

2006年韓国運輸事情調査

1. 行政機構

(1) 行政機構全体の外観

- 大韓民国は民主共和制の国であり、大統領は直接選挙で選出される。大統領の任期は5年（再選禁止）である。
- 現在は、第16代盧武鉉（ノ・ムヒョン）大統領であり、2003年2月25日に就任している。
- 大統領を直接補佐する機関は「青瓦台（せいがだい）」である。青瓦台には秘書室と警護室が置かれ、秘書室には政策室長、安保室長が置かれている。
- その他の大統領直属の機関として、監査院、国家情報院（旧中央情報部（KCIA））とともに、中央人事委員会をはじめとした23の委員会や諮問会議が置かれている。
- 大統領は、国会の同意を得て、国務総理を任命する。国務総理は、大統領を補佐し、行政に関して行政各部（日本の「省」に相当）を統括する役割を担う。
- 国務総理の直属機関として、国務調整室、国務総理秘書室、企画予算処、法制処、国政弘報処、国家報勳処、公正取引委員会、金融監督委員会、非常企画委員会、青少年委員会が置かれている。
- 行政各部としては、以下の18部が置かれている。また、部の下に置かれる庁の長には、次官級が充てられる。

- ・ 財政経済部
 - （ 国税庁
 - （ 関税庁
 - （ 調達庁
 - （ 通計庁
- ・ 科学技術部— 気象庁
- ・ 統一部
- ・ 外交通商部
- ・ 法務部 — 検察庁
- ・ 国防部
 - （ 兵務庁
 - （ 防衛事業庁
- ・ 行政自治部
 - （ 警察庁
 - （ 消防防災庁
- ・ 文化観光部— 文化財庁
- ・ 農林部
 - （ 農村振興庁
 - （ 山林庁
- ・ 産業資源部
 - （ 中小企業庁
 - （ 特許庁

- ・ 情報通信部
- ・ 保健福祉部—食品医薬品安全庁
- ・ 環境部
- ・ 労働部
- ・ 女性家族部
- ・ 建設交通部—行政中心複合都市建設庁
- ・ 海洋水産部—海洋警察庁

(2) 運輸関係行政機関

① 担当省庁名、所管事項

旧運輸省の所管事項を所管する行政機関は以下の5部であり、それぞれの部の所管事項の概要は以下の通り。

○ 建設交通部

- ・ 国土総合開発計画の樹立・調整、国土及び水資源の保全・利用・開発及び改造、都市・道路及び住宅の建設、海岸・河川及び干拓、陸運・鉄道・航空に関する事務

○ 海洋水産部

- ・ 水産・海運・港湾・海洋環境保全、海洋調査、海洋資源開発、海洋科学技術研究・開発及び海難審判に関する事務
- ・ 海洋警察庁—海洋における警察、汚染防除に関する事務

○ 文化観光部

- ・ 文化・芸術・体育・青少年及び観光に関する事務

○ 産業資源部

- ・ 商業・工業・動力及び地下資源に関する事務（造船含む）

○ 科学技術部

- ・ 科学技術振興総合基本政策の樹立、企画の総合調整等の事務
- ・ 気象庁

② 運輸関係の部局及び担当者氏名（2007年3月現在）

（注）室長・本部長は次官補・局長クラス、企画官、協力官等は局長・審議官クラス、チーム長、担当官は課長クラスである

○ 文化観光部

長官：キム・ミョンゴン

次官：パク・ヤンウ

次官補：イ・ボギョン

観光局長：キム・チャン

観光政策チーム長：ナ・ジョンミン

観光資源チーム長：パク・ミョンスン

観光産業チーム長：ヤン・ホンソク

国際観光チーム長：キム・テフン

○産業資源部（造船関連のみ）

長官：キム・ヨンジュ

第1次官：オ・ヨンホ

基幹製造産業本部長：キム・ヨンハク

自動車造船チーム：キム・ヨンネ

○海洋水産部

長官：キム・ソンジン

次官：イ・ウン

政策広報管理室長：イ・ジェギョン

海洋政策局長：チェ・ジャンヒョン

海洋政策課長：パク・グワンヨル

海洋開発課長：クオン・ソクチャン

海洋環境課長：ハン・ギジュン

海洋保全課長：ユ・ジョンソク

沿岸計画課長：シン・ヨンチョル

海洋環境発展チーム長：イ・ビョンジュ

海運物流本部長：イ・インス

海運政策チーム長：チョン・ホン

沿岸海運チーム長：チ・ヒジン

沿岸海運チーム長：キム・ユチョル

船員労政チーム長：チュ・ギョピル

港湾運営チーム長：チョン・ジェウ

国際企画官（本部長の傘下）：現在空席

物流企画チーム長：パク・キョンチョル

物流制度チーム長：チョ・スンファン

物流協力チーム長：ホン・ジョンウク

港湾局長：ユン・ビョング

港湾政策課長：パク・スンギ

港湾建設課長：現在空席

港湾開発課長：キム・ヨンボク

民資計画課長：ソン・サンゲン

技術安全課長：パク・ユンスン

港湾政策課長：ヨン・ヨンジン

安全管理官（局長級）：チョン・ビョンジョ

安全政策担当官（課長級）：チョン・ヒョンテク

海事技術担当官：パク・ヨンソン

海洋防災担当官：リュ・ヨンハ

航路表示担当官：キム・ギュジン
I M O 評価対応チーム長：イ・ヨン

○建設交通部

長官：イ・ヨンソプ

次官：イ・チュニ

政策広報管理室長：イ・ジェヨン

情報化国際協力官：チャン・マンソク

国際協力チーム長：ク・ホンサン

物流革新本部長（運輸ハイレベル協議主席代表）：カン・ヨンイル

総合交通企画チーム長：ク・ボンファン

物流政策チーム長：パク・ジョンフム

物流施設情報チーム長：コ・チルジン

物流産業チーム長：ク・ジャミヨン

高速鉄道チーム長：イ・ジョングク

鉄道企画官：チョン・ドンモ

鉄道政策チーム長：キム・ハニヨン

鉄道運営チーム長：イム・ジュビン

鉄道安全チーム長：カン・シング

鉄道産業チーム長：イ・ジェハク

航空企画官（航空交渉首席代表）：チョン・イリヨン

航空政策チーム長：クオン・ヨンボク

国際航空チーム長：オ・ヤンジン

空港開発チーム長：チャン・ソンホ

基盤施設本部長：ファン・ヘソン

鉄道建設チーム長：チョン・ソンムン

生活交通本部長：ホン・スンマン

都市交通チーム長：キム・ジョンニョル

大衆交通チーム長：チョ・ムヨン

交通安全チーム長：キム・ワンジュン

交通情報企画チーム長：イ・ヨンギョン

自動車チーム長：キム・サンド

自動車管理チーム長：キム・ヨンハク

広域交通企画官：イ・スンホ

広域交通政策チーム長：クオン・オソン

広域鉄道チーム長：チョン・ソンチョル

都市鉄道チーム長：シン・ドンジン

(3) 組織の沿革

○文化観光部

- ・ 1948年 「広報処」新設
- ・ 1956年 「広報処」を廃止。大統領所属の「広報室」設置。
- ・ 1961年 「広報室」を「広報部」とする。
- ・ 1968年 「文化広報部」となる。
- ・ 1990年 「文化部」となる。（「広報処」が分離。）
- ・ 1993年 「文化体育部」となる。（「体育青少年部」を統合）
- ・ 1998年 「文化観光部」となる。（「建設交通部」が所管していた観光分野を統合）

○海洋水産部

- ・ 1948年 「交通部海運局」、「商工部水産局」設置
- ・ 1955年 「海務庁」（水産、海運、港湾、造船及び海洋警察業務を総括）設置
- ・ 1961年 「海務庁」解体（海運業務は「交通部」に、水産業務は「農林部」へ移行。）
- ・ 1966年 農林部に「水産庁」新設
- ・ 1976年 交通部に「港湾庁」新設
- ・ 1977年 「港湾庁」を「海運港湾庁」と改称。
- ・ 1996年 建設交通部の「海運港湾庁」及び農林水産部の「水産庁」、内務部の「海洋警察庁」を基礎として、海洋調査、海洋資源・海洋環境、海洋科学技術等の海洋関連行政分野をも統合し、「海洋水産部」を新設。

○建設交通部

- ・ 1948年 「交通部」新設
- ・ 1955年 「復興部」新設
- ・ 1961年 「復興部」を「建設部」に改称
- ・ 1963年 交通部に「鉄道庁」を設置
- ・ 1976年 交通部に「港湾庁」を設置
- ・ 1994年 交通部と建設部が統合され、「建設交通部」となる。
- ・ 1998年 観光分野が文化観光部に移行
- ・ 2005年 鉄道庁が公社化され、「鉄道公社」となる。

