동남권 신 국제공항 입지와 의사결정과정에서의 지역변화 및 주민들의 의식변화 -밀양시의 가곡동과 하남읍을 중심으로-

이재성,손기민

1. 서론
1) 연구배경
2) 연구목적
2. 선행연구 및 효과예측
1) 선행연구 및 주요용어
2) 공항건설의 효과예측
3. 정책적 과정 및 지역현황
1) 정책적 전개과정
2) 정책에 따른 밀양시 지가변동 변화과정
3) 정책 백지화에 대한 반응
4. 현장조사 및 분석
1) 설문조사 대상자 및 결과
2) 설문조사 결과 분석
5. 결론 및 한계점
※ 참고문헌
※ 부록(설문지)

1. 서론

1) 연구 배경

2016년 06월 21일 오후 3시 부산시민들과 밀양시민들의 두 눈이 모두 TV를 향했다. 지금까지 오랜 시간 동남권 신 국제공항의 유치를 기원하며 가장 마지막에 남은 두 경쟁지역인 밀양과 부산 가덕도가 마지막 결정부지 확정만을 기다리고 있었다. 하지만 3시가 넘어서고 TV에서 발표가 나자 어찌된 영문인지 부산시민들과 밀양시민들 모두 탄식과 비난만이 쏟아져 나왔다. 2016년 06월 21일 오후 3시 국토교통부는 프랑스 파리공항공단 엔지니어링(ADPI)사가 영남권 신공항 사전타당성 연구를 진행한 결과 기존 공항인 김해공항의 활주로와 터미널 등을 대폭 확장하는 것이 가장 타당하다는 결론이 나왔다고 21일 밝혔다.

2006년 故노무현 대통령의 동남권 신 국제공항 건설 공식 검토 지시, 2008년 동남권 신 국제공항을 30대 광역 선도 프로젝트로 선정하였다. 특히 2009년 4월 국토연구원 동남권 신 국제공항의 후보지를 5개로 압축발표한 뒤 밀양과 부산 가덕도가 유력해진 후 부터 밀양시민과 부산시민들의 기대는 증폭되다. 하지만 하루아침에 백지화가 되어 동남권 신 국제공항을 향한 10년간의 기대는 물거품이 되어버리고 말았다.

이에 밀양 시민들과 부산시민들의 분노는 극에 달해 시위를 하는 등 분노를 표출하고, 각 지자체에서도 발표내용을 수용할 수 없다며 대책방안을 내고 결과를 재검토해야 한다는 의견을 내고 있는 등 각종 언론이며 신문 등 각종 매스컴뿐만 아니라 페이스 북이나 트위터

등 소셜 네트워크(Social network systeme: SNS)에서도 한동안 뜨거운 화제였다.

2) 연구 목적

한 지역을 구성하는 가장 기본적인 요소로서 기초 인프라 시설(도로, 항만, 병원, 학교 등)은 도시의 뼈대가 되는 기초인 동시에 시민들의 삶에 있어서 가장 중요한 역할을 수행하게 된다. 따라서 시민들은 집을 구매할 때도 기초 인프라 시설을 굉장히 중요시하게 된다. 예를 들어 주변을 둘러봐도 아파트분양 전단광고지를 보게 되면 '역세권, '00역까지 00분, '예술회관까지 00분' 등의 문구들을 쉽게 봤던 것을 기억할 수 있다. 또 우리학교도 최근 지하철1호선을 연장 개통하기 위해 서명 받으러 다니고 사람들을 모아 성명을 발표하는 등 주장을 펼치는 것을 볼 수 있었다.

핌피현상(PIMFY syndrome. 'Please in my front yard'의 이니셜을 딴 것이다. 핌피 현상이란 수익성 있는 사업을 내 지방에 유치하겠다는 것으로 지역이기주의의 일종)의 하나라고도 볼 수 있다. 그만큼 사람들이 이러한 기초 인프라 시설이 사람들에게 주는 혜택이 많기 때문이라는 결과이다.

최근 동남권 신 국제공항 유치를 위해 부산과 밀양의 주민들이 발 벗고 나선 가장 큰 이유의 한 부분이기도 하다. 주택 지구에 지하철역이 연장되어 역세권으로 포함되어 이동성과 접근성이 높아지거나 예술회관이 들어서서 주민복지기능이 향상되게 되면 그 시설이 들어선다는 소문이 들리기 시작하자마자 집값이 상승을 하고 사람들이 몰리기 시작한다.

대구에서 구미로 경전철이 연결된다는 소문이 돌기 시작하자마자 역이 세워질 거라는 기존의 간이역 근처자리의 떨어지고 있던 아파트 및 주택 값이 순식간에 반등하여 올라가고 있다. 따라서 밀양에 동남권 신 국제공항을 짓기로 했던 의논이 지난 10년간의 밀양 지역 특히 유력했던 최근 6년간의 밀양지역에도 많은 영향을 미쳤을 것으로 생각된다. 또 현재 상황은 백지화 발표가 된 뒤라서 이 또한 밀양에 크나큰 영향을 줬을 것으로 추측 할 수 있다.

이에 따라서 우리들은 최근 10년 동안의 밀양의 변화와 백지화 발표가 된 이후의 밀양의 변화를 살펴보고 또 무조건 지역주민들 모두가 밀양지역에 동남권 신 국제공항이 유치되는 것을 찬성했을 거라고 생각하지 않기 때문에 다양한 연령의 지역주민들의 생각 및 의견들도 들어보고자 한다.

2. 선행연구 및 효과 예측

1) 선행연구 및 주요용어

경남과 남부권 신공항에 관한 김경환(2013)의 연구에 따르면, 남부권 신공항을 김해공항이 이전하는 정도로 생각하는 사람도 있으나 새로이 건설 될 예정이었던 남부권 신공항은 김해공항과는 그 차원이 다른 공항이다. 그 이유는 김해공항은 군사공항으로 군이 관제권을 가지며 군의 사용이 우선이므로 군이 사용하고 여유가 있을 때 민간이 사용할 수 없기 때문에 일반 공항의 경우 활주로의 시간당 슬롯이 32~34회이나 김해공항은 16회에 불과하며 군사적 필요에 따라 언제든지 민항기의 이용이 제한될 수 있다. 국제 환승공항이 되려면 환승이 가능해야 하며 이를 위해서는 IATA의 스케줄조정을 받아야 하는데 군사공항의 경우는 이

를 받을 수 없어 환승이 거의 불가하므로 국제 환승공항이 될 수 없는 본질적 결함을 가지고 있다. 그러니까 김해공항 같은 군사공항은 세계적으로 보면 공항 축에 끼기도 어려운 것이다.

이외 김해공항의 시설여건을 보면 활주로의 북쪽방향은 산악지형으로 2002년 중국민항기의 돗대산 추락사고에서 보듯이 안전한 이착륙이 어려우며 활주로 길이 3.2㎞로는 B747-400F 화물전용기나 A380 대형항공기의 이착륙이 불가하다. 유럽으로의 직항노선을 운항하기 위해서는 23시의 운행통제시간이 2~3시간 늦추어져야 하며 계류장까지 연결된 파이프라인으로 연료를 신속하게 대량으로 공급하는 하이드런트 연료체계의 시설이 필요하다. 이러한 시설여건에도 아쉬운 대로 이용되고 있으나 이마저도 2020년에는 국제선 터미널이 포화에 달하며 2025년에는 활주로가 완전 포화상태에 달하게 된다.

새로이 건설될 남부권 신공항은 김해공항의 이전이 아닌 제대로 된 국제공항을 건설하자는 것이다. 다양한 국제선이 운항되고 빈번히 운항되며 환승이 가능하므로 이용객이 증가하고, 이용객의 증가로 운항노선 및 횟수가 증가하는 선순환이 이루어져 수요는 폭발적으로 증가할 것으로 예상된다.

남부권 신공항은 내외국인 여행객 및 투자자의 편리한 접근 및 효율성을 제공하며 24시간 운영되는 순수민간상업공항으로 동북아의 거점공항으로 성장함으로써 경남의 국제 경쟁력을 강화할 것이다. 또한 저비용항공 친숙공항으로 차별화된 서비스를 제공하며 일본·중국·동남아시아 제도시와의 중·단거리 노선 확대로 동남아-인도-중동-유럽을 잇는 저비용항공노선을 연결하며 일본지역·미주지역 및 유럽지역에 Tag Flight를 유치함으로써 경남의 하늘길을 넓히고 보다 편리하게 할 것이다.

