

第4章

韓国における航空貨物とハブ空港戦略

渡部 大輔

はじめに

大韓民国（以下、韓国）は、わが国に隣接する朝鮮半島の南部に位置している。日韓両国は地理的、文化的な近接性もあることから、古くから双方にとって主要な貿易相手国である。近年、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組みを進めており、港湾は釜山港、空港は仁川国際空港（Incheon International Airport——以下、仁川空港）への集中投資が進められ、韓国の輸出入貨物の増加に対応するとともに、周辺国のトランジット貨物の取り込みが進んでいる。また、韓国経済の近年の伸びは著しく、とくに半導体や携帯電話といったIT製造業において韓国企業が上位を独占している。世界各地への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、IT製品のような時間価値の高い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。

これまで、韓国の航空貨物に関して、2001年の仁川空港の開港を契機に、仁川空港の貨物施設と管理運営制度（李・許 2002；李 2004；日本海洋開発建設協会 2006）や韓国の航空政策（杉村・石倉 2003）、ロジスティクスハブ（Lee and Yang 2003；金 2005）、トランジット貨物（金 2008）、シー・アンド・エア輸送（国土交通省 2009）などの調査が行われている。本章では、韓国に

における空港と航空会社、航空貨物の歩みと現状とともに、政策展開について検討する。

第1節 韓国における航空貨物・空港の現状

1. 韓国における航空産業の変遷

本節では、韓国における航空産業の発展の歴史について、Korea Transport Institute (2015) および한국공항공사 (2015b) に基づき検討する。

韓国における民間航空の輸送は、第2次世界大戦後に本格的に始まった。1948年に韓国の民間航空輸送事業である大韓国民航空社 (Korean National Airlines) が100%民間資本で設立され、ソウル＝釜山間で運行を開始し、その後もソウルと地方都市を結ぶ路線を開設した。また、1960年に韓進グループにより韓国航空 (Air Korea) が設立され、国内線のみならず、日本や東南アジアへの路線を開設した。その後、大韓国民航空社は経営難のために1962年に廃業し、国営会社として大韓航空公社 (Korean Airlines) へと引き継がれた。そして、1969年に政府の要請により、大韓航空公社を民営化のうえで韓国航空と統合し、大韓航空 (Korean Air) が発足した。

1980年代後半になると、世界的な規制緩和の傾向と航空需要の増大に対応した供給増加に応じて、競争を通じて効率性を高めるとともに、独占を防止するために、第2の民間航空会社の設立が政府の産業政策に盛り込まれた。そして、1988年に錦湖グループによりソウル航空 (Seoul Air) が設立され、その後、アシアナ航空 (Asiana Airlines) へと社名が変更された。同年にソウル＝釜山間、およびソウル＝光州間、1990年には東京への路線が開設された。国際線免許に関して、大韓航空は全世界を対象とする一方、アシアナ航空は日本や東南アジアを中心とした短距離路線に制限するなどの項目を定めたガイドラインのもとに運用されていたが、1998年の米韓航空自由化協定の調印を契機に廃止された。2000年代後半になると、ローコストキャリア (Low-Cost Carrier—以下、LCC) が数多く設立された。

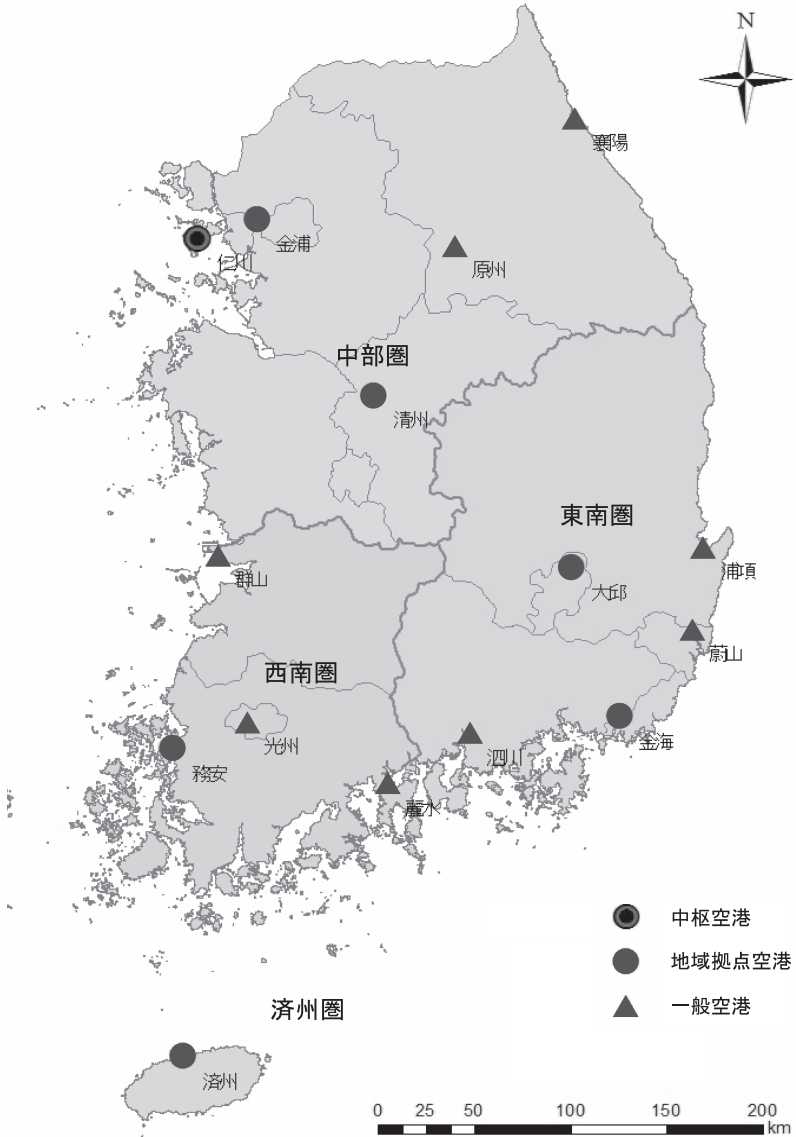
おもな航空政策の変遷は、表4-1のようにまとめられ、国際的な航空市場の変化のなか、自由競争に向けた規制緩和や国際化に対応した航空自由化を進めつつ、安全基準の強化や制度改善を進めてきたことがわかる。

