

「九州新幹線についてのアンケート」(鹿児島市鉄道沿線地域)の主な結果概要

福岡県立大学人間社会学部公共社会学科

2016年度社会調査実習「九州新幹線」調査グループ

担当教員 田代英美

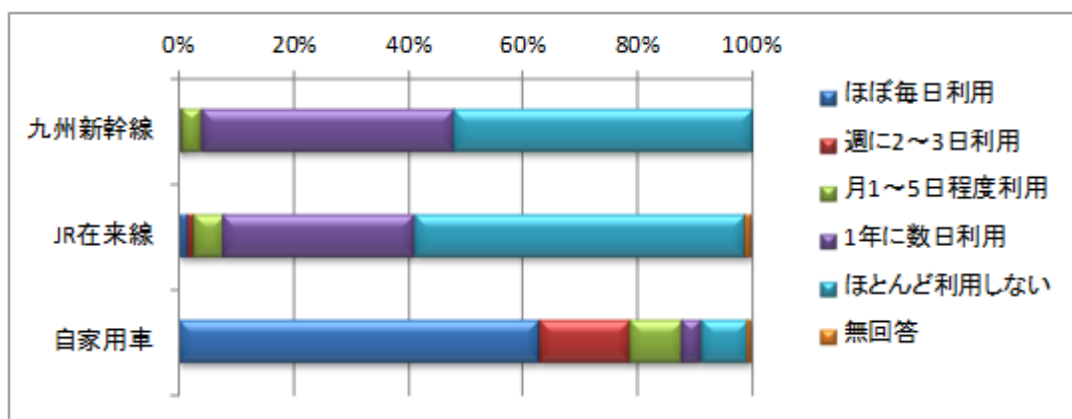
学生調査グループ一同

【回答者のプロフィール】

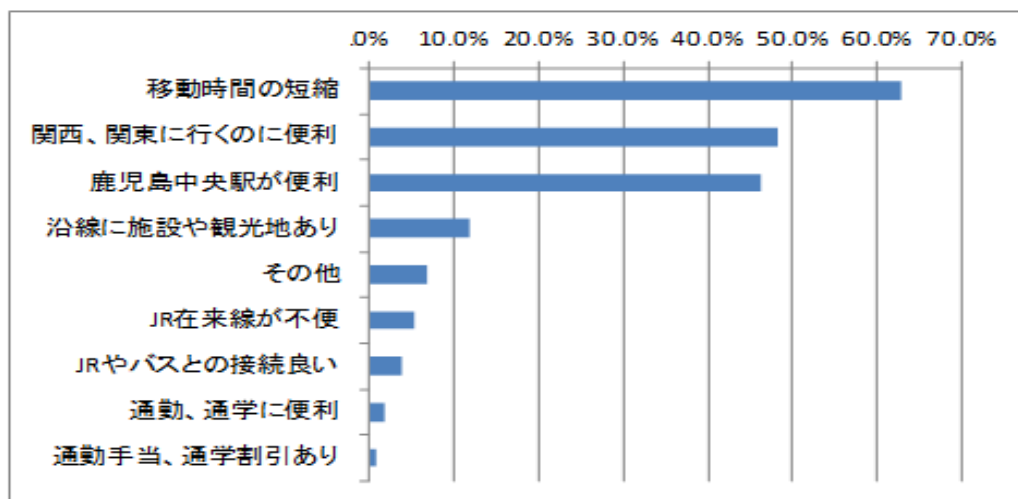
- ・鹿児島市の鉄道沿線地域(線路の両側概ね2キロ)にお住まいの方の中から無作為で(くじ引きのような方法で)1500人の方を選び、アンケートを郵送させていただきました。回答を返送して下さった方は515人でした。(有効回収率35%)
- ・うち男性は40%、女性は60%で、女性の比率が高くなっています。
- ・年代別では、18歳～30歳代21%、40歳代・50歳代36%、60歳代・70歳代43%で、若年層の比率が低くなっています。

【九州新幹線、JR在来線、自家用車の利用について】

- ・自家用車は、「ほぼ毎日利用する」が63%、「週に2～3日程度利用」は16%で、約8割の人は日常的に利用しています。一方、九州新幹線は「ほとんど利用しない」が52%、「1年に数日程度利用する」が44%です。また、JR在来線は「ほとんど利用しない」が58%、「1年に数日程度利用」が33%でした。利用者の割合は、九州新幹線とJR在来線とであまり差がありません。

