

西九州新幹線開業による 交通体系と旅客流動の変化

2023年9月21日

富山国際大学 現代社会学部
准教授 大谷 友男

内容

はじめに

1. 幾多の曲折を経ての開業
2. 西九州新幹線開業に伴う変化
3. 競合する交通機関の変化
4. 旅客の動きと二次交通の状況
5. 通勤・通学利用の可能性と実態

おわりに

2 西九州新幹線開業に伴う変化

- 時間短縮効果は約30分（表1）
- 福岡・大阪から長崎への日帰りする場合の最大滞在時間は約1時間延長（表2）

※ 長崎からはほとんど変わらず

表2 西九州新幹線開業前後での長崎、福岡、大阪の滞在時間の変化

		始発の到着時刻	最終の発車時刻	延長された滞在時間
博多→長崎	開業前	8:01	21:37	1時間3分
	開業後	7:31	22:10	
長崎→博多	開業前	7:59	22:10	1分
	開業後	7:55	22:07	
新大阪→長崎	開業前	10:54	18:51	46分
	開業後	10:31	19:14	
長崎→新大阪	開業前	10:43	19:23	▲3分
	開業後	10:43	19:20	

資料) 時刻表より筆者作成

表1 西九州新幹線開業前後での所要時間の変化

		開業前	開業後	所要時間の変化
博多～長崎	最速	1時間50分	1時間20分	▲30分
	平均	2時間1分	1時間33分	▲28分
佐賀～長崎	最速	1時間12分	44分	▲28分
	平均	1時間21分	53分	▲28分

資料) 時刻表より作成

- 料金は値上がりしたが、割引料金の値引き率はそれでも高水準（表3）

表3 西九州新幹線開業前後での料金の変化

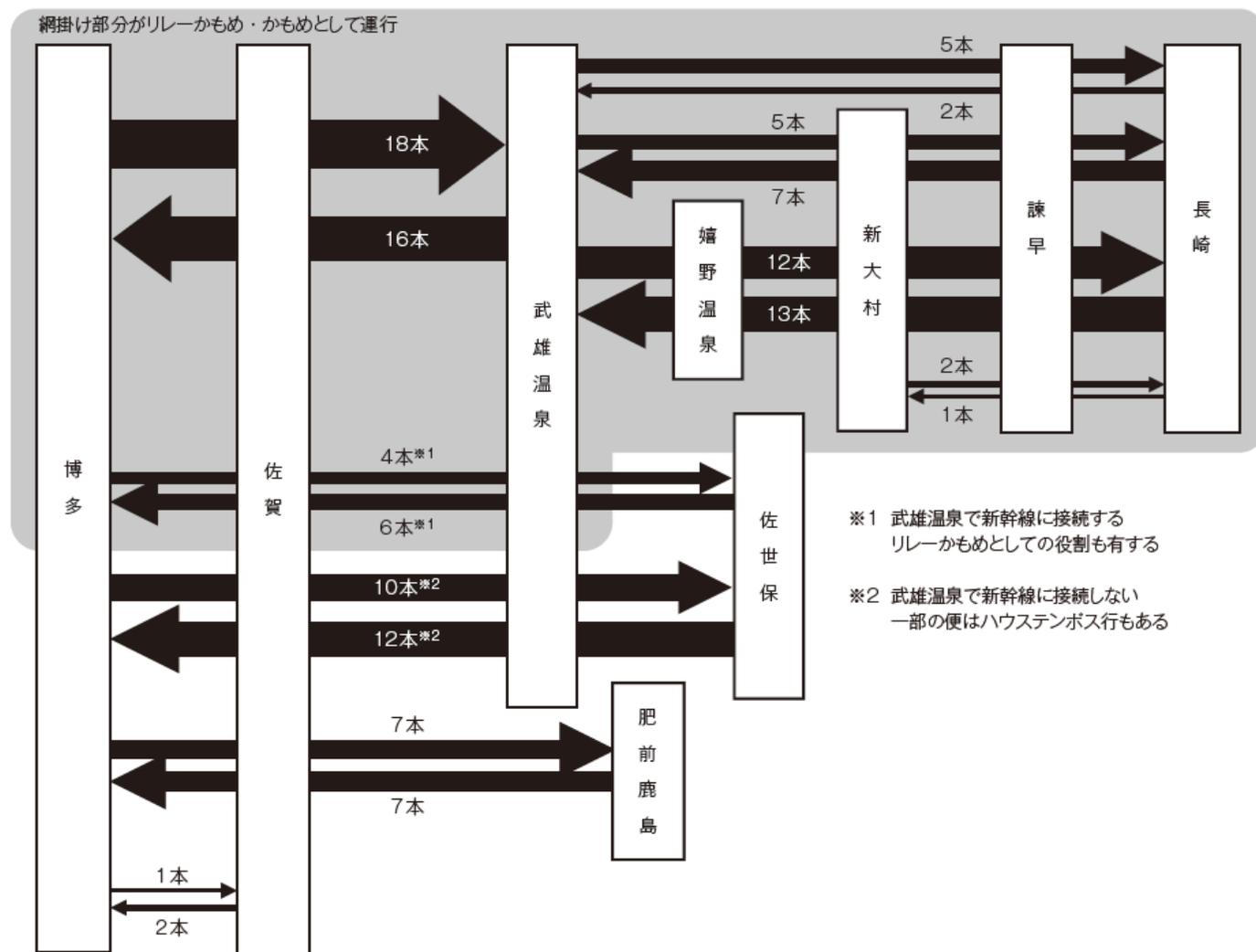
		開業前	開業後	値上げ幅
博多～長崎	通常料金	5,590円	6,050円	460円
	割引料金	3,150円	4,200円	1,050円
	値引き率	43.6%	30.6%	
佐賀～長崎	通常料金	4,500円	4,630円	130円
	割引料金	3,090円	4,100円	1,010円
	値引き率	31.3%	11.4%	

