

「九州新幹線・川内駅についてのアンケート」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

2017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

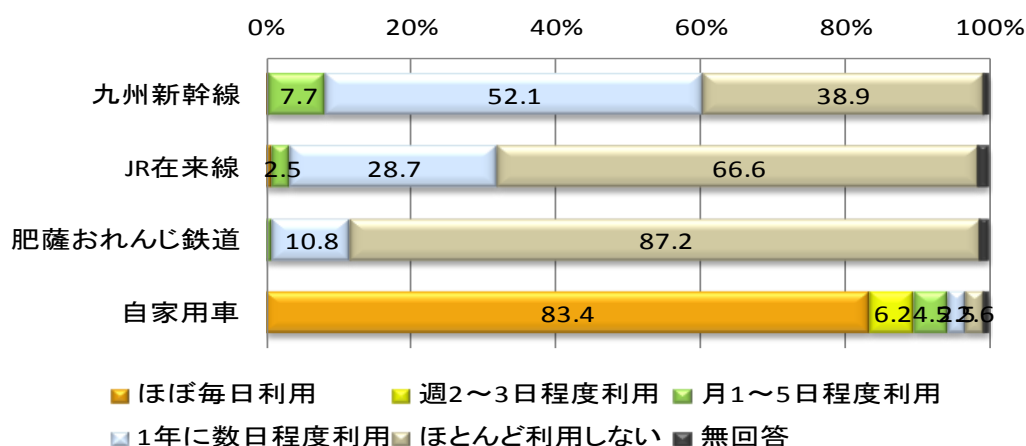
【回答者のプロフィール】

- ・薩摩川内市の旧川内市域にお住まいの18歳～79歳の方から無作為で（くじ引きのような方法で）1500人を選び、アンケートを郵送させていただきました。回答を返送してくださった方は530人でした。（有効回収率35.6%）
- ・うち男性は45.3%、女性は54.3%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21.3%、40歳代・50歳代31.7%、60歳代・70歳代46.4%で、若年層の比率が低くなっています。
- ・薩摩川内市での居住年数が「50年以上」は28.3%、「30年以上」は58.3%で（50年以上を含む）、長期にわたり住んでいる人が多いことがわかります。住んでいる理由では（11の選択肢からいくつでも選択）、「もともと住んでいた」（54.3%）、「自分や家族の職場がある」（27.6%）、「配偶者の出身地」（20.8%）の3項目が高い比率です。
- ・職業を持っている人は全体の64.2%、学生は1.5%でした。従業者・学生の通勤・通学先は薩摩川内市内が80.4%を占めています。薩摩川内市以外の鹿児島県内は、鹿児島市を含めて、10.8%でした。

【九州新幹線、JR在来線、肥薩おれんじ鉄道、自家用車の利用】

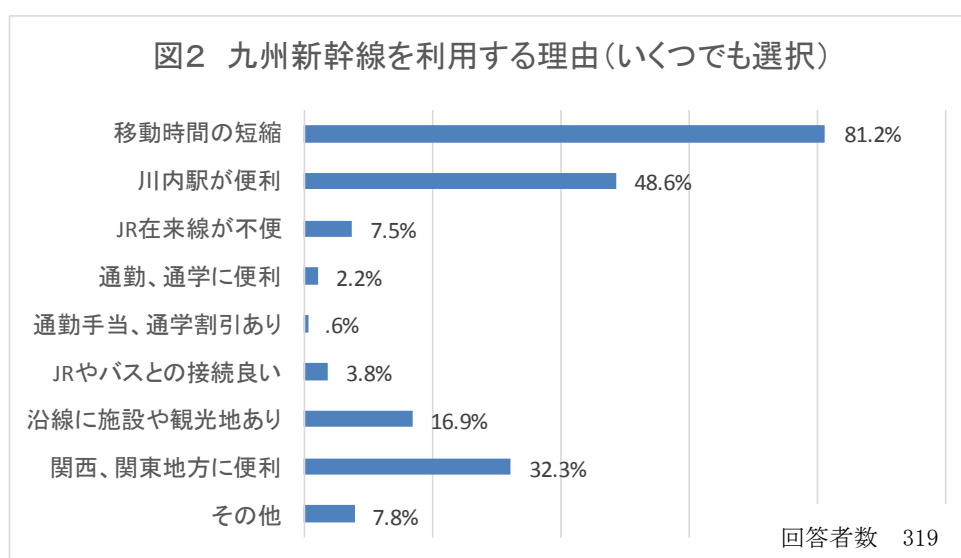
自家用車（家族の運転を含む）は、「ほぼ毎日利用」が83.4%、「週に2～3日程度利用」は6.2%で、9割の人は日常的に利用しています（図1）。

