

商業施設開業が都心部の回遊行動に与える影響に関する研究

-福岡市を事例として-

九州大学工学部 学生会員 羽山大樹
九州大学大学院 学生会員 蟻正慎介
九州大学大学院 正会員 梶田佳孝

1. 目的

福岡市では、都心機能の向上のため、新・福岡都心構想で博多と天神を結ぶ回遊軸を設定し、活性化を目指している¹⁾。2011年3月に商業施設であるJR博多シティが開業し、博多地区での回遊が増え、天神との回遊も増えると考えられる。しかし、歩行空間の整備や、公共交通機関の案内が不十分であり、各地区を回遊しやすいとは言い難い。そのため、それらの整備や機能向上を行えば、回遊性が向上し、都心の活性化につながると考えられる。

齊藤ら²⁾は、ある地区を対象とし、歩行による消費者行動を捉えて大規模開発後の回遊人口の推計方法を提案した。

本研究では、アンケート調査を実施し、商業施設開業が消費者に与える影響とともに、都心部における人々の回遊行動を分析し、歩行や公共交通機関を用いた回遊性の向上のための方策を検討する。

2. アンケート概要

2.1. 調査対象地域

新・福岡都心構想では都心地区が設定されており(図1)、本研究ではその中でも天神・キャナル・博多地区を調査対象地域とした。3地区とも集客力や人を引き付ける魅力を持った施設である。このように今回選定した地区は地区内の移動に加え、地区間の移動もあるため、回遊の可能性があるのである。今回選定した3地区の距離は、天神・博多間が約2.3km、天神・キャナル間、キャナル・博多間が約1.2kmである。

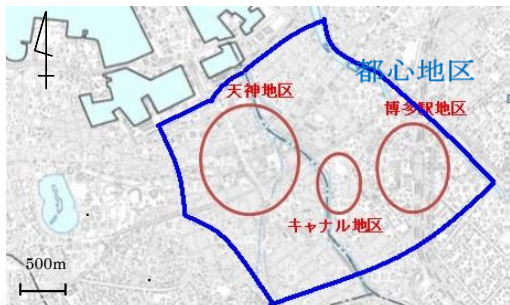


図1 対象地域

2.2. 調査方法

本研究では、福岡都心の来街者の回遊行動に着目し、天神・キャナルシティ・博多地区でアンケート調査を行い、JR博多シティ開業前後で比較・分析をする。アンケート調査の概要は表1である。

表1 アンケート調査概要

	開業前(2010年)	開業後(2011年)
調査方法	インタビュー	
対象者	福岡都心地区への来街者	
調査地区	天神・キャナルシティ・博多地区	
調査期間	2010年11月25日・28日、12月2日・6日	2011年11月17日・20日・24日・27日
回収数	1780部	2023部
質問事項	1.個人属性 2.所要時間 3.回遊行動(立ち寄り先、滞在時間 消費金額、交通手段) 4.来街頻度	

3. 調査の分析結果

3.1. 個人属性

性別では女性が多く、約7割で前後比較ではあまり変わらなかった(図2)。

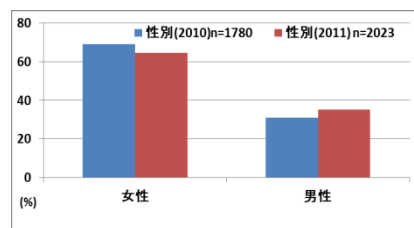


図2 性別の割合

年代別では20代の人や50代、60代の人が多く、前後比較ではどの年代の人もほぼ同じ割合だった(図3)。

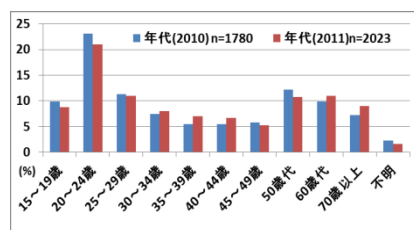


図3 年代の割合

居住地については、2010年は市内が80%、市外が10%、県外が10%で、2011年

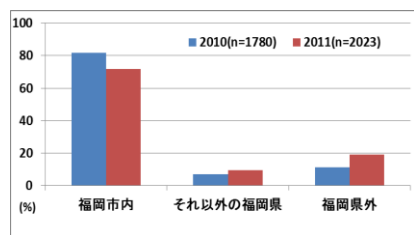


図4 居住地の割合

は市内が70%、市外が10%、県外が20%であった(図4)。福岡市から来た人は2年間で変化はあまり見られなかったが、2011年と県外からの来街者が10%

ほど増加した。

県外からの来街者は、九州内から 50%、九州以外から 50%で、2 年間ともほぼ同じだったが、2011 年は九州外からの人が若干増えた。その中でも九州内からの来街者をみると、2 年間とも近隣の県からの来街者の割合が高かった。

