

軍 공항

공공갈등관리 Q&A



공군 연구분석평가단

주 의 사 항

- 1) 이 책자의 내용을 복제, 복사하거나 인용할 경우에는 공군 연구분석평가단의 사전승인을 득해야 합니다.
- 2) 본 책자는 군내부 참고용으로 작성되었으므로 군사목적 이외의 용도로 사용할 수 없습니다.
- 3) 본 책자에는 공군 정책에 관련된 자료가 게재된 점을 감안하여, 취급과 보안에 주의하여 주시기 바랍니다.

軍 공항

공공갈등관리 Q&A

발간사

현대 사회에 있어 갈등의 양상은 개인, 기업, 지자체, 정부 상호간 등 다양한 형태로 발생되고 있으며, 그 갈등의 양상에 따라 사회적 비용이 증가하고 있습니다. 또한, 과거와 달리 국가안보를 중시하던 국가관은 약화되고, 개인·집단·지역 중심의 행복 추구권, 재산권 및 경제적 이득을 우선시하는 경향이 앞서고 있는 상황입니다.

이러한 이유로 발생 가능성이 높은 갈등의 예측, 예방 및 합리적인 관리가 각종 정책을 수립·추진하는데 있어 주요 과제이자 역량이며, 군도 이러한 다양한 의견과 주장을 제시하는 갈등 주체에 적극적으로 대응하는 능력을 제고해야 합니다.

공군도 예외는 아닙니다. 다양한 위협과 확장된 전장영역에서 효과중심의 항공우주력 운영에 적합한 부대구조를 유지하기 위해서는 항공기 소음, 기지 이전 등 비행장과 관련한 갈등 해결을 위해 적극적으로 노력해야 합니다.

이에 영공방위의 최 일선에서 공공갈등관리 업무를 주관하는 비행단의 지휘관·참모와 실무자의 갈등관리 역량을 제고함과 동시에, 이해관계자들에게 갈등쟁점에 대한 정확한 사실을 알리기 위해 『軍 공항 공공갈등관리 Q&A』를 발간하게 되었습니다.

이 책을 통해 갈등관리 능력을 강화하여 갈등을 사전에 예방하고, 군에 대한 신뢰를 제고하는 등 선제적인 갈등관리 업무에 활용되기를 바랍니다.

감사합니다.

2013년 5월

연구분석평가단장 준장 안 재 봉

1. 항공기 소음 측정은 어떻게 이뤄지나요?

- ◆ 군용항공기 소음측정은 ‘소음진동공정시험법’상의 항공기 소음시험방법을 인용하여 실시하고 있으며, 측정방법은 다음과 같습니다.
- ◆ 항공기 소음은 배경소음(항공기 소음 이외의 소음)보다 10dB(A)이상 크고, 소음 지속시간이 10초 이상인 소음을 매 항공기 통과 시에 측정하여 얻은 최고치와 시간대별 운항 횟수를 이용하여 다음 계산식에 따라 웨클 단위로 산정합니다.
- ◆ $WECPNL = L_{max} \text{ dB(A)} + 10\log(N_1 + 3N_2 + 10N_3) - 27$
 $L_{max} \text{ dB(A)}$: 1일중 각 항공기의 당일 평균 최고 소음도
 N_1 : 주간(07:00~19:00) 항공기 운항대수
 N_2 : 석간(19:00~22:00) 항공기 운항대수
 N_3 : 야간(22:00~07:00) 항공기 운항대수
 ※ 시간대별로 석간에는 3배, 야간에는 10배의 가중치를 적용

[기본 시설처 환경과]

2. 소음측정 단위 데시벨(dB)과 웨클(WECPNL)의 차이점은 무엇인가요?

- ◆ 데시벨(dB)은 순간적으로 변동하는 음의 압력을 숫자로 변환하여 표현되는 소음의 단위입니다. 매 순간마다 변화하기 때문에, 변화량을 평균하여 표현하는 등가소음레벨(Leq)을 기본 단위로 사용하고 있습니다.
- ◆ 웨클(WECPNL)은 항공기 소음과 같이 높은 소음레벨 및 간헐적으로 발생하는 소음을 평가하는데 효과적인 단위이기 때문에 민간 항공기 및 군용 항공기에 대한 소음 평가방법에 모두 사용되고 있습니다.
- ◆ 데시벨과 웨클의 가장 큰 차이점은 소음에 민감한 시간대(석간, 야간)에 대한 가중치와 소음발생 횟수의 보정입니다.

[기본 시설처 환경과]

항공기 소음

3. 민간항공기 소음측정 기준인 웨클을 군 항공기 소음측정 기준으로 사용하는 근거는 무엇인가요?

