

항공기 소음문제와 사회운동화

The aircraft Noise-Pollution and its Social Issue-Management

이 종 식

아주대학교 응용사회학과 박사과정

Mr. Lee Jong Sik

Doctor's Degree Course

Department of Applied Social Sciences,

Ajou University

■ 목 차 ■

- I. 序論
- II. 發端 : 항공기 소음문제의 쟁점화
- III. 擴大 : 항공기 소음문제의 증폭
- IV. 組織化 : 항공기 소음 피해자측의 조직적 운동
- V. 解決 : 수해 당사자들의 피해주민들에 대한 대책
- VI. 運動의結果
- VII. 結論

I. 序 論

1. 연구목적

국가경제의 발전에 따라 국민생활수준의 향상은 크게 높아지게 되었다. 국민생활수준의 향상은 현대과학기술의 총합적 결합의 결과라고 할 수 있는 항

공기 개발의 급속한 진전으로 세계적 고급 교통 수단인 항공교통을 이용하여 국내외의 여행기회가 놀라울 정도로 증가하게 되었다.<표 8-1> 참조)

우리나라 관광사업은 출입국자수로 단순비교만으로도 경제개발 계획 기준년도인 1961년에 비해 약 40년 뒤인 1999년도에는 400배 이상의 높은 놀라운 성장을 시현하여 왔다. 이러한 관광객의 증가는 곧 김포공항 뿐만 아니라 국내 전공항에서의 항공기 이착륙의 회수를 증가시켜 왔다고 말할 수 있다. 항공기의 발착회수가 증가함에 따라 항공기에서 발생하는 소음문제는 공항주변 주민들의 생활의 안락과 주거 환경의 저하라는 발전에 따른 주민 피해가 증가하는 일반적인 현상을 초래케 되었다. 이와 같이 주민들의 집단 쟁점화로 발전하게 된 것은 1987년 4월 김포공항 2기 확장공사의 완성인 신활주로가 개통되면서 운항회수가 증가하여 항공기 소음이 확산되고 심화됨으로 해서 집단민원의 양상으로 변모되었다. 이러한 집단민원의 발생도 사회적 관심을 불러 일으켜 사회문제(social problem)로 계속 증폭되어 왔으며 앞으로도 증가할 것으로 예상되고 있다.

1992년 7월 항공법 개정시행으로 항공기 소음 방지대책, 소음기준의 설정, 소음부담금의 부과 및 징수에 관한 법적 근거가 마련되게 되었던 것이다. 향후 효율적인 항공기 소음대책 이라는 issue를 어떻게 management함으로써

<표 8-1>

년도	입국자수(명)	출국자수(명)	관광수입(천불)	관광지출(천불)	비고
1961	11,109(28.1)	11,245(43.1)	1,353(210.3)	2,374(-48.3)	1차경제
1971	232,795(34.3)	76,701(4.3)	52,383(12.0)	14,808(19.2)	3차공화국
1981	1,093,214(12.0)	436,025(28.7)	447,640(21.2)	439,029(25.6)	5차공화국
1989	2,728,054(16.6)	1,213,112(67.3)	3,556,279(8.9)	2,601,532(92.2)	여행자유
1991	3,196,340(8.0)	1,856,018(18.9)	3,426,416(-3.7)	3,784,304(19.5)	6차공화국
1992	3,231,081(1.1)	2,043,299(10.1)	3,271,524(-4.5)	3,794,409(0.3)	세계화
1998	4,250,216(8.8)	3,066,926(-32.5)	6,865,400(34.2)	2,640,300(-57.8)	IMF
1999	4,659,785(9.6)	4,341,546(41.6)	6,801,900(-0.9)	3,975,400(50.6)	

자료: 한국관광공사

(주) 시대별 대별할 수 있는 년도의 통계자료로서 1961 년은 1차 계공경제개발 5개년 계획의 기초년도, 1988 연도 여행자유화, 1992 연도는 문민정부의 세계화, 1998년도는 IMF 및 최근년도 1999년은 IMF 회복의 해

공항주변 주민들의 생활환경개선과 공항주변지역의 체계적 개발을 이룩하면서 항공수송사업을 원활히 수행하는데도 크게 기여할 양면성을 극복하여 우리나라 항공산업의 미래에 청신호를 띄울 수 있을까 하는 우려와 기대 속에서 social issue로서 항공기 소음문제가 어떻게 그 생성, 발전, 조직, 확대되고 해결책이 강구되어 왔는지를 연구조사하여 social issue로서 그러한 issue cycle이 어떻게 management되어 왔는지 그 model을 구축하는 것이 본 연구의 기본목적이다.