図1 交通機関の利用



一方、九州新幹線は「ほとんど利用しない」が 38.9%、「1年に数日程度利用」が 52.1%です。また、JR 在来線は「ほとんど利用しない」が 66.6%、「1年に数日程度利用」が 28.7%でした。肥薩おれんじ鉄道は「ほとんど利用しない」が 87.2%でした。鉄道を日常的に利用する人は少なく、その中では九州新幹線の利用が他よりも多くなっています（図 1）。

九州新幹線を利用する人に、新幹線を利用する際の主な降車駅・目的地を尋ねると「鹿児島中央駅」が最も多く 72.9%、次いで、「博多駅」61.1%、「関西地方」24.0%、「熊本駅」15.0%が挙げられています。また、新幹線を利用する理由では（9 項目の中から当てはまるものをいくつでも選択）、「移動時間が短縮できるから」「川内駅が便利だから」「関西、関東方面に行くのにも便利だから」の 3 項目で比率が高くなっています（図 2）。九州新幹線の利用者にとっては移動時間短縮や大阪・東京方面への直通、川内駅の便利さの効果が大きいと言えます。



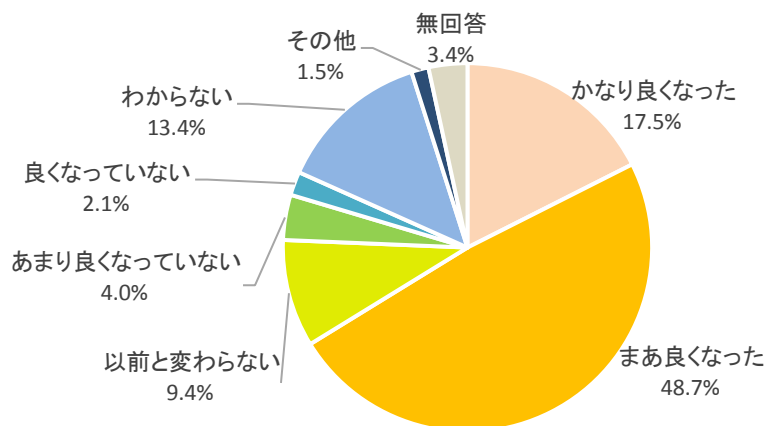
以上の結果から、旧川内市域での日常的な交通手段は自家用車であると言えます。他方、九州新幹線は、利用しない人が約 4 割で、利用する人もほとんどが 1 年に数日程度です。鹿児島や福岡、関西・関東方面に行く場合など中・長距離移動の際に利用される交通機関であることがわかります。鹿児島中央駅や博多駅の利用が多いことから、九州新幹線によって特に九州内での移動は便利になったと言えるようです。

JR 在来線や肥薩おれんじ鉄道の利用者は九州新幹線より低い割合です。九州新幹線開業後の JR 在来線や肥薩おれんじ鉄道の利用頻度については「変わらない」が 48.1%と半数であるものの、「減った」という回答も 31.9%と比較的高い数値でした。JR 在来線や肥薩おれんじ鉄道の利用動向に九州新幹線開業が影響している可能性が考えられます。