- ◆ 웨클(WECPNL)은 항공기 소음소송의 군용 항공기 소음감정서에 군용 항공기 소음 측정기준으로 명시되어 있습니다.

[공본 시설처 환경과]

4. 전투기의 특성과 소음고통의 측면을 고려했을 때, 데시벨(dB)을 사용하는 것이 더 합리적이지 않나요?

- ◆ 항공기 소음 측정은 최고소음도(Lmax dB(A))를 측정하여 시간대별 횡수를 보정하는 웨클(WECPNL) 평가방법이 더 합리적입니다.
- ◆ 순간소음 측정 단위인 데시벨은 등가소음레벨(Leq dB(A))로서 측정되는 모든 소음 에너지가 등가(等價)되는 특성을 가지고 있기 때문에, 소음원 인근에서 측정이 가능해야만 정확한 평가가 가능합니다. 항공기 소음의 경우 소음원의 특성상 근접하여 측정할 수 없기 때문에, 데시벨 기반인 등가소음레벨의 측정은 부정확성이 매우 높습니다.

[공본 시설처 환경과]

5. 소음등고선은 어떤 형태로 작성되나요?

- ◆ 비행장 주변 소음등고선은 항공기 운항경로, 운항패턴 등을 기본 자료로 하여 작성되기 때문에 입출항 경로 및 장주비행 경로를 따라 긴 타원 형태를 이루게 됩니다.
- ◆ 사격장 주변 소음등고선은 항공기 사격장 진출입 경로 및 고도에 따라 직각형태의 완만한 곡선으로 표현됩니다.

[공본 시설처 환경과]

6. 소음등고선, 소음지도, 배상기준선은 무엇인가요?

- ◆ 소음등고선은 공간적으로 소음이 동일한 지점을 연결한 선으로서 항공기 운항패턴, 운항경로, 항공기 제원 등의 자료를 바탕으로 소음 전문가가 항공기 소음 예측 프로그램을 이용해 작성한 것입니다.
- ◆ 소음지도는 소음등고선을 지도 위에 올려놓음으로써, 소음의 공간적 분포를 시각화하여 표현한 것입니다.
- ◆ 배상기준선은 소음소송과 관련하여 항공기 소음피해 배상의 기준이 되는 경계를 표시한 선입니다.

[공본 시설처 환경과]

7. 소음지도 작성 시 적절한 측정 지점의 위치와 개수는 어떻게 선정하나요?

- ◆ 소음측정 지점의 선정은 이전의 비행장 소음지도를 참고로 하여 비행장 주변지역을 대상으로 항공기 운항경로 및 인구밀집지역 중 주변 생활 소음, 교통 소음의 영향을 최소화 할 수 있는 장소를 항공기 소음 측정 지점으로 선정합니다.
- ◆ 또한 소음원이 공중에 위치하는 특성 때문에 일정 지역 내에서는 큰 변화가 없어 항공기의 소음 측정 지점은 음의 반사, 회절, 차폐에 대한 영향이 최소화 되는 건물의 옥상 또는 개활지에 선정합니다.
- ◆ 소음측정 지점의 개수는 비행장 주변지역 및 피해지역을 중심으로 전문가의 현장 점검과 해당 주민의 의견을 수합하여 10~15개소를 선정합니다.

[공본 시설처 환경과]

항공기 소음

8. 10~15개 지점의 소음 측정으로 정확한 소음지도 작성이 가능한가요?

- ◆ 소음측정 자료는 소음지도를 작성하기 위한 자료가 아니며, 소음예측 프로그램에 의해 작성된 소음지도의 검증을 위해 사용되는 자료입니다.
- ◆ 항공기 소음 측정 자료는 일정기간(5~7일) 동안 측정하는 10~14개 소음 측정 지점 외에 환경부 및 공군에서 운영 중인 비행장 주변 항공기 소음 자동측정자료를 이용하여 소음지도를 검증하고 있습니다. 또한 소음자동 측정망의 연중 소음측정자료로 소음지도를 검증하고 있기 때문에, 현재 소음측정 지점의 개수는 소음지도를 검증하기에 충분합니다.

[공본 시설처 환경과]

9. 측정지점을 늘리려면 추가비용이 많이 필요한가요?

- ◆ 조사용역 비용 중 소음 측정비용은 측정지점 갯수만큼 증가하기 때문에 소음측정지점 추가 소요 발생 시 전체적으로 용역비용의 증가가 예상됩니다.
- ◆ 항공기 소음측정은 항공기 비행이 정상적으로 운영되는 기간 중 7일 혹은 5일 연속으로 첫 비행훈련부터 저녁 및 야간 비행훈련 종료까지 10~15개 지점에서 동시에 측정하기 때문입니다.

