

インランド・デポと エアカーゴ・シティ・ターミナル

市來清也*

経済大国日本が貿易に果たす役割は大きい。海上コンテナ船輸送や航空貨物輸送の発展に伴い、国際貨物輸送においては、国内物流と同様に、door-to-doorサービスによる物流合理化をはかることが重要となってきている。その施設の一つである内陸物流基地として、航空のエアカーゴ・シティ・ターミナル、海運のインランド・デポの整備が進展している。本稿はその実態を整理し、これらの施設が果たす役割および立地事情及び税関システムとの関連について考察したものである。

1. はじめに

国際経済活動において、貿易は国際流通としての役割を果たしており、その中で、国際物流は、物の流れを直接担うものとして、欠くことのできない重要なものとなっている。ところで、わが国の貿易動向をみると、従来の加工貿易型のものから、最近では、内需の拡大、産業構造の変化、海外直接投資による現地生産の増大などにもとない、国際分業型および製品輸入型のものへと変革しつつあり、また、貿易商品は多品種・少量化、高付加価値化の傾向が強まってきている。そして、国際物流も、多品種・少量物品を対象として、多頻度化、多極化、グローバル化してきている。

このような動向に対応して、荷主企業においては、物流情報の高度利用などによるジャスト・イン・タイム・システムの構築や、多品種化、少量化などに対応した混載輸送の推進などにより、顧客サービスの向上と流通コストの節減をめざした総合的な物流合理化方を推進しつつある。そこでは、国際物流においては、単なるポート・ツー・ポートの個々の輸送サービスの合理化だけでなく、ドア・ツー・ドアの輸送サービスによる一貫した総合的物流合理化をはかることが重要となってきており、海上コンテ

ナ船輸送や航空貨物輸送およびこれらを利用した国際複合一貫輸送などの新しい輸送方式が急速に発展してきている。

国際物流におけるこのような合理化をはかるための施設の一つとして、内陸部における国際輸送貨物の取扱・集配拠点であるインランド・デポやエアカーゴ・シティ・ターミナルの整備が進展してきている。本稿においては、その実態を検討し、これらの施設が果たす役割および立地関係や税関システムとの関連などについて考察することとする。

2. インランド・デポ

2-1 インランド・デポの概要

国際コンテナ輸送においては、生産者のドアから消費者のドアまで一貫した輸送サービスを提供し物流の総合的合理化をはかることが特に重要となっている。国際コンテナ船輸送などの進展にもとない、このようなサービスを提供するものとして、国際複合一貫輸送などが著しい発展をみている。ところで、これらのサービスを円滑に行うための現実的な事情として、内陸部より出荷される輸出貨物の場合、従来、港湾においてなされている輸出船積手続や保管、およびコンテナ詰のための分類・仕分け、小口貨物の混載などを内陸部の工場敷地内で直ちに行うことは難しい場合が多い。また、通関は不可欠の要素であるが、そのために各工場すべてに保税地域を設定したり、税関職員が出向くことはほとんど困難なものとなっている。このようなことから、国際コンテ

* 日本大学商学部非常勤講師
Part-time Lecturer, College of Commerce,
Nihon University
原稿受理 1995年10月17日

ナ輸送における総合的合理化をはかる上で、これらの問題点を物理的に解決するために、内陸部に所在する輸出貨物出荷工場等の中心地点に、内陸コンテナ基地としてインランド・デポ (inland depot) が設置されてきている。

最初のインランド・デポは昭和46年に浜松に設置されており、その後、コンテナ輸送の進展とともに増加し、特にこの5～6年ほどの間に急増してきている。その主な理由としては、首都圏や大都市圏での地価高騰、労働力不足、物流コスト上昇などにより生産・物流拠点の地方進出が続いたこと、およびその一方、内陸部の地方自治体においては、地域経済の活性化・国際化をはかるため、インランド・デポ設置に積極的となってきたこと、また、税関も地域経済の活性化に協力的な姿勢を打ち出してきていることなどがあげられる。このようなことで、昭和63年以降開設のものとしては、山形、山梨、宇都宮、つくば、三条・燕と相次いでインランド・デポの設置が行われてきている。

