

平成 30 年 6 月 25 日

## J R 磯新駅の早期設置に向けて（提言）

鹿児島経済同友会 鹿児島活性化委員会  
委員長 福永 浩司

- 鹿児島市磯地区への交通アクセス改善で「稼ぐ観光」を強力かつ早急に推進
  
- 市民の利便性向上や域外来訪者の移動のストレス軽減を図り、人口減少・高齢化に負けないまちづくりを実現
  
- 鹿児島市など本県全体への経済波及効果 57 億円、雇用創出 599 人見込む

### 提言の趣旨

鹿児島経済同友会、鹿児島県経営者協会、鹿児島県中小企業団体中央会の経済 3 団体は、平成 28 年 9 月 15 日に「J R 磯新駅設置に向けた協議会の設置について」の要望書を鹿児島市長森博幸殿に提出し、磯地区への新駅設置を検討・調査する必要性を訴えた。

同時期に新駅設置を希求する地元磯地区住民の陳情もあり、鹿児島市は平成 29 年度に「磯新駅検討調査に関する協議会」を設立した。同協議会では行政、住民、J R、経済団体など関係者が同年度内に一定の方向性を示すことを目標に議論を重ねてきた。

しかしながら、磯新駅を設置した場合の効果や駅の配置等については一定の整理を行うことができたものの、道路交通への影響や費用対効果など、さらなる検討を要するとの意見もあり、駅設置の可能性については、それらを調査検討した上で、総合的に判断すべきとの結果となり、協議会としての結論は翌年度に先送りとなった。

そこで、鹿児島経済同友会は世界文化遺産を生かした「稼ぐ観光」を強力に推進すること、市民の利便性向上や域外からの来訪客の移動のストレス軽減を図り、人口減少・高齢化に負けないまちづくりを実現することを目的に、鹿児島市磯地区に J R 新駅を一日も早く設置することを提言するものである。

以上

## 提言事項

### 1 鹿児島市磯地区への交通アクセス改善により、世界文化遺産を生かした「稼ぐ観光」を強力かつ早急に推進

国内の観光に目を向けると全国的に日本を訪れる海外客（インバウンド）が急増する中、鹿児島を訪れる海外客も著しい伸びを見せている。また今年には明治維新 150 年、NHK大河ドラマ放映があり、国内客の入り込みも目立つ。さらに 2 年後は鹿児島国民体育大会、鶴丸城御楼門完成を控え、鹿児島市は観光浮揚と都市の持続的な発展につながる絶好の機会を得ている。

この点、「明治日本の産業革命遺産」に登録された尚古集成館、異人館など世界文化遺産を有する磯地区は、桜島の絶好の眺望地点としても知られた鹿児島市の主要観光拠点であり、観光客の来訪動機は根強い。ただ交通手段はマイカーやレンタカー、タクシー、バスなど道路利用のみであるため、国道 10 号の慢性的な渋滞や駐車場不足などがネックとなり、当地への訪問のみならず上町地区の歴史文化拠点や周辺の商業施設などへの回遊にも支障を来す状況となっている。

一方、抜本的な解決策として国道 10 号北バイパスの整備を進めているものの、完成時期は見通せず、鹿児島市の観光振興、持続的発展の好機を逸することが懸念される。

そこで鹿児島経済同友会は、鹿児島市磯地区への来訪手段として鉄道利用を新たに加え、交通アクセスを改善することにより、世界文化遺産を生かした「稼ぐ観光」を強力かつ早急に推進することを提言する。

交通アクセスの優劣が観光入込客の増減に影響を与えていることは、他の世界文化遺産登録地の状況を見ると明らかであり（資料編参照）、観光客が快適に移動できる交通アクセスを備えることは観光分野における地域間・都市間競争を勝ち抜くために必須である。あわせて磯新駅の設置は鹿児島駅のポテンシャルを大きく引き上げることもなる。鹿児島駅はJRに加え、路面電車、バス、フェリーなど多彩なアクセス手段を持つとともに、位置的にも世界遺産地区から天文館、鹿児島中央駅をつなぐ中間点にあり、鹿児島市全体の回遊性を飛躍的に高めることが十分期待できる。

一方、より一層円滑な物流を実現するため、九州縦貫自動車道などと広域幹線ネットワークを形成する東西・南北幹線道路の早期完成に向けた官民一体の取り組みも求められる中、磯新駅の設置は観光客らのJR利用を促進し道路渋滞の緩和をもたらすことから物流面にも一定の効果が期待できる。

