제5차 공항개발 중장기 종합계획(안)

(2016~2020)

국 토 교 통 부

목 차

Ⅰ. 개요

1. 계획의 개요

▪ 수립목적 : 공항개발 사업의 체계적이고 효율적인 추진

▪ 수립주체 : 국토교통부 장관

▪ 대상기간 : 2016년~2020년

▪ 대상공항 : 기존공항(전국 15개 공항)과 신공항 등

▪ 근거법률 : 항공법 제89조

* 국토교통부장관은 공항개발사업을 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 5년마다 공항개발 중장기 종합계획을 수립하여야 함

▪ 주요내용 : 항공수요의 전망, 권역별 공항개발에 관한 중장기 기본계획, 투자 소요 및 재원조달방안 등

2. 추진 경위

○ 1994. 4 : 제1차 공항개발중장기기본계획 수립ㆍ고시

○ 2000.12 : 제2차 공항개발중장기기본계획 수립ㆍ고시

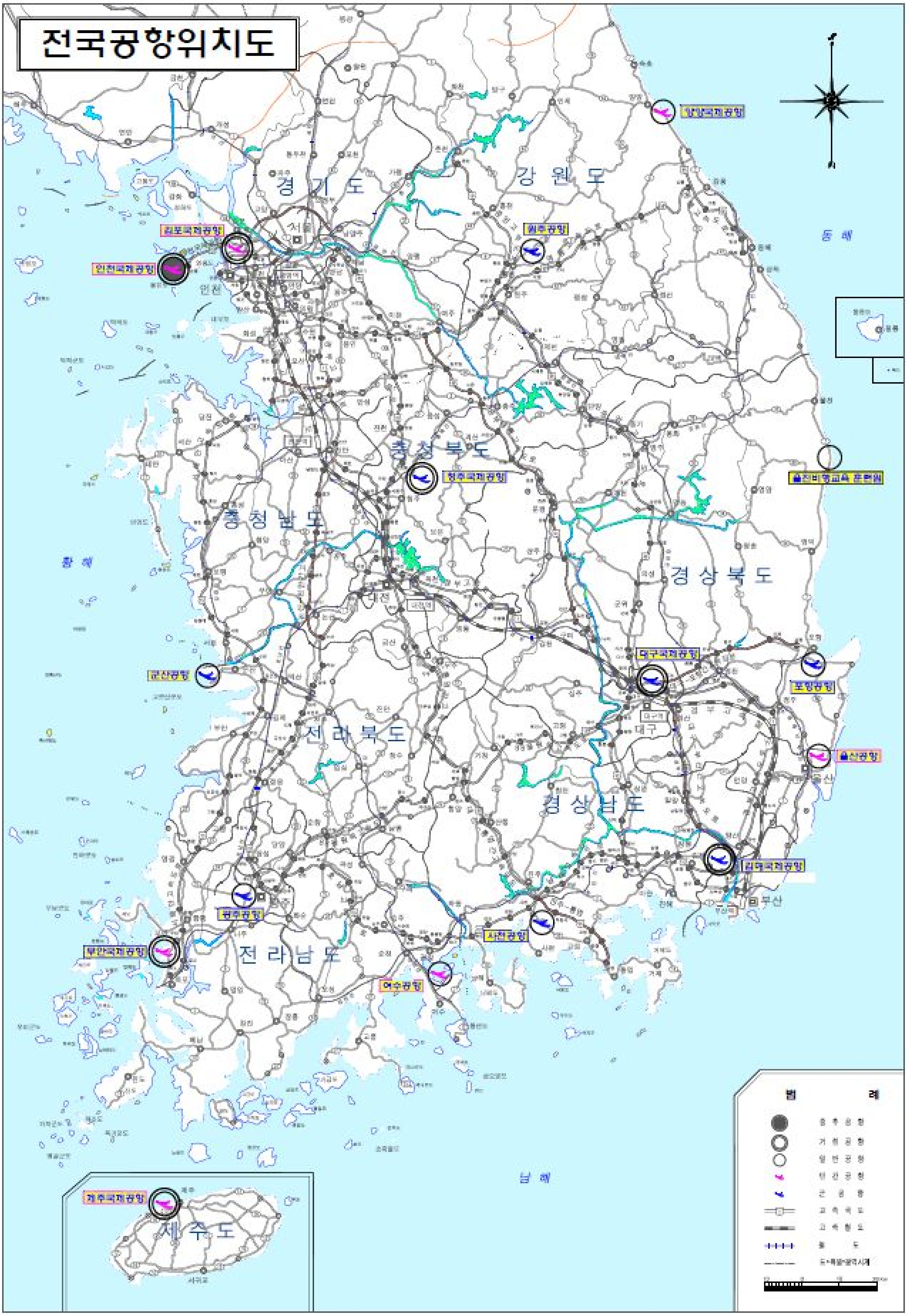
○ 2006.11 : 제3차 공항개발중장기종합계획 수립ㆍ고시

○ 2011. 1 : 제4차 공항개발중장기종합계획 수립ㆍ고시

○ 2014.11~2015.12 : 제5차 공항개발중장기종합계획 용역 시행

○ 2016. 1 : 제5차 공항개발중장기종합계획 수립ㆍ고시

3. 전국 공항 위치도



전국공항위치도
경기도
강원도
충청북도
충청남도
경상북도
전라북도
경상남도
전라남도
제주도
서울
인천
대전
대구
울산
부산
동해
황해
남해
청주국제공항
대구국제공항
김해국제공항
군산공항
포항공항
광주공항
사천공항
여수공항
범례

Ⅱ. 기존 정책 평가

1. 제4차('11~'15) 공항개발 중장기 종합계획의 목표

□ "효율적인 공항체계 구현 및 운용"을 정책목표로 제시하고 이를 위한 4대 핵심가치(글로벌화, 활력화, 간소화, 지속가능화)를 제시

2. 정책 추진 성과

□ 공항 경쟁력 강화

○ 인천공항의 수용능력 확대를 위해 제2터미널 등을 건설하는 3단계 사업 공사에 착수('13~'17, 4.9조원, 연간 수용능력 4,400→6,200만명)

○ 인천공항 물류단지 1단계(입주율 93.4%), 2단계(입주율 77.3%) 개발을 완료하여 화물 수출입 전초기지로서의 역할을 수행 중

○ 저비용항공시장 활성화, 중국인 관광객 증가 등에 힘입어 주요 거점 국제공항의 노선 및 이용객이 빠른 속도로 증가 중

□ 기존공항 활성화 추진

○ 지방공항 활성화 방안 추진('15.7) 등의 노력으로 청주공항 흑자 전환('15) 등 지방공항 활성화 추세

□ 공항의 편의성과 대중성 강화

○ 신속한 출국체계 구축(출국장 조기오픈, 셀프체크인 확대, 이동식체크인 도입 등 / 인천), 김해~인천 환승전용내항기 도입, 인천공항 교통약자 간편 출입국서비스 도입 등 편의성 향상을 위해 노력 중

○ 이착륙장 설치 및 관리기준을 제정('14)하고 함안, 구미, 합천 이착륙장 조성에 착수('15)하는 등 항공레저 대중화 기반을 마련

□ 환경 친화적인 공항 개발

○ 인천공항 제2여객터미널 등 신규 공항시설 지붕 등에 태양광 설비 및 지열설비 구축 등 친환경 에너지 설비 확대

○ 공항주변 거주 주민들의 삶의 질 향상을 위한 공항소음방지법 개정 및 제2차('16~'20) 공항소음방지 중기계획 수립 중

3. 평가 및 시사점

○ 인천공항 3단계 사업이 차질없이 추진 중이나 중국·일본 등 주변국의 공격적인 허브공항 투자 정책을 펼치고 있어 비교 우위를 계속 확보하는데 어려움이 예상됨

○ 동북아 항공물류 허브 선점을 위해서는 보다 적극적인 규제개혁 정책 등을 전개하는 것이 필요

○ 항공수요가 예측보다 빠르게 증가하여 김해·제주 등 일부 공항에서 혼잡이 발생 중이며 공항시설을 적기에 확보하는데 어려움이 있음

○ 지방공항의 실적이 과거보다 많이 개선되고는 있으나 각 권역의 일반공항 등은 추가 실적 개선이 필요하며 소형항공시장 활성화와 같은 항공시장 다변화 등이 필요

