

공동홍보물

2010. 7월

국가경쟁력 강화와 영남권 상생발전을 위한

동남권 신국제공항에 관한 이해

동남권 신국제공항 밀양 유치 추진단



대구광역시



울산광역시



경상북도



경상남도

동남권 신국제공항 왜 필요한가 ?

1. 국제관문공항 부재에 따른 불편과 사회경제적 손실 가중

- 1,320만 인구의 영남권은 장거리 국제선 여객과 항공화물 대부분(99%)이 인천공항을 이용함에 따라 사회경제적 손실이 가중됨
- 영남권에서 인천공항 이용을 위해서는 편도 6시간 이상 걸리는 등 공항접근 소요시간이 너무 길어 극심한 불편을 겪고 있음
- 2025년까지 영남권 항공여객 및 물류의 추가 접근비용은 연평균 6,000억 원 이상으로 추정됨¹⁾
- 국제관문공항 부재는 외국 기업이나 관광객이 영남권에 대한 투자 및 여행을 기피하는 주된 원인으로 지역발전의 큰 걸림돌이 됨

국제화 시대에는 국제관문공항의 존재 여부가 지방의 글로벌 경쟁력 확보와 지역경제성장의 성패를 좌우하게 됨

1) 동남권 신국제공항 추진방안(2007.12월, 부산·울산·경남 공동연구)

2. 기존공항의 한계 극복과 국제항공수요 급증에 대비

- 영남권 국제항공수요는 2006년을 기준으로 2020년에 3배, 2025년에는 4배 등 급격히 증가하고, 기존 국제공항의 처리능력이 10년 내 한계에 도달하는 것으로 나타났음²⁾

연도별	2006년	2020년	2025년
국제항공수요	260만명	836만명	1,026만명

- 영남권의 기존공항은 군·민 공동 사용으로 인해 민간항공기 운항에 제약요인이 많고, 주변지역이 도시화되어 고질적 소음피해와 지형장애물 등 항공안전 위협요소로 인해 시설 확장이 어려움
- 세계 항공시장의 수요증가와 아시아 주요국가의 공항개발 정책을 고려할 때, 항공운송 부문의 경쟁력 선점을 위해서는 인천공항과 기능분담이 가능한 국가 제2관문공항 건설이 필요함

일본, 중국은 동북아 허브공항 선점을 위해 공항 건설과 확장에 박차를 가함
 - 일본 : 나리타·간사이·주부
 - 중국 : 서우드·푸둥·바이윈·첵랍콕

2) 제2관문공항 건설여건 검토 연구(2007.12월, 국토연구원/국토해양부)

- 신공항 건설에 10년 이상 소요되는 점을 감안할 때, 국가경쟁력 확보를 위해서는 조속한 입지결정과 조기 건설이 시급함

3. 영남권 신성장 동력산업의 성공 기반 제공

- 영남권에는 전국에서 가장 많은 14개 국가산업단지, 83개 일반산업단지, 3개 외국인 투자전용산업단지가 신성장 동력 산업벨트를 형성하고 있음
- 외국인 직접투자를 위한 대구·경북, 부산·진해, 광양만권 경제자유구역과 대구·울산·구미·포항·창원·녹산 국가산업단지 및 첨단의료복합단지 등은 한국의 미래성장을 책임질 성장 동력임



4. 신공항은 인천공항을 보완하는 제2관문공항

- 인천공항의 위기상황 또는 재난발생 시 그 기능을 대체할 수 있고, A380 기종의 이착륙도 가능한 교체공항 (Alternative- Airport) 건설이 시급함
- 김포공항은 인천공항과 근거리에 위치하고 기상조건이 유사하여 대체공항의 기능을 수행할 수 없으므로, 내륙과 직접적인 연계 수단이 있는 동남권 신공항이 인천공항의 대체공항이 되어야 함

국회 연구용역 결과 광역경제권 개발 인프라 구축방안으로서 “초광역권 글로벌 접근성 강화를 위해 동남권 신공항 사업 조기실행 필요성”이 제기되었음
 ※ 광역경제권의 경쟁력 향상과 균형발전을 위한 인프라 구축방안(2009.12, 국토해양위원회)



미래 신성장 동력산업의 성공 여부는 동남권 신국제공항 조기 건설에 달려있음

신공항은 어디에 건설되어야 하나요?

