경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역 기본구상 수립

Human Expressway

2019.11

인천광역시
Incheon Metropolitan City

제 출 문

본 보고서를

『경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역 기본구상 수립』의

최종성과품으로 제출합니다.

2019년 11월

국 토 연 구 원 장 강 현 수

목 차

제1장 | 과업의 개요

1. 과업의 배경 및 목적
2. 과업의 범위
3. 과업 수행절차 및 방법

제2장 | 현황 및 여건분석

1. 상위계획 및 관련계획 검토
   1.1. 상위계획 및 관련법령 검토
   1.2. 관련사업 검토
2. 기초조사
   2.1. 인문환경 현황
   2.2. 도로 및 철도망 현황
   2.3. 토지이용 및 도시계획 시설 현황
   2.4. 건축물 및 주변 주요시설 현황
   2.5. 경인고속도로 지장물·지하매설물 현황
   2.6. 유휴부지 및 가용토지
3. 주민의견 수렴
   3.1. 설문조사 개요 및 결과
   3.2. 시민참여협의회 개요 및 결과
4. 유사사례 조사 및 분석
   4.1. 국내사례
   4.2. 국외사례

제3장 | 교통체계 검토 및 분석

1. 교통시설 현황 조사 및 분석
2. 장래 교통여건 전망

제4장 | 상부도로 및 주변지역 활성화 구상

1. 활성화 목표 및 실현 전략
2. 교통체계 구상(안)
   2.1. 도로망 체계 구상
   2.2. 대중교통 체계 구상
3. 공공시설 확충 구상

제5장 | 사업계획 및 타당성 조사

1. 기본구상에 따른 사업화 구상
2. 경제적 사업효과 검토
3. 지역경제 파급 효과 분석 결과

부 록

CHAPTER 1

과업의 개요

1. 과업의 배경 및 목적 | 3
2. 과업의 범위 | 3
3. 과업 수행절차 및 방법 | 4

1. 과업의 개요

(1) 과업의 배경 및 목적

배경 및 필요성

경인고속도로는 1968년 개통된 우리나라 최초의 고속도로이며, 서울과 경기를 잇는 수도권 서부의 핵심적인 간선도로 역할을 수행

현재는 시점 일부구간을 제외한 대부분의 구간 서비스 수준이 E~F 수준을 보이고 있으며, 교통정체에 따른 시민생활 불편이 발생하고 있는 실정

경인고속도로는 교통정체 문제 이외에도 지하화 사업이 진행될 경우, 이미 시가지화 되어 있는 주변지역을 어떻게 연계하여 활성화시킬 수 있을지에 대한 대책 마련이 필요한 지역

상부공간은 상대적으로 열악한 환경이며 공간적 제약을 고려할 때 경인고속도로 하부에 지하도로를 건설할 경우 주변지역의 지역적인 특성을 고려한 대응전략을 선제적으로 마련하는 것이 필요

경인고속도로는 인천시의 도시 가운데를 관통하고 있고 이로 인해 지역단절과 토지이용 제한 등 주변지역의 낙후 현상이 심화

이러한 문제들은 지하도로 건설 및 상부도로를 일반화 함으로써 교통정체 문제 및 도시단절 문제를 동시에 해결할 수 있을 것이며, 주변 낙후지역에 활력을 제고할 수 있는 방안

또한 다양한 형태의 공공투자사업과 민관협력사업 등 주변지역 활성화를 위한 중앙정부와의 협력사업의 발굴을 통해 지역의 활성화를 이끌어 낼 수 있을 것으로 사료

목적

본 연구는 경인고속도로 정체를 효과적으로 해소하고 지하화 사업 추진에 따른 지역여건 변화에 대응하여 주변지역과 연계한 상부공간 개발방향을 정립하며, 주변 낙후지역에 활력을 제고하여 도시발전을 촉진할 수 있는 방안을 마련하기 위한 연구로써 상부공간과 주변 지역간의 특성을 고려하여 활용방안을 모색하고 교통망 체계개선, 주변지역 개발사업과의 연계, 남북방향 단절 해소 등을 통해 개발사업 발굴 및 방향설정, 개발계획 로드맵 수립 등 지역 활성화 방안을 마련하기 위함

(2) 과업의 범위

공간적 범위

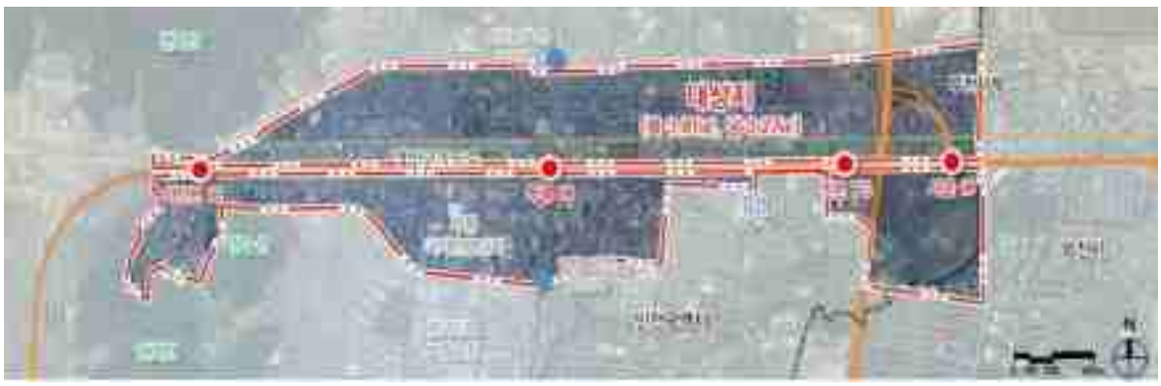
본 연구에서는 경인고속도로 지하화 및 주요 자원 분포현황 등을 고려하여 경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역(L=7.15km, 측도 포함 B=50m, 왕도 6~8차선)을 공간적 범위로 설정하였으며 행정구역으로는 인천광역시 서구 가정동에서 계양구 서운동 일원으로 설정

또한 주변지역의 도로 정비와 연계한 주변지역 재생범위 설정을 위해 도로 경계로부터 남북 500m 범위내로 범위를 설정

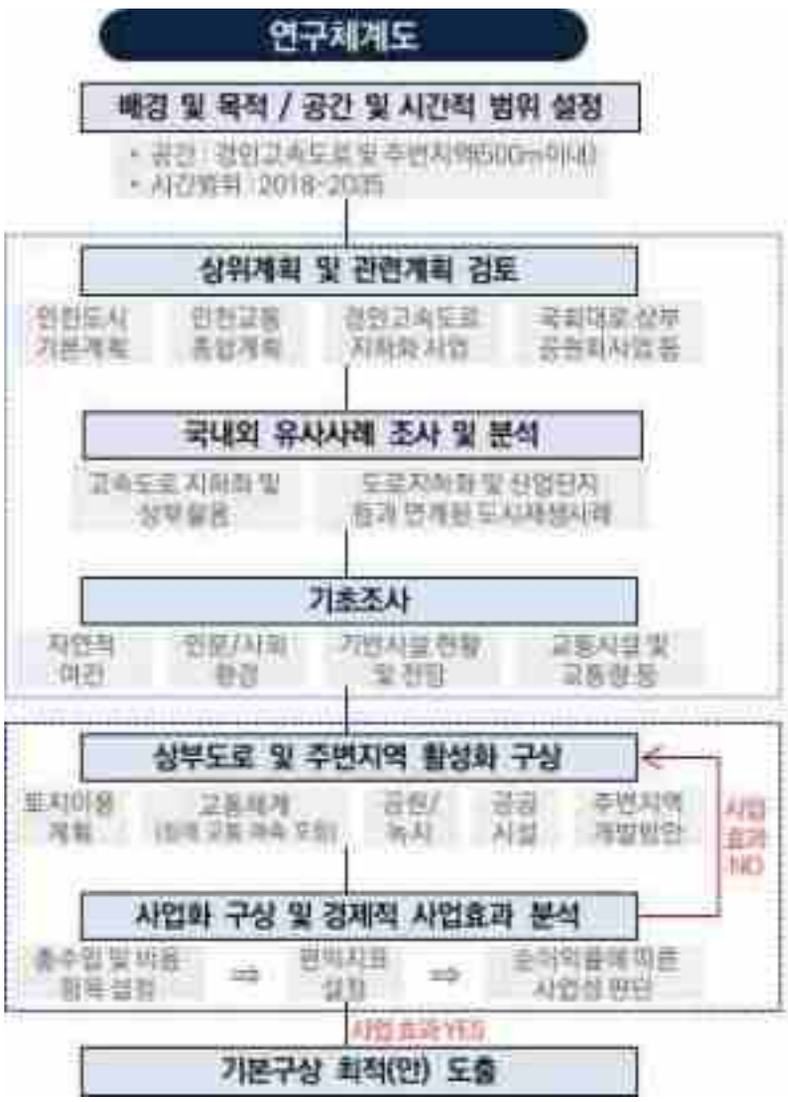
시간적 범위

시간적 범위는 2018년을 기준으로 하되, 민자사업 완료 후 10년 및 도시기본계획 등 유관계획과의 일관성 유지 등을 고려하여 2035년으로 완료기간을 설정

그림 1-1 I 대상지 범위



(3) 연구 수행절차 및 방법



CHAPTER 2

현황 및 여건분석

1. 상위계획 및 관련계획 검토 | 07
2. 기초조사 | 18
3. 주민의견 수렴 | 30
4. 유사 사례분석 | 42

1. 상위계획 및 관련계획 검토

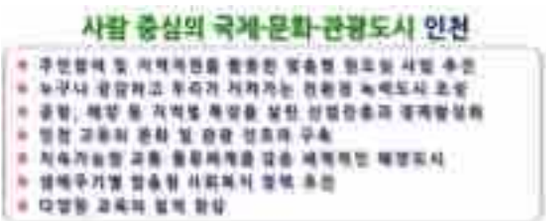
(1) 상위계획 및 관련법령 검토

2030 인천도시기본계획

□ 미래상

인천 지역특성과 문화 정체성을 보존하며, 시민의 눈높이에서 도시정책을 수립하고 인본주의에 바탕을 둔 휴먼도시(Human City)를 지향하는 「사람 중심의 국제·문화·관광도시 인천」을 비전을 제시

그림 2-1 I 인천시 미래비전 (자료: 2030 인천도시기본계획)



□ 분야별 정책목표 및 중점전략

도시·주택 분야 : 주민참여 및 지역자원을 활용한 맞춤형 원도심 사업 추진

안전·환경 분야 : 누구나 공감하고 우리가 지켜가는 친환경 녹색도시 조성

산업·경제 분야 : 공항, 해양 등 지역별 특성을 살린 산업진흥과 경제활성화

문화·관광 분야 : 인천 고유의 문화 및 관광 인프라 구축

교통·물류 분야 : 지속가능한 교통·물류체계를 갖춘 세계적인 해양도시

복지·의료 분야 : 생애주기별 맞춤형 사회복지 정책 추진

교육 분야 : 다양한 교육의 질적 향상

그림 2-2 I 인천시 분야별 중점전략 (자료: 2030 인천도시기본계획)

[도시·주택 분야]

지역별 특성에 맞춘 재생전략을 수립하여 경제활성화를 도모하며, 노후·불량 주택의 경우 저층주거지 관리사업 및 근린재생형 활성화지역을 지정하여 주거환경 개선을 주도

폐·공가, 유휴 공장 건물을 활용하여 지역내 부족한 포켓공원 및 공연장·문화공간 확충

산업박물관, 어린이 체험공원, 인천 역사를 담은 역사공원 등을 조성하여 인천시민이 누릴 수 있는 여가공간 마련

1인가구 및 고령자를 위한 거주공간·기반시설을 확충하며 인천 고유의 도시이미지를 갖출 수 있도록 관리

[안전·환경]

지역 특성을 살린 특화공원을 조성하여 주민의 여가 및 휴식공간 마련하며, 주민의 삶의 질 향상을 기대

- 부평 시민공원 : 도심 속의 숲, 녹지공간을 조성하며 역사성을 고려하여 친환경적인 환경으로 마련
- 계양산 일원 : 인천 최초의 도시자연공원. 계양산성 복원과 연계한 전통체험 및 교육공간 제공. 등산로·산림휴양공원 등 친환경 공원 조성

[산업·경제]

창조경제혁신센터 구축·운영을 통해 중소·중견기업 성장 지원 등 지역경제 확산과 창조경제 활성화 도모

원도심 활성화를 위한 도시형 산업단지 구축하고 산업경쟁력 제고를 위한 융·복합 클러스터 조성

- 첨단자동차 클러스터 : 인천의 주력산업인 자동차 및 부품산업의 IT융합화를 통한 고부가가치화로 매출 및 고용 증대

그림 2-3 l 신산업 융복합 클러스터 및 도시형 산업단지 (자료: 2030 인천도시기본계획)

노후산업단지(부평, 서부산단, 기계산단, 주안산단 등) 구조고도화 및 근로환경개선을 통하여 스마트혁신 산업단지로 개편

[문화·관광]

지역특색을 고려한 보행중심의 특화가로를 조성하여 거리 활력 증진 및 지역경제 활성화 유도

- (부평구) 부평동 특화거리 : 부평역세권을 중심으로 문화기능 연계. 부평 문화의 거리 및 해물탕거리와 연계성 강화
- (계양구) 계산동 특화거리 : 가로환경 정비 및 경인교대길 젊음의 거리와 연계. 주차장 및 광장 조성을 통한 주야간 활동인구 접근성 개선

도시재생사업 이외 지역 주민공용공간 및 공공시설 스토리텔링 및 주민 주도의 행복마을 가꾸기 사업 등으로 원도심 활력 증진 기여

[교통·물류]

경인고속도로 지하화와 연계하여 상부 공원·녹지조성 등 도시미관 개선 및 벤처밸리 조성

- 벤처기업 육성 및 지원을 위한 산업밸리로 전문지식, 신기술도입 및 개발, 아이디어 중심의 창조산업 육성

대중교통 중심의 교통망을 강화하고 복합 환승 및 집객의 거점으로 조성하여 경제적 활력 극대화 도모

[복지·의료]

문화·복지시설이 저조한 지역과 생활권을 중심으로 우선 배치 검토

시민 누구나 쉽게 이용할 수 있는 다양한 문화 여가 프로그램 개발 및 확대 실시

[교육]

지역간 격차 없는 평생교육 인프라 강화

그림 2-4 | 경인고속도로 지상부 조성 예시 (자료: 2030 인천도시기본계획)

2025 인천도시재생전략계획

□ 비전 및 추진전략

삶터 재생, 일터재생, 쉼터 태생, 공동체 재생으로 주거공간, 산업·경제공간, 문화공간에 대한 방향설정 및 주도적 추진주체인 지역공동체의 방향제시에 기본 방향을 설정

그림 2-5 | 인천 도시재생 비전(자료: 인천시)

인천시의 다양한 지역특성을 진단하여 지역에 부합한 도시재생을 추진하기 위해 인천도시재생의 유형을 '경제적 산업공간, 창조적 문화공간, 균형적 생활공간'으로 구분

경제적 산업공간은 인천의 광역중심기능을 수행하는 지역의 재생을 의미

- 북성포구 등 과거 인천시민의 정서가 담긴 대표 어항 등 항만기능 이전(인천신항)에 따른 기능 재편으로 쇠퇴된 지역
- 남동·부평·주안 등 기성시가지내에 입지한 산업단지 중 전통 제조업의 효율성저하와 경쟁력을 상실한 곳을 중심으로 추진
- 그 외 항만기능 재편과 노후산단 구조고도화와 연계한 신산업기능 부여로 중심지역 역할 수행의 가능성이 있는 지역

지역상권과 연계한 지역중심지 역할을 수행하는 곳을 대상으로 창조적 문화공간 재생유형 적용

- 인천시의 근대역사문화자원간의 부족한 상호 연계성으로 저하된 원도심의 활력을 재검토
- 방직터 등 대규모 유휴부지 및 전통상업공간 등을 지닌 지역의 상권활성화를 통한 창조적 문화중심지 육성

균형적 생활공간 유형은 노후주거지재생을 통한 지역균형을 유도하는 사업유형을 의미

- 정비사업구역 해제지역, 마을공동체 및 사회적 기업 등과 연계한 재생사업 추진

그림 2-6 | 특성에 따른 도시재생유형 및 방향 (자료:인천시)

□ 지역별 복합적 연계재생

지역 쇠퇴 특성에 따라 재생권역, 재생유도권역으로 설정하고 장소중심적 지역활성화 유도

- 재생권역 : 기능쇠퇴가 심각한 지역
- 재생유도권역 : 일부 지역에 한정되어 쇠퇴한 지역

그림 2-7 | 복합적 연계재생방안 (자료: 인천시)

경인고속도로축은 고속도로변 산업단지의 구조고도화를 기반으로 산업재생을 추진하며, 지하화 등 기능재편에 따른 미래 성장동력 육성이 필요

□ 재생권역별 재생방향 및 전략

부평구는 부평재생권에 해당되며 계양구는 도시재생유도권으로 분류

부평구는 부평역 일대의 지역상권이나 산업단지 등으로 지역경제활성화의 충분한 잠재력을 보유하고 있는 지역이며, 굴포천, 역사박물관 등 다양한 지역문화자산을 기반으로 생태문화 기능 부여 가능

이에 부평재생권역의 재생방향을 '도심기능 활성화를 위한 문화·상업·첨단산업 육성'으로 설정하고, 4가지의 재생전략을 수립

- 부평도심권 활성화를 위한 재생거점과 재생축에 의한 지역간 연계
- 광역적 도심 상업·문화 기능 활성화
- 하천·녹지축을 따라 문화·생태환경 복원
- 경인고속도로 주변 산업 및 주거지 재생

그림 2-8 | 부평 재생권역 기본구상(자료: 인천시)

유도권역에 대한 주거지 및 공업지역, 혼재지역에 대한 재생방향은 아래와 같음

- 노후된 단독·연립주택 밀집지역 등은 지역주민 참여를 유도하여 공동체 활성화를 통한 주거지 재생을 추진
- 경인고속도로변 공장 등은 노후산단 경쟁력 강화사업과 연계하여 신산업유치, 고용창출 등을 통한 지역경제기반 확충
- 주거·상업·산업 혼합지역은 기능재배치를 통한 산업·상업지원 주거지재생으로 유도

계양도심 등 주거지역은 배후지원 역할 수행을 위한 주거기능회복을 유도하며 노후 주거지 재생 선도모델을 우선 추진

지역역량 강화사업을 통해 지자체 참여의지, 주민역량 등을 고려하여 활성화지역 추가 지정

그림 2-9 | 도시재생 유도권역 기본구상(자료: 인천시)

인천광역시 도시교통종합계획(2017~2036)

2017~2036 도시교통종합계획이 수립 중에 있으며, 2018년 10월 열람공고 후 관련 부처와의 협의 및 심의 등을 거쳐 확정 고시할 예정

□ 비전 및 목표

「시민과 함께 만드는 안전하고 편리한 교통도시」라는 비전을 바탕으로 6개의 목표를 설정

16개 부문을 대상으로 전략과 과제를 구축

그림 2-10 I 부문별 계획 (자료: 2018.10 열람공고)

□ 부문별 계획

[철도 및 도로]

원도심과 신도시, 수도권 및 전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축을 위해 계획을 수립

서울 2·5·7호선 연장 등을 통하여 서북권역 및 경기북부권 연결 개선

GTX-B, 제2경인선, 인천2호선 광명 연장 등 남부권역 노선 확충과 함께 광명 및 서울접근성 개선

인천시민들의 편리한 이동을 위하여 순환철도 건설 등 신교통 시스템 확충

- 남부순환, 영종내부1, 송도내부1, 대순환선, IN-Tram 등

그림 2-11 I 철도망 계획 (자료: 2018.10 열람공고)

고속·광역도로망과 도시간선도로망을 추가로 구축하여 새롭게 조성되는 지역들과의 접근성을 개선

간선도로 지하주차장, 지하환승센터 등 도로 복합(입체)개발을 유도하여 공간을 효율적으로 활용

[녹색교통(버스·자전거) 및 보행]

BRT 5개축 포함 버스전용차로 확대 등 버스 우선처리시스템을 적용하여 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 지역으로 개선

- 가로변 89.87km, 중앙·BRT 179.0km

빅데이터 분석 등을 통해 콜버스, 심야버스 등 특화서비스 적용방안 및 대중교통 이용 활성화를 위한 이용자 직접 지원 방안 검토

그림 2-12 I 버스인프라 계획 (자료: 2018.10 열람공고)

자전거도로망 추가 조성과 공공자전거 시스템 도입을 통하여 자전거 교통을 활성화

자전거를 통한 대중교통 연계강화와 건물형 보관소 및 휴게시설 등을 정비

자전거 이용안전과 문화개선에 대한 대책 마련도 지속적으로 추진할 예정

- 찾아가는 자전거 교육 및 캠페인 운영, 자전거 도난 및 방지대책 강화 등

보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경을 위하여 기존 보행시설 정비

- 보행우선구역, 보행환경개선지구 등
- 보차분리 및 단절구간 연결, 횡단보도 확대 등

공유도로 및 대중교통 전용지구연계 및 워킹 마일리지제도 도입, 보행문화개선 등을 통하여 보행교통 활성화 도모

[주차]

인천시 전역으로 이슈가 되고 있는 주차문제를 해소하기 위하여 공영주차장 확충과 함께 민간협력 주차공간도 마련

주차수요관리 강화를 위하여 주차급지 및 주차요금 조정. 주차시간 상한제 도입 등 검토

인천 도로건설·관리계획

□ 비전 및 목표

시민을 위한 도로, 안전하고 원활한 도로 비전 하에 3가지의 목표를 수립(장기목표 2025년)

- 목표1. 경제적이고 효율적인 도로 투자
- 목표2. 원활하고 쾌적한 도로 실현
- 목표3. 안전을 위한 도로운영·관리

□ 도로망 체계 구축

4X4 광역간선도로망과 2 순환망의 광역간선 계획과 4X11도로망 및 3순환망의 도시간선 도로망 체계를 계획

또한 내·외부 순환도로망 구축방안을 수립하였으며, 구축 노선 중 자체 재원조달이 필요한 도로사업을 대상으로 경제성 분석에 따라 투자 우선순위를 결정할 예정

- 단기·중기로 투자계획을 구분하여 도로관련 특별회계시설 및 각종 개발사업·민간투자사업 연계 등 재원조달방안 마련

효율적인 도로 운영을 위하여 도로운영체계를 개선하고 항만지역 관련 법률 개정 등을 통해 유지관리비 확보 추진

주변 환경의 보전·관리와 지역공동제 보전을 위하여 녹색교통을 활성화 하고 온도저감·저소음 등 환경 친화적 도로건설 방법 채택

또한 도로하부 공간을 주민커뮤니티 시설과 문화 공간 등으로 활용하고, 주변에 생태공원 및 문화공간을 조성하여 공동체 보전을 시도

지능형 교통체계 및 자율주행시스템 등 미래를 대비하는 교통계획 수립·적용

인천 원도심 균형발전계획(안)

[비전 및 목표]

시민의 삶 속에서 접근하기 쉬운 활력이 넘치는 공간이자 지속가능한 미래가치 증대를 위해 시민에게 희망을 주는 행복한 공간으로 원도심 재탄생

그림 2-13 | 비전 및 목표 (자료: 2018.12 발표안)

[동북생활권 기본구상]

인천시는 서북·동북·중부·남부 생활권으로 구분되어지며, 본 과업 대상지는 동북생활권에 해당

동북생활권은 주거 및 공업지역이 혼재되어 있어 주·상·공이 공존하는 살기 좋은 동네만들기를 목표로 계획

경인고속도로 상부공간을 입체복합화 하여 부평·계양간 보행연결과 함께 지역에서 필요로 하는 기초생활 인프라 확충

고속도로 주변지역으로 생활 SOC를 확충하며 주차장 공유 등 Share Village 구축

그림 2-14 | 동북생활권 구상도 (자료: 2018.12 발표안)

(2) 관련사업 검토

경인고속도로 지하화 민간투자사업

경인고속도로는 1968년 개통된 최초의 고속도로로 경제성장을 견인한 주축이었으나, 주변지역은 고속도로의 관통으로 침체

- 남북지역의 단절로 주변지역 발전 한계

그림 2-15 I 경인고속도로 (자료: 네이버 위성사진)

인천지역의 재활성화를 위하여 국가주도로 경인고속도 서인천IC에서 신월IC구간을 대상으로 지하화 사업 추진 중 (2028년 목표)

고속도로 지하화와 함께 상부의 일반도로화를 통한 남북지역의 접근성 개선 및 부족한 지역시설 확충이 주된 목표

또한 지하화사업이 완료되면 통행속도가 빨라지며 장·단거리 통행이 분리되어 교통흐름이 원활해질 것으로 기대

현재 민자 투자사업 적격성조사가 완료된 상황이며, 지역의 고질적인 문제점 해소 및 주변지역의 주거환경 개선 등을 위하여 민간과 인천시·부천시 그리고 국가가 함께 논의 중

경인고속도로 일반화사업

제2외곽순환고속도로 개통으로 경인고속도로 서인천IC~인천기점 구간이 인천광역시로 관리권 이관되어 일반도로로 도로 기능이 변경

- 18개월간 기본 및 실시설계를 거쳐 2021년 착공 및 2023년 말 완공을 목표

그림 2-16 I 경인고속도로 일반화 구간 (자료: 인천시)

도로 기능 및 체계 등을 일반화 도로에 맞게 변경하고 주변지역을 9개의 생활권으로 구분하여 정비계획 수립

- 교통체계망 개선과 함께 옹벽·방음벽 제거
- 10차로의 도로를 4~6차로로 줄이고 상부에 13만㎡규모의 공원 및 문화시설을 조성

그림 2-17 I 생활권별 개발방향 (자료: 인천시)

택지 및 산업단지 개발계획

대상지역 주변으로 청라국제도시경제자유구역, 루원시티 도시개발, 가정공공주택개발, 도화구역 도시개발 등이 추진

2018년 12월, 2019년 5월 발표된 제3기 신도시지구 인천 계양과 부천 대장지구가 대상지에 인접하여 위치

□ 청라국제자유도시

2003년~202020년의 사업기간을 목표로 주거·문화·글로벌 금융·레저 관광·첨단산업이 어우러진 신개념 비즈니스타운을 계획

- 부지규모 : 17,816천㎡(539만평)
- 계획인구 : 33,210세대(9만명)

국제도시로서의 뛰어난 경관 확보를 위하여 스카이라인 등 경관요소를 고려한 배치계획 수립. 지속가능한 도시환경을 위하여 자연여건을 적극 활용

- 남북측 중앙공원, 동서측 가로공원 및 녹지·수변공간 등과 연계한 그린네트워크 구축

주변 환경저해시설로부터 영향 최소화를 위하여 외곽부에 첨단화훼, 스포츠, 위락시설 등을 배치

외국인 정주환경 조성을 위하여 단독주택용지 배치 및 행정지원·교육·의료시설 등 계획

그림 2-18 I 청라국제자유도시 조감도

□ 루원시티

경인고속도로 직선화에 따른 도로교통체계와 연계하여 가정오거리 주변으로 입체복합도시를 계획

- 사업기간 : 2006.8 ~ 2020.12
- 부지규모 : 993,916㎡
- 계획인구 : 9,521세대(23,993명)

루원시티 조성을 통하여 인천 서북부지역의 집지적 잠재력을 극대화 하고, 구도심 재생활성화 도모 및 교통난 해결이 목적

인천지하철 2호선이 가깝고 서울7호선 연장계획이 있는 지역으로 개발에 대한 사람들의 관심이 높은 지역

추진과정 중 입체복합도시 개발 계획을 철회하고, 상업면적을 높이는 방향으로 수정

18년 이후 첫 아파트 건설계획 승인·분양, 중심상업용지 매각 추진 등 개발이 최근 활력

□ 제3기신도시(인천 계양, 부천 대장)

제3기 신도시는 서울에 연접하거나 경계와 가까운 지역으로 선정 (평균 1km내외 거리)

- 인천계양은 여의도까지 25분 거리이며, 부천 대장은 서울역까지 30분 거리에 위치

[인천 계양신도시]

계양 신도시는 귤현·동양·박촌·병방동 일원에 면적 335만㎡ 규모의 부지로 계획

2026년까지 LH와 인천도시공사가 참여하여 「계양테크노밸리」로 조성하며, 약 17,000가구를 위한 주택도 함께 계획 중

(산업) ICT·콘텐츠기업 유치 등을 지원하여

테크노밸리 조기 활성화를 유도

(문화) 종합문화복지센터 건립을 통하여 청년 친화형 산업단지로 조성

(창업) 예비창업마을, 창업지원시설 집적화 등 더드림촌을 조성하여 지역경제 활성화를 기대

S-BRT·연계도로의 신설과 경명대로 확장 등새로 유입될 기업과 거주민을 위한 교통대책도 마련

[부천 대장 신도시]

부천시 대장·오정·원종동 일대 343만㎡규모로 개발(2.0만호)

(산업) 기업지원허브, 창업주택 등 스타트업 및 지능형로봇·첨단소재 등 신산업을 위한 자족용지 계획

(문화) 4개의 테마공원 및 복합문화센터, 하수처리장 상부를 활용한 멀티스포츠센터 조성

그림 2-19 I 인천계양 신도시 개발구상안 (자료:국토부)

그림 2-20 I 부천대장 신도시 개발구상안 (자료:국토부)

그림 2-21 I 주변지역 개발현황

2. 기초조사

(1) 인문환경 현황

인구 및 주택

□ 인구현황

대상지가 속한 계양구·부평구내 행정동 인구는 2013년 334,265명에서 2018년 297,375명으로 감소

인천시내 연수구(변화율 17.03%) 및 중구(변화율 13.4%) 등의 다수 지역의 인구가 증가하였음에도 불구하고 계양구와 부평구는 큰 폭으로(인구변화율 -11.04%) 인구가 감소

표 2-1 I 인구변화 (자료: 인천시)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018
합계	334,265	330,170	324,754	315,508	307,183	297,375
효성동	68,098	66,739	65,386	64,307	62,578	59,017
작전동	61,379	60,413	59,255	58,376	56,311	54,075
서운동	35,999	35,467	34,887	34,387	32,975	32,139
삼산동	73,404	72,487	71,890	70,989	70,032	68,954
갈산동	41,726	40,957	40,282	39,749	39,508	38,339
청천동	53,659	54,107	53,054	47,700	45,779	44,851

□ 노령화 지수

2017년 기준 부평구에 가장 많은 노인이 거주하고 있으나, 노령화 지수를 보았을 때 다수의 청년층이 함께 거주하고 있는 것으로 판단

- 노령화 지수 : 유소년(14세이하) 인구 1백명당 고령(65세이상)인구의 비율

그림 2-22 I 인천시 노령화지수(좌), 노인인구(우) (자료: 통계지리정보서비스)

경인고속도로 주변으로 65세 이상의 노인들이 대부분 거주

그림 2-23 I 계양구·부평구 노인인구수 (자료: 통계지리정보서비스)

□ 주택유형별 구성 비율

인천시 주택수는 2017년 기준 총 백만가구 이상이며, 그 중 11%와 19%가 계양구와 부평구에 위치

인천시 전체적으로나 대상지가 위치한 계양·부평구 또한 아파트의 비율이 높은 편이며, 인천시와 부평구의 주택유형별 비율은 유사하나 계양구의 경우 다세대 주택이 높게 나타남

표 2-2 I 주택 유형별변화 (자료: 인천시)

구분	인천	계양	부평
계	1,084,187	119,409	201,606
단독	72,542 (6.7%)	7,657 (6.4%)	11,293 (5.6%)
다가구	142,925 (13.2%)	4,920 (4.1%)	29,252 (14.5%)
아파트	597,929 (55.2%)	68,211 (57.1%)	110,696 (54.9%)
연립	25,079 (2.3%)	2,796 (2.4%)	4,499 (2.2%)
다세대	237,716 (21.9%)	35,825 (30.0%)	43,651 (21.7%)
비거주용 건물내주택	7,996 (0.7%)	-	2,215 (1.1)

산업·경제

□ 산업현황

2017년 기준 인천시에 총 19만6천개 이상의 사업체가 운영 중에 있으며, 2012년 대비 지속적인 증가 추세

표 2-3 I 인천시 사업체수 (자료: 인천시)

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
사업체수	177,198	177,990	183,754	186,011	191,645	196,705

대상지가 속해 있는 부평구와 계양구의 경우 인천시 10개의 자치구 중 각각 3번째와 6번째로 많은 사업체를 보유

- 부평구 : 32,277개 계양구 : 18,109개

부평구·계양구 모두 도소매업·숙박 및 음식점을 제외, 운수업과 협회·개인서비스업, 제조업이 높은 비중을 차지

부평구내에 부평산업단지가 위치하고 있어 계양구에 비하여 사업체수가 약 2배 가까이 많은 것을 볼 수 있음

표 2-4 I 산업별 사업체수 (자료: 인천시)

구분	인천	계양	부평
계	196,705	18,109	32,277
제조업	24,826	1,706	3,406
하수,폐기	452	30	36
건설업	5,859	611	977
도소매업	46,705	4,059	7,920
운수업	24,187	2,380	3,716
숙박 및 음식점	35,316	3,217	5,550
출판, 영상	947	76	130
금융 및 보험	1,770	137	407
부동산 및 임대	7,729	773	1,314
전문,과학, 기술	3,498	341	495
사업시설관리	2,919	259	512
공공행정	483	29	54
교육서비스	8,067	816	1,456
보건, 사회복지	7,333	820	1,375
예술, 스포츠 및 여가	6,684	788	1,226
협회, 개인서비스	19,799	2,063	3,698
기타	131	4	5

(2) 도로 및 철도망 현황

도로 현황

□ 도로망 현황

서울외곽순환고속도로가 남북측으로 통과하고 있으며, 동서축으로는 아나지로 일반국도가 보조간선 기능을 담당

아나지로 및 평천로, 봉오대로 등에서 유입되는 차량이 서인천IC 인근에서 합류됨에 따라 병목지대가 나타나 차량정체가 발생

부평구와 계양구를 포함한 인천시 전체적으로 협소한 도로폭의 도로율이 높은 편

- 부평구와 계양구는 25m미만의 중로이하의 도로로 대부분 구성

표 2-5 I 부평구·계양구 도로 현황

구분	도로(폭원별, km)					광장(개소)
	계	광로(40m이상)	대로(25~40m)	중로(12~25m)	소로(12m미만)	
인천시	3,416.78	286.08 (8.4%)	564.95 (16.5%)	575.52 (16.8%)	1,990.23 (58.3%)	51
부평구	358.80	7.42 (2.1%)	70.44 (19.6%)	89.24 (24.9%)	191.70 (53.4%)	3
계양구	273.86	20.37 (7.4%)	30.07 (11.0%)	74.57 (27.2%)	148.85 (54.5%)	8

표 2-6 I 주요 도로망 현황

구분		구 간	연장(km)	차로수
고속도로	경인고속도로	서울시양천구~인천남구	28.2	6~8
	서울외곽순환고속도로	일산~퇴계원~판교~일산	127.5	8
일반국도	아나지로	삼정동 삼정고가~서구 가정동	6.6	4
시도	봉오대로	서구 원창동~부천시 오정구 고강동	15.5	10~12
	송내대로	중동대로입구삼거리~구산사거리	5.4	8~10
	부평대로	부평IC~부평역사거리	3.7	8
	장제로	유현사거리~부개휴먼시아2단지	13.6	6

□ 철도망 현황

주변으로 도시철도 7호선과 1호선, 인천1호선이 통과하고 있어, 지하철을 통한 남북으로의 연계체계가 양호하나 동서방향으로의 연계가 미약

루원시티를 통한 청라지구까지의 7호선 연장계획으로 동서방향 연결성이 개선 될 것으로 예상

그림 2-24 I 7호선 연장계획 노선(안)

그림 2-25 I 도로망·철도현황

□ 경인고속도로 현황

인천광역시 서구 가정동을 기점으로하여 서울시 양천구 신월동을 종점으로 우리나라 최초의 고속도로

- 서인천IC~인천IC 구간은 일반화도로로 변경
- 인천광역시·경기도 부천시·서울특별시 3개의 행정구역을 통과

지속적인 교통량의 증가로 일부 구간을 제외한 대부분 구간이 서비스 수준 E~F로 교통정체가 심각

경인고속도로는 도시화가 완료된 시가지를 통과하는 노선으로 모든 구간이 좌우측에 소음방지를 위한 방음벽과 옹벽들이 설치

옹벽 주변으로 1~2차로의 측도라 설치되어 있으며, 1차로를 제외한 나머지 공간은 거주자 및 주변 종사자 차량들의 주차장으로 이용

표 2-7 | 경인고속도로 노선 개요

구 분	내 용			
시 점	· 인천광역시 서구 가정동 (서인천IC)			
종 점	· 서울특별시 양천구 신월동 (신월IC)			
차 로 수	· 서인천IC~신월IC : 본선 8차로			
IC / JCT	· IC 4개소(서인천, 부평, 부천, 신월) · JCT 1개소(서운)			
영 업 소	· 본선 영업소 1개소(인천TG)			
구간별 제 원	구 간	연 장 (km)	차로수 (왕복)	비 고
	서인천IC ~ 부평IC	3.8	8	부평IC 진출입램프와 시가지 신호교차로 인접
	부평IC~ 서운JCT	3.1	8	서운JCT 서울외곽순환 고속도로 연결
	서운JCT~ 부천IC	1.7	8	부천IC 진출입램프와 시가지 신호교차로 인접
	부천IC~ 신월IC	4.9	8	신월IC 전후구간 차로수 불균형 (본선8→본선6,측도4)

그림 2-26 | 경인고속도로 차로 현황

□ 주변도로 현황

경인고속도로 시·종점부 접속 간선도로로 서인천IC를 통해 청라지구로 진출입하는 청라지구 진입도로와 신월IC에 접속하는 국회대로가 운영 중

- 청라지구 진입도로는 경인고속도로 직선화 도로로 2014년 개통되어 운영
- 국회대로는 연속류 4차로·측도 4~6차로로 운영

경인고속도로와 연속류 차로수 불평균으로 인한 병목현상으로 상습적인 정체가 발생되어, 2015년 국회대로 지하도로 설치 및 제물포터널공사 등이 진행·완료

[청라지구 진입도로]

청라지구 주진입도로 개설로 경제자유구역을 활성화하고, 상습교통지역의 지정체 해소를 위하여 조성

2014년 8월 본선 4차로·측도 6차로로 구성된 연장 7.4km의 도로가 전구간 개통

그림 2-27 I 청라지구 진입도로

[국회대로 지하차도 및 상부공원화]

국회대로는 여의대로에서 신월IC에 이르는 구간의 도로로 경인고속도로와의 차로 불균형에 의한 병목현상 발생 및 출퇴근시 차량 집중 등 상습 지·정체 발생

시가지를 가로지르는 고속도로의 지하화 등을 통하여 지역 주거환경과 함께 교통흐름도 개선하고자 사업을 추진

- 국회대로 밑 제물포터널 조성을 통하여 신월IC까지 한 번에 연결하는 지하터널 조성
- 신월IC에서 목동운동장까지의 도로를 지하화하고 상부에 공원 조성

그림 2-28 I 제물포터널 및 국회대로 지하화 사업

최종 준공 목표는 2023년으로 일부 구간 공사 진행과 함께 국회대로 주변에 대한 지구단위계획 수립이 진행 중

제물포 터널 개통과 함께 양천구에서 여의도까지의 출퇴근 시간이 40분대에서 10분대로 단축될 것을 기대

상부공간에는 장거리 교통량이 줄어들며 공원, 녹지 및 생활편의 공간이 조성됨에 따라 교통환경과 함께 거주 환경도 개선 될 것으로 기대

2019년 6월 국회대로 지하차도 등에 대한 주민설명회 개최 등 지속적으로 주민들의 의견 수렴을 위한 자리가 마련될 예정

(3) 토지이용 및 도시계획 시설 현황

□ 용도지역 현황

대상지역은 녹지지역·주거지역·공업지역이 혼재된 지역이며, 대부분의 필지가 준공업지역과 제2·3종일반주거지역으로 구성

계양구 서운동 및 부평구 산삼동 일대에 자연녹지지역 및 생산녹지지역이 밀집

계양구 및 부평구의 준공업지역이 점차 주거지역으로 변화하고 있는 것을 고려한 관리계획 마련이 필요

- 준공업지역 : 4.25㎢(2012) → 3.29㎢(2016)
- 주거지역 : 22.44㎢(2012) → 23.57㎢(2016)

표 2-8 I 용도지역 현황

구분	면적(㎡)	비율(%)	비고
일반상업지역	2,558.5	0.1	
준주거지역	275,181.1	3.8	
제3종일반주거지역	1,096,708.8	15.0	
제2종일반주거지역	906,982.1	12.4	
제1종일반주거지역	61,015.3	0.8	
일반공업지역	792,497.9	10.8	
준공업지역	2,018,587.9	27.6	
생산녹지지역	709,860.9	9.7	
보전녹지지역	35,482.1	0.5	
자연녹지지역	1,411,402.2	19.3	
계	7,310,276.8	100.0	

※ 구적에 의한 면적

□ 지목별 토지이용현황

대상지의 지목별 현황은 대지가 39.3%로 가장 높은 비율을 차지하며, 도로(19.2%), 공장(13.4%), 전·답(11.6%) 순으로 구성

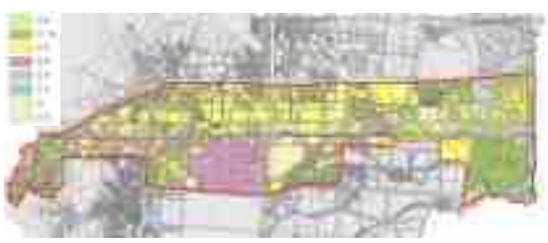
이외에 공원, 구거, 잡종지, 주차장 등이 곳곳에 분포

표 2-9 I 지목별 현황

구분	면적(㎡)	비율(%)	비고
대지	2.869.701.54	39.3	
도로	1.406.918.72	19.2	
공장	977,041.80	13.4	
전·답	850,291.88	11.6	
기타	1,206,322.86	16.5	
계	7,310,276.80	100.0	

※ 구적에 의한 면적

그림 2-29 I 대상지 토지지목별 현황



□ 소유자별 현황

대상지내 도시기반시설을 제외한 대부분의 부지는 개인 및 법인 등이 소유한 사유지로 구성(68.1%)

준공업지역이 위치한 지역특성에 따라 공장 등의 기업체가 다수 입지하고 있어 법인 소유의 사유지가 21.2%를 차지

그림 2-30 I 대상지 용도지역현황

대상지의 31.9%를 차지하는 국공유지는 대부분 도로 및 공원, 수실연구소 부지로 활용

표 2-10 I 소유자 현황

구분		면적(㎡)	비율(%)	비고
사유지	개인	3,365,521.0	46.0	
	법인	1,553,466.2	21.2	
	종교단체	49,203.4	0.7	
	기타	12,092.8	0.2	
국공유지		2,329,993.4	31.9	
계		7,310,276.8	100.0	

※ 구적에 의한 면적

□ 공원 및 녹지시설 현황

전국 1인당 공원면적 현황 상 인천시는 11.3㎡/인 으로 울산 9.1㎡/인 및 서울 8.0㎡/인 등에 비하여 높은 수준

표 2-11 I 1인당 도시공원 면적 (자료:인천연구원)

구분	인천	울산	대전	서울	광주	부산	대구
면적 (㎡/인)	11.33	9.07	8.57	8.02	6.18	5.70	4.88

그러나 전체 면적대비 공원서비스 소외지역 면적 비율을 비교할 경우, 인천시 30.5%로 서울 6.9%에 비하면 5배 이상 열악한 상황

그림 2-31 I 전체 면적 대비 공원서비스 소외지역 면적비율
(자료 : 공원서비스 현황 및 개선방안, AURI)

특히 대상지가 위치한 계양구와 부평구는 인천시 중에서도 1인당 공원녹지면적이 매우 적으며, 계양구내 대부분의 공원이 계획만 있을 뿐 조성 미집행 상태

그림 2-32 I 대상지 토지소유자현황

표 2-12 | 평균 초미세먼지 농도 및 1인당공원녹지면적

구분	농도(㎍/㎥)	1인당 공원녹지면적(㎡)
중구	102	50.81
동구	108	4.14
미추홀구	109	1.53
연수구	101	5.73
남동구	103	13.65
부평구	96	5.29
계양구	89	1.79
서구	88	4.08
송도국제도시	108	20.16

인천시는 2022년까지 5천6백억원을 들여 시내에 여의도 면적의 공원을 조성할 계획을 발표하였으며, 1인당 공원녹지면적이 낮은 지역부터 조성할 필요가 있음

- 인천 장기미집행공원 46곳 조성에 필요한 예산 일부 확보 완료. 지자체와 함께 도시공원 조성 시행 예정

(4) 건축물 및 주변 주요시설 현황

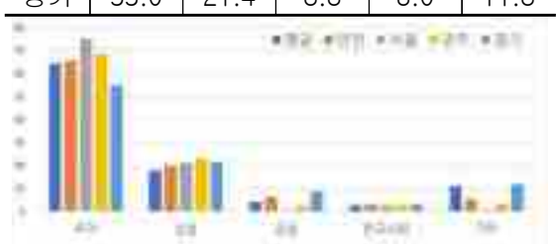
□ 건축물 주용도 현황

인천시에 15개의 산업단지가 위치하고 있는 만큼 공업용 건축물 비율(6.4%)이 타지역에 비하여 높게 차지

산업단지가 많은 경기도(177개) 및 산업단지 입지수가 유사한 광주(12개)에 비해 상업용 건축물의 비율이 낮아 주민과 근로자들이 이용할 상업시설이 부족할 것으로 판단

표 2-13 | 건축물 주용도 현황

구분	주거	상업	공업	문교사회	기타
평균	64.3	17.7	4.4	2.7	10.9
인천	65.6	19.9	6.4	2.9	5.2
서울	75.2	21.0	0.4	2.7	0.7
광주	68.4	23.0	2.7	2.8	3.1
경기	55.0	21.4	8.8	3.0	11.8



□ 건축물 노후도 현황

대상지에 위치한 건축물의 절반 이상은 30년 이상된 노후 건축물로 구성되어 있으며 특히 40%가 40년이상으로 사고의 위험이 높음

그림 2-33 | 대상지 도시계획시설 현황

특히 부평산업단지 및 부평구 청천동 준공업지역에 노후건축물이 다수 밀집

90년대 초 이후로 아파트 재개발이 추진되고 있는 계양구의 경우, 일부 준공업지역을 제외하고 노후도 양호

그림 2-34 I 부평구 청천동(위), 부평산업단지(아래)

□ 공실률현황

인천시는 2017년 11월 미추홀구를 시작으로 인천 전역의 빈집 실태조사를 실시

- 빈집 상태에 따라 등급을 설정하여 리모델링~철거 등으로 관리

그림 2-35 I 인천 빈집 실태조사 (2019.5월 기준)

빈집으로 추정된 조사대상은 약 1만채 이상이며, 실제 빈집은 5천여채가 될 것으로 예상

대상지내 빈집은 단독주택 뿐만 아니라 다세대·다가구주택도 다수 포함되어 있어, 유형에 따른 차별화된 활용방안 마련이 필요

그림 2-36 I 대상지내 빈집

그림 2-37 I 건축물 노후도 현황

(5) 경인고속도로 지장물·지하매설물 현황

지장물 현황

경인고속도로상 주요 지장물로는 교량들과 고속도로를 횡단하는 과교 및 하천교, 소음저감을 위한 방음멱 및 4차로에서 8차로 확장시 도로폭원 확보를 위해 설치된 옹벽 등이 존재

경인고속도로 교량은 24개소가 있으며, 그 중 경인고속도로 본선 교량 10개소, 본선을 횡단하는 교량 10개소 및 하천교량 4개소로 구성

표 2-14 I 교량 현황

	명 칭	위 치	연 장 (m)	폭 (m)	비 고
1	청천교	-	20.6	22.0	소하천
2	효성보도육교	청안로	51.0	11.9	횡단교량
3	효성3교	마장로	33.0	35.4	
4	효성2교	안남로	24.0	35.4	
5	효성1육교	새벌로	24.0	35.4	
6	부평IC교	부평대로	50.0	40.0	횡단교량
7	작전고가교	주부토로	40.0	8.5	횡단교량
8	천대차도교	장제로	54.0	35.0	횡단교량
9	천대교	-	20.0	35.4	소하천
10	작전교	-	30.0	35.4	서부 간선천
11	서울외곽순환고가교	서울외곽순환고속도로	-	48.5	횡단교량
12	서운JCT교	서운JCT	224.0	21.4	횡단교량
13	천삼교	-	90.0	43.6	굴포천
14	삼정고가차도	송내대로	768.0	30.4	횡단교량
15	하삼정교	석천로	30.0	35.4	
16	부천IC교	신흥로	42.0	35.4	
17	내리1교	오정로	65.0	9.0	
18	내촌고가교	부천로	548.0	15.8	횡단교량
19	도당차도교	성곡로	50	14.9	횡단교량
20	여월교	성오로	17.7	35.4	
21	원종교	소사로	32.0	35.4	
22	작동교	성지로	16.9	35.4	
23	작동지하차도교	역곡로	34.5	20.0	
24	고강보도육교	수주로	50.0	11.9	횡단교량

방음벽 현황

서인천IC에서 신월IC구간의 경인고속도로 주변은 준공업지역, 생산녹지지역, 주거지역이 구간별로 구분되어 분포

특히, 서인천IC~서운JCT 구간은 일반 및 준공업지역과 일부 주거지역이 조성되어 있고, 서운 JCT 구간은 주로 주거지역으로 구성되어 있어, 도심지를 통과하는 고속도로 좌우측으로 소음저감을 위한 방음벽이 연속적으로 설치

표 2-15 I 방음벽 현황

구분	3m 이하	3~6m	6~9m	9~12m	12m 이상	계
서울 방향	1,010	3,880	880	100	90	5,960
인천 방향	365	4,095	680	425	240	5,805
총 연장 (m)	1,375	7,975	1,560	525	330	11,765

<주거 밀집부>

<공장지대>

옹벽 현황

서인천IC~신월IC구간을 왕복 4차로에서 8차로로 확장(1993년9월) 공사시, 폭원을 확보하며 측도를 유지하기 위해 경인고속도로 좌우측에 콘크리트옹벽을 설치

공업지역 및 주거지역 대부분에 옹벽이 설치된 상태(서운JCT전후 구간 제외)로 도심지 구간의 단절감을 과중

표 2-16 I 옹벽 현황

구분	3m 이하	3~6m	6m 이상	계
서울방향	4,555	2,730	1,555	8,840
인천방향	3,740	3,410	655	7,805
총연장(m)	8,295	6,140	2,210	16,645

<성토구간 옹벽>

<절토구간 옹벽>

지하매설물 현황

서인천IC에서 서운IC구간의 경인고속도로 상에 있는 주요 지하매설물로은 부평IC 지점의 게양대로를 따라 인천지하철 1호선이 통과하고 있으며, 각종 수로와 통로를 이어주는 PIPE, BOX 구조물 등이 설치

[인천 지하철 1호선]

인천광역시의 동부 지역을 남북으로 관통하는 인천 지하철 1호선은 계양=부평-인천시청-터미널-문학경기장-지식정보단지-송도국제도시 등 도심과 신시가지를 연결하고 있으며, 인천국제공항, 서울 지하철 7호선, 경인선, 수인선을 중개

본 노선은 부평IC에서 경인고속도로 지하 약 28m 지점으로 통과하고 있기 때문에 경인고속도로 지하화 계획시 반드시 고려 필요

[각종 PIPE, BOX 구조물]

남북측을 이어주는 통로 BOX 구조물(9개소)과 PIPE(11개소) 및 수로BOX(4개소) 구조물 설치

표 2-17 I 통로, 수로 BOX 현황

구분	위 치 (STA.)	규 격	사 각 (θ°)	연 장 (m)	비 고
1	3+847.1	2.5 x 2.5	0°	36.3	통로
2	4+477.4	3.0 x 3.0	2°	35.8	통로
3	4+831.0	3.0 x 3.0	0°	42.0	수로
4	4+919.2	3.0 x 3.0	0°	35.6	통로
5	5+428.0	2.5 x 3.5	0°21′	35.6	통로
6	5+845.6	2.5 x 3.5	28°53′	26.6	폐쇄(통로)
7	5+870.6	3.0 x 3.0	0°	35.6	통로
8	6+127.4	2.5 x 3.5	0°	20.7	폐쇄(통로)
9	6+582.9	2.5 x 3.5	0°	35.6	통로
10	7+065.6	2@4.5 x 4.0	30°	37.6	통로
11	7+398.7	3@5.0 x 2.5	30°	50.0	수로
12	8+083.2	2@2.5 x 2.5	0°	40.0	수로
13	8+370.0	2@3.0 x 3.0	3°31′	36.7	수로
총 계				468.1	

(6) 유휴부지 및 가용토지

해당 사업지역은 기조성된 원도심지역으로 필요 시설 조성 등을 위한 부지확보에 한계

지역에서 발생되는 다양한 도시개발 및 재생사업 등과의 연계 및 민간건축물과의 협업 등 활용가능 부지 발굴이 필요

[도시개발 및 재생사업 등과 연계]

경인고속도로 지하화 사업이 추진·완료되면 도로 위 일부 공간 및 부평IC 주변부지 등 활용 가능

- 지하화로 부평IC가 없어질 경우 약 43,000㎡의 가용지가 사거리에 발생
- 고속도로 기능이 지하로 내려감에 따라 상부 일부 차선을 공원 등으로 활용 가능

현재 계양구에서 진행되는 효성구 도시재생사업, 풍산금속 이전 및 이전적지 개발사업 등과 연계하여 가용공간 확보가 가능

- 풍산금속 이전적지는 약79,300㎡ 규모의 부지로 2019년 4월 부지처분 완료
- 효성마을은 2018년 8월 뉴딜사업으로 선정. 청년·사회취약계층을 위한 복합커뮤니티센터, 르신 일자리 창출을 위한 취업교육시설·노인쉼터 등 정주환경 개선사업 실시

그림 2-38 I 효성마을 계획(안) (자료:인천시)

[국공유지 및 민간건축물·부지 활용]

도심내 가용토지 고갈 및 높은 토지가격 등으로 기반시설 확보가 어려운 현실을 고려하여, 전국적으로 시설 복합화가 대안으로 활용 중

대상지역내 전·효성 등의 공원부지, 주민센터·복지시설 등 공공시설 및 학교부지 등을 연계한 복합화 검토 가능

- 세종시는 커뮤니티센터와 공원을 유치원 및 초·중·고등학교 시설과 복합한 캠퍼스를 조성

그 외 주차장 등의 기반시설 확보를 위하여 기업건축물 및 민간 건축물과의 협업 가능

- 인천시 건축물 부설주차장 공유사업 등

노후화된 공장부지가 다수 위치한 상황을 고려하여, 향후 개발사업이 추진될 때 적용 가능한 가이드라인 마련 검토 필요

그림 2-39 I 가용가능용지

3. 주민의견 수렴

(1) 설문조사 개요 및 결과

설문조사 개요

2019년 4월 22일부터 동년 동월 26일까지 5일간 1차례, 2019년 7월 27일 1차례, 총 2회의 설문조사를 실시

인천시에 거주하며 해당 지역을 자주 접하는 주민 및 근로자에게 교통, 인프라시설, 공간활용 등과 관련된 의견을 듣고 경인고속도로 주변지역 기본구상 수립에 반영하기 위해 실시

교통환경 만족도 조사, 기초생활 인프라시설 만족도 조사, 주변지역 활성화 및 상부공간 활용 방안 조사 등이 설문의 주요 내용

1차 설문조사 결과

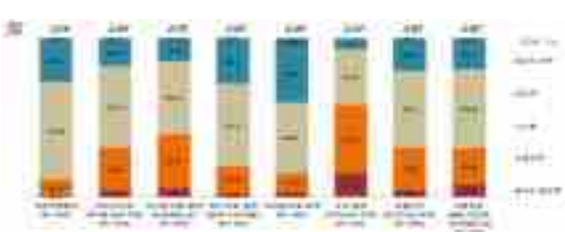
□ 교통환경 만족도

[지역의 교통환경 만족도]

'지하철 이용환경'이 평균 3.26점으로 높게 나타났으며, 이어서 '가로보행환경'이 3.16점, '버스 이용환경'이 3.07점 등의 순으로 나타남

반대로 '주차환경(주차공간 부족)'이 2.33점으로 낮게 나타났으며, 다음으로 '자가용 이용환경(교통체증 등)'이 2.70점, '교통안전(불법주정차, 무단횡단 등)'이 2.82점 등의 순으로 나타남

그림 2-40 I 교통환경 만족도



[가로보행환경]

지역의 교통환경 중 가로보행환경 만족도는 평점 3.16점으로 나타났으며, '만족'이 27.2%로 '불만족' 10.8%보다 높게 나타남

구분별 가로보행환경 만족도는 거주민이 3.24점, 근로자가 3.02점으로 나타남

표 2-18 I 가로보행환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		0.7	10.2	62.0	26.6	0.7	3.16
구분	거주민	0.5	7.4	60.1	32.0	-	3.24
	근로자	1.0	15.7	65.7	15.7	2.0	3.02
연령	19~29세	-	6.3	69.8	22.2	1.6	3.19
	30~39세	1.6	7.8	56.3	34.4	-	3.23
	40~49세	-	8.6	67.1	24.3	-	3.16
	50~59세	-	19.7	55.7	23.0	1.6	3.07
	60세 이상	2.1	8.5	59.6	29.8	-	3.17
성별	남성	0.7	10.5	63.4	25.5	-	3.14
	여성	0.7	9.9	60.5	27.6	1.3	3.19

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[자전거·오토바이 통행 환경]

지역의 교통환경 중 자전거·오토바이를 통한 이동 만족도는 평점이 2.83점으로 나타났으며, '불만족'이 30.8%로 '만족' 17.0%보다 높게 나타남

표 2-19 | 자전거·오토바이 통행 환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		3.9	26.9	52.1	16.4	0.7	2.83
구분	거주민	3.9	22.2	56.2	17.7	-	2.88
	근로자	3.9	36.3	44.1	13.7	2.0	2.74
연령	19~29세	7.9	25.4	52.4	12.7	1.6	2.75
	30~39세	3.1	26.6	56.3	14.1	-	2.81
	40~49세	2.9	20.0	58.6	18.6	-	2.93
	50~59세	1.6	44.3	34.4	18.0	1.6	2.74
	60세 이상	4.3	17.0	59.6	19.1	-	2.94
성별	남성	4.6	22.9	50.3	22.2	-	2.90
	여성	3.3	30.9	53.9	10.5	1.3	2.76

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[자가용 이용 환경(교통체증 등)]

지역의 교통환경 중 자가용 이용 환경(교통체증 등) 만족도는 평점이 2.70점으로 나타났으며, '불만족'이 39.7%로 '만족' 14.1%보다 높게 나타남

표 2-20 | 자가용 이용 환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		5.6	34.1	46.2	12.8	1.3	2.70
구분	거주민	6.4	33.0	48.8	10.8	1.0	2.67
	근로자	3.9	36.3	41.2	16.7	2.0	2.76
연령	19~29세	4.8	44.4	38.1	11.1	1.6	2.60
	30~39세	6.3	31.3	46.9	14.1	1.6	2.73
	40~49세	4.3	31.4	48.6	14.3	1.4	2.77
	50~59세	6.6	31.1	52.5	9.8	-	2.66
	60세 이상	6.4	31.9	44.7	14.9	2.1	2.74
성별	남성	5.2	39.9	39.2	14.4	1.3	2.67
	여성	5.9	28.3	53.3	11.2	1.3	2.74

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[버스 이용 환경]

지역의 교통환경 중 버스 이용 환경(광역·시내·마을) 만족도는 평점이 3.07점으로 나타났으며, '만족'이 28.5%로 '불만족' 19.3%보다 높게 나타남

표 2-21 | 버스 이용 환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		2.3	17.0	52.1	28.2	0.3	3.07
구분	거주민	2.5	17.7	47.8	31.5	0.5	3.10
	근로자	2.0	15.7	60.8	21.6	-	3.02
연령	19~29세	3.2	20.6	50.8	23.8	1.6	3.00
	30~39세	1.6	20.3	46.9	31.3	-	3.08
	40~49세	2.9	14.3	60.0	22.9	-	3.03
	50~59세	1.6	13.1	52.5	32.8	-	3.16
	60세 이상	2.1	17.0	48.9	31.9	-	3.11
성별	남성	2.0	19.0	51.0	28.1	-	3.05
	여성	2.6	15.1	53.3	28.3	0.7	3.09

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[지하철 이용 환경]

지역의 교통환경 중 지하철 이용환경 만족도는 평점이 3.26점으로 나타났으며, '만족'이 40.3%로 '불만족' 15.1%보다 높게 나타남

표 2-22 | 지하철 이용 환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		3.3	11.8	44.6	36.4	3.9	3.26
구분	거주민	2.0	11.8	44.3	39.9	2.0	3.28
	근로자	5.9	11.8	45.1	29.4	7.8	3.22
연령	19~29세	4.8	14.3	36.5	39.7	4.8	3.25
	30~39세	1.6	10.9	45.3	35.9	6.3	3.34
	40~49세	2.9	14.3	50.0	30.0	2.9	3.16
	50~59세	4.9	6.6	49.2	37.7	1.6	3.25
	60세 이상	2.1	12.8	40.4	40.4	4.3	3.32
성별	남성	3.3	13.7	50.3	30.1	2.6	3.15
	여성	3.3	9.9	38.8	42.8	5.3	3.37

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[주차환경 (주차공간 부족)]

지역의 교통환경 중 주차환경(주차공간 부족) 만족도는 평점이 2.33점으로 나타났으며, '불만족'이 58.0%로 '만족' 6.6%보다 높게 나타남

표 2-23 I 주차 환경

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		15.1	43.0	35.4	6.6	-	2.33
구분	거주민	13.3	40.9	39.4	6.4	-	2.39
	근로자	18.6	47.1	27.5	6.9	-	2.23
연령	19~29세	11.1	46.0	38.1	4.8	-	2.37
	30~39세	12.5	43.8	37.5	6.3	-	2.38
	40~49세	14.3	38.6	35.7	11.4	-	2.44
	50~59세	19.7	47.5	29.5	3.3	-	2.16
	60세 이상	19.1	38.3	36.2	6.4	-	2.30
성별	남성	15.0	43.1	34.0	7.8	-	2.35
	여성	15.1	42.8	36.8	5.3	-	2.32

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[교통안전_안전시설 부족]

지역의 교통환경 중 교통안전(안전시설 부족) 만족도는 평점이 2.85점으로 나타났으며, '불만족'이 31.1%로 '만족' 20.3%보다 높게 나타남

연령별 교통안전(안전시설 부족) 만족도는 19~29세가 3.00점, 30~39세가 2.98점, 40~49세가 2.77점, 50~59세가 2.74점 60세 이상이 2.72점의 순으로 나타남

표 2-24 I 교통안전_안전시설

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		4.6	26.6	48.5	20.0	0.3	2.85
구분	거주민	3.0	23.2	49.8	24.1	-	2.95
	근로자	7.8	33.3	46.1	11.8	1.0	2.65
연령	19~29세	3.2	20.6	50.8	23.8	1.6	3.00
	30~39세	6.3	15.6	51.6	26.6	-	2.98
	40~49세	7.1	25.7	50.0	17.1	-	2.77
	50~59세	1.6	44.3	32.8	21.3	-	2.74
	60세 이상	4.3	27.7	59.6	8.5	-	2.72
성별	남성	4.6	25.5	48.4	21.6	-	2.87
	여성	4.6	27.6	48.7	18.4	0.7	2.83

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

[교통안전_불법 주정차, 무단횡단 등]

지역의 교통환경 중 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 평점이 2.82점으로 나타났으며, '불만족'이 30.5%로 '만족' 19.7%보다 높게 나타남

구분별 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 거주민이 2.98점, 근로자가 2.52점으로 나타남

연령별 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 19~29세가 2.98점, 30~39세가 2.86점, 60세 이상이 2.77점, 50~59세가 2.75점 40~49세가 2.74점의 순으로 나타남

표 2-25 I 교통안전_불법 주정차, 무단횡단 등

(단위 : %)

구분		1	2	3	4	5	평균
전체		7.9	22.6	49.8	18.7	1.0	2.82
구분	거주민	4.9	19.2	50.2	24.6	1.0	2.98
	근로자	13.7	29.4	49.0	6.9	1.0	2.52
연령	19~29세	7.9	15.9	50.8	20.6	4.8	2.98
	30~39세	7.8	21.9	46.9	23.4	-	2.86
	40~49세	10.0	22.9	50.0	17.1	-	2.74
	50~59세	6.6	27.9	49.2	16.4	-	2.75
	60세 이상	6.4	25.5	53.2	14.9	-	2.77
성별	남성	8.5	19.6	53.6	17.0	1.3	2.83
	여성	7.2	25.7	46.1	20.4	0.7	2.82

5:매우만족, 4:만족 3:보통, 2:불만족, 1:매우불만족

□ 경인고속도로 지하화 관련 사항

[경인고속도로 이용 횟수]

경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 45.2%로 높았고, 이어서 '주 1회 정도'가 26.9%, '매일'이 18.0% 등의 순으로 나타남

거주민의 경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 45.8%, '주 1회 정도'가 30.5%, '매일'이 19.7% 등의 순으로 나타남

근로자의 경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 44.1%, '기타'가 21.6% 등의 순으로 나타남

그림 2-41 I 고속도로 이용횟수

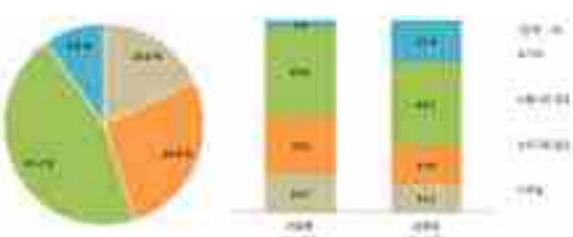


표 2-26 I 이용횟수

(단위 : %)

구분		매일	주1회	월1회	기타
전체		18.0	26.9	45.2	9.8
구분	거주민	19.7	30.5	45.8	3.9
	근로자	14.7	19.6	44.1	21.6
연령	19~29세	15.9	31.7	39.7	12.7
	30~39세	17.2	25.0	51.6	6.3
	40~49세	20.0	30.0	37.1	12.9
	50~59세	14.8	21.3	52.5	11.5
	60세 이상	23.4	25.5	46.8	4.3
성별	남성	24.8	28.1	41.8	5.2
	여성	11.2	25.7	48.7	14.5

[지하화도로 개통시 통행료 조정 수준]

지하화도로 개통 시 통행료 조정 수준은 '-20%'가 59.3%로 높게 나타났으며, 이어서 '-10%'가 27.2%, '1200원'이 8.9% 등의 순으로 나타남

그림 2-42 I 통행료 조정수준

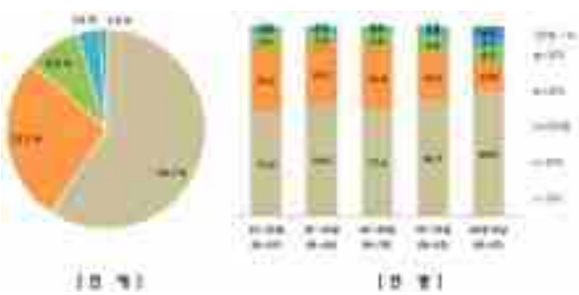


표 2-27 I 통행료 조정 수준

(단위 : %)

구분		-20	-10	유지	+10	+20
전체		**59.3**	**27.2**	**8.9**	**3.6**	**1.0**
구분	거주민	65.5	25.6	3.9	3.4	1.5
	근로자	47.1	30.4	18.6	3.9	-
연령	19~29세	55.6	31.7	9.5	3.2	-
	30~39세	59.4	29.7	7.8	3.1	-
	40~49세	57.1	31.4	8.6	2.9	-
	50~59세	60.7	24.6	9.8	4.9	-
	60세 이상	66.0	14.9	8.5	4.3	6.4
성별	남성	64.7	24.2	5.9	3.9	1.3
	여성	53.9	30.3	11.8	3.3	0.7

[유료 지하고속도로 개통시 이용 의향]

유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향은 '없음'이 70.8%로 높은 반면 '있음'이 26.6%로 나타났으며, '기타'는 2.6%로 나타남

구분별 유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향은 거주민의 경우 '없음'이 77.3%로 높게 나타났으며, 근로자의 경우 '없음'이 57.8%로 높게 나타남

표 2-28 | 통행료 조정 수준

(단위 : %)

구분		있음	없음	기타
전체		26.6	70.8	2.6
구분	거주민	21.7	77.3	1.0
	근로자	36.3	57.8	5.9
연령	19~29세	22.2	76.2	1.6
	30~39세	37.5	59.4	3.1
	40~49세	21.4	72.9	5.7
	50~59세	24.6	75.4	-
	60세 이상	27.7	70.2	2.1
성별	남성	24.8	73.9	1.3
	여성	28.3	67.8	3.9

[지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용도로]

지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용 도로는 '지상'이 66.2%로 높은 반면, '지하'가 31.8%로 나타났으며, '기타'는 2.0%로 나타남

표 2-29 | 통행료 조정 수준

(단위 : %)

구분		지하	지상	기타
전체		31.8	66.2	2.0
구분	거주민	27.6	71.9	0.5
	근로자	40.2	54.9	4.9
연령	19~29세	27.0	66.7	6.3
	30~39세	34.4	64.1	1.6
	40~49세	38.6	60.0	1.4
	50~59세	31.1	68.9	-
	60세 이상	25.5	74.5	-
성별	남성	30.7	67.3	2.0
	여성	32.9	65.1	2.0

□ 지하화 후 상부공간 활용 방향

지하화 후 상부 공간 활용은 '공원'이 48.2%로 높게 나타났으며, '도로 중심 조성'이 21.3%, 주민공동시설(커뮤니티시설)이 17.0% 등의 순으로 나타남

구분별 지하화 후 상부 공간 활용은 거주민의 경우 공원(53.2%), 도로 중심 조성(19.2%), 주민공동시설(17.7%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타났으며, 근로자의 경우 공원(38.2%), 도로 중심 조성(25.5%), 주차장(18.6%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타남

