

② 부산항 북항 자성대부두

목 차

| | |
|--------------------------------------|-----|
| I. 항만재개발의 명칭·위치 및 면적 | 501 |
| II. 항만재개발 예정구역의 현황 | 502 |
| 1. 항만시설 현황 | 502 |
| 2. 항만 및 주변지역 현황 | 505 |
| III. 항만재개발 예정구역 선정사유 | 520 |
| IV. 항만기능의 재편 및 방향 | 522 |
| 1. 항만기능의 재편 필요성 | 522 |
| 2. 항만기능의 정비 및 개발방향 | 527 |
| V. 항만재개발 기본방향 | 530 |
| 1. 항만재개발 추진여건 | 530 |
| 2. 항만재개발 기본방향 | 531 |
| 3. 도입기능 구상 | 532 |
| VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상 | 533 |
| 1. 토지이용계획 기본구상 | 533 |
| 2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상 | 535 |
| VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획 | 537 |

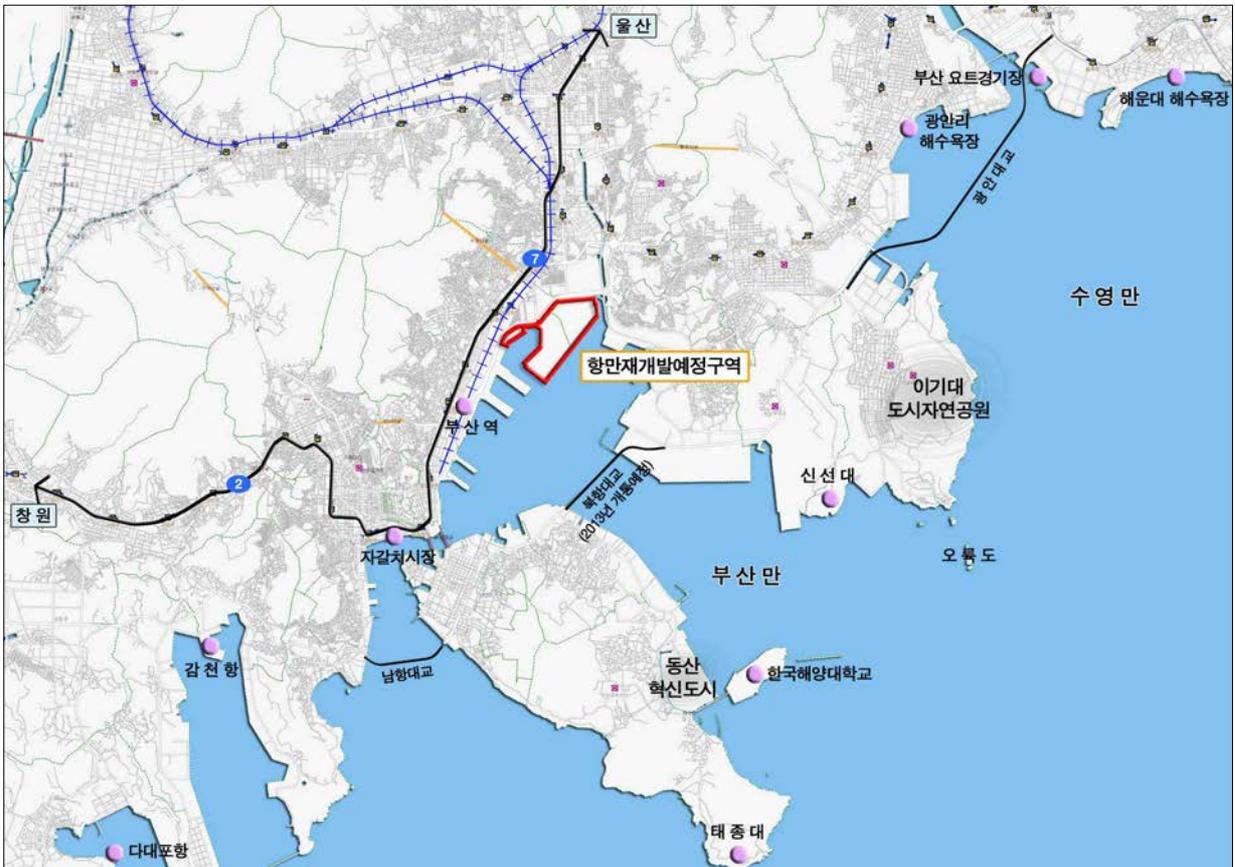
I. 항만재개발 명칭·위치 및 면적

1. 명 칭

□ 부산 북항 자성대부두 재개발 기본계획

2. 위 치

□ 부산광역시 동구 좌천동 일원(자성대부두, 양곡부두 일원)



3. 면 적

□ 총 면 적 : 747,717m²

○ 항만구역 면적 : 737,159m²

○ 주변지역 면적 : 10,558m²

Ⅱ. 항만재개발 예정구역의 현황

1. 항만시설 현황

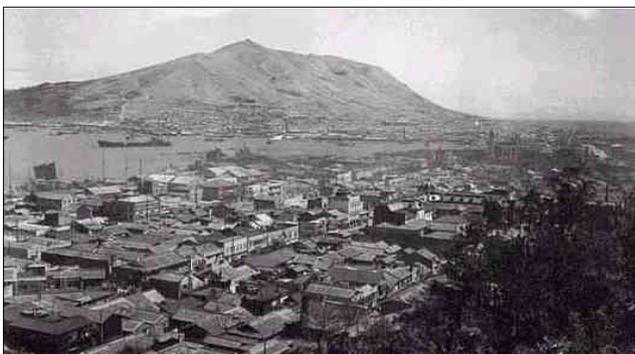
가. 부산항 일반현황

- 1876년 한일수호조약 체결이 계기가 되어 부산포라는 이름으로 개항한 부산항은 1906년 처음 부두축조공사를 시작하였으며, 1911년에 제 1,2,3,4 및 중앙부두 1~8 물양장의 건설이 시작되어 1944년에 완공
- 1960년대 이후 경제개발 정책에 따라 부산항은 수출입 전진기지로서 1단계에서 4단계에 이르는 개발사업과 부산신항 개발을 통해 북항, 남항, 감천항, 다대포항, 신항이 있음
- 지속적인 개발로 현대식 항만으로 발전하며 세계 5위의 컨테이너 처리항으로 성장함으로서 경쟁항만과의 우위확보를 통한 국가 경쟁력 제고와 고부가가치 화물 창출로 국가 및 국토 남동권 경제발전에 크게 기여하고 있음

< 부산항 시설현황 >

| 구 분 | 안벽(m) | 물양장(m) | 잔교(기) | 방파제(m) | 상옥(천㎡) | 야적장(천㎡) |
|------|--|--------|-------|--------|--------|---------|
| 시설현황 | 28,035 | 9,064 | 4 | 5,550 | 14 | 2,578 |
| 시설능력 | · 접안능력 : 144선석(여객 및 유류 포함) · 하역능력 : 259,918천RT/년 (14,160천TEU/년) | | | | | |

< 과거 부산항 전경 >



< 현재 자성대부두 전경 >



나. 부산북항 항만시설현황 (자성대 부두)

○ 자성대부두, 양곡부두, 관공선 부두로 운영 중임

< 부산북항 자성대부두 접안시설현황 >

| 구 분 | 연장 (m) | 전면수심 DL. (-)(m) | 접안능력 (DWT)×선석 | 취급화물 | 비 고 |
|--------------|-----------|--------------------|----------------------------|------|-----|
| 양곡부두 | 371 | 13 | 50,000×1 | 양곡 | |
| 자성대 부 두 | 315.5 | 15 | 50,000×4 | 컨테이너 | |
| | 315.5 | 15 | | | |
| | 315.5 | 15 | | | |
| | 315.5 | 15 | | | |
| | 185 | 11 | 10,000×1 | | |
| 관 공 선 부 두 | 175 | 5 | 30×3 300×10 1,000×10 | 관공선 | |

< 부산북항 자성대부두 주변 전경 >



<부산북항 자성대부두 주변 항만시설 현황도 >



2. 항만 및 주변지역 현황

가. 인구 및 가구 현황

- 대상구역은 2020년 부산도시기본계획의 생활권(대생활권)별 분류상 중부산권에 해당함
- 중부산권의 2009년 현황인구는 1,800,105인이며, 계획인구는 2015년 149만 인, 2020년 142만인으로 설정되어 있음
- 대상구역은 행정구역상 범일5동에 포함되며 2009년 현재 2,493가구, 5,593인으로 부산광역시 전체 인구의 0.2%를 차지하고 있음

| 행 정 동 | 법 정 동 | 인구수(인) | 세대수(가구) | 세대당인구(인) |
|-------|-------|--------|---------|----------|
| 범일5동 | 좌천동 | 5,593 | 2,493 | 2.2 |

자료 : 「부산시 통계연보」 부산시, 2010

- 주변 도심 인구증감 현황
 - 부산시 전체의 최근 5년간 인구 증감률은 -0.14%로 소폭 감소하고 있으며, 재개발 예정구역의 배후지를 포함하는 동구, 중구의 최근 5년간 인구증감률은 -0.64%로 감소의 폭이 더 커 대상구역 배후 도심의 공동화가 진행되고 있음을 알 수 있음

<부산 북항 인근지역 인구증감 현황>

(단위 : 인, %)

| 구 분 | 2006년 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 연평균 증감률 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 부산시 | 3,611,992 | 3,587,439 | 3,564,577 | 3,543,030 | 3,567,910 | -0.14 |
| 소계 | 157,656 | 154,885 | 152,329 | 150,058 | 150,956 | -0.64 |
| 동구 | 106,890 | 104,881 | 102,764 | 101,153 | 101,514 | -0.81 |
| 중구 | 50,766 | 50,004 | 49,565 | 48,905 | 49,442 | -0.28 |

자료 : 「부산시 통계연보」 부산시, 각 년도

나. 토지이용 현황

○ 지목별 토지이용 현황

- 지목별 토지현황은 잡종지가 634,787㎡(84.9%)로 가장 많은 비중을 차지하며, 대지 47,946㎡(6.4%)를 차지함

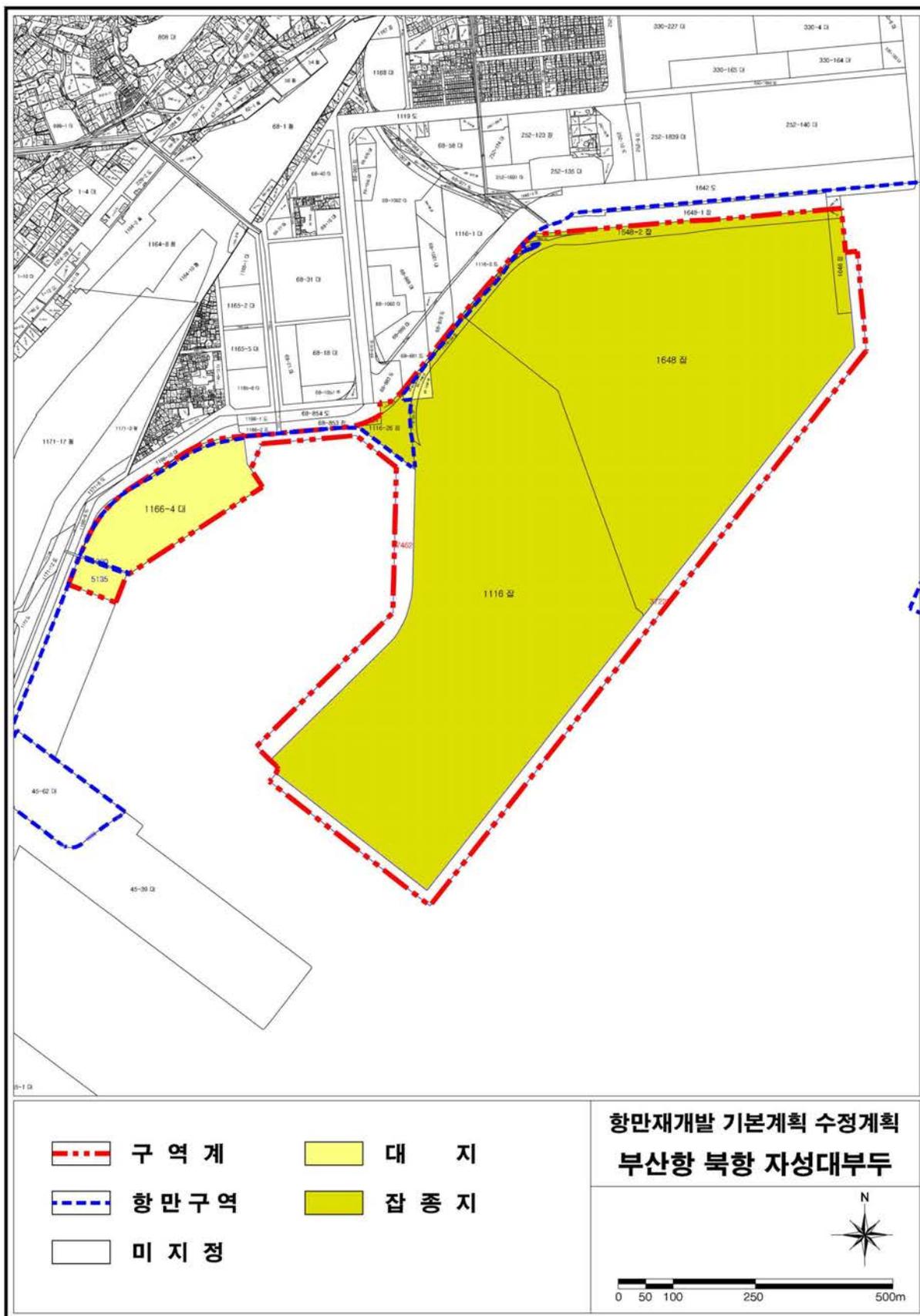
| 구 분 | 계 | 대지 | 잡종지 | 미지정 |
|--------|---------|--------|---------|--------|
| 면적(㎡) | 747,717 | 47,946 | 634,787 | 64,984 |
| 구성비(%) | 100.00 | 6.4 | 84.9 | 8.7 |

○ 소유자별 토지이용 현황

- 대상구역내의 소유자별 현황은 부산항만공사가 615,553㎡로 82.3%를 차지하며, 국토해양부가 67,180㎡(9.0%), 미지정이 64,984㎡(8.7%)를 차지 함

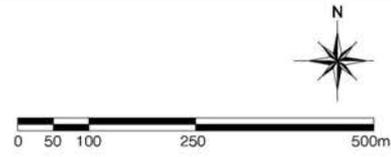
| 구 분 | 계 | 국토해양부 | 부산항만공사 | 미지정 |
|--------|---------|--------|---------|--------|
| 면적(㎡) | 747,717 | 67,180 | 615,553 | 64,984 |
| 구성비(%) | 100.00 | 9.0 | 82.3 | 8.7 |

< 지목별 토지이용현황도 >



- | | |
|--|---|
|  구역계 |  대지 |
|  항만구역 |  잡종지 |
|  미지정 | |

항만재개발 기본계획 수정계획
부산항 북항 자성대부두

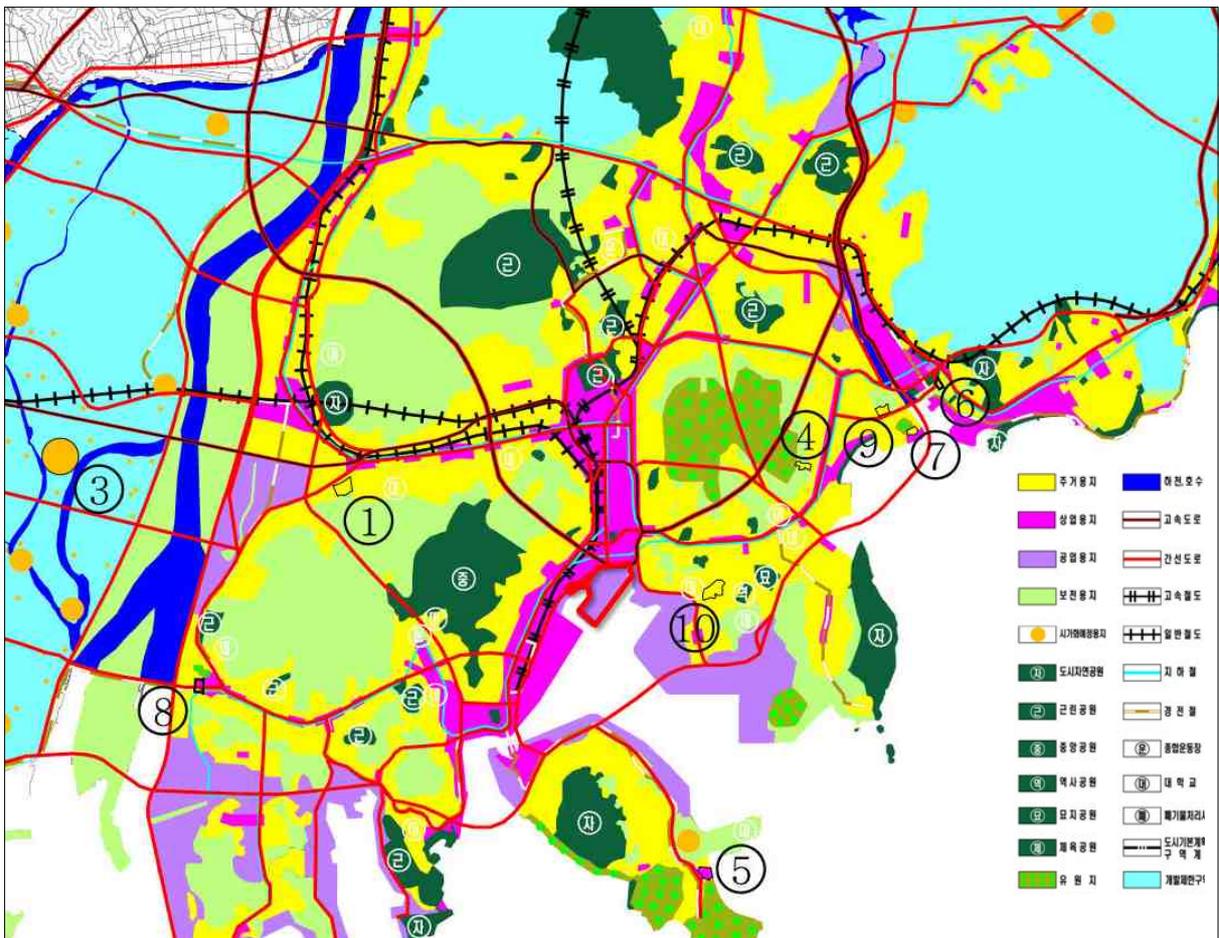


다. 도시계획 현황

□ 도시기본계획 현황

- 생활권 설정
 - 대상구역은 부산시 생활권(대생활권) 분류상 중부산권에 해당함
- 토지이용계획
 - 대상구역은 토지이용계획상 공업용지로 지정
- 부산발전 2020비전과 전략사업 구상의 「Asian Gateway Project」 에서 부산역 역세권개발과 북항재래부두 재개발사업의 기능적, 공간적 통합계획을 통해 상업, 컨벤션, 숙박, 관광 등이 복합된 해양관광 메카로 조성

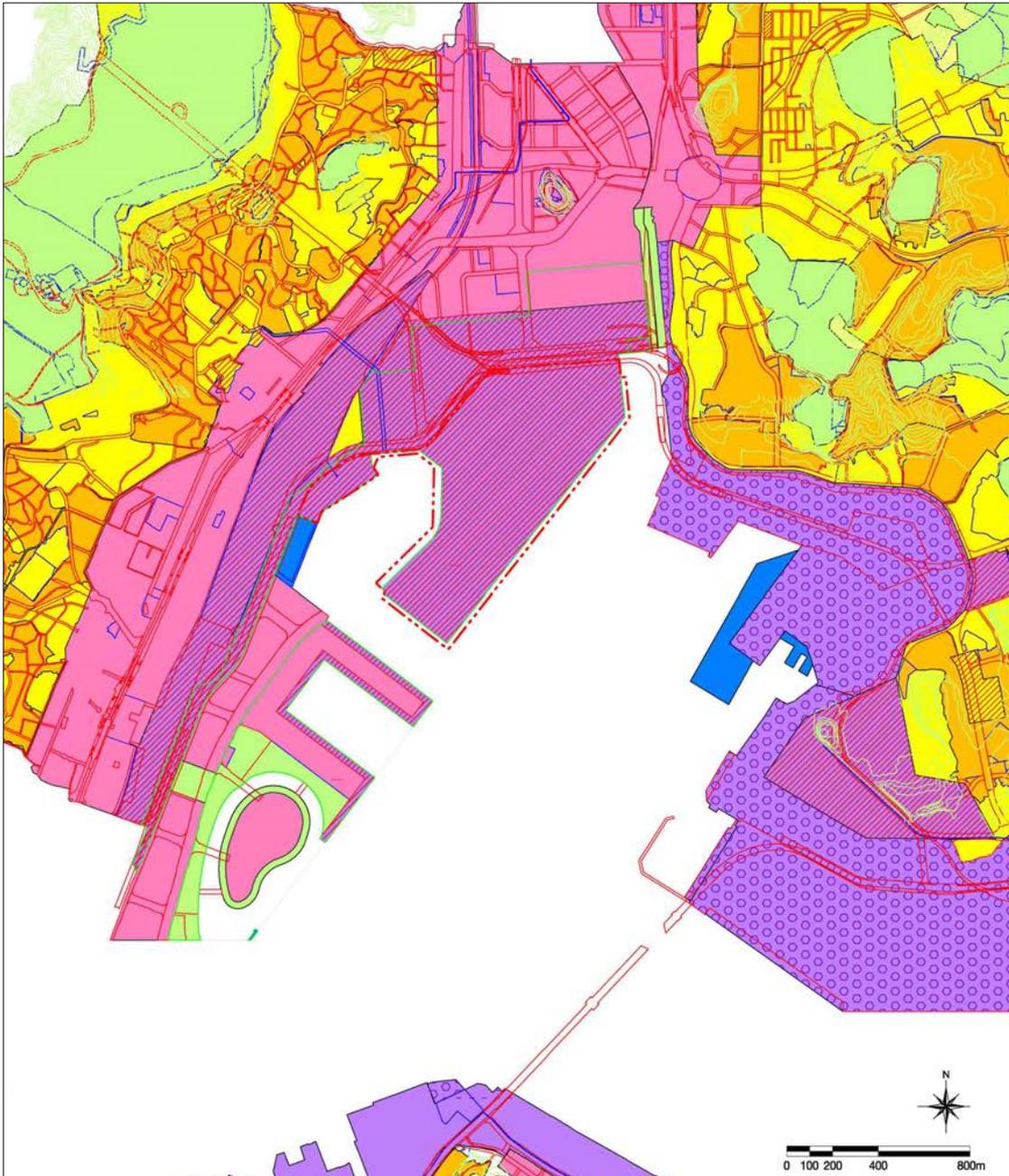
< 도시기본구상도 >



□ 도시관리계획 현황

- 대상구역의 용도지역은 준공업지역이며, 용도지구는 항만시설보호지구로 지정되어 있음
- 대상구역 북측 및 서측으로 일반상업지역, 동측으로 전용공업지역이 지정

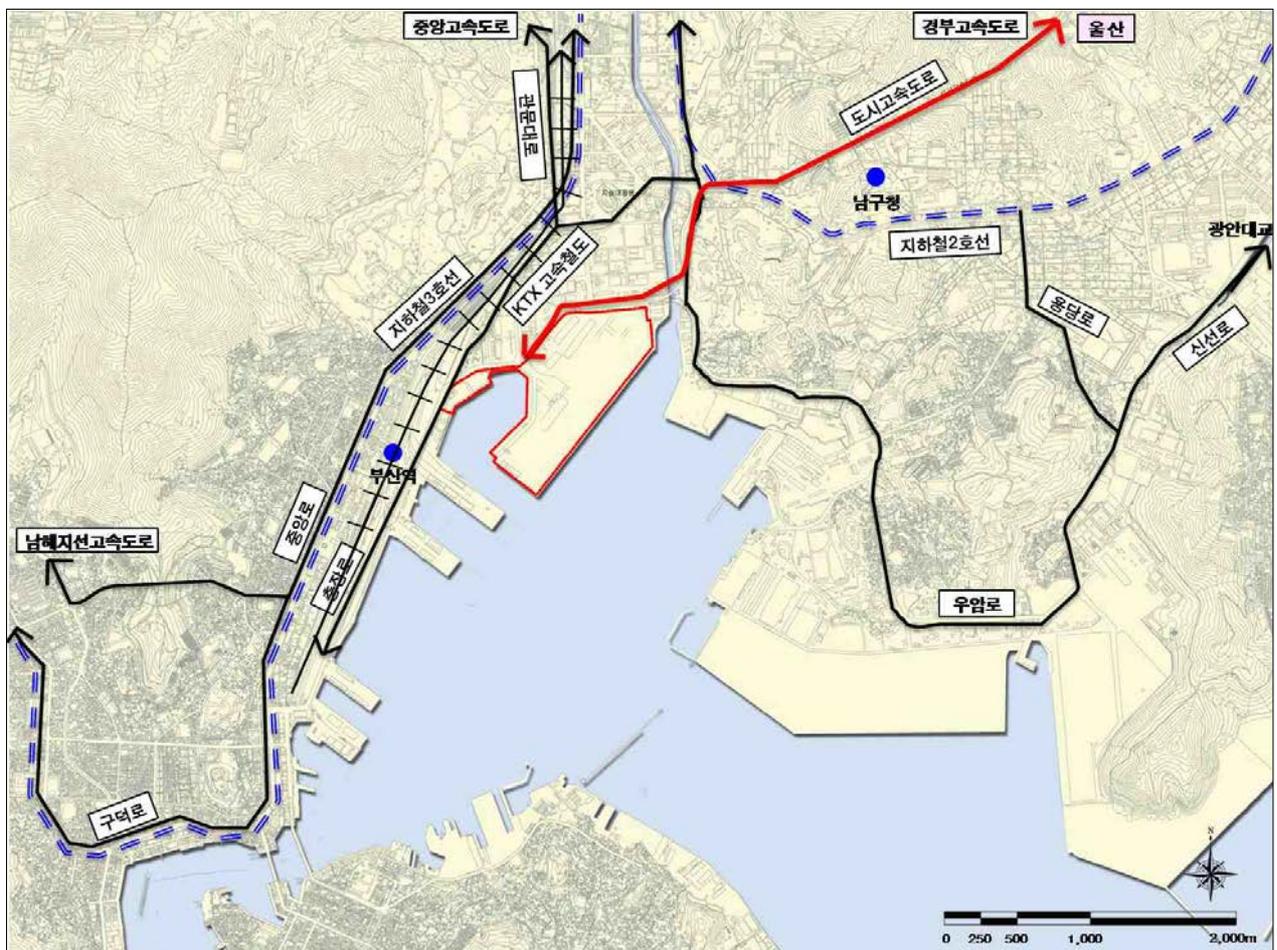
< 도시관리계획도 >



라. 교통 현황

- 자성대 부두 서측에 충장로, 북동 측에 부두순환로, 북측에 관문대로, 자성로, 동서고가도로가 있어 간선도로로부터 직접 연결
- 대상구역 인근에 경부고속도로, 국도7호선, 남해제2고속지선이 지나가 경부고속도로의 구서I.C, 남해제2고속지선의 사상I.C에서 진 · 출입 역할 수행
- 부산도시기본계획상 항만 배후도로망 확충을 위한 북항대교 조기개설과 가덕~다대포~송도~영도~신선대~이기대~광안리해변~해운대~송정~대변~일광을 연결하는 해안도로망 계획

< 교통 현황도 >



마. 주변 지역 현황

- 1876년 2월 26일 강화도 조약에 따라 부산항 개항하였으며, 1985년 5월 1일 동래부를 설치하였고, 1910년 10월 1일 동래부에서 부산부로 변경되었음
- 1949년 8월 15일 부산부에서 부산시로 개칭하였으며, 1963년 1월 1일 부산시에서 부산직할시로 승격하였고, 1995년 1월 1일 부산직할시에서 부산광역시로 개칭하며 도시의 발전하였음
- 대상구역은 현재 (주)허치슨터미널에서 컨테이너부두로 사용 중이며, 인근 지역의 건축물은 대부분 노후함
- 인접하여 현재 연안 및 국제여객부두, 제1부두, 2부두, 3부두, 4부두, 중앙부두가 재개발 공사 중에 있음

< 자성대 부두 >



< 인근 지역 노후주거지 >



○ 지자체의 도시환경정비 등 주변 개발환경

- 자성대부두는 지자체(부산시)의 도시환경정비 예정구역에 인접하여 위치한 지리적 특성상 도심과 수변공간의 단절을 제공하는 제약요소로 작용하고 있음
- 자성대부두 주변은 인접하여 북항 재개발사업이 순차적으로 진행되고 있으며, 지자체(부산시)의 “2020년 부산시 도시·주거환경정비기본계획”상 정비 예정구역(재개발, 재건축 예정구역)이 밀집하여 계획되어 있음
- 현재, 사업추진 중인 북항 재개발과 더불어 지자체(부산시)의 도시환경정비계획과 연계개발을 통한 원도심 기능 회복의 가능성이 높음

< 지자체 도시환경정비관련 사업계획 >

| 구분 | 관련내용 | 비고 | |
|-------|----------------------------------|---|-----|
| 법정계획 | 2030 부산시 공원녹지기본계획 | · 55병참보급창 공원화 계획 | 수립중 |
| | 2020 부산시 주거환경정비 기본계획 | · 55병참보급창 전면 매축지 정비예정구역 선정 - 도시환경정비사업 | |
| 비법정계획 | 부산역~부산진역간 철도시설부지의 종합적 개발구상 | · 원도심 기능 회복과의 연계성 강화 - 부산역~부산진역간 KTX 반지하화 추진 (L=2.8km) - 국제 업무, 관광레저, 정보문화, 공원 등 계획 | |



○ 부산 북항 인근지역 건축물 현황

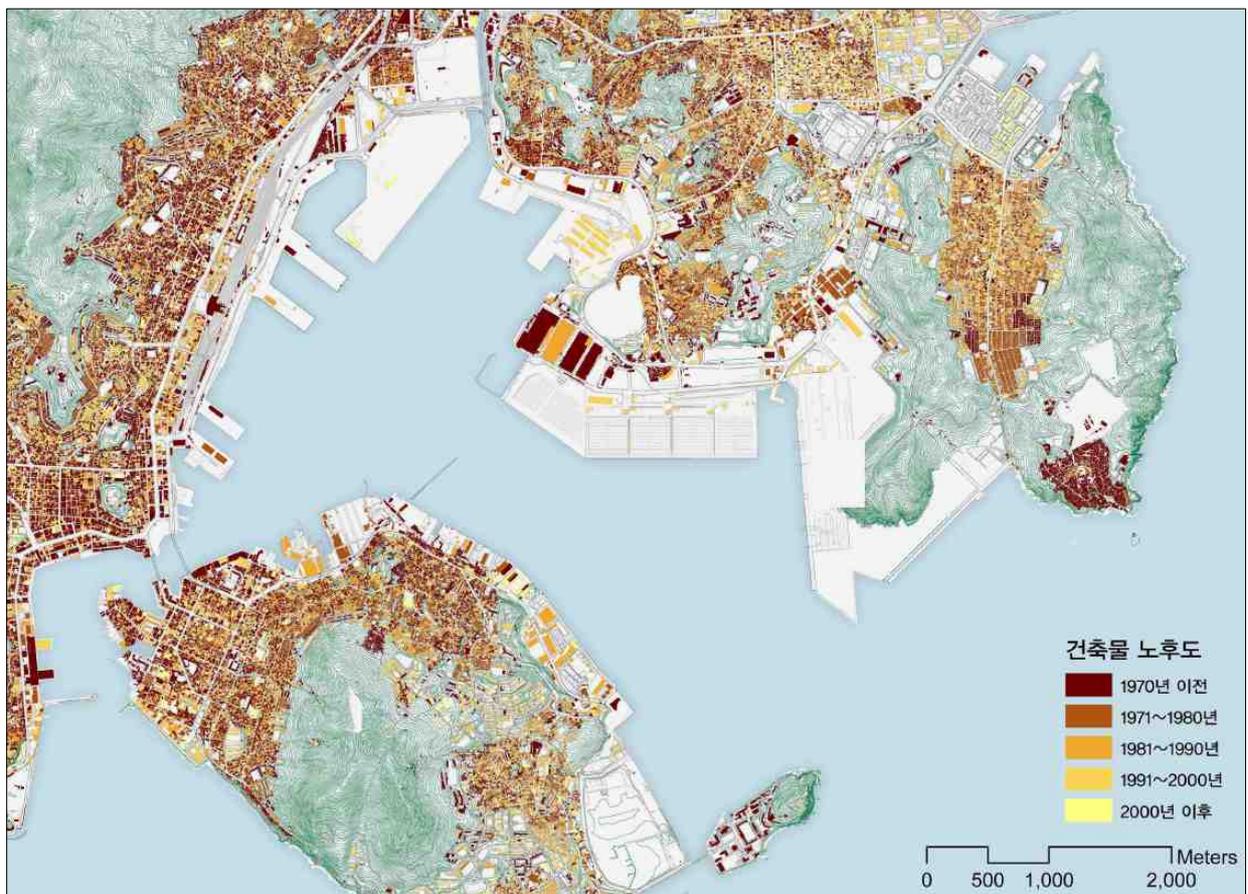
- 부산 북항 인근지역에 위치한 건축물의 노후도 현황을 살펴보면 준공 된지 20년 이상 지난 노후 건축물의 비율이 약 87%를 차지하고 있음

<부산 북항 인근지역 건축물 노후도 현황>

(단위 : 개소, %)

| 구 분 | 개소수 | 구성비 |
|-------------|--------|-------|
| 1070년 이전 | 15,754 | 46.8 |
| 1971년~1980년 | 5,627 | 16.7 |
| 1981년~1990년 | 7,960 | 23.6 |
| 1990년~2000년 | 3,456 | 10.3 |
| 2000년 이후 | 868 | 2.6 |
| 계 | 33,665 | 100.0 |

자료: 「부산항 신항 물동량 이전에 따른 북항기능 재배치에 관한 연구」, 부산발전연구원, 2011



바. 환경 현황

- 사업지구인 부산광역시에는 오륙도 및 주변해역이 생태·경관보전지역으로 지정되어 있으며, 사업지구 남동 측으로 약 6.3km 이격되어 있음

< 생태·경관보전지역 현황 >

| 지역명 | 위 치 | 면적(km ²) | 특 징 | 지정일자 |
|------------|------------------------------|----------------------|--------------------------|------------|
| 오륙도 및 주변해역 | 부산 남구 용호2동 936~941번지 및 주변 해역 | 0.35 | 기암괴석의 무인도서 및 수직암반 생물상 보호 | 2003.12.31 |

- 사업지구가 속한 부산광역시에는 낙동강 하구 을숙도 일대에 생태계 변화관찰지역이 위치하고 있는 것으로 조사되었으며, 사업지구 서측으로 약 8km 이격되어 있는 것으로 조사됨

< 생태변화관찰지역 현황 >

| 지역명 | 지역특성 | 위치 | 비고 |
|-----------------|------|---------------------------|----|
| 낙동강 하구 (을숙도 일대) | 강하구 | 부산 사하구 신평·장림·다대동, 강서구 명지동 | 철새 |

- 사업지구인 부산광역시에는 「습지보전법」 제8조에 의해 지정되어 있는 습지보호구역이 낙동강하구 일원에 면적 37.718km²의 철새도래지로 지정되어 있으며, 본 사업지구와는 약 7km 이격되어있음

< 습지보호지역 현황 >

| 지역명 | 위 치 | 면적(km ²) | 특 징 | 지정일자 |
|-------|--|----------------------|-------|---------|
| 낙동강하구 | 부산 사하구 신평, 장림, 다대동 일원 해면 및 강서구 명지동 하단 해면 | 37.718 | 철새도래지 | '99.8.9 |