表4-1 韓国における航空政策の変遷

	1969～1987年	1988～1997年	1998～2003年	2004年～現在
特徴	急成長	継続的成長と工業化	安定成長と航空安全の高まり	離陸と急変化
航空政策	<ul style="list-style-type: none"> ・工業化を通じた初期の成長と経済開発5カ年計画に基づく輸出主体の経済政策 ・航空法の改正を通じた航空業界発展の基礎 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際線の拡大 ・国際化に向けた国内空港の施設改善（空港開発基本計画の成立，1991年） ・海外旅行規制緩和による航空需要の急増 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空協定の積極的な推進 ・航空安全と航空政策の機能分離 ・航空安全政策への国際標準の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・仁川空港のハブ化戦略の促進 ・代替交通手段と景気停滞による航空需要の減少
規制緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・市場独占 ・航空会社の民営化（大韓航空設立） ・韓国における本格的な航空市場の出現 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数航空会社による自由競争時代の到来 ・国内航空券の価格報告制度の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・不定期航空運送事業の免許制から登録制への変更 ・同事業の要件格上げ ・航空会社と空港に対する継続的な監督機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内情勢に適応した航空サービス提供に向けた制度改善 ・航空自由化の促進
重要関連事項	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機材の大型化 ・米国における航空規制緩和法と航空輸送競争法の成立 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空協定（米国，オランダ）と新国際航空輸送政策（1995年） ・欧州における段階的な航空自由化の進展 	<ul style="list-style-type: none"> ・仁川国際空港開港 ・急激な国際航空市場環境の変化（9.11テロ，SARS，燃料価格高騰） ・航空安全基準のカテゴリーII評価とそれに伴う航空安全政策の強化 ・韓国のICAO理事会メンバー選出 	<ul style="list-style-type: none"> ・日中韓航空市場統合の促進に関する意見交換 ・高速鉄道の開通 ・地方空港における航空利用減少 ・LCCの新規参入

（出所） Korea Transport Institute（2015）より筆者作成。

図4-1 韓国における空港と圏域



(出所) 국토교통부 (2015b) より筆者作成。

2. 韓国における空港の現状

韓国国内の空港は現在図4-1のように位置しており、仁川空港は仁川国際空港公社（Incheon International Airport Corporation）、それ以外の空港は韓国空港公社（Korea Airports Corporation）が管理・運営している。空港の階層構造として、中枢空港に仁川空港、地域拠点空港に金浦、清州、務安、金海、大邱、済州の各空港が指定されている。各空港の貨物関係施設は、表4-2のようになっており、仁川空港において複数本の滑走路や大規模な貨物ターミナルなど集中的に整備されていることがわかる。Korea Transport Institute（2013）に基づいて、主要空港の概要をまとめると以下のとおりになる。

ソウル首都圏には、ソウル特別市に位置する金浦空港と、仁川広域市に位置する仁川空港とのふたつの空港が立地している。仁川空港は、仁川広

表4-2 韓国における空港別貨物関係施設

空港名	滑走路 本数	貨物ターミナル面積 (単位：m ²)		貨物ターミナル処理能力 (単位：万トン/年)	
		国内	国際	国内	国際
仁川	3	—	258,000	—	389.0
金浦	2	30,363	96,018	60.7	82.6
金海	2	9,685	18,339	19.4	15.8
済州	2	15,652	1,922	31.3	1.7
大邱	2	844	—	1.8	—
光州	2	2,798	—	5.6	—
務安	1	2,050	1,062	4.1	0.9
清州	2	1,620	637	3.3	0.5
麗水	1	544	—	1.1	—
蔚山	1	—	—	—	—
泗川	2	135	—	0.3	—
浦項	1	—	—	—	—
群山	2	—	—	—	—
原州	2	—	—	—	—
襄陽	1	—	—	—	—

(出所) 한국교통연구원 (2015) より筆者作成。

域市沖合の永宗島（ヨンジョンド）に位置して、2001年に開設された。仁川空港は北東アジアのハブ空港としての地位を強化しており、現在第3段階の建設工事が進行中である。仁川空港は国際線と国内線の乗り継ぎのため、韓国主要都市とのあいだに国内線も運行されている。

金浦空港はソウル特別市江西区に位置し、1939年に開設された。1958年には金浦国際空港と改称し、長年韓国における空の玄関口として使用されてきた。その後、2001年には仁川空港の開港に伴って、国内線みの運航となったものの、東京国際空港（羽田空港）（2003年）、上海虹橋国際空港（2007年）をはじめとして、国際線の短距離路線が再び開設されている。また、LCCが短距離路線を中心に急激に需要を増加させ、仁川空港よりも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。

済州空港は、韓国最大の島である済州島に位置し、1942年に軍用飛行場として開設された。国内線において、旅客数、貨物取扱量ともに最大の空港であり、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^{とうしょ}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いる。

金海空港は、韓国第2の大都市である釜山広域市江西区に位置し、1976年に開設された。釜山には、当初、水営区に釜山空港が1958年に開設されたが、その後、移転した経緯がある。金海空港は金浦、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。2007年に国際線ターミナルが新設されたものの、2020年までに飽和状態となる見込みであることから、新空港の開設の必要性が叫ばれている状況である。

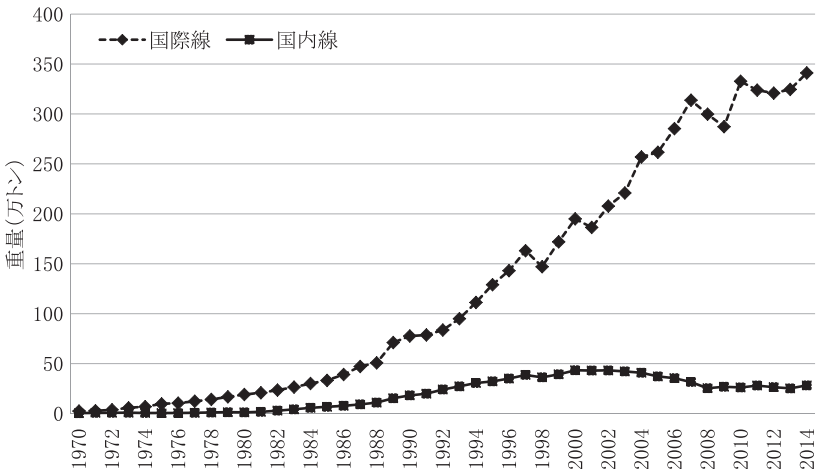
地方部における空港は、おもに1960年代から1970年代前半にかけて整備された。しかし、1970年代の石油ショックにより、燃料費高騰や景気後退により航空業界は深刻な打撃を受け、一部の空港が閉鎖に追い込まれた。その後、全国的な高速道路の整備や2004年の韓国高速鉄道（Korea Train Express—以下、KTX）の開通により大きな影響を受けた。たとえば、韓国第4の都市である大邱広域市に位置する大邱空港においては、KTX開通後に航空需要が大きく減少し、現在では済州線を除く国内線が廃止された。

さらに、2000年代になると、地方空港の統廃合を進めるために、地域の拠点となる新空港の開港とその地域内で近接する小規模空港の閉鎖が相次いだ。韓国西南部に位置する湖南地方においては、全羅南道に務安空港が2007年に開港したことによって、近接する木浦空港は閉鎖されるとともに、国際線は光州空港に移管した。また、韓国東部に位置する嶺東地方においては、江原道に襄陽空港が2002年に開港、それにともない、近接する江陵空港と束草空港は閉鎖された。

3. 韓国における航空貨物の現状

韓国における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4-2のように示される。国際線においては、一貫して増加傾向がみられ、とくに1990年代から急激な伸びがみられる。その後、アジア通貨危機（1997年）、米国同時多発テロ（2001年）、重症急性呼吸器症候群（Severe Acute Respiratory Syndrome: SARS）の流行（2003年）、リーマンショック（2008

