

제3장 시민의견 수렴

1. 시민발굴단

1.1. 개요

가. 목적

- 해양친수도시 인천의 현황과 문제점, 발전 방향에 대한 시민공감대 형성
- 인천의 해양친수공간 명소 발굴 및 활용방안에 대한 시민의견 수렴
- 해양친수도시 인천 만들기를 위한 미래비전, 전략, 사업에 대한 시민의견 청취
- 해양친수공간 조성을 위한 다양한 사업 발굴 및 사업의 우선순위 도출
- 전문가, 시민, 대학생 등 다양한 주체들의 아이디어 발굴 및 참여를 위한 “소통의 장” 마련

나. 프로그램

- 참석인원 : 총 40명 내외 (발굴단 26명, 인천시 공무원 1명, 인하대학교 7명, 건일 3명 등)

[표 III-1] 시민발굴단 프로그램

연 번	구 분		일 정	비 고
1	모집 및 공고		2020.06.24.~2020.07.07.	
2	지원자 선정 및 공지		2020.07.07.	
3	오리엔테이션		2020.07.16. (10시~12시)	인하대학교 60주년기념관 106호
4	워크숍	1차(경제자유구역)	2020.07.23. (10시~12시)	화상(ZOOM)으로 온라인 진행
5		2차(항만구역)	2020.07.30. (10시~12시)	화상(ZOOM)으로 온라인 진행
6		3차(도서지역)	2020.08.06. (10시~12시)	화상(ZOOM)으로 온라인 진행
7		4차(종합토론)	2020.08.13. (13시~17시)	인하대학교 60주년기념관 106호

1.2. 운영결과

가. 해양친수도시의 개념 미래상, 전략에 대한 논의 결과

- 인천의 숨겨진 해양 친수공간을 발굴하는 것이 매우 중요한 과제임. 해양친수공간의 범위는 소조기 해안선 기준 1km, 대조기 해안선 기준 0.5km로 설정할 수 있음
- 해양 친수공간 조성을 위한 기본계획은 필요하며, 지역 개발 때 경제적 측면과 아울러, 주민들에 대한 고려도 필요함
- 인천은 바다와 산을 함께 품고 있어 자연경관이 좋으나 체험 위주의 활동이 부족, 이에 대한 보완책이 필요함. 또한 갯벌이라는 공간을 어떻게 활용할 수 있을지에 대한 고민과 향만이 가지는 장소성에도 주목할 필요가 있음
- 기본계획 수립 시 인터넷 검색 및 설문조사 등을 통해 방문객들의 경험을 모니터링을 해보는 것이 좋겠음
- 섬들이 갖는 다양한 스토리를 발굴, 활용하는 것이 필요하고 전통 포구를 해양 친수 공간으로 만드는 것도 필요함
- 다른 지역 사람들의 경우, 인천의 명소에 대한 인식이 부족하므로 이에 대하여 홍보를 통해서 인천의 관광수요를 늘릴 수 있도록 해야 하고 사회적 약자를 고려한 교통시스템 및 편의시설에 대한 보완이 필요함
- 인천에서의 친수는 조망이라는 소극적 활동에 불과하므로 물과의 연계를 통한 체험 중심의 친수 공간을 복합적으로 만들어야 함
- 친수공간의 의미와 목적에 집중할 필요, 대상지들을 정하여 구체적인 논의해야함. 또한 친수공간을 조망 말고 다양한 활동을 어떻게 할지에 대한 고민 필요
- 동적인 친수공간이 되기 위해서는 해당 지역의 정체성과 스토리를 반영하여 문화적 체험을 직접 경험 해볼 수 있는 공간이 함께 조성되어야 하며, 조성 이후의 공간 활용 방안까지 함께 고려하여 친수공간을 발굴해야 한다고 생각함
- 투입되는 예산 대비 발생하는 가치를 평가하여 실현가능성 높은 사업을 추진하면 좋겠음
- 친수공간 개발에 있어 제한 요소들이 많은데, 이 중에 가장 먼저 해결해야 할 문제가 사업의 추진 주체인 Control Tower가 만들어져야 한다고 생각함. 개발과 관련된 토론이나 연구 등이 일회성으로 진행돼 높은 잠재력을 가진 공간들도 그동안 개발되지 못해 갈등만 빚고 있다고 생각하므로, 친수기본계획은 종합적인 관점에서 장기적으로 진행되어야 함

나. 해양친수공간 발굴결과

- 소무의도 몽여해변, 동검도, 석모도, 팔미도, 강화도 석모대교, 황청저수지, 소이작도, 월미도, 북성포구, 송도유원지, 작약도, 경제자유구역 등의 지역이 발전 가능성이 있음
- 석탄부두 폐선로/남향친수공원은 지리적으로 석탄부두, 화학공장이 인접해 있어서 이를 고려하여 심리적으로 안정될 수 있게 주변경관을 조성해야 함
- 북성포구 준설토 투기장은 역사적 콘텐츠를 가진 곳으로, 스토리텔링을 통해 아이들을 위한 교육적 장소와 역사적 공간으로 특화되면 좋겠음
- 인천 신항 오렌지 뚝스GC 옆 부지는 인천도시공사의 소유라고 해도 군부지와 LNG부지 때문에 협의 없이는 사업 추진이 어려움. 국방부와 협의가 필요함. 군부대 시설이나 철조망도 스토리를 더한다면 좋은 소재가 될 수 있고 협의만 잘 진행된다면 케이스24 못지않은 좋은 공간이 될 수 있음
- 남향 유어선 부두는 인천시가 기본계획을 잘 수립할 필요가 있으며 이를 모니터링 할 수 있는 시스템을 구축하고, 해양친수공간발굴단 활동이 연장돼 시민의 참여도를 높여 힘을 키우면 좋을 거라 생각함. 또한 해양친수발굴단에서 항만공간에 대하여 구체적 계획을 세워 법정계획까지 이루고, 조례 등이 세워지면 좋겠음
- 아암도 해상공원은 대상지 맞은편에 테마파크 조성사업이 계획 중인데, 이와 연계한 개발을 하면 시너지 효과를 볼 수 있을 거로 생각함
- 송도1호 근린공원은 대상지와 바로 연결해서 공동주택단지들이 들어설 예정이므로 향후 아주 큰 잠재력이 있는 장소라 생각되며 현재 내부 호수공원 측면으로 친수공간을 계획하고 있음
- 영종도 남측 유수지공원은 인천시 자체적으로 항만에 대한 마스터플랜을 수립하지 않으면 난개발의 위험이 있고 대상지 주변까지도 함께 연계하여 개발을 진행하면 좋겠음

1) 경제자유구역 : 도심연계 및 휴양레저형 해양친수공간개발

- 친수공간 발굴(16개)
 - 송도1호 근린공원, 아암도 해상공원, 영종 24호 근린공원 일원 해양친수공간, 영종도 남측 유수지 공원, 거잠포 친수시설 ~ 잠진도 여객선터미널 ~ 무의도 선착장, 왕산 ~ 삼목항, 용유 ~ 조림섬, 소무의도 영종해안순환도로 선착장, 을왕리해변, 소무의도 몽여해변, 네스트호텔 + 무의도, 소무의도 친수보행축, 월미도, 왕산마리나, 중산동어촌계 방파제 친수시설 특화, 예단포항 친수시설 특화

[표 III-2] 경제자유구역 해양친수공간 개발방향

구 분	개발방향
송도 해양레저파크 송도 1호 수변공원 연계 (연수구 송도동 390-1 일원)	특 성 : 바다전망이 가능한 워터프론트·호수공원과 연계하여 개발 가능(향후 대규모 아파트단지와 초등학교 건립예정) 개발방향 : 1구역(남측)·해양레저형 친수공간, 2구역(북측)·생태분화형 친수공간
아암도 해상공원 (연수구 송도동 산1)	특 성 : 아암대로 호안을 따라 친수스탠드·보행 및 자전거도로 조성 완료, 제2경인고속도로·송도국제도시 방향 조망 가능, 아암도 정상 자연발생형 쉼터로 조성 가능 개발방향 : 생태학습, 체험공간의 친수공간
영종도 남측유수지공원 (중구 운서동 2854)	특 성 : 공항철도를 이용하여 접근가능, 네스트호텔 주변 친수공간 유수지공원 인근 무허가 낚시 및 무단 쓰레기 투기 존재 개발방향 : 문화, 체육시설, 수상스포츠, 해상캠핑장 등 활동성 있는 친수공간

2) 항만구역 : 항만연계 해양친수공간개발

○ 친수공간 발굴(16개)

- 석탄부두폐선로/친수공원 친수보행축, 남항 유어선부두, 북성포구 준설토투기장, 인천 내항 1·8부두 해양친수공간, 인천 신항 오렌지둔스, 물치도 해상공원, 연안부두 바다쉼터 친수보행축, 영종도 준설토투기장, 김포터미널 하부 매립지, 화수부두 및 만석부두, 인천항 크루즈 터미널, 소래포구, 인천 신항 바다쉼터, 골든하버 등대(중구 항동 7가 82-11), 인방사 부지

[표 III-3] 항만지역 해양친수공간 개발방향

구 분	개발방향
석탄부두폐선로/ 남항친수공원 친수보행축 (중구 항동 7가 일원)	특 성 : 화물터미널 및 유선 승선장 운영, 남항친수공원 부근 폐선로 활용 및 공원관리 필요 개발방향 : 수변공원, 바지선, 보세창고 및 폐선로의 콘텐츠 활용
남항 유어선부두 (중구 항동 7가 일원)	특 성 : 주차장·낚시꾼들이 승선하는 장소로 이용 개발방향 : 인천의 정체성이 드러날 수 있는 해양친수공간으로 개발 주차장 입체화, 해양친수공원 조성, 유어선 부두 복합화 추진
북성포구 준설토투기장 (중구 북성동 1가 3-71일원)	특 성 : 경관환경개선, 친수공간 조성 개발방향 : 공공용지와 친수시설 강화
인천 내항 8부두 해양친수공간 (중구 북성동 1가 4-252일원)	특 성 : 상상플랫폼(30%) 공공개발 예정 개발방향 : 공유수면을 활용한 친수공간 개발
인천 신항 오렌지둔스 (연수구 인천신항대로 1120)	특 성 : LNG가스기지와 철조망·경계초소 존재로 관련기관 협의 필요, 송도방향으로의 조망 가능 개발방향 : 군부대 협의 후 골프장, 야구장과 연결 및 바다 조망점 조성

3) 도서지역 : 친수해안 경관특화형 해양친수도시개발

○ 친수공간 발굴(7개)

- 석모도 칠면초 공원, 십리포해안길 ~ 진여부리해변 공유수면, 소이작도, 해명산 전득이 고개, 황청포구, 석포리 포구&선착장, 황산도와 소황산도 나들길&낚시터

[표 III-4] 도서지역 해양친수공간 개발방향

구 분	개발방향
석모도 칠면초 공원 (인천광역시 강화군 삼산면 석포리 944-1)	특 성 : 질 좋은 온천과 갯벌이 형성되어 있으며 접근성이 양호, 공원을 전체적으로 조망할 수 있는 전망시설 부족 개발방향 : 온천 연계 해양조망공원 조성
영종 24호 근린공원 일원 해양친수공간 (중구 중산동 1956-2 일원)	특 성 : 24호 근린공원, 웨스턴그레이스 호텔 등이 존재, 유희 방파제 보행 연결 가능 개발방향 : 방파제 재활용, 보행로와 연계, 전망대, 포켓 수변공간 조성
십리포해안길~진여부리해변 (옹진군 영흥면 내리 739-89 외곽 공유수면)	특 성 : 십리포 해수욕장 백사장이 존재하지만 특징 있는 해안데크길 조성 필요(영흥 디오마레 리조트 22년 개장 예정) 개발방향 : 해안, 백사장, 전망쉼터 등의 특화방안 제안
네스트호텔 + 무의도 (중구 잠진도길 11, 덕교동 103-21)	특 성 : 무의대교 여객터미널 운영 중단, 현재는 불법 낚시객이 이용, 무의도 트레킹 둘레길 조성예정 개발방향 : 용유역과 무의도를 연결하는 케이블카, 수상택시, 보행로 등의 새로운 동선을 제안
을왕리 왕산해변 친수보행축 (인천광역시 중구 을왕동 773-97 경계 외곽)	특 성 : 목재 보행데크·무대시설 존재, 해양 활동 공간시설 존재 개발방향 : 바다전망대·암반구역 친수스탠드·선셋광장·파도수영장 조성, 보행축 연계



[사진] 해양친수공간 시민발굴단 워크숍

2. 시민포럼

2.1. 개요

가. 목적

- “해양친수도시, 인천 만들기”를 위한 시민공감대 형성과 해외사례 분석을 통한 노하우 공유
- 전문가, 시민, 대학생 등 다양한 주체들의 관심 유발, 참여 유도, 역량 강화

나. 프로그램

[표 III-5] 시민포럼 프로그램

연 번	구 분	일 정	발표자	주 제
1	모집 및 공고	2020.10.05. ~2020.10.15		
2	지원자선정 및 공지	2020.10.15		
3	시민포럼	1차(영국) 2020.10.16. (금, 18시~20시)	김정후 교수 (City, University of London)	유럽의 수변공간과 도시재생
4		2차(미국) 2020.10.23. (금, 10시~12시)	주정훈 박사 (Boston Redevelopment Authority)	미국 보스턴의 수변도시재생
5		3차(일본) 2020.10.30 (금, 18시~20시)	김대중 대표 (NIKKEN SEKKEI)	일본 수변건축과 사례

2.2. 운영결과

가. 시민포럼 1차

» 유럽의 수변공간과 도시재생_김정후 교수(City, University of London)

- 참여인원 : 46명 내외(시민 35명, 인천시 공무원 2명, 인하대 7명, 건일 2명 등)
- 내용요약 : 도시재생은 1950년 유럽에서 시작했고 지금까지 지속적으로 발전되고 있음. 실질적인 변화는 1990년대 시작되었으며, 특히 지속가능성에 대한 고민이 크게 확대되었음. 대표도시의 핵심내용은 다음과 같음

1) 발표내용

○ Bilbao, Spain

- 스페인 빌바오(항만산업과 광산산업이 발전했던 도시) 도시재생의 핵심은 네르비온 강 주변 공공공간, 공공건물, 공공시설물을 조성하고 네트워크 형성한 것. 1단계로 공공공간을 혁신하고 2단계 원도심 광장, 상권, 주거재생 3단계 친환경 녹지조성, 가로 경관사업, 대중교통 연결성 강화사업(친환경 트램) 추진. 쾌적하고 안전한 주거환경을 조성하는데 약 20년 정도 소요됨. 아반도이바라 프로젝트(빌바오 세일즈 프로젝트)를 통해 경제적 지속가능성, 경제 활성화를 위한 정책 추진 중. 기업유치를 위한 세금혜택, 다양한 인센티브 제공하여 일자리거점 조성. 조로자우레 재생 프로젝트(강 중심 방치된 땅 재생 프로젝트)를 통해 노후 항만, 브라운필드를 새로운 주거, 상업, 공원, 녹지가 어우러진 공간으로 재생시키는 프로젝트. 그 외 15개 정도의 도시재생 프로젝트가 진행됨. 모든 재생 프로젝트는 기존 지역이 가지고 있던 특성을 살리면서 개발을 추진하고 거점을 만들고 거점들을 선으로 연결하고 하나의 면이 되는 지역의 재생을 완성하는 전략을 추진함

