

リレー方式で暫定開業する 九州新幹線西九州ルートの効果倍増戦略

研究期間 平成 28 年度

研究代表者名 鳥丸 聡

はじめに

九州新幹線西九州ルート（以下、長崎新幹線）は、フリーゲージトレイン（以下、FGT）開発が難航し、2022 年度に「リレー方式」で暫定開業することが決定的となった。リレー方式での「博多-長崎」間の所要時間は最速約 1 時間 26 分と試算されており、現行 1 時間 48 分より 22 分短縮される（FGT ではさらに 6 分短縮）。そのリレー方式は、2004 年から 2011 年までの 7 年間、九州新幹線鹿児島ルート「新八代-鹿児島中央」間で実施されていた。以下では、九州における主要交通基盤整備の歴史とリレー方式による部分開業期間中の九州新幹線鹿児島ルートのインパクトを振り返るとともに、長崎新幹線暫定開業に向けた地域戦略を探った。

I. 九州における高速交通体系の整備と新幹線の位置付け

1. 九州における道路と鉄道の高速化の歴史

(1) 19 世紀の九州経済をリードした長崎ルート

江戸時代においては、「豊前国小倉（北九州市）-肥前国長崎（長崎市）」間の長崎街道が、外国との交易を行う唯一の港である長崎出島に通じる幹線道路として位置づけられていた。また、鉄道についても、1898 年に長崎本線（鳥栖-長崎間）が鹿児島本線や日豊本線に先駆けて整備された。

(2) 20 世紀の九州経済を支えた東西の「縦軸」

しかし、20 世紀において九州の国土構造のあり方を決定付ける主要な交通基盤整備は、大きく変化した。北九州市から九州の西側に位置する福岡、鳥栖、久留米、熊本、八代、鹿児島を結ぶ国道 3 号と、北九州市から九州の東側に位置する別府、大分、延岡、宮崎、都城、鹿児島を結ぶ国道 10 号が、ともに 1952 年 12 月 4 日の新道路法に基づく道路指定において「一級国道」に指定されている。一級国道とは、「国土を縦貫し、横断し、又は循環して全国的な幹線道路網の枢要部分を構成し、且つ、都道府県庁所在地その他政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道路」のことであり、国道 3 号と 10 号は、同格の九州の主要交通基盤である。道路については、東西の 2 つの縦軸が九州の幹線道路と位置づけられるようになった。

鉄道については、長崎本線（鳥栖-長崎間）開業に遅れること 30 年、1927 年に国道 3 号の沿線を走る鹿児島本線が全線開業し、その 5 年後の 1932 年に、国道 10 号の沿線を走る日豊本線が全線開業している。

このように 20 世紀における九州の幹線道路・鉄道は、19 世紀の長崎ルート中心から、北九州市から鹿児島市に至る東西 2 つの縦軸中心へとシフトした。加えて、21 世

紀を間近に控えた 1990 年代後半になると、高規格道路の整備進捗に伴って、二軸構造はクロスハイウェイの時代へと推移していく。

(3)九州クロスハイウェイ時代の幕開け

1971 年に熊本県の植木 IC－熊本 IC 間に高速道路が開通して以来、九州の高速道路は着々と延伸されてきた。1975 年には福岡市と熊本市が 70 分で直結され、79 年には 2 つの百万都市、北九州市と福岡市が直結された。そして、1995 年の人吉 IC－えびの JCT 間開通によって、青森から鹿児島・宮崎までが高速道路で結ばれた。九州の南北を結ぶ東西の幹線が、国道や鉄道が 2 つの縦軸として整備されてきたように、高速道路についても西の九州縦貫自動車道が整備された直後に東の高速道路も完成したかという、そうではない。九州の東を縦に結ぶ東九州自動車道は、2016 年 4 月 24 日に漸く椎田南 IC－豊前 IC 間が開通したことで北九州市と宮崎市が直結されることになったが、それまでは部分的にしか整備されない、いわゆる虫食い状態が続いた。

