

 국토교통부	<h1>보도 참고자료</h1>		 대한민국 대전환 한국판뉴딜
	배포일시	2022. 4. 26.(화) / 총 6매(본문5, 참고1)	
가덕도신공항 건립추진단	담 당 자	• 단장 이상일, 팀장 홍철, 박성출, 사무관 김대현 • ☎ (044) 201-5202, 5207, 5203	
보도 일시	2022. 4. 26.(화) 11:00 이후 보도 가능합니다.		

국내 최초 해상공항 ‘가덕도신공항’ 밑그림 마련

- 건설 추진계획 국무회의 의결 ... 예비타당성조사 면제 추진 -

- 국토교통부(장관 노형욱)는 ‘가덕도신공항 건설 추진계획’(이하 추진 계획)이 26일 국무회의에서 의결됐다고 밝혔다.
 - 오늘 의결된 추진계획은 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」(이하 특별법) 제정에 따라 지난 해 5월 착수한 ‘가덕도신공항 사전타당성 검토 연구용역’의 성과로서,
 - 앞으로 사업 후속절차의 밑그림이 되며, 향후 기본계획 및 설계 등의 단계를 거치는 과정에서 추가 검토 및 보완 등을 통해 구체화될 예정이다.
 - 오늘 국무회의 의결로 ‘가덕도신공항 건설사업’의 국가 정책적 추진이 확정됨에 따라, 이 후 기획재정부의 ‘재정사업평가위원회’를 거쳐 예비타당성조사 면제가 최종 결정될 예정이다.
- 추진계획의 주요 내용은 다음과 같다.

〈 기본방향(특별법 제3조) 〉

- ◆ 여객·물류 중심의 복합 기능을 가진 거점 공항
- ◆ 활주로 관리 및 항공기 운항에 대한 안전이 확보된 공항의 신속한 건설
- ◆ 수도권 집중을 완화하고 지방을 활성화하는 국토의 균형 발전

- (수요) 초기 개항 시에는 현재 김해공항의 국제선만 이전하는 것을 전제로 검토하였으며,
 - * 국내선은 KTX 등 다른 교통수단과 경쟁 관계 → 도심(부산시청) 기준, 김해 공항은 35분, 가덕은 60분이 소요
- 예비타당성조사 지침에 따라 수요를 분석한 결과, 잠정 목표연도 2065년, 국제선 기준으로 여객은 2,336만명, 화물은 28.6만톤으로 분석되었다.
- (활주로 길이) 활주로 길이는 국적사 화물기(B747-400F)의 최대이륙 중량 기준의 이륙 필요거리(3,480m)를 고려하여 3,500m로 검토하였다.
- (최적배치안) 특별법 상 입지가 '가덕도 일원'으로 규정됨에 따라 가덕도 내에서 가능한 배치대안 후보를 평가하여 선정하였다.

▶ 검토개요

- 배치대안 선정 시에는 김해공항(공군, 민 / 21km), 진해비행장(해군 / 17km) 및 가덕도에 인접하여 동·서로 배치된 가덕수도, 정박지 등과의 상호영향성과 함께,
- 공항의 24시간 운영을 위해 인접지역에 미치는 소음 영향 등을 종합적으로 고려하여 활주로 방향별, 지형별 특성 등의 특성을 대표하는 총 5개 배치대안 후보를 선정하였다.

< 배치대안 후보 ☞ 방향(남북/동서), 지형(육상, 육해상, 해상) 등 고려 >

구분	남북배치(3)			동서배치(2)	
	A안(육상)	B안(육해상)	C안(육해상)	D안(육해상)	E안(해상)
배치도					
계획고	140m	35m	15m	40m	15m

▶ 검토내용

- 활주로를 남북으로 배치(A, B, C)할 경우, 인근 인구밀집지역*에 소음 피해가 발생함에 따라 24시간 운영이 곤란하고,

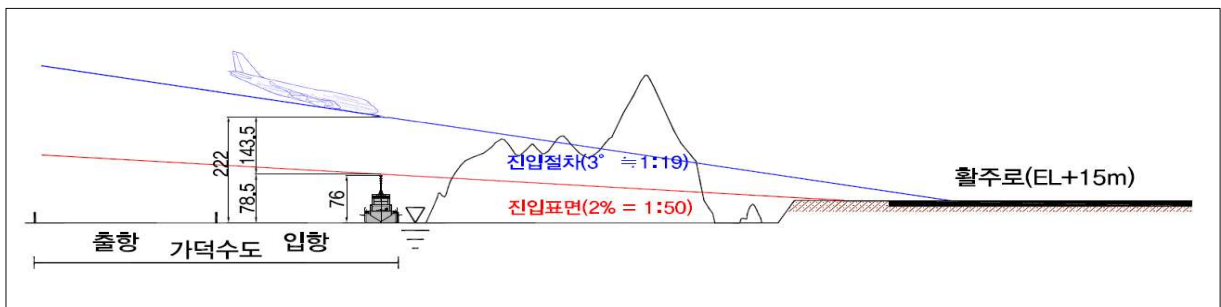
* 창원시 진해구 남문동·용원동, 부산시 강서구 신호·명지지구 등

- 김해공항 및 진해비행장의 관제권 침범 및 군 비행절차 간섭 등 인근 공항과의 상호 운영·안전에 부정적인 영향이 있는 것으로 분석되어 대안에서 제외하였다.

