

国際空港に対する物流面からの一考察

—— 関西新空港計画を事例として ——

A Study of International Airport by Physical Distribution

—— Case of Kansai New International Airport ——

谷 本 谷 一¹⁾

Taniich TANIMOTO

目 次

序 文

1. 大阪を中心とした関西の物流特性
 - (1) 地域構造からくる特性
 - (2) 産業構造からくる特性
2. 空港の類型化と関西新国際空港の性格付け
3. 臨空物流センターの検討
 - (1) 機能と施設内容
 - (2) 諸外国の事例
 - ① アムステルダム・スキポール空港
 - ② ランジス卸売市場
 - (3) 新空港周辺での可能性
4. 臨空産業団地 (Industrial Complex) の検討
 - (1) 機能と施設内容
 - (2) 諸外国の事例
 - ① アーバイン・インダストリアル・コンプレックス
 - ② ミラベル空港産業公園団地
 - (3) 新空港周辺での可能性
5. A.C.C.T. (Air Cargo City Terminal) の検討

序 文

大阪国際空港の公害訴訟に対する最高裁の判決ですら、現空港が欠陥空港であることを指摘した。空港がこれからの社会、経済活動にとって不可欠のものであるとするならば、空港建設に際して、ただ航空機の発着のみの施設として考えるのではなく、それが周辺地域におよぼす影響こそが重要であることを認識しなければならない。

すなわち、空港周辺にただ公害を撒き散らすだけの空港ではなく、公害を可能な限り少なくすることは勿論であるが、加えて、その周辺地域に役立つ空港を考えなければならない。

特に、空港建設に対しては、ともすると人的交通面からのアプローチが中心となり、物的流通面か

昭和57年1月28日 原稿受理

1) 大阪産業大学経営学部

らのそれはあまり行われないうらいがある。しかし、これからの空港は地域経済とのかかわりあいからして、人的交通面よりも物的流通面からの考察がより重視されなければならない。

この意味において、空港の建設についての賛否はおくとして、本小論においては、もし空港を建設するのであれば、それを地域経済のためにより望ましいものとするために、どのような関連施設が必要であるかを、現在、大阪府の泉州沖に建設が計画されている関西新国際空港を事例にとって考察してみることとしたい。

1. 大阪を中心とした関西の物流特性

(1) 地域構造からくる特性

日本列島は、関ヶ原を境にして通称、関東と関西にわけられ、言葉も違えば風俗も違う。そして経済的にも、ある意味では2つの経済圏を形成している。

しかし、厳密な意味での関西という地域的範囲は的確でない。ある場合は京阪神地域をさし、ある場合は近畿圏をさし、ある場合は西日本全域をさす。ただ、一般には京阪神を全体とした近畿圏を関西と称している場合が多い。したがって本小論においては、一応関西を近畿圏におきかえて考察対象地域とすることとしたい。

さて、このいわゆる関西と称せられている近畿圏は、周知のごとく2府4県からなり、その主体は京阪神であり、大阪を中心核に、京都、神戸を副核として形成されている。首都圏は、東京があまりにも巨大なため、東京の一点集中的な単一核で、まさに首都圏となっているわけであるが、近畿圏は京都、大阪、神戸の多核となっている。

すなわち、大阪は天下の台所、物資の集散基地として、神戸は外貿を中心とした、大阪湾におけるメインポートとして、そして京都は文化、教育、知識の集約場として、互いに補完しあいながら栄え一つの経済圏を形成してきた。

一方、徳川幕府の設置、それによる300諸侯の邸宅を擁する一大消費地として繁栄した東京は、今日でも政治と経済の密着から巨大化し、日本列島全体が東京単一核にならん勢いで進んでおり、いわゆる関西経済圏の経済的地盤沈下が云々されている。

たしかに中枢管理機能を中心として、その経済的地位は低下しているが、日本列島のほぼ中央に位置し、瀬戸内海という絶好の海上ルートに恵まれ、多核的に機能分担された近畿圏は、実質的な生産、流通活動の裏付けとしての物流面においては、未だわが国に占める位置は高く、大きく西日本に君臨しているとともに、一面、貿易貨物流動面、あるいは下請関連等において京、阪、神の相互関連を中心とした近畿圏内での相互物流も極めて多くなっている。

