

제2차 (2012~2020)항만배후단지개발 종합계획 및 항만배후단지 지정(변경) 요약

순 서

I. 종합계획(변경) 개요	1
II. 항만배후단지 개발여건 및 동향	4
III. 계획의 비전 및 목표	8
IV. 항만배후단지 개발 종합계획(변경)	9
1. 2종 항만배후단지 지정기준 및 대상항만 선정	9
2. 항만배후단지 개발 수요면적 산정	10
3. 항만배후단지 용지의 조성·공급계획	11
4. 항만배후단지 토지이용계획	13
5. 기반시설계획(용수·에너지·교통·통신 등에 관한사항)	36
6. 환경보전(하수·폐수·폐기물처리 등에 관한사항)	54

I. 종합계획(변경) 개요

가. 계획의 성격

□ 항만법 개정('12.2.22)으로 2종 항만배후단지 제도 도입에 따라 대상 항만 지정 및 개발 계획을 포함한 제2차 항만배후단지개발 종합계획('12.7) 변경 필요

○ 종전까지 단순 물류기능만 유지하던 항만배후단지를 1,2종 체계*로 개편하여 종합물류공간 육성을 위한 공급 체계 구축

* (1종) 화물의 보관, 집·배송과 조립, 가공 등을 할 수 있는 물류기능 중심 단지

* (2종) 업무·상업·주거시설 등을 설치하여 항만 및 1종 배후단지의 기능 제고



나. 계획(변경)의 경위

- 2종 항만배후단지 도입 방침 결정('11.9)
- 제2차('12~'20) 항만배후단지개발 종합계획 수립 고시('12.7)
- 항만법 개정('12.2) 및 항만법시행령 개정 시행('12.8)

다. 종합계획(변경)의 주요내용

① 2종 항만배후단지 지정기준 설정

- 1종 항만배후단지 지정기준과 연계하고, 항만배후단지의 도시기능을 부여할 수 있는 정량적인 평가항목으로 구성함으로써 명확한 기준 제시
- 2종 항만배후단지 조기 활성화 측면을 고려하여 산업단지 지원시설 설치 최소 상주 인원 기준 도입

② 2종 항만배후단지 조성·공급 계획

- 지정기준을 바탕으로 선정된 대상항만에 대하여 단계별 공급

구 분		2차계획		금회계획	
목표연도		2015	2020	2015	2020
공급면적 (천㎡)	1종 항만배후단지	18,480	27,248	14,935	26,470
	2종 항만배후단지	-	-	1,255	3,638
	계	18,480	27,248	16,190	30,108

구 분		2차계획		금회계획	
목표연도		2015	2020	2015	2020
공급면적(천㎡)(누계)		16,523	24,260	14,233	27,120
부 산 항 (변경)	1종	7,221	9,443	4,036	8,743
	2종	-	-	155	699
인 천 항 (변경)	1종	3,995	6,113	3,942	6,060
	2종	-	-	793	793
광 양 항 (변경)	1종	3,878	5,265	3,592	4,979
	2종	-	-	286	286
평택·당진항 (변경)	1종	1,429	3,439	1,408	3,700
	2종	-	-	21	1,860
울산신항 (변경없음)	1종	423	679	423	679
		-	-	-	-
포항영일만항 (변경없음)	1종	736	1,264	736	1,264
		-	-	-	-
목포신항 (변경없음)	1종	473	720	473	720
		-	-	-	-
마 산 항 (변경없음)	1종	325	325	325	325
		-	-	-	-

③ 개발 방향 (배후단지별 토지이용계획)

- 항만 및 항만배후단지 이용 여건을 고려하여 3가지(항만물류서비스 중심형, 해양관광형, 도시서비스형) 유형으로 구분하고, 항만별로 맞춤형 개발방향 설정
- 토지이용의 유동성 확보를 통한 창의적인 민간투자 개발이 가능하도록 도입기능 중심의 개발 추진

[항만별 개발계획]

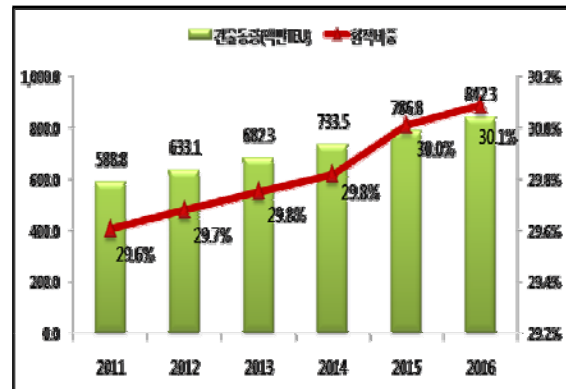
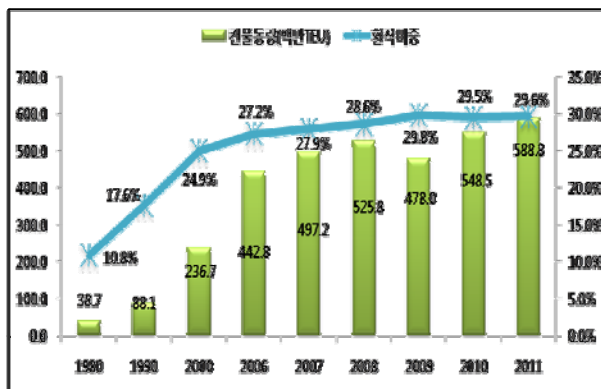
- (부산항 신항) 글로벌 복합물류 허브항 구축 지원 강화 위해 물류와 비즈니스의 연계 시설 도입 (물류비즈니스+해양관광+도시서비스 기능 부여)
- (광양항) 광양항 활성화 지원 강화 위한 기업 지원형 편의 시설 도입 (도시서비스+물류비즈니스 기능 부여)
- (인천항) 부가가치 창출 및 인류(人流)확대 위한 국제여객터미널 편의시설 도입(해양관광+도시서비스 기능 부여)
- (평택·당진항) 항만도시 조성을 위한 국제여객, 산업, 해양관광 관련시설 도입 (해양관광+도시서비스 기능 부여)

II. 항만배후단지 개발여건 및 동향

1 항만 물동량 추이 및 국제 해운 동향

□ 2008년 국제 금융위기 이후 세계경제의 불안정성이 가중되어 항만 물동량의 증가세가 둔화하는 추세였으나, 점차 회복

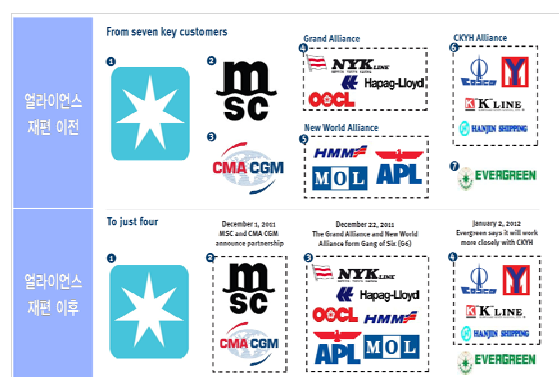
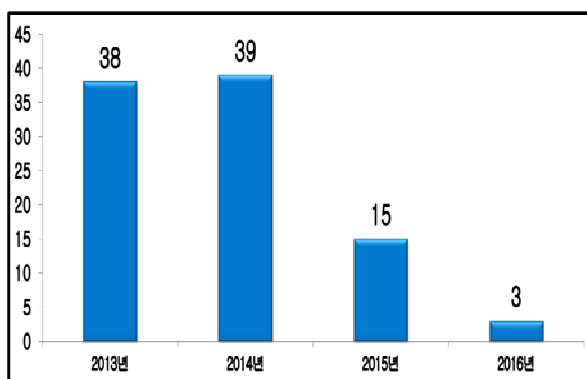
○ 이 중 환적물동량 비중은 지속적인 증가추이(2000년 24.9%→2011년 29.6%)를 견지하고, 향후 30%를 상회할 것으로 전망



□ 해운시장에서는 선박의 초대형화 지속에 따라 Hub&Spoke 체제가 가속화되고, 기항지 축소 현상 심화

□ 항만물동량 및 환적비중의 지속적 증가, 얼라이언스의 초대형화에 따른 항만의 선택과 집중은 항만간 치열한 경쟁 유도

○ 2011년부터 시작된 해운 얼라이언스(Alliance)의 재편으로 항만의 대형고객수도 감소하고, 환적거점에 물동량을 집중

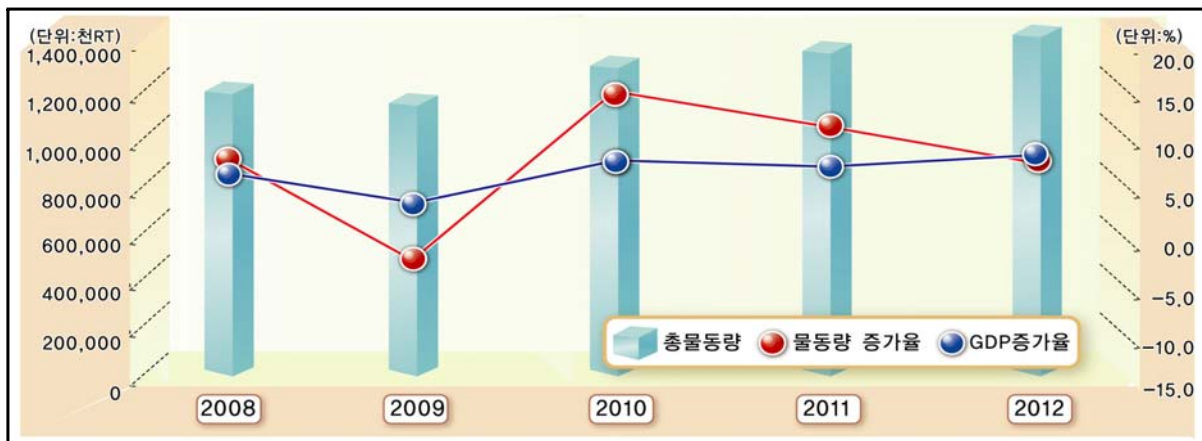


2 국내·외 물류환경 변화

- 중국항만은 지속가능한 성장을 위해 항만배후단지를 조성하고, 환적화물 및 글로벌 기업 투자 유치

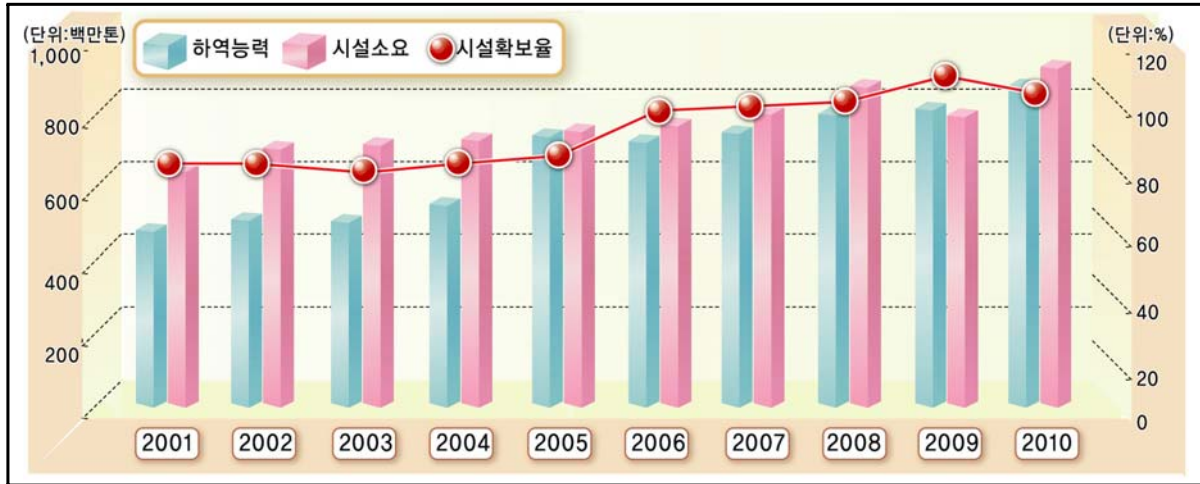


- 국내 항만물동량 증가세 둔화 및 항만 간 경쟁심화
 - 국내 생산기지의 해외 이전, 중국 항만과의 경쟁 등으로 인해 국내 항만물동량 증가세 둔화
 - '11년 국내 항만 물동량 증가율은 8%선으로 감소, '12년 2%선으로 급감 전망



- 국내 항만시설 확보율에 비해 항만물동량의 증가세가 낮아 지역별 항만 간 치열한 물동량 유치경쟁 심화
 - 2006년 이후 항만시설 확보율이 90%를 넘어섰고, 2010년 기준 전국 무역항의 하역능력은 801백만톤, 시설확보율이 93.3%에 이름

- 항만의 시설소요가 지난 10년간(2001~2010년) 평균 6.6%씩 지속적으로 증가함



- ☐ 세계 물류시장의 대외 여건 변화에 따라 동북아 지역의 지정학적 중요성이 지속적 증대, 우리나라 항만 부각
- ☐ 크루즈, 마리나 등 해양관광산업의 급속한 성장으로 항만을 이용하는 인류(人流)의 지속적 증대, 아시아 시장 부상
 - 아시아 주요 항만은 이러한 해양관광의 활성화 및 지역 허브구축을 위해 항만인프라 뿐만 아니라 배후지역을 상업, 주거, 숙박 등이 가능한 복합기능 공간으로 개발
- ☐ 이러한 국내외 물류환경 여건 변화 및 전망에 따라 항만배후단지도 그 중요성이 증대
 - 환적화물 창출 공간, 물동량 창출, 기업유치를 통한 물류 및 비즈니스 허브 구축, 해양관광 활성화 통한 부가가치 창출 등을 위한 항만배후 단지의 활용성 증대
 - 항만배후단지가 항만의 경쟁력과 지역허브 구축을 위한 핵심 경쟁력으로 부각

3

시사점 (2종 배후단지 개발 필요성)

- ☐ 현재 조성 및 운영 중인 항만배후단지는 글로벌 경기침체 지속과 입주 가능 업종의 제한에 따른 다양한 기능 제공의 한계로 활성화가 지연
 - 입주 업종이 주로 물류 및 일부 제조기업에 한정되어 다양한 업종의 투자를 수용하는데 한계 → 상업 및 비즈니스 공간화 부족
 - 항만이용자, 여객 및 입주기업에 대한 업무편의 지원 기능 취약에 따라 글로벌 기업의 투자에 불리한 요인으로 작용
 - 또한 도시 기능의 도입 부족에 따른 야간 공동화 현상 등으로 도시와 항만의 조화로운 발전에 한계
 - 아울러 해양관광 활성화를 위해서는 기항지 배후의 복합편의시설 도입이 필수적이나, 인프라 구축이 미흡한 상황
- ☐ 따라서 항만배후단지에 다양한 기능시설을 도입하여 복합기능을 갖춘 물류 및 비즈니스 거점으로 개발 필요
 - 상업, 전시, 주거, 관광 등 다양한 기능 시설의 투자를 유도하여 항만이용자의 편익을 제고하고, 항만 및 항만배후단지의 활성화 지원 필요
 - 물류(物流)와 인류(人流)가 조화롭게 공존할 수 있는 공간으로 조성하여 항만의 물동량 및 부가가치 창출이 가능한 항만으로 조성

Ⅲ. 계획의 비전 및 목표

※ 변경 없음.

