

외국 신공항 개발사례로 본 기존 공항의 활용방안과 시사점

- 세계 항공운송시장은 항공자유화, 글로벌화 등으로 인하여 급속하게 성장하고 있으며, 이에 항공수요도 끊임없이 성장하고 있는 추세임
- 이처럼 증가하는 항공수요를 원활하게 처리하고 항공 허브화를 구축하기 위한 일환으로 세계 각국에서는 대규모 신공항 건설을 추진하고 있음
- 신공항이 건설된 이후에는 기존 공항의 존폐여부 및 유희부지·유희시설에 대한 활용방안을 구상하여 계획을 수립·시행하는 등의 노력이 진행 중임

- 우리나라에서도 인천국제공항이 개항하면서 김포공항의 국제선 기능이 일부 이전되었으며 이로 인해 유희시설 및 유희부지가 발생하였음
- 이에 기존 김포공항의 국제선 청사 및 관련 시설 등 유희시설을 상업용 시설로 전환하여 효율적으로 활용하기 위한 ‘김포공항 종합개발 계획(스카이스티 프로젝트)’ 등을 추진하였음
- 그러나 주로 할인점, 영화관, 쇼핑몰 등 대규모 상업시설 위주로 개발되는 경향이 있으며, 여유녹지 공간에 대한 활용방안이 획일화되어 있는 실정임

- 따라서 신공항 개발에 따른 기존 공항 활용방안에 대한 해외사례를 검토하여 보다 효율적이고 합리적인 유희부지 및 유희시설 활용방안을 모색해야 할 것임

1. 홍콩 카이탁공항

● 카이탁공항의 재개발 배경

- 홍콩정부는 1995년 중반부터 카이탁공항의 수용능력이 한계에 도달할 것으로 예측하였으며, 또한 공항이 도심에 위치하여 항공기가 주택가 위를 급격히 선회·착륙하게 되어 있어 도시 내 소음문제뿐만 아니라 안전상의 문제가 지속적으로 제기되어 왔음
- 이러한 이유로 1982년 란타우섬 북쪽의 첵랍콕 지역을 매입하여 신공항 개발사업을 시작하였으며 1998년 7월 첵랍콕공항이 개항하면서 기존 카이탁공항은 완전 폐쇄되었음

● 카이탁공항의 활용사례

- 카이탁공항의 여객터미널은 정부기관 사무실, 민간기관의 창고, 자동차 전시 및 판매장(약 350대 자동차 수용), 스포츠센터(볼링장, 당구장, 게임방) 등으로 활용되었음
- 공항의 기능이 첵랍콕 공항으로 이전된 직후에는 활주로를 베틀시장, 음악회, 기타 자선모임 등의 장소로 활용하였으며 기존의 주차장은 전문기관에서 3년간 관리 및 경영을 위탁받아 주차시설로 운영하였음
- 홍콩정부는 1997년 공항 유희부지를 도심지로 개발하기 위한 제1차 재개발 계획을 수립하였고, 2000년에 수립된 제2차 재개발 계획에서는 주거 및 공공시설(정부 및 지역 사회시설 등), 상업시설, 특수목적시설(학교, 병원, 박물관, 터미널, 경기장 등), 열린 공간 등의 구체적인 계획안을 수립하여 공항 유희부지를 개발하고자 하였음
- 그러나 세계적인 경기침체, SARS 등으로 인하여 기업들이 구조조정을 시행하였고, 환경단체들의 재개발 반대 움직임 등의 이유로 2004년 당초 계획을 취소하게 되었음
- 이후 2006년 재개발 계획을 수정하여 3분의 1 이상의 카이탁공항 부지에 야외 녹색공간을 조성하고 빅토리아 항만지구 인근 부지에는 크루즈 터미널을 개발하는 등의 계획을 수립하여 현재 시행 중에 있음

2. 미국 스테이플튼공항

● 스테이플튼공항의 재개발 배경

- 미국 콜로라도주의 스테이플튼공항은 두 개의 활주로 간격이 매우 인접하여 동시착륙이 어려웠으며 악천후 시 지연·결항되는 경우가 자주 발생하였음
- 또한 로키산맥에 인접하여 활주로 확장에 제약이 있었으며 파크힐(Park Hill) 등 주거지역에 소음을 유발하여 주민과의 갈등을 일으키는 등 여러 가지 문제점이 내재되어 있었음
- 따라서 1980년대부터 새로운 대체공항을 계획하게 되었으며, 1995년 뉴덴버공항이 개항하면서 스테이플튼공항은 완전 폐쇄되었음

