

韓·日 航空交通의 問題點 및 對策에 關한 研究
 A Study on the Counterplan for the Problem of the
 Air Transport Between Korea and Japan

홍 순 길 (Prof. Hong, Soon Kil)

한국항공대학교 총장

President of Hankuk Aviation University

이 승 창 (Prof. Lee, Seung Chang)

한국항공대학교 경영학과 교수

School of air transport, transportation and logistics of Hankuk

Aviation University

이 강 석 (Prof. Lee, Kang Seuk)

한서대학교 교통관리학과 교수

Dept. of Air Transportation & Administration in Hanseo University

제1장 연구의목적 및 방법

제2장 한일 항공협정 문제점 칙 제약요소

제3장 한국 및 일본의 세계 수송순위

제4장 허네다공항의 국제화에 대한 동경도청의 입장

제5장 한일 수도권 공항의 이동분석

제6장 결론 및 한일 항공교통에 대한 제언

제 1 장 연구의 목적 및 방법

제 1 절 연구의 목적

한국과 일본은 지리적으로 근접하여 있으면서도 양국의 수도권 이동수단 으로서는 실질적으로 항공편이 유일한 교통수단이다. 우리나라는 경제구조의 특성상 외국과의 교류가 서울을 중심으로 한 수도권 지역에 집중되어 있기 때문에 서울과 일본의 수도권인 동경 및 비즈니스 지역인 오사카와의 빠르고 편리한 이동은 양국의 발전에 매우 중요하다. 서울과 동경 및 오사카간의 항공기 비행시간은 대략 1시간 40분 내외를 소요하기 때문에 충분히 하루 생활권 으로서 서로 묶일수 있는 위치에 있으나 국제선인 관계로 전혀 그렇지 못한 실정이다.

특히 한국과 일본의 수도권인 인적 물적 교류 증대에 비해 김포-나리타 노선에 공급되고 있는 항공기 좌석수는 연중 절대 부족한 상황이다. 이처럼 서울과 동경간의 항공교통이 부족한 상황에서 양국간 경제·문화 교류 증대, 2001년 한국 방문의 해 촉진 및 2002년에 공동개최된 월드컵의 성공리 개최등 이를 발전시킨 보다 혁신적인 방안인 요구되고 있는 시점이다.

그리고 2001년 3월에 인천국제공항(IIA)이 개항 되어 모든 국제선이 현재의 김포국제공항(KIA)에서 IIA로 이전 되었다. 양국간의 교통량이 많은 일본수도 의 국제공항인 나리타공항(NRT)간의 이동은 비행시간 자체보다 공항접근 이 탈시간이 소요되는 시간이 대략 3배이상 소요되고 있다. 따라서 한국과 일본 의 원활한 교류증대를 위해서는 시장 니즈를 뒷받침하여 줄 수 있는 양국간 항공협정 즉 항공자유화협정을 추진하는데 장애가 되는 문제점을 찾아 이를 완화 혹은 제거방안을 모색하여야 한다. 양국간 경제교류 뿐만 아니라 사회 문화를 포괄한 전반적인 교류증대를 위해서 보다 신속하고 편리한 항공교통편 을 제공할 경우 추가적인 투자부담 없이도 양국이 얻을 수 있는 경제적 이득 은 클것으로 예상된다.

이와같은 양국의 수도권 셔틀방식의 운항 필요성 인식에 기초하여 본 연구

의 목적을 정리하면 다음과 같다.

- 한일간 교류의 지속적인 증대에 따른 시장니즈에 적합한 항공교통 공급 능력의 탄력적 운영 방안제시
- 양국의 수도권 항공좌석의 공급확대 및 셔틀운항 방안 제시
- 최단거리 국제항공노선의 지상접근교통 불편성 극대화에 따른 양국 국민의 불만 해소책 제시
- 한일간 항공자유화 협정 체결을 위한 문제점 및 해결 방안 제시

제 2 절 연구의 내용 및 방법

한국과 일본의 수도권 국제공항의 지리적 특수성과 양국간 교류의 증대에 따른 항공수요의 급증에도 불구하고 심각한 항공편 부족현상의 원인과 문제점을 찾아내어 이를 완화 내지 제거할 수 있는 해결방안을 제시하기 위해서는 다음과 같은 측면에서 연구하고자 한다.

1. 법·제도 및 정책적 측면

- 현재 한일간 항공협정의 문제점 발굴
- 양국 수도권 셔틀운항시 시카고협약의 저촉여부 판단
- 하네다 공항에 대한 일본 운수성의 기본입장 변화 가능성 조사
- 하네다 공항의 국제화에 대한 동경도청의 기본 입장 조사
- 일본 지바현 나리타공항의 기본 입장 조사
- 제 3국을 배제한 한일 양국간 셔틀의 차별적 당위성 마련

2. 경제적 측면

- 한일간 수도권을 중심으로한 주요항공노선의 수요 분석 및 공급 현황
- 한일간 인적, 물적 교류증가 현황 및 셔틀노선의 경제성 분석
- 수도권 도심 접근 편리성에 따른 경제적 파급효과

3. 시설 및 환경여건 측면

- 나리타공항의 제2 활주로 증설 후 시설 및 용량 분석
- 하네다공항의 현재 시설 및 국제선 용량 분석
- 셔틀가능 기종 및 시설상의 예상문제점 발굴
- 셔틀화에 따른 추가제반 사항 점검

4. 한일 항공협정 교섭전략

- 현재 한일 수도권간 항공편 공급 부족의 원인 분석
- 시장니즈에 기초한 항공협정 방안 제시
- 한일 수도권간 셔틀운항 등 항공교통 확대 방안 제시
- 한일 항공자유화 협정 전략안 제시

위와 같은 연구내용을 짧은 기간내에 완수하기 위한 연구의 방법으로는 충분한 기존문헌의 리뷰와 현지 관련자와의 면접조사를 활용하였다.