○ Hamburg, Germany

- 독일 함부르크 하펜시티(현재도 작동하고 있는 항만도시) 쇠퇴한 항만을 재생하는 계획으로 주상복합, 문화예술, 관광, 교육시설(하펜시티 대학) 도입. 버려진 창고를 해양박물관으로 개조하고 수변지역의 공공환경을 변화시키고, 전력공급소를 리모델링하여 하펜시티 홍보관으로 만들. 약 70개의 창고 중 50% 정도가 재생되어 이용중. 수변전체를 중층 고밀도시공간으로 변환시킴. 도시기능을 수변으로 이전하는 방식으로 레저 스포츠로 채우는 방식과 차별화하여 지속가능성을 높임. 많은 스타트업, 기업들을 유치. 수변에 공동주택을 공급하고 놀이터 및 주민을 위한 공간 제공. 랜드마크인 필하모니 오페라 하우스도 개관. 핵심은 수변 공공공간 조성

○ London, United Kingdom

- 영국 스트라포트지역(2012년 런던 올림픽이 진행되었던 곳)은 런던의 북동쪽에 위치한 지역으로 노후화되고 쇠퇴한 지역을 올림픽을 통해 재생하고 활성화 함. 가장 먼저 부지정화사업을 진행하여 주변 환경 개선. 올림픽 경기장은 해체 가능한 구조로 처음부터 계획하여 운동장과 수영장을 제외하고 모든 시설은 해체. 리벨리 수변공원 조성하고 오염된 땅을 녹화 공간으로 변화시킴. 공원을 새로 조성하고 주변 아파트, 상가, 녹지가 어우러진 공간으로 변화시킴. 메카 스포츠 이벤트 이후 빛 때문에 고민하는 도시가 있고, 경쟁력이 살아나는 도시가 있음. 지속가능성이 도시재생의 핵심임

○ Rotterdam, Nederland

- 네덜란드 로테르담 RDM(항만기능의 일부는 쇠퇴했지만 아직 경쟁력을 확보하고 있는 도시)은 항만지역의 창고를 재생한 사례. 바다에서 내륙으로 들어와 있는 수변공간적 특성을 지님. 항만 자체가 원도심에 있는 것이 다른 사례와 차별화 됨. 부두가의 창고를

재활용하여 RDM(The Rotterdamsche Droogdok Mattschappij) 캠퍼스 조성. 대학, 기업, 연구소를 유치하여 첨단산업 스타트업 공간으로 변모시킴. 장소성을 보여주는 타워 크레인도 남김. 대학을 이주시킬 때에도 항만과 관련된 학과들을 중심으로 이전시켰고 대학, 기업, 연구소를 함께 조성함으로써 시너지를 만들어 냄

- 성공적 도시재생을 위해 필요한 5가지가 있음. 첫째, 지역특화 문화예술산업, 창조산업, 혁신산업의 도입. 둘째, 친환경 정책 필요 셋째, 친수형 공공공간, 상업, 주거공간의 복합. 넷째, 배후도심, 원도심과 유기적으로 연계된 활성화. 다섯째, 21세기 도시재생은 지속 가능성에 대한 고민과 노력이 필요

2) 시사점

- 도시재생에 있어서 하나의 정답은 없음. 도시마다 지역마다 서로 다른 해법을 찾아야 함. 작은 생각과 실천이 전체를 바꿀 수 있음
- 친수공간을 만들기 위한 프로젝트에서 가장 중요한 것은 지속가능성임
- 친수공간 재생은 물리적 공간, 콘텐츠 개발, 주변 도시공간과의 연계 그리고 기능의 복합 등이 반드시 함께 고려되어야 함

나. 시민포럼 2차

» 미국 보스턴, 수변도시재생_주정준 Urban Designer(BRA)

- 참여인원 : 32명(시민 25명, 인천시 공무원 2명, 인하대 3명, 건일 2명)
- 내용요약 : 보스턴은 항구도시이고 미국 동부의 역사 도시로 400년 역사를 지닌 수변 도시임. 300년에 걸친 매립사업으로 현재와 같은 해안선의 형태를 갖추. 보스턴의 친수공간 재생 프로젝트의 세부내용은 다음과 같음

1) 발표내용

- South Boston
 - South Boston 지역은 매립을 통해 만들어졌고 내항과 접해 있음. 어항, 수산업, 국방산업, 항만 수리, 조선 산업 등이 자리를 잡고 있음. 1970년 미국 해군기지가 폐쇄되었고, 물류 수송이 바뀌고 업무시설 수요가 늘어남에 따라 많은 공간이 주차공간으로 활용됨. 시가 부지를 적극적으로 매입하여 산업단지화 함. 수질 개선, 법원 신축, 컨벤션센터 신축 등 지속적인 공공투자와 함께 수변공간에 대한 계획이 진행됨. 보스턴시는 수변이 도시의 미래라는 생각으로 주 법령을 통해 수변 공공성 확보. South Boston Waterfront Project는 21세기 수변개발의 새로운 모델임

- 1866년에 제정된 Chapter 91은 수변공간의 개발, 관리를 위한 제도적 지침(가이드라인)으로 모든 지역에 동일하게 적용되는 법. 보스턴 지역의 특성을 반영하기 위해 주정부, 환경부 장관승인을 전제로 지방정부에서 자발적으로 Municipal Harbor Plan(2000)을 만들었고 승인이 되면 주 정부 법을 대체할 수 있음. 민간개발사업 추진과정에서 발생할 수 있는 불확실성을 제거해 주는 역할과 민간사업을 통한 공공접근성, 공공이용시설 확충 등 다양한 혜택을 만들어가는 역할. Fan Pier, Pier 4, Seaport Square, 해양산업 공원 등이 주정부의 가이드라인과 지방정부 수변계획을 통해 관리되는 지역. 100 Acres Master Plan(2007)을 만들고 이에 따라 개별 사업을 진행. 예를 들어 민간사업계획서가 제안되면 그 계획안에 대한 다양한 공공논의가 진행되어 긍정적 변화 유도(건물형태, 높이, 배치, 녹지축, 보행산책로 등). 이 모든 과정은 주정부의 가이드라인과 지방정부의 수변 계획이 있었기 때문에 가능
- 보스턴의 수변에는 주거, 오피스에 대한 개발수요가 많지만, 해양산업을 위한 공간을 법 제도를 통해 보호함으로써 해양산업 기능이 유지되고 있음. Marine Park Masterplan이 대표적인 사례로서 선박수리, 가공산업, 디자인, 재생에너지, 제조업, 신기술사업, 크루즈터미널 등이 들어와 새로운 일자리 창출한 산업단지. 부족한 부두시설, 노후한 기반시설, 높은 임금체계, 해양산업의 경쟁력 약화 등을 고려, 해양산업 발전을 위한 새로운 모델을 찾고 있음. 컨테이너 항만시설 정비, 철도노선 연결 등을 고민하고 미래 철도망 구축을 위한 가이드라인 제시
- 다양한 민간개발 사업으로 차량정체가 더욱 악화함에 따라 교통계획을 새롭게 수립하자는 의견 있음. 정부기관(Massport, MCCA, 주정부 등)이 함께 고민하고 다양한 기관들이 참여하여 기금을 만들고 전문기관을 고용, 주민 의견 수렴을 진행. 2015년에 수립된 지속가능한 교통계획은 단기, 장기계획을 함께 진행했다는 점(2035년 기준 장기계획, 5년마다 집행하는 단기계획). 토지이용을 예측하는 데 많은 시간이 걸렸으나 개발수요를 예측하고 이를 기반으로 교통량(자동차 사용수요, 산업 유발 교통수요, 보행 및 자전거 이용 수요)을 추정하고 대응 방안도 만들. 트럭 전용 도로를 만들고 연계성을 강화하는 작업 진행. 내부 교통 연결성, 공공공간 조성 등 다양한 문제들이 2015년 교통계획을 수립하는 과정에서 함께 고민됨
- 수변 재생에서 기후변화로 인한 해수면 상승에 따른 다양한 문제들이 심각해지고 있음. '킹 타이드'라고 하는 조류로 인해 도시 수변공간 계획에 변화가 진행되고 있음. 2100년 정도에는 지금보다 45cm 정도 해수면이 상승할 것으로 예측되고, 이로 발생할 침수지역을 예측하고 대응 방안을 고민하는 중. 침수피해 예상 지역 지도를 보면 대부분 매립지역이 위험지역임. 침수에 따른 경제적 손실이 예상되므로 단기, 중기, 장기적 접근이 필요하며 지역에 적합한 대응 방안이 절실하며 지역별로 다양한 아이디어들이 제안되고 있음
- 제도적 틀을 만들고 유연성 있는 계획을 추진함으로써 지속적인 공공성을 확보하고 있음. 도시기본계획, 공공공간 계획 등 환경의 변화가 제도적 장치를 통해 많이 이루어짐. 전략적인 교통계획을 만들고 선 공공투자, 후 민간투자방식으로 진행. 공적자금을 투자하여

교통 접근성을 개선하고 공공건축물을 이전함으로써 민간투자 유인하는 방식

2) 시사점

- 친수도시 조성을 위한 계획과 제도적 틀을 만들고 지속해서 발전시켜 나가야 함
- 다양한 계획들이 실행되도록 다양한 전략을 세우고 적극적으로 추진하는 것이 필요
- 공공투자뿐만 아니라 민간투자 방식도 진행할 수 있는 유인 정책 및 사업 방안 필요
- 계획과 사업 실행과정에서 주민참여 활동이 지속해서 이루어질 수 있는 플랫폼 구성 및 운영이 필요

다. 시민포럼 3차

» 일본 수변건축과 사례_김대중대표(NIKKEN SEKKEI)

- 참여인원 : 36명(시민 29명, 인천시 공무원 2명, 인하대 3명, 건일 2명)
- 내용요약 : 앞서있는 일본의 친수공간에 대한 특성을 바탕으로 한국의 친수공간에 대한 비교 및 분석을 통한 방향성 제시

1) 발표내용

- Shanghai South Bund Area Master Plan_CHINA
 - City Heart 프로젝트를 위한 5가지 요소 : 자연, 연결, 생동력, 문화, 아이콘을 이용. 프로세스 : Reading-Programming-Connecting-Integrating-Shaping-Branding 대부분의 프로젝트에서 첫 단계인 리딩 과정에 가장 많은 시간을 투자함
 - 요코하마 미나토미라이의 프로젝트 경우 1970년대 후반에 시작되어 40년이 지난 현재에도 20~30% 정도 진행 중. 오랜 시간 동안 프로젝트 진행을 나누어서 실행. 예를 들어 LG의 경우 1년에 한 번씩 하는 지원 프로그램에 작년과 재작년에 신청하여 확정되어 현재 설계와 함께 공사가 진행 중. 개별 프로젝트 또한 많은 시간이 소요됨. 이러한 이유로 오늘 시민포럼에는 가장 최근 진행된 상하이 프로젝트를 보여드리고자 함
 - 대상지는 상하이의 푸둥 지역에 위치. 상하이시의 의도, 개발업자, 시민의 의견이 합쳐져서 푸서 지역 중심에 또 다른 도시의 거점을 만들려는 의도로 4~5년 전부터 시작된 프로젝트. 푸둥, 푸서지역은 상하이의 옛 건축자산, 문화자산이 많은 지역이라 어떻게 개발할 것인지에 대한 많은 고민이 있는 지역. 푸서지역의 역사적 자산, 형성과정 등에 대한 검토가 이루어졌음. 가장 많은 시간이 할애되는 과정. 강을 중심으로 수변 주변 도시가 어떤 형태를 이루었으며 그 요인들은 어떤 것들이 있는지에 대한 조사. 물과 관련된 생활습관, 패턴 등이 남아 있었음. 이를 어떻게 새로운 개발에 적용시킬 것인가에 대한 고민이 함께 진행됨
 - 기존요소, 새로운 요소들을 어떻게 융합하여 푸서지역을 다른 도시와 차별화 할 것인가? 가장 부족한 요소가 자연이어서 Central Green을 제공함으로써 삶의 질을 높일 수 있는 전략을

세움. 중심 녹지 공간을 통해 주변의 개발을 연계. 개발을 통한 수직동선(어반코어) 정비와 입체적 보행 네트워크를 창출. 어반코어는 공개공지, 기부채납 등의 공공성을 가진 부분임

- 일본의 경우 Shibuya Hikarie의 중심 공간과 같이 다양한 동선이 집적되고 연결될 수 있는 코어를 형성하는 사례가 많음. 아이콘으로 강을 생활의 중심으로 끌어들이. 푸서의 고층화된 중심지역을 만들고 저층부의 휴먼스케일을 다시 제공함으로써 번즈지역의 근대건축물과 같은 건물들이 저층을 구성하여 믹싱함으로써 아이코닉한 번즈의 이미지를 형성하고자 함
- Area Management의 과정은 실제로 아쉬운 과정임. 중국과 한국의 경우 특히 그러함. 조직구성을 균형 잡힌 3자를 통해 지속할 수 있는 운영을 하고자 함. 공공공간의 양질의 환경과 가치를 유지, 향상하기 위한 이용자, 행정, 사업주 등이 참여하여 조직을 구성
- 아직 중국에서 반영되고 있지 않지만, 향후 공공공간의 환경과 가치를 향상시키기 위해 이용자, 행정, 사업주 등이 참여하는 NPO를 만들고 지속적인 모니터링을 해야 함

○ New Incheon International Ferry Passenger Terminal_KOREA

- 인천 국제페리터미널은 기존 국제여객터미널의 이원화 운영으로 인한 이용객 불편 해소, 항만 비용 절감을 위한 프로젝트. 배만 타고 내리는 터미널에서 매일 가고 싶은 곳, 모두와 함께 가고 싶은 곳으로 만들려는 의도. 친구, 가족, 연인들의 일상 방문이 가능한 장소화. 바다를 느끼는 공간을 의도함
- 터미널 CIQ 5 FUNCTION 개념에서 5개의 갈래로 이어지고 자연스럽게 흐르는 건물로 랜드마크화 하고자 함. 5개의 동선이 수평적 띠를 이루면서 외부에서는 디자인적 요소로 활용해 계획함. 복잡한 형태를 기술적으로 해결하여 3D 시뮬레이션을 통해 진행
- 건물 자체가 전망대, 데크 역할을 할 수 있는 터미널을 만들고자 함. 바다를 바라보며 전망이 가능한 지붕, 녹화 지붕의 제공. 사람들이 본연의 목적뿐만 아니라 바다를 즐기기 위해 방문 가능한 건물. 이용객의 편의성, 자연광이 들어오는 쾌적한 시설 공간 등을 제공
- 국경을 넘는 Immigration구역의 Border Space 공간. 터미널 안에 특별한 수변공간을 가로 지르는 공간계획. 동측과 서측에서 보이는 건물의 입면이 서로 다른 개념을 가지고 제안됨
- 랜드스케이프의 경우 건물 앞쪽에 수반 공간을 만들. 서해는 조수간만의 차가 가장 센 지역이 8m 정도 차이가 남. 수반 공간의 물이 조수간만의 차와 함께 들어가고 나올 수 있도록 제안하였으나 시공은 안 됨

2) 시사점

- 도시의 친수공간을 위한 프로젝트 실행에 있어서 충분히 기간이 필요함
- 친수공간 조성 후 반드시 모니터링을 통해 만들어진 공간과 시설들이 버려지지 않고 활성화될 수 있도록 관리 및 운영의 지속성이 요구됨
- 도시재생에 공공공간의 양질의 환경과 가치를 유지, 향상하기 위한 이용자, 행정, 사업주 등이 참여할 수 있는 조직구성이 바람직