2. 연구방법과 범위

항공기 소음문제가 국제적 관심이 고조되던 중 1968년 9월에 UN 산하의 국제민간항공기구(ICAO : International Civil Aviation Organization) 의 제16차 총회에서 항공기 소음문제가 최초로 공식적으로 제기되었으며 한국도 1988년 1월 항공기소음 기준에 대한 적합증명을 미취득한 항공기에 대해 국제선 운항금지계획을 ICAO에 통보하고 김포국제공항의 신활주로 개통에 따라 집단민원이 발생하고 있어 정부관계기관에서 소음문제 규제를 법제화하는 양상으로 변모하여 왔다.

김포공항은 국제공항으로서 신활주로 개통준비해인 1986년에 일일평균 이착륙회수가 148회, 1987년 169회, 1988년 200-250회, 1999년 582회, 2000년 상반기에는 일일평균 운항회수 국내선 370회, 국제선 264회, 합계 634회로 증가하면서 항공기 소음문제의 심각성은 점차 크게 증가하여 왔었다고 말할 수 있다.

연구방법은 문헌연구와 실제운항현황과 민원현장의 관찰조사에 의한 이론적 방 실증적 방법을 병행하기로 하였다. 문헌연구로서는 SOCIAL ISSUE 또는 법과 SOCIAL PROBLEM의 관점에서 1970년대 후반부터 대량생산과 같은 산업화에 따른 개발효과의 부정적 요소로서 발생하는 문제점들이 사회 문제화되는 과정에서 쟁점화되어 이의 PROFIT 또는 NON-PROFIT 운동 주체들에 의해 사회문제화되어 온 연구들을 주로 검토하였다. 항공소음문제는 국내 외의 연구 문헌들을 수집하여 이론적 측면에서 접근을 택하였으며 실험적 방법으로는 공항주변지역 현지관찰을 실시하여 소음에 관한 집단민원의 김포공항관리 공단에 접수된 사례 및 이에 대한 대처 방안들을 현장분석(field

analysis)의 방법으로 대처키로 하여 연구범위를 김포 국제공항 주변지역으로 한정키로 하였다.

이상과 같은 연구목적과 방법에 입각하여 김포공항 주변의 항공기 소음에 관한 지역주민의 집단민원의 사회문제화로 인해 그 해결과정과 그 같은 사회 문제의 운동결과에 대한 정책의 반영이나 새로이 주민이 얻은 이득이나 사회적 가치의 변화는 어떠한 것인가를 결론부문에서 도출코자 한다.

II. 發端 : 항공기 소음문제의 쟁점화

1. 항공기 소음이란

1) 항공기 기종별 소음도

구분	국내선		국제선	
	기종	소음도	기종	소음도
기종별소음도	B737	91	B727	98
	B767	94	B747	101
	A300	96	DC10	100
	MD82	92	MD11	98
	F100	89	IL62	104
			TU154	101
평균치		92		100

자료 : 한국공항공단(2000.9), "항공기 소음관련 민원현황"

(1) dB (deci-Bell : 데시벨)

소음의 크기나 세기를 나타내는 단위로 사람이 들을 수 있는 가장 작은 소리를 0 dB로 표시하고 도서관 40 dB, 전화벨 소리 70dB, 지하철 내의 소음이 80 dB, 항공기 이륙 소음이 100 dB 정도이며 dB을 주파수 특성을 고려하여 사람 귀의 감각에 가깝게 보정하여 사용하는 단위이며 일반 소음측정에 사용

소음도 (WECPNL)	소음정도	환경에 미치는 영향	ICAO 권고기준
95 이상	아주시끄럽다	주거환경 곤란	완충녹지대 설치 이전보상 방음시설설치
90 ~ 94	꽤 시끄럽다	주거생활 곤란	
80 ~ 89	시끄럽다	주거용건축 방음조치	
76 ~ 79	약간 시끄럽다	교육시설, 병원시설 방음	
71 ~ 75	별로 시끄럽지 않다	주거에 지장이 없음	
70 이하	시끄럽지 않다	주거 안전지역	

자료 : ICAO 및 교통부 김포공항 항공기소음 피해방지 종합대책 (1989.1)

되고 있다.