또한 국제공항 성공요인 분석에 따른 남부권 신공항 건설에 관한 손명석(2015)의 연구에 따르면 영남권 지자체들은 2025년이 되면 김해공항의 연간 이용객이 2,000만명을 넘어 포화상태가 될 것이라는 분석을 내세우며 새로운 공항 건설을 요구했고, 노무현 전 대통령이 국토부에 타당성 검토를 지시하면서 2006년 말 공론화되었다.

동남권 신공항 사업은 2025년까지 660만㎡의 부지에 10조원을 들여 완공해 한해 2,500만명의 국제 여객을 실어 나르겠다는 계획이었다. 2007년 8월에는 이명박 대통령 후보가 대선 공약으로 제시했고, 2008년 대선 당시에는 대구·경북과 부산·울산·경남 등 두 곳의 권역별 공약집에서 신공항 건설을 공약한 바 있다. 이명박 정부가 들어선 2008년 3월에는 국토연구원이 2차 용역에 착수했으며, 같은 해 9월 동남권 신공항을 30대 광역 선도 프로젝트의 하나로 선정했다. 이후 12월에는 부산이 가덕도를, 2009년 1월에는 경남이 밀양을 신공항 예정 건설지로 제시했다. 2010년 7월에는 20명의 전문가로 구성된 입지평가위원회가 구성돼 두 후보지를 대상으로 평가 작업을 벌여 왔으나, 2011년 3월 30일 가덕도와 밀양 모두가 합격기준에 이르지 못하면서 전면 백지화로 결론내려졌다. 그러나 박근혜 대통령이 “남부권 신공항” 재추진을 밝히면서 “영남권 신공항 사전 타당성 검토 연구” 용역입찰 작업에 들어갔다. 조사비용은 20억원, 기간은 1년으로 입찰을 통해 연구기관이 결정되었다.

결과적으로 2016년 06월 남부권 신공항 건설은 백지화가 공식화 되었지만 정치권에서는 논의를 원점으로 되돌려 입지 타당성 조사를 1년에 걸쳐 다시 한다는 것 자체가 정치적 힘겨루기로 보여주고 있다. 연구용역을 통해 점수가 발표되어 승부가 결정 났음에도 불구하고 또 다시 원점에서 막대한 용역비용을 지불하면서 입지타당성 조사를 한다는 것도 문제이다. 결과를 도출할 때까지의 용역이 신뢰할 수 없는 기관에 의뢰하여 국비를 낭비한 결과를 초래했다면 국정조사를 통해 문제점을 밝히고, 문제가 없었다면 결과를 수용해야 할 것이다.

용역에 문제가 있었다면 다시 용역을 의뢰하여야 할 것이나, 또 다시 20억 원을 투입하여 1년의 시간을 끌고 있는 현실이 정치적 힘겨루기란 의구심을 가지게 하고 있다.

그리고 항공기 소음 피해에 따른 갈등의 해소방안 관한 김덕삼(2008)의 연구에 따르면 제주국제공항 주변지역 중심으로 보았는데 공항으로 인한 피해를 주거환경 관련 소음피해, 재산권 피해, 쾌적성 관련 피해, 지역발전 관련 피해로 구분하여 제시하였다. 위의 네 가지 피해 모두 주민들의 특성에 따른 상이한 인식을 보여주며 갈등해소를 위해 주민과 공항 관계자의 의사소통을 상시화 하고 재산권 차원의 적극적인 갈등해소를 하며 쾌적성 차원의 피해보상 프로그램을 시행하고 지역 발전 차원의 갈등해소를 강화하는 것으로 나타났다.

인프라의 사전적 정의는 - 인프라 스트럭처 (infrastructure) 본래는 하부구조 · 하부조직 등의 일반적 용어이지만 오늘날에는 경제활동의 기반을 형성하는 시설 · 제도 등의 의미로 사용된다. 동력 · 에너지 관계시설, 도로 · 수로 · 공항 · 항만 · 전신 · 전화 등의 교통 · 통신시설, 상하수도 · 관개 · 배수시설 등을 포함한다.(양지청, 1994)

비슷한 용어로 사회간접자본이 이에 해당한다. 외국의 연구에서는 사회간접자본을 기반시설,공공인프라, 공공자본 등으로 지칭한다.(김명수 · 권혁진, 2003)

파급효과는 성장거점의 성장의 충격, 가령 새로운 경쟁기업과 생산기술 등이 그 주변지역에 미치는 호혜적 영향이라고 하고 이 영향은 확산과정을 통해 주변공간으로 파급되어 장기적으로는 전 지역이 성장하게 된다는 것이다.(NEW 경제용어사전)

투자행위는 ① 실수요자의 행위이며, ② 임대 아파트 · 점포 · 빌딩 등 수익성 용도의 자산 중 경제부담력과 관리가능한 양에 금전을 투입한다. ③ 이용 관리할 의사가 있으며, ④ 예측 가능한 정당한 이익이 목적이다. ⑤ 시장가격이 형성되며, 그것으로 거래한다. ⑥ 충분한 기간 동안 소유한다. ⑦ 단기적인 투기거래보다는 윤리적으로 고상하고 금융적으로 득이 된다. ⑧ 시장을 조사하여 안전성 · 합리성을 추구하며, ⑨ 대상 부동산이 자기나 타인에게 기여한다.

반면에 투기행위는 ① 가수요자의 행위가 많고, ② 땅값이 낮은 미성숙지 등을 필요량 이상으로 구입한다. 따라서 ③ 이용 · 관리할 의사가 없다. ④ 예측 불허하는 양도차익이 목적이며, ⑤ 투기가격으로 거래한다. ⑥ 보유기간이 단기간이다. ⑦ 전매로 이익을 실현시킨다. ⑧ 시장조사를 하지만 모험적 · 도박적 금전투입을 감행한다. ⑨ 대상 부동산이 소유될 뿐 자기나 타인에게 기여하지 못한다.(부동산용어사전)

2) 공항건설의 효과예측

세계화 시대를 맞아 국제공항의 정치, 경제, 사회, 문화적 중요성은 더욱 부각되고 있다. 그러나 대한민국 남부권의 2,000만 인구가 염원하는 “남부권 국제신공항”은 노무현 정부 때부터 현 정부에 이르기까지 수많은 진통을 거듭해왔다. 국민들은 인천공항이 대한민국의 관문공항이며 명실상부한 ‘세계 최고의 공항’으로서 세계적 허브공항으로 운영되고 있는데, ‘왜 제2의 관문공항이자 인천공항의 대체공항으로 동남권 신공항 유치를 두고 각축전을 벌이고 있다. 동남권 신공항건설의 필요성과 지역에 미치는 영향에 관한 황인식(2007)을 보면 동남권 신 국제공항이 개항 서비스 개시 5년 후를 직접적인 파급효과의 수요 전망으로 보고 상정한다면 연간 여객처리능력 약 2,640만인, 화물 처리능력 약 56만 톤 규모에 달할 것으로 전망하고 있다.

