

1. はじめに

我々は国土技術政策総合研究所資料, No.44 で米国の空港整備に対する資金調達面を中心とした空港整備事業制度と空港整備に対する最近の議論について紹介し, 我が国の空港整備事業制度の再考という研究テーマに関する報告を行ったところである。初回に米国を扱ったのは, 航空先進国での利点を吸収しようという意図による。1978年に米国で規制緩和がなされたわけだが, それ以降の航空産業の大きな変化及びそれに次々と追従した欧米諸国の動向を見れば, やはり欧米諸国は航空先進国であることは明らかな事実であろう。米英間の二国間航空協定である1946年のパミュダ協定が二国間航空協定の雛形的役割を果たしていたことに始まり, 近年でも特にオープンスカイ協定等の航空政策に関しては, 米国を中心とした航空先進国の航空戦略が全世界的な標準となりつつある。

しかし一方で, 最も成長の著しい航空市場はアジア航空市場であり, IATAの予測によれば2020年には世界の約半分の航空市場を東南アジア地域が占めることになるとされている。すなわちアジア各国の航空政策, 空港整備方針は今後の航空市場を大きく左右するといっても過言ではない。それを象徴するかのように, 近年アジア諸国では大空港の建設ラッシュがあった。1998年6月にクアラルンプール国際空港, 1998年7月に香港チェックラップコック空港, 1999年10月に上海浦東国際空港が開港し, 他にも2004年の開港を目指し第二バンコク国際空港が建設中であり, シンガポールチャンギ国際空港も第三旅客ターミナルビルを建設中である。そして今後我が国にとって最も大きく影響を受けることになるのは, 仁川国際空港の開港であろう。

2001年3月29日に開港した仁川国際空港は, 3,750mの滑走路2本を有し, 空港面積1,174haは関西国際空港の2倍以上にも及ぶ巨大空港である。ソウル市の中心部から南西に52km, 空港高速道路を使用すると約50分の距離に位置しており, Yongyu島とYongjong島の間を埋立て建設された海上空港である。韓国では, 仁川国際空港は, 空港機能だけでなく多目的な役割を担うべく超近代的な空港として考えられており, その役割の種類からペンタポート(エアポート, ビジネスポート, テレポート, シーポート, レジャーポート)として期待されている。

仁川国際空港は, 空港能力, 地理的条件, 背後圏人口・経済力等から考えても, 我が国の成田空港, 関西国際空港と並び, これからの東アジアの国際拠点ハブ空港になりうる資質を有する空港である。しかしどの空港が東アジアの盟主たるハブ空港として君臨するかは非常に複雑な問題

である。各国の空港政策や航空政策, 各空港の経営方法や財務状況, エアラインの空港選択等様々な問題が絡み合っている。

我が国では, 航空政策と空港整備政策はある程度切り離されて考えられることが多い。しかし韓国では空港整備あるいは空港経営と航空政策は密接に関係している。すなわち仁川国際空港の地位向上とフラッグキャリアの育成・競争力向上に対し政府として支援する姿勢を取っている。

本稿では, 韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力について考察する。今後の東アジアの航空市場に大きく影響する要素は各空港の競争力と各国フラッグキャリアの競争力である。本稿では空港の財務状況とフラッグキャリアの財務状況・アライアンス状況, 各国政府の航空協定締結状況から空港とエアラインの競争力を判断する。結果的に韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力の関係について考察が可能となる。

なお韓国の空港・エアラインの競争力向上は直感的には日本の空港・エアラインの競争力低下に繋がる様に考えられる。しかし例えば韓国の競争力向上には我が国との共存が不可欠だというシナリオもありうる。すなわち本稿での考察は今後の我が国の空港経営や航空政策の検討にも重要な意味を持ち, この点においても本研究の内容が我が国の空港整備事業制度の再考という大きなテーマに繋がる。

また, 冒頭で我が国の空港整備事業制度再考のために米国の制度を研究した旨述べたが, 本稿でも韓国の空港整備事業制度について調査・整理し我が国制度との比較を可能とすることを同時に研究の目的としている。

さらに, 関西国際空港の経営状況に対する批判が強いためか, わが国における仁川国際空港の評価は極めて高い。時には北東アジアのハブ空港は仁川国際空港であることが既成事実であるかのように言われることすらある。広大な空港面積を持つ巨大空港を短期間かつ相対的に安価で建設したことに対する高評価を, そのまま我が国の成田空港や関西国際空港への批判であると受け止めざるを得ないことは確かであろう。しかし本稿ではあくまでも公正に分析し, 考察することは言うまでもない。

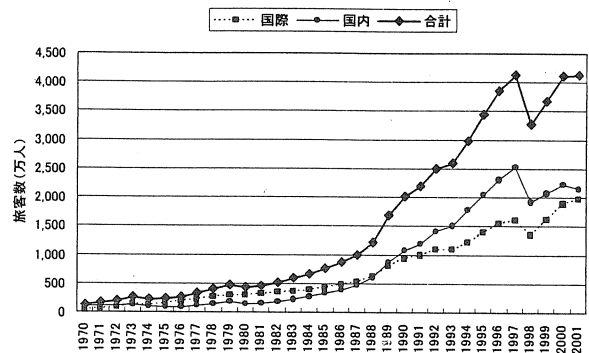
本稿の構成は以下の通りである。2章で韓国の航空輸送動向と空港整備方針について述べ, 3章では韓国の空港整備事業制度について説明する。4章では韓国の航空政策について説明し, 5章では空港経営について分析を行う。さらに6章では韓国エアラインの経営分析を行う。7章でそれまでの結果より韓国の空港とエアラインの競争力を検討し, 今後の定性的予測を行う。8章がまとめであり, 全体を通しての考察をまとめる。

2. 韓国の空港整備状況と航空輸送動向

韓国には仁川国際空港を含め16空港が存在し、仁川、金浦、金海、済州、大邱、清州、襄陽の7空港が国際空港となっている。また純粋な民間空港は、仁川、金浦、済州、蔚山、麗水、襄陽の6空港のみであり、残りは軍との共用空港である。空港管理者は仁川国際空港のみが仁川国際空港公社（以下I I A C）、その他の15空港については韓国空港公社（以下K A C）となっている。図-1に空港配置図を、表-1に空港ごとの輸送実績を示す。

国内ネットワークは2001年12月31日時点で16都市29路線により形成されており、一日230便が運航している。そのうち金浦-金海、金浦-済州、金海-済州が運行回数の約50%を占めている。国際線については、仁川国際空港が約90%を占め、エアライン53社が乗り入れ、118都市と結ばれている。韓国の航空ネットワークの特徴は、90%の国際旅客と80%以上の国内旅客が仁川国際空港、金浦空港といったソウル首都圏の空港に集中していること、仁川国際空港と金浦空港の国際、国内専用の機能分担が存在することであり、日本と似た状況にある。

