



グローバルロジスティクス時代における 臨空物流基地の展開に関する研究

金 兌奎

KIM Taekyu

Researcher/ Institute for Transport Policy
Studies

研究の背景①

- 大規模国際空港の整備に伴い、空港間の競争が激化
- 関西空港や中部空港などの活性化及び有効活用が要求される
- 国際空港の活性化のカギの一つは国際航空貨物の増大
- 国際水平分業の進展に伴い、企業のロジスティクス活動のグローバル化が拡大

研究の背景②

- 空港背後圏の規模を超える貨物を取り扱うことによって経営の安定化を達成している空港も存在
 - ⇒シンガポール、オランダ、ベルギーなど
 - ⇒理由：空港施設に高度な物流機能を付加
- 臨空物流基地も空港の競争力の主要因、空港施設の一部
 - ⇒空港の概念が拡大

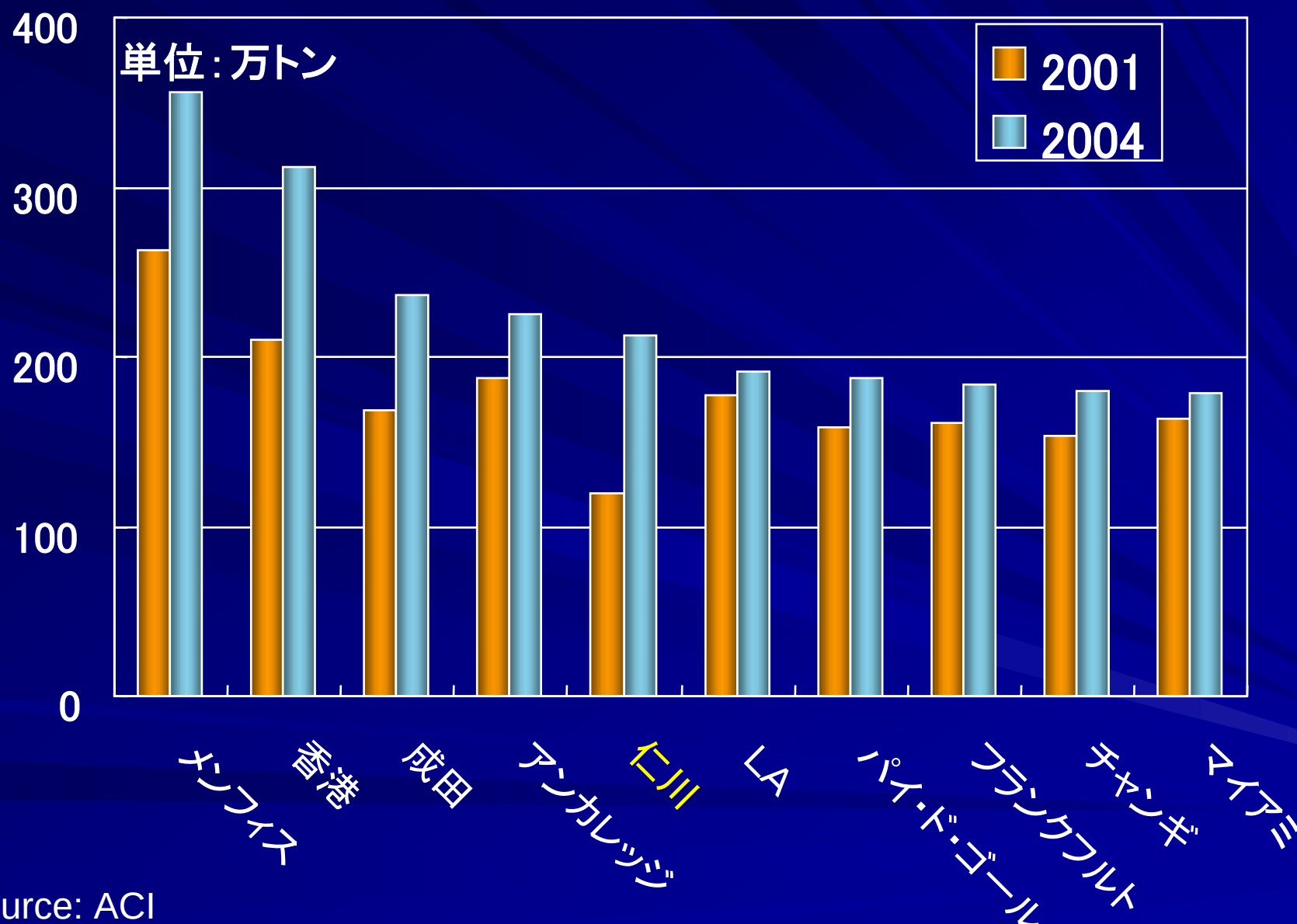
目的

- 空港の外の施設に目を向け、臨空物流基地の機能、役割などについて模索
- 国際航空貨物の誘致要因としての臨空物流基地整備における課題提起

目次

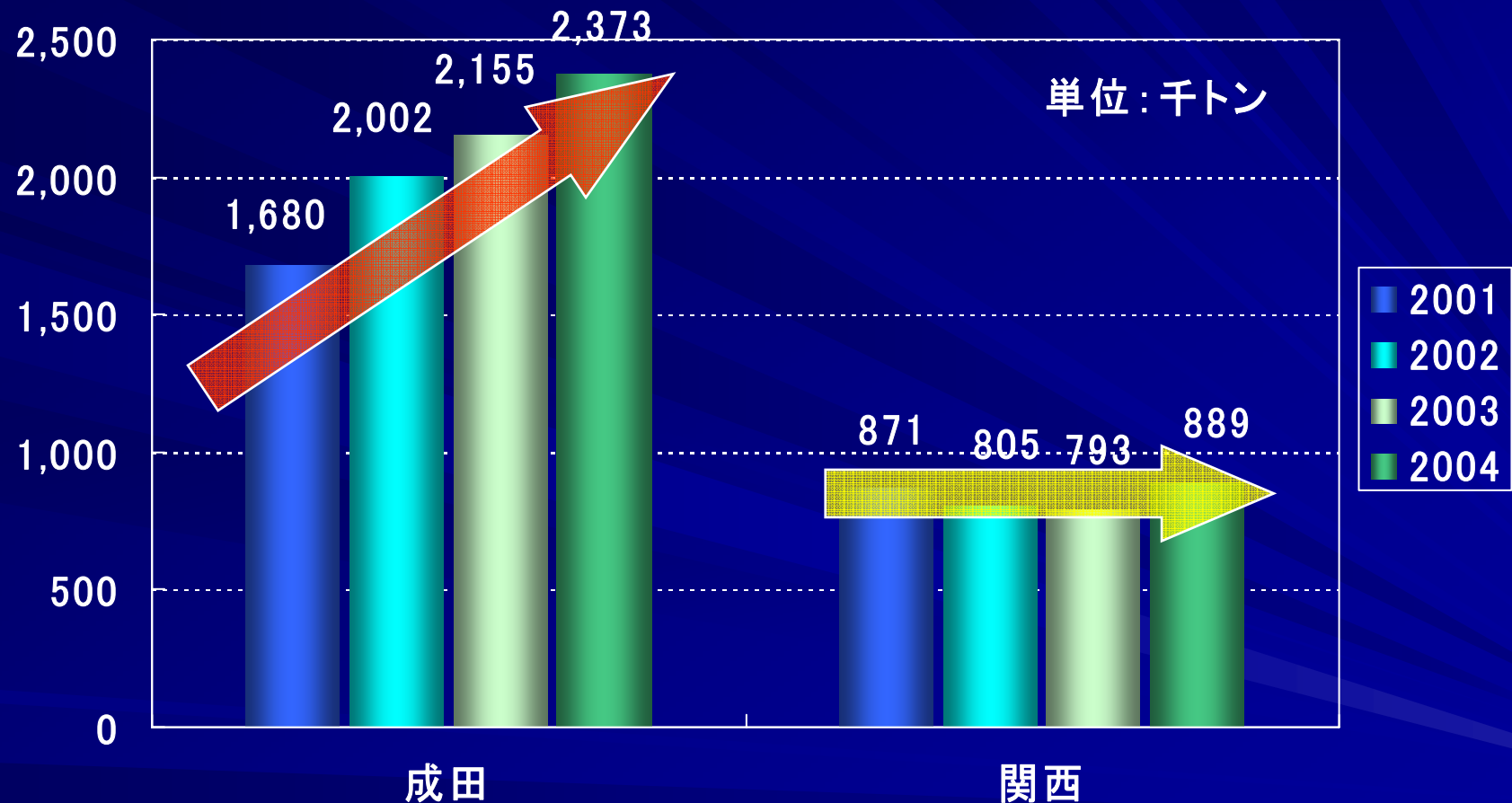
1. 国際航空貨物輸送市場の動向
2. グローバルロジスティクス活動の進展
3. 仁川空港の臨空物流基地整備の概要
4. 日本の臨空物流基地整備の現状及び課題
5. 今後の検討事項

