

## 계획의 개요

# I

배경 및 목적

제1장

계획의 범위

제2장

계획의 수립체계 및 수행방향

제3장

추진경위

제4장



## I 계획의 개요

### 제1장. 배경 및 목적

#### 가. 배경

##### 인천내항 및 주변지역의 쇠퇴

- 내항은 수출주도 경제성장을 선도하는 최대의 무역항이었으나, 산업구조 개편과 인근 신도심 개발로 인해 내항 및 주변 원도심은 쇠퇴현상이 가속화 되고 있음
- 인천내항 인근 원도심은 정주 인구감소 등 기성시까지 쇠퇴 현상이 가속화 되고 있으며, 2007년 10월 지역주민(인천내항살리기 대책위원회) 72,000명은 도시기능과 연계한 재개발을 요구하는 국민 청원을 접수하는 등 인천 내항 재개발을 통한 원도심 활성화에 대한 기대가 높아지고 있음

##### 대내·외적 항만물류여건 변화

- 대내·외적 항만물류 여건은 선박의 대형화, 화물의 컨테이너화 등 물류환경이 변화하고 있으며, 2015년 인천신항 개장 및 북항정비 등으로 화물전이가 급속히 증가하고 있어 지속적인 처리물동량의 감소가 예상됨
- 인천내항 처리 물동량(자동차, 및 시멘트 제외)은 매년 급격히 감소추세로 특히 벌크화물(액체화물 제외) 물동량을 고려한 시설이용률은 2017년 기준 50%미만이며, 기능지원 시설의 노후화 등이 진행되고 있어 재개발을 통한 기능전환의 필요성이 대두됨

##### 항만재개발을 통한 지역경제 활성화 및 일자리 창출 기대

- 정부는 노후·유휴 상태의 항만과 그 주변지역에 대한 효과적인 재개발을 통한 지역경제 활성화 및 일자리 창출 등을 위해 「제2차 항만재개발 기본계획(해양수산부 고시 제2016-142호, '16.10.31.)」을 고시 하였으며, 인천 내항 1·8부두도 항만재개발 대상구역에 반영 됨
- 과거 개항을 통한 국제교류의 시작과 산업화 및 물류의 중심 역할을 담당한 내항의 항만재개발을 통해 다양한 도시활동을 수용하는 복합도시로의 전환으로 지역경제 활성화 및 일자리 창출의 마중물 역할 기대

##### 1·8부두 재개발 및 도시재생 뉴딜사업과 연계한 기능재편 필요성 대두

- 인천 내항 1·8부두 재개발이 장래 내항 전체의 기능재편과 이를 통한 원도심의 발전을 선도하기 위해 도시재생 뉴딜사업과 연계한 종합적인 마스터플랜 수립에 대한 필요성 대두
- 근시안적인 사업계획이 아닌 장기적으로 지속될 인천시의 새로운 미래비전 제시의 필요성 대두

## 나. 목적

### 원도심 활성화를 고려한 내항재개발 방향 설정

- 해양도시 인천의 가치를 재창조하는 새로운 미래발전 동력을 구상하고 원도심 활성화의 마중물 역할을 담당할 도입기능 및 핵심 앵커기능 설정으로 지역경제 활성화 및 일자리 창출에 기여
- 지역의 역사성 및 장소성 등 당해지역의 잠재력을 극대화 할 수 있는 특화발전을 위한 아젠다 설정 및 아이덴티티 제고방안 마련

### 물류·해양·관광거점 항만으로 도약 및 원도심의 상생발전에 기여하기 위한 마스터플랜 수립

- 지역주민의 염원을 담은 미래지향적인 비전설정과 미래트랜드 변화에 유연하게 대응할 수 있는 개발컨셉 설정
- 원도심과 상생발전을 고려해 글로벌 해양·문화·관광도시로의 도약을 위한 마스터플랜 수립

## 제2장. 계획의 범위

### 가. 공간적 범위

- 위치 : 인천 내항 1~8부두(항만구역, 공유수면) 및 주변지역
- 면적 : 4.83km<sup>2</sup>(육상 : 3.01km<sup>2</sup>, 수역 : 1.82km<sup>2</sup>)
  - 항만구역(3.81km<sup>2</sup>) : 육상(1.99km<sup>2</sup>), 수역(1.82km<sup>2</sup>)
  - 주변지역(1.02km<sup>2</sup>)

### 나. 시간적 범위

- 기준연도 : 2018년
- 목표연도 : 2050년
  - 목표연도는 상위계획인 「인천항 종합발전계획」(2016년)상 단계별 계획 및 「2050년 중장기 예측물동량(KMI)」을 고려한 인천 내항 물동량 변화 추세를 종합 고려한 수치임

< 표 1 > 단계별 목표연도

구분	1단계(1·8부두)	2단계(2·6부두)	3단계(3·4·5·7부두)	비고
목표연도	2024년	2030년	2050년	

※ 상기 단계별 목표연도는 향후 여건변화 및 내항 물동량 추이분석에 따라 변경 될 수 있음

< 그림 1 > 공간적 범위





## 다. 내용적 범위

- 개발여건 검토
- 인천 내항 재개발 개념 구상(Conceptual Plan) 및 국제입찰 관리
- 인천 내항 일원 통합 마스터플랜(Master Plan) 수립
- 종합결론 및 정책 제언

< 그림 2 > 위 치 도



### 제3장. 계획의 수립체계 및 수행방향

#### 가. 계획의 수립체계

< 그림 3 > 계획의 수행체계



#### 나. 계획의 수행방향

< 그림 4 > 계획의 수행방향



## 제4장. 추진경위

< 표 2 > 추진경위

구분	내용
2007. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 내항 항만재개발 관련 국회청원(72천명)</li> <li>- 인천 내항을 시민에게 돌려주는 친수공간으로 조성</li> </ul>
2009. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 내항 항만재개발사업 기본구상</li> </ul>
2012. 04	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제1차 항만재개발 기본계획 수정계획</li> <li>- 국토해양부 고시 제2012-177호</li> </ul>
2012. 12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 내항 항만재개발사업 타당성 및 기타 용역</li> </ul>
2015. 03	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천항 내항 재개발 기본계획(변경)</li> <li>- 해양수산부 고시 제2015-22호</li> </ul>
2016. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제2차 항만재개발 기본계획</li> <li>- 해양수산부 고시 제2016-142호</li> </ul>
2016. 12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천항 종합발전계획</li> </ul>
2018. 04	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 내항 일원 통합 마스터플랜 착수보고 및 제1차 추진협의회 회의</li> </ul>
2018. 07	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제2차 추진협의회 회의</li> </ul>
2018. 08. 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제공모 공고</li> </ul>
2018. 09. 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제공모 제안서 접수</li> </ul>
2018. 09. 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국제공모 심사 및 당선작 발표</li> </ul>
2018. 10. 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제3차 추진협의회 회의(서면)</li> <li>- 인천내항 재개발 개발컨셉 아이디어 국제공모 추진협의회 서면자문</li> </ul>
2018. 11. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제4차 추진협의회 회의</li> </ul>
2018. 11. 28	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주민설명회 개최</li> </ul>
2018. 12. 04	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제5차 추진협의회 회의</li> </ul>
2018. 12. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 최종보고회</li> </ul>



## 개발여건 분석

## II

상위 및 관련계획 검토

제1장

도시현황 검토

제2장

인천내항 현황 검토

제3장

현황종합분석

제4장



## II 개발여건 분석

### 제1장. 상위 및 관련계획 종합 검토

< 그림 5 > 상위 및 관련계획 분석종합

제4차 국토종합계획 (국토해양부)	발전방향 물류산업 육성 및 노후항만 지역의 복합산업단지 조성으로 도시지역 산업기능 활성화 도심형 산업기능의 입지유도 및 활성화	도심중추기능의 재활성화 유도 및 수변공간을 주변지역과 연계하여 시민휴식 및 문화공간으로 조성
제3차 수도권정비계획 (건설교통부)	광역시설의 정비 및 확충 동북아의 관문역할 수행을 위해 공항, 항만시설을 정비하고, 공항·항만과 수도권내 거점도시와의 연결교통망 확보 수도권의 국제경쟁력 확보를 위한 국제 교통인프라 확충	인천공항·항만 등을 핵심거점으로 하는 「국제물류 및 첨단산업벨트」로 육성
2030 인천도시기본 계획 (인천광역시)	다양한 관광자원을 활용한 관광활성화 내항재개발 사업과 연계한 수변문화공간 조성 및 개항창조도시 도시재생사업과 연계한 해양관광 거점 조성 다양한 관광자원을 활용한 관광활성화	지역경제 활성화를 위하여 월미도, 차이나타운 등과 연계한 수변문화공간 조성
제2차 항만재개발 기본계획 (해양수산부)	항만재개발 기본방향 수도권과 직접 연계되는 해양문화도심의 기능을 발휘 할 수 있도록 해양랜드마크 형성 문화공간과 해양연계를 강화하기 위한 해양문화관광지구 도입	해양문화도심 기능의 랜드마크 형성 및 근대문화와 연계한 해양문화관광·공공시설지구 계획
인천항 종합발전계획 (인천지방 해양수산청)	인천 내항 추진전략 인천시의 개항창조도시 재생사업과 연계한 시설 도입 필요 및 원도심 지역과의 상생을 위한 복합도심 공간 조성 1·8부두 사업 선도적 추진, 2·6부두 기능전환, 기능 재검토	개항창조도시 재생사업과 연계한 복합도심 공간 조성
인천 내항 1·8부두 재개발 기본계획 (해양수산부)	1·8부두 개발방향 옛 개항장 일대의 오래된 창고를 창의적 관점으로 재구성하여 예술창작의 신개념 문화예술공간 조성 해양문화지구, 공공시설지구로 구분하여 계획수립	오래된 창고를 활용한 문화예술공간 조성 및 공원, 주차장 등 공공시설 확보
2025 인천도시재생 전략계획 (인천광역시)	중·동·남 재생구역 해양·근대역사 자원과 연계한 창조·관광 산업 육성 항만과 근대역사자산을 연계하여 도시경쟁력 제고	항만과 주변 역사권 등 개발사업의 연계를 통한 원도심 기능 회복
2030 인천광역시 경관계획 (인천광역시)	경관 기본방향 중점경관관리구역(월미도, 제2국제여객터미널) 지정 중점녹화를 통한 해양경관공원 조성	해안 및 산림경관과의 연결성 확보를 통해 해양경관공원 조성



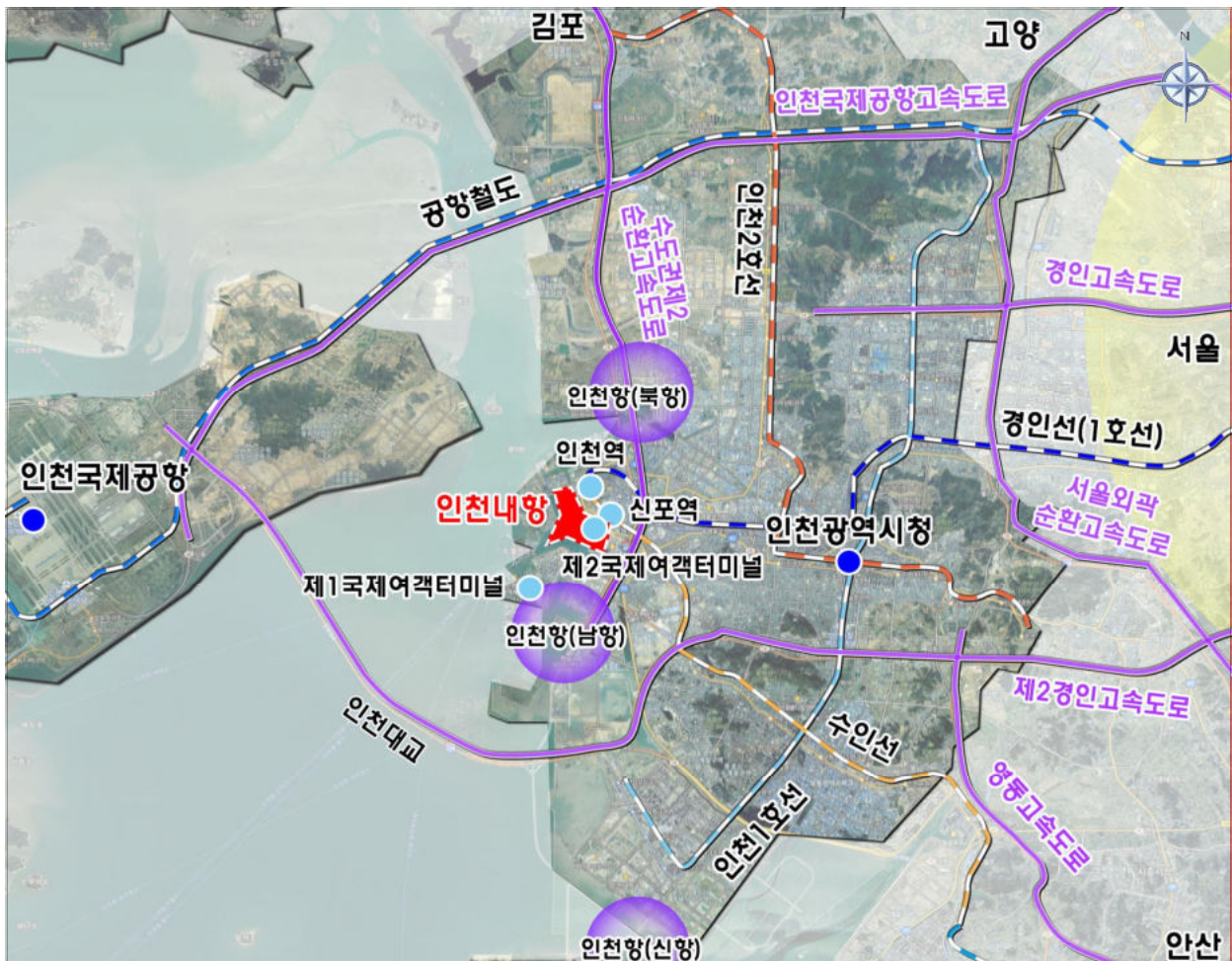
## 제2장. 도시현황검토

### 가. 광역접근체계 검토

< 표 3 > 광역교통현황

구분	노선명	기종점		주요 경유지
		기점	종점	
광역철도	공항철도	서울	인천공항	서울~제2여객터미널
	경인선(1호선)	인천	구로	주안~부평~부천
	수인선	인천	수원	인천~원인재~초지~인천~수원
	인천1호선	계양	국제업무지구	계양~부평구청~인천시청~원인재
	인천2호선	검단오류	운연	검암~주안~인천시청
광역도로	인천국제공항고속도로	인천국제공항(신불IC)	고양(북로JC)	인천국제공항, 김포공항, 고양시 등
	수도권제2순환고속도로	시화	일산	인천, 김포 등
	제1경인고속도로	인천	양천구	-
	제2경인고속도로	남항(능해IC)	시흥시계	중구, 연수구, 시흥시, 광명시, 안양시 등
	서울외곽순환고속도로	김포시계(김포IC)	시흥시계(월곶JC)	-

< 그림 6 > 광역교통현황도





## 나. 인천시 인문환경 검토

### ① 인구 현황

- 인천시는 1990년대 지속적으로 인구증가율이 감소하였으나, 2000년대 중반 이후에는 1% 이상의 인구 증가율 유지하고 있음
- 2007년부터 2016년까지는 평균 약 3만 4천 명 수준의 인구증가세를 보이고 있어 총인구는 증가하였지만, 2010년 이후 인구증가량은 감소 추세임
- 세대당 인구는 1991년 3.40명에서 2016년 2.59명 수준으로 지속적으로 감소함

< 표 4 > 인천시 인구추이

연 별	인구(인)	인구증가량(인)	증가율(%)	세대 수	세대당인구(인)
2007	2,710,040	46,186	1.73	995,712	2.7
2008	2,741,217	31,177	1.15	1,014,755	2.7
2009	2,758,431	17,214	0.63	1,026,936	2.7
2010	2,808,288	49,857	1.81	1,059,664	2.7
2011	2,851,491	43,203	1.54	1,077,563	2.6
2012	2,891,286	39,795	1.40	1,097,491	2.6
2013	2,930,164	38,878	1.34	1,118,988	2.6
2014	2,957,931	27,767	0.95	1,136,280	2.6
2015	2,983,484	25,553	0.86	1,154,004	2.6
2016	3,002,172	18,688	0.63	1,171,399	2.6

출처 : 인천시 통계연보 (2017)

### ② 주택 현황

#### 1) 주택유형별 변동추이

- 인천시의 주택유형별 호수는 아파트, 다세대주택, 단독주택(다가구주택 포함) 순으로 나타나며, 2011년 이후 아파트 호수는 지속적으로 증가하는 추세임
- 2011년부터 2015년 주택보급률은 100%를 상회하였으나, 2016년 가구수가 주택수를 초과하여 주택보급률이 97.3%로 감소하였음

< 표 5 > 주택 현황

(단위 : 천명, %)

연도별	가구수	주택 유형							주택 보급률 (%)
		합계	단독주택		아파트	연립 주택	다세대 주택	비주거용 건물내 주택	
			단독	다가구 주택					
2011	943,548	964,615	107,261	115,770	503,520	25,428	205,126	7,510	101.8
2012	965,499	1,003,230	76,424	147,705	534,675	25,937	210,979	7,510	102.7
2013	988,200	1,008,237	75,320	148,581	538,937	26,175	211,714	7,510	101.7
2014	1,011,700	1,027,220	74,422	149,095	555,076	26,673	214,444	7,510	101.3
2015	1,028,722	1,039,357	73,361	149,670	563,372	27,499	217,945	7,510	101.0
2016	1,101,034	1,071,079	89,284	127,764	593,637	29,247	226,701	10,529	97.3

출처 : 인천시 통계연보 (2017)

### ③ 경제 현황

- 인천시의 산업별 사업체수는 도매 및 소매업이 24%, 숙박 및 음식점업이 17.9%, 운수업 12.6%순이며, 산업별 종사자수는 제조업 24.6%, 도매 및 소매업 13.9%, 숙박 및 음식점업 10.2% 순임
- 2005년대비 가장 큰 폭으로 증가한 산업은 제조업과 도매 및 소매업으로 나타나며, 큰 폭으로 하락한 산업은 전기, 가스, 증기 및 수도사업과 하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업인 것으로 조사됨

< 표 6 > 산업별 현황

(단위 : %)

구분	2005년		2010년		2015년	
	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
전체	154,737	728,042	163,655	827,790	191,645	1,004,235
농업, 임업 및 어업	18	362	21	154	26	261
광업	1	-	-	-	33	626
제조업	30	563	26	614	24,195	247,360
전기, 가스, 증기 및 수도사업	21,381	225,663	20,253	218,742	69	4,217
하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업	69	225,663	70	4,019	435	5,646
건설업	-	-	305	4,629	5,512	47,332
도매 및 소매업	3,794	25,426	4,450	44,301	46,056	139,656
운수업	38,326	104,265	-	-	24,243	76,399
숙박 및 음식점업	-	-	39,488	113,052	34,312	102,448
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	28,835	76,125	29,739	81,103	868	8,734
금융 및 보험업	19,168	52,473	20,048	61,576	1,720	25,495
부동산업 및 임대업	333	4,734	-	-	7,907	23,788
전문, 과학 및 기술 서비스업	-	-	521	6,168	3,333	28,196
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	1,376	22,416	1,553	24,757	2,169	40,761
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	6,225	17,958	7,536	19,858	478	32,767
교육 서비스업	-	-	2,402	18,129	7,706	70,857
보건업 및 사회복지 서비스업	2,911	31,552	-	-	6,835	84,304
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	-	-	1,474	31,144	6,082	18,149
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	456	24,639	451	30,912	19,666	47,239

출처 : 인천시 통계연보 (2017)

#### 착안사항

인천시의 인구·경제·산업은 지속적으로 성장하는 추세이며,  
기존도심의 노후주택증가 및 정비사업 미비로 신규주택 공급 필요

#### ④ 관광 현황

##### 1) 국내외 관광현황

- 관광객 현황 : 2013년 이후 매년 관광객이 증가하고 있는 추세를 보이며, 유료관광지의 경우 2016년 외국인 관광객의 수가 전년대비 2배 이상 증가하였음
- 무료관광지의 방문객이 유료관광지의 방문객보다 약 4배 정도 많음

< 표 7 > 관광현황

구분	집계 관광지수	유료관광지 방문객수 (명)			무료관광지 방문객수 (명)
		소계	내국인	외국인	소계
2007	-	4,076,960	3,798,845	278,115	-
2008	-	5,123,592	5,089,709	33,883	-
2009	-	2,933,241	2,897,711	35,530	-
2010	-	4,542,824	4,500,832	41,992	-
2011	-	7,275,364	7,224,517	50,847	-
2012	22	7,664,645	7,594,939	69,706	28,928,849
2013	18	3,630,575	3,555,929	74,646	7,468,926
2014	20	7,591,211	7,536,413	54,798	7,982,977
2015	21	8,318,894	8,246,497	72,397	13,814,753
2016	21	8,188,795	8,019,910	168,885	15,561,986

출처 : 인천시 통계연보 (2017)

##### 2) 관광사업체 현황

- 인천시 관광사업체 현황은 점차 증가하고 있으며, 여행업, 관광편의시설업, 관광숙박업이 주를 이룸

< 표 8 > 관광 사업체 현황

구분	합계	여행업	관광 숙박업	관광객이용 시설업	국제 회의업	카지노업	유원 시설업	관광편의 시설업
2007	459	362	38	16	3	1	9	30
2008	529	359	29	17	4	1	11	108
2009	606	409	36	20	9	1	11	120
2010	627	422	44	23	9	1	8	120
2011	714	508	46	21	10	-	19	110
2012	619	502	55	26	8	1	12	15
2013	664	500	60	28	12	-	12	52
2014	701	498	80	27	11	-	27	58
2015	861	643	90	14	13	1	25	75
2016	884	611	78	13	14	-	73	95

출처 : 인천시 통계연보 (2017)

### 3) 국내·외 관광객 유형 및 특성

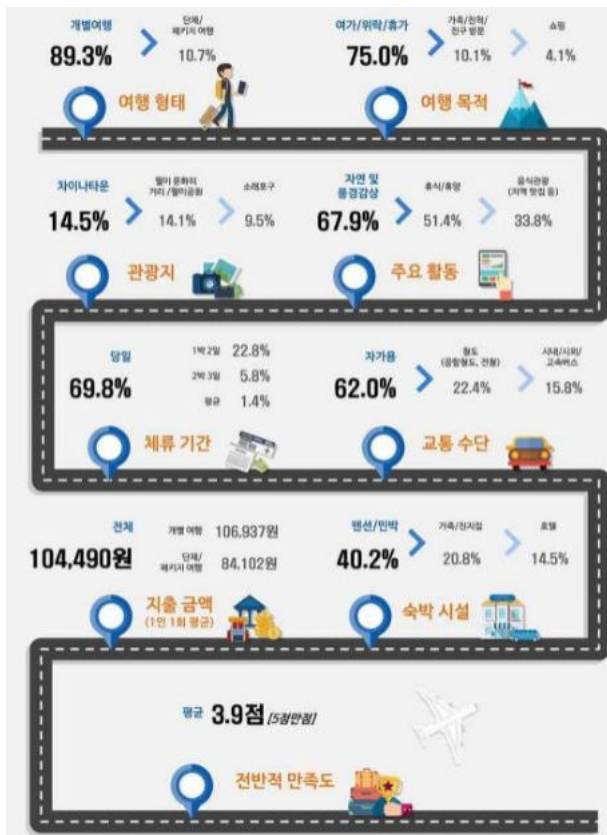
#### 내국인

- 내국인의 경우 개별여행이 89.3%, 단체 및 패키지 여행이 10.7%로 대부분 개별여행을 하는 것으로 조사됨
- 당일 체류 관광객이 69.8%, 1박2일 22.8%, 2박3일 5.8%의 순으로 조사됨
- 평균지출금액은 104,490원이며, 개별여행의 경우 106,937원, 단체여행의 경우 84,102원으로 개별의 경우 지출금액이 더 높은 것으로 나타남
- 결과적으로 내국인 관광객의 전반적인 만족도는 3.9점(5점만점)으로 나타남

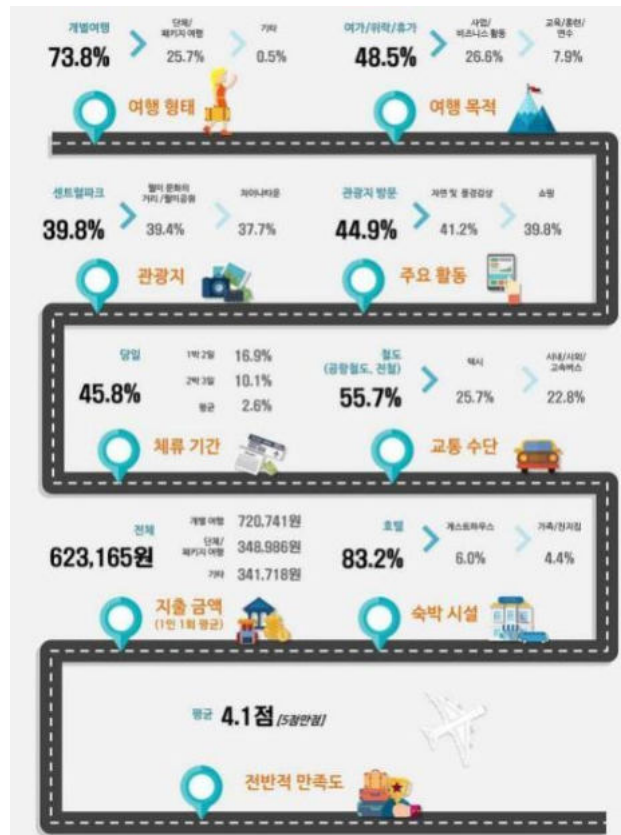
#### 외국인

- 외국인의 경우 개별여행이 73.8%, 단체 및 패키지 여행이 25.7%로 대부분 개별여행을 하는 것으로 조사됨
- 당일 체류 관광객이 45.8%, 1박2일 16.9%, 2박3일 10.1%의 순으로 조사됨
- 평균지출금액은 623,165원이며, 개별여행의 경우 720,741원, 단체여행의 경우 348,986원으로 개별의 경우 지출금액이 더 높은 것으로 나타남
- 결과적으로 내국인 관광객의 전반적인 만족도는 4.1점(5점만점)으로 나타남

< 그림 7 > 내국인 관광객 유형 및 특성



< 그림 8 > 외국인 관광객 유형 및 특성



출처 : 2016년 인천관광 실태조사

## 선호 방문지

### 대표 관광지

- 인천의 대표 관광지를 질문한 결과 차이나타운(17.1%)을 가장 많이 선택하였으며, 다음으로 월미 문화의 거리 및 월미 공원(15.3%), 소래포구(12.4%), 마니산 첨성단(6.2%), 강화 고인돌(5.1%) 등의 순으로 분석됨
- 1+2+3 순위를 기준으로 분석한 결과, 1순위 응답과 동일하게 차이나타운(44.7%)이 가장 높으며, 이어 월미 문화의 거리 및 월미 공원(35.6%), 소래포구(32.3%), 마니산 첨성단(15.5%), 석모도(14.0%) 등의 순임

### 대표 축제

- 응답자는 인천의 대표 축제로 소래포구 축제(47.8%)를 가장 많이 선택하였으며, 이외에 강화고려인삼 축제(10.0%), 송도 세계문화 축제(8.5%), 인천 펜타포트 락 페스티벌(8.2%), 정서진 해넘이·불꽃 축제(5.1%) 등의 순으로 분석됨 (1순위 기준)
- 한편, 1+2+3 순위를 기준으로 분석한 결과, 응답자는 1순위 기준과 마찬가지로 소래포구 축제(68.5%)를 가장 많이 선택하였고, 이어 강화 고려인삼 축제(37.5%), 송도세계문화 축제(31.5%), 인천 펜타포트 락 페스티벌(18.6%) 등의 순으로 조사됨



### 착안사항

여객선의 이용인구가 지속적인 감소 이후 점차 증가하는 것으로 나타나며, 관광객의 인구는 2013년 이후 지속적으로 증가하고 있는 추세로 나타남  
인천의 관광지로는 차이나타운, 월미 문화의 거리가 가장 높은 것으로 나타남



### 제3장. 인천내향 현황검토

#### 가. 인문환경 검토

##### ① 인구 및 가구 현황 검토

##### 1) 인구현황

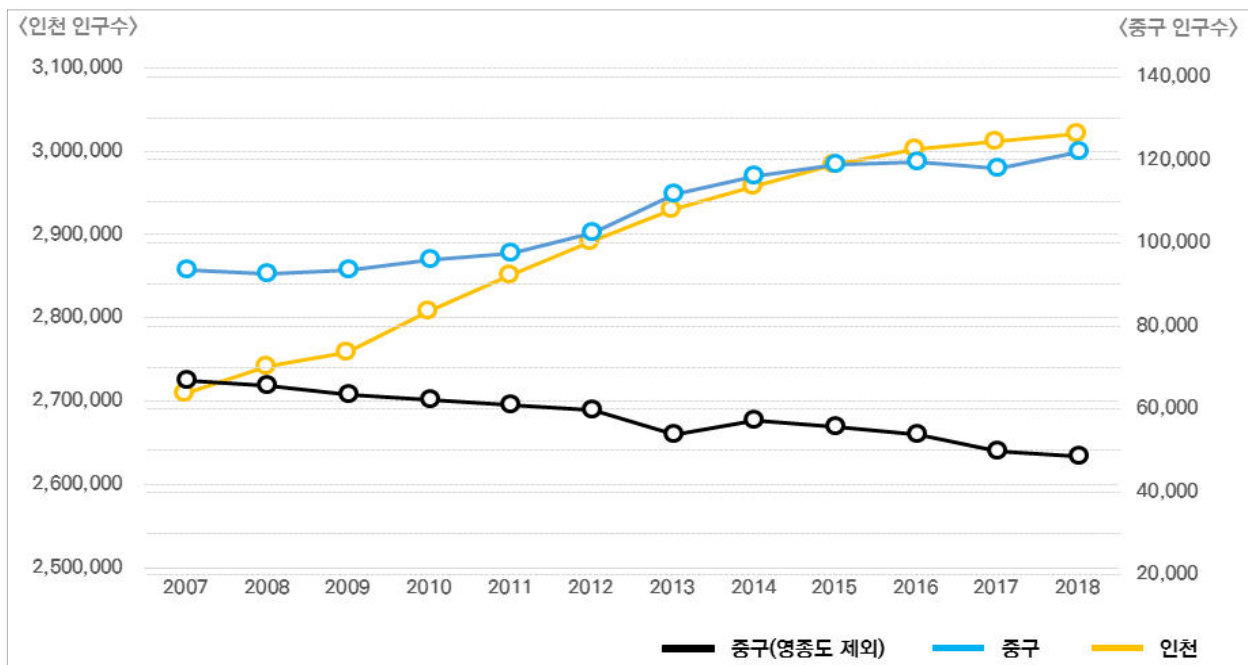
##### 인구 및 세대추이

- 중구의 인구는 꾸준히 증가하고 있으나 최근 정체추세를 보이고 있음
- 2013년 중구 인구증가율은 9.07%로 큰 폭 증가하였으나, 이후 점차 감소하는 추세를 보였으나 2018년 현재 3.29%로 나타남
- 중구의 세대당 인구는 2.12명/세대로 인천시 평균 2.5명/세대보다 낮음

< 표 9 > 중구 인구추이

연 별	인구(인)		인구증가(인)		증가율(%)		세대수		세대당인구(인)	
	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구
2007	2,710,040	93,398	46,186	-	1.73	-	995,712	39,082	2.7	2.39
2008	2,741,217	92,441	31,177	-957	1.15	-1.02	1,014,755	38,994	2.7	2.37
2009	2,758,431	93,550	17,214	1,109	0.63	1.20	1,026,936	39,991	2.7	2.24
2010	2,808,288	95,886	49,857	2,336	1.81	2.50	1,059,664	42,065	2.7	2.21
2011	2,851,491	97,648	43,203	1,762	1.54	1.84	1,077,563	42,288	2.6	2.21
2012	2,891,286	102,334	39,795	4,686	1.40	4.80	1,097,491	44,368	2.6	2.22
2013	2,930,164	111,611	38,878	9,277	1.34	9.07	1,118,988	47,949	2.6	2.25
2014	2,957,931	116,188	27,767	4,577	0.95	4.10	1,136,280	49,874	2.6	2.24
2015	2,983,484	118,781	25,553	2,593	0.86	2.23	1,154,004	51,240	2.6	2.23
2016	3,002,172	119,434	18,688	653	0.63	0.55	1,171,399	52,218	2.6	2.21
2017	3,011,138	117,999	8,966	-1,435	0.30	-1.20	1,188,917	54,525	2.5	2.16
2018	3,021,398	121,883	10,260	3,884	0.34	3.29	1,210,643	57,472	2.5	2.12

< 그림 9 > 중구 인구추이 그래프



## 동별 인구 현황

- 영종도 제외시 중구의 인구증가율은 2014년 대비 15.3% 감소하는 것으로 나타나며, 영종도는 대규모 개발사업으로 인하여 2014년 이후 인구가 약 4만 명 증가
- 2018년 영종지구에 포함되는 영종동, 용유동 및 운서동 의 인구는 2014년 대비 각각 33.6%, -11.3%, 19.7% 증가 및 감소
- 반면, 그 외 동은 모두 인구가 감소하였으며, 그중 북성동의 인구는 가장 크게 (-28.2%) 감소

< 표 10 > 동별 인구현황

(단위 : 명, %)

구분	2014년		2016년		2018년		세대수증가율 (2014~2018)	인구증가율 (2014~2018)
	세대수	인구	세대수	인구	세대수	인구		
신포동	2,970	6,574	2,896	6,220	2,856	5,493	-3.8	-16.4
연안동	3,712	8,183	3,624	7,706	3,559	6,896	-4.1	-15.7
신흥동	6,521	15,884	6,304	15,101	6,258	13,967	-4.0	-12.1
도원동	2,200	5,021	2,133	4,752	2,108	4,344	-4.2	-13.5
율목동	2,095	4,502	2,043	4,284	1,972	3,755	-5.9	-16.6
동인천동	3,446	6,929	3,364	6,584	3,466	6,209	0.6	-10.4
북성동	1,829	4,349	1,735	3,989	1,679	3,122	-8.2	-28.2
송월동	2,488	5,904	2,309	5,371	2,184	4,768	-12.2	-19.2
영종동	12,652	31,824	14,348	36,181	17,690	42,524	39.8	33.6
용유동	2,795	4,960	2,787	4,715	2,668	4,398	-4.5	-11.3
운서동	9,166	22,058	10,675	23,870	13,032	26,407	42.2	19.7

※ 2014~2018년 영종도 제외 시 인구증가율 : 15.3% 감소, 2014~2018년 영종도 인구증가율 : 24.6% 증가  
출처 : 중구 통계연보 (2017), 중구청 홈페이지 (주민등록현황), \*외국인 포함

## 1인가구 현황

- 중구의 1인가구 비율은 30.0%로 전국 27.2%, 인천시 24.0%보다 높음

< 표 11 > 1인가구 현황

(단위 : 천호, %)

구분	합계		1인가구		1인 이상가구	
	가구수	비율	가구수	비율	가구수	비율
전국	18,776	100.0	5,110	27.2	13,666	72.8
인천시	1,020	100.0	245	24.0	775	76.0
중구	51	100.0	15	30.0	36	70.0

출처 : 통계청 (kosis.kr), 중구 통계연보 (2017)

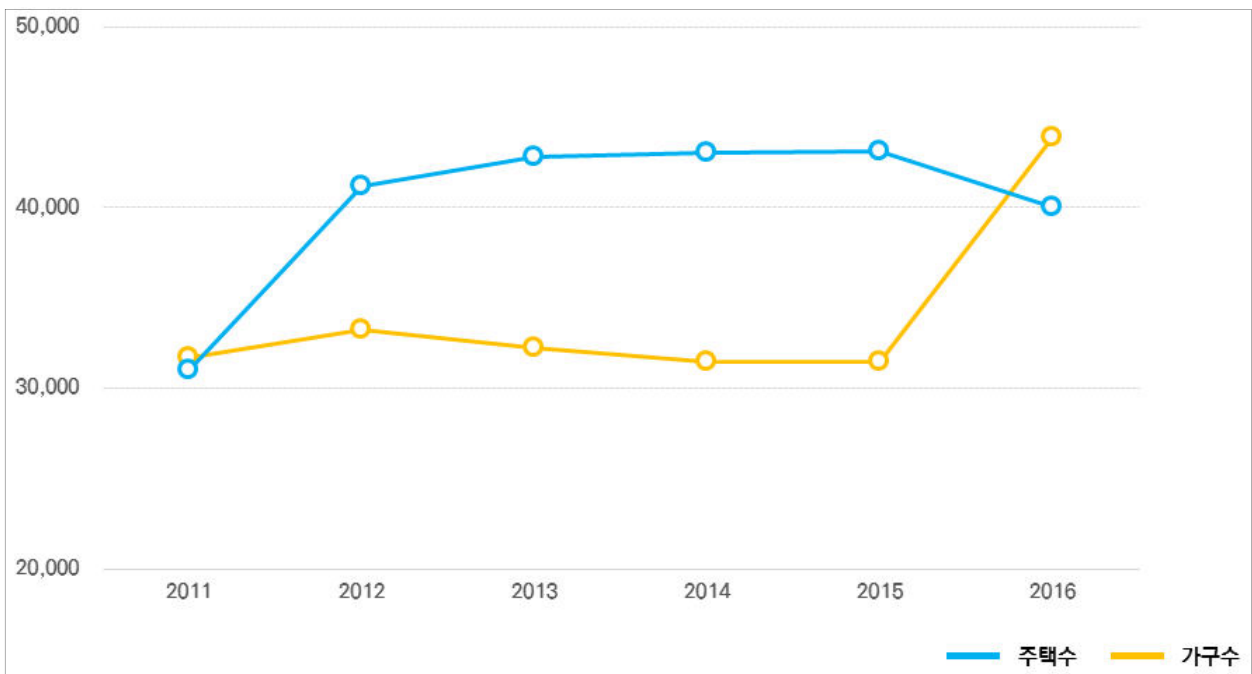
## 2) 주택 현황

### 📊 주택유형별 변동추이

- 2016년 중구의 주택유형별 호수는 아파트, 단독주택, 다세대주택 순으로 나타남
- 2011년부터 2015년 주택보급률은 100%를 상회하였으나, 2016년 가구수가 주택수를 초과하여 주택보급률이 91%로 급감하였음

< 표 12 > 주택 유형별 변동추이

연도별	가구수	주택 유형						주택 보급률 (%)
		합계	단독주택	아파트	연립 주택	다세대 주택	비주거용 건물내 주택	
2011	31,717	31,028	7,864	13,787	1,307	7,464	606	98
2012	33,277	41,175	7,877	24,327	1,307	7,530	606	124
2013	32,214	42,811	8,033	25,329	1,307	7,536	606	133
2014	31,466	43,059	8,282	24,661	1,454	8,056	606	131
2015	31,485	43,152	8,319	24,661	1,454	8,112	606	131
2016	43,924	40,026	9,148	21,903	1,494	6,872	609	91



출처 : 중구 통계연보 (2017)

#### 착안사항

영종도를 제외한 중구의 인구는 2007년 이후 지속적으로 감소하는 것으로 나타나며, 중구의 전체 주택 중 1990년 이전에 건축된 주택이 37%로 노후주거지가 다수 분포함



## ② 생활환경

### 1) 교육시설

#### 교육시설현황

- 인천시 총 949개교 중 52개교(5.5%)가 중구에 위치하고 있음
- 중구에는 초등학교 13개교, 중학교 8개교, 고등학교(일반고, 특수목적고, 특성화고, 자사고 포함) 14개교가 입지하고 있음
- 고등학교는 일반고 5개교, 특수목적고 3개교, 특성화고 4개교, 자율형 2개교임
- 인천시와 대비 교원1인당 학생수 및 학급당 학생수는 적은 것으로 나타남(단, 특성화고등학교 제외)

< 표 13 > 교육시설현황

구분	학교수		학급수		학생수		교직원수 (교원만)		교원1인당 학생수		학급당 학생수	
	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구	인천시	중구
합계	949	52	15,133	935	371,500	22,239	29,076	1,755	-	-	-	-

출처 : 인천시 통계연보 (2017), 중구 통계연보 (2017)

### 2) 문화시설

- 2016년 기준 중구의 문화시설수는 공공도서관 31개소, 공연시설 14개소, 체육시설 154개소 등이 위치함

< 표 14 > 문화시설 추이

구분	공공도서관		공연시설			전시시설		체육시설	
	시설수	이용자수 (연간)	공공 공연장	민간 공연장	영화 상영관	미술관	화랑	공공체육 시설	등록체육 시설
2011	24	417,187	3	4	1	1	-	6	129
2012	26	433,894	3	4	1	1	-	7	125
2013	29	600,366	5	5	3	1	-	8	131
2014	11	670,788	5	6	2	-	-	11	120
2015	40	744,772	5	6	7	-	-	11	135
2016	31	687,584	5	2	7	-	-	11	143

출처 : 중구 통계연보 (2017)

### 3) 공원현황

- 2016년 기준 중구의 공원개수는 81개, 면적은 약 14km<sup>2</sup>임
- 공원은 모두 도시공원으로 이루어져있으며, 어린이공원 0.025km<sup>2</sup>, 근린공원 2.78km<sup>2</sup>, 도시자연공원 11.15km<sup>2</sup>로 구성됨

< 표 15 > 공원현황

(단위 : 1,000m<sup>2</sup>)

구분	총계		자연공원		도시공원							
	개소	면적	계		계		어린이공원		근린공원		도시자연공원	
			개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적	개소	면적
2011	34	12,984	-	-	34	12,984	16	43	10	2,400	8	10,541
2012	28	7,574	-	-	28	7,574	16	43	10	2,400	2	5,131
2013	26	7,452	-	-	26	7,452	14	41	10	2,280	2	5,131
2014	26	7,452	-	-	26	7,452	14	41	10	2,280	2	5,131
2015	24	2,321	-	-	24	2,321	14	41	10	2,280	-	-
2016	81	14,005	-	-	81	14,005	43	25	29	2,769	8	11,150

출처 : 중구 통계연보 (2017)

#### 착안사항

중구의 학급당 학생수는 인천시 평균보다 적으며, 학생수는 점차 감소하고 있는 추세임

### ③ 산업현황 검토

#### 1) 산업의 동향

- 중구의 산업별 사업체수는 총 12,360개로 도매 및 소매업이 28.4%, 숙박 및 음식점업이 22.4%, 운수업 19.5%순임
- 산업별 종사자수는 총 90,551명으로 운수업 29.3%, 도매 및 소매업 11.7%, 숙박 및 음식점업 11.2% 순임
- 2006년 대비 가장 큰 폭으로 증가한 산업은 제조업으로 나타나며, 큰 폭으로 하락한 산업은 부동산업 및 임대업, 전기·가스·증기 및 수도사업인 것으로 조사됨

< 표 16 > 중구 산업별 현황

구분	2006년		2011년		2016년	
	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수	사업체수	종사자수
전체	9,286	62,644	9,745	67,544	12,360	90,551
농업, 임업 및 어업	1	11	1	19	3	42
광업	17	397	14	398	17	365
제조업	422	4,166	339	3,751	399	7,280
전기, 가스, 증기 및 수도사업	6	282	6	168	8	185
하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업	-	-	19	267	38	442
건설업	168	1,691	174	1,552	280	1,802
도매 및 소매업	2,950	8,342	2,689	7,713	3,512	10,633
운수업	-	-	1,735	20,757	2,413	26,544
숙박 및 음식점업	2,179	6,825	2,522	8,157	2,770	10,158
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	-	-	28	453	52	1,095
금융 및 보험업	85	1,084	92	1,102	103	1,082
부동산업 및 임대업	470	6,854	271	1,006	448	1,972
전문, 과학 및 기술 서비스업	-	-	115	858	130	899
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	-	-	120	5,039	222	8,185
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	68	5,093	73	5,707	72	6,253
교육 서비스업	172	2,358	208	2,719	297	3,629
보건업 및 사회복지 서비스업	153	3,046	186	3,948	300	4,894
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	-	-	252	1,377	298	1,920
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	872	2,581	901	2,555	998	3,171

출처 : 중구 통계연보 (2017)

## 2) 특화산업(LQ)

- 2016년 현재 전국대비 운수업에서 LQ지수가 가장 높게 분석되었으며, 그 외 LQ>1 이상인 업종으로 광업, 공공행정, 국방 및 사회보장행정, 사업시설관리 및 사업지원 서비스업 등으로 검토됨
- 인천시와 비교하였을 경우, 광업에서 LQ지수가 가장 높았으며, 다음으로 운수업, 사업시설관리 및 사업지원 서비스업, 공공행정, 국방 및 사회보장행정 순으로 나타남

