

韓国ならびに日本の首都圏空港の 現状と協力

(한국 및 일본의 수도권 공항의 현황과 협력)
Current Situation and Cooperation on the Metropolitan
Airport between Korea and Japan

金斗煥¹⁾ (Doo Hwan Kim)

목 차

- I. 序論
- II. 韓国ならびに日本の首都圏空港の現状と協力
 - 1) 韓国の首都圏空港の現状と課題
 - 2) 日本の首都圏空港の現状と課題
 - 3) 韓・日首都圏空港の協力内容
 - 4) 韓・日首都圏空港における諸問題
- III. 研究課題に対する改善案
 - 1) 韓・日間 航空自由化協定の早速締結
 - 2) 新しい航路開設と低運賃航空会社(LCC)の
運航及び対策
 - 3) 首都圏空港業務の効率化
 - 4) 東北アジアの航空市場における相互協力
- IV. 結論

1) 韓國航空宇宙法學會 名譽會長, 韓國航空大學校 兼任教授, 日本中央學院大學 客員教授,
Honorary Prof. Gujarat National Law University in India.

〈요 약〉

본 논문은 한국의 수도권공항인 김포국제공항, 인천국제공항과 청주국제공항(2012년부터 2014년까지 국무조정실, 재정경제부, 건설교통부 등 관리·경제부처를 필두로 12부4처2청 등 49개의 중앙행정기관이 2014년까지 순차적으로 이전하게 되는 행정중심복합도시인 세종시의 관문 역할을 하게 됨)과 일본의 수도권공항인 나리타국제공항, 하네다(동경)국제공항의 현황과 문제점, 한·일간 수도권공항간의 협력내용과 상호관계, 본 연구과제에 대한 다각적인 면에서 검토한 개선안 등을 순서대로 제시하였다. 특히 본 연구과제에 대한 개선 방안으로는 ① 한·일간 항공자유화협정의 조속체결, ② 새로운 항로개설과 저 운임항공회사(LCC)의 운항과 대책, ③ 양국 수도권공항들의 효율적인 이용계획, ④ 동북아시아의 항공시장에 있어 상호협력관계도 설명하였다.

1990년대부터 한·일 수도권공항간의 항공여객과 화물의 수송량은 극적으로 증가하고 있으며 이와 같은 추세는 양국의 경제성장을 촉진시키고 있다. 그러나 항공수송에 있어 양국의 수도권공항이 요구하고 있는 항공수요에 부응하기 위한 항공기의 좌석과 공항의 주기장은 아직도 충분히 확보되지 못하고 있다. 또한 수도권공항의 능력, 안정성확보 및 환경문제도 제기되고 있다.

특히 각 나라의 수도권공항은 그 나라 국력의 상징이며 출입국을 하게 되는 관문이기 때문에 여객의 편의성과 신속성을 최대한으로 확보되어야만 한다. 아시아의 항공수송시장은 무제한경쟁시대에 접어들고 있어 아시아각국 들은 계속 허브공항의 확장개발계획에 노력을 집중하고 있으며 이와 같이 계속되고 있는 공항확장 개발계획의 경쟁을 극복하고 성공적으로 수행하기 위하여서는 한국과 일본간에 보다 긴밀한 협력시스템의 구축이 필요하다고 본다.

동북아시아의 항공시장에 있어 여객들의 편의와 빠른 여행을 지원하기 위하여 김포공항과 하네다공항간의 정기 서틀항공편의 증편과 청주국제공항과 하네다공항간의 정기 서틀항공편의 개설을 위하여 한·일간에 새로운 「오픈 스카이협정」의 체결이 바람직하다고 본다. 한 걸음 더 나가 김포공항과 상해의 홍차오공항 간에 정기 서틀항공편의 연내 취항 및 내년 북경 올림픽을 대비하기 위하여 김포공항과 북경공항간의 정기 서틀항공편의 개설과 일본도 금년 10월8일부터 하네다공항과 상해의 홍차오공항 간에 정기 서틀항공편의 의 취항과 하네다공항과 북경공항간의 정기 서틀항공편의 개설을 추진하기 위하여 한·일·중 3국간에 상호 협력하여 새로운 「오픈 스카이협정」의 체결을 종합적으로 검토되어야만 할 시기가 왔다고 본다.

I.はじめに

韓国と日本は `世界的な航空運輸市場の発展の中で `その発展の度合いにおいて急速な発展を遂げている東北アジアの国家である `事実 `1990年代から `韓・日間の航空旅客と貨物との輸送量は `劇的に増加している `こうした趨勢に応じて `両国は空港を新しく開港し `アジアにおける主要な国際的ハブ空港を建設し `空港の能力を拡大してきた `たとえば `東北アジアの主要ハブ空港を目指す韓国の仁川国際空港(IIA)は `2001年に開港した `また `同様の目的を目指す日本の中部国際空港(CIA)も2005年に開港された `

しかし `こうした傾向をふまえて `地理的に密接な関係にある韓・日それぞれの首都圏航空輸送の実態は `旅客輸送に限られている `これら2カ国間の航空輸送の高速化と利便化の促進が図られなければならないのである `なぜなら `経済や文化交流は `首都圏に集中しているからである `そして `これが `韓・日両国の経済成長を促進しているからである `しかしながら `航空輸送において両国の首都圏空港が要求している航空需要に答えるような座席/空港でのスロット(駐機場)が十分に確保されていない `

また `首都圏空港の能力や安定性の確保についても同様のことが言える `このように `我々があらゆる面からこの問題を検討し `これらの問題を解決して韓・日間で航空運輸を改善する必要がある `本研究は `多角的視点 `すなわち `法的ならびに政治的視点 `さらに経済的分野からの検討を行い `韓・日間の航空輸送の利便性と必要条件を探るための協力を模索するものである `

II. 韓・日両国の首都圏空港の現状と協力

1) 韓国の首都圏空港の現状と課題

本研究は `金浦国際空港と仁川国際空港を対象にする `両空港は `韓国への出入口としての役割があることは自明である `これらの空港は `ソウルの西部地域の一部に位置する `忠清北道清州市に位置している清州国際空港は `韓国政府の一部(行政府の各部処)が2012年に忠清南道燕岐群及び公州地域(予定地域の坪数: 2,212万坪¹⁾)に移転されることから `新たな行政首都型空港としての役割をするのであろう `本章では `まず `これら空港に付いて言及することにする `

1) 行政複合都市建設廳 Home Page : <http://www.macc.go.kr>

(1) 金浦国際空港

ソウル(韓国)市の西郊外にある金浦国際空港は「1980年以降」「韓国空港公社法」により設立された韓国空港公社(KAC)によって管理されてきている。本空港はソウルへの出入口としての重要な役割を演じてきた。2000年3月まで本空港は28カ国との国際路線をもち、日本、アメリカ及びフランスの71の都市に寄航していた。しかしソウル東京線を除いて、同空港が増大する旅客と貨物に対処できなくなってきた。

