 <b>국토교통부</b>	<b>보도해명자료</b>		
	배포일시	2019. 5. 24(금) / 총 4매(본문 4매)	
담당 부서	국토교통부 신공항기획과	담당자	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 과장 정용식, 사무관 민인홍, 주무관 박찬호</li> <li>• ☎ (044) 201-4171, 4143</li> </ul>
보도일시		즉시 보도 가능합니다.	

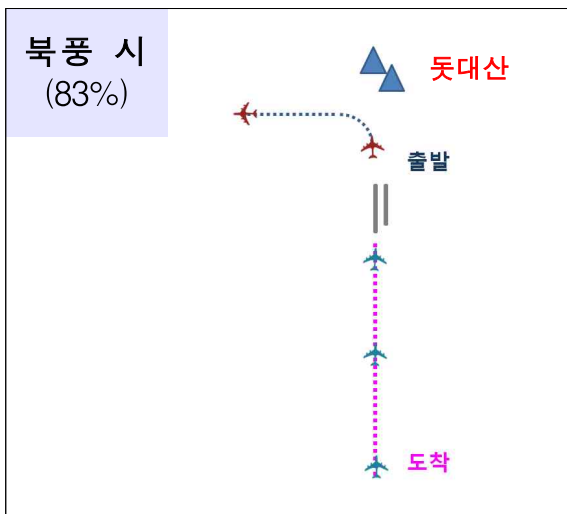
## 안전 문제 때문에 김해신공항이 더욱 필요합니다.

□ 국토교통부(장관 : 김현미)는 現 김해공항 문제점을 개선하여 보다 안전하고, 소음을 최소화할 수 있도록 관련 법령, 국제 기준에 따라 김해신공항을 건설할 예정이며, 머니투데이에서 보도한 내용(5.23~5.24)은 사실과 다름을 알려 드립니다.

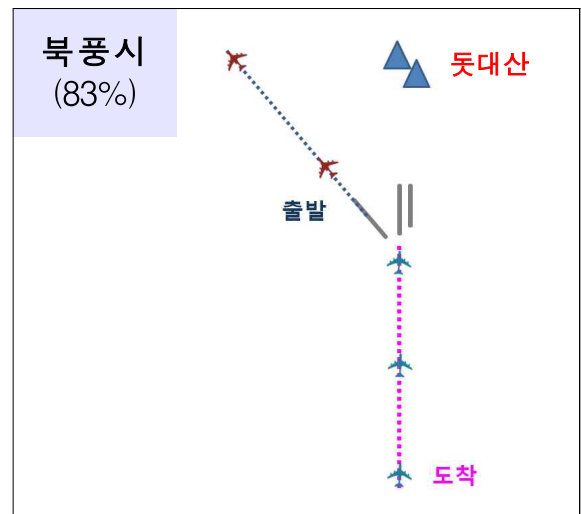
① 現 김해공항은 남풍(17%)이 부는 경우 항공기가 북쪽으로 돌아들어와 착륙해야 하므로 2002년 중국 민항기 추락사고가 발생한 돛대산과 충돌 위험이 있습니다.

- 하지만, 김해신공항은 Open-V자 활주로를 신설하여 돛대산과 관계없이 안전한 이착륙이 가능하도록 비행절차를 수립하므로 안전성이 대폭 향상됩니다.

