

항공운송 동향분석

일본지진과 항공실적 변화

한국항공진흥협회 기술정보실



일본지진과 항공실적 변화

일본 동북부 지역을 강타한 지진이 발생한지 두달이 지났다. 2011년 3월 11일 일본 동북지역에 규모 9.0의 대지진과 연이은 쓰나미 발생, 후쿠시마 원전사고 등으로 많은 피해가 발생하였다. 항공부분에서는 쓰나미의 직접적 피해를 입은 센다이공항이 폐쇄된 바 있고 방사능 유출문제 등으로 일부 일본노선의 운항이 중단되었다.

일본은 우리나라 국제선에서 높은 비중을 차지하는 상대국가로서 2011년 3월 일본 지진발생으로 인한 우리나라와 일본노선의 항공실적 변화를 살펴보고자 한다.

지진발생 이후 우리나라의 일본노선 항공실적은,

- ① 운항, 여객, 화물 모두 감소한 가운데
- ② 특히 항공여객실적이 두드러지게 감소하였고
- ③ 지진후 5주째(4.8~4.14) 감소폭이 가장 커졌다가 이후 감소폭이 줄어들며
- ④ 실적이 감소하면서 일본노선 점유비율이 급격히 낮아졌고
- ⑤ 우리나라와의 여객 1위 상대국가가 일본에서 중국으로 변경되었으며
- ⑥ 3월 중순 일본탈출 수요로 도착 여객과 출발 여객의 차이가 두드러졌고
- ⑦ 인천공항의 일본노선 환승률이 큰 폭으로 증가하였으며
- ⑧ 주요 일본노선 중 특히 나리타 노선의 실적이 두드러지게 감소하였다.

I. 일본 지진 피해 현황

1. 일본 동북지역 지진발생

2011년 3월 11일 14시46분, 일본 동북지역 해안에서 규모 9.0의 대지진 발생하였고 연이어 쓰나미 발생과 후쿠시마 원전 사고 등으로 피해가 확대되면서 현재까지도 원전 복구작업이 진행 중이다.

2. 피해규모

2011년 5월 7일 일본 경찰청이 발표한 사망 실종자는 2만4837명으로서 일본 대지진으로 2011년 5월 7일까지 숨진사람이 1만4877명, 실종자가 9960명, 부상자도 5279명이나 된다고 한다.(아시아경제의 2011년 5월 11일 “日 지진 발생 두 달 어떤 일이 벌어졌나” 기사 발췌)

대한무역투자진흥공사가 2011년 4월 14일 발표한 “일본 대지진 발생 한달”에 따르면 방사능오염 및 제한송전 등 간접영향 제외하고도 일본 지진과 쓰나미로 인한 피해규모가 16~25조 엔으로 전망하면서 GDP의 3~5%를 차지할 것이라고 하였다. 지진과 쓰나미 피해가 겹치면서, 고베지진 피해액 10조 엔을 웃도는 전후 최대피해를 기록할 것으로 예상하였다.

지진이 발생한 동북지역은 제조업 및 수출입 비중은 작지만, 관동지역과의 분업구조를 형성하고 있어 조립산업인 자동차 및 전기전자 분야 피해가 확산되었다. 또한 원전사태로 인하여 발전시설과 전력으로 인한 피해가 이어지고 방사능 유출로 인한 피해가 우려되고 있다.

3. 항공교통 인프라 피해

지진 및 쓰나미로 동북지역 주요 항만, 도로, 철도 등 심각한 피해를 입었으나 순조로운 복구작업 진행해가고 있다.



〈그림 1〉 쓰나미 덮친 센다이 공항

자료 : 연합뉴스

항공부문의 경우 센다이공항(仙台空港, Sendai Airport, IATA코드 SDJ, ICAO 코드 RJSS)이 쓰나미로 인해 침수되어 공항 운행이 전면 중단된 바 있다.

2011년 3월 11일 오후 2시 46분에 미야기 현 앞바다에서 리히터규모 9.0의 초대형 지진이 발생하였고, 이 지진으로 인해 거대 지진해일이 발생하여 관제탑일부와 활주로를 포함한 공항의 대부분의 시설이 침수되어 결국 지진 해일이 발생한지 얼마 되지 않은 오후 3시 6분에 폐쇄되었다.(위키백과)

2011년 4월 13일 도쿄, 오사카를 잇는 일본 국내선 여객기 운항을 다시 시작하면서 센다이공항 국내선 운항 재개되었다. 2011년 5월 9일부터 센다이 공항의 국내선은 하루 18회 운항중이다.(5월 22일까지 임시편으로 일본 국토교통성 2011.5.9 발표)

* JAL : 일 8회(오사카 이타미 6회, 신치토세 2회)

* ANA : 일 8회(이타미 4회, 신치토세 2회, 나고야 2회)

* Air Do : 일 2회(신치토세 2회)

2011년 4월 13일 연합뉴스 기사에 의하면 인천국제공항과 센다이를 잇는 국제선 운항은 9월이나 가능할 전망이라고 한다.

센다이 공항은 우리나라의 경우 1989년 전세편 운항을 시작으로 아시아나항공이 1990년부터 정기 국제선 노선에 취항하여 운항하였으며 최근 실적은 다음과 같다.

〈표 1〉 센다이 노선 연간 수송실적

구 분	인천-센다이 국제선 여객(명)			
	도착	출발	계	탑승률
2009년	53,585	50,872	104,457	56.0%
2010년	63,405	56,729	120,134	65.9%

주 : 유아 제외

나리타 공항과 하네다 공항은 2011년 3월 11일 대지진의 여파로 11일 오후부터 12일 오전까지 일시적으로 운항¹⁾이 중단된바 있으며, 일본 동부 지바(千葉)현 인근 해안에서 규모 6.3의 지진이 발생 및 여진 발생 등으로 4월 12일 나리타 공항이 피해여부 점검을 위해 활주로를 임시 중단한바 있다.²⁾

II. 2010년 일본노선 현황

1. 일본노선 운항현황

일본노선 운항은 2010년말 기준으로 대한항공과 아시아나항공이 41개 노선으로 주당 374회 운항하였다. 2010년에는 항공사의 일본노선 운항확대, 저비용항공사의 일본노선 신규진입 등으로 운항이 증가하였다.

일본 취항은 국적사 23개도시, 국적사 및 외항사 공동 운항 5개 도시로 28개 도시를 운항하였다.

