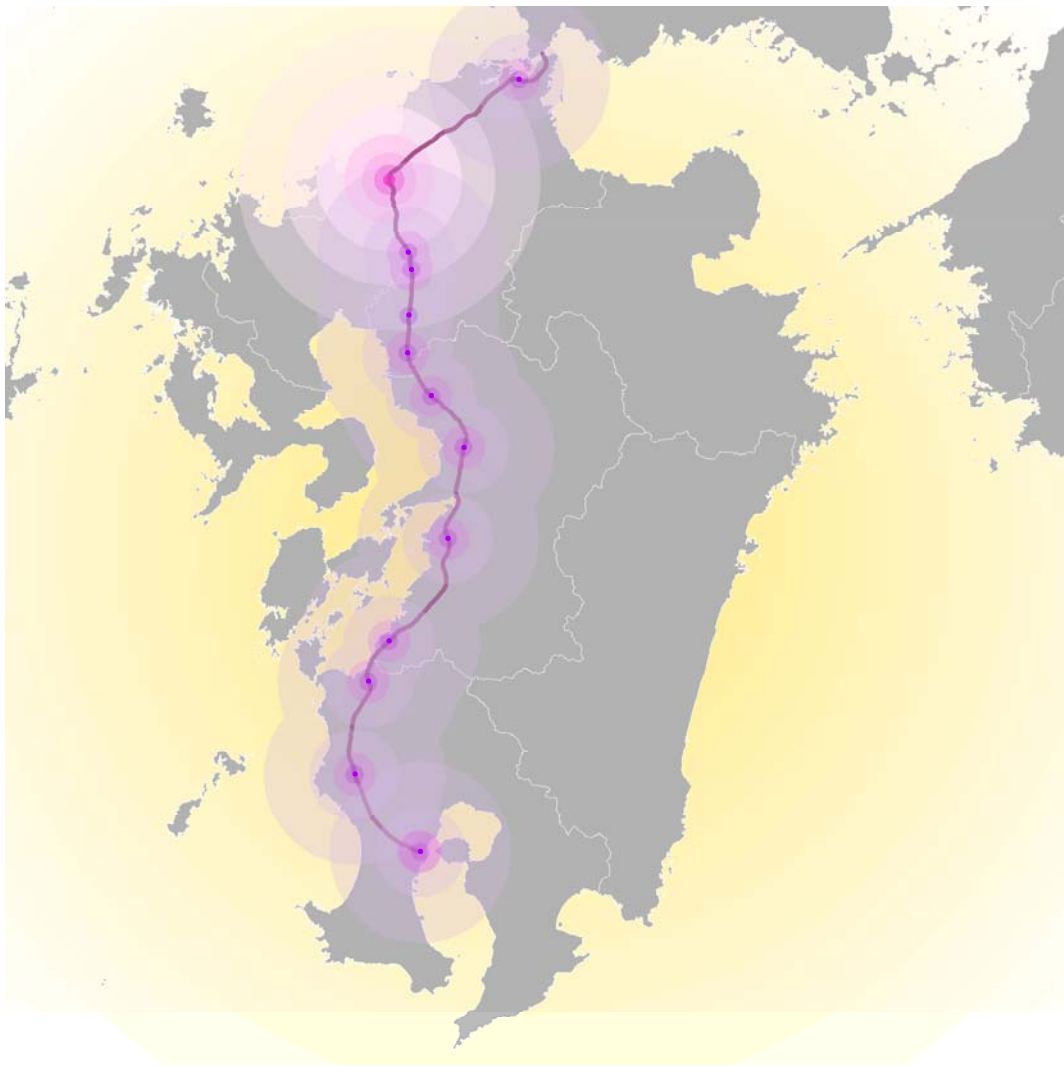


JR博多シティ開業後のインパクト

～天神と博多：一千人調査から見た行動変化とそれぞれの魅力～



2011年11月

 **DBJ** 株式会社日本政策投資銀行

九州支店

◆はじめに

2011年3月、九州地域の更なる活性化要素として大いに期待された、駅ビルJR博多シティ・九州新幹線が全線開業した。

本稿は、「天神と博多の千人アンケート調査」「JR博多シティ開業後の変化」から、JR博多シティ開業後の環境変化を纏め、分析したものである。

I. 天神と博多：千人アンケート調査

●2011年3月のJR博多シティ開業が、福岡市の既存商業集積地である「天神」と新たな商業地区となった「博多」にどのような影響を与えているかについて、オフィスマガジンめさーじゅ編集部との協力を得て、開業前後の実態を調査した。

主な調査結果は以下の通り。

○今、買い物に行くのは、既存商業集積地区の「天神駅エリア」が4分の3、一方「博多駅エリア」は4分の1。

○両エリアともに、住所から近い場所によく行く傾向がある。

「天神駅エリア」は中央区・南区・早良区・西区が多く、「博多駅エリア」は「博多区」「東区」に加え、「その他福岡市外近郊」が多いのが特徴。

○両エリアともに、職場から近い場所によく行く傾向がある。

○主な交通手段は、「天神駅エリア」へは、西鉄大牟田線・地下鉄・バスを利用する割合が多く、「博多駅エリア」へは、JRの利用割合が圧倒的に多い(西鉄大牟田線はゼロ)。

○世帯構成は、「天神駅エリア」は、「本人のみ」が最も多く、「博多駅エリア」は、「夫婦＋子供」のファミリー層が多い。

○「天神駅エリア」の満足度は、デパート・商業施設・飲食店の多さ、商品・サービス、街歩きの楽しさなどが高く、一方、路上喫煙等のマナーの悪さが浮き彫りとなった。

○「博多駅エリア」の満足度は、ワンストップで買い回りできる点などが高く、駅周辺開発の遅れが浮き彫りとなった。

II. JR博多シティ開業後の変化

1. JR博多シティの概要

●JR博多シティは、2011年3月3日にオープン(プレオープンは3月2日)した九州の新たなランドマークである。東急ハンズをはじめ約230の専門店ゾーン「アミュプラザ博多」、九州初出店の百貨店「博多阪急」、日本最大級のレストランゾーン「シティダイニングくうてん」、屋上庭園、イベントホールや会議室といった文化施設までを備えた巨大建造物である。

●JR博多シティ開業後の来場者数推移をみると、開業当初の3月の1ヶ月間で726万人、その後も1ヶ月間で約400～500万人と堅調に推移し、開業半年を迎えた9月2日には累計3,080万人(1日平均:16万6千人)に達した。3月11日に発生した東日本大震災の影響で買い控えムードのある中、3月12日の九州新幹線全線開業も後押ししての好調なスタートになったと言える。

2. 商業環境の変化

① 百貨店売上高

- 博多阪急開業前後の百貨店売上高から周辺地域への影響を比較、検証した。

○ 福岡市全体としての伸び率をみると、博多阪急開業の影響により3月は17.4%増と二桁のプラスに転じ、長年続いてきた百貨店売上高低迷の状況が開業以降、改善された。

一方、福岡市の既存3店(天神地区)の伸び率は、▲12.9%と二桁落ち込み、福岡市の既存商業集積地区である天神の百貨店が、博多阪急開業の影響を大きく受けた形となった。

○ 博多阪急開業時期(3月)以降の福岡市を除く九州・沖縄の伸び率は、依然としてマイナス続きであったものの、マイナス幅は開業前とさほど変化はなく、また7月には0.1%増とプラスに転じており、博多阪急開業による周辺地域への大きなストロー効果は今のところ出ていないと推測できる。

② 福岡市主要百貨店の売上高変化

- 福岡市の主要百貨店の売上高推移を調査した。

○ 福岡市合計の売上高・伸び率をみると、JR博多シティが開業した3月からの売上高がプラスに転じ、開業効果により福岡市としてはパイが増大した。

○ しかし、既存商業集積地区(天神地区)にある個別百貨店の売上高をみると、JR博多シティが開業した3月以降、各店共に前年割れが続く中、博多阪急の開業効果の一服や各百貨店のリニューアルや商業施設間のカード利用のキャンペーン等で、売上高の挽回を図っている。

③ 他都市駅ビル主要百貨店の売上高変化

- 地方駅ビル先行事例のある、札幌市・名古屋市・京都市の3都市の駅ビルの主要百貨店の売上高の推移をみた。

○ 2008年のリーマンショック後、売上高の落ち込みが若干みられる駅ビル百貨店はあるものの、各駅ビルとも百貨店開業後はしばらくの間、順調に売上高を伸ばし推移してきている。

このことから、駅ビル百貨店は開業後、顧客ニーズを掴みながら徐々に売上を伸ばす傾向があるため、駅ビル百貨店の評価には時間がかかると言える。

3. 市内交通環境の変化

- 人の流れの変化を、JR博多シティ開業前後(2010年、2011年)の天神駅・博多駅の地下鉄乗車人員から検証した。

○ 3～9月の乗車人員数をみると、2011年は両駅共に前年を上回っている。これまでは、商業施設が集積する天神駅の乗車人員数が博多駅を大きく上回っていたのに対し、2011年には両駅の差ははっきりと縮まっている。

○ 伸び率でみると、天神駅は3月のJR博多シティ開業後3～6%増で推移しているのに対し、博多駅は13～19%増と大幅な伸びを示した。

以上のことから、JR博多シティ開業が大きく影響し、博多駅の利用者が増えたことに加え、既存商業集積地の天神地区にも人が流れていると推測できる。

4.地価(最高路線価)の変化

●九州新幹線主要停車駅である福岡市・熊本市・鹿児島市の過去12年間の最高路線価と駅前の最高路線価を比較した。

①福岡市

○福岡市の最高路線価は、現在、中心繁華街のある「天神2丁目渡辺通り」が31年連続トップとなっている。2008年のリーマンショック以降、下落が続いていた地価だが、2011年は両地区共に上昇した。これは、九州新幹線全線開業・JR博多シティ開業の影響を受けたものと推測でき、博多駅周辺の開発等も控える中、今後も「博多駅前」の路線価が堅調に推移する可能性がある。

②熊本市

○熊本市の最高路線価は、現在、中心繁華街のある「下通り」である。

2008年のリーマンショック以降、「下通り」地区で地価の下落が続いている一方、「熊本駅前」はほぼ変化なく推移していたが、変動率をみると、2011年に+8.6%と過去12年間で最も高くなった。

これは、九州新幹線全線開業の影響から、熊本駅周辺のインフラ整備が進んでいることが地価にも反映していると推測できる。

③鹿児島市

○鹿児島市の最高路線価は、現在中心繁華街のある「天文館電車通り」である。

2008年のリーマンショック以降の地価下落は中心繁華街のある「天文館電車通り」で若干みられるものの、2004年の九州新幹線部分開業以降、駅前の路線価は上昇を続けている。また、これまで最高路線価である「天文館電車通り」と「鹿児島中央駅前」において、2000年に41万あった差は、九州新幹線全線開業を迎えた2011年には2万円とほぼ同等となった。駅前の地価は今後も堅調に推移する可能性もあり、未だに続く駅前開発等の動向にも注目である。

Ⅲ.まとめ(天神と博多アンケート調査・JR博多シティ開業後の変化)

◆商業環境の変化◆

○3月以降、既存商業集積地区である天神の百貨店が大きく影響を受けたものの、福岡市全体の百貨店売上高は大幅に増加している。しかしながら、周辺地域への大きなストロー効果は今のところ認められていない。

◆市内交通環境の変化◆

○地下鉄乗車人員は、天神駅・博多駅ともに前年比プラス、特に博多駅への伸びが大きく、福岡市中心部への人の流れが多くなる結果となった。

◆地価(最高路線価)の変化◆

○九州新幹線部分開業、全線開業、駅ビルの開業等で駅前の開発が進む中、今後も駅前の路線価は堅調に推移する可能性がある。

以上のことより、JR博多シティの開業は、同時に九州新幹線が全線開業した効果もあり、福岡経済に大きな影響をもたらした。上記に加え、売上目標も上回って推移しており「JR博多シティ」は順調な幕開けとなったと推測出来る。

また、天神と博多のアンケート調査結果から、各地区の特性が浮き彫りとなった。「天神駅地区」は、商業施設や飲食店の充実、街歩きの楽しさなどの良い点があり、一方、路上喫煙・歩きタバコ等のマナーの悪さや交通整備が悪い点として挙げられた。また、世帯構成で言えば、<1人>で訪れる人が多いことが分かった。

要旨

「博多駅地区」は、ワンストップでの利便性などが良い点として挙げられ、一方悪い点は、駅周辺開発の遅れなどが挙げられた。また、世帯構成では＜ファミリー層＞が多く訪れていることも分かった。

JR博多シティ開業後、福岡市の注目が「博多」に集まる一方、既存商業集積地である「天神」も巻き返しをするべく、様々な対策を講じている。

切磋琢磨しての競争は必要であるが、それだけに目を向けるのではなく、現在の両地区の魅力を伸ばしながら、課題の部分を克服し、博多と天神の魅力アップを図ることが、福岡市全体の発展に繋がると言えるのではないだろうか。