- 국제항공정책, 항공법, 정책적 분석을 위한 기존 문헌 연구
- 외국의 국제간 셔틀운항 사례 문헌 수집 조사
- 일본운수성, 하네다 공항당국, 지바현 관련당국 및 동경도청의 관련공무원

무원

면접조사

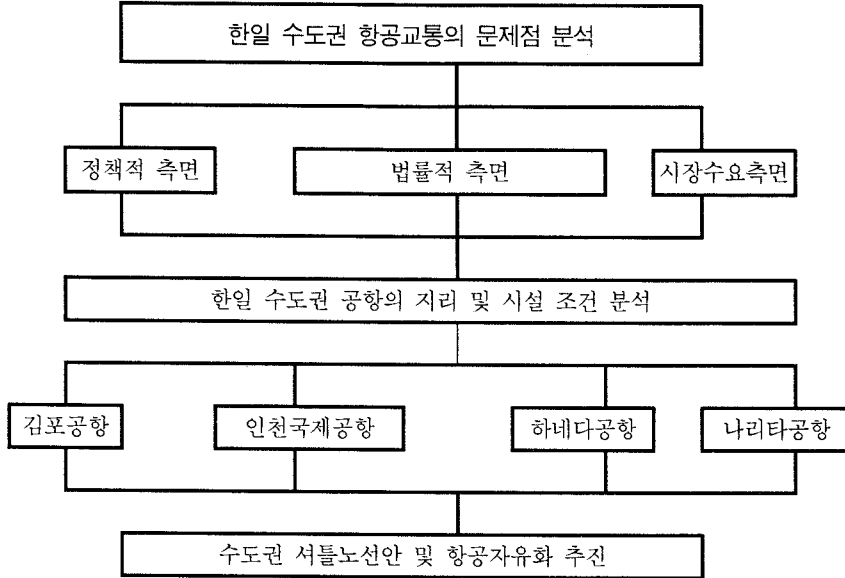
- 양국간 시장 수요 판단을 위한 기존의 문헌 연구 원용
- 김포제공항, 인천국제공항, 하네다공항, 나리타공항의 지리 및 시설 측면 분석

면 분석

- 항공사 요구 면접 조사

제 3 절 연구의 흐름도

<도표 1> 연구의 흐름도



제 2 장 한일 항공협정 문제점 및 제약요소

1. 한일 항공협정 문제점

가. 공급부족 현상

한일 항공협정상 가장 큰 문제는 폭증하는 수요(Demand)에 비해 제한된 공급(Capacity)으로서 한일 항공협정 기본정신에 배치되는 현상이 특히 2000년 성수기에 발생하고 있다. 한일간 년 평균 탑승률(L/F)이 80% 이상인 구간이

상당수 있으며 특히 일부구간(서울-동경, 서울-오사카)에는 L/F가 90%에 육박하여 공공성의 항공교통 수단으로서의 기능이 마비되는 실정이다. 적절한 L/F(reasonable load factor)는 다소 견해차이가 있지만 대개 60~70%선이며 70%선은 초과하지 않고 있다(Bin cheng, The Law of International Air Transport, pp. 412-413).

이의 해결책으로는 매우 L/F가 높은 노선을 중심으로 공급을 증대하여야 하겠지만 나리타공항의 슬롯(Slot)부족 등 물리적인 제한(Physical Constraint)이 있을 경우 대안 또는 보완 수단 강구가 시급하다.

나. 공급력 결정 Mechanism의 문제

한일 항공협정상 공급력 결정방식은 사전규제방식(Principle of Pre-determination)을 따르고 있다. 아주 철저한 노선별 공급량을 사전에 규제하고 있다. 부정기 운항까지 회수 또는 기종변경을 통제하고 있어 예기치 않은 수요발생에 대응할 유연성이 양국의 항공사들에게는 없다. 그러나 한미 항공협정상 공급력결정은 사후심사주의(Ex Post Facto Review)를 채택하고 있어 항공사들이 시장변동에 따라 공급증대, 감축을 자유로이 하고 있다.

한일간에도 기본적으로 일본측 입장이 변하지 않는 한 사전규제방식을 따를 수 밖에 없으나 성수기에 일정범위안에서 항공사들이 자율로 정할 수 있는 유연성이 허용되어야만 제 3국 항공사들에 대한 경쟁력을 향상시킬 수 있을 것이다.

다. Gateway 수의 불균형

한일 노선 구조를 보면 일본의 경우 18개 도시 대부분의 공항이 서울-김포 공항과 연결되어 있지만 한국의 경우 서울, 부산(제주)정도만 일본의 동경, 오사카, 후쿠오카와 연결되어 있어 서울 집중 현상이 극심하다. 따라서 청주, 대구, 광주 등이 일본의 주요도시(Tokyo, Osaka, Nagoya)와 연결되어야 하며 향후 무안, 양양국제공항도 일본과 연결되어야 할 것이다. 이렇게 하여야만 우리나라 중부지역 주민이 인천 또는 부산까지 가는 불편을 어느 정도 해소할 수

있으며 서울-부산중심의 한일노선 공급부족 현상을 다소 완화하는데도 기여할 것이다.

라. 제 5, 6 자유에 대한 견해 차이

한국은 항공자유화 협정에 대해 비교적 적극적인데 반해 일본은 미온적이며 보수적이고 소극적인 정책을 지향한다는 것이다. 예를들면 일본은 한국이 제 5의 자유 수송(서울-동경-로스엔젤레스)이 90%에 육박하는 것에 대해 축소 의견을 제기하고 있으며, 자국을 중간 기지로 한 3국간 수송인 제 6의 자유에 대해 상당히 보수적이며 이러한 수송도 20% 이하로 제한되어야 한다고 주장한다. 그러나 한국측으로서는 일본측 생각이 세계 항공시장의 흐름에 역행하는 것이라는 것을 구체적인 국제사례를 수집·설명하여 줌으로써 제 6의 자유에 대한 보다 적극적인 이해를 도모할 필요가 있다.

마. 관련부처 및 서울시의 노력 미흡

한일 양국 수도권의 원활한 항공좌석공급을 위한 한일항공회담과 관련된 또하나의 문제점으로는 양국 정치인 및 해당 관료의 보다 적극적인 자세와 창의력의 부족을 들 수 있다. 일본측에서는 내부적으로 하네다공항을 국제화하고자 하는 노력이 동경도와 항공사 및 일부 여당을 중심으로 지지하는 세력과 운수성을 중심으로 반대하는 세력으로 이분되어 있는 실정이다. 예를들어 일본 여당내에서는 수도권 제 3공항 건설보다 하네다공항의 재확장 방침을 검토 중이며, 하네다 新C활주로 측면의 해상에 교각을 설치하여 3,500M×45M의 평행활주로 건설계획이 논의되고 있다. 이렇게 할 경우 공기가 10년이면서 비용면에서도 신규공항의 1조엔 이상 보다 훨씬 작은 8천억엔 정도면 건설이 가능할 것이라 한다. 또 다른 예로는 일본국적 항공사들로 구성된 정기항공협회가 하네다공항의 재확장을 원할 뿐만 아니라 현재의 관제방식을 레이더 유도에서 FMS(Flight Management System)으로 변경함으로써 하네다공항을 국제화하고자 하나 운수성측은 지바현의 소음피해 등을 이유로 현행 항로조건으로는 운항횟수를 늘릴 수 없다는 입장을 고집하고 있다. 이에 여당인 자민당의 카메

이 전운수성장관과 이시하라 동경도지사는 운수성을 상대로 하네다공항의 국제화 및 확장을 위한 노력을 계속 추진하고 있다. 한국측 역시 최근 김대중 대통령이 일본 방문시 일본의 모리 수상과의 정상회담에서 양국 수도권 공항간의 셔틀운항을 논의한 것 이외에 이의 실현을 위한 직접관련부처 및 서울특별시시의 노력이 미흡한 실정이다.