【九州新幹線開業後の川内駅周辺や薩摩川内市全体の様子】

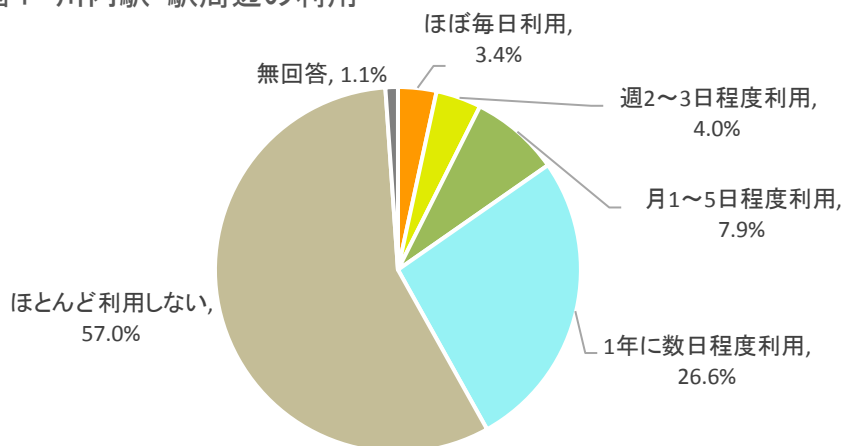
九州新幹線開業を機に行われた川内駅・駅周辺の再開発については、「かなり良くなった」17.5%、「まあ良くなった」48.7%で、回答者の2/3が良いと評価しています（図3）。

図3 再開発後の川内駅・駅周辺の様子

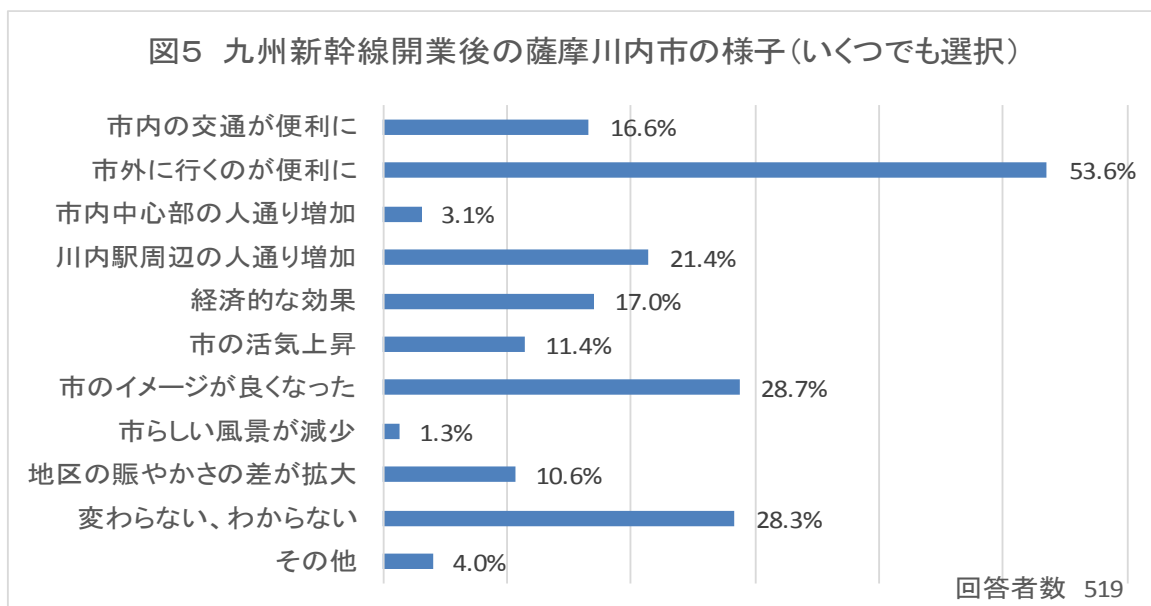


他方、鉄道利用以外のショッピング等での川内駅・駅周辺の利用は「ほとんど利用しない」が57.0%、「1年に数日程度利用」が26.6%です（図4）。再開発の評価からみると、利用の方はあまり進んでいない状況です。

