

第2章

韓国における航空貨物と空港の現状

渡部 大輔

要約：

近年、韓国では、北東アジアにおける国際物流ハブの構築に向けた取り組みが進められており、仁川国際空港は世界第4位の貨物取扱高、大韓航空は世界第5位の貨物輸送量を誇っている。世界各地への航空貨物のネットワークの拡大は、全世界で高いシェアを誇る韓国製のIT製品などのサプライチェーンの効率化に大きく貢献していると考えられる。そこで、韓国における空港と航空会社、航空貨物の現状とともに、仁川国際空港における国際航空貨物の取扱の現状をまとめた。国内航空貨物は、ほかの交通機関との競争から減少傾向が見られ、金浦空港と済州空港が主体であることが分かった。一方、国際航空貨物は、仁川空港が主体であり、その取扱量は漸増傾向が見られ、欧米からの輸出入貨物や中国発、アメリカ向けのトランジット貨物が多く取り扱われているとともに、仁川港と連携したシー・アンド・エアー輸送といった特徴的なサービスが行われていることが分かった。

キーワード：

航空貨物、大韓民国、仁川国際空港、ハブ空港、輸出入貨物、トランジット貨物、シー・アンド・エアー輸送

はじめに

大韓民国（以下、韓国）は、我が国に隣接する朝鮮半島の南部に位置している。日韓両国は地理的、文化的な近接性もあることから、古くから双方にとって主要な貿易相手国である。近年、韓国では国家を挙げて、北東アジアにおける国際物流ハブの構築に向けた取り組みを進めており、港湾は釜山港、空港は仁川国際空港（以下、仁川空港）への集中投資が進められ、韓国の輸出入貨物の増加に対応するとともに、周辺国のトランジット貨物の取り込みが進んでいる。また、韓国経済の近年の伸びは著しく、とくに半導体や携帯電

話といった IT 製造業において韓国企業が上位を独占している。世界各地への航空ネットワークの拡大はリードタイムを大きく短縮することから、IT 製品のような時間価値の高い商品のサプライチェーンの効率化に大きく貢献していると考えられる。

これまで、韓国の航空貨物に関して、2001 年の仁川空港の開港を契機に、仁川空港の貨物施設と管理運営制度（李・許 2002, 李 2004, 日本海洋開発建設協会 2006）や韓国の航空政策（杉村・石倉 2003）、ロジスティクスハブ（Lee and Yang 2003, 金 2005）、トランジット貨物（金 2008）、シー・アンド・エア輸送（国土交通省 2009）などの調査が行われている。本章では、韓国における航空貨物の現状に着目し、最新の統計を用いて、韓国における空港と航空会社、航空貨物の現状とともに、仁川国際空港における国際航空貨物の取扱の現状を報告する。

第 1 節 韓国における空港と航空貨物

1. 韓国の空港と航空貨物の関係企業

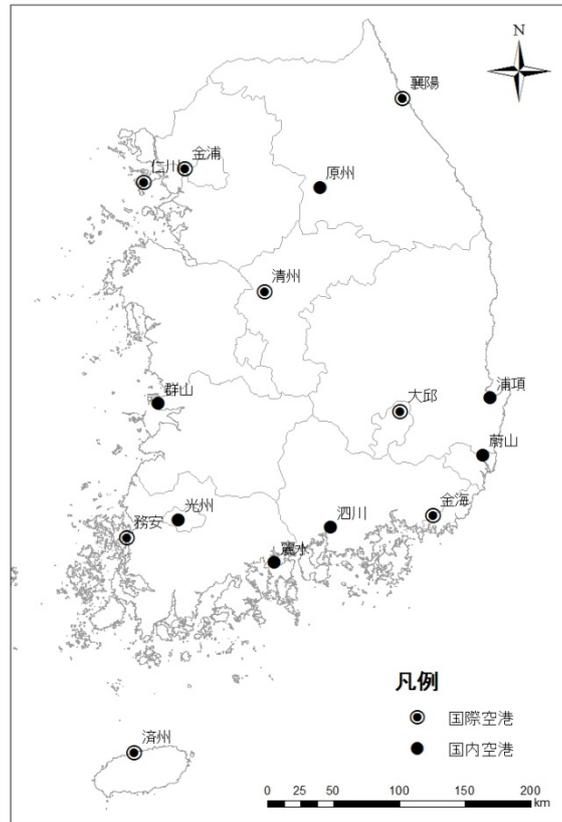
韓国国内には図 1 のように 15 カ所の空港があり、仁川空港は仁川国際空港公社、それ以外の空港は韓国空港公社が管理・運営している。ソウル首都圏には、ソウル特別市に位置する金浦空港と仁川広域市に位置する仁川空港との 2 つの空港が立地している。仁川空港には国際線が 54 カ国 195 都市（2014 年 1 月現在）、貨物便（フレーター）が 43 カ国、90 都市（2014 年 1 月現在）に就航しており、韓国内の国際航空貨物の約 98%（重量ベース）、貿易額の約 22%を取り扱う韓国のゲートウェイである（IIAC2015）。仁川空港は、ソウル中心部の西約 50km に位置し、都心部から車で約 45 分、金浦空港から車で約 30 分かかることから、都心部へのアクセスが大きな課題となっている。一方の金浦空港に、主に国内線とともに、近距離主体の国際線が日本、中国、台湾の 3 カ国 6 都市（2014 年 1 月現在）に就航しているものの、貨物便（フレーター）は就航していない。また、金浦空港では国際線と国内線を接続する貨物はほとんど見られない（渡部 2015b）。