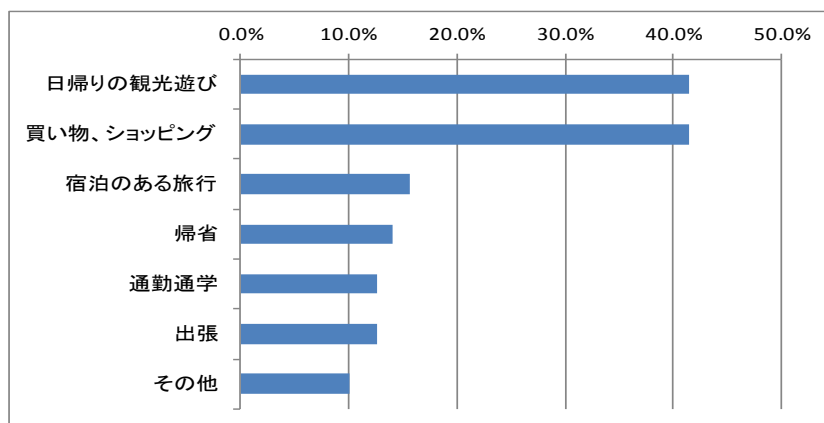


- 九州新幹線を利用する人に利用する理由を尋ねると（9項目の中から当てはまるものを幾つでも選択）、「移動時間が短縮できるから」「関西、関東方面に行くのにも便利だから」「鹿児島中央駅が便利だから」の3項目の比率が高くなっています。九州新幹線の利用者にとっては、移動時間短縮や新大阪駅までの直通、鹿児島中央駅の便利さの効果が大きいと言えます。



JR 在来線利用者の利用目的では（7項目から当てはまるものを幾つでも選択）、「日帰りの観光、遊び」、「買い物、ショッピング」の比率が高くなっています。

JR 在来線の乗車駅では「鹿児島中央駅」66%が最も高く、その他では「谷山駅」「宇宿駅」「坂之上駅」「鹿児島駅」など指宿枕崎線の鹿児島市中心部に近い駅の利用が約10%でした。



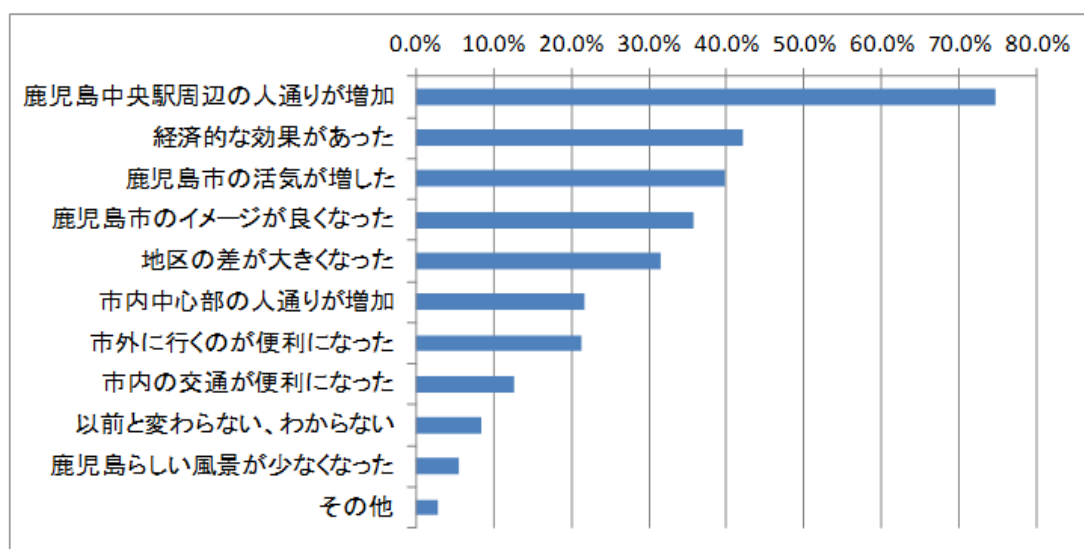
- ・以上のデータから、鹿児島市鉄道沿線地域での日常的な交通手段は自家用車であると言えます。

九州新幹線は、利用しない人が約半数で、利用する人もほとんどが1年に数日程度です。関西・関東方面に行く場合など長距離移動の際に利用される交通機関であることがわかります。