1) 日 센다이·나리타·하네다 공항 폐쇄, 연합뉴스, 2011.3.11, 日 나리타·하네다공항 정상화...운항 재개, 헤럴드 생생뉴스, 2011.3.12

2) 후쿠시마현 지진, 규모6.3강진.. 12일 하루만 3번째, 뉴스엔, 2011.4.12

〈표 2〉국적항공사 일본노선 운항현황

지 역	구 분	노선수	운 항 회 수 (회/주)		
			계	여 객	화 물
일 본	소계	41(8)	374	363	11
	KAL	27	213	205	8
	AAR	22	161	158	3
전체노선	계	201(46)	1,504	1,288	216
	KAL	145	884	738	146
	AAR	102	620	550	70

■ 제주항공 : 서울/오사카 주7회, 서울/키타큐슈 주4회, 서울/방콕 주7회, 서울/마닐라 주5회, 부산/세부 주2회, 서울/홍콩 주3회
 ■ 진 에 어 : 서울/방콕 주7회, 서울/괌 주7회, 서울/클라크 주5회, 서울/마카오 주5회
 ■ 에어부산 : 부산/후쿠오카 주7회, 부산/오사카 주7회, 부산/세부 주6회
 ■ 이 스타 : 서울/코타키나발루 주4회

주 1. ()는 중복노선
 2. ' 10.12.31 기준

〈표 3〉항공사 일본취항 도시현황

구 분	취 항 도 시(28)	
	국적사(23)	국적사+외항사(5)
도시명	가고시마, 구마모토, 나가사키, 니이가타, 다카마쓰, 도야마, 미야자키, 센다이, 삿포르, 아사히가와, 아오모리, 아키타, 오카야마, 오이타, 요나고, 후쿠시마, 히로시마, 후쿠오카, 하코다테, 키타큐슈, 시즈오카, 마쯔야마, 아키바리	고마스, 나고야, 동경, 오사카, 오키나와

자료 : 국제항공과

2. 2010년 일본노선 비율

우리나라 국제선에서 일본노선은 2010년 기준으로 여객이 천백만 명을 넘어 전체 국제선의 약 28%를 차지하면서 상대국가 중 가장 높은 점유율을 나타냈다.

〈표 4〉 우리나라의 일본노선 연간실적

지역	여객						화물					
	2009년			2010년			2009년			2010년		
	여객 (천명)	증감 (%)	점유 (%)	여객 (천명)	증감 (%)	점유 (%)	화물 (천톤)	증감 (%)	점유 (%)	화물 (천톤)	증감 (%)	점유 (%)
일본	9,933	4.9	29.6	11,190	12.6	27.9	401	-4.4	13.9	474	18.3	14.2
전체	33,514	-5.2	100	40,061	19.5	100	2,872	-4.2	100.0	3,327	15.8	100

주 : 유아 제외, 수하물 포함

3. 2010년 일본노선 순위

일본노선은 우리나라가 운항하는 세계 국가 중 가장 많은 여객을 수송하고 화물 부문에서도 미국, 중국에 이어 수송량 3위를 나타내었다.

〈표 5〉 우리나라 국제선 상대국가 순위

순위	여객(명)				화물(톤)			
	국가명	도착	출발	계	국가명	도착	출발	계
1	일본	5,572,879	5,616,945	11,189,824	미국	259,197	437,700	696,896
2	중국	4,612,883	4,545,953	9,158,836	중국	319,167	308,669	627,837
3	미국	2,028,666	1,995,717	4,024,383	일본	221,434	252,746	474,179

주 : 유아 제외, 수하물 포함

특히, 2010년 연간 실적을 기준으로 볼때 노선별 실적 1위 인천-나리타, 3위 김포-하네다, 7위 인천-간사이 노선 등 우리나라 국제선 노선 상위 10위내에 일본 노선이 3개 포함되었고, 김포-간사이 노선은 11위에 해당한다.

주요 서울-동경(인천-나리타와 김포-하네다)과 서울-오사카(인천-간사이, 김포-간사이) 노선만 하더라도 우리나라 전체 국제선 여객 실적의 15%이상을 차지한다.

〈표 6〉 우리나라 국제선 노선별 여객실적 순위

구 분	2009년				2010년			
	순위	실적(명)	증감 (%)	점유율 (%)	순위	실적(명)	증감 (%)	점유율 (%)
인천-나리타	1	2,385,916	5.5	7.1	1	2,363,146	-1.0	5.9
인천-홍콩	3	1,583,201	-5.3	4.7	2	1,888,447	19.3	4.7
김포-하네다	2	1,713,234	6.4	5.1	3	1,875,886	9.5	4.7
인천-방콕	5	1,175,894	-15.6	3.5	4	1,475,514	25.5	3.7
인천-북경	6	1,158,469	-3.2	3.5	5	1,432,776	23.7	3.6
인천-푸동	9	932,499	-13.4	2.8	6	1,309,352	40.4	3.3
인천-간사이	4	1,214,699	-14.1	3.6	7	1,132,092	-6.8	2.8
인천-대만	7	993,236	6.3	3.0	8	1,128,325	13.6	2.8
인천-마닐라	8	954,197	-1.5	2.8	9	1,088,942	14.1	2.7
인천-LA	10	897,393	1.3	2.7	10	959,447	6.9	2.4
김포-간사이	21	413,120	6124.5	1.2	11	811,365	96.4	2.0
일본 4개 노선		5,726,969		17.1		6,182,489		2.0

주 : 유아 제외

Ⅲ. 최근 일본 운항중단노선 현황

일본 지진 발생이후 일부 일본노선의 운항이 중단되었다.

운항중단 노선은 주로 일본 지진과 원전사고로 인한 동북부지역 및 주변지역의 공항관련 노선으로 인천국제공항의 자료에 의하면 지진발생이후 미운항중인 일본 노선 다음 표와 같다.

〈표 7〉 운항중단 일본노선 현황

(단위 : 명)

도시명	2011.3월 ~ 4월	2010.3월 ~ 4월	증감률(전년대비)	비 고
아오모리	2,412	6,279	-61.6%	'11.3.22 이후 미운항
아키타	2,376	6,632	-64.2%	'11.3.31 이후 미운항
후쿠시마	1,058	6,319	-83.3%	'11.3.17 이후 미운항
하코다테	1,279	6,756	-81.1%	'11.3.20 이후 미운항
이바라키	1,481	11,126	-86.7%	'11.3.11 이후 미운항
오이타	2,095	4,672	-55.2%	'11.3.27 이후 미운항
센다이	3,325	20,911	-84.1%	'11.3.11 이후 미운항

주 : 1. 인천공항 실적 기준, 3월 실적은 3.1~3.31전체 실적임

2. 대부분 동북부 주변지역(오이타 공항 제외)