< 표 17 > 산업특화도 현황

구분	2012		2014		2016	
	전국대비	인천대비	전국대비	인천대비	전국대비	인천대비
농업, 임업 및 어업	0.02	0.28	0.25	2.65	0.25	1.78
광업	6.11	7.74	5.08	6.50	5.44	6.60
제조업	0.26	0.20	0.24	0.19	0.42	0.33
전기, 가스, 증기 및 수도사업	0.63	0.53	0.62	0.48	0.56	0.49
하수·폐기물 처리, 원료재생 및 환경복원업	0.97	0.75	1.12	0.84	1.22	0.88
건설업	0.24	0.33	0.25	0.35	0.31	0.41
도매 및 소매업	0.80	0.86	0.82	0.89	0.79	0.84
운수업	5.92	4.15	5.93	1.06	5.61	3.85
숙박 및 음식점업	1.08	1.10	1.05	1.05	1.10	1.10
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업	0.26	0.85	0.44	1.39	0.45	1.41
금융 및 보험업	0.40	0.51	0.34	0.44	0.35	0.47
부동산업 및 임대업	0.79	0.86	0.95	1.04	0.82	0.93
전문, 과학 및 기술 서비스업	0.24	0.45	0.24	0.41	0.21	0.35
사업시설관리 및 사업지원 서비스업	1.87	2.05	1.79	1.99	1.76	2.25
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	2.02	2.07	2.11	2.02	2.12	2.12
교육 서비스업	0.56	0.59	0.56	0.59	0.55	0.57
보건업 및 사회복지 서비스업	0.78	0.78	0.86	0.81	0.71	0.64
예술, 스포츠 및 여가관련 서비스업	1.36	1.40	1.23	1.33	1.13	1.20
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	0.81	0.80	0.83	0.81	0.76	0.75

출처 : 중구 통계연보 (2017)

### 착안사항

중구시의 사업체수 및 종사자 비율이 증가하는 반면 종사자의 절반이 영종도에 나타나기 때문에 지역간 불균형 문제가 심화되고 있음

### ③ 역사문화자원 현황

#### 1) 역사자원 현황

##### 문화재 현황

< 표 18 > 문화재 현황

연 별	총 계	지정 문화재												등록 문화재
		국가지정문화재											문화재 자료	
		계	국보	보물	사적 및 명승	천연 기념물	중요 민속 자료	중요 무형 문화재	유형 문화재	기념 물	민속 자료	무형 문화재		
2011	22	1	-	-	1	-	-	-	10	4	1	-	2	4
2012	22	1	-	-	1	-	-	-	10	4	1	-	2	4
2013	25	1	-	-	1	-	-	-	10	4	1	-	2	6
2014	25	1	-	-	1	-	-	-	10	4	1	1	2	6
2015	25	1	-	-	1	-	-	-	10	4	1	1	2	6
2016	28	1	-	-	1	-	-	-	11	4	1	1	2	6

출처 : 중구 통계연보 (2017)

##### 대표 문화재 및 역사

< 표 19 > 대표 문화재 현황

구분		문화재
지정 문화재	국가지정	· 인천답동성당
	시지정	· 구 인천일본제일은행지점, 인천우체국, 용궁사, 팔미도등대 등 총 18곳
등록 문화재		· 선린동 공화춘, 인천부 청사, 인천 세관 구 창고와 부속동 등 총 6곳
기타 문화재		· 인천감리서지, 전한국지, 철도시발지, 월미행궁지

#### 2) 문화자원 현황

##### 문화공간 현황

< 표 20 > 문화공간 현황

연 별	총 계	공연시설			전시시설	기타시설
		공공공연장	민간공연장	영화상영관	미술관	문화원
2013	14	5	5	3	-	1
2014	14	5	6	2	-	1
2015	19	5	6	7	-	1
2016	16	5	2	7	1	1

출처 : 통계청 (kosis.kr)

관광자원 현황

< 표 21 > 관광특구

특구명	위치	지정면적(㎡)	특구단지지정일자	비고
월미관광특구	인천 중구 일원 (북성, 신포, 연안, 신흥동)	3,000,899	2001. 06. 26	

출처 : 통계청 (kosis.kr)

< 표 22 > 박물관 현황

시설명	개관일	위치	운영주체
한국이민사박물관	08. 06. 19	중구 북성동 월미공원 내	인천광역시
혜명단청박물관	09. 04. 04	중구 중앙동 3가 4-58	정성길
인천개항박물관	10. 10. 02	중구 신포로 23번길 89	중구
한국근대문학관	14. 03. 19	중구 신포로 15번길 76	인천문화재단
재미난박물관	2005	중구 사동 9-6(2~3층)	박흥배
인천근대박물관	10. 08. 13	중구 차이나타운로 55번길 16	중구
자장면박물관	12. 04. 28	중구 선린로 38-1	중구

출처 : 인천의 가치 자원과 재창조 방안(2015)

착안사항

내항 인근 연계가능한 역사·관광자원  
(차이나타운, 월미관광특구, 인천개항박물관 등)이 다수분포하는 것으로 나타남

## 나. 대상지 여건 검토

### ① 입지특성 검토

#### 1) 대상지 입지여건

- 대상지는 인천시청으로부터 약 6.5km지점에 위치해 있으며, 인천항인 북항과 남항의 중앙에 위치함
- 대상지 북동측에 차이나타운 및 대상지 서측으로 월미공원이 위치하고 있으며, 남측으로는 배후물류단지, 인천항연안 여객터미널이 인접하고 있으나 갑문운영, 항만보안시설 등으로 인하여 접근성이 제한됨
- 인천역 중심의 원도심과 중구청 등 공공기관이 입지하여 있으며 인근으로 지하철1호선, 수인선, 수도권 제2순환고속도로가 위치함

< 그림 10 > 대상지 입지현황도



#### 착안사항

수도권 관문역할을 하는 인천항 및 원도심이 입지하여 위치적으로 우수한 제반여건을 갖추고 있으나, 대상지 내부의 갑문, 관세자유구역으로 인하여 도시내 섬형태로 고립되어 원도심과 단절되어 있음

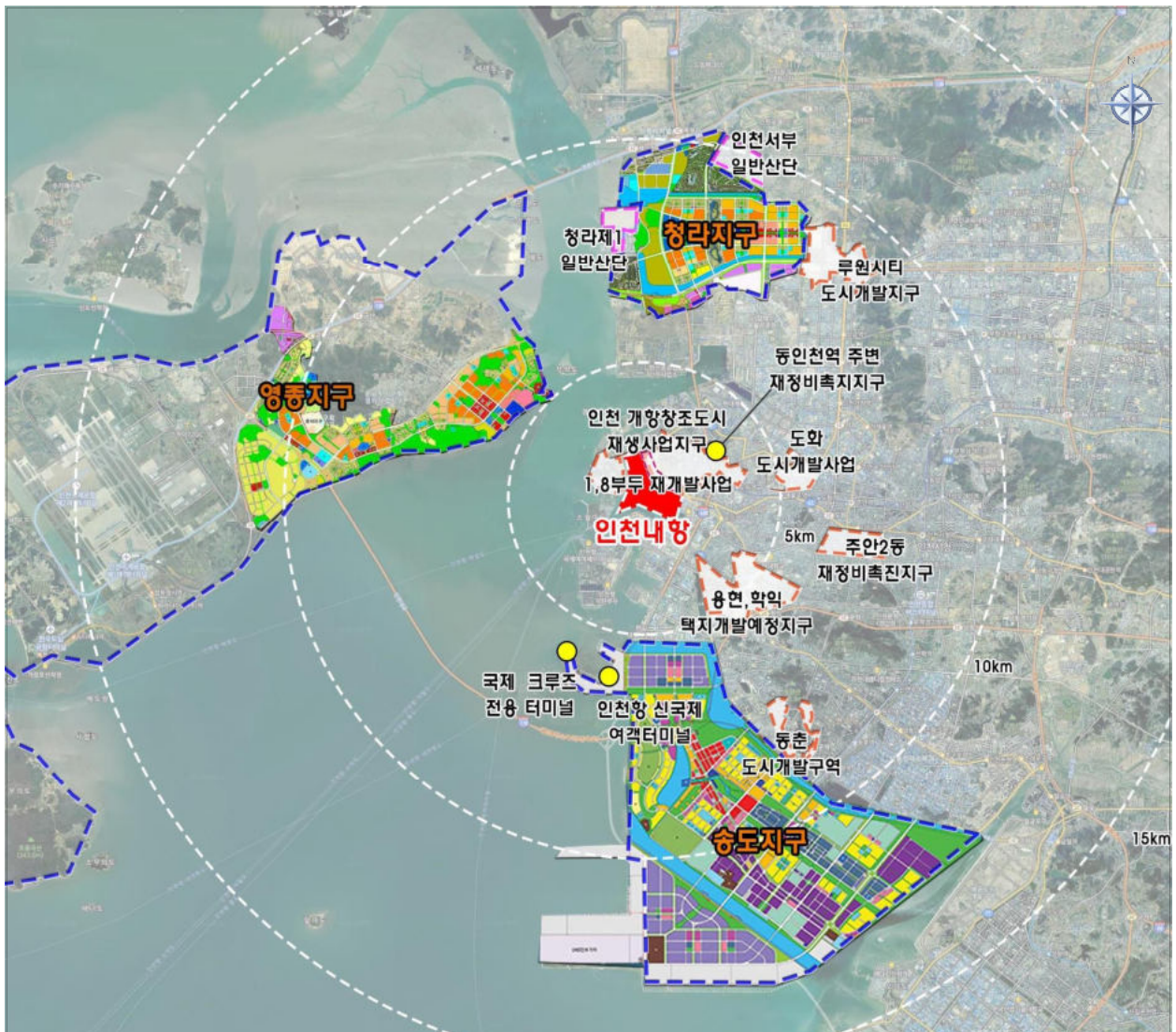


## 2) 주변 주요개발 현황

< 표 23 > 주요개발 현황

사업명	계획면적	계획인구(명)	사업기간
송도지구	53.36km <sup>2</sup>	265,611	2003~2020
영종지구	52.48km <sup>2</sup>	183,762	2003~2020
청라지구	17.81km <sup>2</sup>	90,000	2003~2018
인천항 신국제 여객터미널	65,660 m <sup>2</sup> (연면적)	-	2016~2019
도화도시 개발사업	881,954 m <sup>2</sup>	7,200	2006~2017
루원시티 도시개발사업	933,916 m <sup>2</sup>	23,993	2006~2018
개항창조도시 재생사업	3,900,000 m <sup>2</sup>	-	2016~2021
동인천역 주변 재정비촉진지구	234,951 m <sup>2</sup>	-	2007~2018

< 그림 11 > 주요개발 현황도



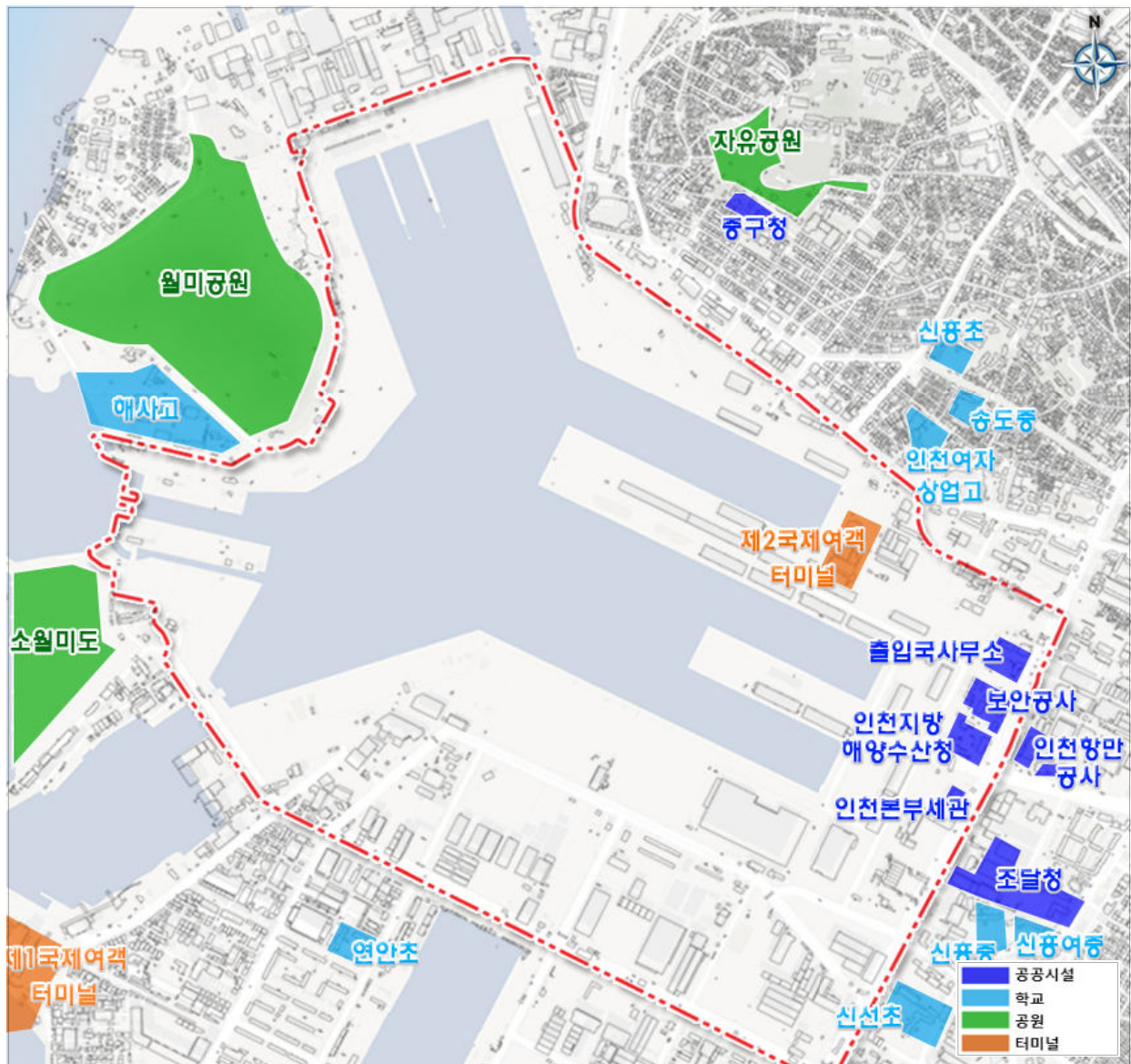
### 3) 공공청사 및 시설현황

- 대상지내에는 인천지방해양수산청, 인천본부세관, 인천출입국사무소 등의 공공청사가 있으며, 제2국제여객터미널이 함께 위치하고 있음
- 대상지 내 물류관련시설로 이용되던 오래된 창고, 사일로, 크레인 등이 위치함

< 표 24 > 대상지내 주요 공공시설

시설명	대지면적(㎡)	위치	관리주체	비고
인천제2국제여객터미널	40,791.7	인천광역시 중구 인증로 147	인천항시설관리센터	-
인천출입국사무소	5,101.3	인천광역시 중구 서해대로 393	출입국·외국인정책본부	-
인천보안공사	6,246.2	인천광역시 중구 서해대로 365	인천항보안공사	-
인천본부세관	1,422.5	인천광역시 중구 서해대로 339	인천본부세관	-
인천지방 해양수산청	5,255.8	인천광역시 중구 서해대로 365-1	해양수산부	-

< 그림 12 > 대상지 및 인근 주요 공공시설 현황도





#### 4) 지목 현황

- 대상지내 토지이용현황 분석결과 잡종지가 1,941,649㎡(64.5%)으로 가장 많은 면적을 차지함
- 다음으로 대지(11.7%) 창고(10.4%)순으로 나타남

< 표 25 > 지목별 현황

구분	합계	공장 용지	구거	대지	도로	임야	잡종지	제방	주유소 용지	창고	철도 용지	철도 용지
면적 (㎡)	3,008,447	74,039	3,493	351,177	297,358	6,458	1,941,649	7,016	5,196	312,144	4,178	5,739
비율 (%)	100.0	2.5	0.1	11.7	9.9	0.2	64.5	0.2	0.2	10.4	0.1	0.2

출처 : 국가공간정보포털(www.nsdi.go.kr)

#### 5) 소유자별 현황

- 대상지내 소유자현황 분석결과 인천항만공사가 1,951,177㎡(64.9%)로 가장 많은 면적을 차지하며, 이어서
- 다음으로 사유지 650,006㎡(21.6%), 국유지 382,575㎡(12.5%), 공유지 24,689㎡(0.8%)순으로 나타남

< 표 26 > 소유자 현황

구분	합계	국유지	공유지	인천항만공사	사유지		
					소계	법인	개인
면적(㎡)	3,008,447	382,575	24,689	1,951,177	650,006	594,053	55,953
비율(%)	100.0	12.7	0.8	64.9	21.6	19.7	1.9

출처 : 국가공간정보포털(www.nsdi.go.kr)

#### 6) 주변 공급처리시설 현황

##### 상수도 현황

- 인천시 상수도 공급의 주 수원은 팔당 수도권 광역상수도에서 공급
- 대상지 일대는 남동정수장 공급구역에 포함되어 있음

##### 하수도 현황

- 인천광역시 전체의 하수도 보급률이 약 97.6%로 조사
- 대상지는 2개의 1~5부두와 6~8부두가 분리된 하수처리구역으로 분리되어 있음
- 6~8부두가 남항처리구역 중 중앙처리분구에 포함되어 남항하수처리장으로 차집되어 처리되고 있으며, 6~8부두는 가좌처리구역 중 월미처리분구에 포함되어 가좌하수처리장으로 차집되어 처리되고 있음

##### 전력 현황

- 대상지 내 별도 발전시설은 없으며 인천광역시의 전력수급 현황은 2014년 기준 발전량이 60,467,830Mwh로서, 발전 설비는 2014년 기준 10,673Mwh이며, 최대전력은 11,625,472kW로 조사되었음

##### 용수 현황

- 대상지 내 용수 사용량 현황은 별도 집계되지 않으나, 인천광역시의 용수사용량은 가정용의 사용비중이 약 45.5%, 일반용이 52.7%를 차지하고 있으며 전반적으로 사용량이 감소 추세를 보이고 있음

## ② 도시관리계획 현황

### 1) 용도지역 현황

- 2016년 기준 중구의 용도지역상 도시지역 면적은 141.23km<sup>2</sup>임
- 용도지역별 현황은 주거지역이 12.3km<sup>2</sup>로 8.8%를 차지하며, 상업지역이 4.2%, 공업지역이 9.3%, 녹지지역이 77.6%, 미지정지역이 0.1%로 구성됨
- 대상지는 준공업지역 94.5% , 일반상업지역 3.1%, 자연녹지지역 1.1%, 미지정 1.3%로 지정되어 있음

< 표 27 > 용도지역 현황

구 분			중 구		대 상 지	
			면적(㎡)	비율(%)	면적(㎡)	비율(%)
합계			141,227,343	100.0	3,008,447	100.0
도 시 지 역	주 거 지 역	소계	12,301,441	8.8	-	-
		전용주거지역	2,055,963	1.5	-	-
		제1종일반주거지역	2,371,689	1.7	-	-
		제2종일반주거지역	3,892,680	2.8	-	-
		제3종일반주거지역	2,843,318	2.0	-	-
		준주거지역	1,137,791	0.8	-	-
	상 업 지 역	소계	5,958,166	4.2	-	-
		중심상업지역	754,354	0.5	-	-
		일반상업지역	5,203,812	3.7	93,330	3.1
		근린상업지역	-	-	-	-
		유통상업지역	-	-	-	-
	공 업 지 역	소계	13,141,346	9.3	-	-
		전용공업지역	-	-	-	-
		일반공업지역	2,044,976	1.4	-	-
		준공업지역	11,096,370	7.9	2,845,427	94.5
	녹 지 지 역	소계	109,617,698	77.6	-	-
		보전녹지지역	20,141,354	14.3	-	-
		생산녹지지역	1,705,224	1.2	-	-
		자연녹지지역	87,771,120	62.1	31,749	1.1
	미지정		208,692	0.1	37,941	1.3
해상면적			-	-	-	-

출처 : 중구 통계연보 (2017)

주) 대상지 총면적 4,832,897㎡ 중 해상면적 1,824,450㎡ 는 제외한 면적임

## 2) 용도지구·구역 현황

- 중구 내 용도지구는 최고고도지구가 81,072천㎡(90.3%)로 가장 넓게 지정되어 있으며,
- 대상지는 중요시설물보호지구, 고도지구, 시가지경관지구 등이 총 1,259천㎡ 구성되어 있음

< 표 28 > 용도지구·구역 현황

구 분	중 구		대 상 지	
	면적(㎡)	비율(%)	면적(㎡)	비율(%)
합계	89,795,784	100.0	1,258,898	100.0
경관지구	2,284,975	2.5	190,332	15.1
고도지구	81,072,277	90.3	200,604	15.9
방화지구	2,842,577	3.2	-	-
중요시설물보호지구	3,595,955	4.0	867,962	69.0

출처 : 통계청 (kosis.kr)

## 3) 도시계획시설 현황

- 중구 내 도시계획시설은 인천내항, 연안항, 남항, 북항의 4개항과 경인선, 수인선, 화물선 총 3개 철도 및 인천국제공항 등 총 521개의 시설이 지정되어 있음
- 대상지는 도로 15개소, 철도(화물선) 1개소, 항만(인천내항) 1개소 등 총 18개의 시설이 위치하고 있음

< 표 29 > 도시계획시설 현황

(단위 : 개소)

구 분		중 구	대 상 지	비 고
총 계		521	18	-
교통시설	도 로	127	15	-
	철 도	3	1	경인선, 수인선, 화물선(석탄부두)
	항 만	4	1	인천내항, 연안항, 남항, 북항
	공 항	1	-	인천국제공항
교육문화시설	학 교	25	-	-
	운동장	1	-	-
공간시설	광 장	27	-	-
	공 원	60	-	-
	녹 지	123	-	-
	유원지	2	-	-
복지시설		88	-	-
공공청사		6	-	-
방재시설		7	-	-
유통 및 공급시설		23	-	-
환경기초시설		24	1	-

### 착안사항

95%가 준공업지역이며, 대상지 내 경관지구, 고도지구, 중요시설보호지구가 지정되어 있음

### ③ 역사문화 현황

- 북측 차이나타운, 신포국제시장 등 개항시기의 역사자원들이 다수 분포하며 주변으로 문화재보호구역이 지정되어 있음. 서측 월미관광특구가 지정되어 있으며, 그 외 남측의 인천종합어시장, 팔미도 유람선 등 관광자원이 다수 입지함
- 공간적 단절로 인하여 인근의 역사문화자원과의 연계성이 저하되며, 인근의 월미도 드림아일랜드 조성으로 경쟁관계가 심화가 우려되고 있는 실정임
- 이에 따른 대규모 집객거점의 설치 및 토지의 효율적 활용이 필요함

< 그림 13 > 역사문화자원 현황도



## 착안사항

인천시의 원도심은 경제자유구역과 택지개발 등으로 주민들의 이주로 슬럼화가 진행중이며, 대상지 인근으로 역사자원이 다수 분포하여 관광객을 유치할 수 있는 집객시설이 필요함



## 다. 교통현황 및 분석

### ① 가로망 현황 및 분석

- 과업 대상지는 인천광역시 서측 해안가에 입지하여, 동측으로 남북축을 연결하는 수도권 제2외곽순환 고속도로가 위치하고, 동서축을 연결하는 경인로, 인주대로, 축항대로를 통해 대상지로의 접근이 이루어짐

< 표 30 > 가로망 현황

구분	가로명	차로수(왕복)	구간	비고
①	수도권제2순환 고속도로	4~6차로	김포 ~ 인천구간	-
②	제2경인 고속도로	4~10차로	인천 ~ 성남	-
③	인중로	2~7차로	송의로타리 ~ 송림삼거리	-
④	경인로	6~10차로	인천 송의동 ~ 영등포구	-
⑤	아암대로	4~14(중앙6)차로	인천 송의동 ~ 인천 논현동	-
⑥	중봉대로	6~13차로	인천 송현동 ~ 인천 금곡동	-
⑦	봉수대로	5~8차로	인천 송림동 ~ 김포	-
⑧	참외전로	4~6차로	인천 송월동 ~ 인천 도원동	-
⑨	월미로	2~4차로	인천 선린동 ~ 인천 북성동1가	-
⑩	인주대로	4~9차로	인천 송의동 ~ 인천 운현동	-
⑪	인항로	10차로	인천 신흥동3가 ~ 인천 용현동	-
⑫	매소홀로	4~6차로	인천 서창동 ~ 인천 향동7가	-
⑬	축항대로	4~8차로	소월미도 ~ 능해IC	-
⑭	한나루로	5~6차로	인천 도화동 ~ 인천 학익동	-
⑮	독배로	4~6차로	인천 송의동 ~ 인천 옥련동	-

< 그림 14 > 가로망 현황도



## ② 대상지 주변 주요 교차로 분석

### 1) 교통량 현황

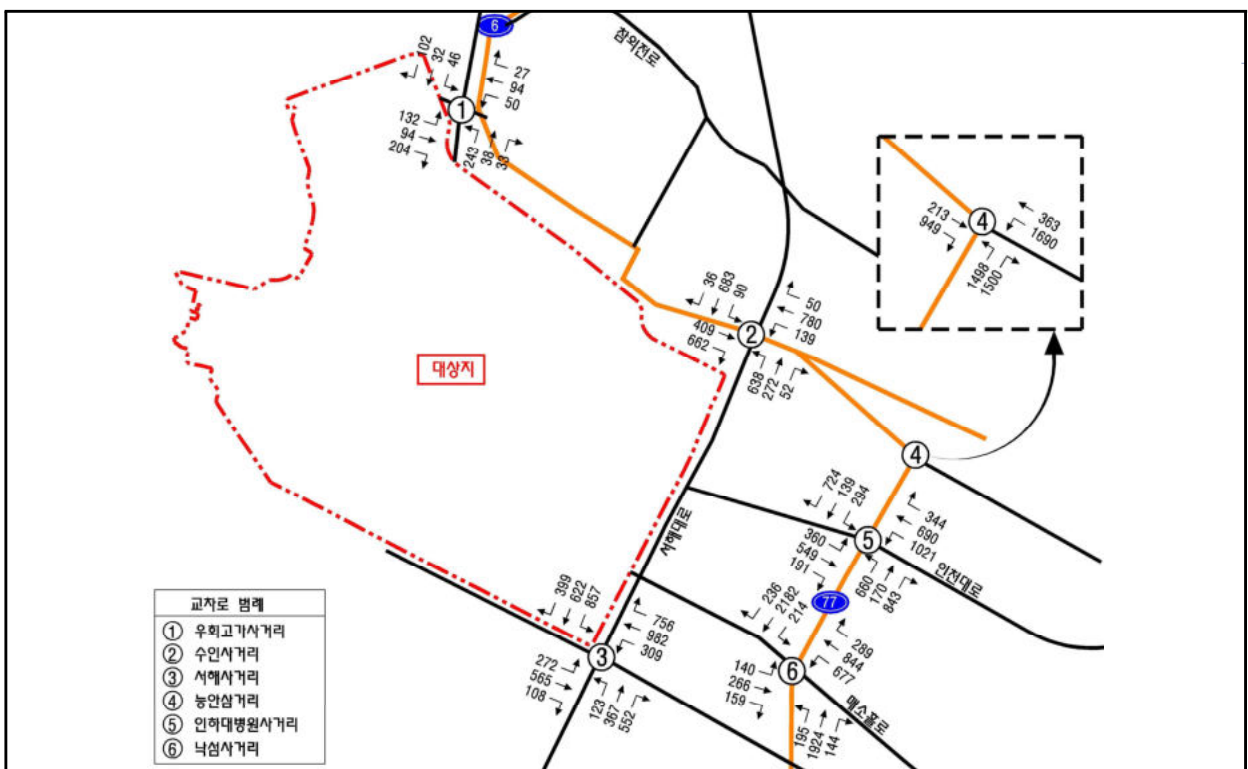
- 사업대상지와 인접한 ③ 서해사거리 시간대별 교통량 조사 결과는 다음과 같으며, 08~09시가 첨두시인 것으로 도출됨

구 분	교통량 (대/시)	구 분	교통량 (대/시)	구 분	교통량 (대/시)
07~08시	5,440	12~13시	5,126	17~18시	5,682
<b>08~09시</b>	<b>5,912</b>	13~14시	5,823	18~19시	3,788

\* 조사대상은 6개 교차로 중 가장 대상지와 인접한 교차로 ①, ③번 중 ①번 우회고가사거리가 서측(월미공원) 방향이 막다른 도로이므로 제외하고 ③번으로 선정

- 위 자료를 통해 도출된 첨두시 08~09시 기준 교통량 현황은 다음과 같음

< 그림 15 > 주요교차로 교통량 현황



### 2) 신호교차로 분석결과

- 사업대상지와 직접적으로 연결되는 가로에 위치한 주요 교차로 6개소의 서비스수준 분석 결과 “C” ~ “E” 수준으로 분석됨

< 표 31 > 교차로 서비스수준 분석 결과

구 분	교통량(대/시)	평균제어지체(초/차)	서비스수준
① 우회고가사거리	1,095	49.1	C
② 수인사거리	3,811	57.4	D
③ 서해사거리	5,912	68.3	D
④ 능안삼거리	6,213	52.7	D
⑤ 인하대병원사거리	5,985	81.4	E
⑥ 낙섬사거리	7,270	95.1	E

## 라. 교통수요 예측

### ① 토지이용구상

- 본 사업대상지의 지구별 용도 연면적은 다음과 같음
- 대상지내 세부 시설계획은 인천내항 마스터플랜 계획 수립시 검토한 시설 용도별 비율을 가정하였음

< 표 32 > 지구별 용도 연면적

구 분	상업	숙박	주거	업무	문화	교육	산업	합계
계	1,449,741	154,761	1,182,938	1,212,071	113,376	14,679	340,937	4,468,502
복합도심지구	896,614	51,376	922,952	892,371	28,973	14,679	20,519	2,827,484
해양문화관광지구	144,750	-	147,475	272,250	16,471	-	320,418	901,364
복합산업물류지구	408,376	103,385	112,511	47,450	67,931	-	-	739,654

### ② 활동인구 예측

- 사업대상지의 용도별 시설의 활동인구 원단위는 문헌자료를 기준으로, “인천시 도시교통정비 중기계획, 2013” 에서 제시한 인천광역시 장래 총목적통행 증가율을 적용하여 장래 사업지 활동인구를 예측 하였음
- 장래 최종목표년도 사업지 활동인구는 총 555,789인/일로 예측됨

< 표 33 > 활동인구 예측 결과

구 분	상주 / 상근인구	방문 / 이용인구	합 계
계	90,164	465,625	555,789
복합도심지구	61,189	284,644	345,833
해양문화관광지구	14,586	49,694	64,280
복합산업물류지구	14,389	131,287	145,676

### ③ 총통행량 예측 결과

- 사업대상지내 상업, 업무, 문화, 교육 시설의 경우 “교통영향평가 수립지침, 2016” 에서 제시한 중복통행을 70%를 적용하여 장래 사업지 일일 총 통행량을 예측하였음
- 장래 최종목표년도 사업지 일일 총통행량은 492,708통행/일로 예측됨

< 표 34 > 총통행량 예측 결과

구 분	상주 / 상근인구	방문 / 이용인구	합 계
계	188,790	303,918	492,708
복합도심지구	128,980	184,652	313,632
해양문화관광지구	30,227	32,519	62,746
복합산업물류지구	29,583	86,747	116,330

#### 착안사항

대상지 인근으로 간선도로가 12개의 개의 도로가 분포하며, 인근으로 제2순환고속도로와 경인선(1호선), 수인선 등이 분포하여 교통여건은 양호한 것으로 나타남

## 마. 항만시설 현황

### ① 일반현황

- 인천항은 수도권의 관문항으로 중국대륙과 최단거리에 위치한 한중교류의 전진기지이자 인천, 안산, 성남, 구로, 수원, 시화 등을 연결하는 북방교역 거점항만인 서해안 제1의 국제 무역항임
- 하지만, 인천내항은 인천시 중구에 위치하여 화물수송시 시내를 통과하므로 도시의 환경을 저해하고 항만으로 인한 도심의 확장이 제한됨
- 또한, 인천내항은 갑문통과를 위한 입출항 대기 및 통과시간 등 대기시간의 증가로 인한 내항의 경쟁력이 약화되어 향후 북항 및 신항 개발시 급속한 화물전이가 예상됨
- 내항은 야적장이 협소하고 갑문통과로 인한 체선·체화현상이 전국항만에 비해 심각한 실정으로 내항을 이용하는 화물선 및 컨테이너선이 기피하고 있는 실정임
- 1·8부두 동측의 도심방면으로 "동인천역 주변 도시재생사업(재정비), 인천도시공사" 등이 진행 중에 있으며 6부두 서측으로 월미공원, 월미도유원지 등의 관광자원이 분포하고 있음
- 7부두 배후지역인 북성·만석지구 내 석유, 목재, 음식료 사업체 등의 노후한 산업시설이 산재하고 있어 십자굴 주변 정비 및 개발요구가 증대되고 있는 실정임

### ② 시설현황

- 인천항은 현재 외곽시설 5,013m, 접안시설 24,759m, 잔교 21기가 항내에 배치되어 항내 정온도 확보 및 항만운영 중에 있음

< 표 35 > 항만시설 현황

구 분	방파제(m)	안 벽(m)	물양장(m)	잔 교(기)
시설현황	5,013	24,759	2,059	21
시설능력	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 접안능력 : 119선석(양곡 6선석, 시멘트 4선석, 석탄 1선석, 목재 3선석, 모래 15선석, 철재 7선석, 자동차 2선석, 잡화 39선석, 컨테이너 13선석, 유류 14선석, 영흥화력 4선석, 여객 4선석, LNG 5선석, 기타 2선석)</li> <li>• 하역능력 : 122,002천RT/년 (1,952천TEU/년)</li> </ul>			

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획 수정계획(2016)

주 1) : 외곽시설 2,900m 추가(국제여객부두 호안)

주 2) : 북항 오일뱅크 돌핀 2만DWT 1선석 추가(L=220m)



### ③ 내항 접안시설 및 통합운영 현황도

< 표 36 > 내항 접안시설 현황

구 분	연장 (m)	전면수심 DL(m)	구조 형식	접안능력 (DWT)	하역기계	취급화물	비고
제1부두	1,799	(-)0.7~4.3	CONC. BLOCK식	50,000×1 35,000×2 4,500×4 2,000×3	-	잡화, 산물, 원목	
제2부두	1,278	(-)1.2~3.7	CONC. BLOCK식	30,000×1 20,000×2 8,000×4	-	원목, 산물, 철재	
제3부두	1,250	(-)0.8~3.9	L형 BLOCK식	20,000×1 10,000×2 8,000×4	-	철재, 산물, 잡화	
제4부두	1,160	(-)3.5~4.0	L형 BLOCK식	50,000×1 30,000×1 20,000×1 40,000×1 10,000×1	G/C 27톤 1기 G/C 30톤 1기 G/C 35톤 1기 G/C 40톤 3기 언로더800T/H 1기	컨테이너, 양곡	
제5부두	1,150	(-)5.0	CONC. BLOCK식	50,000×4	언로더600T/H 1기	자동차, 양곡	
제6부두	1,218	(-)5.0	CONC. BLOCK식	50,000×1 30,000×2 5,000×2 20,000×1	-	합판, 펄프, 액체화물, 잡화	역 무 선
제7부두	1,216	(-)4.0~4.3	널말둑식	50,000×4	언로더750T/H 2기 언로더400T/H 2기 언로더360T/H 1기	양곡, 잡화	
제8부두	1,152	(-)4.0	CONC. BLOCK식	50,000×3 20,000×1	고철크레인270T/H 3기 살물크레인600T/H 2기	고철, 원당 소금, 규사	

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획 수정계획(2016)

주 : 1부두 물양장(1P, 3천DWT) 1선석 제외

< 그림 16 > 통합법인 임대 구역 안내도



주 : 1부두 물양장(1P, 3천DWT) 1선석 포함

#### ④ 갑문시설 현황

- 최고 10m에 달하는 인천해역의 조수간만 차를 극복하기 위하여 선거내 수심을 (-)7~ (-)12.5m로 일정하게 유지함으로써 5만톤급이하 선박의 상시 입·출항 확보
- 인천내항 갑문은 최고 10m에 달하는 조수간만의 차를 극복하고 대형 선박의 접안을 가능케 하기위한 갑문식 도크시설로 시설현황은 5만톤 1기와 1만톤 1기를 비롯해 5만톤 갑문 문짝 4련와 1만톤급 갑문 문짝 4련이 있음

< 표 37 > 갑문시설 현황

시설명		규격	수량	비고
갑실	5만톤급	36.0m×최대367.0m×최대18.5m	1기	선박 통과용 수로
	1만톤급	22.5m×최대254.0m×최대18.5m	1기	
5만톤급 갑문 문짝 50,000 Ton Lock Gate		38.0m×8.3m×18.5m (입항 : 56.0분, 출항 53.0분)	4련	부력식 Sliding Gate
1만톤급 갑문 문짝 10,000 Ton Lock Gate		24.5m×6.4m×18.5m (입항 : 45.5분, 출항 41.5분)	4련	부력식 Sliding Gate
취배수문	5만톤급	4.0m×4.0m	8개소	갑실수위 조절용
	1만톤급	3.0m×3.0m	10개소	
구동장치	5만톤급	유압식 견인력 100톤	4개소	갑문개폐용
	1만톤급	유압식 견인력 63톤	4개소	
변전실		용량 2,000 KVA (예비1대)	2대	변전시설
충수시설		강제 충수시설 펌프 320 Kw	3대	내항수위유지용
		자연충수시설 도수로 유효폭14m, 수문4련	1기	
비상 발전시설		발전기 (625KVA)	1대	비상발전

자료 : 인천항만공사

#### ⑤ 항만이용 및 운영현황

##### 1) 선박입출항 현황

- 인천항의 선박 입·출항 실적은 2010년 42,563척 이후 감소 추세를 보였으나, 2015년 37,560척으로 증가 추세를 보이다 다시 2017년 36,215척으로 감소 추세를 보이고 있음
- 연안선박의 입·출항 실적이 다소 높은 편이며, 2017년 총 입·출항 선박의 53.5%를 차지하고 있음
- 선박입출항 실적은 2010년 이후 연평균 2.0%로 감소하고 있으나, 2015년~2017년 기간은 1.0%로 증가 추세를 보이고 있음
  - 외항선은 2015년~2017년 동안 연평균 4.0%의 증가 추세를 보이고 있음
  - 연안선은 2015년~2017년 동안 연평균 1.0%의 감소 추세를 보이고 있음

## 2) 항만물동량 처리 실적

### 인천항 물동량 추이 및 품목별 처리현황

- 인천항의 물동량은 2017년 165,521천RT로서 수도권 관문항으로의 역할을 담당하고 있음
- 처리 물동량도 2012년 이후 꾸준히 증가하고 있으며, 2016년부터 16천만RT이상을 처리하고 있음
- 인천항 품목별 물동량 처리 실적분석 결과 고철, 시멘트 및 철광석이 최근 3년간 20% 이상 큰 폭으로 증가하는 것으로 검토되었음
- 감소품목으로는 기타광석, 모래, 양곡, 철재가 지속적으로 물동량이 감소하고 있으며, 기타광석 및 모래의 경우 최근 3년간 평균 5%이상의 감소율을 보이고 있음
- 인천항에서 처리되는 물동량은 품목별로 큰 증감폭을 나타내고 있으며, 일부 감소 품목을 제외하고 꾸준히 증가하는 경향을 보이고 있음

< 표 38 > 인천항 품목별 물동량 처리 실적

(단위 : 천RT)

구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	연평균증가율	
									('10-'17)	('15-'17)
고철	345	768	666	654	858	1,850	1,686	1,973	37.5%	41.3%
기타광석	3,827	3,514	3,655	4,923	4,780	4,277	3,745	3,565	0.0%	-9.3%
모래	20,235	17,757	14,197	13,840	15,361	17,640	18,042	12,873	-5.1%	-3.8%
목재	3,703	3,470	3,004	3,080	3,139	4,362	4,091	3,891	1.8%	9.3%
석탄	11,187	12,205	11,699	10,075	12,708	15,169	15,374	16,608	6.6%	9.6%
시멘트	3,833	2,952	1,854	1,528	2,141	2,587	3,425	4,191	5.4%	25.2%
양곡	6,641	5,167	5,120	4,531	4,405	3,985	4,317	4,450	-5.1%	0.6%
유류	48,007	49,005	49,633	50,533	47,538	50,393	51,368	54,958	2.0%	5.0%
자동차	5,571	5,908	6,855	7,888	6,600	6,811	6,482	7,366	4.7%	4.0%
잡화	36,345	36,580	36,353	38,973	42,842	40,190	42,386	45,373	3.4%	2.1%
철광석	59	56	59	35	27	89	53	105	32.0%	95.8%
철재	8,029	7,982	8,622	7,765	7,301	7,246	7,911	7,413	-0.9%	0.7%
화학공업	2,002	2,302	2,222	2,281	2,383	3,026	2,424	2,755	5.6%	6.9%
합계	149,784	147,666	143,939	146,106	150,083	157,625	161,304	165,521	1.5%	3.3%

자료 : 해양수산부 통합 PORT-MIS

### 인천내항 물동량 처리현황

- 인천 내항은 인천항의 물동량 증가와 반대로 매년 처리물동량이 감소하는 것으로 조사되었음
- 인천항 처리 물동량 중 내항 처리 비중이 2010년에서 2013년까지는 20%를 유지하였으나, 2014년 이후 20%이하로 떨어졌고, 2017년에 14.2%를 처리하였음

< 표 39 > 인천내항 물동량 처리 실적

(단위 : 천RT)

구분	물동량 처리 현황							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
인천항	149,785	147,669	143,939	146,106	150,084	157,624	161,304	165,521
내항	33,329	31,525	31,600	30,510	29,794	28,723	26,756	23,535
처리비율	22.3%	21.3%	22.0%	20.9%	19.9%	18.2%	16.6%	14.2%

자료 : 해양수산부 통합 PORT-MIS, 인천항만공사 내부자료

### 3) 여객터미널 현황

#### 여객선 운항 실적

- 여객선 운항실적은 지속 증가하다가 2013년 최고치를 기록한 이후로 최근 3개년(2015~2017년) 연평균 1.8%로 감소
- 외항선은 2013년 수준을 유지하고 있는 반면, 내항선의 운항실적은 급격히 감소
  - 이는 2014년 발생한 세월호 참사 사고로 인한 영향으로 판단됨

< 표 40 > 연도별 인천항 입항 여객선 실적

(단위 : 척)

선종	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	연평균증가율 (‘15-’17)
합계	1,325	1,359	1,462	1,550	1,399	1,320	1,357	1,294	-1.8%
외항선	1,316	1,347	1,287	1,306	1,296	1,301	1,351	1,284	-0.6%
내항선	9	12	175	244	103	19	6	10	-0.9%

자료 : 해양수산부 통합 PORT-MIS

#### 국제여객 실적

- 인천항 카페리 여객수는 2014년까지 90만명이상 이용하였으나, 2015년 80만명으로 급격한 감소 후 최근 3년간 연평균 10.8%의 높은 감소추이를 보임

#### 크루즈 여객 실적

- 인천항 크루즈 여객은 2010년 7,357명에서 2014년 183,909명을 기록한 이후 감소하다 2015~2017년 기간동안 연평균 11.1% 증가하였음

#### 여객터미널 이용현황 분석결과

- 인천항 내 운영되는 국제여객 및 크루즈 여객 터미널의 이용현황이 감소 추세임을 고려하면, 터미널 통합 운영을 통한 운영효율화 향상이 필요
  - 인천내항 #13, #14를 이용하고 있는 제2국제여객터미널은 '19년 하반기 신설 국제여객터미널 통합 이전되는 것으로 인천항만공사와 계약되어 있음.
  - 연안항의 제1국제여객터미널과 내항의 제2국제여객터미널의 터미널 이원화 운영에 따른 불편함 해소
  - 터미널 통합시 이용객들의 터미널 혼돈으로 인한 불편해소를 통한 효율적인 운영 가능
  - 최대 22.5만톤급의 초대형 크루즈선박 접안가능으로 선박대형화 추세에 대응가능

#### 착안사항

인천내항은 입출항시 갑문통과 대기시간 소요에 따라 항만 경쟁력이 저하되고 있으므로, 항만 경쟁력은 대체 부두로 확보하고 인천내항은 친수, 문화, 산업, 주거 등 별도의 활성화 방안 확보 필요

## 제4장. 재개발 사업환경 검토

### 가. 사업환경분석

#### ① 트렌드 분석

##### 1) 여가관광 트렌드

- 활발한 여행, 국내여행 여행 경험률, 참여횟수 증가 등 양적 증가 및 평균여행일수, 여행비용 증가로 질적 증가 추세임
- 또한 국내여가관광이 기존 숙박여행 중심에서 당일여행중심으로 빠르게 변화중

##### 2) 주거트렌드

- 최근 거주지를 선택할 때 고려하는 핵심 요인의 트렌드를 조사한 결과 교육환경, 커뮤니티, 건강 등의 가치를 중시하는 추세임
- 특히 커뮤니티 시설은 2000년대 들어서면서 주거 시설 가치의 핵심적인 결정요인으로 자리매김 하기 시작