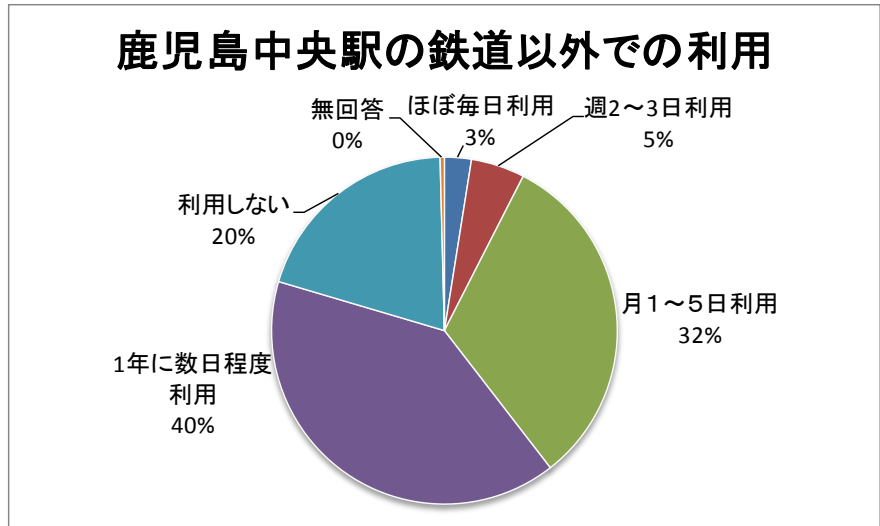
JR 在来線の利用者は九州新幹線と同程度です。利用頻度は1年に数日程度が大半です。JR 在来線も日常的な利用ではなく、日帰りの観光・遊び、買い物・ショッピングなど中距離移動の際の交通手段となっています。

【九州新幹線開業後の鹿児島市の様子】

- ・九州新幹線開業後の鹿児島市については（11項目から幾つでも選択）、「鹿児島中央駅周辺の人通りが多くなった」を75%の人が挙げています。次いで比率が高い項目は、「経済的な効果があった」「鹿児島市の活気が増した」「鹿児島市のイメージが良くなった」などです。鹿児島中央駅周辺の人々の流動量の増加と市への経済効果が特に大きく感じられています。なお、「にぎやかな地区とそうでない地区との差が大きくなった」は32%で、比較的高い数値でした。

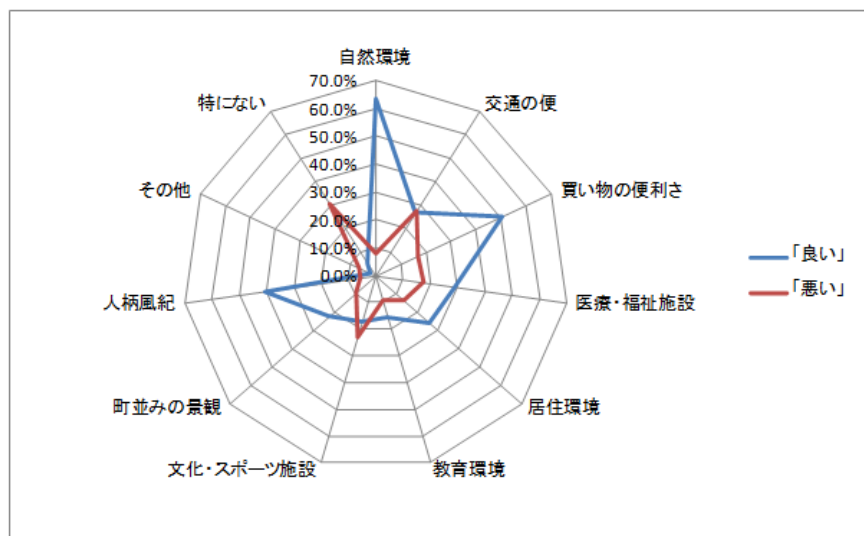


- 鹿児島中央駅を鉄道利用以外のショッピングなどで利用するかどうかを聞いた結果では「ほぼ毎日」「週に2～3日程度利用」は少ないですが、「月に1～5日程度利用」は32%、「1年に数日程度利用」は40%でした。鉄道利用以外にも比較的良く利用されていることがわかります。

