

空間活用と物流

— フレイトビラ構想から —

中田信哉*

都市集中が社会問題化している。都市の住宅の狭溢化はモノを家庭内にあふれさせ、その解決こそが求められている。この家庭内のモノを地方の遊休化した施設を利用して、あずかるということから運輸省のフレイトビラ構想が生まれた。

問題は個人家庭が自由に利用できる料金と出し入れシステムの設定・開発であり、保管・輸送を担当する事業主体者の事業としての採算性である。

Practical Use of Space and Physical Distribution

— In case of Freight Villa Project —

Shinya NAKADA*

Urban concentration has been a social problem. The growing limitedness of residential space in cities causes the flooding of things within homes, which is a problem desired to be solved. The Freight Villa project, investigated by the Ministry of Transport, was born from the idea of keeping household things in the unemployed facilities in the country.

The problem would be the establishment and development of an affordable fee for individual householders to freely use and the payability as business, for those in charge of storage and transfer.

1. はじめに——経過

フレイトビラ (Freight Villa、以下FV) という言葉は運輸省による造語である。貨物を示すフレイトと別荘を意味するビラを組み合わせたもので、貨物別荘というわけである。このFV構想が生まれた発端は明確ではない。運輸省内部で新しく展開される施策として何らかの形でアイデアが生まれたものである (といわれている)。

基本的な考え方はきわめて簡単であり、それは次のようなものである。

①大都市居住者は住宅の狭さ及び近年の生活のための物資の増大によってスペース的に不便な生活を送っている。したがって、不用不急な物財の置き場所に困っている。

②地方過疎地域においては地価も安く、使われて

いない保管施設等も存在している。これらを利用することは地域振興にも役立つ。

③この大都市の住宅に存在する生活のための家財等を地方において安い料金であずかることによって、都市住民の生活の向上に資し、併せて地方に何らかの産業的基盤を作ることにならないか。

早い話が都会にあるモノを地方へ持って行くことによって、そこから何かを生み出そうというものである。これが基本的アイデアであるが、それだけでは施策にもならない。それが運輸あるいは物流におけるプロジェクト、事業となるためには次のことが整わなければならない。

①果たして大都市においてそれが保管需要として存在しているものだろうか。

②例え需要が存在しているとしても事業として成り立つものだろうか。

③事業として成り立つとしたらどのようなシステムによって可能になるだろうか。

こうしたことを前提として運輸省貨物流通局長の私的研究会である「フレイトビラ構想研究会 (座長・

* 神奈川大学経済学部教授
Professor, Faculty of Economics,
Kanagawa University
原稿受理 1989年3月17日

宇野政雄早稲田大学教授)が設置され、研究が行われた。これについては次のようにまとめられる。

「そもそも、この構想については運輸省貨物流通局内において発想が生まれ、関係各団体及び地方行政体への根まわし、ヒアリングがされた上でフレイトピラ構想研究会が設置され、貨物流通局内にその事務局が置かれた。昭和62年6月2日に第1回研究会が開かれ、以後、約3カ月の研究と4回の研究会が行われ、資料収集、ヒアリングも行った上で、その討議・研究の内容は中間報告として貨物流通局長に提示され、その上で一般に公表されたものである」(中田信哉「運輸省・フレイトピラ構想研究会『フレイトピラ構想・中間報告』について」神奈川大学経済学会「商経論叢」第23巻・第2号・昭和63年1月)。

この中間報告は62年8月21日に報告されたがこれが一般に知られるFV構想の内容である。この中間報告ではFVは十分に具体的施策として実現が可能であると認めており、それにもとづいて昭和63年度は2,200万円の予算が付き、実験を行うことになった。かくして、昭和63年度は研究会を委員会として継続させると同時に3ヵ所において民間企業の参加によって実験を行った。実験にあたっては次の3点が満たされることになる。

- ①新規投資に比べ事業経営に与える影響の少ない既存倉庫の空きスペースを活用
- ②中小企業も含め、倉庫事業者と輸配送事業者からなるいくつかのタイプを設定
- ③可能なかぎり、フレイトピラの構成要素を完備(以上、中間報告)

この実験事業は昭和63年度で終了ということになっているが、実際に多くの利用者の荷物を預かっている上に各事業者が本格的に体制作りをしているため、事業としては実験を終え、正式の事業活動として今も、これからも行われている。

ただ、昭和63年度の研究会は3月1日をもって終了したが、この結果については3月末現在、まだ発表されていない。2年目の委員会及び現地分科会(実験を行っている地域における分科会、伊豆・ひたち分科会と郡山分科会の2会)は運輸省委託で財団法人・運輸経済研究センターが事務局となり、調査活動は東急生活研究所が行った。この報告書は間もなく出されるものと思う。

