

福岡市・鳥栖市における流通機能

兼子 純

キーワード：流通機能，流通センター，卸売業，物流施設

I はじめに

流通の果たす機能として、①需給接合機能②空間移転機能③助成機能の三点が主に考えられており、このうち①は商的流通機能を、②は物的流通機能をそれぞれ意味している¹⁾。

こうした流通機能を遂行する流通施設は、従来大都市中心部に立地していたが、高度経済成長期以降モータリゼーションの進展に伴う交通渋滞の発生や、地価の上昇により用地確保が困難になったことなどから、その活動に支障を来すようになった。そこで商流と物流を分離し、都市郊外に用地を確保して、物流機能を移転させる商物分離の政策がとられてきた。そのため、1966年に「流通業務市街地整備に関する法律」(以下、流市法)が制定され、東京・大阪・名古屋・札幌・仙台・広島・福岡などの郊外に大規模な流通業務市街地の建設が開始された²⁾。新設された流通業務市街地は、都市間流通および都市内流通の拠点となり、多くの流通関係の事業所が郊外へ移転することになった。

しかし近年における流通をとりまく環境の変化は、流通の果たす機能や立地に大きな影響を与えはじめている。具体的な変化として、消費者ニーズの多様化・個性化への対応、次に都市中心部での交通渋滞や、排気ガスによる大気汚染・騒音などの環境問題対策、三つめに物流の広域化などが挙げられる。

このような流通業の立地・集積とその機能につ

いての地理学における従来の研究として、まず長谷川(1984)³⁾を挙げるができる。この中で長谷川は、大都市および拠点都市における卸売施設の形成と機能を考察した。この中で郊外における卸売団地の設立が、新しい核地域を形成することを詳述した。卸売業の郊外化については、高橋・塩川(1984)⁴⁾が静岡・浜松を事例として、卸売事業所の立地変動を、流通段階の差異・商物分離など卸売業の質的ちがいの関連で比較・考察した。また甲府市を事例に、都市の郊外化を促進させる一つの要素として卸売団地を分析し、卸売事業所の卸売団地への移転の影響と、卸売団地設立に伴う問題点を検討した鈴木(1985)⁵⁾は、移転を行った事業所は大幅に経営環境を改善したことや、従来の都市中心部の集積地区が停滞へと転じたことを指摘した。

以上の研究は、主に1970年代から1980年代にかけての、流通施設の立地を対象としたものである。しかしながら1990年代以降では、流通を取り巻く環境が変化しているにも関わらず、このような視点での研究はあまり行われていない。そこで本研究は九州地方における流通拠点の機能を、九州地方の広域中心都市福岡市と、近年物流施設の集積が著しい鳥栖市を事例として考察することを目的とする(第1図)。まず福岡市に関して、流通業の特性を概観し、その中で流通業の集積地区の果たしている役割を、福岡流通センターを事例として取り上げる。次に鳥栖市における物流施設の立地動向を検討し、両市の流通機能の空間的展開を

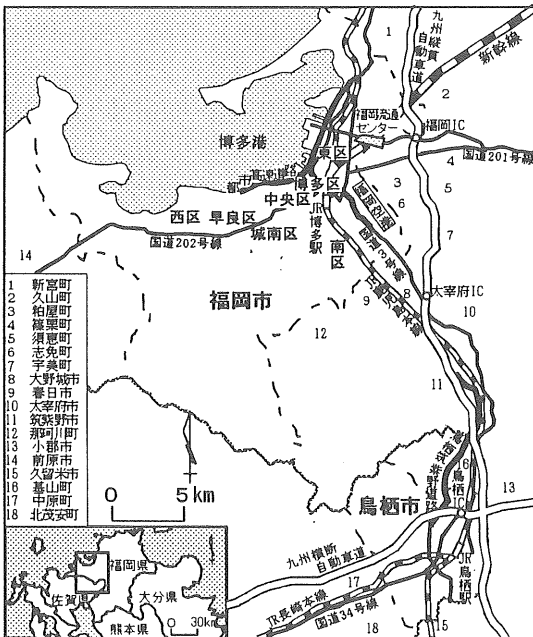
考察する。

II 福岡市における流通業の特性

本章では福岡市における流通業の特性を、統計資料をもとに卸売業、倉庫・運輸業から概観し、その集積状況を明らかにする。なお本研究では小売業については取り上げなかった。