したがって2002年に国際線が仁川国際空港へ移された。現在金浦国際空港では国内便として金海、済州、大邱、光州、蔚山、麗水、木浦、浦項と泗川間で運航されているし、国際線は羽田国際空港との一路線だけの運航である。したがって金浦国際空港は2001年3月の仁川国際空港の開港後、国内便専用空港となった。

金浦国際空港と羽田国際空港間の路線は両国の大都市圏への空路として大きな人気を得ている。韓国空港公社は金浦-羽田空路を運営しており、ソウル-東京間の最短時間の空路になっている。韓国の金浦国際空港と日本の羽田国際空港間のルートは開始以来28カ月で計200万人の乗客が利用している。韓国空港公社によると金浦-羽田ルートは2003年11月30日に開設以来乗客数は7カ月で100万人を超え、9カ月で200万人を超えている²⁾

羽田は東京の中心から凡そ16キロメートル離れている。金浦はソウルの中心から凡そ12キロメートル離れている。また仁川とソウルとの距離は52キロメートルであり、成田国際空港と東京と距離である66キロメートルよりも短い。一日あたりの旅客数は平均で3,605人で、1日当たり韓日両国の航空会社が計16便を運航している。

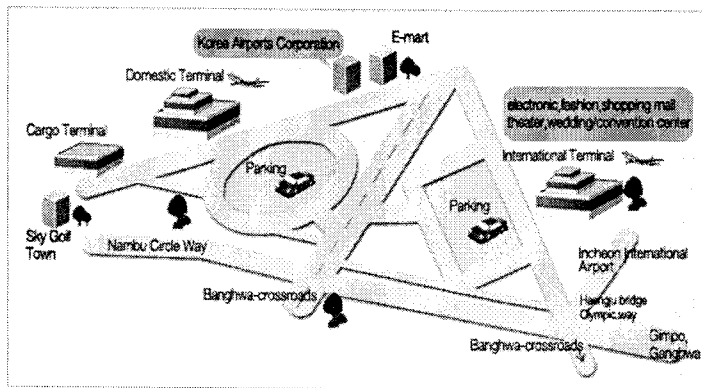
これら4運航会社は大韓航空、アジアナ航空、日本航空と全日本空輸である。金浦国際空港に於いて旅客の搭乗率は平均で70-77パーセントである。これは仁川空港-成田空港ルートの搭乗率と同等である。当初8便がこれら航空会社によって午前10時から午後3時まで運航された。しかし現在は便数を二倍にして乗客の利便のために運航時間を午前8時から10時にまで延長している。金浦空港-羽田空港路線間の利用者数は2005年には944,000人になっている。これは韓国の国際的路線

2) 金ラン, 「金浦-羽田ルートの記録200万旅客」、韓国タイムズ、2006.04.27; Times [http:// times. hankooki.com/lpage/nation/200604/kt2006042720443710500.ht](http://times.hankooki.com/lpage/nation/200604/kt2006042720443710500.ht)

中 7番目の数である。航空各社は、その数が2006年には141万人に上回りいたしました。これは、韓国の国際路線中、上位5番目に達するものである。最近では、空港は複合施設として空港への訪問者に従来になかったようなエンターテインメントを提供している。文化、余暇と買い物の場所として『空港都市(Sky City)』と呼ばれるまでになっている。

以下の[図1]は、『空港都市』を含む空港の俯瞰図である。『空港都市』の概念はその持続性を保つために空港を開発するものである。韓国空港公社は健全な案と戦略を提案した。それでも、若干の記事は、空港の施設には具体的な問題があることを示している。

金浦国際空港と空港都市(SkyCity)の配置図 [図面 1] 3)



しかし空港の施設は改善されてきた。以下の図表はその概略を示す。

3) 金浦国際空港 (<http://gimpo.airport.co.kr>) のウェブサイトを参照。

金浦国際空港の施設及び面積 [図表 1] 4)

カテゴリー	サービス	
土地	7,317,630m ²	
滑走路	2 (3,600mX45、3,200mX60)	
駐機等面積	226,000m ²	
旅客ターミナル	国内空港	76,045m ²
	国際空港	49,698m ²
貨物ターミナル	国内空港	30,914m ²
	国際空港	115,040m ²

報道によると、金浦空港には、施設面、特に滑走路とエプロンが危険には至らないが若干の問題があることを指摘している。したがって、金浦空港は昨年9月に滑走路の改修を行った。しかし、本空港が多くの観点からその発展計画に検討を加えなければならない必要がある。韓国空港公社は、また、国際民間航空機関(ICAO)標準の必要条件を満たす空港管理の手順を確立した。また、韓国空港公社は安全管理体系(Safety Management System)を導入して、韓国の航空安全本部(Civil Aviation Safety Authority : CASA)によって承認されている。結果として、韓国空港公社は安全管理に関し、その完全性の強化を実現できている。韓国と中国は、2007年14月10日、金浦空港と上海の虹橋空港との間に、定期シャトル航空便を開設することを盧武鉉大統領と中国の温家宝総理が合意したので、年内に開設できると豫想される。

(2) 仁川国際空港 (IIA)

仁川国際空港(IIA)は、2001年3月29日に開港した。世界は、2001年3月の仁川国際空港の開港を注目していた。新空港計画担当者が、1980年代後半までに新空港の開港構想を打ち上げたのは、往時において増大する旅客や貨物にソウルの金浦国際空港が対応できなくなっていたからである。現在、同空港は、韓国最初の国際空港と国家イメージを挙げる新しく優れた役割を果たしている。同空港は、流通や旅客輸送の面と同様に情報と文化産業の面でも太平洋・アジア地域のハブ国際空港に成長している。仁川国際空港は、仁川国際空港公社法によって1999年2月1日に設立された仁川国際空港社(IIAC))によって運営されている。

4) 同上

仁川国際空港社の株は韓国政府によって100%保有されている。公社は韓国が世界市場での競争を優位に展開するために「空港や海港」そして「双方に跨るビジネスと余暇基盤を開発して業務を促進し「管理するための独立した公的機関である。仁川国際空港のような成功例は「極めて稀である。同空港の高い水準の施設や安定したサービスは「空港に関する国際標準になるまでになっている。国際空港の開港5年を経て「1億人以上がここを通過した。仁川国際空港は「国際比較において通過旅客数において世界第10位であり「通過貨物量は「第3位にランクされている。仁川国際空港は「Global Traveler誌（世界有名な旅行誌）によって2004年に世界における最高の国際空港に選ばれた。国際航空運送協会（IATA）と世界空港評議会（ACI）は「仁川を2005年のベスト空港 Worldwideの勝者に選定した。仁川国際空港は「世界に通用する空港としてトップにまで上り詰めた。「世界最高の中枢空港(World Best Hub Airport)」は仁川国際空港の新しいスローガンである。そして「世界に通用する空港ハブであるための仁川国際空港の決意と目的を象徴するものである。