2. 運輸の概況

(1) 輸送実績（出典：建設交通統計年報）

○ 国際貨物輸送量（2004年実績）（億トンキロ／％） （全輸送量74,620億トン、対前年比10.5%増）

	輸送量	シェア
・ 海運	74,363	99.7
・ 航空	257	0.3

○ 国際旅客輸送量（2004年実績）（百万人キロ／％）
（全輸送量90,146百万人キロ、対前年比20.5％増）

	輸送量	シェア
・海運	714	0.8
・航空	89,432	99.2

○ 国内貨物輸送量（2004年実績）（億トンキロ／％）
（全輸送量679.4億トンキロ、対前年比10.4％減）

	輸送量	シェア
・鉄道	44.5	6.6
・トラック	518.9	76.4
・海運	115.6	17.0
・航空	0.4	0.1

○ 国内旅客輸送量（2004年実績）（百万人キロ／％）
（全輸送量136,112百万人キロ、対前年比4.8％増）

	輸送量	シェア
・鉄道	28,459	20.9
・地下鉄	16,629	12.2
・自動車	83,216	61.1
・海運	657	0.5
・航空	7,151	5.3

(2) インフラ投資額（2005年：億ウォン。前年比1.8％減）

	空港	港湾	鉄道	道路	計
投資額	4,005	17,599	31,744	76,614	129,962

（出典：建設交通部HP）

なお、「道路、鉄道、空港、港湾の円滑な拡充と効率的な管理、運営」のため、交通税（揮発油税及び軽油税）を原資に「交通施設特別会計」が設置されている。

(3) 主な特徴

○ 韓国の概要（2005年。出典：統計庁HP）

- ・ 人口 4,854万人
- ・ 面積 9万9,646平方km
- ・ GDP 7,875億ドル（1人当たり16,291ドル）
- ・ 経済成長率 4.0％
- ・ 消費者物価上昇率 2.7％

- ・ 失業率 3.5%

○国土が約10万km²に過ぎないにもかかわらず、5千万人弱の人口が居住する世界第3位の高人口密度国家であることに加え、全国土の65.2%を山地が占めており、都市への人口集中が著しい。特に、首都ソウルの近郊（ソウル特別市及び京畿道）には約2,200万人が居住している。

（4）全国規模の交通計画

○交通体系効率化法第3条に基づき、「国家基幹交通網計画」が1999年に制定されている。

○計画期間は2000年から2019年までの20年間であり、対象施設は高速道路、一般国道、国道迂回代替道路、国家支援地方道、鉄道（都市鉄道除外）、空港、港湾、複合貨物ターミナルである。

○計画の性格は以下の通り。

- ・ 20年を単位とする国家総合交通体系の効率的な構築方向を提示する国家計画
- ・ 幹線道路、幹線鉄道、空港、港湾等、国家基幹交通施設に関する長期的かつ総合的な投資基本政策を設定する計画
- ・ 交通関連計画に関する上位計画であり、その基本となる計画

○主な内容は以下の通り。

- ・ 総合的な交通政策の方向
- ・ 国家基幹交通網構築の推進戦略
- ・ 国家基幹交通施設の拡充及び総合輸送体系
- ・ 財源確保の基本方向と投資の戦略的な優先順位等

○この計画に基づき、中期交通施設投資計画が策定されている。

（第1次計画：00年～04年、第2次計画：05年～09年）

（5）主な政策課題

1. 物流インフラの拡充と先進化

○仁川空港を北東アジアのハブ空港に育成

（3. 航空（3）①参照）

○港湾持続的な新設拡充を通じたハブ化推進の加速化

□釜山港を北東アジアの代表的な積み替え中心港湾に育成

<釜山新港の全体計画>

- ・ 施設規模：5万トン級岸壁27バース
- ・ 年間取扱能力：804万TEU
- ・ プロジェクト期間：1995年～2011年
- ・ 釜山新港の開発にあわせ、釜山港の在来バースを廃止して親水空間を2020年までに整備する予定。

□光陽港は貨物創出のための物流インフラ拡充に力点を集中

<光陽港の全体計画>

- ・施設規模：5万トン級岸壁33バース
- ・年間取扱能力：933万TEU
- ・プロジェクト期間：1987年～2011年

- 仁川港と平澤港・唐津港を首都圏物流の前線基地として構築
- 主要拠点港湾を国土総合開発計画と連携して開発
- 物流量常時モニタリングシステムを構築、物動量の変化に弾力的に対処

○高速鉄道の開通と持続的な拡充の推進

(4. 鉄道(3)②を参照)

○長距離大量輸送手段である鉄道を着実に拡充

主要幹線の輸送容量拡大を通じて物流費用を低減し、高速サービスを拡大するため、電化・複線化・線路改良を実施。

また、2以上の道・市間の日常的な交通需要を処理する広域鉄道事業も持続的に推進。

○内陸貨物基地と流通団地等の造成

90年代初の経済成長によって輸出入物量が増加し、空港、港湾の滞積現象と高速道路・国道の混雑により、国家レベルでの物流費が急激に増加したことに伴い、貨物流通体系全般の問題点を解決すべく、全国5カ所に拠点内陸貨物基地の建設を推進。

また、個別に設置されている流通関連施設を集団化・団地化することによって物流体系の効率性を高めるため、圏域別に物動量を予測して367万坪の流通団地を造成する「流通団地開発総合計画」を策定し、推進。

○先進物流産業の育成

立ち後れた物流産業の構造を根本的に改善するため、荷主に総合的な物流サービスを提供する「物流専門企業」を育成することを目的に、貨物流通促進法を改正して「総合物流企業認定制度」を導入。

また、物流について専門的な知識を持つ人材に対する需要に対応するため、06年9月に仁荷大学に物流専門大学院を設立するとともに、実務者の養成のため、物流管理者及び物流従事者養成機関を選定し支援する計画。

2. 安全で便利な生活環境づくり

○建設交通安全総合対策の策定

03年2月の大邱地下鉄火災事故を契機として建設交通安全管理システムの抜本的改善が求められ、地下鉄、鉄道、陸上交通、航空、建築、道路、水資源等7分野において安全企画団を設置し、全数調査、公聴会、

諮問会議等を経て、「建設交通安全総合対策」が策定された。

○大都市圏の交通難の緩和

増え続けるマイカー利用を抑制するため、都心内駐車場の上限指定を拡大してマイカーの進入を調節できるようにするとともに、時差出勤、相乗り出勤、社内駐車場有料化等の交通量縮減プログラムを実施する企業を対象に、交通誘発負担金を最大90%まで免除することができる制度を導入。

また、05年に「大衆交通の育成と利用促進に関する法律」を制定し、既存の画一的な地下鉄建設ばかりではなく、都市の規模や人口数等都市の特性と交通需要を考慮したLRTや幹線急行バスを導入する計画。

○公共交通機関（バス・地下鉄等）の育成

過去30間の人口と産業の都市集中と急激な自動車の増加によって、大部分の都市で都市交通問題に直面している。この一方で、輸送効率が良く、エネルギー効率も良い公共交通機関の輸送分担率は減少を続けている。このため、公共交通中心の効率的な都市交通体系の構築を通じた大都市交通問題の解決を図るため、幹線急行バスの導入、交通カードの地域間・交通モード（バス・地下鉄・鉄道・高速道路）間での共通化、バス準公営制の導入等の政策を推進している。

また、05年には「大衆交通の育成及び利用促進に関する法律」を制定し、5年毎に国家計画である「大衆交通基本計画」を策定するとともに、大規模開発事業の計画段階から公共交通機関中心の開発を行わせることとした。さらに、公共交通モデル都市を選定・支援する制度や公共交通企業の経営及びサービスを評価して優秀な企業を表彰して支援する制度も導入された。

○交通弱者の移動利便性の増進

05年の「交通弱者の移動便宜増進法」制定を通じ、交通弱者の移動権を向上させて安全で便利な交通環境を醸成するため、既存の移動便宜施設の基準を一層強化するとともに、障害者コールタクシー等特別な交通手段の義務的な運行規模を規定して重症障害者の移動を支援することとした。また、低床バスを購入する事業者に政府と自治体が1億ウォン（約1300万円）ずつ補助することとした。

この他にも、歩行優先区域を指定して、ジグザグ道路等による速度低減、区域内の運行速度の制限、駐停車禁止等の処置を通じて、安全で便利な歩行環境の醸成に力を注いでいる。

また、自治体や交通事業者向けに、「移動便宜施設の設置及び管理マニュアル」を制作、配布する予定。

3. 航空

(1) ①輸送量 (出典：建設交通年報2005)

国内旅客輸送 (百万人キロ)

2002年	7,809
2003年	7,938
2004年	7,151

国際旅客輸送 (百万人キロ)

2002年	84,366
2003年	74,293
2004年	89,432

国内貨物輸送 (百万トンキロ)

2002年	170
2003年	166
2004年	164

国際貨物輸送 (百万トンキロ)

2002年	12,436
2003年	11,529
2004年	13,646

③空港 (2005年1月～12月)

○現状 (空港数：16空港、国際空港：4空港)

○主要空港のデータ

	滑走路	離発着回数	貨物量	利用者数
仁川空港	3,750x60 が2本	160千便	215万トン	2,559万人
金浦空港	3,200x60m 3,600x45m	94.8千便	27.2万トン	1,345万人
金海空港 (釜山)	3,200x60m	50.7千便	15.2万トン	705万人
濟州空港	3,000x45m 2,000x45m	73.5千便	31.7万トン	1,135万人

○運営主体：仁川国際空港は仁川国際空港公社が運営しており、その他の空港は韓国空港公社が運営している。

(2) 事業規制等航空に関する法制度

[航空法] (1961年制定)

