

第13章 仁川国際空港の現状と展望

—国際航空貨物を中心として—

神奈川大学大学院

李 貞和

I はじめに

1970年代以降国際物流の環境は既存製造企業の海外進出および国際経済のグローバル化を促進し、物流の拠点を‘1国家1拠点’から‘多国家1拠点化’に変遷させた。そして、貿易貨物の軽薄短小化、高付加価値化とともに輸送の安全とスピード化による航空輸送需要の増加をもたらした¹⁾。近年、国際宅配便の場合は、その伸び率が著しく、年率18%で2015年には世界貨物総売上げの37%を占めると予測されている²⁾。

このような世界貿易市場の変化とともに1980年代以降ハイテク製品、コンピューター製品、医療機器などの付加価値製品を少しでも迅速に新製品を販売市場に供給してシェアの拡大を望むハイテク業界の熾烈な競争とともに、航空機による貨物輸送は今後も益々増加すると思われる³⁾。なお、東アジア諸国の貿易自由化の展開および中国の目覚ましい経済成長と世界進出により、東アジアが世界の生産基地のみならず販売市場としても成長している⁴⁾ことから、東アジア地域の航空貨物需要は中国を中心にアジア向けの増加が見込まれる。

東アジアの経済発展と物流集積および航空貨物需要の増加にともない、世界航空市場での東アジア地域の比重が高まっている。また、アジア諸国は国際競争力を強化するために新たな大規模な空港拡張事業を積極的に進めている。特に計画段階である周辺アジア国の滑走路の増備計画は、日本の航空貨物で70%以上を占める成田国際空港は3200mが1本、韓国の仁川国際空港、4000mが2本、中国の上海浦東新国際空港、4000mが3本、香港チェク・ラッピ・コック空港3800m及びシンガポールチャンキ国際空港が4000m、マレーシア新クアラムンプール国際空港には4000mの3本⁵⁾など競争力の優位を確保するための巨大な空港建設や空港の管理運営の改善政策を推進している。韓国は、東北アジア地域の航空運送市場の国際ハブ空港を狙って2001年3月に開港した仁川国際空港に競争力強化のための空港施設や自由貿易地域の開発政策などを進めている。しかし、東アジア諸国が航空運送市場での競争力の強化と拠点空港としての地位を向上するために空港整備に加え管理運営政策にも積極的に取り組んでいるなかで仁川国際空港が東北アジアハブ空港の物流拠点空港を目指す条件は厳しい。競争相手国への対応策および仁川国際空港利用者に対するメリットを高めるための物流処理に関するソフト側面での支援と改善が課題である。

本稿では、仁川国際空港の現況および管理運営を検討し、航空貨物の円滑な流通のための航空貨物手続きや航空貨物の情報システムおよび国内フォワードの状況とアジア地域への参入と確保を目指してしているインテグレーターおよび荷主が求めている物流コスト削減、迅速な航空貨物によるリードタイムの短縮のための課題と東北アジアハブ空港に位置づけるための問題点を考えてみたい。

II 韓国空港の構造と航空施設の現況

1 韓国空港の構造

韓国の17ヵ所の航空施設の所有者は建設交通部と国防部であり、運営主体者は政府により設立された韓国航空公団が管理運営をしているが、仁川国際空港は仁川航空管理公社により管理運営が行われている。韓国の航空体系は1999年に発表された「第2次空港開発中長期計画樹立報告書」では下記のように示されている⁶⁾。

| | |
|--------|---|
| ハブ航空 | : 仁川国際空港 |
| ゲートウェー | : 金浦空港, 金海空港, 濟州国際空港 |
| 地域拠点空港 | : 壤陽空港, 清州空港, 務安空港, 大邱空港 |
| 地方空港 | : 江陵空港, 原州空港, 郡山空港, 全州空, 木浦空港, 麗水空港, 四川空港, 蔚山空港, 浦項空港, 蔚津空港 |

韓国政府は1979年12月に『国際空港管理公団法』を制定した。1980年5月には国際空港管理公団が設立され、同公団は金浦空港の管理運営を行うとともに1983年5月に金海空港、1985年9月に濟州空港、1990年6月に大邱空港および光州、蔚山、束草、麗水、四川、江陵、浦項、^{エチョン}禮川などの地方空港の運営も引き受けた。さらに、1992年には木浦空港と郡山空港、1997年1月に青洲空港および原州空港を引受けて空港管理運営を行ってきたのである。また、韓国管理公団から1992年1月付けで名称を韓国空港公団に変えた。韓国空港公団の運営及び事業の資金調達には政府または第三者が出資する形態であるが、法的には政府出資機関である。仁川国際空港は100%政府投資の形態で効率的な空港運営と国際競争力を高めるために公企業民営化法に基づいて1999年に仁川国際空港公が設立され、2001年3月29日の開港とともに営業活動を始めたのである。

