

開業5ヵ月を経過した 九州新幹線の影響

～「百貨店の売上動向」や「人の動き」に着目して～

はじめに

今年3月、「博多―鹿児島中央」間（約257km）を最短1時間20分で結ぶ九州新幹線が全線開通した。九州の大動脈として、開通前からそのプラスの効果やマイナスの影響など、様々な意見が述べられ、人の動きとともに九州経済の成長機会をどのように捉えるべきか各方面から報じられていた。

全線開通から5ヵ月を経過した現在、「ストローク現象」や「地域の商業に与える影響」など、全線開通に伴う様々な影響を確認するには時期尚早であろう。

今回の本レポートでは、現在確認し得るいくつかのデータをもとに、九州新幹線と同時に開業したJR新博多駅ビル（以下、JR博多シティ）を起点とした最近の商業動向や人の動きに着目して考えてみたい。

百貨店の売上動向

まず、九州における百貨店売上の動向を見てみよう（表1-1）。福岡市の既存百貨店3社の売上高（対前年同月比）は、今年2月までの回復傾向から一転、3月に発生した東日本大震災の影響

表1-1 百貨店売上高の推移

前年同月比（単位：%）

	全 国	東 京 都	福 岡 市		九州（福岡市を除く）
			（百貨店3社）	（百貨店4社）	
H22.04	96.3	95.1	93.7	—	96.2
05	97.9	98.2	97.6	—	94.9
06	94.0	94.5	93.9	—	93.9
07	98.6	98.3	98.9	—	97.7
08	96.8	96.6	95.5	—	95.1
09	94.8	96.2	92.9	—	94.9
10	100.6	102.7	97.1	—	99.7
11	99.5	100.3	99.8	—	99.6
12	98.5	99.7	96.0	—	96.9
H23.01	98.9	101.4	97.2	—	97.4
02	100.7	101.7	99.2	—	99.8
03	85.3	78.5	87.1	117.4	94.7
04	98.5	94.5	94.7	121.6	99.5
05	97.6	95.7	87.9	111.6	97.2
06	100.3	100.4	92.5	114.7	100.4

※福岡市の百貨店4社は、H23年3月から

出所：「日本百貨店協会」からFFG作成

を受けて大きく落ち込んだ。その動きは全国や東京都との動きと整合的であり、現在は回復に向けた動きとなっている。しかし、(福岡市の百貨店を除く)九州の百貨店売上の動きは、これとは異なり、全国に比べて小さな落ち込みとなっている。

このような外部環境の中で(東日本大震災の影響が残る中)、3月に開業したJ・R博多シティの影響を説明するには多少の無理があるが、敢えて傾向として捉えてみるならば、以下の点が指摘出来るよう。

まず一点目。表1-2を見てみると、J・R博多シティ(ここでは博多阪急)を加えた福岡市の百貨店4社の売上増加率は、既存百貨店3社の売上減少率を大きく超えている。このことを表1-2から説明しよう。福岡市の既存百貨店3社の売上は対前年比で95・8%(同表(a))。仮にこの数字を東日本大震災の影響を除いた基準と考えると、博多阪急の開業以降、福岡市の既存百貨店3社の売上減少率(博多阪急ができたために既存百貨店3社の売上が侵食されたと考えられる減少分)は▲4・2%(=91・6%同表(b))ー95・8%同表(a))と試算出来る。

一方、博多阪急を加えた百貨店4社の売上増加率(福岡市の既存百貨店3社を除く売上の増加分)は+20・0%(=115・8%同表(c))ー95・8%同表(a))となる(どちらも3カ月平均)。このことから、博多阪急がもたらした売上増加率

表1-2 福岡市の百貨店売上高

既存百貨店3社の前年度推移			対前年比(単位:%)
H22年上期	H22年下期	H22年度	
95.6	96.0	95.8(a)	

出所:「日本百貨店協会」からFFG作成

H23年度第1四半期(既存百貨店3社)				対前年比(単位:%)
H22年4月	H23年5月	H23年6月	H23年度第1四半期	
94.7	87.9	92.5	91.6(b)	