Ⅳ. 항만배후단지 개발 종합계획(변경)

1 2종 항만배후단지 지정기준 및 대상항만 선정(변경)

가. 지정기준 설정

- ☐ 1종 항만배후단지 지정기준과 연계하고, 항만배후단지의 도시 기능을 부여할 수 있는 정량적인 평가항목으로 구성
 - 정량적인 평가가 어려운 항목들은 배제하여 지정기준의 객관성 확보
- ☐ 2종 항만배후단지 조기 활성화 측면을 고려하여 산업단지 지원시설 설치 최소 상주 인원 기준 도입
 - 수익성이 확보된 최소한의 지정기준 수립으로 민간투자 활성화 기대 및 항만 이용자 업무 편의 시설 조기 확보 기여

< 2종 항만배후단지 지정기준 >

평 가 기 준	평 가 내 용
항만물동량	• 목표연도 기준 1천만톤 이상의 화물처리능력
개발부지 확보	• 목표년도 기준 10만㎡이상 부지 확보가 가능한 항만배후지역
상근 인구	• 목표년도 기준 항만배후단지 상근 인구 10,000명 이상

* 최소 지원시설(근린생활시설) 확보를 위한 최소 상근 인구

나. 대상항만 선정

☐ 제2차 항만배후단지 개발 종합계획시 평가 항만을 대상으로 지정기준을 충족시키는 2종 항만배후단지 대상항만 선정

○ 대상 항만(4개) : 인천항, 평택·당진항, 광양항, 부산항

〈 대상항만의 평가 〉

항만명	화물 처리능력 ¹⁾	개발부지 확보(천㎡)	배후단지 상근인구(명)	평 가
인천항	120,764	1,151	36,716	○
평택·당진항	101,033	481	22,503	○
광양항	243,522	919	30,211	○
부산항	383,354	1,422	63,904	○
목포항	24,410	205	4,520	X
마산항	23,833	-	1,468	X
울산항	88,817	-	3,366	X
포항항	99,092	111	7,148	X
군산항	29,122	-		X
삼천포항	20,515	-		X
동해·묵호항	40,650	-		X

주; 1) 목표연도 기준 화물 처리능력(천RT/년)

2

항만배후단지 개발 수요면적 산정(변경 없음)

3 항만배후단지 용지의 조성·공급계획(변경)

가. 기 본 방 향

- ☑ 관련계획과의 연계성 측면을 고려하여 “제3차 항만기본계획 (국토해양부, 2011.7)” 상 항만배후단지 또는 항만시설용 부지를 대상으로 개발 수요에 따른 용지의 조성 및 공급계획 수립
- ☑ 항만별 배후단지의 공급계획은 5년 단위 수립을 원칙으로 하고, 타 계획과의 일치성 및 장기적 목표를 고려하여 2020년까지의 공급계획 수립
- ☑ 제2차 항만배후단지 개발 종합계획상 1종 항만배후단지내 업무편의시설 중 간접 지원 부지(상업/벤처)를 대상으로 2종 단지로 조성

- 정책의 일관성 유지를 위하여 관련계획 검토를 통하여 항만배후단지 개발 가능 부지를 선정
- 집적화를 통한 부가가치 창출을 목표로 공급계획 수립
- 2종 단지는 제2차 종합계획*에 따라 4개 항만의 복합·물류제조시설 부지에 기업의 입주가 완료 또는 계획되어 있으며
 - 지방해양항만청, 항만공사 및 지자체 등 관련 기관의 수요조사 결과 업무·편의 시설 중 간접지원 부지가 2종 단지로 변경할 경우 사업 추진 가능성이 높게 나타남
- * (토지이용계획 용도) 복합·물류제조시설, 업무·편의시설(직접/간접 지원), 공공시설
- 인천 국제여객터미널 배후부지(728천㎡) 및 평택·당진항 내항 준설토 투기장(2,861천㎡) 등 부가가치 창출이 가능한 신규 조성 예정 부지는 2종 단지로 조성·공급

나. 공 급 계 획

□ 항만배후단지 개발 대상 항만별 단계별 공급계획 수립

- 4개 항만 2종 단지 : '15년까지 1,255천㎡, '20년까지 3,638천㎡ 공급
- 마산항은 최근 “마산항 개발(1-1단계) 민간투자사업관련 서항·가포지구 개발계획에 관한 협약서(변경)(국토해양부·창원시, 2011.12)”에 환지계획이 삭제되어 창원시 소유의 토지이며 일반분양 예정으로 항만배후단지에 적합한 용도로 도시계획(제조, 물류시설 등 유치) 설정함

구 분		2차계획		금회계획	
목표연도		2015	2020	2015	2020
공급면적(천㎡)(누계)		16,523	24,260	14,233	27,120
부 산 항 (변경)	1종	7,221	9,443	4,036	8,743
	2종	-	-	155	699
광 양 항 (변경)	1종	3,878	5,265	3,592	4,979
	2종	-	-	286	286
인 천 항 (변경)	1종	3,995	6,113	3,942	6,060
	2종	-	-	793	793
평택·당진항 (변경)	1종	1,429	3,439	1,408	3,700
	2종	-	-	21	1,860
울산신항 (변경없음)	1종	423	679	423	679
		-	-	-	-
포항영일만항 (변경없음)	1종	736	1,264	736	1,264
		-	-	-	-
목포신항 (변경없음)	1종	473	720	473	720
		-	-	-	-
마 산 항 (변경없음)	1종	325	325	325	325
		-	-	-	-

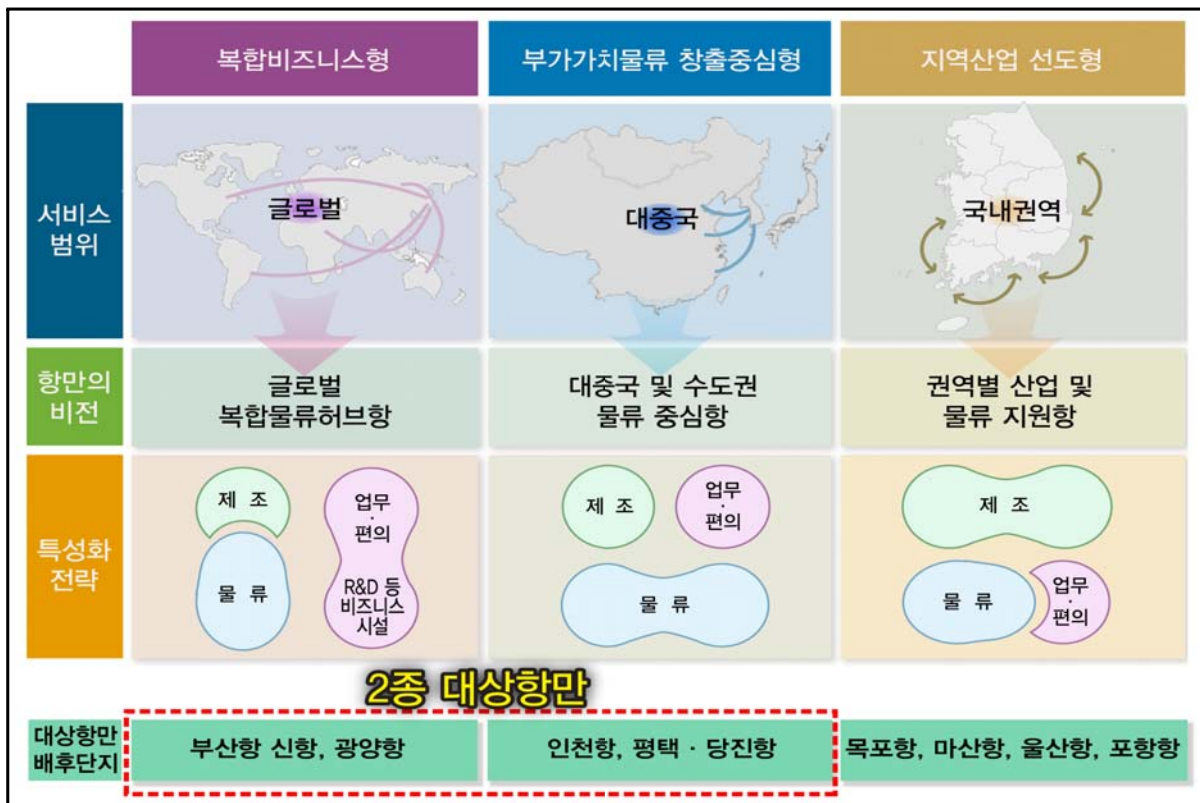
※ 1.목표연도(2020년) 기준 2차 계획('12년) 대비 물류 및 제조수요는 동일하나 공급은 인천남항(2단계) 국제여객부두 배후지 및 평택·당진항 내항 투기장을 2종 항만배후단지로 포함함으로써 9.5%(2,861천㎡) 증가
2.부산항 신항 웅동(2단계), 서「컨」(1단계)의 공급시기 변경

4 항만배후단지 토지이용계획

1) 항만배후단지 개발방향

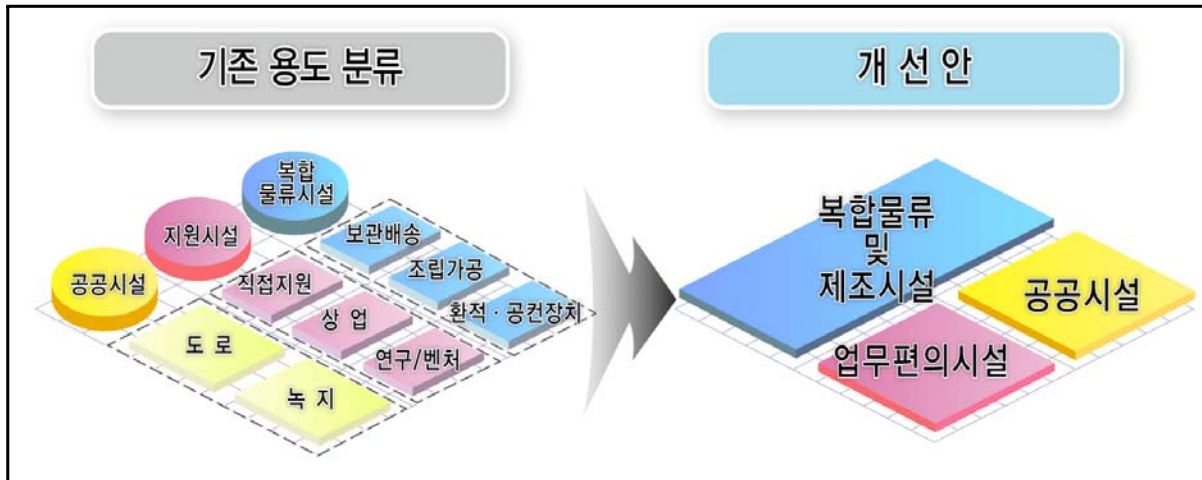
- ☐ 최근 경제의 글로벌화 및 그에 따른 국제적인 물류 활동의 증가 등으로 항만의 공간구조와 기능의 다양성이 요구되고 있음
- ☐ 2종 항만배후단지 개발 특성화 전략을 크게 3가지(항만물류서비스 중심형, 해양관광형, 도시서비스형) 유형으로 구분하고, 항만별로 맞춤형 개발방향 설정

< 항만배후단지 개발 특성화 전략 >



- ☐ 기업의 자유로운 경제활동 및 다양한 업종의 유치를 위한 유동성 확보 측면에서 토지이용계획 용도의 통합 개발 추진
 - 토지이용계획 수립시 3가지(복합물류·제조시설 및 업무·편의시설, 공공시설)의 용도로 통합·분류하여 계획
- ※ 업무·편의시설 내 일부 부지를 2종 항만배후단지로 계획함

〈 항만배후단지 토지이용계획 용도분류 〉



2) 2중 항만배후단지 개발방향

- ☐ (여건) 기존 배후단지 내 업무편의시설은 화물차 터미널 등 단순 지원 기능으로 이용되어 물류 관련 기능 및 도시와의 연계성 부족
- ☐ (배치기준) 단순 상업시설 도입을 지양하고 대상 항만별 입지여건 및 기존 특성화 전략에 부합되는 도입기능 설정
 - 활동인구의 접근이 용이한 지역 및 주변 시설과의 연계성 고려
 - 주변 개발계획(국제 여객터미널 등)과 연계하여 부가가치 창출 가능 여부
 - 조성완료 된 배후부지 중 지자체 도시관리계획에 상업지역으로 용도 지정 부지 선정
 - 토지 이용성 증대를 위해 업무지원 시설 전체 선정 후 사업시행자 개발계획 수립시 직접 수요 제외(응동 2단계, 평택·당진항, 인천항)

- ☐ **(부산항 신항)** 글로벌 복합물류 허브항 구축 지원 강화 위해
물류와 비즈니스의 연계 시설 도입 (물류비즈니스+해양관광+도시
서비스 기능 부여)

- 행정, 금융, 상업, R&D, 전시, 관광 등 복합적 지원 네트워크
구축으로 항만배후단지 지원 기능 확대

(웅동지구, 1단계) 지자체 도시관리계획에 상업지역으로 용도가
지정된 부지로 행정, 상업, 일반 업무 등 도시서비스 지원시설 도입
(웅동지구, 2단계) 컨벤션 센터, 호텔, 금융·보험, 해양관광 등 경제
자유구역의 개발계획과 연계한 국제업무형 물류비즈니스 시설 도입
(남천지구) 장래 수리조선소와 연계한 선용품 판매장, 관련 전시장 등
물류비즈니스 지원시설 도입

- ☐ **(광양항)** 광양항 활성화 지원 강화 위한 기업 지원형 편의 시설
도입 (도시서비스+물류비즈니스 기능 부여)

- 일반업무, 전시·판매, 숙박시설 등 물류 비즈니스 강화 및 기회 확대
가능 시설 도입으로 One-Stop 지원 기능 강화

(동측 배후단지) 도시관리계획에 중심상업지역으로 용도가 지정된 광양시
소유의 배후단지로 입주기업 지원 위한 숙박, 판매 등 도시서비스 도입
(서측 배후단지) 지자체 도시 개발계획(황금, 황길 토지구획사업)과 연계한
광양항 활성화를 위해 전시, 국제업무 등 물류비즈니스 지원시설 도입

- ☐ **(인천항)** 부가가치 창출 및 인류(人流)확대 위한 국제여객터미널
편의시설 도입 (해양관광+도시서비스 기능 부여)

- 중국 관광객 등 국제 여객 및 도시민을 위한 쇼핑과 엔터테인먼트가
복합화된 수변 관광·레저공간 조성
- 국제 여객터미널 지원과 항만배후단지 업무 편의를 위한 도시서비스를
집약하여 효율적 민간개발 체계 구축

☐ (평택·당진항) 항만도시 조성을 위한 국제여객, 산업, 해양관광 관련시설 도입 (해양관광+도시서비스 기능 부여)

- 국제여객을 위한 편의 시설 및 자동차 클러스터 구축 위한 전시시설 등 종합적 부가가치 창출 공간 조성
- 평택호 관광단지 및 해양레저단지 등 배후도시의 개발 계획과 조화로운 개발여건 구축으로 상생 발전 도모

.(여객부두측) 한.중 국제카페리 여객편의를 위한 상업·위락시설 및 자동차 전시장 등 Showroom 비즈니스를 위한 클러스터 구축 시설 도입
 .(내항 투기장) 항만배후단지 확장 대비 입주 여건 조성, 인근 산단의 지원 기능 보완 및 배후도시와 조화로운 개발여건 구축 위해 상업 및 해양관광 시설 도입

※ 마산항은 「마산항 개발(1-1단계) 민간투자사업 관련 서항·가포지구 개발계획에 관한 협약서(변경) (국토해양부·창원시, 2011. 12)」의 도시계획 설정에 따른 이용계획 변경

1 부산신항

☐ 목표연도(2020년)를 기준으로 복합물류 및 제조시설용지, 업무 편의시설용지, 공공시설용지 등과 2종 항만배후단지로 구분하여 시설별 토지이용계획을 수립