- 사업지구가 위치한 부산광역시의 특별관리해역 지정현황을 살펴보면, 육역부 505.77km², 해역부 235.73km²로 되어 있으며, 사업지구가 속한 동구는 '부산연안 특별관리 해역'에 포함됨

< 사업지역 인근 특별관리해역도 >



○ 사업지구 주변 해역은 해역수질기준 II등급으로 지정되어 있는 것으로 조사되었음

< 사업지역 주변해역의 해역수질등급 현황 >

| 지역명 | II등급 해역 |
|------|---|
| 부산연안 | 부산광역시 사하구 물운대 남단(35°01' 57" N, 128°57' 56" E)과 쥐섬 남쪽 약 1km 지점 및 태종대 남동단(35° 03' 10" N, 129°05' 35" E) 및 해운대구 기장읍 시랑리 용궁사 동단(35°11' 08" N, 129°13' 28" E)을 연결한 안쪽 해변 |

< 해역수질등급도 >



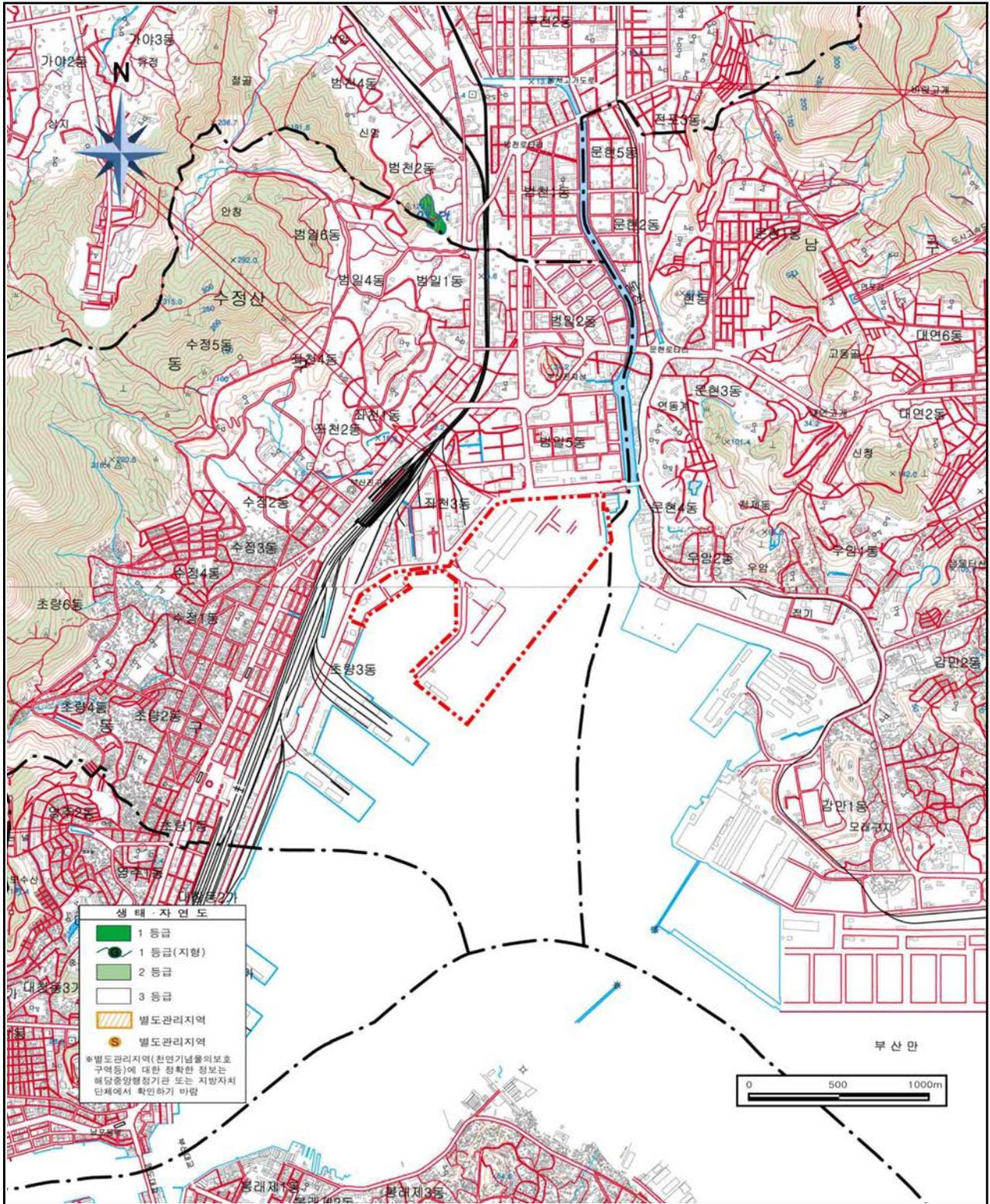
- 사업지구인 부산시 내에는 남형제섬, 북형제섬, 주전자섬 등 총 3곳의 특정도서지역이 위치하는 것으로 조사되었고, 사업지구와 가장 인접한 특정도서지역은 주전자 섬으로 사업지구와 약 9km 이격된 지점에 위치하고 있는 것으로 조사됨

< 특정도서 지정 현황 >

| 지정 번호 | 도서명 | 지정사유 | 면적 (㎡) | 지 번 |
|----------|--------------|--|-----------|---------------------|
| 138 | 남형제섬 | · 시스택, 해식애, 해식동 등 지형·경관 우수 | 10,382 | 부산 사하구 다대동 산149 |
| 139 | 북형제섬 | · 해식애, 해식동 및 시스택 등 지형 경관 우수 · 칼새 서식지 | 11,352 | 부산 사하구 다대동 산150 |
| 140 | 주전자섬 (생도) | · 시스택 등 지형경관 우수 · 식생보존상태 양호 · 칼새 집단서식지 | 8,088 | 부산시 영도구 동삼동 1116 |

- 사업지구의 생태자연도를 살펴보면, 기존 항만시설이 운영 중에 있으며, 3등급 지역으로 구성되어 있어 개발이 가능한 지역임

< 생태자연도 >



Ⅲ. 항만재개발 예정구역 선정사유

| 선정지표 | 선정사유 |
|-----------|---|
| 노후화 / 유희화 | <ul style="list-style-type: none"> · 북항은 신항 활성화로 컨테이너 물동량의 신항 이전이 가속화됨에 따라 향후 컨테이너 전용부두로서의 기능 축소 예상 · 특히, 자성대부두의 물동량이 신항개장(06년) 이래 북항내 타 부두보다 높은 감소 추세를 나타내고 있음 · 신항의 현대화·선진화에 따른 물류서비스의 질적향상과 이에 따른 대형선사 유치경쟁 등 항만경쟁력에서 비교·우위를 점하지 못하고 선박대형화 추세에도 불구하고 3만톤급 미만의 소형선이 절대다수를 차지하고 있어 피더부두화의 가속화가 진행되고 있는 실정임 · 신항의 물류기능 강화에 따른 경쟁력과 주변 도시개발 여건을 고려한 북항내 기존 컨테이너장치장의 기능 재정립이 필요한 시기에 도달 · 북항대교 건설로 대형컨테이너선의 자성대부두 입출항 제약에 따른 선사유치 등 경쟁력 저하 · 자성대부두 장래발전방향과 연계를 고려한 북항재개발 사업계획의 토지이용계획 반영 필요 |
| 대체항만 | <ul style="list-style-type: none"> · 신항 3단계 이전처리를 통한 대체 항만시설 확보 · 북항재개발 사업지내 공공지구로의 이전계획(세관 등 공공기관)을 고려하여 이용성, 운영성 측면에서 기존 관공선부두 유지·활용 · 자성대부두와 인접한 5부두와 관공선부두를 이용하고 있는 급유선 등 각종 잡종선 계류지의 북항내 분산배치 |
| 개발 시기 | <ul style="list-style-type: none"> · 기 시행중인 북항재개발 사업 추진여건, 전국 항만기본계획상 개발계획에 따른 대체 항만시설의 이전가능 시기 등 향후 부산항 항만운영 여건변화를 종합적으로 고려한 탄력적 재개발사업 추진(2020년 이후) 필요 |

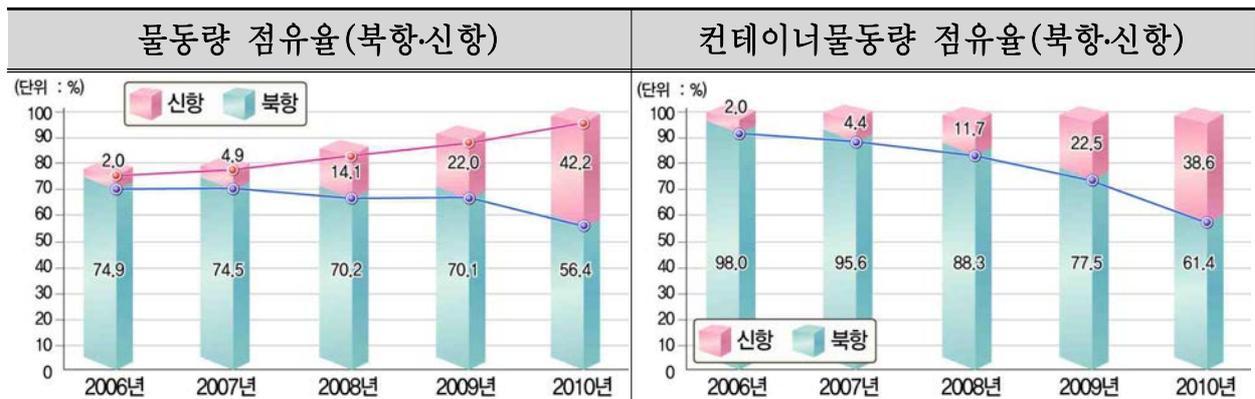
| 선정지표 | 선정사유 |
|----------------------|--|
| <p>도시계획적 잠재력</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 현재 사업을 추진하고 있는 북항재개발 사업과의 기능분담 및 보완을 통해 부산의 해양 랜드마크 기능의 시너지 효과를 창출할 수 있을 것으로 예측 · 배후 부산역 및 부산진역 주변의 정비와 연계하여 침체되어 있는 원도심의 활성화와 철도, 고속도로 등 내륙교통망과 해양교통의 연계축 상의 지리적 요충지로서의 시너지 효과 발휘 |
| <p>정책과의 연관성</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 부산도시기본계획 상 중부산해양권으로 항만물류 및 워터프런트 기능을 하도록 계획 · 부산항은 신항개발에 따른 동북아의 물류중심항만, 북항재개발에 따른 국제업무·교류·관광의 거점항으로서 역할이 가능한 복합 허브항만으로서 위상 확보 가능 |
| <p>파급 효과</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 기존 북항재개발 사업과 지자체(부산시)에서 추진하고 있는 원도심의 재생계획과 연계되어 지역경제 발전에 이바지 할 수 있으며, 또한 부산을 국제적인 도시로 격상시켜 줄 수 있는 교두보 역할로서 지역적, 국가적 파급효과가 클 것으로 기대 |
| <p>종합의견</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 컨테이너 전용부두로서 점진적 기능약화와 동북아 환적화물 허브항만으로서 항만수요에 대한 공급 불균형 해소를 위해 신항개발과의 균형을 통한 기능재정립 필요 · 항만 기능재편(재개발)을 통해 북항재개발, 지자체의 도시 환경정비계획과 연계한 원도심 기능회복으로 지역 경제의 새로운 부가가치 창출에 기여 · 신항개발 및 운영계획에 따른 항만기능의 재편과 현재 추진 중인 북항재개발 사업과의 기능분담 및 연계를 통한 시너지효과 극대화로 향후 북항의 새로운 항만 재창조를 선도할 해양 국제업무·교류 등 거점 육성 가능 |

IV. 항만기능의 재편 및 방향

1. 항만기능의 재편 필요성

□ 신항 활성화에 따른 컨테이너 물동량의 신항 이전 가속화

- 신항 활성화로 북항 컨테이너 물동량의 신항 이전이 가속화됨에 따라 점진적으로 물동량이 감소되고 있는 추세임. 향후 북항은 컨테이너 전용부두로서의 기능이 축소될 것으로 예측
 - 신항 개장('06년) 이후, 북항 컨테이너 전용부두의 물동량 점유율이 감소·자성대부두 : 약 7% 감소
 - 반면, 신항은 1-1단계 개장('06년)시 2%대의 점유율에서 2010년 기준시 부산항 전체 물동량의 42%를 점유



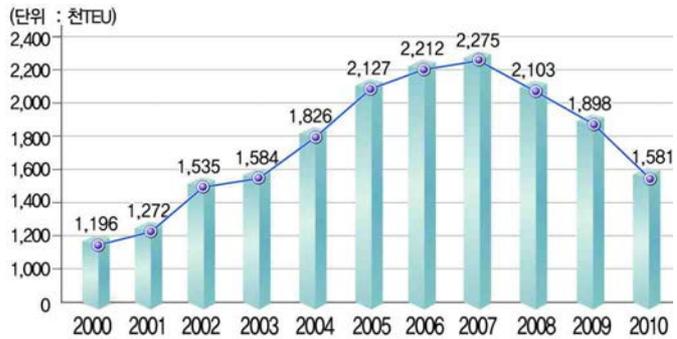
자료 : Port-Mis(부산항만공사)

□ 북항내 컨테이너 전용부두 중 상대적으로 높은 물동량의 감소 추세

- 자성대부두의 컨테이너 물동량 처리실적은 신항 개장('06년) 이후 최근 3년간 급격한 감소 추세를 나타냄.
 - 신 항 : '06년 238천TEU → '10년 5,985천TEU
 - 북 항 : '06년 9,022천TEU → '10년 7,999천TEU(11.3% 감소)
 - 자성대 : '06년 2,212천TEU → '10년 1,581천TEU(28.5% 감소)

< 자성대부두 컨테이너물동량 처리실적 >

· '07년을 기점으로 마이너스의 성장률을 보이며 물동량 감소
 - '07~'10년 연평균 약 11% 감소율
 · 대형선사의 신행 이전으로 물동량이 약 70만TEU 감소



자료 : Port-Mis(부산항만공사)

< 북항내 주요 컨테이너 전용부두의 물동량 변화추이 >

(단위 : 천TEU, %)

| 구분 | 자성대 | | 신선대 | | 북항(전체) | |
|------|-------|-------|-------|------|--------|-------|
| | 물동량 | 증감율 | 물동량 | 증감율 | 물동량 | 증감율 |
| 2006 | 2,212 | 4.0 | 2,055 | 4.7 | 9,022 | -1.1 |
| 2007 | 2,275 | 2.8 | 2,401 | 16.9 | 9,874 | 9.4 |
| 2008 | 2,103 | -7.5 | 2,283 | -4.9 | 9,440 | -4.4 |
| 2009 | 1,898 | -9.8 | 2,656 | 16.3 | 8,396 | -11.1 |
| 2010 | 1,581 | -16.7 | 2,688 | 1.2 | 7,999 | -4.7 |

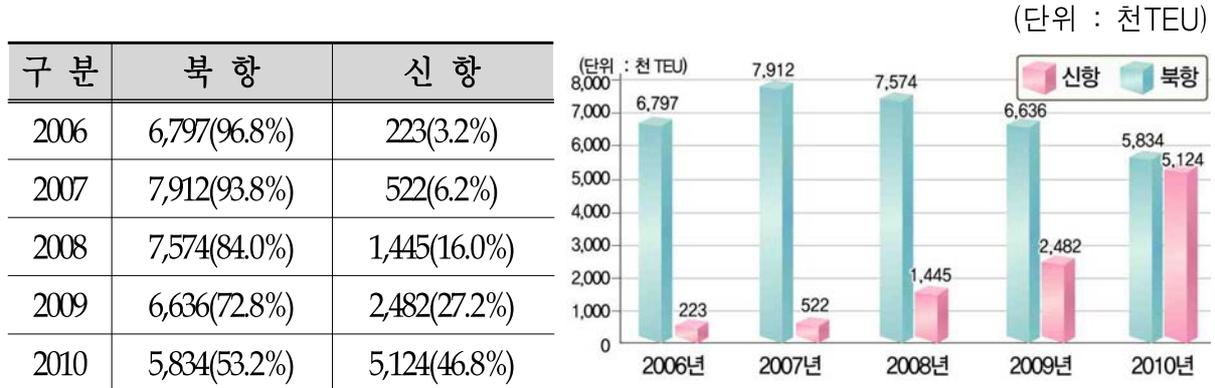


자료 : Port-Mis(부산항만공사)

□ 신행과의 경쟁력 저하에 따른 피더부두 가속화

- 당초 자성대부두는 신선대부두와 더불어 신행과 공존하여 항만 경쟁력 제고가 예측되었으나, 신행의 현대화·선진화(항만시설 및 하역장비, 하역능력)에 따른 물류서비스 질적 향상과 이에 따른 선사의 선호도(대형선사 유치경쟁)에서 뒤쳐짐
- 신행 개장('06년) 시, 주요 선사의 신행내 컨테이너 처리실적은 약 3.2%에 지나지 않았으나, 2010년 기준시 약 46.8%를 처리
- 신행 개장('06년) 이후, 자성대부두에 기항하는 대형선사(ZIM, UASC, CSAV, 현대상선, 알라이언스 등)의 신행 이전

< 상위 20개 선사 컨테이너물동량 처리실적(북항·신항) >



자료 : Port-Mis(부산항만공사)

- 최근 북항은 선박대형화 추세에도 불구하고 5만톤급 이상의 대형 선박 기항수가 감소하는 추세이며, 특히 자성대부두는 3만 톤급 미만의 기항수가 절대다수를 차지하는 실정으로 소형선 위주의 피더 부두화의 가속화가 진행

< 선박 입출항 척수, '09~'10년(신항·북항) >

(단위 : 척수)

| 북 항 | | | | 신 항 | | | |
|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 구 분 | 2009 | 2010 | 증감률(%) | 구 분 | 2009 | 2010 | 증감률(%) |
| 3만톤 미만 | 36,454 | 37,652 | 3.29 | 2만톤 미만 | 784 | 1,839 | 134.57 |
| 3~5만톤 | 1,589 | 1,199 | -24.5 | 2~5만톤 | 355 | 739 | 108.17 |
| 5만톤 이상 | 1,820 | 1,240 | -31.9 | 5만톤 이상 | 923 | 1,792 | 94.15 |
| 합 계 | 39,863 | 40,091 | 0.57 | 합 계 | 2,062 | 4,370 | 111.93 |

자료 : Port-Mis(부산항만공사)

< 자성대부두의 선박 입항 척수('07~'10년) >

(단위 : 척수)

| 구 분 | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|------------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 자성대 부 두 | 3만톤급 미만 | 1,584 | 1,547 | 1,368 | 1,983 |
| | 증 감 | - | -2% | -12% | 45% |
| | 비 중 | 75% | 75% | 70% | 88% |
| | 3만톤급 이상 | 524 | 523 | 590 | 263 |
| 증 감 | - | 0% | 13% | -55% | |
| 비 중 | 25% | 25% | 30% | 12% | |

자료 : Port-Mis(부산항만공사)

□ 컨테이너 장치장의 기능 쇠퇴에 따라 기존 항만경쟁력 약화

- 부산항의 컨테이너 화물처리는 주로 기존 ODCY를 이용하던 체계에서 신항개장('06년) 이후 On-DOCK 체계로 변화되는 추이로 인해 과거 연장 운영하던 ODCY 기능이 쇠퇴함에 따라 북항지역의 항만 경쟁력은 약화될 것으로 예측됨
- 부산 임항내 다수의 ODCY 화물차량의 유량증가에 따른 도심지내 교통 체증 해소를 위해 양산 ICD를 개장·운영 중이나, 현재 물동량의 신항 이전 추세로 양산 ICD 처리물동량은 전년대비 약 30% 이상 감소

□ 북항대교 건설에 따른 대형 컨테이너선의 통항 제약으로 인한 경쟁력 저하

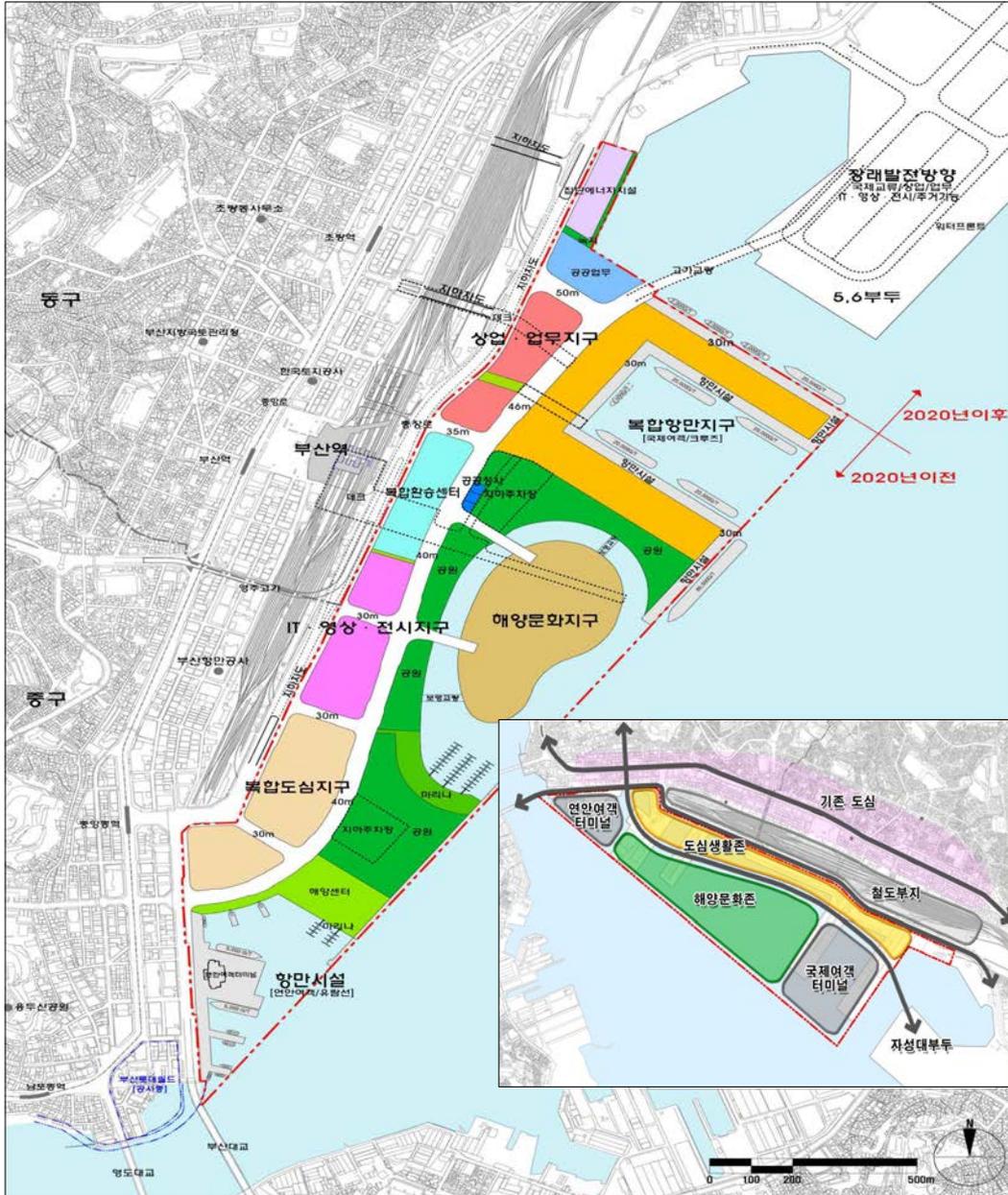
- 북항대교 내측에 위치하는 자성대부두를 이용하는 선박은 항로를 횡단하는 북항대교(형하고, 항로 폭 등)에 의해 통항선박의 규모에 제약을 받음
- 대형 컨테이너선(5,000~6,000TEU급 이상)은 약 65m 전후의 마스트높이가 요구됨(컨테이너 적재시 시야확보를 위한 Bridge의 거주구 높이)
- 현재, 건설 중인 북항대교의 형하고(60m) 고려시 통항가능 선박의 최대 마스트높이는 55.2m로 이를 고려할 시 컨테이너선의 대형화에 따른 경쟁력 저하 예측

□ 당초 사업계획 수립시 “토지이용계획·교통계획 및 공원녹지계획”상 2020년 이후 자성대부두와 연계를 고려한 계획 반영 필요

- 당초 북항재개발 사업계획 수립시 토지이용계획의 지구별 계획내용 상 “자성대부두 장기발전 방향”으로 북항재개발 사업과의 기능 분담을 고려한 계획이 수립되었음

- 당초 북항재개발 토지이용계획상 자성대부두의 장래발전방향으로 국제 상업 및 교류업무, IT·영상·전시, 주거기능 등 도입과 북항재개발 사업지를 중심으로 남·북측 워터프론트 연계 공간으로 활용계획

< 부산항(북항) 재개발사업 토지이용계획('08년) >



자료 : 부산항(북항) 재개발사업 사업계획(변경) 수립 및 사업구역(변경) 지정, 2008. 10, 국토해양부

2. 항만기능의 정비 및 개발방향

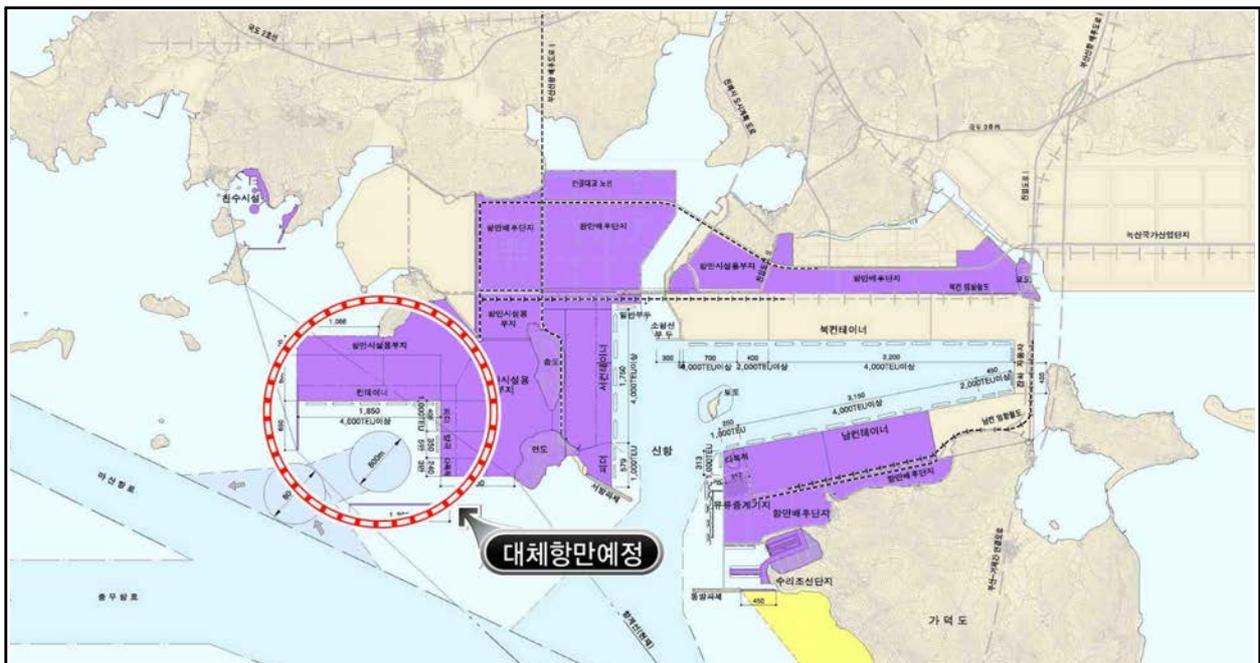
□ 정비 및 개발방향

- 북항재개발 사업의 개발수요·현황과 부산항 전체 물류환경 여건을 감안한 정비 및 개발방향의 탄력적 수립으로 전체 북항재개발 사업의 시너지 효과 도모 및 부산항의 원활한 항만기능 유지
- 북항재개발과 도심기능 연계축 상의 지리적 강점에 따른 유기적 해양 공간 창출로 항만과 주변 도시와의 융화 발전도모
- Clean Cargo중심 및 국제여객부두 지원등의 지원항만으로 재정비

□ 항만 기능재편에 따른 부두 기능재배치

- 자성대 및 양곡부두의 항만 기능재편에 따라 신항 3단계로 이전 처리 하여 대체부두 확보 가능
 - 현행, 제3차 전국무역항 기본계획상 신항 3단계 개발계획
 - 컨테이너부두 : 4,000TEU×5선석 · 피더부두 : 1,000TEU×2선석
 - 양곡부두 : 50,000DWT×1선석

< 항만 기능재편에 따른 대체 부두확보 방안 >



○ 자성대 및 양곡부두의 항만 기능재편에 따른 하역능력

< 양곡부두의 하역능력 >

(단위 : 천RT)

| 구 분 | | | 2010년 | 2020년 | 2025년 | 2030년 | 비 고 |
|-------|-----------------|----------------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| 물 동 량 | | | 1,383 | 1,117 | 1,103 | 1,089 | |
| 현 재 | 북 항 | 50,000 ×1선석 | 1,249 | - | - | - | 기능전환 (재개발) |
| 추 가 | 신 항 (3단계 지구) | 50,000 ×1선석 | - | 2,497 | 2,497 | 2,497 | |
| 합 계 | | | 1,249 | 2,497 | 2,497 | 2,497 | |
| 과 부 족 | | | -134 | 1,380 | 1,394 | 1,408 | |

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

< 컨테이너부두의 하역능력 >

(단위 : 천TEU)

| 구 분 | | | 2010년 | 2020년 | 2025년 | 2030년 | 비 고 |
|-------|---------------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| 물 동 량 | | | 14,194 | 22,354 | 27,815 | 34,630 | |
| 현재 | 자성대 부두 | 4,000TEU×4선석 700×1선석 | 1,700 | - | - | - | 기능전환 (재개발) |
| | 소계(북항+신항) | | 14,160 | 12,250 | 12,250 | 12,150 | |
| 추가 | 신항, 3단계, 신규입지 | | - | 8,530 | 15,430 | 22,330 | |
| 합 계 | | | 14,160 | 20,780 | 27,680 | 34,580 | |
| 과 부 족 | | | -34 | -1,574 | -135 | -50 | |

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

- 북항재개발사업과 관련하여 사업지내 공공지구로의 이전계획(세관 등 공공기관)이 수립된 바, 이와 연계하여 이용성, 운영성 측면에서 기존 관공선부두를 유지·활용
- 자성대부두와 인접한 5부두와 관공선부두를 이용하고 있는 급유선 등 각종 잡종선의 계류지는 북항내 분산배치 또는 별도 계류지 확보로 기능유지

□ 항만 기능재편에 따른 개발시기

- 제3차 전국무역항 기본계획상 신항 개발계획과 북항재개발 사업의 민간수요 등 개발여건의 성숙, 부산항의 원활한 항만기능을 유지하기 위한 피더부두 기능유지 필요성 등을 종합적으로 고려
- 향후, 부산항 항만운영 여건 변화추이를 고려한 탄력적인 재개발사업 추진(2020년 이후)이 필요

V. 항만재개발 기본방향

1. 항만재개발 추진여건

□ 지역 간 연계거점 역할

- 해양과 내륙을 잇는 입지, 부산의 교통 집중지, 서면도심과 원도심의 연계축 상에 위치한 부산 중심으로서의 양호한 입지여건을 바탕으로 부산북항의 항만 기능을 재편하여 해양 국제업무·교류 거점으로서의 전환 모색 필요

□ 도심기능의 회복 필요

- 부산항의 항만기능 변화 및 서면도심을 비롯한 도시 확장에 따른 원도심 및 대상구역 주변의 노후화 가속화
 - 항만기능 변화 : 부산상 신항 활성화에 따른 컨테이너 물동량 이전 및 부산북항의 피더부두로의 가속화 등
 - 도시 확장 : 서면 도심기능 강화, 금융단지 및 역세권개발, 센텀시티 조성, 동부산 관광단지 등의 개발
- 노후한 배후 원도심의 정비계획(부산역~부산진역 철도부지, 배후물류지, 55보급병참 공원화 등)과 조화될 수 있는 항만기능 전환 요구 증대

□ 관련계획과의 연계성 및 정합성

- 2020부산도시기본계획 상 대상구역은 워터프론트 기능육성 계획 제시
- 현재 사업 추진 중인 북항 재개발 사업계획 상 국제교류 및 도심기능으로 활용하여 상호 기능 보완할 수 있도록 기 계획 제시

2. 항만재개발 기본방향

□ 부산 원도심과 연계한 도시정비 촉진제 역할의 해양공간 창출

- 부산시의 원도심과 서면도심의 연계축 상에 위치한 지리적 장점을 활용하여 부산시 도심기능의 활력을 높여주고 내륙과 해양을 유기적으로 연계시켜주는 해양공간 창출
- 항만재개발 사업과의 시너지 효과를 높일 수 있도록 대상구역과 연접해 있는 원도심의 활성화 및 C-Bay선의 구체화 등 지자체의 적극적인 참여가 필요

□ 해양레저를 선도하는 관광 레저항만으로 개발

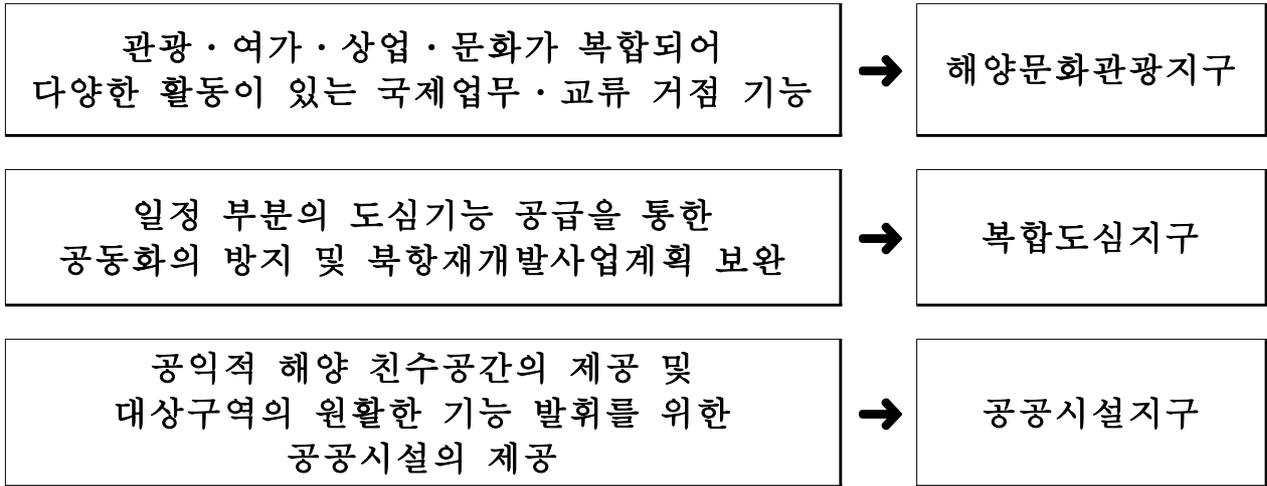
- 그간 경제 및 산업발전에 일익을 담당하였던 항만공간을 도시민에게 해양문화공간으로 제공함으로써 도시민의 여가생활 증진과 도시의 어메니티 증대를 가져오도록 함
- 항만기능으로 활용되던 곳 중 일부는 항만기능을 유지하도록 정비 및 보수하여 산업향이 아닌 여객 및 관광기능향의 역할을 하도록 함

□ 유라시아 관문항으로서 관광 거점항 개발

- 다양한 연령, 계층이 공감할 수 있고, 국제적인 교류가 활발하게 일어나는 해양 문화·관광기능 부여 및 조성 중인 북항재개발 사업과 연계한 국제 업무, 교류의 거점화를 통한 유라시아 관문항만으로서 미래 성장기능 수행
- 사업추진 중인 북항 재개발사업의 개발수요 등 사업여건 성숙 및 부산항 전체의 물류환경 여건을 감안한 사업시기 등의 탄력적 운용으로 전체적인 북항 재개발의 시너지 효과 도모와 부산항의 원활한 항만기능 유지

