

## 話題の都市

# 福岡（フクオカ）を外觀する

知人の格付アナリストとして高名なM氏は「日本でいま面白いのは福岡ですね、次は札幌かな」と語った。たしかに福岡はこの不況下にも成長を続け、東京、名古屋、札幌と共に勝ち組のまちとして知られている。

そこで、福岡の特色や商業の近況について取り急ぎ眺めることとした。

なお、福岡市内では近年オフィスビル、店舗施設のJ-REITなどによる買収のほか個人による不動産投資が盛んである。買いの競合により収益利回り、キャップレートは6%程度と低下しているようであるが、本ニュースではこれらの状況については割愛した。

（特派（文責） 大西）

## PART. 福岡 - Fukuoka - このユニークな国際都市

北は海（博多港）南および東を山地に囲まれる。市域は340k m<sup>2</sup>（大阪市の1.5倍、5市が合併してできた北九州市の約7割）とかなり広い。

市の中心は中央区 博多区の2区。その他に最も居住人口の多い東区、自然環境に恵まれた居住区の南区と城南区、北は海辺（シーサイドももち）、南は山地に至る、南北に細長い早良区、さらに数年後の九州大学の転入と合せて今後の成長が期待される市の北端に位置する西区、以上の計7区がある。

### 1 交通位置は国際的に好条件(地政学的に優位)

本市は言うまでもなく九州交通の結接点、九州新幹線ネットワークの要衝という位置にある。

それだけでなく、市の中心から約10分と便利な福岡空港からは、東京へ2時間、上海へは1時間半というようにアジア諸国(中国、台湾、韓国など)の主要都市に近く、便数によっては日帰りも考えられる位置にある。

釜山(韓国)へは古くから定期船便があり、このところの韓流ブームもあり、この10年間で利用客が5倍増という。事実、本市への観光客には台湾、韓国の人々が多い。

市内の駅や道路は4ヶ国語(英、中、韓、日)の表記。市役所が発行している資料の一部はこの4ヶ国語版で市役所内の無料資料コーナーに当たり前のようになっている。

このように「FUKUOKAはアジアの玄関都市」という市当局のスローガンだけでなく、本市の地政学的な現実を見ておく必要がある。

### 2 人口は一貫して増加 - 今後も増加

◇ 夜間人口 / 138万人（全国8位）

最近の10年間で106,000人（約8.3%）も増加。今後の10年間にも約8万人の増加が見込まれ、神戸市、京都市を追い越すものと予測される。

◇ 昼間人口 / 現在 約160万人（流入超過20万人）

◇ 昼夜間人口比率 / 114.6%

- この比率は大阪市、東京都区部、名古屋市に次ぎ全国 4 位の高い率
- ◇ 市民の平均年齢  
国勢調査（平成 12 年）によれば平均 38.6 才、政令指定都市では全国で 2 番目に若い都市となっている。

### ③ 学生のまち - 多い若者の流入

やや意外な感があるが、福岡は学生のまちといえそうだ。平成 16 年 5 月調査では、本市内の大学生数 76,300 人、短大生 5,500 人がおり、その他にも専修学校生 15,000 人（推定）とそれに加えて、かなりの数の浪人や予備校生がいる。

大学生だけに限って見た場合、市人口に占める学生比は 5.5% となり、京都市（9.3%）に次ぎ第 2 位である（因みに東京都区部は学生数約 40 万人、学生比率は 5.2% とのこと）。

大学生、短大生、専修学校生これに予備校生を含めれば、本市には概そ 10 万人を超える若者が流入し、滞留している。

### ④ 大半の市民の就業先は店舗、サービス = 典型的な商業・サービス特化型都市

本市は昔からアジアに開かれた商業都市であったが、現在もこの性格は変わっていないようだ。産業別就業者比で見ると第 3 次産業就業者（商業、サービス、公務など）比は 86.9%（70.7 万人）と圧倒的。

一方、製造業や建設業などの第 2 次産業は 13% と少なく、第 1 次産業（農林、水産）となるとほぼ皆無（0%）である。

このように極端に第 3 次産業に偏った就業者構成はわが国では東京の都心区（千代田区、港区、中央区など）と製造業の殆どない那覇市（沖縄県）にしか見られない。

### ⑤ 土地利用 - 整然とした住商工の配置

全体として混在地区は少ない。市の北部・南西部は住宅地、中央部に商業地、臨海部と国道 3 号沿いに工業地が形成されている。

オフィス街 /	博多駅界隈、天神地区、ももち地区が中心 官公庁街は東公園、福岡城跡、博多駅東と天神 1 丁目に分散している
小売店舗街 /	天神 2 丁目（中央区）に集中 集中度合は増大している
飲食歓楽街 /	中洲（博多区）に集中 一時有名だった親不孝通りは衰退
大規模拠点商業施設 /	「キャナルシティ」「博多リバレイン」 「ももち地区の福岡ドーム、ホテルなど」
工場・倉庫 /	博多湾埋立地区に多く、倉庫や事業所は空港周辺や