자료 : 인천국제공항공사



〈그림 2〉 일본 지도 및 최근 미운항 주요지역

자료 : 구글지도 참조

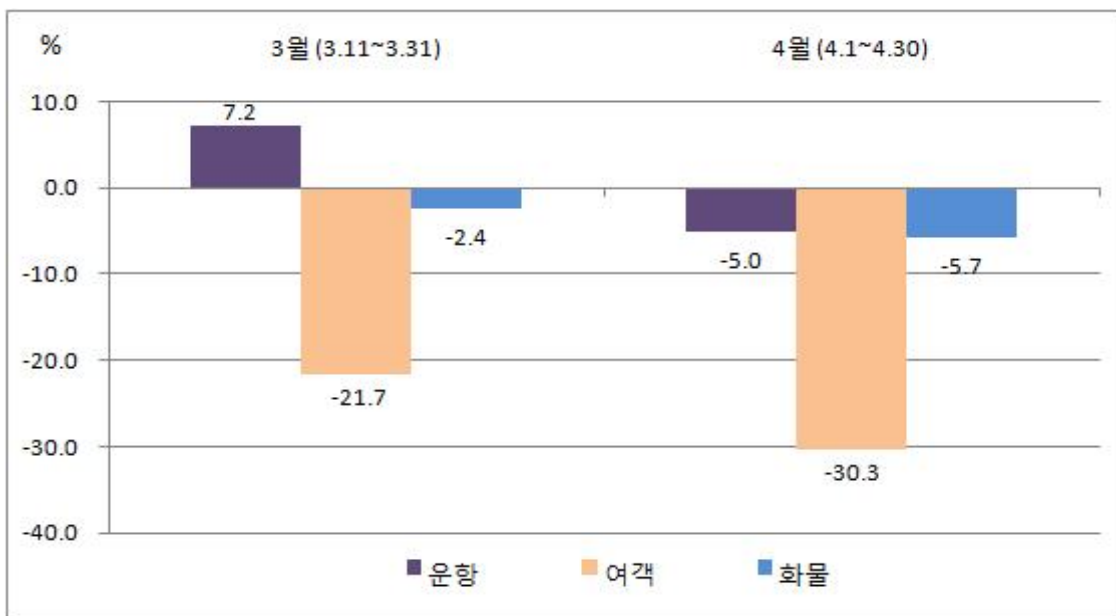
IV. 최근 우리나라의 일본노선 실적변화

2011년 3월 11일 일본의 지진 발생 이후 원전사고 등으로 방사능 피해우려가 높아지면서 지난 3월과 4월은 일본 출입국 수요가 크게 감소하였다. 이러한 현상에 대하여 우리나라 항공부문의 일본노선에 대한 변화를 구체적으로 살펴보고자 지진발생 이후 일본노선을 분석한 결과 몇 가지 두드러진 특징이 나타났다.³⁾

1. 최근 일본노선 항공수송실적 현황

① 첫 번째 특징으로 항공수송실적은 운항, 여객, 화물 모두 감소하였다.

운항의 경우 3월 중순부터 일부 노선 운항이 중단되면서 4월에는 전년동기대비 5.0% 감소하였다. 화물의 경우 지진발생 직후와 방사능 우려가 고조된 4월 중순에 감소폭이 나타나면서 4월 5.7% 감소하였다.



〈그림 3〉 지진 후 일본노선 항공실적 증감률

3) 일본노선 실적자료분석 기준 : 운항 경유포함, 여객 유아포함, 화물 순수화물+우편(수하물 제외)

② 두 번째 특징으로 특히 항공여객실적이 두드러지게 감소하였다.

여객실적의 감소폭은 30%안팎으로 운항이나 화물 실적의 감소폭과 비교하여 매우 크게 나타났다. 인명피해가 발생하고 원전사고로 인한 방사능 유출로 인하여 인체 안전에 대한 우려 등으로 운항 및 화물실적의 감소폭과 비교하여 여객의 감소폭이 두드러지게 나타났다.

구체적으로 여객부분의 실적은 지진발생 이후 3월 11일부터 3월말일까지 전년 동기 21.7% 감소하였고, 4월에는 전년동월과 비교하여 30.3% 감소하였다.

〈표 8〉 지진 후 항공실적 증감률 변화

(단위 : %)

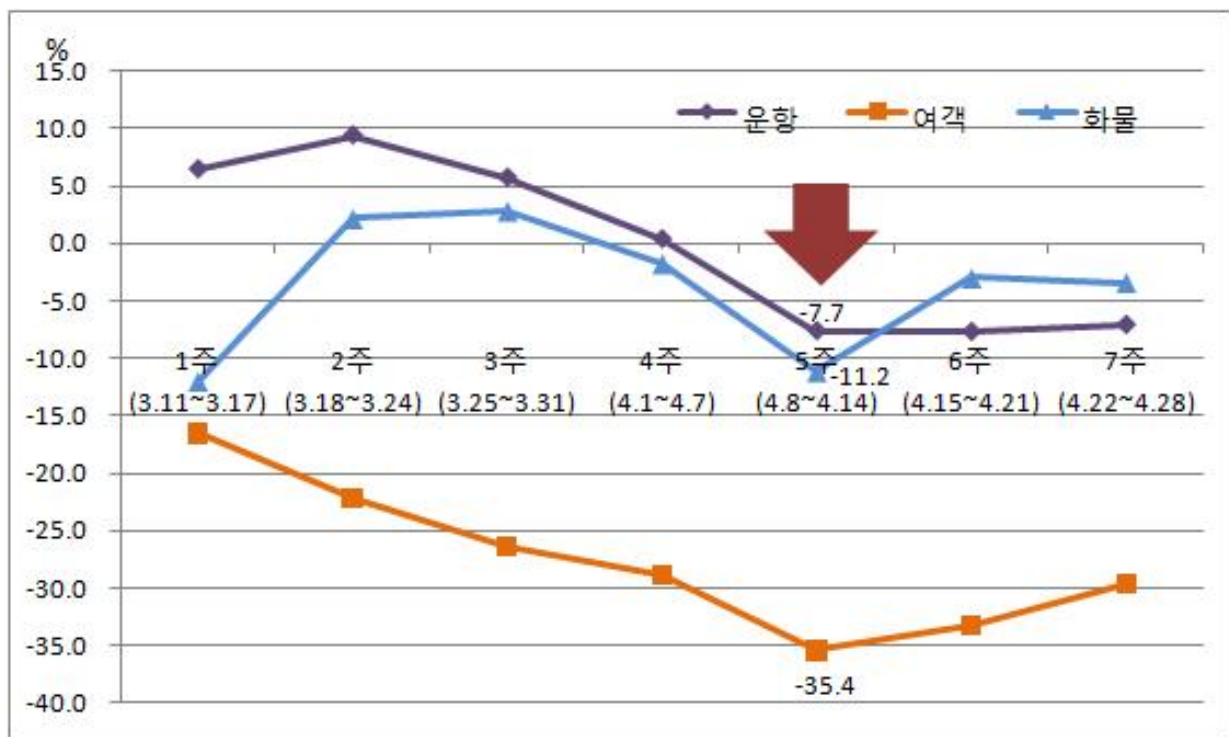
구 분	운 항			여 객			화 물			
	도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계	
3월	지진후 1주 (3.11~3.17)	6.8	6.0	6.4	-3.7	-29.3	-16.5	-11.8	-12.1	-12.0
	지진후 2주 (3.18~3.24)	10.8	7.9	9.4	-5.2	-38.1	-22.1	1.3	2.9	2.2
	지진후 3주 (3.25~3.31)	5.9	5.5	5.7	-27.4	-25.4	-26.3	8.7	-2.0	2.8
	지진후 3월 (3.11~3.31)	7.9	6.5	7.2	-12.2	-30.9	-21.7	-0.7	-3.8	-2.4
4월	지진후 4주 (4.1~4.7)	1.3	-0.7	0.3	-33.2	-25.1	-28.9	2.2	-5.3	-1.7
	지진후 5주 (4.8~4.14)	-6.1	-9.3	-7.7	-39.0	-31.8	-35.4	-2.3	-18.6	-11.2
	지진후 6주 (4.15~4.21)	-6.1	-9.4	-7.7	-36.2	-30.1	-33.2	3.3	-9.0	-3.0
	지진후 7주 (4.22~4.28)	-5.7	-8.6	-7.1	-29.6	-29.7	-29.7	9.9	-15.6	-3.4
	지진후 4월 (4.1~4.30)	-3.6	-6.5	-5.0	-32.3	-28.4	-30.3	3.2	-13.8	-5.7

주 : 운항 경유지 포함, 여객 유아포함, 화물 수하물 제외 집계 기준으로 산출, 기준에 따라 증가율이 다소 차이 발생 가능

③ 세 번째 특징으로 지진발생 후 5주째(4.8~4.14) 감소폭이 가장 크게 나타났다가 이후 서서히 감소폭이 줄어들었다.