3. 도입기능 구상

- 신항 개발의 가속화 및 부산항 기능 재편과 함께 추진 중인 북항 재개발 사업계획과의 연계 및 기능분담을 통해 향후 북항을 해양 국제업무·교류의 거점으로 육성



< 항만재개발 기본구상 >



VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상

1. 토지이용계획 기본구상

□ 기본방향

- 관광기능과 상업·업무 및 주거기능을 복합하여 토지이용의 효율성 제고
- 기존 북항 재개발 사업지구의 기능 보완 및 차별화

□ 토지이용계획 구상

- 대규모 관광·문화시설의 입지를 통한 랜드마크를 형성하고 상업·업무·주거·여가기능 등이 복합된 국제교류 기능 중심으로 육성을 위해 해양문화관광지구 도입
- 기존 북항 재개발 사업지구의 도심기능 보완 및 도심공동화 현상을 방지하기 위해 복합도심지구를 도입하며, 대상구역의 공공성 유지를 위해 이면부 입지 유도 및 과대한 면적이 되지 않도록 5% 수준으로 계획
- 해양문화관광지구 및 복합도심지구 내 유치시설 입지 시 공공기능의 광장 및 녹지 등을 설치하여 쾌적성 및 상징성 확보
- 입지되는 유치시설의 각 기능간 적절한 공간분리로 용도 간의 상충 완화 및 특색 있는 공간 조성
- 해양문화관광지구 내 국제적 교류의 장이 열릴 수 있는 용도 입지 및 건축물 형태 구성 유도
- 수변부에 대한 공익적 친수공간 및 방문객을 위한 주차공간 확보, 기존 항만 시설을 활용한 선박 접안기능으로 사용할 수 있도록 전체 구역면적 대비 약 40% 수준의 공공시설지구를 계획

□ 지구별 계획방향

| 구 분 | 계획방향 | 주요 도입시설 | 면적비율 |
|--------------|--|---|------|
| 해양문화 관광지구 | <ul style="list-style-type: none"> · 상업, 업무, 숙박, 문화가 복합된 특색 있는 공간 형성 · 다양한 활동을 담을 수 있는 공간 조성 | <ul style="list-style-type: none"> · 문화 및 집회시설 · 근린생활시설, 판매시설, 업무시설, 의료시설 · 숙박시설, 위락시설, 관광휴게시설 | 55% |
| 복합도심 지구 | <ul style="list-style-type: none"> · 주거와 상업기능이 복합된 도심 기능 형성 | <ul style="list-style-type: none"> · 공동주택 · 근린생활시설, 판매시설, 업무시설 | 5% |
| 공공시설 지구 | <ul style="list-style-type: none"> · 도심과 인접한 친수공간 조성 · 구역 내 시설물의 쾌적한 이용을 위한 오픈 스페이스 제공 | <ul style="list-style-type: none"> · 공원 수변데크, 광장, 주차장 등 · 운수시설(항만시설) | 40% |

※ 사업계획 수립 시 각 지구별 면적비율은 변경될 수 있으며, 타 지구의 도입 가능

< 토지이용계획 구상도 >



2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상

□ 교통계획 구상

- 대상구역의 북측에 연접하는 충장대로 및 기 시행중인 북항 재개발사업구역과의 교통체계를 연계한 대상구역 접근체계 구성
- 부산시 장래 계획인 C-Bay선형의 수용가능성을 위한 구역 내 주간선축의 방향성 부여
- 지역 간 연계 및 구역 내 간선기능의 도로를 단순화 하여 통과교통의 최소화
- 지역 연계도로 및 구역 내 간선도로, 집분산 도로 등 위계별로 체계적인 교통동선 계획 수립
- 도로의 기능 및 교통축의 방향성에 적합한 범위에서 향후 사업계획 수립 시 세부 교통계획 수립

□ 공원녹지계획 구상

- 친수공간의 충분한 확보로 공공성 확보 및 쾌적한 워터프런트 조성
- 전면 수변 중앙부에 광장을 설치하여 상징성 및 쾌적성 부여
- 구역 내·외부 및 수변지역과 보행 연계체계 구축
- 해양에 면한 전면부 수제선과 관공선 부두의 내해 수제선의 친수공간은 각각의 특색을 살릴 수 있는 형태로 조성 유도
- 향후 여건 변화에 따라 항만기능으로의 전환이 가능한 오픈스페이스 조성

□ 공원녹지 등의 확보 비율

- 항만재개발예정구역의 규모(면적)에 따라 확보해야 할 공원녹지 등의 비율을 차등 적용 (도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 준용)
- 향후 대상구역의 항만재개발사업 시행 시, 공공의 이용을 위한 공원녹지 등의 면적은 개발규모 면적의 12%이상 확보하여 설치하여야 함

| 공원녹지 확보 기준 | | → | 부산항 북항 자성대부두 | |
|--------------|------------|---|--------------|-----------------|
| 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 | | 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 |
| 30만㎡ 이하 | 면적의 10% 이상 | | 747,717㎡ | 개발규모 면적의 12% 이상 |
| 30만㎡ ~ 100만㎡ | 면적의 12% 이상 | | | |
| 100만㎡ 이상 | 면적의 15% 이상 | | | |

※ 개발규모 면적 : 항만재개발예정구역 내 해수면 등을 제외한 면적

※ 공원녹지 확보비율은 최소기준을 제시한 것이며, 향후 사업계획 수립 시 관계기관의견 및 심의에 따라 변경된 기준이 적용될 수 있음

< 교통 및 공원녹지계획 구상도 >



VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획

□ 추정 사업비 산출기준

- 토지매입비의 경우 대상필지에 2011년 공시지가를 기준으로 하며 기반 시설공사에서 적용된 기준단가는 「단지개발사업 조성비 추정 기초자료, 한국토지주택공사, 2011. 01」에서 적용된 단가를 기준으로 함
- 예비비는 일반적으로 예비타당성조사에서 적용되는 총사업비(부가세 제외)의 10%를 적용함

□ 단계별 투자계획 및 추정 사업비

- 단계별 투자계획은 1단계(2012~2016년), 2단계(2017~2020년) 및 장래(2021년 이후)로 구분함

| 구 분 | 추정사업비(백만원) | | | | 비고 |
|-------------|---------------------|---------------------|------------------|----------------|-----|
| | 1단계 (2012~2016년) | 2단계 (2017~2020년) | 장래 (2021년 이후) | 합계 | |
| 총사업비 | - | 4,536 | 799,513 | 804,049 | |
| 1) 보상비 | - | - | 662,632 | 662,632 | |
| ○ 토지보상 | - | - | 658,532 | 658,532 | |
| ○ 건축물보상 | - | - | 4,100 | 4,100 | |
| 2) 공사비 | - | - | 61,047 | 61,047 | |
| ○ 부지조성공사 | - | - | 156 | 156 | |
| ○ 기반시설공사 | - | - | 40,953 | 40,953 | |
| ○ 제경비 | - | - | 14,388 | 14,388 | 35% |
| ○ 부가가치세 | - | - | 5,550 | 5,550 | 10% |
| 3) 부대비 | - | 4,536 | 3,308 | 7,844 | |
| ○ 타당성조사 | - | 690 | - | 690 | |
| ○ 조사/평가/측량비 | - | 2,657 | - | 2,657 | |
| ○ 설계비 | - | 777 | 1,554 | 2,331 | |
| ○ 감리비 | - | - | 1,453 | 1,453 | |
| ○ 부가가치세 | - | 412 | 301 | 713 | 10% |
| 4) 예비비 | - | - | 72,526 | 72,526 | 10% |

주) 상부 건축비 제외(사업계획 수립단계에서 검토)

③ 부산항 북항 용호부두

목 차

| | |
|---|------------|
| I. 항만재개발의 명칭·위치 및 면적 | 543 |
| II. 항만재개발 예정구역의 현황 | 544 |
| 1. 항만시설 현황 | 544 |
| 2. 항만 및 주변지역 현황 | 545 |
| III. 항만재개발 예정구역 선정사유 | 559 |
| IV. 항만기능의 재편 및 방향 | 561 |
| 1. 항만기능의 재편 필요성 | 561 |
| 2. 항만기능의 정비 및 개발방향 | 563 |
| V. 항만재개발 기본방향 | 565 |
| 1. 항만재개발 추진여건 | 565 |
| 2. 항만재개발 기본방향 | 566 |
| 3. 도입기능 구상 | 567 |
| VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상 | 568 |
| 1. 토지이용계획 기본구상 | 568 |
| 2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상 | 570 |
| VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획 | 572 |

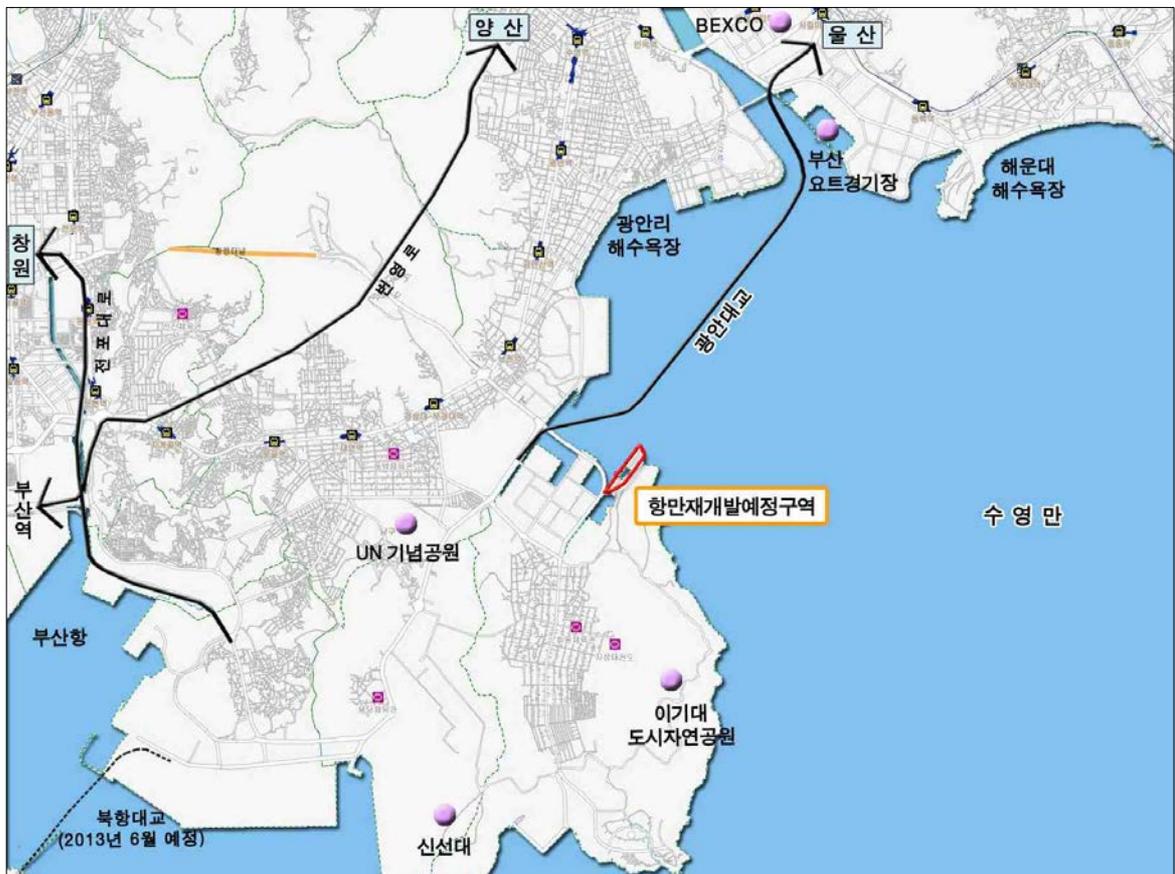
I. 항만재개발 명칭·위치 및 면적

1. 명 칭

- 부산 북항 용호부두 재개발 기본계획

2. 위 치

- 부산광역시 남구 용호동 일원



3. 면 적

- 총 면 적 : 37,716m²
 - 항만구역 면적 : 23,713m²
 - 주변지역 면적 : 14,003m²

Ⅱ. 항만재개발 예정구역 현황

1. 항만시설 현황

가. 용호부두 일반현황

- 용호부두는 1990년에 축조되었으며 부산북항에 속한 항만으로 냉동 어류 및 위험물 취급부두 기능의 부두임
- 부두 주변에 빼어난 자연경관을 자랑하는 이기대공원이 위치하고, 광안리해수욕장, 광안대교 등을 조망할 수 있는 조망권을 보유하고 있을 뿐 아니라, 용호만 매립 등으로 대규모 아파트 단지가 위치하고 있으며 부두 주변 일대가 친수공간 및 관광자원화(유람선 등)하고 있어서 화물부두 기능유지와 대치되는 주변 여건이 조성되고 있음

< 용호부두 전경 >



나. 취급화물

- 용호부두에서 처리되는 주요 품목은 냉동어패류 및 육류, 코일 등 철제품, 기계부속품, 목제품 등으로 최근 5년간 감소추세에 있으며, 수출 품목으로는 러시아를 대상으로 하는 잡화가 큰 비중을 차지하고 있으며, 수입 품목으로는 철제품, 냉동 어획물 등이 대부분을 차지하고 있음
- 연간 약 10만 톤 ('04~'09년 6년 평균) 가량의 화물을 처리하고 있음

2. 항만 및 주변지역 현황

가. 인구 및 가구 현황

- 대상구역은 2020년 부산도시기본계획의 생활권(대생활권)별 분류상 중부산권에 해당함
- 중부산권의 2009년 현황인구는 1,800,105인이며, 계획인구는 2015년 149만인, 2020년 142만인으로 설정되어 있음
- 대상구역은 행정구역상 용호1동에 포함되며 2009년 현재 15,658가구, 47,212인으로 부산광역시 전체 인구의 1.3%를 차지하고 있음

| 행정동 | 법정동 | 인구수(인) | 세대수(가구) | 세대당인구(인) |
|------|-----|--------|---------|----------|
| 용호1동 | 용호동 | 47,212 | 15,658 | 3.0 |

자료 : 「부산시 통계연보」 부산시, 2010

- 부산시 전체의 최근 5년간 인구 증감률은 -0.14%로 소폭 감소하고 있으나, 재개발 예정구역이 포함된 부산시 남구 용호동의 경우 최근 5년간 인구증감률이 1.96%로 재개발 예정구역 배후지는 인구가 꾸준히 늘고 있음

<부산 북항 용호부두 인근지역 인구증감 현황>

(단위 : 인, %)

| 구분 | 2006년 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 연평균 증감률 |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 부산시 | 3,611,992 | 3,587,439 | 3,564,577 | 3,543,030 | 3,567,910 | -0.14 |
| 용호동 계 | 82,757 | 83,381 | 86,616 | 89,901 | 91,319 | 1.96 |
| 용호1동 | 43,013 | 43,639 | 45,914 | 46,912 | 46,947 | 1.64 |
| 용호2동 | 12,854 | 13,566 | 14,942 | 18,265 | 19,908 | 10.10 |
| 용호3동 | 17,056 | 16,745 | 16,360 | 16,047 | 15,923 | -1.81 |
| 용호4동 | 9,834 | 9,431 | 9,400 | 8,677 | 8,541 | -3.19 |

자료 : 부산시 남구청 인구현황, 각 년도

나. 토지이용 현황

○ 지목별 토지이용현황

- 지목별 토지현황은 잡종지가 19,051㎡(50.5%)로 가장 많은 비중을 차지하며, 도로 7,400㎡(19.6%), 공장 4,009(10.6%), 제방 1,258㎡(3.4%)를 차지함

| 구 분 | 계 | 잡종지 | 공장 | 제방 | 도로 | 미지정 |
|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 면적(㎡) | 37,716 | 19,051 | 4,009 | 1,258 | 7,400 | 5,998 |
| 구성비(%) | 100.00 | 50.5 | 10.6 | 3.4 | 19.6 | 15.9 |

주) 미지정은 공유수면임

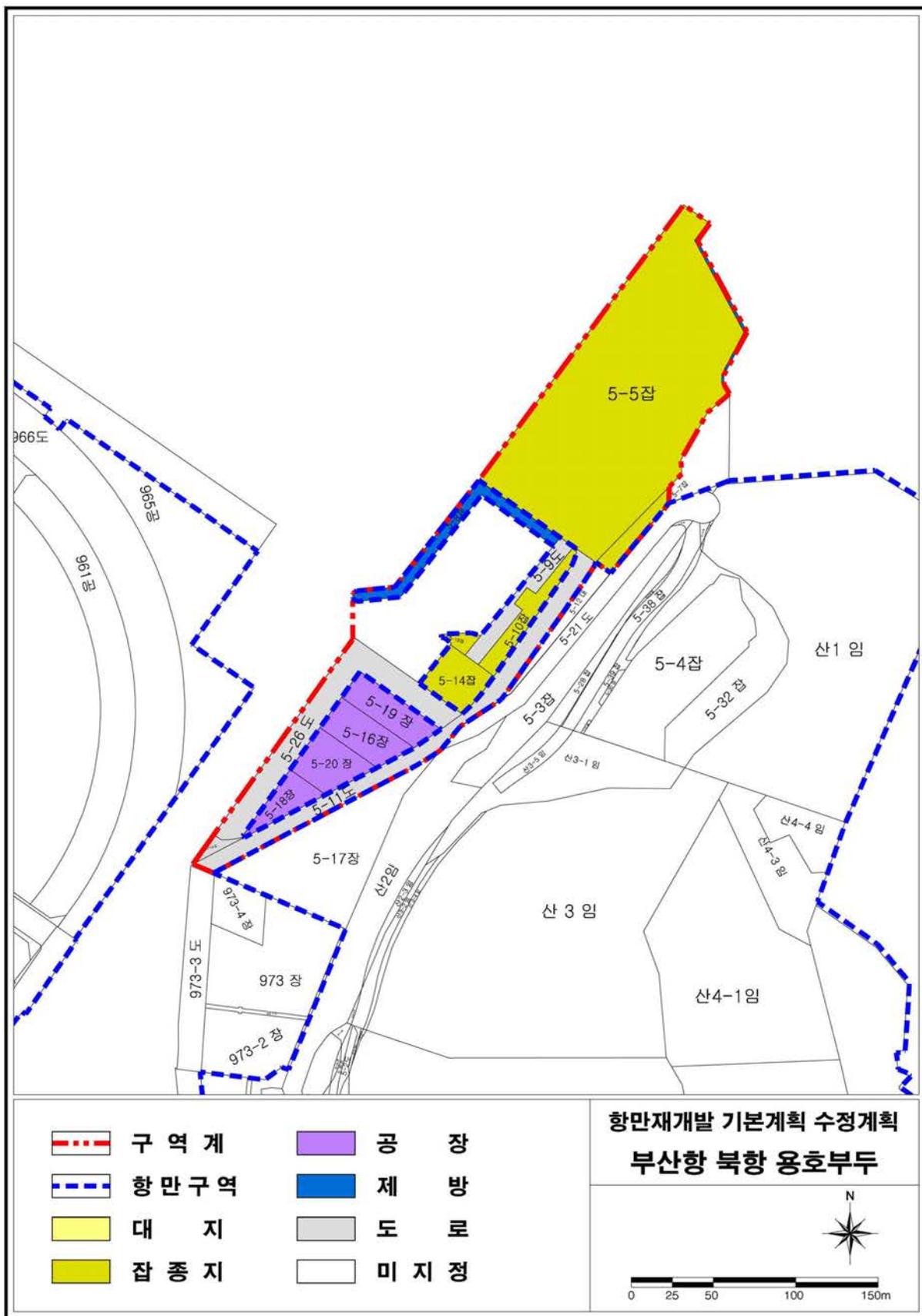
○ 소유자별 토지이용현황

- 대상구역내의 소유자별 현황은 부산항만공사가 23,562㎡로 62.5%를 차지하며, 사유지가 4,896㎡(13.0%), 부산광역시 3,260㎡(8.6%)를 차지 함

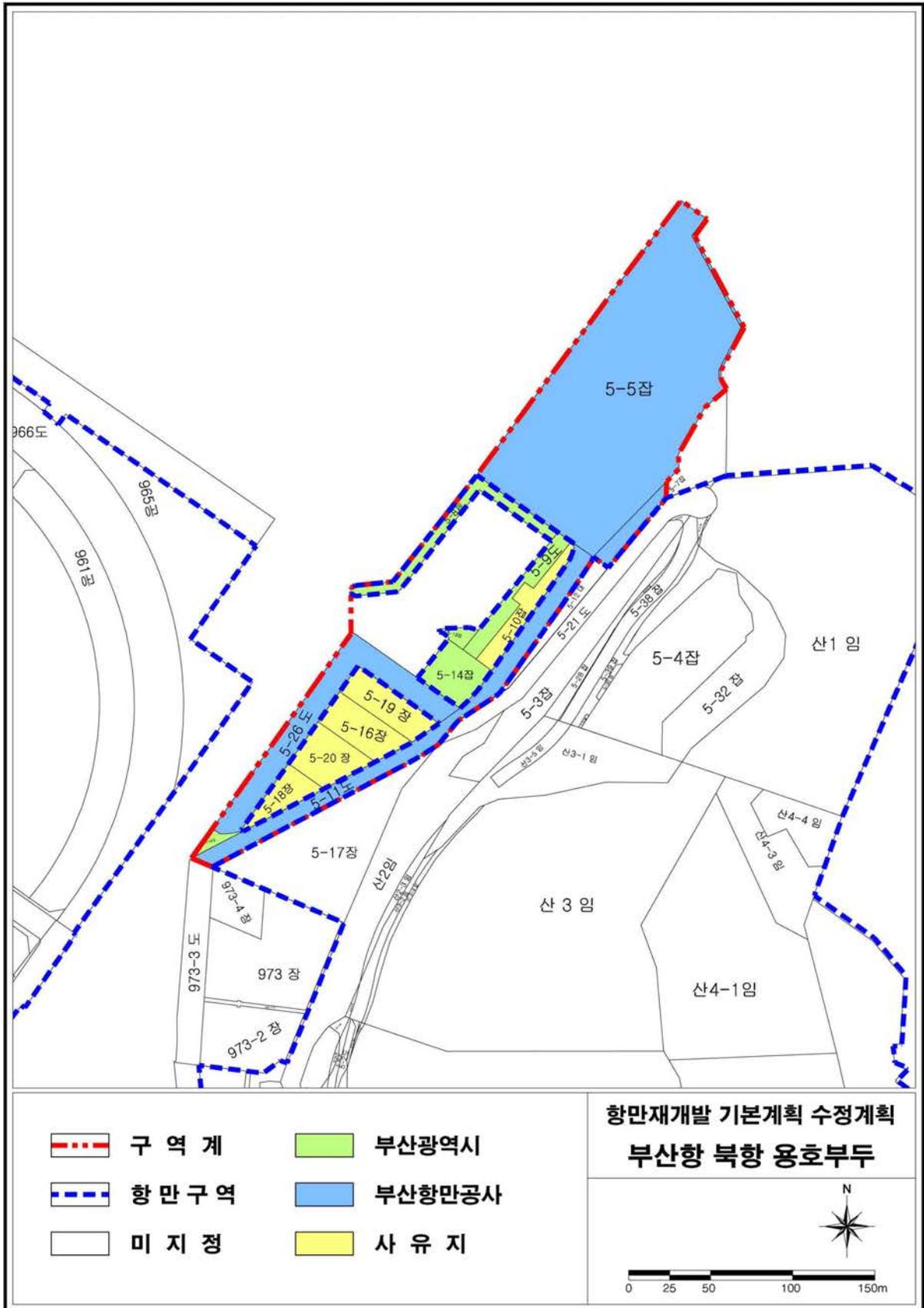
| 구 분 | 계 | 부산광역시 | 부산항만공사 | 사유지 | 미지정 |
|--------|--------|-------|--------|-------|-------|
| 면적(㎡) | 37,716 | 3,260 | 23,562 | 4,896 | 5,998 |
| 구성비(%) | 100.00 | 8.6 | 62.5 | 13.0 | 15.9 |

주) 미지정은 공유수면임

< 지목별 토지이용현황도 >



< 소유자별 토지이용현황도 >

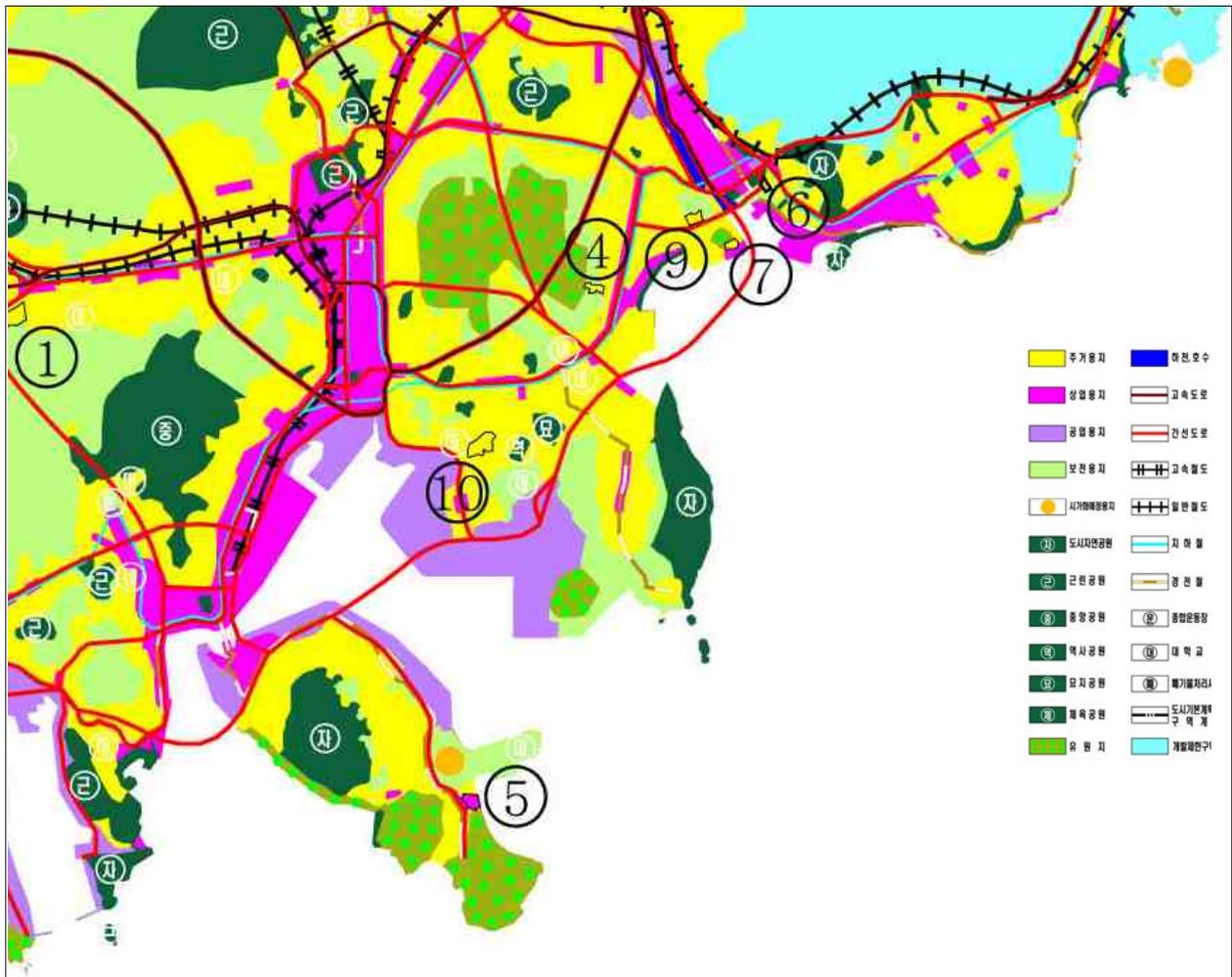


다. 도시계획 및 관련계획 현황

□ 도시기본계획 현황

- 생활권 설정
 - 대상구역은 부산시 생활권(대생활권) 분류상 중부산권에 해당함
- 토지이용계획
 - 대상구역은 토지이용계획상 주거용지, 보전용지로 지정되어 있음
- 전국 무역항 기본계획상 대상구역은 북항과 인접해 위치하고, 인근 도시개발이 이루어지고 있으므로 장래 도시개발과 연계한 친수시설로의 기능전환 필요

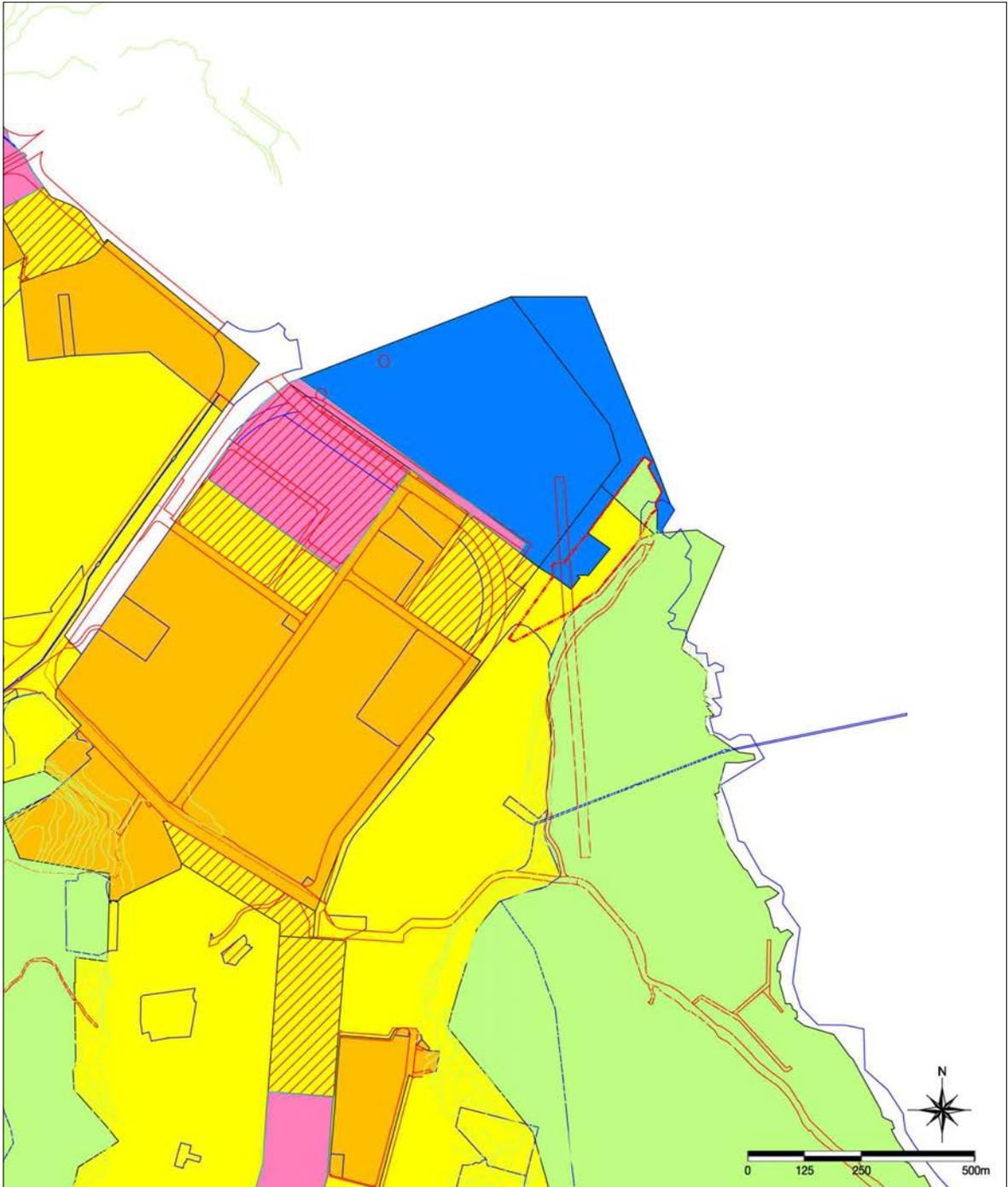
< 도시기본구상도 >



□ 도시관리계획 현황

- 도시관리계획상 용도지역은 제2종일반주거지역, 자연녹지지역으로 지정되어 있음
- 인근 용호매립지에 친수시설 및 유람선터미널 부두 계획

< 도시관리계획도 >



○ 지자체의 도시기본계획 등 주변 개발환경

- 지자체(부산시, 남구) 개발계획 상 용호부두가 입지한 용호만에 휴양·관광거점으로 개발을 위해 환경 친화적 해양관련 기반시설확충 계획 수립
- 용호만 유람선 터미널, 쉼자리 등 친수공간 및 관광자원화의 도시발전계획이 수립되어 용호부두의 기능전환(재개발)과 연계개발시 시너지 효과가 매우 높을 것으로 판단됨

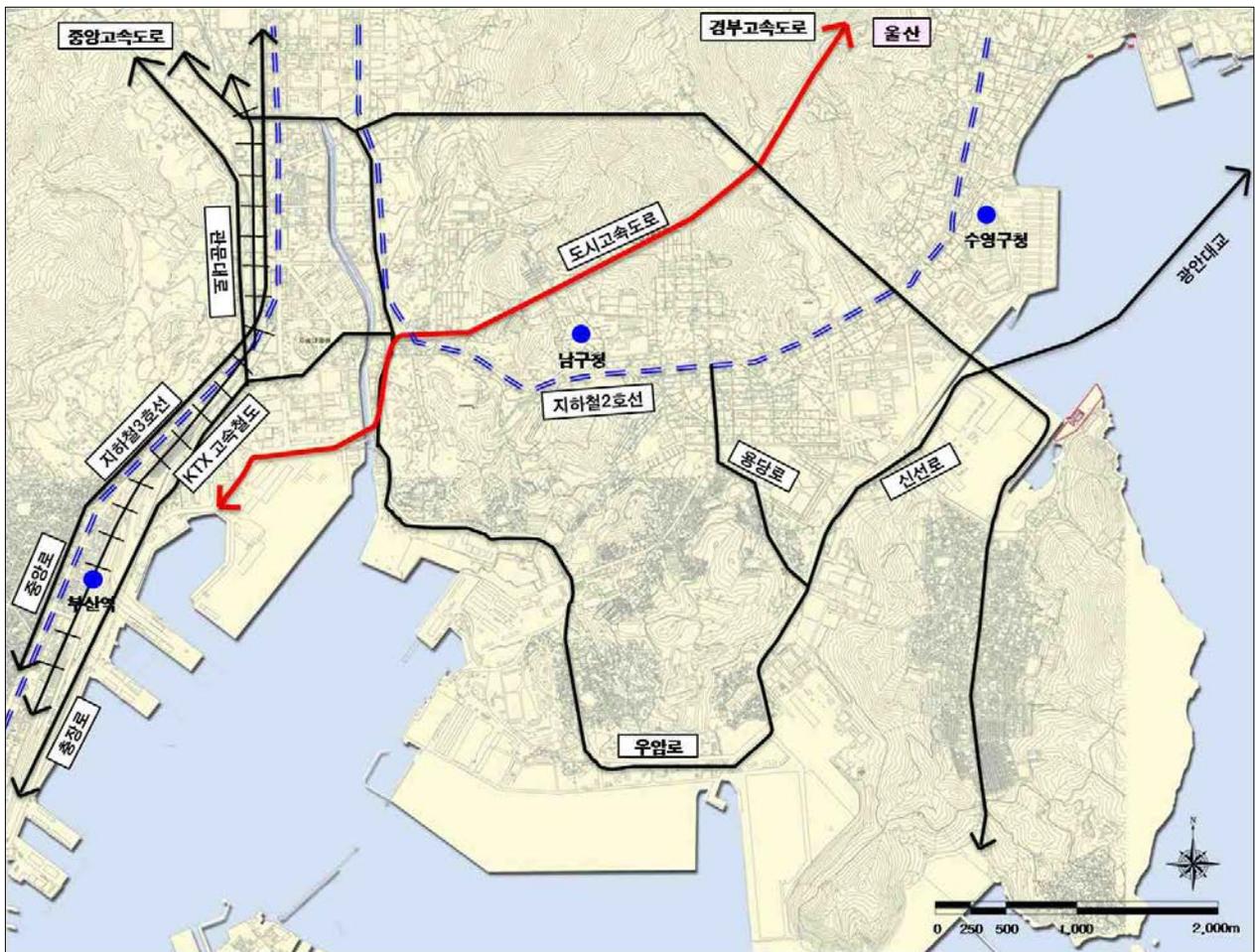
< 도시 장기발전계획(부산시·남구) >

| 구 분 | 관련 내용 | |
|-------------------|---|--|
| 2020부산시 도시기본계획 | <ul style="list-style-type: none"> · 중부산 해양관광권 -도심위터프론트 여가관광, 해양크루즈 및 레포츠 관광거점 | |
| 용호만 유람선 터미널 기본계획 | <ul style="list-style-type: none"> · 유람선 터미널 조성 - 조성부지 : 7,159m² - 사업기간 : 2010년~2012년 | |
| 비전 2020 남구 장기발전계획 | <ul style="list-style-type: none"> · 체험형·관광형 시설, 생업형 편의시설등 | |