国道 3 号周辺地域にまとまる

## PART. 小売商業（店舗地）の現況 - その中心“天神”の動向

福岡市の小売店舗販売額は平成 15 年に 1 兆 8 千億円で、平成 9 年時の 1 兆 8,600 億円に比べ 3%に留まり堅調である。因みに銀座や日本橋などの有名な商業地区をもつ東京都中央区でも小売販売額は大きく（19%）減少しているのである。成長中の札幌市（北海道）は福岡市とほぼ同じく、3%程度の減少に留まっている。

本市の商業を語る場合は、岩田屋、三越、大丸の 3 大百貨店が隣接して集中し、有力店舗、銀行の本支店などが密集する天神（2 丁目）地区が最初に登場する。“天神”自体は非常に強い中心性を持ってきており九州地区では“天神”は一つのブランドとなっている感がある。現に天神地区内の駐車場には「佐賀」「北九州」「久留米」ナンバーの広い範囲の車が目立つ。このように天神商圏は買回り品、嗜好品を中心に少なくとも北九州全域、さらに山口県と広い範囲に及んでいる。まず現状を見よう。

### 1 新幹線全線開通による企業やヒトの流入期待

福岡市はこれ迄九州地域において鉄道や高速道路の整備効果（利益）を独占してきた。集積を求めて企業（事業所）も観光客、買物客などヒトも集まるとい現象である。つまり広域交通が便利になればなる程企業も買物客も福岡へ流れたのである。

九州新幹線（博多 - 鹿児島中央間、257km）は約 5 年後（2010 年位）に全線開通がみこまれて、福岡への一層の企業やヒトの流入への期待が膨らんでいる。2003 年に大量供給があったオフィスビル、大型店舗の建設などの活発な投資や商業ビル投資はこれによる成長をにらんだものといえるだろう。JR 博多駅ビルの建替え、同駅前の再構築、新しいデパート（高島屋か）誘致などが計画されているのも、既にオーバーストアーと考えられる天神地区での店舗ビル新築も、同様だ。

### 2 広域店舗戦争（郊外対天神）

本市の中心（天神地区）から 10~30km 圏の郊外ゾーンには最近の約 10 年間で計 17 店もの大規模な総合スーパー（GMS）やアウトレットモールがオープンした（右図）。1 店あたり（売場） $20,000 \text{ m}^2 \times 17 = 340,000 \text{ m}^2$ として、巨大な店舗が新しくできた勘定となる。この内平成 16 年以降にオープンしたものだけでも次の 5 店がある。いずれも 2,000 台以上の駐車場をもち業態も従来型の安売り店、スーパーマーケットが主力の GMS とは異なり多数の専門店、ブランド店とシネマコンプレックス等を併存し、強い集客力を持っているため、天神店舗群と商圏が重なってくるだろう。週末には県外客が半数近くを占めるという。

ダイヤモンドシティ・リクル（粕谷郡粕谷町）

H16.6 オープン 敷地 217,000  $\text{m}^2$ 、延床 106,000  $\text{m}^2$ 、駐車場 4,200 台  
ジャスコ + 200 の専門店 + トイザラス + シネコン  
初年度売上予想 350 億円

マリノアシティ福岡アウトレットモール（西区小戸 2 丁目）

増床、リニューアルオープン、118 店舗（九州最大規模のアウトレット）  
売上げ見込 160 億円/年

烏栖プレミアム・アウトレット

H16.3 オープン、敷地 134,000  $\text{m}^2$ 、店舗 18,400  $\text{m}^2$ 、駐車場 2,000 台  
外資系のチェルシージャパンが建築及び運営している。

イオン香椎浜ショッピングセンター（東区香椎）  
敷地 63,000 m<sup>2</sup>、店舗 34,500 m<sup>2</sup>、駐車場 2,200 台  
売上げ見込 180 億円 / 年

ゆめタウン久留米

H16.4 オープン、敷地 41,000 m<sup>2</sup>、駐車場 3,600 台  
「ニトリ」「トイザラス」などテナント 130 店  
売上げ見込 250 億円 / 年

### ③ 地区内戦争（第4次天神流通戦争）

狭い天神2丁目のエリアに、1990年代の前半に、三越百貨店と大丸エルガーラが進出し、既存の岩田屋本店などと激しく競合したのが第3次天神戦争といわれた。再び平成16年3月の岩田屋本館・新館のフルオープンから平成17年2月の地下鉄3号線天神地区への乗り入れを契機とする店舗のリニューアル、大型店舗の登場（注）、また新地下店舗街（50店舗）の増加などによって起きる天神地区内の店舗競合の激化が予想され、今日第4次天神戦争といわれている。新しく出来る地下鉄第3号線は、南区、城南区など市の南西部のバス住宅圏だった地区を直接天神方面へと結ぶもの。「天神南」駅は1日4万人の乗客が見込まれるといい、天神商店街への来場客も少なくとも年間に1,500万人以上増えると思われるが、さほど大きなものとはいえない。

