



M

2010年8月1日/VOL. 14-8 NO.159

Personal Communication

Report

先日、ある会合で中型免許が話題になった。中型免許は業界全体からすると労働力確保とも関連する大きな懸案課題の一つである。その点については“トラックビジョン”の中間整理でも、見直しが期待されることから議論を深めていくべき、とされている。しかし、事業者の多くは関心が低いというのが実態だ。

このような業界の大勢とは別に、個別企業の立場からみると、①中型免許は輸送の需給バランスを変えることになって、荷主との関係においては事業者の優位性につながり、②業界内の関係では競争力の強化と差別化につながる、というのがその会合の場にいた経営者たちの共通の認識になった。

現在、稼働しているトラックのうち、普通免許で乗務できる車両は極めて少ない。総重量の関係で中型免許でなければ乗務できないトラックが大部分である。だが、中型免許制度導入以降に普通免許を取得した若い人たちの中で、2年後に中型免許を取る割合が非常に低い。そのため、中型免許保有者の必要数に対して免許保有者が絶対的に不足してくる。現状は暫定中型免許保有者と、定年延長など60歳以上の乗務員によって不足分を補充しているのが実態。そのため問題が表面化していないが、定年延長の対応策は数年のうちに時間的な限界がくる。

このように、トラック運送事業者にとって中型免許制度導入後に中型免許を取得した若い人たちは貴重な存在になる。この人たちが応募してくるような労働条件を提示し、相応の待遇ができる企業。また、自社で中型免許を取得させ、人材を育成できる企業。つまり若い人たちに魅力ある企業になれば、荷主に対する優位性の確保と、業界内における差別化が図れるというのである。

【8月号目次】

大規模ビル内の共同集配市場を開拓

渋谷マークシティ・大崎シンクパークタワーに続き参院新議員会館も…ティールロジコム(東京都墨田区) 2

「教育立社」に立脚し新分野開拓を推進

地域密着の深化と隣接地域への拡大・水際戦略にも着手～小笠原忍社長に聞く…大宝運輸(愛知県名古屋市) 7

「トラックビジョン」中間整理の概要 11

Point of View 欠落している3PLの概念と定義の再検討 16

協組名義の土地を組合員各社の所有に本登記

集団化による施設確保を目的として設立した協組でも稀有な事例…川崎総合物流運輸協同組合(川崎市) 18

【データのページ】 デジタコ導入約60%・ドラレコ導入約25%…国交省・日通総研調査 21

会員制情報紙 編集・発行 森田富士夫 発行日 毎月1日発行 会費 1カ月5,000円



有限
会社

物流ジャーナリスト倶楽部

〒160-0023 東京都新宿区西新宿1-5-11 新宿三葉ビル7F
TEL 03-5909-3307 FAX 03-5909-3308

大規模ビル内の共同集配市場を開拓

～ 渋谷マークシティ・大崎シンクパークタワーに続き参院新議員会館も ～

「地方の時代」の掛け声とは裏腹に、大都市圏への集中がいつそう進んでいるのが現実である。それを象徴するのが、一部の地域で進行している大規模なオフィスビルや複合的機能をもった高層ビルの建設であろう。



このような大規模なビルでは、毎日、膨大な宅配貨物やメール便、郵便物などが届き、また、発送されている。つまり、大規模施設がオープンすると、必然的に規模相応の物流が発生することになる。それに伴って様々な問題も生じてくる。たとえば大規模施設周辺においては、集配車両の集中による周辺道路の交通渋滞や駐車問題、また大規模施設内においては荷捌き場の不足やエレベーター

の混雑、さらに施設内のセキュリティー・レベルの低下などである。

大規模オフィスビルや大規模複合施設などの出現によって、新たに発生してきた物流に関連するこのような諸問題を解決するのが、館内物流である（ビル内物流や施設内物流などとも呼ばれている。規模の大きな総合病院の場合には院内物流とも言われている。ここでは館内物流という表現で統一する）。