- ◆ I.天神と博多：一千人アンケート調査
 - 1.調査概要 P. 7
 - 2.調査結果 P. 8

- ◆ II.JR博多シティ開業後の変化
 - 1.JR博多シティの概要 P. 20
 - 2.商業環境の変化
 - ①百貨店売上高推移 P. 21
 - ②福岡市主要百貨店の売上高推移 P. 22
 - ③他都市駅ビル主要百貨店の売上高推移 P. 23
 - 3.市内交通環境の変化 P. 25
 - 4.地価(最高路線価)の変化
 - ①福岡市 P. 26
 - ②熊本市 P. 27
 - ③鹿児島市 P. 28

- ◆ III.まとめ P. 30

I .天神と博多：一千人アンケート調査

1. 調査概要

調査目的

2011年3月のJR博多シティ開業が、福岡市の既存商業集積地である「天神」と新たな商業地区となった「博多」にどのような影響を与えているかについて、オフィスマガジンめさーじゅ編集部
の協力を得て、開業前・開業後の実態を調査したもの。

調査時期

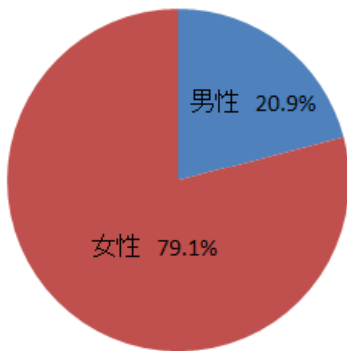
2011年10月中旬～11月初旬

回答者数

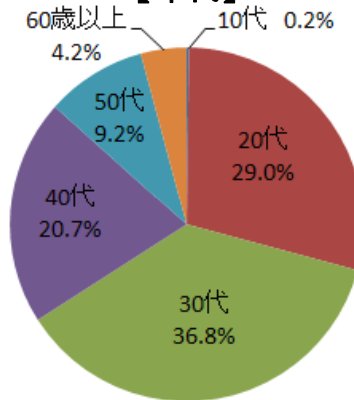
1,001名

アンケート対象者属性

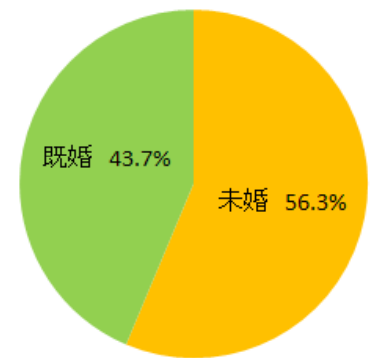
【性別】



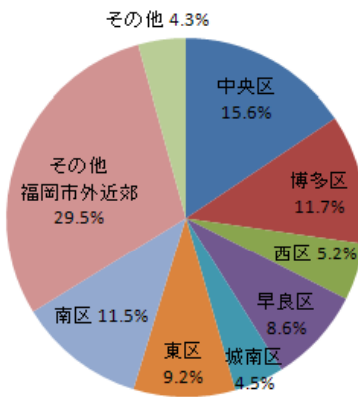
【年代】



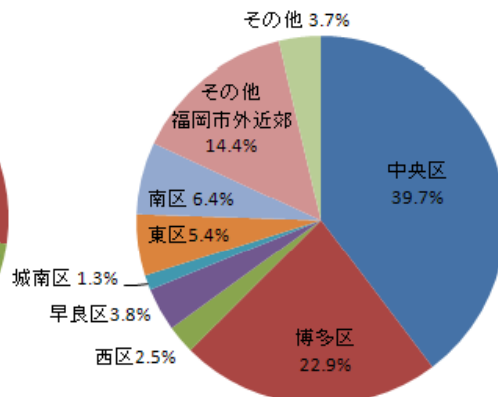
【未既婚】



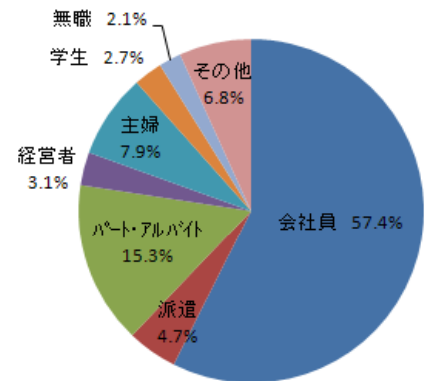
【住所エリア】



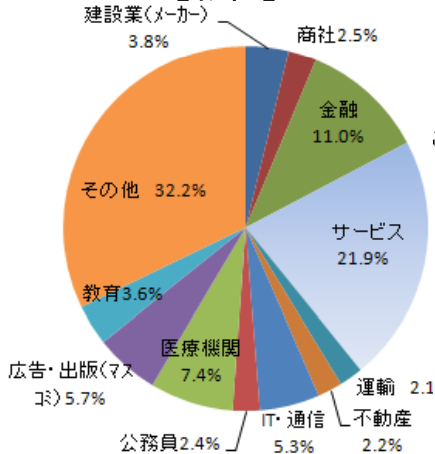
【職場エリア】



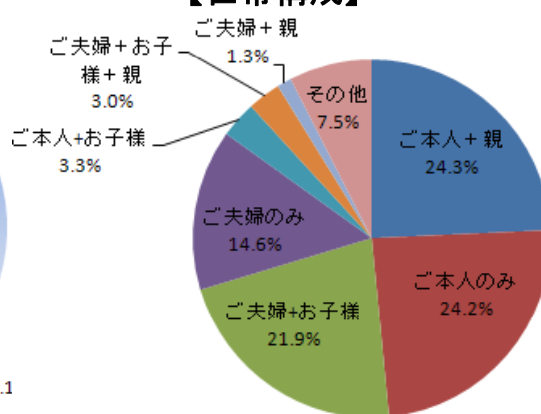
【職業】



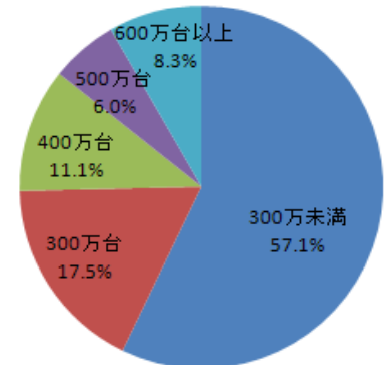
【職種】



【世帯構成】

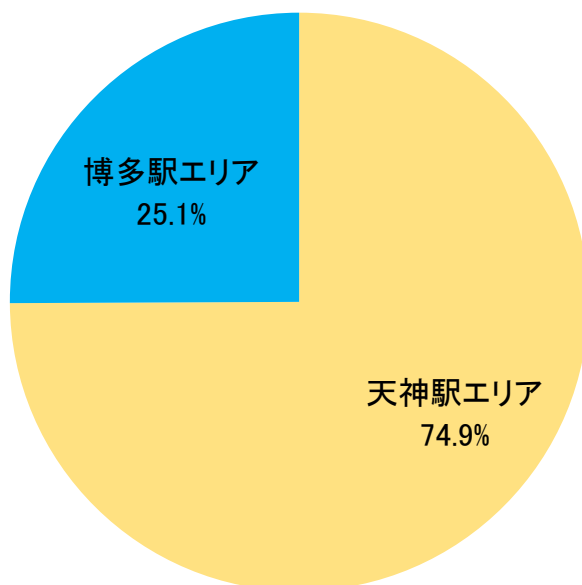


【年収】



2. 調査結果

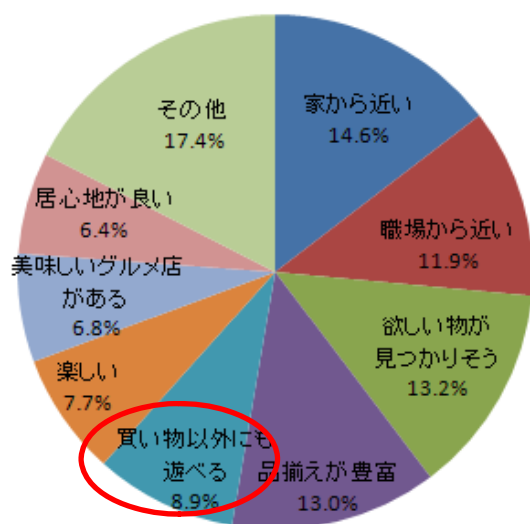
Q1 今、買い物に行くのは、天神駅エリアと博多駅エリア、どちらが多いですか？



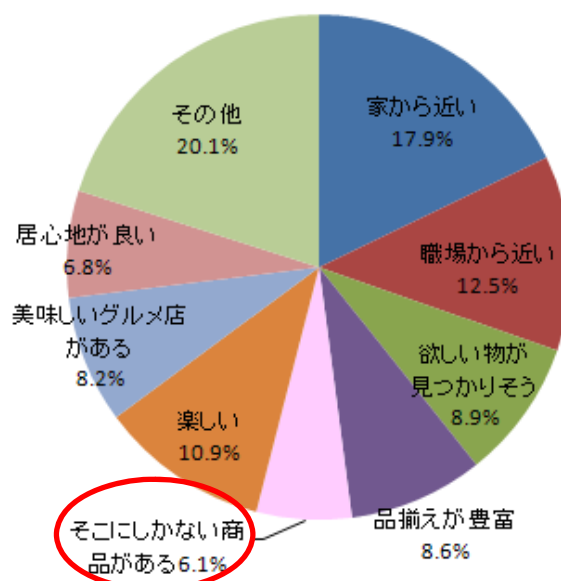
・既存商業集積地区の「天神駅エリア」が4分の3、一方「博多駅エリア」は4分の1。

～ 次に、Q1で「今、よく行くエリア」を選択した人の中で、更に集計を行った ～
Q1-① よく行く理由は何ですか？（※複数回答可、3つまで）

【天神駅エリアによく行く(74.9%)】



【博多駅エリアによく行く(25.1%)】



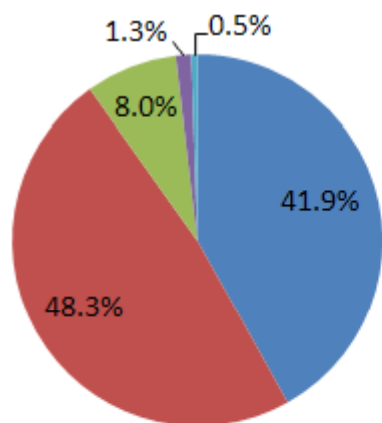
・両エリアともほぼ似通っているが、天神駅エリアは「買い物以外にも遊べる」、博多駅エリアは「そこにしかない商品がある」を選択しているのが特徴。

2. 調査結果

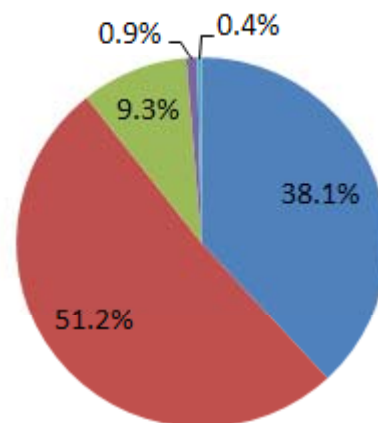
Q1-② JR博多シティ開業前後の各エリアへの買い物の頻度は？

今、天神駅エリアによく行くと答えた方(74.9%)

【開業前の頻度：天神駅エリア】

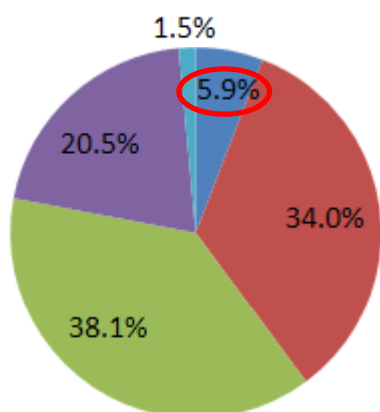


【開業後の頻度：天神駅エリア】

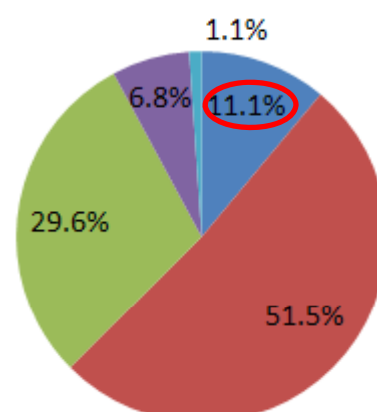


・今、「天神駅エリア」によく行く人の中で、JR博多シティ開業前後で「天神駅エリア」へ行く回数は、ほぼ変化はなかった。

【開業前の頻度：博多駅エリア】



【開業後の頻度：博多駅エリア】

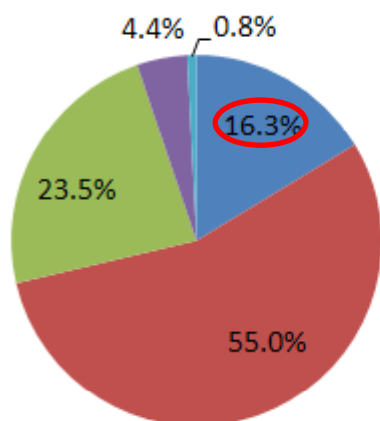


・しかしながら、今「天神駅エリア」によく行く人の中でも、JR博多シティ開業前後で「博多駅エリア」へ行く回数は増加。

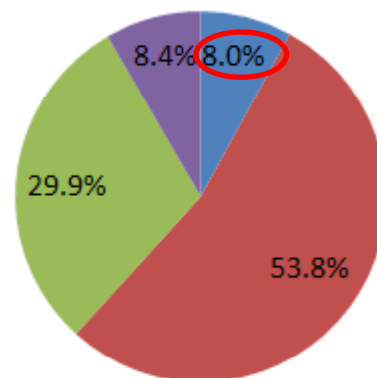
2. 調査結果

今、博多駅エリアによく行くと答えた方(25.1%)