<표 1> 동남권 공항 국내선/국제선 여객수요 전망 (단위: 천인,%)

연도	김해	대구	사천	울산	포항	울진	동남권	동남권 점유율	전국
2005	6,997 (2.147)	1,223 (298)	316	1,222	465	-	10,223 (2.445)	16.0 (8.2)	63,999
2020	15,803 (8.104)	2,430 (857)	766	1,617	995	136	21,837 (8.961)	14,4 (10.0)	151,730
2025	19,098 (10.16)	2,927 (1.044)	1,028	1,958	1,225	160	26,396 (11.207)	14,5 (10.3)	181,767

주 : ()안은 국제선여객

출처: 대구경북 연구원, 동남권 신 국제공항 건설 추진에 관한 연구 2006

<표 2> 동남권 공항 국내선/국제선 화물수요 전망 (단위: 천톤,%)

연도	김해	대구	사천	울산	포항	울진	동남권	동남권 점유율	전국
2005	15,4	20,6	1,9	4.3	1.7	-	181 (55.3)	6.1 (2.1)	3.362 (2.617)
2020	362.5 (229.2)	30.8 (9.3)	3.8	7.5	3.2	-	407.7 (238.5)	4.5 (3.0)	9.114 (7.937)
2025	503.4 (328.1)	41.5 (13.4)	50.	9.9	4.2	-	564.0 (341.5)	4.4 (3.0)	12.82 (11.27)

주 : 안은 국제선여객

출처 : 대구경북 연구원, 동남권 신 국제공항 건설 추진에 관한 연구(2006)

<표 3> 동남권 공항 국내선/국제선 화물수요 전망

구분			편익
신규수요	국제수요	여객(억 원)	3.428.9
		화물(억원)	100.3
	국내선	여객. 화물(억원)	-
전환수요	국제선	여객(억 원)	2조 3.329.8
		화물(억원)	1.351.2
	국내선	여객. 화물(억원)	-
합계			2조8.210.2

출처 : 대구경북연구원, 동남권 신 국제공항 건설추진에 관한 연구(2006)

그리고 신규수요 및 전환수에 의한 동남권 신 국제공항의 직접적 편익은 표3과 같다. 또 간접적인 파급효과를 본다면 공항은 매우 다양한 역할과 기능을 지닌 종합적이고 광범위한 사회간접자본으로서, 여객과 화물의 항공운송을 직접 지원하는 터미널로서의 고유기능뿐만 아니라 지역사회의 발전을 위한 여러 가지 파생기능을 가지고 있다. 이러한 파생기능에는 사회간접자본으로서의 공익기능, 경제발전을 촉진시키는 기능, 과학기술을 선도하는 기능 등이 있다. 특히 공항은 운송시간의 단축을 통해 국민경제의 생산성을 향상시키는데, 복잡한 경제적 순환과정 속에서 이러한 생산성의 향상은 새로운 이윤의 창출과 더불어 고용증

대와 소득의 증대로 이어진다.

<표 4> 동남권 신 국제공항 건설의 지역경제 파급효과 유발계수

구분	생산유발계수	고용유발계수(백 명/억 원)	임금유발계수
대구권	2.323007	0.036062	0.432537
부산권	2.380835	0.037270	0.426408
평균	2.351921	0.036666	0.4294725

출처 : 건설교통부(2002)

일반적으로 공항개발의 일차적 목표는 항공수요 증대에 대한 부응, 통행시간 감소, 접근성 향상, 안정성 및 서비스 이용편의 등 지역사회에 대한 편익 증대로 이어진다. 나아가서 항공수송 서비스 제공자의 일부로서 직접적으로 승객 및 화물의 수송에 기여하는 역할 이외에 지역경제를 활성화 시키고 주변지역에 대한 투자를 촉진하면서 경제성장의 원동력으로서의 기능을 담당한다. 공공교통시설 투자평가지침에는 생산, 고용, 임금의 유발효과를 계산하기 위해 전국을 수도권 강원권 충청권 호남권 대구권 부산 권으로 나누고, 각 권역에서 공항투자가 이루어질 경우 전국 15개 지역에 미치는 유발계수[1]는 아래의 표와 같다. 2021~2025년의 동남권 신 국제공항 건설로 인한 경제적 파급효과 산정을 위해 동남권 신국제공항의 건설비 총액을 5~7조원으로 가정하고, 이에 지역경제 파급효과 유발계수를 적용하면 표4와 같은 결과를 얻을 수 있다. 직접적 편익 약 2조 8,000억 원, 생산유발효과 약 12~17조원, 고용유발효과 약 18~26만 명, 임금유발효과 2~3조원에 이르는 다대한 파급효과가 발생할 것으로 추정하고 있다.

<표 5> 동남권 신 국제공항 건설의 지역경제 파급효과 유발계수(2021~2025년)

직접적 편익	생산유발효과	고용유발효과	임금유발효과
2조 8,210,2억 원	12~17조원	18~26만 명	2~3조원

출처 : 대구경북연구원(2006)

그러나 김종근(더불어 민주당) 김해시의원에 따르면 부산 가덕도 후보지는 산림을 전혀 훼손하지 않지만, 밀양 후보지는 74만㎡ 를 훼손시킨다고 한다. 이에 따른 복구비는 54억 원, 공익적 가치손실은 434억 원에 이른다고 한다. 국토부가 발표한 “2011 동남권 신공항 입지평가 자료집 ‘을 보면 밀양에 신공항을 건설할 경우 생림면 무척산, 한림면 안곡리 뒷산, 상동면 우계리 석용산, 삼방동 신어산, 진영읍 봉화산 등 총 19개 산봉우리를 잘라내야 한다. 그리고 김해의 환경전문가들은 밀양에 신공항이 들어서면 김해 명산 훼손에만 그치지 않고 한림면 화포천 습지의 생태계가 복원 불가능한 수준으로 타격을 입을 것이라고 한다.

또 밀양에 신공항이 들어설 경우 소음 영향을 받는 김해지역은 주거지역 0.001㎢ , 준주거지역 1.78㎢ , 비 주거지역 0.05㎢ , 농어촌산간지역 30.21㎢ 등 총 32.04㎢ 에 이른다. 1천여 가구 2만 5천여 명이 소음으로 생활 불편을 겪어야 한다는 것이다. 또 2015년

1) 유발계수와 유사한 의미로, 생산유발효과란 각 산업의 생산 활동은 대부분 소비, 투자, 수출 등의 최종수요를 충족시키기 위하여 이루어지는데, 어떤 재화나 서비스에 대한 최종수요가 발생하는 경우 이의 파급효과는 해당 재화나 서비스의 생산에 그치지 않고 관련되는 모든 산업부문 제품의 생산에까지 미치게 되며 그 총산출의 규모도 결정되게 된다. 이처럼 최종수요에 의한 각 산업의 생산파급 과정에서 총산출 액의 수준을 생산유발효과라 한다. 생산유발효과는 생산유발계수에 최종수요를 곱해 구한다. 신 경제용어사전(2006)

2월 대구경북발전연구원이 마련한 '밀양 신공항 활주로 위치에 대한 수정안'이 적용된다면 진영읍, 북부동, 한림면 일대가 소음 피해지역으로 전락하게 된다. 한림면 일대는 고도제한구역으로 묶일 전망이어서 향후 재산권 침해 등의 논란이 거세질 것으로 우려된다. 따라서 김해시가 시민들의 행복 추구권을 지키기 위해서라도 생활 불편과 경제적 피해를 주는 밀양 신공항 건설에 반대하는 것은 지극히 당연하다고 생각된다.

오늘날 항공을 이용한 국제교류는 국제화와 개방화가 진전됨에 따라 활발해지고 있으며, 앞으로도 계속 증가할 것으로 전망되고 있다. 국제항공관련 기관들(ICAO-ACI-IATA)은 항공수요가 2005 ~ 2025년까지 4.0% ~ 4.6%정도로 증가할 것으로 전망하고 있다(한국항공진흥협회, 2010). 이러한 시대의 흐름에서 국제공항 건설은 해외시장에 대한 접근성 향상을 의미하며 지역 및 국민 경제의 발전에 중요한 의미를 가진다. 공항건설이 지역경제에 미치는 효과는 다양하게 나타나기 때문에 밀양시에 신 공항 건설이 유치된다고 하였을 때 지역경제는 활성화되고 그 파급효과는 밀양을 제 2의 국제도시로 탈바꿈하기에 충분하였다.

3. 정책적 과정 및 지역현황

1) 정책적 전개과정

<표 6> 동남권 신 국제 공항 관련 정책 전개과정

일 자	내용
2006년 12월	노무현 대통령 신공항 검토 공식 지시
2007년 09월	영남권 5개 지자체장, 신공항 건설 공동건의문 채택
2007년 11월	건교부 1단계 용역 결과 "남부권 신공항 검토 필요"
2007년 12월	한나라당 대선 공약에 신공항 반영
2008년 09월	정부, 영남권 신공항을 30대 국책사업에 선정
2009년 12월	국토연구원, 타당성 및 입지평가 완료
2011년 03월	정부, 신공항 백지화 "가덕도. 밀양, 경제성 미흡"
2012년 12월	새누리당 대선 공약에 재반영
2013년 04월	국토부, 신공항 재추진 발표
2015년 01월	영남권 5개 단체장, 유치 경쟁 자제 등 합의
2016년 06월	신공항 타당성 검토 연구용역 결과 발표
2016년 06월	가덕도.밀양 신공항 건설 백지화 및 김해 국제공항 확장

매일경제(2016.06.22)

표6은 정부의 공식적인 발표 및 2006년부터 지금까지의 현황이다. 2016년 06월 신공항 백지화가 되었을 때 경제성 분석과 국가의 미래를 고민했기 때문이라는 것은 하나의 구실에 불과할 뿐이며, 정치적 이유에서 비롯된 것이라는 근거는 여러 곳에서 나타나고 있다. 손명석은(2015)에 따르면 첫째, 국회 해양위원회가 의뢰한 연구 용역에서도 조기건설 필요성이 있다고 결론 내렸다. 인천공항이 3차 확장중인데, 2025년에는 또 포화될 것으로 예측하기 때문에 이들을 신속하게 분산할 필요가 있다는 것이다.

