

仁川国際空港と関西国際空港の経営比較分析*

A Comparative Analysis of Financial Aspects Between Incheon Int'l Airport and Kansai Int'l Airport*

杉村 佳寿**・石倉 智樹***

By Yoshihisa SUGIMURA**・Tomoki ISHIKURA***

1. はじめに

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なり、近年アジア諸国では大空港の建設ラッシュであった。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年開港を目指し第二バンコク国際空港が建設中である。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。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、関西空港と並び、これからの北東アジアの国際ハブ空港になりうる資質を有する空港であることは間違いない。しかしどの空港が北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。

各国の空港整備政策や航空政策、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。

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と各国フラッグキャリアの競争力と各国の航空政策である。そして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が判断されるものと考えられる。本稿は第一段階として仁川国際空港と関西国際空港の経営比較分析により、定性的な将来のシナリオ予測を行う。

2. 韓国の空港整備状況及び航空輸送動向

韓国には仁川国際空港を含め17空港が存在し、7空港が国際空港となっている。また純粋な民間空港は5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IIAC)、その他の16空港については韓国空港公社(以下KAC)となっている。ただし、KACは管理・運営を行っており空港整備については国が行う仕組みとなっている。

国内ネットワークは2001年末時点で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。そのうち韓国1,2の都市であるソウル、釜山と最大の観光地である済州の3都市間、すなわち金浦-金海、金浦-済州、金海-済州が運行回数の約50%を占めている(金浦空港は仁川空港開港後国内線専用空港となっている)韓国の航空ネットワーク

*キーワード: 仁川空港, 関西空港, 空港計画

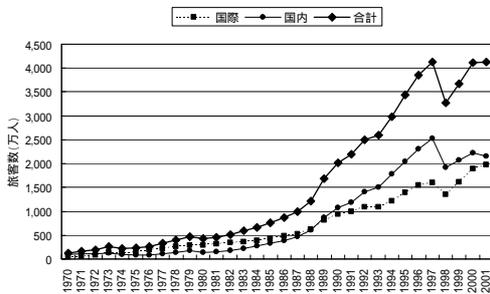
**正員, 工修, 国土技術政策総合研究所

***正員, 博(情報科学), 国土技術政策総合研究所
(横須賀市長瀬3-1-1, TEL: 046-844-5032,

E-mail: sugimura-y2dg@ysk.nilim.go.jp)

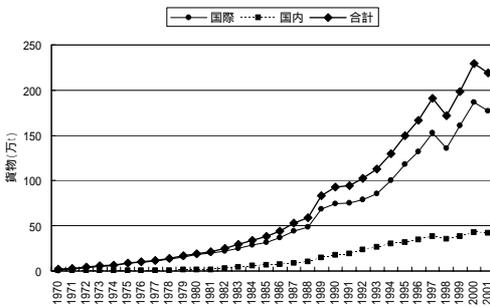
の特徴は、90%の国際旅客と 80%以上の国際旅客が仁川、金浦といったソウル首都圏の空港に集中していることであり、日本と似た状況にある。

韓国の航空輸送実績について、1970-2001 年までの旅客輸送実績を図-1 に、貨物輸送実績を図-2 に示す。



出典：Korea National Statistical Office

図-1 航空旅客輸送実績

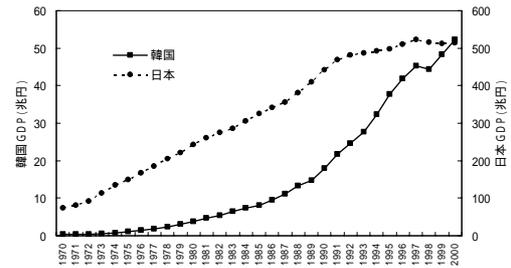


出典：Korea National Statistical Office

図-2 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-3 には同期間の日韓の名目 GDP を示すが、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 年の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。



出典：Korea National Statistical Office

図-3 日韓の名目 GDP の推移

3. 韓国の航空政策

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すなわち政府の意図によるものが大きかった。そのため現在は、国内の均衡ある発展を目指し、全国各地で空港整備が行われているところである。さらに以前はソウル、釜山、済州間路線でしか採算が取れなかった国内路線についても 1999 年に国内航空運賃が完全自由化されたことにより原価ベースの料金体系が可能となるなど、国内航空市場についても競争環境が整い、今後の発展が予想されるであろう。

しかし、韓国の航空市場の中心は国際航空市場である。朝鮮戦争から 1988 年まで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とされる。1988 年以降は、海外旅行の自由化もあり航空需要が大幅に伸びる一方、アジア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。1998 年には米国とのオープンスカイ条約を締結し、それ以降は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。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、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。

4. 仁川国際空港と関西国際空港の経営比較

前章まで韓国の空港整備状況や航空政策の動向を紹介し、韓国においてはアジア内での空港間競争を行えるだけの準備が整いつつあり、韓国政府として仁川国際空港とフラッグキャリアの国際競争力向上をある意味国家的戦略と考えていることが明確となった。日本国内では関西国際空港会社（以下K I A C）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国際空港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。ここでは両空港の経営比較を公正に行い、今後の競争力を定性的に予想する。

