

第1回 物流を考慮した建築物の設計・運用検討会 議事概要

1. 日時

平成28年11月16日(水) 13:30～15:30

2. 場所

全日通霞ヶ関ビル 8階 中会議室

3. 議事要旨

(1) 座長の選任

○苦瀬委員が座長に選任された。

(2) 検討していく論点について

○事務局から「検討していく論点」について説明を行った。

(3) 関係者からの報告について

○(一社)日本物流団体連合会から大規模建築物における物流の課題について報告を行った。

○日通総合研究所から関係データ等に関する説明を行った。

(本日の資料については、既存の他調査等の結果をまとめたもの。データが十分でない面があるので、必要なデータを収集して、第2回で報告するようにしたい旨の説明あり。)

(4) 質疑

委員からは、主に以下のような発言があった。

- 資料3の集配車両の車高ごとの台数の割合に関して、物流量でみた場合には、4トン車は2トン車の倍(のウェイト)になる。
- 運送会社は、建築物、駐車場の高さ等の制限に合わせて車を用意しているのが現状。今後、ドライバー不足が進むなかで、車両が大型化されていく方向に移行していくこと等も踏まえてガイドラインを検討すべきではないか。
- 建物を作るに際しては、設計段階から物流関係者も含めて関係者が意見を交わして、決定していくプロセスが重要。
- 物流に配慮して建築物を作るとなると、それに伴うコスト上昇が発生する。建物を建てる側、或いは借り手たるテナントにとってのメリットがしっかり説明できないと、単純に設計等で考慮といってもうまく進まない。一定の基準の建物が整備されると社会的に便益が生じるとしても、だから建物を建てる側・利用する側でその基準で整備するということには直ちにはならないのではないか。ガイドライン自体強制力を伴うものではないにせよ、幅広く浸透させるとなると、それに見合う目に見えるリターン、メリットが建物を建てる側にも説明できないといけない。
- 建替え計画等の中規模の施設でも、自社の荷捌き駐車対策のみならず地域の協議会と連携して、近隣地域の荷捌き駐車対策を考慮した貨物車駐車スペースを設けるディベロッパーも現れており、そうした取組も考慮したガイドラインとなれば良いのではないか。

- 今回の資料では、都心部の参考事例があげられているが、ショッピングセンターのように対象となりうる施設は地方にも多く立地している。施設が立地する場所によっても運用方法が変わってくるのではないかな。
- お客さんに対するサービス、施設内の安全性を確保するための取組もガイドラインで徹底してほしい。
- 大店法施行前の古い施設については、改修にあたっての対応も課題である。
- 建物一つ一つに様々な背景があるため、一概にどの規模の建物が物流への配慮を必要としているのか判断が難しい。延べ床面積や段差といった観点から、今後議論していく必要があるのではないかな。
- 施設の中にバックヤードの無い商業施設では、品物を必要な時によそから持ってきており、物流事業者は一回で運べるものを何回かに分けて運んでいる。こういうことが物流の非効率になっている。
- ガイドラインの作成にあたって、建物の設計の早い段階から、協議会などで物流を考慮するプロセスについて盛り込むことが重要ではないかな。
- ガイドラインの対象は、建物単体とするのか、地域として面的に考えるのか。また、対象範囲を考える場合等に延床面積に着目してとの話もあったが、敷地面積についてはどう考えるのか。
- 物流における課題とその改善が見える化されれば、建物に関する物流の考慮の状態について、テナントの評価も変わるのではないかな。建物がほぼできてからの物流対応では良いものにならないので、事前協議段階で物流を盛り込むこと。ガイドラインは事前協議用との観点で、幅広の内容にしたらよいのではないかな。ガイドラインとしては新築の際のものになるのだろうが、改築などでも参考にできるとよい。
- ガイドラインを作るに当たっては、物流面、設計面等それぞれの面から意見交換・議論を十分行って、現実的・効果的なポイントを探すことが大事。
- 高いレベルを求めれば物流面での運用はしやすくなる面はあるかもしれないが、一方で使われる以上のものを求めると無駄となる。ガイドラインが過剰スペックを要請するものにならないようにすべきことを念頭に置くべき。
- 商業施設などガイドラインの対象と考えられる建物は、オーナー、テナント、物流を行う人の立場がそれぞれ異なる点が大きな問題の一つである。
- 建物が竣工して実際使用する段階になるとオーナー側の管理に移る。館内物流を行う場合も含めて、基本的に、竣工までは物流の観点から話をするのではなく、竣工後、実際に使う段階になってから、物流を担う側が関係してくることになる。建物内に貨物の搬入等を行うに当たって、段差があったり、搬入動線に衝突防止のミラーをつけたりとか、ドアが目隠しにならないよう窓を設ける等でも効率性が変わってくる。
- 荷さばき場のスペース、車室のスペース、エレベーターの問題、車のサイズ等、色々な課題があるが、それらを加味して物流面からも計画を行うと今後話が進みやすくなるのではないかな。
- 効率的な館内物流によって資産価値が増加する面も期待できるというが、どのような点から資産価値の増加につながるようになるのか。何をもちって資産価値の向上と見做す

かにもよるが、例えば貸ビル業者の立場で、いかにテナントに選ばれるビルになるか、より競争力の高いビルになるか、という視点で考えると、テナントがビルを選定する際の評価基準としては、立地や貸室のスペック等は重要な項目であるが「館内物流の効率化」を条件とする企業は現状ではほぼないのではないか。

- 一見特段問題が生じていないように見えるため建物のオーナー側は意識していないが、実際には遠くに駐車して荷物を運び込んでいるなど、物流面の状況がオーナーやテナントに見えていないケースもある。
- 共通目的（建物の価値向上、社会的責任、又は地域貢献等）をうまく調和させて関係者全体で良い方向に進んでいければよいのではないか。

以上（文責 事務局）