1. 영남권 전 지역에서 쉽게 접근할 수 있는 곳

- 항공수요 확보를 위해 부산·대구·울산·포항·구미·창원 등 대도시에서 1시간 내 접근할 수 있어야 하고, 주요 도시의 지리적 중심에 위치하여 각 도시를 기능적으로 연결할 수 있어야 함

2. 항공기의 운항안전이 확보될 수 있는 곳

- 항공기의 안전한 이착륙에 지장을 줄 수 있는 자연 또는 이동장애물을 원천적으로 제거할 수 있어야 함
- 돌풍, 안개, 태풍 등 공항 운영에 지장을 주는 자연재해로부터 안전해야 함

3. 민간전용공항으로 24시간 운영할 수 있는 곳

- 군사적 제약요인이 없이 운영 가능한 민간전용공항이어야 함
- 소음피해가 적고 24시간 운영을 위해 도심에서 벗어나야 하고, 주변 지역의 개발밀도가 낮아 소음피해 요인을 쉽게 제거할 수 있어야 함

4. 경쟁력 있고 경제적 건설이 가능한 곳

- 공항이용을 위한 도로·철도 등 교통 인프라 건설에 추가적인 투자가 필요 없고, 건설비용이 적게 들어 국가 재정부담을 줄일 수 있어야 함
- 충분한 항공수요 창출이 가능해야 하며, 정치논리로 특정 지역만을 위한 지방공항이 되어서는 안 됨

5. 충분한 배후부지 확보가 용이한 곳

- 21세기의 공항은 교통시설의 역할 뿐만 아니라 산업, 문화, 관광, 환경 자원과 어우러지는 복합적 기능을 수행함
- 공항과 함께 공항도시, 배후산업단지 등 공항건설의 경제적 효과를 확산시킬 수 있는 충분한 배후부지가 확보되어 있어야 함

밀양 신공항 ! 왜 좋은가요?

1. 비교할 수 없는 탁월한 접근성

- 사통팔달의 교통망으로 영남권 주요 지역에서 1시간 이내 접근할 수 있어 공항이용에 따른 시간과 비용을 절감할 수 있음
- 밀양은 대구-부산, 중부내륙, 남해, 울산-함양(설계 중) 등 4개 고속도로와 경부선(KTX), 경전선, 신항만 배후철도가 통과하는 곳으로 공항 이용을 위한 추가적인 교통인프라 구축이 필요 없음



2. 충분한 항공수요 확보

- 공항 반경 90km 이내에 부산-대구-울산-포항-구미-창원 등 주요 대도시와 산업단지가 모두 위치하여 빠르고 편리하게 이용할 수 있음
- 수도권 외곽의 극심한 교통체증을 감안하면, 호남과 충청권에서는 인천공항보다

밀양 신공항이 시간과 비용적인 면에서 더 유리하기 때문에 1,800만명 이상의 항공수요 권역을 형성할 수 있음

- 영남권은 고대와 현대를 아우르는 우수한 문화유산과 풍부한 관광자원을 보유(안동, 경주, 합천 등)하고 있어 외국인 관광 수요가 급증할 것임

3. 해상공항보다 경제적인 건설비

- 밀양은 가덕도 해상공항에 비하여 건설비가 훨씬 적고(40%수준³⁾, 연계 교통망이 잘 구축되어 있어 교통시설에 대한 추가 투자가 필요 없음



4. 광활한 공항 배후부지 확보

- 밀양 주변에는 33km²(1,000만평) 이상의 배후부지가 있어 주변 지역을 공항 신도시, 상업·레저시설 및 배후산업 단지로 조성하기 용이함

3) 동남권 신국제공항 항공수요재산정 및 개발계획 수정(2009.11월, 경상남도)

가덕도 해상공항 ! 무엇이 문제인가요?

1. 새로운 항공 패러다임을 무시한 군사공항

- 항공기 이착륙 시 안전을 위해 확보해야 할 비행공간(구역)이 김해공항과 겹쳐 김해공항의 '공군기지(K1)'가 이전해야만 신공항 건설이 가능함
- K1 기지를 가덕도로 이전 시 공항운영 전반이 군 위주로 운영되고, 군사적인 이유로 많은 제약을 받게 되어 결국 관문공항 역할을 수행할 수 없음

2. 막다른 외길, 이용하기 불편한 공항

- 가덕도는 동남단 해상에 치우쳐 있는 섬으로 대구울산경북에서는 1시간 이내에 접근할 수 없음(80~120분 이상 소요)
- 가덕대교가 유일한 접근도로이며, 도심과 공단지역 교통체증이 극심하여 부산에서조차 이용이 불편함
- 고속도로·철도교통망 추가 건설이 필수적으로, 해상교량 건설에 따른 천문학적 비용이 추가 소요됨

3. 공항 건설비와 운영비가 많이 드는 비경제적 공항

- 해상매립(평균수심 20m), 연약지반처리, 어업보상비, 공군기지 이전 및 시설유지 보수에도 많은 비용이 추가 소요됨
- 초기 투입비용의 과다로 공항시설 이용료가

비싸지게 되고, 공항이용이 불편하여 항공 수요 감소로 인한 적자운영이 예상됨

세계에서 외해에 입지한 관문공항 건설사례는 없으며, 일본 간사이공항(해상공항)은 개항 6년 만에 무려 11m가 침하되었음(2000. 7.13. 아사히신문)

