

국제공항 입지 선정의 요인

(재)후쿠오카 아시아 도시 연구소
樗木 武(치샤키 다케시)

1. 들어가며





Image © 2009 DigitalGlobe

©2009 Google

2. 공항의 역할

A. 국내외의 상호 교류를 지지

—항공 네트워크 확립

B. 항공 수요를 지지

—공항 용량 확보

C. 빠르게, 경제적으로, 원활하고 쾌적한 이동

—이용자의 편리성 확보

D. 지역의 자립적 발전을 지지

—다양한 이용·활용과 안전, 환경 배려

3. 공항 확충 방안에서의 입지 검토

현공항의 확장

군/민 공용을 위해 효과적 정비가 곤란
운용상의 제약(24시간 곤란)
동남지역 전체의 국제공항으로서 바람직한 위치인가?

신공항

내륙안

(일반적 인식)

해상안

건설비용이 비교적 저렴
주변에 대한 환경 대책이 필요
대폭적인 용지 매수
복수의 접근경로가 가능
공항의 영향력이 전방위적
재확장이 어려움

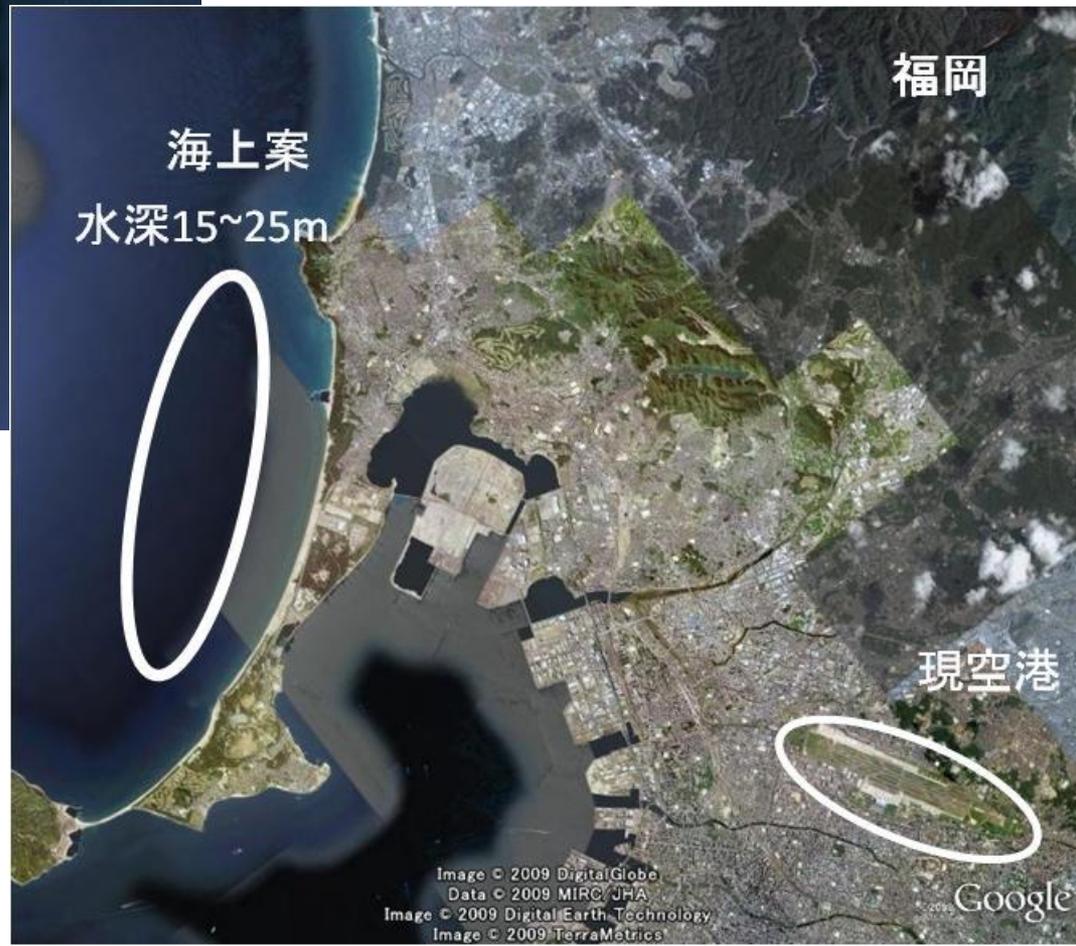
건설비용 고가, 대량의 토사 필요
자연환경(바람, 해양)의 제약 있음
어업 보상
접근경로가 제한됨
공항의 영향력이 반원적
재확장이 용이함