시설별	면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계	9,442,637	100.0	
1종 항만배후단지	8,743,165	92.6	
2종 항만배후단지	699,472	7.4	

○ 북「권」 1단계 배후단지

〈 북「권」 1단계 배후단지 토지이용계획(변경없음) 〉

시설별		면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계		1,703,927	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,044,084	61.3	
	2. 업무·편의시설	67,315	4.0	
	3. 공공시설	592,528	34.7	
	· 도로	461,896	27.0	
	· 녹지	118,599	7.0	
	· 기타공공시설	12,033	0.7	

○ 북「권」 2단계 배후단지

〈 북「권」 2단계 배후단지 토지이용계획(변경없음) 〉

시설별		면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계		522,223	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	109,658	21.0	
	2. 업무·편의시설	343,062	65.7	
	3. 공공시설	69,503	13.3	
	· 도로	56,065	10.7	
	· 녹지	-	-	
	· 기타공공시설	13,438	2.6	

○ 남「권」 배후단지

〈 남「권」 배후단지 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,442,319	1,442,319	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	951,391	951,391	-	66.0	
	2. 업무·편의시설	189,859	113,837	▽ 76,022	7.9	
	3. 공공시설	301,069	301,069	-	20.9	
	· 도로	154,150	154,150	-	10.7	
	· 녹지	138,508	138,508	-	9.6	
	· 기타공공시설	8,411	8,411	-	0.6	
2종 항만배후단지		-	76,022	△ 76,022	5.3	

※2종 항만배후단지의 도입으로 토지이용계획 변경

○ 웅동지구 1단계 배후단지

〈 웅동지구 1단계 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		2,486,666	2,486,666	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,424,629	1,424,629	-	57.3	
	2. 업무·편의시설	358,122	203,234	▽ 154,888	8.2	
	3. 공공시설	703,915	703,915	-	28.3	
	· 도로	444,140	444,140	-	17.9	
	· 녹지	234,933	234,933	-	9.4	
	· 기타공공시설	24,842	24,842	-	1.0	
2종 항만배후단지		-	154,888	△ 154,888	6.2	

※2종 항만배후단지의 도입으로 토지이용계획 변경

○ 웅동지구 2단계 배후단지

〈 웅동지구 2단계 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,119,705	1,119,705		100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	740,203	381,217	▽ 358,986	34.1	
	2. 업무·편의시설	109,576	-	▽ 109,576	-	
	3. 공공시설	269,926	269,926		24.1	
	· 도로	193,484	193,484		17.3	
	· 녹지	76,442	76,442		6.8	
	· 기타공공시설	-	-	-	-	
2종 항만배후단지		-	468,562	△ 468,562	41.8	

※2종 항만배후단지의 도입으로 토지이용계획 변경

○ 서「권」 1단계 배후단지

〈 서「권」 1단계 배후단지 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		468,265	468,265	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	270,449	349,910	△ 79,461	74.7	
	2. 업무·편의시설	63,649	-	▽ 63,649	-	
	3. 공공시설	134,167	118,355	▽ 15,812	25.3	
	· 도로	95,846	80,034	▽ 15,812	17.1	
	· 녹지	33,058	33,058	-	7.1	
	· 기타공공시설	5,263	5,263	-	1.1	

※업무·편의시설 복합물류 및 제조시설로 변경

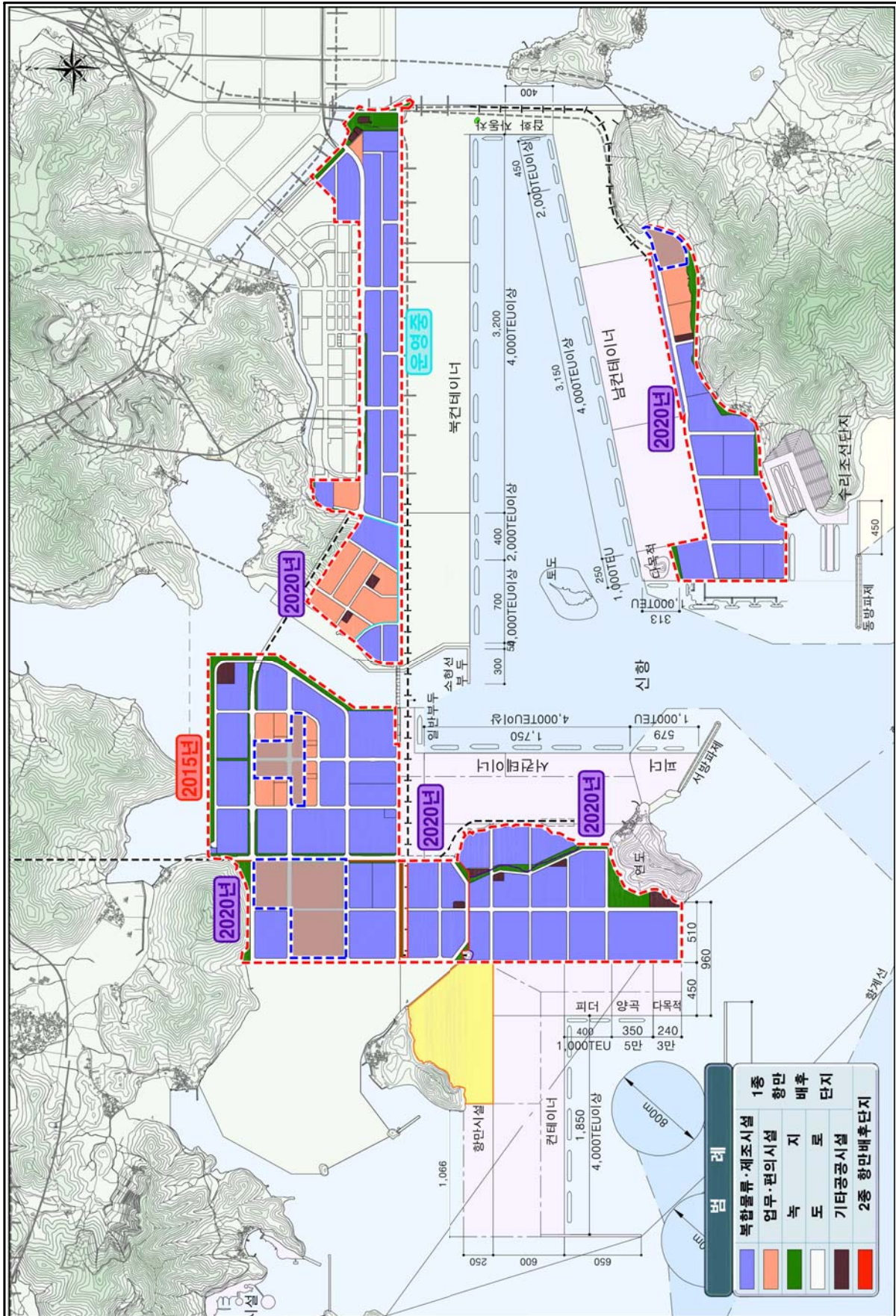
○ 서「권」 2단계 배후단지

〈 서「권」 2단계 배후단지 토지이용계획(변경) 〉

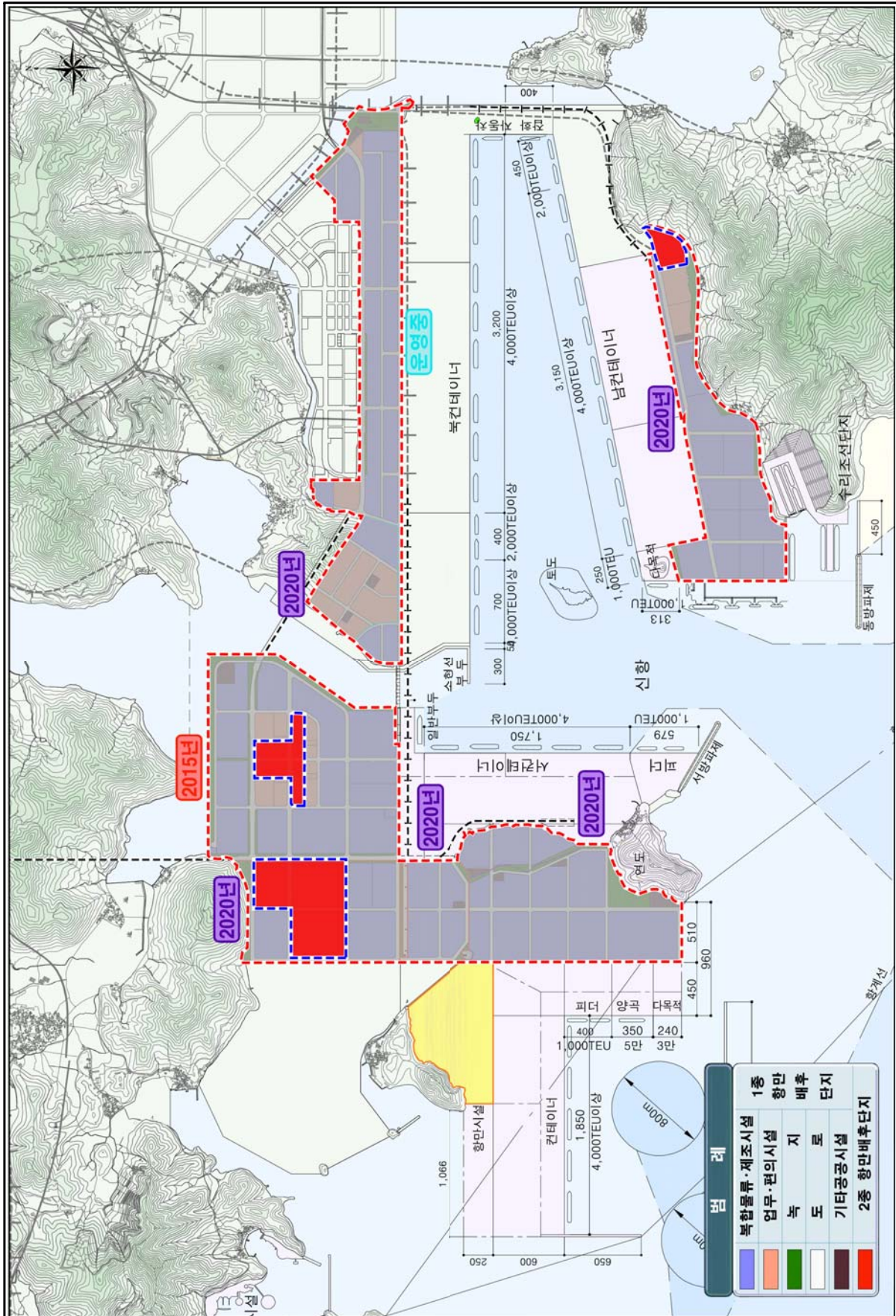
시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,699,532	1,699,532	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,072,988	1,293,948	△ 220,960	76.1	
	2. 업무·편의시설	220,960	-	▽ 220,960	-	
	3. 공공시설	405,584	405,584	-	23.9	
	· 도로	230,431	230,431	-	13.6	
	· 녹지	128,244	128,244	-	7.5	
	· 기타공공시설	46,909	46,909	-	2.8	

※업무·편의시설 복합물류 및 제조시설로 변경

< 1종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) >



< 2종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) >



② 광양항

- ☐ 목표연도(2020년)를 기준으로 동서측 배후단지를 1종 항만배후단지와 2종 항만배후단지로 구분하여 시설별 토지이용계획을 수립

* 읍촌 항만배후단지 이용 계획 변경 없음

시설별	면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계	5,264,985	100.0	
1종 항만배후단지	4,978,380	94.6	
2종 항만배후단지	286,605	5.4	

○ 동서측 배후단지

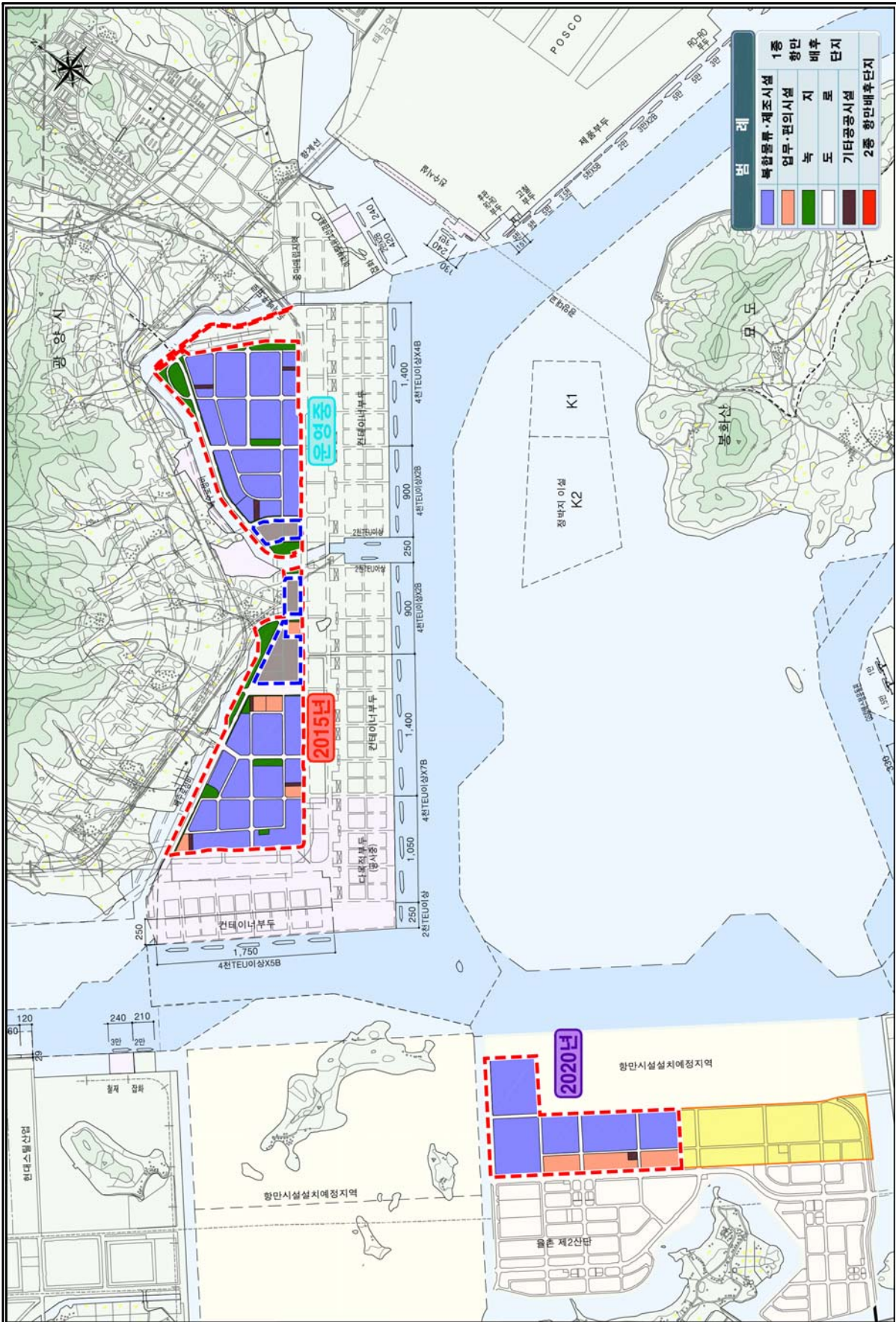
< 동측 배후단지 토지이용계획(변경) >

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,943,810	1,943,810	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,216,496	1,216,496	-	62.6	
	2. 업무·편의시설	71,292	-	▽ 71,292	-	
	3. 공공시설	656,022	656,022	-	33.7	
	· 도로	336,473	336,473	-	17.2	
	· 녹지	292,373	292,373	-	15.1	
	· 기타공공시설	27,176	27,176	-	1.4	
	2종 항만배후단지	-	71,292	△ 71,292	3.7	