2 韓国の空港施設現況

韓国の空港は仁川、金浦、濟州、ウルサン、麗水空港以外の空港の所有主体は国防部であり、民間航空と共用している。韓国の空港の滑走路施設は仁川国際空港が3750m²本、金浦空港が3600mと3200mであり、地方空港は束草、麗水、木浦空港は2km未満であるが、その以外の空港は2750mである。年間滑走路の処理能力を見れば仁川空港は現在17万回から仁川国際空港建設計画最終段階2020年には53万回、旅客ターミナル処理能力は3千万人から1億人、貨物処理能力は2百75万トンから700万トンを取扱う計画である。金浦空港は仁川国際空港が開港前、韓国の空の関門として、国際輸送実績は国際航空貨物の占有率が97%、国際旅客の占有率は91%でいわゆる韓国の関門空港であった。仁川国際空港の開港とともに金浦空港は国内線中心として運営を行う政策を進めている。しかし、国際航空貨物取扱いについては地方の生産基地から製品を仁川国際空港まで輸送する輸出入過程における時間的な遅延や物流コストを削減するための運営改善の必要性が指摘されている。下記の表で示しているように大部分の地方空港は所有主体が国防部であることから付加価値の高いサービスや自由競争を促進する空港経営が難しく、地方空港の活性化のためにも新たな空港管理運営を図るべきである（表13-1）。

表13-1 韓国の空港別施設現況

| 空港名 | 敷地面積 (千㎡) | 滑走路 | | *旅客ターミナル | | *貨物ターミナル | | 所有 主体 |
|------------------|------------------|----------------------------|-------------------------------|------------|--------------|------------|-------------|----------|
| | | 規格 (m) | 処理能力 (回) | 面積 (千㎡) | 収容能力 (万人) | 面積 (千㎡) | 収容能力 万トン | |
| 仁川 最終期 最終期 | 11,724 47,428 | 3,750×60・2本 4,000×60・2本 | 170,000 530,000 530,000 | 496 713 | 2,700 1億人 | 129 421 | 170 700 | 建交部 |
| 金浦 | 7,318 | 3,600×45 3,200×60 | 226,000 | 216.6 | 3,465 | 133 | 225 | 建交部 |
| 金海 | 561 | 2,740×45 3,200×60 | 140,000 | 56.6 | 1,645 | 17.55 | 44 | 空軍 |
| 済州 | 3,005 | 3,000×45 2,000×45 | 140,000 | 46.6 | 1,359 | 4.727 | 17 | 建交部 |
| 大邱 | 67 | 2,755×45 | 140,000 | 9.072 | 363 | 0.264 | 1 | 空軍 |
| 光州 | 117 | 2,750×45 | 140,000 | 10.182 | 400 | 3.00 | 5.75 | 空軍 |
| 蔚山 | 883 | 2,000×45 | 60,000 | 8.651 | 230 | ・ | ・ | 建交部 |
| 清州 | 1,382 | 2,740×60 2,740×45 | 196,000 | 22.4 | 238 | ・ | ・ | 空軍 |
| 束草 | 141 | 1,560×30 | 60,000 | 1.494 | 43 | ・ | ・ | 陸軍 |
| 麗水 | 397 | 1,550×30 | 60,000 | 1.517 | 43 | ・ | ・ | 建交部 |
| 木浦 | 112 | 1,600×30 | 60,000 | 1.584 | 45 | ・ | ・ | 海軍 |
| 江陵 | 70 | 2,740×45 | 140,000 | 3.018 | 86 | ・ | ・ | 空軍 |
| 四川 | 16 | 2,743×45 2,743×45 | 165,000 | 4.713 | 135 | ・ | ・ | 空軍 |
| 浦項 | 62 | 2,100×45 | 140,000 | 1.960 | 56 | ・ | ・ | 海軍 |
| 群山 | 94 | 2,740×45 2,740×23 | 140,000 | 2.852 | 75 | ・ | ・ | 米空軍 |
| 原州 | 31 | 2,743×45 | 115,000 | 1.596 | 45 | ・ | ・ | 空軍 |

*国際線+国内線

出所：パク，ヨンファ著，「わが国の空港運営の構造改革方案」，交通開発研究院，1999，仁川空港
公社内部資料および大韓通運（株），Presentation for Incheon Int'l Airport，2003年，により
再構成。

Ⅲ 仁川国際空港の航空貨物の動向および航空貨物施設現況

仁川国際空港は航空需要が飽和状態で収容能力の問題を解決し，益々増加している世界航空市場への対応と東北アジアのハブ空港を目指して先進国並みの航空施設建設や世界的なインテグレーター企業の誘致を積極的に進めている。また，航空貨物の円滑な流通のための「自由貿易地域」を指定し，貨物に対しては簡素な通関手続きや関税，税金免除などを行い，貨物の迅速な搬出入および貨物の保管，加工，組立，包装など輸出入貨物，トランシップ貨物の効率高い取扱いにより国際物流促進を目指すことを目的にしている。運営開始は2006年が目標である。しかし，敷地は十分であるが運営面で東アジア諸国との差

別化と国内企業に対する支援制度や官民の協力体制を強化して効率的な管理運営を行わなければならない。そして、国際物流面において航空貨物の命は迅速性と安全性にある。しかし、仁川国際空港は国際航空貨物が常に増加しているなかで各ターミナルの貨物処理能力の限界と輸出入貨物輸送の交通渋滞をもたらし、荷主に物流コストの高騰の影響を及ぼしている⁷⁾。