各空港の貨物関係施設は、表 1 のようになっており、仁川空港と金浦空港、金海空港、済州空港の施設規模が大きいことが分かる。とくに、仁川空港には、複数本の滑走路や大規模な貨物ターミナルなど集中的に整備されていることが分かる。2014 年における各空港の貨物取扱量（純貨物、郵便物を対象とした出発、到着の合計）は、表 2 のようになっている。国際線では仁川空港が 98%を占めており、一極集中が著しいことが分かる。一方、国内線では金浦空港と済州空港の 2 空港の合計で 8 割以上を占めていることから、ソウル・済州島間の需要が大勢を占めていることが分かる。

一方、航空会社については、従来型のフルサービスキャリア（FSC: Full Service Carrier）である大韓航空（1962 年設立、1969 年民営化）、アジアナ航空（1988 年設立）とともに、

2000 年代後半になると、格安航空会社 (LCC : Low Cost Carrier) が数多く設立されている。2014 年における各航空会社の貨物取扱量 (純貨物, 手荷物, 郵便物) は, 表 3 のよ

図 1 韓国における空港の分布



(出所) 한국항공공사 마케팅실 (2015) より筆者作成。

表 1 空港別貨物関係施設

空港名	滑走路本数	滑走路構成 (長さ×幅、単位:m)		貨物ターミナル面積 (単位:平米)		貨物ターミナル処理能力 (単位:万トン/年)	
		国内	国際	国内	国際	国内	国際
仁川	3	3750×60 3750×60	4000×60	-	258,000	-	389.0
金浦	2	3600×45	3200×60	30,363	96,018	60.7	82.6
金海	2	2743×46	3200×60	9,685	18,339	19.4	15.8
濟州	2	3180×45	1910×45	15,652	1,922	31.3	1.7
大邱	2	2755×45	2743×45	844	-	1.8	-
光州	2	2835×45	2835×45	2,798	-	5.6	-
務安	1	2800×45	-	2,050	1,062	4.1	0.9
清州	2	2744×60	2744×45	1,620	637	3.3	0.5
麗水	1	2100×45	-	544	-	1.1	-
蔚山	1	2000×45	-	-	-	-	-
泗川	2	2743×45 2743×45	-	135	-	0.3	-
浦項	1	2133×45	-	-	-	-	-
群山	2	2743×45 2454×23	-	-	-	-	-
原州	2	2743×45	-	-	-	-	-
襄陽	1	2500×45	-	-	-	-	-

(出所) 한국항공공사 마케팅실 (2015) より筆者作成。

表 2 空港別貨物取扱量（2014 年）

空港名	国内線		国際線	
	重量(トン)	割合	重量(トン)	割合
仁川	157	0.1%	2,557,524	98.3%
金浦	104,793	35.6%	33,308	1.3%
金海	27,306	9.3%	10,431	0.4%
済州	138,075	46.9%	284	0.0%
大邱	7,904	2.7%	4	0.0%
光州	8,944	3.0%		0.0%
務安	0	0.0%	3	0.0%
清州	6,186	2.1%	95	0.0%
麗水	454	0.2%		0.0%
蔚山	309	0.1%		0.0%
泗川	81	0.0%	0	0.0%
浦項	29	0.0%		0.0%
群山	197	0.1%		0.0%
原州	34	0.0%		0.0%
襄陽	0	0.0%	6	0.0%

（出所）한국항공공사（2015）並びに 한국항공공사 마케팅실（2015）より筆者作成。

表 3 航空会社別貨物取扱量（2014 年）

分類	会社名	国内線		国際線	
		重量(トン)	割合	重量(トン)	割合
FSC	大韓航空	135,926	48.0%	1,483,066	43.5%
	アジアナ航空	70,003	24.7%	810,277	23.8%
LCC	エア釜山	21,620	7.6%	13,231	0.4%
	エア仁川	3	0.0%	5,125	0.2%
	イースター航空	9,583	3.4%	12,013	0.4%
	済州航空	17,679	6.2%	29,795	0.9%
	ジンエア	17,242	6.1%	14,742	0.4%
	ティーウェイ航空	11,064	3.9%	7,113	0.2%
外国航空会社		0	0.0%	1,035,360	30.4%

（出所）국토교통부（2015）より筆者作成。

うになっている。これより、韓国籍の FSC である大韓航空とアジアナ航空が、国内線、国際線ともに大きなシェアを占めていることが分かる。なかには、エア仁川（2012 年設立）のように、東アジアを中心に国際貨物に特化して小型プレーター（B737-400F 型）で運航している特徴的な会社も見られる（海事プレス社 2013）。

