

항공레저스포츠 시장창출 전략 연구*

박진서**·심가람***·성연영****·김미숙*****

목 차

- I. 서 론
- II. 국내 항공레저스포츠 활성화 정책
- III. 해외 항공레저스포츠 활성화 정책
- IV. 국내 항공레저스포츠 시장창출 방안
- V. 결 론

* 본 논문은 국토교통부에서 발주한 ‘항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구’를 한국항공진흥협회와 공동연구로 수행한 결과물임.

** 한국교통연구원 항공교통본부 부연구위원

*** 한국교통연구원 항공교통본부 연구원

**** 한국항공진흥협회 항공정보통계실 실장

***** 한국항공진흥협회 항공정보통계실 과장

I. 서론

항공레저스포츠¹⁾란 자신의 욕구에 맞추어 비행체를 이용한 취미·오락·경기 등, 그리고 타인의 수요에 맞추어 조종교육·체험·경관조망 등을 목적으로 항공기(활공기·비행선), 경량항공기, 초경량비행장치를 이용하는 비행 활동을 말한다. 항공레저스포츠에 이용되는 경량항공기로는 타면조종형, 체중이동형, 경량자이로플레인, 경량헬리콥터, 동력패러슈트 등이 있으며, 초경량비행장치로는 동력비행장치, 인력활공기, 기구류, 회전익비행장치, 동력패러글라이더, 무인동력비행장치, 무인비행선, 낙하산류 등이 있다.

〈표 1〉 국내 항공법상 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치 구분

구분	항공기	경량항공기	초경량비행장치
무 계	-	<ul style="list-style-type: none"> • 자중 115kg 초과 • 최대이륙중량 600kg 이하 ※ 수상용은 650kg 이하 	<ul style="list-style-type: none"> • 자중 115kg 이하
좌석수	무제한	2인 이하	<ul style="list-style-type: none"> • 동력패러(착륙장치 포함) 1인 이하, 동력패러(착륙장치 없음) 1~2인 • 낙하산류 및 인력활공기(1~2인) 기구류 무제한
기타기준		<ul style="list-style-type: none"> • 단발 피스톤엔진 	<ul style="list-style-type: none"> • 무인동력비행장치 <ul style="list-style-type: none"> - 자중 150kg 이하 • 무인비행선 <ul style="list-style-type: none"> - 자중 180kg 이하, 길이 20m 이하

- 1) 항공법 제2조에서 규정하는 항공레저스포츠의 정의는 다음과 같음
 42의 2. “항공레저스포츠”란 취미·오락·체험·교육·경기 등을 목적으로 하는 비행[공중에서 낙하하여 낙하산(落下傘)류를 이용하는 비행을 포함한다]활동을 말한다.
 43의 2. “항공레저스포츠 사업”이란 타인의 수요에 맞추어 유상으로 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 서비스를 제공하는 사업을 말한다.
 가. 항공기(비행선과 활공기에 한한다), 경량항공기 또는 국토교통부령으로 정하는 초경량비행장치를 사용하여 조종교육, 체험 및 경관조망을 목적으로 사람을 태워 비행하는 서비스
 나. 다음 중 어느 하나를 항공레저스포츠를 위하여 대여(貸與)해주는 서비스
 1) 활공기 등 국토교통부령으로 정하는 항공기
 2) 경량항공기
 3) 초경량비행장치
 다. 경량항공기 또는 초경량비행장치에 대한 정비, 수리 또는 개조 서비스

구분	항공기	경량항공기	초경량비행장치
종 류	고정익, 회전익, 비행선, 활공기	<ul style="list-style-type: none"> • 타면조종형, 체중이동형, 경량헬리콥터, 자이로플레인, 동력패러슈트 	<ul style="list-style-type: none"> • 동력비행장치, 회전익비행장치, 동력패러글라이더, 기구류, 무인비행장치, 인력활공기, 낙하산류

자료: 항공법 (2014. 7. 15 일부개정)

국내 항공레저스포츠 활동은 과거 특정 소수의 동호 활동과 동력비행장치 조종 활동 중심의 취미활동에서 최근 이에 더해 패러글라이딩, 행글라이딩, 스카이다이빙 등 인력활공기 등에 대한 체험활동까지 활동종목 및 대상이 다양화되고 있는 추세이다.

이는 국민의 소득수준 향상과 여가시간의 증가, 그리고 새로운 경험에 대한 욕구 증대로 인하여 최근 항공레저스포츠에 대한 관심과 수요가 증가가 원인으로 작용하고 있으며, 항공레저스포츠의 시장잠재력 확대에 따른 경쟁력 기반 마련의 필요성이 증대되었다.

특히, 항공법 내 항공레저스포츠 및 항공레저스포츠 사업에 대한 근거를 마련하여 시행함에 따라 시장을 창출되고 확대하기 위한 정부의 정책 방향과 계획수립이 절실히 요구되고 있다.

경량항공기 및 초경량비행장치 산업 활성화를 위한 제도개선 및 발전방안 선행연구에서는 경량항공기·초경량비행장치 산업 활성화를 위한 제도개선 및 발전 방안으로서 ‘사업자 제도 마련 및 기반 조성’, ‘항공레저스포츠 활성화 제도 마련’, ‘시설 및 인프라 확충’ 등을 제시하였으며, 이를 통해 2014년 항공법에 항공레저스포츠 및 항공레저스포츠사업에 대한 정의가 신설되었다.

또한 항공레저 수요예측 선행연구를 통해 객관성 있는 정책 기초자료로서 항공레저의 수요예측 및 경제적 파급효과를 분석하였다. 이를 통해 항공레저스포츠의 수요창출을 위한 단계별 정책 추진방향 연구의 기반을 제시하였다.

따라서 본 논문은 항공레저스포츠가 활성화된 해외 정책 동향 및 국내 정책 동향을 분석하여 국내에 적용 가능한 항공레저스포츠 활성화 정책 방안을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 국내 항공레저스포츠 활성화 정책

1. 국내 항공레저스포츠 관련 정책

우리나라의 항공레저스포츠에 대한 관심도의 증가에 따라 2009년에 제1차 항공정책기본계획(10~14)에 항공레저스포츠 활성화에 관한 내용을 포함하였다. 이후 국가고용전략회의 관광레저산업 육성방안(10.7), 국정과제점검회의 항공관광레저 추진계획(11.1), 국무위원 간담회 서비스산업선진화(11.2) 등을 통해 서비스산업 활성화와 관광·레저산업 육성대책의 한 분야로 포함하여 항공레저스포츠 활성화 전략을 수립하였다. 2012년 1월에는 항공법에 항공레저 등 내수산업 활성화를 위해 항공기 대여업 및 초경량 비행장치 사용사업 규정을 신설하였고, 2012년 12월에는 국토교통부에서 항공레저 산업의 육성을 위해 ‘누구나 쉽고 안전하게 비행 가능한 항공레저 여건 조성’을 비전으로 하는 ‘항공레저 활성화 추진계획’을 마련하였다.

그리고 2013년 7월 수립된 항공정책시행계획에서는 “항공레저 활성화 추진방안”으로서 2018년까지 국내 항공레저활동의 정착을 목표로 항공레저의 추진체제 및 제도 정비, 활성화 기반정립 등을 세부 수행 계획을 수립하였다. 항공레저 활성화 추진방안의 추진분야로는 제도 정비, 인프라 확보 및 행사지원, 안전규제 합리화 및 교육지원 확대, 추진체제 정립 등이 있다.