図4-2 韓国における国際線・国内線の航空貨物取扱量の変化



(出所) 통계청 (2015) より筆者作成。

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ともない、一時的な減少がみられる。一方、国内線においては、2000年代初頭までは増加傾向がみられたが、陸上交通ネットワークとの競合により、国内線の航空路線の大幅に縮小さ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、2000年代後半になると、LCCにより濟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。

韓国の国際線貨物における航空会社の貨物取扱量(2014年)について、上位10位までを挙げると表4-3のとおりである。韓国系航空会社の2社は外資系航空会社に対して圧倒的に優位に立っており、上位には、欧米系インテグレーターであるFedEx社(FedEx Corporation)とUPS社(United Parcel Service)の2社とともに、香港を拠点とするキャセイパシフィック航空(国泰航空—Cathay Pacific Airways)、沖縄を拠点とする全日本空輸(全日空—All Nippon Airways)系列のエアージャパン(Air Japan)がランクインしている。貨物取扱量の前年比でみると、中国系航空会社が成長していることがわかる。

韓国の国際線貨物における方面別の航空貨物取扱量(2014年)は図4-3のようになり、東南アジア(台湾、香港、マカオを含む)、米州、中国の順に流

表4-3 韓国の国際線貨物における航空会社別航空貨物取扱量(2014年)

順位	企業名	会社種別	本拠地	重量 (t)	シェア (%)	前年比 (%)
1	大韓航空	旅客・貨物	韓国	1,483,066	43.5	3.9
2	アシアナ航空	旅客・貨物	韓国	810,277	23.8	-2.3
3	ボーラーエーカーゴ	貨物	米国	76,388	2.2	29.1
4	FedEx社	貨物	米国	54,646	1.6	0.9
5	キャセイパシフィック航空	旅客・貨物	香港	52,203	1.5	3.9
6	UPS社	貨物	米国	47,325	1.4	1.6
7	エアージャパン	旅客・貨物	日本	42,260	1.2	8.3
8	タイ国際航空	旅客・貨物	タイ	41,140	1.2	4.6
9	中国東方航空	旅客・貨物	中国	41,080	1.2	20.8
10	中国南方航空	旅客・貨物	中国	41,078	1.2	25.0

(出所) 국토교통부・한국항공진흥협회(2015)より筆者作成。

動が多いことがわかる。韓国系航空会社は、その他の地域を除いたほぼ全域において、60%以上のシェアを獲得しており、米州とオセアニアにおいては約80%と高いシェアを誇っている。外資系航空会社は、東南アジアと中国において3割以上のシェアを獲得している。仁川空港には国際線が54カ国195都市、貨物便（フレーター）が43カ国90都市に就航している（2014年

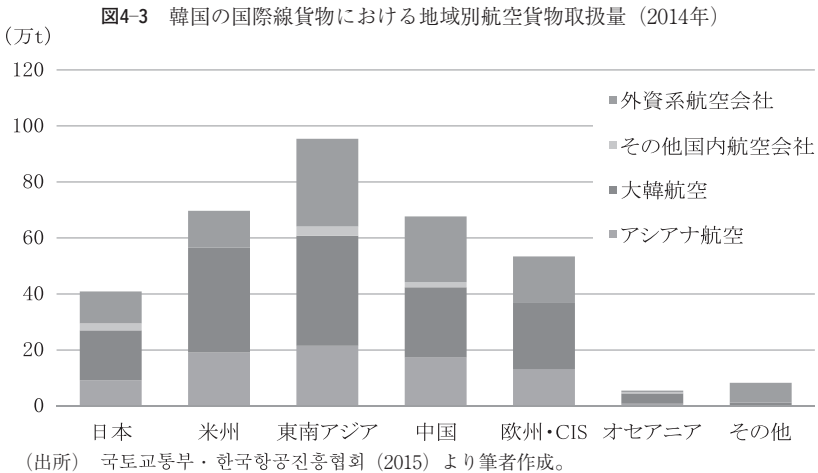


表4-4 韓国の国際航空貨物取扱量上位10路線（2014年）

順位	区間	地域	重量 (t)	シェア (%)
1	仁川 香港	東南アジア	275,187	8.1
2	仁川 上海浦東	中国	221,877	6.5
3	仁川 成田	日本	155,642	4.6
4	仁川 ロサンゼルス	米州	131,031	3.8
5	仁川 フランクフルト	欧州	126,512	3.7
6	仁川 シンガポール	東南アジア	91,057	2.7
7	仁川 バンコク	東南アジア	90,728	2.7
8	仁川 ニューヨーク	米州	86,829	2.5
9	仁川 サンフランシスコ	米州	86,259	2.5
10	仁川 天津	中国	85,836	2.5

(出所) 국토교통부・한국항공진흥협회 (2015) より筆者作成。

表4-5 韓国の国内航空貨物取扱量上位10路線（2014年）

順位	区 間		済州路線	重量 (t)	シェア (%)
1	金浦	済州	○	95,629	65.0
2	金海	済州	○	20,657	14.0
3	済州	大邱	○	7,901	5.4
4	済州	光州	○	7,199	4.9
5	金浦	金海		6,643	4.5
6	済州	清州	○	6,181	4.2
7	金浦	光州		1,742	1.2
8	金浦	麗水		381	0.3
9	金浦	蔚山		302	0.2
10	済州	群山	○	197	0.1

（出所） 한국공항공사（2015a）より筆者作成。

1月現在)。また、韓国の国際線貨物における路線別の貨物取扱量について、上位10位までを上げると表4-4のとおりである。韓国内の発着すべてが仁川空港となっており、上位は東アジアの主要空港が占めているものの、米州や欧州向けの長距離路線も含まれている。

一方、韓国の国内線貨物についてみると、路線別の航空貨物取扱量（純貨物のみ、2014年）は表4-5のように、地方拠点空港からの済州路線と金浦から主要空港への流動がみられる。国内線の空港別取扱量において、金浦空港と済州空港の2空港の合計で80%以上を占めていることから、両空港の重要性が理解できよう（渡部 2015）。

4. 国際航空貨物の取扱品目とその相手先

2014年における国際航空貨物取扱量は前年比5.6%増の369万トンとなり、過去最高を記録した。その要因として、航空会社による貨物機の運航拡大とともに主要な航空輸送品目である半導体やメモリなどIT部品やモバイル製品の輸出拡大などによる輸出貨物の増加、ウォン高に支えられた海外のインターネットショッピングや海外直接購入の増加などによる輸入貨物の