世界主要空港の国際航空貨物取扱量



Source: ACI

成田・関西空港の国際航空貨物取扱量の推移

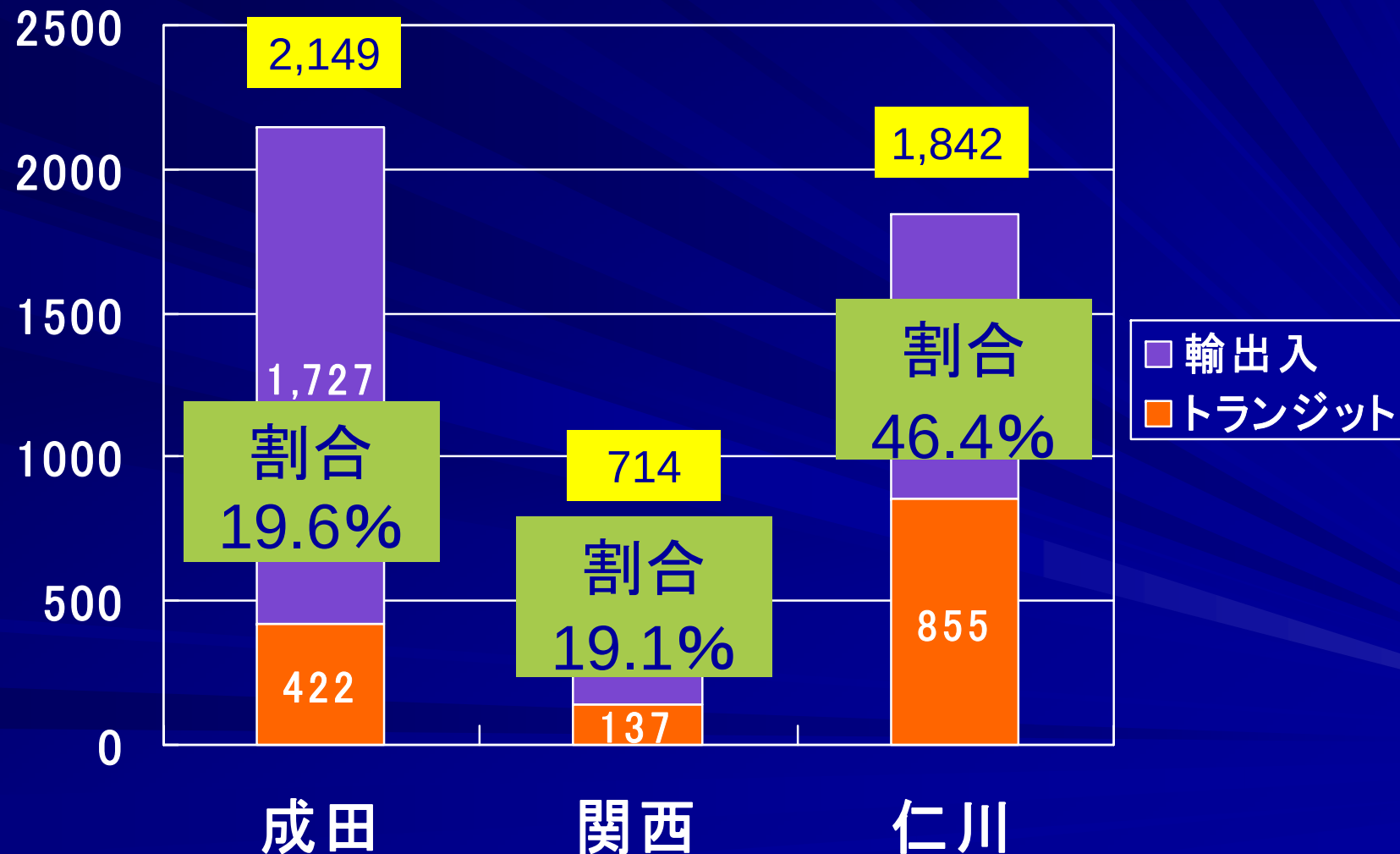


➤ 成田空港への一極集中の深化

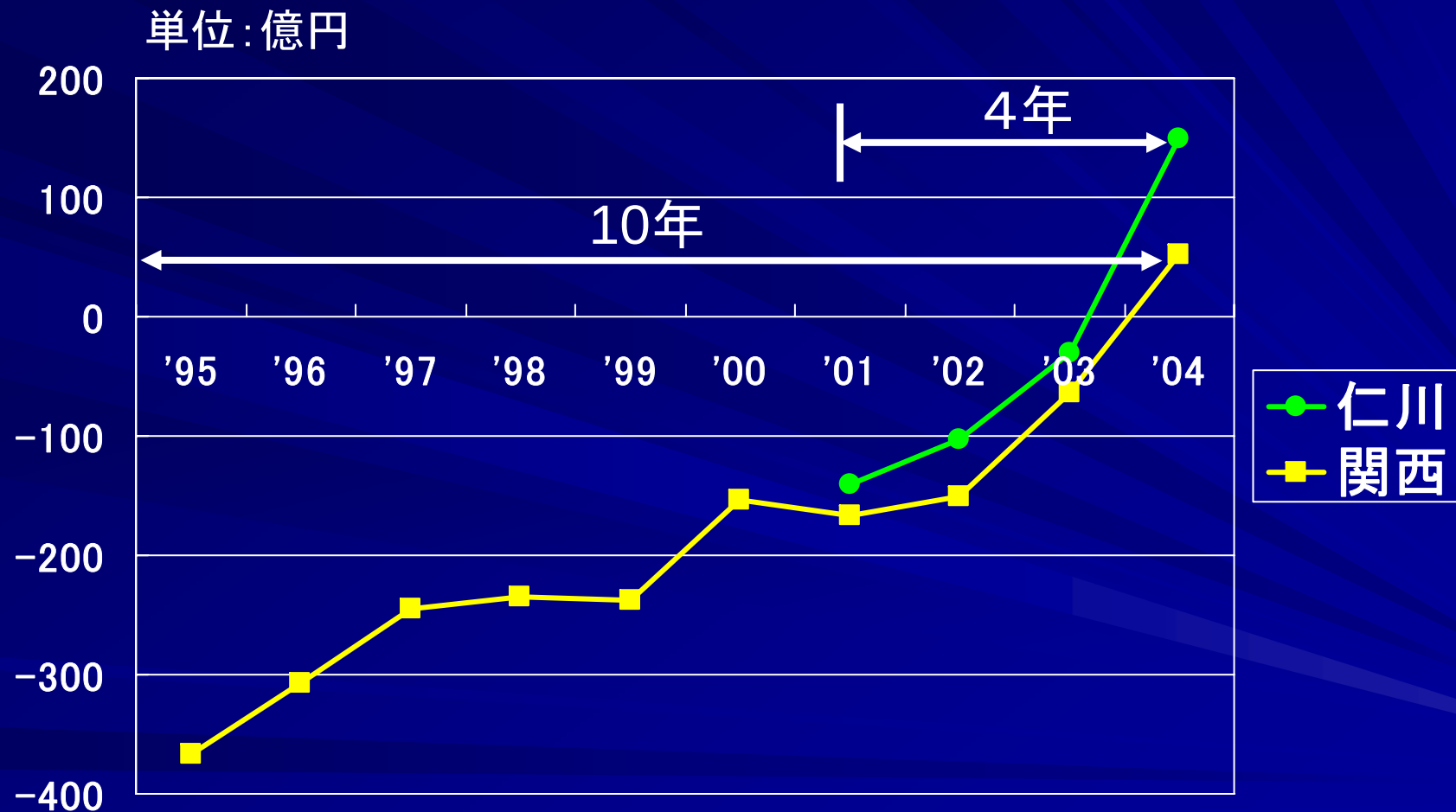
国際航空貨物取扱量の内訳

2003年度実績

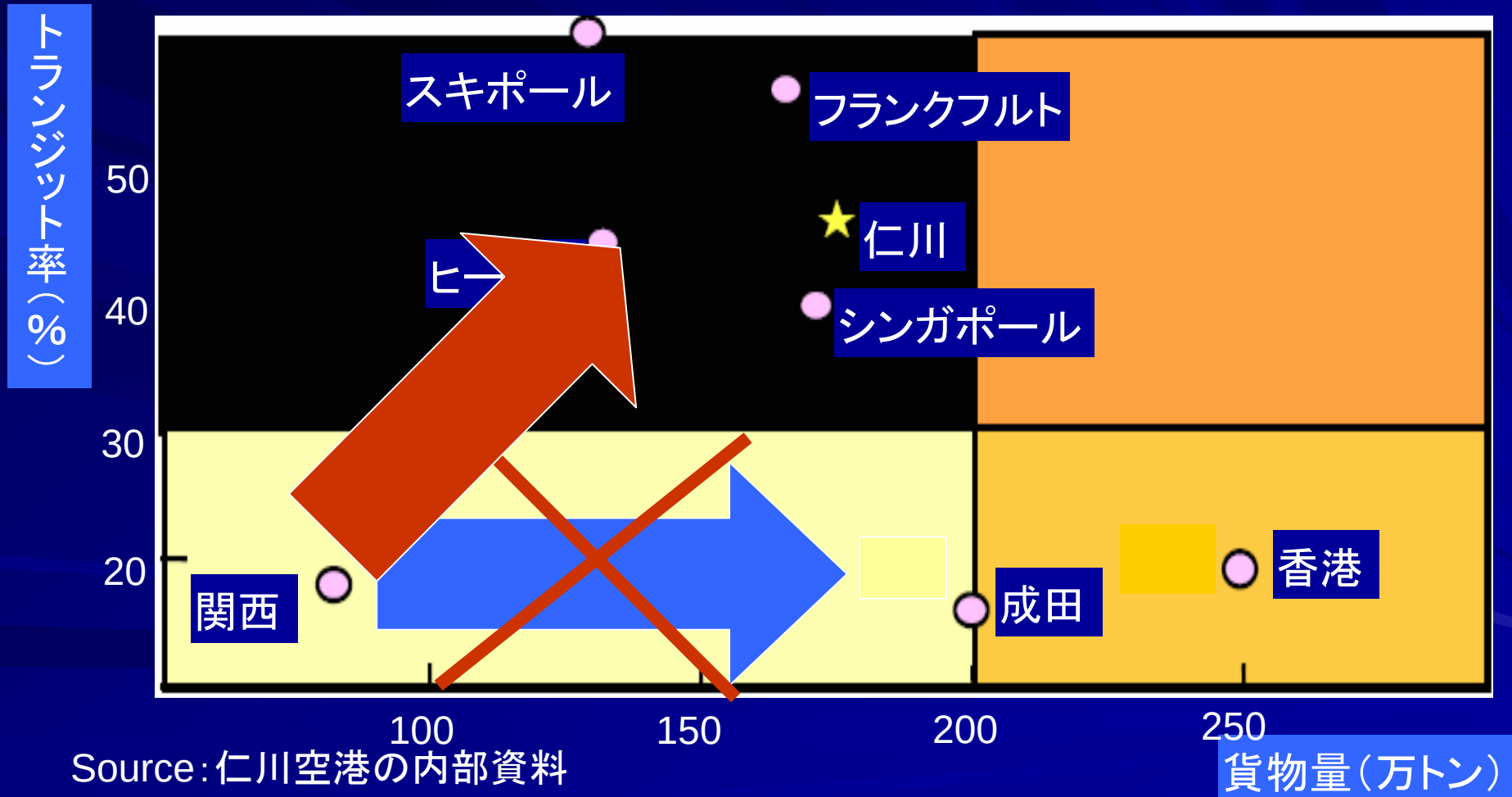
〈単位：千トン〉



仁川空港と関西空港の経常利益の比較



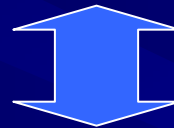
主要空港におけるトランジット貨物の比率



国際航空貨物を誘致するために 考慮すべき要因

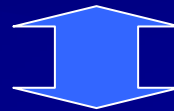