그림 2-43 | 지하화 후 상부 공간 활용

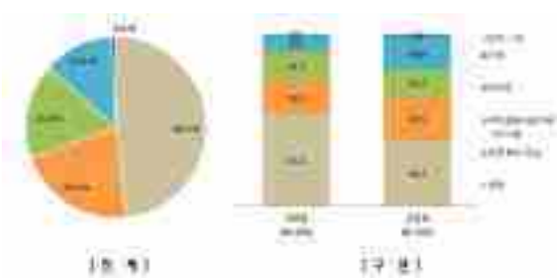


표 2-30 | 지하화 후 상부 공간 활용

(단위 : %)

구분		공원	도로 중심	주민 공동 시설	주차장	기타
전체		48.2	21.3	17.0	12.5	1.0
구분	거주민	53.2	19.2	17.7	9.4	0.5
	근로자	38.2	25.5	15.7	18.6	2.0
연령	19~29세	47.6	22.2	23.8	6.3	-
	30~39세	40.6	26.6	14.1	17.2	1.6
	40~49세	47.1	22.9	8.6	18.6	2.9
	50~59세	45.9	14.8	24.6	14.8	-
	60세 이상	63.8	19.1	14.9	2.1	-
성별	남성	47.7	22.2	17.0	11.8	1.3
	여성	48.7	20.4	17.1	13.2	0.7

□ 지하화 후 주변 지역 개선방향

지하화 후 주변 지역 개선은 '보행환경(쾌적성·안정성)'이 37.7%로 높게 나타났으며, 이어서 '자가용 이동 환경(편리성 등)'이 27.9%, '대중교통 이용환경'이 19.3% 등의 순으로 나타남

그림 2-44 I 지하화 후 주변 지역 개선

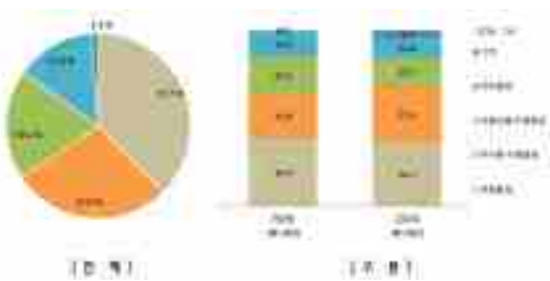


표 2-31 I 지하화 후 주변 지역 개선

(단위 : %)

구분		보행 환경	자가용 이동 환경	대중 교통 환경	주차 환경	기타
전체		37.7	27.9	19.3	13.8	1.3
구분	거주민	38.4	25.6	21.2	14.8	-
	근로자	36.3	32.4	15.7	11.8	3.9
연령	19~29세	36.5	25.4	19.0	19.0	-
	30~39세	46.9	26.6	15.6	9.4	1.6
	40~49세	34.3	32.9	14.3	14.3	4.3
	50~59세	42.6	23.0	23.0	11.5	-
	60세 이상	25.5	31.9	27.7	14.9	-
성별	남성	36.6	27.5	22.9	11.8	1.3
	여성	38.8	28.3	15.8	15.8	1.3

□ 기초생활 인프라시설

[기초생활 인프라 필요 시설]

기초생활 인프라 필요 시설은 1순위의 경우 '공원 및 녹지시설'이 32.1%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3+4순위)의 경우 '공원 및 녹지시설'이 65.6%로 높게 나타남

표 2-32 I 필요시설(1순위)

(단위 : %)

구분		주차장	어린이집, 유치원	의원, 보건소	노인/아동 복지관 및 경로당
전체		21.0	4.9	5.2	6.6
구분	거주민	13.3	6.9	5.4	7.4
	근로자	36.3	1.0	4.9	4.9
연령	19~29세	4.8	6.3	1.6	3.2
	30~39세	28.1	7.8	4.7	3.1
	40~49세	24.3	7.1	8.6	1.4
	50~59세	27.9	1.6	3.3	8.2
	60세 이상	19.1	-	8.5	21.3
성별	남성	23.5	6.5	2.6	7.2
	여성	18.4	3.3	7.9	5.9

구분		도서관	공원·녹지	체육 시설	미술관 전시관	문화 시설
전체		4.6	32.1	7.9	1.0	7.2
구분	거주민	6.4	35.5	7.9	1.0	5.4
	근로자	1.0	25.5	7.8	1.0	10.8
연령	19~29세	14.3	36.5	4.8	3.2	14.3
	30~39세	3.1	23.4	10.9	1.6	10.9
	40~49세	2.9	27.1	5.7	-	8.6
	50~59세	-	42.6	6.6	-	-
	60세 이상	2.1	31.9	12.8	-	-
성별	남성	3.9	30.7	8.5	1.3	7.2
	여성	5.3	33.6	7.2	0.7	7.2

[필요시설 우선순위 중요 요인]

필요시설 우선순위 중요 요인은 '시설의 접근성'이 39.0%로 높게 나타났으며, 이어서 '시설의 노후도'가 18.0%, '시설의 참여 가능한 프로그램'이 16.1% 등의 순으로 나타남

거주민의 필요시설 우선순위 중요 요인은 '시설의 접근성'이 31.5%, '시설의 노후도'가 24.1%, '시설의 참여 가능한 프로그램'이 18.7% 등의 순으로 나타남

근로자의 필요시설 우선순위 중요 요인은 '시설의 접근성'이 53.9%, '시설의 관리'가 14.7%, '시설의 입지'가 13.7% 등의 순으로 나타남

그림 2-45 | 필요시설 우선순위 중요 요인

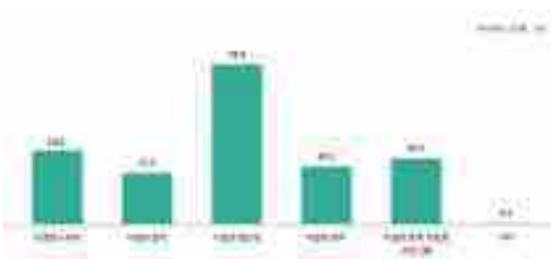


표 2-33 | 필요시설 우선순위 중요 요인

(단위 : %)

구분		노후도	입지	접근성	관리	참여 프로그램	기타
전체		18.0	12.5	39.0	14.1	16.1	0.3
구분	거주민	24.1	11.8	31.5	13.8	18.7	-
	근로자	5.9	13.7	53.9	14.7	10.8	1.0
연령	19~29세	19.0	9.5	25.4	19.0	27.0	-
	30~39세	15.6	14.1	48.4	4.7	17.2	-
	40~49세	15.7	12.9	38.6	21.4	10.0	1.4
	50~59세	24.6	13.1	37.7	14.8	9.8	-
	60세 이상	14.9	12.8	46.8	8.5	17.0	-
성별	남성	19.0	11.1	37.3	15.0	17.6	-
	여성	17.1	13.8	40.8	13.2	14.5	0.7

[기초생활 인프라 시설 운영 주체]

기초생활 인프라 시설 운영 주체는 '기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)'이 48.9%로 높게 나타났으며, 이어서 '공기업 운영'이 25.6%, '민간위탁 운영'이 16.7% 등의 순으로 나타남

연령별 기초생활 인프라 시설 운영 주체는 모든 연령의 경우 '기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)'이 높게 나타남

이어서 나타난 운영 주체를 살펴보면 19~29세의 경우 '민간위탁 운영'이 31.7% 등의 순으로 나타남

그 외의 다른 연령의 경우 '공기업 운영'이 높게 나타남

표 2-34 | 필요시설 우선순위 중요 요인

(단위 : %)

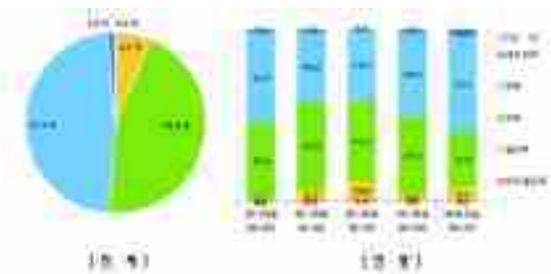
구분		구청/동사무소	공기업	주민협의체	민간위탁 운영
전체		48.9	25.6	8.9	16.7
구분	거주민	45.3	25.1	8.4	21.2
	근로자	55.9	26.5	9.8	7.8
연령	19~29세	42.9	17.5	7.9	31.7
	30~39세	50.0	35.9	1.6	12.5
	40~49세	40.0	35.7	12.9	11.4
	50~59세	52.5	19.7	13.1	14.8
	60세 이상	63.8	14.9	8.5	12.8
성별	남성	44.4	32.0	6.5	17.0
	여성	53.3	19.1	11.2	16.4

□ 지역 이미지 및 도시재생에 관한 인식

[지역 만족도]

거주/종사 지역 만족도는 평균 3.44점으로 나타났으며, '만족'이 48.9%로 '불만족' 6.6%보다 높게 나타남

그림 2-46 I 거주/종사 지역 만족도

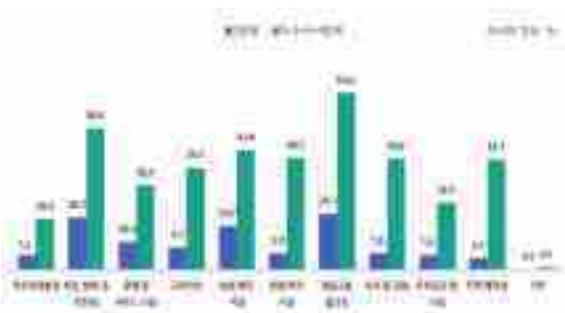


[지역 민족도 영향 요인]

거주/종사 지역 만족도 영향 요인은 1순위의 경우 '대중교통 접근성'이 20.3%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3+4순위)의 경우 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타남

거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1+2+3+4순위)은 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타났으며, 이어서 '치안, 방범 등 안전성'이 50.8%, '의료/복지 시설'이 43.0% 등의 순으로 나타남

그림 2-47 I 거주/종사 지역 만족도 영향 요인



[도시재생사업 인지 여부]

도시재생사업 인지 여부는 '들어본 적은 있지만 잘 모른다'가 48.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '전혀 모른다'가 31.5%, '약간 알고 있다'가 17.0% 등의 순으로 나타남

표 2-35 I 필요시설 우선순위 중요 요인

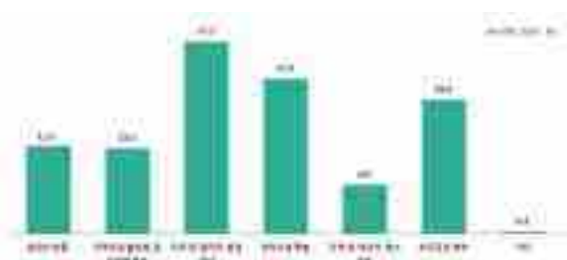
(단위 : %)

구분		전혀 모른다	들어는 봤으나 잘 모른다	약간 알고 있다	잘 알고 있다
전체		31.5	48.2	17.0	3.3
구분	거주민	35.5	46.8	14.8	3.0
	근로자	23.5	51.0	21.6	3.9
연령	19~29세	46.0	39.7	14.3	-
	30~39세	35.9	48.4	14.1	1.6
	40~49세	22.9	57.1	15.7	4.3
	50~59세	27.9	47.5	18.0	6.6
	60세 이상	23.4	46.8	25.5	4.3
성별	남성	33.3	47.1	15.7	3.9
	여성	29.6	49.3	18.4	2.6

[도시재생사업으로 인한 기대부문]

도시재생사업으로 인한 기대 부문은 '도로 등 물리적 환경 개선'이 27.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '편의시설 확충'이 22.0%, '녹지공간 확보'가 19.0% 등의 순으로 나타남

그림 2-48 I 도시재생사업으로 인한 기대 부문



[지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업]

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업은 1순위의 경우 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 33.4%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3순위)의 경우 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 70.2%로 높게 나타남

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 33.4%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 29.2%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 17.4% 등의 순으로 나타남

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1+2+3순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 70.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 69.8%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 56.7% 등의 순으로 나타남

그림 2-49 I 필요 사업

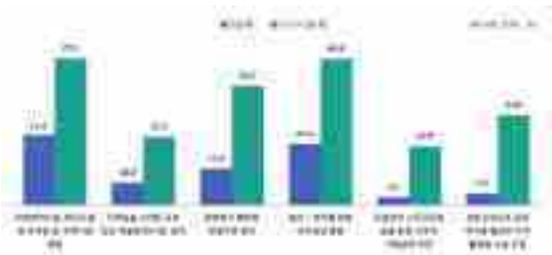


표 2-36 I 필요시설 우선순위 중요 요인

(단위 : %)

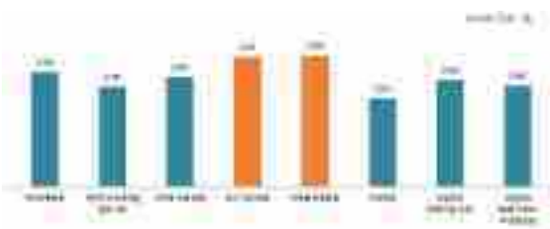
구분		부족 시설 확충	박물관 / 전시장 설치	보행 가로 정비	녹지 공간 확충	근로자 거점 공간 마련	지역 활성화 시설 도입
전체		33.4	10.8	17.4	29.2	3.6	5.6
구분	거주민	25.6	13.8	16.7	35.0	4.9	3.9
	근로자	49.0	4.9	18.6	17.6	1.0	8.8
연령	19~29세	23.8	14.3	19.0	36.5	1.6	4.8
	30~39세	32.8	9.4	20.3	28.1	1.6	7.8
	40~49세	40.0	10.0	17.1	28.6	2.9	1.4
	50~59세	41.0	6.6	19.7	18.0	3.3	11.5
	60세 이상	27.7	14.9	8.5	36.2	10.6	2.1
성별	남성	35.9	16.3	15.0	24.2	3.9	4.6
	여성	30.9	5.3	19.7	34.2	3.3	6.6

2차 설문조사 결과

[지역 교통환경 만족도]

지하철, 버스 등 대중교통 이용환경에 대한 만족도는 높게 나타났으나, 그 외의 항목에 대해서는 낮은 만족도

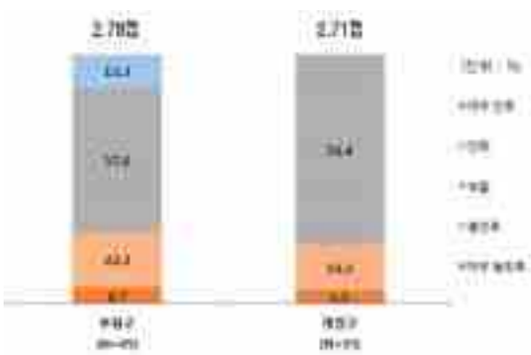
그림 2-50 I 지역 교통환경 만족도



[가로보행환경 만족도]

전체적으로 6%가 만족하고 26%는 불만족으로 나타남에 따라 만족도가 낮은 편이며 부평구보다 계양구의 만족도가 더 낮음

그림 2-51 I 지역별 가로보행환경 만족도



[주차환경 및 안전시설]

주차환경에 대한 만족도는 66%가 불만족으로 답변할 만큼 열악한 수준으로 가장 최우선적으로 개선되어야 할 사항

또한 교통안전시설 역시 38%의 사람들이 불만족으로 답변하여 안전에 대한 개선도 필요

그림 2-52 I 교통안전(안전시설 부족) 만족도

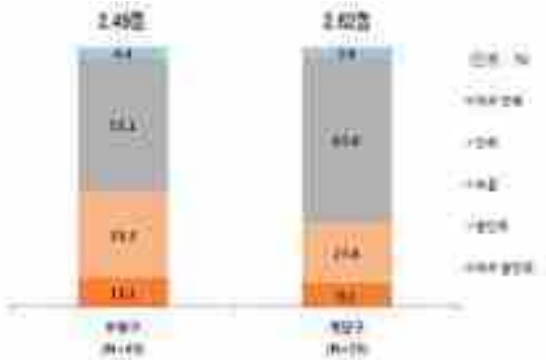
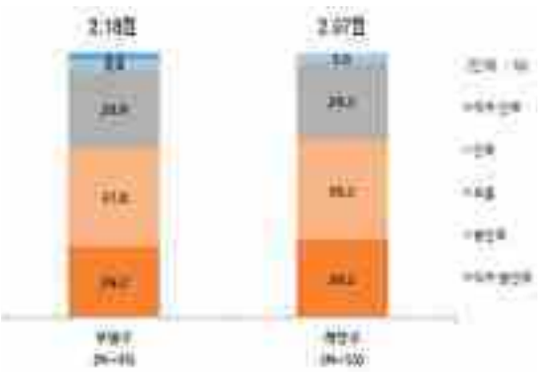


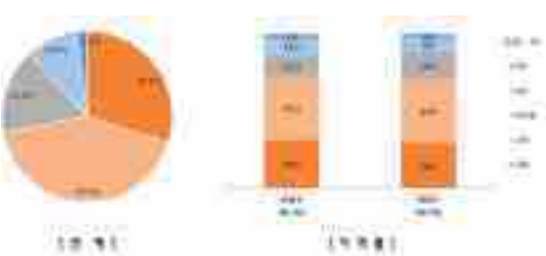
그림 2-53 I 주차환경 만족도



[지하화도로 통행료]

지하화도로 개통시 통행료는 직접 통행료 수준 -10%로 감소에 대한 응답이 가장 높았으며, 이는 지난번 설문조사(-20%가 59.3%로 가장 높게 나옴)와 다른 답변

그림 2-54 I 지하화도로 통행료 적정 수준



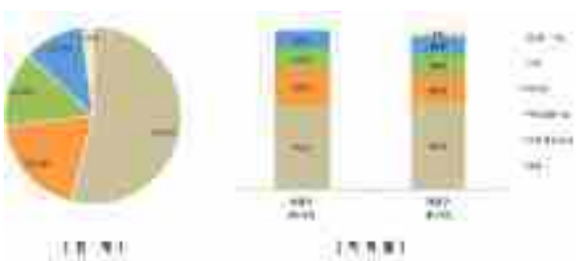
[화물차 통행도로]

지하화 사업 완료 후, 화물차 통행은 지하·지상 중 어느 도로를 이용할지에 대한 질문에 대해서는 63.0%가 지하 통행을 요구

[상부공간 활용방안]

상부공간에 대한 활용방안은 부평·계양구 모두 공원으로의 이용이 가장 높은 비율로 대답

그림 2-55 I 경인고속도로 상부 공간 활용방안



[기타 교통문제 개선사항]

질문 외, 개선이 필요한 교통문제로 공용주차장 확보, 지하철 이용의 편리성 확보, 적정 위치의 건널목 조성 및 보행환경 개선 등의 요구가 있었음

원활한 교통 흐름을 위한 교통체계 개선과 일반 광역버스정류장과 노선에 대한 검토를 요구

(2) 시민참여협의회 개요 및 결과

주민설명회 및 시민참여협의회 개요

주민과 공감하고 현장의 목소리를 기본구상에 반영하기 위해 주민설명회 2회 및 시민참여협의회 1회 진행

찾아가는 주민설명회는 효성동·작전동·청천동·갈산동 주민센터에서 2019년 6월 25일부

터 26일까지 2일간 각각 1회, 10월 25일 각각 1회 실시

시민참여협의회는 2019년 7월 27일 인천광역시청에서 1회 실시

주민의견 결과

□ 지역의 보물 및 문제 대한 조별 의견

[부평구 갈산동 종합의견]

지역 자산에 대한 활용과 문화체육시설 등 지역민을 위한 시설 조성이 필요

표 2-37 | 부평구 갈산동

구분	지역의제	핵심목표/주제/사업
지역 보물	• 정수장 및 자연 생태 공원(천마산, 장수산 등) • 생산녹지지역은 미래의 일자리 창출 공간	• 정수장 개방을 통한 지역 네트워크 활성화 • 첨단산업단지로 조성
지역 문제	• 문화체육시설 부족 • 부평IC 충전소 위치 • 남북방향 연결 부족	• 사람의 통행이 많도록 가로형 문화체육시설 배치 (지역균형발전 차원) • 지역의 랜드마크로 녹지 · 문화시설 필요 • 작전고가 주변지역 교통 문제 종합적인 고려 필요

[부평구 갈산·삼산·청천동 종합의견]

오랜 기간 유지되어온 생산녹지지역의 활용방안 마련을 요구

서부간선수로 등으로부터 나오는 악취 등의 문제 해결이 최우선

표 2-38 | 부평구 갈산·삼산·청천동

구분	지역의제	핵심목표/주제/사업
지역 보물	• 장수산 및 자연녹지 • 부평공단 입지 • 서부간선수로 활용 가능	• 장수산, 천마산 등 자연녹지 보존 • 부평공단 활용으로 경제성 확보 • 서부간선수로의 생태 하천 활용
지역 문제	• 삼산농수산물시장 및 서부간선수로 악취 • 공원 녹지공간 필요 • 경인고속도로 소음 • 생산녹지지역 활용 필요	• 쓰레기 처리 및 우수처리 등 필요 • 지하화 이후 고속도로 상부공간 공원 녹지 확보 • 소음벽 필요 • 생산녹지지역에 산업 센터 입지

[부평구 갈산·삼산·청천동 종합의견]

걷기 좋은 환경을 위하여 보행로 정비나 산책로 조성 요구

공장이 있는 녹지지역 등에 대한 용도지역 검토 필요

표 2-39 | 부평구 갈산·삼산·청천동

구분	지역의제	핵심목표/주제/사업
지역 보물	• 장수산, 원적산 등 자연녹지 • 부평 국가산업단지 입지 • 쇼핑몰, CGV 등 입지	• 산책로 정비 등 환경 개선 (가로등, 주차장 등) • 지역 일자리 창출 • 상업지역의 확대
지역 문제	• 장수산, 원적산 • 청천농장 • 군부대 이전적지예상	• 마을버스 노선 증설 및 들개 문제 • 준공업지역으로 전환 필요 • 장년층을 위한 체육문화 시설 도입

[계양구 효성동 종합의견]

다문화가정 및 어르신들의 거주비율이 높은만큼 함께 공유할 수 있는 프로그램 운영을 제안 (공동육아 등)

주차장 부족은 계양구 뿐만아니라 인천시 전

체의 고질적인 문제로 추가확보 가능한 방안 마련이 절실

표 2-40 I 부평구 갈산·삼산·청천동

구분	지역의제	핵심목표/주제/사업
지역 보물	• 효성공원, 계양산, 천마산 등 자연환경 • 폐공장 등 변화할 수 있는 가능성 • 주민, 공동체, 정(情)	• 효성동과 연계하여 지역 주민이 적극적으로 활용할 수 있도록 유도 • 노후화된 공장부지를 현대화된 지식산업센터로 조성하여 경제성 확보 • 폐공장 빈건축물을 어르신·청년을 위한 공유주택 및 주민커뮤니티시설로 활용 • 더 큰 규모로 자치센터 등 커뮤니티 공간을 조성하여 프로그램 활성화 (ex_공동육아, 다문화가정 등)
지역 문제	• 주차장 부족 및 교통 환경 문제 • 주거와 공장의 혼재 • 문화시설 절대부족	• 주차장 확보 및 아라뱃길 등과 연계하여 자전거 도로를 조성하고 걷기 좋은 보행환경 구축 • 기존 공장들의 고도화를 통하여 준공업지역 현대화를 유도하고 녹지 공간을 확충하여 분진 최소화 • 폐공장 등을 활용하여 부족한 문화시설 확충

[인천시 송도, 만수, 청라동 등 종합의견]

표 2-41 I 인천시 송도, 만수, 청라동

구분	지역의제	핵심목표/주제/사업
지역 보물	• 천마산 등 자연녹지	• 산책로 개선 등
지역 문제	• 공장지역, 주거지역 노후화 • 문화시설 및 편의시설 부족 • 녹지공간 부족 • 주차장 부족	• 도시재생 필요 • 인프라 시설 확충 필요 • 공원조성 필요 • 주차공간 필요

□ 총평

(공원녹지 측면) 주변 자연적인 활용요소(천마산, 계양산, 장수산 등)를 긍정적 활용자원으로 인식하고 있으며 소규모 골목길, 연계 산책로 정비 등 지속적 관리 필요

(교통 측면) 주차시설 부족 및 도로 주변 소음, 분진 등에 대한 의견이 도출

(편의시설) 수산물시장, 재래시장, 영화관 등의 입지가 긍정적인 평가가 다수 존재하였으며, 어린이놀이시설 및 문화시설은 부족한 것으로 도출됨

(주거환경) 준주거지역에 공장 및 주거지 혼재와 관련되어 공장소음, 악취발생 등 다양한 피해사례가 도출됨

(일자리) 부평국가산업단지 및 서운산업단지, 생산녹지지역 등의 활용을 통해 주민편익시설과 주요한 일자리 거점으로 활용되도록 요구함

그림 2-56 I 조별 토의 모습

그림 2-57 I 조별 의견 취합기록지

4. 유사사례 조사 및 분석

(1) 국내사례

지하화 사례

□ 서부간선도로 지하화

서울시 영등포구 양평동(성산대교 남단)에서 금천구 독산동(금천IC)까지 10.3km구간의 지하화 사업은,

서울시 내·외곽간 고속간선기능을 담당하던 서부간선도로의 상습정체 해소를 위하여 2020년 개통을 목표로 추진

- 서서울고속도로(주)가 민간투자사업 시행자로 해당구간에 왕복4차로의 지하터널을 건설

그림 2-58 I 서부간선 지하화구간 (자료:서울시)

완공되면 하루 5만대 정도의 차량이 지하로 분산됨에 따라 지상부의 차량정체 해소와 함께 넓은 도로 일부가 서울시민들의 품으로 되돌아가 생활환경이 대폭 개선될 것으로 기대

그림 2-59 I 구로1동 인근 예상도 및 현황 (자료:서울시)

서부간선지하터널은 설계속도 80km/h, 차로폭 3.25m(소형차전용 지하도로)의 위험도지수 2등급 도심지 터널

수직구 종류식 + 집중배연방식의 환기방식을 갖추고 3개의 환기소와 차량용 13개소·대인용23개소의 피난연결통로를 계획

□ 서울 제물포터널 지하화

서울 양천구 신월동(신월IC)에서 영등포구 여의도동(여의대로)까지 7.53km구간인 제물포길(국회대로)의 교통여건 개선을 위하여 민자사업으로 지하도로를 개설하고자 추진

그림 2-60 I 제물포터널 지하화구간 (자료:서울시)

서울시 서부 시경계 지점 병목으로 인한 상습지·정체구간인 국회대로에 지하도로를 건설하여 도로교통 여건 향상 및 지역균형발전 촉진에 목적

2021년 준공 및 개통을 목표로 설계속도 80km/h, 차로폭 3.25m 규모의 터널 조성

국회대로의 대체기능을 확보하고 자동차 전용도로인 올림픽대로와의 지하연계로 고속간선의 이동성 제공을 기대

그림 2-61 I 지하도로 시행 예상도 및 현황 (자료:서울시)

지하화 연계 재생사례

□ 경의선 숲길

서울시 마포구 연남동에서 용산구 원효로까지 지하화된 경의선 철길을 따라 지상에 조성된 공원 (총 6.3km)

2005년 지하화 후 장시간 방치돼 있던 철도 부지를 2016년 서울시가 공원으로 재탄생

별도의 공원 입구가 없이 주변 주택·도로·골목 등에 개방되어 시민들이 자유롭게 이용 가능

홍대입구에서 가좌역까지의 연남동 구간은 녹지공간으로 조성하여 대학생 및 인근 직장인들의 쉼터로 운영

와우교 구간(홍대역~서강대역)은 일부 철로를 남겨 철도 건널목을 그대로 복원하고 70%는 책거리로 조성하여 책방 등 문화공간을 조성

서강대역에서 대흥역까지의 신수동 구간과 대흥동~염리동구간은 연남동과 와우교 구간보다 한가로우며, 동네 주민들을 위한 공원의 역할을 담당

- 염리동 구간 끝에는 지역민들이 만든 제품과 먹거리를 판매하는 대안시장이 주말마다 개최

마지막 새창고개에서 원효로 구간은 주변에 대단지 아파트들이 많은 점을 고려하여 다른 구간에 비해 넓은 폭으로 산책로를 조성

원효로 구간 끝에 폐화물열차 1량을 숲길 사랑방으로 조성하여 지역민을 위한 강좌교실을 운영

특히 숲길내 책거리는 체험·문화프로그램 등 53만여명이 참여하고 개장 이래 110만여명이 다녀간 성과 발생

그림 2-62 | 경의선 숲길 구간도 (자료: 국민일보)

그림 2-63 | 연남동(좌)·와우교(우) 구간 (자료: 조선일보)

□ 서부간선도로 상부 친환경공원 조성

현재 서부간선도로 지하화 사업과 연계하여 상부공원에 대한 실시설계용역 진행 중

영등포구 양평동 목동교에서 금천구 독산동 금천교까지 8.1km 구간에 약 12만㎡ 규모의 친환경 공간을 조성 계획

그림 2-64 | 친환경공원 조성 전·후 (자료: 서울시)

□ 공공부지 등 복합개발사례

서울시는 북부간선도로 상부공간 및 교통섬·빗물펌프장 부지 등 도심속 저이용 공공부지를 활용하여 시민들을 위한 시설 조성을 계획

[북부간선도로 위 컴팩트시티]

신내IC에서 중랑IC까지 약 500m구간 상부와 주변지역에 7만5천㎡규모(약1,000세대)로 공공주택이 조성

현재 교통상황을 그대로 유지하며 인공대지를 마련하여 상부에 주택과 함께 공원, 보육시설 등 생활SOC, 업무·상업시설을 계획

도로 위 건축물이란 점을 고려하여 소음과 미세먼지 저감 등 친환경 공법을 채택

[저이용 공공부지]

연희동일대 교통섬 유휴부지(4천689㎡), 증산 빗물펌프장 상부(6천912㎡) 부지를 대상으로 라이프스타일을 반영한 새로운 공공주택 모델 계획

500명 규모의 가변적 청년주택과 함께 공유워크센터·청년창업공간·청년식당 등 청년지원시설과 생활SOC, 빗물펌프장 같은 기반시설이 입체적으로 조성

그림 2-65 | 캠팩트시티 계획(안) (자료:서울시)

주택조성과 함께 자전거도로의 및 보행네트워크 등을 구축하여 인접한 수변 및 교통시설 등과의 접근성을 개선

창의적인 설계안 마련을 위하여 설계안 공모전을 개최하였으며, 사업계획·실시설계 확정 후 2020년 하반기 착공 및 22년 입주를 목표로 추진 중

그림 2-66 I 공모전 설계(안) (자료:서울시)

(2) 국외사례

지하화사례

□ 일본 동경 중앙환상선

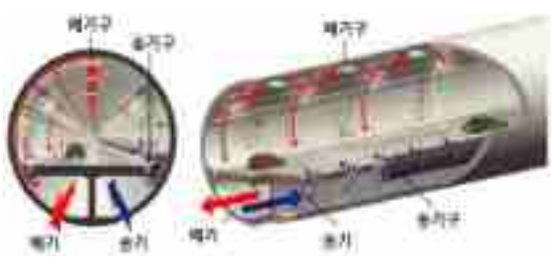
지하도로를 이용해 도심 통과교통량을 우회시킴으로써 도시내 교통 혼잡을 완화하고 도심을 우회할 수 있는 루트의 제공으로 이용자 편의를 증대하고자 추진

동경의 3개 환상순환고속도로와 9개 방사형 고속도로 중 가장 내부에 있는 환상선 중 신주쿠선 11km, 시나가와선 9.4km구간을 지하도로로 계획

그림 2-67 I 일본 동경 중앙환상선 도로망

외경 11.24m, 내경 10.4m 규모의 터널형식으로 지하차도를 건설하였으며, 횡류식 환기방식을 적용

그림 2-68 I 일본 동경 중앙환상선 환기방식



□ 프랑스 파리 A86 West Project

파리 제2외곽순환도로인 A86의 미연결구간을 연결하는 도시고속도로로 노선대가 대부분 산지·주거지·문화유적지를 통과하고 있어 지상공간 보호차원에서 터널방식의 지하도로로 계획

정부의 별도 지원 없이 민간사업자가 설계시공(복층터널방식 적용), 운영 등 일괄수행(70년간 민간운영)

일명 듀플렉스 A86으로 불리는 이 터널은 2층 구조로 상층은 상행선, 하층은 하행선으로 구성

꼭 필요한 사람만 이용하도록 높은 통행료(편도 기준 9.8유로)를 부과하여 출퇴근시간에도 교통정체 문제를 해소하는 방법을 채택

그림 2-69 | 프랑스 파리 A86노선도

□ 스페인 마드리드 M30 Project

M30은 22.2km 긴 거리의 수도 마드리드 도심을 순환하는 고속도로이며, 4개의 터널구간이 위치

1960년대 조성된 이후 마드리드가 외부로 팽창됨에 따라 M30에 의하여 안쪽과 바깥쪽의 지역이 도로로 인해 단절되는 문제 발생

이로 인한 도시의 효과적인 발전 저해 및 지역의 환경오염 문제 해소 방안으로 지하화가 대두

2004년에서 2007년까지 약 39억 유로를 투자하여 4개의 터널구간을 건설하였으며, 지상도로를 걷어낸 빈터에 공원을 조성

그림 2-70 | 만사나레스강변 상부공원 (자료:매일경제)

그림 2-71 | M30 프로젝트 전후 (자료:서울시)

M30의 만사나레스 강변터널구간은 공원 및 보행교를 조성하고, 인근 미술관·예술센터 등과 연계하여 강변지역 재생을 도모

도로의 지하화와 최첨단 필터 등의 기술 활용으로 M30의 교통정체와 환경오염의 문제가 해소되었으며,

지하구간이 버스·지하철 환승터미널과 직접 연결되어 고속버스가 고속도로에 오를 때까지의 심각한 정체 문제도 함께 해소

지하화 연계 재생사례

□ 프랑스 파리 라데팡스

파리의 인구분산 및 업무시설 공간확보, 도심 내 교통체증해소 등을 위하여 중앙정보 주도의 개발사업 추진

- 1958년 정부 주도 라데팡스 개발공사 설립
- 1964년 마스터플랜 수립 후 개발시작
- 수요 증가로 1970년대 2단계, 1980년대 3단계로 지속적으로 개발
- 최종 12개 지구로 계획되었으며, 3백50만㎡ 사무공간, 21만㎡ 상업시설 등 확보

[도로체계]

인공지반 도입과 다층구조 교통여건조성으로 입체교통 시스템 구축

비즈니스 지역에 복층도시구조를 설치하고, 도로·지하철·철도·주차장 등 모든 교통관련시설을 지하에 설치

- 차가 없는 지상은 보행자 광장을 조성

지하 교통망을 통해 일평균 15만여명이 유입되며, 고속도로·메트로·고속철도·국철·버스 등이 외곽지역과 도심을 연결

지상에서의 도로확장, 신규도로개설 등에 따른 보상비 부담 및 공기장기화 등의 문제를 최소화하며 공간이용의 극대화 가능

[도시계획]

파리의 개발이 진행되면서 일관적으로 적용되는 '역사적 중심축 연결'의 도시계획구조 유지

루브르박물관에서 개선문, 라데팡스로 이어지는 8km의 일직선 길을 살린 계획으로 상징성을 극대화

이에 유럽 최대의 업무단지에서 관광적 요소가 더해져 매년 수백만의 관광객을 유치

지구 전체에 60여개의 조형물, 공원, 광장을 배치하여 음악회·마켓 등 시민들이 다양한 이벤

그림 2-72 I 파리 라데팡스 (자료:한국일보)

트를 향유하며,

라데팡스 개발로 인하여 1,500개 이상의 기업 입주 및 15만명 이상의 종사자와 2만명 이상의 거주민 확보가 가능

그림 2-73 I 지하철역&광장 (자료:wikimedia, 주간동아)

□ 미국 보스톤 빅딕(Big-Dig)

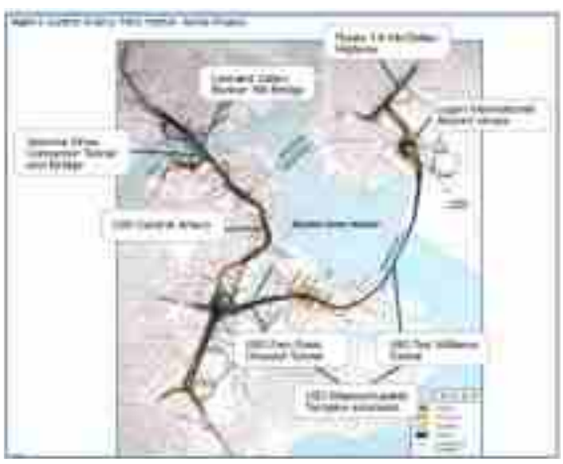
1959년 개통된 6차선 고가도로를 철거하고 I-94고속도로를 지하화하여 보스턴시의 악명 높은 교통난 해소와 지상에 12만㎡규모의 공원·녹지공간을 제공하는 도시재개발 사업

- 정식 명칭 Central Artery Tunnel 프로젝트는 93번 고속도로의 지하화, Logan공항으로의 제3터널 건설, 찰스강 2개 다리 건설, 27에이커 지상부 선형공원 건설 등 대규모 인프라 프로젝트

1991년에서 2007년 12월까지 약 16년간 17조원의 예산으로 공사가 진행되었으며 지상부 2.4km구간에 12만㎡, 45개의 공원과 광장이 조성

- 1971년 93번 고속도로 지하화 제안. 항구와 로건공항을 연결하는 추가통로 필요성 제기
- 1980년대 보스턴 교통부문 비서관 주도로 두 아이디어 결합하는 안으로 발전
- 1982년 공식적으로 프로젝트 추진

그림 2-74 I 보스턴 Big-dig사업구간



프로젝트가 추진되며 초기 예상비용 대비 최종 투입비용이 2.55배 증가하고 계획 범위의 확대 및 환경기준 강화, 공사 중 사고 등의 이유로 프로젝트가 지연

지속적인 문제 발생에도 불구하고 빅딕 사업을 완료하여 많은 분야에서의 긍정적인 결과를 이끌어냄

[교통 및 경제적 효과]

통행량과 통행속도가 사업전과 비교하여 62% 향상하였으며, 연간 167백만달러가 절감

7,700세대의 주택개발과 10million ft2의 상업개발, 2,600실 규모의 호텔개발을 포함한 7백만달러의 민간개발투자 발생

이로 인하여 약 43,000의 일자리가 창출된 것으로 기대

그림 2-75 I Big-Dig 효과분석

[접근성 및 도시경관 효과]

315에이커의 공원과 녹지공간으로 도시경관이 개선되었으며, 45개 이상의 오픈스페이스는 문화 및 시민들의 휴식공간으로 활용

그림 2-76 I Big-Dig 문화 및 카페거리

□ 도쿄 롯본기 힐즈

11.6ha규모의 노후 불량주택 지역을 재개발하여 도쿄 중심부에 어울리는 수준의 시설과

그림 2-77 I 보스턴 빅딕

문화공간을 갖춘 21세기형 도심상업지 복합용 도개발 프로젝트로 추진된 사례

- 일본의 대표 기업인 모리부동산과 지역주민 재개발 조합이 주체

연면적 약 730,000㎡이며 '문화도심'을 테마로 오피스, 주택, 호텔, 문화시설, 상업시설, 시네마컴플렉스, 방송센터 등이 복합되어 있으며, 약 2,700엔이 소요된 대규모 사업

그림 2-78 I 도쿄 롯본기 힐즈 배치도

지구 전체의 시각적 인지성 및 중심성을 부여하기 위하여 모리타워와 주거동을 고층타워형으로 설계하였으며,

주변지구가 저층고밀의 공간구조임을 고려해 가각부분 주변은 저층 혹은 중층으로 계획

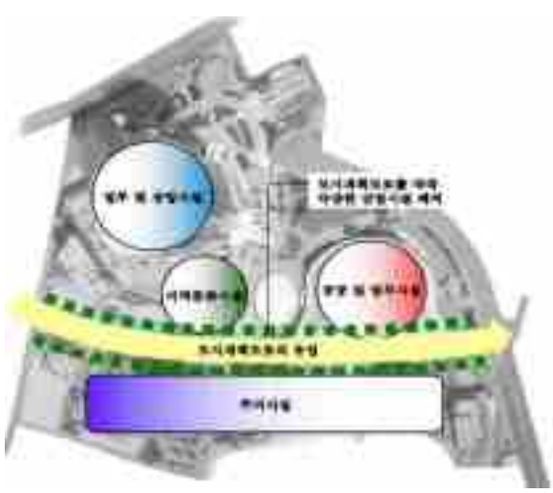
또한 모리타워를 중심으로 5개 구역으로 구분하고 각각의 컨셉에 맞춰 구역마다 특색 있는 숍이 밀집

그림 2-79 I 도쿄 롯본기 힐즈

도시계획도로를 유입시키고 주변도로체계와 연계하여 교통동선의 원활한 흐름을 도모

유입된 도로를 중심으로 남측엔 주거, 북측으로 오피스 및 상업시설 등을 배치하여 기능별 죠닝계획을 수립

그림 2-80 I 도로 계획 및 죠닝계획(출처: 국토교통부)



또한 국지도로가 건축물 하부를 관통하고, 1층은 버스 및 택시 정류장, 상층부에는 플라자, 정원 등 오픈스페이스를 계획한 대표적인 사례이기도 함

그림 2-81 I 건축물 하부를 관통하는 국지도로

□ 토라노몬 힐즈

토라노몬힐즈는 '입체도로제도'를 활용한 도쿄 도내 시가지 재개발사업으로 환상 둘째 호선의 정비와 일체적으로 건축된 고층타워

외형으로는 좁은 골목과 목조건물 등 낙후된 지역을 업무·상업, 호텔 및 문화시설, 주거 등이 복합된 초고층복합 건축물로 재생한 초대형 개발사업이나,

빌딩 하단부를 뚫어 도라노몬과 신바시를 잇는 총 길이 약 1.5km의 간선도로를 구축하고, 도쿄의 비싼 땅값을 해결한 신개념 토지활용의 도시재생 사례

사업협력자 방식 및 특정건축자제도 등 민간 연계를 통해 개발하였으며, 주변지역과의 단절을 예방하기 위하여 '에리어 매니지먼트' 개념을 도입

- 관계자와 지역주민으로 구성된 매니지먼트 협의회를 통하여 사업추진

그림 2-82 I 도로 상부에 건설된 토라노몬

그림 2-83 I 토라노몬힐즈 전경

지하도로 상단부인 신토라 도오리에는 다양한 소형 가게들이 위치하고 있으며, 도쿄내 문화제가 개최되는 대표적 장소로 활용

토라노몬힐즈의 개발사업으로 인구 유입이 늘어나며 상권이 자동적으로 활성화 되었으며, 인근 빌딩들의 공실률도 낮아지는 효과

이에 도라노몬힐스 사업을 이끌어간 모리빌딩은 주변 3개 블록에 걸쳐 복합재개발을 추진

□ 일본사례 소결

앞서 살펴본 2개의 일본사례는 모리빌딩이라는 민간기업의 체계적인 기획력에 의해 탄생된 대표적 성공사례

도쿄도청은 2002년이후 도리빌딩에게 지속적으로 개발 자문을 받으며 2009년 시공과 운영권을 모두 이양

2개의 사례 모두 오랜 기간 동안 수백차례의 주민협의 과정을 거쳐 진행되어 고립되지 않고 주변에 녹아드는 개발이 가능

모리빌딩 도시기획 한국지사장은 이러한 경험을 바탕으로 다음과 같이 언급

“도시재생은 대규모의 도시를 세밀하게 정비하는 도시재생은 짧은 기간 내 끝낼 수 없는 구조로 수년마다 수장이 바뀌는 정부나 지자체가 끌어가기에 한계가 있다. 지속가능한 도시재생 시스템을 갖춰놓기 위해서는 민간의 참여가 동반된 안정적인 사업기반을 갖추는 것이 우선이다”

CHAPTER 3

교통체계 검토 및 분석

1. 교통시설 현황 조사 및 분석 | 55
2. 장래 교통여건 전망 | 68

1. 교통시설 현황 조사 및 분석

(1) 교통량 현황 조사 및 분석

경인고속도로 구간별 연도별 교통량 추이

경인고속도로 교통량 추이를 보면, 경인고속도로 연평균 증가율은 12007지점 및 12004지점은 타구간에 비해 6.21~6.72 증가하는 것으로 분석

그림 3-1 I 경인고속도로 주변 교통현황

경인고속도로 일일 차량 통행량

승용차에서부터 중대형 화물차까지 1일 15~18만대의 차량이 통행

첨두시 서운JC에서 서인천IC(7.15km) 통과까지 약 1시간 소요

경인선의 평균 소통속도는 고속도로 중 가장 최하위(상행68.8km/h, 하행 71.3km/h)

서인천IC~서운JC까지의 소통은 경인선 평균보다는 양호(상행평균 75.8km/h, 하행평균 75.2km/h, 대상구간 상행 80.3km/h, 하행 79.4km/h)

그림 3-2 I 고속도로변 평균 소통속도

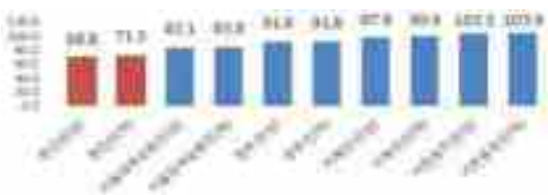


그림 3-3 I 경인고속도로 첨두시 통행량

경인고속도로 1일 통행량은 약 15~18만대로, 이용률 최하위권인 동해선(1만 2천대)의 약 12배 이상

근로자의 81.5%가 승용차로 출퇴근, 대중교통 확충시 59%의 근로자가 이용 의향 보유

경인고속도로 일반화 시행전 부평IC~서운JC 구간의 서비스수준은 양호, 서인천IC~부평IC 구간 서비스 수준은 D로 혼잡

표 3-1 I 공간적 범위내 주요 교통량 추이

지점		위치	평균일교통량(대/일)					증가율
			2014년	2013년	2012년	2011년	2010년	
경인고속도로	12007	경기 부천 오정내	172,266	168,922	143,724	136,336	135,372	6.21%
	12006	인천 계양 서운	122,930	147,763	138,970	136,323	125,241	-0.46%
	12005	인천 계양 작전	136,701	131,635	153,563	156,408	138,107	-0.26%
	12004	인천 서 가정	170,209	150,939	159,415	134,571	131,230	6.72%
	12003	인천 서 가좌	146,896	156,690	174,319	176,550	176,167	-4.44%

경인고속도로 지하화구간과 접하는 남북도로의 서비스 수준이 E~F로 열악한 상황

그림 3-4 | 서인천IC~서운JC 교통량

경인고속도로 일반화 시행후 서인천IC~부평IC까지의 교통량 감소(전환율 =38.5%)할 것으로 판단되나, 주변도로 혼잡 예상(문학~검단 고속화도로 제안)

일반화 사업 후 1일 약 10만대의 교통량이 주변도로로 전환

(2) 교통수요 기초자료 구축

[교통수요 예측 방법]

일반적으로 가장 많이 사용되고 있는 교통수요 예측 방법은 4단계 교통수요예측 방법이며 통행발생, 통행분포, 수단선택, 통행배정의 4단계로 나누어 순차적으로 교통존(traffic zone)을 중심으로 교통수요를 예측하는 방법

본 과업에서는 교통수요예측을 위해 「2016년도 수도권 여객 기·종점통행량(O/D) 현행화 공동사업, 수도권교통본부, 2017.6」의 여객 및 화물 O/D와 수도권 교통분석용 네트워크 자료를 수집하여 활용

본 과업에서 적용한 4단계 교통수요 예측 방법 중 통행발생은 교통존별로 통행발생량 및 통행도착량을 예측하는 단계이며 일반적으로 원단위법을 사용하며, 통행분포는 통행발생단계에서 예측된 발생·도착 통행량을 교통존 간에 배분하는 단계로서 중력모형으로 적용하고, 통행분포단계가 완료되면 교통존 간 O/D가 생성됨. 통행배정은 현실교통망을 반영하여 만든 네트워크에 수단별 교통존간 O/D 자료를 배정하는 단계이며 일반적으로 이용자 평형 통행배정방법을 이용하는 교통수요 패키지인 EMME/4를 활용

[O/D 및 네트워크 설정]

□ O/D

본 과업은 수도권교통본부에서 제공한 수도권 교통분석 기초자료의 O/D자료를 활용

기초자료의 기준연도 2017년으로 총 1,237개의 존으로 구분되어 있으며, 이 중 수도권 내부 존은 읍·면·동 단위 1,107개 존으로 구분되어 있고, 수도권 외부 존은 166개의 존으로 구분(시·군 및 광역시 단위 각 1개의 존으로 구분)

수도권 교통분석 기초자료는 기준년도 2017년도와 장래년도 2025년도의 O/D 및 네트워크자료를 제공하고 있으며, 수단O/D는 도보/자전거, 화물/기타, 비노선버스, 철도, 승용차, 택시, 버스, 지하철, 버스+지하철 등 9개의 수단으로 제공

본 과업의 수단O/D는 승용차, 택시, 버스, 비노선버스 O/D를 활용하였으며 화물O/D는 KTDB에서 제공하는 전국 톤별 화물통행량 O/D와 수도권 화물O/D를 결합하여 수도권 화물O/D를 생성

□ 네트워크

본 과업에서 사용한 네트워크는 수도권교통본부에서 2017년 6월에 배포한 수도권 교통분석 기초자료의 네트워크 자료를 활용하였으며 2017년 현황도로망을 기준으로 영향권내에는 고속도로와 주요국도 위주로 도로망을 추가 보완하여 도로망을 구축하였음

국가교통DB Network상의 Network 누락, 링크속성 오류, 커넥터 접속 지점오류, 유료도로 통행료 미반영 등의 미흡한 부분은 현실에 맞게 보정하여 기준 Network를 구축하였음

- 누락된 Network 추가
- 링크속성 수정(차로수, VDF함수, 거리, 용량, 속도 등)
- 센트로이드 위치 및 센트로이드 커넥터 접속지점 조정
- 도로접속 형태(고속도로 IC, 입체도로) 수정
- 유료도로 통행료 반영(고속도로, 유료도로)

그림 3-5 I 2025년 수도권 네트워크

그림 3-6 I 2025년 제3연륙교 네트워크 반영

그림 3-7 l 2025년 제물포 민간투자사업(신월-목동) 네트워크 반영

그림 3-8 l 2025년 경인고속도로 지하화 민간투자사업(서인천~신월) 네트워크 반영

그림 3-9 l 2025년 문학-검단 고속화도로 민간투자사업 네트워크 반영

표 3-2 I 고속국도, 국도 및 기타도로 장래 개발계획

지역	구분	사업명	준공연도	신설(=1) 확장(=2)
인천 광역시 /경기도	고속 국도	경인고속도로 직선화 사업	2014	1
		문학∽검단 고속화도로	2025	1
		신월~서인천 지하도로	2025	1
		제3연륙교	2025	1
		인천-안산 민자고속도로	2025	1
		안양-성남 민자고속도로(제2경인연결)	2017	1
		인천-김포 민자고속도로(제2순환)	2017	1
		구리-포천 고속도로 민간투자사업	2017	1
		강화-서울 고속도로	2040	1
		서울-광명 민자고속도로	2040	1
		문산-서울 민자고속도로	2040	1
		서울-세종 고속도로(제2경부)	2026	1
		연천-서울 고속도로	2040	1
		포천-철원 고속도로	2040	1
		강화-간성 고속도로	2040	1
		김포-파주 고속도로	2023	1
		파주-포천 고속도로	2022	1
		포천-화도 민자고속도로	2021	1
		화도-양평 고속도로	2020	1
		봉담-송산 민자고속도로	2020	1
		오산-이천 민자고속도로	2020	1
		이천-양평 고속도로	2024	1
인천 광역시	광역시도	도림동 논고개길 도로개설공사	2018	2
	광역 시도	옹암지하차도 설치공사	2017	1
		장고개도로개설공사(3-1공구)	2017	1
		서창지구 ~ 신천IC	2017	1
		강화해안순환도로(2공구) 개설공사	2018	1

표 3-3 I 택지계발계획

시도	사업명	계획인구	준공년도	세부 반영 내용		추진단계
				첫입주 연도	반영인구(계)	
인천	검단새빛도시	183,670	2023	2015	183,670	실시계획승인
인천	영종하늘도시	134,061	2020	2015	134,061	-
인천	청라국제도시	90,000	2018	2015	90,000	-

□ 장래 네트워크 및 택지개발사업

장래 네트워크는 수도권교통본부에서 2017년 6월에 배포한 2025년 네트워크 자료의 반영 도로망계획을 수용하고, 사업 노선 주변의 주요 도로망 계획에 대해 현재 추진현황 및 계획을 검토한 후 장래 네트워크에 반영하였음

상위계획 및 관련계획을 검토하여 실시계획 승인 이상단계의 신설 및 확장사업과 2025년까지 확정사업으로 준공될 가능성이 높은 주요가로를 중심으로 장래 네트워크를 구축하였음

표 3-4 I 도시개발사업

시도	사업명	계획인구	준공년도	세부 반영 내용		추진단계
				첫입주 연도	반영인구(계)	
인천	숭의운동장 도시재생사업	2,500	2016	2016	2,500	실시계획승인
인천	도화구역 도시재생사업	15,546	2016	2016	15,546	실시계획승인
인천	동춘1구역 도시개발사업	8,300	2016	2016	8,300	실시계획승인
인천	동춘2구역 도시개발사업	5,996	2016	2016	5,996	공사중
인천	송도 대우자동차 판매(주) 부지 도시개발사업	10,193	2014	2015	10,193	실시계획승인
인천	귤현구역 도시개발사업	3,986	2015	2015	3,986	실시계획승인
인천	문학구역 도시개발사업	2,100	2014	2015	2,100	실시계획승인
인천	옥골구역 도시개발사업	7,299	2019	2019	7,299	실시계획승인
인천	용현·학익[1블록]도시개발사업	33,530	2016	2016	33,530	실시계획승인
인천	용현·학익[2-1블록]도시개발사업	11,845	2016	2016	11,845	착공
인천	첨단산업클러스터(5,7공구)	22,215	2014	2015	22,215	실시계획승인
인천	국제화복합단지	13,459	2014	2015	13,459	공사중
인천	송도랜드마크시티	72,721	2018	2018	72,721	실시계획승인
인천	국제업무지구	66,262	2020	2020	66,262	기반시설준공
인천	미단시티	13,734	2015	2019	13,734	실시계획승인
인천	루원시티 도시개발사업	24,361	2018	2018	24,361	개발계획승인
인천	경서2구역	1,000	2019		1,000	실시계획승인
인천	아암물류단지	4,390	2019		4,390	공사중
인천	국제여객터미널	-	2020		-	공사중
인천	인천 신항물류단지	-	2020		-	공사중
인천	첨단산업클러스터(C-11공구)	49,956	2020		49,956	실시계획승인
인천	송도글로벌캠퍼스	4,344	2014		4,344	사업 준공
인천	검단3구역	11,004	2019	2019	11,004	실시계획승인
인천	경서3구역	10,700	2015	2015	10,700	실시계획승인
인천	방축구역	1,743	2020		1,743	실시계획승인

표 3-5 I 뉴타운(도시재정비촉진사업) 및 재개발 사업

시도	사업명	계획인구	준공년도	세부 반영 내용		추진단계
				첫입주 연도	반영인구(계)	
인천	주안2,4동 일원	55,668	2025	-	55,668	조합설립단계 (4개소)
인천	동인천역 주변	5,622	2018	-	5,622	실시계획승인
인천	숭의1	2,493	2016	-	2,493	사업시행인가
인천	산곡	6,265	2018	-	6,265	사업시행인가
인천	송림초교주변	6,943	2018	-	6,943	사업시행인가
인천	십정2	15,387	2018	-	15,387	사업시행인가
인천	용마루	12,167	2017	-	12,167	사업시행인가
인천	학익1	4,303	2016	-	4,303	사업시행인가
인천	십정3	1,475	2017	-	1,475	사업시행인가
인천	계양1	6,397	2016	-	6,397	사업시행인가
인천	서운	4,709	2015	-	4,709	사업시행인가
인천	작전현대아파트	3,661	2016	-	3,661	사업시행인가
인천	송림3-1	2,232	2016	-	2,232	사업시행인가
인천	도원	2,207	2015	-	2,207	사업시행인가
인천	청천1	3,361	2016	-	3,361	사업시행인가
인천	부개4	3,436	2016	-	3,436	사업시행인가
인천	산곡4	2,165	2016	-	2,165	사업시행인가
인천	금송	10,071	2016	-	10,071	사업시행인가
인천	전도관	3,024	2017	-	3,024	사업시행인가
인천	산곡2-1	3,031	2018	-	3,031	사업시행인가
인천	산곡2-2	2,197	2018	-	2,197	사업시행인가
인천	간석초교주변 용천마을	2,867	2017	-	2,867	사업시행인가
인천	주안4	4,347	2017	-	4,347	사업시행인가
인천	주안3	5,566	2021	-	5,566	사업시행인가
인천	상인천초교주변	6,037	2021	-	6,037	사업시행인가
인천	부평4	6,884	2021	-	6,884	사업시행인가
인천	산곡5	4,087	2021	-	4,087	사업시행인가
인천	청천2	14,065	2020	-	14,065	사업시행인가
인천	부개서초교북측	4,224	2020	-	4,224	관리처분계획인가
인천	효성1	4,270	2021	-	4,270	관리처분계획인가
인천	가좌주공2단지	4,745	2018	-	4,745	공사착공
인천	주안7	3,224	2021	-	3,224	사업시행인가

표 3-6 I 산업단지 개발계회

시도	사업명	계획인구	준공년도	세부 반영 내용		추진단계
				첫입주 연도	반영인구(계)	
인천	검단일반산업단지	60	2015	-	60	사업준공
인천	강화일반산업단지	-	2018	-		개발 진행중
인천	서운일반산업단지	-	2018	-		실시계획승인

[통행배정의 전제]

□ 재차인원

통행배정은 O/D와 네트워크를 사용하여 통행경로를 예측하는 단계이며 본 과업에서는 교통배정 패키지인 EMME/4를 사용하여 통행배정을 수행하였음

통행배정에 사용되는 재차인원은 지역 및 차종에 따른 원단위를 적용하며 본 과업에서는 『2016 수도권 교통분석 기초자료, 수도권 교통본부, 2017』에서 제시하는 승용차, 버스, 택시, 화물의 재차인원을 적용하였다. 승용차 재차인원은 통행발생량 기준으로 적용하며, 전국 163개 시군으로 구분하여 적용하였음

표 3-7 l 승용차 재차인원

시/군	시군간	내부존	시/군	시군간	내부존	시/군	시군간	내부존	시/군	시군간	내부존
서울특별시	1.33	1.42	동해시	1.58	1.44	태안군	1.60	1.34	안동시	1.58	1.37
부산광역시	1.47	1.40	태백시	1.50	1.65	당진군	1.53	1.24	구미시	1.32	1.20
대구광역시	1.43	1.30	속초시	1.64	1.44	전주시	1.40	1.29	영주시	1.54	1.29
인천광역시	1.30	1.35	삼척시	1.56	1.49	군산시	1.44	1.35	영천시	1.37	1.47
광주광역시	1.53	1.33	홍천군	1.67	1.51	익산시	1.32	1.29	상주시	1.54	1.35
대전광역시	1.49	1.33	횡성군	1.55	1.64	정읍시	1.55	1.36	문경시	1.75	1.38
울산광역시	1.52	1.33	영월군	1.69	1.32	남원시	1.76	1.22	경산시	1.25	1.32
수원시	1.32	1.36	평창군	1.51	1.38	김제시	1.36	1.34	군위군	1.49	1.34
성남시	1.32	1.52	정선군	1.63	1.57	완주군	1.28	1.28	의성군	1.74	1.29
의정부시	1.35	1.49	철원군	1.26	1.34	진안군	1.39	1.32	청송군	1.62	1.49
안양시	1.23	1.32	화천군	1.44	1.43	무주군	2.01	1.35	영양군	1.62	1.37
부천시	1.26	1.38	양구군	1.68	1.56	장수군	1.71	1.29	영덕군	1.43	1.42
광명시	1.30	1.46	인제군	1.87	1.38	임실군	1.41	1.46	청도군	1.42	1.41
평택시	1.46	1.40	고성군	1.62	1.47	순창군	1.76	1.58	고령군	1.49	1.52
동두천시	1.43	1.51	양양군	1.72	1.44	고창군	1.67	1.50	성주군	1.36	1.40
안산시	1.29	1.38	청주시	1.35	1.24	부안군	1.79	1.49	칠곡군	1.26	1.35
고양시	1.26	1.42	충주시	1.66	1.37	목포시	1.44	1.44	예천군	1.54	1.42
과천시	1.33	1.67	제천시	1.63	1.43	여수시	1.42	1.36	봉화군	1.36	1.31
구리시	1.32	1.47	청원군	1.29	1.22	순천시	1.45	1.36	울진군	1.71	1.44
남양주시	1.35	1.46	보은군	1.63	1.35	나주시	1.30	1.24	울릉군	1.33	-
오산시	1.30	1.33	옥천군	1.52	1.32	광양시	1.38	1.34	창원시	1.38	1.26
시흥시	1.19	1.24	영동군	1.66	1.28	담양군	1.52	1.43	진주시	1.64	1.39
군포시	1.27	1.48	증평군	1.31	1.30	곡성군	1.71	1.53	통영시	1.59	1.44
의왕시	1.29	1.23	진천군	1.33	1.35	구례군	1.72	1.31	사천시	1.55	1.44
하남시	1.38	1.45	괴산군	1.67	1.55	고흥군	1.64	1.32	김해시	1.31	1.35
용인시	1.35	1.51	음성군	1.37	1.33	보성군	1.80	1.52	밀양시	1.56	1.35
파주시	1.36	1.40	단양군	1.63	1.33	화순군	1.40	1.44	거제시	1.68	1.44
이천시	1.53	1.45	천안시	1.37	1.22	장흥군	1.69	1.36	양산시	1.35	1.28
안성시	1.40	1.39	공주시	1.56	1.41	강진군	1.51	1.41	의령군	1.45	1.36
김포시	1.34	1.49	보령시	1.84	1.28	해남군	1.50	1.40	함안군	1.34	1.36
화성시	1.31	1.37	아산시	1.34	1.30	영암군	1.32	1.39	창녕군	1.45	1.33

표 3-7 I 계속

광주시	1.35	1.42	서산시	1.59	1.46	무안군	1.45	1.51	고성군	1.46	1.42
양주시	1.36	1.42	논산시	1.51	1.33	함평군	1.56	1.42	남해군	1.70	1.44
포천시	1.36	1.33	계룡시	1.31	1.24	영광군	1.60	1.33	하동군	1.75	1.24
여주군	1.56	1.52	금산군	1.51	1.49	장성군	1.43	1.38	산청군	1.62	1.38
연천군	1.30	1.41	연기군	1.40	1.36	완도군	1.70	1.36	함양군	1.69	1.56
가평군	1.80	1.43	부여군	1.60	1.52	진도군	1.31	1.39	거창군	1.66	1.34
양평군	1.52	1.34	서천군	1.63	1.38	신안군	1.46	1.43	합천군	1.70	1.38
춘천시	1.73	1.47	청양군	1.51	1.37	포항시	1.56	1.37	제주시	1.56	1.37
원주시	1.60	1.43	홍성군	1.54	1.28	경주시	1.47	1.39	서귀포시	2.00	1.37
강릉시	1.59	1.43	예산군	1.39	1.38	김천시	1.37	1.31			

자료 :『수도권 교통분석 기초자료, 수도권교통본부, 2017』

표 3-8 I 버스 및 택시 재차인원

구분	시내버스	비노선버스	택시
서울특별시	19.27	27.90	1.47
부산광역시	19.63	26.96	1.48
대구광역시	16.00	28.30	1.48
인천광역시	11.37	25.59	1.49
광주광역시	19.16	27.47	1.48
대전광역시	20.71	28.64	1.48
울산광역시	16.72	28.08	1.48
경기도	11.58	28.79	1.50
강원도	12.41	26.99	1.48
충청북도	13.52	27.30	1.48
충청남도	10.40	28.96	1.48
전라북도	12.02	27.65	1.48
전라남도	17.25	27.63	1.48
경상북도	8.44	28.73	1.48
경상남도	10.33	28.16	1.48
제주특별자치도	14.59	25.96	1.48

자료 :『수도권 교통분석 기초자료, 수도권교통본부, 2017』

버스 및 택시의 재차인원은 광역시도별로 시내버스, 비노선버스, 택시로 구분하여 통행발생량을 기준으로 적용하였음

□ 승용차 환산계수

승용차 환산계수는 버스의 경우 『도로·철도 부문사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판), KDI, 2008』에서 제시하는 수도권 16인승이상 버스 값 2를 사용하였고, 화물의 경우 전국 값으로 제시된 차량크기에 따라 1.30, 3.73 PCU/대를 적용하였음

표 3-9 I 수도권 승용차 환산계수

(단위: PCU/대)

승용차·택시	버스	화물			
		평균	소형 (2.5톤 미만)	중형	대형
1.00	2	1.56	1.3	3.7	3.8

□ 교통량-지체함수(VDF: Volume Delay Function)

통행배정에 사용된 지체함수식은 『도로·철도 부문사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완연구(제5판), KDI, 2008』에서 제공한 전국권의 일반화 비용을 적용하였음

일반화 비용: $T = T_0[1+\alpha(V/C)^{\beta}]+$구간거리$\times$가중치

T = 링크 통행시간 (일반화 비용, 분)

T_0 = 링크 자유통행시간 (시간비용, 분)

V = 링크 교통량(pcu/시)

C = 링크 용량(pcu)

α, β = 파라미터

가중치 = (통행요금/km)/[차종별 시간가치]

지체함수식에 적용될 파라메타는 KTDB에서 파라미터 최적값을 적용하였음
제시한 도시부 및 지방부 지역의 링크등급별

표 3-10 | 2014 VDF 등급별 파라미터 최적값_도시부

등급	도로유형	신호등밀도(개/km)	차로수	α	β	V0 (kph)	Capa (pcphpl)
1	고속도로	연속류	2차로 이하	0.56	1.8	100.7	1,846
3			3차로 이상	0.57	1.68	115.1	2,028
5	도시고속		2차로 이하	0.47	2.43	95.5	1,773
7			3차로 이상	0.48	2.4	97.5	2,182
9	다차로도로	≤ 0.3	1차로	0.51	2.69	66.5	1,100
11			2차로 이상	0.67	2.16	80.7	1,420
13		≤ 0.7	1차로	0.54	2.47	63.9	957
15			2차로 이상	0.68	2.08	79.2	1,341
18		≤ 1.0	1차로	0.6	2.15	55.7	873
19			2차로 이상	0.69	1.93	71	1,242
22		≤ 2.0	1차로	0.6	1.92	51	862
24			2차로 이상	0.71	1.8	69.6	985
26		≤ 4.0	1차로	0.67	1.86	44.1	636
28			2차로 이상	0.72	1.79	62.4	936
30		> 4.0	1차로	0.8	1.82	38.3	595
31			2차로 이상	0.82	1.66	57	801

주 : 해당 파라미터 최적값은 모형상의 최적값으로 실제 KTDB 배포자료의 네트워크에는 현장특성을 반영한 파라메타 값이 적용되어 있음
자료 : 『수도권 교통분석 기초자료, 수도권교통본부, 2017』

표 3-11 I 2014 VDF 등급별 파라미터 최적값_지방부

등급	도로 유형	신호등밀도 (개/km)	차로수	α	β	V0 (kph)	Capa (pcphpl)
2	고속 도로	연속류	2차로 이하	0.55	2.09	95.2	1,786
4			3차로 이상	0.57	2.07	108.2	1,987
10	다차 로도 로	≤ 0.3	1차로	0.51	2.82	67.5	1,090
12			2차로 이상	0.65	2.24	82.3	1,400
14		≤ 0.7	1차로	0.54	2.16	65	925
16			2차로 이상	0.72	2.14	80.7	1,188
18		≤ 1.0	1차로	0.59	1.87	62.8	767
20			2차로 이상	0.73	1.82	72.2	971
22		≤ 2.0	1차로	0.63	1.87	58.1	583
24			2차로 이상	0.8	1.81	70	831
26		≤ 4.0	1차로	0.68	1.79	54.4	580
28			2차로 이상	0.82	1.72	69.3	756
30		> 4.0	1차로	0.72	1.72	44.2	465
32			2차로 이상	0.83	1.7	60	736

주 : 해당 파라미터 최적값은 모형상의 최적값으로 실제 KTDB 배포자료의 네트워크에는 현장특성을 반영한 파라메타 값이 적용되어 있음

자료 : 『수도권 교통분석 기초자료, 수도권교통본부, 2017』

□ 지하도로 통행료

본 과업에서는 지하도로 통행료를 한국도로공사 기준으로 산정하여 적용하였음

한국도로공사에서는 2011년 10월 이후 기본 통행료는 900원이고, 폐쇄식통행료 왕복 4차로의 경우 1종(승용차)는 41.4원/km, 2종(화물차)은 42.2원/km 그리고 3종(버스)은 43.9원/km이다. 2차로 고속도로는 왕복 4차로 통행료의 50% 할인된 통행료, 6~8차로 고속도로는 20% 할증된 통행료를 적용하고 있음

경인고속도로 지하도로 통행료는 소형차 기준 1,300원으로 산정하였음

표 3-12 I 한국도로공사의 고속도로 통행요금 (2018년 기준)

구 분	기본요금(원)		주행요금 (원/km)				
	폐쇄식	개방식	1종 (소형)	2종 (중형)	3종 (대형)	4종 (대형화물)	5종 (특수화물)
2011년 10월 이전	862	689	40.5	41.3	42.9	57.5	68.0
2011년 10월 이후	900	720	44.3	45.2	47	62.9	74.4
차로 수 할증	·2차로: 50% 할인		·2차로: 50% 할인 ·6차로 이상: 20% 할증				
차종구분 (5종)	· 1종: 승용차(택시), 16인승이하 버스, 2.5톤 이하 트럭 · 2종: 17인승~32인승 버스, 2.5~5.5톤 트럭 · 3종: 33인승 이상 버스, 5.5톤~10톤 트럭 · 4종: 10톤~20톤 트럭 · 5종: 20톤 이상 트럭						
지하도로 통행료 (8.5km)	· 900원 + 44.3원/km * 8.5km * 1.2 ÷ 1,300원(100원 이하 절삭)						