フォワーダーの航空貨物の取扱高（2014 年 1～10 月の輸出貨物の合計）について、表 4 のようにまとめられる（로지콤 2015）。上位には、LG（パントス）やサムスンなど大手グループの系列会社が見られるものの、上位 10 位までのシェアを合わせても約 4 割程度しか

なく、中小企業が主体であることが分かる。フォワーダー業界の問題点としては、こうした企業規模の零細企業の乱立とそれに伴う専門的人材の不足、国内・海外ネットワークの不備、EDI システム導入の不備とともに、関税法による通関業への参入規制が挙げられる（李 2004）。

韓国における航空行政は、国土交通部（2013 年までは国土海洋部）が担当しており、航空貨物に関する取り組みは以下の通りに挙げられる（이현수 2014）。「第 1 次航空政策基本計画」（2009 年）において、航空輸送、空港整備、航空安全など航空分野を対象として、航空環境の変化を予測し、これに対応するための航空政策ビジョンと推進戦略を提示しており、その中で、航空物流に関する中長期発展戦略を確立するため方策が提案されている。そして、「第 4 次空港開発中長期総合計画」（2011 年）においては、航空輸送環境の変化と展望、航空需要予測、空港開発の政策構想、圏域別の空港開発計画、投資計画および財源調達方案などを含む計画が提示されている。その中で、空港の階層構造として、中枢空港に仁川空港、地域中心空港として、金浦、清州、務安、金海、済州の各空港が指定されている。そして、将来的な国際航空貨物取扱量の推計値（中位）は、2015 年に 461 万トン、2025 年に 765 万トンと予測されている。

表 4 主要フォワーダー別輸出航空貨物取扱高（2014 年 1～10 月）

順位	企業名	総重量 (トン)	総運賃 (億ウォン)	市場シェア (重量ベース)
1	Pantos Logistics	36,606	1,907	7.90%
2	Samsung Electronics Logitech	26,882	1,236	5.80%
3	KCTC International	25,056	1,161	5.41%
4	CJ Korea Express	19,747	691	4.26%
5	DHL Global Forwarding Korea	13,714	696	2.96%
6	Shenker Korea	13,565	581	2.93%
7	Panalpina Korea	12,579	702	2.71%
8	Uscom Logistics	11,516	568	2.49%
9	Expeditors Korea	10,978	468	2.37%
10	Eunsan Shipping & Aircargo	8,622	307	1.86%

（出所）로지콤（2015）より筆者作成。

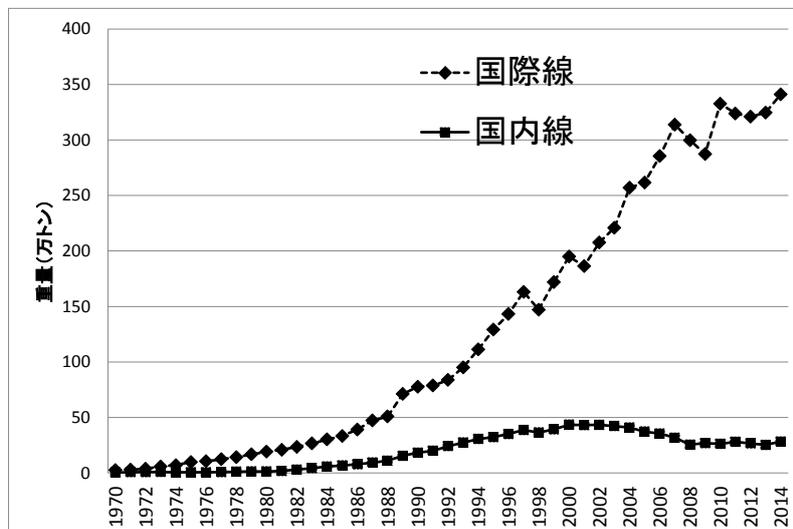
第 2 節 国内・国際航空貨物の取扱量の推移

韓国における航空貨物の取扱量（純貨物、手荷物、郵便物）の推移は、図 2 のように示される。国際線は増加傾向が見られ、とくに 1990 年代から急激な伸びが見られる。その後、アジア通貨危機（1997 年）、米国同時多発テロ（2001 年）、重症急性呼吸器症候群（SARS）の流行（2003 年）、リーマン・ショック（2008 年）などを契機とした世界経済の低迷や航空需要の減少に伴い、一時的な減少が見られるものの、一貫して増加傾向が見られる。また、韓国における IT 製造業は 2000 年代から急成長し、韓国企業の世界シェアでは半導体

73%、テレビ 43%、携帯電話 40%を占めている。こうしたことによって携帯電話や半導体といった高付加価値商品の輸出、電子部品や半導体材料などの輸入が増加した (IIAC2015)。一方、2000 年代後半になると、韓国企業における携帯電話の海外生産比率は 45.3% (2008 年) から 80% (2013 年) へと大幅に増加したように、東南アジアを中心とした海外生産の展開に伴う部品の輸出の増加した (Lee 2014)。