以下、FV構想について次のように述べたいと考える。

- ①需要及び地方の状況
- ②FVの基本的な内容
- ③FVの採算計算モデル(以上、中間報告より)
- ④実験の内容と提案・調査(以上、昭和63年度研究会の内容より)

そして、さいごに「⑥今後の可能性」について述べてみる。このようにして2年間にわたって行われてきたFVの研究と実験であるが、平成元年度からは民間企業が独自の考え方で事業展開をするようになる。既に実験に参加しなかった企業のFV進出が決定したものもあり、FVの名前をつけた事業があちこちで見られることになると思われる。

以後、運輸省がこの問題にからむのは次の3点である。

- ①「フレイトピラ」という名称の使用に関して商標登録の関係からどうするか(未定)
- ②FV約款については運輸省と日本倉庫協会が協議し、委員会を作って今秋を目処に作成の予定(内容未定)
- ③事業展開にあたっての行政融資措置(決定)

2. 需要の存在

中間報告ではまず、次のように述べる。

「首都圏をはじめとする大都市においては、都市空間の制約、地価の高騰などの要因から住宅面積は狭く、住宅問題は大きな課題となっている。また、都市におけるライフスタイルの変化を背景にして『住まい』に対する考え方も変化してきており、部屋の中にモノを置かないで、シンプルな住空間を求めるなどの傾向が強まっている。このように、多くの都市の住民は、より豊かで、ゆとりのある生活を望み、住空間の拡大を熱望している。」

本当に都市住民が「熱望している」かどうかは別として、物理的条件としての住空間の狭さというのは事実である。これについてTable 1に東京都を全国に対比させた住宅の広さが示されているが、これで見ると東京都は全国平均に対し約68%の広さしかない。「東京都を除いた全国」と比較してみれば更に狭くなるだろうし、地価高騰の影響から現在(平成元年)ではより狭くなっているだろう。

更にそれはTable 2に示されるよう公団や都営の住宅を含む借家においてその狭さはきわだっているといえよう。そして、東京都においては住宅に占める借家の割合は過半となっているのである。

そして、この借家族に対してスペースに対する評

Table 1 東京都における住宅の規模

	1住宅当り延べ面積 (㎡)
東京都	58.02 (67.5)
全国	85.92 (100.0)

注) ()内は全国を100とした場合の指数である。

出所) 昭和58年住宅統計調査より。

Table 2 持家、借家別の住宅規模 (東京都)

	住宅数	1住宅当り延べ面積 (㎡)
持家	1,762,100 (44.0)	89.90
借家	2,238,300 (56.0)	32.93

注) ()内は持家、借家の割合(%)である。

出所) 昭和58年住宅統計調査より。

Table 3 住宅の広さ、部屋数、収納スペースに対する評価 (不満率 = 「多少不満」 + 「非常に不満」)

	広さ、部屋数	収納スペース
東京圏	48.2%	57.6%
全国	42.7	53.8

出所) 建設省住宅局「昭和58年住宅需要実態調査」による。

価を示したものがTable 3である。これで見ると広さ、部屋数及び収納スペースについて東京都においては全国平均よりはるかに高い不満をもっており、それは広さ・部屋数よりも収納スペースについての不満の方がより大きいのである。都市における住民 (特に過半を占める借家族) が収納スペースについて不満を持っていることは確かであり、ここにFVに対する潜在需要というものが存在していることがわかる。

この不満の解消については2つの解決方法があると中間報告では述べている。その2つとは次のものである。

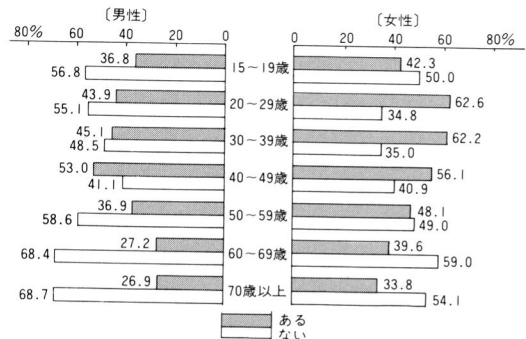
- ①より広い住宅に住み替える
- ②住宅内の当面使用しない荷物を除去する

しかし、①については「現実には低廉な土地の供給は限られていることから困難である」とし、妥当でないと判断、②が解決法であると見るのである。②の中には「不用なものを廃棄する」という考え方も存在していると思えるが、Fig. 1に示されるようにもっとも収納スペースがなくて困ったことがある、とする層は20代から40代までの女性 (つまり、主婦層) に強いと見られる以上、「都市の住民の住宅内を見ると、身近に常時保持している物の相当部分が常時必要な物であるとは限らず、コート・セーターなどの衣類、ストーブ・こたつなどの暖房器具、スキー用品・サーフボードなどのレジャー用品等季節的にしか使用しないもの、さらには予備のふとん、食器・記念品・飾り物など当面必要性の少ないものが多い。これらのものを一時的に他の場所へ移動すれば、住空間の拡大を図ることが可能である」というように家庭内でのごく限られた時期の必需品でありながら、多くの期間、不用のまま置かれており、とはいえ、棄てることはできないというものがほとんどと考えられるだろう。

