

기획특집

제주신공항 조기건설 전략

제주대학교 건축학부 교수 박정근

제주공항 조기건설은 중앙정부가 정책 집행의 주체로 참여하여야 하며 다른 국내 공항과 차별적 특성을 갖고 있는 제주국제공항 건설을 최우선 국책사업으로 추진해야할 당위성이 충분함으로 2014년이 아닌 최대한 빠른 시기에 바로 이시점에 공항개발에 대한 사업을 착수해야 할 것이다

J E J U D E V E L O P M E N T F O R U M

1. 서언

1) 제주의 미래

제주의 미래는 제주국제자유도시의 성공적 수행으로 인해 살기 좋고 편안하며 평화로운 세상으로 진화해 나가는 것이다.

이를 위해 정부에서는 제주를 국가 개방의 거점으로 개발함과 동시에 제주도민의 소득 및 복지를 향상시키는 것을 기본적인 미래전략이자 목표로 잡고 지난 2002년 제주국제자유도시를 선포하고 이를 추진하고 있다. 정부에서는 제주를 사람·상품·자본의 이동이 자유롭고 기업 활동의 편의가 최대한 보장되는, 동북아시아 중심 도시로 발전시키고자 노력해야한다.

이러한 기본 목표를 수행함으로써 제주는 세계를 포용하는 국제교류도시, 일류를 지향하는 문화관광도시, 미래를 창출하는 지식기반도시, 경제를 선도

하는 청정산업도시, 사람을 존중하는 복지중심도시, 환경을 개선하는 녹색정주도시, 자연을 중시하는 환경생태도시로 진화되어 갈 것이다.

섬이라는 제주의 특성상 이러한 목표를 달성하기 위해서는 교통인프라의 확고한 구축이 무엇보다도 중요하며 교통인프라 중 90% 이상의 비중을 차지하고 있는 항공인프라에 대한 확보는 선택이 아닌 필수이다.

현재 급증하는 항공수요를 고려할 때 제주의 신공항개발은 시행할 수밖에 없는 당면과제이며 더욱 중요한 것은 제주 미래 성장 동력으로서의 역할을 극대화하기 위해 개발시점이 무엇보다도 중요하다. 이처럼 제주공항의 조기 건설이 갖는 의미는 단순히 항공인프라의 확충 그 이상의 가치를 갖고 있는 것이다.

2) 공항의 진화

공항은 옛사람들이 상상할 수 없는 빠른 속도로 장거리의 여행을 가능하게 하였으며 지난 1세기 동안 많은 발전과 진화를 해나가고 있다. 과거에도 사람이 모이는 곳은 교통의 집결지였다. 교통수단이 말이던지 마차이던지 간에 사람이 모이는 곳에 장터와 주막이 생겨나고 이로 인해 사람들은 먼 길 이동 중에 혹은 여행 중에 먹고 쉬고 잠을 잘 수 있었다.

현재는 교통수단의 발달로 더 많은 사람들이 교통의 결절점으로 몰려 들고 있다. 그곳은 버스, 지하철, 철도 등의 집합소로써 소위 역세권을 형성하고 있다. 이 역세권에는 교통수단의 이용뿐만 아니라 한 지역에서 먹고 사고 쉬고 즐기고 일하는 복합기능으로 점차 진화하는 시설들이 세워지고 있다.

20세기 중반까지의 공항계획은 기능적인 해결을 우선으로 전개되어 왔다. 이는 공항이 다양한 이용자와 화물에 대한 이해뿐만 아니라 여객과 항공기의 안전을 확보해야 하는 퍼즐같이 복잡한 기능을 수행해야 하기 때문이었다. 하지만 이러한 기능에 대한 해결은 기술의 발전과 공항개발의 축적된 노하우로 인해 많은 진보를 가져왔다. 20세기 후반이후 급속히 증가하는 항공수요를 선점하기 위해 세계 각국, 특히 아시아 국가들이 경쟁적으로 건설한 몇몇 신공항은 기능해결 뿐만이 아니라 공항 사용자의 가치만족을 위해 다양한 기능으로 진화하고 있다.

