

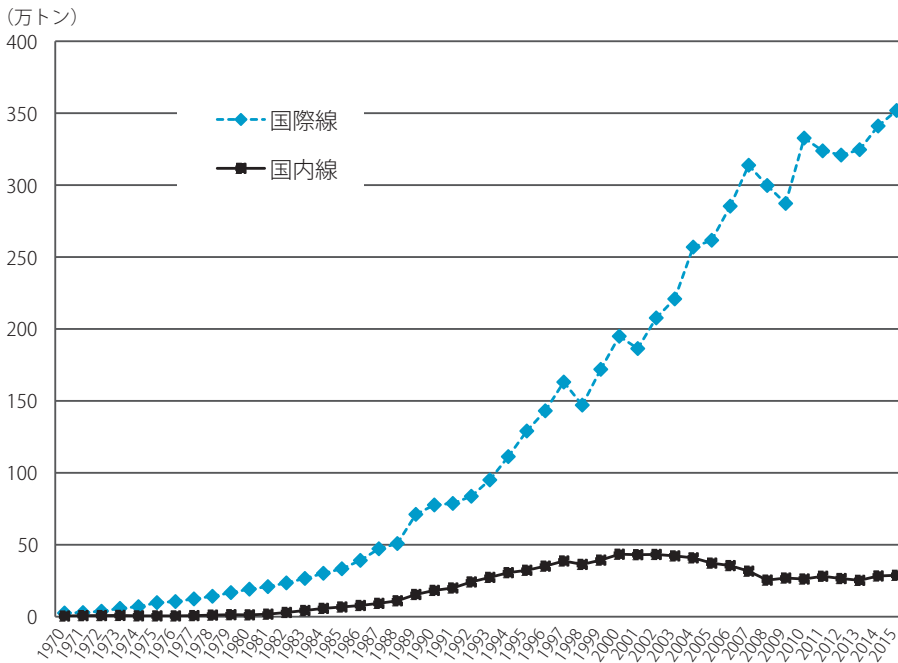
## 韓国における航空貨物と空港 (特集 アジアにおける航空貨物と空港)

著者	渡部 大輔
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	252
ページ	12-15
発行年	2016-09
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://doi.org/10.20561/00039487">http://doi.org/10.20561/00039487</a>

# 韓国における航空貨物と空港

渡部 大輔

図1 航空貨物取扱量



(出所) 参考文献③および④より筆者作成。

## ●はじめに

大韓民国(以下、韓国)では国家を挙げて、北東アジアにおける国際物流ハブの構築に向けた取り組みを進めており、韓国の輸出入貨物の増加に対応するとともに、周辺国の積替え貨物(トランジット貨物)の取り込みが進んでいる。その結果、航空貨物においては、仁川空港が世界第四位の貨物取扱高、大韓航空が世界第五位の貨物輸送量(二〇一四年)を誇るまでに成長した。韓国における半導体や携帯電話といったIT関連の製造業は二〇〇〇年代から急成長し、製品の輸出とともに電子部品や半導体材料などの輸入が増加した後、二〇〇〇年代後半になると、東南アジアを中心とした海外生産の展開にもなう部品の輸出が増加した。航空ネットワークの拡大はリードタイムを大きく短縮すること

から、このような高付加価値商品のサプライチェーンの効率化に大きく貢献してきたと考えられる。以下、参考文献⑤に基づき、韓国における航空貨物と空港の現状について概観する。