1 仁川国際空港の航空貨物の推移

仁川国際空港の国際航空貨物取扱量は開港以降、2002年には2百7万7千トン達成した。国際航空貨物が増加したのは輸出入の構造が1970年代では軽工業品、1980年代には重化学製品から1990年以降、情報技術など先端産業製品に変化し続けている（表13-2）（表13-3）。輸出相手国は1995年以降、米国、日本、中国、香港、台湾が上位に位置している。2002年には米国を除いた4カ国の構成比は30.2%を占有している。輸入相手国も日本と中国が構成比30.0%を占めた。つまり、日本の海外生産地への進出と中国、東南アジア貨物市場の成長および米西部港湾労働組合ストライキ⁸⁾が仁川国際空港の航空貨物の取扱いを増加させたと思われる。国際航空貨物の取扱量は2005年に2百6千82万トン、2010年に3百94万3千トン、2015年に5百33万7千トン、2020年には6百96万4千トンになる見通しであり⁹⁾、それにともない貨物取扱い施設整備や管理運営制度の改善が求められる。

表13-2 5大輸出入商品

(単位：US百万ドル)

| 順位 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|----|---------------|----------------|-----------------|------------------|
| 1 | 半導体 17,695 | 半導体 26,006 | 半導体 14,259 | 半導体 16,631 |
| 2 | 自動車 8,439 | パソコン 14,686 | 自動車 13,319 | 自動車 14,797 |
| 3 | 船舶 5,669 | 自動車 13,217 | パソコン 11,240 | 無線通信機器 13,619 |
| 4 | 繊維織物 5,353 | 石油製品 9,055 | 船舶 9,909 | パソコン 12,941 |
| 5 | 映像機器 4,895 | 船舶 8,420 | 無線通信機器 9,854 | 船舶 10,867 |

表13-3 5大輸入商品

(単位：US百万ドル)

| 順位 | 1995 | 2000 | 2001 | 2002 |
|----|------------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 | 原油 10,809 | 原油 25,216 | 原油 21,368 | 原油 19,200 |
| 2 | 半導体 9,048 | 半導体 19,923 | 半導体 15,547 | 半導体 17,476 |
| 3 | 機械類 4,031 | パソコン 7,884 | パソコン 5,957 | パソコン 8,682 |
| 4 | 繊維製品 3,776 | 繊維製品 4,911 | 繊維製品 4,736 | 繊維製品 4,967 |
| 5 | 計測制御分析器 3,407 | 天然ガス 3,882 | 天然ガス 3,990 | 天然ガス 4,120 |

出所：韓国貿易協会・研究所「主要貿易動向指標」2003により再構成。

2 国籍航空社の航空貨物運送実績

韓国の航空事業は、1962年大韓航空公社として設立された大韓航空と1988年アジアナ航空会社として設立したアジアナ航空の2社体制となっている。航空国際貨物運送の大部分は両社が占めており、航空貨物運送収入比重も世界航空会社は平均16%であるが、大韓航空は30.9%、アジアナは30.2%で世界平均より高いことから両社の航空貨物運送事業に対するの重要性がわかる。両社の国際航空貨物実率は大韓航空が2002年には6,537百万トンキロに占有率が47.3%で1992年から年平均2.2倍成長してきた。アジアナは1990年以降中国と日本路線増加にともない1992年には261百万キロトンで2002年には2,696百万トンキロで110倍成長し2002年の占有率は21.6%である。両社の経営状況は一時期、路線確保や赤字路線の遅速的な運航など両社の激しい競争および為替危機により経営危機に陥ったが、大幅な路線縮小およびリストラ等を敢行したことにより、経営回復が見込まれている。今後、このような経営危機に及ばないためには両社は路線の編成などに相互協力しなければならない¹⁰⁾。

3 航空貨物施設現況

仁川国際空港の航空貨物関連施設は、空港建設計画の最終段階では延面積80万6千 m^2 に貨物ターミナルの関連施設は47棟、年間700百万トンの貨物処理することを目標にしている。現在、貨物ターミナルと航空貨物倉庫の面積は20万4千953 m^2 で年間2百26万トンを取扱っている。仁川国際空港は航空貨物の管理運営において24時間運営体制を備えるとともにRFCシステム（Read For Carriage）導入し、貨物の保管機能より貨物の円滑な通過機能（By-pass）に重点を置いたのである。貨物ターミナルの施設はAターミナル、Bターミナル、CターミナルおよびDターミナルに区分されている。Aターミナルは大韓航空、Bターミナルはアジアナ、Cターミナルには外国航空社、Dターミナルは危険貨物倉庫として運営されている。大韓航空社とアジアナ航空社の貨物ターミナル全体占有面積は大韓航空社が占有延面積32%になる65,910 m^2 に対してアジアナ航空社は占有延面積23.3%で47,655 m^2 であり、年間貨物取扱い能力を見ると大韓航空社は103万トン、アジアナ航空社が年間71万トンである。外国航空社Cターミナルの占有延面積は73,413 m^2 で年間航空貨物取扱い能力は52万トンであり、主な航空社は韓国空港（KAS）、アジアナ航空サービス（AAS）、FeDex、UPSなどが運営している¹¹⁾（表13—4）。それ以外にDHL社はア・太平洋地域の拡張を狙って仁川国際空港のCターミナル側の拡張敷地のなかで6,800坪を貨物ターミナルとして運営する計画であり、貨物ターミナルは2006年から使用する予定である。前述したように航空貨物の迅速な処理や安全な管理を考えると下記の表では全貨物ターミナルの貨物処理能力は236万トンとなっているが、航空貨物は2002年には207万7千トン、2005年は286万2千トンに増加、年平均約10%以上の伸び率を予測している¹²⁾。現在、仁川国際空港の航空貨物ターミナルの問題は貨物の集荷やRFC作業のためには貨物施設面積の確保が重要である。しかし、大手物流企業や大手フレイト・フォワードは貨物施設を確保しているが、中小企業や大部分のフレイト・フォワードは倉庫施設を含めて装備、管理システムは不十分である。今後、国際航空貨物の増加に応じえる貨物ターミナル施設