운항, 여객, 화물 모두 지진발생 후 5주째에는 전년동기 대비 감소폭이 가장 크게 나타났다가 이후 서서히 감소폭을 줄이는 형태가 나타나고 있다.

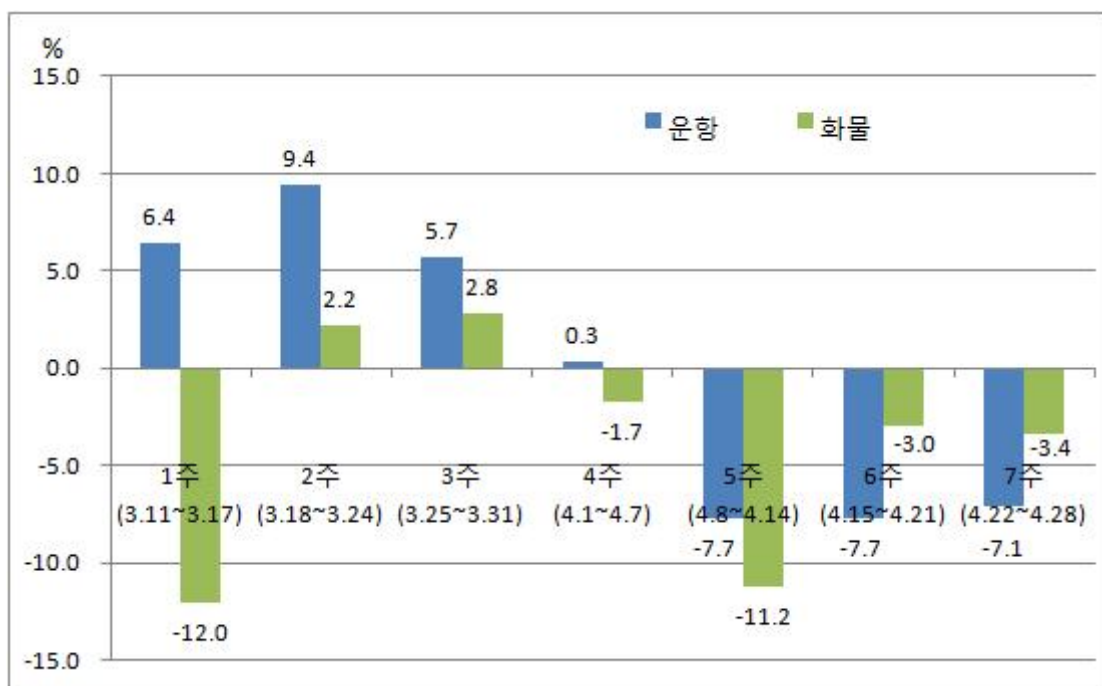
지진발생 5주차인 4월 8일~4월 14일에는 방사능 유출로 인하여 일본정부의 후쿠시마 원전부근지역 피난지시⁴⁾ 등 안전에 대한 관심과 우려가 매우 높았던 시기로 항공수요에 보다 크게 영향을 미친 것으로 보인다.



〈그림 4〉 주간별 일본노선 운항, 여객, 및 화물실적 증감률

4) 일본 정부가 후쿠시마(福島) 제1원자력발전소에서 30km 이상 떨어졌어도 누적 방사선량 수치가 높은 마을에 대해 시간을 두고 계획적으로 피난하라는 지시를 내렸다고 교도통신이 11일 보도했다.(연합뉴스 4.11일)

화물부문에서 더 뚜렷한 특징이 나타난다. 지진발생 후 5주차에는 화물수송의 감소폭은 운항의 감소폭보다 크게 나타났으나 4월 중반 이후인 6주와 7주차에는 3%대의 감소폭으로 축소되면서 7%대의 감소폭을 보이는 운항보다 작게 나타났다.

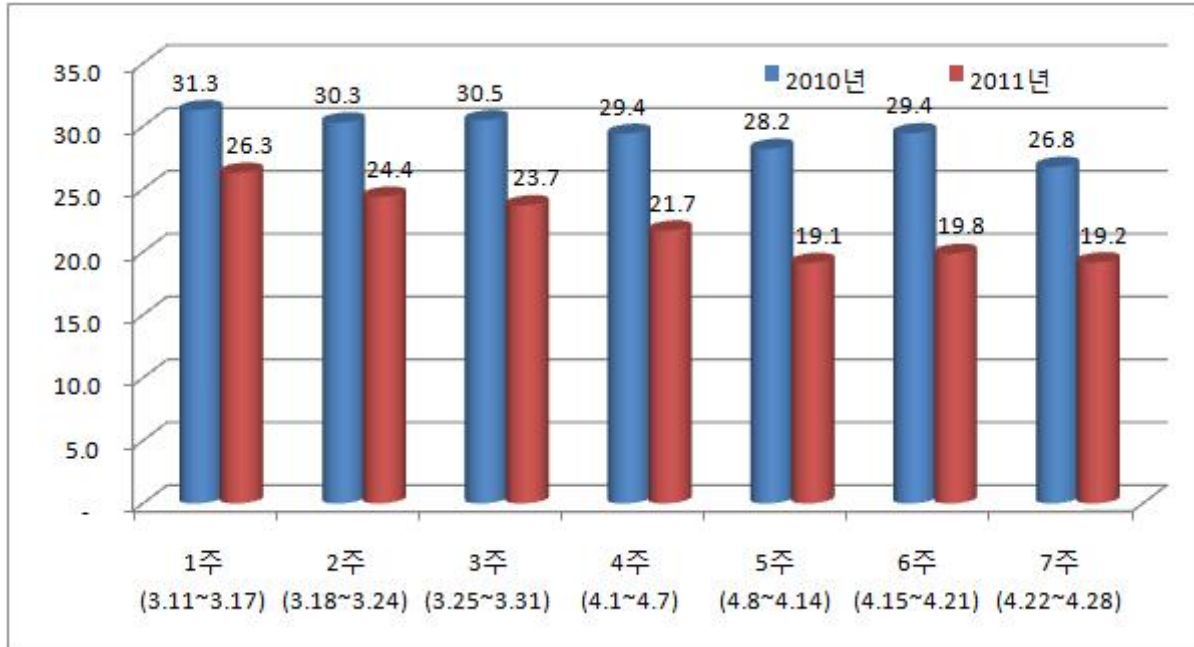


〈그림 5〉 주간별 일본노선 운항 및 화물 증감률 변화

④ 네 번째 특징으로 일본노선 여객실적 감소로 우리나라의 국제선 일본노선 점유비율이 급격히 낮아졌다.

