

「航空스포츠를 통한 地方空港 活性化 戰略體系 에 관한 研究」

- 조종자의 기지선택요인 실증분석을 중심으로 - *

박 병 철 **

정부는 그동안 항공정책을 수립하고 시행함에 있어서 '항공운송'과 같은 경쟁력 있는 부문만을 특정하여 중장기적인 발전전략을 수립하여 온 것이 사실이다. 지방공항은 처음부터 물적, 인적 자원을 수송하는 규모나 주변 환경여건에 있어 국제공항을 따라갈 수 없는 일정한 한계를 가지고 있다. 지방공항의 격차문제를 국제공항의 목표치에 두는 것 자체가 이치에 맞지 않기 때문이다. 그러므로 지방공항은 국제공항과는 다른 관점의 항공 정책이 절대적으로 필요하다. 국가 전체의 운송기능 향상을 위한 종합적인 대책도 지방 공항에 적용할 필요가 있지만 지방 공항 고유의 지방자치단체와의 협력을 통한 특색 있는 공항 역할을 재정립하는 것도 필요한 것이다. 한편 항공 스포츠의 역사는 60여년에 이르고 있으나 정부 관련기관의 관심 부족과 활성화 하려는 의지부족으로 여전히 침체되어 있는 것이 사실이다. 그런데 본 연구에서 항공 스포츠의 특징상 공항과의 연계성을 검토하여 보니 상당히 긍정적인 Win-Win 전략이 될 수 있을 뿐 아니라 지방공항과 항공 스포츠 양자가 실제 활성화될 수 있는 공항정책이 구체화될 수 있음을 알게 되었다. 다만 항공 스포츠에도 종목이 다양하므로 지방공항의 특성상 적절한 스포츠 항목과의 연계가 요구된다. 그리하여 본 연구는 항공 스포츠를 활용한 지방공항 활성화 방안으로 항공 스포츠에 적합한 지방공항 요건을 접근성, 안전성, 편의성으로 나누어 검토하고 지방공항과 접목 가능한 항공 스포츠를 제시하고자 하는 가설을 설정하였다. 더 나아가 항공 스포츠를 통한 지방공항 활성화의 기대효과로서 지방공항의 활성화, 지방연계산업의 활성화, 지방공항의 발전 가능성에 대한 가설을 설정하였다. 본 논문은 지방공항 활성화를 위한 전략체계를 항공스포츠 동호인 즉 조종자들의 기지선택 요인을 중심으로 실증분석을 통하여 정리하였고, 일반인들의 인식과 전문가 의견을 토대로 지방공항의 활성화를 위하여 항공스포츠와 전략적 제휴를 하고자 할 경우 관련기관들이 고려할 부분과 운영체제 개선방안을 제시함으로써 구체적인 정책적 제언이 될 수 있도록 하였다.

* 박병철, 航空스포츠를 통한 地方空港 活性化 戰略體系에 관한 研究- 조종자의 기지선택요인 실증분석을 중심으로, 한국항공대학교 박사학위논문, 2008.8 을 요약, 정리한 내용임.

** (전)대한민국 항공회 사무총장, (전)공군참모총장 정책보좌관, (현)경상북도 정책보좌관, 경민대학교 생활체육학과 교수, 경영학 박사

목차	I. 서론
	II. 이론적 배경 및 선행연구 고찰
	III. 국내지방공항의 현황 및 문제점
	IV. 항공스포츠산업의 현황 및 문제점
	V. 실증분석
	VI. 지방공항의 활성화를 위한 전략
	VII. 결론

I. 서론

II. 이론적 배경 및 선행연구 고찰

III. 국내지방공항의 현황 및 문제점

IV. 항공스포츠산업의 현황 및 문제점

V. 실증분석

VI. 지방공항의 활성화를 위한 전략

VII. 결론

I. 서론

가. 연구의 필요성 및 목적

1. 연구의 필요성

우리나라의 지방공항은 국민소득의 증대에 따른 항공 운송의 대중화로 인한 공항시설확충의 필요성 증대, 시간가치의 향상으로 인한 고속교통수단선호 등을 배경으로 확충되기 시작하였다.

그리하여 지방공항은 국제공항과 마찬가지로 공항의 기능은 운송에 있다고 판단하고 국제공항의 항공 정책을 수용하고 ‘항공운송’과 같은 경쟁력 있는 부문만의 개발에 힘쓰며 중장기적 발전전략을 수립하여 온 것이 사실이다. 즉, 공항의 기능이란 ‘운송’에 있다고 판단하고 사회간접자본시설로서 공항은 ‘운송 기능의 향상’에 목표를 두어야 한다고 생각하여 획일적인 정책을 각 공항이 목표로 한 것이다.

그러나 중추 공항이라고 할 수 있는 인천 국제공항을 제외한 대부분의 지방공항은 운송기능의 향상만으로는 인적, 물적 차원에서 적자를 면치 못하고 있는 것이 사실이다. 즉, 각공항마다 제기능을 찾기 위한 노력 대신에 모두 동일한 정책 아래 물적, 인적 자원의 운송만이 공항의 사활이라고 생각하는 공항개발 중장기계획에는 결국 한계를 드러내게 되었다. 이는 지방공항이 각 권역별, 지역별로 성장해야 할 과제를 달리 안고 있으며 그러한 차별성이 있다는 것임을 인정하여야 함을 간과한 것이고 이는 비로소 공항의 적자운영을 면할 수 있게 될 것이다.

전국의 공항은 아래의 표에서 볼 수 있는 것처럼 국제공항이라고 할 수 있는 중추(HUB)공항과 관문공항, 지역거점공항, 지방공항으로 나누어 생각할 수 있다.

이 때 순수한 의미의 지방공항의 경우 물적, 인적 자원을 수송하는 규모나 환경 부분

< 지방공항의 종류 >

종류	공항명
중추공항	인천국제공항
관문공항	김포국제공항, 김해국제공항, 제주국제공항
지역거점공항	청주국제공항, 대구국제공항, 무안국제공항, 광주국제공항, 양양국제공항
지방공항	울산공항, 사천공항, 원주공항, 포항공항, 예천공항, 울진공항, 여수공항, 목포공항, 군산공항, 김제공항

에 있어 국제공항을 처음부터 따라갈 수 없는 일정한 한계를 가지고 있다. 그럼에도 불구하고 공항 관련정책과 연구는 중추공항, 관문공항, 지역거점공항 및 지방공항을 구분하지 않고 국가 전체의 항공운송기능과 수요의 확대라는 하나의 관점에서만 진행된 것이 없지 않다.

개별 공항들은 각기 서로 다른 경제·사회적 환경, 특성 및 성장을 위한 과제를 가지고 있다. 이에 맞추어 활성화를 위한 연구도 개별 공항별로 다른 관점에서 특성 있는 연구가 필요한 시점이라 할 것이다. 구체적으로 먼저 1차적 공항의 기능인 인적·물적 항공운송기능의 담당 외에 공항의 이용을 높여 활성화를 도모할 수 있는 다른 차원의 공항의 기능의 발견과 구체적인 이용 가능성의 모색이 필요할 것이다.

공항의 활성화는 공항만의 노력으로는 이룰 수 없고, 항공 운송, 관광·레포츠 수요의 확대 등 연관 산업과의 유기적인 협력을 통해서 이룰 수 있다. 따라서 공항활성화의 바탕이 될 수 있는 타산업과 전략적인 제휴방안의 연구가 필요하다.

공항은 그 공항이 위치하고 있는 지역사회와 유기적인 협력관계를 통하여 성장하는 것을 그 전제조건으로 한다. 따라서 공항과 관련지방자치단체를 포함한 지역사회와는 유기적인 협력을 통하여 지역사회의 사회적 경제적 발전에 기여하고 해당 지방 주민들에게 만족을 주어야만 지방공항을 활성화할 수 있는 방안으로 활용할 수 있다.

본 논문에서는 중추공항(HUB)인 인천공항을 제외한 나머지 공항을 광의의 개념인 지방공항으로 정의하고 이들 공항을 대상으로 공항의 중요한 1차적 기능인 항공운송기능 외에 새로운 공항서비스의 목표시장으로서 “항공스포츠의 장(場)”이라는 새로운 기능과 이용가능성을 살펴보고자 한다.

나아가 항공스포츠 산업과 지방공항의 전략적 제휴방안과 이를 위한 지방자치단체와의 유기적 협력관계의 조건들을 살펴보고자 한다. 더불어 전국 공항 중 구체적으로 항공스포츠와의 전략적 제휴가 가능한 공항을 제시하고 이를 활성화하는 방법에 대해서도 검토하였다.

2. 연구의 목적

국제공항은 9.11 테러 이후 항공안전 및 보안의 강화, 항공유가의 지속적인 상승세 유지, 새로운 기술개발에 의한 신형 항공기의 시장출현, IT기술과 항공부문의 접목에 따른

효율성 증대, 교토 의정서에 기반을 둔 항공기 배출가스에 의한 항공환경부문의 규제강화 등 전략적 대비가 필요하다.

한편 지방공항은 국제공항이 되기 위해서는 반드시 해야 하는 의무사항인 출입항 조건인 ①세관(customs) ②출입국관리(immigration) ③검역(quarantine)에서 해방될 수 있는 장점을 가진다. 그동안 지방공항의 운영을 책임지고 있었던 지방자치단체는 지방공항정책의 목표를 국제공항정책의 목표와 동일선상에 놓고 고민하였기 때문에 지역경제 활성화와 주민의 편의 및 복리증진 양자 사이에서 혼란을 겪고 있었다.

이에 본 논문에서는 국제공항과 지방공항의 정책적 구별을 인정하고 순수한 의미의 지방공항 운영에 있어 지방자치단체의 고민인 지방공항 침체원인이 무엇이고, 지역경제 활성화를 위하여 주민의 편의 및 복리증진 양자를 도모할 수 있는 산업정책으로 항공스포츠와의 전략적 제휴를 통한 지방공항 활성화 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

따라서 지역적 개별 공항특성을 중심으로 지방공항의 연계산업 활성화를 위하여 항공스포츠 산업과의 전략적 제휴를 통하여 지방공항 활성화 정책의 구체적인 대안을 제시하고자 한다.

II. 이론적 배경 및 선행연구 고찰

가. 이론적 배경

지방 공항은 그 설립 배경, 경제·사회적 환경 등이 다름에도 불구하고 대부분 동일한 방법(“인적물적 항공운수 기능”)으로만 활성화를 모색하여 왔다. 또한 지방공항과 항공 스포츠는 서로 각기 다른 영역에서 발전해 왔으나 그 관련성이 없는 상태에서 운영되고 전개되어 왔다. 이 논문에서는 지방 공항과 항공 스포츠를 전략적으로 제휴시켜 새로운 목표시장으로 활성화 가능성을 연구하였다.

1. 시장세분화의 의미와 접근방법

경계가 발전하고 아울러 소비자 생활수준과 욕구가 다양해지면서 기업도 전체시장으로 다른 기업과 경쟁을 하기보다는 매력적인 특정시장을 선정하여 그 시장의 욕구에 맞게 마케팅활동을 하는 것이 보편화된 추세라고 할 수 있다. 이러한 표적 마케팅은 시장 지향적 전략수립의 기초가 되며 판매자에게 보다 유리한 마케팅기회를 갖게 해주는데 도움을 주는 장점을 지닌다.