II-1 卸売業の特性

本研究の研究対象地域である福岡市の流通機能は、九州地方に対して大きな影響力をもつと同時に、大消費地福岡市に対する役割も果たしている。西原（1994）⁶⁾は九州地方における卸売流通からみた都市間結合の形態と、それによって形成されている都市群システムについて検討し、福岡市は中間卸支所のシェアが非常に大きく、三大都市圏と九州地方との間の仲介的機能という広域中心都市としての機能は、中間卸支所が果たしていることを指摘した。また福岡市は東京・大阪という二大都市圏のうちでもとくに、東京圏と強い結合を有して、全国的都市群システムの地方拠点となしていることを明らかにした。



第1図 研究対象地域

まず商業統計調査から九州地方における福岡市卸売業をみると（第1表）、1994年における福岡市の卸売業商店数は九州地方全体の21.4%を占める一方、同年間販売額は44.7%を占める（第2表）。つまり九州地方において卸売業、特に大規模な卸売業は、福岡市の一極集中の状態にあると考えられる。しかし年間販売額の割合は1985年以降減少傾向にあり、都市周辺部への卸売業の流出が進行していることが予想される。

先述の西原も指摘しているが、福岡市は二大都市圏と九州地方の間の地方拠点であり、支店経済のまちという言葉に代表されるように、福岡市卸売業に支店の果たす役割は大きい。1994年における福岡市の卸売業商店数に占める支店の割合は57.1%、同年間販売額は77.6%であり、福岡市の卸売業において支店が大きな役割を果たしていることがわかる⁷⁾。

1994年の商業統計調査によると（第2図）、福岡市全体の卸売商店数は9,280であり、そのうちの53.5%を博多区が占め、中央区が20.7%となっている。東区、南区がそれに続くが、福岡市の卸売業は博多区と中央区の中心二区に集中していることがわかる。この傾向は年間販売額でみるとより顕著であり、博多区と中央区はそれぞれ福岡市全体の55.4%、33.0%を占める。

第1表 九州地方における卸売業商店数の割合

年度	1985	1988	1991	1994
福岡市	20.4	20.7	20.9	21.4
福岡県 (福岡市を除く)	22.8	22.5	23.0	22.9

(商業統計により作成)

第2表 九州地方における卸売業年間販売額の割合

年度	1985	1988	1991	1994
福岡市	46.4	46.0	45.4	44.7
福岡県 (福岡市を除く)	14.5	15.0	15.4	16.0

(商業統計により作成)

以上のように福岡市の卸売機能は、広域中心都市として九州地方全体において大きな影響力をもち、その機能は全国展開する企業の支店が果たす役割が大きい。また福岡市内部では、博多区と中央区という中心二区に集積が著しい結果となっている。

II-2 倉庫・運輸業の特性

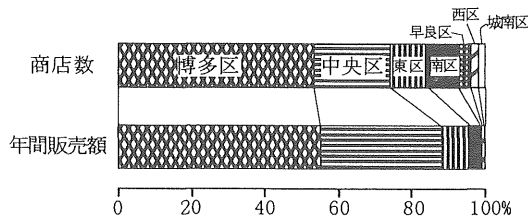
まず倉庫・運輸業をはじめとする物流機能に影響を与える交通基盤の整備を、福岡市において概観する。福岡市における交通基盤は、九州縦貫自動車道、JR 東海道山陽新幹線、福岡空港といった高速交通網が整備され、これらは福岡市の広域的なネットワーク形成を支えている。都市内交通基盤は、福岡都市高速道路やJR各線および私鉄、地下鉄により郊外と中心部が結ばれている。しかし都市中心部では慢性的な交通渋滞が深刻化しており、道路網の未整備が指摘されている。

福岡市における行政区別の倉庫業、運輸業の分布を第3図に示した。福岡市においてこれらの業種が最も集積しているのは東区であり、博多区がこれに続く。それに対して、福岡市西部の西区、早良区、城南区において運輸業は相対的に少なく、倉庫業は全く立地していない。このように東区に最も倉庫業や運輸業といった物流関連業種が集積しているのは、東区が九州縦貫自動車道福岡インターチェンジや博多港の箱崎埠頭といった、陸上と海上の玄関口であることが挙げられる。福岡市ではこのような立地環境を生かして、東区に福岡流通センターや、箱崎埠頭といった臨港部の大規