特に近年のライフスタイルにおいては、「パーソナル化」「シーズン化・TPO化」「ライフヒストリー、メモリー化」「ソフト重視化」といった傾向が出てきており、このモノの拡大は進んでいるのである。

この解消方法の有効な手段と考えられるものに約10年前から一部の倉庫業者によって展開されているトランクルームというのがある。このトランクルームを巧みに利用することによって都市住宅の狭溢化は解消できると考えられる。ところが実態はというとTable 4に見られるように「大都市では一般消費、一般企業を対象とした小口の非商品の保管を行うトランクルーム・サービスの伸張が著しく、61年度におけるトランクルームの述べ面積は55年度のほぼ3倍の21.0万㎡に達しているが、保管貨物は家財、毛皮、磁気テープ、マイクロ・フィルム、書類等が中心であって、家庭の日用雑貨品の保管は現状においては少ない」という状況なのである。

トランクルームの利用顧客を品目から推測すると8割が法人であると見られるが、家庭用品と見られるものも実際は法人が料金を払うというケースが大部分であり、一般家庭のトランクルーム利用は全体の1割程度と見ることができるとも思われる。



出所) ライフ・スタイルともの文化に関する世論調査 (抄)

Fig. 1 収納スペースがなくて困った経験

このトランクルームの家庭による利用の少なさについてはいくつかの理由が考えられるが、その中の最大のもは料金の高さ（消費者の意識として）であろう。トランクルームは地価が高く、法人需要の大きい都市内に存在する以上、料金が低いのはやむをえないかもしれない。

トランクルームの実態から分析して、中間報告は次の4つのことをあげている。

①FVの潜在需要として家庭の日用雑貨品以外にも例えば家財、書類、磁気テープ、マイクロ・フィルム、レンタル商品のようなものが予測される。

②家財については近年の国際化を反映して海外転勤者の残置家財が増加しており、また住宅の建替時に発生する家財の保管需要も伸びている。これらは今後も順調に伸びていくものと予想され、その保管スペースの確保が話題になっている。

③写真、磁気テープ、マイクロ・フィルムについてはオフィス・スペースの有効利用を図る視点などから外部保管に対する需要は強い。現在、都心のトランクルームを保管場所として利用している企業も多いが、今後の需要の伸びを期待すると、これらの物品のうち保管施設への出し入れ頻度の少ないものはFVで保管できるものと考えられる。

④レンタル商品については、日用雑貨品のレンタル化が若い世代を中心に幅広く浸透していることから、レンタル企業の保有物品も増加していくものと見込まれる。このため、レンタル商品の保管場所の確保に腐心しているが、季節商品、法人向け商品等は遠隔地に保管しても差支えない商品であり、これらは条件さえ整えばFVで保管できるものと考えられる。

こうした説明からFVの潜在需要として次の2つのものが出されてくる。

①（利用方式及び料金によって）個人家庭の潜在需要が掘りおこせる

②（都市における供給力の不足から）法人需要がFVに流れてくる

法人に関しては供給力のみの問題と思えるが、個人需要については利用方式、料金などこれまでにないものが求められることとなり、それがFVの性格を決めることになると思われるのである。（過疎地域を中心とする地方のFV立地条件についての分析は紙幅の都合で略。）

3. FVの条件と内容

Table 4 トランク・ルームの保管品目と取扱件数

品 目	入庫取扱件数	構成比
家具	18,612	22.3%
アノ	1,402	1.7
美術骨董品	1,244	1.5
衣類	2,888	3.4
毛皮	4,851	5.8
書類	19,696	23.6
貴金属・装身具	392	0.5
磁気テープ・マイクロフィルム	33,900	40.5
その他	613	0.7
合 計	83,598	100.0

注) 昭和60年度中の入庫取扱件数（運輸省データ）。

以上の分析よりFV構想の中間報告はなされるわけであるが、この段階ではまだFVの具体的な姿は示されない。それは実験終了後、示されることになる。しかし、実験を行う上でのFVの持つ条件・性格は明示されねばならない。