韓国における1970-2001年の航空旅客輸送実績を図-2に、航空貨物輸送実績を図-3に示す。



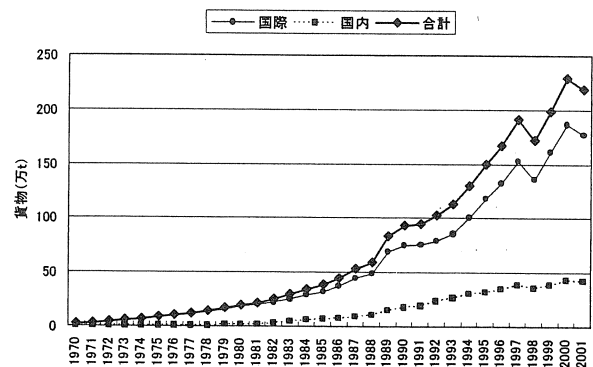
出典：Korea National Statistical Office

図-2 航空旅客輸送実績

表-1 空港ごとの輸送実績
 2001.4~2002.3の実績、不定期込み、無償込み

	国内	国際	合計
ICN	353,612	19,055,544	19,409,156
GMP	17,740,459	5,925	17,746,384
PUS	7,710,648	1,578,840	9,289,488
CJU	9,211,559	346,193	9,557,752
TAE	2,167,376	77,575	2,244,951
KWJ	2,203,712	8,393	2,212,105
CJJ	572,900	58,283	631,183
KAG	365,999	126	366,125
SHO	68,827	0	68,827
RSU	612,948	0	612,948
USN	1,390,436	0	1,390,436
MOK	266,743	0	266,743
HIN	762,782	0	762,782
KPO	780,341	0	780,341
YEC	69,314	0	69,314
KUV	210,481	0	210,481
WJU	70,641	0	70,641
Total	22,279,389	21,130,879	43,410,268

出所：KACホームページより作成

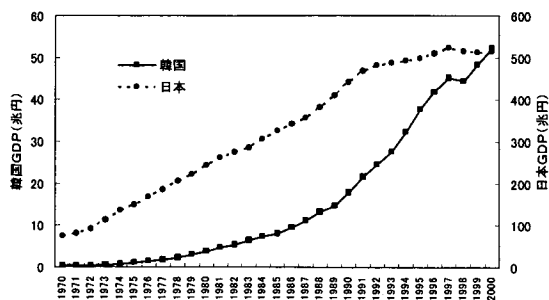


出典：Korea National Statistical Office

図-3 航空貨物輸送実績

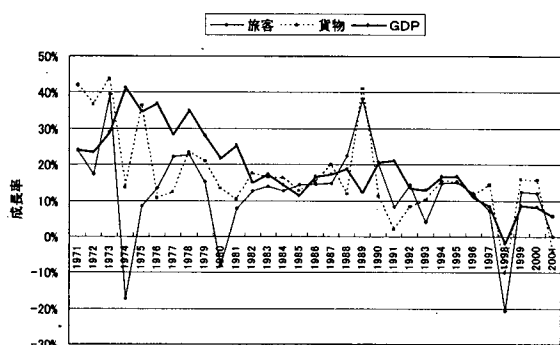
韓国の航空需要は1980年代に入ってから急速に伸び始め、1988年にはソウル五輪を契機に海外旅行が自由化された。直後の1989年から経済危機前の1997年までの年平均伸び率は国際旅客8%、国際貨物9.7%、国内旅客12.4%、国内貨物10.8%となっている。1998年の経済危機に際しては特に旅客需要が落ち込みを見せたが、それ以降は再び

順調に増加している。2001年時点で国内旅客、国際旅客が共に約2,000万人程度でそれぞれ日本の約1/4、1/2であり、国内貨物は約40万トン、国際貨物は約180万トンでそれぞれ日本の約1/2、3/4となっている。図-4には1970-2000年の韓国及び日本の名目GDPの推移を、図-5にはGDP、航空旅客、航空貨物の対前年比成長率の推移を示す。



出典：Korea National Statistical Office

図-4 名目GDPの推移



出典：Korea National Statistical Office

図-5 GDP等の成長率の推移

1998年の経済危機を除き韓国の名目GDPは高い成長率で伸び続け、2000年時点で日本の約1/10の経済規模となっている。経済成長と共に航空輸送実績を伸ばしてきた我が国の歴史から見ても今後の韓国の航空輸送の伸びは大いに期待されるであろう。実際韓国政府は、1998-2010年間の航空旅客の年平均伸び率が8.4%であると予測している。ちなみに同時期の我が国の伸び率は3.3%とされている。

3. 韓国の空港整備事業制度の概要

3.1 韓国の空港整備概論

韓国の空港整備政策は1961年に制定された航空法に規定されており、5年単位の空港開発中長期基本計画により

空港整備方針を決定していくことになっている。さらに上位には我が国の全国総合開発計画に相当する国土総合計画(Comprehensive National Territorial Plan)が存在する。現在は2000年から2020年までを計画した第四次国土総合計画の期間中であるが、この計画中には仁川国際空港が北東アジアのハブ空港となるべく2020年までに最終段階の整備を行い、53万回の発着回数、1億人の旅客、700万トンの貨物への対応可能となることが明記されている。その他全国各地での空港新設や拡張等についても記載されている。

こういったマスタープランの内容等を踏まえると現在の空港開発の基本方向は「均衡的な航空システムの構築」であり、そのために以下の3つの目標が定められていることになる。

- ①国民の移動ニーズを満たす空港開発
- ②経済性と未来性を備えた空港開発
- ③国家競争力の向上を図る空港開発

韓国のナショナルフラッグキャリアである大韓航空(以下KAL)、アジアナ航空(以下AAR)は中型あるいは大型機を多く保有しているが、これは国内市場が小さいので国際市場を中心とした航空機の保有状態を決定しているためである。したがって40~60人乗りのコミューターサービスは活性化しておらず、②には小型機中心の航空市場を再編しようという意味も込められている。表-2には韓国エアラインの機材保有状況を、表-3には仁川、金浦空港と全国空港平均の発着機材割合を示す。

表-2 日韓エアラインの機材保有状況

機材タイプ	(単位:機)		
	KAL	AAR	JAL
B747, B777, DC10(300席以上)	49	12	101
B767, A330, A300, MD11(200席以上)	37	12	32
B737, A321, MD80, F100(200席未満)	26	30	2
合計	112	54	135

出典:ICAO資料

表-3 仁川、金浦空港と全国空港平均の発着機材割合

機材タイプ	仁川	金浦	全国
B747, B777, DC10	45%	0%	12%
B767, A300, A330, MD11	29%	36%	37%
B737, B727, MD82, IL62, TU154, F100	12%	61%	48%
その他	3%	3%	2%

*発着回数ベース

出所:KACホームページより作成

③については地方の国際空港は劣悪な状態であるため、そのような空港にも競争力を備えさるということである。

そして3つの目標のための戦略として、空港システムの体系化、空港施設の拡充、航空交通の受益地域の拡大、航空サービスの多様化(小型機の導入)、空港建設体系の確

立が考えられている。

現在韓国には、我が国でいう港格（空港整備法で規定される1,2,3種の区分）に相当する空港分類は存在しない。そこで空港システムを体系化するため、空港を中枢（ハブ）空港、関門（ゲートウェイ）空港、地域拠点（リージョナル）空港、地方（ローカル）空港に分類し、戦略的な国内空港整備を進めていくことが検討されている。

今後の国内及び国際航空の需要に対応するための包括的な空港施設拡張プロジェクトを検討する際には、韓国は首都圏（Capital）地域、中部（Central）地域、嶺東（Yongdong）地域、慶北（Kyonbuk）地域、釜山（Pusan）地域、湖南（Honam）地域、済州（Jeju）地域の7地域の航空圏域に分割して考えられる。首都圏地域の仁川国際空港以外にも各地域において空港整備が実施または予定されており、中部地域の全州（Cheongju）国際空港の拡張、嶺東地域の襄陽（Yangyang）国際空港の新設、慶北地域の大邱（Daegu）国際空港の国際ターミナルの増築、釜山地域の金海（Kimhae）国際空港のターミナルビルの移転、湖南地域の務案（Muan）国際空港の新設、済州地域の済州国際空港の拡張等が挙げられる。こういった整備は上で述べた空港分類に照らした全国の均衡ある発展を目指したものであると考えられる。

これまでソウル、釜山、済州に国内航空需要の多くが集中しており、それ以外の地域では需要が小さい状況にあった。仁川国際空港の陰に隠れがちではあるが、現在韓国では、国家として国内航空ネットワークの拡充を目指し、そのための空港整備を進めているところでもある。