자료: 한국도로공사 홈페이지, http://www.ex.co.kr

(3) 기준년도 모형정산

[현황정산 과정]

현황정산은 교통수요예측 과정의 기본으로 현황 O/D를 통행배정한 후, 현재의 가로 교통량과 비교, 그 신뢰성을 확보하는 과정으로, 이를 통해 잘못된 네트워크 및 O/D를 수정한 후 장래 O/D 및 네트워크를 구축하는 것을 목적으로 함

표 3-13 l 기준년도 현황정산

연번	도로명	지점명	관측교통량	정산교통량	오차율	비고
1	강화대로	강화대교	25,810	26,745	3.6%	코든
2	서곶로	항동고개	49,534	49,070	-0.9%	코든
3	검단로	목향초교	32,565	26,636	-18.2%	코든
4	공항고속도로	신공항 요금소	68,955	61,947	-10.2%	코든
5	동양로	당미교	13,453	13,073	-2.8%	코든
6	봉오대로	서운체육공원	50,002	51,811	3.6%	코든
7	아나지로	서운중학교	26,619	25,754	-3.3%	코든
8	경인고속도로	인천 요금소	144,894	127,029	-12.3%	코든
9	길주로	상동호수공원	97,382	85,141	-12.6%	코든
10	부흥로	상일고교	20,858	18,808	-9.8%	코든
11	경인로	일신동주민센터	71,777	62,214	-13.3%	코든
12	무네미로	수현삼거리	186,509	167,003	-10.5%	코든
13	백범로	장수초교	46,806	47,493	1.5%	코든
14	인주대로	만수고교	41,635	44,429	6.7%	코든
15	제2경인고속도로	서창JC	132,123	146,939	11.2%	코든
16	비류대로	논현교	34,837	31,045	-10.9%	코든
17	소래로	소래대교	54,178	56,559	4.4%	코든
18	제3경인고속도로	고잔IC	129,637	119,456	-7.9%	코든
19	봉수대로	백석대교	75,827	76,317	0.6%	스크린
20	서곶로	시천교	47,475	42,840	-9.8%	스크린
21	경명대로	북인천IC	25,669	26,492	3.2%	스크린
22	경명대로	징맹이고개	63,150	54,477	-13.7%	스크린
23	마장로	중앙금속앞	28,001	32,336	15.5%	스크린
24	부평대로	부평IC고가	62,415	61,449	-1.5%	스크린
25	장제로	천대고가	72,976	66,517	-8.9%	스크린
26	원적로	새사미아파트	32,438	35,208	8.5%	스크린
27	장고개로	유창기계공업	38,546	38,481	-0.2%	스크린
28	제2경인고속도로	능해IC	66,476	63,890	-3.9%	스크린
29	남동대로	방죽들삼거리	73,631	73,583	-0.1%	스크린
30	호구포로	남촌풍림아파트	44,604	41,469	-7.0%	스크린
31	청룡대로	남동대교	30,512	30,873	1.2%	스크린
32	열우물로	열우물경기장	35,286	31,270	-11.4%	스크린
33	숙골로	쑥골고가교	40,302	41,150	2.1%	스크린
34	마장로	부안고가교	43,293	41,699	-3.7%	스크린
35	장제로	부평굴다리	66,522	72,138	8.4%	스크린
36	인중로	사동삼거리	28,693	29,753	3.7%	스크린
37	중봉대로	홈씨씨	79,728	78,296	-1.8%	스크린
38	봉수대로	원신터널	55,529	59,088	6.4%	스크린
38	경인고속도로 본선	부평IC~서인천IC	163,757	170,372	4.0%	주요간선
40		서인천IC~가좌IC	160,116	164,915	3.0%	주요간선
41		가좌IC~도화IC	99,844	106,854	7.0%	주요간선
42		도화IC~인천기점	62,515	57,327	-8.3%	주요간선
43	서울외곽순환 고속도로	계양IC ~ 서운JCT	182,200	191,406	5.1%	주요간선
44		서운JCT ~ 중동IC	205,100	205,025	0.0%	주요간선
45		송내IC ~ 장수IC	225,824	227,194	0.6%	주요간선

그러나 실제 광범위한 조사를 통해 구축된 기준 O/D를 본 사업에서 수정하는 것은 오히려 자료를 왜곡시킬 우려가 있어, 본 과업에서는 네트워크에 대한 수정 작업만을 수행하였음

통행배정한 배정교통량과 실제 관측교통량과의 비교를 통하여 네트워크를 수정하는 과정을 반복 수행하였음

주요 네트워크 보완사항으로는 누락된 link의 추가 및 차로수, 연장, 용량 등의 link속성 수정이며, 이는 관측교통량과의 비교를 통하여 현실적으로 수정한 것임

현황정산은 문헌자료 및 현장조사지점을 대상으로 EMME/4 배정교통량과 관측교통량과의 비교를 통해 수행하였음

본 과업에서는 여러 가지 현황정산 방법 중 국내 지침(예비타당성조사 지침 5판, 교통시설 투자평가지침 5차 개정)에서 적용하는 오차율법을 활용하였음

[현황정산 결과]

본 과업에서는 경인고속도로를 포함한 주요 고속도로 구간 및 일반국도, 지방도의 총 45개 구간에 대해서 현황정산을 수행하였음

본 사업의 영향권역은 경인고속도로의 역할을 고려하여 인천시 전체를 영향권역으로 설정하였고, 교통량 비교 정산 지점은 코든/스크린 지점 및 과업 특성을 고려한 특정지점의 교통량을 비교 정산하였음

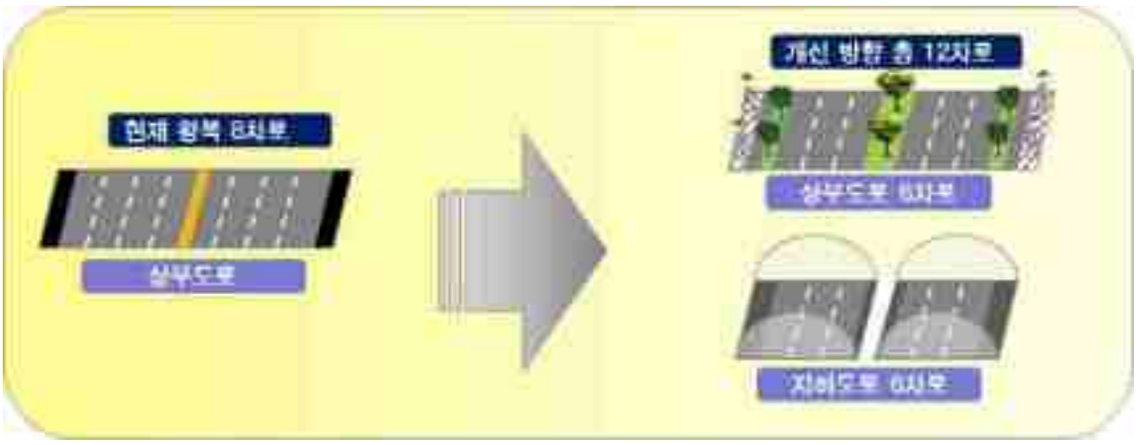
교통량 조사 자료는 「2017년 인천광역시 도시교통기초조사」 조사결과 및 현장 조사치를 이용하였음

(4) 시나리오 설정

본 과업에서는 경인고속도로 상부 일반도로 왕복 6차로와 지하도로 왕복 6차로, 그리고 지하도로를 인천구간과 부천구간 2개 구간으로 구분하여 소형차 전용도로로 설치하는 것을 기본 시나리오로 설정하였으며 추가로 기본 시나리오와 동일한 기하구조에 지하도로 통행 차종이 소형자 전용도로가 아닌 전 차종으로 설정하였음

- 시나리오1 : 지하도로 6차로, 상부 6차로, 소형차 전용도로
- 시나리오2 : 지하도로 6차로, 상부 6차로, 전차종 통행

그림 3-10 I 경인고속도로 지하도로 장래 기하구조



2. 장래 교통여건 전망

[경인고속도로 지하도로 소형차 전용]

경인고속도로 지하도로 사업 시행 후 소형차 전용도로로 운영할 경우 2025년도의 교통량은 <표 3-1>과 같음

경인고속도로 지하도로 평균교통량은 92,911대/일로 예측되었으며, 서인천IC~서운JC 구간 82,777대/일, 서운JC~신월IC 구간 103,044대/일로 분석

그림 3-11 l 2025년 경인고속도로 지하도로 소형차 전용도로 시행 시 예측교통량

경인고속도로 상부도로 평균교통량은 46,205대/일로 예측되었으며, 서인천IC~서운JC 상부구간 46,508대/일, 서운JC~신월IC 상부구간 46,205대/일로 분석

경인고속도로 서인천IC와 연결되는 봉오대로와 제3연륙교의 평균교통량은 각각 96,937대/일과 103,409대/일로 지하도로를 이용하는 교통량이 봉오대로와 제3연륙교를 이용하는 것으로 판단

경인고속도로 상부구간의 경쟁노선인 국도6호선과 부평북로의 평균교통량은 각각 28,832대/일과 7,904대/일로 예측되었으며 국도6호선을 더 많이 이용하는 것으로 분석

경인고속도로 지하도로와 경쟁노선인 인천공항고속도로와 제2경인고속도로의 평균교통량은 각각 92,929대/일과 73,293대/일로 분석

표 3-14 l 지하도로 소형차 전용시 2025년 예측교통량

(대/일)

도로명	시점	종점	교통량	평균
경인 고속도로 지하도로	서인천IC	서운JC	82,777	92,911
	서운JC	신월IC	103,044	
경인 고속도로 상부도로	서인천IC	지하도로 진입부	154,177	
	지하도로 진입부	마창로	71,329	46,508
	마창로	부평IIC	39,148	
	부평IIC	지하도로 진출부	29,048	
	지하도로 진출부	서운JC	111,825	
	서운JC	지하도로 진입부	123,192	
	지하도로 진입부	신흥로	20,147	46,205
	신흥로	성오로	44,417	
	성오로	지하도로 진출부	73,142	
	지하도로 진출부	신월IC	180,718	
국도6호선 (아나지로)	효서로	새말사거리	7,243	28,832
	새말사거리	효성사거리	22,019	
	효성사거리	새벌로	30,940	
	새벌로	나들목사거리	36,702	
	나들목사거리	작전고가앞교차로	39,278	
	작전고가앞교차로	매뜰사거리	36,706	
	매뜰사거리	아나지로396번길	30,783	
	아나지로396번길	삼정고가교삼거리	23,704	
	삼정고가교삼거리	삼정교차로	26,097	
	삼정교차로	산업길사거리	32,439	
	산업길사거리	봉오대로사거리	31,238	
부평북로	새별리사거리	효성굴다리사거리	2,314	7,904
	효성굴다리사거리	부평IC사거리	12,946	
	부평IC사거리	삼산2교	8,454	
서울외곽 순환도로	노오지IC	계양IC	82,118	127,825
	계양IC	서운JC	115,557	
	서운JC	중동IC	144,275	
	중동IC	송내IC	169,352	
봉오대로	서인천IC	루원시티교차로	109,962	96,937
	루원시티교차로	중봉로교차로	106,820	
	중봉로교차로	남청라IC	74,028	
제3연륙교	남청라IC	영종도	103,409	103,409
인천공항 고속도로	김포공항IC	노오지JC	113,161	92,929
	노오지JC	청라IC	76,677	
	청라IC	북인천IC	76,167	
	북인천IC	공항입구JC	105,712	
제2경인 고속도로	광명IC	안현JC	111,953	73,293
	안현JC	신천IC	107,690	
	신천IC	서창JC	49,511	
	서창JC	남동IC	114,513	
	남동IC	문학IC	92,876	
	문학IC	학익JC	57,862	
	학익JC	옥련IC	11,215	
	옥련IC	연수JC	35,235	
	연수JC	영종IC	78,785	

[경인고속도로 지하도로 전차종 통행]

경인고속도로 지하도로 사업 시행 후 전차종 통행으로 운영할 경우 2025년도의 교통량은 <표 3-2>와 같음

경인고속도로 지하도로 평균교통량은 92,879대/일로 예측되었으며, 서인천IC~서운JC 구간 83,308대/일, 서운JC~신월IC 구간 102,450대/일로 분석

경인고속도로 상부도로 평균교통량은 45,942대/일로 예측되었으며, 서인천IC~서운JC 상부구간 46,111대/일, 서운JC~신월IC 상부구간 45,772대/일로 분석

경인고속도로 서인천IC와 연결되는 봉오대로와 제3연륙교의 평균교통량은 각각 96,695대/일과 103,329대/일로 지하도로를 이용하는 교통량이 봉오대로와 제3연륙교를 이용하는 것으로 판단

경인고속도로 상부구간의 경쟁노선인 국도6호선과 부평북로의 평균교통량은 각각 28,758대/일과 7,830대/일로 예측되었으며 국도6호선을 더 많이 이용하는 것으로 분석

그림 3-12 | 2025년 경인고속도로 지하도로 전차종 통행 시행 시 예측교통량

경인고속도로 지하도로와 경쟁노선인 인천공항고속도로와 제2경인고속도로의 평균교통량은 각각 93,033대/일과 73,526대/일로 분석

표 3-15 | 지하도로 전차종 통행시 2025년 예측교통량

(대/일)

도로명	시점	종점	교통량	평균
경인 고속도로 지하도로	서인천IC	서운JC	83,308	92,879
	서운JC	신월IC	102,450	
경인 고속도로 상부도로	서인천IC	지하도로 진입부	154,409	
	지하도로 진입부	마창로	71,064	46,111
	마창로	부평IIC	38,645	
	부평IIC	지하도로 진출부	28,626	
	지하도로 진출부	서운JC	111,934	
	서운JC	지하도로 진입부	122,134	
	지하도로 진입부	신흥로	19,685	45,772
	신흥로	성오로	44,573	
	성오로	지하도로 진출부	73,058	
	지하도로 진출부	신월IC	180,038	
국도6호선 (아나지로)	효서로	새말사거리	7,110	28,758
	새말사거리	효성사거리	22,259	
	효성사거리	새벌로	30,949	
	새벌로	나들목사거리	36,785	
	나들목사거리	작전고가앞교차로	38,763	
	작전고가앞교차로	매뜰사거리	36,196	
	매뜰사거리	아나지로396번길	30,892	
	아나지로396번길	삼정고가교삼거리	23,801	
	삼정고가교삼거리	삼정교차로	25,961	
	삼정교차로	산업길사거리	32,437	
	산업길사거리	봉오대로사거리	31,180	
부평북로	새별리사거리	효성굴다리사거리	2,181	7,830
	효성굴다리사거리	부평IC사거리	12,854	
	부평IC사거리	삼산2교	8,455	
서울외곽 순환도로	노오지IC	계양IC	82,137	127,796
	계양IC	서운JC	116,334	
	서운JC	중동IC	143,775	
	중동IC	송내IC	168,940	
봉오대로	서인천IC	루원시티교차로	109,738	96,695
	루원시티교차로	중봉로교차로	106,555	
	중봉로교차로	남청라IC	73,791	
제3연륙교	남청라IC	영종도	103,329	103,329
인천공항 고속도로	김포공항IC	노오지JC	113,339	93,033
	노오지JC	청라IC	76,779	
	청라IC	북인천IC	76,323	
	북인천IC	공항입구JC	105,691	
제2경인고속도로	광명IC	안현JC	112,136	73,526
	안현JC	신천IC	107,981	
	신천IC	서창JC	49,738	
	서창JC	남동IC	114,931	
	남동IC	문학IC	93,203	
	문학IC	학익JC	58,222	
	학익JC	옥련IC	11,315	
	옥련IC	연수JC	35,325	
	연수JC	영종IC	78,886	

[시나리오 비교]

경인고속도로 지하도로 소형차 전용과 전차종 통행 시 교통량 비교는 <표 3-3>과 같음

영향권 네트워크의 소형차 전용 대비 전차종 통행 시 증감율은 전반적으로 1% 미만으로 나타나 교통영향에 큰 차이는 없는 것으로 예측

경인고속도로 지하도로에 전차종이 통행하는 경우 소형차 전용 대비 0.03% 증가하는 것으로 예측

- 서인천IC~서운JC 구간은 전차종 통행 대비 소형차 전용 시 531대/일이 감소하였으며 서운JC~신월IC 구간은 594대/일이 증가
- 서인천IC~서운JC 구간은 소형차 전용 시 82,777대/일로 "도로업무편람, 국토교통부, 2018"의 고속도로 6차로 기준 D수준(101,000대/일)보다 여유가 있어 전차종 통행 시 기존 승용차 통행에 화물차 통행이 추가되어 소형차 전용보다 531대/일이 증가한 것으로 검토
- 서울JC~신월IC 구간은 소형차 전용 시 103,044대/일로 고속도로 6차로 기준 D수준(101,000대/일)를 초과하여 서비스수준 E 상태이므로 전차종 통행 시 화물차 통행량이 이용한 만큼 승용차 통행량이 감소하여 소형차 전용 대비 594대/일이 감소한 것으로 검토됨(교통량 단위 대/일로는 승용차환산계수가 소형화물차 1.3, 중형화물차 3.7, 대형화물차 3.8임을 감안할 때 거의 차이가 없는 것으로 판단

그림 3-13 | 2025년 경인고속도로 지하도로 소형차 전용과 전차종 통행 시 교통량 비교

표 3-16 | 경인고속도로 지하도로 소형차 전용과 전차종 통행 시 교통량 비교

(대/일)

도로명	시점	종점	교통량			평균			
			소형차전용 (A)	전차종 (B)	차이 (A-B)	소형차전용 (A)	전차종 (B)	차이 (A-B)	증감율 (%)
경인고속도로 지하도로	서인천IC	서운JC	82,777	83,308	-531	92,911	92,879	32	0.03
	서운JC	신월IC	103,044	102,450	594				
경인고속도로 상부도로	서인천IC	지하도로 진입부	154,177	154,409	-232				
	지하도로 진입부	마창로	71,329	71,064	265	46,508	46,111	397	0.85
	마창로	부평IIC	39,148	38,645	503				
	부평IIC	지하도로 진출부	29,048	28,626	422				
	지하도로 진출부	서운JC	111,825	111,934	-109				
	서운JC	지하도로 진입부	123,192	122,134	1,058				
	지하도로 진입부	신흥로	20,147	19,685	462	46,205	45,772	433	0.94
	신흥로	성오로	44,417	44,573	-156				
	성오로	지하도로 진출부	73,142	73,058	84				
	지하도로 진출부	신월IC	180,718	180,038	680				
국도6호선 (아나지로)	효서로	새말사거리	7,243	7,110	133	28,832	28,758	74	0.26
	새말사거리	효성사거리	22,019	22,259	-240				
	효성사거리	새벌로	30,940	30,949	-9				
	새벌로	나들목사거리	36,702	36,785	-83				
	나들목사거리	작전고가앞교차로	39,278	38,763	515				
	작전고가앞교차로	매뜰사거리	36,706	36,196	510				
	매뜰사거리	아나지로396번길	30,783	30,892	-109				
	아나지로396번길	삼정고가교삼거리	23,704	23,801	-97				
	삼정고가교삼거리	삼정교차로	26,097	25,961	136				
	삼정교차로	산업길사거리	32,439	32,437	2				
	산업길사거리	봉오대로사거리	31,238	31,180	58				
부평북로	새별리사거리	효성굴다리사거리	2,314	2,181	133	7,904	7,830	74	0.94
	효성굴다리사거리	부평IC사거리	12,946	12,854	92				
	부평IC사거리	삼산2교	8,454	8,455	-1				
서울외곽순환도로	노오지IC	계양IC	82,118	82,137	-19	127,825	127,796	29	0.02
	계양IC	서운JC	115,557	116,334	-777				
	서운JC	중동IC	144,275	143,775	500				
	중동IC	송내IC	169,352	168,940	412				
봉오대로	서인천IC	루원시티교차로	109,962	109,738	224	96,937	96,695	242	0.25
	루원시티교차로	중봉로교차로	106,820	106,555	265				
	중봉로교차로	남청라IC	74,028	73,791	237				
제3연륙교	남청라IC	영종도	103,409	103,329	80	103,409	103,329	80	0.08
인천공항 고속도로	김포공항IC	노오지JC	113,161	113,339	-178	92,929	93,033	-104	-0.11
	노오지JC	청라IC	76,677	76,779	-102				
	청라IC	북인천IC	76,167	76,323	-156				
	북인천IC	공항입구JC	105,712	105,691	21				
제2경인고속도로	광명IC	안현JC	111,953	112,136	-183	73,293	73,526	-233	-0.32
	안현JC	신천IC	107,690	107,981	-291				
	신천IC	서창JC	49,511	49,738	-227				
	서창JC	남동IC	114,513	114,931	-418				
	남동IC	문학IC	92,876	93,203	-327				
	문학IC	학익JC	57,862	58,222	-360				
	학익JC	옥련IC	11,215	11,315	-100				
	옥련IC	연수JC	35,235	35,325	-90				
	연수JC	영종IC	78,785	78,886	-101				

CHAPTER 4

상부도로 및 주변지역 활성화 구상

1. 활성화 목표 및 실현 전략 | 75
2. 교통체계 구상(안) | 76
3. 공공시설 확충 구상 | 82

1. 활성화 목표 및 실현 전략

(1) 기본방향

상부공간과 주변지역의 주요 핵심시설 등을 지역민이 편리하게 이용할 수 있도록 각 시설을 연계한 합리적 보행체계 개선방안 마련

또한 지역민들이 가장 많이 요구하는 공원·녹지 등 오픈스페이스를 지역특성을 반영하여 상부공간에 다양하게 확보

- 주변지역 연계체계 등을 고려하여 선형형태 또는 면적형태 등 다양한 방안을 제시

오픈스페이스 계획시 기존 공원·녹지공간과 연계하여 인천·부천을 넘어 수도권 광역 녹지 네트워크로 활성화 되도록 계획

지하화 사업과 연계하여 주변지역 교통체계 검토시 자전거·BRT 등 미래 녹색교통 도입 및 버스 등 대중교통 체계 개선도 함께 고려

그림 4-1 | 대중교통 및 자전거도로 사례

고속도로 상부공간의 일부 구간이나 주변의 가용지를 발굴하여 시민이용공간·공공시설·문화복지시설 등 지역에 필요한 시설 입지를 유도하고,

경인고속도로 주변을 인천의 중심지와 부천·서울을 연결하는 주요 기능의 확장과 연계가 가능한 지역으로 조성하고자 함

대상지는 오래전부터 주민들이 공동체를 유지해온 지역으로, 이 곳에 새로운 변화의 싹을 심고 재활성화를 하기 위하여 무엇보다 지역에 대한 고찰과 주민과의 소통이 중요

이에 본 과업단계 뿐만 아니라 향후 추진하게 될 계획수립 및 조성 등 전체의 단계에 대하여 지역민의 참여를 적극 유도하고 의견을 수렴·반영하고자 함

(2) 목표 및 전략

상부공간 기능 변화의 계기로 오랜시간 단절되어왔던 남북을 연결하고 주변지역 활성화를 도모하여 '인천을 대표하는 중심지역으로 재탄생'을 목표로 설정하고 3개의 주요 이슈를 도출

부지특성에 따라 대상지역을 4개의 생활권으로 구분하여 차별화된 관리방안을 수립

또한 경인고속도로 지하화와 연계한 교통체계 개편과 함께 지역내 부족한 시설 검토를 통하여 기반시설을 재정비

대상지 내에서 활용 가능한 일정 규모 이상의 가용부지를 발굴하고 지역활성화를 이끌어갈 재생앵커시설 도입을 검토

그림 4-2 | 목표 및 전략

2. 교통체계 구상(안)

(1) 도로망 체계 구상

지하화구간 기점변경

현재 경인고속도로 지하화 구간은 신월IC에서 서인천IC까지 계획·검토 중

향후 제3연륙교가 건설되고 주변 대규모 신도시개발이 완료가 된다면 봉오대로변으로의 교통량이 폭발적으로 증가될 것으로 판단

- 3기 신도시 확정(계양지구, 부천지구) 및 검단신도시 7만5천여세대 분양, 계양 테크노밸리 1만7천여세대 등 입주 물량이 단기간내 증가

늘어나는 교통량의 부담을 줄이고 고속도로 기능상실의 가속화를 대비하기 위하여 남청라IC로의 기점 연장을 제안하며, 이를 위하여 국토교통부와의 협의과정이 필요

- 남청라IC~서인천IC의 도로는 상부 양방향 6차로 단속류로 운영 중(평면교차 6개소)
- 하부는 양방향 4차로 연속류로 운영 되며, 지하차도 및 교량설치(6개소 / 1,630m), 설계속도 80km/h의 자동차 전용도로로 운영 중

루원분기점 기점 연결 검토

서인천IC 폐쇄 후 동서축 간선기능 확보를 위하여 루원분기점을 활용한 경인고속도로 일반화 구간과 지하화 구간의 연결 필요

□ 대안1_경인고속도로 본선 연결

청라진입로와 경인고속도로의 본선을 연결하는 대안으로 가정교차로 우회전 전용차로를 추가하는 방안

왕복 4차로의 지하차도를 신설(L:420m)하며, 이존 일방 2차로의 250m 지하차도를 철거

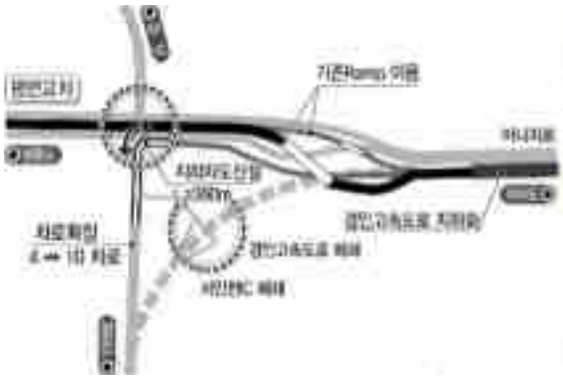
본선 연결시 인천공항에서 경인 고속도로까지의 간선기능 확보가 가능하나, 인천항에서 경인고속도로 접근시 신호와 우회전 전용도로 적용으로 루원시티내 교통소통에 불리한 단점이 발생

그러나 루원시티 도시계획 변경에 큰 영향을 끼치지 않기 때문에 적용에 무리가 없음

그림 4-3 I 남청라IC 기점 연장

그림 4-4 I 대안 1 교통체계

그림 4-5 I 대안 2 교통체계



□ 대안2_경인고속도로 연결로 연결

경인고속도로 연결로와 연결하는 대안2는 가정교차로 지하차도의 신설(왕복 4차로, L=360m)이 필요

경인고속도로 연결로와 연결할 경우, 인천공항에서 경인고속도로까지의 간선기능 확보는 불가하나,

인천항에서 경인고속도로까지의 교통체계가 단순통과로 루원시티내 교통소통엔 유리한 장점 보유

단, 대안2를 적용하기 위하여 루원시티 도시계획의 변경이 필수적

간선도로 및 경인고속도로 연결 방안

□ 1구간 (서인천IC~부평IC) 연결방안

서인천IC에서 부평IC 구간에는 남북방향으로 청안로, 마장로, 안남로, 새벌로, 부평대로의 5개 간선도로가 위치

이중 청안로는 지하도로의 시점부 진출입로 위치상(청안로~마장로 사이 구간), 현재 상태의 고가2차로가 존치되어야 하므로 평면교차나 IN-OUT의 설치가 불가한 도로이며,

나머지 4개의 간선도로는 이지역의 좌우 단차가 일정하여 지상도로와 평면교차가 가능한 것으로 계획

그림 4-6 I 1구간(서인천IC~부평IC) 연결방안

□ 2구간(부평IC~부천IC) 연결방안

부평IC에서 부천IC 구간에는 주부토로, 장제로 등 6개의 간선도로가 위치

이중 주부토로는 현재의 고가2차로를 존치하고, 하부도로는 IN-OUT형태로 지상도로에 접속 가능

장제로는 6차로의 주요 간선도로로 현재의 4차로 고가는 존치하며, 하부도로는 지상도로와의 연계가 가능하도록 평면교차로 계획

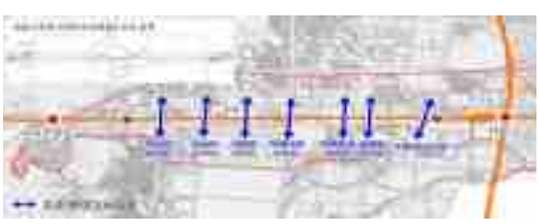
□ 연결구상 종합

원활한 교통흐름을 위하여 서운JC 및 서인천IC 부근으로 유출입부 설치

지형단차 조정 등을 통해 상부도로는 최대한 평면교차로로 계획 (고가도로 등 구조물 설치 지양)

상부공간의 활용성을 고려하여 부평대로 및 부평IC 주변지역은 상부도로 지하화를 검토 및 적용

그림 4-7 | 연결구상 종합 개념도



(2) 대중교통 체계 구상

□ 기본방향

고속도로 상습 지·정체 문제 해소와 자전거, BRT 등 미래 녹색교통의 테스트베드화 계획을 도입하며, 승용차 교통 개선뿐만 아니라 버스 등 대중교통 체계 개선을 고려

□ 버스·지하철 등 대중교통

[대중교통망 체계개선]

현재는 경인고속도로의 특성상 좌석·광역·급행버스 노선을 제외하고 고속도로를 따라 운행 중인 버스 노선 부재

교통체계 및 주변 교통수요 등의 변화 등에 대비한 대중교통망 구축 필요

그림 4-8 | 대중교통 노선 현황

그림 4-9 | 2구간(부평IC~부천IC) 연결방안

경인고속도로 지하화로 동서축 연결 주요도로가 일반화됨에 따라, 서울~부천~남청라를 연결하는 대중교통 도입 검토 필요

[스마트 교통서비스 도입]

스마트 교통체계 도입을 통한 대중교통 이용 활성화를 최대한 유도

그림 4-10 I 스마트 교통체계 개념도

1. 자율주행셔틀 서비스

운전자가 탑승하지 않은 완전 무인 자율주행 자동차인 소형 자율주행 셔틀버스 도입 검토를 제안

- 준공업지역 및 산업단지내부를 돌아다니는 근로자 대상의 자율주행 버스
- 굴포천변을 통해 부평구청역~아인스워터월드~서운JC인근 생산녹지지역(향후 개발시)을 연결하는 관광목적의 자율주행버스

현재 국내에서는 판교제로시티에서 자율주행 테스트베드를 추진하고 있으며, 9개 좌석 최대 11명 탑승 가능한 규모로 운영 중

그 외 세종시와 마곡 사이언스파크 등 곳곳에서 자율주행셔틀 상용화를 시작·시도하고 있으며 프랑스, 미국 등 선진국을 중심으로 약 25km/h속도로 운행 중

[해외 사례 - 네덜란드 로테르담 Parkshuttle]
· 약 1.8km 구간을 최고 32km/h 속도로 주행하는 자율주행셔틀버스
· 상업지구와 주변주택가를 오가는 무인버스로 하루 1만 5천여명이 이용

그림 4-27 I ParkShuttle

2. 통합 모빌리티 서비스

도시화, 인구과밀, 도로혼잡 증가 등의 교통 문제 해결의 중요한 대안으로 전세계적으로 각광받고 있는 통합 모빌리티 서비스 도입 필요

이 서비스는 이동 수단 및 방식 등에 대하여 더 많은 선택권을 제공하고 실시간 정보 획득을 통해 효율적인 결정을 할 수 있도록 지원

그 사례로 핀란드에서는 헬싱키 지역내 대중교통 수단, 택시, 렌터카 등을 모두 통합한 Whim서비스를 운영 중

그림 4-11 I 통합 모빌리티 서비스 개념도

3. 스마트주차서비스

대상지역내 가장 큰 문제점인 주차장 문제 해소를 위하여 공간의 확충과 함께 실시간으로 모바일 및 웹을 통해 빈 주차공간을 찾을 수 있는 시스템 도입을 제안

주차관리 분야 시장은 연평균 13.2%의 성장률을 보이며 2019년 말 USD 1억65백만 규모를 달성할 것으로 예상되는 주요 사업 분야

[해외 사례 - 일본 Docomo]

· 일본 전체를 서비스지역으로 운영 중
· 아파트나 오피스텔 등 비어있는 주차장을 공유
· 주차면마다 바닥에 센서를 부착하여 실시간으로 차량 존재 여부를 전달
· 또한 주차시간을 체크하여 시간당 주차료를 과금하는 방식으로 유휴주차공간을 공유

□ 자전거 도로 등 녹색교통

터미널역 및 부천시청 등 주요 시설을 중심으로 자전거도로가 체계적으로 조성되어 있는 부천시와는 달리 부평구와 계양구내 자전거도로는 대부분 미조성상태로 연결성 없이 단절

그림 4-12 I 자전거도로 현황

인천시 다른 자치구 및 부천, 서울시 등에서 확대되고 있는 공유자전거에 대한 도입이 부평구와 계양구에서도 지속적으로 검토되고 있으나, 자전거 관련 인프라 등의 부족으로 지연·중단되고 있는 실정

그림 4-13 I 공유자전거 도입 관련 기사

자전거 이용의 확대를 위하여 중심생활가로인 부평대로를 중심으로 연속성 없이 단절되어 있는 자전거도로 연결사업을 추진

- 2019년 8월 진행된 시민참여협의체에서도 부평대로를 통한 아라뱃길까지의 자전거길 연계를 요구

자전거도로 확충과 함께 지하철역 및 주요 거점을 중심으로 공공자전거 및 전동스쿠터 대여서비스의 도입·확대를 검토

[세계 공유자전거]

공유경제와 친환경가치에 대한 인식이 높아지면서 세계 많은 도시(최소 100여개)에서 공공자전거 정책을 추진하며 각각의 브랜딩을 펼치고 있음

- 서울시 따릉이는 공공이 추진하는 공유자전거로 역세권, 공원, 학교 등 주요 거점에 배치
- 일본의 헬로사이클링은 민간기업인 소프트뱅크와 세븐일레븐이 함께 편의점에 공유자전거 배치계획을 추진

공유자전거 서비스의 대중화를 가져온 대표적 사례는 파리의 벨리브시스템으로 매일 평균 100,000명이 이용하는 것으로 추산

파리는 나아가 공유자전거와 유사한 방식으로 운영되는 전기차 공유서비스 오토리브 시스템을 시작·운영

미국 뉴욕시에서 시작된 공유자전거 서비스는 씨티은행이 참여하여 구축비용을 부담함으로써 공공의 초기 비용 부담을 줄이고 은행의 사회적 공헌으로 브랜드 이미지 향상의 효과 발생

그림 4-14 I 뉴욕 공유자전거 (씨티은행 후원)

또한 오레건주 포틀랜드는 나이키와 함께 '바이크타운' 공유자전거를 운영·확대하며 미국 전체 평균의 열배에 이르는 자전거 이용량으로 경제적 가치로 환산하면 매년 약 11억 달러를 절약하는 효과 발생

포틀랜드의 공유자전거가 성공할 수 있었던 이유는 무려 500km에 달하는 저전거 전용도로 등의 충분한 기반시설을 확충하였으며

자전거로 통근하는 직원들에게 인센티브를 지급하는 기업 및 바이크스루 패스트푸드 레스토랑 등 민간기업의 참여를 정부에서 독려

그림 4-15 I 포틀랜드 공유자전거 바이크타운

[인천시내 사례- 연수구]

인천시 연수구는 공유자전거인 '쿠키'와 공유전기자전거인 '카카오T바이크'를 운영 중

자전거 이용 확대를 위하여 인프라(도로, 보관대, 공기주입기, 횡단도 등)를 지속적으로 확충

주민대상 자전거 교실을 개최하여 기초·주행·현장실습 등 15일차로 구성된 프로그램을 운영

또한 안전한 바이크생활이 가능하도록 연수구에 주민등록을 두고 거주하는 모든 시민을 대상으로 자전거 보험을 운영

현재 연수구 대상의 자전거임에도 다른 지역으로 벗어나 있는 자전거의 위치(비양심 이용자에 의한 문제), 대중교통과의 연계성 부족 등 문제점이 나타나고 있으나, 지속적으로 보완해 나갈 경우 더 많은 사람들이 공유자전거를 찾을 것으로 예측

그림 4-16 I 인천 연수구 공유자전거 등

3. 공공시설 확충 구상

(1) 공원·녹지체계 구상

기본방향

2차례의 주민설문조사 및 총 8회의 주민설명회, 그리고 시민참여협의회 개최를 통해 수렴된 주민 의견을 반영

상부공간 및 지역 전역에 설치되어야할 최우선 순위로 도출된 공원 및 녹지를 중심으로 경인고속도로 상부공간을 활용하고자 함

그림 4-17 | 주민설문조사 결과(최우선 필요시설)

상부공간 활용을 위한 검토

□ 녹지공간 폭원 법적 검토

시설녹지는 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 제2조제6호 나목에 따른 녹지로 도시 지역에서 자연환경을 보전하거나 개선하고 공해나 재해를 방지함으로써 도시경관의 향상을 도모하기 위해 도시·군관리 계획으로 결정

또한 시설녹지는도시공원 및 녹지 등에 관한 법률에 의해 공해 및 재해방지 목적의 완충녹지, 자연환경 보전 및 도시경관 향상을 위한 경관녹지, 자연자원 간 연결 및 여가·휴식 목적의 연결녹지로 세분화

주변 지역의 토지이용특성을 고려하여 일부지역에 최소 폭 10m 이상의 녹지공간이 필요

표 4-1 | 시설녹지 법적 기준

시설녹지	설치지역	기능/목적		최소폭	최소 녹화 면적률
완충녹지	1. 공장·사업장 등의 유사시설 인접 지역 (주거전용지역 등 조용한 환경을 요하는 지역과 인접시)	전용주거지, 교육 및 연구 시설 주변 소음차단		10m	50%
		재해발생시 피난지대			70%
		원인시설 접근억제 및 상충되는 토지이용 조절			80%
	철도·고속도로 등 교통시설 인접지역 (도로법상 접도 구역 및 철도법상 보호지역)	교통기관의 원활한 운행을 위한 차광·명암순응·시선유도 지표제공 등을 감안하여 1.에 의한 식재		철도변, 고속도로변 10m (~25m)	80%
경관녹지	–	자연환경보전		–	–
		주민 일상생활에 있어 쾌적성과 안정성 확보			
연결녹지	큰숲 또는 하천 인접지역	산책을 위한 소규모 가로 공원	상징적 녹지축, 생태통로	10m	녹지율 70%
	주거지역·상업지역·학교 등 공공시설 인접지역		각 시설 연결망형성		

□ 기존 녹지공간 활용에 대한 연구 검토

대부분 완충녹지는 시민들의 적극적 이용에는 한계가 있으나, 완충녹지 중 일부가 산책 및 휴게공간으로 활용

연결녹지의 경우 도시 안의 공원·하천·산지 등을 유기적으로 연결하는 선형녹지로 정의되어 있으나 지정된 사례는 적은 편

선형공원이 녹지 축의 기능을 수행하며 이용자들의 만족도가 높은 공공편의시설(벤치, 체육시설, 자전거보관소 등)의 설치가 용이하기 위하여 최소 20m이상의 폭이 필요

주변지역 공원 및 녹지현황

□ 서인천IC~부평IC

효성공원·작전공원, 인천나비공원 등이 위치해 있고, 주변지역으로 장수산과 천마산 등 자연공원이 분포

효성동과 작전동 대부분의 주민들이 언급한 것처럼 생활 속에서 휴식을 취할 수 있는 접근이 용이한 공원이 절대적으로 부족한 상황

그림 4-18 I 서인천IC~부평IC구간 공원·녹지현황

□ 부평IC~서운JC

경인고속도로변으로 후정공원 등 선형 공원이 있으며, 대상지역 밖으로 아인스 미니어처 테마파크, 문화동산, 상동호수공원 등 테마공원이 다수 분포

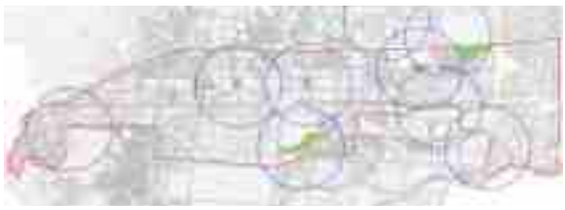
그림 4-19 부평IC ~ 부천IC구간 공원·녹지 현황

□ 소결

서운JC 인근 지역을 제외하고 대상지 대부분은 공원서비스권역(공원 반경 500m) 밖에 위치하여 생활에서 공원을 즐기기에 취약하나,

경인고속도로 상부공간을 공원으로 활용 시 대상지역 대부분이 공원서비스권역 내 포함가능

그림 4-20 I 공원 서비스권역(반경 500m)



굴포천, 부천문화동산, 상동호수공원, 천마산 및 장수산 등 기조성된 주변지역의 공원·녹지와의 연계성을 확보하고 지역별 특성을 고려한 지역민들이 체감할 수 있는 테마형 공원·녹지 확보전략 수립이 필요

그림 4-21 I 상동호수공원(위), 천마산물놀이장(아래)

상부공간 활용 방안

경인고속도로 기준 남북간 연계를 강화하고 지역민을 위한 친환경적 상부공간 활용을 원칙

상부공간 왕복 6차로 조성을 기본으로 주변 지역 여건에 따라 공원형태 등에 대하여 다양한 유형 적용. 단, 지역민들의 의견사항을 최대한 반영하여 설정

상부공간 활용계획

앞서 계획한 교통체계 구상(전면적 상부공간 활용 가능 구간 및 본선 6차로외 상부공간 활용 가능 구간)과 연계하여 2가지 대안을 제안

□ A구역_친환경공간 33m, 전면적 상부공간 활용

본선 6차로를 지하차도로 조성함에 따라 상부공간에 폭원 33m의 친환경공간 조성이 가능

- 상부에는 일부 접근도로(각1차로)만 존치

확보된 친환경 공간에 면 형태의 공원·녹지 및 광장, 주차장 및 커뮤니티시설 등 지역민이 원하는 시설 조성이 가능

표 4-2 | 전면적 상부공간 활용 가능 시설(예시)

구분	세부항목
친환경 녹지공간	공원, 녹지, 자전거도로, 저탄소녹색보행자거리, 광장 및 쉼터공간
문화체육시설	도서관, 야외소극장, 어린이 문화체험관, 문화회관 등
복지시설	어린이집, 보건소, 노인복지시설, 복지화관 등
부대사업	주차시설, 카페, 아파트형 공장 임대 등

경인고속도로 상부공간과 접하는 부지 재개발 시 건축물 저층에 카페 등 상업시설 배치를 유도하여 보행공간의 활성화 도모

그림 4-22 | 보행공간 활성화 계획

그림 4-23 | 친환경공간 33m 활용 가능 구간 (대안1)

상부공간 및 주변지역 주요 거점에 커뮤니티를 위한 문화체육시설 등 지역민을 위한 시설 설치로 남북간 시민활동의 통합공간 형성 가능

그림 4-24 I 유사사례 : 보스턴 빅딕 사례

□ B구역_친환경공간 10.5m, 일부 공간 활용

상부공간에 왕복 6차선을 조성하면 너비 약 10.5m규모의 친환경 공간 확보가 가능

대안 2는 주변지역 특성을 반영하여 자전거도로 및 산책로 등의 그린웨이로 다양하게 조성이 가능

- 집적하는 위치에 따라 중앙 집적과 측면 집적이 가능

상부공간에 일반도로를 조성하는 대안2는 주변지역과의 단절극복 측면에서는 여전히 불리하므로, 광폭횡단보도 및 보행육교 등을 설치하여 보행연결을 고려할 필요가 있음

그림 4-25 I 남북지역 보행연결 사례

1. 중앙에 집적하여 설치하는 경우,

일정규모의 녹지공간 확보가 가능하므로 주변지역 이용자를 위한 녹지·휴식공간 등 효과적 공간 활용이 가능

2. 측면에 집적하여 설치하는 경우,

측면으로 집적되어 맞은편 지역민으로부터 접근 한계로 민원 발생 우려

그러나 한 쪽에 주요 토지이용이 집적되어 집중적인 활용이 필요한 구간에 대하여 적용 검토가 가능한 대안

그림 4-26 I 친환경공간 10.5m 중앙 집적 가능 구간(위), 친환경공간 10.5m 측면 집적 가능 구간(아래)

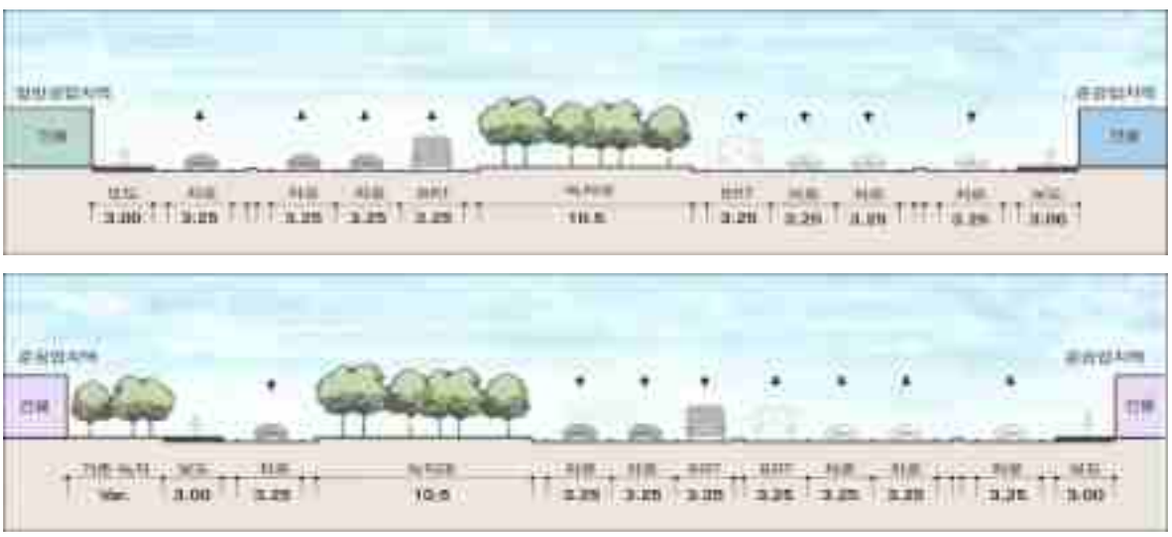


그림 4-27 I 유사사례 : 스페인 그라나다_그란비아

그림 4-28 I 유사사례 : 싱가포르 산업단지내 그린웨이

구간별 적용방향

□ 대상지 구간 설정

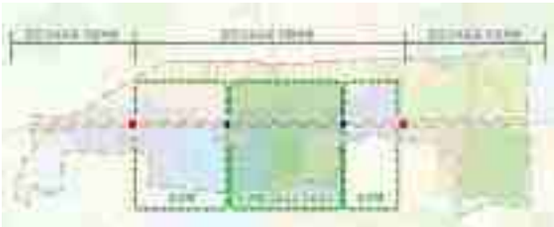
현재 진행 중에 있는 경인고속도로 지하도로 계획(안)을 고려하여 상부공간 활용 가능 구간을 설정

- 지하도로의 진출입구가 설치됨에 따라, 서운 U/D(인천영업소)~효성U/D(마장로 인근) 구간을 중심으로 상부공간 활용

그림 4-29 I 경인고속도로 지하화 교통계획(안) (자료:인천시)

상부교통의 원활한 흐름과 인천시민을 위한 공간으로의 최선의 활용, 주변지역의 특성 등을 고려하여 검토구간을 A구역·B구역으로 구분

그림 4-30 I 경인고속도로 상부공간 구간별 활용방향



□ 서인천IC~새범교차로(B구역)

[상부공간 활용의 문제점 및 주요이슈]

경인고속도로를 기준으로 남북측으로 일반공업지역(국가산업단지)과 준공업지역이 연접

특히 북측의 준공업지역은 주거지역으로 변모해가는 과정으로 통일된 가로이미지 창출에 한계가 있으며,

경인고속도로로 인한 보행공간 단절 및 혐오시설의 가로변 노출, 산발적인 건축물 배치 등이 문제점으로 언급

문화복지시설, 공원 등의 여가공간 등이 부족하며, 현재 방음벽 뒤 도로변 중심으로 안전문제 등이 지속적으로 대두

[상부공간 활용방향]

상부공간은 **공업지역내 부족한 양질의 휴식·여가공간으로 조성하는 것을 원칙**

중소기업의 경쟁력을 강화하고 기업간 산업커뮤니티를 지원할 수 있는 업무교류공간 등을 교차로 가각부 및 주요 보행도로변으로 설치할 수 있도록 유도

상부공간 정비와 별도로 산업단지 및 주변 준공업지역 재활성화계획을 통한 기능재편 유도도 함께 필요

□ 장제교차로~서운JC (B구역)

[상부공간 활용의 문제점 및 주요이슈]

서운JC 주변으로 녹지지역 및 노후 정비공장 등 저이용 토지가 밀집·분포되어 있으며, 시장환경 개선이 필요한 삼산농산물 도매시장이 연접

또한 인접해있는 부천시 구간에 공업지역이 배치되어 있어 인천시와의 연계방안으로 대규모 생산녹지지역 및 유휴부지 등 저이용 토지를 활용 가능

[상부공간 활용방향]

서운JC주변은 경인고속도로 지상도로 구간으로 도로 상부의 활용에 한계

도로 상부는 가로형 공원 등 휴식 공간으로 활용하되, JC 주변의 활용가능 부지 발굴을 통해 지역내 부족 시설 및 부천 연계시설 등을 조성

□ 새범교차로~장제교차로 (A구역)

[상부공간 활용의 문제점 및 주요이슈]

부평IC 주변을 전면적 상부공간 활용구간으로 조성하기 위하여 지상도로의 지하화 검토가 필수

경인고속도로의 지하화로 남북지역의 보행·기능연결이 유연해짐에 따라 부평IC 주변지역이 부평구·계양구의 새로운 중심지로의 발전 가능성이 농후

[상부공간 활용방향]

B구역과 달리 대규모 면적 확보가 가능한 구간으로 지역경제 활성화를 이끌 **지역중심지로 활용 방향을 설정**

지역내 중심교차로 이자 보행 결절점인 부평IC 중심으로 주민광장, 시민문화·복지공간 등 복합용도로 활용

상부공간 정비 및 공원·녹지체계구상

경인고속도로 상부의 가로공원을 통하여 굴포천변 공원·보행공간(아인스월드, 삼산공원 등)에서 장수산·계양산을 연결하는 공원·녹지체계를 마련

제안된 대상지역의 3개의 구역별 컨셉에 따라 단순 휴식공간에서 지역의 중심공간으로의 복합시설 조성 등 강약 조절에 따른 개발이 필요

그림 4-31 | 정비구상(안)

(2) 주차장 등 공공시설 설치 구상

저층주거지 내부지역에 다세대 주택 등이 신축됨에 따라 증가하는 인구수 대비 도로·공원·주차장·복지시설 등 기반시설이 부족하여 다양한 문제들이 발생

자연발생된 저층주거지의 개발에 의한 공공시설 확충에는 한계가 있어 생활편익시설 확보 및 기반시설 개선을 위하여 공공예산 투입 등이 필요

□ 소규모 국공유지 활용

1. 기존 공공주차장 부지 활용

부평구와 계양구 일대에는 약 250~450㎡ 규모의 공공주차장이 조성·운영되고 있으며, 이를 활용하여 주민들의 최대 요청사항인 주차장과 커뮤니티시설의 확충이 가능

- 지하 주차장 및 지상 커뮤니티시설

[유사면적 사례 - 압구정 노인복지센터]
- 대지면적: 313.3㎡
- 규모: 지하1층, 지상4층
- 주요시설: 사랑방, 주차장, 실버카페, 경로당 등

2. 지역내 근린공원 부지 활용

또한, 약 1만㎡ 규모의 효성공원과 작전공원의 지하부를 활용할 경우, 추가적인 공영주차장과 주민체육시설 등의 조성이 가능

[유사 사례 - 서울시 동명근린공원]
· 주택밀집지역의 열악한 주차환경 개선 및 주민 주차편의 증진을 위해 공원내 지하 공영주차장 건립 (면적 5.958㎡, 주차면 181대)
· 총 사업비 15,248백만원 (시비 + 구비)
· 2019년 실시설계용역, 2021년 준공 예정

그림 4-27 I 강동구 동명근린공원 조감도

[유사 사례 - 서울시 양재근린공원]
· 오랫동안 제기된 지역문제해소 및 주민생활 안전, 편의를 위하여 공원 지하에 빗물 저류조, 공영주차장, 체육시설을 갖춘 복합시설 조성

그림 4-32 I 활용 가능한 소규모 국공유지

3. 거주자 우선주차장 공유

주간제·야간제로 운영되고 있는 거주자우선주차장은 지역 주민과 지역내 사업체의 근로자를 고려하여 운영 중에 있으나, 다양한 이유로 배정받은 지역민이 안 쓰는 시간이 발생하기도 함

배정받은 주민이 안쓰는 시간에 필요한 사람이 쓸 수 있게 거주자 우선주차장의 20%만 공유해도 주차장 신설 비용은 1조원 이상을 줄일 수 있을 것으로 판단 (출처: 서울시)

이에 스마트폰 주차공유앱 '모두의 주차장'등을 통해 다른 시민과 주차공간을 공유할 수 있도록 인식의 전환과 홍보가 필요

이용시간 미준수 등의 관리 문제의 우려로 많은 지역민들이 참여를 주저하나, 주차장을 다른 사람과 더 많이 공유할수록 다음해 재배정 가능성을 높게 받을 수 있는 등의 인센티브 제공을 통하여 참여를 독려

[주차장 공유 어플 : 모두의 주차장]
2018년부터 서울시 등과 함께 주차장 공유서비스를 시행
거주자우선주차구획 소유의 주민이 주차면을 등록·공유하여 수익을 창출하며, 타지역에서 주차면 이용시 이용요금 50% 감면 등 인센티브 부여
주차공간이 필요한 운전자는 사용료를 지불한 주차면에 차량 주차 가능

그림 4-27 I 이용방법

□ 소규모 민간부지 연계확보

[기존 추진 정책]

인천시와 서울시 등 전국적으로 원도심내 주차장 추가확보를 위하여 민간의 참여를 유도하는 정책이 시행 중

학교, 민간기업, 대형건물의 주차장에 대한 시설 개선비를 지원해주는 대신, 건물이 비는 야간에 주차장을 개방하는 부설주차장 개방제도 등이 있으며, 지원 비용 등을 증액시키며 지속적으로 기존사업을 확대하는 추세

- 인천시는 최초 개방시 최대 2천만원을 지원, 재개방시 최대 500만원을 시설개선비에 제공

부평구는 시설개선비 지원에서 주차장 운영보전금으로 인센티브를 확대를 통하여 주차장 개방 참여율을 높이고자 2020년 '주차장 설치 및 관리조례' 개정을 시행

최근에는 민간기업부지 외에 공동주택 주차장 및 거주자 우선 주차장의 유상개방 등 다양한 제도를 검토·운영

- 서울시 : 낮시간 동안 주차장을 개방한 공동주택에게 최고 2천만원의 시설개선비 지원

[연계제안 부지]

1. 대형건축물

효성동 홈플러스, 삼산동 부평순복음교회 등 대상지 내에 있는 대형건축물을 중심으로 부설주차장 야간개방 참여 유도

주차장 이용자의 이용시간 미준수, 야간 주차관리(인력 등) 등의 문제점으로 개방이 소극적이나, 시설물 설치 보완 및 교통유발부담금 경감 등의 인센티브 제공 검토를 통하여 개방참여율 제고 필요 (ex_서울 교통유발부담금 5% 감면)

2. 공동주택 유휴주차장 개방사업

서울시의 아파트 주차장 공유사업은, 부설 주차면 유료 개방으로 발생된 소득을 관리비로 사용하여 가구당 비용 절감의 효과 발생시킴으로 아파트의 참여를 독려

그림 4-33 I 개방협약 검토 가능한 민간부지

[서울 광진구 주차장개방사업]
1. 대형건축물 및 학교 주차장
학교장 및 건물주가 부설주차장 개방 신청시, 검토를 통하여 협약체결
주차장 시설 공사(광진구) 후 광진구시설관리공단 위탁 관리
야간운영에 의한 주차수입금 인센티브 지원
2. 주간시간대 공동주택 유휴주차장
최소 5면이상 개방 가능한 공동주택 대상 운영 협약체결을 통하여 시설 공사(광진구) 후 시설관리공단 위탁 관리 및 주차 수입금 인센티브 지원
※ 시설개선비 최고 2천만원 지원(서울시)

빈 집 활용

[관련 정책 및 제안]

인천시는 도심부에 방치된 빈집이 지속적으로 증가하며 도시미관과 거주민의 안전을 위협하는 문제가 발생됨에 따라 빈집실태 선도사업을 실시

향후 자치구, 감정원, LH공사 및 인천도시공사 등과 함께 실정에 적합한 빈집활용 및 민간 활용을 유도하는 간접적 지원 정책 및 법령 개선 등을 계획 중

전국적으로 시행되는 빈집활용 방안으로 철거 후 빈 터에 주차장·텃밭 등 공동이용시설을 조성하거나, 구조적으로 안전한 주택의 경우 리모델링을 통한 저소득층·신혼부부·청년에게 임대주택으로 활용 등의 다양한 사업이 추진

그림 4-34 I 빈집 등급 판별 기준 및 활용예시(출처: 인천연구원 도시정보센터)

또한 두꺼비하우징과 같이 도시재생 사회적기업 등을 육성하여 시민들의 손으로 빈집 활용 프로그램을 추진하는 기반을 마련

사업과 연계하여 진행된 시민협의회에서는 어르신과 청년을 위한 공유주택과 공동육아·다문화 가정을 위한 커뮤니티 시설 등으로의 활용을 시민들이 직접 제안

그림 4-35 I 빈집 활용 사례 : 인천동구 송림6동

[관련 사례]

1. 일본_민간단체와 함께 공공자산으로 활용

도쿄도의 오오타구에서 전용 창구를 설치하여 빈집 소유주와 빈집 활용 희망자를 연결하는 사업을 추진 중

공공 및 관련 자격자가 상담과 컨설팅 등에 개입하여 주민복지를 위한 활동 공간, 놀이터, 영어회화 커뮤니티 장소 등 공간 수요를 발굴

그림 4-36 I 내 홈 빌려주기 제도 개념도

2. 일본 오노미치 빈집재생프로젝트

오노미치는 가우디하우스, 키타무라양품점 등 활동거점 공간을 마련하고, 주변의 목조 건축물을 리모델링하여 개성 있는 점포, 갤러리, 카페, 아틀리에 등으로 운영

또한 여행자를 위한 숙박시설 등으로 활용하여 주민 뿐만 아니라 외국인을 대상으로 수익구조를 창출

오노미치의 빈집재생 프로젝트는 주민공동체 활성화와 함께 지역 수익사업으로 추진되어 많은 이들의 참여를 독려

그림 4-37 I 오노미치 빈집재생

3. 인천 남구_마을공방 빈집은행

2017년 행정자치부가 선정한 마을공방 육성사업에 선정·운영

마을공방 육성사업은 지역 맞춤형 일자리 창출과 지역 공동체 회복에 기여하기 위한 거점공간 조성을 지원하는 사업

인천시 남구는 지역내 유휴시설인 옛 동주민센터를 단장하여 리모델링 실습과 전문가 유성을 위한 취·창업프로그램 운영 등 청년과 마을이 공존하는 비즈니스 플랫폼 역할을 수행하도록 계획·추진

4. 대구 폐공가 정비사업

구조 등의 문제로 재활용이 어려운 폐가는 철거 후, 텃밭·주차장·한뼘공원 등의 시설로 활용하는 사업으로 지난 3년간 17억원의 예산을 들여 도심 폐·공가 120동을 철거

철거·정비 비용을 전액 대구시에서 지원하는 대신, 3년간 공공용지로 무상 이용하도록 협약

그림 4-38 I 대구 서구 달서로 사례 (출저: 대구)

5. 부산 햇살둥지사업

도심내 빈집 소유주와 부산시가 협력하여 리모델링 후 대학생 및 신혼부부, 저소득층에게 저렴한 임대주택으로 제공

부산시에서 리모델링 비용 일부를 건축주에게 지원해주고 소유주는 3년간 주변시세의 반값 전월세 금액으로 주택을 제공

햇살둥지사업은 단독 공가 및 부분 공가뿐만 아니라 다세대·다가구·연립 및 아파트 모두 참여 가능

그림 4-39 I 햇살둥지 사업사례

(3) 토지이용계획 구상

대상지역은 약 7.1㎢의 대규모 지역이자 50년 이상 오랜 시간동안 경인고속도로 등으로 구분되어 발전됨에 따라, 도로축에 따라 지역별로 상이한 특성을 지니고 있음

부평구는 국가산업단지 및 대규모 GM대우공장이 입지한 만큼 준공업지역의 기능이 대부분 유지되고 있으나,

계양구는 대부분 주거지역으로 변화해가며 경인고속도로변으로 준공업지역이 일부 남아있는 형태이며, 굴포천 인근으로는 인천시와 부천시의 경계 지점인만큼 생산녹지지역 등으로 유지·방치되어 있음

따라서 토지이용현황, 주변개발사업 등 주변지역 특성을 고려하여 대상지역을 4개의 권역으로 구분하여 각각의 관리방안을 제시

권역 설정

[주거·준공업 혼재지역]

계양구 갈산동·작전동 지역은 용도지역 변화가 지속적으로 발생되는 곳으로 준공업지역의 주거지역 변경 등이 예상

노후된 단독주택 밀집지역이나 대규모 다세대 주택 밀집지역, 향후 추진될 노후 아파트 재건축 단지 등에 대한 관리방안 마련이 필요한 지역

또한 준공업지역이 주거지역으로 점차 변모하고 있으며 순차적인 용도지역 변경 검토가 필요하고 소규모 재생사업 기법을 적용하는 등 도시재생 사업과 연계 관리 필요

그림 4-40 I 권역설정

그림 4-41 I 계양구 효성동 풍산금속일대 일대

[준공업집중지역]

부평구내 준공업지역은 부평국가산업단지가 인접하고 있는 특성상, 용도지역의 큰 변화 없이 기능이 유질 될 것으로 예측

단, 변화하는 산업생태계에 대응하여 준공업지역내 공장부지의 재개발시 적용할 가이드라인이 마련될 필요가 있음

또한 준공업집중지역의 기능 강화 및 체계적인 관리 등을 위하여 청천농장과 경인고속도로변 사이에 위치한 자연녹지지역에 대한 용도지역 변경 검토도 필요

산업단지는 산업단지관리공단이 추진하는 구조고도화 사업과 연계하여 관리하고 준공업지역 중소기업의 경쟁력 강화를 위한 거점공간으로 조성 필요

[도시관리계획 관리지역]

갈산1·2지구단위계획, 주택재개발 등 도시관리계획을 통하여 해당지역의 2/3이상을 관리

개별 계획들간의 정합성과 관리계획구역으로 둘러쌓인 저층주거지 밀집지역 검토 필요

- 교통(진출입 등) 및 도서관·학교·공원 등 조성시 보행접근성 강화 등 관리계획의 연계성 확보를 유도
- 관리계획구역 남측 주거지에 대한 관리방안으로 재생사업 검토 제안
- 남측 주거지의 도로 상부 공원 및 중심생활가로로의 접근성 확보 필요

그림 4-42 I 재생사업 검토 가능 지역

[녹지지역]

부평구 생산녹지지역은 밭의 형태로 유지되고 있으나, 계양구 지역은 다수의 노후 공장, 골프장 등이 조성되어 운영 중에 있음

토지의 이용 현황 및 주변지역의 기능 연계 등을 고려해 보았을 때 생산녹지지역의 용도지역 상향 검토가 필요

그림 4-43 I 생산녹지지역 일대

주거·준공업 혼재지역 재생방안

□ 용도지역 관리

공동주택 개발 상황에 따라 용도지역이 무분별하게 변경되다보니 현재 1·2·3종 일반주거지역, 준주거지역이 불규칙적으로 나열

지속적으로 용도지역이 변경될 가능성이 큰 지역인 만큼 위계에 따른 체계적인 관리가 필수

도심형 주거와 상업·업무기능 보완을 위한 복합기능을 담을 수 있는 준주거지역으로의 변경은 부평·계양지역의 중심축이 될 계양대로와 경인고속도로변 중심으로 유도

그 외 주거지역의 경우 주변지역의 현황 및 차도 등과의 접도조건 등의 판단기준을 토대로 관리·조정

□ 저층주거지역 재생방향

저층주거지 밀집지역에 재생방향은 민간이 추진하는 소규모 재생사업과 공공 지원의 도시재생사업 두 가지 방법으로 검토 가능

□ 도시재생사업 등 연계

[관련 상위계획 및 추진사업 검토]

2025 인천도시재생전략계획상 계양구 일대가 도시재생 유도권역으로 설정

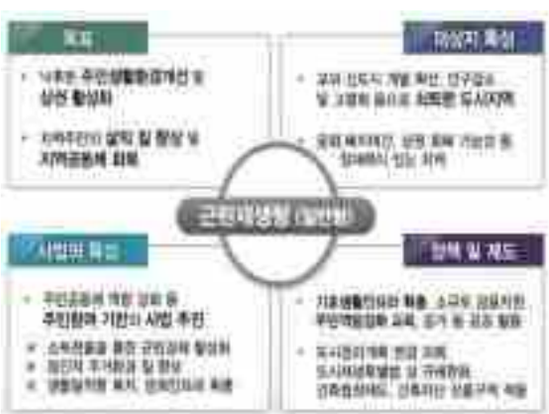
상위계획상 노후된 단독·연립주택 밀집지역을 중심으로 지역주민 참여를 유도하여 공동체 활성화를 통한 주거지재생 추진을 권장

그림 4-44 | 2025 인천도시재생전략계획 재생권역

주민협의체가 구성되어 있거나, 주민의지가 높은 지역을 우선으로 공동체활성화 도시재생 근린재생형 일반형으로 지정하여 사업 추진 유도

근린재생형 일반형 활성화계획은 낙후된 주민 생활환경 개선과 지역 공동체 회복을 목표로 주민참여 기반의 근린경제 활성화, 주거환경 개선, 문화·복지인프라 확충 등 사업을 추진

그림 4-45 | 근린재생형 일반형 활성화계획 특징 (자료: 2025 인천도시재생전략계획 재생권역)



[계양구 효성동 도시재생 뉴딜사업 사례]

- 효성1동 169-12번지 일원의 약 11만3천㎡ 규모의 대상지가 2019년 7월 뉴딜사업으로 선정 (저층단독주택지역 대상의 주거지지원형)
- 2022년까지 4년간 189억원의 사업비가 투입되어 '같이 채워가는 가치, 함께 빛이 나는 행복마을 효성'이라는 비전아래 사업들이 추진
- 도시재생 어울림복지센터, 마을사랑방, 스마트주차장, 마을숲 등의 조성
- 마을의 경관개선을 위한 마을 디자인가이드라인 수립 등 중심도로 및 골목길 정비
- 노후주택 대상의 집수리 지원 및 도시재생대학 운영 등 주민역량강화 등의 다양한 사업이 추진

그림 4-23 I 효성마을 사업계획도(안)

[재생사업 검토 가능 구역 제안]

지구단위계획구역으로 지정되어 있거나 공동주택으로 재개발 계획이 추진되고 있는 지역, 간선가로변 및 역세권 인근의 향후 개발 가능성이 높은 지역은 제외

노후된 저층 주택이 밀집되어 있는 지역 중에서도 아파트 단지에 둘러싸인 비정형 형태의 주거지역을 중심으로 도시재생사업 우선 검토를 제안

그림 4-46 I 재생사업 검토 지역

□ 소규모 주택정비사업 연계

뉴딜사업 등 재생사업, 재개발사업 등으로 연계되기 어려운 점적인 지역에 관한 정비방안으로 '소규모 주택정비사업'을 제안

- 소규모 주택정비사업 중 자율주택정비사업, 가로주택정비사업, 소규모 재건축

소규모 주택정비사업은 이해관계자가 적고, 사업절차가 간단하여 열악한 주거환경을 신속하게 정비할 수 있어 새로운 도시재생의 주요 사업 수단으로 주목

[자율주택정비사업]

도로 등 기반시설이 부족하여 신축이 불가능한 노후 주택 밀집지에서 주민합의체 구성 후 스스로 주택을 개량 또는 건설하는 사업을 의미

노후 불량건축물의 수가 사업구역 전체 건축물의 2/3 이상이며, 기존 주택 수가 단독(10호미만)·다세대(20세대 미만) 기준 미만인 경우 시행 가능

구체적인 사업방식으로는 건축협정형, 자율형, 합필형이 있으며, 사업 절차별로 공공 지원체계가 잘 구축되어 있어 민간추진이 용이

또한 사업 추진시 생활을 지원하는 공동시설을 설치할 경우 용적률 추가 적용, 주차장 사용권 확보 등의 인센티브 가능

표 4-3 | 자율주택정비사업 절차별 지원방안

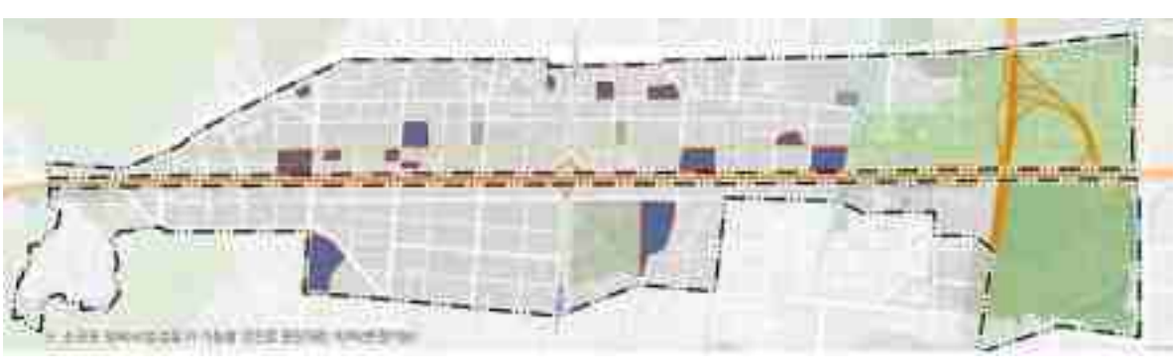
절차	지원사항	담당기관
사업검토	사업성 분석	감정원
주민합의체 구성 및 운영	구성지원 / 초기비용 융자	감정원/HUG
사업추진지원	시공사 추천 / 매입지원	주택협회 / LH,리츠
지적정리 및 건축심의	행정지원	지자체
사업시행인가	행정지원 / 사업비 융자	지자체 / HUG
이주/착공	이주비 융자지원	HUG