(2) 항공기 소음에 따른 주거환경 에 미치는 영향 및 ICAO 권고기준

가. WECPNL(웨클)

가중등가 지속인지 소음도 (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)로서 국제민간항공기구(ICAO)에서 항공기 소음단위로 권고하는 것으로 항공기 소음은 항공기 운항시에만 발생되고 Jet Engine에 의한 고음성분 특성과 낮보다 밤에 느끼는 감각 소음도가 더 큰 것 등을 고려하여 항공기 운항회수, 운항시의 소음도 dB(A), 소음지속시간, 소음발생시간 (주,야) 등을 감안한 지속적인 소음도로 평가하는 단위이다. 예를 들면 100dB(A)는 항공기가 주간에 500회 통과시 100웨클(WECPNL)과 같다.

나. 항공기 소음문제의 쟁점화

김포공항을 중심으로 하여 항공기 소음으로 일상생활에 어려움이 있다고 주민들의 반발이 심한 지역을 조사한 결과 1) 정신적, 신체적 피해 2) 재산상 피해 3) 생활상 피해 등의 유형으로 나타나고 있다.

(1) 항공기 소음문제와 집단 쟁점화 유형

(2) 김포공항주변 항공소음 민원현황

번호	쟁점화 유형	실시회수
1	서면진정	72 회
2	집단면담	4 차
3	기관장면담	5 회
4	전화항의	계속
5	언론보도	41 회
6	주민집단시위	4 회

자료 : 항공대학 항공문제 연구소 조사(1987.4 - 1988.12. 기간)

민원유형	제출자	내용
1. 서면민원	주민	총 21건 서면민원 중 각종시설설비 및 소음도, 항로변경요구가 핵심 요구사항
2. 집단소송	주민, 시민단체	기자회견 (1999.7.7 동아일보 참여연대 관여)
3. 等音線圖	지자체(강서구청)	지역별 항공소음정도를 알수 있는 등음선 지도 제작하여 서울 지방항공청에 제시 ICAO 기준 WECPNL 사용

자료 : 한국공항공단, "항공기 소음관련 민원현황" (1998.1-2000.8 기간) 및 언론보도 내용

1995년 9월 26일 교육부가 국회에 제출한 국정감사 자료에서 학교소음 허용기준치인 65 dB를 넘어선 학교 수가 초등학교 195개교, 중등학교 108 개교, 고등학교 59개교 총 362 개교이고 그 중 소음 유형별로는 도로변 소음 206 개교, 항공소음 92 개교, 철도소음 57 개교, 공장소음 7 개교로 분류하여 항공소음 비중이 두 번째로 높은 부분을 차지하고 있다. (조선일보 1995. 9. 27)

주민피해 주장내용을 구체적으로 분석해 보면 다음과 같이 집약할 수 있다.

첫째, 정신적, 신체적 피해

- 1) 일상생활상 청각 장애
- 2) 야간항공기 운항은 수면방해를 일으켜 피로 유발
- 3) 어린이의 경우 경기 등 소아병 유발
- 4) 혈압상승, 소화불량 등 신경과민 현상
- 5) 정서불안, 공격적 성격으로 성격 변화
- 6) 환자의 경우 병세악화
- 7) 항공기 배기 가스, 먼지 등으로 두통, 호흡기 질환 발생
- 8) 학생수업 지장

둘째, 재산상 피해

- 1) 부동산 가격 하락, 부동산 매매 부진
- 2) 건물 균열로 누수현상 발생
- 3) 주거용 건물 신축 규제로 개인 재산 활용권 제한

셋째, 생활상의 피해

- 1) 전화통화 방해
- 2) TV 시청장애
- 3) 세입자 이주 또는 가옥주와 세대주간의 갈등 현상초래

이상에서 주민피해 주장 유형에 대한 주민들의 구체적인 요구사항으로는 초기에는 개인의 차원에서나 직접적인 피해 당사자들만이 보상요구나 집단 시위의 형태로 나타났으나 시간이 갈수록 점차적으로 언론화하고 지역주민이나 아파트 입주자 단체로 나아가서는 지역주민과 시민단체가 연계하여 법적 집단소송 등으로 발전하면서 항공기 소음문제를 사회문제로 쟁점화하고 있는 면모를 볼 수 있다.

