

 국토교통부		<b>보도참고자료</b>	
		배포일시	2018. 9. 11.(화) / 총 2매(본문 2)
담당부서	신공항기획과	담당자	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 과장 주종완, 사무관 김진성, 사무관 민인홍</li> <li>• ☎ (044) 201-4137, 4142, 4171</li> </ul>
보도일시		즉시 보도 가능합니다.	

## '김해신공항, 중국민항기 추락 후 안된다 결론' 보도 관련

- 2002년 중국민항기 돛대산 추락사고 이후 여러 차례에 걸쳐 김해 공항 확장안을 검토하였으나, 이미 불가하다고 결론났던 것이라는 노컷뉴스의 보도내용은 사실이 아님을 알려 드립니다.
- 첫째, 김해신공항 신규 활주로의 진입표면에 장애물이 있어 안전하지 못하다는 주장에 대하여
  - 장애물 절취 없이도 안전한 운항이 가능한 것으로 기본계획 수립 용역('18.9.6 중간보고)에서 검토하고 있습니다.
- 둘째, 소음문제로 야간운항이 불가하다는 주장에 대하여
  - 히드로, 프랑크푸르트, 나리타 공항 등 대표공항 기능을 수행하고 있는 해외의 주요공항들도 야간비행 제한시간을 적용 중이나 대규모 수요 처리를 통해 대표공항 기능을 수행하고 있듯이,
  - 김해신공항도 야간비행 제한시간을 적용하되 대규모 수요 처리를 통한 대표공항 기능을 수행할 수 있도록 운영할 예정입니다.
- 셋째, 김해신공항이 들어서면 소음이 3배 증가한다는 주장에 대하여
  - 항공기 이착륙 횟수 분산, 운항경로 조정, 저소음항공기 도입을 통해 개항 후에도 소음은 현재와 유사한 수준을 유지할 수 있을 것으로 예측되고 있습니다.

- 넷째, 김해신공항이 **관문공항 기능을 할 수 없다**는 주장에 대하여
  - 김해신공항은 연 3,800만 명의 지역수요 처리가 가능하고, A380 등 대형 항공기 운항을 통해 유럽, 미주 등 중장거리 노선 취항이 가능한 공항으로 명실상부 영남권 대표공항 기능을 수행할 수 있도록 시설계획을 수립하고 있습니다.
- 마지막으로 김해신공항은 **뚝대산 사고 후 여러 차례 확장안을 검토하였으나 불가능하다고 결론이 났던 것**이라는 주장에 대한 국토교통부의 입장을 말씀드립니다.
  - 정부에서 검토 중인 김해신공항 신규 활주로(서측 40° 이격된 V형)는 북측 산악 장애물 저축을 피하고, 대규모 수요 처리도 가능하며, 그간 검토된 적이 없는 전혀 새로운 계획입니다.
  - 보도내용에서 언급된 “뚝대산 사고 이후 여러 차례 검토하였으나 불가능하다고 결론이 났던 활주로”는 기존 활주로와 X자로 교차하는 등의 형태였습니다.
- 국토교통부는 김해신공항의 **現입지와 관련한 문제제기**에 대하여 지역의 요구를 수용하여 부울경T/F 등과 공동검증 수준의 협업 체계를 구축하고, 기본계획 수립과정에서 지속적으로 지역과 협의 하고 이견을 해소해가면서 사업을 추진할 예정입니다.

<관련 보도내용 (노컷뉴스/경남CBS, 9.11)>

- ◆ 2002년 중국민항기의 뚝대산 추락 이후 여러 차례 김해공항 확장안을 검토 하였으나 안전성, 소음문제, 확장성 부족으로 불가 결론났던 것
  - 신공항 지역갈등 일자 김해공항 확장을 신공항이라 발표
  - 문재인 대통령 공약은 24시간 안전한 관문공항
  - 명확한 검증 밟아 정책변경 가져와야
  - 답은 명확해...소음영향 없는 해안지역으로 가야



이 보도참고자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 김진성사무관(☎ 044-201-4142)에게 연락주시기 바랍니다.