3. 시민대학

3.1. 개요

가. 목적

- 해양친수도시 인천만들기를 위한 미래비전과 전략, 기본계획안에 대해 함께 논의 하고 발전 방향을 고민

나. 프로그램

- 참여인원 : 40명 내외(시민 31명, 인천시 공무원 2명, 인하대 5명, 건일 2명 등)

[표 III-6] 시민대학 프로그램

연 번	구 분	일 정	방 식
1	모집 및 공고	2021.01.08.~2021.01.22.	
2	지원자선정 및 공지	2021.01.22.	
3	시민대학 1차	2021.01.23. (토, 10:00~12:00)	오리엔테이션
4	시민대학 2차	2021.01.23. (토, 13:00~15:00)	워크숍
5	시민대학 3차	2021.01.30. (토, 10:00~12:00)	워크숍
6	시민대학 4차	2021.01.30. (토, 13:00~15:00)	워크숍

3.2. 운영결과

가. 해양친수도시조성 기본계획에 대한 논의 결과

- 발표내용 : “2030 인천 바다이음”이라는 미래비전을 제시하고 개방적, 재생적, 상생적, 보전적, 국제적 해양친수도시 만들기를 위한 5개 핵심 스토리(목표와 15개의 해양친수 네트워크화 방안 및 신규사업 30여개 제시
- 논의내용

[계획방향 관련]

- 현재 해양친수기본계획은 비법정계획이므로 실현성을 가지려면 도시기본계획과의 연계가 필요함
- 현재 진행 가능한 사항부터 우선으로 진행하며 지속해서 시민의 참여가 가능한 시스템이 필요
- 해양친수공간에 대해서는 정적인 부분이 많아서 동적인 부분을 보강하였으면 함, 새로운 친수 공간을 발견하고 발전시키는 것보다는 현재 있는 장소 중, 좋은 곳을 선별하여 발전시켰으면 함

- 정부 정책에 시민의 의견이 적극적으로 반영하여 시민과 함께 만들어가는 프로젝트여야 함. 또한 비법정계획의 경우 타 계획의 가이드라인이 될 수 있는 중요한 계획임
- 해양친수공간 계획이 독립적 계획은 아닌 것 같음. 주변의 도시계획과 공원녹지 기본 계획과의 '정합성'이 중요하고 해안은 인천만이 가지고 있는 가치임. 다른 도시에는 없는 '해안공원'이라는 특성을 살려서 발전하면 좋을 것 같음

[사업 관련]

- 8부두의 개방에 대해서 좋은 랜드마크가 되었으면 희망하며 원주민과의 화합과 환경 보전의 측면에 대한 고려가 필요함
- 인천시 내에 성공적인 모델을 통하여 성공적인 우수사례의 모델을 통하여 공감대를 이끌어 앞으로의 계획에 고려를 해야 함
- 거시적 관점의 계획도 좋지만 지금 당장 해결할 수 있는 계획 또한 반영되어 진행되었으면 좋겠음
- 현재 계획하고 있는 기본계획이 앞으로의 바이블과 같은 역할을 하였으면 좋겠음. 정권 변화와 관계없이 지속해서 추진 가능한 사업이 되었으면 좋겠음. 또한 중앙부처의 역할도 중요하지만, 해당 지자체의 참여도 중요하다고 생각함
- 제일 중요한 것은 실행력임. 실행력 높이기 위해서 어떻게 법제화하여 강력하게 끌어가야 할지와 지방자치단체와 주민들 간의 갈등을 어떻게 원활하게 소통, 해결하고 조화롭게 해나갈 것인지에 대해 생각해야 함. 지방자치단체와 주민들의 중간 입장에서 여러 갈등들을 조율하고 소통하게 할 수 있는 기구를 설립하면 지속해서 피드백 주고받으며, 효율적으로 일을 진행할 수 있을 것 같음
- 물리적인 환경 개선 및 개발뿐만 아니라, 공간을 채울 수 있는 소프트웨어와 콘텐츠 중요함

[접근성 관련]

- 접근성이 좋은 장소부터 단계별로 접근하였으면 하고 접근성에 대해서 거리를 기준으로 단계별로 확장하였으면 함
- 인천시의 해안철책 제거는 좋다고 생각함. 그러나 제방의 경우 사람들이 해안가로 나가는 것을 막고 있음. 외국의 경우 제방이 있더라도 중간에 1~2m의 통행로를 만들어 접근하게 했지만 우리나라의 경우 그런 통로가 없음
- 인천 친수공간에 대하여 가장 큰 문제점은 접근성이라고 생각함. 아이가 있는 엄마로서 교통체증이 심하여 접근하기 어렵고 대중교통의 이용 또한 불편해서 지하철, 버스 등의 대중교통 시설의 발전이 필요함
- 인천에 살아오면서 해양친수공간에 대하여 느껴본 적이 별로 없으며 접근성이 불편함

인천의 해안선의 경우 걷고 뛸 수 있는 연속적 보행 네트워크가 필요함

- 내항-유어선 부두-종합어시장을 연결하는 트램 계획은 인천 어시장을 종합 순환하기 때문에 인천 내항 재생과 구도심 재생에 도움이 될 것으로 생각됨
- 항만을 포함한 여러 장소는 '항만보호구역', '공항보호구역'으로 지정되어 있어 접근이 어려움. 그렇기에 대중의 요구를 해당 주체와 논의를 통해 일부 개방을 요구하였으면 좋겠음. 물에 발을 담글 수 있는 공간에 대해서도 필요하다고 생각함
- 기존 인천 시티투어 노선을 변경하여 포구 등을 포함하여 관광 활성화 필요함. 인천 앞바다의 어선 승선 체험, 바다낚시 후 상업 공간 이용할 수 있도록 해야 경제 활성화와 연결될 수 있음

[자연환경 관련]

- 개발에만 집중되는 것 같음. 해양공간이 훼손되지 않도록 보존과 조화를 이뤄야 함
- 수질개선에 대한 필요성이 큼. 해외의 경우 해양생물이 친수공간까지 접근함. 또한 소래의 경우 오염물이 안산시를 통하여 들어오기 때문에 도시 대 도시로서의 협의가 필요함. 이런 부분에 대해서 도시기본계획에 반영되어야 하며 인천시와 연계된 계획부터 우선으로 진행하여야 함

[도서지역 관련]

- 인천시의 섬에 대해서는 해당 지역의 볼거리와 매력적인 요소에 대해 홍보를 하여야 함, 단순 해수욕장과 산책로가 아닌 친수공간으로서의 이야기가 들어가 있어야 함
- 섬은 인천의 소중한 자원이지만 거리에 의해 단계별 진행으로 연안부가 먼저 개발되고 섬의 경우는 사전연구가 충분히 진행된 이후 개발되어야 한다고 생각함

[조례제정 관련]

- 개인이 친수공간에 관련된 일을 추진하기엔 역부족하므로 시민대학을 시작으로 시민참여 기구 활동을 시작하면 좋을 것 같음. 시민포럼을 정기적으로 할 수 있도록 조례에 내용이 포함되면 좋겠음
- 가이드라인대로 실행되도록 기준을 제공했으면 좋겠고 기존 법을 개정하여 인천 해양 친수공간에 대한 부분 포함하도록 고려해 봤으면 함
- 인천주민의 섬 주민화를 목표로 '섬 주말 살기'로 하여 주말에 섬에 거주프로그램을 만들면 좋을 것 같음. 섬 주민들의 소멸이 가장 큰 문제, 조례상 특별한 권장사항이 있으면 좋겠음

4. 설문조사

4.1. 설문조사 개요

가. 목적

- 「인천 해양친수도시 조성 기본계획」 수립을 위하여 시민들의 해양친수공간 인식, 이용행태, 만족도, 개선사항을 알아보기 위함
- 「인천 해양친수도시 조성 기본계획」 수립을 위한 기초자료 확보
- 시민과 전문가의 의견차이 분석을 통한 향후 발전방향 도출

나. 방법

- 설문방법 : 'Google Forms'를 이용한 온라인 설문조사
- 설문내용 : 인천 해양친수공간에 대한 인식, 이용행태, 만족도, 제도개선 방향 조사
- 일 시 : 2021.01.25.~2021.02.19.
- 참여인원 : 총 1,180명 [시민(1,041명), 전문가 및 공무원(139명)]

다. 주요 설문결과 요약

- 인천의 가장 대표적인 해양친수공간은 월미도, 영종도, 소래포구 순이며, 도서지역의 친수공간에 대한 인식도는 매우 낮게 조사됨
 - 향후 강화도, 무의도 등 도서지역에 대한 적극적인 해양친수공간 조성 필요
- 주로 방문하는 장소는 수변 산책로, 수변공원, 어시장 등이며, 휴식과 조망을 목적으로 사용하는 행태를 보임
 - 수변 산책로, 수변공원, 어시장과 연계된 해양친수공간 확충 필요
- 이용 시간을 조사한 결과 “반나절” 이용행태가 가장 많았음
 - 체류시간 확대를 위한 새로운 해양친수공간 장소 발굴, 콘텐츠 확충 필요
- 가장 불편한 점은 주차 부족, 접근성 부족으로 조사되었고, 탐방공간, 전망공간, 편의시설 확충이 필요하다는 의견이 많았음
 - 대중교통 접근성이 확보된 해양친수공간 조성사업 우선 추진 필요
- 새로운 해양친수공간의 발굴 및 조성사업 추진이 필요하다는 의견이 많았음. 특히

경관성과 역사성을 고려한 해양친수공간 조성이 필요하다는 의견이 많았음

→ 인천의 다양한 자연경관을 경험할 수 있는 해양친수공간 발굴 필요

→ 돈대, 망루 등 지역 고유의 역사문화자산과 연계한 해양친수공간 조성 필요

○ 재정투입, 선도사업 추진이 필요하고 이를 위한 전담조직, 조례제정이 필요하다는 의견이 많았음

→ 해양친수공간 조성을 위한 선도사업 발굴, 조례제정, 전담조직 신설 등 필요

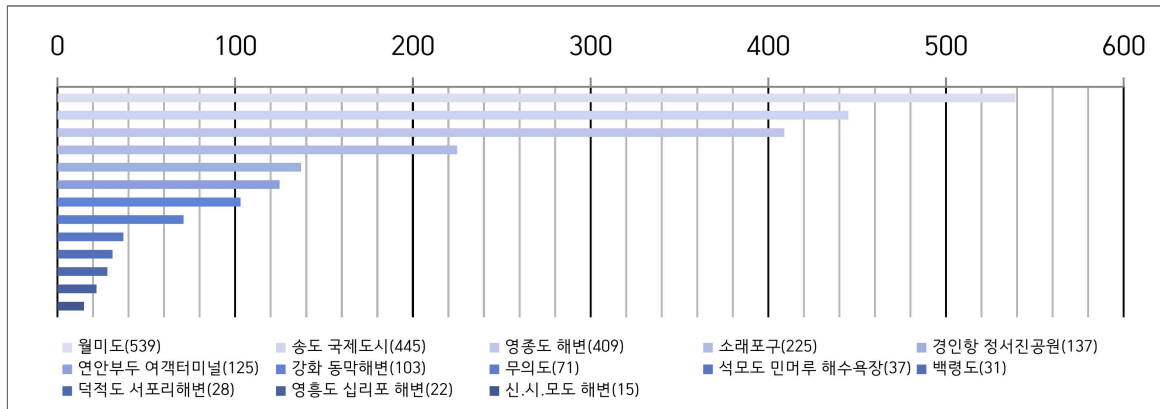
4.2. 설문조사 결과

가. 계획 방향

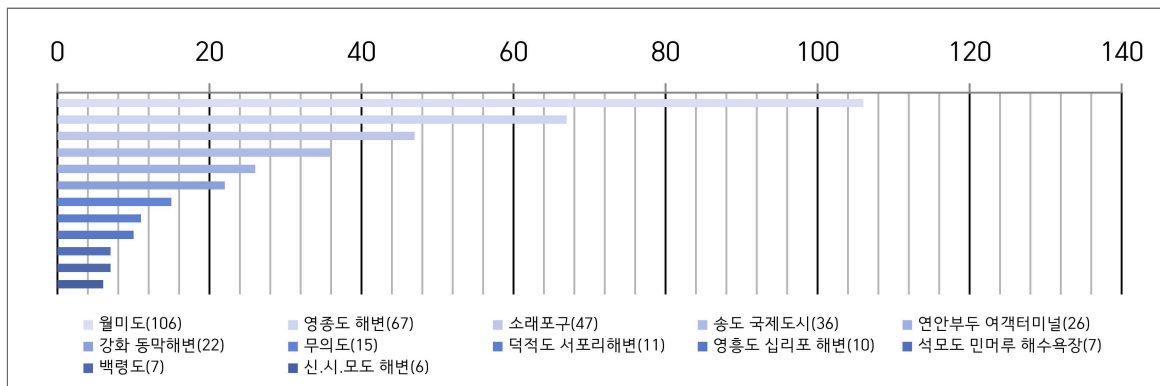
» 인천광역시의 해양친수공간을 대표하는 곳으로 가장 먼저 떠오르는 장소(복수선택 가능)

- 인천광역시의 해양친수공간을 대표하는 곳으로 월미도(시민 52.2%, 전문가 및 공무원 77.4%)를 가장 많이 선택하였고, 월미도 다음으로 영종도 해변(을왕리해수욕장, 왕산마리나, 영종도 씨사이드파크 등), 소래포구, 송도국제도시 순으로 비율이 높음
- 시민과 전문가 및 공무원 모두 도서지역의 비율이 낮아, 도서지역 개발 필요성을 확인할 수 있음

[그림 III-1] 인천시 해양친수공간을 대표하는 곳으로 가장 먼저 떠오르는 장소(일반시민) (단위 : 명)



[그림 III-2] 인천시 해양친수공간을 대표하는 곳으로 가장 먼저 떠오르는 장소(전문가 및 공무원) (단위 : 명)

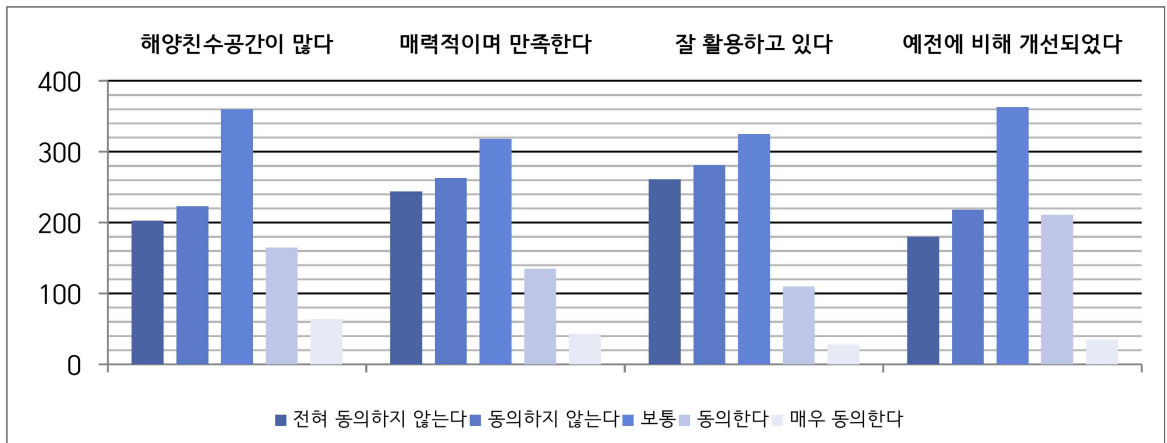


» 인천광역시의 해양친수공간에 대한 생각

- 시민과 공무원 및 전문가 모두 인천광역시의 ‘해양친수공간이 많다’라는 질문에 보통이거나 동의하지 않는 의견이 많음
- 시민과 공무원 및 전문가 모두 인천광역시의 ‘해양친수공간이 매력적이다’라는 질문에 보통이거나 동의하지 않는 의견이 대부분. 시민들은 전혀 동의하지 않는다(220명)의 의견의 비율이 상대적으로 더 높음
- 시민들이 인천의 해양친수공간이 예전에 비해 개선되지 않았다고 생각하는 비율이, 전문가 및 공무원의 비율보다 높음
- 시민과 방문객이 체감할 수 있는 해양친수공간의 발굴, 개발 그리고 개선이 필요함

