

# JR 博多シティの開業に伴う回遊行動の変化に関する研究 ～公共交通利用者を対象として～

福岡大学工学部 学生会員 ○ 宮崎 浩輔  
 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩  
 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

## 1. はじめに

平成 23 年 3 月、九州新幹線の全線開通にともない、福岡市博多区に JR 博多シティが開業した。従来、福岡市都心部は天神地区が商業の中心で、博多駅地区が業務の中心と位置づけられ、それに加え、キャナルシティ博多(以下、キャナルシティとする)が新たな商業核として位置づけられていたが、博多駅地区に新しい大規模商業施設が誕生したことで、これまでの都市構造に変化が生じている。

そこで本研究では、こうした都市構造の変化にともなう、人々の回遊行動の変化とその意識を把握することを目的とする。なお、本研究では、休日の買物、飲食、娯楽など私用目的に絞るとともに、主な分析対象を公共交通利用者としている。

## 2. アンケート調査の概要

本研究では、西鉄福岡駅と博多駅交通センターにおいてアンケート調査を実施した。表-1に調査の概要と調査項目を示す。各調査場所において 2,000 部ずつ配布し、西鉄福岡駅は 370 部、博多駅交通センターは 330 部の計 700 部が回収された。回収されたアンケートは男性が 195 人、女性 467 人であり、年齢層、職業に大きな偏りはない結果となった。

また、前述のとおり、本研究では私用目的の回遊行動を分析対象とするため、そうした被験者のデータを抽出したところ、私用目的は全体の 61%を占め、サンプル数 383 人となった。以下では、そのデータを対象とした分析結果について述べる。

表-1 アンケート調査の概要と調査項目

配布日時	2011 年 10 月 16 日(日) 10~18 時
配布・回収方法	調査員による配布、郵送回収
配布場所	西鉄福岡駅 博多駅交通センター1階コンコース
配布枚数	西鉄福岡駅 2,000 部、博多駅交通センター 2,000 部
回収率	合計 700 枚(17.5%) 西鉄福岡駅 370 枚(18.5%) 博多駅交通センター 330 枚(16.5%)
調査項目	・個人属性 ・都心部への主な来街目的 ・一日の回遊行動について(来街交通手段、出発地、目的地、利用交通手段、買物・食事の有無、使用金額等) ・回遊行動意識について ・キャナルシティ博多イストビル開業について

## 3. 分析結果

### 3.1 都心部での回遊行動に関する分析

図-1 に被験者の都心部への来街交通手段を示す。都心部へ公共交通機関を利用して来街した人は、全体の 86%を占める結果となった。その理由として、アンケート票の配布場所が公共交通の拠点であることが挙げられる。



図-1 都心部への来街交通手段

#### 1) 回遊回数に関する分析

図-2 に被験者が 3 地区間を回遊した回数の割合を示す。ここで回遊回数 1 回とは、都心部で最初に訪れた地区のみに滞在したことを示している。都心部全体でみると、1~3 回の被験者が大部分を占め、その中でも 1 回の被験者が約 4 割を占めることがわかる。また、都心部で最初に訪れた地区別にみると、天神地区と博多駅地区ではさほど差がなく、キャナルシティについてはほとんどの被験者が他の地区を回遊している結果となった。



図-2 回遊回数

#### 2) 回遊回数別の平均消費金額に関する分析

図-3 に回遊回数別にみた 1 人あたりの平均消費金額の推移を示す。図より、回遊回数が増えるほど平均消費金額が減少する傾向にあるといえる。

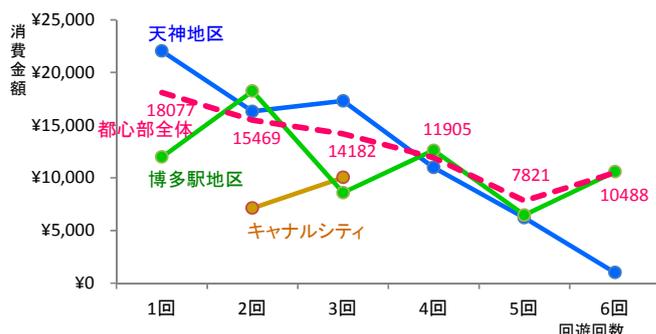


図-3 回遊回数別平均消費金額

### 3) 地区別にみた消費行動に関する分析

表-2 は消費行動を行った割合を地区別に示す。ここでの消費行動は、買物、食事、娯楽を対象としている。都心部全体でみると、買物を行う割合が6割で最も高い。また、地区別にみると、天神地区における消費行動の割合が最も高い結果となった。

表-3 は1人あたりの消費金額を地区別に示す。各地区の消費金額を比較すると、買物では天神地区の消費金額が最も高く、食事では博多駅地区の方が高いことがわかる。また、地区全体の消費金額の平均でみると天神地区が最も高い結果となった。