[공본 시설처 환경과]

10. 소음측정 전문가를 선정하는 기준과 절차는 무엇인가요?

- ◆ 항공기 소음의 측정 및 영향범위를 산정하기 위한 전문가 및 기관의 선정은 “국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률”에 의거한 유자격업체 또는 기관으로서 정상적인 활동이 가능한 업체 또는 기관을 대상으로 소음관련 전문성, 과업 수행실적, 전문장비 보유현황 등을 종합적으로 평가하여 선정합니다.

[공본 시설처 환경과]

11. 국내에 소음측정 관련 전공학과나 대학이 있나요?

- ◆ 국내에서 소음관련 전공분야는 환경, 기계, 건축과 같은 분야에서 연구하고 있지만, 소음측정 및 예측의 경우는 환경공학 분야에서 주로 다루고 있습니다.
- ◆ 환경공학 분야 중에서도 소음·진동 분야에 전임교수를 임용하고 있는 국내 대학은 연세대학교, 서울시립대학교, 한국교통대학교 등이 있으며, 서울대학교의 기계항공공학부에서 항공기 소음을 연구하고 있습니다.

[공본 시설처 환경과]

12. 현재 소음지도 작성 과정에서 지역 전문가 및 주민 대표가 참여하여 모니터링하는 협력 절차가 있습니까?

- ◆ 공군은 비행장 주변의 소음영향도 조사용역, 소음측정지점의 선정 시 지자체단체 및 주민의 공감대 형성을 위하여 항공기 소음측정 전 해당 지자체와 함께 주민 설명회를 개최하는 등 주민의견을 수렴하고 있습니다.
- ◆ 대구 비행장의 경우는 지자체의 독자적 소음측정 용역 시행 및 지자체 추천 전문가에 의한 소음측정 및 예측에 있어서 전반적인 공동 모니터링 절차를 진행하고 있습니다. 향후 지자체 추천 지역전문가 및 주민대표와 공군 용역기관의 공동 모니터링 협력절차는 적극 수용하여 진행할 예정입니다.

[공본 시설처 환경과]

13. 소음등고선을 공개할 계획이 있나요?

- ◆ ‘군 소음법’에서는 소음등고선을 포함한 소음영향지역 및 소음대책지역의 공개를 원칙으로 하고 있습니다.
- ◆ 따라서 ‘군 소음법’ 제정 이후에는 소음등고선이 공개될 것입니다. 다만 공개 방식 및 범위에 대해서는 면밀한 검토가 필요한 사항입니다.

[공본 시설처 환경과]

항공기 소음

14. 전투기 기종이 변경됨에 따른 새로운 소음등고선과 소음지도 재작성 계획이 있나요?

- ◆ 비행장의 전투기 종류나 임무가 변경되어 항공기 소음의 변동 사유가 발생하였을 경우, 소음등고선과 소음지도의 재작성을 계획하고 있습니다.
- ◆ 또한 일정한 주기로 소음도의 변화 및 소음영향권의 변화를 분석 및 평가하기 위하여 주기적으로 소음등고선과 소음지도 재작성을 계획하고 있습니다.
- ◆ 참고로 향후 ‘군 소음법’ 제정 시 소음지도 재작성 주기 및 조건 등을 명시할 계획입니다.

[공본 시설처 환경과]

15. 동일지역에서도 층간, 골목간 배상지역 여부의 차이가 발생하는 이유는 무엇인가요?

- ◆ 소송에 의한 배상 범위와 금액은 소음 감정서의 결과에 따라 결정되는데, 소음감정 전문가가 작성하는 소음지도는 측정기간, 항공기 운항 자료 등에 따라 각각 차이가 있을 수 있습니다.
- ◆ 이러한 문제의 개선을 위하여 각 재판의 소음감정 결과가 정확하고 동일하게 나올 수 있도록 각 법원 재판부에 요구하고 있으며, 공군 자체적으로도 소음 측정을 실시하여 소음감정의 정확성을 기하기 위하여 노력하고 있습니다.
- ※ 공군에서는 소음을 원인으로 한 손해배상청구 소송에서 주민들이 승소하여 배상 금액이 확정되면 해당하는 금액을 배상하고 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

16. 군용비행장 소음피해 배상기준을 민항기 소음기준인 75웨클로 하지 않고 80웨클 이상으로 하는 이유는 무엇인가요?