노후화된 단독주택 또는 다세대주택 밀집지역을 발굴하여 대상지 주민합의체 및 LH·인천도시공사 등 공공기관과 시범사업 추진 제안

공공기관이 일반분양분을 매입임대주택으로 선 매입 약정하여 사업비 조달하는 방식으로 추진 가능하며, 소유주 분양분을 제외한 세대를 임대주택으로 공급

그림 4-47 | 자율주택정비사업 통합지원 절차(자료:국토부)

그림 4-48 | 소규모 정비사업 검토 위치(변경가능)



[가로주택정비사업]

가로주택정비사업은 노후불량건축물이 밀집한 가로구역에서 종전의 가로를 유지하며 소규모로 주거환경을 개선할 수 있는 사업을 의미

단독주택 10호이상 또는 공동주택은 20세대 이상의 규모로 1만㎡미만의 부지를 대상으로 사업 추진이 가능

가로주택정비사업을 추진하려면 노후·불량건축물의 수가 전체 건축물의 2/3이상이여야 하며 토지등 소유자 80%이상 및 토지면적 2/3이상 소유자의 동의가 필요

표 4-4 | 가로주택정비사업 절차별 지원방안

절차	지원사항	담당기관
사업검토	사업성 분석	LH
조합구성 및 운영	초기비용 융자	HUG
사업구성지원	매입지원	LH, 리츠
건축심의	행정지원	지자체
사업시행인가	행정지원 / 사업비 융자	지자체 / HUG
이주/착공	이주지원	LH, 리츠

서울시 중랑구 면목동에서 추진된 가로주택정비사업은 최초로 임대주택을 확보하는 대신 용적률 인센티브를 적용, 거주공간과 함께 공유부엌 및 공부방 등 주민공동이용시설이 도입

- 면목동은 서울시조례에 따라 용적률 200%를 적용 받으나, 임대주택에 의한 완화로 최대 250%를 적용받아 232%로 개발
- 지상 2층, 2개동, 총 24가구로 이뤄진 면복부림이 가로주택정비사업을 통해 지상 7층 총 28가구로 재건축

그림 4-49 | 면복부림 가로주택정비사업 조감도

준공업지역 재생방안

□ 인천시 산업현황

인천시내 다수의 산업단지가 입지하며 약 20만개의 사업체 중 25%가 제조업으로 전체 산업의 가장 높은 비중을 차지

특히 전국의 타도시에 비해 소규모 사업체 종사자 비중이 높은 편에 속함

인천시는 항공·첨단자동차·로봇·바이오·물류·관광·뷰티산업을 8대 전략산업으로 지정하여 육성 중에 있으나, 인천을 대표하는 뚜렷한 전략산업이 부재한 문제점 보유

특히 인천 강점이었던 제조업이 세계산업의 변화 추세(제조업에서 서비스업으로의 이동)에 따라 약화되고 있으며, 서울 및 경기권에 비해 열악한 인프라 및 근로환경 등으로 산업 경쟁력이 지속적으로 약화되는 추세

또한, 높은 제조업 비중에도 불구하고, 제조업 중 고성장·고부가가치 특성을 지닌 첨단산

업의 경쟁력이 상대적으로 낮은 편이기에 준공업지역 관리시 경쟁력을 강화할 수 있는 방안마련이 필요

□ 부평국가산업단지 재생방안

부평국가산업단지는 현재 일반사업지역에서 준공업지역으로의 용도지역 변경을 추진 중

국가산단의 용도지역 변경이 확정된다면 용적률이 기존 350%에서 400%까지 확대되어 건축물의 신축 및 증축 등이 유리

이로 인하여 지식산업센터 건립 등이 추진력을 얻게 되어 산업관리공단과 함께 스마트ICT산업 중심으로의 구조고도화 사업 추진이 가능할 것으로 보임

국가산업단지의 관리주체가 산업관리공단인 만큼 공단과의 협업을 통한 재생방안 마련이 중요

□ 국가산단 주변 준공업지역 재생방안

대부분 준공업지역은 지가가 저렴한 편으로 물류·유통, 자동차관련 시설 등의 기능이 입지

또한 공동주택 등 주거시설과 근린생활시설이 들어갈 수 있는 만큼 부평산업단지의 배후 지원기능 등 복합적인 기능을 수용하는 공간

그러나 대부분의 준공업지역은 개발 유인수단 미비 등으로 노후화된 공장, 협소한 도로폭, 낙후된 보행환경 등 열악한 산업환경이 방치되어 지역의 노후화 및 환경 악화가 지속

기술집약적 산업으로 구조 개편되는 추세에 제때 대응하지 못하여 새로운 산업수용공간 및 근로자 지원공간의 부족 등 문제점 발생

□ 용도지역 정리

서인천IC 아래로 녹지지역에 위요된 노후 공장 밀집지역인 청천농장이 위치

청천농장은 기업 경쟁력 확보와 노후된 환경 개선 등을 위하여 2013년부터 산업단지화 등에 관한 검토가 지속되어 왔으나, 사업성 확보 미비 등으로 오랜 기간 방치

사업추진력 확보 등을 위하여 경인고속도로변 준공업지역과 청천농장 사이를 단절시키고 있는 녹지지역에 대한 용도지역 변경 검토 필요

□ 재생 방안

국가산업단지와 연계한 성장 동력강화를 위하여 양질의 일자리 창출이 가능한 공간으로 재생하며, 주민과 종사자, 기업이 함께 어울리며 살 수 있는 공간으로 변화를 도모

[거점공간 기능 강화]

준공업지역의 재활성화를 이끌어내는 기능을 수행할 수 있는 전략적 거점공간을 조성

거점공간은 단순 산업기능 외에 창업보육센터·전시장·회의실 등의 지원기능, 중심기능(상업·업무·문화 등)이 복합될 수 있도록 조성

- 젊은 인력의 유입을 이끌어 낼 수 있는 청년창업공간 및 지원공간
- 소규모 기업들이 필요로 하는 공유회의실 및 전시장 등 기업지원공간 등

근로자를 위한 소규모 주거 등 지역맞춤형 주거기능도 함께 도입하여 새로운 일터 제공을 넘어 주변지역의 재생을 유도하는 역할을 수행할 수 있도록 지원

거점공간을 확보하기 위해선 공장이전지 등 토지를 공공에서 매입하여 조성하거나, 공장 부시 재개발시 조성을 유도

[산업지원지설_공유오피스 및 인큐베이터]

G밸리 등 국내 대표 산업단지, 영국핀테크, 미국 뉴욕 등 주요 업무단지 등에는 기업과 근로자, 창업예비자 등을 위한 공유오피스, 인큐베이터 등의 지원시설이 입주

해외 대표되는 공유업체로 WeWork이 있으며 현재 아시아 중 10개의 나라에 지점을 보유하고 있으며 대한민국에는 부산과 서울에 위치

WeWork은 단순 오피스공간과 회의공간 등을 빌려주는 공유공간을 넘어서 국내외 멤버들간의 교류를 통한 글로벌 성장을 지원하는 인큐베이터 역할도 함께 담당

또한 월단위 계약기간으로 이제 막 사업을 시작하는 작은 규모의 기업들의 출발에 대한 부담을 덜어줄 수 있어 기업의 성장에 집중할 수 있는 장점을 보유

그림 4-50 I WeWork 서울 삼성역지점

[환경 개선]

양질의 인력을 유입하기 위해서는 좋은 일자리 뿐만 아니라 쾌적한 근무환경 조성 또한 매우 중요한 사항으로, 공장부지 재개발 등의 기회를 통하여 공원·녹지 등을 확보

공원·녹지 공간의 확보가 어렵다면 보행로변으로 공개공지를 조성하여 근로자가 머물 수 있는 휴식공간이자 쾌적한 보행공간의 역할을 담당할 수 있도록 유도

물리적 환경개선 뿐만 아니라 다양한 산업축제도 개최하여 외부인의 산업단지 및 준공업지역에 대한 낙후된 이미지를 탈피하고, 주변지역과 융화되는 준공업 지역이 되도록 유도

[G밸리_산업관광 프로그램]

야외 문화 프로그램으로 거리 예술존 및 버스킹을 운영하고 있으며, G밸리내 직장인-자녀의 문화예술 동아리 발굴을 지원

또한 무중력지대를 설치·운영하여 청년들의 커뮤니티를 지원하고 청년창업의 길도 다양하게 지원

서울시 관광프로그램과의 연계를 통해 콘텐츠 개발을 지속적으로 하며 서울시 관광루트에도 포함

- 구로공단이라는 이름의 1970·80년대 모습과 과거 산업유산 등을 활용한 콘텐츠

그림 4-51 I G밸리 산업관광

[판교테크노밸리_문화축제]

경기도와 경기도경제과학진흥원이 주관으로 판교테크노밸리 유스페이스-H스퀘어 광장에서 문화공연과 체험이 어우러진 행사를 개최

판타스틱 판교는 8년째 개최되고 있는 판교테크노밸리의 대표적인 문화공연으로 매월 격주 수요일에 오전 11시~오후 2시까지 운영

그림 4-52 l 판타스틱 판교

[제도 정비]

준공업지역의 재생방안의 실행력확보를 위해 제도개선을 통한 실행기반 마련이 반듯이 필요

조례 등의 개정을 통하여 주민·근로자·기업 맞춤형 지원방안에 대한 근거 마련 필요

- 지원시설·거점시설 도입시 인센티브 제공 등

민간의 자율적 재개발을 추진할 수 있도록 주택재개발과 같은 자금지원 등 지원제도 정비 필요

산업재개발을 뒷받침 할 수 있는 중소기업육성기금의 확대 등 자금지원제도 수립에 대한 검토 필요

그림 4-50 l 거점공간 제안 위치

(4) 주변지역 개발방안 구상

가용부지 활용_문화복합시설 확충

대규모 가용부지 확보가 어려운 원도심의 특성을 고려해 보았을 때 경인고속도로 지하화 사업으로 인하여 활용가능한 부지 발생은 새로운 지역 거점을 조성하는데 최적의 상황

특히 부평구와 계양구에는 지역경제를 견인하며 시민의 삶의 질 향상을 지원하는 복합 시설이 부재함에 따라 가용부지 확보와 활용이 중요

□ 부평 IC 주변지역

부평IC 주변의 상부도로가 지하화로 진행될 경우 약 43,000㎡의 가용부지가 확보되며,

상부도로 지하화가 무산되더라도 약 6천㎡ 규모의 IC 4개소를 활용할 수 있으며, 1개소당 연면적 약 15,000㎡ 개발 검토가 가능

가용지 확보가 어려운 원도심의 특성을 고려해 보았을 때 약 4만㎡이상 대규모 부지인 만큼 지역의 경제를 견인해 갈 수 있는 대형 복합개발을 고려해 볼 필요가 있음

특히 부평IC는 인천 지하철 및 주요 간선도로가 지는 곳으로 경기권 및 서울과의 접급성이 매우 우수하며, 부평국가산업단지와 연접하고 있어 외부로부터의 이용자 유입에도 유리

산업단지 및 주변 준공업지역 기업들의 업무지원을 위한 시설 및 주거지역 생활 편익을 지원하는 문화상업시설 등 복합공간으로의 조성방향을 설정

- 쇼핑·볼거리 등 외부인 유입이 가능한 문화·상업시설
- 공항을 통해 들어온 외국 바이어 등 산업 업무 관련인들을 위한 시설(컨벤션, 전시시설 등)

그림 4-51 I 도입가능 기능

부평IC부지를 효율적으로 개발하기 위해서는 최근 입법 발의된 '도로공간의 입체개발에 관한 법률안' 활용이 필요

- 국토교통부장관 및 시도지사가 입체개발구역을 지정하고 개발계획을 수립, 사업시행자 지정을 통한 입체개발사업 추진이 가능
- 입체개발사업으로 발생하는 개발이익을 환수·배분하여 공공성을 확보

현재 LH와 함께 추진 중인 복정역세권 시범사업을 토대로 부평IC 사업모델 정립 가능 (ex_ 사업자공모 개발 등)

복정역세권 사업처럼 부평IC일대로 민간참여 방식을 통해 우수한 품질 및 브랜드 가치 등의 장점이 있는 설계공모사업으로 추진하여 민간의 참여를 독려

또한 공공이 필요한 시설 입지도 유도하여 인천의 중심지와 부천, 서울을 연결하는 중심기능 확장지역으로의 발전을 기대

[국내사례 _복정역세권 스마트 입체복합도시]

복정역 일원 28만9천㎡부지에 대하여 백화점, 쇼핑몰, 오피스 등 상업과 업무, 주상복합 등 주거시설을 복합개발하는 사업

송파IC이설 계획노선 및 주변 완충녹지를 도로로 일원화하며, 해당 구간 지하화와 함께 입체개발을 추진하여 창업지원시설, 전시장 및 회의장, 주민문화시설 등을 조성

그림 4-52 I 복정역세권 스마트 입체복합도시 예시도

그림 4-53 I 복정역세권 스마트 입체복합도시 조감도

[국외사례 _프랑스 파리 리인벤터 파리 프로젝트]

프랑스 파리시는 도로 상부나 소규모 공지 등 저이용 되고 있는 유휴공간 23곳을 재탄생하는 건축 프로젝트인 리인벤터파리 프로젝트를 진행 중

'Mille Arbres'는 도로 상부에 복합주거건물을 짓고 건물 곳곳에 나무 1,000그루를 심는 프로젝트로 지역간 단절을 극복한 사례

복합주거건물의 규모는 1만8,000㎡이며 1만1,000㎡에 업무시설이, 나머지 공간에 일반주택과 임대주택 그리고 상가가 입주할 예정

그림 4-54 l Mile arbres (출처: 한국건설신문)

[국외사례 _미국 뉴욕 허드슨야드 프로젝트]

허드슨야드는 철도차량기지로 맨해튼의 펜스테이션을 다니는 철도기지창(11만3,300㎡)

1950년대 상상에 그쳤던 덮개를 덮어 새로운 상업공간으로의 조성이 2012년 본격 사업으로 착수

2024~2025년 전후를 완공 시점으로 28조 4천억원의 조성비가 투자될 예정이며 전체 규모 167만㎡이상의 초고층 빌딩 수십동이 건설

- 최고급 콘도·호텔, 아트센터, 공립학교 및 사모펀드 본사 등이 입주할 업무시설

그림 4-55 l 조감도(좌), 현황(우)

그림 4-56 l 부평IC 활용 방안 (예시)

□ 삼산농산물시장

삼산농산물시장은 2001년 개장된 약 20년이 경과된 오래된 시설로, 악취 및 소음, 주차 등에 대한 주민들의 민원이 발생

- 진입로 주변 무단주차로 인해 외부 주택가 주변도로까지 극심한 정체 발생

현재 건폐율 22%, 용적률 34%로 저이용되고 있는 부지임에 따라, 시설 현대화와 함께 시민들을 위한 기능의 복합화 검토가 가능

또한 준주거지역에 맞는 용량으로 개발하게 된다면 최대 연면적 35만㎡까지 검토 가능하며, 주변 지역이 대규모 아파트 단지임을 고려해 보았을 때 시설에 대한 수요는 충분할 것으로 판단

기술의 향상 등으로 기존의 냄새가 소음이 가득한 도매시장이 아닌 깔끔한 현대화가 가능한 만큼 단순 시장의 기능이 아닌 특화 상업 및 문화시설 등이 복합된 시설로의 발전이 필요

- 노량진 수산물시장의 경우, 수산물을 테마로 특별한 체험과 판매기능 등이 도입되어 재개발

시설 현대화가 진행될 도매시장은 모든 것이 첨단 시설로 갖춰져 있어야 하며(IT를 활용한 실시간

주차교통 정보, 무빙워크 등), 서울시 가락몰과 같이 장터길 조성·팔도음식축제 등과의 연계, 먹거리원스톱 쇼핑몰로의 운영(365일 24시간 운영) 등 사람들을 집적시킬 전략 수립이 필요

삼산농산물시장의 현대화 사업 추진이 기존 상인들의 영업을 고려하여 수원 농수산물도매시장 사업과 같이 '롤링방식(단계별 순환 재개발 방식)'으로의 진행을 제안

- 롤링방식 : 임시대체공간에서 점포 일부가 영업을 하는 동안 기존 건물을 부분적으로 철거·재시공하고 점포들이 순차적으로 완공된 도매시장 건물에 입주하는 방식

또한 수원의 사례와 같이 농림축산식품부 공모사업 등 국비, 도비, 시비 등을 활용할 수 있는 다양한 방안 모색 검토 필요

[노량진 수산시장]

구 수산시장의 상인들 이전이 완료되면 4만 8,233㎡의 부지를 재개발하여 신 노량진수산지장과 연계해 해양수산복합시설로 개발

해양수산테마파크, 쇼핑몰, 특급호텔 및 오피스 등 관광문화시설과 해산물 특화 F&B시설, 특화 상업시설 등 라이프스타일 맞품형 복합엔터테인먼트 상업시설을 도입

=> 동작구내 부족한 문화, 관광, 상업시설을 보완하는 중요 거점으로의 발전 기대

그림 4-57 I 노량진수산물시장 조감도

[가락몰-가락시장 현대화사업]

당초 계획물량의 1.7배를 처리하는 서울시 대표 농수산물 도매시장으로 1999년 이전을 검토하였으나 서울권역 부지확보의 어려움으로 중단

물량 등의 문제점 개선을 위한 시설현대화사업을 추진하기 위하여 2004년 이후 지속적으로 논의

2009년 확정 및 2011년 1단계 착공

전체 사업을 총 3단계로 나누어 추진하여 시장 기능을 유지하는 순환개발 방식을 채택

다양한 식자재 및 주방용품 등을 쇼핑하는 판매동, 먹거리 및 식문화 체험을 위한 5개의 테마동, 도서관·쿠킹스튜디오·컨벤션센터·식당·병원 등을 갖춘 업무동 등 총 7개 시설로 구성

그림 4-58 I 가락몰내 쿠킹스튜디오

그림 4-59 I 가락몰 내 팔도특산품홍보판매장

그림 4-60 I 가락몰 내 도서관

CHAPTER 5

사업계획 및 타당성 조사

1. 기본구상에 따른 사업화 구상 | 107
2. 경제적 사업효과 검토 | 110
3. 지역경제 파급 효과 분석 결과 | 126

1. 기본구상에 따른 사업화 구상

(1) 상부도로 사업구상

경인고속도로 상부공간에 대한 사업은 중장기 사업으로 추진되며, 지하화 사업은 중앙에서 진행하되, 상부공간 및 방음벽 등에 관한 사항은 지자체가 추진

경인고속도로 지하화 사업의 경우 2015년 검토된 민간투자사업을 사례로 산정하였으며, 공사비와 예비비 등으로 구성

상부공간사업은 이천과 칠곡군의 사례를 토대로 산정하였으며, 교차로 설치 및 단차제거 등의 내용이 주된 사업으로 추진

일부 구간에 관하여 방음벽 설치가 불가피할 수도 있기 때문에 높이 3m의 반사형 투명방음벽 설치를 함께 검토

그림 5-1 I 경인고속도로 상부공간 개략적 사업비

(2) 주변지역 개발 사업화 구상

준공업지역·주거지역, 가용지에 대한 사업추진을 검토하였으며, 고속도로 관련 사업에 비해 사업기간이 짧아 단기~중기사업으로 구성

그림 5-2 I 주변지역 개발 사업 개략적 사업비

사업명		기간	사업구분	사업예산 (억원)	내용	비고
준공업지역 거점공간 조성		장기	지자체사업	235	[illegible]	[illegible]
			민간사업	-	[illegible]	
주거지역 관리방안	소규모 재생사업 추진	중장기	민간사업	500만원/동	[illegible]	
	도시재생사업 연계	단중기	지자체사업	200	[illegible]	[illegible]
가용지 활용	대규모 국공유지	중장기	지자체사업	37	[illegible]	[illegible]
	소규모 국공유지	단기	지자체사업	38	[illegible]	[illegible]
		중기	지자체사업	46	[illegible]	[illegible]
	대규모 민간부지	장기	민간사업	-	[illegible]	
	소규모 민간부지	단기	지자체사업	1.8	[illegible]	[illegible]
	빈집활용	단중기	지자체사업	16	[illegible]	[illegible]
총계				[illegible]		

올해 8월 국토교통부 쇠퇴지역 내 상가 리모델링·노후 주택정비 등을 위한 기금 지원을 9,318억, 구도심·주택가 등 주차난 해소를 위한 공영주차장 설치 예산 2,623억원, 노후 산단 경쟁력 강화를 위한 재생사업 예산 361억원 등의 예산지원 계획을 발표

주택정비 및 공영주차장 등 다양한 국토부 지원사업을 연계할 수 있으므로 지속적으로 관련 사업 검토 및 시기에 맞춘 사업제안 필요

- 코워킹커뮤니티시설·창업시설 조성 등에 대한 자금 융자 등 주택도시기금내 다양한 도시재생상품이 운영

행정안전부 사회혁신추진단의 유휴공간 활용 지원사업 연계 가능

- 미활용되거나 활용가치가 없다고 판단되는 국유 일반재산, 폐고, 철도유휴부지 등을 마을기업 등 민간에서 활용할 경우 기획~운영까지 지원

소규모 건축사업은 민간사업으로 국토부에서 운영하는 자율주택정비사업 통합지원센터·HUG 등의 자금지원 등과 연계하여 시민들의 참여를 유도하고 적극적으로 홍보

그 외 민간개발사업시 지원시설 확보, 빈집활용 등의 활성화를 위하여 인센티브 등에 관한 제도개선 및 빈집활용 관련 정책 발굴이 필요

또한 올해 추진되었던 인천시민 대상의 빈집활용 우수 아이디어 공모전은 1회성이 아닌 지속적으로 추진될 수 있도록 지원하며,

이를 통하여 시민들이 함께 공감할 수 있는 새로운 사업들이 지속적으로 추진되어야 함

그림 5-3 I 인천시 빈집활용 공모전

(3) 유지관리 방안

□ 도로공간의 권리권과 소유권

도로법 상 도로는 공공의 편의를 위해 설치되는 시설물로 공공용물에 해당되며, 도로를 구성하는 부지, 옹벽 기타 물건에 대하여 사권을 행사할 수 없도록 규정. 또한 도로 부지 및 시설물에 대하여 소유권을 행사하거나 인도 청구 불가

도로는 도로법 규정에 따라 도로의 등급별로 관리청이 정해지며, 도로 관리청에 의한 노선 지정 공고 및 도로 구역 결정을 통해 해당 도로의 점유권과 관리권 소유

고속도로의 관리권을 지방자치단체에 이관할 경우, 해당 도로의 부지나 시설물에 대한 소유권이 이관되는 것은 아니며 관리에 대한 권한만 이관

고속도로의 이관시, 고속국도 노선지정을 해제하고 지방자치단체의 도로로 노선이 지정될 경우, 도로법에 의해 지자체가 도로관리청이 되어 해당 도로의 점유와 관리를 시행할 수 있으며, 지방자치단체는 고속국도의 관리청이 될 수 없으므로 도로 관리권 이관시, 대통령령으로 지정된 고속국도 노선지정의 해제와 지자체 도로로 노선지정이 필요

즉, 도로를 이관하는 것은 도로관리청의 관리권을 이관하는 것으로 해당 도로의 부지나 시설물의 소유권을 지자체로 이관하는 것으로 볼 수 없음

그러나 지자체가 이관받은 도로의 차로수를 축소하고 타 용도로 전환하여 해당구간이 도로구역에서 제외되게 될 경우에는 국가가 소유권자로서 해당구간에 대한 권리행사 가능

또, 지자체가 이관받은 후 도로구역을 해제할 경우 소유권이 국가에 있으므로 함부로 개발행위를 할 수 없으며, 도로법 제4조에 의해 사권 행사 불가

소유권 이전을 위해서는 국유재산법에 의한 행정재산 양여절차를 거쳐야 하며 주무관청이 무상양여를 할 경우 총괄청인 기재부와 협의 필요

표 5-1 | 국내 도로의 입체적 활용 적용 가능한 법률

법률	내용
도로법 제4조 (사권의 제한)	도로를 구성하는 부지, 옹벽, 그 밖의 시설물에 대해서는 사권(私權)을 행사할 수 없다.
국유재산법 제27조 (처분의 제한)	① 행정재산은 처분하지 못한다. 다만 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 교환하거나 양여할 수 있다. 2. 대통령령으로 정하는 행정재산을 직접 공용이나 공공용으로 사용하기 위하여 필요로 하는 지방자치단체에 양여하는 경우

□ 도로 이관 협의 고려사항

도로구역 내 시설물 인수, 인계 추진방안으로 이관 결정 전 시설물 합동조사 후 인수인계 조치사항 확정 필요

이관 결정 후 지자체의 무리한 요구(도로의 기능유지와 무관한 편의 및 미관시설 설치, 법규에 없는 과도한 점검 및 안전시설 보안 등)로 시설물 이관이 지연될 가능성이 있으므로 사전에 조치를 위한 가이드라인 필요

중앙정부 및 관련 지자체간 양해각서 형태의 규제장치가 반드시 필요

그러나 덮개공원과 같이 도로구역을 유지한 채 입체적 도로구역으로 상부공간의 개발이 이루어질 경우에는 개발 가능

□ 도시재생과 연계한 상부공간 지원방향

도시재생법 등을 통해 도시의 낙후된 지역에 대한 주거환경의 개선, 기반시설의 확충 및 도시기능의 회복을 위한 사업을 계획하고 추진할 수 있도록 하여 도시의 균형 있는 발전 및 삶의 질 향상에 기여할 수 있는 사업을 구상할 수 있음

현재 부천시의 경우, 2015년 경기도 부천시 원미구 춘의동 준공업단지(지하철 7호선 부천춘의역~종합운동장역 사이 춘의동 공장지대 122만여㎡)와 소사구 소사본동 성주산 마을(소사본동과 소사본3동 마을 83만여㎡를)이 국토교통부 도시재생사업에 선정되어 추진 중에 있어 이와 연계한 통합적인 공간개발을 유도 필요

2. 경제적 사업효과 검토

(1) 개요

산업연관분석은 지역별 경제 전체를 포괄하면서 전체산업과 하위 산업 부분을 유기적으로 결합하여 사업의 효과를 파악하는 것이 목적

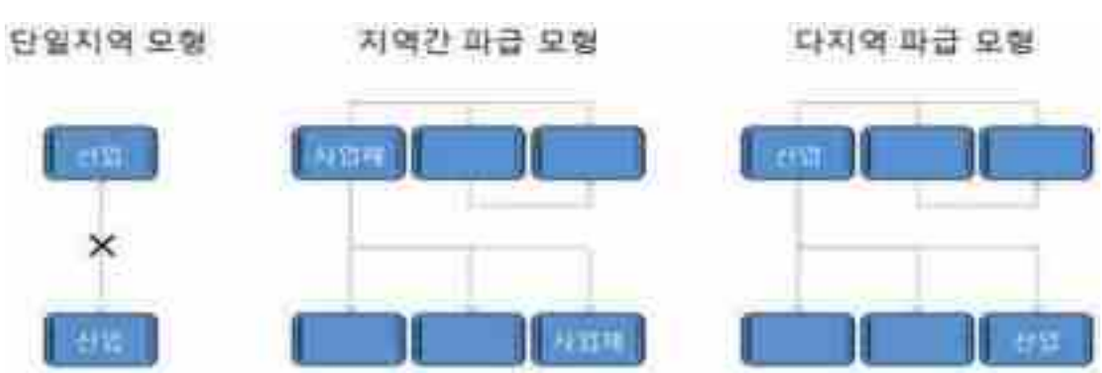
- 거시적 분석이 미치지 못하는 산업과 산업간의 연관관계까지 분석이 가능하여 구체적인 경제구조 분석을 가능하게 하는 장점 존재
- 산업연관분석은 관심대상 변수를 외생적으로 취급하여 그 변수가 내생적인 경제부분에 미치는 영향을 파악
- 이를 통해 총수요가 아닌 특정부문의 산출물이 미치는 영향과 그 산출물이 타 산업을 유발시키는 효과를 보다 명확히 알 수 있음
- 산업연관분석은 대상 지역을 구분하는 정도에 따라 단일지역부터 지역간 및 다지역모형으로 상세화

경인고속도로 주변지역이 활성화되는 경우의 지역의 발전효과를 측정할 수 있는 방안은 단계별로 다음과 같이 구성

- 지역의 발전효과는 단일 지역 모형(single-regional input output table, IO), 지역간투입산출표(inter-regional input output table, IRIO), 다지역투입산출표(multi-regional input output table, MRIO)을 이용한 경우로 구분
- 지역간 파급 모형과 다지역의 파급 모형을 이용한 경우는 단일 지역 모형을 사용한 경우와는 달리 지역내파급효과와 지역간 파급효과로 구분
- 이는 단일 지역 모형을 이용한 한계로 나타나는 지역간 교역을 고려함으로써 경인고속도로 주변지역이 활성화되었을 때 지역으로 파급되는 효과의 측정이 가능
- 사업체 및 산업의 고려에 따라서 지역간 파급 모형과 다지역 파급 모형으로 구분
- 이중 다지역 파급 모형이 가장 상세하게 경인고속도로 주변지역 활성화를 통한 효과를 파악하는데 사용될 수 있으며, 특히 경인고속도로 주변지역 활성화의 파급효과가 발생하는 범위를 수도권과 전국으로 구분하여 고려

경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 지역경제 및 지방재정 측면에서의 파급효과를 파악하기 위하여 한국은행의 지역별 산업연관표를 활용하여 다지역모형을 구축 및 분석

그림 5-4 I 분석 모형별 차이



- 경인고속도로 주변지역 활성화의 지역별 효과를 파악하기 위한 공간적인 기준은 광역시 · 도와 수도권(서울, 경기, 인천), 그리고 인천광역시로 구분하여 제시하였으며, 시간기준은 지역별 산업연관표의 최근 년도인 2013년을 기준으로 작성
- 다지역모형을 사용함으로써 경인고속도로 주변지역 활성화로 발생하는 지역의 파급효과를 특정 지역의 지역발전효과 외에 지역내-지역간으로 지역발전효과가 구분
- 경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 지역별 효과는 특정 지역으로 국한되는 지역내 효과와 주변 지역과의 교류로 인해 발생할 수 있는 지역간 효과로 분류
- 지역간 효과를 발생시키는 지역과의 교류는 지역간 산업의 무역으로 인한 산업간 교역에 의해서 주로 발생
- 이는 단순히 지역의 경인고속도로 주변지역 활성화 평가로 지역의 발전 가능성 및 발전 정도를 파악하는 것에는 한계가 있음을 시사

경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 유발되는 비용편익분석 측면에서의 사업 타당성 외에 지역경제 및 재정측면에서의 정책적인 타당성 확보 노력 반영

- 경인고속도로 주변지역 활성화의 정책적 타당성 효과를 파악하기 위하여 한국은행의 지역별 산업연관표의 생산, 피용자보수, 부가가치를 활용
- 이를 활용함으로써 경인고속도로 주변지역 활성화의 정책적인 지원 타당성을 도출하는 것을 다지역 투입산출표의 목적

(2) 분석방법

경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 파급효과로 생산 유발효과, 부가가치 유발효과, 고용유발효과를 시점별로 구분하여 장단기 기대효과 및 파급효과를 분석

- MRIO의 적용은 28개 표준산업분류를 14개로 재구분하여 경인고속도로 주변지역 활성화를 위한 투자비와 정합성을 유지
- 경인고속도로 주변지역 활성화의 투자비는 경제성 분석을 위해 수행된 비용편익분석(B/C)의 총비용을 활용
- 더불어, 경인고속도로 주변지역 활성화의 지역경제 및 재정적인 파급효과는 생산유발효과, 부가가치유발효과, 고용유발효과로 구분하여 파급효과를 산출

□ 한국은행 산업연관표를 활용한 MRIO 분석의 기본 내용

지역간모형은 지역의 사업체를 기초로 작성된 반면 다지역모형은 다지역간 산업의 관계를 이용하여 작성

n개 산업에 대한 지역의 다지역 산업연관표는 지역별/산업별로 구분

지역으로 유입되는 산업 i제품의 총량 중 해당 지역 A로 유입되는 비율을 지역간 유입계수라고 하며 이는 산업 i제품의 지역간 교역계수(C)를 의미

지역간 유입계수를 고려한 지역의 중간재수요와 최종재수요는 지역별로 배분되며, 이를 통해 다지역 경제의 투입산출 체계가 구성

다지역 경제의 투입산출 체계는 $X - CAX = CF$로 구성

따라서 다지역 경제의 지역별 산업 생산량은 지역 승수 행렬과 최종 수요 행렬에 의해서 $X=(I-CA)^{-1}CF$로 작성

표 5-2 | 다지역 산업연관표

배분 \ 투입		지역						
		1	…	3	…	A	…	n
지역	1	Z_i^{11}	…	Z_i^{13}	…	Z_i^{1A}	…	Z_i^{1n}
	…	…	…	…	…	…	…	…
	3	Z_i^{31}	…	Z_i^{33}	…	Z_i^{3A}	…	Z_i^{3n}
	…	…	…	…	…	…	…	…
	B	Z_i^{B1}	…	Z_i^{B3}	…	Z_i^{BA}	…	Z_i^{Bn}
	…	…	…	…	…	…	…	…
	n	Z_i^{n1}	…	Z_i^{n3}	…	Z_i^{nA}	…	Z_i^{nn}
합계		S_i^1	…	S_i^3	…	S_i^A	…	S_i^n

□ 다지역모형의 파급효과

지역 생산의 변화에 따라 지역간모형의 효과는 지역내 효과(intraregional effect)와 지역간 효과(interregional effect)로 구분

지역내효과는 최종 수요 1단위 변화에 따라 지역내에 미치는 효과를 의미하며, 지역간효과는 최종 수요 1단위 변화에 따라 지역간에 미치는 효과를 의미

또한 지역내효과와 지역간효과의 합은 전국효과(national effect)로 최종 수요 1단위 변화에 따라 국가에 미치는 효과를 의미

지역내효과와 지역간효과는 생산효과, 소득효과, 고용효과로 세분화되어 구분이 가능하며, 지역내파급효과 (intraregional effect), 지역간확산효과 (interregional spillover effect), 그리고 지역간환류효과 (interregional feedback effect)로 세분화

다지역모형의 파급효과는 지역내효과와 지역외효과로 구분이 되며, 지역내/지역외의 생산승수, 고용승수, 부가가치승수로 구분

- 지역내 생산승수는 O_j^{AA}와 O_j^{BB}에 의해 측정되며, O_j^{AA}와 O_j^{BB}는 $O_j^{AA}=\sum_i \lambda_{ij}^{AA}$, $O_j^{BB}=\sum_i \lambda_{ij}^{BB}$로 산출

지역내 고용승수는 j제품 1단위 최종 수요의 변화에 의한 고용의 증가를 의미하며 E_j^{AA}와 E_j^{BB}에 의해서 산출되며, 산업별 부가가치계수 z_{n+1}^A와 z_{n+1}^B를 고려한 E_j^{AA}와 E_j^{BB}는 $E_j^{AA}=\sum_i z_{n+1}^A \lambda_{ij}^{AA}$와 $E_j^{BB}=\sum_i z^B \lambda_{ij}^{BB}$에 의해서 산출

지역내 부가가치승수는 j제품 1단위 최종 수요의 변화에 의한 부가가치의 증가를 의미하며 V_j^{AA}와 V_j^{BB}에 의해서 산출되며, 산업별 고용계수 z_{n+1}^A와 z_{n+1}^B를 고려한 V_j^{AA}와 V_j^{BB}는 $V_j^{AA}=\sum_i v_{n+1}^A \lambda_{ij}^{AA}$와 $V_j^{BB}=\sum_i v^B \lambda_{ij}^{BB}$에 의해서 산출됨

- 지역간 생산승수는 O_j^{AB}에 의해 측정되며, O_j^{AB}는 $O_j^{AB}=\sum_i \lambda_{ij}^{AB}$로 산출

지역간 고용승수는 j제품 1단위 최종 수요의 변화에 의한 고용의 증가를 의미하며 E_j^{AB}에 의해서 산출되며, 산업별 고용계수 z_{n+1}^A를 고려한 E_j^{AB}는 $E_j^{AB}=\sum_i z_{n+1}^A \lambda_{ij}^{AB}$에 의해서 산출

지역간 부가가치승수는 j제품 1단위 최종 수요의 변화에 의한 부가가치의 증가를 의미하며 V_j^{AB}에 의해서 산출되며, 산업별 부가가

치계수 v_{n+1}^{A}를 고려한 V_j^{AB}는 $V_j^{AB} = \sum_i v_{n+1}^{A} \lambda_{ij}^{AB}$에 의해서 산출

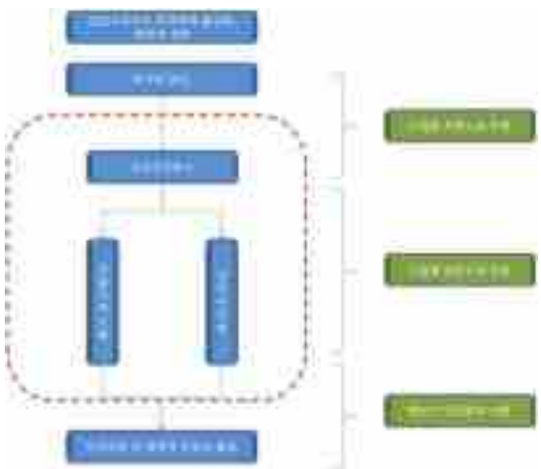
지역간 상호 관계를 고려함으로써 확산효과(spillover effect)와 환류효과(feedback effect)를 추가적으로 고려 가능

- 지역의 투입산출표는 지역의 제품 생산에 있어서 지역의 투입과 산출만을 고려함으로써 지역간 교역에 의한 확산효과와 환류효과에 대한 고려가 배제됨
- 이를 극복하기 위한 지역간 투입산출표의 작성은 확산효과와 환류효과를 추가적으로 고려함으로써 지역간 교역을 고려한 보다 정확한 파급효과의 추정 가능

반면, 지역간 투입산출 모형은 각 산업 제품의 지역간 흐름을 지역내 산업으로부터 직접 조사하지만, 다지역 투입산출 모형은 각 산업의 지역간 교역을 고려한 점에서 차이

- 따라서, 경인고속도로 주변지역 활성화로 지역간 산업의 교역을 상호 고려함으로써 인천에서의 파급효과 외의 지역으로의 파급효과를 제시

그림 5-5 | 경인고속도로 주변지역 활성화의 파급효과 분석 구분



(3) 분석 가정

□ 지역구분에 따른 IO 및 MRIO 분석

경인고속도로 주변지역 활성화의 파급효과 추출을 위한 기본 자료는 한국은행의 지역별 산업연관표를 사용하여 기존 연구와의 정합성을 유지

반면, 일반적인 관련 연구는 경제적 효과 산출을 항목별 유발계수의 적용으로 추산하였으나, 본 연구는 시도별 다지역 연관표를 작성하여 추출함으로써 상호 관계를 고려한 점에서 기존 연구와 차별화 도모

인천시, 수도권, 전체 시도에 대한 지역별 구분에 따른 산업연관분석은 인천시의 경우 단일산업연관분석, 수도권은 수도권 MRIO 구축에 따른 다지역산업연관분석, 전체 시도의 경우는 전체 시도의 MRIO 구축에 따른 다지역산업연관분석을 적용

MRIO 분석에 따른 파급효과는 생산유발효과, 부가가치유발효과, 고용유발효과로 편성

□ 경인고속도로 주변지역 활성화 비용 항목과 산업구분 연계

본 연구는 경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 파급효과를 산출하기 위하여 28개 산업분류를 14개로 재분류하여 편성

경인고속도로 주변지역 활성화의 비용항목인 인건비, 운영비, 사업비, 시설비는 비용과 산업과의 연계성을 고려하여 인건비, 운영비, 사업비는 기타 일반 공공행정 특성을 고려하여 공공행정 및 국방업, 시설비는 건설업으로 구분하여 연계

□ 경인고속도로 주변지역 활성화 시점

본 연구는 경인고속도로 주변지역 활성화로 인한 파급효과를 산출하기 위하여 사업 기간을 2020년부터 2040년까지 20년으로 가정

반면, 사업기간을 사업기간은 단기, 중기, 장기로 고려하여 사업기간을 3단계로 구분

총사업비는 상부공간과 주변지역 활성화로 인한 사업으로 구성

더불어, 단기, 중기, 장기 사업은 각각 30%, 70% 100% 누적되는 것으로 가정하여 공정별 구분을 적용

(4) 분석 결과

승수효과 결과

□ 단일지역모형 승수효과 결과

단일지역모형을 이용할 경우의 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 최종 수요 1단위 증가에 따른 인천의 생산활동은 제조업, 도소모업, 금융 및 보험, 부동산 및 사업서비스업, 사회 및 기타서비스업 등으로 파급효과가 큰 것으로 분석

- 또한, 인천시의 근원적인 산업의 부가가치 창출은 부동산 및 사업서비스업, 제조업, 금융 및 보험, 도소매업 등에서 창출되는 것으로 나타남
- 전반적인 고용은 대체로 유사하지만 농림수산품, 도소매업, 음식점 및 숙박업 순으로 고용이 창출되며, 이외 전체 산업에서 고용이 창출되는 안정적인 구조를 가지고 있음

표 5-3 I 단일지역모형 승수효과 결과

구분	생산효과	고용효과	소득효과	부가가치유발효과	수입유발효과	전방효과	후방효과
농림수산품	1.2529	0.0773	0.0953	0.6790	0.0432	0.7029	1.0273
광산품	1.0136	0.0045	0.1720	0.5917	0.0057	0.5687	0.9974
제조업	5.7928	0.0235	0.6766	1.4204	1.2087	3.2498	1.1693
전력,가스및수도	1.5345	0.0016	0.0871	0.4016	0.8366	0.8609	0.7147
건설	1.1247	0.0118	0.3047	0.5124	0.0375	0.6309	1.1259
도소매	1.7092	0.0501	0.4180	0.9896	0.0469	0.9589	0.9493
음식점및숙박	1.4297	0.0359	0.2748	0.5350	0.0746	0.8021	1.1716
운수 및 보관	1.5958	0.0082	0.3170	0.6162	0.3244	0.8953	1.0053
통신 및 방송	1.4736	0.0027	0.1678	0.6851	0.1051	0.8267	1.0132
금융 및 보험	2.0207	0.0120	0.4596	1.2031	0.0564	1.1336	0.9158

부동산 및 사업 서비스	2.1 965	0.0 151	0.4 338	1.5 770	0.0 220	1.2 323	0.8 373
공공행정 및국방	1.0 116	0.0 127	0.5 576	0.7 157	0.0 305	0.5 675	0.8 453
교육 및 보건	1.0 966	0.0 169	0.5 926	0.7 397	0.0 250	0.6 152	0.8 832
사회 및 기타 서비스	1.7 026	0.0 190	0.2 227	0.4 385	0.0 787	0.9 552	1.3 443

□ 수도권 다지역모형 승수효과 결과

단일지역모형으로 분석된 결과는 해당 지역의 발달 이외에 수도권에서의 교역을 고려 못함

- 경인고속도로 주변지역 활성화로 수도권으로 파생되는 효과를 고려하기 위한 다지역모형의 적용은 지역간의 교역을 고려함으로써 지역내효과와 지역간효과로 구분하여 최종수요 증가에 따른 파급효과를 구분함
- 따라서, 수도권 다지역모형은 지역내 및 지역간 승수를 사전적으로 구분하여 도출함

지역간 산업의 교역을 고려한 경우의 효과는 지역내효과와 지역외효과로 구분되며, 이중 단일지역을 의미하는 지역내효과는 단일지역모형을 적용한 경우보다 절대값이 작은 것으로 분석

- 반면, 수도권 다지역모형의 승수가 지역내효과와 지역외효과의 합을 의미함으로써 지역간 교역을 의미하는 지역외효과를 고려한 경우 단일지역모형을 고려했을 때의 효과보다 더욱 큰 파급효과를 나타냄
- 지역간 교역을 고려한 지역의 산업별 생산증가는 통신 및 방송업, 농림수산품, 도소매업, 부동산 및 사회서비스업 순으로 생산승수는 높게 나타남
- 또한, 농림수산품, 제조업, 음식점 및 숙박업, 부동산 및 사회서비스업 순으로 지역내효과에 의해 부가가치의 증가가 유발되며, 농림수산품, 사회 및 기타서비스업, 음식점 및 숙박업 순으로 지역내 효과에 의해 고용이 창출되는 구조가 형성

수도권 다지역모형 구축을 통한 지역간 승수효과를 도출한 결과, 수도권의 산업간 연계는 통신 및 방송, 제조업, 도소매업 순으로 생산효과가 파생

- 또한, 수도권의 산업 구조는 농림수산품, 사회 및 기타서비스, 음식점 및 숙박업 순으로 지역간 구조에 의한 부가가치와 고용이 창출되는 구조가 형성되어 있는 것으로 나타남

표 5-4 | 수도권 다지역모형 지역내 승수효과 결과

구분	서울			인천			경기		
	생산승수	부가가치승수	고용승수	생산승수	부가가치승수	고용승수	생산승수	부가가치승수	고용승수
농림수산품	1.04E+00	5.87E-01	6.63E-03	1.03E+00	5.44E-01	7.98E-04	1.04E+00	5.16E-01	6.48E-04
광산품	1.04E+00	6.19E-07	6.99E-09	1.03E+00	5.39E-06	7.91E-09	1.03E+00	1.62E-05	2.03E-08
제조업	1.03E+00	1.05E-05	1.19E-07	1.02E+00	2.07E-04	3.03E-07	1.05E+00	1.19E-03	1.50E-06
전력,가스 및수도	1.03E+00	1.81E-07	2.05E-09	1.02E+00	2.24E-07	3.28E-10	1.03E+00	1.49E-06	1.87E-09
건설	1.02E+00	1.25E-05	1.41E-07	1.03E+00	4.26E-05	6.25E-08	1.04E+00	2.38E-04	2.99E-07
도소매	1.05E+00	4.92E-07	5.56E-09	1.02E+00	2.77E-06	4.07E-09	1.03E+00	9.67E-06	1.21E-08
음식점 및 숙박	1.03E+00	2.27E-05	2.57E-07	1.01E+00	3.59E-04	5.26E-07	1.04E+00	1.02E-03	1.29E-06
운수및보관	1.02E+00	2.30E-07	2.60E-09	1.03E+00	1.84E-06	2.70E-09	1.02E+00	7.98E-06	1.00E-08
통신및방송	1.07E+00	8.09E-07	9.14E-09	1.02E+00	1.75E-06	2.56E-09	1.04E+00	8.94E-06	1.12E-08
금융및보험	1.06E+00	3.09E-07	3.49E-09	1.01E+00	1.63E-06	2.40E-09	1.02E+00	5.28E-06	6.62E-09
부동산 및 사업서비스	1.05E+00	7.70E-07	8.70E-09	1.02E+00	2.56E-06	3.75E-09	1.02E+00	1.04E-05	1.30E-08
공공행정 및국방	1.04E+00	3.62E-05	4.09E-07	1.02E+00	1.83E-04	2.69E-07	1.02E+00	1.07E-04	1.34E-07
교육및보건	1.03E+00	1.04E-06	1.18E-08	1.03E+00	1.81E-05	2.66E-08	1.03E+00	7.68E-05	9.64E-08
사회 및 기타서비스	1.05E+00	3.54E-05	4.00E-07	4.83E-03	4.18E-04	6.13E-07	1.04E+00	8.73E-04	1.09E-06

표 5-5 | 수도권 다지역모형 지역간 승수효과 결과

구분	서울			인천			경기		
	생산승수	부가가치승수	고용승수	생산승수	부가가치승수	고용승수	생산승수	부가가치승수	고용승수
농림수산품	6.97E-03	3.39E-04	4.47E-07	1.98E-02	1.91E-03	1.76E-05	1.24E-02	8.09E-04	8.95E-06
광산품	1.40E-02	1.30E-06	1.66E-09	1.99E-02	8.10E-06	5.42E-08	1.43E-02	2.70E-06	2.78E-08
제조업	1.55E-02	1.33E-05	1.70E-08	2.02E-02	2.02E-04	1.78E-06	1.57E-02	1.69E-04	1.86E-06
전력,가스 및수도	2.02E-02	6.00E-07	7.61E-10	9.23E-03	6.01E-07	2.90E-09	6.80E-03	2.64E-07	2.65E-09
건설	6.97E-03	7.48E-06	9.66E-09	1.72E-02	5.03E-05	3.88E-07	1.50E-02	3.54E-05	3.81E-07
도소매	9.70E-03	1.14E-06	1.44E-09	2.13E-02	3.82E-06	2.72E-08	1.88E-02	1.60E-06	1.66E-08
음식점 및 숙박	8.50E-03	1.05E-05	1.37E-08	1.68E-02	3.31E-04	3.04E-06	1.62E-02	1.45E-04	1.60E-06
운수및보관	3.59E-03	5.79E-07	7.34E-10	1.17E-02	3.92E-06	2.13E-08	8.83E-03	1.36E-06	1.39E-08
통신및방송	1.07E-02	2.18E-06	2.76E-09	2.24E-02	2.63E-06	1.77E-08	2.04E-02	1.55E-06	1.57E-08
금융및보험	6.51E-03	1.00E-06	1.27E-09	1.98E-02	2.17E-06	1.58E-08	1.89E-02	8.57E-07	9.01E-09
부동산 및 사업서비스	6.97E-03	1.75E-06	2.22E-09	1.41E-02	3.32E-06	2.46E-08	1.30E-02	1.68E-06	1.77E-08
공공행정 및 국방	4.93E-03	1.26E-05	1.65E-08	1.39E-02	1.68E-04	1.55E-06	8.44E-03	1.54E-05	1.68E-07
교육및보건	5.44E-03	2.27E-06	2.88E-09	1.17E-02	1.82E-05	1.58E-07	1.13E-02	1.15E-05	1.24E-07
사회 및 기타서비스	1.14E-02	1.70E-05	2.21E-08	1.82E-02	3.86E-04	3.54E-06	1.62E-02	1.24E-04	1.36E-06

□ 전국 다지역모형 승수효과 결과

다지역모형(MRIO)은 지역간모형(IRIO)의 보다 확장된 개념으로써 지역간모형에서는 사업체를 대상으로 지역간 연관관계를 구성하는

투입산출표를 작성하는데 반해 다지역모형은 지역의 모든 산업간 관계를 고려하는데 차이가 있음

단일지역 및 수도권 다지역모형의 결과와 같이 생산승수, 부가가치승수, 고용승수로 구분되어지나 최종 수요 1단위 변화에 따라 지역에 미치는 영향은 지역내효과와 지역간 연관관계에 의해 특정 지역에서의 산업 수요 변화가 지역에 미치는 지역간효과를 전국 단위로 구분하여 제시

지역간 모형에 환류효과를 추가적으로 고려한 다지역모형의 적용은 지역의 지역내효과를 대상으로 비교한 결과 지역간모형에 비해서 증가한 것으로 분석

- 반면 이는 단일지역모형에 비해서는 낮은 생산승수의 절대값을 나타내나, 지역내효과외에 지역외효과를 고려할 경우에는 생산승수가 보다 크게 증가하는 것으로 나타남
- 다지역모형을 적용한 경우 생산증가가 가장 크게 나타나는 지역은 서울특별시로 모든 산업 부문에서 생산이 증가하는 것으로 나타남

전국 다지역모형을 지역내효과와 지역간효과로 구분하면 지역내효과가 지역간효과보다 크게 나타남으로써 인천을 제외한 타 시도로의 거리조락에 의한 파급이 이루어지는 것으로 나타남

따라서, 전국을 대상으로 한 경우의 다지역모형은 지역내 및 지역간 승수구조를 가지게 되며, 이는 생산, 부가가치, 고용승수를 지역간 및 지역간으로 구분하여 제시가 가능

표 5-6 I 전국 다지역모형 지역내 생산승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	1.02E+0	1.02E+0	-1.05E-1	-3.53E+0	1.00E-1	-6.72E+0	-2.05E-2	5.57E-2	3.49E-2	-1.10E-3	-4.07E-2	-2.58E-2	9.18E-2	2.61E-4	1.84E-1	1.41E-1
광산품	1.02E+0	-6.53E+0	8.64E+0	2.49E-2	-2.01E-1	-4.13E+0	9.56E-1	-8.59E+0	-5.10E+0	1.22E+0	-6.83E+0	7.17E+0	-3.95E+1	-5.69E+0	1.86E+0	-7.87E+0
제조업	1.02E+0	1.70E+0	-1.64E+0	-2.44E-1	-7.62E-2	1.47E+0	-3.57E-2	-2.91E-2	1.84E-1	1.92E-2	1.16E-2	-8.21E-3	3.39E-2	7.65E-4	2.88E-1	-5.00E-1
전력,가스및수도	1.01E+0	-2.95E+0	-1.50E+0	-2.26E-1	-3.15E-2	-3.64E+0	-4.50E-2	-3.23E-2	3.50E-2	-1.01E-3	6.22E-1	5.66E-2	-4.33E-1	1.77E-2	2.87E-2	-1.76E+0
건설	1.01E+0	1.57E+0	-6.16E-1	-1.63E+0	-1.21E-1	5.79E+0	-9.38E-2	4.56E-1	-1.81E-2	-3.33E-2	1.68E-1	-3.70E-2	2.25E-4	-2.35E-2	-7.35E-1	1.57E-1
도소매	1.03E+0	-3.32E+0	4.76E+0	-5.17E-1	-7.18E-1	5.05E+0	1.01E-1	-5.14E-1	-9.31E-1	-7.59E-1	-1.19E+0	-1.67E-1	-4.26E+0	-5.38E-1	-9.52E+0	-1.06E+0
음식점및숙박	1.02E+0	-4.48E+0	4.02E+0	-8.61E-1	-1.60E+0	7.15E+0	-1.10E-1	2.21E+0	-9.44E+0	-3.22E+0	-1.20E+0	-2.23E+0	-9.72E+0	-1.62E+0	-5.04E+1	3.40E-1
운수및보관	1.01E+0	-1.31E+0	2.48E+0	4.68E-1	-3.46E-1	5.14E-1	2.49E-1	-1.40E+0	-6.42E-2	1.84E-2	-5.46E-1	9.24E-1	-2.18E+0	-1.18E-1	-9.37E-1	-1.81E+0
통신및방송	1.04E+0	4.91E-1	-3.56E-1	2.21E-1	4.33E-2	-1.18E+0	-3.02E-2	-8.01E-2	2.56E-2	2.43E-2	-8.67E-4	6.46E-3	1.11E-1	1.89E-3	3.89E-1	1.16E-2
금융및보험	1.03E+0	1.13E-1	-1.47E-1	-2.34E-1	-2.55E-2	-2.13E-1	-2.02E-2	-1.90E-1	-2.25E-3	-2.04E-3	-1.10E-2	-2.98E-3	-1.13E-2	-3.28E-3	1.50E-2	-3.39E-2
부동산 및 사업서비스	1.03E+0	-3.69E-1	5.06E-1	-1.19E+0	-5.00E-2	2.63E+0	-5.56E-2	3.85E-1	-1.11E-2	-4.30E-2	7.90E-2	-7.31E-2	1.48E-1	-3.29E-3	-6.14E-1	2.11E-1
공공행정및국방	1.03E+0	-1.55E+0	6.58E-1	-1.84E+0	6.92E-1	-6.24E+0	-4.46E-1	-1.53E+0	-2.83E+0	1.15E+0	2.31E-1	2.00E+0	1.24E+0	2.70E-1	2.84E+1	-1.97E+0
교육및보건	1.02E+0	-5.47E+0	4.33E+0	-4.64E-1	-3.21E+0	2.11E+0	-2.45E-1	2.18E-1	5.41E-3	-6.65E-2	-8.50E-3	-6.06E-2	1.36E-1	-5.36E-2	3.38E-2	7.69E-1
사회 및 기타서비스	1.03E+0	7.02E-2	-1.03E-1	-4.23E-2	7.77E-2	-1.75E+0	-1.79E-2	-1.98E-1	4.09E-3	1.18E-2	-1.91E-2	2.36E-2	5.05E-2	5.28E-3	4.69E-1	-1.86E-1

표 5-7 I 전국 다지역모형 지역내 부가가치승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	5.87E-1	1.92E-1	-7.49E-1	1.87E+0	-1.31E+0	-4.57E+0	-6.22E-2	-4.79E-2	9.38E-3	-1.19E-2	-5.62E-2	-2.15E-2	1.45E-2	-6.70E-3	5.01E-2	1.54E-1
광산품	-7.09E-4	-1.47E+0	3.07E+0	5.35E+0	-7.34E-1	6.58E-1	1.53E-1	-1.01E-1	-7.40E-1	3.31E+0	-5.62E+0	7.41E+0	-1.02E+1	9.56E-2	4.27E+0	-1.02E+1
제조업	-8.74E-5	2.60E-1	-2.53E-1	-5.14E-1	3.50E-1	-6.76E-1	-5.27E-4	-6.69E-3	7.25E-2	3.60E-2	2.81E-2	-7.52E-2	1.07E-2	1.05E-3	1.23E-1	-7.09E-1
전력,가스및수도	-2.86E-4	2.15E-2	-2.33E-1	-2.94E-3	9.84E-3	3.23E-1	1.02E-3	-1.40E-4	2.03E-2	1.32E-2	-2.24E-1	7.21E-2	-1.16E-1	1.32E-2	1.59E-2	-1.44E+0
건설	5.47E-5	2.86E-1	-3.13E-1	-8.32E-1	-2.07E-1	-2.45E-1	-1.02E-2	5.19E-2	-4.92E-3	-5.85E-3	3.30E-1	6.45E-3	1.32E-3	-6.05E-3	-3.07E-1	3.77E-1
도소매	-1.30E-4	-2.61E-1	6.72E-1	1.69E+0	-1.03E+0	1.60E-1	2.72E-2	1.08E-1	-3.31E-1	-6.29E-1	-1.81E+0	1.22E+0	-1.17E+0	-1.07E-1	-3.99E+0	4.27E-1
음식점및숙박	9.20E-5	-1.19E-1	-1.50E-1	6.29E-1	-1.67E+0	-5.23E-1	-1.86E-1	2.44E-1	-3.61E+0	-2.79E+0	-2.26E+0	2.76E+0	-3.42E+0	-9.12E-1	-2.22E+1	3.01E+0
운수및보관	-4.81E-5	-3.59E-1	8.26E-1	1.84E+0	-7.88E-2	-2.28E-1	6.56E-2	1.14E-2	9.10E-3	1.34E-1	-4.08E-1	1.15E+0	-5.70E-1	-4.91E-3	-1.43E-1	-2.02E+0
통신및방송	1.25E-6	-6.97E-3	-7.40E-3	-3.09E-1	1.45E-1	-5.92E-3	1.83E-3	-1.77E-2	1.04E-2	3.14E-2	1.59E-2	-2.94E-2	3.16E-2	1.16E-3	1.69E-1	-3.85E-2
금융및보험	-6.72E-5	2.63E-3	-1.03E-2	-1.57E-1	2.90E-2	-2.93E-3	1.53E-4	-1.04E-2	-5.03E-4	1.92E-3	-2.32E-3	-1.09E-5	-2.16E-3	-1.07E-4	1.05E-2	-2.10E-2
부동산 및 사업서비스	3.23E-5	1.25E-1	-1.89E-1	-3.14E-1	-3.68E-1	4.78E-2	-1.18E-2	3.11E-2	-8.33E-3	-5.68E-2	5.47E-2	-4.75E-3	3.44E-2	-5.21E-3	-2.88E-1	6.24E-1
공공행정및국방	-7.98E-6	-1.06E+0	1.36E+0	8.52E-2	9.42E-1	2.29E-1	1.32E-1	-8.06E-2	-1.09E+0	9.27E-1	3.17E-1	-5.69E-1	9.00E-1	2.97E-1	1.31E+1	-5.41E+0
교육및보건	9.28E-5	-8.79E-1	1.39E+0	1.98E-1	-4.95E-1	-9.72E-1	-4.03E-2	4.71E-3	7.44E-3	-2.40E-2	6.50E-2	-1.44E-2	2.96E-2	-1.71E-2	1.83E-2	2.33E+0
사회 및 기타서비스	5.04E-5	-1.33E-1	2.04E-1	-6.23E-2	2.48E-1	1.16E-1	7.83E-3	-1.21E-2	2.71E-3	1.49E-2	-5.56E-3	-9.84E-3	2.32E-2	4.46E-3	2.13E-1	-4.96E-1

표 5-8 I 전국 다지역모형 지역내 고용승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	6.63E-3	7.91E-4	-1.49E-3	2.75E-3	-2.60E-3	0.00E+0	-4.35E-5	-6.01E-5	8.06E-7	-1.05E-5	-5.47E-5	-1.81E-5	1.40E-5	-5.72E-6	4.67E-5	6.91E-4
광산품	-8.01E-6	-6.03E-3	6.09E-3	7.84E-3	-1.46E-3	0.00E+0	1.07E-4	-1.27E-4	-6.36E-5	2.92E-3	-5.47E-3	6.25E-3	-9.86E-3	8.15E-5	3.98E-3	-4.59E-2
제조업	-9.87E-7	1.07E-3	-5.02E-4	-7.53E-4	6.94E-4	0.00E+0	-3.68E-7	-8.40E-6	6.23E-6	3.17E-5	2.74E-5	-6.35E-5	1.03E-5	8.93E-7	1.15E-4	-3.18E-3
전력,가스및수도	-3.23E-6	8.86E-5	-4.63E-4	-4.31E-6	1.95E-5	0.00E+0	7.15E-7	-1.76E-7	1.74E-6	1.16E-5	-2.18E-4	6.08E-5	-1.13E-4	1.13E-5	1.48E-5	-6.46E-3
건설	6.19E-7	1.18E-3	-6.22E-4	-1.22E-3	-4.10E-4	0.00E+0	-7.12E-6	6.52E-5	-4.22E-7	-5.17E-6	3.21E-4	5.44E-6	1.27E-6	-5.16E-6	-2.86E-4	1.69E-3
도소매	-1.46E-6	-1.07E-3	1.33E-3	2.47E-3	-2.04E-3	0.00E+0	1.90E-5	1.35E-4	-2.84E-5	-5.55E-4	-1.76E-3	1.03E-3	-1.13E-3	-9.12E-5	-3.72E-3	1.91E-3
음식점및숙박	1.04E-6	-4.88E-4	-2.98E-4	9.22E-4	-3.31E-3	0.00E+0	-1.30E-4	3.06E-4	-3.10E-4	-2.47E-3	-2.20E-3	2.33E-3	-3.32E-3	-7.78E-4	-2.07E-2	1.35E-2
운수및보관	-5.43E-7	-1.48E-3	1.64E-3	2.69E-3	-1.56E-4	0.00E+0	4.58E-5	1.43E-5	7.82E-7	1.19E-4	-3.97E-4	9.68E-4	-5.52E-4	-4.19E-6	-1.33E-4	-9.06E-3
통신및방송	1.41E-8	-2.87E-5	-1.47E-5	-4.53E-4	2.88E-4	0.00E+0	1.28E-6	-2.22E-5	8.92E-7	2.77E-5	1.55E-5	-2.48E-5	3.06E-5	9.86E-7	1.58E-4	-1.73E-4
금융및보험	-7.60E-7	1.08E-5	-2.04E-5	-2.30E-4	5.76E-5	0.00E+0	1.07E-7	-1.31E-5	-4.32E-8	1.69E-6	-2.26E-6	-9.22E-9	-2.09E-6	-9.16E-8	9.80E-6	-9.42E-5
부동산및사업서비스	3.65E-7	5.14E-4	-3.76E-4	-4.61E-4	-7.30E-4	0.00E+0	-8.23E-6	3.90E-5	-7.15E-7	-5.02E-5	5.32E-5	-4.00E-6	3.33E-5	-4.44E-6	-2.68E-4	2.79E-3
공공행정및국방	-9.01E-8	-4.37E-3	2.70E-3	1.25E-4	1.87E-3	0.00E+0	9.21E-5	-1.01E-4	-9.40E-5	8.18E-4	3.09E-4	-4.80E-4	8.71E-4	2.54E-4	1.22E-2	-2.42E-2
교육및보건	1.05E-6	-3.62E-3	2.75E-3	2.91E-4	-9.82E-4	0.00E+0	-2.82E-5	5.91E-6	6.39E-7	-2.11E-5	6.33E-5	-1.22E-5	2.86E-5	-1.46E-5	1.71E-5	1.04E-2
사회및기타서비스	5.70E-7	-5.48E-4	4.05E-4	-9.13E-5	4.93E-4	0.00E+0	5.47E-6	-1.52E-5	2.33E-7	1.32E-5	-5.41E-6	-8.30E-6	2.25E-5	3.81E-6	1.98E-4	-2.22E-3

표 5-9 | 전국 다지역모형 지역간 생산승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	-4.27E-4	4.47E-1	-9.94E-1	-2.74E+0	2.62E-1	-4.49E-1	-2.38E-2	-1.22E-2	-7.58E-2	-3.69E-2	2.53E-1	4.61E-2	-2.40E-1	1.05E-2	-1.88E-1	-3.02E-1
광산품	-1.89E-3	-1.69E+0	7.50E+0	6.38E+0	-5.39E+0	-4.43E+0	3.26E-2	-7.77E+0	9.59E+0	1.13E+0	-2.57E+1	-1.79E+1	9.11E+1	-2.96E+0	1.01E+0	1.07E+1
제조업	-1.76E-3	9.55E-2	-9.36E-1	-5.16E-1	5.47E-1	1.61E+0	-6.11E-3	-1.97E-1	-3.79E-1	1.52E-1	1.91E-1	-1.67E-1	-1.07E-1	6.11E-2	-3.16E-1	-9.86E-1
전력,가스및수도	-3.99E-3	-7.52E-1	-2.89E-1	6.47E-2	3.08E-1	2.94E+0	5.05E-1	1.98E-1	2.51E+0	1.80E+0	-9.76E+0	2.15E-1	2.43E+0	6.27E-1	-3.67E-2	3.95E+0
건설	-8.97E-4	-2.07E-1	-1.69E+0	-5.74E-1	-8.22E-1	4.78E+0	-5.42E-1	-5.83E-1	-2.00E-1	-1.67E-2	-6.34E+0	-1.30E-1	-2.50E-1	4.22E-2	5.65E-1	-8.00E-1
도소매	-7.39E-4	-7.71E-1	1.20E+0	2.05E+0	-2.42E+0	4.45E+0	-1.91E+0	7.22E-1	1.76E+0	-7.80E-1	-3.36E+1	1.50E+0	1.09E+1	4.14E-1	8.65E+0	1.05E+0
음식점및숙박	-1.69E-3	-2.86E-1	-1.72E+0	8.74E-1	-3.63E+0	6.80E+0	-5.42E+0	5.38E+0	1.35E+1	-1.25E-1	-4.06E+1	2.33E+0	2.45E+1	3.07E+0	4.21E+1	-2.06E+0
운수및보관	-4.15E-4	-1.76E-1	2.76E+0	1.90E+0	-5.65E-1	1.94E-1	1.09E-1	-1.37E+0	8.81E-1	-1.79E-3	-2.25E+0	-1.41E+0	5.41E+0	-4.69E-1	1.50E+0	2.38E+0
통신및방송	-7.91E-4	4.88E-2	-3.30E-2	-1.20E+0	2.83E-1	-1.15E+0	-4.78E-2	-6.79E-1	-7.41E-2	1.61E-1	4.48E-1	-8.80E-2	-3.71E-1	-5.49E-2	-5.11E-1	-1.11E-1
금융및보험	-3.49E-4	-3.62E-2	-1.20E-2	-3.96E+0	3.52E-2	-2.00E-1	-9.69E-2	-2.19E+0	-6.20E-2	1.10E-4	2.19E-1	-3.63E-2	-6.51E-3	8.28E-2	-1.18E-1	-1.93E-2
부동산및사업서비스	-1.09E-4	-4.84E-1	-1.37E+0	-1.20E+0	-1.10E+0	2.00E+0	-6.51E-1	-2.23E-1	-4.41E-1	-1.01E+0	-3.40E+0	-2.30E-1	-6.05E-1	-6.52E-1	2.00E-1	-7.17E-1
공공행정및국방	-2.70E-4	3.34E-1	5.62E+0	-6.27E-1	1.94E+0	-5.66E+0	6.12E+0	-2.87E+0	5.39E+0	-2.20E-1	1.15E+1	-3.77E+0	-4.66E+0	-2.49E+0	-2.37E+1	3.17E+0
교육및보건	-6.04E-4	5.84E-2	4.97E+0	1.13E+0	-1.36E+0	3.15E+0	-6.48E-2	6.64E-1	-3.61E-3	-6.06E-1	-1.04E+0	5.74E-2	-2.29E-1	-5.14E-1	-1.15E-1	-1.84E+0
사회및기타서비스	-1.07E-3	-3.19E-2	8.59E-1	-1.61E-1	4.12E-1	-1.74E+0	1.07E-1	-4.99E-1	-8.44E-2	-4.88E-2	6.18E-1	-1.69E-1	-3.07E-1	-2.13E-1	-4.81E-1	1.81E-1

