



西九州新幹線の多面的機能

とりまる さとし
寄稿 鳥丸 聡

はじめに

西九州新幹線が2022年9月23日に開業した。コロナ禍の移動制限が緩和され、円安と入国規制緩和がインバウンド復活を後押しする中で、新しい高速交通機関の誕生なので、全国的な注目度も高い。広域的な誘客戦略には、自治体やJR九州だけでなく、旅行代理店各社も力を入れている。その一方、博多駅と直結しないことから、長崎県全域

での歓迎ムードというまでには至っていない。

以下では、2004年3月13日から2011年3月12日の全線開業までの7年間、リレー方式で部分開業していた九州新幹線「新八代―鹿児島中央」間(図1)を参考として、西九州新幹線開業が長崎県、とりわけ佐世保市を含む長崎県北地域に与えるインパクトについて考えてみたい。

■図1 現在の九州の鉄道ネットワークと2004年の九州新幹線部分開業区間



資料)九州新幹線西九州ルート(武雄温泉・長崎間)パンフレットに加筆

Profile



長崎県立大学
地域創造学部 実践経済学科
教授 鳥丸 聡

1959年鹿児島市生まれ。九州大学経済学部経済工学科卒
(財)九州経済調査協会、(独)中小機構九州本部プロジェクト
マネージャー等を経て2016年度より現職

1 九州新幹線

「新八代―鹿児島中央」間の部分開業効果

「マイレール」化した新幹線

今から18年前に九州新幹線「新八代―鹿児島中央」間は部分開業した。それまで2時間を要していた移動時間は僅か34分へと大幅に短縮された(「博多―鹿児島中央」間は3時間40分から2時間10分へ。全線開

■図2 利用目的別九州新幹線部分開業後の利用目的の変化



資料) 鹿児島地域経済研究所(現九州経済研究所)「九州新幹線部分開業5年後の利用状況について」

備考) アンケートは、鹿児島中央駅構内で、各年3月中旬の水曜日、金曜日、土曜日、日曜日の4日間実施 回答数は、毎年1,000件強

業後の現在は1時間16分)。部分開業後に鹿児島中央駅構内で実施した新幹線利用者アンケートに興味深い結果がある。一般に新幹線開業効果は「観光・レジャー」と「ビジネス」で語られることが多い。

当然のことながら、行政やホテル・旅館経営者は大規模イベント・コンベンションの開催による集客力向上に力を注いでいた。

しかし九州新幹線部分開業後の新幹線利用目的の推移を見ると、「ビジネス」でも「観光・レジャー」でもない「その他」が年を追うごとに増えている(図2)。この「その他」の内訳で最も多いのは「通勤」「通学」だが、それら以外の「習い事」や「親の介護」「合コン」等々、多様な回答が寄せられている。

当時、鹿児島中央駅新幹線改札内で筆者も加わって実施したアンケート調査では、「毎週月、水、金曜日は塾の日です」(川内駅乗車の小学6年生)、「主人の父親が要介護ですが、今日はヘルパーさんが来られな

いので私が介護にきました」(出水駅乗車の御婦人)、「毎週土曜日はアミューズで新作映画を観るのが楽しみです」(川内駅乗車のリタイア直後の男性)といった声が聞かれた。また、「土曜日は時々合コンしますが、門限に間に合うように帰宅できるようになりました」(川内駅乗車のOL)といった声も聞かれた。特急が新幹線となることで、終電が遅くなることの効果が新幹線駅界隈の滞在時間延長をもたらしている。婚姻件数減少時代における男女の出会いの場創出機能をも新幹線が発揮していたことになる。

一般的に、新幹線効果を活かすために観光振興策やビジネス客の集客にのみ目を奪われがちになるが、「教育」や「福祉」といった面でも新幹線は活用されている。つまり、博多駅と直接つながらない九州新幹線初体験だった鹿児島県民は、新幹線の多面的な機能を活用することで「マイレール化」を進めていたことになる。西九州新幹線開業後の武雄温泉駅

以南でも同様の現象が顕在化する可能性があり、新幹線の利用目的を必ずしも観光・ビジネス目的と限定しない新幹線活用方策が求められると言えらる。

「人」と「競争原理」を同時に運ぶ新幹線

西九州新幹線の終着駅を擁する県都・長崎市と九州新幹線の終着駅を擁する県都・鹿児島市の都市構造には共通点が多い。中心市街地(長崎市は浜町、鹿児島市は天文館)と新幹線終着駅の直線距離がともに1km強で、それらが路面電車で結ばれていることだ。