- ◆ 법원에서 대도시의 경우 85웨클을 기준으로, 나머지의 경우 80웨클을 기준으로 수인한도를 인정하고 있기 때문입니다.
- ◆ 법원의 판결에서는 ‘공군비행장에서 발생하는 소음으로 인한 원고들이 신체적·정신적 피해를 입고 일상생활에 여러 지장을 겪었다고 인정되지만, 분단된 현실에서 전쟁역지를 위하여 전투기 비행훈련은 불가피하므로 위 비행장의 존재에 고도의 공익성이 있고, 항공기에 의하여 발생하는 소음의 정도 및 유형, 원고들이 입은 피해 정도, 원고들의 거주지역 및 소음구역 현황 및 지역적 특수성, 항공법상 소음방지대책의 실시 및 적정성 등과 항공기소음규제기준 등을 고려하면, 원고들에 대한 공군비행장 주변의 항공기소음피해가 적어도 소음도 80웨클 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 초과한다’고 판시하고 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

17. 대구, 수원은 배상기준을 85웨클로 설정한 이유는 무엇인가요?

- ◆ 법원에서 ‘대도시 거주지역은 소음 피해가 소음도 85웨클 이상인 경우에 사회생활상 통상의 수인한도를 넘어 위법하다’고 판단하기 때문입니다.
- ◆ ‘대도시에 위치한 비행장 주변지역은 당초 비행장이 개설되었을 때와 달리 그 후 점차 주거지 및 도시화되어 인구가 밀집되는 등으로 비도시 지역에 위치한 국내의 다른 비행장과는 확연히 구별되는 지역적·환경적 특성이 있어, 항공기 소음으로 인한 피해의 내용 및 정도, 군용항공기의 운항이 가지는 공공성과 아울러 위와 같은 지역적 특성 등의 여러 사정을 종합적으로 고려’하여 판시하였습니다.

※ 참고로 현재 광주비행장에 대하여는 대법원에서 소송이 진행 중에 있으며, 판결이 확정된 이후 그 기준에 따라 배상금을 지급할 예정입니다.

[공본 법무실 법무과]

항공기 소음

18. 타 지역에 거주 주소지가 있는 소음피해지역의 생활자를 위한 배상대책은 없나요?

- ◆ 소음피해지역에서 생활하는 개인이 소음피해를 입고 있다는 점을 입증하면 법원이 배상여부를 판단하게 됩니다.
- ◆ 손해배상을 받기 위해서는 손해배상을 청구하는 원고가 손해의 발생을 법원에 입증해야 하기 때문입니다. 이들에 대한 손해배상은 그 후에 법원의 판결을 따르게 됩니다.

[공본 법무실 법무과]

19. 중복소송으로 인하여 이중으로 지급된 배상금 문제는 어떻게 처리하나요?

- ◆ 원고 및 재판부와 협조하여 중복으로 소를 제기한 자에게 배상금이 중복 지급된 경우에는 전액 환수 할 계획입니다.

[공본 법무실 법무과]

20. 중복소송으로 인하여 이중으로 지급된 배상금의 환급금액을 이후에 진행될 소음배상 승소액으로 차감하는 것은 가능한가요?

- ◆ 중복소송으로 인하여 이중 지급된 배상금은 환수 대상이므로, 아직 발생하지 않은 장래의 소음배상 청구 금액으로 차감한다는 것은 원칙적으로 인정될 수 없습니다.
- ◆ 그러나 확정된 판결에서의 소음배상 청구금과는 상계 등의 방법으로 차감의 가능성이 있는 바, 이는 구체적 사정에 따라 판단되어질 문제입니다.

[공본 법무실 법무과]

21. 전투기의 특성상 큰 소음으로 인해 크게 놀리는 경우가 많습니다. 주민들이 비행시간을 미리 알 수 있는 방법이 있나요?

- ◆ 평소보다 많은 비행을 하게 되어, 이른 새벽이나 늦은 밤까지 비행을 하는 경우에는 사전에 지역방송 등을 통해 비행시간을 고지하고 있습니다.
- ◆ 또한 야간비행을 하는 요일을 사전에 지정하여 지자체 등을 통해 고지하는 등 지역주민들이 비행시간을 미리 인지할 수 있도록 조치하고 있습니다.
- ◆ 특히 작전운영 상 22:00~24:00 사이의 늦은 야간비행 시에는 지역 케이블 방송을 통해 비행장 주변 주민들에게 사전 공지하여 주민들의 불편이 발생하지 않도록 노력하고 있습니다.

[공본 정작부 작전과]

22. 비행경로는 어떻게 선정되는 건가요?

- ◆ 비행경로는 항공기의 성능, 주변 장애물, 비행에 필요한 무선시설의 작동범위 등을 고려하여 선정합니다.

[공본 정작부 작전과]

23. 비행경로는 왜 바뀌는 것인가요?

