

# 首都圈 新國際空港 建設計劃

李相注\*

## 1. 머리말

그동안 우리 經濟의 持續的인 成長과 海外旅行의 自由化및 國際交流의 增加 등으로 우리나라의 航空交通需要는 急增하고 있으며, 특히 首都圈地域에서 이러한 현상이 두드러져 金浦空港은 멀지않아 受容能力이 限界에 이를 것으로 豫想하고 있다.

이제까지 空港은 단순히 旅客과 貨物을 空港에서 空港으로 輸送하는 航空機 離着陸을 위한 機能만을 遂行하여 왔으나 점차 단순한 空港機能이외에 都市機能, 生産機能및 情報機能을 아울러 遂行하는 空港都市와 空港都市를 連結하는 形態로 變貌해가고 있으며 航空機도 점차 大型化, 高速化하면서 21세기에는 極超音速機(Hyper-Sonic Transport)출현이 豫想됨에따라 空港의 모습도 새로운 次元으로의 變化가 要求되고 있고, 이에 能動的으로 對處하는 것이 必要하다 하겠다.

## 2. 世界의 空港開發實態

航空需要가 持續的으로 增加함에 따라 世界各國은 저마다 空港施設을 現代化하고 부족한 施設을 擴充해가고 있으며 특히 이러한 空港施設의 擴充은 아시아권 國家들에 있어 더욱 활발하게 推進되고 있다.

美國은 現在 뉴덴버新空港을 建設中에 있고, 시카고 오헤어空港 인근에 캐류멧空港의 建設을 計劃中에 있으며, 歐洲地域에서도 英國에서는 스텐스테드空港을, 독일에서는 민헨新空港을 각각 建設하고 이를 계속 擴張中에 있으며 프랑스도 살·드골空港을 擴張中에 있다.

아시아권에서는 일본이 24시간 運營을 目標로 海上에 간사이 空港을 建設中에 있고 나고야 부근의 中部地域에 또 하나의 大規模 空港建設을 計劃하고 있다.

또한 홍콩도 바다를 埋立하여 책림콕 空港建設을 推進中이며, 말레이지아도 팔라룸프르 약 60km 近郊에 金浦空港 2배 規模의 세팡 空港 建設事業에 着手하였고, 泰國도 방콕空港에서 약 40 km 떨어진 곳에 910 萬坪의 敷地매입을 완료하고, 1段階로 2千年까지 建設豫定인 농노하우 新空港建設計劃을 確定하는등 미래 航空需要에 對比한 世界各國의 新空港建設事業이 활발하게 推進되고 있다.

---

\* 交通部 新國際空港建設企劃團長

### 3. 首都圈新國際空港建設의 必要性

지난 10년간 世界的 航空旅客 需要는 年平均 7%의 成長을 보였고 向後 2千年까지 6%以上の 增加가 豫想된다. 특히 우리나라를 包含한 亞·太 地域은 年平均 10%씩 增加되어 왔고, 앞으로도 9%以上の 높은 需要增加가 豫想되고 있다.

現在 金浦空港은 國內旅客의 38%, 國際旅客의 87%를 擔當하면서 年間 2,400萬名의 旅客 處理能力에 '91年度에 이미 1,835萬名의 旅客이 利用하였으며 航空需要의 增加趨勢를 勘案하면 '90년대 中盤에는 適正受容能力을 훨씬 超過하여 航空機의 延發着 등으로 인한 많은 經濟的 損失과 航空機 利用不便에 따른 社會的 問題도 豫想되고 있다.

그러나 金浦空港은 주변 住居密集地域으로 騒音被害와 空域의 制限 및 大小 障礙丘稜이 散在해 있어 大規模 擴張이 不可能한 與件으로 이를 克服할 수 있는 새로운 空港의 建設이 不可避한 實定이다.

### 4. 首都圈新國際空港 建設計劃

#### 가. 建設立地의 確定

首都圈新國際空港建設의 必要性에 따라 政府는 '89. 6월 부터 '90.4월 까지 首都圈全地域을 對象으로 新空港의 適正 立地選定으로 위한 妥當性調査을 實施하였다.

