

第16回九州地方交通審議会（詳細版）

日時：平成25年3月21日（木）13:30～15:50

場所：博多都ホテル

【事務局】 ……お集まりになりましたので、ただいまから第16回九州地方交通審議会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中にもかかわらず、本審議会にご出席いただき、まことにありがとうございます。

私は事務局を担当しております九州運輸局企画観光部計画調整官をしております神崎と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。後ほど大野会長に議事の進行をお願いいたしますまでの間、進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、お願いでございます。当審議会におきましては従来より公開で開催することとしておりますので、委員の皆様にはご了解をお願いいたします。

それでは、議事に入る前にお手元の資料の確認をさせていただきます。

まず、議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図がワンセットになったものです。それから資料といたしまして、九州新幹線を巡る状況について。それから、参考資料1、九州新幹線鹿児島ルート二次交通の整備状況、参考資料2、九州に係る経済・社会情勢及び観光の状況について、参考資料3、「答申（第10号）中間時点の評価と今後の方向性」の進捗状況と現況、以上でございます。不足等ございませんでしょうか。落丁等ございましたら、事務局のほうにご指示ください。

続きまして、定足数の報告をさせていただきます。本日は、委員及び議事に関係ある臨時委員33名中委員8名、臨時委員23名のご出席をいただいておりますので、審議会規則第7条に定めます定足数に達していることをご報告いたします。

それでは、議事次第2、九州運輸局長挨拶です。審議会を開催するに当たり、九州運輸局長の佐藤からご挨拶を申し上げます。

【佐藤九州運輸局長】 九州運輸局の佐藤でございます。第16回九州地方交通審議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶をさせていただきます。

本日は、年度末の大変あわただしい中、委員の皆様方には本審議会へご出席いただきましてまことにありがとうございます。また、日ごろは、私ども九州運輸局の交通観光行政

を進める上におきまして、一方ならぬご理解、ご支援、そしてご協力をいただきまして、この場をお借りして厚く御礼申し上げる次第でございます。

皆様ご存じのとおり、九州新幹線鹿児島ルート全線開業が今月の12日で丸2年ということになりました。九州新幹線鹿児島ルートは山陽新幹線との直通運転として、それを見据えた各地域の方々のご努力によりまして、関西方面からのお客様を中心として、多くのお客様に九州においでいただくことができました。

開業2年目は、1年目ほどの勢いはなくなりましたが、それでも着実な成果を積み上げてきているものと思っております。何事も3日、3月、3年目と申しますけれども、3年目を迎えるに当たりまして、いよいよこれからが新幹線の真価を問われるときになっているのではないかと考えている次第でございます。

そういうこともございまして、今日はまず開業2年目の新幹線効果を見るという意味におきましても、九州管内の交通、あるいは観光の現状について、九州運輸局で調査いたしましたので、その結果をご報告させていただきたいと思っております。

日本全体を見ますと、昨年の政権交代以来、いわゆるアベノミクス効果というのでしょうか、円高の是正であるとか、あるいは株価の上昇が続いておりまして、現在はその3本の矢のうちの3本目、経済成長戦略がどうなるのかと国内外からの期待が高まっているところだと考えています。この経済成長戦略がうまく軌道に乗って日本経済が上向きになるということになれば、当然、人流、物流にさまざまな影響が出てくるでしょうし、この九州にも人流、物流と、今までとは違った観点からの検討を加える必要も出てくるかもしれません。

また、航空の分野を見ても、九州各空港にLCCが就航するというのもございますし、またこの4月からは、九州初めての欧州直行便でありますKLMが福岡空港に乗り入れてくるということもございまして、空の分野でもさまざまな状況変化が感じられるところでございます。

今日はそういったさまざまな状況の変化を横目でにらみつつ、今後の九州管内における交通観光行政を進めていく上における課題や方向性についてご審議いただければと考えている次第であります。今日は積極的に皆様方からのご意見、ご提言をいただくよう改めてお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日はどうかよろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは続きまして、議事次第3、会長挨拶です。大野会長から一言ご挨拶

挨拶を賜りたいと存じます。大野会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【大野会長】 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました大野でございます。委員の皆様方には大変ご多忙の中、本審議会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。第16回九州地方交通審議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

当審議会ですが、九州における交通観光政策のあり方につきまして、昨年度は九州新幹線鹿児島ルート全線開業後1年間のさまざまな取り組みや今後の方向性についてご審議いただきました。今回は、全線開業から3年目を迎えるに当たり、マスコミ等では全通ブームが去り、新幹線効果にも一服感が見え始めたといった報道がされています。九州運輸局からも開業2年目以降の旅客の流動、宿泊等、旅行者の動向調査の結果をご報告いただくことになっています。それらを踏まえた今後の取り組みについて、委員各位のご意見をいただければと思います。

九州経済が発展していくには、新幹線の開業効果を沿線だけでなく、九州全域の活性化につなげていくことが重要です。また、九州はアジアとの結びつきもますます強くなってきており、少子高齢化、人口減少の時代に突入する中で九州全体を元気にするためには、海外の人々をはじめとする交流人口をさらに拡大させて、地域の活性化を図ることが重要です。このような状況を踏まえまして、委員の皆様におかれましては、九州の今後の交通観光行政の目指すべき方向性として、3年目の年にできることは何かということについて、本日は忌憚ないご意見や活発なご討議をお願い申し上げます。

簡単ですが、開会に当たってのご挨拶をさせていただきます。審議ご協力どうぞよろしくようお願い申し上げます。

【事務局】 大野会長、どうもありがとうございました。

続きまして、議事次第4、委員のご紹介でございますが、お一人ずつご紹介するとともに、一言ずつご挨拶をいただきたいと思っております。

まず初めに、特定非営利活動法人タウン・コンパス理事長の井上信昭様です。

【井上委員】 NPO法人タウン・コンパスの井上でございます。私は、以前は大学に勤務しておりましたが、早目にやめまして3年目を迎えております。

去年のこの審議会では、新幹線開業1年後ということで、その会議の直前に九州新幹線が事故でほぼ1日とまったときがございますが、実は私はそのときに乗り合わせまして、鹿児島県の川内市、今は薩摩川内市でしょうか、そこで大変トラブルに巻き込まれたとい

うお話をさせていただきました。

今年は、新幹線とは直接関係ありませんが、年末年始に仕事で五島列島に参りました。そこで感じましたことは、JRの運賃に比べて航路の運賃がいかに高いかということでございます。キロメートル当たりJRの運賃を1にすると多分航路の運賃は8ぐらいですね。これは離島の多い九州にとっては今後非常に大きな問題ではないかなと思います。できますれば、そういうことについてもこれからこういった場で皆様と一緒にお話をさせていただければと思います。どうぞよろしく申し上げます。

【事務局】 ありがとうございます。次に、九州産業大学商学部観光産業学科教授の横山秀司様です。

【横山委員】 横山でございます。大学では観光地形学、ヨーロッパ観光研究などを担当しております。また、ゼミ生を持っておりますので、ゼミ生と一緒に九州新幹線を利用して指宿まで行ったり、その帰りに「しんべい」「いさぶろう」という観光列車に乗ったりということを、何年かに1遍ずつやっております。今日はよろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。次に、新任になります株式会社西日本新聞社西日本会事務局長の山形紀子様です。

【山形委員】 初めまして、西日本新聞の山形と申します。今回初めて参加させていただきますが、仕事でもいろいろと出張で公共交通機関を使わせていただく機会はとて多く、いろいろ感じる場所がございますので、発言させていただければと思っております。よろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。次に、新任になります株式会社JTB九州代表取締役社長の野口和義様です。

【野口委員】 JTB九州の野口でございます。よろしく願いいたします。私ども旅行会社ということでありまして、従来はどうしても地域から外にお客様をご案内することを主なミッションとしてやっておりました。JTB九州と今、ご紹介いただきましたけれども、私ども、2006年に分社化してから、各地域の会社としてそれぞれ営業をやっております。

その意味で、実は九州に来ていただける人をどう増やすかということが最近のミッションのかなりの部分になってまいりました。昨年もハワイ路線が就航して、こちらから出ていく方は増えたわけですが、実はそのもう一つの効果で、九州及び広島を含めた新幹線につながる大きなエリアがマーケットとして認識され、その結果、先ほど運輸局長様

の話にありました4月からのKLM就航につながると。このKLMも、こちらからお客様をご案内するだけではなく、広く全世界からこの九州にお客様をお連れする一つの大きなツールとして我々は考えております。

そういった面で、発、受けともに頑張ってもらいます。またこの場でもいろいろ皆様方にお教をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。次に、特定非営利活動法人NPOふくおか理事長の濱砂圭子様です。

【濱砂委員】 NPOふくおか、濱砂です。よろしく願いします。あと会社もしてまして、NPOがもう一つあります。今回で3期目かなと思うんですけども、去年のこの審議会からしますと、熊本まで新幹線で仕事で四、五回行ったかなと思います。プライベートではおじが亡くなったりしまして、やっぱり熊本に4回ぐらい行ったかなと思います。ほんとうに博多を出たら熊本という便があったりするんですけども、各駅停車にも乗ったことがあります。各駅停車に乗るとそのたびに韓国語のアナウンス、中国語の「チンカンシェン、ハア」みたいなのがしょっちゅう聞こえてきて、何か寝るに寝られないなみたいなところもあったりしたんです。

観光については、私はこの運輸局様の会議でいつも思うんですけど、女性が3人しかいないんですね。観光にお金を誰が使っているかという、やっぱり女性じゃないかなと思っておりますので、代表してご意見を述べさせていただければと思います。よろしく願いします。

【事務局】 ありがとうございます。次に、新任になります一般社団法人由布院温泉観光協会会長の桑野和泉様です。

【桑野委員】 由布院温泉観光協会会長の桑野和泉です。どうぞよろしく願いいたします。私ども、新幹線の開通前は、いろいろなアンケートとか報道で、九州新幹線が通ったらどこに行きたいかと。そのとき、由布院温泉が必ず上位のほうに入っていたかと思えます。それから2年経ちまして、非常に厳しいと申しましょうか、なかなか現実には、由布院だけではなく、横軸にはいらしていただいていない現状があるのではないかと。ただ、冒頭、会長におっしゃっていただきましたように、やはり新幹線というのは沿線だけ、また沿線エリアだけではなくて、九州全体に及び、そこにまた新たな可能性があると思っておりますので、今日のテーマのもと、いろいろ勉強させていただけたらと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。それでは次に、九州商工会議所連合会会長、末吉紀雄様の代理といたしまして、本日は商工振興本部の副本部長、石田富美様にご出席いただいております。石田様、どうぞよろしくお願いいたします。

【石田委員】 どうも済みません、九商連の会長の末吉さん、今日は日商の会議で欠席しておりますので、代理で出席させていただいております石田と申します。

九商連としましては、昨年5月に経済政策に関わる要望ということで国の関係省庁に要望を出させていただいております。その中には、交通関係、あるいは観光関係、たくさん要望を出させていただいております。特に商工会議所の場合は中小企業が中心でございますので、その中でもやはり大分県側、東九州の会議所からしっかりそちらのほうにも目を向けていただきたいという強い要望が出されておりました。

先ほど来から九州新幹線の話だということでございますけれど、今日は必要により、また意見を出させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【事務局】 委員の皆様、どうもありがとうございました。

続きまして、臨時委員のご紹介です。今回から政令市に移りました熊本市様からご出席をいただいております。熊本市長の代理で都市建設局交通政策総室副室長の大関司様がお見えになっておりますのでご紹介いたします。一言ご挨拶をお願いいたします。

【大関委員】 熊本市でございます。熊本市の政令指定都市移行に伴いまして、この審議会の臨時委員をご拝命いただき、本来ならば市長が出席しなければならないところでございますけれども、あいにく市議会の会期中のため出席ができませんでしたので、代理にて出席させていただいております。

私からは、熊本市の公共交通に対する取り組み状況について簡単にご紹介させていただきたいと思います。本市は、ご存じのとおり昨年4月に政令指定都市として新たなスタートを切り、これを契機といたしまして市民参画と協働で築く公共交通を基軸としたコンパクトなまちづくりに取り組むため、昨年3月に本市の公共交通のおおむね10年後の将来像を描いた公共交通ランドデザインを策定し、本年度を公共交通再生元年と位置づけたところでございます。