라. 교통 현황

- 용호부두와 직접 연결되는 도로는 분포로 1개 노선으로 교통연결 체계 개선 필요
- 부산도시기본계획상 해안선과 병행하여 외곽을 순환하는 해안도로망을 구축함으로써 시민들의 여가시간 증가에 대비한 관광도로 및 생태도로로서의 기능 부여를 통한 관광수익 증대 도모

< 교통 현황도 >



마. 주변 지역 현황

- 대상구역은 용호만에 위치하고 있으며, 용호부두는 냉동, 잡화 등의 하역이 이루어지고, 구역 내 일부지역은 어항으로 이용되고 있음
- 인근 지역에는 대규모 아파트 단지(LG 메트로시티)가 입지하고 있는 용호만 매립지와 광안대교, 광안해수욕장, 이기대도시자연공원 등이 있음

< 용호부두 내부 >



< 용호부두 전경 >

< 용호만 매립지 전경 >



< 용호부두 진입로 >

< 어항구 활용지역 >



아. 환경 현황

- 사업지구인 부산광역시에는 오륙도 및 주변해역이 생태·경관보전지역으로 지정되어 있으며, 사업지구 남측으로 약 3.6km 이격되어 있음

< 생태·경관보전지역 현황 >

| 지역명 | 위 치 | 면적(km ²) | 특 징 | 지정일자 |
|------------|------------------------------|----------------------|--------------------------|------------|
| 오륙도 및 주변해역 | 부산 남구 용호2동 936~941번지 및 주변 해역 | 0.35 | 기암괴석의 무인도서 및 수직암반 생물상 보호 | 2003.12.31 |

- 사업지구가 속한 부산광역시에는 낙동강 하구 을숙도 일대에 생태계 변화관찰지역이 위치하고 있는 것으로 조사되었으며, 사업지구 서측으로 약 14km 이격되어 있는 것으로 조사됨

< 생태변화관찰지역 현황 >

| 지역명 | 지역특성 | 위치 | 비고 |
|-----------------|------|---------------------------|----|
| 낙동강 하구 (을숙도 일대) | 강하구 | 부산 사하구 신평·장림·다대동, 강서구 명지동 | 철새 |

- 사업지구인 부산광역시에는 「습지보전법」 제8조에 의해 지정되어 있는 습지보호지역이 낙동강하구 일원에 면적 37.718km²의 철새도래지로 지정되어 있으며, 사업지구와는 약 14km 정도 이격되어있음

< 습지보호지역 현황 >

| 지역명 | 위 치 | 면적(km ²) | 특 징 | 지정일자 |
|-------|--|----------------------|-------|---------|
| 낙동강하구 | 부산 사하구 신평, 장림, 다대동 일원 해면 및 강서구 명지동 하단 해면 | 37.718 | 철새도래지 | '99.8.9 |

- 사업지구가 위치한 부산광역시의 특별관리해역 지정현황을 살펴보면, 육역부 505.77km², 해역부 235.73km²로 되어 있으며, 사업지구가 속한 남구는 '부산연안 특별관리 해역'에 포함됨

< 사업지역 인근 특별관리해역도 >

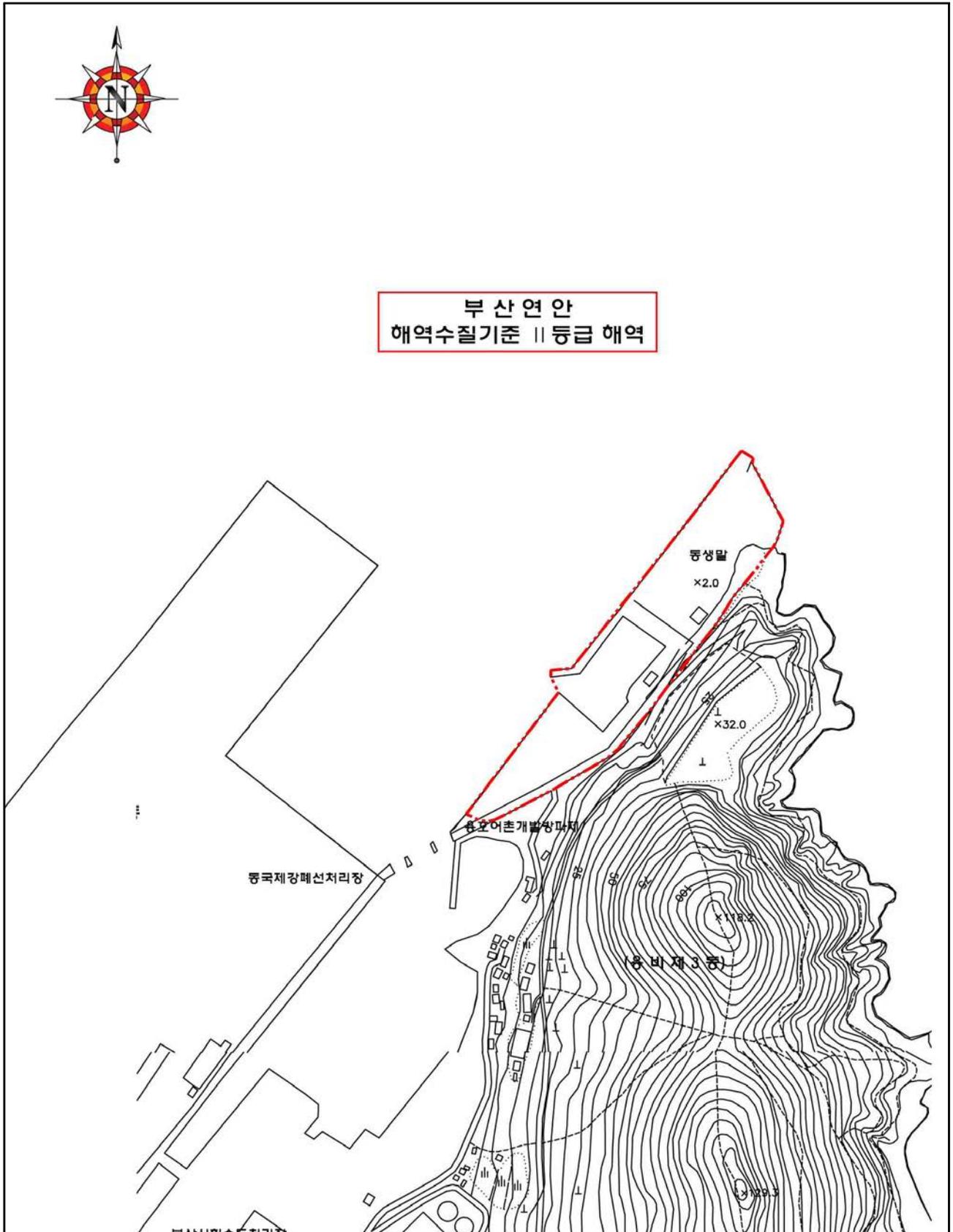


○ 사업지구 주변 해역은 해역수질기준 II등급으로 지정되어 있는 것으로 조사되었음

< 사업지역 주변해역의 해역수질등급 현황 >

| 지역명 | II등급 해역 |
|------|---|
| 부산연안 | 부산광역시 사하구 물운대 남단(35°01' 57" N, 128°57' 56" E)과 쥐섬 남쪽 약 1km 지점 및 태종대 남동단(35° 03' 10" N, 129°05' 35" E) 및 해운대구 기장읍 시랑리 용궁사 동단(35°11' 08" N, 129°13' 28" E)을 연결한 안쪽 해면 |

< 해역수질등급도 >



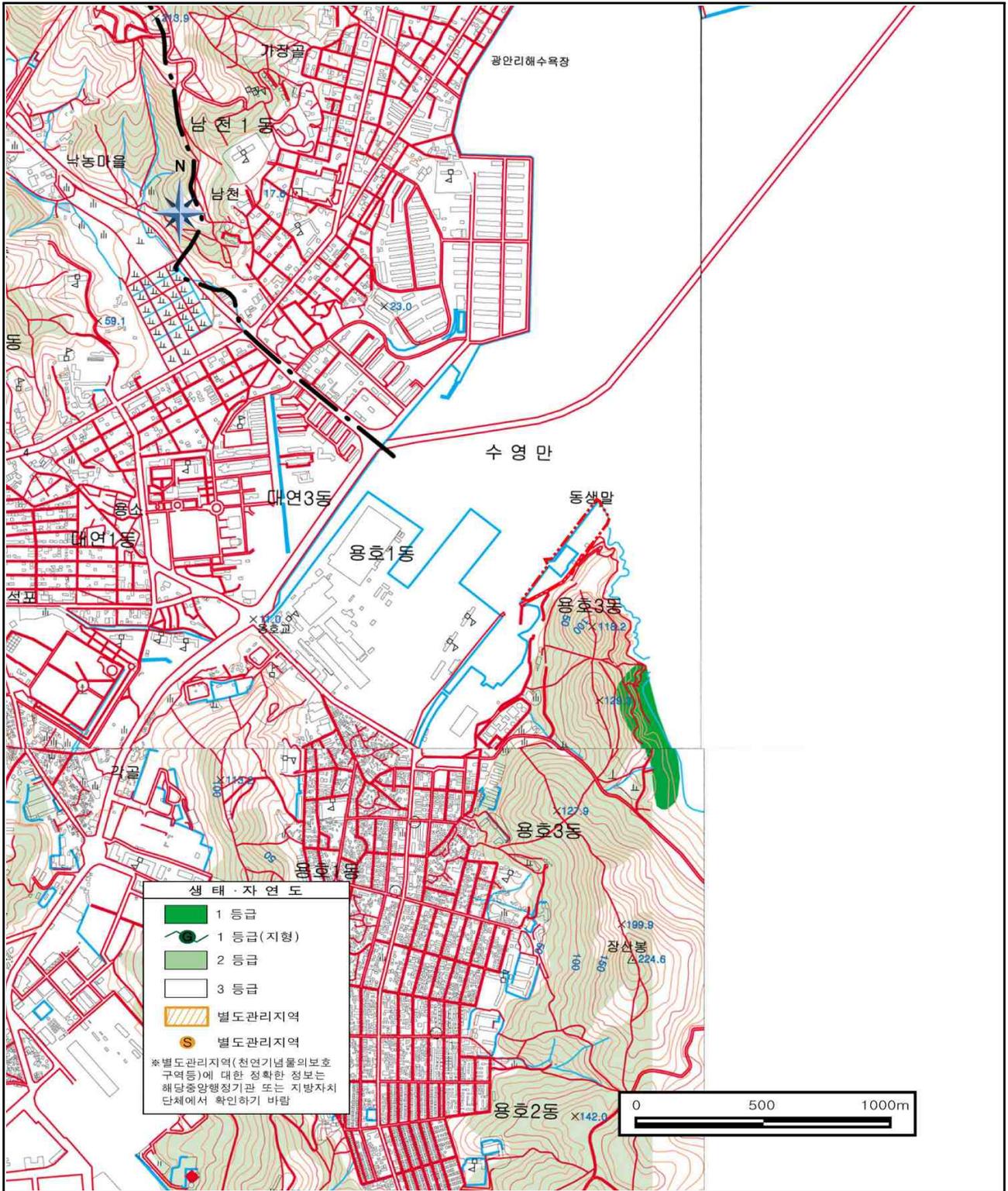
- 사업지구인 부산시 내에는 남형제섬, 북형제섬, 주전자섬 등 총 3곳의 특정도서지역이 위치하는 것으로 조사되었고, 사업지구와 가장 인접한 특정도서지역은 주전자 섬으로 사업지구와 약 10km 이격된 지점에 위치하고 있는 것으로 조사됨

< 특정도서 지정 현황 >

| 지정 번호 | 도서명 | 지정사유 | 면적 (㎡) | 지 번 |
|----------|--------------|--|-----------|---------------------|
| 138 | 남형제섬 | · 시스택, 해식애, 해식동 등 지형·경관 우수 | 10,382 | 부산 사하구 다대동 산149 |
| 139 | 북형제섬 | · 해식애, 해식동 및 시스택 등 지형 경관 우수 · 갈새 서식지 | 11,352 | 부산 사하구 다대동 산150 |
| 140 | 주전자섬 (생도) | · 시스택 등 지형경관 우수 · 식생보존상태 양호 · 갈새 집단서식지 | 8,088 | 부산시 영도구 동삼동 1116 |

- 사업지구의 생태자연도를 살펴보면, 기존 항만시설이 운영 중에 있으며, 3등급 지역으로 구성되어 있어 개발이 가능한 지역임

< 생태자연도 >



Ⅲ. 항만재개발 예정구역 선정사유

| 선정지표 | 선정사유 |
|---------|--|
| 노후화/유희화 | <ul style="list-style-type: none"> · 용호부두는 하역능력(430천톤) 대비 저조한 물동량처리 (연간 평균 88천톤)와 더불어 입출항 선박의 지속적 감소 ('05년 310척 → '11년 118척)로 화물부두로서 기능 저하 · 부두운영 및 이용상 인근 대단위 주거단지의 민원제기에 따른 작업환경과 주변 경관·관광자원과의 부조화로 인한 입지환경적 제약으로 시설확장 등 기능향상에 제약 |
| 대체항만 | <ul style="list-style-type: none"> · 기존 용호부두 항만이용자의 의견수렴을 통해 대체부두 (북항 8부두, 감천항 등) 확보 · 또한 신항 2-3단계 컨테이너터미널 개장 등으로 현재 북항내 컨테이너의 신항 이전이 가속화될 것으로 예측되며, 이에 따라 북항내 일부 컨테이너부두의 일반(잡화)부두로 전환이 예상됨에 따라 대체부두 확보에는 문제가 없을 것으로 예상 · 현재('10년 기준) 부산항 잡화부두는 물동량 대비 화물 처리능력에 여유(7,368천RT)가 있으며, 부산항의 품목별 기능재정비(전국 항만기본계획)시에도 용호부두 기능폐쇄에 따른 하역능력 확보에 문제가 없음 |
| 개발시기 | <ul style="list-style-type: none"> · 대체부두 이전에 따른 기존 용호부두 항만이용자의 이용성 보전과 개선대책을 종합적으로 고려한 계획 수립 후 재개발 사업 착수 필요 · 용호부두의 항만 기능재편을 위한 행정적 제반절차 소요기간, 기존 항만이용자의 의견수렴 등 제반사항을 충분히 고려하여 2014년 이후 재개발사업 추진이 가능할 것으로 예상 |

| 선정지표 | 선정사유 |
|----------------------|---|
| <p>도시계획적 잠재력</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 용호부두와 인접한 용호동매립지에 대규모 주거단지(LG 메트로시티)가 입지하고 있어 주민의 여가 공간으로 활용 가능성이 충분하며, 지자체인 부산시에서 추진하고 있는 연안크루즈부두와 연계한 연안크루즈 관광 활성화 가능 · 광안리~이기대~오륙도를 연계하는 해양 관광축상에 위치하는 지리적 강점으로 탁월한 해양조망이 가능하여 지역의 해양관광 명소로 부상할 수 있는 잠재력 보유 · 인근 이기대 공원, 오륙도 등의 관광객과 도시민에게 친수공간을 제공할 수 있는 입지적 개발잠재력 보유 |
| <p>정책과의 연관성</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 부산 도시기본계획상 중부산 해양관광권의 해양관광 벨트의 축상에 위치하고 있어 주변 관광자원과의 시너지 효과 기대 · 부산시 남구청의 비전 2020계획상 용호부두 일대를 기존 이기대, 오륙도, 백운포 등과 연계한 해양관광벨트 구축 방안 제시 |
| <p>파급 효과</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 소규모의 개발규모이나 양호한 해양조망과 주변 경관·관광자원(이기대 도시자연공원 등)과의 연계, 연안 크루즈 및 복합상업시설 등 친수형 관광자원으로 육성·개발될 경우, 지역경제 파급효과와 도시민, 관광객의 친수공간 제공으로 파생될 수 있는 무형의 효과가 클 것으로 예상 |
| <p>종합의견</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 물동량 처리실적의 지속적 감소와 부두운영상 작업환경의 제약 등을 고려할 시, 화물부두로서 기능 유지가 곤란할 것으로 판단되며, 또한 인근 도시 장기발전계획과 연계를 통한 친수시설로 기능전환 유도가 필요 · 주변 경관·관광자원과 연계를 통한 도시민의 여가공간 제공으로 지역개선 효과 및 해양 관광축 활성화 가능성 보유 |

IV. 항만기능의 재편 및 방향

1. 항만기능의 재편 필요성

□ 저조한 물동량 처리실적과 입출항 선박의 감소에 따른 부두기능 저하

- 용호부두의 하역능력은 430천톤(항만 적정하역능력 산정 재검토, '10)이나, 물동량 처리량(최근 6년간 평균)은 하역능력의 1/5에 지나지 않은 실정임
- 최근 물동량 처리실적 : 연간 88천톤('05~'10년간 평균 실적치)

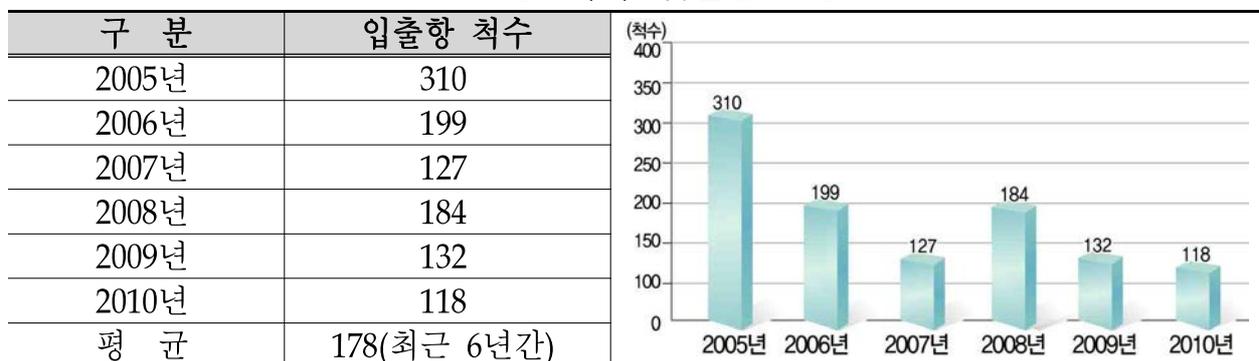
< 용호부두 물동량 처리실적 >



자료 : 부산북항 용호부두 재정비 방안, 부산항만공사, 2011

- 용호부두를 이용하는 대다수의 선박은 일반화물선과 예선으로 입출항 현황은 2005년을 정점으로 급격히 감소하고 있는 실정임
- 2005년 입출항 척수 : 310척 → 2010년 입출항 척수 : 118척

< 용호부두 입출항 현황 >



자료 : 부산항만공사 내부자료(예선접안 척수 제외된 수치임), 2011

□ 입지여건상 제약에 따른 부두운영 및 이용의 한계

- 인접 대단위 주거단지(LG메트로시티)의 지속적인 민원제기로 야간 작업, 소음·분진을 야기하는 하역작업과 차량·장비의 운행 제한
 - 현재, 주거권 침해방지를 위해 야간작업이 금지된 실정
 - 상기 제약으로 부두운영 및 이용의 효율화를 위한 현실적인 방안을 강구할 수 없는 실정으로 화물부두로서 기능 유지가 곤란할 것으로 예상
- 화물 규격화에 따른 컨테이너화, 하역시스템의 현대화·선진화, 대규모 장치장 등 국내외 해운·항만환경의 변화에 배치되는 입지여건상 제약으로 부두운영 및 이용에 한계 도달
 - 용호부두의 시설규모 고려시, 야적장의 적정 소요면적은 9,100~11,400㎡이나, 현재 용호부두의 장치능력은 6,975㎡으로 소요 면적이 부족한 실정임 (자료 : 토목공학핸드북, 토목학회 참고)

< 용호부두 시설규모 >

| 시설규모 | 부두 연장 | 전면수심 | 장치능력 |
|---------------|--------|----------|--------|
| 20,000DWT×1선석 | 210.0m | (-)11.0m | 6,975㎡ |

- 용호부두 주변에 위치한 광안대교의 해상 교각으로 인한 가항수역의 축소와 이로 인한 선박통항의 안정성 저해가 야기되고 있으며, 또한 항내정온도 확보가 곤란한 실정임

□ 주변 경관·관광자원과의 부조화로 인한 부두기능의 제약

- 주변 환경과의 부조화로 인한 항만시설 확장 등 기능향상에 제약
 - 용호부두 주변은 부산의 대표적 자연공원인 이기대도시자연공원이 위치하며, 인접하여 풍부한 경관·관광자원(오륙도, 신선대, 광안리해수욕장 등)이 있어 시민의 여가공간으로 이용되고 있음

2. 항만기능의 정비 및 개발방향

□ 정비 및 개발방향

- 기존 항만시설의 정비·보수를 통한 여객·관광기능과 주변 입지 특성을 활용한 친수공간 제공 및 상업·문화기능의 복합을 통한 시민친화 공간으로 재정비

□ 항만 기능재편에 따른 부두 기능재배치

- 기존 용호부두 항만이용자의 의견수렴을 통한 대체 부두(북항 8부두, 감천항 등) 확보
- 제3차 전국무역항 기본계획상 부산항의 잡화부두 개발소요는 용호부두 기능폐쇄시에도 하역능력 및 대체 부두확보에 문제가 없는 것으로 계획
 - 부산항의 잡화부두 소요(‘10년 기준)는 물동량 대비 하역능력에 여유(7,368천RT)가 있으며 장래 계획(‘20년 기준) 또한 잡화부두의 하역능력에 여유(5,294천RT)가 있음

< 부산항 잡화부두 하역능력 >

| 구 분 | | 2010년 | 2020년 | 2025년 | 2030년 | 비 고 |
|---------------|-----------|--------|--------|--------|--------|-----|
| 물 동 량(천RT/년) | | 6,841 | 8,637 | 9,448 | 10,133 | |
| 현재 | 북항 | 8부두 | 544 | 544 | 544 | |
| | | 용호부두 | 430 | - | - | - |
| | 감천항 | 13,235 | 8,807 | 8,807 | 8,120 | |
| | 신항(다목적부두) | - | 661 | 661 | 661 | |
| 추가 | 감천항, 신항 | - | 3,919 | 3,919 | 3,919 | |
| 합 계(천TEU/년) | | 14,209 | 13,931 | 13,931 | 13,244 | |
| 과 부 족(천TEU/년) | | 7,368 | 5,294 | 4,483 | 3,111 | |

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

주) 부산항의 품목별 개발소요에 따른 기능재정비로 감천항의 잡화부두 일부 선석이 철재로 기능재배치됨에 따라 현재 감천항의 잡화부두 하역능력은 감소하나, 감천항·신항에 잡화부두를 추가 계획함으로 2020년 기준시 물동량 대비 하역능력에 여유가 있음

- 용호부두 항만 기능재편시 기존 어항의 친수어항으로 정비를 통한 기능유지와 기존 부두의 정비·보수로 여객·관광항만으로 개발을 통한 친수 복합공간으로 대체 활용

□ 항만 기능재편에 따른 개발시기

- 용호부두 처리화물의 기·종점, 기존 항만이용자(운영사·하역사 등)의 이용성 보전과 개선대책을 종합적으로 고려한 부두이전 계획 수립 후 재개발 사업추진이 필요
- 현재('10년 기준), 부산항의 잡화부두 하역능력 여유(7,368천RT)과 용호부두의 화물처리실적(최근 6년간 평균 약 100천RT 처리)을 고려하면 즉시 개발도 가능하나, 용호부두의 항만 기능재편을 위한 행정적 제반절차 소요기간, 기존 항만이용자의 의견수렴 등 제반사항을 충분히 고려하여 2014년 이후 재개발사업 추진 가능

V. 항만재개발 기본방향

1. 항만재개발 추진여건

□ 화물항만 기능으로서의 한계

- 항만 물류환경의 변화, 부산항의 항만기능 변화 및 물동량의 지속적 감소에 따른 항만기능의 이전 및 효율적 재배치 필요
- 항만의 운용 시 소음, 경관, 안전 등의 환경위해 요소에 대한 인근 주거지의 민원제기 등의 항만기능과 도심기능의 상충에 따른 화물기능 항만의 지속적 운영에 어려움

□ 주변 관광자원과의 연계

- 인근 관광자원(이기대 공원, 오륙도, 신선대 유원지, 백운포 일원 등)과의 기능 연계를 통한 시민 친화공간으로의 재정비 필요성
- 인근 용호만 매립지에 부산시에서 추진하는 연안크루즈 부두 및 터미널 계획과 연계한 관광자원 활용 모색 가능하며, 양호한 해양 조망 경관 등의 활용 가능성

□ 효율적인 공간 활용

- 부두의 면적이 협소하여 장기적으로 항만기능으로 활용하기에 한계가 있으므로, 기존 화물 항만시설을 여객 및 관광기능항으로 전환하여, 상업기능 등의 용도와 복합하여 효율적인 토지이용 활용 필요성
- 해양으로 돌출되어 있는 지형적 특성을 극대화 할 수 있는 해양 조망지로서의 특색 있는 관광지로 육성 필요
- 기존 어항으로 운용되는 지역은 환경정비를 통해 특색 있는 어항의 분위기를 느낄 수 있는 공간으로 활용 가능성 다분

2. 항만재개발 기본방향

□ 해운대, 광안리 등 주변 해양관광자원과 연계한 시민친수공간

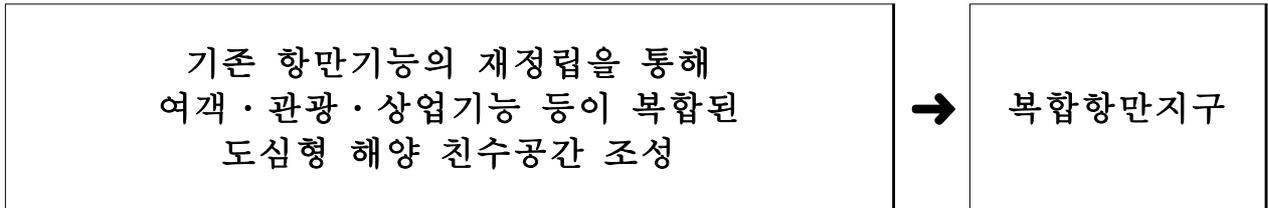
- 장래 물동량의 변화에 따른 화물부두 기능의 폐쇄되는 경우 여객 및 관광항만으로서의 새로운 기능부여 및 용호부두가 가지고 있는 양호한 해양관광자원과 연계한 시민 친화공간으로 재정비
- 인근 용호매립지의 대규모 공동주택단지의 주거기능과 연계되는 친수 공간의 제공으로 주민의 여가활동의 증진 및 부산시에서 추진하는 연안크루즈부두와 연계하여 크루즈 관광의 활성화
- 광안리~이기대~오륙도를 연계하는 해양 관광축에 위치하고 있어 지역을 찾는 관광객에게 또 다른 즐거움을 줄 수 있는 장소 및 광안대교, 황령산, 해운대, 남해 등이 조망되는 탁월한 해양조망을 활용한 명소 역할

□ 주변 도심과 연계한 상업 문화공간으로 조성

- 안벽 등 기존의 항만시설을 정비 및 보수하여 화물부두로서의 기능을 여객 및 관광기능항으로 전환하고, 상업·문화기능과의 복합을 통해 새로운 부가가치 창출
- 부산시에서 구상하고 있는 용호동 매립지의 연안크루즈 기능의 활성화에 대한 지자체 및 관련기관의 적극적인 추진 노력이 필요하며, 대상 구역을 찾는 차량교통을 위한 주변 교통체계 개선과 원활한 보행 접근을 위한 보행체계 개선

3. 도입기능 구상

- 화물처리 급감, 부산시에서 추진하는 용호만 유람선 터미널 조성계획의 등을 고려, 화물부두 기능을 여객부두 기능으로 전환하여 복합항만 공간 조성을 통한 특색 있는 해양 랜드마크 조성



< 항만재개발 기본구상 >



VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상

1. 토지이용계획 기본구상

□ 기본방향

- 주민과 방문객의 이용 만족도 동시 충족
- 기 입지된 항만기능의 활용 및 용도의 복합을 통해 연안 관광객의 집객과 협소한 공간의 효과적인 활용으로 특색 있는 공간 창출

□ 토지이용계획 구상

- 복합항만기능을 부여하여 항만시설과 상업, 관광여가시설 등의 복합 공간 조성 (연안 크루즈와 상업·관광기능의 복합 등)
- 복합항만지구 내 유치시설 입지 시 공공기능의 공원, 광장, 녹지 등을 설치하여 쾌적성 및 상징성 확보
- 어선이 정박해 있는 지역은 친수어항구로 관리하여 어항과 친수공간이 조화되는 공간 조성
- 친수 어항구 내 친수공간은 어선활동에 지장이 없는 최소한의 환경정비만 시행
- 협소한 대상구역의 면적을 감안하여 구역전체를 복합항만지구로 계획하되, 향후 사업 계획 수립 시 토지의 활용방안을 감안하여 새로운 지구계획 도입 가능

□ 지구별 계획방향

| 구 분 | 계획방향 | 주요 도입시설 | 면적비율 |
|---------|---|---|------|
| 복합항만 지구 | <ul style="list-style-type: none"> · 항만시설과 상업, 관광시설 등 복합 공간 조성 · 어항과 친수공간이 조화되는 공간 조성 | <ul style="list-style-type: none"> · 운수시설(항만시설) · 근린생활시설 · 판매시설, 업무시설 · 관광휴게시설 · 공원, 광장, 주차장 등 | 100% |

※ 향후 사업계획 수립 시 복합항만지구 외 타 지구의 도입 가능

< 토지이용계획 구상도 >



3. 교통 및 공원녹지계획 기본구상

□ 교통계획 구상

- 대상구역은 분포로에서 연결되는 현황도로를 통해 진출입 하도록 계획
- 진출입 현황 도로의 폭원을 확장하여 보차분리도로 확보
- 용호부두 진입도로와 연계되는 주차 공간 확보

□ 공원녹지계획 구상

- 용호부두의 수제선에 수변 공간축 형성 및 복합항만지구의 북단 끝부분은 양호한 해양조망이 가능한 오픈 스페이스 확보
- 구역과 인접한 이기대 도시자연공원과의 보행 연계체계 구축

□ 공원녹지 등의 확보 비율

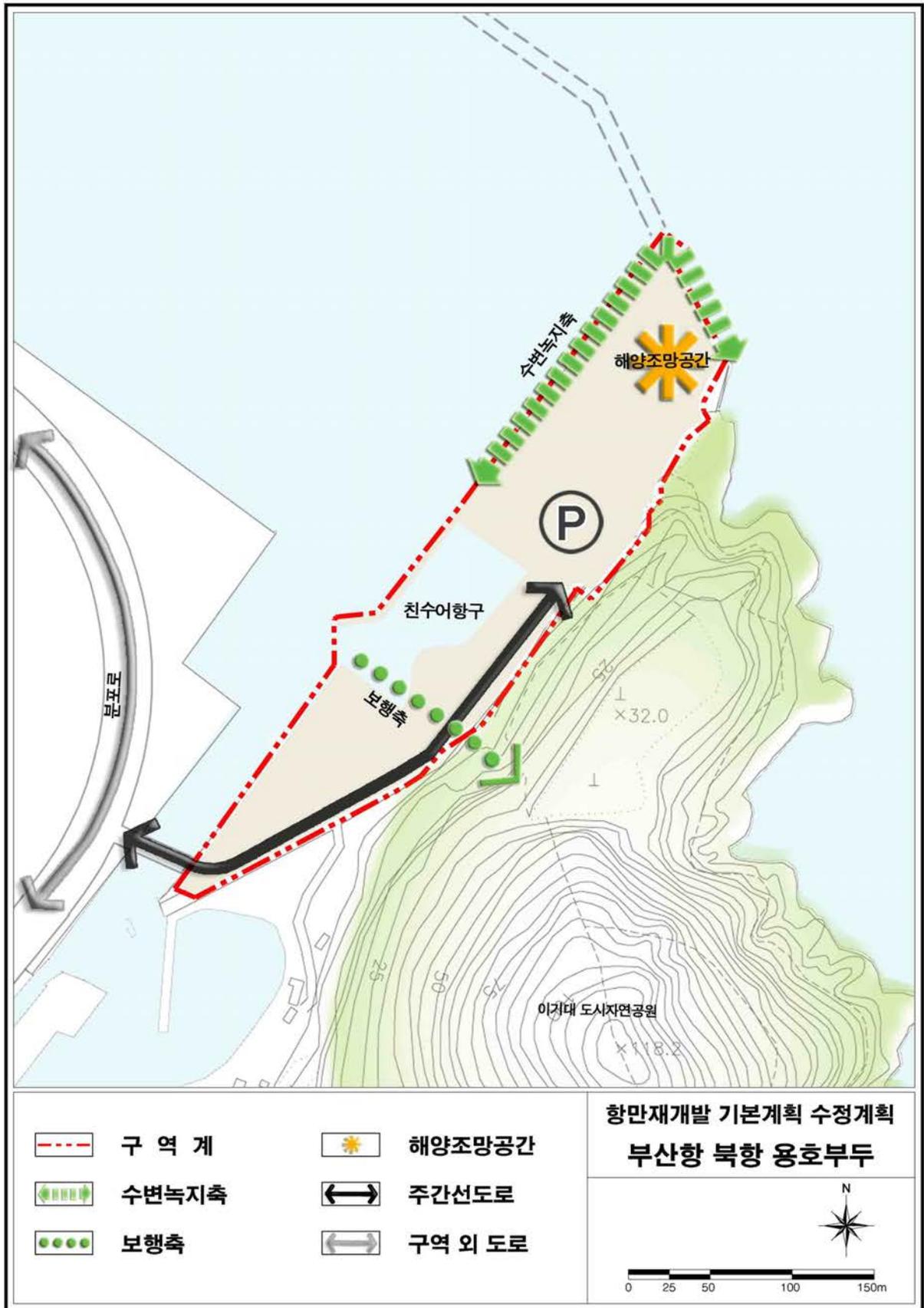
- 항만재개발예정구역의 규모(면적)에 따라 확보해야 할 공원녹지 등의 비율을 차등 적용 (도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 준용)
- 향후 대상구역의 항만재개발사업 시행 시, 공공의 이용을 위한 공원녹지 등의 면적은 개발규모 면적의 10%이상 확보하여 설치하여야 함

| 공원녹지 확보 기준 | | 부산항 북항 용호부두 | |
|--------------|------------|-------------|-----------------|
| 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 | 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 |
| 30만㎡ 이하 | 면적의 10% 이상 | 31,718㎡ | 개발규모 면적의 10% 이상 |
| 30만㎡ ~ 100만㎡ | 면적의 12% 이상 | | |
| 100만㎡ 이상 | 면적의 15% 이상 | | |