図4 川内駅・駅周辺の利用



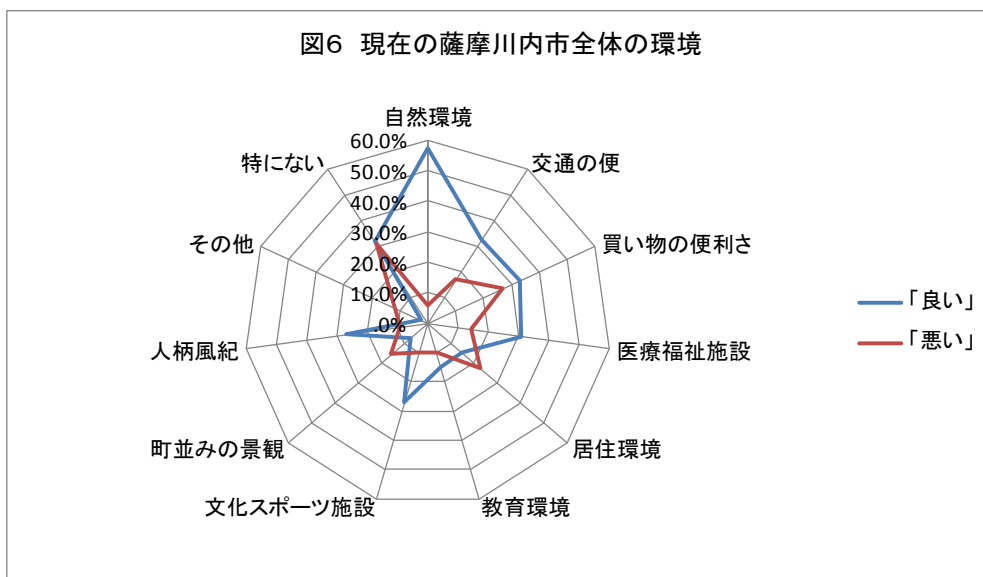
九州新幹線開業後の薩摩川内市の様子については（11項目からいくつでも選択）、「市外に行くのが便利になった」が最も多く、半数の人が挙げています。次いで、「薩摩川内市のイメージが良くなった」、「以前と変わらない、わからない」、「川内駅周辺の人通りが多くなった」が20%台です（図5）。



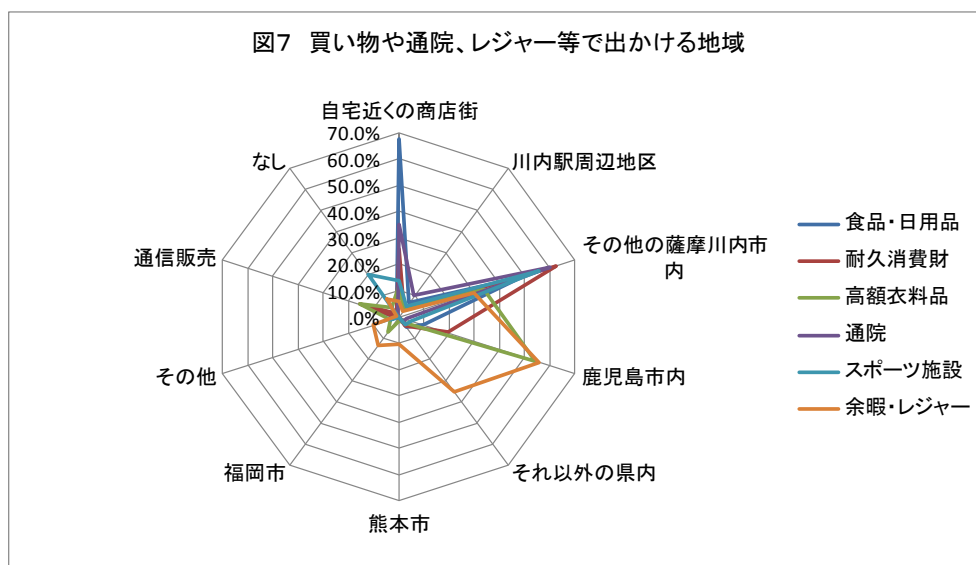
九州新幹線開業により市外への交通アクセスが向上したと多くの人を感じていますが、経済的な効果や市の活気の上昇を感じている人は多くなく、特に大きな変化はないと思っている人もいます。鉄道利用以外で川内駅や周辺地区を利用する人もそれほど多いとは言えません。九州新幹線の影響として、市外への交通アクセス以外はあまりはつきりと感じられていない状況だと思われます。なお、地域の格差拡大等のマイナスの影響があると思う人も少ないことがわかります。