미래의 공항은 단순기능에서 복합기능으로, 교통기능에서 판매·위락·문화 기능으로, 항공기의 대형화·대중화와 소형화·개인화의 양분화로 진화 되어 갈 것이다.

3) 제주신공항 역할

제주신공항은 국가 항공 교통의 거점공항으로써 국내선 여객과 국제선 여객 등 항공수요 증가에 따른 항공교통 고유기능에 충실한 안전하고 편리한 공항이 되어야 한다.

또한 다양하게 변화하는 미래공항의 개념에 발맞추어 감성과 테크놀러지가 융합된 미래지향적인 공항이 되어야 하며, 제주 미래발전의 성장 동력의 축으로써 국제자유도시의 전략과 목표 달성을 위한 필수적인 교통인프라 역할을 수행해야 한다.

이와 같은 제주신공항의 성공적인 역할 수행은 항공수요 증가와 제주의 유동인구 증가를 가져올 것이며 제주경제의 성장 동력인 국내외 관광산업과 MICE산업의 성장을 이끌어 갈 것이다. 이는 유네스코 자연환경분야 3관왕의 가치를 기반으로 더욱 활성화 될 것으로 기대한다.

제주신공항은 세계자연유산에 빛나는 제주를 찾는 가슴 부푼 여행자에게 오감(五感)이 즐거운 공항이 되어야 하며, 국제자유도시를 찾는 비즈니스맨에게는 다시 찾고 싶은 편리한 공항으로 그 자체가 국제적으로 인정받는 명품공항이 되어야 할 것이다.

2. 제주신공항과 제4차 공항개발 중장기 종합계획

1) 제4차 공항개발 중장기 종합계획

지난 2011년 1월 5일 국토해양부는 제4차 공항개발 중장기 종합계획(2011~2015)을 확정·고시하였다. 금번 제4차 공항개발 중장기 종합계획의 주요 골자는 인천국제공항의 늘어나는 항공수요를 처리하고 허브(Hub)화를 강화하기 위한 3단계 확장사업이 적기 추진되고, 김포공항 여객터미널 리모델링, 청주공항 진입도로 확충과 활주로 연장 타당성 조사 등으로 구성되어 있다.

국토해양부는 KTX와 고속도로 등 육상교통망의 지속적인 발달로 내륙 수요는 정체 내지 감소하는 반면, 제주노선과 국제선 수요는 지속적으로 증가할 것이라는 항공수요 예측결과를 바탕으로 하여 '선택과 집중'을 통한 경쟁력 있는 공항 육성을 위해 2011년부터 2015년까지의 공항개발 정책방향을 제시하고 있다고 밝혔다.

이에 말도 많고 탈도 많은 동남권 신공항은 입지평가 결과에 따라 사업을 추진하고, 제주공항은 2014년에 항공수요 재검토를 거쳐 신공항 건설과 기존 공항 확장안 비교조사를 실시하는 것으로 '제4차 공항개발 중장기 종합계획'에 명시하고 있다.

그 밖의 공항은 필수 안전시설 보강을 중심으로 투자하게 되며 수요가 감소하는 지방공항들에 대해서는 신규 투자를 최소화할 방침이다. 동 계획기간 동안의 공항개발 투자금액은 약 총 2조원으로, 그 중 90%가 인천공항 3단계 확장사업에 투자되고 있다. 이 밖에 소득 증가에 따른 관광 및 레저 활동 증가 등 항공수요 다양화에 따라 소형공항과 경비행장·수상비행장 건설도 지자체 등의 요청이 있을 경우, 타당성 검토를 거쳐 추진 여부를 결정할 계획으로 되어 있다. 이에 '제4차 공항개발 중장기 종합계획'의 세부사항을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 제4차 공항개발 중장기 종합계획 수립 배경

제3차 공항개발 중장기 종합계획 수립(2006) 이후의 국내의 여건변화를 반영하여 기존 3차 공항계획을 수정·보완한 제4차 공항개발 중장기 종합계획의 수립 필요하였으며, 항공운송 환경변화와 국민소득 증대에 따른 항공 관광·레저 수요 증가에 대응하는 새로운 공항정책 마련이 필요하였다. 또한 항공정책 기본계획, 도로망, 철도망 계획 등 상위·연관계획과 연계한 공항개발계획의 수립이 필요하였다.

