

受託研究報告

令和3（2021）年度 九州運輸局受託調査業務ⁱ 地方の鉄道路線活性化に向けた調査報告

中村学園大学 流通科学部

坂本 健成・浅岡 由美

1. はじめに（要旨）

令和3（2021）年度の九州運輸局受託調査業務では、鹿児島県（鹿児島市・指宿市・枕崎市）においてJR指宿枕崎線の利用者層をターゲットとした実態調査（対面および留置によるアンケート調査）を行った。また、同路線が抱える課題について旅行会社の視点から助言を得る目的で九州管内大手旅行会社にヒアリング調査を行った。その結果、指宿観光については、観光地としてのコンテンツの磨き上げとそれらに関する広報、移動手段の利便性向上が、枕崎観光については、観光全般に関する情報提供、公共交通機関の充実が課題であることを確認した。特に枕崎は旅行者に観光地として認識されているか疑問が残る結果となり、「鯉」という強力な観光資源をうまく活用する等、県・市・観光関係団体および地域住民が一体となった「観光地域づくり」の必要性を認識するに至った。

2. 調査の目的

九州は、福岡市や北九州市のような大規模人口集積と高次都市機能を有する大都市のほか、県庁所在地を中心とした都市圏が適度に分散し

た地域構造をしている。各都市圏の間には地方都市が存在し、それらを繋ぐ形で鉄道路線が引かれている。他方、それらの間には主として中山間地が広がっており、北部九州の一部地域を除くと鉄道利用は急激な減少傾向にある。実際、例えば指宿枕崎線の指宿駅から枕崎駅間における平均通過人員は、1987年のJR九州発足時の942人／日から現在は277人／日にまで3分の1以下に落ち込んでいる。

こうした状況を踏まえると、九州の中でも特に地方部に位置する路線について、その活性化を考えることは、九州全体ひいては日本全国における地方鉄道の活性化に資するものと考えられるが、その検討のためには正しい実態把握を行うことが重要だと考える。

九州運輸局は、平成30年度調査事業において鉄道事業者や鉄道路線を抱える自治体へのアンケート調査等を実施し、その成果として「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」を取りまとめ、「事業者と自治体が平時からコミュニケーションを取り、鉄道の維持・活性化に共創の意識をもって取組むべき」との提言を行った。この提言も踏まえ、JR九州は令和元年11月よ

ⁱ 流通科学研究所は令和3（2021）年度に九州運輸局と研究関連契約として調査業務を受託した。

研究関連契約（調査業務委託）：「地方の鉄道路線の活性化に向けた調査業務」

発注者：九州運輸局

研究代表者：坂本健成

共同研究者：浅岡由美

研究期間：令和3（2021）年10月18日～令和4（2022）年3月31日

本稿は、令和3（2021）年度末に九州運輸局に提出した調査報告書にもとづいて作成しているが、一部、最新データに差し替える等の加筆修正を行っている。

調査報告書の請求先：福岡市城南区別府5-7-1 中村学園大学流通科学研究所

り沿線自治体、九州運輸局とともに「線区活用の検討会」を立ち上げ、これまでにない積極的な対話を開始した¹。当該検討会では、JR九州と沿線自治体の双方が自ら考えた活性化策を持ち寄り、実際に取組み始めたところである。一方、取組の検討・実施に当たっては、各路線の利用状況の正確な把握が必要であるとの議論が生じたことから、JR九州が「沿線住民」をターゲットとした利用実態調査（アンケート調査）を実施することとなった。

そこで、本調査では指宿枕崎線を対象として、JR九州の調査ターゲットである「沿線住民」を除いた残る主要な利用者層である「観光客（旅行者）」をターゲットとした利用実態調査を行うことにより当該取組を応援することとする。