3百貨店で合わせて年間2,000億円といわれる百貨店間の売上げシェアの奪い合いが予想されるほか、地下街店舗やソラリア、イズムなど既存店舗対新設店舗（B i v i 福岡）や新設地下街などの競合激化が予想される。

（注） 福岡三越店 / H16.3に既にスーパーブランド店をオープン。博多大丸 / 食品階その他リニューアルオープン。ソラリアプラザ（西鉄福岡天神駅ビル） / 同時期にリニューアルオープン。

H17.6には岩田屋新館隣に新しい店舗ビル（東京建物）が建設される予定。

また、地下鉄新駅「天神南」駅の南方200m、毎日放送跡地には渡辺通り面して女性向け店舗ビル「B i v i 福岡」（建物28,000 m<sup>2</sup>、駐車場337台）がH16.9オープンした。女性衣料、雑貨、飲食店、エステサロン、フィットネスクラブ（7・8F）などを持った大型複合店舗である。

### ④ 天神の課題と新しい動き

どこの都市でも既存の商業地（商店街）全体の課題として自動車客への対応、駐車場不足の問題がある。駐車場の不足する既存の中心商店街は高齢層、主婦や観光客によって支持されるものの少数派となり、一方郊外のSCは広い駐車場をもち、車利用の多い若者やファミリー層に広く受け入れられている。現に前述のように、福岡市郊外部では天神と競合する大型複合店舗が年々増加している。

- ◆ 本市は前述のように学生が多く、また市民の平均年齢も若い都市であった。どちらかといえば車好きな人が多い。この点から見て、駐車場の少ない天神はこれにうまく対応していけるだろうか。またブランドの訴求力は強いものの、百貨店という業態の訴求力は強いものではない。天神商店街はデパートのまちからどのように脱皮していく必要がある。
- ◆ しかし、天神商業地は西へ南へと拡大している。大名、赤坂方面へ、また今泉地区へという動きだ。「古着のまち」とか「ストリート」とか**独創、手作り、自然、個性、文化**などをベースとした若者向き店舗が生まれている。これらはかつて「親

不孝通り」を有名にしたのと同じ若者のエネルギーが生み出しており、通行人も彼等で溢れている。このような拡大する店舗通りが「天神ウェスト」とか「サザン天神」として一体の天神商業地を構成していけば、天神はこれからも福岡一番の商業地としてあり続けるのではないか。

---

---

**PART. オフィスはどこも駅前か中心店舗地区か官公署の周辺部かに形成される。**

---

---

本市内のオフィス街は、JR博多駅地区 天神地区 赤坂大名地区 渡辺通、薬院地区 ももち地区にまとまっている。一昨年（平成15年）には通常年の倍の延べ87,000㎡の新規オフィスの供給があり、それを受けて空室率はどこも10%を超えた。

募集賃料の水準（共益費込み）では天神地区が最も高く11,500円/坪、次にももち（10,500円）博多駅前（10,000円）赤坂大名（9,500円）渡辺通、薬院地区（9,000円）の順となる。「ももち地区」は場所的には離れているが、大型ビルが多く、またビルが比較的新しいことが評価されている。

九州新幹線開通（2010年見通し）を控え、オフィス街として博多駅前地区が注目される。JR駅ビルの建替え（2007年着工予定）と新しい百貨店の誘致（高島屋と噂されている）が目玉である。京都、名古屋、札幌ではJR駅の建替え、ホテル、百貨店、オフィスの複合商業開発がいずれも成功した。

福岡ではどうであろうか。博多駅前も市内の一番のオフィス街、新しい商業核となるだろうか。少しむずかしいのではないか。そう考える理由は次の3点にある。

商業中心地区（「天神」）との距離条件 近過ぎる

約2km、徒歩にして30分位と近過ぎる。新商業核としての立地条件（適当な離隔距離）とはいえない。

代替広域交通機関（空港）との距離条件 近過ぎる

新幹線開通に伴い南九州方面から福岡へのヒトの流入は増加するのは当然としても、国外はもちろん、国内の広域交通客の大半は飛行機（空港）に依存するであろう。この飛行場と博多駅とは約3kmと近く、地下鉄が至便である。このように考えれば博多駅は広域交通客にとっては通過地点として踊り場となる可能性が大きい。

市の開発は西へ 離れる

西区（現人口17万人、面積83.81km<sup>2</sup>）は、九州大学の移設をエポックとして現在、広く土地区画整理事業が行われており、今後の成長核であるが、市の西端部にあり、市の東部にある博多駅とは遠く離れている。

このように今後の市の開発の方向が西へシフトする（移っていく）ことは十分留意すべき点だろう。