【開業前の頻度：天神駅エリア】

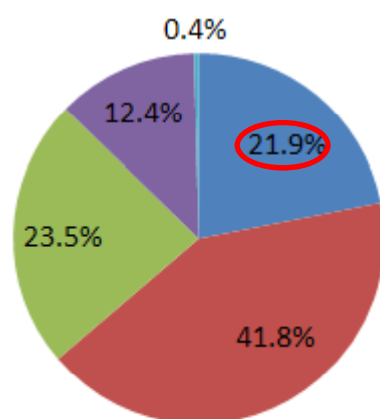


【開業後の頻度：天神駅エリア】

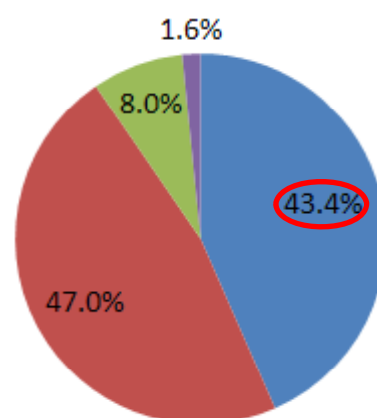


・今、「博多駅エリア」によく行く人の中で、JR博多シティ開業前後で「天神駅エリア」へ行く回数は減少。

【開業前の頻度：博多駅エリア】



【開業後の頻度：博多駅エリア】

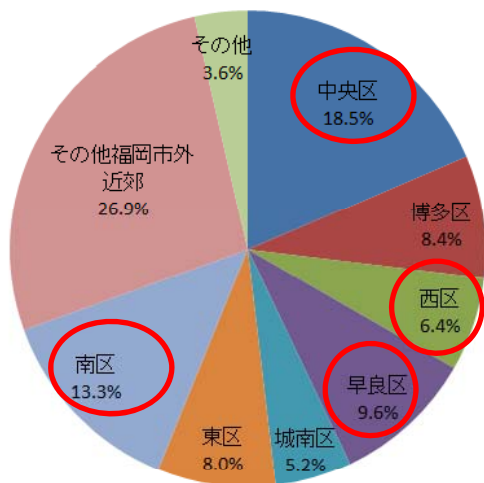


・今、「博多駅エリア」によく行く人の中で、JR博多シティ開業前後で「博多駅エリア」へ行く回数は大幅に増加。

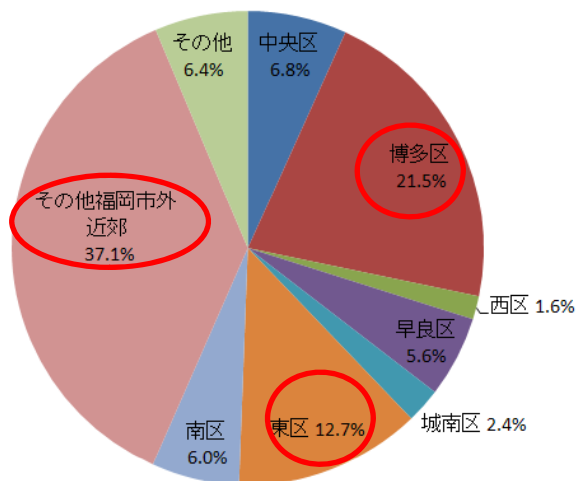
2. 調査結果

Q1-③ 住所エリアはどちらですか？

【天神駅エリアによく行く(74.9%)】



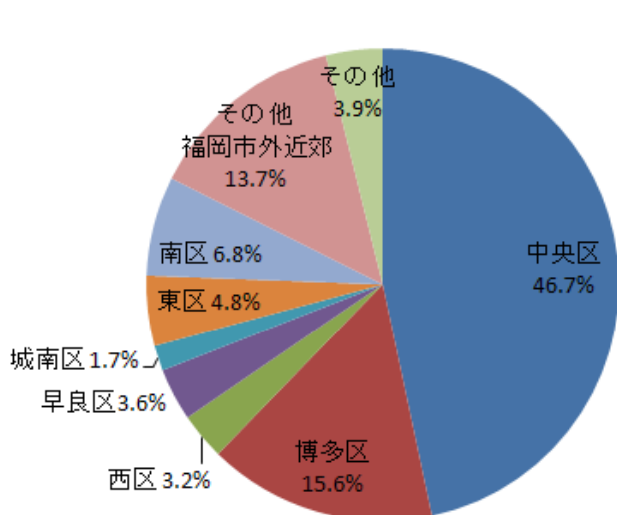
【博多駅エリアによく行く(25.1%)】



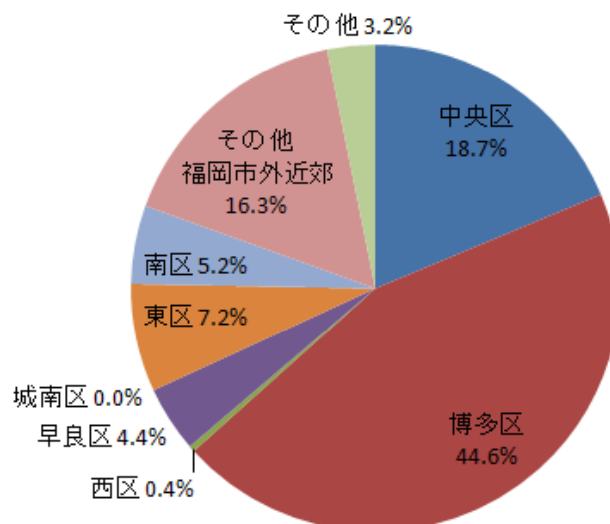
- ・両エリアともに、住所から近い場所によく行く傾向がある。
- ・「天神駅エリア」は中央区・南区・早良区・西区が多く、「博多駅エリア」は「博多区」「東区」に加え、「その他福岡市外近郊」が多いのが特徴。

Q1-④ 職場エリアはどちらですか？

【天神駅エリアによく行く(74.9%)】



【博多駅エリアによく行く(25.1%)】

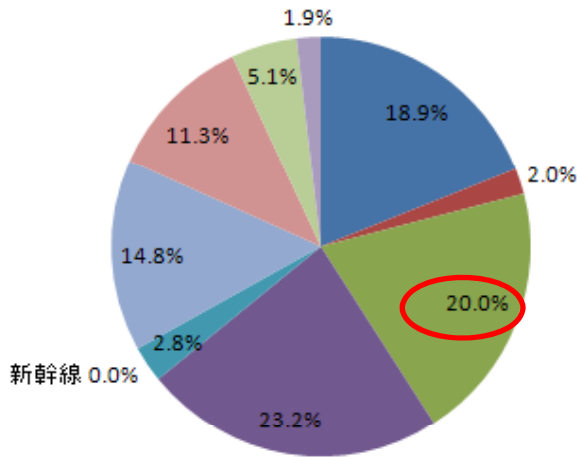


- ・両エリアともに、職場から近い場所によく行く傾向がある。

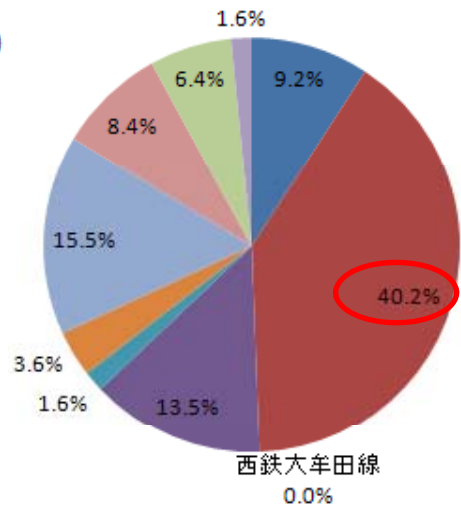
2. 調査結果

Q1-⑤ 主な交通手段は何ですか？

【天神駅エリアによく行く(74.9%)】



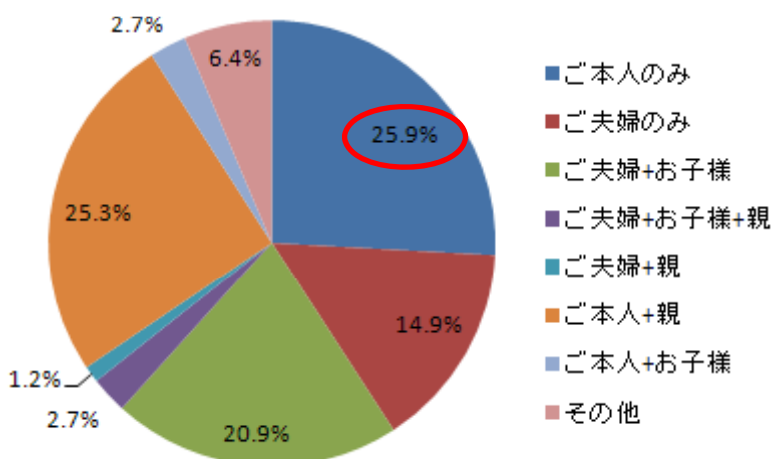
【博多駅エリアによく行く(25.1%)】



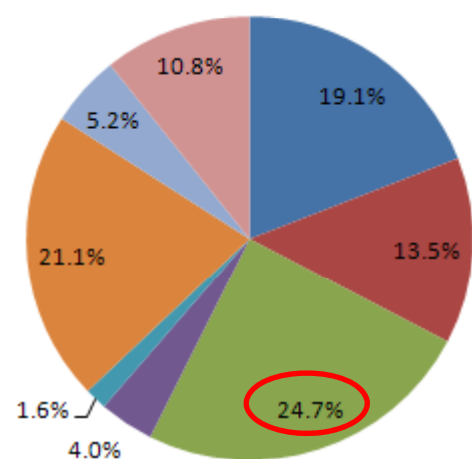
- ・「天神駅エリア」へは、西鉄大牟田線・地下鉄・バスを利用する割合が多く、
- ・「博多駅エリア」へは、JRの利用割合が圧倒的に多い(西鉄大牟田線はゼロ)。