の拡充建設を早急に行い貨物ターミナル不足による貨物処理の遅延を防がなければならない。

表13-4 仁川国際空港の貨物ターミナル施設現況

| 貨物ターミナル及び倉庫 | Aターミナル 大韓国空社 | Bターミナル アジアナ社 | Cターミナル (KAS,UPSA AS,FeDex) 外国航空社 | 危険物倉庫2棟 | 倉庫(2棟) DHL, 30ヶ個 社フォワダー |
|-----------------|-----------------|-----------------|---|-----------|-------------------------------|
| 敷地面積m | 130×360 | 130×271 | 130×420(計) | 18×36×2ea | 115×42×2ea |
| 延面積㎡ | 65,910 | 47,655 | 73,413 | 2,133 | 15,842 |
| 年間処理能力 (万トン) | 103 | 71 | 52 | | 10 |
| 無償使用期間 (年) | 20 | 20 | 12 | 12 | 20 |

出所：大韓通運国際物流(株) 内部資料, <http://www.ifot.co.kr/2.sisei>。

IV 航空貨物の管理運営制度の問題点と課題

1 韓国のフレイト・フォワダーの状況と課題

韓国のフレイト・フォワダーの問題点は、まず、主な問題点として第1には、規模の零細性である。近年のフレイト・フォワダーは、国際物流環境に適応する能力が必要であるのもかわらず、韓国のフレイト・フォワダーは規模面において企業の資本金が1千万円から3千万円が全体企業のなかで91.3%であり、従業員数は5名以上49名以下が70%を占めている¹³⁾。このような、零細企業のフレイト・フォワダーの乱立化の背景には1991年12月14日制定された‘貨物流通促進法’により許可要件が登録制に、1993年の新たな改正により参入条件が緩和されて企業の参入の門が広げられ新規企業の登録が急激に増加したのである。結局、供給より需要が多いことから価格競争が激しくなる要因になり、フレイト・フォワダーの企業は約1,250社のなかで実際、貨物取扱いシェア80%以上占めているのは上位圏の50社である¹⁴⁾。ちなみに、下位圏零細フォワダーは、貨物の物量を確保するために採算性がない運賃ダンピングにより公正な市場体系を維持するのは困難であり、荷主のニーズに適切なサービスが応じられないのである。政府政策一環として仁川国際空港は東北アジアハブ空港を目指した空港施設側では国際競争力の要素を備えていると言えるかもしれないが、安全性と迅速さを求める物流体系を考えると、零細フレイト・フォワダーの営業実態さえ把握ができない状況のなかで円滑な物流流通が可能だろうか。短期間には市場構造体系の新たな秩序を確立するのは難しい課題であるが、長期間にかけても政府の政策として官民の管理下に市場統制を行うべきである。

第2には、フレイト・フォワダーの通関業の参入についての規制である。円滑な物流流通のためには簡素な通関手続きの重要性はいうまでもない。しかし、韓国の場合には、フォワダー制度が1977年に導入された以来25年以上になった今も通関手続き業務は関税法¹⁵⁾