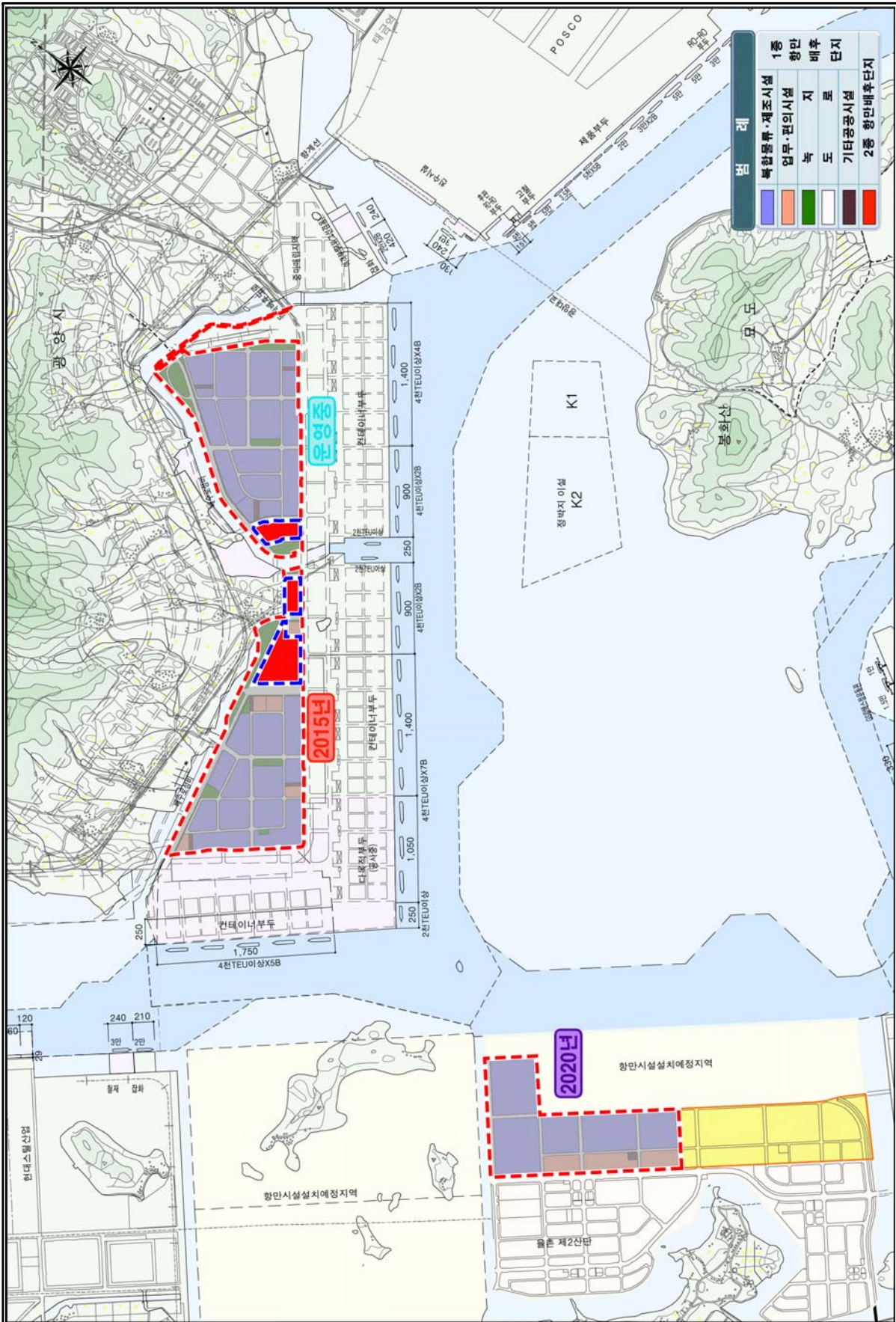
< 서측 배후단지 토지이용계획(변경) >

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,933,893	1,933,893	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,007,115	1,007,115	-	52.1	
	2. 업무·편의시설	293,495	78,182	▽ 215,313	4.0	
	3. 공공시설	633,283	633,283	-	32.7	
	· 도로	361,003	361,003	-	18.7	
	· 녹지	248,402	248,402	-	12.8	
	· 기타공공시설	22,818	22,818	-	1.2	
	2종 항만배후단지	-	215,313	△ 215,313	11.1	

〈 1종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) 〉



〈 2종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) 〉



③ 인천항

- ☐ 목표연도(2020년)를 기준으로 1종 항만배후단지와 2종 항만배후단지로 구분하여 시설별 토지이용계획을 수립

시설별	면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계	6,853,479	100.0	
1종 항만배후단지	6,060,247	88.4	
2종 항만배후단지	793,232	11.6	

○ 북항 항만배후단지

〈 북항 토지이용계획(변경 없음) 〉

시설별		면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계		564,656	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	276,615	49.0	
	2. 업무·편의시설	56,101	9.9	
	3. 공공시설	216,538	38.4	
	· 도로	108,774	19.3	
	· 녹지	107,764	19.1	
	· 기타공공시설	-	-	
	4. 군부대	15,402	2.7	

○ 남항 1단계 항만배후단지

〈 남항 1단계 토지이용계획(변경없음) 〉

시설별		면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계		859,502	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	490,153	57.0	
	2. 업무·편의시설	56,993	6.6	
	3. 공공시설	304,162	35.4	
	· 도로	186,502	21.7	
	· 녹지	117,660	13.7	
	· 기타공공시설	-	-	
	4. 군부대	8,194	1.0	

○ 남항 2단계 항만배후단지

〈 남항 2단계 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		2,571,180	3,311,542	△ 740,362	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,144,465	1,144,465	-	34.6	
	2. 업무·편의시설	342,131	-	▽ 342,131	-	
	3. 공공시설	1,084,584	1,373,845	△ 289,261	41.5	
	· 도로	499,696	619,376	△ 119,680	18.7	
	· 녹지	568,910	738,491	△ 169,581	22.3	
	· 기타공공시설	15,978	15,978	-	0.5	
2종 항만배후단지		-	793,232	△ 793,232	24.0	

※ 국제여객터미널 배후부지 740,362㎡ 증가

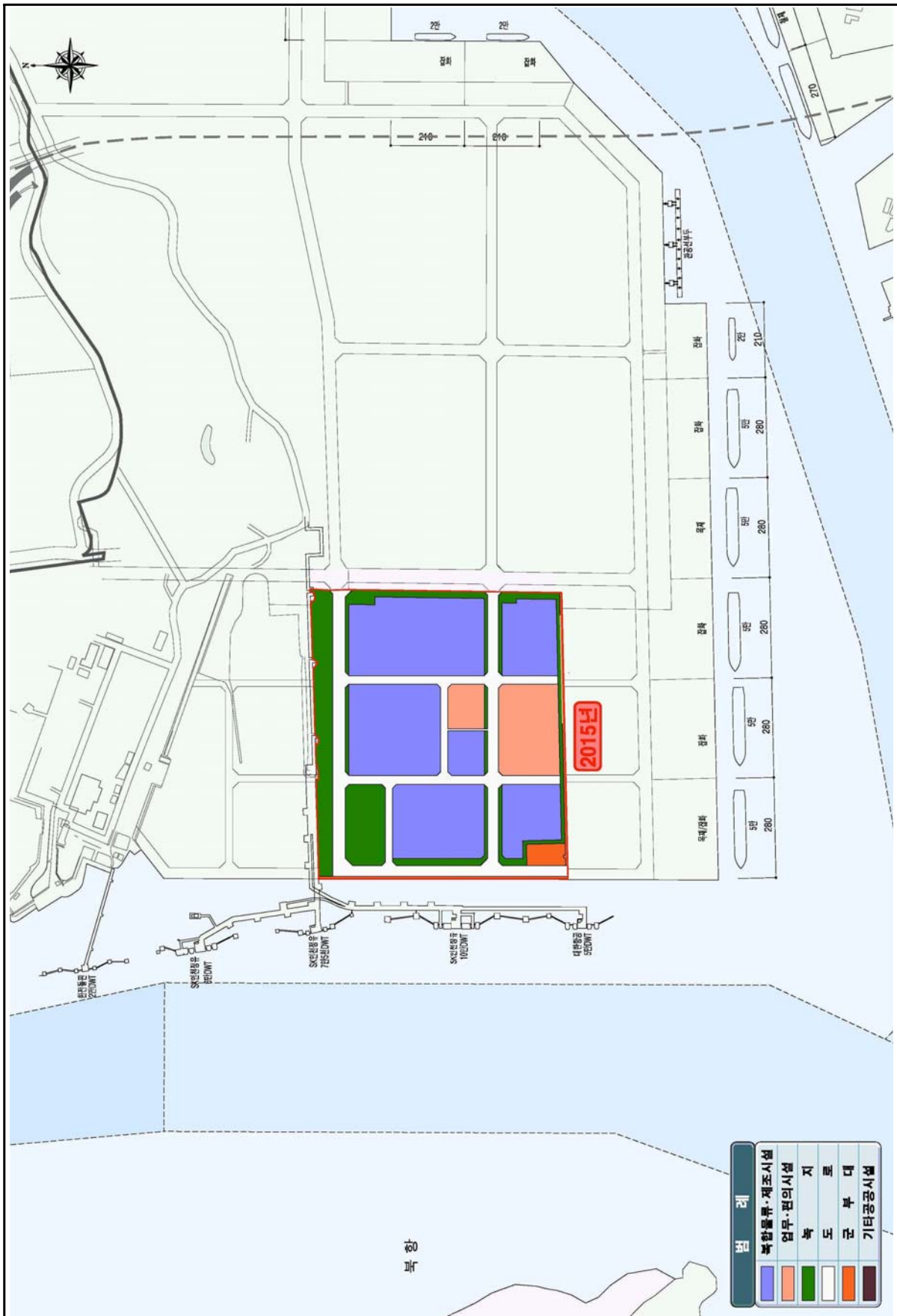
○ 신항 항만배후단지

〈 신항 1단계 토지이용계획(변경) 〉

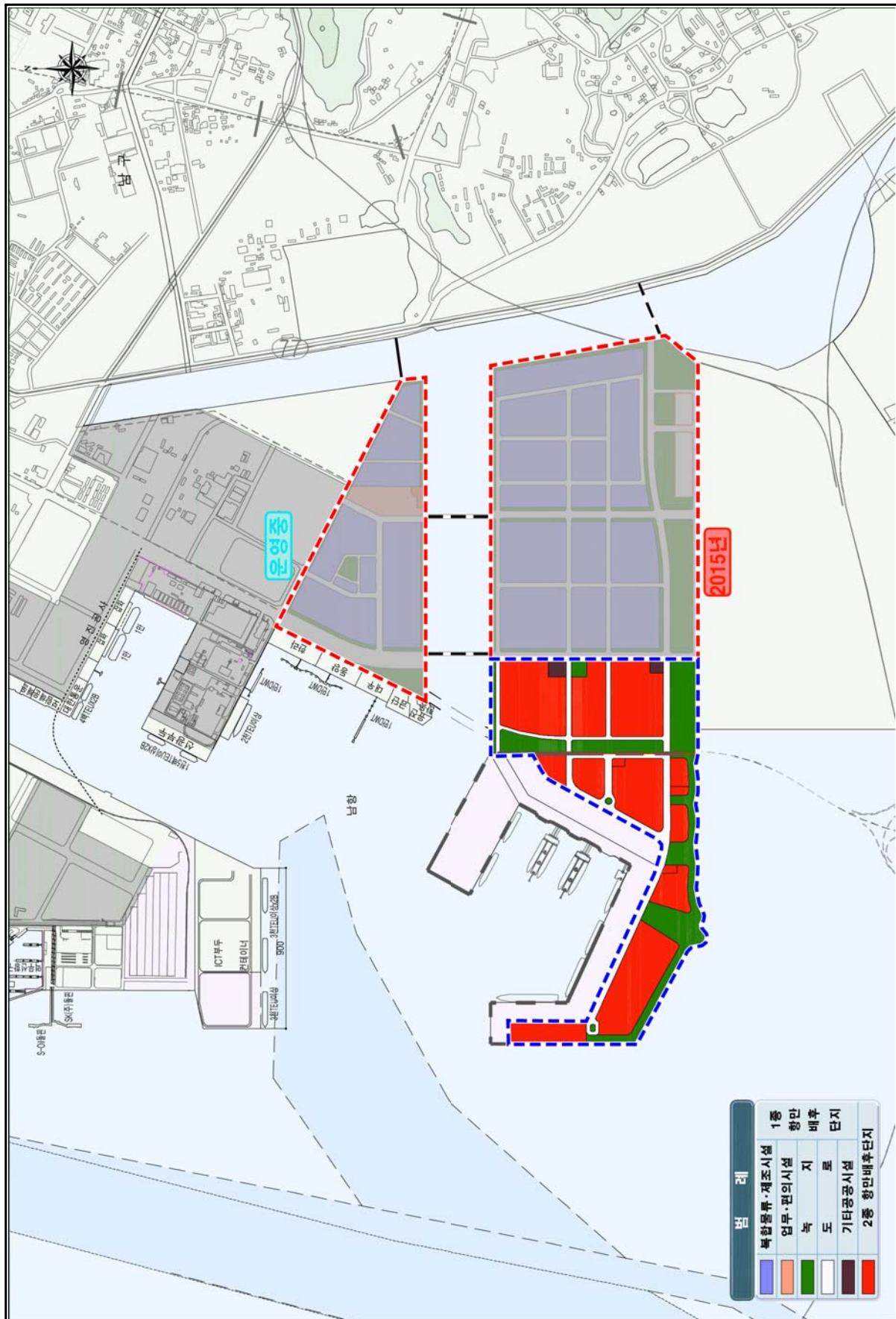
시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		2,117,779	2,117,779	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,369,557	1,331,209	▽ 38,348	62.9	
	2. 업무·편의시설	268,703	121,904	▽ 146,799	5.7	
	3. 공공시설	479,519	664,666	△ 185,147	31.4	
	· 도로	421,464	442,700	△ 21,236	20.9	
	· 녹지	43,246	185,621	△ 142,375	8.8	
	· 기타공공시설	14,809	36,345	△ 21,536	1.7	