3. 調査

(1) 概要

本調査は、旅行者をターゲットとしたアンケート調査（インターネット利用）と九州管内の大手旅行会社へのヒアリング調査の2つに大別される。

アンケート調査は、鹿児島市・指宿市・枕崎市の3地点において調査員による対面調査²と宿泊施設等での留置調査³を実施した。対面調査は、鹿児島中央駅（鹿児島市）と指宿駅・砂むし会館「砂楽」・西大山駅（いずれも指宿市）で行い、留置調査は指宿市（市内13か所の宿泊施設）・枕崎市（市内15か所の宿泊・観光施設等）で行った（表1）。調査票（Webサイト）は、地点毎に3種類を作成し、いずれの内容も主旨は「当該調査地点までの交通手段とその選択理由」、「今回の旅行計画やそこまでの交通手段」等について尋ねるものである。地点毎の調査票の主な相違点は、鹿児島市では指宿・枕崎への訪問意向および交通手段等を、指宿市では枕崎への訪問意向および交通手段等を、枕崎市では指宿への訪問意向および交通手段等を尋ねるといように、調査地点からの観光動線に応じた設問内容になっていることである。

ヒアリング調査は、旅行会社の視点から指宿枕崎線の課題等の知見を得る目的でアンケート調査の速報値に基づき九州管内の大手旅行会社に協力を依頼し実施した（表2）。

表1 調査概要

調査区分	Web アンケート調査			
調査地	鹿児島市	指宿市		枕崎市
調査方法	対面調査	対面調査	留置調査	留置調査
対象者	旅行者（各地点での有意抽出）			
場所	鹿児島中央駅構内（改札外）および周辺	指宿駅構内（改札外）および周辺、砂むし会館「砂楽」館内および周辺、西大山駅周辺	指宿市内の宿泊施設 13か所	枕崎市内の宿泊施設 15か所
調査期間	令和3年11月13日(土)～11月14日(日)		令和3年11月中旬～12月5日(日)	

- 1 うち、肥薩線は令和2年7月の豪雨による被災・不通を受けて検討が中断された。
- 2 新型コロナウイルス感染予防のため調査員が旅行者にアンケートのURL（QRコード）を記載した「アンケート調査ご協力お願い」用紙を配布し、旅行者自身のスマートフォンを使用して回答する方法とした。調査員は旅行者の回答を対面でサポートする。時間のない旅行者には後からの回答を依頼した。調査員は2～3時間の事前指導を受けた中村学園大学流通科学部の学生を雇用した。また、鹿児島市と指宿市では、現地の高校生が「総合的な学習の時間」の一環として加わった。
- 3 各施設への連絡調整・調査票の配布には、公益社団法人指宿市観光協会、枕崎市役所水産商工課にご協力をいただいた。

表2 ヒアリング調査概要

調査区分	ヒアリング調査
調査地	福岡市
調査方法	半構造化インタビュー ⁴
協力者	九州管内の大手旅行会社
調査日	令和4年2月21日（月）

(2) アンケート調査の結果

3地点のアンケート調査では、鹿児島市311件、指宿市167件、枕崎市20件の有効回答を得た。男女比および年代、職業の内訳は表3のとおりである。紙幅の都合により各地点の詳細データの提示は割愛するが、以下に調査結果から得られた示唆として、1) 来訪者の属性、2) 指宿観光に期待すること及び課題、3) 枕崎観光に期待すること及び課題、の概略を示す。

ずれの地域においても概ね同様の傾向が見られた。すなわち、性別はやや「男性」が、年代は男女あわせると「40代以降」が多い傾向であった。ただし、指宿市と枕崎市では「20代」の若者も多く来訪していた。職業はいずれも「会社員・公務員」がもっとも多く、居住地は各地とも「九州圏内」が約60%で最多、次いで関東が約12~22%、近畿が約10%の順となった。なお、3地点ともにリピーター（2回目以上の来訪者）が概ね40%を超えていた。