- ◆ 비행경로는 고층건물, 송전탑과 같은 새로운 장애물이 나타나는 경우에 바뀌게 되며, 지역 주민들의 소음피해를 최소화하기 위해 경로를 바꾸는 경우도 있습니다.

[공본 정작부 작전과]

항공기 소음

24. 전투기가 이륙중 급상승 기동을 하는 이유는 무엇인가요?

- ◆ 비행장 상공에서의 급상승 기동은 짧은 시간에 충분한 고도까지 상승하기 위해 실시하는 것으로 이는 이륙중 발생하는 소음영향구역을 최소화하기 위함입니다.

[공본 정작부 작전과]

25. 소음을 줄이기 위해 공군은 어떤 노력을 하고 있나요?

- ◆ 공군은 영공방위를 위한 전투준비태세에 영향이 없는 범위에서 새벽 또는 야간의 비행시간을 최대한 제한하고 있습니다.
- ◆ 또한 소음방지시설 설치, 소음영향구역 최소화를 위한 비행절차 수립 등의 노력을 하고 있습니다.

[공본 정작부 작전과]

26. 현재 국방부가 발의한 '군용비행장 등 소음방지 및 소음대책 지역 지원에 관한 법률'의 내용이 무엇인가요?

- ◆ '군용비행장 등 소음방지 및 소음대책 지역 지원에 관한 법률'은 군용비행장 및 사격장의 소음을 저감하기 위한 구체적 실행내용이 담겨져 있습니다.
- ◆ 구체적으로 소음 대책지역의 설정, 소음 대책사업, 소음 방지사업, 소음대책 위원회의 설치 및 운영에 관한 내용이 포함되어 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

27. '군용비행장 등 소음방지 및 소음대책 지역 지원에 관한 법률'에 개인보상에 대한 내용이 포함되어 있습니까?

- ◆ '군용비행장 등 소음방지 및 소음대책 지역 지원에 관한 법률'에는 개인보상에 대한 내용은 포함되어 있지 않습니다.
- ◆ 상기 법률의 소음대책사업은 일정 소음도 이상 지역에 대한 방음시설 설치, 냉방시설 및 전기료 지원, TV수신료 지원이 포함되어 있습니다.
- ◆ 공공시설(학교 등)의 경우에는 75웨클 이상 지역에 대한 방음시설 설치, 냉방시설 및 전기료, TV수신료 지원 등의 방안이 포함되어 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

28. 군소음세를 신설한다면 그 절차와 주체는 어떻게 되나요?

- ◆ 조세 기타 공과금의 부과·징수는 반드시 국회가 제정한 형식적 의미의 법률을 근거하여야 하므로, 군소음세라는 세목을 추가하기 위해서는 입법절차를 거쳐야 하며 국회나 정부에서 입법안을 발의하여야 합니다.
- ◆ 헌법 제 59조는 「조세의 종목과 세율은 법률로 정한다」고 하여 조세법률주의를 규정하고 있습니다.

※ 조세법률주의 : 조세법제의 기본 원칙으로서, 법률에 근거가 없으면 국가는 조세를 부과·징수할 수 없고, 국민도 법률에 근거가 없으면 조세납부를 요구받지 않는다는 원칙

[공본 법무실 법무과]

29. '군 공항 이전 특별법'의 주요 내용은 무엇인가요?

- ◆ '군 공항 이전 특별법'의 제정 목적은 군 공항 이전사업에 대한 지원 및 군 공항 이전부지 주변지역에 대한 지원체계를 마련함으로써 군 공항 이전사업을 원활하게 시행함과 동시에 군 공항 이전부지 주변지역 주민지원 및 복리증진입니다.
- ◆ 구체적으로 이전부지의 선정 절차, 이전사업의 방식 및 지원, 이전주변지역 지원사업 등에 관한 내용이 포함되어 있습니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

30. '군 공항 이전 특별법'에 따라 군 공항 이전을 추진할 경우, 평균은 1개 군 공항 이전에 몇 년이 소요될 것으로 예상하나요?

- ◆ 이 법에 따르면 군 공항 이전 사업의 정상적인 절차는 ① 군 공항 이전 건의, ② 예비 이전후보지 선정, ③ 이전후보지 심의 및 선정, ④ 이전부지 선정 계획 공고, ⑤ 주민투표 및 유치 신청, ⑥ 이전부지 심의 및 선정, ⑦ 이전사업 및 지원 사업 시행 순으로 진행됩니다.
- ◆ 군 공항 이전 건의, 이전부지 선정 및 각종 인·허가 시 선행되어야 하는 평가절차 등을 고려할 경우, 기지이전까지는 약 10여년 이상 소요될 것으로 예상됩니다. 최근의 군 공항 건설 사례는 8~11년이 소요되었습니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

31. '군 공항 이전 특별법'에서 제시한 '기부 대 양여' 방식에 대해 설명해주세요.

