



新規開発案件が目白押し。
福岡・鳥栖・北九州の物流マーケットの今、これから。

福岡周辺 物流マーケット事情



前回春季号の名古屋特集に続き、今回の物流マーケット情報では、首都圏・近畿圏以外の物流市場の活況エリアとして九州・福岡周辺の状況を取り上げる。当ページの福岡、次の鳥栖、北九州の各エリア地図をご覧くださいともわかるとおり、近年、九州北部の地域では物流施設開発が続いており、ここに挙げた賃貸用の大型新規供給だけでも17開発を数える。中小規模のものや自社開発を加えれば、相当なボリュームとなるのは容易に想像できよう。このような活況の背景には、どのようなニーズがあるのか？ 関係者の戦略はどこにあるのか？ 開発群の紹介と市場分析に加え、地元物流事業者や不動産投資家の見解、受け入れサイドとなる地方自治体の企業誘致の状況などから探ってみよう。



ナカノ商会箱崎埠頭倉庫

所在地 福岡県福岡市東区箱崎ふ頭4-2-6
アクセス 福岡都市高速「貝塚JCT」近接 九州自動車道「福岡IC」約7km
構造規模 鉄骨造、地上4階建
延床面積 25,787.89㎡(7,800.82坪)
竣工 2007年1月



J-REPOステーション福岡

所在地 福岡県福岡市東区箱崎ふ頭4-14-31
アクセス 福岡都市高速「貝塚IC」約1.5km
構造規模 鉄筋コンクリート造一部鉄骨造、地上4階建
延床面積 26,744.52㎡(8,090.21坪)
竣工 2008年3月



J-REPOステーション福岡Ⅱ

所在地 福岡県福岡市東区箱崎ふ頭4-1-18
アクセス 福岡都市高速「貝塚IC」約0.9km
構造規模 鉄筋コンクリート造一部鉄骨造、地上4階建
延床面積 44,135.77㎡(13,351.07坪)
竣工 2008年3月

イヌイ建物アイランドシティ物流施設

所在地 福岡県福岡市東区「アイランドシティ」内
 アクセス 福岡都市高速「香椎浜IC」約3km
 構造規模 地上6階建
 延床面積 約150,000㎡(45.375坪)
 竣工 2010年春頃竣工予定



三井物産香椎浜物流センター

所在地 福岡県福岡市東区香椎浜3-15
 アクセス 福岡都市高速「貝塚IC」約3km
 構造規模 地上3階建
 延床面積 15,790.50㎡(4,776.62坪)
 竣工 未定



プロロジスパーク久山

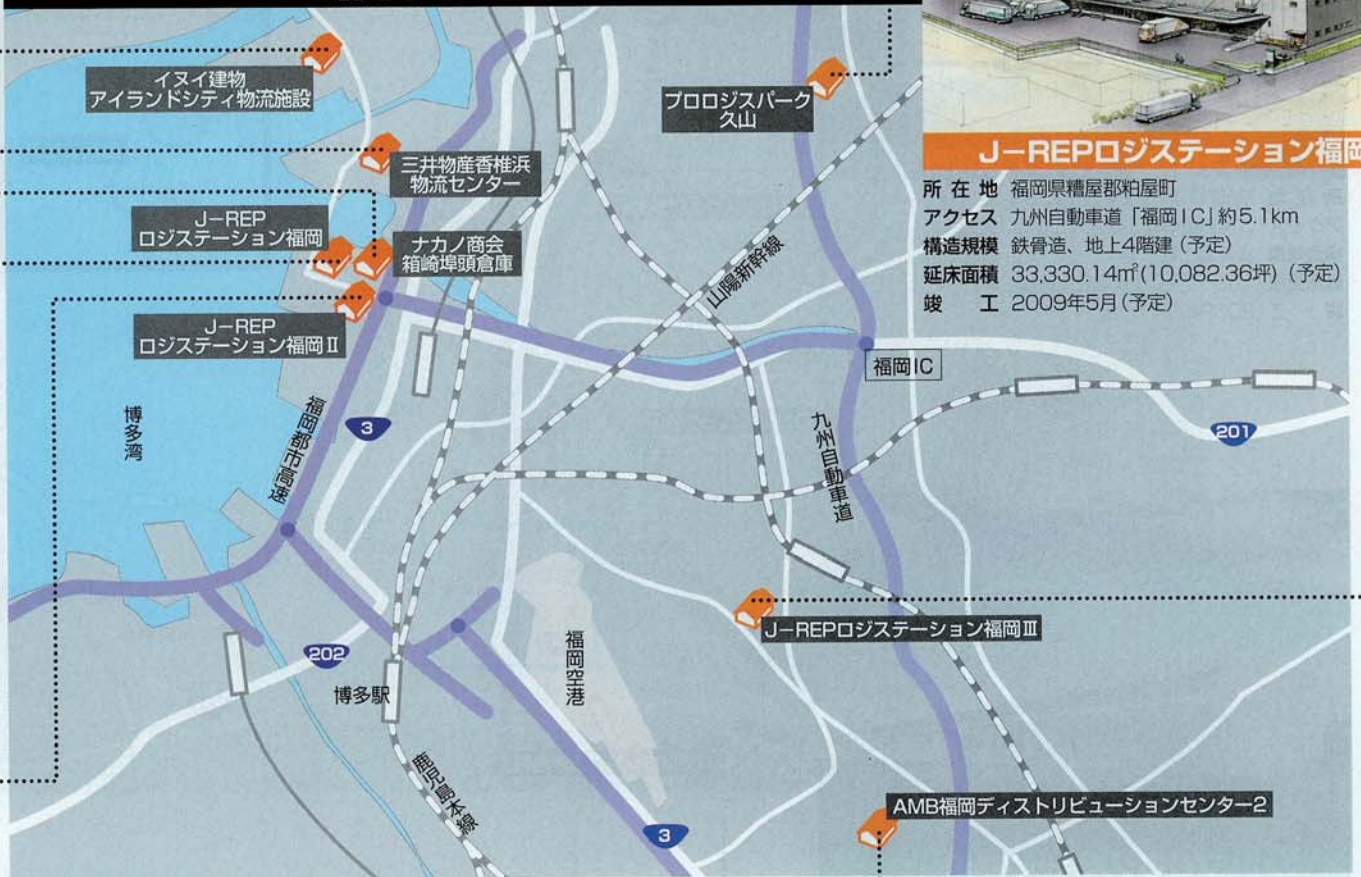
所在地 福岡県糟屋郡久山町登り尾工業団地内
 アクセス 九州自動車道「福岡IC」約4.8km
 構造規模 鉄骨造、地上3階建
 延床面積 20,591㎡(6,228坪)
 竣工 2008年下半年着工予定



