

日常的買物行動に着目した駅を中心とするまちづくりに関する研究

九州大学工学部 地球環境工学科 学生会員 臼倉 協
九州大学大学院 工学研究院 正会員 大枝 良直
九州大学大学院 工学研究院 正会員 外井 哲志

1. はじめに

我が国は人口減少, 少子高齢化, 地球温暖化など様々な課題に直面している. こうした状況の中, 新たな都市像としてコンパクトシティという概念が注目をされている. コンパクトシティに関する研究は数多くなされているが, その中で商業施設の配置に関しては, 商業施設の立地が都市構造に及ぼす影響に関する研究¹⁾などがある. この研究は施設の立地と都市構造の関係に主眼を置いたものであるため, 施設利用者の居住地による利用のしやすさの変化については述べられていない. そこで今回の研究では, 人々の生活に最も密接に関わる日常的買物行動に着目して, 買物をする際の交通手段や頻度, 所要時間などを調査するためにアンケート調査を行い, 商業施設を利用する人の居住地による買物行動の変化を調べることにより, 駅を拠点としたコンパクトなまちの居住者とそれ以外の地域に住む人の行動の異同を分析する.

2. 買物行動調査

現在駅を中心とした区画整理事業が様々な場所で行なわれている. 福岡では図-1に示すJR九



図-1 調査地²⁾

大研都市駅周辺, JR・西鉄千早駅周辺の開発事業が代表的なものとして挙げられる. ここではその地域をそれぞれ「九大学研都市」, 「千早」と呼ぶこととする. この2つの地域は表-1に示すとおり九大学研都市が大型商業施設をはじめとした複数の商業施設が駅周辺に立地し, 買物

表-1 駅周辺の商業施設

	九大学研都市	千早
駅周辺 (直線距離500m) 商業施設	大型商業施設A店 スーパーB店 ドラッグストアC店 スーパーD店	スーパーE店

場所が充実していると言えるのに対し, 千早は駅周辺の買物場所が駅構内に立地するスーパーマーケットのみである点に違いがある. この2つの地域を対象として行なったアンケートでは, 買物場所, 頻度, 交通手段, 所要時間などを質問した. 3500部をポスティングにより配布し, 郵送で回収した. 回収率は12月末の時点で九大学研都市約30%, 千早約33%である.

3. 調査結果

駅までの所要時間が徒歩5分以内の場所を駅周辺, それより離れた地域をそれぞれ九大学研都市周辺地域, 千早周辺地域として区別し以下に結果をまとめる.

3.1 買物頻度

1週間の日常的な買物の頻度を図-2に九大学研都市, 図-3に千早を示す.

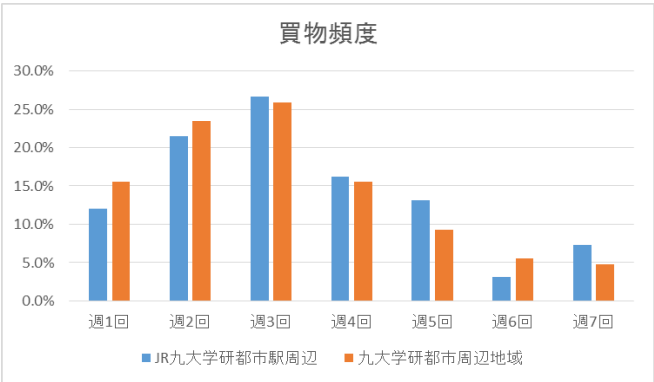


図-2 買物頻度(九大学研都市)

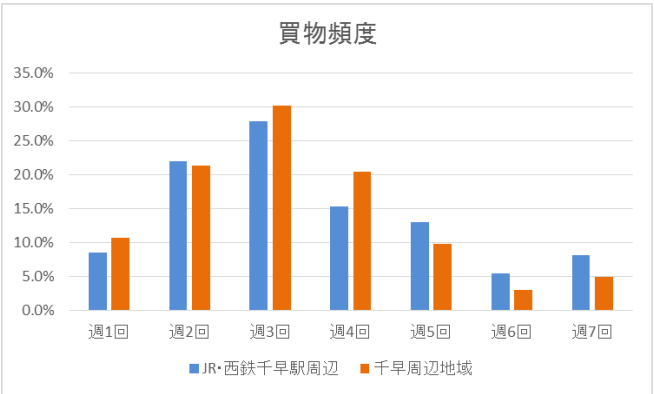


図-3 買物頻度(千早)

JR 九大学研都市駅周辺居住者の平均買物頻度は3.4回/週, 九大学研都市周辺地域は2.7回/週となっている.