- ◆ 이 법에서 제시한 '기부 대 양여' 방식의 사업은 군 공항 이전을 희망하는 사업시행자가 지원 사업을 포함한 군 공항 대체시설을 건설하여 국방부에 기부하고, 국방부는 용도 폐지된 종전부지를 사업시행자에게 양여하는 방식입니다.
- ◆ 이 방식은 사업시행자의 예산으로 진행되기 때문에 국가재정 부담을 최소화할 수 있으나, 종전부지가 매각되기 전에 이전사업에 막대한 비용이 투입되기 때문에 사업시행자가 사업추진에 필요한 비용을 미리 확보하여야 합니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

32. '군 공항 이전 특별법'의 이전부지 선정 절차는 어떻게 되나요?

- ◆ 이 법에 따르면 이전부지의 선정 절차는 다음과 같습니다.
 - 1) 종전부지 지방자치단체장이 군 공항 이전을 국방부장관에게 건의합니다.
 - 2) 국방부 장관은 이전가능여부를 판단하고, 군사 작전 및 군 공항 입지의 적합성을 고려하여 예비이전후보지를 선정하며, 이를 관계 지방자치단체장과 협의하여 선정 결과를 통보합니다.
 - 3) 이전부지 선정위원회(위원장 : 국방부 장관)에서 심의하여 이전후보지를 선정합니다.
 - 4) 국방부 장관이 이전후보지와 지원방안을 포함한 이전부지 선정계획을 공고합니다.
 - 5) 이전후보지 지방자치단체장은 주민투표 결과를 수합하여 유치신청을 합니다.
 - 6) 국방부 장관은 이전부지 선정위원회 심의를 거쳐 최종 이전부지를 선정합니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

기지 이전

33. 공군의 입장에서 이전부지 선정에서 가장 중요하게 생각하는 요소(입지조건)는 무엇인가요?

- ◆ 이전부지 선정위원회(위원장 : 국방부장관)에서 선정하는 예비 이전후보지의 선정요건은 작전성능, 공역, 장애물, 기상, 소음, 개발계획, 공공지원시설, 접근성, 환경성, 지형/확장성 등이 있습니다. 이 같은 요건들을 종합적으로 고려하여 국방부장관이 예비이전후보지를 선정합니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

34. 이전부지 선정 시 '군공항 이전 특별법' 에 명시된 정부의 역할은 무엇인가요?

- ◆ 이 법에 의하면 군공항 이전을 위해서 '이전부지선정위원회', '이전주변지역 지원위원회', '군 공항 이전사업단'을 구성하도록 하고 있습니다.
- ◆ 국방부 장관이 위원장인 '이전부지선정위원회'는 이전후보지 및 이전부지 선정, 종전부지 활용방안 및 매각을 통한 이전주변지역 지원방안, 이전부지 선정 절차와 기준 등을 최종 심의합니다.
- ◆ 국무총리실장이 위원장인 '이전주변지역지원위원회'는 군 공항이 이전하게 될 이전부지와 인접한 소음피해지역에 대한 지원체계 마련을 위한 이전지원사업을 최종 심의합니다. 이전지원사업은 공청회 등을 통해 이전주변지역 주민의 의견을 적극 수렴하고 관계기관과 지방자치단체와의 협의를 통해 수립됩니다.
- ◆ 또한, 국방부 장관 소속으로 '군 공항 이전사업단'을 설치하여 이전사업 계획 수립 및 관리·감독, 이전주변지역지원계획 수립에 관한 사항 등을 수행합니다.

[공본 군공항 이전 T/F]

35. 예비이전후보지는 이미 정해진 것 아닌가요?

- ◆ 예비이전후보지는 현재 결정된 것이 없습니다.
- ◆ 군은 민간전문기관을 통해 연구용역을 수행하고, 그 결과를 참고하여 『군공항 이전부지 선정위원회』에 복수의 예비이전후보지를 추천하여 통보할 예정입니다.
- ※ 대구/광주기지 이전후보지 조사 연구용역 추진 : '13. 4월 ~ 10월(예정)
[공본 군공항 이전 T/F]

36. 기지 이전으로 지원사업의 대상이 되는 이전주변지역과 해당 지역에 대한 지원 사업은 어떻게 결정되나요?