J-REPOロジステーション福岡Ⅲ

所在地 福岡県糟屋郡粕屋町
 アクセス 九州自動車道「福岡IC」約5.1km
 構造規模 鉄骨造、地上4階建(予定)
 延床面積 33,330.14㎡(10,082.36坪)(予定)
 竣工 2009年5月(予定)

福岡エリア



AMB福岡ディストリビューションセンター2

所在地 福岡県粕屋郡宇美町大字井野稻木369-8
 アクセス 九州自動車道「大宰府IC」約7km 「須恵スマートIC」約3.8km
 福岡都市高速「月隈IC」約5.3km 福岡空港(国内線・国際線)約7km
 構造規模 鉄骨造、地上5階建
 延床面積 26,005.19㎡(7,866.55坪)
 竣工 2007年9月



プロロジスパーク鳥栖Ⅳ

所在地 佐賀県鳥栖市「グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖」内
アクセス 長崎自動車道「鳥栖IC」約500m JR鹿児島本線「鳥栖駅」車5分
構造規模 鉄骨造、地上2階建
延床面積 23,478㎡(7,102坪)
竣工 2008年下半年着工予定



J-REPROロジステーション鳥栖

所在地 佐賀県鳥栖市「グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖」内
アクセス 長崎自動車道「鳥栖IC」約500m
構造規模 鉄骨造、地上2階建(予定)
延床面積 約35,000㎡(10,587.50坪)(予定)
竣工 2009年10月(予定)



CREロジスクエア筑紫野

所在地 福岡県筑紫野市大字古賀293-3外
アクセス 九州自動車道「筑紫野IC」約300m
構造規模 鉄骨造、地上3階建
延床面積 109,752.00㎡(33,199.98坪)
竣工 2009年3月(予定)

鳥栖エリア



プロロジスパーク基山

所在地 佐賀県三養基郡基山町「鳥栖北部丘陵新都市基山グリーンパーク」内
アクセス 長崎自動車道「鳥栖IC」約5.5km
構造規模 地上1階建
延床面積 25,399㎡(7,405坪)
竣工 2008年11月(予定)

CREロジスクエア鳥栖 I

所在地 佐賀県鳥栖市蔵上町字内精127-1
アクセス 九州自動車道「鳥栖IC」車10分
構造規模 鉄骨造、地上2階建
延床面積 16,288.08㎡(4,927.14坪)
竣工 2007年3月





プロロジスパーク鳥栖II

所在地 佐賀県鳥栖市「グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖」内
アクセス 長崎自動車道「鳥栖IC」約500m JR鹿児島本線「鳥栖駅」車5分
構造規模 鉄骨造、地上2階建
延床面積 17,172㎡(5,194坪)
竣工 未定



CREロジスクエア鳥栖II

所在地 佐賀県鳥栖市「グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖」内
アクセス 九州自動車道「鳥栖IC」約500m 国道3号線から約300m
構造規模 鉄骨造、地上2階建
延床面積 4,774.53㎡(1,444.29坪)
竣工 2008年6月(予定)



プロロジスパーク鳥栖I

所在地 佐賀県鳥栖市「グリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖」内
アクセス 長崎自動車道「鳥栖IC」約500m JR鹿児島本線「鳥栖駅」車5分
構造規模 鉄骨造、地上3階建
延床面積 73,037㎡(22,093坪)
竣工 2008年2月



北九州エリア



プロロジスパーク新門司

所在地 福岡県北九州市門司区新門司北
アクセス 九州自動車道「新門司IC」約2.9km
構造規模 鉄骨造、地上2階建
延床面積 17,709㎡(5,357坪)
竣工 未定