1) 来訪者の属性

鹿児島市、指宿市、枕崎市の調査における来訪者の属性は、枕崎市の回答者数が少なく、鹿児島市、指宿市と一概に比較はできないが、い

2) 指宿観光に期待すること及び課題

指宿について、リピーターが感じる魅力（または未訪問者が抱く期待）には、「砂むし風呂」、

表3 回答者の属性

調査地	鹿児島市				指宿市				枕崎市			
有効回答数	311件				167件				20件			
性別 年代	男性	51.4%	女性	47.9%	男性	52.7%	女性	45.5%	男性	65.0%	女性	35.0%
	10代	3.9%		3.5%	10代	3.0%		1.8%	10代	-		5.0%
	20代	8.0%		9.3%	20代	19.2%		12.0%	20代	25.0%		5.0%
	30代	6.4%		6.1%	30代	7.2%		8.4%	30代	10.0%		5.0%
	40代	10.6%		8.0%	40代	7.2%		7.2%	40代	10.0%		5.0%
	50代	9.6%		10.0%	50代	9.0%		9.0%	50代	5.0%		15.0%
	60代	10.3%		5.5%	60代	6.6%		7.2%	60代	10.0%		-
	70代以上	2.6%		5.5%	70代以上	0.6%		-	70代以上	5.0%		-
職業	学生			12.9%	学生			12.6%	学生			10.0%
	会社員・公務員等			58.5%	会社員・公務員等			70.7%	会社員・公務員等			60.0%
	自営業・経営者			7.7%	自営業・経営者			4.8%	自営業・経営者			5.0%
	主婦・主夫			12.2%	主婦・主夫			7.2%	主婦・主夫			10.0%
	無職			5.8%	無職			3.0%	無職			5.0%
	アルバイト			0.3%	フリーター			0.6%	アルバイト			5.0%
	パート			1.3%	美容関係			0.6%	年金受給者			5.0%
	団体職員			0.3%	俳優			0.6%				
	団体役員			0.3%								
	その他			0.3%								

※非回答等のデータを除外しているため合計が100%にならない場合がある

4 福岡県における「まん延防止等重点措置」発令中（令和4年1月27日～3月6日まで）であったため、対面5名・オンライン（Teams）3名にて実施した。

「温泉」、「そうめん流し」、「自然の景観」、「グルメ」、「最南端の駅」、「砂の道 ちりりんロード」、「ショッピング」が挙げられた。このことから、指宿は観光地あるいは観光素材としてのポジションを確立していると考えられる。しかし、一方では、指宿に行ってみたくて思わない理由として「どんな観光ができるかわからない」及び「移動が不便」(約40%)、「観光地としての魅力を感じない」(約20%)等が挙げられた。よって、指宿においては、観光地としての磨き上げとその広報、移動手段の利便性の向上が課題であると捉えられる。

なお、筆者らが指宿市内を巡った所感からは、指宿駅を降りてから目の前に広がる光景に観光地としての趣が欠如していること、広範なエリアに観光スポットが分散しており周遊がしづらいこと、加えてエリア内の観光情報(案内図・地図等)が充実しているとはいえないことが具体的な課題として感じられた。

指宿市では令和5(2023)年に指宿港海岸整備事業が完成年度を迎え、海岸エリアの観光の魅力が増すものと考えられる〔1〕〔2〕。これを機にハード、ソフトを組み合わせた観光地としての魅力の向上が求められる。

3) 枕崎観光に期待すること及び課題

枕崎について、リピーターが感じる魅力(または未訪問者が抱く期待)には、「鰹料理」「自然の景観」「焼酎蔵」「ラーメン」「その他のグルメ」「ショッピング」と食に関連した魅力が多く挙げられた。ただし、今回の調査では枕崎市内の主要宿泊施設15か所にて約1か月間の留置調査を実施したにもかかわらず、その結果として20件の回答データしか収集できなかったことを考慮すると、上記に挙げた枕崎の魅力が、指宿のように観光素材として確立しているかは判断が難しい。この点、次の「枕崎への訪問意向」の結果が参考になる。

枕崎への訪問意向に関して、特に注目すべき

は、「枕崎に何があるか(どんな場所か)わからないため答えられない」が鹿児島市と指宿市の回答をあわせて約48%であった点である。これは鹿児島市の調査において「指宿に何があるか(どんな場所か)わからないため答えられない」と答えた人の4倍以上も多い結果であった。しかし一方では、未訪問者が抱く期待として「とても行ってみたい」「わりと行ってみたい」との回答は鹿児島市と指宿市をあわせて約74%と非常に多い結果であった。

以上のことから、「食に関連した魅力」が枕崎の観光の魅力として広く認知されていると判断できる。ただし、「行ってみたいと思わない」、「どんな観光ができるかわからない」、「観光地としての魅力を感じない」という未訪問者の意見や「時間がない(遠すぎる)」、「移動が不便」、「一度行けば十分」といったリピーターの意見もあった。したがって、枕崎においては、まずは観光情報の提供不足、公共交通機関の不便さの2点を改善することが大きな課題であるといえる。