(2) 계획기간 및 성격

- 계획기간 : 2011년~2015년(항공법 제89조에 의거, 5년마다 수립)
- 주요내용 : 미래 사회·운송환경 전망, 항공수요 예측, 공항 정책 방향 및 공항별 투자계획, 경비행장 및 수상비행장 개발계획

(3) 국내공항 분류

국내의 공항을 각 권역별·위계별로 분류하여 다음같이 재조정하였다. 각 권역별 분류를 살펴보면 중부권, 동남권, 서남권, 제주권의 4개 권역으로 구분하였으며 중부권에는 인천공항, 김포공항, 청주공항, 원주공항, 양양공항 등 5개 공항으로 구성되어 있다. 동남권은 김해공항, 대구공항, 울산공항, 포항공

항, 사천공항 등 5개 공항과 울릉도의 소형 공항(예정)으로 구성되어 있다. 서남권은 무안공항, 광주공항, 여수공항, 군산공항 등 4개 공항과 흑산도(예정)의 소형공항으로 구성되어 있다. 그리고 제주권은 제주공항으로 구성되어 있다. 또한 각 공항 위계 분류를 살펴보면 중추공항은 인천공항 1개이며, 거점공항은 김포공항, 청주공항, 김해공항, 대구공항, 무안공항, 제주공항 등 6개 공항으로 구성되어 있다. 일반공항은 원주공항, 양양공항, 울산공항, 포항공항, 사천공항, 광주공항, 여수공항, 군산공항 등 8개 공항으로 구성되어 있다.



〈그림 1〉 권역별 공항 분포

〈표 1〉 권역별·위계별 공항 분포

구분	범례	중부권	동남권	서남권	제주권
중추공항	◎	인천공항	-	-	-
거점공항	●	김포공항 청주공항	김해공항 대구공항	무안공항	제주공항
일반공항	■	원주공항 양양공항	울산공항 포항공항 사천공항	광주공항 여수공항 군산공항	-
소형공항	△	-	(울릉도)	(흑산도)	-

(4) 주요 정책방향

항공수요의 전망은 2030년까지 국제선은 꾸준히 성장(연평균 5% 내외)하고 국내선 여객은 KTX 운영 확대 영향 등으로 내륙노선은 점진적으로 감소하는 반면, 제주노선은 꾸준히 성장하여 제주노선 수요의 비율이 56%(2010년)에서 76%(2030년)로 증가하는 것으로 예상하고 있다.

공항 투자방향은 중추공항 및 거점공항은 항공수요 증가에 따른 적절한 시기에 시설을 확충하고 일반공항은 안전시설 보강 등으로 신규 투자 최소화하

고 있다.

또한 제4차 공항개발 중장기 종합계획 기간(2011~2015) 책정된 총 2조 13억원 중 인천공항 3단계 건설사업이 약 89.9%인 1조 7,999억원으로 거의 대부분이 인천공항 시설 확충에 집중되고 있다. 그리고 울릉도와 흑산도 등 도서지역에 소형공항과 항공레저·관광 활성화를 위해 경비행장 또는 수상비행장 개발을 검토·추진할 예정이다.

〈표 2〉 공항별 사업내용 세부사항

공 항 별		사 업 내 용	사업 기간	총사업비 (억원)	투자액 ('11~'15)	투자주체
인천	기존	·인천공항 3단계 사업	'09~'15	40,386	17,999	국토해양부, 인천공항공사
김포	신규	·국내선 여객터미널 개선 사업	'11~'15	752	752	한국공항공사
		·국제선 여객터미널 개선 사업	'13~'17	308	237	
		·지열·태양광 에너지 활용 사업	'10~'13	2	2	
		·고효율 LED 조명등 구축(전 공항)	'09~'15	100	100	
제주	기존	·제주공항 확장사업	'00~'12	3,855	538	한국공항공사
	신규	·고속탈출 유도로 추가	'12~'14	63	63	한국공항공사
		·계류장 이동동선 효율화	'12~'14	89	89	
		·유도로대 시설개선	'12	5	5	
		·F급 대체공항 시설개선	'12	3	3	
		·제주공항 수요 재검토 및 신공항 건설과 기존공항 확장안 비교조사	'14	10	10	
청주	신규	·북측 진입도로 신설	'11~'15	150	150	국토해양부
		·활주로 연장 타당성 조사	'11~'12	10	10	
울산	신규	·항공안전기준 충족 사업	'11~'12	30	30	한국공항공사
여수	신규	·유도로 확장	'11	25	25	국토해양부
합계	기존	계획기간 중('11~'15) 투자액		44,241	18,537	
	신규	20,013억원		1,547	1,476	

