

- 김포공항 국제선의 인천국제공항 이전에 관한 건의안 -

심 사 보 고 서

| | |
|----------|------|
| 의안 번호 | 2367 |
|----------|------|

2018년 2월 22일
환경수자원위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자 : 2018년 2월 9일, 우형찬 의원 외 30명

나. 회부일자 : 2018년 2월 12일

다. 상정일자 : 제278회 임시회 서울특별시의회 제1차 환경수자원위원회
(2018년 2월 22일 상정·원안가결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 우형찬 의원)

가. 제안이유

- 인천국제공항이 2001년 3월 29일 개항과 동시에 김포공항의 국제선 노선을 일괄적으로 이관 받으면서 김포공항은 국내선 전용 공항으로 변경된 바 있으나, 채 3년을 유지하지 못하고 결국 2003년 11월 30일 김포~도쿄(하네다) 노선 취항으로 국제선 기능이 부활하여 2017년 한 해 동안에만 20,371편의 국제선 항공기가 운항되기에 이르렀음.
- 이에 서울 서남권(양천·강서·구로·금천) 지역 주민들은 김포공항에서 발생하는 공항소음으로 인해 육체적·정신적 피해가 가중되고 있는 등 생활권이

심각하게 침해당하고 있는 실정임.

- 한편 2018년 1월 18일 인천국제공항 제2여객터미널이 개장됨과 동시에 본격 운영되면서 국제선 항공기 처리 능력이 월등히 높아졌을 뿐만 아니라 세계 5대 허브공항으로 도약하기 위한 기반이 마련된 만큼 ▲국제선의 효율적 통합 운영, ▲공항공사의 합리적 인력 재배치, ▲24시간 운영하는 국제적 허브공항으로의 위상 강화, ▲김포공항 주변 대도시권 소음 저감 등을 위해서라도 김포공항의 국제선을 하루 빨리 인천국제공항으로 이전해야 할 것임.

나. 주요골자

- 서울 서남권(양천·강서·구로·금천) 지역 주민들은 김포공항에서 발생하는 공항소음으로 인해 육체적·정신적 피해가 가중되고 있는 등 생활권이 심각하게 침해당하고 있는 실정인 가운데 2018년 1월 18일 인천국제공항 제2여객터미널이 개장됨과 동시에 본격 운영되면서 국제선 항공기 처리 능력이 월등히 높아졌을 뿐만 아니라 세계 5대 허브공항으로 도약하기 위한 기반이 마련된 만큼 서울특별시의회는 김포공항 국제선을 인천국제공항으로 조속히 이전할 것을 강력히 건의하는 바임.

다. 참고사항

- 관계법령 : 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 및 같은 법 시행령
- 기타사항 : 없음

3. 이송처

가. 국 회 : 국회의장

나. 정 부 : 대통령실, 국무총리실, 기획재정부, 국토교통부

4. 검토보고 요지(수석전문위원 : 김선희)

가. 개요

- 동 건의안은 서울 서남권 지역 주민들은 김포공항에서 발생하는 공항소음으로 인해 육체적·정신적 피해가 가중되고 있는 등 생활권이 심각하게 침해당하고 있는 실정인 가운데 2018년 1월 18일 인천국제공항 제2여객터미널이 개장됨과 동시에 본격 운영되면서 국제선 항공기 처리 능력이 월등히 높아졌을 뿐만 아니라 세계 5대 허브공항으로 도약하기 위한 기반이 마련된 만큼 서울특별시의회는 김포공항 국제선을 인천국제공항으로 조속히 이전할 것을 강력히 건의하는 것임.

나. 검토의견

1) 김포국제공항 현황

- 김포국제공항은 2001년 인천국제공항이 개항하면서 국제선 기능이 인천국제공항에 이관됨에 따라 국내선 전용 공항으로 변경되었으나, 2003년 김포~도쿄(하네다) 노선 취항으로 국제선 기능이 다시 부활되었음.

이후 김포~상하이(홍차오), 오사카(간사이), 나고야(주부), 베이징(수도), 타이베이(쑹산) 노선이 취항된 이래 2017년 한 해 동안에만 20,371편(4,032,680명)의 국제선 항공기가 운항되었음.

2) 소음대책지역

- 국제민간항공기구(ICAO¹⁾)는 1969년 항공기의 금속성 소음특성을 감안해 항공기가 이착륙 할 때 발생하는 소음도에 운항 횟수, 시간대, 소음의 최대치

1) International Civil Aviation Organization

등에 가중치를 주어 종합평가하는 ‘웨클(WECPNL2)’이란 소음지수를 권고하여 항공기 소음의 평가 단위로 사용되고 있으며, 항공기 소음은 고속도로, 고속철도 소음과 함께 특수소음으로 일반소음과는 달리 간헐적이고 최고 소음이 높게 나타남.

- 일반적으로 소음 수준이 70~75웨클이면 일상생활에 불편을 느낄 수 있는데, 국제민간항공기구는 공항 주변의 소음이 80웨클을 넘으면 소음피해 예상지역, 90웨클을 넘으면 소음피해 지역으로 지정하여 이주 및 방음 대책을 세우도록 권장하고 있음.

실제 2015년 김포국제공항 인근 지역 17개소 소음측정 결과(연 평균) 15개소에서 70웨클을 초과했고 3개소에서 80웨클을 초과하는 것으로 나타나는 등 항공기 소음으로 인해 김포공항에 인접한 서울시 서남권, 경기, 인천시 일부 지역 주민들은 육체적·정신적 피해가 가중됨으로써 생활권이 심각하게 침해당하고 있는 실정임.

