

자유와 활력이 넘치는
파워풀 대구

제298회 임시회
건 설 교 통 위 원 회

2023년도 주요업무보고



대구광역시
DAEGU METROPOLITAN CITY
[통합신공항건설본부]

목 차

I. 일반현황

1. 기구 및 정·현원
2. 예산규모 및 사무분장
3. 기본현황

II. 2022년 주요 추진성과 및 평가

1. 주요 추진성과
2. 평가와 반성

III. 2023년 업무추진 여건 및 방향

1. 업무추진 여건
2. 추진방향

IV. 2023년 주요업무 추진계획

1. 중남부권 중추공항 건설계획을 차질 없이 준비
2. 군공항 이전 절차를 조속히 시행하고 사업대행자 선정
3. K-2 공항 후적지를 글로벌 신성장 거점으로 개발
4. 대구국제공항 항공수요 조기회복·경쟁력 강화

【참고】 대구경북신공항 건설사업 현황

I. 일반현황

1. 기구 및 정·현원

■ 기 구 : 3과 8팀



■ 정·현원

구 분		계	3급	4급	5급	6급	7급	8급
계	정원	41	1	3	8	14	14	1
	현원	42	1	3	8	15	15	—
공항정책과	정원	14	1	1	3	5	3	1
	현원	14	1	1	3	6	3	—
신공항건설과	정원	18	—	1	3	6	8	—
	현원	18	—	1	3	6	8	—
종전부지개발과	정원	9	—	1	2	3	3	—
	현원	10	—	1	2	3	4	—

※ 지방시간선택제임기제 나급 1명, 경북연구원 파견 1명 제외

2. 예산규모 및 사무분장

■ 예산규모

(단위 : 백만원)

구 분	재 원 별	2023년도	2022년도	증 감	증감률
일반회계	합 계	10,313	12,711	△2,398	△18.9%
	시 비	10,313	12,711	△2,398	△18.9%
	국 비	—	—		

■ 사무분장

부 서	주 요 업 무
공 항 정 책 과	<ul style="list-style-type: none"> • 대구경북통합신공항 특별법 제정에 관한 사항 • 대구경북통합신공항 건설 대외협력 및 홍보 • 대구국제공항 활성화계획 수립 및 지원 • 민간공항 이전계획 수립 및 추진
신공항건설과	<ul style="list-style-type: none"> • 군공항 이전 종합계획수립(통합신공항 기본계획 수립 등) • 군공항 이전 합의각서 체결 및 사업시행자 지정 • 이전주변지역(군위, 의성) 갈등관리, 지원사업 및 현장소통상담실 • 신공항도시 개발전략 및 기본구상(안)수립
종전부지개발과	<ul style="list-style-type: none"> • 종전부지 개발계획 수립에 관한 사항 • 종전부지 가치추정 및 감정평가에 관한 사항 • 양여재산 현황조사 및 협의에 관한 사항 • 민간사업자 선정 및 민간자본 투자유치에 관한 사항

3. 기본현황

▣ 대구국제공항 현황

<시설현황>

('23. 1월 기준)

시 설		규 모	수용능력	비 고
부 지		전체 6,980,109㎡		<ul style="list-style-type: none"> • 民 171,308㎡ • 軍 6,808,801㎡
활주로(2본)		주) 2,755m×45m 예) 2,743m×45m	연간 14만회	<ul style="list-style-type: none"> • 주활주로 : 민항·군용 • 예비활주로 : 군용
유 도 로		(軍) 2,755m×23m (民) 623m×23m		<ul style="list-style-type: none"> • (民)계류장 진출입유도로 - 부지면적 14,329㎡
계 류 장		51,182㎡ (부지)	11대	<ul style="list-style-type: none"> • 1대 D급, 나머지 C급
녹 지 대		29,652㎡ (부지)		
여객 청사	국내	12,038㎡	257만명/연	<ul style="list-style-type: none"> • 3,860㎡ (부지)
	국제	15,140㎡	118만명/연	<ul style="list-style-type: none"> • 4,666㎡ (부지)
	계	27,178㎡	375만명/연	<ul style="list-style-type: none"> • 8,526㎡ (부지)
화물청사		844㎡ (부지)	18,000톤	
주 차 장		44,145㎡	1,665대	

<운항노선>

('23. 1월 기준)