九州新幹線部分開業から半年後の2004年9月17日、鹿児島中央駅の駅ビル「アミュープラザ鹿児島」が開業した。駅ビルに出店した192店のうち、7割が鹿児島初出店であり、県外資本と地場資本の競争は激化した。10代後半～30代前半の女性を中心に消費購買力は、従来



の中心市街地・天文館から九州新幹線の南の終着駅の駅ビルへと流れた。新幹線の終着駅ビルは、部分開業にもかかわらず都市内の商業重心を移動させるだけのインパクトをもたらしたことになる。路面電車の利用客数はV字回復したが、終着駅と既存中心市街地の回遊は定着せず、にぎわい空間の分断は現在も続いている。

2021年11月16日に開催された「長崎県新幹線開業効果拡大推進本部会議」でゲストスピーカーとして登壇された鹿児島市のホテル社長は、2004年の新幹線部分開業から2011年の全線開業までの影響について、「県外のホテルが続々と進出して来て、競争は新幹線が来る前よりも激しくなって、その勢いは今も続いています」と熱く語った。要するに新幹線は「人」を運ぶのと同じ時に「競争原理」も運んでくるということだ。増加した観光・ビジネス客だけでなく、従来の常連客まで域外資本が奪った。実際、鹿児島中央駅前

に200室以上あったホテルは新幹線部分開業後に閉館して今は更地になっている。鹿児島市都心のにぎわい空間・天文館に立地していた200室以上のホテルも閉館に追い込まれて、今は路面電車通りに面した平場の駐車場として利用されている。代わりに東横インが鹿児島中央駅東口と西口、天文館に2棟、計4棟が開業した。アパホテルも駅裏と天文館に立地している。外から見ると新幹線開業で元気づうに見える鹿児島市も、内情は県外資本の勢力図が広がる一方だ。足もとでは海外資本のシェラトンホテルが開業予定だ。

その鹿児島市は2004年の部分開業まで、「セブンイレブン」「イオン」そして「スターバックスコーヒー」が存在しなかった。当時、九州7県の県庁所在都市で3つの巨大流通施設が存在しなかったのは鹿児島市だけだった。ところが、九州新幹線部分開業の年にスターバックスコーヒーが鹿児島中央駅に、部分開業から3年

目にイオンショッピングセンターが市南部に、さらに2011年の九州新幹線全線開業と同時にセブンイレブンが参入した。高速交通基盤が整備進捗するタイミングで域外資本が進出してくる現象は、長崎も同様だろう。

域外資本参入で高まった

県都の「ダム効果」

一方、地域の購買力が県外に流出するのを防ぐ「ダム効果」を域外資本が集積する駅ビルが発揮したことによって、北部九州へと消費購買力が流出する「ストロー効果」に歯止めがかかった。福岡一極集中のストロー効果に歯止めをかけたのは、地場資本というより、本来は地場資本と競合するはずだった域外資本であった。このことは、高速交通体系が整備されていく過程でのにぎわい空間づくりに大いなる示唆を与えている。

つまり、高速交通社会の到来は、域外資本が競争原理を持ち込み地

場資本との競合を煽る一方、消費購買力の域外流出に歯止めをかける「ダム効果」を発揮するということになる。西九州新幹線開業後にも同様の影響が予想されるため、域外資本という「他力」と地場資本の「自力」がせめぎ合う「競争と協調のバランス」に配慮したまちづくり計画が求められる。

2 長崎県北地域活性化

に向けた西九州新幹線の活用方策

以下では、九州新幹線(部分)開業効果も参考としつつ、西九州新幹線効果を直接享受することはないと考えている長崎県北地域の活性化に向けた「次の一手」を検討したい。

博多駅と直結しない

西九州新幹線のメリットを活かす

「特急かもめ」と「新幹線かもめ」のリレー方式による乗換駅(武雄温



■図3 武雄JCTと八代JCTのゲートウェイ図



資料)九州地方整備局資料に加筆

泉駅)が立地する佐賀県武雄市は、新設された嬉野温泉駅が立地する嬉野市とともに長崎県北地域への交通アクセスで重要な役割を果たすことになる。図3を見ると、九州新幹線部分開業時の北端＝新八代駅は九州縦貫道と南九州西回り自動車道の分岐点となる八代ジャンクション(以下、JCT)に近く、西九州新幹線開業時の北端＝武雄温泉駅は長崎自動車道と西九州自動車道の分岐点となる武雄JCTに近い。八代JCTは鹿児島県と宮崎県のゲートウェイとして機能しているが、西九州自動車道路の4車線化工事が進捗するにつれて、武雄JCTの長崎県北地域と長崎県・県南地域へのゲートウェイ機能は一層高まる。