最新、九州エリア物流マーケット動向。

シービー・リチャードエリス株式会社

福岡支店 インダストリアル営業グループ
グループリーダー

山根 徳男

九州一の消費地への配送拠点 人気の福岡周辺エリア

九州における主要な物流機能の集積地には、福岡エリアに鳥栖エリア、そして北九州エリアが挙げられます。

まず福岡エリアですが、博多港、福岡空港、福岡ICといった交通の要衝が10キロ圏内に集中しており、物流施設はこの3つを結ぶ地域に集積しています。中でも、福岡エリアの一部である福岡IC付近は物流ニーズが高い地区です。この地区はもともとは農地でしたが、九州自動車道や福岡都市高速の開通により交通利便性が高まるにつれ、15年ほど前から物流施設が供給されるようになりました。ここでは、JAが地主である農家を取りまとめ、注文建築により物流施設を開発するという全国でも珍しい方法が採られています。当初はインターの南が物流集積地でしたが、最近では、北側も開発され始めています。

福岡エリアでのもう一つの主要地区が、箱崎ふ頭を中心とする博多港周辺。箱崎ふ頭は昭和40年代後半に埋立が完了し、用地分譲がスタートしました。もともと製造業や物流業の企業が自社倉庫を建てていたのですが、10年程前から、空いたスペースを賃貸に出すという流れが生まれています。

福岡市及び周辺市町村は、九州全体の約3割の消費を担う一大経済圏です。したがって福岡周辺の物流拠点は、福岡市内に向けた配送が主たるニーズになります。取り扱う荷物も、食品や雑貨などの消費財が主流となっています。

交通アクセスに優れた鳥栖エリア 九州全域への配送拠点として人気

佐賀県の鳥栖エリアは、九州自動車道と大分自動車道、長崎自動車道が交わる鳥栖JCTが位置し、交通アクセスに優れたエリアといえます。昭和50年頃から、食品や飲料、雑貨などの製造メーカーが集まる工業団地が誕生し、それに伴い工場付随型の物流センターが多く立地するようになりました。

福岡市内向けの配送をにらむ企業が福岡近辺に物流施設を構えるのに対し、鳥栖エリアは九州全域への配送を必要とする企業が多く立地しています。広域にわたり展開している食品スーパーやディスカウントストアへの配送には、鳥栖は非常に利便性の高いエリアだと言えるでしょう。ただ、陸路にしても航路にしても、鳥栖に入る荷物はほとんどが福岡を通過してくるため、福岡での消費がメインの場合、往復のロスを考え敬遠される向きもあるようです。

北九州エリアは、かつて鉄鋼の町として栄えた都市。また、大豆等原材料の輸出入の拠点として門司港が利用されるなど、港湾機能も発達してきました。これまでは、工場付随の自社倉庫で荷物を保管するケースがほとんどで、新規需要はそれほど高くありませんでした。しかし近年、自動車完成車体工場の進出などにより、門司港から小倉南区周辺で、自動車部品関連の保管、仕分け作業の需要が急増しています。

様々な選択肢が存在する 福岡周辺での物流拠点構築

福岡エリアにおける賃貸物流施設



の相場観は、3,000円/坪が一つの目安になります。博多港周辺では、一部オフィス機能を兼ね備えた高機能施設が高値をつけており、また、福岡IC付近には需要が高まったバブル期に高値で長期契約した事例が多く、こちらも相場を引き上げています。

昨今の九州物流マーケットで最大のトピックスといえば、不動産投資家による施設供給が挙げられるでしょう。東京、大阪、名古屋といった大都市圏に続き、いよいよ九州にも進出。彼らの開発案件の特徴は、なんと言ってもその規模の大きさです。これまで、大型物流施設といえば自社使用のものがほとんどで、それとて九州全域で数えるほどしかありませんでした。元来、九州の物流ニ-

福岡エリア

九州最大の都市である福岡市向けの配送拠点として、大型物件に対する需要が多い。特に、箱崎ふ頭から福岡ICにかけてが人気のエリアとなっている。また、博多や天神、福岡空港に非常に近い榎田地区は、航空貨物や都心部向け配送拠点としてのニーズが高い。福岡近郊の賃料水準は、おおむね3,000円/坪を目安に推移している状況である。

ひびき
未定

門司
2,000~3,000円/坪

小倉駅北
2,500~3,000円/坪

新門司
2,000~2,500円/坪

多の津
2,500~3,500円/坪

福岡IC
2,600~4,500円/坪

榎田
3,000~4,000円/坪

太宰府IC
3,000~4,000円/坪

鳥栖
2,500~3,000円/坪

鳥栖エリア

ズはそう大きな面積ではなく、企業が要望する面積は、1,000坪から2,000坪あたりが最も多くなっています。そのような中、延床面積1万坪クラスの大型賃貸施設が供給され始めたことは、賃貸市場に相当のインパクトを与えており、新たな物流ニーズを生み出すことに発展していく可能性があると思います。

とはいえ、投資家が供給する多層階の物流施設を「使いづらい」と感じる傾向もあるようです。福岡エリアでも、湾岸部では多層階の施設が一般的になってきましたが、福岡インター周辺には未開発地が存在しており、ワンフロア面積の広い平屋や2階建の施設を建てるのが可能です。加えて、自己資金を投下して開発し