표 5-10 I 전국 다지역모형 지역내 부가가치승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	5.87E-1	1.92E-1	-7.49E-1	1.87E+0	-1.31E+0	-4.57E+0	-6.22E-2	-4.79E-2	9.38E-3	-1.19E-2	-5.62E-2	-2.15E-2	1.45E-2	-6.70E-3	5.01E-2	1.54E-1
광산품	-7.09E-4	-1.47E+0	3.07E+0	5.35E+0	-7.34E-1	6.58E-1	1.53E-1	-1.01E-1	-7.40E-1	3.31E+0	-5.62E+0	7.41E+0	-1.02E+1	9.56E-2	4.27E+0	-1.02E+1
제조업	-8.74E-5	2.60E-1	-2.53E-1	-5.14E-1	3.50E-1	-6.76E-1	-5.27E-4	-6.69E-3	7.25E-2	3.60E-2	2.81E-2	-7.52E-2	1.07E-2	1.05E-3	1.23E-1	-7.09E-1
전력,가스및수도	-2.86E-4	2.15E-2	-2.33E-1	-2.94E-3	9.84E-3	3.23E-1	1.02E-3	-1.40E-4	2.03E-2	1.32E-2	-2.24E-1	7.21E-2	-1.16E-1	1.32E-2	1.59E-2	-1.44E+0
건설	5.47E-5	2.86E-1	-3.13E-1	-8.32E-1	-2.07E-1	-2.45E-1	-1.02E-2	5.19E-2	-4.92E-3	-5.85E-3	3.30E-1	6.45E-3	1.32E-3	-6.05E-3	-3.07E-1	3.77E-1
도소매	-1.30E-4	-2.61E-1	6.72E-1	1.69E+0	-1.03E+0	1.60E-1	2.72E-2	1.08E-1	-3.31E-1	-6.29E-1	-1.81E+0	1.22E+0	-1.17E+0	-1.07E-1	-3.99E+0	4.27E-1
음식점및숙박	9.20E-5	-1.19E-1	-1.50E-1	6.29E-1	-1.67E+0	-5.23E-1	-1.86E-1	2.44E-1	-3.61E+0	-2.79E+0	-2.26E+0	2.76E+0	-3.42E+0	-9.12E-1	-2.22E+1	3.01E+0
운수및보관	-4.81E-5	-3.59E-1	8.26E-1	1.84E+0	-7.88E-2	-2.28E-1	6.56E-2	1.14E-2	9.10E-3	1.34E-1	-4.08E-1	1.15E+0	-5.70E-1	-4.91E-3	-1.43E-1	-2.02E+0
통신및방송	1.25E-6	-6.97E-3	-7.40E-3	-3.09E-1	1.45E-1	-5.92E-3	1.83E-3	-1.77E-2	1.04E-2	3.14E-2	1.59E-2	-2.94E-2	3.16E-2	1.16E-3	1.69E-1	-3.85E-2
금융및보험	-6.72E-5	2.63E-3	-1.03E-2	-1.57E-1	2.90E-2	-2.93E-3	1.53E-4	-1.04E-2	-5.03E-4	1.92E-3	-2.32E-3	-1.09E-5	-2.16E-3	-1.07E-4	1.05E-2	-2.10E-2
부동산및사업서비스	3.23E-5	1.25E-1	-1.89E-1	-3.14E-1	-3.68E-1	4.78E-2	-1.18E-2	3.11E-2	-8.33E-3	-5.68E-2	5.47E-2	-4.75E-3	3.44E-2	-5.21E-3	-2.88E-1	6.24E-1
공공행정및국방	-7.98E-6	-1.06E+0	1.36E+0	8.52E-2	9.42E-1	2.29E-1	1.32E-1	-8.06E-2	-1.09E+0	9.27E-1	3.17E-1	-5.69E-1	9.00E-1	2.97E-1	1.31E+1	-5.41E+0
교육및보건	9.28E-5	-8.79E-1	1.39E+0	1.98E-1	-4.95E-1	-9.72E-1	-4.03E-2	4.71E-3	7.44E-3	-2.40E-2	6.50E-2	-1.44E-2	2.96E-2	-1.71E-2	1.83E-2	2.33E+0
사회및기타서비스	5.04E-5	-1.33E-1	2.04E-1	-6.23E-2	2.48E-1	1.16E-1	7.83E-3	-1.21E-2	2.71E-3	1.49E-2	-5.56E-3	-9.84E-3	2.32E-2	4.46E-3	2.13E-1	-4.96E-1

표 5-11 I 전국 다지역모형 지역내 고용승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	6.63E-3	7.91E-4	-1.49E-3	2.75E-3	-2.60E-3	0.00E+0	-4.35E-5	-6.01E-5	8.06E-7	-1.05E-5	-5.47E-5	-1.81E-5	1.40E-5	-5.72E-6	4.67E-5	6.91E-4
광산품	-8.01E-6	-6.03E-3	6.09E-3	7.84E-3	-1.46E-3	0.00E+0	1.07E-4	-1.27E-4	-6.36E-5	2.92E-3	-5.47E-3	6.25E-3	-9.86E-3	8.15E-5	3.98E-3	-4.59E-2
제조업	-9.87E-7	1.07E-3	-5.02E-4	-7.53E-4	6.94E-4	0.00E+0	-3.68E-7	-8.40E-6	6.23E-6	3.17E-5	2.74E-5	-6.35E-5	1.03E-5	8.93E-7	1.15E-4	-3.18E-3
전력,가스및수도	-3.23E-6	8.86E-5	-4.63E-4	-4.31E-6	1.95E-5	0.00E+0	7.15E-7	-1.76E-7	1.74E-6	1.16E-5	-2.18E-4	6.08E-5	-1.13E-4	1.13E-5	1.48E-5	-6.46E-3
건설	6.19E-7	1.18E-3	-6.22E-4	-1.22E-3	-4.10E-4	0.00E+0	-7.12E-6	6.52E-5	-4.22E-7	-5.17E-6	3.21E-4	5.44E-6	1.27E-6	-5.16E-6	-2.86E-4	1.69E-3
도소매	-1.46E-6	-1.07E-3	1.33E-3	2.47E-3	-2.04E-3	0.00E+0	1.90E-5	1.35E-4	-2.84E-5	-5.55E-4	-1.76E-3	1.03E-3	-1.13E-3	-9.12E-5	-3.72E-3	1.91E-3
음식점및숙박	1.04E-6	-4.88E-4	-2.98E-4	9.22E-4	-3.31E-3	0.00E+0	-1.30E-4	3.06E-4	-3.10E-4	-2.47E-3	-2.20E-3	2.33E-3	-3.32E-3	-7.78E-4	-2.07E-2	1.35E-2
운수및보관	-5.43E-7	-1.48E-3	1.64E-3	2.69E-3	-1.56E-4	0.00E+0	4.58E-5	1.43E-5	7.82E-7	1.19E-4	-3.97E-4	9.68E-4	-5.52E-4	-4.19E-6	-1.33E-4	-9.06E-3
통신및방송	1.41E-8	-2.87E-5	-1.47E-5	-4.53E-4	2.88E-4	0.00E+0	1.28E-6	-2.22E-5	8.92E-7	2.77E-5	1.55E-5	-2.48E-5	3.06E-5	9.86E-7	1.58E-4	-1.73E-4
금융및보험	-7.60E-7	1.08E-5	-2.04E-5	-2.30E-4	5.76E-5	0.00E+0	1.07E-7	-1.31E-5	-4.32E-8	1.69E-6	-2.26E-6	-9.22E-9	-2.09E-6	-9.16E-8	9.80E-6	-9.42E-5
부동산및사업서비스	3.65E-7	5.14E-4	-3.76E-4	-4.61E-4	-7.30E-4	0.00E+0	-8.23E-6	3.90E-5	-7.15E-7	-5.02E-5	5.32E-5	-4.00E-6	3.33E-5	-4.44E-6	-2.68E-4	2.79E-3
공공행정및국방	-9.01E-8	-4.37E-3	2.70E-3	1.25E-4	1.87E-3	0.00E+0	9.21E-5	-1.01E-4	-9.40E-5	8.18E-4	3.09E-4	-4.80E-4	8.71E-4	2.54E-4	1.22E-2	-2.42E-2
교육및보건	1.05E-6	-3.62E-3	2.75E-3	2.91E-4	-9.82E-4	0.00E+0	-2.82E-5	5.91E-6	6.39E-7	-2.11E-5	6.33E-5	-1.22E-5	2.86E-5	-1.46E-5	1.71E-5	1.04E-2
사회및기타서비스	5.70E-7	-5.48E-4	4.05E-4	-9.13E-5	4.93E-4	0.00E+0	5.47E-6	-1.52E-5	2.33E-7	1.32E-5	-5.41E-6	-8.30E-6	2.25E-5	3.81E-6	1.98E-4	-2.22E-3

표 5-12 I 전국 다지역모형 지역간 생산승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	-4.27E-4	4.47E-1	-9.94E-1	-2.74E+0	2.62E-1	-4.49E-1	-2.38E-2	-1.22E-2	-7.58E-2	-3.69E-2	2.53E-1	4.61E-2	-2.40E-1	1.05E-2	-1.88E-1	-3.02E-1
광산품	-1.89E-3	-1.69E+0	7.50E+0	6.38E+0	-5.39E+0	-4.43E+0	3.26E-2	-7.77E+0	9.59E+0	1.13E+0	-2.57E+1	-1.79E+1	9.11E+1	-2.96E+0	1.01E+0	1.07E+1
제조업	-1.76E-3	9.55E-2	-9.36E-1	-5.16E-1	5.47E-1	1.61E+0	-6.11E-3	-1.97E-1	-3.79E-1	1.52E-1	1.91E-1	-1.67E-1	-1.07E-1	6.11E-2	-3.16E-1	-9.86E-1
전력,가스및수도	-3.99E-3	-7.52E-1	-2.89E-1	6.47E-2	3.08E-1	2.94E+0	5.05E-1	1.98E-1	2.51E+0	1.80E+0	-9.76E+0	2.15E-1	2.43E+0	6.27E-1	-3.67E-2	3.95E+0
건설	-8.97E-4	-2.07E-1	-1.69E+0	-5.74E-1	-8.22E-1	4.78E+0	-5.42E-1	-5.83E-1	-2.00E-1	-1.67E-2	-6.34E+0	-1.30E-1	-2.50E-1	4.22E-2	5.65E-1	-8.00E-1
도소매	-7.39E-4	-7.71E-1	1.20E+0	2.05E+0	-2.42E+0	4.45E+0	-1.91E+0	7.22E-1	1.76E+0	-7.80E-1	-3.36E+1	1.50E+0	1.09E+1	4.14E-1	8.65E+0	1.05E+0
음식점및숙박	-1.69E-3	-2.86E-1	-1.72E+0	8.74E-1	-3.63E+0	6.80E+0	-5.42E+0	5.38E+0	1.35E+1	-1.25E-1	-4.06E+1	2.33E+0	2.45E+1	3.07E+0	4.21E+1	-2.06E+0
운수및보관	-4.15E-4	-1.76E-1	2.76E+0	1.90E+0	-5.65E-1	1.94E-1	1.09E-1	-1.37E+0	8.81E-1	-1.79E-3	-2.25E+0	-1.41E+0	5.41E+0	-4.69E-1	1.50E+0	2.38E+0
통신및방송	-7.91E-4	4.88E-2	-3.30E-2	-1.20E+0	2.83E-1	-1.15E+0	-4.78E-2	-6.79E-1	-7.41E-2	1.61E-1	4.48E-1	-8.80E-2	-3.71E-1	-5.49E-2	-5.11E-1	-1.11E-1
금융및보험	-3.49E-4	-3.62E-2	-1.20E-2	-3.96E+0	3.52E-2	-2.00E-1	-9.69E-2	-2.19E+0	-6.20E-2	1.10E-4	2.19E-1	-3.63E-2	-6.51E-3	8.28E-2	-1.18E-1	-1.93E-2
부동산및사업서비스	-1.09E-4	-4.84E-1	-1.37E+0	-1.20E+0	-1.10E+0	2.00E+0	-6.51E-1	-2.23E-1	-4.41E-1	-1.01E+0	-3.40E+0	-2.30E-1	-6.05E-1	-6.52E-1	2.00E-1	-7.17E-1
공공행정및국방	-2.70E-4	3.34E-1	5.62E+0	-6.27E-1	1.94E+0	-5.66E+0	6.12E+0	-2.87E+0	5.39E+0	-2.20E-1	1.15E+1	-3.77E+0	-4.66E+0	-2.49E+0	-2.37E+1	3.17E+0
교육및보건	-6.04E-4	5.84E-2	4.97E+0	1.13E+0	-1.36E+0	3.15E+0	-6.48E-2	6.64E-1	-3.61E-3	-6.06E-1	-1.04E+0	5.74E-2	-2.29E-1	-5.14E-1	-1.15E-1	-1.84E+0
사회및기타서비스	-1.07E-3	-3.19E-2	8.59E-1	-1.61E-1	4.12E-1	-1.74E+0	1.07E-1	-4.99E-1	-8.44E-2	-4.88E-2	6.18E-1	-1.69E-1	-3.07E-1	-2.13E-1	-4.81E-1	1.81E-1

표 5-13 I 전국 다지역모형 지역간 부가가치승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	2.50E-4	3.23E-1	-4.89E-1	5.40E-1	4.42E-3	-2.29E+0	2.09E-2	9.77E-3	-4.67E-3	-5.29E-2	2.10E-1	1.02E-1	3.51E-2	2.08E-2	-2.37E-1	-1.64E-1
광산품	-1.49E-3	-7.60E-1	1.15E+0	4.03E+0	2.19E+0	-3.11E-1	-8.76E-1	-1.83E+1	-5.25E-1	1.26E-1	2.75E+1	-6.33E+0	-1.76E+1	2.26E+0	1.35E+0	4.06E+0
제조업	-3.92E-4	8.94E-2	-2.11E-1	-3.82E-1	6.37E-2	5.94E-1	6.34E-2	1.80E-1	1.52E-1	1.06E-2	-5.95E-3	-4.46E-2	1.80E-2	1.94E-2	-2.79E-1	-3.98E-1
전력,가스및수도	-4.98E-4	-1.80E-1	-1.90E-1	-1.83E-3	2.24E-1	-7.56E-1	7.13E-2	2.10E-2	2.72E-1	2.11E-1	-7.69E-1	7.46E-2	-6.61E-2	5.43E-2	-3.96E-2	4.75E-1
건설	-4.35E-5	-1.21E-1	-5.39E-1	-5.58E-1	-1.38E-1	1.83E+0	-4.28E-1	1.40E+0	-5.89E-2	-2.56E-2	-1.44E+0	-1.71E-2	-3.60E-2	5.09E-2	7.71E-1	-1.17E-1
도소매	-3.87E-4	-1.95E-1	-1.52E-1	1.36E+0	-2.04E-1	1.77E+0	-2.78E+0	-1.35E+0	-2.51E-1	1.13E+0	2.77E+0	2.01E-1	-1.85E+0	-1.07E+0	1.02E+1	3.34E-1
음식점및숙박	-4.85E-5	-9.95E-2	-3.83E-1	4.92E-1	-4.60E-1	2.73E+0	-4.42E+0	4.01E+0	-1.14E+0	3.89E+0	6.74E-1	1.27E+0	-3.60E+0	9.08E-1	5.29E+1	-7.66E-1
운수및보관	-1.50E-4	-1.65E-2	8.65E-1	1.39E+0	-1.02E-2	2.31E-1	-3.29E-1	-3.95E+0	-5.44E-2	9.11E-1	2.76E+0	-4.15E-1	-1.22E+0	2.02E-1	1.90E+0	1.23E+0
통신및방송	-1.32E-4	2.75E-2	4.12E-2	-2.58E-1	2.93E-2	-3.70E-1	3.40E-1	-6.80E-2	9.52E-3	1.67E-2	2.53E-2	-1.47E-2	3.35E-2	3.51E-3	-4.19E-1	-1.84E-2
금융및보험	-1.87E-4	2.29E-2	1.43E-2	-1.96E-1	1.88E-2	-5.13E-2	4.79E-2	-1.92E-1	6.08E-3	5.66E-3	3.27E-2	-6.40E-3	-4.31E-3	3.57E-3	-1.91E-2	1.20E-2
부동산및사업서비스	9.87E-6	-1.22E-1	-5.20E-1	-1.96E-1	-2.31E-1	7.64E-1	-5.04E-1	7.91E-1	-1.10E-1	-1.20E-1	-6.20E-1	-2.10E-2	3.59E-2	9.23E-3	5.39E-1	-2.00E-1
공공행정및국방	-8.65E-5	3.94E-1	2.01E+0	1.45E-1	4.51E-1	-1.97E+0	4.84E+0	-3.87E+0	-3.89E-1	-5.45E-1	1.80E+0	-1.35E+0	1.60E-1	-7.81E-3	-2.95E+1	1.19E+0
교육및보건	7.97E-5	2.61E-1	1.60E+0	3.48E-1	-7.70E-1	1.08E+0	-2.29E-1	6.38E-1	-2.70E-3	-2.81E-2	-1.73E-1	1.90E-2	1.36E-1	-1.74E-1	-3.63E-1	-6.09E-1
사회및기타서비스	-1.01E-4	7.00E-2	3.71E-1	-1.30E-2	1.31E-1	-5.46E-1	1.80E-1	-3.59E-1	2.33E-2	9.90E-3	1.10E-1	9.94E-3	3.10E-2	-6.00E-2	-4.83E-1	1.12E-1

표 5-14 I 전국 다지역모형 지역간 고용승수효과 결과

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
농림수산품	4.59E-7	1.71E-3	-2.38E-3	1.06E-2	3.56E-4	-1.40E-2	9.04E-5	-3.86E-4	-8.90E-5	-2.31E-4	2.62E-4	1.82E-4	8.78E-5	3.08E-5	-1.09E-3	-8.35E-4
광산품	-1.57E-6	-2.64E-3	3.19E-3	4.25E-2	7.72E-3	-2.38E-3	-2.35E-3	-9.70E-2	8.05E-3	1.50E-3	1.02E-1	-9.73E-3	-4.65E-2	1.79E-2	6.75E-3	2.41E-2
제조업	-3.02E-7	4.99E-4	-9.94E-4	-4.06E-3	1.47E-4	2.93E-3	3.04E-4	9.44E-4	4.29E-4	1.83E-4	-2.58E-5	-5.44E-5	6.84E-5	9.67E-5	-1.27E-3	-1.92E-3
전력,가스및수도	-4.90E-7	-7.30E-4	-7.55E-4	-1.94E-5	6.55E-4	-9.53E-3	3.96E-4	9.96E-5	1.38E-3	1.09E-3	-5.04E-3	3.90E-4	2.65E-4	3.36E-4	-1.86E-4	3.11E-3
건설	2.83E-8	-5.67E-4	-2.46E-3	-6.59E-3	-6.02E-4	1.01E-2	-2.49E-3	7.38E-3	-2.78E-4	-6.00E-5	-6.93E-3	-2.09E-4	-2.45E-4	1.12E-4	3.57E-3	-8.52E-4
도소매	-3.61E-7	-5.90E-4	-1.18E-3	1.34E-2	-9.58E-4	9.80E-3	-1.37E-2	-7.28E-3	-7.84E-5	3.79E-3	2.38E-3	-5.54E-4	-6.36E-3	-7.39E-3	4.73E-2	1.62E-3
음식점및숙박	5.06E-8	-1.36E-4	-7.47E-4	4.98E-3	-1.73E-3	1.53E-2	-2.34E-2	2.17E-2	8.64E-3	1.92E-2	-6.13E-3	6.30E-3	-7.85E-3	6.35E-3	2.48E-1	-4.99E-3
운수및보관	-1.39E-7	2.31E-5	3.84E-3	1.46E-2	-1.75E-4	1.45E-3	-8.60E-4	-2.08E-2	9.18E-4	4.47E-3	1.03E-2	9.35E-5	-3.54E-3	1.72E-3	8.94E-3	6.90E-3
통신및방송	-1.32E-7	3.63E-5	1.64E-4	-2.44E-3	1.11E-4	-2.07E-3	2.09E-3	-3.93E-4	6.10E-6	1.30E-4	2.25E-4	-4.99E-5	9.61E-5	1.44E-5	-1.96E-3	-8.78E-5
금융및보험	-1.84E-7	9.06E-5	8.01E-5	-1.26E-3	8.28E-5	-2.80E-4	2.61E-4	-1.01E-3	3.10E-5	3.28E-5	1.67E-4	3.81E-6	4.01E-6	3.66E-6	-8.60E-5	5.98E-5
부동산및사업서비스	7.97E-8	-5.11E-4	-2.46E-3	-2.48E-3	-9.70E-4	4.20E-3	-2.81E-3	4.19E-3	-5.68E-4	-7.02E-4	-2.97E-3	-4.36E-4	-2.79E-4	-2.88E-4	2.48E-3	-1.25E-3
공공행정및국방	-6.90E-8	1.53E-3	8.82E-3	6.55E-4	1.70E-3	-1.07E-2	2.64E-2	-2.05E-2	4.16E-3	-2.37E-3	9.69E-3	-3.62E-3	-1.70E-4	3.21E-4	-1.38E-1	7.63E-3
교육및보건	1.42E-7	1.22E-3	7.32E-3	1.55E-3	-3.59E-3	6.05E-3	-1.28E-3	3.43E-3	-8.43E-5	-7.73E-4	-1.57E-3	-6.10E-5	2.96E-4	-7.15E-4	-1.74E-3	-4.26E-3
사회및기타서비스	-3.42E-8	2.86E-4	1.66E-3	-4.95E-4	5.30E-4	-2.94E-3	9.67E-4	-1.91E-3	1.30E-4	7.77E-5	6.22E-4	1.05E-4	1.57E-4	-1.90E-4	-2.25E-3	7.40E-4

3. 지역경제 파급효과 분석 결과

(1) 파급효과 결과

□ 단일지역모형 파급효과 결과

상부공간 및 주변지역활성화 사업으로 구성되는 경인고속도로 주변지역 활성화 사업은 각각 8,460억, 633.6억, 총 9,093.8억원으로 구성

- 상부공간 조성 사업의 건설 관련 비용은 총 7,078.8억, 부대비용 1,381.4억원이며, 주변지역활성화 사업의 건설관련 비용은 433.6억, 부대비용 200억원으로 구성
- 건설관련 비용은 건축비, 기초공사비, 리모델링비 등과 관련된 비용을 의미하며, 부대비용은 예비비, 설계비 등을 의미함

경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 파급효과를 단기, 중기, 장기 단계별 투자비용을 고려할 경우 인천시의 생산 및 부가가치는 추가적으로 유발

- 상부공간 조성 및 주변지역활성화 사업에 대한 총 생산효과는 단계별로 각각 단기 523,787백만원, 중기 872,978백만원, 349,191백만원이 유발되는 것으로 나타남

상부공간 조성 및 주변지역활성화 사업에 대한 총 부가가치효과는 단계별로 각각 단기 224,181백만원, 중기 373,634백만원, 149,454백만원이 유발되는 것으로 나타남

경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 경제적 효과를 인천시로 제한한 경우 부가적인 파급효과는 생산효과, 부가가치효과 순으로 경제적으로 유의하게 나타남

더불어, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 총 고용의 증가가 15,969명으로 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석됨

- 상부공간 조성 사업에 대한 생산효과는 단계별로 각각 단기 523,787백만원, 중기 872,978백만원, 349,191백만원이 유발되는 것으로 나타남

상부공간 조성 사업에 대한 부가가치효과는 단계별로 각각 단기 488,640백만원, 중기 814,400백만원, 325,760백만원이 유발되는 것으로 나타남

더불어, 경인고속도로 상부공간 조성 사업으로 인한 고용의 증가가 14,860명으로 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석됨

- 주변지역활성화 사업에 대한 생산효과는 단계별로 각각 단기 35,147백만원, 중기 58,578백만원, 23,431백만원이 유발되는 것으로 나타남

주변지역활성화 사업에 대한 부가가치효과는 단계별로 각각 단기 15,915백만원, 중기 26,525백만원, 10,610백만원이 유발되는 것으로 나타남

더불어, 경인고속도로 주변지역활성화 사업으로 인한 총 고용의 증가가 1,110명으로 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석됨

그림 5-6 | 인천시의 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간+주변지역활성화)

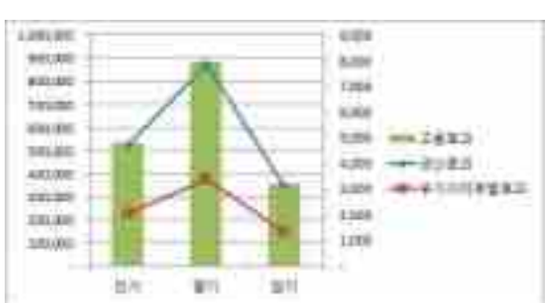


그림 5-7 I 인천시 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간)

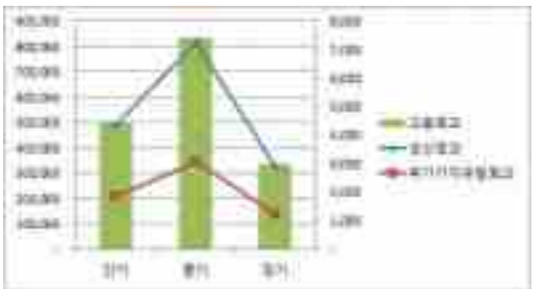
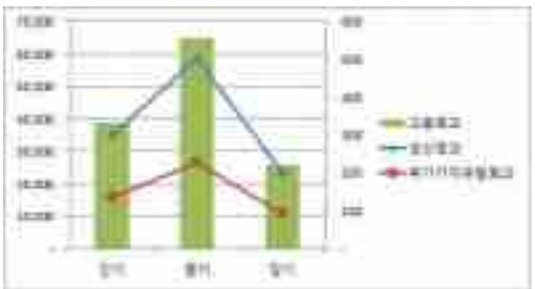


그림 5-8 I 인천시 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(주변지역활성화)



□ 수도권 다지역모형 파급효과 결과

경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 파급효과를 단계별 투자비용을 고려할 경우 수도권의 생산 및 부가가치는 추가적으로 유발되는 것으로 나타남

- 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 총 생산효과는 단기 283,631백만원, 중기 472,719백만원, 189,088백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 또한, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 총 부가가치 효과는 단기 141,584백만원, 중기 235,973백만원, 94,389백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 따라서, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 효과를 수도권으로 제한한 경우 부가적인 파급효과는 생산효과, 부가가치효과 순으로 경제적으로 유의하게 나타남

• 더불어, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 고용의 증가가 총 4,517명의 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석됨

- 경인고속도로 상부공간 사업으로 인한 생산효과는 단기 263,887백만원, 중기 439,812백만원, 175,925백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 또한, 상부공간 사업의 부가가치 효과는 단기 131,025백만원, 중기 218,375백만원, 87,350백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 따라서, 경인고속도로 상부공간 사업의 효과를 수도권으로 제한한 경우 전체 사업의 효과와 같이 부가적인 파급효과는 생산효과, 부가가치효과 순으로 경제적으로 유의하게 나타남

• 더불어, 경인고속도로 상부공간 사업으로 인한 고용의 증가가 4,139명의 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석됨

- 주변지역활성화 사업으로 인한 생산효과는 단기 19,744백만원, 중기 32,907백만원, 13,163백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 또한, 주변지역활성화 사업의 부가가치 효과는 단기 10,558백만원, 중기 17,597백만원, 7,039백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 더불어, 주변지역활성화 사업으로 인한 고용의 증가가 379명의 부가적인 고용이 창출되는 것으로 분석

그림 5-9 I 수도권 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간+주변지역)

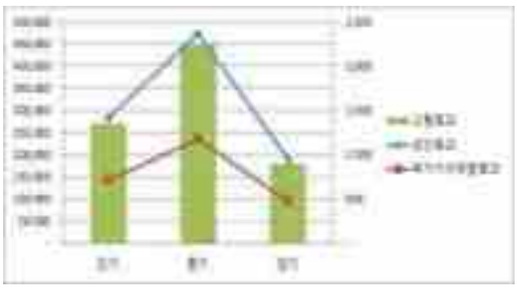


그림 5-10 I 수도권 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간)

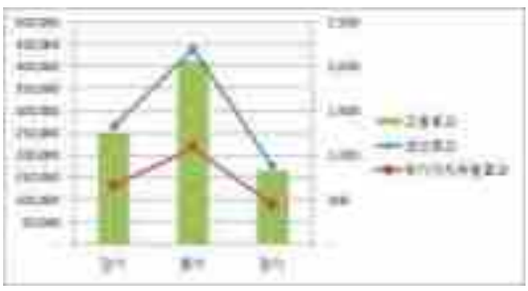
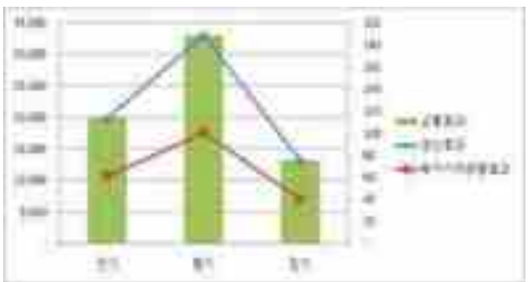


그림 5-11 I 수도권 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(주변지역 활성화)



□ 전국 다지역모형 파급효과 결과

경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 파급효과를 단계별 투자비용을 고려할 경우 생산효과만 유의한 결과가 도출되는 것으로 나타남

- 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 총 생산효과는 단기 227,426백만원, 중기 379,043백만원, 151,617백만원이 유발되는 것으로 나타남

• 반면, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 총 부가가치 효과는 부(-)적 효과를 유발되는 것으로 나타남

• 즉, 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 효과를 전체 시도로 확장할 경우에는 그 지역경제 영향에 대한 파급력은 생산효과를 제외하고 감소하는 것으로 나타남

- 경인고속도로 상부공간 사업으로 인한 생산효과는 단기 184,208백만원, 중기 307,013백만원, 122,805백만원이 유발되는 것으로 나타남

- 주변지역활성화 사업으로 인한 생산효과는 단기 43,218백만원, 중기 72,029백만원, 28,812백만원이 유발되는 것으로 나타남

그림 5-12 I 전국 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간+주변지역)

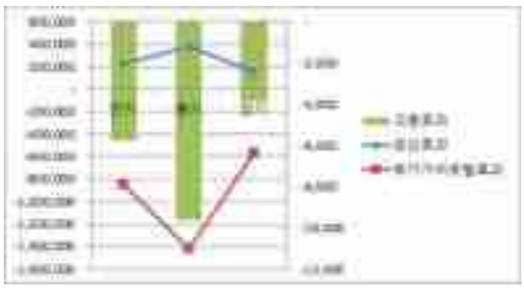


그림 5-13 I 전국 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(상부공간)

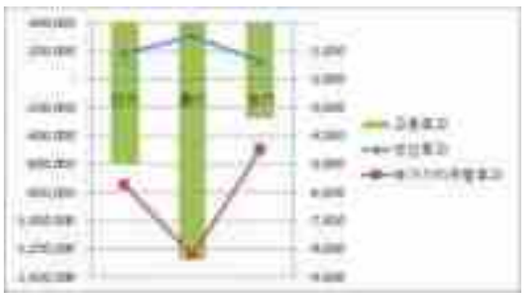
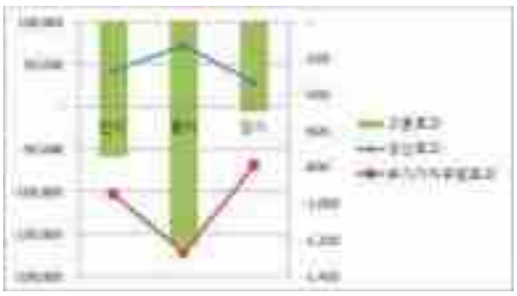


그림 5-14 I 전국 경인고속도로 주변지역 활성화 사업 경제적 효과(주변지역 활성화)



(2) 파급효과 종합

산업연관분석 결과 단기, 중기, 장기에 대한 전국 생산유발효과 758,086백만원이 발생함

- 수도권의 경우 생산유발효과 945,438백만원, 부가가치유발효과 471,945백만원, 고용유발효과 4,517명이 발생함
- 인천시의 경우, 생산유발효과 1,745,956백만원, 부가가치유발효과 747,268백만원, 고용유발효과 15,969명이 발생함
- 경제적인 영향을 고려했을 경우의 전체 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 사전적인 타당성은 생산효과 기준 인천 1.92, 수도권 1.04, 전국 0.83으로 나타남

• 즉, 전국으로 사업의 영향이 파급될수록 경제성은 감소하는 것으로 나타남

• 더불어, 부가가치를 기준으로 할 경우에는 인천 0.82, 수도권 0.52의 경제성이 나타나며, 전국 기준으로는 경제성은 없는 것으로 나타나 수도권으로 한정된 사업인 것으로 나타남

표 5-15 I 인천시 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 경제적 효과(전체 사업)

(단위: 백만원, 명)

구분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용창출효과
단기	전국	227,426	-850,531	-5,777
	수도권	283,631	141,584	1,355
	인천	523,787	224,181	4,791
중기	전국	379,043	-1,417,551	-9,628
	수도권	472,719	235,973	2,259
	인천	872,978	373,634	7,985
장기	전국	151,617	-567,020	-3,851
	수도권	189,088	94,389	903
	인천	349,191	149,454	3,194
B/C	전국	0.83	-3.12	-0.02
	수도권	1.04	0.52	0.00
	인천	1.92	0.82	0.02

□ 상부공간 사업에 대한 투입 효과

- 전국의 경우, 생산유발효과 614,027백만원이 발생함
- 수도권의 경우, 생산유발효과 879,625백만원, 부가가치유발효과 436,751백만원, 고용유발효과 4,139명이 발생함
- 인천시의 경우, 생산유발효과 1,628,800백만원, 부가가치유발효과 694,218백만원, 고용유발효과 14,860명이 발생함
- 경제적인 영향을 고려했을 경우의 전체 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 사전적인 타당성은 생산효과 기준 인천 1.93, 수도권 1.04, 전국 0.73으로 나타남

• 즉, 전국으로 사업의 영향이 파급될수록 경제성은 감소하는 것으로 나타남

• 더불어, 부가가치를 기준으로 할 경우에는 인천 0.82, 수도권 0.52의 경제성이 나타나며, 전국 기준으로는 경제성은 없는 것으로 나타나 수도권으로 한정된 사업인 것으로 나타남

표 5-16 | 인천시 상부공간 사업의 경제적 효과

(단위: 백만원, 명)

구분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용창출효과
단기	전국	184,208	-747,609	-5,038
	수도권	263,887	131,025	1,242
	인천	488,640	208,265	4,458
중기	전국	307,013	-1,246,015	-8,397
	수도권	439,812	218,375	2,069
	인천	814,400	347,109	7,430
장기	전국	122,805	-498,406	-3,359
	수도권	175,925	87,350	828
	인천	325,760	138,844	2,972
B/C	전국	0.73	-2.95	-0.02
	수도권	1.04	0.52	0.00
	인천	1.93	0.82	0.02

□ 주변지역활성화 사업에 대한 투입 결과

- 전국의 경우, 생산유발효과 144,059백만원의 효과가 발생함
- 수도권의 경우, 생산유발효과 65,813백만원, 부가가치유발효과 35,195백만원, 고용유발효과 379명이 발생함
- 인천시의 경우, 생산유발효과 117,156백만원, 부가가치유발효과 53,050백만원, 고용유발효과 1,110명이 발생함
- 경제적인 영향을 고려했을 경우의 전체 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 사전적인 타당성은 생산효과 기준 인천 1.85, 수도권 1.04, 전국 2.27으로 나타남

• 즉, 전국으로 사업의 영향이 파급될수록 경제성은 감소하는 것으로 나타남

• 더불어, 부가가치를 기준으로 할 경우에는 인천 0.84, 수도권 0.56의 경제성이 나타나며, 전국 기준으로는 경제성은 없는 것으로 나타나 수도권으로 한정된 사업인 것으로 나타남

표 5-17 I 인천시 주변지역 활성화 사업의 경제적 효과

(단위: 백만원, 명)

구분		생산유발효과	부가가치유발효과	고용창출효과
단기	전국	43,218	-102,922	-739
	수도권	19,744	10,558	114
	인천	35,147	15,915	333
중기	전국	72,029	-171,536	-1,231
	수도권	32,907	17,597	189
	인천	58,578	26,525	555
장기	전국	28,812	-68,614	-493
	수도권	13,163	7,039	76
	인천	23,431	10,610	222
B/C	전국	2.27	-5.41	-0.04
	수도권	1.04	0.56	0.01
	인천	1.85	0.84	0.02

CHAPTER 6

부 록

주민설문조사(2019.04) | 135

주민설문조사(2019.09) | 163

시민참여협의회 보고자료 | 196

주민설명회 보고자료 | 212

최종보고 PT | 231

1. 주민설문조사 (2019.04)

(1) 조사 개요

과업의 목적

본 조사는 국토연구원에서 경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역을 중심으로 인프라 구축의 '기본구상'을 수립하고자 인천시에 거주하면서 해당 지역을 자주 접하는 시민을 대상으로 해당지역 관련 의견 조사를 진행. 따라서, 경인고속도로 상부공간과 주변지역 특성을 고려한 활용방안을 모색하고자 함.

과업의 내용

조사대상 : 경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변 지역인 인천 계양구(효성2동, 작전동, 서운동), 부평구(청천1동, 청천2동, 갈산1동, 삼산1동), 서구(가정1,2,3동, 석남1,2동, 신현동)에 거주 또는 근무하는 시민 (약 300명)

조사내용 : 개인특성(연령, 성별, 거주지 등), 교통환경 만족도, 기초생활 인프라시설 만족도, 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용 방안에 관한 사항 등

조사방법 : 1:1 면접 조사

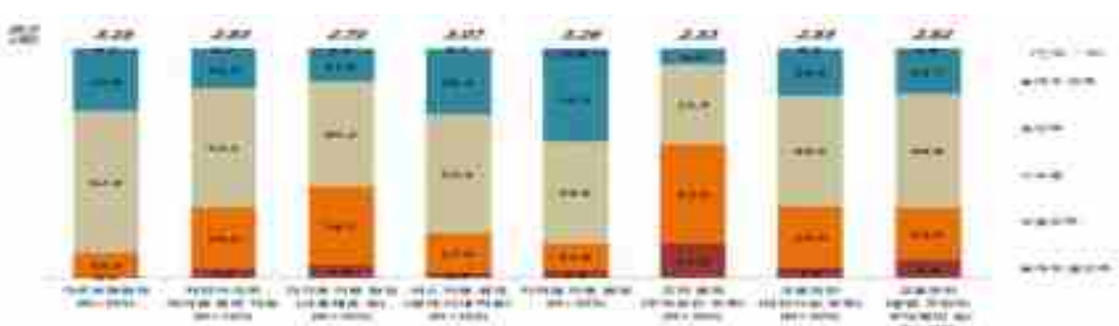
(2) 분석 결과

교통환경 만족도

□ 지역의 교통환경 만족도

지역의 교통환경 만족도는 '지하철 이용 환경'이 평균 3.26점으로 높게 나타났으며, 이어서 '가로보행환경'이 3.16점, '버스 이용 환경'이 3.07점 등의 순으로 나타남

반대로 '주차환경(주차공간 부족)'이 2.33점으로 낮게 나타났으며, 다음으로 '자가용 이용 환경(교통체증 등)'이 2.70점, '교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등)'이 2.82점 등의 순으로 나타남



<그림 1> 지역의 교통환경 만족도

□ 가로보행환경

지역의 교통환경 중 가로보행환경 만족도는 평점이 3.16점으로 나타났으며, '만족'이 27.2%로 '불만족' 10.8%보다 높게 나타남.

구분별 가로보행환경 만족도는 거주민이 3.24점, 근로자가 3.02점으로 나타남.

<표 1> 가로보행환경

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	0.7	10.2	62.0	26.6	0.7	3.16
구분	거주민	(203)	0.5	7.4	60.1	32.0	-	3.24
	근로자	(102)	1.0	15.7	65.7	15.7	2.0	3.02
연령	19~29세	(63)	-	6.3	69.8	22.2	1.6	3.19
	30~39세	(64)	1.6	7.8	56.3	34.4	-	3.23
	40~49세	(70)	-	8.6	67.1	24.3	-	3.16
	50~59세	(61)	-	19.7	55.7	23.0	1.6	3.07
	60세 이상	(47)	2.1	8.5	59.6	29.8	-	3.17
성별	남성	(153)	0.7	10.5	63.4	25.5	-	3.14
	여성	(152)	0.7	9.9	60.5	27.6	1.3	3.19

□ 자전거·오토바이를 통한 이동

지역의 교통환경 중 자전거·오토바이를 통한 이동 만족도는 평점이 2.83점으로 나타났으며, '불만족'이 30.8%로 '만족' 17.0%보다 높게 나타남.

<표 2> 자전거 · 오토바이를 통한 이동

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	3.9	26.9	52.1	16.4	0.7	2.83
구분	거주민	(203)	3.9	22.2	56.2	17.7	-	2.88
	근로자	(102)	3.9	36.3	44.1	13.7	2.0	2.74
연령	19~29세	(63)	7.9	25.4	52.4	12.7	1.6	2.75
	30~39세	(64)	3.1	26.6	56.3	14.1	-	2.81
	40~49세	(70)	2.9	20.0	58.6	18.6	-	2.93
	50~59세	(61)	1.6	44.3	34.4	18.0	1.6	2.74
	60세 이상	(47)	4.3	17.0	59.6	19.1	-	2.94
성별	남성	(153)	4.6	22.9	50.3	22.2	-	2.90
	여성	(152)	3.3	30.9	53.9	10.5	1.3	2.76

□ 자가용 이용 환경(교통체증 등)

지역의 교통환경 중 자가용 이용 환경(교통체증 등) 만족도는 평점이 2.70점으로 나타났으며, '불만족'이 39.7%로 '만족' 14.1%보다 높게 나타남.

<표 3> 응답자 특성

		사례수	비율(%)
구분	거주민	203	66.6
	근로자	102	33.4
연령대	19~29세	63	20.7
	30~39세	64	21.0
	40~49세	70	23.0
	50~59세	61	20.0
	60세 이상	47	15.4
성별	남성	153	50.2
	여성	152	49.8
전체		305	100.0

<표 4> 자가용 이용 환경(교통체증 등)

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	5.6	34.1	46.2	12.8	1.3	2.70
구분	거주민	(203)	6.4	33.0	48.8	10.8	1.0	2.67
	근로자	(102)	3.9	36.3	41.2	16.7	2.0	2.76
연령	19~29세	(63)	4.8	44.4	38.1	11.1	1.6	2.60
	30~39세	(64)	6.3	31.3	46.9	14.1	1.6	2.73
	40~49세	(70)	4.3	31.4	48.6	14.3	1.4	2.77
	50~59세	(61)	6.6	31.1	52.5	9.8	-	2.66
	60세 이상	(47)	6.4	31.9	44.7	14.9	2.1	2.74
성별	남성	(153)	5.2	39.9	39.2	14.4	1.3	2.67
	여성	(152)	5.9	28.3	53.3	11.2	1.3	2.74

□ 버스 이용 환경(광역·시내·마을)

지역의 교통환경 중 버스 이용 환경(광역·시내·마을) 만족도는 평점이 3.07점으로 나타났으며, '만족'이 28.5%로 '불만족' 19.3%보다 높게 나타남.

<표 5> 버스 이용 환경(광역 · 시내 · 마을)

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	2.3	17.0	52.1	28.2	0.3	3.07
구분	거주민	(203)	2.5	17.7	47.8	31.5	0.5	3.10
	근로자	(102)	2.0	15.7	60.8	21.6	-	3.02
연령	19~29세	(63)	3.2	20.6	50.8	23.8	1.6	3.00
	30~39세	(64)	1.6	20.3	46.9	31.3	-	3.08
	40~49세	(70)	2.9	14.3	60.0	22.9	-	3.03
	50~59세	(61)	1.6	13.1	52.5	32.8	-	3.16
	60세 이상	(47)	2.1	17.0	48.9	31.9	-	3.11
성별	남성	(153)	2.0	19.0	51.0	28.1	-	3.05
	여성	(152)	2.6	15.1	53.3	28.3	0.7	3.09

□ 지하철 이용환경

지역의 교통환경 중 지하철 이용환경 만족도는 평점이 3.26점으로 나타났으며, '만족'이 40.3%로 '불만족' 15.1%보다 높게 나타남.

<표 6> 지하철 이용환경

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	3.3	11.8	44.6	36.4	3.9	3.26
구분	거주민	(203)	2.0	11.8	44.3	39.9	2.0	3.28
	근로자	(102)	5.9	11.8	45.1	29.4	7.8	3.22
연령	19~29세	(63)	4.8	14.3	36.5	39.7	4.8	3.25
	30~39세	(64)	1.6	10.9	45.3	35.9	6.3	3.34
	40~49세	(70)	2.9	14.3	50.0	30.0	2.9	3.16
	50~59세	(61)	4.9	6.6	49.2	37.7	1.6	3.25
	60세 이상	(47)	2.1	12.8	40.4	40.4	4.3	3.32
성별	남성	(153)	3.3	13.7	50.3	30.1	2.6	3.15
	여성	(152)	3.3	9.9	38.8	42.8	5.3	3.37

□ 주차환경(주차공간 부족)

지역의 교통환경 중 주차환경(주차공간 부족) 만족도는 평점이 2.33점으로 나타났으며, '불만족'이 58.0%로 '만족' 6.6%보다 높게 나타남.

<표 7> 주차환경(주차공간 부족)

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	15.1	43.0	35.4	6.6	-	2.33
구분	거주민	(203)	13.3	40.9	39.4	6.4	-	2.39
	근로자	(102)	18.6	47.1	27.5	6.9	-	2.23
연령	19~29세	(63)	11.1	46.0	38.1	4.8	-	2.37
	30~39세	(64)	12.5	43.8	37.5	6.3	-	2.38
	40~49세	(70)	14.3	38.6	35.7	11.4	-	2.44
	50~59세	(61)	19.7	47.5	29.5	3.3	-	2.16
	60세 이상	(47)	19.1	38.3	36.2	6.4	-	2.30
성별	남성	(153)	15.0	43.1	34.0	7.8	-	2.35
	여성	(152)	15.1	42.8	36.8	5.3	-	2.32

□ 교통안전(안전시설 부족)

지역의 교통환경 중 교통안전(안전시설 부족) 만족도는 평점이 2.85점으로 나타났으며, '불만족'이 31.1%로 '만족' 20.3%보다 높게 나타남.

연령별 교통안전(안전시설 부족) 만족도는 19~29세가 3.00점, 30~39세가 2.98점, 40~49세가 2.77점, 50~59세가 2.74점 60세 이상이 2.72점의 순으로 나타남.

<표 8> 교통안전(안전시설 부족)

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	4.6	26.6	48.5	20.0	0.3	2.85
구분	거주민	(203)	3.0	23.2	49.8	24.1	-	2.95
	근로자	(102)	7.8	33.3	46.1	11.8	1.0	2.65
연령	19~29세	(63)	3.2	20.6	50.8	23.8	1.6	3.00
	30~39세	(64)	6.3	15.6	51.6	26.6	-	2.98
	40~49세	(70)	7.1	25.7	50.0	17.1	-	2.77
	50~59세	(61)	1.6	44.3	32.8	21.3	-	2.74
	60세 이상	(47)	4.3	27.7	59.6	8.5	-	2.72
성별	남성	(153)	4.6	25.5	48.4	21.6	-	2.87
	여성	(152)	4.6	27.6	48.7	18.4	0.7	2.83

□ 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등)

지역의 교통환경 중 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 평점이 2.82점으로 나타났으며, '불만족'이 30.5%로 '만족' 19.7%보다 높게 나타남.

구분별 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 거주민이 2.98점, 근로자가 2.52점으로 나타남.

연령별 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도는 19~29세가 2.98점, 30~39세가 2.86점, 60세 이상이 2.77점, 50~59세가 2.75점 40~49세가 2.74점의 순으로 나타남.

<표 9> 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등)

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	7.9	22.6	49.8	18.7	1.0	2.82
구분	거주민	(203)	4.9	19.2	50.2	24.6	1.0	2.98
	근로자	(102)	13.7	29.4	49.0	6.9	1.0	2.52
연령	19~29세	(63)	7.9	15.9	50.8	20.6	4.8	2.98
	30~39세	(64)	7.8	21.9	46.9	23.4	-	2.86
	40~49세	(70)	10.0	22.9	50.0	17.1	-	2.74
	50~59세	(61)	6.6	27.9	49.2	16.4	-	2.75
	60세 이상	(47)	6.4	25.5	53.2	14.9	-	2.77
성별	남성	(153)	8.5	19.6	53.6	17.0	1.3	2.83
	여성	(152)	7.2	25.7	46.1	20.4	0.7	2.82

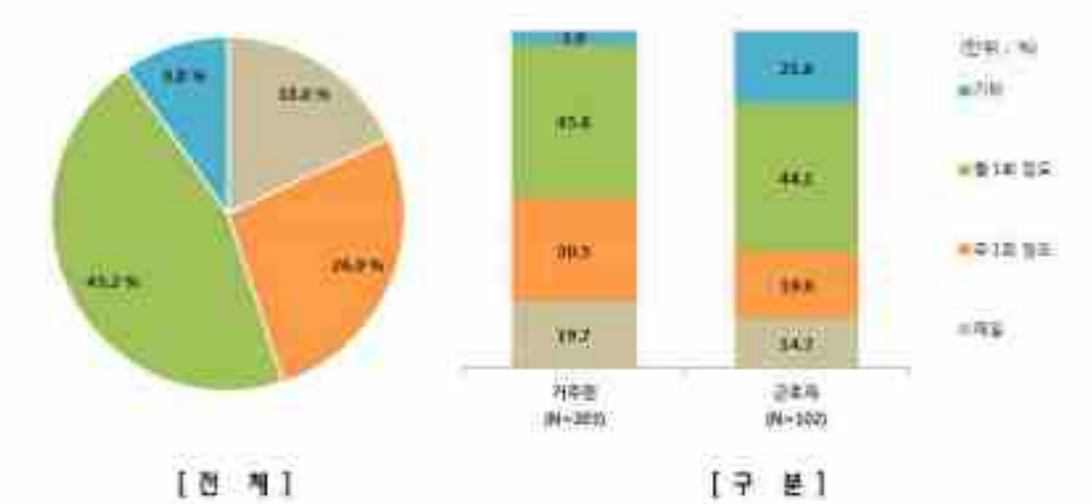
경인고속도로 관련 사항

□ 경인고속도로 이용 횟수

경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 45.2%로 높았고, 이어서 '주 1회 정도'가 26.9%, '매일'이 18.0% 등의 순으로 나타남.

거주민의 경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 45.8%, '주 1회 정도'가 30.5%, '매일'이 19.7% 등의 순으로 나타남.

근로자의 경인고속도로 이용 횟수는 '월 1회 정도'가 44.1%, '기타'가 21.6% 등의 순으로 나타남.



<그림 2> 경인고속도로 이용 횟수

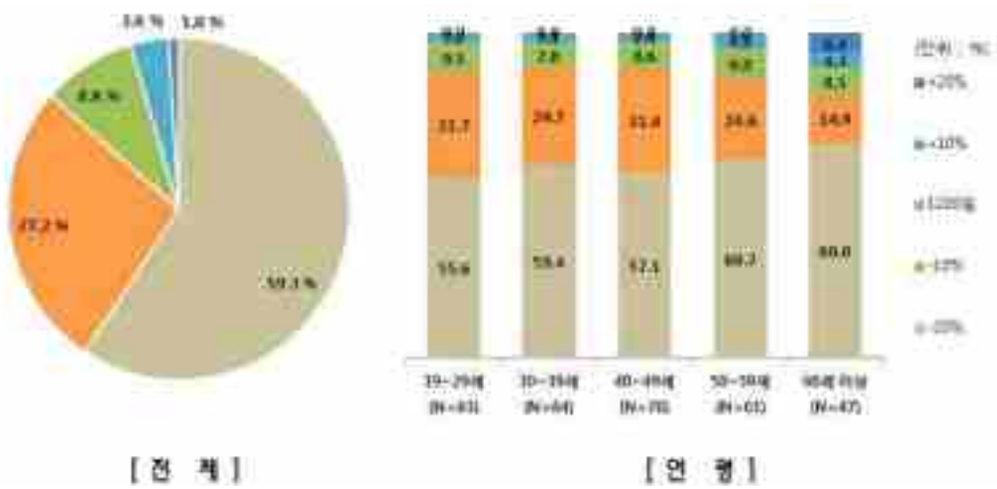
<표 10> 경인고속도로 이용 횟수

(단위 : %)

		사례수	매일	주 1회 정도	월 1회 정도	기타
전체		(305)	18.0	26.9	45.2	9.8
구분	거주민	(203)	19.7	30.5	45.8	3.9
	근로자	(102)	14.7	19.6	44.1	21.6
연령	19~29세	(63)	15.9	31.7	39.7	12.7
	30~39세	(64)	17.2	25.0	51.6	6.3
	40~49세	(70)	20.0	30.0	37.1	12.9
	50~59세	(61)	14.8	21.3	52.5	11.5
	60세 이상	(47)	23.4	25.5	46.8	4.3
성별	남성	(153)	24.8	28.1	41.8	5.2
	여성	(152)	11.2	25.7	48.7	14.5

□ 지하화도로 개통 시 통행료 조정 수준

지하화도로 개통 시 통행료 조정 수준은 '-20%'가 59.3%로 높게 나타났으며, 이어서 '-10%'가 27.2%, '1200원'이 8.9% 등의 순으로 나타남.



<그림 3> 지하화도로 개통 시 통행료 조정 수준

<표 11> 지하화도로 개통 시 통행료 조정 수준

(단위 : %)

		사례수	-20%	-10%	1200원	+10%	+20%
전체		(305)	59.3	27.2	8.9	3.6	1.0
구분	거주민	(203)	65.5	25.6	3.9	3.4	1.5
	근로자	(102)	47.1	30.4	18.6	3.9	-
연령	19~29세	(63)	55.6	31.7	9.5	3.2	-
	30~39세	(64)	59.4	29.7	7.8	3.1	-
	40~49세	(70)	57.1	31.4	8.6	2.9	-
	50~59세	(61)	60.7	24.6	9.8	4.9	-
	60세 이상	(47)	66.0	14.9	8.5	4.3	6.4
성별	남성	(153)	64.7	24.2	5.9	3.9	1.3
	여성	(152)	53.9	30.3	11.8	3.3	0.7

□ 유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향

유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향은 ‘없음’이 70.8%로 높은 반면 ‘있음’이 26.6%로 나타났으며, ‘기타’는 2.6%로 나타남.

구분별 유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향은 거주민의 경우 ‘없음’이 77.3%로 높게 나타났으며, 근로자의 경우 ‘없음’이 57.8%로 높게 나타남.

<그림 4> 유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향

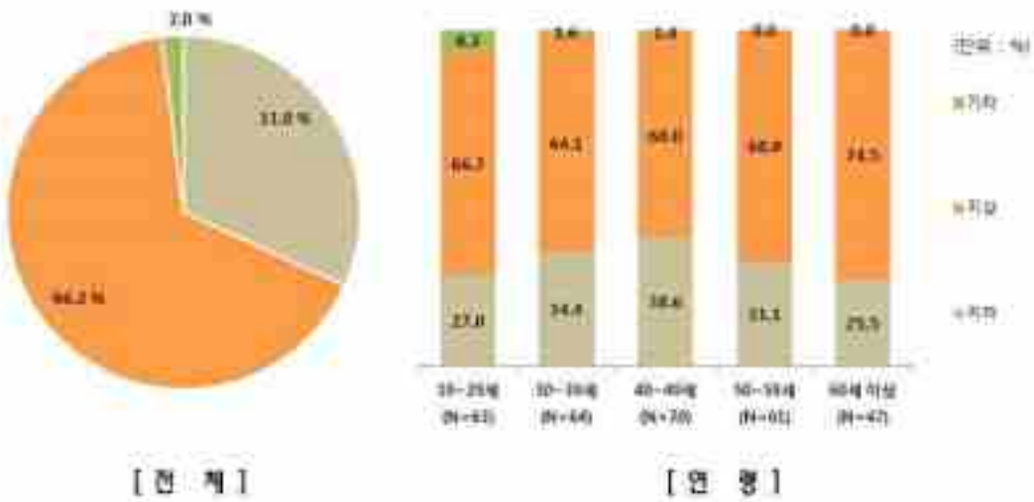
<표 12> 유료 지하고속도로 개통 시 이용 의향

(단위 : %)

		사례수	있음	없음	기타
전체		(305)	26.6	70.8	2.6
구분	거주민	(203)	21.7	77.3	1.0
	근로자	(102)	36.3	57.8	5.9
연령	19~29세	(63)	22.2	76.2	1.6
	30~39세	(64)	37.5	59.4	3.1
	40~49세	(70)	21.4	72.9	5.7
	50~59세	(61)	24.6	75.4	-
	60세 이상	(47)	27.7	70.2	2.1
성별	남성	(153)	24.8	73.9	1.3
	여성	(152)	28.3	67.8	3.9

□ 지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용 도로

지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용 도로는 ‘지상’이 66.2%로 높은 반면, ‘지하’가 31.8%로 나타났으며, ‘기타’는 2.0%로 나타남.



<그림 5> 지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용 도로

<표 13> 지하화사업 완료 후 화물차 통행 이용 도로

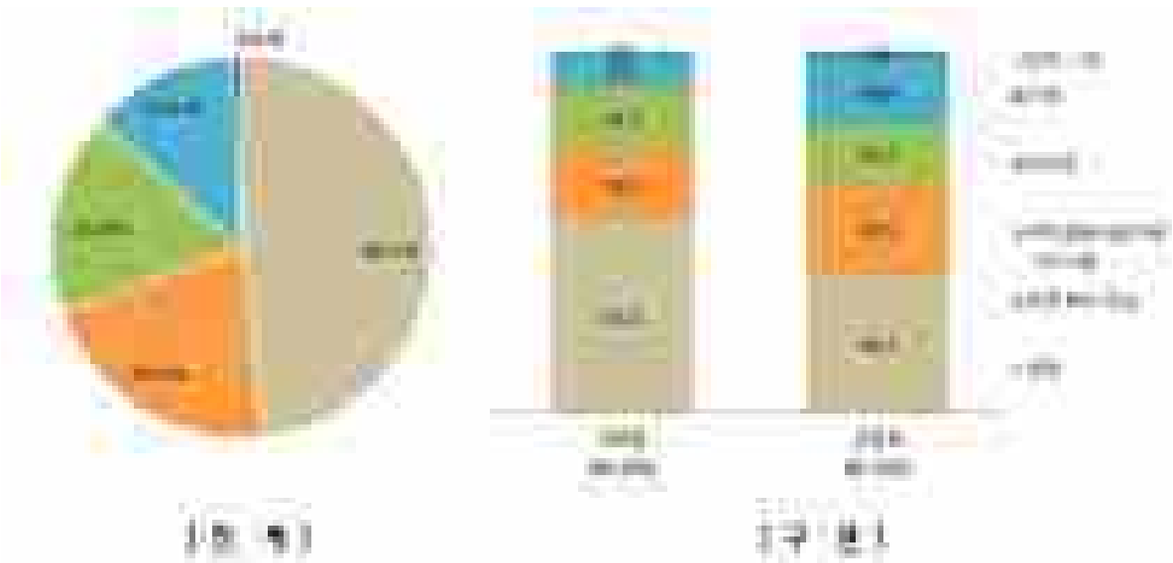
(단위 : %)

		사례수	지하	지상	기타
전체		(305)	31.8	66.2	2.0
구분	거주민	(203)	27.6	71.9	0.5
	근로자	(102)	40.2	54.9	4.9
연령	19~29세	(63)	27.0	66.7	6.3
	30~39세	(64)	34.4	64.1	1.6
	40~49세	(70)	38.6	60.0	1.4
	50~59세	(61)	31.1	68.9	-
	60세 이상	(47)	25.5	74.5	-
성별	남성	(153)	30.7	67.3	2.0
	여성	(152)	32.9	65.1	2.0

□ 지하화 후 상부 공간 활용

지하화 후 상부 공간 활용은 '공원'이 48.2%로 높게 나타났으며, '도로 중심 조성'이 21.3%, 주민공동시설(커뮤니티시설)이 17.0% 등의 순으로 나타남.

구분별 지하화 후 상부 공간 활용은 거주민의 경우 공원(53.2%), 도로 중심 조성(19.2%), 주민공동시설(17.7%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타났으며, 근로자의 경우 공원(38.2%), 도로 중심 조성(25.5%), 주차장(18.6%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타남.



<그림 6> 지하화 후 상부 공간 활용

<표 14> 지하화 후 상부 공간 활용

(단위 : %)

		사례수	공원	도로 중심 조성	주민공동시설(커뮤니티시설)	주차장	기타
전체		(305)	48.2	21.3	17.0	12.5	1.0
구분	거주민	(203)	53.2	19.2	17.7	9.4	0.5
	근로자	(102)	38.2	25.5	15.7	18.6	2.0
연령	19~29세	(63)	47.6	22.2	23.8	6.3	-
	30~39세	(64)	40.6	26.6	14.1	17.2	1.6
	40~49세	(70)	47.1	22.9	8.6	18.6	2.9
	50~59세	(61)	45.9	14.8	24.6	14.8	-
	60세 이상	(47)	63.8	19.1	14.9	2.1	-
성별	남성	(153)	47.7	22.2	17.0	11.8	1.3
	여성	(152)	48.7	20.4	17.1	13.2	0.7

□ 지하화 후 주변 지역 개선

지하화 후 주변 지역 개선은 ‘보행환경(쾌적성·안정성)’이 37.7%로 높게 나타났으며, 이어서 ‘자가용 이동 환경(편리성 등)’이 27.9%, ‘대중교통 이용환경’이 19.3% 등의 순으로 나타남.

<그림 7> 지하화 후 주변 지역 개선

<표 15> 지하화 후 주변 지역 개선

(단위 : %)

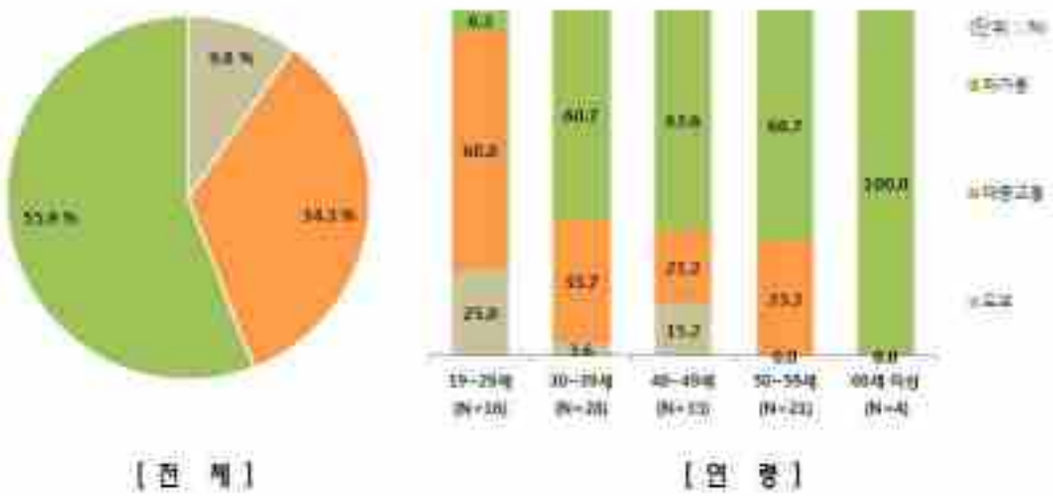
		사례수	보행환경(쾌적성 · 안전성)	자가용 이동환경(편리성 등)	대중교통 이용환경	주차환경	기타
전체		(305)	37.7	27.9	19.3	13.8	1.3
구분	거주민	(203)	38.4	25.6	21.2	14.8	-
	근로자	(102)	36.3	32.4	15.7	11.8	3.9
연령	19~29세	(63)	36.5	25.4	19.0	19.0	-
	30~39세	(64)	46.9	26.6	15.6	9.4	1.6
	40~49세	(70)	34.3	32.9	14.3	14.3	4.3
	50~59세	(61)	42.6	23.0	23.0	11.5	-
	60세 이상	(47)	25.5	31.9	27.7	14.9	-
성별	남성	(153)	36.6	27.5	22.9	11.8	1.3
	여성	(152)	38.8	28.3	15.8	15.8	1.3

주변지역 직장인 통근 관련 사항

□ 통근 주요 교통수단

근로자 대상으로 응답한 결과 통근 주요 교통수단은 ‘자가용’이 55.9%, ‘대중교통’이 34.3%, ‘도보’가 9.8%의 순으로 나타남.

연령별 통근 주요 교통수단은 19~29세의 경우 ‘대중교통’이 68.8%로 가장 높게 나타났으며, 그 외 연령은 ‘자가용’이 높게 나타남.



<그림 8> 통근 주요 교통수단

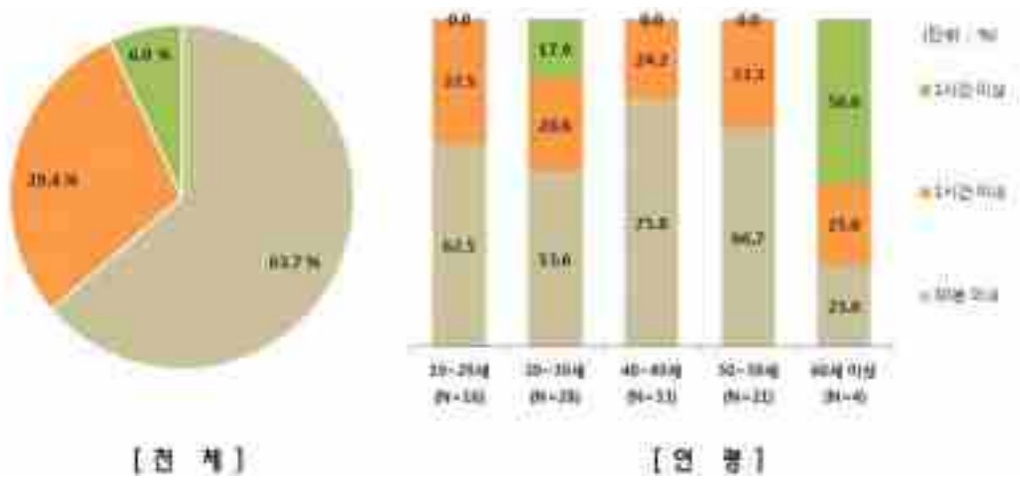
<표 16> 통근 주요 교통수단

(단위 : %)

		사례수	도보	대중교통	자가용
전체		(102)	9.8	34.3	55.9
연령	19~29세	(16)	25.0	68.8	6.3
	30~39세	(28)	3.6	35.7	60.7
	40~49세	(33)	15.2	21.2	63.6
	50~59세	(21)	-	33.3	66.7
	60세 이상	(4)	-	-	100.0
성별	남성	(48)	2.1	29.2	68.8
	여성	(54)	16.7	38.9	44.4

□ 통근 시간

근로자 대상으로 응답한 결과 통근 시간은 ‘30분 이내’가 63.7%, ‘1시간 이내’가 29.4%, ‘1시간 이상’이 6.9%의 순으로 나타남.



<그림 9> 통근 시간

<표 17> 통근 시간

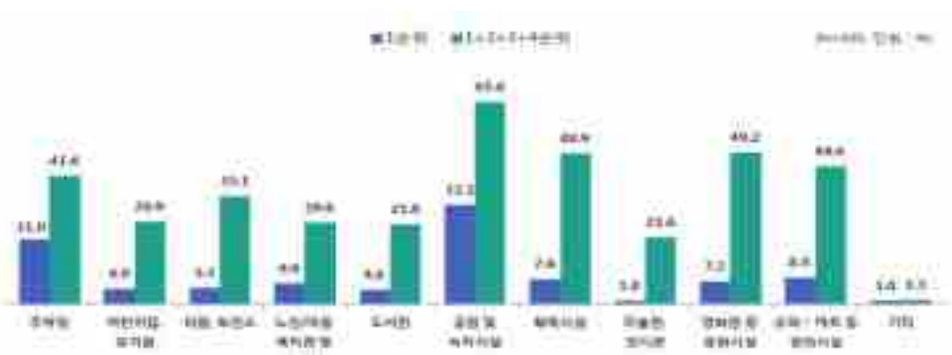
(단위 : %)

		사례수	30분 이내	1시간 이내	1시간 이상
전체		(102)	63.7	29.4	6.9
연령	19~29세	(16)	62.5	37.5	-
	30~39세	(28)	53.6	28.6	17.9
	40~49세	(33)	75.8	24.2	-
	50~59세	(21)	66.7	33.3	-
	60세 이상	(4)	25.0	25.0	50.0
성별	남성	(48)	66.7	25.0	8.3
	여성	(54)	61.1	33.3	5.6

기초생활 인프라시설 만족도

□ 기초생활 인프라 필요 시설

기초생활 인프라 필요 시설은 1순위의 경우 '공원 및 녹지시설'이 32.1%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3+4순위)의 경우 '공원 및 녹지시설'이 65.6%로 높게 나타남.



<그림 10> 기초생활 인프라 필요 시설

<표 18> 기초생활 인프라 필요 시설(1순위)

(단위 : %)

		사례수	주차장	어린이집, 유치원	의원, 보건소	노인/아동 복지관 및 경로당	도서관
전체		(305)	21.0	4.9	5.2	6.6	4.6
구분	거주민	(203)	13.3	6.9	5.4	7.4	6.4
	근로자	(102)	36.3	1.0	4.9	4.9	1.0
연령	19~29세	(63)	4.8	6.3	1.6	3.2	14.3
	30~39세	(64)	28.1	7.8	4.7	3.1	3.1
	40~49세	(70)	24.3	7.1	8.6	1.4	2.9
	50~59세	(61)	27.9	1.6	3.3	8.2	-
	60세 이상	(47)	19.1	-	8.5	21.3	2.1
성별	남성	(153)	23.5	6.5	2.6	7.2	3.9
	여성	(152)	18.4	3.3	7.9	5.9	5.3
		공원 및 녹지시설	체육시설	미술관, 전시관	영화관 등 문화시설	슈퍼 · 마트 등 편의시설	기타
전체		32.1	7.9	1.0	7.2	8.5	1.0
구분	거주민	35.5	7.9	1.0	5.4	10.8	-
	근로자	25.5	7.8	1.0	10.8	3.9	2.9
연령	19~29세	36.5	4.8	3.2	14.3	9.5	1.6
	30~39세	23.4	10.9	1.6	10.9	6.3	-
	40~49세	27.1	5.7	-	8.6	11.4	2.9
	50~59세	42.6	6.6	-	-	9.8	-
	60세 이상	31.9	12.8	-	-	4.3	-
성별	남성	30.7	8.5	1.3	7.2	7.8	0.7
	여성	33.6	7.2	0.7	7.2	9.2	1.3

기초생활 인프라 필요 시설(1순위)은 '공원 및 녹지 시설'이 32.1%로 높게 나타났으며, 이어서 '주차장'이 21.0%, '슈퍼·마트 등 편의시설'이 8.5% 등의 순으로 나타남.

