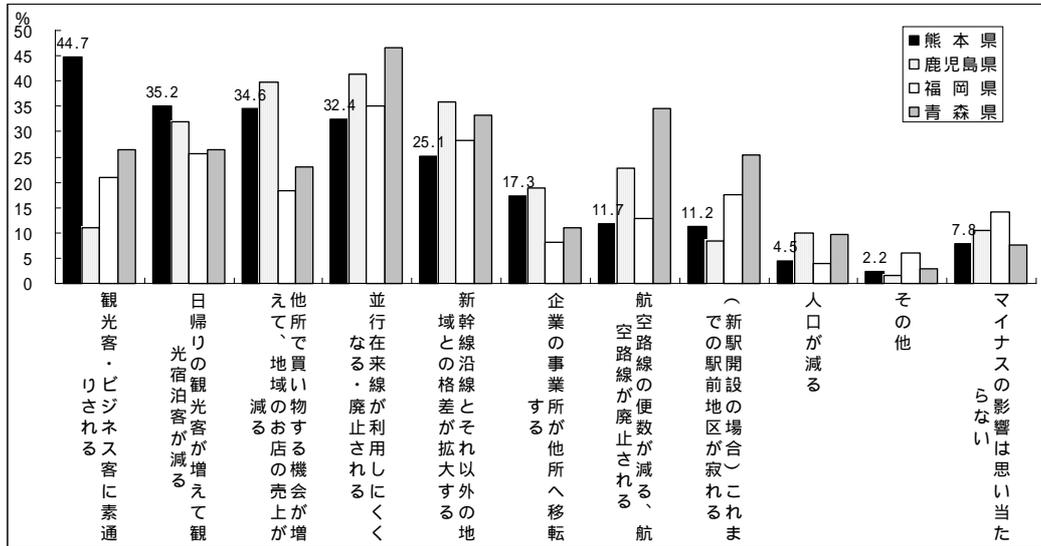


逆に、新幹線全線開業によるマイナスの影響について尋ねたところ、熊本県では「観光客・ビジネス客に素通りされる」が44.7%で最も多かった。これは、他の3県では「並行在来線が利用しにくくなる・廃止される」が最多であることと比較して、かなり特徴的なことであると言える。

もっとも、鹿児島県は“終点”であるため、素通りされる危機感がないのも当然かもしれない。しかし、山陽新幹線との相互乗り入れが計画されている以上、博多駅も“通過駅”であるとも考えることもできるが、福岡県在住者には素通りされるという危機感は乏しい。このあたりに、福岡県と熊本県との意識の違いがあらわれているように思える。

さらに熊本県では、「日帰りの観光客が増えて観光宿泊客が減る」(35.2%)、「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%)などの項目の回答も多く、「素通り」や「ストロー効果」といったイメージを持っている人が多いことがわかった。

新幹線全線開業によるマイナスの影響<複数回答>



おわりに

以上見てきたように、熊本県における九州新幹線の全線開業による影響は、「素通り」や「ストロー効果」といった、やや悲観的なイメージで捉えられていることがわかった。また、熊本県に住む人の新幹線利用意向をみても鹿児島県ほど高くはなく、逆に新幹線を利用して熊本県を訪れる回数が増えるという人もさほど多くはなかった。それどころか、九州新幹線と直通運転が予定されている地域である広島県や大阪府では、全線開業を知らなかったという人がそれぞれ3割、4割という状況である。これらの地域では、自由回答でも「自分には関係ない」、「開業によって訪れる人が増えることはない」、「税金の無駄遣い」といった声が少なくない。

しかしその一方で、「全線開業となると鹿児島が身近に感じられるようになる」(広島県男性)、「特産品や観光地が不明。宮崎のようにアピールしてほしい」(広島県男性)、「新幹線は環境に優しいので利用したい」(東京都女性)といった声もある。今後の取り組みあるいは宣伝次第では、全線開業を活用することも十分可能だと思わせる結果である。

本アンケートを実施した直後の11月30日、1964年から走りつづけてきた「0系」車両が引退を迎えた。「0系の引退の報道を聞いて、新幹線に関する大きな地域間格差を改めて痛感した。昔は無かった地元負担も極めて不満」(青森県男性)といった自由回答はやや情緒的に過ぎるかもしれないが、いわば“遅すぎた新幹線”をどう活用していくかは、各地域の今後の取り組みにかかっている。

以上