이 調査에서는 京畿道와 忠清南道 2개도에 걸쳐 22개 地域을 豫備調査하고 그 중에서 可能性이 있는 永宗島, 始華, 松島등 7개 지역을 適正候補地로 選定하여 比較 評價한 後, 最終的으로 始華, 永宗島 地域을 選定하여 國際民間航空機構(ICAO)에서 空港位置 選定時 檢討基準으로 하고 있는 空域, 障礙物, 氣象, 接近性, 騒音, 土地利用現況, 地形, 擴張可能性등 諸般 立地條件을 精密調査 分析한 結果 경기만의 永宗島와 龍遊島 일대를 首都圈新空港建設의 最適地로 選定하였다.

永宗島의 新空港建設立地上 特徵은 서울 都心으로 부터 약 50km 정도 떨어져 있어 迅速한 接近이 可能하고 水深이 얇은 干瀉地를 埋立하여 海上에 建設됨에 따라 騒音問題 解決과 더불어 광활한 敷地確保가 容易하다는 점이다.

#### 나. 事業概要

2천년대 首都圈地域의 航空需要에 對備하고, 亞·太地域의 中心空港으로서 24時間 運營이 可能한 空港建設을 基本目標로하는 首都圈空港建設事業은 永

宗島와 龍遊島사이의 干瀆地 1,400여만평을 埋立하고, 三木島와 薪佛島 2개의 섬을 買入하여 全體 1,700여만평의 空港敷地를 造成하고, 그 위에 滑走路 4本(3,750m~4,000m X 60 m)과 旅客터미널(22만평), 繫留場(150만평), 貨物터미널(20만평), 航空保安施設 및 航空機整備施設등 각종 附帶施設을 設置하고, 旅客터미널 前面에 國際業務地域(45만평)을 造成하여 空港호텔, 國際會議場 및 各種 비즈니스施設등을 誘致하여 未來의 空港으로서 그 機能을 遂行하는데 손색이 없게 할 計劃이다.

또한 空港勤務從事者와 旅客들을 위한 背後支援團地도 함께 造成하고, 서울에서 新空港까지는 高速道路와 鐵道를 新設하여 45분대에 新空港까지 到着할 수 있게 할 計劃이다.

이렇게 될 경우 航空機의 運航回數는 年 70만회로서 現 金浦國際空港의 4배가 넘고 旅客도 年間 1億명을 處理할 수 있는 施設能力을 갖추게된다. 그러나 首都圈新空港建設은 그 事業規模가 龍大하고 많은 投資費가 所要되는 點을 勘案하여 航空需要에 맞추어 이를 段階的으로 開發할 計劃이다.

#### 다. 第1段階 事業 '92. 9月 着工

2005년까지의 空港需要에 對備하기 위하여 '92년부터 '97년까지 工事が 推進될 第1段階 事業은 空港施設敷地 460萬坪을 造成하여 滑走路 1本(3,750m X 60 m)과 74千坪 規模의 旅客터미널을 建設하고 航空保安施設 및 貨物터미널, 給油施設등 附帶施設을 建設하며 背後支援團地는 80萬坪을 造成하여 必要한 施設을 誘致할 計劃이다.

接近交通施設은 54.5 Km의 6~8차선 高速道路를 우선 建設하고 鐵道施設은 1段階 에서 敷地買入을 完了하고 2段階에서 建設할 計劃이다.

第1段階 事業에는 約 3兆 4千億원의 投資費가 所要될 것으로 展望되고 있으며 이에 必要한 投資財源은 全額 國家財政에만 依存하던 過去의 空港開發方式을 止揚하고, 首都圈新空港建設事業施行主體인 “韓國空港公園”으로 하여금 空港債券發行, 造成敷地의 一部賣却, 國內外 借入등 다양한 自體 財源調達 方案을 講究토록 하고 不足分은 國庫에서 支援할 方針이다. 오는 8월까지는 着工에 必要한 諸般行政節次를 모두마치고 9월중에 現地에서 1段階 工事的 起工式을 가질 豫定이다.

1段階 工事を 着手함에 있어 政府는 무엇보다 空港建設로 인한 自然環境훼손이 最小化 되도록 노력을 경주할 것이며 現地住民들과의 긴밀한 유대를 強化하고 用地買入 및 漁業權등 補償業務와 移住對策業에도 最善을 다할 것이다.

1段階 工事が 完了되면 航空機의 年間 運航回數는 17萬회가 되고 年間2,700萬名의 旅客을 處理할 수 있는 施設能力을 갖게 된다.