시장 세분화는 소비자의 욕구, 구매동기 등을 구체적으로 분석하여 정확한 시장상황을 파악하고 변화하는 시장수요에 적극적으로 대응할 수 있는 전략을 수립하는데 있다. 또한 시장 세분화는 복잡하고 커다란 시장을 동일한 시장으로 세분화함으로써 수요변화를 파악하고 신속하게 대처할 수 있게 해준다. 지방공항에 대해 시장 세분화는 그 역

할과 전략적 목표에 있어 차별성이 있으므로 이는 다양하다.

2. 전략적 제휴의 이론적 고찰

전략적 제휴란 둘 또는 그 이상의 기업들이 자신이 보유한 핵심역량을 바탕으로 상호 보완적인 역할을 결합하는 개념이다. 이제 지방공항 기능의 다변화에 따라 공항의 효율적 이용은 지방공항 적자를 해결하는 중요한 요소가 되었다. 그러므로 항공스포츠 산업과 지방공항이 연계하는 경우 운송기능만을 기대하던 지방공항의 수익측면에 있어 또 다른 해결방안이 될 수 있을 것이다.

이를 위해 국가는 지방 공항의 민영화 또는 운영에 있어 독립성을 지방자치단체에게 권한과 책임을 분명히 위임하여 주고 지방 공항의 운영을 맡은 지방자치단체는 지방공항의 사활을 걸고 제휴 등 마케팅의 노력을 경주해야 할 것이다. 예를 들어 지방공항이 시설 사용에 대한 운영관리를 철저히 맡았다면 (사) 대한민국의 항공회나 산하 협회들은 인적 인프라를 제공하는 등 안전과 효율적 활용의 목표에 맞는 내부적인 전략적 제휴를 통해 공항 이용객의 잠재적 수요 확충에 노력을 기울이는 것이다. 지방공항과 항공스포츠산업의 전략적 제휴방법으로는 첫째, 지방공항 또는 항공스포츠산업 일방이 공항이 용객 관련 위험 및 수익을 모두 가지는 '임시연합' 방식, 둘째, 지방공항 및 항공스포츠산업관련자 일방이 투자한 경우 양자 공히 공항이용객 관련 위험 및 수익을 회수할 수 있도록 하는 '컨소시엄' 방식, 셋째, '합작조직'을 만들어 인적, 물적 자원을 투자하고 이러한 조직을 통해 여기에 귀속된 위험과 수익을 나누는 방식 등이 있다.

나. 항공스포츠와 지방공항간의 관계

1. 지방공항 활용 가능성의 의미

항공스포츠에 있어서 가장 큰 문제점은 안전한 항공스포츠를 향유할 전용공간과 운영시설이 부족하다는 것이다. 그리하여 항공스포츠 동호인들은 자신의 레저를 위해 사적으로 비행 공간 및 활공장을 향유하고 있다. 그러나 이는 국가의 국민 안전을 보장할 의무의 견지에서 볼 때 일정한 허가 및 향후 점검이 거의 불가능하기 때문에

국민들이 위험에 노출되어 있다고 밖에 볼 수 없다. 또한 항공스포츠에 대한 수요는 나날이 늘어가는 시점에 있어 공공체육 기반시설이 전혀 없다는 부분은 OECD 가입국이자 국제항공연맹의 가입국으로서 매우 부끄러운 일이 아닐 수 없다.

그런데 이러한 항공스포츠의 수요를 지방공항과 연계하게 되면 국가가 항공 스포츠 기반 시설을 자연적으로 확충할 수 있을 뿐 아니라 더 이상 수익이 없는 공항을 불용품을 만들지 않고 새로운 수익 창출을 기대할 수 있다. 또한 해당 지방공항을 항공 스포츠와 관계된 기기 및 시설의 관리소로 지정하여 인근 사설 항공 스포츠 시설을 관리할 수 있게 한다면 사설 항공 스포츠 기반 시설에 대한 관리 담당 범위도 분명하게 할 수 있다.

이 때 결국 해당 지방공항의 사정에 따른 운영 및 관리, 사설 항공 스포츠 시설의 등록을 담당할 수 있는 역할은 지방자치단체만이 할 수 있고 해당 공항의 수익 역시(사설

항공 스포츠 시설의 등록비, 관리비, 해당 항공스포츠 이용객들의 공항 사용비 등) 지방자치단체가 운영비에 충당할 수 있게 한다면 공항의 항공 운송기능을 벗어난 새로운 공항의 역할을 기대할 수 있을 것이다. 즉, 항공스포츠의 원활한 관리를 위해 공항공사가 운영하는 지방공항을 중심으로 항공스포츠 인구를 활용한다면 지방공항의 수익예상과 지방공항의 새로운 역할이 생겨난다고 하겠다.

이는 그동안 항공 운송 기능의 역할만을 강조해온 지방 공항의 새로운 대안 모색을 국가가 지방자치단체에 일임하고 공항 관련 수익에 대한 협상권 역시 국가가 지방자치단체에 인정하여 주는 것을 의미한다. 즉 법제의 개선을 통해 지방공항 자신이 원하는 방식으로 운영, 관리하게 할 수 있는 길을 국가가 열어 주어야 한다는 것이다.

또한 군소 공항의 대부분이 군 공항이다. 군 공항은 기본적으로 부정기 항공기 이용을 위해서만 부수적으로 활용 되는 것이 적당하다. 지방 공항이 직접 협상권을 가지고 지역 군 공항과 원활한 의사소통을 할 수 있도록 길을 열어 주어야 한다. 즉, 지방자치단체와 해당 지역의 군수시설의 장과 직접 의사소통 하는 것을 법적으로 허용하고 양당사자가 협력할 수 있는 법적 근거를 만들어야만 군소공항 역시 지방공항으로서 자신의 이익을 창출할 수 있는 적절한 기능을 찾는데 최선을 다할 수 있는 것이다.

그러므로 '지방공항을 활용 한다'는 의미는 "공항시설을 활용 한다"는 의미이고 국가가 국제공항과 지방공항의 차이를 인정하고 지방공항의 운영 및 관리, 책임범위를 지방자치단체에 일임하는 지방자치제의 민주적 운영이 전제되어야 하는 것이라고 할 수 있다.

2. 지방공항 활용 가능성이 높은 항공스포츠의 종류

일반적으로 공항 시설은 항공기 이동, 지상조업 등에 관련되는 시설이 운용되며 이·착륙시설(활주로, 유도로, 계류장 등), 항행안전시설(레이더, ILS 등), 통신시설, 기상관측시설, 지상조업시설, 항공기 급유 및 유류저장관리시설, 소방시설 등이 있는 Air-side와 일반여객 및 화물터미널, 주차장, 교통시설, 경비보완시설, 안내시설, 편의시설 등이 있는 Land-side로 구분된다.

항공스포츠에 있어서 이상의 공항시설이 모두(Air-side와 Land-side) 요구되는 일반경비행기를 비롯하여 레저스포츠로 운영되고 있는 초경량 항공기, 스카이다이빙, 파라모터, 일반 글라이딩인 소아링 등이 있을 수 있다. 그러나 모형항공기, 모형로켓, 열기구, 행글라이딩, 패러글라이딩 등은 공항시설의 활용도가 낮은 종목들이다.

이러한 구분은 공항 시설의 활용도가 낮은 항공스포츠의 경우 공항의 특수시설은 많이 요구되지 않으므로 향후 "항공 스포츠 집적 단지"를 만들 경우 이에 포함시킬 수는 있겠으나 부수적 효과에 지나지 않기 때문에 시설 제반 투자가 필요없는 분야와 그렇지 않은 분야에 대한 구별이라고 할 수 있다. 즉, 공항 시설의 활용도가 높은 항공스포츠의 경우에는 해당 항공 스포츠를 미리 염두에 두고 약간의 시설투자가 선제되어야 하고 이는 국가의 국민의 사회간접자본시설에 대한 투자이기 때문에 법제적으로 근거를 두고 실행되어야 한다.

본 논문에서는 Air-side 시설 활용도가 높은 항공스포츠(초경량항공기, 스카이다이빙

. 파라모터, 소아링)와 활용도가 낮은 항공스포츠(모형항공기, 모형로켓, 열기구, 행글라이딩, 패러글라이딩)로 운영 실태와 문제점을 비교적 상세히 제시하였다.

다. 선행연구 고찰

1. 지방공항 관련 선행연구

지방공항 관련 정부 연구자료의 대표적인 실증분석으로는 ‘공항개발 중장기 종합계획 수립조사(국토해양부, 2005)’가 있다. 이 연구 보고서는 항공법 제89조에 따라 장래 항공기 수요를 재조명하고 공항이용객의 편의증진과 공항의 안전, 환경 및 운영에 관한 시스템을 강구하는 공항시설투자계획을 수립하게 한 기반조사이다. 그동안 정부연구자료에서는 지방공항정책에 있어서 국제공항과 지방공항의 차이를 전혀 인정하지 않고 있다. 그리하여 정부가 지방공항을 배려한 “지방공항만을 위한 정책연구자료”는 거의 제시된 적 없다고 하여도 과언이 아니다.

한편 이에 대해 민간 분야에서 지방공항의 사활을 건 논문들이 상당수 발표되었다. 지방공항관련 민간학술 연구자료에서는 정부 연구자료와 달리 지역특성을 이해한 학자들이 지방공항정책논문을 상당수 발표하였지만 실제 정책으로 반영되지 못하는 괴리를 겪었다. 본인의 논문도 그러한 경우로 남게 될 것이 매우 우려스럽다. 학자들의 연구로 팔목할 만한 것으로 졸저의 학위논문에서는 중부권 거점공항의 위상과 중부권 관광 등에 관한 청주국제공항 관련연구, 무안군의 문화 관광개발 등 경제지리학적 관점의 무안공항 관련연구, 영동권 허브공항의 역할 등에 관한 양양국제공항 관련연구 등을 분석하였다. 이러한 분석을 통하여 다수의 지방공항 정책 논문에 대해 졸저의 논문만을 살펴 보더라도 2008년 이전의 지방공항에 대한 고견들을 쉽게 알 수 있도록 기술함으로써 지방공항에 관한 민간학술내용을 이해할 수 있도록 하였다.

2. 항공스포츠관련 선행연구

항공스포츠관련 정부연구자료는 주로 체육과학연구원을 중심으로 이루어지고 있다. 그러나 항공스포츠만을 통계화하거나 연구대상으로 한 연구는 거의 없다. 항공스포츠 관련 민간연구자료는 정부한국체육학회지, 스포츠과학과 같은 학회지에서 약간이나마 언급되고 있으나 항공스포츠 정책과 관련한 연구는 전무한 형편이다. 私見으로는 (사)대한민국 항공회에 대부분의 항공 스포츠 협회가 가입되어 있고 이를 관할하고 있으므로 민간 기구에서 공공적 기능 부분을 약간 수행할 수 있도록 체육과학연구원과 (사)대한민국 항공회가 협력하여 항공 스포츠 관련 통계적 수요를 비교적 명확히 제시하고 이를 기반으로 하여 항공 스포츠 정책이 수립되어야 한다고 볼 수 있다.

라. 본 연구의 차별성

본 연구는 지방공항의 역할이 운송기능에 중점을 두고 있는 기존 항공정책과 달리 지

방공항은 지역 공공서비스 및 사회적 인프라시설로 인한 지역경제의 생산과 부가가치 효과가 높아지도록 공항의 기능 확대를 전제로 하고 있다. 공항 시설을 필요로 하는 항공스포츠와 지방공항이 전략적 제휴를 할 경우 지역 경제적 측면뿐만 아니라 국가산업 측면에서 지방공항을 활성화 시킬 수 있는 방안을 구체적으로 제시하고 있다.