Ⅲ. 擴大 : 항공기 소음문제의 확대

1. 항공기 소음문제의 확대양상

항공기 소음문제가 쟁점화되는 과정에서 어떻게 주민들의 집단 민원을 확대 시켜 왔는가? 또한 이 문제를 어떻게 사회문제로 확대 발전 시켜 왔는가? 우선 주민들이 자기들의 피해 주장에 대한 구체적 요구사항을 살펴 보면 1) 이전대책 2) 토지, 가옥 등 매입보상 3) 정신적, 신체적 피해에 대한 보상 4) 소음 저감 대책 요구 (방음시설 설치, 항로변경 요구, 보상법률 정비, 추진위원회 설치) 등으로 구체화하는 과정에서 김포공항 인근 지역에서 점차 지역적인 확대 뿐만 아니라 조직도 직접 관계가 없는 시민단체로 확대되어 갔다.

초기단계에는 개인이나 직접적인 피해 당사자가 재산상이나 정신적 피해 보상을 요구, 학교 등 공공시설 이나 주택 이주단지 조성요구, 세입자 권리보

호 등을 요구하는 수준에 머물러 있었으나 1995년 이후부터는 사회, 국가적 차원으로 ISSUE화하는 확대, 발전단계로 접어들게 되었다. 구체적으로는 공항항로 변경, 심야운항금지, 피해자 보상 입법화 추진 요구 등 국가적 차원의 정책입안을 요구하고 나아가서는 시민단체와 연대하여 집단소송을 제기하는 등 집단 문제화하여 1999년 7월에는 공항소음 피해 30만명의 김포공항 지역 주민들은 시민단체인 참여연대, 민주사회를 위한 변호사 모임, 환경운동연합 등과 함께 참여연대 강당에서 기자회견을 갖고 국가를 상대로 소음 피해에 대한 위자료를 청구하는 집단대표 소송을 내기로 했다.

1998년 1월부터 2000년 8월 현재까지 김포공항관리공단에 접수된 민원은 총 21건이 접수되었으며 이 중에 개인명의로의 진정은 5건뿐이고 나머지 16건은 모두 집단 민원이고 집단 민원 중에는 민간단체인 아파트 관리소장 명의 2건, 학교장 명의 1건, 생존대책위와 소음대책위 2건 등으로 점점 조직화하면서 개인에서 시민단체와 지방자치단체로 확대되어가는 양상을 보이고 있다.

지방자치단체로서는 처음으로 1998년 1월 서울 강서구가 지역별 항공기 소음정도를 알 수 있는 등음선도를 제작하여 항공소음 표시 단위인 웨클(WECPNL)을 사용하여 운항회수, 항공기 종류와 속도, 이착륙 빈도를 종합적으로 반영하는 소음 측정지도를 건설교통부 산하 한국공항공단과 서울지방항공청에 보내어 항공소음과 관련된 민원을 해결하는데 적극활용 토록 할 방침이라고 한다.

IV. 組織化 : 항공기 소음 피해자측의 조직적 운동

1. 민원진정 현황

종래에는 아파트 입주자 대표 또는 관리소장 정도 주민 조직화 수준이었으나 2000년 2월 3일 고강동 부천시 항공기 소음 대책위원회 를 조직화하여 집단으로 체계적인 대응을 강구하면서 결식 불우노인 중식비 및 급식시설비 지원을 요구하여 일주일 뒤인 2월 10일 소음대책회의 결정에 따라 김포공항 관리공단에서 지원한 사례가 있다. 동 8월 2일에는 고강동 소음대책위원

회 에서 역내의 미도아파트 소음측정을 요구하여 8월 7일 주민요구대로 소음측정하여 결과치를 통보한 사례도 있다. 동 8월 8일에는 인천시 3개동(상야동, 하야동, 평동) 생존권 대책위원회 에서 벌말지역에 대한 소음 피해대책 조속 시행요구를 하여 와 소음측정결과 87웨클로 지금까지 이지역에 소음대책을 실시하지 않았으나 2001년 이후 소음도가 높은 지역부터 소음대책을 시행할 예정이라고 한다.