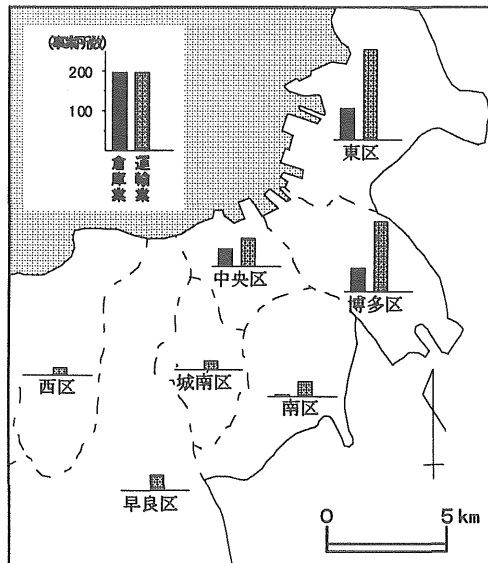
模物流拠点の整備を行ってきた。それに伴い物流関連企業の新規立地や中心部からの移転が東区において進展したため、現在では物流機能の一大集積点を形成するに至っている。こうした動きは、都市の中心業務地区に集積していた物通機能が、都市の成長に伴い交通渋滞、用地不足といった問題を抱え、良好なアクセスと広い敷地を求めて郊外へ移転した全国的な動向に対応している。つまり従来福岡市においては、JR博多駅周辺および天神地区をはじめとする博多区、中央区といった中心部の二区に流通機能が集積していたが、高度経済成長期以降の都市の成長に伴い、物流機能を中心として郊外の東区へ移転が進行した。それに対して卸売業は依然として中央区・博多区に集中しており、福岡市の流通業は物流と商流の空間的な分離状態が確認できる。

III 福岡流通センターの流通機能

本章では第II章で明らかとなった、物流を中心とした流通業の郊外移転の実態を検証するために、福岡市東区の福岡流通センターを事例として取り上げる。ここで福岡市における流通業の郊外



第2図 福岡市行政区別の卸売業商店数・年間販売額割合 (1994)
(商業統計により作成)



第3図 福岡市における倉庫・運輸業の分布 (1991)
(事業所統計により作成)

移転の現状と、その役割および課題を考察する。

Ⅲ-1 福岡流通センターの設立経緯と現状

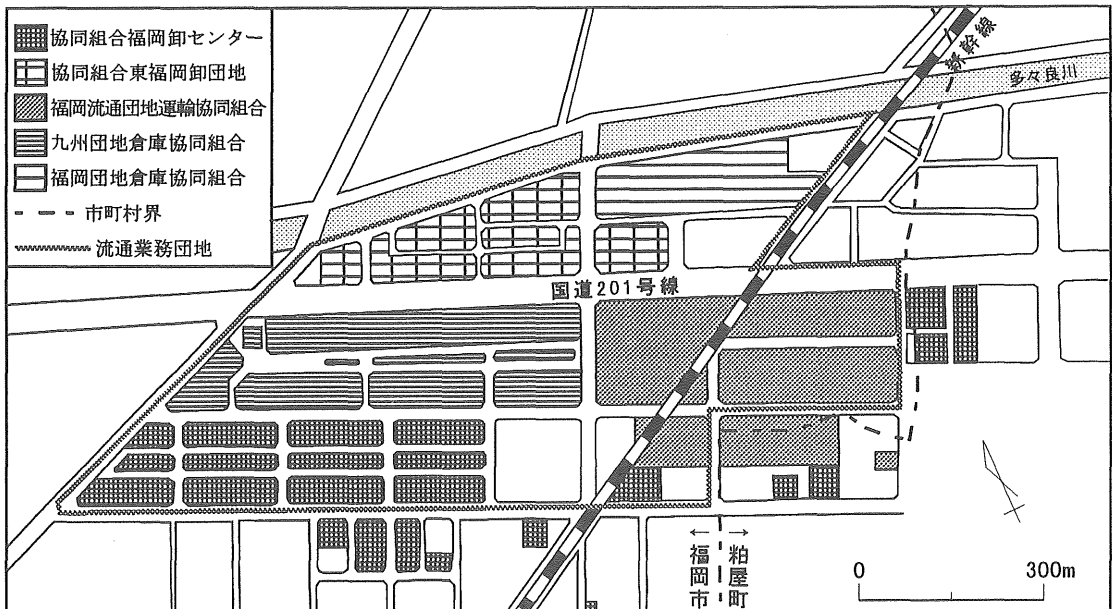
福岡市では高度経済成長期に、博多区、中央区といった都市中心部への流通機能の集中が、交通混雑、それに伴う環境悪化などを引き起こす大きな要因となっていた。福岡市ではこれらの問題を解消するとともに、流通機能の合理化をはかるため、東区多の津に福岡流通センターの建設を開始した。この流通センターは1970年から流市法に基づいて、福岡市の都市計画の一環として建設された。

福岡流通センターは九州縦貫自動車道福岡インターチェンジと、博多港の箱崎埠頭を結ぶ国道201号線バイパスのほぼ中間に位置し、JR博多駅から北東5km、福岡空港からも3kmと交通の要衝に位置している。福岡流通センターは卸売業、倉庫業、運輸業の3業種の企業によって構成された流通団地であり、これら3業種が有機的に結びつくことにより機能的な運営を行うことを目的として設立された(第4図)。