또한 실증분석에 있어 설문내용을 분석하는 것 외에 항공스포츠 전문가들과의 인터뷰를 통하여 각 기관별 구체적인 실행방안 및 방향을 제시하였다. 이는 지방자치단체가 자신의 공항 기능을 활성화하는 데 있어 항공 스포츠와의 전략적 제휴를 원하게 되면 어떠한 부분을 준비하여야 하는지 표준화(안)을 제시한 것이다.

III. 국내 지방공항의 현황 및 문제점

가. 지방공항의 기능 및 역할의 변화

고속철도 등장 등으로 인해 지방공항은 항공기를 통한 단순한 운송만이 더 이상 공항의 기능이라고 할 수 없게 되었다.

김해, 제주, 대구, 광주, 청주, 양양 등 6개 공항은 국제선을 통한 운송수익을 늘릴 수 있으나 그 밖의 지방공항은 그렇지 못한 실정이다. 이러한 지방공항은 국제선과 동일하게 운항성을 증진하는 것은 무리가 있으므로 지방공항 특성에 맞는 여유 시설을 활용한 상업시설 등을 유치하고 레저관련 비 항공수익 증대를 도모하여 공항운영비용 절감 등 재무구조를 만들기 위한 수요 관리대책을 수립, 추진하여야 한다.

나. 지방공항의 기능 및 역할

1. 국내공항의 국제공항에 대한 차별적 기능

지방공항은 국제공항에서 반드시 요구하는 수준의 검역 등의 복잡한 요구사항이 필요로 하지 않기 때문에 공항의 운영정책 및 운영체계의 개선을 통해 경제적 및 인력 절감의 기대효과가 가능하다. 이는 비정기적으로 지역주민을 위한 레저시설로 활용하거나 부대시설을 통한 수익창출 플랜을 활용한다면 지방공항만의 이익을 창출할 수 있음을 말해준다. 그러나 이러한 비정기적 수익 외에도 정기적으로 지방공항의 특성화에 따른 수익창출이 필요하다.

해외공항의 경우, 공항개발 및 운영에 있어 중앙정부에 의한 투자와 지방정부에 의한 공항투자 등을 상호협조하고 보완하는 관계가 필요하다.

미국의 경우 보통 시 및 지방자치단체에서 공항을 운영하고 있으며, 영국의 경우 대다수 대형 공항이 민간에 의해 소유 및 운영되고 있고, 소규모 공항의 경우 지방자치단체가 운영하는 사례가 많다.

일본의 경우 소규모 공항을 지방자치단체가 운영하고 있으며 재원조달은 지방자치단체와 중앙정부가 분담하는 형태이다.

중국 또한 지방자치단체가 공항 운영을 하고 있다. 이러한 국제적인 추세에서 미루어 볼 때 우리나라도 공항의 기능적, 지역적 상황을 고려하여 공항 운영 및 관리에 있어 위계를 재정립하고 안전하고 미래 항공수요를 충족시키기 위해서는 지방자치단체에게 일임하고 약간의 중앙정부의 지원을 받는 형식의 체계적 개편과 이에 대한 법적 근거가 절실하다. 그리하여 각 지방마다의 경쟁력 있는 공항을 운영할 필요가 있다. 즉, 운영적 측면에서 지방자치단체가 주체가 되어 국제공항 정책에 휘둘리지 않고 일관적인 지방자치단체의 의사에 기초한 공항정책을 활용할 수 있도록 하여야 한다. 그리하여 해당 공항이 선택하는 정책이 국가의 공공 서비스에 속하는 것이 아니라면 장기적으로는 공항을 민영화 하고 이에 대한 관리, 감독책임만을 지방자치 단체가 가지는 방안까지도 내다보면서 해당 지방자치단체가 고심한 공항정책을 수립하도록 중앙정부의 배려가 필요한 것이다.

2. 지방공항의 역할

지방공항은 지방자치단체의 의지와 관련 부대시설과의 관계형성, 공항운영 효율성에 대한 다른 가치관 등이 있을 수 있다. 항공기 이 착륙에 지장을 주지 않도록 장애구릉이 없어야 하고 항공기 소음피해와 토지이용규제 등 효율적인 항공 환경대책이 요구되므로 지방공항의 입지와 상황, 지방자치단체의 입지 등을 고려한 항공정책이 필요하다.

또한 지방공항 접근성을 고려한 대중교통의 활성화 방안과 첨단교통시스템을 도입한 교통정보 제공 및 접근교통체계의 질적 서비스 향상이 필요하다.

다. 주요 지방공항의 현황 및 문제점

부산권(울산공항, 사천공항), 중부권(원주공항), 경부권(포항공항, 예천공항, 울진공항) 및 호남권(여수공항, 목포공항, 군산공항, 김제공항)별 공항시설 현황, 여객수송 인력, 운항횟수 및 문제점 등에 관한 내용을 제시하였다.

IV. 항공스포츠 산업의 현황 및 문제점

가. 국내 항공스포츠 현황

1. 항공스포츠의 의의 및 연혁

기원전 478년에서 392년 사이에 중국의 경서관과 모지가 최초로 연을 제작하여 날린 것에서 시작한다고 전해지는 항공 스포츠는 19세기 초에 조오지 포콕(George Pocock)과

같은 모험가들에 의해 트랙션 카이트(Traction kite)가 선보이면서 항공 스포츠란 이름으로 자리잡았다.

현대 사회는 레저의 세분화와 다양화, 고급화 및 여가산업의 급속한 발달은 레저 스타일도 적극적이고 모험적인 체험과 자아실현, 자기개발, 창조성 등의 가치지향적인 활동으로 변화시켜 항공레저스포츠가 탄생되었다고 할 수 있다.

2. 국내 항공스포츠 산업의 현황

항공스포츠 중앙 통제기구인 대한민국항공회는 1945년 조선항공협회로 창립하여 63년간 국제항공연맹(FAI : Federation Aeronautique Internationale)의 유일한 대표민간단체로서 활동하고 있다. 대한민국항공회는 산하에 8개 협회(한국활공협회, 한국기구협회, 한국모형항공기협회, 한국스카이다이빙협회, 한국초경량항공기협회, 한국소아링협회, 한국동력글라이딩협회, 여성항공협회)를 두고 있다. 그러나 국가가 스포츠에 대한 평등하지 못한 관심으로 인해 이미 오래전부터 재정 자립의 애로를 겪고 있으며, 특히 항공법에서 규제를 없앤다는 미명 하에 자격증 제도를 없애버리는 우를 범하여 회원 가입 및 자격증 취득의 동기가 사라짐으로써 (사) 대한민국 항공회의 등록회원은 전체 10%선에도 못 미치고 개별 활동을 하게 되었다. 면허는 규제가 아닌 최소한의 안전장치임을 국가가 간과한 것이다. 이는 항공법 안에서 모든 항공 관련 내용의 정책을 모두 수립하고자 하는 과욕으로 인한 것이므로 항공법은 기본법의 역할만을 하고 항공과 관련되는 각 정책은 그 실익을 꼼꼼히 따져서 분화할 필요성을 보여주는 단적인 예이다. 즉, 항공 스포츠와 국민의 안전 입장에서 보았을 때 면허는 최소한이며 이를 관리하는 민간기구에 국가가 힘을 실어주어야 하는 것이 누가 보아도 국민의 세금으로 운영하는 정부의 국민 보호 의무이다. 이 뿐 아니라 보험 회사 역시 항공 스포츠 관련 상품이 전혀 보편화되어 있지 않고 항공 스포츠를 경험하는 대다수의 사람들이 활용하는 항공 스포츠 중개업자들을 국가가 관리하고 있지 않아 항공 스포츠 사고가 일어나는 경우 결국 법원에 와서 잘잘못을 따져야 하는 불편을 국민은 감수하여야 한다. 게다가 걱정만 피고를 선정하지 못하게 되면 재정적인 어려움을 겪는 피고를 선정하여 전혀 재정적 손해배상 조차 받을 수 없는 경우도 많다. 이는 국민에 대한 국가의 안전보장 의무와도 무관하지 않은 것이고 이러한 통제 불능 상태의 초래에 국가의 정책이 이미 문제점을 드러냈다는 것을 반증한다고 할 수 있다.

정부는 민간인들이 자유를 마음껏 향유하도록 각종 규제를 풀고 간섭을 배제하는 것이 필요한 것이 아니라 오히려 적극적으로 관리해주고 올바른 방향으로 유도하고 육성해 주어야 할 책임이 있고 항공 스포츠의 경우 협회가 자발적으로 동호인들을 관리, 통제할 수 있도록 도와주는 것만이 선진국으로 가는 국민의 스포츠권 확대의 모습이라고 할 것이다.

(사) 대한민국 항공회 산하 8개 협회는 영공에서 활동한다는 이유로 항공법을 직접 관리하는 주무부서인 국토해양부의 관리감독을 받고 있다. 한편 항공 스포츠 관련 협회들은 대한체육회로부터 체육회 인정단체로 인가되었음에도 불구하고 문화체육관광부

에서는 레포츠 관련 생활체육으로 등록되어 있지 않아 정부로부터 예산지원을 받지 못하고 있다. 그리하여 항공 스포츠 관련 수요들이 항공 스포츠를 하는데 국가의 부족한 배려로 인하여 등록과 관리, 감독은 받지만 실제 안전사고나 예산지원에서는 배제되는 이중고를 겪고 있는 것이다.

현재 문화체육관광부 산하 지역구청에서 생활체육으로 등록하여 예산을 지원받고 있는 여타 스포츠 종목(수영, 헬스, 스포츠 댄스, 검도 등)과 달리 생각될 어떤 이유도 없는 차별, 즉 합리적이지 못한 차별을 받고 있는 것이다. 이는 스포츠 정책의 형평성상 적정하지 못한 부분이고 하루빨리 항공 스포츠에 대한 문화체육관광부의 관심이 요구되는 부분이라 하겠다.

나. 국내 항공스포츠 산업의 문제점

1. 정부 관련기관의 관리 및 육성책 부재

항공스포츠 활동은 60년 이상 운영되고 있으나 국가 관련기관의 항공스포츠에 대한 이해 부족으로 적절한 관리가 전혀 없다. 문화체육관광부, 국토해양부 어느 부서도 항공스포츠를 관리하지 않아 법적 사각지대에 방치되어 있는 거나 다름이 없다고 할 수 있다.

그러나 실제 생각해 보면 국민의 상식에 맞게 정책은 제공되면 될 것이다. 즉, 등록 및 갱신 등 관리는 문화체육관광부에서 하고 이에 대한 지원을 협회는 받으면 될 것이고 실제 국가 공항을 사용하는 경우에 있어서는 국토 해양부의 통제를 받으면 될 것이며 안전 사고에 대한 대처 및 각종 기반 시설에 대한 투자는 다른 스포츠와 마찬가지로 형평성 있게 이루어지면 될 것이다. 즉, 등록 및 관리 등은 문화체육관광부의 소관으로 하고 사고시 책임은 해당 사안에 따라 책임 소재를 분명히 하여 항공 스포츠를 통해 각 수익을 내는 기관과 중앙정부의 약간의 보조를 통한 기금 마련과 이에 대한 분배와 보협으로 해결될 수 있을 것이다.

결국 이 모든 것은 법제의 근거가 각 부서 소관에 따라 위임범위를 일탈하지 않도록 제정되어야 하는 것이고 항공법 홀로 항공 스포츠, 지방 공항 등 모든 정책의 분화를 저지하여서는 안된다는 합의에 이르러야 가능할 것이다.