2. 항공기 소음피해 손해배상 청구소송

1) 개 요

구분	원고	피고	진행상황
환경분쟁 재정신청	신정숙외 10명	국가 공항관리공단	-1999.11.24 신청 -환경부 중앙환경분쟁조정위원회 -1인당 500만원 손해배상 청구 -제정결정 연장기한 : 2001. 5.23
민사소송 (1차)	김동열외 47명	국가 공항관리공단	-소제기 2000. 1.31 -서울지법 2000 가 합 6945 -1인당 500만원 청구 -현재까지 6차 변론
민사소송 (2차)	박시훈외 66명	국가 공항관리공단	-소제기 2000. 3. 8 -서울지법 2000 가 합 16270 1인당 500 만원 청구 -현재까지 5차 변론
민사소송 (3차)	김순자의 201명	국가 공항관리공단 대한항공 아시아나	-소제기 2000. 4.28 -서울지법 2000 가 합 29887 -1인당 500 만원 청구 -현재까지 5차 변론

항공기 소음피해를 이유로 김포공항 인근지역 주민328명이 국가 및 한국공항공단을 상대로 환경분쟁조정 신청(11명) 및 손해배상 청구소송 (1차 48명, 2차 67명, 3차 202명) 을 제기하여 현재 진행 중이거나 법원에 재판이 계류 중이다.

2) 진행상황(2000년 10월 현재)

3) 청구원인

국가는 공항 설치시 소음피해를 방지하기 위하여 배후지역 등을 확보하여 주민의 피해를 미리 예방하고 소음방지대책을 세워 소음피해를 사전에 방지 하여야 함에도 불구하고 이를 태만히 하여 원고 등에게 피해를 주었으므로 마당이 보상하여야 한다는 것이다.

한국공항공단은 항공기 이착륙 회수를 제한하거나 소음방지시설의 추가 설치를 하여야 함에도 그 의무를 게을리 하였다는 것이다.

항공사로서 대한항공과 아시아나 항공은 항공기를 운항함에 있어서 철저한 소음방지시설을 갖추어야 함에도 그러하지 못하여 주민들에게 인정할 수 없는 정도의 소음피해를 입게 하였다는 주장이다.

3. 시민단체와 연대로 사회운동화

앞서도 언급한 바와 같이 1999년 7월에 시민단체로서는 처음으로 공항소음 피해 주민들과 공동으로 연대하여 집단소송에 나섰다. 이때 시민단체로서는 참여연대와 민주사회를 위한 변호사 모임, 환경운동연합 등 3개 시민단체가 공동으로 기자회견을 갖고 김포공항주변 지역 주민들은 옆사람과 대화도 불가능한 상태에서 생활하고 있지만 그 동안의 정부 대책은 극히 미진하였다. 고 주장하였다. 이로서 항공기 소음 문제라는 집단 issue는 사회문제화 되어 비영리 시민단체까지 항공기 소음대책운동에 참여하게 되었다.

참여연대에서는 2000년 5월에 김포공항 집단소송 백서 를 출간하기도 하였다. 이 백서 속에는 상기 현재 소송 계류 중에 있는 3건의 민사소송에 관한 내용도 포함되어 있다.

V. 解決 : 수해 당사자들의 피해 주민들에 대한 대책

1. 한국공항공단의 대책

1) 항공기 소음대책이란 ?

항공기 소음도가 80웨클(WECPNL) 이상인 지역을 정부에서는 공항소음 피해지역으로 지정, 고시하고 한국공항공단에서는 2종 및 3종 구역에 대하여 소음도가 큰 순서대로 주택방음 시설설치와 TV 수신 장애대책을 시행하고 있으며 이 밖에도 소음 피해학교에 대해 냉방시설 설치지원, 지역주민의 편의를 위한 공동이용 시설 설치지원 사업을 하고 있다.

2) 항공기 소음대책 시행내용

항공법 제107조 및 시행령 제40조에 의거 우리나라의 소음대책 대상공항으로서는 정기 국제항공노선이 개설된 국제공항인 김포, 김해, 제주에 대하여 시행하고 있다.