【荷主】

航空貨物の流動パターン



【キャリア】

フラッグキャリアの競争力（運賃、ネットワーク等）



【空港】

空港インフラの容量及びコスト
臨空物流基地

目次

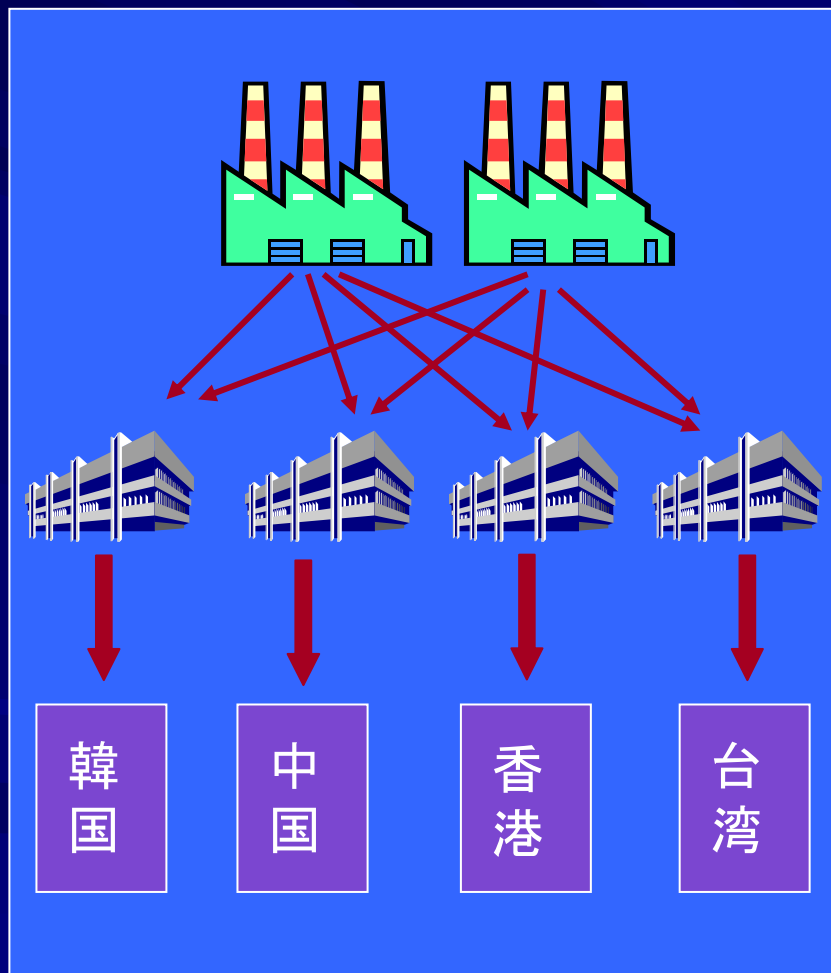
1. 国際航空貨物輸送市場の動向
2. グローバルロジスティクス活動の進展
3. 仁川空港の臨空物流基地整備の概要
4. 日本の臨空物流基地整備の現状及び課題
5. 今後の検討事項

グローバル・ロジスティクスの傾向

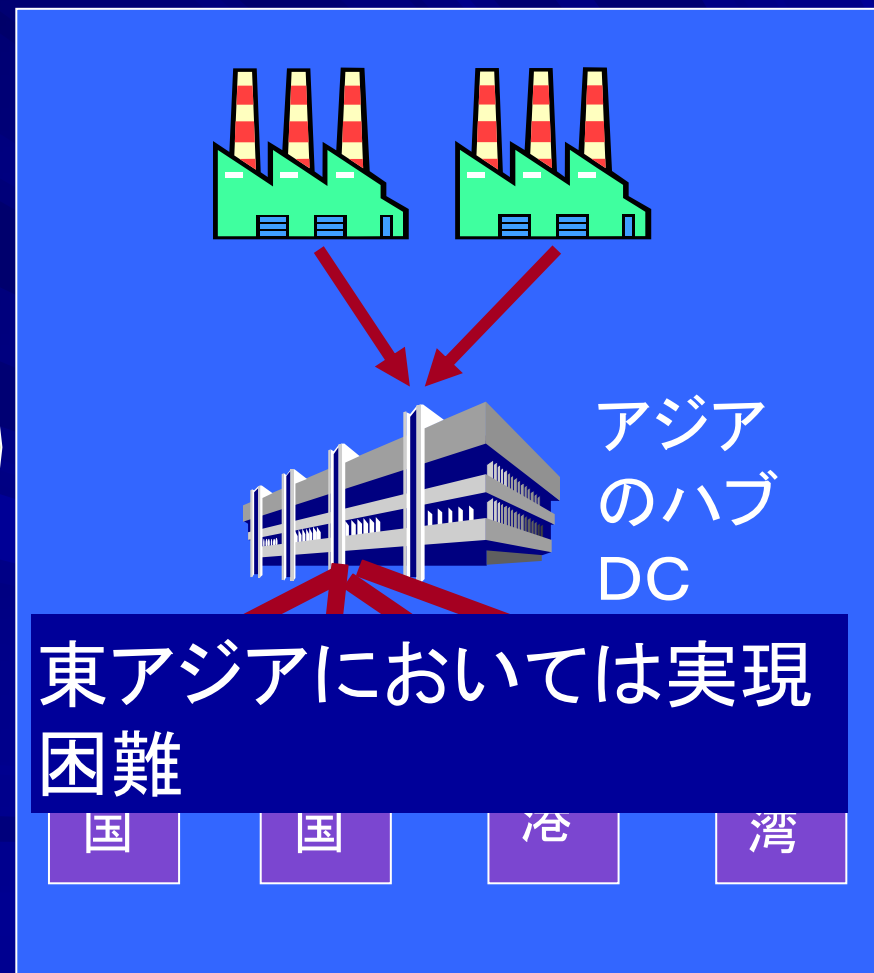
- 物流資産の統合による資源運営の効率化
- 3PL業者へのアウトソーシングの拡大
- 多様なSCMネットワーク構築
- 物流コストの節減とサービスの高品質化