3. 2 韓国の空港整備財源

韓国の空港整備財源についてだが、韓国の空港管理者はKACあるいはIIACであることは先述した。KACは空港の運営・管理のみを担う公社である。すなわち韓国の空港整備は仁川国際空港を除き中央政府が行い、中央政府において空港整備を所管するのが建設交通部（Ministry of Construction and Transport: MOCT）である。MOCTはその名の通り、インフラ整備に関しては我が国の国土交通省と概ね同じ組織だと理解しても差し支えない。ただし仁川国際空港の整備については変則スキームで行われ、他の空港とは異なり建設はIIACが行っている。詳細は後述するが、出資割合等では相違点があるとはいえ我が国の成田空港の整備スキームと比較的似ていると考えられる。

我が国の空港整備は国土交通大臣が管理者となっている1種空港（羽田、伊丹のみ）、2種A空港や供用飛行場の整備費用は空港整備特別会計から支出され、3種空港やその他飛行場の整備に対しても補助金を出している。韓国

には「道路等交通施設特別会計」が存在する。この特別会計は1993年末に交付された道路等交通施設特別会計法に基づき創設されたもので、道路、鉄道、港湾、空港など交通施設全体を包括する特別会計である。

道路等交通施設特別会計は道路勘定、都市鉄道勘定、港湾勘定、高速鉄道及び空港勘定の4つの勘定に区分される。それぞれの勘定には歳入及び歳出項目が規定されており、高速鉄道及び空港勘定については交通税、空港使用料、騒音負担金、外国借款、一般会計からの繰入等を歳入としている。歳出については、仁川国際空港の建設、その他の空港の新設・拡張や航空機騒音対策費等となっている。

道路等交通施設特別会計の財源の一部となっている交通税創設の経緯は以下の通りである。交通税は1994年末に交付された交通税法により創設され、1995年から徴収されている。交通税は交通施設の拡充に所要とされる財源を確保することを目的とした目的税であり、揮発油と軽油に課税される。以前から同様の課税があり、道路や鉄道整備の財源になっていたが、目的税化されていないため全額を交通整備財源にできる保証がなかったこと、すなわち交通整備の安定的財源供給が交通税の創設の目的であったとされる。

この交通税をいかなる交通施設整備に用いるかの配分割合は道路等交通施設特別会計法に大統領令で定めることが規定されており、高速鉄道及び空港勘定には1000分の90とされている。なお1000分の100については調整財源とされている。

日本の空港整備特別会計はほぼ完全に利用者負担の原則に基づいているが、韓国の空港整備財源が利用者負担の原則に基づいているのは一部であり、我が国でいう道路整備特別会計の財源を空港整備の財源としている部分もあることが分かる。なお、空港の管理・運営費用は空港管理者が運営収入等により確保することとされている。

表-4には2001年及び2002年の韓国のインフラ関係予算の配分額と割合を示す。我が国と同様、空港整備そのものへの配分は概して小さい。

表-4 韓国のインフラ関係予算配分(2001,2002)

	(億ウォン)		
	2001	2002	割合(2002)
道路	80,832	78,602	49%
鉄道	25,121	30,884	19%
地下鉄	9,190	8,164	5%
空港	3,546	3,119	2%
水資源	12,768	11,297	7%
住宅	4,364	7,531	5%
港湾	10,623	12,961	8%
その他	5,369	7,302	5%
計	15,816	159,860	100%

出典：韓国建設交通部ホームページより作成

4. 韓国の航空政策

4.1 航空協定の歴史と最近の動向

我が国は大きな国際航空市場を有しているが、韓国の国内航空市場は小さく、航空政策を考える際には国際航空市場が中心となる。本章では韓国の航空政策について述べるが、ここではまず最初に、政府が関与する国際航空政策である航空協定についてその歴史的経緯と近年の動向について概説する。

1944年米国シカゴで開催された国際民間航空会議において今日の国際航空の基本的条約である国際民間航空条約(シカゴ条約)が採択された。同条約に基づいて設立された国際民間航空機構(ICAO)の法律委員会が、以後の国際条約の作成・改定などの国際法務を司ることとなる。

定期航空に関する運輸権についてはいわゆる「五つの自由」として5つに分類することが一般的である。国際航空運送協定第一条に認められている5つの自由の他、学説では第八までの自由の分類がなされることがある。以下に列挙する。

第一の自由：上空通過の自由

第二の自由：技術着陸の自由

第三の自由：自国からの貨客を相手国で積み下ろす自由

第四の自由：相手国からの貨客を自国で積み下ろす自由

第五の自由：相手国と第三国との間で貨客の積み込み、積み下ろしを行う自由

第六の自由：航空会社の属する国を経由して、出発地である外国内の地点から、到着地である他の外国内の地点へ向けて行われる運送

第七の自由：航空企業の属する国に関わらない相手国と第三国との運輸

第八の自由：カポタージュ

定期航空に関する一般的な多国間協定としては第一及び第二の自由のみを内容とした国際航空業務通過協定(シカゴ会議で採択)が有効に存在するのみであり、定期国際航空にとって不可欠な第三から第五までの自由に関するものは二国間航空協定に譲られる形となっている。すなわちシカゴ会議においては運輸権の確保は多国間条約という形式では成立していない。

そこで1946年に二大航空先進国である米英間で締結された二国間協定であるバミューダ協定が以後各国の航空協定の雛形となった。しかし米国と各国は指定航空企業の数を自由とする航空協定を締結していたため、航空市場における相対的地位低下の挽回策として国内航空企業の国際航空への進出の可能性が生じた。バミューダ協定が米国と各国の航空協定のモデルとなっていることに対する使

命感もあり、英国は1967年にバミューダ協定の廃棄通告を行い、1977年に再度内容を大幅に変更したバミューダ協定(いわゆるバミューダII)が締結された。この協定が新たな航空協定のモデルになるものと考えられたが、自由化を目指す米国内ではその制限的性質によりモデル化への反対が起きている。その結果が1978年の米国モデル航空協定であるが、米国企業からの強い批判により推進途中で棚上げされるに至っている。

一方EUは米国の規制緩和に対応するため域内航空の自由化を検討し、自由化を3段階に分け、1987年にパッケージI、1990年にパッケージII、1992年にパッケージIIIを採択した。パッケージIIIにおいて実施を先送りした部分の実施期日である1997年をもって域内航空は完全自由化されている。

米国ではこういった国内外の動きを踏まえ、1995年に新国際航空運送政策を公表した。そこでは世界的な航空自由化を目標としつつも、二国間関係を基礎とした自由化を進める方針を宣言している。その手段がモデル・オープンスカイ協定であり、これに準拠して作成された航空協定をオープンスカイ協定と呼ぶ。米国はこれまでに30国以上とオープンスカイ協定を締結している。なお、世界規模の航空自由化はひとつの多国間協定によるべきだという主張もあるのは事実である。しかし各国の航空企業の競争力格差を考慮すれば二国間協定を積み重ねそれを拡大する方法によらざるを得ない(坂本(1999))と考えるのが一般的である。

モデル・オープンスカイ協定の中身の概要は以下の通りである。路線権は、定期航空について後背地点、自国内地点、中間地点、相手国内地点及び以遠の地点の間の自由な路線権が認められている。ただしカポタージュ区間の路線権と自国内地点の省略は認められていない。運航権は、定期航空について、運航の方向、便名、地点の組合せ、運航地点の順序、地点の省略、航空機の変更の自由が規定されている。また航空企業間提携の内容としてコードシェア、スペースブロック、リース取り決め等が認められている。ただし第三国航空企業との取り決めの場合はその第三国が相手国の航空企業に同様な権利を許与することが条件となっており、これらの取り決めがアライアンス(詳細は後述)には重要である。輸送力については航空企業の自由判断が原則とされており、運賃も航空会社の自由となっている。ただし運賃については不当に差別的であり、消費者にとって不当に高額又は制限的であり、補助金の投入等により不自然に低額であるときには当事国がこれに介入できることになっている。