구 분	노선수	운항편수	운 항 현 황
국내선	1개 노선	주268편	<ul style="list-style-type: none"> • 제주 268 (정기+부정기/티웨이, 진에어, 제주항공, 아시아나)
국제선	6개 노선	주94편	<ul style="list-style-type: none"> • 도쿄 14 (정기/티웨이/ '22.11.14.~ 매일) • 오사카 14 (정기/티웨이/ '22.11.25.~ 매일) • 후쿠오카 14 (정기/티웨이/ '22.11.11.~ 매일) • 타이베이 14 (정기/티웨이 '23.1.1.~ 매일) 타이베이 10 (정기/진에어 '22.12.29.~/ 주5회) • 다낭 14 (정기/티웨이 '22.5.28.~/ 매일) • 방콕 14 (정기/티웨이 '22.6.23.~/ 매일)

※ '19년 12월 기준 국내선 2개 노선 주210편, 국제선 15개 노선 주246편

<이용객 현황>

('22. 12월 기준, 단위: 명)

구 분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년
계	2,533,132	3,560,124	4,062,833	4,669,057	1,749,396	2,048,365	2,255,883
국내선	1,848,291	2,056,355	2,014,208	2,093,441	1,520,335	2,042,121	2,163,203
국제선	684,841	1,503,769	2,048,625	2,575,616	229,061	6,244	92,680

※ 국제선 연평균 증가율 : ('09~'13년) 11% / ('14~'19년) 63%

▣ K-2 군소음 보상 및 고도제한 현황

<국방부 군소음 보상금 지급현황 ('20.11.27 ~ '21.12.31)>

(단위: 명/억원)

구분	계	1종 (95웨클이상)	2종 (90~95웨클)	3종 (85~90웨클)	비고
계	90,015 / 256	7,546 / 39	27,053 / 102	55,416 / 115	'22년 최초 지급, 매년 정산 지급 예정
동구	69,270 / 228	7,546 / 39	25,188 / 98	36,536 / 91	
북구	20,745 / 28	-	1,865 / 4	18,880 / 24	

※ 보상기준 : 1종(월 6만원), 2종(월 4.5만원), 3종(월 3만원) / 전입시기, 근무지 거리 등에 따라 감액 지급

<군소음 민사소송 현황 (대구기준)>

(단위: 명, 억원)

구분	건수	원고	배상금	비고
종결	326	816,071	5,202	소송기간 (2010~2022)
진행	29	31,224	84	

<고도제한 현황>

(단위 : km²)

구 분	합 계	제1구역	제2구역	제3구역	제4구역	제5구역	제6구역
합 계	159.94	2.3	25.25	57.69	2.71	20.7	51.29
대구	소 계	114.32	2.3	23.08	14.24	2.71	51.29
	중 구	0.08					0.08
	동 구	63.45	2.3	10.38		2.69	17.56
	북 구	35.39		11.08	14.24	0.02	1.22
	수성구	15.40		1.62		1.92	11.86
경북	소 계	45.62		2.17	43.45		
	경산시	31.05		2.17	28.88		
	칠곡군	14.57			14.57		

※ 대구시 면적(883.7km²)의 13%

II. 2022년 주요 추진성과 및 평가

① 주요 추진성과

□ TK신공항 건설 및 특별법 제정 필요성 공감대 형성

- TK신공항은 국정과제임에도 지역이슈 수준이었으나(~'22.6), 적극적인 공감대 확대 노력으로 국회·중앙정부 등이 필요성을 인정하는 국가 아젠다化
- 특별법 제정('22.8 발의) 과정에서 국회·정부 설득으로, 기부대양여 차액의 국가보전·국비지원 등 지난 10년간 지지부진했던 제도 개선에 합의(11월)
 - * 여당 지도부('22.9), 국토위원 전체 및 민주당(10~11월), 당정협의(11월, 2차례) 등
- 특히, 달빛동맹(11.25, 시장님)을 통한 광주군공항 사업과의 연대는 그동안 특별법 제정에 미온적이던 민주당의 협조를 이끌어내는 동력으로 작용

□ 민간공항을 중대형급 공항으로 건설하기 위한 기틀 마련

- 민선8기 출범이후, 동촌공항 수준이었던 신공항 이전규모를 대구미래 50년 초석이 될 충분한 규모의 물류·여객 복합공항으로 건설 방향 제시
 - * 민간공항 대구시 구상안 발표(9.13), 대구시 구상안 국토부 건의 및 시설규모 협의(9.22~)
- 특별법안에 '중남부권 중추공항', '중장거리 운항' 등을 명확히 규정하여 충분한 활주로 및 물류·여객 복합공항이 되도록 여건 마련