신중한 후보지의 선정과 평가



후쿠오카 국제 공항

내륙은 적지 없음
현공항 확장안 VS 해상안

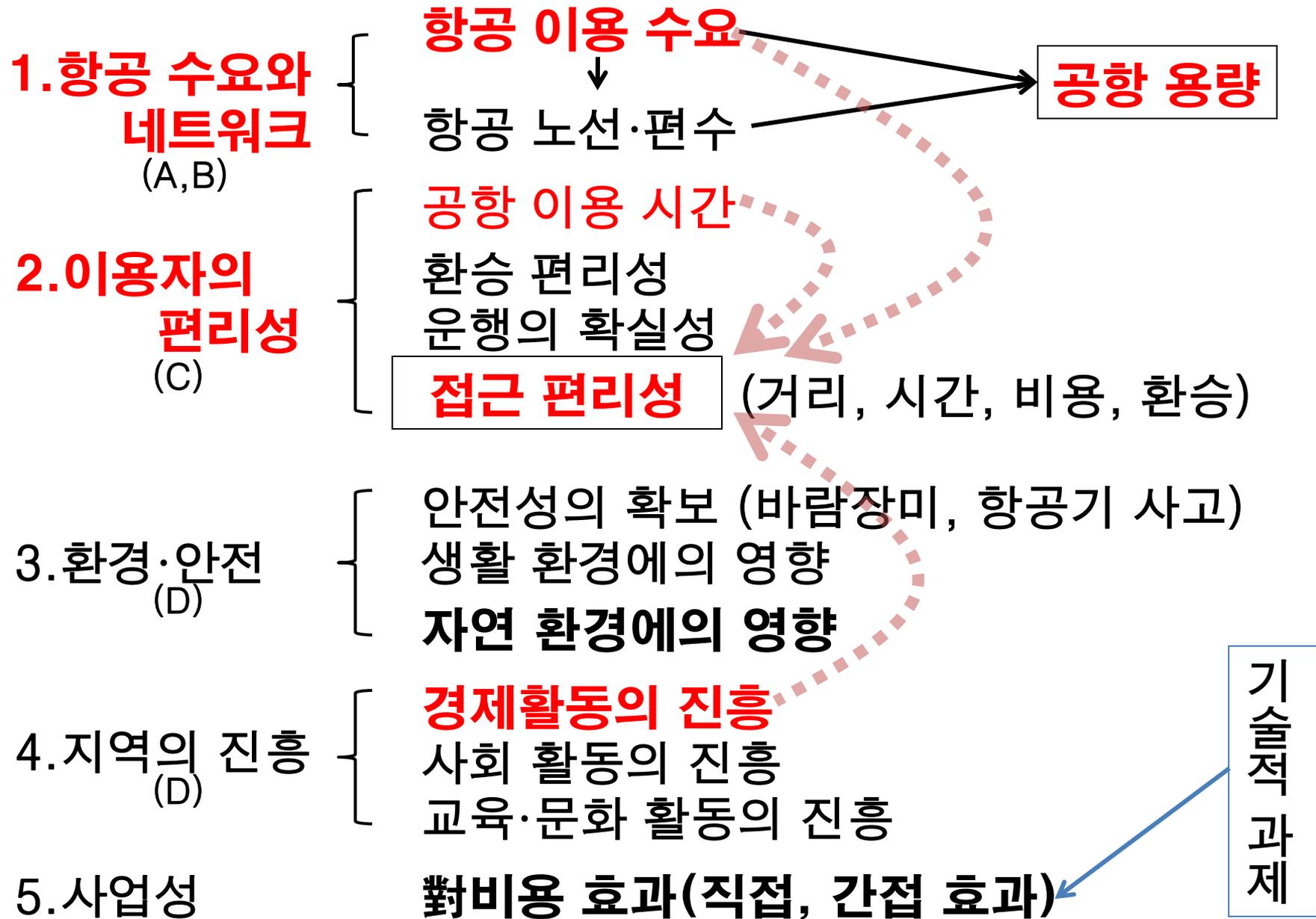


내륙안 VS 해상안