바. 김포-하네다간 셔틀노선에 대한 미국측 입장

김포-하네다간 셔틀노의가 미국측에게는 한미항공협정사항의 위반으로 비쳐질 가능성이 높다. 왜냐하면 한-미 항공협정의 조항¹⁾에 따르면 인천국제공항의 재배치와 관련해서 첫째, 항공사운항의 재배치가 발생할 경우 미국항공사운항의 재배치 입장을 고려하고, 둘째 제반 국제운항은 단일공항내에 위치하여야 하며, 셋째 재배치 결정은 항공사의 국적을 기준으로 차별이 없어야 한다고 하였다. 이에 한국과 일본간의 셔틀운항은 미국의 경우에서 보면 명백히 둘째 조항에 어긋난다고 주장을 할 수 있기 때문이다.

2. 1944년 시카고 조약 관련

1944년 시카고회의에서 운수권(traffic right)의 다자간 교환을 목적으로 하는 조약체결에 실패하였고 제 1, 2 자유(영공통과 및 기술착륙권)를 교환하는 국제항공운송업무 등과 협정만 체결되어 많은 국가들이 가입하고 있으나 정기항공운송업무와는 별개의 사항이다. 운수권(제 3, 4, 5의 자유)을 교환하는 다자조약인 국제항공운송협정이 10여개국에 의해 서명은 되었으나 비준 발표되지 못한 상태이다. 따라서 국제항공운송 업무의 개시는 해당국가간에 체결하는 양자협정(항공협정)에 의해 운수권을 교환하고 있다. 또한 시카고조약(국제민간항공조약)의 어느 조항도 미국, 캐나다간의 Shuttle Service 운영이나 호주, 뉴질랜드

1) Incheon International Airport : Relative to the relation of service to the new Incheon Airport, the delegation expressed its views that : (1) the views of the U.S airlines should be considered in deciding which airline operations would be relocated and when relocation would occur : (2) all international operations should be located in one airport; and (3) relocation decisions should not discriminate on the basis of the nationality on the carrier.

드간의 셔틀서비스(Shuttle Service)운항을 제한하지 않으며 마찬가지로 한일간의 셔틀서비스 개시 역시 한일 항공협정의 틀에서 협의되고 결정할 수 있는 것이다. 다만 시카고조약은 일반적인 사항으로 제 44조 ICAO의 목적중 5) 공정한 기회부여, g)체약국간 차별금지의 명시가 있으나 이는 어디까지나 추상적인 언급에 지나지 않는다. 더 나아가서 제 16장 제 77조 - 79조에는 두 체약국 또는 둘 이상이 공동 항공운송 운영조직을 구성할 수도 있고 그 지역에서 항공업무를 공동으로 하는 것을 제한하지 않는다고 하여 지역적 또는 해당관계국간의 특별협조 체제 구축을 허용하고 있다. 실제로 ICAO는 지역사무소를 운영하며 해당국가간 그 지역특성에 맞는 항공운송 및 운항관련 협조체제 운영에 협조적이었다.

따라서 한일 양국이 한일 항공협정의 틀 안에서 한일간 넘치는 항공수요를 해결하기 위해서 2002년 월드컵 특수수요를 긴급히 해결하기 위한 Shuttle Service운영은 시카고조약이나 국제적인 현실로 볼 때 법적 문제가 없다. 더욱이 Shuttle Service는 비교적 단거리(2시간 이내의)구간의 제 3, 4 수요를 대상으로 한 빈번한 운항을 하는 것이기 때문에 미국이 여기에 개입한다는 것은 미국/캐나다 구간에 한일 양국이 개입하기 어렵듯이 불가능한 것이다.

3. 지역적 항공운송협력의 제약요소

한일 항공협정은 여러 차례 공식, 비공식으로 있어왔으나 가장 최근의 회담으로는 지난 1999년 2월 제주도에서 개최된 제 1회 동북아시아 항공운송협력에 관한 국제세미나였다. 이때는 한국, 일본, 중국 등 3개국의 항공당국, 항공사, 공항운영기관, 관련연구기관 및 단체관계자 총 49명이 참가하여 각국의 상이한 입장을 잘 들어내 보인 자리였다

이곳에서의 논의와 3국의 항공운송산업의 현황을 토대로 보면 동북아 3개국간의 국제항공운송의 협력 나아가 항공자유화에 대하여 극복해야할 장애요소가 적지 않다. 우선 일본의 고운입 항공사와 아직 성숙되지 못한 중국 항공사가 공존하는 지역내 항공사간의 경쟁력 차이가 크다. 일본의 경우 수도권 공항에서 공항의 물리적 제약과 비효율적인 슬롯배정 문제가 있다. 또한 동북아 3개국간에는 서로 다른 정치체제와 군에 의한 공역사용 그리고 독점적

인 사업구조와 정부소유의 항공사 현존 등도 제약요소가 된다. 중국의 경우 빈약한 항공수요 구매력도 장애요소이다.

동북아시아 지역의 한국, 중국, 일본간의 항공운송협력체제 형성의 제약 요소는 구체적으로 다음과 같다.

4. 동북아 3국간의 항공사의 경쟁력 차이

한국은 동북아 지역 3개국의 항공운송협력에 대하여 적극적인 태도를 보여 왔다. 상대적으로 공격적인 마케팅 전략을 구사하고 있는 대한항공과 아시아나항공의 성공적인 경영성과에 대해 어느 정도 자신감을 갖고 있다. 반면, 일본은 기존의 양자간 협상체제를 고수하는 보수적인 입장을 견지해 왔으며 상대적으로 고운입 구조인 자국 항공사의 경쟁력에 대한 우려를 하고 있다. 중국은 성숙되지 못한 자국의 항공시장과 상대적으로 경쟁력이 약한 자국 항공사들에 대한 보상 등 보완대책이 전제되어야 함을 주장하고 있다. 이들 3국간의 항공자유화클럽을 조성하려고 해도 중국의 참여에는 상당히 오랜 시간을 기다려야 할 것이다.

