

北東アジアのハブ空港を目指す仁川国際空港

ソウル駐在員事務所

所長 末松 顕成

はじめに

仁川（インチョン）国際空港は、世界空港サービス評価で4年連続第1位（2005年～2008年、ACI、国際空港協会）の実績を持つアジアを代表する国際空港です。広々とした空港内には免税店をはじめ様々なサービス施設が充実しており、運営・サービス全般で高い評価を得ています。

最近のウォン安の影響で韓国への旅行客が増加していますが、多くの方が仁川国際空港を利用されています。また、アジアの経済発展とこれに伴う貨物量の増加に伴い、仁川国際空港は北東アジアの物流ハブ拠点として大変注目されています。

本稿では名実共にアジアを代表する国際空港となった仁川国際空港の成功要因とその背景について紹介します。

1. 仁川国際空港の概要

仁川国際空港はソウル市内から西へ約52キロ、車で約50分程度の場所にあります。「アジアのハブ空港」を目指す韓国政府の国策事業として1992年に着工され、2002年の日韓共催ワールドカップ開催時期に照準を合わせて工事が進められました。総工費は約7兆8,000億ウォン（約6,240億円）で、永宗島～竜遊島間の干潟を埋め立てて、2001年3月29日に開港しました。

現在3,750mの滑走路2本、4,000mの滑走路1本を備えており、年間の航空機発着41万回・旅客受容数4,400万人・貨物受容量450万トンの処理能力を持ち合わせています。さらに2020年を目処に拡張工事が進められており、これが完了すれば、空港総面積は成田空港の5倍となる47.43k m²、滑走路は計4本となり、年間の航空機発着48万回・旅客受容数1億人・貨物受容量700万トンが可能になります。（表-1）



（仁川空港公社ホームページより）

表 1：東アジア国際空港比較

	仁川 (韓国)	香港 (中国)	成田 (日本)	チャンギ (シンガポール)	北京 (中国)
開港年度	2001年3月	1998年7月	1978年5月	1981年12月	1958年8月
旅客受容能力/年間 (拡張後)	4,400万人 (10,000万人)	7,000万人 (8,700万人)	5,400万人	7,000万人	9,500万人
貨物受容能力/年間 (拡張後)	450万トン (700万トン)	480万トン (890万トン)	270万トン	350万トン	180万トン
滑走路数	3,750m×2本 4,000m×1本	3,800m×2本	2,180m×1本 4,000m×1本	4,000m×2本	3,200m×1本 3,800m×2本

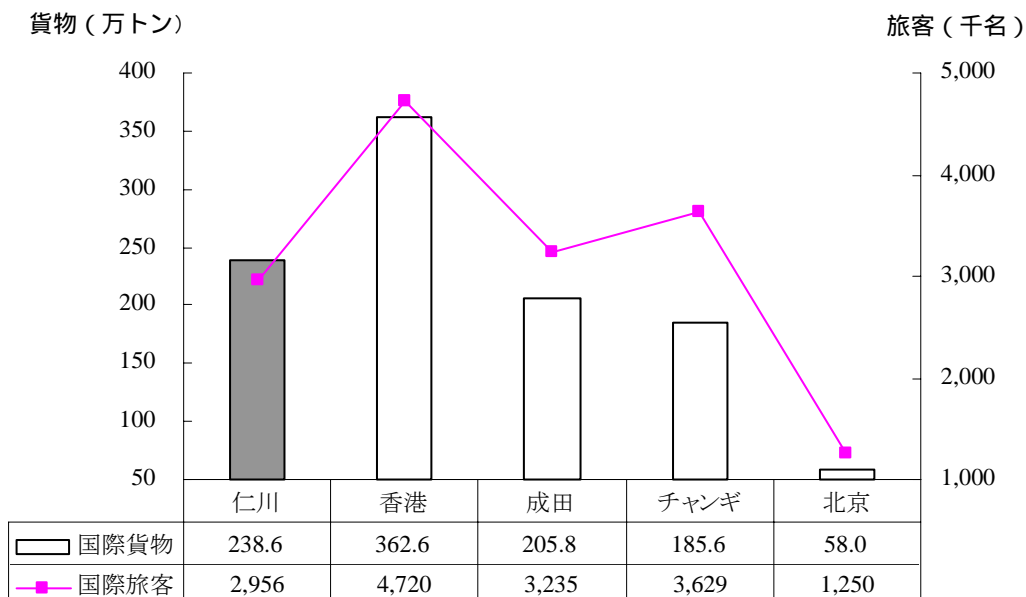
(2009年3月 仁川空港公社資料より作成)

2. 仁川国際空港の実績と経済効果

仁川国際空港の利用旅客数は、開港から8年で累計2億人を突破しました。2001年の利用旅客数は年間1,450万人にすぎませんでした。2005年に累積1億人を突破し、2007年には初めて旅客数年間3,000万人を突破しました。(中大型空港のパロメーター)