【薩摩川内市全体の生活環境、住みやすさ】

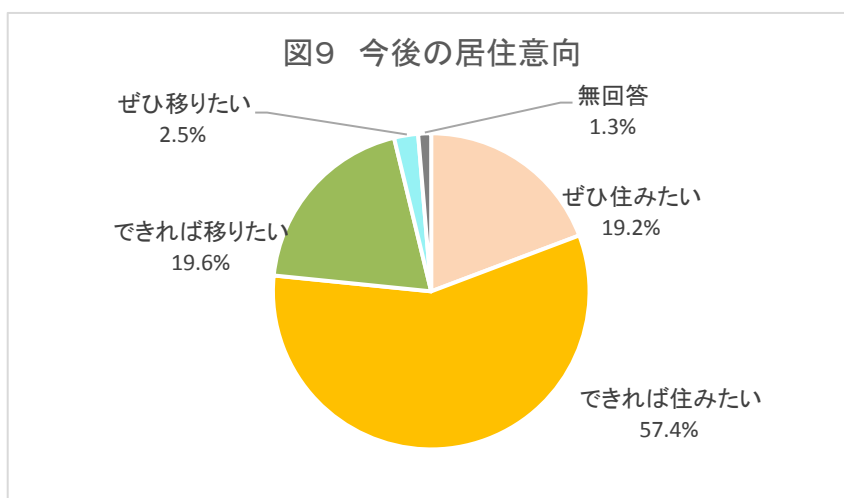
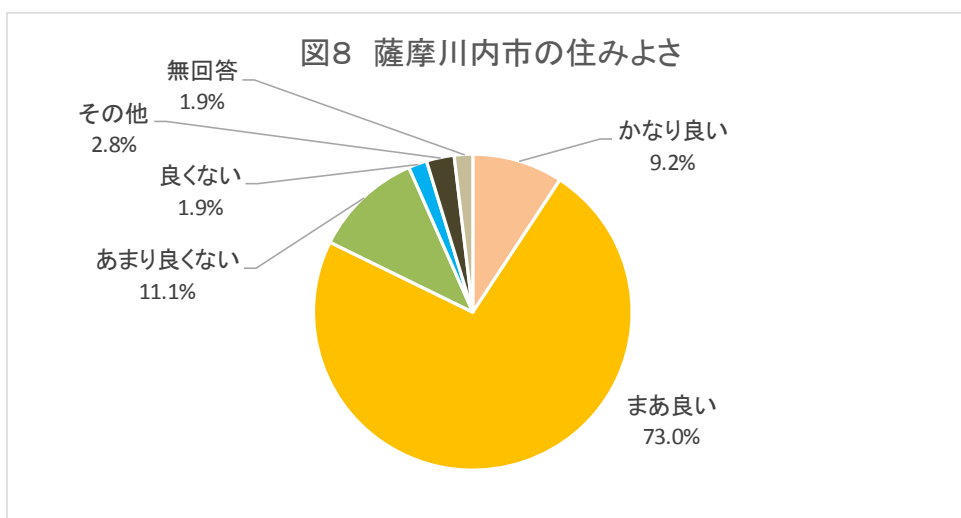
今回のアンケートでは、交通機関の利用とともに薩摩川内市全体の環境についても伺いました（図6）。「良い」の比率が高いのは「自然環境」の57.3%、次いで「買い物の便利さ」、「通勤・通学の交通の便」、「医療福祉施設」が30%台、「文化スポーツ施設」と「住んでいる人の人柄や風紀」が20%台です。「買い物の便利さ」は「良い」と「悪い」の数値が近く、同じ旧川内市域でも買い物が便利なところと不便なところがあるのではないかと想像されます。また、「道路・上下水道・公園などの居住環境」や「町並みの景観」は「悪い」の比率が「良い」の比率を上回っています。