5. 공항의 물리적 제약

공항의 물리적 용량(capacity)은 국제항공에서 매우 중요한 요소이다. 혼잡한 공항에서의 슬롯(slot) 배분은 양자간 협정에서 가장 중요한 이슈 중의 하나이다. 항공자유화를 다른 말로 표현한다면 양국간의 지점간 항공운송에 대한 운항횟수와 공급량에 대한 제한을 없애는 것이다. 이런 측면에서도 공항슬롯 문제는 대단히 중요하다. 공항슬롯을 가지지 않고 단지 운수권만을 갖는다는 것은 아무런 의미가 없다. 따라서 충분한 공항용량은 항공운송서비스에 대한 여러 가지 제한을 완화하기 위한 전제조건이 된다. 일본이 국제항공운송에 대한 규제완화를 꺼리는 중요한 이유 중의 하나도 바로 일본에서의 공항슬롯의 부족 때문이다.

현재 아시아 태평양 지역의 대부분의 주요 공항들은 혼잡문제 및 항공기반

시설 문제에 직면해 있다. 양자간 협상체제에서 혼잡공항의 슬롯배분 문제는 어려운 과제이다. 공항슬롯의 부족문제는 항공운송량의 증대에 제약요소가 될 뿐만 아니라 항공자유화로의 진전을 가로막는 주요한 장애요소이다. 각국 정부들이 기존 공항을 확장시키고 또는 신공항을 건설하려는 노력은 항공자유화의 속도에 직접적인 영향을 준다.

이런 측면에서 한국, 중국, 일본 3국의 수도권 공항에서의 슬롯 등 공항의 물리적 제약 문제는 3국간 항공자유화에 제약요소가 된다. 특히 일본 동경의 나리타공항과 하네다공항에서의 공항슬롯의 부족문제가 큰 걸림돌이다. 나리타공항의 제 2활주로 건설과 하네다공항의 제 3활주로 건설이 예정되어 있으나 일본은 현재 하네다공항 신활주로 건설에 따른 슬롯 증가분을 우선적으로 스카이마크나 홋카이도항공과 같은 신규 국내선 항공사에 배분하는 등 자국 국내선부분의 공급력 부족을 해소하는데 사용할 것으로 예상된다.

일본 동경에서 기대할 수 있는 것은 나리타공항의 제 2활주로 건설에 따른 슬롯 증가분이다. 나리타공항 제 2활주로는 지역주민의 반대에 부딪혀 당초 계획과 달리 2,000m 급이 될 예정이므로 결국 장거리가 아닌 중단거리 국제선에 투입될 수 밖에 없을 것으로 전망된다. 따라서 이를 잘 활용한다면 동경에서의 동북아 지역 중단거리에 대한 슬롯을 어느 정도 확충할 수 있을 것으로 예상되나, 전망은 아직 불투명한 상태이다.

6. 경쟁력이 약한 항공사에 대한 보상 문제

항공사의 경쟁력은 두가지 측면이 있다. 한가지는 수익률(yield)이고 또 한가지는 비용경쟁력이다. 일본 항공사들처럼 상대적으로 높은 수익률을 창출함으로써 경쟁력을 가질 수 있고 Thai Airways처럼 낮은 비용으로 경쟁력을 가질 수도 있다. 한 연구에 따르면²⁾ 일본항공사들을 제외하고 대부분의 아시아 지역 항공사들이 낮은 비용요소를 가짐으로써 북미나 유럽 항공사들에 비해 경쟁력을 유지하고 있다. 이러한 비용경쟁력은 아시아지역은 낮은 투입비에 기인하지만 반면에 경영효율성 측면은 미국이나 유럽의 항공사들에 비해

2) Oum Tae Hoon & Chunyan Yu, Shaping Air Transport in Asia Pacific, Ashgate, Canada, 2000, p. 147.

낮은 것으로 평가되었다. 만약 아시아 지역 항공사들의 투입비용이 상승한다면 북미나 유럽의 항공사들과 자유화된 시장에서 경쟁하기 위해서는 생산성과 효율성을 높여야 한다. 최근의 아시아 경제위기는 이 지역 항공사들의 투입비용을 상승시켰고 전반적인 수익률이 상당히 저하시키는 등 이 지역 항공사들의 경영상의 결점을 적나라하게 노출시켰다.³⁾

한편 아시아지역 항공사들이 최근의 경제위기를 통해 인식한 자신들의 낮은 경쟁력 때문에 상대적으로 높은 경쟁력을 가진 북미나 유럽의 대형항공사들과의 경쟁에서 도저히 이길 수 없을 것이라는 생각을 갖게 했다면 이는 전반적인 국제항공의 자유화를 꺼리게 되는 요소로 작용할 것이며 결국 보호주의의 장벽을 더 두텁게 쌓게 할 것이다. 자국의 항공사가 경쟁력이 약하여 항공자유화에 대한 준비가 부족하다고 판단하는 항공당국은 항공자유화에 부정적일 수 밖에 없다.

만약 지역내 항공자유화를 추구하려고 한다면 당해 지역내에서도 특히 경쟁력이 약한 항공사에 대한 고려가 있어야 하고 경쟁력이 약한 항공사들로 하여금 경쟁적 시장에서 차츰차츰 적응할 수 있도록 점진적인 자유화방식을 취하는 것이 중요하다. 또한 경쟁력이 약한 항공사들이 경쟁적인 자유시장에서 독자적으로 생존할 때까지 일정한 보상을 부여하는 것도 고려되어야 한다. 특히 중국은 자국 항공사의 낮은 경영효율성으로 인한 경쟁력 약화에 따라 동북아 항공자유화협정 체결시 자국 시장이 일방적으로 타국에 의해 잠식당할 것을 우려하여 이에 대한 보완책(Safe Guard)이 있어야 한다는 입장이다. 일본의 경우도 자국 항공사들이 수익률은 높지만 비용경쟁력이 상대적으로 한국의 항공사에 비해 낮으므로 자국 시장 잠식에 대한 우려를 불식시키지 못하고 있어 동북아 지역내 항공자유화에 대하여 상당히 조심스러운 태도를 보이고 있다. 이러한 상황이 동북아 3국간의 항공자유화에 제약요소로 작용한다.

