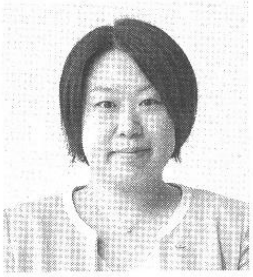
2021年4月20日号（令和3年）第3713号週刊
購読のお申し込みは 0120-155103
Web版はこちらへ
ホームページ https://www.jutaku-s.com 住宅新報 検索
ケータイはこちらから
全国の読者とともに74年
昭和23年創刊
住宅新報

都心の物流不動産

都市型マルチパーパス倉庫への進化

第1回

㈱イーソーコ総合研究所代表取締役　出村亜希子



今回から新しい連載を始めます。

私たちは港区芝浦地区を本拠地として昨年100周年を迎えた老舗倉庫会社にルーツを持ち、地区内の倉庫のリーシングおよび管理、リノベーションなどを通して地域と関わり、まちづくりに取り組んできました。

芝浦は港区という都心の立地でありながら、倉庫街という特性を持ち合わせてきました。しかし、時代の変化と共にまちも変わり、求められるニーズも変わってきています。この連載では、芝浦を中心とした都市部および湾岸部の物流ヒストリーをひもときながら、これから求められるであろう不動産ニーズと物流ニーズを総合的に考えていきます。都市部における物流不動産は過去どのような変遷で現在に至り、今後、どのような形に進化していくのか。過去、現在、未来まで考察していければと思います。

まずは数回にわたって、これまでの歴史を振り返ってみましょう。

高度経済成長期の構造転換

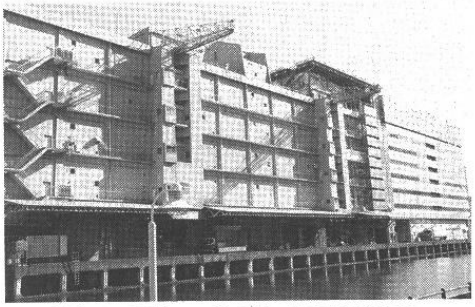
水運から陸運へ

かつて、物流の主役は水運でした。芝浦に張り巡らされた運河を目にするだけでも当時の息吹を感じることができます。そのころから運河沿いに立つ倉庫には、艀（はしけ）への荷物の積み下ろしに使われたホイストクレーンが今も残っています。運河面が物流施設の表側であり、建物の正面であったことを思わせます。

しかし、1972年田中角栄元総理が提唱した日本列島改造論で鉄道網および高速道路の整備が加速。トラックの発達・普及に加えてパレット化（パレチゼーション）、コンテナリゼーションの大きな波が到来し、国内輸送は水運から陸運への転換が決定的になりました。倉庫の立地に関しても、それまで運河や港湾との位置関係を重視していたものが、幹線道路やインターチェンジとの関係が意識され始めます。

倉庫という建物のあり方にも変化を促しました。それまで表側であった運河面は裏側となり、代わって道路に接する面が表側となりました。現在は観光資源としても見直されている運河ですが、高度経済成長期には運河の汚濁、悪臭などが問題となり、建物は運河に背を向け、裏側となってしまったのです。

ちなみに私たちが管理する芝浦地区の倉庫ビルには、今でも運河に向けてホイストクレーンが張り出しています。イーソーコグループ会長の大谷は1981年にそのオーナー企業である倉庫会社に入社しましたが、既にホイストクレーンは現役ではなく、メンテナンスで動かしているところしか見たことがないとのこと。物流の構造転換は急激であったことがうかがえます。



運河に面し、倉庫から張り出すホイストクレーン

RC造のイノベーション

一方、倉庫の構造に目を向けてみると、最初の大きな転機になったのが明治後のレンガ造倉庫の登場です。保管能力はもちろん耐久・耐火能力が高いレンガ造倉庫は一時期倉庫業界を席巻しますが、関東大震災で耐震性の弱さが露呈し、その姿を消していきます。代わって普及したのが、鉄筋コンクリート造（RC造）の倉庫でした。鉄筋コンクリート造を採用することによって3階建て以上の多層階の構造が可能になり、保管・収容能力の飛躍的向上という点において、当時の倉庫・物流業界にとって大きなイノベーションをもたらしました。土地の利用効率も上がり、不動産としてのコストパフォーマンスも意識され始めます。

しかし、土地価格の高騰前夜、時代の過渡期であったこの時期は、芝浦の倉庫街でもおよそ2～3割はまだ平屋の鉄骨造倉庫だったと言います。倉庫は供給が追いつかず、常に売り手市場でした。

さて次回はバブル期、土地価格の高騰とウォーターフロント開発が倉庫に与えた影響を振り返ります。

でむら・あきこ＝富山県出身。奈良女子大学大学院修了。一級建築士、宅地建物取引士。15年より㈱イーソーコ総合研究所代表取締役。著書に『築古［ビル・倉庫］のリノベーション・コンバージョン計画実務資料集』（綜合ユニコム㈱・共著）