군/민 공용으로 현공항 확장 곤란

김해국제공항

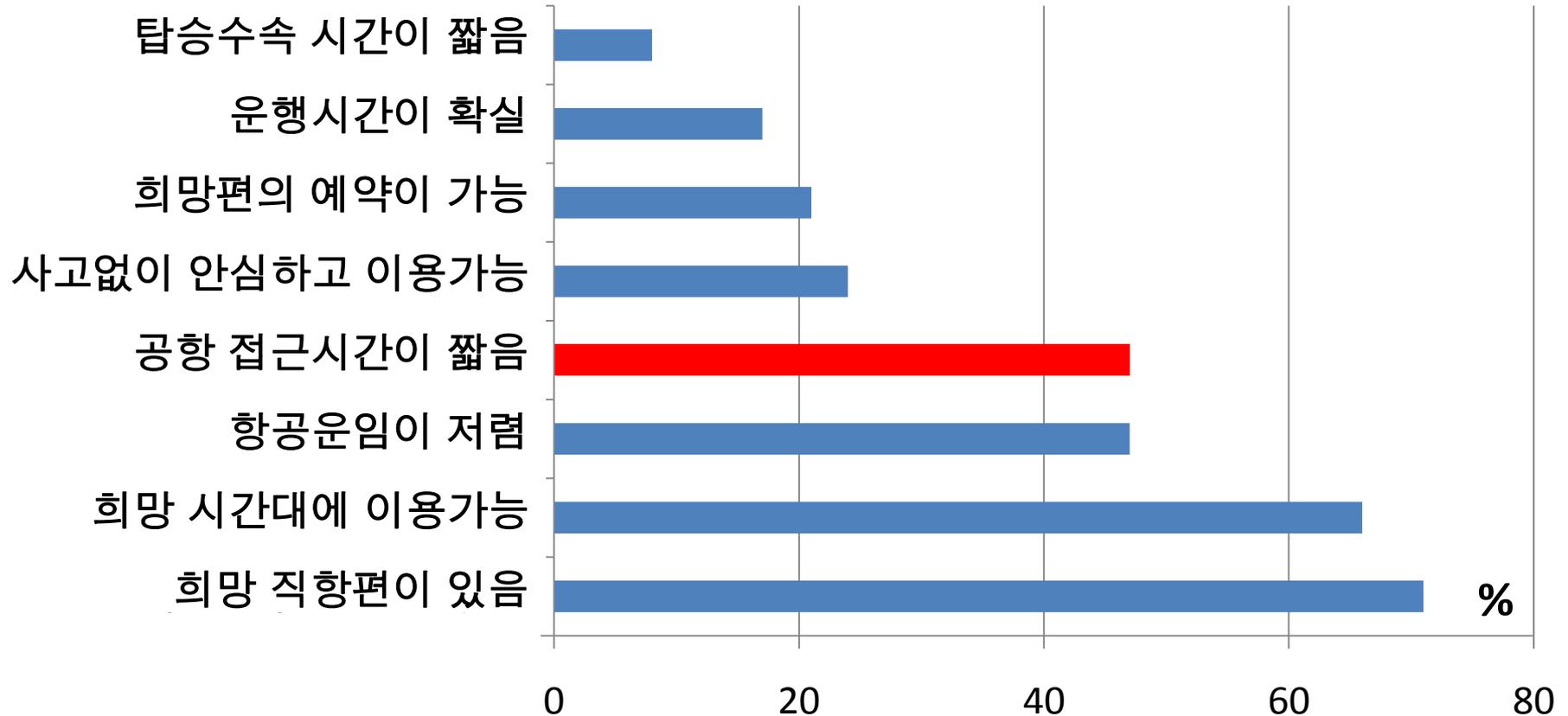
4. 평가 시점

입지 선정에 관련되는 평가 항목