表4-6 韓国の国際航空貨物における輸出入実績（2014年）

品目	輸 出				輸 入			
	金額 (億ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)	金額 (億ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)
農林水産物	1.8	0.1	12,582	2.2	14.2	1.3	70,201	11.8
鉱物	15.6	1.1	622	0.1	24.5	2.2	2,826	0.5
化学工業製品	43.3	3.2	40,103	7.1	102.1	9.0	70,016	11.8
プラスチック・ ゴム・皮革製品	14.7	1.1	38,453	6.8	16.1	1.4	26,433	4.4
繊維類	15.1	1.1	70,794	12.6	25.3	2.2	33,764	5.7
生活用品	8.4	0.6	11,603	2.1	20.3	1.8	17,178	2.9
鉄鋼金属製品	8.9	0.7	30,360	5.4	18.1	1.6	110,668	18.6
機械類	107.3	7.8	129,569	23.0	215.6	19.0	109,347	18.4
電子電気製品	1,144.0	83.7	224,853	39.9	680.9	60.1	145,829	24.6
その他	8.5	0.6	4,628	0.8	15.6	1.4	7,774	1.3
合 計	1,367.6	100.0	563,568	100.0	1,132.7	100.0	594,036	100.0

(出所) 국토교통부・한국항공진흥협회 (2015) より筆者作成。

増加，世界の景気回復と原油価格の下落による世界的な航空貨物の需要増加傾向などが挙げられる。(관세청 2015；국토교통부 2015a；인천국제공항공사 2015；渡部 2015)。

その結果，2014年における国際航空貨物による輸出入実績は，表4-6のように，輸出金額は1368億ドル（前年比3.6%増），輸出重量は56.3万トン（同5.7%増），輸入額は1132億ドル（同4.5%増），輸入重量は59.4万トン（同19.2%増）であった。輸出と輸入の両方において，金額，重量ベースともに電子電気製品が最も取扱いの多い品目となっている。

より詳しく主要品目および主要相手先でみたものが表4-7である。輸出状況について，主要品目別にみると，「半導体メモリ」，「プロセッサ・コントローラ」などの半導体関連と「その他無線通信機器部品」，「その他無線電話機」などの情報通信機器関連が上位を占めている。また，国・地域で見ると，中国が輸出額全体の30%以上を，輸出額上位7カ国・地域で80%近くを占めている。主要品目別に輸出額の高い国・地域をみると，半導体関連では中国，香港，シンガポール，台湾，フィリピンが上位を占めている

表4-7 韓国の国際航空貨物における主要品目・主要相手先 (2014年)

輸出 (品目)	金額 (百万ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)
半導体メモリ	33,965	24.8	5,380	1.0
プロセッサ・コントローラ	18,324	13.4	5,099	0.9
その他無線通信機器部品	9,486	6.9	20,240	3.6
その他無線電話機	6,962	5.1	5,436	1.0
プリント回路	4,220	3.1	17,169	3.0
デジタル携帯電話機	3,960	2.9	5,297	0.9
その他集積回路半導体	3,741	2.7	1,935	0.3
合計	136,789		563,625	

輸出 (国・地域)	金額 (百万ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)
中国	45,986	33.6	99,714	17.7
香港	18,033	13.2	30,190	5.4
米国	15,975	11.7	68,301	12.1
ベトナム	9,124	6.7	40,361	7.2
タイ	5,969	4.4	20,168	3.6
日本	5,776	4.2	30,642	5.4
シンガポール	5,691	4.2	11,242	2.0
合計	136,789		563,625	

輸入 (品目)	金額 (百万ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)
プロセッサ・コントローラ	16,400	14.5	3,233	0.5
その他集積回路半導体	7,552	6.7	3,162	0.5
半導体メモリ	6,274	5.5	1,381	0.2
半導体製造用装置	5,106	4.5	9,718	1.6
その他無線通信機器部品	4,928	4.4	7,807	1.3
医薬品	3,700	3.3	10,719	1.8
その他個別半導体素子	2,912	2.6	5,036	0.8
合計	113,206		594,031	

輸入 (国・地域)	金額 (百万ドル)	シェア (%)	重量 (t)	シェア (%)
中国	23,797	17.4	122,246	21.7
米国	19,024	13.9	107,885	19.1
日本	14,091	10.3	101,229	18.0
台湾	11,579	8.5	16,350	2.9
ドイツ	7,434	5.4	51,216	9.1
シンガポール	6,655	4.9	7,118	1.3
フランス	3,778	2.8	16,097	2.9
合計	113,206		594,031	

(出所) 국토교통부・한국항공진흥협회 (2015) より筆者作成。

一方、情報通信機器関連は、米国、中国、香港、ベトナム、日本が上位を占めている（관세청 2015）。このように、アジアを中心とした海外生産拠点への部品や半完成品の供給とともに、日米など消費市場に向けて比較的重量のある完成品が輸出されていることが考えられる。韓国企業による海外生産の影響については、近年、韓国系大手製造業の生産拠点が新設された中国の西安、ベトナムやフィリピンにおいて、上記製品を中心に大幅に増加している。日本については、消費税引き上げと円安による輸入縮小の影響を受けて近年減少傾向がみられるなか、名古屋路線は仁川空港経由での米国との輸出入貨物需要が堅調であることから増加傾向がみられる。

一方、輸入状況を主要品目別でみると、プロセッサ・コントローラ、その他集積回路半導体などの半導体関連とその他無線通信機器部品など情報通信機器が輸出貨物と同様に上位を占めている。また、国・地域別では中国が輸入額全体の約20%、輸入額上位7カ国・地域で60%以上を占めている。主要品目別に輸入額の高い国・地域をみると、半導体関連では台湾、中国、シンガポール、日本、米国が上位を占めている一方、情報通信機器関連は、中国、日本、米国、シンガポール、ベトナムが上位を占めている（관세청 2015）。半導体や情報通信機器の部品や製造装置を各国より輸入し、

表4-8 韓国の航空貨物取扱いフォワーダー上位10社（2014年）

順位	企業名	本拠地	総重量 (t)	総運賃 (億ウォン)	シェア (%) (重量ベース)
1	パントスロジスティクス	韓国	43,869	2,297	10.1
2	サムスン電子ロジテック	韓国	32,921	1,530	6.8
3	高麗総合国際運送	韓国	29,715	1,365	6.2
4	CJ 大韓通運	韓国	24,678	863	3.8
5	DHL グローバルフォワーディング韓国	ドイツ	16,528	841	3.7
6	シェンカー韓国	ドイツ	15,912	682	3.6
7	パナルピナ韓国	スイス	14,589	811	3.0
8	エクスペダイターズ韓国	米国	13,638	580	2.9
9	Uscom ロジスティクス	韓国	13,257	655	2.6
10	ATC ロジスティクス韓国	米国	10,337	519	2.3

(出所) 로지콤 (2015) より筆者作成。

国内で加工していることが考えられる。

フォワーダーの航空貨物の取扱金額（2014年1～12月の輸出貨物の合計）についてみると、表4-8のようにまとめられる。韓国系企業であるパントス（LG系）やサムスンなど大手企業の系列会社や主要物流企業とともに、欧米系大手フォワーダーがランクインしている。しかし、上位10位までのシェアを合わせても50%未満であることから、中小企業のフォワーダーが主体であることがわかる（渡部 2015）。フォワーダー業界の問題点としては、こうした企業規模の零細企業の乱立とそれに伴う専門的人材の不足、国内・海外ネットワークの不備、EDIシステム導入の不備とともに、関税法による通関業への参入規制が挙げられる（李 2004）。