福岡流通センターは二期に分けて整備が進めら

れ、第一期は1971年から建設が開始された約39万 m^2 の部分で、1975年に開設された。第二期の整備は、流通センターとしての集積度と機能をさらに高めることを目的として、第一期団地の国道201号線バイパスを挟んだ北側に、1980年から開発が始まり1984年に開設された。

各業種とも協同組合を形成し、共同事業³⁾を行っている。卸売業の協同組合は、協同組合福岡卸センター(以下、福岡卸センター)と協同組合東福岡卸団地(以下、東福岡卸団地)が組織されている。福岡卸センターからの聞き取りによると、同センターは1970年に設立され、流通センターの第一期開設当初から集団化を行っており、組合員数は1998年現在77社、そのうち福岡県内に本社をおく地元企業は54社で、業種構成は繊維関係が54社と圧倒的に多いのが特徴となっている。それに対して東福岡卸団地は、同団地からの聞き取りによると1982年の設立で、1985年に開設された後発の協同組合である。組合員数は1998年現在33社で、福岡県内に本社をおくのは14社、業種構成は金属製品機械8、繊維7、家具インテリア・生活用品7、食料品3、その他7社と様々で、異業種団地



第4図 福岡流通センター配置図(1998)

(協同組合連合会福岡流通センター資料により作成)

を特徴としている。

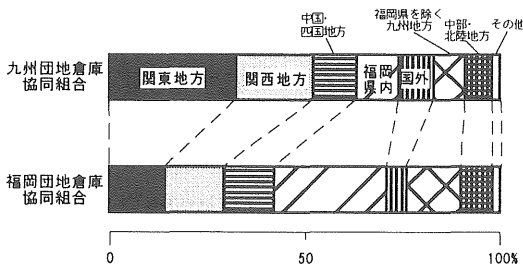
倉庫業は九州団地倉庫協同組合（以下、九州団地倉庫）と福岡団地倉庫協同組合（以下、福岡団地倉庫）が九州流通団地倉庫連合会を形成している。九州団地倉庫は流通センターの第一期に業務を開始し、続いて第二期に福岡団地倉庫が業務を開始した。組合員数は1998年現在九州団地倉庫11、福岡団地倉庫5社⁹⁾であり、そのほとんどが福岡市内の企業である。両団地の保有する倉庫は普通倉庫が大部分を占め、その倉庫面積は福岡市およびその周辺部の倉庫全体の約14%を占めている¹⁰⁾。

運輸業に関しては、福岡流通団地運輸協同組合が組織されている。同組合は流通センター開設当初から入居し、活動を行っている。1998年現在地元運輸業者21社で構成され、中小企業の高度化事業として集団化を図っている¹¹⁾。

Ⅲ-2 福岡流通センターの立地特性と課題

1) 福岡流通センターの立地特性

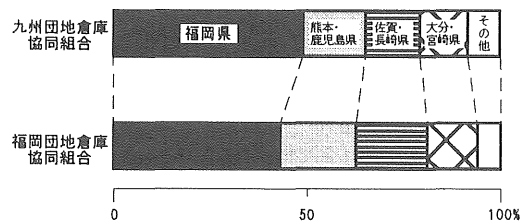
卸売業では福岡卸センターの各企業は、地元の繊維関係の有力卸売業を中心に福岡市中心部から移転してきた経緯もあり、卸売業の郊外化の性格を有している。それに対して後に建設された東福岡卸団地は、業種も様々であり、他地方企業の福岡支店や営業所が数多く入居している。全31社のうち福岡市の企業は半分以下に過ぎず、他には大阪9、東京3、福岡市を除く九州地方3、その他2社となっており、こうした企業は九州地方の営業拠点となっている。



第5図 福岡流通センター倉庫組合における到着貨物の仕出地別割合 (1996)
(企業概況年次調査集計表により作成)

次に倉庫業についてみると、第5図・第6図は福岡流通センターにおける倉庫業の各協同組合別に見た到着貨物の仕出地別割合を示したものである。九州団地倉庫における到着貨物の仕出地は、東京・大阪を中心とした関東地方と関西地方からのものが多く、両地方からの貨物で50%を超える。福岡県内を含めた九州地方内からの貨物は18%であることから、九州団地倉庫への到着貨物の8割以上が九州地方外からの到着貨物である。それに対して福岡団地倉庫の到着貨物の仕出地は、福岡県内からが最も多く、九州地方全体では37%になるが、やはり九州地方外からの到着貨物が九州地方内からの貨物を上回っている。次に発送貨物の仕出地は、両団地ともその大部分が九州地方内である。その中でも福岡県内に発送される貨物は九州団地倉庫で49%、福岡団地倉庫で43%と最も高くなっている。以上のことから福岡流通センターにおける倉庫業の機能は、九州地方外なかでも二大都市圏から、九州地方、特に福岡県への流通の結節点となっていることがわかる。