これは「韓国の目標でもある。2006年「世界交通学会(Air Transport Research Society: ATRS)が「仁川国際空港にTopアジア太平洋優秀賞を与えられた。これは「残存生産可変要素(residual variable factor productivity)に関して「地域の平均的空港より57%高い効率レベルを成し遂げたからである。韓国政府は「韓国が北東アジアの中心的流通センターの役割を担い「そのために同空港がその中心になるビジョンの実現のために同空港を支援していくとしている。政府は2006年8月30日に「VISION 2030」を提案して「同空港が「北東アジアの金融と流通のハブ」の設立に重要な役割を演ずることができると示唆している。

開港初年度から「仁川国際空港の利用客数は「重症急性呼吸気症候群(SARS)⁵⁾のために2003年だけは例外にして増大している。これは「韓国の建設交通部が予測する旅客数が「経済成長や東アジアでの協力と開発の促進によって2020年まで毎年7.3%上昇するという予測の根拠のひとつになっている。我々も空港の貨物取り扱い量が2003年を例外として上昇していることが理解できる。最近「国内の貨物総量は「世界の第5位の2,133,000トンあり「国際的な貨物総量は「2,104,000トンで世界の第3位である。我々は「同空港が韓国のVisionを実現できるかどうかの能力について目配りをする必要がある。第一に「以下の図表において「施設面における仁川国際空港の第1段階建設の輪郭を説明する。

5) SARS : Sever Acute Respiratory Syndrome

仁川国際空港の第1段階建設 [図表 2]

カテゴリー		第1段階の建設
施設	面積	1172万4000のm ²
	滑走路	2 (それぞれの 60m X 3,750m)
	旅客ターミナル面積・ 搭乗者数	49万6000のm ² /44門
	国際 Businessセンター	16万5000m ²
能力	旅客	3000万/年間(トランジット12%)
	貨物	270万トン/年間

急速な交通発展に対応するために `仁川国際空港は `建設の第2段階に着手している `これは `2002年に新旅客用駐機広場(エプロン)から始まった `現在 `4,000メートルの滑走路が建設中である `また `120ヘクタールの駐機広場 `16.6ヘクタールのコンコースと13ヘクタールの貨物ターミナルの建設中である `この第2段階は2008年に完了させる予定である `そして `完成時には `三本の滑走路と158,400平方メートルの新しいコンコースと32の搭乗口が増設される `図表3は `仁川国際空港の第1段階建設と第2段階建設の内容を比較しながら説明している `

仁川国際空港の第1段階竣工と第2段階建設の比較 [図表3]

カテゴリー	第1段階の竣工	第2段階の建設
管理施設	11,724,000m ²	9,568,000m ²
滑走路	2	1 (4,000mX60m)
旅客エプロン	1,267,000m ²	1,170,000m ²
コンコース	-	1 (166,000m ²)
貨物ターミナル	129,000m ²	129,000m ²
離着陸数	240,000	410,000 (合計530,000になる)
旅客	3000万名	4400万 (合計100 mになる)
貨物	270万噸	450万 (合計7.2 mになる)

第2段階の建設は `年当たり航空機の離着陸数を240,000から410,00に増大させ

るし `旅客数は `3000万人から4400万人に増大させるものである °そして `貨物取扱量を `2,700万トンから4,500万トンに増大させるというものである °空港の関税免税区域は `仁川直轄市の中区に位置されている °仁川空港公社は `基盤施設とその上部施設に投資しているし `建造物等は `民間資本によって建設されている °第2段階の建設は `2008年6月末まで完了すべく計画されている °6)

国際ビジネスセンター(IBC)は `二カ所に分けられている °IBC-1は `三つのホテル `五つのビジネスセンター(BC)と一箇所の商業地区からなるものであった °さらに IBC-1の拡張地域には `ひとつのホテル `10棟のビジネスビルと二棟の商業ビルとゴルフ・コースが設置される予定である °IBC-IIは `娯楽施設 `スポーツ・センターおよび駐車施設を含むものである °仁川国際空港は `地理的にみて `北太平洋ルートとシベリア横断ルートの出入り口としての役割を果たすことが期待されている °これは `韓国から北米ならびに欧州各都市との直接的繋がりを可能にするものであった °また `本空港は `北米ならびに欧州各都市間の繋がりを可能にするものであった °実際 `この航空ルート網は `43の都市を繋げるものである °しかも `これらの各都市は `いずれも100万を超える人口を持つものである °そして `いずれも仁川国際空港から3時間30分の距離内にある都市なのである °しかし `国会の「建設・交通委員会」は `空港内での乗り継ぎが `競合する他空港よりも二倍かかることを指摘した °

実際に `乗り継ぎによる遅延の1-2時間が80.4%であり `6時間が `3.2%であった °1時間以内の乗り継ぎは `ほんのわずかであった °ちなみに `欧州の主要国際空港は `一時間以内の乗り継ぎ時間を規定している °それは `通常40分から50分であり `この規則は遵守されている °ミュンヘン国際空港ならびにチューリッヒ国際空港では乗り継ぎ時間を35分から40以内分に設定している °シンガポール国際空港は `世界でも多い乗り継ぎ旅客数と乗り継ぎ回数をこなしており `40分から50分の範囲で済むようになっている °以下[図表4]は `競合国に於ける他の競争的国際空港の乗り継ぎ輸送率を説明している °

6)

http://www.joongboo.com/html/news_view.asp?articlenum=18251120070617&div=2

7) 尹徳榮、仁川国際空港のHub化戦略、韓国航空経営学会 研究報告書シリーズ(2005-02)、13頁.

競合国に於ける国際空港の乗り継ぎ旅客率の比較 [図表 4]

国 家	乗り継ぎ旅客率
仁川国際空港、韓国	12.4%
関西国際空港、日本	10.0%
成田国際空港、日本	21.5%
チャンギ国際空港、シンガポール	30.0%
チェランコック国際空港、香港	32.4%

航空保安の面からみると、本空港内では、大きな事故は発生していない。実際、航空保安には、現在まで特別の問題はないように見える。唯一の問題は、第二段階の建設後に予測される脅威への航空安全業務を、いかに管理し運用するかであろう。

さらに、便利な施設は、空港商業的運営に、重要な影響を与える。旅客ターミナルは、左右相似になっている。東側から順にアジアナ航空、大韓航空と外国の航空会社に割り当てられ、チェックインカウンター業務を行なっている。本空港は、輸送量の観点から韓国の航空会社に高く依存している。そこで特定の時間ならびに需要が高い時間に旅客が集中する。したがって、施設の有効利用と空港の第二段階の建設による各施設間との連携が不可欠になる。

(3) 行政中心複合都市(政府庁舎移転)の建設と清州国際空港

2004年10月12日、韓国憲法裁判所は、「新行政首都の建設のための特別措置が憲法に違反した」と判決した⁸⁾。2005年3月2日、与党と野党は、「行政都市建設特別法」の制定を合意した⁹⁾。2005年12月24日、憲法裁判所が「行政都市建設特別法」に関する違憲訴訟に対して合憲を決定した¹⁰⁾。これに従って政府は、政府の代表的な国策事業である行政都市建設事業の推進に拍車を加した。