항공법을 관장하고 있는 국토해양부의 항공정책과 부서에서조차도 항공스포츠 사고 예방에 반드시 필요한 감항증명이나 면허체계가 불필요한 규제로 인식되고 있어 항공법 개정시 수차 누락시키고 있다. 이는 실제 어렵지만 항공법이라는 체계에서는 적절한 조치이다. 항공법에는 결코 항공을 활용하는 모든 자(예를 들어 항공스포츠 수요자)의 면허를 관할할 의무가 없다. 만일 스포츠 면허와 스포츠 경비행기의 감항증명까지 항공법에 포함시킨다면 이는 항공법의 목적에 반하는 것이라 할 수 있다.

항공법은 제1조에서 “항공기 항행의 안전을 도모하기 위한 방법을 정하고 항공시설 설치·관리의 효율화를 기하며 항공운송사업의 질서를 확립함으로써 항공의 발전과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.”고 하고 있는데 항공 스포츠는 항공운송산업의 질서와는 전혀 무관하기 때문이다.

더구나 세계에 이미 보편화되어 있는 '초경량 비행장치'라는 용어를 사용하는 것도 항공 스포츠를 단독으로 인정하지 않고 항공운송질서의 측면에서 우리식으로 표현한 용어이므로 항공법에 분류되는 방식으로 항공 스포츠 정책을 접근하여서는 안될 것이다. 초경량 비행장치는 행글라이더, 열기구, 낙하산 등 세부 종류가 포함된다고 항공법은 열거하지는 하였으나(항공법 제2조 제25호) 이 역시 항공 운송으로 일어나는 안전사고와 동일하게 취급할 수는 없는 일이다.

그러므로 항공 스포츠는 항공 운송에 일정한 침해를 준 경우에 대한 부분만 항공법에서 논하여 져야 할 뿐, 항공법에 들어갈 부분은 아니다. 특히 항공법에 항공 스포츠를 두어서는 이에 대한 관리나 지원, 육성책에 대한 내용 등에 대해 영구히 규정을 신설, 추가하기는 어려울 것이다.

국토해양부는 교통, 운송 수단으로서의 항공기와 그 운영에 관해서만 관장하는 소관 부서이며 공항의 활성화로서 지방자치단체에 항공 스포츠 뿐만 아니라 항공 운송과는 상관없는 부분의 기능을 활성화할 수 있도록 모든 권한을 위임하고 항공법의 항공 스포츠 분야를 과감하게 문화체육관광부에 이관시켜야 할 것이다.

문화체육관광부 역시 다른 스포츠에 비해 항공 스포츠에 대한 그동안의 관심 부족에 대해 인정하고 현행 항공법에 의한 항공 스포츠의 분류 등을 완전히 배제하고 항공 스포츠 인구를 위해 국민의 안전과 복리 증진을 목표로 두고 현행 법의 개정 또는 새로운 법의 제정 등을 감안하여야 한다. 등록 및 관리와 같은 경우 지방 공항과 전략적 제휴를 통해 지방공항이 해당 지역의 항공 시설을 활용할 협회와 회원을 등록, 관리할 수 있도록 하고 안전 사고 등의 감독 책임을 문화체육관광부와 지방공항이 함께 나누는 방법도 고려할 필요가 있다. 왜냐하면 항공 스포츠는 부득이하게 해당 일정한 시설이 요구되는 스포츠이기 때문이다.

이처럼 정부 각 부처간의 각기 다른 입장 차이를 극복하고 국민의 정서에 맞는 정책을 수립하여야만 항공 스포츠는 다른 스포츠와 동일하게 지난 세월동안 아무런 법적, 제도적 관심과 보호를 받지 못한 설움을 극복할 수 있을 것이고 나아가 국가 경쟁력으로서 항공 스포츠 관련 국제대회를 빈번하게 유치할 수 있을 것이다. 이미 분명한 집계는 아니지만 항공 스포츠에 대한 동호인들의 열정은 매우 뜨거우며 국내에는 695개 단체 13만 여명의 동호인들이 활동하고 있다.

2. 항공스포츠 전용공간 및 운영시설 부족

우리나라는 항공스포츠를 안전하게 즐길 수 있는 전용시설이 거의 없다. 그나마 지방 자치가 시작된 이후 항공스포츠를 사랑하는 동호인들의 끊임없는 노력으로 항공스포츠가 지방자치단체의 능동적인 협조로 패러글라이딩, 행글라이딩의 이륙장을 일부 조성하여 활용하고 있다. 그러나 모형항공기, 초경량항공기, 열기구, 스카이다이빙 등의 경우는 전용시설 자체가 전무한 실정이다.

초경량항공기(앞서 지적한 바와 같이 이 용어가 적절한지 줄자로서도 알 길이 없다)의 경우 지방에서 하천부지 등에 소형 활주로를 설치하여 활용하고 있으나 지역개발이

이루어질 경우 수시로 장소를 옮겨야 할 형편에 있다.

스카이다이빙의 경우는 국내에서 일반자가용비행기가 흔치 않을 뿐 아니라 스카이다이빙을 위한 전용비행장도 없어 동호인들 스스로가 임차료가 비싼 헬리콥터를 가끔 임대하여 미사리 등에서 강하하고 있다. 임차 헬기를 자주 사용하지 못하는 경우엔 고비용을 감수 하면서 미국, 필리핀 등 해외에서 강하하는 실정이다.

열기구의 경우 자체 크기와 부피가 커서 효율적으로 운영하기 위해서는 상당히 넓은 개활지가 필요한데 국내에서는 비행장 시설을 제외 하곤 이런 장소가 쉽게 구해지지 않아 겨울철 추수 후 빈 들판을 주로 활용하는 계절 종목이 되고 있다.

3. 체계적인 안전관리 시스템 및 감독 부재

(사) 대한민국의항공회가 시행해오던 조종 자격증 발급 (항공법에 명시) 에 관한 조항을 정부가 규제 완화 차원에서 삭제한 이후 문제는 (사) 대한민국의항공회와 산하 협회의 운영에는 심각한 애로가 발생하였으며 더구나 기체감항 검사마저도 교통안전공단으로 이관되어 이제 각 동호인들은 직접 교통안전공단을 통해 개별 검사를 신청하게 됨에 따라 이들을 통제할 전문부서가 사라졌다.

항공 스포츠의 항공기가 운송의 수단, 즉 교통의 수단이 아님에도 불구하고 교통안전공단을 찾아 알아서 감항 검사를 받아야 하고 이에 대한 벌칙도 없는 것은 이미 국가가 항공 스포츠에 대한 관여를 하지 않겠다는 것이나 다름이 없다. 국방부와 국토해양부는 각종 위규 발생이나 사고 예방을 위해 (사) 대한민국의 항공회에 일상적인 공문만을 보내고 있으나 이러한 공문을 열심히 읽어보고 항공 스포츠에 임할 수요자는 거의 없으므로 (이미 많은 협회가 탈퇴하였다) 실효성은 없는 실정이다.

또한 초경량비행장치 부분의 활동을 관장하는 국내 중앙통제기구인 (사) 대한민국의항공회(1945년 설립)는 국토해양부 산하의 사단법인체로 등록되어 있으나 1999년 이후 국토해양부가 그 설립 및 활동에 관한 법적근거를 마련하지 않아 법적 뒷받침과 국가로부터 예산지원도 받지 못하고 있다. (사) 대한민국의 항공회가 항공 운송 관련 뿐만 아니라 항공 스포츠에 대해서도 주도적 역할을 하고 있는 점을 감안, 항공법상 지원과 스포츠법상 지원이 절실히 요구된다.

4. 사고보험 가입을 위한 대책 부재

항공스포츠는 비행활동에 따른 위험에 항상 노출되어 있으나 정부 관련기관의 소극적인 자세로 인해 보험가입 강제조항이 있음에도 불구하고 보험가입은 거의 없는 실정이다. 이미 국내에는 200 여대의 경비행기(초경량비행기포함)가 영리목적으로 운행되고 있는데 어떤 보험사도 경비행기 관련 보험상품의 개발은 미루고 있다.

즉, 국가가 보험업계와의 협의 없이 항공 스포츠 인구에게만 보험을 들으라고 하는 것은 실제 지킬 수 없는 법제를 만든 것이나 다름이 없고 고의든 아니든 간에 항공 스포츠 대다수의 인구는 항공 스포츠와 성격도 맞지 않는 항공법의 제재 아래에서 이를 위반하고 있는 실정인 것이다.

5. 초경량 비행공역의 고도제한의 비현실성

현행 항공법 상에서 초경량 비행장치의 비행고도는 AGL 500피트로 제한되어 있다. 행글라이더가 활공장을 이륙하는 순간 이미 지면과 비행자간의 고도차는 500피트(약 150 M)를 초월하고 있을 뿐만 아니라 행글라이더의 품질과 제품이 점차 향상되면서 이륙 후 곧 바로 제한 고도인 500피트를 침범하게 되는 추세이다.

따라서 초경량비행기의 비행고도는 군 공역과 일반 민항기 고도를 고려하여 좀 더 세분화하여 분리 운영함으로써 공중에서 활동하는 모두의 안전을 조장할 수 있도록 검토를 해야 한다. 이러한 문제점 역시 항공법이 항공 운송에만 중점을 두고 있고 항공 스포츠는 항공법과 그 법적 성격이 다름에도 강제로 공역을 지키도록 하고 있는 부분에서 초래한 것이므로 법제의 개선으로 해결될 수 있을 것이다. 특히 공역과 관련된 부분은 유연하게 이루어져야 할 필요가 있으므로 국가 조약 등의 표준에 따라 유연하게 변경되거나 해당 지역 주민들과 해당 군사 비행장의 공역 점거를 고려할 수 있도록 법령보다는 그 하위법규인 고시나 지방자치단체의 조례 등에서 검토되는 것이 어떠한가 생각한다.

6. 자격증 발급규정 삭제이후 동호인 관리 불가

2003년 항공법 개정시 (사) 대한민국의항공회가 주관해오던 자격증 발급업무를 일부 동력비행장치 부문에 대해서 교통안전공단에서 발급하도록 하고 기타 항공스포츠 관련 자격증은 삭제되어 동호인들이 자격증 없이 비행하고 있다. 그러므로 빈발하고 있는 인력 활공기 관련 비행사고 예방에 이는 규제에 앞서 안전을 위해하는 수준이라고 보겠다.

패러글라이딩과 행글라이딩은 중앙통제 기구인 (사) 대한민국의항공회의 역할보다 산하 협회에만 맡겨둠으로서 안전 관리상 허점이 노출되고 있으므로 국가는 해당 협회가 적정한 면허 수준을 제시하게 하고 이에 대해 중립적 의견을 가진 전문가의 의견을 근거로 한 면허 체계를 만들 필요가 있다. 즉, 면허를 주는 것은 해당 협회에서 하더라도 협회를 통합하는 중앙 기관(현재로는 (사) 대한민국의항공회)에 해당 면허를 등록시키고 국가가 부실 면허 등을 감독하는 체계적인 면허제도를 수립할 필요가 있는 것이다. 면허를 발급하는 일이 규제라고 할 수는 없다. 면허는 최소한의 안전장치이고 다른 공역 이용인과 그밖의 국민들을 위한 국가 최소한의 의무이다. 또한 활공장의 개발도 이대로 난립하는 것을 저지하고 일정한 스포츠 시설로 인정받게 하여 해당 지역에서 무질서하게 조성되어 지방 주민들의 원성과 군부대와의 내재된 잦은 마찰을 미리 예방할 필요가 있다.