このような福岡流通センターの立地特性は、その交通アクセスの利点によるところが大きい。例を挙げると、福岡流通センターへ九州地方外から陸上輸送される貨物は、九州縦貫自動車道もしくは国道3号線を経由すると考えられるが、まず福岡流通センターはその両者に近接している。また九州地方へ海外から輸入される海上貨物の多くは、博多港の箱崎埠頭を経由するが、その箱崎埠頭とも国道201号線バイパスで結ばれている。そして大消費地の福岡市中心部へも都市高速道路を



第6図 福岡流通センター倉庫組合における発送貨物の仕出地別割合 (1996)
(企業概況年次調査集計表により作成)

利用することができ、物流において福岡流通センターは絶好の位置にあると言え、各協同組合に対する聞き取りでも福岡流通センターの特長として、交通アクセスのよさを高く評価する意見が多く聞かれた。商取引の面では、卸売業の各組合からの聞き取りによれば、福岡市中心部から離れていることもあり、物流機能ほど立地に対して高い評価を受けていないが、市内中心部との時間距離も15分ほどで、バスも複数の路線が団地内に乗り入れていることや、営業活動には配達も兼ねて自動車が利用されていることから、特別な欠点となっていない。

2) 福岡流通センターの課題

福岡流通センターが今後その流通機能を果たす上で問題となるのは、建物の老朽化と土地の高度利用の問題であろう。福岡流通センターが建設されて20年以上が経過し、当初建設された施設はその多くが低層で、かつ老朽化が指摘されている。建物の老朽化は作業効率を減じるだけでなく、近年の流通における情報化・高度化に対応できなくなることが懸念されている。また福岡市中心部の用地不足、交通渋滞を解消することを目的に建設された福岡流通センターであるが、その後周辺地域への流通関連施設の集積が進んだ結果、中心部と同じように、用地不足・交通渋滞といった問題を抱えるに至っている。特に現在、福岡流通センターでは物流施設の用地不足が問題となっており、これ以上用地を拡張することは難しく、駐車場、作業スペース、施設自体の用地不足が深刻化している。今後福岡流通センターが福岡市の流通拠点として重要な役割を果たしていくためには、用地の高度利用を図る必要がある（福岡市経済振興局 1994）¹²⁾。

施設の老朽化、土地の高度利用の問題は、施設の建て替えや高層化といったハード面の整備が重要になるが、福岡流通センターでは業種間連携の欠如がもう一つの大きな問題である。福岡流通センターの設立は、卸売業・倉庫業・運輸業の3業種が有機的に結びつくことにより、機能的な運営を行うことを目的としたものであることを先述し

た。つまり商取引、保管、輸送、情報といった各業種のもつ流通機能が、同じ流通センターという場所に立地することにより、各業種の企業が連携して複合的な機能を果たすことを開設時は意図していた。しかし現在では、各業種間の結びつきはほとんど見られず、単に福岡流通センターという限られた範囲に、3業種がそれぞれ単独に集積しているに過ぎないのが現状である。例を挙げると、卸売業で東福岡卸団地に対する聞き取りによれば、組合では商品の配送には共同配送を行っているが、その指定業者は流通センター外の企業であり、流通センター内の運送会社を利用している卸売業者はわずか2～3社であった。また倉庫業で九州団地倉庫と福岡団地倉庫の両組合において、福岡流通センター内の卸売業者との取引状況をみると、取引のある卸売業者数は両倉庫組合で延べ9社、保管スペースでは全体の1.4%を占めるに過ぎない。つまり福岡流通センターの倉庫で保管されている貨物は、そのほとんどが福岡流通センター外で取引された貨物であり、倉庫業と卸売業の結びつきはあまり強くはない。

福岡流通センターの設立は、業種間連携だけを目的としたものではなく、福岡市中心部の交通渋滞を緩和し、円滑な流通を行うために設立されたものであるから、その点に関しては目的を達していると言える。しかし施設の老朽化や用地不足といった流通センター自体の問題に加えて、流通の広域化、情報化、環境問題への対応といった流通環境の変化に対して、単なる流通施設の集積点としての機能だけでは、対応していくのが困難になると予想される。