により統制されていることから物流の遅延は勿論、荷主が直接通関手続きをするか、関税士（通関士）もしくは関税法人か通関取扱法人を通じて通関手続きを行わなければならないというのは荷主に物流コストを増やすことである。韓国政府は仁川国際空港を東北アジアの物流拠点およびハブ空港を目指しているならば、まず、このような複雑な制度¹⁶⁾を一日も早く改善し、中小企業のフォワダーも参入が可能な通関手続き業務制度要件を緩和することが求められる。第3に、専門人力の不足である。フレイト・フォワダーの大部分が複合運送取扱いを中心に行うことから海上運送、航空運送および陸上運送など全般的に専門性を要する事業であることからグローバル物流企業に応じえる能力が求められる。しかし、フレイト・、フォワダー業界の過去25年間を見ると量的な面では成長してきたが、質的な面においては専門人力の不足によりフレイト・フォワダーの効率性が低いことから長い歴史と専門人力を積極的に活用する外国系フォワダーに対しての競争力がなくなり国内フォワダーの市場活動の範囲は狭くなっている¹⁷⁾のである。改善の方案としてはフレイト・フォワダー業界の大部分が零細企業というのを勘案して専門人力の育成のための政府支援策が不可欠である。つまり、零細フレイト・フォワダーの乱立を防止するためにも一定の従業員数および一定の規模に満ちるフレイト・フォワダー企業について政府側からの支援を行いフレイト・フォワダー市場構造体系の確立とともに外国系フォワダー企業に対する競争力を向上させ、国内フォワダーの質的な成長が期待される。第4には、国内・国外のネットワーク網の不備である。フレイト・フォワダーの重要な役割は海外から国内に、国内から海外の貨物の搬出入を安全・迅速に行うことが主な機能である。そのためには、フレイト・フォワダーは国内と国外にネットワーク網の構築しなければならないにもかかわらず、現在、上位圏のフレイト・フォワダー企業の62社のなかで国内支店として1カ所支店（大部分が釜山）を運営するフレイト・フォワダーが36社、2カ所以上を運営するフレイト・フォワダーが14社で、12社の場合は国内支店を運営していない¹⁸⁾現状である。さらに、海外支店の状況はもっと深刻である。海外支店がないフレイト・フォワダーが大部分であり、1,250社のフレイト・フォワダー企業のなかで海外支店を運営するフレイト・フォワダーが29社しかないという状況から韓国の国内フォワダーの国外フォワダーとのパートナーシップの依存度が高くなっているのが現実である。したがって、国外フォワダーへの営業依存体制を脱皮するためにも韓国のフレイト・フォワダー業界は国外営業ネットワーク網の確保および特化貨物についてのフレイト・フォワダー間の連携によるサービス提供や小企業フレイト・フォワダーのM&A（企業の合併・買収）の推進またはコンソーシアムを設けるなど国際物流の対応能力を高める新たな経営戦略を臨むべきである。

第5は、貨物の情報・電算化（EDI）システムの不備である。フレイト・フォワダーによる荷主に提供するサービスは低廉性・迅速性・安全性とともに情報ネットワークシステムの構築による情報サービスの提供である¹⁹⁾。特に、EDIシステムの導入は事務処理がペーパーレス化され、貨物の管理運営にかかる経費の削減や輸出入貨物流通においても貨物追跡が可能になり、物流コストの削減やリードタイム短縮および輸入貨物の場合はB/Lの迅速な流通により輸入者の商品の在庫管理、JITの実現を図れる。フレイト・フォワダーの競争力の確保のためにも情報・EDIシステムの導入は不可欠であろう。しかし、大部分の

フレイト・フォワダー業界ではEDIシステムへの推進を専門人力の養成より優先させている²⁰⁾が、EDIシステムの設置には莫大な費用負担が問題である。

したがって、EDIシステムを導入してフレイト・フォワダーを活性化させるためにも企業の積極的な投資やコンソーシアムによるEDIシステムの提携形態の導入および政府の政策的な支援が必要である。政府の支援策として長期間の無償資金支援または第3セクタによる長期償還リース制度も考えられる。

1996年以降、国際的に競争力が高い外国系フォワダーの国内進出が顕著に成長している。その要因としては迅速さと安全さを要求する付加価値の高い航空貨物の増加により荷主のニーズに外国系フォワダーとして応じ、荷主の要望にともなうアジア・太平洋地域での営業領域の拡張戦略である。このような航空貨物市場のなかで国内フレイト・フォワダー位置は益々弱まっていくばかりである。上記のようなフレイト・フォワダーの問題を検討してみると、韓国のフレイト・フォワダーの問題は内部的、外部的に抱えている主な課題はフレイト・フォワダーの市場構造の変革である。フォワダー業界は自らの統制が出来なければ政府が積極的な関与して運賃ダンピングによる不公正取引などの国内フレイト・フォワダーの発展の阻害する要因にメスをいれ、新たなフレイト・フォワダーの市場構造を確立してフレイト・フォワダー制度を改善することが望ましい。

2 航空貨物の輸出入通関手続きの状況と課題²¹⁾

貿易市場のグローバル化とともに多国籍企業の勢力の拡大によって、米国、日本および先進国は円滑な国際貿易を目指して輸出入書類の統一化を進めているとともに世界税関機構(WCO)の加盟国にも参加することを呼びかけている。韓国の政府はWCOの京都協約²²⁾を部分的に導入するなど仁川国際空港の開港にともない、積極的に先進国並み²³⁾の輸出入通関手続き制度を導入し、通関手続きを5日体制から一日体制化へと改革するよう努めている。