Q1-⑥ 世帯構成は？

【天神駅エリアによく行く(74.9%)】



【博多駅エリアによく行く(25.1%)】

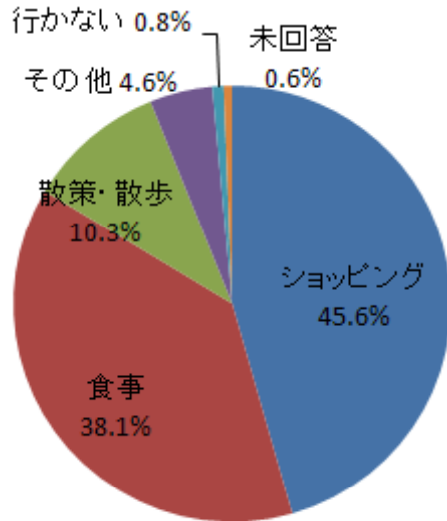


- ・「天神駅エリア」は、「本人のみ」が最も多く、
- ・「博多駅エリア」は、「夫婦+子供」のファミリー層が多い。

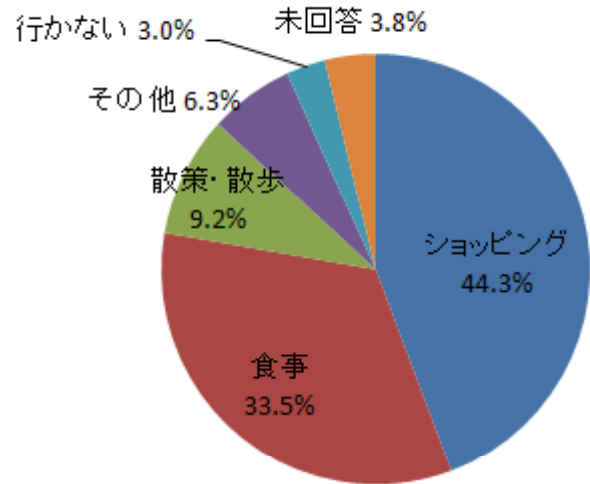
2. 調査結果

Q2 天神駅エリア・博多駅エリアへ行く目的は？（※複数回答可）

【天神駅エリア】



【博多駅エリア】

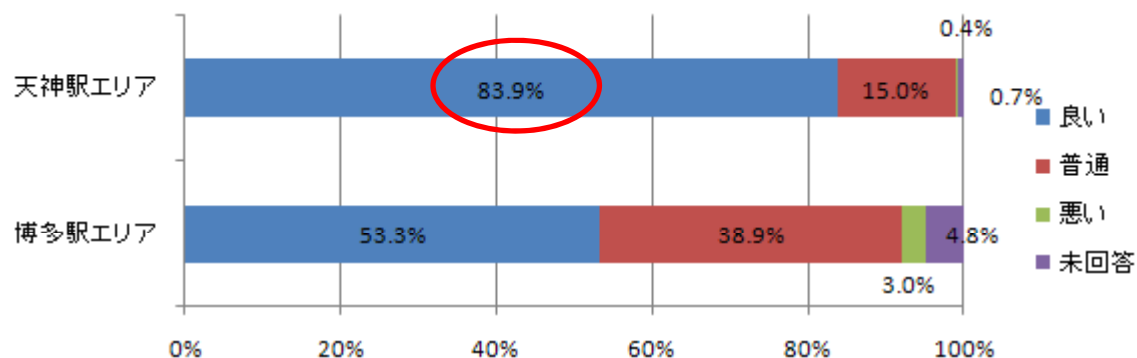


・両エリアともに、ショッピング・食事を中心とし、目的としては似通っている。

2. 調査結果

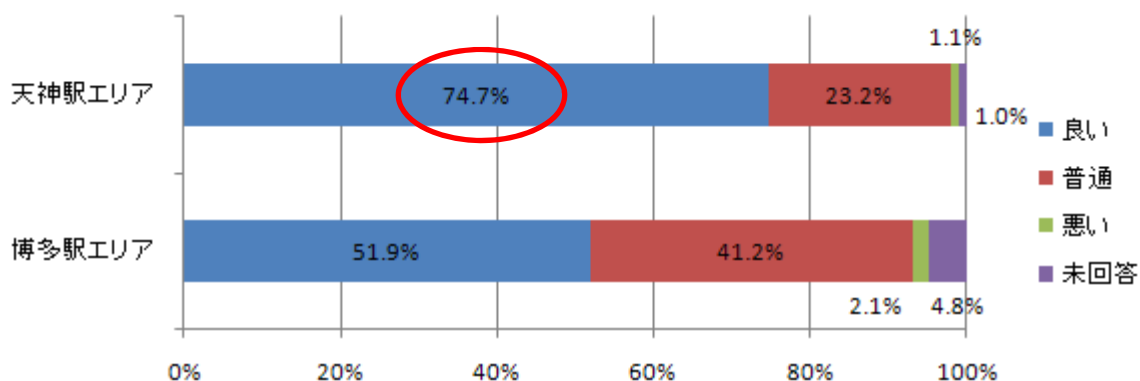
Q3 天神駅エリア・博多駅エリアの満足度は？

【①デパート・商業施設】



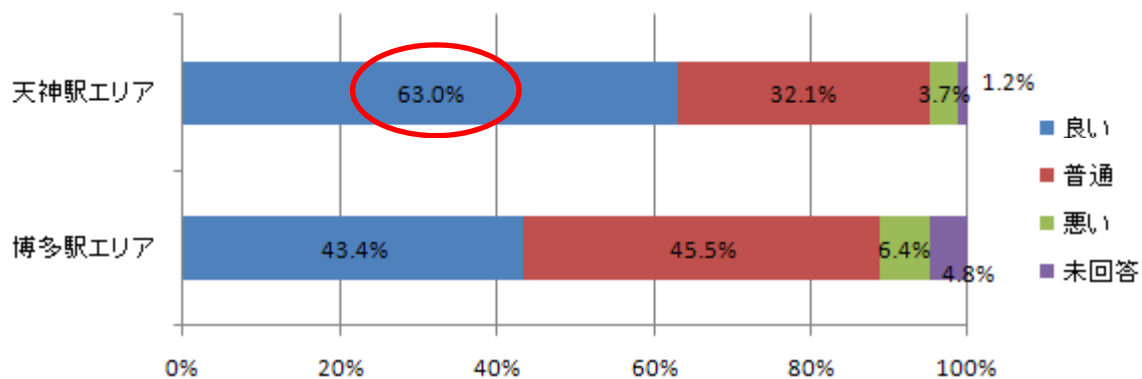
・<JR博多シティ>一施設が中心の「博多駅エリア」に対し、「天神駅エリア」の商業集積の満足度が高い。