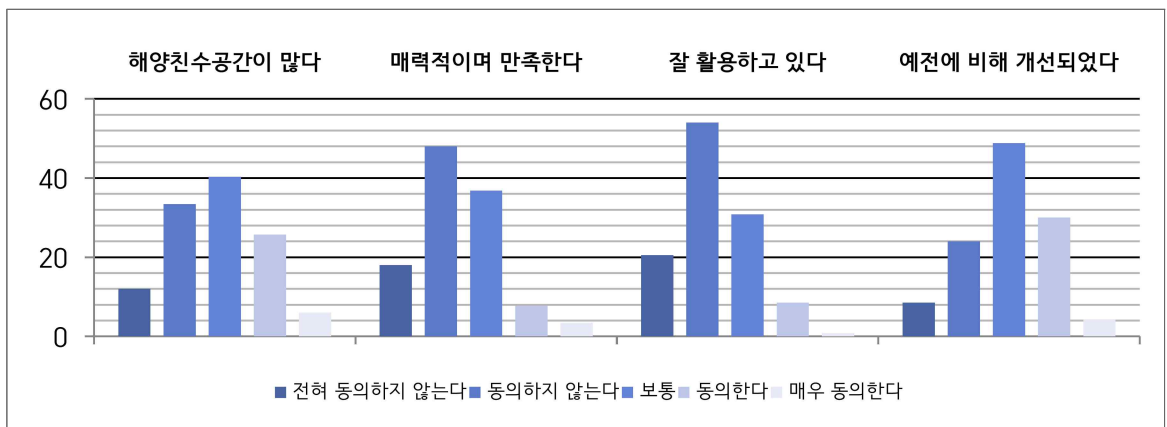
[그림 III-3] 인천광역시 해양친수공간에 대한 생각(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-4] 인천광역시 해양친수공간에 대한 생각(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

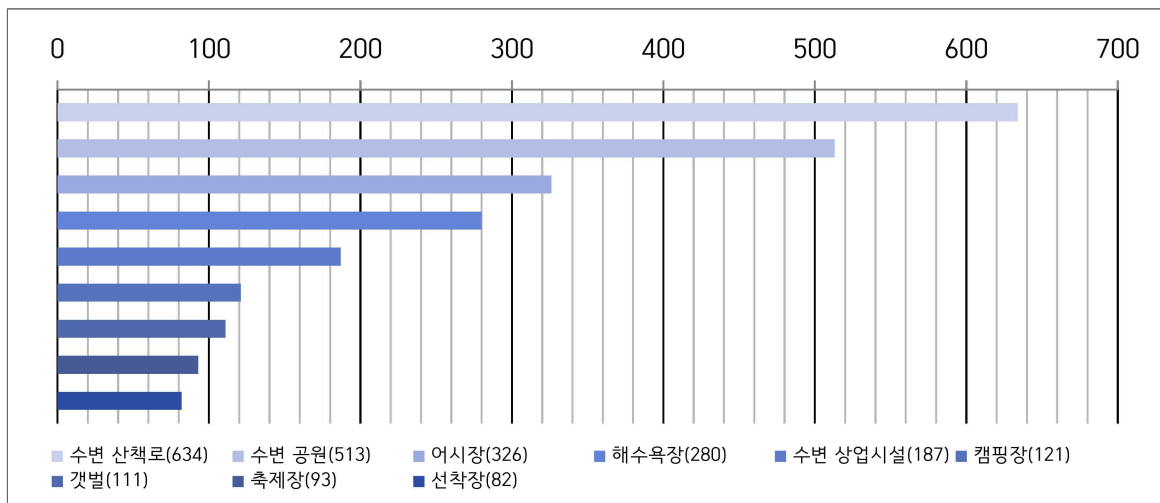


》 주로 방문하는 장소(복수선택 가능)

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 주로 방문하는 장소로 수변 산책로(시민 62.5%, 전문가 및 공무원 51.5%)를 꼽음
- 시민들은 수변산책로(634명), 수변 공원(513명), 어시장(326명), 해수욕장(280명), 수변 상업시설(187명) 순으로 주로 방문함. 어시장, 해수욕장과 같은 특정 활동을 위한 공간이 아니라 휴식과 조망을 위한 산책로와 공원 이용이 높은 것을 확인 할 수 있음
- 공무원 및 전문가들은 수변산책로(70명), 어시장(62명), 수변공원(59명), 해수욕장(35명), 수변 상업시설(31명) 순으로 주로 방문함
- 사람들이 상대적 잘 방문하지 않는 장소의 개선 방향에 대한 고민과 시민들이 참여할 수 있는 다양한 콘텐츠 발굴 및 홍보가 필요

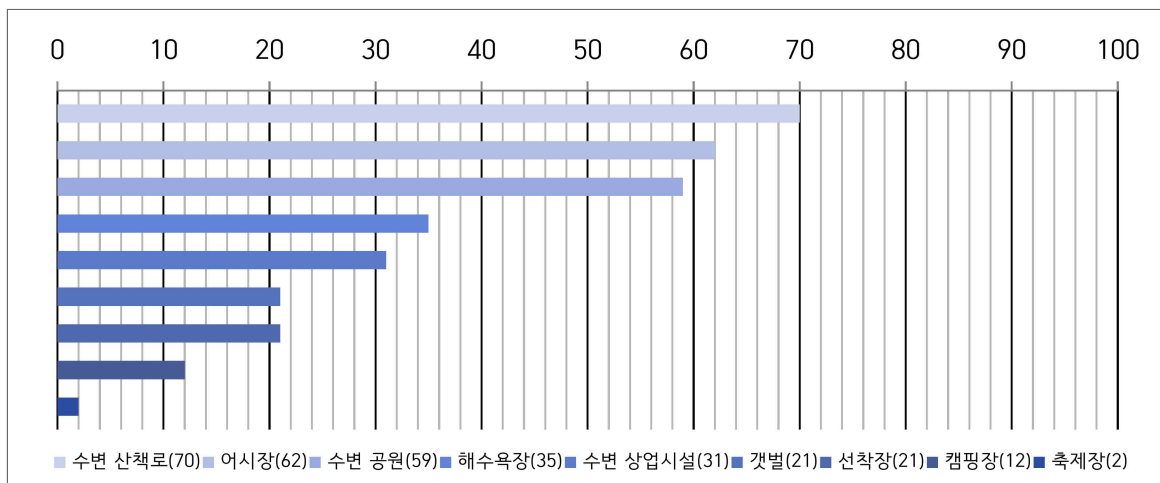
[그림 Ⅲ-5] 주로 방문하는 장소(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 Ⅲ-6] 주로 방문하는 장소(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

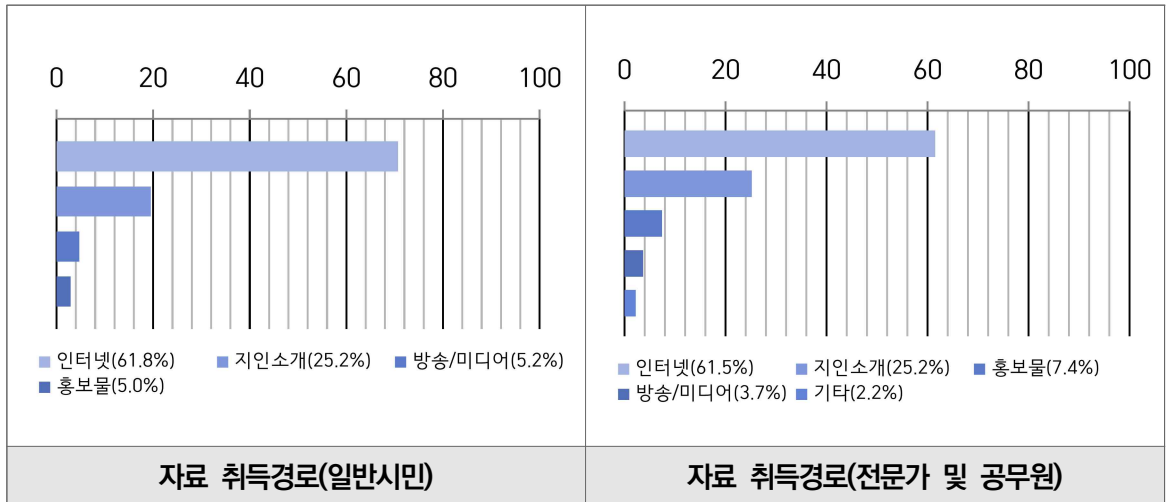


》 자료 취득경로 및 평균 동반인 수

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 인터넷 검색(시민61.8%, 전문가 및 공무원 61.5%)이 높은 비율을 차지하고 있음
- 방송/미디어, 인스타그램, 페이스북 등 다양한 매체를 통한 홍보와 정보 공유 필요

[그림 Ⅲ-7] 취득경로

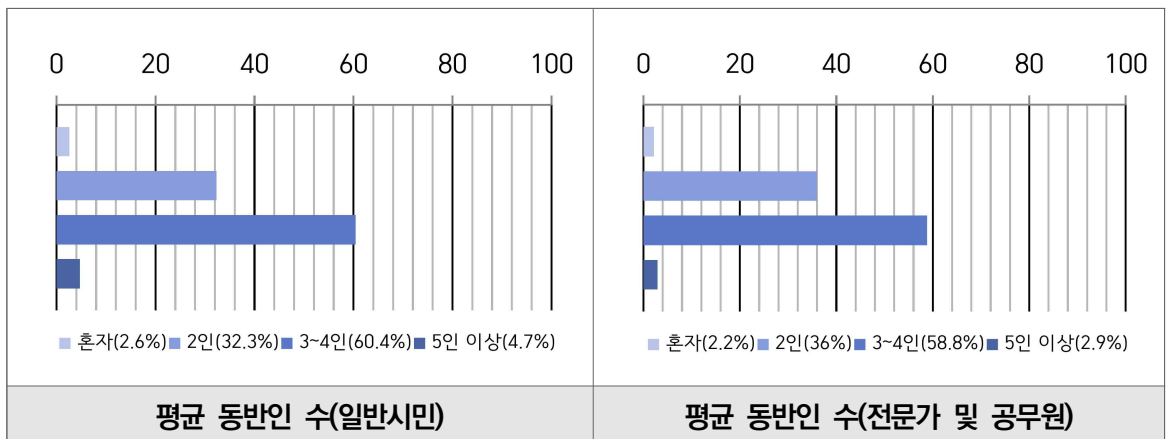
(단위 : %)



- 시민과 전문가 및 공무원 모두 3~4인(시민60.4%, 전문가 및 공무원 32.3%)이 가장 높은 비율을 차지하고 있었으며, 2인(시민32.3%, 전문가 및 공무원 36.0%)이 그 다음으로 차지하고 있음
- 3~4인의 가족 단위 여행객과 2인의 연인 및 친구 단위의 방문객을 위한 다양한 프로그램에 대한 고민이 필요

[그림 Ⅲ-8] 평균 동반인 수

(단위 : %)

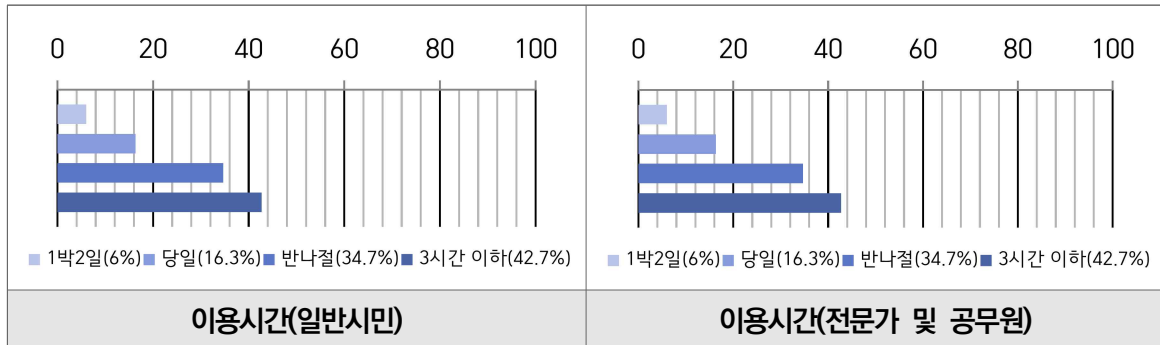


» 이용시간 및 주방문 목적·빈도

- 친수공간 이용시간은 1박 2일(6.0%)을 제외하고 대부분 반나절에서 하루 이내의 방문 시간을 선호하는 것으로 확인할 수 있음
- 이용객의 체류시간을 늘릴 수 있는 장소 발굴, 개선 및 콘텐츠 발굴이 필요

[그림 Ⅲ-9] 이용시간

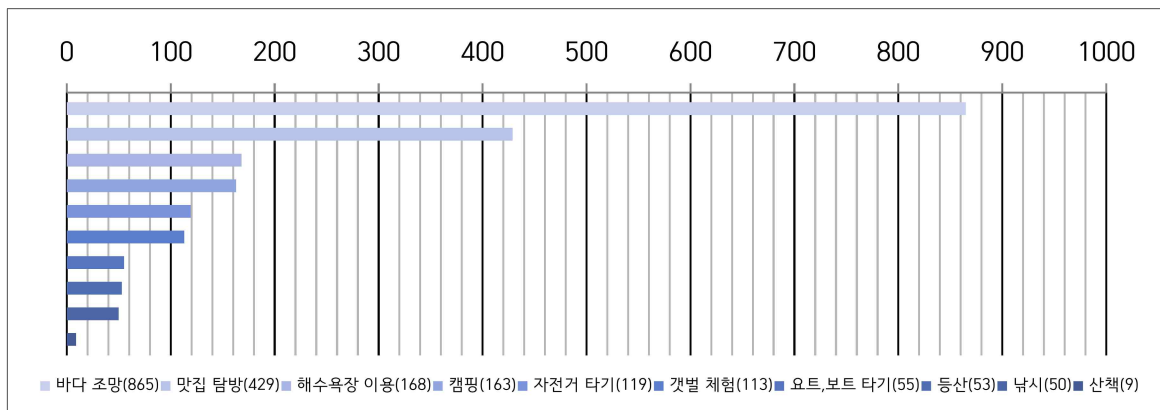
(단위 : %)



