

交通インパクトと都市・地域社会の構造変動（5）

——九州新幹線沿線地域の事例分析——

福岡県立大学 田代英美

1. 目的

九州新幹線は整備新幹線5線のうちの2線（鹿児島ルート、長崎(西九州)ルート）である。鹿児島ルートは2004年に部分開業、2011年に全線開業した。整備新幹線の建設には、財政負担や建設目的、効果の見通しに関して地元地域・自治体の意向が重要な役割を果たすとされる。だとすれば、交通インパクトを分析する際の視点として、沿線自治体の政策内容とそれに対する住民の意識を把握する必要がある。本報告では地元自治体の政策のタイプとして交通需要喚起型（都市間の時間距離短縮→人やモノの流動増大→地元の観光や経済への波及効果）と地域資源創出型（駅周辺の環境整備(スポーツ・文化等)）→余暇や相互交流の機会の充実→人やモノの流動増大と経済波及効果）の2つを仮定し、それぞれで住民の新幹線利用や開業効果に対する評価に違いが出てくること、政策上の課題が異なることを明らかにする。

2. 方法

交通需要喚起型として鹿児島中央駅・鹿児島市、地域資源創出型として筑後船小屋駅・福岡県筑後市を措定し、各市の18歳～79歳を母集団として1500人を無作為抽出し、2016年12月に質問紙調査（配布、回収ともに郵送法）を行った。有効回収率は鹿児島市34.9%、筑後市37.5%であった。また、筑後市では筑後船小屋駅周辺整備の一環として新設されたタマホームスタジアム前で、2016年9月、来場者に他記式でアンケートを行った。有効回収数は113であった。質問紙調査データの統計的な分析を中心にアンケート結果を加えて、交通需要喚起型と地域資源創出型の特徴を明らかにする。

3. 結果

①両市ともに、日常的な交通手段は自家用車である。新幹線は長距離移動の際の交通手段であり、年に数日以上の利用者は鹿児島市で47.8%、筑後市で35.9%であった。なお、新幹線利用者の方がJR在来線を利用している傾向が見られた。②新幹線開業後の市全体の変化としては、鹿児島市では鹿児島中央駅周辺の人通りの増加や経済的効果、市全体の活気の増加が上位であった。にぎやかな地区とそうでない地区との格差拡大は約3割であった。筑後市では、市の知名度やイメージアップで比率が高く、変化なしは約3割であった。スタジアム来場者アンケートでも、スタジアムを通して市の知名度が上がり、施設とその周辺へのプラス評価が市のイメージを高めることにつながっていることが確認された。③両市ともに、現在の住みやすさや今後の住みやすさへの評価は高く、まちづくりへの関心も高い。④九州新幹線の利用との関連では、筑後市では、まちづくりへの関心や今後の住みやすさとも弱いながらも関連が見られた。鉄道による交通利便性は、筑後市において、生活環境整備のポイントの一つになっていると推測される。

4. 考察

全体として、九州新幹線開業の地域社会への影響は地元自治体の政策のタイプにより異なるという仮説に沿った結果を得ることができた。どのタイプの政策が採られるかは、当該地域が沿線のどこに位置しているかによるところが大きいと考えられる。交通需要喚起型の最も大きな課題は地域間格差の拡大、地域資源創出型の課題は効果の見えにくさにあると言える。

九州新幹線沿線地域調査は長野・北陸新幹線沿線地域調査と分析視点を共有しており、データ分析結果にも共通する部分がある。今後、双方のデータを突き合わせて比較分析を進め、整備新幹線開業と都市・地域社会の構造変動について体系的なまとめを行う予定である。