出所:「日本百貨店協会」からFFG作成

H23年度第1四半期(百貨店4社)				対前年比(単位:%)
H22年4月	H23年5月	H23年6月	H23年度第1四半期	
121.6	111.6	114.7	115.8(c)	

出所:「日本百貨店協会」からFFG作成

20・0%は、既存百貨店3社の売上減少率4%を考慮しても有り余ることから、九州の百貨店で一部売上が侵食されているのではないかと、言った仮説を立てることが出来る。

しかし、現在までに九州の百貨店で大きく売上が落ちた話は聞かえてこない。実際、九州の百貨店売上の動きを見ても(表1-1)、売上の減少幅は小さいことが確認出来る(実際、熊本県内の百貨店の売上減少は軽微であった模様 新聞報道より)。したがって、ここで指摘した福岡市の既存百貨店3社の売上減少率と九州の百貨店の売

上減少幅だけで博多阪急を加えた売上増加率20%の理由の全ては見えてこない(もともと、福岡市の百貨店と九州の百貨店の月間売上規模比約1・2を考慮しても、その傾向ははつきりしない)。二つの傾向として4・6月の売上動向から、福岡市の既存百貨店3社の侵食は限定的であると捉えることは出来そうである。

二点目は、J・R博多シティの開業効果に伴い消費活動が活発化した可能性である。しかし、最近の二人以上世帯消費支出の動向や所得が増えにくい環境を考慮すると、その可能性は大きくない(加えて、外国人観光客の影響もクルーズ船の寄港が中断していたことから、外国人の消費活動の活発化に理由を求めることも出来そうにない)。

三点目として、百貨店以外の業態が侵食されている可能性がある。指摘出来る。

この場合、百貨店に近い業態や地域特性から分析する必要がある。また新たな商業施設の誕生による様々な要因からなる消費者のトレード



オフの関係も考慮する必要がある為、開業後間もない時点からの評価（結論）には限界がある。しかしこの可能性は否定出来ず、注目に値するだろう。

いずれにしても、JR博多シティの来場者数は2,000万人を超え（6月22日時点）、一日当りの来場者数も約24万人（新聞報道による）と、その求心力は大きい。上記3点の傾向を踏まえ、今後はより多業種、広範囲での動きを捉えることで商業動向の影響を確認して行きたい。

JR博多シティの求心力

表2-1は、JR博多シティの利用状況を各商業施設（博多阪急「東急ハンズ博多店」「アミュプラザ博多」）ごとに分けし、性別・年齢に整理した表である。この調査資料（株式会社ジーコムによるアンケート調査）によれば、来店層、及び購入層のほとんどで男女とも20代の割合が最も高くなっていることが分かる。特に20代女性の傾向が堅調である。この傾向は、福岡市では25～29歳の女性人口が男性人口を1割以上上回っている統計上の数字（政令指定都市の中で最も高くなっている）とも整合的な動きであり、若い女性にとってますます魅力的な都市として成長している証しと言えるよう。

表2-1 JR博多シティの利用状況

（単位：％）

		博多阪急		東急ハンズ博多店		アミュプラザ博多	
		来店層	購入層	来店層	購入層	来店層	購入層
男性	20代	62.0	36.0	56.0	24.0	58.0	24.0
	30代	48.0	32.0	42.0	22.0	42.0	24.0
	40代	46.0	24.0	44.0	12.0	44.0	18.0
	50代	26.0	12.0	30.0	10.0	30.0	10.0
	60代以上	36.0	12.0	30.0	4.0	26.0	2.0
女性	20代	80.0	46.0	76.0	42.0	80.0	38.0
	30代	64.0	44.0	54.0	22.0	54.0	32.0
	40代	64.0	52.0	54.0	34.0	62.0	36.0
	50代	54.0	40.0	44.0	14.0	50.0	30.0
	60代以上	52.0	34.0	48.0	16.0	50.0	20.0
全体 N=500		53.2	33.2	47.8	20.0	49.6	23.4

