

第3章 複数案の設定

3-1. 複数案の設定の考え方

京都市の技術指針において、計画段階環境配慮の原則として、計画段階環境配慮の実施に当たっては、対象事業に係る位置・規模又は建造物等の構造・配置に関する適切な複数案を設定することを基本とするとされている。また、複数案の設定に当たっては、現実的である限り当該事業を実施しない案（ゼロ・オプション）を含めるよう努めることとするとされている。

しかし、事業計画地における既存施設は老朽化対策が必要な状況にある。今後の施設の運用方法としては、本事業を実施しない（既存施設の延命化による継続利用）案もあるが、物流の2024年問題を見据えた物流効率化に向けた最新型の物流施設への更新が必要な状況にあることから、建替えを前提としている。

よって、「位置」については、複数案には設定せず、本事業計画において複数案を検討する項目としては、「規模」及び「構造・配置」とした。

最新型の物流施設に求められる機能として、B to B 物流及び B to C 物流といった複数のテナント入居できること、また、それに応じてテナントごとにカスタマイズが可能となる広いフロア面積が必要である。こうした機能を最大化する案として、本事業計画地における容積率を最大で見込む案と最適化した案といった「規模」について複数案（第1案及び第2案）を設定した。

「構造・配置」については、規模に最も適した構造・配置とした。

3-2. 複数案について

3-2-1. 第1案

第1案は容積率を最大で見込んだ案とした。建物配置図と断面図は、図3-1に示すとおりである。倉庫の延べ面積を大きくとるために、上層階へ乗り入れる車路をランプとし、北側に設置する計画とした。

容積率を最大にすることのメリットとして、階層が多くなるため、複数のテナントが入居できること、車路（ランプ）を設置することで各階に直接車両を乗入れられること、倉庫内の車路を倉庫の中央に設置し、その両側にトラックバースを設置することで車路（ランプ）を出てからの車両の走行距離を短くしつつトラックバースの設置数を多くできることが挙げられる。

一方、デメリットとしては、倉庫内の車路により中央で倉庫が区切られ、倉庫をワンフロアで使用できないことが挙げられる。

3-2-2. 第2案

第2案は容積率を最大とせず、建物規模を最適化した案とした。建物配置図と断面図は、図3-2に示すとおりである。上層階へ乗り入れる車路をスロープとし、倉庫は各階をワンフロアとして広く使用できる計画とした。