もともと、高速交通体系の整備によつて、県都・長崎市と中核市・佐世保市の都市機能の一部がゲートウェイとなる武雄市に集約される可能性も皆無とはいえない。筆者が九州新幹線部分開業直後に複数の企業にヒアリングしたところ、若干ではあるが、企業立地に変化がみられた。セメント製造大手のA社は、鹿児島・宮崎の両営業所を廃止して八代市に支店を新設した。鹿児島市へは新幹線で、宮崎市へは九州縦貫自動車道と宮崎自動車道を利用した社用車での営業活動が可能となったためだ。このA社のように、新幹線部分開業後に支店を閉鎖する動きが散見されたものの、その後は出先統廃合の大きな動きは見られなかった。むしろ、部分開業以前には見られなかった人材派遣会社やコールセンターが鹿児島市内に事業所を新設し、そこに雇用の方が生まれたことのプラス効果の方が支店撤退のマイナス効果を上回っていた。

同様に西九州新幹線開業後の長崎市、佐世保市の都市機能の「中抜き」あるいは「スロー効果」はほとんど見られないだろう。逆説的だが、むしろ「博多駅と直結しない西九州新幹線」をチャンスとして地域振興策に位置付けることも可能だ。



■表1 九州7県の人口1位都市の2位都市に対する倍率比較

		都市名	2020年人口 (人)	倍率(倍)	県都一極 集中割合
福岡県	No.1	福岡市	1,612,392	1.72	31.4%
	No.2	北九州市	939,029		
佐賀県	No.1	佐賀市	233,301	1.99	28.8%
	No.2	唐津市	117,373		
長崎県	No.1	長崎市	409,118	1.68	31.2%
	No.2	佐世保市	243,223		
熊本県	No.1	熊本市	738,865	6.00	42.5%
	No.2	八代市	123,067		
大分県	No.1	大分市	475,614	4.12	42.3%
	No.2	別府市	115,321		
宮崎県	No.1	宮崎市	401,339	2.50	37.5%
	No.2	都城市	160,640		
鹿児島県	No.1	鹿児島市	593,128	4.82	37.3%
	No.2	霧島市	123,135		

資料)総務省「国勢調査」(2020年)

備考)倍率は各県人口2位都市に対する1位都市の倍率。県都一極集中割合は、各県人口に占める県都人口の割合

■表2 九州7県間の転出超過数

(単位:人)

転出先→ 転出元↓	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
福岡県	—	▲ 1,195	▲ 2,992	▲ 1,702	▲ 1,181	▲ 1,189	▲ 1,572
佐賀県	1,195	—	▲ 371	22	▲ 10	▲ 67	▲ 64
長崎県	2,992	371	—	96	89	3	45
熊本県	1,702	▲ 22	▲ 96	—	▲ 62	▲ 280	26
大分県	1,181	10	▲ 89	62	—	▲ 32	▲ 52
宮崎県	1,189	67	▲ 3	280	32	—	▲ 13
鹿児島県	1,572	64	▲ 45	▲ 26	52	13	—

資料)総務省「人口移動報告年報(2020年)」

県土の多極構造が課題の長崎県

離島と半島で形成される長崎県の県土構造の特長の1つは、良くも悪くも多極分散型の都市配置となっていることにある。県都・長崎市の長崎地域と中核市・佐世保市の県北地域、そしてそれらに挟まれた大村市と諫早市の県央地域の三極構造だ。九州7県の人口規模でNo.1都市のNo.2都市に対する倍率を比較すると、長崎県の倍率は最も小さい(表1)。それだけ人口集積地が分散しているということになる。

地方銀行の分布を見ても、人口規模の大きい福岡県や静岡県を除く全国の多くの県が、地銀、第二地銀、信用金庫といった構造を成しているのに対して、長崎県の場合は長らく合併前の十八銀行(本店所在地・長崎市)と親和銀行(同・佐世保市)が県内の資金供給を二分し、一定のリユームを確保する第二地銀が育たなかったことが分散型の県土構造を