4. 항공기의 안전이 보장되지 않는 위험한 공항

- 철새 서식처인 낙동강 하구가 인접하여 조류충돌 위험⁴⁾이 높고, 이동 장애물인 대형선박이 항공기 착륙지점을 수시로 통과(일평균 10척 이상)하게 되어 항공기 안전운항에 치명적임
- 이동 장애물인 대형선박이 항공기 착륙지점을 수시로 통과(일평균 10척 이상)하여 항공기 안전운항에 치명적임
- 외해에 건설하여 태풍·해일 등 자연 재해에 매우 취약하고, 해상매립에 따른 부등침하 발생 가능성이 매우 높음

5. 법적 · 환경적 제한도 무시되는 '묻지 마' 개발

- 가덕도 육상과 해상은 7개 법률⁵⁾에 의한 환경규제와 군사제한 구역으로 지정되어 공항개발 시 법적제한 사항을 모두 해제해야만 가능함

4) 92종 41,905개체 서식(멸종위기 1급 21, 2급 4,797) - 겨울철 조류 동시 센서스(2007, 환경부)

5) ① 군사기지 및 군사시설보호법 ② 문화재보호법 ③ 국토계획 및 이용에 관한 법률 ④ 습지보전법 ⑤ 개항질서법 ⑥ 해양환경관리법 ⑦ 자연환경보전법

밀양 신공항에 대한 오해

1. 밀양 주변은 산이 많아 안전하지 않다는데?

- 항공기 이·착륙에 장애가 되는 일부 산지는 ICAO(국제민간항공기구)가 정한 기준까지 절토가 용이하여 운항 안전성은 영구히 확보됨
- 장애물 절토량(2억 3천만 m³)은 공항부지 성토용으로 활용하고, 절취된 산지는 산업단지나 위락단지로 개발하여 매각할 수 있어 공사비를 절감할 수 있음

가덕도의 경우 해상매립과 성토를 위해 밀양보다 훨씬 많은 약 3억 4천만 m³의 토량이 소요되나, 주변여건상 토량을 확보할 장소가 없고, 운반비가 과다하게 소요됨

2. 항공기 소음피해로 24시간 운항이 불가능하다는데?

- 기존의 내륙공항은 대도시 인근에 위치하고 있고, 군사공항과 함께 운용되고 있어 군용기와 민항기에 의한 복합적 소음발생이 문제가 되며, 특히 군용항공기의 소음피해가 많아 이를 우려하고 있음
- 밀양 신공항의 경우 순수 민간전용 공항으로 군용기의 극심한 소음이 발생하지 않고 도심과는 충분히 떨어져 있음
- 공항부지 주변에 산재한 소규모 마을은 공항부지나 물류단지 등 주변지역 개발에 직접 편입되어 공항개발 시 조성되는 공항도시로 이주하게 되면, 개항 후 소음으로 인한 피해발생은 해소됨



신공항 대안으로 김해공항 확장이 가능한가요?

1. 김해공항 확장문제 논란의 배경과 검토내용

- 동남권 신공항 논의는 김해공항의 안전성 취약 등 구조적 문제로 인해 확장이 불가하기 때문에 추진된 것임
- 부산시는 지난 2009. 5월 가덕도의 입지적 문제점이 부각되어 상황이 불리해지자 대안으로 '김해공항 확장 검토'를 정부에 공식 요청함
- 부산시의 계획은 현재의 남북방향 활주로를 03방향(1시 방향)으로 교차하여 추가 건설하는 것임
- 이 방안은 지난 2002. 4. 15 중국 민항기 추락사고를 계기로 정부의 안전성 검토⁶⁾에서 기술적으로 불가능하다는 결론이 내려진 바 있음



6) 김해공항 안전성 확보방안에 관한 연구(2002.12월, 교통개발연구원/건설교통부)

2. 김해공항 확장에 따른 문제점

- 교차활주로 건설을 위해서는 김해공항의 '공군기지(K1)'와 '대한항공 우주사업본부'를 이전해야 하나, 국가 안보 중추기능인 K1 기지의 이전 계획이 전혀 없음
- 김해공항의 K1 기지에는 전력증강을 위해 2012년까지 조기경보기(Peace Eye) 4대가 배치될 예정이며, 현재 격납고를 시공 중에 있음
- 확장건설기간 중 장기간 공항 폐쇄로 인한 이용불편이 가중되고, 군 작전 수행이 불가능하여 안보 공백이 발생함
- 군의 관제권 독점과 민항기 SLOT (이착륙횟수)제한 및 야간운항통제 등의 군·민 공용공항의 문제점이 해소되지 않고, 소음피해 권역이 1,153가구에서 7,700가구로 7배 이상 확대됨⁷⁾
- 부지 추가매입(28만평) 등 총공사비가 무려 7.5조원이나 소요되는 반면, 활주로 용량은 약 15% 증가에 그쳐 경제적 타당성이 없음

7) 신공항 후보지 평가 및 추진방안에 관한 연구 (2009. 12월, 부산발전연구원)