※ 기타 공공시설내 해양경찰서, 변전소 신설

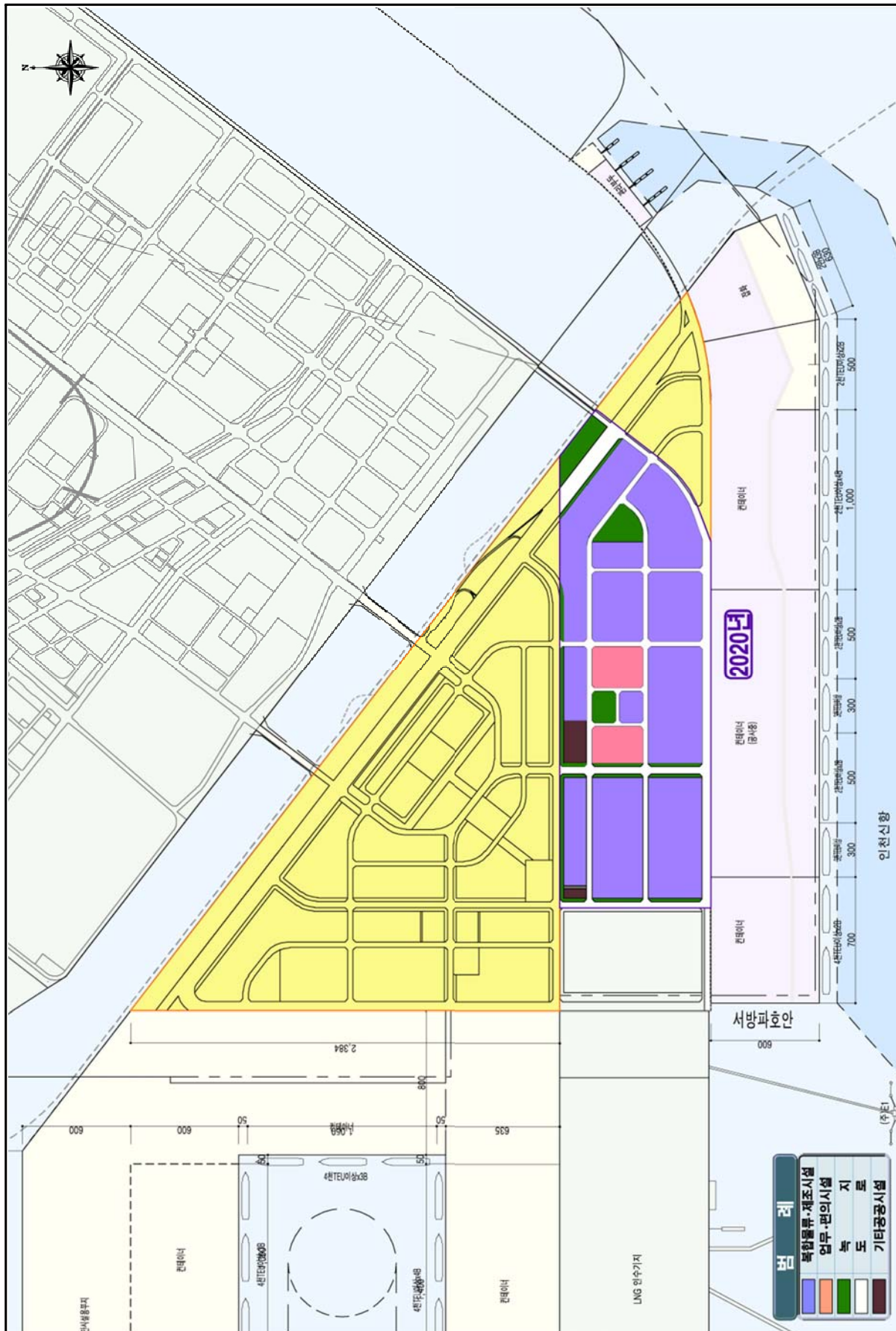
< 북항 1종 항만배후단지 토지이용 계획평면도 >



< 남항 2종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) >



〈 신항 1종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) 〉



4 평택·당진항

□ 목표연도(2020년)를 기준으로 1종 항만배후단지와 2종 항만배후단지로 구분하여 시설별 토지이용계획을 수립

※ 평택·당진항 항만배후단지(2단계) 추가지정과 2종 항만배후단지 도입으로 시설별 부지면적 변화에 따른 변경

시설별	면 적(m ²)	구성비(%)	비 고
합 계	5,560,418	100.0	
1종 항만배후단지	3,700,733	66.6	
2종 항만배후단지	1,859,685	33.4	

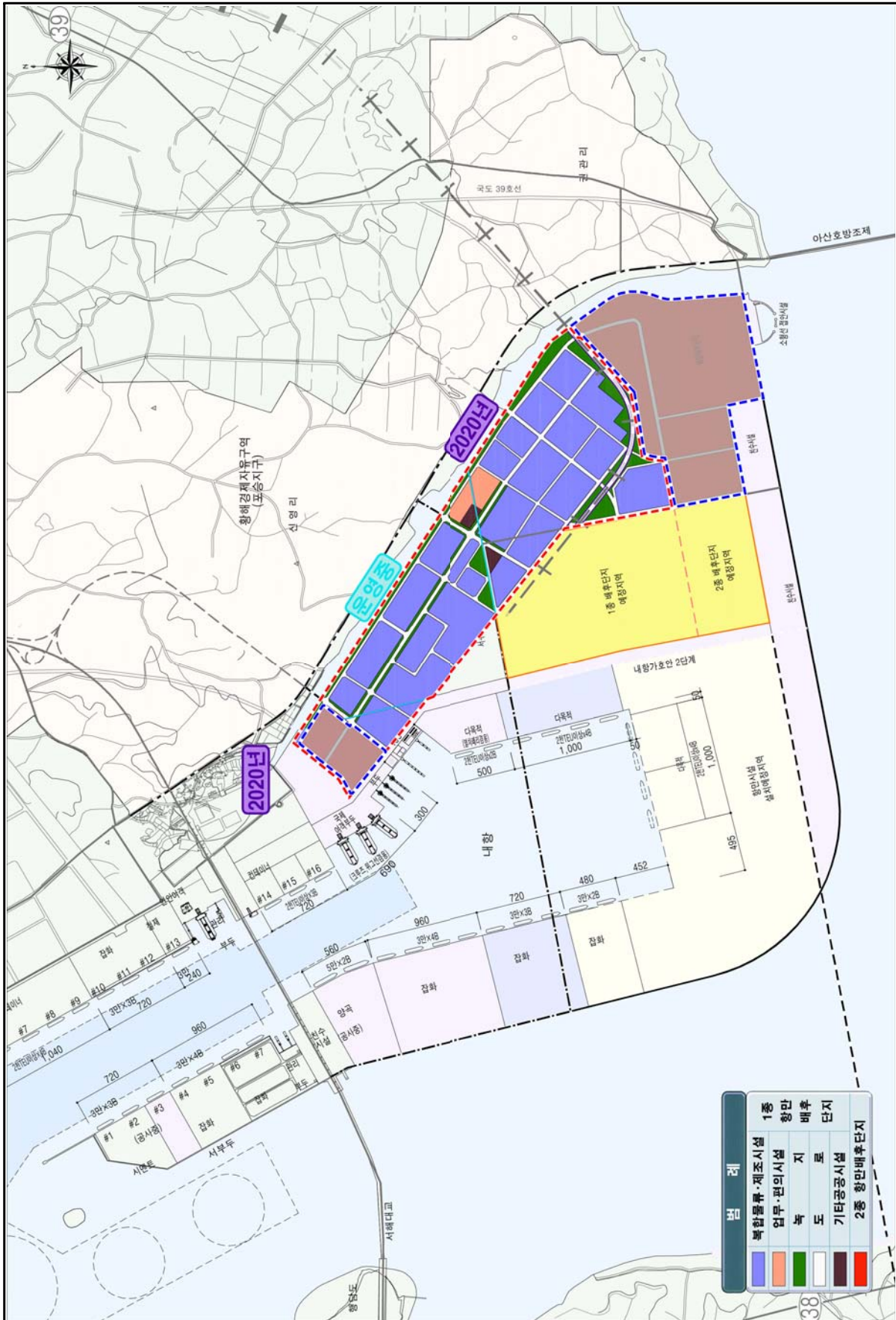
< 1단계 토지이용계획(변경) >

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		1,428,915	1,428,915	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	952,728	952,728	-	66.7	
	2. 업무·편의시설	39,181	39,181	-	2.7	
	3. 공공시설	437,006	415,955	▽ 21,051	29.1	
	· 도로	228,547	207,496	▽ 21,051	14.5	
	· 녹지	191,642	191,642	-	13.4	
	· 기타공공시설	16,817	16,817	-	1.2	
2종 항만배후단지		-	21,051	△ 21,051	1.5	

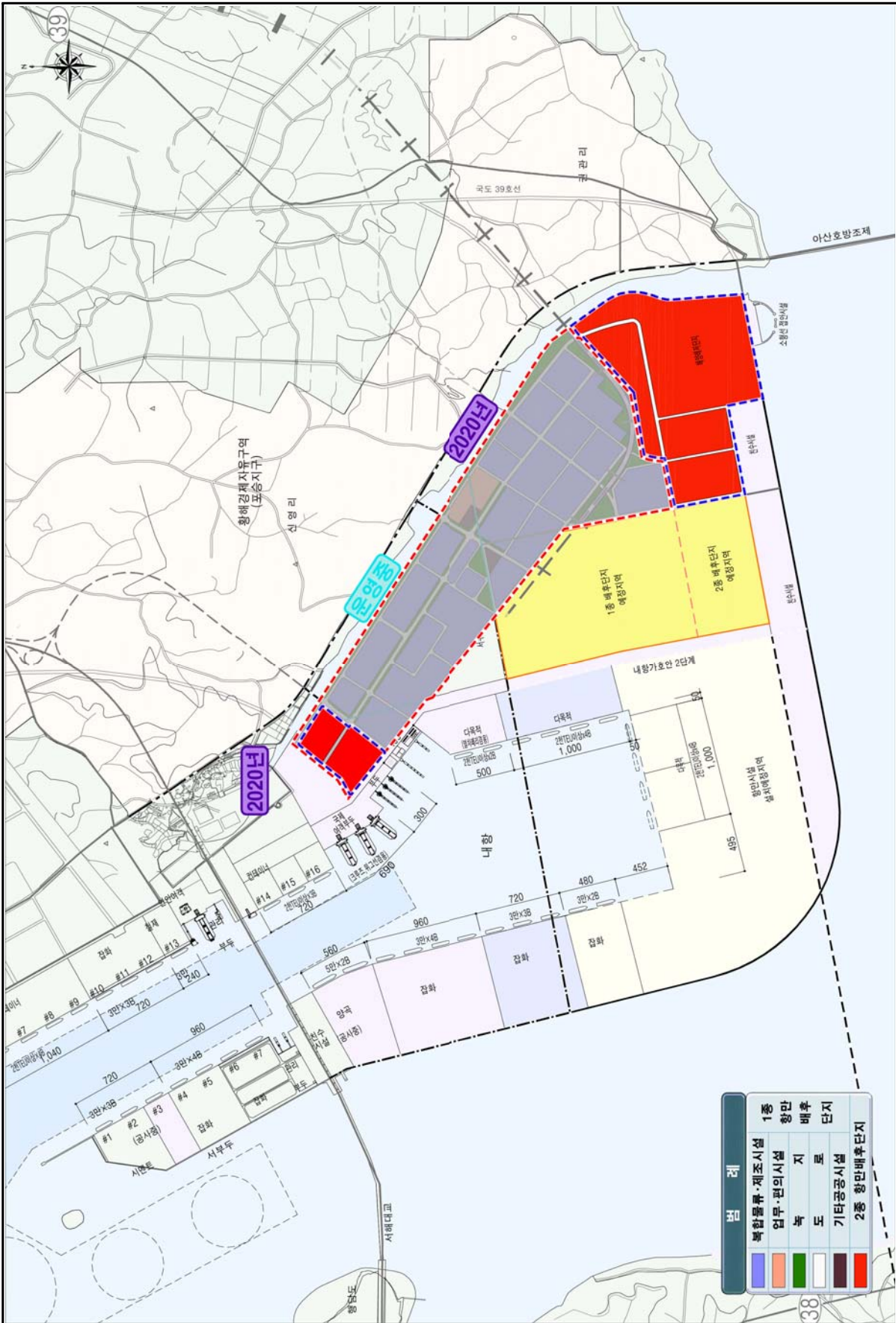
< 2단계 토지이용계획(변경) >

시설별		면 적(m ²)		증감(m ²)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		2,009,763	4,131,503	△ 2,121,740	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	1,343,530	1,384,527	△ 40,997	33.5	
	2. 업무·편의시설	247,345	121,104	▽ 126,241	2.9	
	3. 공공시설	418,888	787,238	△ 368,350	19.1	
	· 도로	337,736	477,938	△ 140,202	11.6	
	· 녹지	63,325	291,473	△ 228,148	7.1	
	· 기타공공시설	17,827	17,827	-	0.4	
2종 항만배후단지		-	1,838,634	△ 1,838,634	44.5	

< 1종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) >



〈 2종 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) 〉



⑤ 마산항

※ 「마산항 개발(1-1단계) 민간투자사업관련 서항·가포지구 개발계획에 관한 협약서(변경) (국토해양부·창원시, 2011. 12)」의 도시계획 설정에 따른 변경

□ 목표연도(2020년)를 기준으로 복합물류 및 제조시설용지, 업무·편의시설용지, 공공시설용지 등으로 구분하여 시설별 토지이용계획을 수립

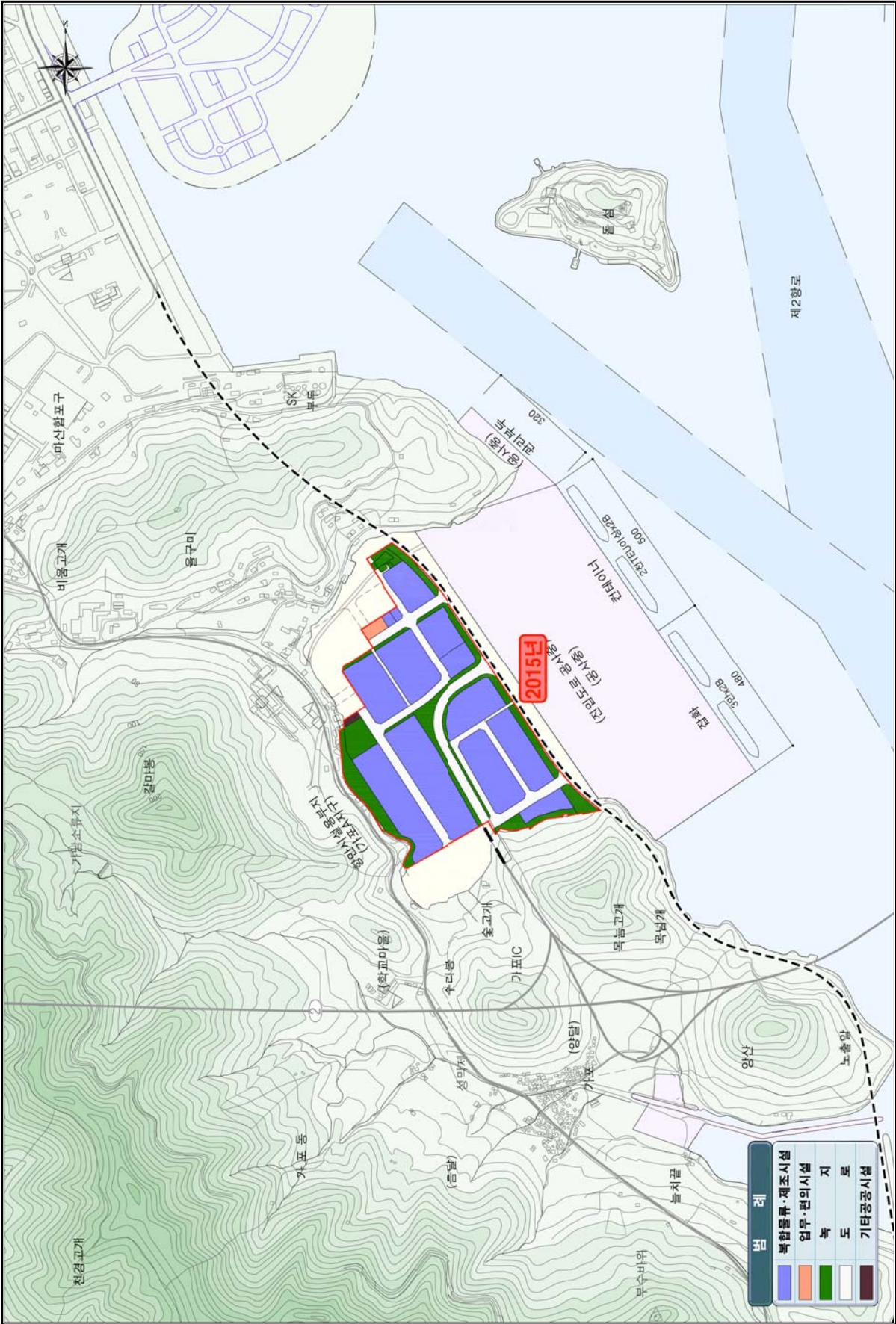
- 마산해양신도시개발계획을 반영하여 토지이용계획수립
- 진입도로변에 업무·편의시설용지를 집중배치하여 이용의 편의성 증대
- 지구내 교통량과 IC 진출입 교통량을 분리할 수 있도록 하고, U자형 내부집산도로를 구성하여, 교통 집중을 방지

〈 시설별 토지이용계획(변경) 〉

시설별		면 적(㎡)		증감(㎡)	구성비(%)	비고
		당 초	변 경			
합 계		324,755	324,755	-	100.0	
1종 항만 배후 단지	1. 복합물류 및 제조시설	208,680	195,432	▽ 13,248	60.2	
	2. 업무·편의시설	2,404	2,404	-	0.7	
	3. 공공시설	113,671	126,919	△ 13,248	39.1	
	· 도로	63,852	65,112	△ 1,260	20.1	
	· 녹지	49,819	60,653	△ 10,834	18.6	
	· 기타공공시설	-	1,154	△ 1,154	0.4	

- ※ 1. 마산항은 「마산항 개발(1-1단계) 민간투자사업관련 서항·가포지구 개발계획에 관한 협약서(변경)」으로 인해 시설별 면적 일부 변경.
2. 용수, 전력 등 기반시설 변경 없음.