〈표 2〉 분야별 규정 제정 및 개정

구분	세부 내용
제도 정비	- 2014년 항공법 개정을 통해 항공레저스포츠사업 등에 대하여 신설하여 항공레저 활성화 여건조성 및 활성화 정착기반 마련 (세부내용) 항공레저스포츠사업의 범위 규정, 비행계획서 승인 절차 간소화, 경량항공기 기술기준 마련 등
인프라 확보	- 2013년 수도권 지역 이착륙장 적정부지 3곳(여주 강천섬, 화성 에코팜, 송산 고정리)을 검토하였으며, 2014년 항공법 개정을 통해 이착륙장 관련 규정 신설

구분	세부 내용
안전규제 합리화 및 교육지원 확대	- 이착륙장 설치기준 항공법 내 신설을 통해 기존의 이착륙장들은 인가를 받아 사용하게 함으로써 대국민 항공안전성을 확보하고, 관제기본교육과 워크숍 등을 교통안전공단에서 경량항공기 교관 조종사에 대한 보수교육을 시행하여 기량유지 및 안전의식 고취
추진체계 정립	- 단기적으로 TF체제를 유지하면서 주기적인 합동 Workshop 등을 통해 항공레저관련법규를 제정하였으나, 장기적으로 항공레저의 다양성과 전문성을 고려한 항공레저 전담부서 신설 및 지방청 기능 강화 필요
자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, pp.21-22 재정리.	

2. 국내 항공레저스포츠 관련 규정

우리나라 항공레저스포츠의 정착은 1987년 개정된 항공법²⁾에 “초경량비행장치”가 신설되면서 시작되었다.³⁾ 2009년 개정된 항공법⁴⁾에서 경량항공기의 정의가 신설되면서 국내항공법에서 비행체를 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치로 분류⁵⁾하였다.

2014년 1월에 개정된 항공법⁶⁾은 항공레저스포츠 및 항공레저스포츠사업에 대한 정의를 신설하게 됨으로써 우리나라 항공레저스포츠의 활성화 기반이 마련되었다. 그 내용으로는 항공법 제2조제42의2호에서 항공레저스포츠를 정의하고 있으며, 이에 해당되는 비행체로는 항공레저스포츠, 항공레저스포츠사업 및 초경량비행장치사용사업에 사용되는 것으로 항공기의 일부, 경량항공기 및 초경량비행장치가 해당된다. 그리고 7월에는 시행령 및 시행규칙 신설을 통하여 항공레저스포츠산업에 대한 여건조성 및 활성화 정착기반을 마련하였다.⁷⁾

2) 1987년 12월 4일 개정, 법률 제3996호, 항공기외에 사람이 탑승·조종하여 비행할 수 있는 장치로서 대통령령이 정하는 동력비행장치·인력활공기·기구류 등을 말함
 3) 1988년 개정된 항공법 시행령¹⁾에서 초경량비행장치의 범위를 동력비행장치, 인력활공기(행글라이더 및 파라글라이더), 기구, 자이로플레인, 낙하산류로 규정함
 4) 2009년 6월 9일 개정, 법률 제9780호
 5) 기존의 초경량비행장치에서 3년간의 유예기간을 거쳐 일부 동력비행장치가 경량항공기로 2012년 9월 전환 완료함
 6) 법률 제12256호, 2014.1.14. 공포, 2014.7.15. 시행
 7) (이착륙장 설치 및 관리 기준) 항공법이 개정됨에 따라 법률 및 시행령에서 위임된 항공레저스포

2014년 항공법 개정으로 인해 모든 항공레저스포츠사업자는 영리행위를 위해서 사업등록을 하여야 하며,⁸⁾ 항공레저스포츠 사업 등록을 위해서는 조종교육·체험 및 경관 조망 목적 서비스, 대여서비스, 정비, 수리 또는 개조 서비스에 따라 다음과 같은 요건이 필요하다.⁹⁾

〈표 3〉 항공레저스포츠사업 등록 요건

구분	세부 내용
항공기의 감항성 및 안전성인증	- 항공레저스포츠사업에 사용되는 항공기 중 비행선과 활공기는 다른 항공기들과 동등한 감항증명 ¹⁰⁾ 을 받아야함 - 항공레저스포츠사업에 사용되는 경량항공기는 안전성 인증 ¹¹⁾ 을 받아야 함
조종 자격증	- 비행선 및 활공기 ¹²⁾ : 조종사는 사업용조종사 이상을 보유하여야 함 - 경량항공기 ¹³⁾ : 조종교육증명 조종사 자격을 보유하여야 함 - 초경량비행장치 ¹⁴⁾ : 초경량비행장치를 조종하는 조종자는 필요한 자격증을 보유하고 있어야 함 예외적으로 항공레저스포츠등의 사업에 사용되지 아니하는 인력활공기(행글라이더, 패러글라이더), 무인동력비행장치(자체중량 12kg이하), 무인비행선(자체중량 12kg이하, 길이 7m이하), 계류식기구에 대해서는 국가 자격증을 필요로 하지 않음
활동영역	- 일반적으로 항공기는 비행장 또는 공항에서만 이·착륙이 가능하나 항공법 제53조(이착륙의 장소)제1항의 예외규정에 의거하여 활공기와 비행선은 비행장과 이착륙장에서 모두 활동할 수 있음 - 경량항공기는 군 비행장을 제외한 공항, 비행장과 이착륙장 ¹⁵⁾ 에서 이·착륙이 가능함 - 초경량비행장치의 종류는 다양하고 비행공역도 제한적으로 되어 있으며, 이착륙을 위한 장소 역시 매우 다양함

자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, pp.25-38 재정리.

츠 이착륙장 설치 및 관리기준(고시 제2014-440호)을 제정함(14.7.15)

(안전관리에 대한 지침) 항공레저스포츠사업, 초경량비행장치사용사업 및 비영리목적의 항공레저스포츠에 대한 안전관리 업무를 효율적으로 수행하는데 필요한 사항을 정함(훈령 제2014-435호 '14.10.07)

8) 항공법 제140조의 2

① 항공레저스포츠사업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록하여야 한다.

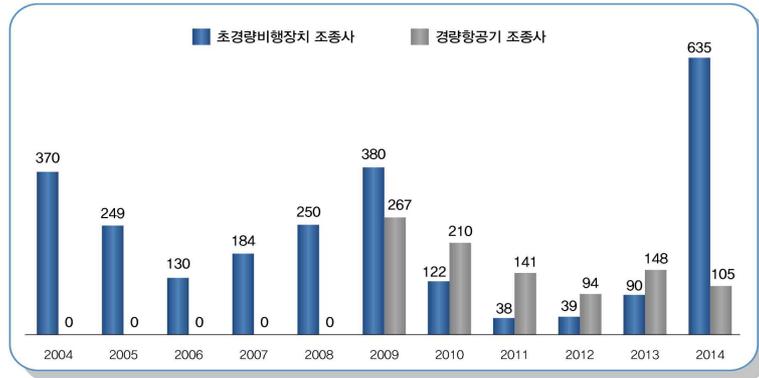
② 제1항에 따른 항공레저스포츠사업의 자본금 규모 등 등록기준과 그 밖에 등록에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 항공레저스포츠사업의 등록을 할 수 없다.

1. 제114조 각 호의 어느 하나에 해당하는 자

2. 항공레저스포츠사업(제2조제43호의2 각 목의 사업 중 해당하는 사업의 경우에 한함) 등록취소의 처분을 받은 후 2년이 지나지 아니한 자

9) 항공법 「시행령」 제54조의3 별표6의2



자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p.33.