##### 3) 상업트렌드

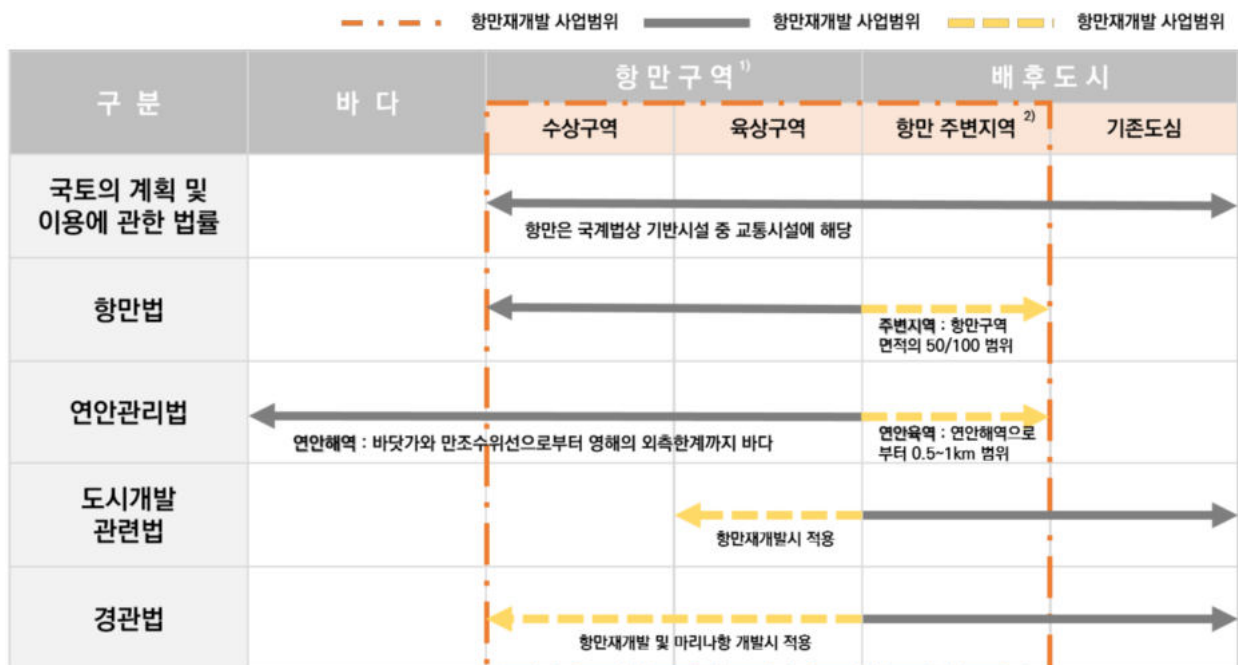
- 최근 소비트렌드의 변화 : 스토리와 테마로 차별화된 장소성이 있는 곳 선호
- 온라인과 차별화된 경험의 질을 중시하는 트렌드가 자리매김 및 다른 곳에서는 경험할 수 없는 이곳만의 스토리와 체험이 있는 장소를 선호

### 나. 제도환경분석

#### ① 항만재개발 사업시 관련법 적용범위

- 항만재개발사업은 항만법상 항만재개발 규정에 의해 항만구역과 그 주변지역을 포함하여 이뤄지고 있으며, 항만구역은 ‘항만법’을 모법으로 하고, 주변지역은 개별법령에 의해 추진되고 있음

< 그림 17 > 항만재개발 사업시 관련법 적용범위



1) 항만법 제2조제4호 : 항만구역이란 항만의 수상구역과 육상구역을 말함

2) 항만 주변지역 : (항만법 제56조제2항) 주변지역은 항만재개발사업에 포함되는 포함구역 면적의 50/100을 초과할 수 없고, 사업구역 면적은 20만㎡미만일 경우 100/100까지 가능

※ LHI : 항만재개발사업의 주변지역 연계를 통한 생활권계획 추진방안 연구



## 제5장. 현황종합분석

### 가. 현황종합분석도

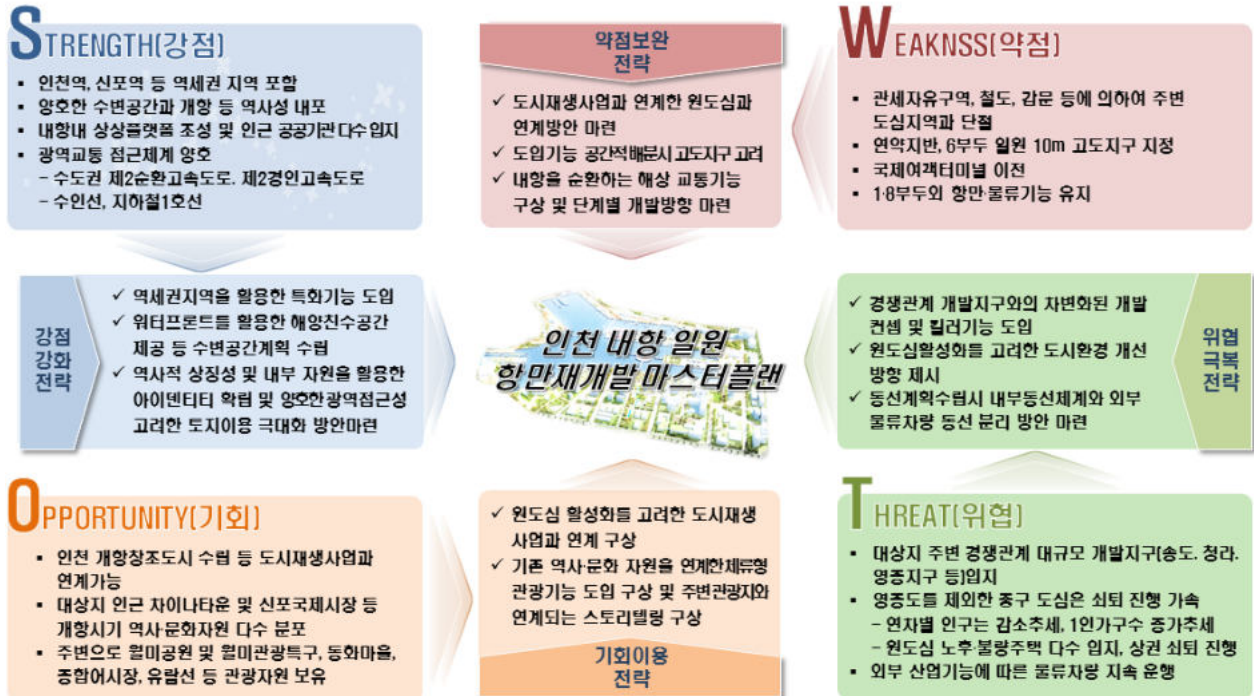
< 그림 18 > 현황종합분석도





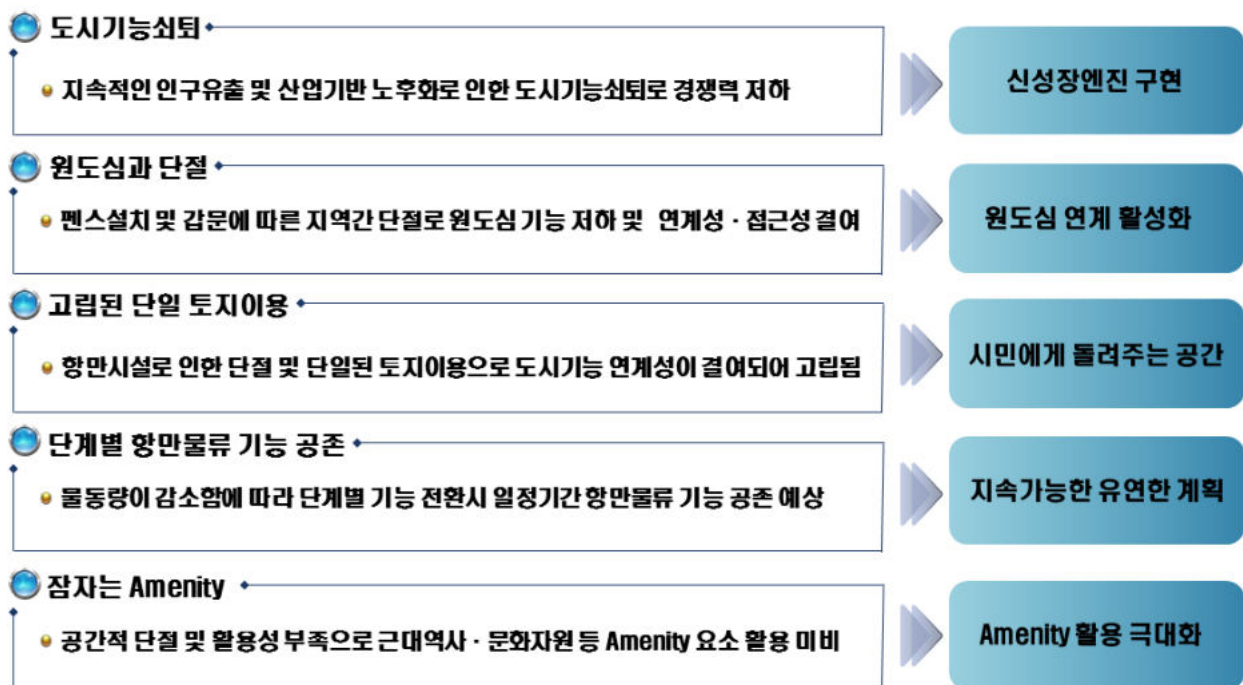
## 나. SWOT분석

< 그림 19 > SWOT분석



## 다. 핵심이슈 도출

< 그림 20 > 핵심이슈 도출





인천 내항 일원 항만재개발 마스터플랜

# 국내 · 외 사례조사 및 시사점 도출

국내 항만재개발 사례 조사 종합

해외 선진항만재개발 사례 조사 종합



제1장

제2장



### III 국내·외 사례조사 및 시사점 도출

#### 제1장. 국내 항만재개발 사례 조사 종합

< 표 41 > 국내 항만재개발 사례 조사 종합

구분	사례 조사 종합
부산북항 항만 재개발사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도입시설 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유치시설용지(상업업무지구 3.9%, IT영상 4.7%, 해양문화 15.0%, 복합도심 6.2%)</li> <li>- 공공시설용지(복합항만지구 12.9%, 항만시설 8.5%, 환승센터 2.2%, 공원 및 광장 23.6%, 마리나 2.4%, 기타)</li> </ul> </li> <li>• 가처분율 : 44.9%(유치시설용지, 복합항만지구, 환승센터)</li> <li>• 최고층수 : 상업업무지구 높이 280M, 해양문화(랜드마크지구) 높이제한 없음</li> </ul>
경남거제 고현항 항만재개발 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도입시설 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 유치시설용지(주거용지 25.5%, 상업·업무용지 14.9%, 관광/공익용지 8.1%)</li> <li>- 공공시설용지(항만용지 9.5%, 공공시설용지(공원 등) 42%)</li> </ul> </li> <li>• 가처분율 : 53.7%(유치시설용지, 여객터미널, 마리나시설, 해양파출소)</li> <li>• 최고층수 : 120m</li> </ul>
영종도 준설토 투기장 항만재개발 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도입시설 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양문화관광지구 : 체육시설 (골프장 등) 49.8% / 상업, 숙박, 문화 11.7%</li> <li>- 교육연구지구(교육연구, 군사시설) 9.5%</li> <li>- 공공시설지구 29.0%</li> </ul> </li> <li>• 가처분율 : 70.6%(상업시설, 근린생활시설, 의료관광시설, 숙박시설, 휴게소, 유원지(오션리조트), 체육시설, 교육연구시설)</li> </ul>
광양항 모도 준설토 매립장 항만재개발 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도입시설 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 복합산업물류지구 : 산업부지 및 지원시설 62.2%</li> <li>- 공공시설지구 : 폐기물처리 0.5%, 폐수종말처리시설 0.1%, 유보지 13.8% 외</li> </ul> </li> <li>• 가처분율 : 62.2%(미래신소재 산업시설, 복합에너지 물류시설, 지원시설, 재생에너지 생산시설, 복합에너지 발전시설)</li> </ul>

## 제2장. 해외 선진항만재개발 사례 조사 종합

< 표 42 > 해외 선진항만재개발 종합 시사점

구분	종합 시사점
볼티모어, 이너하버	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 초기부터 도심 CBD와 시너지를 일으킬 수 있는 엔터테인먼트 항만으로 개발되었으며, 이를 기반으로 MICE, 해양연구, 비즈니스스쿨, 공연, 이벤트, 페스티벌 등 콘텐츠산업 발전</li> <li>- 시민을 위한 오픈스페이스, 공공앵커와 민간 복합개발 혼합</li> <li>- 엔터테인먼트 항만기반(MICE, 해양연구, 비즈니스스쿨)</li> <li>- 시대별 니즈변화를 수용하며 지속적 재생 중 (Green, 이벤트, 해양콘텐츠 등)</li> </ul>
리버풀, 워터프론트	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 리버풀 워터프론트만의 고유한 자산에 문화예술 콘텐츠가 결합되어 항만과 원도심, 지역전체를 살린 재생사업</li> <li>- 대상지 고유 콘텐츠(역사, 문화)를 활용한 개발전략 수립</li> <li>- 원도심과 연계한 통합개발계획 수립 : 수변 집객 원도심 활성화</li> <li>- 문화예술 중심의 이벤트 개최를 통한 지속 활성화 유도</li> </ul>
요코하마, 미나토미라이	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만재생 사업시 단순 업사이드 포텐셜만 보기보다는 부동산 사이클 변화에 따른 다운사이드 리스크를 염두한 계획 필요</li> <li>- 전략적 업무상업지구로 조성되었으나 수요부족, 경기침체로 장기 미매각 부지였으며, 현재 지속적 투자유치 노력으로 활성화된 상태</li> <li>- 미나토미라이는 휴먼스케일의 계획 및 Spot to Spot 편리한 이동수단이 부족했으나, 인천내항 계획시 이를 보완하여 계획</li> <li>- 도쿄 근교 당일 방문지로 일부 관광엔터테인먼트 기능 도입</li> </ul>
시드니, 달링하버	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도심 CBD의 개발압력과 엔터테인먼트 니즈를 반영한 해양문화, 쇼핑 및 엔터테인먼트, 컨퍼런스가 어우러진 공간 : 세계 3대 미항으로 성공적 포지셔닝</li> <li>- 시민을 위한 친수공간과 워터프론트 R.D.E.조화</li> <li>- 공공인프라, 앵커와 민간복합개발 조화</li> <li>- 전담기관에서 장기계획, 단계별 추진</li> </ul>
함부르크, 하펜시티	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 용도복합 개발을 통해 양질의 공공시설을 민간사업자가 공급할 수 있도록 유도</li> <li>• 전담기관을 통해 프로세스 전반의 운영과 퀄리티 컨트롤</li> <li>- 랜드마크형 앵커 도입을 통한 글로벌 마케팅 성공</li> <li>- 민간의 자유로운 개발계획 수립이 가능하도록 하고, 단계별 공모를 통해 경쟁력 있는 계획을 선발하여 시행함으로서 퀄리티 높은 도시 조성</li> </ul>



인천 내항 일원 항만재개발 마스터플랜

# 인천 내항 재개발구상

IV

미래 비전 및 개발목표 설정  
추진전략 (특화발전 아젠다) 설정  
공간구조 구상

제1장  
제2장  
제3장



## IV 인천 내항 재개발 구상

### 제1장. 미래비전 및 개발목표 설정

#### 가. 미래비전 및 목표

- 내항의 입지특성, 트렌드, 해외 선진항만사례 시사점, 시민들의 니즈 및 향후 글로벌 산업트렌드를 고려하여 비전 및 목표설정

< 그림 21 > 미래비전 및 개발목표 설정

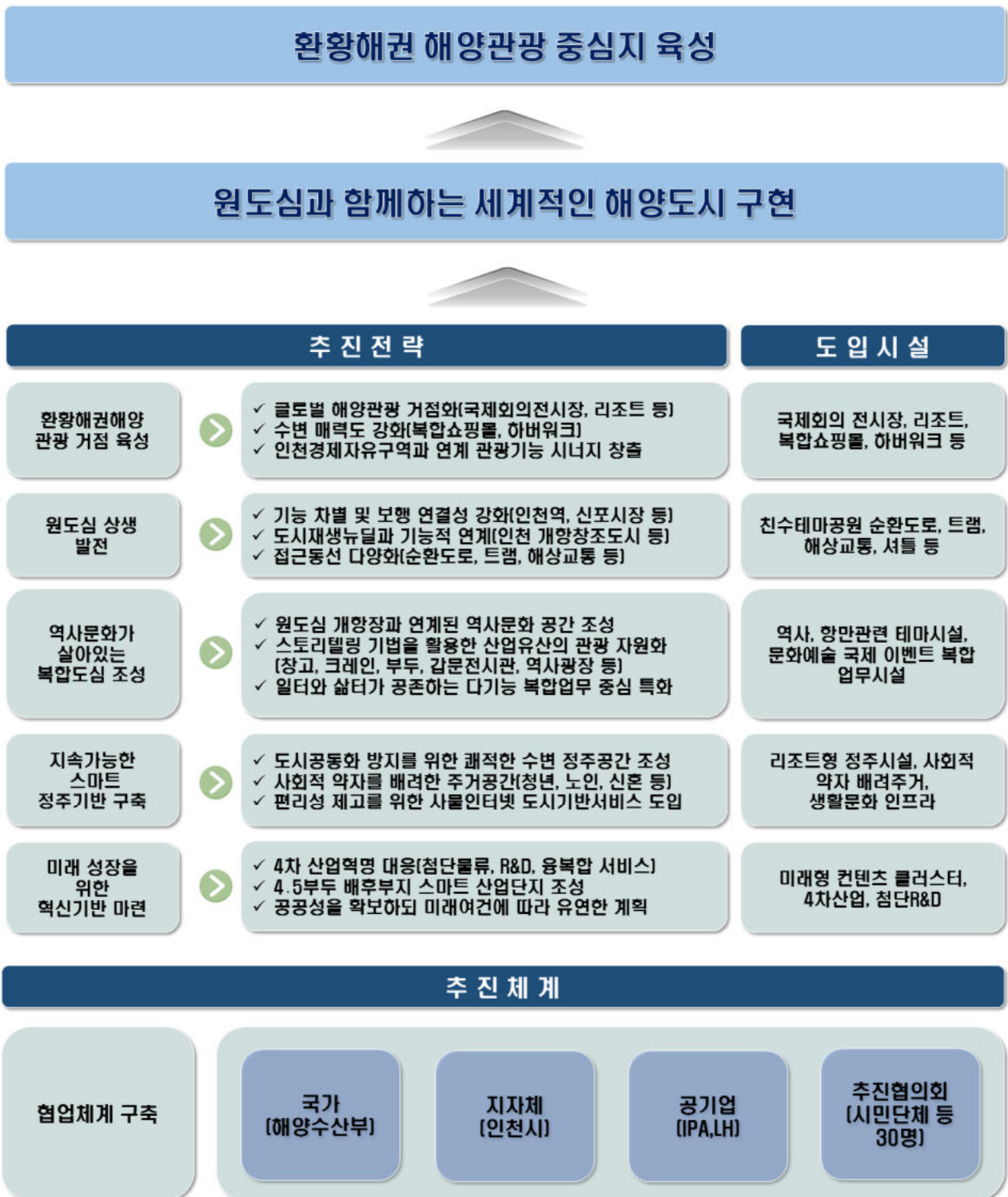


## 제2장. 추진전략 (특화발전 아젠다) 설정

### 가. 추진전략

- 원도심과 함께하는 세계적인 해양도시 구현을 위해 5가지 추진전략과 세부 실행계획을 도출

< 그림 22 > 특화발전을 위한 추진전략



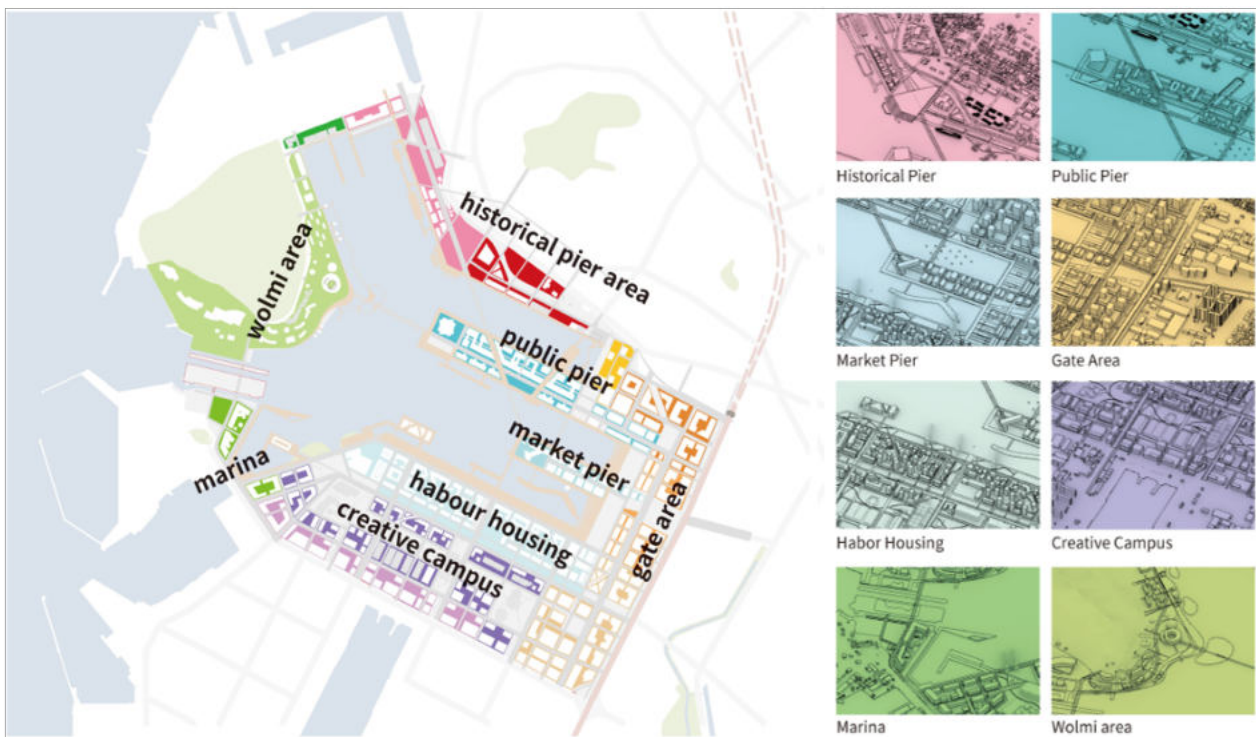
### 제3장. 공간구조 구상

#### 가. 공간배분

##### ① 내항 주변지역 및 원도심을 고려한 존별 공간배분

- 인천내항과 원도심이 상생할 수 있는 큰 그림이 필요하며, 특히 1단계 1·8부두는 원도심과의 연계성, 공공성이 잘 담겨진 공간으로 계획하고, 2~3단계로 개발이 진행될수록 원도심 뿐 아니라 인천 전체의 성장동력이 될 수 있는 핵심지역으로 자리매김할 수 있는 마스터플랜에 대한 고려 필요
- 이러한 사항을 국제공모 당선팀에 전달하였고, 최종적으로 내항주변지역과 원도심, 그리고 인천의 미래발전에 대한 비전을 담은 계획안을 제안
- 공모팀이 제안한 최종안은 크게 8개 존으로 구성되어 있으며, 1단계는 대부분 Historical pier area 에 포함됨 근대거리가 펼쳐진 원도심과 차이나타운, 자유공원, 1883 개항장의 독특한 특성을 담은 공간으로 배분
- 2단계 월미도는 wolmi area 로 구성하여 섬의 독특한 자연환경을 살릴 수 있도록 배분되어 있으며 두 개의 피어와 배후를 각각 Public pier, market pier, gate area로 구성하여 공공문화시설과 주거, 상업시설이 조화를 이루면서 내항이 인천 내 새로운 중심성을 갖춘 장소가 될 수 있는 기반을 마련
- 3단계는 인천내항 내 신성장동력이 될 수 있는 미래형 업무기능을 담을 수 있는 곳으로 구성
- 마지막으로 항만의 특성을 살린 마리나 도입을 고려한 것으로 보이며, 현실적으로 갑문운영 문제 등을 고려하여 마리나는 내항 바깥에 도입한 것으로 분석

< 그림 23 > 존별 공간배분 예시

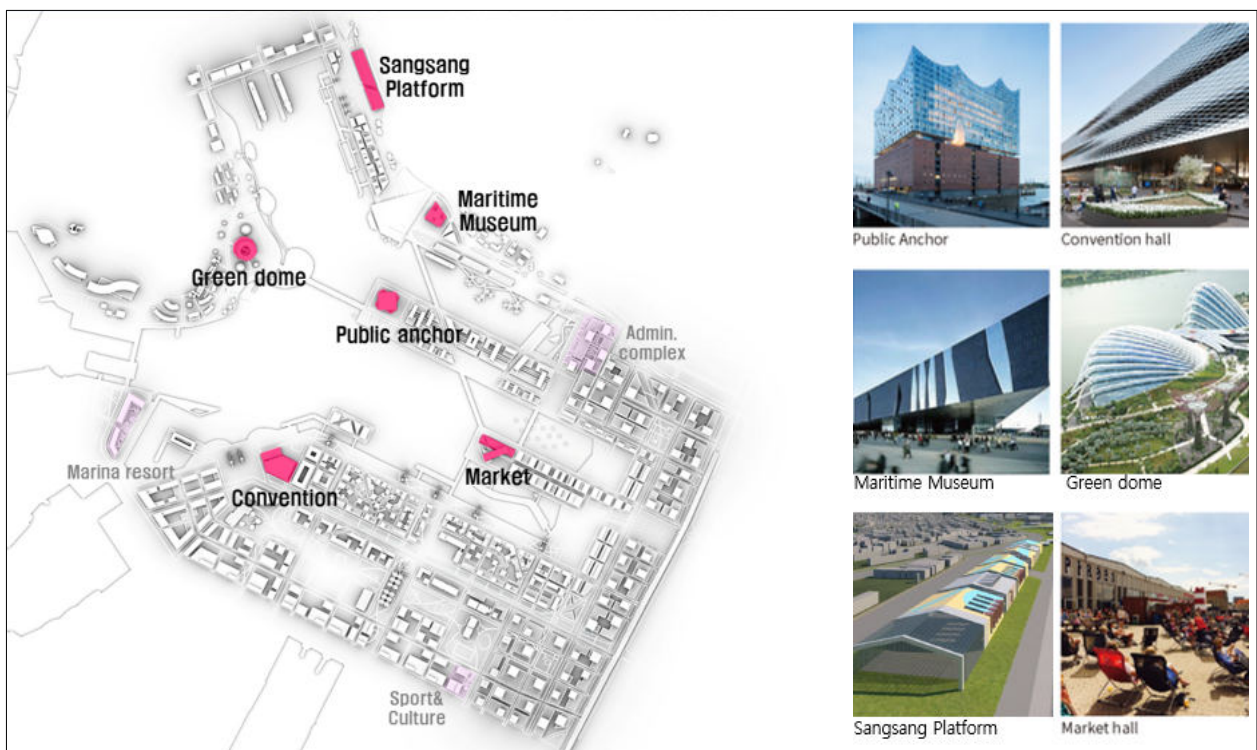




## ② 랜드마크 배치 (9개 앵커시설 중 6개 랜드마크 배치)

- 글로벌 항만재생 사례의 경우 주요 포인트에 앵커를 배치하여 전체 항만의 매력도를 제고하였음. 대표적으로 독일 함부르크의 하펜시티의 경우 주요 극점에 앵커를 배치할 수 있도록 초기 계획을 진행하였으며, 30년간 개발이 진행되면서 단계별로 엘프필하모니, 웨스트필드&크루즈터미널, 하펜시티 대학교, 엘프타워 등이 도입
- 내항의 경우도 20~30년을 바라보고 앵커를 배치할 수 있는 포인트에 대한 계획이 필요하다고 여겨지며, 국제공모 당선팀과도 공감대를 형성
- 단, 내항의 앵커는 단순 외부수요 집객을 위한 앵커의 역할 뿐만 아니라 인천시민을 위한 시설, 인천에 부족한 문화시설을 우선 배치하는 것을 원칙으로 함
- 국제 공모팀이 제안한 최종 계획안에는 9개의 주요 포인트가 계획되어 있으며, 각 단계별로 분산되어 배치되어 있음. 이중 상상플랫폼은 이미 진행되고 있는 계획이므로 다른 시설과 연계될 수 있도록 고려
- 9개 주요 포인트 중 6개의 랜드마크 배치를 계획하였으며, 예시안으로 1단계 상상플랫폼과 해양뮤지엄 2단계 퍼블릭앵커와 마켓홀 그리고 월미존에 월미생태공원과 연계한 그린돔을 제안. 3단계는 신성장동력을 위한 컨벤션센터 제안
- 현재 앵커 제시안은 다른 선진 해외항만재생사업이 초기 계획안에 머무는 것이 아니라 유연하게 수정, 변화하였듯이 향후 주변 환경 및 시장, 시민들의 니즈 변화에 따라 단계별 그리고 지속적으로 재검토할 필요성이 있음

< 그림 24 > 랜드마크 배치 예시





## 나. 동선

### ① 내항을 자유롭게 이동할 수 있는 편리한 내부동선, 교통수단 계획

- 글로벌 항만재생 사례를 보면 미나토미라이의 경우, 주변의 다양한 지하철 계획에도 불구하고 지하철과 미나토미라이의 주보행동선간의 거리가 멀어, 재정투입을 많이 했음에도 불구하고 지점과 지점간 이동에 있어 불편한 단점이 있음. 미나토미라이에서도 이 부분을 극복하기 위해, 별도 버스노선을 운행 중이나 이 역시 외부 관광객이 이용하기에는 어렵고 복잡한 면이 있음
- 반면, 싱가포르 마리나베이의 경우 항만 내부 깊숙한 곳까지 지하철의 다양한 노선이 중첩 계획되어 5분 이상 걸지 않고 주요 포인트까지 접근이 가능하도록 계획
- 내항의 경우 싱가포르처럼 항만 내부까지 다양한 노선의 지하철 계획이 현실적인 어려움이 있다면, 케이블카, 수상택시, 친환경 스쿠터 등 다양한 대안 마련에 대한 고민이 필요
- 이러한 내부접근성의 중요성을 감안하여 내항 국제공모팀에도 내부 접근성 개선에 대한 아이디어를 요청하였고, 공모팀에서 최종적으로 글로벌 트렌드를 반영한 친환경 대중교통 (트램, 기존 은하레일 활용, 전기버스, 수상택시, 수상버스 등) 운영을 반영한 마스터플랜을 제안하였음. 5~10분 간격으로 친환경 대중교통을 이용할 수 있는 STOP을 계획하였고 지하철역과 원활히 연계될 수 있도록 고려한 것으로 분석

### ② 워터프론트를 즐길 수 있는 하버워크 계획

- 글로벌 항만재생 사례를 살펴보면, 사람들의 수요가 높은 항만에는 독특한 해양분위기를 느낄 수 있는 공간이 잘 만들어진 곳이 대부분임. 대표적으로 시드니 달링하버는 수변산책로를 통해 바다를 느낄 수 있고, 산책로를 따라 액티비티를 함께 즐길 수 있는 곳이 구성되어 있음
- 볼티모어 이너하버의 경우도 기존 수변산책로를 전체적으로 연결하여, 하나의 큰 둘레길을 만드는 방향으로 마스터플랜을 수정하며 새로운 트렌드를 받아들였고, 일본 미나토미라이의 기사미치 산책로 역시 옛 철길을 산책로로 만들어 걸으며 수변을 조망하는 곳이 시민들의 수요가 높은 장소로 자리매김함
- 인천내항의 경우도 수변산책로를 조성하되 하나의 큰 둘레길을 만들고, 이 산책로가 광장과 공원, 앵커와 자연스럽게 연결될 수 있는 계획이 필요함. 이러한 부분을 고려하여 국제공모 당선팀에서는 약 11km 길이의 하버워크를 조성하였으며, 하버워크를 크게 5가지 형태의 다양한 공간으로 구성
- 공모팀에서 제안한 하버워크는 수변산책로를 통해 공원, 광장을 연결하고 앵커시설의 저층부와의 접촉할 수 있도록 계획하고 일부는 플로팅데크를 통해 수변 안쪽으로 들어갈 수 있는 등 다채로운 경험을 할 수 있도록 노력한 것으로 분석됨. 또한 수변산책로의 폭도 평균 10m~40m 수준으로 제안하여 타 항만사례대비 넓게 계획되었고, 많은 인원이 사용하기에 무리가 없을 것으로 생각됨. 다만, 하버워크의 폭이 실제 내항부지 활용성에 문제가 되지 않는 수준으로 향후 디테일하게 조정할 필요가 있을 것으로 판단

## 다. 열린 경관을 위한 공원·녹지 및 광장

### ① 공원 및 광장 계획을 통한 공공성 및 경관 확보

- 글로벌 항만재생사업의 트렌드를 살펴보면 외부수요 집객을 위한 앵커뿐 아니라 항만시설이 시민을 위한 공간이 될 수 있도록 다양한 친수녹지 및 테마공간을 확보하고 광장을 조성하여 다채로운 이벤트 및 액티비티 체험을 할 수 있도록 변화함
- 내항 국제공모 당선팀도 이러한 트렌드를 반영한 기준에 따라 크고 작은 광장과 테마공원을 확보하기 위해 노력함
- 현재 계획된 마스터플랜은 1단계에 상상플랫폼 광장, 개항광장, 역사광장 등 준별로 3개의 광장을 조성하였고, 각 공원이 광화문광장 (5,400평) 이상의 크기로 구성됨. 특히 개항광장은 자유공원에서 인천내항으로 연결되는 경관축상에 위치한 광장으로 1단계의 핵심입지에 위치하여 중심광장 역할을 할 것으로 예상
- 내항 전체적으로는 준별로 다수의 공원 및 광장을 구성하였고, 내항을 시민에게 돌려주는 공간이 되고, 청정 항만문화를 만들어가는 장소로서의 역할을 할 수 있는 기반이 될 수 있을 것임

### ② 시민을 위한 다양한 해양 액티비티 체험

- 미국 볼티모어 이너하버, 호주 시드니 달링하버 등 시민을 위한 다양한 해양 액티비티를 즐길 수 있는 공간을 만드는 것은 항만의 특성을 살리고 엔터테인먼트 항만으로 자리 잡는 중요한 역할을 하는 포인트로 사료됨. 이를 위해 다채로운 해양 액티비티를 체험할 수 있는 공간을 구성하는 방향을 설정하였으며, 국제공모 당선팀과도 공감대를 형성함
- 공모팀에서 최종적으로 제안한 안의 경우 항만을 연결하는 브릿지, 플로팅폴, 플로팅 하우스, 수상생태관광, 워터스포츠 등 다양한 해양 액티비티에 대한 아이디어를 제시하였으며, 수변산책로인 하버워크와 연계된 플로팅 아일랜드도 함께 제시
- 다만, 현실적으로, 산업물류 부분이 한동안 공존하며 대형선박이 드나든다는 점, 내항의 수질안정성에 대한 우려, 플로팅하우스에 대한 현실적 검증 등 실제 현실화되기 위해서는 많은 단계의 노력과 투자가 선행되어야함. 이 계획안을 단계별로 어느 정도까지 진행할지에 대한 검토 필요

## 라. 공간구조 구상 종합

- 공간구조는 국제공모팀을 선정하여, 글로벌 항만재생의 트렌드와 공간구성 방안에 대한 아이디어를 수립하였고, 이를 충분히 고려하여 구상계획을 수립
- 내항주변과 원도심을 고려한 공간배분 및 앵커배치, 내항을 편리하게 이동할 수 있는 내부동선과 교통수단 계획, 워터프론트를 즐길 수 있는 하버워크 계획, 시민을 위한 공간으로 자리매김하기 위한 공원, 광장, 그리고 해양 액티비티 계획을 수립

< 표 43 > 공간구조 구상 종합

구분	공간구조 구상계획
공간 배분	<p><b>내항 주변지역 및 원도심을 고려한 존별 공간배분</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 마스터플랜은 크게 8개 존으로 구성되어 있으며, 1단계는 원도심과 차이나타운, 자유공원, 1,883 개 항장의 독특한 특성을 담은 Historical pier area 공간으로 배분. 2단계 월미도는 wolmi area로 구성하여 섬의 독특한 자연환경을 살릴 수 있도록 계획하였으며, 두 개의 피어와 배후지역을 각각 Public pier, market pier, gate area로 구성하여 공공문화시설과 주거, 상업시설이 조화를 이루면서 내항이 인천 내 새로운 중심성을 갖춘 장소가 될 수 있는 기반을 마련</li> <li>▪ 3단계는 인천내항 내 신성장동력이 될 수 있는 미래형 업무기능을 담을 수 있는 곳으로 구성</li> </ul> <p><b>주요 포인트 앵커 배치</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 내항 계획안에는 9개의 주요 포인트가 계획되어 있으며, 각 단계별로 분산되어 배치</li> <li>▪ 내항의 앵커는 단순 외부수요 집객을 위한 앵커 뿐 아니라 인천시민을 위한 시설, 인천에 부족한 문화시설을 우선 배치하는 것을 원칙으로 함</li> </ul>
동선	<p><b>내항을 자유롭게 이동할 수 있는 편리한 내부동선, 교통수단 계획</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 마스터플랜에는 최종적으로 글로벌 트렌드를 반영한 친환경 대중교통 (트램, 기존 은하레일 활용, 전기버스, 수상택시, 수상버스 등) 아이디어가 반영되었음. 5~10분 간격으로 친환경 대중교통을 이용할 수 있는 STOP을 계획하였고 지하철역과 잘 연계될 수 있도록 고려</li> </ul> <p><b>워터프론트를 즐길 수 있는 하버워크 계획</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천내항 내 공모팀 계획안을 받아 약 11km 길이의 수변산책로 ‘하버워크’를 조성하였으며, 크게 5가지 형태의 다양한 공간으로 구성</li> <li>▪ 하버워크는, 수변산책로를 따라 공원, 광장 및 앵커시설의 저층부와 연결되도록 하고 일부는 플로팅데크를 통해 수변 안쪽으로 들어갈 수 있는 등 다채로운 경험을 느낄 수 있도록 계획</li> </ul>



# 인천 내항 일원 항만 재개발 마스터플랜 수립

V

계획방향 설정

제1장

계획지표 및 도입 가능활동 설정

제2장

인천 내항 부두기능 재편 및 대체항만시설 검토

제3장

기본구상

제4장

개략사업비 및 추진일정

제5장

마스터플랜 결론

제6장





V

인천 내항 일원 항만재개발 마스터플랜 수립

제1장. 계획방향 설정

- 인천 내항은 수출주도 경제성장을 선도하는 최대의 무역항이었으나, 선박의 대형화, 화물의 컨테이너화 등 물류환경의 변화로 처리 물동량이 감소하여 항만시설이용률이 매년 감소하고 있음.
- 처리 물동량 감소로 유향화된 1·8부두는 항만재개발 대상구역에 반영(해양수산부 고시 제2016-142호)되었으며, 항만기능 활성화가 아닌 다양한 복합시설로의 전환을 위한 재개발을 수행하고 있음.
- 또한, 인근 원도심의 인구감소 및 기성 시가지 쇠퇴현상의 가속화로 2007년 10월 지역주민(인천내항 살리기 대책위원회)은 도시기능과 연계한 재개발을 요구하는 국민 청원 접수 등 인천 내항 재개발을 통한 원도심 활성화를 요구하고 있음.
- 따라서, 지속적인 처리 물동량 감소에 따른 부두 유향화시 시행될 인천 내항 항만재개발 사업은 현재 시행중인 1·8부두 재개발 사업 및 인천시의 도시재생 뉴딜사업과 연계한 기능재편이 요구됨.
- 인천 내항 일원 통합 마스터플랜은 물류·해양·관광거점으로서의 도약 및 원도심과의 상생발전에 기여를 위하여 지역주민의 염원을 담은 미래지향적인 비전과 트렌드 변화에 유연하게 대처할 수 있는 계획방향 설정이 필요함.

