

		<b>보도설명자료</b>		
		배포일시	2020. 11. 24(화) 총 4매(본문 2매)	
담당 부서	국토교통부 신공항기획과	담당자	•과장 오원만, 사무관 윤영진 •☎ (044) 201-4137, 4138	
	제주지방항공청 항공시설과	담당자	•과장 김윤곤, 팀장 노성규 •☎ (064) 797-1705, 1783	
보도일시		배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.		

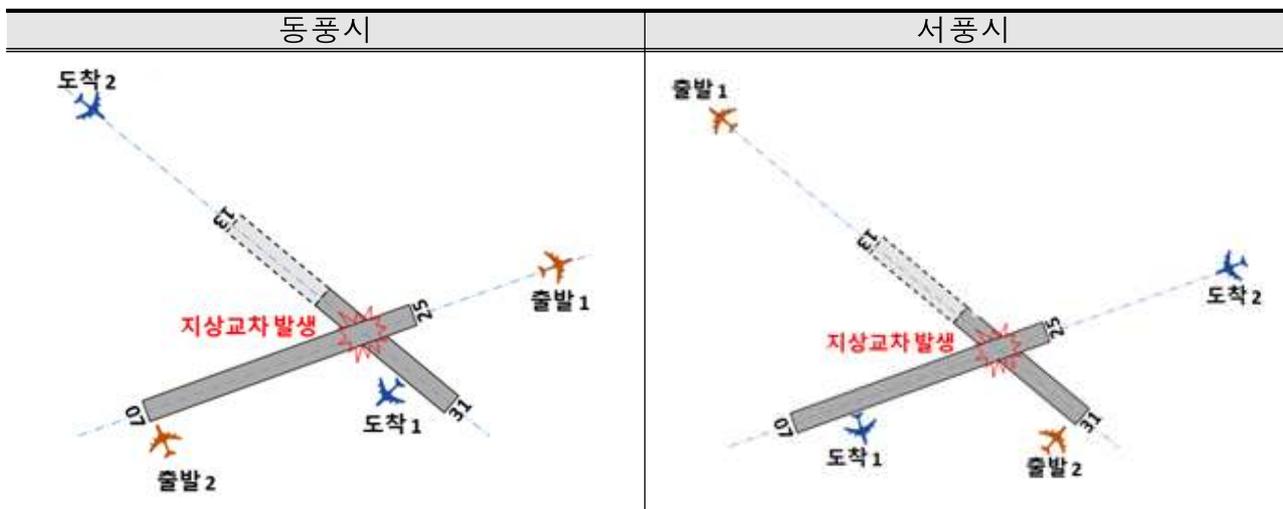
## 제주공항은 김해신공항과 활주로 형식과 여건이 완전히 달라 더 이상 용량증대 등 확장이 곤란합니다.

< 관련 보도내용(KBS제주, 11.23) >

◆ “김해는 되고 제주는 안 된다?... 국토부 주장 신뢰성 도마”(KBS 제주)  
 - 국토부는 김해신공항 사업에 대해선 분리간격 5해리가 문제없다 하고,  
 제주공항에 대해선 8해리 이하 축소는 어렵다며 앞뒤가 다른 말을 하는 것