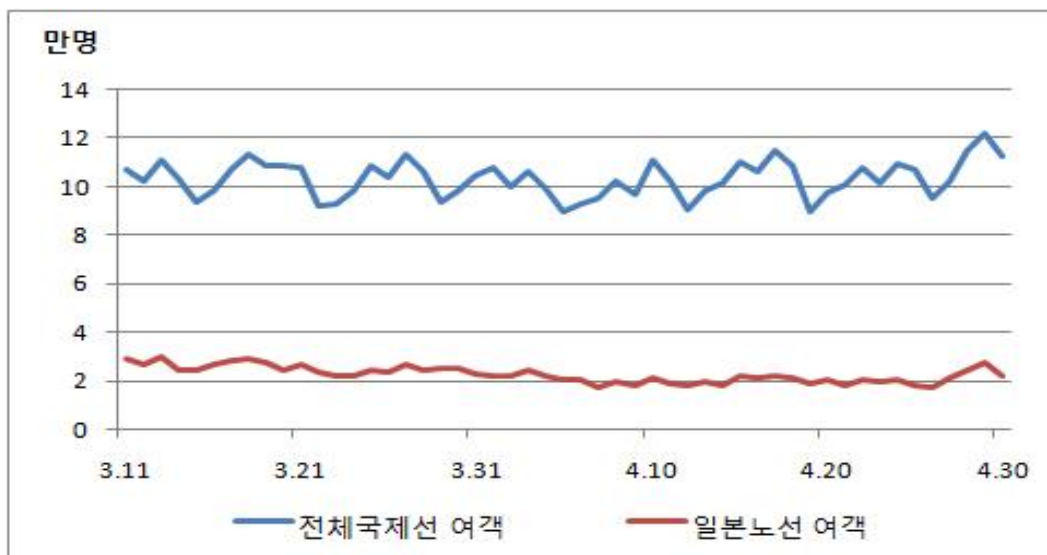
일본노선의 점유율 변화는 여객부문에서 두드러지게 나타나는데 전년도 점유율과 비교해 볼때 자세히 살펴볼 수 있다.

여객의 경우 2010년 30%안팎의 점유율을 나타내었으나 지진발생이후 3주간 25% 미만으로 떨어졌고 4월에는 대부분의 기간동안 20%에도 미치지 못하면서 전체 국제선에서 차지하는 일본노선 점유비율이 급격히 감소하였다.



〈그림 6〉 지진발생 후 주간별 일본노선 여객점유율 변화

특히 여객부문에서 점유율의 변화가 두드러지게 나타나는 이유는 여객실적이 큰 폭으로 감소하면서 급격한 변화가 발생한 것인데 다음 그림을 통하여 지진발생 초기시점부터 일본노선여객이 점차 감소하는 추이를 볼 수 있다.



〈그림 7〉 우리나라의 전체 국제선과 일본노선 여객추이

운항의 경우 해당기간동안 2010년 22%대의 점유율이 2011년 3월말 운항이 다소 감소하면서 4월에는 20% 안팎의 수준을 나타내었다. 화물은 지진 직후(1주)와 4월 중순(6주)에 다소 감소하였으나 전체적으로 점유율에 큰 변화가 나타나지는 않았다.

〈표 9〉 일본노선 점유율 변화 비교

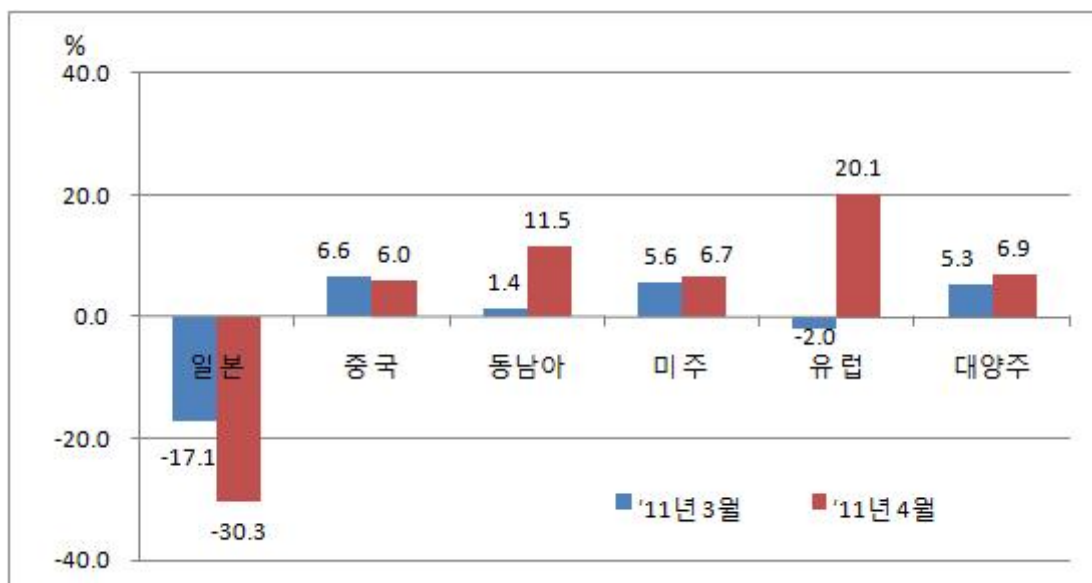
(단위 : %)

구 분		운 항		여 객		화 물	
		2010년	2011년	2010년	2011년	2010년	2011년
3월	지진후 1주 (3.11~3.17)	22.9	22.2	31.3	26.3	12.7	11.4
	지진후 2주 (3.18~3.24)	22.9	23.0	30.3	24.4	11.6	12.6
	지진후 3주 (3.25~3.31)	22.1	21.5	30.5	23.7	12.3	12.8
	지진후 3월 (3.11~3.31)	22.6	22.2	30.7	24.8	12.2	12.2
4월	지진후 4주 (4.1~4.7)	22.0	20.4	29.4	21.7	12.0	12.4
	지진후 5주 (4.8~4.14)	22.0	19.1	28.2	19.1	12.5	12.1
	지진후 6주 (4.15~4.21)	22.9	18.9	29.4	19.8	13.0	11.8
	지진후 7주 (4.22~4.28)	21.7	19.2	26.8	19.2	11.7	12.8
	지진후 4월 (4.1~4.30)	22.1	19.5	28.2	20.0	12.3	12.2

주 : 운항 경유지 포함, 여객 유아포함, 화물 수하물 제외 집계 기준으로 산출, 기준에 따라 점유율이 다소 차이 발생 가능

⑤ 다섯번째 특징으로 우리나라에서 가장 많은 여객이 오고가는 상대국가는 일본에서 지진발생 이후 중국으로 변경되었다.

일본 지진과 방사능 피해 우려의 영향이 높았던 2011년 3월과 4월의 경우 일본노선은 실적이 큰폭으로 하락하였으나 일본을 제외한 다른 지역은 대부분 전년보다 실적이 증가하면서 다음 그림의 그래프 막대가 서로 반대방향을 향하고 있다.