2-2 役割および税関システムとの関連

インランド・デポは、港湾や空港以外の内陸部に設置されたコンテナ取扱基地で、コンテナ貨物の集配、集合混載仕分け、コンテナ詰め、コンテナよりの取出し、通関などをはじめ、コンテナの回収、一時保管、点検、修理などの諸業務を行っており、その役割は大別して、ターミナルとしての役割と内陸港としての役割の二つに要約される。すなわち、ターミナルとしての役割は、コンテナ貨物の積換え、混載、荷捌、流通保管およびコンテナ管理など、主に内陸におけるコンテナ・フレート・ステーションおよびコンテナ・ヤードとしての諸機能をはたすものであり、内陸港としての役割は、船積手続や通関および情報処理などの内陸における港湾としての機能を果たすものである。

特にインランド・デポは国際輸送を対象としていることから、その役割を果たすために、通関は必要不可欠の重要な要素となっている。このため、インランド・デポ内を指定保税地域とし、保税蔵置場を設備して通関業務が円滑に行われるように整備されている。なお、インランド・デポは、施設内に税関官署 (税関職員 の派遣を含む) が併設されているのが本格的なものであるが、民間運営のものの中には併設されていないものもあり、これらも広義のイン

ランド・デポと呼ばれている。

現在設置されているインランド・デポとしては、地方公共団体設立の静岡県浜松内陸コンテナ基地をはじめ、茨城県、つくば市および民間企業出資の第3セクター方式のつくば国際貨物ターミナル、宇都宮国際貨物流通事業協同組合による宇都宮国際貨物ターミナル、その他民間企業により設立されたものなどとなっている。これらに関連して、内陸部に税関官署の設置されている個所は、東京税関管内が前橋、山形、山梨、三条・燕の4ヶ所、横浜税関管内が宇都宮、相模原、つくばの3ヶ所、名古屋税関管内が浜松、諏訪、長野の3ヶ所となっている。

インランド・デポの役割における利点としては、第一に、コンテナ取扱港と有機的に連結して、コンテナ輸送が短時間に確実に計画的に実施できることである。第二は、計画的集合輸送などにより、道路や港湾における輸送の混乱や渋滞などを緩和する面で効果的なものとなっていることである。第三は、内陸地の生産拠点付近に位置するターミナルとして、輸出入貨物を集約して取扱い、一貫した物流合理化が可能で、物流コストの節減がはかれることである。第四は、通関手続の効率化などにより、国際輸送が円滑迅速に行われることである。第五は、倉庫、通関、輸送などの貿易関係物流業者の進出により、地域の国際化が促進され、地域の産業の発展を国際物流面で支援し、地域経済の活性化が促進されることである。このように、インランド・デポは種々の利点を有しているため、多様化、高度化しつつある国際物流需要を対象として、さらにその役割を高めつつある。

2-3 インランド・デポの立地と概況

現在、浜松内陸コンテナ基地をはじめ、つくば国際貨物ターミナル、宇都宮国際貨物ターミナルおよび日本通運のインランド・デポなどが設置されているが、これらのインランド・デポの立地についてみると、いずれも交通の要地に位置しており、周辺地域には輸出関連の主要産業が多く所在している。すなわち、浜松は楽器、自動車メーカーおよび先端技術産業が、つくばはコンピューター、外資系メーカーなどが、宇都宮は電気、自動車、機械メーカーなどが所在している。また、山形はハイテク関連、前橋は自動車、電気メーカー、山梨は電気、機械メーカー、諏訪は精密機械、IC・OA機器メーカー、

三条・燕は洋食器、金属、作業工具メーカーがそれぞれ所在しており、これらのメーカーの輸出入貨物を中心としてインランド・デポは大きな役割を果たしてきている。これらに関し、主なインランド・デポの概況についてみると、次のとおりである¹⁾。