た方が、長期的にみてメリットが大きいと考える企業がいまだに多いのも事実。現在、物流施設を構築するにあたっては、博多湾から福岡ICまでの比較的狭い区域で、賃貸施設、売買案件とも、様々な選択肢が存在していると言えることができるでしょう。

企業の集約ニーズに応え 大型物流施設の立地が進む鳥栖

一方で、鳥栖エリアの賃料相場は、2,500円/坪前後を目安に推移しています。九州自動車道の鳥栖JCTに近いという交通の利便性に加え、まとまった広さの土地を安値で仕入れることができるため、コストを抑えながらワンフロア面積の広い施設を開発できることが利点となっています。

北九州エリア

北九州は、かつて鉄鋼の町として栄えた都市。またかねてから、大豆など原材料の輸出入拠点として門司港が利用されてきた。近年は福岡エリアに需要が集中し、北九州エリアのニーズは減少傾向にある。賃料水準は、2,000~2,500円/坪程度で推移。新規供給もあまり見られない。今後は、自動車工場の進出などによる部品関連の物流需要に期待したいところである。

鳥栖には九州自動車道のJCTがあり、九州全域に対応する配送拠点として、かねてから人気のエリアである。主に食品や飲料の工場に物流拠点が併設されるケースが多く、自社所有物件が多いのも特徴である。賃貸施設の賃料水準としては、2,500円/坪程度を目安に推移している。今後も食品や雑貨などの配送拠点として、需要は根強いと思われる。

これは、物流拠点の集約ニーズにマッチしており、最近では、鳥栖JCTの南側に佐賀県が開発した土地を内外の不動産投資家数社が購入し、最新大型物流施設の供給を始めたほか、国道3号線沿いや基山周辺にも物流施設が集積し始めています。

最後に、北九州エリアの賃貸相場ですが、2,000~2,500円/坪が目安となります。先述のように、このエリアは昔から自社物件が多く、今のところ新規供給はさほど多くありません。しかし、新北九州空港の開港に伴い、トヨタ自動車の小倉近辺に工場を構えるなど製造業の進出もあり、それに付随して物流ニーズも高まってきており、新規供給が出てくると予想されます。

変化する福岡の物流ニーズに対応するため 拠点を集約し最新型物流施設を開発。 サービスの広がりや質を高めた 福岡物流センターでのビジネス展開。

山九株式会社 福岡支店 支店長 **蒲原 敬兒 氏**
副支店長 **朝長 英一郎 氏**

アジアへの玄関口として 海外物流と国内物流をつなぐ

当社の創始者である中村精七郎は、大正の初めに、今なら300億円ほどとなる私財を投げ打って博多湾築港に貢献しており、博多港とは非常にゆかりの深い人物です。中村汽船という会社を作り、呉の造船所への石炭輸送や、八幡製鉄所の鉄鉱石輸送などを請け負っていましたが、現地での荷役作業を請け負う会社として設立したのが山九です。山陽と九州を意味する社名の通り、その後、九州をベースに事業展開。昭和34年には本社機能を東京へ移し、首都圏や関西圏へも、広く拠点展開を行っています。事業としては、物流事業、プラント操業、プラントメンテナンスの3つが主な柱。なかでも私ども福岡支店は、物流事業をメインにビジネスを行っています。

福岡の物流は、なんと言っても中国を中心とするアジアへの物流が中心です。私どもは早くから中国に進出しており、現在、中国での現地法人は11を数えます。現地法人を通じてお客様とのネットワークを築き、アジアとの玄関口としての立地を生かした物流事業の展開が最大の競争優位性です。同時に、私どもは東京

を核とする首都圏、関西圏、名古屋圏の開発にも力を入れており、そういった国内ネットワークと、中国を中心とする海外ネットワークをつなぐことで、今後の事業拡大を図っていく考えです。

点在する物流拠点を集約し 最新型物流施設を開発

こうした事業展開を図る目的から、博多港を中心に点在していた既存の倉庫を集約し、新たな物流センターを開発したいという構想は、10年ほど前からありました。加えて、箱崎ふ頭で所有していた倉庫は既に築30年以上を経過し、当初は斬新だったランプウェイ方式も、取扱荷物にコンテナ貨物が増えるにつれて、使い勝手が悪くなってきていました。このような古い倉庫を改修するよりも、今必要とされる最新型倉庫を新たに作ったほうが良いだろうと考えたのは、ごく自然ななりゆきだったといえるでしょう。

新しい拠点を開発するにあたっては、香椎浜パークポートやアイランドシティを含め、港湾エリアを中心に検討しました。そのような折、箱崎ふ頭で借りていた倉庫に隣接する土地を、同じ地主さんから購入できることになり、そこに延床面積

8,000坪の倉庫を開発することにしました。既存の5,000坪の倉庫と合わせれば、13,000坪規模の一大拠点になります。トータルで運営できるスケールメリットが大きな魅力でした。