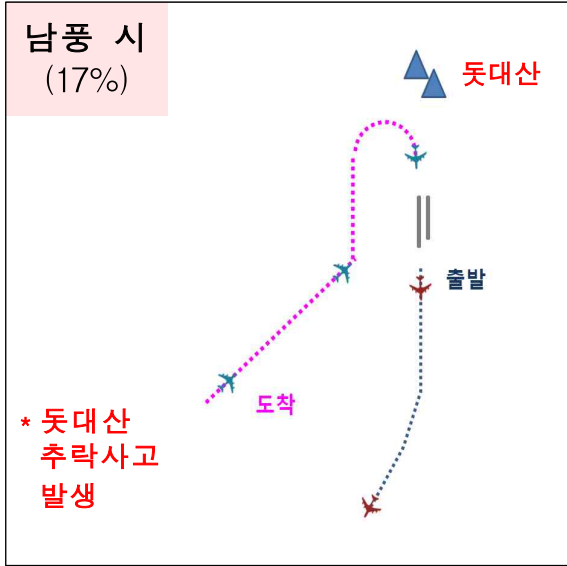
< 현재 김해공항 이착륙 항로 >



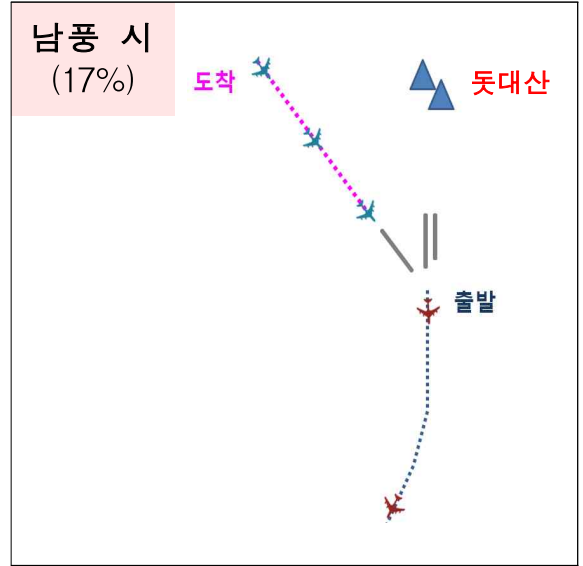
< 장래 김해신공항 이착륙 항로 >



< 현재 김해공항 이착륙 항로 >



< 장래 김해신공항 이착륙 항로 >



- 즉, 북측의 산악 장애물로 인한 현재 김해공항 안전성 문제를 근본적으로 해결하기 위해 김해신공항 건설은 반드시 필요합니다.

- 따라서 “과거 저축 장애물로 인해 김해공항에서 사고가 났음에도 불구하고 신공항 건설 시 저축 장애물 존치를 결정한 것”이라는 보도는 사실과 맞지 않습니다.

② 공항계획 수립 과정에서 장애물 절취를 판단하는 기준은 장애물 제한표면이 아니고, 안전한 이착륙을 위한 비행절차 수립이 가능한지 여부입니다.

- 기본계획 고시 후 적용되는 장애물 제한표면에 저축된다고 해서 모든 장애물을 절취해야 하는 것은 아닙니다.

- 인천·무안공항\* 등도 안전한 이착륙에 필요한 비행절차 수립이 가능하므로 장애물을 절취하지 않고 공항을 운영하고 있으며

\* (인천공항) 백운산 능선 외 84개 / (무안공항) 도대봉 외 4개

- 김해신공항, 제주2공항 모두 기본계획 수립과정에서 보다 정밀한 검토를 통해 장애물을 절취하지 않는 것으로 계획 중입니다.

③ 現 김해공항도 심각한 조류 충돌 사고 없이 운영되고 있으나, 김해신공항 활주로 신설에 따른 조류 충돌을 최소화하는 다양한 방안을 적극 강구할 예정입니다.

- 향후 환경영향평가, 설계 단계에서 환경부 등 관계기관 및 조류 전문가 자문, 국내외 사례조사 등을 통해 면밀하게 검토하겠습니다.

- 참고로, 국내 공항의 조류충돌 현황을 조사('09년~'18년)한 결과, 현재 김해공항은 운항횟수 1만회당 0.93건으로 타 공항\*에 비해 낮은 수준입니다.

\* 광주(4.20건/1만회), 포항(3.55건/1만회), 대구(3.29건/1만회), 김포(1.00건/1만회), 제주(0.85건/1만회), 인천(0.31건/1만회)

④ 김해신공항 신설 활주로 길이는 비행장시설(활주로) 설계 매뉴얼(국토부예규 제209호)에 따라 온도, 표고 등을 고려하여 3,200m로 산출하였고,

- A380 등 F급 대형 항공기, 미주·유럽 등 장거리 노선(김해~뉴욕 JFK공항, 11,300km) 운항, 대규모 수요처리가 가능합니다.

