국토교통부		보도참고자료	
		배포일시	2019. 4. 24(수) / 총 4매(본문 2매)
담당 부서	신공항기획과	담 당 자	• 과장 정용식, 서기관 김진성, 사무관 민인홍 • ☎ (044) 201-4142, 4147, 4143
보 도 일 시		배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

「부울경 동남권 관문공항 검증단」의 김해신공항 기본계획(안) 검토의견에 대한 국토부 입장은 이렇습니다.

□ 국토교통부(장관 김현미)는 증가하는 **영남권 항공수요**에 대처하기 위해 영남지역 **5개 지자체 합의** 및 **외국 전문기관 검토**를 거쳐 2016년 6월 영남권 신공항의 **최적 입지**로 **김해신공항**을 결정하고, 이후 2018년 12월 **공항건설 기본계획(안)**을 마련하였습니다.

○ 이 과정에서 지자체 협의회, 설명회, 간담회, 토론회 등 **다양한 방법**을 통해 **지역 의견**을 수렴하였으며, 부산·울산·경남에서 자체적으로 구성한 **검증단**(이하 부울경 검증단)과도 **이견 해소**를 위해 자료 제공, 방문 설명 등 **적극 협조**해 왔습니다.

○ 당초 **국토교통부**는 다양한 **의견을 경청**하고 **지역의 우려를 해소**하고자 2018년 9월 **부울경 검증단**에서 제안한 **"국토부와 공동검증"을 수용**하였으나,

○ 당초 제안과는 달리 **부울경 검증단**은 **자체 기준에 따라 검토**를 진행하였고, 이후 **사실관계 확인이 부족**함에도 부울경 검토의견을 **일방적으로 발표**하여 **국민들에게 혼란**을 초래한 점 등에 대해 **안타깝게 생각**합니다.

□ 금일 **부울경 검증단**에서 국토교통부의 **김해신공항 기본계획(안)**에 **중대한 문제**가 있다는 **검토의견을 발표**하였으나,

○ 그간 여러 차례 밝힌 바 있듯이 김해신공항 기본계획(안)은 **안전한 이착륙**, **소음 최소화**, **대형 항공기**와 **장거리 노선**(김해 ~ 뉴욕JFK 공항, 11,300km) 취항이 가능토록 수립되어 있다고 봅니다.

○ 하지만, **부울경 검증단**에서 **소음, 안전** 등에 대해 우려하는 만큼 국토교통부는 금번에 발표된 **부울경 검토의견**을 다시 살펴보고 **합리적 의견**은 **수용**하는 등 김해신공항 사업을 차질없이 추진해 나갈 수 있는 토대를 마련해 나가겠습니다.

이 보도참고자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 민인홍 사무관(☎ 044-201-4147)에게 연락주시기 바랍니다.

참고 부울경 주요 발표내용에 대한 국토부 검토의견

□ **[공항안전]** 진입표면 **저촉 장애물** 존치로 **항공기 충돌** 위험 주장

○ 신설 활주로의 **진입표면**에 저촉되는 **임호산** 등을 존치하여 관련 **법을 위반**하였고, 착륙 항공기의 **충돌 위험** 상존

☞ **국토부 의견** : **공항시설법**, **항공안전법**에 따른 운항 안전성 검토결과, **장애물 절취**는 不**필요**하고, **안전한 이착륙** 가능

- 장애물과 **충분한 안전공간**을 확보하였고,
항공기는 미리 **설정된 항로**를 비행, **정밀 위치정보**를 실시간 제공

□ **[항공소음]** 분석조건을 왜곡하여 **소음 축소**(14,508→2,732가옥) 주장

○ 새로운 소음평가 단위인 **Lden 적용** 시 소음영향은 **23,192가구** 예상

☞ **국토부 의견** : **예타와 동일**한 방법에 따라 **합리적으로 예측**된 **항공수요**(2,925만명)와 **운항횟수**(民 18.9만회)로 **소음을 예측**하는 것이 타당

- 기본계획에서는 **활주로 배치** 최적화(43.4°), **이착륙 항로** 변경, **차세대 항공기** 도입 등을 통해 현재보다 **소음영향 감소**(現 5,086→2,732가옥)

- 관련 법령 **시행시기**('23년)에 맞추어 **Lden 적용**

□ **[시설운영]** **설계 매뉴얼을 위배**하여 활주로 길이를 3,200m로 산정하였으며, 신설 활주로 길이는 **최소 3,700m** 필요 주장

○ **활주로 용량**은 **38% 증가**에 불과하고, 시설 및 용량의 **확장 불가**

☞ **국토부 의견** : **항공기 성능자료**를 **우선 적용**하도록 규정하는 비행장 시설(활주로) **설계 매뉴얼***에 따라 활주로 길이를 산정 → 3,200m

* (1) 활주로 길이는 **적절한 항공기 성능자료**를 이용하여 산정하되, (2) 항공기 **성능자료 이용이 불가**한 경우 활주로 실제 길이 = 기본길이 × 보정계수

- **부울경 계산방법**은 항공기 **성능자료가 없을** 경우 사용하는 것임

☞ **이착륙 활주로가 구분**되어 운영되므로 김해신공항의 **활주로 용량**은 현재 보다 **2배로 증가**(民, 11.8→24.9만회/년)

- **3,800만명 이상** 수요처리도 가능하므로 **활주로 증설**은 **不필요**

□ **[환 경]** **신설 활주로** 건설에 따라 **평강천**(60종, 최대 1,780개체), **서낙동강**(82종, 최대 16,950개체)의 **조류 서식지·이동경로 훼손** 주장

○ **평강천 매립**(2㎞, 106,050㎡)으로 **하천환경** 및 **EDC 주거환경** 악화

☞ **국토부 의견** : 공항 건설에 따른 **환경 훼손**은 다소 **불가피**하나, **환경영향평가** 단계에서 **대체 서식지** 조성 등을 통해 **영향을 최소화**

- **평강천**은 서낙동강으로 이설하고, **하류는 매립**하도록 계획하였으나, EDC 등 주변지역 **용수공급**에 지장이 없도록 **다양한 방안**을 검토 중

□ **[항공수요]** 5개 시도가 합의하여 수용한 **사타 수요**는 **3,800만명**이나, 예타에서 27%, **기본계획**에서 **28% 축소** 주장

☞ **국토부 의견** : **예타와 동일**한 방법에 따라 **최근 실적**을 포함한 장기 실적, **경제·인구** 등 **사회적 변수**를 반영하여 **객관적으로 예측**

- **(경제성장)** 연평균 **GDP 성장률**이 20년간 4%, 10년간 3.1%, 5년간 3.0%로 **점차 둔화**되고 있으며, 장래 성장률도 1~2% 예상(KDI)

- **(인구감소)** 통계청('19.4, 장래인구추계)도 **'29년부터 인구 감소**를 예상하며, '15년부터 **영남권 인구***(부산·울산·경남·대구·경북)는 **이미 감소** 중

* ('15년) 13,243 → ('16년) 13,230 → ('17년) 13,183 → ('18년) 13,110천명