SCM構造の変化

《古典的な構造》

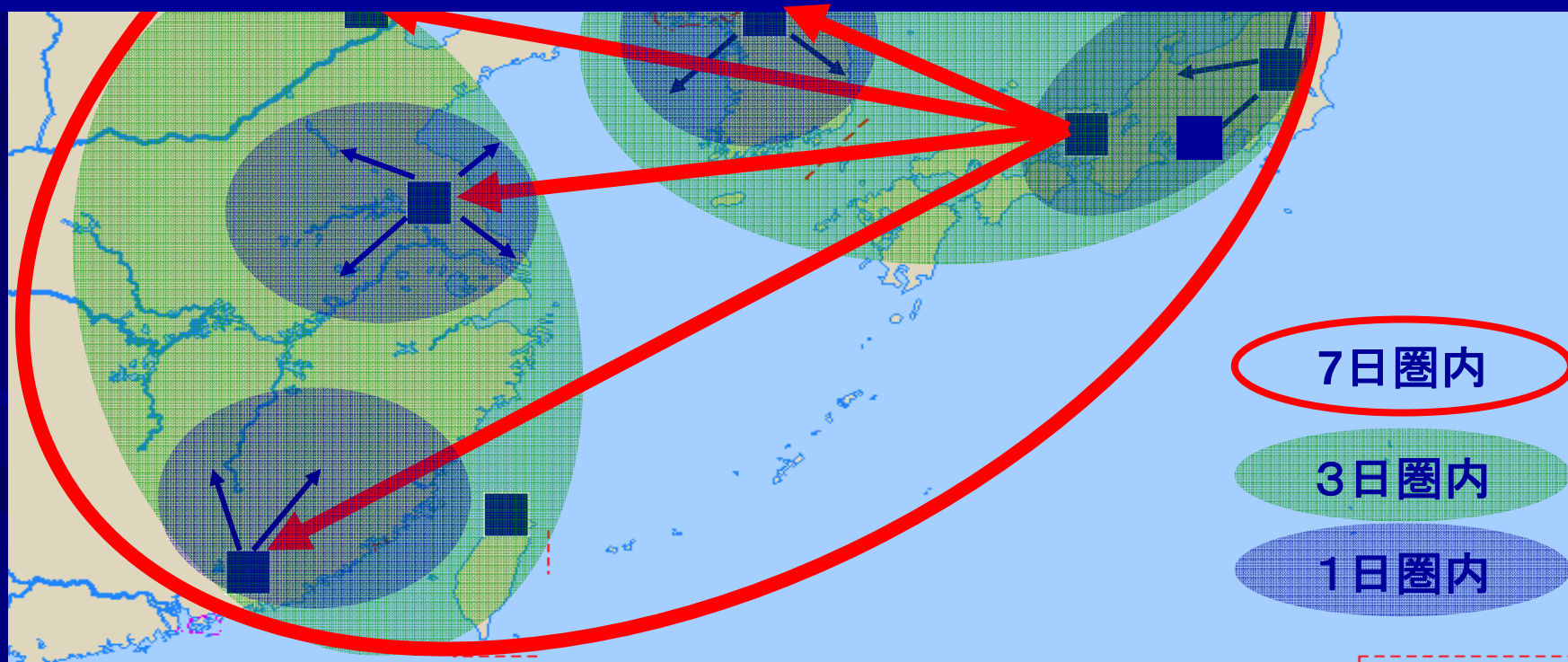


《コスト効率的な構造》



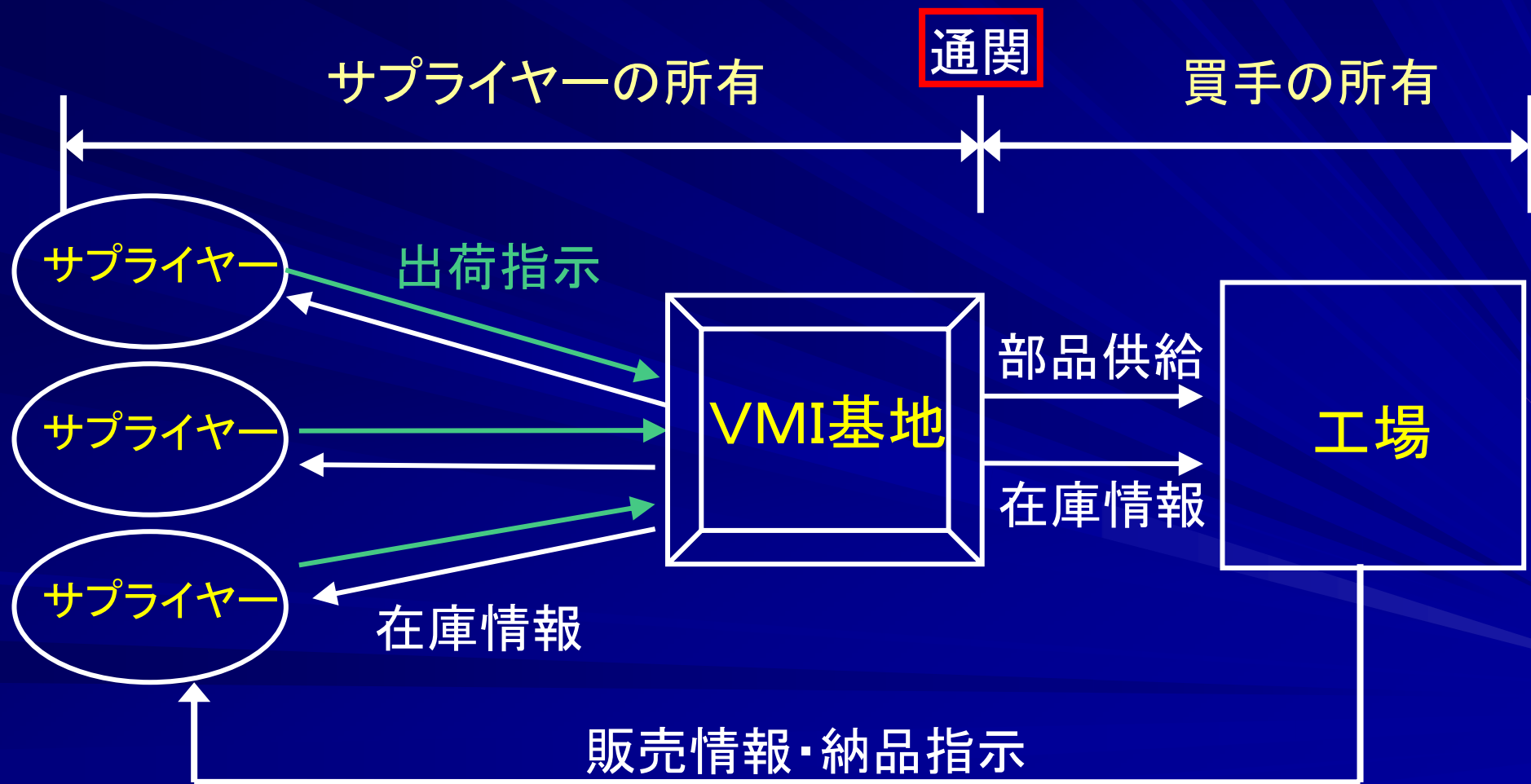
ハイブリッド構造のSCMの展開 ⇒東アジア地域まで拡大すると

中央コントロールに基づいて分散されたネットワーク
ハブとなる拠点と各地域における小規模センターが
混載する多層構造

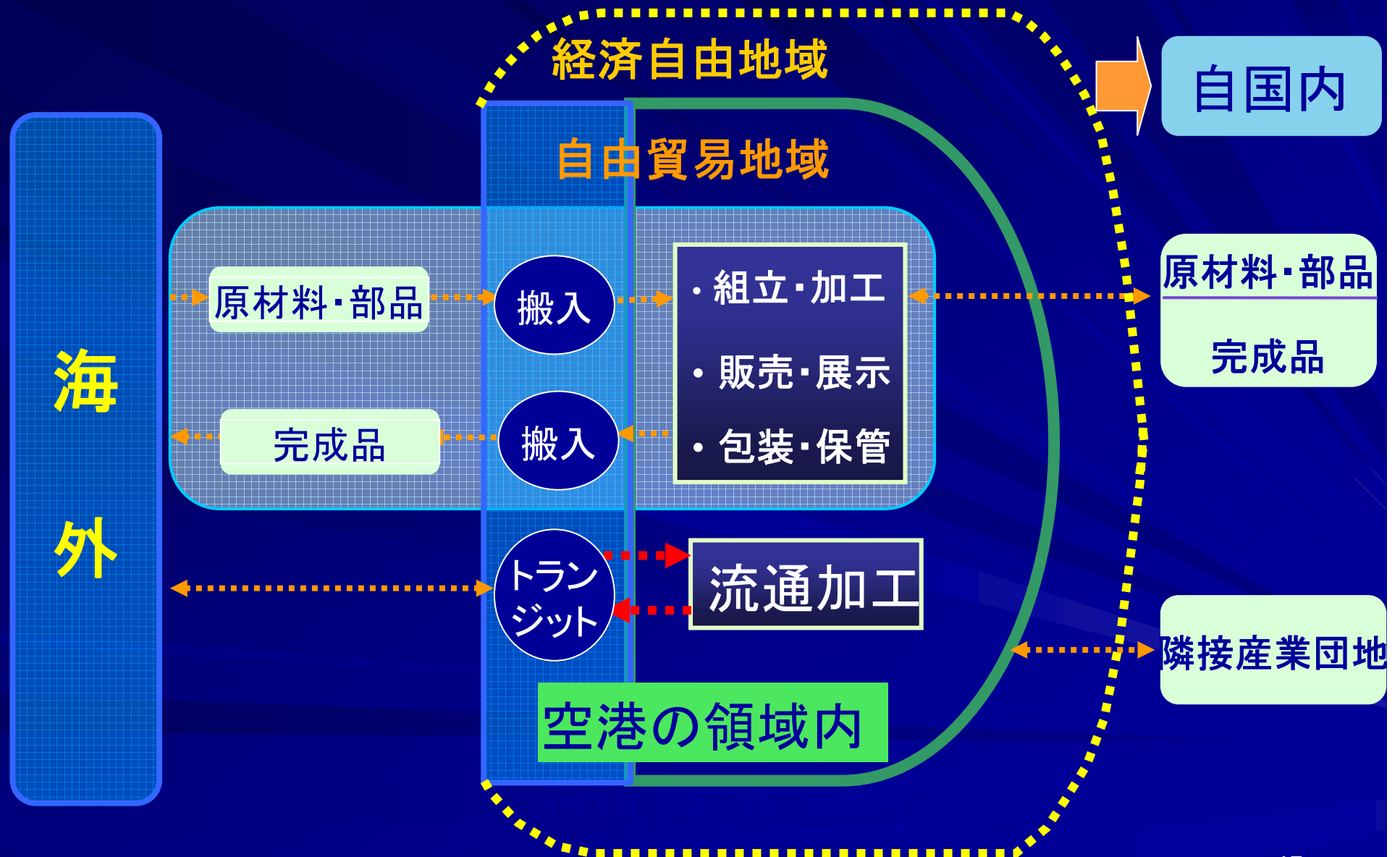


VMI: Vender Managed Inventory

