

 국토교통부		보도설명자료	
		배포일시	2019. 11. 25(월) / 총3매(본문3)
담당 부서	신공항기획과	담당자	• 과장 정용식, 사무관 전 진 • ☎ (044) 201-4138
보도일시		배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

정부는 제주 제2공항 조류 충돌 위험 뿐만 아니라, 환경 측면에서 보다 면밀한 검토를 실시하였습니다.

< 보도내용 (경향비즈, '19.11.23(토) >

- ◆ 제주 제2공항 조류충돌 위험 간과한 국토부
- 국토부의 조류충돌 조사가 형식상에 그쳤음
 - 동굴 등 지하 동공 조사 부실
 - 소음피해를 축소하기 위해 풍향 통계를 왜곡

□ 제주 제2공항 사업은 현재 전략환경영향평가와 관련해 환경부와 충실히 협의 중에 있으며, 상기 보도 내용 중 일부 사실관계가 다른 사항에 대해 세부내용을 알려드립니다.

① 전략환경영향평가에서 실시한 조류충돌 분석이 형식적으로 진행되었다는 내용은 사실과 다릅니다.

○ 일부 환경단체는 철새조사 시기가 철새 이동이 적고, 사계절 조사가 미흡하다고 주장하고 있으나,

- 전략환경영향평가 지침에는 조류조사의 경우 1회 실시하도록 제시되어 있음에도, 제주 제2공항의 경우에는 총 5차례 조사를 실시하였으며, 사계절 조사를 모두 시행하였습니다.

* 여름철 조사('17.9, '19.8), 겨울철 조사('18.1, '18.2), 봄·가을철 조사('19.11)

- 특히, 국내 조류충돌이 가장 빈번하게 일어나는 것으로 나타난 여름철새, 겨울철새를 면밀히 조사하기 위해 조사시기 계획을 수립하였으며, 충돌빈도가 적은 봄·가을 조류도 조사하였습니다.

- 그 결과, 현장조사로 멸종위기종인 저어새를 포함한 **62종의 조류**를 파악하였고 팔색조, 알락꼬리마도요 등 천연기념물의 경우 문헌을 통해 서식환경과 이동경로 등을 조사하였습니다.
- 또한, 일부 환경단체가 제기하는 위험성 **평가모델의 적정성** 여부와 **오리** 등 중·대형 조류의 분석이 되지 않았다는 내용도 사실과 다릅니다.
 - 현장조사를 통해 오리 등 중·대형 조류 **현황**이 조사되었고, 이를 토대로 실제 국내 공항에서 사용중인 **조류충돌 위험성 평가 매트릭스**를 통해 항공기 이·착륙 운항을 고려한 조류별 발생가능성과 위험성을 평가한 결과 위험성이 적다고 평가되었습니다.
 - * 새오리, 청둥오리, 흰뺨 검둥오리 등 지역에서 제기하는 오리 종류에 대한 심각성과 발생가능성과 위험성 평가를 실시하였으나, 문제 없는 것으로 분석
 - 추가적으로 환경부가 제시한 **해외평가 모델**을 통해 분석을 실시중이며, 환경부에 제출 할 예정입니다.
- ② 일부 환경단체는 국토부가 검토한 **숨골의 수가 부족하여 동굴이 부실하게** 조사되었고 문제제기를 하고 있으나, **동굴조사***도 면밀히 실시되었습니다.
 - * 제주 제2공항은 설계 및 시공 단계에서 동굴을 조사하는 타 사업과 달리 반대측 요청에 따라 전략환경영향평가 단계에서부터 보다 면밀한 조사를 실시
 - 69개의 숨골이 발견되는 등 조사가 부실하다는 지적이 있으나, 실제 다수의 ‘지층상의 틈’을 포함한 동굴 가능성이 추정되는 **109개 지점을 기준으로 시추조사 43곳, 2.3km 구간의 전기비저항*** 탐사 등을 실시하였고,
 - * 지하에 전기를 흘려보내 이상 신호대를 관측해 지하구조를 해석하는 방법
 - 금번, 보완 과정에서 시추조사 추가 2곳과 전기비저항 탐사 740m를 추가 실시하였습니다.

- 일부 환경단체가 제시하는 69개의 ‘빗물이 스며드는 틈’에 대한 수자원 등 환경 영향성도 환경영향평가와 재해영향성평가에서 추가 검토 할 계획입니다.

* 지리적인 숨골의 의미는 ‘용암동굴이 붕괴되거나 지표 화산암류 균열 등에 의해 생성된 지형’으로, 반대주민들이 사용하는 ‘단순한 빗물이 스며드는 지층상의 틈’을 의미하는 숨골과는 다른 개념

- ③ 일부 환경단체는 소음피해를 축소하기 위해 제주도 풍향 통계를 왜곡해 주 바람방향을 무시하고 남측 해안 이착륙을 80%로 제시하였다 주장하고 있지만, 이 경우도 사실과 다릅니다.

- 기본계획 과정에서 ICAO에서 제시한 바람분석 방법*을 통해 10년간 기상청 바람자료를 이용해 분석하였습니다.

* 360° 전방향에 대한 바람 크기별 발생 빈도를 통해 항공기 이착륙 가능성 검토

- 환경단체 주장대로 북풍이 우세한 점은 사실이나, 실제 이착륙이 영향을 미치는 5노트 이상*의 북풍은 20%에 불과한 것으로 나타나, 소음피해를 최소화 할 수 있는 남측 바다방향으로 80%의 이착륙이 가능**한 것으로 분석되었습니다.

* 비행장시설 설계 매뉴얼(2장, 바람) : 5노트 까지의 바람은 무풍으로 보고되며, 공항 계획을 위한 이륙 성능곡선은 무풍에 대하여 작성

** 10년간 바람분석 자료(87,588시간)에서 측풍과 배풍 등 남측방향으로 이륙이 어려운 시간은 16,922(19.32%)로 분석

- 현재 제주 제2공항의 환경과 관련한 다양한 사항에 대해 환경부와 전략환경영향평가 협의중에 있으며, 환경과 안전에 문제가 없도록 추진해 나가도록 하겠습니다.



이 보도설명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 전 진 사무관(☎ 044-201-4138)에게 문의하여 주시기 바랍니다.