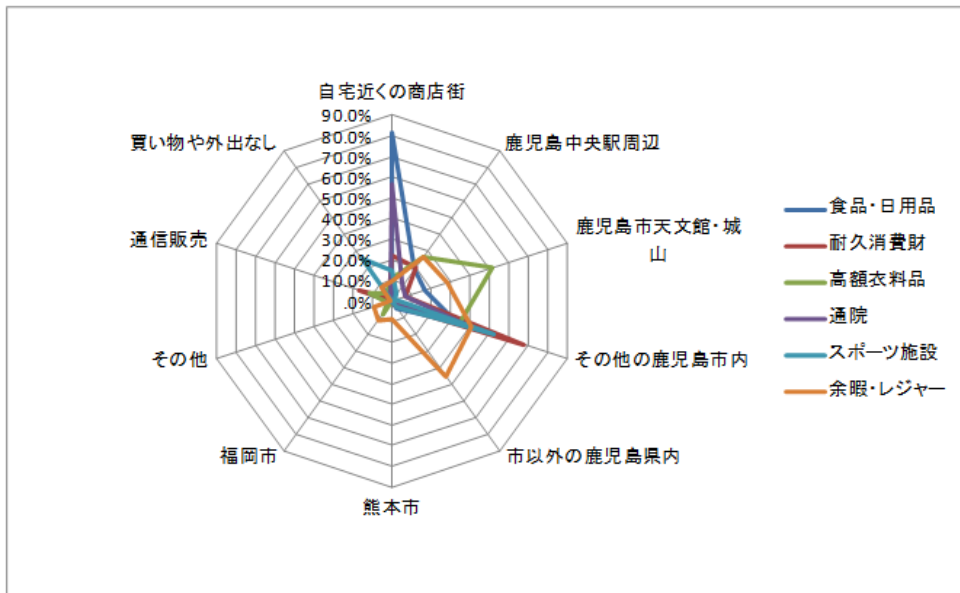


【鹿児島市全体の生活環境、住みやすさについて】

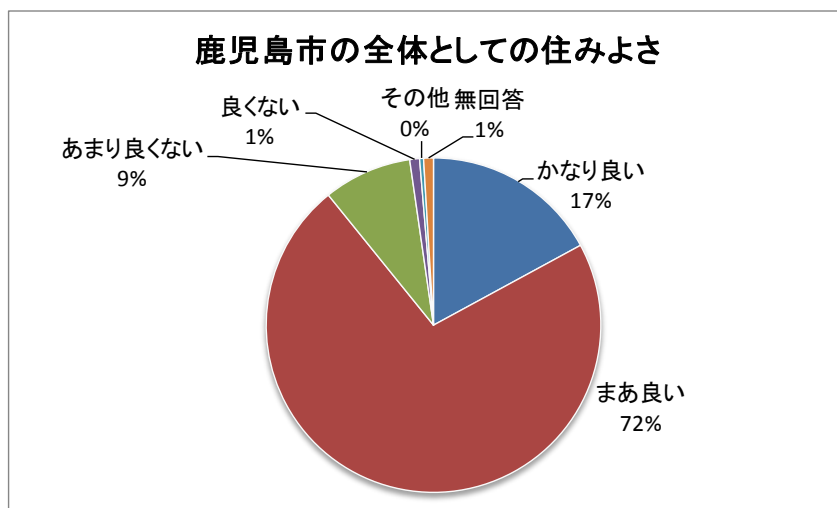
- 今回のアンケートでは、交通機関の利用とともに鹿児島市全体の環境についても伺いました。「良い」の比率が高いのは「自然環境」、次いで「買い物の便利さ」と「住んでいる人の人柄風紀」です。「通勤・通学の交通の便」は「良い」と「悪い」が同程度の数値で、鉄道沿線地域でも交通の便が良いところと悪いところがあるのではないかと想像されます。また、「文化・スポーツ施設」は「悪い」の数値が「良い」の数値を少し上回っています。

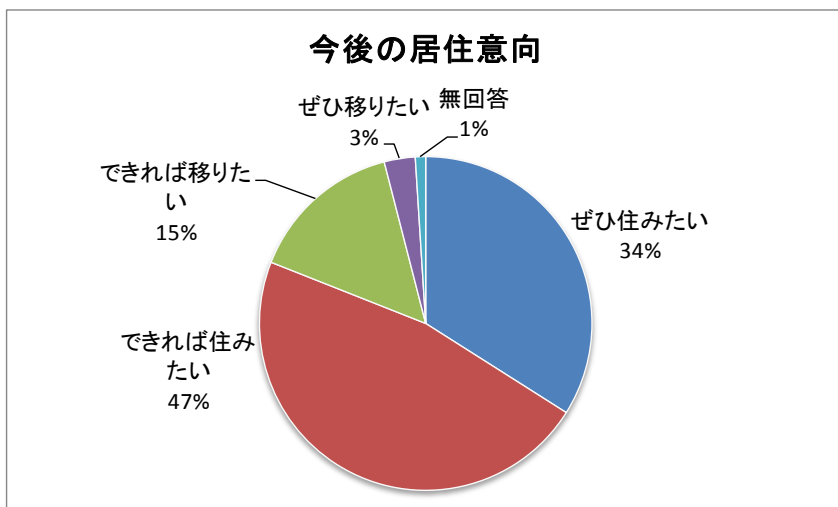


- ・買い物や通院、レジャーなどの際に出かける地域についても伺いました。食品・日用品や家具・家電などの耐久消費財、高額衣料品などの買い物、通院、スポーツ施設の利用はほぼ鹿児島市内で行われていることがわかります。鹿児島市内以外の地域が比較的高い比率となっているのは余暇・レジャーのみです。余暇・レジャーは、鹿児島市以外の鹿児島県内が45%、県外では福岡市の12%が最も高い比率です。