以上のように、米国のオープンスカイ協定やEUの航空

市場統一など、形態こそ異なるが世界的に航空自由化が進んでいる一方で、アジア域内では航空自由化はそれほど進んでいないのが現状である。しかしアジア諸国と米国との航空協定は自由化が進められている。1997年のシンガポールを皮切りに、ブルネイ、台湾、マレーシアが米国とのオープンスカイ協定を締結しており、韓国も1998年に締結している。すなわち競争力の強い米国キャリアにアジア航空市場を奪われる可能性があったわけだが、実際は米国キャリアのシェアが大きく増大することはなく、アジア経済危機の影響を大きく受けた韓国では米国キャリアが撤退するほどであった。こういった結果からは米国等のキャリアを脅威と考えるのは杞憂であるとされがちだが、アジア全体の航空市場を考えれば米国キャリアの優位性が際立っている。アジア諸国のキャリアが二国間協定の制限を受けているのに対し、米国のキャリアは複数のオープンスカイ協定締結国や日本の間で以遠権を駆使して自由に運航できる権利を有している（三輪・花岡(2003)）。

我が国においても1952年の日米航空協定の締結に際し、敗戦国の立場上、日本航空の立ち上げなどに尽力したノースウエスト航空とパン・アメリカン航空に対して、日本から他のアジア諸国への以遠権を与えている。1998年に新たに締結された日米航空協定においては、殆どの不平等な格差は是正されているが、ノースウエスト航空とパン・アメリカン航空を買収したユナイテッド航空の以遠権は引き続き存在している。

このようにアジア航空市場における米国キャリアの優位性は極めて高く、アジア諸国のエアラインがアジア航空市場での地位を向上させるためには、今後のアジア各国の航空協定に大きく依存していると考えられる。なお韓国は米国とのオープンスカイ協定を含め現在78カ国と、我が国は54カ国1地域と航空協定を締結している。

4.2 韓国の国際航空政策

韓国の国際航空政策は大きくは3段階に分けて考えられることが一般的である。

まず、第一段階目が朝鮮戦争から1988年までの時期である。この時期の韓国航空市場は大韓航空の独占となっており、国を挙げて航空市場を保護しつつ航空市場の拡大を目指した。そして1988年に海外旅行が自由化され、第二の航空会社であるアジアナ航空が発足した。

第二段階目が1988年から1998年までの期間である。この時期には航空需要が大幅に伸びる一方、アジアナ航空の市場参入によりこれまで経験しなかった複数キャリア体制に移行した。1990年にはアジアナ航空は国際線市場にも参入し、政府の介入により2社の路線配分が決定されたが、

両社にとってこの規制は満足できるものではなかったとされる。

第三段階が米国とのオープンスカイ条約を締結した1998年以降である。この締結により、国内エアラインの内部結束力の向上、競争力の強化が求められるようになった。

米国とのオープンスカイ条約の締結には様々な思惑が絡み合っていたとされるが、近年の全世界的なオープンスカイ政策の拡大は北東アジア各国にも重要な問題となっている。結論から言うと、最終的には韓国政府は航空自由化を推進する立場をとることになっているのだが、韓国の国内航空市場規模、国内エアラインの競争力を鑑みれば、韓国の今後の航空政策は一国の問題ではない。相対的に大きな航空市場と競争力の強いエアラインを持ち、地理的にも近い日本との関係が大きな鍵を握っている。

仁川国際空港の開港により、より多くの外国エアラインが乗り入れを行うが、当然エアライン間の競争が生じることになる。韓国政府としては、国内エアラインの競争力確保と国際航空ネットワークの持続的な拡大には支援を行う姿勢を取るとともに、世界の主要各国との航空協力を強化しようとしている。最終的には仁川国際空港が北東アジア地域のハブ空港としての役割を担うことを目指した政策支援を行う姿勢であるとされている。また、EU等の航空市場ブロックに対応するために日本、韓国、中国の協力が必要だとする意見もある。ひとつの解釈としては、米国やEUから狙われる北東アジアの航空市場を共同で対抗することは確かに必要であり、特に日韓が両国にまたがる複数ハブ空港を利用した効率的なハブアンドスポークシステムが構築できることになる。ただし航空自由化協定に際しては、米国がカナダにしたような競争力の低いエアラインに対する配慮は必要だとしている。

4.3 韓国の国内航空政策

韓国の国内航空市場は小さく、空港施設も不十分であったため国内航空政策は航空利用者ニーズに合わせたものではなく供給者の意図によるところが大きかった。先述したとおり今後は消費者ニーズに合わせた国内航空市場が目標とされており、小型機の導入やそのための地方空港の建設が推進されている。

また、政府が関与する国内航空政策は規制緩和である。以前の韓国の国内路線では、ソウル、チェジュ、プサン間路線のみでしか黒字を出せない状態であり、他の短距離路線は全て赤字という状態であったと言われている。そのため国際路線の利益で国際路線の損失を補填するという方法が取られていた。しかし国内航空運賃については1999

年 8 月に完全自由化となり原価ベースの料金体系が可能となった。結果として料金は 15%程度引き上げられたが、KALとAARの競争により大きな混乱はなかったとされる。国内路線の新規参入については免許制であり、機種変更や便数増は認可制、減便、便名変更は届出制となっている。さらに、空港使用料についても 1999 年までは政府の規制下にあり、空港使用料率は各空港に統一的に適用されていた。ただし国際と国内では格差があり、コスト回収割合は国際で 70.2%、国内で 17.8%となっていたが、2000 年 7 月に規制緩和され各空港個別の使用料を設定できるようになっている。この規制緩和は空港間競争の促進を狙ったものだが、仁川国際空港以外をKACが管理しているため、実際は空港間競争とまではいかないにしろ評価されるべき政策であることは確かであろう。

以上のように韓国の国内航空政策は自由化を意識したものとなっており、現在促進されている空港整備状況と合わせて考えれば、今後の国内航空市場の拡大は大いに期待される。

5. 韓国の空港経営状況

5. 1 KAC, I I A Cの空港経営状況

韓国では金浦空港を含む 16 空港がKACにより運営され、仁川国際空港のみが I I A Cにより運営されている。KACの管理する 16 空港のうち収益性が高いのは金浦空港のみであり、他空港の赤字を補填するいわゆる内部補助が行われている。日本の空港整備特別会計により運営される一種空港や二種A空港と同様、個別空港の収支状況は不明であるが、KACの経営状況については公表されている。また I I A Cの経営状況については、I I A Cへのヒアリングにより入手した(ホームページにも韓国語で公開されている)。KACのP/Lを表-5に、I I A CのP/Lを表-6に示す。また I I A Cの営業収入の内訳を表-7に別に示す。

表-5 KACのP/L

2001(1.1-12.31)		(単位:10億ウォン)
科 目	金額	
営業収入	213.4	
航空系収入	60.7	
レンタル収入	99.3	
施設使用収入	53.4	
営業費用	83.9	
一般管理費	136.2	
営業損失	6.7	
営業外収入	23.2	
営業外費用	0.6	
経常利益	15.9	
特別損失	2.5	
税引前当期利益	13.4	
法人税	3.5	
当期利益	9.9	