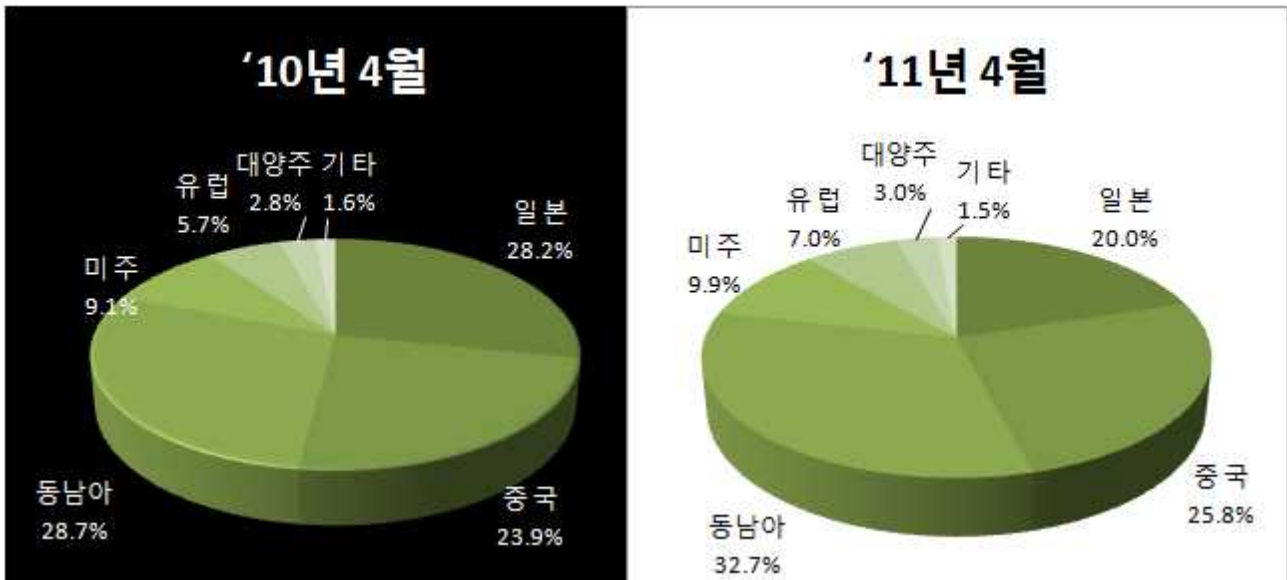
〈그림 8〉 2011년 3월과 4월 지역별 증감률 현황⁵⁾

2011년 3월 한달동안 일본노선은 17.1% 감소한데 반하여 유럽을 제외한 중국, 미주, 대양주 등은 실적이 5~6% 이상 증가하였다. 4월의 경우 일본노선은 30.3% 감소한데 반하여 동남아 노선은 11.5% 증가하고, 중국, 미주, 대양주 노선은 6% 이상 증가하였다.⁶⁾

이러한 실적 증감에 따라 2011년 4월 실적에서는 우리나라 국제선의 지역별 점유율이 크게 변화하였다.

5) ' 11년 3월은 3월1일~3월 31일, ' 11년 4월은 4월1일~4월30일 실적 기준

6) 유럽의 높은 증가율은 전년도 화산재 영향으로 인한 기저효과 포함



〈그림 9〉 2011년 4월 지역별 여객실적 점유율 변화⁷⁾

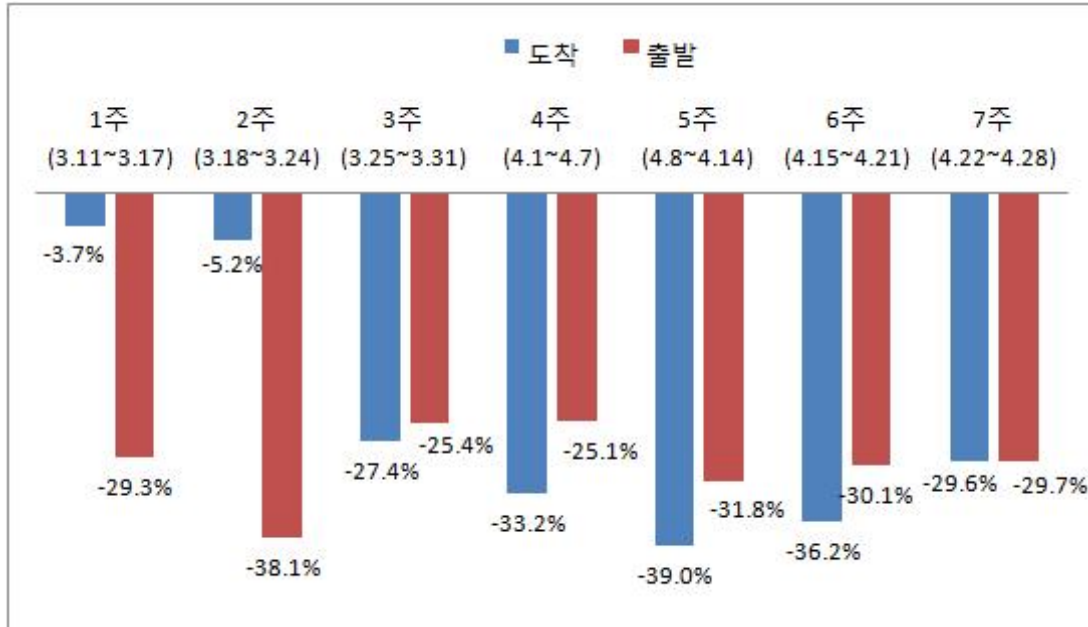
2010년 4월 28.2%였던 일본노선의 점유율은 2011년 4월 20.0% 수준으로 감소하였고 상대적으로 동남아, 중국 등의 점유율이 크게 증가하면서 2010년 각각 28.7%와 23.9% 수준의 점유율은 2011년 각각 32.7%와 25.8%로 증가하였다.

기존에는 일본이 우리나라 국제선 중 가장 많은 여객 비중을 차지하는 국가노선이었으나 지진 및 방사능 유출의 영향으로 이제 중국이 그 자리를 대신하게 되었다.

⑥ 여섯번째 특징으로 지진발생 초기 일본노선에서 우리나라로 들어오는 노선과 일본으로 향하는 노선 실적에 차이가 나타났다.

지진발생 직후 약 2주 동안은 일본으로부터 우리나라로 향하는 실적(도착)이 크게 감소하지 않았다. 그러나 지진발생 2주 이후부터는 우리나라에 도착하는 여객 실적도 감소폭이 매우 크게 나타났다. 지진발생 직후 일본으로 향하는 여객실적(출발)은 30%안팎으로 급격히 감소한 것과 크게 대비된다.

7) 홍콩, 마카오는 동남아 분류



〈그림 10〉 주간별 일본노선 출도착 여객실적 감소율

주 : 출발과 도착은 우리나라 공항 기준

구체적으로 지진발생 직후 첫 1주와 2주는 일본으로부터 우리나라로 향하는 노선에 대한 실적이 전년 같은기간 대비 3.7%와 5.2% 감소하는데 그쳤다. 이러한 수치는 2011년 1월과 2월 일본노선의 실적이 다소 감소하였던 추세⁸⁾를 미루어볼 때 크게 차이난다고 볼 수는 없다.