스카이다이빙은 국가검정 자격증제도도 없고 무엇보다도 강하용 항공기 확보에 애로가 있다. 따라서 국내보다도 고비용을 감수 하면서도 중국, 필리핀, 태국 등 해외훈련에 의존하고 있다.

모터패러의 경우 교통안전공단이 시행하고 있는 기체검사에 대해 비전문가의 검사로 인한 동호인들의 불만이 가장 큰 문제점이 되고 있다. 기타, 모형항공/모형로켓은 전용 비행장, 국가검정 자격증제도가 없는 점 등이 문제이며 산업용/군사용 무인기와 레저용

모형기간의 구별이 요구되는 실정이다.

반면에 항공스포츠와는 달리 수상 및 해양스포츠의 경우에는 각종 안전사고 예방과 사고 예방을 위해 해양경찰청이 모든 수상 탈 것에 대하여 조종자 자격을 의무화해 강력히 시행하고 있으며, 대다수 외국의 사례에서도 관련협회를 중심으로 모든 초경량 비행부분을 비롯해서 자격규정 관리를 강화해 나가고 있는 추세이므로 항공 스포츠와 이와 같은 다른 스포츠의 관리 및 규율체계를 참조하여 정책을 해나가면 좋을 것이다.

7. 비행공간 및 활공장 난립

비행공간이나 활공장을 건립 시에는 중앙통제 기구(대한민국항공회)와 정부 관련기관과의 협의를 통해 공역배당을 받아야 한다. 그러나 수년 동안 사전 협의와 공역신청 없이 전국 각지에서 무질서하게 개발 및 운영되고 있어 군부대와 마찰이 빈번한 실정이다. 이 역시 항공 스포츠 관련 전문적인 법제가 요구되는 부분이다.

8. 군 항공기와 공중충돌 위험 증가

최근에 초경량항공기의 비행기량 향상 및 고성능화로 인해 고도 및 장거리 비행이 일상화됨에 따라 군 항공기와 Near-miss 상황이 빈발하고 있다. 사고 발생에 대해 국방부는 국토해양부를 경유하여 민간항공의 중앙통제 기구인 대한민국항공회로 재발방지 대책수립을 요청하는 공문을 요구하는 수준의 조치가 취해지고 있다.

그러나 평상시 관리를 못하고 있던 국토해양부가 공문을 발송하는 조치만으로 모든 책임을 회피할 수 있는지는 의문의 여지가 있고 사고 발생에 대한 최선의 주의의무를 다하였다고도 볼 수 없을 것이다. 또한 홍보도 되어 있지 않은 법제를 근거로 해당지역 경찰에게 항공법 위반의 과태료를 항공 스포츠인들에게 부가하는 부분도 국민들의 불만과 민원을 야기하고 있다.

9. 비행장치 안전검사 및 등록실적 미비

(사) 대한민국 항공회에서 시행하던 초경량비행기에 대한 안전검사 기능이 교통안전공단으로 이관된 후, 동력 비행장치와 열기구, 동력 패러글라이더에 대한 안전검사가 시행되고는 있으나 실제 교통안전공단이 초경량비행기와 같은 분야를 담당할 수 있는 전문행정기관인가에 대해 의문의 여지가 있다. 동호인들의 인식 또한 이와 같아서 형식적인 안전검사 및 과다비용을 이유로 검사 자체를 거의 외면하고 있는 실정이다. 따라서 열기구와 동력 패러글라이더의 경우 현재 운영되고 있는 초경량비행기의 10%에도 못 미치는 극소수의 초경량비행기만이 안전검사를 받았다고 추정되는 실정이다.

10. 비행사고 감소대책 부재

2005년의 경우 사망사고만 해도 동력비행장치 2건(4명), 패러글라이더 11건(11명), 행글라이더 2건(2명) 등이 발생한 것으로 비공식 집계된 바 있다. 그러나 정부에서는 이에 대한 인식조차 없는 실정이다. 이는 비행사고 발생시 미연에 방지가 가능함에도 불구하고

고 일어나고 있음을 의미하는 것이고 실제 비행사고에 대해 전혀 합리적인 책임범위에 대한 고려, 국민의 안전을 배려하는 정책의 부재를 의미한다. 특히 이상의 집계는 비공식 집계자료이고 자발적인 협회에 대해 보고한 자료임을 명심하여야 한다.

11. 안점검증절차 없는 당국의 비행계획 승인

비행계획 승인은 절차상 비행을 하고자 하는 일반 개인이 지방항공청에 직접 비행계획 승인신청을 하면 비행이 가능하도록 되어 있다. 지방항공청은 해당 조종자의 비행기량이나 비행장치의 안전성 여부에 대한 심사 및 판단 과정을 생략된 채 인근 부대와의 문제나 타 항공기와의 충돌 위험 여부만을 간략히 체크하여 비행계획을 승인하여 주고 있는 실정이다. 항공기의 이상이나 안전에 심각한 위해가 있더라도 전혀 비행계획 승인에는 고려대상이 아니라는 부분은 매우 심각한 부분이 아닐 수 없다.

12. 사고 발생시 사고조사 활동 미흡

항공법에 의거하여 초경량비행장치 역시 비행 도중에 사고가 발생할 경우 이는 항공사고로서 필히 사고조사 활동이 이루어지도록 되어 있다. 그러나 항공 스포츠는 완전한 비행장치에 이르지 못하는 기구가 많고 실제 동력 비행장치 사고를 제외하고는 행글라이더, 패러글라이더, 동력 패러글라이더 등의 대중적인 종목의 사고는 공식적인 사고조사 활동이 거의 이루어지지 않는다. 그리하여 일반적인 자동차 교통사고의 현장보존이 책임범위 등의 각종 사고조사 후 원활한 해결방안을 모색하게 해 주듯이 항공 스포츠 사고 조사 활동은 반드시 필요하고 이 때 일정한 규칙이 필요하다. 다만 이 때에도 공역의 원활한 이용 및 해당 시설에 대한 다른 사람의 편의를 고려하는 신속하고 경제적인 규칙을 제정하여야 할 것이다.

13. 항공스포츠 사고에 대한 상해보험 보장 부재

항공스포츠는 관련 기관의 무관심 속에서도 점차적으로 증가하여 상해보험 보장이 절실한 때가 도래하였다. 현재는 패러글라이딩의 경우 2만여명의 동호인들이 전국 100여개소의 활공장에서 활동하고 있으며, 스카이다이빙, 열기구, 초경량항공기, 모터패러 등 전국 동호인 약 12-13만명이 활동하고 있는 실정이다.

이러한 가운데 상해보험업체가 더 이상 초경량비행기의 사고에 대해 보장을 기피함으로써 동호인들은 보험혜택도 없는 상황에서 사고 발생율이 높은 취미활동을 하는 악순환이 거듭되고 있는 실정이다.

14. 용어사용 오용으로 인한 국제적 언어소통의 어려움

초경량비행장치는 앞서 말한 바와 같이 무인비행장치에서부터 인력비행장치, 동력비행장치, 낙하산류, 기구류 등을 속칭하는 용어로서 항공법에서 운송을 중심으로 이해하여 만든 용어이다. 그런데 적절한 용어가 없다 보니 “항공 스포츠”부문에서도 해당 스포츠 장비를 ‘초경량비행장치’라는 용어로 통칭하고 있다. 그러나 민간에서는 동력 비행

장치를 초경량비행기라는 용어와 동일하다고 생각하는 경우가 많으며 다른 장치들은 초경량 비행장치에 속한다고 생각지 않는다. 특히 '초경량비행장치'라는 용어는 우리나라만 사용하고 있다. 그러므로 항공 스포츠의 위상에 적절한 용어가 요구된다.

다. 항공스포츠의 미래

오늘날 항공레포츠 종목들로는 전통적인 열기구와 스스로 설계 제작해 비행하는 자작비행기, 소형헬리콥터, 초경량비행기 등 항공기 외에도 글라이더, 행글라이더, 패러글라이더, 스카이다이빙, 모험항공기 등 종목이 다양하다.

더구나 급진적인 신종목들이 빠르게 태동되고 있어 그 다양성과 재미가 날로 더해가고 있다. 스카이 서프, 카이트서핑, 패러세일링, 수상이착륙 행글라이더, 패러글라이더, 스피드글라이딩이 등의 미래는 매우 밝은 편이다. 최근 들어 이상과 같은 종목의 인기가 상당히 높아지고 있기 때문이다. 따라서 미래항공스포츠는 더욱 확대될 것이며 지방공항공과의 전략적 제휴가 이루어질 경우 항공스포츠와 더불어 지방공항 발전에 분명 도움을 가져다 줄 것이다.

라. 외국의 항공스포츠 산업현황

모든 국가의 항공스포츠 운영과 관리는 국제항공연맹(FAI)의 산하단체로 가입되어 있는 민간대표 단체가 하고 있다 그러나 우리나라는 민간대표단체인 (사)대한민국항공회가 2003년 항공법에서 오히려 항공스포츠와 관련한 안전 및 면허운영관리를 하는 부분을 규제라고 판단하여 해당 부분을 삭제함으로써 지금까지 해오던 조정 및 통계 자격을 상실한 상태이다.

1. 일본

국제항공연맹(FAI)의 회원단체로서 (재)일본항공협회를 중심으로 산하 각 종목별 전문협회 주도하에 자격증, 기체등록 및 검사업무를 수행하고 있다. 각종 대회승인, 국가대표 선수선발과 국제대회 파견결정 등 민간항공 전반에 대해 업무수행을 하고 있으며 교육기관의 관리와 활공장 및 비행장 관리 등의 업무도 체계적으로 수행하고 있다.

2. 미국

미연방항공청(FAA) 소속의 미국항공협회와 그 산하단체를 통해 정부와의 긴밀한 협조 하에 가장 잘 운영되고 있다. 동력비행장치에 해당하는 울트라라이트(Ultralight)의 범주를 넘는 비행체들이 새로이 운영됨에 따라 울트라라이트와 정식항공기 사이에 Sport Class를 신설하여 관리하고 있다. 우리나라는 스포츠 급에 해당되는 비행체들이 수십대 들어와 운영되고 있으나 동호인들 간의 의견이 결집되지 못하고 있고 정부당국은 차일피일 하는 과정에서 미등록 기체로서 불법으로 운영되고 있는 실정이다.

3. 독일 등

미국이나 일본과 마찬가지로 유럽 각국의 항공협회 주도하에 체계적으로 운영되고 있다. 독일, 프랑스 및 스위스의 경우 항공협회 산하의 행글라이딩협회에서 자체 마련한 기체인증제도에 따라 안정성 인증 합격제품만 운영되도록 제도화 되어 있고 이들 인증 제도는 국제적으로도 인정되어 한국에서 만든 제품이 유럽으로 판매시 이들의 인증이 필수로 요구되고 있다.

4. 중국

중국 공산당 고위 간부가 회장으로 있는 중국항공운동협회가 중국체육회 산하기구로서 정부로부터 재정지원을 받고 있다. 열기구, 스카이다이빙, 패러글라이딩, 동력패러글라이딩 등의 종목에서 산하 위원회를 두고 활동하고 있다.