1) 浜松内陸コンテナ基地

浜松内陸コンテナ基地は、清水港まで約90km、名古屋港まで約120kmの距離にある東名高速道路浜松インターチェンジに隣接設置されている「浜松流通業務センター」内に整備されている。昭和45年に、内陸部よりのコンテナ貫輸送により輸出貨物の物流合理化をはかるために、清水港の内陸港施設として静岡県により建設が開始されており、昭和46年6月に施設の一部完成にともない供用業務を始めている。この供用業務開始と同時に、大蔵省から「指定保税地域」の指定を受け、同年7月に税関出張所が開設され、さらに検数、検定、検量業者および海運貨物取扱業者などの事務所も設置されている。港湾地区とほぼ同様な組織体制の下で業務を行っており、昭和48年6月には、港湾法に基づく清水港の港湾施設の一部としての認定を受け、内陸港として運営されるにいたっている。浜松内陸コンテナ基地の管理運営は静岡県が行っており、基地内に県の管理事務

所を設置し、施設の維持管理および改良、施設使用の承認等の事務処理と基地内所在機関との連絡協調などの業務を実施している。

浜松内陸コンテナ基地の施設は (Fig.1 参照)、敷地面積 (指定保税地域) が32,921㎡で、コンテナ・ヤード11,880㎡、コンテナ・フレート・ステーション1号棟9,306㎡、同2号棟1,827㎡、同管理室220㎡、管理棟663㎡、作業員詰所448㎡、くん蒸棟70㎡、トラック・チェック・ブース12㎡となっており、関連施設として冷凍コンセント6ヶ所、トラック・スケール1台、照明塔4基、変電設備等一式が整備されている。なお、この補完施設として、昭和63年に基地西側隣接地に民間4社による保税蔵置場「浜松国際物流センター」が整備されている。基地における荷役作業や集貨、通関手続、港頭への輸送などは、青木運送、天野回漕店、清和海運、鈴与の4海貨業者が行っている。なお、日本通運は浜松駅近くに保税蔵置場を所有し、そこで輸出入貨物を取扱っており、内陸コンテナ基地では通関業務のみを行っている。また、航空貨物については、日通、大和運輸、郵船航空、鈴与が業務を行っており、基地で通関のうえ、東京エアカーゴ・シティ・ターミナル(TACT)へ保税輸送している。

基地周辺は、輸送用機器、楽器、織機の三大産業をはじめ、織機工作機械等の産業もさかんで、基地の利用業者は中小も含めると約165社ほどである。その中で、大手企業の工場としては、ヤマハ発動機、日本楽器製造、本田技研工業、河合楽器製作所、鈴木自動車工業などが所在している。基地の取扱貨物は輸出が主で約9割近くを占めているが、近年、これらの企業が円高の影響などで海外生産の比率を高めていることや、中間素材、部品類、完成品のアジア諸国などよりの輸入を増していることから、輸入貨物の取扱が増加しつつある傾向にある。