(5) 주요 공항별 계획

● 중추공항

중추공항인 인천공항의 장래 항공수요에 대응한 3단계 시설 적기 확충 및 운영효율화, 공항복합도시 개발 등을 통해 허브기능을 공고화하기 위해 집중적인 예산 및 지원을 집중적으로 투입하고 있다.

인천공항 3단계 건설사업의 차질없는 추진과 물류단지·주변 유희지 개발 본격 추진 그리고 항행안전시설 개량 등을 주요골자로 하고 있다.

이에 발맞추어 3단계시설 확충의 핵심시설인 제2여객터미널의 국제현상설계 당선안(2011.6.26)을 기준으로 2018년 평창동계올림픽 이전 2017년 말 준공을 목표로 기본설계 및 실시설계가 진행 중에 있다.

● 거점공항

6개 거점공항(김포, 청주, 무안, 김해, 대구, 제주)에 집중하고 국제선 역량 강화로 권역의 국제교류를 지원하는 것을 골자로 되어 있다.

김포공항은 국내선 중심공항으로 운영하되, 한-중-일 등 단거리 국제선 비즈니스 지원공항으로 육성하기 위해 국제선 국내선 여객터미널 개선사업을 추진하고 기존 유희시설 활용 범위 내에서 단거리 국제선 비즈니스 수요를 처리하도록 계획하고 있다. 이에 현재 김포공항 여객터미널 개선사업 일환으로 리모델링 설계가 마무리단계 중에 있다.

김해공항은 중·장거리 노선 유치 등 국제선 지속 육성하고 동남권신공항은 입지평가 결과에 따라 사업 추진하도록 계획되어 있으며 이를 기초로 지난 2011년 3월 동남권신공항 백지화를 발표하여 신공항 건설이 일단 수면에 가라앉아 있으나 금년 대선과정에서 남부권 신공항건설이라는 이름만 변경한 신공항 건설을 화두로 지역에서는 대선공약 이슈몰이를 하고 있다.

제주공항은 운영 효율화를 추진하고 ‘2014년에 항공수요 재검토 및 신공항 건설과 기존공항 확장안과 비교조사(사업비, 10억원) 하는 것으로 계획되어 있다. 이는 확장된 공항시설 활용을 극대화(사업비160억원, 고속탈출 유도)로 추가, 계류장 이동동선 효율화 등)하는 것을 골자로 하고 있으며 신공항건설 또는 기존공항 확장에 대한 논의를 2014년 이후에나 가능하도록 계획한 것이다.

하지만 현재의 증가하는 제주 항공수요를 감안하고 제주의 미래 성장동력 확보 측면에서는 이와 같은 소극적인 계획 수립은 국익과 제주의 발전의 걸림돌이 될 것이므로 이에 대한 적극적인 정책변경이 조속히 이루어져야 할 것이다.

● 일반공항 및 소형공항

일반공항은 신규 투자를 최소화하고 부정기선 및 저비용항공사(LCC), 중·소형항공기 취항 활성화 유도하도록 계획하였다.

소형공항은 국민의 도서지역 접근 교통 서비스 향상을 위해 울릉도, 흑산도에 소형공항 개발을 검토·추진할 예정이며 입지 여건과 사업비를 고려하여 할주로 1200m 이하 규모의 소규모 공항으로 건설(50인승 이하 항공기 취항) 예

정이다.

또한 경·수상비행장은 항공 레저·관광 활성화를 위해 지자체와 민간 주도로 개발하고 정부가 일부 지원하는 것을 골자로 계획되어 있다.