〈그림 1〉 자격취득 현황

2014년 개정 항공법에 의거하여 협의의 항공레저스포츠사업의 범위를 규정하고 있으며, 이에 따른 항공레저스포츠 사업 종류는 크게 서비스부문과 제조부문으로 나누어 볼 수 있다.

서비스부문은 비행조종 관련 교육 및 자격증 취득을 위한 교육사업, 일반서비스업체(각 민간협회, 클럽 등)가 하고 있는 체험비행, 장비판매, 이벤트 등의 서비스사업, 무인비행장치를 이용한 촬영 및 영농 보조 업무 등의 사용자업이 포함된다. 제조부문은 국내에서 직접 항공기/초경량비행장치를 제작하여 판매

- 10) 항공법 제15조(감항증명), 시행규칙 제18조(감항증명), 시행규칙 제22조(기술기준 등), 시행규칙 제23조(감항증명을 위한 기술기준 검사의 방법), 시행규칙 제24조(감항증명서의 발급 등), 제25조(감항증명을 위한 검사의 일부 생략), 시행규칙 제26조(감항증명서의 반납 등), 항공기 기술기준(Korean Airworthiness Standards) “Part. 30 비행선에 대한 기술기준” 및 활공기에 대해서는 “Part. 22 활공기에 대한 기술기준”
- 11) 항공법 제24조(경량항공기 등), 시행규칙 제68조의4(경량항공기의 안전성인증 등), 제68조의5(경량항공기의 정비 범위)
- 12) 항공법 제25조(항공종사자 자격증명 등), 제26조(자격증명의 종류), 국토교통부 고시 항공종사자 자격증명시험 요령(Examining and Testing for Licence Issue)
- 13) 항공법 제25조(항공종사자 자격증명 등), 제26조(자격증명의 종류), 항공법 제28조(자격증명의 한정)제1항 및 제71조(자격증명의 한정)제5항, 항공법 시행규칙 제88조(자격증명을 가진 사람 등의 시험 면제), 제90조(자격증명시험의 면제), 시행규칙 별표 9(응시경력), 별표 10(자격증명시험 및 한정심사의 과목 및 범위), 별표 11(자격증명을 가진 사람의 학과시험 면제기준), 국토교통부 고시 항공종사자 자격증명시험 요령(Examining and Testing for Licence Issue)
- 14) 항공법 제23조(초경량비행장치 등)제3항, 제23조의3(초경량비행장치 조종자 증명의 취소 등) 그리고 시행규칙 제66조의2(초경량비행장치의 조종자 증명 등)
- 15) 항공법 제53조(이착륙의 장소)제2항, 2014년 1월 14일 개정, 2014년 7월 15일 시행

하는 국내제작업체와 해외에서 항공기/초경량비행장치를 수입하여 판매하는 수입업체¹⁶⁾로 구분할 수 있다.

〈표 4〉 항공레저스포츠 사업의 종류

구분		업체	
서비스부문	교육사업	조종교육	<ul style="list-style-type: none"> • 전문교육기관 • 민간협회 • 클럽 및 동호회
		자격증 취득	
	서비스사업	체험/관광 비행	<ul style="list-style-type: none"> • 클럽 및 동호회
		장비/판매	
		기타	
	사용사업	항공사진촬영	<ul style="list-style-type: none"> • 초경량비행장치 사용사업체
영농보조업무			
제조부문	제조사업	제작	<ul style="list-style-type: none"> • 제조업체 • 수입업체
		정비/수리/개조/판매	
	수입사업	조립생산	
		정비/수리/개조/판매	

자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p. 64.

2014년 개정 항공법에 의거하여 항공레저스포츠사업의 범위를 규정하고 2014년 7월 15일부터 항공법 시행령에 따라 항공레저스포츠 사업체에 대한 등록 의무화하였으며, 법 시행 이후(14.7.15) 2014년 말까지 5.5개월간 33개 업체가 등록¹⁷⁾하였다.

16) 수입업체의 경우 외국에서 KIT를 수입하여 조립생산을 주로 하며, 판매된 장비에 대한 정비를 하고 있음

17) 서항정 18개 업체, 부항정 15개 업체

Ⅲ. 해외 항공레저스포츠 활성화 정책

1. 미국

미국은 FAA 소속의 항공스포츠 관련 협회들과 그 산하단체를 통해 정부와 긴밀한 협조 하에 세계적으로 가장 항공레저스포츠가 활성화되어 있는 국가이다. 2002년 초경량비행장치의 범주를 넘는 비행체들이 새롭게 운영되면서 초경량비행장치와 정식 항공기 사이에 **Sport Class**를 신설하여 초경량비행장치¹⁸⁾, 경량스포츠항공기¹⁹⁾ 등으로 분류하여 관리하고 있다.²⁰⁾

미국은 항공레저스포츠의 활동을 위해 안전, 인프라 관리, 교육 및 자격제도 운영, 그리고 산업 활성화 지원 등의 분야에서 정책을 운영하고 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 항공레저스포츠의 안전부문에서는 기체의 감항성, 사고조사 등에 대해 규정하고 있다. 초경량비행장치에 대한 등록 및 감항성 인증을 면제하여 주는 대신 비행장치의 기체기준 및 운항 제한조건을 통해 레저 및 스포츠 용도의 속성에 맞게 그 성능을 제한하여 안전을 보장하고 있으며, 항공레저스포츠 이용의 안전성 확보와 안전사고 발생 시 조치는 NTSB(National Transportation Safety Board)에서 전담하고 있다.

둘째 항공레저스포츠의 인프라와 관련해서는 FAA의 AC 103-6에서 초경량비행장치 시설과 관련된 사항을 규정하고 있으며, ²¹⁾ 경향항공기 시설에 대한 기준은 American for Training and Materials International Consensus standards F2507에 규정하고 있다. 또한 CFR Part 103에 따라 항공레저 전용 공역을 규정하여 비행제한구역은 관제기관의 사전 비행허가를 받아 운항하도록 규정하고 있다.²²⁾

18) 초경량비행장치의 기준, 인증, 등록 및 비행공역에 대해서는 FAR Part 103, 운영과 관련되는 시설, 관제 및 기상에 대해서는 AC 103-6에서 규정함

19) 2002년 경량스포츠항공기(LSA)의 정의 및 인증, Sport Pilot 증명, 경량스포츠항공기의 운항 및 비행규칙, 정비 등 대한 규정을 FAR Part 1, Part 21, Part 43, Part 61 및 Part 91에 신설함

20) CFR(Code of Federal Regulation) Title 14(Aeronautics and Space)에서 규정하고 있음

21) 공용비행장·시설비행장 및 수상비행장 등은 해당 공항운영자의 사전 허가를 전제로 이용이 가능하며, 폐쇄된 공항 및 개활지의 경우 소유자의 사전 허가 및 해당 지형·장애물에 대한 확인을 전제로 이용이 가능하고, 비행공원(Flightpark) 역시 이용이 가능하며, 주정부·지자체가 비행안전성 및 소음 등 시민 안락성을 고려하여 비행공원 설치를 허가한다. 단, 연방정부에서는 VFR 조건에서 연속 30일 미만, 1일 10회 미만 비행의 경우에는 비행공원 설치 제한규정의 적용을 제외

셋째, 항공레저스포츠와 관련된 조종사 및 지도자 자격관리는 CFR Part 103에 규정되어 있으며, 경량항공기 스포츠조종사는 FAR Part 61 subpart J(Sport Pilot) 규정에 의해 취득하도록 규정하고 있다. 이때 경량항공기 스포츠조종사는 자격증이 의무화되어 있어 적정성, 항공지식, 비행숙련도, 항공경력, 보증, 특권 및 제한·등록된 초경량 조종사에 관한 이해규정 등의 요건을 충족하도록 규정하고 있다.