7. 서틀편의 개요 및 외국사례

3) 그러나 다른 한편에서 보면 최근의 아시아 경제위기는 이 지역 항공사들로 하여금 자신들의 경영전반을 점검해보고 경쟁력을 키우기 위해 필요한 개혁을 장기적인 관점에서 착수토록 하는 좋은 계기로 작용할 수도 있다.

가. 셔틀의 개념

1) 셔틀편은 단거리 특정노선을 충분히 자주 왕복하는 항공편이라는 의미로 이해 할 수 있다.

- 셔틀의 사전적 의미는 “통상 단거리 특정노선을 규칙적이고 빈번히 왕복하는 것” 이라고 정의되어 있다(Webster 영영사전).
- 시카고협약 및 관련 ICAO규정과 미 FAA 등 주요국 항공관련 규정에 셔틀이란 용어를 사용한 예가 없다.

2) 승객의 편의제공이라는 셔틀버스의 취지를 감안하면 다음과 같다.

- 사전 예약 없는 탑승 및 사전 입국심사 등을 통하여 손쉽게 이용할 수 있는 항공편이라는 부수적 의미를 부여할 수 있다.
- 현재 미국과 캐나다의 특정도시간 “셔틀” 편이라는 이름으로 정기항공편이 운항 중에 있으며 양국간은 사전입국심사(Preclearance)를 통해 승객의 편의를 도모하였다.

나. 외국의 셔틀운항 사례

1) 미국·캐나다 현황

- 운항도시 : 시애틀-벤쿠버, 시카고-토론토, 뉴욕-토론토, 뉴욕-몬트리올 등
- 운항간격 : 1 - 2시간
- 운항기재 : 50 - 150인승 비행기
- 운항배경 : 운항지점간 운항횟수의 증대
- 운항회사 : 미국의 알래스카 항공사(Horizon Air), 캐나다의 Air Canada(Air BC)

〈도표 2〉 시애틀/밴쿠버 서틀운항 개요

항공사	운항간격	운항기재	탑승실적
Horizon (Alaska Air 회사)	약 1시간	Turboprop(37인승) DH8(50인승)	' 98년 145,308명 ' 99년 195,055명
Air BC Canada항공 회사	약2시간	HD-8-100(37인승) HD-8-100(50인승) Airbus 319(150인승) B757(150인승)	' 98년 117,298명

2) 미국 캐나다간 사전입국심사제도

- 서틀편의 운항과는 별도로 미·캐나다 양국 주요공항간 사전입국심사제도 도입
 - 1974.5.8. “항공운송 사전입국심사에 관한 협약” 체결
 - 정기편 및 전세편 승객만 해당
 - 미국은 바하마 및 버뮤다 등에도 사전입국수속 사무소를 운영
- 현재 캐나다의 Calgary, Edmonton, Montreal, Ottawa, Tronto, Vancouver, Winnipeg 국제공항에 미 이민국 직원 약 30명이 상주 근무
- 협정상 사전입국심사가 가능한 공항
 - 미 국 : 보스톤, LA, 시카고, 마이애미, 클리블랜드, 뉴왁, 달라스, 뉴욕, 덴버, 샌프란시스코, 호놀룰루, 템파, 휴스턴
 - 캐나다 : 켈거리, 퀘벡, 에드먼튼, 토론토, 할리팩스, 밴쿠버, 런던, 빅토리아, 몬트리올, 위니펙, 오타와

제 3 장 한국 및 일본의 세계 수송순위

일본의 정기항공 수송실적(국내선 및 국제선)은 1999년도에 22,348백만 톤킬로를 수송하여 미국에 이어 세계 2위이고, 한국은 13,138백만 톤킬로를 수송하여 세계 6위를 차지하고 있다. 중국도 9위로서 10,115백만 톤킬로를 기록하였다. 이처럼 한일중 3개국은 모두 화물실적에서 10위권내의 주요국가이다.

<도표 3> 한일중 화물실적의 세계 순위 (단위 : 백만 톤킬로)

구 분	국내선 및 국제선				국제선			
	1999		1998년		1999년		1998년	
	순위	실적	순위	실적	순위	실적	순위	실적
일본	2	22,348	2	20,896	4	16,144	3	14,905
한국	6	13,138	6	11,605	5	12,425	5	10,929
중국	9	10,115	10	8,720	7	3,845	18	2,891

자료 : ICAO(1999, 2000), Annual Report of the Council.

여객수송실적에서는 국내선과 국제선의 총실적기준으로 동북아시아 3개국인 일본이 세계 2위 중국이 6위, 한국이 11위로서 세계 10위권 내외를 차지한다.

<도표 4> 한일중 여객실적의 세계 순위 (단위 : 백만 여객킬로)

구 분	국내선 및 국제선				국제선			
	1999		1998년		1999년		1998년	
	순위	실적	순위	실적	순위	실적	순위	실적
일본	2	162,798	2	154,402	4	91,463	3	85,608
한국	11	55,711	11	47,711	8	48,538	10	40,982
중국	6	80,576	6	75,279	18	19,877	20	16,565

자료 : ICAO(1999, 2000), Annual Report of the Council.

제 4 장 하네다공항의 국제화에 대한 동경도청의 입장

1. 동경都 현황

- 가. 도쿄는 일본의 수도로써 정치 경제 문화의 중심
- 나. 행정구역 : 2,187km²
- 다. 도쿄에서 100-2,000km까지 떨어져 있는 이즈섬과 오가사와라섬도 도쿄의 행정구역
- 라. 1998년 현재 도쿄의 인구는 약 1,180만명이나 주변지역에서 오는 학생, 직장인 등을 고려한다면 낮시간 인구는 1,500만명 정도임.