そのFVの持つイメージについて、中間報告にあわせて運輸省によって作られたパンフレット、「FREIGHT VILLA」で簡潔に次のように述べられている。

「『フレイトビラ』は低廉な料金を確保するため、都市物流から遠隔地に設置されます。そのため、宅配便などの輸配送ネットワークと連携し安全かつスピーディな荷物の移送を、そして高度な情報システムを整備して多数品目用の預かり荷物の安全な管理を、実現します。利用希望者は、情報センターにその旨を電話等で連絡するだけ、後は輸配送業者がご希望の荷物を『フレイトビラ』へ輸送し、必要ときに『フレイトビラ』から迅速にお届けします。また、利用者自らマイカーでの荷物の出し入れも自由にできます。」

この基本的な考え方からするなら、それは従来のトランクルームと宅配便のオペレーションを組み合わせたものであり、技術的に新しいものは存在しないが、FVがFVであるためのいくつかのソフトウェア的条件が存在している。その条件について中間報告では次のものをあげている。

(1) 低廉な料金

FVの第一の条件として低廉な料金がうち出されている。現在の都市に存在するトランクルームが個人家庭にあまり利用されていないのは料金に問題があると考え、そのために地価の安い、又は荷物・人を呼び寄せたい地方遠隔地を利用するわけであり、そこでFVの利用者は「保管スペースを十分に確保できない大都市の小住宅居住者が対象であり、その料金負担力に限界がある」ということから、料金の目安について「料金はできる限り低額にすることが望

Table 5 FV料金体系の目安（トランクルームとの比較）

項目		トランクルーム利用料金 (現行)				フレイトビラ利用料金									
		保管料	荷役料	運賃	計(A)	常 温			定温定湿						
貨物の種類	利用形態	保管料	荷役料	運賃	計(A)	保管料	荷役料	運賃	計(B)	比率 (B/A)	保管料	荷役料	運賃	計(C)	比率 (C/A)
衣裳箱 (0.1㎡)	1個 1年間 2回出入	14,400	600	3,080	18,080	2,400	240	3,080	5,720	0.32	3,600	240	3,080	6,920	0.38
	12個 1年間 2回出入	172,800	7,200	15,500	195,500	28,800	2,800	19,800	51,480	0.26	43,200	2,800	19,800	65,800	0.34
文書箱 (0.05㎡)	1個 1年間 1回出入	2,160	300	1,540	4,000	1,200	60	1,540	2,800	0.70	1,680	60	1,540	3,280	0.82
	20個 1年間 1回出入	43,200	6,000	6,900	56,100	24,000	1,200	8,700	33,900	0.60	33,600	1,200	8,700	43,500	0.78
家財 (20㎡)	1件 2年間 1回出入	864,000	-	252,500	1,116,500	312,000 (コンテナ)	-	290,500	602,500	0.54	480,000	-	290,500	770,500	0.69
					432,000			772,500	0.65						
	1件 6ヶ月 1回出入	216,000	-	252,000	468,500	78,000 (コンテナ)	-	290,500	368,500	0.79	120,000	-	290,500	410,500	0.88
					108,000			398,500	0.85						

ましい。大都市郊外の住宅地における駐車スペースの賃貸料金程度が一般家庭にとって受け入れることのできる料金負担の一つの目安であろう」とし、併せて「料金システムは現行の宅配便運賃のように、できるだけシンプルなものが望ましい」としている。これにもとづき、この駐車場の賃貸料金を月5,000円程度と考えるとTable 5のようなFV料金体系を示している。

(2) 預かり荷物の種類と情報サービス

家庭から預かる荷物である以上、「家庭の歴史と愛着がしみ込んでいるため、なるべく手元に置きたい感覚が強い」ため「そこにどのようなものが保管されているかと常に確認できるシステムを確立することが利用者に家庭内に置いてあるのと同じ感覚を与えることとなる」ということから「どのような荷物を、どのケースに収納してあるか、利用者に瞬時にわかるような情報システムを整備しなければならない」ということになるのである。

もっともこの情報システムはすでにトランクルームにおいて開発され、利用されているため、FVにおいては個人家庭向けのインプット、アウトプットの方法を開発し、わかりやすい検索、報告を行うことになるのであろう。

(3) 安全かつ迅速な輸配送

FVが遠隔地に保管施設を持ち、都市の一般家庭の荷物を中心に扱う以上、その間を結びつける輸送はきわめて重要である。そこには「利用者の距離に対する拒絶感を取り除く」ことを重視して、速く、正確に、安全に二つの地域を結びつけるのは勿論、使用期間の限定される荷物が多いことから中元期や年末・年始などでもスムーズな輸配送が行われねばならない。