- 바다 조망이 아닌 친수공간에서 할 수 있는 체험활동(갯벌 체험, 자전거, 요트 타기 등)을 활성화하는 방안 마련 필요

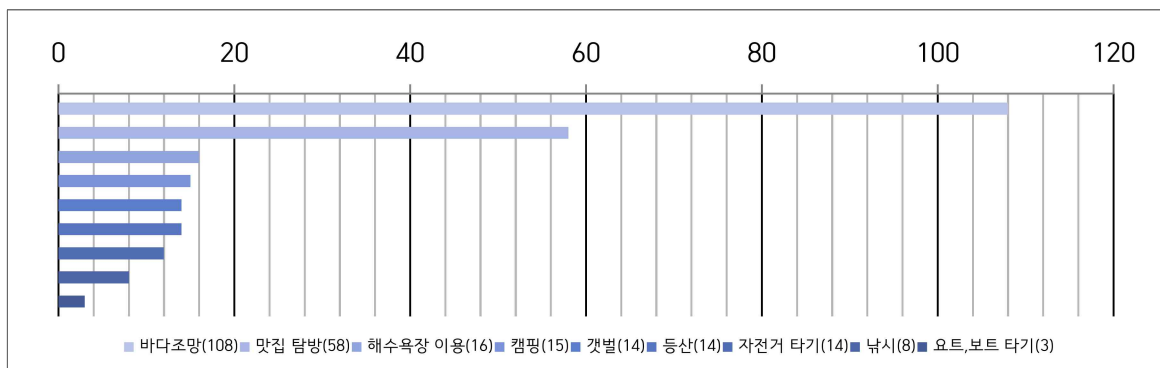
[그림 Ⅲ-10] 주방문 목적(일반시민)

(단위 : 명)



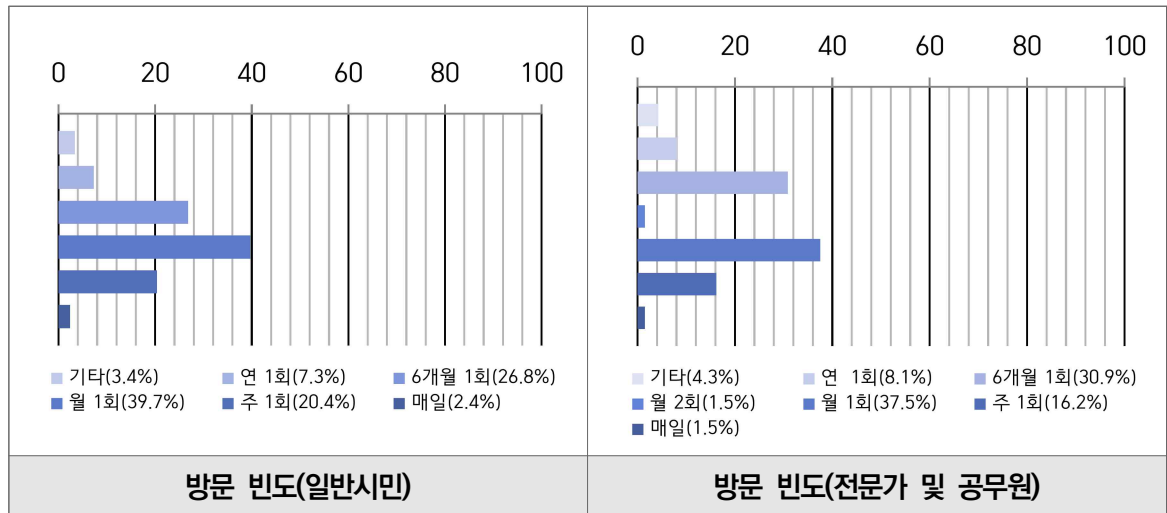
[그림 Ⅲ-11] 주방문 목적(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



[그림 Ⅲ-12] 방문 빈도

(단위 : %)

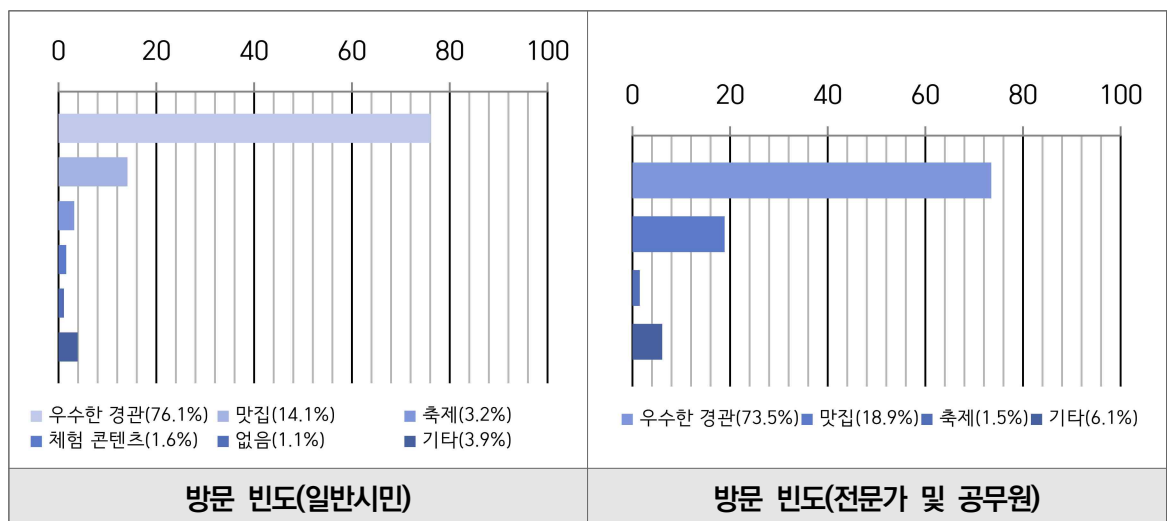


» 좋았던 점

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 우수한 경관(시민 76.1%, 전문가 및 공무원 73.5%)에 대해 좋게 평가
- 맛집(시민 14.1%, 전문가 및 공무원 18.9%)을 경관 다음으로 좋았던 점으로 선택
- 인천이 가지고 있는 우수한 자연경관을 더욱 다양하게 조망하고 체험할 수 있는 친수공간 필요
- 아름다운 경관에 걸맞은 수준 높은 디자인의 친수공간 필요
- 자연경관을 바라보는 것(바다조망) 이상의 우수경관 활용 콘텐츠 개발 및 적용 필요
- 친수공간의 장소성을 잘 활용한 축제 활성화 필요

[그림 Ⅲ-13] 좋았던 점

(단위 : %)

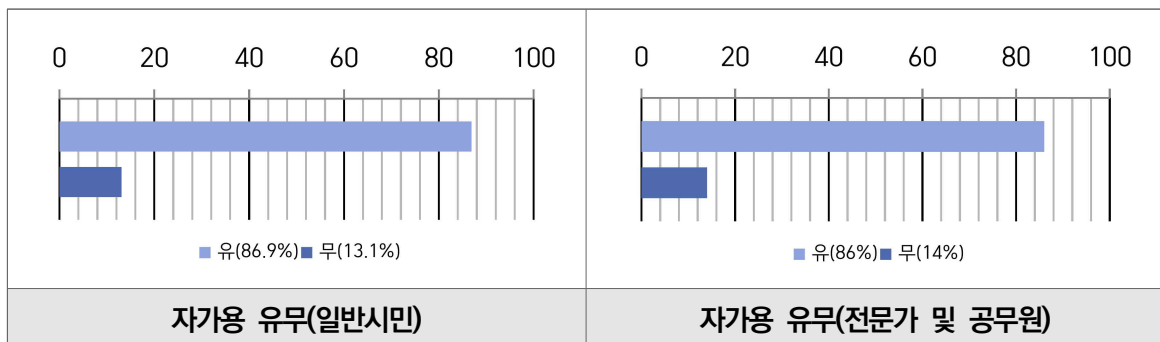


» 가장 불편한 점(복수선택 가능)

- 주차 문제가 높은 비율을 차지하고 있는데, 설문조사를 한 사람 대부분이 자가용을 이용하고 있기 때문으로 보임. 시민(508명), 전문가 및 공무원(74명)이 주차 공간 부족을 불편한 요소로 선택
- 자가용 없는 시민들이 교통 불편함 없이 친수공간에 올 수 있는 대중교통 접근성 강화 필요. 시민(375명), 전문가 및 공무원(38명)이 불편한 요소로 교통을 선택
- 주차 문제 다음으로 체험콘텐츠 부족과 편의시설 부족이 높은 비율을 차지하고 있는데, 이 문제가 해결된다면 친수공간에 방문하는 빈도나 이용 시간이 늘어날 것으로 보임
- 바다 조망과 같은 소극적 활동 이외에 친수공간에서 할 수 있는 다양한 체험 프로그램들이 필요해 보임
- 주차, 교통 이외에 홍보/안내 미흡, 숙박 불편, 안전 부족 등의 순으로 불편한 점으로 선택

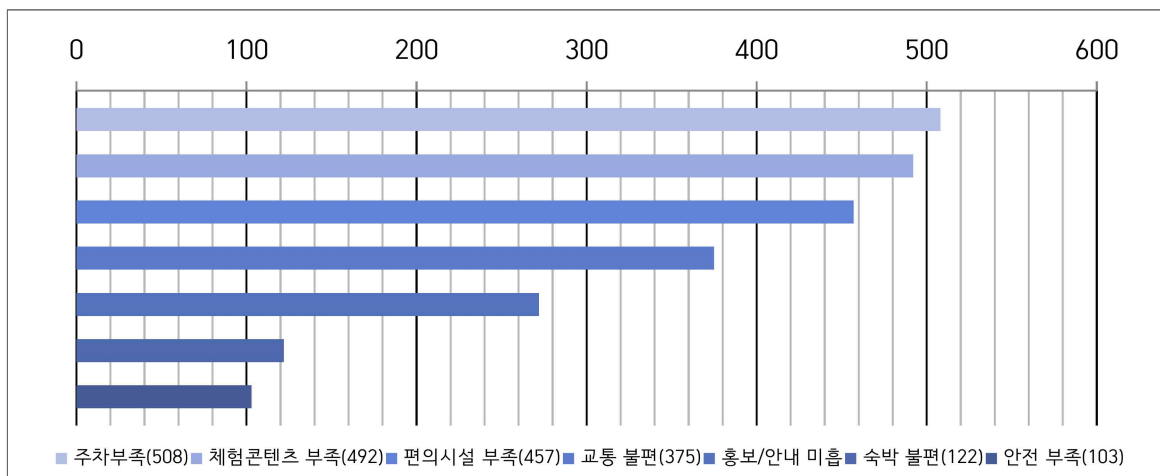
[그림 Ⅲ-14] 자가용 유무

(단위 : %)



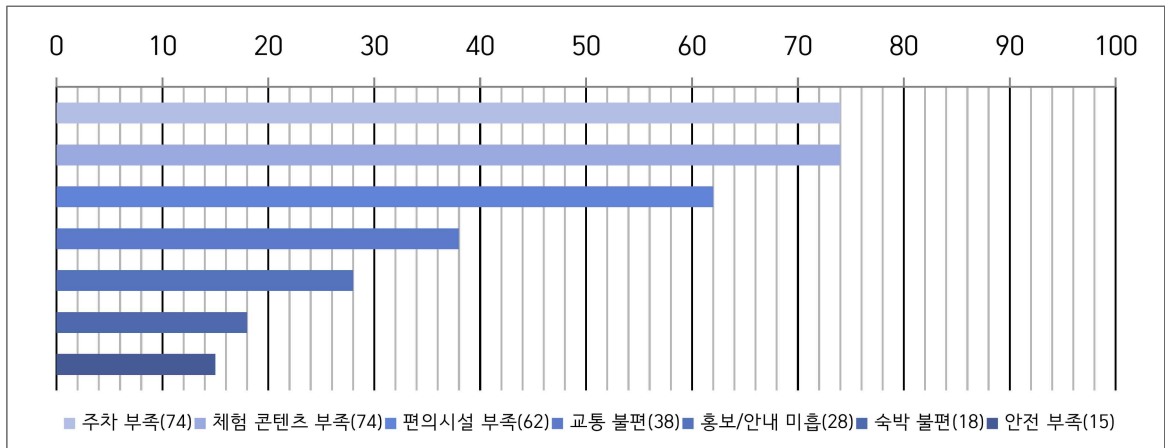
[그림 Ⅲ-15] 가장 불편한 점(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 Ⅲ-16] 가장 불편한 점(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

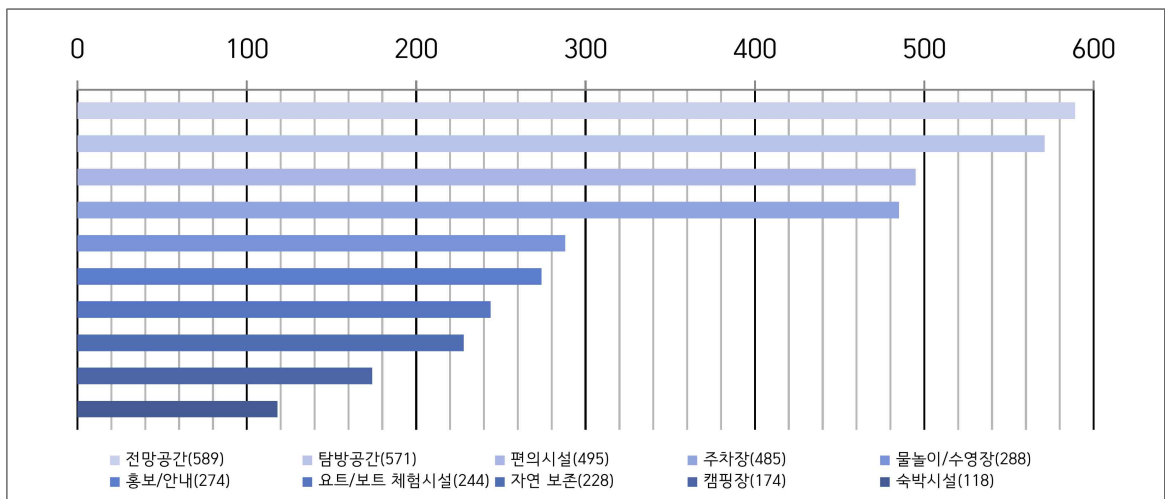


》 가장 필요한 점(복수선택 가능)

- 시민의 경우 전망공간(58.3%)과 탐방공간(56.5%)이 높은 비율을 차지하고 있으며, 편의시설은 49%, 주차장은 48%를 차지하고 있음
- 전문가 및 공무원의 경우 탐방공간과 편의시설이 50.4%의 비율을 차지하고 있으며, 주차장이 45.9%, 전망공간이 38.5%를 차지하고 있음
- 시민들은 그 이외에 캠핑장, 수영장, 요트 등의 체험시설의 필요성과 홍보/안내, 자연보존의 필요성도 보임
- 전문가 및 공무원의 경우 체험시설 보다는 홍보/안내와 자연보존의 필요성이 더 높은 비율을 차지함

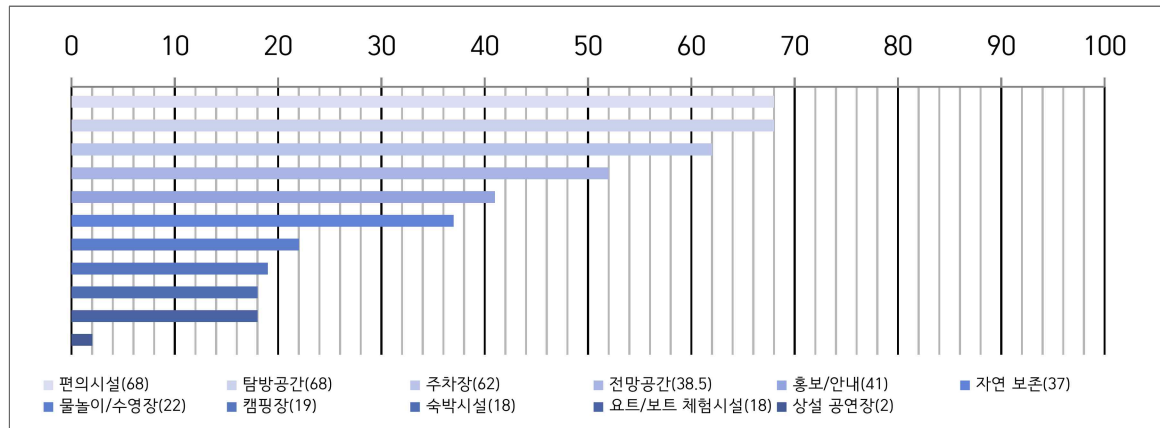
[그림 Ⅲ-17] 가장 필요한 점(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-18] 가장 필요한 점(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