※ 개발규모 면적 : 항만재개발예정구역 내 해수면 등을 제외한 면적

※ 공원녹지 확보비율은 최소기준을 제시한 것이며, 향후 사업계획 수립 시 관계기관의견 및 심의에 따라 변경된 기준이 적용될 수 있음

< 교통 및 공원녹지계획 구상도 >



VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획

□ 추정 사업비 산출기준

- 토지매입비의 경우 대상필지에 2011년 공시지가를 기준으로 하며 기반 시설공사에서 적용된 기준단가는 「단지개발사업 조성비 추정 기초자료, 한국토지주택공사, 2011. 01」에서 적용된 단가를 기준으로 함
- 예비비는 일반적으로 예비타당성조사에서 적용되는 총사업비(부가세 제외)의 10%를 적용함

□ 단계별 투자계획 및 추정 사업비

- 단계별 투자계획은 1단계(2012~2016년), 2단계(2017~2020년) 및 장래(2021년 이후)로 구분함

| 구 분 | 추정사업비(백만원) | | | | 비고 |
|-------------|---------------------|---------------------|------------------|--------|-----|
| | 1단계 (2012~2016년) | 2단계 (2017~2020년) | 장래 (2021년 이후) | 합계 | |
| 총사업비 | 1,208 | 12,538 | - | 13,746 | |
| 1) 보상비 | - | 9,622 | - | 9,622 | |
| ○ 토지보상 | - | 9,322 | - | 9,322 | |
| ○ 건축물보상 | - | 300 | - | 300 | |
| 2) 공사비 | - | 1,692 | - | 1,692 | |
| ○ 부지조성공사 | - | 11 | - | 11 | |
| ○ 기반시설공사 | - | 1,128 | - | 1,128 | |
| ○ 제경비 | - | 399 | - | 399 | 35% |
| ○ 부가가치세 | - | 154 | - | 154 | 10% |
| 3) 부대비 | 962 | 244 | - | 1,206 | |
| ○ 타당성조사 | 104 | - | - | 104 | |
| ○ 조사/평가/측량비 | 691 | - | - | 691 | |
| ○ 설계비 | 79 | - | - | 79 | |
| ○ 감리비 | - | 222 | - | 222 | |
| ○ 부가가치세 | 88 | 22 | - | 110 | 10% |
| 4) 예비비 | 246 | 980 | - | 1,226 | 10% |

주) 상부 건축비 제외(사업계획 수립단계에서 검토)

제11장. 포항항 재개발 기본계획

목 차

| | |
|--------------------------------------|-----|
| I. 향만재개발의 명칭·위치 및 면적 | 577 |
| II. 향만재개발 예정구역의 현황 | 578 |
| 1. 향만시설 현황 | 578 |
| 2. 향만 및 주변지역 현황 | 580 |
| III. 향만재개발 예정구역 선정사유 | 592 |
| IV. 향만기능의 재편 및 방향 | 594 |
| 1. 향만기능의 재편 필요성 | 594 |
| 2. 향만기능의 정비 및 개발방향 | 595 |
| V. 향만재개발 기본방향 | 598 |
| 1. 향만재개발 추진여건 | 598 |
| 2. 향만재개발 기본방향 | 599 |
| 3. 도입기능 구상 | 600 |
| VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상 | 601 |
| 1. 토지이용계획 기본구상 | 601 |
| 2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상 | 603 |
| VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획 | 605 |

II. 항만재개발 예정구역 현황

1. 항만시설 현황

가. 포항항 일반현황

- 포항항은 현재 외곽시설 12,052m, 접안시설 14,250m가 항내에 배치되어 항내 정온도 확보 및 항만 운영 중에 있음

< 포항항 시설현황 >

| 구 분 | 안벽(m) | 물양장(m) | 잔교(기) | 방파제(m) | 상옥(동) | 야적장(천㎡) |
|------|---|--------|-------|--------|-------|---------|
| 시설현황 | 11,062 | 3,188 | - | 12,052 | - | 1,236 |
| 시설능력 | <ul style="list-style-type: none"> · 접안능력 : 52선석(여객 및 유류 포함) · 하역능력 : 86,649천RT/년 | | | | | |

나. 포항항구항 항만시설현황

- 포항구항은 송도부두, 여객부두, 화물부두로 구성되어 있으며 이중 송도부두와 동빈내항의 수리조선소, 해경부두가 재개발 대상 부두로 포함

< 포항항 구항 부두 현황 >



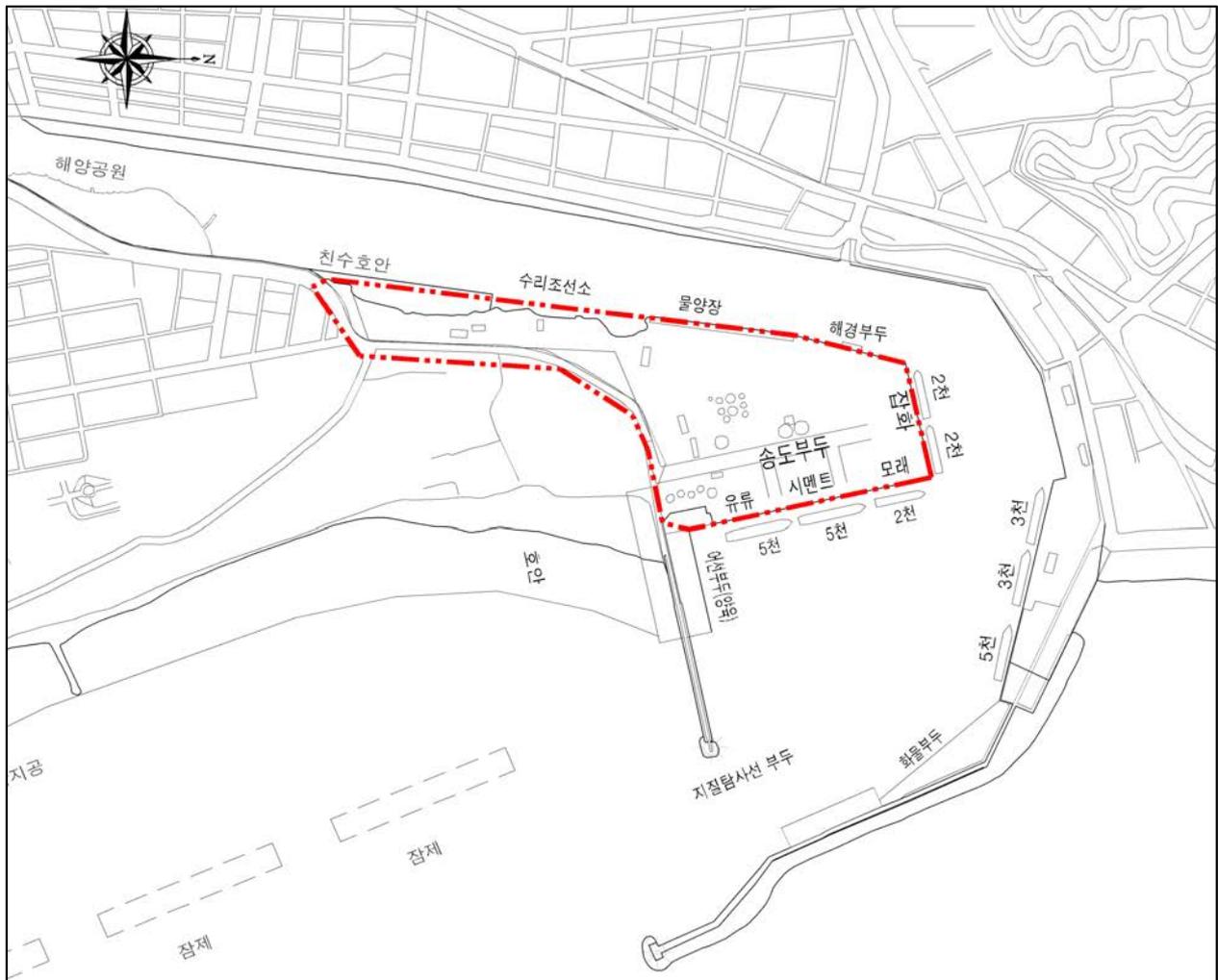
< 포항항 구항 수리조선소 현황 >



< 포항항 구항 접안시설현황 >

| 구 분 | 연장 (m) | 전면수심 DL.(m) | 구조형식 | 접안능력 (DWT) | 취급화물 | 기타 |
|------|--------|-------------|---------------|------------|------|-----------|
| 송도부두 | 130 | (-) 7.5 | 잔교식 (PC PILE) | 5,000×1 | 시멘트 | |
| | 130 | (-) 7.5 | | 5,000×1 | 유 류 | |
| | 190 | (-) 5.5 | 중력식 | 2,000×2 | 잡 화 | |
| | 94 | (-) 7.5 | (방괴블럭) | 2,000×1 | 모 래 | |
| 여객 | 238 | (-) 6.5 | 중력식 (방괴블럭) | 3,000×2 | 여객 | 영일만 이전 계획 |
| | 135 | (-) 6.5 | | 5,000×1 | | |
| 화물부두 | 200 | (-)7.5 | 중력식 (방괴블럭) | 5,000×1 | 생필품 | |

< 포항항 구항 항만시설 현황도 >



2. 항만 및 주변지역 현황

가. 인구 및 가구 현황

- 대상구역은 포항도시기본계획의 생활권 계획에 의한 중심생활권에 해당
- 중심생활권의 2009년 현황인구는 238,366인이며, 계획인구는 2020년 55만인으로 설정되어 있음
- 대상구역은 행정구역상 중앙동에 포함되며, 2009년 현재 8,879가구, 20,491인으로 포항시 전체 인구의 3.99%를 차지하고 있음

| 행정동 | 법정동 | 인구수(인) | 세대수(가구) | 세대당인구(인) |
|-----|-----|--------|---------|----------|
| 중앙동 | 항구동 | 20,491 | 8,879 | 2.3 |

자료 : 「포항시 통계연보」 포항시, 2010

나. 토지이용 현황

- 지목별 토지이용현황
 - 지목별 토지이용현황을 살펴보면, 총면적 173,638㎡중 잡종지가 79,376㎡로 전체의 45.7%를 점유하며 임야의 면적이 42,525㎡로 24.5%, 대지가 12,792㎡로 7.4%를 차지하며 그 외 도로, 공장, 창고, 전 순으로 분포

| 구분 | 계 | 대지 | 임야 | 전 | 잡종지 | 공장 | 창고 | 도로 | 미지정 |
|--------|---------|--------|--------|-----|--------|--------|-------|--------|--------|
| 면적(㎡) | 173,638 | 12,792 | 42,525 | 947 | 79,376 | 10,454 | 3,166 | 10,724 | 13,654 |
| 구성비(%) | 100.0 | 7.4 | 24.5 | 0.5 | 45.7 | 6.0 | 1.8 | 6.2 | 7.9 |

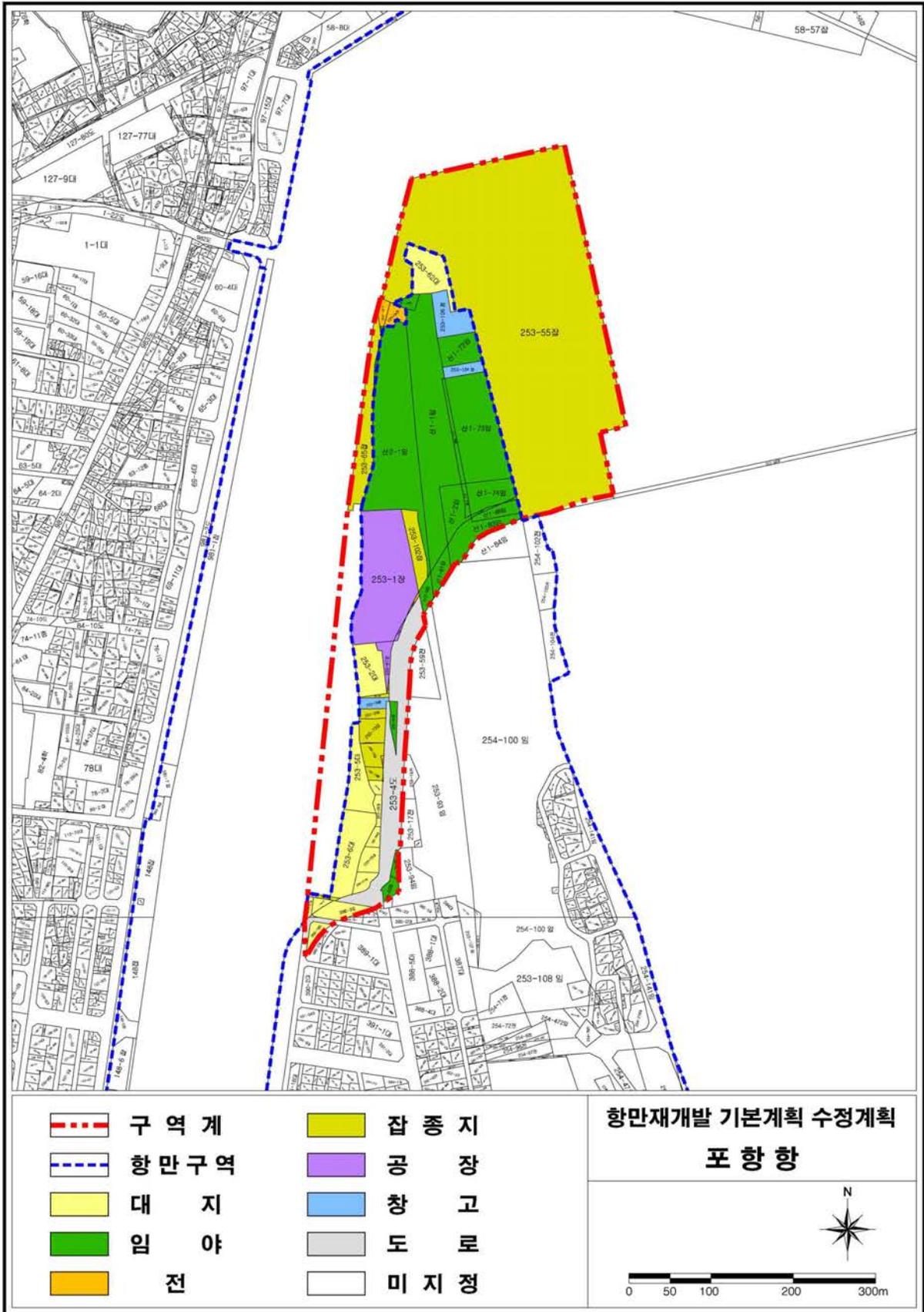
주) 미지정은 공유수면임

- 소유자별 토지이용현황
 - 토지소유는 국·공유지가 120,675㎡로 전체면적의 69.4%, 사유지가 39,309㎡로 22.6%를 차지하고 있음

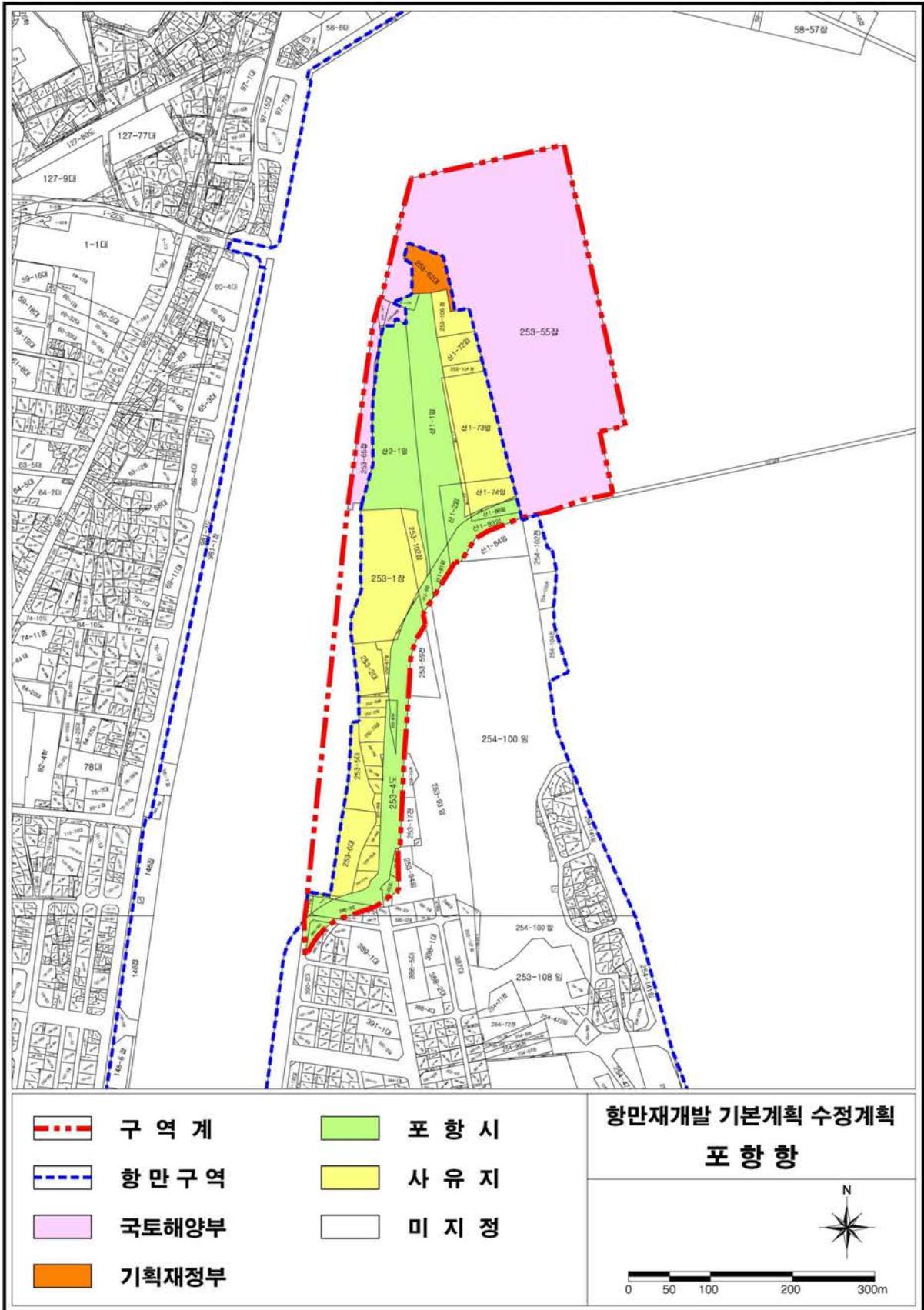
| 구분 | 계 | 국토해양부 | 기획재정부 | 포항시 | 사유지 | 미지정 |
|--------|---------|--------|-------|--------|--------|--------|
| 면적(㎡) | 173,638 | 76,155 | 2,491 | 42,029 | 39,309 | 13,654 |
| 구성비(%) | 100.0 | 43.9 | 1.4 | 24.2 | 22.6 | 7.9 |

주) 미지정은 공유수면임

< 지목별 토지이용현황도 >



< 소유자별 토지이용현황도 >



다. 도시계획 및 관련계획 현황

□ 도시기본계획 현황

○ 도시공간구조 구상

- 대상구역은 포항시 도심과 인접해 위치하고 있으며,
- 기계~도심~구룡포로 이어지는 보조발전축상에 위치하여 영천(대구), 경주(울산)의 광역개발축의 구심적 역할을 도모함

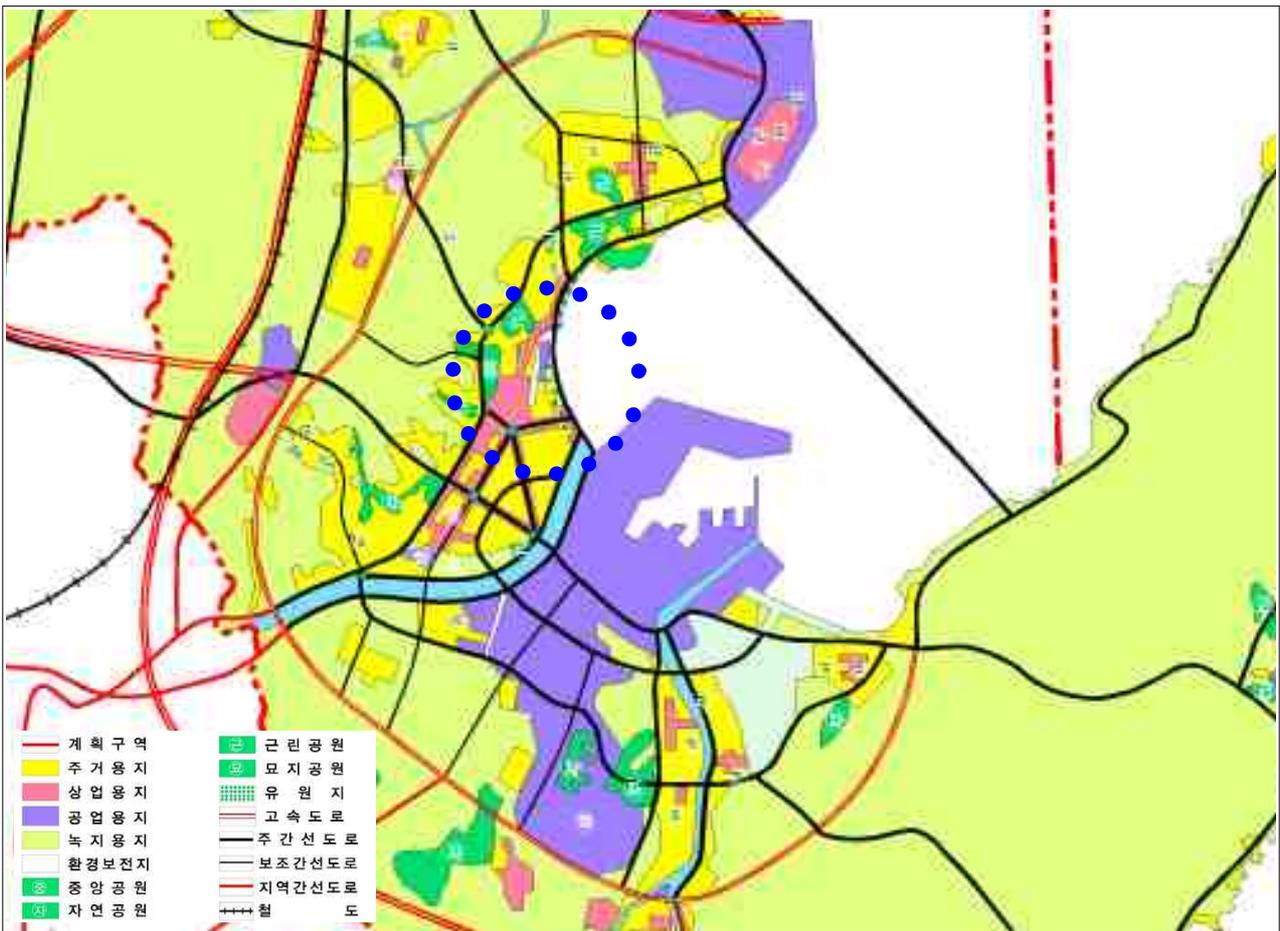
○ 생활권 설정

- 대상구역은 포항시 생활권(지역생활권) 분류상 도심생활권에 해당함

○ 토지이용계획

- 대상구역은 공업용지로 지정되어 있음

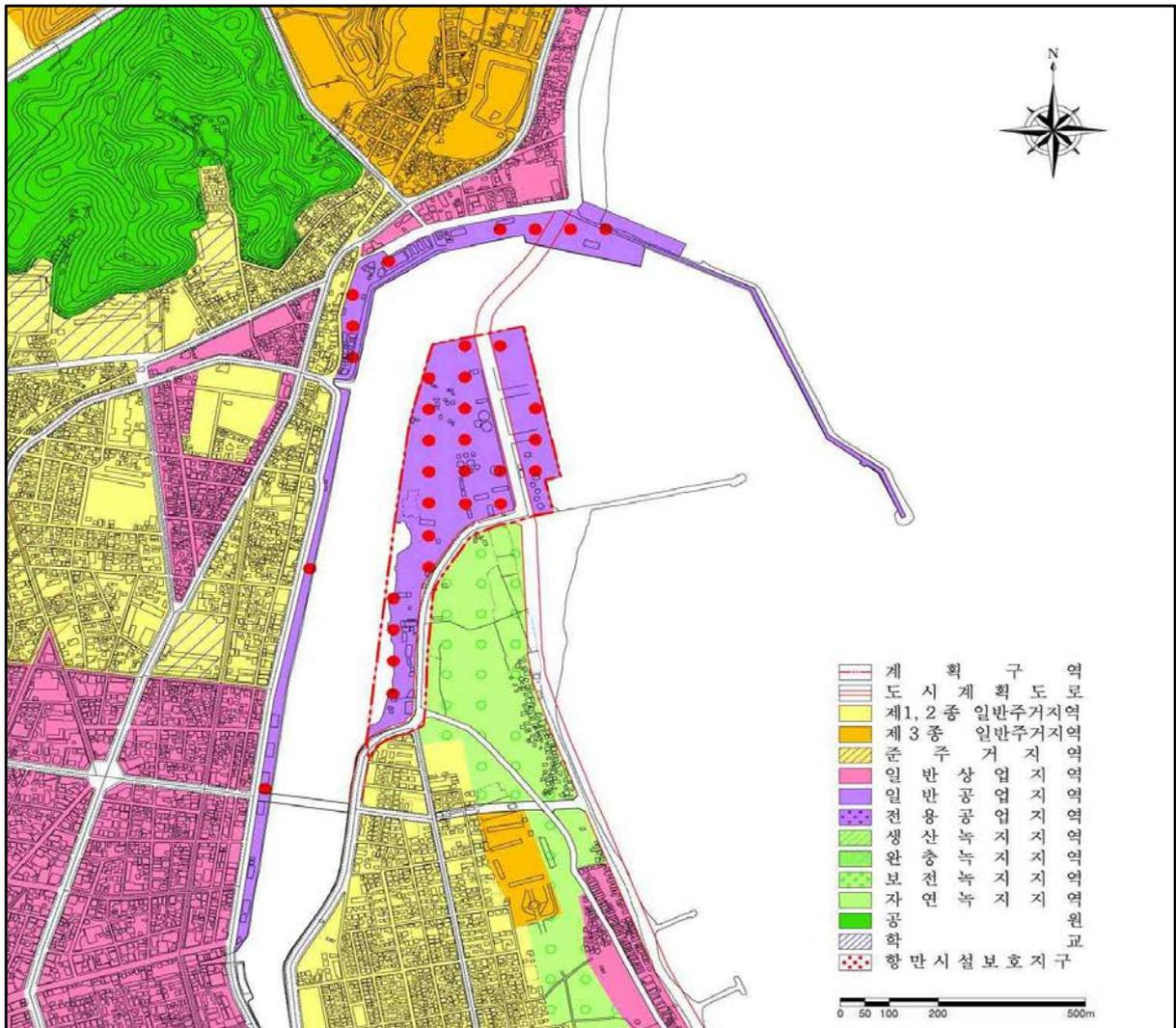
< 도시기본구상도 >



□ 도시관리계획 현황

- 도시계획상 용도지역은 일반공업지역, 용도지구는 항만시설보호지구로 지정되어 있음
- 대상구역 남측으로 보전녹지지역, 자연녹지지역 및 일반주거지역이 지정되어 있으며 서측 형산강 배후로 일반공업지역, 일반주거지역, 일반상업지역이 지정되어 있음
- 인근 지역의 주요 관광지로는 송림공원, 포항항 등대, 송도해수욕장, 북부해수욕장 등이 있음

< 도시관리계획도 >



□ 동해안권 광역관광개발계획(문화관광부)

- 사업명 : "포항~동해간 연안크루즈 상품 개발"
- 사업배경 : 국가 지정항만 중 기존 항만인프라 활용 가능 지역, 적정 규모의 선박 접안 가능 여부, 여객터미널 보유지, 해양관광지원 연계성 등을 고려함
- 개발방향 : 최소한의 크루즈 접안가능 항만을 대상으로 여객터미널, 편익시설, 접근성, 관광매력성 등을 고려하여 적합한 프로그램을 제시함

< 거점항만 크루즈 연계 계획 >

| 구분 | 항만 | 개발방향 | |
|-------|------------|------|--|
| 연안크루즈 | 묵호항 | 도입시설 | · 여객터미널 정비, 관광안내소 설치 및 정비 |
| | 후포항 포항항 | 프로그램 | · 고래관찰크루즈, 야경 감상크루즈, 일출감상크루즈 |
| 연계크루즈 | 부산항 | 도입시설 | · 부산크루즈 전용항 활용, 관광안내소 및 관광편의시설 도입 |
| | | 프로그램 | · 동해안~남해안 일주 크루즈 상품, 동해안~남해안~서해안 일주 크루즈 상품 |
| 국제크루즈 | 속초항 | 도입시설 | · 신규 조성되는 크루즈 전용터미널 활용, 국제적 수준의 관광편의시설 확충 |
| | 부산항 | 프로그램 | · 해안~산악 연계 프로그램 확충 |

□ 동빈내항 복원 관련 사업

- 동빈내항 복원사업은 동빈내항에서 형산강까지 옛 물길을 다시 연결하는 동빈운하 건설을 핵심으로 하는 사업으로 동빈내항 주변지역 재정비 촉진사업, 동빈부두 정비공사, 송도백사장 복구, 포항구항 해양공원 조성 등 대규모 환경복원사업
- 동빈내항은 바닷물이 순환하지 못하고 갇혀있어 오염이 심화된 곳을 옛 물길을 복원하여 형산강 물이 다시 흐르도록 하며 주변에 수변 유원지를 조성토록 계획
- 송도백사장의 복구는 구항의 방파제 연장으로 침식이 가속화돼 침식 방지사업을 통해 복구사업 추진 예정
- 포항구항 해양공원 조성계획은 제3차 전국항만기본계획에 반영되어 있고, 국토해양부 국민여가공간조성 시범사업에 선정되었음

< 동빈운하건설 마스터플랜 >



라. 교통 현황

- 대상구역 진·출입은 포항 육거리에서 동빈큰다리를 거쳐 송도해수욕장간 연결도로(운하로)에서 접근 가능하나, 접근성은 미흡한 편임
- 도시계획상 송도해수욕장 배후지와 북부해수욕장을 연결하는 희망대로 (대로2-23호선, 폭원:30m) 도로가 계획되어 있으며, 일부 구간 개설 공사 중임

< 교통 현황도 >



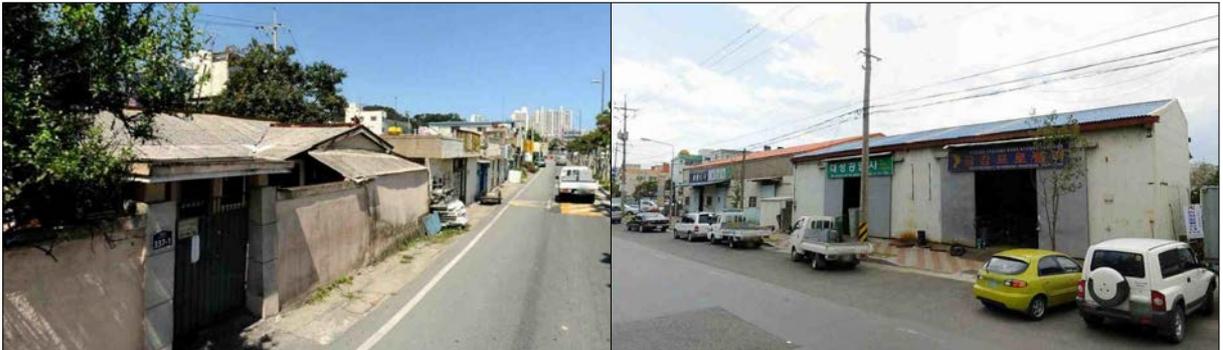
마. 주변 지역 현황

- 대상구역은 포항 원도심과 인접한 곳에 위치하고 있으며 구역 내에는 저유소 및 시멘트 공장, 수리조선소 등이 입지하고 있음
- 남측의 건축물은 대부분 노후하며, 인근 지역에는 포스코, 포항항 신항, 동빈부두, 수협 어판장, 여객선 터미널 등이 입지하고 있음
- 인근 지역의 주요 관광지로는 송림공원, 포항항 등대, 송도해수욕장 등이 있음

< 인근 지역 주거지 현황 >



< 노후한 인근 주거지 >



< 수협 어판장 >

< 송림공원 >



바. 환경 현황

- 사업지구인 포항시에는 생태·경관 보전지역이 위치하고 있지 않는 것으로 조사됨
- 생태계변화 관찰지역은 생물다양성이 풍부한 지역, 멸종위기야생 동·식물의 서식지·도래지, 그 밖에 자연환경의 보전가치가 높은 지역을 선정하여 생태계의 변화를 관찰하는 지역으로 사업지구가 위치한 포항시에는 장기곶 등대주변이 지정되어 있으며, 사업 지구와는 약 17km 이격되어 있는 것으로 조사됨

< 생태계변화 관찰지역 현황 >

| 지역명 | 위치 | 지역특성 | 비고 |
|----------|------------|------|----|
| 장기곶 등대주변 | 포항시 남구 대보면 | 해안 | |

- 사업지구인 포항시에는 습지보호지역이 위치하고 있지 않는 것으로 조사됨
- 「해양수산부고시 제2007-160호, 2007. 12」에 의거하여 본 계획대상지 중 포항신항과 포항구항의 전면해역은 II등급 해역으로 지정되어 있으며, 본 사업지구는 II등급 해역에 속한 것으로 조사됨

< 해역별 수질등급 지정 현황 >

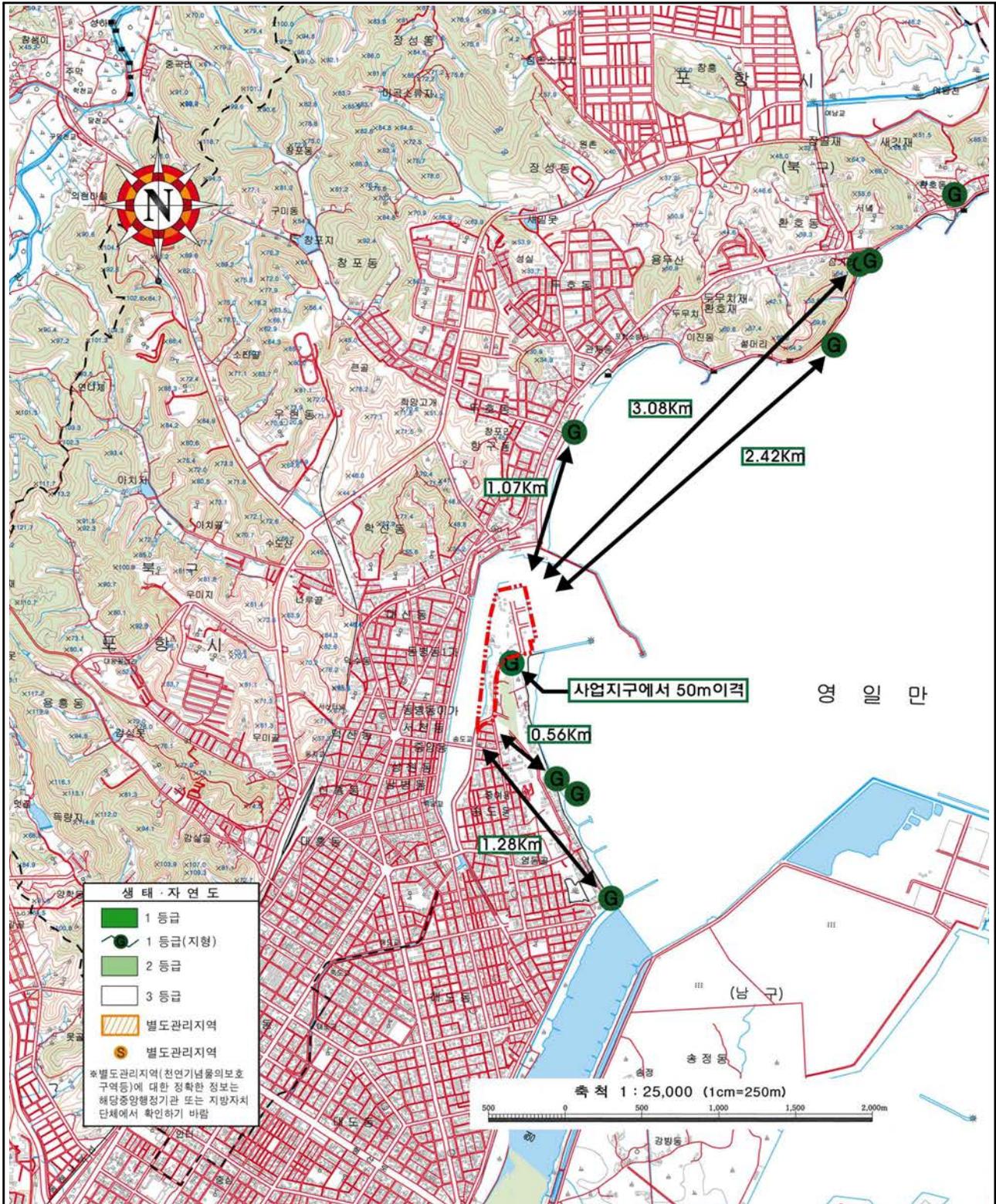
| 해역 | II등급 해역 | III등급 해역 |
|-------|--|----------|
| 영 일 만 | 경상북도 포항시 북구 우목리 죽전초등학교 동남단 (36°05' 51" N, 129°25' 49" E)에서 동해면과 대보면의 경계해면 지점(용추취 북서단: 36°03' 27" N, 129°31' 30" E)을 연결한 안쪽 해면과 형산강하구역 및 포항구항과 신항을 포함한 해면 | - |