現在、韓国は通関制度を緩和して輸出通関手続きの場合は輸入通関手続きより簡素化されている。輸出申告は、税関検査が必要される貨物以外には保税地域(保税蔵置場)²⁴⁾に搬入蔵置されずに直ちに申告することが可能である。しかし、実際貨物の中身を確認しなければならない違約貨物に関しては、税関・通関関係者により書類検査および貨物の現物検査を行うために輸出貨物を保税地域に搬入蔵置することが要求される。また、保税工場及び自由貿易地域で製造・加工されて外国へ輸出する場合は外国製品として取扱われ、保税運送手続きを行う。そして、輸出申告受理後、30日以内に船/航空機に貨物積みするように規定されており、期日内に積載が行われない場合は、輸出申告が取消されるとともに関税が還付されないの、期日内に輸出が不可能になった場合は期間延長申込みをしなければならない。仁川国際空港が開港後、輸出航空貨物の手続きに新たな条項が追加された。すなわち、輸出荷主が航空会社またはフレイト・フォワダーに航空運送を依頼し、貨物のULD(規格された貨物を載せるコンテナ(容器): Unit Load Device)作業前にマニフェストを必ずフレイト・フォワダーに提供することともにフレイト・フォワダーは航空社に航空機の予約をしなければならないと規定されている。そのうえ、仁川国際空港では、特

別な貨物に限って24時間通関体制を適用し、一般貨物については臨時開庁を申請しなければならない。そして輸出入荷主は臨時開庁の経費として年間2億円以上を納めている。政府は航空貨物の円滑化を図るために一般貨物に対しても24時間体制を進めている。

輸入貨物の輸入申告は、品物が到着前もしくは保税倉庫に搬入前・後にはいつでも申告が可能である。また、入・出港前申告には、航空機／船の場合とも一日前にマニフェスト目録を提出しなければならない。輸入申告書に記載事項を記入して税関に申告する。それから、関税、付加税を納付または該当税額担保を提供することにより申告受理完了後品物を搬出することができる。入港前の申告は仁川国際空港に限って許可されている。入港前の輸入申告の場合は、輸入貨物に対する目録を船社／航空社および運送会社などを通じて税関に申告すると、税関から貨物管理番号が与えられ→貨物の物品選別検査（電子システムによる輸入申告貨物に対する決定）省略を税関審査官により確定→貨物輸入課税納付→輸入申告受理→貨物が到着／入庫された後、直ちに貨物が引渡される。

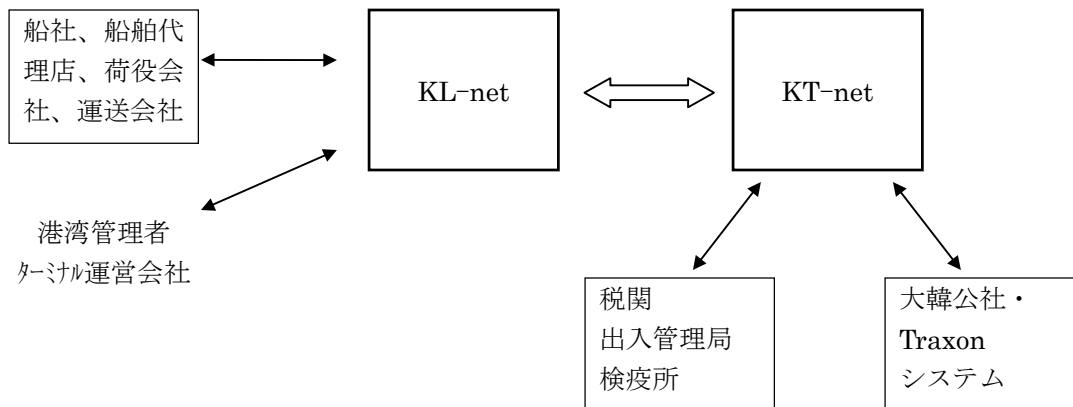
最近、輸出入通関手続きが改善されても、まだ、輸入通関手続きは簡素化されていないことから、輸入荷主は輸入申告の書類が複雑で煩わしいため輸入申告の大部分を通関代行業に依頼している。つまり、輸出入通関手続き制度はかなり改善されており、さらにEDIシステムによる迅速な通関手続きが行われているのにもかかわらず、依然として関税行政（課税納付や臨時開庁過程）による手続きの煩わしさと時間がかかることが大きな課題になっている²⁵⁾。この問題点を改善するためには、関税行政を簡素化するとともにOne-stop物流情報システムの構築により輸出入関連業者や機関が一元化されたEDIシステム（シングル・ウィンドウシステム）を通じて船／航空機の入出港、輸入申告、輸入承認、関税手続きおよび貨物の情報などを荷主に提供して物流のリードタイム短縮からJITの実現を可能にさせるとともに、関税庁においてもEDIシステムの活用により人材不足の問題の解消や運営費を削減することが可能になる。従って、円滑な物流体系を確立するためには優先的に通関制度の24時間体制を実施するとともに輸出入貨物の流通体系を改善しなければならない。

3 航空貨物情報システムの現状と課題²⁶⁾

韓国の物流情報システム体系は大きく韓国貿易情報通信（株）KT-net²⁷⁾と韓国物流情報通信（株）KL-net²⁸⁾によりEDIネットワークラインが構築されている。さらに、KT-netの場合は、1996年に航空貨物に関するEDIシステムとして航空輸出入積荷目録管理システム（MFCSsystem）、1997年には輸出航空貨物管理システム、1998年には輸入航空貨物管理システムを導入した。国内航空貨物のEDIシステムは大韓航空社が運営しているTraxon²⁹⁾とアジアナ社が運営しているAbacusの2つのシステムが航空貨物の情報サービスを提供している。そのうち、Traxonの場合はKT-netとネットワークされて税関の通関資料と航空社の貨物情報が相互交換できることになったことから荷主や通関業関係者がオンラインを通じて航空貨物処理の検索が可能になった（図表13-5）。さらに、1999年度には、政府の情報化支援事業の一環として開発した航空貨物情報共用システム³⁰⁾を仁川国際空港の開港にともない増加する国際航空貨物に適切な対応ができるよう航空MFCSシ