【②商品・サービス】



・「天神駅エリア」に商業施設が集結している分、商品・サービスへの満足度も高い。

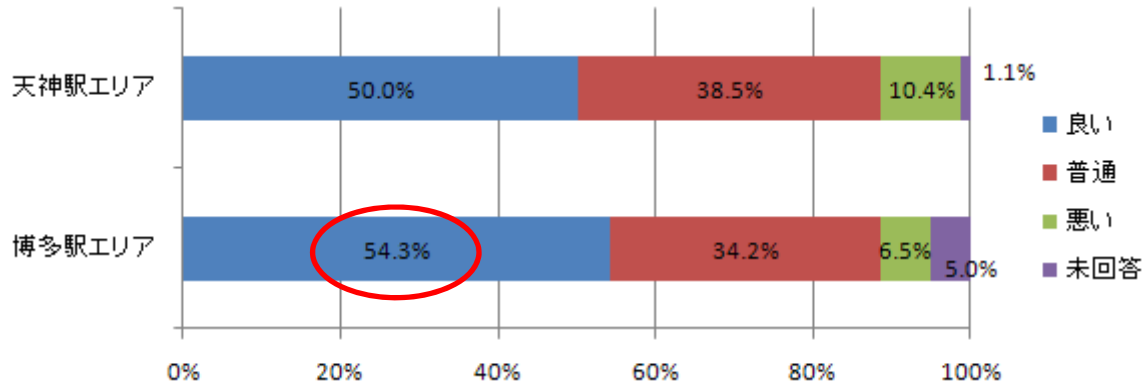
【③買い物のしやすさ】



・商業施設も品揃えも豊富で、従前から慣れ親しんでいる「天神駅エリア」の満足度が高い。

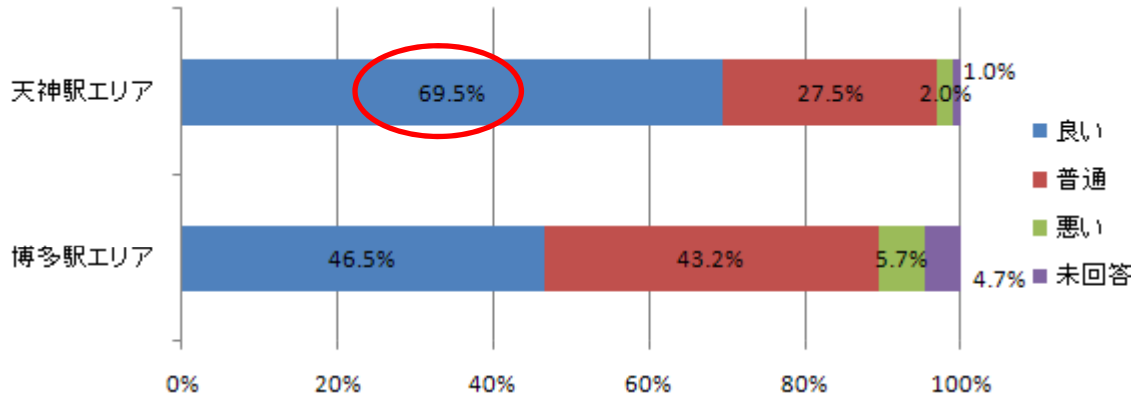
2. 調査結果

【④店舗間の移動距離が短い】



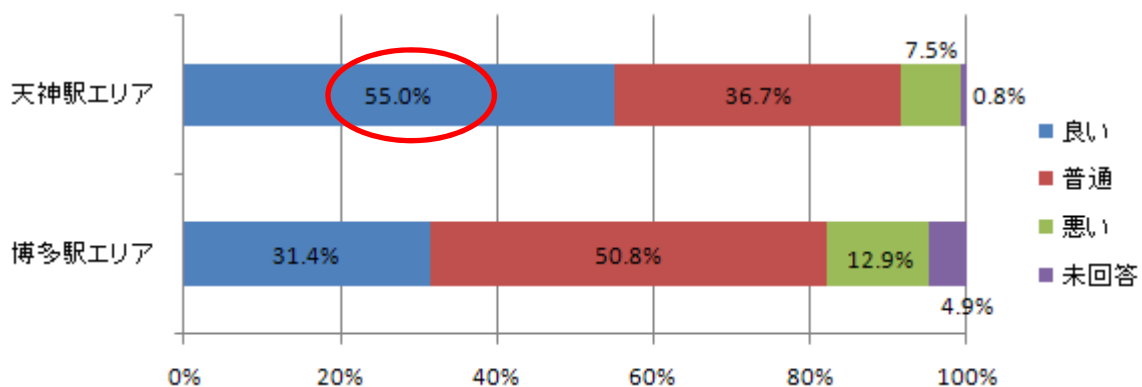
・ワンストップで買い回りできる「博多駅エリア」の満足度が高い。

【⑤飲食店】



・数多く、様々な種類の飲食店が立地する「天神駅エリア」の満足度が高い。

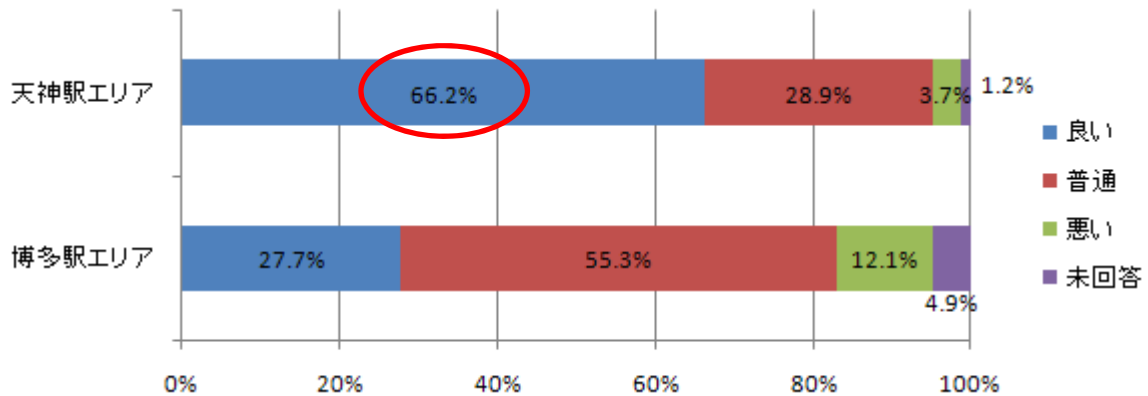
【⑥お茶・休憩場所】



・カフェや公園等が多い「天神駅エリア」の満足度が高い。

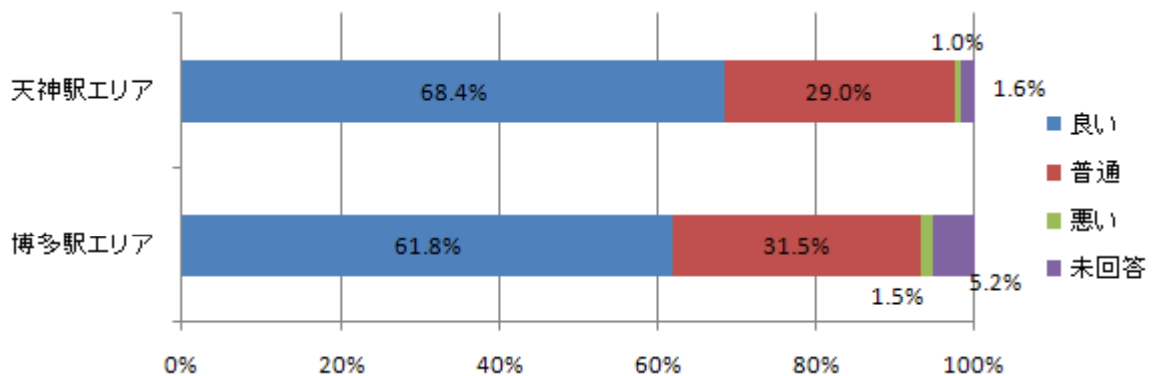
2. 調査結果

【⑦街歩きの楽しさ】



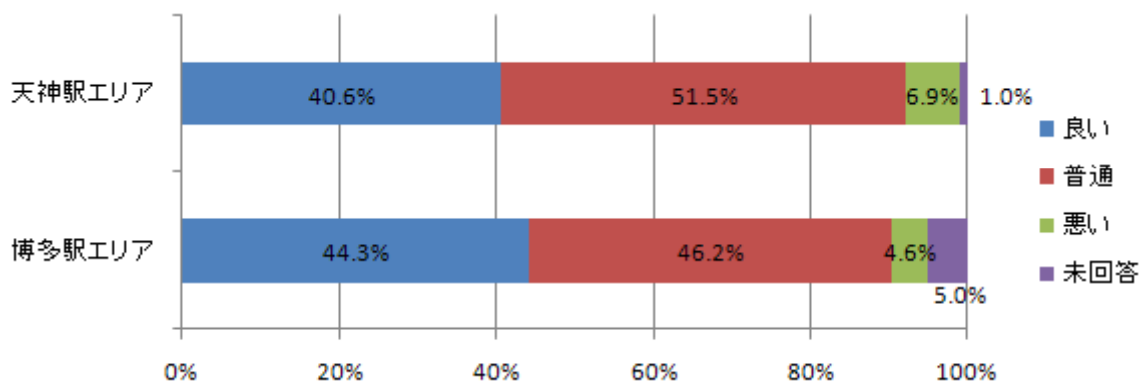
・広範囲に様々な施設が立地する「天神駅エリア」の満足度が高い。

【⑧賑わいや活気がある】



・差はあまり無いが、若干「天神駅エリア」の満足度が高い。

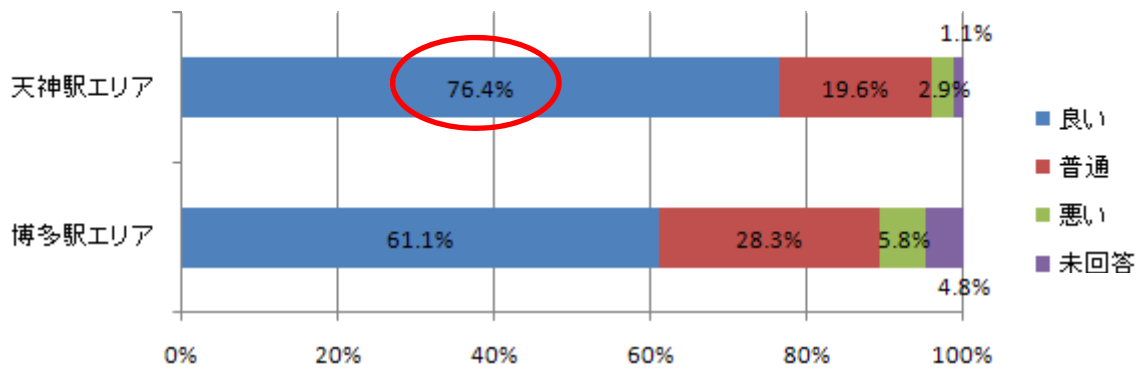
【⑨町並み・景観の整備】



・差はあまり無いが、若干「博多駅エリア」の満足度が高い。

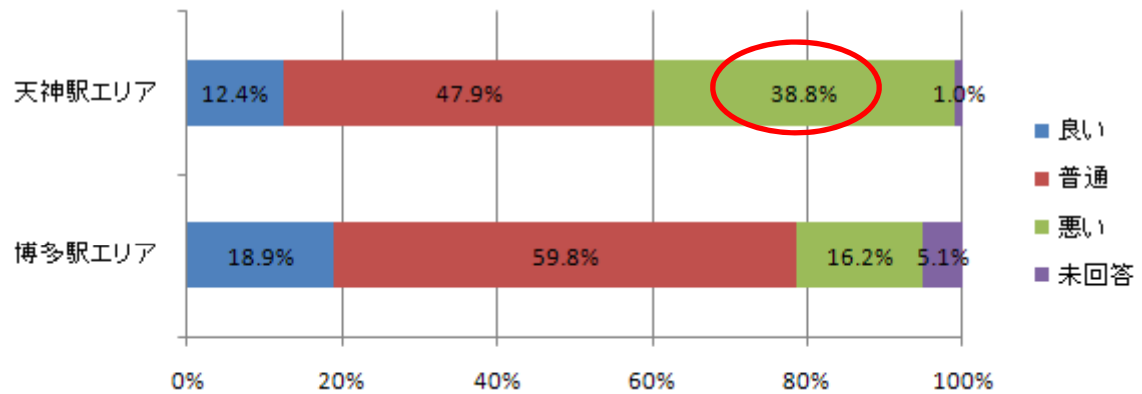
2. 調査結果

【⑩交通の利便性】



・JR以外の交通手段が直結している「天神駅エリア」の満足度が高い。

【⑪マナー(交通・路上喫煙等)】



・自転車、路上喫煙等の「天神駅エリア」のマナーの悪さが突出。

2. 調査結果

Q4 天神駅エリアについて多かった意見(※記述式)

良いところ

- 商業施設が多い・何でも揃う
- 交通の便の良さ
- 既存商業施設への慣れ
- 天神地下街からの回遊の良さ
- 飲食店が多い、公園もありゆとりがある
- 他施設へ雨にぬれず移動できる

悪いところ

- キャッチセールスが多い
- 放置自転車・違法駐輪・歩きタバコ
- ごちゃごちゃしている
- 交通マナーの悪さ・渋滞
- 駐輪場が少ない
- 歩道が狭い、歩きにくい

マナーの悪さ
交通整備

要望

- 街並み・公園・道をもっときれいに
- 交通整備をしてほしい
- 路上喫煙・チラシ配布禁止
- バスの行き先、乗り場案内を明確に
- 駐輪スペース、地下街の休憩場所の増加
- 北天神エリアの活性化

商業集積や飲食店が多く満足度は高い一方、マナーや交通・景観整備等に課題が...

Q5 博多駅エリアについて多かった意見(※記述式)

良いところ

- 九州一番の駅として明るくふさわしくなった
- にぎやか、活気がでた
- 駅と商業施設が一体化していて便利
- 交通の便の良さ

悪いところ

- 駅近郊の開発が進んでいない
- 筑紫口・高架下が雑然としている
- 高そうなイメージ
- 観光客への案内板不足
- 西鉄沿線からのアクセス

駅周辺の整備

要望

- 駅周辺の活性化・整備(施設・飲食店・公園など)
- キャナルシティまでの歩道を楽しく
- イベントの増加、駐車場の増設、休憩場所の増加

JR博多シティ誕生の影響が大きく反映しイメージアップしている一方、駅周辺の整備等に課題が...

Ⅱ .JR博多シティ開業後の変化

1. JR博多シティの概要

●JR博多シティは、2011年3月3日にオープン（プレオープンは3月2日）した九州の新たなランドマークである。東急ハンズをはじめ約230の専門店ゾーン「アミュプラザ博多」、九州初出店の百貨店「博多阪急」、日本最大級のレストランゾーン「シティダイニングくうてん」、屋上庭園、イベントホールや会議室といった文化施設までを備えた巨大建造物である【図表1】

●JR博多シティ開業後の来場者数推移をみると、開業当初の3月の1ヶ月間で726万人、その後も1ヶ月間で約400～500万人と堅調に推移し、開業半年を迎えた9月2日には累計3,080万人（1日平均：16万6千人）に達した。3月11日に発生した東日本大震災の影響で買い控えムードのある中、3月12日の九州新幹線全線開業も後押ししての好調なスタートになったと言える【図表2】

【図表1】 JR博多シティの概要

- ◆開業時期 …… 2011年3月2日（プレオープン）
2011年3月3日（オープン）

構成施設	営業面積（㎡）	店舗数	九州初出店
アミュプラザ博多	約 57,000	—	—
（店舗※）	37,600	229	84
（屋上庭園・ホール等）	4,700	—	—
（共用部）	14,700	—	—
博多阪急	約 42,000	660	94
博多1番街	約 1,800	—	—
合計	約 100,800㎡	889	178

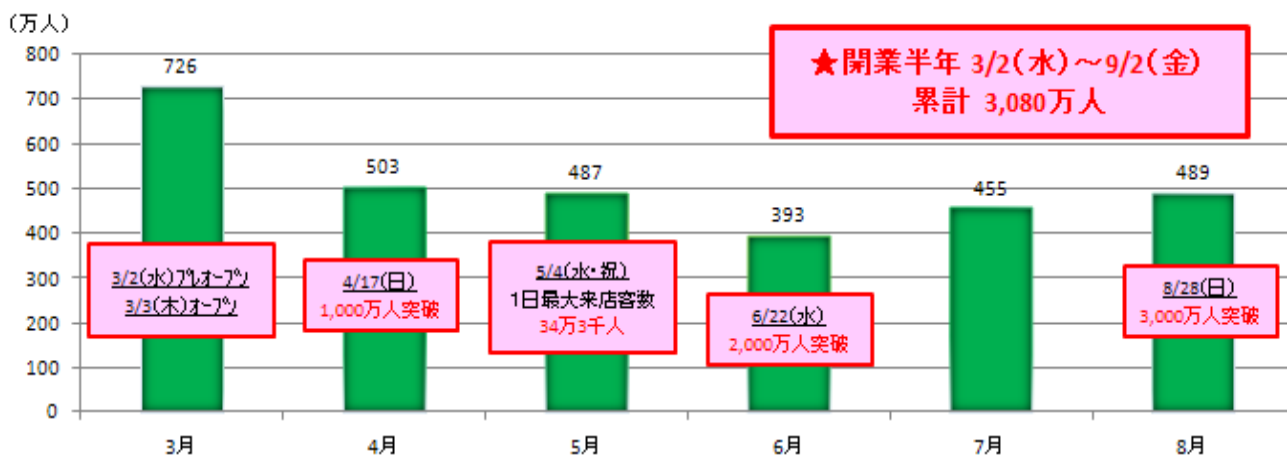
※アミュプラザ博多の店舗には、東急ハンズ・アミュプラザ各テナント・くうてんを含む

◆参考

- 九州新幹線全線開業 …… 2011年3月12日（博多～新八代）
九州新幹線部分開業 …… 2004年3月13日（新八代～鹿児島中央）

（出所）JR九州HP、博多ターミナルビルHP、新聞記事

【図表2】 JR博多シティの来場者数推移



（出所）博多ターミナルビルHP、新聞記事

2. 商業環境の変化－①百貨店売上高推移

次に、博多阪急開業前後の百貨店売上高から周辺地域への影響を比較、検証した。

●福岡市全体としての伸び率をみると、博多阪急開業の影響により3月は17.4%増と二桁のプラスに転じ、長年続いてきた百貨店売上高低迷の状況が開業以降、改善された。

一方、福岡市の既存3店(天神地区)の伸び率は、▲12.9%と二桁落ち込み、福岡市の既存商業集積地区である天神の百貨店が、博多阪急開業の影響を大きく受けた形となった【図表3・4】

●博多阪急開業時期(3月)以降の福岡市を除く九州・沖縄の伸び率は、依然としてマイナス続きであったものの、マイナス幅は開業前とさほど変化はなく、また7月には0.1%増とプラスに転じており、博多阪急開業による周辺地域への大きなストロー効果は今のところ出ていないと推測できる【図表3・4】

【図表3】百貨店売上高・伸び率推移(2010年1月～2011年9月)