- ◆ 이전주변지역은 군공항이 이전하게 될 이전부지 및 이와 인접한 소음피해지역에 대한 지원체계 마련을 위해 설정되며, 국무총리실 소속의 『군공항 이전사업 지원위원회』의 최종심의를 통해 결정하게 됩니다.
- ◆ 이전지원사업은 공청회 등을 통해 이전주변지역 주민의 의견을 적극 수렴하고 관계기관과 지방자치단체와의 협의를 통해 수립됩니다.
- ※ 제주 해군기지와 경주 방사성폐기물 처리시설에 대한 이전지원사업 사례와 같이 이전주변지역 주민의 편익 등을 최대한 고려하여 추진될 것입니다.
[공본 군공항 이전 T/F]

37. 민간공항도 함께 이전하는 건가요?

- ◆ 군 공항 이전은 '군 공항 이전 특별법'에 따라 추진되며, 민간공항과 관련된 사항은 별개의 사안입니다. 따라서 민간공항 건설 및 이전에 관한 사항은 주무부처인 국토교통부 주관으로 검토되어야 합니다.
[공본 군공항 이전 T/F]

주민지원 방식

38. 배상과 보상의 차이는 무엇인가요?

- ◆ 배상은 남의 권리를 침해한 사람이 그 손해를 물어주는 일을 의미하고, 보상은 국가 또는 단체가 적법한 행위에 의하여 국민이나 주민에게 가한 재산상의 손실을 갚아 주기 위하여 제공하는 대상을 의미합니다.
- ◆ 즉, 전자는 불법을 전제로, 후자는 적법을 전제로 하는 개념적인 차이가 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

39. 소송에 의한 배상방식에서 정부 주관 보상 방식으로 전환 시 필요한 절차는 무엇인가요?

- ◆ 정부 주관으로 소음피해에 대해 보상할 수 있는 법률이 먼저 제정되어야 합니다.
- ◆ 위와 같은 법률이 제정되면, 피해자의 신청에 따라 피해정도를 확인한 후 소송을 거치지 않고 보상이 가능하게 됩니다.

[공본 법무실 법무과]

40. 1인당 배상액은 어떻게 결정하나요?

- ◆ 배상액(손해배상금)은 전투기소음의 특성, 소음정도, 비행횟수 및 주된 비행시간, 원고들의 피해 및 거주지 등을 고려하여 법원에서 결정하고 있습니다.

[공본 법무실 법무과]

41. 개인 배상 방식에서 소음대책지역 발전을 위한 간접지원 방식으로 전환할 때, 필요한 절차는 무엇입니까?

- ◆ 개개인에 배상액을 직접 지급하는 방식에서 소음피해지역에 간접 지원하는 방식으로 전환되기 위해서는 국회 또는 정부가 발의하는 입법이 필요합니다.
- ◆ 현재는 소음피해 보상과 관련하여 소음피해지역의 발전을 위한 간접지원 방식을 뒷받침할 수 있는 법률이 존재하지 않기 때문입니다.

[공본 법무실 법무과]

42. 공군 입장에서 협의체와 같은 정기적인 대화 창구를 마련하는 이유는 무엇인가요?

- ◆ 공군은 군비행장으로 인해 발생하는 소음피해 보전과 이와 관련된 지역 발전방안 마련에 대해 민·관·군이 함께하는 의견수렴 기구를 필요로 하기 때문입니다.
- ◆ 또한 민·관·군 사이에 불신과 불만이 팽배해 있는 상황에서 정책결정과정에 참여하고자 하는 지역주민의 요구를 반영할 수 있는 대화 창구를 마련할 필요성을 절감하고 있습니다.

[공본 연구단 갈등관리실]

43. 정기적인 대화창구(협의체)가 마련되면 그 운영 방침은 어떻게 결정이 되는 건가요?

- ◆ 주민들의 의견을 수렴하여 협의체의 운영 방침을 결정할 것입니다.
- ◆ 그 과정에서 현재 미국, 일본 등 선진국의 민·관·군 협의기구의 운영 방침과 각 비행장에 대해 시행한 갈등영향분석 연구용역의 결과를 참고할 수 있을 것입니다.

[공본 연구단 갈등관리실]

주민지원 방식

44. 협의체 구성에 대해서 설명해주세요.

- ◆ 협의체는 주민대표, 시민사회단체 대표, 시청, 구청, 시구의회, 공군, 정부 등 군 공항을 둘러싼 이해관계와 의사결정 권한이 있는 사람 또는 기관으로 구성될 것입니다.

[공본 연구단 갈등관리실]

45. 협의체에 참여하게 될 주민 대표자는 어떤 기준과 과정을 통해 선출할 계획인가요?

