

# 西九州新幹線開業 1 周年の影響

九州経済調査協会 事業開発部

## はじめに

2022 年 9 月に開業した西九州新幹線は博多～長崎を最速 1 時間 20 分で結び、開業 11 カ月で約 200 万人以上が利用した。本特集では、これまで九経調が分析してきた「観光」に加え、「旅客流動・交通体系」、「企業活動」、「まちづくり」の 4 つのテーマを、ビックデータを含む定量的なアプローチとヒアリングや文献調査による定性的なアプローチを元に分析する。アンケートに関しては、西九州新幹線の企業活動への影響について、九経調、長崎経済研究所の 2 機関の共同調査を行った。本特集を通じて、今後の新幹線活用・今後のまちづくりの機運醸成が促進されることを期待したい。本資料は、事業開発部 南が携わったレポートについて記載する。

## 2. 西九州新幹線開業による企業活動への影響

長崎経済研究所と九経調の共同調査による企業アンケート結果を分析したレポートとなる。

担当：(公財)九州経済調査協会  
(株)長崎経済研究所

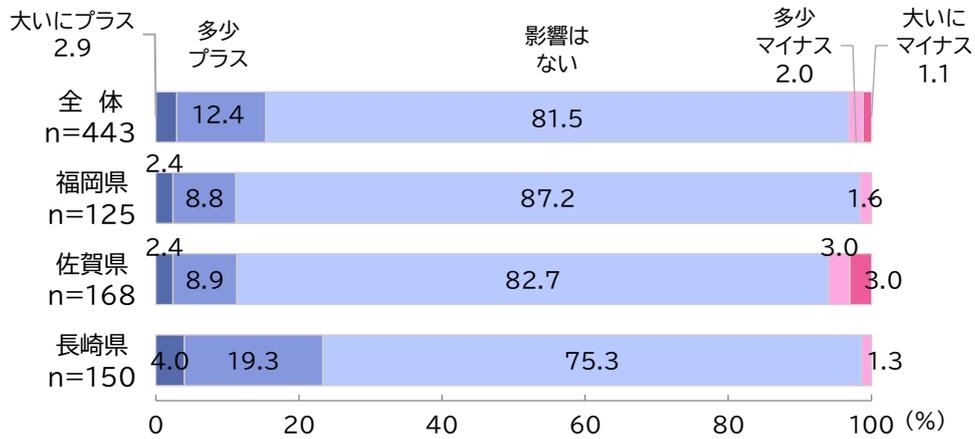
表 1 アンケート調査の概要

対象	西九州新幹線および特急リレーかもめ沿線3県に本社および支社・支店・営業所・工場を置く企業 (福岡県、佐賀県 各 750 社) (長崎県 372 社)
期間	2023 年 7 月～8 月
調査方法	郵送法(Web 回答併用)
回答数	福岡県:126 件 佐賀県:168 件 長崎県:151 件
回収率	福岡県:16.8% 佐賀県:22.4% 長崎県:40.6%
主な質問	・西九州新幹線の県内経済への影響(長崎県企業のみ) ・長崎県の活性化につなげるために重要(長崎県企業のみ) ・西九州新幹線自社への影響について ・西九州新幹線開業前後の交通手段の変化 ・地域の活性化につなげるための行政等への要望
備考	福岡県、佐賀県企業に対しては、九経調、長崎県企業に対しては、長崎経済研究所がアンケート回収・集計を行った。 長崎県企業のアンケート調査票配布先は、長崎経済研究所が実施した過去2回調査と同じである。福岡県・佐賀県に関しては、長崎県と回答数が概ね同数になるように想定して配布数を決定した。

1) 西九州新幹線の自社への影響について

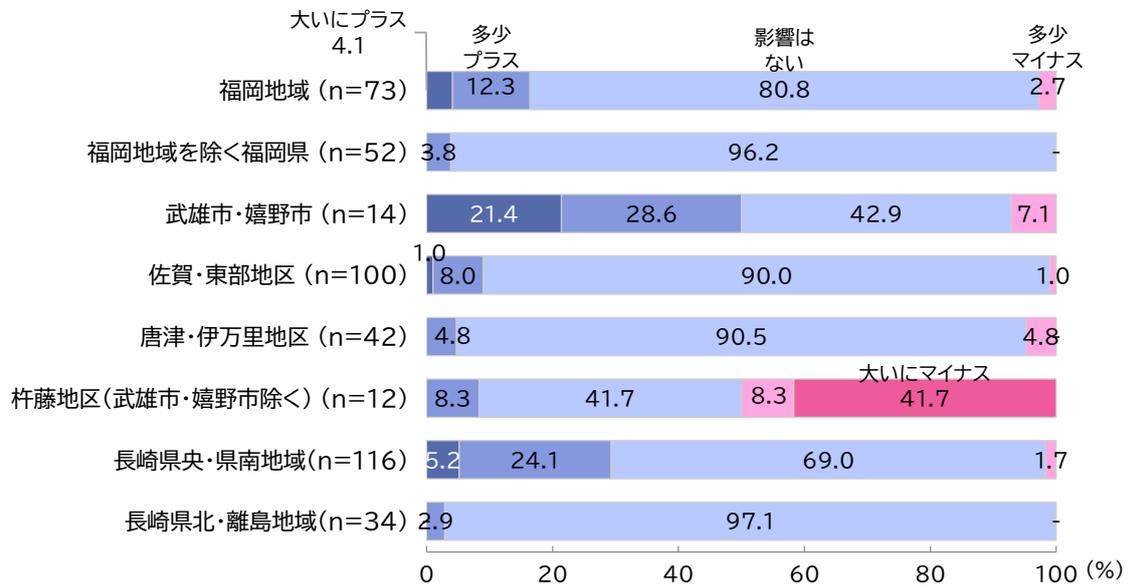
西九州新幹線の開業による自社への影響について、「影響がない」と答えた企業がどの県でも最多を占めるが、「大いにプラス」、「多少プラス」の企業も少なからず存在した。

