

# 九州新幹線鹿児島ルート全線開業後 一年を経過して ～ 人流の変化と新幹線駅からの二次交通 ～

---

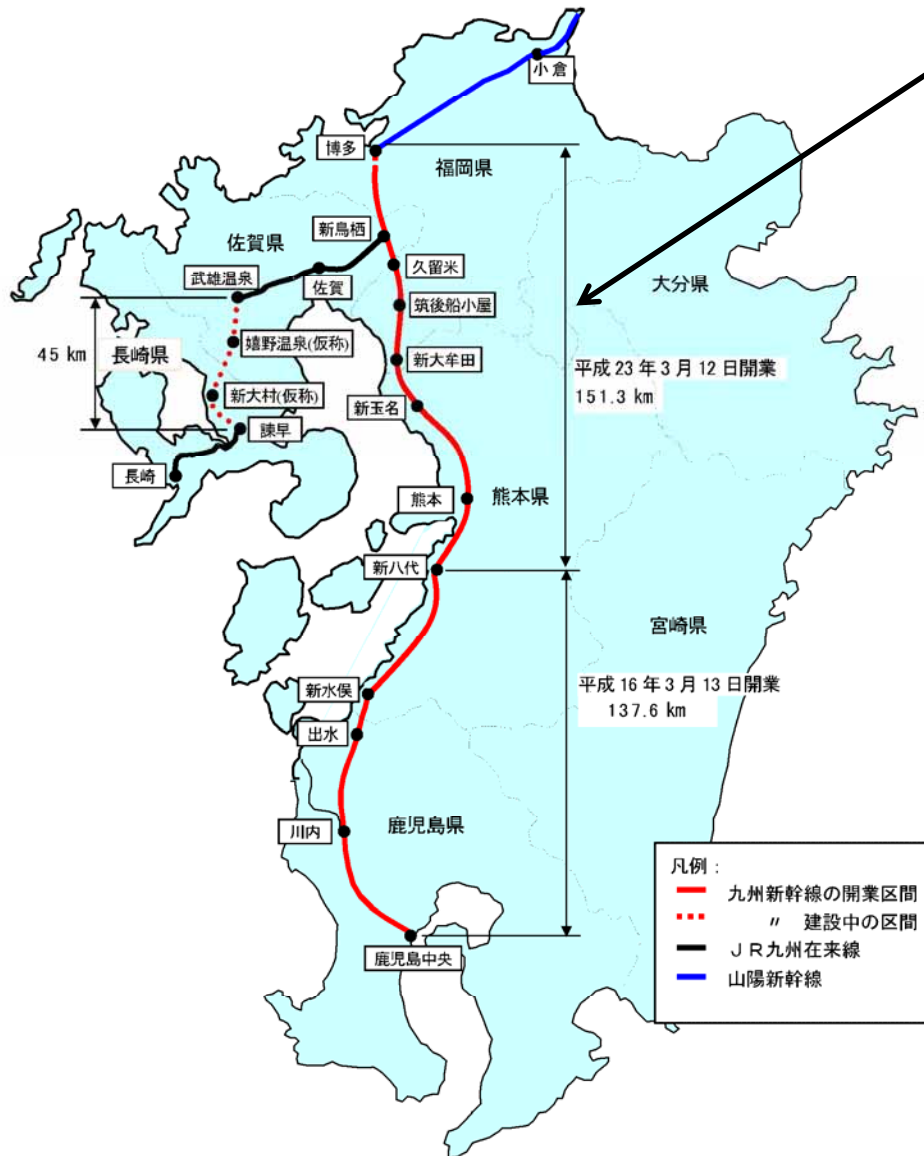
平成24年5月8日

九州運輸局企画観光部交通企画課

鈴木 邦夫

# 九州新幹線鹿児島ルート<sup>1</sup>の全線開業 (H23.3.12)

# 九州新幹線の概要



平成23年3月12日 博多～新八代間  
(151.3km)開業

営業キロ 博多～鹿児島中央間 288.9km

軌間 1,435mm  
 駅数 11(新鳥栖、久留米、筑後船小屋、新大牟田、新玉名、熊本、新八代、新水俣、出水、川内、鹿児島中央)

トンネル数 66ヶ所

橋りょう数 1,059ヶ所

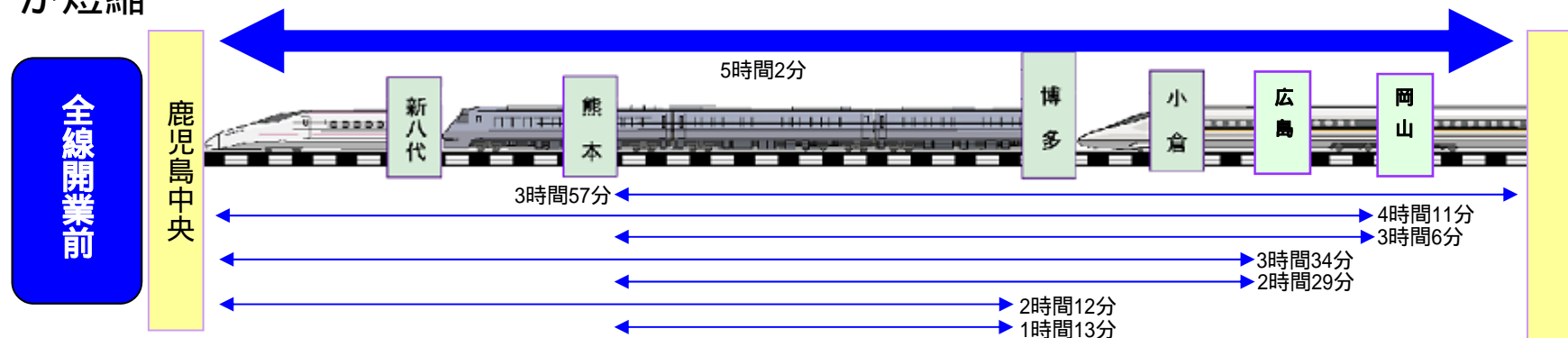
動力 AC25,000V

最高速度 260km/h

資料) 九州運輸要覧 平成23年度版

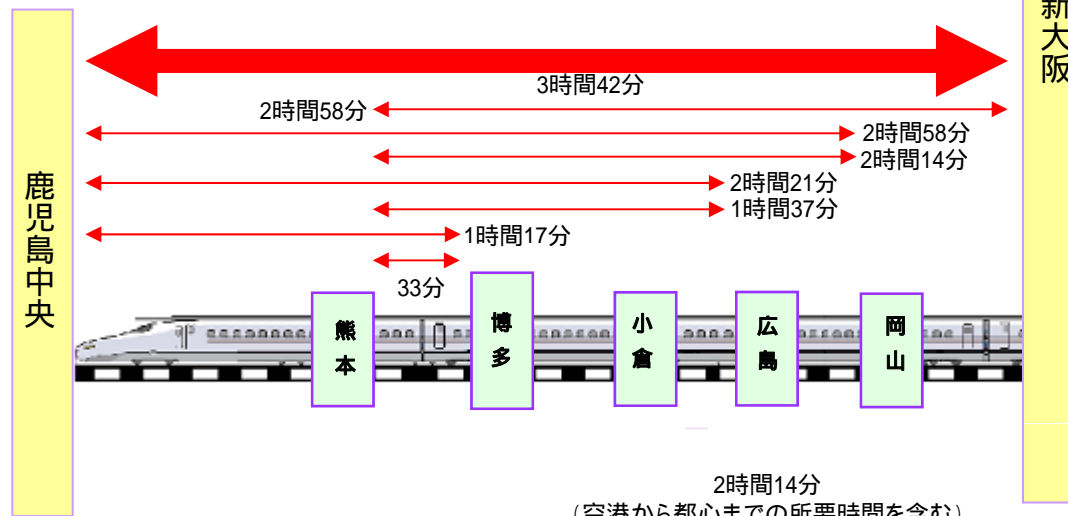
# 九州新幹線鹿児島ルート全線開通後の時間比較

九州新幹線鹿児島ルート全線開業により在来線・新幹線乗継ぎに比べて移動時間が短縮



**平成24年3月17日改正**

< 全線開業後の主な所要時間 >  
 いずれも最速の場合  
 新大阪 ~ 鹿児島中央間：  
**3時間42分** (1時間20分短縮)  
 新大阪 ~ 熊本間：  
**2時間58分** (59分短縮)  
 博多 ~ 鹿児島中央間：  
**1時間17分** (55分短縮)  
 博多 ~ 熊本間：  
**33分** (40分短縮)



**参考(航空)**



鉄道の所要時間はいずれも最速の場合。  
 飛行機の時間は、空港から都心までの所要時間を含む。

資料) JR九州プレス資料、JR時刻表2012年5月号

# 交通機関別、所要時間・運賃・輸送人員・シェア

主な区間の所要時間・運賃・輸送人員シェア(赤字部分のみ全線開業後)

交通機関		熊本～大阪	輸送人員	鹿児島～大阪	輸送人員	福岡～鹿児島	輸送人員
			(シェア)		(シェア)		(シェア)
JR	所要時間	3時間57分 ↓ 2時間58分	15万人 (18%)	5時間2分 ↓ 3時間42分	7万人 (5%)	2時間12分 ↓ 1時間17分	144万人 (47%)
	運賃	16,540円 ↓ 18,020円		21,000円 ↓ 21,300円		9,420円 ↓ 10,170円	
航空機	所要時間	2時間6分	66万人 (79%)	2時間14分	119万人 (89%)	1時間28分	18万人 (6%)
	運賃	23,500円		26,800円		18,600円	
バス	所要時間	9時間16分	1万人 (1%)	11時間40分	4万人 (3%)	4時間06分	40万人 (13%)
	運賃	10,300円		12,000円		5,300円	

【参考】天文館周辺のホテル・旅館の宿泊客の鹿児島までの交通手段(2011年9月)

関東 航空機:新幹線 8:1  
 関西 航空機:新幹線 5:4  
 広島 航空機:新幹線 1:10

## 全線開業前

・博多～新八代～鹿児島中央間(リレーつばめ つばめ) 31往復

・博多～熊本間 46往復(うち、有明15往復)

このほか、熊本～新八代間などに区間列車あり

## 全線開業後

・博多～鹿児島中央間 **35.5**往復 同区間直通列車のみカウント

・博多～熊本間 **65**往復(このほか、博多・吉塚～長洲・熊本間有明3.5往復)

・山陽新幹線直通列車 みずほ4往復、さくら11往復

このほか、博多～筑後船小屋間などに区間列車あり

## 平成24年3月改正

・博多～鹿児島中央間 36.5往復 同区間直通列車のみカウント

・博多～熊本間 67往復(このほか、博多・吉塚～長洲・熊本間有明3.5往復)

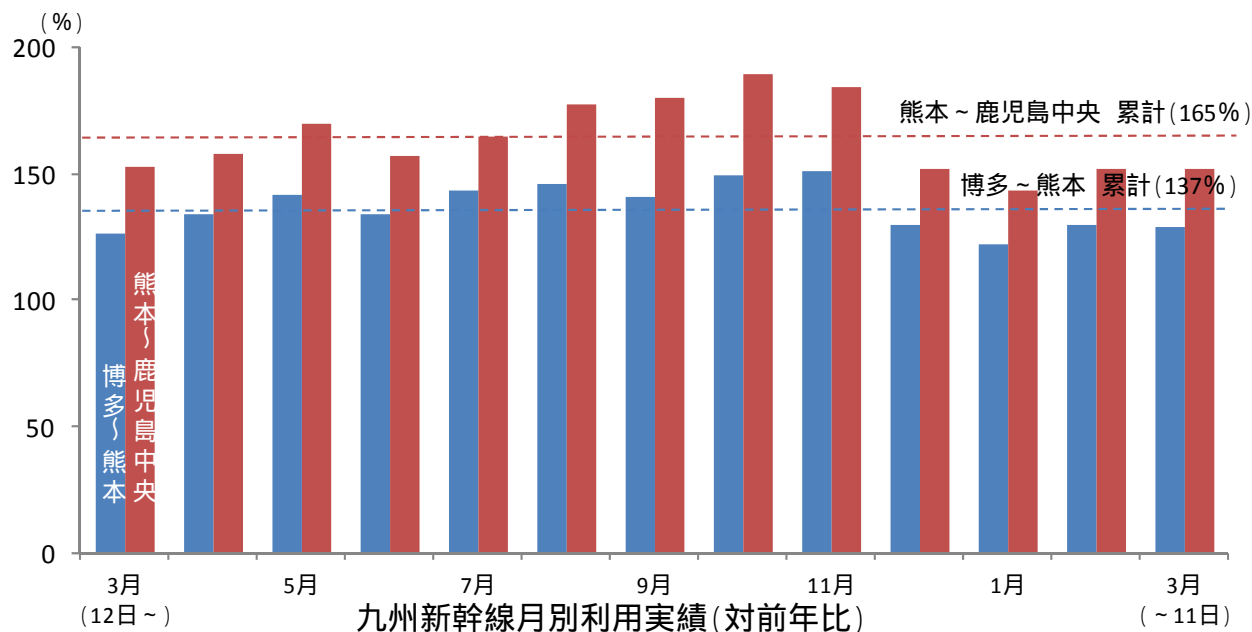
・山陽新幹線直通列車 みずほ**5**往復、さくら**18**往復

このほか、博多～筑後船小屋間などに区間列車あり

# 開業後の旅客動向

3月12日の開業から1年間の九州新幹線の利用者数は、博多～熊本で896.1万人、熊本～鹿児島中央で514.2万人

開業直後は震災の影響により利用が伸び悩むが、GW以降から徐々に回復  
開業前との比較では、博多～熊本で137%、熊本～鹿児島中央で165%



列車別では山陽・九州直通の「さくら」「みずほ」の乗車率が高い

	新大阪直通列車			九州内列車(新下関発着を含む)			合計
	みずほ	さくら	計	さくら	つばめ	計	
博多～熊本間	56%	61%	59%	43%	27%	35%	42%
熊本～鹿児島中央間	34%	43%	40%	42%	22%	36%	38%

開業半年間の列車別乗車率

資料) JR九州



- 九州新幹線各駅の4月から12月までの平均利用者数とJR想定との比較で、
- ・10%以上上回っている駅：川内、鹿児島中央
  - ・10%以上下回っている駅：筑後船小屋、新大牟田

駅名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	4~12月 平均	JR想定
新鳥栖駅	1,450	1,650	1,400	1,750	2,100	1,800	1,900	2,050	1,750	1,750	1,700
久留米駅	2,500	2,600	2,200	2,750	2,900	2,550	2,850	2,950	2,700	2,650	2,700
筑後船小屋駅	650	700	650	700	800	650	750	800	700	700	950
新大牟田駅	700	750	650	750	900	700	800	800	800	750	1150
新玉名駅	900	950	850	950	1,100	950	1,000	1,100	950	950	900
熊本駅	12,550	13,550	11,750	13,500	15,150	13,850	14,350	14,750	12,650	13,550	13,100
新八代駅	1,950	1,900	1,700	1,850	2,350	1,900	2,000	2,000	1,850	1,950	1,950
新水俣駅	1,000	1,050	950	1,000	1,100	1,000	1,050	1,050	1,000	1,000	1,000
出水駅	2,050	2,050	1,950	2,100	2,350	2,000	2,150	2,200	2,150	2,100	2,000
川内駅	2,650	2,750	2,650	2,900	3,250	2,800	2,950	3,000	3,000	2,900	2,550
鹿児島中央駅	13,100	14,700	12,400	13,750	15,550	13,700	15,100	15,700	13,200	14,150	11,650

