

仙台市中心市街地来街者の交通手段別消費者行動分析

東北工業大学 学生会員 ○大向 萌
東北工業大学 正 会 員 中井 周作
東北工業大学 正 会 員 菊池 輝

1. はじめに

仙台市では都心部を通過する自動車交通量が多く一部の区間で慢性的な交通渋滞が発生している。こうした渋滞の背景には郊外への住宅地の拡大により自動車保有台数が著しく増加したためである。自動車利用者が増加することにより自動車利用を前提とした郊外化が進められ、反対に公共交通機関の運行本数が減少している。しかし高齢者や自動車を保有していない人のために存続は必要である。このまま自動車中心の都市体型を続ければ中心市街地の衰退に繋がってしまう可能性がある。仙台市は公共交通の利用を促進させ、中心市街地に入ってくる自動車利用者を公共交通の利用に転換する政策提言を行っている。だが、公共交通利用者は、運賃が高い、運行本数が少ない、時刻通りにこない、などの不満を抱いている。仙台駅では公共交通の路線系統が複雑で分かり難く、電車や路線バス、高速バスの停留所の場所がバラバラであるため利用者が敬遠する要因の一つとなっている。また、自動車利用者と公共交通利用者とでは利用頻度、消費行動に違いが出るのではないかとと思われる。店舗としては多く投資する割合の多い自動車利用者にあわせる形で営業している。本研究では仙台三越と協力し仙台三越付近に来街した消費者を対象にアンケートを実施し、消費者の来街手段、来街頻度、消費金額を分析することで仙台市中心市街地の交通行動と消費者行動の関係を明らかにする。

2. 研究の概要

アンケート調査は、仙台三越及び一番町四丁目商店街を対象地域に選定し実施した。調査したデータが偏らないように、来訪者の交通手段に合わせて配布場所を設定した。配布日は来訪者が大勢見込まれる週末（10月27日、28日）に配布し、回収は郵送回収とした。配布部数は1,177部、回収部数は715部（回収率61%）となった。主な調査項目は次の通りである。

- ・ 三越来店について：来店頻度、利用交通手段、出発地、目的、滞在時間、同伴者、本日の消費金額 等
- ・ 普段の一番町付近への来街について：来街頻度、利用交通手段 等

3. 調査結果

3-1 手段別来訪頻度

三越への来訪頻度を9段階に分類し、手段別に集計した結果、図-1のような結果が得られた。全体を概観すると、公共交通利用者はクルマ利用者に比較して、来訪頻度が高い人が多いと言える。一方月1回以下の来訪者はクルマ利用者の方が多い。

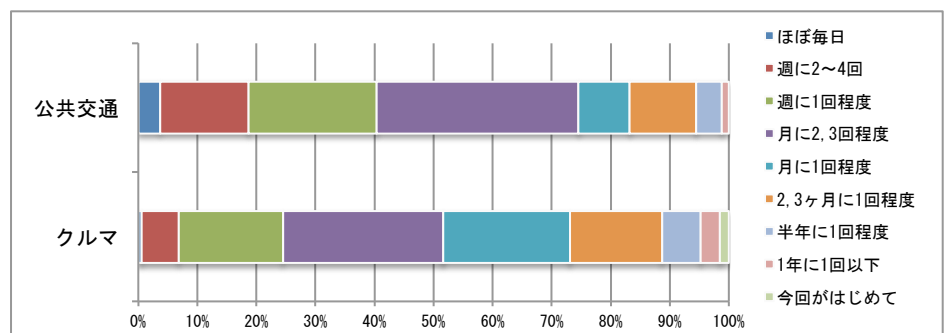


図-1 仙台三越手段別来訪頻度

3-2 手段別消費金額分布

来訪手段別の消費単価（1人あたりの消費金額）集計結果を図-2に示す。公共交通の消費単価は3000円以下が多くその割合は40%以上となった。クルマの消費単価は20,000円台、30,000円台が多く、公共交通に比べ高額を消費する来訪者が多い。また消費単価の平均値は、クルマ利用者：14,921円、公共交通利用者：

