

 국토교통부		<h1>보도참고자료</h1>		국민의 내일을 위한 정부혁신 <b>보다나은 정부</b>	
		배포일시	2019. 3. 18.(월) 총 2매(본문2)		
담당 부서	신공항 기획과	담당 자	• 과장 정용식, 사무관 민인홍, 주무관 박찬호 • ☎ (044) 201-4171, 4131		
보도일시		즉시 보도가능합니다.			

## 김해신공항은 안전성 확보, 소음 최소화, 미주 등 중장거리 운항 등이 가능한 동남권 관문공항으로 건설할 예정입니다.

- 부산·울산·경남지역 단체장이 3.17(일) 국회에서 기자회견을 열어 “김해신공항은 장애물 절취, 사고 위험, 소음 증가 등 문제점이 있다”라는 주장은 사실과 다름을 알려 드립니다.
  - 첫째, 김해신공항 사업은 잘못된 정책 결정으로 많은 시간과 예산을 낭비해 국민들을 고통받게 될 것이라는 주장에 대하여
    - ☞ 현재 입지는 공항 분야에서 세계적 권위를 인정받는 ADPi에서 경제성을 포함하여 안전성, 환경성 등을 종합적으로 고려하여 객관적으로 입지를 선정\*한 것임
      - \* 1위 김해, 2위 밀양(활주로 2본), 3위 밀양(활주로 1본), 4위 가덕(활주로 1본), 5위 가덕(활주로 2본)
  - 둘째, 새로 만들어지는 V자 활주로의 김해 방향은 공항시설법과 군사기지법에 저촉돼 산을 5개나 깎아야 한다는 주장에 대하여
    - ☞ 국내법령 및 국제기준에 따라 검토한 결과, 장애물 절취 없이 활주로 건설과 안전한 비행절차 수립이 가능함
  - 셋째, 활주로가 고작 3.2km에 불과해 대형 화물기의 이착륙 때 이탈사고 위험을 안고 있다는 주장에 대하여

☞ 현재 계획 중인 3.2km 활주로도 A380 등 F급 대형 항공기 및 장거리 노선(김해~뉴욕, 11,300km) 취항이 가능하며, 항공기 제동 거리 축소를 위한 EMAS\*를 도입할 경우 더욱 문제없음

\* Engineered Materials Arresting System : 활주로 종단을 이탈하는 항공기를 제동시켜 인명보호, 항공기 파손방지를 위해 활주로 끝에 설치하는 패드

○ 넷째, 김해신공항은 시내에 있어 사업이 완료되면 소음피해 가옥 수가 현재보다 약 9배 늘어난다는 주장에 대하여

☞ 활주로 배치 최적화(43.4°), 이착륙 항로 변경, 차세대 항공기 (소음감소 6~12%) 등을 통해 70 웨클 이상의 소음영향 가옥 수는 현재 5,086채에서 약 46% 감소된 2,732채로 예상\*됨

\* 70웨클 이상 소음영향 가옥 수

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

○ 다섯째, 김해신공항 사업비는 국유지 보상비를 포함하여 6조9900 억원인데, 장애물 절취비용까지 포함하면 9조원을 넘을 것이라는 주장에 대하여

☞ 김해신공항 건설에 실제 소요되는 비용은 6조 5,810억 원이고, 장애물 절취없이 활주로 건설이 가능하므로 산 5개를 깎는 비용까지 합하여 총사업비가 9조원이라는 주장은 사실과 다름

<관련 보도내용 (3.18, 한국일보, 매일경제, 서울경제, 파이낸셜뉴스 등)>

◆ 부산·울산·경남지역 단체장은 3월 17일 국회 정론관에서 기자회견을 열고 김해신공항 반대와 동남권 신공항 필요성을 강조하며 박근혜 정부의 잘못된 결정에 대해 재검토해야 한다고 주장



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