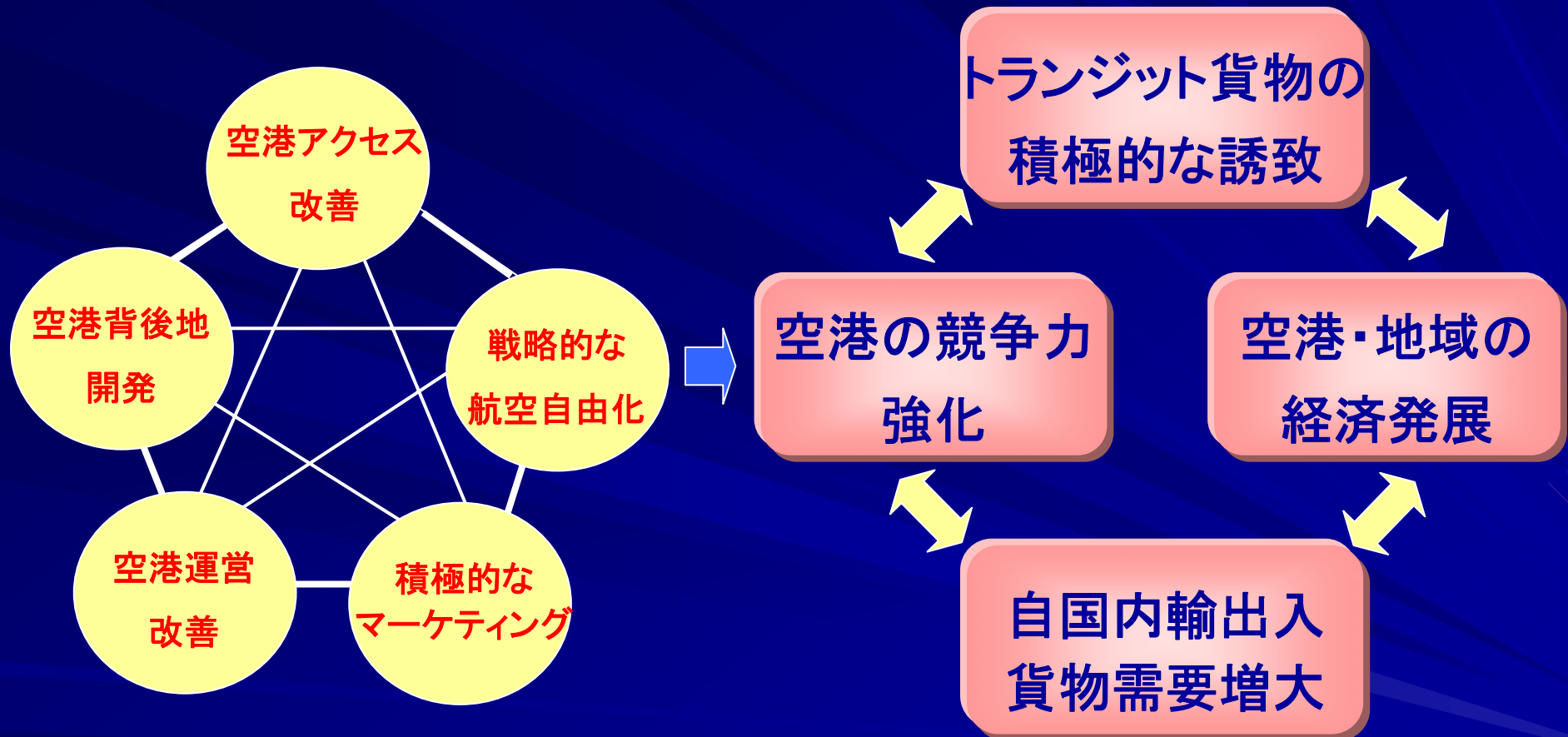
ベンダー管理在庫方式



ロジスティクスハブとしての拠点空港の概念図



拠点空港のビジョン

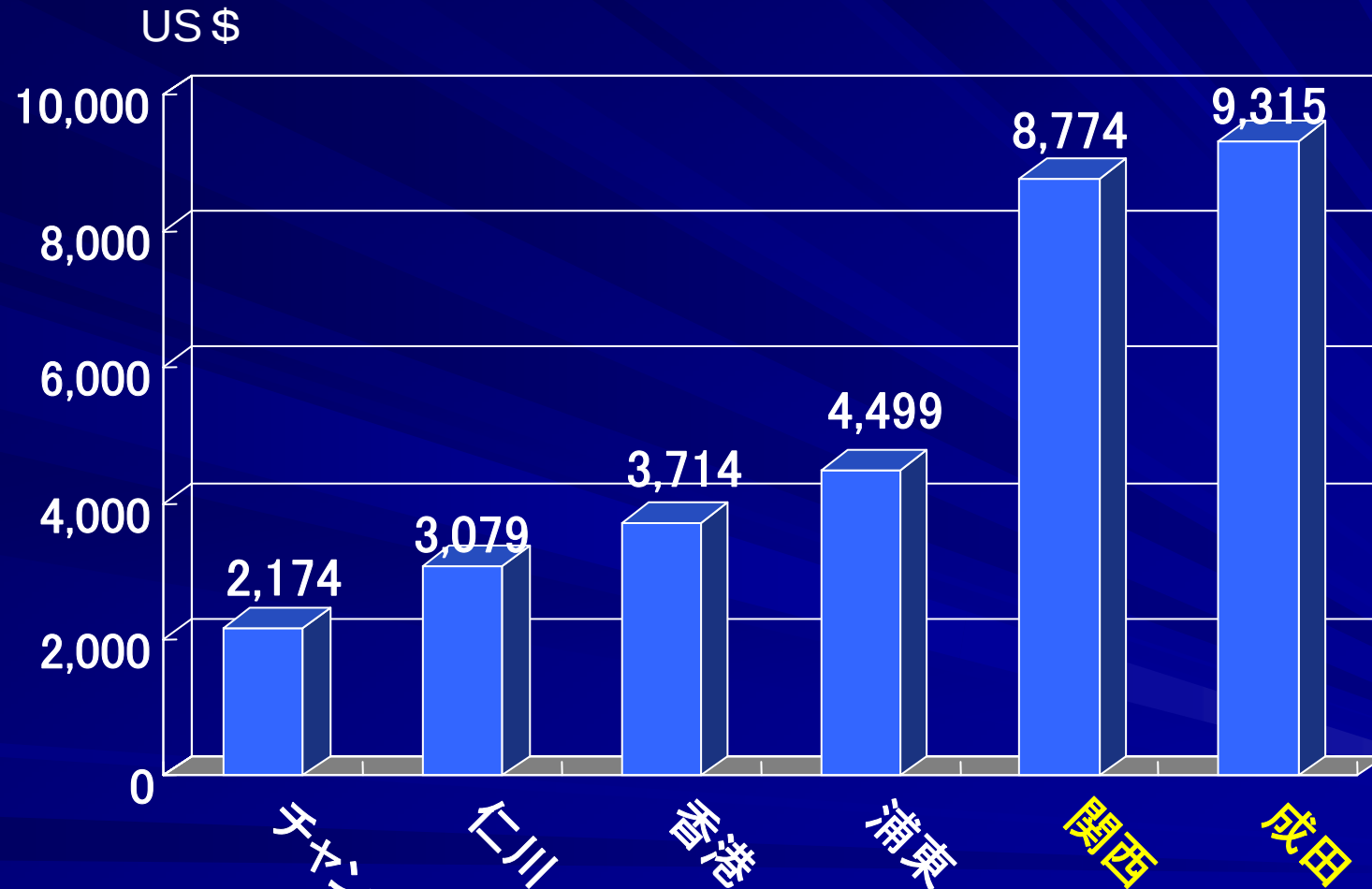


臨空物流基地をグローバルロジスティクスネットワークの拠点化

目次

1. 国際航空貨物輸送市場の動向
2. グローバルロジスティクス活動の進展
3. 仁川空港の臨空物流基地整備の概要
4. 日本の臨空物流基地整備の現状及び課題
5. 今後の検討事項