特に、従来の宅配便とちがって間に保管施設が入ることから、この接点での接続が輸配送システムに組み込まれる必要がある。

Table 6 FVの例示的前提条件

- 1 立地場所 東京都心部から200km圏内の過疎地域
- 2 施設の概要
 - 1) 用地 面積 7,632㎡ 用地 単価15千円/㎡
 - 2) 建物構造 鉄骨造り平屋建 2棟 有効高 6m
 - 3) 所管面積 床面積 3,072㎡ 中2階
(常温2,568㎡ 定温3,072㎡)
延床面積(常温5,640㎡ 定温6,144㎡)
 - 4) 保管品目 家財道具、衣裳箱(8段積み)、
文書箱(6段積み)
 - 5) 事務所 192㎡
 - 6) 現場職員 9名(受付け、情報処理、荷役作業等)
 - 7) 主な付帯設備
 - イ 各種ラック
 - ロ 在庫管理等情報処理のための設備
 - ハ セキュリティ設備
 - ニ フォークリフト 1台

(4) マイカー利用による出し入れ

現在はマイカーがきわめて普及している上、FVに預ける荷物は使用時期の異なる家庭の多くの荷物が預けられるということから、マイカーによって利用者自身がFVへの出し入れを行いたいというニーズは強いと思われるし「(FV) 周辺の観光地へのドライブ、又はゴルフ場への行き帰りに、FVへ立ち寄る利用者も出てくる」との予想から「宅配便などを利用した出し入れも可能であるとともに、利用者が自ら出し入れを行うことも可能なようにしておかねばならない」ということも条件となる。

(5) 保管形態

FVに預かることになるであろう一般家庭の荷物の性格から「保管形態に対するニーズも多様化してくる」と考えられ、「小口単位の寄託保管を希望する利用者から、部屋単位のスペース貸しを希望する利用者まで千差万別であろう」ことから、保管形態について細かい対応がされるという条件が必要とされる。

以上のことから従来の倉庫、トランクルームとFVの大きなちがいでして次の要素がとりあげられることとなる。

① 寄託機能、貸スペース的機能のいずれも併せ持ち、利用者の多様なニーズに対応できるよう複数の

Table 7 利用料金モデル（試算料金）

＜1. 寄託方式でフレイトピラを利用するケース＞

		保管料（円／月）		荷役料 （円／月）
		常 温	定温定湿	
衣 装 箱	0.1㎡	200	300 (1,200)	120 (300)
文 書 箱	0.05㎡	100	140 (180)	60 (300)
家 財 道 具	20㎡	13,800 (コンテナ入) 18,000	20,000 (36,000)	28,000 (32,000)

注1) () 内は、現在、大手倉庫事業者の都内にあるトランクルームにおいて使用されている料金例である。

2) フレイトピラの試算料金は、事業収支試算の前提条件のもとでのコストを踏まえて、所要収入を算出し、これを単純に按分して得た金額である。

＜2. リース方式でフレイトピラを利用するケース＞

- (1) リース料（6畳程度の広さの部屋をリースとした場合の年間費用）
常 温 130,000円／10㎡、年
定温定湿 200,000円／10㎡、年
- (2) 入手庫作業料
ケース1. の荷役料に準ずる。

＜3. 分譲方式でフレイトピラを利用するケース＞

- (1) 分譲価格（6畳程度の広さの部屋を購入とした場合の分譲価格）
常 温 900,000円／10㎡
定温定湿 1,350,000円／10㎡
- (2) 維持、管理費用
常 温 34,000円／10㎡、年
定温定湿 86,000円／10㎡、年
- (3) 入手庫作業料
ケース1. の荷役料に準ずる。

形態の保管施設を有すること

②宅配便などの安全かつ迅速な輸配送ネットワークを固定的に有していること

③利用者がマイカーを利用して、目前で出し入れ（及びそれに関連する作業）できるシステムになっていること

④預かり荷物の管理について、利用者の希望に適切に対応できる高度の情報サービスシステムを有すること

⑤過疎地などにとっても、都市住民との交流が促進されるような具体的メリットを有するシステムであること

以上の条件を満たした形で実験を行うことになる。

4. 採算計算

FV構想における当初からの最大の問題は、果たしてそれが事業として成り立つか、ということであった。都市に潜在需要が存在し、それを顕在化するための条件を満たしたとしても、このことで事業として成立しなければFV構想の実現はありえない。中間報告においてはこのことについてある条件のもとに計算を行っている。

まず「新たなサービス分野であり、需要の見通しが不透明であること、さらには預け荷物が非商品であるため需要の伸びが極めて緩やかであることから、投資採算性は低いものと予想されるため、事前の十分な調査及び事業見通しを確立する必要がある」と考え、ある条件を設定して、収支計算モデル作りをしている。

Table 8 試算結果

	単年度黒字転換	資金収支黒字転換
常 温 保 管 定温定湿保管	開業後7年 開業後7年	開業後20年以上 開業後20年以上

まず、FVというものの例示的な概要を前提条件として提示している。それはTable 6に示されるものである。次にその事業展開のための資金条件としては自己資金30%、市中銀行70%とし、利用状況は「開業初年度の利用率を30%とし、以降、年10%上昇、80%を限度とする」としている。