○航空法の目的 「国際民間航空条約」の規定と同条約の付属書として採択

された標準と方式に従い、航空機運航の安全を期するための方法を定め、航空施設の設置・管理の効率化を期するとともに、航空運送事業の秩序を確立することにより、航空の発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする（航空法第1条）

○事業参入規制 路線別の免許制（建設交通部長官）

○免許基準（99年2月全文改正）

- ・当該事業の開始により航空交通の安全に支障を来すおそれがないこと
- ・事業計画書上の運航計画が利用者の便宜に適合すること
- ・当該事業に使用される航空機の台数及び事業の財政的基礎が建設交通部令が定める基準に適合すること

<参考 改正前の基準>

- ・当該事業が公益上必要かつ適切なこと
- ・当該事業の開始により当該路線の航空輸送力が航空輸送需要に対し顕著な供給過剰にならないこと
- ・当該事業計画が経営上・航空保安上適合すること
- ・申請人が当該事業を遂行できる経営能力を有すること

○運賃料金規制

国際路線 認可制（建設交通部長官）

国内路線 20日以上予告しなければならない

（3）政府の航空政策・最近の動向

②空港整備の計画等

<仁川新国際空港>

○事業計画

【1段階事業】

事業期間	1992～2001
敷地造成規模	11,724千㎡（355万坪）
滑走路	2本（3,750m×60m）
旅客係留場	1,267千㎡（38万坪）
旅客ターミナル	498千㎡（15万坪）
貨物ターミナル	129千㎡（4万坪）
年間運航回数	24万回
旅客処理能力	3000万人
貨物処理能力	270万トン
事業費	7兆4862億ウォン
	国庫支援額 2兆7599億ウォン
	海外借入額 4897億ウォン

【2段階事業】

事業期間	2002年～2008年
敷地造成規模	9,568千㎡(290万坪)
滑走路	1本(4,000m級×60m)
旅客係留場	1,170千㎡(35万坪)
旅客ターミナル	内部拡張(5千㎡)
搭乗棟	1棟(166千㎡、5万坪)
貨物ターミナル	129千㎡(4万坪)
年間運航回数	41万回
旅客処理能力	4400万人
貨物処理能力	450万トン
事業費	4兆7,032億ウォン

【最終段階事業完成後】

完成時期	2020年まで
敷地規模	47,428千㎡(1,435万坪)
滑走路	4本(需要動向に応じ1本追加可能性)
旅客係留場	3,743千㎡(113万坪)
旅客ターミナル	2棟(713千㎡、21.6万坪)
搭乗棟	4棟(631千㎡、19万坪)
貨物ターミナル	421千㎡(12.7万坪)
年間運航回数	53万回
旅客処理能力	1億人
貨物処理能力	700万トン

○開港5年の成果

- ・2001年3月29日に開港
- ・2005年、国内の国際線旅客の81%に相当する2,400万人が仁川空港を利用。貨物では、IT製品等高価値品目を主な対象として、1,588億ドル(215万トン)を処理。金額ベースでは国家全体の29.1%を占め、釜山港(1,560億ドル)を上回っている。
- ・2005年時点で、利用旅客数は世界10位、貨物処理数は世界3位である。また、仁川空港を母基地とする大韓航空は2年連続で航空貨物輸送量世界1位を達成。

○空港アクセス

- ・現在は、仁川国際空港高速道路によるアクセスのみ(6～8車線、40.2km)。
- ・2009年の完成を目途に、仁川空港とソウル駅を結ぶ空港アクセス鉄道を建設中。なお、仁川空港～金浦空港間は、2007年3月

に開業予定。

- ・ 仁川市内及び南方からのアクセス改善のため、仁川大橋を建設中。
(2009年10月完成予定)

○周辺開発

- ・ 国際業務地域、自由貿易地域、空港新都市、遊休地開発（ゴルフ場設置等）等、需要誘発のための周辺地域開発を行っている。

(4) 航空産業の状況（主要航空企業、その動向等）

韓国航空企業は、大韓航空及びアジアナ航空の2社体制となっている。

大韓航空は、1962年の会社設立以来、25年あまり唯一の航空会社として国の全幅的な支援を受けてきたが、その反面、独占の弊害も多く指摘されるようになり、80年代、第2の航空会社が検討され、当時、第2の航空会社としては三星航空（航空機部品の生産等）が最もふさわしいと一般に考えられていたが、当時の全斗煥大統領は、全羅南道を地盤とする「錦湖グループ」を第2の航空会社に指名し、88年にアジアナ航空が創立された。

しかし、当時、錦湖グループは航空に関して何らノウハウがなかったことから、大韓航空から大量にパイロット、整備士等を引き抜き、その方法が強引だったこともありアジアナ航空と大韓航空との対立はすさまじいものとなり、その後も路線獲得等をめぐってその確執は絶えることがなかったといわれている。

98年から、初めて全羅南道を地盤とする金大中政権となり、同大統領在任中に大韓航空中心からアジアナ航空中心への航空政策の転換が行われている。

① 大韓航空（2007年1月末現在）

- ・ 韓進グループ：仁川出身の趙一族が最高経営陣
- ・ 沿革

62年：大韓航空公社設立

68年：ソウルー東京定期旅客路線就航

69年：民営化（大韓航空に）

71年：米州定期貨物路線初就航（ロサンゼルス）

72年：米州定期旅客路線初就航（ロサンゼルス）

73年：ジャンボ旅客機（B747）導入

73年：ヨーロッパ定期貨物路線初就航（パリ）

75年：ヨーロッパ定期旅客路線初就航（パリ）

81年：ロサンゼルス空港に専用貨物ターミナル設置

82年：ソウルー釜山路線でエアシャトルサービス開始

83年：ニューヨークJFK空港に専用貨物ターミナルをオープン

96年：デルタ航空とコードシェア開始

96年：B747-400型貨物機導入

- 98年：エールフランスとコードシェア開始
- 00年：アライアンス「スカイチーム」に参加
- 03年：羽田一金浦路線就航
- 04年：日本航空とコードシェア開始
- 05年：Eチケットサービス導入
- 04～05年：2年連続国際航空貨物輸送量世界第1位

- ・路線網 国内線 14都市
国際線 35カ国95都市
- ・従業員数 14,942名（05年12月現在）
- ・資本金 3,633億ウォン
- ・航空機保有台数 122機
- ・アライアンス エールフランス等が属する「スカイチーム」に所属

② アシアナ航空（2007年1月現在）

- ・錦湖アシアナグループ：光州出身の朴一族が最高経営陣
- ・沿革
 - 88年：会社設立、ソウル釜山路線、ソウル光州路線に就航
 - 90年：国際線初就航（ソウル東京、名古屋、福岡、仙台、香港）
 - 91年：米州路線初就航（ロサンゼルス）
 - 94年：ノースウエスト航空とコードシェア開始
 - 95年：ヨーロッパ路線初就航（ブリュッセル・ウィーン）
 - 97年：アメリカン航空とコードシェア開始
 - 03年：スターアライアンスに参加
 - 03年：羽田一金浦路線就航
 - 06年：全日空と貨物コードシェア開始
- ・路線網 国内線：12都市
国際線：旅客 17ヶ国61都市73路線
貨物 14カ国23都市25路線
- ・従業員数 7,117名（05年12月現在）
- ・資本金：8,758億ウォン
- ・航空機保有台数 59機
- ・アライアンス スターアライアンス

4. 鉄道

(1) 概要

○一般鉄道

①輸送量

○輸送人員（2004年）

921百万人（対前年比3%増）

(首都圏810百万人、その他111百万人)

○輸送貨物量 (2004年)

44,514千トン (対前年比5.5%減)

②インフラ

○営業距離・駅数等 (2004年)

路線総延長距離 3,374km

(複線化率: 39.1%、電化率: 39.8%)

旅客3,255km/638駅

貨物3,046km

③運営主体

韓国鉄道公社 (全て政府出資)

○人員数 31,480人

○資本金 (06年2月) 8兆2,297億ウォン

○負債 (05年12月) 5兆7,742億ウォン

○予算 (06年) 6兆9,501億ウォン

○経営状況 (単位: 億ウォン 04年以前は鉄道庁)

	00年	01年	02年	03年	04年
営業収入	14,575	15,270	15,366	15,554	19,293
営業費用	21,053	22,350	23,645	25,833	32,514
営業利益	△6,478	△7,080	△8,279	△10,279	△5,959
経常利益	△2,410	△2,538	△3,252	△4,294	△3,539
当期総利益	△1,439	△1,510	△2,195	△3,298	△1,729

○地下鉄

①輸送量

○輸送人員 (2005年) 2,610百万人

②運営主体・インフラ

○全体

営業距離 (2005年末) 15路線 469.7km

○ソウル特別市 8路線 287km

1~4号線はソウル地下鉄公社、5~8号線はソウル都市鉄道公社が運営

○釜山広域市 3路線 88.8km 釜山都市鉄道公社が運営

○大邱広域市 2路線 57.3km 大邱地下鉄公社が運営

○光州広域市 1路線 12.0km 光州広域市都市鉄道公社が運営

○仁川広域市 1路線 24.6km 仁川地下鉄公社が運営

<参考>ソウル地下鉄公社経常利益

99年 △2,797億ウォン

00年	△4,374億ウォン
01年	△3,489億ウォン
02年	△3,638億ウォン
03年	△2,690億ウォン
04年	△1,527億ウォン
05年	△ 817億ウォン