図1 西九州新幹線開業の自社への影響（各県別）



(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

図2 西九州新幹線開業の自社への影響（地域別）

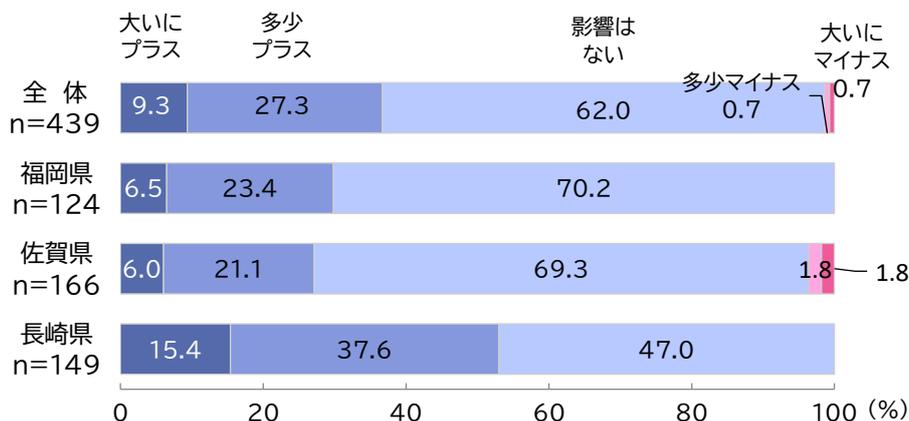


(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

## 2) 全線開業した場合の自社への影響について

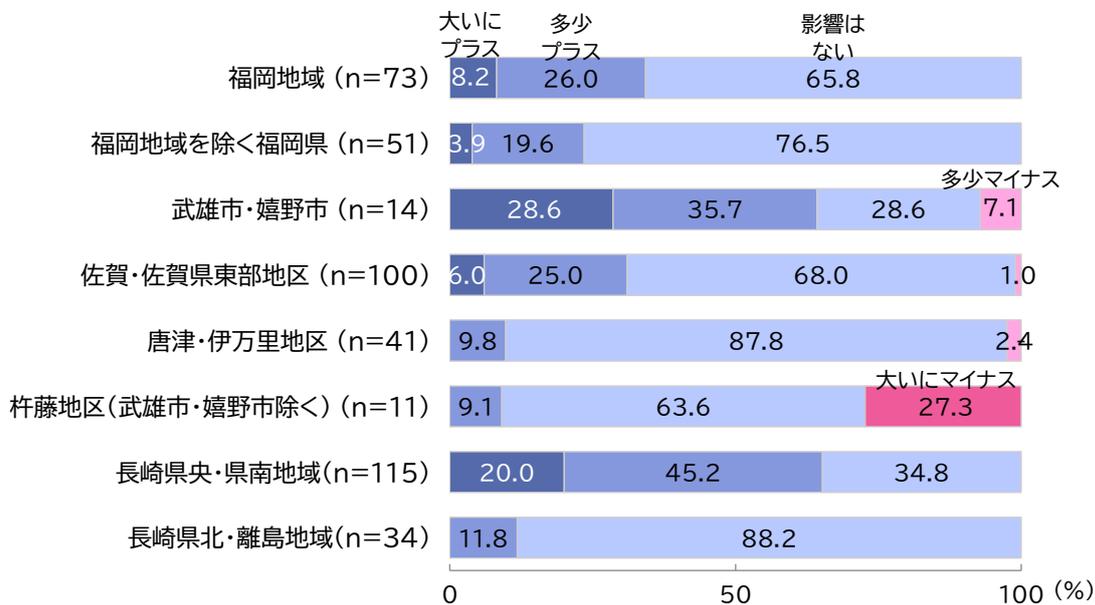
全線開業した場合、プラス効果を見込んでいる企業は部分開業時の西九州新幹線沿線だけでなく、福岡県や佐賀県のリレーかもめ沿線の地域にも多いことがわかった。