注) 割引料金は九州ネットきっぷ、かもめネットきっぷの当日予約が可能なタイプ
資料) JR九州ホームページ、時刻表より筆者作成

2 西九州新幹線開業に伴う変化

- 運行本数は開業前後でほぼ変わらず（図2）

図2 博多～長崎・佐世保間の新幹線・特急の運行体系

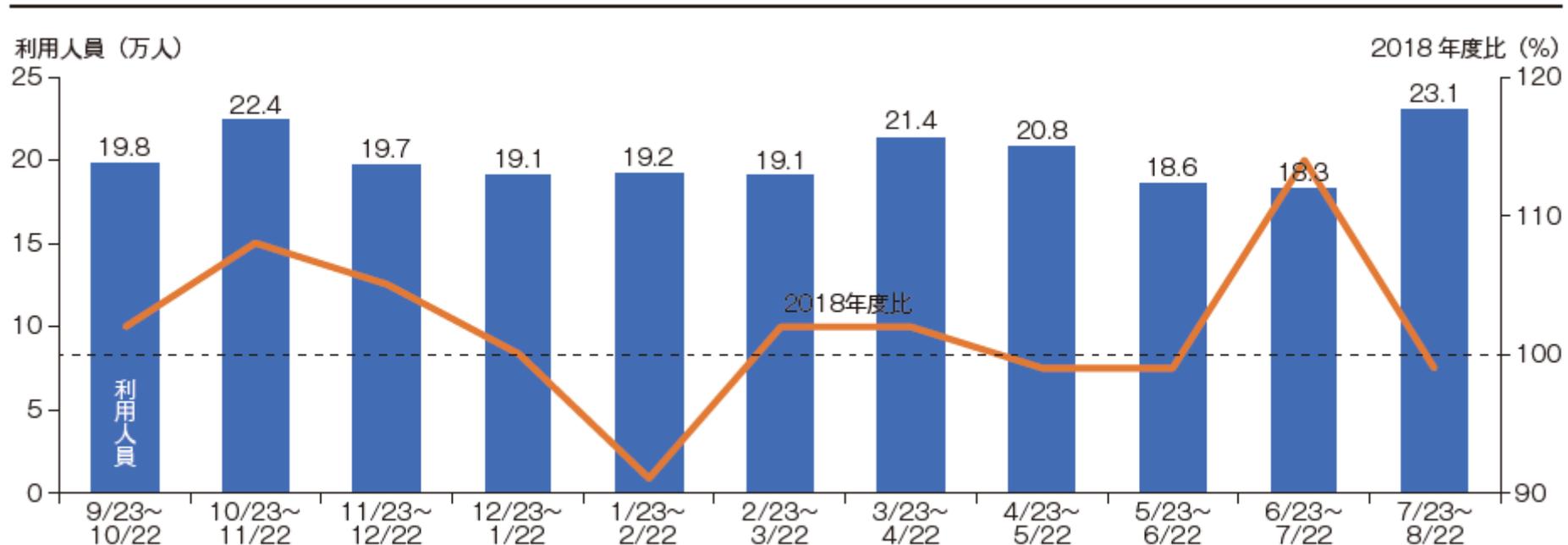


資料) JR九州ホームページ、時刻表より筆者作成

2 西九州新幹線開業に伴う変化

- 開業から11か月の利用状況は2018年度比102%（図3）
 - 他の新幹線も80～90%程度で、10～20%分は新幹線効果といえる
 - 2004年の九州新幹線部分開業と比べると小さな伸び