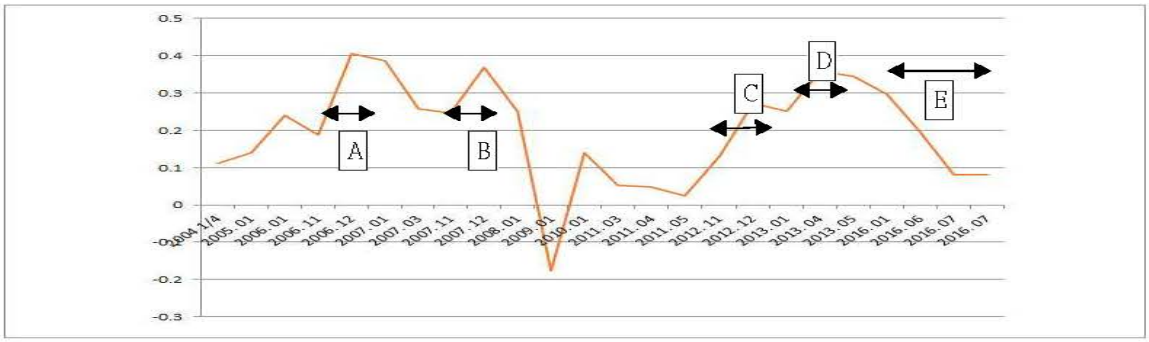
둘째, 비용 대 편익도 조사기관마다 다르다. 국토부 용역에서 0.7대로 나왔지만, 서울대 경제연구소, 한국항공정책연구소에서는 1.0이 넘는 것으로 나왔다. 반대의 사례로 호남고속철도는 비용편익이 0.39였는데도 강행했고, KTX 전국화에 95조원, GTX에 10조원을 투입하여 사업을 추진했다. 비용편익으로 중단된 사업은 동남권 신공항뿐으로 신 국제공항의 백지화

이유는 정치적이란 것이다.

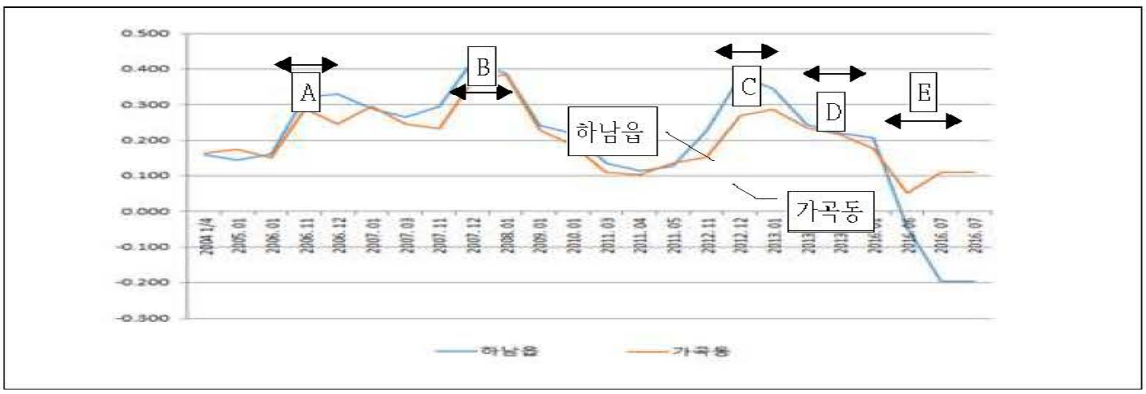
셋째, 공항건설비용이 과다하여 경제성이 없어 국비를 낭비한다는 것도 사실이 아니다. 윤대식의 2013년 『남부권 신공항 조기건설의 필요성과 기능』에 따르면 영남권에서 공항 미비로 인천공항으로 가는 비용이 연간 6,000억 원으로 추정된다. 2025년이면 공항 하나 지을 돈이 물류비로 낭비되는 셈이다. 공항이 멀기 때문에 영남지역은 기업 유치도 안되고, 있던 기업도 물류손해가 막대하다는 결론이다.

2) 정책에 따른 밀양시 지가변동률 변화과정

밀양시의 지가변동률은 2006년 12월부터 2016년 06월에 밀양 신공항 유치가 지시된 이래로부터 백지화가 되는 과정에 밀양의 지가에 많은 변화가 있었고 그 변화에 있어서 정책적인 과정에 영향을 많이 받은 것으로 추정된다. 그 이유는 표 7과 8로 설명 하겠다.



<그림 1> 밀양시의 평균 지가변동률



<그림 2> 하남읍과 가곡동의 지가변동률

표 7과 8의 신공항 정책 과정은 비슷한 점 이 많다. 크게 다섯 가지로 구분해서 말하자면 첫 번째로 A구간에서 밀양시의 지가변동률과 하남읍과 가곡동의 지가변동률을 모두 상승하는 것을 볼 수 있다. A구간은 2006년 12월 故노무현 대통령의 신공항 검토 공식 지시 이후 밀양시의 평균 지가변동률은 2006년 11월 0.188이던 것이 발표 이후 0.407로 약 4배 가까이 상승한 것으로 볼 수 있다. 그리고 하남읍과 가곡동은 하남읍에 신 공항이 유치된다고 하여서 가곡동보다 하남읍에서 약 3배 가까이 상승한 것을 알 수 있다. 두 번째 B구간에서는 A구간과 마찬가지로 밀양 시 평균 지가변동률과 하남읍과 가곡동 지가변동률 모두 상승하는

것을 알 수 있다. B구간은 한나라당이 대선 공약에 신공항을 반영한 것이 영향을 미친 것으로 볼 수 있는데 2007년 11월 밀양의 평균 지가변동률은 0.295인 것이 한나라당의 발표 한 달 만에 0.421로 약 두 배 가까이 상승한 것을 볼 수 있다. 가곡동과 하남읍의 상승폭도 이와 마찬가지이다. 세 번째로 C구간에서는 2011년 03월 정부가 밀양 신공항 건설 시 경제성이 미흡 발표 이후 밀양시의 평균 지가변동률이 0.139이던 것이 0.052로 줄어드는 것을 알 수 있다.

네 번째로 D구간에서는 2012년 12월 새누리당의 대선 공약 재반영 2013년 04월 국토부, 신공항 재추진 발표의 영향으로 인해 밀양시의 평균 지가변동률이 2011년 05월 0.127이 던 것이 그 해 12월에 0.379까지 약 3배 상승하는 것을 볼 수 있으며 하남읍과 가곡동에서도 대폭 상승한 것을 볼 수 있다. 마지막으로 E구간에서는 2016년 06월 가덕도 밀양 신공항 건설 백지화와 김해 국제공항 확장의 확정 발표로 인해서 밀양시의 평균 지가변동률이 2016년 05월 0.296인 것이 발표 이후 0.195 그 다음 달에 0.081까지 떨어지는 것을 알 수 있으며 하남읍의 감소폭은 -0.046대에 진입하여서 더 큰 피해를 본 것으로 추정할 수 있다.