< 영일만연안 수질등급도 >



- 사업지구는 생태자연도 3등급 지역으로 기존항만시설이 운영되고 있으며, 1등급 지역이 사업지구와 인접하게 위치한 것으로 조사됨

< 생태자연도 >



Ⅲ. 항만재개발 예정구역 선정사유

| 선정지표 | 선정사유 |
|-----------|---|
| 노후화 / 유희화 | <ul style="list-style-type: none"> · 포항항 구항의 송도부두는 모래, 시멘트, 유류부두로 이용되고 있으며, 타 무역항에 비해 많은 양의 물류가 이동하는 항만은 아니지만, 포항시를 비롯한 주변지역에 시멘트, 유류, 모래 등의 주요한 공급처로 기능은 유지하고 있으나 과거 5년 동안 지속적 감소세를 보임 · 영일만항의 개발에 따라 구항의 유류, 모래, 시멘트를 영일만항에 집중 처리할 계획으로 구항의 항만기능 저하에 따른 유희화 예상 |
| 대체항만 | <ul style="list-style-type: none"> · 영일만항으로 송도부두의 모래, 시멘트, 유류부두가 이전하도록 전국 항만기본계획에 제시되어 있으며, 동빈내항 측의 수리조선소 및 해경부두 역시 영일만항 이전 |
| 개발 시기 | <ul style="list-style-type: none"> · 영일만항으로 송도부두의 모래, 시멘트, 유류부두가 이전하도록 계획되어 있으며, 수리조선소와 관련 업체 등의 이전, 물동량 여건 등을 고려하여 2020년 이후 탄력적으로 재개발사업 추진 가능 |
| 도시계획적 잠재력 | <ul style="list-style-type: none"> · 시가지 중심지에 위치한 지역으로 포항시의 상징성을 가지고 있는 지역이며 배후 지역의 도시적 경관, 송림의 자연경관, 해안 조망경관이 우수하고, 해상에서 대상구역을 바라보는 경관도 양호함 · 주변의 환호 해맞이 공원, 북부해수욕장, 복원계획이 예정된 송도해수욕장과 연계한 여가·관광자원으로의 새로운 명소 가능성 · 도심에 인접해 있어 상업, 업무, 주거, 숙박 등 다양한 시설의 입지에 용이하며 주변 환경개선의 선도 역할 가능성 · 현재 개설공사가 진행되고 있는 희망대로(북측 연계교량 포함)를 대상구역의 북측과 연계되도록 지자체에서 개설을 계획 중 · 포항시에서 추진하고 있는 동빈내항 복원사업과 연계되어 포항시에서 재개발 사업 추진 의지를 가지고 있음 |

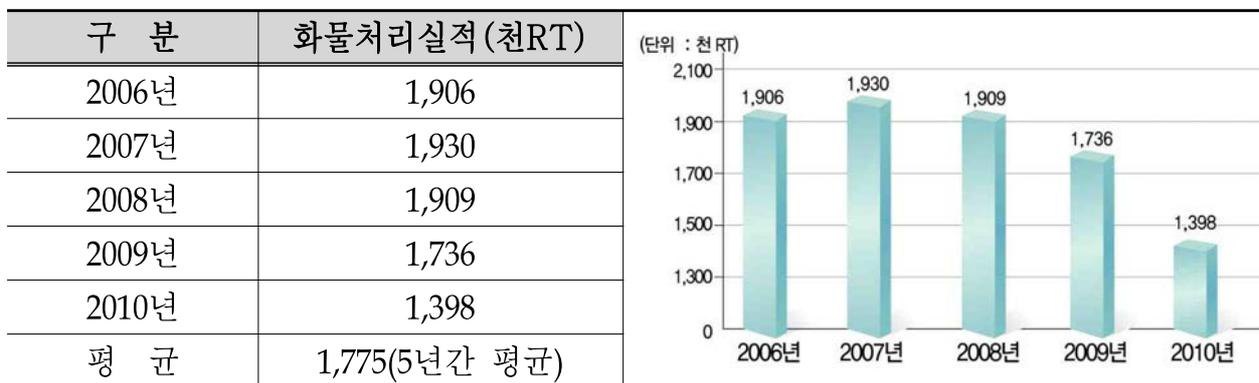
| 선정지표 | 선정사유 |
|-------------|---|
| 정책과의 연관성 | <ul style="list-style-type: none"> · 세계적 수준의 연구대학인 포스텍의 우수한 R&D 기반과 고급 연구 인력을 바탕으로 첨단산업을 육성하고 특성화 하며 해양자원과 연계한 개방형 지역 발전축 구축 · 대상구역의 항만재개발 사업은 포항시에서 추진하고 있는 동빈내항 정비와 연계하여 침체된 도심의 활력을 부여할 수 있음 |
| 파급 효과 | <ul style="list-style-type: none"> · 도심과 인접해 있으며, 3면이 해양으로 둘러싸여 독특한 지형자원을 가지고 있어 워터프론트로 조성 시 주변지역에 미치는 파급효과가 클 것으로 판단되며, 동빈내항 정비와 어우러져 지역의 랜드마크 형성 가능 |
| 종합의견 | <ul style="list-style-type: none"> · 영일만항으로의 항만 및 배후기능이 이전하면 재개발사업이 가능한 지역으로 도심과의 인접성, 양호한 송림, 주변의 해수욕장, 우수한 해양 경관 등의 지리적 이점을 활용한 도심 해양 랜드마크 형성이 가능하여 대상구역 및 주변 지역과 연계하여 활성화 가능성 높음 |

IV. 항만기능의 재편 및 방향

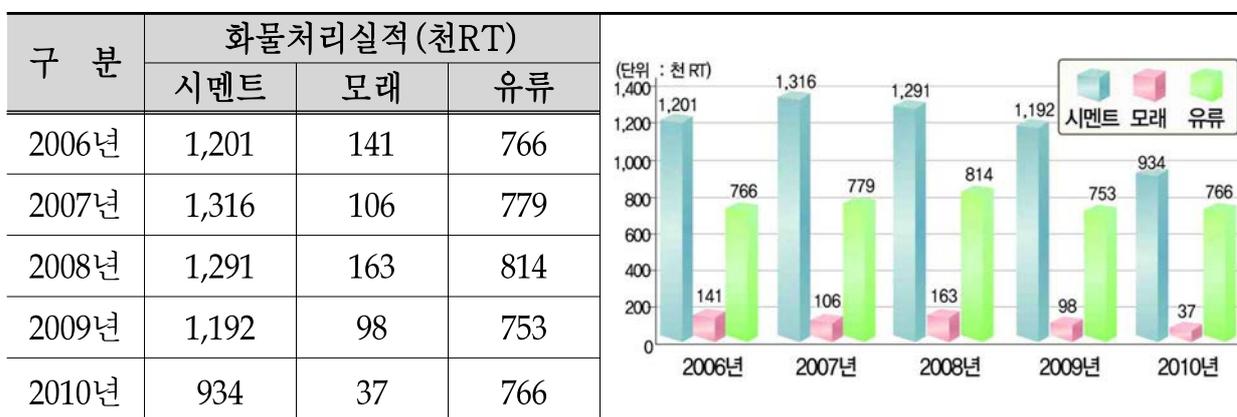
1. 항만기능의 재편 필요성

□ 지속적인 화물처리 실적 감소와 영일만항으로 물동량 집중화

- 포항항의 화물처리실적은 2006년 대비 2010년 처리실적이 약 27% 감소를 보이고 있으며, 향후 영일만항 개발로 물동량의 이전 가속화가 예상됨에 따라 구항의 유희화 진행이 예상됨



- 재개발 예정구역인 송도부두의 시멘트, 바다모래, 유류는 포항시 및 인근 대부분 지역에 공급하고 있으며, 유류를 제외한 시멘트, 모래는 과거 2006년 대비 각각 22%, 77%의 물동량 감소를 보임



□ 주변 항만시설 개발계획 및 여건변화 대응 필요

- 항만내 연안의 침식방지를 위한 송도백사장 침식방지 사업을 추진하고 구항 및 동빈내항을 연계하여 해양친수 공간을 조성하게 됨으로서 구항의 개발이 중요하게 작용
- 국제항로 개설추진과 연계하여 영일만항내에 국제여객터미널을 신축함으로써 구항의 연안여객터미널을 중소형 화물터미널로 전환
- 포항구항 주변은 천혜의 관광자원인 동빈내항을 복원함으로써 그동안 도시화 과정에서 하천유로가 차단된 동빈내항에 운하개념을 도입한 테마형 수로 (수변유원지)를 건설하여 정체수역 해역을 개선하고, 지역상권 회복과 도심부활

2. 항만기능의 정비 및 개발방향

□ 정비 및 개발방향

- 구항의 항만기능약화 및 영일만신항 건설을 통해 구항에서 처리되는 유류 및 산화물등을 신항만 구역으로 집중처리 함으로서 구항의 Waterfront 기능확보

□ 항만 기능재편에 따른 부두 기능재배치

- 전국 항만기본계획 상 구항 재개발에 따라 시멘트, 모래, 유류, 잡화와 동빈내항측의 수리조선소 및 해경부두를 2020년에 영일만 신항으로 기능 이전토록 계획됨

< 포항내항 하역능력 및 부두개발계획 >

(단위 : 천RT)

| 구분 | 부두 | | 접안능력 | 2010 | 2020 | 2030 | 비고 |
|-----|-----|--------------|-----------|------|-------|-------|----|
| | 물동량 | 종류 | | | | | |
| 시멘트 | 물동량 | | | 934 | 1,590 | 1,860 | |
| | 현재 | 송도부두 | 5,000x1선석 | 612 | 0 | 0 | |
| | 추가 | 신규 (영일만항) | 5,000x1선석 | - | 993 | 993 | |
| | 과부족 | | | -322 | -597 | -867 | |
| 모래 | 물동량 | | | 37 | 137 | 165 | |
| | 현재 | 송도부두 | 2,000x2선석 | 435 | 0 | 0 | |
| | 추가 | 신규 (영일만항) | 3,000x1선석 | - | 1,564 | 1,564 | |
| | 과부족 | | | 398 | 1,427 | 1,399 | |
| 유류 | 물동량 | | | 766 | 886 | 843 | |
| | 현재 | 송도부두 | 5,000x1선석 | 592 | 0 | 0 | |
| | 추가 | 신규 (영일만항) | 5,000x1선석 | - | 592 | 592 | |
| | 과부족 | | | -174 | -294 | -251 | |

자료: 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011
 주) 포항구항 관련 물동량만 표기

- 2020년 물동량 전망을 기준시 시멘트, 유류는 구항의 하역능력을 초과 하고 있으며 물동량 증가에 따른 장래항만 확장성을 고려하여 영일만항으로 기능 재배치

| 송도부두 현황 | | | 대체부두 | | | |
|---------|------------|-------|------|------------|-------|----------|
| 구분 | 시설 규모 | 하역 능력 | 대체부두 | 시설 규모 | 하역 능력 | 시기 |
| 시멘트 | 5,000톤×1선석 | 612 | 영일만 | 5,000톤×1선석 | 933 | 2020년 이내 |
| 모래 | 2,000톤×2선석 | 435 | 영일만 | 3,000톤×1선석 | 1,564 | 2020년 이내 |
| 유류 | 5,000톤×1선석 | 592 | 영일만 | 5,000톤×1선석 | 592 | 2020년 이내 |
| 수리조선소 | 2,000톤급 | - | 영일만 | 40,000톤급 | - | 2020년 이내 |



□ 항만기능 재편에 따른 개발시기

- 수리조선소 부지는 대체부지 완공되면 이전이 가능하며, 나머지 부두의 대체이전 가능시기, 물동량 변동 여건을 감안하여 구항의 재개발 시기는 2020년 이후 탄력적으로 개발추진 가능

V. 항만재개발 기본방향

1. 항만재개발 추진여건

□ 도심형 친수 랜드마크

- 대상구역이 위치한 송도부두의 항만기능은 영일만항으로의 이전계획이 수립되어 있는 지역으로서 포항시에서 추진하고 있는 동빈내항복원 등의 도심 활성화 프로젝트와 연계할 경우 도심형 해양 친수공간으로서의 기능발휘 가능성
- 또한, 포항시 시가지에 위치하고 있어 포항 도심의 재개발·재건축 등의 정비사업과 연계하여 도심활성화의 필요성이 있음

□ 지형적 장점의 극대화

- 대상구역이 위치하고 있는 송도부두는 면적이 크지는 않지만, 3면이 해양으로 둘러싸인 지형 자원을 가진 지역으로 수제선 인근지역의 친수공간 조성 시 독특한 장소성이 부여될 가능성이 있으며, 영일만에서의 진입경관도 양호할 것으로 판단됨

□ 기존 자원의 활용 및 연계

- 기존 송도부두의 접안시설 등의 항만시설을 활용하여 소형선박의 접안 및 마리나 등의 관광기능항으로 활용이 가능하므로 항만시설의 활용에 대한 대책 마련 필요
- 대상구역 주변의 환호 해맞이공원 및 송도해수욕장, 북부해수욕장 등과 연계한 여가·관광자원으로의 발전 필요

2. 항만재개발 기본방향

□ 도심 친수시설로 개발하여 다양한 여가 및 휴식공간 제공

- 3면이 바다로 둘러싸인 지형적 장점을 활용하여, 포항 도심의 해양 랜드마크로 특성화
- 대상구역 내 입지한 있는 양호한 송림을 수변공간과 연계하여 도시민들에게 다양한 여가 및 휴식 공간 제공
- 인접해 있는 환호 해맞이공원, 북부해수욕장, 송도해수욕장과 연계한 여가·관광자원으로서의 새로운 명소 창출

□ 기존도심과 연계한 도시기능정비 촉진

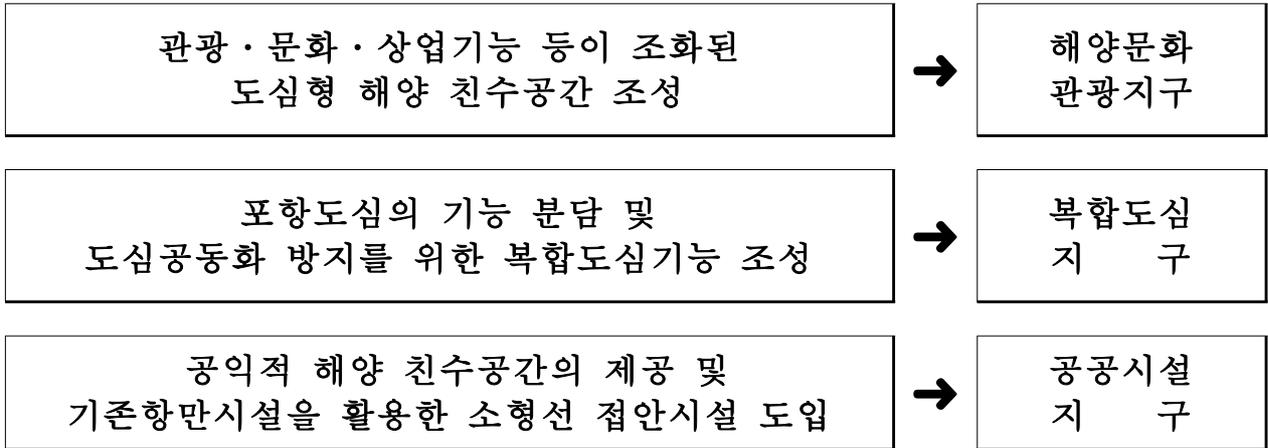
- 포항시에서 추진하고 있는 동빈내항 복원계획과 연계하여 기존 도심의 재생 기회로 활용
- 해당 지자체에서는 동빈내항 복원사업~희망대로~도심과 연계하는 교량의 개설이 될 수 있도록 하여 항만재개발사업의 효과를 최대한 이끌 수 있도록 노력
- 송도해수욕장의 침식방지사업을 적극적으로 추진하고, 오염된 수질을 개선하는 등의 노력 필요

□ 도심과 인접한 친환경 해양 상징공간 조성

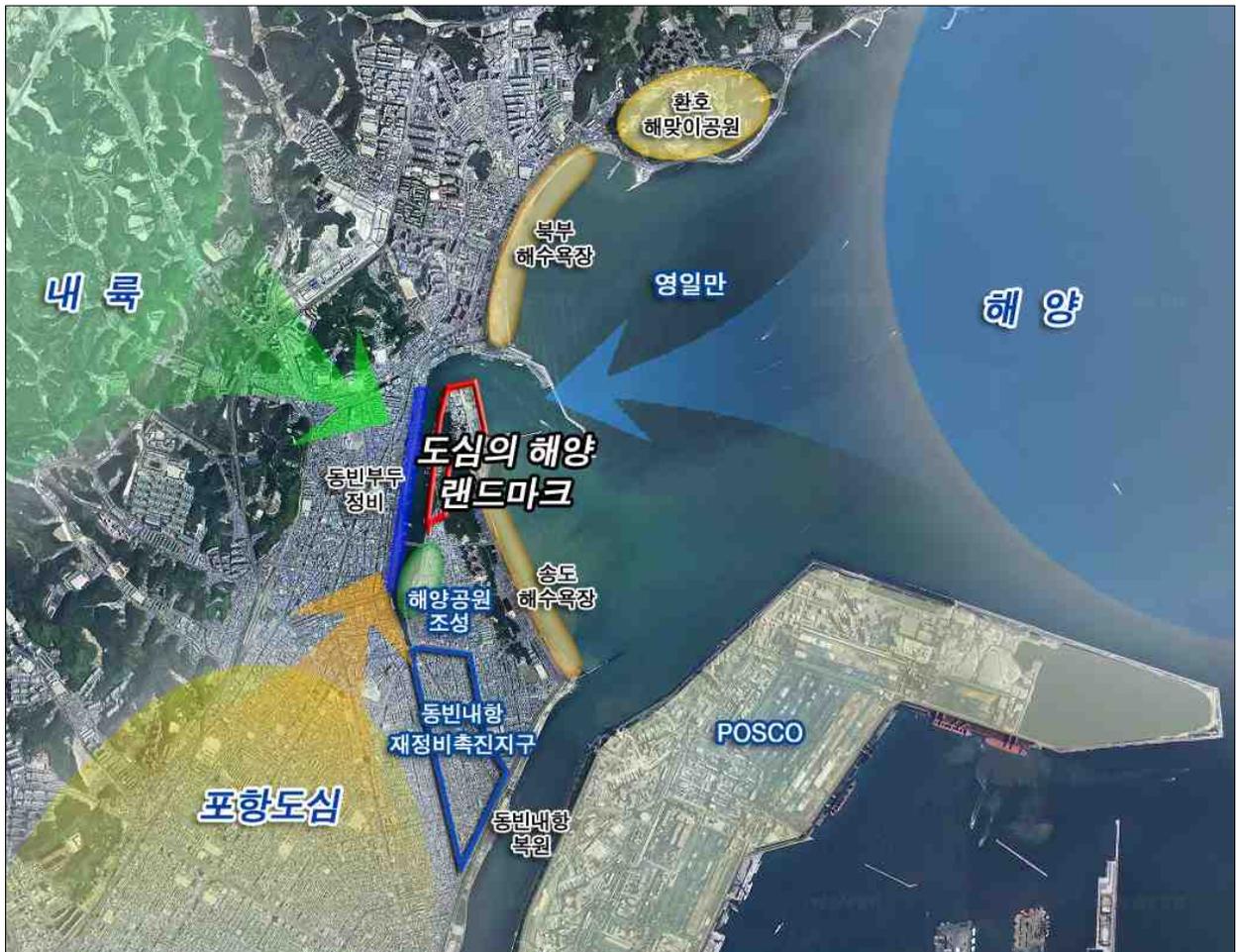
- 도심에 위치하고 있는 이점을 활용하여 상업, 주거, 숙박, 항만 (여객, 마리나) 등 다양한 기능의 도입을 유도하여 천혜의 아름다운 항구 내항을 포항시의 새로운 상징으로 복원

3. 도입기능 구상

- 인접한 도심과 연계하여 활성화될 수 있는 용도의 입지 및 공간 구성을 통해 포항시 도심 친수 랜드마크 위상 정립



< 항만재개발 기본구상 >



VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상

1. 토지이용계획 기본구상

□ 기본방향

- 도시민의 여가 활동을 고려한 문화시설 및 수변 공간 조성으로 포항 도심의 새로운 랜드마크 기능 발휘
- 도심공동화 방지를 위한 주거와 상업이 복합된 기능의 도입

□ 토지이용계획 구상

- 양호한 송림의 보존, 송도해수욕장의 정비 및 기능회복을 고려하여 관광 및 문화기능 등의 도입을 통한 관광·여가 연계성 강화
- 문화, 관광, 여가, 상업기능 제공을 위한 해양문화관광지구를 계획하며, 대상구역 및 주변지역의 송림공원, 해양공원, 동빈부두 등의 정비상업과 연계 될 수 있는 해양문화관광지구 계획
- 포항의 도심에 인접해 있어 도심형 친수공간으로의 상징성 부여가 가능하며, 도심기능을 보완할 수 있는 용도의 입지 유도를 위한 복합도심지구 도입하며, 상징성 부여가 가능한 건축물 형태가 조성
- 대상구역내 공원녹지 및 수변부에 대한 공익적 친수공간, 방문객을 위한 주차 공간 확보, 기존 항만시설의 일부에 대한 관광기능 항만시설(마리나, 소형선박 접안시설 등)로 활용할 수 있도록 구역면적 대비 약 40% 수준의 공공시설 지구 계획

□ 지구별 계획방향

| 구분 | 계획방향 | 주요 도입시설 | 면적비율 |
|--------------|---------------------------------|--------------------------------|------|
| 해양문화 관광지구 | · 도심 문화기능, 관광 및 여가 기능 제공 | · 문화 및 집회시설, 숙박시설, 근린생활시설 | 20% |
| 복합도심 지구 | · 도심의 기능을 분담하는 해양도심 기능 | · 공동주택, 근린생활시설 · 판매시설, 업무시설 | 40% |
| 공공시설 지구 | · 공공의 이용을 위해 조성, 설치되는 시설의 입지 | · 공원, 녹지, 주차장 운수(항만)시설 등 | 40% |

※ 향후 사업계획 수립 시 각 지구별 면적비율은 변경될 수 있으며, 타 지구의 도입 가능

< 토지이용계획 구상도 >



2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상

□ 교통계획 구상

- 대상구역을 남북으로 통과하도록 계획된 희망대로를 주간선 및 주 진입도로로 이용
- 도시 내 주요 지역과의 연계 및 단지 내 통과기능 등을 고려하여 간선도로의 기능이 저하되지 않도록 교통체계 구축
- 동서방향으로 연계되는 운하로를 통해 포항도심과 연계
- 기 조성되어 있는 수협위판장 주변에 주차장을 입지토록 하여 편의성 도모
- 지역 연계도로 및 지구 내 간선도로, 집분산 도로 등 위계별로 체계적인 교통동선 계획 수립
- 도로의 기능 및 교통축의 방향성에 적합한 범위에서 향후 사업계획 수립 시 세부 교통계획 수립

□ 공원녹지계획 구상

- 3면이 바다로 둘러싸인 긴 수제선의 장점을 극대화 할 수 있는 수변공간축 형성
- 해양으로부터의 경관 관문 역할로서 수변공간축의 특징적인 공간구성으로 인지성 강화
- 항만시설 도입 시 개방감과 쾌적함을 느낄 수 있도록 과도한 시설물 억제 및 열린 수변 녹지공간축 형성
- 구역 내부 양호한 송림의 보전을 통해 공원기능 부여
- 동빈내항~송림공원~송도해수욕장을 연계하는 보행축 형성
- 포항시에서 추진하는 동빈내항 복원사업, 해양공원 조성, 동빈부두 정비계획과 연계 고려

□ 공원녹지 등의 확보 비율

- 항만재개발예정구역의 규모(면적)에 따라 확보해야 할 공원녹지 등의 비율을 차등 적용 (도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 준용)
- 향후 대상구역의 항만재개발사업 시행 시, 공공의 이용을 위한 공원녹지 등의 면적은 개발규모 면적의 10%이상 확보하여 설치하여야 함

| 공원녹지 확보 기준 | | → | 포항항 | |
|--------------|------------|---|----------|-----------------|
| 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 | | 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 |
| 30만㎡ 이하 | 면적의 10% 이상 | | 173,638㎡ | 개발규모 면적의 10% 이상 |
| 30만㎡ ~ 100만㎡ | 면적의 12% 이상 | | | |
| 100만㎡ 이상 | 면적의 15% 이상 | | | |

※ 개발규모 면적 : 항만재개발예정구역 내 해수면 등을 제외한 면적

※ 공원녹지 확보비율은 최소기준을 제시한 것이며, 향후 사업계획 수립 시 관계기관 의견 및 심의에 따라 변경된 기준이 적용될 수 있음

VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획

□ 추정 사업비 산출기준

- 토지매입비의 경우 대상필지에 2011년 공시지가를 기준으로 하며 기반 시설공사에서 적용된 기준단가는 「단지개발사업 조성비 추정 기초자료, 한국토지주택공사, 2011. 01」에서 적용된 단가를 기준으로 함
- 건축물 보상비의 경우는 ‘공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률’에 따른 감정평가 보상기준을 적용하였음
- 예비비는 일반적으로 예비타당성조사에서 적용되는 총사업비(부가세 제외)의 10%를 적용함

□ 단계별 투자계획 및 추정 사업비

- 단계별 투자계획은 1단계(2012~2016년), 2단계(2017~2020년) 및 장래(2021년 이후)로 구분함

| 구 분 | 추정사업비(백만원) | | | | 비고 |
|-------------|---------------------|---------------------|------------------|--------|-----|
| | 1단계 (2012~2016년) | 2단계 (2017~2020년) | 장래 (2021년 이후) | 합계 | |
| 총사업비 | - | 1,572 | 84,177 | 85,749 | |
| 1) 보상비 | - | - | 47,456 | 47,456 | |
| ○ 토지보상 | - | - | 33,671 | 33,671 | |
| ○ 건축물보상 | - | - | 13,785 | 13,785 | |
| 2) 공사비 | - | - | 27,134 | 27,134 | |
| ○ 부지조성공사 | - | - | 6,673 | 6,673 | |
| ○ 기반시설공사 | - | - | 11,599 | 11,599 | |
| ○ 제경비 | - | - | 6,395 | 6,395 | 35% |
| ○ 부가가치세 | - | - | 2,467 | 2,467 | 10% |
| 3) 부대비 | - | 1,572 | 2,046 | 3,618 | |
| ○ 타당성조사 | - | 288 | - | 288 | |
| ○ 조사/평가/측량비 | - | 926 | - | 926 | |
| ○ 설계비 | - | 358 | 715 | 1,073 | |
| ○ 감리비 | - | - | 1,002 | 1,002 | |
| ○ 부가가치세 | - | - | 329 | 329 | 10% |
| 4) 예비비 | - | - | 7,541 | 7,541 | 10% |

주) 상부 건축비 제외(사업계획 수립단계에서 검토)

제12장. 동해·묵호항(묵호지구)
재개발 기본계획

목 차

| | |
|--------------------------------------|-----|
| I. 항만재개발의 명칭·위치 및 면적 | 611 |
| II. 항만재개발 예정구역의 현황 | 612 |
| 1. 항만시설 현황 | 612 |
| 2. 항만 및 주변지역 현황 | 615 |
| III. 항만재개발 예정구역 선정사유 | 630 |
| IV. 항만기능의 재편 및 방향 | 632 |
| 1. 항만기능의 재편 필요성 | 632 |
| 2. 항만기능의 정비 및 개발방향 | 633 |
| V. 항만재개발 기본방향 | 638 |
| 1. 항만재개발 추진여건 | 638 |
| 2. 항만재개발 기본방향 | 639 |
| 3. 도입기능 구상 | 640 |
| VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상 | 641 |
| 1. 토지이용계획 기본구상 | 641 |
| 2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상 | 643 |
| VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획 | 645 |

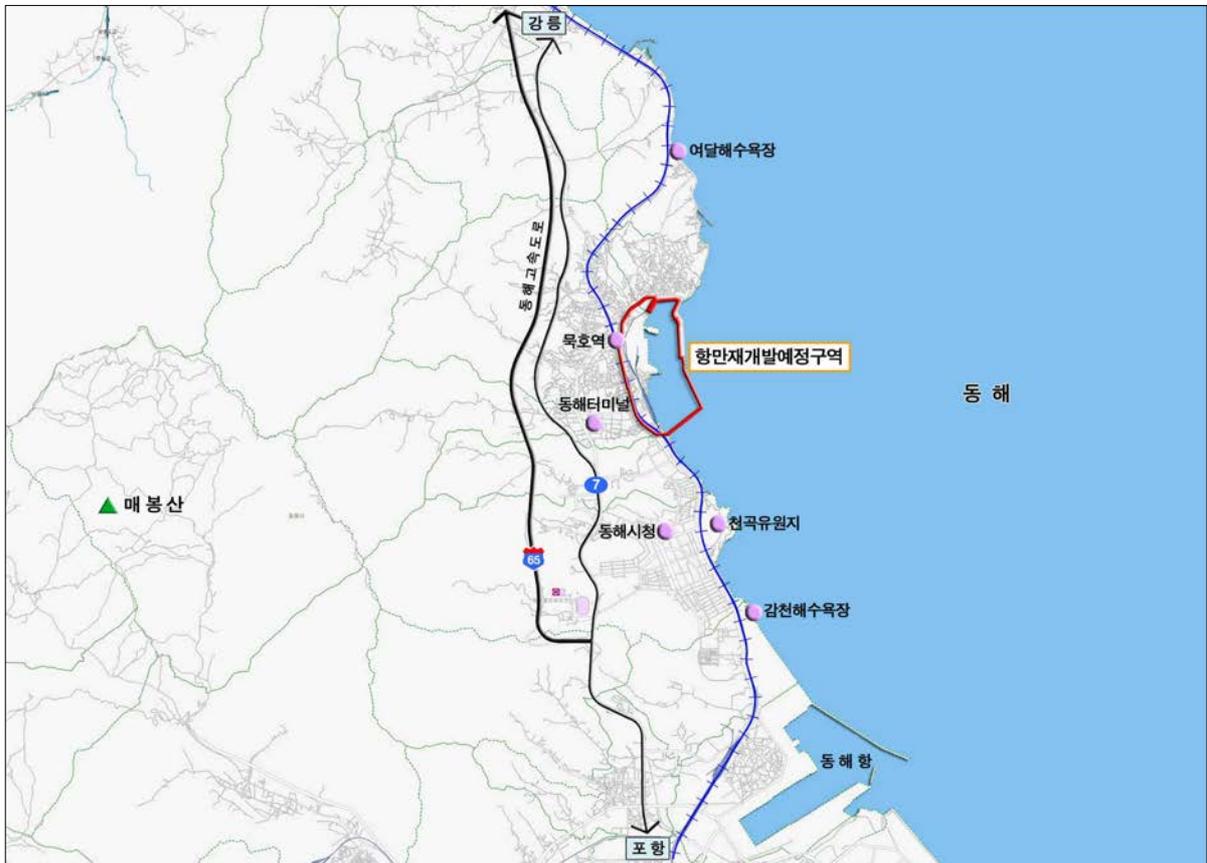
I. 항만재개발의 명칭·위치 및 면적

1. 명 칭

□ 동해 · 묵호항(묵호지구) 재개발 기본계획

2. 위 치

□ 강원도 동해시 발한동 일원



3. 면 적

□ 총 면 적 : 1,195,329m²

○ 항만구역 면적 : 977,547m²

○ 주변지역 면적 : 217,782m²

II. 항만재개발 예정구역 현황

1. 항만시설 현황

가. 동해·묵호항 일반현황

- 동해·묵호항의 [묵호지구]는 1930년대 삼척·태백지역의 탄광개발과 더불어 '41년 8월 11일 묵호항이 개항하여 무연탄 출하 중심 항만으로 개발됨

< 묵호지구의 과거 모습 >



< 묵호지구의 현재 모습 >



- 동해·묵호항의 [동해지구]는 묵호지구가 1960년대 중반부터 항구로서의 입지적 한계가 드러내자 영도지방의 지하자원 개발촉진과 대규모 시멘트 공장 건설에 따른 시멘트 출하항으로 '75년부터 개발하여 '79년 2월 8일 개항한 강원도 내 최대 무역항임

- 동해·묵호항의 [동해지구]는 현재 외곽시설 2,110m, 접안시설3,412m, 잔교 1기가 항내에 배치되어 있으며 [묵호지구]는 현재 외곽시설 1,477m, 접안시설 2,735m 항내에 배치되어 있음

< 동해·묵호항 시설현황 >

| 구 분 | | 안벽(m) | 물양장(m) | 잔교(기) | 방파제(m) | 상옥(동) | 야적장(천m ²) |
|------|------|---|--------|-------|--------|-------|-----------------------|
| 시설현황 | 동해지구 | 3,412 | - | 1 | 2,110 | 1 | 198 |
| | 묵호지구 | 1,761 | 974 | - | 1,477 | 3 | 28 |
| 시설능력 | | <ul style="list-style-type: none"> · 접안능력 : 15선석(여객, 유류포함) · 하역능력 : 21,702천RT/년 | | | | | |

나. 동해·묵호항(묵호지구) 항만현황

- 동해·묵호항의 [묵호지구]는 석탄출하 중심항만으로 개발되어 오다가 대체 에너지 사용과 함께 석탄산업의 사양으로 석탄 물량이 감소하였으며 시멘트, 기타광석 화물이 대부분을 차지('09년 전체 70.9%)하고 있으며, 이 외 여객, 수산물 취급 항만 역할 수행
- 묵호지구는 어항구와 1, 2, 3, 4, 중앙, 여객부두로 구성됨

< 묵호지구 접안시설현황 >

| 구 분 | 연장(m) | 전면수심 DL. (-)(m) | 구조 형식 | 접안능력 (DWT)×선석 | 취급화물 | 비고 |
|--------|-------|-----------------|-------|-----------------------|-----------------|----|
| 제1부두 | 370 | 7.0~8.0 | 중력식 | 6,000×2 1,000×1 | 석 탄 | - |
| 제2부두 | 168 | 3.5 | 중력식 | - | 수 협 | - |
| 제3부두 | 330 | 8.0 | 중력식 | 10,000×2 | 벌크, 시멘트, 잡화, 유류 | - |
| 제4부두 | 140 | 7.0 | 중력식 | 5,000×1 (최대:8,000) | 벌크 시멘트, 기타산화물 | - |
| 중앙부두 | 133 | 7.0 | 잔교식 | 3,000×1 | 잡화, 수산물 | - |
| 여객선 부두 | 100 | 4.0 | - | 300GT×1 | 여객선 | - |
| 물양장 | 823 | 3.0 | - | 200~800 | 수산물, 유류 | - |
| 해경부두 | 450 | | | 3,000×1 | | |