一方、国内線は 2000 年代までは増加傾向が見られたが、その後は一転して減少傾向が見られる。この理由として、全国的な高速道路の整備や 2004 年の韓国高速鉄道 (KTX : Korea Train Express) の開通などの陸上交通ネットワークの整備により、国内線の航空路線の大幅な縮小に伴う航空貨物輸送も減少したことが挙げられる。その一方、2000 年代後半になると、先述した LCC により済州島を中心とした路線網拡大が見られ、航空貨物の取扱の減少にも歯止めがかかっている。また、2014 年 6 月に仁川国際空港への KTX (旅客列車) の乗り入れ開始に伴い、2020 年より KTX により貨物輸送を行なう「Cargo KTX」のサービスを開始する予定が発表されている。これにより、半導体や携帯電話、医薬品などの製造業が集積する亀尾や大邱などの内陸都市と仁川国際空港とを最高時速 300km/h、約 140 分で結ぶことが可能となる (IIAC 2015)。

図 2 韓国における航空貨物取扱量



(出所) 통계청 (2015) より筆者作成。

第3節 仁川空港における国際航空貨物の現状

1. 航空貨物の施設

仁川空港は、仁川市沖合にある永宗島と龍遊島との間の浅瀬を埋め立てて建設された海上

空港であり、1992年11月に着工され、2001年3月に開港した。第1期工事では、第1、第2滑走路と旅客ターミナル、貨物ターミナルが整備された。2008年6月に完了した第2期工事では、第3滑走路、コンコースが整備された。そして、現在、2017年の完成を目指して進められている第3期工事では、第2旅客ターミナル地区(3.5 km²)、エクスプレス貨物を中心とした第2貨物ターミナル地区(1.1km²)などの整備が行なわれており、貨物の年間取扱容量は580万トンへの増強される予定である(IIAC2015)。

ハブ空港としての成長を持続させるために、貨物の誘致に向けたインセンティブを設けている。新規の就航航空会社や就航都市、増便、深夜便の就航に対して、最大3年間の着陸料やオフィス賃貸料の減免が図られている。また、近年の航空貨物市場の低迷に対応し、期間限定で、貨物便の着陸料10%減免、フォワーダー向けにFTZ賃貸料10%減免ともに、フォワーダー向けに貨物の取扱量(輸出入貨物、トランジット貨物別)に応じた補助金を設けている(IIAC2015)。

物流関連施設としては、貨物ターミナル地区と空港物流団地(Airport LogsPark)から構成されており、自由貿易地域(FTZ: Free Trade Zone)に指定されている。FTZのメリットとしては、施設や原材料に対して関税や付加価値税の免除、投資金額に応じた賃貸料の減免、法人税、所得税、地方税の5~15年間に渡る免除などの優遇措置が取られている。さらに、自由貿易協定(FTA: Free Trade Agreement)を活用した特惠関税によるコスト削減効果も期待されている(李・林2013)。

貨物ターミナルは、表5のようにまとめられる。施設は全てPFI(Private Finance Initiative)により、民間事業者が整備していることが特徴である。なかでも大韓航空の第一ターミナルがもっとも大きな規模を誇っており、冷蔵庫、冷凍庫、定温庫、湿度管理倉庫、高価値商品用倉庫など様々な貨物に対応した設備を備えている。また、トランジット貨物の自動搬送装置(ETV: Elevated Transfer Vehicle)、輸出貨物の自動搬送装置(TV: Transfer Vehicle)とともに、輸入貨物の自動倉庫(ASRS: Automatic Storage and Retrieval Vehicle)が整備されるなど自動化、省力化が進められた最新鋭の貨物ターミナルである(渡部2015c)。

表5 仁川空港における貨物施設

分類		面積 (平米)	処理能力 (万トン/年)	整備方法	無償使用期間
大韓航空	ターミナル1	54,900	120	BTO	20年間(2023/3)
アジアナ航空		50,400	110	BTO	20年間(2023/3)
外国航空会社	外国会社ターミナル	50,400	52	BTO	12年間(2014/6)
	大韓航空ターミナル2	27,300	26	BTO	19年間(2026/7)
危険物倉庫		2,181	3	BTO	12年間(2013/8)
東貨物ターミナル	国際EMS	29,724	35	BOO	-
	米陸軍郵便	1,516	2	BOO	-
北外国航空会社	DHL	9,454	22	BOT	20年間(2026/4)
	AACT	11,250	19	BOT	20年間(2028/3)