自前で倉庫を作ったのは、自分たちで開発することで物流ノウハウを蓄積したいと考えたからです。また、どうせ作るなら、現在福岡で主流の3,000坪や4,000坪クラスを作るのではなく、少なくとも8,000坪クラスの倉庫を作りたい。倉庫が小さければ、それに見合う仕事しかできませんし、今後、取扱量を増やしていくためには、ある程度の大きさの倉庫が必要だと考えたわけです。



流通加工から梱包まで 幅広いニーズに応える多機能倉庫

今回新設した福岡物流センターは、4階建の倉庫棟と、平屋の梱包センター、4階建の事務所から構成されています。その開発のコンセプトは、「多機能」です。

まず、使い勝手と利用効率を追求した構造が特徴です。コンテナ貨物に対応したプラットフォームと、その裏側には低床バースを設置。倉庫の面積を広く取ることで、フォークリフトの運転や、床上での細かな作業を行いやすくしています。また、多層階倉庫の上下の連携を高めるため垂直搬送機を設置。床置き式の台車も、そのまま上階へ上げることが可能です。

倉庫のもう一つの機能が、温度管理です。15℃前後で定温管理できる部屋が2室あり、化学品や食品、精密機械などの取り扱いを想定しています。また、その上の階を中2階にして、温度管理した状態で流通加工を行えるようにしています。

梱包センターは、コンテナ用の梱包作業に対応するため、10トン規模の天井クレーンを2基設置しています。従来は、梱包といえばプラント関係の大型設備を梱包して輸出するケースが多く、当社も北九州に所有していた大型梱包センターで行っていました。ところが、時代とともに九州発の荷物の種類も変わってきており、最近では熊本や佐賀に進出

した液晶関連や半導体メーカーからの小型製品や、自動車関連の部品メーカーや製造設備メーカーからの製品の輸出が多くなってきています。そういった製品は、小ロットでコンテナに詰められて輸送されるため、コンテナ用の梱包がこれからの主流になってくると思われます。当社の梱包センターも、これらのニーズに対応するものとなっています。

このように、荷物の保管だけではなく、いろいろなサービスを組み合わせお客様に提供していくのがこの施設の狙いです。これは、ある程度の大きさの倉庫だからこそ実現できたことだと思います。特に梱包については、福岡では同業者が少ないこともあり、「山九さんは梱包もできるんですね」とこれまでお付き合いのなかったお客様からも声をかけていただけるようになりました。当初は輸出コンテナ向けの梱包を狙っていましたが、ふたを開けてみれば、輸入コンテナの開梱の仕事の話なども舞い込むようになり、仕事が確実に広がっています。

荷役作業の統合で 作業品質が高レベルで平準化

物流拠点を集約するということは、荷役設備を集約するだけでなく、そこで働く人を集約したり、事務所を集約したりすることでもあります。物流センターの新設にあたり、これまで各事務所に分散していた営業部や業務部を統合したことで、情報交



換をスムーズに行えるようになりました。現在、九州の本部は北九州にありますが、福岡物流センターの状況次第では、将来的にここに本部を設置することも考えられると思います。

また、働く人が集約されることで、サービスの品質向上にもつながっています。どういうことかという、拠点分散していた頃は、現場によってお客様から求められる仕様が異なるため、お客様への対応やサービスの質がまちまちでした。ところが、現場が1ヵ所に統合されることで、現場のスタッフや責任者の交流が増え、より質の高いレベルに全体的に引き上げられたのです。現場が集約されることで、荷役作業の効率化が図られるだけでなく、作業品質が高いレベルで標準化されたことは、大変意義深いことだと思っています。

これを機に会社としても、クオリティマネジメントシステムやお客様への情報提供サービスなど、新しいシステムをまずコア部門に導入し、全社的に水平展開していく取り組みを積極的に行っていきたいと考えています。



首都圏の大規模開発以上の大きな反響に九州の物流マーケットの力強さを実感。効率的な施設の開発で、国際物流ビジネスの確立に貢献する。

AMB プロパティ ジャパン インク リーディング
シニアヴァイス プレジデント 石田 英俊 氏

東アジアへの物流の要所として九州は重要なターゲット市場

AMBプロパティ・コーポレーションは、北米、欧州、アジアの物流上の主要ハブとゲートウェイを中心に、物流不動産を所有・運営する不動産投資信託のリーディングカンパニーです。その日本支社であるAMB プロパティ ジャパン インクは、2003年に日本でのビジネスを開始しました。東京、名古屋、大阪、福岡、仙台地区を中心に、稼働中と開発中の施設を合わせて32カ所、約93万㎡以上を所有しています(2007年12月31日現在)。当社は、設立当初から長期成長型の国際貿易に焦点を当て、港湾や空港、主要幹線付近での物流用不動産に特化して投資を行ってきました。世界14カ国で不動産投資事業を展開する強みを生かし、海外での展開を視野に入れる日本のクライアント企業に対しては、国内でご提供するサービスと同じクオリティのサービスを提供できるのも当社の大きな特徴です。

日本でのターゲット市場としては、関東、関西、中部地区に加え、九州での展開も当初から念頭に置いています。当社初の九州への投資は、「AMB福岡ディストリビューションセンター1 (AMB福岡DC1)」を他