5. 今後の航空貨物の主要な展開

仁川空港では表4-9のように拡張工事が進められており、現在、第3段階建設工事が2017年の完成をめざして進められている。この工事は第2旅客ターミナル（おもに大韓航空が使用予定）の整備を大きな目玉として進められ

表4-9 仁川空港における拡張工事計画

区 分	第1段階	第2段階 (純増分)	第3段階 (純増分)	最終段階 (純増分)	総 計
事業期間	1992～2000年	2002～2008年	2009～2017年	未定	
事業費	5兆6,323億ウォン	2兆9,688億ウォン	4兆9,303億ウォン	未定	
造成敷地	11,724千㎡	9,568千㎡	1,105千㎡	25,031千㎡	47,428千㎡
滑走路	2本	1本	—	2本	5本
旅客ターミナル	496千㎡	166千㎡	384千㎡	344千㎡	1,390千㎡
貨物ターミナル	129千㎡	129千㎡	別途実施	別途実施	471千㎡
旅客駐機場	60カ所	48カ所	56カ所	96カ所	260カ所
貨物駐機場	24カ所	12カ所	21カ所	48カ所	105カ所
輸送能力 (年間)	運航 24万回 旅客 3,000万人 貨物 270万t	17万回 1,400万人 180万t	— 1,800万人 130万t	33万回 3,800万人 560万t	74万回 1億人 1,140万t

(出所) 국토교통부 (2015c) より筆者作成。

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2貨物ターミナル地区などの整備が行われている（국토교통부 2015c, IIAC 2015）。

また、2014年6月に仁川空港への KTX の乗入れ開始にともない、2020年より KTX により貨物輸送を行う「Cargo KTX」あるいは「Cargo Train eXpress」(CTX) のサービス開始が予定されている。これにより、半導体や携帯電話、医薬品などの製造業が集積する亀尾や大邱などの内陸都市と仁川空港とのあいだを最高時速300キロメートル、約140分で結ぶことが可能となる（IIAC 2015）。そして、仁川空港から輸出される半導体製品を対象とした需要予測に基づく高速貨物鉄道の分担率と利用圏域が試算されている（오정환ほか 2015）。輸送機関はトラックと高速貨物鉄道を対象として、半導体製品の輸送費用と輸送時間、時間価値を考慮した一般化費用を用いて分析を行った結果、トラックから高速貨物鉄道へ約8%の貨物が転換される見込みであること、利用圏域については、2015年8月に全線が高速専用線化された京釜高速線の沿線である釜山、大邱、蔚山の各都市とともに、2015年4月に高速専用線化された湖南高速線の沿線が見込まれることが明らかになった。

第2節 韓国における航空貨物・空港の政策

韓国における航空貨物に関する行政は、国土交通部（2013年までは国土海洋部）が担当しており、5年から10年間を対象とする中長期的な政策物流政策を中心とした国家物流基本計画、航空政策を中心とした航空政策基本計画とともに、短期的な政策が推進されている。

1. 国家物流基本計画

国家物流基本計画は、物流産業を製造業とサービス業を含む国家基幹産業の国際競争力の強化に貢献する国家経済の新たな成長動力として位置づ

け、物流産業の育成とグローバル化の支援、陸上・海運・航空物流におけるインフラの効率的構築と活用、情報化・技術開発などの国家物流政策の基本方向を盛り込んだ10年単位の中長期戦略である。「国家物流基本計画（2001-2020）」が2001年に策定されたが、急変する経済・社会情勢に対応して、計画期間満了の前に、「国家物流基本計画修正計画（2006-2020）」が2006年に策定された。その後、2008年に制定された「物流政策基本法」において、国家物流基本計画の計画期間を10年間とし、5年ごとに再策定するように規定され、2011年に「国家物流基本計画修正計画（2011-2020）」が策定された。同計画における航空貨物に関連する推進計画の戦略では、海運・航空などの国際物流産業の活性化・安定化を追求する一方で、サード・パーティ・ロジスティクス（Third Party Logistics: 3PL）市場の活性化を通じて競争力のある物流専門企業を育成することをめざしている。また、国際物流の付加価値創造のために、空港・港湾などの国際物流拠点のインフラを拡充する一方、物流専門企業の世界市場への進出の支援強化を行うとしている。

そして、「国家物流基本計画（2016-2025）」が国土交通部と海洋水産部により2016年7月に策定された（国土交通省 2016）。同計画では、戦略別推進課題として、産業のトレンドの変化に対応した高付加価値物流産業の育成、世界の物流地勢の変化に伴うグローバル物流市場への進出拡大、未来対応型スマート物流技術の開発と普及、持続可能な物流産業の環境づくりが掲げられている。とくに、物流ロボットやドローンなどの物流と先端技術の融合、流通とITの業種融合・複合、電子商取引による生活に密着した物流や通販市場の利用増加、グローバル化など、物流業界の将来像を反映した計画に重点がおかれている。航空貨物に関係する項目は、「戦略1：産業のトレンドの変化に対応した高付加価値物流産業の育成」において、以下のように挙げられている。

（1）新しい物流事業の発掘支援

国際航空のニッチ市場開拓のための貨物 LCC の育成を行うとともに、トランジット貨物に対するインセンティブを強化する。具体的には、空港施

設使用料、土地賃貸料の一時的減免、着陸料減免など航空貨物取扱量が増大した企業に対して提供する成果連動型インセンティブを再開する。そして、生鮮貨物、エクスプレス貨物など新成長品目の育成のための支援体制づくりを行う。なお、生鮮貨物とは、果物・野菜、水産物、畜産物、医薬品などの温度や湿度の管理が必要な貨物である。エクスプレス貨物とは、輸出用の部品・原材料、見本品、修理部品、生活用品などをドア・ツー・ドア方式で運送する貨物である。

(2) 国際空港・港湾の物流ハブ機能の強化と投資誘致

韓国における国際航空・港湾のハブ機能を強化するためのインフラ拡充および支援体制の強化を行う。仁川空港において、増加傾向にある生鮮貨物、バイオ貨物、エクスプレス貨物、危険物などの高付加価値な特殊貨物を取り扱う複合物流センターなどを開設するとともに、貨物ターミナルの再配置と追加建設を進める。さらに、仁川空港の後背地に設置された物流団地において、中小企業を対象とした電子商取引の共同物流センターの建設を推進するとともに、同団地のインフラの早期拡充をめざす。また、仁川空港の中長期開発計画の策定時に、第3段階の物流団地の開発を検討するとともに、第2旅客ターミナルの運営開始に向けて旅客と貨物それぞれの空港内動線の再検討を行う。

投資誘致については、政府・空港公社・民間が合同で投資支援組織を構築し、半導体、バイオ、電子商取引などターゲットとしたグローバル企業のアジア太平洋地域本部の誘致を推進する。