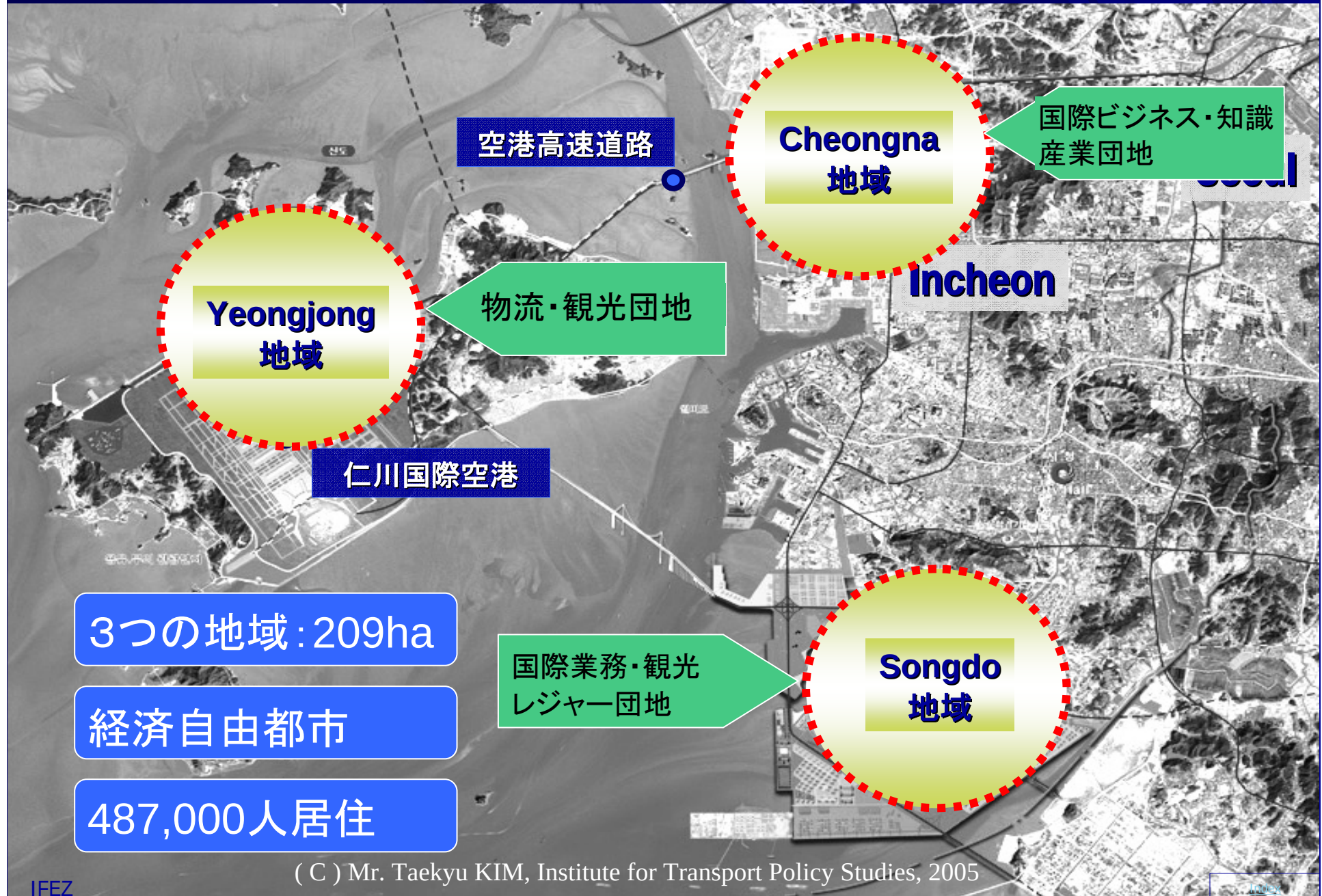
空港施設利用料の主要空港との比較



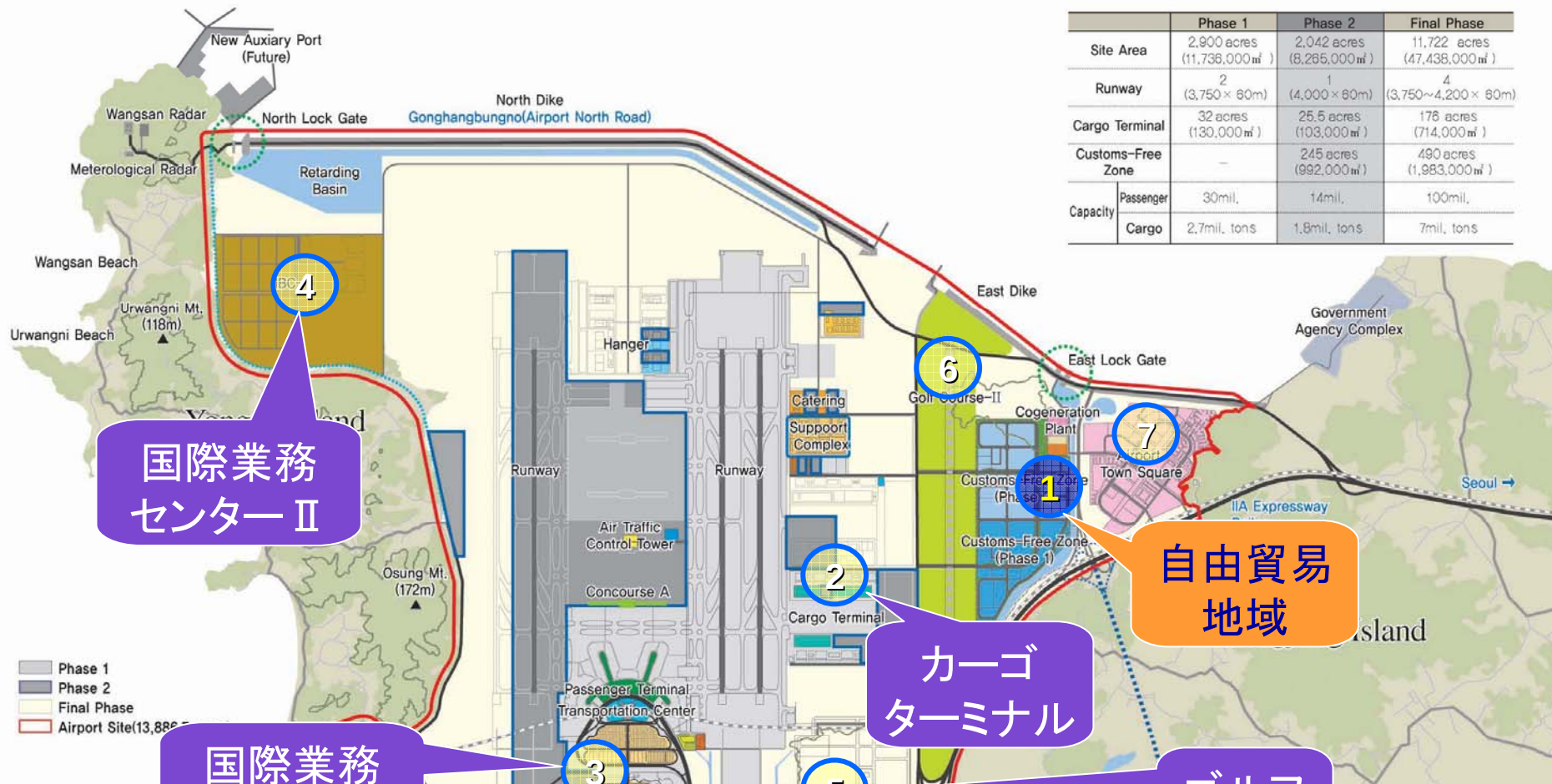
Source: 仁川空港の資料

* 2004年度、B747-400(395トン, 279人搭乗, 昼間利用)基準

仁川市周辺の経済自由地域の開発



仁川空港のマスタープラン



・エアポートシティの構築

・仁川空港公社が一括して企画、開発、運営

空港物流基地(Airport Logispark)

物流施設地区

生産施設地区

- 開発面積：100ha
(2020年までに100ha追加開発)
- 事業期間：'02.11 - '05.12
- 総事業費：3,100億ウォン(約310億円)
- 公共施設及び支援施設：'05.11.完工予定
- '06年初運営開始

外国人投資企業に対する優遇措置

根拠

- 外国人投資促進法 第2条
- 外国人が韓国企業の株の10% 以上を所有している企業 等

目的

- 外国人の投資効果向上、韓国の企業との合併の促進
- 貿易の振興、国際物流の円滑化や地域開発の促進

優遇措置

- 格安の賃貸料(告示価格)
- 直接税の減免、無関税、付加価値税の免除
- 高齢者、障害者等の義務雇用の排除

投資企業に対するインセンティブ

対象業種

- 1) 1千万ドル以上投資の製造業者
- 2) 5百万ドル以上投資の物流業者

国税、地方税

最初の3年100%、
その後2年50%
減免

土地利用料

最初の3年間
50%減免

企業立地の現状

(2005年6月末現在)

区分	企業名	面積 (㎡)	区分	企業名	面積 (㎡)
	仁川国際物流センター (49社コンソーシアム)	79,083		仁川エア・カーゴセンター (6社のコンソーシアム)	9,580
	近鉄	9,060		シェンカー	10,000
	三星電子	8,800		白馬物流	8,464

2005年6月末時点で契約率41%

⇒10月末までに、物流地区はすべて土地が
契約済み

⇒生産地区の一部の土地を物流地区に
転用する予定

仁川空港の自由貿易地域による経済的波及効果(仁川空港試算)

項目		効果(2015年基準)
誘発航空貨物需要		180万トン
付加価値	立地企業	200億円
	航空輸送業	1,100億円
	航空輸送補助産業	15億円
雇用創出		19,000人

目次

1. 国際航空貨物輸送市場の動向
2. グローバルロジスティクス活動の進展
3. 仁川空港の臨空物流基地整備の概要
4. 日本の臨空物流基地整備の現状及び課題
5. 今後の検討事項