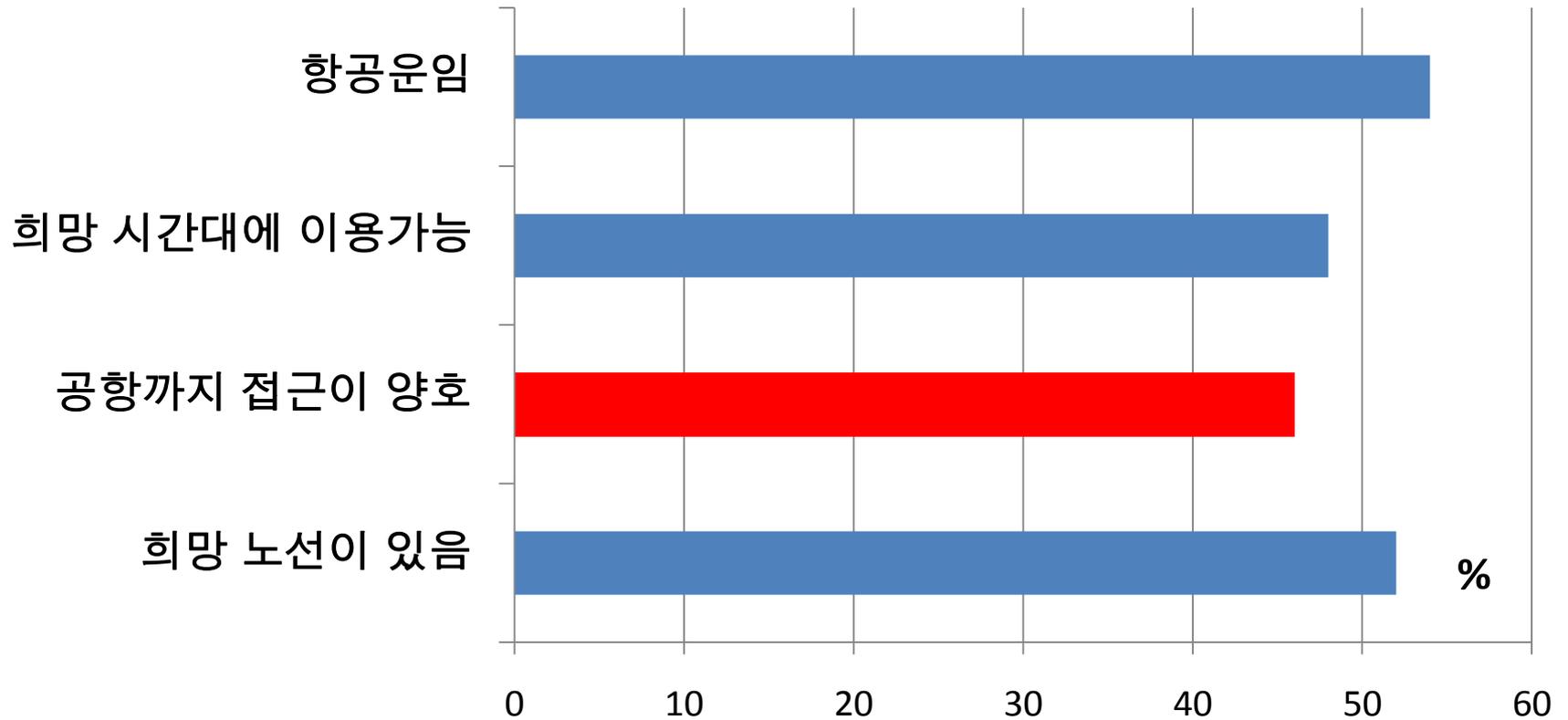
5. 이용자의 공항 이용 의식

(1) 국내선 설문조사 1347명



항공 노선 관계 이외에서는 압도적으로 접근성을 중시