〈표 5〉 미국의 경량항공기 스포츠조종사 증명취득 요건(비행경력)

구분	최소 요건
Airplane(단일엔진)	20 hours of flight time (공인된 강사와 최소 15시간 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 5시간)
Glider(20시간 이하 비행가능)	10 hours of flight time in a glider (공인된 강사와 10번 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 2시간)
Glider(20시간 이상 비행가능)	3 hours of flight time in a glider (공인된 강사와 5번 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 1시간)
Gyroplane and Rotorcraft	20 hours of flight time (공인된 강사와 15시간 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 5시간)
Airship	20 hours of flight time (공인된 강사와 15시간 비행훈련과 기장의 역할 수행한 비행훈련 최소 3시간)
Ballon	7 hours of flight time in a balloon (공인된 강사와 3번 비행훈련과 기장의 역할 수행한 비행훈련 1번)
Powered Parachute	12 hours of flight time in a powered parachute (공인된 강사와 10시간 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 2시간)
Weight shift control Aircraft	20 hours of flight time, (공인된 강사와 15시간 비행훈련과 단독 비행훈련 최소 5시간)

자료: CFR Title 14 Part 61(Certificate) Subpart J Sport Pilots Certification

넷째, 항공레저스포츠의 산업활성화 지원을 위해 FAA는 스포츠파일럿(Sport Pilot) 및 경량스포츠항공기(Light Sport Aircraft) 규정을 만들어 자격관리, 지도자관리 등을 실시하는 등 비행장치의 등급화 규정이 잘 운영되고 있으며, 미국

22) 초경량비행장치와 경량스포츠항공기는 1,000ft(약 300m)미만에서 운항이 가능하다. CFR Part 103의 Class A·B·C·D 공역 및 Class E의 공항접경지역은 비행제한구역으로 초경량비행장치의 운항은 관할 관제기관(ATC, Air Traffic Control)의 사전 비행허가가 필요

에서의 초경량비행장치는 제한된 기체기준의 충족 및 한정된 용도, 운항규칙 준수 등의 최소한의 통제를 통해 자율적인 관리를 유도함으로써 항공레저스포츠의 진흥을 유도하고 있다.

2. 호주

다른 나라에 비해 상대적으로 스포츠항공(Sport aviation)이 활성화되어 있는 호주는 민간항공안전청(CASA, Civil Air Safety Authority)에서 항공레저스포츠에 대한 총괄적 관리를 담당하고 있으며, 패러글라이딩, 행글라이딩, 열기구 등 항공 스포츠의 범주 안에 들어있는 종목들에 대한 구체적이고 세부적인 관리와 규제는 레저항공관리기구(RAAOs)의 각 종목별 협회에서 운영하고 있다.

호주는 항공레저스포츠의 활동을 위해 안전, 인프라 관리, 교육 및 자격제도 운영, 그리고 산업 활성화 지원 등의 분야에서 정책을 운영하고 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

첫째, Air Navigation Act 1920 및 Civil Aviation Act 1988의 Sport Aviation에 대한 규정을 통해 항공레저스포츠의 안전에 대한 체계적인 관리가 이루어지고 있다.²³⁾ 항공레저스포츠의 안전관리²⁴⁾는 레저항공관리기구(RAAO, Recreational Aviation Administration Organizations)의 자율적인 관리 하에 운영되고 있으나, 다만 레저항공관리기구(RAAOs)²⁵⁾는 CASA에 정기적인 활동 및 안전 관련 보고를 통해 동 기구의 감독을 받도록 하고 있다.

23) 세부적인 규정은 Civil Aviation Regulation(CAR) 및 Civil Aviation Order(CAO), 그리고 Advisory Circular 21-10(2), 21-41(0), 21-42(1)에서 규정하고 있음

24) 스포츠 항공기의 감항 및 안전에 대하여 Civil Aviation Safety Regulations 1998. Subpart 21.H에서 감항 증명 및 특별 운항 허가에 대해 규정하고 있으며, Advisory Circular 21-41(0). LIGHT SPORT AIRCRAFT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS 규정에서는 Light Sport Aircraft (LSA)를 두 가지로 분류하여 감항 및 안전 관리 요구 조건을 제시함

25) 레저항공관리기구(RAAOs)는 항공레저를 관리하고 전문지식과 이해를 제공하는 기구로서 9개가 존재

〈표 6〉 레저항공관리기구(RAAOs)의 범위

Recreational Aviation Administration Organizations
Australian Ballooning Federation
Australian Parachute Federation
Gliding Federation of Australia
Hang Gliding Federation of Australia
Model Aircraft Association of Australia
Australian Sport Rotorcraft Association
Recreational Aviation Australia
Sport Aircraft Association of Australia
Australian Warbirds Association Limited

자료: CASA, Sport Aviation self-administration Handbook 2010, 2010, p. 21

둘째, 항공레저스포츠 인프라와 관련하여 약 160여개의 비행클럽 및 약 100여개의 비행장에서 활동이 활발하게 이루어지고 있으며,²⁶⁾ 이러한 인프라시설을 구축하기 위한 제도로 연방정부의 GFA 클럽 대출제도와 Victoria 지역의 공동시설기금프로그램 펀드 제도를 운영하고 있다.

셋째, 항공레저스포츠의 교육 및 체험 프로그램은 호주항공레저위원회(RA-Aus, Recreational Aviation Australia Incorporated)의 클럽 및 비행교육시설과 제휴를 통해 운영되고 있으며, 동 위원회는 호주 민간 항공 안전 위원회의 관리 하에 전문 인력으로 조직된 법인 단체로서 항공기 등록, 훈련 학교 운영, 조종사 자격 부여 등의 역할을 하고 있다.

〈표 7〉 조종사 증명(Certificate) 발급 기관

구분	발급기관
글라이더 조종사 증명	GFA(Gliding Federation of Australia)
행글라이딩	HGFA(Hang Gliding Federation of Australia)
초경량 조종사 증명	RA-Aus(Recreational Aviation Australia)
개인용 기구류 증명	ABF(Australian Ballooning Federation)
1인 또는 2인용 600kg 이하 경량 자이로플레인	ASRA(Australian Sport Rotorcraft Association)

자료 : 국토교통부, 경량항공기 및 초경량비행장치 산업활성화를 위한 제도개선 및 발전방안 연구, 2011

26) 한국교통연구원, 경·수상 비행장 개발 타당성조사 및 개발 방안 연구, 2011, p. 42

넷째, 항공레저스포츠 산업활성화는 민간단체인 협회를 기반으로 이루어지고 있으며, 정부는 이들 활동에 대한 관리 감독의 역할을 하고 있다. 즉, 호주는 항공레저스포츠를 즐기는 전 세계 여러 국가 가운데 항공 스포츠 종목 관련 협회가 가장 활성화되어 있는 국가 중 하나로, 이들 협회는 자체적으로 다양한 종목과 관련된 경기 및 프로그램을 진행하고 있다. 또한 RAAOs의 해당 협회에서는 담당하고 있는 종목에 대한 감항, 자격, 운영 등에 대한 정보와 기준을 제시하여 항공 스포츠 애호가들로 하여금 더욱 올바른 항공 스포츠를 즐길 수 있는 가이드라인과 환경을 제공하고 있다.