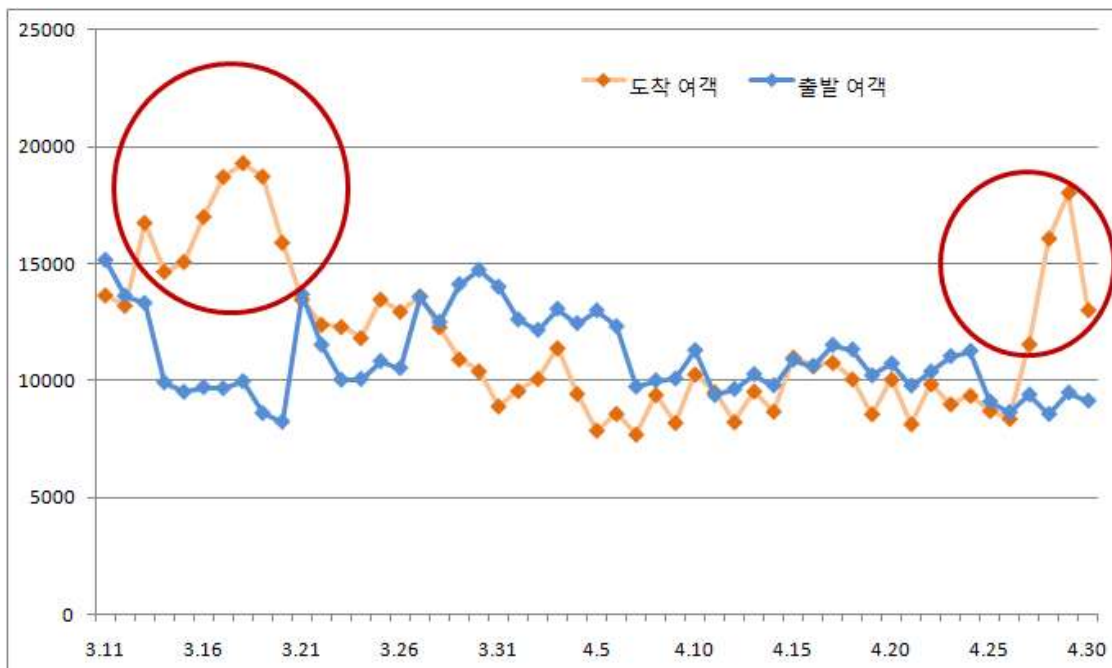
그러나 2주후 감소폭이 크게 나타나면서 지진발생 3주차에 27.4% 감소하였고 이후 4월말까지 매주 30~40%안팎의 감소폭이 나타나면서 기존이 추이와 커다란 차이가 발생하였다.

따라서 지진발생 후 일본 출발(우리나라 도착)노선과 일본 도착(우리나라 출발)노선에 있어 차이가 나타나고, 일본 출발(우리나라 도착)노선에서도 시차에 따라 다른 특징이 나타나는 것을 볼 수 있다.

8) 인천공항 일본노선 증가율은 2011년 1월 6.4% 감소, 2월 4.8% 감소함.

이러한 이유는 지진발생 직후 일정기간동안 다른 목적의 일본출발 수요는 감소하더라도 일본에서 탈출하고자 하는 수요가 증가하면서 일정기간동안 일본노선의 국내공항 도착 여객수요는 유지되었으나 일본으로 진입하려는 수요는 곧바로 감소하였기 때문일 것으로 보인다.

일자별 그래프에서는 그러한 특징이 더 두드러지게 나타난다. 3월 11일 지진발생 이후 일본노선의 도착여객이 급격히 증가하여 3월 18일을 정점으로 감소하기 시작하였다. 비슷한 시기인 3월 중순 우리나라에서 출발하는 여객은 급격히 감소하는 추이를 보인다. 4월말에 또다시 일본노선 우리나라 도착여객이 크게 증가하는 특징이 나타났다.

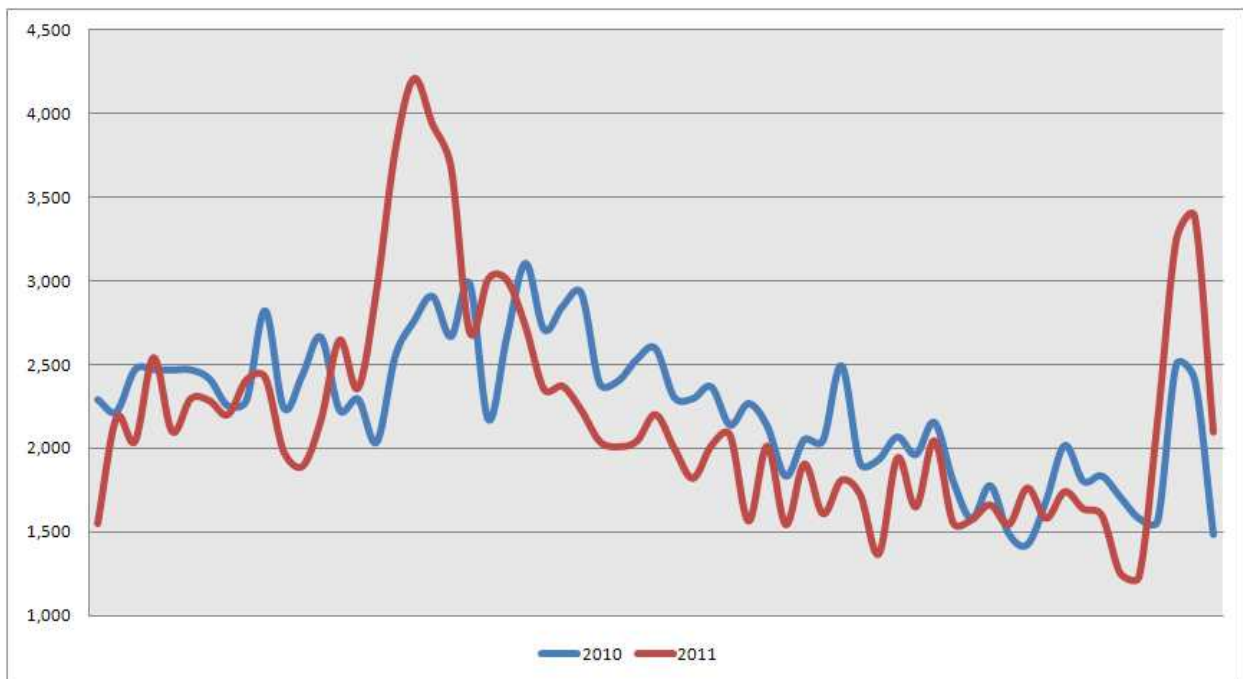


〈그림 11〉 지진발생 후 일자별 일본노선 출도착 추이

⑦ 일곱번째 특징으로 일본지진발생 이후 인천공항이 일본노선 환승률이 큰 폭으로 증가하였다.

인천공항에 따르면 일본지진 후 일본으로부터 인천공항을 경유하여 탈출하고자 하는 여객 수요 증가로 지진 이후 10일(3.11~3.23)의 기간 동안 일본 인천공항 노선의 환승여객수가 큰폭으로 증가하였다고 한다.