出所:KACホームページより作成

表-6 I I A CのP/L

2002(1.1-12.31)		(単位:百万ウォン)
科 目	金額	
売上高	554,112	
売上原価	355,809	
売上総利益	198,302	
販売費及び一般管理費	50,170	
営業利益	148,132	
営業外収益	3,402	
営業外費用	254,770	
経常損失	103,236	
特別損失	-	
税引前当期損失	103,236	
法人税	-	
当期損失	103,236	

出所:ヒアリング結果, I I A Cホームページ

表-7 I I A Cの営業収入内訳

収入項目		(単位:10億ウォン)
金額		
航空系収入		
着陸料	124	
駐機料	12	
灯火料	1	
エプロン使用料	7	
小計	146	
レンタル収入		
土地建物	9	
チェックインカウンター	45	
コンセッション	2	
広告	171	
製造製品	7	
小計	0.9	
237		
施設使用収入		
PFC	121	
駐車場	15	
ボーディング	5	
手荷物取扱施設	1	
Utilities	12	
小計	156	
ITビジネス		
小計	9	
その他		
小計	4	
合計	554	

出所:ヒアリング結果, I I A Cホームページ

まずKACのP/Lについてだが、3月までは金浦空港が国際旅客を扱っていたため、完全に仁川国際空港開港後のデータとなっているわけではない点で注意が必要である。国際旅客を多く扱う I I A Cは着陸量、コンセッション収入、PFC収入により多くの収入を得、営業利益が生じている。一方KACに関しては、僅かながら営業損失が生じている。ただし、経常損益については I I A Cが損失をKACが利益を出している。KACの営業外収入については不明だが、I I A Cの営業外費用の大部分については空港建設に伴う支払利息である。I I A Cの資金調達方法を表-8に示す。

表-8 I I A Cの資金調達

(単位:10億ウォン)		
資金調達方法	金額	割合
政府補助	2,510	39%
借入金	3,846	61%
公社債	1,730	27%
公債	1,307	21%
市中借入金	538	8%
その他	269	4%
計	6,356	100%

出所:ヒアリング結果

IIACは政府出資を受けているとはいえ、60%は借入金を財源としている。この部分で利息が生じるわけだが、借入金の額も小さいため経営が軌道に乗れば早いうちに經常損益がプラスに転じる可能性も十分にある。

5.2 仁川国際空港と関西空港の経営比較

日本国内では関西国際空港会社（以下KIAC）の経営状況に対する批判が強いためか、仁川国際空港に対する評価は高い。時には北東アジアのハブ空港は仁川だということが既成事実かのように言われることさえある。一方韓国国内では仁川国際空港の当面のライバルは関西国際空港だと考えられることが多いようである。ここでは両空港の経営比較を公正に行い、今後の両空港の競争力を定性的に予想する。

まず表-9に仁川国際空港と関西空港の諸元の比較を示す。図-7には両空港の営業収入、営業費用、営業損益、經常損益を示す。KIACのP/Lは付表-1に示す。

表-9 仁川国際空港と関西空港の比較

仁川国際空港	比較項目	関西国際空港
3,750m×2本	滑走路	4,000m
1,174ha (4,744ha)	空港面積(最終)	510ha (1,300ha)
35.7万㎡	ターミナル面積	11.5万㎡
仁川国際空港公社	管理者	関西国際空港株式会社
約2,000万人	都市圏人口	約2,400万人
52km・40分	都心からの距離・時間	50km, 30分
高速道路, 鉄道(2007)	アクセス手段	道路, 鉄道, 高速船
24時間	供用時間	24時間
24万回 (41万回)	処理能力(発着回数)	16万回 (23万回)
2,700万人	処理能力(旅客)	2,500万人
270トン	処理能力(貨物)	100万トン
12.6万回	実績(発着回数2002)	11.1万回
2,029万人	実績(旅客2002)	1,738万人
202万トン	実績(貨物2002)	78万トン
98%	国際旅客率	61%
53社	乗り入れエアライン数	53社
35カ国	就航国数	32カ国
118都市	就航都市数	72都市
12%	トランジット率	14%(際内のみ)

出所: 国際航空シンポジウム報告書, IIACホームページ, KIAC資料

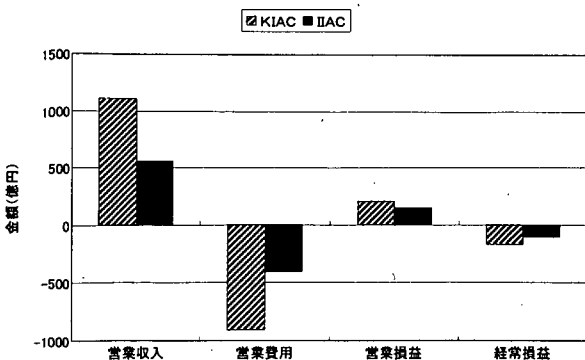


図-7 KIAC, IIACの経営状況の比較

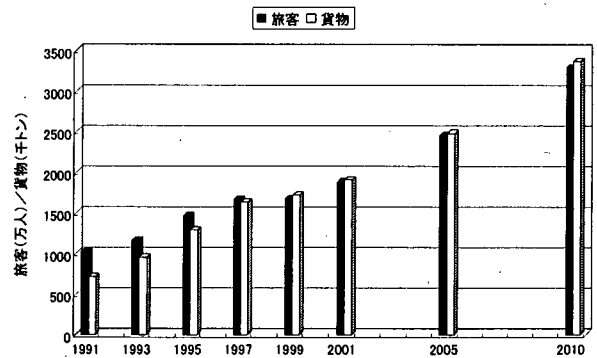
両空港の諸元を比較すると、大きくは違わない。実績についても貨物輸送を除けば概ね同程度である。経営指標については全ての数値が関西空港のほうが上回っている。ただし、両空港とも営業利益が生じている一方で經常損益が生じており、経営状況は極めて近いと考えられる。関西国際空港については、直営事業を抱えている上、各収入、支出単価が高いため営業収入も営業費用も大きくなっているものと考えられる。

表-10には仁川国際空港の財務状況予測を示す。2008年には經常損益、当期損益がプラスに転じ、2019年には借入金の元利償還が完了する予測になっている。図-8にはこの予測の基礎となる航空需要予測を示す。

表-10 財務状況予測

分類	2003	2008	2019
航空系収入	2,463	3,197	5,811
非航空系収入	2,205	3,302	7,532
PFC	1,506	2,082	3,358
収入計	6,175	8,581	16,702
O&M費用	2,061	2,392	3,957
支払利息	4,016	3,544	-425
減価償却費	2,276	1,854	2,069
税	-	-	3,418
外貨債利益	-43	-2	-2
税引後当期利益	-2,221	789	7,680

出典: 航空政策研究会



出典: 仁川国際空港パンフレット

図-8 仁川国際空港の需要予測

関西国際空港についても開港時には航空需要予測とそれに基づく財務状況予測が存在する。空港の場合、財務状況は需要に大きく左右されるのは明らかだが、関西国際空港の場合、残念ながら当初の経営予測は、我が国経済の低迷やテロの影響などもあって実績と乖離する結果となった。表-11に1995年当時の財務状況予測を、図-9に航空需要予測を示す。

表-11 関西国際空港の財務状況予測(1995年)

(億円)			
分類	1995	1999	2003
航空系収入	550	670	790
その他収入	640	780	820
収入計	1,190	1,450	1,610
支払利息	670	660	530
減価償却費	310	330	330
運営経費等	440	460	460
当期利益	-230	0	290
当期利益(実績)	-359	-238	-167