구역	소음영향도 (WECPNL)	사업내용	시행	
제1종 구역	95이상	이주대책	지방항공청	
제2종 구역	90-95미만	-방음시설설치 -TV 수신 장애대책 -공동이용시설 설치지원 -학교방음 시설설치지원	공항공단	
제3종 구역	가 지구			85-90미만
	나 지구			80-85미만
* 항공소음 대책사업 시행범위 (항공법 시행규칙 제271조, 272조)				

소음대책은 소음정도가 심한 구역부터 시행하고 있으며 시행대상은 소음피해지역 지정 공고일 (김포의 경우 1993년 6월 21일) 이전에 적법하게 건축된 시설물에 대해서 소음 대책을 강구하고 있다.

항공기 소음대책사업 대상지역은 제1종구역 내에 284가옥, 제2종구역 내에

1,996 가옥, 제3종구역 내에 가 지구는 15,618가옥, 나 지구는 29,382가옥 총 47,280가옥이 대상이며 지역은 서울시 양천구, 강서구, 구로구, 경기도 부천시, 김포시, 광명시, 인천시 계양구 일대가 대상이다.

3) 직접보상 이외에 주민과의 유대강화

(1) 생활보호 대상자와 자매결연 및 지원활동

독거노인, 소년소녀 가장, 거택 보호자 대상 자매결연을 맺고 생계지원 활동,결식학생과 노인을 위해 급식비 및 무료급식소 운영

(2) 불우학생 장학금 지급, 초등학교생대회 개최 및 공항 견학실시

(3) 주민과의 정기 접촉으로는 한국공항공단 부이사장이 위원장인 소음대책 위원회를 중심으로 민원 대상지역 주민 정기적으로 방문하여 주민 요구사항 파악 및 설명회도 실시한다.

2. 항공사의 대책

항공기 소음감소를 위한 운항방법의 개선의 일환으로서 항공사들로서는 다음과 같은 조치를 취하며 항공기 자체의 소음 저감 대책을 강구하고 있다.

1) 저소음 항공기로 기종교체

초기 1980년대말에는 고소음을 일으키고 있는 소음적합증명이 미발급된 B707에 대하여 소음감소장치 (HUSH KIT)를 장착 또는 운항중지 등의 조치를 취하여 ICAO 및 FAA에서 저소음기로 증명되고 있는 A300 및 B747 등의 항공기로 교체 노력을 경주하여 왔다. 그 결과 오늘 현재로서는 B707, DC-9, DC10 등의 고소음기종인 1-2등급 구형기종들은 퇴출되고 운항을 하지 않고 있다. 저소음기인 5등급 기종 A300-600, B747-400, B777-200, B767-300, MD-11 등이 주력 기종으로 대체되었다.

2) 항공기 소음저감 운항절차 개발

운항 승무원들에게 저소음 운항절차를 반복적 교육을 통해 운항시 소음 저감을 위한 기술을 지도 수행하는 등의 노력을 경주하고 있다. 항공기 일일 평균 운항회수가 1999년 582회, 2000년 상반기 634회로서 정부에서는 심야시간

인 23:00 시부터 익일 06:00 까지에 주거지역에 대한 항공기 소음피해가 발생하지 않도록 운항 및 항공기 정비를 규제하고 있으며 항공기 안전 운항에 지장이 없는 범위 내에서 이착륙시 발생소음을 줄일 수 있는 운항방식 (급상승이륙 금지)을 채택하여 소음피해를 최소화하고자 노력하고 있다.

3) 항공기 지상 정비시 소음 저감대책 강구

지상 정비시 ENGINE TEST CELL 설치, 정비공장 방음시설인 BLAST FENCE설치 및 RUN-UP CHECK 시 소음저감을 위해 심야 CHECK 금지조치 등을 실시하고 있다.

이상과 같이 저소음 항공기의 도입, 교체, 이착륙 방식 및 운항절차 개선, 운항회수의 제한, 야간운항시간제한 (CURFEW), 지상소음 대책 등을 강구하고 있다.