なお、参考までに枕崎までの公共交通機関によるアクセスを記述しておく。

JR 指宿駅発、JR 枕崎駅行は1日5本(11:30、13:19、17:14、18:35、20:06)であり、枕崎から指宿へは1日2本(7:35、13:20)、鹿児島へは3本(6:04、15:53、20:05)、山川へは1本(18:40)である。鹿児島中央駅、指宿駅から枕崎駅へJRを利用して日帰りで往復する場合、以下の1通りしか方法がない。すなわち、往路は、鹿児島中央駅9:56⇒指宿駅10:47(いぶたま1号)、指宿駅11:30⇒枕崎駅12:56である。すると枕崎駅に到着してからの観光時間は約3時間しかない。復路は、枕崎駅15:53⇒指宿駅17:13⇒鹿児島中央駅18:43である。公共交通機関を利用すると3時間の滞在のために往復5時間半の移動時間を費やすことになる。

このように枕崎観光では、公共交通サービスの質および量がともに不足していることが明らかである。したがって、一般旅行者がJRを利用して枕崎を訪ねることのハードルは非常に高いといわざるを得ず、時間的な余裕があり体力にも自信がある観光客や鉄道そのものを楽しむ一部の旅行者以外に訴求することは極めて難しいといえる。

なお、筆者らが枕崎市内を巡った所感からは、枕崎が観光地として広く一般に認知されているかは疑問が残る。せっかく指宿まで公共交通機関を使って来訪しても、その先の枕崎に旅の目的地となる光るコンテンツがなければ、旅行者は指宿駅から枕崎方面に向かって足を伸ばそうとはしないはずである。とはいえ、枕崎現地には「鯉」をはじめとする隠れた強力な観光素材があった。それらをうまく活用して体験型コンテンツを造成する等、観光地としての魅力とその認知度が向上すれば、JR指宿枕崎線活用の契機になる可能性は否定できない。

（3）ヒアリング調査の結果

ヒアリング調査では、1）アンケート調査への所見、2）JR指宿枕崎線の課題、3）JR指宿枕崎線の活性化策、4）インバウンド、の4点について、九州管内の大手旅行会社からコメントをいただいた。

1）アンケート調査への所見

今回の調査結果については旅行会社が認識する指宿及び枕崎の観光の状況と概ね一致した。そのうえで、指宿は鹿児島県内からの旅行者も多い地域であるが、そのほとんどは自家用車を使って来訪するため、JR指宿枕崎線の集客はインバウンドも含めた関東圏等の域外観光客が

メインターゲットになるだろうとのことであった。

2）JR指宿枕崎線の課題

西大山（指宿）や枕崎には、知覧茶、^{えい}穎娃弁（方言）、鯉、野間岬といった魅力的な素材が多いが、観光コンテンツと呼べるレベルのものは少なく、観光資源・観光地としての磨き上げが不十分である。少なくとも「トリップアドバイザー⁵」に登録されるレベルの質の高いコンテンツが必要であるとのコメントをいただいた。

特に、枕崎に関しては周辺地域の魅力的な素材を活用し、広域的な連携による観光地としての磨き上げ・仕組み作りが必要で、イベント等での一過性の集客よりも継続的な集客を目指して一つ一つの観光資源を磨き上げつつ、それらをつなぐためのシステム作りが重要であろう。

3）JR指宿枕崎線の活性化策

JR指宿枕崎線の活性化策としては、①旅先でのコンテンツの磨き上げ、②列車自体のコンテンツ化、③移動環境の整備、④地元自治体との協力、という4点から提言があった。

①旅先でのコンテンツの磨き上げ

現時点では観光客にとって枕崎エリアが観光地として認識されていないため、自然・文化・食等の魅力的な素材を活用し、周辺自治体とも連携して広域的な観光地形成を行う必要がある。例えば、南さつま市ではサイクルツーリズムを推進しており同市と連携すれば、福岡県糸島市の「e-bike⁶」のような取組を推進することもできる。肥薩線の「サイクルトレイン⁷」も参考にできるだろう。その他、枕崎から開聞岳にかけて海からの眺めも