建物規模を最適化したメリットとして、車路を倉庫の両側とすることにより各階をワンフロアで使用できること、第1案よりも建物高さが低くなることが挙げられる。

デメリットとしては、階層が少なくなるため入居できるテナントが限定されること、上層階への車両の乗り入れがスロープを設置した階層に限定されることが挙げられる。

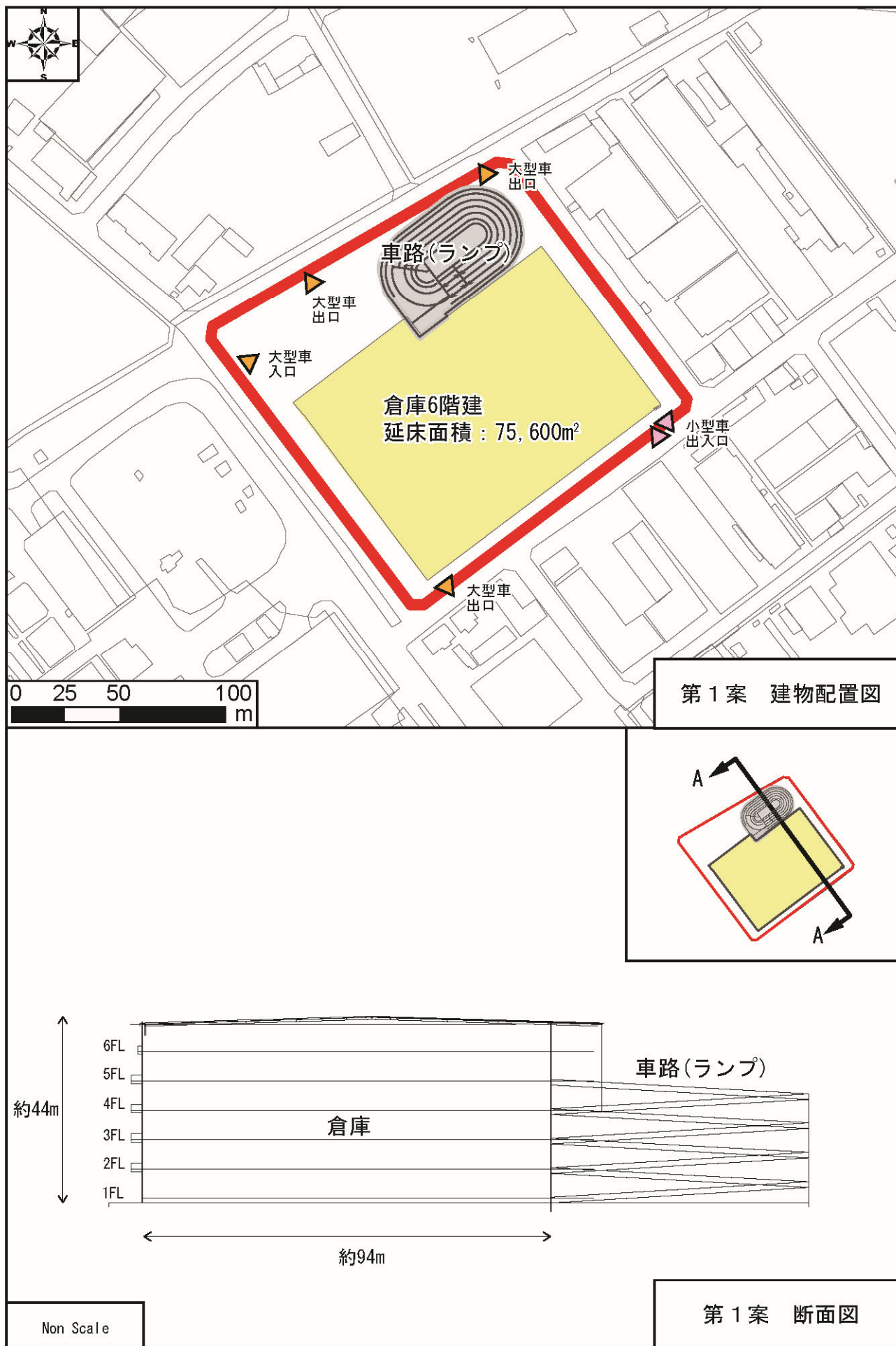


図 3-1 第 1 案

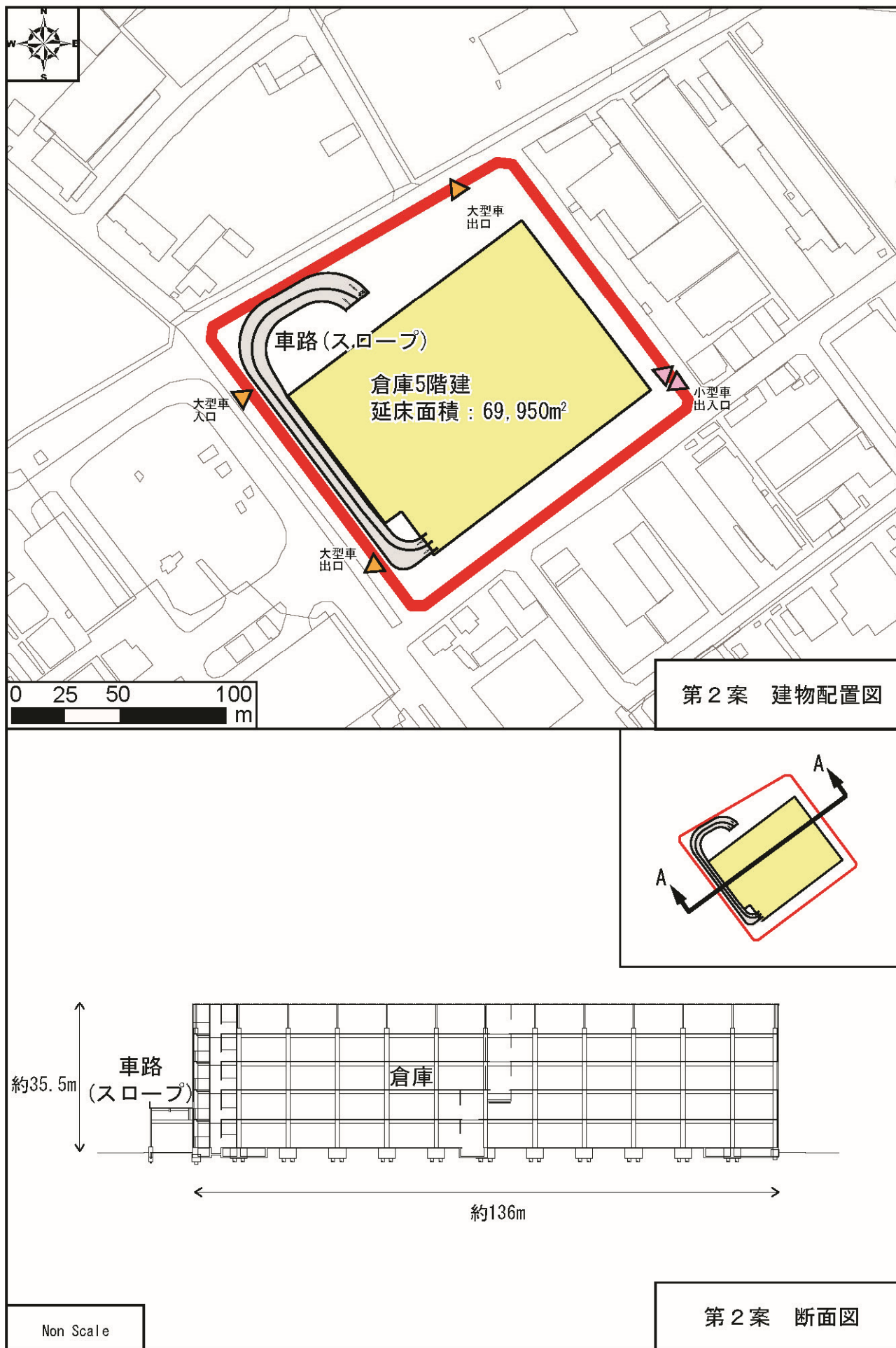


図 3-2 第 2 案