テム、航空社システムを相互に接続した航空物流ネットワークシステムを運営、貨物ターミナルの作業の正確性や貨物処理の現況を迅速に把握し、航空利用者に効率的な航空貨物処理サービスを提供することにより物流ボトルネックの現象を緩和させようとしている。しかし、現在、EDIシステムは、航空貨物の情報サービスについては十分に活用されていない状況にある。航空貨物情報システムを活性化するためには2元化されているEDIシステムを1元化するとともに、通関手続きを一層、簡素化するために関連書類に関する国際標準化³¹⁾が求められる。また、EDIシステムの導入は大手企業により推進されているが、システムの構築に掛かる費用や専門的な人材不足が中小物流企業やフレイト・フォワードナーには大きな阻害要因になっている。したがって、EDIシステムの活性化のためには、中小企業に対する専門人材の養成と、EDIシステム構築のため政府による金融制度の導入と税制支援が必要である。

図表13-5 韓国の貨物情報システム体系



V おわりに

仁川国際空港は、東北アジアのハブ空港を目指して国際物流の変化する環境に対処するため、空港施設の事業や航空貨物の管理運営に関する新たな政策を進めている。

そこで、本論文では、仁川国際空港は、空港施設面においては周辺国の空港施設に劣らない施設整備を備えている反面、現状の航空貨物の流通体系では、荷主に物流コストを加重させることになりリードタイムの短縮や企業のJITの実現は不可能と考えられる。したがって、航空貨物の円滑に流通させるためには、物流体制や航空貨物市場の構造およびITシステムの構築においてハブ空港としての国際競争力を強化することが必要である。そのためには、まず、地方空港の活性化および金浦空港への近隣国との国際路線の拡大および仁川国際空港の地方路線の拡大、金浦空港と仁川国際空港との効率的な運営による国内物流輸送体系の改善、通関業務制度の規制緩和・簡素な関税行政の推進、さらに、インテグレーターに進出に対応できる国内フレイト・フォワードナーの競争力を強化させるためにも新たな

フレイト・フォワードの体制を確立しなければならない。なお、航空貨物情報システムの拡充とEDIシステムの専門人材の養成と航空貨物のグローバルネットワークシステムの連繋のためには官民の連携と協力が求められる。

(追記)

この論文の作成にあたり、下記の先生方々およびご関係者の全面的なご協力をいただき、心よりお礼を申し上げます

中央大学 韓 柱燮教授, 仁川市立専門大学 姜 昌男教授
中央大学 崔 錫範教授, 清洲科学大学 洪 性奎教授
仁川空港税関 朴 相俊氏および税関関係者方々,
日本通運(株)ソウル事務所 左近 公昭所長 小林 芳幸所長代理,
大韓通運国際物流(株)鄭 用珍部長, 許 雲銅次長, 姜 相仁営業ティム長,
李 浩煥係長, DHLKorea(株)金 ムンヨン部長,
アジアナ航空仁川サービス支店 金 康勳課長

注 1) 鈴木 暁『国際物流の理論と実務』成山堂書店, 2000年, 98頁。

注 2) 木下 達雄『国際航空貨物運送の理論と実際』同文館, 1999年, 103頁。

注 3) 日本経済新聞, 3面, 「月曜経済観測」2004年7月5日付。

注 4) 大木 博巳「東アジア市場の拡大と日本企業」6頁, ジェトロセンサー, 2004年2月号。

注 5) 日本経済新聞, 18面, 「成田空港の民営化」2004年3月21日付。

注 6) バク・ヨンファ「仁川国際空港競争力強化方案」8頁, 交通開発研究院, 2001年。

注 7) 事例としてA社は半導体の半製品を輸入, 加工して完成品を輸出する過程をみると一午前11時に保税倉庫で輸出申告書を作成し, EDIシステムを通じて申告(1時間)後, 貨物積み(30分), 金浦空港まで(57分), 金浦空港で地方で生産して国内線から到着している製品を積む荷役作業(30分), そして, 仁川国際空港までの搬入(57分), 貨物分離作業から係留場まで(230分), 貨物航空機に荷積むのが(70分), 全部9時間以上掛かったことから, 物流コストは金浦空港から直接輸出するときより物流費用が30%高くなった。世界日報, 2004年5月27日。

注 8) 「米国西海岸29港湾は数週間の労働組側のスローダウン(荷役作業を故意に遅らせる)と経営者側の9月29日から10月9日まで11日間閉鎖(ロックアウト)を敢行, 米国のみならず世界経済がパニックに陥った。」日本政策投資銀行, 駐在員事務報告, 2002年10月。