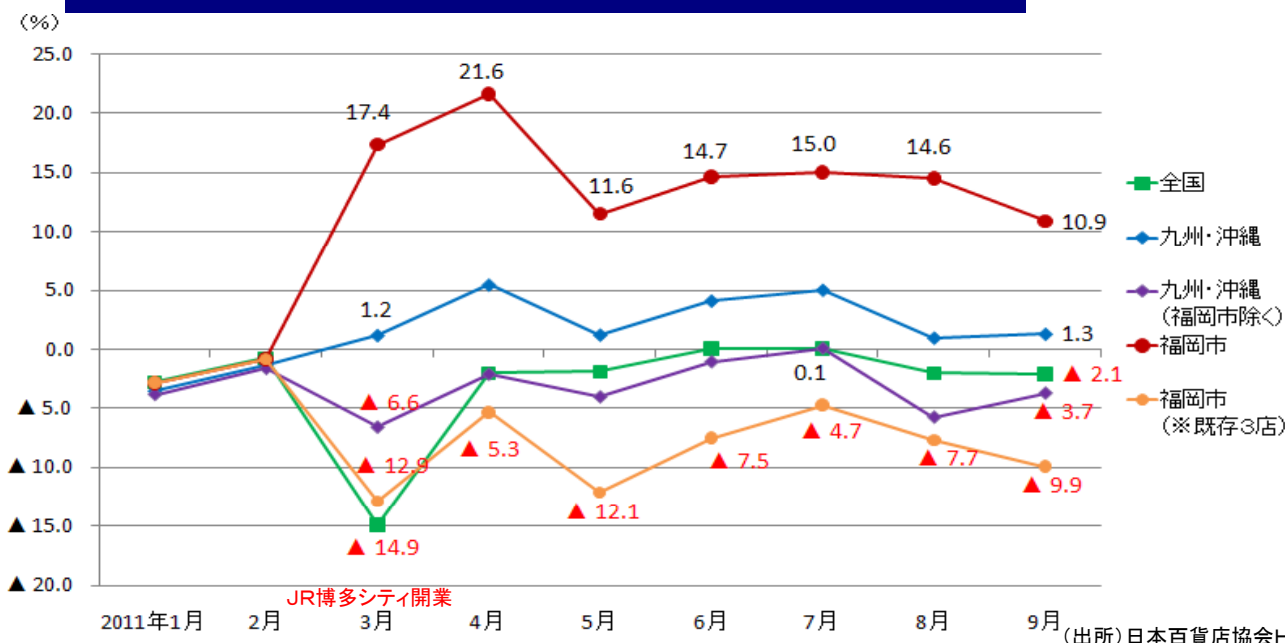
	百貨店売上高(百万円)				伸び率<前年同月比>(%)				
	全国	九州・沖縄	九州・沖縄 (福岡市除く)	福岡市	全国	九州・沖縄	九州・沖縄 (福岡市除く)	福岡市	福岡市 (※既存3店)
2010年1月	570,003	46,979	31,671	15,308	▲7.0	▲7.0	▲9.4	▲1.5	▲1.5
2月	436,439	36,375	24,111	12,264	▲7.1	▲7.7	▲10.7	▲1.0	▲1.0
3月	543,639	43,430	29,280	14,150	▲5.1	▲8.4	▲9.7	▲5.7	▲5.7
4月	484,663	38,661	26,256	12,406	▲5.8	▲7.9	▲8.7	▲6.3	▲6.3
5月	491,236	40,670	26,873	13,797	▲3.9	▲5.9	▲7.6	▲2.4	▲2.4
6月	492,456	36,644	24,475	12,168	▲7.4	▲6.1	▲6.1	▲6.1	▲6.1
7月	600,223	51,589	34,334	17,255	▲3.0	▲1.9	▲2.3	▲1.1	▲1.1
8月	434,668	37,602	25,111	12,491	▲4.9	▲4.8	▲4.9	▲4.5	▲4.5
9月	446,331	36,219	23,748	12,471	▲6.3	▲5.8	▲5.1	▲7.1	▲7.1
10月	512,129	42,283	28,490	13,793	▲0.3	▲1.1	▲0.3	▲2.9	▲2.9
11月	555,658	45,102	30,956	14,146	▲1.4	▲0.3	▲0.4	▲0.2	▲0.2
12月	724,676	62,570	42,103	20,467	▲2.3	▲3.4	▲3.1	▲4.0	▲4.0
2011年1月	554,181	45,334	30,461	14,873	▲2.8	▲3.5	▲3.8	▲2.8	▲2.8
2月	433,257	35,880	23,717	12,162	▲0.7	▲1.4	▲1.6	▲0.8	▲0.8
3月	462,471	43,960	27,352	16,608	▲14.9	1.2	▲6.6	17.4	▲12.9
4月	475,022	40,788	25,700	15,089	▲2.0	5.5	▲2.1	21.6	▲5.3
5月	482,072	41,181	25,790	15,391	▲1.9	1.3	▲4.0	11.6	▲12.1
6月	492,724	38,165	24,214	13,951	0.1	4.2	▲1.1	14.7	▲7.5
7月	600,663	54,204	34,358	19,847	0.1	5.1	0.1	15.0	▲4.7
8月	425,899	37,978	23,669	14,309	▲2.0	1.0	▲5.7	14.6	▲7.7
9月	436,978	36,700	22,867	13,834	▲2.1	1.3	▲3.7	10.9	▲9.9

(注意)・売上高及び伸び率は店舗数調整前、福岡市(※既存3店)伸び率は店舗数調整後の数字

・福岡市の※既存3店とは、岩田屋本店・福岡三越店・博多大丸

(出所)日本百貨店協会HP

【図表4】百貨店売上高伸び率推移(2011年1月～9月)



2. 商業環境の変化－②福岡市主要百貨店の売上高推移

次に、福岡市の主要百貨店の売上高推移を調査した。

●福岡市合計の売上高・伸び率をみると、JR博多シティが開業した3月からの売上高がプラスに転じ、開業効果により福岡市としてはパイが増大した【図表5・6】

●しかし、既存商業集積地区(天神地区)にある個別百貨店の売上高をみると、JR博多シティが開業した3月以降、各店共に前年割れが続く中、博多阪急の開業効果の一服や各百貨店のリニューアルや商業施設間のカード利用のキャンペーン等で、売上高の挽回を図っている【図表5・6】

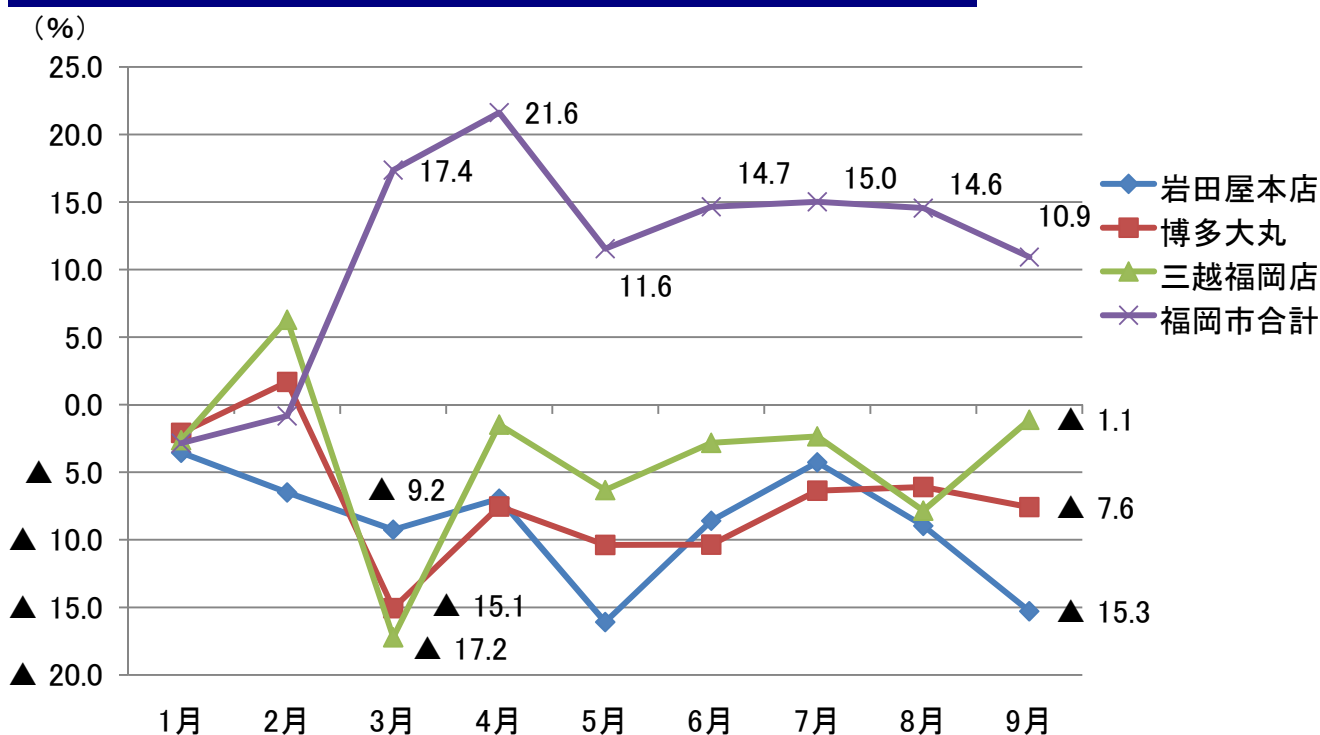
【図表5】 福岡市主要百貨店の売上高推移(1～9月)

(売上高:億円/伸び率(前年同月比):%)

地区	店名	1月			2月			3月			4月			5月			6月			7月			8月			9月		
		10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率	10年	11年	伸び率
天神	岩田屋本店※	67	65	▲3.5	52	49	▲6.5	63	57	▲9.2	54	50	▲7.0	61	51	▲16.1	54	50	▲8.6	73	70	▲4.3	53	48	▲9.0	57	48	▲15.3
	博多大丸	54	53	▲2.1	46	46	1.7	49	41	▲15.1	45	41	▲7.5	50	45	▲10.4	42	38	▲10.4	65	61	▲6.4	47	44	▲6.1	44	40	▲7.6
	三越福岡店※	32	31	▲2.6	25	27	6.3	30	25	▲17.2	26	25	▲1.5	26	25	▲6.3	25	24	▲2.8	34	33	▲2.3	25	23	▲7.8	24	24	▲1.1
博多	博多阪急	-	-	-	-	-	-	43	-	-	34	-	-	33	-	-	28	-	-	34	-	-	28	-	-	26	-	
	合計	153	149	▲2.8	123	122	▲0.8	142	166	17.4	124	151	21.6	138	154	11.6	122	140	14.7	173	198	15.0	125	143	14.6	125	138	10.9

(注意)・端数の関係で合計額が一致しないことがある、岩田屋と福岡三越は2010年10月1日合併

【図表6】 福岡市主要百貨店の売上高伸び率推移(1～9月) <前年同月比>



(出所) 日本百貨店協会HP、日経流通新聞

2. 商業環境の変化－③他都市駅ビル主要百貨店の売上高推移

次に、地方駅ビル先行事例のある、札幌市・名古屋市・京都市の3都市の駅ビルの主要百貨店の売上高の推移をみた。

●2008年のリーマンショック後、売上高の落ち込みが若干みられる駅ビル百貨店はあるものの、各駅ビルとも百貨店開業後はしばらくの間、順調に売上高を伸ばし推移してきている【図表7】

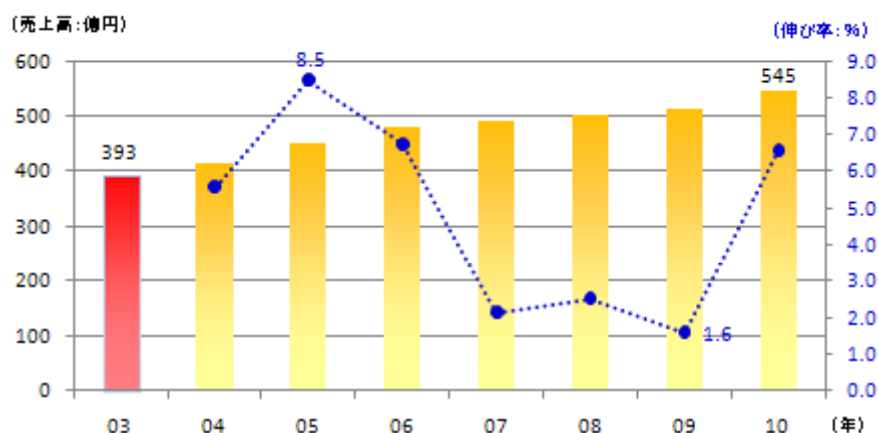
このことから、駅ビル百貨店は開業後、顧客ニーズを掴みながら徐々に売上を伸ばす傾向があるため、駅ビル百貨店の評価には時間がかかると言える。

【図表7】各駅ビル主要百貨店の売上高推移（開業時期～10年）

【札幌市】

(売上高:億円/伸び率:%)

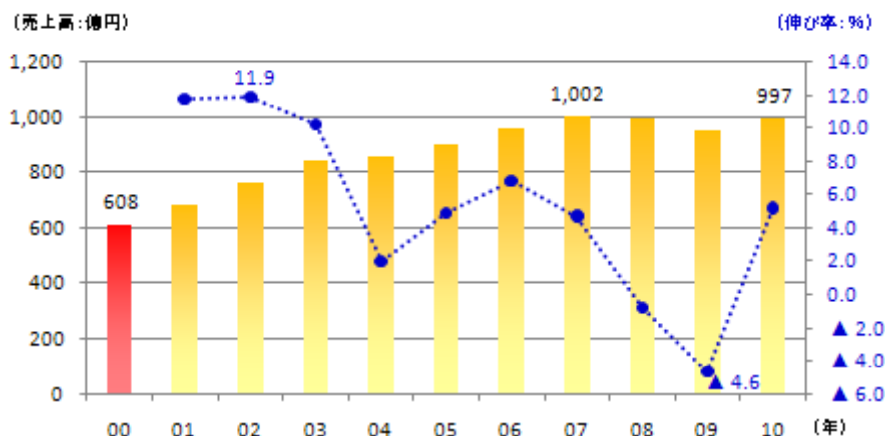
店名	開業時期		03	04	05	06	07	08	09	10
大丸	2003年3月6日	売上高	393	415	450	481	491	503	511	545
		伸び率	-	5.6	8.5	6.7	2.1	2.5	1.6	6.6



【名古屋市】

(売上高:億円/伸び率:%)

店名	開業時期		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
ジェイアール名古屋タカシマヤ	2000年3月15日	売上高	608	680	761	838	855	896	957	1,002	994	948	997
		伸び率	-	11.8	11.9	10.2	2.0	4.9	6.8	4.7	▲0.8	▲4.6	5.2