2) 제4차 공항개발 중장기 종합계획의 수정 필요성

정부는 현재 마무리 중인 제주공항 시설확장이 완료(2012년 7월 예정)된 후 시설용량의 증가를 감안해 제주공항 시설용량 포화시기를 2025년으로 전망하고 있다. 이에 따라 2011년 1월 발표된 '제4차 공항개발 중장기 종합계획'에는 2014년에 항공수요를 재검토하고 신공항 건설과 기존공항 확장안을 비교 조사한다는 방침을 수립하였다.

하지만 정부가 4차 공항계획 수립 당시 예측한 제주공항의 항공수요는 현재의 매우 빠르게 예측 결과치를 넘어서고 있다. 즉, 정부는 2015년 제주공항의 이용객을 1700만명으로 예측했지만 이용객 급증으로 이미 4년이나 빨리 2011년 말에 예측 수요 넘어섰다.

또한 최근 관광객 수요 추이를 반영한 국토연구원의 제주공항관련 용역결과(2012년 3월)를 보면 연간 여객수요 및 화물수요는 물론 운항횟수 등 모두 분야에서 제주공항의 포화시기는 2025년보다 6년이나 빠른 2019년에 포화상태에 이를 것으로 추정하고 있다.

이러한 연구 결과의 지표들은 제4차 공항개발 중장기 종합계획의 예측치가 2008년 항공수요를 기준으로 분석한 것으로 최근의 빠른 추세로 증가하는 제주 항공수요를 심도 깊게 반영하지 못한 것으로 분석된다.

또한 제4차 공항개발 중장기 종합계획에서는 제주공항의 확충된 시설을 기반으로 시설의 이용을 극대화 할 것을 강조하고 있지만 금번 국토연구원의 용역결과는 현재 마무리 중인 공항확충으로 늘어난 시설 용량까지 고려한 결과라는데 그 문제점이 심각한 것이다. 이에 따라 제주 신공항 개발 또는 제주공항 확장 등 제주공항 개발이 중앙정부의 최우선 과제로 선정돼 조속히 추진되어야 한다는 것은 자명한 사실이 되었다. 이에 제주공항의 포화시기가 5~6년 이상 빨라지면서 정부 차원의 검토 시점도 빨라져야 한다.

제4차 공항개발 중장기 종합계획에서는 2014년에 제주공항 수요 재검토를 실시하고 신공항 건설과 기존공항 확장안을 비교조사 분석하여 합리적인 공항개발을 실시할 것으로 계획하고 이에 투입되는 예산 10억원을 책정해놓고 있는 실정이다. 하지만 이는 제주 항공수요 증가와 제주사회의 변화를 제대로 분석하지 못한 소극적인 공항개발 계획으로 조속히 재고되어야 한다.

정부는 급증하는 제주공항의 여객수요를 대비한 인프라 여건을 시급히 개발해야 하며 2019년 포화에 대비한 제주공항 개발을 조기에 착수하는 방안을 적극 검토해야 한다. 그동안 수차례 강조해온 사항이지만 공항건설은 계획구상에서부터 개항까지 통상 10여년의 기간이 소요되는바 금년도에 제주공항 수요 재검토를 실시하고 신공항 건설과 기존공항 확장안을 비교·조사하는 정부차원의 용역을 착수해도 포화시기에 대처하기가 어려운 현실이다.

포화시기를 놓친 공항개발의 휴유증은 고스란히 그 피해를 국민과 제주도민이 떠안게 될 것이다. 정부는 이와 같은 국가 중요 정책 사업에 실정을 범하지 않기 위해서 제주신공항의 조기건설을 착수해야 할 것이다.

제주는 사람·상품·자본의 이동이 자유롭고 기업 활동의 편의가 최대한 보장되는, 동북아시아 중심 도시로 발전해야하는 시대적 사명을 갖고 있다. 이러한 제주의 성장동력이자 관문인 제주공항이 적기에 신공항건설이 이루어지지 않음으로서 공항시설 수용 용량이 초과하여 혼잡하고 불편한 공항, 여객서비스수준 낮은 공항으로 전락하게 될 것이다. 이러한 폐해는 제주의 미래전략에 심각한 차질을 낳을 것이라는 것은 불을 보듯 뻔한 상황이 발생될 것이다.