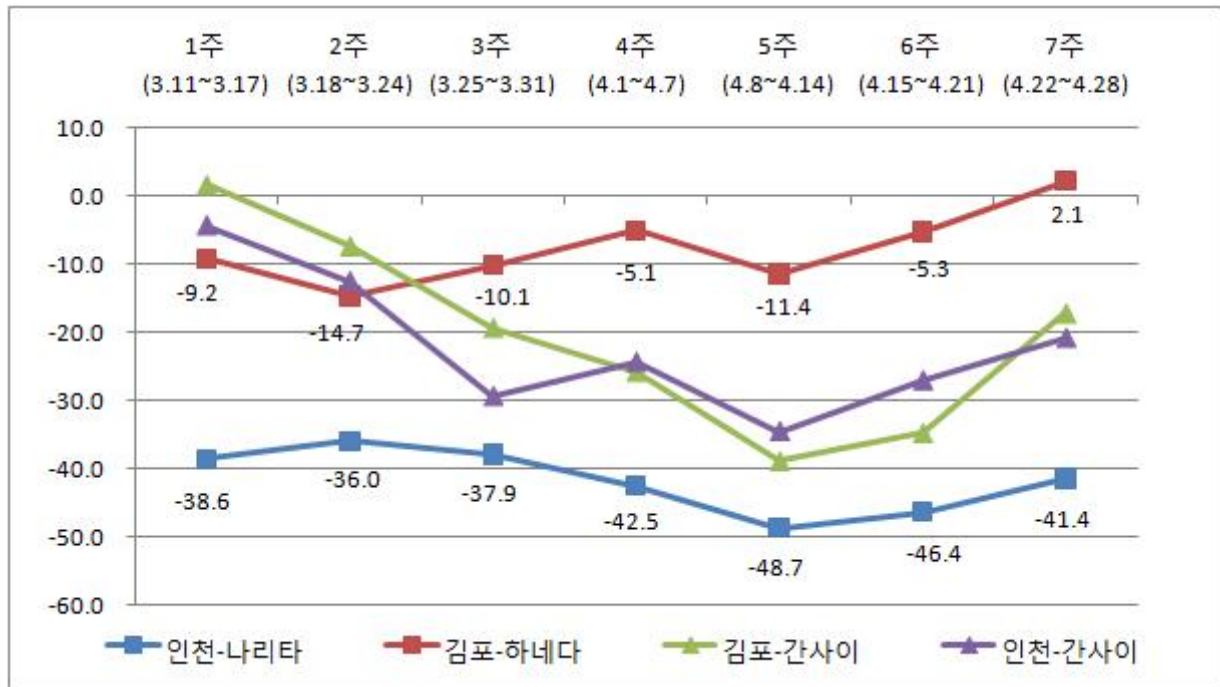
2011년 3~4월 일본노선 환승율이 16.6%을 기록하여 전년 같은기간과 11.8%와 비교하여 4.8%p 증가하였다는데 다만 일본노선의 전체여객 감소로 인하여 환승여객수는 2.5% 감소하였다고 한다.



〈그림 12〉 3월~4월 인천공항 일본노선 환승여객 추이

자료 : 인천국제공항공사

⑧ 여덟번째 특징으로 지진의 영향으로 주요 일본노선 중 특히 나리타 노선의 실적이 두드러지게 감소하였다.



〈그림 13〉 주요 일본노선 여객실적 증감률 추이

일본의 주요노선인 동경과 오사카 주요노선을 분석한 결과 특히 나리타 노선의 감소율이 매우 크게 나타났다. 지진발생 직후 인천-나리타 노선은 38%안팎의 감소율을 보였고, 4월 감소폭이 더욱 확대되면서 지진발생 후 5주차에는 전년대비 48.7%가 감소하였고, 4월 한달동안은 42.9%가 감소하였다.

〈표 10〉 지진이후 주요 노선별 증감률 현황

(단위 : %)

구분		인천-나리타	김포-하네다	김포-간사이	인천-간사이
여객	3월 (3.11~3.31)	-37.5	-11.3	-8.6	-15.9
	4월 (4.1~4.30)	-42.9	-3.8	-27.9	-24.9

이러한 감소는 지진발생으로 인한 동경노선 여행수요 급감, 공항의 지리적 위치, 항공기 결항 및 공항 일시중단 등의 운항 감소, 일부 여객의 경유지 변경(나리타공항⇒다른공항) 등 여러 가지 요인이 추측된다.

ACI가 2011년 5월 4일 발표한 “March passenger traffic rises by 2% worldwide” 자료에 따르면 지진과 쓰나미의 영향으로 하네다 공항의 여객은 19% 감소한데 반하여 나리타 공항의 여객은 29% 감소하였다고 발표하였다고 한다.

이러한 수치는 국내선을 포함한 내용으로 국제선을 별도로 살펴보면 또 다른 특징이 나타날 것으로 추정된다. 2010년 10월 하네다 공항 신국제선터미널 개장에 따라 국제선 운항을 확대하였기 때문에 국제선 부문에서 운항이 전년보다 크게 증가하였기 때문이다.

김포-하네다 노선의 경우 운항이 2010년 왕복 주 8회에서 2011년 주 12회로 증가함에 따라 전년대비 여객 감소폭이 상대적으로 적게 나타났다.

한편 2011년 3월 24일 언론에서는 나리타공항의 입출국과 관련하여 다음과 같은 내용을 보도하였다.⁹⁾

“일본 대지진으로 나리타 공항의 외국인 입국자 수가 60%가량 줄었다고 한다. 산케이 인터넷판 보도에 따르면 지진이 발생한 지난 11일 부터 22일까지 나리타 공항에 입국한 외국인 수는 6만7000여 명으로 전년 같은 기간 보다 약 60% 감소했다. 같은 기간 외국인 출국자 수는 19만여 명으로 전년동기 보다 2만여 명 증가한 것으로 조사됐다. 출국자 수가 가장 많았던 날은 후쿠시마 제1원자력발전소 폭발사고로 주민대피령이 발령됐던 13일로 총 4만여 명을 기록했다. 도쿄입국관리국 나리타공항지국은 "지진재해와 후쿠시마 제1원자력발전소 폭발사고로 체류 외국인의 출국이 증가하고 여행객이 크게 감소했다"고 말했다.”

9) 한국경제, 2011.3.24

〈실적참고〉

지진 후 일본노선 항공실적 현황

구분		운항(회)			여객(천명)			화물(천톤)		
		도착	출발	계	도착	출발	계	도착	출발	계
3월	지진후 1주 (3.11~3.17)	640	620	1,260	109	81	190	2.8	3.3	6.2
	지진후 2주 (3.18~3.24)	675	644	1,319	104	72	176	3.0	3.9	6.8
	지진후 3주 (3.25~3.31)	629	617	1,246	83	90	173	3.5	3.8	7.3
	지진후 3월 (3.11~3.31)	1,944	1,881	3,825	296	243	539	9.3	11.0	20.3
4월	지진후 4주 (4.1~4.7)	601	578	1,179	65	85	150	3.1	3.2	6.3
	지진후 5주 (4.8~4.14)	557	529	1,086	64	70	134	3.0	3.0	6.1
	지진후 6주 (4.15~4.21)	559	528	1,087	69	75	144	3.2	2.9	6.1
	지진후 7주 (4.22~4.28)	563	533	1,096	73	68	141	3.6	3.0	6.6
	4월 (4.1~4.30)	2,462	2,338	4,800	302	317	620	14.1	12.9	27.0

〈자료기준〉

※ 보고서의 분석자료는 국제선의 일본노선 실적을 기준으로 정기와 부정기 합산한 기준이며 여객, 화물, 운항은 다음과 같아 월별현황 분석자료와 기준의 차이발생

- 여객 : 성인, 유아, 환승, 통과(도착) 포함
- 화물 : 순수화물, 우편물, 환적화물 포함(수하물 제외)
- 운항 : 여객기와 콤비기, 화물기 포함으로 경유 포함