ところが、このように西日本に君臨し、京阪神の多核的地域構造となっている近畿圏も、これを地理的にみると、すぐに六甲、生駒等の山がせまり、平野に恵まれない。このことは物流上大きな問題となっている。すなわち、交流の極めて頻繁な神戸——大阪——京都間が狭間のようにせまくなり、交通面の渋滞がひどくなっている。しかも、その中核である大阪は府域全体が三日月形となっており、その南端が紀伊半島につながってフン詰まりとなっている。

このことは、京阪神間の交通はもちろんのこと、わが国の幹線交通網をすべて大阪の北部に集中せざるを得ないものになっている。

京阪神の中核である大阪は、幹線交通面からは半島の地形になっており、その付け根が北部にあって、そこが唯一の出入口となっているわけである。そのために大阪では、北から入って北から出なければならない。しかも更に悪いことに、ちょうどその付け根のところで淀川が切断しており、大阪市の中心部に入るには、この淀川を渡らねばならないし、また淀川を渡らねば出て行かれない。したがって、実質的には、この淀川にかかる何本かの橋が近畿圏の中核である大阪市の出入口となっているわけで、半島の地形である上に、その付け根が橋によって締めつけられて、まさにボトルネックとな

っているわけである。

(2) 産業構造からくる特性

近畿圏の主体である京阪神、特にその中核である大阪を中心に、その産業構造をみると、大阪は上述の淀川のデルタとして形成されただけに、大阪市内に淀川の支流としての河川が多く、しかもそれに堀川を開き、古くからこの河川や堀川を輸送施設として利用し、街の発展もこの河川、堀川を中心としてなされてきた。

このような街の発展形態からして、産業配置も河川中心となっており、いちはやく生まれた中之島の蔵屋敷、それらの関連によって船場、島之内を中心として生まれた問屋街、その問屋街をとりまいて生まれた下請関連工場あるいは物流施設等が、後からできた、いわゆる都市中枢管理機能的諸施設とともに、河川、堀川をはさんで市の中心部に密集しているのである。

東京でも都市中心部への集中はひどいが、それでも東京の場合は、丸の内のビジネス街、霞が関の官庁街、日本橋かいわいの問屋街と、一応地域別に機能分担されている。しかし大阪の場合は、それらのすべてのものが東区を中心とした都心部に集中しているのである。

いうまでもなく、このことが大阪では都心部での交通需要、なかんずく貨物輸送需要を旺盛にしており、大阪では、都心部でもほぼ6対4の割合で乗用車よりも貨物車の交通量の方が多くなっている。

ところで、このように配置されている大阪の産業の具体的内容をみると、大阪は実質的な流通機能の強いところであり、同時に生産の場であるが、一面中小企業の街でもある。大阪府には、昭和55年末現在約73,000の工場が立地しているが、その95%近くは従業員30人未満の小零細企業である。しかもその半数程度が大阪市内に立地しており、その大阪市内の工場はさらに零細規模となっている。

またその業種は、金属製品、一般機械、電気機器、繊維、衣服身の回り品、出版印刷といった下請関連の強いもの、あるいは交通需要、なかんずく小単位の貨物輸送需要の旺盛な業種が中心である。

商業においても同様である。大阪府には約40,000店（昭和54年現在）の卸売店舗が立地しているが、そのほとんどは中小企業であり、しかも大半は大阪市内、特に東区を中心とした都心部に立地している。またその業種も、繊維、衣服身の回り品、食料品、あるいは機械、金属といった仲間取引等を中心として小単位の貨物輸送需要の旺盛な業種が多くなっている。しかもその中には、現金前売を中心とした商流と物流の分離が困難なものが多くなっている。

このような商工業が、親工場との間において、あるいは同業者、関連業者との間において極めて複雑に入り乱れて、小単位の重複輸送、交錯輸送を何回となく繰り返しており、大阪市を中心とした近畿圏での物流活動を複雑にしているわけである。

2. 空港の類型化と関西新国際空港の性格付け

世界の国際空港を概観してみると、おおむね次の3つのタイプに分類される。第1のタイプは、ニューヨークのような巨大都市にある「巨大都市型空港」である。これは、その巨大都市の維持発展のための都市機能の一つとしての空港である。

第2のタイプは、ヨーロッパ諸国の空港にみられるように、空港づくりを都市の個性と将来方向を考慮しながら進めて行く「自立都市型空港」である。

例えば、パリの空港はその都市圏の大きさや機能の集中度からすれば、むしろ上の「巨大都市型空港」に属すべきものかもしれないが、同空港はパリ首都圏計画の中の新都市開発や再開発と結びついて構想が立てられている。また、オランダのスキポール空港はロッテルダムのユーローポートとともに、アムステルダムをしてヨーロッパの玄関、世界の流通センターとしての役割を担わせるのに貢献している。