キーワード 消費者行動、都心活性化

連絡先 〒982-8577 仙台市太白区八木山香澄町35-1 東北工業大学建設システム工学科 TEL 022-305-3517

7,668 円と、クルマ利用者が公共交通利用者のおよそ倍の値となった。なお、同伴者数はクルマ利用者の方が公共交通利用者よりも多いため、グループ単位で消費金額を集計すると、およそ 2.5 倍の値となっていた。（クルマ：25,708 円、公共交通：9,755 円）

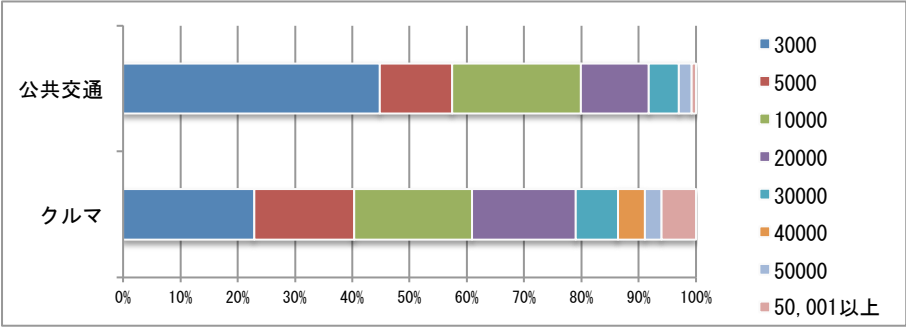


図-2 手段別消費単価（1日あたり）

3-3 手段別年間消費金額

調査日の消費金額が、回答者の1回あたりの平均消費金額であると仮定し、図-1の来訪頻度と図-2の1日あたりの消費金額を掛け合わせて、1人あたりの年間消費単価を集計したところ、表-1のような結果が得られた。最も消費金額が高いのは、週に2-4回程度車で来店する人であるが、続いて高いのは、ほぼ毎日公共交通で来店する人・週に2-4回程度公共交通で来店する人である。一般にクルマ利用車の方が客単価が高いという認識があるが、必ずしもその認識が正しいとは言えないことが分かった。同様の傾向は、近年、香川ら¹⁾や呉ら²⁾によっても報告されている。なお、グループ単位で集計した結果も、表-1と同様の傾向を示していた。

表-1 手段別来訪頻度別年間消費金額（1人あたり）

	ほぼ毎日	週に2～4回	週に1回程度	1月に2,3回程度	1月に1回程度	2,3ヶ月に1回程度	半年に1回程度	1年に1回以下
クルマ		1,586,486	594,047	407,665	214,297	63,112	27,589	6,636
公共交通	875,000	831,316	390,646	242,660	35,880	20,400	8,000	

3-4 一番町商店街での消費活動

仙台三越来店者は、全体の消費金額のうち何割を仙台三越で消費しているのか、を集計した結果を表-2に示す。クルマ利用者に比べ公共交通利用者の値は有意に小さく、すなわち、公共交通利用者は仙台三越以外での消費行動割合がクルマ利用車よりも高いと言える。このことは、公共交通で来店する人の方が、中心市街地での回遊性が高くなっている、と解釈ができる。

表-2 仙台三越での消費額割合

	平均	標準偏差	N	t 値
クルマ	0.887	0.206	323	3.93 (p<0.001)
公共交通	0.787	0.266	137	

4. おわりに

本研究では、仙台市の中心市街地を対象に交通手段と消費者行動の関係についてアンケート調査を行いその結果を分析した。結果、クルマ利用車は1日あたりの消費単価は大きいものの、年間消費額は公共交通利用者の方が高い層が存在すること、また公共交通利用者はクルマ利用者よりも回遊性が高いことが分かった。

謝辞

本研究で実施した調査は、仙台三越株式会社の全面的協力を得た。

参考文献

- 1) 香川太郎・藤井聡（2008）商店街における来訪手段と出費金額の関係についての実証分析-自由ヶ丘商店街における自動車来訪者と非自動車来訪者別の消費行動分析-,土木計画学研究・論文集,25 (2), pp. 293-298.
- 2) 呉恭宏・吉井稔雄・高山雄貴（2012）中心市街地における来街手段別消費行動分析,平成24年度土木学会四国支部技術研究発表会