近年では福岡市およびその周辺部においても、自社物流システムを確立した小売業者による配送センターや、都市中心部に対する共同配送事業¹³⁾も本格的に始まっている。今後大都市郊外における流通施設には、限られた敷地の中で市場規模の大きさや良好な交通アクセスを生かすことができるような、高度で複合的な集積が求められる。

Ⅳ 鳥栖市における物流機能

福岡流通センターの事例でもみられたように、福岡市では郊外地域においても、施設用地の不足や交通渋滞といった問題が発生している。こうした中で、近年鳥栖市において物流施設の立地が盛んである。本章では鳥栖市に物流機能が集積するようになった背景と現状、およびその要因を検討することで、九州地方北部における流通機能の空間的展開に対する一考察を行う。

Ⅳ-1 交通網の発達

流通の広域化・高速化が進行している要因として、高速道路網の整備が挙げられるが、これは流通機能の中でも特に物流機能への影響が大きい。九州地方における高速道路網整備は、1971年の植木-熊本間をはじめとして順次整備が進められ、1995年九州縦貫自動車道人吉-えびの間開通と、1996年九州横断自動車道玖珠-湯布院間開通により、九州地方の各県が高速道路で結ばれることになった。九州縦貫自動車道と九州横断自動車道は鳥栖市で交差しており、九州地方をそれぞれ南北

東西に貫いている。

鳥栖市は製菓業を中心として工業化の進展した都市で、明治以降の鉄道の開通が鳥栖市の産業に大きな影響を与えてきた。鳥栖市における鉄道は、1888（明治21）年に設立許可された「九州鉄道株式会社」が、翌1889（明治22）年に博多から鳥栖を經由して筑後川北岸まで営業を開始したのに始まる。それ以後鉄道整備が進められ、鳥栖市は東西・南北に延びる鉄道網の拠点としての地位を確立した¹⁴⁾。現在鉄道の拠点としての機能は失われつつあるが、近年の高速道路網の整備は、鳥栖市における地理的な拠点性をますます高め、新規企業立地は流通業を中心に増加している。

Ⅳ-2 物流施設の立地状況

第3表は1988年から1994年までの、鳥栖市における物流施設の立地状況を示したものである。わずか数年の間に、このような大規模な物流施設が急増した。加えて鳥栖市周辺の市町村へのこれら物流施設の進出も顕著であり、鳥栖市を中心とした地域が大規模物流施設の集積地を形成している。製造業、卸売業、小売業、そして運輸業など

第3表 鳥栖市における物流施設の立地状況

企業No.	開設年	業種等	従業員数	敷地面積 (m ²)	延床面積 (m ²)
1	1988	運輸業	78	12,863	1,194
2	1988	運輸業	42	7,630	2,424
3	1989	倉庫	14	5,539	3,258
4	1989	園芸用パイプ	17	20,692	2,632
5	1989	新聞印刷配送	31	7,551	13,160
6	1989	新聞印刷配送	59	8,659	7,519
7	1989	倉庫海苔加工	30	6,483	7,540
8	1990	倉庫	14	6,600	6,460
9	1990	薬品配送	11	12,155	2,421
10	1990	冷凍冷蔵倉庫	15	19,608	4,429
11	1990	倉庫業	113	7,491	2,517
12	1991	電子部品卸	9	3,123	1,568
13	1991	倉庫	不明	21,478	6,556
14	1992	倉庫配送	27	50,550	7,432
15	1993	食品配送	137	16,796	7,859
16	1994	ガラス製品配送	2	16,859	5,864
17	1994	食品配送	34	6,000	2,303

(鳥栖市物流施設立地状況調査より作成)