表-2 消費行動を行った割合

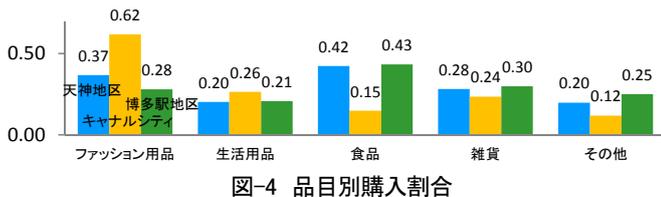
地域	買物	食事	娯楽
都心部全体	60% (n=589)	48% (n=523)	15% (n=483)
天神地区	64% (n=305)	54% (n=278)	18% (n=254)
キャナルシティ	58% (n=50)	48% (n=42)	17% (n=42)
博多駅地区	54% (n=234)	40% (n=203)	11% (n=187)

表-3 1人あたりの消費金額 (単位:円)

地域	買物平均	食事平均	娯楽平均	地区平均
都心部全体	10,581	1,845	2,403	6,477
天神地区	13,019	1,762	2,971	7,574
キャナルシティ	8,650	1,873	700	5,423
博多駅地区	7,268	1,984	1,352	4,869

### 4) 地区別の購入品目に関する分析

図-4は買物を行った人の中で各品目を購入した割合を地区別に示す。天神地区と博多駅地区は食品の購入割合が最も高い。しかし、キャナルシティでは食品の購入割合が低く、ファッション用品の購入割合が高い結果となった。



### 5) 各地区間を移動する際の利用交通手段の分析

図-5 に地区間を移動する際の利用交通手段を示す。都心部全体でみるとバスの割合が最も高く、天神地区→キャナルシティ間とキャナルシティ→博多駅地区間の移動は徒歩の割合が高い。しかしながら、その逆方向の移動では徒歩の割合は低く、バスの割合が高い結果となった。

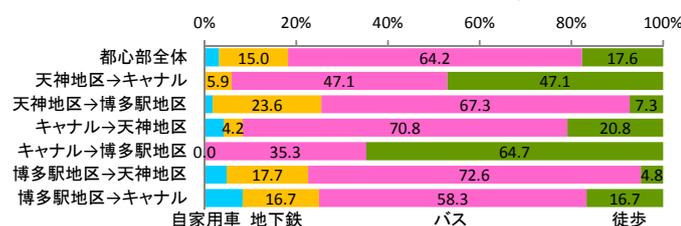


図-5 各地区間を移動する際の利用交通手段

### 3.2 回遊意識に関する分析

#### 1) 来街頻度の変化に関する分析

図-6 に JR 博多シティの開業にともなう来街頻度の変化を示す。JR 博多シティの開業により、天神地区の来街頻度が減ったと回答した割合は約 2 割あるが、一方で増えたと回答した割合も約 1 割あることがわかる。また、博多駅地区への来街頻度は約 6 割が増えたと回答しており、キャナルシティについては増えたという回答に比して、減ったと回答した割合がやや高い結果となった。以上のことから、JR 博多シティの開業により、人々の流動が博多駅地区にシフトしていることがわかる。また、各地区を回遊頻度に関しては、2 割以上が増えたという回答しており、JR 博多シティの開業により、都心部の回遊は増加したといえる。

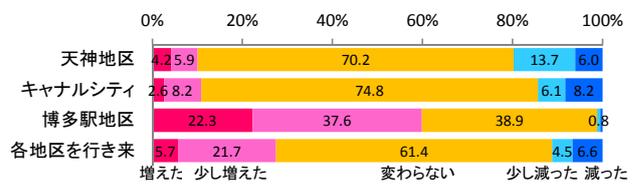


図-6 来街頻度の変化

#### 2) 開業前後の行きたい希望順位に関する分析

図-7 に開業前後の行きたい(行きたかった)希望順位を示す。天神地区、キャナルシティともに 1 位を選んだ割合が減少し、博多駅地区の 1 位と 2 位が増加している。JR 博多シティが開業したことで博多駅地区の魅力が向上したといえる。

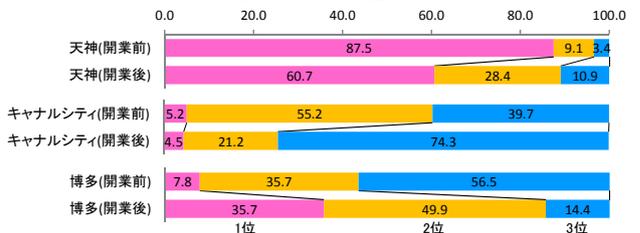


図-7 開業前後の来街希望順位

### 4. まとめ

本研究は JR 博多シティ開業にともない変化した福岡都心部での回遊行動とその意識を、公共交通利用者を対象としたアンケート調査から分析した。その結果、JR 博多シティの開業により博多駅地区の魅力が向上し、人々の流動が博多駅地区にシフトしたことを確認した。しかしながら、地区別の魅力度や消費行動についてみると、依然、天神地区が優位に立っていることがわかった。また、JR 博多シティの開業は、都心部の回遊促進に効果があったことが明らかになった。さらに、地区間の回遊の際の利用交通手段はバスの割合が高いことがわかった。

今後の課題として、自動車利用者を対象とした調査とその分析が挙げられる。