● 스테이플튼공항의 활용사례

- 스테이플튼공항의 유희부지에는 주거지역, 상업지역, 공원 등으로 개발하기 위한 재개발 계획이 수립되었으며, 공항부지의 매각수입은 덴버공항의 건설재원을 충당하기 위해 발행된 세입담보채권을 상환하는 데 활용되었음
- 전체부지의 65%가 도시개발 부분이며, 35%는 열린 공간으로 계획하였으며, 특히 공항 활용계획에서 가장 중요시한 부분은 각 기능들이 최적의 조합을 이루도록 하는 것이었음
- 또한 지역사회의 요구를 최우선으로 수용하되 자연을 보존하는 개발계획을 수립하고자 노력하였음

[그림 1] 스테이플튼공항 전경



3. 일본 이타미공항

● 이타미공항의 재정비 배경

- 1939년에 개항한 이타미공항은 오사카의 유일한 국제공항이었으나 해당 지역의 급격한 항공수요 증가로 포화상태에 이르렀으며, 공항이 도심지와 인접하여 주변지역에 심각한 소음을 발생시키는 등의 문제가 있었음
- 이를 해결하기 위한 대체 신공항의 필요성이 대두되었으며, 1994년 9월 간사이국제공항이 개항하면서 이타미공항의 국제선 기능과 일부 국내선 기능을 이전하게 되었고, 간사이공항의 개항 이후 이타미공항은 국내선 전용공항으로 운영됨

● 이타미공항의 활용사례

- 이타미공항은 국내선 수요가 전체 수요의 약 80%를 차지함에 따라 종전 국제선 기능의 유희시설을 국내선 수요처리 시설로 활용하고자 하였음
- 국내선 기능향상을 위한 공간을 확보하고자 국내선 출발·도착시설을 정비하였으며, 국제·국내터미널을 통합하여 연간 2천만 명을 처리할 수 있도록 하고, 항공여객의 편의를 위해 판매점, 식당 등을 재배치하였음
- 또한 공항이용객뿐만 아니라 주변 지역민이 함께 이용할 수 있는 다목적 공간을 마련하고자 터미널 내에 전시장, 문화교실 등을 설치하였으며 오락시설, 상업시설, 여가시설 등을 조성하여 주변지역과의 교류활성화를 도모하였음