図3 西九州新幹線利用人員と2018年度比の推移

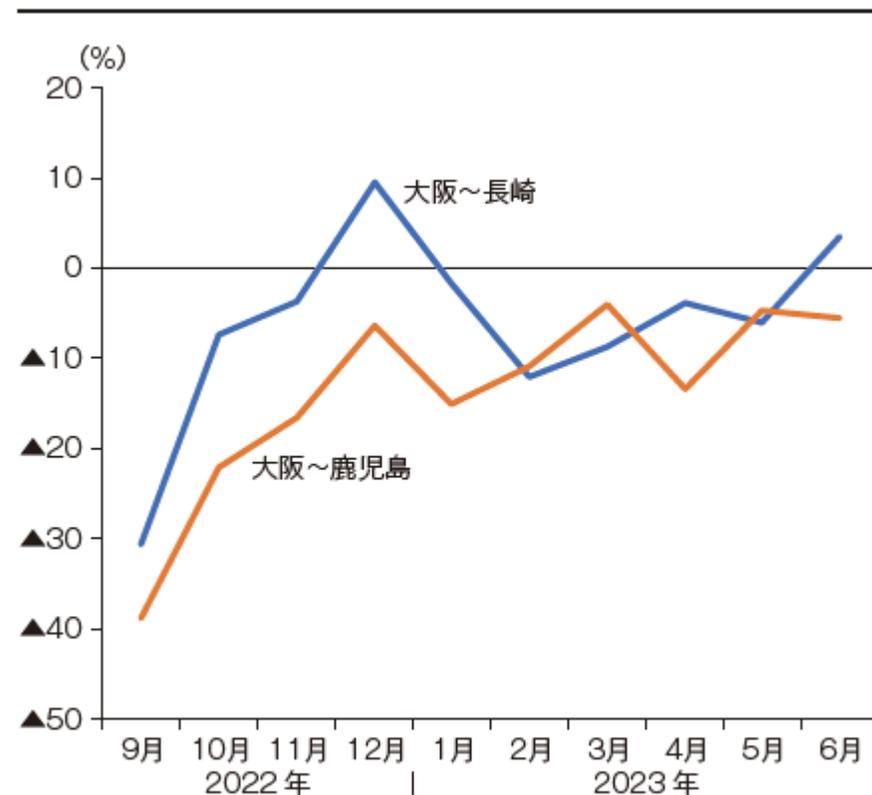


注) 2018年度の数値は、諫早～長崎の特急かもめの利用実績
資料) JR九州プレスリリース、ヒアリングより筆者作成

3 競合する交通機関の変化

- 大阪～長崎の航空需要は落ち込まず
(新幹線への流出はない)
- 航空機の割引料金の値引き率は低い
大阪～長崎 26,180円～ (新幹線指定席は20,640円)
大阪～熊本 18,150円～ (新幹線指定席は19,620円)
- 福岡～長崎の高速バス「九州号」は、開業後
3～4割増
→ただし、コロナ禍前の水準に戻っていない