その他の戦略別推進課題において、航空貨物に関係する項目が以下のよう挙げられている。

- ・北東アジアにおける航空協力体制の強化とともに、中国との段階的・漸進的な貨物市場の自由化の推進による北東アジア域内の航空会社の貨物輸送機会の拡大をめざす。
- ・現在、個別に構築・運営されている陸海空の物流拠点情報網に対する統合網を構築し、北東アジアにおける国家間の連携を推進する。

- ・航空物流のセキュリティシステムを強化する。

2. 航空政策基本計画

本計画は、国内外の航空環境の変化に応じた未来志向の航空政策目標とビジョンを提示するために、航空輸送、空港整備と運用、航空安全など、航空分野全般に関する5年単位の中長期計画を策定しており、これまでに「第1次航空政策基本計画」(2009年)に引き続き、「第2次航空政策基本計画」(2014年)が策定されている。同計画では、2015年から2019年の5年間を対象として、「グローバル航空大国の実現」を目標として掲げ、各種推進政策が展開されている(국토교통부 2014)。

まず、航空貨物については、「目標1：航空分野の新規産業や雇用創出」に航空物流産業の活性化を支援する下記の政策が掲げられている。

(1) 新規航空貨物の創出

生鮮貨物やエクスプレス貨物といった成長の著しい品目を積極的に発掘、誘致する。グローバル製造企業の空洞化と工場移転による新興工業地域(中国と日本の内陸都市、東南アジア、中南米を対象)の貨物を誘致するために、荷主・航空会社・空港公社が共同で市場調査を実施する。航空貨物におけるニッチ市場開拓のために、中小型貨物専用機や中短距離路線におけるベリー貨物などを活用し、北東アジア域内の中小都市からの貨物を仁川空港にて積み替えて、欧米などへの輸送を行う。

(2) 国際航空物流の経営環境改善

航空貨物取扱量を増加させるために、空港施設・空港周辺の後背地に設置された工業団地(以下、空港後背団地)の使用料の減免、新規就航路線への赤字補填などの長期インセンティブを提供する体制を準備する。また、政府レベルで推進中の国家食品クラスター(農林畜産食品部)、グローバル水産物流ハブ団地(海洋水産部)、産業団地(国土交通部)助成など、各産業分野での輸出育成方策と連携し、航空貨物を利用した輸出支援体系を構築す

る。

(3) 空港物流団地活性化および施設拡充

仁川空港における第1段階および第2段階の物流団地の入居率100%を目標として、グローバル配送センター（Global Delivery Center: GDC）と最先端製造企業の空港物流団地への誘致を通じ、航空貨物取扱量とともに付加価値の創出をめざす。自由貿易地域の指定と運用に関する法令の改訂などを通じた付加税還付手続きを改善させる。また、複合物流センターや生鮮貨物倉庫など、航空貨物需要を勘案した施設を適宜拡充し、空港公社が生鮮品・危険物などの高付加価値物流センターを建設することで、入居企業の投資環境を改善させる。

(4) 航空物流統合プラットフォームの構築

物流企業などが単一システムを通じて、業務を処理することが可能となる航空物流関連情報を連携する統合プラットフォームを構築する。航空運送飛行情報システム（FOIS）、電子通関システム（UNIPASS）、航空物流情報システム（AIRCIS）など国家情報を優先的に連携し、長期的には荷主やフォワーダーが作成した書類の電算化を通じた e-Freight を実現することで、情報共有方法を拡大とともに業務効率化を推進することを目標とする。

一方、空港については、「目標3：航空産業と地域発展を牽引する空港開発と運用」に航空需要の創出と地域経済の活性化を支援する下記の政策が掲げられている。

(5) 首都圏空港の競争力強化

仁川空港については、北東アジアにおけるハブ競争力を強化、持続させるための対策を推進する。また、仁川空港第3段階事業を滞りなく推進し、旅客や航空会社などの利便性向上のために旅客ターミナルの運用最適化を行う。

金浦空港においては、仁川空港のハブ競争力に支障を与えない範囲内で、

新規需要の創出が可能となる国際線機能の拡大を推進する。なお、金浦空港への新規路線就航の選定基準として、① 金浦空港から近距離、② 韓国国内への観光需要の誘致可能な北東アジアの中小都市、③ 仁川空港へは不定期路線が就航、あるいは韓国系の航空会社による定期路線が未就航であり、乗り換え率が少ない直行需要の中心都市に限定することが定められている。

(6) 需要に見合った地方空港インフラの拡充

釜山を中心とした嶺南地域における新空港の建設と済州空港のインフラ拡充について、事業の妥当性の検討結果に応じて推進する。そして、その他の拠点空港について、地域の特性に応じた施設改善と活性化の支援を行う。なお、計画の詳細は、「第5次空港計画中長期総合計画」(後述)にて検討するとしている。

(7) 統合航空輸送体系の構築など空港運営の効率化向上

仁川空港の背後にある物流団地と道路、鉄道、港湾などのすべての交通手段との連携性を強化する総合的な航空物流体系を構築し、複合物流企業の活性化、航空貨物の保安体制の構築、物流効率化をめざす。

3. 空港開発中長期総合計画

空港開発中長期総合計画は、航空政策基本計画の下位計画であり、5年ごとに策定される法定計画として個々の空港の開発事業を体系的に推進し、社会・経済の変化を適宜反映することにより、効率的な空港システムを構築することを目的としている。1994年に策定された「第1次空港開発中長期基本計画」に始まり、「第5次空港開発中長期基本計画」(計画期間：2016～2020年)が2016年2月に計画案が国土交通部により告示された。

2011年に策定された「第4次空港開発中長期総合計画」においては、計画期間を5年間(2011～2015年)として、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。

空港開発の方向性をみると、2030年までの航空需要予測に基づき、国内線は中核・拠点空港を除いて停滞または減少する一方、国際線は年平均5%前後で着実に成長する見込みである。そのため、投資の方向性として、中核・地域拠点空港では施設を拡充する一方、その他の一般空港では安全施設の補強など新規投資を最小限に抑える。計画期間中の投資額（合計2兆13億ウォン）のうち、中核空港である仁川空港の第3段階建設事業に約9割を投資する一方、地域拠点空港においては国際線容量の強化で図4-1に示したような圏域の国際交流を支援する。その他の一般空港では、新規投資を最小限に抑え、不定期便とLCC、中小型航空機の就航と活性化を支援する。各事業計画は、2020年（10年後）における必要性の判断に基づいて、2015年までに事業計画を策定する。

中核ならびに地域拠点空港での主要計画においては、航空貨物に関連する事項はそれほどみられない。仁川空港においては、将来の航空需要に対応した第3段階建設事業の拡充と運営の効率化を図り、空港複合都市開発などを介してハブ機能を強化する。金浦空港においては、国内線中心の空港として運営するが、日本と中国を中心とした短距離国際線によるビジネス支援空港として育成するために、国際・国内旅客ターミナル改善事業を推進する。清州空港においては、航空整備団地の造成を支援するとともに、国際線LCCを積極的に誘致する。金海空港においては、中長距離路線の誘致など国際線の継続的な育成とともに、東南圏新空港を立地評価の結果に基づいて事業を推進する。務安・光州の各空港においては、光州空港の国内線機能を務安に移転・統合し、中国など近距離国際線を中心に就航拡大をめざす。済州空港においては、運営の効率化を推進するとともに、新空港建設と既存空港拡張案との比較調査を行う。