① 공공성과 사업성의 조화

- 원도심과 상생발전의 마중물 역할 담당할 도입기능 설정시 공공성과 사업성 고려
- 배후지역의 도시기능 연계 및 공공시설 계획시 내항 재개발과 시너지효과가 극대화 될 수 있는 방안 고려

② 지속가능한 유연한 계획 수립

- 마스터플랜은 내항 전체가 나아가야할 비전과 목표를 설정하는 계획으로 토지이용계획시 세부적으로 확정된 계획이 아닌 여건변화에 능동적 대처가 가능하도록 포괄적 지구 개념을 적용한 유연한 계획 수립
- 향후 사업시행자가 미래 사업여건 변화에 능동적으로 대처가 가능하고 창의적 사업계획 수립이 가능하도록 지침적 성격의 구상으로 제시

③ 시민참여를 통한 계획 수립

- 마스터플랜 수립은 시민이 중심이 되는 정책프로슈머 방식 적용
- 계획수립 초기 단계부터 시민단체를 포함한 추진협의회(30명)의견을 수용한 계획 수립

#### ④ 국제공모 개념 구상을 반영한 마스터플랜 수립

- 국제공모를 통한 개념구상 및 창의적인 아이디어 발굴로 내항 재개발의 방향 정립
- 내항 1·8부두 재개발을 포함하여 공공성 확보를 고려한 기능재편과 이를 통한 주변원도심의 발전을 선도하기 위해 개념구상과 추진방향을 구체화한 특화 및 연계방안 설정

< 그림 25 > 국제공모 개념구상의 비전

비전	다시 개항, 원도심을 품은 새로운 항만도시 육성
----	----------------------------

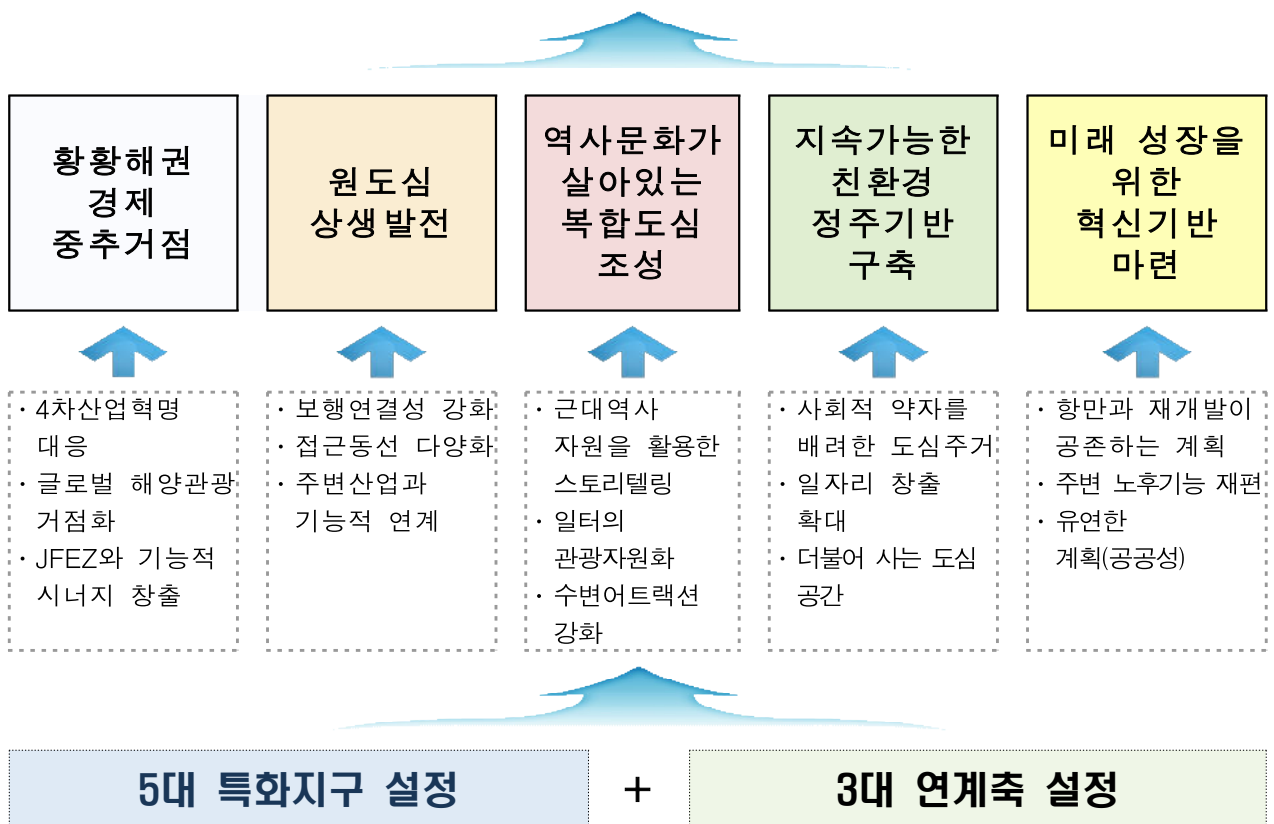


< 그림 26 > 국제공모 개념구상 등을 고려한 마스터플랜 특화 및 연계방안 설정

비전	환황해권 해양관광 중심지 육성
----	------------------



목표	원도심과 함께하는 세계적인 해양도시 구현
----	------------------------



## 제2장. 계획지표 및 도입 가능활동 설정

### 가. 계획지표(수요 추정)

- 사업지의 수요추정의 기본방향은 다음과 같음

< 표 44 > 수요추정의 기본방향

구분	단계	내용
업 무 수 요	1단계 : 인천 사무직종사자수 추정 2단계 : 연간 신규업무수요 산출 3단계 : 인천내 하에 비율 배분	<ul style="list-style-type: none"> <li>인천내항 업무수요는 원단위법으로 산출</li> <li>인천시 사무직종사자수의 자연스러운 증가에 따른 연간 신규업무수요 면적의 일정 비율을 업무수요로 배분함</li> <li>수요배분시 경쟁구도와 중장기 비전을 고려</li> </ul>
상 업 수 요 추 정	1단계 : 경제활동인구, 인구, 세대수 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>경제활동인구, 인구, 세대수에 로그함수를 적용하여 장래인구 추정(통계청)</li> <li>도시가계 월평균 소비지출액(통계청)</li> <li>상권범위 및 규모설정</li> </ul>
	2단계 : 지역 상업수요규모 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>도시가계 월평균 소비지출액을 상권별 세대수와 흡수율, 상권유입 세대수 적용</li> <li>월평균 가구지출액을 활용하여 상업수요 연면적 추정</li> </ul>
	3단계 : 관광유발 상업수요 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>향후 인천 내항 관광객 산출</li> <li>객단가 및 상업구성비율을 적용하여 수요산출</li> </ul>
	4단계 : 지역수요+ 관광유발수요	<ul style="list-style-type: none"> <li>지역 및 관광수요를 합산하여 최종 수요 연면적 산출</li> </ul>
숙 박 수 요 추 정	1단계 : 인천호텔숙박객수 산출	<ul style="list-style-type: none"> <li>호텔운영현황을 활용하여 향후 관광객 추정</li> <li>흡수율을 적용하여 내항 호텔 연속박관광객 수 산출</li> </ul>
	2단계 : 사업지 호텔객실 수 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>내/외국인 호텔 체류일수, 객실당 평균인원을 통해 연간 소요 객실 수 산출</li> <li>객실 가동률, 호텔 등급별 비율을 산정해 인천 내항의 호텔 수요 산출</li> </ul>
	3단계 : 사업지 호텔부지면적 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>객실 1인당 연면적 산정을 통한 호텔 연면적 산출</li> <li>용적률을 적용한 호텔 부지면적 산출</li> </ul>
엔 테 인 먼 트 수 요 추 정	1단계 : 인천지역 호텔숙박 관광객 수 산정	<ul style="list-style-type: none"> <li>호텔운영현황을 활용하여 연 호텔숙박객수 산출</li> <li>통계청 자료를 활용하여 내·외국인 호텔이용비율 산정을 통한 내·외국인 총 숙박객수 산출</li> </ul>
	2단계 : 인천지역 연간 총 여행객수	<ul style="list-style-type: none"> <li>내·외국인 숙박 여행비율을 적용하여 추정</li> <li>흡수율을 적용하여 인천 내항 내 유입된 관광객 산출</li> </ul>
	3단계 : 엔터테인먼트 시설부지 수요	<ul style="list-style-type: none"> <li>이용비율을 통해 이용객수 산출</li> <li>엔터테인먼트 원단위를 적용하여 부지규모 산출</li> </ul>
주 거 수 요 추 정	1단계 : 타겟별 세대수 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>인천시 인구를 로그모형을 통해 향후 인천시 인구 및 세대수 산출(통계청, 상권범위 설정)</li> </ul>
	2단계 : 타겟별 연간 주거수요 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>M-W 모형을 활용하여 연간 신규구매/비율 추정</li> <li>실제 인천시에 공급된 주택수요와 비교</li> <li>연간 신규구매비율을 적용한 신규구매수요 산출</li> <li>지역별 흡수율 적용 및 지역별 연간 신규구매수요 산출</li> </ul>
	3단계 : 인천 내항 주거수요 추정	<ul style="list-style-type: none"> <li>사업지 누적구매수요 및 주거 연면적 산출</li> </ul>

## ① 기준년도 설정의 전제

- 인천 내항 수요추정을 위한 기준년도 설정의 전제는 다음과 같음
- 각 단계별로 부지공사와 건축공사가 완료되고 활성화된 이후를 기준년도로 설정하였으며, 1단계는 2027년, 2단계 수요 2033년, 3단계는 2037년을 기준으로 수요추정

< 표 45 > 기준년도 설정

단계	연도	해당 부두	부지공사	건축공사	활성화 시점 (수요기준년도)
1단계	2020년 ~ 2024년	1·8	2020~2022년	2023~2024년	2027년
2단계	2025년 ~ 2030년	2·6	2025~2027년	2028~2030년	2033년
3단계	2030년 이후	3·4·5·7부두 4·5부두 배후지역	2030~2032년	2033~2034년	2037년

\* 활성화시점은 건축공사완료 후 운영3년차

## ② 내항 수요추정 종합

- 업무, 상업, 숙박, 엔터테인먼트, 주거 등 각 용도별 수요추정 결과는 다음과 같음

< 표 46 > 수요추정 종합

구 분	단위	2027년	2033년	2037년
업무수요 연면적				
인천시 사무직종사자수	명	630,503	646,843	655,196
오피스 연면적	평(㎡)	36,775(121,571)	91,647(302,967)	177,276(586,038)
상업수요 연면적				
지역유발 상권	평(㎡)	100,716(332,945)	174,183(575,811)	206,839(683,766)
관광유발 상권	평(㎡)	8,441(27,906)	15,691(51,873)	24,492(80,964)
상업수요 연면적	평(㎡)	109,157(360,851)	189,874(627,684)	231,331(764,730)
숙박수요 연면적				
호텔 객실 수(특1,2급)	개	1,038	1,590	2,169
호텔 연면적	평(㎡)	37,695(124,612)	57,704(190,758)	78,744(260,310)
엔터테인먼트 수요 연면적				
인천 내항 방문객수	명	5,139,690	9,553,930	14,912,049
엔터테인먼트 연면적	평(㎡)	7,766(25,673)	14,436(47,722)	22,532(74,486)
주거수요 연면적				
주거구매수요	세대	14,806	23,754	29,653
주거연면적	평(㎡)	390,883(1,292,176)	705,494(2,332,210)	978,541(3,234,845)

- 사업지 각 단계별 누적 수요연면적 추정 결과는 다음과 같음

< 표 47 > 단계별 누적 연면적

(단위 : 천㎡)

구 분		1단계 완성	2단계 완성	3단계 완성
업무상업	업 무	122	303	586
	상 업	361	628	765
관광휴양 /문화전시	숙 박	125	191	260
	엔터테인먼트	26	48	74
주 거		1,292	2,332	3,235
연면적 계		1,925	3,501	4,920

## 나. 계획지표 종합

### ① 수요추정 요약

- 도입가능별 누적 수요연면적 추정 결과, 누적 수요연면적 기준으로 1단계 완성 시, 193만㎡, 2단계 완성 시, 350만㎡, 3단계 완성 시 492만㎡ 수준으로 도출됨

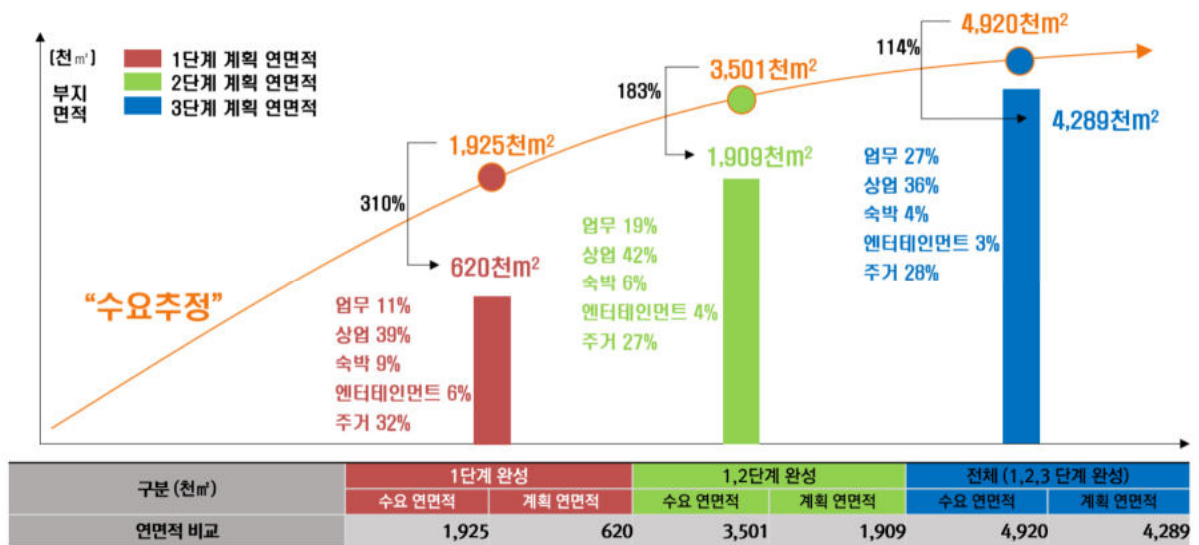
< 그림 27 > 수요추정 요약

도입기능	수요추정방법	누적 수요 연면적 [천㎡/누적면적]		
		1단계 완성	2단계 완성	3단계 완성
업무 상업	업무	122	303	586
	상업	361	628	765
관광 휴양	숙박	125	191	260
	엔터테인먼트	26	48	74
주거		1,292	2,332	3,235
수요추정 합계		1,925	3,501	4,920

### ② 수요대비 계획면적 비교

- 각 단계별 수요연면적 대비 계획면적 비교 결과, 1단계 수요연면적은 계획면적 대비 310%, 2단계는 183%, 3단계는 114% 수준임
- 수요가 각 단계별로 계획면적 대비 최소 1.1배 ~ 최대 3.1배로 개발잠재력이 높은 지역임을 알 수 있음
- 단, 현재 단계는 향후 시장여건변화, 경쟁구도 등을 미반영한 잠재수요이기 때문에 실제 사업추진 시에는 이러한 잠재수요를 유효수요로 확보하기 위한 세부적인 전략 수립이 반드시 필요함

< 그림 28 > 수요대비 계획면적 비교



## 다. 도입 가능활동

### ① 도입가능활동 설정 주요전제

- 도입 가능활동은 개발목표인 “다시 개항 4.0” 과 부합하면서도, 앞단의 사업환경 검토에서 다룬 이용계층, 입지특성 등과 집객효과 창출 측면에서 고려하여 설정. 특히, 정부, 지자체 뿐 만 아니라 잠재적 민간투자자와 이용객, 배후지역 거주자 등의 의견이 종합적으로 반영되어야 함
- 정부 및 지자체 입장에서는 노후 항만 재개발로서 배후 원도심 활성화 및 중장기적 관점에서 지역 전체의 신성장 엔진이 될 수 있는 도입기능 설정이 필요함
- 배후지역 거주자 입장에서는 기존 원도심과 상생하면서도, 지역 경제 활성화에 기여할 수 있는 기능, 시민들이 이용할 수 있는 공공시설 도입 등이 필요함. 또한 오랜 기간 사업이 지연된 만큼, 조속히 사업이 추진될 수 있는 도입기능에 대한 검토가 필요함.
- 잠재적 민간투자자 입장에서는 주거, 상업, 업무, 관광휴양, 산업별로 실제 투자자의 의견을 수렴하였고, 그 결과는 아래의 표와 같음. 현재 항만기능이 남아있는 여건에서는 당장 민간투자자의 사업참여가 쉽지 않은 상황이나, 향후 사업지 환경 개선 및 인프라 확충 등이 이루어진다는 전제하에, 수도권이면서, 역세권이고, 주변 조망이 가능한 입지라는 등의 측면에서 발전 잠재력이 높은 지역으로 인식하고 있음
- 주거기능의 경우, 주변 지역의 신규 대기수요는 매우 제한적이므로, 인천 및 수도권 수요유입을 위해 바다 조망 등을 활용한 차별화 상품전략 수립이 중요함
- 업무기능의 경우, 인천의 업무 중심인 송도의 공실률이 높기 때문에, 단기적으로는 공공기관 등 전략적 유치관점으로 접근할 필요가 있음
- 상업기능의 경우, 인천 지역 내 기공급 또는 공급예정인 대규모 쇼핑몰이 많고, 원도심 상권과의 상생도 필요하기 때문에, 주변 입지를 활용한 특화상업 도입이 필요함
- 관광휴양기능의 경우, 활용 가능한 지역 콘텐츠 대비 방문객 수가 적은 상황으로, 향후 개항장 지구, 월미도 등과 연계하여, 수도권 방문객, 해외방문객까지 타겟마켓을 확장하여 검토할 필요가 있음
- 산업기능의 경우, 기존 전통 산업물류단지 이전을 대비하여 중장기적으로 첨단복합산업단지로 조성 필요

< 표 48 > 민간투자자 의견수렴 결과

구분	민간투자자 의견수렴 결과
관광휴양	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 활용 가능한 콘텐츠 대비 낮은 방문객수</li> <li>• 수도권 방문객 및 공항, 항만 접근성을 활용한 해외관광객 등 발전잠재력 보유</li> </ul>
상업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 대형쇼핑앵커 입점으로 상권경쟁심화 및 주변상권 상생이슈 존재</li> <li>• 주변 입지를 활용한 특화상업 도입 필요</li> </ul>
주거	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중구지역 신규 대기 수요는 매우 제한적</li> <li>• 매력적 인프라 조성, 지역인지도 개선 선행 및 차별화 상품전략 수립이 중요</li> </ul>
업무	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 송도의 공실률이 높은 상태에서 단기간에 오피스 지구조성은 어려운 상황</li> <li>• 공공기관 등 전략적인 유치관점에서의 접근 필요</li> </ul>
산업	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 전통적인 산업물류단지를 녹지가 어우러진 첨단복합산업단지로 조성</li> </ul>



## ② 도입 가능활동

- 사업지 도입 가능활동을 각 기능별(관광휴양,상업,업무,주거,산업) 및 특화 Zone(8개)으로 검토하였음
- 단, 현재 시점에서 미래의 트렌드를 반영한 개발방향을 수립하였으나, 대규모 개발인 동시에 시간이 오래 걸리는 사업인 점을 감안할 때 향후 시장여건 변화 및 수요에 맞추어 도입가능 활동이 변경 가능하도록 열어두어야 할 것으로 사료됨

< 표 49 > 도입 가능활동

구 분	검 토 내 용
기능별 도입 가능활동	1) 관광휴양 : 개항역사, 바다, 항만 등 이곳만의 콘텐츠를 활용한 관광자원 개발 2) 상업 : 원도심과 상생하면서도 수변조망 장점 및 항만의 독특한 분위기를 살린 개발 3) 업무 : 단기적으로 복합행정타운 전략적 유치 및 중장기적으로 미래형 4차산업단지 조성 4) 주거 : 24시간 살아있는 정주공간이 되도록 수변 조망을 살린 리조트형 주거단지 조성 5) 산업 : 기존 물류단지를 대체하는 녹지와 편의시설 인프라 갖춘 첨단산업 복합단지 조성
특화 Zone 도입 가능활동	1) Historical pier : 1·8 부두 지역을 중심으로 역사적인 지역자산을 활용한 역사테마 피어개발 2) Public pier : 신포역에 인접하여, 시민을 위한 열려있는 공공기관 및 예술플랫폼 조성 3) Market pier : 유러피안 마켓홀 스타일의 테마형 수변상업 및 복합문화공간 조성 4) Gate area : 인천 내항의 상징성을 가지는 곳으로 고층의 복합 랜드마크 빌딩 도입 5) harbor housing : 수변 조망을 살린 복합주거 중심공간 조성 6) Creative campus : 지역 전체의 신성장엔진이 될 수 있는 복합산업물류지구 조성 7) Wolmi area : 월미도와 연계, 체류시간을 늘릴 수 있는 호텔,리조트,복합레저시설 도입 8) Marina : 내항의 넓은 수면공간을 활용한 요트마리나 도입

## 라. 도입 가능활동 종합

- 도입 가능활동은 개발목표인 “원도심과 함께하는 세계적인 해양도시 구현”에 따라 정부, 지자체 뿐 만 아니라 잠재적 민간투자자와 이용객, 배후지역 거주자 등의 의견이 종합적으로 반영함
- 단계별로 인천내항이 인천의 새로운 중심지로 자리매김할 수 있도록 관광휴양, 업무, 상업, 주거, 산업기능을 복합화 하였으며, 공모팀과 협업하여 5개 특화지구와 8개 마스터플랜 특성화구역을 설정하고 기능을 배분함

< 표 50 > 도입 가능활동 종합

구 분	검 토 내 용
해양문화지구	<p><b>상상플랫폼, 워터프런트, 원도심 개항장 등을 중심으로 한 체험형 해양 역사·문화관광 거점으로 특화</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도입시설(예시): 하버워크, 개항광장, 해양박물관, 갑문전시관, 스타트업빌리지</li> <li>- 원도심 내 광역교통(경인선, 수인선 철도 등), 방문객 집중시설(차이나타운, 신포시장 등)과의 접근성 강화로 입지 경쟁력 제고</li> <li>- 내항 하버워크와 개항장의 가로망, 녹지체계 등을 연결하여 방문객 이동통로로 활용 (사례: 바르셀로나 람블라스 거리)</li> </ul>
복합업무지구	<p><b>제2국제여객터미널 이전부지 일원을 일터와 삶터가 공존하는 다기능 복합업무 중심으로 특화</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도입시설(예시): 복합업무타운, 역사광장, 트렌드몰, 마켓홀, 랜드마크 타워 등</li> <li>- 기업·공공기관 등 이전·확장 수요에 대비한 오피스·판매, 주거 등의 복합용도개발(MXD: Mixed Use Development)로 일자리 창출</li> <li>- 사업화 촉진을 위해 국제여객터미널 이전부지 일원을 도시재생 뉴딜사업(경제기반형 또는 중심시가지형)으로 추진하는 방안 검토</li> </ul>
열린주거지구	<p><b>쾌적하고 매력적인 수변형 정주공간 조성을 위하여 사회적 약자를 포괄하는 주거단지로 특화</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도입시설(예시): 부두광장(크레인 일부 존치), 블록형 하우스, 커뮤니티시설 등</li> <li>- 산업유산(크레인, 안벽, 계선주 등) 보전을 통해 부두의 기억을 느낄 수 있는 워터프런트를 조성함으로써 장소적 독창성(identity) 제고</li> <li>- 주거는 바다 조망권을 고려하여 배치하며, 사회적 약자(청년, 노약자, 신혼부부 등)를 배려한 맞춤형 주거환경 조성</li> </ul>
혁신산업지구	<p><b>4·5부두 배후 공장용지는 스마트항만에 대응하기 위한 첨단복합산업단지로의 점진적 기능전환 유도</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도입시설(예시): 첨단복합산업단지, R&amp;D, 창업보육·혁신센터, 오피스 등</li> <li>- 생산·물류과정에 디지털 자동화 정보통신기술(ICT)을 적용하여 생산성, 품질, 고객만족도를 향상시키는 지능형 생산공장</li> <li>- 근대 산업유산(사일로, 창고 등)을 재생한 Creative Campus(창업보육센터, 혁신센터, 공원 등) 조성하며, 석탄부두 이전 시 철도를 친환경 트램으로 전환하여 대중교통 접근성 강화</li> </ul>
관광여가지구	<p><b>월미산·갑문 일원을 도심형 리조트*(생태, 역사문화, 수변공원, 마리나, 숙박 등)로 특화하며, 수변생태와 연계한 글로벌 관광 클러스터로 육성</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도입시설(예시): 리조트, 마리나, 호텔, 공원, 플로팅 아일랜드, 스윙브리지 등</li> <li>- 싱가포르(사례) : 도심형 리조트 2개소 개장('10) 이후 외래관광객('09년 970만명→'13년 1,550만명), 관광수입(126억 \$→235억 \$), 직접고용 2.2만명 증가 효과</li> </ul>

### 제3장. 인천 내항 부두기능 재편 및 대체항만시설 검토

#### 가. 인천 내항 이용현황

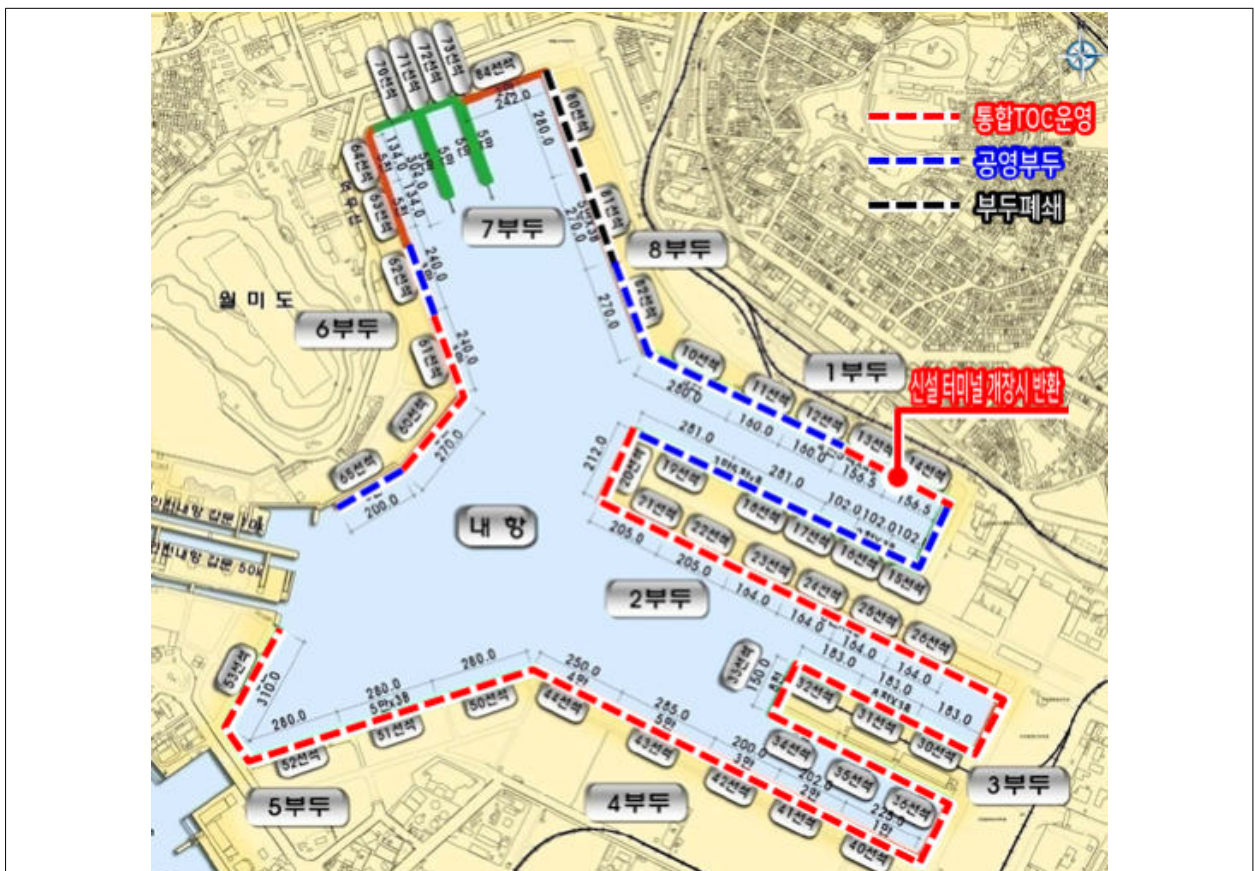
##### ① 인천 내항 하역능력

- 인천 내항은 1부두에서 8부두까지 총 8개 부두가 위치하고 있으며, 총 46개 선석이 운영되고 있음
  - 통합법인 임대선석 27선석, 7부두 잔교 4선석
  - 공영선석 15선석
- 인천 내항의 총 하역능력은 2015년 기준 40,178천RT 이며, 8부두의 경우 5만DWT 2개 선석이 기능폐쇄 후 항만재개발 시행 중
  - “전국무역항 기본계획 수정계획, 2016” 상 2020년 까지 1부두 5개 선석과 8부두 1개 선석이 추가로 폐쇄예정임

< 표 51 > 인천 내항 부두별 선석 현황

구분	부두									비고
	1	2	3	4	5	6	7	8	계	
선석수	11	7	7	5	4	6	4	2	46	

< 그림 29 > 인천 내항 부두별 선석 현황



자료 : 인천항만공사 자체 자료(2018)

< 표 52 > 인천 내항 하역능력

구분		접안능력 (DWT)	취급 화물	하역능력(천RT/년,천TEU/년)				비고
				2015	2020	2025	2030	
내 항	1부두	50,000×1	잡화	820	기능폐쇄(항만재개발)			#10
		4,500×4	잡화	1,440				#11-14
		2,000×1	잡화	240	240	240	240	#15
		2,000×1	잡화	240	240	240	240	#16
		2,000×1	철재	370	370	370	370	#17
		35,000×2	잡화	1,620	1,620	1,620	1,620	#18-19
		소계		4,730				
	2부두	30,000×1	잡화	760	760	760	760	#20
		20,000×2	철재	2,300	2,300	2,300	2,300	#21-22
		8,000×4	잡화	2,320	2,320	2,320	2,320	#23-26
		소계		5,380				
	3부두	8,000×4	잡화	2,320	2,320	2,320	2,320	#30-33
		20,000×1	잡화	660	660	660	660	#34
		10,000×2	철재	1,360	1,360	1,360	1,360	#35-36
		소계		4,340				
	4부두	10,000×1	컨테이너	5,038 (304)	590 (잡화)	590 (잡화)	590 (잡화)	#40
		20,000×1	컨테이너		730 (잡화)	730 (잡화)	730 (잡화)	#41
		50,000×1	컨테이너		880 (잡화)	880 (잡화)	880 (잡화)	#43
		40,000×1	컨테이너		821 (잡화)	821 (잡화)	821 (잡화)	#44
		30,000×1	양곡	840	840	840	840	#42
		소계		5,878				
	5부두	50,000×1	잡화	820	820	820	820	#50
		50,000×1	양곡	1,510	1,510	1,510	1,510	#51
		50,000×2	자동차	6,200	6,200	6,200	6,200	#52-53
		소계		8,530				
	6부두	50,000×1	잡화	820	820	820	820	#60
		30,000×2	잡화	1,560	1,560	1,560	1,560	#61-62
		20,000×1	잡화	660	660	660	660	#65
		소계		3,040				
	7부두	50,000×4	양곡	6,520	6,520	6,520	6,520	#70-73
	8부두	50,000×2	-	기능폐쇄				#80-81
		50,000×1	잡화	880	기능폐쇄			#82
		20,000×1	잡화	880	880	880	880	#84
		소계		1,760				
	합계			40,178				

자료 : 전국무역항 기본계획 수정계획(2016, 해양수산부)

## ② 인천 내항 운영 현황

- 인천 내항은 2018년 4월 25일부로 “인천 내항 부두운영 주식회사”를 설립하여 통합 TOC로 2018년 7월 1일부로 정식 운영하고 있음

– 47개 선석 중 27개 선석과 15만㎡의 Apron을 임대하여 운영 중임

< 표 53 > 인천 내항 통합TOC 선석 임대 현황

부두	선석	접안능력(DWT)	안벽연장(m)	Apron(㎡)	비고
1부두	13	4,500	156.5	2,399.00	
	14	4,500	156.5	2,398.73	
2부두	20	30,000	212	27,959.80	
	21	20,000	205		
	22	20,000	205		
	23	8,000	164		
	24	8,000	164		
	25	8,000	164		
	26	8,000	164		
	26	8,000	164		
3부두	30	8,000	183	27,005.20	
	31	8,000	183		
	32	8,000	184		
	33	8,000	150		
	34	20,000	195		
	35	10,000	178		
	36	10,000	178		
	36	10,000	178		
4부두	40	10,000	225	32,244.49	
	41	20,000	200		
	42	30,000	200		
	43	50,000	285	27,457.27	
	44	40,000	250		
5부두	50	50,000	280	5,299.70	
	51	50,000	280	18,038.63	
	52	50,000	280		
	53	50,000	310		
6부두	60	50,000	270	5,682.19	
	61	30,000	240	5,050.83	
합계	27		5,662	153,535.84	

자료 : 인천항만공사

- #13, #14 선석은 인천항 제2국제여객터미널을 이용하는 카페리 전용 목적이며, 19년 하반기 신설 국제여객 터미널로의 통합 이전 후 원상회복 및 반납 예정
- 1·8부두 항만재개발 구역 내에 포함된 창고 및 시설은 항만재개발 사업 추진 등이 확정되면 반환하는 조건으로 계약 체결
- #60, #61 선석은 삼양베이커(주)에서 사용하는 유류 사일로에 직결되는 시설 유류운반선 및 연안 화물선 (동화실업 취급) 접안 목적
- #65, #66번 야적장은 인천내항부두운영(주)에서 사용하고, 그 외 #60~#64, #67, #68번 야적장은 동화실업(주)에 전대 중
  - 6부두 재개발 구역 포함시 #60~#68번 야적장 별도 협의를 통한 반환 조건으로 계약

### ③ 인천 내항 시설 이용률

#### 1) 인천 내항 물동량 처리 현황

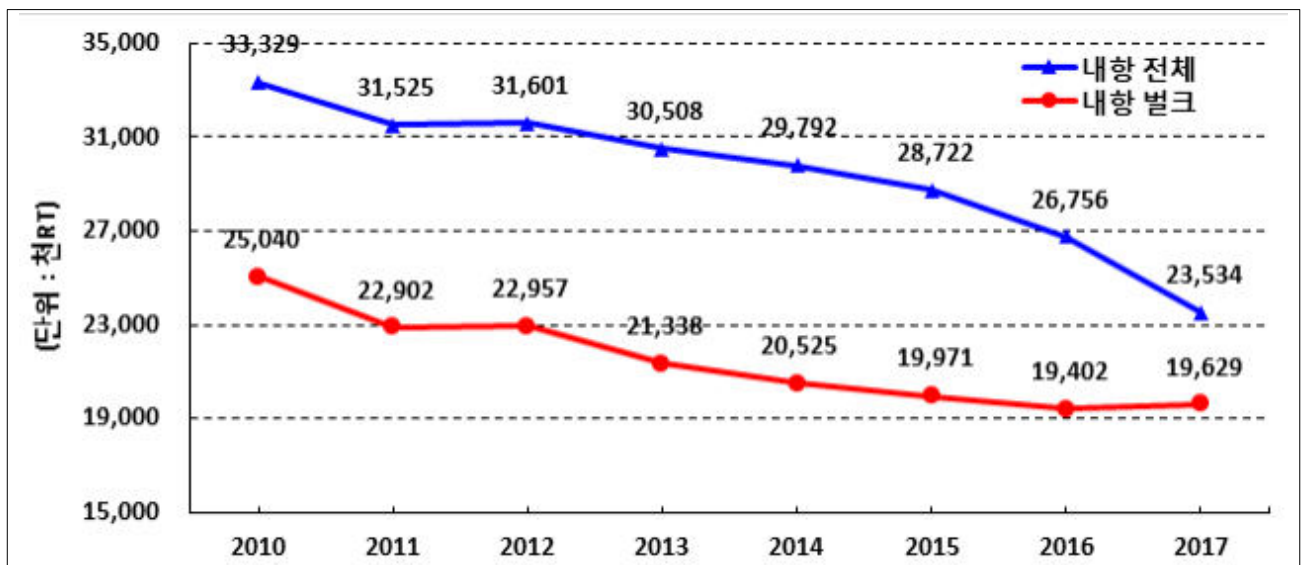
- 인천 내항 시설이용률 산정은 내항 화물 중 액체화물을 제외한 벌크화물을 기준으로 산정
  - 인천 내항은 잡화, 자동차, 양곡 등 벌크화물 전용항만이므로 시설이용률 산정시 액체화물은 제외함
- 물동량 분석 결과 내항 전체 물동량은 급격히 감소하는 반면 액체를 제외한 벌크 물동량은 19,000천RT를 유지하고 있으며, 2017년 기준 내항 처리 물동량의 약 83.4%를 차지하는 것으로 분석 되었음
- 인천 내항은 자동차와 시멘트를 제외한 내항의 주요 품목(고철, 모래, 목재, 양곡, 잡화 등)이 모두 급격한 물동량 저하를 보이고 있음
  - 고철 : 2017년 10,742천RT로 2010년 57,696천RT 대비 81% 감소
  - 모래 : 2017년 6,697천RT로 2010년 107,056천RT 대비 94% 감소
  - 목재 : 2017년 102,243천RT로 2010년 1,650,825천RT 대비 94% 감소
  - 양곡 : 2017년 4,367,305천RT로 2010년 6,404,369천RT 대비 32% 감소
  - 잡화 : 2017년 8,746,492천RT로 2010년 14,127,486천RT 대비 38% 감소

< 표 54 > 인천 내항 물동량 처리 현황(2010~2017)

(단위 : 천RT)

구분	물동량 처리 현황							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
내 항 전 체	33,329	31,525	31,601	30,508	29,792	28,722	26,756	23,534
내 항 벌크	25,040	22,902	22,957	21,338	20,525	19,971	19,402	19,629
처리비율	75.1%	72.6%	72.6%	69.9%	68.9%	69.5%	72.5%	83.4%

< 그림 30 > 인천 내항 물동량 처리 현황(2010~2017)



자료 : IPA



## 2) 인천 내항 시설이용률

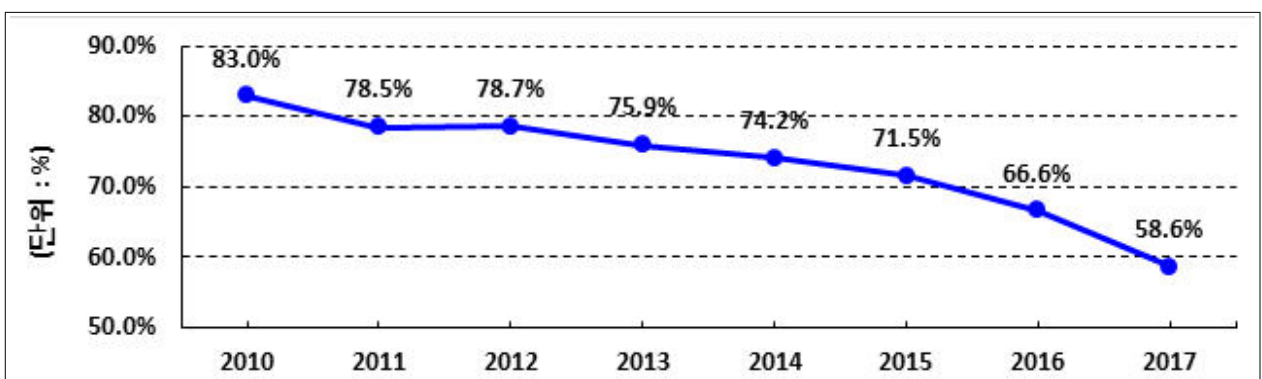
- 인천 내항의 재개발 타당성 검토를 위해 인천 내항 부두별 시설이용률 산정
- 시설이용률은 내항 부두별 하역능력 대비 처리 물동량으로 산정
  - 하역능력 : 「전국무역항 기본계획 수정계획, 2016, 해양수산부」 상 2015년 기준
  - 물동량 : IPA 통계집 기준(내항 전체 및 벌크화물)
- 인천 내항 시설이용률(전체 화물)
  - 시설이용률 산정결과 2010년 83.0%에서 2017년 58.6%로 매년 감소함
  - 2017년 감소폭은 약 8%로 2018년에는 50%이하의 이용률을 보일 것으로 사료됨

< 표 55 > 인천 내항 부두별 시설이용률(2010~2017)

(단위 : 천RT)

구분	1부두	2부두	3부두	4부두	5부두	6부두	7부두	8부두	전체
하역능력	4,730	5,380	4,340	5,878	8,530	3,040	6,520	1,760	40,178
2010	물동량	4,585	3,174	2,559	8,732	6,211	1,774	3,781	25,513
	이용률	96.9%	59.0%	59.0%	148.6%	72.8%	58.4%	58.0%	83.0%
2011	물동량	4,457	2,788	2,320	7,777	5,934	1,954	3,678	26,617
	이용률	94.2%	51.8%	53.5%	132.3%	69.6%	64.3%	56.4%	78.5%
2012	물동량	4,739	2,693	2,417	8,023	5,838	1,748	3,666	29,174
	이용률	100.2%	50.1%	55.7%	136.5%	68.4%	57.5%	56.2%	78.7%
2013	물동량	4,543	1,932	2,419	8,372	6,344	1,482	3,106	28,209
	이용률	96.0%	35.9%	55.7%	142.5%	74.4%	48.8%	47.6%	75.9%
2014	물동량	3,965	1,798	2,487	8,852	5,744	1,388	3,279	27,503
	이용률	83.8%	33.4%	57.3%	150.6%	67.3%	45.7%	50.3%	74.2%
2015	물동량	4,062	2,174	2,349	7,874	5,630	1,382	3,178	26,679
	이용률	85.9%	40.4%	54.1%	134.0%	66.0%	45.5%	48.7%	71.5%
2016	물동량	4,271	2,165	2,351	6,415	5,664	1,306	2,968	25,530
	이용률	90.3%	40.2%	54.2%	109.1%	66.4%	43.0%	45.5%	66.6%
2017	물동량	4,120	2,177	2,220	3,536	6,011	1,161	2,910	23,155
	이용률	87.1%	40.5%	51.2%	60.2%	70.5%	38.2%	44.6%	58.6%

< 그림 31 > 인천 내항 부두별 시설이용률(2010~2017)



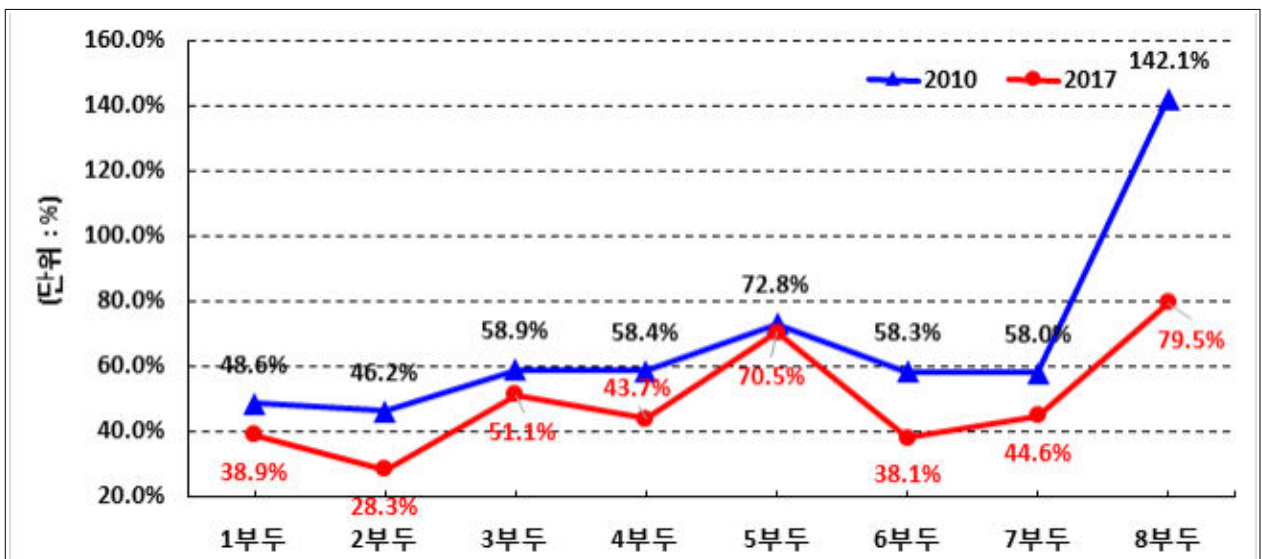
- 인천 내항 시설이용률(벌크 화물\_액체화물 제외)
  - 시설이용률 산정결과 2010년부터 67.9%에서 2017년 49.3%로 시설이용률이 50%이하로 현저히 낮아 졌음.
  - 모든 부두가 2010년 대비 감소하였음.