## ●韓国における航空貨物

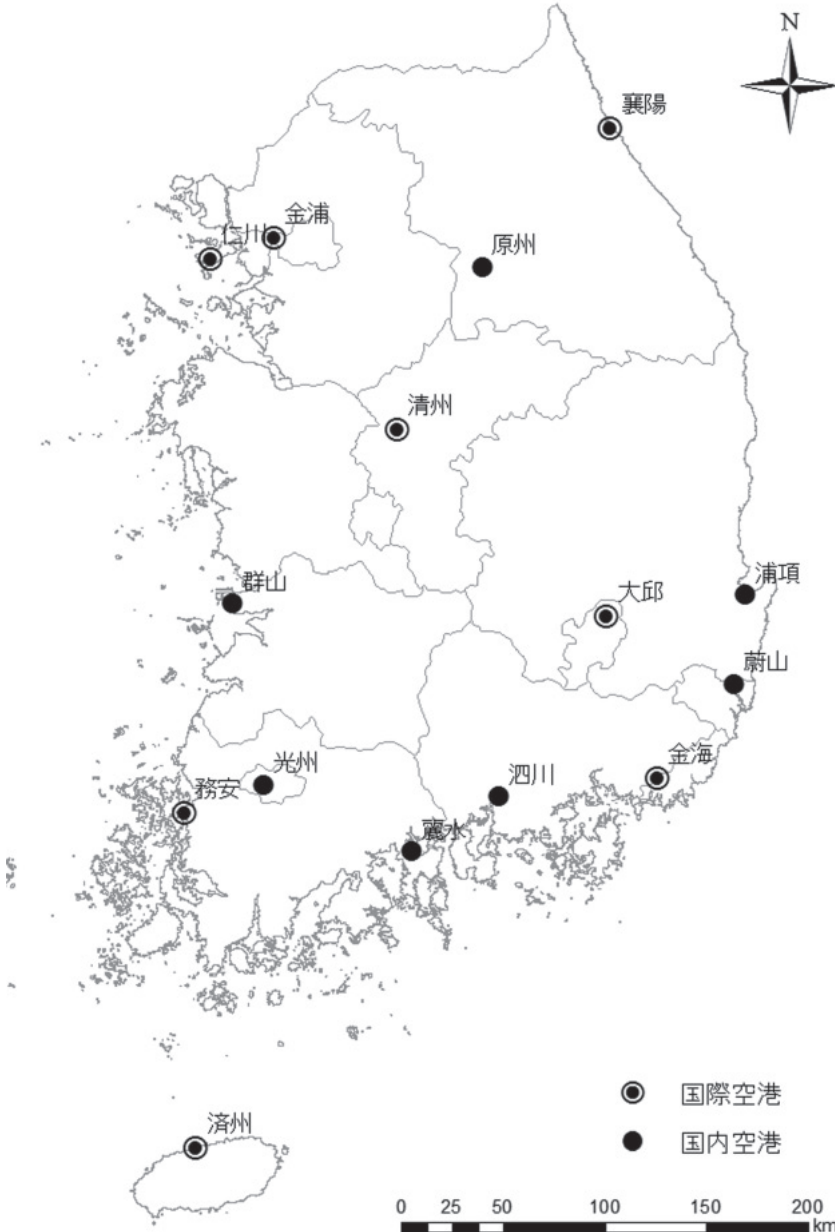
国際線と国内線の貨物取扱量(純貨物、手荷物、郵便物の合計)の推移は、図1のように示され、二〇一五年は対前年比で、国際線で三・二%、国内線で一・六%と、それぞれ増加した。国際線においては、一貫して増加傾向がみられ、特に一九九〇年代から急激な伸びがみられる。その後、アジア通貨危機(一九九七年)、アメリカ同時多発テロ(二〇〇一年)、重症急性呼吸器症候群(SARS)の流行(二〇〇三年)、リーマンショック(二〇〇八年)などを契機とした世界経済の低迷や航空需要の減少にもない、一時的な減少がみられる。一方、国内線においては、二〇〇〇年代初頭までは増加傾向がみられたが、全国的な高速道路の整備や二〇〇四年の韓国高速鉄道(Korea Train Express: KTX)の開通など陸上交通との競争により、国内線の航空路線が大幅に縮小さ

表1 航空会社別貨物取扱量（2015年）

分類	会社名	国際線		国内線	
		総貨物(トン)	増減率(%)	総貨物(トン)	増減率(%)
FSC	大韓航空	1,514,637	2.1	125,199	-7.9
	アジアナ航空	810,630	0.0	67,333	-3.8
LCC	エア釜山	26,323	98.9	21,801	0.8
	エア仁川	9,919	93.6	0	-
	イースター航空	15,014	25.0	10,295	7.5
	済州航空	35,554	19.3	20,463	15.7
	ジンエア	21,953	48.9	30,369	76.2
	ティーウェイ航空	11,279	58.6	12,321	11.4
外国航空会社		1,073,460	3.7	-	-
合計*		3,518,772	3.2	287,781	1.6

(注) ※会社別の数値を四捨五入しているため合計と一致しない。  
 (出所) 参考文献③より筆者作成。

図2 空港立地と圏域



(出所) 参考文献③より筆者作成。

れたことにともない、その後は一転して減少傾向がみられる。しかし、二〇〇〇年代後半になると、LCC参入により済州島を中心とした路線網拡大がみられ、航空貨物の減少にも歯止めがかかっている。