社に先駆けて設立。続いて2007年9月には、九州初の本格的マルチテナント型物流施設となる「AMB福岡ディストリビューションセンター2 (AMB福岡DC2)」を宇美町に開設しました。

九州は、成長著しいアジア、特に台湾、韓国、中国、タイなどに距離的に近く、物流の要の拠点として輸出入が好調な地域であるということが進出の大きな理由です。現在、国際物流と国内物流をシームレスにする構想が国を中心に進められていますが、その結節点としても九州は最適な地域だと考えています。

また、九州の各県に空港があり、空輸が容易であることなどから、1960年代後半から日本電気やルネサステクノロジ、東芝、ソニーなど日本を代表する大手半導体メーカーの工場が進出してきました。最近では、トヨタやシャープに代表されるグローバルな先端企業の工場も進出し、製造業の設備投資が好調な地域であることも投資の大きな判断条件になっています。

加えて、九州の域内総生産 (GRP) は約48兆円で、全国の約1割を占める経済規模であること。また福岡市を中心に250万人を超える周辺人口を擁する大都市圏であり、商業、サービス産業、情報関連産業を中心と

する産業集積が進んでいる地域であることから、九州は成長条件の整った地域であると判断しています。

福岡市内への配送をにらみ空港近くの内陸部に進出

九州へ進出するにあたり、私どもは、福岡エリアに集中した立地戦略を採っています。国内外から航路、空路、陸路で九州に運ばれる荷物の半分近くが福岡市で消費されており、福岡市内への配送効率を考慮するならば、福岡周辺の物流拠点から配送先別に振り分けるのが最も効率が良いと考えるからです。

さらに、福岡エリアにおける物流立地としては、博多港に面した湾岸部か、あるいは空港やインターチェンジ近くの内陸部かという選択になるかと思っています。湾岸部は、東アジアから運輸されたコンテナをそのまま運び入れるには非常に適した立地だと言えますが、その一方で地価が内陸部に比べて高く、開発した物流施設の賃料を高め設定せざるを得ないというデメリットがあります。また、昨今の物流施設では不可欠な項目となっている、倉庫・配送センター内の人材確保の面を考慮して、九州自動車道の須恵スマートIC近くの宇美町への立地を決めました。

宇美町は周りを住宅地に囲まれな

から、これまで雇用を生むような大型の工場や施設が近隣に存在しなかったため、そこに大型物流施設を開設すれば人材が集まるという予測がありました。実際にAMB福岡DC2のテナント企業が人材募集を行ったところ、定員の5倍以上の応募があり、予想以上に採用効率の高い立地であることがわかりました。人手を必要とする3PLの企業にとって、雇用は切実な問題です。人材を確保しやすいということが、テナント企業がAMB福岡DC2を選んでいただく要因の一つにもなっているようです。

九州初のランプウェイ方式 マルチテナント型物流施設

福岡は、港と空港、インターチェンジといった交通網のアクセスポイントが非常に近くに位置しており、物流効率が優れた都市といえます。ただ、その実力を最大限に生かすような最新型の大型施設が、これまでほとんど存在していませんでした。荷物は縦に動かすより、横に動かす方が効率的なのは当然です。ですから、効率的な物流システムを構築するには、ある程度の広さの施設が必要になってくるのですが、福岡では、湾岸の箱崎ふ頭でもせいぜいワンフロアが1,500坪程度、中には500坪や1,000坪の物流施設もあり、その多くが老朽化しているのが現状です。同エリアにおいて、敷地面積約6,000坪、ワンフロア賃貸面積が約2,500坪、5階層の最新大型物流施設をご提供できたことは、かなりのインパクトがあったのではないかと思います。

AMB福岡DC2は、九州初のランプウェイ方式を採用し、コンテナトレーラーが上層階に乗り入れられる点が特徴です。1-2階、4-5階を垂直搬送機で結び、それぞれを2階層の倉庫として利用できるように設計しています。そして3階は、単階層で利用する倉庫。1階と2階の一部、3階、5階にバースが取り付けられており、トラックの乗り入れが可能です。

2階層の倉庫として使用する1-2階と4-5階部分については、主に加工が必要な荷物を想定しています。両方とも基本的な考え方は同じなので1-2階を例に説明すると、1階に運び込まれた荷物を垂直搬送機で2階に上げ、2階で加工したものを1階に下ろして配送できるようにしています。トラックが乗り入れる1階部分については、フォークリフトを使って荷物の出し入れを行いやすいよう、高床式にしています。

3階については、近隣の空港から運び込まれる大型航空貨物を想定し、単階層の倉庫として利用できるように設計されています。大型の荷物を積んだトラックが倉庫の中まで入れるよう、床の仕様は低床式です。実は、この施設の中で最も早く契約がまとまったのが、この3階部分でした。現在は、西鉄運輸さんと家具メーカーのSAKODAホームファニッシングスさんにご利用いただいています。