* 当期利益(実績)の2003年度分は2002年度分で代用
出所:会計検査院資料より作成

旅客と国内フラッグキャリアへの影響を考えれば、着陸料の値上げは国家的戦略とは逆の結果となりかねない。

エアラインの経営戦略等も大きな鍵を握っているが、国際航空需要と航空収入の両方を望めるのは、現状が続く仮定のもとであろう。すなわち、大きな国内市場を持つ日本の航空政策次第では、国内市場での収入確保が可能な関西空港の国際航空市場での競争力の向上は比較的容易に実現できる可能性がある。関西国際空港のポテンシャルこそが仁川国際空港の競争力を左右する一因となりうると考えられる。

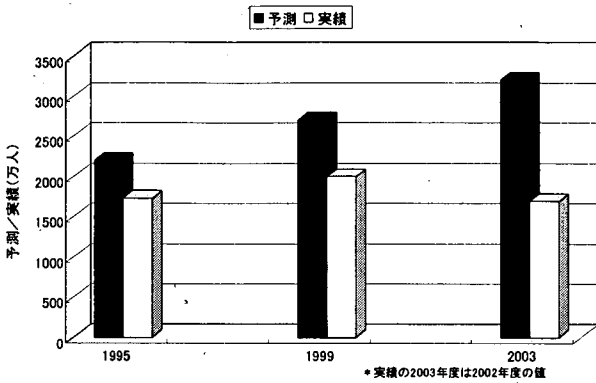
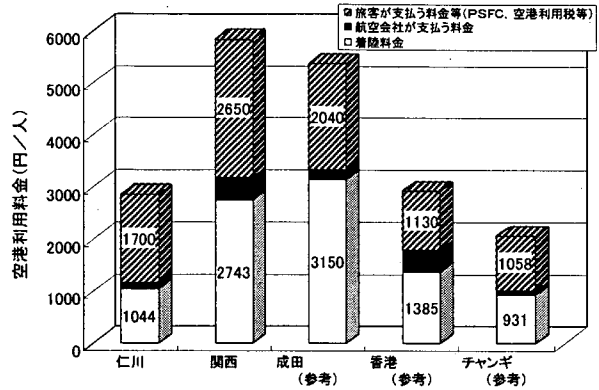


図-9 関西国際空港の航空需要予測(1995年当時)と実績

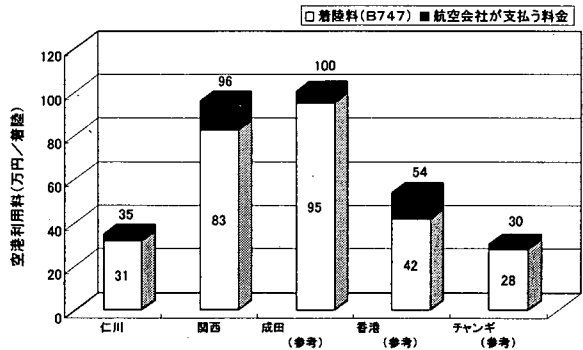
仁川国際空港の経営状況は関西国際空港と似ており、当然今後の財務状況は航空需要に大きく依存している。関西国際空港は大きな初期投資により経常損失こそ出しているが、一方で営業利益が出ておりその営業成績は悪いとは言えない。

特に当面の間、仁川国際空港は営業収入の多くを航空系収入、施設使用料に依存しているため、比較的大きな直営事業を抱えている関西国際空港以上に経営状況が航空需要に左右されることになる。しかし現在整備が進んでいる後背地域の各施設が完成し、ビジネスセンターやロジスティックセンターが供用され、軌道に乗れば非航空系収入の大幅な増大が期待される。すなわち、中長期的には非航空系収入による財務状況の健全化が期待され、これまでの実績を踏まえれば特に物流拠点としての機能を大いに発揮する可能性もある。

短期的には国内航空市場の小さな韓国では、仁川国際空港の競争力は国際航空需要の確保と航空関係収入に左右されるが、今後日本が関西空港有利に働く航空政策を検討すれば、その競争力が低下する可能性がある。仁川国際空港の魅力は図-10(旅客一人あたりの空港使用料)、図-11(着陸一回あたりの空港使用料)に示す空港使用料の安さだが、空港収入の増加のためこれを上げることにより失う



出典:「関空レポート」を最新データに修正
図-10 空港使用料の比較(旅客一人あたり)



出典:「関空レポート」を最新データに修正
図-11 空港使用料の比較(着陸一回あたり)

6. 韓国エアラインの経営, アライアンス状況

韓国では仁川国際空港とフラッグキャリアの競争力向上の両方が国家的戦略と考えられていることについては先に述べたとおりである。したがって、フラッグキャリアの育成を無視した空港経営や航空政策はありえないと考えられる。

当然、航空政策を通じたフラッグキャリアの競争力向上が韓国航空市場の拡大へ繋がる。航空政策とは具体的には、国内航空政策としての各種規制緩和であり、国際航空政策としての航空協定である。

今後の空港の競争力や航空政策について議論するためには、韓国のフラッグキャリアであるKALとAARの現状の競争力を把握する必要がある。ここでは、競争力として財務状況とアライアンス等の戦略を考える。なおここでは我が国のJALの財務状況等を比較対象とすることにより、北東アジア内での競争力の比較も意図している。

まず、表-12に各社の概要を、表-13に2000年の輸送実績を示す。

表-12 日韓エアラインの会社概要

	KAL	AAR	JAL
資本金	3,218億ウォン	8,500億ウォン	1,886億円
従業員数	15,408人	6,837人	16,195人
乗入国	29カ国	15カ国	30カ国
乗入都市	84都市	58都市	125都市
保有機材	118機	64機	173機

出所：各社ホームページ

表-13 日韓エアラインの輸送実績

	KAL	AAR	JAL
Passengers Carried	22,467,090	12,456,354	33,883,239
International	8,452,500	4,059,814	13,437,810
Domestic	14,014,590	8,396,540	20,445,429
Freight Tonnes Carried	1,068,838	408,968	975,456
International	774,857	332,789	641,683
Domestic	293,981	76,179	333,773
Passenger-Kilometers Performed (THOUS.)	46,380,711	17,401,007	89,319,520
Seat-Kilometers Available (THOUS.)	63,604,463	23,740,181	122,461,598
Passenger Load Factor (%)	73	73	73
Tonne-Kilometers Performed (THOUS.)	9,828,909	3,761,885	12,789,018
Tonne-Kilometers Available (THOUS.)	17,740,425	6,327,939	18,511,991
Weight Load Factor (%)	55	59	69

出典：ICAO Series-T

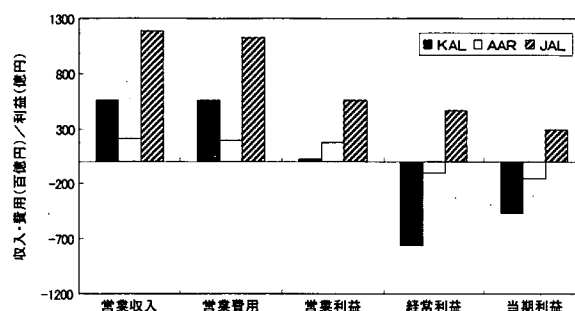
表-12、表-13を見れば、会社規模、サービスネットワーク、輸送実績のいずれもJALが大きく、韓国国内ではKALが大きくなっている。しかし、韓国の2社はJALに比べて相対的に貨物の輸送実績が大きく、KALの取扱貨物量はJALを上回っている。

引き続き各社の財務状況について見るが、まず既往の研究の中でInamura et al. (2002)は、韓国フラッグキャリアの財務状況について、以下のように説明している。

KALは1980年代には非常に保守的であったが、AARの登場により1995年までに営業費用構造を改善することとなった。強化された財務構造により、KALはネットワークを急速に拡大したが、1990年代後半にはウォンの下落により財政危機に陥っている。各種の復興策が実行されることとなったが、財政危機以降KALは市場の動きに非常に敏感になり、サービス拡大には非常に柔軟な戦略を取るようになった。