5 ホテルの宿泊、レストラン、観光名所などの旅行に関する体験談や価格比較ができる世界最大の口コミサイト〔3〕。

6 約3時間の充電で最長130km走行できる電動アシスト機能付き自転車。福岡県糸島市では観光協会や主要宿泊施設等で貸し出しを行っており、自然を肌で感じられるだけでなく交通渋滞の緩和にも貢献している〔4〕。

7 肥薩おれんじ鉄道で実施されている自転車を列車内にそのまま持ち込めるサービス〔5〕。

素晴らしく遊覧船などの活用も考えられる。

②列車自体のコンテンツ化

枕崎エリアの観光地化が進んだとしても、現状では主な移動手段はレンタカーにならざるを得ない。レンタカーからの転換を図るには「列車に乗ること」自体が目的化されるような仕掛けが必要である。列車自体のスペックを上げることが難しいのであれば、例えば、平成筑豊鉄道の「コトコト列車⁸」のように今の列車を活用して実現可能な戦略を考えてみてはどうか。指宿から枕崎までの1時間20分程度を活かせば、下記のようなテーマ性を持った列車を走らせることも考えられる。

- ・知覧茶体験列車（南九州のブランド茶・知覧茶を体験）
- ・颯娃弁体験列車（颯娃弁について解説・ネイティブ話者と颯娃弁体験）
- ・指宿・枕崎物産列車（指宿・枕崎エリアの地元商品の試食・QRコードの読取による購入）
- ・ショートフィルム列車（QRコードの読取によりショートフィルムを上映）
- ・以上を地元の水産系・農業系学校と連携して取組むことも考えられる

なお、上記の取組を行ううえでは費用がネックとなるが、国の補助金等を活用した実証として開始すれば補助金事業内に基礎となる土台作りができ、事業終了後は自主運営できる可能性がある。

③移動環境の整備

指宿・枕崎間の移動は、現状の本数では行くことはできても戻って来ることができない。列車の本数を増やすことが難しいのであれば、土日限定でコミュニティバス等が運行するだけでも改善が期待できる。また、駅に

着いてからの二次交通の整備も重要で、既存の交通モードのみならず上記糸島のe-bikeのような取組も併せて考えていく必要がある。

④地元自治体との協力

なお、上記①～③においては、地元住民と自治体が協力して主体的に取り組むことが不可欠である。既出の平成筑豊鉄道の「コトコト列車」でも停車駅での伝統芸能披露や社内での里山の説明、地産地消弁当の提供など、手作り感ある旅を造成するために地元自治体から相当の協力を得ている。JRと沿線自治体が連携して取組んでいくことが重要である。広域的な連携とも関連するが、観光地として指宿・枕崎エリアを見れば、個々の自治体単独では難しいとも考えられるため、ここでも周辺自治体が一体となって検討していく必要があるだろう。

4) インバウンド

インバウンドへの訴求についても、基本的には上記①～④のような取組が欠かせないが、さらに多言語化やガイドの確保・育成といった受入環境の整備が必要である。これについては、現時点で受入環境が整っているのは指宿のみであると思われ、結果的に外国人旅行者は指宿に滞在するのみになっているのが現状である。

最近のインバウンドは特に、旅先にストーリーを求める傾向にあり、観光地としてのテーマの磨き上げも併せて重要な課題である。

4. むすびに

最後に、調査結果を踏まえたうえでJR指宿枕崎線の活性化について提言することで、本調査事業のテーマである「地方の鉄道路線活性化」への示唆としたい。

8 平成筑豊鉄道（株）が運行する観光列車で、時速30km前後のゆっくりとした速度で直方駅から行橋駅までの景色を眺めながら地元産食材を使った本格フレンチコース料理を味わうことができる〔6〕

現状の公共交通網を活用して指宿・枕崎観光を行うことは非常に難しいのが現状である。かといって、昨今の鉄道事業者における厳しい経営状況等を踏まえれば、指宿枕崎線の増便・ダイヤ改正といった鉄道サービスの改善措置もまた難しいであろう。そうであれば、公共交通網を鉄道のみにも頼るのではなく、路線バスやコミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家所有償運送事業、レンタカーといった、ありとあらゆる交通手段を総動員することも公共交通網を活用した指宿・枕崎観光を現実的なものにする一つの手段ではなかろうか。