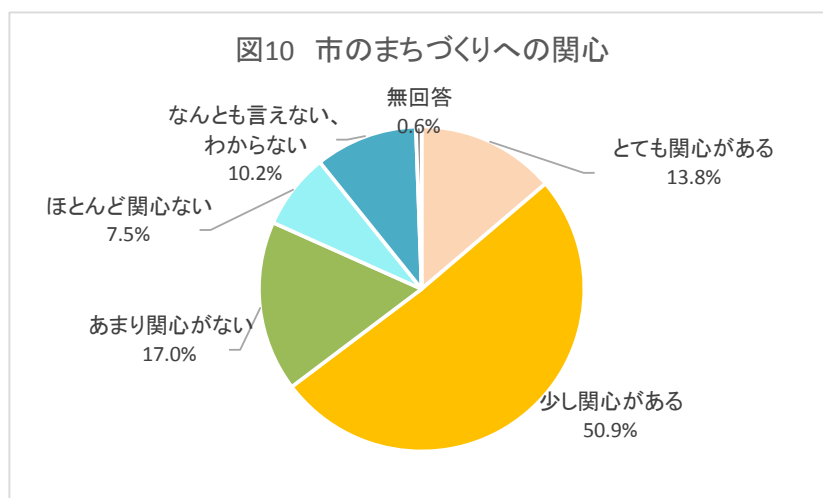
買い物や通院、レジャーなどの際に出かける地域についても伺いました（図7）。食品・日用品や家具・家電などの耐久消費財、通院、スポーツ施設の利用はほぼ薩摩川内市内で行われていることがわかります。ただ、川内駅周辺地区はすべての項目でかなり小さい比率です。高額衣料品の買い物や余暇・レジャーは鹿児島市内の比率が高くなっています。



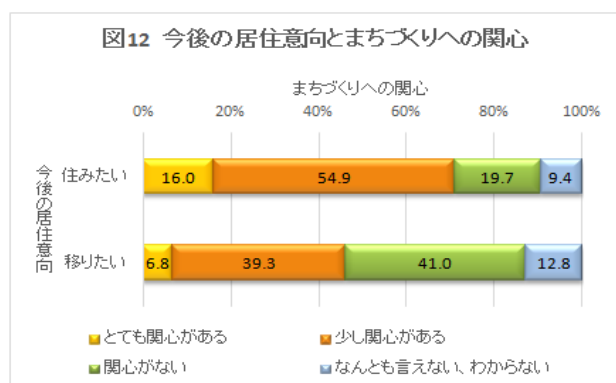
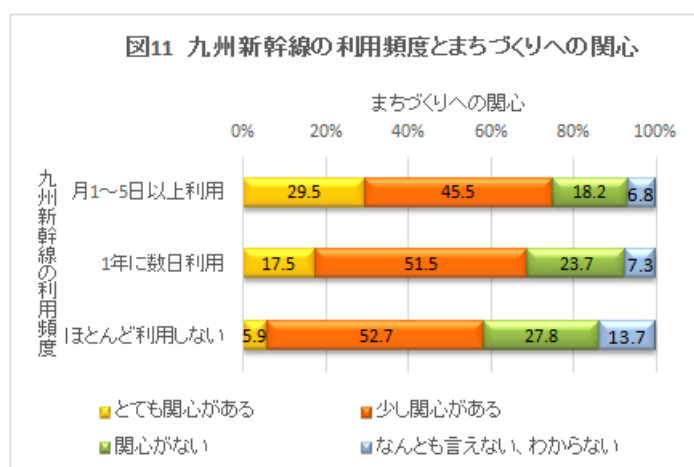
現在の薩摩川内市全体としての住みよさは、「かなり良い」が9.2%、「まあ良い」が73.0%、合わせて「良い」は8割で、高い評価です（図8）。また、現在の居住地に今後も住みたいかという質問に対しては、「ぜひ住みたい」が19.2%、「できれば住みたい」57.4%、合わせて「住みたい」が約8割でした（図9）。旧川内市域に住んでいる人にとって薩摩川内市は全体として住みやすく、人々の居住意向も高いことがわかります。