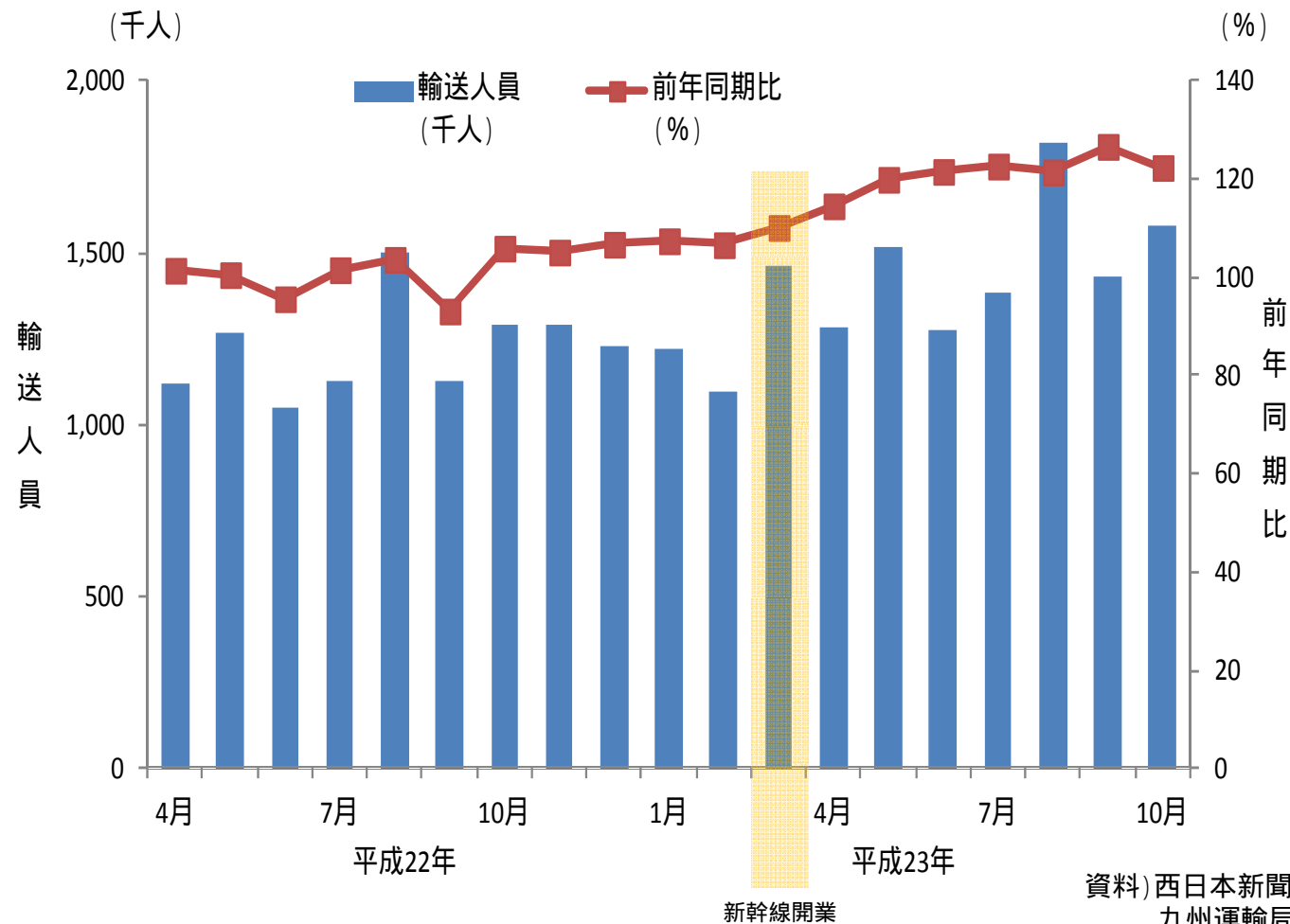
資料) JR九州

## 博多～小倉間の利用実績

既存区間の山陽新幹線博多～小倉間の利用も119%の高い伸び

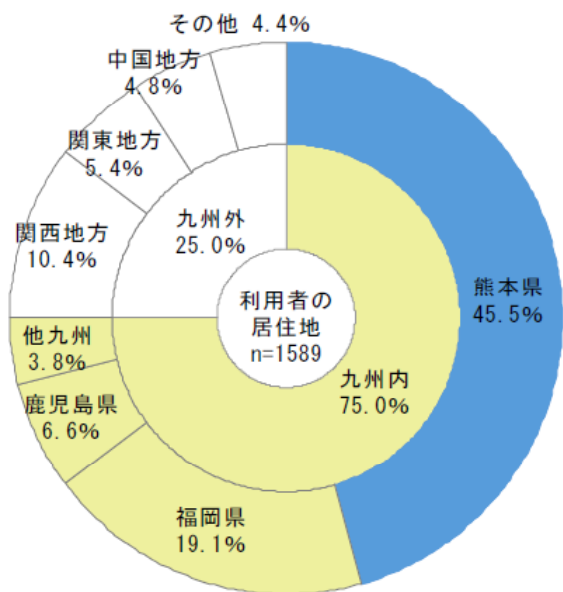
## 直通列車の乗車率

山陽新幹線の「みずほ」「さくら」の乗車率は65%で山陽新幹線の平均を17ポイント上回る  
山陽新幹線・九州新幹線の直通により、山陽新幹線においても利用者が増加

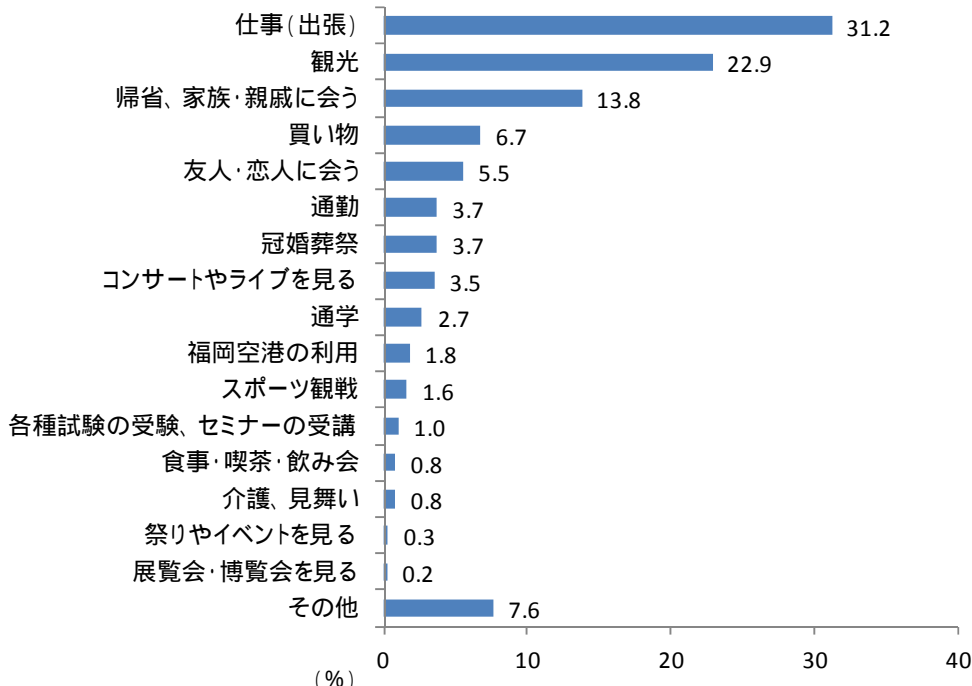


九州外居住者の利用は全体の25%。新幹線利用目的は、仕事(出張)が3割超で最多、観光は約23%。

九州新幹線熊本駅利用者の居住地



熊本駅利用者の新幹線利用目的

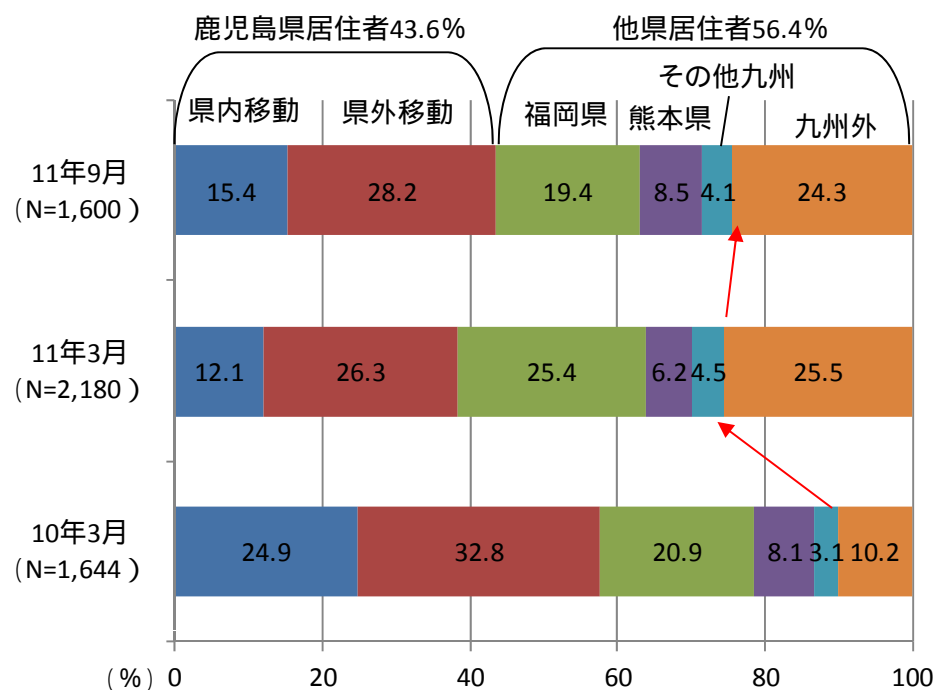


	仕事(出張)	観光	帰省、家族・親戚に会う	買い物	友人・恋人に会う	通勤	冠婚葬祭	コンサートやライブを見る	通学	福岡空港の利用	スポーツ観戦	各種試験の受験、セミナーの受講	食事・喫茶・飲み会	介護、見舞い	祭りやイベントを見る	展覧会・博覧会を見る	その他	n	
合計	31.2	22.9	13.8	6.7	5.5	3.7	3.7	3.5	2.7	1.8	1.6	1.0	0.8	0.8	0.3	0.2	7.6	1589	
居住地別																			
熊本県	30.8	14.1	10.4	13.8	4.4	5.8	2.8	3.6	3.7	1.7	3.6	1.2	0.6	0.6	0.6	0.3	8.3	723	
福岡県	36.5	18.1	18.1	0.3	8.2	4.6	3.0	3.3	3.0	0.0	0.0	1.0	1.6	1.3	0.3	0.3	5.9	304	
鹿児島県	21.9	15.2	22.9	3.8	11.4	2.9	2.9	3.8	2.9	0.0	0.0	2.9	0.0	1.9	0.0	0.0	12.4	105	
他九州	33.3	13.3	11.7	1.7	5.0	0.0	3.3	16.7	6.7	0.0	0.0	1.7	1.7	0.0	0.0	0.0	11.7	60	
関西地方	27.9	45.5	18.2	0.0	3.0	0.0	7.9	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	1.2	0.0	0.0	4.2	165	
関東地方	40.7	32.6	18.6	0.0	4.7	0.0	4.7	0.0	0.0	10.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.8	86	
中国地方	21.1	56.6	6.6	0.0	6.6	0.0	5.3	1.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.9	76	
その他	31.4	52.9	10.0	0.0	1.4	0.0	4.3	1.4	0.0	11.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.7	70	

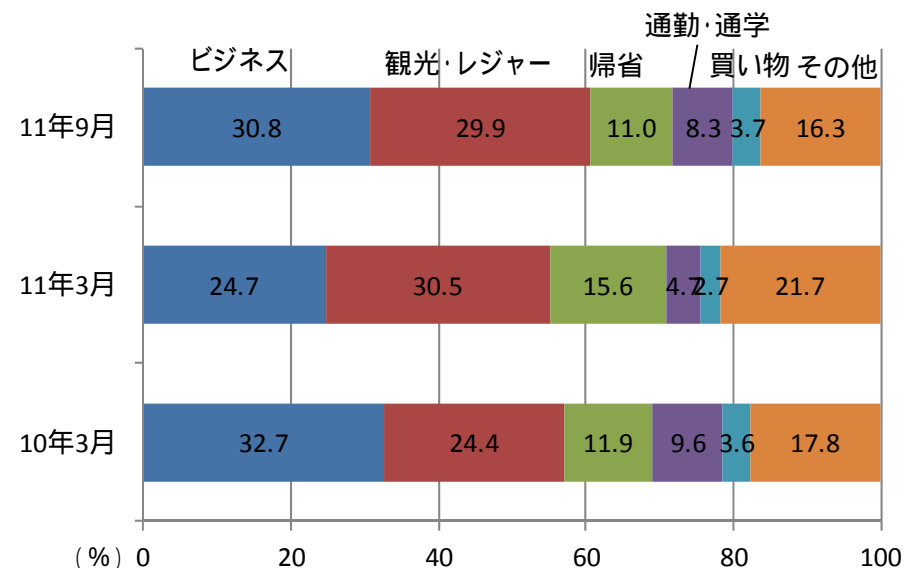
資料) 地域流通経済研究所「九州新幹線熊本駅乗降客アンケート調査」(平成23年6月実施) 10

新幹線部分開業時、県外客は約10%であったものが、全線開業後は約25%までシェアが増加。新幹線利用目的は、仕事も観光も約3割で拮抗。

### 九州新幹線鹿児島中央駅利用者の居住地



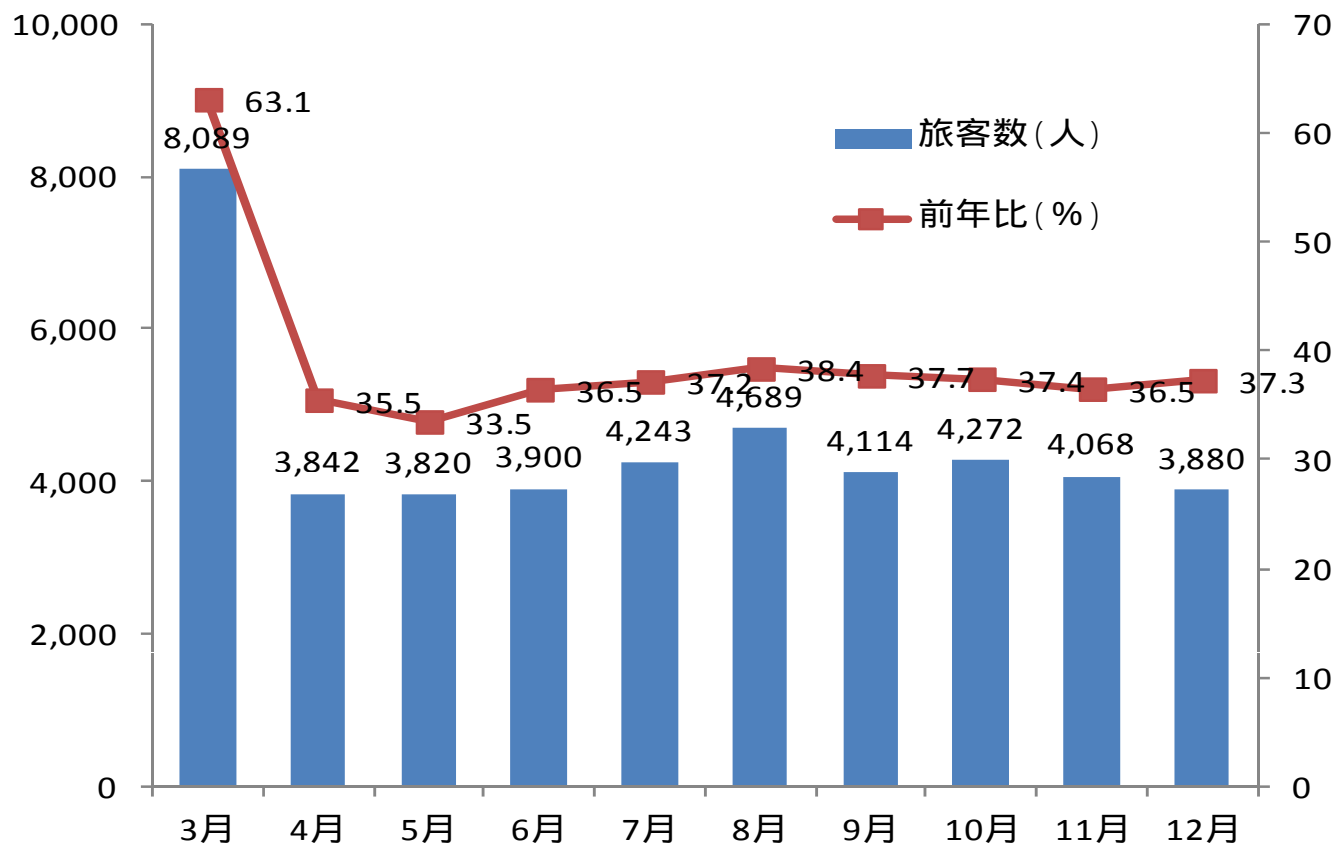
### 鹿児島中央駅利用者の新幹線利用目的



資料) 鹿児島地域経済研究所「九州新幹線全通半年後の利用状況調査」

福岡～鹿児島線  
2011年4月以降、前年比40%を下回る。便数も5便から3便に減便

九州新幹線全線開業後の福岡～鹿児島の航空旅客の変化と前年比



資料)日本航空

## 九州～関西路線

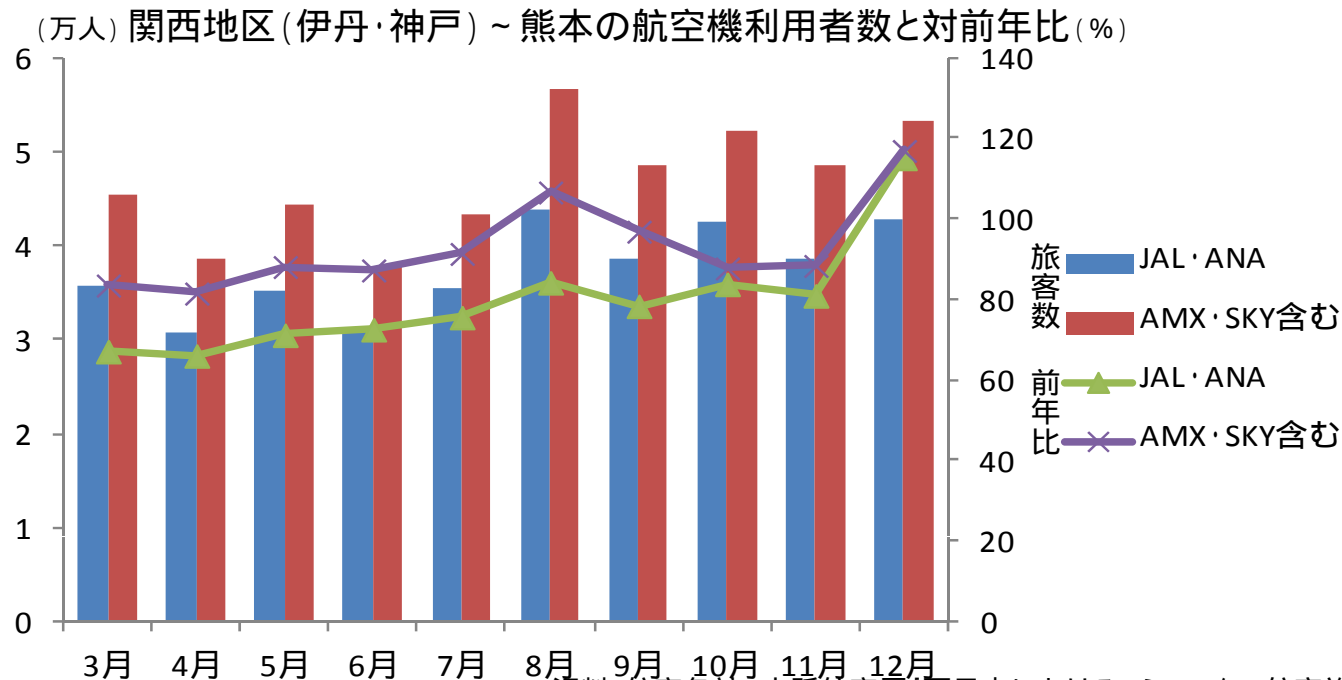
区間別のトータルの便数は増加。

区間別のトータルの利用者数は震災直後は最大2割程度減。その後は回復してきており、12月には前年比95%程度

関西地区～熊本/鹿児島における九州新幹線全線開業前後の航空路線の変化

	関西地区～熊本	関西地区～鹿児島
2010年9月		スカイマーク、神戸～鹿児島に新規就航(2往復)
2010年10月	JAL、伊丹～熊本を1往復減便 スカイマーク、神戸～熊本に新規就航(2往復) 天草エアライン、神戸～熊本の運行停止	JAL、伊丹～鹿児島を1往復増便
2010年12月	天草エアライン、伊丹～熊本に新規就航(1往復)	
2011年3月	ANA、伊丹～熊本を1往復増便	