韓国は、人口と経済力がソウル首都圏に集中しているため、このような国土不均

8) <http://www.ccourt.go.kr/>

9) http://www.macc.go.kr/macc008/plan/plan01.jsp?Menu_Id=plan01

10)

<http://issue.media.daum.net/capital/200511/24/moneytoday/v10894422.html>

衡の問題点は「国家発展にもっとも至大な支障を招来している。これらの問題点の解決には「根本的な国土均衡発展の政策が必要である。首都圏集中に従う社会・経済的費用の急増と地域間隔差の深化に起因する国家競争力低下を解決するもっとも効果的な代案は「この「行政中心複合都市」の建設である。ソウル首都圏集中の現状を考察したら「韓国の国土面積の11.8%にすぎない首都圏に全体人口の48%(2004年基準)が住んでいるので「現状が持続した場合「2011年からは 50%が越えると展望している。」

首都圏人口集中度の推移 資料：統計庁(2005年)

年度	'60	'70	'80	'90	'00	'04	'11	'20	'30
集中度(%)	20.8	28.3	35.5	42.8	46.3	48.0	50.2	52.3	53.9

首都圏の集中度は「フランスが18.7%「イギリスが12.2%「日本は32.4%に比べて韓国は48%なので「韓国の首都圏人口集中度がもっとも高い水準になっている。」

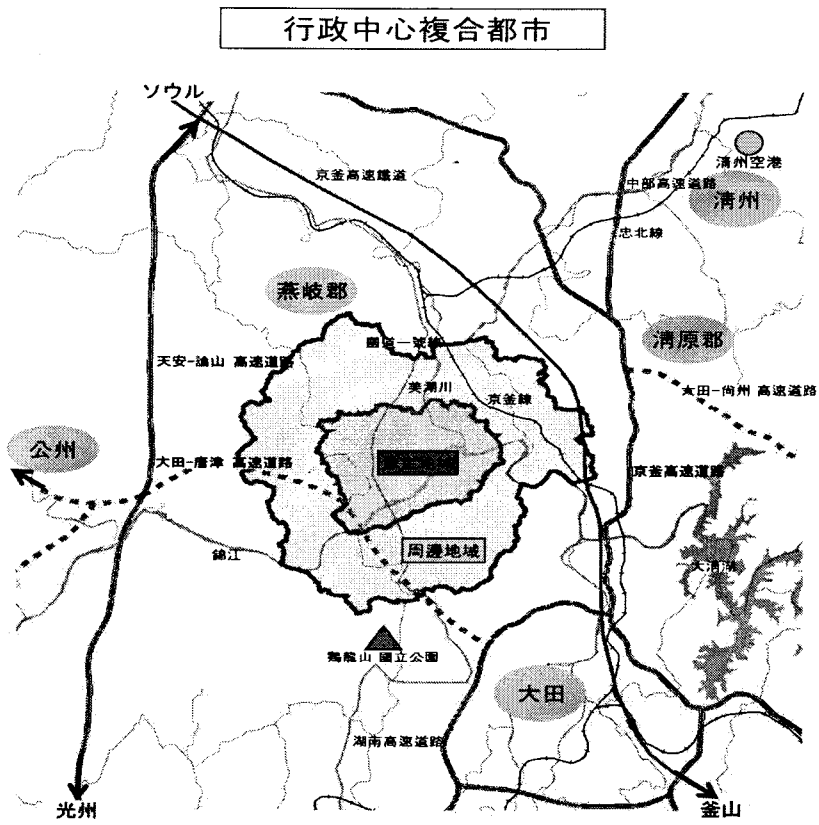
韓国は「首都圏の過度な人口集中に従う副作用を是正するため「行政中心複合都市を建設する方法及び手続を規定した「新行政首都後続対策ために燕岐・公州地域行政中心複合都市建設をするための特別法」が2006年1月22日から施行した。」

行政中心複合都市の面積は「予定地域 2,212万坪(周縁地域: 6,769万坪)であるし「行政中心複合都市の目標人口の規模は「50万名である。」

行政中心複合都市の土地補償は「2005年12月20日から始まったので「補償土地が1,659万坪(21,689筆地)であるし「補償金額は3兆4千億Wonである。燕岐・公州地域の政府庁舎の建設は「2008年から始まって2012年に竣工する。」

政府が2005年10月5日に樹立した庁舎の移転は「財政經濟部「教育人的資源部「文化観光部「科学技術部「農林部「建設交通部等の12カ部「予算企劃処「国家報勳処等の4カ処「2カ庁等49カ行政単位機関を2012年から2014年まで「燕岐・公州地域の行政中心複合都市に段階的移転をする。行政中心複合都市の行政区域の位置は「忠清南道燕岐郡南面・錦南面・東面と公州市長岐面・反浦面の一帯にある。地理的特徴は「大田広域市と清州市から「それぞれ10km距離に位置しているし「清州空港とは24km距離に位置している。」

行政中心複合都市の位置圖（政府廳舎移轉豫定地） [図面 2]

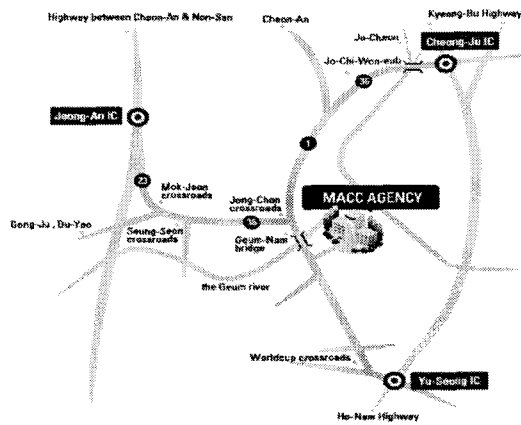


二重 環状型(Two-Ring) 都市構造模型図 [図面 3]



政府は「行政中心複合都市を迅速に「また効率的に建設させるため」2006年1月12日から建設交通部の傘下に「行政中心複合都市建設庁(本庁所在地: 忠南燕岐郡錦南面大平里)」を設置・運営している。

能行政中心複合都市建設廳(MACCA)の位置圖 [図面 1]



2007年7月20日 盧武鉉大統領が参加した行政中心複合都市建設の起工式が 忠南燕岐群南面宗村里で行われました¹¹⁾ 上記から解るように 清州国際空港は 行政中心複合都市に関する研究課題のひとつになっている。行政中心複合都市は 旅客ならびに貨物需要の増大をもたらすからである。最近の研究によると 清州国際空港は現在のところ地方空港にすぎないが 行政中心複合都市との関係からより上の対処を求めるものになっているからである。清州国際空港は 忠清北道(韓国の中部地区)の清州市に位置

し 1997年4月28日に開港された 本国際空港は 国際空港の機を具備した中部樞拠点空港として 仁川国際空港から250km 金浦国際空港から165kmおよび群山空港から120kmしか離れおらず これらの中心に位置している