○ 보다 편리한 공항 이용을 위해서는 공항 접근교통으로부터 항공기 탑승까지 이동 동선상의 불편함이 없도록 공항시설을 계획할 필요

○ 이착륙장 등에 대해서는 최근 항공법 개정을 통해 지자체 사업에 대한 정부 재정지원 근거가 마련된 만큼 앞으로 보다 활성화할 필요

○ 국민들의 의식수준 향상으로 소음 문제 등으로 인한 갈등이 심화되고 있으며 이에 대한 충분한 주민 소통 등이 필요

4. 제4차('11~'15) 공항개발 중장기 종합계획 기간 내 실적 분석

(1) 여객 및 화물실적

○ 여객은 저비용항공사 활성화, 중국인 방문객 증가 등의 영향으로 최근 5년간 국내선이 연평균 7.5%, 국제선이 연평균 9.6% 증가

- 제4차 계획의 전망치(국내선 연 1.0%, 국제선 연 7.0%) 보다 높은 수준

< 여객 실적 >

단위 : 천인, %

	구분	'11	'12	'13	'14	'15	연평균 증가율
인천	국내	525	620	697	605	561	1.7%
	국제	34,538	38,351	40,786	44,907	48,720	9.0%
김포	국내	14,835	15,335	15,943	17,484	1,9134	6.6%
	국제	3,679	4,095	3,961	4,083	4,013	2.2%
청주	국내	1,188	1,165	1,163	1,236	1,611	7.9%
	국제	150	144	215	467	508	35.7%
김해	국내	5,210	5,163	5,200	5,513	6,424	5.4%
	국제	3,539	4,034	4,472	4,866	5,958	13.9%
대구	국내	1,012	963	944	1,315	1,696	13.8%
	국제	166	148	140	223	332	18.9%
무안	국내	15	17	18	32	129	71.2%
	국제	76	79	114	146	183	24.6%
제주	국내	16,483	17,358	18,493	20,940	24,244	10.1%
	국제	719	1,085	1,562	2,258	1,994	29.0%
양양	국내	-	-	-	61	20	-
	국제	6	23	38	177	107	105.5%
원주	국내	72	83	80	76	75	1.0%
울산		595	520	473	457	561	-1.5%
포항		260	262	240	112	운휴	-24.5%
사천		143	138	115	124	135	-1.4%
광주		1,376	1,380	1,332	1,470	1,605	3.9%
여수		627	631	475	434	414	-9.9%
군산		172	161	175	154	205	4.5%
합계	국내	21,257	21,898	22,674	25,007	28,407	7.5%
	국제	42,873	47,959	51,288	57,127	61,815	9.6%
	전체	64,130	69,857	73,962	82,134	90,222	8.9%

※ 국내선은 이용객이 출발·도착지에서 중복 계산되기 때문에 종합 계산시 반값을 취하여 보정함

○ 화물은 국제경기 악화 등으로 ‘12년까지 하락 후 회복세로 전환하여 최근 5년간 국내화물이 연 0.5%, 국제화물이 연 2.0% 증가

- 제4차 계획의 전망치(국내선 연 2.3%, 국제선 연 4.1%) 보다 낮은 수준

< 화물 실적 >

단위 : 천톤, %

	구분	’11	’12	’13	’14	’15	연평균 증가율
인천	국내	7.2	8.2	9.7	9.2	9.0	5.7%
	국제	3,092.5	3,051.1	3,087.9	3,233.9	3,321.7	1.8%
김포	국내	190.9	177.3	172.6	172.6	195.4	0.6%
	국제	69.3	77.2	73.7	76.8	75.6	2.2%
청주	국내	12.8	11.2	10.6	12.5	13.8	1.9%
	국제	3.4	5.2	2.4	5.2	6.0	15.3%
김해	국내	65.0	60.2	52.4	57.3	59.3	-2.3%
	국제	61.7	61.1	63.8	66.0	87.4	9.1%
대구	국내	17.8	16.6	14.8	16.3	16.9	-1.3%
	국제	1.9	1.7	1.6	2.5	3.6	17.3%
무안	국내	0.08	0.08	0.09	0.2	0.6	65.5%
	국제	0.9	0.9	1.2	1.6	2.1	23.6%
제주	국내	243.5	233.3	222.0	252.4	257.6	1.4%
	국제	8.4	11.3	15.3	23.0	21.1	25.9%
양양	국내	-	-	-	0.6	0.2	-
	국제	0.07	0.2	0.4	0.4	1.2	103.5%
원주	국내	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4	0%
울산		3.4	2.8	2.6	2.5	2.6	-6.5%
포항		0.9	0.9	0.9	0.4	운휴	-
사천		0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	-3.8%
광주		15.3	14.7	15.1	15.4	15.8	0.8%
여수		2.6	2.6	2.1	2.1	2.0	-6.3%
군산		1.6	1.5	1.5	1.0	1.3	-5.1%
합계	국내	562.2	530.6	505.5	543.6	575.5	0.6%
	국제	3,238.2	3,208.7	3,246.3	3,409.4	3,518.7	2.1%
	전체	3,800.4	3,739.3	3,751.8	3,953.0	4,094.2	1.9%

(2) 투자실적

○ 공항시설 투자 규모는 최근 5년간 약 2.5조원

- 인천공항공사가 전액 투자하는 인천공항 3단계 사업 등의 영향으로 제4차 계획기간 내 공항공사의 사업비 부담비율이 절대적(99%)

* 인천공항은 국가가 1단계 사업 40%, 2단계 사업 35% 부담

- 기타공항은 ‘06년부터 한국공항공사가 시설투자에 참여하기 시작하여 최근 대부분을 부담 중

- 신규 사업인 울릉공항과 흑산공항은 국가가 Airside 사업비 부담(약 75%), 한국공항공사가 Landside 사업비를 부담(약 25%)

< 투자 실적 >

단위 : 백만원

구분		’11	’12	’13	’14	’15	계
전체	계	105,294 (100%)	200,232 (100%)	222,881 (100%)	680,729 (100%)	1,305,376 (100%)	2,514,512 (100%)
	국가	1,264 (1.2%)	4,500 (2.2%)	11,599 (5.2%)	6,785 (1.0%)	2,024 (0.2%)	26,172 (1.0%)
	공사	104,030 (98.8%)	195,732 (97.8%)	211,282 (94.8%)	673,944 (99.0%)	1,303,352 (99.8%)	2,488,340 (99.0%)
인천공항	계	19,731 (100%)	48,837 (100%)	136,094 (100%)	536,030 (100%)	1,080,795 (100%)	1,821,487 (100%)
	국가	–	–	–	–	–	–
	공사	19,731 (100%)	48,837 (100%)	136,094 (100%)	536,030 (100%)	1,080,795 (100%)	1,821,487 (100%)
기타공항	계	85,563 (100%)	151,395 (100%)	86,787 (100%)	144,699 (100%)	224,581 (100%)	693,025 (100%)
	국가	1,264 (1.5%)	4,500 (3.0%)	11,599 (13.4%)	6,785 (4.7%)	2,024 (0.9%)	26,172 (3.8%)
	공사	84,299 (98.5%)	146,895 (97.0%)	75,188 (86.6%)	137,914 (95.3%)	222,557 (99.1%)	666,853 (96.2%)

Ⅲ. 대내외 여건 분석

1. 세계 사회환경 분석

(1) 정치 · 경제

○ 중국과 일본간 아시아 역내 정치 · 경제 주도권 경쟁 심화

- 중국은 일대일로[1] 전략을 통해 영향력을 확대하고 있으며, 일본은 아베노믹스[2]와 평화헌법 개정을 통한 정치·경제 영향력 강화 추진

○ 유라시아 이니셔티브[3]를 기반으로 역내 정치·경제 협력을 통한 교류 확대 전망

(2) 사회 · 문화

○ 세계 경제위기에도 불구하고 관광산업은 지속적으로 성장하였으며, 앞으로 관광 트랜드 변화[4]가 예상됨

- 관광 소비 지출 감소로 인해 단거리 여행객이 증가하고 중국인 해외 여행객과 고령화에 따른 55세 이상 여행객이 늘어날 전망

○ 중국을 비롯한 아시아 국가들의 국민 소득이 높아져 역내 여가 · 오락 · 쇼핑을 위한 이동이 증가될 것으로 전망

○ 아세안(ASEAN)[5]의 사회 · 문화 · 경제통합이 진전됨에 따라 아시아 지역 통행량이 늘어날 전망

---

1) 일대일로'(One Belt and One Road)': 중국에서 유럽에 이르는 지역을 육로와 해로로 연결, 연선(沿線) 국가들과 경제협력 확대 추진 정책
2) 아베노믹스: 2~3%의 인플레이션 목표, 무제한 금융완화, 마이너스 금리 정책'을 통해 일본 경제를 장기침체에서 탈피시키겠다는 경제정책
3) 세계 최대 단일 대륙이자 거대 시장인 유라시아 역내 국가 간 경제협력을 통해 경제활성화 및 일자리 창출의 기반을 만들고, 유라시아 국가들로 하여금 북한에 대한 개방을 유도함으로써 한반도 긴장을 완화해 통일의 기반을 구축한다는 박근혜 대통령의 구상
4) OECD, Tourism Trends and Policies 2014
5) 아세안(ASEAN): 동남아시아 지역의 경제적 사회적 기반 확립을 목적으로 1967년 설립. 2014년 10개국(필리핀·말레이시아·싱가포르·인도네시아·타이·브루나·베트남·라오스·미얀마·캄보디아)등 가입