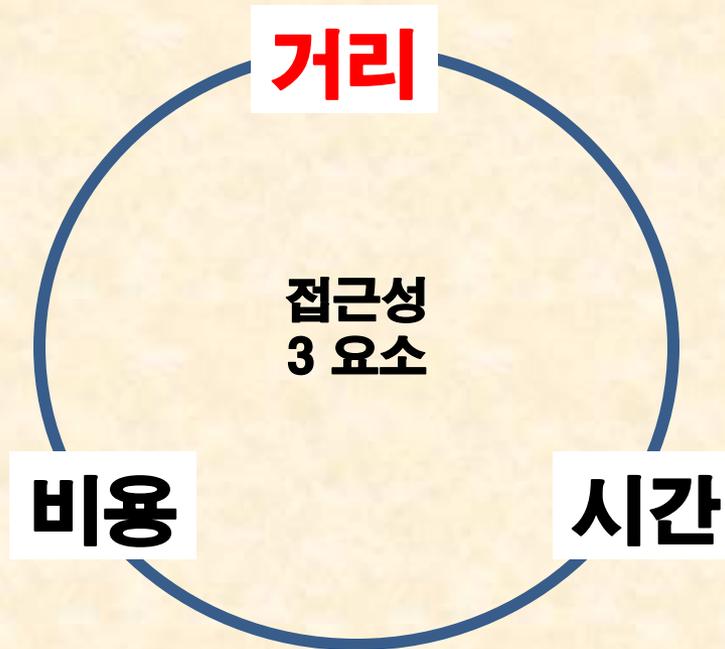
(2) 국제선 설문조사 1171명



대부분 모든 항목을 같은 정도로 중시

5. 접근성 평가