V. 실증분석

가. 연구모형

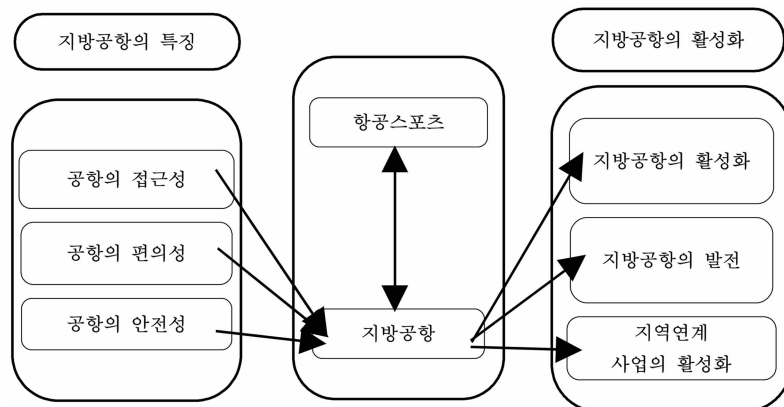
연구의 모형은 아래 그림과 같다.

나. 가설의 설정

1. 지방공항과 항공스포츠 활동의 관련성

항공스포츠에 있어서 가장 큰 문제 중의 하나는 안전한 항공스포츠를 향유할 전용공

[그림 1] 연구 모형



간과 운영시설이 부족한 점이다. 항공스포츠에 있어서 공항시설이 모두 요구되는 종목은 일반경비행기를 비롯하여 초경량항공기, 스카이다이빙, 파라모터, 소아링 등이 있다.

<가설 1> 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항이 있을 것이다.

2. 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항의 특징의 도출

* 전제 개념

① 접근성 : 항공스포츠는 레저로서 항공스포츠를 즐겨야 하기 때문에 입지 조건에 있어서 접근성을 매우 중요시 할 것이다.

② 안전성 : 공항의 안전시설과 안전사고 발생시 응급조치를 받을 수 있는지와 공역 제한은 어떻게 해결하는지 등을 입지조건으로 택할 것이다. 또한 전문가들은 항공스포츠의 안전에 가장 중요한 것은 면허의 관리라고 할 수 있으며 항공스포츠 전 종목에 자격증이 있어야 한다고 주장하고 있다. 시설관리에 있어 정부, 지방자치단체, 지방공항, 항공스포츠 단체간에 공동관리를 할 기구를 운영하고 비행장치 검사 및 관리에 있어 현재 감항검사 뿐 아니라 체계적인 항공안전을 위한 감독체계가 구축되어야 하며 국토해양부에서만 역할을 담당할 것이 아니라 전문성 있는 민간단체의 인증을 통해 각 항공스포츠 기구의 수리, 정비하는 시설과 인력이 확충되어야 한다고 주장하고 있다. 비행승인도 개인이 지방항공청에 하는 것이 아니라 항공관련전문단체에서 한꺼번에 이를 접수받아 신청하도록 조정하여 기체나 조종사 상태의 증빙서류를 제출 받게 되면 안전에 크게 기여와 더불어 원활한 비행계획을 할 수 있다고 판단하고 있다.

③ 편의성 : 김포, 양양, 울진공항이 항공스포츠에 적합한 이유로는 출입절차의 간편성에 있다. 민간항공기가 취항하는 16개 공항중 인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 양양공항을 제외하고는 모두 기존의 군비행장에 민간항공기가 취항하고 있는 민군겸용공항이다. 이는 지방공항이 항공스포츠 인구에게 개방하기 위해서는 편의성과 사적 규제를 완화할 수 있는 지역적으로 구분을 해야 하는 시설적 보강이 있어야 함을 의미한다. 일반인 설문에서도 알 수 있듯이 항공스포츠를 향유하기 위해 지방공항을 선택함에 있어서도 편의성이 가장 중요한 요소임을 알 수 있다.

<가설 2> 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항은 특징적인 요인들이 있을 것이다.

2-1 : 접근성은 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항에 영향을 미칠 것이다.

2-2 : 편의성은 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항에 영향을 미칠 것이다.

2-3 : 안전성은 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항에 영향을 미칠 것이다.

다. 항공스포츠 활동을 통한 지방공항의 활성화 가능성

항공스포츠를 통하여 지방공항이 마케팅을 하는 경우 일정한 반향을 일으킬 수 있을 것으로 보여진다. 먼저 항공스포츠 활용을 통한 지방공항 활성화 가능성, 둘째 항공스포

츠와 지방공항 연계산업의 활성화 기대예상. 마지막으로 항공스포츠를 통한 지방공항 발전가능성을 검증함으로써 항공스포츠와 지방공항 활성화간의 상호연계성에 대한 결과를 얻을 수 있을 것이다.

1. 지방공항 활성화

지방공항이 활성화된다고 함은 항공스포츠 인구를 유치하고자 목적. 인적 설비를 재 정비한 지방공항의 수요에 긍정적인 영향을 끼치는가를 검토하는 것을 뜻한다.

항공스포츠와 전략적 제휴를 체결한 지방공항은 그렇지 않은 지방공항에 비해 긍정적 또는 부정적 영향을 받을 것이다. 항공스포츠 동호인들은 지방공항이 항공스포츠를 할 수 있는 적절한 공간으로 자리 잡을 경우 지역경제에 영향을 미칠 것임에 틀림이 없다고 생각 할 것이다. 즉 지방공항을 활성화 하기위해 본 지방공항을 이용한 이후 계속해서 자주 이용할 것인지, 또한 다른 동호인들에게도 추천 해 줄 것인지, 본 공항을 선택한 것을 잘 한 것이라고 생각하는지. 기타 클럽하우스 등의 부대시설을 이용할 것인지를 미루어 짐작할 수 있게 되는 것이다.

2. 지역연계산업의 활성화

지역연계산업의 활성화란 항공스포츠가 지방공항과의 전략적 제휴를 통해 공항을 이용할 경우 부대시설을 이용여부와 공항에 체류 할 것인지. 공항 주변시설을 이용할 것인지, 이후 공항주변 인프라 시설을 자주 방문 할 것인지. 항공 레저 산업(항공 스포츠를 활용하는 레저 중심의 스포츠산업)을 지방 공항이 활용하면 공항과 주변산업(관광 및 기타산업)이 연계되어 성장할 것인지를 의미한다. 이에 대해 검증될 경우 지방공항은 해당 지역의 경제를 살리기 위해 항공스포츠와 전략적 제휴를 할 것인지 자신의 지방 공항 사활로서 해당 정책 여부를 선택할 수 있을 것이다.

3. 지방공항의 발전

최종적으로 지방자치단체가 항공스포츠와의 전략적 제휴를 할 경우 지방공항과 항공스포츠 관련기관이 발전할 수 있을 것인지를 의미하는 것으로 지방공항의 발전이 기대되는지를 검토하는 것을 지방공항의 발전이라고 한다. 지방공항의 발전은 지방자치단체가 지방공항에 대해 좀 더 지원과 투자를 할 것인지. 지방공항의 운영이 좀 더 체계화 될 것인지 등을 고려해 볼 수 있는 것으로 이러한 가설의 검증을 통하여 항공스포츠와 지방공항의 연계 가능성을 기대해 볼 수 있을 것이다.

위의 논의를 토대로 항공스포츠와 지방공항의 활성화 및 지역 연계 산업의 활성화. 지방공항의 발전과의 관계를 설문분석을 통해 살펴보았다.

라. 연구의 설계

1. 조사대상

조사대상은 지방공항과 항공스포츠에 대한 인식이 예상되는 일반인들을 대상으로 설문지를 제작, 회수 하는 방법으로 진행하였다. 설문작성은 항공스포츠가 도입된 이래 20년 이상 많게는 40여년간 항공스포츠 활동에 전념해온 전문가 다수의 도움을 받았다.

2. 조사기간 및 방법

설문 목표량 300부 이상 채워지는 시점까지 총 465부의 설문을 받았으며 설문항목별 직접 기입하는 자기보고식(Self-reporting) 설문지를 이용하였다. 465부중 응답 및 누락이 있는 답안을 제외하고 실제 실증분석에는 최종 340부를 사용하였다.

마. 실증조사와 분석결과의 해석

1. 자료수집 방법 및 설문지의 구성

이상에서 말한 바와 같이 설문지를 총 465부를 배포하여 375부를 회수하였으며 그중 이상치가 있는 35부를 제외하고 총 340부를 최종 분석에 사용하였다.

2. 자료의 분석방법

본 연구에서는 실증분석을 위한 통계처리 도구로서 SPSS 14.0 for Windows를 사용하였다. 자료의 분석방법 및 내용은 인구통계변수의 정리를 위하여 빈도분석을 하였고, 각 변수들의 신뢰도 검증을 위하여 '신뢰도 분석'의 목적을 분명히 하는 것이 필요하였는데 i) 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항의 특성과 ii) 항공스포츠 활성화를 통한 지방공항의 활용도를 구별해 내기 위한 '요인분석' 및 가설 검증에 그 목적을 두었다. 이 때 각 변수들 간의 관계를 살펴보는 '상관분석'을 활용하였고 마지막으로는 변수들 간의 인과관계 분석을 위한 '회귀분석'을 실시하였다.

3. 인구통계학적 특성

조사대상의 성별은 남성 340명(89.4%), 여성 36명(10.6%)으로 남성이 여성에 비해 8-9배 정도 활동인구가 높으며, 연령층은 29세 이하가 122명(35.9%), 30-39세 이하 175명(51.5%), 40-49세 이하 35명(10.3%), 50-59세 이하 7명(2.1%), 60세 이상이 1명(0.3%)로 나타났다. 교육수준은 고졸이하 30명(8.8%), 전문대졸(재학) 이하 98명(28.8%), 대학교졸(재학) 이하 174명(51.2%), 대학원 이상 38명(11.2%)으로 고졸 이상이 전체 인구의 91.2%를 차지하고 있다. 월평균 가계소득은 200만원 이하 87명(25.6%), 200-300만원 이하 136명(40.0%), 300-400만원 이하 77명(22.6%), 400-500만원 이하 28명(8.2%), 500만원 이상 12명(3.5%)이로 나타났다.

직업별로는 관리/사무직 95명(27.9%), 생산/기술직 3명(0.9%), 판매/영업직 12명(3.5%), 전문직 47명(13.8%), 교직 4명(1.2%), 학생 52명(15.3%), 자영업 45명(13.2%), 무직 및 기타 82명(24.1%)로 나타났다. 결혼 여부는 미혼 138명(40.6%), 기혼 202명(59.4%)로 기혼비율이 약간 높다. 스포츠 활동경력은 1년 이하가 274명(80.4%), 2-3년

이하가 44명(12.9%), 4-5년 이하 3명(0.9%), 5년 이상 4명(1.2%)로 응답하였다.

4. 변수의 타당성과 신뢰성 검증

변수의 타당성을 위해 요인분석에 있어 요인추출은 주성분 분석(Principle component analysis : PCA) 법을 이용하였다. 본 연구의 설문항목은 항공스포츠 활동에 선호되는 지방공항의 선택요인인 접근성을 측정항목, 안전성을 측정하는 항목, 편의성을 측정하는 항목 그리고 항공스포츠 활성화로 인한 지방공항의 활용도 측면인 지방공항 활성화를 측정하는 항목, 지역연계 산업의 활성화를 측정하는 항목, 지방공항의 발전을 측정하는 항목으로 구성되어 있어 각각 요인분석을 실시하였다. 변수의 신뢰성을 위해 'Cronbach's alpha 계수'를 이용하여 신뢰도를 저해하는 항목을 측정도구에서 제외시킴으로서 각 항목들의 내적 일관성을 높이는 방법을 택하였다. 본 연구의 측정변수의 신뢰성 검증결과 상당한 신뢰도가 확보된 바 있다(당해 학위논문 표 5-13 : 측정변수의 신뢰성 검증결과(Cronbach's) 참고).