## 2 定時性、速達性、大量輸送能力を備える鉄道移動で、市民の利便性向上や域外来訪者の移動のストレス軽減を図り、人口減少・高齢化に負けないまちづくりを実現

鹿児島市において人口減少・高齢化は着実に進行しており、国立社会保障人口問題研究所が試算した2045年の同市の人口は50万4,424人と2015年より15.9%減少する一方、この間の高齢化率は24.9%から38.3%に上昇すると見ている。人口減少・高齢化による消費の縮減、社会保障費の膨張、公共インフラの維持更新コスト増大など社会経済活動への影響は甚大で、いかにして負の影響を最小限に食い止め、住民にも域外からの来訪客にも魅力的なまちを作り上げるかが喫緊の課題となっている。

この点、磯地区において住民らは慢性的な渋滞に悩まされるとともに、鹿児島市民の身近な憩いの場として人気を集める磯海水浴場の利用者や錦江湾・桜島ジオパーク学習者にもアクセスの不便を強いており、当地の持つ観光インフラや地域資源としてのポテンシャルを存分に発揮できていない状況にある。

そこで、鹿児島経済同友会は、定時性、速達性、大量輸送能力を備える鉄道移動で、市民の利便性向上や域外来訪者の移動のストレス軽減を図り、人口減少・高齢化に負けないまちづくりを実現することを提言する。

磯地区を訪れる鹿児島市民や域外来訪者の増加で賑わいが増せば、地域に活気が生まれ、住民のまちづくりに対する機運が高まることとなる。また磯新駅は再開発を進める鹿児島駅や上町地区との連携による歴史探訪ルートの充実につながるものであり、鹿児島市民が世界文化遺産にいっそう触れやすく、親しみやすくなる。さらに天文館地区、ドルフィンポート地区との回遊性向上にも資するもので、鹿児島市民にとって、地域への愛着と誇りがますます高まることにつながる。

## 経済波及効果試算

J R磯新駅の新設による鹿児島県全体への経済波及効果を、産業連関分析により以下のとおり算出した。

### 【前提条件】

- ◆磯新駅設置による観光客数の増加 対前年比 3.3%増
- ◆観光消費額の構成比は「旅行・観光消費動向調査」（観光庁、2017年）等を参照
- ◆観光消費増加額の業種別振り分けについては、「新たな観光戦略の提言について」（鹿児島経済同友会、2014年11月）を参照
- ◆鹿児島県「平成23年産業連関分析ツール（39部門）」を用いて試算

### 【試算結果】

1. 観光需要増加額 42億円
2. 観光需要増加額に対する効果倍率 1.37倍
3. 鹿児島県への経済波及効果 57億円
4. 就業者誘発数 599人

（詳細は別紙参照）

# 資料編

－経済波及効果について－

1. 鹿児島市地区の観光客数

		人数(千人)	構成比(%)
日本人	宿泊	2,901	43.2
	日帰り	3,588	53.5
外国人		219	3.3
計		6,708	100.0

資料) 鹿児島県観光統計(平成28年)

2. 観光客の増加数

		増加数(千人)
日本人	宿泊	96
	日帰り	118
外国人		7
計		221

注) 厳島神社の増加率 32.9%(平成29年/20年)  
年間平均 +3.3%を用いて試算

3. 観光消費構成比

日本人 宿泊 構成比		日本人 日帰り 構成比		外国人 構成比	
飲食料品	21.3%	飲食料品	31.0%	飲食料品	41.0%
繊維製品	3.6%	繊維製品	6.9%	繊維製品	10.1%
パルプ・紙・木製品	0.3%	パルプ・紙・木製品	0.5%	パルプ・紙・木製品	0.8%
窯業・土石製品	0.3%	窯業・土石製品	0.5%	窯業・土石製品	0.8%
その他製造工業製品	0.3%	その他製造工業製品	0.5%	その他製造工業製品	0.8%
運輸業	23.5%	運輸業	35.2%	運輸業	10.0%
対個人サービス	50.8%	対個人サービス	25.4%	対個人サービス	36.6%
計	100.0%	計	100.0%	計	100.0%

資料)「旅行・観光消費動向調査」(観光庁、2017年)等

4. 観光消費額単価

		金額(円)
日本人	宿泊	32,120
	日帰り	4,447
外国人		76,072

資料) 鹿児島県観光統計(平成28年)

5. 経済波及効果

需要増額	42億円
------	------

需要増額に対する効果倍率	1.37倍	(他産業に及ぼす経済効果)
--------------	-------	---------------

(単位: 億円、人)