(2) 事業規制等鉄道に関する法制度

[鉄道事業法] (2004年12月制定)

- 目的 鉄道事業に関する秩序を確立し、効率的な運営と件を造成することにより、鉄道事業の健全な発展と鉄道利用者の便宜を図り、国民経済の発展に寄与すること（鉄道事業法第1条）
- 参入規制 免許制（建設交通部長官）
 - ＜免許基準＞
 - ・ 当該事業の開始により、鉄道交通の安全に支障を来す恐れがないこと
 - ・ 当該事業の運行計画が当該運行区間の鉄道輸送需要と輸送力供給及び利用者の便宜に適合すること
 - ・ 申請者が当該事業を遂行することができる財政的能力を持っていること
 - ・ 当該事業に使用する鉄道車両の台数、使用年限及び規格が建設交通部令が定める基準に適合すること
- 運賃規制 建設交通部長官が指定・公示する上限の範囲内で届出制別途、利用者への公示義務あり

[都市鉄道法]

- 目的 都市交通圏域の円滑な交通疏通のため、都市鉄道の建設を促進するとともに、その運用を合理化し、都市鉄道車両等を効果的に管理することにより都市交通の発展と都市交通利用者の安全と便宜増進に寄与（都市鉄道法第1条）
- 都市鉄道の定義 都市鉄道とは、都市交通の円滑な疏通のために都市交通圏域において建設・運営される鉄道・モノレール等軌道による交通施設及び交通手段をいう。
- 参入規制 免許制（建設交通部長官）
 - ＜免許基準＞
 - ・ 当該事業が都市交通の輸送需要に適合していること
 - ・ 申請者が当該事業を遂行する能力を有すること
 - ・ 当該事業が経済的妥当性を有すること
- 運賃規制 建設交通部長官が指定・公示する上限の範囲内で届出制

別途、利用者への公示義務あり

(参考1) 事業者に関する制限 (法2条)

- ・ 国、地方公共団体、公社、特殊法人及び国又は地方公共団体から委託を受けた法人に限定

(参考2) 都市鉄道基本計画等の策定 (法3条の2)

- ① 都市交通圏域 (都市交通整備促進法で定める一定基準以上の人工集積地域) においては、地方公共団体の長が都市鉄道の建設・運営が必要と認められる場合には、都市鉄道基本計画等を策定する必要
- ② 基本計画等には以下の事項を定める必要
 - ・ 当該都市交通圏域の特性・交通状況及び交通需要予測
 - ・ 都市鉄道建設の経済性その他妥当性の評価
 - ・ 概略的路線網
 - ・ 資金調達方法
 - ・ 概略的な建設費と中長期的な資金運用計画等
- ③ 建設交通部長官は、提出を受けた基本計画等について、路線、建設費、資金調達方法、建設期間等必要な事項を関係機関と調整し確定

(3) 政府の鉄道政策・最近の動向

① 政府補助

鉄道庁の時代は、鉄道建設のための事業費に充当する国の義務的経費を一般会計及び交通施設特別会計から、鉄道経営のための運営費を一般会計及び財政資金からそれぞれ支出していた。しかし、鉄道公社への改組以降、政府補助は行われておらず、事業費は、営業収入、受託事業収入、広告・賃貸料収入等の収入及び公社債の発行等の借入れ (予算額の21%に相当) により賅われている。

一方、地下鉄の運営については地方自治の範疇に入るので一定のルールはないが、ソウル特別市の場合、地下鉄公社に対しては、毎年度の経常損失が発生していることを踏まえ、ソウル市が増資、都市鉄道公債の発行を行い、実質的に補助している。また、税制上も、条例により、不動産取得税・登録税の免除、事業所得税、都市計画税、事業所税等の免除が行われている。収入の構成は、運輸収入50%、運輸外収入10%、市出資20%、公債20%となっている。

② 高速鉄道 (KTX) の整備計画

<経緯>

81年 「第五次経済社会発展計画」で「京釜高速鉄道建設」が位置づけられる

- 87年 盧泰愚大統領・大統領選挙で京釜高速鉄道建設を公約
- 89年 京釜高速鉄道建設推進方針決定（5月）
京釜高速鉄道技術調査開始（7月～91年2月）
- 90年 事業計画及び路線確定（6月）
- 92年 韓国高速鉄道建設公団発足（3月）
京釜高速鉄道試験線（天安～大田）起工式（6月）
- 93年 韓国外務部次官より日本大使に対し、日本は落選し、今後仏独
二カ国に絞って選定作業を進めていく旨の伝達（6月）
高速鉄道建設計画変更（1次）（6月）
韓国交通部・仏TGVを選定と発表（8月）
- 94年 韓仏間で最終的にTGV契約締結（6月）
- 98年 高速鉄道建設計画変更（2次）（7月）
- 00年 試験線区間完工及び時速300km試験運行開始（11月）
- 03年 高速鉄道駅名発表（8月）
- 04年 京釜高速鉄道及び湖南線高速列車運行開始

<京釜高速鉄道建設事業の概要（98年の基本計画の内容）>

- 事業区間 ソウル～釜山（412km）
- 事業期間 1段階 04年4月開通
（大邱～釜山及び一部区間は既存線を活用）
2段階 大邱～釜山間、大田・大邱都心区間の新線建設
- 事業費 総額 1兆8,358億ウォン（45%が国費）
1段階 1兆2,377億ウォン
2段階 5兆6,981億ウォン
- 列車運行 最高時速300km
1編成（20両） 輸送容量935名
最大輸送能力 52万名/日
- 運行時間 1段階 160分
2段階 116分
- 車両及び主要施設 車両46編成（海外12、国内34）
車両基地 ソウル（高陽市）、釜山（釜山鎮区）
変電所 10カ所（120万kw）

<京釜高速鉄道計画の変遷>

	当初計画（90年）	1次変更（93年）	2次変更（98年） （ ）内は1段階事業
距離	409km	430.7km	412km (409.8km)
事業期間	'91.8～'98.8	'92.6～'02.5	'92.6～'10

			(' 92. 6 ~ 04. 4)
事業費	約 5 兆 8 千億ウソ	約 1 0 兆 7 千億ウソ	約 1 8 兆 4 千億ウソ (約 1 2 兆 7 千億ウソ)
運行時間	1 0 1 分	1 2 4 分	1 1 6 分 (1 6 0 分)
※通貨危機による経済状況の悪化により、98年の2次変更において、事業計画が2段階に分割された。			

<開業による効果について>

- ・ 04年4月の1段階事業区間の開通に伴い、未開通区間は既存線（軌間は標準軌）を利用する形で、ソウル～釜山及びソウル～光州・木浦間の直通運転が開始された。
- ・ K T X 開通により、開通前（03年4月～04年3月）に80,581千人であった優等列車の利用客数が、開通後（05年1月～05年12月）には101,567千人と、20,987千人（26%）増加した。（セマウル号（特急）及びムゲンファ号（急行）については、それぞれ3,846千人及び7,536千人減少。）

<今後の事業について>

○京釜高速鉄道2段階事業

- ・ 2010年のソウル～釜山間全線新線開通（所要時間は1時間56分予定）を目標に、大邱～釜山間及び大田・大邱都心区間において新線建設を行うもの
- ・ 大邱～釜山間については、02年10月に既に着工。
- ・ 千聖山（元暁トンネル）区間の事業に関し、01年、周辺地域の仏教界及び環境団体が自然環境毀損、生態系破壊等の観点から事業の白紙化を主張した。その後、僧侶の断食闘争や訴訟等を経て、05年8月に公社と僧侶側の両者による環境影響共同調査が実施され、06年2月にその結果が発表された。この結果を受けて、僧侶側による再抗告が最高裁判所に棄却され、事業は予定通りに進められることとなった。建設交通部は全力を挙げて挽回するとしているが、工事の遅延による影響が懸念される場所である。
- ・ 大田・大邱都心区間については、地域住民との間で地下化するか否かの議論が行われてきたが、07年に地上路線として工事に着手する計画である。

○湖南高速鉄道建設事業

（事業概要）

- ・ 路線 五松～益山～光州～木浦（230.9km）
ソウル～五松区間は既存の京釜高速鉄道を利用
- ・ 事業期間 2006年～2017年

- ・ 事業費 10兆979億ウォン（車両費7,326億ウォン含む）
- ・ 財源調達 国庫85%、鉄道施設公団の自主調達15%
- ・ 列車運行計画 最高速度300km/h（設計速度350km/h）
運行時間 五松～木浦（230.9km）を60分
（ソウル～木浦352.7km 106分）
車両投入計画 350両
（1編成10両、39回／日運行）
- ・ 主要施設 五松、益山、光州駅、光州車両基地
- ・ 建設計画 五松～光州2015年開通、光州～木浦2017年完工