注 9) 仁川空港公社の内部資料・「仁川国際空港の成長展望」。

注10) 在大韓民国日本国大使館「韓国運輸事情調査」2004年1月, 7頁。

注11) 全体的な数字はもっとも最近資料(大韓通運国際物流・株: 内部資料,

<http://www.segye.com/Service5/>,<http://www.ifot.co.kr/>電子「月間朝鮮」2004年6月号を参考にしたのである。

注12) <http://www.airport.or.kr/iac/gongsi/>

注13) 金 ヒョン・キョム「わが国の複合運送周旋業の構造高度化方案研究」, 成均館大学大学院・修士論文・1998年, 71頁。

注14) 許 勳・李 美英共著「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号, 2002年6月, 156頁。

注15) 韓国の関税法第173条の3, 関税士第3条よりフォワダーが通関手続きを行うためには関税法による通関取扱法人から許可を得ることを明示されている。通関業務は, 関税士, 関税法人, 通関取扱法人により行われているが, 事業要件は関税士の場合は登録, 関税法人は認可, 通関取扱法人は許可が要求されている, そのうえ, 通関法人の場合は, 資本金3千万円および財政経済府令が定めた施設を備えなければならない。

注16) 通関業務は, 関税士, 関税法人, 通関取扱法人により行われているが, 事業要件は関税士の場合は登録, 関税法人は認可, 通関取扱法人は許可が要求されている, そのうえ, 通関法人の場合は, 資本金3千万円および財政経済府令が定めた施設を備えなければならない。

注17) 「外国系航空貨物フォワダーが韓国国内でしめるシェアの取扱量(トン)は2000年には前年度より65%が増加しており外国系の航空貨物取扱いシェア続けている。」, 許 勳共著, 前掲書, 157頁。

注18) “CARGONEWS”紙による「国内フォワダーにおける経営実態調査」2001年, 4月1日字を参照。

注19) 日本大学経済学部産業経営研究所, 「国際複合運送にかかわる我が国フレイト・フォワダーの動向調査」, 産業経営動向調査報告書第15号, 2000年3月, 103頁。

注20) “cargonews”前掲書。

注21) この節は, 2004年1月9日に「航空貨物の動向調査」の一環として小林 晃, 平田 義章, 田口 尚志および筆者が仁川空港視察のために韓国を訪問し, 大韓通運国際物流(株)・国際物流部・航空輸入部担当者と仁川空港税関・通関支援課担当者とのインタビューに基づいて作成した。

注22) WCOは1999年に日本の京都会議で国際貿易の円滑のために通関荷にかかわる原則を規定した。その内容は①EDIシステムの活用, ②危険管理及び選別技法の活用, ③他国間の協力強化, ④関連法令及び規定の広報や案内方式の改善などである。

注23) 「アメリカの輸入通関の大きな特色は, 貨物の到着前通関が出来ることから船の場合は, 本線到着5日前, 航空機の場合は出発地で離陸次第輸入通関が開始される。書類審査となった場合でも, 本線入港前, 航空機の到着以前に手続を完了させておくことにより, 本船あるいは航空機の到着後貨物を速やかに引取ることができる」, 小林 晃・平田 義章・木下 達雄共著, 『21世紀の国際物流』文真堂,

2002年，第3章・平田 義章，118～119頁。

- 注24) 保税地域（保税蔵置場）：各地方管轄税関保税倉庫，空港／港湾周辺の航空社およびフォワードの保税倉庫，輸入業者の自家保税蔵置場。
- 注25) 金 チェ チョル・イエ チュンヨル共著『航空貨物輸送部門の競争力と強化方案』交通開発研究院，2002年，20頁。
- 注26) この節は，チャン トンシク共著「わが国の国内物流の改善方案に関する研究」ヨンナム大学校，2000年．交通開発研究院，金 チェチョル共著前掲書．韓国海洋水産開発院「海運・港湾物流情報化のための基盤調整研究」シン スンシク共著，2000年，交通開発研究院「メールnews」を参考した。
- 注27) KT-net（韓国貿易情報通信・株）：韓国貿易協会が100%投資して1991年度に設立されて1997年度からは信用状の開設から輸出入の申告業務を含めてすべての貿易業務を自動化した。
- 注28) KL-net（韓国物流情報通信・株）：1994年度に韓国コンテナ埠頭公団が40%，釜山コンテナ埠頭運営会社が11%，現代商船が6.3%韓進海運が6.2%チョウヤン商船が5.7%その他が30.8%を出資して設立された。
- 注29) Traxon：1991年Global Logistics Systemとして大韓航空社Lufthansa，Air France，Japan Airline，Cathay Pacificの共同出資により国際航空貨物専用ネットワークシステムが構築された。
- 注30) 航空貨物共用情報システム：主なサービスは，入出港行政，貨物分類自動化，貨物ターミナル運営，貨物予約，貨物追跡。
- 注31) 1990年以降，国際機構（WCO，WTO，UNCTAD，APECなど）では，世界貿易の円滑な貿易のために，伸展していく電子商取引，企業のグローバル化に応じえる貿易手続きの簡素化のために貿易インフラおよび貿易関連書類の標準化を推進している。