이처럼 정부의 정책과정에 밀양시의 지가변동률에 큰 영향을 미친 것을 알 수 있으며 지가변동률이 약 4배 가까이 상승하는 것으로 보아 상류층들의 투기가 심한 것도 예상할 수 있으며 그 지역주민들은 투기에 의하여 자신의 땅을 헐값에 매각하거나 신 공황에 따른 파급효과에 기대하여서 자신의 땅을 매입하였으나 백지화된 지금 지역주민들의 피해는 엄청날 것으로 예상된다. 그리고 정책발표 전부터 지가가 서서히 상승하는 것을 다섯 구간모두 확인할 수 있었는데 고위층들의 입소문을 타고 시세차익을 노린 땅 투기가 이루어 진 것을 추정할 수 있다. 이처럼 정치적인 과정으로 인해 밀양시의 지가변동률만을 분석하였는데 지가변동뿐만 아니라 다른 부분에서도 이러한 상황이 이루어졌다고 예상해 볼 수 있다.

3) 정책 백지화에 대한 반응

동남권 신공항 건설이 결국 백지화됐다. 정부는 김해공항을 확장하는 방안으로 결정했다. 이는 자칫 지역 갈등을 촉발할 수 있다는 세간의 우려를 받아들인 것이다. 어느 쪽이 되더라도 거센 후폭풍을 피하기 힘들다는 여론이 지배적이었다. 국토교통부는 21일 정부세종청사에서 '영남권신공항 사전타당성 검토 연구' 최종보고회를 통해 동남권 신공항 건설을 백지화하겠다고 밝혔다. 대신 국토 부는 김해공항을 확장해 영남권 항공수요에 대응할 방침이라고 했다.

이번 신공항 건설이 백지화된 까닭은 여러 가지 요인들이 작용했다. 우선 신공항 건설에 따른 천문학적 예산 투입에 대한 부담감, 그리고 수익성에 대한 의구심 등이 작용했다. 2009년 이명박 정부 역시 동남권 신공항 건설을 위한 타당성 조사를 실시했지만 가덕도와 밀양 모두 비용 대비 수익률이 부적합하다는 평가를 받았다. 밀양과 가까운 김해공항이 있는 상황에서 굳이 새로운 공항을 신설을 이유가 분명하지 않았던 것. 가덕도 역시 해당 지역에 건설하기 위해서는 지반 침하를 막기 위한 안전관리가 지속적으로 실시돼야 한다는 지적도 제기됐다.

두 번째는 정치적 갈등으로 인한 후폭풍 때문으로 보인다. 실제 동남권 신공항 건설 추진 과정에서 지역민과 해당 지역 정치인의 실리 추구가 맞물리며 거센 논란을 빚었다. 친박계 TK의원들은 동남권 신공항 건설을 밀양에서 지어야 한다고 주장한다. 이 같은 논리에 부산시장과 지역 정치인들이 나서서 반박하는 상황까지 발생했다. 일부 여당 부산의원들은 신공

항이 밀양 유치로 결론나면 탈당 등 정계개편 가능성까지 언급하는 초강수까지 뒀다. 양 측이 갈등이 고조되면서 신공항 건설이 확정되더라도 후폭풍은 거셀 것으로 예상했다. 선정 결과와 상관없이 지역 대립의 골이 심화될 수 있다는 우려가 나왔다. 결국 내년 대선에도 큰 여파를 미칠 수 있다는 분석도 제기됐다. 국토부의 백지화 결정으로 당분간 신공항 건설에 대한 논란은 잠잠해 질 것으로 예상된다. 다만 동남권 신공항 건설과 같은 개발 호재는 정치적 목적에 따라 또다시 불거질 수 있는 사안이다. 즉 대형 개발 사업이 안정성, 입지적 조건, 수익성과 별개로 이뤄질 수 있다는 점이다.

한편, 국토부의 신공항 건설 백지화 발표에 대한 반응은 각양각색이다. 정의당은 21일 정부의 영남권 신공항 백지화 발표와 관련 "당연한 귀결이다"라며 "정의당이 꾸준히 얘기해 왔던 것이 받아들여져 다행"이라고 언급했다. 반면 부산·경남 지역은 "정치적인 미봉책"이라며 반발하고 있다. 대구 지역 정치권 역시 실망스럽다는 입장을 보이고 있는 상황이다.

5. 현장조사 및 분석

본 연구를 위해 밀양지역으로 2차례 방문하여 첫 번째는 공항 건설지와는 다소 떨어진 밀양역 근처의 가곡동 인근에서 설문조사를 실시하였고, 두 번째는 밀양 신공항의 건설예정지였던 하남읍에서 설문조사를 실시하였다. 또 한 차례 공인중개사 업을 하시는 분과 전화 상담을 실시하여 구체적인 의식을 엿볼 수 있었다.

(1) 설문조사 대상자 및 결과

설문조사는 밀양주민을 대상으로 총 50부를 실시하였으며 빈칸이 발생하거나, 불성실한 태도로 임한 설문지를 8장을 제외한 42부의 설문 조사지를 토대로 내용을 분석하고 결론을 도출하였다. 대상자 42명의 특성은 ①성별은 남성 20명, 여성 22명이다. ②연령은 10,20대가 2명 30대가 7명, 40대가 7명, 50대 13명, 60대 13명이다. ③밀양지역 거주기간은 5년 이내 2명, 5~10년 1명 , 10~15년 2명, 15~20 4명, 20년 이상 33명이다. ④거주지는 가곡동 24명, 하남읍 12명, 기타 거주지 6명이다. ⑤직업군은 농업 1명, 자영업 12명, 직장인 8명, 주부 7명, 공무원 5명, 기타 7명이다.

밀양 신공항 건설에 대한 찬성과 반대의 결과는 매우 찬성 한다26%, 다소 찬성 한다 21.4%, 조금 찬성 한다16.7%, 다소 반대 한다16%, 관심 없다9.5%로 전반적인 찬성의 부분에서 차지하는 부분이 64.3%로 10명중 6명 이상의 사람들의 사람들이 찬성을 나타냈다.

<표 /> 동남권 신 국제공항 건설에 대한 그 당시의 찬성 / 반대 (빈도)

	매우 찬성한다	다소 찬성한다	조금 찬성한다	다소 반대한다	매우 반대한다	관심 없다	합계
전체(%)	11(26.2)	9(21.4)	7(16.7)	3(7.1)	8(19)	4(9.5)	42(100)
가곡동	8	8	4	1	1	2	24
하남읍	0	1	3	2	6	0	12
기타	3	0	0	1	2	0	6

하지만 지역별로 구별을 해보면 결과가 뚜렷하게 나뉘었다. 가곡동 주민민분 24명중 매우

찬성 한다8명, 다소 찬성 한다8명, 조금 찬성 한다4명으로 24명중 찬성 쪽의 주민이 20명으로 대부분을 차지하였다. 하지만 본인이 거주하던 지역에 신 국제공항이 들어서야하는 것에 대해 하남읍 주민 12명은 매우 반대 한다6명, 다소 반대 한다2명으로 절반이상이 반대를 하는 응답을 나타냈다.

<표 8> 거주 지역 * 기대되는 긍정적인 부분 교차표 (빈도)

	고용 증대의 기대	지역의 지가 상승	기존 국제공항에 대한 불편한 접근성	지역 기초 인프라 시설의 건설 및 개선	외부인 유입으로 인한 지역민 인구 상승	기타	합계
가곡동	8	4	0	7	3	2	24
하남읍	1	2	3	3	2	1	12
기타	3	0	0	2	1	0	6
전체	12	6	3	12	6	3	42

전반적으로 밀양주민들의 입장에서 동남권 신 국제공항이 들어서게 될 경우 기대되는 긍정적인 부분으로 위의 표를 보게 되면 고용증대와 지역 기초인프라 시설의 건설 및 개선이 가장 컸다. 이어 지역의 지가 상승이 뒤를 따랐다. 가곡동과 기타지역의 경우에는 고용증대와 지역 기초 인프라 시설의 건설 및 개선이 가장 응답비율이 높았고, 하남읍의 경우에는 전반적으로 고르게 나타났다.

	자연환경 훼손	비행기 소음 공해 문제	외지인들의 무분별한 유입에 의한 지역 공동체 정신 저하	외지인들의 시세차익을 노린 투기	본인의 토지를 헐값에 매각해야하는 문제	지역민과 교통량 증대로 인한 사회혼잡	합계
가곡동	5	12	1	5	1	0	24
하남읍	1	2	0	2	6	1	12
기타	1	3	1	1	0	0	6
전체	7	17	2	8	7	1	42

표9를 보면 반대로 밀양지역에 동남권 신 국제공항이 들어서게 될 경우 우려되는 부정적인 부분으로는 응답하는 인원이 비행기 소음공해문제가 17명으로 가장 많았고, 외지인들의 시세차익을 노린 투기가 8명, 자연환경훼손 7명, 본인의 토지를 헐값에 매각해야하는 문제가 7명, 외지인들의 무분별한 유입에 의한 지역 공동체 정신 저하가 2명, 지역민과 교통량의 증대로 인한 사회혼잡이 1명으로 나타났다.