이에 제주신공항 건설은 중앙정부가 정책 집행의 주체로 참여하여야 하며 다른 국내 공항과 차별적 특성을 갖고 있는 제주국제공항 건설을 최우선 국책 사업으로 추진해야할 당위성이 충분함으로 2014년이 아닌 최대한 빠른 시기에 바로 이 시점에 신공항개발에 대한 사업을 착수해야 할 것이다.

3. 공항개발 추진주체 역량 강화 및 범도민 결집 필요성

정부에서 2002년 제주를 국제자유도시로 지정한 후 올해로 10년이 되었다. 제주국제자유도시 지정, 제주특별자치도 탄생, 유네스코자연환경분야 3관왕 등 지난 10년간 제주는 많은 변화가 있었다. 정부는 제주국제자유도시와 제주특별자치도의 성공적 수행과 유네스코 자연환경분야 3관왕의 가치 제고를 위해 제주의 필수 교통 인프라 시설인 제주신공항의 건설을 조기에 착수해야 할 것이다. 아울러 제주공항의 포화예상시점이 당초 2025년 보다 최소 5~6년을 일찍 포화시점에 도달한다는 사실을 간과하지 말아야 할 것이다.

이와 같은 제주신공항의 조기건설을 위해서는 공항개발사업의 주체인 정부의 정책변화의 결단이 필요하며 이를 위해서는 공항개발 대상인 제주도의 역할이 무엇보다도 중요하다.

공항개발과 관련한 제주도내 추진주체인 제주특별자치도정 뿐만 아니라 각 분야별 조직 및 기구, 즉 범도민의 결집이 중요하다. 이와 같은 범도민의 결집을 극대화하기 위해서는 각 분야별 조직의 특성에 따른 역량강화와 역할분담 그리고 이를 총괄 지휘하는 조직력이 중요하다.

각 분야별 조직으로는 제주특별자치도 행정조직내 ‘신공항건설추진단’, 의정기구인 제주특별자치도 ‘국회의원’ 및 ‘도의원’ 조직, 전문가 그룹인 ‘신공항건설자문위원회’, ‘항공정책위원회’, ‘제주발전연구원’ 등 그리고 민간조직으로는 ‘제주신공항건설범도민추진협의회’, ‘재외제주특별자치도민총연합회’와 각 시민단체 등으로 분류할 수 있다.

이와 같은 제주 범도민 조직의 각 조직별 역할분담에 대해 살펴보면 다음과 같다.

1) 제주특별자치도- 신공항건설추진단

현재 제주특별자치도의 행정조직인 ‘신공항건설추진단’이 신공항건설관련 총괄지휘본부(Control Tower) 역할을 수행하여야 한다. 신공항건설 관련하여 국토해양부, 기획예산처 등 대정부 협의 및 협상업무를 총괄하여 진행해야 하며 신공항 조기 건설에 대한 사업계획 마스터플랜수립하여 전문가 그룹, 민간 기구와의 협조체제 구축하여야 할 것이다. 또한 도민의 공감대 형성을 위한 주민참여 행사, 대토론회, 공청회 등을 주도적으로 개최하여 공항개발 정책 추진 상황을 공유하고 개발방향에 대한 도민과의 소통의 장을 마련해야 할 것이다.

이러한 신공항건설추진단의 역량강화와 역할증대를 위해서는 공항과 관련된 전문인력 추가배치 운영 등 조직력 강화가 필요하다. 또한 공항건설추진단 조직내의 공항계획에 대한 전문성 및 노하우를 축적하기 위한 방안을 계획하고 시행(ex, 공항관련 전문가를 통한 정례적인 교육세미나 운영, 해외공항 우수사례 습득 등)해야 할 것이다. 이를 위해서는 신공항건설추진단의 주도적인 대외활동과 운영을 위한 추가적인 예산 지원 및 확충이 필요할 것이다. -