<표 19> 기초생활 인프라 필요 시설(1+2+3+4순위, 다중응답)

(단위 : %)

		사례수	주차장	어린이집, 유치원	의원, 보건소	노인/아동 복지관 및 경로당	도서관
전체		(305)	41.6	26.9	35.1	26.6	25.9
구분	거주민	(203)	34.0	29.1	36.5	26.6	26.1
	근로자	(102)	56.9	22.5	32.4	26.5	25.5
연령	19~29세	(63)	25.4	27.0	23.8	19.0	34.9
	30~39세	(64)	57.8	29.7	40.6	18.8	31.3
	40~49세	(70)	47.1	25.7	38.6	17.1	28.6
	50~59세	(61)	41.0	23.0	29.5	32.8	18.0
	60세 이상	(47)	34.0	29.8	44.7	53.2	12.8
성별	남성	(153)	44.4	34.6	32.7	25.5	22.2
	여성	(152)	38.8	19.1	37.5	27.6	29.6

(다음)

<표 19> 기초생활 인프라 필요 시설(1+2+3+4순위, 다중응답)

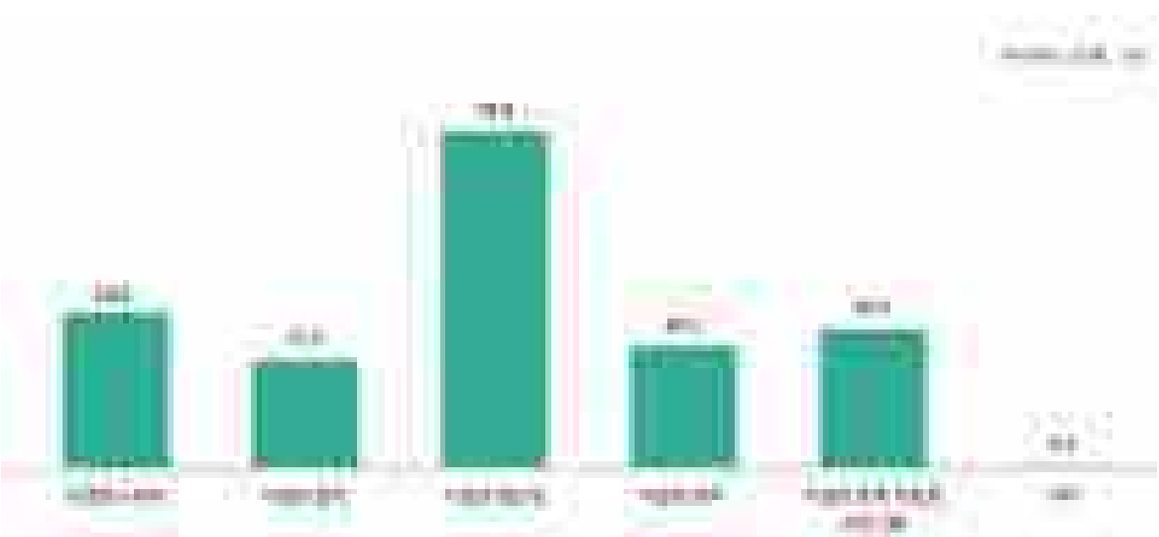
(단위 : %)

		공원 및 녹지시설	체육시설	미술관, 전시관	영화관 등 문화시설	슈퍼·마트 등 편의시설	기타
전체		65.6	48.9	21.6	49.2	44.6	1.3
구분	거주민	67.5	45.8	23.6	53.2	47.8	0.5
	근로자	61.8	54.9	17.6	41.2	38.2	2.9
연령	19~29세	63.5	46.0	36.5	57.1	42.9	1.6
	30~39세	65.6	48.4	15.6	48.4	42.2	-
	40~49세	61.4	47.1	25.7	54.3	42.9	2.9
	50~59세	75.4	54.1	16.4	45.9	44.3	-
	60세 이상	61.7	48.9	10.6	36.2	53.2	2.1
성별	남성	60.8	47.1	21.6	49.0	50.3	0.7
	여성	70.4	50.7	21.7	49.3	38.8	2.0

기초생활 인프라 필요 시설(1+2+3+4순위)은 '공원 및 녹지 시설'이 65.6%로 높게 나타났으며, '영화관 등 문화시설'이 49.2%, '체육시설'이 48.9%, '슈퍼·마트 등 편의시설'이 44.6%, '주차장'이 41.6% 등의 순으로 나타남.

□ 필요시설 우선순위 중요 요인

필요시설 우선순위 중요 요인은 '시설의 접근성'이 39.0%로 높게 나타났으며, 이어서 '시설의 노후도'가 18.0%, '시설의 참여 가능한 프로그램'이 16.1% 등의 순으로 나타남.



<그림 11> 필요시설 우선순위 중요 요인

<표 20> 필요시설 우선순위 중요 요인

(단위 : %)

		사례수	시설의 노후도	시설의 입지	시설의 접근성	시설의 관리	시설의 참여 가능한 프로그램	기타
전체		(305)	18.0	12.5	39.0	14.1	16.1	0.3
구분	거주민	(203)	24.1	11.8	31.5	13.8	18.7	-
	근로자	(102)	5.9	13.7	53.9	14.7	10.8	1.0
연령	19~29세	(63)	19.0	9.5	25.4	19.0	27.0	-
	30~39세	(64)	15.6	14.1	48.4	4.7	17.2	-
	40~49세	(70)	15.7	12.9	38.6	21.4	10.0	1.4
	50~59세	(61)	24.6	13.1	37.7	14.8	9.8	-
	60세 이상	(47)	14.9	12.8	46.8	8.5	17.0	-
성별	남성	(153)	19.0	11.1	37.3	15.0	17.6	-
	여성	(152)	17.1	13.8	40.8	13.2	14.5	0.7

거주민의 필요시설 우선순위 중요 요인은 ‘시설의 접근성’이 31.5%, ‘시설의 노후도’가 24.1%, ‘시설의 참여 가능한 프로그램’이 18.7% 등의 순으로 나타남.

근로자의 필요시설 우선순위 중요 요인은 ‘시설의 접근성’이 53.9%, ‘시설의 관리’가 14.7%, ‘시설의 입지’가 13.7% 등의 순으로 나타남.

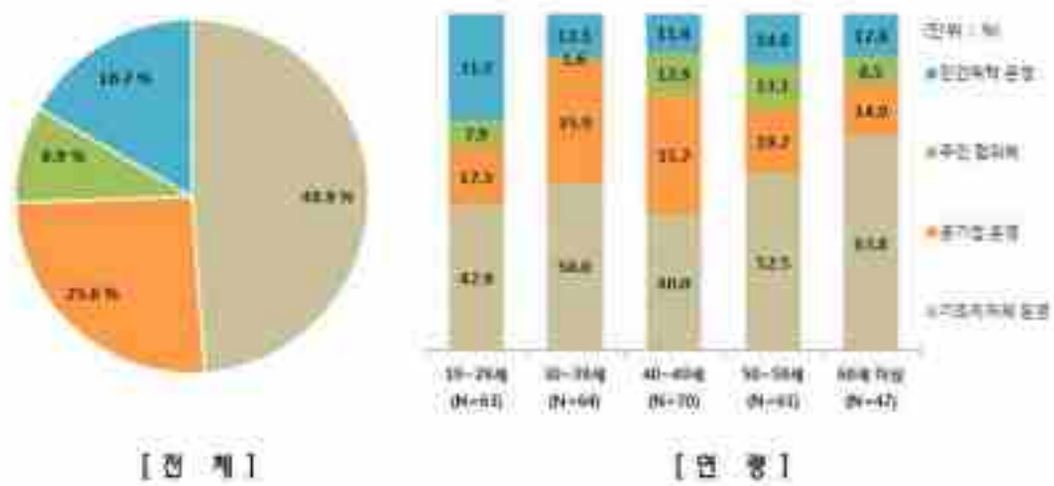
□ 기초생활 인프라 시설 운영 주체

기초생활 인프라 시설 운영 주체는 ‘기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)’이 48.9%로 높게 나타났으며, 이어서 ‘공기업 운영’이 25.6%, ‘민간위탁 운영’이 16.7% 등의 순으로 나타남.

연령별 기초생활 인프라 시설 운영 주체는 모든 연령의 경우 ‘기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)’이 높게 나타남.

이어서 나타난 운영 주체를 살펴보면 19~29세의 경우 ‘민간위탁 운영’이 31.7% 등의 순으로 나타남.

그 외의 다른 연령의 경우 ‘공기업 운영’이 높게 나타남.



<그림 12> 기초생활 인프라 시설 운영 주체

<표 21> 기초생활 인프라 시설 운영 주체

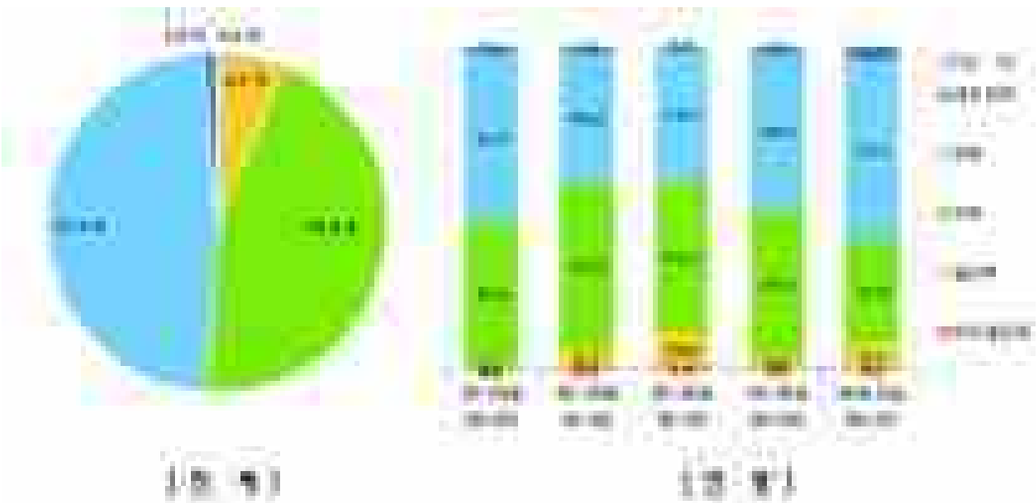
(단위 : %)

		사례수	기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)	공기업 운영	주민 협의체(협동조합 등)	민간위탁 운영
전체		(305)	48.9	25.6	8.9	16.7
구분	거주민	(203)	45.3	25.1	8.4	21.2
	근로자	(102)	55.9	26.5	9.8	7.8
연령	19~29세	(63)	42.9	17.5	7.9	31.7
	30~39세	(64)	50.0	35.9	1.6	12.5
	40~49세	(70)	40.0	35.7	12.9	11.4
	50~59세	(61)	52.5	19.7	13.1	14.8
	60세 이상	(47)	63.8	14.9	8.5	12.8
성별	남성	(153)	44.4	32.0	6.5	17.0
	여성	(152)	53.3	19.1	11.2	16.4

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용 방안에 관한 사항

□ 거주/종사 지역 만족도

거주/종사 지역 만족도는 평균 3.44점으로 나타났으며, ‘만족’이 48.9%로 ‘불만족’ 6.6%보다 높게 나타남.



<그림 13> 거주/종사 지역 만족도

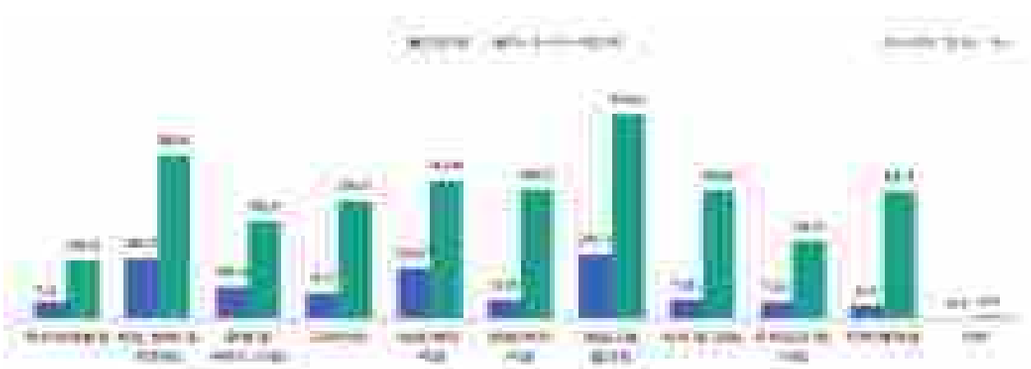
<표 22> 거주/종사 지역 만족도

(단위 : %)

		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	5점 평균
전체		(305)	0.3	6.2	44.6	47.2	1.6	3.44
구분	거주민	(203)	-	6.4	35.0	57.1	1.5	3.54
	근로자	(102)	1.0	5.9	63.7	27.5	2.0	3.24
연령	19~29세	(63)	-	1.6	44.4	52.4	1.6	3.54
	30~39세	(64)	-	6.3	51.6	40.6	1.6	3.38
	40~49세	(70)	1.4	10.0	47.1	41.4	-	3.29
	50~59세	(61)	-	4.9	44.3	49.2	1.6	3.48
	60세 이상	(47)	-	8.5	31.9	55.3	4.3	3.55
성별	남성	(153)	-	7.2	47.7	44.4	0.7	3.39
	여성	(152)	0.7	5.3	41.4	50.0	2.6	3.49

□ 거주/종사 지역 만족도 영향 요인

거주/종사 지역 만족도 영향 요인은 1순위의 경우 '대중교통 접근성'이 20.3%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3+4순위)의 경우 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타남.



<그림 14> 거주/종사 지역 만족도 영향 요인

<표 23> 거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1순위)

(단위 : %)

		사례수	가로보행환경	치안, 방범 등 안전성	판매 및 서비스시설	교육여건	의료/복지 시설
전체		(305)	5.2	18.7	10.2	8.2	15.7
구분	거주민	(203)	3.9	20.7	13.8	9.4	16.7
	근로자	(102)	7.8	14.7	2.9	5.9	13.7
연령	19~29세	(63)	4.8	17.5	12.7	6.3	9.5
	30~39세	(64)	4.7	18.8	15.6	6.3	14.1
	40~49세	(70)	4.3	24.3	5.7	12.9	8.6
	50~59세	(61)	3.3	18.0	6.6	8.2	26.2
	60세 이상	(47)	10.6	12.8	10.6	6.4	23.4
성별	남성	(153)	9.2	17.0	13.7	7.8	14.4
	여성	(152)	1.3	20.4	6.6	8.6	17.1

		문화/여가 시설	대중교통 접근성	녹지 및 공원	주차공간 및 시설	지역 쾌적성	기타
전체		5.9	20.3	5.9	5.2	4.3	0.3
구분	거주민	8.4	13.3	4.9	4.4	4.4	-
	근로자	1.0	34.3	7.8	6.9	3.9	1.0
연령	19~29세	9.5	33.3	1.6	-	4.8	-
	30~39세	3.1	25.0	6.3	3.1	3.1	-
	40~49세	7.1	21.4	2.9	5.7	5.7	1.4
	50~59세	4.9	14.8	6.6	8.2	3.3	-
	60세 이상	4.3	2.1	14.9	10.6	4.3	-
성별	남성	5.2	21.6	2.6	5.2	2.6	0.7
	여성	6.6	19.1	9.2	5.3	5.9	-

거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1순위)은 '대중교통 접근성'이 20.3%로 높게 나타났으며, 이어서 '치안, 방범 등 안전성'이 18.7%, '의료/복지 시설'이 15.7% 등의 순으로 나타남.

<표 24> 거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1+2+3+4순위, 다중응답)

(단위 : %)

		사례수	가로보행환경	치안, 방범 등 안전성	판매 및 서비스시설	교육여건	의료/복지 시설
전체		(305)	18.4	50.8	30.5	36.7	43.0
구분	거주민	(203)	13.8	54.7	34.5	41.9	45.8
	근로자	(102)	27.5	43.1	22.5	26.5	37.3
연령	19~29세	(63)	27.0	54.0	33.3	38.1	33.3
	30~39세	(64)	17.2	43.8	35.9	39.1	43.8
	40~49세	(70)	21.4	58.6	24.3	35.7	35.7
	50~59세	(61)	11.5	50.8	26.2	37.7	47.5
	60세 이상	(47)	12.8	44.7	34.0	31.9	59.6
성별	남성	(153)	20.9	51.0	31.4	43.8	37.9
	여성	(152)	15.8	50.7	29.6	29.6	48.0

(다음)

<표 24> 거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1+2+3+4순위, 다중응답)

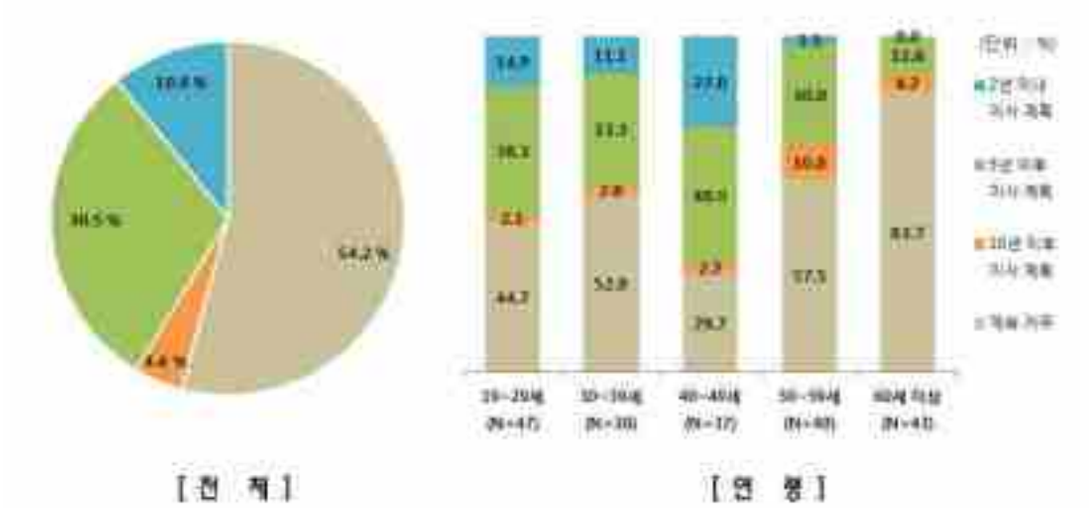
(단위 : %)

		문화/여가 시설	대중교통 접근성	녹지 및 공원	주차공간 및 시설	지역 쾌적성	기타
전체		40.3	63.6	40.0	24.3	39.7	0.7
구분	거주민	43.3	61.6	34.5	18.7	39.9	-
	근로자	34.3	67.6	51.0	35.3	39.2	2.0
연령	19~29세	39.7	79.4	34.9	9.5	38.1	-
	30~39세	46.9	65.6	39.1	21.9	37.5	1.6
	40~49세	30.0	62.9	34.3	32.9	40.0	1.4
	50~59세	41.0	62.3	50.8	29.5	37.7	-
	60세 이상	46.8	42.6	42.6	27.7	46.8	-
성별	남성	41.2	61.4	35.3	24.8	40.5	1.3
	여성	39.5	65.8	44.7	23.7	38.8	-

거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1+2+3+4순위)은 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타났으며, 이어서 '치안, 방범 등 안전성'이 50.8%, '의료/복지 시설'이 43.0% 등의 순으로 나타남.

□ 향후 타지 이사 계획

향후 타지 이사 계획은 '계속 거주'가 54.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '5년 이후 이사 계획'이 30.5%, '2년 이내 이사 계획'이 10.8% 등의 순으로 나타남.



<그림 15> 향후 타지 이사 계획

<표 25> 향후 타지 이사 계획

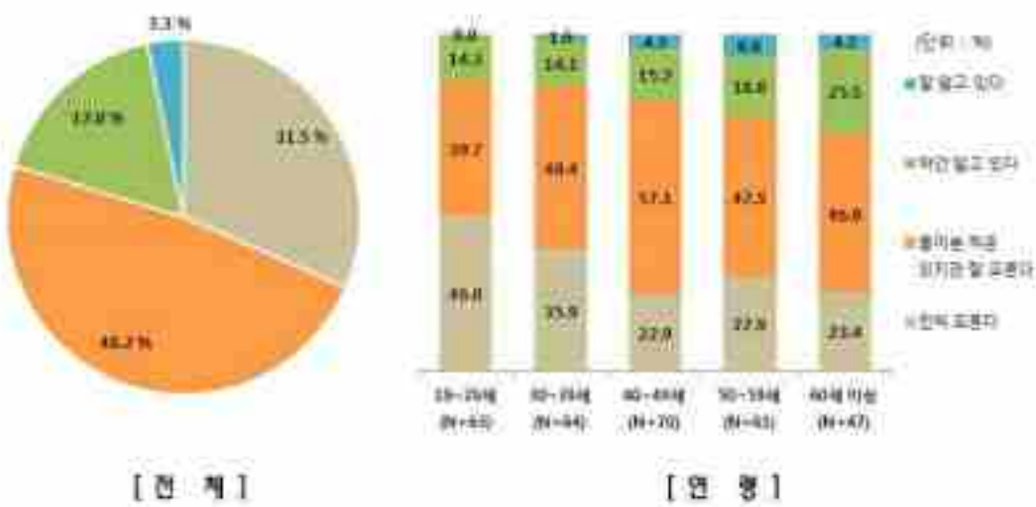
(단위 : %)

		사례수	계속 거주	10년 이후 이사 계획	5년 이후 이사 계획	2년 이내 이사 계획
전체		(203)	54.2	4.4	30.5	10.8
연령	19~29세	(47)	44.7	2.1	38.3	14.9
	30~39세	(36)	52.8	2.8	33.3	11.1
	40~49세	(37)	29.7	2.7	40.5	27.0
	50~59세	(40)	57.5	10.0	30.0	2.5
	60세 이상	(43)	83.7	4.7	11.6	-
성별	남성	(105)	53.3	3.8	32.4	10.5
	여성	(98)	55.1	5.1	28.6	11.2

연령별 향후 타지 이사 계획은 60세 이상의 경우 '계속 거주'가 83.7%로 높았고, 50~59세는 57.5%, 30~39세는 52.8%, 19~29세는 44.7%, 40~49세는 29.7%의 순으로 나타남.

□ 도시재생사업 인지 여부

도시재생사업 인지 여부는 '들어본 적은 있지만 잘 모른다'가 48.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '전혀 모른다'가 31.5%, '약간 알고 있다'가 17.0% 등의 순으로 나타남.



<그림 16> 도시재생사업 인지 여부

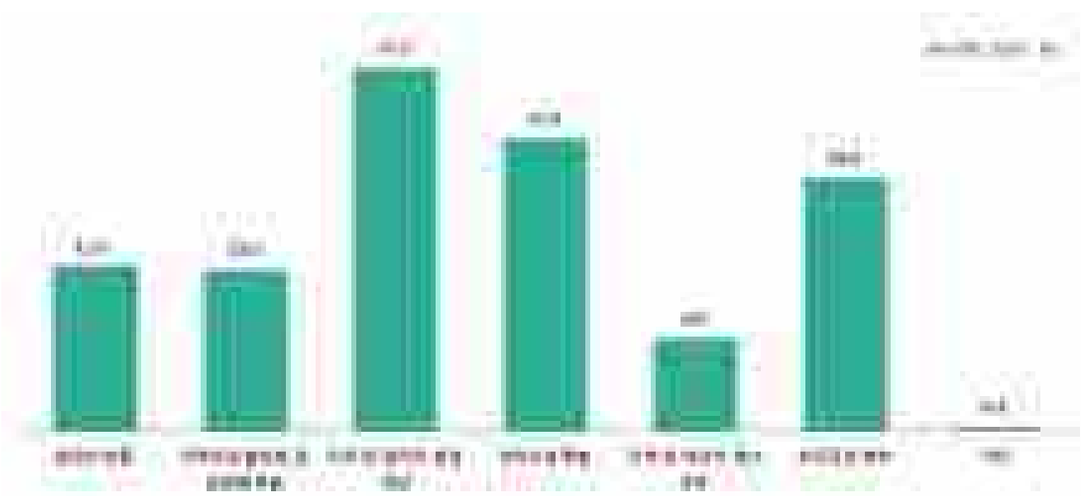
<표 26> 도시재생사업 인지 여부

(단위 : %)

		사례수	전혀 모른다	들어본 적은 있지만 잘 모른다	약간 알고 있다	잘 알고 있다
전체		(305)	31.5	48.2	17.0	3.3
구분	거주민	(203)	35.5	46.8	14.8	3.0
	근로자	(102)	23.5	51.0	21.6	3.9
연령	19~29세	(63)	46.0	39.7	14.3	-
	30~39세	(64)	35.9	48.4	14.1	1.6
	40~49세	(70)	22.9	57.1	15.7	4.3
	50~59세	(61)	27.9	47.5	18.0	6.6
	60세 이상	(47)	23.4	46.8	25.5	4.3
성별	남성	(153)	33.3	47.1	15.7	3.9
	여성	(152)	29.6	49.3	18.4	2.6

□ 도시재생사업으로 인한 기대 부문

도시재생사업으로 인한 기대 부문은 ‘도로 등 물리적 환경 개선’이 27.2%로 높게 나타났으며, 이어서 ‘편의시설 확충’이 22.0%, ‘녹지공간 확보’가 19.0% 등의 순으로 나타남.



<그림 17> 도시재생사업으로 인한 기대 부문

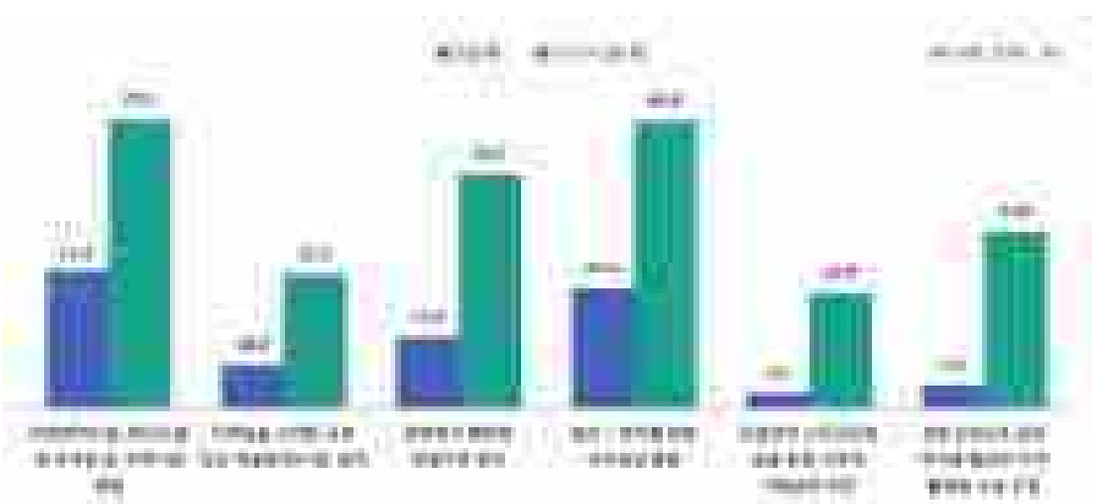
<표 27> 도시재생사업으로 인한 기대 부문

(단위 : %)

		사례수	일자리 창출	지역모임 활성화 등 공동체 복원	도로 등 물리적 환경 개선	편의시설 확충	지역 내 역사적 장소 보존	녹지공간 확보	기타
전체		(305)	12.5	12.1	27.2	22.0	6.9	19.0	0.3
구분	거주민	(203)	16.3	8.9	21.7	25.1	9.9	18.2	-
	근로자	(102)	4.9	18.6	38.2	15.7	1.0	20.6	1.0
연령	19~29세	(63)	20.6	12.7	23.8	22.2	9.5	11.1	-
	30~39세	(64)	12.5	10.9	28.1	25.0	3.1	20.3	-
	40~49세	(70)	11.4	11.4	28.6	22.9	4.3	20.0	1.4
	50~59세	(61)	6.6	13.1	32.8	16.4	6.6	24.6	-
	60세 이상	(47)	10.6	12.8	21.3	23.4	12.8	19.1	-
성별	남성	(153)	11.1	12.4	28.8	24.8	6.5	15.7	0.7
	여성	(152)	13.8	11.8	25.7	19.1	7.2	22.4	-

□ 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업은 1순위의 경우 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 33.4%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3순위)의 경우 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 70.2%로 높게 나타남.



<그림 18> 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업

<표 28> 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1순위)

(단위 : %)

		사례수	주민편익 시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충	지역성을 고려한 규모 있는 박물관/전시장 설치	안전하고 쾌적한 보행가로 정비	휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충	산업단지 구조고도화 등을 위한 근로자 거점공간 마련	경인고속도로 상부 부지를 활용한 지역 활성화 시설 도입
전체		(305)	33.4	10.8	17.4	29.2	3.6	5.6
구분	거주민	(203)	25.6	13.8	16.7	35.0	4.9	3.9
	근로자	(102)	49.0	4.9	18.6	17.6	1.0	8.8
연령	19~29세	(63)	23.8	14.3	19.0	36.5	1.6	4.8
	30~39세	(64)	32.8	9.4	20.3	28.1	1.6	7.8
	40~49세	(70)	40.0	10.0	17.1	28.6	2.9	1.4
	50~59세	(61)	41.0	6.6	19.7	18.0	3.3	11.5
	60세 이상	(47)	27.7	14.9	8.5	36.2	10.6	2.1
성별	남성	(153)	35.9	16.3	15.0	24.2	3.9	4.6
	여성	(152)	30.9	5.3	19.7	34.2	3.3	6.6

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 33.4%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 29.2%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 17.4% 등의 순으로 나타남.

<표 29> 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1+2+3순위, 다중응답)

(단위 : %)

		사례수	주민편익 시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충	지역성을 고려한 규모 있는 박물관/전시장 설치	안전하고 쾌적한 보행가로 정비	휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충	산업단지 구조고도화 등을 위한 근로자 거점공간 마련	경인고속도로 상부 부지를 활용한 지역 활성화 시설 도입
전체		(305)	70.2	32.5	56.7	69.8	27.9	43.0
구분	거주민	(203)	62.1	35.0	52.2	74.4	29.6	46.8
	근로자	(102)	86.3	27.5	65.7	60.8	24.5	35.3
연령	19~29세	(63)	58.7	36.5	63.5	71.4	25.4	44.4
	30~39세	(64)	75.0	37.5	62.5	70.3	17.2	37.5
	40~49세	(70)	75.7	31.4	57.1	71.4	31.4	32.9
	50~59세	(61)	72.1	26.2	47.5	65.6	32.8	55.7
	60세 이상	(47)	68.1	29.8	51.1	70.2	34.0	46.8
성별	남성	(153)	68.6	35.3	52.9	64.1	30.7	48.4
	여성	(152)	71.7	29.6	60.5	75.7	25.0	37.5

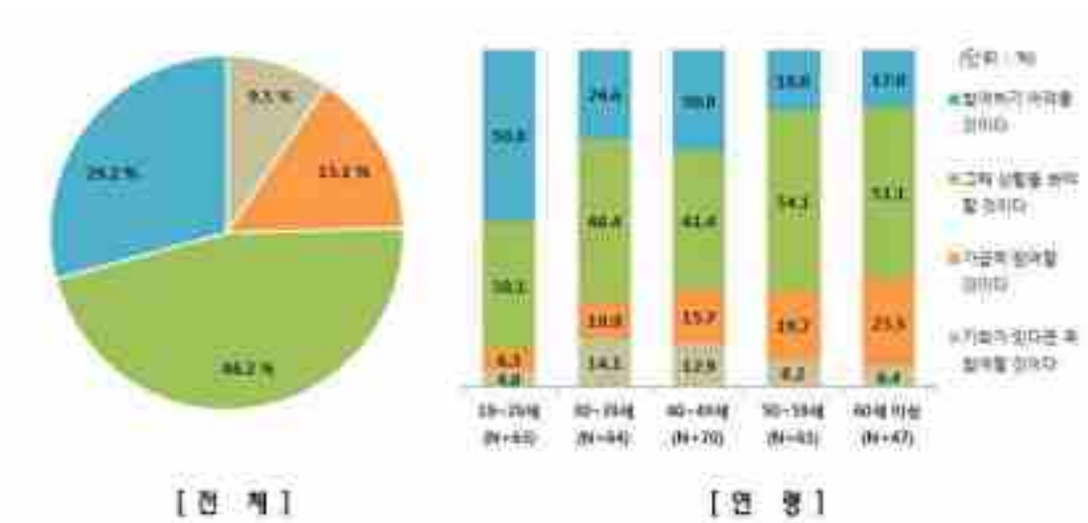
주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1+2+3순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 70.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 69.8%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 56.7% 등의 순으로 나타남.

□ 간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향

간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향은 '그때 상황을 봐야 할 것이다' 46.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '참여하기 어려울 것이다'가 29.2%, '가급적 참여 할 것이다' 15.1% 등의 순으로 나타남.

거주민의 간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향은 '그때 상황을 봐야 할 것이다'가 51.2%로 높게 나타남.

근로자의 간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향은 '그때 상황을 봐야 할 것이다'가 36.3%로 높게 나타남.



<그림 19> 간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향

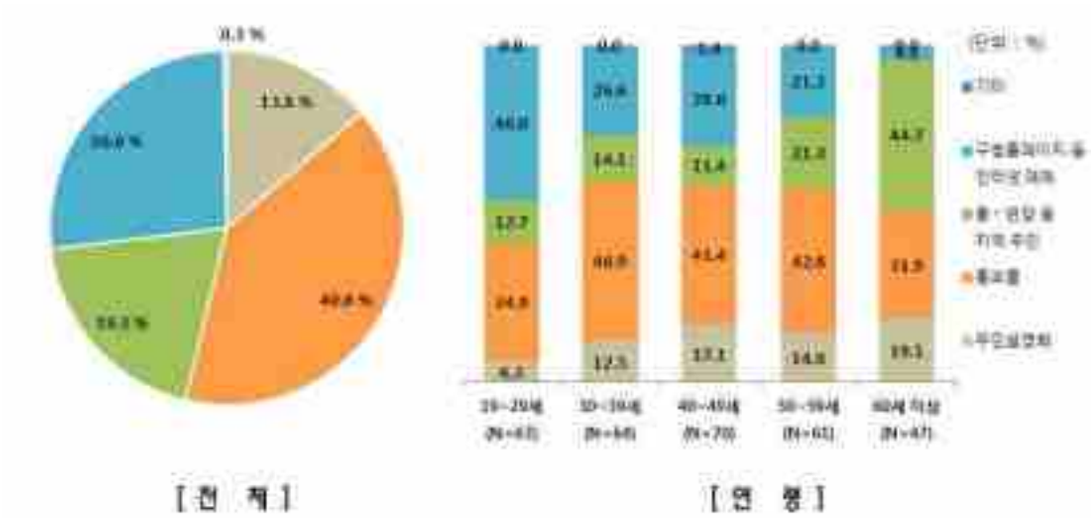
<표 30> 간담회, 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정 참여 의향

(단위 : %)

		사례수	기회가 있다면 꼭 참여할 것이다	가급적 참여할 것이다	그때 상황을 봐야 할 것이다	참여하기 어려울 것이다
전체		(305)	9.5	15.1	46.2	29.2
구분	거주민	(203)	6.4	13.8	51.2	28.6
	근로자	(102)	15.7	17.6	36.3	30.4
연령	19~29세	(63)	4.8	6.3	38.1	50.8
	30~39세	(64)	14.1	10.9	48.4	26.6
	40~49세	(70)	12.9	15.7	41.4	30.0
	50~59세	(61)	8.2	19.7	54.1	18.0
	60세 이상	(47)	6.4	25.5	51.1	17.0
성별	남성	(153)	12.4	11.8	40.5	35.3
	여성	(152)	6.6	18.4	52.0	23.0

□ 도시재생사업 효과적인 홍보 방법

도시재생사업 효과적인 홍보 방법은 ‘홍보물’ 40.0%로 높게 나타났으며, ‘구청홈페이지 등 인터넷 매체’가 26.6%, ‘통·반장 등 지역 주민’이 19.3% 등의 순으로 나타남.



<그림 20> 도시재생사업 효과적인 홍보 방법

<표 31> 도시재생사업 효과적인 홍보 방법

(단위 : %)

		사례수	주민설명회	홍보물	통 · 반장 등 지역 주민	구청홈페이지 등 인터넷 매체	기타
전체		(305)	13.8	40.0	19.3	26.6	0.3
구분	거주민	(203)	11.3	34.0	22.7	32.0	-
	근로자	(102)	18.6	52.0	12.7	15.7	1.0
연령	19~29세	(63)	6.3	34.9	12.7	46.0	-
	30~39세	(64)	12.5	46.9	14.1	26.6	-
	40~49세	(70)	17.1	41.4	11.4	28.6	1.4
	50~59세	(61)	14.8	42.6	21.3	21.3	-
	60세 이상	(47)	19.1	31.9	44.7	4.3	-
성별	남성	(153)	15.0	38.6	17.6	28.1	0.7
	여성	(152)	12.5	41.4	21.1	25.0	-

연령별 도시재생사업 효과적인 홍보 방법은 19~29세의 경우‘구청홈페이지 등 인터넷 매체’가 46.0%로 높게 나타났으며, 그 외 다른 연령의 경우 ‘홍보물’이 높게 나타남.

(3) 요약

교통환경 만족도

지역의 교통환경 만족도는 '지하철 이용환경'이 평균 3.26점으로 높게 나타났으며, 이어서 '가로보행환경'이 3.16점, '버스 이용환경'이 3.07점 등의 순으로 나타남.

반대로 '주차환경(주차공간 부족)'이 2.33점으로 낮게 나타났으며, 다음으로 '자가용 이용 환경(교통체증 등)'이 2.70점, '교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등)'이 2.82점 등의 순으로 나타남.

따라서 지역의 교통환경 만족도는 도보나 대중교통 이용에 어느 정도 만족하고 있고 자가용 이용환경에 불편함을 느끼고 있어 자가용 이용환경 개선이 필요하다고 보여짐.

지하화 후 상부 공간 활용은 '공원'이 48.2%로 높게 나타났으며, '도로 중심 조성'이 21.3%, 주민공동시설(커뮤니티시설)이 17.0% 등의 순으로 나타남.

구분별 지하화 후 상부 공간 활용은 거주민의 경우 공원(53.2%), 도로 중심 조성(19.2%), 주민공동시설(17.7%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타났으며, 근로자의 경우 공원(38.2%), 도로 중심 조성(25.5%), 주차장(18.6%) 등의 순으로 선호하는 것으로 나타남.

지하화 후 주변 지역 개선은 '보행환경(쾌적성·안정성)'이 37.7%로 높게 나타났으며, 이어서 '자가용 이동환경(편리성 등)'이 27.9%, '대중교통 이용환경'이 19.3% 등의 순으로 나타남.

상부 공간 활용은 공원, 도로 중심 조성, 주민공동시설 등을 필요하며 근로자의 경우는 주민공동시설보다는 주차장을 필요로 하는 것으로 보임.

주변 지역 개선 선호하는 환경은 보행환경, 자가용 이동환경, 대중교통 이용환경 순으로 나타나 주변 지역이 보행을 중심으로 발전하길 기대하는 것으로 보여짐.

기초생활 인프라시설 만족도

기초생활 인프라 필요 시설(1순위)은 '공원 및 녹지 시설'이 32.1%로 높게 나타났으며, 이어서 '주차장'이 21.0%, '슈퍼·마트 등 편의시설'이 8.5% 등의 순으로 나타남.

기초생활 인프라 필요 시설(1+2+3+4순위)은 '공원 및 녹지 시설'이 65.6%로 높게 나타났으며, '영화관 등 문화시설'이 49.2%, '체육시설'이 48.9%, '슈퍼·마트 등 편의시설'이 44.6%, '주차장'이 41.6% 등의 순으로 나타남.

필요시설 우선순위 중요 요인은 '시설의 접근성'이 39.0%로 높게 나타났으며, 이어서 '시설의 노후도'가 18.0%, '시설의 참여 가능한 프로그램'이 16.1% 등의 순으로 나타남.

기초생활 인프라 필요 시설은 공원 및 녹지시설, 주차장, 슈퍼·마트 등 편의시설, 영화관 등 문화시설, 체육시설 등으로 나타났으며, 녹시 및 상권 지역이 되는 것을 선호하는 것으로 보임.

주변지역 활성화 및 상부공간 활용 방안에 관한 사항

거주/종사 지역 만족도는 평균 3.44점으로 나타났으며, '만족'이 48.9%로 '불만족' 6.6%보다 높게 나타남.

거주/종사 지역 만족도 영향 요인은 1순위의 경우 '대중교통 접근성'이 20.3%로 높게 나타났으며, 다중응답(1+2+3+4순위)의 경우 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타남.

거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1순위)은 '대중교통 접근성'이 20.3%로 높게 나타났으며, 이어서 '치안, 방범 등 안전성'이 18.7%, '의료/복지 시설'이 15.7% 등의 순으로 나타남.

거주/종사 지역 만족도 영향 요인(1+2+3+4순위)은 '대중교통 접근성'이 65.6%로 높게 나타났으며, 이어서 '치안, 방범 등 안전성'이 50.8%, '의료/복지 시설'이 43.0% 등의 순으로 나타남.

거주/종사 지역 만족도는 평균 3.44점으로 만족도에 영향을 준 요인은 대중교통 접근성, 치안/방범 등 안전성, 의료/복지 시설이 영향을 준 것으로 보여짐.

도시재생사업으로 인한 기대 부문은 '도로 등 물리적 환경 개선'이 27.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '편의시설 확충'이 22.0%, '녹지공간 확보'가 19.0% 등의 순으로 나타남.

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 33.4%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 29.2%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 17.4% 등의 순으로 나타남.

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1+2+3순위)은 '주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충'이 70.2%로 높게 나타났으며, 이어서 '휴식 · 여가를 위한 녹지공간 확충'이 69.8%, '안전하고 쾌적한 보행가로 정비'가 56.7% 등의 순으로 나타남.

도시재생사업에 대한 기대로 도로 등 물리적 환경 개선, 편의시설 확충, 녹지공간 확보를 기대하고 주변 지역 필요 사업으로 주민편익시설, 복지시설 및 주차장, 녹지공간, 안전하고 쾌적한 보행가로 정비로 나타남.

따라서 물리적 환경 개선, 편의시설/복지시설/녹지공간, 안전하고 쾌적한 보도 환경이 필요하다고 보여짐.

2. 주민설문조사 (2019.09)

(1) 조사 개요

과업의 배경 및 목적

인천시에서는 경인고속도로(서인천IC ~ 부천시계) 주변지역을 중심으로 '기본구상'을 수립하고 있음.

인천시에 거주하면서 해당 지역을 자주 접하는 지역 주민 및 근로자의 의견을 듣고 경인고속도로(서인천IC ~ 부천시계) 주변지역 기본구상 수립에 반영하기 위함.

조사 대상 및 방법

조사대상 : 경인고속도로(서인천IC ~ 부천시계) 주변지역을 자주 접하는 인천시민

조사방법 : 갱서베이(Gang Survey)

표본 수 : 응답자 105명 중 불성실한 응답자 5명을 제외한 100명

조사 내용

<표 1-1> 조사 내용

구분	항목
응답자 일반 사항	성별, 연령, 거주지, 거주기간, 종사기간 등
교통환경 만족도	지역 교통환경 만족도
	경인고속도로 이용 횟수
	통행료 적정 수준
	유료 지하고속화도로 이용 의향
	화물차 통행 적정도로
	경인고속도로 상부 공간 활용방안
	주변 지역 개선 기대효과
	개선이 필요한 교통문제
	통근 교통수단
	통근 시간(편도 기준)
기초생활 인프라시설 만족도	필요한 기초생활 인프라시설
	기초생활 인프라시설 중요 요인
	필요한 프로그램
	기초생활 인프라시설의 운영 주체
주변 지역 활성화 및 상부공간 활용 방안에 관한 사항	거주지역 만족도
	거주지역 중요 요인
	이사계획
	도시재생사업 인지
	도시재생사업 기대효과
	주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업
	의견수렴 활동 참여 의향
	도시재생사업 효과적 홍보 방안

제3절 응답자 특성

<표 1-2> 응답자 특성

구분		사례수	비율(%)
성별	남성	28	28.0
	여성	72	72.0
연령	30~39세	2	2.0
	40~49세	9	9.0
	50~59세	42	42.0
	60세 이상	47	47.0
지역	부평구	45	45.0
	계양구	55	55.0
거주기간	1~3년 미만	1	1.0
	3~6년 미만	2	2.0
	6~10년 미만	3	3.0
	10~20년 미만	21	21.0
	20년 이상	73	73.0
전체		**1,013**	**100.0**

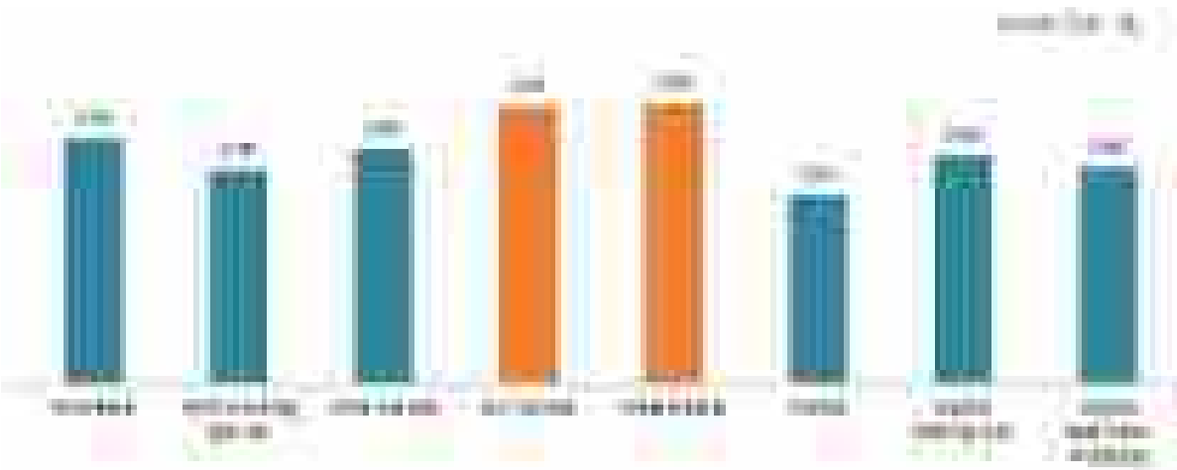
(2) 조사 결과

교통환경 만족도

□ 지역 교통환경 만족도

거주하고 있는 지역의 교통환경에 대한 만족도를 ‘매우 만족’ 5점, ‘매우 불만족’ 1점으로 하여 평균을 산출함.

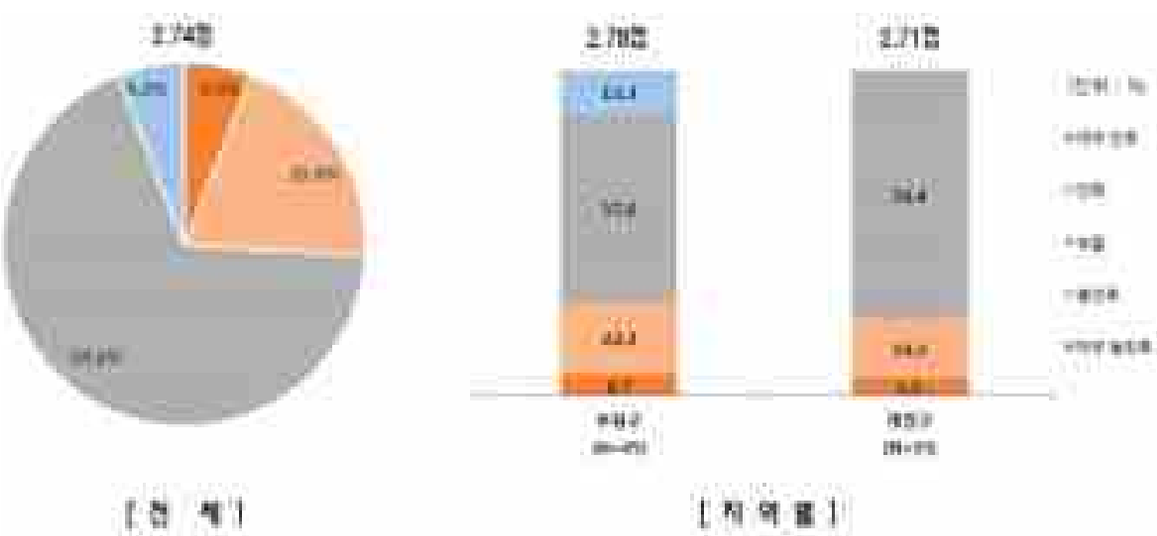
거주하고 있는 지역의 교통환경에 대한 만족도 결과, ‘지하철 이용환경’이 3.14점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘버스 이용환경’ 3.11점, ‘가로보행환경’ 2.74점, ‘자가용 이용환경’ 2.63점 등의 순으로 나타나 대중교통에 대한 만족도는 보통 수준으로 나타났으나, 그 외 항목에 대해서는 낮은 만족도를 보임.



[그림 2-1] 시설물의 주차공간 부족 여부

□ 가로보행환경

거주지역의 가로보행환경 만족도에 대한 결과, 전체 6.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 26.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.74점으로 대체로 낮은 수준으로 나타남.



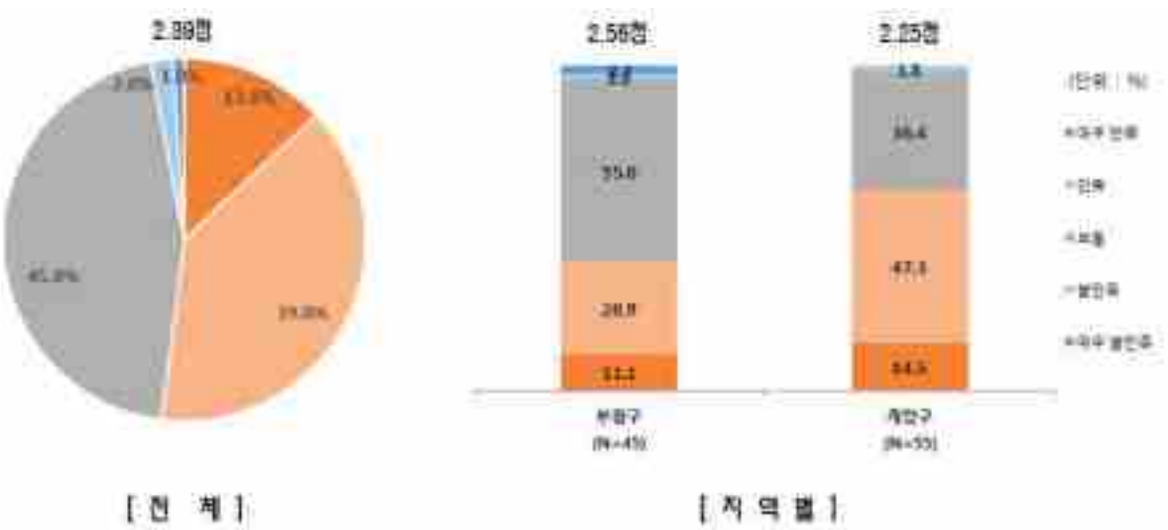
[그림 2-2] 가로보행환경 만족도

<표 2-1> 가로보행환경 만족도 **(단위 : %)**

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	6.0	20.0	68.0	6.0	-	2.74
지역	부평구	(45)	6.7	22.2	57.8	13.3	-	2.78
	계양구	(55)	5.5	18.2	76.4	-	-	2.71
성별	남성	(28)	10.7	39.3	39.3	10.7	-	2.50
	여성	(72)	4.2	12.5	79.2	4.2	-	2.83
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-	-	2.50
	40~49세	(9)	-	22.2	66.7	11.1	-	2.89
	50~59세	(42)	4.8	28.6	61.9	4.8	-	2.67
	60세 이상	(47)	8.5	10.6	74.5	6.4	-	2.79

□ 자전거·오토바이를 통한 이동

거주지역의 자전거·오토바이를 통한 이동 만족도에 대한 결과, 전체 3.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 52.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.39점으로 대체로 낮은 수준으로 나타남.



[그림 2-3] 자전거 · 오토바이를 통한 이동 만족도

<표 2-2> 자전거 · 오토바이를 통한 이동 만족도 (단위 : %)

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	13.0	39.0	45.0	2.0	1.0	2.39
지역	부평구	(45)	11.1	28.9	55.6	2.2	2.2	2.56
	계양구	(55)	14.5	47.3	36.4	1.8	-	2.25
성별	남성	(28)	10.7	39.3	50.0	-	-	2.39
	여성	(72)	13.9	38.9	43.1	2.8	1.4	2.39
연령	30~39세	(2)	-	100.0	-	-	-	2.00
	40~49세	(9)	11.1	44.4	44.4	-	-	2.33
	50~59세	(42)	19.0	42.9	33.3	4.8	-	2.24
	60세 이상	(47)	8.5	31.9	57.4	-	2.1	2.55

□ 자가용 이용환경

거주지역의 자가용 이용환경(교통체증 등) 만족도에 대한 결과, 전체 12.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 40.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.63점으로 대체로 낮은 수준으로 나타남.

[그림 2-4] 자가용 이용환경 만족도

<표 2-3> 자가용 이용환경 만족도 **(단위 : %)**

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	9.0	31.0	48.0	12.0	-	2.63
지역	부평구	(45)	13.3	31.1	44.4	11.1	-	2.53
	계양구	(55)	5.5	30.9	50.9	12.7	-	2.71
성별	남성	(28)	10.7	53.6	32.1	3.6	-	2.29
	여성	(72)	8.3	22.2	54.2	15.3	-	2.76
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-	-	2.50
	40~49세	(9)	-	33.3	55.6	11.1	-	2.78
	50~59세	(42)	11.9	33.3	40.5	14.3	-	2.57
	60세 이상	(47)	8.5	27.7	53.2	10.6	-	2.66

□ 버스 이용환경

거주지역의 버스 이용환경(광역·시내·마을) 만족도에 대한 결과, 전체 28.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 20.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 3.11점으로 보통 수준으로 나타남.

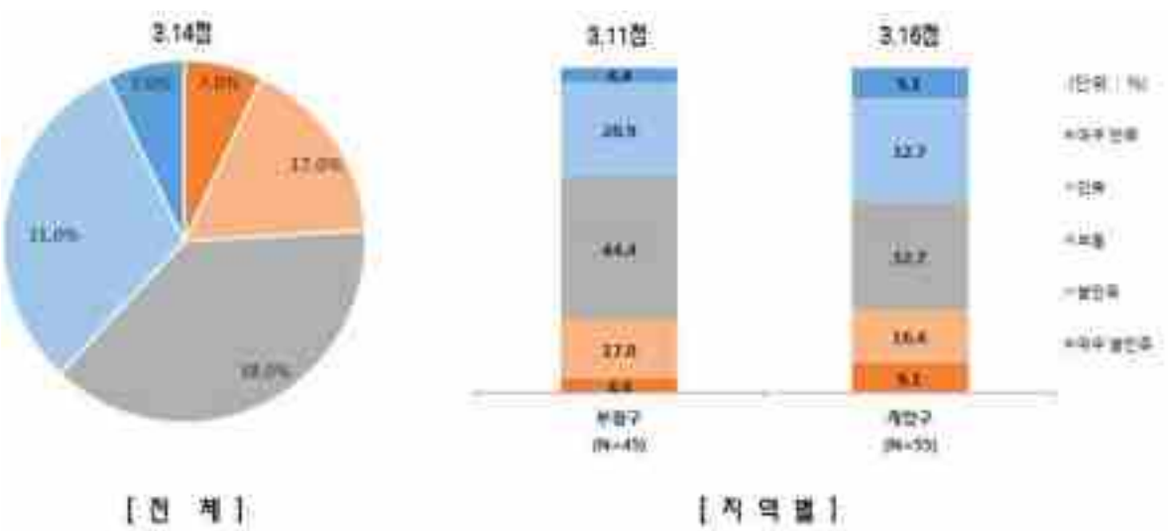
[그림 2-5] 버스 이용환경 만족도

<표 2-4> 버스 이용환경 만족도 (단위 : %)

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	2.0	18.0	52.0	23.0	5.0	3.11
지역	부평구	(45)	2.2	13.3	53.3	24.4	6.7	3.20
	계양구	(55)	1.8	21.8	50.9	21.8	3.6	3.04
성별	남성	(28)	3.6	21.4	57.1	14.3	3.6	2.93
	여성	(72)	1.4	16.7	50.0	26.4	5.6	3.18
연령	30~39세	(2)	-	-	50.0	50.0	-	3.50
	40~49세	(9)	-	22.2	77.8	-	-	2.78
	50~59세	(42)	-	23.8	52.4	21.4	2.4	3.02
	60세 이상	(47)	4.3	12.8	46.8	27.7	8.5	3.23

□ 지하철 이용환경

거주지역의 지하철 이용환경 만족도에 대한 결과, 전체 38.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 24.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 3.14점으로 보통 수준으로 나타남.



[그림 2-6] 지하철 이용환경 만족도

<표 2-5> 지하철 이용환경 만족도 **(단위 : %)**

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	7.0	17.0	38.0	31.0	7.0	3.14
지역	부평구	(45)	4.4	17.8	44.4	28.9	4.4	3.11
	계양구	(55)	9.1	16.4	32.7	32.7	9.1	3.16
성별	남성	(28)	17.9	21.4	32.1	25.0	3.6	2.75
	여성	(72)	2.8	15.3	40.3	33.3	8.3	3.29
연령	30~39세	(2)	-	-	50.0	50.0	-	3.50
	40~49세	(9)	11.1	44.4	22.2	22.2	-	2.56
	50~59세	(42)	7.1	16.7	35.7	35.7	4.8	3.14
	60세 이상	(47)	6.4	12.8	42.6	27.7	10.6	3.23

□ 주차환경

거주지역의 주차환경(주차공간 부족) 만족도에 대한 결과, 전체 5.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 66.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.12점으로 낮은 수준으로 나타남.

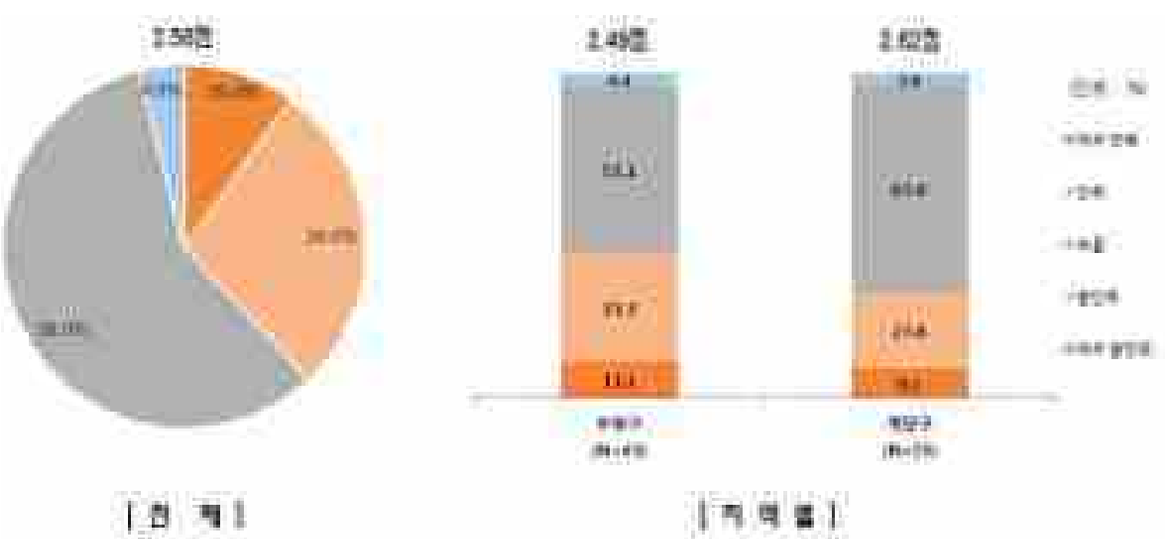
[그림 2-7] 주차환경 만족도

<표 2-6> 주차환경 만족도 (단위 : %)

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	28.0	38.0	29.0	4.0	1.0	2.12
지역	부평구	(45)	26.7	37.8	28.9	4.4	2.2	2.18
	계양구	(55)	29.1	38.2	29.1	3.6	-	2.07
성별	남성	(28)	32.1	53.6	10.7	-	3.6	1.89
	여성	(72)	26.4	31.9	36.1	5.6	-	2.21
연령	30~39세	(2)	100.0	-	-	-	-	1.00
	40~49세	(9)	22.2	22.2	44.4	11.1	-	2.44
	50~59세	(42)	31.0	47.6	16.7	2.4	2.4	1.98
	60세 이상	(47)	23.4	34.0	38.3	4.3	-	2.23

□ 교통안전(안전시설 부족)

거주지역의 교통안전(안전시설 부족) 만족도에 대한 결과, 전체 4.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 38.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.56점으로 대체로 낮은 수준으로 나타남.



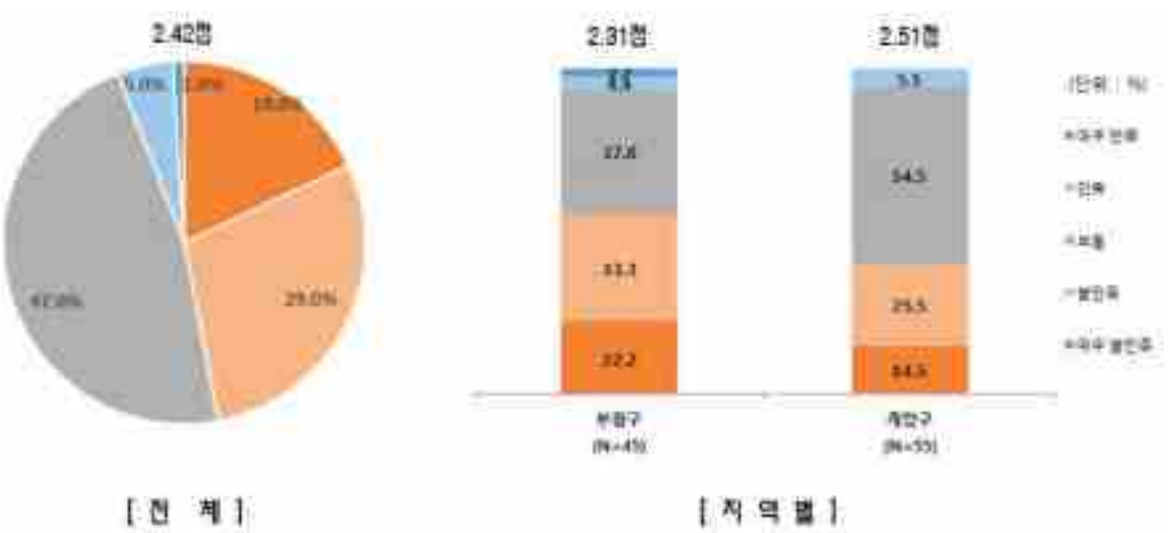
[그림 2-8] 교통안전(안전시설 부족) 만족도

<표 2-7> 교통안전(안전시설 부족) 만족도 **(단위 : %)**

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	10.0	28.0	58.0	4.0	-	2.56
지역	부평구	(45)	11.1	33.3	51.1	4.4	-	2.49
	계양구	(55)	9.1	23.6	63.6	3.6	-	2.62
성별	남성	(28)	14.3	21.4	64.3	-	-	2.50
	여성	(72)	8.3	30.6	55.6	5.6	-	2.58
연령	30~39세	(2)	50.0	-	50.0	-	-	2.00
	40~49세	(9)	11.1	-	66.7	22.2	-	3.00
	50~59세	(42)	9.5	40.5	50.0	-	-	2.40
	60세 이상	(47)	8.5	23.4	63.8	4.3	-	2.64

□ 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등)

거주지역의 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도에 대한 결과, 전체 6.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 47.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 2.42점으로 대체로 낮은 수준으로 나타남.



[그림 2-9] 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도

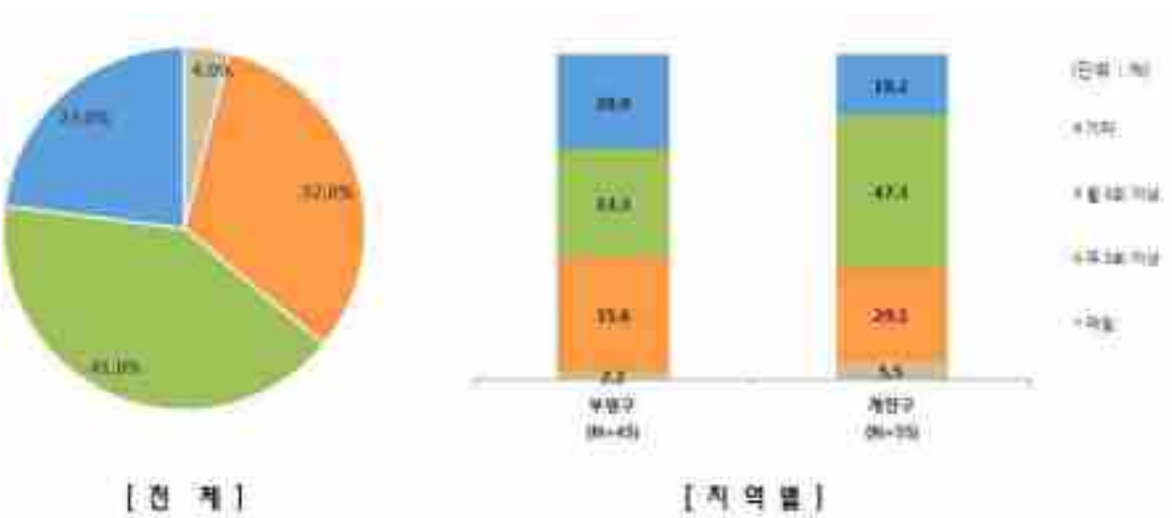
<표 2-8> 교통안전(불법 주정차, 무단횡단 등) 만족도 (단위 : %)

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	18.0	29.0	47.0	5.0	1.0	2.42
지역	부평구	(45)	22.2	33.3	37.8	4.4	2.2	2.31
	계양구	(55)	14.5	25.5	54.5	5.5	-	2.51
성별	남성	(28)	17.9	42.9	35.7	-	3.6	2.29
	여성	(72)	18.1	23.6	51.4	6.9	-	2.47
연령	30~39세	(2)	50.0	50.0	-	-	-	1.50
	40~49세	(9)	11.1	22.2	44.4	22.2	-	2.78
	50~59세	(42)	21.4	38.1	40.5	-	-	2.19
	60세 이상	(47)	14.9	21.3	55.3	6.4	2.1	2.60

□ 경인고속도로 이용 횟수

평소 경인고속도로 이용 횟수에 대한 결과, '월 1회 이상'이 41.0%로 가장 높았고, 다음으로 '주 1회 이상' 32.0%, '매일' 4.0% 등의 순으로 높게 나타남.

기타 응답으로는 '상황에 따라', '연 2회 정도', '가끔', '연 5회' 등으로 나타남.



[그림 2-10] 경인고속도로 이용 횟수

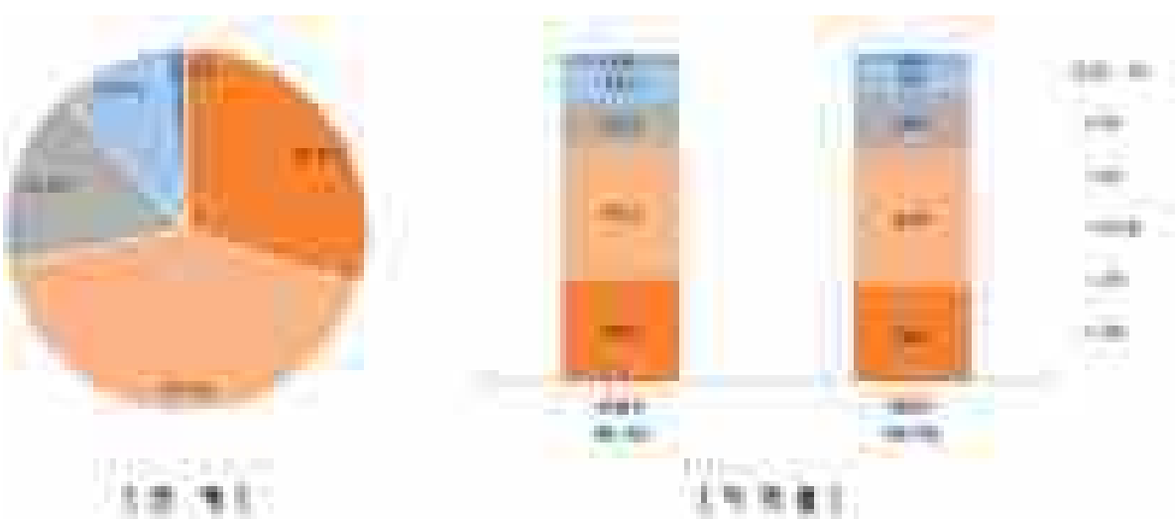
<표 2-9> 경인고속도로 이용 횟수 **(단위 : %)**

구분		사례수	매일	주 1회 이상	월 1회 이상	기타
전체		(100)	4.0	32.0	41.0	23.0
지역	부평구	(45)	2.2	35.6	33.3	28.9
	계양구	(55)	5.5	29.1	47.3	18.2
성별	남성	(28)	-	42.9	35.7	21.4
	여성	(72)	5.6	27.8	43.1	23.6
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-
	40~49세	(9)	-	44.4	55.6	-
	50~59세	(42)	9.5	28.6	38.1	23.8
	60세 이상	(47)	-	31.9	40.4	27.7

□ 지하화도로 통행료 적정 수준

지하화도로 개통 시 통행료 적정 통행료 수준에 대한 결과, '-10% 수준'이 42.0%로 가장 높았고, 다음으로 '-20% 수준' 30.0%, '현행 1200원' 16.0% 등의 순으로 높게 나타남.