(3) 기술 · 환경

○ 미국, 유럽, 일본 등 항공 선진국들은 항공 시스템 중장기 발전 계획 수립·추진을 통해 기술개발을 가속화 중

- 항공기 운용 시스템의 효율을 높이고 공항 · 공역용량을 극대화

* 미국(차세대항공교통계획수립), 유럽(미래항공기본계획수립), 일본(항공교통시스템혁신계획수립)

○ 삶의 질 향상 추구로 공항 주변 소음에 대한 관심이 지속 증가

- 공항 주변 고도 제한, 항공기 소음 문제와 관련한 갈등 관리의 중요성이 점차 증대

2. 세계 항공여건 분석

(1) 항공수요의 지속적 증가

○ 국가간 여객 운송은 17세기 항구를 시작으로 철도(19th), 도로(20th)에서 21세기 공항 중심으로 변화

* 공항 중심 운송변화는 연결성, 이동성, 유연성을 증가시킴

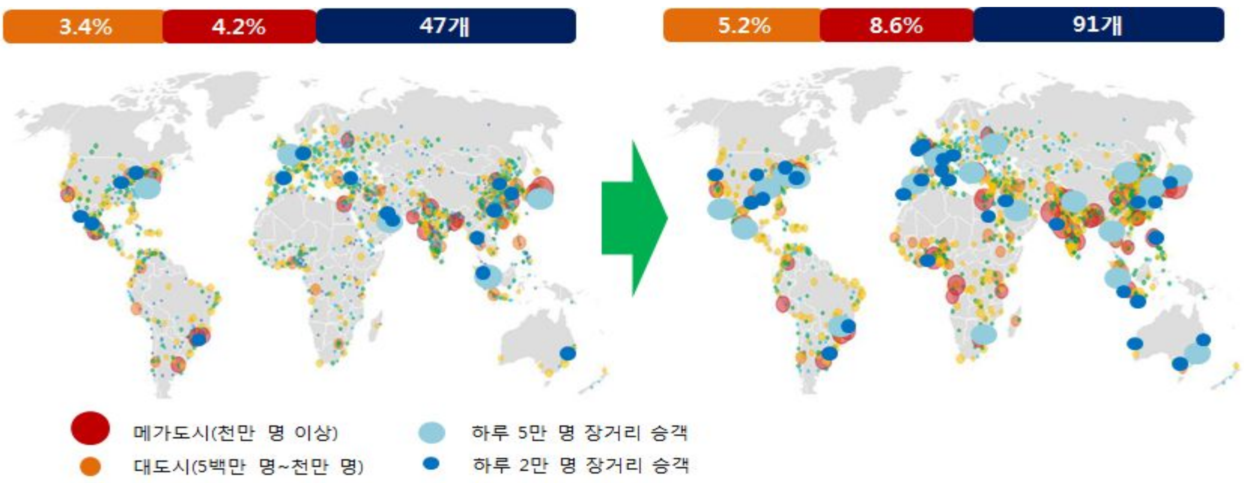
○ 도시 집중 가속화에 따라 도시간 이동이 점차 확대[6)]

- 대도시·메가도시 비율이 점차 증가[7)]하고, 특히 하루 1만명 이상이 장거리 항공 노선을 이용하는 항공메가도시 수가 증가할 전망[8)]

---

6) 자료: AEROPORTS DE PARIS, 2015 , Airbus, Global Market Forecast 2014-2033, 2015 재 인용
주: 대도시(5백만 명 이상~천만 명) 비율: 전체 도시의 3.4%(‘00)에서 2030년 5.2% 증가 예상 메가도시(천만 명 이상) 비율: 전체 도시의 4.2%(‘00)서 2030년 8.6%(’30)로 증가 전망
항공메가도시(하루 1만 명 이상이 장거리 항공 노선을 이용) 수: 47개(‘13)에서 91(’34)개로 증가 전망
7) AEROPORTS DE PARIS, 2015
8) Airbus, Global Market Forecast 2014-2033, 2015

<대도시와 항공메가도시 변화>



자료: AEROPORTS DE PARIS, 2015
Airbus, Global Market Forecast 2014-2033, 2015 인용

○ 중국의 1인당 항공 여행 횟수는 '14년 0.3회에서 '34년 1.09회로 현 유럽수준에 이를 전망[9]

* 1인당 항공여행 수('14): 북미 1.63, 유럽 1.21, 중국 0.30, 인도 0.07회

(2) 저비용항공사의 성장과 항공기 공급 확대

○ 아태 지역 내 저비용항공사(LCC : Low cost carrier)의 점유율은 '30년 3.4%에서 '15년 25.2%[10]로 성장

* 지역 내 LCC 점유율('15년): 북미 30.8%, 유럽 39.5%[11]

○ 전세계 항공기는 '15년 19,000여대에서 향후 20년간 32,600대가 늘어나(항공기 대체 13,100대 포함) '34년 38,500여대에 이를 전망[12]

- 늘어나는 항공기의 약 39%(12,596대)를 아태 지역에서 도입할 예정이며, 70%(22,900대)가 협동체 항공기(narrow body, single aisle)

9) Airbus, Global Market Forecast 2015-2034, 2015
10) CAPA, Centre for Aviation with data provided by OAG, (국내선+국제선), 2015
11) CAPA, Centre for Aviation with data provided by OAG, 2015
12) Airbus, Global Market Forecast, 2015

(3) 각국 주요 공항의 혼잡 문제 심화

○ 지연과 혼잡 문제 해소를 위해 공항 수용능력 확대 추진 중

- 중국은 베이징 제2공항을 건설 중(~'19)이며, 일본은 2020년 도쿄 올림픽 준비를 목적으로 도쿄 하네다·나리타공항 투자 확대 중

- 싱가포르, 태국, 말레이시아 등 동남아지역 주요 공항도 확장 중

(4) 공항 복합도시 활성화

○ 공항을 기반으로 한 경제활동이 점차 늘어남에 따라 공항 복합도시 개발이 활성화

- 공항 내외 지역에 서비스 산업 등이 발달함에 따라 지역 발전이 촉진되고 공항-복합도시-도심간 연계 교통체계도 발달

(5) 공항 접근성 강화

○ 대도시 주요 공항과 도심간 도로·철도망 연결 체계가 발달함에 따라 공항 이용객들의 이동 편의성이 지속 향상

- 철도망이 발단된 유럽에서는 철도 분담율 약 15%(아시아 : 7%)[13)]

(6) 항공자유화 정책 확대

○ 항공시장 확대를 위해 아세안 지역 등에서 역내·외 항공자유화 추진 중

- 2010년 아세안-중국간 항공자유화 협정이 체결되었으며, 2013년 아세안 10개국 중 8개국과 일본 양자간 항공자유화 협정 체결

---

13) Ayham Shakra, Passenter Termianl Conference, 2015

3. 주변 국가 공항개발 정책

(1) 중국

○ 중국은 민용항공 발전 제12차 5개년 계획을 통해 2020년까지 80% 이상의 현급 행정구에서 육상교통 100km 이내 또는 1.5시간 주행거리 이내에 항공서비스를 제공하겠다는 목표를 제시

○ 전국 민용공항 배치 계획에 따라 공항 인프라를 꾸준히 확대 중

- 계획기간('08~'20년) 내 97개의 공항을 추가 건설하여 2020년까지 총 244개 공항을 구축할 예정

* 수도권 : 베이징 제2공항(~'19), 지방 : 다롄 신공항 등

- 대도시-지방간 격차 해소를 위해 전국을 5개 공항군(북방, 화동, 중남, 서남, 서북)으로 나누고 각 군내 허브-간선-지선공항 체계를 구축

○ 일대일로(一帶一路) 구상과 연계하여 국내외 공항시설에 대한 대대적인 투자 진행 중

* 독립국가연합 지역을 거쳐 유럽까지 이어지는 선상에 위치한 내륙공항과 인도를 거쳐 아프리카, 중동, 유럽까지 이어지는 선상에 위치한 해안공항 대상

