

World Watching 105

ワールド・ウォッチング



シー&エア等の新たな ビジネスモデルを展開し、 複合機能ハブの構築を目指す 仁川地域



中野 宏幸
国土交通省

れ、首都圏南部と接続されることになる。仁川経済自由貿易区域が積極的に外資誘致活動を展開中である。

IFEZの地域は、松島(ソンド)国際都市、永宗(ヨンジョン)複合空港都市、善羅(チョンラ)地区から構成される。松島には、ランドマークとなる仁川タワーや国際業務団地、知識情報産業団地や仁川ニューポート、永宗には、仁川国際空港のほか、物流・先端産業団地、観光団地、複合レジャー団地、善羅には、国際金融業務及びレジャー・スポーツ機能、R&D及び先端産業団地などが立地予定となっている。



はじめに

仁川経済自由貿易地域は、ペンタポートとして、ビジネスポート、エアポート、シーポート、テレポート、レジャーポートという多機能の集積を図っている。政府と仁川広域市が支援する国家事業であり、高度な物流機能に加え、複合的な都市・産業機能を形成し、魅力的な環境を整備しつつある。

本論では、カスタマー・ニーズの変化を踏まえて、特にサービス向上機能の進展する港湾・空港インフラに焦点をあて、最近の状況を報告したい。



仁川経済自由貿易地域

同地域は、2003年8月に、韓国で初めて経済自由区域(IFEZ)に指定された。事業期間は2003年~2020年、総事業費214億ドル、計画人口51.2万人、総面積2.1万haのプロジェクトである。インフラの整備が進んでおり、仁川空港と金浦空港間の鉄道は、2007年3月に供用された。2009年秋には、仁川大橋が供用さ



整備の進展する仁川経済自由地域(ソンド地区)



「仁川港」と「仁川空港」

2001年3月に開港した仁川空港は、「空港都市」を目指している。3,750mの滑走路を2本有し、第二次拡張工事に基づき、2008年6月には4,000mの滑走路と貨物ターミナルが供用された。国際旅客及び国際貨物取扱量(2007年)は、それぞれ3,070万人(世界第10位で最近6年間の平均成長率8.5%)、250万トン(同第2位で同成長率は8.8%)である。67の航空会社が168都市、51カ国に就航中である(2008年6月現在)。航空貨物については、2035年には、100箇所の貨物便専用スポットを設置し、1,000万トンまで処理できる能力を備える計画で、2010年に「世界5大エアハブ」、2030年に世界最高の「メガハブ」となるビジョンを有している。

空港の株主は韓国政府で、運営・管理は、仁川国際空港公社が実施している。トランジット率は、旅客は、ソウルを背後圏とした堅調な需要に支えられて12.8%であるのに対し、貨物は2007年には50.1%とはじめて50%を超した。「UNI-PASS」という365日24時間の通関で、シングルウィンドウによる迅速なシステムを導入するとともに、短いリードタイム、



仁川港のインナーポート（出典：IPA提供資料）



仁川港の南港ICTターミナル(上)（出典：IPA提供資料）
と仁川港湾公社（IPA）(下)



リーズナブルなコスト、簡素化された輸出入プロセス、高質サービスによって、競争力の強化を図っている。

同空港では、仁川港と連携した複合物流サービスとして、中国各港からのフェリーを活用し、定曜日の確実なリードタイムによるシー・アンド・エアを推進している。2007年の取扱量は4.7万トンで、同年までは各年3～4%の伸び率であったが、2008年上半年は、前年同期比で約40%増加となった。これは、中国東北部からのIT部品、携帯、衣類関係の取扱が増えたことによる。こうした傾向から、2008年は、前年比30%増の6.1万トンとなった。仕向け地別で見ると、北米や欧州向けが多くなっている。本年秋に仁川大橋が供用されれば、港湾とは約20分で接続されることになる。

空港は、迅速な貨物トランジットが可能となるように設計されており、スポットに隣接した平屋の上屋での処理のほか、貨物エリアでも、航空機がすれ違えるスペースが確保されている。深夜は旅客便がないため、欧州やアメリカとのトランジット・ルートの開発に力が注がれている。

空港物流団地の区域は、第1段階は99.2haであるが、入居率は、76.1%（2008年8月現在）で、全て賃借形態となっている。サムソン、シェンカー、ヒュンダイ、AMBが進出しており、日系企業は、近鉄ワールドエクスプレスなどである。

仁川港は、港湾公社法に基づき、2005年に設立された仁川港湾公社が管理しており、政府が100%株式を所有している。消費地であるソウルから30kmと近接しており、仁川港の外洋での潮位差は10m程度と大きいものの、インナーポートは閘門式ドックにより10～12mの岸壁水深を維持している。2008年のコンテナ取扱量は170万TEU（速報値）であり、韓国第2のコンテナ港になることを目指し、ニューポートでは、2つのフェイズでの建設が進められている。これらの整備により、2015年には387万TEU、2020年には535万TEUのコンテナの取扱いを見込んでいる。これにあわせて、背後の物流団地を、現在の約100haから、2020年には1,380haへと開発・拡充し、首都圏貨物の安定

的処理とユビキタス港湾としての機能発揮を目指している。

なお、現在のフェリーターミナルの容量では、増加するシー・アンド・エアを扱えなくなることも見込まれるため、ガントリークレーン荷役方式によるコンテナ船の活用も検討されている。

仁川大橋は、永宗空港都市と松島国際都市を接続する12.3kmの橋梁で、事業費は24億ドルである。英国企業（AMEC：エイメック）のコンソーシアムが30年間のBOT事業として実施している。



公企業改革の進展

韓国では、「公企業の先進化」を目的とした公企業改革が進められている。この改革においては、経済振興を図るため、投資の活性化や公共サービスの高度化が期待されている。2008年8月から10月にかけて、3次にわたり公表された改革方策では、108の機関について、民営化（38機関）、統廃合（38機関→17機関）等の方針が示された。仁川国際空港会社は、民営化によって民間の経営ノウハウの導入が期待されており、改革方策においては、民間の持株比率を49%とする方向性が示された。



おわりに

仁川地域では、複合的なサービスを提供しつつ、グローバルシティとして魅力度の高い環境を創出している。インタビューした仁川経済自由地域、空港・港湾公社の方々は、投資と誘致に積極的であり、いずれも民間の営業マンとまさるともおとらぬ対応が印象的であった。これらのハードとソフトの環境整備と高質なサービスは、確実に物流の流れを変えつつある。

我が国においては、こうした近隣諸国のインフラ整備とサービス向上の状況を十分認識し、国策として旅客・荷主のニーズに応えうる港湾と空港の有機利用が促進されるような政策を推進することが望まれる。