3. 정부당국의 소음저감 대책

1) 소음 발생원에 대한 대책

또한 정부는 항공법 시행규칙 제275조에 따라 항공기 소음기준을 1등급에서 5등급까지 정하여 소음 부담금을 부과하고 있어 소음을 많이 발생시키는 항공사의 항공기(1-3 등급)의 취항 억제 및 저소음기의 취항을 유도하고 있으며 우리나라의 경우는 소음피해가 적은 기종(4-5 등급) 의 항공기가 운항하고 있어 상대적으로 공항인근의 소음 피해가 적은 편이라고 할 수 있다.

2) 공항구조의 개선

공항주변 완충녹지대 및 방음벽 설치, 활주로 방향 개선, 공항주변 토지이용계획, 자동 소음 측정망 (NMS : NOISE MONITORING SYSTEM) 운영 등의 대책을 강구하고 있다.

이외에도 항공기 소음대책을 위한 재원 확보방안을 제도적으로 강구하고 있다.

VI. 運動의 結果

집단의 사회문제로 ISSUE화되어 항공기 소음문제는 그 간에 개인적 또는 직접 이해 당사자측의 문제에서 확대되어 지역주민의 문제로 확대 발전하여 최근에 와서는 직접 이해 당사자가 아닌 사회 운동 단체 즉, NON-PROFIT인 참여연대, 환경운동연합, 민주사회를 위한 변호사 모임에 이르기까지 사회운동으로 발전하였으며 이와 같은 운동의 결과에 대한 쟁점요구의 수용과 새로운 이득, 사회적 가치의 변화와 정책에의 반영 정도는 어느 정도 변화가 이루어졌는지 그 결과를 찾아보고자 한다.

1. 피해 당사자인 주민이 얻는 이득

1) 김포공항 소음대책 추진실적

사업명	추진계획	
	사업량	예산
방음시설설치	800 호	8,444
TV 수신장애대책	2,000 세대	100
학교냉방시설 설치지원	5 개교	1,931
공동이용 시설지원대책	2 식	3,325
소 계	--	13,800

2) 2000 연도 김포공항 소음대책 사업

구분	총사업량	추진실적					
		1994	1995	1996	1997	1998	1999
주택방음(호)	46,996	22	233	505	346	367	450
TV수신장애(세대)	117,125			617	470	330	600
학교방방시설(개교)	42		16	2	6	5	2
노인정(개소)	84		4	20	20	37	3

3) 김포공항 소음대책 재원확보 (징수실적)(단위 : 백만원)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
부담금요율	착륙료의 30%	착륙료의 25%	착륙료의 20%	착륙료의 15%	착륙료의 10%
해당항공기	B707 F-27	B727-200	B727-100 B747-200B	B747-100 B747-200 B747-300 MD-83	B747-400 B737 A300 MD-82

2. 정책과 제도화로 수용

우리나라의 경우 항공기 소음문제에 관한 사회운동의 결과로 법률과 주요 정책 변천과정을 살펴보면 다음과 같다.

- 1987 : 심야시간 (23:00~06:00) 대에 정비 및 운항 규제
- 1988 : 고소음 항공기(B707, DC-8) 운항규제
- 1988 1993 : 항공기 소음피해 방지대책 시행법적 근거 마련
 항공법, 시행령, 시행규칙 개정 (1993. 7. 1. 시행)
- 1989 : 환경처 주관, 김포공항에 항공기 자동소음 측정망 8개소 설치 및 가동
- 2000.12 현재 11개소 설치 측정 중
- 1993 : 김포공항 인근지역에 항공기 소음피해지역 지정고시
- 1995 : 항공법 시행규칙 제 274조 관련 별표 29 시설물 설치 제한 개정
- 1998 : 항공법 제 271조 공항소음 피해지역 등의 지정개정

제3종 구역을 가, 나 지역으로 구분

3. 소음부담금제도 실시

ICAO 부속서 16에 의거하여 소음정도에 따라 운항회수와 기종별 소음부담 등급별로 5등급으로 분류하여 분담토록 하고 있다.