このランドデザインの具体化としまして、鉄軌道を基軸とした基幹公共交通軸の機能強化やわかりやすく利便性の高いバス路線網の再編、さらには公共交通空白不便地域の解消などの取り組みを始めたところでございます。

また、これらの取り組みを進めるに当たりましては、公共交通に対する全市的な意識の共有化を図り、市、交通事業者、市民等が参画と協働のもとで公共交通の維持、充実に取り組む必要がありますことから、現在、会期中の市議会に熊本市公共交通基本条例を上程しているところでございます。

本市におきましては、新幹線開通を契機にＪＲ熊本駅における在来線の利用率が２０％増え、また、バスや市電などを含めた全ての公共交通機関の利用率が４％増加しているところでございます。これからの超高齢化社会や人口減少社会を見据えました誰もが気軽に利用できる公共交通網の整備に向け、関係機関と連携を図りながら、これまで以上に力を入れていきたいと考えているところでございます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

そのほかの臨時委員の皆様につきましては、時間の関係でお手元にお配りしております出席者名簿及び配席図によりご紹介にかえさせていただきます。よろしく願いいたします。なお、福岡県知事の代理には横枕篤様となっておりますけれども、業務の都合により、本日は橋村浩様に出席いただいております。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、これから先の議事進行につきましては大野会長にお願いしたいと思います。大野会長、よろしく願いいたします。

【大野会長】 それでは、席上に配付されております議事次第に従い、議事を進めてまいります。

１番目は九州新幹線をめぐる状況について、事務局から説明をしていただくことから始めます。それでは事務局、お願いいたします。

【事務局】 後ろから失礼いたします。私、九州運輸局企画観光部で交通企画課長を拝命しておりますスズキと申します。どうぞよろしく願いいたします。資料につきまして、私からご説明させていただければと思います。

説明させていただきます資料につきましては、横のパワーポイントの資料「九州新幹線を巡る状況について」と書かれましたＡ４横の資料１冊でございます。こちらに基づいて、順にご説明させていただきます。

２枚おめくりください。まず、新幹線の今回対象といたします区間でございます。鹿児島ルート、博多から鹿児島中央間の２８８．９キロメートルが、今回の議論の中心の対象となる新幹線でございます。

次の2ページをごらんください。九州新幹線鹿児島ルート全通後の時間比較ということで、こちらからは少し、現状の設定状況、サービス状況を少しおさらいさせていただきます。開業前、大阪 - 鹿児島間に5時間ほどかかっていたものにつきましては、今、3時間44分。こちらは、さきの16日改正の時刻にアップデートさせていただいているところでございます。博多 - 熊本につきましては、現在33分でございます。開通時からこちらは変わっておりません。飛行機でございますけれども、大阪 - 鹿児島の移動時間は、空港までのアクセス時間を含んだ時間で2時間程度でございます。そういう意味では、在来線時代よりは大きく短縮しているというところは、以前から変わりないところでございます。

次の3ページをごらんください。列車本数の変遷について、おさらいをさせていただきます。全線開業直前でございますが、新八代 - 鹿児島中央間で先行開業していた時代のデータがそこがございます。30往復程度あったものが、現在では36.5往復でございます。熊本 - 博多間につきましては、46往復が65往復と大幅に増加しています。なお、この資料に書いております列車本数のカウントでございますけれども、この区間を直通で走っているものが含まれておりますので、もちろんその区間列車、例えば熊本から鹿児島中央間でありますとか、博多から筑後船小屋といったところで区間列車がございますけれども、そちらは今回カウントさせていただいておりません。ご了承ください。

直通列車につきましては、今回の3月改正でさくら号が1往復増発されております。このほか、定期列車等は別にございますけれども、新大阪から鹿児島中央間、みずほ号が昼間に1往復設定されるという形でございます。

そして、次のページでございます。冒頭、大野会長、または当方の局長よりお話をさせていただきましてけれども、幾つか新聞記事が報道されておるところでございます。新幹線をめぐる最近の状況としていろいろ記事はあったんですが、事務局の独断ではございませんけれども、一番まとまっている一つの例としては日本経済新聞3月8日の報道がございます。その新聞記事の中身でございますが、乗客数につきましては、開業ブームは一服したんだろうと。しかしながら、底堅く動いていると。一方で鹿児島中央とか、観光地を抱える区間は減っておるのではないかと。そして、鹿児島県のような観光施設の宿泊数も前年を下回っている状況が見られるということでございます。

ということで、一般的な世間での認識といいますか、報道されている内容というのは、今でございますし、新幹線の設定状況、サービス、運行状況について以上でございます。

では、実際どうなっているのかを5ページ以降でまとめておりますので、順次ご説明を申し上げます。

まず、5ページでございます。こちらにつきましては基礎データでございますが、新幹線開業前後での旅客流動の変化を見ております。平成22年度、本来ならば本省で出しております旅客地域流動統計の中でシェアがわかるのでございますが、データの制約がありまして、こちらについては平成22年度、開業直前の状況のデータとなっております。こちらを見ますと、JRと飛行機では、熊本であればほぼ1対3程度、鹿児島では1対10程度という形でございます。

開業後でございますが、国交省本省のデータがございませんので、ほかのデータということで、九州経済調査協会さんが月報の中で発表されている数字を拝借させていただいております。データといたしましては、国交省の本省のページは旅客船、高速バスという交通機関での流動のデータでございますが、九経調さんの資料を拝見しますと自家用車が入っておるようでございますので、そのままは活用できないかと思っております。そのため、JRと飛行機のボリューム感の比だけ抜き出させていただいております。熊本 - 大阪間でいえば6対5という数字にしておりますけれども、大体近いところにきております。鹿児島になりますと、1対10が大体倍ぐらいになっているということでございます。平成23年のデータは来年ぐらいにはわかると思っておりますが、その際にはここは大きく変わっているということが見てとれるだろうと考えてございます。

次に、おめくりいただきまして7ページでございます。大まかな分担率の話から、今度は個別の路線の状況でございます。博多から鹿児島中央間の輸送の利用状況でございます。人員につきましては、九州新幹線の利用輸送人員ということで、乗られた人の数、お客様の数となります。前年同期比102%ということで、2%増加しているということでございます。区間別に見ますと、博多 - 熊本間が101%、熊本 - 鹿児島中央間が前年比97%で3%減でございます。

しかしながら、開業前と比較いたしますならば、4割増、5割増とそれぞれ大きく増加した水準はキープしているということございまして、こちらから見ますと長距離のお客様の比率が少し下がってきているのではないかとということでございます。JR九州様のご努力もあって、短距離のお客様が増えているというお話もございましたので、そちらの効果で短距離のトリップの方が増えて、長距離が少し減っているのかなということでございます。

山陽新幹線の部分でございますが、もともとの開業部分、博多 - 小倉間の断面交通量のデータが下のほうでございます。2年前の開業前から比べますと21%増加となっております。ここについては、今年、平成24年度のデータがまだ1月までしかございませんけれども、その水準では去年並みでございます。

次のページをおめくりください。各駅別の状況を運輸局で調査をいたしましたデータを使ってご説明をさせていただきます。平成24年12月に私どもでJR九州さんのご理解のもと、各駅に調査員を置かせていただきまして、利用者の方にアンケート調査をさせていただきました。どちらの駅から来られたのかをまずお聞きしております。まず南のほうからでございます。熊本駅、新八代駅、川内駅と鹿児島中央駅でございます。ごらんいただきますと、各駅とも博多が一番多くなっておりますが、熊本であれ、鹿児島であれ、大体4分の1程度は本州方面からお越しになっておられると。新八代のほうは少しそれに比べれば小さくなっておりますが、20%ぐらいは本州方面です。川内駅につきましては、これはご乗車の方のみにお話を聞くことができました。鹿児島中央までの短距離の利用が博多と匹敵するぐらいあるという状況でございます。

そして、北のほう、小倉駅と新鳥栖駅、久留米駅の状況でございます。これらは下車のみでございますけれども、基本的には博多から乗ってこられた方が大体8割、博多より先の駅から来られています方は、大体20%ぐらいでございます。基本的には一区间乗られるという方が非常に多いということでございます。

新鳥栖駅は特徴的でございます。鹿児島中央が一番多く、その次が熊本で、南側のほうで4分の3ほどを占めておるということでございます。開業当初は直通列車もございしますので、本州方面からそれなりに新鳥栖駅へ来られて、長崎、佐賀方面に行かれることを想像しておったところも若干ございますけれども、ふたを開けてみますと南のほうからのお客様が多く利用されている状況でございます。

そして、久留米駅でございます。こちらにつきましてはまた姿が変わってきておまして、バランスよくといいますか、本州方面が非常に多く、5割近くが本州側、あとは博多、そして残りが熊本、鹿児島方面で30%程度という数字になっております。

そして、またマクロなデータになります。並走してライバルとなるような競合するであろう航空路線、高速バス、自家用車の状況を少し整理させていただいております。近畿の3空港と九州の3空港の路線のお客様の状況を単純に足しまして、平成22年度4月を100とした場合の利用の動向をグラフにさせていただいております。こちらをごらんいた

だきますと大体90%ぐらいになっております。平成24年3月に、LCCでございますピーチが、福岡 - 関西に就航して大きく増えており、平成24年度のデータはございませんけれども、この3月の状況を見てみますと、かなり大きく増えてくるのではないかと思います。長距離線については、お客様の数はむしろ以前よりは増えているのではないかと想像されるところでございます。鹿児島 - 福岡便につきましては、前回にもお話がありましたけれども、大体4割ぐらいで、員数も減っておる状況でございます。

そして、次のページに高速バスの状況をお示しさせていただいております。こちらの特徴的な点といたしましては、黄色く色づけをさせていただいております福岡 - 熊本、北九州 - 熊本の高速バスの利用が増加しておるということでございます。また、久留米 - 北九州も5%増、福岡 - 鹿児島は横ばいという数字になっております。非常に新幹線が増加している一方、高速バスも増えておるということでございます。

域内であれば、これはお客様そのものの動きが増えたのではないかと想像されるところでございますので、自家用車がどうなっているかということですね。自家用車からの代替ということはないかを確認したいという意味で、12ページにあります高速道路の平均交通量を見ました。

九州道、宮崎道、長崎、大分の4路線を見てみますと、ちょっと動きが激しいんですけども、ほとんど変化がないということでございます。特に平成23年6月に1000円高速が終わっておりまして、その後も特に急に増えた減ったという姿が見えないところでございます。自動車の利用はあまり変わっていないだろうと。物流のほうもございませけれども、自家用車は変わっていない。新幹線のお客様は増えている。高速バスも増えているということを見ますと、もちろん在来線の分がなくなったということもありますけれども、熊本 - 博多間につきましては在来線時代と比べて4割増ということでございますので、やはりトータルでは域内の動きが増えたのではないかと考えております。

少しどういうふうになっているのかを見ようと思います。次のページからは、鹿児島経済研究所さんの先行研究でございます。開業前後でビジネスの出張手段、移動手段がどう変わったかを調べられているデータがございます。県内の出張につきましては、基本的に自家用車の割合が減って、新幹線の利用割合が増加しておるというデータになっております。次のページは、本州方面と鹿児島からという数字でございます。こちらは飛行機が減少し、新幹線の利用が増加している形になってございます。こちらにつきましては割合でございますが、ただマスとしては先ほど申し上げたとおり、飛行機が大きく減っておると

か、自家用車の台数が減っているというわけではございません。新幹線の利用者が大きく増えた関係で、相対的にほかの率が減ったと考えるべきではないかと、私どもとしては理解しようと思っておるところでございます。