□ 대구시 주도의 군공항 기본계획 확정(8.18) 등 공항 이전 절차 본격화

- 군공항 이전의 선례가 없음(국내 최초)에도 불구하고, 국방부와 대등한 지위의 협상을 통해 군공항 시설규모를 최적화하는 등 사업시행의 부담 완화
- 군위·의성 공동합의사항을 반영한 시설물 배치계획 수립*으로 민원소지를 최소화하였으며, 현장소통상담실 운영('20.11~) 등 선제적 현장관리로 갈등 완화
 - * (군위) 군 영외관사, 민항터미널 배치, (의성) 군 영내관사, 부대정문, 체육시설 배치

□ 거점항공사 유치로 대구공항 활성화 및 신공항 도약 발판 마련

- 티웨이항공 본사 대구이전 업무협약(7.5)은 現 대구공항 국제노선 확대 뿐 아니라 TK신공항 개항시 거점항공사로서 지역 항공산업의 견인 역할 기대
- 항공기 야간운항 통제시간(Curfew) 유지로 항공 공급력 안정성 확보
 - * 커류시간 3시간 단축(8시간 → 5시간, 24시~5시, '14~)으로 연평균 국제선 여객 63% 증가('14~'19)

2 평가와 반성

□ TK신공항의 신속·안정적 추진을 위해 조속한 특별법 제정 필요

- 부동산 경기침체·금리인상 등 경제여건은 기부대양여사업에 필수적인 재원 조달(부동산 PF)을 어렵게 하고 있어 국가지원 등 안정성 강화가 긴요
- 특히, 민간공항 시설을 결정짓는 사전타당성 조사(국토부, ~'23.3)에 중남 부권 중추공항에 걸맞는 규모 반영을 위해서는 연초 특별법 제정이 필요

□ 사업추진에 필수적인 LH 등 공공기관 참여를 이끌어낼 모멘텀 필요

- 대장동 사태 이후 개정된 「도시개발법」 취지(공영개발), 사업의 전문성·안정성 등 감안시 LH 참여가 필수

□ 대구공항 국제선 재개에도 불구하고, '19년 항공수요 회복은 상당시간 소요 예상

- 코로나19 진정세와 주요국가의 국경 개방으로 항공노선을 확대하고 있으나, 중국의 코로나19 재급증 등으로 지역 항공수요 회복은 예상보다 더딜 전망
 - * ('19년) 15개 노선, 257만명 → ('21년) 1개 노선, 6,244명 → ('22년) 7개 노선 92,680명
- 항공수요의 조기 회복을 위해 국토부 등 중앙정부와 협업모델 마련 필요

Ⅲ. 2023년 업무추진 여건 및 방향

(1) 업무추진 여건

Strength (강점)

- 정책추진 컨트롤타워와 강력한 추진력
- 신공항 연계 대구미래 50년 비전 제시
- 신공항 업무추진 전담조직의 선제적 운영
- 기본계획을 통한 군공항이전계획 마련
- 민항 시설규모 대구시 구상안 마련
- 공항후적지 개발 방향 및 전략 수립

Weakness (약점)

- 대규모·장기간 사업추진 경험 부족
- 지역 공공기관의 사업 역량 부족
- LH 등 필수기관의 적극성 부족
- 이전지역 주민 갈등(민원 등)
- 갈등관리 체계 및 역량 강화 필요
- 지역 내 항공 전문가 부재

Opportunity (기회)

- TK 신공항 특별법 제정 여건 조성
- 군위군의 대구시 편입 확정
- 신공항 접근교통망의 국가계획 반영
- 정부·여당의 우호적인 분위기
- 광주, 민주당과 연계 특별법 처리
- 신공항추진에 대한 지역여론 결집

Threat (위협)

- 주택 미분양 증가 등 부동산 경기침체
- 부동산 PF 대출금리 급등으로 기업투자 기피
- 레고랜드 사태로 지자체 신인도 하락
- 원자재 가격 인상으로 사업비 증가 우려
- 부울경의 TK신공항 중추공항 건설 반대
- 부울경의 특별법 제정 견제 움직임