AARについては1990年代前半は北東アジアネットワークに路線を集中させていた。KALとの競争を避けるため、需要の小さな路線を展開していったが、1990年代後半には財務状況が悪化している。1997年以降の財政危機以降もネットワークとサービスを拡大している。

以上を踏まえて、図-12にKAL、AAR、JALの2000年の営業収入、営業費用、各種利益を、表-14に財務状況を判断する各種指標を、表-15には経営状況の補助指標を示す。これらのもととなる各社の財務諸表は付表-2~4に示す。



出典：ICAO資料

図-12 日韓エアラインの営業収入、営業費用、各種利益

表-14 各種財務指標

指標	KAL	AAR	JAL
流動比率	78%	36%	93%
自己資本比率	36%	2%	18%
固定比率	245%	3723%	410%
長期適合率	104%	149%	102%
ROA	-7%	-3%	3%
ROE	-12%	-188%	11%
売上営業利益率	0%	8%	5%
売上経常利益率	-14%	-5%	4%
売上高CF比	104%	102%	103%
総資本回転率	0.52	0.58	0.81
固定資産回転率	0.59	0.68	1.08
インタレスト・カバレッジ・レシオ	19.23	13.17	45.43

出典：ICAO資料より計算

表-15 補助指標

指標	KAL	AAR	JAL
空港使用料/営業費用	9%	15%	20%
燃料費用/営業費用	18%	21%	16%
乗務員人件費/営業費用	3%	4%	6%
旅客収入/営業収入	59%	64%	79%
貨物収入/営業収入	30%	30%	15%

出典：ICAO資料より計算

韓国フラッグキャリア2社の営業費用に占める空港使用料や人件費の割合はJALと比較して低い。しかし、図-12や表-14を見れば、JALに比べ韓国のフラッグキャリア2社の経営状況は悪くなっており、一般的に考えても良好な財務状況とは言えない。したがって、例えば現状の

まま空港使用料が上がれば、フラッグキャリアの経営状況が悪化するか、あるいは旅客に転嫁されることにより市場が縮小する可能性もある。

エアラインの競争力を判断する上で、もうひとつの重要な要素は航空企業間協定あるいはアライアンス協定の状況である。当初の航空企業間協定は自社の利益を守るために輸送力を制限するものが多かった。しかし規制緩和や航空自由化の進展や経済と航空ネットワークのグローバル化に伴いネットワークの拡大の必要性が高まった結果、航空アライアンス協定が航空企業間で締結されるようになってきている。アライアンスでは具体的にコードシェア、スペースブロック、ウェットリース、共同運航、CRS (Computer Reservations System)の共用、FFP (Frequent Flyers Program)等の内容で提携し、現在ではエアラインにとって経営戦略の大きな要素となっている。航空アライアンスには無制限に巨大化すると企業間の公正な競争を阻害し、消費者の利益を害する恐れがあるという問題が存在するが、全世界的にも複数のいわゆるグローバルアライアンスが登場している。

現在世界には、スターアライアンス、ワンワールド、スカイチームの3つのグローバルアライアンスが存在する。各アライアンスの加盟航空会社は表-15の通りである。

表-15 グローバルアライアンス加盟会社

スターアライアンス	ワンワールド	スカイチーム
エア・カナダ	エア・リンガス	アエロメヒコ
エア・ニュージーランド	アメリカン航空	エールフランス航空
全日本空輸	プリティッシュ航空	アリタリア航空
アジアナ航空	キャセイ・パシフィック航空	チェコ航空
オーストラリア航空	フィンランド航空	デルタ航空
プリティッシュミッドランド航空	イベリア・スペイン航空	大韓航空
ラウダ・エア	ラン・チリ航空	
ルフハンザ・ドイツ航空	カンタス・オーストラリア航空	
メキシカーナ航空		
スカンジナビア航空		
シンガポール航空		
スパンエア		
タイ国際航空		
チロリアン航空		
ユナイテッド航空		
ヴァリアク・ブラジル航空		

出所：各アライアンスホームページ

韓国フラッグキャリア2社のKAL, AARはそれぞれスカイチーム、スターアライアンスに加盟している。しかし、我が国については、ANAがスターアライアンスに加盟しているが、JALはいずれのアライアンスにも加盟していない。

JALはナショナルフラッグキャリア時代から築き上げた独自の広大なネットワークと、2社間協定により独自の経営戦略を持っているため、アライアンスに加盟することにそれ程大きなメリットはないものと考えられる。そもそもグローバルアライアンス加盟のメリットは、ネットワークの地理的範囲の拡大、二国間協定で制限されている国際マーケットへの参入、少ないコスト・リスクでの効率

的な新市場開拓、不採算の重要路線において自社運航は撤退しつつもプレゼンスを維持できる、といったことに集約され、逆にデメリットは、長期・排他的契約の性質から来る加盟企業以外との連携の自由度の喪失、自社独自戦略の自由度の喪失等が挙げられるとされている(篠部(1999))。もちろん相対的に安定した財務状況や歴史的優位性も背景にあるだろうが、こういった点において、アメリカン航空と連携しながらもワンワールドには加盟しないといったJALの立場が明らかになる。独自の広大なネットワークを持つJALのグローバルアライアンスへの不加盟は現時点でその是非は問えないが、今後の状況に合わせた柔軟な戦略を取ることが予想される。

一方逆に、韓国フラッグキャリア2社やANAは、国際航空市場への参入の歴史が浅く、独自のネットワーク形成が不十分のため、グローバルアライアンスへの加盟によるメリットを享受することを経営戦略として選択している。

グローバルアライアンスの歴史は浅く、せいぜい10年程度のものである上、著しい航空自由化の進展を踏まえれば、今後の動静を予想することは容易ではない。しかし二国間協定の制限が大きいアジア航空市場内では、特に航空自由化が進展するという前提のもとでは、グローバルアライアンス加盟は企業の競争力向上に繋がる賢明な選択であると考えられる。

7. 考察

ここまで、韓国の空港整備事業制度、国際・国内航空政策、仁川国際空港の経営状況、エアラインの経営状況とアライアンス状況について述べてきた。これらを踏まえて、韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力について検討するため、まずここまでの論点を整理する。

- ・韓国の国内航空市場は小さく、国際航空市場が中心となっている。また我が国同様、国内、国際ともソウル首都圏に航空需要が集中しており、国内は金浦空港、国際は仁川国際空港といった機能分担も存在する。

- ・2010年までの航空需要予測によれば、年平均成長率8.4%という高い割合で成長していくとされている。

- ・現在韓国では全国の均衡ある発展を目指し、全国的に空港整備を進めているところである。また東アジアの国際ハブ空港となるべく仁川国際空港の拡張も予定されている。

- ・韓国の空港整備は政府が行い、仁川国際空港のみがIIACだが、IIACへは政府の出資が4割も存在する。整備財源は、交通税、空港使用料、騒音負担金、外国借款、一般会計からの繰入等を歳入とした道路等交通施設特別会計の高速鉄道及び空港勘定となっている。

・空港の管理は仁川国際空港以外がKAC, 仁川国際空港はIIACとなっている。

・韓国は米国とオープンスカイ協定を締結するなど、78カ国と航空協定を締結している。今後のアジア航空市場内での優位性確保のために我が国等との協力が必要との意見もある。また国際航空政策として仁川国際空港とフラッグキャリアの競争力向上を国家的課題として考えている。

・韓国では国内航空政策として規制緩和が進み、国内航空運賃については完全自由化、空港使用料についても個別空港ごとの設定が可能となっている。

・仁川国際空港の財務状況は、関西国際空港と比較的似ており、初期投資に伴う支払利息により経常損失が生じている。今後の財務状況は航空需要や航空収入に依存しているが、予測通りになるかは分からない。