2) つくば国際貨物ターミナル

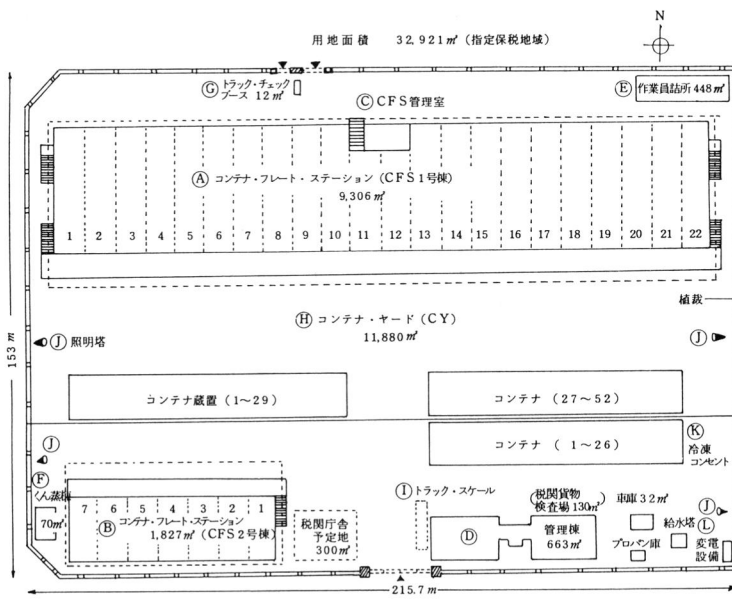


Fig.1 浜松内陸コンテナ基地施設の配置図²⁾

つくば国際貨物ターミナル (Tukuba International Cargo Terminal : TICT) は、茨城県つくば市の常磐自動車道と国道408号線の交差する地点に位置し、成田空港まで約50kmの距離にあり、つくば研究学園都市や工業団地群を背後に控え、周辺地域には地元企業のほかに外資系企業や海外に工場を有する大手企業が数多く進出している。TICTはこれら企業の輸出入貨物の通関や物流の合理化をはかり、地域経済活性化の一つの拠点としての役割を果たすために、大手フォワーダーや横浜税関などの積極的協力を得て整備されている。その設立主体は、茨城県とつくば市および民間企業数社の共同出資による第三セクター方式の「つくば国際貨物ターミナル(株)」で平成4年5月設立、同年7月から貨物取扱を開始している。

TICTのビルには事務所および税関(横浜税関鹿島税関支署日立出張所つくば方面事務所)が設置されており、また取扱業者5社が入居している。この取扱業者は、航空貨物を主とする日本通運、近鉄エクスプレス、郵船航空つくば、および海運貨物を主とする住金物流と山九である。保税蔵置場総面積は10,123㎡で、蔵置場内の作業はエアポート・カーゴ・サービスに委託されており、同社から派遣された社員により行われている。TICTの事業内容は、保税蔵置場の管理運営、輸出入貨物のコンテナ詰め・出し、梱包、運搬等、および事務所・倉庫等の賃貸、管理などとなっている。取扱貨物は航空および海運貨物で、輸出入とも増加しつつある。

3) その他の主なインランド・デポ

宇都宮国際貨物ターミナル (UICT) は、宇都宮市下桑島町にあり、東北自動車道と国道新4号線に隣接した首都圏と東北を結ぶ交通の要衝地に立地し、特に成田空港まで120kmの距離にある。設立・運営主体は、宇都宮国際貨物流通事業協同組合で、平成2年9月に完成・稼働しており、敷地面積は40,847㎡(うち倉庫部分31,333㎡)である。取扱業者は、阪急交通社、郵船航空北関東、近鉄エクスプレスなどで、主な取扱貨物は家電製品や電子部品、機械半製品などとなっており、これら貨物のコンテナ詰め・取出し、通関、保管、配送および成田直輸送などを行っている。なお、デポ内に税関官署は併設されていず、通関は横浜税関宇都宮出張所で行われている。

日本通運は、高崎、太田、諏訪、長野、伊那、甲

府、山形、宇都宮、つくば、三条・燕の10ヶ所にインランド・デポを開設し、その保税蔵置場において、国際物流にかかわる貨物の通関や輸出入取扱業務、その他顧客の物流ニーズに対応した諸業務を行っている。

なお、三条・燕地区には中越運送、新潟運輸の2社もインランド・デポを開設している。

3. エアカーゴ・シティ・ターミナル

3-1 エアカーゴ・シティ・ターミナルの経緯

エアカーゴ・シティ・ターミナルの設置経緯についてみると、当初、成田空港建設との関連において、昭和43年11月に「新空港貨物通関研究会」(構成員：関税局、東京税関、航空局、空港公団、商工会議所、日航、貨物代理店4社)が設置され、その検討結果により生れた航空貨物市内ターミナル構想に基づき、東京エアカーゴ・シティ・ターミナル(Tokyo Air Cargo City Terminal : TACT)が整備され、昭和48年に完成している。当時のエアカーゴ・シティ・ターミナル設置の必要性として、以下の4点が主な事由となっている。

①空港の遠隔地対策

成田空港は都心から65kmの遠隔地にあり、個別輸送方式によると不経済であるばかりでなく、輸送台数が増加して交通公害に拍車をかけることになることから、中継基地として市内ターミナルを設置し、そこから一貫大量集中輸送を行うことが必要である。