[2] 추진방향

비전

2030년까지 중남부권 중추공항 건설
- 대구 미래 50년 번영, 大邱崛起의 초석 -



정 책 목 표

'23년 주 요 과 제

중남부권 중추 민간공항 건설

- 충분한 민항시설 확보, TK신공항 기본계획 수립
- 첨단 물류·여객 복합공항 지원 등 에어시티 건설방안 마련

신속한 군공항 이전 · 건설

- 선제적 갈등관리를 통한 군공항 이전 절차 신속 이행
- 공공 주도형 사업자 선정 및 군공항 건설 절차 착수

24시간 잠들지 않는 두바이방식 중전부지 개발

- 첨단산업·상업·관광이 결합된 혁신적 공간계획 마련
- 공간계획 고도화 등 세부 실행방안 마련

現 대구국제공항 활성화

- 지역 항공 수요 회복에 대응한 국제노선 확대
- 공항 이용객 서비스 수준 및 편의성 제고

Ⅳ. 2023년 주요업무 추진계획

(1) 중남부권 중추공항 건설계획을 차질없이 준비하겠습니다.

◆ **충분한 민항시설 규모 반영**과 함께 '30년 개항에 차질이 없도록 **신속한 절차 이행**

□ 중남부권 중추공항에 걸맞는 충분한 민간공항 시설규모 반영

- 국토부 주관 사전타당성 조사(~'23.3)에 우리 시 민간공항 건설 구상이 최대한 반영되도록 협의 * 활주로 3,800m급, 화물·여객터미널 충분한 시설 확보 등
- 수요 및 민항규모 분석 시 대구시 구상안 설명·설득, 전문가 자문단 직접 참여 등 전방위적 활동 전개

□ 특별법 제정 및 사전타당성 조사 완료 후 신속한 후속 절차 추진

- 신공항건설본부 조직 개편(대구시, 검토중) 및 신공항건설 추진단 설립(국토부, 국장급, 23.下) 등 추진체계를 정비하고 관련 부처 협의체도 구성·운영(협의)
- * 특별법 시행령 제정시에도 우리시 의견 반영 추진(특별법 제정 후 6개월 후 시행 예정)
- 사전타당성 조사 후 민항건설 기본계획 수립·전략환경영향평가·문화재 지표조사 등 건설계획 수립을 위한 제반 용역 즉시 발주('23.上) 협의
- '30년 개항을 위해 '25년 착공이 필요하므로, 기본계획과 사업계획 적정성 검토(예타면제 후) 동시 추진 등 건설 전 단계 사전절차 단축(6개월 이상)

□ 첨단 물류·여객 복합공항 지원을 위한 에어시티 건설방안 마련

- 신도시 개발방향, 도시규모 산정, 공항 수요창출 등 신공항 배후도시 (Air-City) 계획을 마련하고, 기업 유치 및 홍보전략도 수립('23.3~'24.3)
- 첨단 물류·여객 복합공항 지원, 배후산단 등 주변지역 연계 개발전략 마련 * 기본구상 수립(~'24.3) → 실시계획('25~'27) → 착공·공사(~'30)

(2) 군공항 이전 절차를 조속히 시행하고 사업대행자를 선정하겠습니다.

◆ 합의각서 체결 등 신속한 군공항 이전 절차 이행 및 사업대행자 선정

□ 군공항 기본계획('22.9) 후속 절차를 신속히 추진

- 군공항 이전에 필요한 기부대양여 심사(기재부)를 차질없이 완료('23.上)하고, 대구시·국방부 기부대양여 합의각서 체결('23.上) 등을 신속히 추진
- 군공항 이전 사업계획 승인('23.下)을 위한 문화재 지표조사('23.7, 문화재청 협의) 및 전략환경영향평가('23.11, 환경부 협의) 등 제반 용역 완료
- 미군시설 이전 포괄협정 체결*('23.上) 前 마스터플랜 수립('23.4~'24.4) 착수
 - * 미군시설 이전 합의, 이행 제반원칙 및 조건을 정하는 협정(외교부, 국방부↔주한미군)
- 이후 기본 및 실시설계('24) 등을 거쳐 군공항 이전사업 착공('25)

□ 특별법 제정 후 연내 사업대행자 선정 추진

- 군공항 이전 및 종전부지 개발을 대행할 사업대행자는 공공이 주도(50% 이상)하고 민간이 참여(50% 미만)하는 구조로 추진
 - * 「도시개발법」 및 「GB 조정 도시관리계획 지침」에 따라 민간 출자비율은 50% 미만으로 제한
- LH 등 공공기관 및 지역 공기업 등과 MOU를 체결('23.上)하고, 선정된 공공기관이 민간사업자 공모를 통해 최적 조합의 출자법인(SPC) 설립('23.末)
 - SPC 협약에 대한 국토부 사전 협의, 사업설명회(3차례 이상, 대구시) 등을 통해 절차적 투명성을 확보하여 사업추진 과정상 잡음을 미연에 방지