4. その他の航空貨物に関する短期的政策

近年の国際航空貨物取扱量の減少に対応して、新規取扱量の創出と輸出企業支援のために、航空会社や航空物流業界、関係機関などの意見を集約

し、今後の強化戦略を具体化にまとめた「国際航空貨物強化策」が国土交通部により2013年に発表されている（국토교통부 2013）。本政策の推進により、2017年までに55万トンの国際航空貨物取扱量の増加と4700人の雇用創出を見込んでおり、仁川空港の航空貨物ハブ空港としての地位を強固にすることを目標としている。おもな政策は下記のとおりである。

（1）新規市場創出に向けたマーケティング体制の整備

これまでのIT製品中心から、農水産品・生物・バイオ製品など生鮮貨物と国際エクスプレス貨物などの新成長品目を誘致することができるように、施設拡充や使用料緩和、オーダーメイド型の支援体制を整備する。ベトナムなど新興国の貨物運送権の確保を強化する一方、ニッチ市場である中小型国際貨物に対して、B737級航空機（最大積載量18トン）をおもな機種として運用する中小型貨物LCCの育成をめざす。

（2）航空会社と航空物流企業への支援強化

航空会社、貨物ターミナル、空港後背団地の入居企業に対して、土地賃貸料、車両駐車料、航空機着陸料などを一時的に減免するとともに、空港後背団地の投資拡大と貨物量増大に対する賃貸料減免などのインセンティブも強化する。また、仁川空港の空港後背団地において、グローバル配送センターと製造加工企業を集中的に誘致し、トランジット貨物処理の強化と物流・雇用創出を図る。

（3）航空貨物需要と連携した貨物処理施設の拡充

政府は仁川空港後背団地第2段階地域に、低温流通システムを備えた生鮮貨物の複合物流センターを建設し、生鮮貨物の冷蔵・冷凍保管とバイオ系貨物、危険物など高付加価値な特殊貨物の複合処理が容易になるよう支援する。また、エクスプレス貨物の物流センターを建設することで、現在の空港外で実行している輸入エクスプレス貨物の検査と集配送を空港内で処理できるようにするとともに、航空貨物ターミナルの再配置と拡充も推進する。

(4) 情報・保安・通関体制における航空物流フローの改善

航空物流情報統合プラットフォームの構築により、航空貨物税関申告と空港施設使用申告の統合を通じて、業務時間と輸出入における待機時間の短縮を図る。また、航空貨物に関する運送書類を電子文書化する e-Freight 事業を荷主・フォワーダー間まで拡大適用を推進する。さらに、統合的な保安体制の構築と専門機関の設立を通じ、単一主体による保安検査、機器の一元化、プロセスの標準化などで保安強化と物流費の削減を図る。

一方、空港政策において、国内観光産業の活性化の一環として、官民共同による地方空港の活性化策が発表されたが、国際線の新規就航路線に対する空港施設使用料免除や観光客のための航空・観光連携ポータルサイトの構築など旅客を中心とした項目が挙げられているものの、航空貨物に関する記述はみられない（국토교통부 2015d）。

おわりに

本章では、韓国における空港と航空会社、航空貨物の歩みと現状とともに、政策展開についてまとめた。韓国における民間航空の輸送は、おもに1950年代から1970年代前半にかけて全国的に空港が整備されるとともに、1980年代に国際線を中心として急激な航空需要の増加とともに急成長を遂げた。2000年代になると、国際航空ハブの地位確立に向けて仁川空港が開港し、同空港をハブ拠点として運用する韓国系航空会社の航空貨物取扱量も上位に位置するに至った。

2014年における航空貨物の動向は、航空会社による貨物機の運航拡大とともに主要な航空輸送品目である半導体やメモリなどIT部品やモバイル製品の輸出拡大などによる輸出貨物の増加、輸入貨物の増加、世界の景気回復と原油価格の下落による世界的な航空貨物の需要増加傾向などの要因が重なり、過去最高の取扱実績を記録した。仁川空港においては、今後の貨物需要の増大にも対応可能なように、大規模な施設拡張工事や高速貨物鉄

道を利用した効率化の取組みが進められている。

そして、近年の航空貨物・空港に関する政策について、中長期から短期にわたるさまざまな政策展開がなされていた。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た。また、航空政策についてみると、航空政策基本計画では、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うえに、空港開発中長期総合計画において具体的な計画が示されていた。さらに、短期的な政策については民間企業とともに検討されており、国際航空貨物や空港整備について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。

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 李美永・許勲 2002. 「韓国における仁川国際空港の開港と国際航空物流サービス体系の変化」『日本物流学会誌』10 153-162.
- 李志明・林勲 2013. 「FTA と FTZ を利用したグローバルロジスティクスモデルに関する研究—仁川国際空港の事例—」『日本物流学会誌』21 239-246.
- 李貞和 2004. 「仁川国際空港の現状と展望—国際航空貨物を中心として—」小林晃ほか編『我国における航空貨物運送の実態調査—よりよい航空貨物運送の実現のために—』（産業経営動向調査報告書）日本大学経済学部産業経営研究所 391-403.
- 金兌奎 2005. 「国際拠点空港における臨空物流基地の展開に関する研究」『交通学研究』101-110.
- 2008. 「アジア地域の主要空港における国際航空貨物の流動実態に関する研究」『運輸政策研究』10(4) 94-99.
- 国土交通省 2009. 「Sea & Air 輸送の推進に関する調査・検討業務報告書」(<http://www.mlit.go.jp/common/000040217.pdf>).
- 杉村佳寿・石倉智樹 2003. 「韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力についての二、三

の分析—日韓の空港・エアラインの経営比較と航空協定の変遷を踏まえて—」『国土技術政策総合研究所資料』128 12月.
 日本海洋開発建設協会 2006. 「平成17年度韓国港湾空港調査報告書」.
 渡部大輔 2015. 「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 17-30.