3. 일본

일본은 항공레저스포츠 활동은 일본항공협회를 중심으로 민간주도형 관리 정책을 시행하고 있으나, 항공법상에서 항공레저스포츠를 따로 지칭하거나 그에 관한 정의를 규정하지 않고 있다.

일본은 항공레저스포츠의 활동을 위해 안전, 인프라 관리, 교육 및 자격제도 운영, 그리고 산업 활성화 지원 등의 분야에서 정책을 운영하고 있으며, 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 일본항공법(航空法)에 초경량동력기²⁷⁾의 조종자 관리 및 비행허가, 스포츠 안전 등에 대해 규정하여 항공에서의 스포츠 안전에 대한 체계적인 관리가 이루어지고 있다. 현재 일본에는 초경량 동력기의 감항 및 안전 관리에 대하여 따로 제정된 법이나 규정은 있지 않고 항공법 상의 관련 항목을 준수하기를 권고하고 있다.

둘째, 항공레저스포츠 활동을 위해 제한된 기체기준을 중심으로 조종자 및 이착륙장에 대한 적극적인 관리를 통하여 안전을 확보하고 있으며, 초경량비행장치 관리시스템을 실시하고 있다. 초경량동력기의 비행은 원칙적으로 사람, 인가 또는 건물 상공을 제외한 주변 공역으로 제한하고 있으며, 항공레저스포츠 활동을 위한 시설 설치기준²⁸⁾에 관한 법령을 통해 이착륙 장소 허가 기준,

27) 우리나라의 초경량비행장치에 해당됨

28) 항공보안업무처리규칙 제4장과 동 규칙 제79조에 명시되어 있으며, 이착륙 장소 허가 기준, 활주로 및 착륙대 등의 설치 의무화 등을 규정하고 있음

활주로 및 착륙대 등의 설치 의무화 등을 규정하고 있어 활공장 및 클럽하우스의 시설들은 최신식으로 잘 정비되어 있고 안전관리 규정을 잘 준수하여 사고율이 낮은 것으로 평가되고 있다.

셋째, 항공레저스포츠 자격관리는 조종면허 취득의 경우는 형식적으로 국토교통성에서 서류심사를 하고 있으며, 각 협회의 조종 지도사에 의해 관리되고 있다. 일본체육회에 등록된 종목이 아닐 경우에는 대부분 민간단체 성격으로 협회 자체적으로 지도자를 양성하고, 산하 단체별 교육시설을 지정하여 체험프로그램 운영과 조종사 증명을 발급하도록 규정하고 있다.

넷째, 항공레저스포츠 산업활성화를 위해 일본항공협회를 중심으로 항공레저스포츠관광의 보급 및 진흥을 위한 이벤트를 개최하고, 일본체육회에 가맹된 단체는 시설 설치와 지도자 양성, 스포츠교실 운영 등을 위해 중앙정부나 지방정부로부터 보조금을 지원을 받고 있다.

4. 시사점

미국의 경우 초경량비행장치에 대한 등록 및 감항성 인증 면제 대신 항공레저스포츠 용도에 맞는 성능 제한을 통한 안전성 보장, 전용 구역 규정, 안전운항 관리체계 구축 등을 통해 항공레저스포츠에 대한 구체적인 안전 관리 체계를 운영 중에 있다. 따라서 우리나라 역시 최소한의 관리 체계를 구축하여 자율적인 관리를 유도하는 정책을 통해 활성화 유도 방안요구된다. 또한 기체별 다양한 보험제도 및 인프라, 자격제도 운영을 통한 체계적인 항공레저스포츠의 기반조성이 선행되어야 할 것이다.

항공레저스포츠가 활성화 되어 있는 호주는 총괄적인 관리는 CASA 내에서 담당하고 있으나, 실질적이고 구체적인 관리·운영은 각 종목별 협회에서 관리 중이며, 일본의 경우에도 각국의 항공협회의 주도하에 조직적으로 항공레저스포츠가 관리 운영되고 있다. 협회에서 관리되고 있는 분야는 조종사의 교육 및 자격 증명 관리, 다양한 정보 제공 등이 있으며, 체계적인 업무 수행 체계를 보유하고 있어 우리나라에도 항공레저스포츠를 전문적으로 관리하는 국토부 내 전담 조직 편성이 요구된다.

〈표 8〉 해외 정책 및 운영사례 비교

국가	키워드	주요내용
미국	최소한의 통제를 통한 자율적 관리	<ul style="list-style-type: none"> - 미국에서의 초경량비행장치는 제한된 기체기준의 총중 및 한정된 용도, 운항규칙 준수 등의 최소한의 통제를 통해 자율적인 관리를 유도함으로써 항공레저스포츠의 진흥 유도 - 경량스포츠항공기 및 초경량비행장치는 FAA의 Light Sport Aviation Branch에서 관리하며, 이와 관련한 다양한 협회 및 단체가 활발히 운영
호주	RAAOs를 기반으로 하는 체계적인 활성화 정책과 안전관리	<ul style="list-style-type: none"> - 레저항공관리기구(RAAOs)는 항공레저를 관리하고 전문지식 및 관련 정보를 제공하는 산하 9개 기구를 운영 - 레저항공관리기구(RAAOs)의 해당 협회에서는 담당하고 있는 종목에 대한 감항, 자격, 운영 등에 대한 정보와 운영 조건 등의 가이드라인 제시
일본	민간주도형 관리 정책	<ul style="list-style-type: none"> - 일본은 항공스포츠에 관하여 일본항공협회를 중심으로 실질적으로 민간주도형 관리 정책 시행 - 일본항공협회는 항공스포츠 전반에 대해 업무를 수행하고 있으며, 교육기관 관리와 활공장 및 비행장관리 등의 업무도 체계적으로 수행 - 그 밖에 도서관 운영, 항공 관계자 표창, 각종 세미나 개최, 교본 도서 통계 도서 출판, 항공스포츠의 보급 진흥 육성, 항공 스포츠 교실 개최 등 진행

자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 주요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p. 111.

IV. 국내 항공레저스포츠 시장창출 방안

국내 항공레저 수요예측에 따르면 2015년부터 2023년 항공레저부문에서 동력비행장치의 경우 연평균 9.4%, 인력활공기의 경우는 연평균 4.7%가 증가할 것으로 예상됨에 따라 항공레저스포츠 기재 및 이용자수 증가추세에 따른 활성화 대응 정책수립이 절실하다.

항공레저스포츠 활성화 정책 방안으로는 크게 인프라 조성, 항공레저스포츠 활성화를 위한 규제개선, 대국민 홍보, 그리고 비즈니스모델 제안 등이 있다.

1. 인프라 조성

(1) 기초 훈련장 조성 및 이착륙장 기반시설 보완

인프라 조성을 위해서는 기초 훈련장 조성 및 이착륙장 기반시설이 보완이 우선되어야 한다. 그 세부 방안으로는 국가적 차원의 패러글라이딩 기초훈련장 조성, 경량항공기 이착륙장 기반시설 보완 등이 있다. 이는 지역 기반의 토지 조성 및 운영을 추진하고, 다양한 관광시설과 연계를 통해 단계별 교육훈련의 장소를 마련함으로써 초보자 및 청소년들의 항공레저스포츠에 쉽게 입문할 수 있는 기회를 제공할 수 있을 것이다.

