

回) を合わせると、年 27 万回近くと、主要都市だけで発着枠の大半が埋まってしまう<sup>17</sup>。

仁川の乗り継ぎ拠点空港としての第三の強みは、その地理的立地条件である。仁川は日本の北西方向に位置し、特に日本から欧州方面への移動の後背地旅客需要を取り込む上で、理想的な位置にある。さらに北米各都市と中国各都市との移動に関しても、東アジア - 欧州間におけるヘルシンキと同様、航路の乖離 (deviation) が最も小さく、中国からの後背地需要を取り込む上で、有利な位置にある。

しかし他方でそれでは実際に仁川が、日本、とりわけ日本の地方都市から欧州方面への後背地需要の取り込みにどの程度成功しているのかとえば、その影響は限られている。ここで杉谷・丹生 (2010) の研究を紹介しよう (表 7)。同研究の分析によれば、日本から海外への出国者総数 (東アジアを除く)<sup>18</sup>1194 万人のうち、仁川トランジットで移動する旅行者数は、三大空港発および地方空港発合わせて 20.5 万人しかいない。2009 年の日本か

表 7 流動パターン別にみた年間出国者数 (東アジア除く)

		(万人)				
年度		平成18年度	平成19年度	平成20年度	備考	
①	地方空港→仁川→海外(東アジア除く)	4.9	5.2	6.7	①	
②	成田・関空・中部→仁川→海外(東アジア除く)	13.2	12.0	13.8	②	
③	日本各地→羽田→海外(東アジア除く)	0.4	0.0	0.0	③	
④	日本各地→(羽田⇒)成田→海外(東アジア除く)*	77.9	89.0	89.2	④	=⑤+⑥
⑤	日本各地→成田→海外(東アジア除く)*	49.4	59.2	59.1	⑤	
⑥	日本各地→羽田⇒成田→海外(東アジア除く)*	28.4	29.9	30.1	⑥	
⑦	首都圏以外の日本各地⇒成田→海外(東アジア除く)*	338.5	357.5	339.6	⑦	⑤⑥を含む
⑦'	三大都市圏以外の日本各地⇒成田→海外(東アジア除く)*	265.8	270.8	232.1	⑦'	
⑧	首都圏以外の日本各地⇒羽田→海外(東アジア除く)*	1.5	0.3	0.9	⑧	
⑧'	三大都市圏以外の日本各地⇒羽田→海外(東アジア除く)*	1.5	0.3	0.9	⑧'	
⑨	日本各地→関空→海外(東アジア除く)*	21.5	17.1	17.4	⑨	
⑩	日本各地→伊丹⇒関空→海外(東アジア除く)*	2.3	2.5	2.7	⑩	
⑪	近畿圏以外の日本各地⇒関空→海外(東アジア除く)*	78.2	72.4	97.5	⑪	⑨⑩を含む
⑪'	三大都市圏以外の日本各地⇒関空→海外(東アジア除く)*	68.5	60.5	77.4	⑪'	
⑫	日本各地→中部→海外(東アジア除く)*	4.1	6.4	5.1	⑫	
⑬	日本各地→名古屋空港⇒中部→海外(東アジア除く)*	0.0	0.1	0.0	⑬	
⑭	中部圏以外の日本各地⇒中部→海外(東アジア除く)*	115.6	29.9	29.1	⑭	⑫⑬を含む
⑭'	三大都市圏以外の日本各地⇒中部→海外(東アジア除く)*	10.8	15.6	16.1	⑭'	
⑮	日本各地→海外(東アジア除く)*	1,050.3	1,305.6	1,194.1	⑮	

資料：国際航空旅客動態調査より集計

資料：杉谷・丹生 (2010) 「地方空港における国際路線・旅客の推移と現状」『国土技術政策総合研究所資料』より抜粋

<sup>17</sup> なお、日本の場合、東京からの移動は、大阪の場合、8割近くは新幹線を利用し、岡山 (東京から直線距離で約 500km 余) までも過半数が新幹線を利用するが、広島 (東京から約 630km) で飛行機との割合が逆転し、福岡 (東京から 800km 余) では圧倒的多数が飛行機を利用するという。このことから、高速鉄道と飛行機の競争力が逆転するのは、移動時間片道 4 時間以上圏であると思われる。将来的に、リニアの東京 - 大阪 - 福岡方面路線および東京 - 仙台 - 札幌方面路線の整備が進めば、札幌や福岡といった都市においても、航空機利用者の大半は、リニアにシフトし、その結果羽田の大量の発着枠を、国際線に振り向けることが可能となる。このことから、地方都市へのリニア路線の拡大が望まれる。