반면 거주지역과 함께 우려되는 부정적인 부분을 교차분석을 실시하였을 때 뚜렷한 차이가 나타났다. 자신의 거주지와 멀리 떨어져 공항이 건설되는 가곡동의 거주민과 같은 경우에는 비행기 소음공해 문제를 가장 우려되는 부분으로 응답해 주었고, 정작 자신의 거주지에 신 국제공항이 들어오는 하남읍의 주민들 같은 경우에는 본인의 토지를 헐값에 매각해야하는 문제를 가장 우려되는 부분으로 응답하였다. 또 설문조사지에는 없었지만, 하남읍 지역주민께서 오랜 지역 이곳에 살아서 정이 들어있는 마을을 떠나야하는 부분 또한 부정적이었다고 말씀하셨다.

<표 10> 신 국제공항 건설 시 예상되는 부분 (빈도,%)

	매우 긍정적이다	다소 긍정적이다	조금 긍정적이다	다소 긍정적이지 않다	전혀 긍정적이지 않다.	오점척도값
고용증대	14	20	7	1	0	4.11
지가상승	9	15	14	2	2	3.64
인프라 증가	19	11	10	2	0	4.11
접근성 증대	16	18	6	2	0	4.14
관광객 증가	8	13	13	6	2	3.21

설문조사에서 신 국제공항 건설시 예상되는 부분으로 오점척도 값으로 나타내었을 때, 고용증대, 지가상승, 인프라 증가, 접근성 증대, 관광객 증가. 이렇게 5개 부분들 가운데 대부분 긍정적이라고 응답을 해주셨으며, 인프라 증가가 가장 많이 긍정적이라고 응답을 해주셨으며, 관광객이 증가할 것이라는 부분에 대해서는 우리들의 생각과는 달리 다소 긍정적이지 않다고 응답해주셨으며 공항이 건설되더라도 관광객이 아닌 공항 이용객 증가만 일어날 것이라고 생각한다며 말씀도 해주셨다.

)

	기대수익 효과	지역민 의식	밀양의 위치	지역 자연환경	주변지역과 연계성	합계
유리한 점	8	4	17	3	10	42
불리한 점	1	5	18	11	7	42

표 11는 밀양주민들이 생각하기에 신 국제공항 건설시 밀양이 가덕도 보다 유리한 부분과 불리한 부분으로 생각되는 점을 주어진 보기에서 선택한 것을 표로 만든 것이다. 밀양의 위치가 유리한 부분이라고 17명이 선택해 40.5%를 차지하였고, 다음으로 주변지역과의 연계성이 10명으로 23.8%, 기대수익 효과가 8명으로 19%를 보이며 뒤를 이었다. 지역민의 의식과 지역 자연환경은 각각 9.5%와 7.1%로 낮은 비중을 차지했다.

밀양주민들이 생각하기에 밀양이 가덕도보다 불리했다고 생각되는 부분으로 응답되는 부분으로 지역자연환경이 35.7%로 가장 많이 차지하였고 기대수익효과나 지역민 의식 밀양의 위치, 주변지역과의 연계성은 15%내외로 비슷한 비율을 보였다.

<표 12> 가덕도와의 갈등으로 인한 부산시민에 대한 감정 (빈도)

	매우 긍정적	다소 긍정적	약간 긍정적	다소 부정적	매우 부정적	관심 없음	합계
가곡동	1	1	4	6	2	10	24
하남읍	0	0	2	1	0	9	12
기타	0	0	0	3	0	3	6

표12는 밀양이 신 국제공항 유치 활동을 할 때 가장 유력한 후보지로서 가덕도에 대하여 밀양 주민들의 가덕도가 있는 부산시민들에 대한 의식을 물어 본 것이다. 매우 긍정적, 다소 긍정적, 약간 긍정적, 다소 부정적, 다소 부정적, 매우 부정적, 관심 없음 까지 6개의 단위로 나누어 설문조사를 하였다. 거주지역과 부산시민에 대한 감정을 교차분석을 해 본 결과 지역에 관계없이 가곡동과 하남읍, 기타 지역의 주민들까지 대부분의 주민들께서 긍정

적이나 부정적이다 라는 부분에 대한 응답보다 대부분의 주민들 42명중 21분인 절반의 인원이 아무런 관심이 없다고 응답을 해주셨다.

<표 13> 신 국제공항의 백지화 원인이라 생각되는 부분

	국가 및 정치인들의 정치적 활용	부적합한 지질환경 및 환경파괴	상당한 비용문제	부족한 주변지역과의 연계성	낮은 기대수익	밀양시민의 반대	합계
빈도(%)	24(57.1)	8(19)	4(9.5)	1(2.4)	3(7.1)	2(4.8)	42

표 13은 신 국제 공하의 백지화 원인리가고 생각되는 부분들 가운데 가장 큰 원인이었다고 생각하시는 부분에 대한 의견을 조사한 내용이다. 항목은 국가 및 정치인들의 단순한 정치적 활용, 부적합한 지질환경 및 많은 환경파괴, 상당한 비용문제, 부족한 주변지역과의 연계성, 낮은 기대수익, 밀양시민의 반대이다. 이들 가운데 57.1%의 사람들이 국가 및 정치인들의 단순한 정치적 활용이라고 응답해 주셨고, 부적합한 지질환경 및 많은 환경파괴를 19%의 사람들이 선택해 주셨다. 다음으로 상당한 비용문제가 9.5%이고 낮은 기대수익이 7.1% 밀양시민의 반대가 4.8%, 부족한 주변지역과의 연계성이 2.4%로 가장 낮게 나왔다.

(2) 설문조사 결과분석

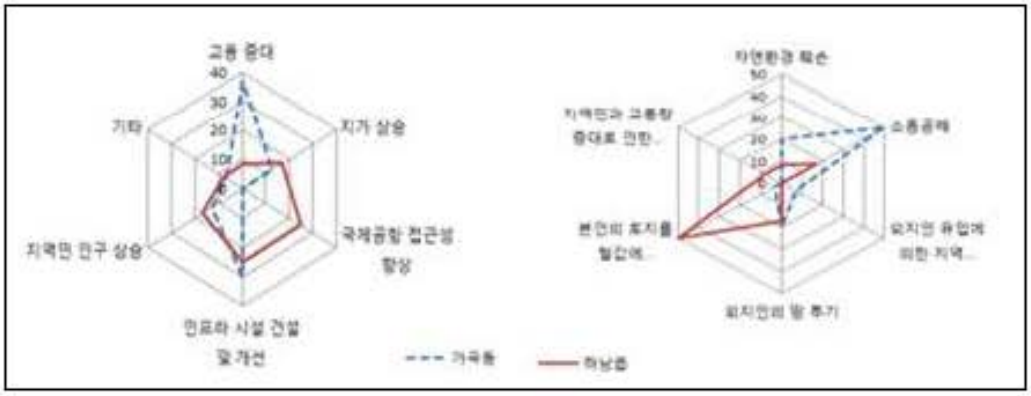
설문조사 결과로 내용을 정리하여 빈도분석과 교차분석을 하고 밀양지역 공인중개사와 전화통화를 통해 들은 내용을 토대로 밀양지역 주민들의 동남권 신 국제공항에 대한 의식변화를 알아보았다.

우선 밀양지역에서 실시한 설문조사 대상자들의 대부분이 연령층이 높았다. 따라서 15년, 20년 이상 거주하신 분들이 대부분이셔서 밀양지역에 대한 애착심이 강하고 밀양지역의 변화에 대해서 잘 알고 계셔서 최근 밀양지역의 이러한 변화에 대해 좀 더 많은 생각을 하고 계셨다. 설문조사 지역을 가곡동과 하남읍 두 지역을 중심으로 실시를 하였다. 가곡동의 경우에는 신 국제공항이 들어서는 곳과는 다소 떨어져있고, 밀양역이 위치한 지역이다.

