

The 11th ITPS-KOTI Joint Seminar 2014

開催日：平成26年4月17日(木)

場 所：運輸政策研究機構運輸政策研究所（東京）

1—I TPS-KOTI Joint Seminarについて

ITPS-KOTI Joint Seminarは、日本と韓国の運輸交通分野の研究等について意見交換を行い、当該分野における両国の発展を目的としたセミナーである。

セミナーは日韓が交互に幹事国となり、第11回目となる今回は東京での開催となった。

韓国側は、政府機関である韓国交通研究院 (KOTI) から金院長を含め7名の研究員が参加した。一方、当研究所から杉山武彦運輸政策研究所長を含め18名の研究員等が出席した。

セミナーは、3つのセッションに分けて

行い、各セッションで日韓双方の研究者が発表を行い、闊達な議論が展開された。

2—韓国交通研究院 (KOTI) の発表要旨

2.1 ロジスティックス企業の海外展開と韓国の公共政策

Taihyeong Lee 韓国交通研究院室長

韓国政府は、ロジスティックスの強化を目的として2001年に国家物流基本計画を策定した。その後、様々な省庁がロジスティックスに関する政策を実施した結果、物流企業の競争力が強化され、世界的な規模で物流ハブの整備が促進された。物流企業の海外展開を見ると認証

制度が制定された2006年では12カ国、23都市、34拠点で事業展開を行っていたが、2013年では37カ国、80都市、174拠点を大きく増加している。

現在、韓国政府が実施しているロジスティックスに関する政策の大きな柱は、①物流企業の強化、②アジア太平洋地域での運送事業者とロジスティックス企業の協力関係の強化、③効率的な陸上輸送を行うための法制度の整備、④競争力強化のための法制度の改善となっている。

一連のロジスティックスに関する政策展開の中で、国際競争力を有する物流企業の育成に大きく寄与したのが、2006年に制定された総合物流企業認証制度である。この制度は、総合的な物流サービスを提供する物流企業を政府が認証し支援するもので、認証に当たっての評価項目は、企業規模（資本金、資産、売上など）、多様性（内外拠点数、事業毎の売上、顧客数など）、発展可能性（海外売上・投資規模、人材育成、IT等への投資、3PL化など）となっている。

認証を受けた物流企業は、物流施設の拡充、物流の情報化・標準化または共同化、先端物流技術の開発、海外市場の開拓などに必要となる事業費の一部に対して国または地方自治体から融資を受けることができる。また、国または地方自治体が提供する物流関連施設へ優先的に入居できるなどのインセンティブが付与される。

The 11th ITPS-KOTI Joint Seminar 2014

14:00～14:10	開会挨拶
	杉山武彦 運輸政策研究機構運輸政策研究所所長
	Gyeng Chul Kim 韓国交通研究院院長
14:10～15:20	【セッション1】
	日系物流企業の海外進出に関する政策について
	坂本将吾 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
	ロジスティックス企業の海外展開と韓国の公共政策
	Taihyeong Lee 韓国交通研究院室長
15:20～16:30	【セッション2】
	日本のローコストキャリアの発展
	呉 玲玲 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
	韓国航空産業への新しいLCCの参入についての実証分析
	Jinseo Park 韓国交通研究院副研究委員
16:50～18:00	【セッション3】
	開発利益の還元と交通投資—私鉄ビジネスの普及—
	北野喜正 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員
	開発利益の還元と交通財源：都市鉄道を中心に
	Changhwan Mo 韓国交通研究院室長
18:00	閉会

2.2 韓国航空産業への新しいLCCの参入についての実証分析

Jinseo Park 韓国交通研究院副研究委員

2005年以降、韓国では、規制緩和施策や社会的ニーズに応じて、従来型のフルサービスの航空会社（以下、FSC）とは異なる新しいサービスを提供する航空会社（以下、LCC）が導入されている。韓国LCCは5社あり、国内線、国際線の両方が運航されている。

韓国の国内線需要は、2001年以降、高速鉄道（KTX）の影響で減少していたが、2005年にLCCが運航し始めてからは、国内線の需要は増加傾向にあるが、FSCは減少し、LCCが増加している。その結果、国内線に占めるLCCのシェアは48.8%（2013年）となっている。国際線需要は、2001年以降増加傾向で、FSCは需要の伸びが鈍化し、LCCの需要が大きく伸びている。その結果、2013年にはLCCのシェアは18.6%となっている。

航空産業の動向をみると韓国国内の航空機材数やパイロットが増加傾向にあり、航空市場売上は、2006年から2012年で65%増加している。LCCの航空運賃はFSCの航空運賃の平均27%安くなっている。また、各LCCがサービスに応じた多様な航空運賃を設定している。

今後のLCC施策の方向性は、コスト構造分析によるLCCの競争力向上、安全のための予算の確保、安全の標準化によるLCCの安定成長の確保、長期的な航空市場の成長のための基盤整備（競争環境の確保人材確保 等）が考えられる。

2.3 開発利益の還元と交通財源

—都市鉄道を中心に—

Changhwan Mo 韓国交通研究院室長

現在、韓国の都市鉄道では、構造的な赤字と債務を抱えている。1つは、地下鉄整備に伴う高い建設コストと低運賃による赤字と債務。もう1つは、LRT整備時

のPPT契約による最小収益保障契約の債務がある。このような問題を解決するために、新たな資金調達方法の確立が必要である。

新たな資金調達の方法として、開発利益の還元が考えられる。交通施設整備（例えば、鉄道駅周辺）では、移動の利便性が向上し、駅周辺の土地所有者や都市開発事業者は、何とせよ、土地や建物の価値を増加させることができる。これらの交通施設整備に伴う利益を資本配分の効率性の向上と所得分配の不平等の解消の点から、開発利益の還元が求められている。

開発利益還元に関する韓国の事例として、3つ紹介する。1つ目は、土地開発、都市開発、住宅再開発が開発利益を受ける場合は、道路や都市鉄道の施設整備の費用の一部を大都市圏交通施設料金として徴収する。2つ目は、土地や住宅公社などの開発時に、交通施設整備のための費用を支払う。3つ目は、PPPである。韓国におけるPPPは、最小収益保障

契約や過大な需要予測、行政による管理不足が問題となっている。これら韓国の事例をみると、ニュータウン整備の際には、大都市圏交通施設料金が適用されるが、市街化された地域で新規に交通施設を整備しても、開発利益は見込まれない。そのため、新たなPPPについて、PPPの手法や民間中心の体制への見直し、行政の責任の見直しが必要である。

開発利益還元の手法として、以下の4つの方法を提案する。

- ・税金増加分債権（TIF）：交通整備に伴い増加する税金を担保とする債権の発行
- ・特別税の徴収：交通整備に伴い直接利益を受ける地域の不動産所有者への特別税
- ・鉄道駅周辺への税：交通整備に伴い正常な増加を超えた地価の過度の上昇に手数料を課す
- ・官民パートナーシップ（PPP）：政府と民間企業が一定的に都市開発を実施