4. 말레이시아 수방공항

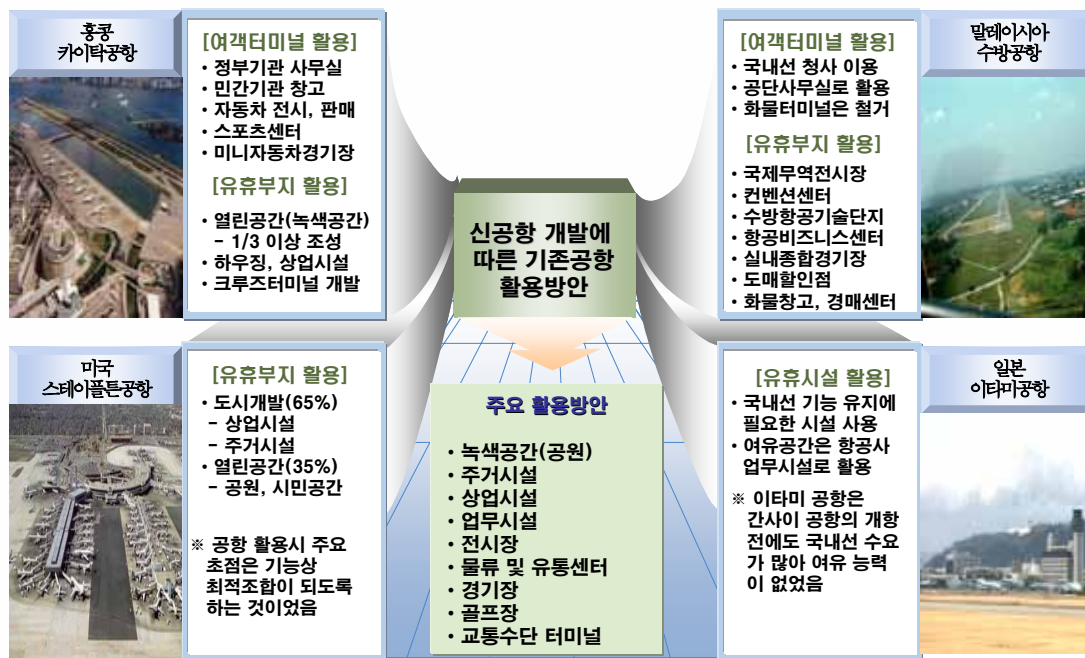
● 수방공항의 재정비 배경

- 민·군 공용공항인 수방공항은 향후 항공수요에 대비한 공항확장 여건이 미흡하였고, 이에 1998년 6월 21세기 동남아 지역의 허브공항 역할을 수행하겠다는 목표로 쿠알라룸푸르공항이 개항하면서 정규 항공편이 신공항으로 모두 이전하였음

● 수방공항의 활용사례

- 수방공항은 민·군 공용공항이었으나 민간공항의 기능이 신공항으로 이전됨에 따라 군용공항으로 전환되었고, 활주로는 군에 인계하여 군공항으로 활용하고자 하였으며, 기존의 격납고와 계류장 등은 그대로 이용하였음
- 장기적으로는 유희시설을 항공우주단지, 연구개발 및 항공 비즈니스 단지, 전시장, 실내종합경기장, 테마파크, 일반 항공센터 등 6개의 주요 기능으로 전환하고자 하였음
- 제1여객터미널은 구조를 변경하여 전시장, 컨벤션센터, 사무실 등으로, 제2여객터미널은 공항공단의 본사 건물로, 제3여객터미널은 쇼핑몰로 개발하고자 하였으며, 화물터미널 계류장 지역 일부를 항공우주단지로 조성하여 향후 말레이시아 항공우주산업의 모체로 육성하기 위한 계획을 수립하였음

[그림 2] 해외 국가들의 신공항 개발에 따른 기존 공항 활용방안



5. 시사점

- 홍콩, 미국, 일본, 대만 등 각국의 신공항 개발에 따른 기존 공항 활용방안 사례를 검토한 결과 기존 공항 존폐여부는 크게 두 가지 경우로 구분할 수 있음
 - 첫째, 신공항이 개항하면서 기존 공항은 완전 폐쇄되어 유희부지와 유희시설에 재개발 계획을 수립하여 새롭게 개발하는 경우(홍콩, 미국)
 - 둘째, 신공항이 개항되면서 국제선 기능이 신공항으로 이전되고 기존 공항은 국내선 기능만을 담당하게 되어 종전의 국제선 시설을 새롭게 활용하는 경우(일본, 말레이시아)
- 홍콩의 카이탁공항, 미국의 스테이플튼공항과 같이 기존 공항을 완전 폐쇄한 경우에는 재개발 계획을 수립하여 유희부지에는 주거 및 상업시설 등의 도시공간과 공원 및 시민공간 등 자연친화적인 녹색공간 등을 조성하고자 하였으며, 유희시설에 대해서는 창고, 전시장, 경기장, 사무실 등으로 활용하고자 하였음
 - 그러나 재개발 과정에서 정부와 지역사회·단체의 의견 충돌로 계획의 진행이 중단되거나 계획이 일부 수정되는 경우가 발생하기도 하였음
 - 이에 대해 정부차원에서 재개발 계획 시 지역사회의 요구를 최우선으로 수용하고 공원, 시민공간 등의 녹색공간을 확대하는 등의 노력을 보이고 있음
- 일본의 이타미공항, 말레이시아의 수방공항 등과 같이 국제선 기능을 신공항으로 이전하고 국내선 기능만을 담당하게 되는 경우에는 종전 국제선 시설을 활용하여 국내선 시설의 부족한 부분을 보완하고자 하였음
 - 주로 쇼핑센터, 사무실 등으로 활용하고자 하였으며, 공항이용자뿐만 아니라 지역민도 이용할 수 있는 전시장, 컨벤션센터 등을 마련하여 지역공동체가 함께 공항을 이용할 수 있도록 하였음

● 국토연구원 교통연구실 임영태 책임연구원 (031-380-0364, ytlim@krihs.re.kr)

● 국토연구원 교통연구실 류재영 실장 (031-380-0334, jyryu@krihs.re.kr)