そして、利用料金をTable 7のように設定した。その結果としてはTable 8のように、常温保管でも、定温定湿保管でも単年度黒字転換が7年、資金収支の黒字転換が20年以上というものとなった。この結果は果たして、FVが新規の事業として成り立つかどうかについて疑問を呈するものとなる。

更に加えて、次のような条件も別に必要となることから、この体制における費用の発生も当然考えられねばならない。

(1) 販売体制の問題

「(FVの)稼働率を高めるためには、多くの利用者を獲得できる販売力を備える必要があるため、宣伝方法・販売窓口体制等を確立する必要がある」ということになると、これはもっとも大きい課題となる。販売は都市で行うもので、対象が不特定多数であるため販売費用は大きなものとなる。

(2) トラブル・クレーム処理体制の問題

「(FVは) 多数の一般家庭を対象とすることから、

きめ細かいサービスを要求されるため、これに対応してサービス内容の検討と、当然発生するであろうトラブル・クレーム等の処理体制を確立する必要がある」ことは現在の宅配便、引越し以上の対応を要求されるものと思われ、この体制作りも必要となる。

(3) 地元との調整の問題

「(FVを) 受け入れることとなる地方の所在地の人々にとってもメリットがあり、受け入れやすいプロジェクトにするため、地元との十分な調整を行う必要がある」ということをFVはその特徴としているし、それがFVの販売促進になるとも考えられる。このための作業もかなり労力のいるものとなるはずである。

5. 実験

こうして昭和63年度に実験に入るわけであるが、それに先だつて中間報告の内容からまず次の3点が実験を行う条件として出された。

- ①新規投資に比べ事業経営に与える影響の少ない既存倉庫の空きスペースを活用
 - ②中小企業も含め、倉庫事業者と輸配送事業者からなるいくつかのタイプを設定
 - ③可能な限り、FVの構成要素を完備
- そして、実際には次の2つの要素を持つ形でスタ

Table 9 実験事業の概要

- (1) フレイトピラ伊豆
 - 保管場所 静岡県田方郡韮山町(伊豆富士見ランド内)
 - 事業主体 日本通運(株)
 - 距離・時間 東京から150km、2時間30分
 - 交通 東名自動車道 沼津I.C.より30分
 - 保管規模 200坪
 - 保管スタイル①押入1間分スペース貸し
②コンテナ貸(押入2間)
③部屋貸(3畳)
 - 地域サービス レジャー、宿泊サービスの提供
- (2) フレイトピラひたち
 - 保管場所 茨城県勝田市
 - 事業主体 日本通運(株)、(株)井坂倉庫
 - 距離・時間 東京から135km、1時間30分
 - 交通 常磐自動車道 那珂I.C.より15分
 - 保管規模 250坪
 - 保管スタイル①部屋貸(3畳)
- (3) フレイトピラ郡山
 - 保管場所 福島県須賀川市
 - 事業主体 日本運送(株)
全国引越専門協同組合連合会、東日本倉庫(株)
 - 距離・時間 東京から230km、3時間30分
 - 交通 東北自動車道 須賀川I.C.より10分
 - 保管規模 380坪
 - 保管スタイル①小口単品荷物保管
②コンテナ貸(押入半間、押入2間、3畳)
③部屋貸(6畳)
 - 地域サービス 観光、イベント情報の提供

ートするのである

①施設に対し新しい投資をした場合、採算がとれないため地方の倉庫業・トラック業の遊休施設を利用するか、地方の土地が地域振興の目的で無償提供されるもの

②都市における販売と輸送サービスの面からいって有カトラック業(例えば宅配便業者)が中心になつて行われるもの

実験は3つの地域にFVの施設を置くことで行われた。その3つのネーミングは次のものである。

- ① フレイトピラ伊豆
- ② フレイトピラひたち
- ③ フレイトピラ郡山

この3つのFVの概要はTable 9に示される。それぞれFV形式には差異を与える形ではじめられているが、最大の差はFV伊豆が日本通運一社で輸送・保管を行う単一企業実施、FVひたちが輸送を日本通運、保管を井坂倉庫という分担実施、FV郡山は輸送のロットが全国引越専門協同組合、小口を日本輸送(フットワーク)、保管を東日本倉庫という協業型実施であるところだろう。

その1年間の実験の(荷扱いの)実績はTable 10に示される通りである。この結果を見る限りにおいては中間報告で予想した初年度の立ち上がりの目安に比べてよい結果を示していると思われる。特に部屋貸しは注文が能力を越える状態がおこっており、FV伊豆、FV郡山ともに本年度より拡充を行うことが決定しているという。