바. 가설의 검증

1. 공항별 점수

각 항공스포츠 활동별로 지방공항을 점수화를 총독점별로 나타내면 항공스포츠 활동에 선호되는 지방공항 점수는 17개 공항중 김포공항, 양양공항 그리고 무안공항 순이다. 모험항공기는 김포공항, 원주공항, 청주공항의 순이며, 초경량항공기의 경우는 양양공항, 김포공항, 무안공항의 순이고, 스카이다이빙 및 글라이딩의 경우에는 김포공항, 양양공항, 무안공항 순이다. 그 밖의 경우 울진공항, 청주공항, 원주공항 등이 선호되는 지방공항으로 나타나고 있다.

2. 회귀분석을 통한 항공스포츠 활동에 선호되는 지방공항의 특징적 요인

김포공항을 선택하는 이유는 수도권에서 제일 가까운 공항으로 다른 공항에 비해 쉽게 접근할 수 있는 편리성이나 안전성과 같은 요인들과는 상관없이 접근성 요인에 가장 큰 영향을 받는 것으로 해석된다.

3. 지방공항의 활성화에 대한 설문분석결과

공항별로 가장 선호하는 공항은 김포공항, 양양공항 순이며, 그 밖에도 무안공항, 청주공항, 울진공항이 긍정적인 답변을 나타내고 있다.

사. 설문항목에 대한 분석

1. 항공스포츠에 적합한 지방공항의 선택 요인분석

공항선택요인에 대한 전체평가점수, 공항선택요인에 대한 특성별 평가점수 및 공항선택요인에 대한 특성별 세부평가점수는 성별, 연령별, 활동경력별로 평가를 하였다.

2. 항공스포츠 활성화가 지방공항의 미치는 영향분석

공항활성화요인에 대한 전체평가점수, 공항활성화요인에 대한 특성별 평가점수 및 공항활성화요인에 대한 특성별 세부평가점수는 성별, 연령별 및 활동경력별로 평가를 하였다.

VI. 지방공항의 활성화를 위한 전략

가. 항공스포츠를 통한 지방공항 활성화 방안

1. 항공스포츠의 지방공항 이용시 적합성 요건 보강

우리나라의 민간항공기 취항하는 공항은 총 15개지만 대부분 민군겸용공항이다. 항공스포츠 인구를 지방공항이 수용하기 위해서는 반드시 요구되는 입지적 요건은 배후 도시 인근의 접근성이 용이하여야 하며, 전용 공간 중 Air-side가 요구되는 종목의 경우 활주로, 계류장, 격납고, 정비고가 완납되어야 한다. 항공스포츠 인구를 끌어들이기 위해 최소한의 보강시설로는 클럽하우스, 운항실, 게스트하우스, 휴게실, 주차장 등이 있다.

2. 항공스포츠 관련부서간의 협력 강화

지방공항이 항공스포츠와 전략적 제휴를 체결하기 위해서는 항공스포츠 인구를 통제 하에 관리할 수 있는 중앙기구와의 접촉을 시도하여야 한다. (사)대한민항공회는 국제항공연맹에 1957년 9월에 가입이후 1970년부터 대표단을 파견하는 등 활발한 활동을 전개하고 있다. 현재 항공 스포츠를 이용한 관광산업에 가장 관심을 가지고 있는 지방 자치단체는 청주시, 보령시, 문경시, 영월군, 단양군, 무주군 등이 꼽히고 있다. 그러나 이는 지방자치단체의 강한 의지와도 관련이 있기 때문에 실제 가능성 있는 지방자치단체는 달라질 수 있다.

3. 항공스포츠 운영을 위한 관련기관과의 역할강화

지방공항과 항공스포츠 기관과의 원활한 역할분담이 있어야만 성공적인 전략적 제휴가 가능할 것이다. 지방공항은 단순히 항공스포츠와 전략적 제휴를 하는데 그칠 것이 아

나라 재정자립도를 높이기 위한 남다른 노력, 일괄적인 행정체계 구축으로 One Stop 서비스 등을 제공할 자세를 가질 필요가 있다. (항공스포츠 운영을 위한 관련기관과의 역할에 대한 정리는 당해 학위논문 <표 6-1>참조)

4. 안전성을 위한 지방공항의 역할강화

항공스포츠의 안전을 위한 사전 시스템으로는 면허관리, 시설 및 장비의 관리, 비행승인, 항공스포츠 관련보험 등이 있다. 면허관리는 항공스포츠의 안전에 가장 중요한 것이라 할 수 있다. 그러나 국가가 직접 자동차 면허와 같이 예산을 소모하기 보다는 항공스포츠의 다양화를 위하여 전문민간단체 인증은 국가가 하되, 인증 받은 전문민간단체가 검정 및 발급, 관리를 하도록 하고 정부부서의 적극적인 감독을 받는 방식이 바람직하다고 볼 수 있다. 시설관리에 있어 정부, 지방자치단체, 지방항공, 항공스포츠단체간의 공동관리를 할 기구를 운영하고 비행장치 검사 및 관리에 있어 현재 감항검사 뿐 아니라 체계적인 항공안전을 위한 감독체계가 필요하며 국토해양부의 항공검사과에서만 역할을 전담할 것이 아니라 전문성 있는 민간단체의 인증을 통하여 각 항공스포츠 기구의 수리, 정비하는 시설과 인력이 확충되어야 한다. 비행승인을 개인이 지방항공에 직접 신청하는 것이 아니라 항공관련전문단체에서 통합적으로 하도록 하여 기체나 조종사 상태의 증빙서류를 제출받아 검증과정을 거치도안전한 비행계획 승인업무를 할 수 있을 것이다 항공스포츠 관련 보험이 없으므로 정부, 민간단체, 보험사 등이 적절한 보험 상품을 개발에도 힘을 기울여야 한다. 강제 가입방식과 차등보험 제도를 두어 항공스포츠 인구의 가입을 촉구하는 방법이 있을 수 있다. 그밖에도 비행고도에 대한 규제 부분을 공역의 고도별 세분화를 통해 적정한 공역을 원활히 활용할 수 있도록 제도적 개선과 국방부의 지방자치단체와의 협력 하의 유연한 태다고 요구되는 부분이다. 한편 항공스포츠의 안전을 위한 사후 시스템으로는 자율적인 안전시스템 구축, 사고 조사반 운영, 일정시기에 시행하는 안전교육 등이 있다. 먼저 자율적인 안전시스템의 구축은 지방공항이 정부와 함께 전문민간단체를 법정 단체화하여 자율적인 안전시스템을 구축하도록 하고 무면허 등 법규 위반자에 대해 항공법상 처벌 수위를 정하여 미신고 기체 운영, 무신고 비행, 무면허 비행의 3대 위험한 항공스포츠 활동에 대해서는 제재할 필요가 있다. 다음으로 사고 조사반 운영을 국가와 관련단체 등 전문가들이 실효성 있게 운영함으로써 면허, 기기 검사, 비행승인, 안전절차와 수칙 준수여부 등 단계별로 종합적인 관점, 보고서를 제공하여 향후 유사한 사고발생 방지를 할 필요가 있다. 끝으로 안전교육을 항공스포츠 대상자들에 대해 일정한 시기에 시행함으로써 다각적인 사고 예방과 사고 발생율을 낮추는 노력이 필요하다. 이와 같은 항공 스포츠의 안전을 위한 사전, 사후적 시스템이 종합적으로 완비될 때 비로소 국민의 스포츠권 향유와 지방공항의 항공 스포츠와의 성공적인 전략적 제휴는 가능하게 될 것이다.

5. 정부 등 관계부처간의 이해조율 강화

항공스포츠 관리담당에 있어 활주로가 요구되는 종목은 일부 국토해양부의 관리가

필요하고 그렇지 않은 대부분의 종목은 문화체육관광부가 전반적으로 모두 담당하는 것이 적절하다. 즉, 공역 및 안전문제에 대해서 공역은 국토해양부와 군이 협조하여야 하지만 시설의 안전 등을 제외한 대부분의 안전 시스템의 완비는 문화체육관광부가 담당하여야 한다. 시설 투자 및 설치운영은 지방공항과 한국공항공사가 협의하고 국토해양부가 이를 감독하며 지방자치단체의 의사를 존중하며 진행하는 것이 바람직하다. 그러나 항공스포츠 관련 시설이 필요한 경우 문화체육관광부도 일정 재원을 지원하여야 한다. 즉, 공항 기능의 활성화를 통해 항공스포츠 뿐만 아니라 기타 다른 산업과 전략적 제휴를 함에 있어서는 지방자치단체와 지방공항이 협력하여 하도록 하는 것이 적절하다. 현행 법체제로는 지방공항이 항공스포츠와 연계하고자 사업주체로서 노력하더라도 당국의 협조를 얻기 어려운 것임이 명약관화하다고 할 수 있을 것이다. 특히 각 협회와 MOU를 체결하더라도 (사)대한민국항공회의의 역할이 상당히 중요한 부분을 감안하여 대한민국항공회의의 민간기구적 역할범위를 제도적으로 명확히 할 필요가 요구된다.

6. 국제대회유치 등 물적, 인적 인프라 확충방안 강화

그동안 항공마케팅은 지방공항이 아닌 항공사를 중심으로 이루어져 왔다. 이는 공항들이 국가나 지방자치단체의 소유인데다가 경쟁 없이 독점적 지위를 누려왔으나 그나마 국제운송사업도 각 중 규제에 묶여 있는 실태로서 항공사들의 운송수익을 올리는 데에는 한계에 부딪혀 있다. 따라서 항공스포츠 관련기관과의 전략적 제휴를 통해 지방공항이 단순한 탑승공간에서 상업적인 이벤트 이미지를 가질 수 있게 된다. 국제 항공스포츠 유치와 공항의 상업적인 시설로 인식하는데 도움이 된다. 이를 위해 물적 및 인적 인프라가 구축이 절실히 필요하다.

나. 선택된 주요 지방공항의 항공스포츠 활용 적합성

항공스포츠 활동에 선호되는 공항으로 김포공항, 양양공항, 무안공항 순이다.\

1. 김포공항

김포공항은 수도권에서 가장 가까운 공항으로 가장 항공스포츠 활동에 선호되는 공항이다. 그러나 2008년 현재 일일 운항계획을 살펴보면 278편으로 이중 출발 136편, 도착 142편을 고려해 보면 지방자치단체의 적극적인 결심에는 다소 무리가 따를 것으로 보인다.

2. 양양공항

양양공항은 항공스포츠 동호인들이 선호하는 두 번째 공항이다. 2006년 4개 노선, 2007년 2개 노선 2008년 국제유가 인상으로 공항폐쇄 위기에 직면한 상태이다. 그러나 초경량항공기 또는 LSA(Light Sports Aviation)의 동호인들의 편의성을 고려하여 항공스포츠와 전략적 제휴가 이루어질 가장 좋은 공항으로 선택되고 있다.

3. 무안공항

무안공항은 항공 동호인들이 선호하는 세 번째 공항이다. 광주-무안 고속도로의 연계성이 접근성의 편리라고 판단하고 있다. 그러나 현재 국제공항으로서 위상을 높이려고 신규노선 개발에 힘쓰고 있는 것이 항공스포츠 활성화엔 다소 어려움이 있을 것으로 예상된다.

VII. 결 론

가. 연구결과 요약

항공스포츠의 지방공항 활용가능성을 선호하는 지방공항이 있을 것으로 가설을 세우고 항공스포츠 활동에 적합한 3단계 우선순위로 선택하도록 한 결과 총 17개 공항중 김포공항이 1,233점, 양양공항이 760점, 무안공항이 638점 순으로 나타났다.