・韓国フラッグキャリアのKAL, AARの財務状況は良好とは言えない。ただし、両者ともグローバルアライアンスに加盟しており、今後の成長の可能性はある。

さて、仁川国際空港の競争力について検討するには、韓国政府、IIAC、フラッグキャリアの3主体を総合的に考察する必要がある。空港整備の出資者であると同時に二国間協定、空港整備方策等の航空・空港政策の決定者である政府と、空港建設(拡張)や管理を行うIIACに対する考察が必要であるのは言うまでもない。それらに加え、韓国では仁川国際空港の競争力向上と同時にフラッグキャリア2社の競争力向上が共に国家的課題として考えられている。両者とも韓国航空市場の拡大、ひいては国益の増大に繋がるため当然のことであろう。したがって、フラッグキャリアを無視した航空政策や空港経営はあり得ない。こういった点でフラッグキャリアの考察も必要となる。

本稿で行った分析によると、仁川国際空港は初期投資が少ないとはいえ、空港使用料等も低いため、少なくとも関西国際空港と比較して財務面で大きな優位性は認められない。むしろ両者の財務状況は比較的似ていると考えられ、今後の航空需要や航空収入次第では累積赤字が増大していく可能性もある。一方で、空港使用料を値上げして収入の増大を図れば、エアラインに影響するかあるいは運賃に転嫁されれば航空市場の縮小に繋がりにかぬない。つまり高額な空港使用料を課されながらも、相対的に健全な財務状況を維持しているJALに比べ、少額の空港使用料でありながら、相対的に財務状況の悪い韓国フラッグキャリア2社が空港使用料の値上げに耐えられるかは大いに疑問である。さらに我が国では大きな国内市場を持っており、空港にとってもエアラインにとっても、国内市場での利益確保が可能である点は大きく異なる。すなわち仁川国際空港も韓国フラッグキャリア2社も国際航空市場での競争力

向上が特に求められることになる。

以上は仁川国際空港や韓国フラッグキャリアの問題点を挙げた形となるが、実際は韓国政府の航空政策次第では両者の競争力が強化されるシナリオも考えられる。なぜなら今後のアジア航空市場の成長を踏まえれば、航空協定次第では、韓国フラッグキャリアの成長が大いに期待される状況も十分にある。先述したとおり、現時点ではアジア域内でアジア諸国のエアラインの自由な運航は制限されているが、今後の各国政府の判断次第では、自由な運航が可能となり、増大分の需要を吸収できる可能性はある。KALもAARもグローバルアライアンスに加盟し、航空自由化を踏まえた経営戦略を取っているため、準備は整っていると云えよう。エアラインの競争力が強化されていけば、空港の経営戦略も制限が少なくなり、例えば空港使用料の値上げもエアラインが負担できるのであれば、航空市場の縮小なしに仁川国際空港の財務状況の健全化を図ることが可能となる。さらに空港拡張の財源も確保され、十分な容量を持った東アジアのハブ空港として確固たる地位を築くことも可能となるかもしれない。

当然我が国の空港も同様の可能性を秘めている。あるいはこれまでの実績や空港、エアラインの競争力を鑑みれば、現時点では最もその可能性が高いといっても過言ではないかもしれない。しかし我が国の空港には最大の課題である空港容量の問題が存在する。成田空港は事実上これ以上の拡張は困難であり、関西国際空港もこのままでは仁川国際空港以下の容量である上、二期の供用は財務-国土交通大臣間で確認されたが、上物整備については経営問題から批判を受けているようである。すなわちこういった課題を解決しない限り、仁川国際空港はもとより、東アジア各国の国際空港の台頭が現実味を帯びてくる。表-16に示すとおり、現在我が国の多くの都市とソウルが国際線で結ばれている。こういった現状を踏まえて仁川国際空港の台頭の予兆とする意見も、あながち否定できないことになる。

表-16 我が国の各都市とソウル間の就航便数

便数/週(2003年9月時刻表)					
都市	発	着	都市	発	着
東京	116	130	青森	3	3
大阪	63	63	福島	3	3
名古屋	25	25	鹿児島	3	3
福岡	21	21	小松	3	3
広島	8	5	松山	3	3
仙台	7	7	宮崎	3	3
新潟	5	5	長崎	3	3
岡山	5	5	沖縄	3	3
札幌	5	5	高松	3	3
大分	4	4	富山	3	3
秋田	3	3	米子	3	3

出典: Fuji Airways Guide

8. おわりに

本稿では、韓国の空港整備制度、航空政策、空港の経営状況、エアラインの経営状況を通じて韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力について検討した。定性的な検討に留めている部分も多いが、仁川国際空港の東アジアのハブ空港としてのポテンシャルの高さが確認できたとともに、我が国との違い、格差についても把握した。さらに今後の競争力については、政府、エアライン、I I A C各者の行動が影響し、単純な問題ではないことが明らかとなった。

今後は同様な検討を他のアジア諸国でも行い、さらに定量的な検討を加えることで、今後のアジア航空市場や空港間競争について予測するとともに、研究成果が航空・空港政策に反映されることが期待される。

(2003年8月31日受付)

参考文献

- 道明昇 (1996) : 韓国の新交通政策－交通財源及び交通影響評価制度を中心として－, ITPS Report 9601, 運輸政策研究所
- 坂本昭雄・三好晋 (1999) : 新国際航空法, 有信堂
- 篠部武嗣 (1999) : 航空業界のアライアンスの状況, 運輸政策研究 Vol.1 No.3 1999 Winter
- 朴容化 (2000) : 21世紀に向けた韓国航空政策の展望, 航政研シリーズ No.380
- 航空政策研究会 (2001) : 日韓航空セミナー～日韓航空政策の現状と課題～, 特別号 No.399
- 財団法人関西空港調査会, 関西国際空港株式会社, 関西国際空港用地造成会社 (2001) : 国際空港シンポジウム 2001 報告書
- 関西国際空港株式会社 (2002) : 関空レポート
- 三輪英生・花岡伸也 (2003) : 我が国の航空協定のあり方と交渉戦略, 土木計画学研究講演集
- 航空振興財団 (2003) : 数字で見る航空 2003
- 会計検査院 : 平成 12 年度決算検査報告
月刊エアライン 2003 年 8 月号 : イカロス出版
- Fuji Airways Guide SEPTEMBER 2003 : フジインコーポレートッド
- Inamura, H, Ishikura, T, Fukuda, K and Ishiguro, K (2002) : A Financial Analysis and Management Strategies of Korea Airlines
- ICAO (2002) : ICAO Digest of Statistics No.493, Series F-No.54 (Financial Data-2000)
- ICAO (2002) : ICAO Digest of Statistics No.490, Series T-No.60 (Traffic-1996-2000)
- 韓国空港公社ホームページ :
<http://www.airport.co.kr/eng/index.asp>
- 仁川国際空港公社ホームページ :
<http://www.airport.or.kr/Eng/home.jsp>
- 韓国建設交通部ホームページ :
<http://www.moct.go.kr/EngHome/index.htm>
- 韓国 Ministry of Planning and Budget ホームページ :
<http://www.mpb.go.kr/html/english/html/hp40034ht01.html>
- Korea National Statistical Office ホームページ :
<http://www.nso.go.kr/eng/index.shtml>
- 関西国際空港株式会社ホームページ :
<http://www.kiac.co.jp/default.htm>
- 大韓航空ホームページ :
<http://www.koreanair.com/getguestid.htm>
- アシアナ航空ホームページ : <http://us.flyasiana.com/>
- 日本航空ホームページ : <http://www.jal.co.jp/>
- 国土交通省ホームページ : <http://www.mlit.go.jp/>