（4）鉄道産業の状況

現在運行している鉄道事業者は、鉄道公社及び都市鉄道法に基づく地方公共団体出資の公社形態による地下鉄のみである。

（5）参考（沿革）

- 1899 韓国最初の鉄道・京仁線開通
 - 1905 京釜線開通
 - 1914 湖南線、京仁線開通
 - 1925 ソウル駅舎竣工
 - 1934 全羅線開通
 - 1942 中央線開通
 - 1963 鉄道庁発足
 - 1974 韓国最初のソウル地下鉄1号線開通
 - 1975 嶺東線開通
 - 1984 現在の列車名特急「セマウル」（新しい村）号、急行「ムゲンファ」（無窮花・韓国の国花）号、快速「統一」号、「ピドウル」（鳩）号に改編
ソウル地下鉄2号線開通
 - 1992 韓国高速鉄道建設公団
 - 2004. 1 韓国鉄道施設公団発足
 - 2004. 4 京釜高速鉄道（KTX）開通
 - 2005. 1 韓国鉄道公社発足
- 注）路線開通は主要路線のみ。

5. 自動車

（1）自動車旅客・貨物輸送に関する法制度

① バス（路線旅客自動車運送事業）

- 目的 自動車運輸事業に関する秩序を確立し、自動車運輸の総合的な発達を図り公共の福祉の増進に寄与
（旅客自動車運輸事業法第1条）

- 参入規制
 - ・ 路線又は地域別免許制
 - ・ 免許権者は地方自治体（高速市外バスについては建設交通部長官）
 - ・ 但し、マウルバス運送事業、貸切バス運送事業は登録制
 - （参考1）免許基準（法第6条）
 - ①事業計画が当該路線又は事業地域の輸送需要と輸送力供給に適合すること
 - ②最低免許基準台数、保有車庫面積、付帯施設等が基準に適合すること
 - （参考2）貸切バス事業に関する登録基準
 - ・ 一定の自動車台数と車庫等施設を保有すること
 - ・ 当該事業の財政的基礎が一定の基準に適合すること
 - 運賃規制 上限の範囲内での届出（申告）制
（但し、マウルバス事業等は届出（申告）制、貸切バス運送事業は運賃規制なし）
 - 事業の種類
 - ・ 市内バス運送事業：市単位の事業区域内で運行系統を定めて行う事業。
 - ・ 農漁村バス運送事業：郡単位の事業区域内で運行系統を定めて行う事業
 - ・ マウルバス運送事業：中型乗合事業者を使用して、他の事業免許を受けた者が当該事業として運行することが難しい区間において、主に単一行政区域内で行う事業
 - ・ 市外バス運送事業：行政区域をまたがる路線を定めて行う事業。路線単位で免許。運行形態により一般・直通及び高速に区分。
 - ・ 貸切バス運送事業 全国を事業区域とし、運行系統を定めずに一の運送契約により行う事業
 - 登録基準（貸切バス運送事業等）
 - ・ 一定の自動車台数と車庫等施設を有すること
 - ・ 当該事業の財政的基礎が一定の基準に適合すること
- ② タクシー（区域旅客自動車運送事業）
- 参入規制 地域別免許制（市・道知事の免許）
（参考1）免許基準（法第6条）
 - ①事業計画が当該路線又は事業地域の輸送需要と輸送力供給に適合すること
 - ②最低免許基準台数、保有車庫面積、付帯施設等が基準に適合すること
 - （参考2）個人タクシー事業に関する免許基準
 - ・ 運転経歴、交通事故の有無、居住地等、一定の基準に適合

すること

- 運賃規制 上限の範囲内での届出（申告）制
- 事業主体の種類
 - ・ 一般タクシー運送事業 特別市・広域市又は市・郡別の事業区域（以下「事業区域」という）内において、運行系統を定めずに、1の運送契約によりタクシー車両を使用して旅客を運送する事業
 - ・ 個人タクシー運送事業 事業区域内において、運行系統を定めずに、1の運送契約により、事業者が直接タクシー車両一台を運転して旅客を運送する事業
- ③トラック等（貨物自動車運送事業）
 - 参入規制 許可制（建設交通部長官）
 - 免許基準（増車を伴う変更許可の際も同じ）
 - ①建設交通部長官が貨物の輸送需要を勘案して業種別に告示する供給基準に適合すること
 - ②貨物自動車の台数、資本金又は資産評価額、車庫地等運送施設その他の建設交通部令が定める基準に適合すること
 - 運賃規制 規制なし（ただし、故障車両や事故車両を運搬する特殊自動車については、事前届出制）
- ④安全規制（バス・タクシー共通）
 - 運転手の資格要件
 - ・ 道路交通法上の第一種免許が必要（21歳以上、2年以上の運転経歴等）
 - 安全確保のための事業改善命令制度
 - ・ 自動車運送事業者に対し、運輸従事者の過労を防止し安全運行を確保するため、過度の乗務をさせてはならず、運輸従事者のための宿所・休憩室等福利厚生施設を準備しなければならないという法令上の義務づけを行うとともに、安全の確保のために不十分と認められる場合には必要な措置（事業改善命令・罰則で担保）を命ずることができるとしている。
 - 事故報告制度
 - ・ 自動車運送事業者は、その事業用自動車の転覆、火災、その他重大な事故が発生したときには遅滞なく建設交通部長官に報告することとされている。

（2）政府の基本政策・最近の動向

[バス関連]

- バス準公営制施行
 - ・ バス準公営制は、地方自治団体が①幹線・支線体系に路線を改編、②収入金の共同管理、③サービスの評価等を行う等、路線・運行方式を決定・支援する一方、民間バス運行事業者がバスの運営・管理を行う

方式である。（もともとは、零細な多くのバス業者が無秩序に運行していた。）

- ・ 04年7月にソウル市が最初に導入し、05年には大田市、06年には06年には大邱市及び光州市で導入された。07年には、仁川市及び釜山市等に導入される予定である。
- ・ バス準公営制の導入により、サービスの向上、利用客の増加、中央バス専用レーンなどによる運行速度の向上等、多くの効果が上がっている。
- ・ この一方で、バスレーンや乗換停留場の整備等インフラ構築費用、適正利潤を保障するための補助財源等が増嵩している（ソウル市、04年1130億ウォン、05年2200億ウォン）。
また、企業間での路線配分、運行系統効率化及び増減便の調整等に伴う自治体と労使間の対立、適正利潤の保障による道徳的弛緩や自助努力の忌避等も憂慮されている。

○低床バスの導入支援

- ・ 04年から、低床バス購入時に、低床バスと一般バスの差額について国と自治体が50：50で補助する制度を導入。
- ・ 05年には、低床バスが好評であることから、13年までに全国の市内バスの30%を低床バスとすることを目標として設定。
- ・ 04年から05年の間に合計111億ウォンの国庫補助を行った。06年は185億ウォンに支援規模を大幅拡大した。この結果、06年現在で、14の自治体で592台の低床バスが導入された。

○幹線急行バスの導入

- ・ バスの定時制とサービスを画期的に改善するため、中央バス専用レーンの設置、乗換センターの設置、道路の立体交差化、停留所での先払いシステムの導入、交通弱者のための水平上下車システムの導入、バス総合司令室の設置等による幹線急行バスの導入を推進している。

○バス事業に対する支援措置（1980年以来）

- 僻地居住者への交通便益の提供及び福祉の向上等僻地居住者の生活の安定のための補助制度を整備（国・地方が負担）

[対象・国と地方の負担割合]

対象は本制度の実施権限が市・道に委任されているため、それぞれの市・道により異なるとのこと。

国と地方との負担割合は、国の原資が各年度の特別税の収入によって決定されるため、特に基準は設けておらず、各年度の収入、市・道からの要求状況を踏まえて対応している。

また、国と地方の負担関係についての考え方は、僻地バスに対する補助は原則として地方が負担すべきものとの考えが一般的であるが、近年の地方財政の悪化に伴い、国においても支援していくこととなったとのこと。

●僻地バス路線開設命令制度

法律上は、建設交通部長官が、公共の福祉のために必要と認められる場合に、自動車運送事業者に対しバス路線の開設を命ずることができ、同長官は当該事業者に対し当該事業により生じた損失を補填しなければならないこととされている。

なお、本権限は市・道に委任されており、地方公共団体が、交通違反関係課徴金等を原資に負担してきたが、94年から都市部での不動産取引等を課税対象とする農漁村特別税を創設、これを原資に国も補助事業を開始した。

自治体補助実績

01年	94億ウォン	
02年	114億ウォン	
03年	130億ウォン	
04年	183億ウォン	
05年	240億ウォン	(建設交通部大衆交通課から聴取)

政府補助実績

(運営費赤字に対する補助額。別途バス購入費に19億ウォンを補助)

01年	30億ウォン	
02年	30億ウォン	
03年	30億ウォン	
04年	30億ウォン	
05年	30億ウォン	(建設交通部大衆交通課から聴取)

- ・ なお、すべてのバス事業者に対し、税制上、バス取得時の付加価値税の免除、登録税・取得税の軽減(5%を3%に)措置が講じられている。

[その他]

○バス運送業界油価補助金支給

- ・ 環境汚染の低減とエネルギー消費節約を誘導するため、軽油・LPG等の税率を01年から08年まで段階的に引き上げる政策がとられているが、これに伴う運輸業界の負担を緩和するため、タクシー、貨物運送事業者、路線バス運送事業者に油価補助金を支給している。