薩摩川内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「なんとも言えない、わからない」が合わせて1/3でした（図10）。



まちづくりへの関心と他の項目とのクロス集計（無回答は除く）の結果では、女性より男性の方で、年代別では40歳代以上で関心がある人の比率がやや高いことがわかりました。また、九州新幹線の利用頻度や今後の居住意向との関連がみられました。九州新幹線を利用している人の方が利用していない人よりも、まちづくりに関心があるという回答の比率がやや高くなっています（図11）。今後の居住意向では、「住みたい」人の方が「移りたい」人よりも関心をもつ傾向がみられます（図12）。



【まとめ】

九州新幹線が鹿児島中央駅から新八代駅までの区間で部分開業したのは、2004年3月でした。その直後の2004年10月、当時の川内市など1市4町4村が合併して人口約10万人の薩摩川内市が誕生しました。市域は東シナ海沿いの地域から内陸部、甕島列島などを含み、地形や土地利用形態は多様です。鉄道路線からかなり遠い地域もあります。今回は九州新幹線の影響をテーマにしていますので、九州新幹線等の鉄道路線が走っている旧川内市域にお住いの方々にアンケートをお願いしました。この結果概要は、薩摩川内市全体の状況ではなく旧川内市域の状況を反映したものとと言えます。

薩摩川内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」、「通勤・通学などの交通の便」、「医療福祉施設」、「文化スポーツ施設」「住んでいる人の人柄や風紀」も「良い」が30%前後と比較的高い比率です。「買い物の便利さ」は「良い」と「悪い」の数値が近く、同じ旧川内市域でも買い物が便利なところと不便なところがあるのではないかと想像されます。

このような生活環境のなかで、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、鉄道を日常的に利用する人はごく少数です。「ほとんど利用しない」という回答は、肥薩おれんじ鉄道では87.2%、JR在来線では66.6%、九州新幹線では38.9%でした。九州新幹線を利用する人の利用する理由から、新幹線は中・長距離移動の際に使われる交通手段であることがわかります。九州新幹線開業後の薩摩川内市の様子についても、「市外に行くのが便利になった」が最も多く(53.6%)、中・長距離移動と移動時間の短縮という新幹線の特徴は多くの人に認識されていると言えます。他方、市のイメージ向上や川内駅周辺の人通りの増加、経済的な効果などの項目は2割前後と、それほど高い割合ではありませんでした。

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、通院、文化・スポーツ施設の利用はほぼ薩摩川内市内で行われています。旧川内市域に住んでいる人にとっては、日常的に必要な買い物の場所や医療等の施設は整っていると思われます。一方で、高額衣料品の買い物は鹿児島市内がかなり高い比率となっています。また、余暇・レジャーの場所は鹿児島市内のほか、薩摩川内市と鹿児島市以外の鹿児島県内が高い比率です。ただ、川内駅周辺地区はすべての項目でかなり小さい比率です。九州新幹線開業を機に川内駅と駅周辺では再開発が行われました。再開発後の川内駅・駅周辺の様子については「良い」という評価が全体の2/3を占めるものの、「ほとんど利用しない」が半数であり、利用はあまり進んでいないようです。

薩摩川内市の住みよさへの評価や今後の居留意向は全体として高いと言えます。また、市のまちづくりに関心を持っているという回答は約6割でした。まちづくりへの関心は、九州新幹線を利用する人の方が利用していない人よりも、また、今後の居留意向を持つ人の方が持たない人よりも、高い傾向がみられます。九州新幹線開業の効果として、現状では、市外へのアクセス向上を多くの人が挙げていますが、それだけでなく、薩摩川内市の中的生活環境整備にどのように関連させるのかが今後の課題であると思われます。