高速道路の 2 本の縦軸が未整備のなか、1990 年 1 月には大村 IC－武雄北方 IC 開通により長崎多良見 IC－鳥栖 JCT が 1 本に結ばれ、1996 年 3 月には大分自動車道、玖珠 IC－由布院 IC 間が完成し、佐賀県の鳥栖ジャンクションを基点とする九州クロスハイウェイ時代が幕を開けた。さらに 1999 年の福岡都市高速道路と九州自動車道太宰府インターチェンジ直結で、九州 7 県の県庁所在都市は全て高速道路で結ばれた。高速道路は 2 つの縦軸という 20 世紀のインフラ整備の方向性とは異なる方向へと向かうこととなった。

その九州クロスハイウェイの完成から 5 年を経た 2004 年 3 月に九州新幹線鹿児島ルートは部分開業し、その 7 年後に全線開業する。「高速鉄道」は西軸偏重のままだ。

2. 九州における新幹線整備の意義

ここまで見てきたように、九州新幹線鹿児島ルート全線開業は、九州の南北の中核都市の都市間結合を強固なものとし、九州の西軸（北九州から福岡、鳥栖・久留米、熊本そして鹿児島に至るルート）を大動脈として位置づけたことに意義がある。

さらに、九州新幹線には、九州全域が成長するのを中枢都市＝福岡という 1 つの「極」がけん引するのではなく、都市間連携の「軸」が支える構造に変化させる効果も期待される。1980 年代後半から急速に進展した北部九州での福岡一極集中は、ビジネスチャンスを集積し「元気印」と全国から呼ばれた一方、九州域内での過疎と過密の格差を広げたのも事実である。人口減少社会にあって、1 つの成長の極に人口が集積するということは、過疎と過密の格差が一段と広がることを意味する。従って、西の九州地域連携軸を機能強化することで、九州の成長を福岡市という「成長の極」だけが牽引するのではなく、「連携の軸」が新しい九州国土構造のバックボーン（背骨）を形成し、均衡ある九州国土構造形成に資することに、九州新幹線鹿児島ルートと長崎新幹線整備の意義は見出されるのである。

II. 九州新幹線鹿児島ルート部分開業前後の地域経済社会の変化

1. 座席数の増加分だけ増えた利用客数

九州新幹線つばめの 1 日平均利用者数は、部分開業した 2004 年 3 月 13 日から 2005 年 3 月 12 日までの 1 年間平均で 8,846 人/日に達し、在来線特急つばめ時代に比べて 2.28 倍にも増えた。その開業効果は衰えることなく続き、2 年目以降も高水準を維持した。東北新幹線の盛岡―八戸間（2002 年 12 月開業）や長野新幹線の高崎―長野間（1997 年 10 月開業）の開業後 1 年間の伸びが 1.5 倍程度にとどまっていたのと比較すると、九州新幹線の部分開業効果は、極めて大きかった。ところが、新幹線つばめ利用客からは、「空席が目立つ」とか「特急時代の 2 倍以上もの利用客があるとは思えない」との声も聞かれた。

ここで、新幹線つばめの輸送力を部分開業前の特急つばめと比べると、運行本数が 1 時間 1 本から 2 本へと倍増され、1 編成当り定員数も 343 人から 392 人へと 1.14 倍に増加している。従って、全体の輸送能力は、実際の利用客数の伸びと全く同じ 2.28 倍（ 2×1.14 倍）に高まったことになる。キャパシティ増加分と同じ割合だけ利用客が増加したため、列車内の混雑度は特急時代と変わらなかったのである。

2. 移動交通機関では、新幹線の一人勝ち

九州新幹線鹿児島ルート部分開業後 1 年間の交通機関別利用者数の対前年増減をみると、新幹線利用者が著増した一方、福岡―鹿児島間の飛行機利用者が 4～5 割減少した。また、高速バスについても、年間を通すと大幅な減少となった。高速道路の新しい停留所設置（筑紫野、高速帖佐）による利便性向上に加えて、博多―鹿児島中央間の 2 枚切符料金が、特急時代の 1 万円から新幹線の 1 万 5,600 円へと値上げされたことに伴い、安価な高速バス（4 枚切符で 1 万 5 千円）に JR から一部シフトする動きが当初 3 カ月間は見られたものの、新幹線の速さと利便性が浸透するにつれ、高速バスの低料金効果も徐々に薄れていったと考えられる。