最後の第3のタイプは「地域開発型空港」である。ダラス／フォートワース・リジョナル空港のご

とく、空港がその地域の中心として重要な役割を果たすことが期待されていると同時に、周辺地域開発の核として7,100haの空港が位置づけられている。また、新モントリオール（ミラベル）空港もその一つである。

この空港は一大産業団地造成の中核として考えられている。

そこで、関西新国際空港を考えるにあたって、これらのいかなるタイプに位置づけて想定すべきであろうか。

その立地点、立地条件からして、関西新国際空港は第2のタイプと第3のタイプの両性格をそなえたものとして、すなわち「自立都市型」と「地域開発型」をミックスした空港として想定すべきであると考えられる。なぜならば、成田空港のごとく東京という巨大都市を背景とした「巨大都市型空港」であるのとは違って、関西新国際空港は大阪という都市の個性を考慮しながら、近畿圏はもとより、西日本における国際的な空の玄関として、西日本経済のかさ上げを目的として位置づけられるとともに、大阪府、さらには近畿圏において、交通条件の劣性なことから開発の遅れている紀伊地域の開発を進める起爆剤として考えられるからである。

したがって、関西新国際空港は単に航空機の発着するのみの機能に終わってはならず、これを核として、地域計画、地域開発のための各種の関連産業を意識して想定しなくてはならない。その代表的な施設として考えられるのが、臨空物流センターあるいは臨空産業団地（Industrial Complex）であり、さらには母都市と空港とを連結させるためのA.C.C.T.である。

3. 臨空物流センターの検討

(1) 機能と施設内容

空港と産業のかかわりは、まず空港と貨物輸送ということからはじまった。そして航空貨物の歴史は1920年代の小切手、証券、貴金属、新聞、定期刊行物を主体とした輸送からはじまったが、第2次大戦を契機に軍用空輸を中心に飛躍的に発展した。さらに戦後は、大型ジェット貨物専用機の登場により、輸送能力の増大、運行コストの低廉化がはかられ航空輸送貨物量は急増している。

もちろん、これは単に機材の大型化による輸送能力アップ、費用の低廉化のみでなく、輸送客体としての貨物も、軽量、高価で迅速輸送を求める運賃負担力の大きい貨物の増大、情報化の進展にともなう世界経済の結びつきの緊急度の増大、国際的分業化の進行等が付加されなければならない。ともあれ、このような航空輸送貨物量の増大にともない、世界の各空港は様々な形で貨物ターミナルをはじめとした貨物取扱い施設の整備、増強に力を注いでいる。

ところで、このような流れの中にあっても、臨空物流センターとよばれるものは世界的にも未だその数が少なく、これからといった感がなくもない。しかし、その狙いとするところは、空港内の一般的な貨物ターミナルが航空機への搭載等のための単なる航空貨物の集荷、荷捌場であるのに対して、臨空物流センターは、臨空という立地条件を武器として、国際物流の結接点として物資の集散、保管機能はもちろんのこと、包装、小わけ、組立等、流通加工機能も備えたものとして想定されなければならない。したがって、そこではある商品の国際的な市が開かれるとか、保税地区でのある商品のアSEMBル機能等をもつことが望まれる。

後述の世界での事例でもわかるように、それは航空貨物を対象とした空港の単なる付属施設ではなく、空港を一つの立地因子とした別の施設である。それは国内の既存の物流センターが幹線道路とか鉄道引込線を一つの立地因子として想定されているのと同じである。

しかし、それが既存の物流センターと基本的に異なるのは、鉄道とか道路といった立地因子でなく、空港という国際物資交流の核を立地因子としていることである。

その意味からは、外貿港湾に接した物流センターと類似しているが、港湾のそれとの違いは、航空

輸送というスピードを基礎とした輸送サービスの上質さ、およびそれをとりまく情報の流れの速さにある。したがって、同じ国際物資交流の結接点である外貿港湾に隣接するものに対し、質的に高度のものとなる。具体的施設としては、国、立地場所等によって異なり、定形的なものは明確でないが、一般的には内陸と結ぶトラックターミナル、加工機能を備えた保税倉庫、特定商品の国際的卸売市場（鮮魚、花卉類等）、特定商品（自動車部品等）の国際的配送施設等が想定される。