- 활주로 동서 배치(D, E) 시에는 가덕도의 동측과 서측에 위치한 가덕수도와 정박지의 상호영향성을 고려하였다.

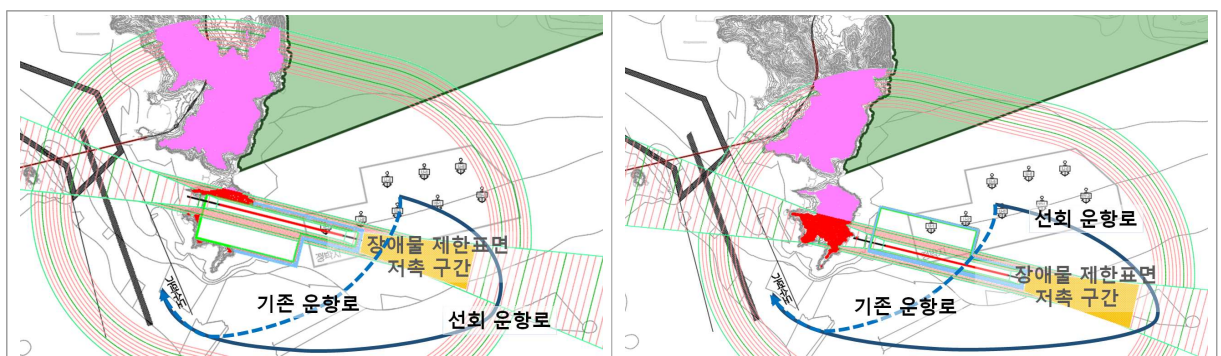
- 가덕수도는 장래 선박 대형화 추세, 진해신항 건설에 따른 해상 교통량 증가 등을 고려하여 최대 선박 높이(2.4만TEU급, 76m)를 기준으로 완전 회피할 수 있도록 검토하고,

< 가덕수도 최대 운항선박 관련 검토내용 >



- 정박지는 가덕수도와 동시 회피가 불가함에 따라 이전을 전제로 검토하였다. (정박지 이전방안은 해양수산부 등 관계기관과 지속 협의 예정)

< 동서배치 대안별 정박지 저축 현황 (기존 및 선회운항로 예시) >



D안 배치 시(0.63km² 중첩)

E안(1.74km² 중첩)

▶ **최적대안 선정**

- 최적대안을 선정하기 위해 활주로 동서배치 2개 대안(D, E)을 대상으로 전문가 **평가위원회를** 구성하여 평가한 결과, **순수 해상배치 대안 E안이 육상-해상 걸치는 대안 D안 보다 우위에 있는 것으로 평가** 되어 E안이 최종 선정되었다.
- E안은 사업비가 D안과 큰 차이가 없으면서 부등침하 우려가 적고, 장래 확장성이 용이하며, D안과 달리 절취된 산지를 배후 부지로 활용할 수 있는 등의 장점이 긍정적으로 평가되었다.

< D안과 E안 주요 항목별 비교 >

구분	육상-해상 걸치는 대안 : D안	순수해상 대안 : E안
총사업비	13.3조원	13.7조원
부등침하	부등침하 우려 大 (육상부-연약지반 걸쳐 배치)	부등침하 우려 小 (전체 예정부지가 연약지반에 배치)
장래 확장성	확장 시 제약요소 多 (북측 연대봉(459m) 추가 절취(발파) 필요)	확장 시 제약요소 小 (단, 매립토사 확보방안 검토 필요)
여유부지 확보	여유부지 없음 (육상부 절취 부지에 공항을 건설)	여유부지(309만㎡) 확보 가능 (육상부 절취 부지 활용 가능)

○ **(사업비)** 총사업비는 **13.7조원이** 소요되는 것으로 검토되었다.

- 총사업비 검토 시에는 현지 여건*을 고려하여, 안전과 품질이 담보되는 범위 내에서 **가장 경제적인 공법을** 선정하였다.



* (육상) 동서로 폭이 좁은 지형(1.7km)이며, 육상 시추 결과 암질(암석 90%)의 산지 지형으로 산지 절취(발파) 및 해양매립 필요

(해상) 해상 시추 및 조사 결과, 가덕 인근 수심(최대 30m), 연약지반 두께(최대 45m), 최대 파고(50년 빈도 10m) 등 해양 매립 시 고려사항 多

- 이 과정에서 **국내·외 해양매립 공항의 시공 사례를** 참고하는 한편, 관련 학계, 연구원, 전문 시공사 등의 **자문 및 간담회*** 등 다양한 의견수렴을 거쳐 **객관적이고 합리적인 비용 산출에** 중점을 두었다.