통행료 수준을 올려야 한다는 의견도 '+10% 수준' 10.0%, '+20% 수준' 2.0%로 나타남.



[그림 2-11] 지하화도로 통행료 적정 수준

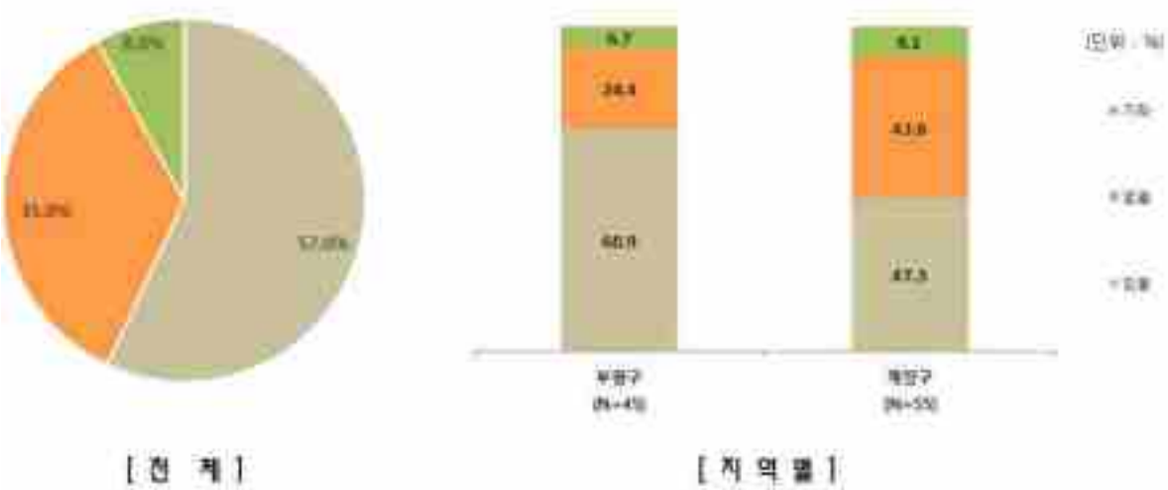
<표 2-10> 지히화도로 통행료 적정 수준 (단위 : %)

구분		사례수	-20%	-10%	1200원	+10%	+20%
전체		(100)	30.0	42.0	16.0	10.0	2.0
지역	부평구	(45)	31.1	42.2	13.3	11.1	2.2
	계양구	(55)	29.1	41.8	18.2	9.1	1.8
성별	남성	(28)	28.6	32.1	17.9	17.9	3.6
	여성	(72)	30.6	45.8	15.3	6.9	1.4
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-	-
	40~49세	(9)	22.2	33.3	22.2	11.1	11.1
	50~59세	(42)	33.3	40.5	16.7	7.1	2.4
	60세 이상	(47)	29.8	44.7	12.8	12.8	-

□ 유료 지하화고속화도로 이용 의향

경인고속도로 지하화에 따른 유료 지하고속화도로 개통 시 이용할 의향에 대한 결과, 전체 57.0%는 유료 지하고속화도로 개통 시 이용할 의향이 있는 것으로 나타났고, 35.0%는 이용할 의향이 없는 것으로 나타남.

기타 응답으로는 '상황에 따라서' 등으로 나타남.



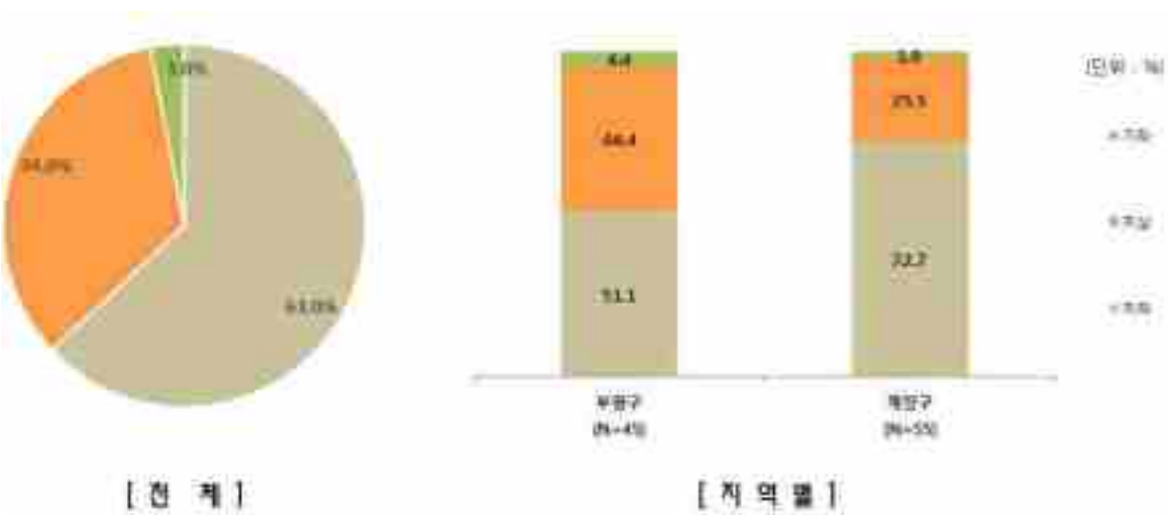
[그림 2-12] 유료 지하고속화도로 이용 의향

<표 2-11> 유료 지하고속화도로 이용 의향 **(단위 : %)**

구분		사례수	있음	없음	기타
전체		(100)	57.0	35.0	8.0
지역	부평구	(45)	68.9	24.4	6.7
	계양구	(55)	47.3	43.6	9.1
성별	남성	(28)	67.9	17.9	14.3
	여성	(72)	52.8	41.7	5.6
연령	30~39세	(2)	100.0	-	-
	40~49세	(9)	66.7	33.3	-
	50~59세	(42)	45.2	45.2	9.5
	60세 이상	(47)	63.8	27.7	8.5

□ 화물차 통행 도로

신월IC~서인천IC까지의 구간을 지하화하는 경인고속도로 지하화사업 완료 후, 화물차 통행은 지하와 지상 중 어느 도로를 이용할지에 대한 결과, 전체 63.0%는 화물차는 지하로 통행하는 것이 옳다고 생각하는 것으로 나타났고, 34.0%는 지상으로 통행하는 것이 옳다고 생각하는 것으로 나타남.



[그림 2-13] 화물차 통행 도로

<표 2-12> 화물차 통행 도로 (단위 : %)

구분		사례수	지하	지상	기타
전체		(100)	63.0	34.0	3.0
지역	부평구	(45)	51.1	44.4	4.4
	계양구	(55)	72.7	25.5	1.8
성별	남성	(28)	57.1	39.3	3.6
	여성	(72)	65.3	31.9	2.8
연령	30~39세	(2)	50.0	50.0	-
	40~49세	(9)	77.8	22.2	-
	50~59세	(42)	61.9	35.7	2.4
	60세 이상	(47)	61.7	34.0	4.3

□ 경인고속도로 상부 공간 활용방안

경인고속도로가 지하화된다면, 상부 공간 활용방안에 대한 결과, '공원'이 54.0%로 가장 높았고, 다음으로 '도로 중심 조성' 19.0%, '주민공동시설' 14.0%, '주차장' 11.0% 등의 순으로 나타남.

[그림 2-14] 경인고속도로 상부 공간 활용방안

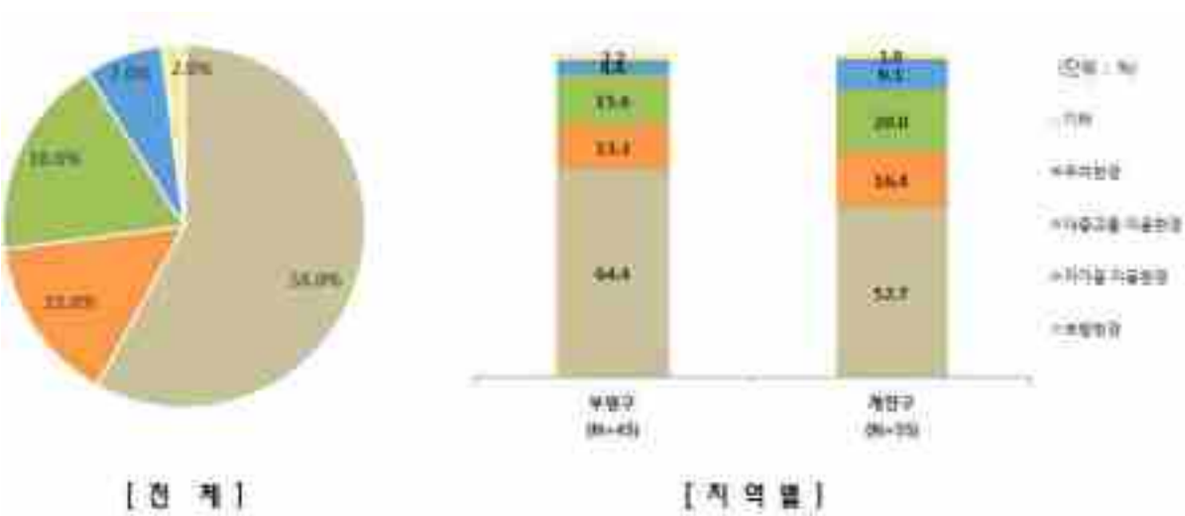
<표 2-13> 경인고속도로 상부 공간 활용방안 **(단위 : %)**

구분		사례수	공원	도로 중심 조성	주민공동 시설	주차장	기타
전체		(100)	54.0	19.0	14.0	11.0	2.0
지역	부평구	(45)	53.3	22.2	13.3	11.1	-
	계양구	(55)	54.5	16.4	14.5	10.9	3.6
성별	남성	(28)	67.9	14.3	7.1	10.7	-
	여성	(72)	48.6	20.8	16.7	11.1	2.8
연령	30~39세	(2)	100.0	-	-	-	-
	40~49세	(9)	66.7	-	33.3	-	-
	50~59세	(42)	52.4	23.8	9.5	14.3	-
	60세 이상	(47)	51.1	19.1	14.9	10.6	4.3

□ 주변 지역 개선 기대효과

경인고속도로가 지하화된다면, 주변 지역 개선 기대효과에 대한 결과, '보행환경'이 58.0%로 가장 높았고, 다음으로 '대중교통 이용환경' 18.0%, '자가용 이동환경' 15.0%, '주차환경' 7.0% 등의 순으로 나타남.

기타 응답으로는 '대기오염, 소음 감소' 등이 나타남.



[그림 2-15] 주변 지역 개선 기대효과

<표 2-14> 주변 지역 개선 기대효과 (단위 : %)

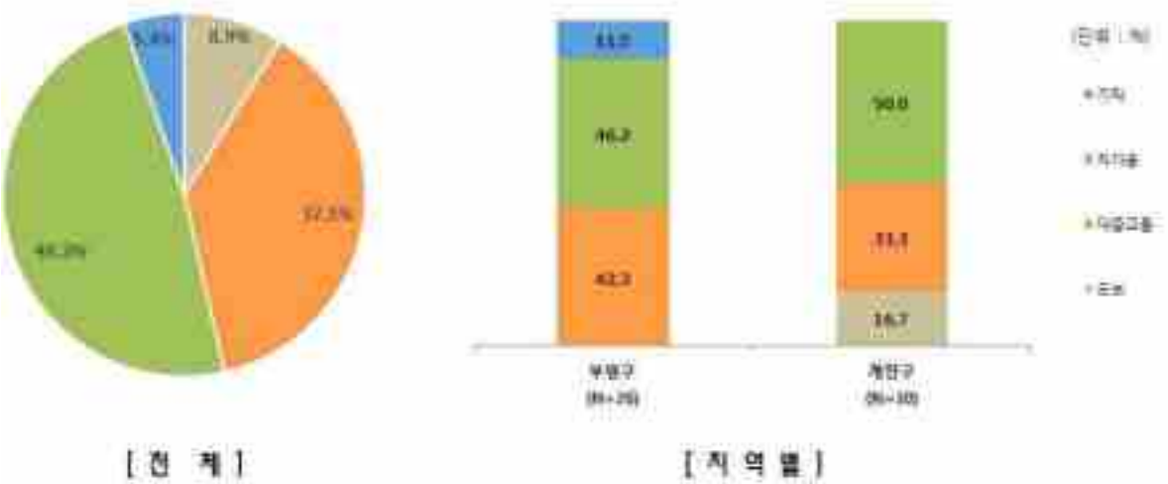
구분		사례수	보행환경	자가용 이동환경	대중교통 이용환경	주차환경	기타
전체		(100)	58.0	15.0	18.0	7.0	2.0
지역	부평구	(45)	64.4	13.3	15.6	4.4	2.2
	계양구	(55)	52.7	16.4	20.0	9.1	1.8
성별	남성	(28)	71.4	10.7	3.6	10.7	3.6
	여성	(72)	52.8	16.7	23.6	5.6	1.4
연령	30~39세	(2)	100.0	-	-	-	-
	40~49세	(9)	66.7	22.2	11.1	-	-
	50~59세	(42)	61.9	14.3	11.9	9.5	2.4
	60세 이상	(47)	51.1	14.9	25.5	6.4	2.1

□ 개선이 필요한 교통문제

개선이 필요한 교통문제
현 거주지에서 지하철 이용이 불편함.
천대고가도로 차량정체 극심
공용주차장 확보 필요
GM대우 서문에서 우체국 구간 도로 확장 필요
청천2지구 개발지역 우선적 도로 확장
아울렛 옆 건널목 필요
고속도로 진입이 작전역에서부터 3차선까지 차지하고 있어서 개선 필요
보행환경개선
원활한 교통 흐름을 위한 사업 필요
일반 광역버스정류장 필요
전반적 주차공간 부족, 더 많은 주차공간 확보 요망
작전역 도로 환경 개선
고속도로 요금 징수 개선

□ 통근 주 이용 교통수단

통근 시 주로 이용하는 교통수단에 대한 결과, ‘자가용’이 48.2%로 가장 높았고, 다음으로 ‘대중교통’ 37.5%, ‘도보’ 8.9% 등의 순으로 나타남.



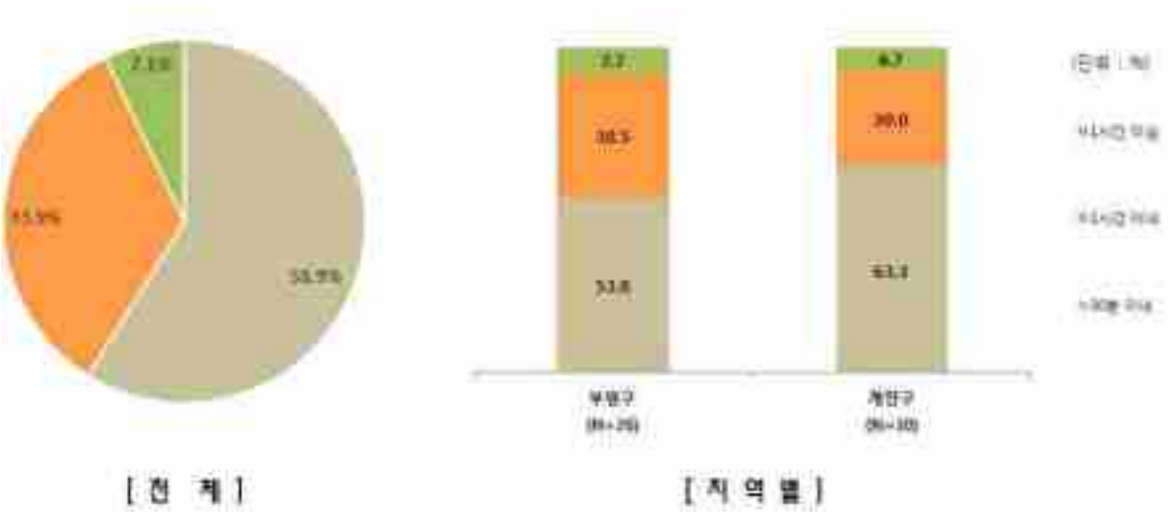
[그림 2-16] 통근 주 이용 교통수단

<표 2-15> 통근 주 이용 교통수단 **(단위 : %)**

구분		사례수	도보	대중교통	자가용	기타
전체		(56)	8.9	37.5	48.2	5.4
지역	부평구	(26)	-	42.3	46.2	11.5
	계양구	(30)	16.7	33.3	50.0	-
성별	남성	(15)	13.3	26.7	46.7	13.3
	여성	(41)	7.3	41.5	48.8	2.4
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-
	40~49세	(4)	-	50.0	50.0	-
	50~59세	(25)	8.0	40.0	52.0	-
	60세 이상	(25)	12.0	32.0	44.0	12.0

□ 통근 소요시간

통근에 걸리는 시간에 대한 결과, '30분 이내'가 58.9%로 가장 높았고, 다음으로 '1시간 이내' 33.9%, '1시간 이상' 7.1% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-17] 통근 소요시간

<표 2-16> 통근 소요시간 (단위 : %)

구분		사례수	30분 이내	1시간 이내	1시간 이상
전체		(56)	58.9	33.9	7.1
지역	부평구	(26)	53.8	38.5	7.7
	계양구	(30)	63.3	30.0	6.7
성별	남성	(15)	60.0	40.0	-
	여성	(41)	58.5	31.7	9.8
연령	30~39세	(2)	50.0	50.0	-
	40~49세	(4)	75.0	25.0	-
	50~59세	(25)	60.0	28.0	12.0
	60세 이상	(25)	56.0	40.0	4.0
주 이용 교통 수단	도보	(5)	100.0	-	-
	대중교통	(21)	47.6	38.1	14.3
	자가용	(27)	59.3	37.0	3.7
	기타	(3)	66.7	33.3	-

기초생활 인프라시설 만족도

□ 필요한 기초생활 인프라시설

필요한 기초생활 인프라시설 1순위에 대한 결과, ‘공원 및 녹지시설’이 40.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 ‘주차장’ 31.0%, ‘의원, 보건소’와 ‘체육시설’ 5.0% 등의 순으로 나타남.

1+2+3+4순위 복수응답에 대한 결과, ‘공원 및 녹지시설’이 89.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 ‘주차장’ 63.0%, ‘체육시설’ 62.0%, ‘슈퍼·마트 등 편의시설’ 36.0% 등의 순으로 나타남.

[그림 2-18] 필요한 기초생활 인프라시설

<표 2-17> 필요한 기초생활 인프라시설(1순위) **(단위 : %)**

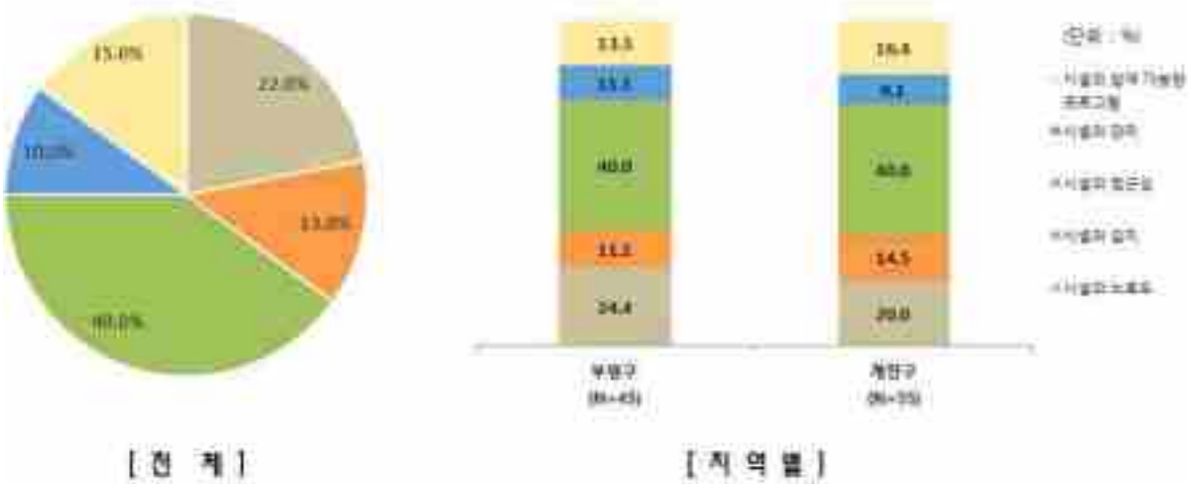
구분		사례수	주차장	어린이집, 유치원	의원, 보건소	노인/아동 복지관 및 경로당	도서관	공원 및 녹지시설	체육시설	미술관, 전시관	영화관 등 문화시설	슈퍼·마트 등 편의시설	기타
전체		(100)	31.0	3.0	5.0	3.0	3.0	40.0	5.0	4.0	1.0	4.0	1.0
지역	부평구	(45)	35.6	4.4	4.4	2.2	2.2	35.6	8.9	4.4	-	2.2	-
	계양구	(55)	27.3	1.8	5.5	3.6	3.6	43.6	1.8	3.6	1.8	5.5	1.8
성별	남성	(28)	32.1	7.1	7.1	3.6	-	35.7	3.6	3.6	3.6	3.6	-
	여성	(72)	30.6	1.4	4.2	2.8	4.2	41.7	5.6	4.2	-	4.2	1.4
연령	30~39세	(2)	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-
	40~49세	(9)	11.1	-	-	-	11.1	55.6	11.1	11.1	-	-	-
	50~59세	(42)	33.3	2.4	4.8	4.8	2.4	38.1	4.8	7.1	-	2.4	-
	60세 이상	(47)	34.0	4.3	6.4	2.1	2.1	36.2	4.3	-	2.1	6.4	2.1

<표 2-18> 필요한 기초생활 인프라시설(1+2+3+4순위) (단위 : 복수응답 %)

구분		사례수	주차장	어린이집, 유치원	의원, 보건소	노인/아동 복지관 및 경로당	도서관	공원 및 녹지 시설	체육 시설	미술관, 전시관	영화관 등 문화 시설	슈퍼·마트 등 편의 시설	기타
전체		(100)	63.0	15.0	27.0	30.0	24.0	89.0	62.0	22.0	29.0	36.0	3.0
지역	부평구	(45)	62.2	15.6	28.9	26.7	24.4	82.2	66.7	20.0	28.9	44.4	-
	계양구	(55)	63.6	14.5	25.5	32.7	23.6	94.5	58.2	23.6	29.1	29.1	5.5
성별	남성	(28)	60.7	28.6	28.6	25.0	25.0	82.1	64.3	17.9	39.3	25.0	3.6
	여성	(72)	63.9	9.7	26.4	31.9	23.6	91.7	61.1	23.6	25.0	40.3	2.8
연령	30~39세	(2)	-	-	-	-	50.0	100.0	100.0	100.0	50.0	-	-
	40~49세	(9)	22.2	-	33.3	33.3	44.4	100.0	66.7	33.3	33.3	33.3	-
	50~59세	(42)	71.4	4.8	23.8	21.4	31.0	88.1	59.5	26.2	33.3	38.1	2.4
	60세 이상	(47)	66.0	27.7	29.8	38.3	12.8	87.2	61.7	12.8	23.4	36.2	4.3

□ 기초생활 인프라시설 우선순위 평가 중요 요인

기초생활 인프라시설 우선순위 평가 중요 요인에 대한 결과, ‘시설의 접근성’이 40.0%로 가장 높았고, 다음으로 ‘시설의 노후도’ 22.0%, ‘시설의 참여 가능한 프로그램’ 15.0%, ‘시설의 입지’ 13.0%, ‘시설의 관리’ 10.0% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-19] 기초생활 인프라시설 우선순위 평가 중요 요인

<표 2-19> 기초생활 인프라시설 우선순위 평가 중요 요인 **(단위 : %)**

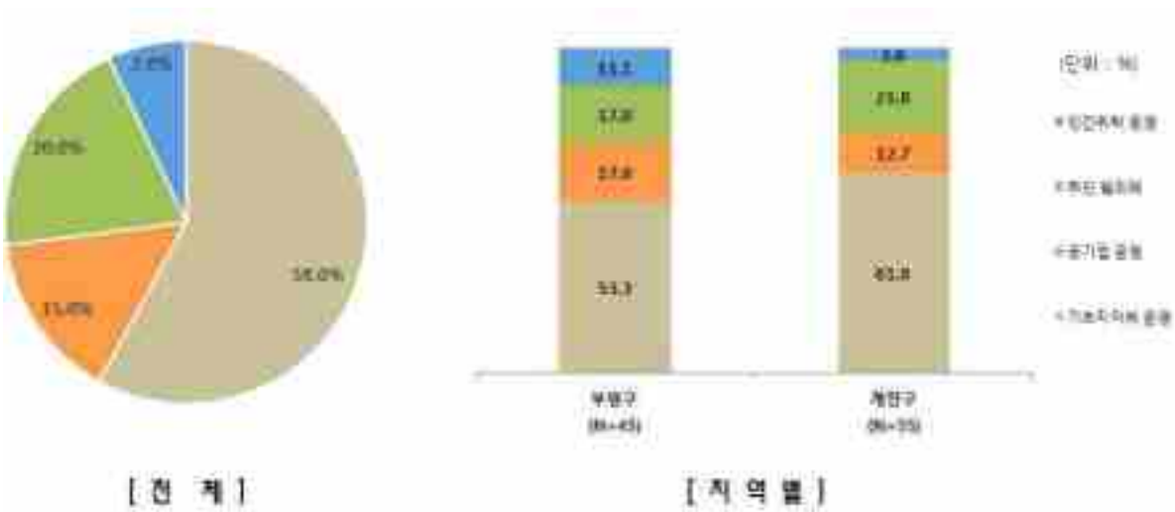
구분		사례수	시설의 노후도	시설의 입지	시설의 접근성	시설의 관리	시설의 참여 가능한 프로그램
전체		(100)	22.0	13.0	40.0	10.0	15.0
지역	부평구	(45)	24.4	11.1	40.0	11.1	13.3
	계양구	(55)	20.0	14.5	40.0	9.1	16.4
성별	남성	(28)	28.6	10.7	35.7	7.1	17.9
	여성	(72)	19.4	13.9	41.7	11.1	13.9
연령	30~39세	(2)	-	-	100.0	-	-
	40~49세	(9)	-	11.1	44.4	-	44.4
	50~59세	(42)	21.4	14.3	42.9	9.5	11.9
	60세 이상	(47)	27.7	12.8	34.0	12.8	12.8

□ 기초생활 인프라에 필요한 프로그램

필요한 프로그램
문화공간의 활성화
실내체육시설(탁구장 등)
인천시 공영주차장 맵
시민이 함께할 수 있는 참여하는 교실
청천1동 공원부지 추가 확보, 주차장 시설 및 도로 확보
쾌적한 환경과 가족들이 휴일을 보낼 수 있는 녹지공간
노후 놀이공간 및 프로그램
주민공동체프로그램(체육, 문화, 교육 등)
의료, 복지관 등
청소년이 주도적으로 계획하고 참여할 수 있는 프로그램
국민체육센터 공간 확보 및 다양한 프로그램
프로그램도 중요하지만 보다 더 많은 주민이 참여할 수 있도록 홍보와 건의가 필요함

□ 기초생활 인프라시설의 운영 주체

기초생활 인프라시설의 운영 주체에 대한 결과, ‘기초지자체 운영(구청, 동사무소 등)’이 58.0%로 가장 높았고, 다음으로 ‘주민 협의체(협동조합 등)’ 20.0%, ‘공기업 운영’ 15.0%, ‘민간위탁 운영’ 7.0% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-20] 기초생활 인프라시설의 운영 주체

<표 2-20> 기초생활 인프라시설의 운영 주체 **(단위 : %)**

구분		사례수	기초지자체 운영	공기업 운영	주민 협의체	민간위탁 운영
전체		(100)	58.0	15.0	20.0	7.0
지역	부평구	(45)	53.3	17.8	17.8	11.1
	계양구	(55)	61.8	12.7	21.8	3.6
성별	남성	(28)	46.4	10.7	28.6	14.3
	여성	(72)	62.5	16.7	16.7	4.2
연령	30~39세	(2)	50.0	-	50.0	-
	40~49세	(9)	44.4	11.1	22.2	22.2
	50~59세	(42)	59.5	16.7	19.0	4.8
	60세 이상	(47)	59.6	14.9	19.1	6.4

주변 지역 활성화 및 상부 공간 활용방안에 관한 사항

□ 거주지역에 대한 만족도

거주지역에 대한 만족도에 대한 결과, 전체 22.0%가 만족하는 것으로 나타났고, 15.0%는 불만족하는 것으로 나타남. 5점 척도 평균 점수는 3.06점으로 보통 수준으로 나타남.

[그림 2-21] 거주지역에 대한 만족도

<표 2-21> 거주지역에 대한 만족도 (단위 : %)

구분		사례수	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	평균 (점/5점)
전체		(100)	1.0	14.0	63.0	22.0	-	3.06
지역	부평구	(45)	-	17.8	68.9	13.3	-	2.96
	계양구	(55)	1.8	10.9	58.2	29.1	-	3.15
성별	남성	(28)	-	25.0	60.7	14.3	-	2.89
	여성	(72)	1.4	9.7	63.9	25.0	-	3.13
연령	30~39세	(2)	-	-	100.0	-	-	3.00
	40~49세	(9)	-	22.2	55.6	22.2	-	3.00
	50~59세	(42)	-	11.9	64.3	23.8	-	3.12
	60세 이상	(47)	2.1	14.9	61.7	21.3	-	3.02

□ 만족도 평가 중요 요인

거주지역 만족도 평가의 중요 요인 1순위에 대한 결과, '대중교통 접근성'이 24.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 '녹지 및 공원' 18.0%, '치안, 방범 등 안전성' 11.0%, '주차공간 및 시설'과 '지역 쾌적성' 10.0% 등의 순으로 나타남.

1+2+3+4순위 복수응답에 대한 결과, '대중교통 접근성'이 61.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 '녹지 및 공원' 60.0%, '지역 쾌적성' 51.0%, '주차공간 및 시설' 50.0%, '치안, 방범 등 안전성' 44.0% 등의 순으로 나타남.

기타 응답으로는 '주민 간 친밀도' 등이 나타남.

[그림 2-22] 만족도 평가 중요 요인

<표 2-22> 만족도 평가 중요 요인(1순위) (단위 : %)

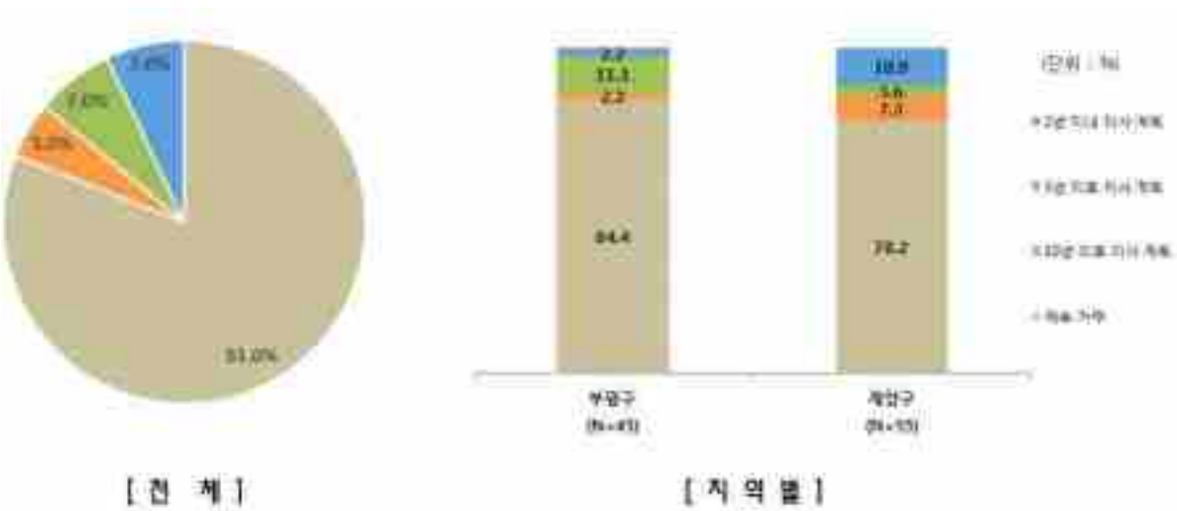
구분		사례수	가로 보행 환경	치안, 방범 등 안전성	판매 및 서비스 시설	교육 여건	의료/복지 시설	문화/여가 시설	대중교통 접근성	녹지 및 공원	주차 공간 및 시설	지역 쾌적성	기타
전체		(100)	4.0	11.0	8.0	4.0	7.0	3.0	24.0	18.0	10.0	10.0	1.0
지역	부평구	(45)	2.2	13.3	4.4	4.4	13.3	6.7	11.1	20.0	11.1	11.1	2.2
	계양구	(55)	5.5	9.1	10.9	3.6	1.8	-	34.5	16.4	9.1	9.1	-
성별	남성	(28)	-	3.6	3.6	7.1	10.7	7.1	14.3	28.6	7.1	17.9	-
	여성	(72)	5.6	13.9	9.7	2.8	5.6	1.4	27.8	13.9	11.1	6.9	1.4
연령	30~39세	(2)	-	-	-	-	-	-	100.0	-	-	-	-
	40~49세	(9)	-	-	11.1	11.1	-	11.1	11.1	44.4	11.1	-	-
	50~59세	(42)	2.4	14.3	4.8	7.1	2.4	2.4	31.0	16.7	9.5	7.1	2.4
	60세 이상	(47)	6.4	10.6	10.6	-	12.8	2.1	17.0	14.9	10.6	14.9	-

<표 2-23> 만족도 평가 중요 요인(1+2+3+4순위) (단위 : 복수응답 %)

구분		사례수	가로 보행 환경	치안, 방범 등 안전성	판매 및 서비스 시설	교육 여건	의료/복지 시설	문화/여가 시설	대중교통 접근성	녹지 및 공원	주차 공간 및 시설	지역 쾌적성	기타
전체		(100)	20.0	44.0	30.0	15.0	35.0	31.0	61.0	60.0	50.0	51.0	3.0
지역	부평구	(45)	13.3	48.9	33.3	13.3	42.2	26.7	46.7	60.0	51.1	60.0	4.4
	계양구	(55)	25.5	40.0	27.3	16.4	29.1	34.5	72.7	60.0	49.1	43.6	1.8
성별	남성	(28)	17.9	17.9	25.0	17.9	39.3	35.7	57.1	71.4	60.7	57.1	-
	여성	(72)	20.8	54.2	31.9	13.9	33.3	29.2	62.5	55.6	45.8	48.6	4.2
연령	30~39세	(2)	50.0	-	-	50.0	50.0	-	100.0	100.0	-	50.0	-
	40~49세	(9)	11.1	33.3	33.3	11.1	55.6	55.6	55.6	55.6	33.3	55.6	-
	50~59세	(42)	23.8	54.8	23.8	16.7	31.0	31.0	61.9	61.9	50.0	40.5	4.8
	60세 이상	(47)	17.0	38.3	36.2	12.8	34.0	27.7	59.6	57.4	55.3	59.6	2.1

□ 향후 이사계획

향후 다른 지역으로 이사할 계획에 대한 결과, ‘계속 거주’가 81.0%로 가장 높았고, 다음으로 ‘5년 이후 이사계획’과 ‘2년 이내 이사계획’ 7.0%, ‘10년 이후 이사계획’ 5.0% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-23] 향후 이사계획

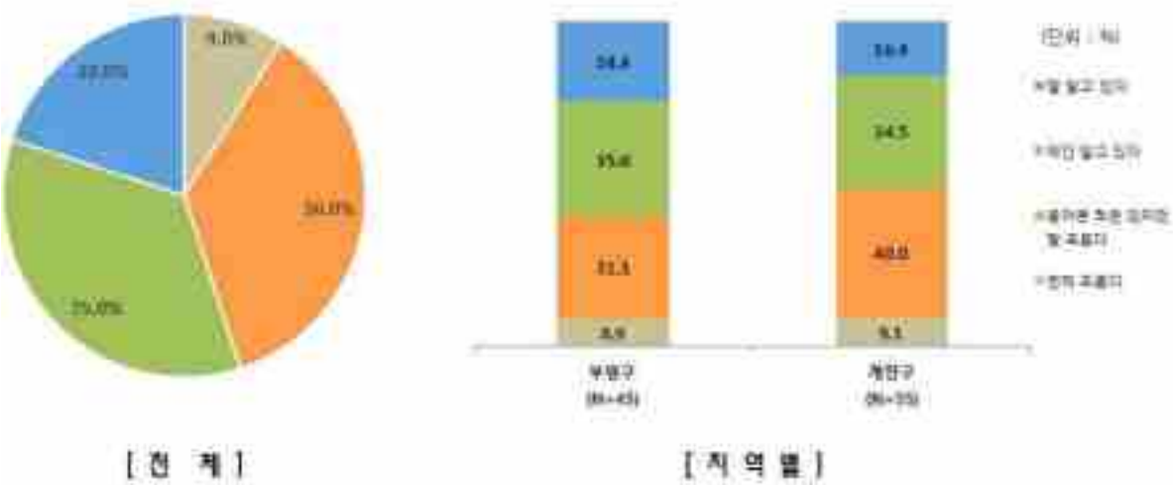
<표 2-24> 향후 이사계획 **(단위 : %)**

구분		사례수	계속 거주	10년 이후 이사계획	5년 이후 이사계획	2년 이내 이사계획
전체		(100)	81.0	5.0	7.0	7.0
지역	부평구	(45)	84.4	2.2	11.1	2.2
	계양구	(55)	78.2	7.3	3.6	10.9
성별	남성	(28)	82.1	3.6	10.7	3.6
	여성	(72)	80.6	5.6	5.6	8.3
연령	30~39세	(2)	50.0	50.0	-	-
	40~49세	(9)	77.8	-	-	22.2
	50~59세	(42)	73.8	4.8	11.9	9.5
	60세 이상	(47)	89.4	4.3	4.3	2.1

□ 도시재생사업 인지

도시재생사업 인지에 대한 결과, '들어본 적은 있지만 잘 모른다'가 36.0%로 가장 높았고, 다음으로 '약간 알고 있다' 35.0%, '잘 알고 있다' 20.0%, '전혀 모른다' 9.0% 등의 순으로 나타남.

도시재생사업 인지도를 보면, '약간 알고 있다'와 '잘 알고 있다'의 비율이 55.0%로 나타남.



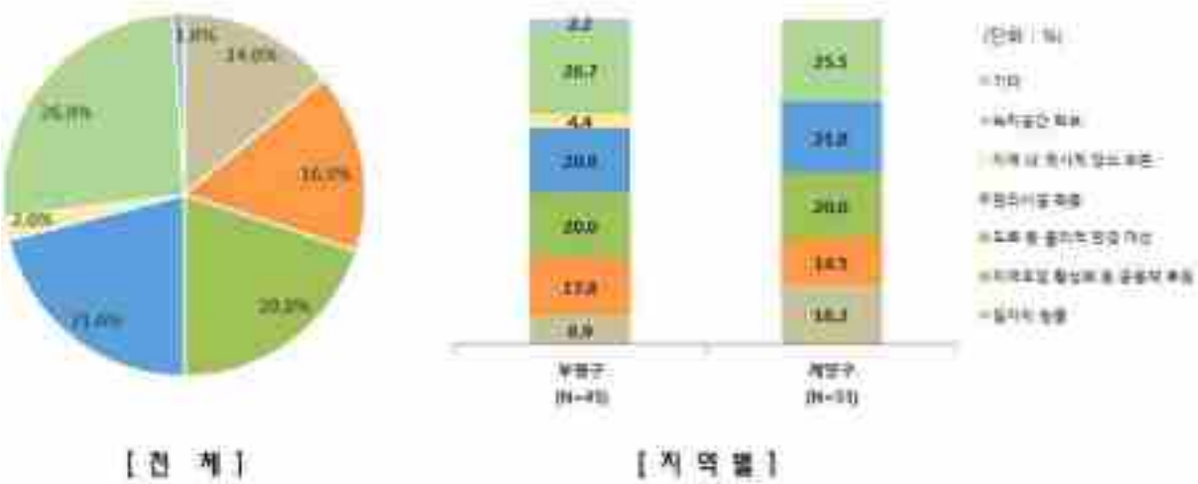
[그림 2-24] 도시재생사업 인지

<표 2-25> 도시재생사업 인지 **(단위 : %)**

구분		사례수	전혀 모른다	들어본 적은 있지만 잘 모른다	약간 알고 있다	잘 알고 있다
전체		(100)	9.0	36.0	35.0	20.0
지역	부평구	(45)	8.9	31.1	35.6	24.4
	계양구	(55)	9.1	40.0	34.5	16.4
성별	남성	(28)	10.7	28.6	14.3	46.4
	여성	(72)	8.3	38.9	43.1	9.7
연령	30~39세	(2)	-	50.0	-	50.0
	40~49세	(9)	11.1	44.4	22.2	22.2
	50~59세	(42)	14.3	33.3	35.7	16.7
	60세 이상	(47)	4.3	36.2	38.3	21.3

□ 도시재생사업 기대효과

도시재생사업으로 지역의 기대효과에 대한 결과, '편의시설 확충'이 21.0%로 가장 높았고, 다음으로 '도로 등 물리적 환경 개선' 20.0%, '지역모임 활성화 등 공동체 복원' 16.0%, '일자리 창출' 14.0% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-25] 도시재생사업 기대효과

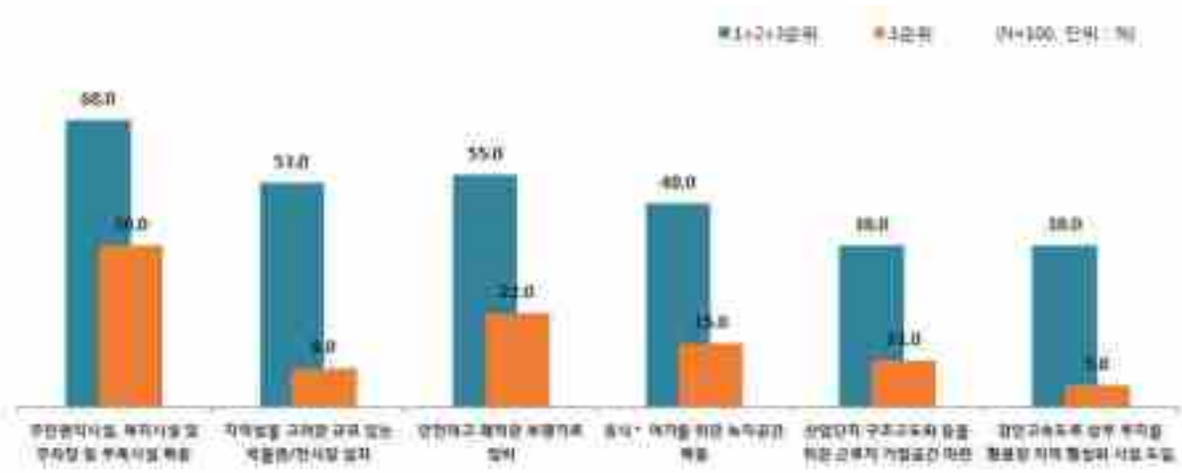
<표 2-26> 도시재생사업 기대효과 **(단위 : %)**

구분		사례수	일자리 창출	지역모임 활성화 등 공동체 복원	도로 등 물리적 환경 개선	편의시설 확충	지역 내 역사적 장소 보존	녹지공간 확보	기타
전체		(100)	14.0	16.0	20.0	21.0	2.0	26.0	1.0
지역	부평구	(45)	8.9	17.8	20.0	20.0	4.4	26.7	2.2
	계양구	(55)	18.2	14.5	20.0	21.8	-	25.5	-
성별	남성	(28)	7.1	25.0	25.0	10.7	3.6	28.6	-
	여성	(72)	16.7	12.5	18.1	25.0	1.4	25.0	1.4
연령	30~39세	(2)	-	-	-	100.0	-	-	-
	40~49세	(9)	-	11.1	-	55.6	-	33.3	-
	50~59세	(42)	14.3	21.4	23.8	9.5	4.8	23.8	2.4
	60세 이상	(47)	17.0	12.8	21.3	21.3	-	27.7	-

□ 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업

주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업 1순위에 대한 결과, ‘주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충’이 38.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 ‘안전하고 쾌적한 보행가로 정비’ 22.0%, ‘휴식·여가를 위한 녹지공간 확충’ 15.0%, ‘산업단지 구조고도화 등을 위한 근로자 거점공간 마련’ 11.0% 등의 순으로 나타남.

1+2+3순위 복수응답에 대한 결과, ‘주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충’이 68.0%로 가장 높게 나타났고, 다음으로 ‘안전하고 쾌적한 보행가로 정비’ 55.0%, ‘지역성을 고려한 규모 있는 박물관/전시장 설치’ 53.0%, ‘휴식·여가를 위한 녹지공간 확충’ 48.0% 등의 순으로 나타남.



[그림 2-26] 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업

<표 2-27> 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1순위) **(단위 : %)**

구분		사례수	주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충	지역성을 고려한 규모 있는 박물관/전시장 설치	안전하고 쾌적한 보행가로 정비	휴식 · 여가를 녹지공간 확충	산업단지 구조고도화 등을 위한 근로자 거점공간 마련	경인고속도로 상부 부지를 활용한 지역 활성화 시설 도입
전체		(100)	38.0	9.0	22.0	15.0	11.0	5.0
지역	부평구	(45)	35.6	6.7	33.3	11.1	11.1	2.2
	계양구	(55)	40.0	10.9	12.7	18.2	10.9	7.3
성별	남성	(28)	35.7	3.6	39.3	10.7	7.1	3.6
	여성	(72)	38.9	11.1	15.3	16.7	12.5	5.6
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-	-	-
	40~49세	(9)	22.2	11.1	44.4	-	11.1	11.1
	50~59세	(42)	47.6	7.1	16.7	14.3	11.9	2.4
	60세 이상	(47)	34.0	8.5	21.3	19.1	10.6	6.4

<표 2-28> 주변 지역 활성화 및 상부공간 활용을 위한 필요 사업(1+2+3순위) (단위 : 복수응답 %)

구분		사례수	주민편익시설, 복지시설 및 주차장 등 부족시설 확충	지역성을 고려한 규모 있는 박물관/전시장 설치	안전하고 쾌적한 보행가로 정비	휴식 · 여가를 녹지공간 확충	산업단지 구조고도화 등을 위한 근로자 거점공간 마련	경인고속도로 상부 부지를 활용한 지역 활성화 시설 도입
전체		(100)	68.0	53.0	55.0	48.0	38.0	38.0
지역	부평구	(45)	71.1	51.1	62.2	37.8	37.8	40.0
	계양구	(55)	65.5	54.5	49.1	56.4	38.2	36.4
성별	남성	(28)	71.4	42.9	57.1	46.4	35.7	46.4
	여성	(72)	66.7	56.9	54.2	48.6	38.9	34.7
연령	30~39세	(2)	-	100.0	100.0	50.0	50.0	-
	40~49세	(9)	55.6	22.2	44.4	44.4	77.8	55.6
	50~59세	(42)	71.4	57.1	61.9	50.0	33.3	26.2
	60세 이상	(47)	70.2	53.2	48.9	46.8	34.0	46.8

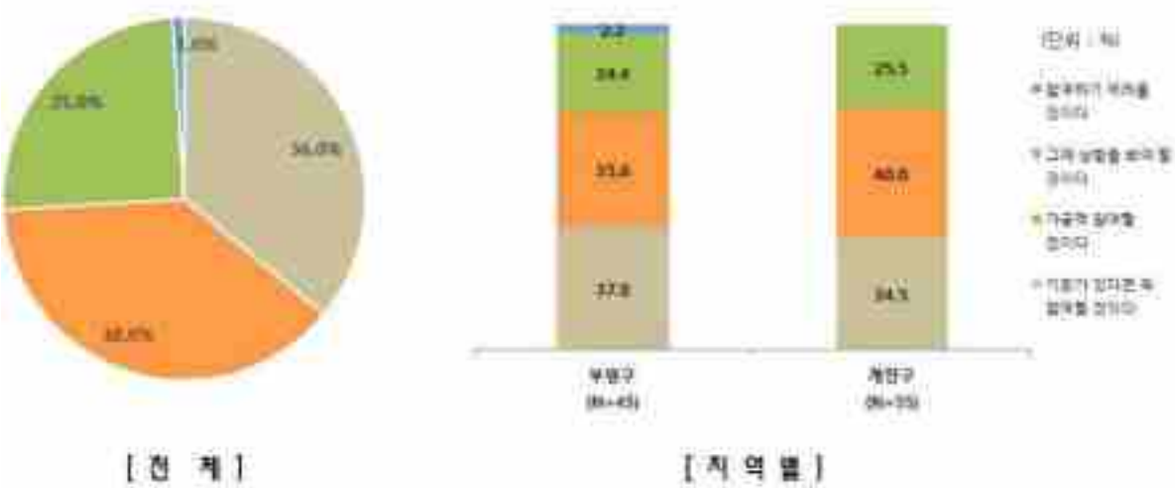
□ 그 외 필요한 사업

그 외 필요한 사업
안전한 치안시설 확충 사업 준공업지역을 주거지역으로 변경해서 생활에 쾌적함 필요 공해 및 소음해소, 주차난 해소 등 지역발전에 도움이 되는 사업 공영주차장 건설 환경개선에 대한 사업 노인의 운동시설과 놀이공간 계획 속박시설 등 여가시설 확충 사업 보건소나 공공기관 입주 필요 예체능 전문 프로그램 가능한 공간

□ 의견수렴 활동 참여 의향

지역민 의견 반영을 위하여 간담회나 공청회, 회의 등의 의견수렴 과정을 진행할 경우, 참여 의향에 대한 결과, ‘가급적 참여할 것이다’가 38.0%로 가장 높았고, 다음으로 ‘기회가 있다면 꼭 참여할 것이다’ 36.0%, ‘그때 상황을 봐야 할 것이다’ 25.0%, ‘참여하기 어려울 것이다’ 1.0% 등의 순으로 나타남.

의견수렴 활동 참여 의향을 보면, ‘기회가 있다면 꼭 참여할 것이다’와 ‘가급적 참여할 것이다’의 비율이 74.0%로 나타남.



[그림 2-27] 의견수렴 활동 참여 의향

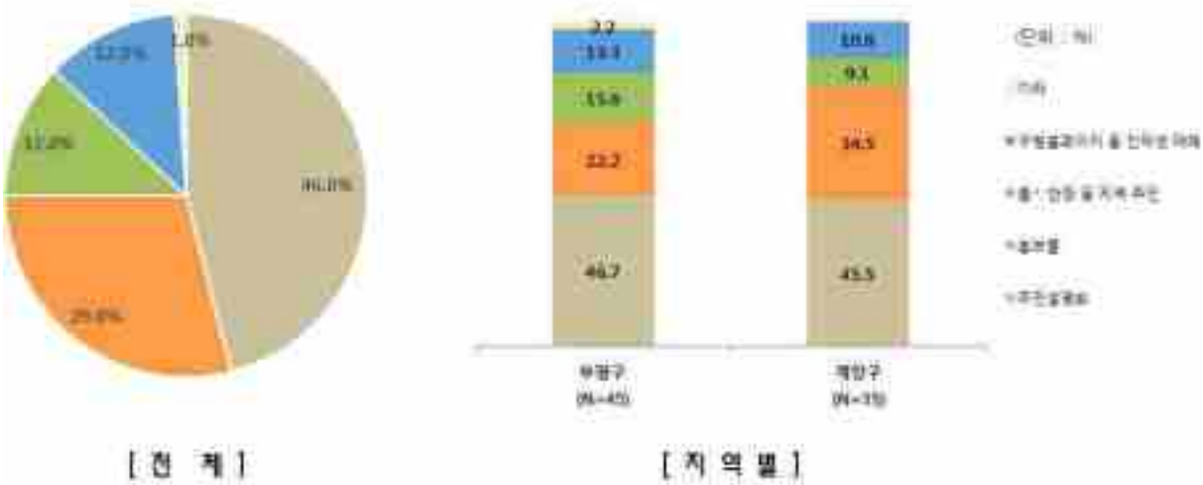
<표 2-29> 의견수렴 활동 참여 의향 **(단위 : %)**

구분		사례수	기회가 있다면 꼭 참여할 것이다	가급적 참여할 것이다	그때 상황을 봐야 할 것이다	참여하기 어려울 것이다
전체		(100)	36.0	38.0	25.0	1.0
지역	부평구	(45)	37.8	35.6	24.4	2.2
	계양구	(55)	34.5	40.0	25.5	-
성별	남성	(28)	50.0	28.6	21.4	-
	여성	(72)	30.6	41.7	26.4	1.4
연령	30~39세	(2)	-	50.0	50.0	-
	40~49세	(9)	44.4	33.3	22.2	-
	50~59세	(42)	42.9	31.0	26.2	-
	60세 이상	(47)	29.8	44.7	23.4	2.1

□ 도시재생사업 효과적 홍보 방안

도시재생사업에 대해 주민들에게 알리고자 할 때 가장 효과적인 홍보 방안에 대한 결과, ‘주민설명회’가 46.0%로 가장 높았고, 다음으로 ‘홍보물’ 29.0%, ‘통·반장 등 지역 주민’과 ‘구청홈페이지 등 인터넷 매체’ 12.0% 등의 순으로 나타남.

기타 응답으로는 ‘문자 서비스’ 등이 나타남.



[그림 2-28] 도시재생사업 효과적 홍보 방안

<표 2-30> 도시재생사업 효과적 홍보 방안 (단위 : %)

구분		사례수	주민설명회	홍보물	통·반장 등 지역 주민	구청홈페이지 등 인터넷 매체	기타
전체		(100)	46.0	29.0	12.0	12.0	1.0
지역	부평구	(45)	46.7	22.2	15.6	13.3	2.2
	계양구	(55)	45.5	34.5	9.1	10.9	-
성별	남성	(28)	42.9	42.9	10.7	3.6	-
	여성	(72)	47.2	23.6	12.5	15.3	1.4
연령	30~39세	(2)	-	-	50.0	50.0	-
	40~49세	(9)	55.6	33.3	-	11.1	-
	50~59세	(42)	40.5	33.3	14.3	9.5	2.4
	60세 이상	(47)	51.1	25.5	10.6	12.8	-

3. 시민참여협의회 보고자료

목 차
I. 추진배경
II. 대상지 현황 및 주민의견
III. 주요 유사사례
IV. 주변지역 재생방향

CHAPTER 1
추진배경

1. 추진배경
50년 이상의 역사를 지닌 한국 최초의 고속도로
경인고속도로 지하화 사업이 추진 중에 있습니다.

2. 관련 계획
2030인천도시기본계획에서도 원도심 및 고속도로 주변지역에 대한
재생 및 경제활성화 방향을 제시하고 있습니다.
원도심 특성을 반영한 재생
노후화된 원도심 산업 개편

2. 관련 계획

원도심 균형발전계획에서는 남북간 단절된 동북생활권을

도로 입체복합개발 및 환경개선으로 특화하고자 합니다.

- 6 -

2. 관련 계획

도시개발사업 및 도로망 개선사업, 소규모 재생사업 등

주변지역으로 다양한 개발계획이 추진되고 있습니다.

- 7 -

3. 기본구상 범위
지하화 이후를 대비하여 상부공간 및 주변지역에 대한
선제적으로 종합적인 지역활성화 방향을 마련하고자 합니다.
*목표연도 : 2035년 이후(인자사업 완료 후 10년)

CHAPTER 2
대상지 현황 및 주민의견

1. 용도지역 현황
산업구조의 변화로 준공업지역이 축소되고 있으나 고속도로 주변으로
준공업 ·생산녹지·주거지역이 혼재되어 있습니다.
4.25㎢
3.29㎢
22.44㎢
23.57㎢
2012
2016
- 10 -

2. 교통 현황
또한, 범위내 지역은 오랜 기간 고속도로로 인하여
남북간 단절 및 교통체증 등의 문제점이 제기되어 왔습니다.
- 11 -

3. 건축물 현황
주변지역은 30년 이상된 노후 주택이 55%로 지속 증가가 예상되며,
생활 SOC의 부족 등 생활의 불편·불안이 발생하고 있습니다.

3. 건축물 현황
주변지역은 30년 이상된 노후 주택이 55%로 지속 증가가 예상되며,
생활 SOC의 부족 등 생활의 불편·불안이 발생하고 있습니다.

4.주민설문조사
교통환경 전반에 대한 만족도는 보통 수준이며,
자동차교통환경 및 교통 인프라 문제개선 등을 요청하였습니다.
지역내 교통환경 만족도
교통인프라 부족
•지역내 주차 부족 문제 지속적으로 제기
- 14 -

4.주민설문조사
교통환경 전반에 대한 만족도는 보통 수준이며,
자동차교통환경 및 교통 인프라 문제개선 등을 요청하였습니다.
지역내 교통환경 만족도
교통인프라 부족
•지역내 주차 부족 문제 지속적으로 제기
- 14 -

4.주민설문조사
교통환경 전반에 대한 만족도는 보통 수준이며,
자동차교통환경 및 교통 인프라 문제개선 등을 요청하였습니다.
지역내 교통환경 만족도
교통인프라 부족
- 14 -

4.주민설문조사
준공업지역과의 조화를 통한 지역 활성화를 위하여
차별화된 공간 및 프로그램 운영의 필요성도 언급되었습니다.

5. 현황종합
지역의 여건과 설문조사를 통한 주민의견을 적극 반영하여
생활권별로 차별화된 재생방향을 마련해 가겠습니다.

CHAPTER 3
주요 유사 사례

1. 고속도로 지하화 사례
해외 주요 선진국에서는 도로의 지하화를 통하여
상부공간을 지역민을 위한 공간으로 활용하고 있습니다.
경인고속도로지하화 사업 연계
- 20 -

2. 주차공간 확보 사례
또한 원도심내 추가 가용부지 확보 등이 어려워 다양한 지역에서
공공·민간 협력을 통한 주차장 공유사업을 추진하고있습니다.
공공 및 민간 주차장 공유사업
- 21 -

공가 및 폐공장을 공유주택 및 문화·커뮤니티 시설 등으로 활용하여
지역민 공동체 의식 함양 및 외부인 유입을 유도하고 있습니다.
- 22 -

전국에서 추진되는 도로 직선화 및 지하화 사업 등으로 발생되는 유휴공간이
방치된 공간에서 도시 활동이 발생되는 곳으로 변화하고 있습니다.
- 23 -

CHAPTER. 4
주변지역 재생방향

상부공간 기능 변경 및 단절된 남북지역의 연결, 주변지역 활성화계획을 통하여
'인천의 대표 중심지역으로 재탄생'
주요 이슈 1
부지특성별 관리방안 마련
주요 이슈 2
기반시설 재정비
주요 이슈 3
가용지 발굴 및 시설도입

1.주요 이슈 1
스마트 ICT산업 중심으로 변모중인 부평국가산단과 준공업지역의
기능적·공간적 연계를 통하여 지역을 활성화하고자 합니다.
부평국가산업단지의 스마트산업단지화 사업과 연계하여
지식산업밸리로 재생
산업구조 재편
지원시설 확충

1.주요 이슈 1
인천시와 중앙정부에서 추진 중인 도시재생사업 등과 연계하여
주거지역의 유형 및 특성에 따라 계획적 재생을 지원하겠습니다.
인천시 '더불어 마을' 및 '도시재생 뉴딜' 사업과 연계하여
오래도록 살고 싶은 주거지지역으로 재생
주차장, 편의시설 등 생활 SOC 확충
새로운 주거형태 도입

2.주요 이슈 2
고속도로 상부공간을 활용한 공원 조성 등
단절된 남북 공간을 연계하고 보행환경을 개선해 나가겠습니다.
50년 이상된 고속도로로 자동차 중심의 공간 (왕복 6차로)
경인고속도로 지하화사업과 연계하여
50년 만에 인천시민의 품으로 재생

2.주요 이슈 2
지형단차 조정 및 평면교차로 조성 등도 함께 검토하여
원활한 교통흐름이 가능하도록 교통체계를 개선하겠습니다.
•4방향 모두 통행이 가능하도록 평면교차로 검토
•지형 단차 등의 사유로 고가차로 존치구간 발생되나, 하부도로 등을 활용하여 교통체계 개선
•원활한 차량 및 보행소통을 위하여 최소 500m 간격의 교차로 형성

3.주요 이슈 3
주변지역에 입지한 가용 가능한 부지를 발굴하여
주민과 지역활성화를 위한 앵커시설을 도입하겠습니다.
주민과 근로자를 위한 앵커시설 조성

감사합니다.
여러분들의 소중한 의견을 반영하여 살기 좋은 인천시를 만들겠습니다.

4. 주민설명회 보고자료

경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역
기본구상 수립
2019. 10. 25. (금)
KRIHS 국토연구원

침체된 인천지역의 새로운 변화의 길을
지역 주민들과 공유하고, 의견을 수렴하고자
이런 자리를 만들었습니다.

목 차
I. 추진배경 및 대상지 현황
II. 주민의견 수렴
III. 교통환경 개선구상
IV. 도로상부 활용구상
V. 주변지역 활성화구상

CHAPTER 1
추진배경 및 대상지 현황

1. 추진배경
50년 이상의 역사를 지닌 한국 최초의 고속도로
경인고속도로 지하화 사업이 추진 중에 있습니다.

2. 관련 계획
2030인천도시기본계획에서도 원도심 및 고속도로 주변지역에 대한
재생 및 경제활성화 방향을 제시하고 있습니다.
원도심 특성을 반영한 재생
노후화된 원도심 산업 개편

2. 관련 계획

원도심 균형발전계획에서는 남북간 단절된 동북생활권을
도로 입체복합개발 및 환경개선으로 특화하고자 합니다.

- 6 -

2. 관련 계획

도시개발사업 및 도로망 개선사업, 소규모 재생사업 등
주변지역으로 다양한 개발계획이 추진되고 있습니다.

3. 기본구상 범위
주변지역의 변화와 지하화 사업에 대비하여
선제적으로 종합적인 지역활성화 방향을 마련하고자 합니다.

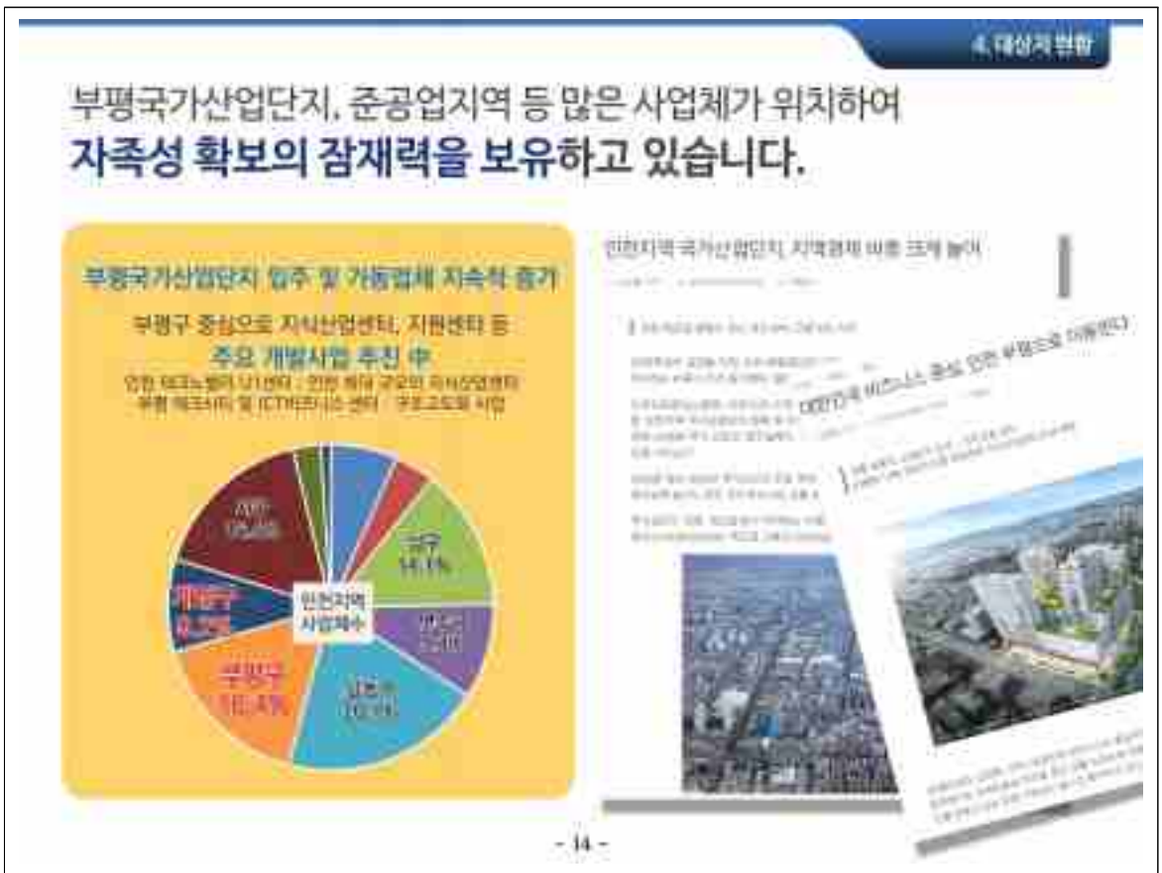
4. 대상지 현황
고속도로 주변으로 준공업지역과 녹지지역 등이 혼재되어 있어
열악한 거주환경의 문제가 발생되어 왔습니다.
4.25㎢
3.29㎢
22.44㎢
23.57㎢
2012
2016

4. 대상지 현황
부평구와 계양구 내 공원·녹지면적과 개소수가 현저히 낮아
대부분 주민들이 공원의 혜택에 배제되어 있습니다.
공원서비스 소외지역 면적 1위
계양구·부평구의 1인당 공원녹지면적이 타지역에 비해 낮음
-10-

4. 대상지 현황
공장 및 주거용 건축물 등으로 밀집된 대상지역은
30년 이상 노후 건축물이 53%로 건축물 정비가 시급합니다.
건축물 용도 현황
건축물 노후도 현황
-11-

4. 대상지 현황
용도지역의 혼재, 거주환경의 열악성 등의 이유로
대상지역에 약 130여개의 빈공간이 발생되었습니다.
리모델링~철거 등 상태에 따른 차별화 관리 예정
공공임대주택 및 지역커뮤니티 시설 등으로 활용 가능

4. 대상지 현황
인천시 자치구 중 부평구와 계양구는
유일한 인구감소 지역이며, 노인비율이 높은 곳입니다.
인구현황
인천시 전체 지역에 대한 인구는 증가추세
유일하게 부평구, 계양구, 동구만
인구가 지속적으로 감소.
노령화 지수
계양구 · 부평구 노령화지수는 인천시내 중간높이
- 13 -


4. 대상지 현황
부평국가산업단지, 준공업지역 등 많은 사업체가 위치하여
자족성 확보의 잠재력을 보유하고 있습니다.
부평국가산업단지 입주 및 가동업체 지속적 증가
부평구 중심으로 지식산업센터, 지원센터 등
주요 개별사업 추진 中
인천지역 사업체수
- 14 -

CHAPTER 2
주민의견 수렴

1.주민설문조사
주민이 공감하고 함께 만들어가는 지역으로의 변화를 위하여
불편사항 및 재생방향에 대하여 설문조사를 진행하였습니다.
1차 설문조사
주민설명회
2차 설문조사
시민참여협의회
• 일시 : 2019년 4월 3일 ~ 4월 20일(23일간)
• 대상 : 경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역 500m이내 거주민 및 근로자 300명
• 방법 : 면대면 설문조사
• 일시 : 2019년 6월 25일 ~ 6월 26일(2일간)
• 대상 : 효성동, 작전동, 청천동, 갈산동 주민 약 240여명
• 방법 : 자료설명 및 질의응답
• 일시 : 2019년 7월 27일 (10:00~12:00)
• 대상 : 경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역 주민, 시 구의원 등 60여명
• 방법 : 현장 설문조사
• 일시 : 2019년 7월 27일 (10:00~12:00)
• 대상 : 경인고속도로 주변지역 주민, 시 구의원 등 60여명
• 방법 : 초청 논의

1.주민설문조사
교통환경 전반에 대한 만족도는 보통 수준이며,
자동차교통환경 및 교통 인프라 문제개선 등을 요청하였습니다.
지역내 교통환경 만족도
대중교통 등 만족도는 2.7~3.1 보통 수준
보행 및 자동차에 대한 지역민의 만족도가 낮아
교통체계 및 환경 개선 필요
교통인프라 부족
지역내 주차 부족 문제 지속적으로 제기
주차부족으로 인하여 불법주정차 발생 등으로
다수 안전문제 발생 가능
보행
자전거
자동차
버스
지하철
- 17 -

1.주민설문조사
또한 경인고속도로 지하화 사업과 함께 상부공간을 활용한
녹지공간 확충 및 보행환경 개선 등을 기대하고 있었습니다.
고속도로 상부공간 활용
교통환경개선 기대효과
타지역에 비해 1인당 공원면적이 적은 만큼
대다수의 주민이 공원으로의 상부공간 활용을 요구
지역민을 위한 커뮤니티시설과 주차장 등 요청
경인고속도로 지하화 사업 후, 쾌적하고 안전한 보행
환경으로의 개선을 가장 많이 기대
- 18 -

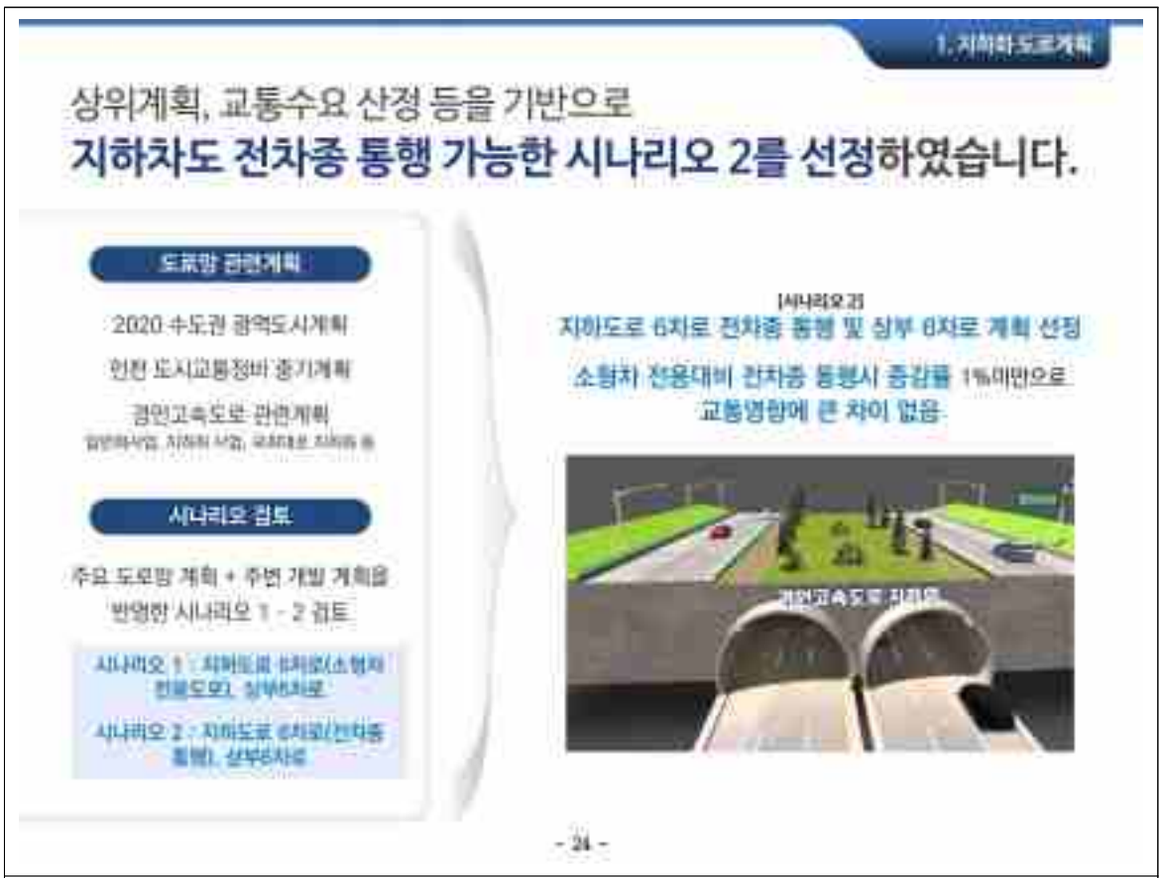
1.주민설문조사
지역내 설치되어야 할 시설로 공원 및 녹지 외
편의시설 및 영화관 등 문화시설이 우선순위로 도출되었습니다.
- 19 -

1.주민설문조사
준공업지역과의 조화를 통한 지역 활성화를 위하여
차별화된 공간 및 프로그램 운영의 필요성도 언급되었습니다.