- “소음대책지역”은 공항소음피해가 있는 지역으로서 국토교통부장관이 「공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률」 제5조제1항에 따라 지정·고시한 지역으로 김포국제공항의 경우는 서울시, 경기도, 인천시의 일부 지역이 소음대책지역으로 고시되어 있으며, 이 지역에 대해서는 공항소음 대책과 주민지원사업 등을 하도록 되어 있음.

2) Weight Equivalent Continuous Perceived Noise Level(가중(加重) 등가(等價) 감각 소음 레벨) 동일 기종의 항공기라도 뜨고 내리는 시간대에 따라 미치는 영향이 다른데, 심야시간에 항공기가 이착륙할 때 한낮 시간대에 비해 10배의 소음피해를 주는 것으로 평가함

<표 1> 김포국제공항 소음대책지역 지정고시 현황(2017.7.1)

| 구역 | 고시현황 (면적, km ²) | 소음대책지역(인근 70 WECPNL 포함) |
|-------|--------------------------------|---|
| 제1종구역 | 0.9 | 양천구(신월1,2,3,4,5,6,7동, 신정1,3,4,7동) 일부지역 강서구(공항동, 발산1동, 방화2동, 화곡1동) 일부지역 |
| 제2종구역 | 1.4 | 구로구(가리봉동, 개봉1,2동, 고척1,2동, 구로1,2,3,4동) 일부지역 금천구(가산동, 독산동) 일부지역 부천시(고강1동, 고강본동, 대장동, 원종1동) 일부지역 |
| 제3종구역 | 23.4 | 김포시(감정동, 고촌읍, 북변동, 사우동, 풍무동) 일부지역 광명시(광명1동, 철산1,2동) 일부지역 김포시(고촌읍 태리, 고촌읍 신곡리, 풍무동) 일부지역 |
| 소계 | 25.7 | 계양구(동양동, 상야동, 선주지동, 이화동, 평동, 하야동) 일부지역 서구(대곡동, 불로동) 일부지역 |

3) 김포국제공항 국제선 인천국제공항 이전 관련

- 현재 김포국제공항 국제선의 유지, 확대를 찬성하는 측은 국제선 탑승을 위해 반드시 인천국제공항에 가야만 함으로써 발생하는 문제 중 하나인 거리 차에 의한 시간 손해를 말하고 있는데, 실제 서울과 경기 북부 주민들은 인천국제공항 대신 김포국제공항을 이용하는 것만으로 접근성이 상대적으로 유리하여 최대 1시간까지 이동 시간을 절약할 수 있고 이에 따른 교통비 절약 등의 이점이 있음.

그러나 김포국제공항 인접 지역 이외의 주민들이 본인들의 편의성이나 경제성 등의 이유로 김포국제공항 국제선 유지를 찬성할지라도 김포국제공항이 도심 주거지에 인접하고 있고 잦은 항공기 운항으로 여름철에도 창문을 닫고 생활해야 하는 등 인접 지역 주민들의 생활권이 심각하게 침해당하고 있다는 사실을 간과해서는 안 될 것이며, 무엇보다도 해당 지역 주민들의 의사가 더 중요하게 고려되어야 할 것임.

- 또한, 기존 인천국제공항의 혼잡한 상황을 들어 김포국제공항 국제선을 유지해야 한다고 주장을 하고 있지만, 2018년 1월 18일 인천국제공항 제2여객터미널이 개장됨과 동시에 본격 운영되면서 국제선 항공기 처리 능력이 월등히 높아졌기 때문에 김포국제공항 국제선 유지 필요성은 그만큼 감소되었다고 할 수 있음.

- 따라서 김포국제공항 인접 지역 주민들의 생활권 침해가 지속되고 있고 최근 인천국제공항 제2터미널 개장으로 공항 이용 여건이 달라진 만큼 김포국제공항 국제선의 인천국제공항으로 이전은 설득력이 있는 것으로 판단되며, 공항 접근성, 국제선의 효율적 통합 운영, 공항공사의 합리적 인력 재배치, 24시간 운영하는 인천국제공항의 국제적 허브공항으로의 위상 강화, 김포국제공항 주변 항공기 소음 저감 등을 종합적으로 판단하여 국제선 이전에 대한 적극적인 검토가 필요할 것임.

5. 질의 및 답변요지 : 생략

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

김포공항 국제선의 인천국제공항 이전에 관한 건의안

인천국제공항이 2001년 3월 29일 개항과 동시에 김포공항의 국제선 노선을 일괄적으로 이관 받으면서 김포공항은 국내선 전용 공항으로 변경된 바 있으나, 채 3년을 유지하지 못하고 결국 2003년 11월 30일 김포~도쿄(하네다) 노선 취항으로 국제선 기능이 부활하여 2017년 한 해 동안에만 20,371편의 국제선 항공기가 운항되기에 이르렀다.

이에 서울 서남권(양천·강서·구로·금천) 지역 주민들은 김포공항에서 발생하는 공항소음으로 인해 육체적·정신적 피해가 가중되고 있는 등 생활권이 심각하게 침해당하고 있는 실정이다.

한편 2018년 1월 18일 인천국제공항 제2여객터미널이 개장됨과 동시에 본격 운영되면서 국제선 항공기 처리 능력이 월등히 높아졌을 뿐만 아니라 세계 5대 허브공항으로 도약하기 위한 기반이 마련된 만큼 ▲국제선의 효율적 통합 운영, ▲공항공사의 합리적 인력 재배치, ▲24시간 운영하는 국제적 허브공항으로의 위상 강화, ▲김포공항 주변 대도시권 소음 저감 등을 위해서라도 김포공항의 국제선을 하루 빨리 인천국제공항으로 이전해야 할 것이다.

따라서 서울특별시의회는 김포공항 국제선을 인천국제공항으로 조속히 이전할 것을 강력히 건의하는 바이다.

2018. 2.

서울특별시의회 의원 일동