<중국의 일대일로>

(2) 일본

○ 일본 국토교통성은 2020년 도쿄 하계올림픽을 지원하기 위해 '교통 정책 기본계획'을 발표

- 수도권 나리타·하네다 공항은 국제선 취항도시 60% 확대[14], 수용 능력 연 8만회 증대(83만회), 입국 대기시간 개선(27→20분 이하)을 추진

○ 공항 정책의 기본 방향이 '정비'에서 '운영'으로 변화[15]

- 수요가 부족하여 운영에 어려움을 겪고 있는 지방 공항에 대해 정부에서 공항 경영 개혁을 추진 중

* 에어사이드와 랜드사이드를 모두 민간에게 위탁하는 등 운영 효율성 도모

○ LCC 시장 확대를 통해 항공 산업 전반의 활성화를 추진 중

- 이에 따라 일본 내 LCC의 시장 점유율은 '30년 2.7%에서 '15년 18.4%로 증가[16]

○ 내수 보다는 인바운드 수요에 대한 의존성이 높은 일본의 항공 시장 특성을 감안하여 아세안과의 항공자유화 등 시장개방 추진

(3) 평가

○ 중국은 전국적인 공항개발 정책으로 인해 국내외 항공수요가 빠른 속도로 증가할 전망

- 단거리 국제선 여객을 우리나라에 유치하여 수도권 및 지방공항의 성장 동력으로 활용 필요

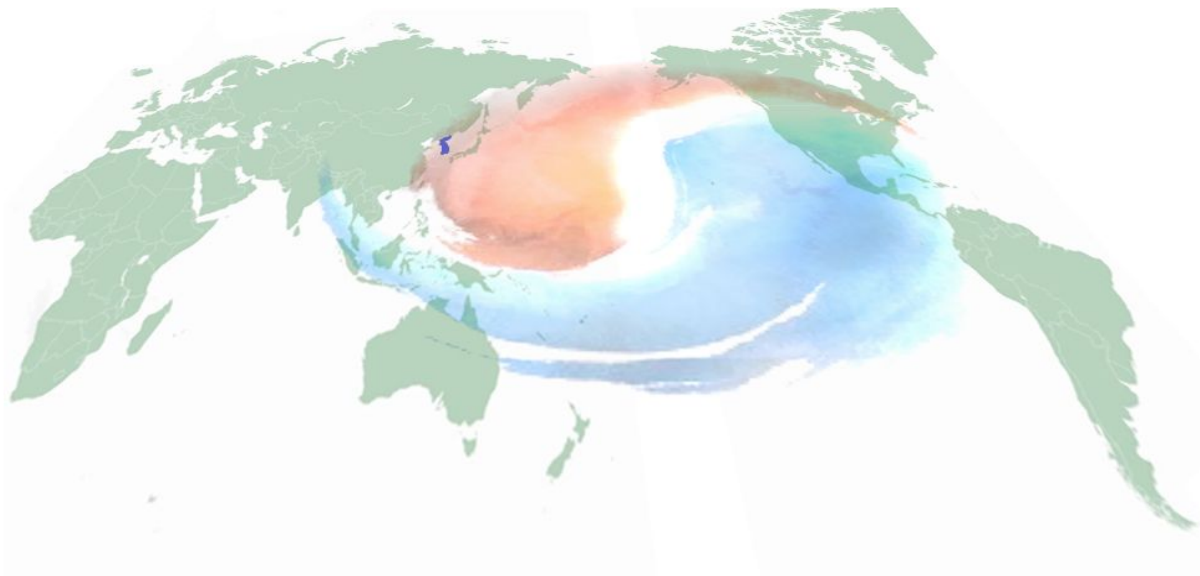
---

14) 일본 수도권 공항의 국제선 취항 도시는 2013년 88곳(인천공항 2014년 190개 도시)으로, 130~190곳인 서울과 홍콩, 싱가포르에 비해 크게 뒤져 있음.
15) 공항 용량이 매우 부족한 일부 혼잡공항은 제외
16) CAPA, Centre for Aviation with data provided by OAG, 2015

- 중국과 타 대륙간의 중장거리 국제선 여객은 인천공항을 이용하여 환승할 수 있도록 인천공항의 경쟁력을 강화할 필요

○ 일본은 수도권 공항의 기능을 강화하고 있어 앞으로 인천공항과 나리타·하네다 공항과의 역내 경쟁이 치열해질 전망

- 인천공항에 미치는 영향을 면밀히 조사하고 이에 선제적으로 대응하여 주도권을 잃지 않도록 하는 것이 중요



4. 우리나라 항공여건 분석

(1) 항공수요 증가

○ 항공여행 저변 확대에 따라 내국인의 국외 여행이 증가

○ 중국인 관광객의 한국 방문이 앞으로도 지속 증가할 전망

- 외국인 입국자 중 중국인은 약 600만명으로 42.1%를 점유

* 방한 외국인 입국자 비율('14) : 중국 42.1%(600만 명), 일본 16.1%(230만 명), 미국 6.0%(85만 명), 타이완 4.7%(67만 명) 순[17]

* 2014년 국제선 항공여객 점유율[18] : 중국(28%), 일본(19%)

- 2015년 중국 출국자수는 연간 약 1억3천만명(전년 대비 12% 증가) 수준이고, 2019년도에는 1억7천만명에 이를 전망[19]

(2) 항공시장 공급력 증대

○ 항공사 신규 진입, 항공기 도입 증가 등에 따른 항공시장 공급력 증대가 예상됨

- '15년 현 7개사(대한항공・아시아나항공・제주항공・진에어・에어부산・이스타항공・티웨이항공) 외에 추가 저비용항공사와 울릉·흑산공항 취항을 위한 소형항공사 신규 진입 등이 가능

- 운송용 항공기는 '10년 220대, '15년 299대[20]에서 2018~2025년간 약 130대 이상[21]이 새로 도입될 전망

17) 출입국·외국인정책본부, 국적 지역 및 월별 외국인 입국자 자료, 2014
18) 한국공항공사, 공항통계, 2014
19) China national tourism administration, 2015
20) 국토교통부, 항공기술과, 2010년·2015년
21) 한국경제신문, 2015.06.17. 대한항공은 17일 파리에어쇼에서 에어버스(Airbus)사와 A321Neo 50대(확정구매 30대·선택구매 20대)와 보잉(Boeing)사 B737MAX 50대(30대·20대), B777-300ER 2대 등 총 102대의 항공기를 도입하는 양해각서(MOU)에 서명했다고 공시했다.
머니투데이, 2015.01.15. 2017년부터는 에어버스의 최신형 기종인 A350기를 순차 도입해 2025년까지 30대로 늘릴 계획이다.

(3) 공항 혼잡 발생

○ 제주공항, 김해공항 등에서 최근 항공 수요가 증가(LCC 공급 확대 효과 등)함에 따라 공항 혼잡 문제가 발생

○ 향후에도 항공 수요 증가가 지속될 것으로 예측됨에 따라 공항 시설 수용능력 추가 확보가 필요하게 되었음

○ 공항시설과 함께 공역 확보도 중요한 이슈로 대두(인천, 제주, 김해 등)

(4) 비행훈련 인프라 필요성 제기

○ 국내 항공시장의 확대로 항공 조종사 부족 문제가 발생

- 2020년에는 1,930명[22]의 항공 조종인력 부족이 예상되며, 훈련비행 수요 급증으로 비행훈련 인프라 구축이 시급한 상황

* 현재 무안, 양양, 청주공항 등에서 훈련이 이루어지고 있으나 인프라가 매우 부족하여 지속적으로 안전하게 훈련을 할 수 있는 기반 마련이 필요

(5) 공항 이용객 접근 편의성 향상 필요

○ 인천공항 및 각 지방공항 접근 시간을 단축하기 위한 교통체계 구축 필요성이 지속 제기

- 부산-인천은 공항리무진 버스로 5시간(41,800원), 광주-인천은 3시간 40분(35,500원) 소요

- 전국 공항 평균 접근시간은 52.7분('14)[23]으로 점차 감소 중이나, 일부 지방공항의 경우 이용권역 내에서의 접근시간이 과다 소요

* 무안공항 88분, 울산공항 81분 등

---

22) 한국교통연구원, 「차세대 항공인력 양성을 위한 정책방향 수립 연구」2014. 2014년 항공조종사 합계는 5,585명. 2020년 국내 항공조종인력 예측 수는 7,515명, 2025년 8,194명 임
23) 문화체육관광부, 항공마케팅 전략수립을 위한 여객행동 특성 조사, 2014