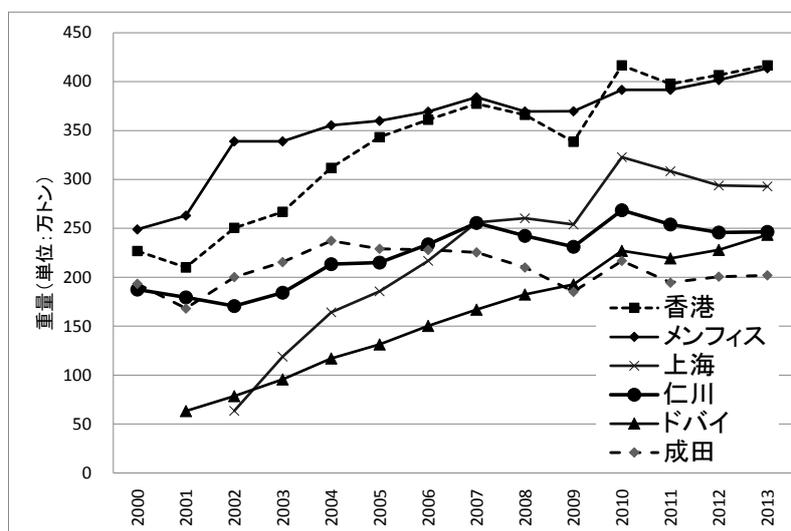
(出所) IIAC (2015) より筆者作成。

空港物流団地も PFI によりすべて BOT 方式で整備されており、物流企業を主体とした第 1 期地区、製造業を主体とした第 2 期地区で構成されている。第 1 期地区には 2006 年 1 月より供用が開始され、現段階で 20 社の施設が立地しており、総面積 467,786 m²、入居率は 84.04%（2014 年 6 月現在）となっている。一方、第 2 期地区は 2012 年 2 月より供用が開始され、総面積 369,837 m²、入居率は 27.1%（2014 年 6 月現在）となっている。しかし、第 2 期地区の入居が低水準である理由として、FTZ は土地を賃貸のみに制限しており、工場の土地を購入する志向が高い製造業からは敬遠されてしまうことが原因に挙げられている（渡部 2015c）。

2. 航空貨物の取扱

主要空港における航空貨物取扱量（重量ベース、国際線・国内線の合計）について、2013 年における上位 5 空港と第 10 位の成田空港の取扱量は、図 3 のように示される。なお、仁川空港の開港（2001 年 3 月）以前のデータについては、2000 年は金浦空港のみ、2001 年は金浦空港と仁川空港の合計としている。上海空港やドバイ空港などの新興国の大きな追い上げが見られるものの、2006 年には成田空港を追い越し、2008 年以降は世界第 4 位の座を維持している。

図 3 世界主要空港の航空貨物取扱量

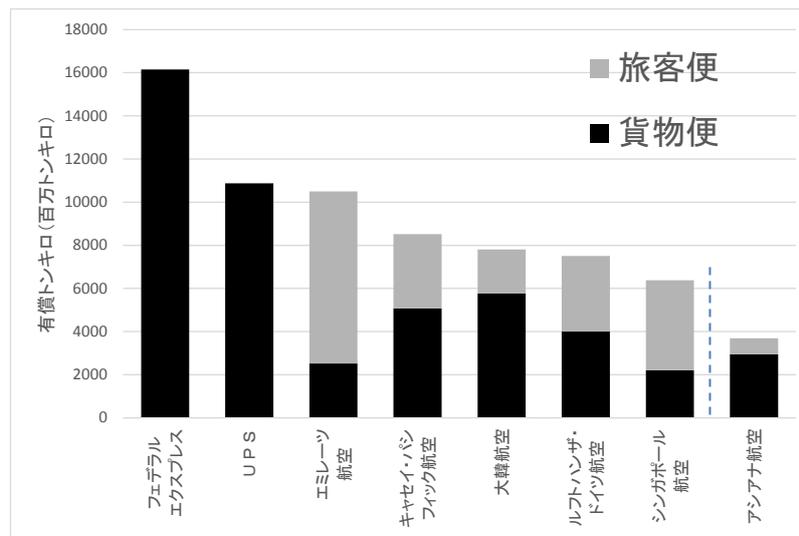


（出所）ACI（2015）より筆者作成。

主要航空会社における航空貨物輸送量（トンキロベース、国際線・国内線の合計）について、2013 年における上位 7 社とアジアナ航空の輸送量は図 4 のように示される。上位に挙げられている航空会社の多くは、図 3 のにおける主要空港をハブとして運航しており、仁川

空港をハブとして運航している大韓航空は、航空会社別では世界第 5 位を誇っている。また、貨物便（フレーター）による輸送の割合は、大韓航空が 74%，アジアナ航空が 79%と、エクスプレス各社を除いたほかの航空会社に比べても非常に高いことが分かる。このことから、空港における航空貨物の取扱量は、その空港をハブ空港として利用する航空会社の輸送量に大きく影響を受けていることが分かる。

