

기획특집

제주신공항 조기건설

제주발전연구원 연구위원 이 성 용

제주도민들은 이동권의 확보 및 보장이라는 기본권차원에서 상대적으로 많은 불이익을 받고 있다고 볼 수 있다. 뿐만 아니라 제주공항의 이용객은 매년 최고치를 갱신하고 있는 실정이다. 내국인 전체 항공수요의 78.4%를 제주노선에서 담당하고 있으며, 최근 3년간 11.4%의 여객 증가, 금년 상반기는 12.7%의 증가세를 보이고 있다

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

I. 필요성

제주특별자치도는 제주공항을 통하여 많은 외국인관광객을 유치해 우리나라에 국부에 기여하며, 국민들과 세계인들에게 국제자유도시에 걸맞는 항공편의를 증진시키고 글로벌 국가경쟁력을 강화하고자 노력하고 있다. 그러나 현재 제주공항의 상황은 늘어나는 수요를 감당하지 못하고 국제자유도시의 핵심인프라라고 하기에는 활주로 용량 등 심각한 상황이다.

2011년 말 여객수가 1,720만 명으로 정부의 2015년 예측치를 4년이나 앞당겨 달성하였고, 최근 영국의 경제주간지 「이코노미스트」에서 제주-김포 노선이 전 세계에서 가장 붐비는 공항 1위로 선정(매일경제신문, '12. 5.15)되었다. 뿐만 아니라 비·성수기 관계없이 국민들과 도민들의 항공권 구입의 어려움이 가중되고 있다. 제주공항은 내륙의 전지역을 연결하는 유일한 교통수단이며, 현재도 활주로의 경우는 심각한 부족현상을 겪고 있다.

제주지역을 제외하고 김해나 김포 등 주요 지방공항의 항공수요는 대안교통

수단인 KTX, 고속도로 확충 등으로 감소중이며, 악천후나 항공교통이 마비될 경우에도 철도나 고속도로 등 제한적으로 운행이 가능한 경우가 많다. 즉 제주도민들은 이동권의 확보 및 보장이라는 기본권차원에서 상대적으로 많은 불이익을 받고 있다고 볼 수 있다. 뿐만 아니라 제주공항의 이용객은 매년 최고치를 갱신하고 있는 실정이다. 내국인 전체 항공수요의 78.4%를 제주노선에서 담당하고 있으며, 최근 3년간 11.4%의 여객 증가, 금년 상반기는 12.7%의 증가세를 보이고 있다.

제주특별자치도에서 국토연구원에 의뢰하여 분석한 「제주공항 개발구상 연구(2012.4)」에서는 제주공항 포화시기가 정부안보다 6년 빠른 2019년으로 예측되었다. 통상적으로 공항개발이 일반적으로 7~10년 소요되는 감안할 때 제주신공항은 시급하다고 할 수 있다.

II. 제주공항 현황

1. 현 제주공항의 시설현황 및 문제점



〈그림 1〉 제주공항 시설현황

제주공항의 현재 활주로는 2개이며, 주활주로는 동서방향으로 길이가 3,180m로 대형항공기의 이착륙이 제한을 받고 있으며, 보조활주로는 길이가 1,910m로 길이가 짧아 소형기만 이용가능하지만 교차된 형태이기 때문에 이

용이 거의 없는 실정이다. 2007년 5월부터 3,432억 원을 투입하여 제주국제공항 확장사업을 실시하여 2012년 7월 완료하였고, 여객수용능력이 확대되고, 활주로의 길이도 180m 늘어났고, 계류장 및 주차장도 확충되었다. 그러나 <그림1>과 같이 주활주로만 이용되고 있는 상황에서 활주로 수용능력을 제외한 부대시설의 수용능력은 의미가 없다. 왜냐하면 활주로에서 수용할 수 있는 용량을 초과한 부대시설의 수용능력은 실제 이용이 어렵기 때문이다.

2. 제주공항 항공소음 및 운영시간의 제한

현재 제주공항으로 인해 항공기 소음 발생 및 고도제한 등으로 인해 도심발전이 저해된다는 지적도 있다. 제주공항의 국제선 24시간 운영을 위해 국제선 항공기 운항제한을 없애는 방안을 검토 중에 있지만 현재 공항여건으로는 주민의 반발이 심해 시행이 용이치 않다. 현재 제주공항은 오전 6시~오후 11시 까지 운영되고 있으나 일부 국제선은 오후 11시 이후에도 항공기가 착륙하고 있으며, 2011년 한 해 동안 국제선 272편이 오후 11시 이후에 착륙하였다.