図3 全線開業した場合の西九州新幹線開業の自社への影響（各県別）



(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

図4 全線開業した場合の西九州新幹線開業の自社への影響（地域別）



(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

### 3) 全線開業した場合の自社への影響について

まず、顧客取引の拡大や営業強化策などに取り組む予定の有無に関して質問したところ、「ある」は36.5%、「ない」は63.5%であった。

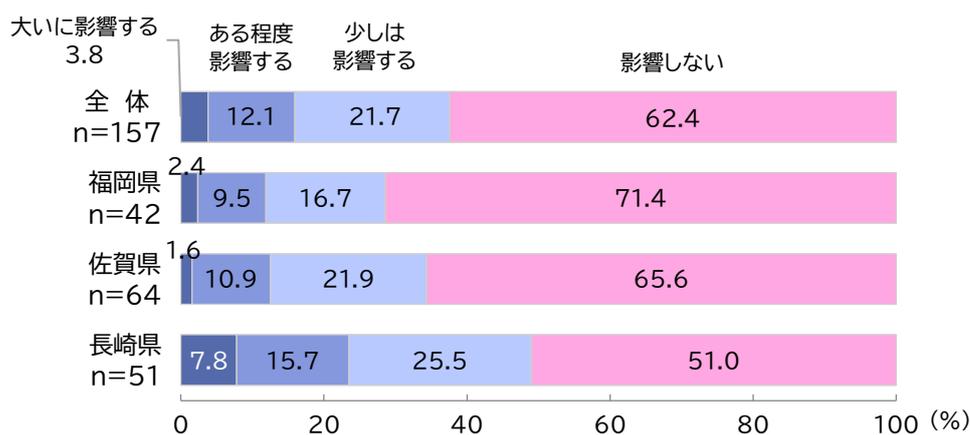
次に、予定があると回答したに企業に、西九州新幹線開業の影響の有無を聴取したところ、「大いに影響する」、「ある程度影響する」「少しは影響する」を合わせた「影響する」と答えた企業が37.6%となった。県別に見ると、「影響する」は福岡県が28.6%、佐賀県が34.4%、長崎県が49.0%となり、沿線3県ともに一定の影響があることが見てとれる。

**図5 取引の拡大や営業強化策に取り組む予定の有無（各県別）**



(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

**図6 顧客取引の拡大や営業強化策の西九州新幹線の影響（各県別）**



(資料) 九経調、長崎経済研究所実施アンケートを元に九経調作成

### 3. 西九州新幹線開業によるまちづくりへの影響

担当：(公財)九州経済調査協会

#### 1) 西九州新幹線に関連する公共投資、設備投資の佐賀県、長崎県への経済波及効果

西九州新幹線駅がある自治体、駅周辺で設備投資を行っている企業への照会、政府統計や企業プレスリリースからの推計を基に、西九州新幹線に関連する公共投資額、設備投資額を推計した。建設額を照会によって得られたもの、もしくは推計可能なもののみ、需要発生額に含めているので、全てを網羅しているものではない。その結果、佐賀県、長崎県合わせて、西九州新幹線に関連する公共投資、設備投資の経済波及効果の合計は1736.5億円となった。

図5 西九州新幹線に関連する、佐賀県、長崎県への公共投資、設備投資の経済波及効果

(億円)	経済波及効果	需要発生額	一次波及効果	二次波及効果
		(直接効果)		
公共投資	648.3	417.8	135.8	94.8
民間設備投資	1088.2	698.4	245.3	144.5
合計	1736.5	1116.2	381.1	239.3

(注1) 新幹線設備を除く、駅周辺の広場や再開発ビル、宿泊施設等の建設額を需要発生額の対象とした

(注2) 来訪者による消費額や新幹線建設費用は含まない

(注3) 佐賀県の産業連関表と長崎県の産業連関表を使用し、両県間の移出入は考慮しない

(資料) 九経調作成

プレスリリース資料には掲載していないが、実際の紙面では公共投資・設備投資動向のリストを掲載している。今回整理した設備投資は、少なからず新幹線が関連しているものだが、武雄市・嬉野市では既に人気の温泉地であったこと、諫早市・大村市については長崎市の平地が少なく、住宅開発の余地が少ないことから、ベッドタウンとしてのニーズが高いことも設備投資を呼び込む要因となっている。新幹線の駅周辺のまちづくりにあたり、投資を呼び込むためには、自地域の魅力を高めること、自地域の特性に適したまちづくりの方針を定めることが重要と言える。

その他、本レポートでは、ソフト面のまちづくりの取り組みについて、武雄市の新幹線駅がない市町村との連携事例を紹介している。行政の事業や地元団体の取り組みも、積極的に各地との連携が行われている。あくまで市町の境界は行政区分上のもので、車で2~30分であれば、駅がない市町も新幹線活用の機会は十分あると思われる。武雄温泉駅周辺では、駅のある武雄市側からの働きかけによる部分が大きいですが、駅のない地域発の取り組みにも期待したい。