図4 JAL・ANA大阪～九州線の輸送実績
(2018～2019年同月比)



資料) 全日本空輸「ANA月次輸送実績」、日本航空「JALグループマンスリーレポート」より
筆者作成

4 旅客の動きと二次交通の状況

- 長崎県では新幹線開業を契機にMaaSを推進（my routeを利用）
- ふたつ星4047は、90%以上の高い乗車率を誇る。
- おおむらかもめライナー（詳細次ページ）の事例
- カーシェアは7割増も、コロナからの回復に負うところが大きい。レンタカーは長崎で借りて武雄で乗り捨てる動きも目立つ。
- 二次交通の利用促進は交通事業者の努力だけでは困難

4 旅客の動きと二次交通の状況

- 長崎空港・新大村駅・大村ICを結ぶ「おおむらかもめライナー」は開業から10か月で3,024便・4,892人が利用。
 - 空港～駅の利用が大半。
 - 駅→空港の利用の方が多い。
 - 10月29日からは長崎空港～佐世保のバスが新大村駅を經由



資料) 長崎空港にて筆者撮影

図5 新大村駅、長崎空港とおおむらかもめライナーのルート

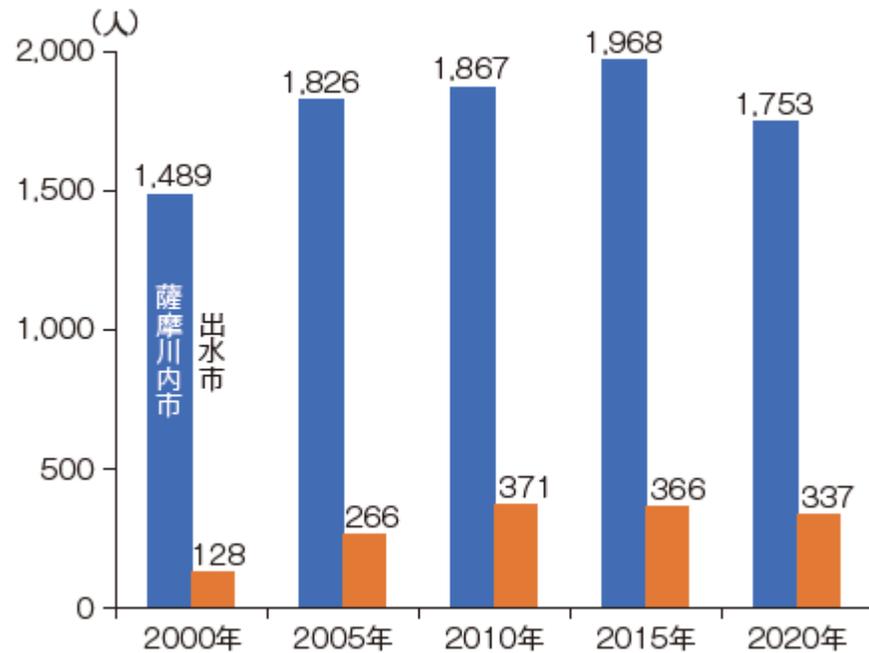


資料) ヒアリング等をもとに地理院地図VECTORより筆者作成

5 通勤・通学利用の可能性と実態

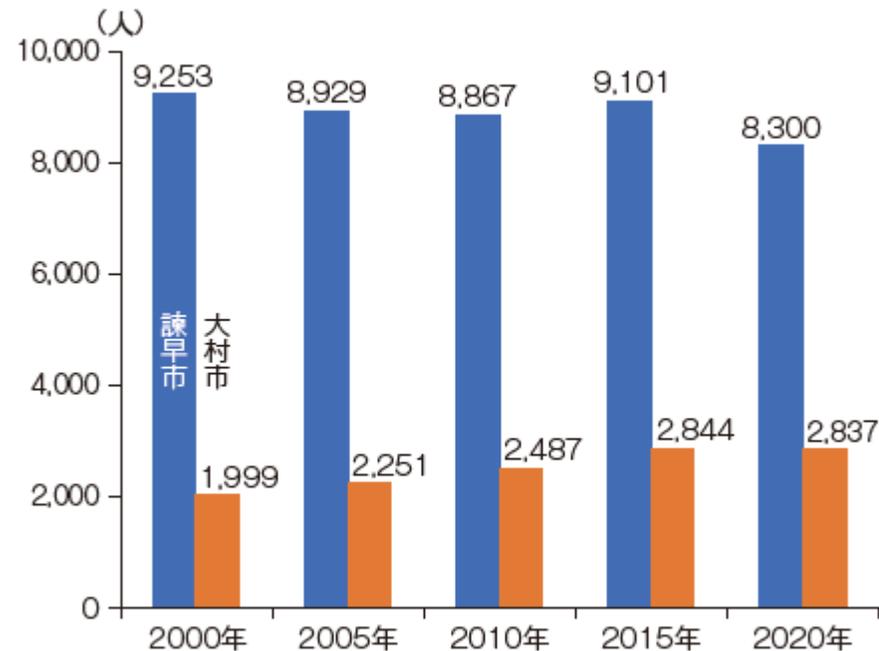
- 西九州新幹線は短距離かつ乗り換えが必要なこともあり、新幹線が強みを発揮できる200～800kmの距離帯の需要を取り込みにくい。
→そうした中で注目されるのが通勤・通学利用

図6 薩摩川内市・出水市から鹿児島市への通勤・通学者数の推移



資料) 総務省「国勢調査」より筆者作成

図7 諫早市・大村市から長崎市への通勤・通学者数の推移



資料) 総務省「国勢調査」より筆者作成