< 표 56 > 인천 내항 부두별 벌크화물 시설이용률(2010~2017)

(단위 : 천RT)

구분		1부두	2부두	3부두	4부두	5부두	6부두	7부두	8부두	평균
하역능력		4,730	5,380	4,340	5,878	8,530	3,040	6,520	1,760	
2010	물동량	2,297	2,484	2,558	3,435	6,212	1,772	3,781	2,501	
	이용률	48.6%	46.2%	58.9%	58.4%	72.8%	58.3%	58.0%	142.1%	67.9%
2017	물동량	1,838	1,525	2,219	2,570	6,011	1,158	2,910	1,399	
	이용률	38.9%	28.3%	51.1%	43.7%	70.5%	38.1%	44.6%	79.5%	49.3%

< 그림 32 > 인천 내항 부두별 벌크화물 시설이용률(2010~2017)



자료 : 전국무역항 기본계획 수정계획(2016, 해양수산부), IPA

### 3) 인천 내항 시설이용률 검토결과

- 내항 시설이용률은 매년 감소하는 것으로 검토되었으며, 액체화물을 제외한 벌크화물 기준 시설이용률은 2017년 49.3%로 50%이하로 매우 낮은 수준임
- 부두별 시설이용률은 모든 부두에서 감소하는 것으로 검토되었으며, 8부두(잡화)시설이용률 감소가 가장 큰 폭으로 발생하였음
- 2, 6부두의 경우 2010년 대비 부두이용률은 감소하여 20~30%대의 가장 낮은 부두이용률을 보임
- 또한, 시설이용률은 2017년 기준 5부두(70.5%)와 8부두(79.5%)를 제외하고 모두 50%이하의 낮은 이용률을 보이므로 통합 운용을 통한 활성화 방안이 필요함

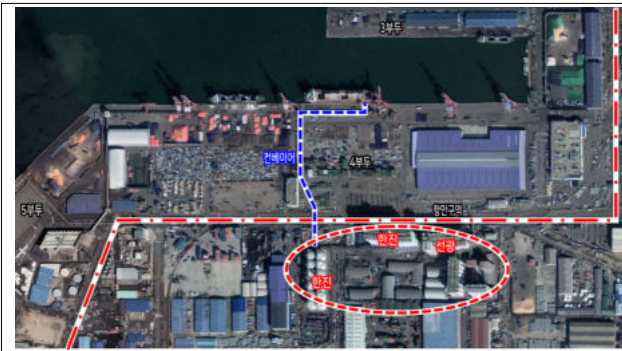
## 나. 인천 내항 내·외부 민간소유 지장물 현황

- 인천 내항 항만구역 내·외부에는 부두와 민간소유 사이로를 컨베이어 등으로 연결하여 운영하는 업체가 있으며, 각 업체별 취급화물 및 운영현황은 다음과 같음

< 표 57 > 인천 내항 내·외부 민간소유 지장물 현황

구분	취급화물	지장물 현황
4부두	양곡, 잡화	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 항만구역 내 : -</li> <li>■ 항만구역 밖 : 한진, 선광 사이로</li> </ul>
5부두	코코아, 설탕, 커피	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 항만구역 내 : -</li> <li>■ 항만구역 밖 : ED&amp;F MAN 코리아 사이로</li> </ul>
6부두	잡화	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 항만구역 내 : -</li> <li>■ 항만구역 밖 : 삼양베이커 사이로</li> </ul>
7부두	양곡	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 항만구역 내 : TBT 사이로</li> <li>■ 항만구역 밖 : 대한제분 사이로</li> </ul>

< 그림 33 > 4부두 지장물 현황



< 그림 34 > 5부두 지장물 현황



< 그림 35 > 6부두 지장물 현황



< 그림 36 > 7부두 지장물 현황





## 제4장. 기본구상

### 가. 인천 내항을 위한 맞춤형 특화전략

5대 특화지구를 설정하고 3대 축 연계를 통해 공공성 확보 및 쾌적한 미래형 수변도시 조성을 위해 공공시설 비율 50% 이상 확보

\* 1·8부두는 사업의 조기 추진을 위해 사업계획 수립 시 고시된 공공비율(47%) 유지

#### 1) 수변접근성 확대

- 수변은 워터프론트로 조성, 부두 유희화 시기 등을 고려하여 공유수면 활용 시설(플로팅 데크·아일랜드, 마리나 등) 적극 도입
- 예시) 내항 순환 하버워크(L=11km, 평균 B=20m), 수변공원·광장 등

#### 2) 랜드마크 강화

- 핵심 랜드마크 1개소(시민합의 후 주제선정) 포함하여 총 6개소를 반영(상상플랫폼, 해양박물관, 그린돔, 컨벤션센터, 마켓홀)
- 예시) 문화·전시시설, 시민 활동공간, 엘프 필하모니(하펜시티) 등

#### 3) 역사자원 테마화

- 역사·문화자원(김구선생 부두노역, 세관건물 등), 항만시설(도크, 크레인, 석탄철도, 사이로 등) 보존 및 관광자원화
- 예시) 개항광장, 역사광장, 갑문 전시관, 노면전차, 마젤란테라스(하펜시티) 등

< 그림 37 > 우수 해외사례



<엘프 필하모니(하펜시티)>



<마젤란 테라스(하펜시티)>

## ① 주변지역을 고려한 3대 연계축 설정

신포동 등 배후 원도심, 인천역 등 개항 창조도시, 관광지인 월미도·월미산 지역 등과 3대 축을 형성하여 연계 발전방안 구축

### 1) 원도심 연계축

- 차이나타운과 내항의 고품격 수변공간을 연결하여 장소성 및 독창성(Originality)제고
  - 도입시설 예시 : 보행교(하버패스), 수변광장 및 공원 등
- 수변공간 원형을 최대한 보전하고, 자유공원-인천 남항간 경관조망축 확보

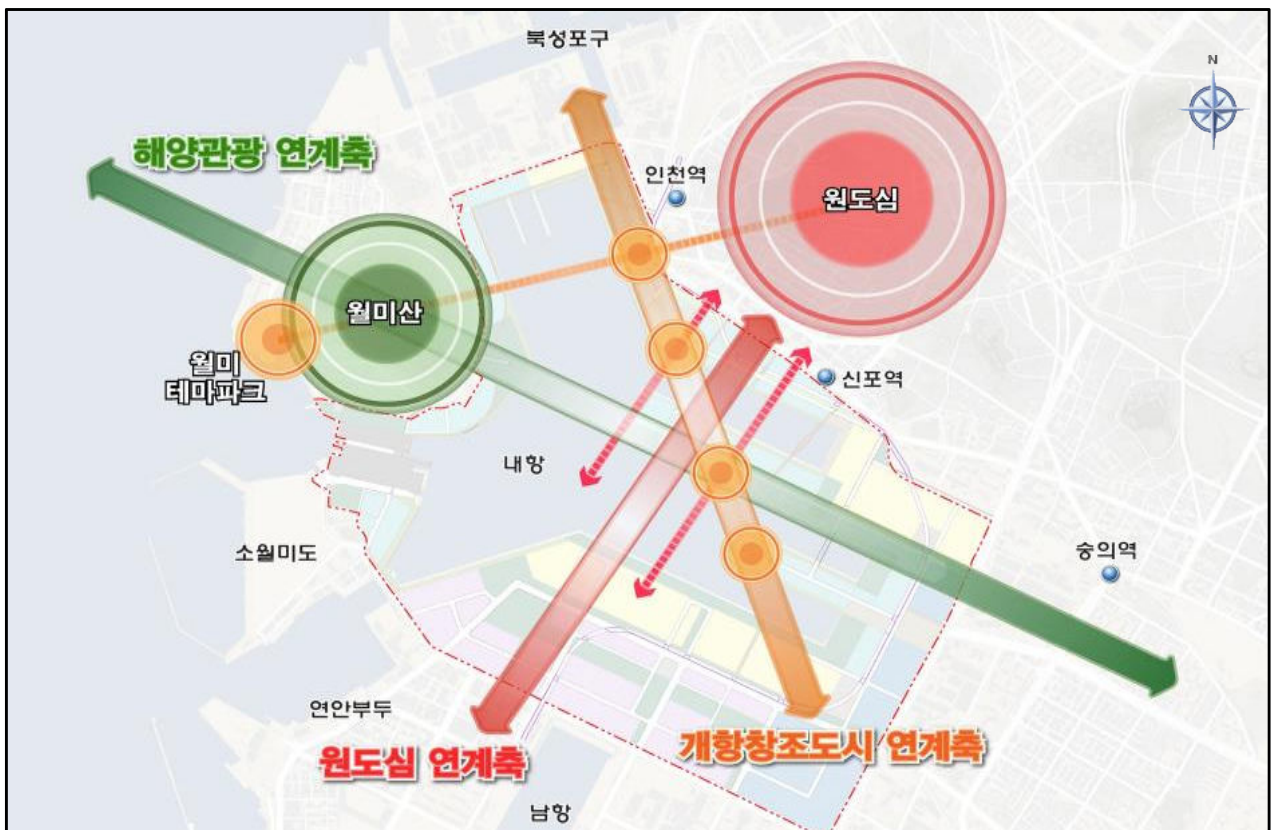
### 2) 개항창조도시 연계축

- 인천역(광역 대중교통)과 개항창조도시, 내항(2·3·8부두)을 잇는 상징거리 조성으로 대규모 방문객 유치
  - 도입시설 예시 : 하버패스, 수변산책로(하바워크), 자전거도로, 내항버스 등
- 산업유산(창고, 크레인 등)과 해수면을 관광자원으로 활용하여 지역내 매력도 제고

### 3) 해양관광 연계축

- 월미산과 내항(2·6부두)을 연결(7부두 이전시 검토)하여 집적효과를 강화하고, 연안 도서와의 광역이용권 형성 유도
  - 도입시설 예시 : 스윙브리지, 수상 데크, 수상교통, 수변광장 및 공원 등

< 그림 38 > 3대 연계축



## ② 5대 특화지구 및 특화전략 설정

부두 입지특성과 주변여건\* 등을 고려하여 5대 지구별 특화 설정

\* 1·8부두와 원도심, 2·3부두 주변 공공기관, 4·5부두 배후 산업용지, 6부두와 월미도 관광지 등

### 1) 해양문화지구

- 1·8부두의 경우 원도심과 연접한 입지적 특성 및 상생발전 방안을 고려한 해양문화지구로 설정
- 상상플랫폼, 워터프런트, 원도심 개항장 등을 중심으로한 체험형 해양 역사문화관광 거점으로 특화
  - 도입시설 예시 : 하버워크, 개항광장, 해양박물관, 갑문전시관, 스타트업 빌리지
- 원도심내 광역교통(경인선, 수인선, 화물철도), 방문객 집중시설(차이나타운, 신포시장 등)과의 접근성 강화로 입지 경쟁력 제고
  - 내항 하버워크와 개항장의 가로망, 녹지체계 등을 연결하여 방문객 이동통로로 활용

### 2) 복합업무지구

- 2·3부두 및 배후부지는 공공기관 입주현황 등 토지이용현황을 고려한 복합업무지구로 설정
- 제2국제여객터미널 이전부지 일원을 일터와 삶터가 공존하는 다기능 복합업무 중심으로 특화
  - 도입시설예시 ; 복합업무타운, 역사광장, 트렌드몰, 마켓홀, 랜드마크 타워 등
- 기업·공공기관 등 이전·확장 수요에 대비한 오피스·판매, 주거 등의 복합용도개발(MXD : Mixed Use Development)로 일자리 창출
- 사업화 촉진을 위해 마스터플랜수립 이후 국제여객터미널 이전부지 일원을 도시재생 뉴딜사업(경제기반형 또는 중심시가지형)으로 추진하는 방안 검토

### 3) 열린주거지구

- 4·5부두의 경우 배후 산업물류시설과 연접 등 도시기능 전환지역의 입지특성 및 주변으로의 접근성 등을 고려한 열린주거지구로 설정
- 쾌적하고 매력적인 수변형 정주공간 조성을 위하여 사회적 약자를 포괄하는 주거단지로 특화
  - 도입시설 예시 : 부두광장(크레인 일부 존치), 블록형 하우스, 커뮤니티시설 등
- 산업유산(크레인, 안벽, 계선주 등) 보전을 통해 부두의 기억을 느낄 수 있는 워터프런트를 조성함으로써 장소적 독창성(Identity)제고
- 주거는 바다 조망권을 고려하여 배치하고, 사회적 약자(청년, 노약자, 신혼부부 등)를 포함한 맞춤형 주거 환경으로 조성



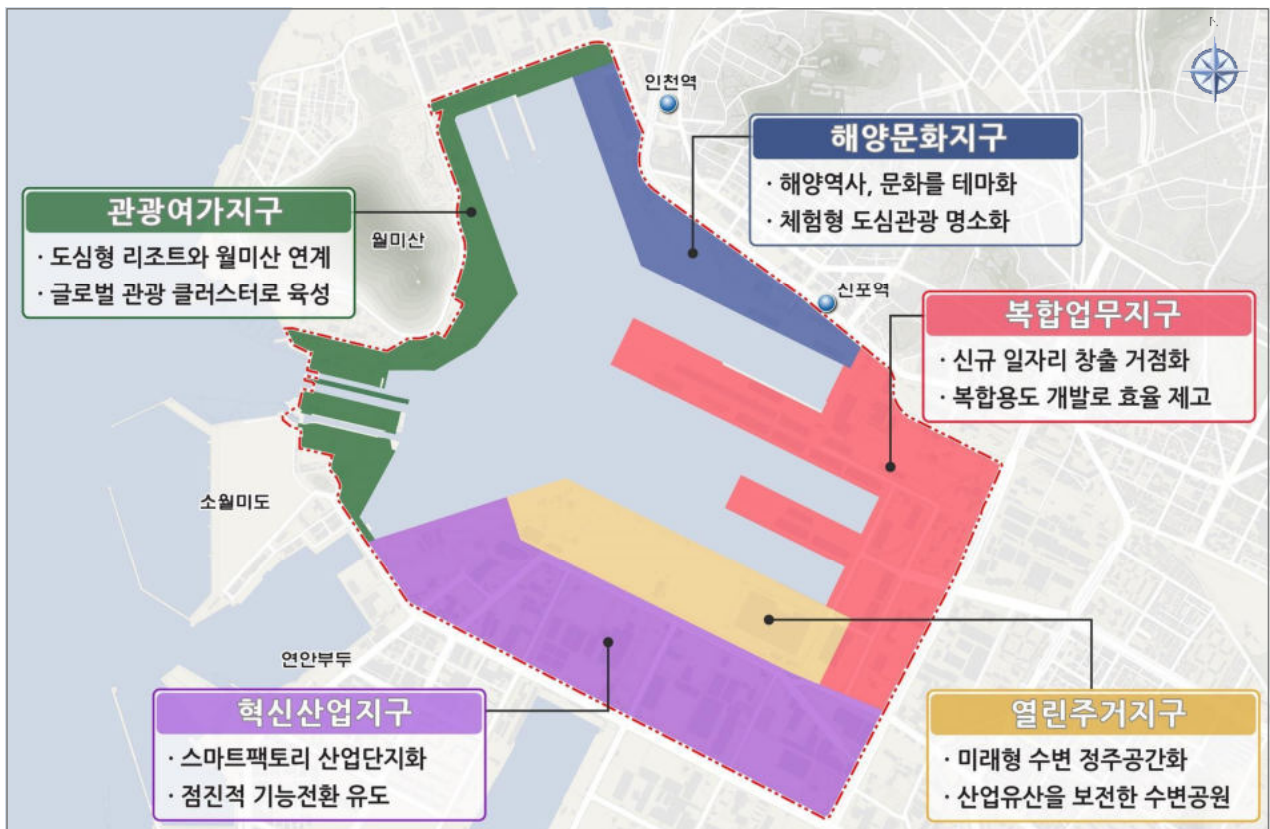
#### 4) 혁신산업지구

- 4·5부두 남측 배후부지는 산업물류시설 분포 등 현 토지이용현황을 고려 혁신산업지구로 설정
- 4·5부두 배후 산업물류시설 부지는 스마트항만에 대응하기 위한 첨단복합산업단지로 점진적인 기능전환 유도
  - 도입시설 예시 : 첨단복합산업단지, R&D, 첨단보육혁신센터, 오피스 등
  - ※ 스마트 팩토리 : 생산·물류과정에 디지털 자동화 정보통신기술(ICT)을 적용하여 생산성, 품질 고객만족도를 향상시키는 지능형 생산공장
- 근대 산업유산(사일로, 창고 등)을 재상한 Creative Campus(창업보육센터, 혁신센터, 공원 등) 조성하며, 석탄부두 이전시 철도를 친환경 트램으로 전환하여 대중교통 접근성 강화

#### 5) 관광여가지구

- 6·7부두는 월미관광지, 월미산 등 기존 관광지 및 자연자원 등의 연계 활용을 고려한 관광여가지구로 설정
- 월미산·갑문 일원을 도심형 리조트(생태, 역사·문화, 수변공원, 마리나, 숙박 등)로 특화하며, 수변생태와 연계한 글로벌 관광 클러스터로 육성
  - 도입시설 예시 : 리조트, 마리나, 호텔, 공원, 플로팅 아일랜드, 스윙브리지 등
  - ※ 싱가포르 사례 : 도심형 리조트 2개소 개장('10)이후 외래관광객('09년 970만명→'13년 1,550만명), 관광수입(126억\$→235억\$), 직접고용 2.2만명 증가 효과

< 그림 39 > 5대 특화지구 및 특화방안



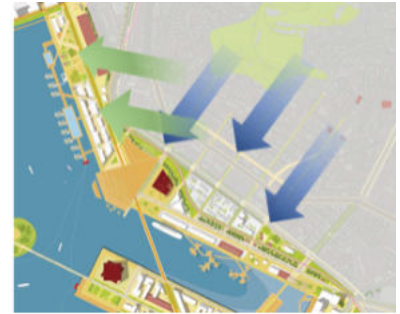
## 나. 인천 내항 재개발 및 주변지역의 개발방향 수립

### ① 스마트 하버시티 구현을 위한 세부 추진전략

#### 1) HARBOR PATH(하버패스)

- 원도심과 내항의 연계성 확보를 위한 보행자 중심의 하버패스 계획
- 걷기 편한 보행 네트워크 구축으로 원도심과 상생발전 도모
  - 내항과 100주년 기념탑, 청일 조계지 계단길, 인천 개항누리길, 우현로, 올림푸스 호텔광장을 연결하는 공공보행 통로 계획

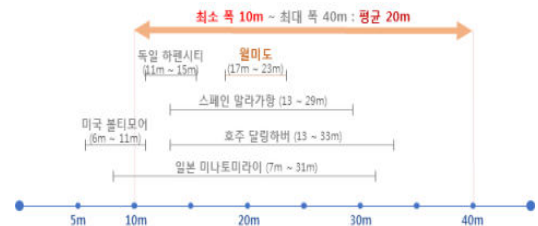
< 그림 40 > 1:8부두와 원도심 연계 예시



#### 2) HARBOR WORK(하버워크)

- 세계 최고 수준의 보행자 전용 친수공간인 하버워크 계획
- 해외의 다양한 수변공간 사례를 비교하여 최고의 수변 보행로 계획
  - 최소 10m~최대 40m이상의 폭(평균20m)으로 다양한 유형의 공간을 창출
  - 약11km의 수변 둘레길을 통한 접근성·공공성 확보로 시민들이 자연스럽게 직접 수변공간을 느끼고 체험
- 하버워크는 내항부두 해안을 따라 계획하여 개방성 및 접근성 확보
  - 향후 소월미도, 연안부두 개발사업추진시 하버워크 연계 유도

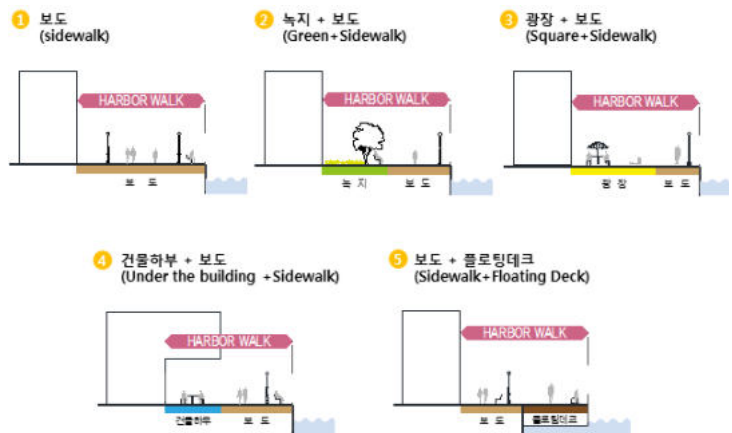
< 그림 41 > 해외 수변 보행로 평균폭 예시



< 그림 42 > 하버워크 위치



< 그림 43 > 하버워크 유형



### 3) PUBLIC OPEN SPACE(PARK, SQUARE ETC.)

- 내항내 다양한 규모와 용도의 공원 및 광장을 계획하고 보행 네트워크 결절점으로 활용
- 녹지, 오픈스테이지, 수변광장 등 다양한 유형으로 구성하고 공원·녹지 및 광장은 1년 365일 다양한 행사, 축제 등 도입

#### 4) FLOATING ANCHOR(플로팅 앵커)

- 공유수면을 활용해 누구나 차별 없이 이용 가능한 공간으로 계획

#### 5) LANDMARK

- 글로벌 해양관광도시 인천의 새로운 상징 공간 마련
- 하버워크를 따라 내항의 주요 포인트 공간에 다양한 랜드마크 건축물을 계획하여 상징성 부여
  - 향후 특별계획구역 지정 및 국제공모를 통한 고품격 건축계획 마련

#### 6) 전략적 토지이용 및 유연한 계획

- 전략적 토지임대 방식 도입 및 운영 고려(토지를 매각하는 방식에서 임대하는 방식으로 전환)
- 기반시설 설치비용 최소화 및 유연한 계획
  - 내부 통과도로는 최소화하고 향후 개발과정에서 단지내 도로로 연결성 확보
  - 구체적인 개발방향을 제시하되 시장여건에 따라 개발시기 조정
  - 장기적 개발이 예상되는 경우 기반시설 설치 없이 원형지로 공급하고, 단기적으로는 가변식 건축물 설치로 장소성 강화
- 복합적 토지이용과 입체적 공간 활용을 통한 공공성과 사업성 균형 도모
  - 공공공간 + 수익시설 복합화, 공공건축물 + 수익시설 복합화

#### 7) DISTRICT SPECIALIZATION(구역 특성화)

- 구역별 앵커시설은 유사한 기능이 중복적으로 배치되지 않도록 특성화 및 차별화 도모
  - 5대 특화지구 개념을 적용하여 각 지구별 테마를 부여하고 상징적인 앵커시설을 배치(다양한 경험 창출)
- 공공공간과 랜드마크는 사람들이 모이고 만나는 지점에 배치하고 네트워킹하여 공공성을 최대한 확보함

< 그림 44 > 지구별 특성화 및 네트워크 예시



## 8) WATERFRONT SPECIALIZATION(수변특화)

- 하버워크를 따라 다양한 축제, 문화, 산책로 등으로 활용되는 워터프론트 공간 조성
- 획일적이고 지루한 수변공간을 지양하고 하버워크, 하버브릿지, 문화축제공간, 플로팅 아일랜드, 하버 프라자, 수변산책로 등 6개 타입의 수변공간 조성으로 다른 수변도시와 차별화된 워터프론트 공간 조성

< 그림 45 > 하버워크 예시



< 그림 46 > 하버브릿지 예시



< 그림 47 > 수변 산책로 예시



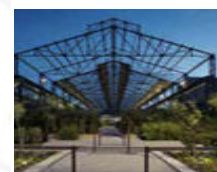
## ② 역사자원 및 산업유산 활용 방안

- 재개발이 아닌 내항에 남겨진 산업유산 재사용을 추구함으로써, 재생의 성격을 띄도록 계획
- 과거의 기억과 새로운 인천의 미래가 사업대상지내 공존할 수 있는 토대를 마련
- 대상지내 역사·문화자원(김구선생 부두노역, 세관건물 등), 항만관련 산업유산(갑문, 크레인, 석탄철도, 사이로 등) 보전 및 관광자원화로 내항만의 독특한 분위기 창출
- 도입시설 예시 : 역사광장, 노면전차(석탄철도 활용), 마젤란테라스(하펜시티) 등

< 그림 48 > 산업유산 위치도



구조체 활용



사일로 호텔



철로 재 활용



창고공간 재 활용



사일로 미술관



크레인 기념관





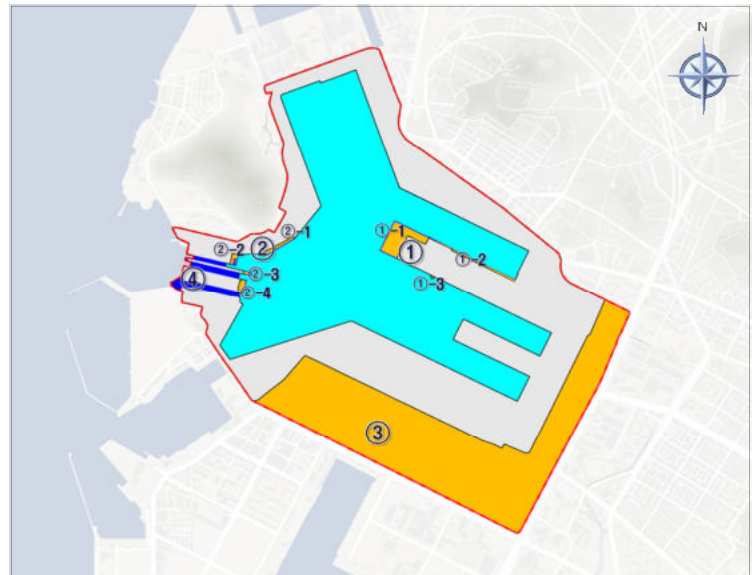
## 다. 토지이용구상

### ① 계획 대상지 경계 및 면적 설정

#### 1) 육역 및 수역 면적 조정

- 대상지 면적은 육역, 수역으로 구분하며, 육역은 항만시설과 비항만시설로 구분
- ①, ②는 항만시설내 위치하면서 도시계획시설(항만)으로 결정되지 않은 토지로서 비항만시설 중 항만 내 지역으로 분류하며, 면적은 48,600㎡이고 육역으로 포함됨
- ③은 물류단지 및 공공기관 밀집블록으로써 비항만시설 중 항만 외 지역으로 분류하며 면적은 1,022,568㎡이고 육역으로 포함됨
- ④는 갑문으로써 도시계획시설(항만)으로는 결정되어 있으나 토지가 아닌 수역이며 면적은 34,240㎡이고 수역으로 포함하였음

< 그림 49 > 대상지 경계 및 면적 현황



< 표 58 > 토지면적 구분표

구분	-	면적(㎡)	비율(%)	비고
합계	-	4,832,897	100.0	-
육역	소계	3,008,447	62.3	-
	항만시설	1,937,279	40.1	④ : 34,240㎡ 제외 (갑문 및 수위조절공유수면)
	비항만시설	1,071,168	22.2	① : 37,062㎡ (①-1 : 31,283㎡, ①-2 : 5,460㎡, ①-3 : 319㎡) ② : 11,538㎡ (②-1 : 4,439㎡, ②-2 : 2,595㎡, ②-3 : 1,024㎡, ②-4 : 3,480㎡) ③ : 1,022,568㎡
수역	소계	1,824,450	37.7	-
	항만내 수역	1,790,210	37.0	-
	수역	34,240	0.7	④ : 34,240㎡ 포함 (갑문 및 수위조절공유수면)

※ 조정 사유는 각 번호별로 다음과 같음

- ① 항만내 2부두에 위치한 3개소의 토지는 부두시설로 사용중이지만 도시계획시설(항만)에 미반영되어, 비항만시설 육역으로 산정(37,062㎡)
- ② 갑문 및 6부두에 위치하여 항만시설로 사용중인 4개소의 토지는 도시계획시설(항만)에 미반영되어, 비항만시설 육역으로 산정(11,538㎡)
- ③ 항만 외 지역으로써 물류단지 및 공공기관 밀집지역. 비항만시설 육역으로 산정(1,022,568㎡)
- ④ 도시계획시설(항만)으로 지정되어 있지만 갑문 및 수위조절용으로 이용중임을 고려하여 항만시설에서 제외시켜 수역으로 산정(34,240㎡)

## ② 공간체계구상

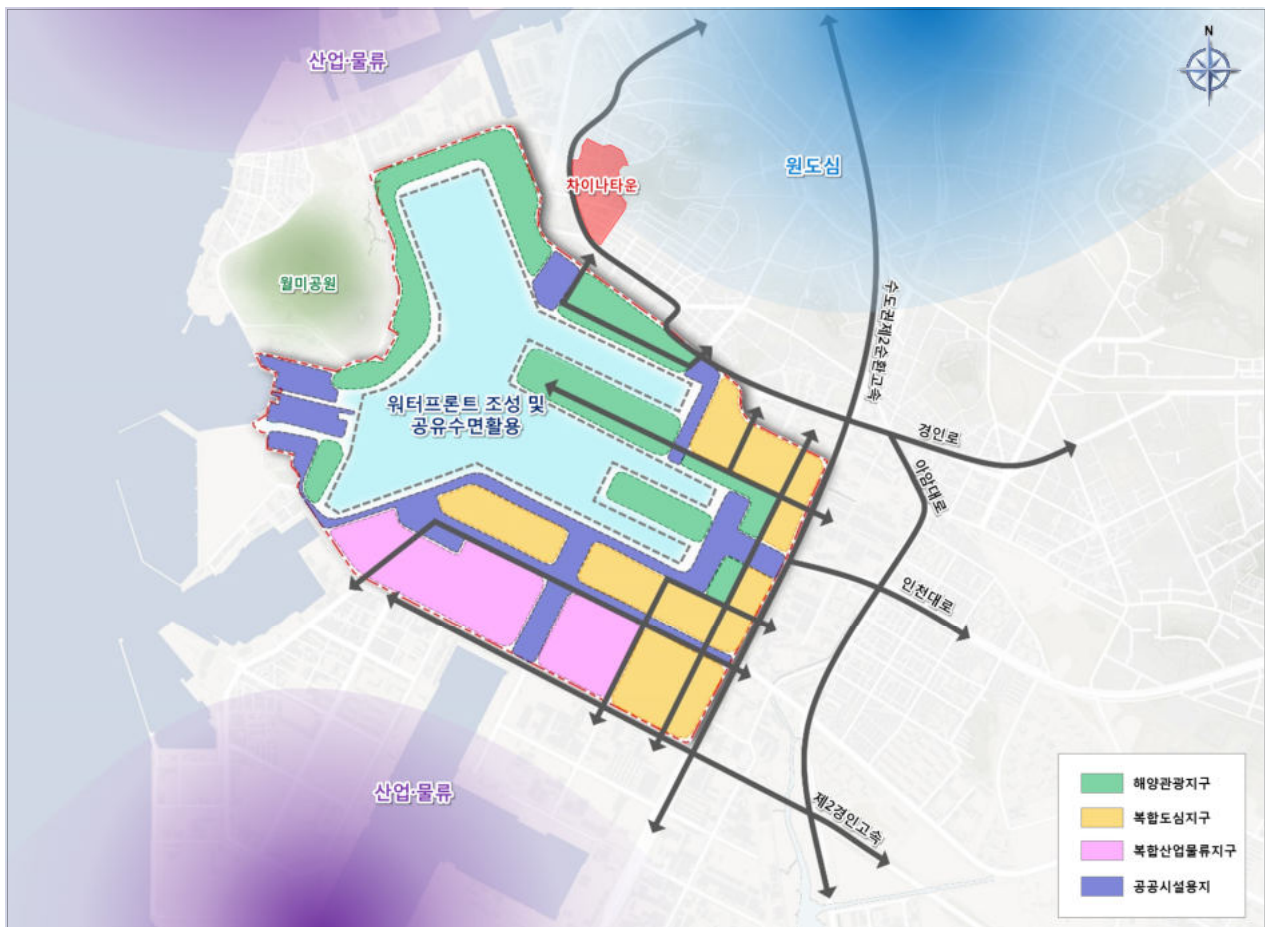
### 1) 수변접근성 확대

- 수변은 시민의 워터프런트로 조성하며, 부두 유희화 시기 등을 고려하여 공유수면의 적극적 활용
- 내항을 순환하는 하버워크(평균 폭원20m, 연장 11km) 조성과 주요 결절부 수변공원 및 광장 배치로 수변 활용성 극대화

### 2) 해양관광기능 및 도심기능 연계 강화

- 글로벌 해양관광도시로 발전을 위해 대상지내 역사·문화자원 및 주변 관광자원과 연계발전을 고려하여 6부두에서 1·8부두, 2·3부두를 아우르는 해양문화관광지구 계획
- 기존 원도심과 도시기능 연계를 통한 시너지 효과 증대를 고려해 복합도심지구 계획
- 배후부지의 산업물류기능 고도화 등을 고려해 복합산업물류지구 계획
- 인근 광역교통체계의 연계성 확보 및 효율적 교통처리를 고려해 현황상 대로는 기존 골격체계 유지

< 그림 50 > 공간체계구상도





### ③ 포괄적 지구계획 및 세부도입기능을 고려한 토지이용구상

- 장기간 지속적되는 사업의 특성을 고려해 토지이용계획은 포괄적 지구개념적용
- 5대 특화지구계획상 도입가능 시설의 특성을 고려해 해양문화지구, 복합도심지구, 복합산업물류지구, 공공시설지구로 구분하고, 주기능과 부기능의 복합기능 부여

< 표 59 > 토지이용구상

구 분	세부도입가능 시설	비 고
해양문화관광지구	해양문화관광용지	· 수변예술공간, 갑문박물관, 수상스튜디오, 누들뮤지엄, 부두거리, 상업가로 등
	문화복합용지	· 상상플랫폼, 해양박물관, 컨테이너 프리마켓, 해양안전센터, 구 항만박물관, 애코뮤지엄, 사일로문화센터, 공공앵커시설, 마켓홀, 교육연구시설 등
	도시지원용지	· 사일로호텔, 호텔/리조트, 예술문화 콘도, 생활형숙박시설 등
복합도심지구	도시복합용지	· 공공행정, 오피스, 상업, 주거 복합
	업무복합용지	· 오피스, 상업, 주거 복합 등
	얼린주거용지	· 집합주거, 노인주거, 학생기숙사, 협업주거 등
	도시지원용지	· 컨벤션
복합산업물류지구	복합산업물류용지	· 첨단복합산업단지, 스타트업 센터, 해양캠퍼스, 첨단캠퍼스, 마리나 등
공공시설용지	공원	· 레일웨이 공원, 내항아트센터 공원, 초록물결 공원, 인천항 테마공원, 이노베이션 파크, 그랜드오션파크, 첨단산업공원, 생태공원 등
	녹지	· 트램번 녹지 조성 등
	공공공지	· 하버워크 조성
	광장	· 아쿠아 해양광장, 상상부두광장, 개항광장, 역사광장, 퍼브릭부두광장, 생태광장, 사일로 부두광장, 크레인 부두광장 등
	보행자도로	· 수변산책로, 원도심 보행연계 등
	도로	· 지구내 연결도로 등
	트램	· 인천역~연안부두 순환 트램
	항만시설	· 갑문 등

< 표 60 > 지구별 복합기능 계획

지구명칭	지구특성	기능복합 (주기능+부기능)
해양문화관광지구	· 문화·관광·상업이 조화된 워터프런트 중심 및 지역 관광랜드마크 기능 담당	주①+부(②, ③)
복합도심지구	· 주거기능을 중심으로 상업·업무와 생활지원시설이 보완되는 정주기능	주⑤+부(②, ④)
복합산업물류지구	· 제조·가공·유통·에너지 등 지역산업 활성화를 위한 생산 및 물류 기능	주⑥+부(②, ④)
공공시설지구	· 공공시설을 집중 배치하기 위한 부지 (항만시설, 공원 수변광장 등)	-

주) 공공시설지구를 제외한 각 지구 내에도 도로, 공원, 공공청사, 주차장 등 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에서 규정하고 있는 기반시설은 적정 배치함

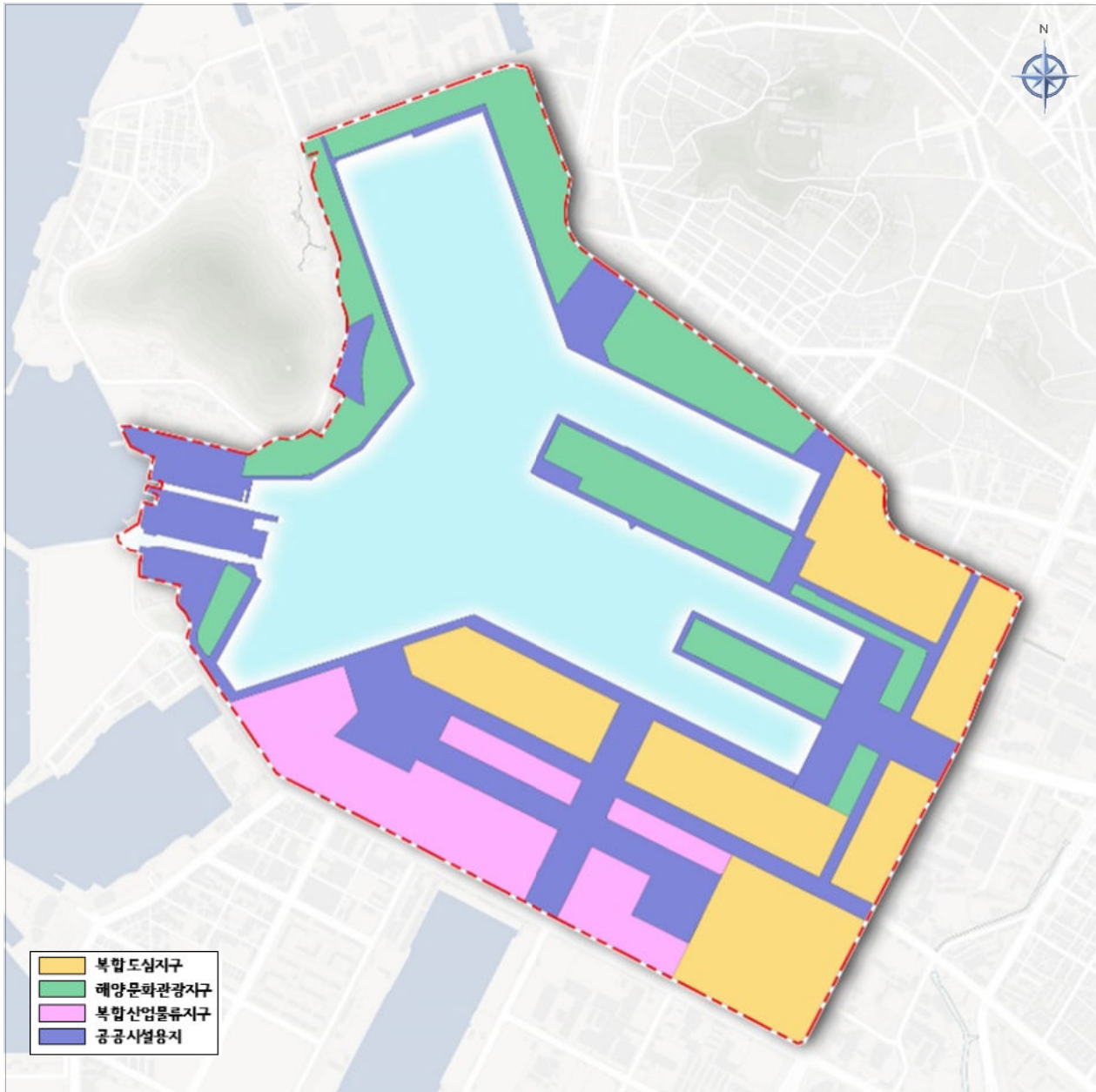
주) 기능복합의 기능번호는 <표 5-56> 기능분류 참조

< 표 61 > 도입가능시설

기능분류	도입가능시설
① 관광·휴양기능	· 운동시설 · 위락시설 · 숙박시설 · 관광휴게시설
② 상업·업무기능	· 제1종 근린생활시설 · 판매시설 · 업무시설 · 제2종 근린생활시설 · 의료시설 · 방송통신시설
③ 문화·전시기능	· 문화 및 집회시설
④ 교육·연구기능	· 교육연구시설 · 수련시설
⑤ 주거기능	· 단독주택 · 공동주택
⑥ 산업·물류기능	· 공장 · 창고시설 · 발전시설

※ 출처 : 제2차 항만재개발 기본계획수립(2016.10.31., 해양수산부)

< 그림 51 > 포괄적 토지이용구상도(예시)



구분	전체		비고
	면적(㎡)	비율(%)	
합계	3,008,447	100.0	-
복합도심지구	842,871	28.0	-
해양문화관광지구	705,821	23.5	-
복합산업물류지구	433,319	14.4	-
공공시설지구	1,026,436	34.1	-

주1) 복합도심지구, 해양문화관광지구, 복합산업물류지구 내 도로, 공원, 녹지, 공공청사 등 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 「지구단위계획 수립지침」에서 규정하고 있는 기반시설을 포함하고 있으며, 이를 감안하면 대상지내 총 공공용지비율은 50% 확보

주2) 제2차 항만재개발 기본계획(해양수산부 고시 2016-142호) 고시내용에 따라 1단계(1·8부두)는 가처분율 53%, 공공용지비율 47%로 계획

#### ④ 토지이용구상

##### 1) 해양문화관광지구

- 해양문화관광용지 : 1·8부두, 2부두, 3부두 수변공간에 배치하여 수변공간 활용과 연계한 해양역사문화 관광 거점으로 활용
  - 1·8부두 : 개항광장을 중심으로 양측 수변공간에 수변예술공간 및 갑문 박물관 등을 조성하여 다양한 볼거리 제공
  - 2부두 : 2부두 끝에 공공앵커시설을 고려한 상업·업무 등 복합기능 도입 및 부두거리 조성(항후 시민공모를 통해 공공앵커시설의 기능 결정시 유연하게 조정)
  - 3부두 : 마켓홀 배후 상업가로(저층부 상업기능 유치) 형성 및 수변 공원(광장으로 변경가능)연접부 상업가로 형성
- 문화복합용지 : 1·8부두 해양문화관광용지 배후, 2부두, 3부두, 6부두, 7부두 수변공간 돌출부 또는 결절부에 배치하여 랜드마크 기능 및 역사문화자원 연계한 특화공간 구현
  - 1·8부두 : 해양박물관 유치를 통한 랜드마크 기능설정 및 상상플랫폼, 구항만박물관, 해양안전센터 등 역사부두의 장소성 부여
  - 2부두 : 2부두 끝에 랜드마크 기능의 공공앵커시설 유치(항후 특별계획구역 등으로 설정)
  - 3부두 : 3부두를 마켓부두의 테마로 조성을 위해 돌출부에 마켓홀 조성으로 다양한 수변공간 창출
  - 6부두 : 월미산에서 이어지는 6부두 중심에 에코뮤지엄 및 그린돔 조성으로 체험형 생태관광의 테마 부여
  - 7부두 : 7부두에 현재 사용되고 있는 사이로를 활용한 사일로문화센터 조성으로 다양한 볼거리 창출
- 도시지원용지 : 5부두, 6부두, 8부두 해양문화관광용지 및 문화복합용지와 연계한 관광지원 기능 유도
  - 5부두 : 5부두 마리나 기능을 지원하는 리조트 등 양호한 관광숙박시설 유치
  - 6부두 : 체험형 생태관광을 지원하는 사이로호텔, 호텔/리조트, 예술문화 콘도 등을 배치하여 체류형 관광지로 발전 유도
  - 8부두 : 7부두와 연접한 지역에 생활형숙박시설 기능 도입으로 주변 관광지의 관광기능 지원

##### 2) 복합도심지구

- 도시복합용지 : 배후 원도심의 도시기능을 고려해 신포역 인근 1부두 및 2부두에 공공행정, 오피스, 상업, 주거가 복합된 도심기능으로 특화
  - 1부두 : 신포역 역세권해 해당하는 역사광장 배후부지에 공공행정 또는 오피스, 상업, 주거가 복합된 도시기능 배치
  - 2부두 : 1부두 도시복합용지와 동일 기능의 도시기능 배치로 도시복합타운 형성(주변 공공기관 집적화 유도)
- 업무복합용지 : 수도권제2순환고속도로와 연접한 지역으로 기존 공공기관(해양수산청, 인천항만공사 등)입지 등을 고려해 2부두, 3부두, 배후부지에 오피스 중심의 상업, 주거가 복합된 도시기능 배치
  - 2부두 : 도시복합용지와 연접한 지역으로 현황상 인천출입구 관리사무소, 인천보안공사 등이 위치한 지역에 배치
  - 3부두 : 인천본부세관이 위치한 지역에 인천항 사거리 등 광역교통접점성 등을 고려해 업무복합용지 배치
  - 배후부지 : 복합산업물류용지와 연접한 지역으로 기능간 연계 및 활성화를 고려해 업무복합용지 배치

- 열린주거용지 : 4, 5부두 수변공간과 정주공간을 연결하여 사람과 바다가 공전하는 하버빌리지 구역 배치로 도심공동화 현상 방지 도모
  - 4부두 : 집합주거, 학생기숙사, 복합용도정주구역 등을 배치하고 지원기능인 학교시설 배치
  - 5부두 : 노인주거, 집합주거, 복합용도정주구역, 학생기숙사 등을 배치
- 도시지원용지 : 5부두 코너에 복합산업물류용지와 연계한 컨벤션 조성을 통한 랜드마크 형성

### 3) 복합산업물류지구

- 복합산업물류용지 : 5부두 갑문주변 육상부로 들어간 지역은 해양산업 유치 및 4, 5부두 남측 배후부지는 4차 산업혁명에 대응하는 첨단산업 유치
  - 5부두 : 갑문옆 안쪽으로 들어간 사다리꼴 수변구역을 활용한 마리나 기능 유치
  - 배후부지 : 기존 산업물류시설의 고도화를 고려한 첨단복합산업단지, 스타업 센터, ICT캠퍼스, 해양캠퍼스, 첨단캠퍼스 등을 유치하여 4차산업혁명에 대응하고 청년 일자리 창출에 기여

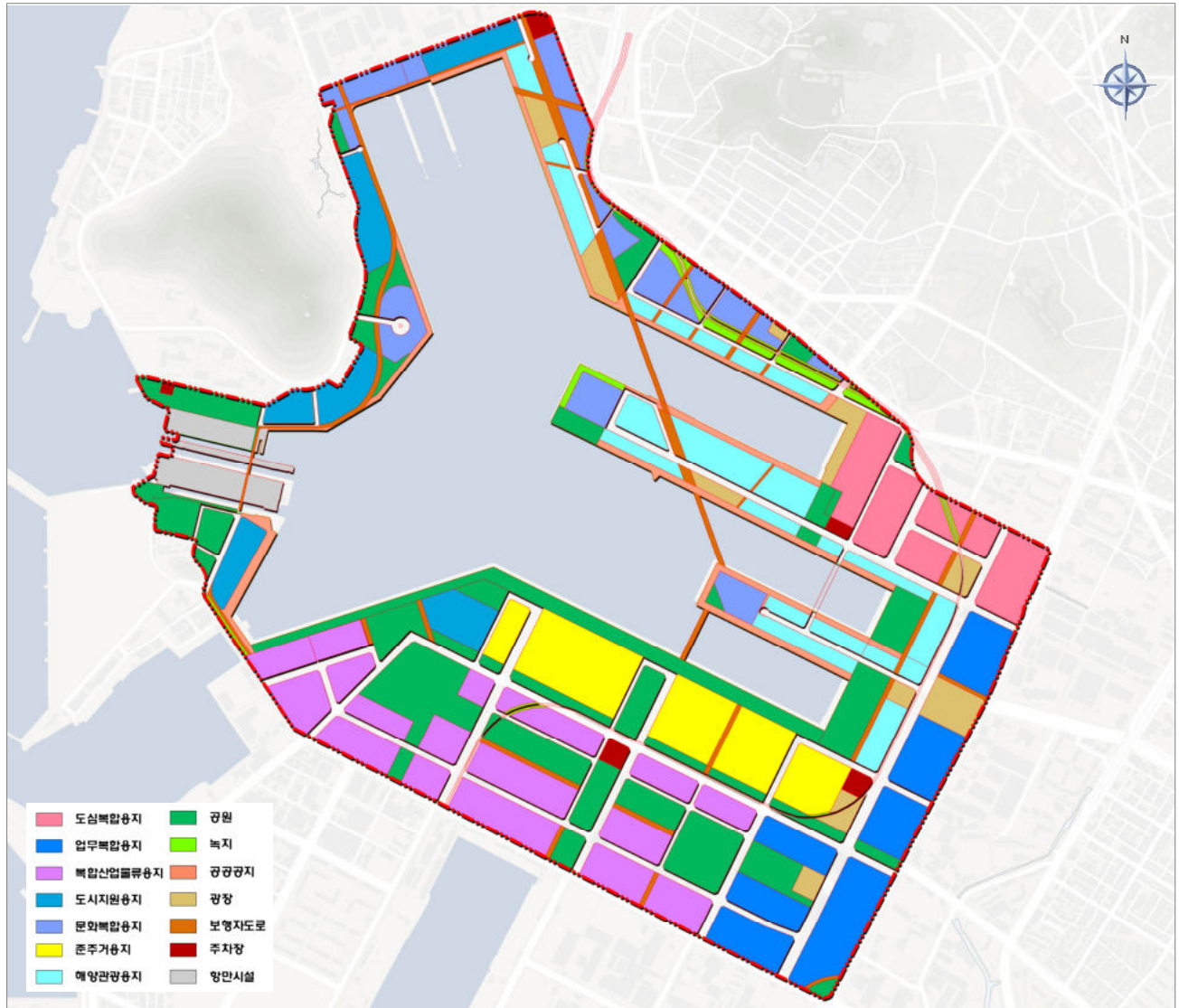
### 4) 공공시설지구

- 공원·녹지 : 부두별 주변도입기능과 지역자원을 연계활용한 특화공원 배치 및 수변공간과 연계한 Green-network 형성
- 공공공지 : 수변산책공간 형성을 고려하여 수변지역의 공공공지 지정을 통한 하버워크 조성
- 광장 : 원도심과 연계되는 주요보행연결 공간 및 수변 결절점에 오픈스페이스 공간 확보를 고려한 광장 배치
- 보행자도로 : 원도심에서의 보행접근성 개선 및 주요 관광시설로의 보행동선을 고려한 보행자도로 계획
- 도로 : 주변지역 교통체계와 연속성 확보를 고려해 현황상 30m이상의 대로는 기존 골격을 최대한 유지하고 수변으로의 통과교통 배제를 고려해 루프형태의 도로 배치
- 트램 : 석탄부두에서 이어지는 기존철도 노선을 트램 노선으로 재활용하고, 인천역 및 신포역 등과 환승체계 구축 등 친환경 대중교통 시스템 구현
- 항만시설 : 기존 갑문의 기능유지를 전제로 상부시설의 기능 개선을 통해 소월미도~월미도구간을 연계