〈 항만배후단지 토지이용 계획평면도(변경) 〉



5 기반시설계획(용수·에너지·교통·통신 등)에 관한 사항

- ※ 1. 부산신항 토지이용계획 변경에 따른 기반시설에 관한 사항 일부 변경
 2. 인천남항(2단계) 2종 항만배후단지 740천㎡ 증가(국제여객부두 배후지)
 3. 인천신항 1단계 항만배후단지 토지이용계획 변경
 4. 평택·당진항 1,2종 항만배후단지 2,121천㎡ 증가

① 용수(상수도)시설 계획

가. 부산항 신항(변경)

※ 응동, 서「권」 항만배후단지 토지이용계획 변경에 따른 활동인구 변경

〈 항만배후단지 목표연도별 총 활동인구 예측 〉

(단위; 인)

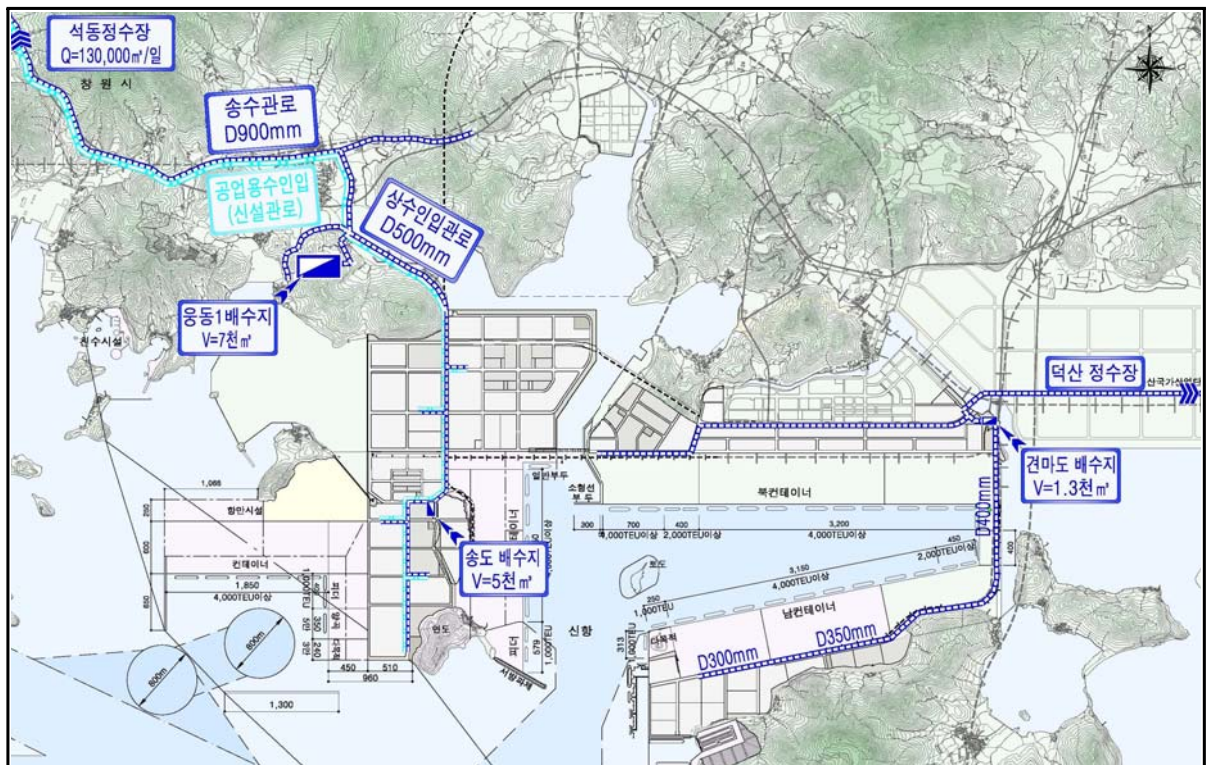
구 분		상근인구		이용인구		활동인구	
		2015	2020	2015	2020	2015	2020
북「권」	1단계	6,657	-	29,049	-	35,706	35,706
	2단계	-	9,435	-	53,719	-	63,154
	소 계	6,657	16,092	29,049	82,768	35,706	98,860
남「권」		-	10,675	-	41,751	52,426	52,426
응동	1단계	16,007	-	79,791	-	95,797	95,797
	2단계	-	14,870	-	74,662	-	89,532
	소 계	16,007	30,877	79,791	154,453	95,797	185,330
서「권」	1단계	-	1,836	-	5,716	-	7,551
	2단계	-	6,327	-	22,625	-	28,953
	소 계	-	8,163	-	28,341	-	36,504
합 계		22,664	65,806	108,840	307,313	131,503	373,119

< 항만배후단지 용수수요량 >

구 분		일최대 용수수요량(m³/일)			계획 일최대 급수량(m³/일)	비 고
		생활용수	공업용수	소화용수 (선박급수)		
북「권」	1단계	3,117	-	1,763	4,880	
	2단계	3,930	-	-	3,930	
	소 계	7,047	-	1,763	8,810	
남「권」		4,756	2,940	-	7,696	
웅동	1단계	7,991	-	-	7,991	
	2단계	7,451	2,078	-	9,529	
	소 계	15,442	2,078	-	17,520	
서「권」	1단계	745	443	1,085	2,273	
	2단계	2,713	570	1,085	4,368	
	소 계	3,458	1,013	2,170	6,641	
합 계		30,703	6,031	3,933	40,667	

☐ 용수 공급계획(변경없음)

< 항만배후단지 용수공급 계획평면도 >



나. 인천항(변경)

- ※1.인천남항(2단계) 2종단지(740천㎡ 증가) 및 항운·연안 아파트 상주인원 추가
2.인천신항 1단계 토지이용계획 변경

〈 항만배후단지 목표연도별 총 활동인구 예측 〉

(단위; 인)

구 분		상근인구 (상주인구 포함)		이용인구		활동인구 (상주인구 포함)	
		2015	2020	2015	2020	2015	2020
북항		2,759	2,759	13,467	13,467	16,226	16,226
남항	1단계	3,786	3,786	17,467	17,467	21,253	21,253
	2단계	27,110	27,110 (31,500)	131,900	131,900	159,010	159,010 (163,400)
	소 계	30,896	30,896	149,367	149,367	180,236	180,236
신항 1단계		-	11,536	-	36,875	-	48,411
합 계		33,655	45,191 (49,581)	162,834	199,709	196,462	244,873 (249,263)

- ※ 1. 인천남항(2단계) 2종단지 활동인구 및 항운·연안 아파트 상주인원 추가
2. ()는 항운·연안아파트 상주인구 포함 인구수

〈 항만배후단지 용수수요량 〉

구 분		일최대 용수수요량(㎥/일)			계획 일최대 급수량(㎥/일)	비 고
		생활용수	공업용수	소화용수 (선박급수)		
북항		867	-	407	1,274	
남항	1단계	1,152	-	-	1,152	
	2단계	8,504 (10,201)	5,324	1,763	15,591 (17,288)	
	소 계	9,656 (11,353)	5,324	1,763	16,743 (18,440)	
신항 1단계		2,897	6,393	1,627	4,524	
합 계		13,420 (15,117)	11,717	3,797	22,541 (24,238)	

- ※ ()는 항운·연안아파트 상주인구 포함 수요량

□ 용수 공급계획(변경없음)

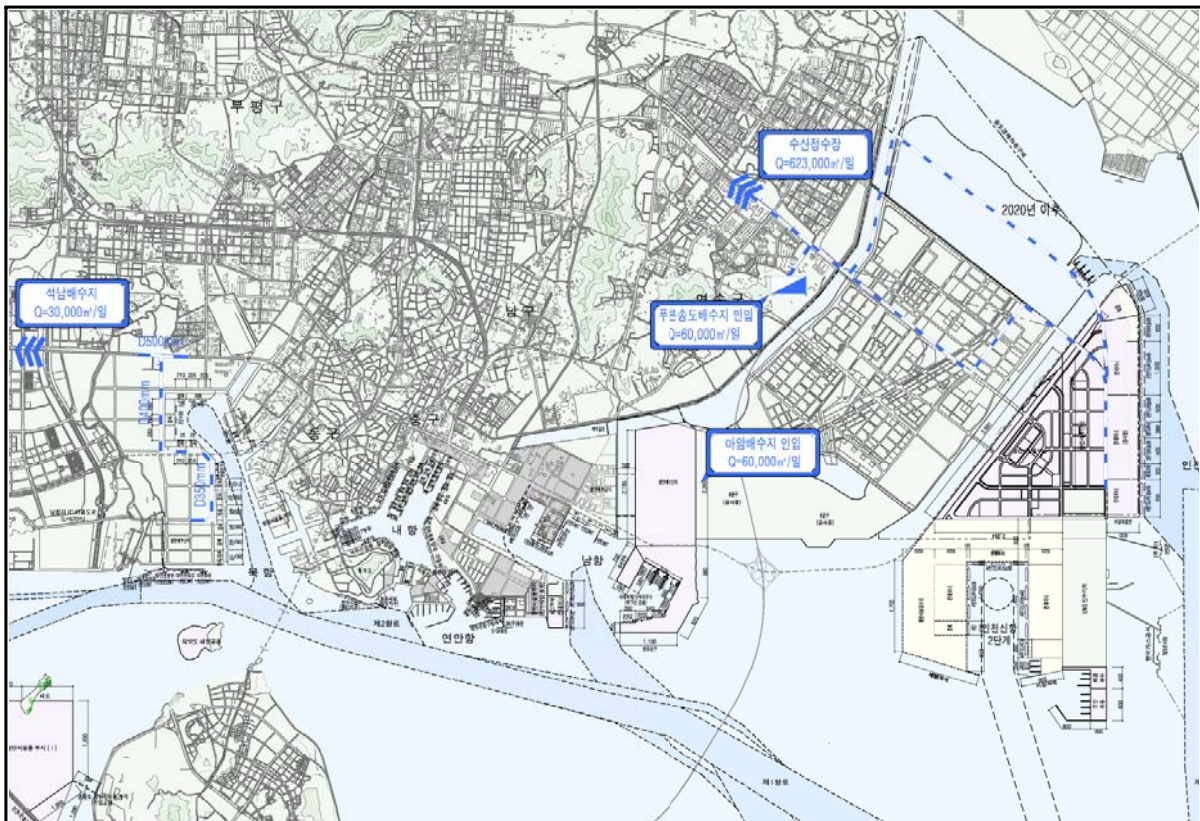
○ 생활용수

- 북향 배후단지 : 인천공항 공급관로인 공촌정수장 ($Q=450,000\text{m}^3/\text{일}$)을 통해 석남배수지($Q=30,000\text{m}^3/\text{일}$)에서 공급되는 D500mm관로에서 분기하여 향후 배후단지 확장 계획을 고려한 D350~400mm에서 분기 공급토록 계획
- 남향 배후단지 : 수산정수장($V=623,000\text{m}^3/\text{일}$) 계통의 신설아암배수지($V=60,000\text{m}^3/\text{일}$)를 통해 공급토록 계획
- 신항 배후단지 : 용수공급원은 수산정수장($Q=623,000\text{m}^3/\text{일}$) 계통의 푸른송도 배수지($Q=60,000\text{m}^3/\text{일}$)에서 공급토록 계획

○ 공업용수

- 현재 인천광역시의 공업용수관로 없으므로 생활용수로 대체하여 사용

< 항만배후단지 용수공급 계획평면도(변경) >



다. 평택·당진항(변경)

※ 평택·당진항 항만배후단지(2단계) 부지면적 증가와 토지이용계획 부지면적 변경에 따른 활동인구 변경

〈 항만배후단지 목표연도별 총 활동인구 예측 〉

(단위; 인)

구 분	상근인구		이용인구		활동인구	
	2015	2020	2015	2020	2015	2020
1단계	6,044	6,044	26,326	26,326	32,370	32,370
2단계	-	60,809	-	311,456	-	372,265
합 계	6,044	66,853	26,326	337,782	32,370	404,635

〈 항만배후단지 용수수요량 〉

구 분	일최대 용수수요량(m³/일)			계획 일최대 급수량(m³/일)	비 고
	생활용수	공업용수	소화용수 (선박급수)		
1단계	2,827	-	-	2,827	
2단계	30,775	6,453	678	37,906	
합 계	33,602	6,453	678	40,733	

☐ 용수 공급계획

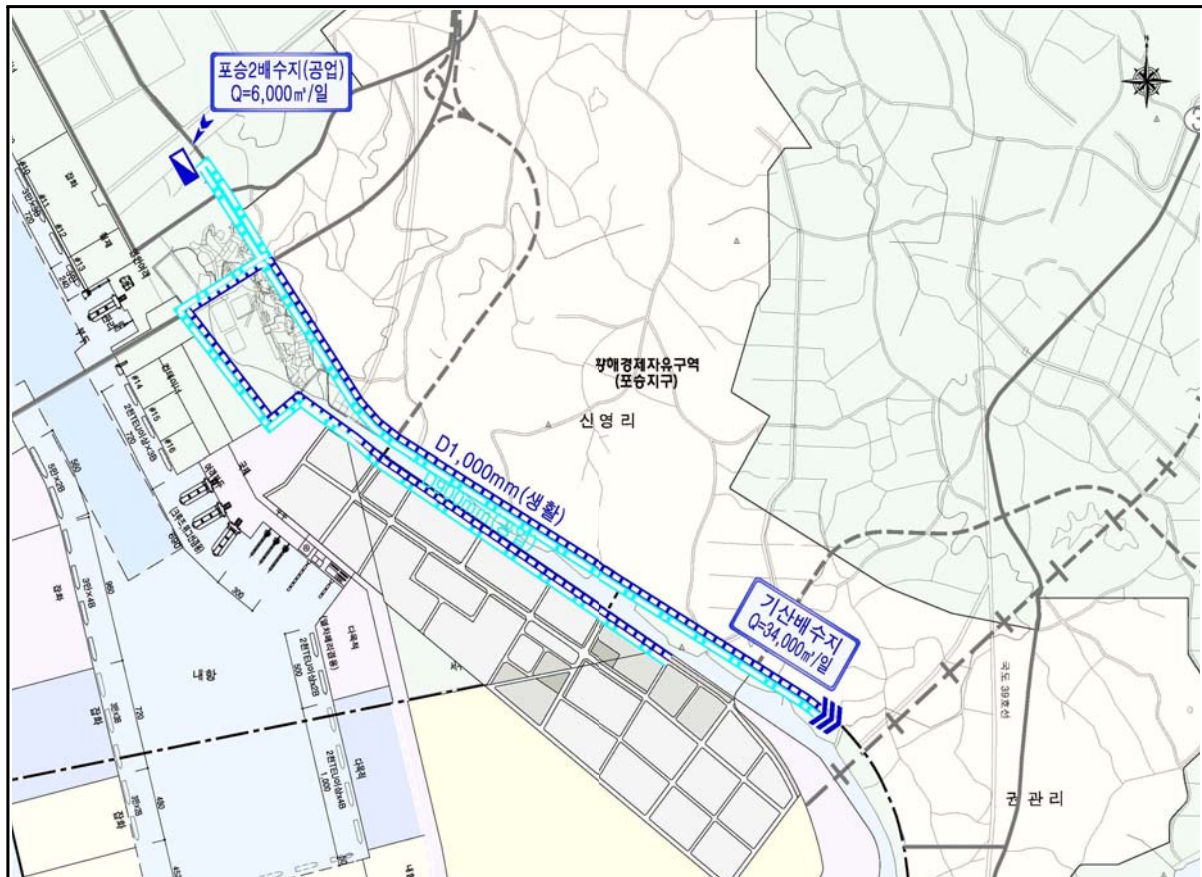
○ 생활용수

- 기산배수지(Q=34,000m³/일)에서 본사업지구 인근의 1000mm관
에서 분기하여 공급토록 계획

○ 공업용수

- 평택 포승읍 및 현덕면 일원에 계획되는 황해경제자유구역 및 한중 테크노밸리 공업용수 공급을 위해서 포승2배수지($Q=6,000\text{m}^3/\text{일}$)를 2013년 신설계획함에 따라 포승2배수지에서 공급하도록 계획