この館内物流で実績を伸ばしているのが SBS グループのティーエルロジコム（本社・東京都墨田区、鎌田正彦社長）である。同社は、千代田区永田町に新たに開館した参議院の新議員会館の館内共同集配を、今年（10年）7月1日から開始した。これは、同社がこれまで渋谷マークシティや大崎のシンクパークタワーなどで行ってきた、館内物流の実績とノウハウが評価されたからでもある。

◇ 10年前から館内物流に初めて参入し独自のノウハウを蓄積 ◇

ティーエルロジコムが本格的に館内物流の分野に参入したのは約10年前であった。2000年3月にオープンした渋谷マークシティの館内物流を受託したのが最初である。

渋谷マークシティは東京の渋谷駅周辺（道玄坂）を京王電鉄、東京地下鉄、東京急行電鉄が共同再開発したもので、1994年に着工し2000年4月にオープンした。ホテル棟のイースト（地下2階・地上25階・塔屋2階建）とオフィス棟のウェスト（地下1階・地上23階・塔屋3階建）からなる。両棟を合わせるとホテル（客室408室）、オフィス賃借面積が約2万7300㎡、モール約70店舗という大型の複合施設である。

これだけの大型施設で、膨大な数の宅配物や特積み小口貨物、郵便物などを各社がそれぞれに集配したのでは、冒頭に記したような様ざまな弊害が発生する。このようなことから館内物流の仕組みが採用された。

周知のようにティーエルロジコムは、当時、東急ロジスティックであった（06年1月に現社名に変更）。東急電鉄以外に、共同開発の鉄道会社にも運送会社はあるが、東急ロジスティック（当時）が「自然の流れで受託することになり、初めて館内物流を手掛けることになった」（ティーエルロジコム開発本部営業開発第一部・三身直人課長）という。

同社が本格的に館内物流に参入するキッカケになったようだ。

このように渋谷マークシティの館内物流を行うようになったのを機に、同社は館内物流の様ざまなノウハウを蓄積してきた。たとえばテナントとして入居しているオフィスに配送される、宅配物や特積み小口貨物などとセキュリティーの関係である。施設内のセキュリティーを強化すると、宅配物の集配作業をするドライバーや入居している企業にとっては不便になる。反対に、宅配や小口貨物の集配などをフリーに行えるようにすると、施設のセキュリティー・レベルは低下する。この二律背反をどのように解決するかが館内物流のノウハウの一つでもある。

渋谷マークシティにおける館内物流の実績とノウハウが活かされたのが、シンクパークタワーの館内物流業務の受託であった。シンクパークタワーは、東京・品川区大崎にある地下2階・地上30階・塔屋2階建のビルで、1、2階が店舗、3～30階がオフィスになっている。このシンクパークタワーを中心としたシンクパーク・エリアには、各種ショップやレストラン、ホテルやフィットネスクラブ、メディカルセンター、屋外多目的スペースなどが集積している。



ティーエルロジコムは、このシンクパークタワーの事業会社から、03年に館内物流についてのヒアリングを受けた。シンクパークタワーは建築着工が05年で、07年9月のオープンである。つまり、大型ビルの建設に当たっては、設計段階から館内物流を考慮するようになってきたのである。館内物流についてのヒアリングを受けたのは同社だけではなかったようだ。しかし、渋谷マークシティで培ったノウハウを活かし、セキュリティー対策を含めた設計などを提案し、館内物流を受託することに成功。07年9月のオープン時からシンクパークタワーの館内物流も行うようになった。

このような館内物流の実績とノウハウを背景に、参議院の新議員会館における館内物流も7月1日から開始したのだが、その前に、同社の館内物流の業務内容（作業の仕組み）について簡単に紹介することにしよう。

◇ 宅配便・特積事業者など約40社と契約し代引きの代行なども行う ◇

館内物流といっても、それぞれのビルによって業務内容には多少の違いがある。ビルの設計やテナントの業種、施設のセキュリティーなどの諸条件が異なり、個人情報保護などの関係もあって契約内容が違って来るからである。そこで、ここでは特定のビルにおける仕組みということではなく、一般的な作業内容として紹介することにする。

まず、同社が宅配便事業者や特積み事業者などと契約をする。契約を締結するのは主要な事業者で、渋谷マークシティやシンクパークタワーではそれぞれ約40社と契約している。このように配送や集荷個数の多い主要な事業者とは契約するが、軽貨物事業者など頻度の少ない事業者などはその場で登録する。