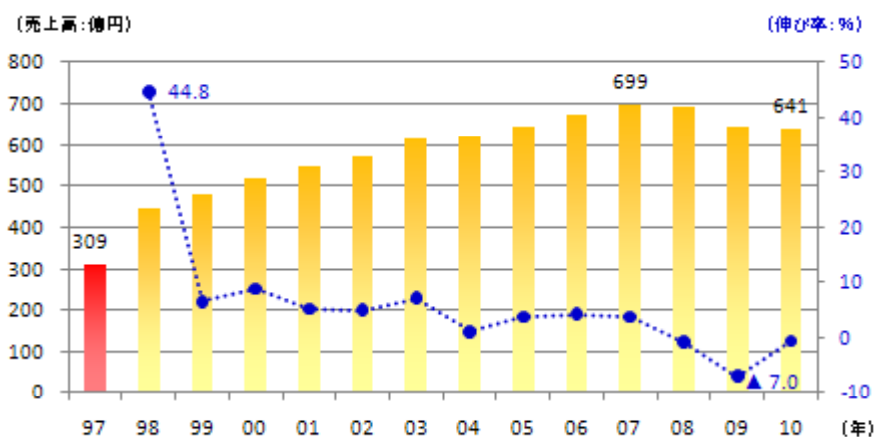
(出所)百貨店調査年鑑(1997～2009年)、新聞記事(2010年)

2. 商業環境の変化－③他都市駅ビル主要百貨店の売上高推移

【京都市】

(売上高:億円／伸び率:%)

店名	開業時期		97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
ジェイアール京都伊勢丹	1997年9月11日	売上高	309	448	477	519	547	574	615	622	646	674	699	693	644	641
		伸び率	-	44.8	6.6	8.8	5.3	5.0	7.1	1.1	3.8	4.3	3.8	▲0.9	▲7.0	▲0.6



(出所)百貨店調査年鑑(1997～2009年)、新聞記事(2010年)

3. 市内交通環境の変化

次に、人の流れの変化を、JR博多シティ開業前後(2010年、2011年)の天神駅・博多駅の地下鉄乗車人員から検証した。

●3～9月の乗車人員数をみると、2011年は両駅共に前年を上回っている。これまでは、商業施設が集積する天神駅の乗車人員数が博多駅を大きく上回っていたのに対し、2011年には両駅の差ははっきりと縮まっている【図表8・9】

●伸び率でみると、天神駅は3月のJR博多シティ開業後3～6%増で推移しているのに対し、博多駅は13～19%増と大幅な伸びを示した【図表10】

以上のことから、JR博多シティ開業が大きく影響し、博多駅の利用者が増えたことに加え、既存商業集積地の天神地区にも人が流れていると推測できる。

【図表8】 博多駅の地下鉄乗車人員

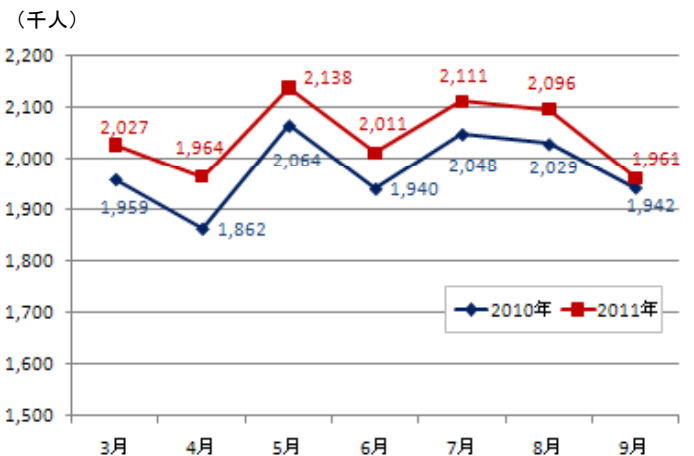
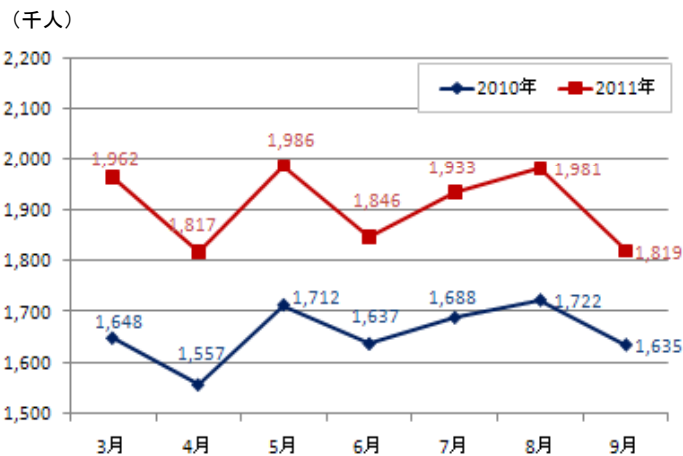
(単位:千人)

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	累計
2010年	1,648	1,557	1,712	1,637	1,688	1,722	1,635	11,597
2011年	1,962	1,817	1,986	1,846	1,933	1,981	1,819	13,345

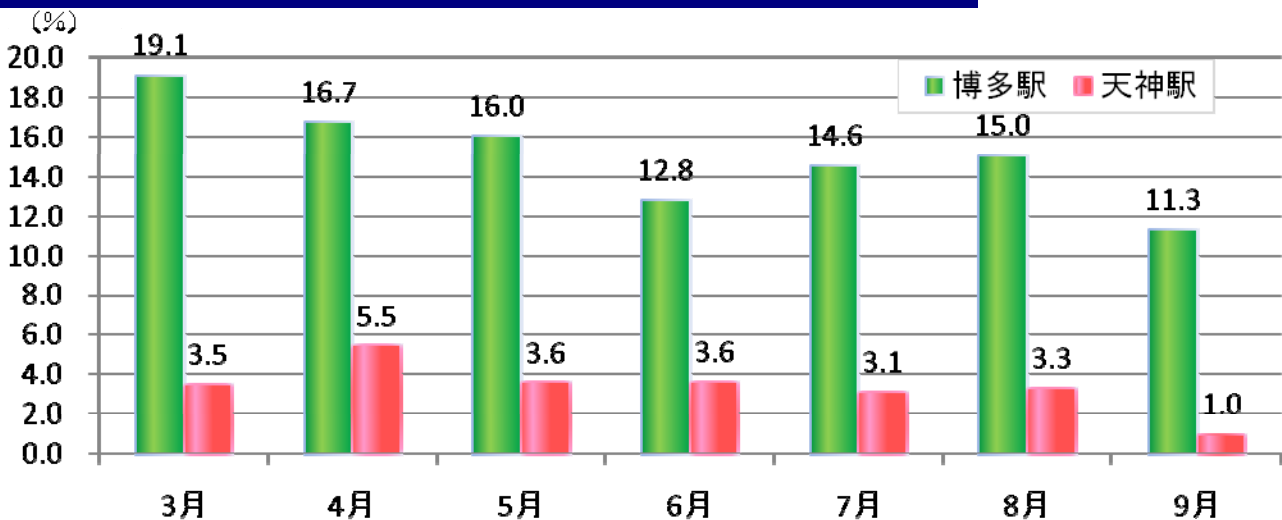
【図表9】 天神駅の地下鉄乗車人員

(単位:千人)

	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	累計
2010年	1,959	1,862	2,064	1,940	2,048	2,029	1,942	13,844
2011年	2,027	1,964	2,138	2,011	2,111	2,096	1,961	14,307



【図表10】 博多駅・天神駅の地下鉄乗車人員伸び率(2011年/2010年)



(出所) 福岡市交通局データ

4. 地価(最高路線価)の変化・・・①福岡市

次に、九州新幹線主要停車駅である福岡市・熊本市・鹿児島市の過去12年間の最高路線価と駅前の最高路線価を比較した。

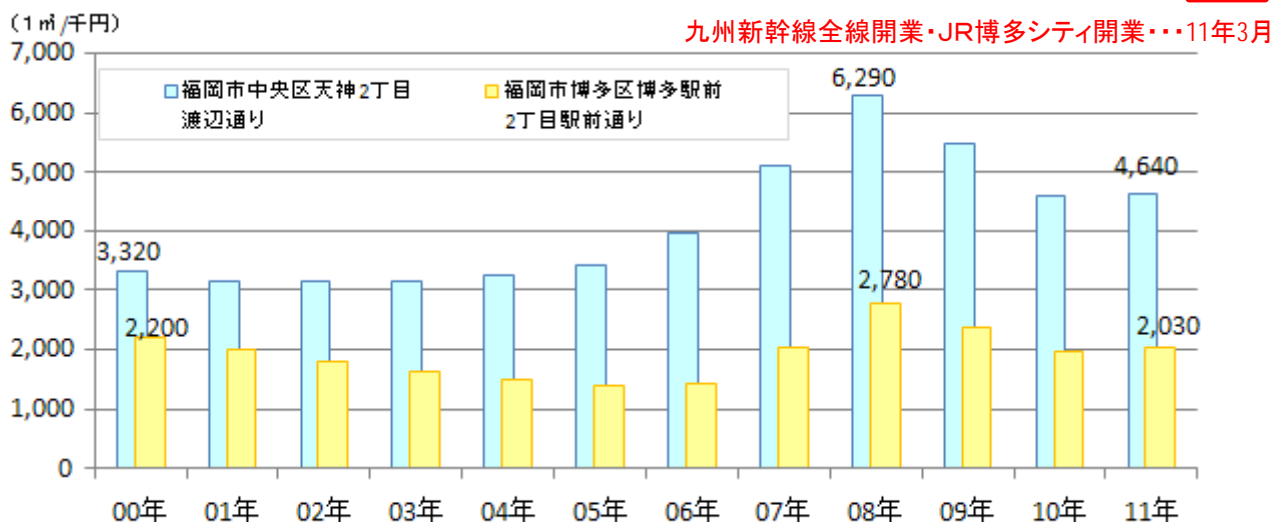
●福岡市の最高路線価は、現在、中心繁華街のある「天神2丁目渡辺通り」が31年連続トップとなっている。2008年のリーマンショック以降、下落が続いていた地価だが、2011年は両地区共に上昇した。これは、九州新幹線全線開業・JR博多シティ開業の影響を受けたものと推測でき、博多駅周辺の開発等も控える中、今後も「博多駅前」の路線価が堅調に推移する可能性がある【図表11・12】

【図表11】 福岡市の最高路線価(00～11年)

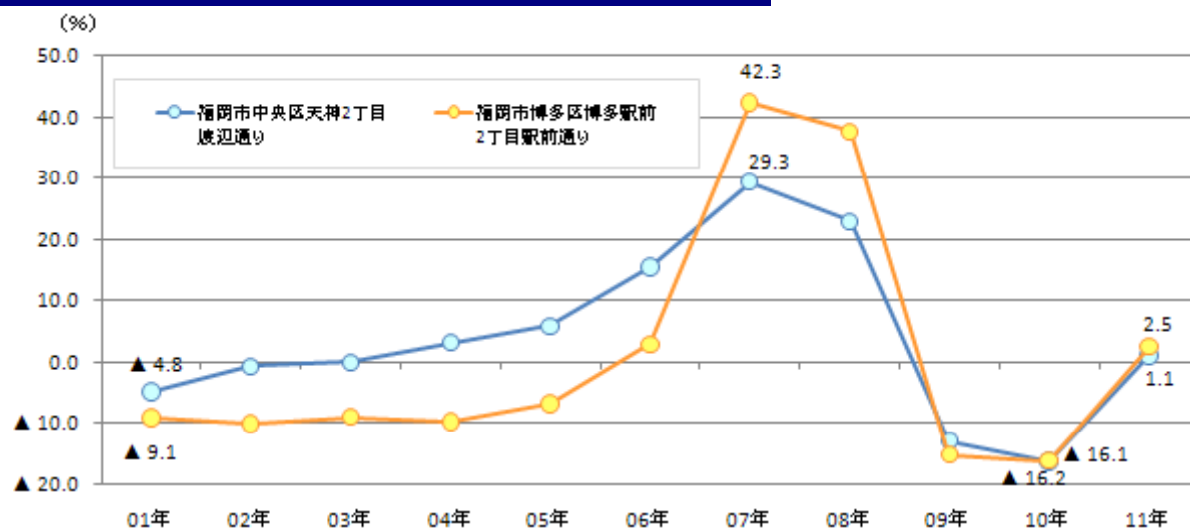
(1㎡/千円)

【福岡市】

最高路線価所在地	00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年	
市内 最高路線価	福岡市中央区天神2丁目 渡辺通り	3,320	3,160	3,140	3,140	3,240	3,430	3,960	5,120	6,290	5,480	4,590	4,640
駅前 最高路線価	福岡市博多区博多駅前 2丁目駅前通り	2,200	2,000	1,800	1,640	1,480	1,380	1,420	2,020	2,780	2,360	1,980	2,030