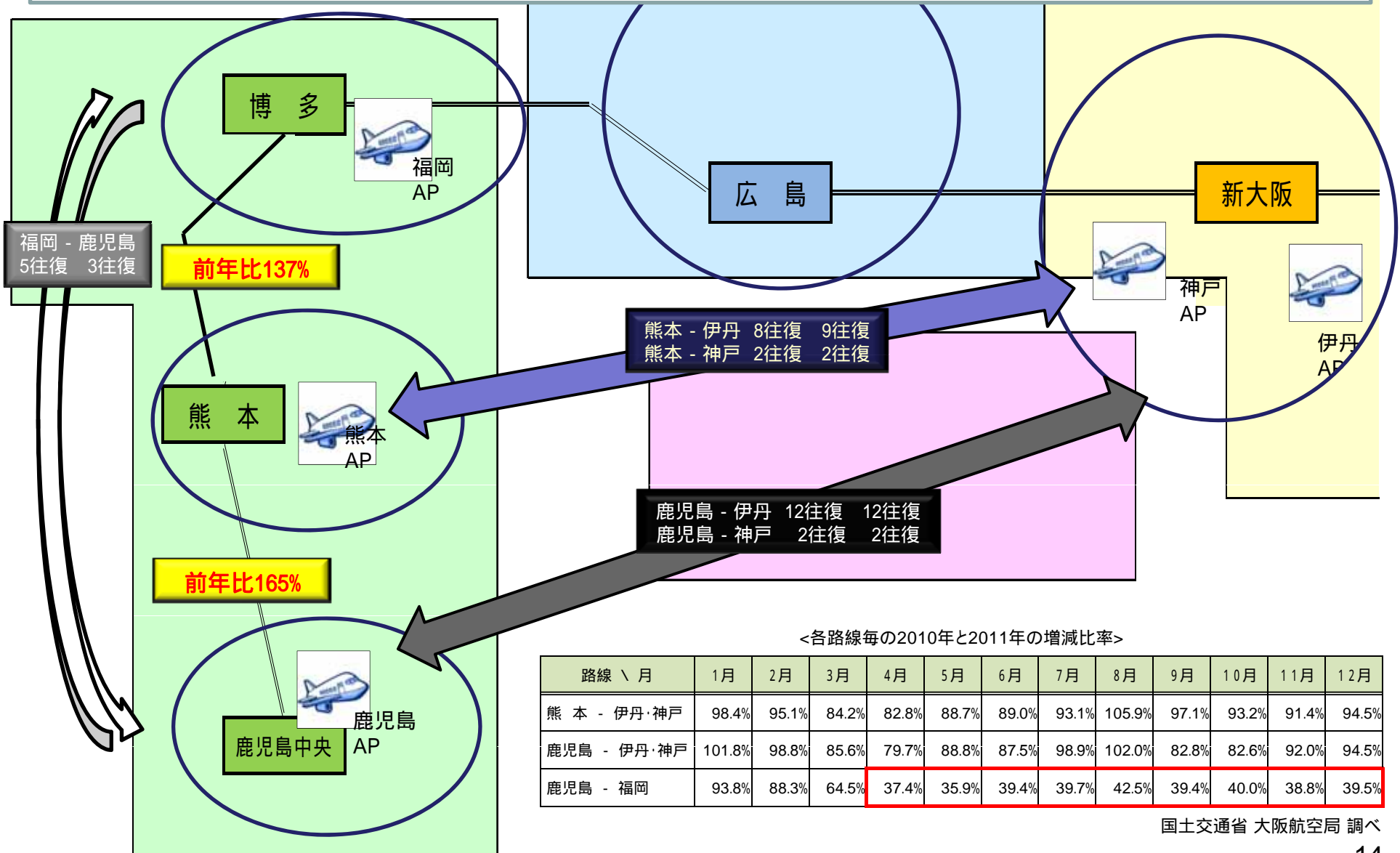
資料)航空各社



資料)航空各社、大阪航空局「西日本における通勤・航空旅客輸送実績」

# 開業後の旅客動向(まとめ)

新幹線の利用は増加。関西圏～熊本・鹿児島島の空路の利用者はほとんど減少せず

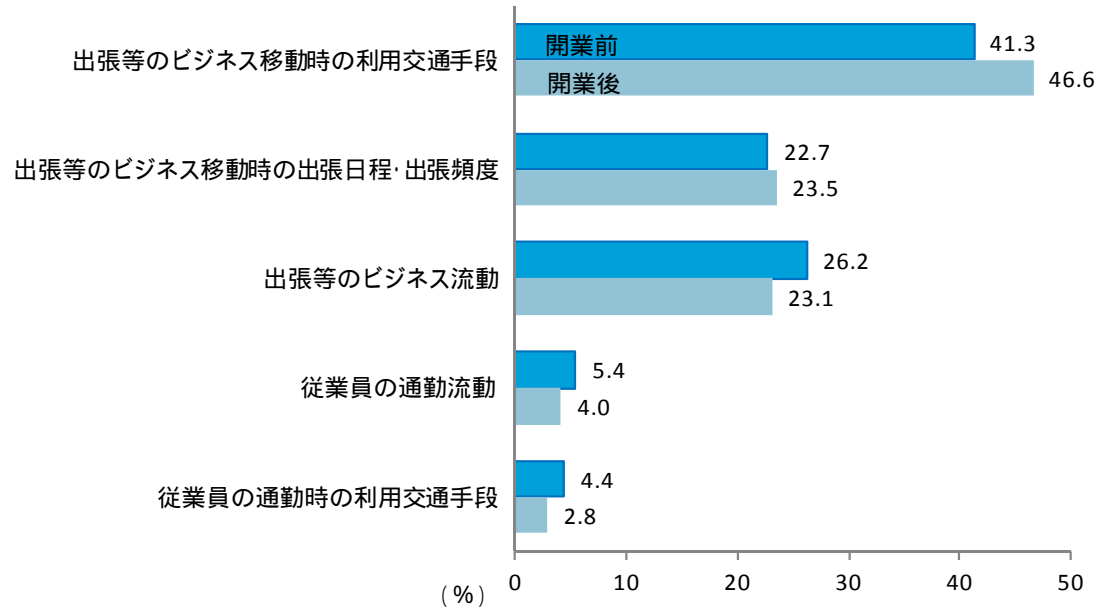


# 企業活動、観光への影響

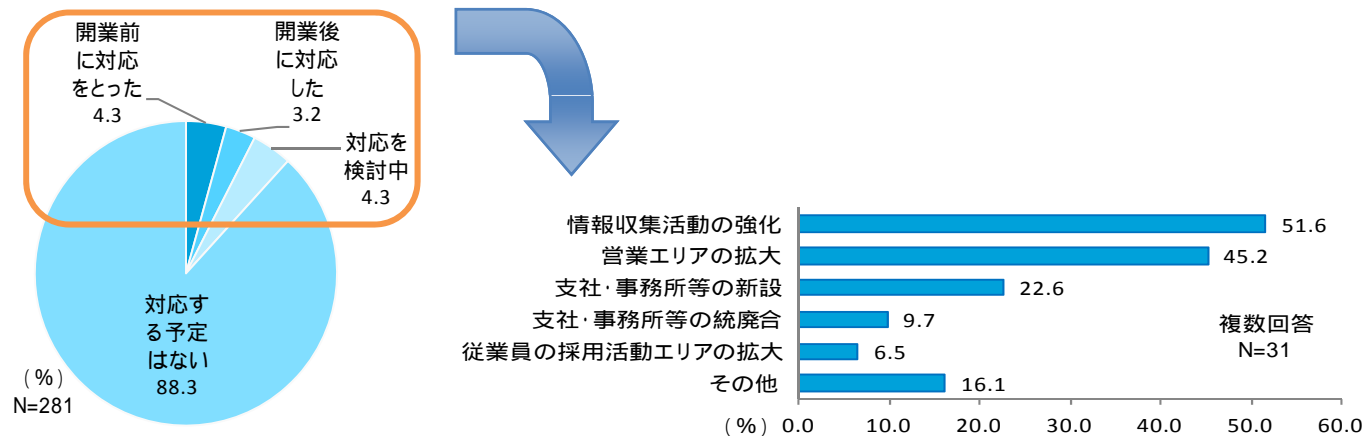


# 九州新幹線全線開業に伴って変化が生じた企業行動

変化が生じたものとして、「出張等のビジネス移動時の利用交通手段」が最も多く、約4割が回答。開業前の想定と開業後の現状では大きな差が出ていない

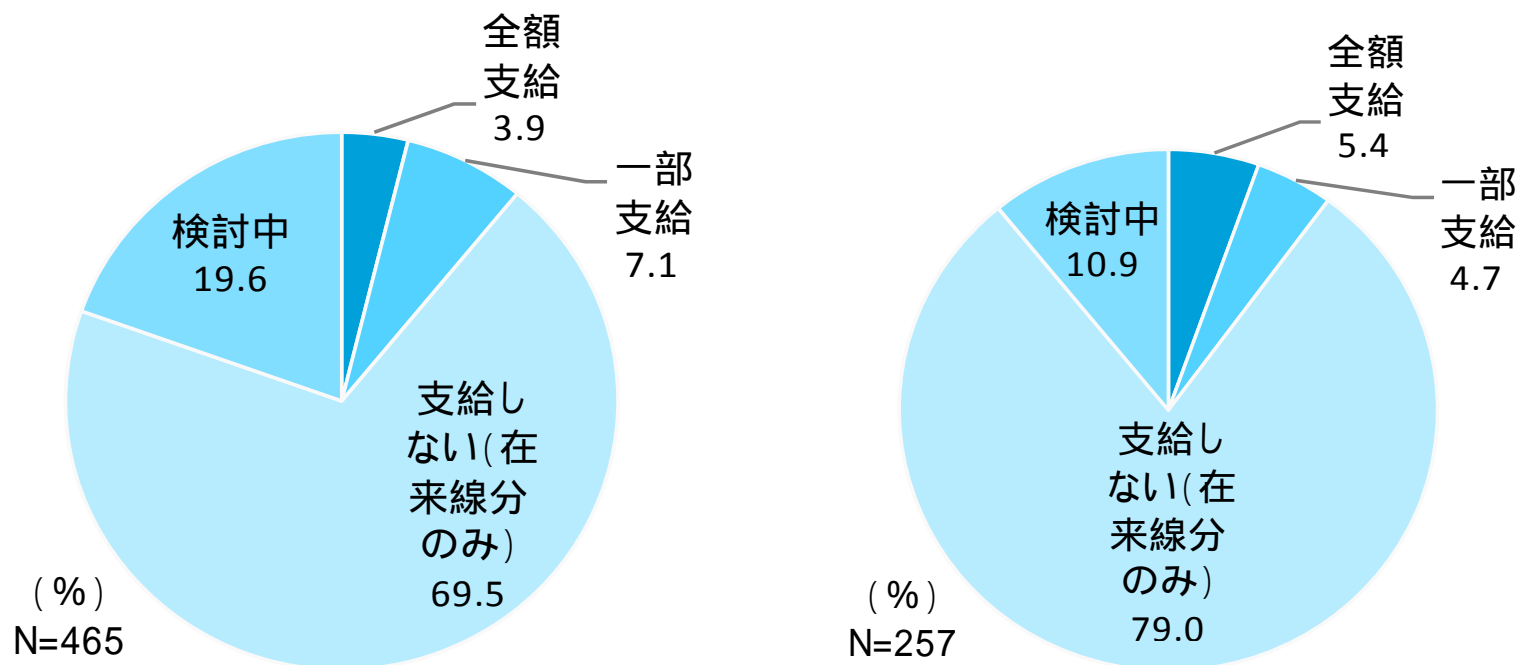


開業に伴い、拠点の再編等の特別な対応を行っているところはあまり見られない



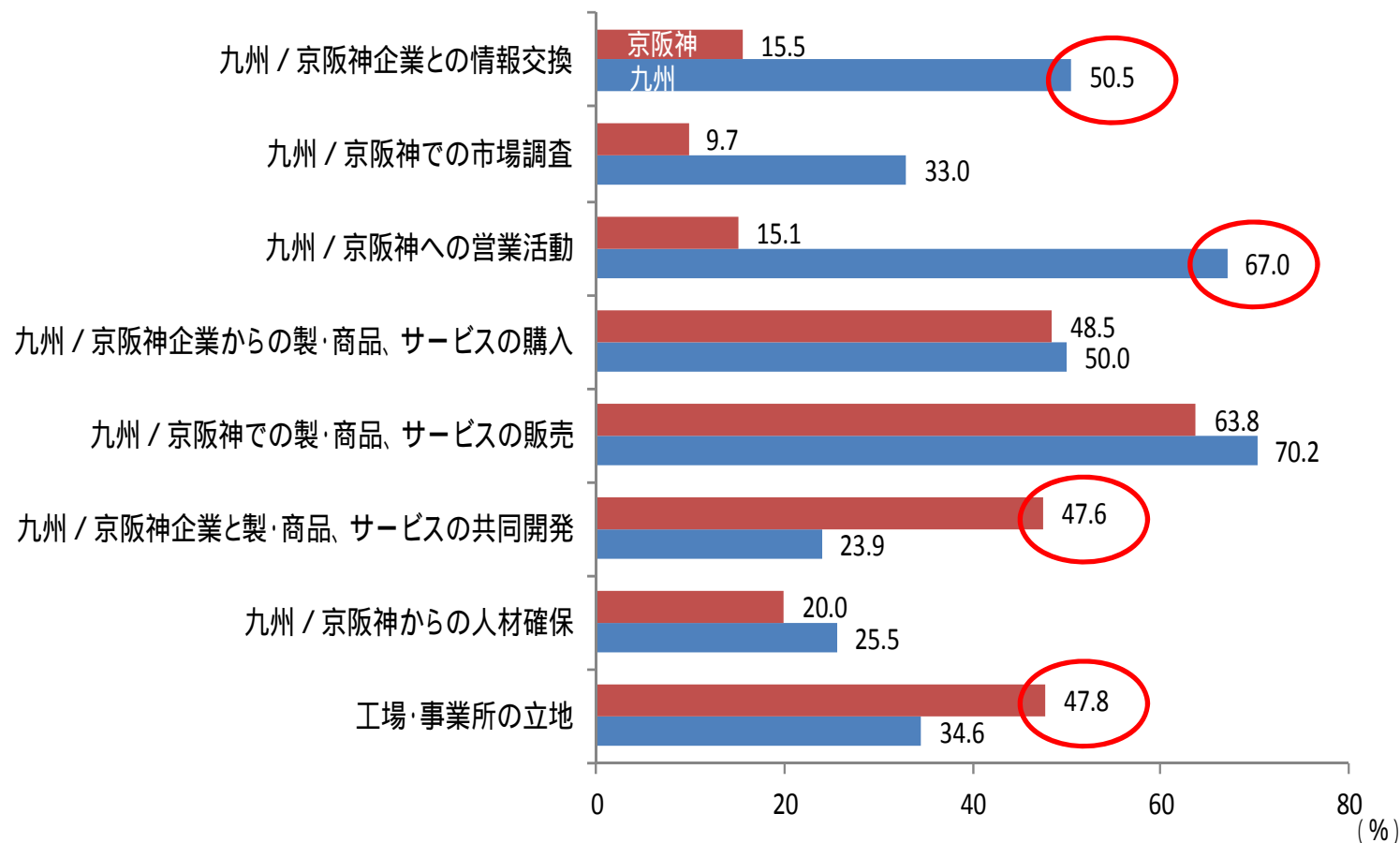
新幹線通勤手当は、支給しない企業が約8割

新幹線通勤手当の支給(左:開業前、右:開業後)



九州企業は情報交換や営業活動が京阪神よりも多く、京阪神企業は共同開発や工場・事業所の立地が多い

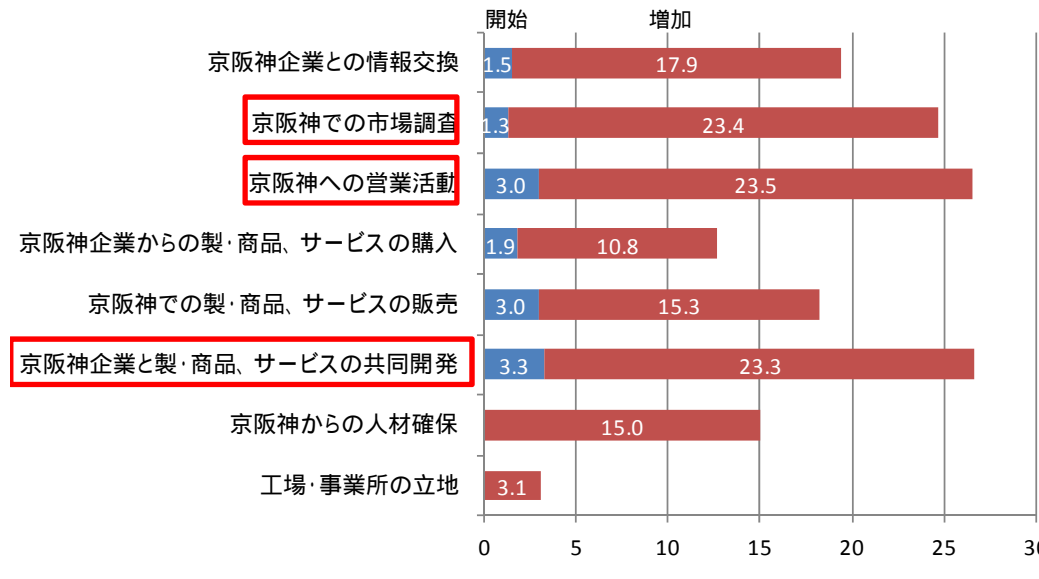
九州～京阪神地域間で現在交流しているビジネスの内容



資料)九州新幹線を活用した西日本活性化研究会「九州・京阪神の企業間交流に関するアンケート調査」

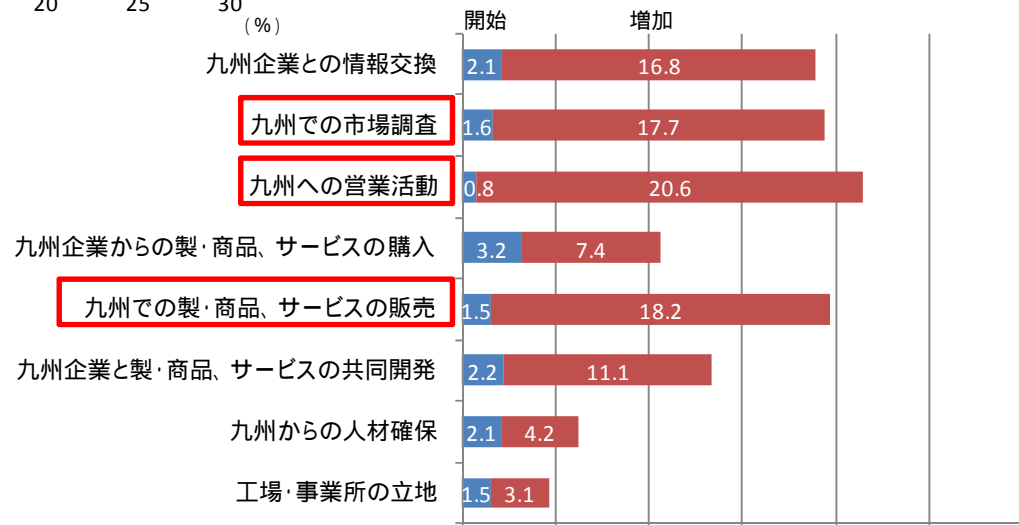
# 九州新幹線の全線開業を契機にビジネス交流を開始・増加させた内容

九州企業は京阪神エリアへの営業活動、市場調査や製・商品、サービスの共同開発を増加させたものが多く、京阪神企業は九州エリアへの営業活動、市場調査や製・商品、サービスの販売を増加させたものが多い。



京阪神企業とのビジネス交流を開始・増加させた九州の企業とその内容

九州企業とのビジネス交流を開始・増加させた京阪神の企業とその内容



# 九州を訪れる観光客の増加

2011年度上期の九州と全国の宿泊者数を比較すると、九州はマイナス幅が小さい。インバウンドは震災直後は激減したが、減少幅は着実に減少し、今年2月は前年比でプラスとなった。

2011年度上期の九州と全国の宿泊者数(単位:千人)

			2011年 4～6月 (実績)	7～9月 (実績)
延べ 宿泊者数	九州	実数(万人)	9,907	11,695
		前年同期比	-4.5%	-0.5%
	全国	実数(万人)	87,239	117,914
		前年同期比	-13.0%	-4.2%
延べ 宿外 泊国 者人 数	九州	実数(万人)	206	389
		前年同期比	-51.3%	-21.8%
	全国	実数(万人)	9,700	11,306
		前年同期比	-66.6%	-39.1%