□ 현장 중심의 선제적 갈등관리로 원활한 사업추진 지원

- 군위·의성지역 의견을 반영*한 지원사업(각 1.5천억원) 계획 수립('23.上) 후 관계부처 협의(국방부 주관)를 거쳐 확정(국무조정실 지원위원회, '23.下)
- 현장소통상담실을 확대 운영하여 지역 현장민원에 선제적으로 대응
 - * (現) 관계기관 + 법률·세무감정평가 등 전문가 비상주 → ('23.下) 관계기관 + 전문가 상주
- 現 군공항 이전지원사업 협의회를 협의체(국방부·국토부·경북도·군위·의성 등)로 확대 개편('23.下)하고, 갈등관리 매뉴얼 마련 등 본격적 사업추진에 대비

[3] 공항 후적지를 24시간 글로벌 신성장 거점으로 개발하겠습니다.

◆ **두바이방식의 종전부지 개발계획** 마련 및 **도시 부문별 특화계획** 마련

□ 특별법 제정 직후 두바이방식 개발 비전을 공개하고, 고도화 계획 수립

- 공항 후적지를 글로벌 관광·미래산업·상업·창의인재 등으로 특화하는 등 24시간 잠들지 않는 도시 비전 발표('23.上)
- 핵심 지구별 투자유치 전략 등 도시특화 상세계획을 수립(~'24.4)하되 단계별 접근*을 통해 부문별 개발계획을 구체화하고 실현 가능성도 제고
 - * 1단계(기본전략 및 투자유치 방향, '23.上) → 2단계(타당성 검토, '23.下) → 3단계(실행계획, '24.上)
- 투자유치 등 전문가 자문단을 구성·운영*하고 전문가 토론회('23.上), 유관 기관 협의, 공청회('23.下) 등을 통해 실현성 향상 및 공감대 확보

* (10개 분야) 도시계획, 문화, 도시재생, 물순환, 투자유치, 4차 산업혁명, 스마트시티, 교통, 친환경, 교육

□ 두바이방식 후적지 개발계획을 기부대양여 사업 등에도 반영

- 토지이용계획 등은 이전부지 선정위(국방부) 등을 거쳐 확정('23.上)
- 기부대양여 심사 반영(기재부, '23.上), 사업대행자 공유(사업성 분석시 활용) 등 군공항 이전사업과 매끄럽게 연계되도록 조치

* 절차 : 전문가 자문회의(국방부, '23.1) → 이전부지 실무위 및 선정위(국방부, '23.2) → 감정 평가(대구시·국방부, '23.4) → 기부대양여 심사(기재부, '23.上)

(4) 대구국제공항 항공수요를 조기 회복하고 경쟁력을 강화하겠습니다.

◆ 인바운드 시범공항 등 現 대구공항 활성화를 위한 다각적 방안 마련·추진

□ 국제노선 재개 및 항공수요 확보 등 대구공항 경쟁력 강화

- 코로나19로 중단된 국제노선의 완전한 재개('23.末)를 위해 항공사 지원
 - 국제노선 배분 및 노선 재개시 인허가 기관(국토부 등) 협의 지원, 해외공항 슬롯확보를 위해 대구시·항공사 협의체 가동 등 마케팅 활동 지원
 - 대구공항이 모기지인 티웨이社 등과 협력하여 국제노선 재개·신설 추진
- 국제선 이용자 불편해소를 위해 여객터미널 증축(한국공항공사, 375만명 → 468만명), 여객처리시설 확충* 등이 조기 완료되도록 협의(우리시는 행정지원)

* 체크인카운터 16개 → 28개, 캐로셀 출·도착 각 1개 → 각 2개, 탑승교 2대 → 4대 등

□ 인바운드 시범공항 지정을 통해 항공수요 확대(부처협의)

- 해외방문객 유치 프로그램(관광과 협의) 등을 마련하여 국토부와 협의하고 지원되는 정책자금 등은 항공사 해외 슬롯확보 및 마케팅 지원 등에 활용

* 대구뮤지컬페스티벌, 치맥축제 등 축제와 서문야시장 등 관광 연계 프로그램 심분 활용