そして ここから交通路があらゆる方向に繋がっている。本空港は 年ベースで国内線旅客に関しては1,230万人 国際線旅客は 1,150万人を数えている。駐車施設は 770台の車両を収容可能である。加えて 年ベースで196,000回の離着陸をこなすことができる。現在では 国内線では済州線 国際線では 上海 瀋陽 マニラ等を連結する4カ国際路線が週14回運航されている。2007年末までは 中国の杭州 深圳 張家界 広州 延吉路線が運航される予定である。現在 同空港は 韓国空港公社によって運営されている。施設面では 年ベースで2,380,000人の旅客を取り扱う能力を持つ26,611m²の旅客ターミナルを有している。さらに 19の付属の建物と26,611m²付属駐車施設を備えている。以下[図表5]は 清州国際空港の輪郭を示す。

清州国際空港(CIA)の概略

[図表 5]

カテゴリー	サービスにおいて	能力
面積	1,313,481m ²	-
滑走路	2 (2,744mX45m 2,744mX60m)	196,000回の航空機離着陸/年間
誘導路	325mX30m	コードLetter E
エプロン	52,173m ²	ボーイングB747の5機同時駐機
旅客ターミナル	22,406m ²	2,380,000名/年間
貨物ターミナル	2,257m ²	32,000トン/年間 (国内線) 5,500トン/年間 (国際線)
駐車場	32,674m ²	1,086台の同時駐車

11) 2007年7月21日号、朝鮮日報、A2、A14。

清州國際空港の滑走路は `全体として `飛行条件は良好である `また `大きな問題の発生は予測されない `滑走路の長さは `航空機重量 `航空機運航等々を考慮しても大型の貨物用航空機に必要な2,740mを備えている `国立統計局のデータによると `本空港の利用の80%は `忠清北道の住民によるものであること `同道の住民の15%が仁川國際空港と金浦國際空港を利用するとしている `12)この状況の下で `國際便による清州國際空港の活性化は `仁川國際空港から凡そ100万人の旅客を移動させ `清州國際空港は需要規模の面で國際空港との地位を得るようになるであろう `5)以下の図表は `清州國際空港の國際航空需要予測を示すものである `。

清州國際空港に於ける國際運航に関する需要展望 [図表 6]13)

年度	既存需要	予測需要	新需要	全体需要
2005	101,000	1,123,700	2,900	1,227,600
2010	122,000	1,545,600	4,900	1,672,500
	3.9%	6.6%	11.1%	6.4%
2015	157,000	1,965,100	7,900	2,130,000
	5.2%	4.9%	10.0%	5.0%
2020	197,000	2,500,100	11,800	2,708,900
	4.6%	4.9%	8.4%	4.9%
2025	247,000	3,183,000	17,300	3,447,300
	4.6%	4.9%	8.0%	4.9%

需要予測上 `空域は清州空港の國際空港化を実現する上での障害のひとつである `空港の近接空域が `空軍の管制空域としてコントロールされており `スケジュールの定時性を維持するために必要な直線空路を確保することが困難だからである `このことが解決されないと `急速に航空運賃の上昇に転化し `しいては國際競争力を弱めることに繋がっていくであろう `このような事態に至らないためには `軍との協力と空港の改善 `空港の運用組織の不全 `空港へのアクセスの改善 `航空旅客の関心の吸引についての戦略的検討が求められるところである `。

12) 韓国統計庁、「全体人口報告書、2005」、参照。
 13) 韓国交通研究院「第3回中長期空港開発計画に関する公聴会(2005.11. 16」と「国内の航空統計、2006」、韓国航空振興協会。

2) 日本の首都圏空港の現状と課題

(1) 成田国際空港

成田国際空港は、1966年以来「東京国際空港公団」によって運営されてきた。本空港は、2004年まで新東京国際空港と呼ばれていた。この空港が民営化されて二年の歳月が経過した。民営化された本空港は、日本発着の大量の国際旅客輸送を取り扱い、韓国の仁川国際空港と同じくアジア、ヨーロッパと北アメリカ間の航空輸送の主要な接続ポイントになっている。

本空港は、日本で航空旅客の取り扱いで第二番めの忙しい空港であり、貨物の取り扱いでは、世界第一位の忙しい空港である。また、日本航空（JAL）と全日本空輸（ANA）の主要国際拠点であり、ノースウエスト航空とユナイテッド航空のアジア地域のハブとして使用されている。また、成田国際空港と関西国際空港が日本における航空貨物取り扱い量のおよそ90パーセントを取り扱っている。

同空港が抱えている問題のひとつは、滑走路の長さが、B747のような大型航空機にとって不十分であるということである。したがって、チャーター便の増大が予測されることから、平行滑走路の増設が必要である。以下[図表7]で成田国際空港の概略を示す。ちなみに、同空港のもう一本の滑走路を2,180mから2,500mに延長することが計画されている。このように、成田国際空港のスロットル能力が限界域に近づく中で、最優先事項は、2,500m平行滑走路の完成である。

成田国際空港の概略 [図表 7]

カテゴリー	サービスにおいて
空港用地	940ヘクタール
滑走路	2 (4,000mX60m・2,180mX60m)
誘導路	L: 26.5km、W: 30m (約23m)
エプロン	約213ヘクタール
旅客施設	ターミナル1 (260,300m ²)、ターミナル2 (303,000m ²)、国内線ターミナル (23,400m ²)
貨物施設	貨物ターミナル施設ならびに関連施設 (249,000m ²)

同空港は、2007年までに株式会社に組織替えし、政府保有株の民間への売却計画を決定している。その際に、空港株式会社は、商業施設の建設と着陸料の値下げを決定した。これは、東京大都市圏を背景にした国際的航空輸送の将来的成長に直面し

て `東アジアの航空輸送に関する競争的状况に対処すべく打ち出された決定である °
 たとえば `同空港は `着陸料の値下げを15%から20%の範囲で実施している °

さらに `空港へのアクセス能力を改善するため `2010年までに同空港と東京間に高
 速鉄道の建設が決定されている °なお `所用時間は `40分未満とされている °¹⁴⁾

(2) 東京国際空港 (羽田空港)

ジェット機とジャンボジェットの増加は `大量輸送時代を到来させた °国際便が
 成田国際空港へ移動後 `羽田空港は国内便専用空港となった °成田空港への交通起点
 は東京であるが `同空港は千葉県に位置しており `東京の中心部(最速の電車での約1
 時間)から遠く離れている °これに比べて国際路線は少ないながら `東京国際空港(羽
 田空港: 東京都大田区に位置する)は `日本で最も混雑している空港であり `世界で
 に混雑している空港である °

さらに `同空港の需要は予想以上の増大傾向にある °同空港は `日当たり400便
 が離着陸し `その空路は国内48個所に及んでいる °国内線の旅客数は `年当たり6000
 万人に達している °このように `同空港は `24時間開港をもって日本国内の強い需要
 に答えている °そのうえ `主要な航空気象施設の充実とあいまって `航空機へのメン
 テナンス (夜間駐機施設)ならびに大規模な飛行テスト用施設が備えられている °
 又 `同空港は `VIPや政府利用の際の基幹空港としての役割を果たしている °羽田国
 際空港の概要は `以下の図表のとおりである °