資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」

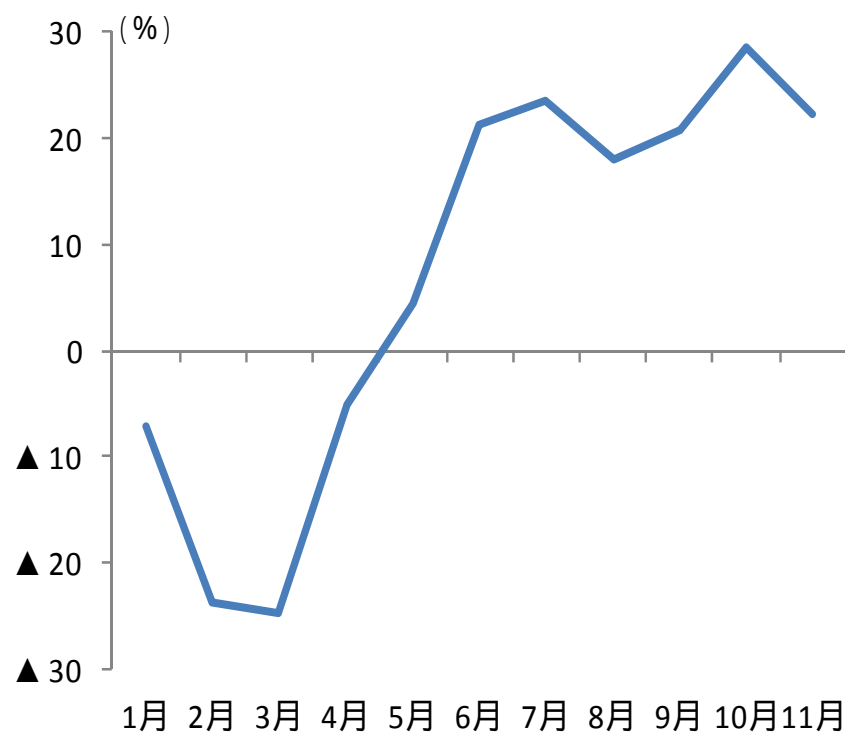
九州の外国人入国者数の推移

資料)法務省出入国管理統計月報

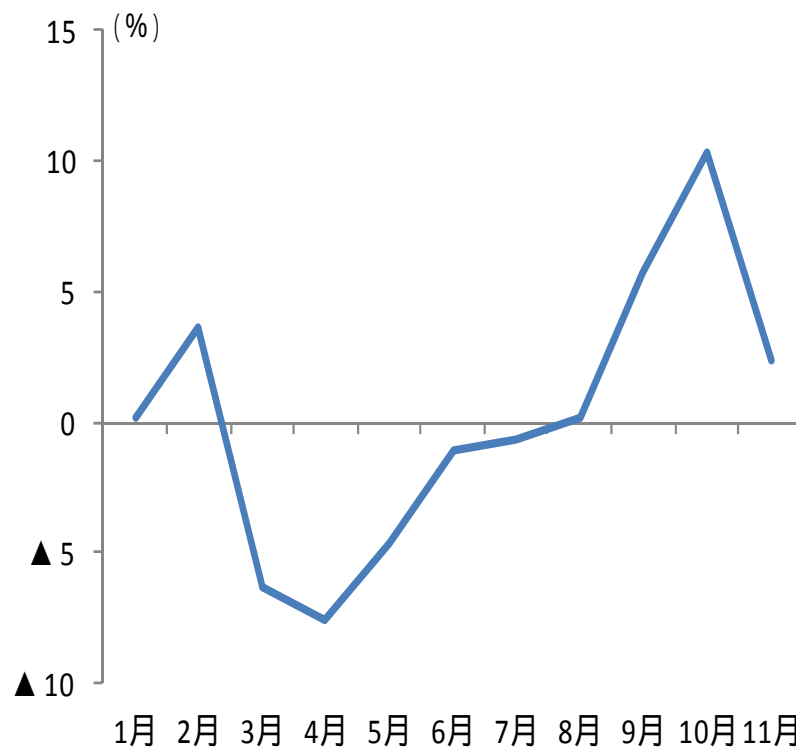
年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
2007	84,211	73,545	75,158	80,668	71,720	60,175	80,455	86,723	70,139	81,741	82,230	80,272	927,037
2008	94,457	84,064	78,977	87,008	78,333	66,993	78,498	85,676	59,517	72,170	46,441	37,701	869,835
2009	49,288	36,657	50,504	49,879	48,125	30,937	55,987	73,983	45,035	48,906	47,056	61,364	598,160
2010	80,737	75,210	79,757	83,612	78,719	72,596	92,391	105,757	84,227	85,556	84,584	76,146	1,001,088
2011	99,525	80,883	40,769	26,121	35,859	44,300	57,667	71,727	65,197	67,910	69,225	65,428	724,611
2012	86,521	82,873	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	169,394
対前年比	-13.1	2.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6.1

## 県別の宿泊者数の動向

鹿児島県、大分県の終了宿泊施設の宿泊者数の前年比をみると、鹿児島は6月以降大幅なプラスに、大分は秋以降同様の動き



注) 県内の主要宿泊施設が対象  
資料) 鹿児島県観光動向調査

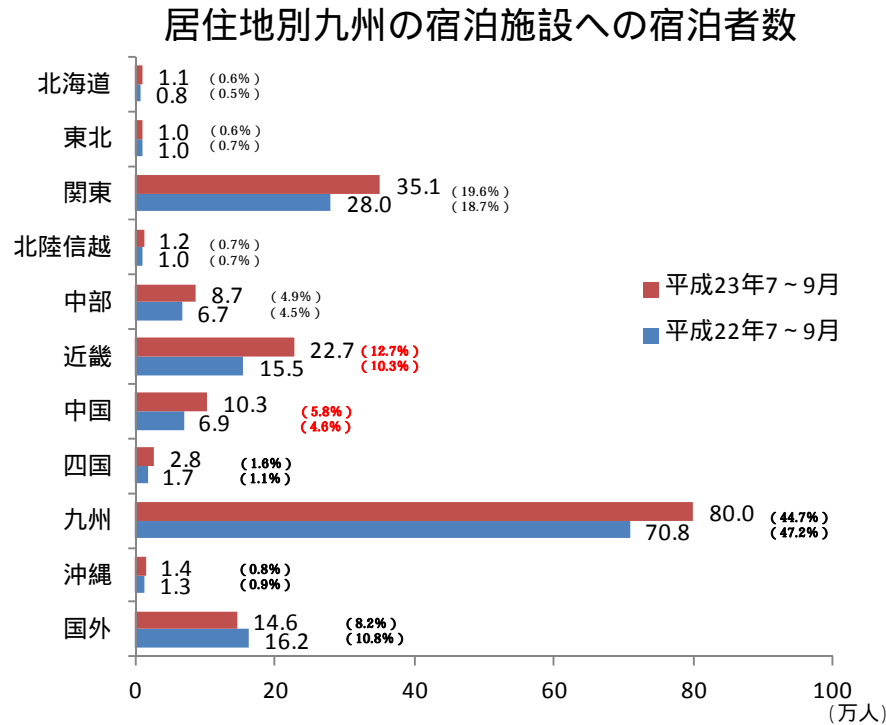


注) 従業員10人以上の県内の主要宿泊施設が対象  
資料) 大分県観光統計(毎月調査)

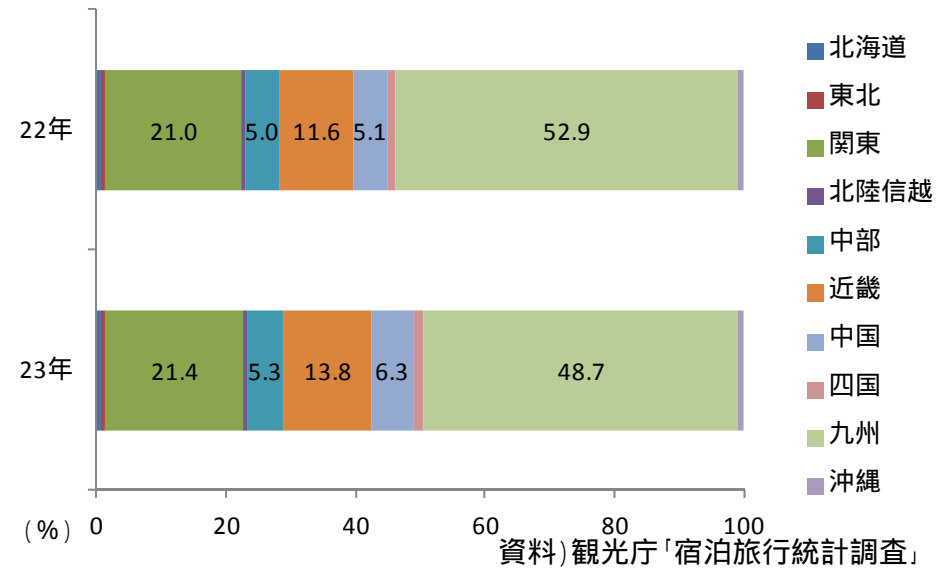
# 近畿・中国からの観光客が増加

九州の宿泊施設における宿泊客の居住地のシェアは、近畿地方、中国地方発の伸びが大きく、近畿、中国地方からの宿泊客が増加していることが分かる。

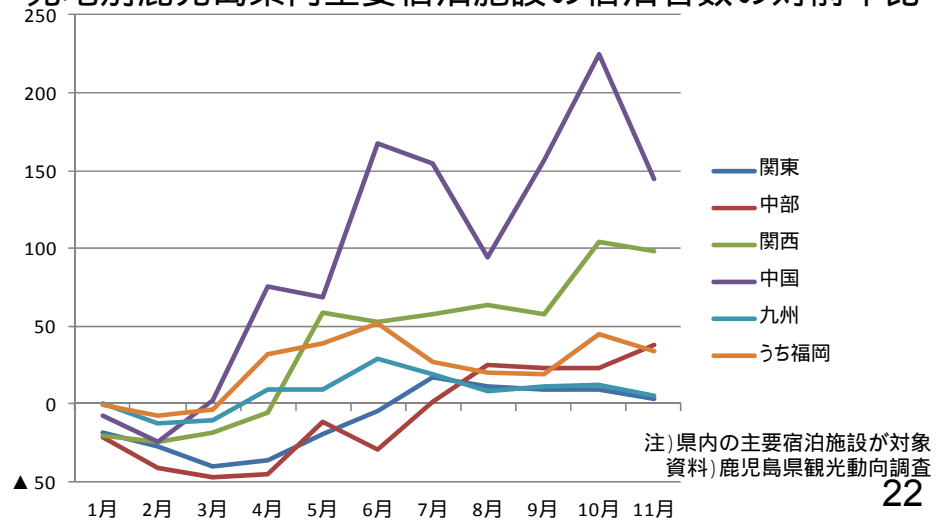
九州の宿泊施設における宿泊者居住地のシェアの変化



注) 従業者数100人以上の宿泊施設、平成23年7～9月は暫定値



発地別鹿児島県内主要宿泊施設の宿泊者数の対前年比



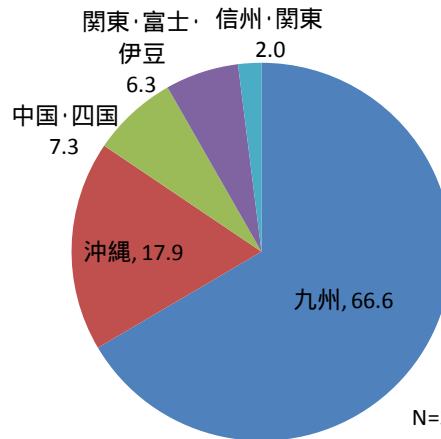
近畿地方では、東日本大震災に伴う目的地を変更した公立中学の3分の2が九州に変更。

広島県内の中学校において、九州を目的地にするものが2007年度との比較で2011年度は倍増

2011年度の近畿地区公立中学校における修学旅行の実施状況

当初予定目的地	計画通り実施	計画を変更	合計
北海道・東北	16	0	16
関東・富士・伊豆	39	296	335
信州・関東	150	9	159
中国・四国	26	0	26
九州	147	0	147
沖縄	282	0	282
海外	2	0	2
合計	662	305	967

計画変更後の目的地



2011年度近畿地区公立中学校修学旅行における九州での宿泊地

	1泊目	2泊目	主な宿泊先の市町村
福岡県	15	84	福岡市、北九州市
佐賀県	10	19	唐津市、嬉野市
長崎県	287	189	長崎市、佐世保市、松浦市
熊本県	6	28	阿蘇市、南関町
大分県	1	3	宇佐市(安心院)
宮崎県	0	0	
鹿児島県	16	14	鹿児島市、指宿市、南さつま市

N=302

資料) 全国修学旅行研究協会近畿地区公立中学校修学旅行委員会「平成23年度近畿地区公立中学校修学旅行実施状況報告書」

広島県内公立中学校の主な修学旅行先



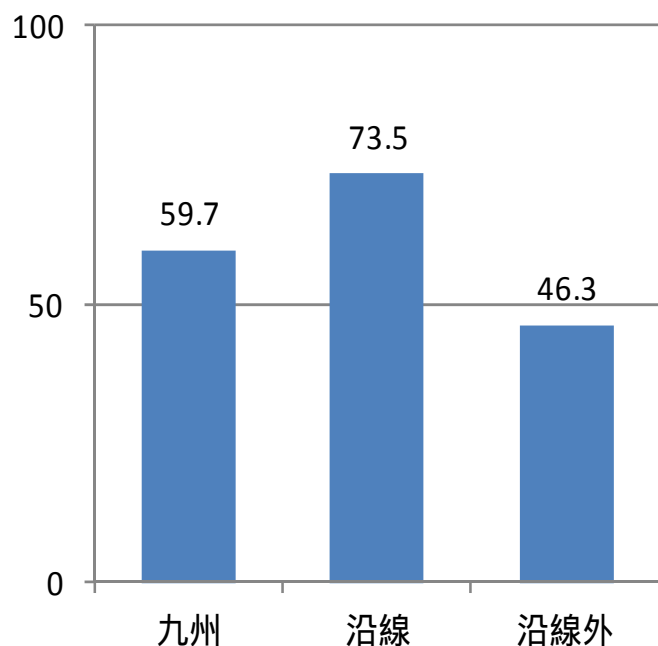
資料) 中国新聞



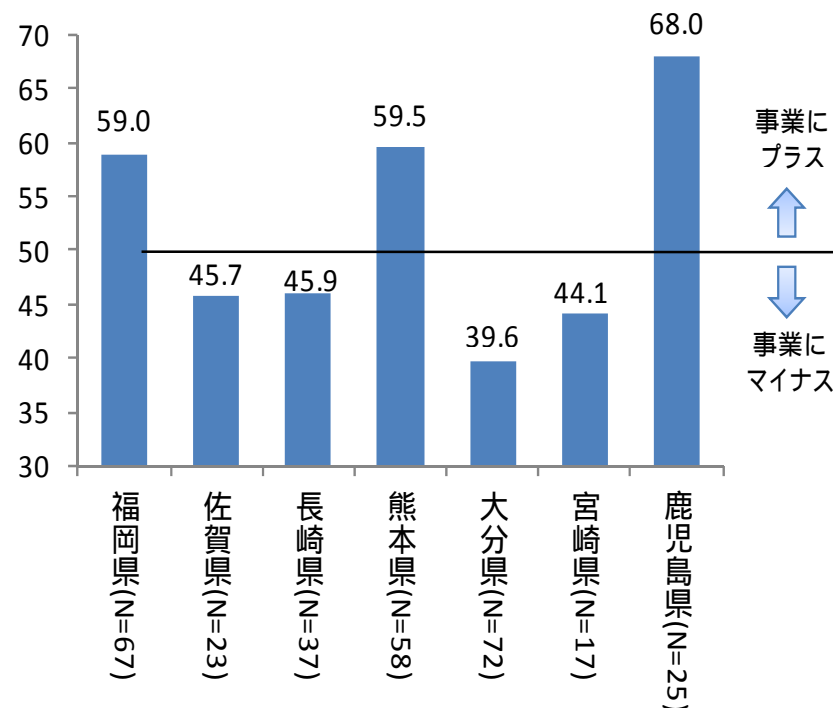
2011年10月の観光施設や宿泊施設における景気動向は、沿線では73.5と高いプラス。沿線外では46.3と若干のマイナス

2012年1月末・2月初旬の観光施設や宿泊施設における景気動向は、沿線ではプラス、沿線外ではマイナス

九州新幹線全線開業の影響指数  
(2011年10月)

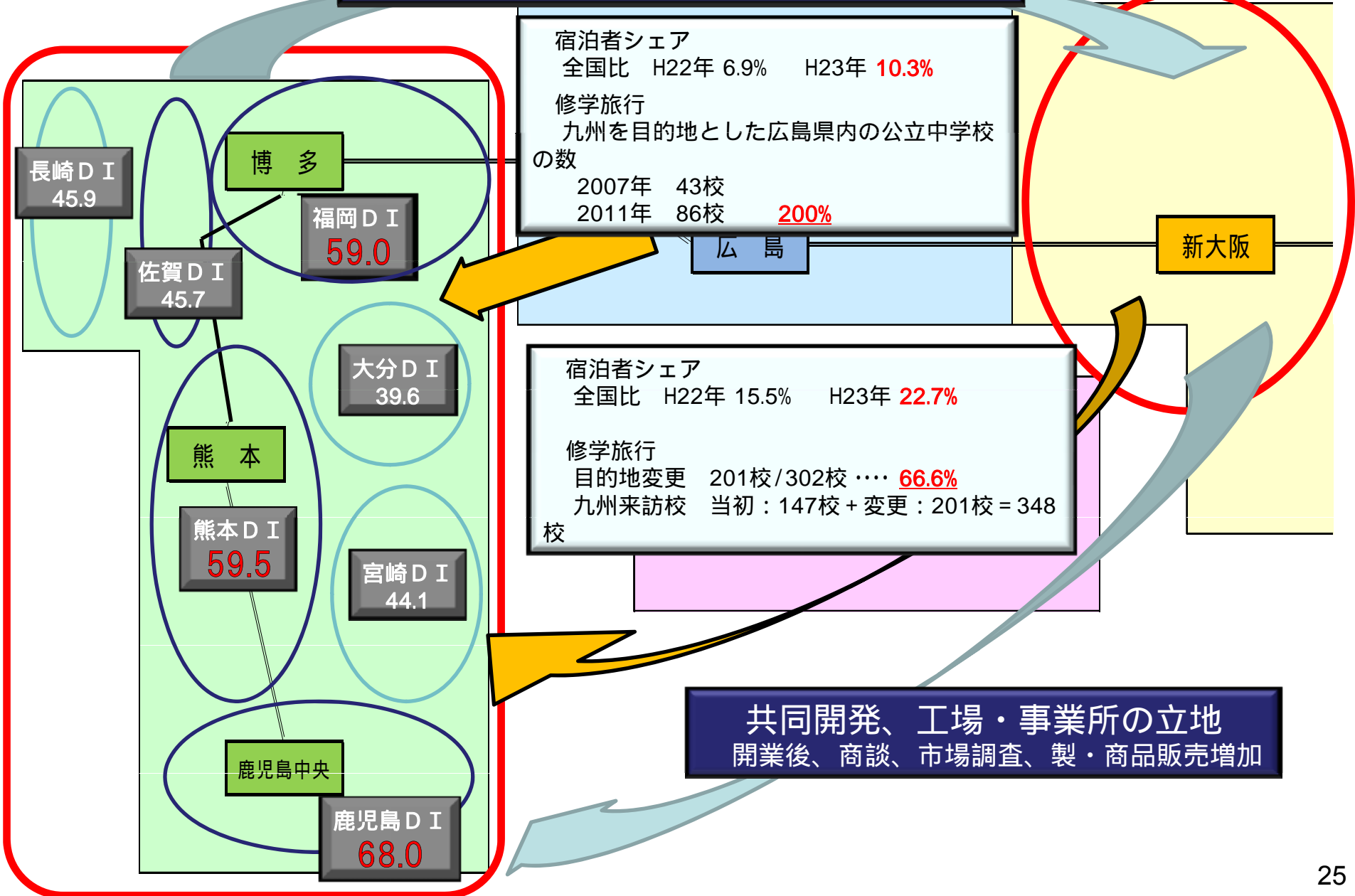


九州新幹線全線開業の影響指数  
(2012年1月末～2月初旬)