物流事業者以外にも、テナントの入居・退去に伴う工事関係者などの資材搬入や、ビル内に置かれている飲料などの自販機ベンダー、テナント各社に納入する文具販売会社や事務機器会社、さらに新聞、飲食店へのタオルやおしぼり、仕出し弁当屋、その他がビルに納品などで出入りする。これら各事業者の申請書受付や登録などを、ビル（施設）のセキュリティーを担当している警備会社が行うか、館内物流担当の同社が行うかといった業務分担の問題もある。最初に受託した渋谷マークシティでは警備会社が行っていたが、シンクパークタワーでは一本化して同社が申請受け付けや登録などを行うようにしたという。

同社では、これらは各事業者に直接やらせた方が良いので、できるだけ事前登録だけを行うようにしている。そして登録した各事業者には施設内への入場、退場のルールを説明して、徹底するようにしている。もちろん、館内は同社に委託したいという場合には同社が代行して行う。だが、食材などはリスクが大きいので受託は避けているようだ。

館内物流の基本は、宅配物やメール便などのビル内での配達代行と、テナントからの出荷荷物の集荷代行である。まず配送荷物の配達代行をみると、当初行っていた方式は、宅配や特積み会社の各社の伝票に同社が受領印を押す。これで館内は保険を含めて同社の責任になる。同時に伝票をコピーして、そのコピーに配達先の受取人から受領印をもらう。出荷人は後日、宅配事業者を通して確認するというものであった。

しかし現在では、宅配事業者から荷物を受け取る時点で伝票のバーコードをハンディで読み取り、館内の配送先でも同社の館内スタッフがスキャンするとともに、テナントの受取人の名前をハンディに入力する。このシステムによって履歴管理もしている。従来のコピー方式では宅配事業者からの荷受け時に時間がかかってしまうし、その後の照合作業なども大変だったからである。そこで、ヤマト運輸や佐川急便など取扱個数が多い事業者は、荷受け時にはハンディでバーコードと個数、宅配事業者名をスキャンするだけのシステムを導入したのである。だが、これは取扱個数の多い事業者だけであり、配送個数の少ない事業者の場合には、従来のようにコピー方式で行っている。

代引きの宅配荷物も同社が代行する。メール便や一般郵便もテナントへの配達代行を行う。ただし、書留や受取人払いなどの特殊な郵便物は郵便事業会社の配達員が直接配達す

るようにしている。

午前に配送されてきた荷物は、原則として午前中に各配送先に配達する。しかし、荷受けした時間によっては、午後早めに届けるようなケースも一部はあるようだ。時間指定の宅配便は、指定時間に合わせて配送する。

宅配便など出荷物の集荷は、同社のスタッフが各テナントから集荷する。テナントからの集荷依頼がくれば集荷に行くケースと、毎日、定時に集荷に回るテナントがある。宅配便事業者などは、トラックヤードに定時で集荷にくるという仕組みである。なお、テナントから出される郵便物については、各テナントが直接ポストに投函する。

宅配便事業者や特積み事業者など同社の契約は、配送荷物も出荷荷物も、個建て契約になっている。これら個建て契約しているのは宅配便、特積み小口荷物、ドキュメント、メール便である。しかし、郵便事業会社とは契約をしていない。普通郵便物については、ビルの管理会社からの委託のような契約方式になっているようだ。



◇ 新議員会館では宅配物400個/日・メール便1500通/日を想定 ◇

先述のようにティーエルロジコムでは、参議院の新議員会館における館内物流を7月1日から開始した。新議員会館における作業の仕組みは、議員会館という性格上、セキュリティなどの問題とも関連するので詳細に記すことができないが、基本的には先に紹介した内容と同様である。

新参議院議員会館は7月1日にオープンしたが、一挙に入居するわけではない。まず、

7月1日から22日の間に旧参議院議員会館に入っている非改選の議員が移転してくる。121議員である。その後、8月中旬までの間に7月の参議院選挙での改選議員と新たに当選した議員合わせて121議員が入居するというスケジュールである。