航空貨物の取扱高は、開港当初2002年の170万トンから、年平均8.6%で増加し、2007年には255万トンとなりました。昨年は世界的な景気停滞の影響を受けて旅客数、貨物処理量ともに減少しましたが、2008年の航空貨物取扱高は香港に次ぐ238万トン(世界第2位)を維持しており、海外トランジット(積替)率は輸出入ともに東アジア第1位(約3割)のシェアを確保しています。

表 2：東アジア国際空港の実績比較(2008年、国際線)

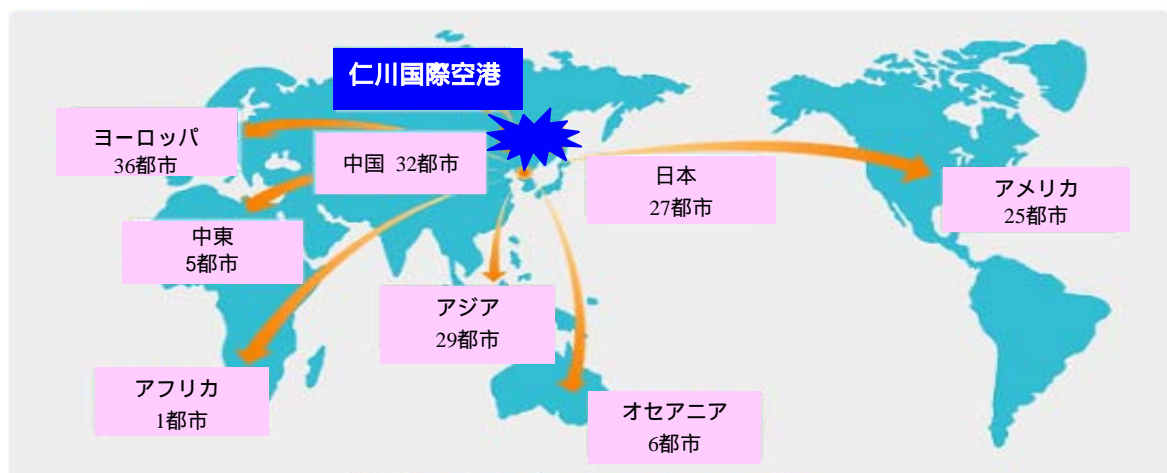


仁川国際空港は、韓国全体の出入国者数の72.3%(2008年)、総輸出入額の21.6%(同)を占め、韓国の玄関および輸出入の最前線基地としてその役目を果たしています。2010年には経済効果40兆ウォン(約3兆2千億円)、付加価値誘発効果21兆ウォン(約1兆6,800億円)、雇用創出効果50万人が見込まれており、韓国経済の重要な役割を担うことが期待されています。

3. 成功要因について

3-1) 北東アジアの中心地という立地条件

仁川国際空港は、航空会社 63 社により 49 ヶ国 161 都市と結ばれています。また、3 時間 30 分の飛行時間内に 40 以上の人口 100 万都市を有し、域内人口は 10 億人に上ります。また、アメリカ東部とヨーロッパの主要都市までノンストップ飛行が可能で、ヨーロッパまでの飛行時間は、従来のシベリア横断路線から中国大陸横断路線に変更されたことにより 3 時間ほど短縮されました。



仁川空港公社ホームページより作成（基準：2008 年 12/1 ~ 12/31 出発便）

3-2) 最先端の空港施設

現在の仁川国際空港は 11.70k m²の敷地に全長 3,750mの滑走路 2 本、4,000mの滑走路 1 本を有しています。航空機は 24 時間離着陸することが可能で、世界最大規模のターミナル、強風および強震に備えた大型管制塔、超精密自動着陸装置などの先端情報システムを備えています。また、“出国 45 分、入国 40 分以内”というサービス目標を定め、すべての業務機関がこの目標達成のために日々改善に努めています。

3-3) 優れた価格競争力

仁川国際空港は、空港の着陸料を非常に安く設定しています。ボーイング 747-400 級のジャンボジェット機の着陸料は、1 回 2,469 米ドル（約 23 万 4 千万円）です。（成田空港：9,561 米ドル（約 90 万 8 千円）、香港 チェク・ラップ・コック空港：3,466 米ドル（約 32 万 9 千円）、シンガポール チャンギ空港：2,892 米ドル（約 27 万 4 千円）、中国・上海 浦東空港：2,967 米ドル（約 28 万 1 千円））この低価格は、赤字部分を税金で賄ってでも海外航空会社を誘致し、仁川国際空港を北東アジアのハブ空港にしたいという韓国政府の政策によるところが大きいようです。現在では空港運営全般のアウトソーシング割合を 87%にまで高め、システム化を進めるなど効率化に取り組んだことが功を奏し、さらに価格競争力が高まったと言われています。