注) 事業活動への影響度合いを5段階評価したものを指数化。50を上回るとプラス効果が大、下回るとマイナス効果が大い。

## 商談・情報収集 開業後、共同開発も増加!



## 共同開発、工場・事業所の立地 開業後、商談、市場調査、製・商品販売増加

# 二次交通の状況

九州新幹線の開業にあわせて、新幹線を降りた後の二次交通の確保は開業前から各地で課題として認識

今般、二次交通について現状を調査し、運行の概要を整理するとともに、利用状況について、接続駅毎に以下の方法にて利用状況を分析

### 【二次交通の利用状況】

各路線の利用者数のデータをもとに、**運行開始初月の利用者数を100**とし、その後の利用者数の推移を指数化

2011年3月運行開始の路線については、3月12日(九州新幹線全線開業当日)の運行開始とし、利用者数は12日からの20日間分に補正(31/20を乗じる)した上で、4月以降の利用者数を指数化した

比較対象としてJR九州が発表した各駅の月別利用者数(4月~)を4月=100として指数化

### 【データの取扱いに係る注意事項】

月によっては学校の夏季休暇、秋の紅葉シーズン等の**季節波動含まれる**ことから、**年単位で推移を見る必要**があるものであり、同一年の月別指数だけを持って判断することができない。

また、運行開始しばらくは、いわゆる**乗車の体験による利用増**があり得ること、**利用定着の過程にある**ことから、本データをもって**好調、不調の判断を行うことはできない**。

## (調査対象路線の新設状況等)

新鳥栖駅開業に伴い、既存の路線バス(麓線)を新鳥栖駅経由に変更するとともに、同駅と鳥栖プレミアムアウトレットを結ぶ路線(鳥栖プレミアムアウトレット線)を新設

## (運行状況)

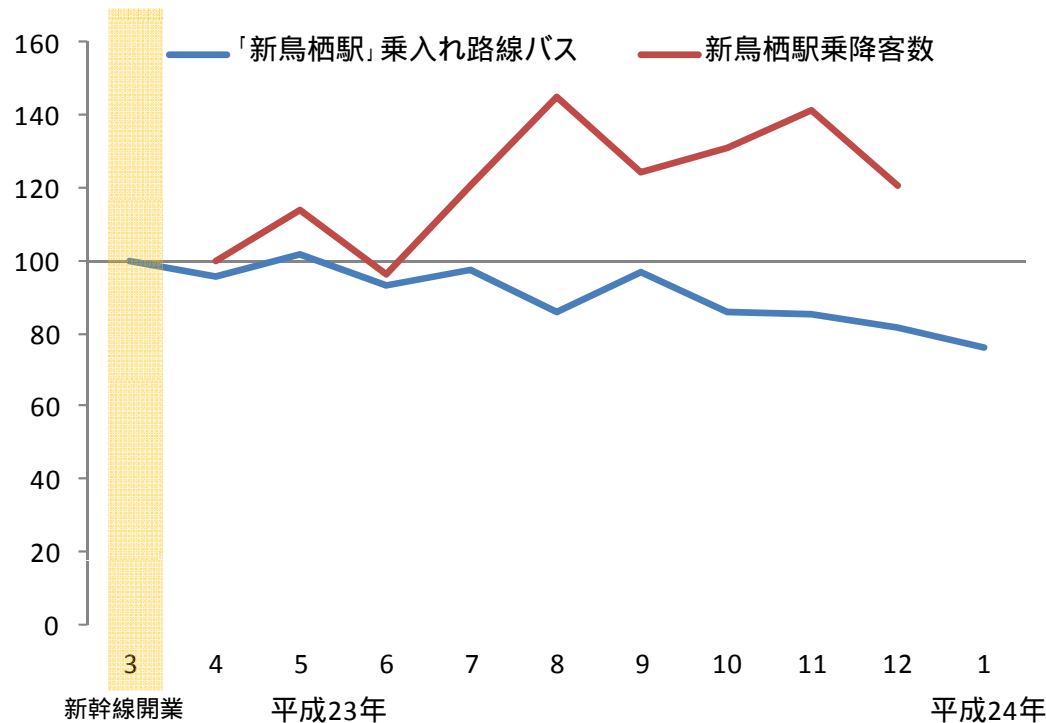
麓線:毎日運行。運行本数は20便/日。

鳥栖プレミアムアウトレット線:土休日運行。運行本数は28便/日。ただし、2011年9月26日から運休

運賃:鳥栖駅～新鳥栖駅 160円

## (利用状況)

利用が伸び悩んでいる傾向が見られる



## (調査対象路線の新設状況等)

新幹線開業後の久留米～大分間に久大本線経由で「大分まちあるき観光列車」を運行  
久大本線の日田、豊後森、由布院における途中下車の旅や車内イベントの提供を行う観  
光列車

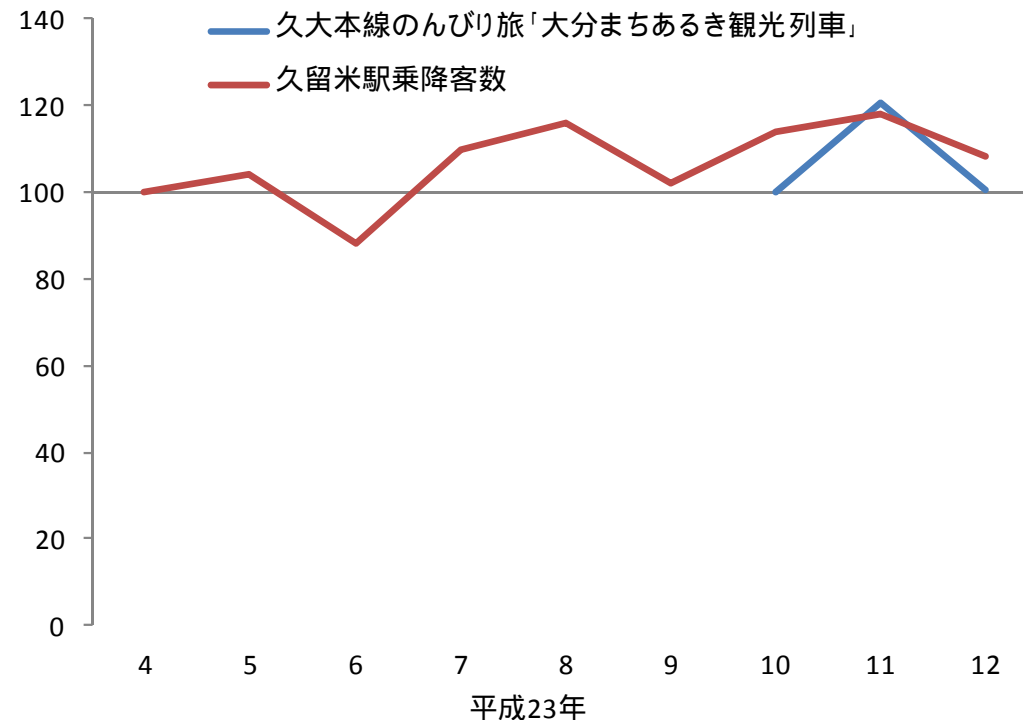
## (運行状況)

2011年10月から12月までの土曜日、日曜日に10回運行。久留米発大分行き8回。大分発  
久留米行き2回

料金:2,500円 子供同額

## (利用状況)

全体として利用の増加が見られる



(調査対象路線の新設状況等)

筑後船小屋駅の新設に伴い、久留米～筑後船小屋間及び柳川～筑後船小屋間の路線バス2系統が新設

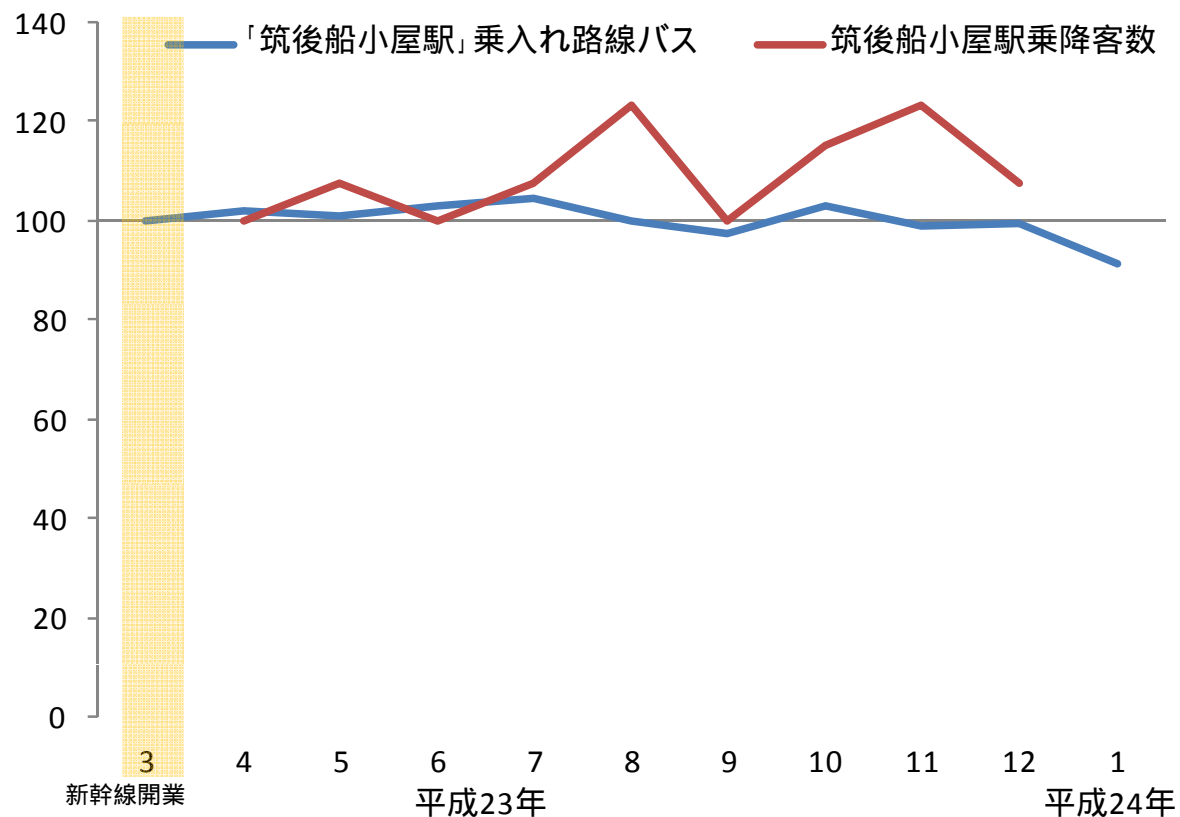
(運行状況)

毎日運行で、運行便数は合わせて28便/日

運賃:筑後船小屋駅～西鉄久留米駅 580円、筑後船小屋～西鉄柳川駅 360円

(利用状況)

全体として利用が伸び悩んでいる傾向が見える



## (調査対象路線の新設状況等)

新大牟田駅の開業に伴い、既存の大牟田～南関間路線バスを新大牟田駅経由に変更  
駅利用者以外の沿線住民等の利用が多く見られる

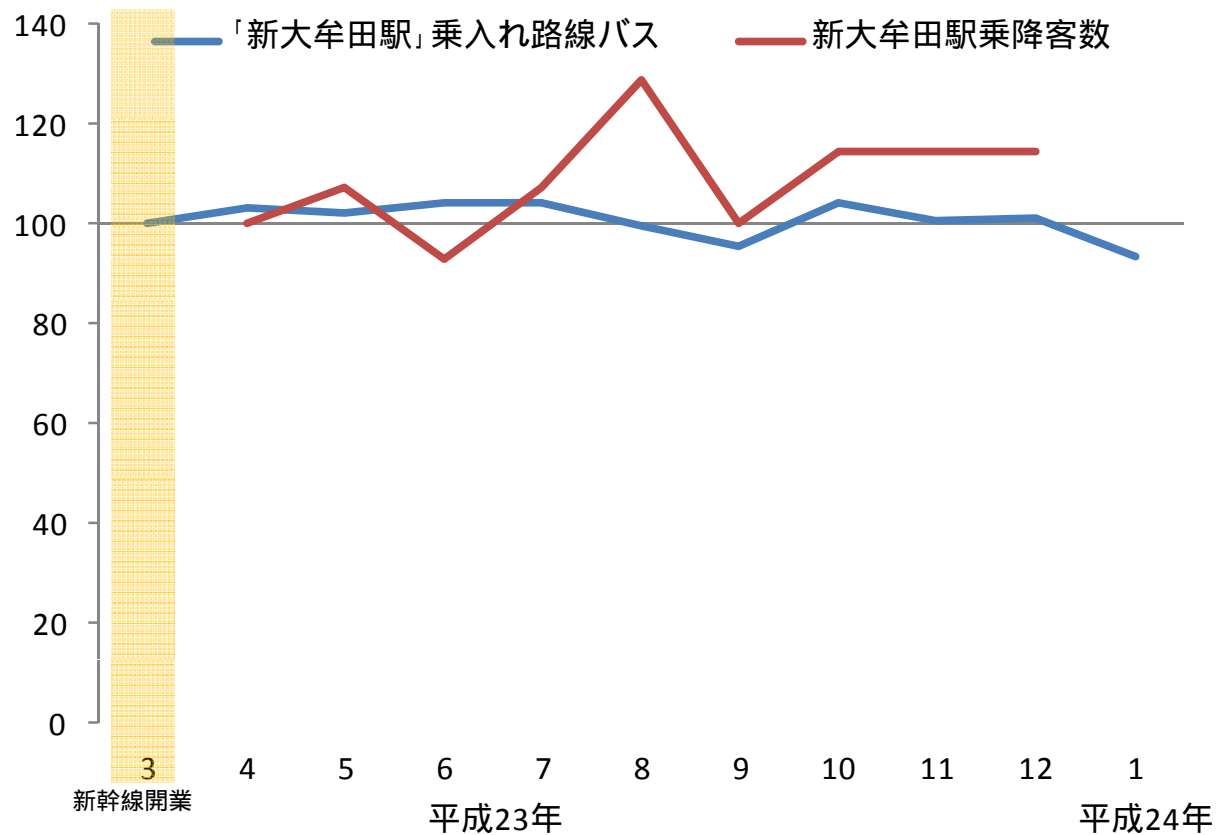
## (運行状況)

毎日運行。運行便数は68便 / 日

運賃: 大牟田駅～新大牟田駅 340円

## (利用状況)

利用状況に関しては、横ばいで推移





## (調査対象路線の新設状況等)

新玉名駅開業に伴い、既存の9系統の路線バス(荒尾、山鹿、熊本方面など)を新玉名駅  
経由に変更

駅利用者以外の沿線住民等の利用が多く見られる

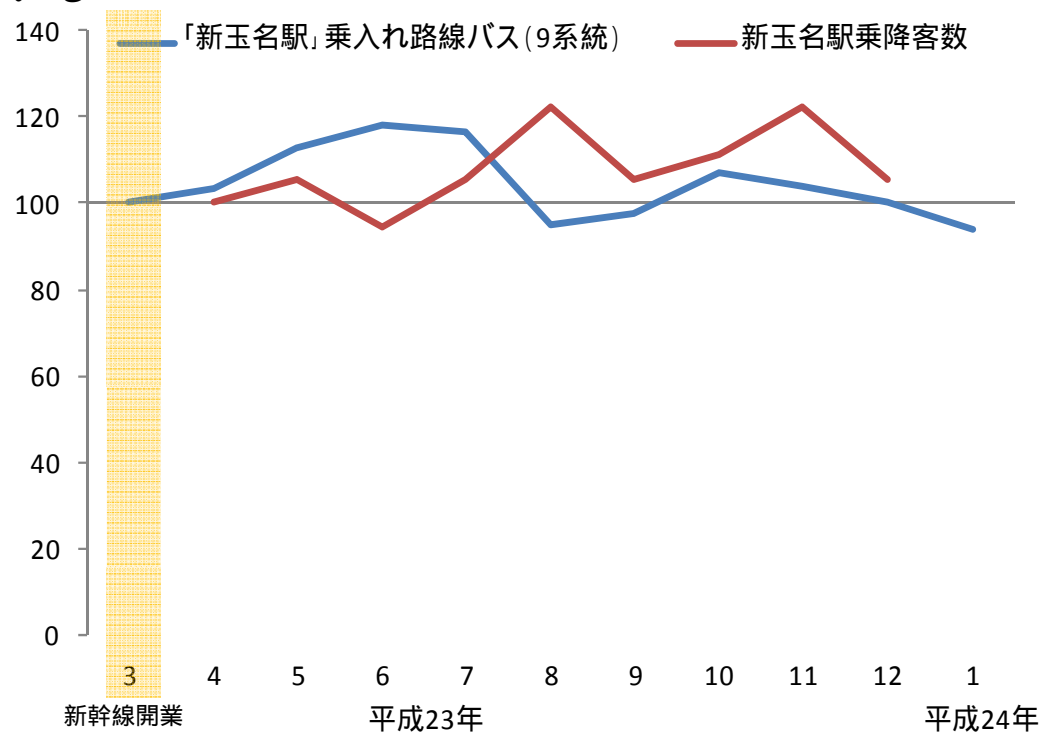
## (運行状況)

毎日運行。運行便数は平日76便、土曜日64便、休日62便

運賃:新玉名駅～荒尾バスセンター 680円

## (利用状況)

利用状況に関しては、運行開始当初は100を超える月があったが、8月、9月や1月など下  
回る月も出てきている



## (調査対象路線の新設状況等)

熊本港～島原港間はバスをフェリーで航送する熊本～雲仙～小浜間「有明海シャトルライナーSEA GULL」(2011年3月運行開始)

同様に航送する熊本～長崎・ハウステンボス間「雲仙・長崎オーシャン観光バス」(2010年10月運行開始)

## (運行状況)

有明海シャトルライナー SEA GULL: 毎日運行。運行便数は12便/日  
運賃: 熊本駅～島原 500円、熊本駅～雲仙・小浜 1,000円

子供同額、2011年6月までは無料

雲仙・長崎オーシャン観光バス: 毎日、予約に応じて運行(1便/日)