### 5) 기타

- 주차장 : 단계별 사업구역내 주차장은 인천시 주차장조례 기준(0.6%)이상을 확보
- 수상에 조성되는 시설은 물동량 추이 등을 고려한 부두별 유희와 시점을 고려해 조성추진

< 그림 52 > 토지이용구상(예시)



구분	전체		비고
	면적(m <sup>2</sup> )	비율(%)	
-			-
총계	3,008,447	100.0	-
소계	1,481,853	49.3	-
복합도심지구	671,527	22.4	-
해양문화관광지구	475,720	15.8	-
복합산업물류지구	334,605	11.1	-
소계	1,526,594	50.7	-
갑문	68,971	2.3	-
광장	101,051	3.4	10개소
보행자도로	99,090	3.3	-
도로	401,507	13.3	-
트램	20,609	0.7	-
공공공지	114,884	3.8	6개소
공원	577,415	19.2	15개소
녹지	43,048	1.4	6개소
주차장	22,027	0.7	5개소
지구내 공공시설 <sup>주)</sup>	77,992	2.6	-

주) 복합도심지구, 해양문화관광지구, 복합산업물류지구 내 공공시설면적은 「지구단위계획 수립지침」에서 규정하고 있는 기반시설 배치에 관한 지침(제4장, 제5장)을 적용



## 6) 시설별 조서(예시)

### 공공공지, 광장 및 주차장

< 그림 53 > 시설별 현황도(공공공지, 광장 및 주차장)①



< 표 62 > 공공공지 조서

도면 표시 번호	시설명	면적(㎡)
공지1	공공공지	32,143
공지2		11,944
공지3		20,915
공지4		25,500
공지5		13,767
공지6		10,615
합계		114,884

< 표 63 > 광장 조서

도면표시 번호	시설명	면적(㎡)
광1	광장	10,666
광2		12,029
광3		2,364
광4		15,002
광5		6,853
광6		9,621
광7		5,067
광8		23,143
광9		9,409
광10		6,897
합계		101,051

< 표 64 > 주차장 조서

도면표시 번호	시설명	면적(㎡)
주1	주차장	5,738
주2		3,294
주3		5,444
주4		5,951
주5		1,600
합계		22,027



공원 및 녹지

< 그림 54 > 시설별 현황도(공원, 녹지)②



< 표 65 > 공원조서 ①

도면표시 번호	시설명	면적
공1	공원	14,647
공2		5,031
공3		4,166
공4		9,907
공5		12,253
공6		22,148
공7		2,436

< 표 66 > 공원조서 ②

도면 표시 번호	시설명	면적
공8	공원	142,072
공9		61,504
공10		204,247
공11		3,718
공12		37,787
공13		29,247
공14		23,959
공15		4,293
합계		577,415

< 표 67 > 녹지조서

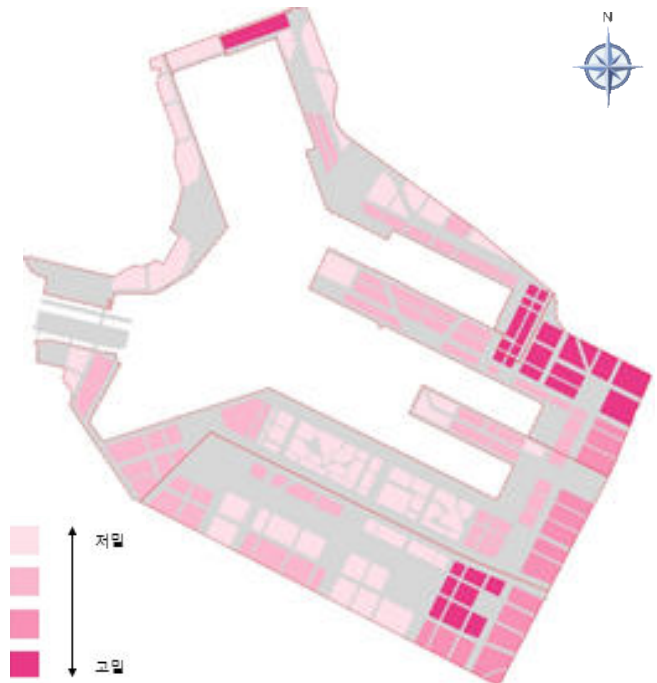
도면표시 번호	시설명	면적
녹1	녹지	30,492
녹2		5,815
녹3		1,924
녹4		634
녹5		1,419
녹6		2,764
합계		43,048

## ⑤ 밀도 및 높이계획

### 1) 지구별 밀도계획

< 그림 55 > 지구별 밀도계획

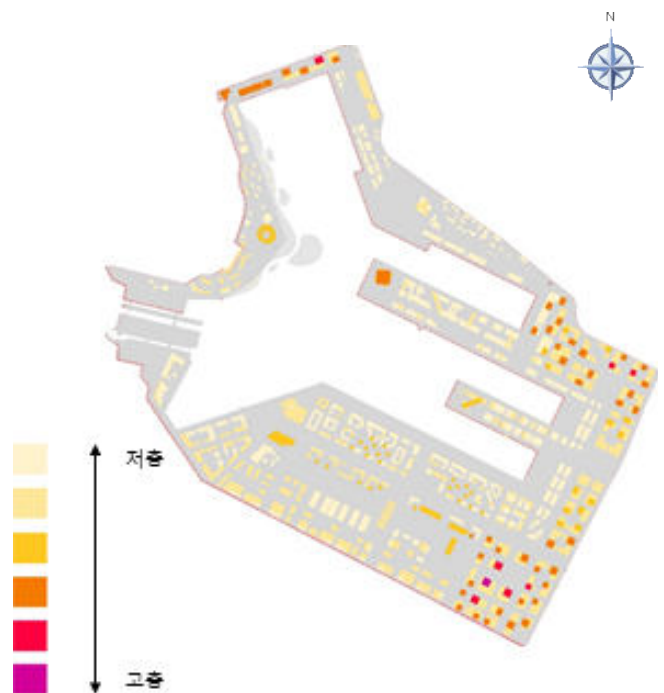
- 지구별 밀도계획은 주변지역 자연지형 및 토지 이용현황을 고려해 설정
- 해양문화관광지구 및 복합산업물류지구는 저밀도 토지이용을 권장
- 복합도심지구 중 신포역세권 및 수도권 제2순환 고속도로변으로는 중·고밀도 토지이용을 권장
- 8부두 상상플랫폼 인근 도시지원용지는 해양 문화관광지구 지원기능인 생활형숙박시설 등의 유치를 고려해 고밀도 토지이용으로 권장
- 해당 지구별 밀도계획은 예시안이며, 향후 사업 계획수립시 여건변화에 따라 재검토



### 2) 건축물 높이계획

< 그림 56 > 건축물 높이계획

- 지구별 건축물 높이계획은 주변지역과 자연스러운 스카이라인 형성 등을 고려해 설정
- 해양문화관광지구 및 복합산업물류지구는 저층형태 권장
- 복합도심지구 중 신포역세권 및 수도권 제2순환 고속도로변으로는 중·고층형태 권장
- 7부두와 8부두 상상플랫폼 인근 지역은 호텔 및 생활형숙박시설 등의 유치를 고려해 중·고층 형태 권장
- 2부두 공공앵커시설은 랜드마크 기능을 고려해 중층형태 권장
- 해당 높이계획은 예시안이며, 향후 사업계획수립시 여건변화에 따라 재검토



## ⑥ 디자인 가이드라인

### 1) 기본방향

- 향후 내항개발 과정 또는 주변지역의 개별필지 개발과정에서 경관훼손 및 공공성 저하 등 난개발 문제가 발생하지 않도록 경관상세계획, 건축디자인 가이드라인 수립의 필요성에 따라 후속계획 및 가이드라인을 위해 큰 틀과 원칙 제시
- 마스터플랜에서 제시하는 큰 틀과 원칙은 개발방향에 정합성 확보를 고려해 제시

### 2) 디자인 가이드라인 원칙

- 오래된 것의 아름다움을 존중
  - 기존건물 및 시설을 조사하고 보전가치가 있는 유산을 고려하여 시간이 중첩되는 공간 창출
- 공공공간 및 가로에 적절히 대응하는 건축 장려
  - 가로면에 면하고 활성화하는 방향으로 건축물 배치
  - 세밀한 도시조직으로 투과형 도시조직을 만들고, 단지형 개발 방지
  - 가로 연속성을 중시하고 불필요한 도시공간 생성 방지
- 바다로 열린 건축 지향
  - 지상층은 워터프론트와 연계하고 상층부는 바다로의 조망을 고려
  - 저층부는 공공에 열린 프로그램(공공, 문화, 상업시설 등)으로 구성

### 3) 디자인 가이드라인 예시

[건축선에 맞춰 가로 대응형으로 건축]	[후퇴선 3m이상 금지]	[모서리부분 강조]	[모서리 부분 후퇴금지]
[건축선에 정렬]	[후퇴선 허용 경우]		[가능한 돌출]
			상부 칸틸레버 1.5m이상 3m이하 

< 그림 57 > 가로면 활성화(Active Front)

[가로 대응형 건축]	[독립적 매스 금지]	[블록의 입면 다양화]	[획일적 단순입면 금지]
[100% 입면 활성화]	[최소 40%입면 활성화]	[활성화 면 40%미만 금지]	

< 그림 58 > 주차(Parking)

[블록 내 주차유도]	[입구 및 필지별둘레 주차장 금지]	[블록 내 주차는 내부형으로, 가로변 주차공간은 보이지 않게 처리]	

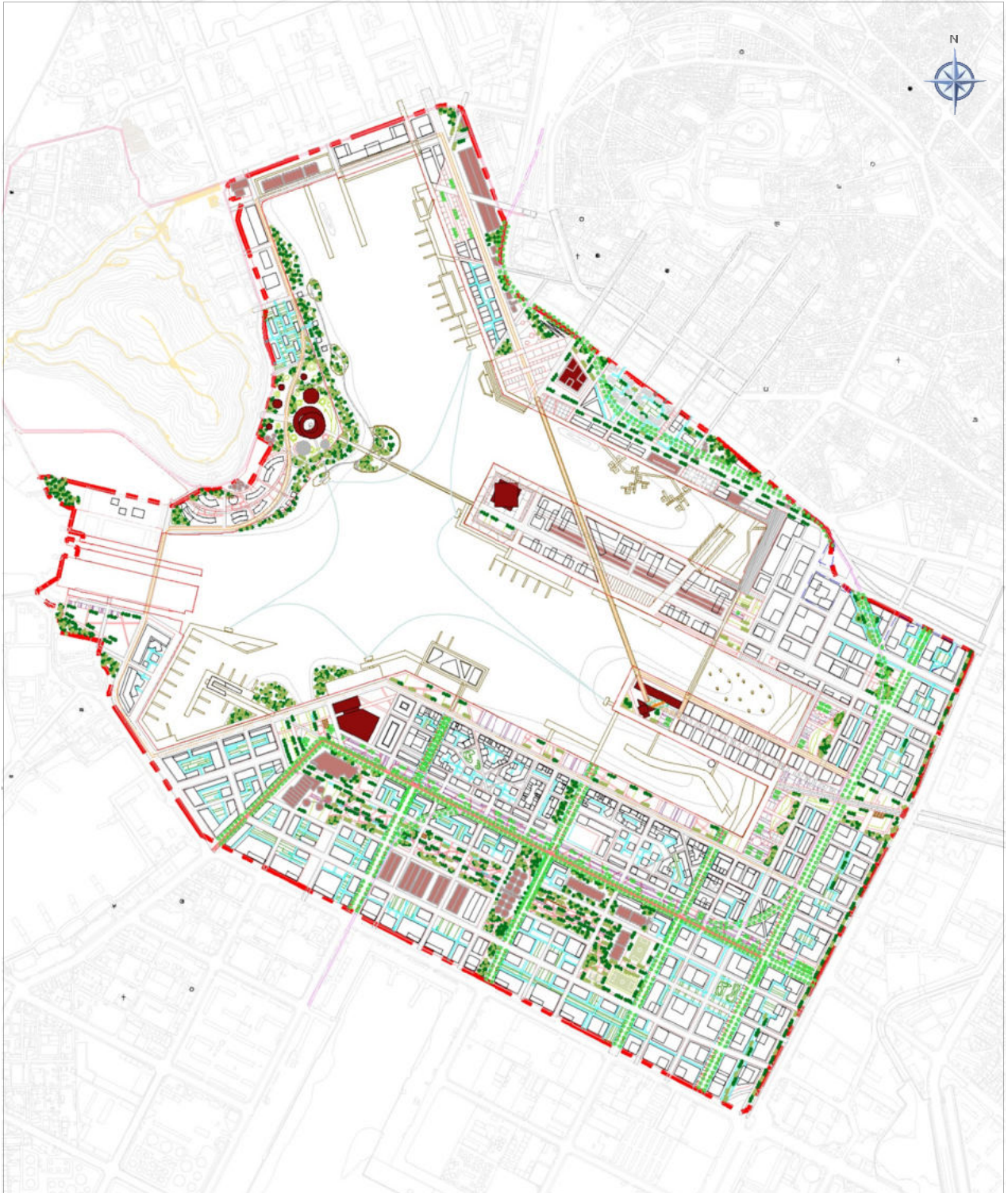
< 그림 59 > 건축유형(Typologies)

[산업유산보존 혼합개발형]	[가로중심형]	[도심혼합형(포디움+타워형)]	[공공앵커시설 및 랜드마크형]
<ul style="list-style-type: none"> <li>보존 건축물을 원형보존 하거나 기존 건축물의 고유성을 존중하여, 새로운 프로그램과 혼합</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>모든 필지내 건축물은 가로에 대응하는 방향으로 가로중심형 배치를 원칙으로 함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>도시혼합지역은 중/고층 타워와 저층 포디움 매스와의 혼합을 주요 유형으로 배치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>주앵커시설과 랜드마크 시설은 독립형으로 배치 가능하며, 공공공간 및 전망을 강조하는 방향으로 배치</li> </ul>



⑦ 배치평면도(예시)

< 그림 60 > 배치평면도(예시)

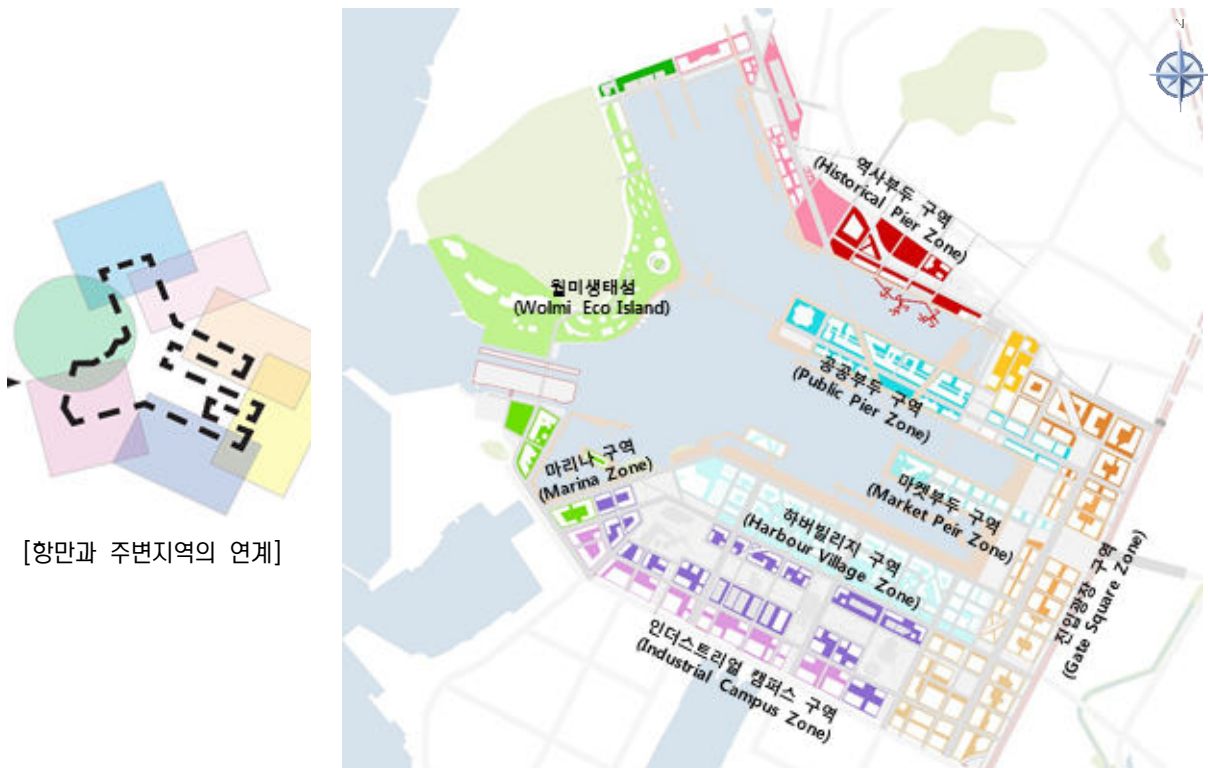


## 라. 특성화 구역 및 부두 계획

### ① 특성화 구역 설정

- 내항을 둘러싼 주변지역은 각각 명확한 특징을 지니고 있어 이러한 주변지역의 다양한 성격을 공유수면을 중심으로 각각의 특성에 맞추어 내항으로 유입
- 내항 전체를 주변 지역의 다양한 성격에 상응한 총 8가지의 특성화 구역으로 나누어 특성화 계획 마련

< 그림 61 > 특성화구역구분도



[항만과 주변지역의 연계]

### ② 구역별 세부 전략(예시)

#### 1) 역사부두 구역(Historical Pier Zone)

- 1, 8부두가 자리한 역사부두 구역은 중구 원도심이 지닌 도시적 문맥과 연계하여 계획
- 기존 인천시민의 삶과 가장 밀접한 곳에 자리한 공간으로 시민들이 즐길 수 있는 매력적인 수변공간 창출



< 그림 62 > 역사부두구역





## 2) 공공부두구역(Public Pier Zone)

- 공공부두구역은 혼합용도지역으로 설정하고 역사 부두와 밀접한 관계 형성
- 공유수면측으로 맨 끝부분은 공공앵커시설을 배치하여 향후 시민 참여공모를 통해 어떤 성격의 장소로 자리매김 할 것인지 결정



< 그림 63 > 공공부두구역

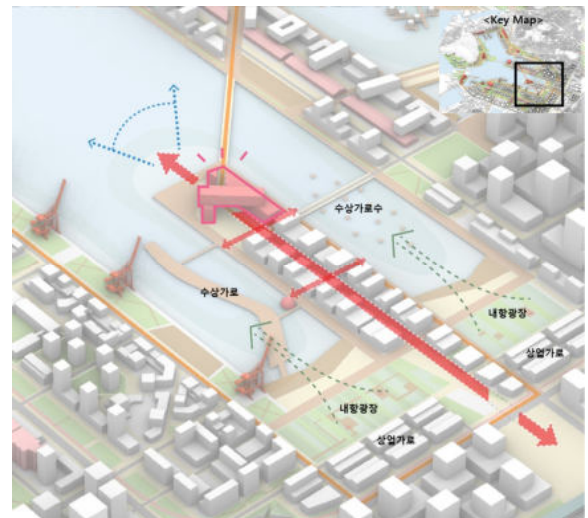


## 3) 마켓부두구역(Market Pier Zone)

- 마켓부두구역은 부두가로와 수상가로, 그리고 해안과 맞닿아 있는 내항 광장 등을 통해 보다 다양한 수변공간 제공
- 마켓부두의 저층부는 모두 상업시설로 계획하고, 가장 끝자락에는 모두에게 열린 매력적인 마켓을 배치



< 그림 64 > 마켓부두구역

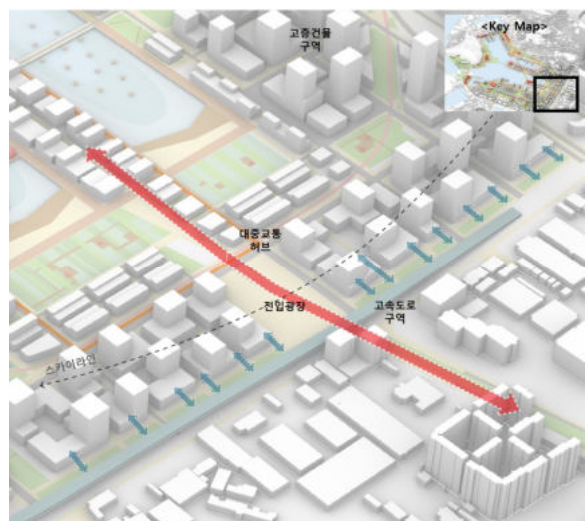


## 4) 진입광장구역(Gate Square Zone)

- 진입광장구역은 경인고속도로를 타고 내항 부지로 오는 이들이 가장 먼저 마주하게 되는 구역임
- 이 구역의 중심에는 대중교통 허브와 진입광장이 자리하고 있으며, 양측으로 고층 오피스들이 자리한 업무지구로 계획



< 그림 65 > 진입광장구역

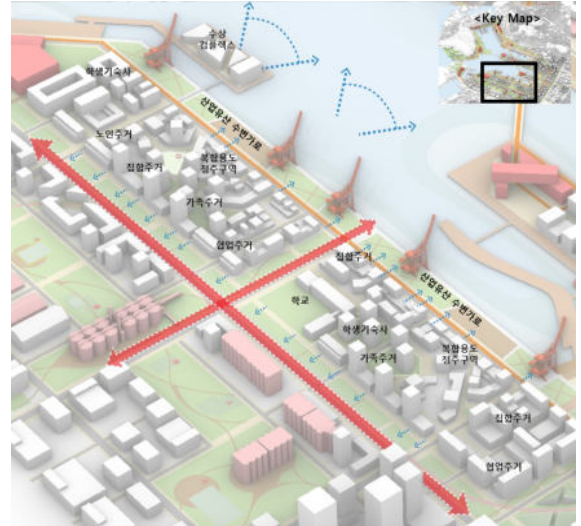


## 5) 하버빌리지구역(Harbor Village Zone)

- 하버빌리지구역은 사람과 바다가 공존하는 안전한 수변 정주구역을 제공
- 모든이가 즐길 수 있는 매력적인 수변도심을 형성하여 내항내 도심공동화 현상 방지 도모
- 산업유산으로 남겨질 크레인들을 통해 이 구역의 수변공간에 대한 특화된 정체성 부여



< 그림 66 > 하버빌리지구역

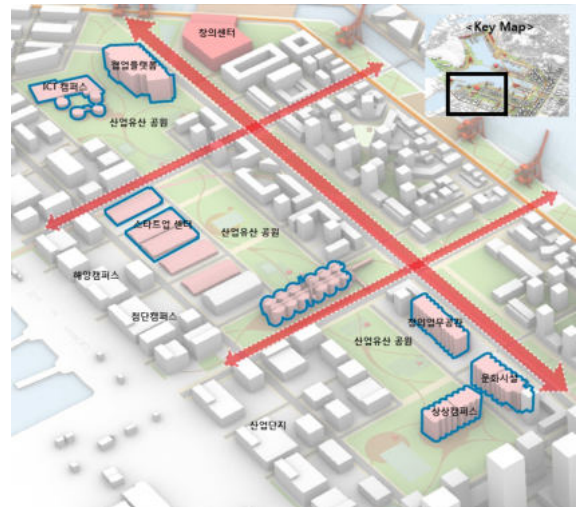


## 6) 인더스트리얼 캠퍼스 구역(Industrial Campus Zone)

- 인더스트리얼 캠퍼스는 기업들 뿐 아니라 사일로, 창고 등 기존의 산업유산등을 보존하고, 당해 지역이 지닌 기억 유지
- 인더스트리얼 캠퍼스구역은 창의적인 지식들의 생산의 장으로 조성



< 그림 67 > 인더스트리얼 캠퍼스 구역



## 7) 마리나 구역(Marina Zone)

- 갑문 옆 인쪽으로 들어간 사다리꼴 수변구역은 마리나로 계획
- 리조트 및 클럽하우스와 함께 독창적인 마리나구역으로 특화



< 그림 68 > 마리나 구역





## 8) 월미생태섬(Wolmi Green Island)

- 월미산 산자락에 위치한 6부두는 생태 및 리조트 관광 프로그램으로 특화
- 산에서 내려오는 흐름을 받아 자연지형을 조성하고 수변을 따라 생태산책로를 마련(자연지형 및 생태섬 조성을 통해 수질개선 도모)



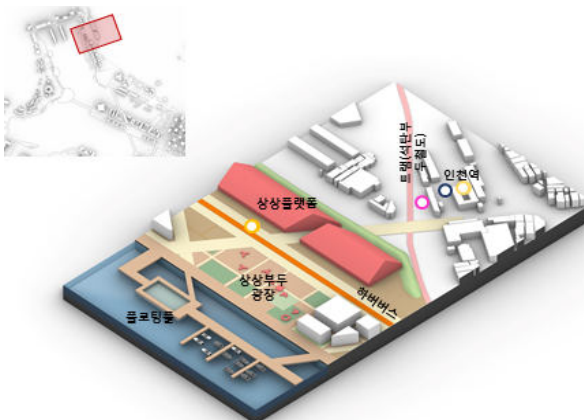
< 그림 69 > 월미생태섬



## ③ 특성화 부두(예시)

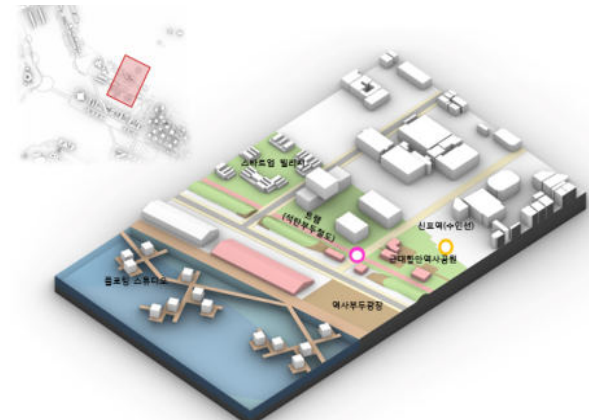
### 1) 8부두 : 상상부두

< 그림 70 > 8부두 : 상상부두



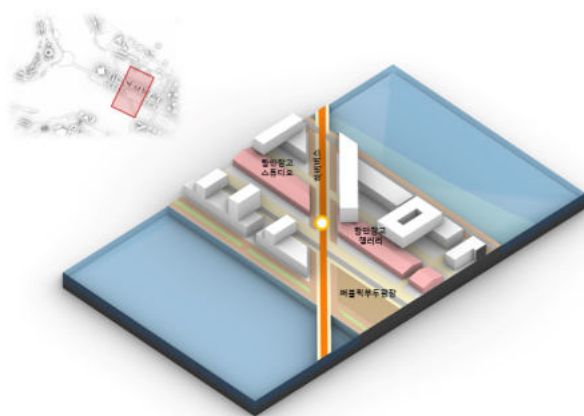
### 2) 1부두 : 역사부두

< 그림 71 > 1부두 : 역사부두



### 3) 2부두 : 공공부두

< 그림 72 > 2부두 : 공공부두



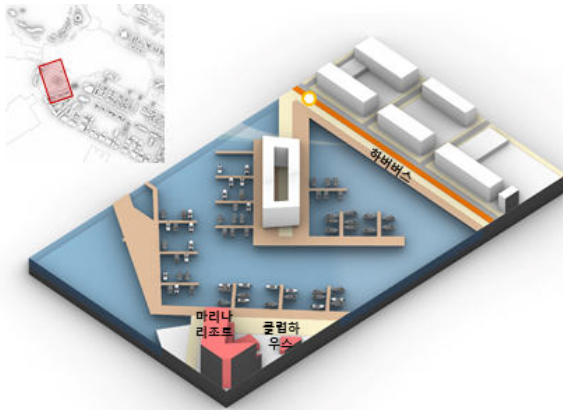
### 4) 4부두 : 크레인부두

< 그림 73 > 4부두 : 크레인부두



5) 5부두 : 마린나부두

< 그림 74 > 5부두 : 마리나부두



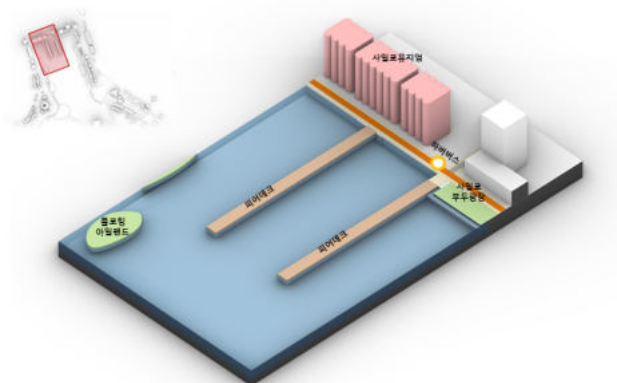
6) 6부두 : 월미자연부두

< 그림 75 > 6부두 : 월미자연부두



7) 7부두 : 사일로 부두

< 그림 76 > 7부두 : 사일로 부두

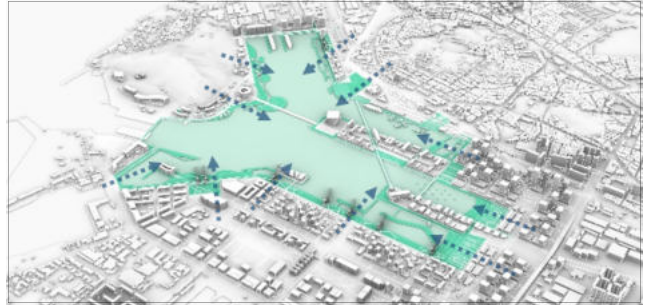


## 라. 수변공간 연계 및 활용계획(예시)

### ① 수변공간 접근성 향상을 위한 기본방향

- 현재 수변으로의 접근로는 펜스, 둔덕, 주차장, 도로 등으로 막혀 단절된 상태이나, 이러한 장애물을 제거 또는 조정시설로 재활용하여 수변으로의 접근성 확보
- 워터프론트는 물과 보행공간의 성격을 직접적으로 반영하도록 하고, 각 구역의 특성 연계

< 그림 77 > 공공에게 열린 수변공간 (Waterfronts Open to the Public)



### ② 수변공간 접근성 향상 계획

#### 1) 광역 단면 계획 (Regional section plan)

- 자유공원에서 내항측으로 보면 주차장은 현재 단절시키는 요소이지만, 본 계획안에서는 미래의 공원으로 보행연결의 중요 요소로 활용
- 신포역부근도 신포역 및 지하쇼핑공간에서 바로 단절시키는 요소이지만, 3차원적 보행 연결
- 월미산부근은 자연지형을 그대로 받아 수변으로 생태 녹지면으로 처리

<Key Map>



#### 1. 광역단면 : 자유공원에서 8부두 까지

< 그림 78 > 8부두 수변 광역단면도 전



< 그림 79 > 8부두 수변 광역단면도 후

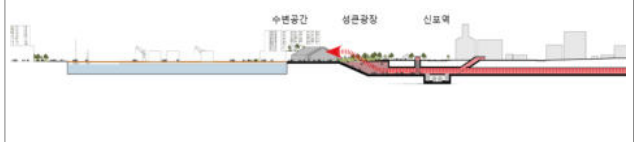


#### 2. 광역단면 : 신포역에서 1부두까지

< 그림 80 > 1부두 수변 광역단면도 전



< 그림 81 > 1부두 수변 광역단면도 후

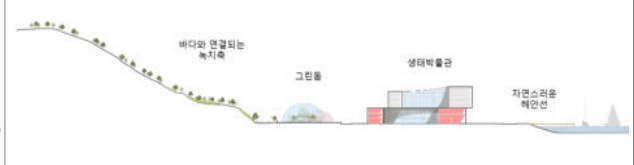


#### 3. 광역단면 : 월미산에서 6부두까지

< 그림 82 > 6부두 수변 광역단면도 전



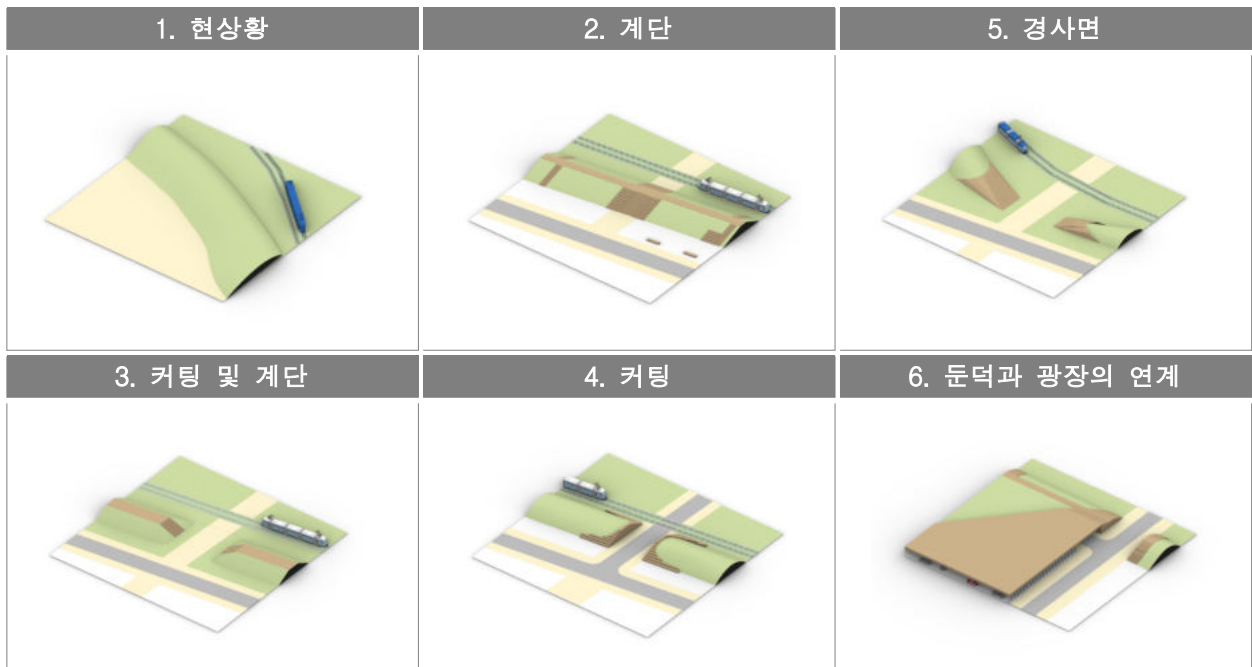
< 그림 83 > 6부두 수변 광역단면도 후



## 2) 1, 8부두 철도변 둔덕 활용 계획 (1, 8 Pier Railway Transit Plan)

- 조차장 부근의 철로와 둔덕부분의 연결방안은 다양한 접근방법이 도입될 수 있음
- 철로 및 둔덕이 새로운 공간을 형성해 내고, 원도심에서의 동선을 직선으로 바로 바다로 연결
- 연결하는 형식은 다양한 공간적 해법으로 적용가능
  - 계단으로 올라서기도 하고 둔덕을 잘라내어 길을 내기도 하고 둔덕 위로 데크를 얹어 건물과 연계할 수 있음

< 그림 84 > 철도변 둔덕 활용 계획 예시 (Typologies of Green Dike)



## ③ 수변공간 활용계획

- 특화부두별 테마를 고려하여 수상수영장, 수상주거, 생태관광지 등을 조성하고 다양한 수상스포츠와 생태관광 등 물을 활용한 여가 및 체험공간으로 활용



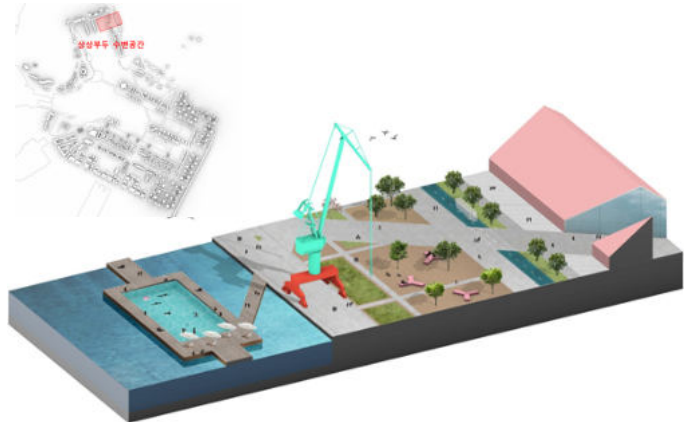


#### ④ 수변공간 디자인

##### 1) 상상부두 수변

- 워터프론트의 첫 지점은 상상플랫폼이 있는 상상부두로 해수면에 플로팅 수영장을 배치하고 수변과 데크로 연계를 통해 접근성 및 활용성 증대
- 시범사업을 시작할 수 있는 곳으로 시민참여형식의 프로세스를 도입하여 광장의 프로그램을 시민들이 직접 정할 수 있도록 함

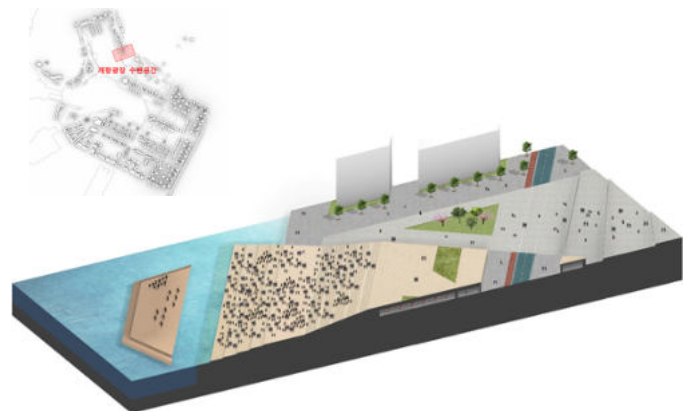
< 그림 85 > 상상부두 수변 예시



< 그림 86 > 개항광장 수변 예시

##### 2) 개항광장 수변

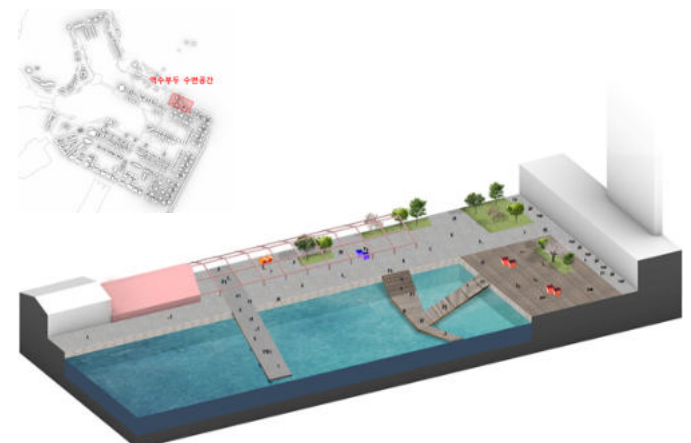
- 자유공원에서 내려오는 직선방향 끝 개항광장을 상징적으로 계획하고, 조차장 둔덕을 활용한 데크를 계획하여 입체적인 광장이 되도록 계획
- 수변으로 점차 내려가는 계단식 광장과 플로팅 무대를 마련하여 야외공연장으로 활용



< 그림 87 > 역사부두 수변 예시

##### 3) 역사부두 수변

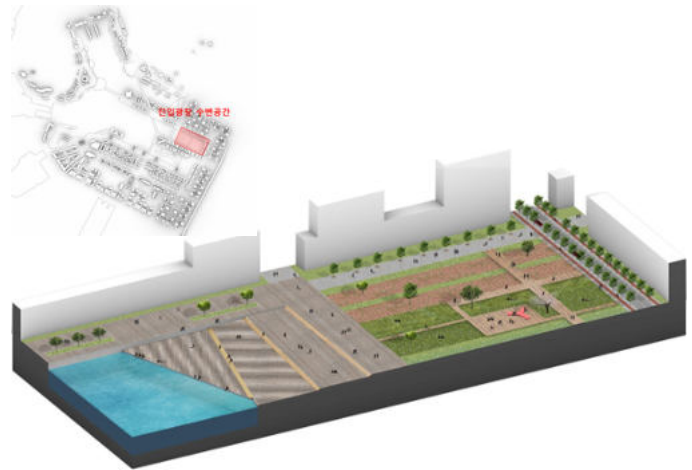
- 역사성이 깊은 1부두는 '역사부두' 문화유산공간의 역사성을 기리는 공간 조성
- 안벽 자체를 전체 노출하고 역사의 켜를 감상하는 수변공간이 되도록 계획



#### 4) 진입광장 수변

- 3부두는 진입광장과 마켓부두를 연계한 데크광장을 두어 수변으로의 풍부한 공간감과 전망을 누릴 수 있도록 계획

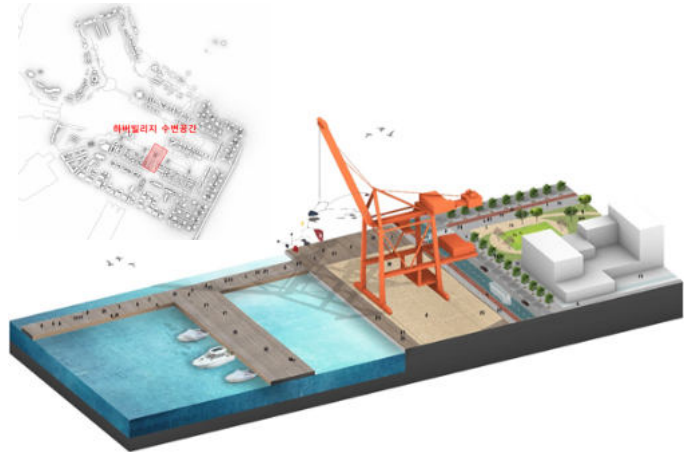
< 그림 88 > 진입광장 수변 예시



#### 5) 하버빌리지 수변

- 여러 타입의 주거와 산업유산공원이 연계된 4부두는 크레인부두 및 복합문화지구로 계획

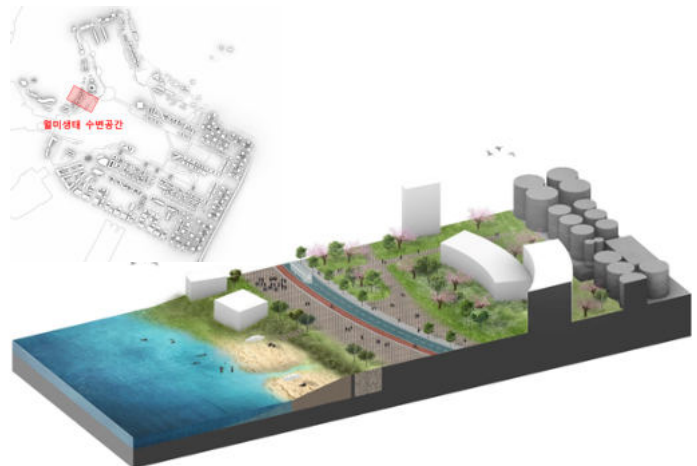
< 그림 89 > 하버빌리지 수변 예시



#### 6) 월미생태 수변

- 6부두는 월미 산자락에서 내려오는 자연의 흐름을 받아 생태환경을 조성하고, 사일로를 활용한 호텔 및 문화시설을 계획

< 그림 90 > 월미생태 수변 예시







### 3) 차량동선체계 구성

- 차량동선은 주변 도시 도로망과의 연계를 고려하고, 동시에 부둣가와 수변지역은 차가 다니지 않는(비상교통 제외) 보행자 중심가로로 구성
- 전철역 및 주요 교통동선 주변에 파크앤드 라이드 시스템 적용

< 그림 94 > 차량교통 시설 예시



< 그림 93 > 차량교통체계 구성 : 도시와의 연계



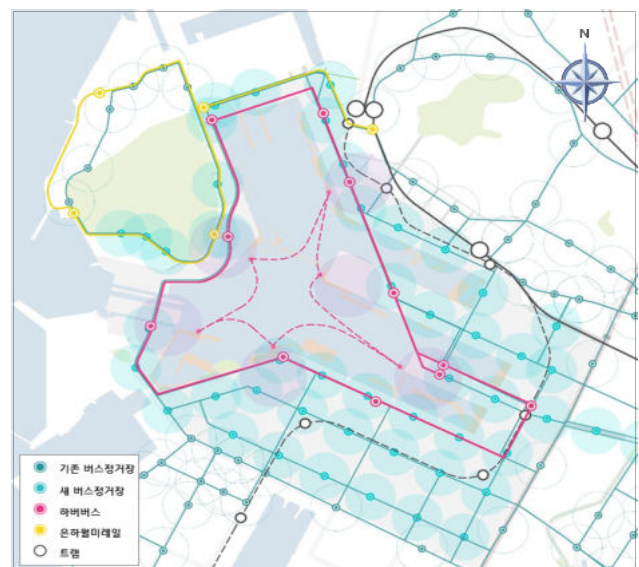
### 4) 대중교통체계 구성

- 내항을 100% 공공교통 접근지역으로 만들기 위해 다양한 대중교통 수단을 도입
- 기존 대중교통 노선과의 연계를 고려한 수상버스, 무인자동관광하버버스 등 새로운 대중교통 도입
- 기존에 버려진 석탄부두철도는 트램노선으로 재 활용하고, 현재 사용되지 않는 은하월미레일과 연계