<韓国語文献>

- 관세청 2015. 『그림으로 보는 2014년 무역통계』대전광역시 관세청. (韓國關稅庁 2015. 『図でみる2014年貿易統計』大田広域市 韓國關稅庁).
- 국토해양부 2011. 『국가물류기본계획수정계획 (2011-2020)』서울특별시 국토해양부. (韓國国土海洋部 2011. 『国家物流基本計画修正計画 (2011-2020)』ソウル特別市 韓國国土海洋部).
- 국토해양부 2013. 「보도자료 : 동북아 국제항공물류 허브화 박차」 세종특별자치시 국토교통부. (韓國国土交通部 2013. 「報道資料 : 北東アジア 國際航空物流ハブ化に拍車」世宗特別自治市 韓國国土交通部) http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95072890
- 2014. 『제2차 항공정책기본계획』세종특별자치시 국토교통부. (韓國国土交通部 2014. 『第2次航空政策基本計画』世宗特別自治市 韓國国土交通部).
- 2015a. 『항공시장동향』31 서울특별시 한국항공진흥협회. (韓國国土交通部 2015a. 『航空市場動向』31 ソウル特別市 韓國航空振興協會).
- 2015b. 「정책자료 : 공항개발중장기종합계획」세종특별자치시 국토교통부 (韓國国土交通部 2015b. 「政策資料 : 空港開發中長期綜合計畫」世宗特別自治市 韓國国土交通部) http://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl.jsp?id=308
- 2015c. 「정책자료 : 인천국제공항 건설 3 단계 확장사업」세종특별자치시 국토교통부. (韓國国土交通部 2015c. 「政策資料 : 仁川國際空港建設第3段階擴張事業」世宗特別自治市 韓國国土交通部) http://www.molit.go.kr/USR/policyData/m_34681/dtl?id=310
- 2015d. 「보도자료 : 지방공항 새 활로 찾기 추진」세종특별자치시 국토교통부. (韓國国土交通部 2015d. 「報道資料 : 地方空港の新しい活路探索を推進」世宗特別自治市 韓國国土交通部) http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95075924
- 2016. 「국가물류기본계획 (2016-2025) 공고」세종특별자치시 국토교통부. (韓國国土交通部 2016. 「国家物流基本計画 (2016-2025) 公告」世宗特別自治市 韓國国土交通部) http://www.molit.go.kr/USR/I0204/m_45/dtl.jsp?idx=14528
- 국토교통부 · 한국항공진흥협회 2015. 「항공정보포털시스템 (Airportal) : 항공통계」 국토교통부 · 세종특별자치시. (韓國国土交通部 · 韓國航空振興協會 2015. 「航空情報ポータルシステム (Airportal) : 航空統計」世宗特別自治市 韓國国土交通部 · 韓國航空振興協會) http://www.airportal.go.kr/knowledge/statistics/new_index2.jsp?pg=06#
- 로지콤 2015. 「2014년 1~12월 업체별 수출 항공화물 취급 실적」『Cargo

- News] 228 3월 : 20-23, 서울특별시 로지콤. (로지콤 2015. 「2014년 1~12월業者別輸出航空貨物取扱実績」『Cargo News』228 3월 ソウル特別市 ロジコム 20-23).
- 한국공항공사 2015a. 『항공통계』 서울특별시 한국공항공사. (韓國空港公社 2015a. 『航空統計』 ソウル特別市 韓國空港公社) <http://www.airport.co.kr/user/www/396/stats/airportStats/jsp/LayOutPage.do>
- 2015b. 「우리나라 민간항공의 발자취」 서울특별시 한국공항공사. (韓國空港公社 2015b. 「我が国の民間航空の足跡」 ソウル特別市 韓國空港公社) <http://www.airport.co.kr/www/subIndex/1814.do>
- 한국교통연구원 2015. 「국가교통데이터베이스 세종특별자치시 한국교통연구원 (韓國交通研究院 2015. 「國家交通データベース 世宗特別自治市 韓國交通研究院) <https://ktdb.go.kr/www/index.do>
- 인천국제공항공사 2015. 『2014년 인천공항 연간 항공통계 분석 보고서』, 인천광역시 인천국제공항공사. (仁川國際空港公社 2015. 『2014年仁川空港年間航空統計分析報告書』 仁川広域市 仁川國際空港公社) http://www.airport.kr/iiac/pds/sta/Sta_08.iiabag=FRG+%2B+MAL
- 오정화, 외 2015. 「고속화물철도 (CTX) 장래수요예측에 관한 연구」 「2015년도 한국철도학회 춘계학술대회 논문집」 서울특별시 한국철도학회. (Oh, Junghwa et al., 2015. 「高速貨物鉄道 (CTX) 将来需要予測に関する研究」 「2015年度韓國鐵道學會秋季學術大會論文」 ソウル特別市 韓國鐵道學會.)
- 통계청 2015. “e-나라지표, 항공 화물 수송 (국내, 국제).” 대전광역시 통계청. (韓國統計庁 2015. 「e-國家指標 航空貨物輸送 (國內, 國際)」 大田広域市 韓國統計庁) <http://index.go.kr/potal/main/PotalMain.do>

<英語文獻>

- IIAC (Incheon International Airport Corporation). 2015. “A World-Class Logistics Hub.” Presentation slides, Incheon, 8 January.
- Korea Transport Institute. 2013. *2012 Modularization of Korea's Development Experience: Airport Policy and Infrastructure Development*. Seoul: Korea Development Institute.
- 2015. *Korea's Best Practices in the Transport Sector: Korea's Aviation Policies*. KOTI Knowledge Sharing Report, 20, Sejong: Korea Transport Institute.
- Lee, Hunsoo and Han-Mo Yang. 2003. “Strategies for a global logistics and economic hub: Incheon International Airport.” *Journal of Air Transport Management* 9, March: 113-121.

(コラム④) 韓国における LCC の急成長

韓国における航空会社について、従来型のフルサービスキャリア (Full Service Carrier: FSC) である大韓航空, アシアナ航空とともに, 2000年代後半になると, 韓国籍の LCC として, 2005年にティーウェイ航空 (2010年に韓星航空から社名変更) と済州航空, 2008年にジンエアー (大韓航空系), エアプサン (アシアナ航空系), イースター航空, 2012年にエア仁川, 2015年にエアソウル (アシアナ航空系) がそれぞれ設立された。LCC 各社は, 世界の主要な LCC と同様に, A320型や B737型といった座席数が170席程度の小型機材のみを保有し, 国内線と近距離の国際線を対象に運航している。一方, エア仁川のように, 小型の貨物専用機 (フレーター) を用いて東アジアを中心に近距離の国際航空貨物に特化した LCC もみられる。

航空旅客における韓国籍 LCC のシェア (人数ベース, 2014年) は, 国内線50.7%, 国際線11.5%と, とくに国内線において高いシェアを誇っている。2010年におけるシェアが, 国内線34.0%, 国際線3.0%であったことと比較すると, LCC が急成長していることがわかる。一方, 航空貨物における韓国籍 LCC のシェア (重量ベース, 2014年) は, 国内線24.0%, 国際線1.8%と, 旅客に比べてシェアが大幅に低い。これは, FSC と LCC とのあいだで, 運航路線と機材に大きなちがいがみられることに影響している。LCC 各社は小型機材の下部貨物室 (ベリー) のみで輸送容量が非常に限られている一方, FSC はさらに長距離の国際線においてフレーターを運航している。なお, フレーター保有数 (2014年) は, LCC ではエア仁川の B737型 2機のみである一方, FSC では大型機材である B747型を中心に, 大韓航空が26機, アシアナ航空が11機と多数保有している。

このように, 韓国籍 LCC はこれまで収益性の高い航空旅客をメインに運航して来たが, 近年, 航空貨物も積極的に取り扱っていることから, 今後の航空貨物市場の大きな変化が期待されている。

(渡部 大輔)