なお、このような臨空物流センターをさらに一步進めれば、次に述べる臨空産業団地（Industrial Complex）に発展して行く。したがって、臨空物流センターと臨空産業団地とは本質的には同類のもので、この両者の違いは施設内容の規模あるいは程度の違いであると考えられる。

(2) 諸外国の事例

① アムステルダム・スキポール空港

前述のごとく、世界的に臨空物流センターの事例は未だ少ないが、先駆的類似事例の一つとして参考になるのがアムステルダムのスキポール空港のそれである。

スキポール空港は、それに臨接した大規模な保税倉庫を中心に世界の流通基地を建設せんとしている。1964年、わずか1,000 m^2 の面積にすぎなかった保税倉庫は、現在では37,800 m^2 に拡張されている。そしてその倉庫では、単なる保管機能をこえ、梱包、荷ほども、ラベリング、洗浄、分類、試験等、一種の加工作業まで行なえるようにしている。

アムステルダムは、かつてゾイデル海の港として栄え、1976年から北海運河によって直接北海と結ばれ、さらにはアムステルダム・ライン運河によりライン川とも結ばれている交通の要衝地である。アムステルダムおよびその周辺には早くから食料品工業、タバコ工業、造船業、既製服工業、印刷業などの都市型工業が盛んであったほか、北海運河の西出入口のアイモイデンには巨大な製鉄所がある。さらに伝統工業としてダイヤモンド研磨業も有名である。

このような諸工業のほか、金融市場としての地位が高く、諸外国の銀行、証券会社等の支店、出張所の進出もいちじるしい。都市機能の面からみると、政治行政の中心地ハーグ、貿易、臨海工業地帯のロッテルダムに対し、アムステルダムは経済、社会、文化の中心地といえる。

スキポール空港は、このアムステルダムの都心から約15 km の所に位置し、アムステルダムをはじめとする諸都市と整備された高速道路網によって結ばれている。また空港とアムステルダムとを結ぶ鉄道も開通し、古くから発達した水上交通網、多くの地点で西独のアウトバーンに接続している道路網とあわせて、このスキポール空港を中心に、国内外の主要都市と直結する航空網の発達がアムステルダムをして国際都市とし、資源小国オランダを国際的な加工、流通立国にしているといえよう。

② ランジス卸売市場

ランジスは、パリの南のリヨンに至る高速道路沿い約14 km の地点、オルリー空港の北に隣接するかつての農村であるが、ここに、1969年、パリにあった中央卸売市場を移転開設したわけである。

もともと、パリ市内にあった中央卸売市場は、100年前に150万人の人口を対象とした小規模なもので、中央卸売市場としての機能が十分生かせなくなり、しかも拡張の余地がないために、このパリ郊外のランジスに人口900万人を対象とする食品中心の流通市場を建設するに至ったものである。

ランジスが選ばれたのは、高速道路に囲まれ交通至便な地であり、また農産物の集散地であったからであるが、オルリー空港に隣接していることが大きな理由となっている。

ランジス卸売市場の規模は約600 ha （全体計画面積）で、その主な機能は、食品を中心に、衣料、日用品も含んだ卸売市場機能に、食品加工、倉庫、付属サービスなどの機能、さらにはトラックターミナルを中心とする物流機能も備えている。主な土地利用は、食品卸売市場400 ha 、食品専用倉庫および加工地区118 ha 、トラックターミナル38 ha であり、そのほかにショッピングセンター8 ha などがある。また銀行、医療センター、鉄道引込線などもある。

オルリー空港側でも、食品の搬出入、配送に適した設計に心がけており、空調設備のある倉庫(1,250㎡)があるほか税関、計量システム、冷凍倉庫も備えられており、ランジス卸売市場は、パリの台所をまかなうだけでなく、ヨーロッパ、さらには世界を対象とした食品の空輸、および国際貿易のためのセンターとしての機能を備えている。わが国にも種ガキ、シラスウナギの稚魚等がここから空路で輸入されている。

(3) 新空港周辺での可能性

さて、このような臨空物流センターの、関西新国際空港建設予定地周辺の泉州地域での実現の可能性はどうであろうか。

関西新国際空港を「自立都市型」および「地域開発型」のミックスした空港として想定し、そのような空港を建設するのであれば、空港を起爆剤として、関西経済の浮上、あるいは泉州地域の開発のため、そのような施設の必要性は高い。特に近畿圏の中核となっている大阪は、その地形上南端が紀伊半島によってフン詰まりとなっており、日本の交通の動脈はすべて北大阪に集中している。したがって、近畿圏の中核である大阪は交通の眼、引いては物流の眼が北に一つしかなく、北が唯一の玄関となっている。