の様々な企業の施設が、インターチェンジ周辺に集中して立地したが、その機能は配送や保管といった物流機能が中心で、商流機能は有していないものが多い。

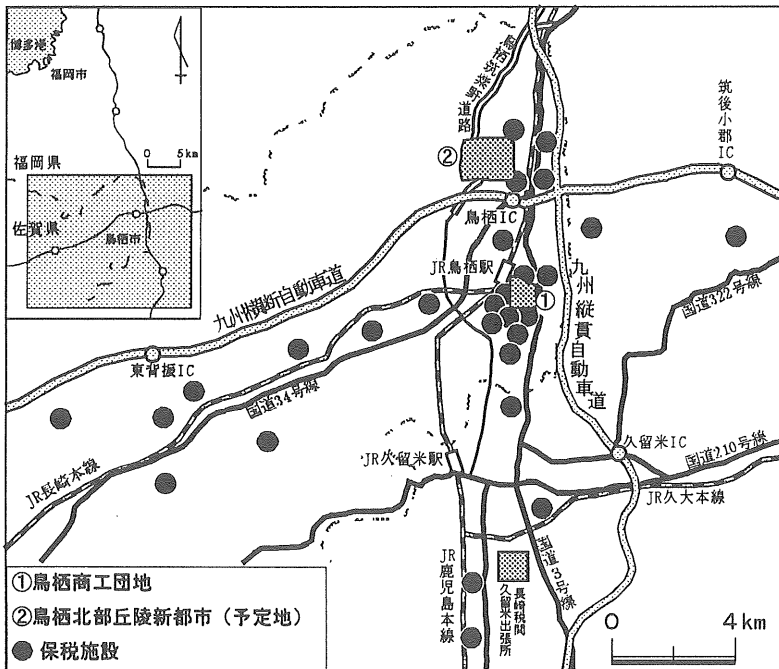
他に鳥栖市における物流施設の立地動向において注目されるのが、内陸通関施設¹⁵⁾の集積である(第7図)。内陸通関施設は全国で6税関16カ所指定されており、鳥栖市およびその周辺地域の施設は長崎税関久留米出張所の管轄である。1997年における久留米出張所の保税施設数と総輸出入額は39施設611億円で、鳥栖地区¹⁶⁾は同21施設411億円となっている。博多港および福岡空港を利用する輸出入貨物は、国内外の市況や需給状況を判断しながら通関手続きをするため、保税地域¹⁷⁾において貨物の一時保管や流通加工を行う。その際に博多港や福岡空港のある福岡市周辺部では、地価の高騰などにより敷地を確保することが難しくなっており、その代替地として鳥栖市周辺部に内陸通関施設が集積している。

このような物流施設の増加に対して、行政にも

対応する基盤整備が求められている。鳥栖市においては、JR鳥栖駅南東に鳥栖商工団地が整備され、流通業・工業の114企業が入居している(第7図)。また地域振興整備公団により、鳥栖北部丘陵新都市の整備が進行している。この事業は鳥栖市と鳥栖市に隣接する三養基郡基山町にまたがる250haの敷地に、流通機能の他、住宅、教育・文化・医療・福祉といった機能も総合的に整備される計画となっている。

Ⅳ-3 物流機能の立地要因

鳥栖市における物流施設の立地を促進した要因として、まず第1節で述べた高速道路が交差するジャンクションが完成し、九州地方全域を視野に入れた交通条件が整備されたことが挙げられる。高速道路網の整備は、定時性、高速性を確保するといった面で、物流施設の立地に大きなインパクトを与え、多頻度小口配送やジャストインタイム物流が要求される、食品や新聞などの配送拠点の立地が進んだ。



第7図 鳥栖市周辺部における保税施設の分布 (1998)

(長崎税関久留米出張所資料により作成)

次に鳥栖市は福岡市と比較して、安価な土地とオープンスペースを確保できたことも重要な要因であろう。第Ⅲ章で述べたように、福岡市では中央区・博多区といった中心部はもちろんのこと、福岡流通センターの立地する東区においても、流通施設用地の確保が困難な状況になっている。こうした中で、福岡市の物流機能の代替地として、福岡市にも近い鳥栖市周辺部に物流施設が進出をはじめたと考えられる。

こうした要因を裏付ける資料として、福岡市(1994)¹⁸⁾が行った鳥栖市に進出した事業所93社に対する調査の結果(回答47社)、鳥栖市進出の際に福岡市を移転先として検討した企業は17社あった。それらの企業が福岡市を進出先として選択しなかった理由として、圧倒的に地価の高さと交通渋滞を挙げるものが多かった。また同調査では、回答を得た約半数の企業が九州全域を商圈としており、6割の企業が交通インフラの整備を鳥栖市進出の理由に挙げている。

それから福岡市において卸売業など商流機能は依然として都市中心部に集積し、物流機能が郊外地域に展開していることを述べたが、情報技術の発達は、さらに商流と物流の分離を可能にした。この結果、管理や取引などの商流部門は福岡市の中心部に、集荷・配送などの物流機能は鳥栖市といったような機能分担が、空間的に分離した形で行われ、こうした動向も鳥栖市における物流施設が増加した一要因と考えられる。

以上のことから、鳥栖市における物流機能は、それ自体が独自の完結した流通集積地としての役割を持つのではなく、福岡市における流通機能との関連を指摘できる。高度経済成長期以降、都市中心部の流通機能を郊外地域に集団移転し、新たな流通拠点を形成した福岡市の場合とは異なり、鳥栖市における物流機能の集積は、近年の流通動向に対応し、高速道路網や広大なスペースを指向する施設の新規立地や移転の結果であると言える。これらは福岡市における商流機能の物流拠点として、また福岡市郊外地域の用地確保難に対する代替地としての機能を果たすものである。