運賃 熊本エリア～雲仙温泉・小浜温泉 3,500円

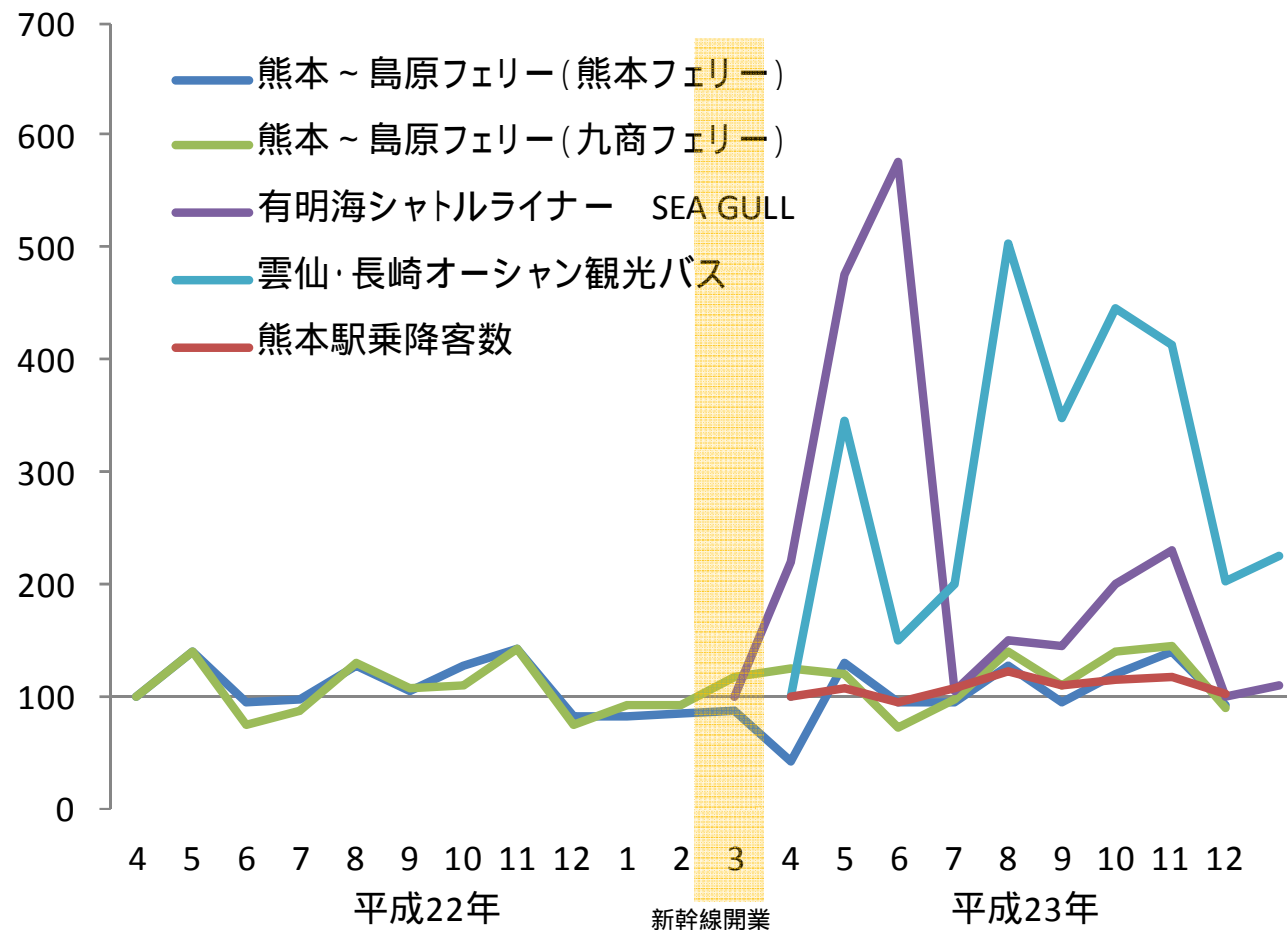
熊本エリア～長崎 4,500円

熊本エリア～ハウステンボス 5,500円

## (利用状況)

「有明海シャトルライナー SEA GULL」、「雲仙・長崎オーシャン観光バス」は、利用増が見られる。

また、熊本港～島原港間のフェリーの利用実績についても参考として2010年4月の利用実績を100として指数化指数が大きくなっているが、これは運航初月の実績が少ないためであることに留意が必要



## (調査対象路線の新設状況等)

熊本～宮地間豊肥本線観光特急「あそぼーい！」(2011年6月運行開始)

新幹線利用の観光客をターゲットとした阿蘇経由熊本～別府間「阿蘇別府パノラマ観光バス」(2011年4月運行開始)

新幹線全線開業に伴う交流人口増加を宮崎県への波及を図る、高千穂経由熊本～延岡間「つながるバス ぐるりんひむか号」(2010年10月運行開始。データ整理上、利用状況は鹿児島発の便も併せて整理。)

九州の東西・南北の軸を結ぶ観光周遊型ルートの構築を図る高千穂経由熊本～湯布院～別府間「なないろ九州バス」(2010年10月運行開始。データ整理上、利用状況は博多発着の便も併せて整理。)

## (運行状況)

あそぼーい! : 土休日及び多客期運行。運行便数は4便/日。運賃 熊本～宮地 2,380円

阿蘇別府パノラマ観光バス: 毎日、予約に応じて運行(1便/日)

運賃 熊本エリア～内牧温泉 3,000円

熊本エリア～黒川温泉 4,000円

熊本エリア～湯布院温泉 5,000円

熊本エリア～別府温泉 5,500円

つながるバス ぐるりんひむか号: 土休日運行。運行便数は1便/日

運賃 熊本ルート 2,000円

鹿児島ルートも周遊 3,500円 子供同額

なないろ九州バス: 2010年10月から5コース運行。2011年3月から6コースに、同年10月から2コースを予約に応じ運行。運賃 2,500円 子供同額

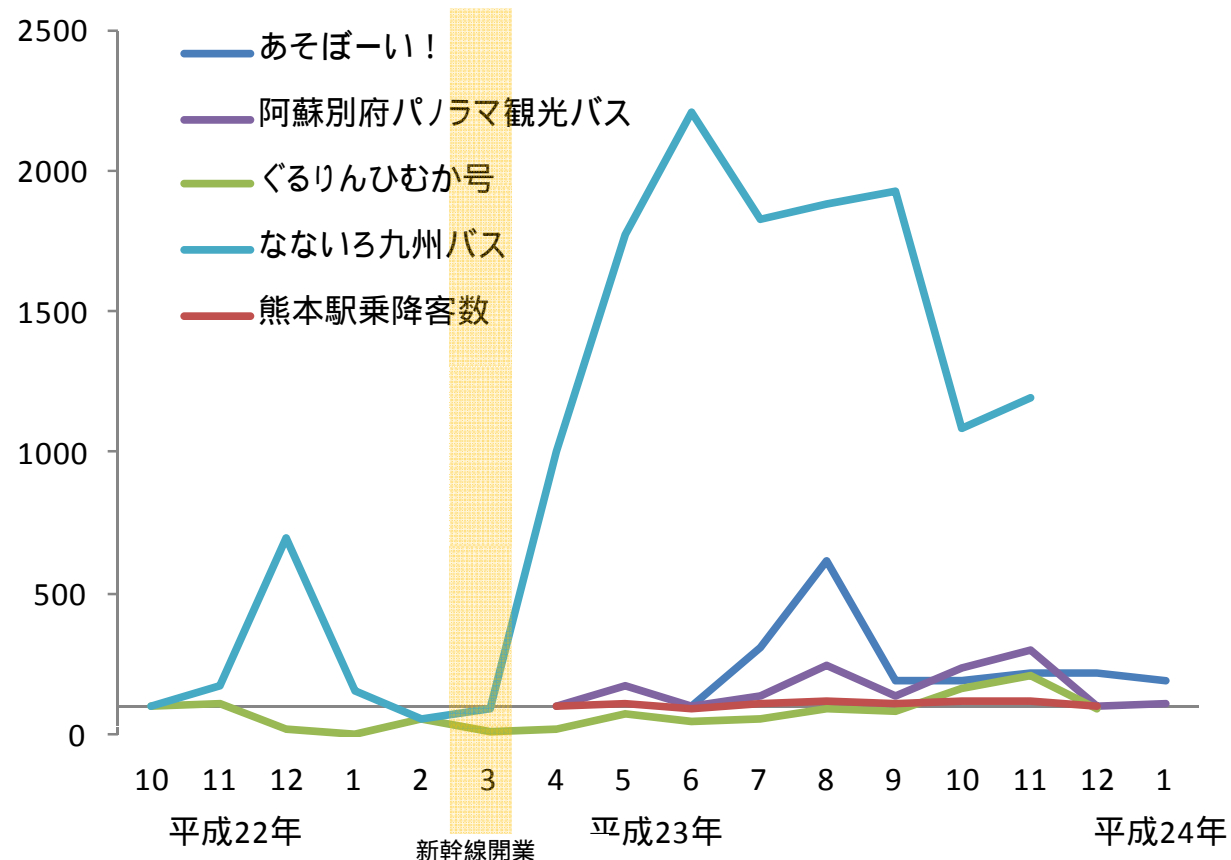
## (利用状況)

「あそぼーい!」、「阿蘇別府パノラマ観光バス」は利用増が見られる

「つながるバス ぐるりんひむか号」は、10月、11月はJRグループのディスティネーションキャンペーン期間中であり、この期間は利用増が見られる

「あそぼーい!」の8月に600以上となっているのは、通常土日祝日の運行であるものが、夏休み期間中で毎日運行されたことが要因である。

「なないろ九州バス」は運行初月の利用者が少なかったため、指数が大きくなっており、利用状況の判断に適さない



注) なないろ九州バスは博多駅発着の便、ぐるりんひむか号は鹿児島中央駅発着の便の数字も含む

## (調査対象路線の新設状況等)

熊本～三角間三角線特急「A列車で行こう」(2011年10月運行開始)

天草地域における生活交通、観光交通を担う、熊本～天草～下田温泉間超快速・快速「あまくさ号」(2011年3月運行開始)

熊本市内定期観光バス「もりめぐりん」、「みずめぐりん」(2011年3月運行開始)

関西からの新幹線利用の観光客をターゲットとした熊本～菊池間特急バス「きくち温泉GO」(2011年2月運行開始)

## (運行状況)

A列車で行こう:土休日及び多客期運行。運行便数は、4便/日  
運賃 熊本～三角 1,820円

あまくさ号:毎日運行。運行便数は、32便/日

運賃 熊本～下田温泉 2,700円 往復は4,600円

もりめぐりん・みずめぐりん:毎日運行。運行便数は、4便/日

運賃 3,000円 両路線共通

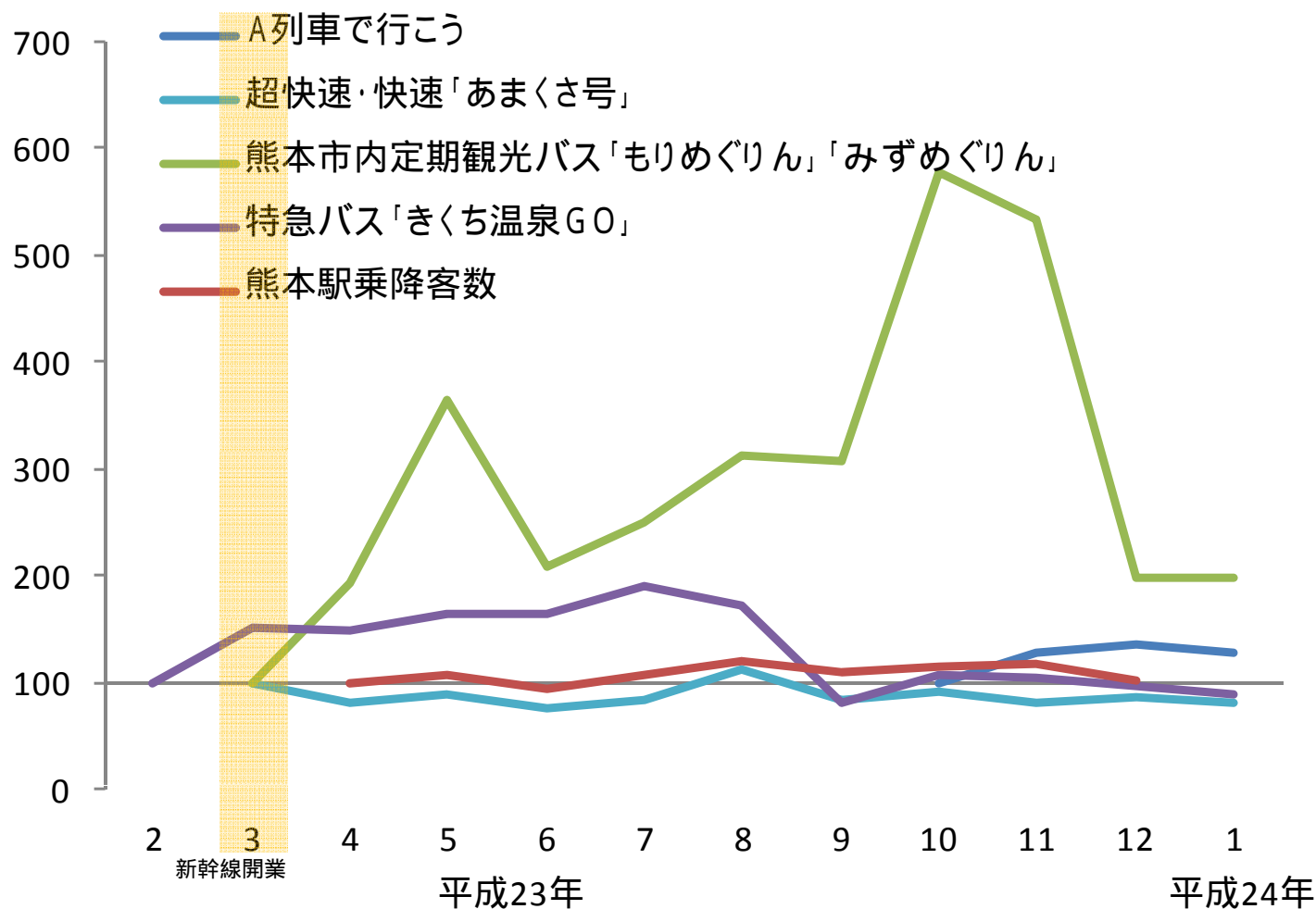
きくち温泉GO:毎日運行。運行便数は、当初8便/日。2011年9月より6便/日

運賃 熊本～菊池温泉 820円

## (利用状況)

「A列車で行こう」、「もりめぐりん」、「みずめぐりん」及び「きくち温泉GO」は、利用増が見られる

「あまくさ号」は利用が伸び悩んでいる傾向が見られる



## (調査対象路線の新設状況等)

新幹線開業に伴い、新八代駅から宮崎方面へのアクセスを意図した高速バスとして、新八代駅～宮崎間「B&Sみやさき」、新八代駅～都城間「新幹線リレーバス」の2系統が新設

事前予約制の観光周遊交通機関として、「八代めぐり観光バス」(2コース設定)が新設

## (運行状況)

「B&Sみやさき」: 毎日運行。運行本数は、32便 / 日。

運賃 新八代～宮崎 4,150円

福岡市内～宮崎駅は2枚切符で13,600円

「新幹線リレーバス」: 毎日運行。運行本数は、16便 / 日。

運賃 新八代～都城 2,500円

「八代めぐり観光バス」(2011年4月運行開始)

(五家荘コース): 予約に応じて運行(火曜日と12月～3月は運休)。

運行本数は、1便 / 日(2011年4月運行開始)

運賃等 10,000円 宿泊とセット

(やつしろ北・南コース): 予約に応じて運行(月曜日と年末年始は運休)。

運行本数は、1便 / 日

運賃 700円 1回

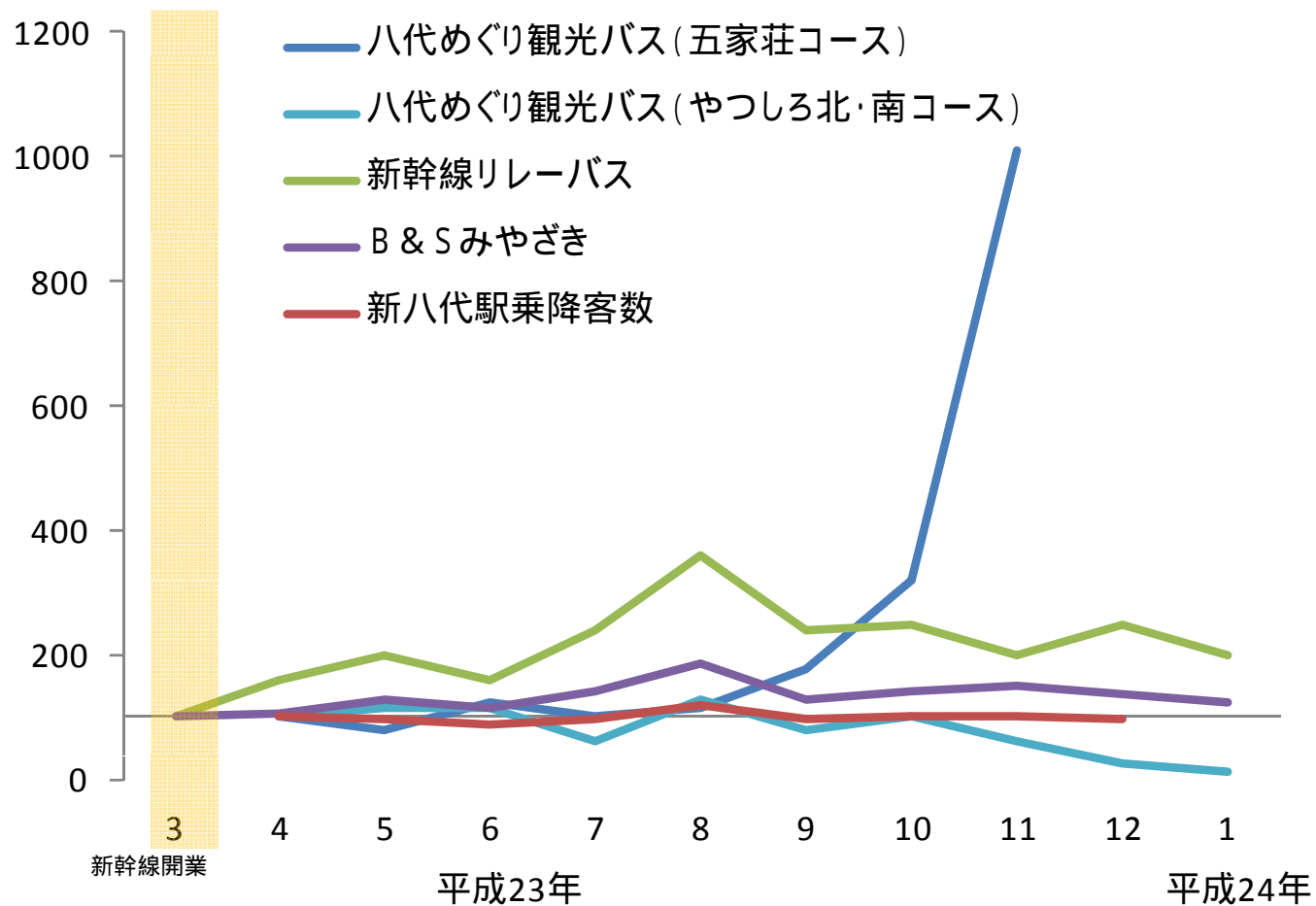


## (利用状況)

「B&Sみやざき」、「八代めぐり観光バス(五家荘コース)」は利用増が見られる。

「八代めぐり観光バス(五家荘コース)」は紅葉シーズンにより10、11月に高い指数を示していることに留意が必要

「八代めぐり観光バス(やつしろ北・南コース)」は秋以降利用が伸び悩んでいる傾向が見える



## (調査対象路線の新設状況等)

新幹線全線開業を控えて、天草方面からの航路に接続して出水駅を結ぶ地域間連絡のシャトルバス「出水駅～蔵之元港シャトルバス」が新設

また、新幹線全線開業に伴い、新幹線を活用した周遊観光コース実証のため、事前予約制で出水～鹿児島中央間「北さつまを巡る周遊バス」が運行

## (運行状況)

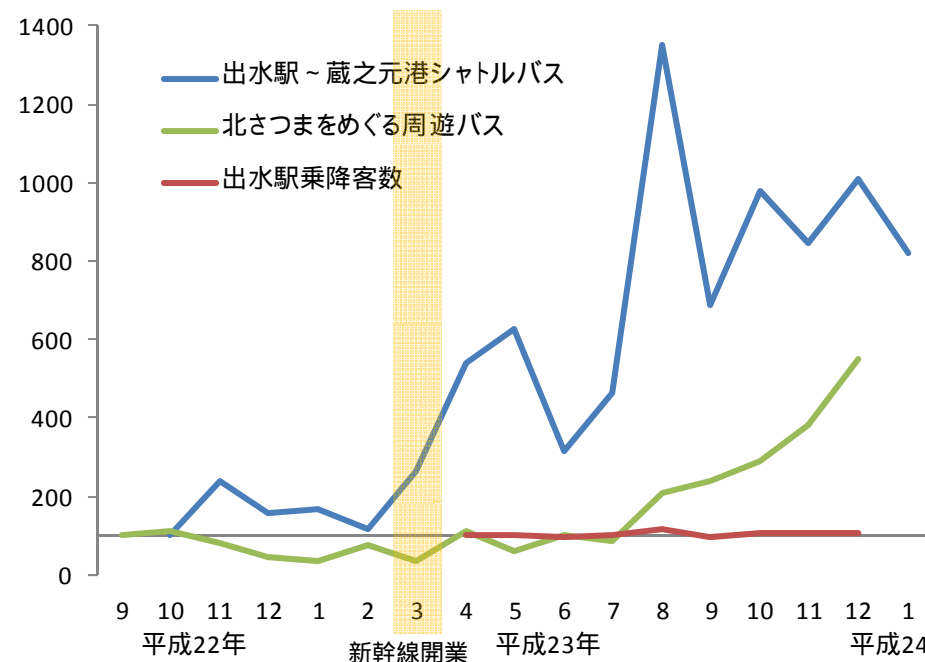
「出水駅～蔵之元港シャトルバス」: 毎日運行。運行便数は8便 / 日 (2010年10月運行開始)  
運賃 出水駅～蔵之元 1,000円