	生産誘発額	うち粗付加価値誘発額	就業者誘発数
直接効果	37	19	419
一次波及効果	14	8	131
二次波及効果	6	4	49
総合波及効果	57	31	599

## 1. アクセス良好な地域

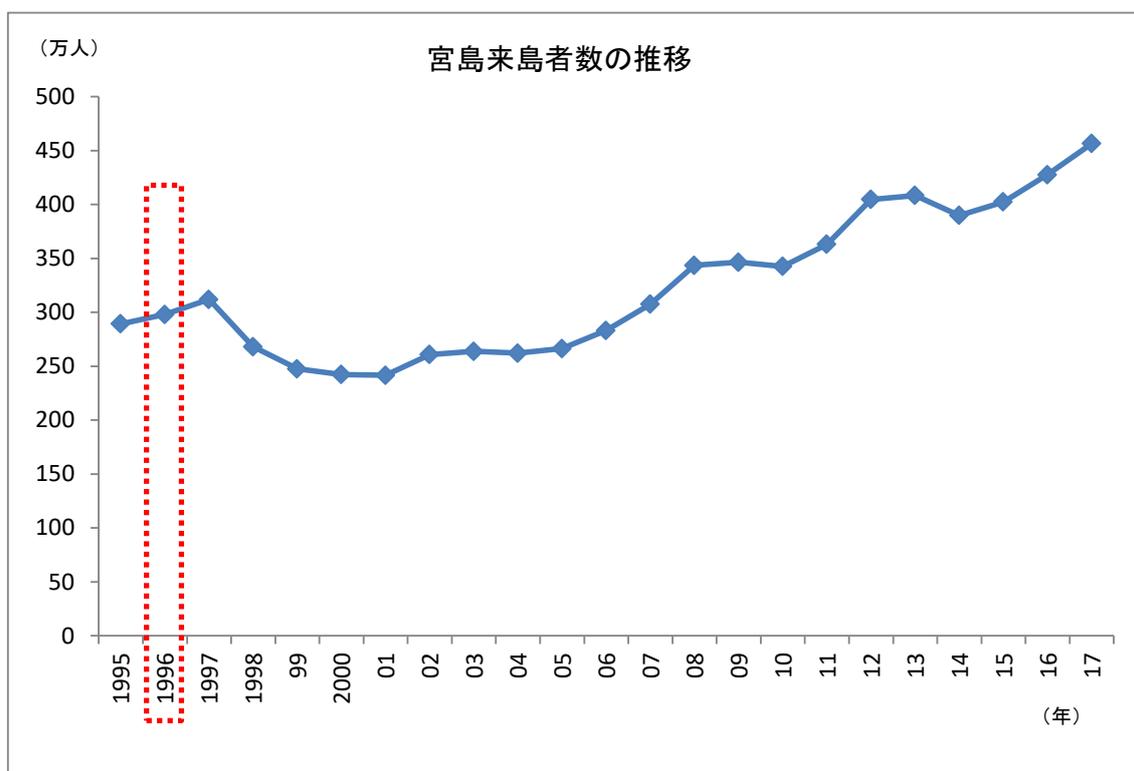
### 【厳島神社（平成 8・1996 年登録） 広島県廿日市市】

J R広島駅から山陽本線・宮島口駅（または広島電鉄本線・広島宮島口駅）まで約 30 分。宮島口駅（または広島宮島口駅）から宮島口棧橋（フェリー乗り場）まで徒歩で約 5 分。J R西日本宮島フェリー（または宮島松大汽船）で宮島まで約 10 分。フェリーは 5～10 分間隔で運行。宮島フェリーターミナルから厳島神社まで徒歩で約 10 分。

電車、フェリーの連携が良く、快適にストレスなく移動できるため、国内外の来訪客の人気を集める一因となっている。

厳島神社がある宮島の来島者数を見ると、世界文化遺産に登録された平成 8（1996）年は 298 万人で前年比 3% プラス、その後平成 10（1998）年から平成 13（2001）年まで前年を下回り続けたが、同年の 242 万人を底に上昇を続け、平成 29（2017）年は 457 万人となった。