羽田国際空港の概要 [図表 8]¹⁵⁾

滑走路	A : 3,000×60m
	B : 2,500×60m
離着陸の滑走路容量	およそ285,000/年
スポーツ用航空機	118 (2004年4月現在)
開港時間	24時間
乗降旅客数	およそ6000万名 (2003会計年度で)

大都市圏での国内航空輸送の重要な基地として `昼夜にわたってその機能を果たす

14) The Annual Report of Narita International Airport of 2005, and see also supra note 1

15) 国土交通省航空局 Home Page: <http://www.mlit.go.jp/annai/english.html#l13>

ために、また、早急な航空機雑音問題を解決するために、空港の沖合展開が進捗している。2004年12月1日には、第2ターミナルが竣工した。これによって旅客ターミナルの混雑が緩和された。またこれにより旅客ターミナル1の混雑が緩和され、ターミナルから航空機への直接アクセス割合が60%から90%へと増加し、利便性が向上することになった。さらに、高速道路または鉄道による空港への直接乗り入れが改善された。

同空港は、国内航空輸送需要の増加によって、その能力は限界に達している。増大する旅客の便宜をはかるために早急な改善が求められるばかりでなく、航空輸送（それは継続的に増大している）の需要増大に対応するための拡大計画の必要にも繋がっている。

新たな国際線の導入によって国際線旅客数の増大が見込まれる。これは、国内航空路線の拡張により年当たり285,000から407,000人に増大すると予測され、そのために拡張計画の一部として4本目の新滑走路の建設が計画されている。完成後には、空港の容量は、かなり増大するであろう。これによって、多様な利益、例えば都市の再生や観光客の増大が予測され得るであろう。特に、経済的効果は、雇用人口を180,000人増大させ、国全体において年当たり2兆円の創出に繋がるであろう。この拡張事業は、大きな経済効果をもたらすものである。これは、日本経済の再生を実現する国家計画である。

新2,500mの滑走路は、現在の空港の南側の海上に建設される。この一部が多摩川河口にかかるので、プロジェクトの環境影響評価アセスメントが実施され、着工が遅れている。工法として水浸透性構築物が採用された。さらに、空港の国際便エリアは民間部門参入のために民間資金等の活用(Private Finance Initiative: PFI)により再建乃至改善され予定である。

施設建設と新滑走路建設が、2005会計年度より実施されるならば、開港は2009年に可能になる。空港アクセスについてはふたつの路線がある。これらは、空港と東京ならびに他の地域とを結んでいる。ふたつの路線の空港駅は、羽田空港駅である。JR山の手線の浜松町駅を結ぶ「東京モノレール」は、羽田と東京の中心部とを接続する路線である。他の主要な路線は、京浜急行羽田空港線である。同路線は、品川駅でJR山の手線、京浜東北線、東海道線、総武・横須賀線線（成田空港へアクセスする）さらには、東海道新幹線に繋がっている。また、同線の「空港特急・急行」は、直接に成田国際空港にも繋がっている。また、横浜方面の直行運転も頻繁に行われている。同線は、平休日とも平均5から6分ヘッドで運転されている。空港バスは、成田・

横浜線を中心に `東京と首都圏各地の主要ホテル `主要駅やバス・ターミナルから頻繁に運航されている °中国ビジネスの中心都市・上海がいよいよ東京から日帰り圏になります °2006年秋の安倍首相就任後から話題になっていた羽田空港と上海市内にある虹橋空港との運航線が2007年10月8日から就航することが決まりました °羽田空港と上海の虹橋空港共に都心に近いことから `移動時間が大幅に短縮されます °羽田空港と虹橋空港との就航日は `2007年10月8日に決定しましたが `就航日の決定については `小泉内閣から安部内閣に変わった2006年の秋の安部首相の訪中時から協議が始まり `2007年内に就航することを `4月の温家宝首相の来日時に安部首相との会談で基本合意がなされました °そして今回 `6月25日に北京で行われた日中航空交渉での冬柴鉄三国土交通大臣と中国の楊国慶・民用航空総局副局長との会談の中で `10月8日から就航することで正式合意されました °羽田からの定期的な国際線が運航するのは `羽田=ソウル(金浦空港)線の日韓シャトル便以来となります °16)

3) 韓・日首都圏空港の協力内容

(1) 韓国—日本との航空会談

韓日両国は `相互の航空輸送を円滑に行う上で `年一回の航空会議を行なっている °この会議の成果のひとつに韓国の金浦国際空港と日本の羽田国際空港間でのシャトル運航がある °2002年のワールド・カップ開催に際して `両国政府が協議し `合意された航空路線である °金浦-羽田間航空路線の合意は `同時に増便への合意に発展していった °本交渉は `両国間の航空輸送の発展に重要な役割を果たした °また `両国間の航空輸送の発展に関する諸問題の解決に重要な役割を果たすであろう °

(2) 東アジア空港協議会

東アジア空港協議会(East Asia Airports Alliance: EAAA)は `同地域における航空輸送市場と需要の急速な拡大に対処するために `2001年12月に韓国の済州道で結成された °加盟メンバーは `中国 `日本および韓国の主要空港組織である °メンバーは `年一回定期的協議を開催するとともに `必要に応じて協議を開催できると合意している °過去4回の定期協議は `2002~2005年にそれぞれ成田 `上海 `仁川とマカオで開催された °第5回の定期協議は `2006年9月に首都空港会社をホストとして北京で開催された °東アジア空港協議会は `空港業務と管理に関連する総合的問題の議

16) <http://allabout.co.jp/travel/airticket/closeup/CU20070627A/>

論を通じて「東アジア地域で航空輸送と旅客サービスの改善のために活発に活動している」¹⁷⁾

(3) BESETO (Beijing-Seoul-Tokyo)

1988年9月3日「ソウル市長と東京都知事は「地方行政」「文化」「芸術」「科学技術やスポーツ等々に関する交流協定に合意した」中国「日本と韓国は「北京」「東京とソウルの姉妹都市協定を締結した」このことが「ソウル-東京」「ソウル-北京と北京-東京の航空旅客が年当たり3,000,000人の旅客の増加に繋がった」¹⁸⁾

4) 韓・日首都圏空港における諸問題

航空輸送の需要の増大が「世界におけるのと同様にアジアにおいても生じること」は疑問の余地はない。この傾向は「韓国と日本に共通する傾向である」実際に「金浦-羽田間空路の開設が「新しい需要を引き起こしている」言い換えると「短距離の国際航空路線」たとえば「中国・韓国間の自由化協定が実現されれば「便数の制限が廃棄され「新たな航空需要を引き起こすことになるであろう」。

便数と駐機上の配分問題は「需要と供給との両面から検討されなければならない」である。たとえば輸送供給問題について「清州国際空港について考えてみよう」清州と日本の首都圏空港との直行便が運航されなくては「国際空港としての地位はもつことができないのであろう」金浦-羽田路線の開設は「航空路線が「仁川から金浦に移ったというだけでなく「この路線が新たな需要を引き起こしたことに注目している」¹⁹⁾当然に「清州-羽田路線の開設が望まれる所以である」。

もし「清州国際空港と日本の大都市圏空港のうちの一つとの間で直行空路が開設されるならば「当該国際空港に近接する地域からの需要を掘り起こすことになる」それは「丁度清州国際空港が周辺地域からの需要を掘り起こすことにも繋がってくるであろう」それは「仁川や金浦への需要の一部を清州国際空港に移動することになるのであろう」。

なぜならば「中部地区の住民にとって「仁川や金浦国際空港より清州国際空港の

17) <http://www.narita-airport.jp/en/eaaa.html>

18) 韓国航空政策研究所・清州市、「清州国際空港活性化戦略と実践方案」,セミナー、1999年11月 30日,7頁.