1993	1994	1995	1996	1997	1998	합계
1,998	5,343	5,983	6,862	7,458	7,117	34,716

VII. 結 論

BOSTON 대학의 WILLIAM A. GAMSON 교수는 1975년에 출간한 그의 저서 *The Strategy of Social Protest* 에서 특정한 사회운동의 성공과 실패 즉, 사회운동의 결과는 수용(acceptance)과 새로운 이득(new advantages) --- 사회운동이 국가나 반대자를 포함한 공중에 의해 인정받는 정도와 사회운동이 목표로 삼았던 가치, 규범, 정책, 제도 등에서의 변화를 성취하는 정도라는 두 가지 차원에 의해 분석되어야 한다고 하였다. 또한 GAMSON은 그 성공과 실패의 유형을 (1) 전면적 반응(full acceptance) (2) 그 존재와 활동의 필요성을 인정받는 흡수(cooptation) (3) 정부와 공중으로부터 인정은 받지 못하였지만 어느 정도 실질적인 성과를 거두는 선매(preemption) (4) 정부와 공중으로부터 인정도 받지 못하고 아무런 실질적인 소득도 거두지 못하는 좌절(collapse)의 네 가지 범주로 분류하고 있다.

이같은 W. A. GAMSON 의 운동결과의 분석차원에 대입하여 보면 김포공항 주변 항공기 소음문제에 대한 사회운동은 그 결과 공중에 의해 수용된 새로운 이득은 각종법률, 정책, 제도 등에서 반영된 내용들은 그 유형별로 볼 때 전면적 수용, 흡수, 선매, 좌절의 네 가지 유형 중 반응, 흡수, 선매의 유형 수준까지 부분적으로 반영이 되었다고 할 수 있다.

항공기 소음문제의 쟁점화와 전개과정

경향	발단	확대	조직화	해결	결과수용
	주민들의 자기 피해 주장	지역주민들과 연대강화	시민운동단체와 연대언론 Leader	항공법 등 제도 정비 공공영역	입법화 자동측정기 소음대책분 담금제도
	쟁점관리(issue management)				담금제도
(잠복기)	issue의 초기구체화 (항공사, 국가, 공항공단은 은폐, 주민들의 확대노력)	issue의 적극적 대응 (수해당사자, 피해당사자, 사회운동단체)			(휴지기 또는 재생기)

미국의 Brigham Young 대학의 Brad E. Hainsworth 박사는 그의 작품 The Distribution of Advantages and Disadvantages에서 Issues cycle을 Stage 1 origin, Stage 2 mediation and amplification, Stage 3 organization, Stage 4 resolution의 과정으로 구성된다고 사회문제의 발생과 쇠퇴의 분석틀을 제시하였다. 이에 따라서 항공기 소음문제가 사회문제로서 그 주기를 형성한다고 가정하면 아직 완전 해결되어 Issue로서 목적 달성을 하여 쟁점화가 끝난 것은 아닐지라도 다음과 같은 모델을 제시할 수 있을 것으로 본다.

참고문헌

1. Stephen Hilgartner, The Rise and Fall of Social Problems : A Public Arenas Model. The University of Chicago : AJS Volume 94 Number 1 (July 1988)
2. Brad E. Hainsworth, The Distribution of Advantages and Disadvantages. Brigham Young University in Provo, Utah : Spring 1990.
3. Laurice J. Wilson, Corporate Issues Management : An International View. Brigham Young University in Provo, Utah : Spring 1990
4. William A. Gamson, The Strategy of Social Protect, 1975
5. 임희섭, 집단행동과 사회운동의 이론 : 제 10장 사회운동의 결과와 영향. 고려대학교 출판부 인문사회과학 총서 34. 1999
6. 교통개발 연구원 최종보고서, 국내공항주변 항공기 소음 방지대책연구 항공기 소음 부담금 제도중심-. 교통개발연구원 : 교통 92-08, 1992
7. 항공문제연구보고서, 국제공항주변지역 항공기소음 방지정책과 국내항공사 보호에 관한 연구. 항공대학 항공문제연구소 : 보고서 89-2, 1989
8. 石原舜介, 항공기소음과 환경문제, 일본항공정책연구회 : 航政研 시리즈 65 1974
9. 舟津良行, 일본의 항공기 소음문제와 항공회사의 취급, 일본항공정책연구회 : 航政研 시리즈 124, 1978
10. 한국공항공단, 항공기 소음대책 제도개선 방안연구, 1999
11. 한국공항공단, 항공기 소음대책 현황, 2000. 9
12. 한국공항공단, 항공기 소음관련 민원현황, 2000. 9
13. 참여연대, 김포공항 집단소송 백서, 2000.
14. (주) 대한항공, 항공기 소음관련 소송대책 보고서, 2000