III. 제주 신공항 타당성검토 주요 내용

1. 개요

공항 관련하여 상위계획인 제4차공항개발중장기계획(2011~2015)에서 ‘2014년 제주공항 수요 재검토 및 신공항건설과 기존공항 확장안을 비교조사’ 할 것으로 반영되어 있다. 그러나 제주공항의 경우 늘어나는 수요와 현재 제주공항의 활주로 등의 혼잡으로 인하여 신공항 결정을 더 이상 늦출 수 없는 절박한 상황이다. 따라서 2013년 공항개발 용역에 착수, 기존공항의 확장 또는 신공항 건설 여부가 조속히 결정되어야 할 것이다. 다음은 제주특별자치도에서 국토연구원에 의뢰하여 분석한 「제주공항 개발구상 연구(2012.4)」의 주요 내용을 요약한 것이다.

2. 포화시기 검토

제주공항의 포화시기를 검토한 결과 정부안보다 6년 빠른 2019년 포화에

달하는 것으로 확인되었다. 특히 활주로 용량의 포화시기는 연간운항횟수가 172,000회에 도달하는 2019년으로 공항건설기간이 일반적으로 7~10년 정도 소요되는 점을 감안하여, 제주공항의 확장 또는 신공항 건설을 위한 사전준비의 필요성이 제시되었다. 교통량 포화시기 측정기법은 피크타임과 연간 운항횟수 2가지가 있으나, 국토해양부에서는 보수적 관점에서 적용하고 있는 연간 운항횟수를 적용하고 있다. 또한 교통수요량 조사 용역시 일반적으로 적용하는 피크타임(30th)을 적용할 경우 2015년 이전에 포화될 것으로 전망되었다.

3. 여객수요 및 운항횟수 추정

여객수요와 운항횟수를 추정은 상위계획에서 제시된 것과 비교분석하였다. 주요내용은 아래 <표 1>과 같이 2015년에서 2030년까지 제시하였다. 2011년 12월말 현재 실제 항공수요는 여객수요에서 1,720만 명으로 정부계획보다 4년이나 빨리 달성되었다.

상위계획과 비교하여 높게 추정된 이유로는 변수의 차이 및 급격히 증가하는 최근 추세 반영에 따라 여객수요가 높게 추정되었다. 구체적으로는 활용테이터의 차이 및 회귀분석에서 사용된 변수값(GDP, 운항요금, 관광객수 등)의 차이로 상위계획과 상이한 결과가 도출되었다. 제주를 국내를 대표하는 관광지이므로 관광객 수 지표를 도입하였으며, 2009년 이후 월등히 증가한 관광객수의 추이를 반영하여 <표 1>과 같은 결과가 도출되었다.¹⁾

<표 1> 여객수요와 운항횟수 수요추정 비교

구 분		2015	2020	2025	2030
여 객 (백만 명)	제4차 공항개발중장기종합계획 (11.1.5)	17.3	19.9	22.3	24.9
	제주 공항 개발구상 연구(국토연구원)	21	24.4	28	32.1
운항횟수 (만 회)	제4차 공항개발중장기종합계획 (11.1.5)	12.7	14.8	16.6	18.6
	제주 공항 개발구상 연구(국토연구원)	15.3	18.2	20.8	23.8

1. 제주 공항 개발구상 연구, 국토연구원, 2012.4, P131

4. 신공항 및 기존공항 확장의 비교검토

제주 공항 개발구상 연구에서는 기존공항의 확장(안) 4개 대안과 신공항 후보지(안) 4개 대안을 제시하고 사업개요 및 장단점, 사업비를 제시하고 있다. 기존공항의 확장(안)의 경우에는 활주로간 이격 정도에 따라 사업비가 1~5조 원 소요되는 것으로 분석되었고, 신공항의 경우에는 입지적 여건에 따라 3~5조 원 정도 소요되는 것으로 분석되었다. 기본적인 전제조건으로 2개의 평행활주로를 확보하는 것으로 검토하였다.

IV. 건의사항

제주 공항의 혼잡 해소와 제주국제자유도시의 완성을 위해서는 중앙에서는 제주 신공항을 조기에 건설할 수 있도록 해주어야 할 것이다. 또한 국토해양부에서 2013년 ‘공항개발 조사비’로 신청한 사업비 10억 원이 필히 반영되고 공항개발 조기 착수가 요망된다. 제주 신공항은 더 이상 늦출 수 없는 제주에서 가장 시급한 문제이다. **JDI**