テナント企業の必要に応じて 垂直搬送機の設置が可能

AMB福岡DC2のワンフロアの面積は約2,500坪ですが、お客様の必要面積に応じて使い分けができるのもこの施設の特徴です。先程、物流の効率化には横方向の広い面積が必要と言いましたが、その広さが、テナントニーズ毎に千差万別であることも心得ています。福岡の標準的な倉庫の面積帯である500~1,000坪を勘案し、ワンフロアを3分割して利用できるように設計しました。つまり、テナント企業のご要望によって、3分割したうちの1つ、2つ、あるいは3つすべてを利用していただくことができるというわけです。また、垂直搬送機の設置についても、あらかじめ設置しておくのではなく、設置可能な場所を定めておき、必要に応じて自由に設置できるようにしました。テナント企業が施設をどのように利用するかにより設置場所を選べるようにすることで、倉庫として利用する面積を最大限に広げられる

わけです。このようにテナント企業の利便性を向上させるとともに、賃貸面積を最大化し、リターンを最大化させることも投資家としての私どもの務めです。テナント企業の要望によってどんなパターンでも利用できるよう、垂直搬送機の設置場所に柔軟性を持たせた施設は、AMBの近年の取り組みの特徴の一つです。

AMB福岡DC2は、ランプウェイ方式を採用した九州で初めての物流施設として注目を集め、非常に多くの企業が見学に訪れてくださいました。また、荷主企業にとっても、どのような施設で自分たちの荷物が保管されるかは重要なこと。「AMB福岡DC2なら安心」だと言ってくれる荷主企業も多く、テナント企業の業務拡大にもお役に立っているようです。

AMBは、千葉県船橋市という首都圏物流の中核に、自社を代表する物流施設を複数保有しているのですが、AMB福岡DC2にはそれらAMB船橋ディストリビューションセンターと同等かそれ以上の関心が寄せられたと感じています。現在も各方面から問い合わせをいただいております。予想以上の手ごたえを感じています。

今後も、九州は、国際物流の拠点としての機能をより強めていくことが期待され、九州における大型物流施設の需要はまだまだあると考えています。国際物流ビジネスを支援する当社としては、今後も福岡市を中心に、効率的で効果的な物流を実現するための施設をご提供していきたいと思っています。



世界有数の“使いやすい港／博多港”のポテンシャルがさらに進化。

イヌイ建物、ラサール インベストメント マネージメントによる臨港地区で日本最大級の複合物流センターが間もなくお目見え。博多港国際コンテナ物流エリア アイランドシティへの企業誘致にはずみ。

福岡市港湾局

アイランドシティ経営計画部
誘致促進課長

行武 伸二 氏

「もどろあるじうのせうははまひ大

博多港は、
日本初のアジアゲートウェイ

福岡市・博多港は太古より大陸から伝えられた文化や物資のスループイントとしての役割を担っていました。その役割は現代でもアジアのゲートウェイという言葉に表されているのではないかと思います。

福岡市・博多港はアジア地域に目を向けた場合、上海までは約900キロメートルと博多～東京よりも近く、韓国・釜山までは約200キロメートルと博多～広島より近い位置にあります。

この地理的条件は、アジアのゲートウェイ福岡（博多港）を目指す本市にとって、アジア物流における大きなアドバンテージになっています。

博多港の地理的ポテンシャルを活かした新しい物流の実現
使いやすい港として高評価

2007年の博多港の国際海上コンテナ貨物取扱個数は74万9千TEUで、毎年6%程度ずつ伸びてきています。とりわけ2001年12月中国のWTO加盟以降、経済的な結びつきがさらに強くなったことから、対中国貨物の伸び率は、過去5年間で20%以上

らまわの業々早き船つやの船航も

も増加しています。さらに、博多と上海間を約28時間で結ぶ高速RO-RO船が就航しており、高品質輸送・定時性輸送を実現する輸送キャリアとして取扱量も年々増加しており、博多港の地理的ポテンシャルを活かした新しい物流が実現しています。

また、この上海高速RO-RO船が発着する博多港の東部に位置するアイランドシティや対岸にある香椎パークポートは、国際コンテナターミナルとして整備していますが、半径10キロメートル以内に、JR貨物福岡貨物ターミナル駅や九州自動車道福岡インターチェンジ、福岡国際空港といった陸・海・空の交通結節点が集積しており、あらゆる物流のニーズに対応できる環境が整っています。

これら陸・海・空の輸送手段の選択とその物流機能が一箇所で対応できることから、一大消費地となっている福岡都市圏への配送拠点としてはもちろんのこと、関西や関東方面への国内物流の拠点としても役割を担うことが可能となっており、輸送手段の組み合わせによっては物流の最大の目標でもある「航空貨物に匹敵するリードタイムの実現」や「海上コンテナ貨物並みのコストの実現」

トホ入サマでた備番送すのりもど

また「大幅なCO₂の低減」なども可能としているのです。例えば、この高速RO-RO船で博多港に荷揚げし、JR貨物に積み替えて東京まで輸送する場合と、上海から東京まで航空便で輸送する場合とを比較すると、リードタイムでは航空便による輸送より1日程度多くかかりますが、コストは3分の2から2分の1程度削減でき、CO₂の排出量も多様な輸送モードの活用により、大幅に低減することも可能となっています。