今、利用の状況でマスの数字を申し上げましたので、次は新幹線の利用者の状況でございます。15ページをごらんください。利用目的を駅ごとにお尋ねしたものです。こちら先ほど調査したと申し上げたデータでございます。一番多いのはビジネスという駅が30%以上、または25%でございます。一番多かったのが黄色のセル、オレンジというかほとんど赤のセルが2番目、そして茶色いセルが3番目で色づけさせていただいております。ごらんいただきますと、やはりビジネスが一目瞭然に多いということでございます。その次の多いのが、帰省であるとか、家族、親戚、知人に会うということで、そういう移動の方が非常に多くなっておるということです。その次の観光という答えが多かったところでございます。もちろんお祭りとかイベントとか、整理の仕方によっては観光等となると思いますが、それほど大きいわけではありません。率としては、ビジネスと人に会うという回答が多いんだろうということでございます。

さらに、観光につきましては、どこかに出かけようかと考えられる中でいろいろな選択肢からそこを選ばれるということでございますので、そこは知人であるとかビジネスとか目的地が決定しているものとは性質が違いますので、観光の目的地選択の動機については、少しお尋ねをしております。なぜ、そこを選んだんですかというところで、やはり「新幹線で行けるから」あるいは「乗れるから」というお答えが一番多くなっております。目的地志向で「その場所に行きたい」とお答えになる方もそれなりにいらっしゃるんですが、まだ新幹線への乗車自体が観光の一部ということで新幹線の魅力があって、こっちに来られているという面はやはりあるのではないかと考えております。

これは私どもの独自の調査でございますので、ほかのデータとも比較する意味で、熊本県さんのデータ、鹿児島経済研究所さんのデータも拝見させていただいたものが16ページ以降でございます。

熊本の4駅で熊本県さんがお調べになった資料は、2012年10月のデータでございます。その中ではやはり仕事、ビジネス、あとは人に会うというもの、そして観光となっております。私どもの調査でもありました上三つと大体同じなのかなと考えております。もちろん、駅別に性質に違いが多少ございますけれども、大枠にはそういうところかなと思います。

鹿児島中央駅のデータが17ページにございます。もちろん居住地の割合のデータもこちらとはとられていらっしゃるの、そちらを拝見しますと、県外からの方が大きく増えているところは変わっていないところがございます。利用目的のところ、鹿児島の場合、順番としてビジネスが多くて、次に観光が来ていると。3番目が帰省でございまして、若干方向としては少し性質が違います。鹿児島中央駅では、私どもの調査でも、人に会う、ビジネス、観光で若干差はあるんですけども、トップスリーについては大体こんなところかなと思います。

ただ、鹿児島については、以前は観光とビジネスが拮抗していたような状況でございましたけれども、今はビジネスのほうが多くて、観光がシェアを落としているところがございます。新聞報道等でもありましたとおり、鹿児島方面が一服しているということは、こういうところからも見えるのかなと思います。

今、新幹線の利用状況を細かく見ていったところがございますけれども、次に観光関係に少しフォーカスいたしまして、宿泊がどうなっているかという面で、お客様がどのくらい来られたのか、今どうなっているのかというのを18ページ以降にお出ししております。こちらに、観光庁が宿泊旅行統計調査で、宿泊者の数を推計している統計データがございます。この中に県別データがございましたので、九州全体と沿線3県として福岡、熊本、鹿児島をピックアップさせていただき、沿線外の県としてほかの4県の数字を出ささせていただきました。各県ごとに若干傾向は違うかもしれませんが、おおむねの理解のため、こういう形でまとめさせていただいたものです。

傾向としては全部同じでございまして、2年目で増えて、3年目は減っていると。しかしながら、最初の平成22年度よりは多いということがございます。これは、第1四半期から第3四半期までとなっております、残りの1月から3月までのデータがございませんけれども、一応最初の三つの四半期ではこういう形になっております。客観的なデータとなると、もちろん新幹線のできたところはそれなりに伸びているのですが、来ていないところはどうかというと、増えています。去年の段階では沿線内と沿線外では少し差があるのではないかとのお話もございましたけれど、宿泊のデータから見ると等しく増えているのではないかなという姿が見えてきているところがございます。

次は19ページでございます。こうやって増えた方々はどこから来ているのかを、改めて3年分確認してみました。2年分、平成22年度と比べてポイントが大きく増えているのは近畿地方で2ポイント増えています。中国、四国も少し増えています。関東は、

トータルで1%もいっていないんですが、コンスタントに増加してきている状況になっております。

国外については、2年目はさまざまな事情がございまして減っておりますが、大分戻ってきている状況になっています。

東京方面にスカイツリーができて、そちらに客が流れているのではないかというお話もございましたので、宿泊旅行統計調査のデータを確認してみました。20ページに平成22年度のブロック別に見た延べ宿泊者数の数字を100とした場合、去年と今年ではどのくらいになっているかを調べたものでございます。

ごらんいただきますと、全国ベースと北海道の右にオレンジ色で書いていますけれども、全国ベースでいえば、数字としては全部戻っている中で、関東は2ポイント減程度。ただし、外国人に限りますと84ということで、外国人が戻っていない中でこれだけ増えていると。やはり日本人が関東方面に出かけていることが、結果的なデータからいえるのではないかと思います。

そうは言いましても、九州につきましては2ポイントくらい増加しております。外国人に限ると102%です。しかしながら、対馬への旅行者が非常に多く、九州の場合、そのカウントがかなりございますので、一概にストロー効果というか、あちらのほうに九州が影響を受けていないとはいえないかなと思います。そういう形でスカイツリーの関係で東京方面での宿泊が増えているということはいえるだろうと考えております。

次は21ページでございます。今、宿泊旅行統計調査のデータの中から観光の姿を見てまいりましたけれども、個別の旅行商品の情勢、またはその招客状況の中から姿を見られないかと、幾つかの大手の旅行会社様にご協力を賜りまして調査したものがございます。21ページは日帰りツアーの状況でございます。6,000人分ぐらいの日帰りのデータをいただきました。こちらは新幹線効果に限るという意味で、日帰りで新幹線を使っていないところでは、それほど長距離のトリップはないだろうという前提で調べてみたものでございます。

ごらんいただけますとおり、大体三つのパターンに分かれます。福岡、または熊本から鹿児島に向かうツアー、または福岡が目的地になるツアー、そして長崎から鹿児島に行くツアーでございまして、新幹線の利用は、鹿児島と福岡が目的地としては大体同じぐらいになっています。さらに新幹線の利用区間について見てみますと、博多から鹿児島中央、熊本から鹿児島中央、あと博多から熊本は大体同じぐらいですが、その5分の1ぐらいの

大きさを新鳥栖から鹿児島中央への流れがあり、3番目の長崎から鹿児島へのツアーは新鳥栖経由で行かれているという姿が見えてきます。先ほど、新鳥栖駅の利用状況の中で、鹿児島中央が非常に多かったわけですが、こういうところからも長崎方面への流動、長崎から南九州方面の流動の拠点として、新鳥栖駅が今、使われているという姿が見えてくるかと考えてございます。

次の22ページでございます。こちらは宿泊旅行で新幹線の新規開業区間を利用しているツアーのデータ3万7,000人分をいただきました。新幹線を利用しているツアーでどこに泊っておられるかを確認しますと、もちろん1泊とか2泊というのがありますので延べ泊数になります。一番多かったのが福岡市でございます。次が指宿、3番目が鹿児島市内、4番目が霧島でございます。その後、熊本、阿蘇、天草と、いずれも沿線のエリアが大きく利用されてございます。新幹線の開業といったときに、まずこの沿線が非常にというイメージは、ここから肌感覚等もあるのかなと考えておるところでございます。もちろん、長崎や屋久島、高千穂へ宿泊されている方も当然いらっしゃるんですが、以上のような姿が見えています。

新幹線の利用区間を見てみますと、もちろん博多 - 鹿児島中央が一番多いんですが、実は往路と復路で利用箇所が違っている傾向があります。大体宿泊者も1泊ツアー、2泊ツアーで9割を超えますので、2泊ぐらいの中で複数箇所を周遊するという流れが見えてくるかと考えています。

次の23ページでございます。新規開業区間を使用した宿泊ツアーを調べましたので、そこを使わないツアーという形で残りの部分をさらってみようというものです。平成22年度、どこに泊られているかを見てみますと、大体、黒川、雲仙、別府、指宿で、大どころが大体出ているところでございます。平成23年度になってみますと、若干順位の入れかわりがあって、実は福岡が4番目に入ってきています。つまり、博多から新八代間を使っていないツアーなんですが、福岡への宿泊が増えておるという結果が出ています。

そして下の段でございますが、新幹線の利用ツアーと合算してみると、平成22年度はそのままですけど、平成23年度になると新幹線の沿線になりますようなところ、またはそこから一緒に大いににぎわっているといわれているところについては、やはり数値としても上位になってきております。指宿であるとか福岡、熊本が入ってきておまして、もともと2位にあった雲仙市が9番目になっています。これが大体のツアー商品による招客状況のデータでございます。

あともう一つの旅行の大型のものとして修学旅行がございませう。修学旅行研究協会に公立高校、公立中学のデータがございませう。私立がございませぬので一部になりますけれどももご容赦いただければと思ひます。修学旅行の目的地としては、北海道、中国、九州が、平成22年、平成23年の比較では増えたところだす。九州については、関西方面からが増えているのではないかというお話もございまして、見てみますと、近畿は確かに倍増しているということでございませう。割合だけでいえば北陸も増えておりますけれども、近畿の絶対量の増加ほどではありません。近畿がよく増えているということでございませう。

さらには、九州地方内での出発が非常に多くなっております、修学旅行も近畿地方なり、広島の方からそれなりにシフトしたんですけれども、一番大きいのは、近畿に匹敵するぐらいの数になります、九州の中で行き先を変更された方が非常に多いという姿が見えてきているところでございませう。こちらについては、少し意外なデータといひますが、修学旅行を呼ぶ場合にどうするかというところでは、少し考慮しないといけぬのではないかなと考へているところでございませう。

25ページでございませう。少し趣旨からは外れますが開業した後の経済効果として、ビジネス利用の話が先ほど少し出ましたが、ビジネスつながりで百貨店の売上がどうなっているかを少し調べさせていただいたものでございませう。ストアーズさんというところが百貨店調査年鑑というものを発行されておられます。平成23年度のデータは17百貨店の分しかないんですが、今回ここに載っている九州全体にあります17百貨店のデータを見てみたところでございませう。

途中で閉店されたりしているものもございませうけれども、そこはあえて市場の規模に着目する意味で全部出ささせていただきます。そうしますと、平成19年から平成22年まで、大体平均5%ずつ売り上げは減ってきてございませう。平成23年度は増えておりますが、既存店のみというところで博多阪急だけ抜いた数字がございまして、これが4.6%減ぐらいだということだす。博多阪急で増えているということは間違いないことだすございまして、それまでの百貨店の売上の全体のパイを増やすぐらいの勢いであることは間違いないんですが、だからといってほかを食っているかという、そうとは言い切れないのではないかということでございませう。ちなみに経済産業局にもお話を伺ひましたけれども、博多阪急でもって、ほかの都市の百貨店の売上が影響を受けているという認識はあまり持っていないということでございませう。

そして、ちょっと戻りまして26ページでございませう。交通アクセスの関係でございませう

す。こちらの最初の2ページはおさらいでございまして、一つ目はビジネス関係に特に使われるというか、その色彩が若干強目な路線をピックアップしまして、例として挙げさせていただいています。福岡に夕方着くよう組んだ場合、どのくらい出発時間なり、到着時間なりが短くなったかということ、乗りかえ回数のことについて整理させていただいています。大体1時間程度、40分以上から1時間弱程度の時間短縮が行われると。場合によっては、乗りかえの回数の大きな減少もあったということでございます。

次の27ページは観光でございます。どちらかというと観光のための利用、観光のための二次交通として使われているのが多いというものです。正午ぐらいに目的地に着くように関西を出発するには、何時ぐらいに出たらいいかを整理させていただいたものでございます。接続の関係もございまして一律に到着時刻を設定できなかったんですが、大体正午前後には着くだろうというものを狙い撃ちでやってみました。時間短縮効果が新幹線の設定と相まって非常にうまくいっているところは、わざわざそのように設定をされていると。いろいろな地域で取り組みがなされ、強化が図られてきている状況がここに見てとれると思います。