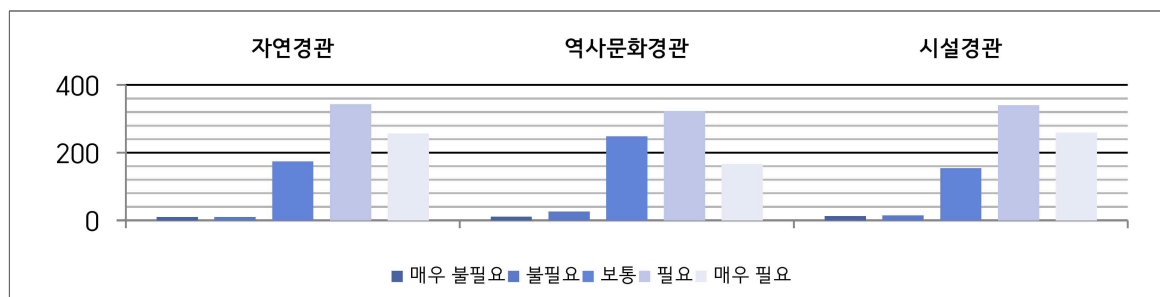


》 경관성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 자연경관, 역사문화경관, 시설경관 개선이 필요해 보인다는 비율이 높음
- 친수공간의 주 방문목적인 우수한 자연경관에도 개선이 필요하다고 생각하는 시민과 전문가 및 공무원의 비율이 높음
- 시민들은 특히 시설경관의 개선이 매우 필요 또는 필요하다고 생각하는 비율이 높음
- 친수공간 발굴 및 개발과 함께 기존 친수공간의 자연경관, 역사문화경관, 시설경관 등을 개선해야 할 필요가 있음

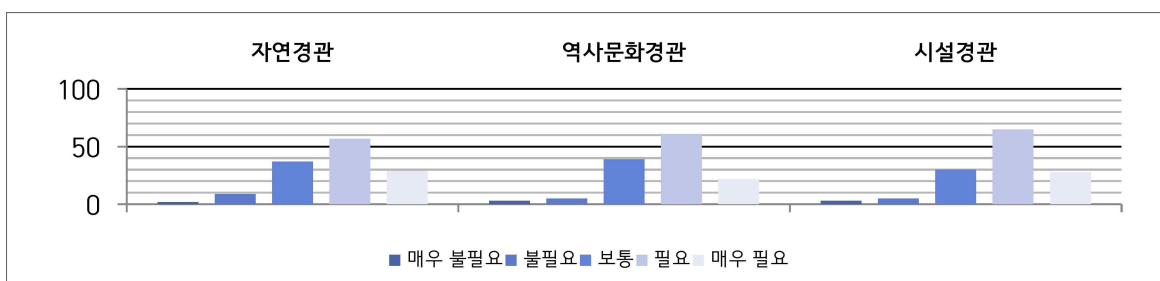
[그림 III-19] 경관성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-20] 경관성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

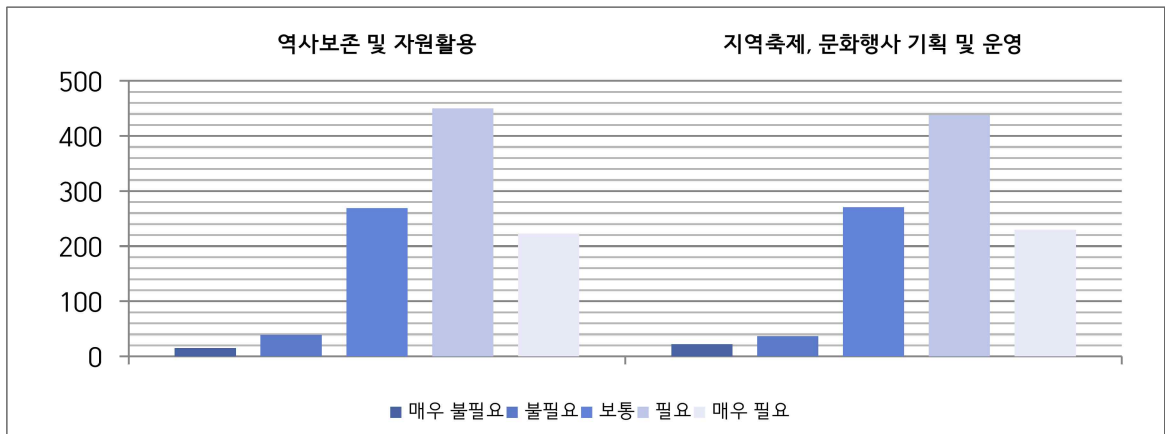


» 장소성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 역사보존 및 자원활용(돈대, 망루 등), 지역축제, 문화행사 기획 및 운영의 필요성이 높은 비율로 차지하고 있음
- 친수공간을 조성하는 데 있어서 역사적 의미가 있거나 활용 가능한 자원이 남아 있는 장소의 경우 기존 자산을 특화하는 방안 필요

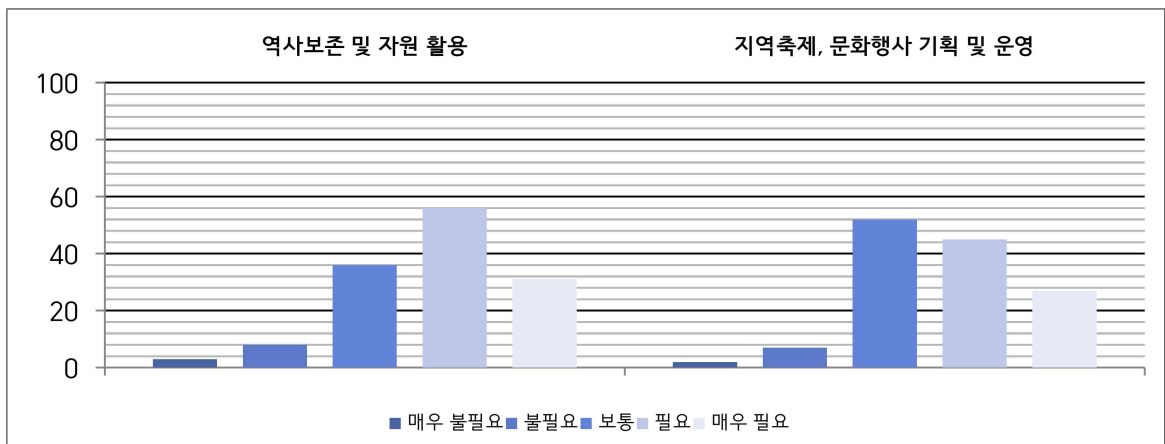
[그림 III-21] 장소성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-22] 장소성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

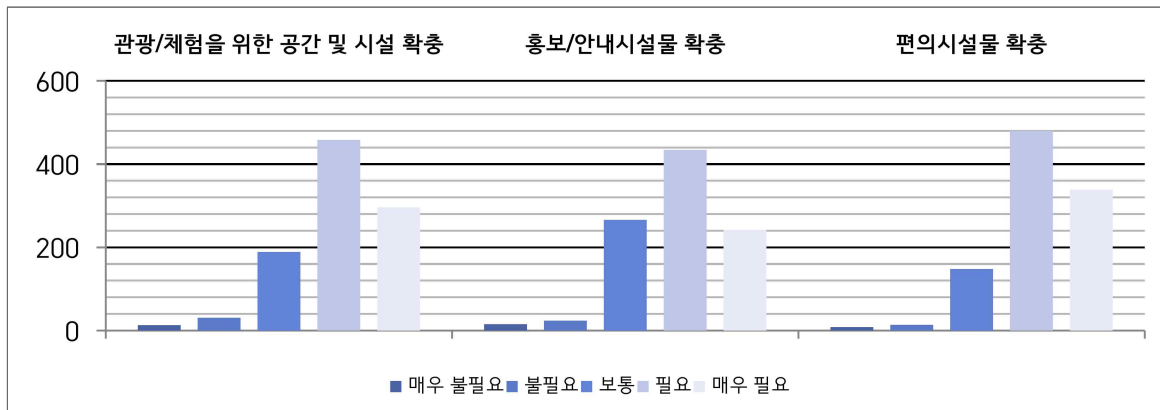


» 편의성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 관광/체험을 위한 공간 및 시설 확충, 홍보/안내시설물 확충, 편의시설물 확충(화장실, 벤치 등)이 필요해 보인다는 의견을 보임
- 시민들은 홍보와 안내물의 확충을 통한 개선에 전문가 및 공무원 응답보다 더 높은 비율로 필요하다는 의견을 보임

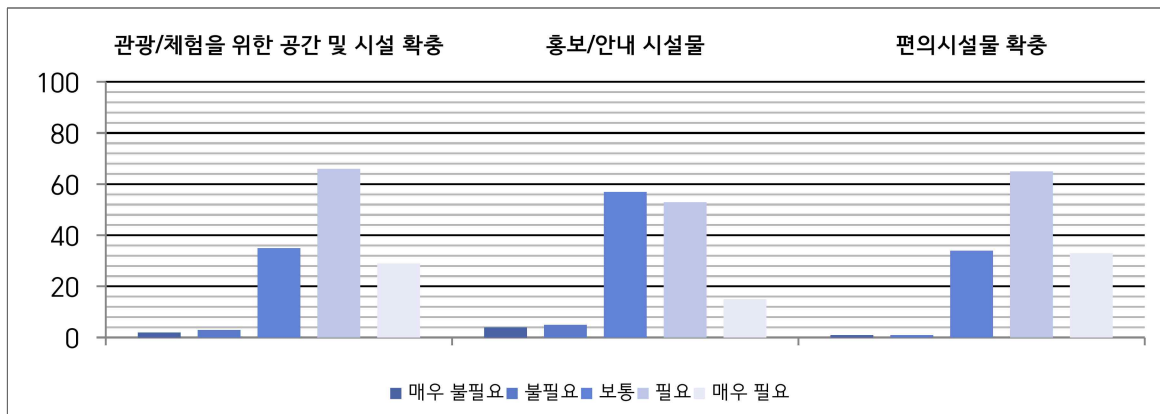
[그림 III-23] 편의성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-24] 편의성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

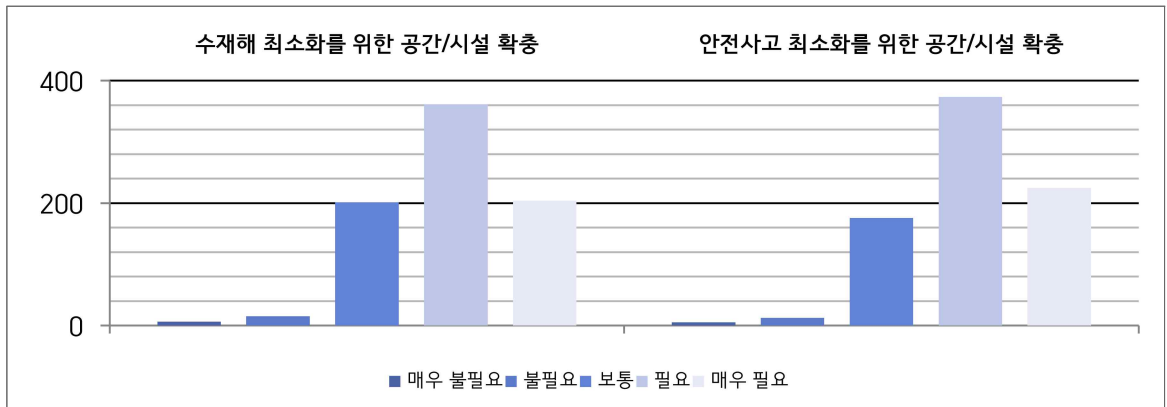


» 안전성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 수재해(홍수, 해일, 가뭄 피해) 최소화를 위한 공간/시설 확충, 안전사고(수상, 육지) 최소화를 위한 공간/시설 확충이 필요해 보인다는 의견을 보임
- 상대적으로 시민들이 체감하는 안전성에 대한 개선의 필요성이 전문가 및 공무원에 비해 높음

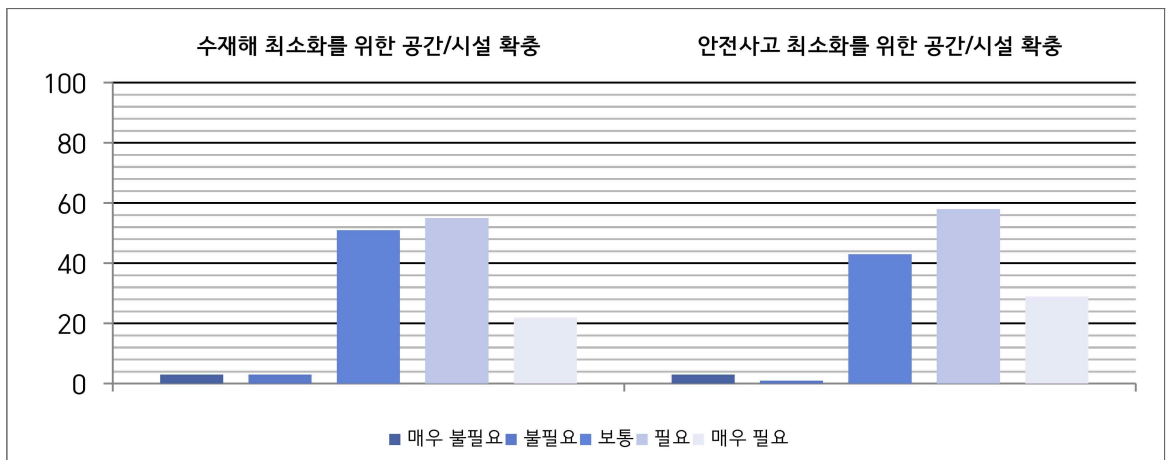
[그림 III-25] 안전성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



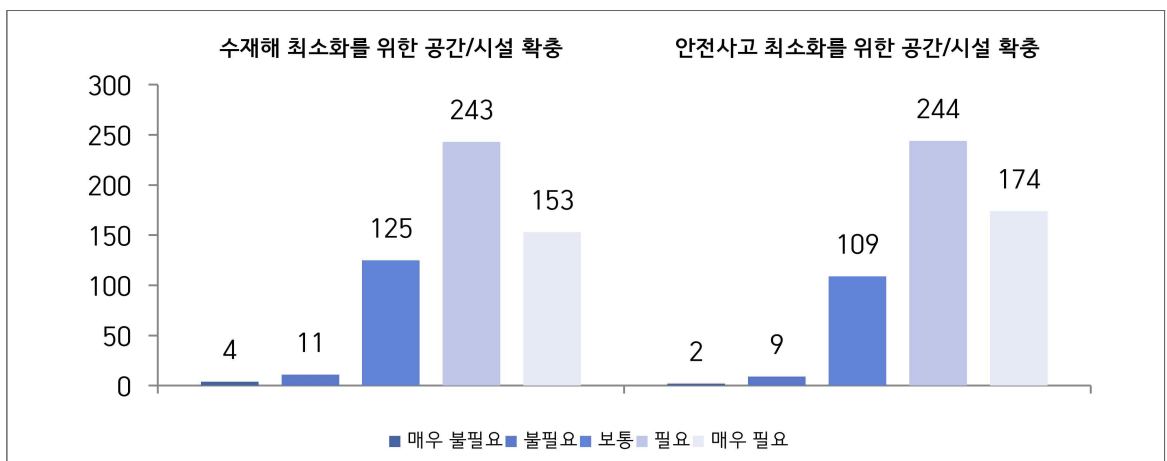
[그림 III-26] 안전성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