Ⅳ. 장래 항공수요 전망

(1) 총 항공수요 전망

○ 여객은 '15년부터 '35년까지 국내선은 연평균 2.5%, 국제선은 연평균 4.2% 성장할 것으로 전망됨

- 인구변화 등에 따라 성장 속도는 점차 둔화될 것으로 예상

* 국내선 성장률 : ('15~'20) 4.96%, ('20~'25) 3.5%, ('25~'30) 1.8%, ('30~'35) 0.0%
국제선 성장률 : ('15~'20) 6.4%, ('20~'25) 4.1%, ('25~'30) 3.9%, ('30~'35) 2.5%

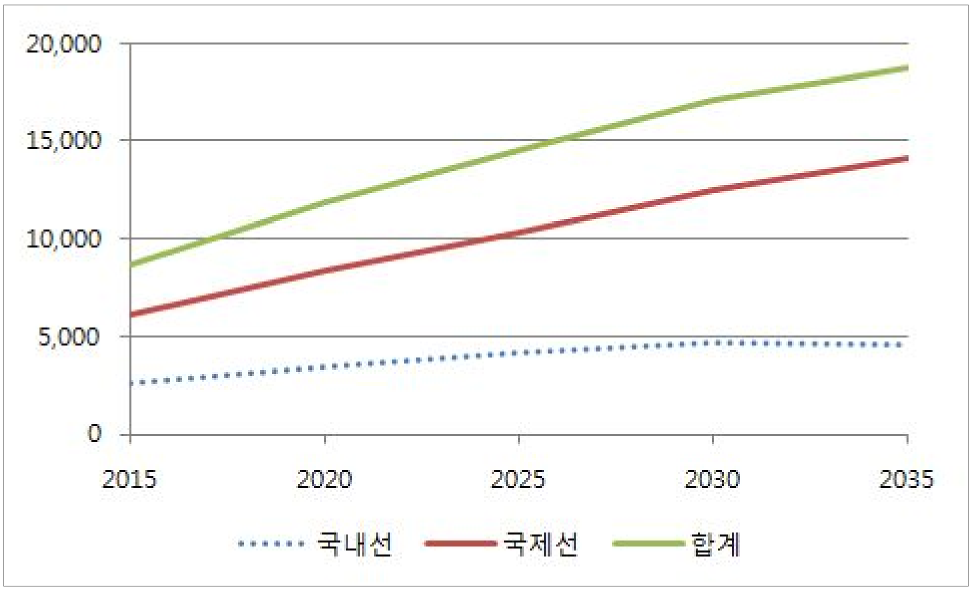
○ 화물은 '15년부터 '35년까지 국내선은 연평균 3.6%, 국제선은 연평균 3.9% 성장할 것으로 전망됨

단위 : 만명, 천톤, 천회

구 분		2015	2020	2025	2030	2035
여객	국내선	2,841	3,603	4,271	4,659	4,652
	국제선	6,183	8,432	10,324	12,493	14,116
화물	국내선	576	801	1,000	1,177	1,176
	국제선	3,519	4,690	5,594	6,636	7,492
운항횟수	국내선	356	486	592	645	645
	국제선	388	516	627	764	965

주1) 국내선은 출·도착이 중복 반영되어 있기 때문에 반값을 취하여 보정함
주2) 화물은 수하물 포함

단위 : 만명



(2) 부문별 항공수요 전망

□ 국내선 여객

단위 : 천인, %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	연평균 증가율
합계	28,407	36,033	42,709	46,593	46,521	2.5
인천	561	640	704	741	730	1.3
김포	19,134	24,344	28,866	31,678	31,610	2.5
청주	1,611	1,958	2,257	2,445	2,445	2.1
김해	6,424	7,933	8,802	9,327	9,268	1.8
대구	1,696	2,011	2,277	2,432	2,410	1.8
울산	561	564	557	540	530	-0.3
울릉			859	925	968	-
광주	1,605	1,957	2,223	2,328	2,289	1.8
여수	414	424	425	415	407	-0.1
흑산		766	802	883	895	-
제주	24,244	30,652	36,287	40,000	40,000	2.5
기타	565	818	1,360	1,473	1,490	5.0

주) 합계 수치는 출·도착이 중복 반영되어 있기 때문에 반값을 취하여 보정함

□ 국내선 운항횟수

단위 : 천회, %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	연평균 증가율
합계	365.2	486.5	591.8	644.6	644.6	2.9
인천	4.8	5.4	5.9	6.2	6.1	1.2
김포	122.5	154.1	182.7	200.5	200.1	2.5
청주	10.3	12.6	14.5	15.7	15.7	2.1
김해	44.1	54.3	60.3	63.9	63.5	1.8
대구	11.6	13.8	15.6	16.7	16.5	1.8
울산	5.0	5.0	4.9	4.8	4.7	-0.3
울릉			21.5	23.1	24.2	-
광주	12.3	14.9	17.0	17.8	17.5	1.8
여수	5.5	5.6	5.7	5.5	5.4	-0.1
흑산		19.1	20.1	22.1	22.4	-
제주	144.0	194.0	229.7	253.2	253.2	2.9
기타	5.0	7.6	14.1	15.2	15.4	5.8

주) 합계 수치는 출·도착이 중복 반영되어 있기 때문에 반값을 취하여 보정함

□ 국제선 여객

단위 : 천인, %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	연평균 증가율
합계	61,832	84,324	103,241	124,927	141,158	4.2
인천	48,720	65,970	80,969	98,901	112,551	4.3
김포	4,030	4,030	4,450	4,779	4,986	1.1
청주	508	644	771	888	1,059	3.7
김해	5,958	8,039	10,068	12,809	14,598	4.6
대구	332	449	640	943	1,234	6.8
제주	1,994	4,363	5,503	5,770	5,874	5.6
기타	291	409	512	631	722	4.6

□ 국제선 운항횟수

단위 : 천회, %

구분	2015	2020	2025	2030	2035	연평균 증가율
합계	388.0	516.0	627.3	764.5	864.6	4.1
인천	300.6	395.6	480.0	590.9	673.0	4.1
김포	20.4	22.1	23.8	24.8	25.5	1.1
청주	3.8	4.8	5.8	6.6	7.9	3.7
김해	43.6	55.8	69.9	88.9	101.4	4.3
대구	2.7	3.6	5.2	7.6	10.0	6.8
제주	14.7	30.9	39.0	40.9	41.7	5.4
기타	0.8	3.0	3.8	4.6	5.3	9.9