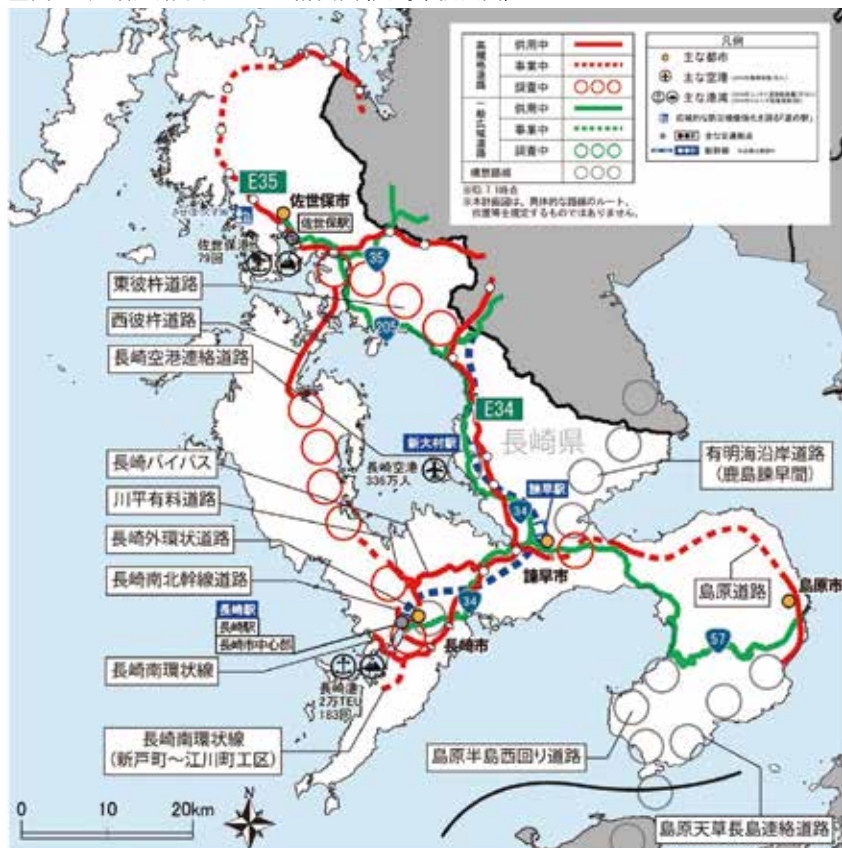
象徴している。

また、フル規格での武雄温泉―新鳥栖間の整備は、佐賀県側の負担金が高額な問題となっているが、佐賀県の県都一極集中度が低いことも課題の一つとなっている。福岡都心や博多駅と直結する高速道路、鉄道を有する佐賀県No.2都市の唐津市民にとって、新鳥栖以西の新幹線フル規格整備は、長崎県の平戸市民や松浦市民の西九州新幹線への関心が薄いのと同様に優先順位の低い政策課題となっている。加えて、九州各県では、県都一極集中の是非が議論され続けているが、九州7県で人口の県都一極集中割合が最も低いのが佐賀県で、それに次ぐのが長崎県だ(前出表1)。つまり、西九州新幹線は九州でも県都への人口の集積度が低い2つの県を跨る高速鉄道となっている。

多極分散型の県土構造は、長期的視点では「均衡ある(バランスのとれた)県土の維持・発展」という点では理想的であるものの、短期的には域



■図4 広域道路ネットワーク計画図(長崎県拡大図)



資料)九州地方新広域道路交通計画

外へのヒト、モノ、カネの流出に歯止めを掛ける「ダム効果」機能が脆弱であることを意味する。表2で九州各県間の転出超過数をみると、長崎県のみが他6県全てに対して転出超過となっていることが、そのことを示している。

そんな多極分散型の県土構造をメリットに変える可能性を有しているのが高速交通ネットワークである。

望まれる「県境を越えた」

高速交通ネットワークの構築

県北地域の中核市・佐世保市の市民レベルで西九州新幹線開業が話題となる機会は少ない。それは、「長崎県内」のみを示した広域交通ネットワーク図を眺めていることによる(図4)。西九州新幹線が開業し、西九州自動車道の4車線化工事が進捗する今後は、佐賀県の「武雄南IC」と武雄温泉駅「嬉野IC」と嬉野温泉駅「を、長崎県北地域の総合計画に「県境を越えた交通ネットワーク」