航空会社については、大手航空会社（Full Service Carrier：FSC）である大韓航空（一九六二年設立、一九六九年民営化）、アジアナ航空（一九八八年設立）とともに、二〇〇〇年代後半になると、格安航空会社（Low Cost Carrier：LCC）が数多く設立されている。貨物取扱量（二〇一五年）において、表1のように大韓航空とアジアナ航空が、国内線、国際線とも

に大きなシェアを占めている一方、LCCは対前年比での増加率が高いことから、成長著しいことが分かる。なかには、国際貨物に特化したエア仁川（二〇一二年設立）のように、東アジアを中心に小型フレーターを運航している特徴的な会社もみられる。

●韓国における空港  
 韓国国内には図2のように、一五カ所の空港がある。空港の階層

構造として、中枢空港に仁川、地域中心空港として金浦、清州、務安、金海、済州の各空港が指定されている。仁川空港は仁川国際空港公社、それ以外の空港は韓国空港公社が管理・運営している。地方部の空港は主に一九六〇～七〇年代前半にかけて、主要都市に整備された。二〇〇〇年代には襄陽と務安の両空港が新設され、近接する小規模な地方空港の統廃合が進められた。以下、主要空港の概要をまとめる。

・**仁川空港**…ソウル中心部から西方約五〇キロの仁川広域市沖合の永宗島に位置しており、北東アジアのハブ空港となるべく二〇〇一年に開設された。詳細は次節にて論じる。

・**金浦空港**…ソウル特別市江西区に位置しており、長年韓国における空の玄関口として使用されており、ソウル中心部へのアクセスが強みとなっている。仁川空港の開港にともない国内線のみの運行となったものの、近距離主体の国際線が日本、中国、台湾の三方国大都市（二〇一四年一月）に就航している。また、LCCが短距離路線を中心に急激に需要を増加させ、高い搭乗

率を維持していることから、将来的にはLCCの基幹空港としての成長が見込まれる。

・**済州空港**…韓国最大の島である済州島に位置し、国内線において、旅客数、貨物取扱量ともに第一位の空港であり、国際線においても中国、日本、香港などへの路線が就航している。島嶼部という地理的条件により、空港の需要の継続的な増加が見込まれており、島内南部における新空港の計画策定が進められている。

・**金海空港**…韓国第二の大都市である釜山広域市に位置し、金浦、済州への国内線とともに、東南アジア地域を含め多数の国際線が運航されている。二〇〇七年に国際線ターミナルが新設されたものの、二〇二〇年までに飽和状態となる見込みであることから、新空港の開設に向けた計画策定が進められている。

各空港の貨物取扱量（二〇一五年）は、表2のように、国際線では仁川空港への一極集中が著しく、国内線では金浦空港と済州空港での取扱いが多い。地方空港においては、金海、大邱、務安のように国際線、国内線ともに対前年比で

表2 空港別貨物取扱量（2015年）

空港名	国際線		国内線	
	総貨物（トン）	増減率（%）	総貨物（トン）	増減率（%）
仁川	3,321,716	2.7	9,034	-1.8
金浦	75,679	-1.4	195,386	0.1
金海	87,411	32.5	59,283	3.5
済州	21,104	-8.2	257,614	2.1
大邱	3,607	43.4	16,872	3.6
光州	-	-	15,796	2.8
務安	2,064	31.8	614	260.5
清州	5,995	14.8	13,806	10.1
襄陽	1,183	-34.7	168	-70.6
麗水	-	-	1,993	-2.8
蔚山	-	-	2,601	3.2
泗川	10	-	648	2.6
浦項	-	-	0	-
群山	-	-	1,301	24.3
原州	-	-	444	-0.8
合計	3,518,772	3.2	575,561	1.6

（出所）参考文献①より筆者作成。

大きく増加している空港もあれば、襄陽のように大きく減少している空港もある。

●**仁川空港のハブ空港戦略**

仁川空港には国際線が五四方国一九五都市、貨物便（フレーター）が四三方国、九〇都市（二〇一四年一月）に就航しており、韓国内の国際航空貨物における重量の約九八%、貿易額の約二二%を取り扱う韓国のゲートウェイである。韓国の輸出入貨物の他に、他空港