「北さつまを巡る周遊バス」: 土休日運行。運行便数は、1便 / 日 (2010年10月運行開始)  
運賃 大人1,800円、子供1,500円

## (利用状況)

「出水駅～蔵之元港シャトルバス」  
: 利用増が見られる

「北さつまをめぐり周遊バス」  
: 夏以降、利用増が見られる



## (調査対象路線の新設状況等)

新幹線全線開業に伴い、新幹線を活用した周遊観光コース実証のため、事前予約制で川内～鹿児島中央間「北さつまを巡る周遊バス」を運行。さらに、ボンネットバスを利用した観光客誘致のため、「薩摩川内市を巡るレトロバスの旅 ゆるっとバス旅！！」を新設

## (運行状況)

「北さつまをめぐる周遊バス」：土休日運行。運行便数は、1便／日(2010年10月運行開始。2011年9月で運行休止)。運賃 大人1,800円、子供1,500円

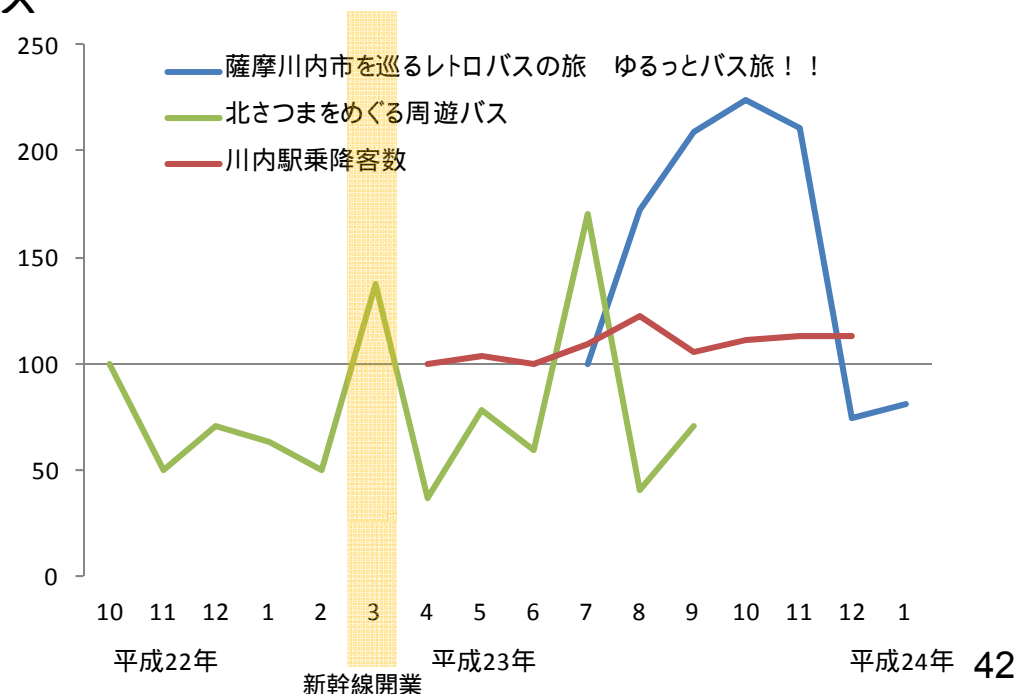
「薩摩川内市を巡るレトロバスの旅 ゆるっとバス旅！！」

：土曜日3コース、日曜日2コース、祝日1コースを運行。運行便数は、各コース1便／日。運賃 500円のコースと900円のコース

## (利用状況)

「北さつまをめぐる周遊バス」は、運行休止後、「薩摩川内市を巡るレトロバスの旅 ゆるっとバス旅！！」に路線を引き継ぐ形で移行

「薩摩川内市を巡るレトロバスの旅 ゆるっとバス旅！！」は、利用増が見られる



## (調査対象路線の新設状況等)

専用の路面電車にガイドが乗り込み観光案内を行う「観光電車」

九州新幹線と種子屋久高速船旅客ターミナル及び桜島棧橋を連絡し、九州新幹線と高速船、フェリーを繋ぐ鹿児島中央駅～桜島棧橋間「新幹線シャトルバス」

鹿児島中央駅～市内中心部の観光地、JR駅、港、天文館地区を結ぶ循環型観光バス「まち巡りバス「あっちゃん号・せごどん号」」

## (運行状況)

「観光電車」:土休日に運行。運行便数は、4便/日。

運賃 320円 一日乗車券600円あり

「新幹線シャトルバス」:毎日運行。運行便数は、62便/日

運賃 鹿児島中央駅～桜島棧橋 150円

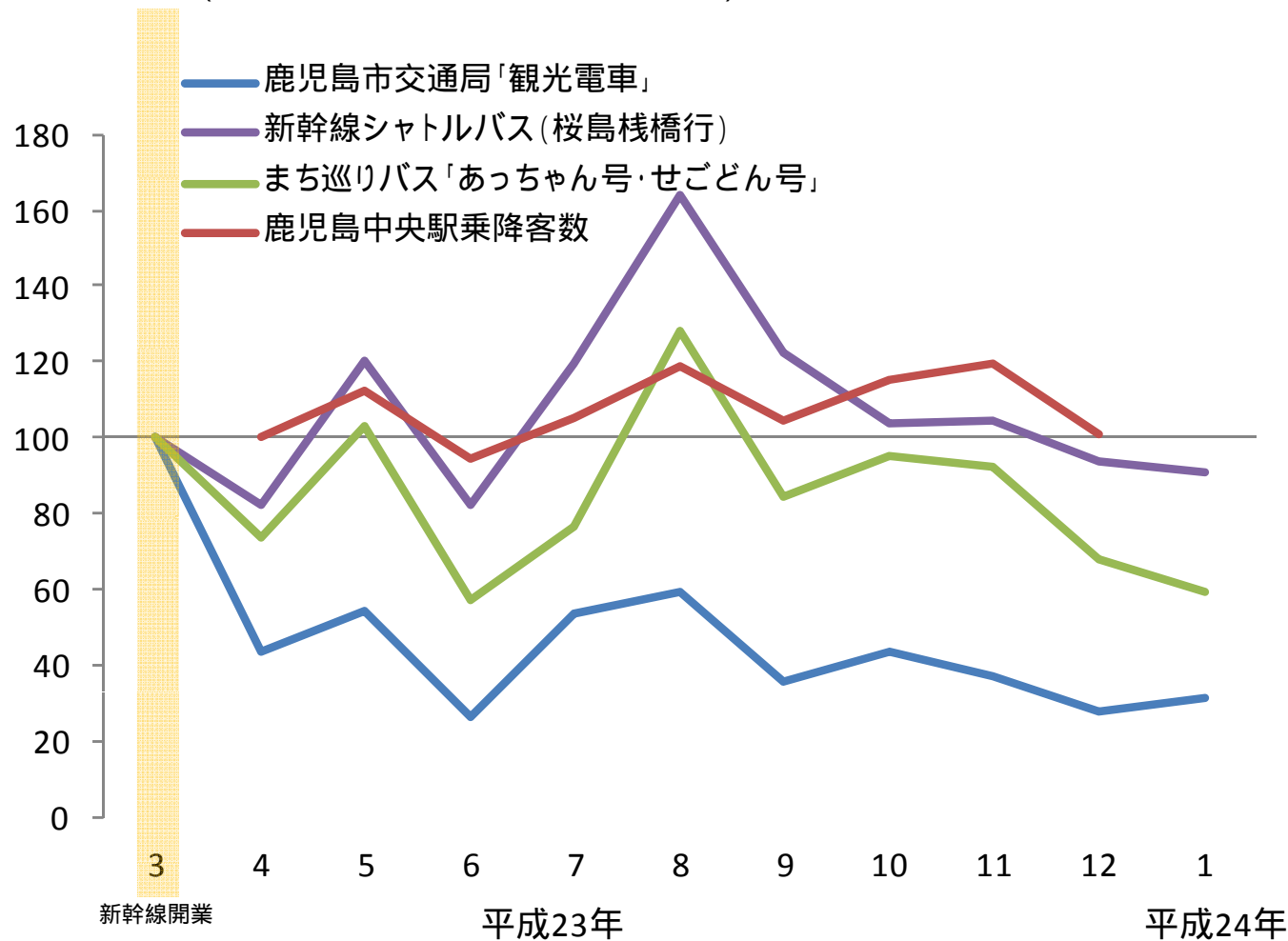
「まち巡りバス「あっちゃん号・せごどん号」」:毎日運行。運行便数は、19便/日。

運賃160円 子供同額 一日乗車券500円あり

## (利用状況)

「観光電車」、「まち巡りバス「あっちゃん号・せごどん号」」は利用が伸び悩んでいる傾向が見える

「新幹線シャトルバス(鹿児島中央駅～桜島棧橋)」は利用増が見られる



## (調査対象路線の新設状況等)

新幹線全線開業のダイヤ改正時に新設された鹿児島中央～指宿間指宿枕崎線  
観光特急「指宿のたまて箱」

新幹線全線開業に伴い、知覧への観光客増加を見込んで新設された  
指宿～知覧～鹿児島間「ちらんシャトルライナー」

新幹線全線開業に伴い、鹿児島中央駅から南さつま市、枕崎市を直行で結ぶため設定された「新幹線リレーバス」

## (運行状況)

「指宿のたまて箱」: 毎日運行。運行便数は、6便 / 日

運賃 鹿児島中央～指宿 2,070円

「ちらんシャトルライナー」: 金、土休日運行。運行便数は、1便 / 日

運賃 指宿～知覧 2,000円

指宿～知覧～鹿児島 2,950円

「新幹線リレーバス」: 毎日運行。運行便数は、4便 / 日

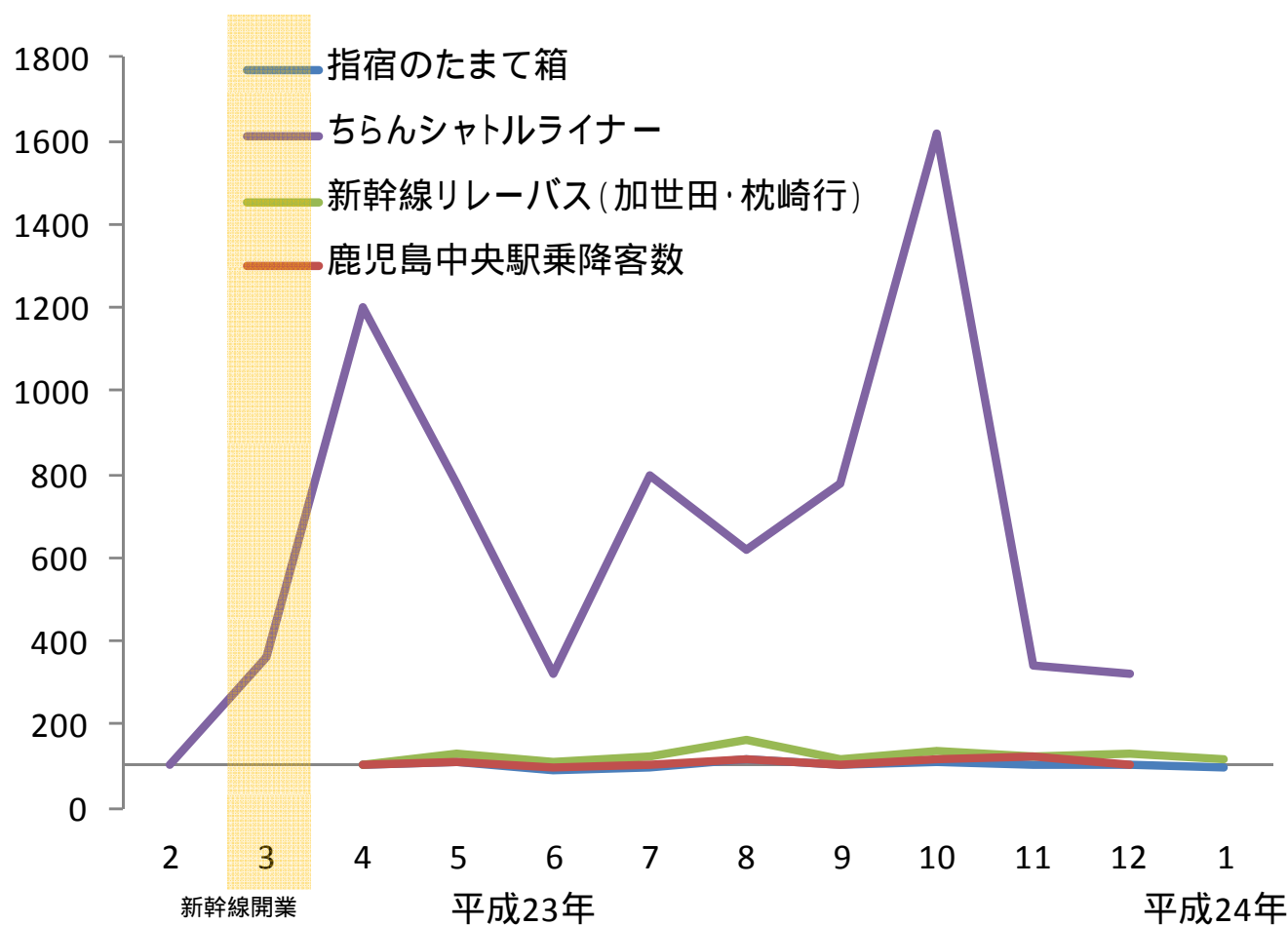
運賃 鹿児島中央～加世田 1,000円

鹿児島中央～枕崎 1,220円

## (利用状況)

「指宿のたまたて箱」、「新幹線リレーバス(鹿児島中央駅～加世田・枕崎)」は利用増が見られる

「ちらんシャトルライナー」は運行初月の利用が少ないため、指数が大きくなっていることに留意が必要



## (調査対象路線の新設状況等)

鴨池港～垂水港間でバスをフェリーで航送する鹿児島中央駅～鹿屋間「鹿児島中央鹿屋直行バス」

新幹線全線開業に伴う観光客誘致に向けて、始良ファンの増加を図るために新設された鹿児島中央駅発で始良市内を周遊する「始良市周遊観光バス あいらびゅー号」

新幹線全線開業に伴い、垂水市への観光客誘致を図るために新設された鹿児島中央駅発で桜島を經由し、垂水市内を周遊する「垂水市観光周遊バス「観光バス」」

新幹線全線開業に伴う交流人口増加を宮崎県への波及を図る、霧島経由鹿児島～宮崎間「つながるバス ぐるりんひむか号」

## (運行状況)

「鹿児島中央 鹿屋直行バス」:毎日運行。運行便数は、12便/日

運賃 鹿児島市内～鹿屋市内 1,400円

「始良市周遊観光バス あいらびゅー号」:土休日運行。運行便数は、1便/日

運賃無料

「垂水市観光周遊バス「観光バス」」:毎日運行。運行便数は、1便/日

運賃無料 フェリー代は別途必要

「つながるバス ぐるりんひむか号」:土休日運行。運行便数は1便/日

運賃 熊本ルート 2,000円

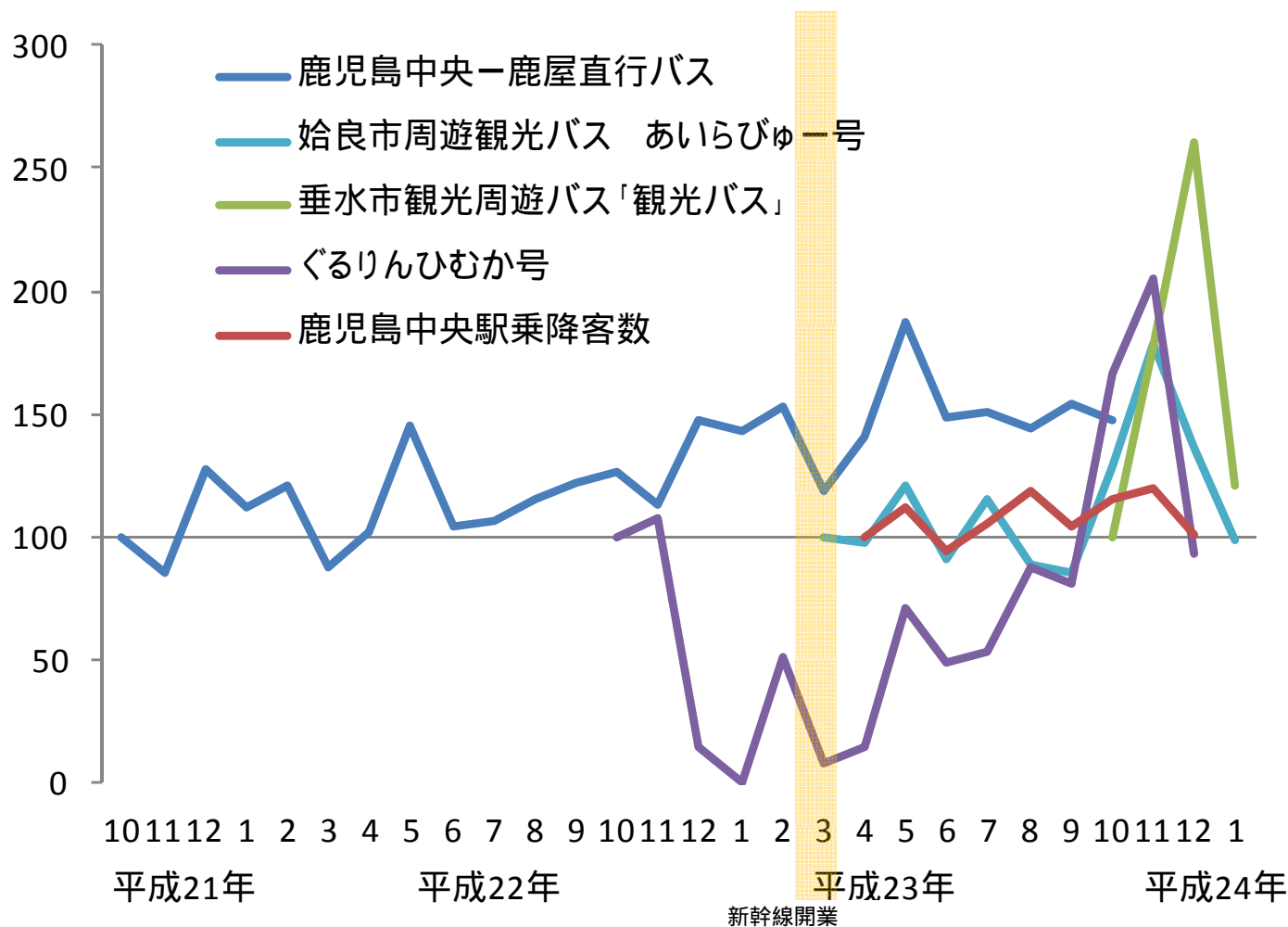
鹿児島ルートも周遊 3,500円

子供同額



## (利用状況)

「鹿児島中央 - 鹿屋直行バス」、「あいらびゅー号」、「垂水市観光周遊バス「観光バス」」は利用増が見られる



新幹線駅に直結するもののほか、新幹線全線開業を契機にネットワークを形成するものについても調査対象とした。

(調査対象路線の新設状況等)