V おわりに

本論では福岡市と鳥栖市における流通機能を、福岡流通センターおよび鳥栖市における物流施設の立地を中心に考察した。その結果、以下の点が明らかとなった。

1) 福岡市において卸売業は、博多区、中央区といった都市中心部に集積しているのに対して、倉庫業、運輸業といった物流機能は東区に最も集積している。取引活動に関する機能が中心部に集積する一方で、物流機能は都市の成長に伴い、交通アクセスに優れ、十分な用地を確保できる郊外への移転が進行した。

2) 福岡流通センターは取引量・物流量の増大に対応し、その良好な交通アクセスを生かして、全国・国外と九州地方間の、流通の結節点としての役割を果たしている。そして福岡流通センター周辺部への新規流通業の進出が加わり、流通拠点を形成しているが、同時に交通渋滞・用地不足・地価の高騰といった問題が深刻化している。

3) 福岡流通センターは卸売業、倉庫業、運輸業の3業種が集積しているが、この3業種間の連携はほとんど見られなかった。福岡流通センターは流通業の大規模な集積地であるが、今後は流通環境の変化に対応できる、高度で複合的な機能の集積が求められる。

4) 福岡市郊外においても流通施設の用地確保が困難になっていることや、九州地方における高速道路網の整備が進んだことなどを背景として、鳥栖市で物流施設の新規立地が増加している。物流の広域化・高速化は、物流施設の立地を大都市圏郊外から、より交通アクセスに優れ用地を安価に確保できる地域に移行させている。

今回の研究は福岡市および鳥栖市を対象とし、近年における流通環境の変化をふまえて考察を行った。従来の研究でも確認されているように、物流機能は郊外地域への移転を進めてきたが、本研究でも明らかのように、近年ではより広域にダイナミックな展開が認められる。本研究は多岐にわたる流通機能の一部を報告したに過ぎず、概略

的な資料による報告に留まったが、今後はより詳細なデータに基づく分析が必要であり、今後の課題としたい。

本報告を作成するにあたり、福岡市経済振興局産業振興部振興課の安藤直己氏、福岡流通センターの各協同組合の方々、その他関係各機関の皆様には快く調査に御協力いただき、貴重な資料を提供して頂きました。また斎藤 功先生をはじめ、筑波大学地球科学系の諸先生からは、終始御指導を賜りました。以上、記して厚く御礼申し上げます。

[注および参考文献]

- 1) 箸本健二 (1996)：流通情報化に伴う空間的影響と地理学の研究課題。法政地理, 24, 51-66.
- 2) 野尻 亘 (1996)：わが国の産業構造の転換と物流の変化— 運輸・物流政策の変遷との関係を中心として—。経済地理学年報, 42, 23-39.
- 3) 長谷川典夫 (1984)：『流通地域論』, 大明堂, 315p.
- 4) 高橋節子・塩川 亮 (1984)：都市内部における卸売事業所の立地変動— 静岡・浜松の場合—。東北地理, 30, 105-118.
- 5) 鈴木厚志 (1985)：卸売団地形成に伴う卸売事業所の郊外化— 甲府市周辺地域を事例として—。人文地理, 37, 552-569.
- 6) 西原 純 (1994)：九州地方の卸売活動からみた都市間結合関係と都市群システム。地理学評論, 67, 357-382.
- 7) 福岡市商業近代化推進協議会 (1996)：『福岡市の卸・小売業』, 178p.
- 8) 主な共同事業は、共同配送、自動車燃料共同購入、高速道路料後納事業、金融事業などがある。
- 9) 1社が両団地に所属する。
- 10) 九州団地倉庫協同組合聞き取りおよび資料による。
- 11) 協同組合連合会福岡流通センター資料による。
- 12) 福岡市経済振興局 (1994)：『福岡市流通振興計画』, 福岡市経済振興局, 145p.
- 13) 福岡市における共同配送事業は、天神地区の交通混雑および環境破壊等の改善を図るために設立された「天神地区共同配送システム」(東区箱崎埠頭)や、「中小企業物流効率化促進法」を適用し、福岡県内の卸売業者と運送業者が共同物流センターを設立して天神地区の百貨店に共同配送を行っている「協同組合西日本物流システム」(糟屋郡宇美町)の事例がある。
- 14) 平岡昭利編 (1997)：『九州 地図で読む百年』, 古今書院, 181p.
- 15) 港湾, 空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地で、貨物の集配, 通関業務, 保管などが行われる。
- 16) 鳥栖市, 小郡市, 三井郡, 三養基郡の一部。
- 17) 外国貨物に対する, 輸入税の賦課を猶予したままの状態で蔵置可能な税関の指定地域。
- 18) 前掲12)。