5 通勤・通学利用の可能性と実態

- 7月末現在の新幹線エクスセルパス（通勤・通学定期）の利用人員は439人（表4）
 - 利用者が最も多いのは諫早～長崎の148人
 - 値上がりしたが、在来線時代で利用者数は変わらず
 - 時間短縮効果の大きい大村をはじめ今後の利用増に期待の一方で、大村、諫早～長崎には高速シャトルバスが利用者を掴んでいる

表4 各区間の新幹線定期(新幹線エクスセルパス)利用者数と料金

	利用人員 (人)	1カ月定期料金(円)	
		通勤用	通学用 (大学生)
武雄温泉～長崎	83	74,270	48,290
嬉野温泉～長崎	11	69,510	45,630
新大村～長崎	68	41,410	28,450
諫早～長崎	148	28,890	23,590
武雄温泉～諫早	45	51,250	37,670
嬉野温泉～諫早	4	47,370	35,360
新大村～諫早	2	21,230	20,580
武雄温泉～新大村	24	45,240	34,930
嬉野温泉～新大村	6	26,780	21,580
武雄温泉～嬉野温泉	48	20,790	18,770

注) 定期利用人員は2023年7月末現在
資料) JR九州ホームページより作成

おわりに

- 西九州新幹線の利用者数は他路線に比べて伸びが大きく、一定の需要喚起がなされたこと、佐賀・長崎の露出増が認められる。
- 一方で、露出増の効果は長続きしにくく、2年目以降に真価が問われる。
- 武雄温泉での乗り換えが必要な現状をどう考えるか？
 - 本来はFGT断念時に結論を出しておくべき話
 - 整備新幹線のスキームがこの問題の遠因でもあるが...
 - フル規格整備は「地元」である佐賀県が望まなければ進展はない
 - 現在進んでいる国と佐賀県の「幅広い協議」の言葉が示すように、フル規格ありきでない西九州の望ましい高速交通体系のあるべき姿を導くことが求められる。