このような交通条件の劣性が今まで南大阪の発展を遅らせ、大阪における、いわゆる「南北問題」を発生させているのである。大阪にとっても、近畿圏にとってもこの交通の眼、したがって物流の眼を南にもつくて二眼にする必要がある。新国際空港が泉州沖に建設されれば、その素地はできたことになる。

後はそれに色づけを行ない得るかどうか、ということである。新空港を単なる航空機の発着場に終らせたのでは、その交通の眼は義眼になってしまう。

また、泉州地域は「ヘソのない地域」とよくいわれる。それは泉州地域を人体にたとえて中心がないという意味である。堺市は大阪市と融合してしまっており、あとは泉大津市、和泉市、岸和田市、泉佐野市といった中小都市が孤立的に存在しているのみで、地域としての中核都市も中核施設もない。ここに、新国際空港を「ヘソ」とした中核地区の形成が必要視される。その一つの具体化が臨空物流センターの建設である。

以上の観点からして、もし空港が建設されるのであれば、泉州地域への臨空物流センターの必要性は極めて強いといえる。しかし、必要性が強いからといっても実現性があるとはいえない。問題は、この実現性のいかんである。

大阪府は、かつて大阪府下の東、北、南に各々一つづつ流通センターの建設計画を発表した。そして東大阪と北大阪には既に大規模な流通センターが建設され活動している。ところが、南大阪にはいっこうにそれが実現しない。それはなぜなのか、答えは簡単で、南大阪にはそれを必要とするだけの需要がないからである。現在の泉州あるいは南大阪地域の産業構造や交通条件からして無理があったわけである。しかし、空港が泉州沖に建設されればこの条件は変わってくる。

といっても、泉州あるいは南大阪地域、さらには和歌山県を含めても、その既存産業のみを対象に考えたものでは実現性は弱い。新空港をインパクトとした新たな需要を想定しなければ無理である。

幸い、新空港は海上に計画されており、これが完成すれば空、海、陸の交通結節点となる。しかもそれは、国内と国外とを結ぶ門戸でもある。そこで可能性の強いものは、保税倉庫を中心とした臨空物流センターである。現在のままの地場産業の製品を輸出するというのではなく、付加価値の低い商品は発展途上国に譲り、それらの製品を輸入・加工・再輸出するための物流センターを考える必要がある。

大阪をはじめ関西は、古くより東南アジア諸国、中国との結びつきが強く、その面からは有利である。そして、この保税、加工機能を基盤として、国内貨物も拡大して行く空、陸、海の間接点として

の物流センターへと発展することが期待される。ただ、これをより望ましいもの、より大規模なものにするためには、前述のごとく、単なる物流センターから産業団地へ発展して行くこととなる。

4. 臨空産業団地 (Industrial Complex) の検討

(1) 機能と施設内容

Industrial Complex という場合の industry は「工業」の意味でなく「産業」の意味である。

したがって Industrial Complex とは単なる工業団地ではなく、各種産業の混合した産業団地のことである。このような産業団地を空港に隣接して造成しようというのが、ここにいう臨空産業団地である。

それは、当然空港関連産業を中心として構成されるが、ホテルとか機内食製造工場といった一般的な空港関連産業のみではない。また製造工業を中心とはするが、上述のごとくそれだけでもない。臨空産業団地は、空港をインパクトとしてあらゆる空港指向型の産業を立地させる大規模な産業団地である。

いまや産業立地は、世界的に、かつての鉄道依存型の産業立地からハイウェイ指向型へ、そして空港指向型へと進んでいる。したがって、臨空産業団地は、そのような近代的産業を集約的に立地させ、しかも製造工業のみでなく T. D. M. (T=Transportation, D=Distribution, M=Manufacture) の3要素を備えた新しいタイプの産業団地をめざすものである。それは、いままで見られたような、単なる空港に付随的に発生する一部の空港関連産業のみの集まり、あるいは一般的な工場アパート、工場団地とはスケールにおいても機能においても、根本的に性格を異にするものである。