2. 동경都의 입장

- 가. 1999년부터 외국인 유치 노력 시작
 - 나리타공항 입국외국인 중 동경방문을 62% 수준(약 260만명)
 - 첨단산업 관광프로그램 개발
 - 2002년 월드컵축구대회 활성화
- 나. 국공립학교의 해외 수학여행 자유화 조치 예상
 - 사립고등학교의 한국방문 증가 추세
- 다. 동경-서울 자매결연(1988.9.) : 공적 교류 위주
 - 현재 11개 해외 도시와 자매결연
- 라. 시민 교류 증대
 - 1998년 김대중 대통령 일본 방문 후 증가
 - 1998년 “대외문화개방” 즉 서울문화교류 보도 증가
 - 민간단체의 교류활동 본격화
 - 官 주도 분야의 변화 : 청소년 분야 치중
- 마. BESETO 協力
 - 서울 및 북경간의 사업 비중 50%이상

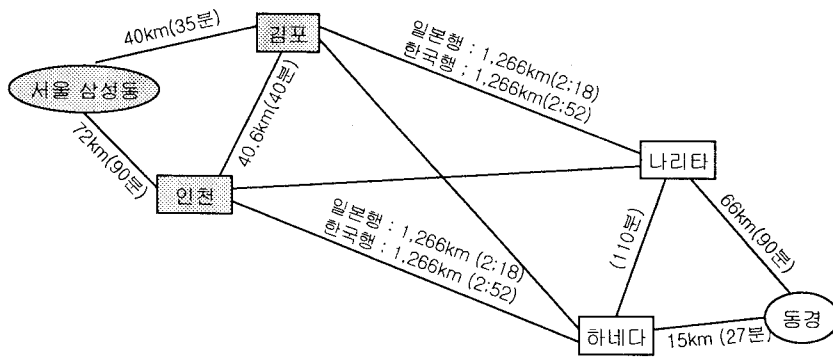
3. 제3국을 배제한 한·일간 서들의 차별적 운영논리

“현재 인구 3,300만명 도시에서 국제선 활주로가 1개인 상황이다”

1. 한국과 일본의 최인접 국가로서 교역의 증대
2. 하네다 국제선 부활의 중요성 인식
3. 정치 경제 집중 도시인 동경에는 더욱 중요성 인식 : 도심까지의 도달시간 30분
4. 한국 중심의 동아시아 근거리 국제선은 하네다 이용
5. 이외의 중장거리 국제선은 나리타 이용
6. 국제화물 운송용으로 24시간 운영이 가능한 하네다 C 활주로 이용
7. 나리타 공항은 화물편 대신 중장거리 국제여객편으로 전환 활용

제 5 장 한·일 수도권공항의 이용 분석

1. 한·일 수도권공항 접근시간 및 비용 분석



<도표 5> 공항 접근 시간/비용 분석

구간		거리	교통수단	시간	비용
한국	서울삼성동-김포공항	40 km	승용차	35분	3,200 원1)
	서울삼성동-인천공항	72 km	승용차	90분	15,000 원2)
	인천공항-김포공항	40.6km	승용차	40분	9,400 원3)
일본	동경도심-나리타공항	66 km	리무진	90분	2,900 엔
			스카이라이너	50분	1,920 엔
			특급철도	75분	1,000 엔
	동경도심-하네다공항	15 km	모노레일	27분4)	-
			철도	22분5)	-
나리타공항-하네다공항	-	철도	110분	-	
		리무진	80분	-	

- 주 1) 승용차 유류비만 계산
- 2), 3) 승용차 유류비, 통행료, 주차비 계산
- 4) 하마마츠히초역-공항역 구간
- 5) 신바시역-공항역 구간

2. 한일간 입출국 현황

한일간의 항공여객은 1999년도에 왕복실적이 총 1,363만명으로서 이들 중 일본인과 한국인의 비중은 함께 47.5%(약 647만명)를 차지하였다. 특히 일본인은 약 437만명으로서 전체의 32%를 차지하면서 외국인(약 716만명) 중에는 역시 한국을 가장 많이 출입하는(61%) 외국인이다.

<도표 6> 한일노선의 항공사별 여객 실적(1999년) (단위 : 명, %)

구분	한국 → 일본	일본 → 한국	한국 ↔ 일본
한국인	1,053,862	1,053,862(1)	2,107,724 (15.5)
일본인	2,184,121(2)	2,184,121(62.1)	4,368,242 (32.0)(61.0)
외국인	3,647,701(3)	3,514,705(100.0)	7,162,406 (52.5)(100.0)
계	6,885,684	6,752,688	13,638,372 (100.0)

- 주: 1), 2) 는 별도로 파악된 항공 통계가 없는 관계로 입출국 실적이 동일하다고 가정하였다.
- 3) 은 경유여객이 포함된 것으로서 전체 입출국 총계에서 한국인, 일본인을 제외하고 산정된 결과이므로 실제와는 근소한 차이가 있을 수 있다.

3한국과 일본의 여객실적 중 나리타-김포 항공노선의 비중은 다음 도표에서 보듯이 왕복여객 기준으로 약 244만명으로서 전체의 17.9%를 차지하고 있다.

<도표 7> 1999년도 김포나리타 공항 여객 실적 (단위 : 명, %)

김포→나리타	나리타→김포	나리타↔김포
1,205,339	1,234,553	2,439,892 (17.9)

이와같은 한일 수도권 노선인 김포-나리타간의 시장수요가 좌석공급을 훨씬 앞서고 있음을 다음의 탑승률 분석표에서 살펴본다.

3. 한일간 여객노선 탑승률

금년도 9월까지의 여객 탑승률을 보면 다음 도표에서 보듯이 서울-동경, 서울- 나리타 노선은 평균 86% 이상이였다. 특히 서울-동경노선은 KAL, JAL 항공사는 평균 90%이상을 나타내고 있다. 이러한 것은 한국-일본 여객노선의 정기편, 부정기편의 평균탑승률인 74.2% 보다 12%-16% 정도가 높은 실정을 보이고 있다.

<도표 8>한일 주요 여객 노선 L/F (2000.1. - 9.)

구분	서울-동경		서울-간사이		서울-나고야	
	정기	부정기	정기	부정기	정기	부정기
KAL	90.0	63.3	81.7	77.3	85.1	87.2
AAR	87.2	85.6	81.6	72.9	89.4	72.0
JAL	92.6	69.6	72.8	70.9	85.1	53.8
JAS	81.5	73.4	64.1	-	-	-
NWA	86.2	81.4	-	-	-	-
UAL	80.7	-	-	-	-	-
평균	86.4	74.7	75.1	73.7	86.5	71.0

<도표 9>한일 여객 노선 L/F (2000.1. - 9.)

구분	정기	부정기
KAL	69	83
AAR	68	79
JAL	67	57
JAS	73	73
NWA	86	81
UAL	80	-
평균	73.8	74.6

4. 항공사별 여객 실적

한국과 일본간 항공노선에서 1999년도 항공사국적별 실적 비중을 보면 다음 도표에서 보듯이 한국적항공사가 왕복 평균 약 63.8%(63.7/64.0), 일본국적항공사는 27%, 미국항공사는 왕복평균 약 9.1%(9.3/8.9)를 차지하였다. 또한 항공사별로 실적순위는 1위가 KAL, 2위 JAL, 3위 AAR의 순이다.