III. 多面的機能を発揮した部分開業中の九州新幹線鹿児島ルート

鹿児島地域経済研究所（現九州経済研究所）では、部分開業後毎年 3 月中旬に鹿児島中央駅構内で、新幹線利用客へのアンケート調査を実施している。その中に興味深いアンケート結果がある。新幹線の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」が部分開業 3 年目以降、増えたことである。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」「ショッピング」「シネコンでの映画鑑賞」「合コン」「部活の練習試合」「塾通い」等々、多様な回答が寄せられている。一般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」あるいは「時間消費型消費」といった目的でも新幹線は活用され始めている。つまり、九州新幹線初体験の南九州住民にとっては、新幹線の「マイレール化」が進んだと言える。

IV. 長崎新幹線暫定開業に向けた地域戦略

長崎新幹線沿線自治体は開業予定に合わせた街づくりを進めている。長崎市はいち早く 2011 年 2 月に「長崎駅周辺まちづくり計画」を、諫早駅が立地する諫早市は 2014 年 5 月に「新幹線効果を高めるための諫早市のまちづくり」計画書を、そして新大村駅が立地する大村市では 2014 年 8 月に「大村市新幹線新大村駅（仮称）周辺地域まちづくり計画」を、それぞれ作成している。大規模な中心市街地再開発事業が含まれる長崎市以外は、駅周辺道路や駐車場の整備が中心となっている。それらのマスタープランを見る限り、ハードインフラ整備に偏重しており、地域 PR や二次交通へのアクセス対策を含むソフトインフラの充実は暫定開業までの課題と言えるだろう。その場合、部分開業の先進地＝南九州で見られた「新幹線のマイレール化」現象が、暫定開業後の長崎県内でも見られる可能性があり、必ずしも新幹線の利用客を観光・ビジネス目的と限定しない新幹線活用策の検討が求められていると言える。とりわけ時間距離短縮効果が鹿児島ルートほど大きくなく、しかも暫定開業後のスケジュールが不透明な長崎新幹線の場合、博多直通や関西乗り入れに向けた具体策を今の時点で詳細に検討するより、県民の新幹線マイレール化を促進し、域内交流人口増加で過疎化に歯止めをかける政策が優先されるべきだろう。

おわりに

リレー方式による暫定開業期間が終わり、FGT に移行しても、博多との時間距離短縮効果は現行の在来線特急に比べて 30 分弱ほどでしかない。しかも、博多以北を運営する JR 西日本は、最高時速が山陽新幹線「のぞみ」より 30 km/h 遅い FGT の山陽新幹線乗り入れに難色を示している。それでも長崎新幹線暫定開業直後の数か月間は、鹿児島ルートの部分開業直後がそうであったように、特急時代に比べて利用客数はブームと呼べるほど著増するに違いない。新幹線に乘車すること自体が目的化するからである。問題は、そのブームの後である。暫定開業ブームを長崎県の底力に変えるとともに、「過疎・過密格差」や「都市・農山村地域格差」といった高速交通社会の影の部分の地域振興に取り組む広域マスタープランを描けるか否かが、21 世紀前半の長崎県の歩む道筋を大きく左右するものと思われる。

参考文献

長崎市「長崎駅周辺まちづくり基本計画」（2011 年 2 月）

諫早市「新幹線効果を高めるための諫早市のまちづくり」（2014 年 5 月）

大村市「大村市新幹線新大村駅（仮称）周辺地域まちづくり計画」（2014 年 8 月）

鳥丸聡「ハイモビリティ社会と九州」（財国際東アジア研究センター「東アジアへの視点」第 21 巻 2 号 2010 年 6 月）