後述する諸外国の事例を見てもわかるごとく、その規模は何千ヘクタールといった大規模なもので、そこにあらゆる業種の近代的先端技術産業の立地が想定されている。したがって、それは空港をインパクトするものの、単なる空港関連施設ではなく、空港を包含した大規模な地域開発である。もっとも、世界的に未だ完成されたものはなく、多くのものは計画段階あるいは初期段階であり、本当の形が出来あがるのはこれからである。特に、前述の臨空物流センターから出発して、臨空産業団地へ発展させて行こうとする方向も見られる。

(2) 諸外国の事例

① アーバイン・インダストリアル・コンプレックス

これは、米国カリフォルニア州オレンジカウンティで、アーバイン・カンパニーが大規模な都市開発の一環として取組んでいるものである。

この開発地域は、ロスアンゼルスからサンジェゴ・フリーウェイ、またはサンタアナ・フリーウェイで約45分のところに位置する33,200haにおよぶ広大な地域であり、ここに21世紀を目標とした100万都市を建設しようというアーバイン・シティ構想の一環として、都市施設、コミュニティ、レクリエーション施設などとともに Industrial Complex を考えているものである。

この Industrial Complex は、団地面積2,000haで、1965年に着手された。立地条件としては、ロスアンゼルス都市圏という大規模な市場を間近にひかえていることと、複合的な開発による多様な居住空間に加えて、空港、ハイウェイ、鉄道などが Industrial Complex で結節していることである。オレンジ・カウンティ空港は中型ジェット機用の地方空港であるが、サンタフェ鉄道と南太平洋鉄道が Industrial Complex の北部に入っている。

ここには、既に300以上の企業が立地しているが、業種構成上の特徴としては、第1に研究指向型の産業、第2には防衛産業、航空などの企業が多いこと、そして第3には流通、サービス関連の企業も見られることである。

そして全体としては、成長性の高い分野を多く含む業種構成となっている。

要するに、アーバインの Industrial Complex は米国における産業地域開発の新しい試みである。

すなわち、前述したように、かつて鉄道依存型の産業立地からハイウェイ指向型時代をむかえ、そして今、空港指向型産業地域形成の段階に入ろうとしている米国の一つの試金石である。そしてこの計画が成功のうちに進められていることは注目すべきである。

② ミラベル空港産業公園団地

この臨空産業団地は P.I.C.A. = Parc Industriel et Commercial Aeroportuaire とよばれ、世界最大のカナダのミラベル空港を中核においた大規模な産業団地である。

その名のごとく、これは工業、流通、交通の3要素を兼ね備え、しかも広大な公園をもつ新しい産業団地として、カナダのケベック州通産省が10数年前から開発を進めているものである。具体的には、モンローオール北西55kmのミラベル空港に隣接する1,215haの敷地を、ケベック州通産省が連邦政府より借りうけて事業を行なっているもので、産業団地の造成とともに、道路、鉄道、上下水道などの関連施設の整備も行なっている。

そして、この産業団地は空港に臨んでいるのみならず、二つの最大の鉄道網、すなわちカナディアン・ナショナルとカナディアン・パシフィックとが団地内を通っていると同時に、2本の高速道路を中心として、モンローオールをはじめカナダの東部、西部さらにはアメリカ合衆国とも結んでいる。またエネルギーもケベック州の豊富な電力が供給され、水も豊富である。

ともあれ、この産業団地は目下計画進行段階で、未だ十分な形ができあがっていないが、誘致したい産業としては、エレクトロニクス、家庭用電器、医療機器、時計、薬品等の製造業をはじめ、ファッション産業等があげられており、それに倉庫、トラックターミナル等の物流関連産業、さらには、それらすべてに関連した流通産業、サービス産業が考えられている。

しかも、団地の半分は公園と住宅用地にあてられ、実際に企業が立地する部分は1,215haのうちの600haで、そこに約400の企業の進出が見込まれている。もちろん保税地区も設定される。そして完成時には従業員20,000人、年間出荷量約100万トンのユニークな産業団地になる計画である。

この産業団地に立地する企業の原材料等の入荷貨物は、鉄道、道路の陸上輸送もさることながら、多くを航空機で運び込み、また完成品等の出荷貨物も航空機で輸送することにしており、そのため販売エリアも極めて広く考えられ、モンローオールから半径600マイル、人口1,800万人の市場圏をカバーするものと想定されている。その中核となるミラベル空港は21世紀に向っての先行的空港であるが、それをとりまいて想定されているこの産業団地も21世紀へ向っての画期的なものである。