Ⅴ. 계획의 목표 및 추진과제

□ 정책목표

이용객 중심의 조화로운 공항개발 및 운영

□ 추진과제

경쟁력 있는 공항

- 인천공항 국제경쟁력 강화
- 공항복합도시 개발
- 혼잡완화 및 수용능력 확충

모두가 이용하기 편리한 공항

- 공항 접근성 향상
- 이용객 편의성 향상

지역과 함께 발전하는 공항

- 지역별 항공수요에 맞는 공항 인프라 확충
- 다양한 항공수요에 대응

미래를 준비하는 공항

- 공항 연계산업의 활성화 및 해외진출
- 통일에 대비한 기반 구축

1. 경쟁력 있는 공항

□ 인천공항의 허브경쟁력 강화

○ 주변국간 경쟁 속에서 동북아 허브공항의 지위를 공고히 하기 위해 인천공항에 지속 투자, 세계 10대 환승공항으로 육성

□ 공항복합도시(Airport city) 활성화

○ 공항 주변 배후지역에 비즈니스, 관광 시설 등을 적극 유치하여 흡인력을 강화하고 더 많은 국제 환승수요를 유치

○ 항공기 탑승을 위해 잠시 머무는 교통시설에서 업무, 관광, 휴식의 복합시설로 개편하여 '매력있는 공항'으로 변화

□ 공항혼잡 완화 및 공역 수용능력 확보

○ 여객 이용혼잡이 예상되는 시설을 조기에 진단 및 개선하여 대기 시간을 최소화하고 최고의 서비스 수준을 유지

○ 공항시설 뿐 아니라 항공기가 이용하는 공역 수용능력도 적기 확대 하여 지연 없이 매끄럽게 항공교통을 처리

- 혼잡이 예상되는 인천, 김해, 제주 지역 등의 공역을 우선 확대

2. 지역과 함께 발전하는 공항

□ 지역별 항공수요에 맞는 공항인프라 확충

○ 국내외 이용객 증가, 저비용항공시장 성장 등에 따른 지역의 장래 항공수요를 감안하여 공항 시설을 적기 확충

- 기존 공항은 항공수요, 이용특성 등에 따라 터미널, 활주로 등 공항 시설을 적기에 정비·확충

- 새로운 항공수요에 대응하는 새로운 공항개발 필요성 및 기존 공항 체계의 개편 필요성도 검토

○ 공항을 통한 국내외 지역간 교류 확대를 통해 지역의 경쟁력을 강화하고 지역경제 활성화를 도모

□ **다양한 형태의 항공수요에 대응**

○ 도서지역 소형공항을 개발을 통해 교통오지 접근성을 획기적으로 개선(내륙과 1시간내 연결)하고 소형항공운송산업을 활성화

○ 늘어나는 항공레저 수요 등에 맞추어 이착륙장 등이 활성화될 수 있도록 정부 지원방안 마련

□ **공항 연계 산업 활성화**

○ 공항 배후지역을 개발하여 서비스 산업, 항공 연계 산업(MRO 등)을 유치하고 지역 고용을 창출

3. 모두가 이용하기 편리한 공항

□ **공항 접근성 향상**

○ 정시성이 확보될 수 있도록 도로·철도 접근 교통망을 지속 정비

- 특히, 전국 KTX 및 도시철도 등과 공항간 연계 강화를 통해 대중교통 수단의 분담률을 제고

□ **이용객 편의성 향상**

○ 접근 교통에서부터 공항 터미널 내 이용까지 장애 없이 이동할 수 있도록 이용객 중심으로 공항시설을 정비

○ 시내 주요 거점에 도심공항 터미널을 적극 확충하여 이용객들의 가벼운 이동을 돕고 편의성을 제고

4. 미래를 준비하는 공항

□ 훈련비행 인프라 확보

○ 항공시장 성장에 따른 원활한 조종인력 양성 등을 위해 안전한 비행훈련 인프라를 확보 추진

- 김포공항 훈련기들은 수도권 공항 수용능력 확보 인 안전 향상을 위해 지방공항 등에 인프라를 확보하여 분산

□ 공항 해외사업 진출

○ 공기업 및 민간과 함께 해외 공항 건설사업 뿐 아니라 고부가가치 창출이 가능한 계획·설계 분야로의 진출을 확대 추진

□ 통일에 대비한 기반 구축

○ 장래 통일에 대비한 북한 내 공항개발 방향을 검토 추진

- 북한 내 주요공항 개발협력 사업 검토, 남북한간 공항개발 및 운영 분야 교류 협력계획 수립 등을 검토

* 남북간 관계 등을 종합적으로 고려하여 범정부 차원에서 검토

Ⅵ. 권역별 공항개발 방향

1. 공항의 권역과 위계

(1) 공항 현황

○ 국제공항 8개, 국내공항 7개 등 총 15개 공항을 운영 중

- 국제공항(8개) : 인천, 김포, 제주, 김해, 청주, 대구, 양양, 무안
- 국내공항(7개) : 광주, 군산, 사천, 여수, 원주, 포항, 울산

< 공항의 구분 >

구 분		공 항 명
기능별 (15)	국 제 (8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국 내 (7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체별 (15)	민 간 (7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	민・군 겸용(8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

주) 울진비행장은 공항이 아닌 비행장으로 대상에서 제외

○ 도서지역 2개 신규공항(울릉, 흑산)은 건설 중이고 제주 제2공항은 건설을 추진할 예정임

(2) 공항의 권역과 위계

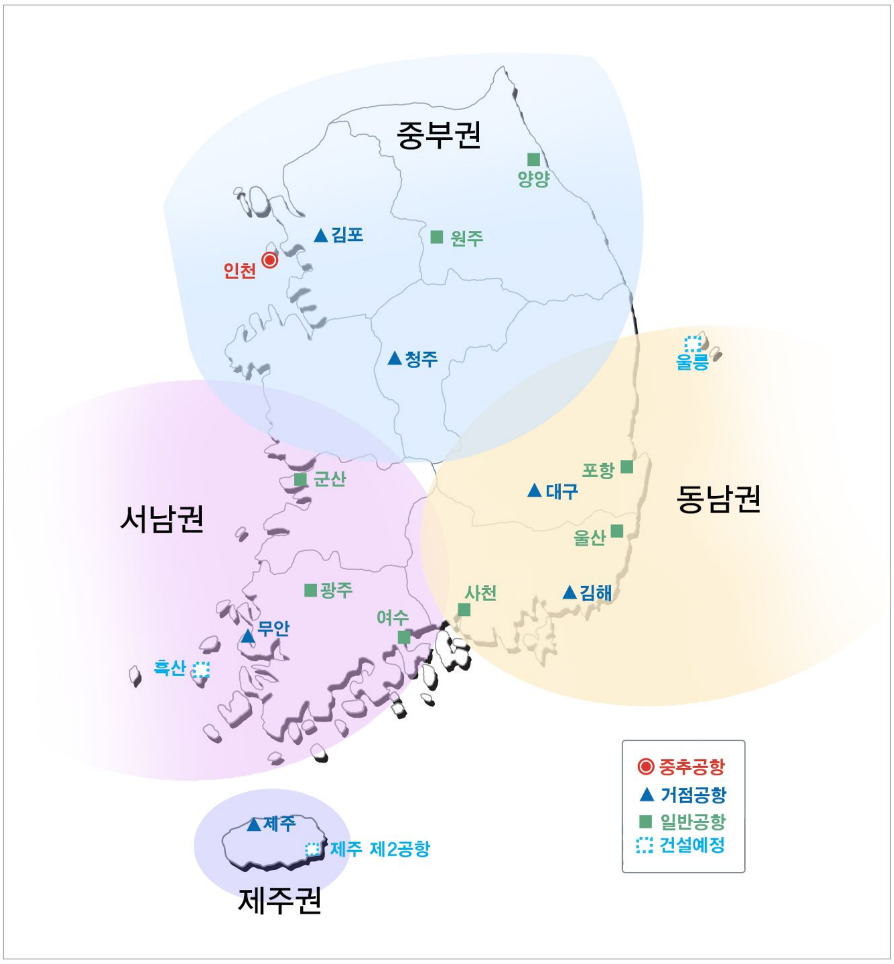
○ 전국을 4개 권역(중부권, 동남권, 서남권, 제주권)으로 구분하여 각 권역에 거점공항과 일반공항을 두고, 국가를 대표하는 중추공항을 둠

* 제4차 공항개발 중장기 계획과 동일한 체계 유지

< 위계별 공항의 기능 >

구분	성 격	세부 기능
중추공항	글로벌 항공시장에서 국가를 대표	전세계 항공 시장을 대상으로 하며 동북아지역의 허브
거점공항	권역 내 거점	권역의 국내선 수요 및 중단거리 국제선 수요 처리
일반공항	주변지역 수요 담당	주변지역의 국내선 수요 위주 처리

< 권역별 공항 분포 >



<위계별 공항 분포>

	중부권	동남권	서남권	제주권
중추공항	인천공항			
거점공항	김포공항 청주공항	김해공항 대구공항	무안공항	제주공항 및 제주 제2공항*
일반공항	원주공항 양양공항	울산공항 포항공항 사천공항 울릉공항	광주공항 여수공항 군산공항 흑산공항	

* 제주공항과 제주 제2공항은 향후 역할 분담방안에 대한 검토를 거쳐 위계를 결정
* 사전타당성용역 이후 단계의 사업까지만 포함됨

2. 권역별 공항개발 방향

(1) 중부권

□ **인천공항**은 경쟁력 강화를 위한 관련 인프라 확충을 지속 추진

○ 혼잡완화 및 장래수요 대응을 위해 3단계 사업을 차질없이 완공('17)하고 추가 단계별 시설 확충 지속 추진

○ 공항 기능과 연계하여 국제업무지역(IBC) 등 공항복합도시 개발을 가시화하고 3단계 물류단지 개발을 추진

○ 관계기관 협의를 거쳐 공역 수용능력을 지속 확대

* 슬롯 : 현 63회 → '18년 70회, 이후에도 추가로 확보

○ 첨단기술 도입 등 시설현대화를 통해 여객·화물 처리속도를 높이고 접근 교통체계 개선 및 공항시설 이용 편의성 향상 추진

□ **김포공항**은 현재의 기능을 유지하면서 비즈니스 중심 공항으로 육성

* 비즈니스 항공기 지원센터 건립 등

○ 장래 수요를 감안하여 터미널 등 노후 시설을 체계적으로 개량

○ 국립항공박물관을 건립하고 전시·교육·체험 등 특화 기능을 개발

□ **청주공항**은 항공수요 증가 추세에 맞추어 활주로 시설 보강(평행유도로 건설 등) 및 국내선터미널 확장 등 활성화를 지원

○ 천안~청주 복선전철 사업 등을 통해 공항 접근체계를 개선

□ **양양공항**은 평창 동계올림픽 지원을 위한 시설확충을 차질없이 추진

* 탑승교 및 주기장 추가설치, 국제선대합실 개선, 수화물 환승시설 설치 등

□ 주변 산업단지 및 배후도시 성장 등 지역여건 변화를 감안하여 **서산 비행장** 민항시설 설치 타당성(수요·사업비 등)을 검토

* 비행장시설 활용에 대해 군과 협의 필요

□ 국민의 도서지역 접근 교통 서비스 향상 등을 위해 **백령도 소형 공항** 건설 타당성을 검토

○ 울릉·흑산공항과 연계하여 소형항공운송사업 시장 활성화 도모

* 비행금지구역 비행방안, 시설설치방안 등에 대해 군과 협의 필요

(2) 동남권

□ **영남권신공항** 사전타당성검토 연구용역 결과('16)에 따라 김해 및 대구공항의 장래 활용방안을 검토하되, 현재의 수요증가에 대응하여 필요 시설은 지속 확충