として取り込む戦略が求められる。

例えば、長崎市内の高校を卒業して長崎県立大学佐世保校(佐世保市川下町)に進学した学生は、佐世保市内の高校を卒業して長崎大学(長崎市文教町)に進学する学生同様、例外なく、実家から大学近所へと転居する。9:00に始まる1限目授業に出席するには早朝5:47長崎駅発普通列車(8:00佐世保駅着)か6:55長崎駅発快速シーサイドライナー(8:37佐世保着)に乗らねばならないが、大学最寄りの松浦鉄道「大学駅」まではさらに時間を要するので、シーサイドライナーでは遅刻してしまう。佐世保市(長崎市)の事業所に勤務するサラリーマンが長崎市(佐世保市)の事業所へと転勤した場合も同様に転居(単身赴任含む)を強いられる。2時間近く移動時間距離は地方都市では厳しい。

しかし、西九州新幹線開業前に、長崎駅ー武雄温泉駅間の移動に特急「かもめ」と「みどり・ハウステンボス」を肥前山口駅(現・江北駅)で乗



換)でも最短1時間25分を要していたのが、開業後は最短23分へと短縮されたため、県都・長崎市と中核市・佐世保市間の通勤・通学の可能性は一気に高まっている。

佐世保駅界隈から武雄温泉駅までマイカーで移動すると、西九州自動車道路「佐世保みなとICー武雄南IC」経由で40分弱(筆者実測)で移動可能だ。つまり、武雄温泉駅最寄りの月極駐車場を「パーク&新幹線ライド」の拠点として活用するならば、新幹線への乗換時間を考慮しても70分弱で通勤通学が可能となった。長崎県立大学佐世保校のように佐世保市でも郊外に立地する修学地や就業地の場合、相浦ICを活用すると40分強で武雄温泉駅または嬉野温泉駅にアクセスできるため、70分強で長崎駅に到達可能となる。朝夕の渋滞が見られる佐世保大塔ICー相浦IC間の4車線化も2024年度以降に順次開通予定となっていることも考えると、2時間以上を要していたのが50分以上の短

縮となれば、県都と中核市の往来が活発となり、長崎地域と県北地域の一体感の高まりにも期待が持てる。

さらに、長崎ー諫早ー大村ー佐世保といった大村湾ベイエリア一帯に新しい市場が生まれるならば、従来、福岡一極集中一辺倒だったエンタメ機能の集積に一石を投じることも可能だろう。ジャパネットの「長崎スタジアムシテイプロジェクト」やハウステンボスのIRプロジェクトも、その一環として位置づけるならば、シナジー効果は一気に高まる。

佐賀県武雄市や嬉野市は、長崎県にとつては「他力」だが、その「他力」を県土再構築に取り込むことで、佐賀県とのWin-Winの関係が築かれ、西九州新幹線の整備効果は倍増されることになろう。

その場合、長崎県内から武雄温泉駅や嬉野温泉駅を見ると、「県境の向こう側」に位置するため、既存の行政区分では広域移動の交通計画は描きにくい。しかし、広域的なハイモビリティ(高速交通)基盤整備の影響

は広範に及ぶ。県境を越えた民間主導の新しい交通体系が創造されることを期待したい。

おわりに

「ブームを底力に」

1975年に山陽新幹線が岡山から博多駅へと延伸された直後に、九州新幹線長崎ルートと鹿児島ルートは整備される計画だった。それが石油危機による高度経済成長の終焉とともに凍結された時から新幹線延伸問題は九州の高速交通体系整備の大きな課題となってきた。2011年3月に博多ー鹿児島中央間の九州新幹線が全線開業するまでの36年間、博多駅を擁する福岡市は終着駅効果をフルに発揮し、中央省庁の出先機関と大企業の九州支社・支店は福岡市に一極集中してきた。

西九州新幹線の場合、武雄温泉駅ー新鳥栖駅間のフル規格整備が決着を見ても、その基盤整備には10

年以上が必要となる。政治的決着を見守る一方では、現在の西九州新幹線をマイレールとして積極的に活用して域内活性化の道を探りたい。

JRグループと佐賀・長崎両県が開催する大型観光キャンペーンや、コロナ禍で巣ごもりを強いられた潜在旅行需要者の「リベンジ旅行」効果もあつて、西九州新幹線開業ブームはしばらく続く。円安と入国規制緩和によるインバウンド復活にも大いに期待が持てる。そんな開業ブームが続く一方では、「観光の地産地消」や日常生活の中に新幹線を取り入れた「マイレール化」が定着するための方策を検討したい。