一方では、観光客だけで指宿枕崎線を維持することも難しい。したがって、生活路線として地元住民に乗ってもらうことも同時に考える必要がある。地元住民の生活路線としての役割も果たしながら、その上で住民が乗車しない時間帯や土日休日等のスポットを利用して観光で活用していくような検討が必要であろう。

他方、観光客に指宿枕崎線を活用してもらうためには、指宿・枕崎の双方が旅の目的として魅力的であることが欠かせない。この点は、「観光地域づくり」の観点からもそれぞれに課題が残る。指宿は、指宿枕崎線の玄関口としての役割が期待され、「2）指宿観光に期待すること及び課題」で述べたとおり観光地としてのポジ션을確立したエリアであるが、アンケートでは「どんな観光ができるかわからない」、「観光地としての魅力を感じない」といった意見も少なくなかった。したがって、指宿では観光地としての更なる磨き上げと効果的なプロモーションを行い、より多くの観光客を指宿に誘客することが求められる。そこでは、観光地域づくりの課題とあわせて、公共交通機関を活用した観光客誘客のための交通のあり方についても検討が必要である。枕崎は、現状、観光地として認知されているとはいいい難く、「鯉」をはじめとした地域の魅力を生かした観光コンテンツ作りから行っていく必要があるだろう。

今回のアンケート調査で、回答者に「今後、どのような取組があれば指宿枕崎線を利用するようになるか」に対する自由記述を求めたところ、「JR 指宿枕崎線の改善・増便」と「地域の情報提供・PR の必要性」に関する意見が多数寄せられた。このことから、旅行者としての純粋なニーズと、それを叶えるための現実的な課題（採算性）との葛藤の思いを読み取ることができよう。旅行者の絶対数が少ないなか、公共交通機関の利便性を向上させることがいかに困難であるかは旅行者もよく理解しているのだろう。それを理解したうえで、旅行者は「地域の情報提供・PR の必要性」を訴えているのである。換言すれば、指宿・枕崎にエールを送っているともいえるのではなかろうか。

最後に、今回の調査では、鹿児島純心女子高等学校・鹿児島県立指宿高等学校の高校生と中村学園大学流通科学部の大学生が協働で調査を行ったが、高校生の郷土愛、地域活性化への意欲の高さ、また、高校生を温かく見守る地域住民や観光客の方々に触れることができた。ここに地元高校生がもつ魅力、能力を活用することを提言したい。指宿・枕崎ともに、観光地としてのコンテンツの磨き上げ、広報・情報提供、移動手段の利便性向上が課題であることを確認したが、個々の課題はいわば線で繋がった大きな観光地域づくりの課題である。この大きな課題を乗り越えるために、鉄道のみならずあらゆる交通手段と観光関係団体、自治体、地域住民、そして高校生をはじめとした地元若者が一体となって主体的に取組んでいかれることに期待したい。それが結果的には鉄道のポテンシャルを生かすことに繋がるだろう。

【参考・引用文献】いずれも2023年1月8日に閲覧・確認

[1] 国土交通省港湾局（2021）「指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業」

<https://www.mlit.go.jp/common/>

坂本 健成・浅岡 由美

001030860.pdf

- [2] 国土交通省九州地方整備局「令和3年度
第4回 九州地方整備局 事業評価監視
委員会」

[http://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/
file/s_top/jigyohyoka/211224/04-
9_2syuuseiibusukikou.pdf](http://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/file/s_top/jigyohyoka/211224/04-9_2syuuseiibusukikou.pdf)

- [3] Tripadvisor HP

<https://www.tripadvisor.jp/>

- [4] 糸島市役所 HP「糸島半島を E-BIKE で
走ろう！」

[https://www.city.itoshima.lg.jp/
s026/020/s020/090/20220704130048.
html](https://www.city.itoshima.lg.jp/s026/020/s020/090/20220704130048.html)

- [5] 肥薩おれんじ鉄道 HP「サイクルトレイ
ン」

[https://www.hs-orange.com/page75.
html](https://www.hs-orange.com/page75.html)

- [6] 平成筑豊鉄道 HP「ことこと列車」

[https://www.heichiku.net/cotocoto_
train/](https://www.heichiku.net/cotocoto_train/)