長崎・島原方面

観光客をターゲットに島原市内を周遊する「ジオサイト巡りシャトルバス」

SEA GULLに接続し、雲仙～小浜～ハウステンボス間「リレーSEA GULL ハウステンボス号」及び雲仙～小浜～長崎間「リレーSEA GULL グラバー号」(いずれも2011年4月運行開始)

阿蘇方面

新幹線全線開業に伴う三次交通の整備を図るために新設された阿蘇草千里～阿蘇山火口間「阿蘇オープントップバス そらめぐりん」

生活交通と両立した南阿蘇地域観光路線構築を図るために運行されている高森～立野間「南阿蘇ゆるっとバス」

人吉方面

新幹線全線開業に伴い、観光地への三次交通の充実を図る人吉～五木村間「いつきちゃん号」

## (運行状況)

### 長崎・島原方面

「ジオサイト巡りシャトルバス」: 毎日運行。運行便数は5便 / 日

運賃は無料

「リレーSEA GULL ハウステンボス号」: 毎日運行。運行便数は4便 / 日

運賃 雲仙～ハウステンボス 2,000円

「リレーSEA GULL グラバー号」: 毎日運行。運行便数は2便 / 日

運賃 雲仙～長崎 1,900円

### 阿蘇方面

「阿蘇オープントップバス そらめぐりん」

: 毎日運行(ただし、12月、3月は土休日運行。1月、2月は運休)。運行便数は、12便 / 日。

「南阿蘇ゆるっとバス」: 毎日運行。運行便数は平日20便 / 日、土休日は16便 / 日

### 人吉方面

「いつきちゃん号」: 土休日運行(ただし、6月1日～7月15日は運休。11月1日～20日は毎日運行)。

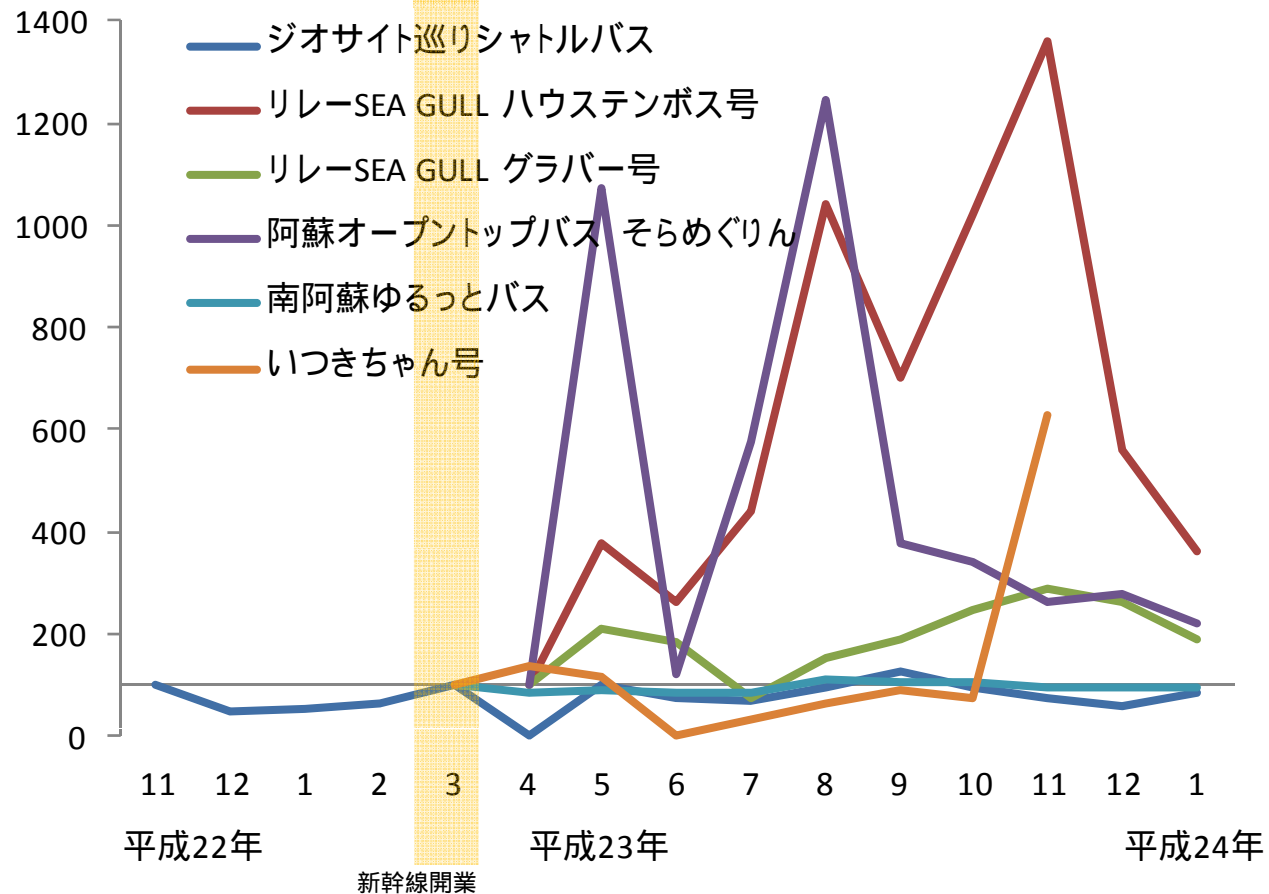
運行便数は、1便 / 日。運賃 2,500円 往復

(利用状況)

「ジオサイト巡りシャトルバス」、「南阿蘇ゆるっとバス」、「いつきちゃん号」は利用が伸び悩んでいる傾向が見える

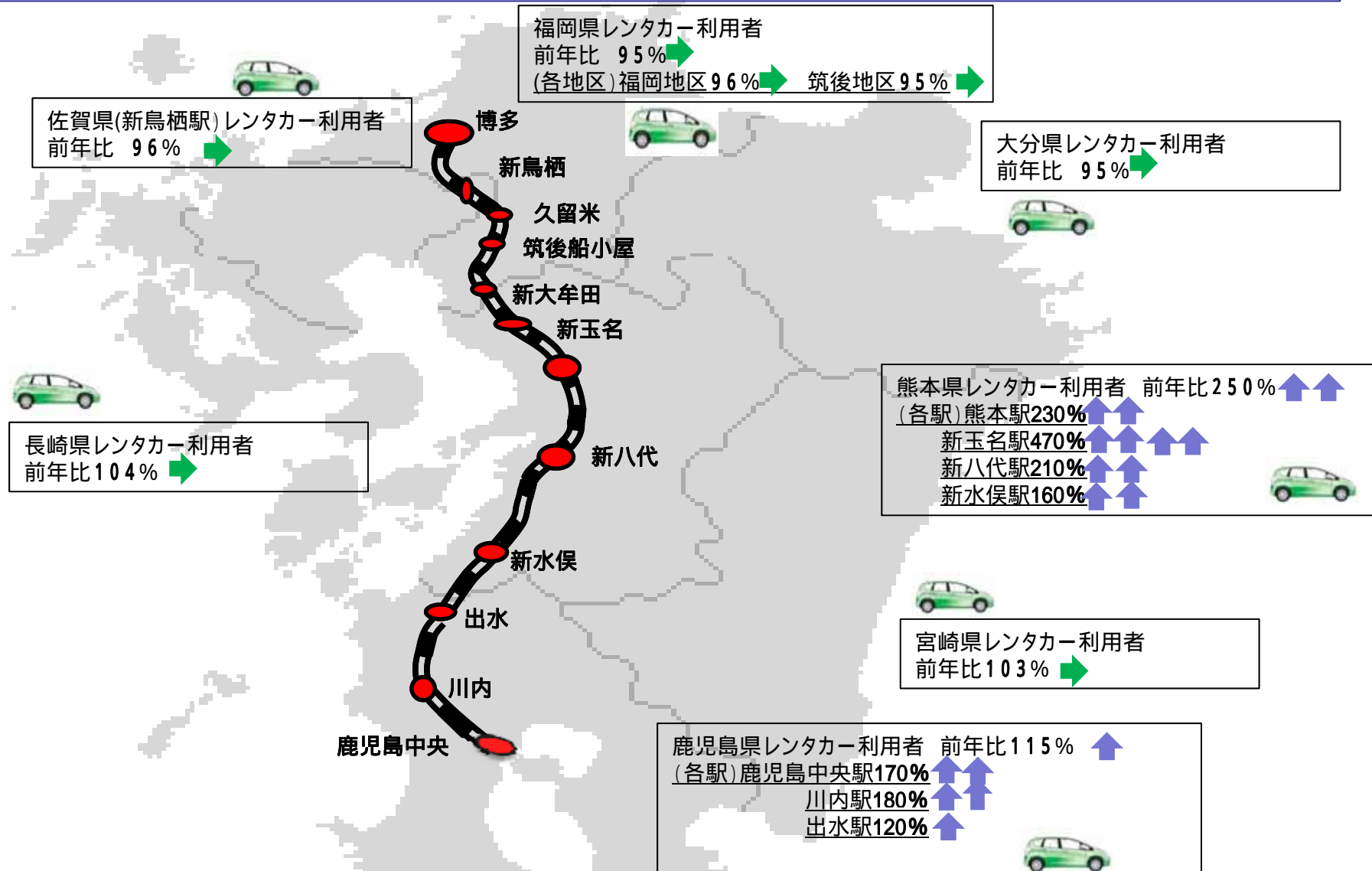
「いつきちゃん号」については、通常土日祝日のみの運行であるものを、紅葉シーズンである11月1日～20日は毎日運行としており、季節波動が表れていることに留意

「リレーSEAGULLハウステンボス号」、「阿蘇オーブントップバス そらめぐりん」の指数が大きくなっているのは、運行開始初月の利用が少なかったためである



# レンタカーの貸渡状況

熊本県内、鹿児島県内の新幹線駅周辺の営業所で大幅な増加がみられた。

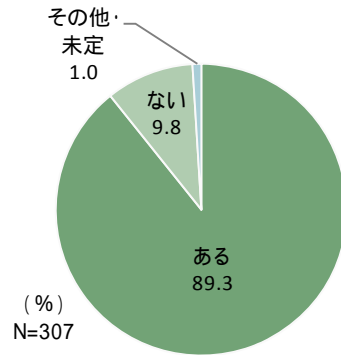


# レンタカーの利用状況

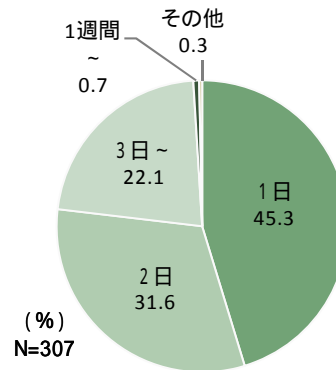
九州地区レンタカー協会連合会の協力を得て、九州新幹線の駅近隣のレンタカー事業所で、利用者に対してアンケートへの回答を依頼

新幹線駅周辺に営業所を立地しているレンタカー事業者へのヒアリングによれば、これまでビジネス需要が中心となりがちであったが、九州新幹線全線開業を契機に観光目的での利用が増えてきているとのこと

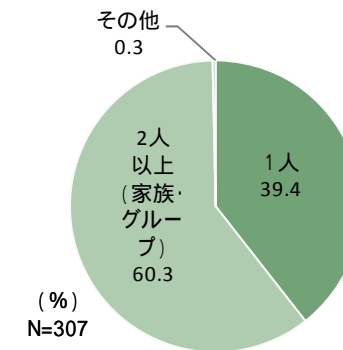
レンタカー利用者における九州新幹線利用の有無



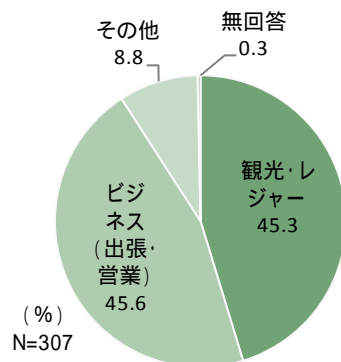
レンタカーの利用期間



レンタカーの利用人員



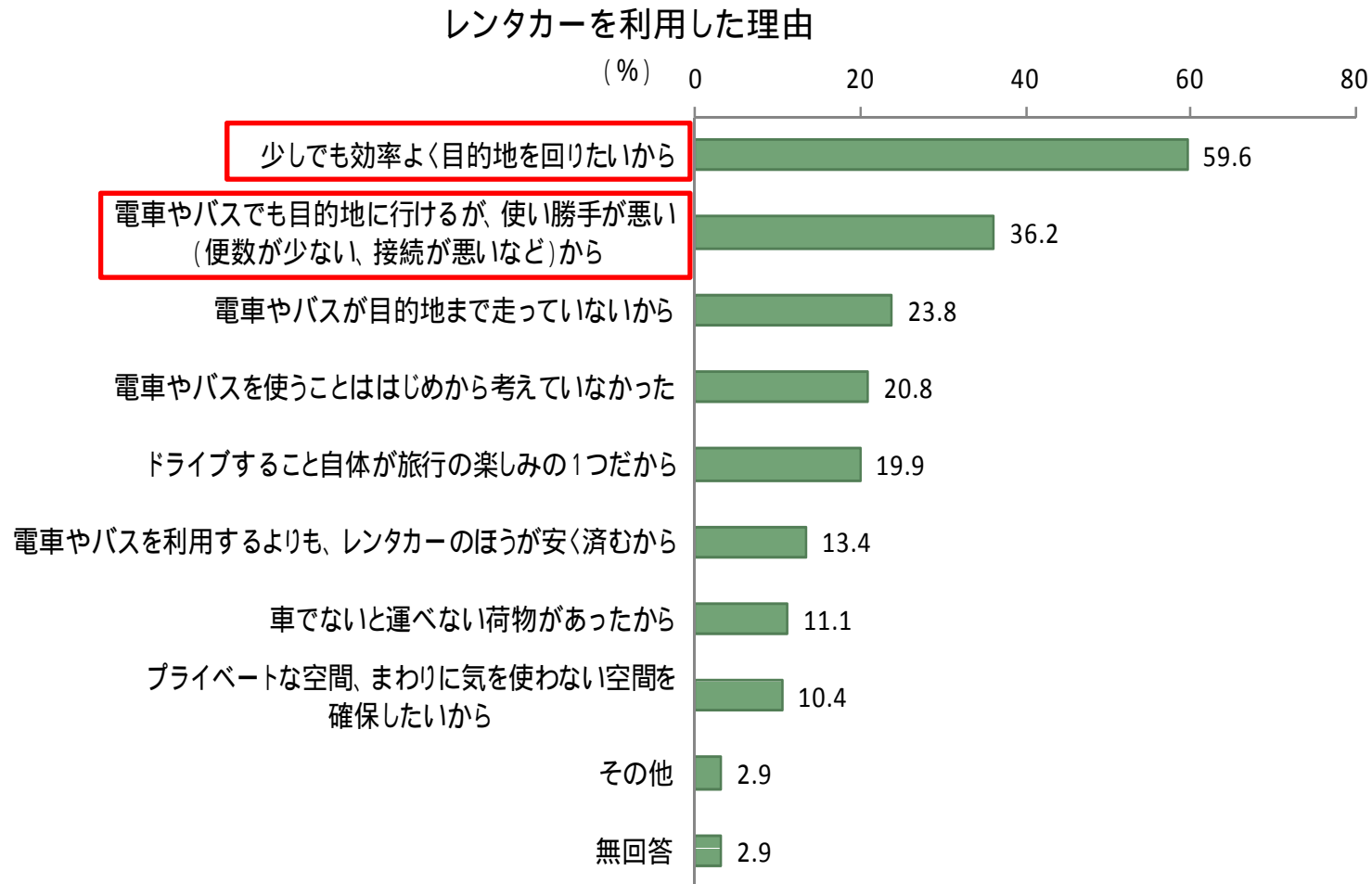
レンタカーの利用目的



レンタカーの利用駅別に見た立ち寄り先

利用駅	立ち寄り先	実数	訪問率 (%)	利用駅	立ち寄り先	実数	訪問率 (%)	
博多	湯布院	6	19.4	久留米	久留米	3	23.1	
	熊本	3	9.7		日田	3	23.1	
	黒川	2	6.5		新玉名	5	35.7	
					山鹿	3	21.4	
熊本	阿蘇	30	24.4	新八代	宮崎	3	18.8	
	熊本市内	23	18.7	出水	出水	2	40.0	
	黒川	13	10.6	長島	2	40.0		
	天草	12	9.8	川内	川内	9	25.7	
	菊池	6	4.9	阿久根	阿久根	4	11.4	
	湯布院	6	4.9					
	高千穂	5	4.1					
	別府	4	3.3					
	宮崎	3	2.4					
	鹿児島中央	指宿	14	28.6				
		霧島	7	14.3				
鹿児島市内		7	14.3					

レンタカーを利用した理由は、「少しでも効率よく目的地を回りたいから」、「電車やバスでも目的地に行けるが、使い勝手が悪い」という回答が多い



# 今後の二次交通のあり方



## 二次交通の利用状況

新幹線の開業効果を九州全体に広げていくため、新幹線駅を起点として、横軸となる二次交通の整備は進展

しかしながら、二次交通には利用が伸び悩んでいるものがあるほか、新幹線沿線外での観光の景気動向はマイナス

新幹線駅周辺の営業所において、観光目的のレンタカー利用が増加。レンタカー利用の理由として、「最も効率的に回れる」、「公共交通が不便」という点が多い

二次交通の利用実績には、夏季休暇や秋の連休等による季節波動が見られる

## 利用増が見られるものの特徴

生活交通として地域住民の利便性を確保

- ・地域住民の新幹線アクセス手段となっている cf. 鹿児島～鹿屋直行バス
- ・協議会により地域の足として利用促進を図っている cf. 出水～蔵之元港シャトルバス

観光地の魅力と関連させ、かつ地域ぐるみで旅行のイメージの連続性を確保

- ・沿線や観光地の魅力に合わせて、車内設備、装飾を特別に整備した車両を運行し、利用者から高い満足を得ている cf. JR九州の観光特急

## 二次交通の更なる活性化

### 生活交通と観光利用の両立

- ・地域住民の足としての利便性を確保
- ・観光客にも利用しやすいサービスの提供 等

### 地域を挙げた利用促進に資する取組みの実施

- ・新幹線駅と二次交通で結ばれる観光地の魅力を磨く
- ・当該地域への観光客誘致の活動において二次交通についても積極的な宣伝を行うなど  
宣伝方法の改善による認知度向上 等

### 移動そのものの観光資源化

(新幹線駅の利用者数と二次交通の利用者数が比例していないことに関連し、)運行主体による積極的な利用者のニーズの把握とそれを踏まえた輸送サービスの企画・提供

- ・地域住民、ビジネス客、観光客が利用したくなるような輸送サービス
- ・エージェン트가販売を媒介したくなるような輸送サービス 等

公共交通機関とレンタカーとが切磋琢磨することによる利用者にとってより良いサービス提供の実現