また、原爆ドーム（平成 8・1996 年世界文化遺産登録）から宮島まで最短約 45 分で行ける高速船「ひろしま世界遺産航路」もあり、広島県内の回遊を高めている。



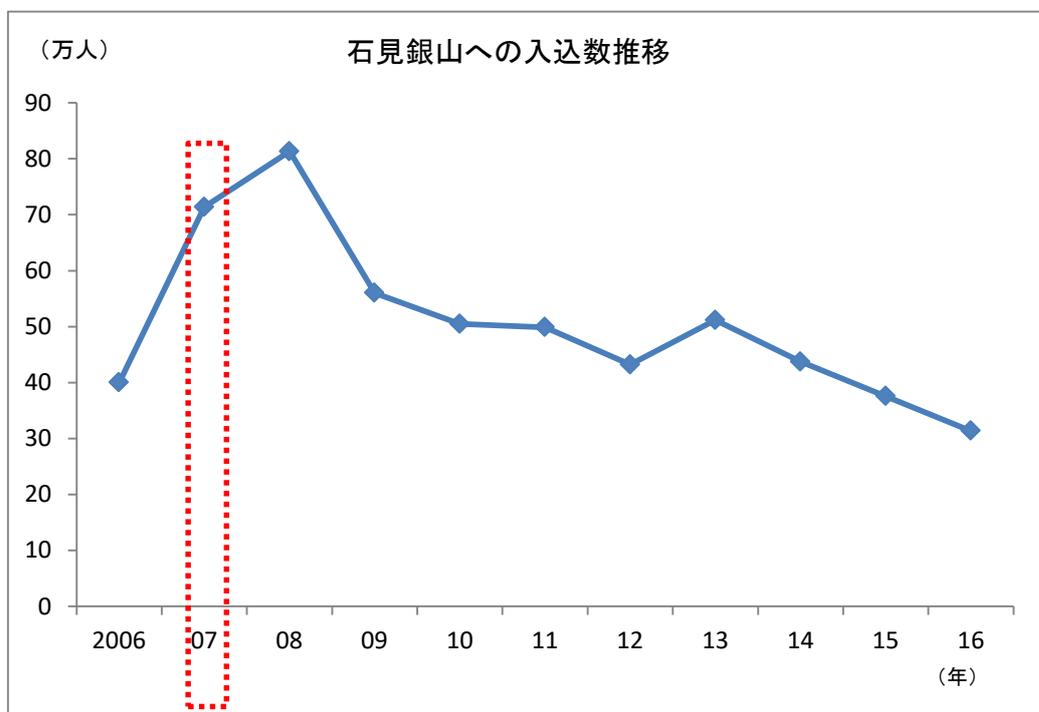
## 2. アクセス不良な地域

### 【石見銀山とその文化的景観（平成 19・2007 年登録） 島根県大田市】

飛行機を使う場合、出雲空港から空港連絡バスで出雲市駅まで約 20 分。鉄道を使う場合は山陽新幹線・岡山駅から特急で出雲市駅まで約 190 分。出雲市駅からは JR 山陰本線で大田市駅まで約 45 分（運行間隔は 1 時間に 1 本程度）である。大田市駅からは、バス（石見交通）で「石見銀山世界遺産センター」まで約 30 分（運行間隔は 1 時間に 1~2 本程度）である。

公共交通によるアクセスが良くないため、自家用車やレンタカー、ツアーバスなどによるアクセスが選択されることとなり、400 台の駐車場を石見銀山世界遺産センターに備える。センターから観光案内所のある石見銀山公園まではバスで移動する。ただ同公園は全長約 3 キロメートルの遺産地域のほぼ中間にあり、西に町並み地区、東に銀山地区に分かれる地点に立地する。遺産地域内の回遊は徒歩かレンタサイクルに限られるため、ガイドと歩く観光を推進し、来訪者の満足度を高めことに注力している。

