

# 福岡市都心部における休日の回遊行動に関する一考察

## ～平成24年度実施アンケートより～

福岡大学 辰巳 浩, 堤 香代子, 十亀 良幸

### ■ 背景と目的

2011年3月の九州新幹線の鹿児島ルート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が新たな商業核として位置づけられていた。しかし、九州新幹線の全線開通にともない博多駅地区に新しい大規模商業施設が誕生したこと、これまでの都市構造に変化が生じている。



2011年3月 3日 JR博多シティ開業  
2011年3月12日 九州新幹線鹿児島ルート全線開業

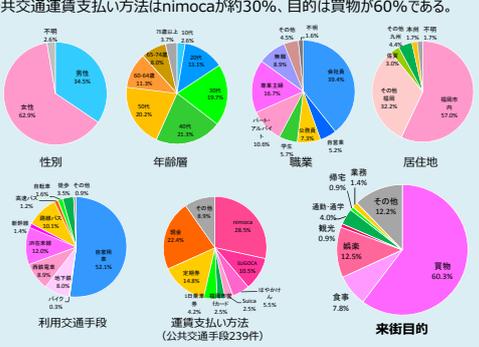
博多駅地区に新しい大規模商業施設が誕生により、都市構造に変化

本研究では、こうした状況を踏まえ、福岡市都心部における来街者の回遊行動とその意識を把握することを目的とする。

また、昨年度の研究では調査の対象が公共交通利用者だったため、本年度は調査の対象に自家用車利用者を加え研究を行った。

### ■ 調査結果

◆ **個人属性** 被験者574人の居住地は福岡県内が512人(89.2%)、福岡市都心部へは自宅から来たが546人(95.1%)、女性は361人で男性の2倍、年齢層は10-20代以外は均等、交通手段は自家用車とその他の交通手段ほぼ同数、公共交通運賃支払い方法はnimocaが約30%、目的は買物が60%である。



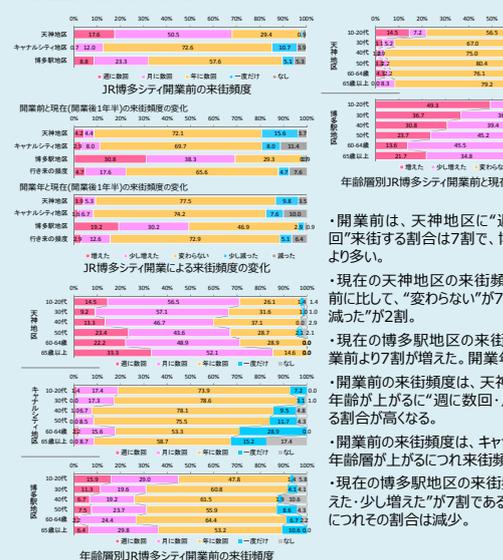
### ◆ 回遊行動パターン

回遊行動の有効回数を455人の地区間の回遊は、地区から地区の1回の回遊を1件として、延べ人数とする。455人の全ての地区間の回遊行動を1つのOD表に集約し、天神地区、キャナルシティ地区、博多駅地区の3地区間のみの回遊回数の割合を下表に示す。

3地区(天神地区、キャナルシティ地区、博多駅地区)間の回遊の割合	天神地区	キャナルシティ地区	博多駅地区	合計(%)
天神地区	0.0	11.6	31.7	43.3
キャナルシティ地区	10.4	0.0	8.5	18.9
博多駅地区	33.5	4.3	0.0	37.8
合計(%)	43.9	15.9	40.2	100.0

- ・博多駅地区→天神地区が33.5%、天神地区→博多駅が31.7%。
- ・天神地区が終点は43.9%に対し、起点は43.3%。天神を終点とした回遊がわずかながら多い。
- ・天神地区～博多駅が65.2%、天神地区～キャナルシティ地区が22.0%、博多駅地区～キャナルシティ地区が12.8%。