図 4 世界主要航空会社の航空貨物輸送量

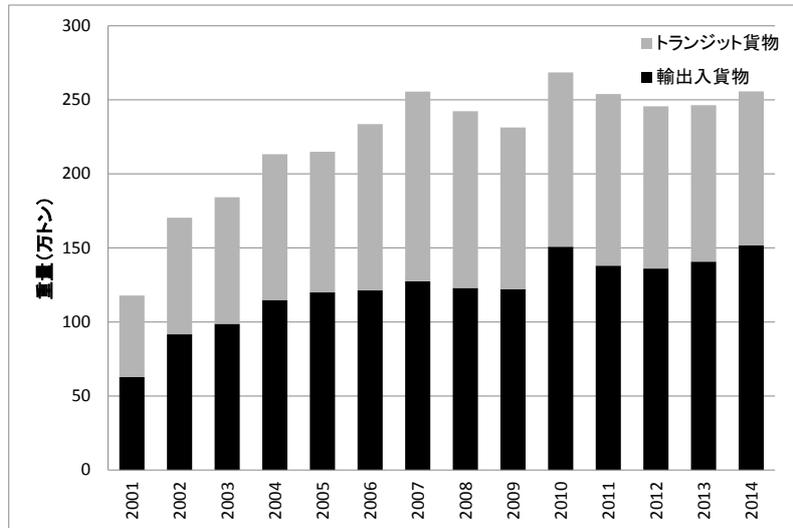


(出所) 日本航空協会 (2014) より筆者作成。

仁川空港における韓国内で発生・集中する輸出入貨物と他空港への積替を伴うトランジット貨物の取扱量は、図 5 のようになる。トランジット貨物については、黄海を挟んで隣接する中国の存在が大きく、2006 年の韓中航空自由化 (花岡 2010) により中国発着のトランジット貨物の取扱量が急増し、2007 年にはトランジット貨物の割合が 50%に達したものの、その後、2011 年の米中航空自由化 (海事プレス社 2010) や中国・ヨーロッパ間の直行便の増加などの影響により、2014 年には 44%程度まで減少している。

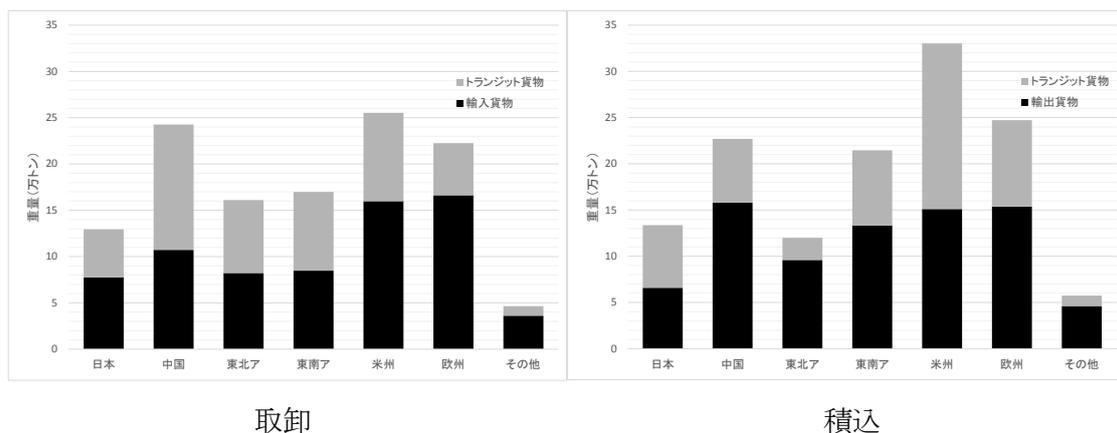
方面別に貨物取扱量 (2014 年) を見てみるとは、図 6 のようになる。取卸については、アメリカ及びヨーロッパからの輸入貨物とともに、中国からのトランジット貨物が多いことが分かる。一方、積込については、中国、アメリカ、ヨーロッパへの輸出貨物とともに、アメリカへのトランジット貨物が多いことが分かる。日本は、取卸と積込がほぼ同程度の取扱であるものの、積込において日本向けトランジット貨物が多いことがわかる。

図 5 仁川空港における航空貨物取扱量の推移



(出所) 인천국제공항공 (2015) より筆者作成。

図 6 仁川空港における方面別取卸・積込貨物取扱量 (2014 年)



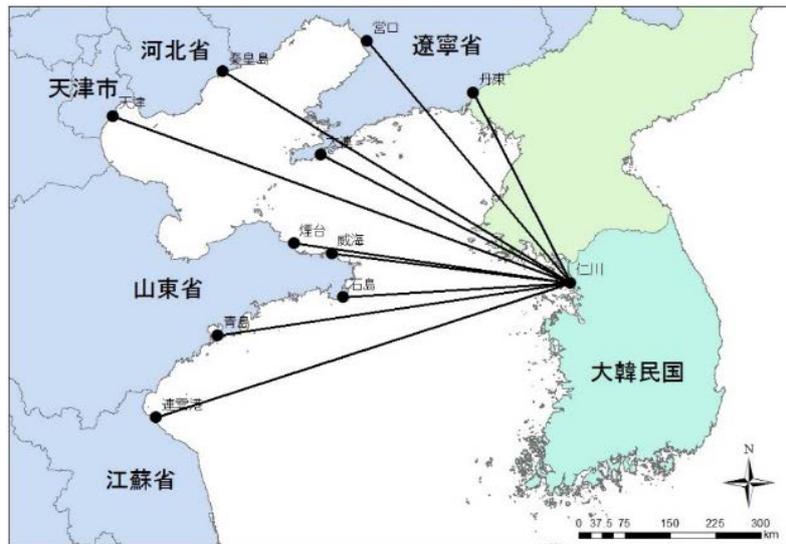
(出所) 인천국제공항공 (2015) より筆者作成。

3. シー・アンド・エア貨物

黄海に面した仁川は、中国における渤海・黄海の沿岸都市とは対岸にあり、海を隔てて地理的接近性が非常に高い。そのため、仁川港からは図 7 のように、環渤海地区港湾群 (小島 2013) を中心に天津、青島、煙台、威海などの中国港湾と国際フェリー航路が開設されており、青島とは 17 時間で結ばれているなど速達性も優れている。さらに仁川港と仁川空港とは、仁川大橋により約 20 分で結ばれており、韓国での陸上輸送においても利便性が非常に高い。一方、天津、青島などの地方空港からは北米やヨーロッパへの直行便が少ない上、北京や上海などの主要空港へトラックによる空港間移送サービスである RFS (Road Feeder Service) を利用すると運賃も高く輸送時間も多くなる。また、仁川空港を利用す