자료 : 「동해·묵호항 항만시설 운영세칙」 동해지방해양항만청, 2011

- 동해시는 지정학적으로 울릉도와 최단거리에 위치하고 있어 묵호~울릉도간 연안여객 수송이 1994년 73천명에서 2009년 344천명으로 연평균 10.9%씩 증가 추세에 있음

< 여객선 수송실적 >

(단위: 명)

| 구 분 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 연안여객 | 129,274 | 201,182 | 260,944 | 314,688 | 343,615 |
| 국제여객 | - | - | - | - | 2,598 |

자료 : 「동해시 통계연보」 동해시, 2010

2. 항만 및 주변지역 현황

가. 인구 및 가구 현황

- 대상구역은 동해도시기본계획의 생활권(중생활권) 계획에 의한 묵호중생활권에 해당함
- 묵호중생활권의 2005년 현황인구는 38,600인이며, 계획인구는 2015년 48,100인, 2020년 55,000인으로 설정되어 있음
- 대상구역은 행정구역상 묵호동, 발한동, 부곡동이 포함되며, 2009년 현재 7,725가구, 17,533인으로 동해시 전체 인구의 28.1%를 차지하고 있음

| 행정동 | 법 정 동 | 인구수(인) | 세대수(가구) | 세대당인구(인) |
|-----|----------------|--------|---------|----------|
| 묵호동 | 묵호진동, 어달동, 대진동 | 4,755 | 2,239 | 2.1 |
| 발한동 | 발한동, 향로동 | 5,254 | 2,503 | 2.1 |
| 부곡동 | 부곡동 | 7,276 | 2,983 | 2.4 |
| 계 | | 17,533 | 7,725 | 2.3 |

자료 : 「동해시 통계연보」 동해시, 2010

○ 동해·목호항(목호지구) 주변 도심 인구 증감현황

- 동해시 전체의 최근5년간 인구 증감률은 -0.37%로 소폭 감소하고 있으며, 재개발 예정구역의 배후지를 포함하는 목호동, 발한동, 부곡동의 최근 5년간 인구증감률은 -1.46%로 감소의 폭이 더 커 대상구역 배후 도시의 공동화가 진행되고 있음을 알 수 있음

<동해시 동해·목호항(목호지구) 인근지역 인구증감 현황>

(단위 : 인, %)

| 구 분 | 2006년 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 연평균 증감률 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| 동해시 | 97,935 | 97,199 | 96,241 | 95,850 | 95,797 | -0.37 |
| 소 계 | 18,407 | 18,210 | 17,702 | 17,470 | 17,171 | -1.46 |
| 목호동 | 4,756 | 4,801 | 4,767 | 4,724 | 4,670 | -0.69 |
| 발한동 | 5,973 | 5,819 | 5,550 | 5,495 | 5,322 | -2.20 |
| 부곡동 | 7,678 | 7,590 | 7,385 | 7,251 | 7,179 | -1.38 |

자료 : 「동해시 통계연보」 동해시, 각 년도

○ 동해·목호항(목호지구) 주변 도심 사업체 및 종사자 증감 현황

- 동해시의 최근 5년간 사업체수 증감률은 -0.2%인데 반해 같은 기간 대상구역이 속해있는 목호동, 발한동, 부곡동의 최근5년간 사업체수 증감현황은 -1.33%로 동해시 연평균 증감률보다 하락폭이 큰 것을 알 수 있음

<동해시 목호항 인근지역 사업체수 증감 현황>

(단위 : 개, %)

| 구 분 | 2006년 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 연평균 증감률 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 동해시 | 7,775 | 7,761 | 7,739 | 7,707 | 7,713 | -0.20 |
| 구도심 소계 | 1,879 | 1,857 | 1,814 | 1,791 | 1,781 | -1.33 |
| 목호동 | 506 | 492 | 487 | 482 | 490 | -0.79 |
| 발한동 | 895 | 894 | 885 | 861 | 835 | -1.71 |
| 부곡동 | 478 | 471 | 442 | 448 | 456 | -1.12 |
| 신도심 소계 | 2,452 | 2,424 | 2,422 | 2,455 | 2,456 | 0.04 |
| 천곡동 | 2,452 | 2,424 | 2,422 | 2,455 | 2,456 | 0.04 |

자료 : 「동해시 통계연보」 동해시, 각 년도

나. 토지이용 현황

○ 지목별 토지이용현황

- 지목별 토지현황은 잡종지가 240,896㎡(20.2%)로 가장 많은 비중을 차지하며, 대지 88,910㎡(7.4%), 도로 27,991㎡(2.3%), 철도 52,903㎡(4.4%)등으로 구성되어 있음

| 구 분 | 계 | 대지 | 잡종지 | 철도 | 도로 | 기타 | 미지정 |
|--------|-----------|--------|---------|--------|--------|---------|---------|
| 면적(㎡) | 1,195,329 | 88,910 | 240,896 | 52,903 | 27,991 | 164,798 | 619,831 |
| 구성비(%) | 100.00 | 7.4 | 20.2 | 4.4 | 2.3 | 13.8 | 51.9 |

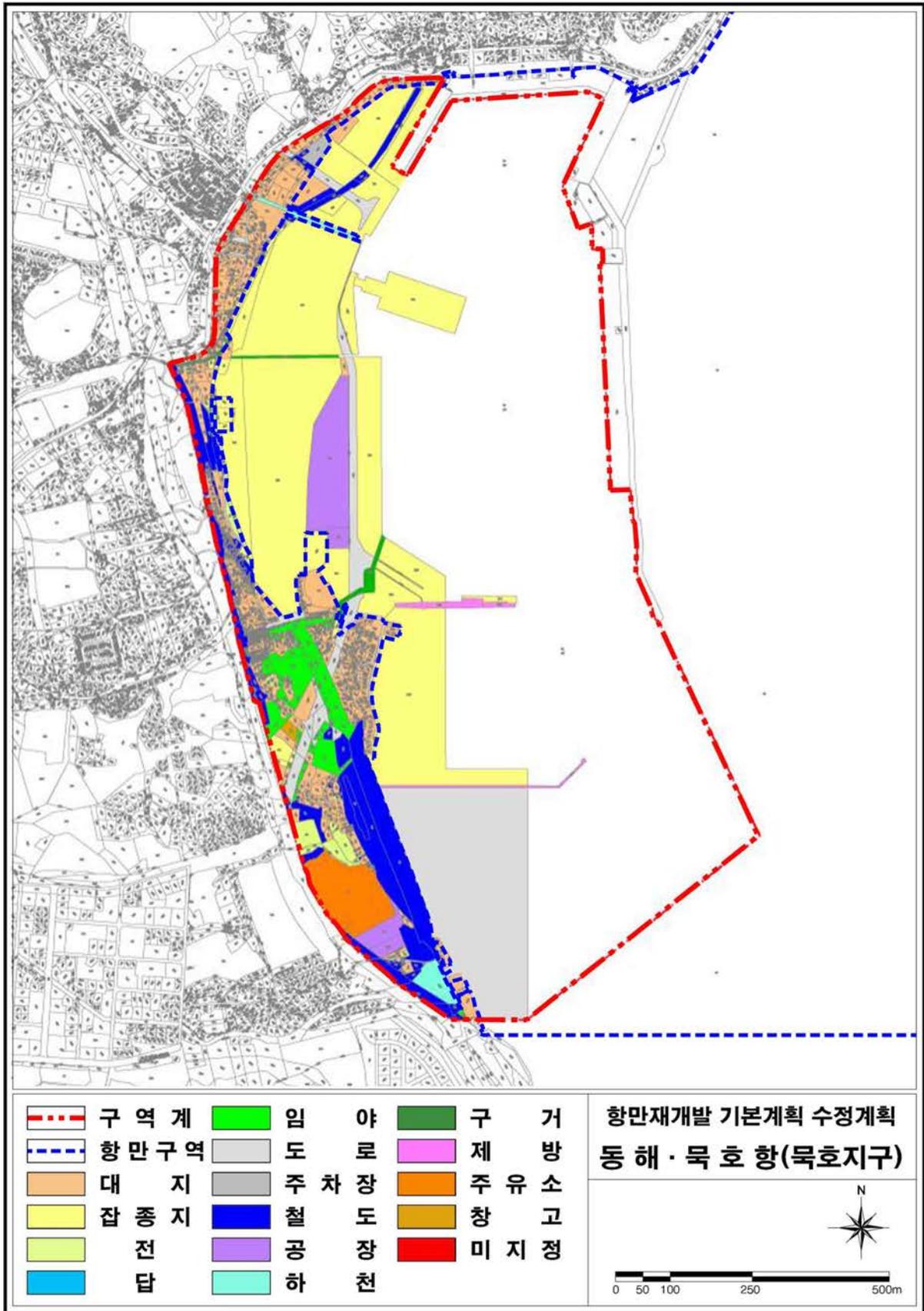
주) 미지정은 공유수면임

○ 소유자별 토지이용현황

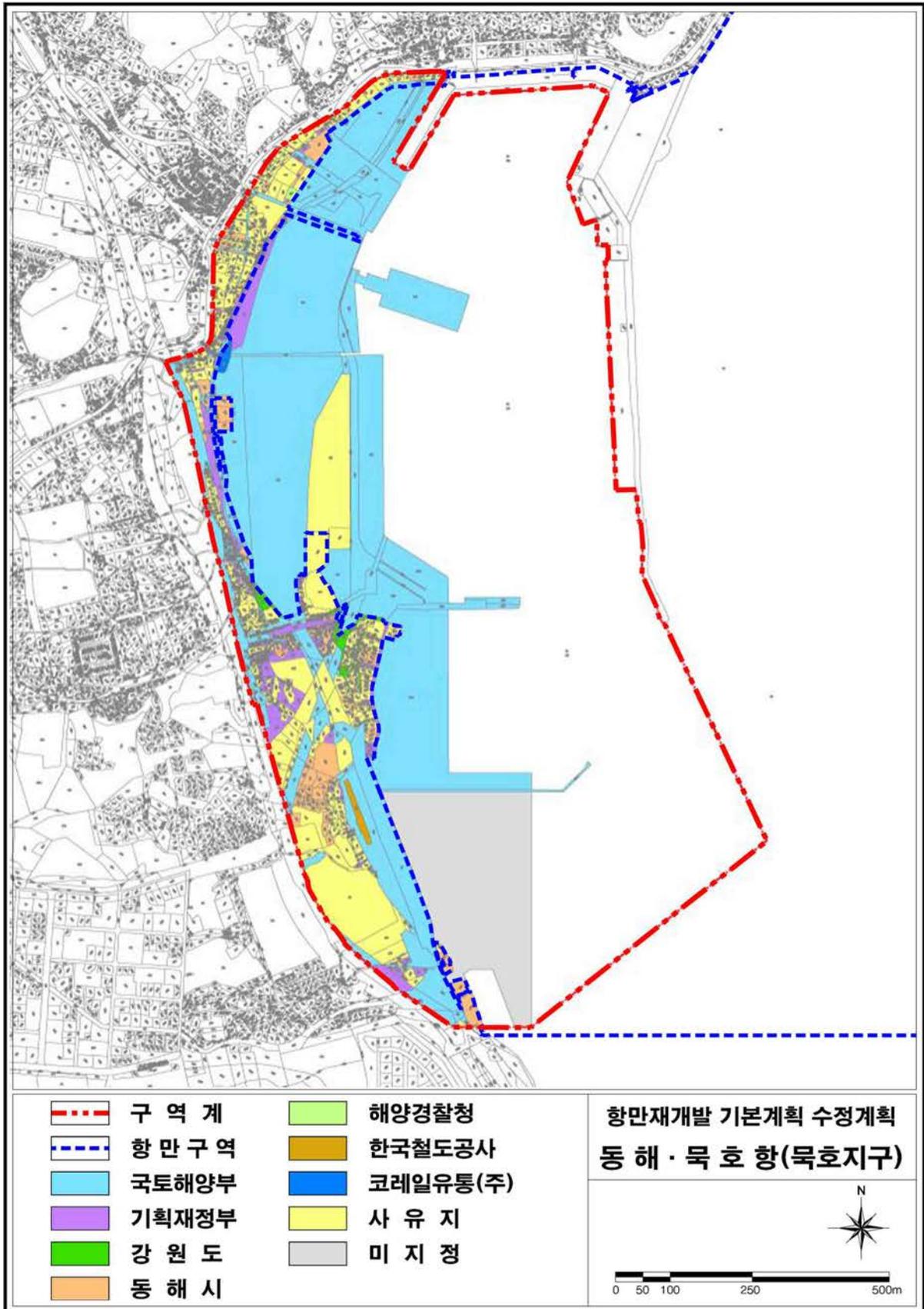
- 대상구역내의 소유자별 현황은 국·공유지가 370,031㎡로 31.0%를 차지하며, 사유지가 124,902㎡(10.4%), 공유수면이 619,831㎡(51.9%)를 차지 함

| 구 분 | 계 | 국토 해양부 | 기획 재정부 | 강원도 | 동해시 | 해양 경찰청 | 사유지 | 미지정 | 공유 수면 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-------|--------|-----------|---------|--------|----------|
| 면적(㎡) | 1,195,329 | 318,476 | 23,846 | 3,777 | 23,601 | 331 | 124,902 | 80,565 | 619,831 |
| 구성비(%) | 100.00 | 26.6 | 2.0 | 0.3 | 2.0 | 0.1 | 10.4 | 6.7 | 51.9 |

< 지목별 토지이용현황도 >



< 소유자별 토지이용현황도 >



다. 도시계획 및 관련계획 현황

□ 도시기본계획 현황

○ 도시공간구조 구상

- 대상구역은 목호 부도심에 위치하여 목호항 및 목호~어달간 횡집명소거리를 중심으로 어업 및 항구지원기능, 상업·관광서비스 기능부여 및 경관계획·주거환경개선을 통한 특색 있는 관광지로의 발전 모색

○ 생활권 설정

- 대상구역은 동해시 생활권(중생활권) 분류상 목호중생활권에 해당함

○ 토지이용계획

- 대상구역은 공업용지로 지정되어 있으며, 남측으로는 감추사 해수욕장과 연계되어 유원지로 지정되어 있음

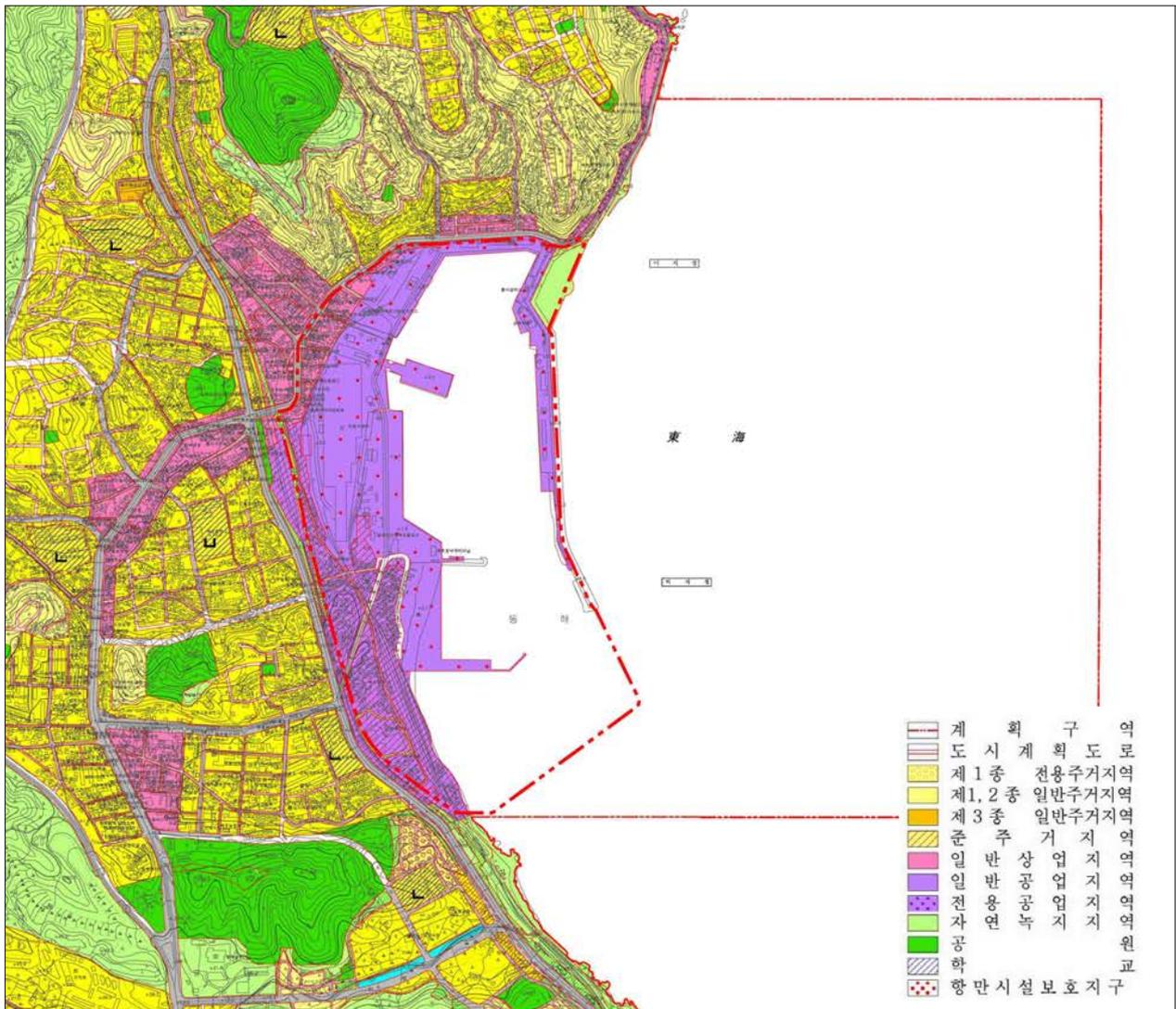
< 도시기본구상도 >



□ 도시관리계획 현황도

- 도시관리계획상 동해·묵호항(묵호지구)은 일반공업지역으로 지정되어 있으며 용도지구는 항만시설보호지구로 지정되어 있음
- 주변지역은 중앙시장 및 국도 7호선 변에 일반상업지역으로 지정되어 있으며 그 외 지역은 일반주거지역으로 지정되어 있음
- 항만 내 동해·묵호항(묵호지구) 여객터미널이 입지하고 있음

< 도시관리계획도 >



□ 동해안권 광역관광개발계획 (문화관광부)

- 사업명 : "포항~동해간 연안크루즈 상품 개발"
- 사업배경 : 국가 지정항만 중 기존 항만인프라 활용 가능 지역, 적정 규모의 선박 접안 가능 여부, 여객터미널 보유지, 해양관광지원 연계성 등을 고려함
- 개발방향 : 최소한의 크루즈 접안가능 항만을 대상으로 여객터미널, 편익시설, 접근성, 관광 매력성 등을 고려하여 적합한 프로그램을 제시함

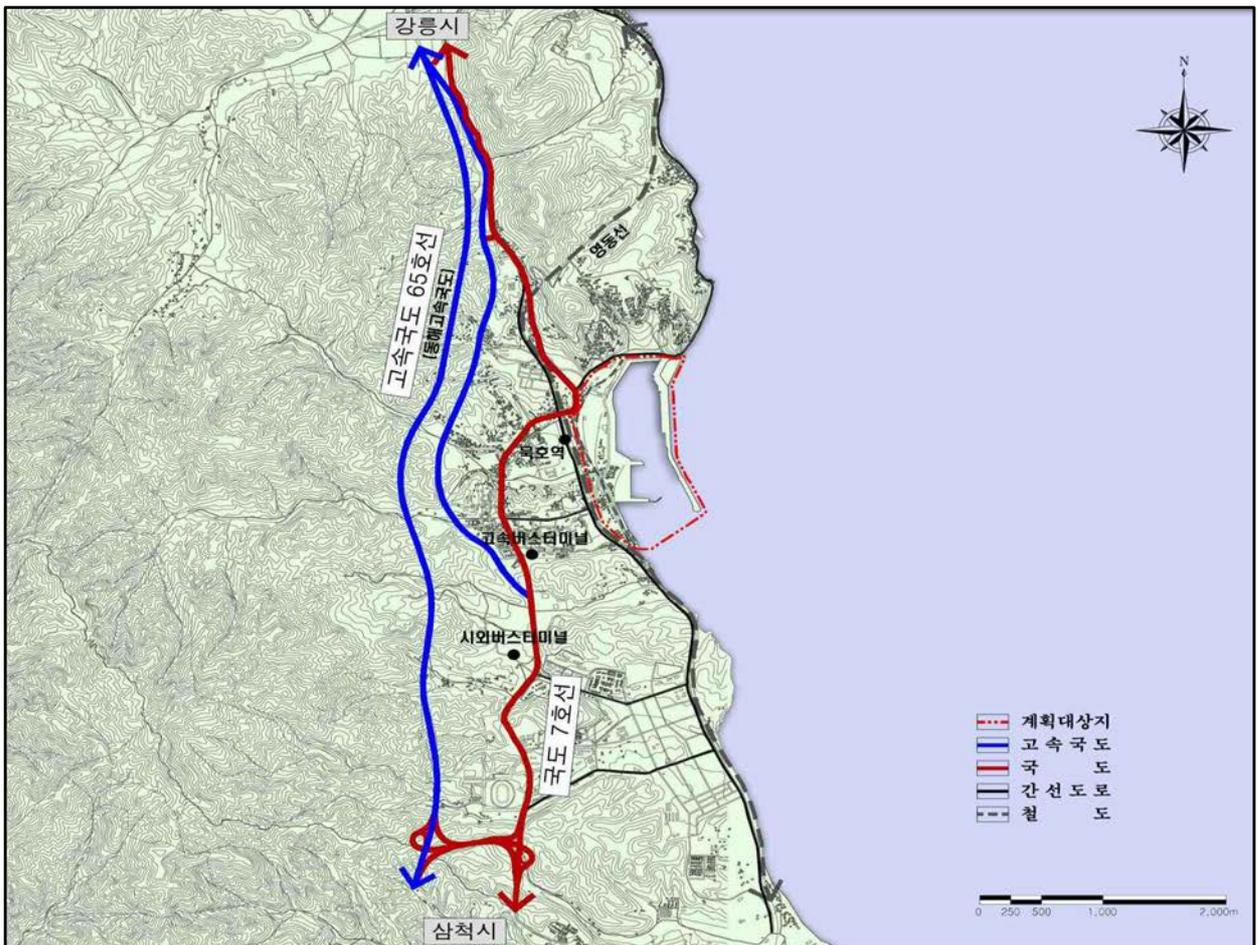
< 거점항만 크루즈 연계 계획 >

| 구분 | 항만 | 개발방향 | |
|-------|-----|------|--|
| 연안크루즈 | 목호항 | 도입시설 | · 여객터미널 정비, 관광안내소 설치 및 정비 |
| | 후포항 | 프로그램 | · 고래관찰크루즈, 야경 감상크루즈, 일출감상크루즈 |
| 연계크루즈 | 부산항 | 도입시설 | · 부산크루즈 전용항 활용, 관광안내소 및 관광편의시설 도입 |
| | | 프로그램 | · 동해안~남해안 일주 크루즈 상품, 동해안~남해안~서해안 일주 크루즈 상품 |
| 국제크루즈 | 속초항 | 도입시설 | · 신규 조성되는 크루즈 전용터미널 활용, 국제적 수준의 관광편의시설 확충 |
| | 부산항 | 프로그램 | · 해안~산악 연계 프로그램 확충 |

라. 교통 현황

- 동해고속도로가 동해와 강릉을 연계하며, 고속도로 동해 종점에서 국도 7호선이 접속되어 삼척, 포항을 연계하는 남북교통축 형성
- 동해고속국도 및 국도7호선이 대상구역의 서측을 남북으로 지나 접근성은 양호하나, 영동선 철도 및 항만 시설지 인입철도선의 통과로 동서 간 교통연계체계는 미흡하고, 접근성 불량
- 교통체계의 남북방향 편재 및 우회도로 확충이 미비하여 도심 통과교통이 다수 발생하며, 화물차량이 도심부에 혼재되어 교통 혼잡 발생

< 교통 현황도 >



마. 주변 지역 현황

- 1941년 8월 11일 묵호항이 개항됨으로써 1942년 10월 1일 망상면이 묵호읍으로 승격되었고, 1945년 7월 1일 북삼면이 북평읍으로 승격되었으며, 명주군 묵호읍과 삼척군 북평읍을 통합하여, 1980년 4월 1일 동해시로 승격하여 도시가 발전하였음

< 묵호지구 변천 전경 >



(1950년대)



(1970년대)



(1990년대)

- 그러나 석탄산업의 사양 등 산업변화와 동해·묵호항 [묵호지구]의 발전 한계에 따른 도시 발전이 낙후한 상태로 항만와 도시가 상생할 수 있는 신성장 동력이 필요한 실정임
- 항만 북측, 동측으로 주거지가 입지하고 있으며 인근 지역에 묵호등대 등이 있음

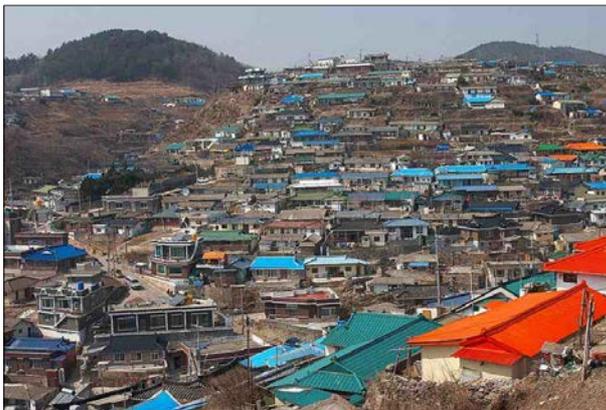
< 해경부두 >



< 철 송 장 >



< 인근 지역 주거지 현황 >



< 주변 상업지역 >



< 묵호 등대 >



바. 환경 현황

- 사업지구가 속한 동해시에는 생태·경관보전지역이 지정되어있지 않은 것으로 조사됨
- 사업지구가 속한 동해시에는 두타산·청옥산이 생태계 변화관찰 지역으로 지정되어 있으며, 사업지구와는 약 10km 이격된 거리에 위치하고 있는 것으로 조사됨

< 생태계변화 관찰지역 현황 >

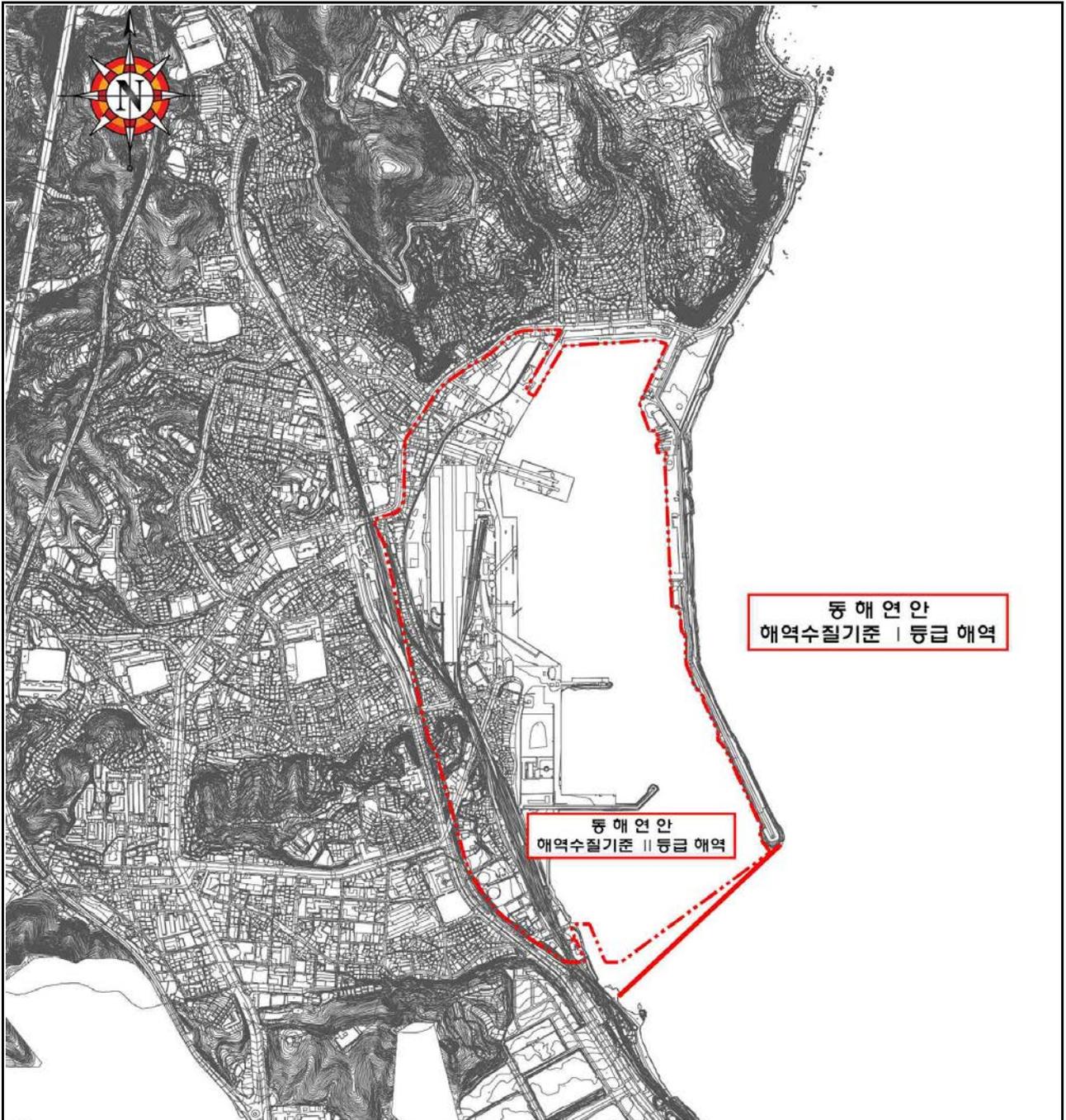
| 지역명 | 위치 | 지역특성 | 비고 |
|---------|--------------|------|----|
| 두타산·청옥산 | 강원도 삼척시, 동해시 | 산림 | - |

- 사업지구가 속한 동해시에는 습지보호지역이 지정되어있지 않은 것으로 조사됨
- 「해양수산부고시 제2007-160호, 2008. 1. 7」에 의거하여 동해·목호항이 포함되어 있는 동해연안은 II등급 해역으로 지정되어 있는 것으로 조사됨

< 해역별 수질등급기준 현황 >

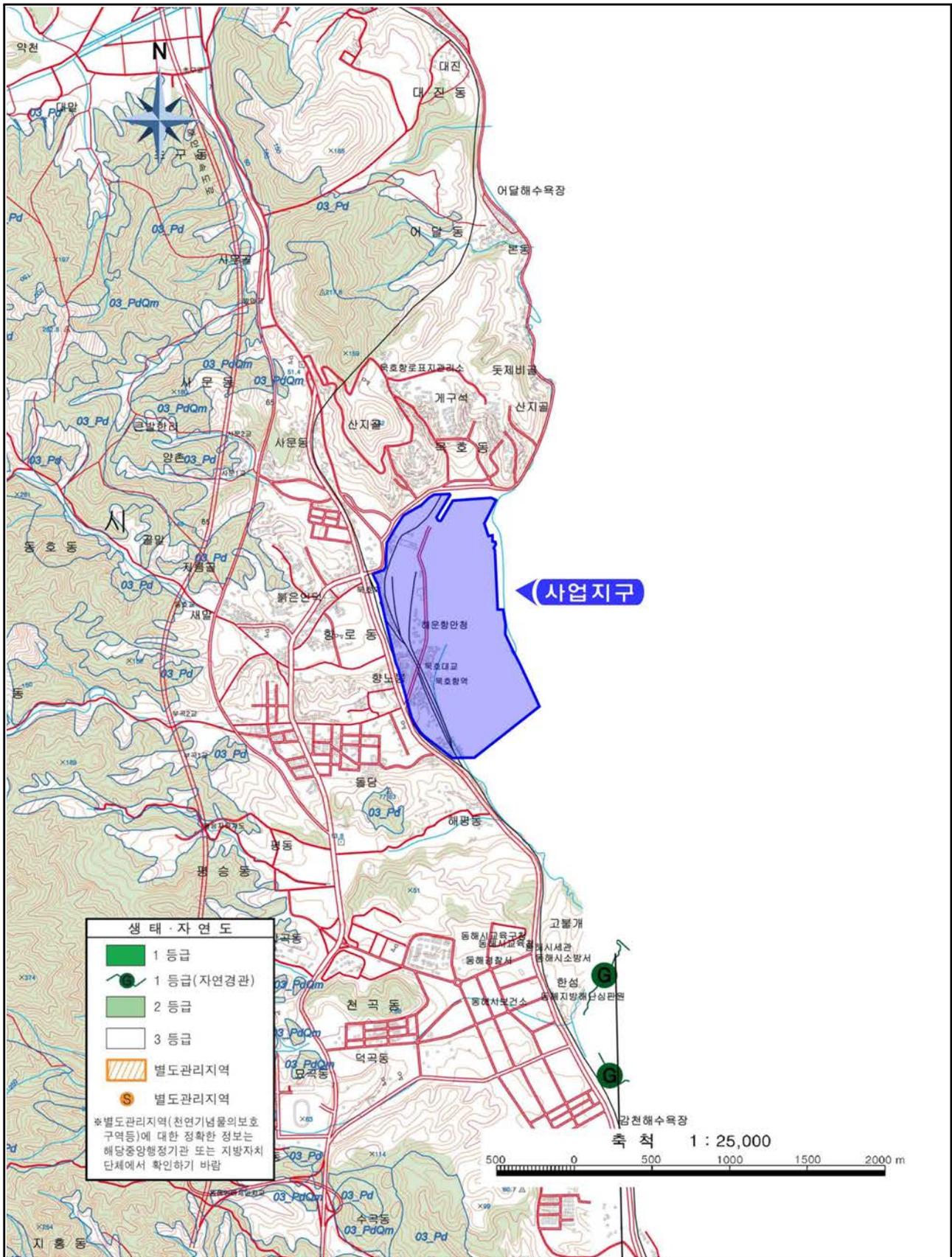
| 해역 | II 등급 해역 |
|------|---|
| 동해연안 | 강원도 동해시 동해항 동북측 방파제 끝(37°29' 53" N, 129°08' 54" E)에서 진천하구 남단(37°29' 28" N, 129° 08' 51" E)을 연결한 안쪽 해면(동해항) 및 동해시 동해항 북측 방파제 지점(37°32' 23" N, 129°07' 13" E)에서 남측 방파제 끝(37°32' 25" N, 129°07' 02" E)을 연결한 안쪽 해면(목호항) |

< 동해연안 수질등급도 >



- 사업지구가 속한 동해시에는 특정도서가 지정되어있지 않은 것으로 조사됨
- 묵호지구는 생태자연도 3등급에 해당되며 약 1.62km 이격된 지점에 자연 경관 지역이 위치하고 있는 것으로 조사됨

< 생태자연도 >



사. 관광 현황

- 동해시의 대표적인 관광자원으로는 국가지정문화재 2개소, 지정 문화재 5개소를 포함하여 한국의 자연 100선 중의 하나인 무릉계곡, 천곡천연동굴과 망상해수욕장 등 주변에 관광자원과 문화재가 다수 분포되어 있음

< 주요 관광객 현황 >

(단위 : 천 명)

| 구 분 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 방문객 | 8,505 | 6,920 | 7,443 | 8,071 | 7,685 |