< 항만배후단지 용수공급 계획평면도 >



② 에너지시설 계획

☐ 부산항 신항(변경)

※토지이용계획 시설별 대지면적 변경에 따른 에너지 소요량 변경

< 부산항 신항 배후단지 에너지 소요량 산정 >

구 분		최대열부하 (Gcal/h)	총사용 연료량 (Gca/y)	열밀도 (Gcal/㎢·h)
북「권」 배후단지	1단계	49.88	131,085	44.88
	2단계	68.48	179,952	151.25
	소 계	118.35	311,035	75.67
남「권」 배후단지		104.89	275,638	91.90
웅동지구 배후단지	1단계	118.17	310,558	66.29
	2단계	126.44	332,292	148.80
	소 계	244.61	642,850	92.92
서「권」 배후단지	1단계	17.75	46,658	50.74
	2단계	52.94	139,152	40.91
	소 계	70.69	185,810	43.00
합 계		538.54	1,415,333	75.61

- 웅동 항만배후단지의 경우 최대열부하, 총사용 연료량 및 열밀도가 공급기준을 상회하므로 집단에너지시설 설치 타당성이 있음
- 북「권」 항만배후단지의 경우 총사용 연료량 및 열밀도가 공급 기준을 상회하나 최대열부하는 미달되어 집단에너지시설 설치 타당성이 다소 결여됨
- 남「권, 서「권」」 항만배후단지의 경우 공급기준보다 최대열부하 및 총사용 연료량이 미달되어 집단에너지시설 설치 타당성이 없음.

□ 인천항(변경)

※1.인천남항(2단계) 2종단지(740천㎡ 증가) 및 항운·연안 아파트 상주인원 추가
2.인천신항 1단계 배후단지 토지이용계획 변경

〈 인천항 배후단지 에너지 소요량 산정 〉

구 분		최대열부하 (Gcal/h)	총사용 연료량 (Gca/y)	열밀도 (Gcal/㎢·h)
북항 배후단지		22.58	59,346	67.87
남항 배후단지	1단계	31.19	81,957	57.00
	2단계	292.84	808,975	147.00
	소 계	324.03	890,932	127.60
신항 배후단지		175.58	461,424	118.39
합 계		522.19	1,411,702	119.90

- 남항 항만배후단지의 경우 최대열부하, 총사용 연료량 및 열밀도가 공급기준을 상회하므로 집단에너지시설 설치 타당성이 있음
- 북항 및 신항 항만배후단지의 경우 공급기준보다 최대열부하 및 총사용 연료량이 미달되어 집단에너지시설 설치 타당성이 없음

□ 평택·당진항(변경)

※평택·당진항 항만배후단지(2단계) 부지면적 증가와 토지이용계획 시설
별 대지면적 변경에 따른 에너지 소요량 변경

〈 평택·당진항 배후단지 에너지 소요량 산정 〉

구 분	최대열부하 (Gcal/h)	총사용 연료량 (Gca/y)	열밀도 (Gcal/㎢·h)
1단계	47.24	124,147	46.64
2단계	519.16	1,364,338	155.24
합 계	566.4	1,488,485	129.99

- 평택·당진항 항만배후단지의 경우 최대열부하, 총사용 연료량 및 열밀도가 공급기준을 상회하므로 집단에너지시설 설치 타당성이 있음

③ 교통시설 계획

가. 부산항 신항(변경)

※토지이용계획 변경에 따른 간선 교통망 변경(서「컨」1단계)

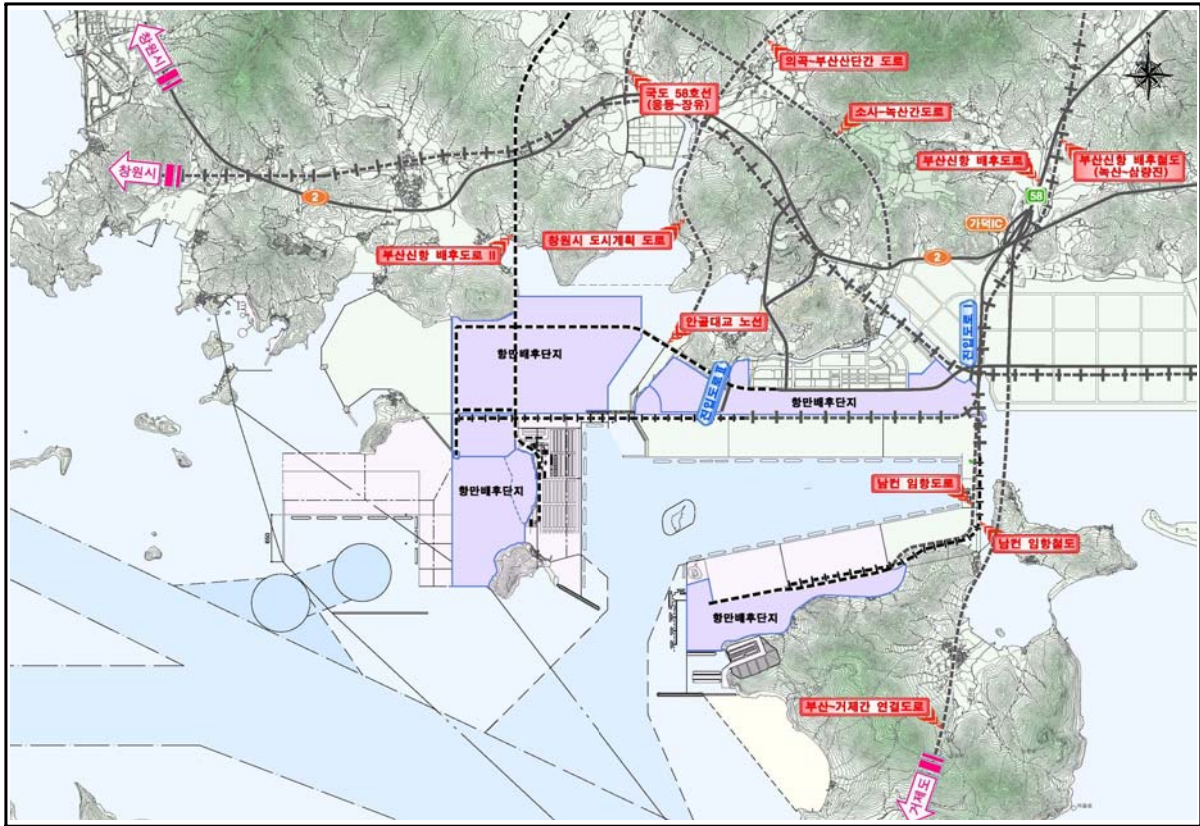
☐ 광역교통체계

- 부산 신항 주변으로 부산~거제간 연결도로, 국도2호선, 항만과 서부산IC를 잇는 지방도1047호선, 국지도69호선 등이 있음
- 남·북 컨테이너터미널의 물동량 처리를 위한 신항만배후도로는 가덕IC에서 대동JC(대구-대동간 고속도로와 연결)로 연결
- 김해에서 웅동지구로 연결되는 부산신항 배후도로Ⅱ와 북「컨」배후단지로 연결되는 진해도시계획도로(3-20호선) 계획

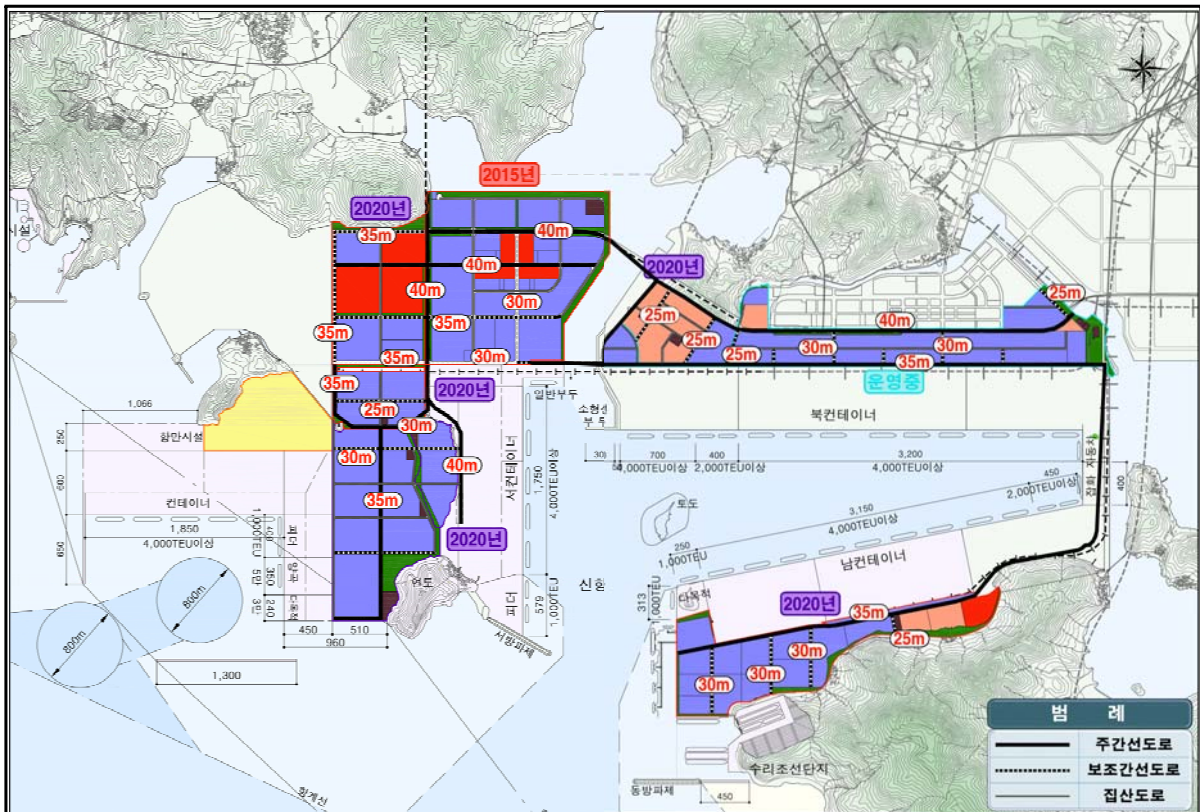
☐ 가로망 계획

- 북「컨」배후단지 동서를 가로지는 주간선도로(40m)를 축으로 보조간선도로는 남북방향, 집산도로는 동서방향으로 배치
- 남「컨」배후단지는 남「컨」배후단지 진입도로를 주간선도로(폭원 35m)로 계획하고 보조간선도로(25m~30m)를 쿨데삭(Cul-des-sac) 형태 계획
- 웅동지구는 안골대교와 연결되는 동서축과 부산신항배후도로Ⅱ와 연결되는 남북축의 주간선도로(폭원 40m)를 중심으로 격자형의 도로망 체계 확립
- 서「컨」1단계 배후단지는 웅동지구와 연결되는 주간선도로(30~35m)를 중심으로 루프형과 격자형을 혼합한 형태의 보조간선도로(25m)와 집산도로(20m)를 계획함
- 서「컨」2단계 배후단지는 서「컨」1단계 배후단지와 연결되는 주간선도로(35m)를 중심으로 격자형형태의 보조간선도로(30m)와 집산도로(20m)를 계획함

〈 항만배후단지 광역 교통망 〉



〈 항만배후단지 간선 교통망(변경) 〉



※토지이용계획 변경에 따른 간선 교통망 변경(서「컨」1단계)

나. 인천항(변경)

- ※1. 인천남항(2단계) 2종 항만배후단지 740천㎡ 증가로 인한 도로 추가
- 2. 인천신항 1단계 배후단지 내부 간선교통망 변경

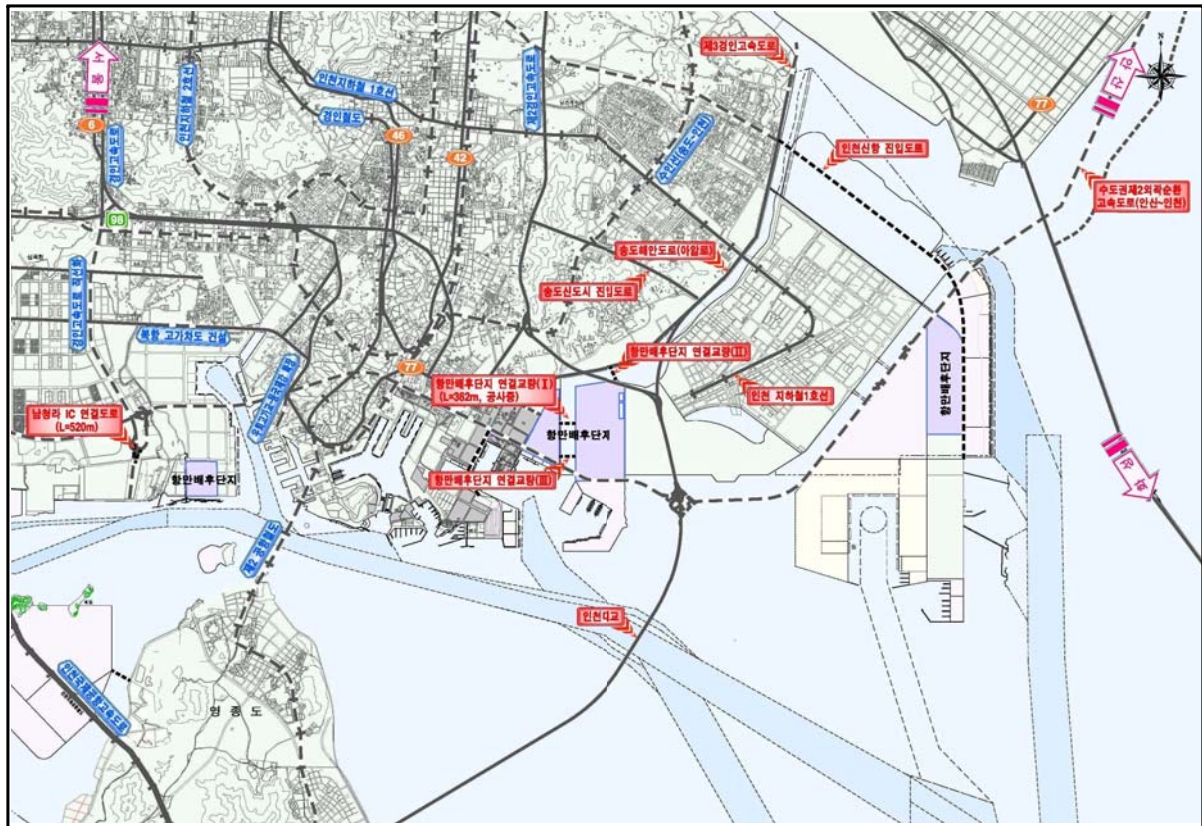
☐ 광역교통체계

- 인천항은 동서축으로 경인고속도로, 제2경인고속도로를 잇는 아암로(국도77호선)와 경인로(국도46호선), 인주로(국도42호선)가 광역교통망을 형성
- 인천항의 배후도로망으로는 국도 6호선과 경인로(국도46호선), 인주로(국도42호선), 아암로(국도77호선) 등이 연결되어 항만배후 수송망을 구축되어 있음
- 신항 및 남항을 통과하는 수도권 제2외곽순환고속도로(안산~인천)가 계획되어 있음