2) 의정기구- 제주특별자치도 국회의원 및 도의원

신공항과 같은 수조원의 국가예산이 소요되는 대규모 국책사업은 지자체의 정치적 역량에 의해 좌우되는 경향이 많은바 제주의 의정기구 등 정치권에서는 이에 대한 면밀한 대처가 필요하다. 즉, 정부관련기관 및 정치권을 대상으로 신공항 조기건설에 관한 적극적인 의정활동을 통해 신공항 조기건설의 필

요성을 강력하게 역설해야한다. 또한 제주신공항 조기건설 사안을 정국의 주요 쟁점으로 부각시켜 금년 말 실시되는 대선에서 여야 각 후보자의 주 공약사항으로 자리매김 할 수 있도록 적극적인 의정활동이 필요하다.

최근 제주도의회가 제주신공항 건설을 정부의 최우선 국책사업으로 추진해 줄 것을 건의하는 ‘제주 신공항 건설 촉구 대정부 건의안’ 채택 등의 움직임은 고무적인 현상으로 앞으로 의정기구에서는 이와 같은 적극적인 정치활동 전개가 필요할 것이다.

3) 전문가 그룹 - 신공항건설자문위원회, 항공정책위원회, 제주발전연구원 등

신공항건설과 관련하여 현재 제주특별자치도에서 운영하고 있는 ‘신공항건설자문위원회’, ‘항공정책위원회’ 등의 전문가그룹을 최대한 활성화하여 신공항정책 검토, 공항계획 검토, 신공항건설의 조기건설 논리구축, 제주형 미래 명품공항 구상 개념 확립 및 대정부 논리 수립 등에 적극적으로 활용해야 한다. 이를 위해서는 공항관련 전문가 그룹의 정례적인 공항계획관련 협의체 운영하는 것이 바람직하다.

4) 민간조직기구

현재 신공항건설과 관련하여 활동하고 있는 민간조직으로는 ‘제주신공항건설범도민추진협의회’가 있으며 또한 ‘재외제주특별자치도민총연합회’에서도 제주의 미래발전을 위해 적극적인 활동이 기대된다. 각각의 민간조직의 역할분담을 예상하면 다음과 같다.

제주신공항건설범도민추진협의회는 신공항의 조기건설의 도민사회 공론화를 주도하고 신공항 개발유형 또는 입지선정 등 도민사회의 예민한 사안에 대한 조정 역할을 수행해야 할 것이다. 도민의 공감대 형성을 위한 주민참여 등 대토론회, 공청회 등을 개최하여 궁극적으로 공항건설을 통해 도민사회가 상생 개념으로 발전될 수 있도록 선도적 역할을 수행하는 것이 바람직하다.

재외제주특별자치도민회 총연합회는 제주출신으로 정치, 경제, 사회, 문화, 교육 등 각 분야에서 전·현직으로 활동하는 고급 인력풀을 최대한 활용하여 각 분야별 대정부 관련 지원 체계를 구축하고 ‘제주신공항건설범도민추진협의회’와의 연계된 활동을 전개해야 할 것이다. 또한 지난 5월 재외제주특별자치도민회 총연합회가 주최한 ‘제주희망포럼’과 같은 신공항관련 세미나 또는 포럼 개최를 통한 대정부 홍보 활동을 강화할 필요가 있다. 이와 함께 신공항건

설관련 총괄지휘본부 역할을 수행하는 신공항건설추진단과의 긴밀한 연계체계 구축하여 상호보완 역할을 수행해야 할 것이다.

이처럼 신공항건설추진단을 중심으로 각 분야의 역량을 결집·발휘함과 동시에 제주신공항 조기건설이 국책사업의 우선 순위가 될 수 있도록 합리적인 논리를 개발하여야 한다. 논리개발은 ‘상생의 개념’, ‘객관성 확보’, ‘선택과 집중’의 세 가지의 토대 위에 이루어져한다. 대한민국의 1% 제주에 수조원의 국가예산이 투입되는 신공항이 건설되기 위해서는 전국민이 수궁할 수 있는 당위성을 가져야 한다. 즉, 제주도정에서는 신공항의 조기건설 요구가 제주도민의 지역 이기주의적 핍피(PIMFY)현상이 아니라 국가와 제주가 함께 상생하기 위한 길이라는 것을 객관적인 데이터를 통해 중앙정부에 강조해야 할 것이다.

