

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にして～

福岡大学工学部社会デザイン工学科 辰巳 浩、堤 香代子、宮崎 浩輔

■ 背景と目的

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が新たな商業核として位置づけられていた。



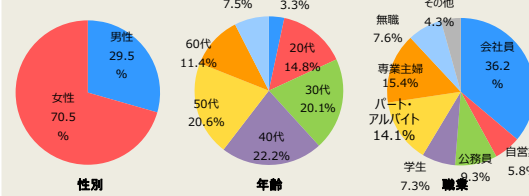
2011年3月3日 JR博多シティ開業
2011年3月12日 九州新幹線全線開通

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。

本研究では、こうした都市構造の変化に伴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。

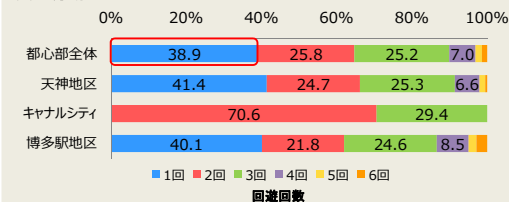
■ 分析

個人属性

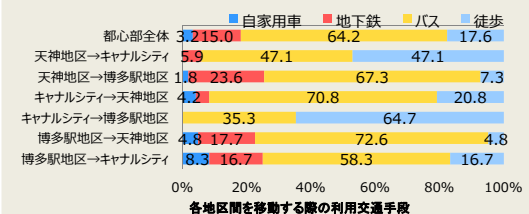


- 性別では女性が多い。年齢では大きな偏りはない。職業も同様で大きな偏りはない。
- 都心部へ来街する際の主な交通手段は、都心部全体では公共交通の利用が8割を占める。その理由はアンケートの配布場所が公共交通の拠点であることが挙げられる。このことから本研究は公共交通利用者を対象に分析を行った。

回遊行動について (私用目的の383人)

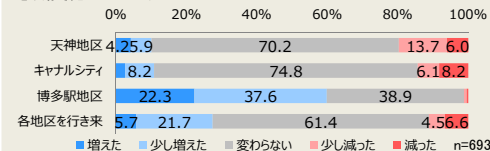


- 都心部全体では回遊回数は1~3回が大部分を占める。
- その中でも1回の被験者が約4割を占める。
- キャナルシティ来訪者は殆どが他の地区を回遊している。
- 天神地区と博多駅地区ではあまり差がない。



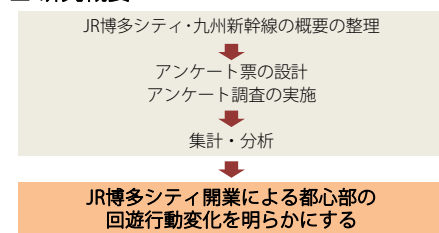
- 都心部全体ではバスの利用割合が高い。
- 逆方向の交通では利用交通手段の割合が異なっていた。

意識変化について



- 天神地区とキャナルシティについては、減った割合が多い。
- 博多駅地区は6割が増え、人々の流動が博多駅地区にシフトしている。また、各地区を行き来する頻度も2割以上増え、都心部の回遊が増加したといえる。

■ 研究概要



■ アンケート調査の概要

配布日時	2011年10月16日 (日) 10~18時
配布・回収方法	調査員による現地配布、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1階コンコース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1階コンコース330 (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 ・JR博多シティの開業による意識変化について ・キャナルシティ博多イーストビル開業について

■ JR博多シティ



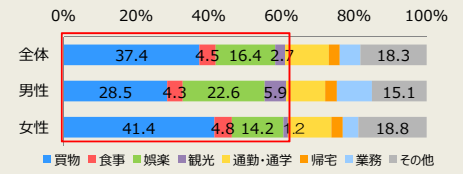
出典：福岡市

開業日 2011年3月3日
施設所有者 九州旅客鉄道
施設管理者 博多ターミナルビル
敷地面積 約22,000 m²
商業施設面積 約180,000 m²
延床面積 約200,000 m²
中核店舗 博多阪急
店舗数 229店舗
高さ 60m
百貨店の博多阪急を核テナントに、JR九州グループの専門店街「アミュープラザ博多」などが入居している。アミュープラザ博多には、東急ハンズ、複合映画館の「ティ・ジョイ」をはじめ、ファッションやレストランなど計約230店舗が入る。

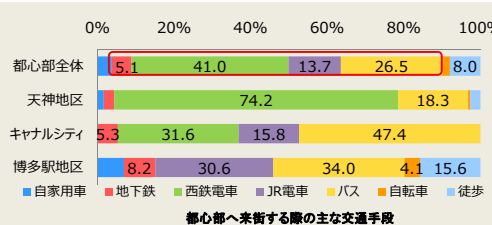
■ 調査風景



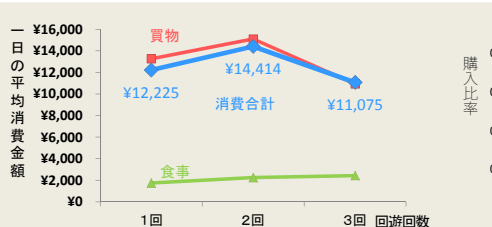
主な来街目的



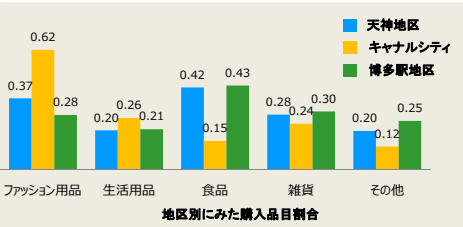
- 私用目的 (買物・食事・娯楽・観光) が全体の6割を占める。
- 男性は買物目的が低く、娯楽・観光目的が高い。
- 女性は買物目的が高く、娯楽・観光目的が低い。
- これ以降の回遊行動についての分析では、私用目的の383人について分析を行った。



都心部へ来街する際の主な交通手段



- 回遊回数が1回から2回の人、一日の平均消費金額が増加している。
- しかし、3回の人減少しており、回遊回数が多い人は、購入品目を慎重に選ぶ傾向があると考えられる。



- 天神地区と博多駅地区は食品の購入割合が最も高い。
- キャナルシティ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。

■ まとめ

本研究は、JR博多シティ開業に伴い都市構造の変化に伴う人々の回遊行動の変化とその意識を、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。

- 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。
- 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。
- 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。
- 地区間の回遊の際の利用交通手段はバスの割合が高い。

■ 今後の課題

- 本研究は公共交通利用者を対象としているため、自動車利用者を対象としていない。よって、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。