3.2. 都心地区内の回遊行動

(1) 都心地区内の回遊状況

各地区の回遊を見てみると、2010 年と 2011 年では違いがみられる。2 年間の人々の回遊行動は図 5 と図 6 である。ここで、図 5 と図 6 に示す「その他」の地区はヤフードーム、マリノアシティなどである。開業前のデータでは天神地区やキャナルシティ地区ではその地区内を回遊している人が多く、博多地区を訪れている人は

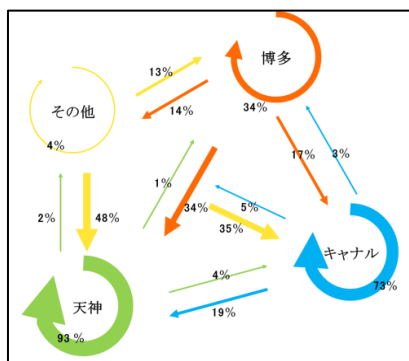


図 5 地区間の回遊行動(2010 年)

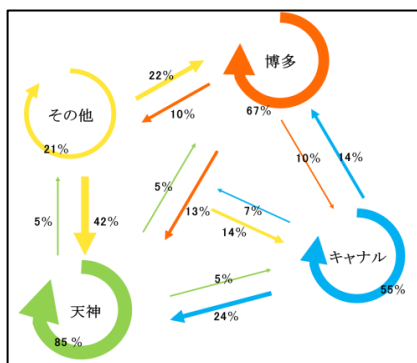


図 6 地区間の回遊行動(2011 年)

ほとんどいなかった (図 5)。それに対して博多地区内の回遊は約 30%で、これは博多地区から天神地区に行った人の割合とほぼ同じであり、博多地区は業務地区が多く、施設の集客力もそれほど大きくなかったからであろう。次に JR 博多シティ開業後の調査結果である図 6 をみると、博多地区内の回遊の割合は 2010 年度と比べて約 2 倍に増えている。同時に他の地区からの博多地区への来街者も増えている。これは、博多地区が天神・キャナルシティ地区と同等の集客力を持つ施設ができたことや九州新幹線が全線開業したことで県外からも福岡を訪れやすくなったということが理由の 1 つだといえるだろう。

また、県外からの来街者は、開業前と比べて、都心部の滞在時間が増加し、また、より多くの地区を訪れているということが分かった。

(2) 各地区間回遊の移動手段

各地区間の移動手段についてみてみると、開業前ではどの地区間でもバスでの移動が最も多く半分以上を占めている。天神・キャナルシティ地区間では、2 地区間の距離があまり遠くないので徒歩でも移動も多かった。また、開業後では、開業前同様に

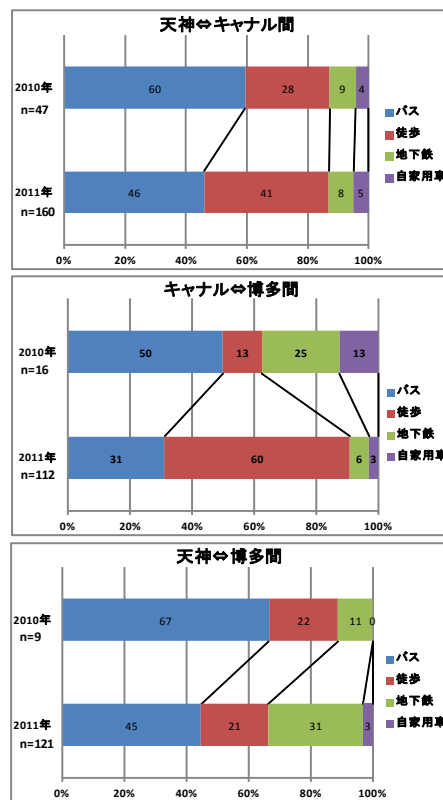


図 7 各地区の移動手段

バスでの移動も多かったが、天神・キャナルシティ地区間では徒歩がバスと同等の割合で、キャナルシティ・博多地区間の徒歩移動はバス以上で約 60%を占めた。実際に徒歩で移動している人の中には、自分でルートを選んで移動し、その途中で寄り道しながら目的地に行く人も多く、県外から来る人のためにも徒歩のルート提案をすることでより回遊しやすくなるのではないかと考える。また、徒歩以外にも自家用車を使って移動する人にその他の交通手段の提案をすることで渋滞解消や CO₂ 排出といった環境への負荷も減らすことができる。

4. まとめ

結果としては、博多地区を含めた都心地区の地区内回遊や地区間回遊が増え、徒歩での移動が増えた。

今後は、施設間のつながりといった各地区内の動きや各地区間の動きの関連性を把握し来街者の回遊行動の特性を分析し、回遊性の向上を目指す。

参考文献

- 1) 福岡市(2006 年)「新・福岡都心構想」
- 2) 斉藤参郎・中嶋貴昭・梶井昌邦(1998 年)「消費者行動から見た大規模再開発による都心の高層変化に関する実証的研究」