ることで、貨物便の充実したネットワークを利用することで、多様な目的地や種類の貨物に対応することが可能である。そこで、山東省に立地する電子機器関係の荷主を中心に、運賃の低廉な海上輸送と高速な航空輸送のメリットを組み合わせた複合一貫輸送であるシー・アンド・エア輸送を活用した RFS が利用されている。

図 7 仁川港における国際フェリー航路網

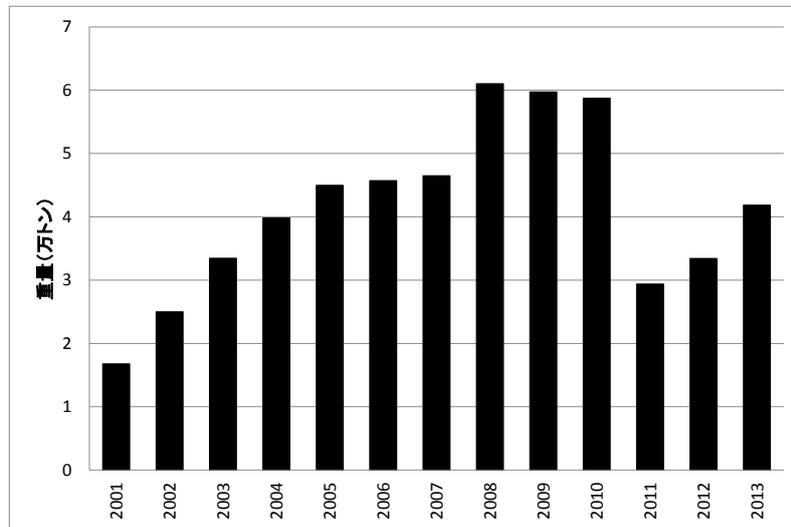


(出所) 渡部 (2015a) より筆者作成。

シー・アンド・エア貨物の取扱量は、図 8 のように示され、全体の取扱量に対する比率は 2%未満 (2013 年) と微量ではあるものの、開港当初より順調に取扱量を増やしてきた。その後、中国内空港発着の北米・ヨーロッパ直行便の増加などの影響により、2011 年に著しく減少したものの、シー・アンド・エアの運賃の安さから再び増加しているとともに、東南アジアからの貨物が新たな市場として成長している (Lee (2014))。

韓中間のトラックを用いた移動形態としては、コンテナを利用した LoLo 方式、出発地で貨物を積載したトラックをフェリーで輸送する RFS 方式、港湾で貨物を船舶専用シャーシへ積み替える RoRo 方式、両国間を共通化されたシャーシをフェリーで輸送する相互走行方式が挙げられている (渡部 2015a)。RFS 方式においては、中国発、仁川空港経由のトランジット貨物を載せた中国籍トラックの韓国国内輸送が 2007 年 7 月に部分的に認められた (日通総合研究所 2008)。また、相互走行方式においては、青島及び威海と仁川間の 2 航路を対象としてトレーラ・シャーシ共通化が 2010 年より進められている (藤原・江本 2013)。しかし、これらの方式の普及を阻害する要因として、トラックやシャーシなどの車両に関しては、中国が道路交通に関する国際条約に加入していないことに加え、自動車保険や自動車安全基準、排気ガス排出基準などにおいて両国間の適合が必要とともに、運転手に関しては、運転免許証の相互認証や不法滞在への対策などの問題点が挙げられている (渡部 2015a)。

図 8 仁川空港におけるシー・アンド・エアー貨物取扱量



(出所) Lee (2014), IIAC (2015) より筆者作成。

まとめ

本章では、韓国における航空貨物の現状に着目し、最新の統計を用いて、韓国における空港と航空会社、航空貨物の現状とともに、仁川国際空港における国際航空貨物の取扱の現状を報告した。

韓国における航空貨物の取扱は、国際線は仁川空港、国内線は金浦空港と済州空港が主体であり、国際線は増加傾向にあるものの、国内線はほかの交通機関との競争から減少傾向が見られる。航空会社は大韓航空とアジアナ航空の寡占状態にあるものの、フォワーダーは中小企業を中心である。仁川空港は世界第4位の貨物取扱高、大韓航空が世界第5位の貨物輸送量を誇っており、貨物便を主体としていることが特徴である。仁川空港の貨物取扱量は漸増傾向が見られ、トランジット貨物が約半分と高い割合を占める。方面別には、アメリカ及びヨーロッパからの輸入貨物、中国、アメリカ、ヨーロッパへの輸出貨物とともに、中国発、アメリカ向のトランジット貨物が多く取り扱われている。さらに、トランジットの一形態である仁川港と連携したシー・アンド・エアー輸送の取扱量は、中国発着の北米・ヨーロッパ直行便の増加の影響を受けながらも、近年は増加傾向にある。