[그림 III-27] 안전성 개선의 필요성(일반시민+전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



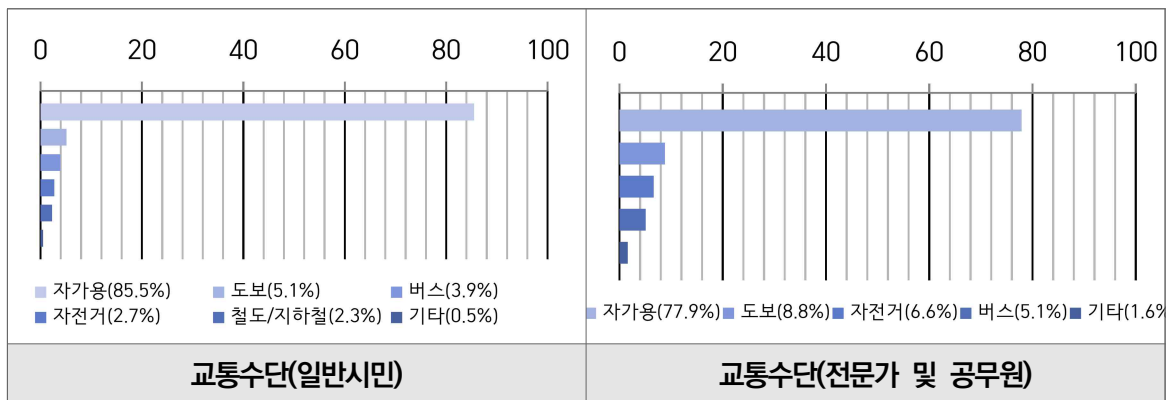
나. 접근성

» 교통수단

- 시민과 전문가 및 공무원의 대부분이 인천의 해양친수공간 방문을 위해 자가용을 이용하는 것으로 조사됨
- 친수공간을 도보, 버스, 자전거를 이용하여 방문하는 비율이 낮음
- 친수공간 조성 시 대중교통의 접근성 개선이 필요함
- 친수공간 내에서 이동할 수 있는 다양한 모빌리티 제공도 고려해야 함

[그림 III-28] 교통수단

(단위 : %)

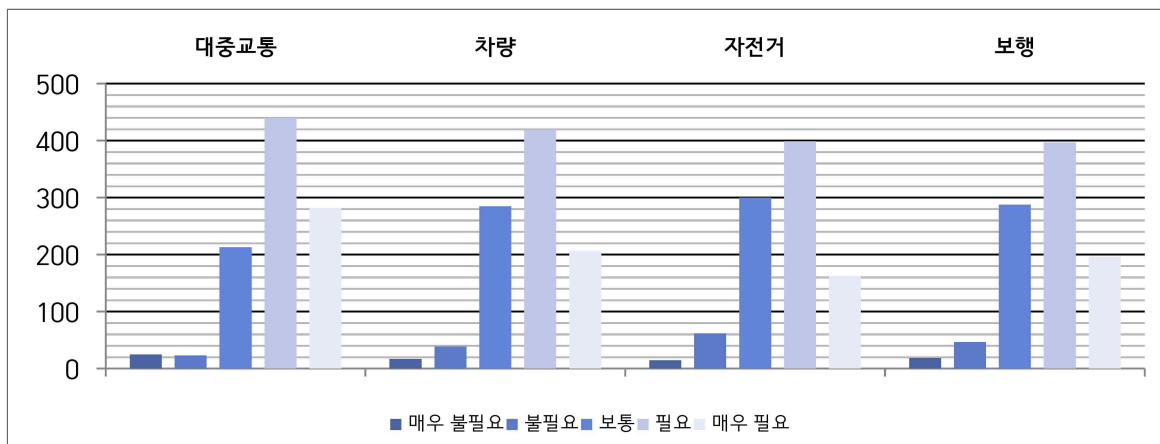


» 접근성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 대중교통, 차량, 자전거, 보행 모두 개선이 필요하다고 생각함

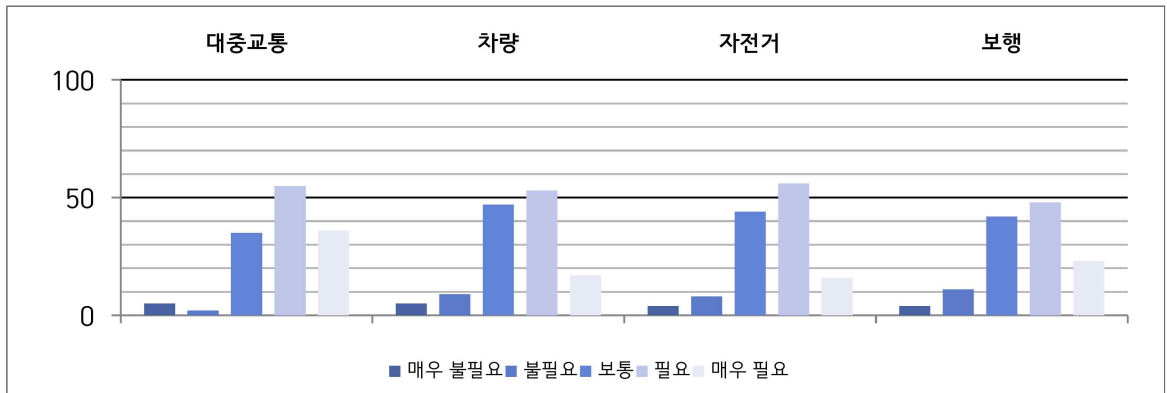
[그림 III-29] 접근성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-30] 접근성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



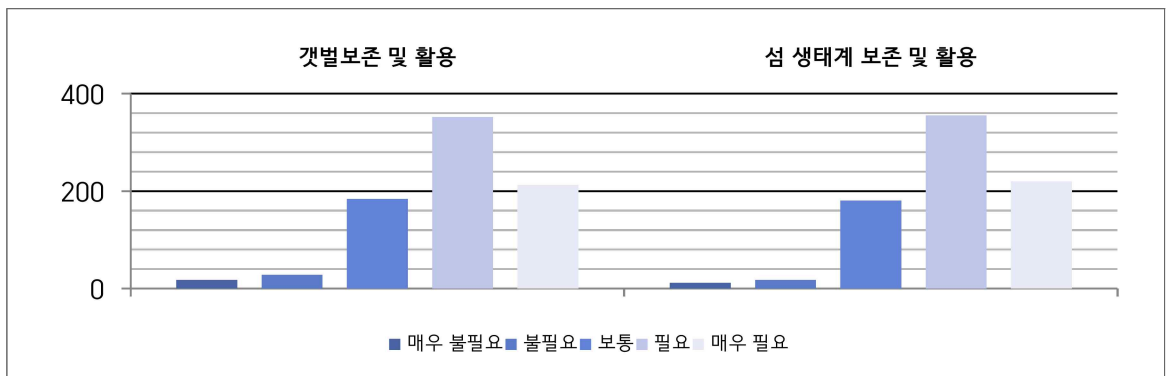
다. 환경/쓰레기

» 생태성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 갯벌보존 및 활용, 섬 생태계 보존 및 활용이 필요해 보인다는 의견을 보임

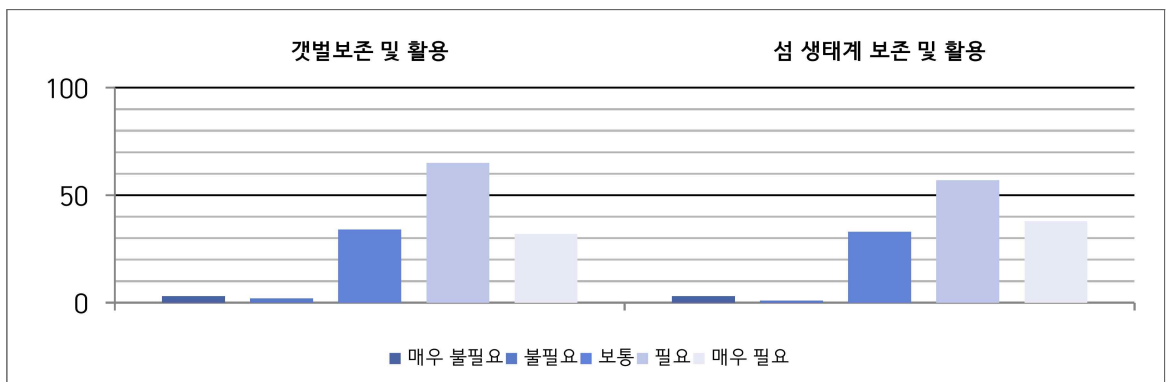
[그림 III-31] 생태성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-32] 생태성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

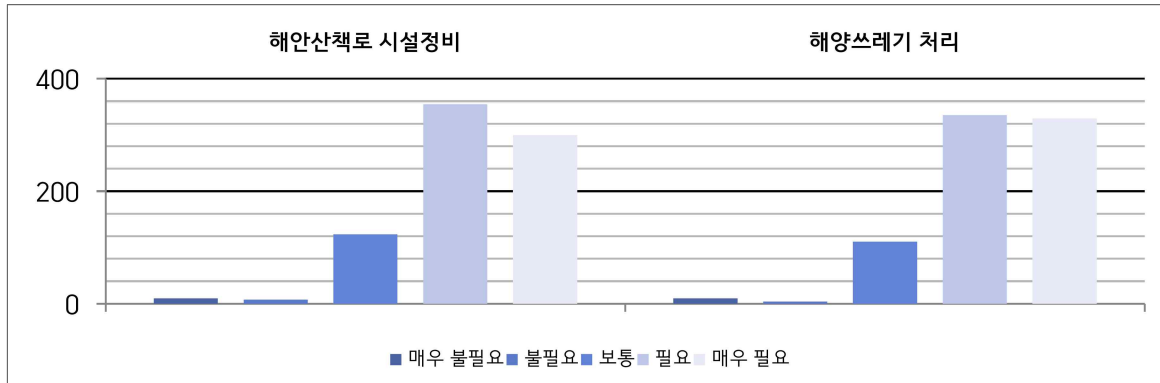


» 쾌적성 개선의 필요성

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 해안산책로 시설정비(광장, 데크 등 포함), 해양쓰레기 처리가 필요해 보인다는 의견을 보임

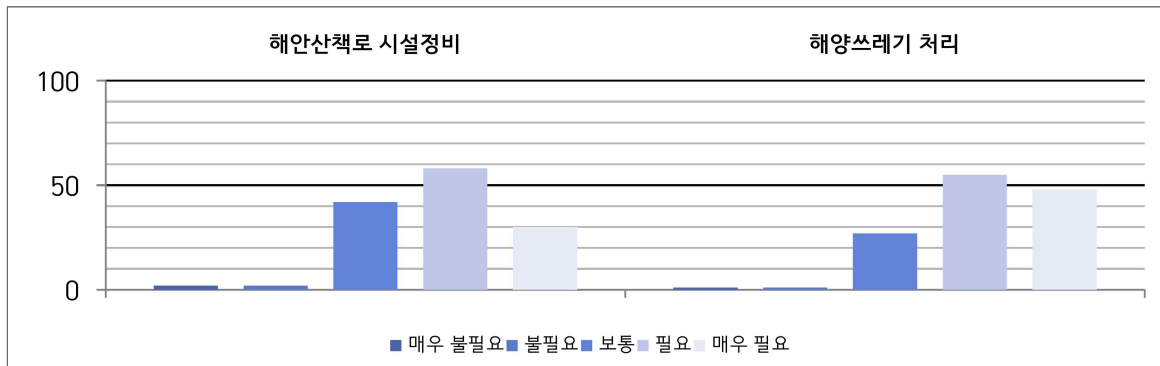
[그림 III-33] 쾌적성 개선의 필요성(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-34] 쾌적성 개선의 필요성(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



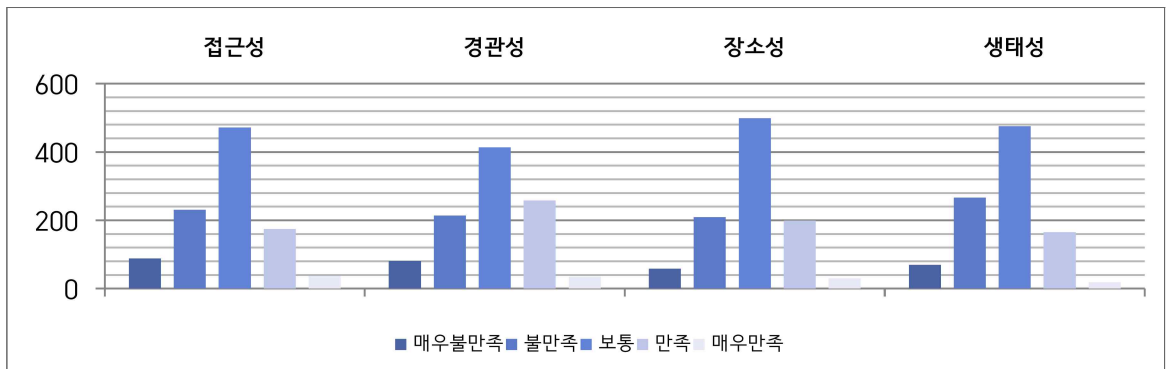
» 항목별 만족도

- 접근성 만족도에서 시민과 전문가 및 공무원 모두 불만족이 만족보다 높은 비율을 차지하고 있어 접근성 개선이 필요해 보임
- 대중교통을 이용한 접근이 가능한 친수공간을 늘릴 필요가 있음
- 경관성 만족도에서 시민은 불만족이 근소한 차이로 만족보다 높은 비율을 차지하고 있음
- 경관성 만족도에서 전문가 및 공무원의 경우 만족의 비율이 높은 비율을 차지하고 있음
- 장소성 만족도에서 시민은 불만족이 만족보다 높은 비율을 차지하고 있음
- 친수공간 조성 시 대상지의 역사와 자산 등을 적극 활용하여 장소성을 특화 시킬 수 있는 전략 필요

- 장소성 만족도에서 전문가 및 공무원의 경우 만족의 비율이 시민에 비해 상대적으로 높은 비율을 차지하고 있음
- 생태성 만족도에서 시민과 전문가 및 공무원 모두 불만족이 만족보다 높은 비율을 차지하고 있어 생태성 개선의 필요해 보임
- 갯벌과 같은 자원이 우수한 장소의 경우 본래의 자연환경을 보존할 수 있는 가이드라인 필요