※各世代間 N=50

出所：「株式会社ジーコム」

表2-2 各商業施設利用者のリピート意向率

（単位：％）

	博多阪急 N=266	東急ハンズ博多店 N=239	アミュプラザ博多 N=248
3ヵ月以内利用意向率	78.9	80.7	77.8
1ヵ月以内	57.1	57.7	53.6
2～3ヵ月以内	21.8	23.0	24.2
半年以内	6.4	5.9	7.3
いつになるか分からないが機会があれば…	13.5	12.1	14.9
利用したいとは思わない	1.1	1.3	—

※調査時期 2011.4.22～28

出所：「株式会社ジーコム」

また、各施設利用者に対するリピート意向率（また利用したいかどうか）を尋ねた調査資料（表2-2）を見ると、いずれの商業施設に対しても（利用頻度の目安となる）3カ月以内の利用意向率が8割近い結果になっている。このことから、新しく、そして魅力ある商業施設への人の流れは、ある意味当然の動きとして捉えられる。

輸送手段に対するニーズの高まり

今度は、九州新幹線の利用者数からみた人の動きを捉えてみたい。

まずは、（九州新幹線の）列車別の乗車率を見てみよう。表3-1を見てみると、全線開通から3カ月間の乗車率はそれほど高くない。特に、最短所要時間で33分の「博多―熊本」間では、直通運転となる「みずほ」と各駅停車となる「つばめ」との時間差約18分が、「つばめ」の乗車率を下げている理由の一つとして考えられる。

次に、九州新幹線の実際の利用者数を見てみよう。「博多―熊本」間の利用者数は（全線開通3カ月間）、前年同月の在来線特急と比べ、35%増（JR目標比▲5%）の218万7千人（1日平均約2万3,800人）に達しており、また「熊本―鹿児島中央」間の利用者数は、62%（JR目標比+22%）増の129万3千人（1日平均約1万

4,100人）となっている。低い乗車率や目標に満たない利用者数から受ける印象と違い、九州新幹線の実際の利用者数は以前にも増して増加しているのである。

それだけではない。当初、「福岡―熊本」線の高

速バスは、乗客の新幹線シフトが予想され、乗客の減少が心配されていたが、蓋を開けてみると、全線開通から約3カ月間で

利用者数を6%増やす結果となった。更に、この区間では6月から1日1000往復から1008往復に増便し、乗客の掘り起こしに繋がっている。

このことから分かるように、全線開通前と比べた人の動きは確実に増加を示しているのである。

終わりに

冒頭にも触れたとおり、九州新幹線の全線開通は、プラスの効果ばかりではなく、マイナスの影響をも、もたらすものと考えられる。こうしたインフラ整備に伴う都市機能の変化は、地域間格差を

表3-1 列車別の乗車率

（単位：%）

	博多―熊本	熊本―鹿児島中央
「みずほ」、「さくら」 （直通運転）	61	41
「つばめ」 （各駅停車）	23	21

※全線開通から3カ月間

出所：各報道からFFG作成

助長し、地域経済の衰退や、住民の暮らし易さなど、多方面への影響を与えていく可能性が指摘されている。一方で、地域産業や新たな商業集積が始まる原動力として、地域活性を促進するメカニズムが働く役割も期待されている。

こうした分析も、全線開通の影響を論じる入り口の事象でしかないが、今後この動きがどのような目的で、どう変化して行くのかを捉えなければ、地域への影響を論じる指針にはなり得ない。これから、全線開通の効果や影響について、長いサイクルで確認を続けて行く。

※

FFGグループでも、地域経済の活性化の為に様々な取り組みを行なっています。その1つの取り組みをご紹介します。

9月16日（金）、「長崎・佐世保・雲仙ゆめ市場キトラスオープン1周年記念フェア」及び「フード・アグリアイランド九州2011」（いずれも開催場所は、福岡銀行本店広場、福岡銀行本店10階）を開催します。地域振興を目的に、「食材商談会」、「特産品販売」、「龍踊りなどのアトラクション」、及び「記念講演会」等の催しを行います。地域経済の活性化のお役に立てるよう、地域金融機関としてこれからも様々な企画をご用意いたします。

皆様のご来場を心からお待ちしています。

（真田高充）