< 그림 96 > 대중교통 수단 예시



< 그림 95 > 대중교통체계 구성



## 5) 보행 및 자전거 동선 구상

- 내항의 모든 지역이 보행친화적 장소가 되도록 세밀한 보행로 및 자전거도로망 도입구상
- 공공녹지, 공공공간, 수변가로 등을 보행 네트워크와 연계시켜 단순히 이동만이 아닌, 사람들이 진정으로 즐기며 돌아다닐 수 있는 매력적인 보행환경 제공

< 그림 98 > 보행환경 예시



< 그림 97 > 보행 및 자전거 동선 구조



## 6) 관광동선 구상

- 수변공간, 랜드마크, 그리고 문화시설들의 도입을 통해 내항을 매력적인 관광지역 조성하고, 하버버스, 수상택시, 하버워크 등을 통해 관광동선 연계

< 그림 100 > 관광거점 예시



< 그림 99 > 관광동선 계획



## ② 교통계획 수립

### 1) 사업지 내부 가로망 계획

#### 도로위계 및 기능 정립

##### 도로기능 정립 목적

- 도로의 서비스 기능에 따른 기능별 분류는 처음에는 교통목적으로 사용되었으나 현재는 도로계획이나 설계, 경제·사회발전을 위한 종합계획 수립시 등 다방면에서 사용되고 있음
- 도로망계획에서 나온 계획도로나 현재 도로를 기능별로 분류하기 위해서는 예상되는 서비스 기능, 통행길이, 이용교통수단등의 교통특성과 노선의 성격, 기종점, 노선의 연결성, 도로망의 간격등 Network성격 등을 감안하여 분류함

#### 시내도로의 위계 및 기능설정 방안

##### 기본 목표

- 사업지 내부 교통문제는 도로망의 공급과 더불어 도심의 경우, 각 도로별 분담되어야 할 교통특성에 따라 체계적으로 정비
- 따라서 각급도로의 기능을 고려하여 도로의 규격 및 기본적인 구조를 결정
- 도로기능의 분류는 기·종점특성, 노선의 연속성, 도로망의 간격과 교통특성인 교통량, 통행길이, 주행속도, 교통수단 등을 고려

##### 가로기능별 설계방안

- 도시의 주요 간선도로계획과 더불어 향후 양양군 도심지역 및 금회 지구단위계획 수립대상지역(하조대, 오산포) 도로의 확충이나 정비시 당해 구간의 기능과 소요시설 등을 결정하여 도로설계가 필요함
- 폭원 15m 이상 도로
  - 폭원이 15m이상인 도로는 가급적 홀수차로를 계획하며, 본선에서 타노선 또는 지선방향으로의 좌회전 교통량이 많은 구간은 홀수차로를 계획하여 중앙부차로는 좌회전 능률차로와 안전지대를 제공하여 교통소통과 안전성 증진함

< 표 68 > 사업지 내부 폭원별 차로계획(안)

구 분		중앙선, 능률차로	안쪽차로	연석차로	자전거도로	보도	총 차로수
중로	15m도로	3.0	-	3.5	-	2.5×2	3
	20m도로	0.5	3.25	3.5	-	3.0×2	4
대로	25m도로	3.0	3.25	3.5	2.0×2	2.25×2	5
	30m도로	3.0	3.25	3.5	2.0×2	2.0×2	7
	35m도로	3.0	3.25	3.5	2.0×2	4.0×2	7
광로	40m도로	3.0	3.25	3.5	2.0×2	4.0×2	9
	45m도로	0.5	3.25	3.5	2.0×2	4.5×2	10

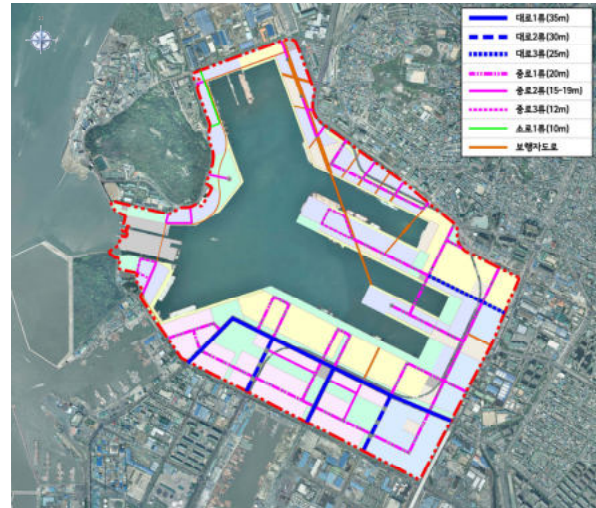


### 사업지 내부 가로망 체계 검토 결과

- 사업지 외부 주요 간선도로축(인주대로, 제2경인고속도로)와 연계하는 도로는 대로 1류(폭35m)도로로 계획하고, 그 외 배후단지와 접속하는 도로 또한 대로(폭35m~30m)로 계획하였으며, 폭원별 차로운영 계획은 다음과 같음

- 대로 1류(35m) : 왕복 7차로 운영 (양측 보행자 및 자전거 도로), 대로 2류(30m), 대로 3류(25m), 중로 1류(20m), 중로 2류(15~19m), 중로 3류(12m), 소로 1류(10m)

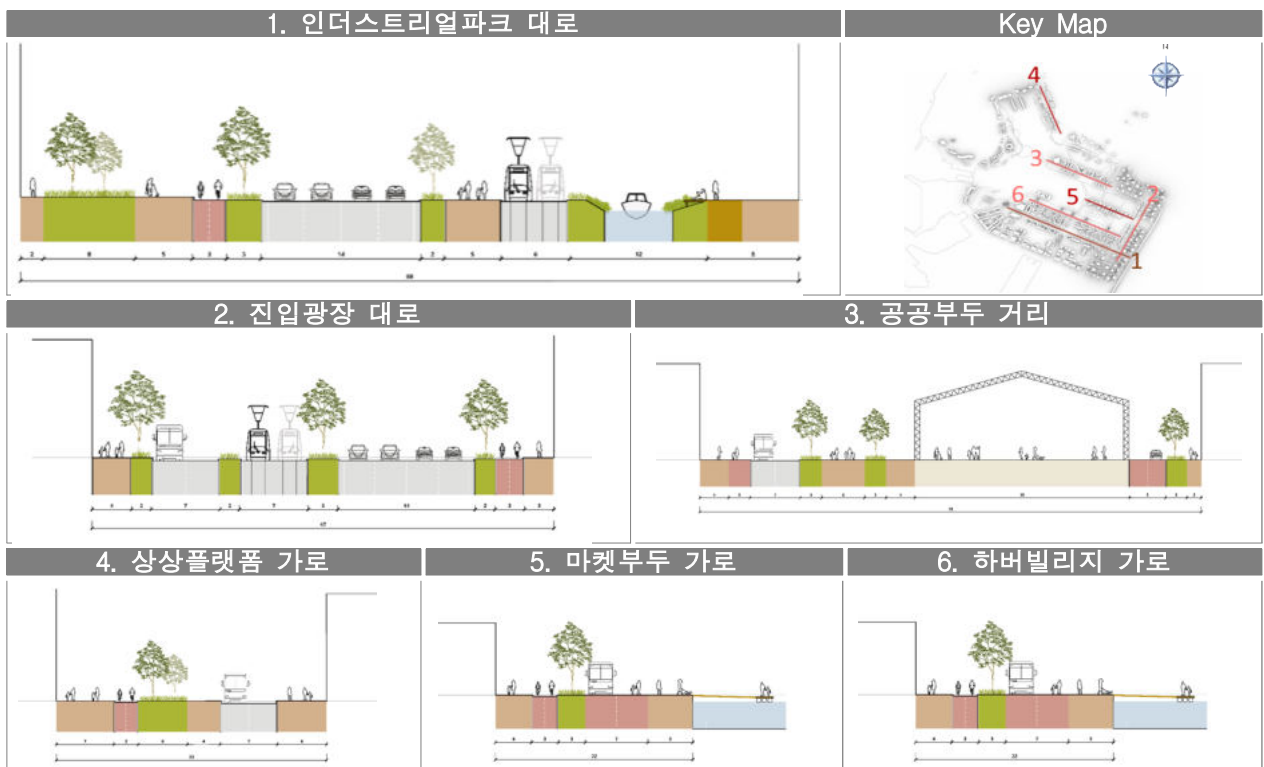
< 그림 101 > 사업지 내부 가로망 운영계획



### 주요가로 단면계획

- 내항 부지를 모두 보행자 친화 지역으로 형성하기 위해 새로 계획되는 길들은 녹지, 대중교통 노선, 자전거도로, 보행로가 함께 조화를 이루도록 계획
- 내항의 여러 길 중, 넓은 대로에서 좁은 가로에 이르기까지 총 6가지 유형의 거리를 선정
- 각 거리 별로 자세한 단면 계획 제시로 보행친화 지역 형성을 위한 보다 구체적인 방법론을 제시

< 그림 102 > 주요가로 단면도(Street Profile)



## 2) 사업지 외부 가로망 계획

### ■ 기본전제

- 국토종합계획, 수도권 정비계획, 수도권 광역교통망계획, 국가기간교통망계획 등을 비롯한 상위계획 및 장기계획의 내용을 수용
- 대상지 주변 주요 개발계획(안) 및 인천시 교통종합계획에 따른 도로망 확충계획 검토
- 기존 노선 및 계획된 광역도로망의 변경을 최소화하는 광역도로망 구상
- 사업지주변은 물론 사업지 개발에 따른 추가발생교통량을 처리할 수 있는 간선도로망 체계 구축
- 기존 남북축 가로망 계획과 부합하는 격자형 광역도로망 연계체계를 구축
- 주변 개발지역의 민원 및 환경훼손을 최소화하는 광역도로망 체계를 구축

### ■ 기본방향

- 인천 내항 일원 통합개발에 따른 각 방향별 장래 교통수요에 적절한 대응이 가능토록 방향별 교통축별 광역도로망 체계 구축
- 인천광역시 통행특성에 따른 수도권 서부 주요 간선도로의 병목구간 해소방안을 구축함
- 사업대상지 외부와 연결하는 동서 연계축을 단일 노선망에서 벗어나 여러 노선망으로 분산하여 발생교통량에 의한 교통영향을 최소화
- 기술적으로 건설이 용이하고 건설비를 최소화하는 광역도로망을 구축함
- 개발지구의 자족화 유도가 가능한 도로망 체계를 구축
- 광역 간선도로망 검토의 기본원칙
  - 기존 상위계획 및 장기계획을 최대한 수용
  - 기존 노선 및 계획된 광역도로망과 연계된 간선도로망 검토
  - 개발사업으로 인해 장래 교통애로가 있을 것으로 예상되는 구간의 개선
  - 사업지 주변지역간의 연계 강화를 위한 보조간선도로망 구축

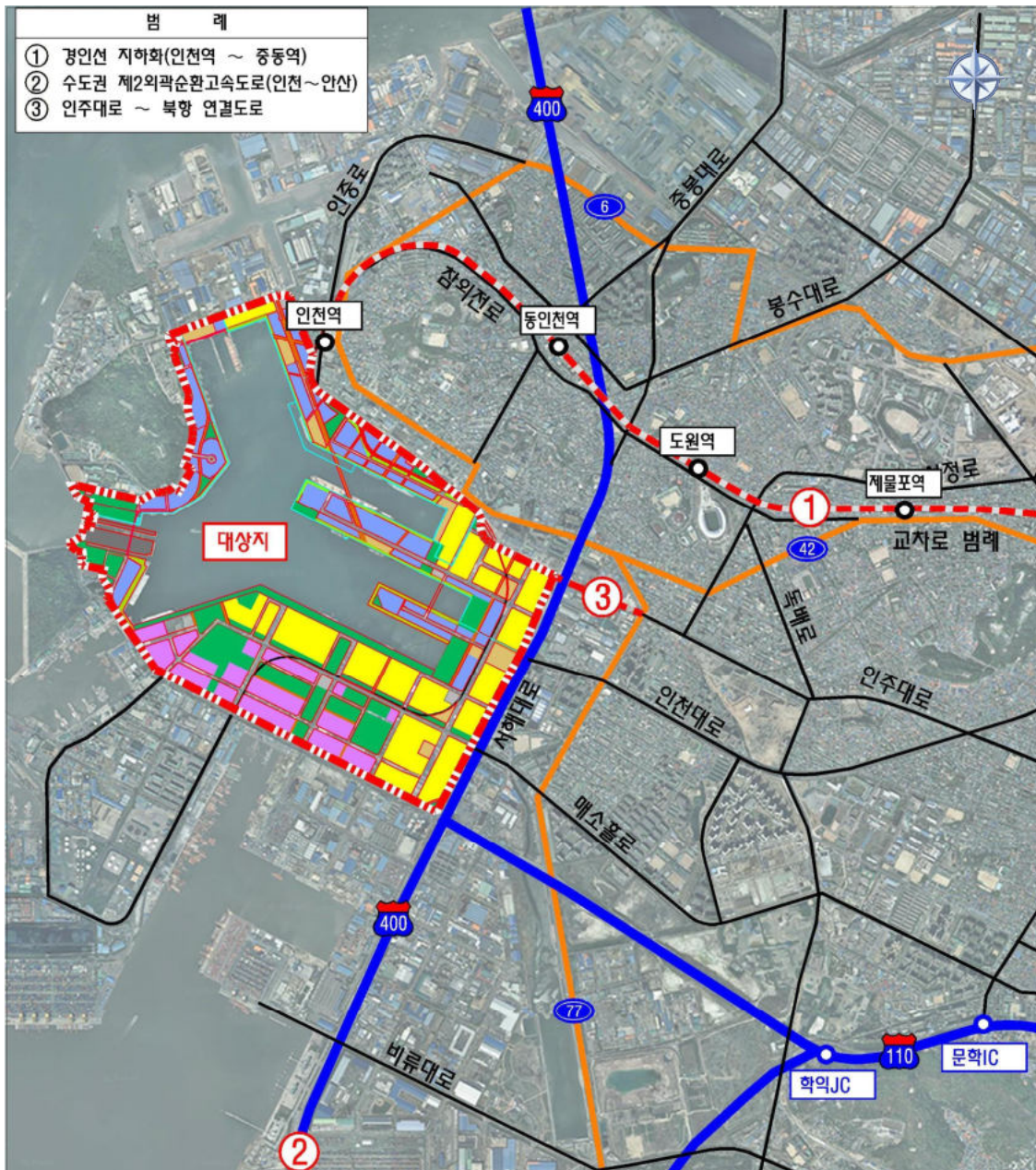
## 사업지 외부가로망 계획 검토 결과

- “인천광역시 도시교통 종합계획(2017~2036), 2018” 에서 제시한 광역교통개선대책 검토 및 일부 노선의 조기 개발로 사업완료시 외부 가로망 접근성과 소통 증대 도모

< 표 69 > 사업지 외부 가로망 계획(예시)

구분		내 용	연장	차로	비고
단 기 개선대책 (2단계 완료시)	철도	월미 모노레일	6.1km	-	2019년
	도로	우회고가도로 지하화	0.8km	-	-
		차이나타운 일원 일방통행 운영	2.1km	-	-
장 기 개선대책 (3단계 완료시)	철도	경인선 지하화(인천역 ~ 중동역)	16.0km	-	-
	도로	수도권 제2외곽순환고속도로(인천 ~ 안산)	22.3 km	4~6차로	-
		인주대로 ~ 북항 연결도로	0.6km	6차로	-

< 그림 103 > 단기 교통개선대책 위치도





### 3) 신교통수단 도입 검토

#### 신교통 시스템의 개요

- 재래식 궤도 또는 독립 대중교통수단에 신호제어, 통신, 무인자동운전 등 첨단교통운영 기술을 접목시킨 대중교통시스템을 총칭함
- 신 교통시스템은 도로교통의 대체교통수단으로 도로의 교통부하를 줄이는 것이 목적이며, 기존의 교통수단을 개량하는 hardware와 운영을 개선하는 software의 양면을 가짐
- 기존 교통시스템의 hardware 또는 software를 개선하고, 컴퓨터 등의 신기술 및 새로운 운영제도를 사용하는 교통시스템 또는, 그 지역의 다양한 교통수요를 충족시키기 위하여 전노선과 전차량을 가장 효율적으로 이용하여 최고의 수송효율을 얻을 수 있는 hardware와 software를 가진 공공교통시스템으로 정의함
- 대량수송, 정시성 등의 대중교통수단 목표를 만족시키면서 중량전철에 비해 차량크기, 무게를 축소
- 첨단 컴퓨터와 소프트웨어의 적용 및 자동화된 차량운행방식을 채택
- 차량운행효율을 극대화시킨 도시철도의 한 형태

#### 신교통 시스템의 특성

< 표 70 > 신교통 시스템의 특성

구 분	기 능
교통계획측면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노선계획이 용이하며 타교통수단과 연계구축이 유리</li> <li>• 지역특성에 따라 연계 및 지선, 순환, 간선, 접근 등의 다양한 수단적 기능 제공</li> <li>• 수송용량에 따라 노선별로 다양한 수송수요에 탄력적으로 적용</li> <li>• 대도시 보조간선이나 중소도로 간선노선에 유용한 교통수단</li> </ul>
기술적 측면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 회전반경이 20m~50m정도로 노선선정이 용이</li> <li>• 등판능력이 6%~10% 정도로 단구간에 정거장 설치가 용이</li> </ul>
환경적 측면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 소음과 진동이 적으며, 구조물 최소화 및 도시미관과 조화시켜 건설 가능</li> </ul>
경제 및 운영측면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중량철도에 비해 건설비용 대폭 절감 가능</li> <li>• 첨두시간대 및 기타 필요시 차량의 증차가 용이</li> <li>• 무인자동운전으로 운영 및 관리인력 대폭 절감 가능</li> </ul>
이용자 측면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 운전 시격(60초~120초)이 짧아 승객 대기시간 최소화</li> <li>• 지하철에 비해 최대한 가까운 목적지까지 승객수송 가능</li> </ul>

## 신교통 시스템의 종류

### 원형 회전모터 AGT (철제차륜)

- 고무패드층이 내적된 철제탄성차륜과 강재레일을 이용하여 차량을 지지하고 안내하는 방식
- 승객정원은 75~100명, 수송능력은 17,000~20,000명/시간/방향 수준

< 표 71 > 원형 회전모터 AGT의 장단점

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>철제차륜사용으로 하중에 대한 지지능력이 우수</li> <li>주행성이 좋아 중장거리 노선에 적합</li> <li>에너지 효율성이 높음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>급곡선통과시 소음발생 우려</li> <li>강우, 강설시 차륜과 레일 간의 마찰계수가 가장</li> <li>낮아져 구배등판 능력이 저하될 우려</li> </ul>

### 선형유도모터 AGT(철제차륜) (Linear Induction Motor : LIM)

- 기존 도시철도의 동력방식인 전기 원형 회전모터가 아닌 차량 하부의 선형 회전모터를 통한 차량과 가이드 웨이간의 전자력을 이용하여 주행하는 특성을 지닌 시스템
- 자기부상열차의 원리에서 부상의 기능만 제외시킨 열차방식
- 바퀴가 달린 선형 유도전동기에 의해 추진되는 방식으로 원형 회전모터를 장착한 차량에 비해 주행면으로 부터 차량의 높이를 현저히 낮출 수 있으므로 지하구간이나 터널구간이 긴 노선에서 공사비가 크게 절감
- 승객정원은 60~130명, 수송능력은 25,000~30,000명/시간/방향 수준

< 표 72 > 선형유도모터 AGT의 장단점

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>저상화, 터널단면 축소 등 공사비 절감효과</li> <li>급구배, 급경사 구간의 운행이 가능</li> <li>철제차륜에 의한 지지와 선형유도 모터 추진방식의 장점을 동시에 가짐</li> <li>비구동 철제차륜으로 소음, 진동이 적음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>시스템 비용이 고가</li> <li>전력 효율이 낮아 운영비가 많이 소요</li> </ul>

### 고무차륜 AGT

- 철제레일 대신 콘크리트 또는 특수 철판 형태의 평면궤도상을 고무바퀴를 장착한 차량이 안내 궤도에 의해 주행하는 방식
- 승객정원 : 60~90명
- 수송능력 : 7,000~25,000명/시간/방향
- 차량 안내방식 : 중앙안내방식, 중앙측구안내방식, 측방안내방식으로
- 국내 3개 노선 운영중 ( 부산도시철도 4호선, 의정부 경전철, 인천국제공항 셔틀트레인 )

< 표 73 > 고무차륜 AGT의 장단점

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>고무타이어 사용으로 급출발, 급정차가 용이</li> <li>철제차륜에 비해 승차감 및 소음, 진동이 우수</li> <li>가이드웨이버스 시스템으로 전환이 용이하여 추후 교통수요 증가에 대응이 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>펑크 및 겨울철 적설에 대한 대책 필요</li> <li>철제차륜에 비해 에너지가 많이 소요됨</li> </ul>



### ● 모노레일 (Monorail)

- 기존 도시철도에서 사용되는 2개의 철제 레일 대신 1개의 콘크리트 궤도 또는 철제빔 형태의 고가 안내 궤도를 따라 고무차륜으로 지지되거나 매달려 주행하는 방식
- 차량이 궤도위로 운행되는 과좌식과 궤도 아래에 차량이 매달려 운행되는 현수식으로 구분

< 표 74 > 모노레일의 장단점

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 토목구조물 적어 공사비가 저렴</li> <li>• 도시미관에 미치는 영향이 적고 지상의 점유</li> <li>• 면적도 적어 여유공간이 부족한 도심에 유리</li> <li>• 급구배, 급경사 구간의 운행이 가능</li> <li>• 고무타이어를 채용하여 승차감이 좋음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 가감속 성능이 부족</li> <li>• 승객대피를 위한 별도 대책이 필요함에 따라 무인운전이 곤란</li> <li>• 타교통수단과의 상호환승이 어려움</li> <li>• 분기장치의 작동시간이 길며 구조가 복잡하여 운행계획에 다소 제약이 따름</li> </ul>

### ● 노면전차 (Street Light Rail Vehicle, Tramway)

- 일반 도로상에 레일을 부설하여 차량이 주행하는 시스템
- 구형 노면전차에 비해 최고속도, 가감속 성능을 개선하고 연결대차 및 연결기를 이용하여 수송능력을 향상시킨 신교통수단
- 승객정원은 110~120명, 수송능력은 5,000~15,000명/시간/방향 수준

< 표 75 > 노면전차의 장단점

장 점	단 점
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주행궤도를 기존 도로에 부설 시 신 교통수단 중 건설비가 가장 저렴</li> <li>• 노면정거장 설치로 승객의 접근성이 용이</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 도로활용이 어려울 경우 과도한 용지보상비 발생 가능성</li> <li>• 전차선 설치로 인한 도시미관 저해</li> <li>• 도로교통과 혼합운행에 따른 신호체계개선, 전용궤도운영 등의 문제가 발생</li> </ul>

### ● BRT (Bus Rapid Transit)

- 전용주행로를 갖는 철도시스템의 장점인 정시성 및 안전성과 버스의 장점인 저렴한 시스템 및 시설투자비를 만족시킬 수 있는 시스템
- 단기간, 저비용, 고효율의 대중교통시스템 및 접근성, 신속성, 편리성을 갖춘 대중교통시스템

< 표 76 > 간선급행버스(BRT)와 경량전철(LRT) 비교

구분	간선급행버스(BRT)	경량전철(LRT)
주행권 확보	• 전용, 부분공용	• 전용
차량정원/량	• 80~150	• 50~120
차량수 편성(량/편성)	• 1~2	• 2~6
수송능력(시간·방향)	• 1,600~10,000	• 5,000~30,000
운행간격(분)	• 5	• 0.5~2
최대운행속도(km/h)	• 100	• 60~80
건설비(억원/km)	• 일반형 : 15~70 • 신 교통형: 40~250	• 200~600
장점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 건설비 저렴</li> <li>• 건설기간 최소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 건설비가 BRT에 비해 고가</li> <li>• 소음·진동 적음</li> </ul>
단점	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교차로 입체 불가피</li> <li>• 버스우선처리신호시스템 필요</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 장거리 노선의 운행비용 증가</li> <li>• 적설을 감안한 대책 수립 필요</li> </ul>

● 신교통 시스템의 종류별 시스템 평가

< 표 77 > 신교통 시스템의 종류별 평가

구분	모노레일	노면전차 (TRAM)	AGT			BRT
			고무차륜	철제차륜		
				원형회전모터	LIM	
도시규모적정성	M	H	L	L	L	H
경제적 측면	M	M	L	L	L	H
이용자 측면	M	M	H	H	H	M
차량 성능	M	M	H	H	H	M
환경 측면	H	H	M	M	H	L
건설 환경성	M	H	M	M	M	H

※ 주 : H(3점), M(2점), L(1점)

● 신교통 시스템의 종류별 시스템 평가 결과

- 대상지 신교통수단은 노면전차(TRAM)가 최적의 시스템으로 평가됨.

< 표 78 > 신교통 시스템의 종류별 평가 결과

구분	모노레일	노면전차 (TRAM)	AGT			BRT
			고무차륜	철제차륜		
				원형회전모터	LIM	
High (3)	1 × 4 = 3	3 × 3 = 9	2 × 3 = 6	2 × 3 = 6	3 × 3 = 9	3 × 3 = 9
Medium (2)	5 × 2 = 10	3 × 2 = 6	2 × 2 = 4	2 × 2 = 4	1 × 2 = 2	2 × 2 = 4
Low (1)	-	-	2 × 1 = 2	2 × 1 = 2	2 × 1 = 2	1 × 1 = 1
합 계	13	15	12	12	13	14

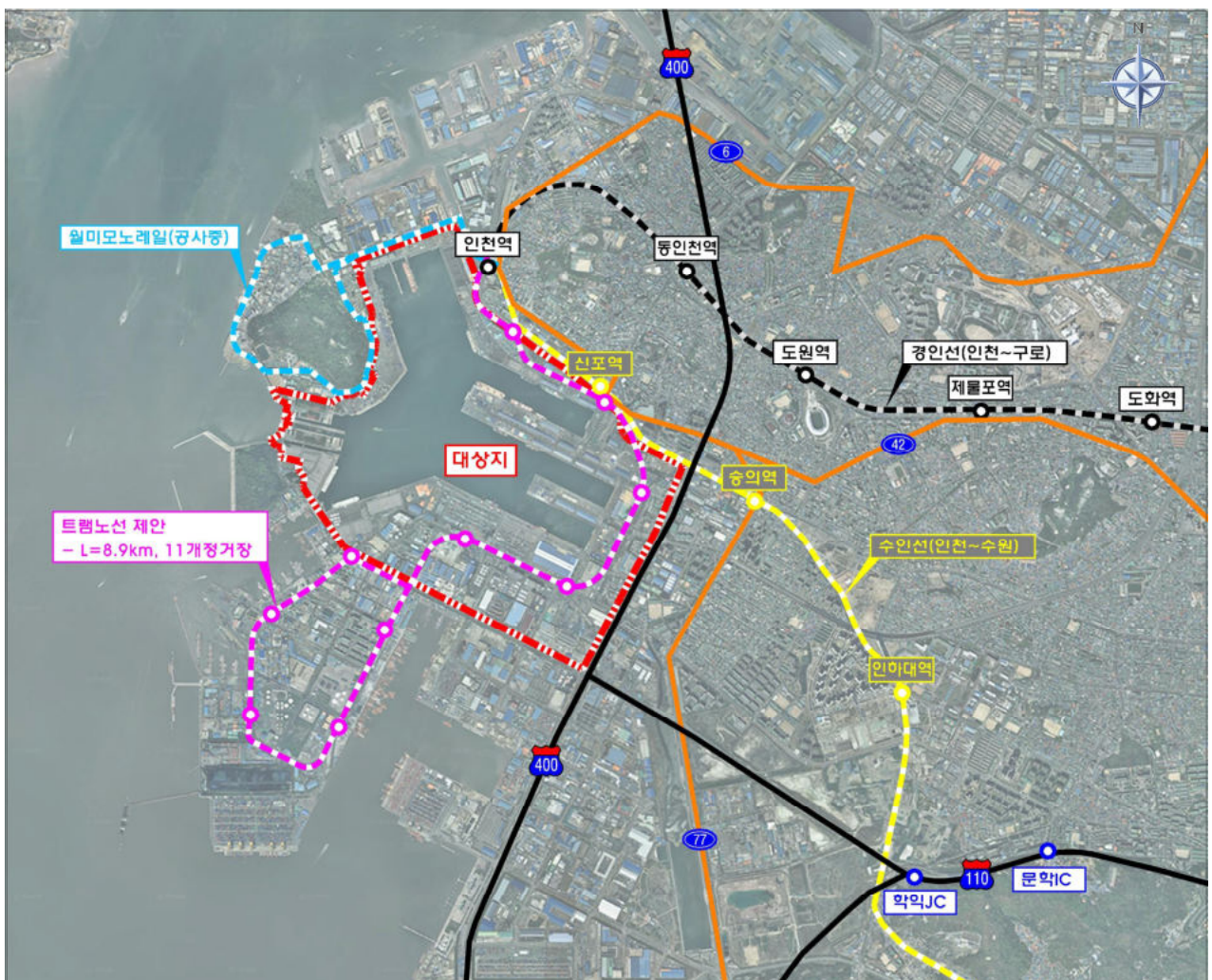
● 노면전차(Tramway) 도입 검토

- 국철 1호선 인천역 및 월미 모노레일, 수인선 신포역과 연계하는 노면전차(Tramway) 노선 도입 검토

< 표 79 > 노면전차(Tramway) 도입 검토(안)

구 분	구 간	연 장	정거장수	평균 역간거리	비 고
노면전차(Tram)	인천역 ~ 신포역 ~ 대상지	8.9km	11개소	800m	-

< 그림 104 > 노면전차(Tramway) 노선 계획(안)



#### 4) 교통수요관리방안

##### 교통수요관리의 개념

- 지속적으로 증가하고 있는 교통수요에 대처하기 위해서는 교통수요 증가에 상응하는 도로, 철도 등 교통 시설이 대규모로 확충되어야 하나, 이를 위해서는 방대한 교통투자재원과 토지가 요구됨
- 많은 재원을 투자하지 않고 이러한 문제를 해결하려는 시도가 이루어져 왔는데 크게 교통체계관리(TSM ; Transportation System Management)와 교통수요관리(TDM ; Transportation Demand Management)가 있음
- TSM은 기존 교통시설의 효율적인 운영을 통하여 공급시설용량을 늘리고자 하는 제방안을 의미하며, TDM은 통행자들의 통행패턴을 조정하여 교통수요를 근원적으로 감축시키거나 효율이 높은 수송수단을 이용하게 하는 등 교통수요를 시간적·공간적으로 재조정하여 교통혼잡문제를 해결하고자 하는 방안임

##### 교통수요관리의 유형

- 교통수요관리방안을 규제유형에 따라 물리적 규제, 경제적 부담, 대중교통수단 육성지원방안 등으로 구분할 수 있음

##### 물리적 규제(Physical and Delay Based Restraints)

- 물리적 규제는 승용차가 운행할 수 있는 공간적 범위와 운행시간대를 강제로 조절함으로써 승용차 운행을 제한하는 가장 직접적인 규제방안으로서 교통수요관리 중 가장 시행효과가 확실한 방안임
- 물리적 규제방안의 예
  - 통행구역을 나누는 방안 : 통행지역허가제 등
  - 차량에 우선권을 주는 방안 : 전용차로제 등
  - 고의로 지체를 유발하는 방안 : 미터링(Metering) 등
  - 주차시설의 공급을 제한하는 방안
  - 부제운행
  - 차량통행허가제

##### 경제적 부담을 부과하는 방안(Financial Restraints)

- 경제적 부담을 부과하는 방안은 승용차 운행비용의 증가를 통하여 승용차 이용에 대한 효용을 낮춤으로써 기존에 승용차를 이용하는 사람이 승용차 이용을 포기하거나 줄이도록 하는 방안임
- 경제적 부담을 부과하는 방안의 예
  - 도심진입통행료 부과방안(Area Licensing/Cordon Control, Moving Vehicles Control, Electronic Metering)
  - 연료에 세금을 부과하는 방안(Taxation of Fuel)
  - 자동차에 세금을 부과하는 방안(Taxation of Car)
  - 주차요금정책(Fiscal Restraints on Parking)

● 승용차 대체교통수단의 육성지원(Encouragement of Alternative Modes)

- 승용차 운행을 강제적으로 줄이는 물리적 제한이나, 운전자에게 경제적 불이익을 초래하여 승용차 운행을 감소시키는 경제적 부담 부과방안과 달리, 승용차 대체수단의 지원을 통하여 서비스수준을 높이는 방안임

● 기업체 중심의 교통수요관리방안

- 교통혼잡지역에 위치한 관공서, 국공영기업체 및 일정규모 이상의 고용인을 가진 기업체 또는 교통유발부담금 부과대상건물의 건물주로 하여금 교통수요를 줄이기 위한 정책, 프로그램을 시행하도록 유도하는 방안임
- 매년 종사자의 통근실태를 조사하여 적합한 수요관리 프로그램을 발굴하고 해당관청에 프로그램 시행계획서를 제출함으로써 기업체단위 또는 지역(블록)단위로 교통수요를 관리함
- 기업체 중심의 교통수요관리방안에는 다음과 같은 정책 프로그램들이 활용될 수 있음
  - 블록순환버스(Feeder bus) 도입
  - 카풀(밴풀) 매칭
  - 시차제 출근
  - 카풀차량 주차우대정책
  - 지하철 승차권 구입비용지원 등
- 교통유발부담금의 감면, 제도운영에 소요되는 비용의 손비 처리, 미실시 건물에 대한 교통영향평가 강화 등이 유인책으로 활용됨
- 본 제도를 도입할 경우 교통유발부담금 수입은 약 17%가 감소하지만 기업체별로는 20~30% 정도의 교통량 감축효과가 있을 것으로 추정되었음 (서울시 사례)
- 한편, 기업에 대한 홍보 및 유인책이 미흡하고 기업여건에 맞는 프로그램이 빈약하며 또한 소규모 개별기업에 대한 참여기회가 제한되고, 의무이행을 강제할 수 있는 법적근거가 부재하다는 문제점 또한 있음
- 대규모 산업단지 지역을 대상으로 통근버스, 순환셔틀버스, 산업단지~전철역간 셔틀버스의 운행을 통해서 승용차 수요를 저감할 수 있을 것으로 기대됨
- 기업체 중심의 수요관리 프로그램에 참여하는 업체에 대해서 교통유발부담금을 감면하거나 주차시설의 무단 전용 등에 대한 강제이행금의 감면과 같은 인센티브를 제공함으로써 보다 많은 기업이 프로그램에 참여하도록 유인함



## 5) 교통안전 제고대책

- 교통안전 제고대책은 크게 세 가지 부분으로 구분되어지는데 그 주요내용은 교통안전시설의 설치계획에 대한 개선대책, 교통안전시설의 운영에 대한 개선대책, 사고다발지역(교통사고 잦은 곳)에 대한 개선대책으로 나뉘어짐
- 교통안전시설의 개선대책과 이에 따른 운영은 교통사고 잦은 곳의 개선과 밀접한 관계를 가지므로 이를 따로 구분하지 않고 3가지 부분을 연계하여 제고대책을 제시하고자 함
- 일반적으로 교통안전 대책은 도로환경, 도로이용자, 차량 등 3요소에 대해 교통사고 발생 전, 교통사고 발생 시, 그리고 교통사고발생 후 대책으로 구분되는 Haddon matrix 접근방법이 이루어지고 있음

### 교통안전시설의 설치계획에 대한 개선대책

- 교통시설 및 안전시설을 개선·확충이 가능한 항목을 개략적으로 나열하면 다음과 같음
  - 위험도로 및 교량 개량
  - 중앙분리대 설치
  - 도로안내 표지판, 교통안전예고, 갈매기표지판 등의 안전표지판 정비
  - 신호시설 등 교통안전시설 정비
  - 어린이 보호구역 설치·개선
  - 보·차도 분리시설 개선
  - 철도 건널목 입체화, 건널목 시설보완 등

### 교통안전시설의 운영계획에 대한 개선대책

- 교통안전 관리체계 정립 및 강화
- 교통안전 우수업체 인증제
- 교통안전진단·점검체계 개선 및 강화
- 교통사고 종합 DB 구축 및 운영·관리
- 대형교통사고의 정밀조사분석 통보 및 각종 교통사고 조사·분석
- 교통사고 잦은 지점 개선후의 효과분석 추진
- 도로교통 안전시설 관리강화
- 도로건설 사후평가 관리시스템 구축
- 교통신호제어기, 교통단속용 무인장비 등의 시험규격정비와 보급
- 도로표지의 종합관리 및 도로교통안전의 점검체제의 정비 및 강화
- 철도시설·장비의 점검 및 관리
- 선로시설 관리강화 및 철도·전철의 안전관리 강화
- 시설의 점검·보수장비 개량

### 📌 개선방안의 장·단기 방안 검토

- 단기안은 비교적 규모가 적고 단시간에 시행이 가능한 사업으로 안전효과, 경제성, 내구성, 유지관리의 용이성을 기본 원칙으로 함
- 그 외 중기안과 장기안은 규모와 시행시기 등을 고려하여 구분함

< 표 80 > 개선방안의 장·단기 구분

구 분	단 기	중·장기
교통안전시설 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 시선유도시설</li> <li>• 과속방지시설</li> <li>• 미끄럼방지시설 및 충격흡수시설</li> <li>• 조명 및 도로반사경</li> <li>• 교차로 도류화 개선</li> <li>• 가드레일 설치</li> <li>• 라인마킹</li> <li>• 낙석방지, 방제시설</li> </ul>	
교차로 및 도로구조 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 가·감속 차로</li> <li>• 중앙분리대</li> <li>• 대형 교차로 개선</li> <li>• 통과 박스</li> <li>• 버스정류장 이설</li> <li>• 진·출입 시설</li> <li>• 보행자, 대피시설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교량구조 개선</li> <li>• 교차부 입체화</li> <li>• 자전거로, 통학로</li> <li>• 우회도로</li> <li>• 차선의 확폭</li> </ul>
도로 기하구조 변경	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 편구배 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 곡선반경 개선</li> <li>• 종단구배 개선</li> <li>• 시거확보(절토)</li> <li>• 선형 연속성 확보</li> </ul>
교통관리·관계시설 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 표지판개선 및 설치</li> <li>• 신호주기 개선</li> <li>• 교통신호등 설치</li> <li>• 무인카메라 설치</li> </ul>	

## 바. 공원·녹지 및 공공공간 계획

### ① 기본방향

- 공간구조를 조직하는데 있어 가장먼저 설정 되어야 하는 것은 잘 연계된 녹지와 공공공간 축으로 기존에 이미 존재하는 녹지축 고려
- 내항 전체를 이어주는 네트워크화 된 녹지체계의 형성을 위해 다양한 종류의 공공공간 배치

### ② 공원·녹지 및 공공공간 특화 간 연계방안

#### 1) 공원·녹지 특화방안

##### ■ 수변공원

- 수변의 여가공간화를 위해 내항 워터프런트(부두용지)를 따라 순환형 하버워크(연장 11km) 계획
- 휴게공간(수변공원, 광장 등), 랜드마크 시설(문화·관광, MICE 등), 상상플랫폼 등 배치

##### ■ 중앙공원

- 대규모 부지가 필요한 중앙공원은 재개발지구 내측에 배치하여, 수변공원 문화·여가시설 정주공간과 접근성을 강화
- 부지 내 산업유산(사이로, 공장 등)은 문화·관광시설 등으로 활용

##### ■ 기존 녹지연계

- 주변 녹지공간(월미도·소월미도, 자유공원 등) 및 관광 기능과의 연계성 강화를 통한 원도심 파급효과 창출

### ③ 공원·녹지 및 공공공간 계획

< 그림 105 > 공공·녹지 및 공공공간 계획

- 월미산 및 자유공원 등 외부 공원·녹지와 연계한 공원·녹지 배치
- 워터프런트 결절부 대규모 오픈스페이스 배치를 통한 개방감 확보
- 첨단산업과 정주공간을 공원·녹지축으로 분리하여 쾌적한 수변 정주공간 마련
- 주요진입부 상징성·역사성·장소성을 고려한 광장배치
- 부두별 오픈스페이스 공간은 부두특화계획과 연계하여 테마설정
- 공원·녹지 및 공공공간은 하버워크 등과 연계를 통해 보행접근성 강화



#### ④ 외부공간계획

##### 1) 1·8부두 인천역 인근

###### 계획의 목적

- 인천의 과거, 현재, 미래의 해양 문화를 체험할 수 있는 개방형 공원조성

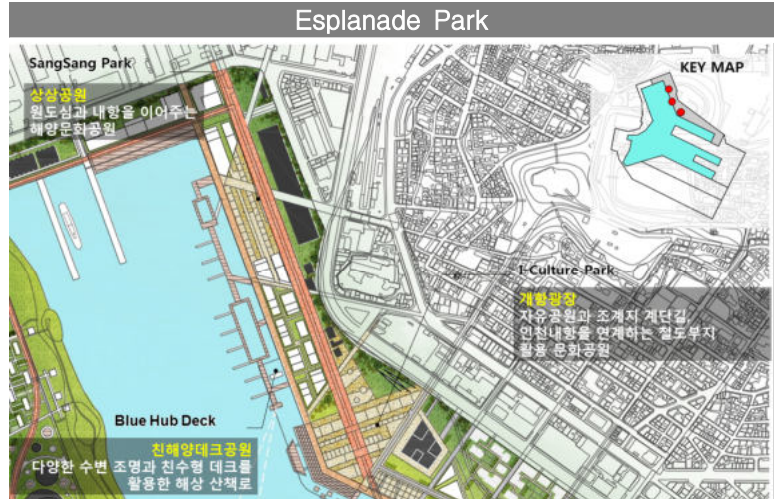
###### 조성계획

- 인천 개항장의 가로망과 녹지 체계를 확장하여 광장을 중심으로 해양 역사문화 체험의 공간을 조성

###### 주요시설

- 개항광장, 상상광장, 플로팅수영장, 해양박물관, 하버워크 등

< 그림 106 > 인천역 인근 외부공간계획



##### 2) 1·8부두 신포역 인근

< 그림 107 > 신포역 인근 외부공간계획

###### 계획의 목적

- 남녀노소 누구나 인천의 과거, 현재, 미래 해양문화를 체험할 수 있는 역사문화체험 공원 조성

###### 조성계획

- 인천 개항장의 가로망과 녹지 체계를 확장하여 광장을 중심으로 해양 역사문화 체험의 공간을 조성

###### 주요시설

- Start up platform, 갑문전시관, 역사광장, 하버워크, 선사박물관 등





### 3) 2부두

#### 계획의 목적

- 행정관련기관 이전 및 인천 내항의 역사성과 장소성을 활용한 수변공원 조성

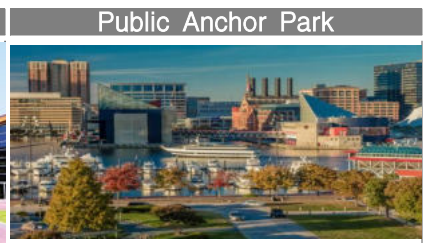
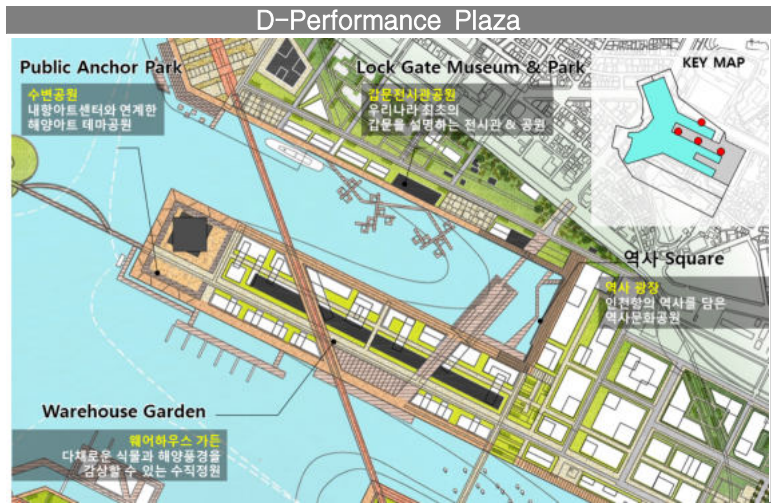
#### 조성계획

- Green Open Field와 Main Street 으로 구성된 입체적 OPEN SPACE로 복합화 된 퍼포먼스와 이벤트 공간 조성

#### 주요시설

- 랜드마크, 수변공원, 플로팅 하우스, 플로팅 스튜디오, 웨어 하우스 가든 등

< 그림 108 > 2부두 공간계획



### 4) 3부두

#### 계획의 목적

- 다양한 축제, 문화, 판매, 상업, 오피스가 연계된 인천내항의 게이트웨이 공원으로 재생

#### 조성계획

- Green Open Field와 Main Street 으로 구성된 입체적 OPEN SPACE로 복합화 된 퍼포먼스와 이벤트 공간 조성

#### 주요시설

- 하버워크, 오피스 존, 진입광장, 마켓홀, 인천부두거리, 플로팅 산책로, 스트리트몰, 행정타운

< 그림 109 > 3부두 공간계획





## 5) 4·5부두

< 그림 110 > 4·5부두 공간계획

### 계획의 목적

- 편의성과 공공성을 확보한 21세기 친환경 자족도시, 인천내항의 테마파크로 조성

### 조성계획

- 주변 자연요소를 연계하여 도심 속 녹음가로 조성, 다양한 외부활동프로그램을 도입하여 새로운 도시환경 구축

### 주요시설

- 복합주거, 하버워크, 컨벤션센터, 그랜드 파크웨이, 테라스



## 6) 6부두

< 그림 111 > 6부두 공간계획

### 계획의 목적

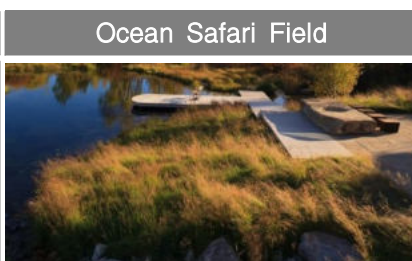
- 월미산, 월미도와 연계된 글로벌 해양생태 문화관광 공원으로 조성

### 조성계획

- 월미산과 공원녹지의 연계성 확보 및 경관적이고 기능적인 식재로 쾌적한 자연속 특화공원 조성

### 주요시설

- 그린 돔, 설탕박물관, 빌라호텔, 리조트, 그린아일랜드, 인천생태공원, 오션 사파리필드 등



## 7) 4·5부두 배후부지

### 계획의 목적

- 물류산업단지 종사자와 지역주민을 위한 첨단산업 공원으로 조성

### 조성계획

- 보행자 및 첨단산업시설 근로자들의 스트레스 해소를 위한 휴식과 안식의 기능을 담당하는 공간 조성

### 주요시설

- 크리에이티브 캠퍼스, 코 워킹 플랫폼, 오피스 존, 첨단산업공원, 이노베이션 파크, 그랜드 오션파크 등

< 그림 112 > 배후부지 공간계획



## 사. 기반시설 계획

### ① 기본방향

- 내항내 도입시설지표 및 추정인구를 고려하여 공공시설 규모 설정
- 포괄적 지구개념 적용에 따라 향후 사업계획 수립시 수요자의 니즈에 유연하게 대응할 수 있도록 포괄적으로 계획
- 확정된 사업계획이 아닌 마스터플랜 계획임을 감안해 공급처리시설에 대해서는 포괄적 지구개념을 전제한 추정인구를 기준으로 예측치 제시

### ② 주요 도입시설 지표

< 표 81 > 주요 도입시설 지표

구분		단위	지표	계획	비고
전체면적		km <sup>2</sup>	-	4.83	
인구	상주/상근	만명	-	9.0	• 인천시 도시교통정비 중기계획(2013)에서 제시한 인천광역시 장래 총목적통행 증가율을 적용하여 장래 사업지 활동인 등 예측
	방문/이용		-	46.5	
상수	상주	ℓ/인.일	309	207	• 2020년 인천시 수도정비기본계획상 적용원단위의 평균치 적용
	상근		105		
	이용		30	30	• 2020년 인천시 수도정비기본계획상 적용원단위
오수	생활오수	m <sup>3</sup> /일	380	380	• 인천광역시 하수도정비 기본계획상 원단위 적용
	공장폐수	m <sup>3</sup> /일 · ha	18.4	18.4	
주차장		%	0.6	0.7	• 주차장법 및 인천시 주차장 조례
공원 및 녹지		%	20	20.6	• 주요개발사업 평균치 이상
도로 등(보행자도로, 트램, 광장 포함)		%	15	20.0	• 지구단위계획수립지침상 도로율 이상



### ③ 공급처리시설에 관한 계획

#### 1) 상수도 공급계획

##### 급수인구 산정 및 원단위 적용

- 사업대상지의 용도별 시설의 활동인구 원단위는 문헌자료를 기준으로, “인천시 도시교통정비 중기계획, 2013” 에서 제시한 인천광역시 장래 총목적통행 증가율을 적용하여 장래 사업지 활동인구를 예측 하였음.
- 장래 최종목표년도 사업지 활동인구는 총 555,789인/일로 예측됨

구분	상주/상근	방문/이용인구	합계
계	90,164	465,625	555,789
복합도심지구	61,189	284,644	345,833
해양문화관광지구	14,586	49,694	64,280
복합산업물류지구	14,389	131,287	145,676

- 적용 원단위는 『2020년 인천광역시 수도정비 기본계획(2009.2)』에 의거 계획 수립

구분	적용원단위 (인천시 수도정비기본계획)
상주	309
상근	105
이용	30

주) 본 대상지는 상주, 상근 적용원단위 평균치를 적용

##### 계획급수량 산정

- 급수인구 : 555,789인
- 일평균 급수 원단위
  - 상주/상근 : 207 (ℓ/인.일)
  - 방문/이용 : 30 (ℓ/인.일)
- 계획 급수량 : 21,370 (m³/일)

구분	계획인구		일최대급수량(m³/일)		
	상주/상근	방문/이용	상주/상근	방문/이용	합계
계	90,164	465,625	18,664	2,706	21,370
복합도심지구	61,189	284,644	12,666	1,836	14,502
해양문화관광지구	14,586	49,694	3,016	438	3,457
복합산업물류지구	14,389	131,287	2,979	432	3,411

## 2) 하수도 처리계획

### 급수인구 산정 및 원단위 적용

- 사업대상지의 용도별 시설의 활동인구 원단위는 문헌자료를 기준으로, “인천시 도시교통정비 중기계획, 2013” 에서 제시한 인천광역시 장래 총목적통행 증가율을 적용하여 장래 사업지 활동인구를 예측 하였음.
- 장래 최종목표년도 사업지 활동인구는 총 555,789인/일로 예측됨.