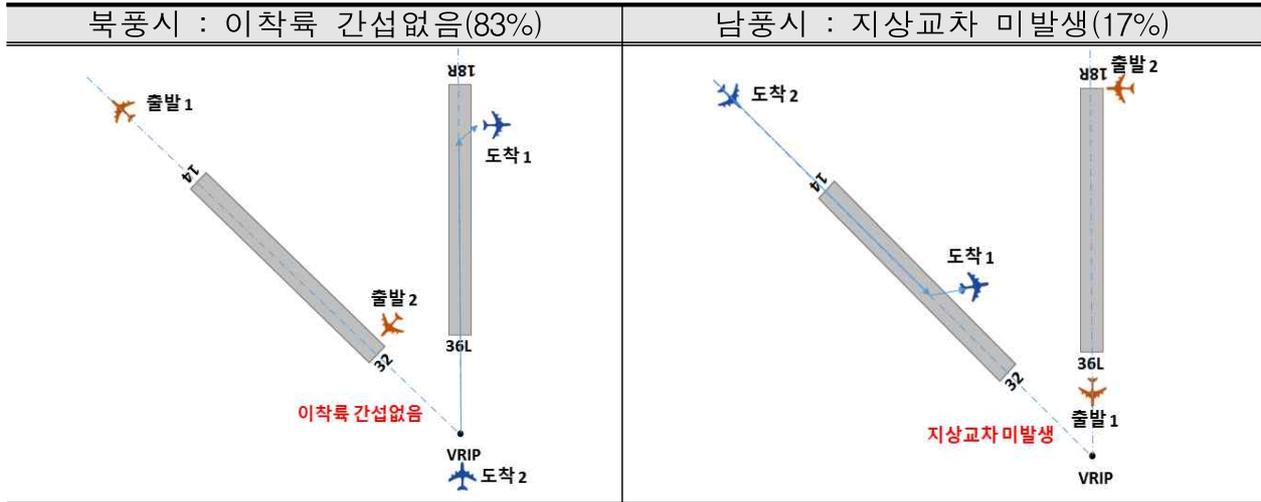
- 제주공항은 지상에서 활주로는 교차하여 간섭이 발생하므로 분리간격을 현 8NM에서 절반수준으로 축소하는 것이 곤란하지만, 김해신공항은 오픈 V자형의 독립적 운영이 가능한 2개의 활주로로서 5NM의 분리간격으로 운영이 가능합니다. \* 1NM = 1.852km
- 제주공항은 지상에서 실제로 두 활주로는 교차하고 있어 비행기 충돌 위험이 있으므로, 교차점에서 이륙항공기와 착륙항공기의 충돌 방지를 위해 충분한 분리간격 확보가 필요한 바, 현 8NM 수준에서 절반 수준으로 축소하는 것은 곤란합니다.

\* 도착항공기가 교차점을 완전히 벗어난 이후 출발항공기 이륙



- 반면, 김해신공항은 밑이 터진 오픈 V(\ /) 형식의 활주로로, 이륙항공기와 착륙항공기간의 간섭이 없어, 분리간격 5NM에서 2개의 활주로를 사실상 독립적으로 운영하는 것이 가능합니다.

\* 북풍시 독립적 운영, 남풍시는 지상에서 교차하지 않아 북행시만 간섭



- 현재 제주공항은 윈드시어, 측풍 등 악기상, 공항시설의 한계, 이륙 시 예측분리 제한, 시간기반 분리제한 등으로 더 이상의 분리간격 축소가 곤란하고 현 공항확장을 통한 장래수요 처리는 어렵습니다.

- 특히, 항공기 사고가 가장 빈번한 이·착륙 시 윈드시어 등 돌풍·강풍이 잦아 숙련된 조종사도 상당한 주의가 필요할 만큼 기상여건이 불리하며,

\* 5년 평균 악기상 발효일 : 125일

5년간 기상관련 결항건수·결항률 : (제주) 5,585건·0.66%, (인천) 267건·0.01%

- 그간 활주로 점유시간 단축을 위해 고속탈출유도로 설치, 대기구역 신설, 관제시스템 개선 등을 시행하였으나, 악기상, 공항시설한계, 엄격한 안전장애 기준 등으로 사실상 분리간격 단축에는 한계가 있습니다.
- 또한, 공항시설도 활주로-계류장간 짧은 거리, 협소한 유도로·계류장, 짧은 보조활주로 길이(1,900m) 등 구조상 한계가 있어 근본적으로 용량증대에 제약이 큰 상황입니다.

		<p>이 보도해명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 운영진 사무관(☎ 044-201-4138)에게 문의하여 주시기 바랍니다.</p>
--	--	--

## 1. ADPi 권고안으로는 장래수요처리가 곤란합니다.

□ ADPi는 권고안 대다수가 작동한다는 것을 전제로 19개 권고안을 제시하였으나, 국내여건상 모두 실행하는 것은 쉽지 않습니다.