반면 하남읍의 경우에는 신 국제공항이 들어서게 된다면 건설 예정지였기 때문에 같은 밀양시에 위치한 지역이지만 처해있는 상황이 달랐기 때문에 응답하는 내용들도 다르게 도출되어 다른 항목들과 교차분석을 실시하였다. 밀양 신공항 건설에 대한 밀양 시민들 전체의 찬반은 매우찬성에서 매우반대까지 다소 고르게 분포되어있었다.

하지만 가곡동과 하남읍 지역민들의 반응은 정반대로 나뉘었다. 가곡동의 주민들 대부분은 신 국제공항이 밀양시에 유치되는 것에 대해서 찬성을 하는 입장이었지만, 하남읍의 주민들 같은 경우에는 반대를 하는 입장이 대부분을 차지하였다.

이러한 원인이 왜 발생하는 것일까 하는 생각에 다른 항목과 교차분석을 실시한 결과 공항이 건설될 시에 기대되는 부분과 우려되는 부분을 교차했을 때 뚜렷한 결과가 나왔다. 밀양지역에 신 국제공항이 건설 될 시에 기대되는 긍적인 부분에서 가곡동의 주민들 같은 경우에는 고용증대에 대한 기대와, 지역 기초인프라 시설의 건설 및 개선이라는 점에 대해서 긍정적으로 생각하였고, 하남읍의 주민들 같은 경우 자신들의 거주지에 공항이 건설 될 것



가) 기대되는 부분　　나) 우려되는 부분

<그림 3>　신 국제공항 건설시 기대되는 부분과 우려되는 부분

이었기 때문에 전반적으로 고르게 응답해 주었다.

반면 우려되는 부정적인 부분을 교차분석을 하였을 때 가곡동의 주민들 같은 경우 자신들의 거주지 위로 비행기가 지나갈 것이기 때문에 비행기 소음공해에 대한 문제가 가장 컸고, 하남읍의 경우에는 본인들의 토지에 공항이 건설될 예정이었는데 본인의 토지를 헐 값에 매각을 해야 하는 문제가 가장 큰 것을 부정적으로 생각 한 것을 보아 밀양시에서 자신들이 처한 상황에 따라 지역별 주민들이 의견이 나뉘는 것을 알 수 있었다. 또 신 국제공항 건설시 예상되는 부분으로서는 고용증대와 인프라 증가, 접근성 증대에 대한 기대가 컸다.

반면 지가상승에 대한 기대는 우리와의 예상은 달랐다. 이러한 이유는 공인중개사 사장님과의 통화상담에서 알 수 있었는데, 보통 기존의 주민들의 같은 경우에는 공항이 들어선다고 해서 이 지역사람들이 집을 팔고 다른 지역으로 이사를 가는 것이 아니기 때문에 오히려 밀양에 신 국제공항이 들어선다는 이야기가 흘러나왔을 때 외지인들이 밀양으로 와서 시세차익을 노린 투기활동이 활발해졌다고 했다. 신 국제공항 건설시 예상되는 부정적인 부분으로는 소음공해와, 투기발생, 환경오염이 가장 많은 비중을 차지했다. 선행연구에서도 언급했듯 신 국제공항이 들어서게 된다면 많은 양의산지를 깎아내야 한다는 이야기가 있었기 때문에 많은 분들이 우려를 하셨다.

또 기존공항이 위치한 지역들에도 공항인근지역에는 비행기로 인한 소음공해가 많은 피해를 입히고 있다는 뉴스를 많이 보셨다며 우려를 하셨다. 밀양이 가덕도 보다 유리한 부분으로 밀양의 위치가 가장 많은 부분을 차지하였는데 이러한 이유는 가덕도의 경우 한쪽으로 치우쳐있어, 현재의 인천공항과 같이 한쪽에 몰려있고, 반면 밀양시의 경우에는 가덕도에 비하여 내륙지역에 위치하여 경상도뿐만 아니라 충청도나 전라도에 위치한 사람들도 접근하기에 수월하기 때문인 것으로 나타났다.

반대로 밀양이 불리한 부분으로는 조금 전 위에서 언급한 듯이 지역의 자연환경에 있어서 많은 산지를 깎아내야 하는 이유 때문에 불리한 부분이라고 말씀하셨다. 밀양시와 경쟁을 한 부산 가덕도에 대하여 부산시민들에 대한 의식은 부정적일 것이라는 우려와는 달리 백지화가 된 현 상황에서는 아무런 관심이 없다고 말씀하셨다. 수년째 언급이 되어오고 시행을 앞두고 있던 동남권 신 국제공항이 백지화가 되고 김해지역에 추가 건설을 한다는 내용이 나오게 된 다양한 원인들 가운데 밀양시민들이 생각하는 가장 큰 부분은 국가 및 정치인들의 단순한 정치인들의 단순한 정치적 활용이라고 응답하였다. 매번 선거철이면 각 시의원 도의원 및 후보들이 거리를 돌아다니며 입에 달고 다니던 말 가운데 밀양 국제공항 유치였

다며, 표를 얻어간 뒤에 자신들이 당선되고 난 뒤 필요성이 없어져서 무관심해서 이러한 백지화의 상황에 이르게 된 것이 아닌가 하는 말씀들을 하셨다.

신 국제공항 재추진의 움직임에 대한 주체를 지방정부 차원의 노력과 지역주민 차원의 노력으로 나누어서 질문을 하였다. 결과를 가곡동과 하남읍 주민들의 응답내용과 교차분석을 한 결과 가곡동 주민들의 응답을 지방정부차원의 노력과 지역주민 차원의 노력 모두 찬성 쪽의 응답을 하였고, 반면 하남읍의 주민들의 경우에는 반대를 하는 응답의 비율이 많이 차지하였다.

7. 결론 및 한계점

본 연구에서는 동남권 신 국제공항 입지에 대한 의사결정과정에서의 지역변화 및 주민들의 의식변화를 연구를 밀양시의 가곡동과 하남읍을 중심으로 조사하였다. 2006년부터 2016년까지 10년간 동남권 신 국제공항에 건설과 건설후보지역에 많은 관심과 집중이 되었으나 2016년 6월 21일 전면 백지화 되었다.

지난 10년간 신 국제공항 유치 후보지로 가장 유력했던 밀양에 많은 관심이 지역에 많은 영향을 줬을 것이라고 생각 하고 신 공항 건설 시 지역에 미치는 파급효과를 선행연구에서 고찰한 결과 신 국제공항이 개항 서비스 개시 5년 후 직접적인 파급효과의 수요 전망으로 보고 상정한다면 연간 여객 처리 능력 약 2,640만인, 화물 처리능력 약 56만 톤 규모에 달할 것으로 전망 하였지만 산림제거, 소음피해, 재산권 문제 등의 부정적인 경향도 있었다. 그리고 밀양 신 공항은 2006년 故노무현 대통령의 지시 이후 정치적인 공방이 지금까지도 끊임없이 지속되고 있는데 조사 결과 정치적인 문제와도 연관 되어 있다는 것을 알 수 있다. 그리고 밀양시의 지가변동률 조사해본 결과 그러한 관심은 많은 영향을 주었다.

그리고 밀양시의 지난 10년간의 변화과정과 백지화 이후의 변화를 찾아 분석하고 밀양 주민들의 의식변화를 설문조사를 통해 연구해 보았다. 하남읍과 가곡동의 조사결과를 중심으로 연구를 하였는데 하남읍은 자신의 땅을 헐값에 매각해야하는 문제, 그리고 외부투자자들에 의한 투기에 대해 매우 부정적으로 생각하였고 가곡동은 소음공해에 대한 부분을 매우 부정적으로 생각하였다. 그리고 두 지역모두 고용증대, 기초 인프라 시설 건설 및 개선 등의 부분을 긍정적으로 생각하였다.

또 지역주민들은 밀양 신공항 유치를 위한 활동이 필요하다고 생각하는 사람이 있는 반면에 백지화된 마당에 무슨 필요가 있냐는 생각을 가진 지역주민들도 동시에 공존하였다. 이뿐만 아니라 김해 국제공항 확장에 있어서도 지역 주민들의 생각이 상반된 반응이 나타낼 수 있기 때문에 그에 따른 조사도 필요할 것이다.