そして、二次交通の話で、駅別にどのくらい、どういうふうに移動に使われているかを調べてみようということで、これもまた当方でやらせていただいたアンケートの中身でございます。まず、熊本と鹿児島中央の2駅分を見えます。後の話ともオーバーラップいたしますけれども、実は駅の所在地の利用が非常に多いということでございます。ほかの地域別の数字の母数は全部同じでございますので、この数字をそのまま比較していただければと思います。

熊本駅でいえば、熊本地域ということで、駅の周りの近郊の部分の利用がほとんどということでございます。もちろん阿蘇にJRで行くとか、玉名や天草方面に行かれる方は、それなりにはいらっしゃいますけれども、ほとんどが熊本市内です。

鹿児島についても同じような状況がありますが、若干違いますのは、指宿枕崎線で南薩方面に行かれる方が5%ぐらいいらっしゃることでございます。ここが熊本とはちょっと違うのかなと。指宿方面に列車で行く人がそれなりに多いんだらうということで、そういう意味で拠点として機能しているのかなと思います。

北のほうの3駅でございます。29ページをごらんいただければと思います。小倉駅につきましては、85%が北九州市内ということでございます。北九州市内ですので、もちろん八幡とか黒崎とかも全部含まれる数字であります。あとは市内を出た県内ということ

で、日豊本線の県境方面の利用が少しあるのと、県外としては山口方面ということで、山陽本線で行かれる方が多いということです。9.6%は大体下関、山口方面とご理解いただければと思います。日豊線の県外は大分方面とご理解いただければと思います。

久留米駅につきましても同じような状況でございまして、市内が非常に多いです。路線バスの発達もありますので、さらにあちらの西鉄バスを二次として行かれていた方が比較的多いということがございます。あと鳥栖方面、佐賀方面も多少はあります。そして、筑後南部が少し多目に出ています。筑後南部というのは、八女とか柳川とか、あちらのほうになります。

一方で、九大線に乗って大分方面、県外に出られる方は非常に少ないということがございます。もちろん九大線に乗って、日田まで行かないところまでということは筑後北部に入っておりますので、県を超えて九大線を利用される方は非常に少ない状況になってきております。

そして、新鳥栖駅でございます。新鳥栖自体が佐賀県内にあるので、ちょっとなかなかあれですけども、基本的には長崎本線で佐賀方面に行く方と長崎方面に行く方が60%程度を占めているということがございます。新鳥栖駅につきましては、幅広いというか、県を超えた動きの結節点という形の利用が見られる状況でございます。

そして、30ページをごらんいただければと思います。利用状況の各駅別のデータはこういうことございまして、では、二次交通の状況が今どうなっているか、三つほど事例を上げさせていただきます。

さっき鹿児島中央の駅の例を見ますと、5%ぐらいが指宿方面にお出かけになっておりますということで、それなりの数が行っているところです。二次交通で県内、市内を超えて移動している例が一番多かった指宿の分で二次交通を見てみますと、指宿のたまたま箱号については、毎日3往復している中で多客期には増結するような状況になってきております。さらに、指宿市内での宿泊者数も、平成23年度の観光統計データではそれなりに増えているという事例になっています。

もともとこの列車自体も観光資源そのものという形でみなされているところもありますし、地域自身も新幹線の開業ということで、その効果を引き出そうと地域を挙げて取り組まれているということもございます。こちらから見ると、地域が、観光目的地としての魅力があって、さらにこの乗り物自体も目的となるようなことをやられていることから、先ほどのような駅を中心とした二次交通として、移動するものとして選ばれているという

こともありますし、それだけの需要も生まれているのかなと思われるところでございます。

次のページが宮崎の例でございます。こちらはあまり伸びていないというお話もございましたけれども、徐々には伸びてきていて、大体20%ぐらい増えているのかなというところでございます。もちろん、新幹線とのスムーズな接続であるとか時間短縮、また宮崎県庁さんとJR九州さんでタイアップなどをされたりと、いろいろな努力をされておられます。あと、こちらについては宮崎駅の開業がありまして、駅の前までバスが入るようになったというところもあって、このバスだけに限らず、いろいろな高速バスについても利用の伸びが見られるという話も聞いております。こちらについては、宮崎県内の先のほうも含めた広域なネットワークの一部を強化しているということで、利用が伸びているところが見てとれます。

そして32ページです。先ほど宿泊者の招客のデータで雲仙市が減っていますという話をさせていただきましたが、そちらでつないでいる有明海シャトルライナーの例でございます。こちらについては1日6往復、新幹線と接続して雲仙方面、島原方面を結んでございます。実証実験をもともと2年間ということやっておったわけですが、利用がなかなか伸びないこともあり、今回は延長しないというお話を伺っております。

そして、少し二次交通の細かい中身に入ります。33ページです。利用者のご意見を伺ってみました。各駅で二次交通等乗りかえをされる方を含めて、どういうところに問題があるか、ご意見を伺いました。利用目的として多い三つ　ビジネス、帰省、観光ごとにデータを整理してみました。

ごらんいただきますと、新規の路線の開設要望はほとんどありませんけれども、乗り継ぎ時間が非常に長いというご指摘がありました。乗り継ぎ時間が長ければ、時間をつぶさないといけないので、そのときにどうするかというと、喫茶店に入るとか、お食事されるとか、お土産を買うということになるということなんですが、そのときにそういう施設がちょっと足りないというご意見が出ております。接続時間の長さや施設の不足については表裏一体だと思います。

その他、接続改善などいろいろあるんですが、ただ便が悪いとか、本数が少ない、乗りかえが悪いというご意見だけだと、要は時間が短過ぎて乗り継ぎができなかったという意味なのか、そもそもの本数が少ないのか、長過ぎて困っているという意味なのか、いろいろな解釈が可能ですので、済みませんが、あえてそこははっきり書いてあるものだけに注目させていただいております。ここはアンケートの仕方を失敗したと反省しております。

そういうことでご理解いただければと思います。

そして、情報提供の不足についてご指摘をいただくところが多かったということです。どういう情報かという、乗り継ぎ、乗りかえ情報で、バス停の場所がよくわからないというご指摘があったのと、そもそも目的地まで、例えば大阪までこの列車に乗ってうまくつながるのかわからないということもございました。トータルで予定を組むに当たって、このポイントでバスに乗って、この目的地まで何時までに行けるのかを総合的に判断するのに材料が不足しているというご意見が多かったということです。幾つかの会社さんごとには案内とか、データとか、時刻表を出されていると思いますが、それを集めて整理するまで、なかなか利用者の方の手が回っていないのではないかなという姿が見えるところでございます。

こういうことで今、乗り継ぎ時間が長いという話もございましたし、今後どうするかという中での一つとして、レンタカーの活用もあり得るのではないかなと思っているところでございます。その中で資料を少し用意させていただきました。貸出状況と利用状況につきましては、去年の審議会でもお出しさせていただいていますけれども、沿線では増えていて、観光利用が大きく増えたということです。利用している理由として、目的地を効率よく回れるとか、二次交通のつながりが悪いということもあって、レンタカーを利用されたというところもあります。

もちろん各駅、特に公共交通機関で対応できるものは、する必要はあるんですが、そうはいっても100%対応するとか、接続を全部うまくやるのにも限界があると思います。そこで、37ページ、38ページにあるように、例えば、高速道路と新幹線の駅がそれなりに近くて、レンタカー会社が近くにあるようなところがございます。例えば新玉名ならばレンタカー会社が目の前にあって、そこで借りれば15分ぐらいで高速まで行けますし、新八代駅でも四、五分あれば着くということでございますので、レンタカーを使って九州管内をうまく回ってもらうことも、考え方としてはあってもいいのではないかと考えられるところでございます。

済みません、ちょっと長くなりまして恐縮でございますが、私からの説明は以上でございます。

【大野会長】 ありがとうございます。

それでは、今、資料の説明がございましたので、委員の皆さん方から、この資料の中、あるいは説明の中でわかりにくかったり、あるいはちょっと突っ込んで聞きたい疑問点等

ございましたらお出しいただきたいと思います。本日、審議のいろいろなご意見は、その次に時間をとって順次お話しいただきたいと思います。とりあえず資料についてのご意見、ご質問をお願いできたらと思います。どなたかいらっしゃいますでしょうか。

どうぞ。

【井上委員】 それでは、ご説明いただきました資料の中で確認、質問等、させていただきたいと思います。20ページに地方ブロックごとの宿泊需要の状況がわかりやすくあるんですが、ここで東北が平成23年度に105となっているんですが、これは間違いないでしょうかというのが1点です。

それから、21ページから新幹線開業区間を利用するツアーバスの状況、そしてその他のツアーバスの状況と非常におもしろいデータがあるんですが、23ページは母数が表示されていないんです。もしわかれば教えていただきたい。以上でございます。

【大野会長】 ありがとうございます。事務局、わかりますか。

【事務局】 まず最初の東北105については、データとしてはこのようになっております。実は、ビジネス、観光を区別しておりません。そこについては、復興の関係で現地に入られた方、また支援のためにボランティア等で入られた方の分の宿泊が入っていると観光庁のほうで分析されていると聞いております。

23ページのツアーの母数でございます。ちょっとお待ちくださいませ。済みません、手元にデータはあるんですが、少し確認してまた後ほど。

【大野会長】 では、後ほどわかったところでまたお願いします。

ほかにございませんか。横山委員、どうぞ。

【横山委員】 一昨年は新幹線開通ということ、それから一方で東北の地震の影響で観光客が西のほうへシフトした影響を受けて増えているということだったと思います。昨年は2年目ということで、1年目から2年目は大体減るということでありましたけれども、7ページの統計データを見ますと、乗客数に関しましては統計で前年比102%と健闘しているなど。これはJRさんのいろいろな集客の効果が出ていると考えられます。

一方で、最初のほうにちょっと説明がありました4ページ目の宿泊客数が減少しているということでもあります。特に鹿児島県の主要な宿泊施設の宿泊者数は昨年6月から減少している。この辺の原因は検討されていますでしょうか。

【事務局】 鹿児島県の各宿泊者の数が減っているところについては、私どもの認識として、まず最初の年が大きく伸びている。それも、一つ前の年に新燃岳等があり、大きく

減っていたところもあって、それが今回、新幹線の開業で1回戻ってきて、それがまた一段落したというところがあるのではないかと理解しておるところでございます。鹿児島県の方、何か間違いがございましたら、ご指摘いただくと助かります。

【大野会長】 では、鹿児島県から質疑等はないですかね。

【小城臨時委員】 鹿児島県の小城と申します。今、鈴木課長様からのご指摘のとおり、新幹線開業前は霧島の新燃岳の噴火によりましてほんとうに客入りが減少しまして、そのギャップで、新幹線開業とともに人が多いに鹿児島へ、5月の連休明けぐらいから増えていった状況がございます。

【大野会長】 横山委員、よろしいでしょうか。

【横山委員】 昨年から減っているというのは、それは何のデータに基づくものですか。

【小城臨時委員】 新幹線開業してから2年目、3年目となり、昨年6月から減少に移っているわけですが、要するに新幹線効果が薄らいできた。分析としましては、私はこちらの所長でございますので、そこまで聞いていないところではございますが、一応、今、8カ月減少している傾向がある事実だけは聞いております。

【大野会長】 よろしいでしょうか。私も鹿児島から来ているんですけども、つぶさな分析を今、手元に持ってきていませんが、これを聞いている印象では、俗にいうフラッシュ効果が薄らいだというのが一つありますね。それから、開業キャンペーンがとまったことがありますね。それからもう一つ、ベーシックには、鹿児島は一度、部分開業のときに呼び込んでいます。全線開業でもう一つインパクトがあって増えたんですけども、トータルするとやっぱり二度目のフラッシュ効果ですので、引きが熊本より早かったということがあるんじゃないかということでございます。

ただ、全線開業前に比べて、さっきもどこかにありましたけれども、熊本が4割増して鹿児島は6割増しになっていますので、レベルはやっぱり長い距離(時間)、新幹線がお客さんを引っ張った効果はなお続いているのかなということでしたね。よろしいでしょうか。