## 5. 首都圈新空港建設事業의 期待效果

우리나라는 國土面積이 狹小하다. 首都圈新空港은 干瀆地를 埋立하여 空港敷地를 造成하게 되므로 그만큼 國土의 擴張效果를 가져오고 內陸空港의 가장 큰 問題인 騒音公害의 克服으로 24時間 運營이 可能하여 航空機의 運航回數를 크게 增加시킬 것이며, 앞으로 中國, 러시아등 對北方 航路를 連結할 수 있는 地理的 與件과 極超音速機(HST) 및 超大型 航空機가 就航할 수 있는 尖端 施設로 인하여 명실공히 環太平洋時代에 副應하는 동북아 最大의 中心空港으로서 그 役割과 機能을 다할 수 있을 것이다.

또한 首都圈新空港은 建國以來 最大의 建設事業으로, 建設段階에는 물론 開港後에도 大規模 人的, 物的流通에 따라 大量의 雇用機會를 創出할 것이며, 空港都市 및 臨空工團으로 高附加價值商品의 教育, 技術, 情報等 關聯産業發展이 促進되어 우리나라 經濟發展에 크게 일익을 擔當할 것이다. 아울러 仁川直轄市가 航空 및 海運의 交通中心地로서 새로운 國際貿易都市로 부상하게 될 것이다.

## 6. 맺음말

이러한 新空港建設事業을 成功的으로 推進하는데 있어서 가장 큰 걸림들은 事業遂行過程에서 봉착하게 될 各種 技術的인 난제를 여하히 克服하느냐하는 것과 約 6年이라는 짧은기간내에 3兆원이 넘는 많은 事業費를 어떻게 適期에 마련하느냐 하는 것이다.

이에 못지않게 念慮되는 것은 이 龍大한 建設事業의 施行으로 인하여 自然生態界에 미칠 影響을 어떻게 하면 最少化하느냐 하는 것으로 이를 위하여는 事業修行者의 各별한 關心과 勞力이 있어야 함과 함께 國民的 監視가 必要하다고 본다.

또한 政治, 社會가 점차 民主化됨에 따라 원만한 土地 및 漁業權 被害報償은 매우 어려운 問題로 技術者들이 흔히 그 重要性을 간과하기 쉬운 분야이나, 大型公共事業의 실제 推進過程에서는 事業推進 進度自體를 左右하게 되므로 매우 重要的 分野이다.

특히, 土地나 漁業權補償은 補償을 받는자 立場에서 본다면 生存權的인 次元에서 생각할 수 밖에 없으므로 대개의 公共事業 施行過程에서 紛爭이 發生하고 있는 실정으로, 이 問題는 상호 믿을 수 있는 신뢰관계를 構築함으로써 解決될 수 있다고 생각하며 궁극적으로는 被害補償額 鑑定評價의 公正性 確保와 이 업무 擔當者들이 獻身的인 奉仕만이 이 問題를 원만히 解決할 수 있을 것이다.

從來의 大形建設事業은 거의 모두 國庫로 建設하였으나 首都圈新空港의 경우는 社會間接資本 投資所要에 대한 政府財政上의 限界로 韓國空港公園의 自體資金 調達에 크게 依存하고 있는 실정이며, 公園은 이를 위하여 造成敷地의 一部賣却, 資金의 外部借入, 民資誘致등으로 建設事業費 마련을 계획하

고 있다. 이러한 계획은 新空港을 利用하게될 航空社 및 利用客收益者負擔原則을 適用 空港施設使用料의 引上을 전제로 하고 있으나, 일시에 대폭 引上은 政府의 物價政策上 制約을 받을 수 밖에 없으므로 事業 遂行에 있어 가장 중요한 財源調達 問題에 대한 명쾌한 解答을 찾지 못하고 있다. 따라서 事業의 성공적 遂行을 위하여는 財源調達에 대한 많은 研究와 勞力이 있어야 할것으로 본다.

以上에서 首都圈新空港建設 事業推進에 따른 諸般與件등을 살펴보았으나 技術者의 立場에서 본다면 設計·施工 및 事業管理에 관한 事項이 무엇보다 重要하게 생각된다.

따라서 우리 技術人들은 성실히 그리고 끊임없이 研究·勞力하는 열정적인 姿勢가 必要하다고 보며 首都圈新空港建設事業이 우리 技術水準을 가일층 發展시킬수 있는 계기가 되었으면 한다.

끝으로 首都圈新空港建設 工程을 철저히 管理하여 建設日程의 축박으로 인하여 工事質이 犧牲되는 일은 결코 있어서는 안된다고 생각하며 이 사업에 대한 많은 分들의 關心과 助言을 기대한다.