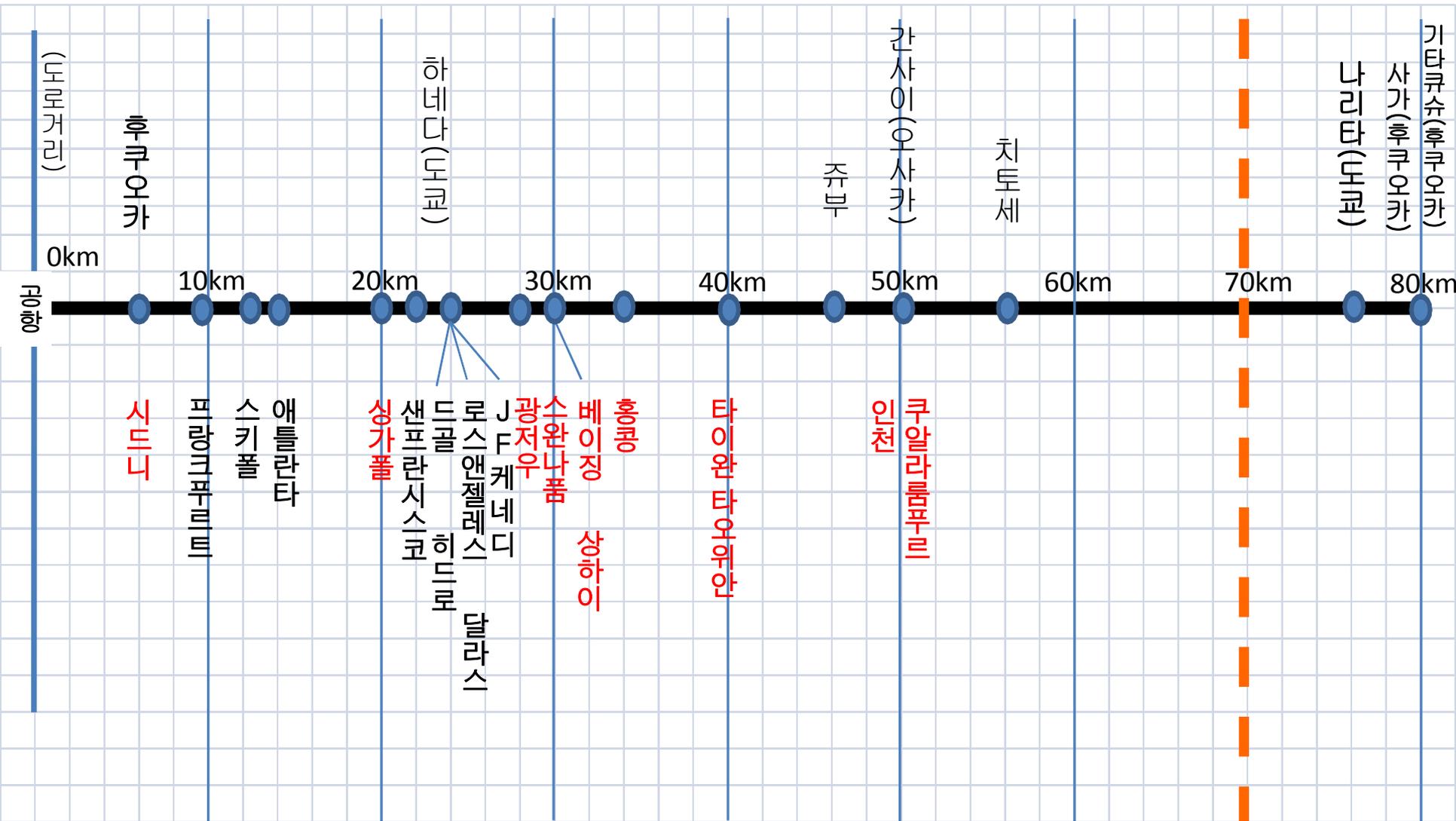
공항 이용권. 따라서 수요에 직접 관계



접근 비용은
일상적 교통비가 베이스

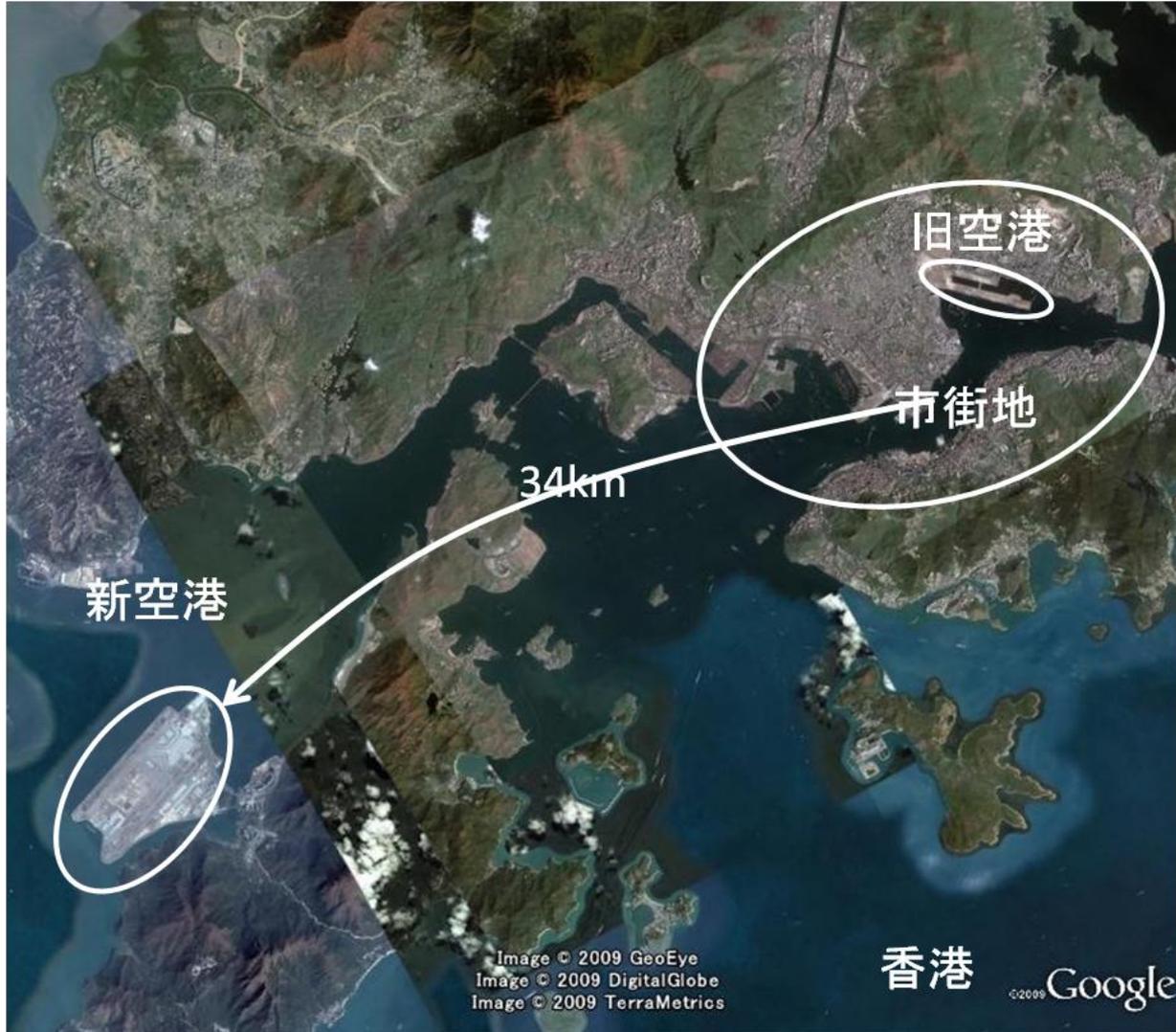
국제선에서는 일반적으로
비행 시간 > 접근 시간

거리가 멀면 시간이 소요되고, 시간이 소요되면 비용이 든다
(접근성의 3 요소는 서로 강한 관계가 있음)