○特別交通手段(Special Transportatoin)の導入

- ・移動困難な障害者や高齢者の移動を支援するための交通手段として、車椅子リフトが装着された中・小型の車両である「特別交通手段」が、交通弱者の移動便宜増進法制定後の05年12月現在で、ソウル市等12の市・道で291台導入されている。
- ・同法によって義務づけられている台数は、人口100万人以上の市は80台、人口30万人～100万人の市は50台、人口10万人～30万人の市は20台である。

(3) 自動車旅客産業の状況（建設交通部ホームページによる）

① 事業者数（2005年末）

○バス

事業者数	市内バス	335（うちソウル69）
	市外バス	195
	高速バス	24
	農漁村バス	99
路線数	市内バス	7,316（うちソウル457）
	市外バス	4,760
	高速バス	181
	農漁村バス	3,834

○タクシー

法人事業者	1,758（免許台数92,027）
個人	154,224（登録台数154,224）

②車両数（2005年）

○市内バス	30,096台（免許台数）
	（ソウル7,792台、釜山2,734台）
市外バス	9,872台（免許台数）
高速バス	2,362台
農漁村バス	1,929台（免許台数）

○タクシー運送事業免許台数（2005年12月末。免許台数。）

	法人タクシー	個人タクシー	合計
ソウル	22,859(255)	49,545	72,404
釜山	11,859(99)	13,939	25,022
7大都市	55,476(712)	94,843	150,319

注) 法人タクシーの欄中（）内は、事業者数

③ 運転手数（2005年4月現在）

○全国バス運送事業組合連合会（市内・市外バス）加入会社運転手数

91,729名(553社)

○貸切バス運送事業組合連合会加入会社運転者数(2005年10月末現在)

27,289名(1229社)

④ 料金(2005年末)

○市内バス(ソウル市内料金:750~950ウォン)

○タクシー

・ 一般タクシー

基本料金:1900ウォン(2kmまで)

追加料金:走行・時間並算制

144m当たり100ウォン

35秒当たり100ウォン(15kmまで、以後なし)

・ 模範タクシー(デラックスタクシー:黒塗り、皮シート等)

基本料金:4500ウォン(3kmまで)

追加料金:走行・時間並算制

164m当たり200ウォン

39秒当たり200ウォン(走行速度が時速15kmまで落ちる場合)

※一般タクシーは、夜間割り増しがあり、0時~4時まで20%増。また、事業区域外への運行についても20%増)

(4) 自動車の車検制度について

① 根拠法令

自動車管理法第43条

② 車検有効期間

非事業用乗用車 2年(新規検査の場合は4年)

事業用常用自動車 1年(新規検査の場合は2年)

軽・小型の乗合及び貨物自動車 1年

事業用大型貨物自動車 6ヶ月(車齢が2年以下の場合は1年)

③ 車検の実施主体

建設交通部長官。ただし、法によって設立された交通安全公団が代行。また、定期検査については指定整備事業者(民間1770者が指定されている)に行わせることができる。

④ 検査項目

同一性確認、諸元測定、原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、操向装置、制動装置、緩衝装置、燃料装置、電気装置、車体及び車台、連結装置及び牽引装置、乗車装置、物品積載装置、窓ガラス、排気ガス発散防止及び騒音防止装置、灯火装置、警音器及び警報装置、視野確保装置、計器装置、消化器及び防火装置、耐圧容器、その他

⑤検査不合格の場合の処理

検査に適合しなかった場合には不適合通知書が交付され、通知書の交付を受けた日の翌日から5日以内（新規検査の場合は10日以内）に再検査を受けなければならない。

6. 海運

(1) 事業、安全・環境規制等海運に関する法制度

○目的 海上運送の秩序を維持し、構成な競争を確保して海運業の健全な発展を助けることにより、国民経済の発展と公共の福祉の増進に寄与（海運法第1条）

①海上旅客運送事業

○参入規制 航路別免許制（海洋水産部長官・地方海洋水産庁長に委任）
休廃止については届出制

○運賃料金規制 事前届出

○事業計画の遵守 起点・終点、運航回数、出発・到着日時等を記載した事業計画に従って運航する義務があり、違反する場合には、海洋水産部長官は事業計画に従った運航を命令することができる。

○安全規制 運航管理規定の作成義務、運航管理者の指導・監督を受ける義務

○事業改善命令 事業計画の変更、独占・寡占航路での運賃又は料金の変更、施設の改善又は変更、保険への加入、船員の保護のために必要な措置、他の旅客運送事業者との施設の共用、船舶の改良・代替及び増減に関する事項、船舶の安全運航のために必要な事項、海運に関する国際協約の遂行のために必要な事項が対象。

○船舶就航命令 海洋水産部長官は、公共の福祉の増進のため必要と認めるときは、旅客運送事業者に旅客船の就航・航路の延長又は変更、予備船舶の確保を命ずることができる。

●具体的な免許基準（法第5条）

- ・当該事業の開始が輸送需要基準に適合していること
- ・当該事業に使用する船舶係留施設その他輸送施設が当該航路にお

ける輸送需要の性質と当該航路に適合すること

- ・当該事業の開始によって、海上交通の安全に支障を生じるおそれがないこと
- ・当該事業の利用者の便宜に適合した運航計画を立てていること
- ・旅客船の保有量、旅客船の船齢が基準に適合すること

②海上貨物運送事業

- 参入規制 登録制（海洋水産部長官・地方海洋水産庁長に委任）
ただし、内航の場合には船舶の保有量、外航の場合には船舶の保有量、資本等事業の財政的基礎及び経営形態が、登録基準に適合していなければならない。
- 運賃料金規制 外航のみ荷主等利害関係人に対して公表義務
- 事業計画の遵守 外航定期貨物運送事業のみ、旅客と同様に事業計画の遵守義務あり
- 事業改善命令 事業計画の変更、船員又は航路上の漁民等当該船舶の運航と関連がある者の保護のための措置、船舶の安全航海のために必要な事項、海運に関する国際協約の遂行のために必要な事項、海上保険加入が対象、

(2) 政府の基本政策・最近の動向

①海運補助制度

- 離島航路補助制度（1956年以来）
島嶼民への交通便益の提供及び福祉の推進等島嶼民の生活安定のため、国費による離島航路に対する補助制度を整備
[対象] 運航収入から運航支出を引いた額（営業収支）で損失を計上している航路について、その営業損失を補助
- 離島航路就航命令制度
法律上、バス事業に対する制度と同様の規定があり。但し、本権限は国（地方局）にあり、同条項による補助も国において行っている。

[旅客船寄港島嶼の現況]

総有人島嶼数	4 4 4	（連陸島嶼 5 4 は除く）
総寄港島嶼数	2 6 8	
一般航路就航	1 4 0	
離島補助航路就航	1 2 8	

[補助金支給実績]（百万ウォン）

98年	7, 0 2 4
99年	6, 7 2 2
00年	5, 6 0 8
01年	5, 3 3 6
02年	6, 4 1 6

03年 5, 824

04年 6, 240

②海運税制

<トン数税制>

○トン数税制の概念

- ・トン数税制は、海運企業の所得を海運所得と非海運所得に区分し、「海運所得についての法人税課税標準を営業利益ではなく、運航船舶の純トン数と運航日数を基準として算出する金額に代替」することをいう。（非海運所得に対しては、営業利益が法人税の課税標準となる）

○適用業種

- ・トン数税制は、「外航貨物運送事業」及び「外航旅客運送事業」を営む企業だけが選択することができる。
- ・よって、沿岸運送業を営む内航船社は、トン数税制を選択することができない。

○適用船舶

- ・トン数税制は、「定期・不定期外航貨物船」及び「定期・不定期外航旅客船」にだけ適用される。
- ・また、トン数税制対象企業が所有船舶を貸船したり、国内外の船舶を傭船する場合にも、トン数税制が適用される。

○適用トン数

- ・トン数税制は、国際トン数証書上の「純トン数」が適用される。

○適用対象企業の要件

- ・「2年未満の期間で傭船された外国船舶の年間運航純トン数の合計」が「基準船舶の年間運航純トン数の合計」の5倍以下である海運企業
※「基準船舶」とは国際船舶登録制度で登録された船舶を指す。

○適用期間

- ・トン数税制は、5年単位で適用される。
- ・よって、トン数税制を選択しなかった企業は、その後5年間はトン数税制を申請することができない。
- ・5年後には、再度、トン数税制か通常の法人税かを選択することができる。

○適用要件の喪失

- ・トン数税制対象企業が、トン数税制適用期間中にトン数税制の適用要件を2度にわたって喪失した場合にはトン数税制対象企業の資格を喪失し、初回に喪失した時に遡及して通常の法人税を払わなければならない。
- ・また、残余期間が終了した後さらに5年間は、トン数税制を選択す

ることができない。

③フラッキングアウトの現状及び政府・海運事業者の対応策

<国際船舶登録法>

○目的

国際船舶の登録と国際船舶に対する支援等に関する事項を規定することによって、海運産業の国際競争力を高め、国民経済発展に資すること

○定義

- ・「国際船舶」とは、国内の港と外国の港の間を運航する商船として、国際船舶登録簿に登録された船舶をいう。
- ・「国家必須国際船舶」とは、戦時・事変又はこれに準ずる非常時に、国民経済に緊要な物資と軍需物資を輸送するための国際船舶として、海洋水産部長官の指定を受けた船舶をいう。