成田空港及び周辺の物流団地の状況



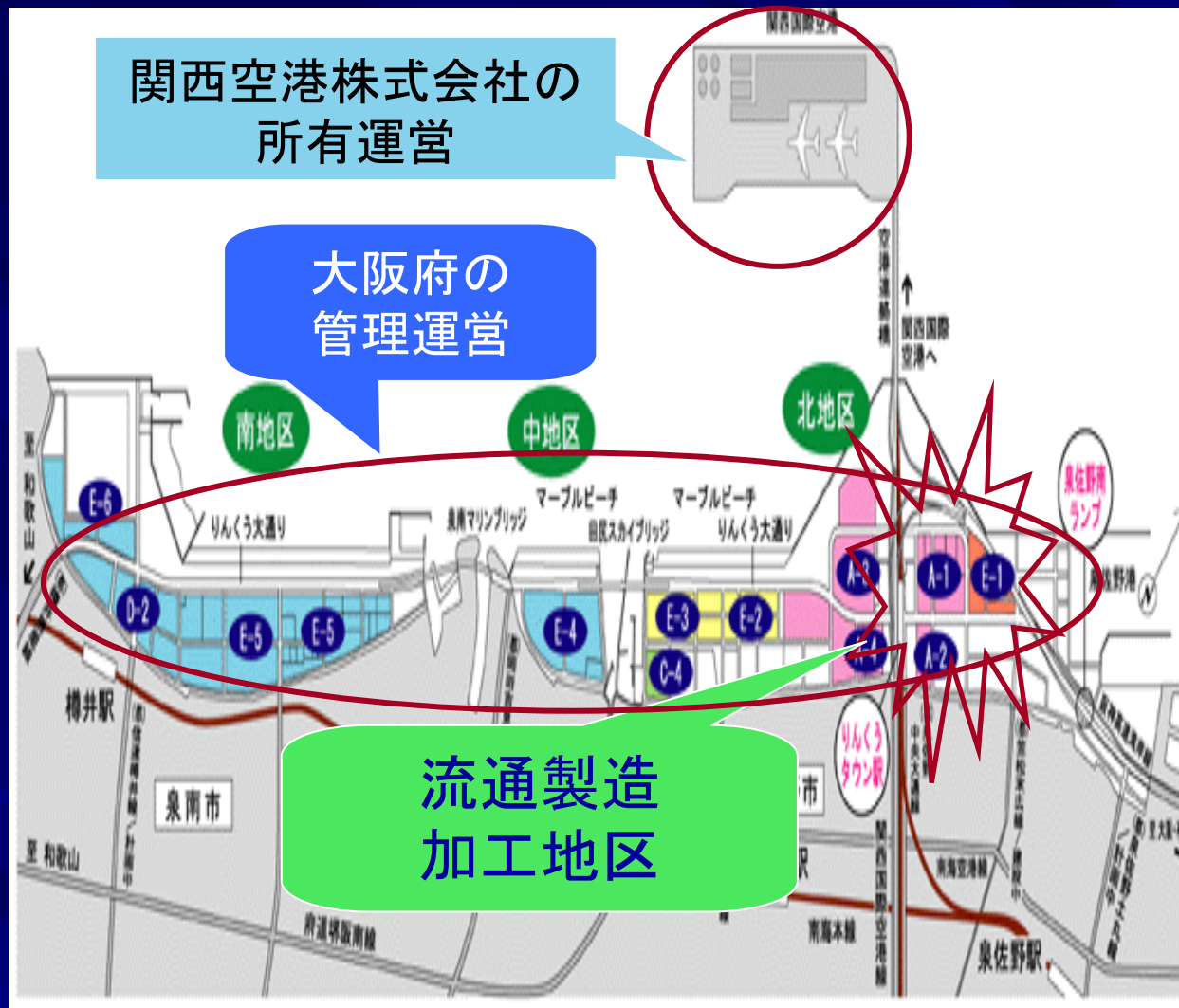
Source: 成田国際空港株式会社

(C) Mr. Taekyu KIM, Institute for Transport Policy Studies, 2005 30

成田周辺の物流基地の現状

- 「国際空港特区」制度の導入により利便性向上 
- 国際空港特区に指定された団地は空港南部工業団地と横芝工業団地だけ
- 両方あわせて総面積67ha
- 半径5kmの中に約30社の上屋が存在
- 日本の経済活動の中核としての役割を担うには程遠い

関西空港りんくうタウンの現状



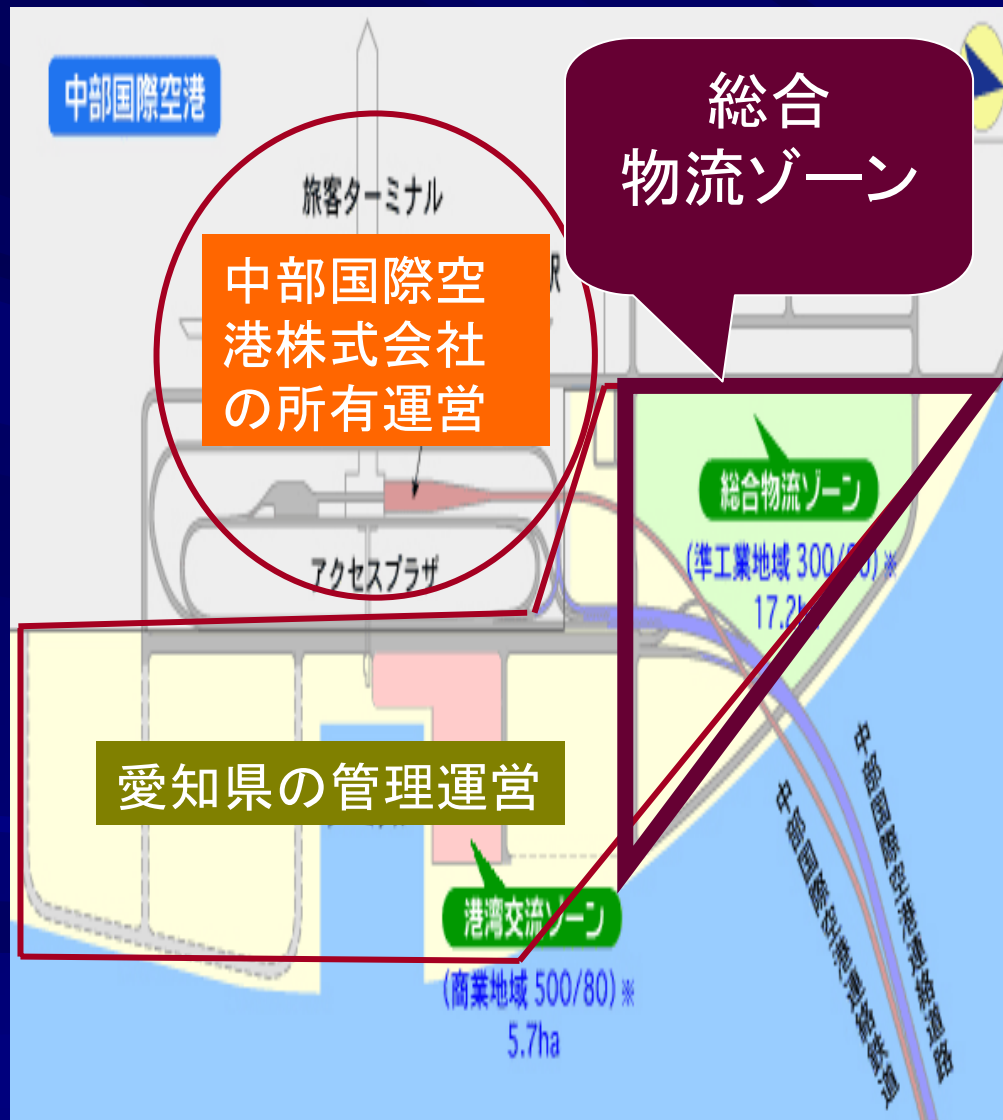
物流ゾーン土地利用計画

造成者	大阪府
規模	約25ha
主な適用施設	航空貨物等取り扱い施設、マートなど
容積率	300%
建蔽率	60%

りんくうタウンの現状

- 物流ゾーンは90%以上契約済み
⇒20区画のうち、3区画のみ入居
- 総合保税区域は国際物流センターだけ
しかも、流通加工業は入居不可
- 関西空港との連携は不十分
⇒りんくうタウンの事業主：大阪府
- 平成15年4月から定期借地制度を導入後、
工業団地の契約率が急上昇
⇒借地期間：20年まで(更新不可)

中部空港の空港島の現状



空港島総合物流ゾーン 開発計画

造成者	愛知県常滑市
規模	17.2ha
主な適用施設	空港貨物ターミナル、国際物流施設
容積率	300%
建蔽率	60%

中部空港の空港島の現状

- 土地は分譲とともにリースも可能
⇒借地期間:20年まで(更新不可)
- 総合保税地域に指定
⇒流通加工業も立地可能
⇒フォワーダーの上屋しか入居していない
- 全35区画のうち、18区画のみ契約済み。
うち、9区画が分譲、9区画がリースで契約
- 成田や関西からの物流拠点の移転はまだ顕在化していない

日本の臨空物流基地の課題①

■ 土地費用の高さ及び優遇措置の不足

原因：土地造成の方法における違い

⇒外国の場合、臨空物流基地の価格競争力を高めるため、造成の段階から税金を投入し、建設費・金利費用を抑える

	価格			
中部	124,800	3,744	不動産取得税減免、補助金、優遇措置	分譲中
仁川	—	1,000	補助金、貸付料減額、税金減免、融資	50年間 所有運営
上海・浦東	—	1,050		同上
シンガポール	—	2,100		同上

日本の臨空物流基地の課題②

■ 土地賃貸制度の限界

- ⇒現状の事業用借地権制度の下では、20年までのリースしかできず、しかも更新も不可
- ⇒企業としては大規模な投資ができない
- ⇒関西空港りんくうタウンや中部空港島にはフォワーダーの上屋しか立地していない

日本の臨空物流基地の課題③

■ 総合保税地域の不足

⇒高度化された施設で付加価値を創出する、
グローバルロジスティクス機能を行うための
条件

日本の臨空物流基地の課題④

■ 臨空物流基地の運営主体の問題

⇒ 韓国の場合、国の委託を受けて、空港会社が一括的に企画・開発・運営

※最初から空港運営戦略と臨空物流基地の開発戦略を一体化

⇒ 日本の場合、運営主体が分離され、連携が不足

目次

1. 国際航空貨物輸送市場の動向
2. グローバルロジスティクス活動の進展
3. 仁川空港の臨空物流基地整備の概要
4. 日本の臨空物流基地整備の現状及び課題
5. 今後の検討事項