博多港は、国際海上コンテナ貨物取扱個数では日本で6番目の港湾です。しかしながら、唯一アジアに向けた地理的ロケーションを有し、ふ頭ごとにその役割を明確にし、アイランドシティや対岸の香椎パークポートを「国際コンテナ物流ゾーン」として位置づけ、コンテナターミナルとして博多港物流ITシステム(Hi TS ver. 2)などによる日本一効率的なターミナルオペレーションをはじめ、機能強化に特化していることから、世界有数の船社からも「世界で7番目に使いやすい港」としての評価をいただくまでになりました。

また、現在でも博多港でのコンテナ物流機能をさらに強化するため、既に稼働している水深14メートル岸

壁と連続して、6万トン級の大型コンテナ船が着岸できる水深15メートルの岸壁を整備しており、本年秋からは岸壁および背後の国際コンテナターミナルを順次供用することとしており、これによって、国際海上コンテナ貨物取扱個数のさらなる増加が期待されます。

国際国内双方向物流に応える 博多港

これまで福岡市の産業基盤の特性から、博多港は、福岡都市圏～北部九州を中心に消費される消費財などの輸入貨物を中心とした物流機能が求められてきました。

しかしながら、ここ数年において北部九州を中心に「自動車関連産業、半導体産業、薄型テレビパネル産業、太陽電池パネル産業など」の生産・組立工場の新規立地や生産能力増強のための投資が活発になっており、これら生産・組立工場の多くが対アジア市場や欧州市場への製品・半製品の輸出を予定されているようです。

日本で最もアジアに近い「博多港」は、地理的優位性を最大に活かし、急増する中国をはじめとするアジア物流に加え、欧州市場に進出している日本企業の現地工場への物流をコントロールするミッションをも備えた港としてその港湾機能に期待されているところです。もっと言えば、その期待に応えられるのは、「博多港」以外にはないのではないかと考えています。

また、博多港を起点とした西向き物流ルートでは、製品の輸出と、これまでのアジア貨物の輸入とを組み合わせることで、双方向物流が安定的に継続でき、ひいては国内においても関東・関西を起点とした東から西への片道物流から脱却し、双方向物流が可能になると考えています。

アイランドシティでは、岸壁の直背後に物流施設の進出をお勧めしており、これら西向き物流を基軸に国際国内双方向物流のクロスドックとしてご利用いただけるよう、引き続

き様々な研究を行い、新たな物流スタンダードとして、博多港のさらなる成長を続けていかなければならない。いわゆる「物流文化の進化」の必要性を感じているところです。

イヌイ建物(株)がマルチテナント型 大規模物流施設を開発

アイランドシティのみならず、エリアにおいて今回、大型マルチテナント型物流施設の実現をしていたくことになったのは、東京都に本社を置くイヌイ建物(株)さんです。

同社が2007年1月15日に発表された中期計画「NEXT-7」では、物流事業の再構築を目指すこととし、複数の物流機能を構築することとされました。私どもとしては、博多港・アイランドシティが最も相応しいのではないかと考え、同時に対アジアや欧州市場を見据えた物流拠点の形成を目指すことの可能性のあるビジネスモデルをいくつも提案しながら、進出のお願いを重ねてきました。その結果、昨年12月に博多港・アイランドシティ港湾関連用地約1万3千坪（約4万4千㎡）へご進出をお決めいただき、分譲契約を締結いたしました。今回の開発ではイヌイ建物(株)が中心になって、不動産投資顧問会社のラサール インベストメント マネージメント インクとの共同出資により設立された「博多アイランドシティプロパティー特定目的会社」により、延床面積で約4万5千坪（約15万㎡）という臨港地区では日本最大級となるマルチテナント型の複合型物流センターの計画がスタートし、2010年春頃にはお目見えすることとなっています。



私どもにとりましては、今回アイランドシティ初となるマルチテナント型の大規模複合型物流センターの進出決定が、アイランドシティの持つポテンシャルと今後の発展性を高く評価いただけたものであると認識しており、西向き物流の新しいスタンダードを構築する第一歩を踏み出すことができるものと大きく期待しています。

アイランドシティには、東・南及び北側の3方向との交通アクセスに優れていることと併せ、アイランドシティ東側には約18,000人が居住できる住宅エリアがあり、さらには周辺の3～5キロメートル圏内は集合住宅をはじめ人口が集積するエリアに囲まれており、物流施設の運営にあたり必要となる労働力も容易に確保できる環境が整っています。

使いやすい港 博多港の進化を目指して

アイランドシティでは、水深14メートル岸壁と連続した15メートル岸壁が整備され、国際コンテナターミナルとしての物流活動は、いよいよ本格化してまいります。

博多港における物流機能が強化されたことと、近年の国際海上コンテナ取扱の伸長からは、ここ数年のうちに100万TEUを突破する勢いです。港は、公共による岸壁・ヤード等の整備などと民間の物流機能とが相俟って生まれるシナジー効果によって一層の充実・強化が図られるものと考えております。

アイランドシティにおいては、岸壁やヤードの整備はもちろんですが、物流機能の一層の充実・強化を加速させるため、民間の物流機能の整備に向けた港湾関連用地を準備し、今年度も近いうちに新たな分譲公募を行う予定としており、博多港を既にご利用の企業や今後ご利用を予定される企業のニーズを的確に把握し、世界有数の“使いやすい港/博多港”としてのポテンシャルを一層進化させていくこととしております。