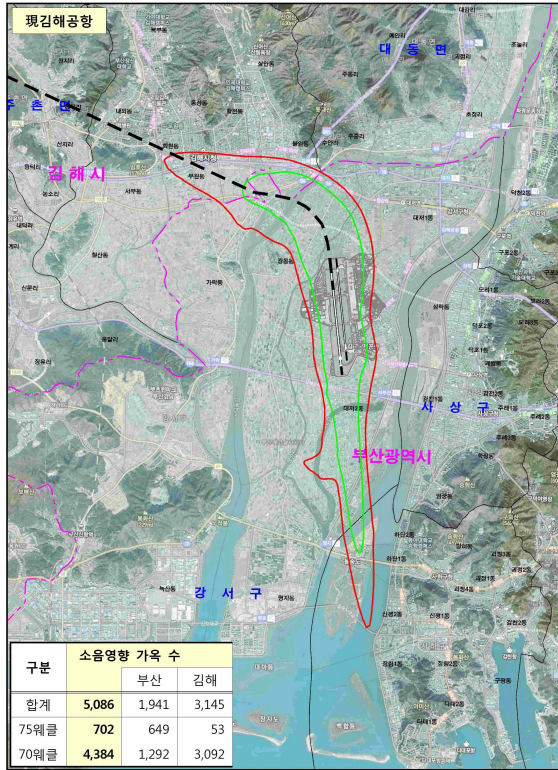
⑤ 김해신공항은 활주로 배치 최적화(서측 43.4°), 이착륙 항로 변경 및 차세대 항공기 도입 등을 통해 현재보다 소음이 감소\*될 것으로 예상됩니다.

\* 70웨클 이상 가옥 수 : 현재 김해공항 5,086 → 김해신공항 2,732

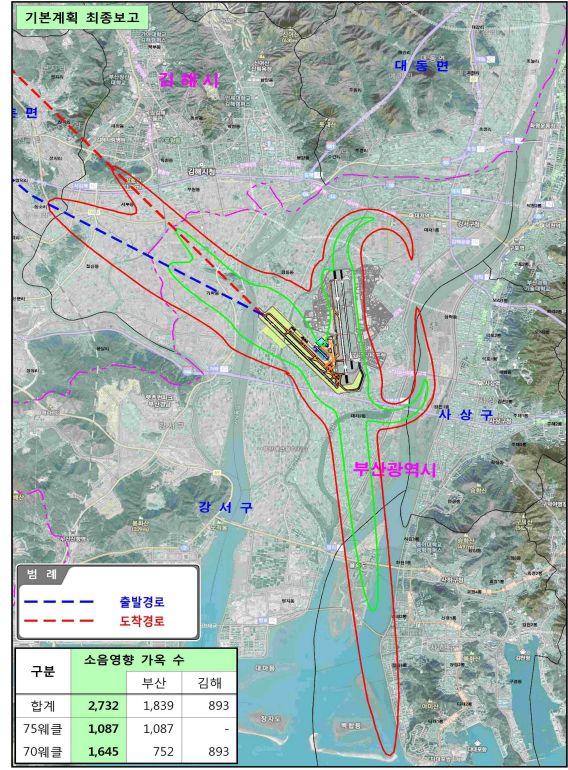
구 분	現 김해공항			기본계획(안)		
	계	부산	김해	계	부산	김해
합계	5,086	1,941	3,145	2,732	1,839	893
75웨클 이상	702	649	53	1,087	1,087	-
70웨클 이상	4,384	1,292	3,092	1,645	752	893

- 현재는 김해도심 방향으로 이륙하고 있으나, Open V자 활주로가 건설되면 신설 활주로에서 이륙하여 농경지 상공을 통과합니다.

< 현재 김해공항 소음등고선 >



< 장래 김해신공항 소음등고선 >




- 부울경 검증단이 제시한 소음영향(2만3,192가구)는 소음진동관리법에 따라 2023년부터 도입되는 항공기 소음평가단위 Lden으로 계산한 결과로 보이나, 장래 운항횟수 등 입력 변수 확인이 필요합니다.

□ 앞으로 국토교통부는 소위 「부울경 동남권 관문공항 검증단」이 발표한 의견에 대하여 정확한 사실관계 확인을 통해 합리적 의견은 적극 수용할 계획이며, 이를 위해 당사자 간 대화가 우선되어야 한다는 점을 알려 드립니다.

<관련 보도내용 (5.23~5.24, 머니투데이)>

- ◆ 이름만 관문공항 김해신공항, 인천공항 짐 나눌 수 있나(5.23)
  - 신설 활주로 진입표면에 임호산, 경운산이 남아 있어 법에 맞지 않고, 착륙 항공기 충돌 위험이 상존하고, 2만3192가구로 소음이 확대
- ◆ 장애물 많아 착륙 까다로운 '김해탁'.....안전성 확보 산 넘어 산 (5.24)
  - 활주로 운영등급 최하위, 산봉우리 등 제거 불가피, 버드스트라이크 위험도

 이 보도참고자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 민인홍 사무관(☎ 044-201-4171)에게 연락주시기 바랍니다.