(2) 활공장 및 이착륙장 등 인프라 관리체계 구축

현재 전국의 활공장은 동호회 위주의 시설로 시작하여 관광객을 대상으로 체험형 사업이 활발하게 이루어지고 있으며, 활공장의 안전과 레저사업의 활성화를 위해서는 활공장 운영규정을 법제화 할 필요성이 요구된다. 따라서 활공장/이착륙장 등 인프라 관리체계가 구축되어야 한다. 그 세부 방안으로는 국가 차원의 활공장 조성 및 지정(인증) 관리, 활공장(이착륙장) 관리주체의 체계 수립, 경량항공기 이착륙장 분류체계 세분화 등이 있다. 이를 위해서는 제도적 토대 마련을 위한 활공장 등록제도의 시행, 활공장의 기본조건 수립, 활공장 시설의 설치와 운영과 관련하여 관계 부처의 협력 추진 등이 요구된다. 이와 같은 활공장 설치 및 운영 관련 규정, 활공장 등록 제도적 지원을 통한 활공장 관리체계를 마련함으로써 안전하게 항공레저스포츠를 이용할 수 있는 기반이 확립될 수 있을 것으로 사료된다.

(3) 항공레저 거점복합단지 조성 및 항공레저스포츠 R&D 개발 확대

또한 국내외 항공레저 수요를 겨냥한 항공레저 거점복합단지를 조성하고, 항공레저스포츠 R&D 기술 개발 및 제작 지원 확대 등이 고려되어야 한다. 경량항공기의 비행특성상 공항, 비행장, 이착륙장을 모두 이용 할 수 있는 장점이 있어 고객의 요구에 맞추어 전국 관광비행이 가능함. 수도권, 중부 지역에 거점

항공레저 복합단지를 조성할 필요성이 있으며, 거점 항공레저복합단지 조성 시에는 체험비행, 동호회, 경량항공기대여업, 교육사업 등을 종합적으로 수행할 수 있는 다기능 레저 시설이 마련되어야 한다.

〈표 9〉 항공레저스포츠 인프라 조성 방안



자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p. 198, 205 재정리함.

2. 항공레저스포츠 활성화를 위한 규제개선

(1) 항공레저스포츠 관련 법안 제정 및 안전관련 규제 개선

항공레저스포츠 활성화의 계기를 마련하고, 안전체계를 확립하기 위해서는 항공레저스포츠 관련 별도의 법안이 마련되어야 한다. 이는 항공레저스포츠는 지상레저스포츠와는 상이하게 항공레저스포츠에 사용되는 비행체는 그 어떤 레저용기구보다도 안전성 인증이 필요로 하는 분야이며, 그 밖에도 공역, 항로, 사업체, 보험, 감항성, 자격증명 등 다양한 관리체계가 선행되어야 하기에 항공레저 별도 특별법 제정이 필요한 시점에 있다. 항공레저스포츠 진흥법은 다음과 같은 내용이 포함되어야 한다.

〈표 10〉 항공레저스포츠 진흥법 구성(안)

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - 항공레저스포츠에 사용되는 항공기, 경량항공기, 초경량비행장치의 각종 증명 - 조종사, 조종자 등 항공레저스포츠를 영위하기 위한 조건과 자격에 관한 세부사항 - 초경량비행장치의 신고, 관리 및 비행승인 등 - 항공레저스포츠 관련 조직 및 단체 업무 및 지원 - 이착륙장 및 활공장 지정운영, 안전관리기준 및 지원 - 항공레저스포츠 사업의 등록 및 사업범위 - 경량항공기 제작, 형식승인, 감항, 등록 준수사항 - 항공레저스포츠 비행 구역에 관한 사항 등 |
|---|

자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p. 217.

이와 함께 항공레저스포츠 안전규정 및 안전감독 제도와 항공레저스포츠 정비제도, 항공레저스포츠 사업체 및 이용자보험제도 등의 규제개선이 필요하다. 이를 위해서는 단계적으로 첫 번째, 표준화된 항공레저스포츠 안전규정을 마련하고, 두 번째, 항공레저스포츠의 체계적인 감독관제도를 적용하며, 세 번째, 항공레저스포츠의 교육을 강화하는 동시에 자율적 감독체제를 구축하는 것이 필요하다.

(2) 정부 전담 조직 강화 및 부처간 협력체계 구축

우리나라 정부(국토교통부)는 항공레저스포츠와 관련하여 항공정책시행계획 수립에 ‘항공레저 활성화 추진방안’을 포함(13년)하는 등 체계적 정책추진 계획을 마련하였으나 항공레저스포츠 관련 인력과 조직의 한계로 효과적인 안전제도 및 활성화 방안을 모색하는데 어려움이 있어 이를 해결하기 위해서는 협회를 중심으로 하는 민간주도형 관리정책을 시행하는 동시에 안전을 위주로 한 관리감독 기능은 항공 관련 정부 부처에서 수행할 수 있도록 항공레저스포츠를 전담하는 정부조직을 강화하고, 이와 함께 각 부처 간의 협력지원체계가 함께 구축되어야 할 것이다. 또한 항공레저스포츠 민간단체의 설립과 운영에 관한 법적규정을 보완하여 항공레저스포츠 민간단체를 육성 및 지원할 필요가 있다.

〈표 11〉 단체 및 활동에 대한 해외 지원 사례 비교

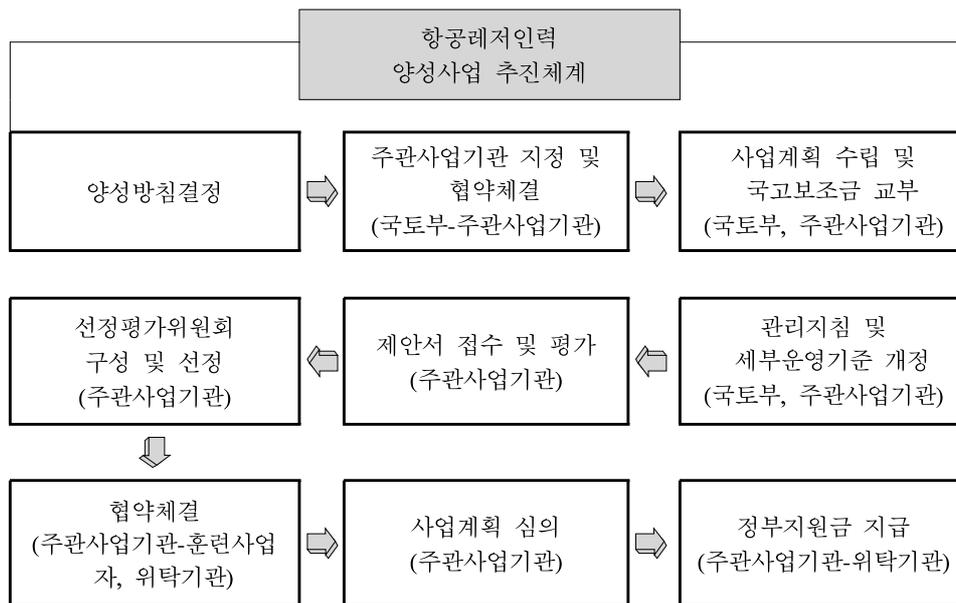
구분	미국	호주	일본
지원 주체	EAA와 Air Fleet Capital, Inc.	주정부, 지역사회, 협회	정부(국고 보조금 및 스포츠진흥기금)
지원 내용	EAA 회원에게 특별경량스포츠항공기의 진입을 돕는 재정프로그램	시설설치, 지도자 양성, 스포츠교실 운영, 장비 구입 또는 개선, 비행 장학금 지급 등	일반 민간항공에 대한 조사, 워크숍 및 대회 개최 등

자료: 국토교통부, 경량항공기 및 초경량비행장치 산업활성화를 위한 제도개선 및 발전방안 연구, 2011.