19) Lee, young Hyuk, 'Demand Estimate of Local Airports', The Revitalization of Local Airports Conference Distribute, at 13, 2006

ほうが便利になるからである。このことは、清州―日本間の直行路線が待たれる所以である。まず、2007年初に清州国際空港と熊本空港路線の開設を推進している。

日本の一部空港のスロットの不十分さが、日本の自由化を妨げる要因になっている。これは、アジア太平洋地域の大部分の空港が抱えている難しい課題のひとつである。日本の成田国際空港と羽田空港におけるスロット問題の解決策として滑走路の新設を計画している。この建設竣工時に合わせてスロット配置が適切に決定されることが期待されている。空港の供給容量は、韓国と日本との航空協定に基づいて決定されているけれども、各航空会社には、これらの決定権がないのである。

しかし、大抵の国家は、Ex Post Facto Review (協定見直し権)をもっており、各航空会社に航空市場の変動に従って増便と減便の自由を認めている。韓国は、アメリカとは部分的に、中国、ヴェトナム、カンボジア、ミャンマー、ドイツとその他の国との間には、自由化を実現させている。しかし、日本は、航空市場についての規制が厳しく、また、後ろ向きで伝統的な政策を固守している。日本の現行政策の変更なしには、2カ国間交渉による航空自由化協定等、航空輸送を新しく立ち上げるのは困難であろう。

(1) 空港能力の向上と開発計画

先に指摘したように、空港能力の向上は、空港開発にとって非常に重要な要因である。こうしたことから、韓国(日本の成田国際空港と羽田国際空港の滑走路と建物と同様に)の仁川国際空港は、その拡張建設の第2段階に入っている。

建設とは別に、スロット配分計画、空港へのアクセス等、各々の空港が対処すべき計画を進めている。実際に本研究の対象となる韓・日の首都圏空港は、ヨーロッパ、アメリカとアジアの他の競合空港より非常に長いアクセス時間への対処という類似の問題を抱えているのである。

(2) 空港管理の簡素化

現在、我々はIT(情報技術)に支えられた世界に住んでいる。これは、全体としての航空輸送産業にもあてはまることである。たとえば、バイオ・テクノロジーは、日常の航空輸送も、日常の航空運輸全般ないしは一部に利用され始めている。このようなテクノロジーは、空港管理、特に、安全や危機管理の面で重要であり、搭乗手続や税関・出入国管理及び検疫(CIQ)の簡素化や効率化に係わっている。大部分の国は、ITとBTに基いた案内プログラムを試験中であり、いくつかの試験は、実際にU-空港

(Ubiquitous Airport)や生物測定(Biometrics)という名前で空港に試験導入されている。第3章で世界中の空港での技術に関するデータと事例を検討する。

この流れを追ってみると、日本と韓国は、ITとBTに関して主導的な国として知られている。両国は、北東アジアの航空輸送のためにそれぞれが開発した価値の高い技術に基いた統合システムを考案すること。そして、韓国と日本の各空港のそれぞれで二国間協力を検討すべき時期が到来している。

(3) 航空会社の戦略と収益性

航空会社の戦略は、首都圏空港の持続性にとっての必要条件に左右されている。航空会社の競争力は、2つの面に分けられる。ひとつは、収益性である。もうひとつは、競争力に耐える資金力である。たとえば、日本の航空会社は、生産性を相対的に高く維持することによって競争力の維持ができています。ある研究結果によると、日本ならびに韓国の航空会社を除いて、アジアの大半の航空会社における低コスト化は、欧米と比較して競争力を持っている。

このような低コストかによる競争力は、アジア地区における投資の低さによるものである。他方で、業務効率は、欧米の航空会社よりも高いものと評価されている。しかしながら、アジア各国の航空会社の投資が増加しているとしても、欧米における航空市場の単一化に対抗して航空市場を確保するために、その生産性と効率性を増進させなければならない。最近、アジアは金融危機を経験した。これは、結果として投資の増大を引起したが、競争に直面したローカル航空会社に不利をもたらした。

他方で、アジア各国の航空会社の競争力不足への認識は、なぜ、政府が自由化に対する保護政策をとらなければならないかとの問題を妥当なものとしている。すなわち、アジア各国の航空会社が航空市場において十分な競争力をもっていないことを認識していた故に、政府が自由化に否定的な見方をしていたのは、当然であったのである。

(4) 協力に関する諸問題

韓日両国は、相互に航空会議を開催し、両国間の航空輸送に力を入れてきた。たとえば、先に述べた金浦空港と羽田空港とのルートは、この協議によって実現したものである。そして、その成果の大きさは、第2、第3の金浦-羽田ルートを考える機会を指し示している。しかし、両国とも航空輸送の自由化には、合意していない。まず、自由化についての見解が異なっている。韓国は、中国、ヴェトナムおよび米国との自

由化協定によって自由化政策を基針としている。そして、自由化政策の実現を漸進的に行なっている。しかしながら、アジアにおいてさえ、自由化に極めて慎重な姿勢をとり続けている。その理由は、日本の航空会社は、高コスト体質をもっており、韓国の航空会社よりも低コストの点で競争力を持っていないからである。この状況は、韓日両国間での自由化を妨げることになっている。

今後、自由化協定への積極的な協力が求められるようになるのであるし、また、北米のオープン・スカイ市場とヨーロッパの単一市場との協調も必要になるであろう。さらに、これは、北東アジアにおける自由化に基づく基盤的航空市場整備の促進にも繋がることになるであろう。最後に、これは、自由化に基盤を置く韓日両国の首都圏空港の持続性を確保することが必要である。

Ⅲ. 研究課題に対する対案

1) 韓・日間 航空自由化協定の早速締結

ここで、上述の内容に基いて、韓国と日本における首都圏空港の持続性について数点の提起をしたい。特に、両国の首都圏空港の中・長期的計画における自由化について言及したい。一般的にアジア諸国は、航空輸送政策決定に関して事前原則を踏襲している。従って、政府規制は、航空運輸全般に影響を及ぼすものになっている。しかし、世界における航空輸送は、競争性を核にし、競争的時代に突入している。北米では、開放的航空市場に基いて航空輸送を行なっている。