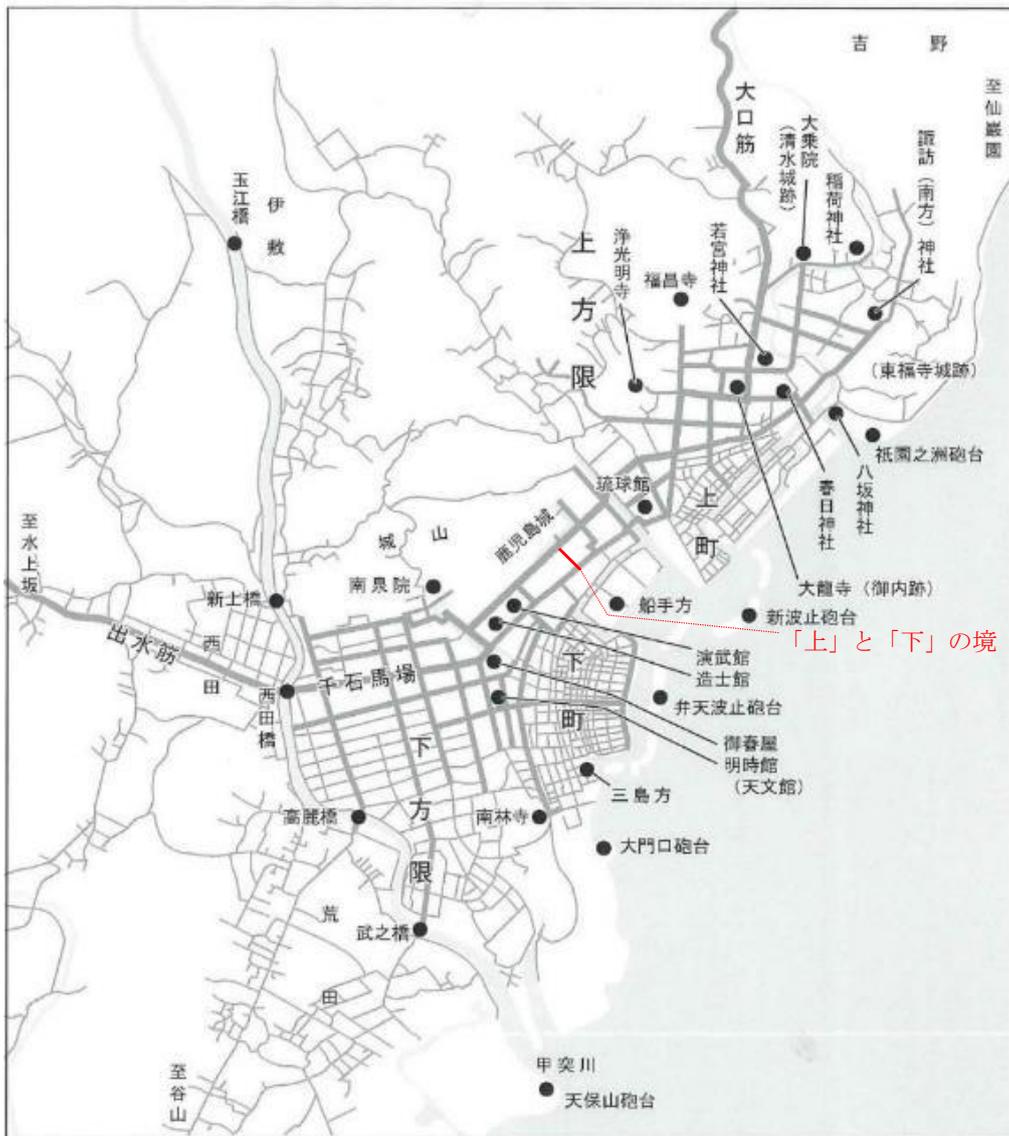
石見銀山への入り込み状況を見ると、世界文化遺産に登録された平成 19（2007）年は 71 万人と前年の約 1.8 倍に急増、登録年の翌年も 81 万人に達し、世界遺産効果が顕著に現れた。しかし、その後入込数は減少を続け、平成 28（2016）年は 31 万人と、登録前を下回る水準まで落ち込んでいる。ただ最近では周辺バイパス道路や道の駅整備事業なども活用し、入込客数 50 万人を目指し官民で努力している。



－鹿児島島のまちの成り立ちと鹿児島駅について－

島津氏が鹿児島島に進出してくるのは、暦応4・興国2（1341）年、5代貞久が南朝方の郡司矢上一族・肝付兼重らが立てこもる東福寺城を攻略、子の氏久（奥州家）の居城としてからである。嘉慶元・元中4（1387）年、7代元久が手狭な東福寺城に代わって清水城を築き、ここを中心に城下町の形成が始まった。天分19（1550）年には15代貴久が御内（みうち）に、慶長6（1601）年には18代家久が鹿児島城に居城を移した。居城の変遷に伴い、城下町も拡大した。幕末、鹿児島城下は、鶴丸城本丸南端から東に流れる掘割を境に、上方限（かみほうぎり）と下方限（しもほうぎり）に分けられた。上方限は清水・御内時代からの古い城下町で、町人居住区の上町が付随していた。下方限は甲突川まで、鶴丸城築城に伴って形成された城下町で、町人居住区は下町といった。

鹿児島駅は旧城下町と新城下町が折り重なったところにあり、鹿児島島のまちの発展の上で歴史的に大きな意義がある地点である。（「西郷が見た鹿児島城下－幕末・維新期の鹿児島」から抜粋）



— 鹿児島駅、世界遺産地区と主要拠点と位置関係（イメージ図） —