また、この実験を行っている地域において地方分科会を開催し、地域の行政担当者等を含めた討議を行い、FVの地域におけるあり方、更には地域性をい

Table 10 実験の結果

フレイトピラ伊豆		
保管スタイル	保管料金(月額)	契約状況
押入1間分(3.0㎡)	3,500円	20件/28件
コンテナ保管(5.9㎡)	6,000円	5個/50個
部屋貸し(3畳)	10,000円	16部屋/16部屋
フレイトピラひたち		
部屋貸し(3畳)	10,000円	7部屋/17部屋
フレイトピラ郡山		
小口単品荷物	90~1,630円	ラック保管11件(162個)
コンテナ保管	1,800~ 10,000円	A型コンテナ 9個/60個 B型コンテナ 2個/72個 C型コンテナ 契約0/56個
部屋貸し(6畳)	18,000円	18部屋/20部屋

注) 開始後半年の状況。平成元年3月末ではもっとふえている。

かにFVの販売促進に結びつけていくか、ということを考えてきたのであるが、その中で観光資源の活用、当該地域出身者の名簿の作成と地域情報を含めたDMの活用、地域にある産業(菜園、果樹園、旅館など)との販売提携などの実施がとりあげられている。

また、委員会においてはこの実験期間中、FV利用者、FVに対する問い合わせを行った人に対してアンケート及び面接調査を実施している。これについては中間でご簡単な発表をマスコミに対して行っているが、「まだ、認知度は低い」という評価であった。

しかし、残念ながらこの実験に係わる報告書は現在、作成中であり、3月20日現在、まだ発表されていない。4月に入り、報告書が出され、その中には多分、実験事業の採算計算を含めた形で詳細な報告がなされることになるだろう。委員会の中間段階で断片的に示された資料をもとにここで評価することは間違い、誤解を招くことになるとも思われるため、その内容については報告書にゆだねたいと考える。興味のある方は報告書を手されたいことをお願いしたい。

6. 空間利用としてのFV (その可能性)

以上はFVに関する研究会及び実験事業における資料をもとに述べてきたものである。以下はこの2年間、このFV構想に関係してきた者として個人的な見解として述べていきたい。

まず、当初のFVの基本的な考え方と実験の結果を対比させ、そのちがいを述べるところから書いてみたい。

利用サイドの問題であるが、FVを利用するということはやはり「一種のぜいたく」といえるのかもしれない。狭い住宅に住み、収納スペースに悩んでいる人がFVを利用する、ということを考えてわけであるが、実験の結果を見るとその利用者の多くは住宅立地、住居形態、職業などを見ても比較的恵まれた層が中心であったといえそうである。それはよく考えると当たり前であり、いかに利用料金を安く設定したといっても、輸送費まで含めて考えるとFVの利用料金は年間にするとかかなりの額になるのである。例えば部屋貸しでかなりの頻度で小口出し入れを委託輸送で行った場合、年間にかかる費用は20万円を越えることになってしまう。費用を安くするため小さなスペースを借り、衣類のみの季節交換を行うという形をとった場合、調査ではほとんど家の広さへの影響はない、という感想が出ている。つまり、スペー

ス改善といわれるレベルに持っていくためにはかなりの費用をかけねばならないのである。「一種のぜいたく」というのはこの意味である。FVというのは低所得、狭住居という人のもというより、より高いレベルの生活を望む人のもと、この段階ではいえそうである。そして、そのマーケットは予想以上に大きいと考えられる。

現段階では都民のFVへの認知度は低いため、これが高まってくると需要はきわめて大きくなっていくと考えられる。認知度が低いのは実験が3地区のみであり、供給力も小さいため大々的なPRを行っていないからである。当初、若干、マスコミのバブリティナーなどで取り上げられたとしてもそれも大したことはなく、各実験事業主体も費用面から積極的な広告活動を展開していない。これはこの後、FVを事業として実施するものが数多く出現してくることによって改善されることになる。

次にFVの形態に関するものがある。中間報告では多様な保管形態が必要であろう、といていたわけであるが、実験を行った中でいえることは部屋貸しに利用は極端に傾斜しているということである。前掲の実験結果を見てもわかるが、スペース貸し、コンテナ預かりはいずれも余っており、かわりに部屋貸しは伊豆、郡山ともに満杯状態になっている。しかも、それは需要の方が多く、早い段階で注文を断るという状況である。そして、その利用できなかった分がスペース・コンテナに流れたかという決してそうではない。部屋貸しのみ評判がよかったという理由としては次のことが考えられる。

- ①自らいろいろ手をつけつつ、出し入れを行うニーズが存在したから
- ②自分のみ独占的に固定のスペースを確保できるから
- ③スペースというものの概念が家庭と適合しているから