○国際船舶の登録対象

登録対象は以下の船舶であって、国際総トン数500トン以上、船齢20年以下（国際協約証書を具備する船舶は例外）の船舶である。

1. 船舶法第2条の規定による大韓民国船舶

※船舶法第2条

次の各号の船舶を大韓民国の船舶とする。

1. 国有又は公有の船舶
 2. 大韓民国国民が所有する船舶
 3. 大韓民国の法律によって設立された商事法人が所有する船舶
 4. 大韓民国に主たる事務所を置く第3号以外の法人であって、その代表者（共同代表である場合にはその全員）が大韓民国国民である場合には、その法人が所有する船舶
2. 次の各目の1に該当する者が大韓民国国籍を取得することを条件として賃借した外国船舶
- ア. 外航定期旅客運送事業又は外航不定期旅客運送事業の免許を受けた者
 - イ. 外航貨物運送事業の登録をした者

○外国人船員の乗船

- ・船舶所有者は、国際船舶にSTCW条約に従って海洋水産部長官が認定した資格証明書を所有する外国人船員を乗船させることができる。
- ・外国人船員の乗船基準と範囲は、船員労働組合連合団体、外航貨物運送事業者の協会等の利害関係者と関係中央行政機関の長の意見を聞いて、海洋水産部長官が定める。

○国家必須国際船舶の指定

- ・海洋水産部長官は、非常事態に備え、国際船舶と船員の効率的な活

用のために必要と認める場合には、国際船舶であって基準に該当する船舶を国家必須国際船舶として指定することができる。

- ・海洋水産部長官は、国家必須国際船舶に対して外国人船員の乗船を制限することができる。この場合、海洋水産部長官は、外国人船員の乗船を制限することによって、当該船舶所有者等に賃金負担による損失が発生した場合には、当該船舶所有者等にこれを補償しなければならない。

○国際船舶に対する支援

政府は、国際船舶に対して、租税の減免その他必要な支援をすることができる。

(3) 海運産業産業の経営状況 (2005年末。出典：海洋水産統計年報)

○ 国内旅客船事業

旅客航路数	一般航路	106
	離島補助航路	26
旅客船舶数	一般航路	154
	離島補助航路	30

○ 内航海運事業

保有船舶 2,059隻、119,409千R/T

○ 外航海運事業

	定期	不定期	計
貨物船	106	440	546

○ 船舶数等 (2005年末現在)

総数	2,770隻 (15,377千G/T)
旅客船	165隻 (141千G/T)
貨物船	692隻 (8,389千G/T)
コンテナ船	113隻 (2,076千G/T)
タンカー	394隻 (4,063千G/T)
その他	1,406隻 (708千G/T)

7. 港湾整備・運送

(1) 港湾の概要

①主要港湾運営組織 (出資比率等)

韓国では、釜山港及び仁川港以外の港湾は、国が直接運営している。釜山港及び仁川港については、それぞれ釜山港湾公社及び仁川港湾公社が運営を行っている。(07年中に、蔚山港についても港湾公社を設立する計画)

○釜山港湾公社

- ・国からの現物出資（100%）により、2004年1月設立。
- ・主要事業
 - ・釜山港の新設・改築、維持・補修・浚渫等に関する工事の施行及び港湾の管理・運営
 - ・港湾施設工事及び管理・運営と関連して、国家又は地方自治団体から委託を受けた事業
 - ・上記の事業に関する調査・研究、技術開発及び人材育成
 - ・港湾利用者の利便性のための生活近隣及び福利事業等の建設及び運営
 - ・国家又は地方自治団体から委託を受けた事業
- ・構成員 社長 イ・ガプスク
 （中央海洋安全審判院長、韓国船級会長）
 ほか、役員4名、職員127名、別定職4名

○仁川港湾公社

- ・国からの現物出資（100%）により、2005年7月設立
- ・主要事業 釜山港湾公社と同様
- ・構成員 社長 ソ・ジョンホ（元海洋水産部海運物流局長）

③主要港貨物量（2005年）

（港湾数：52港、外貿港湾数：28港）（運営主体は国）

	貨物取扱量	コンテナ	処理能力	接岸能力（船席）
仁川	123,453	758	78,129	81
釜山	217,217	11,758	130,753	141
光陽	177,483	947	103,593	74
蔚山	162,414	148	28,731	96
浦項	54,692		44,452	44

・単位：貨物取扱量は千トン、コンテナは千TEU、処理能力は千トン／年

（2）事業規制等港運に関する法制度

①港運の参入規制の有無

- ・事業の種類別の登録制
 （港湾荷役事業、検数事業、鑑定事業、検量事業）
 港湾荷役事業と検数事業は、港湾別の登録。
- ・登録には、施設・資本金・労働力等に関する基準への適合が必要。

②港運の料金規制

- ・港湾荷役事業の運賃料金は、海洋水産部長官の認可制。
- ・検数事業、鑑定事業及び検量事業については、事前届出制。

（4）今後の主な港湾整備計画（再掲）

- 釜山港を北東アジアの代表的な積み替え中心港湾に育成
 - <釜山新港の全体計画>
 - ・施設規模：5万トン級岸壁27バース
 - ・年間取扱能力：804万TEU
 - ・プロジェクト期間：1995年～2011年
 - ・釜山新港の開発にあわせ、釜山港の在来バースを廃止して親水空間を2020年までに整備する予定。
- 光陽港は貨物創出のための物流インフラ拡充に力点を集中
 - <光陽港の全体計画>
 - ・施設規模：5万トン級岸壁33バース
 - ・年間取扱能力：933万TEU
 - ・プロジェクト期間：1987年～2011年
- 仁川港と平澤港・唐津港を首都圏物流の前線基地として構築
- 主要拠点港湾を国土総合開発計画と連携して開発
- 物流量常時モニタリングシステムを構築、物動量の変化に弾力的に対処

8. 船員

(1) 船員数（2005年12月現在）

○船員手帳発給数（合計）	88,524人
（内国人）	83,604人
（外国人）	4,920人

○内国人船員合計 40,176人（予備員1,158人含む。）

国籍別内訳	自国籍船	35,939人
		船種別内訳
	外航商船	7,402人
	内航商船	8,042人
	漁船	20,495人
	便宜置籍船	4,237人

資格別内訳	船舶職員	20,020人
	部員	20,156人

○外国人船員数

合計	7,960人	
船種別内訳	外航商船	2,257人
	外航旅客船	119人
	遠洋漁船	3,756人
	内航船	226人
	沿岸漁船	1,602人

出身国別内訳	中国	3, 029人
	インドネシア	2, 267人
	ベトナム	956人
	ミャンマー	727人
	フィリピン	925人
	その他	56人

(2) 船員教育機関、監督行政機関の組織図

① 関係組織

○ 監督行政機関 海洋水産部

○ 船員教育機関

< 商船海技士養成教育機関 >

(大学校) 韓国海洋大学校、木浦海洋大学校

(高等学校) 仁川海技高等学校、釜山海技高等学校

< 漁船海技士養成教育機関 >

(大学校) 釜慶大学校、麗水大学校、慶尚大学校、群山大学校、
濟州大学校、江原専門大学

(高等学校) 仁川海洋科学高等学校、慶南海洋科学高等学校、
莞島水産高等学校、浦項海洋科学高等学校、
忠南海洋科学高等学校、九龍浦総合高等学校、
蔚山総合高等学校、濟州観光海洋高等学校

② 海技資格試験実施機関

主管：海洋水産部

代行機関：韓国海洋水産研修院

海技免許発給機関：海洋水産部

(3) 船員教育機関の概況

① 設置目的、教育目標、設置学科、入学資格、設立訓練コースと取得資格

○ 韓国海洋大学校

・ 設置学科 海事輸送科学部（80人）、運航システム工学部（80人）、
機関システム工学部（130人）、船舶電子機械工学部（70人）、
海洋警察学科（40人）

・ 入学資格 高等学校卒業（見込み）者

・ 教育訓練 座学3年、乗船実習1年

・ 取得免許 3級海技士

○ 木浦海洋大学校

・ 設置学科 海上運送システム学部（200人）、機関システム工学部
（200人）

- ・ 入学資格、教育訓練、取得免許は、韓国海洋大学校と同じ

○仁川海事高等学校

- ・ 設置学科 航海科（120人）、動力機械科（120人）
- ・ 入学資格 中学校卒業（見込み）者
- ・ 教育訓練 座学2年、乗船実習1年
- ・ 取得免許 4級海技士