ほかにございませんでしょうか。

それでは、資料に沿ってのご質問がないようでございますので、意見交換に移りたいと思います。

議題の2、九州新幹線鹿児島ルート開業3年目を迎えるに当たって取り組むべき事項について、お願いしたいと思います。それでは、ここからは各委員からご意見、あるいはご

提言を賜りたいと思います。お手を挙げてということですが、皆さんにご発言いただきたいと思いますので、私のほうから順次、指名でお願いするということによろしいでしょうか。それでは、そうさせていただきます。

では、座席の順番でいきたいので、井上委員からお願いしたいと思います。

【井上委員】 それでは、口火を切らせていただく形で。2年経ちまして、特にアクセスコースのほうで申し上げますと、やっぱり基本的には失敗であってやめてしまうという例が出ている一方で、比較的順調に機能している例もございます。そういった意味では、やっぱり失敗事例のしっかりした総括が、まず重要なのではないだろうかと思います。例えば、有明海を渡るSEA GULLです。これがどうして2年間で基本的な運行をやめることになったのかというあたり、ぜひ詳しい検証をお願いしたいなと思います。

一方で、これは非常におもしろい試みではないかなというのが、今日の資料からはまだ出ていないんですが、参考資料1に二次交通というのがありまして、これは去年も全く同じようなデータをいただいております。その中で、なないろ九州バスというのがあります。これ、どんなものかなと思って過去の新聞記事等を調べてみると、開業前の平成22年から始まって、平成22年、23年、24年とやっています。おもしろいのは、まず九州観光推進機構という準公的な機関だろうと思うんですが、そことバス事業者、そして旅行会社、しかも旅行会社は複数の事業者が協力し合って切符を販売する。非常におもしろいなど。

ただ、年度ごとにやる場所とか事業者を変えているんです。名簿を見せていただくと、九州観光推進機構の委員もいらっしゃるみたいですので、これがどんな考え方で、要するに年度単位で場所を変えるということ、そしてそのときの費用負担はどうするのか、そして結果をどう評価しているのか、そういうところが今日の段階でもしもおわかりだったら、ご説明をお願いしたいと思います。いかがですか。

【大野会長】 では、お願いします。

【高橋臨時委員】 いきなり話題に上ると思いませんでしたが、九州観光推進機構の高橋と申します。どうぞよろしくお願いいいたします。今、井上先生からご指摘いただきましたとおり、これは平成22年、新幹線の開業前に、新幹線ではおそらく福岡から熊本、鹿児島方面はお客様が増えるでしょう、ただ、長崎、大分方面、東九州、西九州のほうのお客様に影響が出てはいけない、せっかく新幹線のお客様を中央、北のほうに集めていただいたのをどうやって東西に伸ばしていこうかということが一つの大きなテーマだったわけ

です。

それで、そのころ、今ご指摘があったように6コース、福岡を中心、熊本を中心、鹿児島を中心にして、それぞれ宮崎、熊本、鹿児島、長崎、大分のほうでやってまいりました。

非常に画期的だなと私自身も思っておったのが、大手4社の旅行会社さんが皆さん、同じ商品が売られると。日本旅行さんの赤い風船の商品の中に、JTBのエースの商品が入っているみたいな話で、それも非常に画期的だなと思います。みんなで力を合わせて、新幹線に合わせて九州を売っていこうというテーマであったわけでございます。

何でそれがうまくいかなかったのかを申し上げますと、やはり販売力の不足、周知の不足でございました。非常に薄い形のものともう一つ、いわゆるバス営業の形としていわゆる路線バスがございしますが、これは貸し切りバスでございますので、バス会社さんにはノーリスクだったんですね。それで2期目は、バス会社さんもリスクと一緒に、一生懸命売りましょうということでやらせていただきました。

ただ、それがまた今度はコースの設定の仕方を若干変えました。一番最初は、行政の方もいらっしゃるのでもことに申し訳ないんですけど、行政の方に通るコースがどこがいいか、選んでいただいたんですね。そうすると、やっぱりご自分たちが乗っていただきたいコースとお客様が行きたいコースにギャップがございまして、商品的にうまくいかなかったというのがございました。

それで2期目は、売る側の立場、あるいはお客様の目線でコースを設定したんです。それはそこそこ売れました。別府から由布院を回って、高千穂に抜けるコースとか、それから熊本空港まで行くコース、非常にお客様の多いコースで結構売れたところでございます。ただ、これも実は補助の関係とか、さっきお金のやり方がどうなのかという話がございましたけれども、私どもは予算的に年間で大体250万円から350万円の補助の予算を組んで、いわゆる補助事業としてのスキームでやっていたんですが、やっぱりどうしても赤字幅が大き過ぎて、やめざるを得ないことになりました。

今やっておりますのは、いわさきバスさんと一緒にやらせていただいています。こちらも実は1年目は非常に少なかったんですが、何とか2年目、来年度になりますけれども、だいぶ中央の旅行会社さんから引き合いが来ておりますので、これは多分、来年の上半期ぐらいまでは引っ張っていけるのではないかなと思っています。

長くなりましたけれども、いろいろないきさつを話せば、そういうことになります。

【大野会長】 よろしいでしょうか。

【井上委員】 少し言いにくい部分も含めてご説明いただき、どうもありがとうございました。多分この仕組みは、ほんとうに私もおもしろいものではないかと思います。こういった1事業者がやるのではなく異なる組織、異なる企業が連携して進めるという意味では、すごく重要なやり方だと思います。やっぱりこういう方法をこれからももっと追及していただきたいというのが、まず申し上げたいことだと思います。

ほかにもございますが、まずはここまでにさせていただきます。

【大野会長】 それでは、まだありますという話ですから、一回りして時間があつたら、またお願いします。

では次に、横山委員お願いします。

【横山委員】 今日は新幹線が中心の話題ですけれども、二次交通という観点からいえば、JR九州様がやっています観光列車が、僕は非常に効果的だと思っています。

先ほど私が申しましたけれども、ゼミ学生と一緒に肥薩線の大畑とかを回りました。最初、学生に「ここに行くぞ」と提案したときには、あまり乗り気じゃなかったんですね。しかしながら乗ってみたら、日本三大車窓の一つであるとか、大畑のループであるとか、あの辺は大変感激していました。また行きたいという意見もありました。

熊本からは「A列車で行こう」というのがありましたけれども、そのほかの駅から鉄道で観光列車というネーミングをつけて走らせるのを、もう少し増やしたらいいのではないかと思います。例えば、小倉からの日田彦山線もアーチ橋があつておもしろいんですよね。そんなところを考えていただけたらと思います。

それからもう1点、観光地というのは無から有になるんですね。まあ、仕掛けは必要だと思いますけれども、今まで人が行かなかったところに、ある日突然、観光客が年間数万人、あるいは数十万人訪れるということがあります。例えば、JRでいえば嘉例川ですね。あれなんか、ほんとうは観光地じゃないのに、わざわざ駅舎を見に自動車で行くという人たちもあります。そういった形で掘り起こせば、観光資源というのはまだまだたくさんあると思います。

あるいは、省が違いますけれど、今、文化庁がやっております重要文化的景観でありますとか、あるいはジオパークであるとか、新しい形での観光地づくり、観光地の開発は進んでおりますので、そんなところをうまく二次交通と結びつけたらいいのではないかと考えております。

【大野会長】 どうもありがとうございました。今のお話では、鉄道そのものの魅力に

ついでにお話しいただきましたし、ちょっと幹線沿いの話にも触れていただいたと思います。

ちょっと順番より飛びますけれども、初めてご参加いただいている桑野委員は、新幹線からちょっと離れているところから来ていただいています。そういう立場から新幹線の問題を眺めて、ご意見をいただけたらと思います。いかがでしょうか。

【桑野委員】 ありがとうございます。新幹線が開通して、今、観光の面からはほぼ数字が落ちついたというお話がありましたが、だからこそ、九州全体でやれるチャンスではないかと私は思っております。

と申しますのも、やはり新幹線が開通しましても、首都圏や関西圏から見たら、やはり九州というのは距離があります。そういう中で、やっぱり1泊より2泊、2泊より3泊していただくことが大事だと思います。九州の魅力、また九州の持っている歴史的な部分を含めて非常に個性豊かなまちがある中で、滞在を伸ばしていけることになっていくのではないかと思っております。

そういう意味では、先ほど来、お話が出ておりますように、観光の面では、ほんとうに総力戦でやっていかないといけないときではないかと。私ども東九州側を見ますと、先ほど29ページにありました九大本線0.8%というのが現状です。これはどうなんでしょうかと考えたときに、私は、九大沿線はまだ九州にいらしていただける方に、新幹線の縦軸ラインだけではなくて、見ていただける可能性のあるところだと思っています。じゃあ、なぜその数字であるか。

もちろん私たち地域側に魅力がない、やはり何か足りないということもあるかもしれないのですが、ここまで新幹線というものの数字があり、総力戦をしていく中で、問題点もすでに見えてきているのではないかと。熊本、鹿児島エリアの中でさまざまなことを実験し、工夫していくことによってエリアが広がっていく、そういうことが3年目にして上がっていく中で、それを九州全体としてどう持っていけばいいのか。そういう可能性が、ほんとうに今、あるのではないかと思っております。

同時に33ページで二次交通のお話がありました。すごくプラス思考かもしれないんですが、私はその中でも新幹線と二次交通の乗り継ぎ時間が長いことがマイナス面に出ています。でも、言いかえれば、ここをプラスにしていけば、乗りかえして、また皆さんがそれぞれのエリアに行っていただけると。一つの例でレンタカーもありましたが、自分の身近を見ましても、新鳥栖から佐賀、長崎方面もですが、大分方面も非常に近いんですね。

でも、乗りかえの情報も含め、そういうことに関して、あまりにも私たち九州人が当た

り前と思っていることが、ほかのエリアの人にはわからないわけですし、土地の感覚もないと。そういう外の人たちを迎える目線を持つことによって、二次交通の中の工夫、また先ほど来、出ておりました推進機構のお話もそうなんですが、外からの人を初めて迎える中でどういう目線でやっていけばいいか。私は観光の面でこの新幹線の開通した3年目だからこそ、九州全体に持っていけるチャンスだと思っております。

その延長で、私が言う総力戦というのは、例えばインバウンドにしても、今、アジアだけではなく、203便ぐらい福岡空港に入ってきております。その人たちが、やはりより九州の行きたいエリアに行くためには、国際線から国内線に乗りかえて、そこからまたバスがある、電車があるという中で、もっと目線を外から迎える人に持っていき、二次交通をはじめ、さまざまな工夫を持ち取り組んでいけるのではないかと思っております。以上です。

【大野会長】 ありがとうございます。

それでは次に、マスコミのお立場からのご意見をいただくということで、山形委員どうでしょうか。

【山形委員】 マスコミと言われるとちょっとあれなんですけれども、実は私、観光というものは、人間の五感を刺激するとても重要な行為だと思っております。新幹線開通3年目になりますが、ますます新幹線効果を持続させるために何が必要なのかというのが大事なのだらうと思います。

実は私は今、西日本新聞の西日本会というところにおりますが、福岡市は支店経済でして、250社の会員様がいらっしゃる西日本支店長会というのがございます。その支店長の皆様は、福岡に赴任して二、三年して本社にお戻りになるんですけれども、その間に九州のよさを見ていただきたいと思います。その第1番目のとき、ちょうど九州新幹線開通がございましたので、半年後に鹿児島に行かせていただきました。

このときに非常に新幹線効果をまさにうまく利用したなと思うのが、鹿児島駅におりたときの熱気だったんですね。仕事上いろいろな駅に行くんですけれども、鹿児島ほどの熱気を今までに駅で感じたことがございません。何より鹿児島県民が一丸となって皆さんをおもてなしするという心が前面に出ていた気がします。これは非常に重要なことだと思います。やはり旅行のみならず、ビジネスで行ったときも、やはりもう一度来たいと思う駅にするかどうかというのは非常に重要ではないかと思っています。

その後、私は支店長の皆さんをお連れして指宿に行ったんです。指宿の最南端の駅に着

きましたときに、駅の外のところでご夫婦が手づくりのドーナツとお茶を振る舞っていらっしたんですね。我々も長旅だということもありまして、ちょうど甘いものが欲しいときでしたので、そのドーナツをいただいたんです。そのドーナツは無料で振る舞っていらっしたんです。「皆さん、ようこそ指宿にいらっしやいました」という意味であります。そのときにあまりにおいしかったので「売っていただけませんか」と言うと、「いや、これはここで食べられる物だと思ってください」とおっしゃって、その心が何だかとてもうれしかった気がします。