<도표 10> 한일노선의 항공사별 여객 실적(1999년)

구분		한국 → 일본	일본 → 한국
한국 (63.7/64.0)	KAL	3,090,190 (45.7)	2,992,013 (45.4)
	AAR	1,222,375 (18.0)	1,224,290 (18.6)
일본 (27.0/27.1)	JAL	1,360,280 (20.1)	1,334,033 (20.3)
	JAS	296,863 (4.4)	285,626 (4.3)
	ANA	171,797 (2.5)	165,600 (2.5)
미국 (9.3/8.9)	NWA	262,196 (3.9)	238,893 (3.6)
	UAL	362,322 (5.4)	347,061 (5.3)
계 (편도 100.0/100.0)		6,766,023 (100.0)	6,587,516 (100.0)
합계		13,353,539	

5. 김포공항의 출발/도착(O/D) 여객 구성

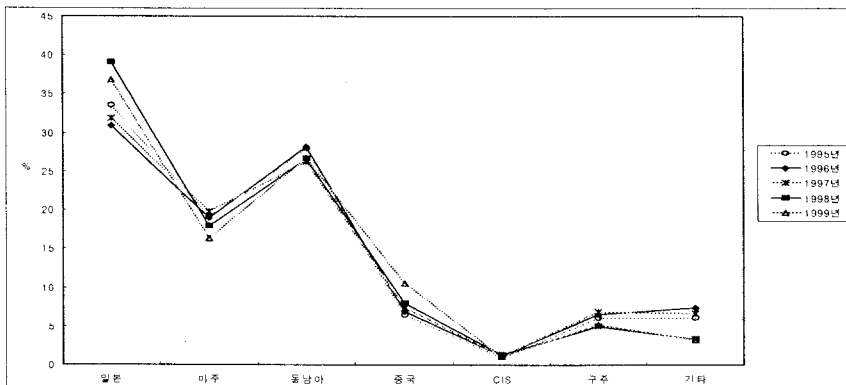
최근 1995년부터 1999년까지의 일본, 미주, 동남아, 중국, CIS, 구주의 출발/도착 여객 비중(%)은 다음 표와 같다.

<도표 11> 김포공항 O/D 구성변화 (단위 %)

구 분	일본	미주	동남아	중국	CIS	구주	기타
1995년	33.56	19.04	27.98	6.34	0.98	6.03	6.07
1996년	30.85	18.95	28.23	6.87	1.19	6.54	7.36
1997년	31.80	19.79	26.33	7.37	1.24	6.83	6.64
1998년	39.05	17.85	25.64	7.88	1.26	5.03	3.29
1999년	36.81	16.36	26.74	10.54	1.06	5.23	3.22

도표에서 볼 수 있듯이 일본의 항공수요 비중은 매우 커지고 있으며 1998년도에는 39%까지 차지하였다. 미주의 비중이 1997년 이후 매년 감소하고 있는 반면 중국노선은 1995년부터 조금씩 늘어나더니 1999년에는 드디어 10%를 초과하였다. 이를 다시 그래프로 나타내면 아래 그림과 같다.

<도표 12> 김포공항 O/D 구성변화



6. 한국인 및 일본인의 출입국 실적 및 방문목적

한국인과 일본인의 상호 방문목적을 지난 1994년부터 1999년까지 살펴보면 입국일본인 경우 1998년도는 1997년보다 16.6% 증가하고 1999년도는 전년도보다 11.8%가 증가하였다. 출국한국인 경우는 1996년도에 증가하였다가 1998년도에 감소한 후 지난 1999년도에는 다시 그 이전 수준을 회복한 약 1백5만명을 넘었다[자세한 통계치는 부록참고].

<도표 13> 연도별 한국인 및 일본인의 출입국 비중

(단위 : 명, %)

구분	1994	1995	1996	1997	1998	1999
일본인 입국	1,644,097 (61)	1,667,203 (62.5)	1,526,559 (58)	1,676,434 (60)	1,954,416 (70)	2,184,121 (67.5)
한국인 출국	1,051,865 (39)	1,000,190 (37.5)	1,111,316 (42)	1,126,573 (40)	822,358 (30)	1,053,862 (32.5)
소계	2,695,962	2,667,393	2,637,875	2,803,007	2,776,774	3,237,983

제 6 장 결론 및 한일 항공교통에 대한 제언

제 1 절 한일간 항공자유화의 필요성 인식

1. 한일간 지역적 항공운송협력 필요성

21세기 동북아의 안정과 번영을 위해서는 한일 양국간의 지리적 상황과 각국의 수도권에 집중화된 인구밀도를 감안할 때 양국간의 보다 긴밀한 관계형성이 매우 중요한 과제이다. 이를 위해서는 무엇보다도 양국간 이동이 현재보다는 훨씬 자유롭고 경제적이어야 할 필요성이 높다.

- 지리적 인접에 따른 한국-일본 수도권지역간 항공교통의 편리성 절실
 - 한·일간 인적, 물적 교류 증대를 위한 항공서비스의 효율성 증대
 - 양국 취항항공사들의 서비스 혁신 및 경쟁적 항공운임 자극
 - 항공교통의 보안 및 안전성 증대
 - 1944년의 시카고 협약을 계속 준수
 - 양국이 21C 동북아 지역적 항공운송협력의 주도적 역할 수행
 - 양국간의 특별한 관계를 21세기에 발전시킬 기회 제공
- 한일 항공노선중 서울-동경간 항공수요의 증가에 비하여 항공좌석의 공급력 부족으로 항공여객 좌석난이 심각한 가운데 국내선 위주 공항인 일본 하네다 공항은 국제선 위주 공항인 나리타공항의 슬롯(slot) 사정상 하네다-타이페이 운항 이외에도 부분적으로 국제선 운항을 증가시켜야할 상황에 놓여 있다.
- 우리나라도 서울-동경간 항공수요의 포화에 대한 대책의 중요성으로 말미암아 김포-하네다간의 부분적인 국제선 운항이 우러드컵 경기 이후에도 부분적으로 계속 실시되는 것이 중요하다고 할 수 있다.
- 특히 한일 항공노선 특히, 동경-서울 노선에서는 비즈니스 승객이 많으므로 한일 항공협정의 추가합의를 통해 장기적으로 양국 수도권에는 shuttle화를 추진할 수 있고 한국·일본과의 관계 개선에도 기여할 수 있으며 더 나아가서는 주요공항간(나리타, 하네다, 간사이, 서울, 김해, 제주, 타이페이, 북경, 상해)의 shuttle화를 추가로 추진할 수 있다.
- 김포국제공항과 인천국제공항의 역할분담은 김포국제공항이 국내선 위주의 여객·화물, 인천국제공항이 국제선과 주요 국내선의 여객·화물위주로 나뉘어져 있는 상황이어서 인천국제공항이 개항된 이후에도 김포국제공항 유희시설 활용 대책의 일환으로도 김포-하네다간 부분적인 국제선 운항은 매우 중요하다고 할 수 있다. 김포국제공항은 인천국제공항의 대체 공항으로서의 역할을 충분히 할 수 있는 공항이다.
- 인천국제공항에 도착하는 승객은 김포에 도착하는 승객보다 서울에서 업무를 위해 1시간 가량 더 시간을 지체할 수 있기 때문이다. 따라서 새벽