への積替をとまなうトランジット貨物の誘致が戦略的に進められている。黄海を挟んで隣接する中国の存在が大きく、二〇〇六年の韓中航空自由化により中国発着のトランジット貨物の取扱量が急増し、翌年にはトランジット貨物の割合が五〇%に達したものの、その後米中航空自由化や中国・欧州間の直行便の増加等の影響により、二〇一四年には四四%程度まで減少している。また、仁川港と中国を結ぶフェリーを活用し、運賃の

低廉な海上輸送と高速な航空輸送のメリットを組み合わせた複合一貫輸送であるSEA&AIR輸送が利用されている。

貨物関連の施設としては、貨物ターミナル地区と空港物流団地から構成されており、PFI (Private Finance Initiative) により民間事業者が整備されている。貨物施設のなかで最大規模を誇る大韓航空第一ターミナルでは、冷蔵庫や高価値商品用倉庫など様々な貨物に対応した設備を備えるとともに、搬送や保管に関する自動化・省力化が進められている。空港物流団地は、物流企業を主体とした第一期地区（二〇〇六年供用開始）、製造業を主体とした第二期地区（二〇一二年供用開始）で構成されている。自由貿易地域 (Free Trade Zone: FTZ) に指定されており、施設や原材料に対して関税や付加価値税の免除、賃貸料の減免、法人税などの免除などの優遇措置が取られているとともに、自由貿易協定 (Free Trade Agreement: FTA) を活用した特恵関税によるコスト削減効果も期待されている。ハブ空港としての成長を持続させるために、新規就航や増便、深夜便の就航に對

する着陸料などの減免とともに、近年の航空貨物市場の低迷に対応し、貨物便の着陸料やFTZ賃貸料のさらなる減免など、貨物の誘致に向けたインセンティブを設けている。

そして現在、第三段階建設工事が二〇一七年の完成を目指して進められている。この工事は大韓航空が使用予定である第二旅客ターミナルの整備が大きな目玉として進められており、貨物関係では駐機場の増設とともに、エクスプレス貨物を中心とした第二貨物ターミナル地区などの整備が行われている。また、二〇二〇年よりKTXによる鉄道貨物輸送が予定されており、半導体や携帯電話、医薬品などの製造業が集積する龜尾や大邱などの内陸都市と仁川空港との間を最高時速三〇〇キロ、約一四〇分で結ぶ予定である。

### ●航空貨物・空港整備に関する政策展開

韓国における航空、空港に関する行政は、国土交通部（二〇一三年までは国土海洋部）が担当している。物流政策については、「国家物流基本計画」において、航空貨物業界を含めた物流産業の育成

とグローバル化の支援、航空物流におけるインフラの効率的構築と活用、情報化・技術開発など物流政策がまとめられているとともに、国際物流拠点の確保と運営活性化、国際輸送網拡大のための積極的展開、国際物流業界のグローバル成長能力の確保などが掲げられている。

航空政策については、「航空政策基本計画」において、航空貨物に関連して新規航空貨物の創出、空港物流団地活性化および施設拡充、航空物流統合プラットフォームの構築、首都圏空港の競争力強化、需要に見合った地方空港インフラの拡充などが掲げられている。そして、空港整備については、五年ごとに策定される下位計画である「空港開発中長期総合計画」において、航空輸送環境の変化と展望、航空需要予測、空港開発の政策構想、圏域別の空港開発計画、投資計画および財源調達方案などを含む計画が提示されている。さらに、短期的な航空貨物の活性化政策については、民間企業と共同して検討されており、国際航空貨物や空港整備に関する政府による戦略的な政策展開が行われている

といえよう。

（わたなべ だいすけ／東京海洋大学准教授）

### 《参考文献》

- ① 韓国空港公社『航空統計：空港別統計』（<http://www.airport.co.kr/www/extra/stats/airportStats/layOut.do?cid=2015102917501542253&menuId=397> 二〇一六年六月アクセス）。
- ② 韓国国土交通部『政策資料：空港開発中長期総合計画』（[http://www.molit.go.kr/USR/policyData/m\\_34681/dtl.jsp?rid=308](http://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl.jsp?rid=308) 二〇一五年十一月アクセス）。
- ③ 韓国国土交通部『航空市場動向』四三号、二〇一六年一月。
- ④ 韓国統計庁『e・国家指標：航空貨物輸送（国内・国際）』（<http://index.go.kr/potal/main/PotalMain.do> 二〇一五年十一月アクセス）。
- ⑤ 渡部大輔『韓国における航空貨物と空港の現状』（池上寛編『アジアの空港と航空物流』アジア経済研究所、二〇一五年）。