研究の全体構成

国際航空貨物の現状と動向分析

国際航空貨物の流動分析

グローバル・ロジスティクスの
動向分析

国際航空貨物に関する
トランジット実態調査

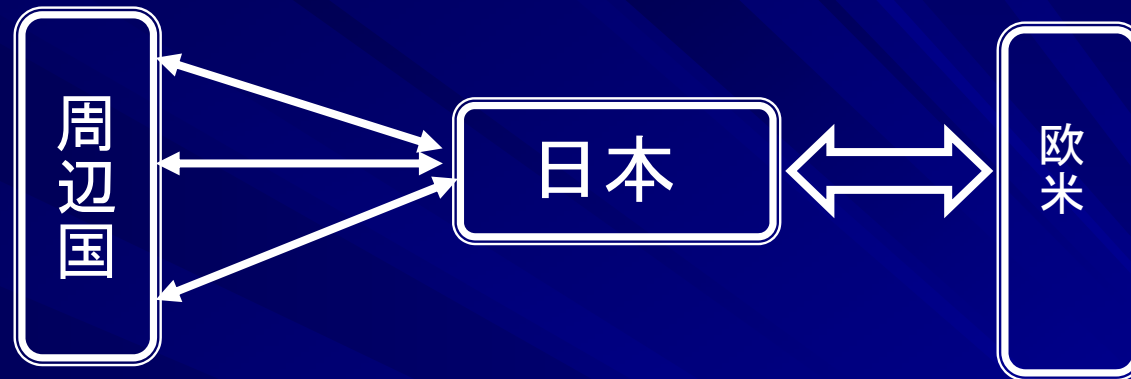
輸送経路及び空港選択の要因分析

国際航空貨物をめぐる空港間競争の実態

ロジスティクスハブとしての空港の意義

政策課題の抽出及び戦略提案

日本を經由し第3国に輸出入される国際航空貨物



成田空港におけるトランジット貨物取扱量の推移

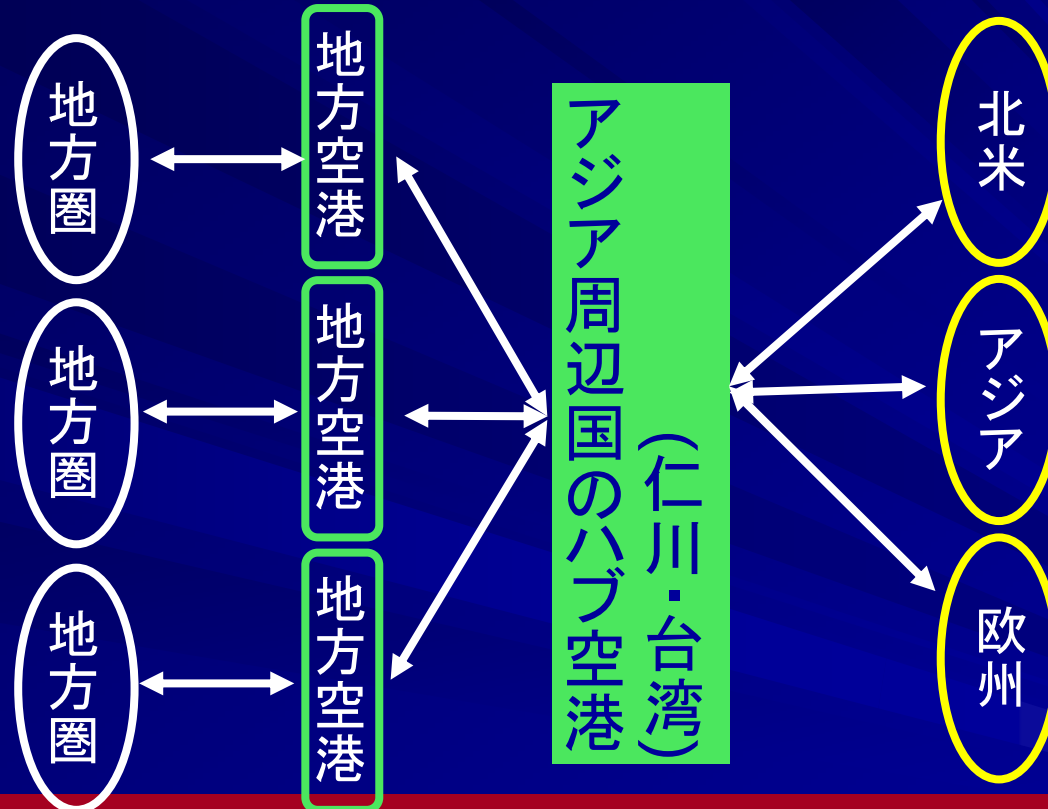
- 現状の日本の統計では仮陸揚げの総量だけ集計
- 品目別の経路や利用空港、時系列変化などが不明

平成5年 6年 7年 8年 9年 10年 11年 12年 13年 14年 15年

平成5年 6年 7年 8年 9年 10年 11年 12年 13年 14年 15年

第3国を経由し輸出入される航空貨物

航空貨物における国内フィーダー輸送と荷主の経路選択の問題



- コンテナ海運輸送と同様の問題構造
- 航空輸送の場合は、二国間協定により保護
- FTAやオープンスカイの進展に伴い、問題が顕在化

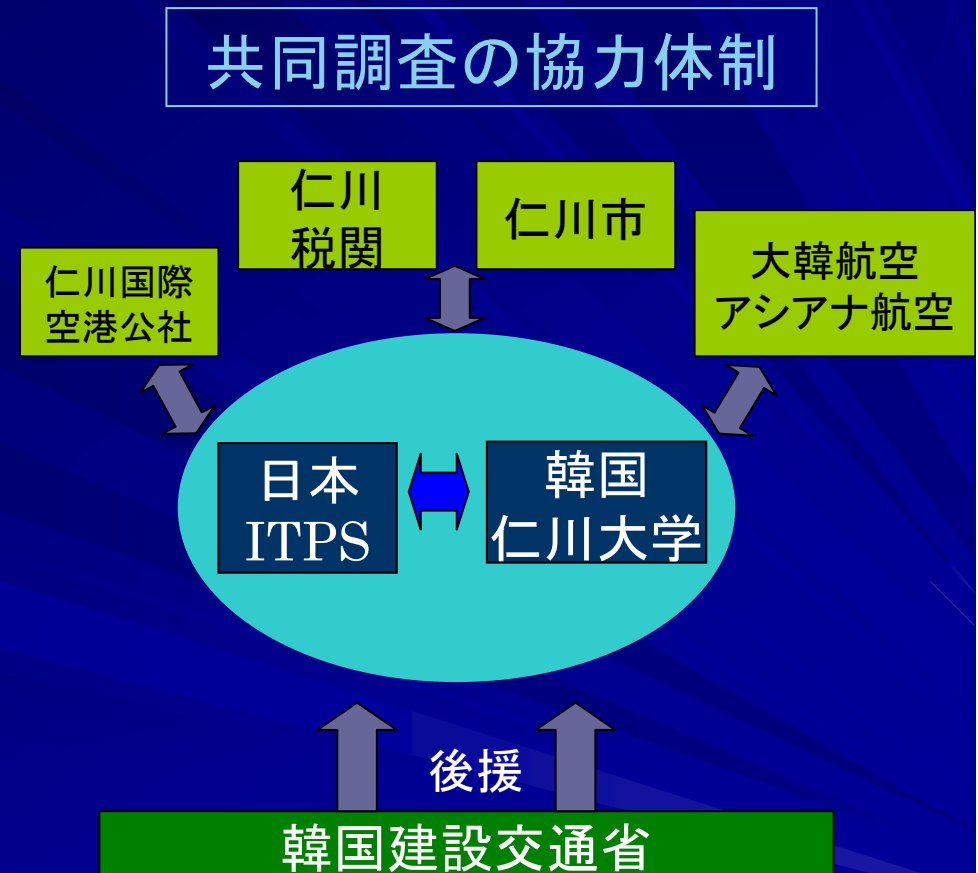
東アジア主要空港における国際トランジット貨物の実態調査

⇒今年度は仁川空港だけにおいて調査

- 東アジア地域における国際航空貨物の流動実態を把握
- 主要空港間の競争要因及び競争関係进行分析
- トランジット貨物の輸送経路及び空港選択要因分析
- 貨物ターミナルの物流効率性とサービスの品質測定

調査の方法

- 大韓航空とアジアナ航空の航空貨物管理システムから、一ヶ月分(05年10月分)のデータを収集
- 両社が保管しているHouse B/L及びMaster B/Lから追加調査
- 約30万件のデータ(KE:20万件、OZ:10万件)が獲得可能と予想



調査の内容

- 国際航空トランジット貨物流動量
- 品目調査
- 移動経路
- 発生・集中件数、地域別分布状況
- 平均保管時間、クロスドッキングの程度
- 空港内でのリードタイム

⇒ 今後補完的にフォワーダーへのアンケート調査も行う
予定

今後の発展方向

- 今年の調査の結果を踏まえ、今後の方向性を検討
- 東アジアの主要空港にまで拡大し、共通したデータベース構築
- 東アジア地域の主要空港の競争力強化及び空港間の連携体制の構築
- 各界関係者が参加する、東北アジア地域の航空貨物活性化のための組織発足も視野に

ご清聴ありがとうございました

「国際空港特区」の概要

■ 目的

- ・成田空港の国際物流拠点としての機能向上
- ・国際航空物流の更なる効率化
- ・先端的な物流機能の一大集積地の形成を促進

■ 対象地域

成田空港周辺地域及び市川市原木地区

■ 基本的な方向

- ①アジア地区における国際航空物流拠点としての地位の確保・強化
- ②新たな物流システムの確立とアジア地区の在庫センター機能の強化

■ 導入する規制の特例

税関に係る臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業

→夜間・休日の通関手数料が2分の1に軽減

→民間企業だけで保税倉庫の設置・運営が可能