본 연구에서 한계점은 첫째 설문조사 시 한계점이 발생하였는데 총 42부 중 가곡동 30부 하남읍 12부를 조사하고 공인중개사에 심층면담을 실시하였다. 그러나 42부로 밀양시의 주민들을 대표하기에는 한계가 있을 수 있다. 둘째, 설문조사 시 42명중 50~60대에 26명이 구성하고 있어서 표본대상이 연령층이 높은 주민들이 생각은 알 수 있었지만 연령층이 높은 주민들은 대체적으로 밀양시에 신 공항 건설시 좋은 점들은 대체적으로 알고 있는 경향은 있었으나 세부적인 사항이나 문제점들은 잘 모르는 경향이 있었다. 그리고 젊은 층의 조사를 많이 하지 못하여서 그들의 대표하기에는 한계가 있다.

참고문헌

마상열 , 강인주 , 김경환 , 권창기 , 홍순헌 , 배광한 , 양기규 , 박병주 , 이은진, 2011, 동 남권 신국제공항의 배후시설 개발구상, 중점정책연구2권 39-42

황인식, 2007, 동남권 신공항건설의 필요성과 지역에 미치는 영향, 경남발전6호 5-8

윤석홍 , 최승회, 2000, 국제공항건설이 경기도 지역경제에 미치는 영향, 대한교통학회 학술대회지9호 3-8

김덕삼, 2008, 항공기 소음피해에 따른 갈등의 해소방안 연구 : 제주국제공항 주변지역 중심으로 12-17

이영혁 , 유광의 , 2005, 공항투자의 지역경제 파급효과 분석, 大韓交通學會誌 17-18

손명석, 2015, 국제공항 성공요인 분석에 따른 남부권신공항 건설에 관한 연구 12-22

권오혁, 2011, 한국공간환경학회, 동남권신공항의 입지에 대한 검토 13-15

김흥배, 2010, 공항건설이 지역경제에 미치는 파급효과 분석, 경남발전연구원, 12-19

김경환, 2013, 경남과 남부권 신공항 4-8

통계청 kostat.go.kr

공항별 항공통계, 2009, 한국공항공사

품목별 수출입자료, 2009, 한국무역협회

부록 (설문지)

♣설문조사 배경 및 목적♣

밀양 신 국제공항의 추진에 대해서 찬성을 하는 사람들이 있는 반면 반대로 건설을 반대하는 지역민들도 존재함에 따라 그들의 의견을 조사하고자 합니다. 또한 밀양 신 국제공항 건설의 백지화에 따른 지역민들의 의견도 함께 여쭤보고자 본 설문조사를 실시하게 되었습니다.
이 설문조사는 논문작성에만 사용되며 다른 용도로 절대 사용되지 아니하므로 적극적이고 솔직한 응답 부탁드립니다!!! *>_<*

해당 영역의 번호에 체크해 주십시오. √

♠설문대상자

1)성별 ① 남자 ② 여자

2)연령 ① 10,20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상

3)밀양 거주기간 ① 5년 이내 ② 5~10년 ③ 10~15년 ④ 15년~20년 ⑤ 20년 이상

4)밀양 거주 지역 [경상남도 밀양시 _____(읍, 면, 동, 리)]

5)직업 ① 농업 ② 자영업 ③ 직장인 ④ 학생 ⑤ 주부 ⑥ 공무원 ⑦ 기타 ( )

♠밀양 신 공항에 대한 긍정/부정적 의견

1)밀양지역에 동남권 신 국제공항 건설추진 당시에 대한 찬/반 입장은 무엇이었습니까?
①매우 찬성한다. ② 다소 찬성한다. ③ 조금 찬성한다.
④ 다소 반대한다. ⑤매우 반대한다. ⑥ 관심 없다.

2)신 국제공항 건설시 긍정적인 부분 중 가장 기대되는 부분은 무엇입니까?
① 고용 증대의 기대
② 지역의 지가 상승
③ 기존 국제공항에 대한 불편한 접근성
④ 지역 기초 인프라 시설(병원, 도로, 학교, 마트 등)의 건설 및 개선
⑤ 외부인 유입으로 인한 지역민 인구 상승
⑦ 타 지역과의 교류증대
⑥ 기타 ( )

3)신 국제공항 건설시 부정적인 부분 중 가장 우려되는 부분은 무엇입니까?

① 자연환경 훼손
② 비행기 소음공해문제
③ 외지인들의 무분별한 유입에 의한 지역 공동체정신 저하
④ 외지인들의 시세차익을 노린 투기
⑤ 본인의 토지를 헐값에 매각해야하는 문제
⑥ 지역민과 교통량 증대로 인한 사회혼잡
⑦ 기타 ( )

4)신 국제공항 건설시 예상되는 부분

☀

응답항목 / 기대효과	매우 긍정적	다소 긍정적	조금 긍정적	다소 긍정적이지 않다	전혀 긍정적이지 않다
1.고용 증대	①	②	③	④	⑤
2.지가 상승	①	②	③	④	⑤
3.인프라 증가	①	②	③	④	⑤
4.접근성 증대	①	②	③	④	⑤
5.관광객 증가	①	②	③	④	⑤

☁

응답항목 / 기대효과	매우 부정적	다소 부정적	조금 부정적	다소 부정적이지 않다	전혀 부정적이지 않다
1.교통 혼잡	①	②	③	④	⑤
2.환경 오염	①	②	③	④	⑤
3.소음 공해	①	②	③	④	⑤
4.투기 발생	①	②	③	④	⑤
5.외지인 유입	①	②	③	④	⑤

♠밀양 신 공항에 대한 의사결정 및 전망

1)신 국제공항 건설의 입지로 밀양이 가덕도보다 더 유리하다고 생각했나요?

① 기대수익 효과 ② 지역민 의식 ③ 밀양의 위치 ④ 지역 자연환경
⑤ 주변지역과의 연계성 ⑥ 기타 ( )

2)신 국제공항 건설의 입지로 밀양이 가덕도보다 더 불리하다고 생각했나요?

① 기대수익 효과 ② 지역민 의식 ③ 밀양의 위치 ④ 지역 자연환경
⑤ 주변지역과의 연계성 ⑥ 기타 ( )

3)신 국제공항 입지선정과정에서 가덕도와의 갈등으로 인해 부산시민에 대한 생각이 어떻게 바뀌었나요?

① 매우 긍정적이다 ② 다소 긍정적이다 ③ 약간 긍정적이다
④ 다소 부정적이다 ⑤ 매우 부정적이다 ⑥ 아무런 감정이 없다.

4)밀양 신 국제공항의 백지화의 가장 큰 원인이 무엇이라고 생각하십니까?

① 국가 및 정치인들의 단순한 정치적 활용 ② 부적합한 지질환경 및 많은 환경파괴
③ 상당한 비용문제 ④ 부족한 주변지역과의 연계성 ⑤ 낮은 기대수익
⑥ 밀양시민의 반대 ⑦ 기타 ( )

5)신 국제공항건설 백지화 이후 밀양지역의 가장 큰 변화

응답항목 / 영 향	매우 그렇다	다소 그렇다	조금 그렇다	다소 그렇지 않다	전혀 그렇지 않다
1.지가의 거품 부작용	①	②	③	④	⑤
2.지가 폭락	①	②	③	④	⑤
3.환경오염요소 방지	①	②	③	④	⑤
4.소음공해 요소 방지	①	②	③	④	⑤
5.외부인의 투자 철회	①	②	③	④	⑤
6.정부에 대한 부정적시선	①	②	③	④	⑤

6)만약 신 국제공항 건설추진 주장이 계속 된다면 누구를 중심으로 추진해야한다고 생각하나요?

응답항목 / 전 망	매우 찬성	다소 찬성	조금 찬성	다소 반대	매우 반대
1.지방정부차원의 노력	①	②	③	④	⑤
2.지역 주민차원의 노력	①	②	③	④	⑤

7)국제공항을 밀양에 입지시키기 위해 어떤 부분이 더 필요하다고 생각하시나요?

① 주변지역과의 연계성 향상 ② 하부시설(공항에 필요한 시설) 건설
③ 지역주민 의식 개선 ④ 지방정부의 적극적인 추진 움직임 ⑤ 환경파괴 감소방안 대책
⑥ 기타 ( )

♣ 지금까지 귀하의 귀중한 시간을 내어 설문에 응해주셔서 감사합니다!!! ♣