その方に話を聞きますと、鹿児島が好きで、東京から鹿児島に移住したんですと。実は我々だけではなくて、ほかのご夫婦も定年退職後に鹿児島に移住したんですよとおっしゃいました。やはり旅行というのはそういう効果も非常にあったと思います。

それともう一つ、この資料の中にも「指宿のたまて箱」の件がありましたけれども、列車がたまたま通りましたときに、やはり市民の方たちが列車のお客様に向けて手を振られるんです。その手を振られる行為が、やはり見ている人間にとっては、何もかわりはないんですけども、何となくきずなを感じるわけですね。

それともう一つ、鹿児島に行ったときに非常に驚きましたのは、篤姫の歴史の道をボランティアの方と一緒に歩いたんですけれども、歩く中で中学生、小学生、高校生たちが通りすぎりに「いらっしやいませ」と頭を下げられるんですね。これには非常に感動しました。今どきこんなふうに旅行者に挨拶するなんてあるかしらと思ったんですね。今日、たまたま鹿児島県の福岡県事務所長の小城さんがいらっしやいますが、それをお聞きしたら、やはり鹿児島全体で観光をどう盛り上げようかという熱気に燃えているんですよと言われました。

私、まさに県民の支援というものが非常に大事ではないかと思うんですね。先ほど高橋さんも言われましたけれども、我々が行きたいというところと、各県、行政がここに連れていきたい部分のギャップはもちろんあると思うんですけれども、ギャップを埋めるのは県民の支援にほかならないのかなと思います。

仕事上、いろいろなところに行くんですけれども、駅に立ったときのムードというのは非常に決め手になると思っていて、その決め手はほかのところに行っても、流れとしてあまり変わっていないのではないかと思います。

それから、各県事務所の所長さんがいらっしやいますが、その方たちがいかに自分の県をPRしていくかも非常に重要だと思います。特に福岡は支店経済ですので、福岡、九州

に面識のない方たちがいっぱいいらっしゃいます。その人たちをいかに九州のファンにするかは、各県の事務所長たちの双腕にかかっているのかなと思います。

それと先ほどから言われていますように、マイナスをどうプラスに転化するかも非常に重要だと思います。以前、東北に被災があった後にボランティアで行ったんです。そのとき、新幹線というのは立派にあるんだと。だけれど、横に流れるルートがなかなかできにくいと言われました。これは道路だけではなくて、いろいろな面にいえることだと思っております。縦軸と横軸がいかにうまく重なり合っていくかが重要なのかなと思います。

うまく重なり合いながら九州一体の観光ルートづくりをいかにつくっていくか。そのことが九州にお客様を呼び起こすことになるし、連泊してもらうきっかけになるし、いろいろな地域の魅力を発信していくことになるのかなと感じました。以上です。

【大野会長】 ありがとうございました。

それでは、まだ順番を待っていただいていた方がいらっしゃいますので、順序よくお願いいたします。旅行観光商品づくり、誘客を仕事としてやっていただいているJTB九州さんの野口委員に、先ほどお話いただきましたが、さらに3年目以降、取り組むべき課題についてご提言をいただければと思います。

【野口委員】 私からは1点だけお話しします。先ほど発表があった中で最後のほうに修学旅行がありました。私はやはり旅行会社として、修学旅行の重要さを非常に身にしみを感じております。修学旅行の方が増えるか増えないかが、将来的にその観光地が伸びるか伸びないかにかかってくる。そういうことから言いますと、当面のお客様だけではなしに、将来の観光地づくりの中で極めて重要であると思っております。

今回、近畿からがかなり増えました。これは、近畿の中学校の修学旅行の皆さんがかなり九州方面に、新幹線ができたということで来られました。特に南九州まで入ってくるルートでありますし、修学旅行の場合は当然観光で周遊します。最近では体験学習ということで滞在型のふれあいを求める旅行もあるんですけども、やはり周遊することをやります。そのため、今、話題になっている縦のラインだけではなしに、横への波及に最も効果が期待できると思います。これに関しては、旅行会社だけではなしに、各行政の皆さんも含めて、当然観光の各宿泊、運輸の皆さんとも一緒になって、これからさらに盛り上げていきたいと思っております。

その中で一番ポイントになると思うのが、実は私は観光バスだと思っております。やはり修学旅行につきものの貸し切りバスは、今日もここにバスの業界の委員の方がお越しに

なっておりますが、我々が言うのも変ですけれども、非常に厳しい業界であるということです。この間、かつての全盛期から比べると、いろいろな形で厳しい状況が続いてきて、とりわけガイドの皆さんの維持、育成といいますが、これが非常に厳しくなっている現状がございます。したがって、もし仮にガイドさんがいなくなるのは、もう九州に修学旅行に来てくれないのと全く同義語でありまして、このあたりを我々業界もあえて、これからどうしていくのかを業界の中でも議論していきたいと思っております。

ただ、あわせて、やはり各関連の行政の皆さん方も含めまして、どうしたら貸し切りバスが健全に今後またさらにいいものにして運営していけるのか、ぜひ考えていただきたいと思っております。いろいろなことがありますので、ここでどうこうするという話ではないのですけれども、極めて大きな課題と捉えておりますので、ここでご提言申し上げたいと思います。以上でございます。

【大野会長】 どうもありがとうございました。

一つ、教えていただいてもいいでしょうか。その乗り物に乗るガイドさんは資格が必要な業種なのですか。例えば、学生のアルバイトみたいなことで、ボランティアではなくてきちんと給料を払うという、そういう仕事にはならないのですか。やっぱり一定の資格を持たないといけないんですか。

【野口委員】 法的には資格はないと思うんですが、要は技能の問題ですよ。よくアルバイトで車掌さんという位置づけで乗られる場合はあるんですけど、やはりお客様に単に観光地の案内だけではなくに、歴史、文化も含めていろいろなことを知りながら、しかもそれを道中で教えると。私はこれを極めて技能の高い仕事だと思っているんです。そういう意味では、やはり育成するのは非常に重要だと思っております。資格という問題ではないです。

【大野会長】 ああ、そうですか。

次に、NPOでいろいろご活躍いただいている濱砂委員から。

【濱砂委員】 NPO的な立場から言いますと、経済産業局でコミュニティビジネスという委員会が10年以上続いております。今はないんですが、九州全県のいろいろなコミュニティビジネスの助成金審査をやったことがあります。

そういう中でほんとうに聞いたこともないようなところでもないんですけど、えびの高原にある真幸駅の方がプレゼンに来られたりしたんです。地域の人たちで石に絵を描いてつくっている「田の神さあ」を売っておられました。まだ全然ブランド化されていない、

既製品にもなっていないようなものがいろいろな商品が開発されています。

大分に行けば、もう有名になりましたけれど、峠の茶屋が売り始めた、売れ残っている豆ご飯にクリとギンナンを入れて「お宝めし」です。何でコミュニティビジネスに申請したかといいますと、東京から帰省した人があまりにもおいしいので、トキ八百貨店で売ってくれと。それで、冷凍食品にする機械が欲しいと助成金の申請に来られたそうです。

そういうふうには、コミュニティビジネスとかNPOのネットワークの中に、地域の課題を解決する商品がぼつぼつ生まれております。例えば志賀島ですと、満月の夜にしか上がってこないフノリを石けんにして売っているおばちゃんがいる、海中のホテルでこれを売ったら、もしかしたら結構売れるんじゃないかとか。

ほんとうに3年目ですので、中心の観光スポットも大事ですけども、その周辺に、その地域を助けるための課題解決型の商品を細々とつくっている人たちがいらっしゃいます。そういう既製品になる前のものを発見させる旅とかがあったらいいのかなと。

それと新幹線ができたおかげで、新幹線から外れてしまった町があります。例えば、大牟田だったりするんですけども、随分遠いのでどうしようかということで、今、シルバー人材センターをプラチナキャリアプラザに変えようみたいなお仕事をNPOとして手伝っております。老人しかいないんだったら老人の祭りをやってみるとか、そういうお手伝いをしています。

周辺にはまだ知られていないようなものがいっぱい眠っているような気がしますので、何か観光資源発掘会議みたいなものを駅ごとに立ち上げていただいて、そこには必ずしも旅館の方とか観光協会の方ばかりでなく、異質なNPOの方だったり、畑で何かやっている人だったり。違う目線で作っているものを発掘して、商品化していけるようなものが実は九州にはざくざくあると私は気がついています。そういう発掘会議をしていかれたらどうかと。

それと、何度かお伝えしたかと思いますが、「九州の女」というテレビ番組が前ありまして、その残党といいますが、テレビに出た女性たちが「九州の女」ネットワークということで、年に1回、販売促進の展示会を福岡でやっております。九州全県にいろいろな「九州の女」のテレビ番組に出た女性がいらっしゃるの、その人たちを訪ねる旅を今やっています。人を訪ねる旅ということで、例えば、今年は筑後にしか行かないんですけども、日田のおひな様を見に行ったり、鹿児島の大島紬をつくっている人を訪ねたりとか、独自にいろいろな企画をしながら回っている人たちがいます。そういう既存のネッ

トワークも発掘していかれてはいかがかなと思っております。

まだまだ可能性がいっぱい残されているのではないかとと思っております。以上です。

【大野会長】 ありがとうございます。いろいろな魅力づくりについてのヒントをいただいたと思います。

それでは、商工会議所の末吉委員、今日は代理で石田副本部長さんがお見えですが、よろしいでしょうか。

【石田委員】 冒頭のご挨拶のとき、ちょっと申し上げましたけれども、昨年5月に要望書を提出させていただいた中から幾つかお願いをしたいと思っております。インフラ関係ばかりでございますし、皆様、もう十分ご存じの案件ばかりでございますけれども、やはり九州一体となった発展、経済効果をぜひお願いしたいということです。

まずは東九州自動車道の早期完成をお願いしたいということ。九州横断自動車道延岡線といいますか、通称、九州中央自動車道といわれているそうですけれども、この整備。それからあとは、JRの九大線、あるいは豊肥線を活用しました中九州地域の周遊列車の運行を実現していただきたいということ。あるいは九州新幹線の西九州ルート 長崎ルートの早期完成を早期に実施していただくことによって、さらに新幹線効果も上がるのではないかとと思っております。

それからもう1点は、外国から来られる方をどうご案内するのか、あるいは関西、中国地方からのお客様をどうするのかというのがあります。見ておきますと、やはり福岡市が窓口なわけございまして、クルーズ船もそうですけれども、やはり博多港に非常にたくさん今、来ております。それから、福岡空港につきましてもほぼ満杯状態で、滑走路増設、あるいは誘導路の複線化といった早期の整備の要望も地元経済界を挙げてしていきたいと今なっております。そのような窓口から、九州全体にお客様をどう移動していただけるのかといった面を重点的にお考えいただきたいと思っております。

国際線で福岡空港に来た場合、例えば博多駅は非常に近いんですけども、今、いい交通手段がないとよく言われます。それから同じように、博多港についたクルーズ船は、随分改善されてきましたけれども、遠くになかなか行けないということで、交通手段の問題があるかと思えます。そういった面もお願いしたいと思っております。以上です。

【大野会長】 ありがとうございます。幾つかの具体的要望を提示いただきました。

それでは、委員の方々、一通りお話をいただきました。各県からもおいでいただきました皆さんに聞くのは時間的にできませんが、新幹線に絡めた3年目の問題が基本の今日の

審議会ですので、今のところ、新幹線のいろいろな効果、影響、課題を抱えている県は熊本県と鹿児島県だろうと思います。ですので、両方から全線開業2年の経過を踏まえ、3年目にかけて、それぞれどういう問題意識をお持ちで、こういう場で何を提言したいか、ご意見をいただけたらと思います。