実際に部屋貸しの状態を見るとその確保された部屋が満杯であるという例は皆無に近い。そうであるが故にコスト的にはむしろ損であるともいえる。しかるに部屋貸しにのみ人氣が片寄るのは私としてはFVというものの性格をよく示していると感じている。つまり、都市の個人家庭で家財を預ける場合の意識が自らの住宅の部屋を別の場所に一つ持つという形になるというものである。いかに収納スペースが足りないといえ、単にモノを業者に預かってもらうというのでは意味がないのであろう。そこには自

ら専用のまさに「貨物の別荘」があることに意味があるわけである。

もう一つ考えられるのはスペースというものの意識である。個人の消費者としては〇㎡とかコンテナ1個分という広さの概念は通常の生活の意識には合致しない。通常、家庭生活で頭にあるのは何畳分という広さの意識であるにちがいない。したがって、「3畳間1つを借りておけば…」という意識が働くのであろう。こういうことであるため、本年以降のFVは継続のものも新規のものも部屋貸し中心のものとなると考えられる。法人向けの預かりも含めると多様な保管形態が採用されるとも考えられるが、やはり、事業展開からいうなら建物の大きさからいっても個人家庭向けと法人向けの施設に分けられることとなり、前者をFVと呼ぶとしたら、個人向けのFVは部屋貸し中心になると考えられる。

初年度の研究会のはじめの頃、地価の安い場所に収納中心のマンション形式のものを作り、都市でワンルーム形式のマンションを購入(2,000~3,000万円)あるいは賃貸(月6~7万円)の5分の1位の価格で提供できるという方法はどうか、という意見も出ていたが、案外、実現性があるとも思える。

次の問題は採算性である。中間報告では黒字転換が示されているが、実験を見ていて感じたのはFVを単体で考えた場合、事業としては本質的に成り立たないのではないか、ということである。地方にある1つの不用の建物を利用し、FVを行った場合、部屋貸しで30室あったとする。1部屋月1万円として月に30万円、年に360万円の収入しかない。ここに1人の従業員をはりつけたとしたら人件費さえ出ない。一方、輸送の方でいうなら高頻度で出し入れをする利用者はマイカーを使う傾向があるということだから、出し入れ回数は輸送業者利用は必然的に少なくなる。そういう状態の中でFV専用の窓口を作り、担当者を置き、販売促進を行うということは商売としては考えられない。

いずれにしても他方にある不用・遊休の建物を使ってFVを行い、その一つずつで採算を考えることは不可能といえよう。となるとFVというのはそれを独立で考えるのではなく、複合的な事業の一つの要素として見ていくべきかもしれない。例えば地方の倉庫会社の大きな施設(つまり、倉庫を何棟も保有しているか、大きな倉庫の建物)の一部をFV専用区分と

するという形である。事実、FVひたち・FV郡山はそういう形であった。そして、FVを行っているということが全体の倉庫事業のイメージ・アップ、マーチャンダイジング的巾広さ、セールスの時の武器になるというメリットを生み、管理は全体を共通にするということである。

一方、輸送側は複数のFV施設をカバーするという形になるなら、全体で1千単位(室)以上のスペースを扱うといった形で輸送料収入を確保し、また、宅配便や引越しと組合せることによって全体的な品揃えに寄与するということになるのではないかとと思われる。

このようなことから私個人としては当初からFVというのはフランチャイズ・システムによってのみ事業として成立するのではないかと考えつけてきた。つまり、宅配便・引越しなどを行う対一般家庭への販売を行っている輸送業者がフランチャイザーとなり、地方にある倉庫業や他の業種の事業者の施設の一部又は一角をFVとしてフランチャイジーにする。フランチャイザーはフランチャイジーのスペース使用料の数%をフィーとして受けとり、輸送運賃に加えて事業を行うという形である。この場合はフランチャイジーとしてどれ位スペースを確保したらよいかという採算計算は別に行ってみる必要がある。

さもなければ地方にある廉価な荷物を置くことを主眼とした分譲・賃貸マンションとしてFVを位置づけることが考えられる。この場合、宿泊施設(有料)などを組み合わせることが考えられるが、これは新たな住宅の部分的な地方移転の問題となるだろう。

いずれにしても、地方の空間利用としてのFVの考え方は基本的に成り立つものといえる。但し、それを事業としてどうするか、というのが最大の課題である。しかし、現在、都市の過密化から官庁、住宅などの地方移転が問題になっているが、一つの考え方として「荷物のみ地方へ移したらどうか」というアイディアは実現性からいっても卓見と考えてよい。

私としては運輸省の「トランスポート」誌(1988.3)に発表した「都市機能のうちの住宅機能のうち、ある部分の地方移転」というものが将来の姿として考えられると思っている。つまり、「新しい都市空間・機能の創造」という所にポイントがあるというものである。