3-4) 利用客の五感を満足させる空港

仁川国際空港は、周辺の空港との差別化および競争力確保に向け、空港内外に新しいコンセプトを取り入れています。文化ギャラリー・文化博物館・伝統文化体験館など約 10 ヶ所の文化コンテンツを設け、利用客の五感を満足させています。また、2008 年 7 月には空港内にスパ&マッサージ施設「Spa on Air」がオープンし、タイ古式足マッサージや全身セラピーが受けられるようになりました。このほか仮眠室やサウナも備わっています。

3-5) 最先端の情報技術 (IT)、バイオテクノロジー (BT) 技術を実現

搭乗手続や出入国手続等で IT (セルフチェックインや自動無人出入国審査台等) と BT (韓国人の出入国手続に指紋認証システムを導入等) を活用し、最先端 U-Airport (ユビキタス空港) を実現しています。



仁川国際空港内



空港内の文化ギャラリー

4. 物流拠点としての背景

4-1) 仁川経済自由区域

仁川国際空港が物流ハブ空港として飛躍する背景には、仁川経済自由区域の存在は欠かせません。海外からの投資を促進するために、2003 年仁川国際空港がある永宗地区、青蘿地区、松島地区の 3 つの地域が経済自由区域に指定され現在も開発が行われており、韓国政府は北東アジアの物流・国際ビジネス・国際金融のハブを目指した複合的な開発を推進しています。

仁川経済自由区域においては、経済自由区域法に基づき、法人税・所得税の減免 (3 年間 100%、その後 2 年間 50%の減免)、土地賃貸料の減免および労働規制の緩和などの優遇措置を受けることができます。仁川国際空港の物流ターミナル内にはこうした優遇措置を活用し、ヤマト運輸 (日本)、DHL (ドイツ)、UPS (米国) など外国物流企業の進出が見られます。

	永宗地区	松島地区	青蘿地区
主な機能	空港支援 港湾物流 国際観光	国際業務 知識基盤産業	国際金融 先端レジャー
面積	138.3km ²	53.3km ²	17.7km ²
事業期間	2002～2020年	1994～2020年	2004～2020年
計画人口	17万人	25万人	9万人
主要開発 計画方向	自由貿易地域 物流・先端産業団地 住居団地 龍遊・舞衣観光団地 雲北複合レジャー団地 永宗ハヌル都市	国際業務団地 知識情報産業団地 先端バイオ団地 ITクラスタ - 国際学術研究団地 仁川新港（34船席）	国際金融業務 外国人住居団地 スポーツ・レジャー R&Dおよび先端産業団地 IHP(仁川ハイテクパーク)

CLAIR ソウル資料より作成

4-2) 仁川港について

仁川市は、仁川国際空港のみならず仁川港をもつ伝統的な港湾都市でもあり、中国北東部とソウルを中心とする首都圏地域に近接した立地を活かし、政府と仁川港湾公社（IPA）が中心となって港湾と背後物流団地の整備を積極的に進めています。

北東アジア物流港

仁川港は開港施設を中心に内港と外港に区分されており、外港は南港、北港、沿岸港および石炭港に分かれています。開港を持つ仁川港は5万トン級の船舶など大型船舶の出入りが可能で、外港貨物の専用港として運営されています。

沿岸の波止場は黄海をつなぐ旅客船の接岸施設および漁船基地として活用されています。また、中国の主要10都市へ国際旅客船が就航し、北朝鮮の南浦ともコンテナ航路が結ばれるなど、北東アジアの物流中心地として名声を高めています。

仁川港のビジョン

開港以来、北東アジアの物流中心地に成長してきた仁川港は、新港および北港背後団地開発などを通じて新しく変化しています。

2011年まで北港と南港を拡大・整備して接岸能力を高め、松島情報化新都市南端に総合貨物流通機能を遂行する新港を建設する予定です。

仁川新港開発

- ◆ 首都圏の港需要増加に対処する未来志向的な総合港を開発
- ◆ 貨物別の機能特化で港利用の効率性を極大化

- ◆ 1段階（2015年）：17船席（コンテナ13、雑貨4）
- ◆ 2段階（2020年）：13船席（コンテナ10、雑貨3）
- ◆ 侵入道路及び護岸工事の着工（2007年12月）

北港背後団地の開発

- ◆ 北港開発と連携した背後団地の開発で物流拠点の役割を担う
- ◆ 北港背後団地の開発による港および背後機能の活性化を誘導
- ◆ 規模：2,916千㎡
- ◆ 内容：産業用地、商業用地、流通団地、自動車物流団地の造成