자료 : 「동해시 통계연보」 동해시, 2010

- DBS크루즈훼리(주)는 블라디보스톡(러시아)과 사카이미나토(일본)를 정기 운항하는 카훼리선으로 2009년 6월 29일 첫 출항을 시작하였음
 - 동해지구 출항 여객보다 러시아로부터 입항 여객이 많은 비중을 차지하고 있음
 - 카훼리선을 이용한 일본 수출화물은 강원도의 냉동 농산물이, 러시아 수입 화물은 농수산물, 참숯, 콩류 등의 화물이 주를 이루며, 첫 취항이후 꾸준히 여객이 증가하고 있음
 - 동해지구 운항 실적('09년 12월말, 출처 : 강원도 환동해 출장소)

① DBS 크루즈훼리(76항차)

- 여객 20,496명, 103TEU, 차량 147대, 벌크 1,432톤
- 한국 14,124명, 일본 3,739명, 러시아 2,459명, 기타 174명
- 화물 수출 : 주류·홍계·판넬(일본), 차량·중장비·자재류(러시아)

② DBS 카훼리선 운항개요

- 동해·묵호항(동해지구)~사카이미나토항/주2항차(12시간/18노트)
- 동해·묵호항(동해지구)~블라디보스톡항/주1항차(18시간/21노트)

Ⅲ. 항만재개발 예정구역 선정사유

| 선정지표 | 선정사유 |
|-----------|---|
| 노후화 / 유희화 | <ul style="list-style-type: none"> · 묵호지구는 석탄산업 합리화 정책이후 물동량이 급감하였으며, 석탄산업 사양화, 에너지 사용패턴 변화, 동해지구에서의 처리물량 증가에 따른 경쟁 등 사회적 요인에 따라 취급 물동량이 낮아져 항만의 유희화가 진행 중임 |
| 대체항만 | <ul style="list-style-type: none"> · 동해·묵호항의 통합 연계운영을 통해 경쟁력 제고 · 묵호지구는 재개발과 연계한 관광 여객기능 강화로 해양관광 거점으로 육성 계획 (전국 항만기본계획) - 제1부두는 석회석, 무연탄 등의 물동량을 동해지구로 전이 후 친수시설로 이용 - 제2부두는 어선 물양장으로 기능 전환 - 제3부두는 시멘트물동량 동해지구 전이 후 국제여객부두, 친수시설로 기능전환 - 제4부두는 시멘트물동량 동해지구 전이 후 마리나부두로 이용 - 중앙부두는 여객부두로 기능전환 - 여객부두는 중앙부두로 이전 후 관리부두로 기능전환 - 해경전용부두는 현기능 유지(5천D.W.T급 1선석 규모 접안 가능) |
| 개발 시기 | <ul style="list-style-type: none"> · 묵호지구와 동해지구의 기능재배치가 이루어지는 2020년 이후 본격적인 항만재개발사업 추진이 가능하며, 시기적으로 먼저 기능재배치가 이루어지는 일부지역은 2013년 이후 부터 동해시의 항만재개발사업 투자계획에 따라 재개발사업 추진 가능 |

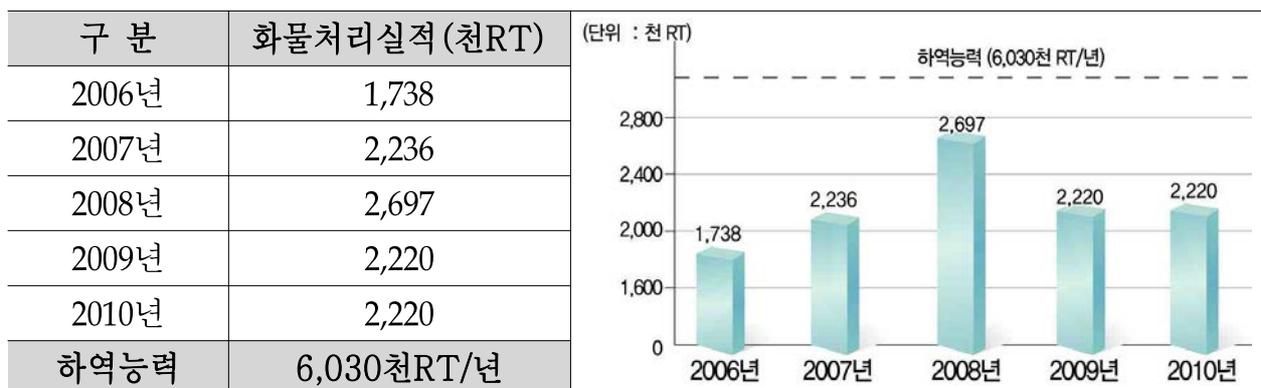
| 선정지표 | 선정사유 |
|----------------------|---|
| <p>도시계획적 잠재력</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 동해시의 부도심에 위치하고 있는 묵호지구의 간선 도로변에는 묵호 어판장을 이용하는 차량들이 도로변에 주차로 항구 진입 시 교통체증을 유발하고 있어 항만 및 배후지역의 동시적 개선 필요 · 어항기능이 발달된 항만으로 활성화 시 많은 관광객을 끌어들일 수 있으며, 항만의 외부에 기 건설된 방파제로 인해 여객선 및 마리나 등 여객·관광을 위한 항만기능 도입에도 효과적임 · 묵호지구는 지정학적으로 우리나라의 중요한 해상관광지인 울릉도, 독도와 최단거리에 위치하고 있어 울릉도, 독도 관광항로의 거점역할 등 동해안 해상관광의 거점항만 기능 수행의 잠재력 가지고 있음 |
| <p>정책과의 연관성</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 동해안 관광종합 개발계획에서 해양문화 관광 공간, 친수 및 레저 공간 등을 계획함 · 지방항만청과 동해시의 재개발의지가 강하며, 특히 동해시는 재개발의 활성화를 위해 단계적으로 시 예산을 투입토록 계획 수립 중 |
| <p>과급 효과</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 연안여객터미널과 동해지구에서 이전해 올 국제여객터미널을 중심으로 해양관광객의 증가가 예상되며 어항으로 특성화 되어 있는 지역과 연계 시키면 묵호지구만의 독특한 관광 자원화 가능성 · 항만 배후시설 이전 및 제2준설토 투기장의 투기가 완료 되어 관광휴양기능이 도입되면 동해시의 랜드마크 기능 및 낙후된 지역경제의 활성화 역할 가능 |
| <p>종합의견</p> | <ul style="list-style-type: none"> · 배후산업단지 활성화를 주도하는 영동권 물류중심 항만으로 육성될 동해지구와 재개발과 연계한 관광·여객 기능 강화로 해양관광 거점으로 육성될 묵호지구간의 항만 기능 재정립을 통해 묵호지구의 여객·어항·관광기능이 복합되어 낙후된 도심지역과 연계한 지역 활성화 가능성 있음 |

IV. 항만기능의 재편 및 방향

1. 항만기능의 재편 필요성

□ 하역능력 대비 화물처리 실적의 지속적인 감소로 항만기능의 효율성 저하

- 정부의 석탄산업 합리화 정책에 따라 목호항 물동량의 대부분을 차지하던 석탄화물량 감소와 동해항 이전처리로 기존 목호항의 하역능력 대비 화물처리실적의 지속적 감소로 항만기능 재정립 필요
- 목호지구의 주요화물은 석탄, 시멘트, 광물로서 과거 5년간의 화물처리 실적은 부두의 하역능력(6,030천RT) 대비 29%~45% 수준에 미치지 못하며, 더욱이 '08년을 정점으로 화물처리실적이 감소하는 추세



자료: SP-IDC(해운항만물류정보시스템, 국토해양부)

□ 처리화물 패턴의 변화에 따른 대처 필요

- 동해지구(구, 북평항)이 건설되어 공업항으로 운영됨에 따라 과거 목호지구가 담당하던 수출입 물동량 대다수가 동해지구로 이전되어 목호지구는 소규모 연안화물을 처리하고 있음
- 목호지구는 낮은 시설 가동률과 어항 및 화물부두 기능의 복합적 사용으로 항만의 혼잡이 가중되고 있는 실정

□ 관련계획과의 연계개발에 따른 기능재편 필요

- 전국 항만기본계획상에서 항만의 효율적인 운용을 위해 동해지구와 묵호지구의 통합·연계개발 및 운영을 통한 동해·묵호항의 경쟁력 강화 필요
 - 동해지구는 물동량 처리능력 및 부두운영을 극대화하고 묵호지구와의 기능 중복방지와 시설확충을 통해 대러시아 및 동북아 교역증가에 대비하여 전진기지로 집중 육성할 계획
 - 묵호지구는 화물부두 노후화, 낮은 시설 가동률, 노후화된 어항기능시설 재개발, 여객터미널 부지 협소 등으로 기능 재편이 불가피하므로 상호 상생 할 수 있도록 통합연계 개발

2. 항만기능의 정비 및 개발방향

□ 정비 및 개발방향

- 전국 항만기본계획상 항만 기능재정립을 통해 동해지구는 화물물동량 처리 중심기능 항만으로 묵호지구는 국제·연안 여객 및 관광기능 중심항만으로 지구별(동해·묵호) 기능 특성화

□ 항만 기능재편에 따른 부두 기능재배치

- 동해·묵호항의 [동해지구]
 - 남부두, 서부두, 중앙부두 현 기능 유지하여 무역항으로서 기능 활성화
 - 북부두의 여객부두는 묵호지구로 대체이전 후 기타 광석부두로 기능재배치
- 동해·묵호항의 [묵호지구]
 - 제1부두는 석회석, 무연탄 등의 물동량을 동해지구로 이전처리 후 친수시설로 기능재정비
 - 기존 2부두는 어선물양장으로 기능전환으로 수산물 판매유통으로 활성화
 - 제3·4부두는 시멘트 물동량 동해지구로 이전 처리 후 국제여객부두, 친수시설로

기능 전환

- 여객부두는 중앙부두로 이전후 관리부두로 기능전환
- 해경전용부두는 현 기능 유지(5,000톤급 접안 가능)

○ 동해·묵호항의 화물처리는 동해지구에서 이루어지며 묵호지구의 물동량 및 동해지구의 물동량 전망을 고려하여 동해지구에 항만확충

<묵호지구 물동량 전망>

(단위 : 천RT)

| 구분 | 2010 | 2020 | 2025 | 2030 | 비 고 |
|------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 총물동량 | 2,628 | 3,274 | 3,514 | 3,748 | |
| 시멘트 | 496 | 590 | 590 | 590 | |
| 석탄 | 34 | 88 | 88 | 88 | |
| 철광석 | 561 | 506 | 505 | 505 | |
| 잡화 | 1 | 9 | 9 | 9 | |
| 기타광석 | 1,529 | 2,042 | 2,284 | 2,520 | |
| 유류 | 7 | 39 | 38 | 36 | |

자료 ; 전국 항만물동량 예측결과, 한국해양수산개발원 항만수요예측센터, 2011
 자료 : 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

< 묵호지구 하역능력 >

| 구 분 | 부두명 | 접안능력 (DWT) | 하역능력(천RT/년) | | | | 비 고 |
|------|------|------------|-------------|-------------------------------------|------|------|-----|
| | | | 2010 | 2020 | 2025 | 2030 | |
| 기타광석 | 1부두 | 6,000×1선석 | 528 | 동해지구 3단계 개발계획부지로 기존 처리 물동량 전이 | | | #11 |
| | | 6,000×1선석 | 1,107 | | | | #12 |
| | 소 계 | | 1,635 | | | | |
| 시멘트 | 3부두 | 10,000×1선석 | 1,360 | | | | #31 |
| | | 10,000×1선석 | 1,360 | | | | #32 |
| | 4부두 | 5,000×1선석 | 938 | | | | #41 |
| | 소 계 | | 3,658 | | | | |
| 잡 화 | 중앙부두 | 3,000×1선석 | 114 | | | | #10 |
| | 소 계 | | 114 | | | | |
| 합 계 | | | 5,407 | | | | |

자료 : 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

< 동해 · 묵호항 하역능력 및 부두개발계획 >

(단위 : 천RT)

| 구분 | 부두 | | 접안능력 | 2010 | 2020 | 2030 |
|----------|---------|------|----------|--------|--------|--------|
| | 물동량 | | | | | |
| 시멘트 | 물동량 | | | 11,071 | 13,056 | 15,457 |
| | 현재 | 남부두 | 50,000x3 | 7,320 | 7,320 | 7,320 |
| | | 북부두 | 50,000x1 | 1,627 | 1,627 | 1,627 |
| | 추가 | 신규 | 50,000x2 | - | 5,148 | 5,148 |
| | 과부족 | | | -2,124 | 1,039 | -1,362 |
| 석탄 | 물동량 | | | 5,341 | 10,063 | 10,999 |
| | 현재 | 석탄 | 50,000x1 | 3,593 | 3,593 | 3,593 |
| | 추가 | 신규 | 70,000x1 | - | 5,746 | 5,746 |
| | 과부족 | | | -1,748 | -724 | -1,660 |
| 기타 광석 | 물동량 | | | 10,050 | 15,790 | 18,755 |
| | 현재 | 남부두 | 50,000x1 | 1,632 | 1,632 | 1,632 |
| | | | 50,000x1 | 1,375 | 1,375 | 1,375 |
| | | 북부두 | 20,000x1 | 잡화 | 1,336 | 1,336 |
| | | | 10,000x1 | 여객 | 984 | 984 |
| | | | 5,000x1 | | 673 | 673 |
| | | | 2,000x1 | | 488 | 488 |
| | | 중앙부두 | 50,000x1 | 1,306 | 1,306 | 1,306 |
| | | 서부두 | 20,000x1 | 674 | 674 | 674 |
| | 3,000x1 | | 306 | 306 | 306 | |
| | 추가 | 신규 | 50,000x3 | - | 4,743 | 4,743 |
| | | | 70,000x1 | - | 1,958 | 1,958 |
| | | | 50,000x1 | - | - | 1,581 |
| 과부족 | | | -3,596 | -315 | -1,699 | |
| 잡화 | 물동량 | | | 169 | 204 | 204 |
| | 현재 | 남부두 | 20,000x1 | 1,135 | 1,135 | 1,135 |
| | | 북부두 | 20,000x1 | 967 | 기타광석 | 기타광석 |
| | | 서부두 | 20,000x1 | 303 | 303 | 303 |
| | | | 3,000x1 | 303 | 303 | 303 |
| | 과부족 | | | 2,539 | 1,537 | 1,537 |

자료: 제3차 전국무역항 기본계획, 국토해양부, 2011

주) 묵호지구 관련 물동량만 표기

- 목호지구와 연관된 화물은 시멘트, 석탄, 기타광석, 잡화이며 이중 잡화를 제외한 화물에 대해서 동해·목호항의 물동량을 고려하여 2020년 내 부두 건설 예정임

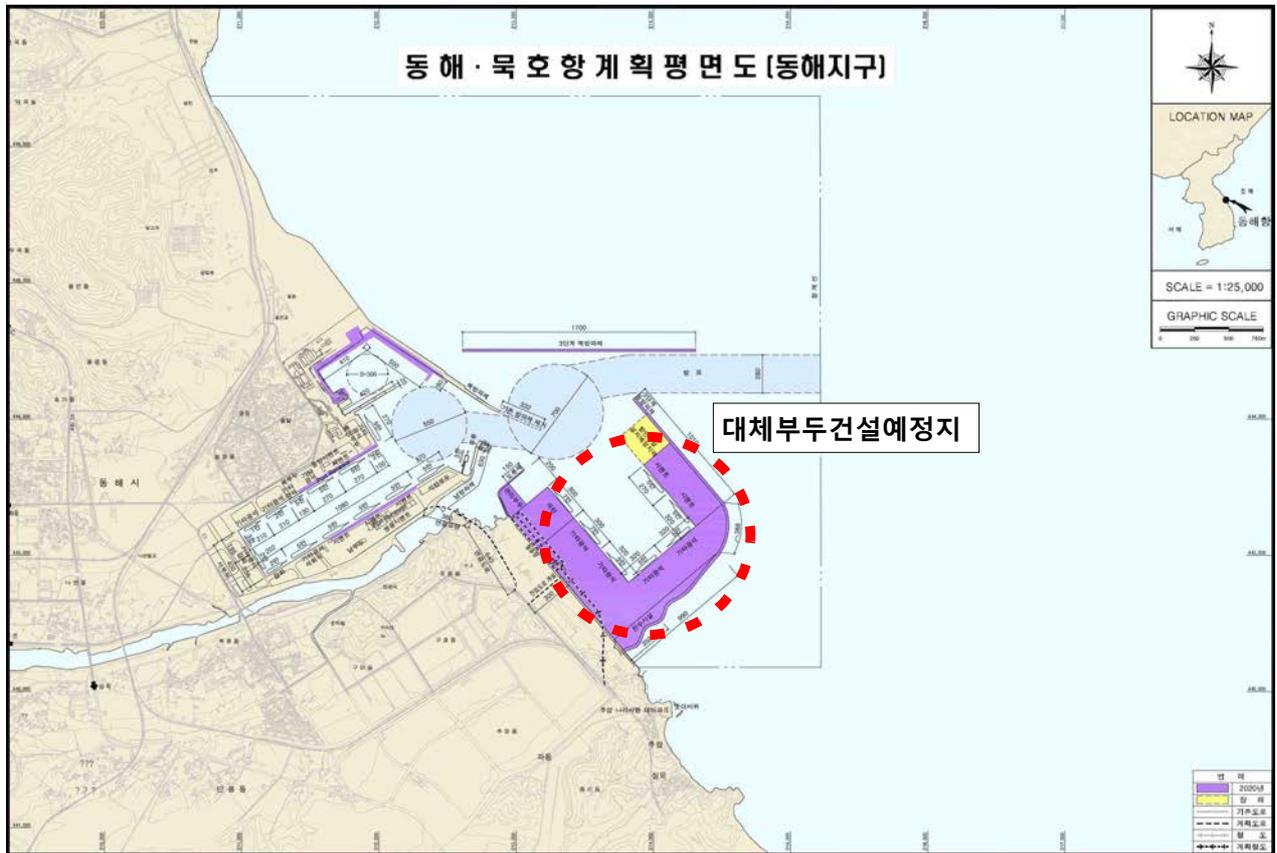
< 물동량 이전에 따른 부두개발 계획 >

| 구분 | 시설규모 | 하역능력 | 시기 |
|------|---------------------|----------|--------------------|
| 시멘트 | 50,000 × 2선석(590m) | 5,148 천톤 | 2020년 이내 (동해지구) |
| 석탄 | 70,000급 × 1선석(300m) | 5,746 천톤 | 2020년 이내 (동해지구) |
| 기타광석 | 70,000급 × 1선석 | 1,958 천톤 | 2020년 이내 (동해지구) |
| | 50,000급 × 2선석 | 4,743 천톤 | 2020년 이내 (동해지구) |

- 목호지구의 기능 재배치 후 부두 운영계획은 친수공간 및 여객수송 기능으로 재편

< 목호지구 기능 재배치 >

| 구분 | 취급 화물 | |
|--------|------------|--|
| | 현행 | 기능재배치 후 |
| 어선부두 | 어선 | 기능정비 |
| 제1부두 | 무연탄, 기타광석등 | 친수공간 이용 |
| 제2부두 | 수협 | 어선물양장, 기능정립 |
| 제3부두 | 시멘트 | 재개발 시 동해지구로 물동량 전이, 국제여객부두, 친수시설로 기능전환 |
| 제4부두 | 시멘트 | 재개발 시 동해지구로 물동량 전이, 마리나부두로 기능전환(필요시) |
| 중앙부두 | 잡화, 수산물 | 여객부두로 기능전환 |
| 여객부두 | 기능혼잡, 부지협소 | 중앙부두로 이전 후, 관리부두로 기능전환 |
| 해경전용부두 | 해경부두 | 현 기능 유지 |
| 투기장 | 친수시설 개발계획 | 친수시설 개발계획 |



□ 항만 기능재편에 따른 개발시기

- 동해시의 항만재개발사업 투자계획에 따라 재개발사업 추진 가능한 1부두 배후지는 2013년 이후 친수공간을 조성가능 하며, 동해지구 3단계 항만이 완공되는 2020년 이후에 전체적인 항만재개발이 가능

V. 항만재개발 기본방향

1. 항만재개발 추진여건

□ 항만의 효율적 운용

- 동해·묵호항의 통합운영에 따른 기능분리로 항만의 효율적 운영도모 필요
 - 제3차 전국항만기본계획 상 동해지구는 화물물동량 처리 중심기능항만으로, 묵호지구는 국제·연안여객 및 관광기능 중심항만으로 제시되어 묵호지구의 항만기능을 상업·문화·관광·여가 등의 복합기능 공간으로 육성 필요성

□ 해양 관광자원 활용

- 발달된 어항기능에 의한 집객시설(횃집 등 음식점 다수 분포) 및 독도·울릉도로 부터 최단거리에 위치하여 동해안 해상관광 거점으로서의 역할 부여 가능성
 - 동해시의 망상해변, 추암촛대바위, 무릉계곡명승지 등 천혜의 관광자원을 연계하는 연계거점 구축 필요
- 기존 항만시설의 보전 및 활용을 통한 공간구성으로 묵호지구의 역사성을 보전할 필요성

□ 배후 도심기능의 회복

- 동해고속국도, 영동선·동해선 철도 등 영동지역의 육상과 해상교통의 중심도시 역할 가능성을 고려한 개발방안 마련 필요
- 도심기능의 점진적인 이전에 따라 노후화되고 있는 배후도심의 활성화를 도모할 수 있는 해양 공간 마련 필요

2. 항만재개발 기본방향

□ 동해권의 광광중심항으로 육성

- 동해·묵호항의 통합 연계운영으로 묵호지구는 관광·여객 중심의 역할을 수행하며, 울릉도와 독도 등 해상 관광의 지리적 이점과 동해안 일출명소, 드라마 촬영지, 산업부흥항으로서의 역사적 문화유산 등 다양한 관광자원을 활용하여 해양관광 거점으로 육성

□ 낙후된 항만 배후도심 개발의 촉진

- 낙후된 항만과 그 주변 도심의 재생을 통하여 해양지향적 성장축을 조성하고 항만과 도시의 지속가능한 개발을 도모
- 자연공간으로서 공적자원인 항만 수변공간의 접근성을 개선하여 시민의 여가·휴식 공간을 조성

□ 기존 항만시설의 역사성 유지 및 해양 생태·테마공간 조성

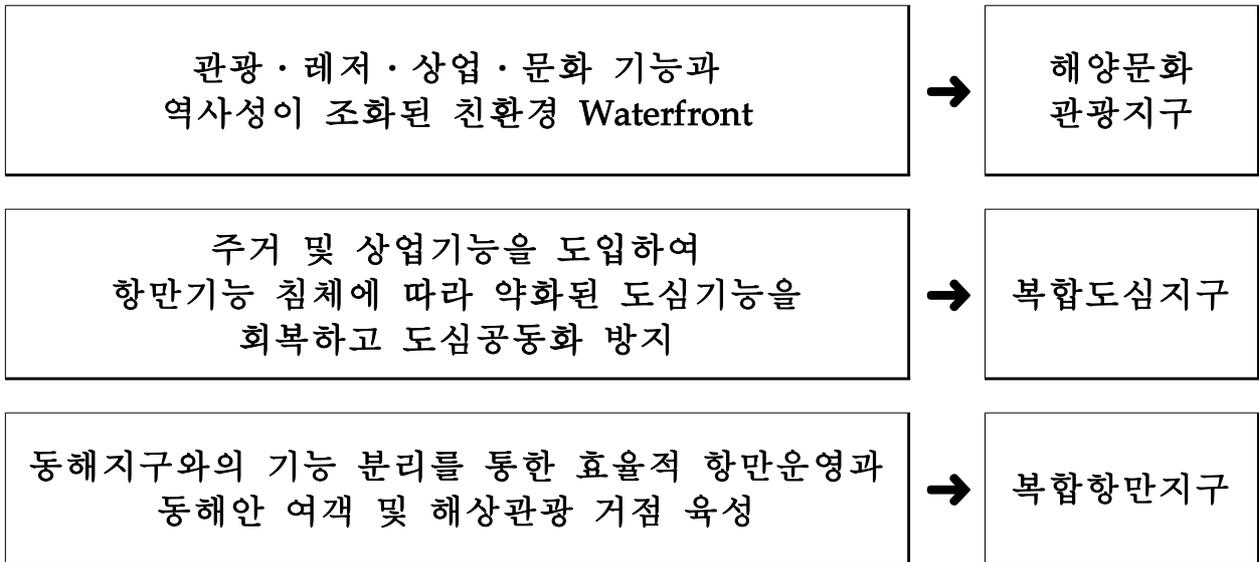
- 항만시설 및 항만 내 산업시설을 활용하여 명소화 함으로써 항만 및 지역의 역사성을 유지하는 계획
- 해양 생태·테마공간 등의 해양 연계 체험공간 조성 및 해안리조트형 워터프런트 개발이 이루어지도록 공간 배분

□ 지자체와 공동협력 개발

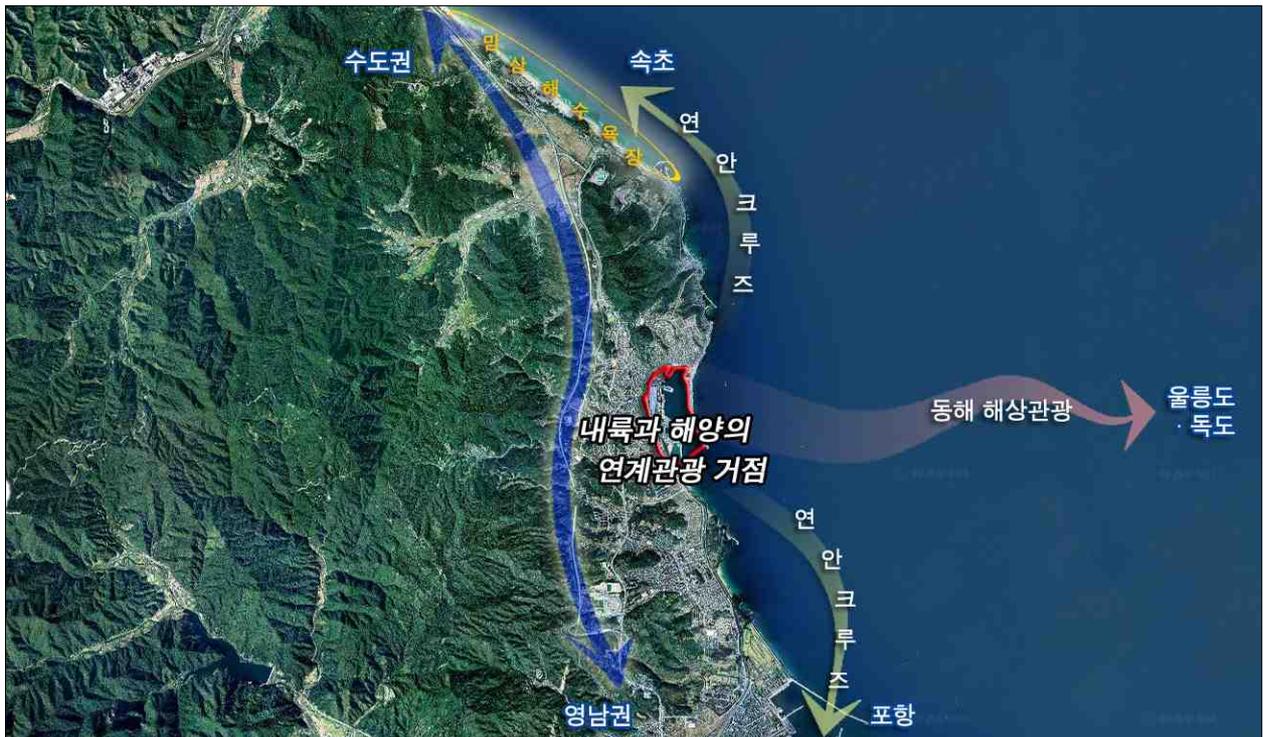
- 항만재개발 사업의 빠른 추진을 위해 구역 내 일부 토지의 보상 등에 지자체의 재원을 투입
- 대상구역 내 및 주변에 연접해 있는 기존도심은 지자체 차원의 정비사업 또는 지구단위계획의 수립을 통해 항만재개발사업과 조화방안 모색 필요

3. 도입기능 구상

- 묵호지구의 잊혀진 역사적 의미를 되찾을 수 있는 이미지를 부여하고, 해상관광교통의 거점으로서의 입지를 활용하여 산업유산과 해양관광·레저·체험기능이 가능한 동해안 랜드마크 조성



< 항만재개발 기본구상 >



VI. 토지이용·교통계획 및 공원녹지계획 등의 기본구상

1. 토지이용계획 기본구상

□ 기본방향

- 어항구 인접지역에 상업기능 및 오픈 스페이스 집중하여 연계성을 강화하며, 관광휴양기능을 도입하여 관광 및 레저 활성화

□ 토지이용계획 구상

- 어항, 상업, 관광 등 다양한 기능 이용체계를 고려한 배치 및 합리적 토지이용 체계 구상하며, 동일 용도시설의 집적화로 토지이용 효율 극대화 도모
- 관광·여가·레저·상업·문화 등 다양한 기능이 집적된 공간 조성을 위한 해양문화 관광지구를 대상구역 전반에 계획함으로써, 당해 구역의 랜드마크 요소로 활용
- 배후 도심 기능의 연계·분담 및 공동화 현상을 방지하기 위해 복합도심지구를 일부 도입하며, 대상구역의 공공성 유지를 위해 이면부에 입지토록 함
- 기존 부두의 경우 여객 및 관광기능으로 활용되는 점을 감안하여 관광·상업·문화 기능과 복합된 복합항만지구로 계획하여 대상구역의 활성화 유도
- 해양문화관광지구 및 복합항만지구 내 유치시설 입지 시 공공기능의 광장 및 공원녹지 등을 설치하여 쾌적성 및 상징성 제고
- 개발 단계별·구역별 특성고려 및 지역민과 관광객의 이용패턴, 이용 목적 등을 고려한 유치시설의 적정배치

□ 지구별 계획방향

| 구 분 | 계획방향 | 주요 도입시설 | 면적비율 |
|--------------|---|---|------|
| 해양문화 관광지구 | · 관광과 상업·문화 기능이 조화된 공간으로 새로운 활력 공간 창출 | · 문화 및 집회시설 · 근린생활시설 · 판매시설, 업무시설 · 운동시설, 관광휴게시설 · 숙박시설, 위탁시설 | 70% |
| 복합도심 지구 | · 도심 공동화의 방지 및 주거 기능 제공 | · 공동주택 · 근린생활시설, 판매시설 | 10% |
| 복합항만 지구 | · 여객터미널과 상업기능의 시너지 발휘로 활력 도모 | · 운수시설(항만시설) · 판매시설, 관광휴게시설 | 20% |

※ 향후 사업계획 수립 시 각 지구별 면적비율은 변경 될 수 있으며, 타 지구의 도입 가능

< 토지이용계획 구상도 >



2. 교통 및 공원녹지계획 기본구상

□ 교통계획 구상

- 진출입로의 충분한 폭원 확보로 양호한 접근성 도모
- 내부가로망은 기존 도로망(해안로, 일출로)을 활용하되, 각 도로의 위계설정을 통해 원활한 차량흐름 유도
- 주차장법에 근거한 주차장 면적 및 공공서비스 이용권 확보, 접근성 증진 및 장래 교통수요 대비하여 주차장 확보
- 지역 연계도로 및 지구 내 간선도로, 집분산 도로 등 위계별로 체계적인 교통동선계획 수립
- 도로의 기능 및 교통축의 방향성에 적합한 범위에서 향후 사업계획 수립 시 세부 교통계획 수립

□ 공원녹지계획 구상

- 해안변 친수 및 녹지 공간 확보로 여가활동 증진 및 지역 특성에 부합되는 쾌적한 환경 조성
- 공원녹지 공간의 구성은 다양한 공간형태로 조성하여 미와 기능적 면을 동시 충족
- 다양한 커뮤니티 활동을 위해 테마를 부여한 공원의 조성
- 동서방향의 보행 연계 축 조성으로 수변 접근성 강화
- 유치시설의 사업시행자는 공익성이 있는 공원녹지공간의 창출 측면에서 당해 시설의 계획 수립 시 공원녹지 시설 조성
- 제1투기장의 수변공원과 연계되도록 수변 녹지축을 조성하고, 내륙 측 근린공원과 보행 및 녹지축의 연계 체계 구축

□ 공원녹지 등의 확보 비율

- 항만재개발예정구역의 규모(면적)에 따라 확보해야 할 공원녹지 등의 비율을 차등 적용 (도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 준용)
- 향후 대상구역의 항만재개발사업 시행 시, 공공의 이용을 위한 공원녹지 등의 면적은 개발규모 면적의 12%이상 확보하여 설치하여야 함

| 공원녹지 확보 기준 | | 동해·묵호항 (묵호지구) | |
|--------------|------------|---------------|-----------------|
| 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 | 개발규모 면적 | 공원녹지 확보 비율 |
| 30만㎡ 이하 | 면적의 10% 이상 | 575,498㎡ | 개발규모 면적의 12% 이상 |
| 30만㎡ ~ 100만㎡ | 면적의 12% 이상 | | |
| 100만㎡ 이상 | 면적의 15% 이상 | | |

※ 개발규모 면적 : 항만재개발예정구역 내 해수면 등을 제외한 면적

※ 공원녹지 확보비율은 최소기준을 제시한 것이며, 향후 사업계획 수립 시 관계기관의견 및 심의에 따라 변경된 기준이 적용될 수 있음

< 교통 및 공원녹지계획 구상도 >



VII. 추정 사업비 및 단계별 투자계획

□ 추정 사업비 산출기준

- 토지매입비의 경우 대상필지에 2011년 공시지가를 기준으로 하며 기반 시설공사에서 적용된 기준단가는 「단지개발사업 조성비 추정 기초자료, 한국토지주택공사, 2011. 01」에서 적용된 단가를 기준으로 함
- 건축물 보상비의 경우는 ‘공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률’에 따른 감정평가 보상기준을 적용하였음
- 예비비는 일반적으로 예비타당성조사에서 적용되는 총사업비(부가세 제외)의 10%를 적용함

□ 단계별 투자계획 및 추정 사업비

- 단계별 투자계획은 1단계(2012~2016년), 2단계(2017~2020년) 및 장래(2021년 이후)로 구분함

| 구 분 | 추정사업비(백만원) | | | | 비고 |
|-------------|---------------------|---------------------|------------------|----------------|-----|
| | 1단계 (2012~2016년) | 2단계 (2017~2020년) | 장래 (2021년 이후) | 합계 | |
| 총사업비 | 14,007 | 56,865 | 75,759 | 146,631 | |
| 1) 보상비 | 9,183 | 35,196 | 32,135 | 76,514 | |
| ○ 토지보상 | 4,141 | 15,870 | 14,490 | 34,501 | |
| ○ 건축물보상 | 5,042 | 19,326 | 17,645 | 42,013 | |
| 2) 공사비 | - | 15,427 | 32,782 | 48,209 | |
| ○ 부지조성공사 | - | 1,962 | 4,171 | 6,133 | |
| ○ 기반시설공사 | - | 8,426 | 17,905 | 26,331 | |
| ○ 제경비 | - | 3,636 | 7,726 | 11,362 | 35% |
| ○ 부가가치세 | - | 1,403 | 2,980 | 4,383 | 10% |
| 3) 부대비 | 4,824 | 2,128 | 2,099 | 9,051 | |
| ○ 타당성조사 | 800 | 560 | - | 1,360 | |
| ○ 조사/평가/측량비 | 3,393 | - | - | 3,393 | |
| ○ 설계비 | 631 | 404 | 858 | 1,893 | |
| ○ 감리비 | - | 506 | 1,076 | 1,582 | |
| ○ 부가가치세 | - | 658 | 165 | 823 | 10% |
| 4) 예비비 | - | 4,114 | 8,743 | 12,857 | 10% |

주) 상부 건축비 제외(사업계획 수립단계에서 검토)