<sup>18</sup> なお、東アジアを含めると、海外出国者総数は 1900 万人ちょうど、うち仁川トランジット利用者は 24.3 万人と、全体の 1.3%弱である。

ら欧州への旅行者数が 210 万人いることから考えると、仁川トランジット利用者数の割合は、どんなに大きく見積もっても、かなり限られたものであることが窺える。一方で、韓国を目的地とした日本からの訪問者数は、年間 300 万人近くにも達する。したがって、日本の地方から、仁川に飛行機で移動する日本人乗客の大半は、韓国国内への移動を目的としていることがわかる。現状ではヘルシンキと異なり、仁川は日本の地方から欧州方面への乗り継ぎ需要を、あまり取り込めていないのである。それではなぜ、こうした違いが生まれたのであろうか。

原因の一つとして、仁川での乗り継ぎの悪さが挙げられる。例えば 2011 年 4 月 1 日(金)の運行スケジュールを見ると、仁川から欧州への出発便の時刻は 12:30~14:40 に集中している(表 8)。一方、日本から仁川への便は大体各時間帯に万遍なく散らばっている。その結果、欧州への出発便に間に合う日本の地方空港からの到着便は、高松、岡山、広島、新潟、福岡、札幌といった都市からのものしかなく、米子、鹿児島、小松、静岡といった地方都市からは一部の欧州都市にしか乗り継げず、乗り継ぎの余裕時間も 1 時間を切っており、現実的にはあまり使えるとは考えられない。富山、宮崎、沖縄、北九州、松山に至っては、乗り継ぎそれ自体が不可能であり、欧州で唯一、乗り継ぎの可能なマドリードまでは、乗り継ぎ待ち時間が非常に長くなっている。このように、仁川の時刻表編成は、日本からの乗り継ぎの利便性はあまり考慮されておらず、むしろ韓国国内の外国旅行者向けにできていると言える<sup>19</sup>。韓国の人口はフィンランドの 10 倍近くもあり、国内だけで十分な

表 8 仁川国際空港の、日本からの到着便と欧州への出発便の接続状況  
(2011 年 4 月 1 日)

仁川到着	仁川到着	仁川到着	仁川出発
8:35 東京(羽田)	13:10 福岡	17:05 札幌	0:10 イスタンブール
11:15 高松	13:25 東京(成田)	17:20 名古屋	9:25 パリ
11:20 岡山	13:40 大阪(関西)	17:45 大阪(関西)	10:25 ヘルシンキ
11:20 広島	13:40 米子	17:50 東京(成田)	12:30 フランクフルト
11:20 大阪(関西)	13:45 鹿児島	18:10 福岡	12:30 ミュンヘン
11:35 東京(成田)	13:55 小松	18:30 北九州	12:50 モスクワ
11:35 名古屋	13:55 静岡	18:40 福岡	13:00 フランクフルト
11:45 新潟	14:00 富山	18:50 大阪(関西)	13:15 ロンドン
11:50 東京(成田)	14:00 名古屋	19:10 松山	13:20 パリ
11:55 福岡	14:30 宮崎	19:35 大阪(関西)	13:35 モスクワ
12:15 札幌	14:50 大阪(関西)	19:45 名古屋	13:35 ローマ
12:30 名古屋	14:50 静岡	20:40 福岡	13:55 フランクフルト
12:35 東京(成田)	14:55 沖縄	21:15 東京(成田)	14:25 イスタンブール
	15:25 大阪(関西)	21:30 東京(成田)	14:30 アムステルダム
	15:25 東京(成田)	22:25 福岡	14:40 パリ
	16:00 東京(成田)		23:00 マドリード
	16:20 東京(成田)		23:55 イスタンブール

資料：仁川国際空港ホームページ時刻表より筆者作成

<sup>19</sup> 仁川から欧州までの 11 時間の所要時間と 8 時間の時差を考えると、現地到着時間は 15:30 ~17:30 頃となる。