②物流の合理化

荷役の機械化、情報の電算化により物流の合理化をはかるために、共同施設を整備して業務を集約化し、スケールメリットを追求する必要がある。

③通関業務の効率化

税関行政の適正効率化と通関手続の迅速化をはかるために、航空貨物の蔵置・通関場所を一カ所に集中し、かつ、都心に近い場所に設置して、荷主や通関業者を対象とする通関業務の効率化をはかる必要がある。

④空港施設への対処

空港構内の土地や施設の制約に対処して、充分な関係施設を整備する必要がある。

その後、平成元年4月に横浜航空貨物ターミナル(YAT)が設立され、新港埠頭で営業を開始、平成4年9月から山下埠頭へ移転して営業している。また、

関西においては、関西国際空港の開港にともない、平成6年9月から大阪南港航空貨物ターミナル（NACT）および神戸航空貨物ターミナル（KACT）が稼働しており、さらに泉佐野市にりんくう国際物流センターが平成8年竣工予定で整備されつつある。これらのエアカーゴ・ターミナルは、成田国際空港上屋（IACT）や日本航空成田貨物ターミナル並びに伊丹の大阪エアカーゴ・ターミナル（OACT）や関西エアカーゴ・ターミナル・サービス（KACTAS）および関西国際空港貨物施設などと相互補完の関係で効果的に機能するものとなっている。

3-2 主なエアカーゴ・シティ・ターミナルの概況

東京エアカーゴ・シティ・ターミナルは市川市原木に所在し、成田空港と都心を結ぶ幹線道路の途上にあり、かつ都心との至近距離に立地している。成田空港へは京葉道路経由、東関東自動車道千葉成田線の利用により迅速な輸送が可能となっている。その施設は敷地面積約130,000㎡、保税蔵置場約65,000㎡、事務室約12,500㎡などとなっている。このTACTは、通関および集中輸送の拠点として、また成田空港の施設の制約を打開する空港代替機能として、さらに航空貨物輸送の情報拠点としての役割を果たしており、航空貨物の物流合理化に大きく寄与している³⁾。

横浜航空貨物ターミナルは、山下埠頭に位置し、床面積約10,000㎡、7階建の事務所棟と、4階建の上屋棟からなっており、月間約4,000トンの取扱能力を有している。平成5年よりAIR NACCSを導入し、当日通関、当日搭載が可能となっている。

また、大阪南港航空貨物ターミナルは、敷地面積約10ヘクタールで、共同上屋4,500㎡、個別代理店

上屋約82,000㎡などからなり、ターミナルと関西国際空港間を大型トラックで集中輸送を行っている。

なお、神戸航空貨物ターミナルは、神戸港六甲アイランドに位置し、敷地面積約25,400㎡、荷捌・保管施設12,500㎡、流通加工施設1,500㎡などとなっており、専用船や専用トラックで関西国際空港と結び、迅速輸送を行うものとなっている。

4. おわりに

インランド・デポとエアカーゴ・シティ・ターミナルはともに、内陸部における通関機能を中心とする物流拠点として、港湾や空港のターミナル機能を補完し、国際物流の総合的合理化をもたらしており、また、少量物品の混載などによる集中輸送を行うことにより、物流の効率化のみならず、交通混雑などの防止にも大きな役割を果たしている。さらに、これらの役割を通じて、地場産業の発展や地域経済の活性化にも寄与するものとなっている。

このようなことから、この両施設は、わが国経済の国際化や貿易商品の少量・多品種化、高付加価値化傾向などの進展にともない、国際物流の合理化をはじめ、地域経済活性化や環境改善などの面でますますその重要性を高めていくものと期待される。

参考文献

- 1) 市來清也「インランド・デポの現状と動向」『流通経済大学流通問題研究』No.25、1995年
- 2) 静岡県浜松内陸コンテナ基地管理事務所発行「事業概要」、P.4、1987年
- 3) 市來清也『国際物流要論』東洋経済新報社、pp.65~70、1989年