開業ブームが去った時、マイレールの力がブームを底力へと変える原動力となるだろう。その100年に1度のビッグチャンスが、今、現在進行形で訪れている。そんなビッグチャンスは、もしかするとラストチャンスなのかもしれないのだが。

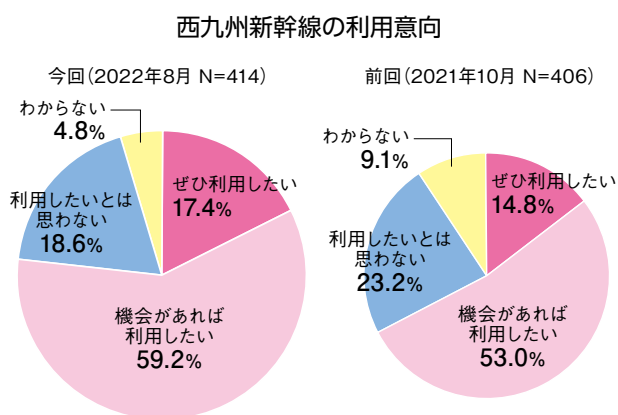


リサチャンレポート

祝開業!西九州新幹線(長崎⇄武雄温泉)!

調査方法 長崎県内に居住する18歳以上男女をモニターとするwebアンケートサイト「リサチャン」で実施
調査期間 2022年8月17日(水)～8月23日(火)
回答者数 414人(30歳代以下76人、40歳代91人、50歳代147人、60歳代以上100人)

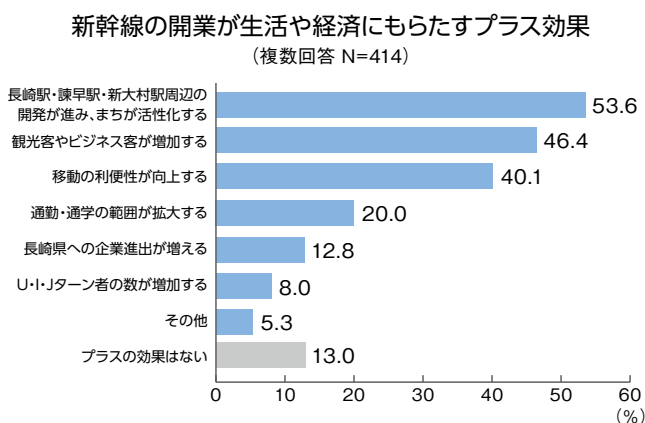
◆西九州新幹線「(機会があれば)利用したい」が約8割



西九州新幹線を利用意向を尋ねたところ、「ぜひ利用したい(利用予定ありも含む)」が17.4%、「機会があれば利用したい」は59.2%となっており、合わせると約8割(76.6%)が「(機会があれば)利用したい」と回答しています。一方、「利用したいとは思わない」は18.6%にとどまり、「わからない」は4.8%でした。

今回の結果を開業1年前(2021年10月)と比較すると、「ぜひ利用したい」は14.8%から17.4%へ、「機会があれば利用したい」も53.0%から59.2%へとそれぞれ増加しており、この1年間で新幹線開業に対する気運醸成がすすみ、開業直前となる今回のリサーチでは利用意向が高まってきたことがうかがえます。

◆期待する開業のプラス効果、「まちの活性化」が半数



新幹線の開業が、私たちの生活や長崎県経済にどのようなプラス効果をもたらすと思うか複数回答で尋ねたところ、「長崎駅・諫早駅・新大村駅周辺の開発が進み、まちが活性化する」が53.6%と最も多く、これに「観光客やビジネス客が増加する」が46.4%、「移動の利便性が向上する」が40.1%で続きました。以下「通勤・通学の範囲が拡大する」(20.0%)、「長崎県への企業進出が増える」(12.8%)、「U・I・Jターン者の数が増加する」(8.0%)となっています。一方、「プラスの効果はない」と回答した人も13.0%いました。

長崎県内にお住まいの方限定「リサチャン」アンケートモニター募集中!

「リサチャン」は「長崎」に特化した地域密着型のアンケートサイトです。長崎県内に居住する18歳以上の方ならどなたでも参加できます。簡単な会員登録をすることで、アンケートのご案内のメールが届きます。

★あなたもリサチャンのアンケートを通じて意見発信しませんか?

★ポイントを貯める楽しみも! 会費等一切無料。いますぐご登録を!

～[リサチャン 長崎]で検索～ <https://researchan.jp/>