したがって7月1日から館内物流の業務を受託した同社では、7月22日までの間は、過度的な変則形態として旧参議院会館と新会館の両方を一本化する形で業務を行った。このため取材時点（7月16日）では、宅配事業者などが旧会館の議員事務所に配送される荷物も総て新会館に配送する。新会館でティーエルロジコムがそれを荷受けして、まだ旧会館から引越していない議員事務所宛ての荷物は、旧会館内まで横持ちして館内配送をするという作業を行っていたのである。

新参議院議員会館では、警備室と隣接してティーエルロジコムのデリバリーセンターがある。荷物はセキュリティー・チェックを受けてから同社が館内に配送するため、館内物流を行うスタッフは7名である。

新会館に議員事務所の移転などが完了すると、新会館に配送される宅郵便や特積みの小口貨物は、同社の想定では1日300個～400個、メール便は1日約1500通、郵便物は1日約6000通になる見通しという。同社にはこれまでの館内物流の経験から得られたデータがあるが、それは一般のビジネスビルや複合施設のデータであり、議員会館は特殊である。そこで宅郵便各社などとの契約交渉に際して、主な事業者ヒアリングして得たデータも参考にして想定した物流量である。

議員会館では、出荷される宅配荷物などは一般のビルよりも少ないものと想定される。それに反して、送られてくる荷物の個数は一般のオフィスビルの平均よりも多いと想定している。特に中元、歳暮期などには集中するのではないかと同社では予想している。

その他にも議員会館という特徴がある。まず、宅郵便などの館内の配送時間は原則として8時から19時まで、郵便物は8時から12時と14時30分から16時30分までと設定。土曜日は原則的には休みだが、着荷物があるので、スタッフは交代で勤務する。

一方、各議員事務所から出荷される荷物の館内集荷は、夕方の5時台でほぼ終了する。そこで、大手の宅配便事業者の集荷時間を毎日18時30分に設定した。出荷個数の少ない事業者は、その都度、スタッフが集荷依頼の連絡をする。スタッフが集荷依頼する事業者は、出荷者が国会議員事務所ということもあって、選挙区の関係などから通常のオフィスビルよりも事業者数が多くなる可能性もある。

◇ ビルの設計段階から参画して館内物流での独自サービスを展開 ◇

このように新参議院議員会館は一般のオフィスビルなどとは多少異なる特徴もあるが、参議院議員会館の業務受託は、地方自治体を含む公官庁などにおける館内物流の営業開拓にも有利になると思われる。

さらに、ティーエルロジコムでは、これまで蓄積してきたノウハウを活かして、館内物

流市場で独自のサービスを展開して行く方針だ。

館内物流の業務を受託するには、数年の営業期間が必要になる。大規模オフィスビルや大規模複合施設では、計画から設計、さらに着工から竣工まで数年を要するからである。しかも、計画段階ないしは遅くとも設計段階から参画して提案して行かなければ業務受託は難しい。したがって、ノウハウに基づく提案力と、数年間にわたっての営業アプローチが必要になるのである。

同社にはこれまで蓄積したノウハウがある。たとえば床面積当たり発着の宅配個数のデータ。テナントの業種によっても発着の個数が違うが、業種別の平均値なども同社は持っている。ここから宅配便事業者ごとのシェアや、それに基づく集配車両台数の予測も可能である。するとバースの必要条件や、着車バースの裏に必要な最適スペース（狭くなく広過ぎなく）なども算出できる。さらに自動的に先が見えるようなドアの仕様、館内物流を想定した効率的なエレベーターのドア仕様、床面積当たりのエレベーター使用効率、床面積当たりに必要な館内物流のスタッフ人数、その他を設計段階から提案できる。営業的にはこの段階から参画できないと仕事は取れない。

館内物流の営業を担当している三身直人課長は、館内物流のポイントは「以前に自分が個別配送をしていた時に感じていた不便性を解決して便利性に転換すること」という。

同社は今年（10年）12月に竣工する二子玉川ライズの館内物流も受託し、11年2月から業務開始を予定しているが、これまでのノウハウを活かして館内物流の市場で独自のサービス展開をして行く方針だ。