### ◆ 各地区の魅力度の変化



・開業前は、天神地区に“週に数回・月に数回”来街する割合は7割で、博多駅地区の3割より多い。

・現在の天神地区の来街頻度の変化は開業前に比して、“変わらない”が7割、“少し減った”が2割。

・現在の博多駅地区の来街頻度の変化は開業前より割が増えた。開業年より5割が増えた。

・開業前の来街頻度は、天神地区は40代から年齢が上がるにつれ来街頻度が減る。

・現在の博多駅地区の来街頻度の変化は“増えた”が7割であるが、年齢が上がるにつれその割合は減少。

### ◆ JR博多シティ

2011年3月3日に開業し、「アムプラザ博多」「シティダイニングうん」「博多阪急」の他、屋上庭園や文化施設を備えた博多駅の複合商業施設である。店舗数229店舗、延床面積約200,000㎡、駐車台数屋上：約400台、エキサイド博多：約380台。



### ◆ 九州新幹線

2011年3月12日に九州旅客鉄道(JR九州)の鹿児島ルート(博多～鹿児島中央)が開業した。総延長256.8km、所要時間1時間19分、最高速度260km/hのフル規格の新幹線である。これにより、山陽新幹線に乗り換えなしで、鹿児島～新大塚を最速3時間45分で結ぶ。

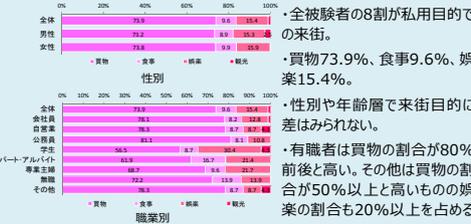


◆ **調査項目**

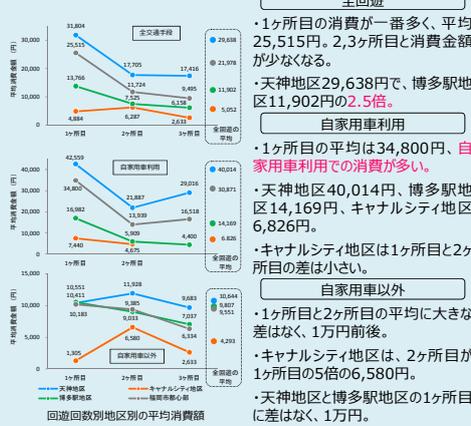
- ・個人属性 (性別、年齢層、職業、住所)
- ・来街時状況 (都心部へはどこから来たか、交通手段、運賃の支払い方法)
- ・来街目的
- ・回遊した地区、その回遊時の交通手段、運賃支払い方法
- ・回遊した地区ごとに行った施設名と品目別の消費金額
- ・JR博多シティの開業による影響 (開業前、開業年、現在の来街頻度)

### ◆ 私用目的(468人)

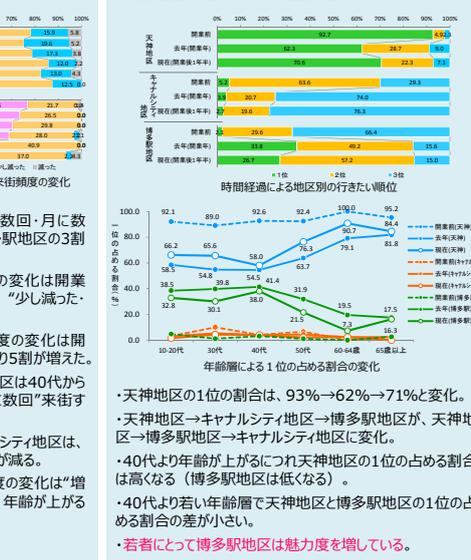
1日の都心部での回遊行動を分析するために、買物・食事・娯楽・観光の私用目的で来街した被験者(468人)のみデータを使用して分析を行った。