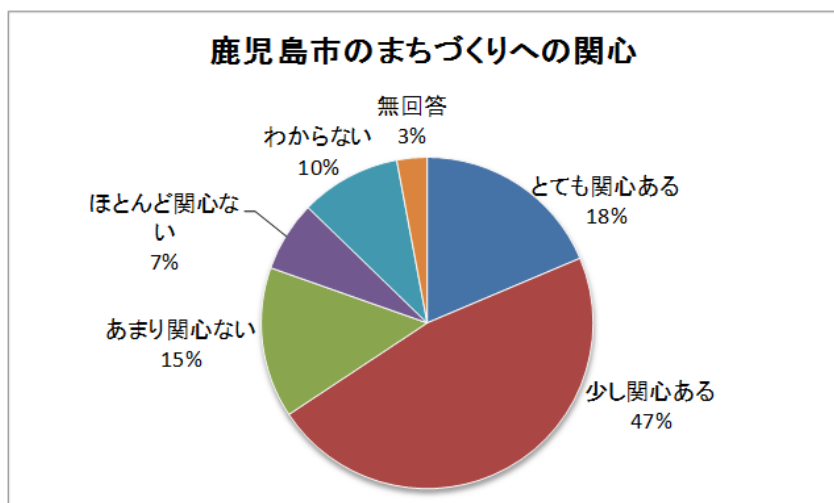


- ・現在の鹿児島市全体としての住みごち（住みやすさ）は「良い」が9割で、かなり高い評価です。また、今後も「住みたい」が8割でした。鹿児島市は全体として住みやすく、居留意向も高いことがわかります。





- ・鹿児島市のまちづくりに対しては「関心がある」が全体の 2/3、「関心がない」と「わからない」が 1/3 でした。



- ・まちづくりへの関心と他の項目との関連では、年齢による差異はなく（どの年代も同じような割合で関心を持っている）、また、九州新幹線の利用の有無による差異も見られませんでした。

【まとめ】

鹿児島市は市域が鹿児島湾（錦江湾）に沿って南北に広がり、桜島を含み、地形や土地利用の形態は多様です。今回のアンケートは鹿児島市のなかでも鉄道沿線地域にお住まいの方々にお願いしましたので、この結果概要は、鹿児島市全体の状況ではなく鉄道沿線地域の状況を反映したものと言えます。

鹿児島市全体の環境に対しては、特に自然環境への評価が高く、「買い物の便利さ」と「住んでいる人の人柄や風紀」も高い比率です。「通勤・通学の交通の便」は「良い」と「悪い」がほぼ同じで3割弱となっています。市内でも交通の便が良いところと悪いところがあるのではないかと想像されます。他方、買い物や通院、スポーツ施設を利用する場所はほとんどが鹿児島市内です。鹿児島市は、毎日の生活に必要な施設等がかなり整っているようです。

このような生活環境の中で、日常的な交通手段として利用されているのは自家用車です。ほとんどの人が一月に数回以上、自家用車を使っています。他方、九州新幹線とJR在来線を利用している人は半数以下です。九州新幹線は多くが長距離移動の手段として、JR在来線は日帰りなど中距離移動の手段として利用されていると言えます。

鹿児島中央駅に対しては便利だという評価が高く、利用の頻度はさまざまですが、鉄道以外でも利用する人が8割となっています。

九州新幹線が部分開業（鹿児島中央駅－新八代駅）したのは2004年です。その後の鹿児島市の様子については、鹿児島中央駅周辺の人通りの増加や経済的効果・鹿児島市の活気の上昇などで比率が高くなっています。鹿児島市では九州新幹線の開業により人やモノの流動需要が増し、経済活動が活発化したことを多くの人が感じていることがわかりました。このような効果が鹿児島中央駅周辺地域や市の中心部だけでなく、市の全域に広く行き渡っているか、地区の差が拡大したと感じる人もいるが実際はどうか、地域内を走る公共交通の現状はどうか、今後の検討課題になると思われます。