의 운항스케줄은 인천국제공항이, 비즈니스 시간대는 김포국제공항에서 처리하는 것이 유리하다.

제 2 절 한일 항공협력 주요방안

1. 한일·중 동북아 공동항공시장 형성을 위한 한일간 협조

한·일·중 3개국은 ICAO순위로 각각 6위, 2위, 9위의 민항공대국이며 2010년에는 모두 5위권에 진입할 것으로 예상된다. 만일 한·일·중 항공공동시장이 형성되면 EU, NAFTA Bloc과 대응할 수 있는 Regional Aviation Power가 형성될 것이다. 따라서 중국이 아직 준비가 안된 상태이기 때문에 한일간 만이라도 쉬운 것부터 즉 여객, 화물의 부정기 운항 자유화(년 몇회 범위내), 2002년 서울-동경간 Shuttle Service의 시험적 운항을 추진할 필요가 있다. 필요하다면 한·일 항공사(4-5개)들이 공동으로 pooling 운항도 시도해 볼 만하다.

2. 일본측 미사용 공급쿼터 활용문제

일본측 항공사들은 사전에 결정된 일본측 공급량을 다 활용하지 못하고 있는 실정이다. 이는 다소 사정도 있겠지만 높은 운항원가 구조로 한·일 노선 운항을 확대해서 얻는 수익을 크게 기대할 수 없기 때문이기도 하다. 항공사의 수지 때문에 심각한 공급부족 현상을 방치한다는 것은 국제항공교통의 공공성 책무를 포기하는 것이기도 하다. 따라서 당분간 일본측 미사용 공급분을 한국측에서 활용하는 방안도 검토 협의해 볼 만하다.

<참고문헌>

- 건설교통부, 「한·일 항공 회담 결과 보도자료」, 1991. 1.
 -----, 「제1회 한일 항공교통협력회의 출장보고서」 2000. 3.
 -----, 「제 2차 공항개발 중장기 기본계획 수립 조사 보고서」.
 -----, 「건설교통통계 연보(1999-2000)」
 -----, 「김포-하네다 공항간 국제선 운항 관련 자료」
 교통개발연구원, 세계각국의 항공협정 체결내용 및 항공현황 연구」, 1991.
 -----, 김포국제공항의 효율적 활용을 위한 용역」, 2000. 8
 김영한, 「한·중·일 FTA의 경제적 효과 분석」, 한중일 산업협력심포지엄,
 2000. 11
 박오화·홍순길, 「일·소의 항공산업과 정책」 한국항공대학교 출판부, 1991.
 엄태훈, 「동북아 역내 항공운송 시스템 구축을 위한 전략」, 월간교통, 2000
 이승창, 홍순길, 「청주국제공항 활성화 및 21세기 발전전략」, 1999.12.
 이승창, 김홍범, 「국가기간전략산업으로서의 관광산업발전방향에 관한 연
 구」, 2000
 월간 「항공 비즈니스」, 日 신규 항공사에 슬롯트 배분 규제 완화, 1997.4
 이태원, 「현대 항공 수송론」 컴퓨터 프레스, 1993.
 통계청, 「한국 주요경제지표」, 2000.
 한국항공진흥협회, 「대한민국항공협정집」 1996.
 -----, 「항공통계(1996-2000)」
 -----, 「항공운송산업발전 연구논문집」, 2000. 11
 한국항공정책연구소, 「국가기간전략 산업으로서의 관광산업 발전 방향에 관
 한 연구」. 2000. 8
 홍순길, 「한국의 항공정책결정」 한국항공대학교 출판부, 1990.
 Hiroshi Mu Tou, 나리타공항의 정비계획과 일본의 항공정책, 2000
 Hirotak Yamauchi, 일본의 항공수송과 공항전략, 2000
 www.airtransport.or.kr 「국제 항공계 동향」
 森永卓郎, 「경제효과가 큰 하네다공항의 국제화」, 三和線楮冊究所, 朝日新
 聞, 1998. 11.

東京新聞, 국제선 여객 30년간 100배 증대, 1999. 9
 三和綜合研究所, 『하네다공항 국제화에 따른 동경 활성화 가능성에 대한 조사』, 1997. 3

<외국문헌>

Air Transport Agreement Between the Government of Canada and the Government of the United States of America.
 Ashford Norman, Airport Business, London, England : Routledge, 1992.
 ACI, The World Business Airport, 2000. 10.
 Agreed Minutes of Consultations Between The Aeronautical Authorities Haneda Annual Report, 2000.
 Hirota Yamauchi, "Air Transport Policy in Japan : Policy Change and Competition" The 1st International Seminar Air Transport Conference, Northeast Asia, 1999.
 Kwon Young In, "Ground Access to the New Airport of Seoul Area" AIR RAIL, 2000, The Seventh International Conference on Air-Rail Intermodality, Sep, 2000.
 Narita Year Book & Directory, 1998.
 Narita Annual Report, 2000.
 Narita Airport, Trains for Narita Airport.
 "Slow Change", Airline Business, Feb. 2000.
 "Will Haneda-Kimpo shuttle idea fly?", The Korean Herald, March, 1999.
 朝日新聞 '98. 11. 12 日字
 東京新聞 "98. 9. 12 日字
 日本 運輸省, OKTENNOW. Vol. 33. 春号. 平成12年
 東京航空局, "東京國際空港 の 概要", 1999. 1