(3) 新空港周辺での可能性

では、このような臨空産業団地の、新空港建設予定地周辺の泉州地域での実現の可能性はどうか。

泉州地域の産業構造を革新し、地域開発を促進するという意味からは、その必要性は上の臨空物流センター以上に強い。また臨空物流センターをさらに発展させたものとして、この臨空産業団地の方がより望ましいともいえる。そして問題は、臨空物流センター同様、その実現性のいかんである。

結論的にいって、その実現の可能性は自然発生的には少ない。すなわち、それにはまず広大な用地が必要であり、鉄道、道路等の立地条件整備が必要である。泉州地域において何千ヘクタールものまとまった用地が確保できるかどうか、単なる空港アクセスとしての鉄道とか道路でなく、幹線交通網としてのその敷設が可能であるかどうか等を考えると、前述の外国の事例に見られるような大規模な臨空産業団地の想定は無理である。

しかしながら、臨空物流センターをいま一步発展させた中規模程度の臨空産業団地の可能性は期待できなくはない。なぜならば、新空港の建設とあわせて対岸（いわゆる前島）の埋立が想定されているし、十分とはいえないまでも鉄道、道路の整備も計画されている。

また、臨海だけに、フェリー、内航海運等の進出も考えられる。これらの、いわゆるハード面の立

地条件の整備に加えて、これからの空港立地指向型産業の増加、貿易面からの関西の役割強化等、いわゆるソフト面の条件からも中規模程度の臨空産業団地の可能性が期待できるわけである。

すなわち、わが国をめぐる貿易環境は、発展途上国の追い上げ、先進国間の摩擦等から、国際分業あるいは国際的協業が重要視されている。特に中進国あるいは準中進国が工業化を進め、これまでの輸入代替から輸出に転じ、さらには中国の参加によって貿易環境は大いに変わってきている。このような情勢下において、わが国の輸出も、現在のような総花的輸出から付加価値の高い優位な製品に特化し、前述のごとく、付加価値の低い製品はこれらの中進あるいは準中進諸国に譲り、その製品を輸入して最終加工し、再輸出するといった機能が重要になってきつつある。

幸い、関西は歴史的にも地理的にもこれら諸国との交流が密であり、新空港の建設によってその条件はより優位となる。この面より国際分業を基本とし、保税機能を生かした国際的産業団地実現の可能性が期待されるわけである。

そして、このような製品輸入——最終加工——再輸出という国際分業を基本とした産業に加えて、一般的な空港立地型産業の誘致もある程度期待できる。すなわち空港業務関連産業としては、航空機の整備、航空機用原動機部品、航空機用装備品等、また輸送業務関連産業としては、機内食、コンテナ・キャリア、事務機器等、さらには一般的なものとして貴金属製品、軽衣料、身辺雑貨類、近代的大規模産業として産業用ロボット、新交通システム、その他エレクトロニクス関連産業等が考えられる。もちろん、このようなM＝製造業のみでなく、D＝流通、T＝交通の各関連産業、関連施設の誘致を忘れてはならない。そして関西には、大阪、京都のエレクトロニクス部門、大阪、神戸の流通、物流機能等を中心に、ある程度このような産業発展の下地は備えているものと考えられる。

以上、要するに、泉州地域への臨空産業団地としては、物流センターを発展させた交通、流通、産業の各機能を複合した国際産業集団に、一般的な空港立地指向型産業を加えた中規模程度の産業団地が想定できるわけである。

しかしながら、このような臨空産業団地は、新空港さえできれば自然発生的に生まれてくるものでは決してない。諸外国の事例を見てもわかるごとく、それを実現させるためには各種条件の整備とともに、強力な推進組織が必要である。したがって、泉州地域にそれを実現させるためには、第3セクター等による強力な推進母体が必須の条件となるであろうと考えられる。

5. A.C.C.T. (Air Cargo City Terminal) の検討

上述のごとく、関西新国際空港をより望ましいものとするためには、臨空物流センター、臨空産業団地の空港周辺への建設が必要視されるわけであるが、いま一つ、母都市と空港とを連結させ、一般航空貨物の集配を合理化し、空港自体の物流機能をより強化するために、母都市、すなわち大阪市内へのA.C.C.T. (航空貨物市内ターミナル) の建設が必要となる。

前述のごとく、近畿圏は大阪を中心にわが国における物資の集散基地として、現物をともなった実質的流通機能が強いわけであるが、今後ともその特性を生かし、より安定的な発展をとげて行くためには物流機能のより一層の強化が強く要請される。しかも、今後の物流近代化の方向と国際的経済環境を考えると、臨空物流センター、臨空産業団地を考慮しなくとも、国際貨物を中心に一般的な航空貨物の大巾な増加が期待される。