1.주민설문조사
준공업지역과의 조화를 통한 지역 활성화를 위하여
차별화된 공간 및 프로그램 운영의 필요성도 언급되었습니다.

2. 현황 종합
또한 각 지역이 지니고 있는 특성을 고려하여
생활권별로 차별화된 재생방향을 마련해 가겠습니다.

CHAPTER 3
교통환경 개선구상


1. 지하화도로계획
상위계획, 교통수요 산정 등을 기반으로
지하차도 전차종 통행 가능한 시나리오 2를 선정하였습니다.
도로망 관련계획
2020 수도권 광역도시계획
인천 도시교통정비 중기계획
경인고속도로 관련계획
시나리오 검토
주요 도로망 계획 + 주변 개발 계획을
반영한 시나리오 1 - 2 검토
시나리오 2 : 지하도로 6차로(전차종 통행), 상부6차로
[시나리오 2]
지하도로 6차로 전차종 통행 및 상부 6차로 계획 선정
소형차 전용대비 전차종 통행시 증감률 1%미만으로
교통영향에 큰 차이 없음
- 24 -

1. 지하화도로계획
제3연륙교 건설 및 대규모 신도시개발계획에 의한 교통량을 고려하여
남청라 IC까지의 지하화 구간 연장을 제안합니다.
- 기존 기점인 서인천IC에서 수도권제2순환고속도로 남청라IC 변경 필요
- 3기 신도시 확정(계양지구) 및 검단신도시 7만 5천여 세대 분양, 계양 테크노밸리 1만 7천여 세대 등 입주 물량 증가

2. 연결방안 검토
남북단절 및 교통정체 문제 해소, 도로상부 공간 확보 등을 위하여
지형단차 조정을 통한 주변도로와 평면연결을 추진합니다.
원활한 교통흐름을 위해
서운JC 서인천IC 부근 유출입부 설치
지형단차 조정 등을 통해
상부도로는 평면교차로 계획
- 26 -

3. 대중교통 연계구상
지하철 노선 확장, 서울 - 인천 도로관련 사업 등과 연계하여
대중교통 체계 개선 및 자전거 등 녹색교통체계를 도입하겠습니다.
새로운 BRT 및 간선-지선 노선버스 등
환경변화에 맞는 새로운 대중교통 노선 조성
버스-지하철 등 대중교통과의 자전거 연계 및
단절된 자전거도로 연결 조성
- 27 -

3. 대중교통 연계구상
지하철 노선 확장, 서울 - 인천 도로관련 사업 등과 연계하여
대중교통 체계 개선 및 자전거 등 녹색교통체계를 도입하겠습니다.
- 27 -

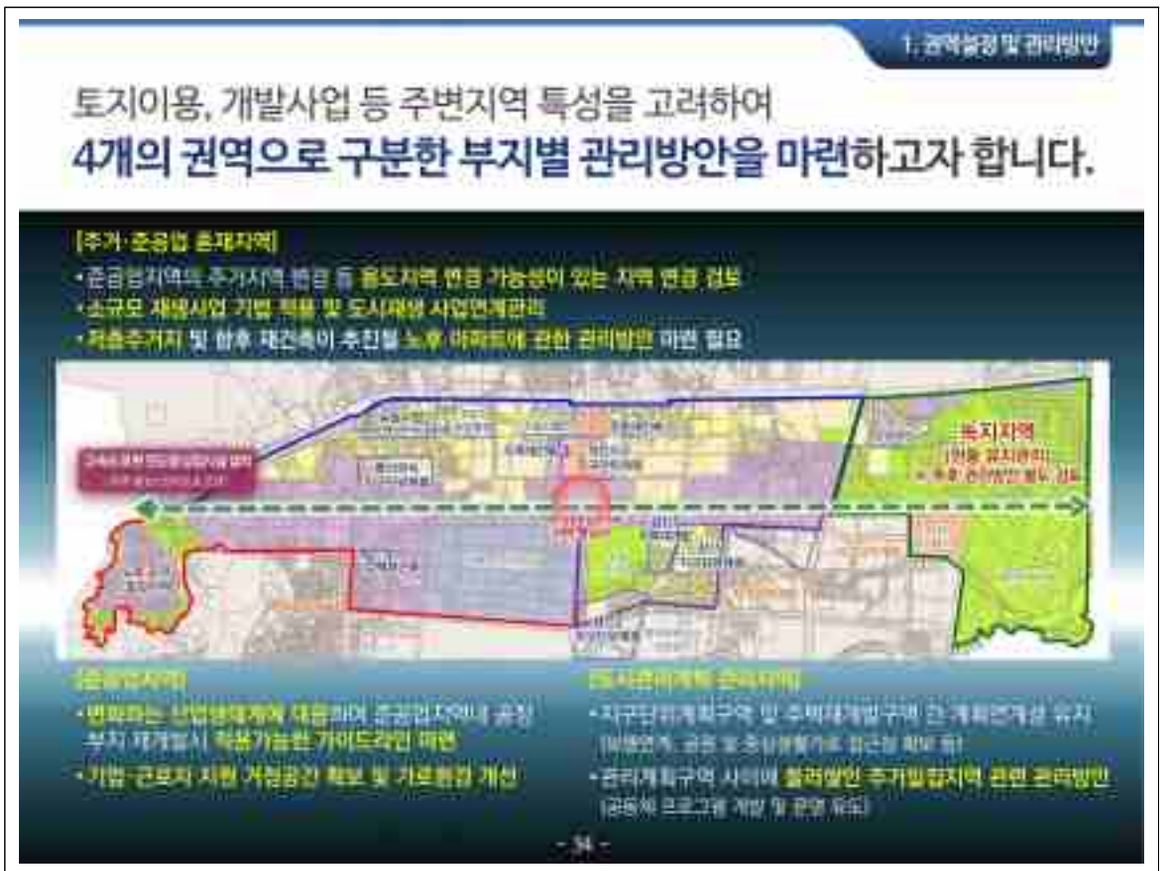
1. 교통체계·상부공간 정비
주변지역 토지이용 특성 등을 고려하여
전면 친환경 공간 및 혼합형 등으로 구분하여 전환할 예정입니다.
폭원 33m의 대규모 공공공간 확보
- 29 -

1. 교통체계·상부공간 정비
부평IC 주변 전면적 친환경 공간에는
녹지공간과 함께 시민활동 통합공간으로 활용하고자 합니다.
- 30 -

1. 교통체계·상부공간 정비
본선 4차로 조성 후 친환경공간을 확보하는 구간에는
공용 주차장 설치 등 부족한 편의시설 도입이 가능합니다.
- 31 -

CHAPTER 5
주변지역 활성화 구상

상부공간 기능 변경 및 단절된 남북지역의 연결, 주변지역 활성화계획을 통하여
'인천의 대표 중심지역으로 재탄생'
주요 이슈 1
부지특성별 관리방안 마련
주요 이슈 2
기반시설 재정비
주요 이슈 3
가용지 발굴 및 시설도입
- 33 -


1. 권역설정 및 관리방안
토지이용, 개발사업 등 주변지역 특성을 고려하여
4개의 권역으로 구분한 부지별 관리방안을 마련하고자 합니다.
- 34 -

2. 가용부지 활용
주변지역에 입지한 가용 가능한 국공유지를 발굴하여
주민과 지역활성화를 위한 앵커시설을 도입하겠습니다.
- 35 -

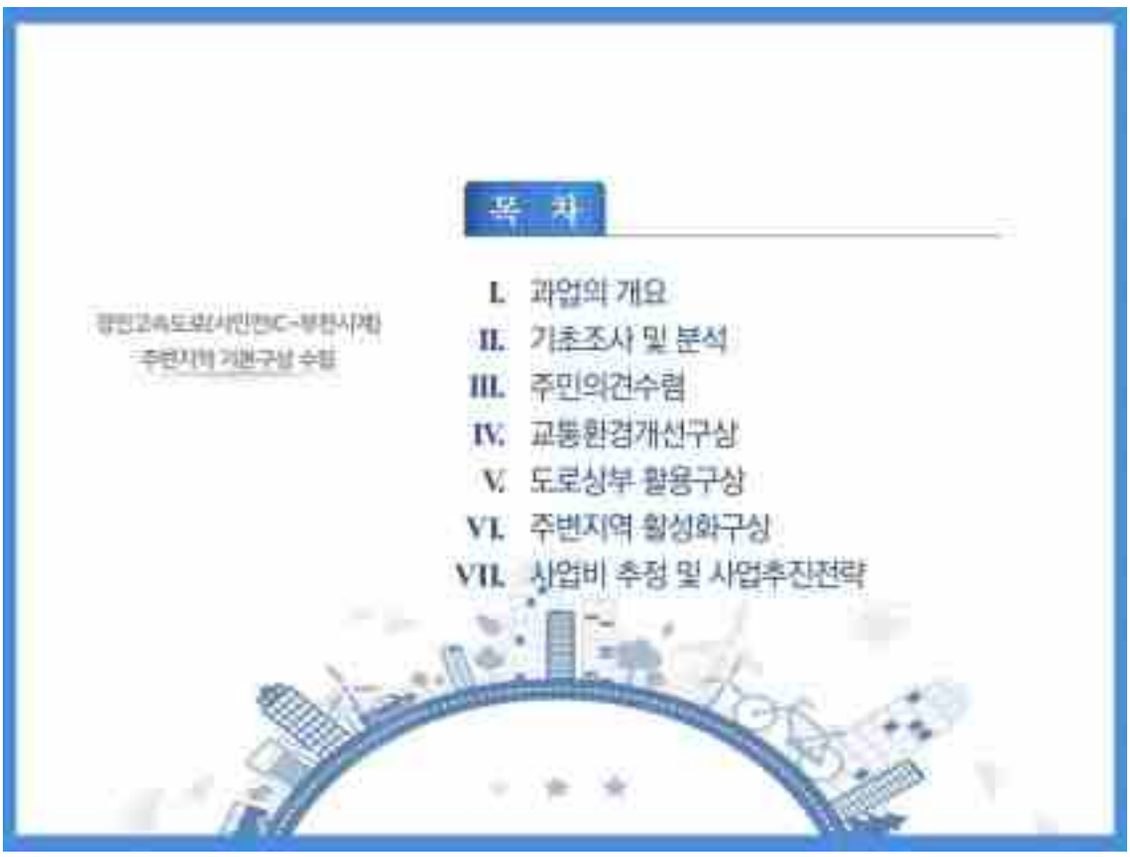
2. 기업부지 활용
주차장 개방협약 등 기존사업 확대를 통하여
공공·민간이 함께 부족시설 확충방안을 마련하고자 합니다.
- 36 -

감사합니다.
여러분들의 소중한 의견을 반영하여 살기 좋은 인천시를 만들겠습니다.

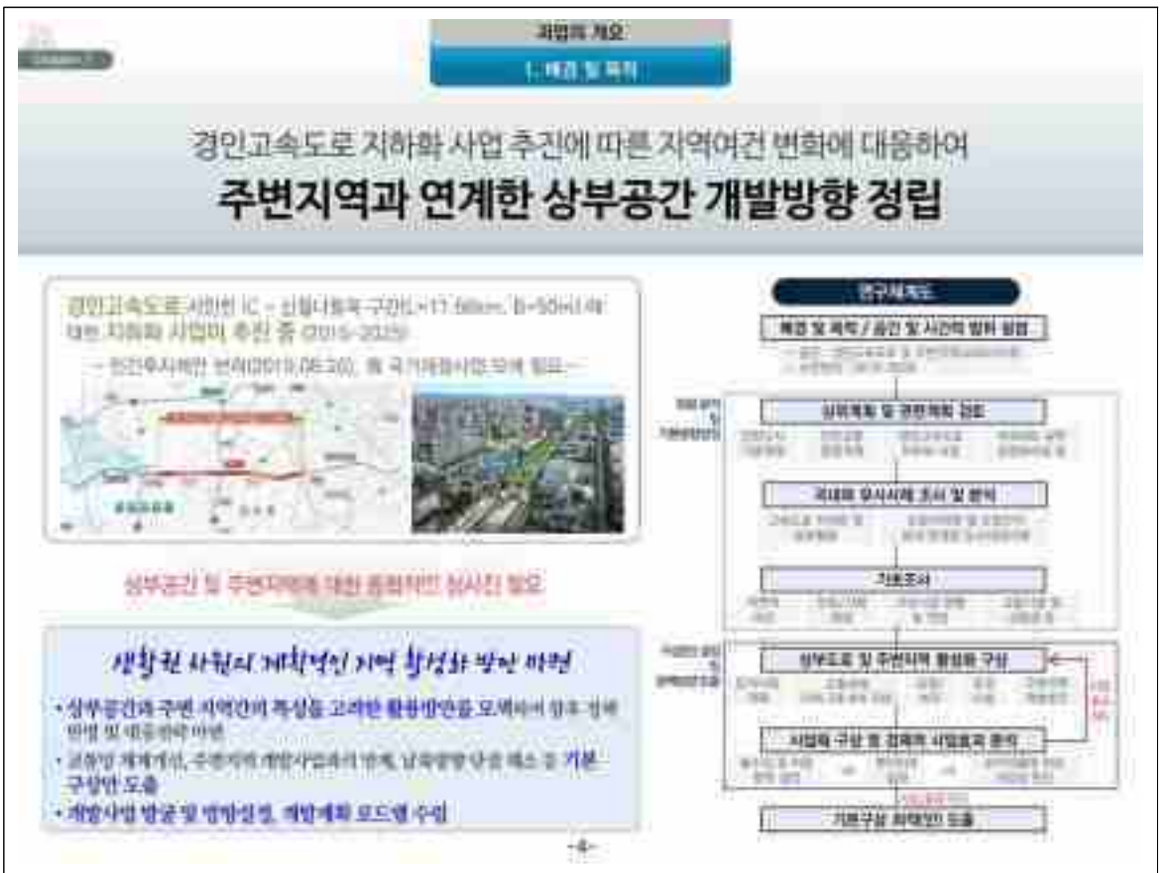
5. 최종보고 PT

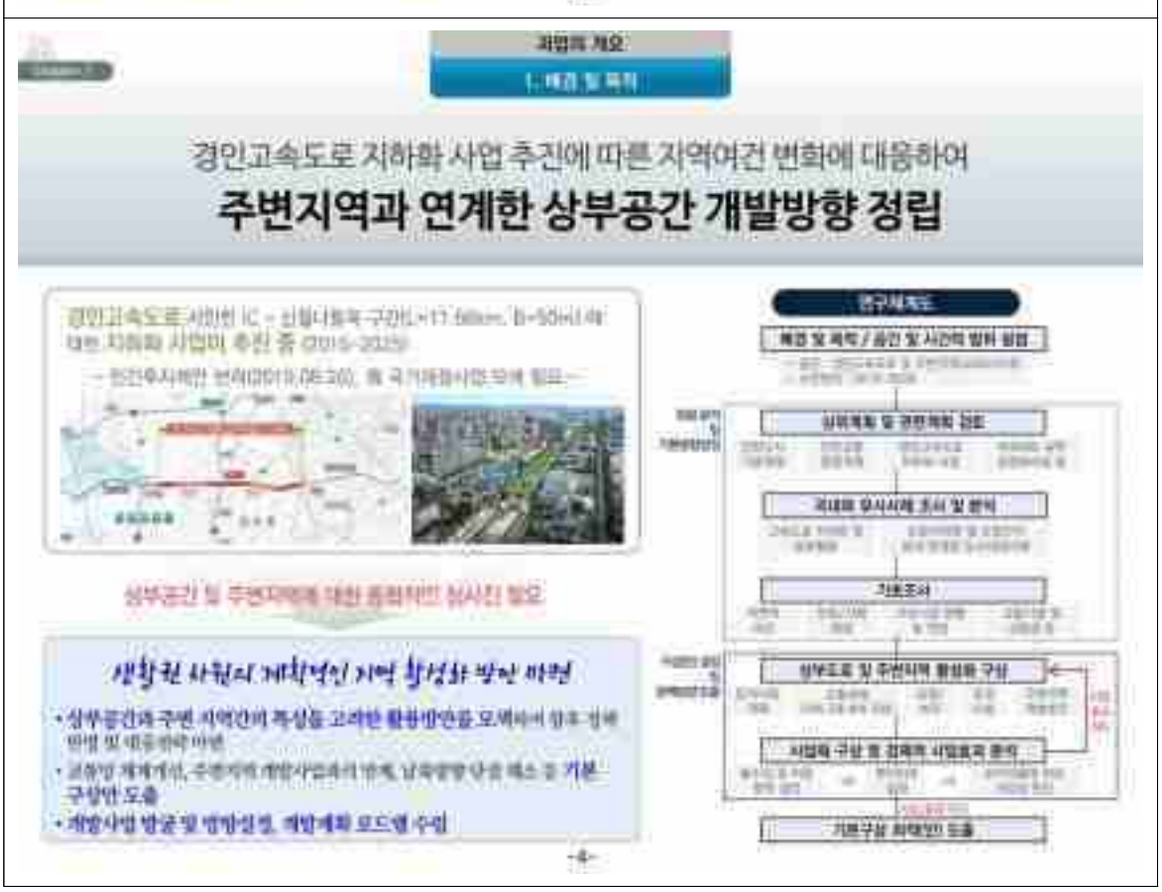
경인고속도로(서인천IC~부천시계) 주변지역
기본구상 수립
2019. 11. 11.
KRIHS 국토연구원

부록
1차주민설문조사 진행
시민참여협의회 개최 및 2차주민설문조사 진행


목 차
경인고속도로(서인천IC~부천시계)
주변지역 기본구상 수립
I. 과업의 개요
II. 기초조사 및 분석
III. 주민의견수렴
IV. 교통환경개선구상
V. 도로상부 활용구상
VI. 주변지역 활성화구상
VII. 사업비 추정 및 사업추진전략

CHAPTER 1
과업의 개요

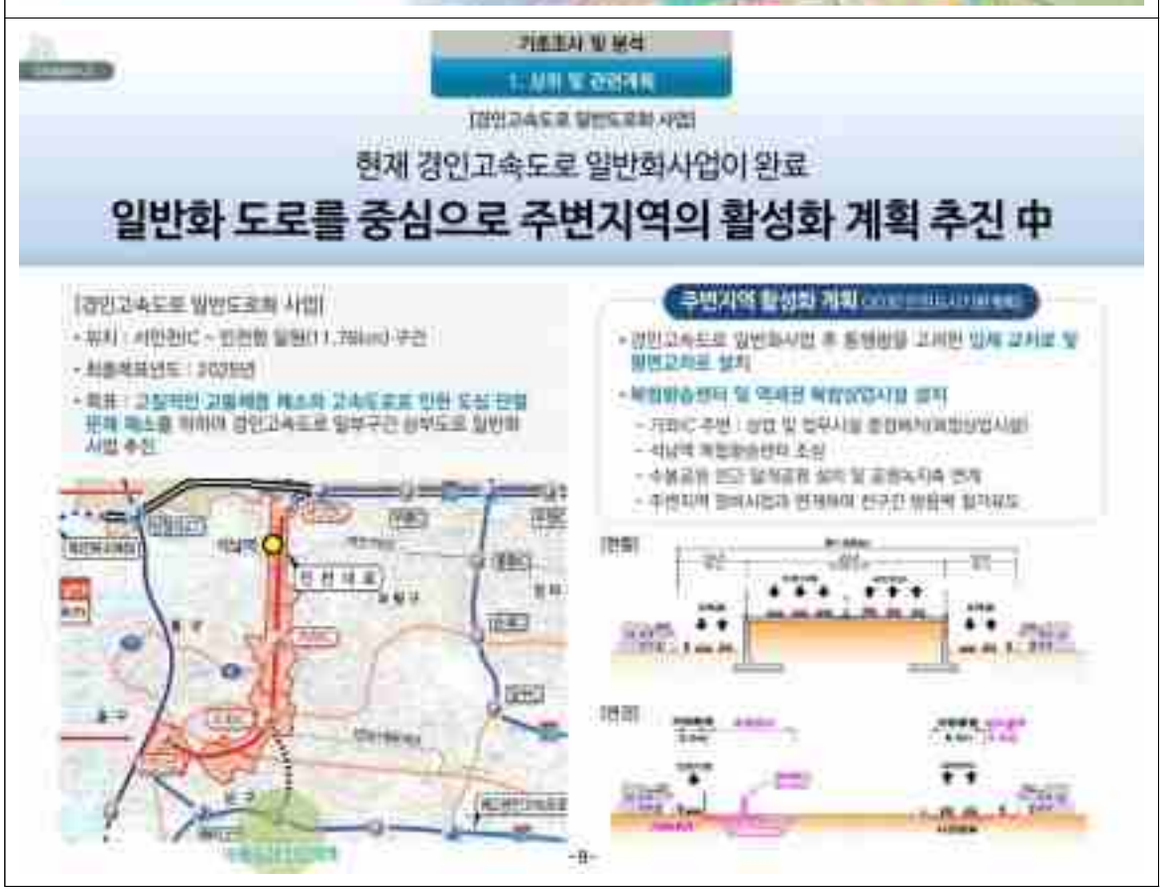

과업의 개요
1. 배경 및 목적
경인고속도로 지하화 사업 추진에 따른 지역여건 변화에 대응하여
주변지역과 연계한 상부공간 개발방향 정립
상부공간 및 주변지역에 대한 종합적인 검사진 필요
생활권 사업의 계획적인 지역 활성화 방안 마련
• 상부공간과 주변 지역간의 특성을 고려한 활용방안을 도출하여 장래 정비 방법 및 대응하는 마련
• 교통망 재배치시, 주변지역 개발사업과의 연계, 남북방향 녹지 축소 등 기본 구상안 도출
• 개발사업 방향 및 방향설정, 개발계획 모드맵 수립
연구체계도
-4-


과업의 개요
1. 배경 및 목적
경인고속도로 지하화 사업 추진에 따른 지역여건 변화에 대응하여
주변지역과 연계한 상부공간 개발방향 정립
상부공간 및 주변지역에 대한 종합적인 검사진 필요
생활권 사업의 계획적인 지역 활성화 방안 마련
• 상부공간과 주변 지역간의 특성을 고려한 활용방안을 도출하여 장래 정비 방법 및 대응하는 마련
• 교통망 재배치시, 주변지역 개발사업과의 연계, 남북방향 녹지 축소 등 기본 구상안 도출
• 개발사업 방향 및 방향설정, 개발계획 모드맵 수립
연구체계도
-4-

CHAPTER. 2
기초조사 및 분석

기초조사 및 분석
1. 상위 및 관련계획
지역민의 참여 및 지역자원·특성을 반영한
사람 중심의 재생사업 및 경제활성화 사업 추진
원도심 특성을 반영한 재생
노후화된 원도심 산업 개편

기초조사 및 분석
1. 상위 및 관련계획
대상지역이 위치한 동북 · 서북생활권은
쇠퇴한 준공업 및 주거지역에 대한 환경개선 등이 시급한 지역


기초조사 및 분석
1. 상위 및 관련계획
현재 경인고속도로 일반화사업이 완료
일반화 도로를 중심으로 주변지역의 활성화 계획 추진 中

기초조사 및 분석
1. 상위 및 관련계획
도시개발사업 및 도로망 개선사업, 소규모 재생사업 등
도로체계의 정비 및 다양한 개발계획으로 큰 변화가 예상되는 지역
2030 인천도시기본계획

기초조사 및 분석
2. 기초조사
경인고속도로 주변으로 준공업지역과 생산 · 보전녹지지역이 위치하고 있어
주거지역의 비체계적 관리 및 주거·준공업지역의 혼재 문제 발생
준공업지역 (전체 7.15km중 4.3km(약 60%)가 집합) → 산업지역 활성화, 녹지공간 활용 필요
준공업지역
부평정수사업소
인천TG
생산녹지지역

기초조사 및 분석
2. 기초조사
경인고속도로변 3~6m 높이의 옹벽 등 으로
고속도로 전 구간에 걸쳐 남북간 단절이 심화
• 서인천IC~서운JC 구간 단면도

기초조사 및 분석
2. 기초조사
부평구와 계양구 내 공원녹지면적과 개소수가 현저히 적으며
대상지 내 약 60%의 공원이 미조성 상태(계획단계)
전체면적대비 공원서비스 소외지역 면적비율
• 인천시 1인당 도시공원 면적은 11.33㎡/인으로 2위인 울산 9.07㎡/인에 비해 상당히 높은 편
• 공원이 특정 지역에 밀집되어 서비스 소외지역 면적 또한 1위
• 계양구·부평구의 1인당 공원녹지면적이 타지역에 비해 낮음

기초조사 및 분석
2. 기초조사
공장 및 주거용 건축물로 밀집되어 있으며
30년 이상 노후 건축물이 53%로 건축물 정비가 시급
건축물 용도 현황
건축물 노후도 현황

기초조사 및 분석
2. 기초조사
용도지역 혼재, 노후 건축물 밀집 등 거주환경이 열악하여
대상지에 약 130여개의 빈공간이 발생
•2017년 11월, 인천 전역의 빈집 실태조사 실시
•2017년 11월, 인천 전역의 빈집에 대하여 리모델링에서 철거 등 상태에 따라 차별화하여 관리 예정
•대상지에도 상당수의 빈집이 존재하고 있으며, 유형에 따라 차별화된 활용방안 마련
– 다세대 · 다가구주택 빈집, 단독주택, 1층 상가건물 등
※ 다른 지역에서 공공임대주택, 커뮤니티시설 등으로 활용

기초조사 및 분석
2. 기초조사
(인구현황)
또한 인천시 연수구, 중구 등 대부분의 지역이 인구가 증가하고 있으나,
부평·계양·동구는 유일하게 감소추세
인구현황
노령화 지수

기초조사 및 분석
2. 기초조사
(산업 현황)
그러나 부평국가산업단지 및 준공업지역내 민간 사업체 등
많은 사업체가 위치하고 있어 자족성 확보의 잠재력 보유
인천지역 사업체수
부평·계양 업종별 사업체수

공원, 녹지 등 공공소유의 부지활용이 가능하며,
경인고속도로 지하화 사업 추진시 대규모 가용지 발생 가능
경인고속도로 상부 및 IC주변부지 등
공원, 주민센터 등 국공유지
대규모 민간개발 부지

CHAPTER 3
주민의견수렴

주민의견 수렴
산업구조의 변화로 준공업지역이 축소되고 있으나 고속도로 주변으로
준공업 ·생산녹지·주거지역이 혼재
4.25㎢
3.29㎢
22.44㎢
23.57㎢
2012
2016

주민의견 수렴
범위내 지역은 오랜 기간 고속도로로 인하여
남북간 단절 및 교통체증 등의 문제점 제기

주민의견 수렴
주변지역은 30년 이상된 노후 주택이 55%로 지속 증가가 예상되며
생활 SOC의 부족 등 생활의 불편·불안 발생

주민의견 수렴
주민이 공감하고 함께 만들어가는 지역으로의 변화를 위하여
불편사항 및 재생방향에 대하여 설문조사 및 협의체 추진
1차 설문조사
1차 주민설명회
시민협의협의회
2차 주민설명회
• 일시 : 2019년 4월 3일 ~ 4월 26일(23일간)
• 일시 : 2019년 6월 25일 ~ 6월 26일(2일간)
• 일시 : 2019년 7월 27일 (10:00~12:00)
• 일시 : 2019년 10월 25일 (14:00~18:00)

주민의견 수렴
설문조사 및 협의체 추진
주민들이 직접 지역에 대해 고민하고 발표하는 시민협의체 시간은
실거주자가 원하는 방향 수렴 및 지역재생 참여의지 함양의 기회
- 24 -

주민의견 수렴
설문조사 및 협의체 주요 의견
교통환경 전반에 대한 만족도는 보통 수준으로
자동차교통환경 및 교통 인프라, 보행환경개선 등을 요청
지역내 교통환경 만족도
교통인프라 및 환경개선
보행
자전거
자동차
버스
지하철
-25-

주민의견 수렴
경인고속도로 지하화 사업과 함께 상부공간을 활용한
녹지공간 확충 및 보행환경 개선 등을 기대
고속도로 상부공간 활용
교통환경개선 기대효과

주민의견 수렴
고속도로 상부공간 및 지역 전역에 설치되어야 할 시설로
공원 및 녹지, 문화시설 등이 우선순위로 도출

주민의견 수렴
준공업지역과의 조화를 통한 지역 활성화를 위하여
차별화된 공간 및 프로그램 운영의 필요성 언급

주민의견 수렴
지역의 여건과 설문조사를 통한 주민의견을 적극 반영하여
생활권별로 차별화된 재생방향 마련

주민의견 수렴
주민들의 논의하고 발굴한 보물과 문제점을 중심으로
기본구상(안) 세부계획 반영
주요 의견

CHAPTER. 4
교통환경개선구상

교통환경개선 구상
현 황
고속도로 및 지하철이 인접하고 주변으로 신규 교통망 확충계획이 추진 中
서울·수도권 등으로 접근이 양호, 고속도로 교통체증 문제 심각
도로망 및 철도
경인고속도로 통행량

교통환경개선 구상
현 황
경인고속도로 일반화 사업과 연계한 2021년 교통수요 예측결과
서비스 수준이 E/F구간들이 다수 존재

교통환경개선 구상
남북간 지역 단절 및 열악한 거주환경의 원인이 되는
옹벽 및 방음벽이 경인고속도로변으로 설치

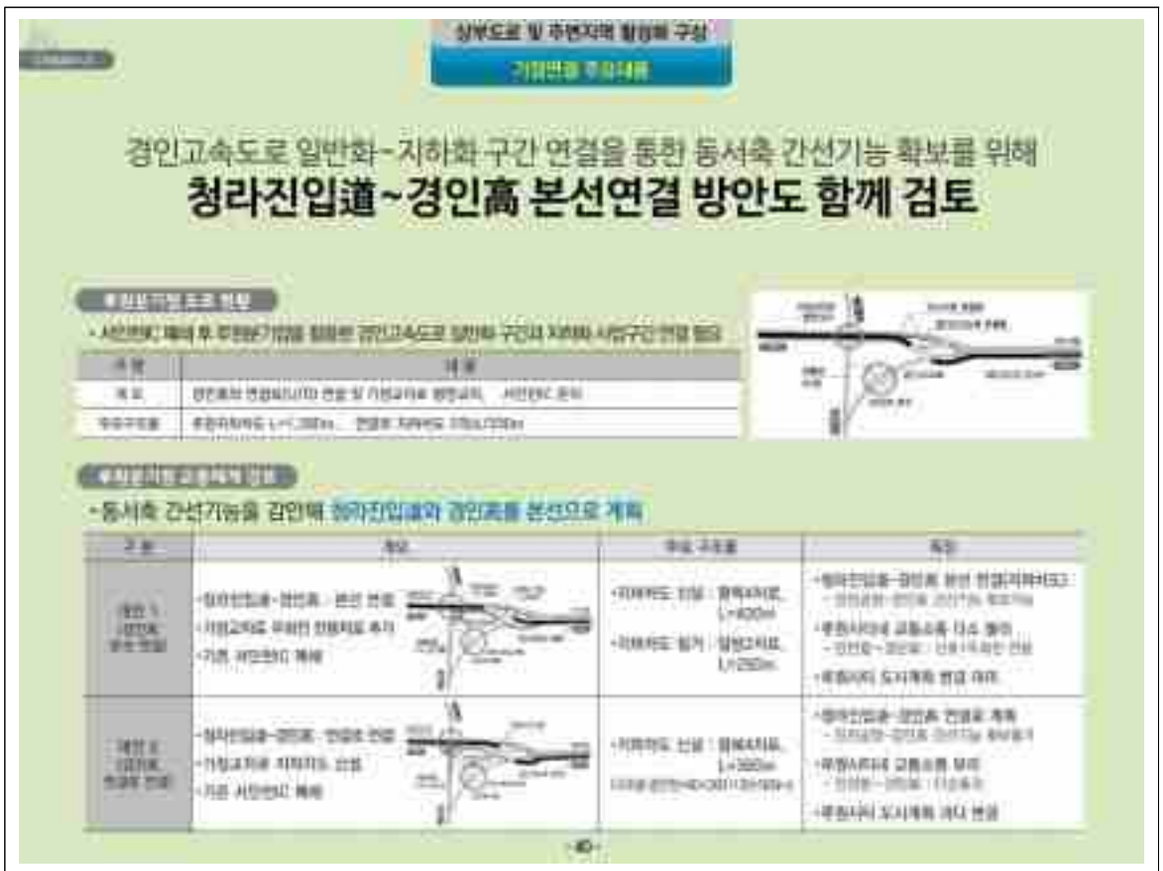
교통환경개선 구상
인천~부천~서울지역의 주요 개발계획에 의한 수요변화 등을 검토하여
고속도로의 연장 및 지하화 등 상위계획 반영

4단계 교통수요예측 방법을 토대로
경인고속도로 상부와 지하공간에 대한 교통수요 산정
※ 지하 B천??? 향후연구과제????

시나리오 1과 시나리오 2 비교 검토 결과,
교통영향에 큰 차이가 없으므로 전차종 허용으로 검토 가능

향후 제3연륙교 건설 및 주변 대규모 신도시개발계획에 의한 교통량
폭발적 증가 및 고속도로 기능상실 가속으로 기점연장 필요
남청라IC
입주
물량 증가

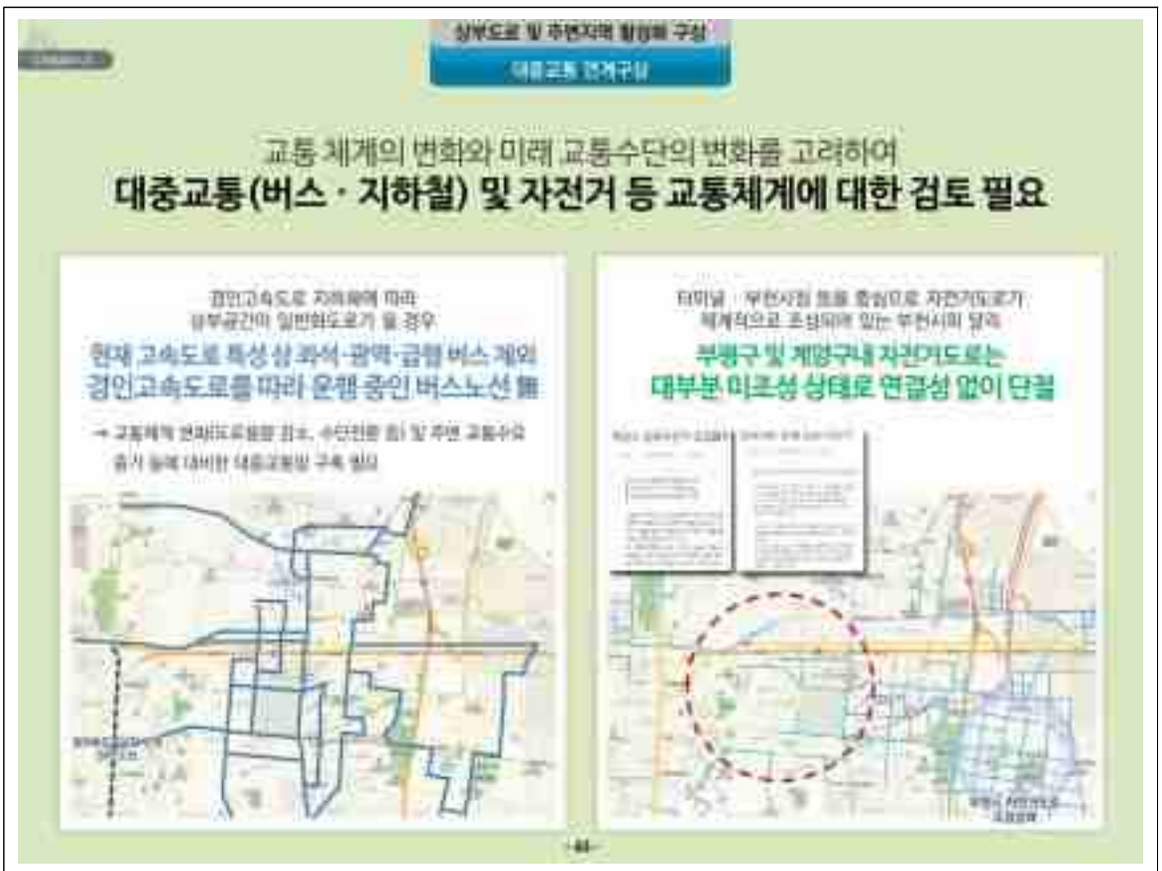
원활한 교통흐름 등을 위해 관련 부서(국토부 등)와 협의를 통하여
남청라IC~서인천IC 구간의 지하도로화 추진


경인고속도로 일반화-지하화 구간 연결을 통한 동서축 간선기능 확보를 위해
청라진입道~경인高 본선연결 방안도 함께 검토

주변지역과의 차우 단차 등을 검토한 결과,
지하도로 진출입로에 의한 청안로를 제외, 평면교차 조성이 가능

주변지역과의 차우 단차 등을 검토한 결과,
지하도로 진출입로에 의한 청안로를 제외, 평면교차 조성이 가능

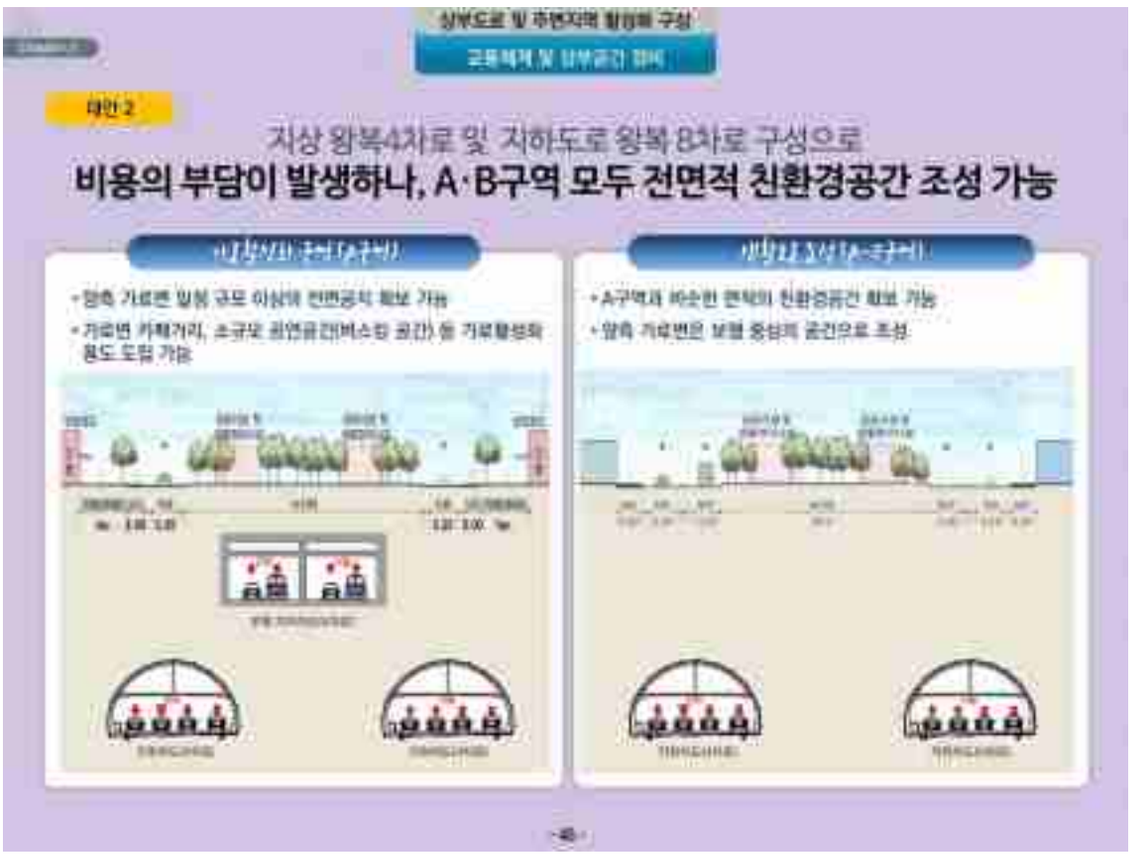
남북 단절 및 교통정체 문제 해소, 도로상부 공간 확보 등을 위하여
지형단차 조정 등을 통하여 주변도로와 평면연결 추진


교통 체계의 변화와 미래 교통수단의 변화를 고려하여
대중교통(버스 · 지하철) 및 자전거 등 교통체계에 대한 검토 필요
현재 고속도로 특성상 화석·광역·급행 버스 계의
경인고속도로를 따라 운행 중인 버스노선 ■■
부평구 및 계양구내 자전거도로는
대부분 미조성 상태로 연결성 없이 단절

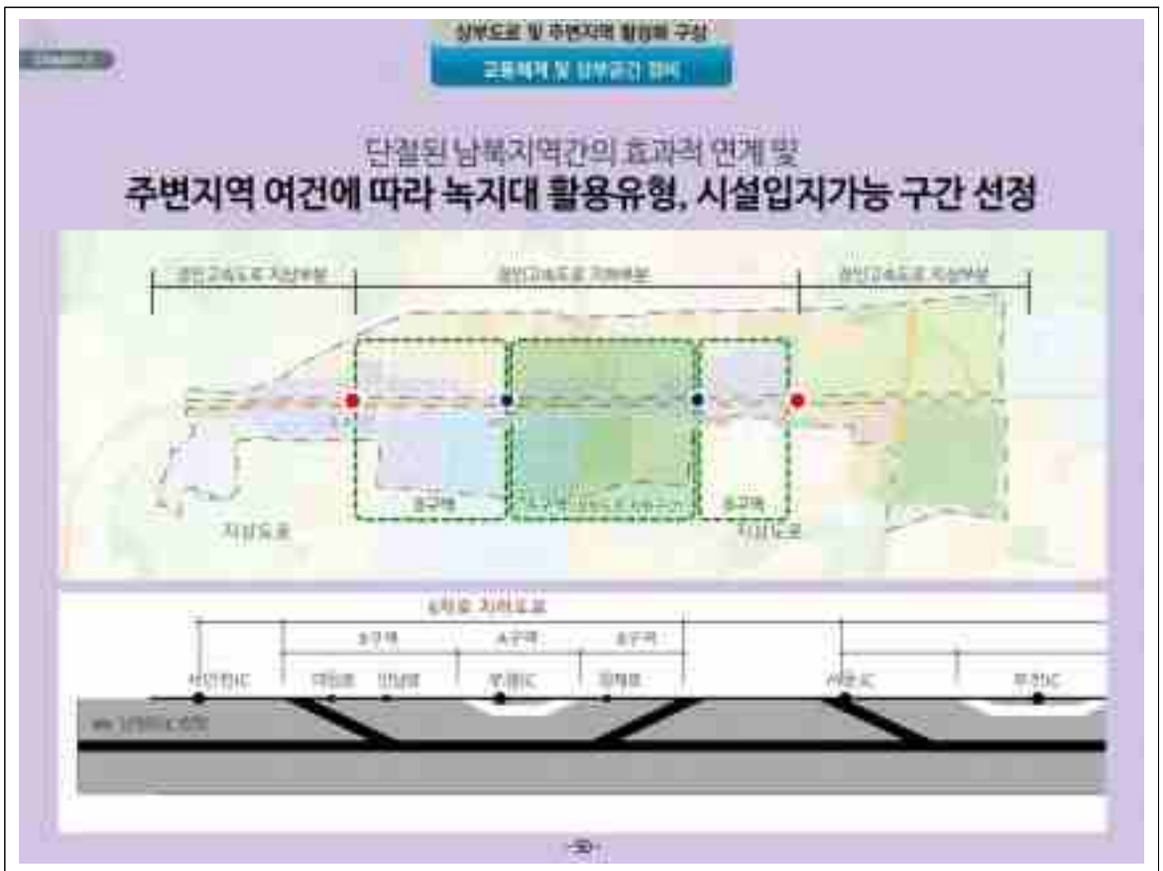
지하철 노선 확장, 서울·인천 도로관련 사업 등과 연계하여
자전거, BRT 등 미래 녹색교통체계를 도입
새로운 BRT 및 간선·지선 노선버스 등
환경변화에 맞는 새로운 대중교통 노선 조성
버스·지하철 등 대중교통과의 자전거 연계 및
단절된 자전거도로 연결 조성

CHAPTER 5
도로상부 활용구상

지상 · 지하도로 각각 왕복 6차로 구성으로
정비시 일정 규모 녹지공간 확보가 가능하며, 경제적 측면상 유리

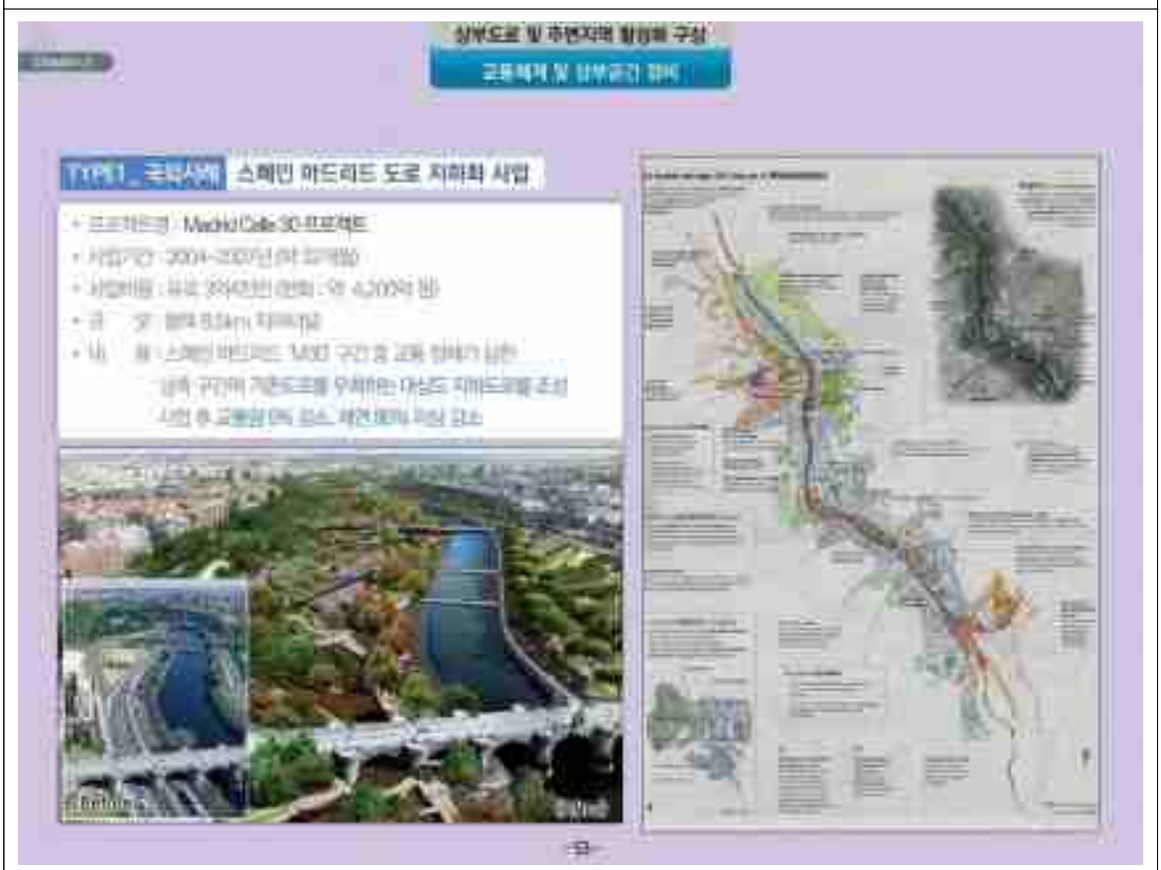

대안 2
지상 왕복4차로 및 지하도로 왕복 8차로 구성으로
비용의 부담이 발생하나, A·B구역 모두 전면적 친환경공간 조성 가능

해외 선진지 사례에서도
공원을 단일용도로 활용하기보다 주민을 위한 시설과 복합활용


단절된 남북지역간의 효과적 연계 및
주변지역 여건에 따라 녹지대 활용유형, 시설입지가능 구간 선정

TYPE1
대규모 공공공간 확보가 가능
주변지역 여건에 따라 공공시설 및 생활편의시설 설치가능
시민활동의 통합공간 형성가능

보스톤 (Bigdig)
The Central Artery / Tunnel Project

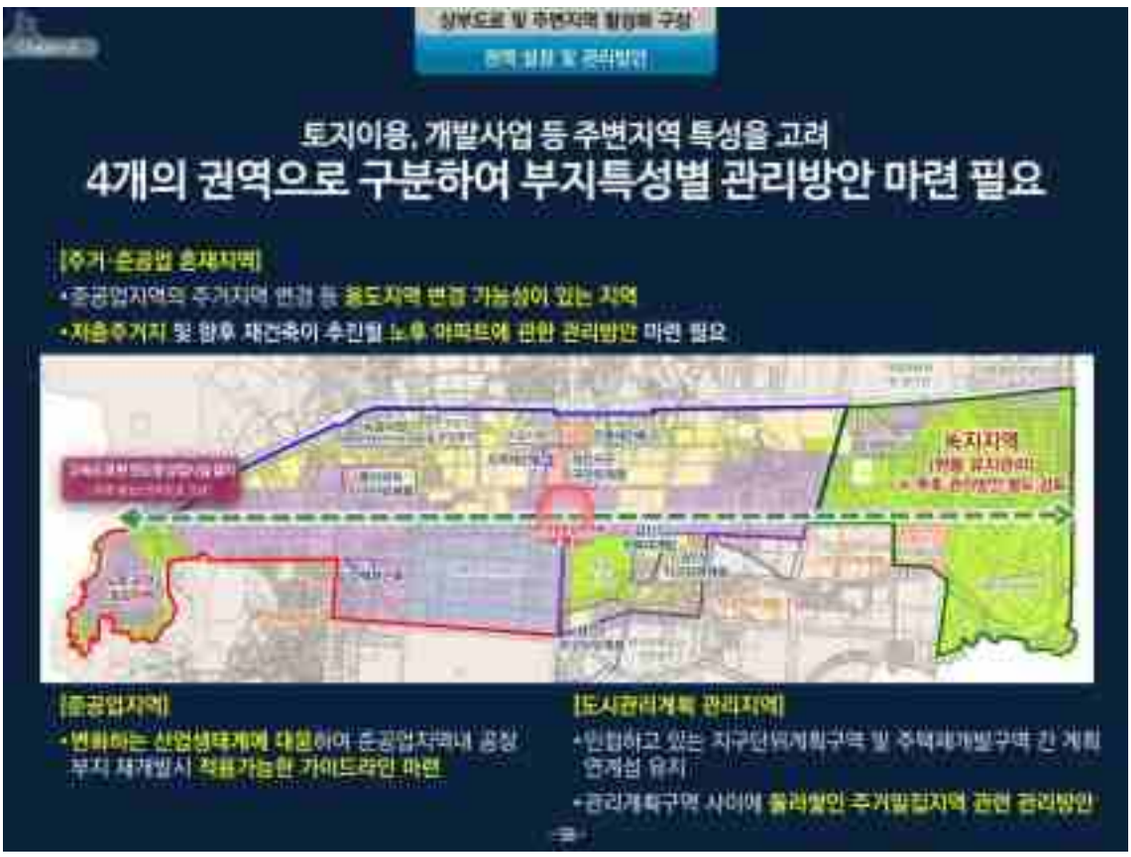

스페인 마드리드 도로 지하화 사업
Madrid Calle 30 프로젝트

TYPE2

TYPE2

CHAPTER 6
주변지역 활성화 구상

상부공간 기능 변경 및 단절된 남북지역의 연결, 주변지역 활성화계획을 통하여
'인천의 대표 중심지역으로 재탄생'
주요 이슈 1
주요 이슈 2
주요 이슈 3
기반시설 재정비
가용지 발굴 및 시설도입


토지이용, 개발사업 등 주변지역 특성을 고려
4개의 권역으로 구분하여 부지특성별 관리방안 마련 필요
[주거·준공업 혼재지역]
[준공업지역]
[도시관리계획 관리지역]

산업단지는 산업단지관리공단이 추진하는 구조고도화 사업과 연계하여 관리
준공업지역 중소기업의 경쟁력 강화를 위한 거점공간 조성
부평국가산업단지
준공업지역
업무·근로자 지원 거점공간 확보
재건축시 가로환경 개선 유도

우후죽순으로 단독 개발이 추진됨에 따라 체계적 관리가 미흡
주변을 고려한 용도지역관리와 함께 다양한 재생방법 적용 필요
용도지역 관리
소규모 재생사업 기법 적용
도시재생 사업과 연계 관리
아파트 단지
개발 가이드라인 검토

빌라 군집과 리모델링이 어려운 낡은 단독주택이 대부분 위치하고 있어
부족한 기반시설 확보 등이 가능한 소규모 재생사업 기법 적용

도시관리계획구역으로 구역내 부족한 기반시설 확보가 유리
관리구역 외 지역은 물리적 개선 외 공동체 프로그램 운영 유도
도시관리계획구역
계획간의 연계성 확보
그외 주거 및 준공업지역
재생사업 연계 및 프로그램 개발

경인고속도로 상부 및 주변지역 국공유지 등
대규모 가용지를 활용하여 지역활성화 거점시설 도입

공공 소유의 공영주차장, 공원, 주민복지시설 부지를 활용하여
주차장·커뮤니티시설 등 복합건축물을 조성하여 주민시설 확충

공장이전적지(풍산금속 등), 대규모 노후 공장부지의 재건축 가능성 有
지역민 필요시설 도입 유도를 위하여 가이드라인 운영 필요

민간과 함께 지역내 주차문제 해소 방안을 마련하기 위하여
주차장 개방협약 등 기존 사업 확대(공동주택 참여 등) 및 홍보 필요
•공동주택 주차장 및 거주자 우선 주차장 유상 개방 (낮시간)
•학교, 민간기업, 대형건물 주차장 야간 개방 (인천시 기시행중)

인천시에서 추진하고 있는 폐공가 관리사업을 확대하여 공공주도의 사업 외
사회적기업 등 민간이 참여하는 사업으로 확대 시행

입체도로제도, 특정건축자제도 등 새로운 기법을 활용하여
도로부지에 다양한 복합용도를 도입
국외
도쿄 (롯폰기 힐즈)
국외
도쿄 (트리니온 힐즈)

국토공간의 체계적 활용을 위하여
시행령 및 하위지침 마련을 통해 본격적 사업추진 실시
국내
복정역세권 스마트 입체복합도시 개발사업

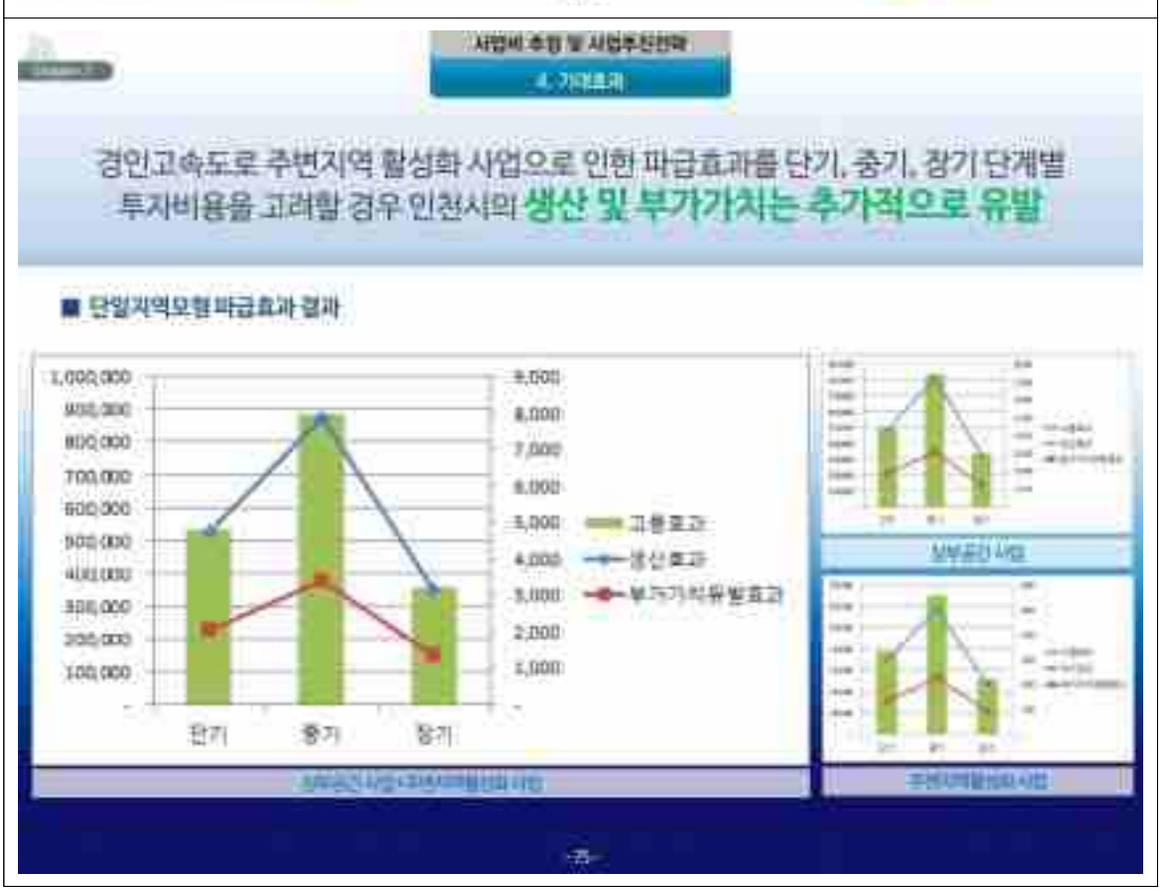
CHAPTER 7
사업비 추정 및 사업추진전략

사업비 추정 및 사업추진전략
1. 개략적인 사업비 산정
■ 경인고속도로 상부공간 사업
구분
사업명
지역
사업구분
사업특성 (억원)
내용
비고
경인고속도로 지하화 사업
중장기
중앙 (GSA)
상부공간사업
주요교차로
중장기
지자체사업
54.5
교차로
중장기
지자체사업
20.7
단지특화
중장기
지자체사업
1,456
경인고속도로 상부공간 정비계획수립사업
중장기
지자체사업
87.2
총계
-71-

사업비 추정 및 사업추진전략
■주변지역 활성화사업

사업비 추정 및 사업추진전략
신월IC - 남청라IC 까지의 고속도로 지하화를 위하여
중앙정부 및 관련기관의 협의 및 국가재정사업으로의 추진 필요
인천광역시
한국도로공사

사업비 추정 및 사업추진전략
3. 공공성 증진방안
적극적인 시설 조성 및 프로그램 제공으로
시민을 위한 장소만들기 실현
단차·소음벽 등 제거,
평면교차 및 보행로 연계
지역축제 개최 및 정례화
문화공원 등 녹지공간 확충
일자리 창출 및 관광객 증가 등
신성장 동력의 마련
-24-


사업비 추정 및 사업추진전략
4. 기대효과
경인고속도로 주변지역 활성화 사업으로 인한 파급효과를 단기, 중기, 장기 단계별
투자비용을 고려할 경우 인천시의 생산 및 부가가치는 추가적으로 유발
■ 단일지역모형 파급효과 결과
1,000,000
900,000
800,000
700,000
600,000
500,000
400,000
300,000
200,000
100,000
-
9,000
8,000
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
-
고용효과
생산효과
부가가치유발효과
단기
중기
장기
-25-

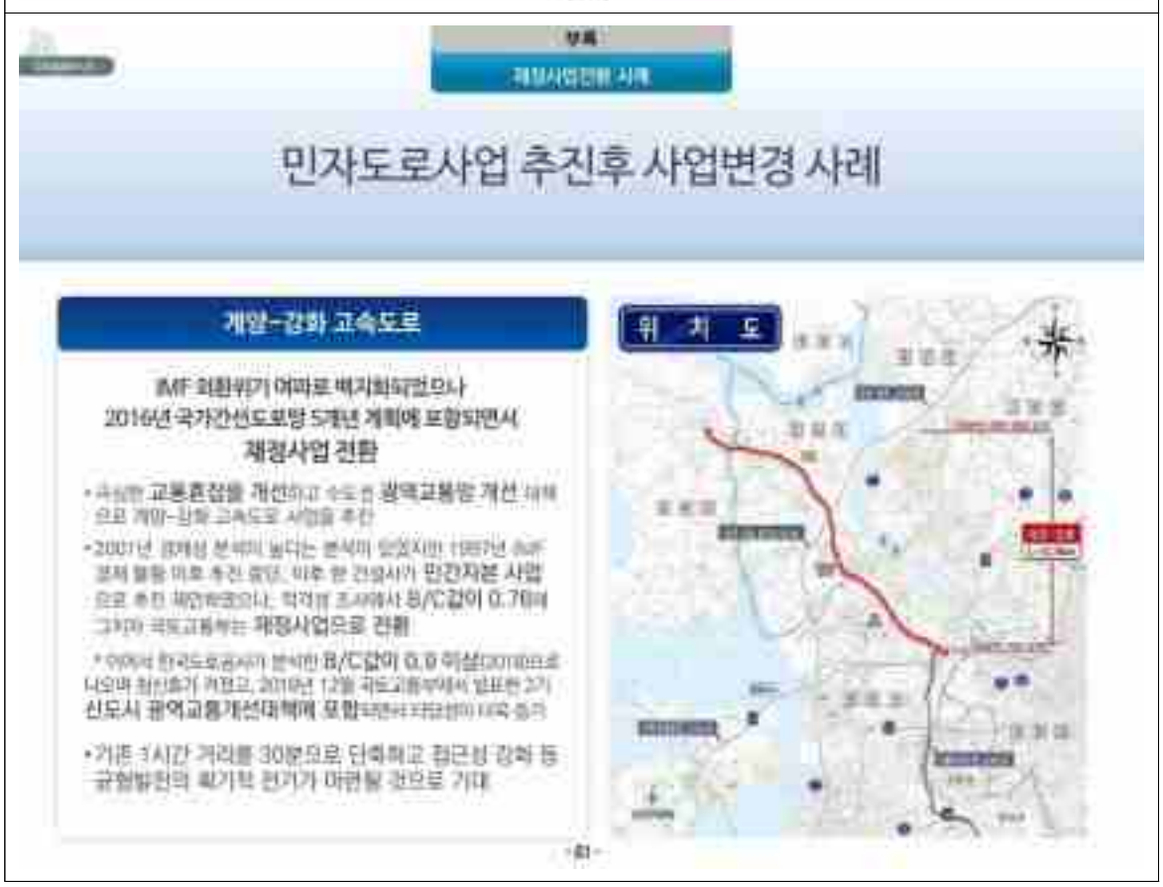
사업비 추정 및 사업추진전략
4. 기대효과
산업연관분석 결과 단기, 중기, 장기에 대한 인천시 생산유발효과는
1,745,956백만원으로 전국 생산유발효과 758,086백만원보다 약 43% 높음
■ 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 경제적 효과(전체사업)
생산유발효과 945,438백만원
부가가치유발효과 471,945백만원
고용유발효과 4,517명이 발생
생산유발효과 1,745,956백만원
부가가치유발효과 747,268백만원
고용유발효과 15,969명이 발생
생산유발효과 945,438백만원
부가가치유발효과 471,945백만원
고용유발효과 4,517명이 발생
생산유발효과 기준 B/C 인천 1.92, 수도권 1.04, 전국 0.83

사업비 추정 및 사업추진전략
전체사업을 2PART로 분류하여
사업에 맞는 추진전략 수립 필요
고속도로 지원화 사업
국가재정사업 전환 및 관련 기관과 협력체계 구축
• 국가재정사업으로 전환 (신월IC-남청라IC로 구간확정)
• 관련 지자체, 재정사업 담당 기관 등 협력체계 마련 (TF팀 조성)
인천시
경기도
한국도로공사
주변지역 활성화 사업
관련 전담부서 조성 및 장기적 발전 전략 마련
• 지역별 특성(온경법 · 출제 · 관리)에 따른 권역별 전담 부서 조성 추진
• 장기간 소요되는 도로사업 외 주변지역 재생을 위한 다양한 방안 및 사업 추진
• 국가예정확보, 지자체 자체예산 확보, 3기 신도시 연계 등 쇠퇴한 지역에 대한 도시활력제고 사업 추진
• 국회 계류중인 (가칭)"경인지역 활성화법" 및 "경제도로법" 등의 활용을 통한 장기적 발전전략 마련
향후연구과제
• 사인천IC 진출부 차로 구성 등
• 주차장 확보방안과 관련하여 실행계획 수립
• 일반화사업과 연계한 산산업 육성 추진
• 상위계획과의 연계 (도시기본계획 제시 등)
• 연구 범위를 보다 넓게 적용하여 광범위하게 수행 필요

전체사업을 2PART로 분류하여
사업에 맞는 추진전략 수립 필요
고속도로 지하화 사업
국가재정사업 전환 및 관련 기관과 협력체계 구축
• 신월IC~서운JC 고속도로가 위치한 지자체, 재정사업을 위한 관련 기관 등과의 협력체계 마련 (TF팀 조성)
인천시
경기도
한국도로공사
주변지역 활성화 사업
관련 전담부서 조성 및 장기적 발전 전략 마련
• 국회 계류중인 "경업지역 활성화법" 및 "입체도로법" 등의 활용을 통한 장기적 발전전략 마련

감사합니다.

부록
재정사업전환 사례
민자도로사업 추진후 사업변경 사례
안산-인천(제2외곽순환도로)
사업에 대한 타당성은 확보하였으나
재무성 부족으로 재정사업 전환
• 신도시 개발 등에 따른 교통수요 분담 및 교통흐름 개선을 위한 사업
• 민자 적격성 검토결과 통행료가 높고 재무성이 불충분하였으나, 국가 기간교통망의 공공성 강화를 위하여 전환


부록
재정사업전환 사례
민자도로사업 추진후 사업변경 사례
개양-강화 고속도로
IMF 외환위기 여파로 백지화되었으나
2016년 국가간선도로망 5개년 계획에 포함되면서
재정사업 전환
• 2001년 경제성 분석이 높다는 분석이 있었지만 1997년 IMF 경제 불황 이후 추진 중단, 이후 한 건설사가 민간자본 사업으로 추진 제안하였으나, 적격성 조사에서 B/C값이 0.7에 그치자 국토교통부는 재정사업으로 전환
• 기존 3시간 거리를 30분으로 단축하고 접근성 강화 등 균형발전의 획기적 전기가 마련될 것으로 기대
위 치 도

기대효과
경인고속도로 상부공간 사업을 통해
생산유발, 부가가치유발, 고용창출 등 인천 지역경제 활성화 기대 가능
■ 경인고속도로 상부공간 사업의 경제적 효과
생산유발효과 879,625백만원
부가가치유발효과 436,751백만원
고용유발효과 4,139명이 발생
생산유발효과 1,828,800백만원
부가가치유발효과 894,218백만원
고용유발효과 14,860명이 발생
생산유발효과 614,026백만원
부가가치유발효과 -2,402,030백만원
고용유발효과 -16,794명이 발생
생산유발효과 기준 B/C 인천 1.93, 수도권 1.04, 전국 0.73

기대효과
경인고속도로 주변지역 활성화 사업을 통해
인천 지역 경제적 효과가 가능 높은 것으로 분석
■ 경인고속도로 주변지역 활성화 사업의 경제적 효과
생산유발효과 65,813백만원
부가가치유발효과 35,196백만원
고용유발효과 379명이 발생
생산유발효과 117,156백만원
부가가치유발효과 53,050백만원
고용유발효과 1,110명이 발생
생산유발효과 144,069백만원
부가가치유발효과 -343,072백만원
고용유발효과 -2,483명이 발생
부가가치유발효과 기준 B/C 인천 0.84, 수도권 0.56, 전국 -5.41