

# 変貌する物流施設とメガ倉庫(上)

## —2002年の倉庫法改正で“黒船”参入

高速道路のインターチェンジ(IC)の近くや、主要幹線道路沿いに「メガ倉庫」と呼ばれる大型物流施設のある光景が普通になった。こうした光景を目にするようになったのはここ10年余りのことだ。なぜメガ倉庫が増えたのか。その成り立ちと物流施設が抱える課題について2回に亘ってレポートする。

### 倉庫法改正で“黒船”プロジェクトが来航 3PLの定着でメガ倉庫供給が加速

物流施設のシンクタンク、イーソーコ総合研究所は、「メガ倉庫」を「延床面積1万5000坪以上の物流施設」と定義する。それ以前の物流施設は大きくても3000坪程度止まりだったが、言わば規格外のメガ倉庫登場きっかけは2002年に施行された改正倉庫業法だった。倉庫業が許可制から登録制へと変わり、倉庫業への参入が容易になったのだ。それまで賃貸物流施設はメーカーなどが自社製品などを保管するための倉庫として利用し、メーカーが自ら倉庫業を行うことは難しかった。その障壁が改正倉庫業法の施行によってなくなり“黒船”がやって來た。世界最大の物流施設リートのプロジェクトだ。

2002年、プロジェクトが新木場に建設した国内第1号物件「プロジェクトパーク新木場」はメガ倉庫ではなかった。しかしそれでも国内の物流企業の反応は、「あんな大きな施設を建てたって埋まるはずがない」という驚きを含んだものだった。当然である。当時の物流施設建設の前提が、「荷物ありき」だったからだ。荷物の量から逆算して物流施設の規模を計画するのが業界の常識だった。だからどんなに広い土地を持っていても、取扱う荷物の量が少なければ物流施設は小規模になった。建設予定地の広さや建ぺい率、容積率などを最有效活用して大型倉庫を建設する発想がなかったのだ。事

実、施設の拡大は荷物の取扱量が増えた段階で隣地などの空いている土地に新施設を建築する形でしか行なわれておらず、広い土地にいくつもの中小物流施設が時系列的に並ぶという風景が普通だった。

それに対し“黒船”プロジェクトのアプローチは逆だった。土地を最有效活用し、規制上、許される最大の物流施設を建設した。さらに国内企業のド肝を抜いたのが、彼らの資金調達手法だ。まだリートにオフィスリートしかない時代に、リートやファンドなど集団投資スキームを使って物流施設の建築資金を調達した。自らが資金を借入れて物流施設を建てていた当時の国内物流企業には、思いもよらない方法だった。

その後、プロジェクトなどの外資系に続いて、国内ファンダム系も物流施設事業に参入。ここから業界地図は大きく変わることになる。メーカーの物流業務全般を一括して請け負ってしまう3PL(サードパーティ・ロジスティクス)と呼ばれる物流サービスの登場と、その定着である。この3PLを展開するためには、機能的な運送システムと保管システムの構築が不可欠だが、その現場として最適だったのが、大量の荷物を効率よく仕分け、例えばパツ別に保管・輸送して小売り段階で組み立てて消費者に渡すといった「流通加工」を物流会社が代行できるメガ倉庫だった。メガ倉庫が3PLの定着とともに登場してきたのはそのためであり必然だった。

これ以降、メガ倉庫を持つ外資系やファンダム系企業は施設供給に徹し、一方、運送業者は倉庫業に参入して3PLを展開した。中には反対に倉庫業者が運送業者を傘下に入れ、自ら3PLを提案するケースも出てきた。

### 鍵はメガ倉庫の代名詞「ランプウェイ」 旧来型倉庫に比べ床効率が3割向上

旧来型の倉庫とメガ倉庫の建築構造上の最大の違いは、メガ倉庫が倉庫としてもっとも効率のいい平屋倉庫のように使えることだ。広い倉庫用地の確保が難しい日本で、より多くの荷物を1つの拠点で扱うためには、倉庫を多層階の構造にして大型化するしかなかった。その場合の難点は、荷物を上層階まで上げるためのエレベーター待ちが発生し時間がかかることだったが、メガ倉庫は、多層階構造なのに平屋倉庫のように効率よく積み下ろしができる。秘密は大型トラックが上層階まで自走して上がっていくことができる螺旋状のランプウェイ(車路)。ランプウェイはメガ倉庫の代名詞と言ってよく、これによって上層階でも平屋倉庫のように迅速な積み下ろしが可能になった。

従来の多層階構造の倉庫では、大量の荷物が送られてきた時と送り出す時の2度、エレベーター待ちが発生する。この時間のロスは、ランプウェイがあれば解消される。エレベーターが必要ないなら有効床面積がより拡大する。エレベーターがある場合、其処に向かう通路を確保する必要があるため、その分、保管スペースが狭くなるからだ。ランプウェイを装備することでデッドスペースが減つて、より効率的な荷物の保管が可能になる。ある試算では、ランプウェイがあれば3割程度効率が上がるという。

また、従来の多層階倉庫の場合、各階にフォーク

リフトが必要であり担当作業員も張り付く。それだけ機材費や人件費が嵩むが、メガ倉庫は平屋倉庫と同じように使えるため、少ない機会コストや人件費を効率化することができる。

旧型倉庫のスペックは、建設当時の荷物に合わせていることが多い、たとえばアパレルなどを扱う倉庫では、床荷重が小さく天井高は低い。また、柱同士の間隔が狭く、動線も引きにくかった。これに対してメガ倉庫は、天井高6m、床荷重坪5tというハイスペックが一般的。重量が大きくなる段積み保管に対応できるなど、多様な荷物を預かることができる。また、耐震・免震工法を取り入れる施設が多いことも特長の一つであり、東日本大震災以後、メガ倉庫は荷物を安全に守るインフラとしても評価されている。

メガ倉庫には、アメニティ施設も充実している。きれいなトイレや化粧専用スペースなどは、メガ倉庫内の物流会社で働くパートやアルバイトたちのためのもので、レストランはもちろん託児所を併設する施設もある。利用料設定も異なる。物流企业が営む旧来型の倉庫では、コインロッカーのように荷物の保管量や出し入れの回数によって料金が決まるのに対し、メガ倉庫は使用面積当たりの利用料を設定しており、何度も積み下ろしを行なってもそれは変わらない。賃貸オフィスビルの坪当たり賃料と同じだ。現在のメガ倉庫の賃料相場は、東京湾岸で坪当たり月額8000円弱、埼玉・千葉で4500円程度である。賃借時に支払う一時金(保証金・敷金に相当)は月額賃料の3カ月分。契約期間は2~3年が多い。メガ倉庫と旧来型倉庫の共生、またその使い分けは可能だろうか。コスト削減に繋がる可能性も指摘されるが、まだその違いを知らない中小メーカーは多い。(以下、次号)