주요 국제공항의 접근 거리

구 미 : 약 10~30km
 아시아 : 약 20~50km
 일본 : 약 70 km이내

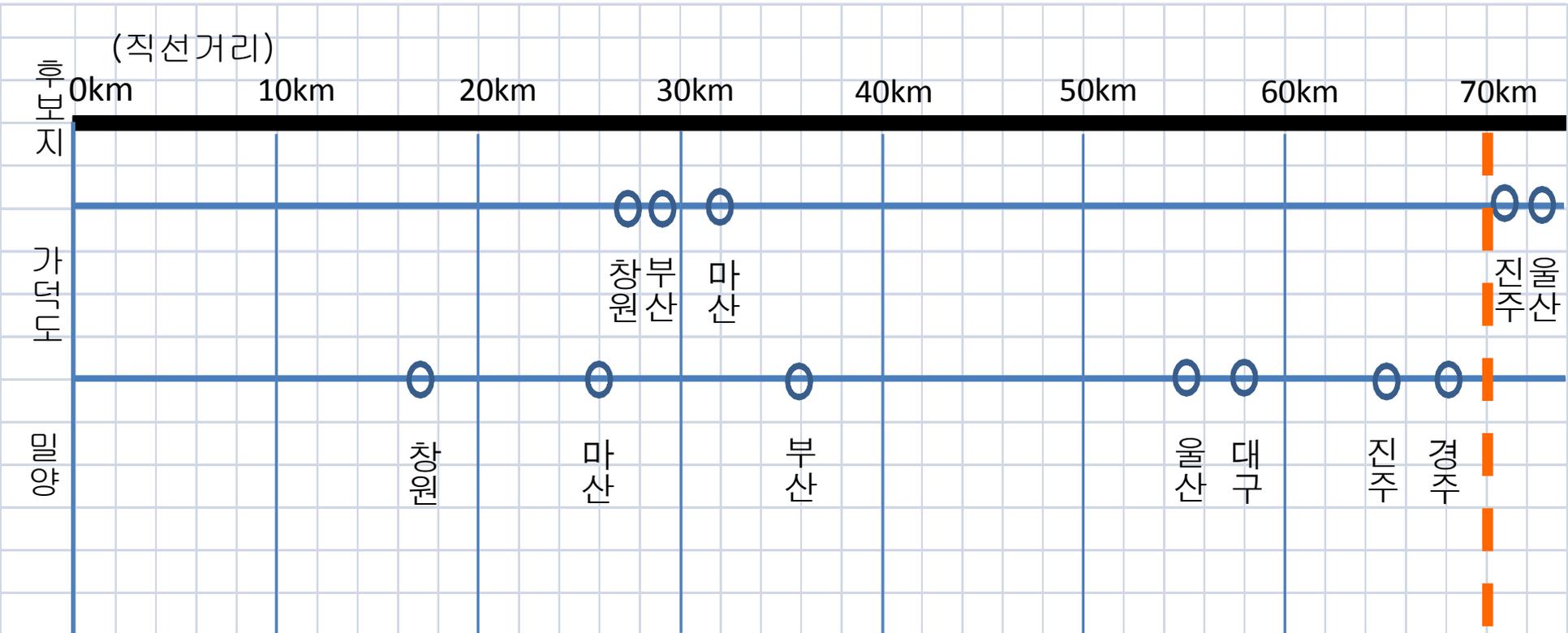


국제공항에 대한 이용자의 만족도(JD파워 아시아 퍼시픽 조사)

| | | |
|-----|-----------|------------------------|
| 대규모 | 홍콩(136점) | 라스베가스(108), 암스테르담(106) |
| 중규모 | 싱가폴(126점) | 템파(118), 올란드(116) |

전체 평균을 100으로 할 때의 값

동남권국제 공항의 후보지와 접근거리와의 관계



김해국제공항의 이전으로 이해하자면, 母도시와의 관계는

$$29\text{km} = = = > 36\text{km}$$

아시아의 공항의 이전 사례

| | | |
|--------|---------------|---------|
| 광저우 백운 | 수km=== > 28km | 구공항은 폐지 |
| 홍콩 | 수km=== > 34km | 구공항은 폐지 |

상하이 푸둥 13km=== > 30km
상하이 홍교공항은 국내 전용에서 다시 국제화

인천 21km=== > 52km
김포공항은 국내 전용에서 다시 국제화

쿠알라룸푸르 23km=== > 50km

간사이 14km=== > 50km
이타미공항은 국내 전용화

나리타 24km=== > 76km
하네다공항은 국내 전용에서 다시 국제화

| | | | |
|-----|--------|-----|------|
| 동남권 | 부산의 경우 | 가덕도 | 29km |
| | | 밀양 | 36km |

이러한 이전의 목적은

1. 증가가 전망되는 **항공 수요**에 대응
2. 공항시설의 **갱신, 근대화**를 발본적으로 촉진
3. **도시의 환경 개선** (소음, 안전 문제 및 토지이용 상의 규제)에 기여
4. **지역 전체의 발전**으로 귀속

하는 데에 있음

6. 맺으며

