

「とられていきます。健康診断にせよ、医師の面接指導にせよ、昔ながらのドライバーは本当に医者嫌いでもありません。しかし、医者嫌いとはいつても、発症したら会社の責任が問われますので、こことばかりに有給休暇を与えて受診させるといった覚悟も必要でしょう。」

最近の労働基準監督署による事業場の定期指導において、この点が強く意識されています。一昔前であれば、長時間労働を行っても、残業代を支払っていれば問題無し——といったところでした。しかし最近では、そもそもの長時間労働を根絶せよ——といったスタンスが強く感じられま。労災事故を起こさないために事前に監督するのが本来の監督官の務めですから、労働事故の範囲が「安全」を超えて「健康」も含むとされた上、それを防ぐために長時間労働をさせないよう今後も指導を強化していくことでしょう。

時短は急にできるものではないと思います。仕事を受ける時から社員の健康を少し考慮してもいいかも知れません。法の施行を機に規制緩和が始まり、その後、更に規制緩和が進められてきました。これに伴い、トラック運送事業者数は4万72事業者(90年度)から6万3122事業者(2007年度)へと増加しました。

しかし近年は、皆さんが感じのよように、経営環境が厳しさを増す中、市場から退出する事業者

物流不動産の仲介事業をなりたいとする立場から、物流施設を開発する方々に対し、建物の仕様についての話をしたい。結論から言うと、今後ますます仕様の平準化が進む。新たに建設する場合は標準の仕様をクリアする必要が更に高くなると思われる。

現在の倉庫の標準スペックと言われる条件は、有効高さが梁下5・5m、床荷重が1平方m当たり1・5tである。この2点を兼ね備えると、一般的な標準スペックの条件をクリアする。いずれも最新の大型物



流施設の共通項で、高床・低床、エレベーターの台数などはケース・バイ・ケースとなる。

ただ、標準とは異なるスペックの物件も一部には存在する。特定のテナント向け施設や自社で使用するために開発した施設が該当する。コストを安くするため、過剰な仕様・設備は省くという考えである。

最近では手作業でピッキングする物流業務も増えており、この場合は使用する施設の有効高さが低くても問題無い。むしろ、空調や照度を考慮すると、天井を低

物流施設「仲介」現場から②

一太 楫西 ディールエージェント社長

標準スペック 備えるべき

リナント時 価値下落リスク回避

くした方が効率的である。それは理解できるのだが、それでも標準スペックを備えるべきだと考える。

その理由は、リナント(テナントの入れ替え)時や物件を売却する際に、標準仕様を備えていない物件は著

は高いことを念頭に置くべきだ。倉庫開発にたけているディベロッパーには当然のごとく認識されていることであるが、倉庫開発の実績が乏しい物流会社や倉庫会社の中には、そうでないところもある。

計画時点において自社で使用することしか考えていないためだが、将来、他者に貸したり売却したりすることがあるかも知れない。その時に、標準スペックを満たしていないために起こる価値の毀損は、建設時のインシャルコストの抑制分を上回ることが多い。

例えば、こうした施設を賃貸する場合、周辺の賃料が3・3平方m当たりで1カ月4千円に対し、せいぜい3千円の値が付けばいい線となる。天井を低くする場合も標準スペックを確保した上で、そのエリアだけ低い天井を追加設置するという方法もある。その分のコストは掛かるが、後の価値下落リスクを考えるべきだと思ふ。

しく価値が落ちるからである。こうした物件のリレーシングや売却を進める時、私の経験では顧客の半数以上がこの仕様では使えない」という判断を下す。

初期投資を抑えることだけに目を向けると、やがて後悔する日が訪れる可能性

各階で高さや床荷重がバラバラな施設を目の当たりにする度に「もったいない」と思ふ。建物の主要構造は竣工後に変えられない。当初の出費を惜しんだ結果、買い手や借り手が見つからないのであれば、間尺に合わないのではなからうか。今後の拠点投資計画の一助としてもらえたら幸いである。

業界と言えます。



パート② の一歩

ところが、貨物運送の世界で、事業者数が毎年増加している事業があります。自社でトラックを

このほか、私が着目した点は、関東地方に一般貨物自動車の約半数(13年度実績で44%)が集中するのに対し、保管施設数と倉庫業者数は関東地方以外の地域で増加傾向