平均買物頻度の違いで検定を行なうと、0.5%で有意差が見られた。また、JR・西鉄千早駅周辺居住者の平均買物頻度は3.5回/週、千早周辺地域は3.3回/週となっている。九大学研都市と同様に検定を行なった結果、2.5%で有意差が見られた。九大学研都市、千早ともに駅の周辺に住む人が駅から離れた場所に住む人よりも頻繁に買い物に行く結果となり、気軽に買い物に行ける環境にあることが分かる。

3.2 交通手段

次に買い物に行く際の交通手段について図-4に九大学研都市、図-5に千早を示す。

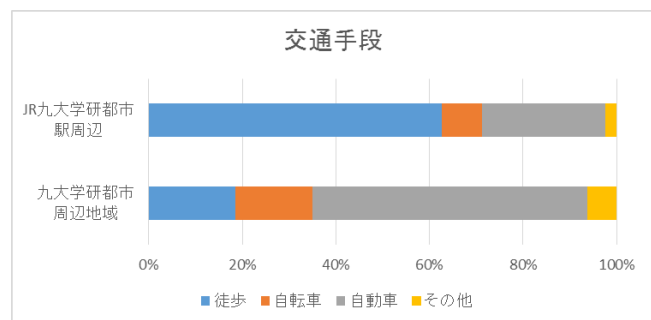


図-4 交通手段(九大学研都市)

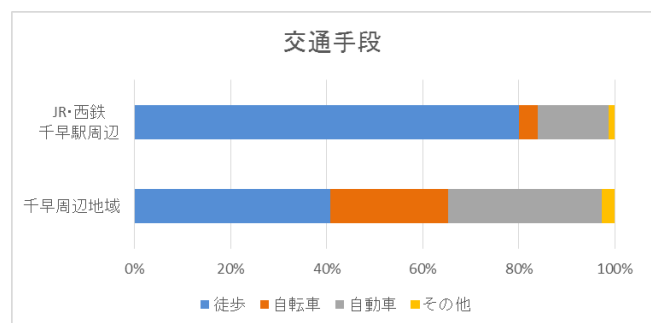


図-5 交通手段(千早)

図-4、図-5より九大学研都市・千早ともに、駅周辺居住者のほうが徒歩・自転車を利用する割合が高く、自動車の利用割合が低いことがわかる。つまり、駅周辺のほうが住居と商業施設が近い場所に位置しており、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりがなされていると言える。

3.3 所要時間

最後に自宅から買物場所までの所要時間を図-6及び図-7に示す。

JR 九大学研都市駅周辺居住者の平均所要時間は4.7分、九大学研都市周辺地域は9.9分となっている。一方、JR・西鉄千早駅周辺居住者の平均所要時間は3.9分、千早周辺地域は7.6分となっている。所要時間の面からも駅周辺のほうが商業施設への利便性の良さが見て

取れる。

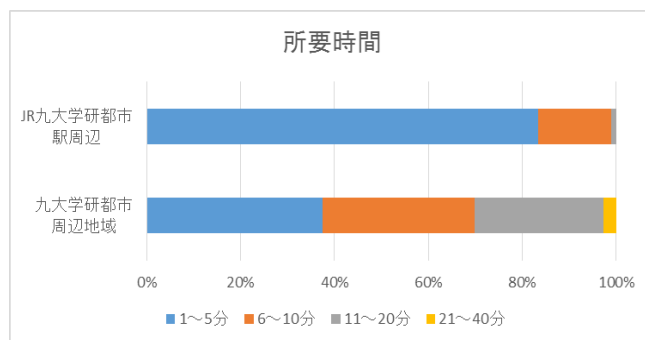


図-6 所要時間(九大学研都市)

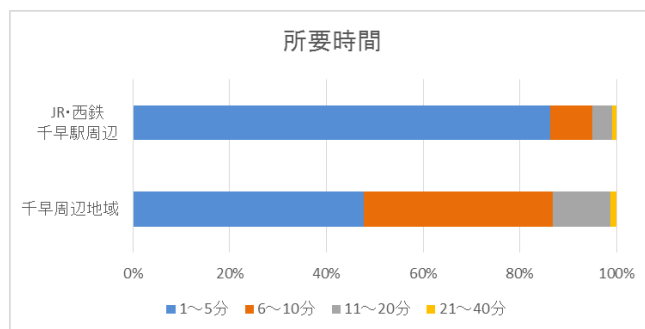


図-7 所要時間(千早)

4. 考察

千早よりも買物頻度が低くなっている九大学研都市は自動車利用の割合が高くなっている。これより九大学研都市では自動車を使って一度に多量の商品を買うため、千早よりも頻度が低くなっている可能性が考えられる。また、買物行動は、商業施設の規模、自宅から買物場所までの道路環境によっても影響を受ける可能性が考えられる。

5. おわりに

本研究では、買物頻度、交通手段の変化は商業施設、利用者の居住地により異なることを示している。買物頻度に関して、九大学研都市、千早両地域において駅周辺に住む人のほうが頻度が高く、買い物環境が整っていると言える。また買物場所までの交通手段・所要時間に着目すると、やはり両地域で駅周辺のほうが所要時間が短く、かつ自動車への依存度が低いまとまった立地の住みやすい住環境にあると言える。今後は、買物場所での滞在時間なども考慮し、まちづくりを定量的に評価できるようにすることを考えている。

参考文献・注釈

- 1) 国土交通省「商業施設の立地が都市構造に及ぼす影響」国土交通政策 第76号
- 2) 国土地理院電子地図より作成