以上のように、仁川空港を中心として、北東アジアにおける国際物流ハブの構築に向けた取り組みが着実に成果を挙げていることが明らかになった。

[参考文献]

<日本語文献>

- 金兌奎 2005.「国際拠点空港における臨空物流基地の展開に関する研究」『交通学研究』2005 年研究年報, 101-110.
- 2008.「アジア地域の主要空港における国際航空貨物の流動実態に関する研究」『運輸政策研究』10(4), 94-99.
- 海事プレス社 2010.『日刊 CARGO』「臨時増刊号躍動する中国国内物流」1月29日.
- 2013.『日刊 CARGO』「韓国物流ハブ特集」12月19日.
- 国土交通省 2009.「シー・アンド・エア輸送の推進に関する調査・検討業務報告書」
- 小島末夫 2013.「中国北部主要港の発展過程と競合状況」池上寛編『アジアにおける海上輸送と中韓台の港湾』日本貿易振興機構アジア経済研究所 81-112.
- 産業経営動向調査報告書, 28, 日本大学経済学部産業経営研究所.
- 杉村佳寿 石倉智樹 2003.「韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力についての二、三の分析——日韓の空港・エアラインの経営比較と航空協定の変遷を踏まえて——」『国土技術政策総合研究所資料』128.
- 日通総合研究所 2008.『実務担当者のための最新中国物流』大成出版社.
- 日本海洋開発建設協会 2008『平成17年度韓国港湾空港調査報告書』
- 日本航空協会 2014.『航空統計要覧 2014年版』日本航空協会.
- 花岡伸也 2010.「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』70(6), 40-48.
- 藤原利久 江本伸哉 2013.『シームレス物流が切り開く東アジア新時代——九州・山口の成長戦略——』西日本新聞社.
- 李美永・許勲 2002.「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, 153-162.
- 李貞和 2004.「仁川国際空港の現状と展望——国際航空貨物を中心として——」小林晃ほか編『我国における航空貨物運送の実態調査——よりよい航空貨物運送の実現のために——』
- 李志明・林勲 2013.「FTA と FTZ を利用したグローバルロジスティクスモデルに関する研究——仁川国際空港の例」『日本物流学会誌』21, 239-246.
- 渡部大輔 2015a.「2015年1月7日, 仁川港湾公社にて行なった筆者による物流産業育成チームへのインタビュー」.
- 2015b.「2015年1月7日, 韓国空港公社にて行なった筆者による国際協力チームへのインタビュー」.
- 2015c.「2015年1月8日, 仁川国際空港公社にて行なった筆者による貨物マーケティングチームへのインタビュー」.

<英語文献>

Airports Council International 2015. “Annual Traffic Data: Cargo Volume”

<http://www.aci.aero/Data-Centre/Annual-Traffic-Data/Cargo/> (2015.1アクセス)

Incheon International Airport Corporation 2015. “A World-Class Logistics Hub”, Presentation slides, 8 January 2015.

Lee, Hunsoo and Yang, Han-Mo 2003.”Strategies for a global logistics and economic hub: Incheon International Airport”, *Journal of Air Transport Management*, 9, 113-121.

Lee, Ho-Jin 2014. “Growth and Future Challenges of Incheon Int'l Airport Cargo”, Presentation slides at 2014 TIACA ACF& Expositon.

<韓国語文献>

이헌수 2014. 「항공물류동향과 전망」 『물류동향과 전망』 부산발전연구원. (李憲樹 2014 「航空物流の動向と展望」 『物流の動向と展望』釜山發展研究院)

국토교통부 2015. 『항공시장동향』 31, 한국항공진흥협 (国土交通部 『航空市場動向』 31, 韓国航空振興協會.)

로지콤 2015. 『Cargo News』 「2014 년 1~10 월 업체별 수출 항공화물 취급 실적」 1月1日, (로지콤 『カーゴニュース』 「2014 年 1~10 月 業者別輸出航空貨物取扱実績」) .

인천국제공항공사 2015. “항공통계” (仁川國際空港公社”航空統計”)

http://www.airport.kr/iac/pds/sta/Sta_08.iia?bag=FRG+%2B+MAL (2015.1 액세스)

한국공항공사 2015.” “항공통계” (韓国空港公社”航空統計”)

<http://www.airport.co.kr/user/www/396/stats/airportStats/jsp/LayOutPage.do> (2015.1 액세스)

한국공항공사 마케팅실 2015.” 김포공항 및 KAC 공항/화물현황 자료”, 2015/1/8.

(韓国空港公社マーケティング室 金浦空港並びに KAC 空港/貨物現狀資料)

국토교통부 2015. 『항공시장동향』 31, 한국항공진흥협 (国土交通部 『航空市場動向』 31, 韓国航空振興協會.)

통계청 2015. “e-나라지표, 항공 화물 수송(국내,국제)” (韓國統計庁 e-國家指標 “航空貨物輸送 (国内, 國際) ”)

<http://index.go.kr/potal/main/PotalMain.do> (2015.1 액세스)