○ **김해공항**은 현재의 시설혼잡 해소를 위해 터미널·계류장 확장 및 기존시설 정비 등을 지속 시행

- 관계기관 협의를 통해 슬롯 추가 증대 등 공역 수용능력을 확대

* 슬롯 : 현 평일 16회, 주말 24회 → 평일 20회, 주말 32회('16), 이후에도 추가증대 추진

○ **대구공항**은 대경권 내 제주 및 단거리 국제 노선 항공수요 등을 원활히 처리하는 기능을 수행

□ **울산·포항·사천공항**은 현재와 같이 지역내 항공수요 처리 역할 수행

* 포항공항은 활주로 재포장을 위해 민항운영 중단 중으로 추후 재개 예정

□ **울릉공항**은 설계, 공사 등 사업을 본격 진행하여 '21년경 개항 추진

○ 소형항공운송사업 시장 활성화를 도모하고 노선 운항계획에 따라 상대공항에 소형항공기 주기장 등을 확보

(3) 서남권

□ **무안공항**을 서남권의 중심 공항으로 활용하고, **광주공항**은 무안공항으로 통합 추진

○ 지자체간 합의 여부 등에 따라 통합 시기를 검토

* 광주공항은 무안공항으로 이전 전까지 현재의 운영형태로 사용

□ **흑산공항**은 설계, 공사 등 사업을 본격 진행하여 '20년경 개항 추진

○ 소형항공운송사업 시장 활성화를 도모하고 노선 운항계획에 따라 상대공항에 소형항공기 주기장 등을 확보

□ 장래 새만금 개발 활성화 추이 등을 감안하여 **새만금 지역 공항** 개발을 위한 수요·입지·규모·사업시기 등 타당성을 검토

○ 새만금 지역 공항개발 추진과 연계하여 기존 **김제공항** 개발 사업은 타 공공사업으로의 전환 등을 검토

○ **군산공항**은 현재의 운영형태로 계속 사용하되 새만금 지역 공항 개발 추진 상황에 따라 장래 활용계획을 검토

(4) 제주권

□ **제2공항** 건설을 조속히 추진하여 '25년경 개항

○ 제2공항 개항 이전까지는 제주공항에 대한 효율적 투자를 통해 기존 시설을 최대한 활용하고 수요 증가에 대처

* 단기인프라 확충사업('15~'18.상, 2,640억원)을 통해 '20년까지 수요에 대처, 향후 추가사업 계획을 통해 그 이후 수요에 대처

(5) 기타

□ **비행훈련인프라** 구축

○ 조종인력 양성, 기존공항(김포 등) 안전 향상을 위해 수요분석 및 전용비행장 건설 타당성 등 검토

Ⅶ. 투자소요 및 재원조달방안

1. 투자방향

○ 인천공항과 공항 혼잡이 발생하는 거점공항에 중점적으로 투자

○ 신규 공항개발 사업은 계획기간 내 마무리될 수 있도록 계획 수립

○ 공항 접근 편의성을 높이기 위한 접근 교통 체계, 도심공항 터미널 개발 등에도 투자

○ 일반공항은 터미널 개선 등 여객 편의성 개선 위주로 투자

2. 투자소요

○ 계획기간('16~'20) 내 약 9.2조원 소요 전망

- 인천 3단계 및 울릉·흑산공항 본격 추진, 제주 제2공항 착수 등의 영향으로 지난 계획 보다 증가

단위 : 억원

투자주체	사업내용	투자소요
정부	울릉·흑산공항(Airside 부문 등), 제주 제2공항, 기타	1.56조원 (17%)
인천공항공사	3단계 사업, 유지보수 및 시설정비·확충 등	5.94조원 (64%)
한국공항공사	김포공항(리모델링 등), 김해공항(국제선터미널 확장 등), 제주공항(단기 인프라확충 등), 울릉·흑산공항(Landside 부문 등), 유지보수 및 시설정비·확충 등	1.7조원 (19%)
합계		9.2조원 (100.0%)

주1) 신규 공항개발 사업은 사전타당성검토 단계 이후 사업까지만 포함
주2) 사업내용, 투자소요는 정책 및 사업추진 여건 변화 등에 따라 변동 가능
주3) 제주 제2공항은 예비타당성조사 결과에 따라 추진여부가 최종 확정, 영남권신공항 등은 사전타당성검토 용역결과에 따라 추진방향 결정 예정

3. 재원조달 방안

○ 국가재정 여건과 공항공사의 투자 여건 등을 종합 감안하여 재원 조달 방안을 결정

- 기존 공항은 공항공사가 주도하여 투자
- 신규 공항개발에 대해서는 Airside 부문은 국가, Landside 부문은 공항운영자가 사업비를 분담하는 방안을 기본 원칙으로 함

○ 지자체 및 민간 참여도 필요시 검토 추진

* 부지매입 등은 지자체가 부담하는 방안을 적극 검토

참고 : 공항별 시설 현황

1. 중부권

□ 인천공항

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">구 분</td><td colspan="2">현재</td><td colspan="2">3단계 완료 후</td></tr>
<tr><td>시설규모</td><td>수용능력</td><td>시설규모</td><td>수용능력</td></tr>
<tr><td colspan="2">활 주 로</td><td>3,750×60m(2본)
4,000×60m(1본)</td><td>41만회/년</td><td>3,750×60m(2본)
4,000×60m(1본)</td><td>41만회/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">여 객 계 류 장</td><td>2,443,000㎡</td><td>114대</td><td>3,085,000㎡</td><td>173대</td></tr>
<tr><td colspan="2">화 물 계 류 장</td><td>758,000㎡</td><td>39대</td><td>1,155,000㎡</td><td>57대</td></tr>
<tr><td rowspan="2">여객
터미널
(탑승동
포함)</td><td>국내</td><td>16,000㎡</td><td>200만명/년</td><td>16,000㎡</td><td>200만명/년</td></tr>
<tr><td>국제</td><td>658,527㎡</td><td>5,200만명/년</td><td>997,000㎡</td><td>7,000만명/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">화 물 터 미 널</td><td>258,000㎡</td><td>450만톤/년</td><td>258,000㎡</td><td>580만톤/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">주 차 장</td><td>1,107,000㎡</td><td>20,255대</td><td>1,402,550㎡</td><td>26,166대</td></tr>
<tr><td colspan="2">항행안전시설</td><td>CAT-IIIb</td><td>시정 75m</td><td>CAT-IIIb</td><td>시정 75m</td></tr>
</table>

□ 김포공항

<table>
<tr><td colspan="2">구 분</td><td>시 설 규 모</td><td>수 용 능 력</td></tr>
<tr><td colspan="2">활 주 로</td><td>3,600×45m
3,200×60m</td><td>22.6만회/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">계 류 장</td><td>1,215,487㎡</td><td>73대(소형항공기 미포함)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">여 객
터미널</td><td>국 내</td><td>77,838㎡
88,352㎡(리모델링 후)</td><td>3,145만명/년
(3,527만명/년)</td></tr>
<tr><td>국 제</td><td>53,090㎡
79,185㎡(시설개선 후)</td><td>430만명/년
(493만명/년)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">화 물
터미널</td><td>국 내</td><td>30,363㎡</td><td>607천톤/년</td></tr>
<tr><td>국 제</td><td>96,072㎡</td><td>826천톤/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">주 차 장</td><td>335,493㎡</td><td>9,452대</td></tr>
<tr><td colspan="2">항 행 안 전 시 설</td><td>활주로14R : CAT-IIIa
활주로32L : CAT-I
활주로14L : CAT-I
활주로32R : CAT-I</td><td>시정 175m
시정 550m
시정 550m
시정 550m</td></tr>
</table>