欧州は、自由化に基く単一市場を作り上げている。加えて、欧州連合(EU)は、EU加盟国が米国との自由化協定を締結することを認めている。アジア諸国も、二国間ならびに多国間での自由化協定を締結し始めている。今年、韓国は、中国との間に自由化協定を締結し、自由化の第一段階に入っている。これは、日本との関係を比較すると著しい変化のように見える。再三指摘したように、この状況において、自由化に関する基本的合意が韓国と日本の首都圏空港の持続性が必要になっている。近い将来、韓・日兩國のあいだに航空自由化協定の早速締結するのが望ましいことと思う。

2) 新しい航路開設と低運賃航空会社(LCC)の運航及び対策

自由化政策によって、両国は、各々の路線強化を行うことができる。また、羽田・金浦間のような新航空路線を開設することができる。私は、羽田・金浦のような新航

空路の開設は、新しい航空需要を引起すと指摘した。同様に、新しい短距路線として清州・羽田路線の開設が必要である。これは、仁川国際空港と成田国際空港の混雑を解消することになるからである。羽田・清州路線は、同様に、日本の空港の利益や発展に繋がる。韓国人旅客の平均往復日数が金曜日から日曜日という具合に3日間という傾向をもつことから、日本との地理的距離の短いこの路線は、最も魅力的な路線のひとつになるであろう。したがって、韓国人旅行者が、欧州ならびに米国に向うために日本経由を利用する機会が増大に繋がるであろう。

新しい航空路の開設に伴い、清州・羽田間の低価格航空会社の参入を検討することも首都圏空港の持続性を考えるひとつの問題である。それは、アジアの航空輸送市場を活性化させる。もちろん、新しい航空路の開設と低価格航空会社の参入に関する分析と予測には、実態に即した経済評価が必要になる。望ましいことは、この研究が多様な視点から生まれる問題についての調査と分析に繋がることである。低運賃航空会社(LCC)の運航安全に関する対策が必用である。

3) 首都圏空港業務の効率化

首都圏にある各空港は、その持続性のために地方空港と同様の業務の効率化を促進させなければならない。特に、首都圏空港は、外国旅客の出入口としての重要な役割を担っているので、より高度な空港業務の効率化が求められている。すなわち、世界中の空港は、搭乗手続や検疫のための生物測定施設の効率化計画を持っている。これらのシステムを通じて、空港は、搭乗手続き時間や出入国管理の時間の大幅な短縮を目指している。さらに、U-空港構想という概念は、滑走路、エアサイド、雑音測定等に適用される。

日本ならびに韓国における首都圏空港は、容量の問題を抱えている。各々の空港の混雑を低減するために、空港は統合システムを導入する必要がある。また、各々の空港は、中長期発展計画に基づく専門的運用ノウハウ・ベースで、空港業務の持続可能な発展を目指す必要がある。さらに、この個所で指摘しなければならない事は、ヒューマン・サービスである。これは、現在の芳しくない空港のイメージを改善するために、洗練され国際的感覚を身に付けたスタッフによる業務が必要だということである。

4) 東北アジアの航空市場における相互協力

アジアにおける航空輸送市場は、北米におけるオープン・スカイ市場や欧州における単一市場に対応して発展する潜在的能力を有している。韓国と日本の首都圏空港は、アジア諸国との協力を維持しなければならない。そして、それぞれの空港の持続可能性に関する計画を立案しなければならない。東京-ソウル-北京で EAAA で、および二国間ならびに多数国間での航空会議を通じて、北東アジア各国間の緊密な協力を促進させる努力が尽くされなければならない。

IV. 結 論

これは、アジアの航空輸送市場が、制限なき競争の時代に入っている。非常に重要な時期に差し掛かっていることを意味する。アジア各国は、多くの空港開発計画に努力を集中させている。また、自国のハブ空港の発展に努力を傾注させている。これらの計画を完遂するために韓国と日本は、より緊密な連携システムを構築しなければならない。

私は、羽田・金浦間のシャトル便の増便、また、清州・羽田間のシャトル便の開設のために「新オープン・スカイ協定」の締結を提案する。これは、多くの韓国人や日本人にとって必要であり、かつ、便利になるからである。『2008年の北京オリンピック』のために東京-ソウル-北京と東京-清州-北京とのシャトル便の開設のために、日本、中国と韓国の間で『オープン・スカイ協定』を締結することは、三者にとって望ましいことである。相互に協力して、韓国と日本との間で、首都圏空港の開発計画に関する共同研究が必要になっている。

強調しておきたいことは、この研究が空港に関する全ての件についてなされるべきだということである。したがって、我々は現実的にかつ实际的に個々の問題について研究を行わなければならない。結論として、両国政府は、航空輸送に関する中・長期的計画と戦略、そして、関係機関、航空会社および空港に関する共通基準を構築しなければならない。この共通基準に基づいて、韓国と日本との間で首都圏空港の開発問題が現実化することが望まれる。

Abstract

The air market in Asia has already entered upon the age of limitless competition. It means a very important moment in Asia air market. Each Asian country thus has put a lot of effort into a development plan and support to their hub airport. In order to achieve such a plan, first of all we should build closer cooperation system between the two countries Japan and Korea. The Korea and Japan are very fast growing in the northeast countries within the global air transport market. Air passenger and cargo traffic volumes between Korea and Japan have increased dramatically, since the 1990s. In response to such a trend, both countries have opened new airports and expanded existing facilities in the hopes of laying claims to the main international hub airport in Asia.

Apart from the trend, air transportation between Korea and Japan's metropolitan areas is the only transportation in substance, even if they are located very closely in geographical position. The air transportation between the two countries shows that it is necessary to get fast and more convenient because of the economic and cultural interchange and exchange concentrated on the metropolitan areas, and that will promote the economic growth of Korea and Japan.

However, within the air transportation industry field, there have no sufficient seats/slots to supply the air demand from the capital cities of each country, as well as no counterplan for some problems regarding capacity and sustain ability of metropolitan airports. Thus, it is necessary for us to consider in all aspects and solve them to improve air transportation between Korea and Japan.

This paper is to try to demonstrate this matter and from all angles, that is, in legal and political aspects, facilities and given environmental conditions and cooperation between Korea and Japan.

I think that it is indeed a great necessary and convenient for many Korean and Japanese tourists to conclude a new 'Open Sky Agreement' between Japan and Korea in order to the prepare the increase of the shuttle flight between Haneda-Gimpo and opening of air route newly for shuttle flight between Haneda and Cheongju as well as opening of air route for shuttle flight between Haneda-Shanghai Hongqiao International Airport and Beijing International

Airport for the 2008 Beijing Olympic Games. Furthermore it is a great desirable thing for us to conclude a new 'Open Sky Agreement' in cooperation reciprocally among the Japan, China and Korea for opening the new air route by the shuttle flight.