- ◆ 일반적으로 논의되는 주민 대표자 선출 기준은 지역주민들과 시민사회단체에서의 대표성, 공군이나 지자체로부터의 중립성, 일정한 원칙과 기준 하에 선정되는 공정성, 주민이나 단체 내부에서 천거한 인사를 우선적으로 선임하는 자율성 등입니다.
- ◆ 아직 주민대표자를 어떻게 선정할지 구체적인 절차는 정해진 바 없기 때문에, 주요 이해관계자와 협의를 통해 타당한 근거를 가지고 협의체를 구성할 것입니다.

[공본 연구단 갈등관리실]

46. 민·관·군 협의체가 소음문제 외에 군 공항 이전에 일정한 역할을 하게 될 가능성도 있나요?

- ◆ 공항 이전은 '군 공항 이전 특별법'이 정한 절차에 의해서 진행되어야하기 때문에, 협의체가 군 공항 이전에 공식적인 역할을 담당할 수는 없습니다.
- ◆ 단, 협의체에서 군 공항 이전에 대해서 서로의 의견을 듣고 정보를 공유할 수는 있습니다.
- ◆ 협의체는 소음문제 외에도 기지이전, 지역주민 지원방식, 재산권 행사 등 다양한 주제에 대해 민·관·군이 협의하는 대화창구이기 때문입니다.

[공본 연구단 갈등관리실]

47. 군 공항 주변의 고도제한 필요성에 대해서 설명해주세요.

- ◆ 군 공항 주변의 고도제한은 군용항공기 이·착륙의 안전성을 확보하여 건축물과 항공기의 충돌 가능성을 최소화하고 국민의 생명과 재산권을 보호하기 위해 필요한 제도적 장치입니다.
- ◆ 공군은 ‘군사기지 및 군사시설 보호법’에 의거하여 군 공항 주변에 고도제한이 적용되는 비행안전구역을 설정하고 있습니다.

[공본 기참부 전력과]

48. ‘군 공항 이전 특별법’에 따라 군 공항 이전을 추진할 경우, 공군은 1개 군 공항 이전에 몇 년이 소요될 것으로 예상하나요?

- ◆ 미국의 경우, 미 연방항공청(FAA)이 비행안전구역과 각 구역별 고도제한 기준을 제시하고 있으며, 미국의 군 공항과 민간 공항은 미 연방항공청(FAA)의 기준에 따라 비행안전구역을 설정하고 있습니다.
- ◆ 그 외에도 국제민간항공기구(ICAO)에서 제시한 비행안전구역 기준이 있습니다. 국제민간항공기구(ICAO)에 소속된 모든 국가의 민간 공항은 동일한 고도제한 기준을 적용받고 있습니다.

※ 현재 우리나라 군 공항의 고도제한은 미 연방항공청(FAA)의 기준을 준용하여 적용하고 있는 것입니다.

[공본 기참부 전력과]

재산권 행사

49. 고도제한 지역 주민들에 대해 공군이 제공하는 편의는 무엇입니까?

- ◆ 비행안전구역 제3, 5, 6구역 내에서 비행안전에 지장이 없다고 인정되는 일정 규모 이하(9m 이하, 200m 이하)의 건축 행위에 대해서는 국민의 생활편의를 위해 군 협의대상에서 제외하였습니다.
- ◆ 또한 전술항공작전기지 비행안전 제5, 6구역과 지원항공작전기지 비행안전 제4, 5구역에서는 비행안전에 지장을 초래하지 않는 범위 안에서, 각 기지별 지역의 특수성을 고려한 차페이론을 적용하여 그 구역의 제한 높이 이상으로 건축을 허용하는 등, 제한적으로나마 주민들을 위한 방안들을 시행하고 있습니다.

[공본 기참부 전력과]

50. 공군 기지 내의 건물은 어떤 기준에 의해서 신축되는 건가요?

- ◆ 우리 군도 기지 내 건물을 신축할 경우 관계법률에서 정하는 제한사항을 준수하기 위해 신축위치를 조정하고 때로는 규모를 축소하는 등 관련법에서 허용하는 범위 내에서의 신축사업을 추진하고 있습니다.

[공본 기참부 전력과]

각 답변에 대해 더 자세한 내용은
담당 부서나 갈등관리실에 문의하기 바랍니다.

MEMO

MEMO

제 목 : 軍 공항 공공갈등관리 Q&A

인쇄일자 : 2013년 5월 9일

발행일자 : 2013년 5월 10일

발 행 : 공군연구분석평가단

인 쇄 : 공군역사기록관리단 발간지원과

간접/테러범·방산스파이·사이버테러·군사보안
신고·상담은 전국 어디서나 국번없이 1337번
[온라인 신고 www.dsc.mil.kr]