首都圏地域は、韓国の人口と国内総生産の2分の1程度、産業団地面積の4分の1程度を占める一大消費圏であり生産圏でもあります。加えて、対中国貿易の増加を背景に、仁川港のコンテナ貨物処理量は2005年114万8,000TEU、2006年137万7,000TEU、2007年166万TEUの実績を記録しました。昨年のアメリカ発世界同時不況以降、コンテナ貨物処理量は減少していますが、中国需要の将来性を見据え、今後回復すると予想されています。

また、今年10月には仁川大橋（総事業費予算2兆4234億ウォン：約1,938億7千万円）が完成することで、仁川国際空港と仁川港が15分～20分程度で結ばれることとなります。これらの近くには大規模な物流団地が配置されていることから、物流団地をからめた付加価値の高い「シー&エア」物流モデルが動き出すことでしょう。

例えば、「シー&エア」モデルでは、中国を出港した製品が、翌日には仁川港に到着し仁川国際空港まで運搬されます。翌々日には海外の空港に到着し、トラックで目的地まで運搬されます。

仁川国際空港、仁川港および経済自由区域を連携させ、従来よりも時間・コストを削減できる物流モデルを提供することで仁川市は貨物と投資を呼び込み、今以上の発展が期待できるでしょう。



仁川大橋（仁川大橋ホームページより）

5. 今後の目標および計画

現在仁川国際空港は、単純に人と貨物が行き来する輸送基地ではなく、航空運送を中心にした「物流ビジネス文化エンターテインメント」を目指しています。一つの巨大な空港複合都市として、6つの機能別のテーマで構成されたドリームワールドプロジェクト(多機能に及ぶ複合都市を目的として ウォーターパーク ファッションアイランド テーマパーク メディカルセンター エコパーク オーシャンランドマークを建設計画)を進行しており、第1の目標は、2010年までに5つの世界的な空港と同水準にまで成長させることです。

これらの5つの空港モデルは、「サービスおよび制度(シンガポール)」、「物流(香港)」、「商業施設(ロンドン)」、「ハブ都市(フランクフルト、アムステルダム)」です。

『サービス』は指標上ですでにシンガポールを追い越し、『物流量』は香港との差が少しずつ縮まってきました。『商業施設』では1兆ウォンの売上目標を達成し、英ヒースロー空港を超えました。『ハブ都市』については、2010年以降も仁川国際空港周辺の開発が行われる予定です。また、空港建設および経営に関する海外コンサルティング事業を強化する方針です。

仁川国際空港は昨年2月、イラク・アルビル空港と5年間、3,150万米ドル(約30億円)規模の空港運営支援事業に関する契約を締結しました。このほか、フィリピンやモンゴルなど世界各地の空港から仁川国際空港の建設および運営ノウハウを習得するためのコンサルティング要請が殺到しています。仁川空港公社は海外事業進出を通じて世界空港の運営およびサービスを主導する存在として生まれかわる努力をしています。

6. おわりに

仁川国際空港は開港当時、国際ハブ空港を目指すにあたって、万全な競争力を備えていたわけではありません。何故ならば、国際物流面において航空貨物物流の命である迅速性と安全性に欠けていたからです。しかし、わずか8年で仁川国際空港がこのように世界有数の空港に成長できたことは、ひとえに韓国政府主導による将来を見据えた投資判断と強力な実行力があったからだと言われています。仁川国際空港をハブ空港化することによる国際的な「ヒト・モノ・情報」の交流拠点生まれ、韓国内への波及効果を十分に考えてのことだと思えます。

かつて日本も経済大国としてのハブ空港・港湾が必要ではないかという声をよく耳にしました。現在、福岡においては福岡空港の過密化対策をめぐる滑走路増設や北九州空港における滑走路延伸を前提とした整地事業の方向性など、空港整備事業について議論が交わされています。また沖縄では全日本空輸(ANA)の「国際貨物基地構想」が今年10月にスタートし、物流ハブ空港として進化する那覇空港の話題など、アジアの物流需要を取り込む動きが活発化しています。しかし、この8年間に仁川国際空港に吸収されてしまったビジネスチャンスを日本が取り戻すには相当の時間、費用と斬新で政策的なアイデアが不可欠です。今後アジアの経済発展とその流れの中で、日本がアジアの国際航空ビジネス、物流拠点としてどのようなポジションを確保していくべきか、政府主導による強力な推進力が必要な時代ではないでしょうか。

ロシア日刊紙[Rossiyskaya Gazeta]

米国経済週刊誌「ビジネスウィーク」

仁川空港報道資料

物流ウィークリー

仁川空港公社ホームページ

仁川港公社ホームページ

仁川広域市ホームページ

韓国・毎日経済新聞

仁川空港関係者インタビュー

為替 1ウォン=0.08円にて換算（2009年5月時点）

1ドル=95円にて換算（2009年5月時点）