* 지반 분야 3회, 발파·운반 분야 3회, 항만 분야 2회 등 총 8회 실시

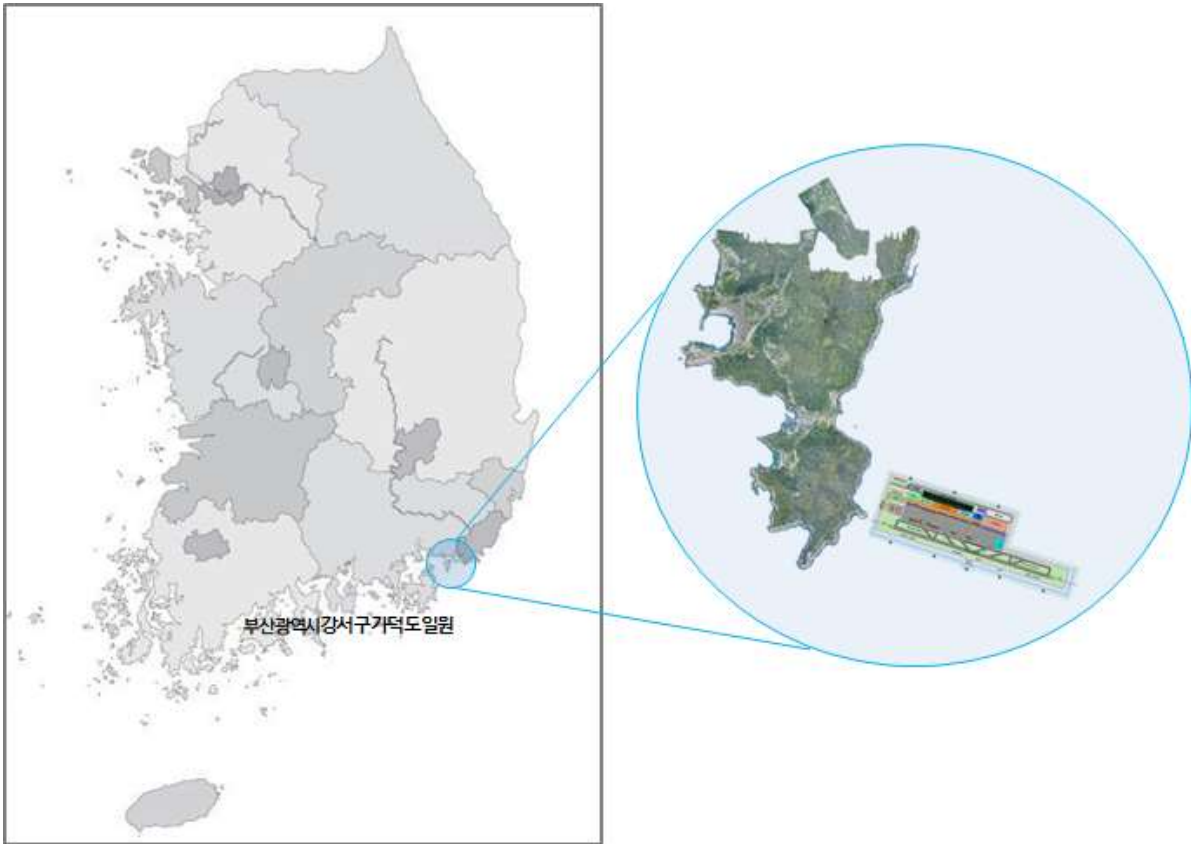
- 가덕도신공항 건설사업은 후속 절차인 기본계획, 설계 등을 거치는 과정에서 보다 상세한 지반조사, 최신 공법 적용 및 최적 입찰방식 검토·도입 등을 통해 사업비, 사업기간 등이 구체화 될 예정이다.
- 노형욱 국토교통부 장관은 “이번 국무회의 의결은 가덕도신공항 건설사업에 대한 정부의 흔들림 없는 추진 의지를 보여주는 것”이라며,
 - “안전을 최우선 가치로 차질 없는 사업 추진에 가능한 모든 지원을 할 것”이라고 말했다.
- 국토교통부는 가덕도신공항이 국토의 균형발전과 국가경쟁력 강화에 이바지하는 동남권 내 핵심 공항으로 자리매김 할 수 있도록,
 - 관계부처, 지자체 등 유관기관과 협력하여 항공 및 연관 산업 발전, 공항과 항만이 어우러지는 국제물류공항 실현 등의 정책도 병행하여 추진해 나갈 계획이다.

  <p>공공누리 공공지역물 자유이용가능</p>	<p>이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면, 국토교통부 가덕도신공항건설추진단 홍철 팀장(☎ 044-201-5202)에게 연락주시기 바랍니다.</p>
--	---

참고

가덕도신공항 위치도 및 조감도

위치도



조감도