(3) 항공레저스포츠 육성 기반 마련

국민 소득수준의 향상과 더불어 레저에 대한 관심과 참여가 늘어나는 추세에 따라 일부 대학에 레저스포츠관련 학과가 설립되어 운영 중에 있으나, 항공레저스포츠도 하나의 항공산업으로서 차세대 항공레저스포츠 전문인력 양성의 필요성이 요구됨에 따라 항공레저스포츠 인력양성사업의 추진과 함께 표준화된 교육 프로그램 수립 및 체험프로그램 개발이 이루어져야 한다.

〈표 12〉 항공레저스포츠 인력 양성 사업 추진체계



자료 : 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, p. 232.

3. 대국민홍보

(1) 항공레저스포츠 정보 공유 체계 구축

2014년 1월 항공법에서 항공레저스포츠가 정의되고 7월 15일 시행으로 항공레저스포츠 사업체 등록이 시작되는 등 항공레저스포츠 산업부분은 초기단계로서 공식적으로 활용할 수 있는 현황 및 통계자료가 현저히 부족하다. 따라서 향후 체계적인 시장의 변화 및 수요를 파악하여 정책 수립의 기초자료로 활용하기 위해 통계생산 및 현황 자료집 발간 등을 통한 정보기반 강화가 필요하다. 그리고 현재 산재되어 있는 항공레저스포츠 관련 저보를 통합하여 사업자, 이용자, 국민이 항공레저스포츠 관련 정보를 수집하고 활용할 수 있는 항공레저스포츠 통합시스템 구축이 요구된다.

(2) 항공레저스포츠 축제 추진 등 국민홍보방안 마련

국민적 인지도 제고 및 사업효과 증진과 함께 항공레저스포츠 저변 확대 및 위상 제고를 위한 다양한 항공레저스포츠 축제 추진, 지자체 연계를 통한 관광상품 개발, 항공레저스포츠 관련 영화, 드라마 및 예능 등 미디어와의 연계, 항공레저 전시관 및 체험관 조성 등의 국민 홍보 방안 수립이 요구된다.

4. 항공레저스포츠사업 비즈니스 모델 제안

항공레저스포츠 사업의 발전방향과 사업특성 등을 고려하고, 고객가치 전달 및 수익창출이 가능한 비즈니스 모델 개발을 통해 항공레저스포츠 사업의 지속적이고 안정적인 성장을 도모하고자 한다. 항공레저스포츠 사업의 비즈니스 모델의 범위는 동력 경량항공기(타면조종형) 및 인력활공기(패러글라이딩) 기체에 대한 항공레저스포츠로 규정되어 있는 교육·체험·경관조망 서비스 분야, 대여 서비스 분야, 정비·수리·개조 서비스 분야로 설정하였고, 비즈니스 모델로는 사업자 가치와 고객의 가치가 구분되고, 이를 만들고 전달하는 기술, 조직 및 서비스 영역과 프로세스가 적절히 연계되도록 구성되는 STOF 모델을 최적 모델로 선정하였다.

이에 따라 교육, 체험·관광, 장비·수리·개조, 주변 연계 서비스, 제조 및 수입 서비스를 제공하는 복합 사업체 및 관광프로그램 연계형 경량항공기 융복합레저 단지 비즈니스 모델(안)과 교육, 체험·관광 서비스를 제공하는 개별 독립·협회 및 동호회 연계형 패러글라이딩 활공장 사업 비즈니스 모델(안)을 제시하였다.

〈표 13〉 경량항공기 융복합레저단지 비즈니스 모델(안)

구분	교육·체험·경관조망 서비스 분야	대여 서비스 분야	정비·수리·개조 서비스 분야
서비스 영역	• 신규 교육수요 및 체험수요 창출을 통한 시장 확대	• 향후 교육 및 체험 서비스 활성화를 통한 연계 사업으로 전망	• 기존 사업체의 서비스 범위 확대 및 시장의 확대를 통한 시장참여 기회 확보
기술 영역	• 중장기적 R&D 기술 개발 연구를 통한 필수적 요소인 국내 기술력 확보	• 대여 기체에 대한 안전 감독 및 관련 필수 보험 제도 규정 수립	• 안전이 확보된 정비 작업 환경 구축 및 정비·수리·개조 기술 개발
조직 영역	• 정부와 민간단체의 통합 관리 체계 구축 및 운영	• 정부와 민간단체의 통합 관리 체계 구축 및 운영	• 정부와 민간단체의 통합 관리 체계 구축 및 운영
재무 영역	• 사업자의 수익채널 다변화 검토 및 지원방안 검토	• 비용절감을 통한 경량항공기 대여업 활성화	• 정비시설의 체계화를 통한 운항안전성 향상 및 운항비용절감을 통한 이용료 절감

자료: 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구, 2015, pp. 181-185 재정리함.

〈표 14〉 패러글라이딩 활공장 사업 비즈니스 모델(안)

구분	교육·체험·경관조망 서비스 분야	대여 서비스 분야	정비·수리·개조 서비스 분야
서비스 영역	• 현행 비즈니스 모델로 수익창출력은 있으나, 수요 확대와 가격 합리화를 통한 활성화	• 향후 교육 및 체험 서비스 활성화를 통한 연계 사업으로 전망	• 현재 자가 정비를 대신할 수 있는 수익창출 방안 구축
기술 영역	• 합리적 수준의 안전기준 설정 및 법제화	• 세부적인 안전관리체계구축 및 전담 조직에 의한 관리 감독	• 다양한 안전정비교육 서비스 분야 활성화 도모

구분	교육·체험·경관조망 서비스 분야	대여 서비스 분야	정비·수리·개조 서비스 분야
조직 영역	<ul style="list-style-type: none"> 사업자에 대한 정부 및 지자체의 체계적인 운영지원 	<ul style="list-style-type: none"> 사업 활성화 측면에서 체계적이고, 종합적인 관리 감독 조직을 통한 통합적 관리 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 사업 활성화 측면에서 체계적이고, 종합적인 관리 감독 조직을 통한 통합적 관리 운영
재무 영역	<ul style="list-style-type: none"> 정부 및 지자체의 항공레저스포츠 활동 기반 조성 적극 지원 	<ul style="list-style-type: none"> 판매 및 용역 단가를 최대한 낮춤에 따라 대상수요의 확대로 이어질 수 있도록 개선 	<ul style="list-style-type: none"> 국내 부품 인증 시스템 도입 등 정부의 정책적 지원

자료: 국토교통부, 항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장 창출 전략 수립 연구, 2015, pp. 185-188 재정리함.

V. 결론

본 논문에서는 국내의 항공레저스포츠 기반 마련을 위한 정책동향을 살펴보고, 미국, 호주, 일본의 항공레저스포츠 활성화 정책동향을 분석하여 국내 항공레저스포츠 활성화 정책 방안을 제시하였다.

위에서 제시한 다양한 항공레저스포츠 활성화 방안을 체계적으로 수립하기 위해서는 기본적으로 일관성 있는 정책의 수행이 필요하며, 이를 위해서는 항공레저스포츠를 전담할 수 있는 조직의 신설운영이 시급하다. 이는 항공레저산업이 다양한 이해관계가 복잡하게 얽혀 있으며, 특히 문화체육관광부와 업무조정 및 경량항공기 이착륙장과 관련한 지자체 및 농림수산물식품부와 협업관계가 중요하고, 또한 공역과 관련하여 국방부와 협력 등을 효과적으로 처리하기 위해서는 이를 전담할 수 있는 조직이 필요할 것으로 예상된다.