구분	상주/상근	방문/이용인구	합계
계	90,164	465,625	555,789
복합도심지구	61,189	284,644	345,833
해양문화관광지구	14,586	49,694	64,280
복합산업물류지구	14,389	131,287	145,676

- 적용 원단위는 『인천광역시 하수도정비 기본계획(2015.10)』에 의거 계획 수립

구분	적용원단위 (인천시 하수도정비기본계획)
생활오수량	380
공업용수 폐수량	18.4
지하수	생활오수량의 10%

주) 본 대상지는 중구 원단위 적용

### 계획하수량 산정

- 급수인구 : 90,164인
- 일평균 오수 원단위
  - 생활오수 : 380 (m<sup>3</sup>/일)
  - 공장폐수 : 18.4 (m<sup>3</sup>/일·ha)
- 계획 오수량 : 44,169 (m<sup>3</sup>/일)

구분	계획하수량
계	44,169
생활오수	34,262
공장폐수	6,481
지하수	3,426



## 아. 단계별 추진계획

### 1) 기본방향

- 인천 내항은 매우 큰 항만시설로 현재 항만으로 이용 중에 있으며, 연간 적지 않은 물동량이 처리되고 있고, 항만물류 회사와 종사자들이 생업을 위해 일하는 터전으로 항만과 재개발의 공존을 고려한 계획 필요

### 2) 단계별 추진계획

#### 1단계(2020~2025년) : 1·8부두(육지부 0.42km<sup>2</sup>)

- 1단계사업은 항만기능 폐쇄가 확정된 1·8부두와 주변지역을 대상으로 추진
- 1·8부두 사업화방안 수립용역을 재개하여 구체적인 사업화방안을 제시하고 추진협의회 의견수렴 후 사업 계획변경 등 추진

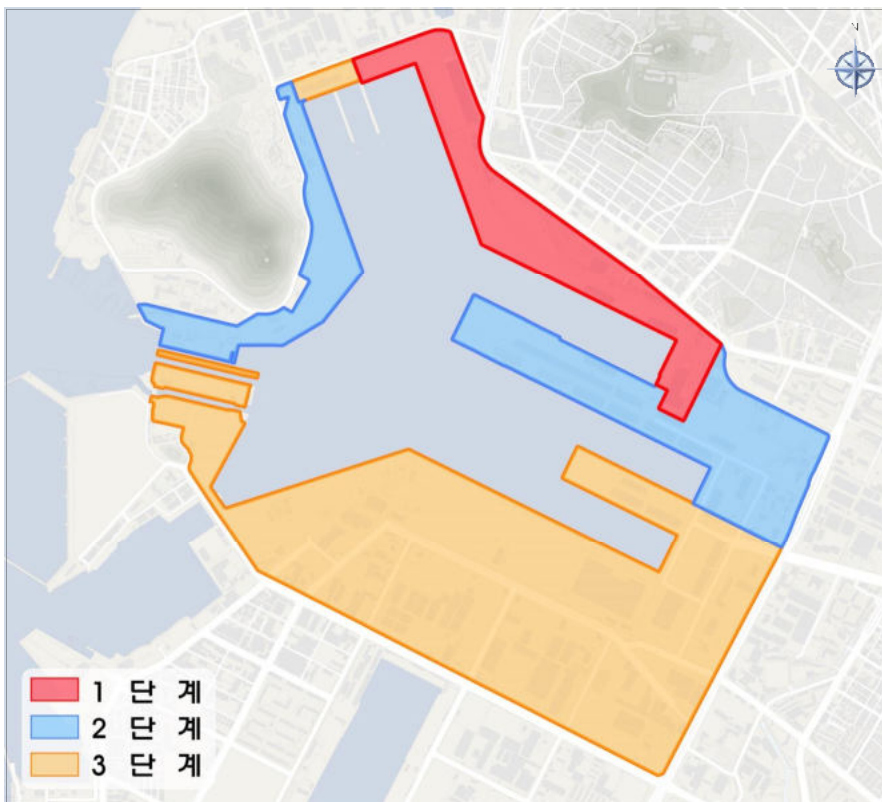
#### 2단계(2026~2030년) : 2·6부두(육지부 0.73km<sup>2</sup>)

- 2단계 사업은 2·6부두를 대상으로 부두 유희화 이후 시행

#### 3단계(2030년 이후) : 3·4·5·7부두 및 주변지역(육지부 1.86km<sup>2</sup>)

- 3단계사업은 3·4·5·7부두 및 남측 배후지역을 대상으로 내항 물동량 추이분석 후 재개발 여부 검토

< 그림 113 > 단계별 계획도



< 표 82 > 단계별 면적표

구 분	면적(km <sup>2</sup> )	구성비
합 계	3.01	100.0%
1 단계	0.42	14.0%
2 단계	0.73	24.2%
3 단계	1.86	61.8%

## 제5장. 개략사업비 및 추진일정

### ① 개략사업비 추산

- 마스터플랜은 내항의 큰 밑그림을 그리는 구상으로써 미래의 변화에 대응하고 시민의 요구에 맞는 유연한 세부 계획을 수립하기 위해 개략적으로 수립
- 따라서 본 마스터플랜에서는 각 지구별로 계획 방향에 맞는 부지별 건축물의 용도, 연면적, 부대시설, 건축시기 등을 타 개발사업의 통상적인 사례로 가정하여 개략적으로 산출
- 산출 결과 총 공사비는 약 5.5조원이 소요될 것으로 추산되고 1단계에만 약 7,500억 원이 소요될 것으로 예상됨

< 표 83 > 개략사업비

구분	개략 공사비(억원)				비고
	1단계	2단계	3단계	합계	
상업	3,029	6,913	9,287	19,229	부지조성비 및 건축비.  건축비는 복합용도의 건축물을 고려하지 않고, 건축물별 1개 주용도로 통일하여 개략 산출  (LH 조성원가 사례와 타 개발사업 사업비 산출 사례를 감안)
숙박	722	914	595	2,230	
주거	2,112	3,488	7,252	12,852	
업무	906	3,620	10,286	14,812	
문화	533	419	585	1,536	
교육	-	-	196	196	
산업	-	-	2,879	2,879	
도로	7	12	41	60	
주차장	1	1	1	2	
공원녹지	26	16	73	115	(광장, 공지, 보행자전용도로 등 포함)
합계	7,493	15,687	31,949	55,129	

- 본 개략사업비는 다음의 사항에 대한 고려를 제외하였음
  - 토지매입비, 조사설계비, 지장물 등 처리비 관련 비용 제외
  - 연약지반처리공, 해수면관련 공사비, 트램, 배수지, 배수처리, 호안공 등 교량 3개소를 제외한 토질 및 특수구조물 조성비용 제외
  - 각종 부담금, 세금, 관리비, 금융비용 등 제외
  - 향후 본 사업과 관련하여 대상지 외부에 조성할 수도 있는 기반시설(도로, 오폐수 처리 증설 등) 제외

## ② 경제적 효과

- 1~3단계까지 개발에 대한 총 투자비 약 5.5조원을 통한 건설단계의 파급효과는 다음과 같이 추정됨
  - 인천지역에서 생산유발 6조 9천억원, 소득유발 1조 7천억원, 고용유발 약 6만8천명으로 추정
  - 전국단위로 생산유발 11조 3천억원, 소득유발 2조 4천억원, 고용유발 약 9만5천명의 지역경제 활성화 및 신규 일자리 창출이 기대됨
- 특히 단기적으로 추진되는 1단계 개발만으로도 인천지역에서 생산유발 9천억원, 소득유발 2천억원, 고용유발 약 9천명으로 추정되어 지역경제 활성화에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨

## ③ 향후 사업추진 일정

- 1단계 사업인 1·8부두는 2020년까지 계획 수립 완료, 2021년 설계 완료 후 공사 착수
- 특히 상상플랫폼은 2019년 설계와 공사를 완료하여 우선 운영

< 표 84 > 1단계(1·8부두) Action Plan

분야별 추진과제	추진일정	주관부처	협조기관
1. 상상플랫폼 사업계획 수립 및 사업시행자 지정 단계(11개월)			
▶ 기본 및 실시설계	‘19.2~5	인천시	
▶ 실시계획 승인	‘19.6	해수부	
▶ 공사 착공	‘19.7	인천시	
▶ 공사 준공	‘19.12	“	CJ CGV(주)
2. 1·8부두 사업계획 수립 및 사업시행자 지정 단계(18개월)			
▶ 사업화 방안 수립(3개 기관)	‘19.3	LH	인천시, IPA
▶ 사업제안서 접수	‘19.4	해수부	
▶ 사업계획안 평가(30~60일 이내)	‘19.5~6	“	
▶ 우선협상대상자 지정	‘19.7	“	
▶ 사업협상	‘19.8~11	“	
▶ 실시협약 체결	‘19.12	“	
▶ 사업계획 수립(항만법 제54조)	‘20.1~20.6	“	
▶ 도시관리계획 / 전략환경영향평가 협의	‘20.7	“	인천시, 환경부
▶ 사업계획(안) 관계기관 협의	‘20.7~8	“	중앙부처, 지자체
▶ 중앙항만정책위원회 심의(도시관리, 환경영향 협의 전제)	‘20.7~8	“	
▶ 사업계획 고시 / 사업구역 및 사업시행자 지정	‘20.7~8	“	
3. 실시계획 승인 단계(11개월)			
▶ 실시계획 수립 / 교통·환경·재해 등 영향평가	‘20.9~21.4	사업시행자	해수부, 인천시
▶ 실시계획(안) 지자체 협의	‘21.5~6	해수부	지자체, 사업시행자
▶ 실시계획 승인·고시	‘21.6	“	사업시행자
▶ 사업 착수	‘21.7	사업시행자	해수부, 인천시

※ 상기 단계별 목표연도는 향후 여건변화 및 내항 물동량 추이분석에 따라 변경 될 수 있음

## 제6장. 마스터플랜 결론

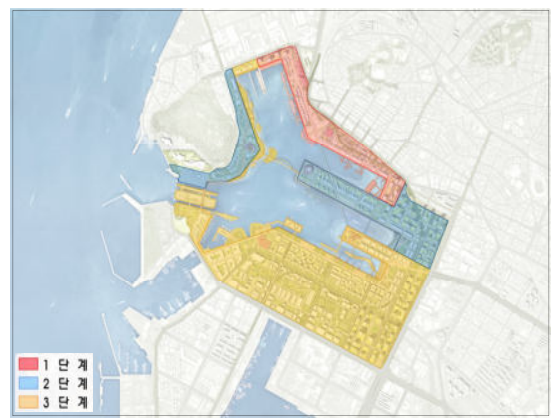
### 가. 주변지역을 포함하여 사업구역 설정

- 마스터플랜 수립 범위는 새로이 입법되는 항만정비 및 주변지역발전에 관한 법률안의 규정을 준용하여 인천 내항의 항만구역(1~8부두, 공유수면)과 항만구역의 경계로부터 직선거리 1.5km이내 중 1.02km<sup>2</sup>를 포함하여 총 4.83km<sup>2</sup>로 선정
- 전체 사업은 3단계로 시기를 조절하고, 각 단계별 부두의 폐쇄 혹은 대체부두로의 이전을 전제로 2030년 이후까지 장기적으로 검토

< 그림 114 > 공간적 범위



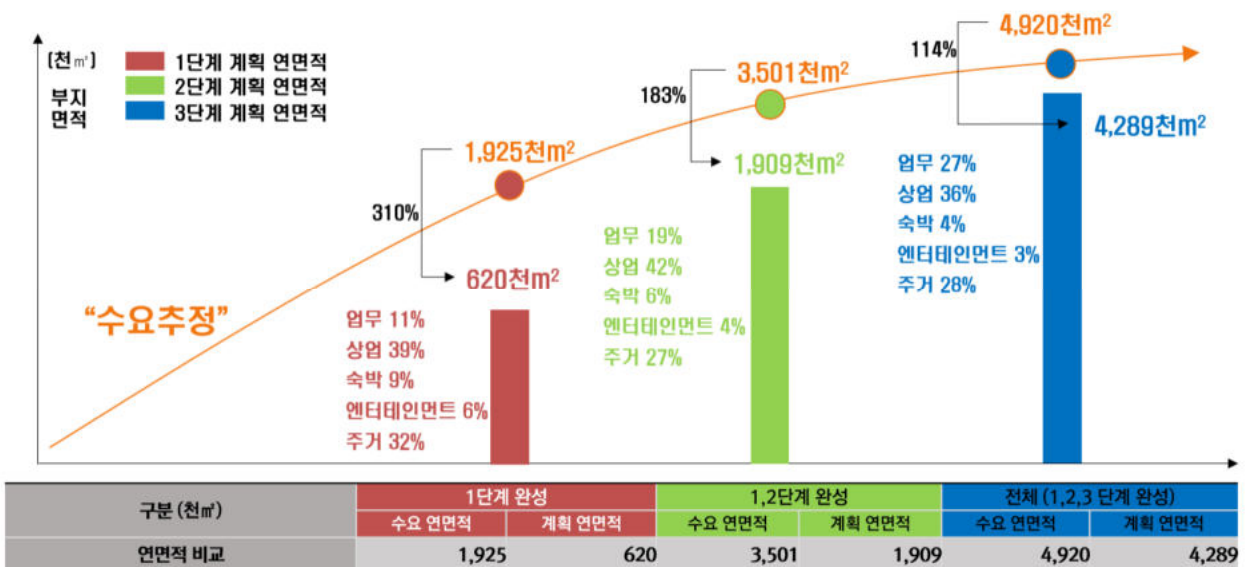
< 그림 115 > 단계별 계획도



### 나. 개발 규모의 적정성

- 각 단계별 수요연면적 대비 계획연면적 비교 결과, 1단계 수요연면적은 계획연면적 대비 310%, 2단계는 183%, 3단계는 114% 수준으로써, 각 단계별로 계획면적 대비 최소 1.1배 ~ 최대 3.2배로 개발잠재력이 높은 지역으로 예상

< 그림 116 > 수요대비 계획면적 비교



## 다. 특화방안

- 수변접근성 확대, 랜드마크 강화, 역사자원 테마화를 중점으로 원도심 연계축, 개항창조도시 연계축, 해양관광 연계축의 3대 연계축을 설정하고, 해양문화지구, 복합업무지구, 열린주거지구, 혁신산업지구, 관광여가지구의 5대 특화지구를 설정하여 특화 추진

< 그림 117 > 3대 연계축



< 그림 118 > 5대 특화지구



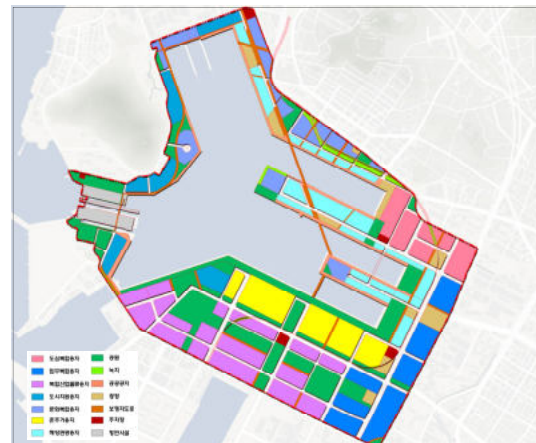
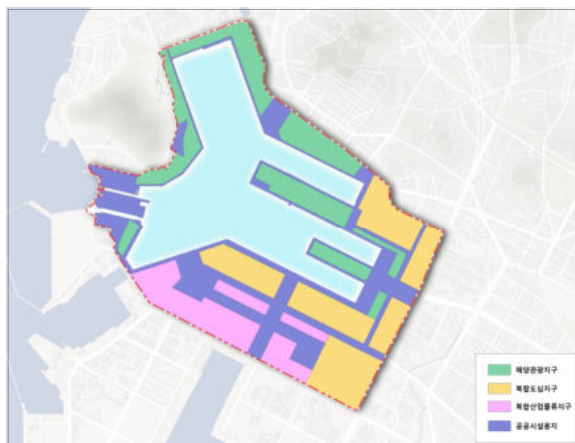
## 라. 토지이용구상

- 4개의 포괄적 지구로 계획하고 각 지구별 복합기능 부여

< 표 85 > 지구별 복합기능 계획

포괄적 지구	지구특성	복합기능 부여	
		주기능	부기능
해양문화관광 지구	문화·관광·상업이 조화된 워터프런트 중심 및 지역 관광랜드마크 기능 담당	관광휴양	상업업무, 문화전시
복합도심 지구	주거기능을 중심으로 상업·업무와 생활지원시설이 보완되는 정주기능	주거	상업업무, 교육연구
복합산업물류 지구	제조·가공·유통·에너지 등 지역산업 활성화를 위한 생산 및 물류 기능	산업물류	상업업무, 교육연구
공공시설 지구	공공시설을 집중 배치하기 위한 부지 (항만시설, 공원 수변광장 등)	-	

< 그림 119 > 포괄적 지구 토지이용구상도(예시) 및 세부 토지이용구상도(예시)





## 마. 배치도

< 그림 120 > 배치도



바. 조감도

< 그림 121 > 조감도





## 종합결론 및 정책제언

VI

종합결론

제1장

원활한 사업추진을 위한 고려사항

제2장

정책제언

제3장





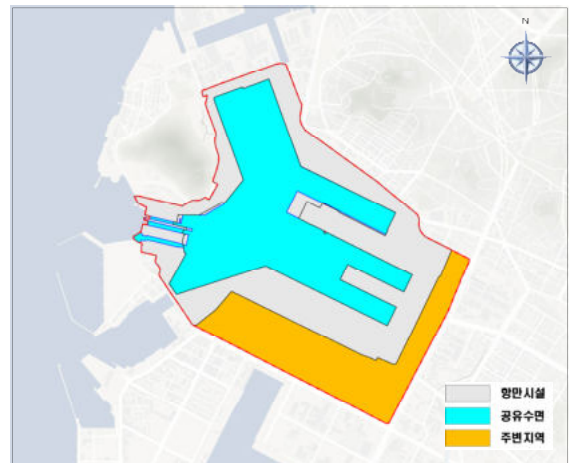
## VI 종합결론 및 정책제언

### 제1장. 종합결론

#### 가. 사업구역 설정

- 마스터플랜 수립 범위는 총 4.83km<sup>2</sup>로 선정
  - 인천 내항의 항만시설(1~8부두) 1.99km<sup>2</sup>
  - 공유수면 1.82km<sup>2</sup>
  - 주변지역(물류단지 및 서해대로변 공공기관 밀집 블록) 1.02km<sup>2</sup>
- 사업방식은 신설되는 항만정비 및 주변지역발전에 관한 법률(안)의 항만정비사업으로 추진
- 대상지는 향후 항만정비기본계획(현 항만재개발기본 계획을 개편)의 재정비나 항만정비사업계획 등 법정계획 수립시 주변지역의 개발여건이나 노후여건 등 도시차원의 여건을 감안하여 증감을 재검토함
- 재검토시 대상지와 연결 혹은 인접하여 재개발이나 이전적지가 발생할 경우 본 계획의 반영 여부를 포함토록 하여, 일대의 변화에 대한 일관성과 종합적인 추진방향을 조화시켜야 함

< 그림 122 > 사업구역 설정도



#### 나. 사업시행 방향

- 사업시행은 토지소유 주체와 주변지역의 재생사업 연계, 도시차원의 입지적 고려, 전문적이고 효율적인 사업 진행 등 원활하고 성공적인 사업 진행을 위해 1단계 사업인 1,8부두는 IPA, 인천시, LH가 시행하는 것을 기본으로 함(상상플랫폼은 인천시 시행)
- 2단계와 3단계(항만구역 외 주변지역 포함)는 향후 사업시기가 도래하면 사업방안을 검토하여 토지소유자 등 민간 혹은 민관합동, 공공개발 등 적절한 시행주체를 결정
- 각 사업단계는 필요할 경우 분할을 통해 순환개발 혹은 세부 단계적 개발을 검토할 수 있음

#### 다. 공공성 확보방안

- 공공성 확보 및 쾌적한 미래형 수변도시 조성을 위해 공공시설 비율 50% 이상 확보
- 1·8부두는 사업의 조기 추진을 위해 항만재개발기본계획으로 고시된 공공비율(47%) 유지

## 라. 사업의 기대효과

### 정체적 효과

- 해양 역사문화관광, 수변접근성 강화, 핵심 랜드 마크 시설 도입 등을 통해 환황해권 해양관광 중심지로 도약
- 기능차별 및 보행연결성 강화로 도시재생뉴딜사업과 연계하여 쾌적한 도시환경 조성 및 원도심 상생발전 도모
- ICT, IOT 기반으로 도시의 편리성을 도모하고, 첨단물류 및 R&D 중심의 스마트 산업단지 조성으로 미래 4차산업으로의 변화 대응

### 경제적 효과

- 1~3단계까지 개발에 대한 총 투자비 약 5.5조원을 통한 건설단계의 파급효과는 다음과 같이 추정됨
  - 인천지역에서 생산유발 6조 9천억원, 소득유발 1조 7천억원, 고용유발 약 6만8천명으로 추정
  - 전국단위로 생산유발 11조 3천억원, 소득유발 2조 4천억원, 고용유발 약 9만5천명의 지역경제 활성화 및 신규 일자리 창출이 기대됨
- 특히 단기적으로 추진되는 1단계 개발만으로도 인천지역에서 생산유발 9천억원, 소득유발 2천억원, 고용유발 약 9천명으로 추정되어 지역경제 활성화에 큰 영향을 미칠 것으로 예상됨

< 표 86 > 건설단계의 사업단계별 파급효과

구분	생산유발효과 (억원)		부가가치유발 효과(억원)		소득유발효과 (억원)		세수유발효과 (억원)		취업유발효과 (명/10억)	
	지역내	타지역	지역내	타지역	지역내	타지역	지역내	타지역	지역내	타지역
1단계	9,261	5,878	4,011	2,110	2,289	863	646	198	9,041	3,629
2단계	19,390	12,306	8,397	4,417	4,793	1,807	1,353	414	18,928	7,597
3단계	40,566	25,745	17,568	9,242	10,027	3,781	2,831	866	39,599	15,894
합계	69,217	43,929	29,977	15,769	17,109	6,452	4,831	1,478	67,568	27,120

< 표 87 > 건설단계의 전국단위 파급효과

구분	생산유발효과 (억원)	부가가치유발 효과(억원)	소득유발효과 (억원)	세수유발효과 (억원)	취업유발효과 (명/10억)	비고
인천지역	69,217	29,977	17,109	4,831	67,568	
전국	113,146	45,746	23,561	6,309	94,689	

## 제2장. 원활한 사업추진을 위한 고려사항

### 가. 실현가능성을 높이기 위한 각 단계별 사업의 사업성 확보 필요

#### 전략1 : 민간의 적극적인 참여를 유도할 수 있는 매력적인 사업계획 수립 필요

- 공공재원의 투자가 제한적인 상황에서 결국 민간의 사업 참여가 없이는 사업 추진의 어려움 존재
- 민간사업자 입장에서는 시장이 없는 상황에서 새로운 시설들을 개발하여 시장을 만들어야 하는 리스크가 높은 사업임
- 민간사업자가 리스크를 감내하며 사업에 참여할 수 있도록 재무적으로 전략적으로 매력적인 사업계획 수립 필요

#### 전략2 : 수익·비수익시설의 적정 조합을 통한 사업성 확보 필요

- 분양 및 임대운영을 통해 수익성 확보가 가능한 수익시설과, 공공시설 및 집객을 위한 앵커시설 같은 비수익 시설의 최적 도입·조합을 검토하여 적정수준의 사업성이 확보되는 계획 수립
- 상부시설과 연계하여 토지이용구상의 가처분 용지 및 공공시설 용지에 대한 적정비율 검토 필요

#### 전략3 : 수익시설 이익이 공공·집객앵커시설 개발에 재투자될 수 있는 사업구도 계획

- 수익시설과 공공·집객앵커시설의 패키지 개발이나, 개발이익의 재투자를 고려한 사업구도 도출 필요
- 개발 단계에서 공공·집객앵커시설이 처음 의도한 개발방향으로 진행될 수 있도록 개발과정 중에 관여 할 수 있는 장치 마련 필요

### 나. 선도사업 성공을 통한 내항 전체사업의 활성화 필요

#### 전략1 : 공공투자 및 인센티브를 초기사업에 집중

- 해외 항만재개발 사례를 살펴보면 초기단계 사업에 공공투자 및 인센티브를 집중하여 궤도에 올린 뒤 후속 단계 사업에서 공공투자 비중을 줄이면서 민간투자 비중을 늘리는 형태로 사업 진행
- 내항 재개발에서도 초기 1·8부두 사업이 성공적으로 자리 잡을 수 있도록 공공투자 및 인센티브를 집중할 필요가 있음

#### 전략2 : 수요창출을 위한 집객시설 초기단계 도입

- 내항 주변지역의 경우 기수요가 풍부한 지역이 아니고 원도심에 방문하는 외부수요도 차이나타운, 월미도 등만 방문하고 가는 경우가 대부분이어서 수요가 확산되지 못하는 문제가 있었음

- 새로운 외부수요를 창출하고 원도심과 재개발지구 내에서 체류하면서 시간을 보낼 수 있도록 집객시설(앵커)의 도입이 필수
- 단계 사업별로 집객시설 도입이 필요하지만, 초기단계 사업에 집객시설을 집중 도입하여 수요창출을 통한 사업활성화 필요

#### ❖ 전략3 : 민간투자자유치를 위한 적극적인 마케팅 필요

- 초기단계사업에서 민간투자자의 적극적인 사업 참여를 위해 프로젝트 계획단계에서 부터 민간투자자의 의견을 반영한 계획수립 필요
- 적정 사업 참여구도 및 유치를 위한 인센티브 등을 검토하여 민간투자자 입장에서 매력적인 프로젝트로 느낄 수 있도록 마케팅을 해 나아가는 것이 필요

### 다. 이해관계자들의 지속적인 의견 수렴을 통한 계획 수립 필요

#### ❖ 전략1 : 지역사회의 Needs를 지속하여 듣고 계획 내에 반영할 수 있는 방안도출

- 다양한 이해관계자가 있는 내향관련 지역사회의 니즈를 지속적으로 반영할 수 있는 유연한 계획수립 필요
- 실현가능성을 고려하여 지역사회의 의견에 대해 조율하고 협의 진행

#### ❖ 전략2 : 개발의 책임 있는 주체의 일관된 사업추진 및 의견조율 필요

- 지역사회와 지속적인 협의 및 민간투자자 유치를 일관되게 진행할 수 있는 개발의 책임 있는 주체 필요
- 공공성과 실현가능성을 고려한 최적의 사업계획 수립과 이해관계자들 간의 의견조율을 통한 사업 추진 필요

#### ❖ 전략3 : 마스터플랜으로 인한 인위적인 항만운영 제한 지양.

- 마스터플랜 내용에 제시된 단계별 시기는 부두 유희화 시기 이후 및 내항 물동량 추이 분석을 통해 개발 여부를 검토한 후 시행토록 하고 있으며, 인위적인 항만기능 배제·폐쇄·이전을 전제로 정책을 결정하지 아니하여야 함
- 이를 위해 정책 결정권자는 항만관련기관 및 단체와의 의견조율을 통해 마스터플랜 정비 필요

## 제3장. 정책제언

### 가. 지속적이고 일관성 있는 추진을 위한 조직체계의 구성

- 공공의 사업주체가 사업개발이 완료된 이후에 운영단계에서 참여하지 못함으로써, 지구 활성화가 지속적이고 일관성 있게 추진되는데 한계가 있음
- 인천 내항의 변화는 장기간 지속될 것이고 이러한 변화를 성공적으로 이끌어 내기 위해서는 인천 내항의 변화를 총괄하고 책임 있는 운영을 위해 전담조직을 신설하여 운영할 필요성이 있으며, 참여 주체의 역할과 범위, 세부 운영방식 등은 향후 협의를 통해 확정해야 함
- 함부르크 하펜시티, 요코하마 미나토 미라이21, 시드니 달링하버 등 항만 재개발 사업을 성공적으로 진행하고 있는 선진 외국 도시를 벤치마킹해 보면 공공(인천광역시, 해양수산부)의 강한 의지와 리더십, 투자, 인력과건 등이 필요함
- 인천항만공사, LH 등이 운영단계에서도 항만재개발사업에 참여한 전담조직(인천 내항 항만재개발기구)을 구성하여 책임 있는 운영으로 활성화를 이루어 갈 수 있도록 제도개선 필요
- 이러한 전담 조직은 인천시민들과 중구, 동구 주민들과 소통창구 역할을 수행하고, 항만 이해관계자 의견 조정, 도입 기능에 대한 합의 등 다양한 현안과제 해결을 위해 필요성이 매우 높음

< 표 88 > 항만재개발 실행기구 형성 사례

구분		독일	일본	호주
도시		함부르크(하펜시티)	요코하마(미나토 미라이21)	시드니(달링하버)
배경		항만산업의 쇠퇴 및 도심 슬럼화에 대응	도시지역간의 광역개발 촉진 및 항만기능의 변화 요구	보타니항 개항으로 항만기능쇠퇴와 도시성장을 위한 도시기능 전환 요구
항만기능 전환		상업 및 업무지역 배치 및 항구의 역사성(장소성) 보존	상업 및 업무지역과 함께 복합적인 관광기능	대규모 상업시설이 포함된 상업, 업무지역 및 관광기능
추진주체		시장부(분권형)	시장부(분권형):공공부문(매립 및 항만정비, 기반시설 조성), 민간(업무/상업/문화시설 건설), 제3섹터(에너지, 철도 등 공공사업 추진)	주정부(집권형) : Planning NSW 산하기관인 SHFA에서 담당
실행기구		공사가 추진(하펜시티 유한회사)	도시기반정비공단	공사형태와 별도 기구 설립
추진	단기	환경조사 및 마스터플랜 수립	도시계획 및 항만 재개발계획 수립	비전수립 및 법률제정
	중기	구역별 계획 수립 및 사업	대규모 조선소 이전 및 재개발사업	재개발사업
	장기	구역 및 건축물 정비	관광시설, 역사자원 관리	대규모 상업시설 재정비
투입비용		약 63억 유로	약 5천억 엔	약 24억 호주달러
개발효과		관광객 29백만 명(*14)	관광객 720만 명(*13), 세수 140억 엔(*12)	관광객 26백만 명(*13)

<참조: 연안경관 개선을 위한 항만재생 방안, 한국경관학회지 9(1)>



## 나. 다양하고 특색 있는 랜드마크 도입에 대한 노력

- 내항만의 특색과 정체성은 재개발을 통해 다시금 창조되고 계승되어야 하며, 이를 위해서는 창조적인 상징물과 장소성을 재구축하여야 함
- 항만재개발사업을 성공적으로 추진하고 있는 해외도시들은 다양한 디자인 공모전(Open Competition) 실시를 통해 건물, 교량, 공원 등을 완성하고 있으며, 수준 높은 랜드마크를 만들어 도시환경의 질을 향상시키고 관광객을 유치하고 있음
- 인천 내항에도 중요한 랜드마크 장소를 계획하였으며, 이들 랜드마크는 신규 공모전이나 사업제안 심사를 실시하는 등 보다 시간을 가지고 공들여 만들어야 하고, 다양한 이해주체가 참여해 최적의 프로그램을 선정하는 과정도 필요함
- 특히 인천내항의 정체성을 결정하는 랜드마크는 인천시민의 자랑이 될 수 있는 최고수준의 작품을 선정할 필요가 있고, 전 세계 많은 사람이 보고 싶어 하는 호주 시드니 오페라하우스, 영국 웨일즈 국회의사당 건물, 독일 하펜시티 엘브필하모니 극장 등을 벤치마킹해서 인천국제공항과 함께 국제도시 이미지를 구축하는 상징으로 조성하여야 함

< 그림 123 > 인천내항 내부의 앵커시설 현황



## 다. 핵심(앵커)시설 및 공공시설 도입을 위한 인센티브제도 개선과 지속적 관리방안 마련

- 내항에 들어오는 활력의 핵심으로 제안한 대부분의 앵커시설은 초기투자비가 많고 단기간에 운영수익으로 투자비를 회수할 수 없는 저수익 시설이다 보니 도입단계에서의 인센티브가 필요함

- 현재 부지매각 가격이나 임대조건 사례 등을 감안하면 매력있는 앵커시설 도입을 유도하기 위한 적절한 사업구도를 도출하기 위해서는 법령 정비를 통한 지원방안과 지구단위계획을 통한 인센티브제도 개선 등이 필요함
- 특히 민간소유 토지의 개발행위를 합리적으로 유도하기 위해 지구단위계획 수립을 통해 건축물의 배치, 규모, 형태, 색채 등 다양한 요소들에 대한 구체적인 관리방안을 수립할 필요가 있으며, 난개발 방지를 위해 사전에 토지거래허가구역 지정 등을 통한 무분별한 개발행위 제한 방안이 검토되어야 함
- 인천내항 1·8부두 사업을 진행함에 있어 공공성과 사업성을 조화시켜 우수한 도시환경을 만드는 것이 매우 중요하기 때문에 현행 법제도의 한계도 극복해야 하고, 이를 위해 우수한 건축가, 도시설계가, 디자이너를 초빙해서 창의적인 디자인을 발굴해서 적용하여 다양성을 확보할 필요가 있음
- 이러한 맥락에서 향후 인천내항의 정체성을 결정할 수 있는 중요한 개발사업은 특별계획구역으로 지정해서 운영할 필요가 있으며, 다양한 인센티브 제공을 통해 수준 높은 공공공간과 창의적인 건축 디자인을 만들 수 있는 기반을 구축해야 함

## 라. 복합시설 도입 필요

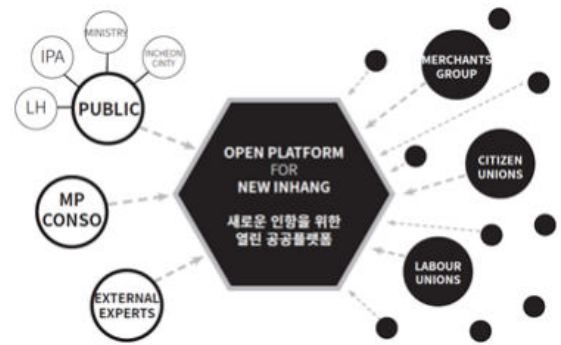
- 해외의 사례를 볼 때 재개발된 항만의 활기는 대체로 24시간 유지되지 않는데 외국의 경우 퇴근 후와 주말의 여가활동 패턴과 인식이 국내와 차이점이 있다는 점을 감안하더라도 내항의 재개발에서 해가 저물면 활동이 사라지는 현상은 모든 시민이 지양하는 사항임
- 이러한 점을 감안하면 단지 넓게 열려있지만 하는 오픈스페이스는 오히려 활성화에 저해요소가 될 수 있음. 낮 시간부터 저녁시간까지만 활동이 일어나 상가가 일찍 폐점하거나, 고성방가하는 주취객이 점거하는 공원을 피하고자 심야시간대 출입을 제한하는 많은 사례가 있음
- 이러한 현상을 지양하기 위해서는 사람이 살아야 하고, 정주인구는 항상 사람이 움직이고, 치안이 더해지며, 거래가 일어나고, 문화와 함께 항상 그곳에 가고 싶다는 기대를 만드는 주거, 상업, 업무, 공공시설의 복합시설 도입이 필요함
- 적정 사업성확보가 가능한 최적 도입규모 검토가 필요하며, 이를 위해 본 마스터플랜 외에도 도시기본계획과 도시관리계획, 도시재생전략계획 및 활성화계획, 항만재개발계획, 지구단위계획 등을 통해 다양한 프로그램을 도입할 수 있는 제도적인 틀 마련 필요

## 마. 추상적인 도시재생과 시민참여를 현실에 구현하고 확대

### 장소기반 도시재생

- 인천은 해양도시 특성을 살리는 장소기반 도시재생이 필요하고, 특히 대한민국 최초, 최고의 역사자원과 다양한 볼거리, 먹거리, 즐길 거리가 넘쳐나는 인천의 보물창고, 인천개항장(인천내항이 있는 중구, 동구 지역)의 특성을 가꾸고 지키는 것이 중요함으로 다양한 주민들과 전문가, 시민, 공무원들이 함께 모여 더 많은 고민을 할 필요가 있음
- 시민의 의견이 반영되고 함께 만들어가는 도시재생의 특성상 사전에 많은 것을 결정하고 시작하는 주민참여는 의미가 없고 지속가능성도 매우 낮기 때문에 과정 중 더 많은 정보를 제공하고, 소통창구를 다시 열어 다양한 이해주체들(시민, LH, IPA, 해양수산부)과 적극적이고 창조적인 협력을 진행할 필요가 있음

- 인천 내항 단계별 재개발 과정에서 가능한 모든 정보를 시민들과 공유하는 것이 무엇보다 중요하므로, 홍보관이나 안내센터 건립을 통한 재생 과정 공유가 필요함
- 오랜 기간 동안 닫혀 있는 항만 지역을 시민에게 되돌려 주는 과정에서 시민과 주민의 참여는 매우 중요하므로 지역대학, 기관, 기업 등이 지역 주민과 함께 고민하고 다양한 아이디어를 낼 수 있는 소통의 장을 다양한 형태로 자주 마련하는 것은 인천 내항 재개발의 성공을 위한 아주 중요한 요소임



### 주민참여 도시재생

- 2016년 국토교통부가 지원하는 경제기반형 도시재생사업에 인천개항장이 선정된 것은 인천 내항 개방에 대한 시민들의 민원을 통해 시작되었으며, 아주 작은 주민참여인 도시재생 시민대학을 통해 발전됨
  - 2014년 인천 중구청이 지원하고 인하대학교가 주관했던 인천도시재생대학 (특강-답사-스튜디오 실습이 포함된 8단계 교육과정)에서 고민했던 결과물이 정부예산을 확보하는 단초가 됨
- 주민참여 결과 2016년 오랜 기간 닫혀 있던 인천내항 8부두가 시민들에게 개방되었고, 해양도시 인천의 새로운 문화 공간거점을 형성하기 위한 인천개항창조도시 재생사업이 시작된 것과 같이 주민참여는 강력한 힘을 갖고 있음
- 따라서, 추진과정에 참여했던 많은 주민들과 전문가, 학생들이 함께 모여 더 많은 고민을 할 필요가 있고, 더 많은 주민참여 워크숍(혹은 시민대학이나 간담회 등) 기회가 제공되어야 하며, 워크숍을 통한 시민참여의 과정과 함께 하는 디자인 및 실행 계획이 수립되어야 함

### 공공참여 도시재생

- 개방된 8부두는 아직 적극적으로 활용되고 있지 못한 채 철망에 둘러싸인 공간으로 방치되고 있으며, 토지 매입, 보안문제 등 수없이 많은 이해관계를 해결하기 위한 보다 진전된 방안이 필요하므로 국토교통부, 해양수산부, 인천시, 항만공사, 항운노조, 주민 간의 공감대 형성을 위한 시간도 더 필요함
- 다행히 2년 동안의 준비과정을 통해 2018년부터 민간투자를 유치하기 위한 마중물 사업에 적지 않은 국비가 투자될 예정이므로, 개방된 8부두와 노후창고를 창조적인 도시공간으로 활용하기 위한 도시재생사업이 추진 될 것으로 예상됨
- 시드니 달링하버, 런던 사우스뱅크 등 선진 해양도시에서 볼 수 있듯이 새로운 워터프런트 도시디자인이 필요하며, 보행접근성, 대중교통 연결성, 공공성, 안전성, 쾌적성이 확보된 한국형 워터프런트 도시공간을 창출하기 위한 새로운 아이디어 발굴이 본 마스터플랜으로 그치지 않고 끊임없이 지속되어야 할 것임