この意味からも関西新国際空港には物流機能が強く求められるわけであり、物流面からの効率的かつ十二分な活用がなされなければならない。

しかし、それを実現させるには一つの大きな問題点がある。それは、せっかく立派な空港ができ、空港内に立派な貨物ターミナルができて、そこから母都市との貨物の集配がスムーズに行ないうるかどうかということである。

荷主が航空輸送を選択するのは、いうまでもなくそのスピード性にあるが、その選択を最終的に決

定付けるのは、実は荷主の需要に即応した木目細かい地上での集配サービスなのである。すなわち、いかに航空輸送が空港——空港間の幹線輸送でスピードを誇っても、肝心の空港と発着荷主間の集配活動に木目細かい即応性がなければ、例えば今日の国鉄貨物輸送のごとく、いかに駅間のオンレールでは速く走らせても、端末輸送サービスが悪く、即応性が弱いために衰退してしまったように、航空貨物輸送の伸びも期待できなくなる。

ところが、いまや航空貨物輸送においても、荷主の要望に即応した木目細かい集配サービスの維持が危ぶまれてきているのである。前述のごとく、近畿圏は大阪を中心に、その産業構造、産業配置面等から、道路交通は行き詰まり現象を日に日に強めており、それにとまって交通規制も一層強化されつつある。しかも、一般の航空貨物の発生集中源は交通混雑の最もひどい都市中心部にかなり特化している。

今後、航空輸送適応貨物の質的、量的拡大にもなって、その発生集中源の地域的拡大が予想されるものの、それとともに、あるいはそれ以上に交通混雑地域が拡大されるであろうし、都市中心部とて増々航空貨物の量的拡大がなされるであろう。しかも、その建設がどこに決定されようと、新空港の建設地点は航空貨物発生集中源からかなり遠隔地にならざるをえないし、そこへのアクセス道路の通行容量も限られてくる。

このような情勢の中であって、航空貨物の集配活動を現在と同じ方法で行っていたのでは、せっかく新空港が建設されても、それを効率的かつ十二分に活用することが不可能となる。

ここに、航空貨物端末輸送の現システムの改善なり、新システムの開発が必要となってくるわけであるが、その基本となるのは、集配貨物の集約化による効率的端末輸送をいかにして可能にするかである。そのためには、貨物の発生集中源にできるだけ近い場所で貨物の集約化を行い、その集約化された貨物を新交通システムなり現行の大量輸送手段でもって太いパイプで新空港と直結させることである。そのためには、できるだけ航空貨物発生集中源に近い地点に貨物集約場としての A. C. C. T. の建設が必須の条件となるわけである。

では、このような A. C. C. T. とは具体的にどのようなものであるか、既に A. C. C. T. は臨空物流センター、臨空産業団地とは違って各地に出来ているが、基本的には航空貨物ターミナルにおける諸機能のうち、空港外へ分離可能な機能の集約施設として設定されるものである。すなわち空港の機能は、空港外に分離可能な機能とそうでないものとに分離できるが、A. C. C. T. は具体的には次の諸機能を備えたものである。

- 通 関……A. C. C. T. において集約化され、コンピューター化された通関を行う。
- 貨物の授受
- 荷造、荷捌……空港における貨物ターミナルと連動した形で貨物のユニット化をはかり、コンテナ輸送を行う。
- 保 管……保管上屋等を設け、輸出入貨物の一時保管を行う。
- 集約輸送……A. C. C. T. ——空港間を効率のいい大型車等で集約的に輸送する。
- 情報処理……通関および貨物の情報処理のスピードアップと一元化をはかる。
- そ の 他……厚生施設、ガソリンスタンド、自動車整備工場、銀行等。

参 考 文 献

- (1) 「海外主要空港の周辺社会経済活動に関する基礎調査」 (財)関西空港調査会
- (2) 「国際性の展望と国際空港の役割に関する調査研究報告書」 (財)関西空港調査会
- (3) 「関西新国際空港周辺地域整備に関する調査報告書」 (財)大阪科学技術センター
- (4) 「Financial Times Canada」
- (5) 「The Development of Schiphol」
- (6) 「Shannon Free Zone」
- (7) 「Report of The Heathrone Area Working Party」
- (8) 「Air Cargo Master Plan—Mirabel Airport」