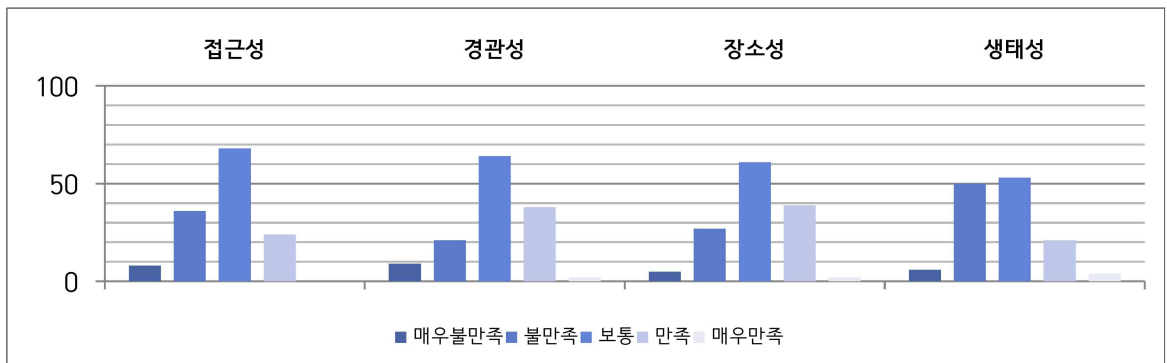
[그림 III-35] 항목별 만족도 1(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-36] 항목별 만족도 1(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)

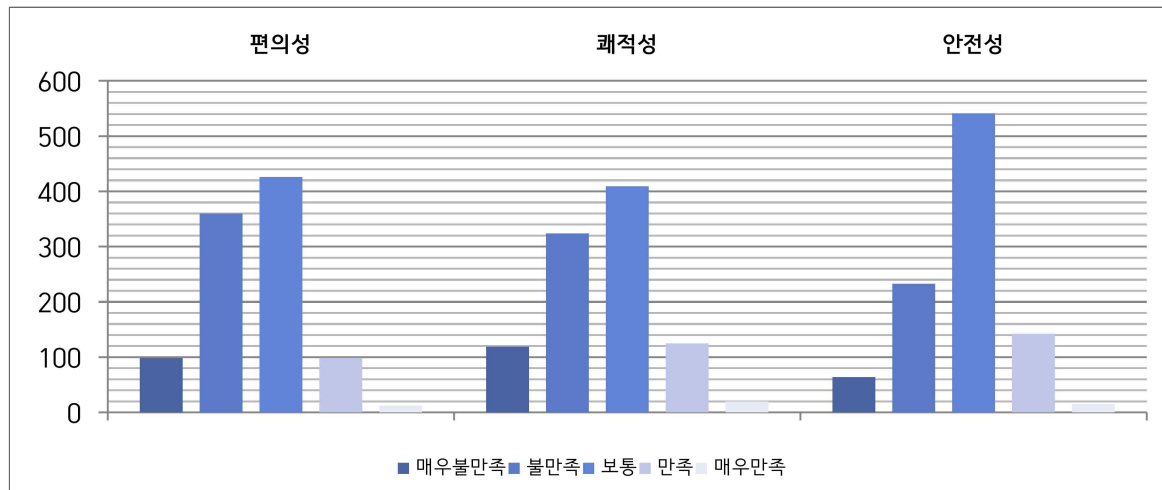


- 편의성 만족도에서 시민과 전문가 및 공무원 모두 불만족이 만족보다 높은 비율을 차지하고 있어 편의성 개선이 필요해 보임
- 친수공간과 그 주변에서 편의성을 증진 시킬 수 있는 특화 및 주변 시설 연계 방안 필요
- 쾌적성 만족도에서 시민은 보통이 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 만족보다 불만족이 높은 비율을 차지하고 있음
- 쾌적성 만족도에서 전문가 및 공무원은 불만족이 가장 높은 비율을 차지하고 있음
- 해양쓰레기, 불법주차 등 친수공간 이용에 있어서 불쾌함을 주는 요인들을 체계적으로 처리하는 대응 방안이 필요함

- 안전성 만족도에서 시민과 전문가 및 공무원 모두 불만족이 만족보다 높은 비율을 차지하고 있어 안전성 개선이 필요해 보임
- 기존 조성된 친수공간과 새롭게 만들어지는 공간 모든 장소에서 안전을 위한 안내판, 안전시설 등의 설치 및 안내 필요

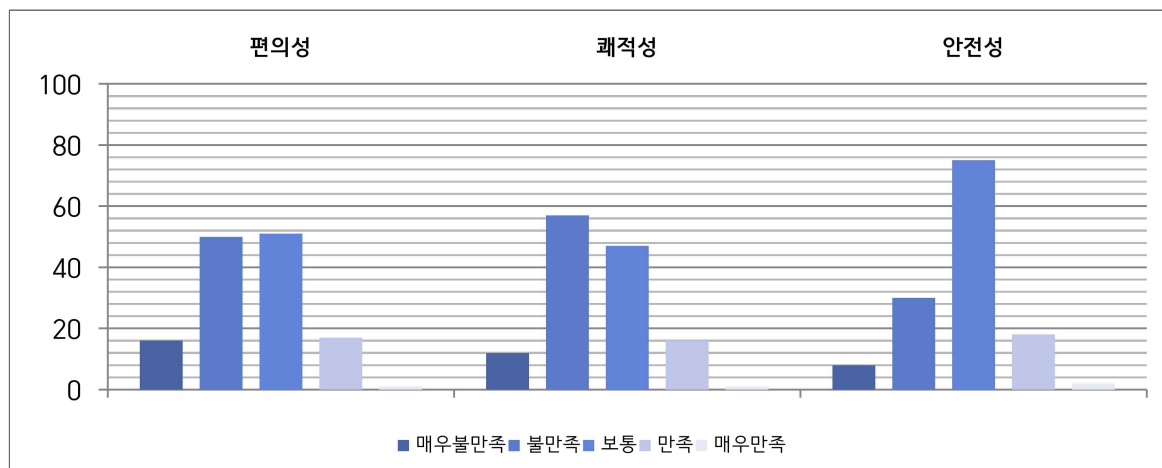
[그림 III-37] 항목별 만족도 2(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-38] 항목별 만족도 2(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



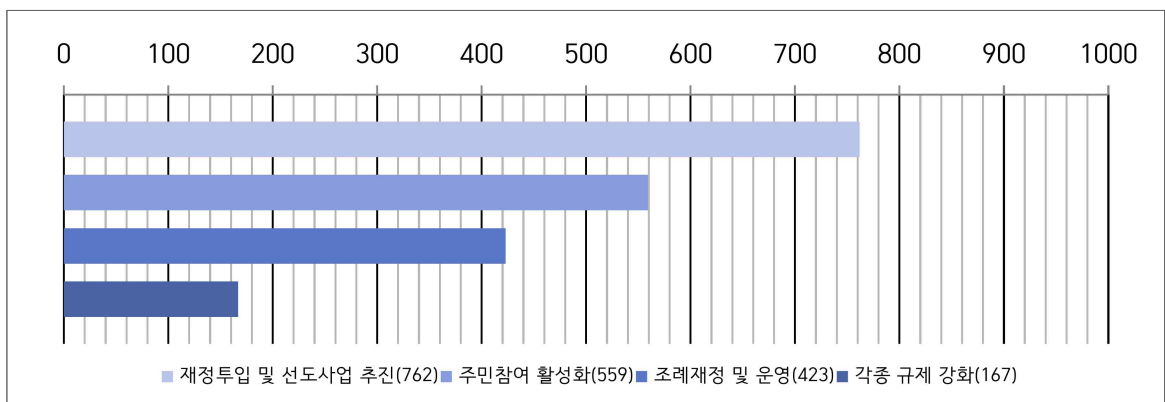
라. 조례

» 인천광역시 해양친수공간을 유지, 관리, 육성에 필요한 것

- 시민과 전문가 및 공무원 모두 재정투입 및 선도사업 추진(시민 73.9%, 전문가 및 공무원 75.9%)이 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 주민참여 활성화(시민 54.2%, 전문가 및 공무원 58.4%)와 조례재정 및 운영(시민 41.0%, 전문가 및 공무원 37.2%)이 그 다음으로 차지하고 있음
- 그 이외에 각종 규제 강화는 시민(16.2%), 전문가 및 공무원(1.9%)이 응답함
- 우수한 자연환경을 가지고 있는 인천시의 적극적인 친수공간 조성 노력이 필요함
- 시민들이 직접 경험 할 수 있는 우수한 친수공간을 선도사업으로 추진 필요

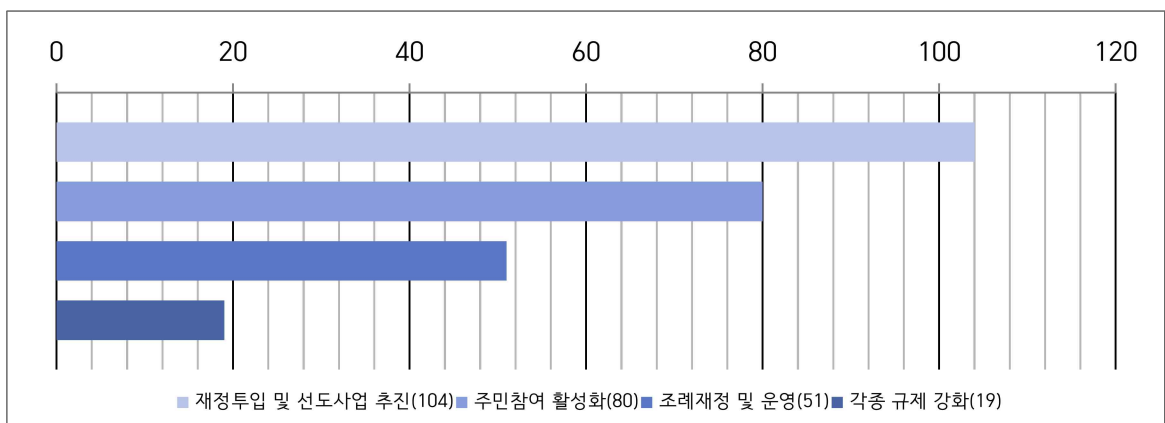
[그림 III-39] 인천시 해양친수공간을 유지, 관리, 육성에 필요한 것(일반시민)

(단위 : 명)



[그림 III-40] 인천시 해양친수공간을 유지, 관리, 육성에 필요한 것(전문가 및 공무원)

(단위 : 명)



5. 주민설명회

5.1. 개요

가. 목적

- 기본계획(안) 계획비전/목표/전략 및 세부사업(안) 설명, 관련의견 청취
- 인천 친수공간에 대한 관심 증진 효과 기대

나. 프로그램

- 일 시 : 2021. 02. 26(금), 14시-16시(120분)
- 참여인원 : 인천시민 등 인천 해양친수도시 조성에 관심 있는 100명 내외
- 참여방식 : 줌(ZOOM)을 활용한 화상회의

[표 III-7] 주민설명회 세부계획

시 간	소요(분)	내 용	진 행	비 고
13:57~14:00	3	· 보고회 개최, 사전안내	사회자	
14:00~14:05	5	· 인사말씀	해양항공국장	
14:05~14:40	35	· 기본계획(안) 보고	탁영식 부사장	
14:40~15:45	65	· 시민의견 청취 및 토론 패널 별 발언	김경배 교수	자유 토론
15:45~15:55	10	· 질의응답	전 체	
15:55~15:59	4	· 마무리 말씀	해양항공국장	
16:59~16:00	1	· 폐회	사회자	

[표 III-8] 주민설명회 토론패널

구 분		성 명	소 속	비 고
市		박영길 국장	해양항공국	
		박정숙 의원	市 의회	
외부 인사	전문가	김천권 명예교수	인하대학교	
		기윤환 박사	인천연구원	
		박정숙 의원	건설교통위원회	
	시민단체	장정구 대표	인천녹색연합	
	시민대표	김기룡 이사장	인천섬 유산연구소	
	언론	강종구 기자	연합뉴스	

5.2. 운영결과

가. 해양친수도시조성 기본계획에 대한 시민설명회 결과

1) 기본계획 관련

- 자전거, 도보, 모빌리티 등 다양한 이동 수단에 대한 고민이 기본계획에 들어가 있어서 좋음. 그리고 자전거 플랫폼이 만들어지는 경우 디자인과 기능 등이 특화되면 좋겠음
- 기본계획 수립하는 데에 있어서 시민참여 프로젝트와 더불어 시민설명회를 개최하는 것이 의미 있다고 보임
- 사업에만 치중하지 않고 친수공간을 다섯 개의 주제로 엮은 것은 좋은 아이디어로 보임
- 5개의 주제와 주제별 3개의 프로젝트를 중심으로 친수공간 기본계획이 잘 설명되고 있다고 보임
- 물리적 공간뿐만 아니라 각 친수공간의 집객요인들과 친수 활동이 포함된 것이 긍정적으로 평가됨
- 친수공간의 네트워크 형성뿐만 아니라 친수공간과 주거공간과의 연결에 대한 고민도 필요함
- 기본계획이 일회성 수립에 그치지 않고 정기적으로 보완 발전시켜나가는 지속성이 필요하다고 생각됨

2) 특화계획 관련

- 인천은 훌륭한 자연환경을 가지고 있고 거리상으로 가장 가까운 바닷가를 가지고 있음에도 불구하고 수도권 인구의 이용률이 낮음. 친수공간을 발굴하고 개발하는 데 있어 인천만이 가지고 있는 갯벌, 개항장, 섬들을 특화할 수 있는 전략이 필요
- 랜드마크 시설과 공간을 만들어가야 함
- 인천에서 역사가 있는 장소, 건물, 창고 등을 적극적으로 재생하는 것도 고려되면 좋겠음
- 육지에서 보는 바다 경관뿐만 아니라 바다에서 보는 해안 쪽 경관도 중요하다고 생각됨
- 송도는 인천에서 해양스포츠를 활성화 할 수 있는 최적의 장소라 생각됨
- 바다 조망권을 고려하여 전망대뿐만 아니라 주변도 함께 고려되고 계획되면 좋겠음

3) 계획 실행 관련

- 인천은 사업 우선순위 결정 시 이용자 측면의 고려가 필요하다고 생각되며 사업 운영 관리 측면의 계획도 함께 고려되면 좋겠음
- 기본계획의 좋은 아이디어들을 실행하는 것이 무엇보다 중요하다고 판단됨. 그 중심에 인천시의 의지와 추진력이 절실함. ‘인천시민을 위한 공간이어야 한다.’라는 생각을 가지고 지속적인 친수공간 만들기가 실행되기를 희망
- 인천 내항, 마리나 유치 및 네트워크 형성을 위해 인천시의 적극적 참여가 절실함
- 인천 시민과 방문객들이 바다를 빨리 볼 수 있도록 사업의 선택과 집중이 필요하다고 생각되며 지금 할 수 있는 프로젝트부터 실행해가면 좋겠음. 이를 위한 하나의 방안으로 조례제정은 필요하다고 생각함
- 기본계획에서 수립한 사업들을 체계적으로 실행하는 것이 무엇보다 중요하며 시범사업을 먼저 실행함에 있어서 홍보와 참여를 끌어내는 것도 중요함
- 친수공간 조성에 있어서 일자리 창출 및 근린시설과의 연계도 함께 고려되면 좋겠음
- 기본계획 용역 자체의 완성도가 상당히 높다고 판단되며, 기본계획에서 제안되는 제도적 장치인 조례를 마련함으로써 더욱 추진력 있게 실행해가도록 노력하겠음

4) 환경보존 관련

- 친수공간의 개발과 더불어 우수한 자연환경을 보존하는 계획도 중요하며 친수공간의 질적 향상(수질 개선, 쓰레기 처리)이 우선시 되어야 함
- 친수공간은 장소에 따라 개발과 보존 두 가지 정책이 모두 필요하다고 생각됨