\* most of those recommendations are implemented

□ 19개 권고안 중 15개는 부분적으로 추진중에 있으며, 이를 통해 안전성, 효율성, 정시성 향상은 기대되지만, 용량 증대는 제한적입니다.

○ 고속탈출유도로·대지구역 신설, 주기장 확충 등은 이미 완료하였으나, 용량증대효과는 미미한 것으로 나타났습니다.(34→ 35회)

□ 19개 권고안 중 4개\*는 제주공항의 악기상, 공항시설 제약, 국내 안보상황 등으로 현실적으로 추진이 곤란한 상황입니다.

\* 교차활주로 운영, 분리간격 축소, 독립 평행항로 신설, 주기장 대폭 증설

○ ADPi는 교차활주로 운영시 별도의 4가지 가정\*을 전제했으나 제주특성과 다르고, 짧은 활주로, 기상 등 가정과 다른 현실 고려시 추진이 곤란합니다.

\* 동풍 60%, 서풍 40%, 저시정 연간 10일, EMAS 설치, 분리간격 4.5NM 등

○ 관제이양 분리간격 축소, 독립평행항로 신설, 주기장 대폭증설 등도 공항수용력 증대효과 제한, 군공역의 대폭적인 조정 어려움 및 전면적인 공항시설 재배치 등으로 추진이 어려운 상황입니다.

□ 따라서 현재의 제주상황에서 ADPi가 제안한 시간당 60회 처리는 제주특성 감안 시 현실적으로 불가하며 현실적으로 40회 미만에 불과합니다.

## 2. 보조활주로 활용은 안전, 환경, 용량 등 고려시 답이 아닙니다.

□ 보조활주로는 길이가 1,900m에 불과하여 주활주로(3,180m)에 비해 너무 짧아 안전한 이·착륙이 불가능합니다.

- 보조활주로는 **항행안전시설, 항공등화시설**이 설치되지 않아 위험이 가중되며, 시정이 나쁜 날에는 **도심상공 비행**이 불가피합니다.
- 짧은 길이를 보완하기 위해 바다쪽으로 600m 연장하더라도, **대규모 해양매립**에 따른 **절대보전지구** 등 **해양생태계**가 훼손이 되고,
  - 진입등 시설, 방파제, 보안울타리 설치 등을 감안하면, 해양생태 오염정도는 더욱 심각해질 것입니다.
  - 일부에서 제안한 **교량형** 연장은 매립에 비해 **진동, 교각노출** 등 안전상 취약하고, **바다로 추락** 위험이 있으며, 이 또한 **대규모 콘크리트 기둥설치**로 **절대보전지구** 해양 오염을 피하기는 어렵습니다.
- 보조활주로를 연장하여 활용한다 하더라도 예상되는 용량은 시간당 40회에 불가하여 **장래 필요한 용량(58회)에 턱 없이 부족**합니다.
  - 바람 등 기상이 안 좋은 날이 연중 20%에 달해 이 경우 지금처럼 **단일활주**로 활용하는 것이 불가피하며 하루 240편 운항 차질이 예상됩니다.
  - 항공기간 분리간격(안전거리)을 대폭 줄여야 하나, 악기상, **공항시설한계**, 이륙시 **예측분리·시간기반분리 불가** 등으로 사실상 곤란합니다.

### **3. 결론 : 기존공항 확장은 안전하지 않아 채택할 수 없습니다.**

- 안전은 도전과제가 아니며, 정부는 안전하지 않은 대안을 선택할 수 없습니다.
  - 제주공항은 세계적으로도 가장 혼잡하여 **포화된** 상태로서, 무리한 확장시 안전사고 위험이 큰 상황입니다.
  - 높은 효율성을 자랑하는 미네아폴리스 공항, 라파디아 공항 등도 활주로 침범 등 **안전장애**가 제주에 비해 훨씬 많습니다.
- 현 제주공항 확장은 **제주의 악기상, 포화, 공항시설한계, 안전제도상 한계** 등을 종합할 때 **채택이 불가**합니다.