○釜山海事高等学校

- ・ 設置学科 航海部、動力機械部
- ・ 入学資格、教育訓練、取得免許は仁川海事高等学校と同じ

(4) 海技資格を取得するまでのキャリア

商船海技士養成機関卒業者のキャリア

<航海>（商船の場合）

3級航海士 卒業時

2級航海士 ・ 1,600トン以上の船舶の船舶職員として2年

・ 500トン以上1,600トン未満の船舶の船長若しくは一等航海士として3年又は船舶職員として4年

1級航海士 ・ 1,600トン以上の船舶の船長若しくは一等航海士として2年又は船舶職員として4年

・ 500トン以上1,600トン未満の船舶の船長若しくは一等航海士として3年又は船舶職員として5年

<機関>

3級機関士 卒業時

2級機関士 ・ 主機関の推進力が1,500キロワット以上の船舶の船舶職員として2年

・ 主機関の推進力が750キロワット以上1,500キロワット未満の船舶の機関長若しくは一等機関士として3年又は船舶職員として4年

1級機関士 ・ 主機関の推進力が3,000キロワット以上の船舶の機関長若しくは機関士として2年又は船舶職員として4年

・ 主機関の推進力が1,500キロワット以上3,000キロワット未満の船舶の機関長若しくは一等機関士として3年又は船舶職員として5年

(5) 船員教育に関する政府の基本政策・最近の動向

最低限STCW条約の規定された要件を充足する海技免許を取得できるよう、教育訓練体系を構成するとともに、船舶の安全運航と海洋環境保護のために韓国独自の教育訓練課程を新設して学生に履修させている。

最近の動向としては、小型船舶の事故発生率を低下させるため、船舶職

員法適用船舶を総トン数2トン（以前は5トン）以上に強化するとともに、つり漁船及び遊・渡船の場合には総トン数に関係なく海技免許を所持することを要求する制度を準備中。

(6) 海技資格の承認を実施する国

中国、フィリピン、ミャンマー、インドネシア

9. 造船業

(1) 概要

○新造船受注量

97年度	201隻	12,749千G/T
98年度	175隻	9,999千G/T
99年度	227隻	12,719千G/T
00年度	313隻	19,380千G/T
01年度	185隻	10,832千G/T
02年度	230隻	12,773千G/T
03年度	470隻	28,118千G/T
04年度	441隻	25,736千G/T
05年度	349隻	19,279千G/T

○新造船建造量

97年度	172隻	7,449千G/T
98年度	163隻	8,635千G/T
99年度	163隻	9,481千G/T
00年度	180隻	11,498千G/T
01年度	207隻	11,794千G/T
02年度	210隻	12,987千G/T
03年度	223隻	13,602千G/T
04年度	260隻	15,143千G/T
05年度	285隻	17,355千G/T

○主な企業

現代重工業（05年度建造量	72隻	5,246千G/T
三星重工業（同	45隻	3,876千G/T
大宇重工業（同	40隻	3,056千G/T

○労働者数（技術職・事務職等含む）

97年度	50,488人
98年度	48,525人

99年度	46,752人
00年度	54,573人
01年度	63,950人
02年度	64,895人
03年度	66,836人
04年度	71,781人
05年度	80,573人

10. 観光

(1) 概要

○出国者数							(千人)
00年	01年	02年	03年	04年	05年		
5,508	6,084	7,123	7,086	8,825	10,078		
○入国者数							(千人)
00年	01年	02年	03年	04年	05年		
5,322	5,147	5,347	4,753	5,818	6,025		
○訪日韓国人旅行者数							(千人)
00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	
1,064	1,134	1,272	1,459	1,588	1,739	2,117	
○訪韓日本人旅行者数							(千人)
00年	01年	02年	03年	04年	05年	06年	
2,472	2,377	2,321	1,803	2,443	2,440	2,339	
○観光収入							(百万ドル)
00年	01年	02年	03年	04年	05年		
6,811	6,373	5,918	5,343	6,053	5,649		
○観光支出							(百万ドル)
00年	01年	02年	03年	04年	05年		
6,174	6,547	9,037	8,248	9,856	11,942		

(2) 観光に関する法制度

観光に関する法律は6つあり、その主な内容は以下の通りである。

○観光基本法

- ・観光振興長期計画及び年度別計画の策定
- ・観光振興に関する年次報告書を毎年国会に提出
- ・その他、外国観光客の誘致、観光資源の保護等、政府の責務を網羅的に規定

○観光振興法

- 観光事業の許認可等

- ・ 旅行業 登録制
旅行業は、一般旅行業（海外と国内）、国外旅行業（海外のみ）及び国内旅行業に区分され、一般旅行業は道知事（又は特別市長、広域市長。以下同じ。）、その他は市長（又は郡首、区長。以下同じ。）に登録。
- ・ 観光宿泊業 登録制
市長に登録。ホテル業と休養コンドミニアム業に区分される。ホテル業は更に、観光ホテル業、水上観光ホテル業、韓国伝統ホテル業、家族ホテル業に区分される。
文化観光部長官は、観光宿泊施設に等級をつけることができる。
- ・ 観光客利用施設 登録制
市長に登録。飲食・運動・娯楽・休養・文化・芸術・レジャー等に適合する施設を観光客に利用させる業態。
自動車野営場業、観光遊覧船業、観光公演場業、外国人専用観光記念品業、総合休養業、専門休養業に区分される。
- ・ 国際会議業
市長に登録。国際会議等を開催する施設を設置・運営したり、国際会議の計画・準備・進行等の業務を委託を受けて代行する業態
- ・ カジノ業
文化観光部長官の許可。専用営業場を持ち、さいころ・トランプ・スロットマシン等特定の機器等を利用して偶然の結果に従って特定人に財産上の利益を与え、他の参加者に損失を与える行為等を行う業態。
- ・ 遊園施設業
市長に届出。ただし、安全性検査が必要な遊具を有している場合は市長の許可が必要。
- ・ 観光便宜施設業
知事の指定を受けることができる。観光遊興飲食店業、外国人専用遊興飲食店業、観光食堂業、市内循環観光業、観光写真業、旅客自動車ターミナル施設業、観光土俗酒販売業、観光ペンション業に区分される。

□ 観光事業者団体としての「韓国観光協会中央会」の設立

□ 観光開発基本計画の策定（観光地及び観光団地の開発）

○ 観光宿泊施設支援等に関する特別法

- ・ 観光ホテル業を経営しようとする者は、道知事から事業計画の承認を受けることができる。
- ・ 事業計画の承認を受けた場合には、建築許可、観光振興法による事業計画の承認等を受けたものと見なされる。
- ・ その他、許認可一括処理委員会、建築規模の特例、国公有地の売却の特

例、敷設駐車場設置の特例、観光振興開発基金からの優先的な支援等の特例が認められる。

○国際会議産業育成に関する法律

- ・ 国際会議産業育成委員会の設置、国際会議専担組織の指定等
- ・ 国際会議産業育成基本計画の策定
- ・ 文化観光部長官による国際会議の誘致・開催の支援
- ・ 国際会議施設の建設及び運営の促進
- ・ 国際会議都市の指定・支援

○観光振興開発基金法

- ・ 観光事業を効率的に発展させ観光外貨収入の増大に寄与するために観光振興開発基金を設置。
- ・ 基金の財源は以下の通り。
 - ①政府からの出えん金
 - ②カジノ業者からの納付金
(総売上額が10億ウォン以下の場合は利益の1%、100億円以下の場合は5%、それ以上の場合は10%)
 - ③国内空港及び港湾を通じて出国する者からの出国納付金
 - ④基金の運営によって生じる収益金等
- ・ 基金の用途は以下の通り。
 - ①次に該当する用途に貸与することができる。
 - ・ ホテルをはじめとした各種観光施設の建設又は改修
 - ・ 観光交通手段の確保又は改修
 - ・ 観光事業の発展のための基盤施設の建設又は改修
 - ・ 観光地・観光団地及び観光特区内での観光便宜施設の改善又は改修
 - ②文化観光部長官は、基金から、観光政策に関する調査・研究を行う法人の基本財産形成及び調査・研究事業その他運営に要する経費を補助することができる。
 - ③次に該当する事業に貸与又は補助することができる。
 - ・ 国外旅行者の健全観光教育及び観光情報提供事業
 - ・ 国内外の観光案内体系の改善及び観光広報事業
 - ・ 観光事業従事者及び関係者に対する教育訓練事業
 - ・ 国民観光振興事業及び外来観光客誘致支援事業
 - ・ 観光商品開発及び支援事業
 - ・ 観光地・観光団地及び観光特区内の公共便益施設設置事業
 - ・ 国際会議の誘致及び開催事業
 - ・ 障害者等障害階層に対する国民観光福祉事業 等
 - ④民間資本の誘致のために必要な場合、次の事業や投資組合に出資す

ることができる。

- ・「観光振興法」による観光地及び観光団地の造成事業
- ・「国際会議産業の育成に関する法律」による国際会議施設の建設及び拡充事業
- ・観光産業への投資を目的とする投資組合 等

○観光公社法

韓国観光公社を設立し、観光振興、観光資源開発、観光産業の研究開発及び観光要員の養成・訓練に関する事業を遂行する事により、国家経済発展と国民福祉の増進に資することを目的とする。

(3) 政府の基本政策・最近の動向

①宿泊施設に対する政府助成

2005年は、観光振興開発基金より、観光宿泊施設の建設に対して596億ウォン、観光宿泊施設の改修・補修に対して976億ウォンが融資された。

(4) 観光産業の状況 (2005年12月現在)

宿泊業者数	33,031
ホテル数	558 (客室数 58,950)
ホテル稼働率	57.0%
特1級	63.5%
特2級	64.2%
1級	52.2%
2級	38.8%
3級	42.9%
家族ホテル	87.5%
伝統ホテル	46.1%
旅行業者数	9,623
一般旅行業	794
国外旅行業	4,985
国内旅行業	3,844