まず、熊本県からどうですか。

【小原臨時委員】（熊本県）

新幹線が全線開業しまして2年が経過したところでございます。1年目は、先ほど来、議論がっておりますように、全体の旅客流動が大幅に増えたことがまずございます。

開業1年目の総括ということで、昨年6月の時点で県議会に報告した資料がございまして、それは、JR九州、その他の交通事業者から提供いただきましたデータでありますとか、国交省の貨物旅客地域流動調査とか、地元のシンクタンクの地域流通経済研究所の調査をもとに研究したものがございまして、それによりますと、関西地方等は140万人の旅客流動があると。それは、全線開業前と比べますと54%増えて、人数にしますと49万人増えている。140万人のうちの新幹線利用者が82万人でございまして、それから、中国地方等は43万人の旅客流動がありまして、これは対前年比162%、26万人の増でございまして、それからまた福岡方面等は402万人の旅客流動があつて、これは対前年比でいきますと28%、人数にして88万人の増という結果です。その402万人のうち271万人が新幹線利用ということなんです。

一方、先ほど資料にもございましたけれども、関西との航空機とのシェアはどうかという問題ですが、おそらく大きく落ち込むであろうという予想がございました。ですが、実際に全線開業した後の結果を見てみますと、伊丹線の増便等もあつて、航空機のほうは7.2%の減にとどまったと。当初は3割から4割方落ちるんじゃないかと予想していたところでございますが、その程度で済んだと。結果として、鉄道が3、航空機が大体7という割合だったのが、開業によりまして、鉄道が6、航空機が4と完全に分担率が逆転したということがございます。

福岡との高速バスの利用につきましても、先ほどの資料にもありまして、大きく伸びておりまして、ひのくに号は、昨年、平成23年度6月に1日100便から108便へと増便されております。つまり、交通網の間で人の旅客がシフトしたのではなくて、それぞれの地域の旅客流動のパイ自体が大きく膨らんだことが数字的にもわかるかと思っております。

2年目はどうかということでございます。昨年7月に豪雨災害がございました。その影響があったものの、4月から今年1月末までの新幹線の博多 - 熊本間の利用実績は、資料にもありましたように、対前年比1%増と落ち込んでおりませんし、航空機とか高速バスの利用状況もほぼ1年目と同じということで、1年目の開業効果の反動もなく、順調に利用者数は推移してきているのではないかと考えております。

観光面でも宿泊者数で見ますと、開業直後と申しますか、平成23年6月から12月までの宿泊客は前年比で4.4%の増でしたけれども、その中の関西以西からの宿泊客だけ見てみますと50%以上と大幅に増加しておりました。ただ、直近 昨年10月期から12月期の観光動向について見ますと、対前年比で若干落ちております。関西以西からの宿泊客は減少しておりますけれども、新幹線の開業前と比較しますと1割程度の増というラインは確保しておりますので、開業効果は継続しているのかなと考えております。

ストロー現象への心配もございましたが、先ほど資料にもありましたけれども、大型店の販売動向につきまして、熊本県と全国の動きに大きな差はないと。また、地元中心商店街の利用については、変化なしという回答が90%でございます。心配されました福岡へのストロー現象は見られなかったということだと思います。

企業アンケートによりまして、熊本県の九州外での知名度は、新幹線の全線開業を機に上がったと回答した企業が90%に上っているというデータもでございます。その要因として一番に上げられたのが、複数回答でございますが、くまモンでございますが、90.7%が要因として上げられている状況でございます。本県といたしましては、このくまモン人気にあやかって、今後、観光客の増加等に結びつけていきたいと思っております。

新幹線の効果をほかの地域に波及するためには、先ほど来、議論がっておりますように、二次交通、三次交通の充実が非常に鍵になってくるかと思っております。JR九州さんにおかれましては、いろいろ観光列車を運行していただいておりますが、熊本県に関係しますと「あそぼーい!」とか「A列車で行こう」とか「SL人吉」といった魅力的な観光列車を運行していただきまして、県内各地の観光振興に寄与していただいております。並行在来線であります肥薩おれんじ鉄道でも、今度の日曜日、24日から「おれんじ食堂」という全国的にも珍しい食をテーマにした観光列車の運行を開始いたしまして、沿線各地でお客様をおもてなしする企画が練られているところでござ

います。今後ともJR九州と連携して、駅周辺の生活機能の充実とか、にぎわいの創出などを行って、地域住民、また観光客にも喜んでもらえるようにしていきたいと思っております。

豊肥本線がございます。横軸として熊本大分を結ぶ非常に重要な幹線鉄道でございますけれども、残念ながら今、宮地、豊後竹田間が不通になっておりまして、代行バスが運行されておる状況でございます。JR九州のほうでは、8月末の全線復旧を目指して、全力を挙げて復旧工事に取り組んでいらっしゃるところでございます。本県、それから大分県もそうでございますが、関連の砂防であるとか、治山事業などで協力しているところでございます。ぜひとも予定どおり復旧していただきまして、10月から予定されております「ななつ星in九州」を走らせていただいて、九州全体の魅力を全国、あるいは世界に向けて発信していただきたいと思っております。

【大野会長】 どうもありがとうございました。

皆さんには、今日の会議の終了は3時半とご案内しておりましたが、熱心にご発言いただいております。ちょっと時間の延長をお願いしたいと思います。予定を過ぎるために、この後、何かご用の方の退席は仕方ないと思いますが、おつき合いいただけたらと思います。申しわけありません。

それでは次に、鹿児島県からご報告をお願いします。

【小城臨時委員】 鹿児島県でございます。時間がないということで、簡単にお話させていただきます。

まず、開業1年目につきましては、一昨年の5月の連休ぐらいから新幹線を利用した観光客が増加してきております。特に中国、関西地方からの宿泊客が増加しております。中国地方からの宿泊客の増加、前年比87.9%、関西地方からが同じく前年比37.9%となっております。

開業2年目に入りまして、昨年6月以降の宿泊客数は、先ほども申し上げましたとおり、前年同月比を下回っている状況でございます。観光客の平常化が進んでいるということはございますが、全線開業前よりは高い水準を維持しているということでございます。

今さっき、熊本県さんからもございましたストロー現象ですが、私ども鹿児島市内では、天文館地区、鹿児島中央駅周辺、それから鹿児島市の南部郊外、3地区の商業施設がございます。そこにおきます都市機能の分化の現象は見られているわけなんですけれど、福岡へのストロー現象の顕在化はないということでございます。

今後の取り組み方でございます。観光振興におきましては、新幹線や観光列車、先ほどから出ております「指宿のたまて箱」号、肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」列車、そういうのも合わせまして、JRグループとのキャンペーン等を中心に、今年以降はJR九州さんとの間でのキャンペーンといたしまして「鹿児島沸いてます！」お湯が沸いていますという意味とご理解いただければいいと思います。それから、JR西日本さんとは「霧島アートな旅キャンペーン」を実施しております。また、先ほど熊本県様からお話がありました3月24日に運行を開始されます肥薩おれんじ鉄道の「おれんじ食堂」ですね。この列車が運行を開始されます。

それから、桜島の最初の噴火は大正3年に爆発しているわけなんですけど、今年は100周年事業を7月に国際火山学会という形で開催させていただきます。それから、今年は奄美群島の日本復帰60周年で、それにちなんだイベント等も企画されております。また、屋久島の世界自然遺産登録20周年ということで、今年はそういうイベントもまた開催させていただきたいと。

それから、全国持ち回りの文化祭、国民文化祭の開催が平成27年10月ごろ、1週間ほど、鹿児島で開催されることになっております。それから、明治維新150周年ということです。まだ先は長いんですけど、平成30年にこのようなイベントをまた企画しています。

最後に、私ども福岡事務所はエリアが広島までございまして、その中で新幹線開業効果をいかに生かすかということで、100万都市の福岡、北九州、広島で「かごしま焼酎を楽しむ会」という会を開催させていただいております。この3年間で15回、延べ1,500人の方々に有料で来ていただきまして、鹿児島の焼酎だけじゃなくて、そこで鹿児島の魅力をPRする場にしています。焼酎にマッチするおつまみとか、焼酎を鹿児島産の水で割るなどの企画をしております。各地域から観光PR隊においでいただいております。もう一つ、料理教室をその3カ所で開催しております。この料理教室の中にも観光PR隊をお招きしながら、その3会場も有料ですが、鹿児島への招客をPRさせていただいております。以上でございます。ありがとうございました。

【大野会長】　ありがとうございました。これから先、予定があるいろいろなイベント等についてご紹介をいただきました。ありがとうございました。

それでは、行政を離れまして、もう一度、民間の委員の方をお願いしたいと思います。新幹線が中心のテーマでございますので、どうしてもJR九州からご出席いただいている

田中委員から何かご意見をいただきたいと思います。九州観光推進機構にもかかわっていただいておりますので、その後の機構がいろいろやっていること等についても、何かご意見がございましたら、あわせてどうぞお願いいたします。

【田中臨時委員】 ありがとうございます。それでは、簡潔に申し上げます。

まず、この会議で今年も3年目の九州新幹線を議題にさせていただいて、各委員からいろいろな課題、ご意見いただきましたことを厚く感謝申し上げます。そしてまた、鈴木交通企画課長さんから説明のありました資料は、JR九州にはないような詳しい資料でありまして、大変敬服いたしました。これを持ち帰りまして、各委員さんの意見とともに今後の業務運営に生かしていきたいと思います。

それから、二、三、申し上げますが、一つは観光列車ですね。横山先生もおっしゃいましたが、これはJR九州が勝手に作るだけではなかなかいけません。例えば、さっき指宿の話がございましたけれど、そのように「SL人吉」号も沿線の方に手を振っていただいています。このように地域と一緒に盛上げて初めて成功するものでございます。ほかにも要望はあるんですけど、今、8・9本の観光列車が走っていますが、今後ともおっしゃるように増やしていきたいと思います。

それから、九州新幹線は、実は遠距離のお客より、むしろ最近では近距離のお客が増えております。これを端的に示しますのはエクセルパスと申しまして、新幹線を利用する通勤パスになります。これは年を追うごとにというか、2年目は増えております。例えば、福岡市と熊本市を通勤するお客は、1日に五百数十人もいるわけです。これは1年間に65人くらい数字は増えております。何と鹿児島と福岡を通勤するお客も、これは1人桁ですけどおりまして、非常に増えているということでございます。大変ありがとうございます。

各先生の意見をぜひ今後の業務に生かしていくよう、営業、あるいは社全体に徹底したいと思います。

最後に一つ申します。私は、日本観光振興協会の九州支部長もやっています。実は平成23年は東日本大震災で、どうしてもお客の方向が九州に向かったため、九州が相当増えたと思うんですね。それが、平成24年は東北の復興が相当進んだし、特に仙台は最近、お客がホテルの部屋がとれないほどいっぱいだと聞いております。そういうことで向こうのほうが増えたんじゃないかなと。新幹線が一服したということももちろんあるんでしょうけれども、今度は逆に観光の方向が東北に向いたのではないかなという気がするんです。

が、資料はそうなっていませんでした。これは、どなたかの先生からご指摘がありました
が、そういうことがあるんじゃないかなという気がするんですね。

いずれにせよ、皆様方のご意見を必ず持ち帰って、業務に生かしたいと思います。どう
もありがとうございます。

【大野会長】 どうもありがとうございました。

それから、井上委員には冒頭ご質問いただきましたけれども、時間があればもうちょっ
と意見を言いたいという発言がありましたので、どうぞひとつお願いいたします。

【井上委員】 冒頭に変なことを言ってしまうして申しわけございません。去年のこ
の会議でも申し上げたんですけれど、日本の技術に二つの安全神話があると。一つは原発
であり、一つは新幹線であると。原発のほうは、その神話が崩れました。でも新幹線は、
今も何も大きな事故もなく、安全実話を続けていただいております。現場の技術者の方た
ちは大変な努力をされているのだろうと思います。

もう50年も経つ新幹線ですが、そのサービスはちっとも陳腐化していないんですよ。
ほんとうにすばらしいシステムであると思います。九州の場合は、その新幹線がまだでき
たばかりです。ということは、今から50年間、新幹線を使って九州の地域振興をするこ
とができるということですね。地域振興をするためには、やっぱり二次交通、もちろんそ
れだけじゃなくて個々の地域の魅力を高めることがいろいろ必要ですけれども、とにかく
どなたかもおっしゃいましたが、九州が総力を挙げてこの新幹線という日本の誇れる技術、
システムを使って、生かして、そして九州の振興につなげていく。これは皆様、共通の認
識だろうと思います。