다음은 각 항공스포츠 종류별 점수를 살펴보면 인구활동이 가장 많은 모험항공기의 경우 김포공항, 원주공항, 청주공항순이며, 그다지 활동인구가 많지 않은 초경량항공기의 경우와 스카이다이빙의 경우 모두 양양공항, 김포공항, 무안공항 순으로 나타났다.

항공스포츠 활동에 적합한 지방공항들의 선택요인들로 김포공항을 선택하는 것은 편의성과 안전성에 대해선 부(-)의 영향을 미치나 수도권에 위치하여 쉽게 접근할 수 있기 때문으로 판단된다. 양양공항은 김포공항과 달리 접근성은 부(-)의 영향을 미치고 있으나, 편의성에 정(+) 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 즉, 접근성이 좋지 않더라도 항공스포츠 특성상 편의성을 우선으로 선택되었다고 볼 수 있다. 울진공항은 양양공항과 마찬가지로 접근성은 부(-)의 영향을 미치고 있으나, 편의성에 정(+) 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다.

모든 지방공항을 선택하는데 있어서 안전성을 그다지 우선순위로 두지 않는 것은 항공스포츠 특성상 안전시설이 특별하게 갖춰 질 필요가 없이 직접장비 안전이 더 중요시 되고 공항 안전요원이 아닌 항공스포츠 활동모임의 경력자들이 스스로 안전요원 역할을 수행하기 때문인 것으로 해석할 수 있다. 즉, <가설 2-1, 2>에서 접근성과 편의성은 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항에 영향을 미치고 있으나 <가설 2-3> 안전성은 항공스포츠 활동에 적합한 지방공항에 영향을 미치고 있지 않다고 볼 수 있다.

또한 항공스포츠를 통하여 지방공항의 활성화에 긍정적인 답변을 하였다. “항공스포츠를 통하여 지방공항은 지역연계 산업이 구체적으로 활성화 될 것이다”라는 가설의 경우 김포공항 48%, 양양공항 56%, 무안공항 56%, 청주공항 44%, 울진공항 56% 등이 긍정적인 답변이 나왔다. “항공스포츠를 통하여 지방공항은 발전 될 것이다”라는 가설의 경우 역시 김포공항 48%, 양양공항 56% 등 긍정적인 답변이 나왔다.

나. 연구의 한계점 및 향후 연구과제

본 연구는 아래와 같은 한계점이 존재한다. 첫째, 지방공항의 활성화를 위한 방향제지만 했을 뿐 공항마다의 구체적인 분석은 하지 못했다. 따라서 구체적인 각 공항마다의 활성화 방안은 향후 연구가 더욱 필요한 부분이다. 둘째, 지방공항을 선택하는 항공스포츠 인구들에게 선호요인을 접근성, 편의성, 안전성 3가지만으로 한정하였기 때문에 다른 선호요인이 존재할 지도 모르고 만일 향후 이것이 발생될 경우 검증할 생각이다. 즉 항공스포츠의 공항 이용에 대한 만족도 및 선호요인에 대한 연구는 공항정책에 향후 필요하므로 반드시 연구가 더욱 필요한 부분이다. 셋째, 항공스포츠의 가장 큰 애로사항은 전용공간과 운영시설의 부족에 있으나 응답자들이 접근성과 편의성에 대해 의미를 어떻게 이해하고 답변을 했는지 정확히 알 수가 없다. 그러므로 향후 연구에서는 항공스포츠에 보다 큰 이해도가 있는 협회 중심의 가설 설정 및 실증 분석, 연구방법의 다양화를 시도해 볼 것이다. 넷째, 지방공항이 항공스포츠와 전략적 제휴를 체결하기 위해서 선결되어야 할 법, 정책적 문제들이 있음에도 불구하고 이를 구체적으로 다루지는 못했다. 특히 지방공항과 항공스포츠의 연계방법은 현행 항공법 개정을 전제로 하기 때문에 민간항공분야를 일반항공과 항공스포츠 활동으로 나누는 적절한 항공정책 방향을 제시하지 못한 것이 향후 과제로 남긴다.

그러므로 각 지방공항마다 지방공항의 특성에 맞는 항공 스포츠와의 전략적 제휴방안의 구체적 로드맵과 이에 대한 가설 검증 및 이를 위한 항공정책 및 법제의 분석은 향후 과제에서 다루기로 약속한다.

[참고문헌]

<국내문헌>

1. 강두식(2004), “항공사의 스피드 경영혁신에 관한 연구”, 한국항공대 항공산업 정보대학원
2. 김도수(2005), “저원가항공사 전략의 한국시장 적용에 관한 연구:아시아 저원가항공사 사례를 바탕으로”, 한국항공대 경영대학원
3. 김민정, 김연명(2005), “저가항공사 등장에 따른 지방공항 이용객의 변화와 전망. 『교통』, 통권88호, 교통개발연구원
4. 김백윤·온문섭(2000), “국내항공스포츠의 태동과 성장”, 『Korea sport research』, 62 한국스포츠리서치
5. 김상봉(2004), “지방공항산업에 의한 지역경제영향분석 연구 : 산업연관분석을 중심으로”, 『한국행정학보』, 한국행정학회
6. 김선영(2006), “추락하는 지방공항, 돌파구는 없는가. 『(월간)항공』, 통권202호 와스코
7. 김승만(2005), “우리나라 지방공항 활성화 방안 연구:사천공항을 중심으로”, 경상대 산업대학원
8. 김연명 외 4인(2006), “공항개발 중장기 종합계획 수립조사”, 『KOTI 연구결과 요약집』, 한국교통연구원
9. 김연명·박진서(2006), “지방공항 운영체계 개선방안 연구:공항의 경제적 가치 산정과 공항 운영정책. 『교통』, 통권101호, 한국교통연구원
10. 김연명·안혁수(2006), “인천국제공항 안전관리체계(SMS) 구축. KOTI 연구결과 요약집』, 한국교통연구원
11. 김재곤(2007), “날개 접은 지방공항, 해법은 없나”. 『교통』, (한국교통연구원
12. 김재한(2006), “병든 지방공항, 복합 처방 필요하다”. 『(월간)항공』, 통권202호, 와스코
13. 김제철(2002), “지방공항을 이용한 민간사업자의 항공종사자 양성가능성 검토와 선결 과제:조종사 교육훈련사업을 중심으로”, 『항공산업연구』, 제61집 세종대학교 부설 항공산업 연구소
14. 김제철 외(2006), “항공부문 중장기 발전 전략 수립 연구”, 한국교통연구원
15. _____(2006), “항행안전시설 안전관리체계(SMS)연구”. KOTI 연구결과 요약집』, 한국교통연구원
16. _____(2002), “지방공항의 소유와 운영 : 경제학적 근거와 판단. 항공우주법학회지”, 항공우주법학회
17. 김창수(2002), “주5일 근무제에 따른 지상수상항공레저스포츠의 저변확대”. 『한국레저스포츠학회 학술세미나』, 통권7호 한국레저스포츠학회
18. 김치호, 엄광열, 서현(2005), “환동해경제권 무역기업 활성화를 위한 양양국제공항

- 발전방안에 관한 연구”. 『창업정보학회지』, 창업정보학회
19. 김혁출·이용식(2004). “항공스포츠 활성화를 위한 정책방안 연구”. 『한국체육학회지』, 제43권 제6호, 한국체육학회
 20. 노영민(2005). “지방공항 활성화를 위한 항공정책 방안”
 21. 문형진(2006). “국내 지방공항의 운영성과 분석:WLU를 이용한 DEA모형의 적용”. 인천대 동북아물류대학원
 22. _____(2005). “지방공항의 시설 활용과 개발방향”. 『교통』, 통권88호 교통개발연구원
 23. 박석호(2005). “국내 신규 저비용항공사 운영방안 연구:국내 적용 가능한 모델 설정 및 효과분석”. 인하대 국제통상물류대학원
 24. 박종두(2004). “우리나라 공항경영 구조개혁 전략의 개선방안:민영화를 중심으로”. 인하대 국제통상물류대학원
 25. 박호표(2005). “청주국제공항과 중부권 관광활성화전략”. 『관광연구저널』, 제19호
 26. 설 찬(2005). “우리나라 저비용 항공사의 도입방안 연구:법과 제도 개선을 중심으로”. 인하대 국제통상물류대학원
 27. 송용우(2007). “항공법 개정, 무엇이 문제인가”. 『(월간) 항공』, 통권215호, 와스코
 28. 심재동(2004). “초경량비행장치(Ultra-Light Machines)사고예방 대책에 관한 방안연구 (인하대 국제통상물류대학원)
 29. 안문경(2002). “항공스포츠, I:열기구”. 『스포츠과학』, 제80호, 2002여름, 국민체육진흥공단체육과학연구소)
 30. 엄정호(2005). “저원가 항공사에 대한 인천국제공항의 전략적 대응에 관한 연구”. 한국항공대 경영대학원
 31. 온문섭(2000). “항공스포츠 선수들의 정신력 특성”. 우석대 대학원
 32. 유한준(2006). “우리나라 항공정책방향”. 『항공진흥』, 통권 제41호 한국항공진흥협회
 33. 이내권·전달영·조규호(2005). “청주국제공항의 전세공항 운영가능성 모색을 위한 연구”. 『産業과 經濟』, 제17권 제2호, 충북대학교산업경영연구소
 34. 이병관(2002). “항공스포츠 이용객의 라이프 스타일 분석과 재구매 의도에 관한 연구”. 충북대 경영대학원
 35. 이용철(2006). “스포츠이벤트 관광상품 개발에 관한 연구”. 경기대 대학원
 36. 이정석(2004). “지방공항의 효율적 이용을 위한 현안연계 및 역할분담-일본 남동북지방 3현의 사례연구. 『지역연구』, 한국지역학회
 37. 이종항(2004). “항공사간 전략적 제휴위 성과 분석과 향후 추진 방향:아시아나 항공을 중심으로”. 한국항공대 항공산업정보대학원
 38. 이주철(2006). “국내 저비용항공사의 경쟁력 제고 방안에 관한 연구:청주-제주 구

간을 중심으로”. 인하대 국제통상물류대학원

39. 임주빈(2006). “우리나라 항공정책방향”. 『교통』. 통권 제106호. 한국교통연구원
40. 정광모(2007). “무분별한 인프라 경쟁이 낳은 예산낭비”. 『國會報』. 국회사무처
41. 정용기(2005). “대구에서 인천공항으로의 접근편리성 제고 방안”. 대구 경북연구원
42. 조득진(2007). “지방공항 ‘과리만 날린다’! 이용객 예측 빗나가 활용률저조. 14개중 10개 공항 만년적자. 『뉴스메이커』. 제16권 제49호 통권754호. 경향신문사
43. 주대준(1992). “우리나라 국제항공운송산업의 육성방안에 관한 연구”. 성균관대 무역대학원
44. 차형석(2003). “비행기 대신 과리 날립니다. ‘생존위기’ 지방공항. 탑승객 없어 개점휴업”...고속철 개통되면 적자 ‘눈덩이’. 『시사저널 통권737호』. 독립신문사
45. 홍석진·문형진(2005). “국내지방공항의 운영성과 분석”:WLU를 이용한 DEA모형의 적용. 『대한교통학회지』. 대한교통학회
46. 홍석진외 3인(2006). “대구국제공항 활성화 방안에 관한 연구”. 『대한교통학회지』. 대한교통학회