

## 일본 하네다공항, 10월 말부터 아시아 허브공항화

일본 하네다공항이 오는 10월 말부터 전세계 13개 도시와 연결하여 아시아 허브공항화를 도모. 향후 하네다공항의 이용객 확대에 따라 최대 1조 엔의 경제효과를 거둘 것으로 전망. 하네다공항의 국제화에 따라 경쟁심화가 예상되는 바 우리나라 공항의 경쟁력강화 방안을 강구할 필요성 증대

### □ 하네다(羽田)공항이 국제선터미널과 활주로를 신설하여 10월 말부터 국내선과 국제선의 거점을 함께 갖춘 아시아의 허브공항을 지향

- 기존 동아시아의 4개 국제노선에 10월 말부터는 로스앤젤레스, 파리 등지의 9개 국제노선을 확충(전세계 13개 도시와 연결)
- 새로운 국제선터미널은 지상 5층 규모로 105개 점포가 입주할 예정
- 국제선 신역 설치, 외국어안내 확충 등 공항이용의 편리성을 향상

### □ 추진 배경

- 하네다공항의 국제화는 일본정부가 추진하는 신성장전략의 일환 (하네다의 ‘24시간 국제거점 공항화’ )
  - 국제선 전용의 나리타(成田)공항이 지방공항에서 유럽과 미주로 떠나는 국내승객을 한국의 인천공항에 빼앗기고 있는 측면도 고려

## □ 기대 효과

- 최근의 글로벌 경제위기에 따른 고객감소로 경영부진이 가중된 일본항공(JAL), 전일본공수(ANA)의 경우 하네다공항의 국제화가 이러한 부진에서 벗어날 수 있는 계기로 될 것으로 기대
  - JAL의 경우 경기변동의 영향을 받기 쉬운 국제선을 축소할 방침으로, 나리타·간사이·큐슈 국제공항의 15개의 국제노선에서 철수하는 한편 안정적인 수요가 예상되는 하네다 공항에서는 6개의 국제노선을 신설
  - ANA의 경우 2010년 3월기에 과거 최대인 500억 엔 이상의 영업적자를 기록했는데, 하네다공항을 통해 로스앤젤레스, 호놀룰루 등 5개 국제노선에 취항하면서 만회를 도모
- 국토교통성은 하네다의 국제선 확충에 따라 연간 600만 명 이상의 이용객 증가로 최대 1조 엔 정도의 경제효과가 있을 것으로 전망

## □ 문제점과 과제

- 유럽과 미주 노선은 심야조조(오후 11시대 ~ 오전6시대)로 개설될 예정인바, 특히 유럽노선은 출발과 도착 시간의 불편이 예상
  - 에어프랑스의 경우 하네다에 오후 11시 이후에 도착하기 위해서는 파리에서 오전 3시에 출발해야 하며, 더구나 이 시간대는 프랑스 항공당국이 허가하고 있지도 않음.
  - 이에 따라 에어프랑스, 루프트한자 등의 유럽항공사는 취항을 미루고 있으며, 현재로서는 JAL의 파리노선만 운항될 것으로 예상

- 일본정부가 신규 국제선의 이착륙 시간을 심야조조로 한정한 것은 50개 지방도시와 연결된 국내선과 취항시간을 겹치지 않게 함으로써 혼잡을 덜고자 하는 의도
    - 일본정부는 2013년부터 주간 노선에서 40편을 늘려 유럽과 미주 노선에 할당할 계획
  - 또한, 국제선 거점인 나리타공항은 하네다공항의 국제화에 따라 위기감이 커지고 있는바, 향후 양 공항의 공존이 커다란 과제
- 일본정부는 하네다공항의 국제화뿐만 아니라 2020년 초까지 방일외국인 2,500만 명 달성을 등의 성장전략을 적극 추진하고 있는바, 이에 대한 우리 정부의 시의적절한 대응이 긴요
- 우리나라 인천국제공항은 최근 5년 연속 ‘세계 최고 공항’으로 인정 받고 있지만, 허브공항의 지표인 환승률이나 취항항공사 수에서 유럽의 프랑크푸르트나 암스테르담, 아시아의 체리콕공항(홍콩)과 창이공항(싱가폴)에 비해 뒤처지고 있음.
    - 하네다공항의 국제화는 중장기적으로 우리에게 영향을 미칠 수 있으므로 우리 공항의 허브경쟁력을 강화하는 대책을 강구할 필요

### 〈참고자료〉

讀壳新聞(2010.7.20), 朝日新聞(2010.7.21)  
国土交通省(2010.7.21)