□ 청주공항

구 분		시설규모	수용능력
활 주 로		2,744×60m(민항사용) 2,744×45m *활주로 2본 모두 군 소유	14만회/년 (민항 : 6만회/년)
계 류 장		91,047㎡	18대 (B747급 4대, A300급 1대 B737급 4대, Q400급 1대 경항공기 8대)
여객터미널	국내	8,000㎡	189만명/년
	국제	14,406㎡	126만명/년
화물터미널	국내	1,667㎡	3.3만/톤
	국제	590㎡	0.5만/톤
주 차 장		41,978㎡	1,290대
항행안전시설		활주로24R : CAT-I 활주로06L : CAT-I 활주로24L : PAR 활주로06R : PAR	시정 800m 시정 800m 시정 1,200m 시정 1,200m

□ 양양공항

구 분		시설규모	수용능력
활 주 로		2,500×45m	4.3만회/년
계 류 장		45,250㎡	9대 (A300급 2대, B737급 2대, 경항공기 5대)
여객터미널	국내	10,083㎡	207만명/년
	국제	16,047㎡	110만명/년
주 차 장		18,466㎡	426대
항행안전시설		활주로33 : CAT- I 활주로15 : 비정밀	시정 550m 시정 2,800m

□ 원주공항

구 분	시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로	2,743×45m(군소유)	11.5만회/년
계 류 장	6,590	B737급 1대 주기
여객터미널	1,596㎡	24만명/년
주 차 장	2,006㎡	90대
항행안전시설	활주로03 : 정밀(PAR) 활주로21 : 정밀(PAR) 선회접근	시정 2,000m 시정 4,800m 시정 2,000m 시정 4,800m

2. 동남권

□ 김해공항

구 분		시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로		2,743×46m 3,200×60m(민항사용) *활주로 2본 모두 군 소유	15.2만회/년 (민항: 11.8만회/년)
계 류 장		389,358㎡	34대 (B737급 17대, B767급 10대, B747급 7대)
여객 터미널	국내	37,935㎡	1,269만명/년
	국제	50,800㎡ (71,995)㎡, 1단계 완료시	464만명/년 (630만명/년)
화물 터미널	국내	9,685㎡	194천톤/년
	국제	18,378㎡	158천톤/년
주 차 장		151,438㎡	4,977대
항행안전시설		활주로36L : CAT-I 활주로18R : 선회접근 활주로36R : CAT-I 활주로18L : 선회접근	시정 550m 시정 4,800m 시정 550m 시정 4,800m

□ 대구공항

<table>
<tr><th colspan="2">구 분</th><th>시 설 규 모</th><th>수 용 능 력</th></tr>
<tr><td colspan="2">활 주 로</td><td>2,755×45m
2,743×45m
*활주로 2본 모두 군 소유</td><td>14만회/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">계 류 장</td><td>41,582㎡</td><td>9대
(B737급 4대, B767급 2대,
경항공기 3대)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">여객
터미널</td><td>국내</td><td>11,985㎡</td><td>257만명/년</td></tr>
<tr><td>국제</td><td>15,008㎡</td><td>118만명/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">화물터미널</td><td>844㎡</td><td>1.8만톤/년</td></tr>
<tr><td colspan="2">주 차 장</td><td>25,115㎡</td><td>1,030대</td></tr>
<tr><td colspan="2">항행안전시설</td><td>활주로31L : CAT-I
활주로13R : CAT-I
활주로31R : 비정밀
활주로13L : 선회접근</td><td>시정 730m
시정 2,400m
시정 2,000m
시정 4,400m</td></tr>
</table>

□ 울산공항

<table>
<tr><th>구 분</th><th>시 설 규 모</th><th>수 용 능 력</th></tr>
<tr><td>활 주 로</td><td>2,000×45m</td><td>6만회/년</td></tr>
<tr><td>계 류 장</td><td>33,480㎡</td><td>6대
(B737급 4대, 경항공기 2대)</td></tr>
<tr><td>여객터미널</td><td>8,886㎡</td><td>241만명/년</td></tr>
<tr><td>주 차 장</td><td>26,860㎡</td><td>500대</td></tr>
<tr><td>항행안전시설</td><td>활주로36 : CAT-I
활주로18 : 비정밀</td><td>시정 800m
시정 4,400m</td></tr>
</table>

□ 사천공항

<table>
<tr><th>구 분</th><th>시 설 규 모</th><th>수 용 능 력</th></tr>
<tr><td>활 주 로</td><td>2,744×45m(2본)
*활주로 2본 모두 군 소유</td><td>16.5만회/년</td></tr>
<tr><td>계 류 장</td><td>13,140㎡</td><td>2대
(B737급 2대)</td></tr>
<tr><td>여객터미널</td><td>3,960㎡</td><td>101만명/년</td></tr>
<tr><td>화물터미널</td><td>133㎡</td><td>2.7천톤/년</td></tr>
<tr><td>주 차 장</td><td>9,667㎡</td><td>309대</td></tr>
<tr><td>항행안전시설</td><td>활주로06L : 비정밀
활주로24R : CAT-I
활주로06R : 정밀(PAR)
활주로24L : 정밀(PAR)</td><td>시정 2,400m
시정 1,600m
시정 4,800m
시정 4,800m</td></tr>
</table>

□ 포항공항

구 분	시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로	2,133×45m(군소유)	10만회/년
계 류 장	32,617㎡	B737 : 5대
여객터미널	11,707㎡	357만명/년
주 차 장	17,057㎡	472대
항행안전시설	활주로10 : 정밀 활주로28 : 비정밀	시정 1,200m 시정 4,400m

주) 활주로 재포장 등에 따라 '15년말 현재 운휴중

※ 울진비행장

구 분	시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로	1,800×45m	6만회/년
계 류 장	27,95㎡	B737 : 2대
여객터미널	6,664㎡	101만명/년
주 차 장	5,580㎡	250대
항행안전시설	활주로17 : CAT-I 활주로35 : CAT-I	시정 550m 시정 550m

3. 서남권

□ 무안공항

구 분		시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로		2,800×45m	14만회/년
계 류 장		90,692㎡	25대 (B747급 4대, A300급 1대, 경항공기 20대)
여객터미널	국내	20,000㎡	416만명/년
	국제	9,106㎡	94만명/년
화물터미널	화물	2,022㎡	33천톤/년
	정비격납고	1,090㎡	경항공기 6대
주 차 장		66,990㎡	1,888대
항행안전시설		활주로01 : CAT- I 활주로19 : CAT- I	시정 550m 시정 550m

□ 광주공항

구 분	시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로	2,835×45m(2본) *활주로 2본 모두 군 소유	14만회/년
계 류 장	44,300㎡	5대 (B767급 1대, A321급 4대)
여객터미널	10,561㎡	294만명/년
화물터미널	2,765㎡	56천톤/년
주 차 장	38,300㎡	949대
항행안전시설	활주로04R : CAT-I 활주로22L : 비정밀 활주로04L : 정밀(PAR) 활주로22R : 정밀(PAR)	시정 730m 시정 2,400m 시정 800m 시정 3,200m

□ 여수공항

구 분	시 설 규 모	수 용 능력
활 주 로	2,100×45m	6만회/년
계 류 장	41,868㎡	B737 : 5대
여객터미널	13,328㎡	272만명/년
주 차 장	19,676㎡	543대
항행안전시설	활주로17 : CAT-I 활주로35 : CAT-I	시정 550m 시정 800m

□ 군산공항

구 분	시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로	2,745×45m 2,454×23m *활주로 2본 모두 군 소유	14만회/년
계 류 장	13,758㎡	B737 : 2대
여객터미널	2,852㎡	44만명/년
주 차 장	10,421㎡	337대
항행안전시설	활주로18 : CAT-I 활주로36 : CAT-I	시정 800m 시정 800m

4. 제주권

□ 제주공항

구 분		시설규모	수용능력	'15년실적(이용률)
활 주 로		3,180×45m 1,910×45m	17.2만회/년	15.9만회(92%)
계 류 장		384,458㎡	36대 (B737급 19대, B767급 6대, B747급 8대, 경항공기 3대 포함)	-
여객 터미널	국내	68,639㎡ (76,951㎡, 단기대책 완료시)	2,326만명/년 (2,735만명/년)	2,424만명(104%)
	국제	27,156㎡ (47,308㎡, 단기대책 완료시)	263만명/년 (420만명/년)	199만명(76%)
화물 터미널	국내	15,652㎡	313천톤/년	258천톤(82%)
	국제	1,922㎡	17천톤/년	21천톤(123%)
주 차 장		103,910㎡	2,500대	-
항행안전시설		활주로07 : CAT-II 활주로25 : CAT-I 활주로13 : 비계기 활주로31 : 비계기	시정 300m 시정 800m - -	-