まず、両空港の諸元の比較を表-1 に示す。

表-1 空港諸元比較

仁川	項目	関空
3,750m x 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
270万トン	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、K I A C ホームページ、K I A C 資料

表-1 を見ても両空港には大きな違いは見受けられない。図-4 には 2002 年の両空港の経営指標の比較を示す。

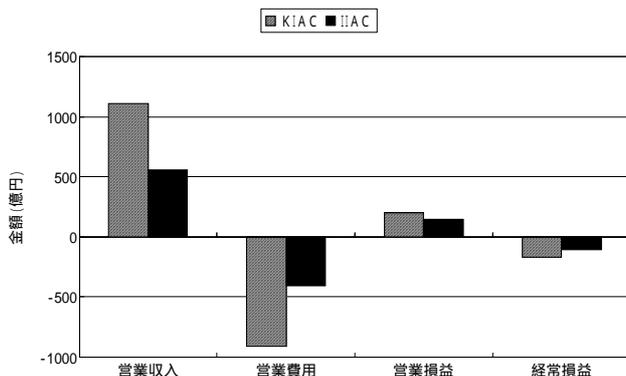


図-4 両空港の経営比較

両空港とも営業利益が生じている一方で経常損失が生じており、経営状況は極めて近い。ただし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と考えられる。また経常損益の原因は両空港とも初期投資に伴う支払利息である。

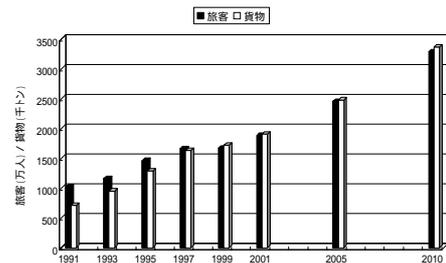
表-2 には仁川国際空港の財務状況予測を示す。

表-2 I I A C の財務状況予測

分類	(億ウォン)		
	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
P F C	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

2008 年には経常損益、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-5 にはこの予測の基礎となる航空需要予測を示す。



出典：仁川国際空港パンフレット

図-5 仁川国際空港の航空需要予測

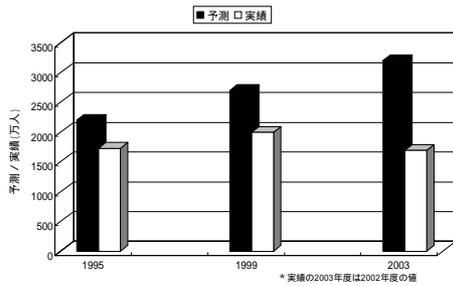
財務状況が予測通りになるか否かは今後の需要次第である。K I A C も同様の予測を行ったが、需要予測と実際との乖離により、現在も当期損失を出す結果となっている。表-3 に平成 2 年度当時の K I A C の財務状況予測を、図-6 にその根拠となった需要予測を示す。

表-3 関西国際空港の財務状況予測

分類	(億円)		
	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



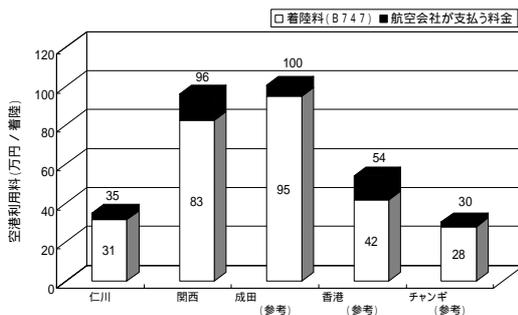
出典：会計検査院資料より作成

図-6 関西国際空港の航空需要予測と実績

仁川国際空港の経営状況は関西国際空港と似ており、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。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、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。

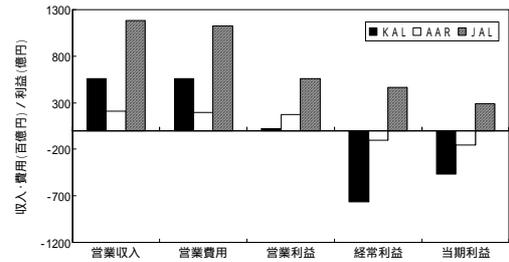
4. まとめ

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の国際競争力向上のための政策を検討すれば、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-7に示す着陸料の安さだが、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。フラッグキャリアの現状として、図-8には2000年の大韓航空、アジアナ航空、日本航空(参考)の経営指標を、表-3にはその他参考指標を示す。



出典：関空リポート

図-7 着陸料の比較



出典：ICAO資料より計算

図-8 フラッグキャリアの経営指標

表-3 参考指標

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

エアラインの経営戦略等も大きな鍵を握っているが、仁川国際空港と国内フラッグキャリアの競争力向上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、国内市場での収入増加が見込める関西空港の国際航空市場での競争力の向上が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思われる。

参考文献

- 1) 朴 (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
- 2) 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
- 3) 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
- 4) 関西国際空港株式会社(2003): 関空リポート
- 5) Korea National Statistical Office ホームページ: <http://www.nso.go.kr/eng/index.shtml>
- 6) IIAC ホームページ: <http://www.airport.or.kr/Eng/home.js>
- 7) KAC ホームページ: <http://www.airport.co.kr/eng/index.asp>
- 8) 仁川国際空港パンフレット
- 9) 会計検査院, 平成 12 年度決算検査報告