4. 맺는말

미래의 공항은 단순기능에서 복합기능으로, 교통기능에서 판매·위락·문화기능으로, 항공기의 대형화·대중화와 소형화·개인화의 양분화로 진화 되어 갈 것이다.

이처럼 제주신공항은 다변하는 미래공항의 개념에 발맞추어 증가하는 항공 수요에 대처하는 항공교통의 고유기능 뿐만 아니라 제주 미래발전의 성장 동력이 될 수 있는 명품공항이 되어야 할 것이다.

특히 중앙정부에서는 2002년 제주를 국제자유도시로 지정하여 제주도를 사람·상품·자본의 이동이 자유롭고 기업 활동의 편의가 최대한 보장되는, 동북아시아 중심 도시로 발전시키고자 하였다. 그 후 10년이 지난 지금 중앙 정부는 제주국제자유도시의 성공적 수행을 위해 인적·물적 교류와 이동이 원활하도록 필수 교통 인프라인 시설인 제주신공항의 건설을 조기에 착수해야 할 것이다.

제4차 공항개발 중장기 종합계획에서는 2014년에 10억원 예산을 투입하여 제주공항 수요 재검토를 실시하고 신공항 건설과 기존공항 확장안을 비교조사 분석하여 합리적인 공항개발을 실시할 것으로 계획하고 있다. 하지만 이는 제주 항공수요 증가와 제주사회의 변화를 제대로 분석하지 못한 소극적인 공항 개발 계획으로 조속히 재고되어야 한다.

이에 정부는 급증하는 제주공항의 여객수요를 대비한 인프라 여건을 시급히 개발해야 하며 2019년 포화에 대비한 제주공항 개발을 조기에 착수하는

방안을 적극 검토해야 한다. 그동안 수차례 강조해온 사항이지만 공항건설은 계획구상에서부터 개항까지 통상 10여년의 기간이 소요되는바 제주공항 조기 건설에 관한 정부차원의 용역을 금년도에 착수해도 2019년 포화시기 이전에 신공항개발을 완료하기 어려운 실정이다. 포화시기를 놓친 공항개발의 휴유증은 고스란히 제주의 미래발전과 국가의 국익에 심각한 위해 요소로 작용할 것이다.

이와 같이 제주공항 조기건설은 중앙정부가 정책 집행의 주체로 참여하여야 하며 다른 국내 공항과 차별적 특성을 갖고 있는 제주국제공항 건설을 최우선 국책사업으로 추진해야할 당위성이 충분함으로 2014년이 아닌 최대한 빠른 시기에 바로 공항개발에 대한 사업을 착수해야 할 것이다.

이에 제주신공항의 조기건설을 위해서는 제주특별자치도정 뿐만 아니라 각 분야별 조직체의 역할 분담이 중요하며 각 분야별 조직의 특성과 기능에 부합되는 역할분담과 총괄지휘가 중요하다.

이와 같은 제주신공항의 조기건설을 위해서는 공항개발사업의 주체인 중앙정부의 정책변화의 결단이 필요하며 이를 위해서는 공항개발 대상인 제주도의 역할이 무엇보다도 중요하다.

공항개발과 관련한 제주도내 추진주체인 제주특별자치도정 뿐만 아니라 각 분야별 조직 및 기구, 즉 의정기구, 전문가그룹, 민간조직기구 등 범도민의 결집이 중요하다. 이와 같은 범도민의 결집을 극대화하기 위해서는 각 분야별 조직의 특성에 따른 역량강화와 역할분담 그리고 이를 총괄지휘하는 조직력이 중요하다.

또한 중앙정부를 설득할 합리적인 논리를 개발하여야하며 이는 '상생의 개념', '객관성 확보', '선택과 집중'의 토대 위에 이루어져야 할 것이다.

제주 신공항은 우리에게겐 선택이 아닌 필수이기에 제주의 미래를 위해 제주 신공항을 조기에 건설함과 동시에 명품공항이 되도록 제주특별자치도민과 지자체 등이 다 함께 노력해야 할 것이다. **JDI**