항공레저스포츠를 전담할 수 있는 정부조직의 신설의 중요성과 마찬가지로 항공레저산업은 제작산업, 정비, 인증, 이착륙장(활공장) 규정, 안전감독, 종사자자격관리, 사업수행에 따른 관리감독과 처벌규정 등 일반 항공운송사업에 버금가는 복잡한 행정행위가 증대됨에 따라 가칭 “항공레저스포츠 진흥법”의 제정이 필요하다.

또한 항공레저산업에 활성화를 위해서는 안전은 가장 기본적인 요건으로 안전감독기능의 보완도 필요하지만 기초시설인프라를 갖추는 것은 선행되어야 할 과제임에 따라 이를 위한 국가의 제도개선과 시설투자재원에 대한 투자가 필요하다. 재원투자 없이는 안전을 담보할 수 없는 분야가 바로 항공레저분야라고 할 수 있기 때문에 중장기 재정확보계획이 산업활성화를 위하여 가장 중요한 정부정책과제라고 볼 수 있다.

마지막으로 제2차 항공정책기본계획(안)은 항공레저스포츠 육성을 통한 생활속의 항공기반 조성을 세부추진 방향으로 정하고, 중점추진 과제로서 항공레저스포츠 활성화를 위한 인프라 확충 및 공역 확대 추진, 항공레저스포츠 대중화 기반 조성, 항공레저스포츠 연관 산업 및 성장 지원 등을 제시하였으며, 이를 반영하여 항공레저스포츠 강국이 되기 위한 기반을 마련하여야 할 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

- 국토교통부, 「항공항공레저스포츠 수요 특성분석을 통한 시장창출 전략 수립 연구」, 2015
- 국토교통부, 「항공레저 수요예측 분석」, 2014
- 국토교통부, 「2013 항공안전감독활동 백서」, 2013
- 국토교통부, 「경량항공기 및 초경량비행장치 산업 활성화를 위한 제도개선 및 발전방안 연구」, 2011
- 대한민국항공회, 「서비스경제 활성화를 위한 항공레저 활성화 방안」, 2013
- 한국문화관광연구원, 「항공레저스포츠 관광정책 방향」, 2014
- 한국문화관광연구원, 「레저스포츠 관광 활성화 방안」, 2013
- 이강석, 설은숙, “항공레저스포츠의 저변확대를 위한 인프라 구축 방안”, 한국유통학회 학술대회 발표집, 2010, pp.197-213.

이강석, “항공레저스포츠 활성화를 위한 제언”, 항공진흥 2009년 제2호, 2009,
pp.132-157.

항공법, 항공법 시행령, 항공법 시행규칙

<외국문헌>

CASA Corporate Plan 2013-14 to 2015-16, 2013

CASA, Sport Aviation self-administration Handbook 2010, 2010,

FAA Aerospace Forecast Fiscal years 2013-2033, 2013

Japan, <초경량 동력기 및 자이로플레인에 관한 시험 비행 등 허가에 관하여>
(超輕量動力機又はジャイロプレーンに關する試験飛行等の許可について)

Japan, <초경량동력기 등에 대한 항공법 제 28조3항의 허가 수속 등과 관련한
사무 처리 요령> (超輕量動力機等に關する航空法第28條第3項の許可の
手續き等に關する事務處理要領)

Australia, Air Navigation Act 1920

Australia, Civil Aviation Act 1988

Australia, Civil Aviation Regulation(CAR), Civil Aviation Order(CAO), Advisory
Circular 21-10(2), 21-41(0), 21-42(1)

U.S.A, Code of Federal Regulation(CFR) Title 14(Aeronautics and Space)

초 록

본 논문에서는 국내의 항공레저스포츠 기반 마련을 위한 정책동향을 살펴보고, 미국, 호주, 일본의 항공레저스포츠 활성화 정책동향을 분석하여 국내 항공레저스포츠 활성화 정책 방안을 제시하였다.

위에서 제시한 다양한 항공레저스포츠 활성화 방안을 체계적으로 수립하기 위해서는 기본적으로 일관성 있는 정책의 수행이 필요하며, 이를 위해서는 항공레저스포츠를 전담할 수 있는 조직의 신설운영이 시급하다. 이는 항공레저산업이 다양한 이해관계가 복잡하게 얽혀 있으며, 특히 문화체육관광부와 업무조정 및 경량항공기 이착륙장과 관련한 지자체 및 농림수산식품부와의 협업관계가 중요하고, 또한 공역과 관련하여 국방부와의 협력 등을 효과적으로 처리하기 위해서는 이를 전담할 수 있는 조직이 필요할 것으로 예상된다.

항공레저스포츠를 전담할 수 있는 정부조직의 신설의 중요성과 마찬가지로 항공레저산업은 제작산업, 정비, 인증, 이착륙장(활공장) 규정, 안전감독, 종사자자격관리, 사업수행에 따른 관리감독과 처벌규정 등 일반 항공운송사업에 버금가는 복잡한 행정행위가 증대됨에 따라 가칭 “항공레저스포츠 진흥법”의 제정이 필요하다. 또한 항공레저산업에 활성화를 위해서는 안전은 가장 기본적인 요건으로 안전감독기능의 보완도 필요하지만 기초시설인프라를 갖추는 것은 선행되어야 할 과제임에 따라 이를 위한 국가의 제도개선과 시설투자재원에 대한 투자가 필요하다. 자원투자 없이는 안전을 담보할 수 없는 분야가 바로 항공레저분야라고 할 수 있기 때문에 중장기 재정확보계획이 산업활성화를 위하여 가장 중요한 정부정책과제라고 볼 수 있다.

마지막으로 제2차 항공정책기본계획(안)은 항공레저스포츠 육성을 통한 생활속의 항공기반 조성을 세부추진 방향으로 정하고, 중점추진 과제로서 항공레저스포츠 활성화를 위한 인프라 확충 및 공역 확대 추진, 항공레저스포츠 대중화기반 조성, 항공레저스포츠 연관 산업 및 성장 지원 등을 제시하였으며, 이를 반영하여 항공레저스포츠 강국이 되기 위한 기반을 마련하여야 할 것이다.

주제어 : 항공레저스포츠, 항공법, 수요창출 전략

Abstract

A study of aviation leisure sport demand creation strategy

Park, Jin-seo*·Sim, Ga-ram**·Sung, yeun-young***·Kim, Mee-sook****

Due to the increased leisure time, national income levels, and increasing the desire for new experience, interest causes increasing demand for recent aviation leisure sport. This leads to the need for a competitive foundation of the expansion of aviation leisure sports market potential.

In 2014, the MOLIT(Ministry of Land, Infrastructure and Transport) created definition of sport and recreational aviation industry in the Aviation Act. The most significant change in Aviation Act related to sport and recreational aviation, it allows easier access for those wishing to participate in the joy of flight and also creating a sport and recreational aviation business market expansion.

Therefore, in this paper, by analyzing the trend of foreign policy trends and domestic policies that sport and recreational aviation has been enabled, it is trying to present the activation policy proposals of sport and recreational aviation that is suitable for Korea.

Key words : aviation leisure sport, aviation act, demand creation strategy

* Associate Research Fellow, The Korea Transport Institute

** Researcher, The Korea Transport Institute

*** Deputy Director, Korea Civil Aviation Development Association

**** Section Manager, Korea Civil Aviation Development Association