### ◆ 回遊順別の平均消費金額



### ◆ 各地区の魅力度の順位変化



・天神地区の1位の割合は、93%→62%→71%と変化。

・天神地区→キャナルシティ地区→博多駅地区が、天神地区→博多駅地区→キャナルシティ地区に変化。

・40代より年齢が上がるにつれ天神地区の1位の占める割合は高くなる(博多駅地区は低くなる)。

・40代より若い年齢層で天神地区と博多駅地区の1位の占める割合の差が小さい。

・若者にとって博多駅地区は魅力度を増している。

### ■ アンケートの調査概要

調査方法：調査員による現地配布で、後日、郵送による回収

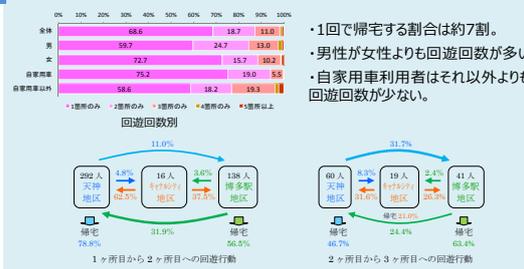
配布日	配布場所	配布部数	回収部数	回収率
10月7日	天神地下街駐車場 北南	400 759	194	16.7
	博多エキサイドパークキング	726	68	9.4
	福岡天神駅とPARCO間の広場	1,000	160	16.0
10月14日	博多駅コンコース	1,000	152	15.2
	合計	3,885	574	14.8

### ◆ 調査風景



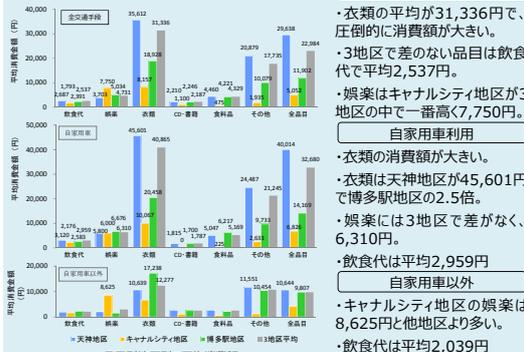
### ◆ 回遊行動(455人)

455人のうち143人が2ヶ所目へ回遊し、2ヶ所目の143人のうち58人が3ヶ所目へ回遊している。このことから、①67.7%は最初に行った地区のみで回遊行動がない、②31.4%が2ヶ所以上を回遊する、③3ヶ所以上を回遊する割合は12.7%である。



- ・1回で帰宅する割合は約7割。
- ・男性が女性よりも回遊回数が多い。
- ・自家用車利用者はそれ以外よりも回遊回数が少ない。
- ・天神地区、キャナルシティ地区、博多駅地区の3地区間の1ヶ所目から2ヶ所目の回遊は、天神地区292人の78.8%は2ヶ所目へ回遊せず帰宅し、博多駅地区では138人の95.5%が帰宅している。
- ・最初に天神地区へ行った被験者は帰宅をする割合が高い。博多駅地区へ行った被験者は帰宅せずに、天神地区へ回遊する割合が31.9%と高い。
- ・キャナルシティ地区からは博多駅地区よりも天神地区への回遊の割合が高い。
- ・2ヶ所目から3ヶ所目の回遊行動からみてもキャナルシティ地区の回遊は少ない。

### ◆ 品目別の平均消費金額



### ■ 各地区の変化

- ・天神地区～博多駅地区の回遊が65%で、キャナルシティ地区の回遊は少ない。
- ・天神地区を起点とする回遊は31.7%。終点は33.5%で、終点が多い。
- ・回遊しないで帰宅する割合は7割、男性の方が女性より回遊回数が多い。
- ・自家用車利用者以外の他の交通手段よりも回遊が少ない。
- ・消費金額は1回目が多い。
- ・天神地区が多く品目で平均消費金額が最も高く、特に衣類で差が大きい。
- ・飲食が他品目と比べ、3地区の平均消費金額の差が少ない。
- ・40代以下では、天神地区と博多駅地区を1位とする割合の差が小さい。

### ■ まとめ

- ・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。しかし開業から1年経過すると、その魅力も落ち着きや戻るという結果となった。
- ・地区別で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。また、自家用車利用者はその他の利用者よりも平均消費金額が非常に高いということがわかった。
- ・JR博多シティの開業は、福岡市都心部の回遊促進に効果があったことが明らかとなった。