先ほど田中委員がおっしゃいましたが、例えば観光列車を成功させるためには、地域と
一体とならないとうまくいかない。まさしくそのとおりだと思います。そういったことで、
各地域、それから各事業者が新幹線の事業者であるJR九州と一体となって、いろいろな
取り組みを、ちょっとしたことに一喜一憂することなく続けていかないといけないと思
います。

そういった意味で、ここからはJR九州に対する要望になりますが、実は新幹線の実績
に対するデータがちょっと不足しているのではないかなという気がしております。私、大
学時代に市町村の交通計画などにかかわっておりましたが、最近ではJR九州の駅の乗降客
数すら公表してくれないという例もございました。極端に言えば、新幹線は九州の振興の
命綱ですね。そして、新幹線のデータの提供が、新幹線の需要をどうするのか。増やすん

ですよね。新幹線のデータを使って二次交通を変えていく。そして、地域の魅力を高めていく。それは結局、新幹線の需要を高めることになりますよね。それをみんなで知恵を絞ってやっているのに、どうもちょっと新幹線のデータが不足しているなという気がいたします。

だから、最初にご説明いただいた九州新幹線をめぐる状況についても、基本的なデータがないんですよね。例えば駅の乗降客数の推移です。もちろんなくてもこういうふうに話是可以するんですけど、やっぱりすごく重要なことですよね。二次交通の計画をしようとしたら、極端に言うと新幹線の便ごとの乗降客数があって初めて、この便に対応するのは無理だからやめようとか、この便は乗降客数が多いから二次交通をしっかりと確保しようとかいうことも必要になりますので、やっぱりJR九州さんには自分の需要を増やすためのデータとしてご提供いただくというのが必要なのではないかなと一つ思います。

それからもう一つ、乗車率です。どこかに書いてもう忘れましたが、一番遅いつばめが29%、そして九州内のさくら32%、やっぱりこれは相当空気を運んでいますよね。便によっては、当然10%とかいうものもあるのではないかとすると、乗車率を上げるためには、もっともっと需要に応じた弾力的な運賃体系、料金体系も当然あるのではないかなと思います。

そういうところに、相当踏み込んですぐれたサービスを提供していただいているんですけども、九州の振興のためにはもっともっとやっていただくことがあるのではないかなと。以上2点です。済みません、時間をいただいて申し上げました。

【大野会長】 どうもありがとうございました。

一通り、ご意見の発表をいただきましたが、まだ追加的に意見は。どうぞ。

【田中臨時委員】 済みません、九州のタクシー協会の田中でございます。九州運輸局さんの九州新幹線をめぐる状況についてというのは非常によくわかりやすかったんですが、最後の7ページがレンタカーというのが非常に残念だったと思います。

要は、私の会社は第一交通なんですけど、沖縄にも会社がございまして。沖縄にはタクシーが4,000台、レンタカーが1万4,000台ぐらいあるということもございまして、レンタカーが交通渋滞を非常に巻き起こしている。それともう一つは、事故が増えてきているということです。

レンタカーというのは、旅なれた人たちが使うもので、これはこれで構わないんですけど、やはり先ほど桑野委員からちょっと触れていただきましたけれども、バスとかタクシー

とか、その地元のことをよく知るところがそれを担っていくべきじゃないかなという感じがしています。ただ、タクシーの場合は、ちょっと勉強不足もあったので、この新幹線が開通する前から観光乗務員を今どんどん研修している最中でございます。数はできてきたんですけれども、今、もっともっと観光ガイドができるような乗務員を育てているところでございます。

それと修学旅行の話ですが、やっぱり京都だとか、沖縄だとか、修学旅行のメッカみたいなところは、タクシーの話ばかりで申しわけないんですが、タクシーで学生を運んでいます。去年の暮れに初めて北九州で、修学旅行で当社100台のタクシーで約300人の学生さんを3時間コースでめぐったんですが、これが非常に好評でした。

それぞれのところでコースをつくりながら、タクシーで観光地、もしくは中距離をバスで回るということを考えていかないと、これから高齢化が進みますし、特に九州はお酒がおいしいので、レンタカーだと飲酒運転になります。そういう意味ではやっぱりもう少しタクシー、バスの利用をこの表の中にも加えていただきたいなど。文句ではなくて、お願いでございます。よろしく願いいたします。

【大野会長】 貴重なご意見、ありがとうございました。

ほかにございませんでしょうか。幸重さん、どうぞ。

【幸重臨時委員】 タクシーの次はバスというわけではございませんが、私は、今年のこの会議で申し上げさせていただいたんですけれども、この九州交通審議会というのは、先ほどから言われているように原点は、九州における交通観光の政策でございます。去年も申し上げましたので度重ねてはあれなんですけど、東九州自動車道、昨年3月の発言のときには45%の進捗率だったんです。1年経ちました。クイズじゃありませんが、どれくらい進んだと思いますか。今、55%です。大変ありがたいと言うべきか、嫌味を言うべきか、とにかくこの3月に55%になっているんですね。

先ほどから出ております新幹線の役割と力というのは、十分九州のバックボーンにきちんとできたわけです。それから今度は二次交通といわれるフィーダーとして、どういうふうな役割をしていくかといったときには、やっぱり東九州自動車道の役割というのは、ものすごく大きくなっていく。新幹線のパイを太くすることにも大変役立つと思います。

この委員の皆様は陳情ではありませんけれども、この東九州自動車道がいかに大事かということ。そして今、この道路ができることによって、九州の中の魅力あるところは全部行けるようになるんですね。今、九州が争っているのは、北海道であり、沖縄であるわけ

です。そこよりも魅力を持っている九州に、自由にお客さんの望むところに行けるような路線網をつくるのが大事だろうということで、もう1回、改めて東九州自動車道の1日も早い完成をお願いしたいと思います。

おかげさまで2年後には全線開通というところまで来ていますので、また来年、この会で発表できるかどうかわかりませんが、大きな進捗になっていることを期待して、意見とさせていただきます。ありがとうございました。

【大野会長】　ありがとうございました。切実な希望が届けられまして、九州運輸局にもしっかりと聞いていただけたと思います。

ほかにございませんでしょうか。どうぞ、大塚委員。

【大塚臨時委員】　今の幸重委員と同じ場所、大分県から参りました。大分県は、ほんとうに先ほど幸重委員がおっしゃったとおりですけれども、ハード面で交通に関しておかれているところがございます。これは道路の面、鉄道面、それぞれでおわれていますので、今ここに九州7県いる中で、多分時間距離では一番遠いところにあると思います。

それはそれとして、今、九州の中でも大分というのは、いろいろな意味で観光面でも相当政策を展開し始めているところでございます。特に昨年8月に、大分県においてもツーリズム戦略をつくりまして、その中でこれはいろいろと一悶着はおこっておりますけれども、「日本一のおんせん県」ということで、とりあえず目立ったPRをしていこうじゃないかということで、今、展開しているところでございます。また、そういった「日本一のおんせん県、味力も満載」ということで、グルメ、料理もしっかりと打ち出していきたい。これまではこういった観光資源づくりをしっかりと集中的にやってきたというところなんです。それがようやくPRの段階に移ってきて、皆さんに知っていただいて、あとは来る手段です。そこで、冒頭にもお話がありましたけれども、大分空港にもLCCのジェットスターが、この3月31日から来るという話で若干来やすくはなります。けれども、九州全体の発展ということを考えるとどうしても、九州を周遊するためには九州新幹線からの二次交通が絶対欠かせないなど。それから、東九州道の整備で回りやすくするということが重要かなと思っているところです。

こういった整備とともに、我々各県の観光資源の掘り起こし、それからその周知徹底、魅力の発信をしっかりとやってまいりたいと思っています。平成27年夏にJRグループさんのデスティネーションキャンペーンが大分県で行われることが決定いたしました。大分県としましては九州全体の力をおかりしながら、大分県の情報発信、それから誘客をJR

グループさんのデスティネーションキャンペーンに合わせてしっかりと、それを一つの目標にしてやってまいりたいと思っております。

済みませんけれども、皆様のご協力を仰ぐこととなりますが、しっかりとやってまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思っております。以上でございます。

【事務局】 委員の皆様におかれましては、貴重なご意見を頂戴いたしまして、まことにありがとうございました。極めて多岐にわたる、それもなかなか甲乙つけがたい重要なご意見ばかり頂戴しておりまして、私ども事務局としては、この場ですぐというわけにはなかなかまいりませんが、あえて幾つかということであるとしますと、九州全体で個々の魅力をそれぞれ磨いていただきつつも、それを総合的に発信していくと。その磨き方についても、いろいろ先生方からご意見を頂戴した手法を使いながらやっていくことが重要だということ。あとはアクセスの関係について、福岡が玄関というご意見もございましたが、どういうふうに入って、どう周遊していただくか、実際に回っていただく方の目線等も見ながらしっかり考えていくということ。その手段として、さっき一応の例としてレンタカーを挙げさせていただきましたが、当然、鉄道であれ、バスであれ、タクシーであれ、さまざまな交通機関がそれぞれメリットというか、強みを持っているところでございますので、そういうものを生かしながらうまく周遊していただけるようなルートのシステムづくり、取り組みを進めていくことが重要であろうと思っております。

もちろんほかにもご意見をいただいております、この場では挙げていないところもございませぬけれどもご容赦いただきまして、取り急ぎ私からはそういうコメントをさせていただければと思っております。ありがとうございます。

【大野会長】 ありがとうございます。

それでは、議題の2番目はこれで終わることにさせていただきます。

議題3ということで、事務局から何かありますか。

【事務局】 引き続き申しわけありません。本日の議事概要についてでございますが、事務局で案を作成しました後、委員の皆様方に今の私の意見のまとめとは別に確認いただきまして公表させていただきたいと思っておりますので、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願ひ申し上げます。

【大野会長】 ありがとうございます。

私が少しあっちに行ったり、こっちに行ったりの議事の進行になり、時間がかかり押し てしまいましたことをおわび申し上げます。ただ、皆さんから大変熱心に貴重なご意見を

たくさんお出しいただきましたので、実のある会になったと思います。ほんとうに長時間、審議ご協力ありがとうございました。

以上で議事の全てが終わったということで、私の役目としては締めてよろしいですか。では、後はバトンタッチします。よろしくお願いします。

【事務局】 大野会長、長い時間にわたりまして議事の進行、大変ありがとうございました。また、委員の皆様におかれましては、貴重なご意見、ご提言、ご助言をいただきましたこと、まことにありがとうございます。

以上をもちまして、第16回九州地方交通審議会の審議が終了いたしました。

最後に、議事次第6、九州運輸局次長挨拶です。九州運輸局次長の安藤より、委員の皆様方に一言、お礼のご挨拶を申し上げます。

【安藤九州運輸局次長】 本日の第16回九州地方交通審議会の閉会に当たりまして、御礼のご挨拶を申し上げます。大野会長をはじめ、委員及び臨時委員の先生方におかれましては、本日ご多忙の中、九州各地よりご参加いただきまして、まことにありがとうございました。

また本日は、九州新幹線のさらなる広域への展開に向けて、観光政策、あるいは二次交通のあり方、あるいは東九州軸への展開等、非常に貴重なご意見、ご提言、ヒントをたくさん賜ることができました。これにつきましては、先ほど申し上げたようにしっかりと私どものほうでまとめさせていただいて、今後の施策に展開させていきたいと思っております。

また、ご意見の中にございましたように、これらの施策の展開に当たりましては、私ども国、あるいはその自治体だけでなく、事業者、住民の方々との一体的総力戦でもって対応していくことが不可欠になると思っております。ぜひ引き続き今後ともご指導、ご協力をお願い申し上げます。本日の御礼のご挨拶とさせていただきます。長時間にわたるご審議、どうもありがとうございました。

【事務局】 以上をもちまして、本日の審議会を終了させていただきます。本日はお忙しいところ長時間にわたり、まことにありがとうございました。

了