【図表12】 福岡市最高路線価の変動率(前年比)



(出所) (財)大蔵財務協会路線図、国税局HP

4. 地価(最高路線価)の変化・・・②熊本市

●熊本市の最高路線価は、現在、中心繁華街のある「下通り」である【図表13】

●2008年のリーマンショック以降、「下通り」地区で地価の下落が続いている一方、「熊本駅前」はほぼ変化なく推移していたが、変動率をみると、2011年に+8.6%と過去12年間で最も高くなった。これは、九州新幹線全線開業の影響から、熊本駅周辺のインフラ整備が進んでいることが地価にも反映していると推測できる【図表14】

【図表13】 熊本市の最高路線価(00～11年)

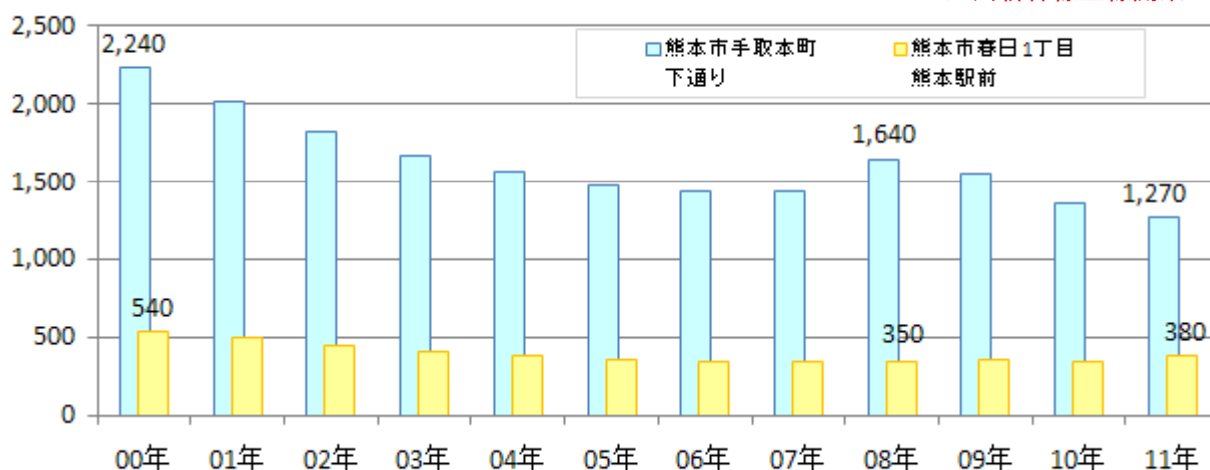
【熊本市】

(1㎡/千円)

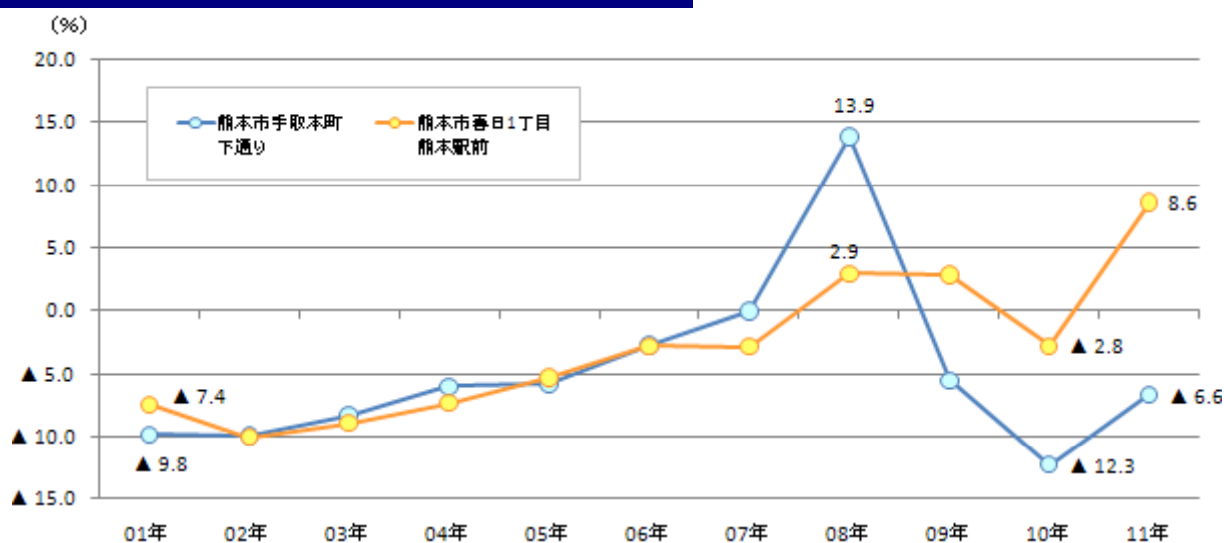
最高路線価所在地		00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年
市内 最高路線価	熊本市手取本町 下通り	2,240	2,020	1,820	1,670	1,570	1,480	1,440	1,440	1,640	1,550	1,360	1,270
駅前 最高路線価	熊本市春日1丁目 熊本駅前	540	500	450	410	380	360	350	340	350	360	350	380

(1㎡/千円)

九州新幹線全線開業・・・11年3月



【図表14】 熊本市最高路線価の変動率(前年比)



(出所) (財)大蔵財務協会路線図、国税局HP

4. 地価(最高路線価)の変化・・・③鹿児島市

●鹿児島市の最高路線価は、現在中心繁華街のある「天文館電車通り」である【図表15】

●2008年のリーマンショック以降の地価下落は中心繁華街のある「天文館電車通り」で若干みられるものの、2004年の九州新幹線部分開業以降、駅前の路線価は上昇を続けている。また、これまで最高路線価である「天文館電車通り」と「鹿児島中央駅前」において、2000年に41万あった差は、九州新幹線全線開業を迎えた2011年には2万円とほぼ同等となった。駅前の地価は今後も堅調に推移する可能性もあり、未だに続く駅前開発等の動向にも注目である【図表15・16】

【図表15】鹿児島市の最高路線価(00～11年)

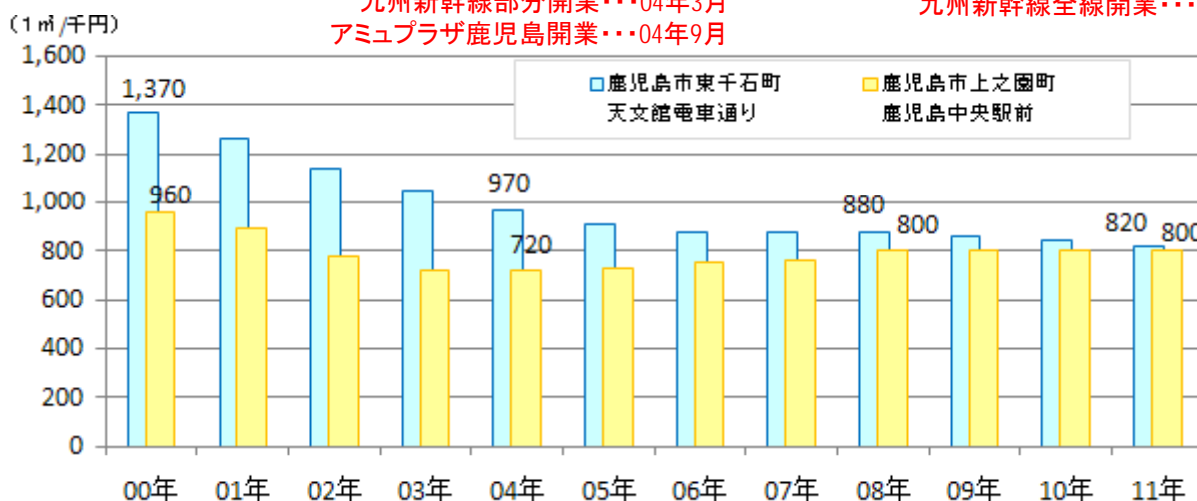
【鹿児島市】

(1㎡/千円)

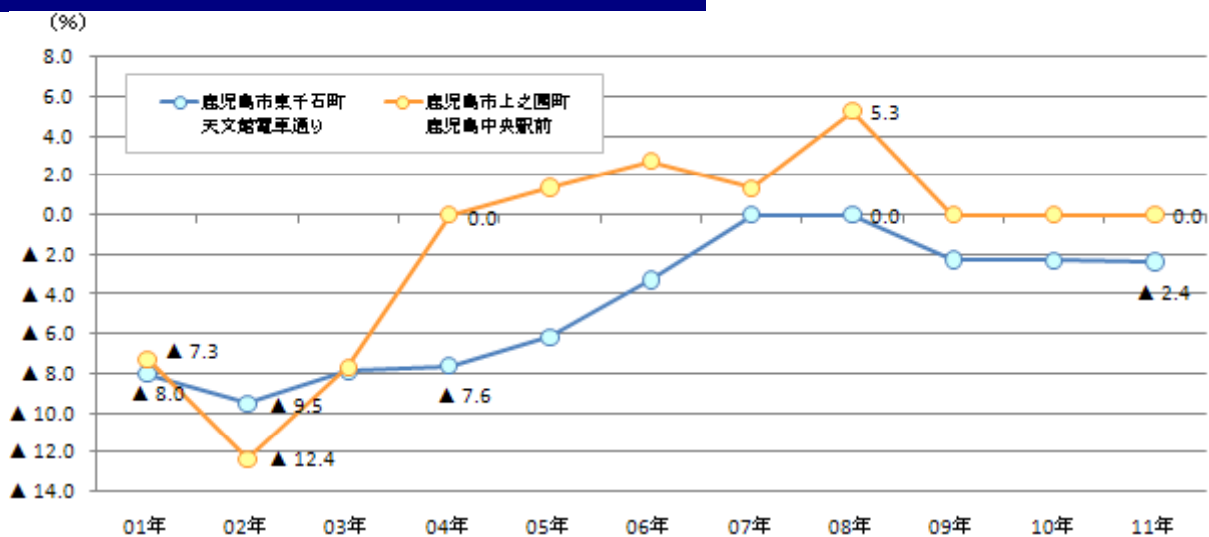
最高路線価所在地		00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	07年	08年	09年	10年	11年
市内 最高路線価	鹿児島市東千石町 天文館電車通り	1,370	1,260	1,140	1,050	970	910	880	880	880	860	840	820
駅前 最高路線価	鹿児島市上之園町 鹿児島中央駅前	960	890	780	720	720	730	750	760	800	800	800	800

九州新幹線部分開業・・・04年3月
アミュプラザ鹿児島開業・・・04年9月

九州新幹線全線開業・・・11年3月



【図表16】鹿児島市最高路線価の変動率(前年比)



(出所) (財)大蔵財務協会路線図、国税局HP

Ⅲ.まとめ

JR博多シティ開業により見えてきたこと

◆商業環境の変化◆

○3月以降、既存商業集積地区である天神の百貨店が大きく影響を受けたものの、福岡市全体の百貨店売上高は大幅に増加している。しかしながら、周辺地域への大きなストロー効果は今のところ認められていない。

◆市内交通環境の変化◆

○地下鉄乗車人員は、天神駅・博多駅ともに前年比プラス、特に博多駅への伸びが大きく、福岡市中心部への人の流れが多くなる結果となった。

◆地価(最高路線価)の変化◆

○九州新幹線部分開業、全線開業、駅ビルの開業等で駅前の開発が進む中、今後も駅前の路線価は堅調に推移する可能性がある。

◆JR博多シティの開業は、同時に九州新幹線が全線開業した効果もあり、福岡経済に大きな影響をもたらした

◆上記に加え、売上目標も上回って推移しており「JR博多シティ」は順調な幕開けとなったと推測出来る

今後の課題

天神と博多のアンケート調査結果から、両地区の特性が浮き彫りとなった。「天神駅地区」は、商業施設や飲食店の充実、街歩きの楽しさなどの良い点があり、一方、路上喫煙・歩きタバコ等のマナーの悪さや交通整備が悪い点として挙げられた。また、世帯構成で言えば、〈1人〉で訪れる人が多いことが分かった。

「博多駅地区」は、ワンストップでの利便性などが良い点として挙げられ、一方悪い点は、駅周辺開発の遅れなどが挙げられた。また、世帯構成では〈ファミリー層〉が多く訪れていることも分かった。

JR博多シティ開業後、福岡市の注目が「博多」に集まる一方、既存商業集積地である「天神」も巻き返しをするべく、様々な対策を講じている。

切磋琢磨しての競争は必要であるが、それだけに目を向けるのではなく、現在の両地区の魅力を伸ばしながら、課題の部分を克服し、天神と博多のトータルとしての魅力アップを図ることが、福岡の発展に繋がると言えるのではないだろうか。

- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：日本政策投資銀行と明記して下さい。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

お問い合わせ先

〒810-0001 福岡市中央区天神2-12-1天神ビル2F
(株)日本政策投資銀行九州支店
企画調査課 TEL 092-741-7737