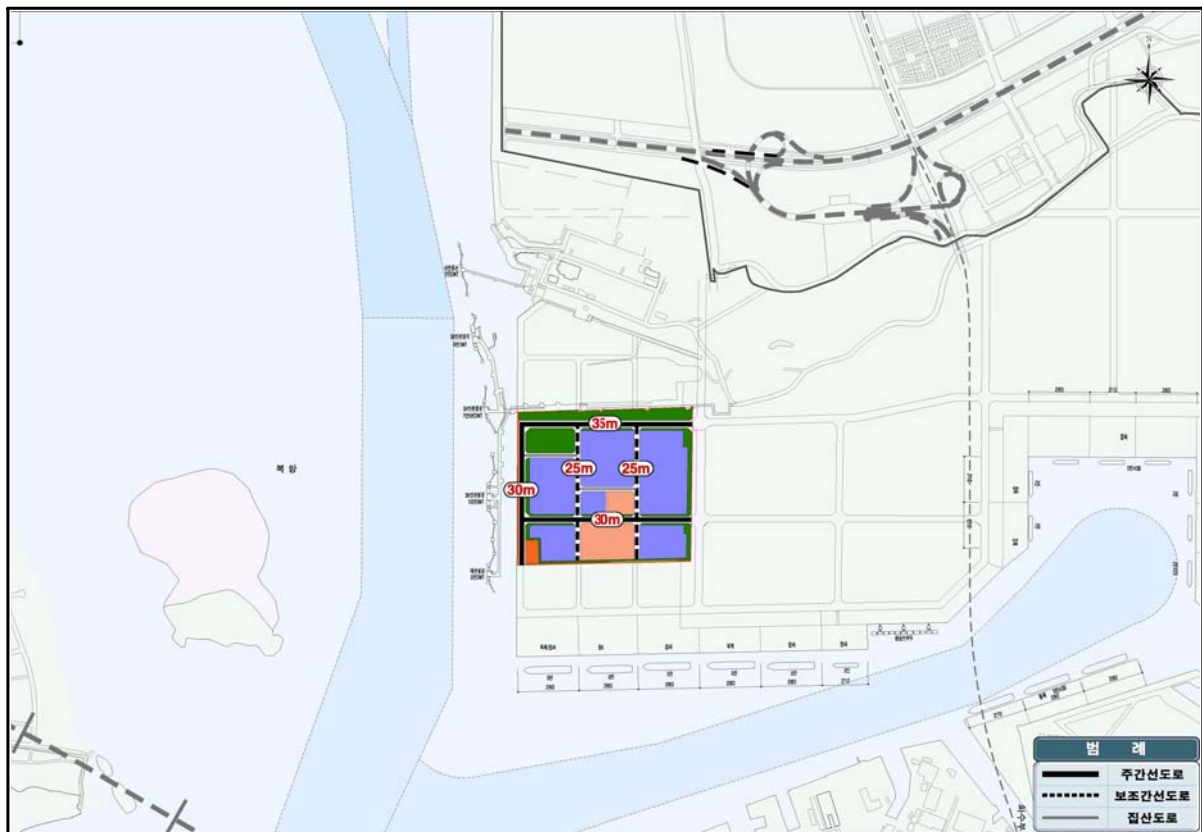
☐ 가로망 계획

- 인천북항은 대로1-7호선과 대로1-17호선을 연결하는 드자 형태의 주간선도로(30m~35m)를 축으로 남북방향으로 보조간선도로(20m)를 계획함
- 인천남항의 주간선도로(35m~40m)는 남북방향의 2개노선과 동서방향의 2개노선으로 구성되어 있으며, 내부도로망은 격자형과 루프형을 혼합한 혼합형으로 계획
- 인천신항의 주간선도로는 인천신항진입도로(50m)와 남북방향도로(35m~40m)를 축으로 구성되어 있으며 내부도로는 주간선도로를 축으로 격자형도로망을 계획

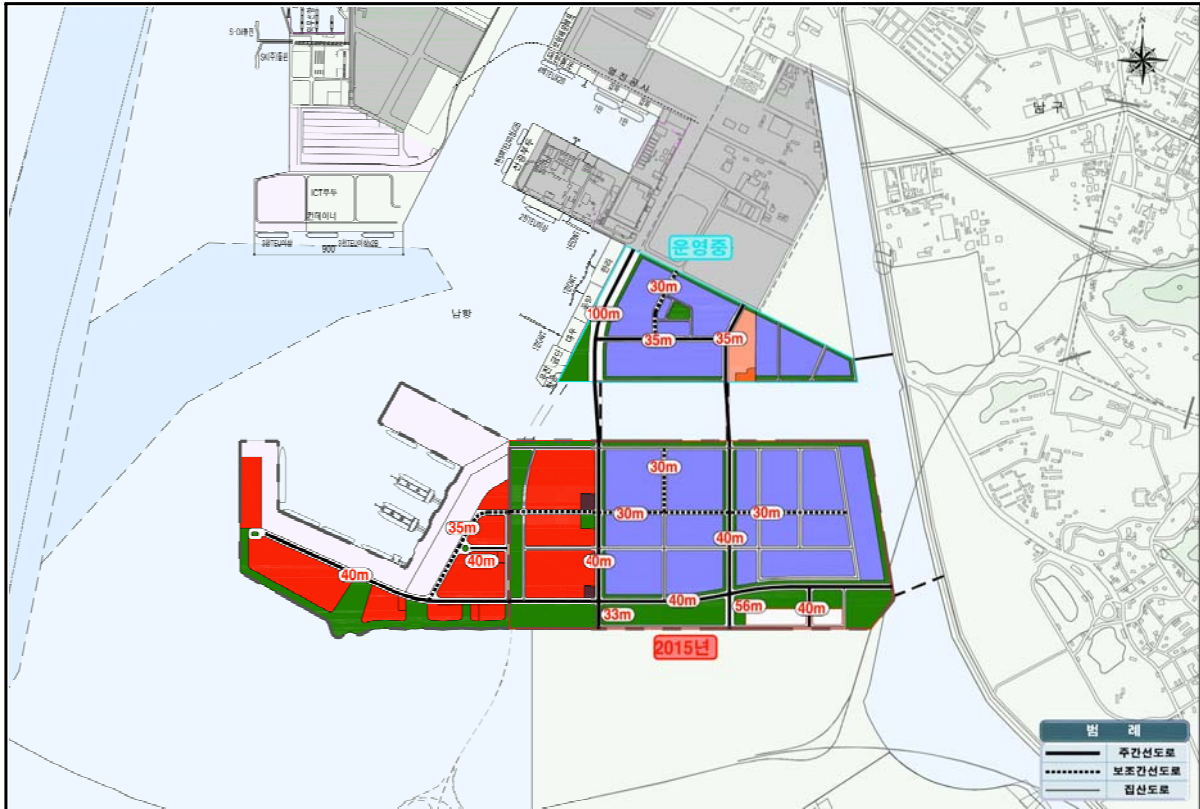
〈 항만배후단지 광역 교통망 〉



〈북항 항만배후단지 간선 교통망〉

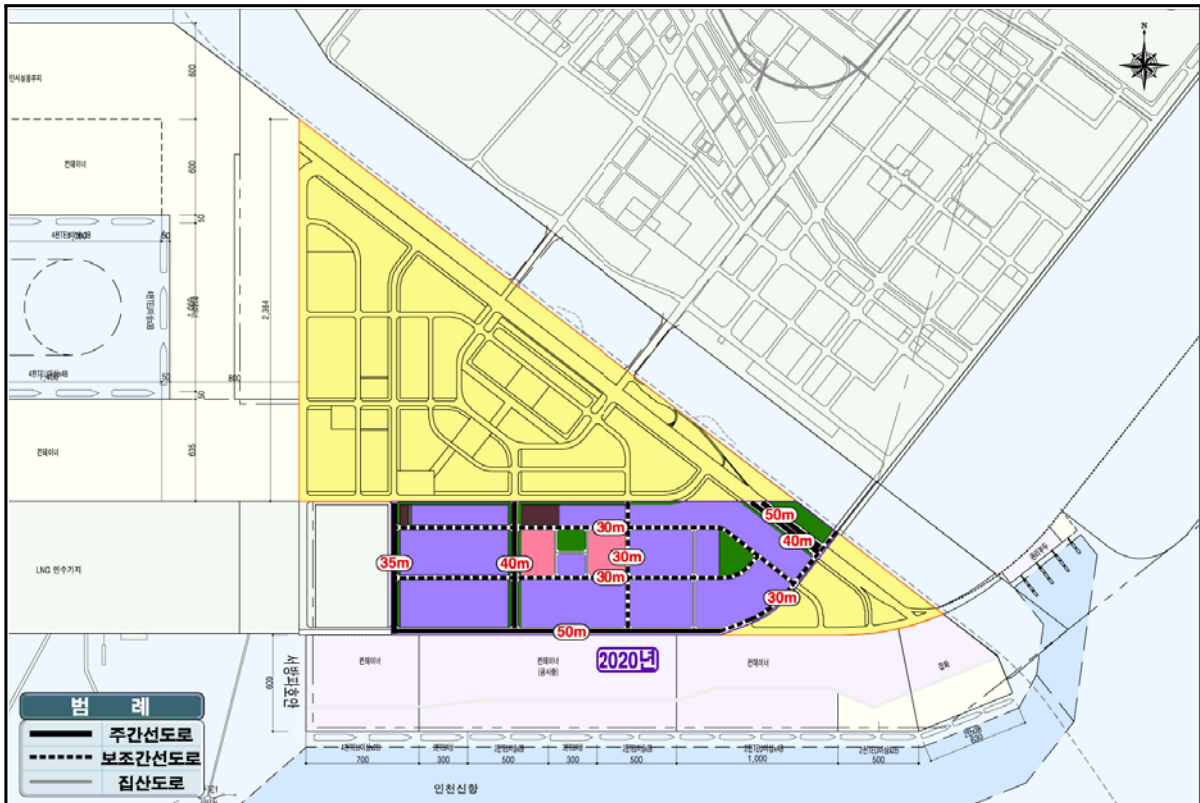


< 남향 항만배후단지 간선 교통망(변경) >



※인천남향(2단계) 2종 항만배후단지 740천㎡ 증가로 인한 도로 추가

< 신항 항만배후단지 간선 교통망 >



※인천신항 1단계 배후단지 간선교통망 변경

다. 평택·당진항(변경)

※ 평택·당진항(2단계) 내부가호안(1단계) 내부부지에 대한 1, 2종 항만배후단지 2,121천㎡ 증가에 따른 변경

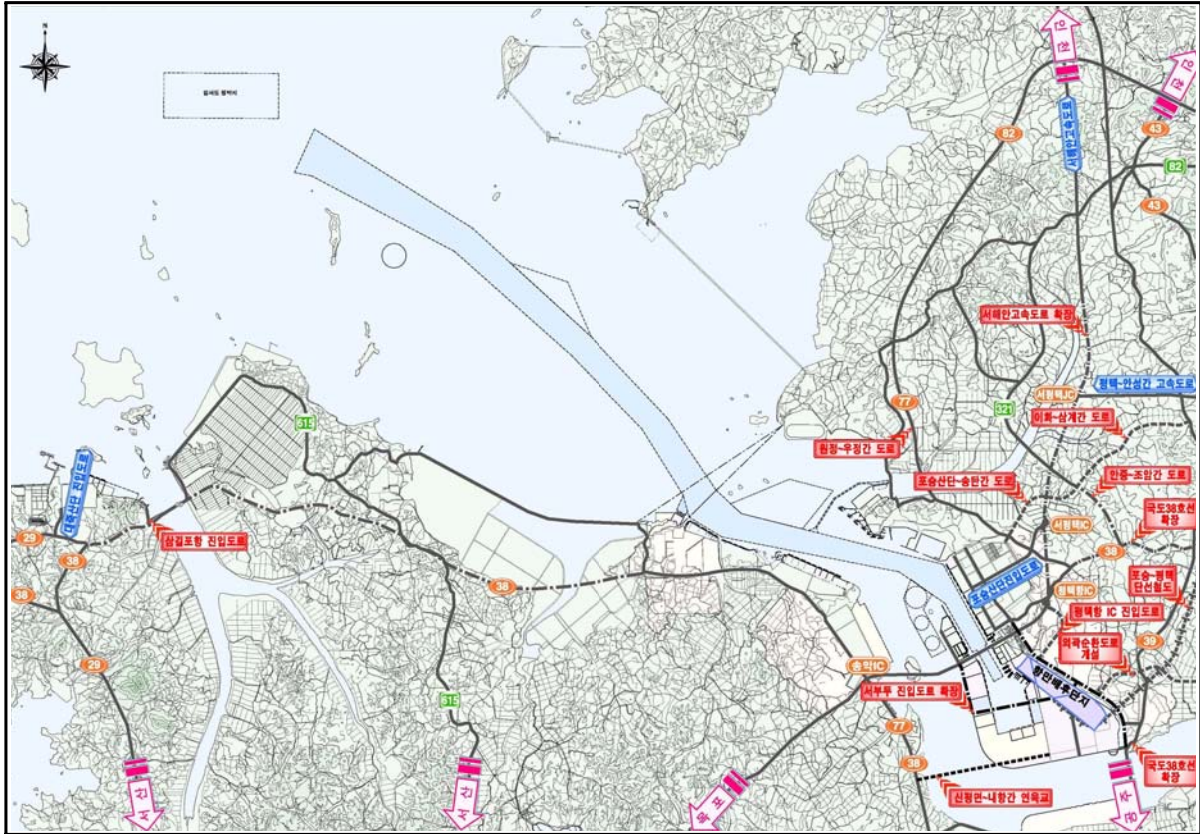
☐ 광역교통체계

- 평택·당진항 주변의 도로망 현황은 서해안고속도로(인천~목포)가 남북축으로 인접하여 위치하고 있고, 서평택IC를 통하여 국도38호선과 국도77호선이 연계되어 광역접근 체계를 구축하고 있음
- 주변지역과의 주요 연결도로인 국도39호선(온양~안중~수원), 국도38호선(아산~안중~안성)이 지역간 접근로 역할을 담당하고 있음
- 평택항 진입도로로는 평택IC진입도로 및 외곽순환도로가 계획되어 있으며, 국도38호선 확장계획이 수립되어 있음

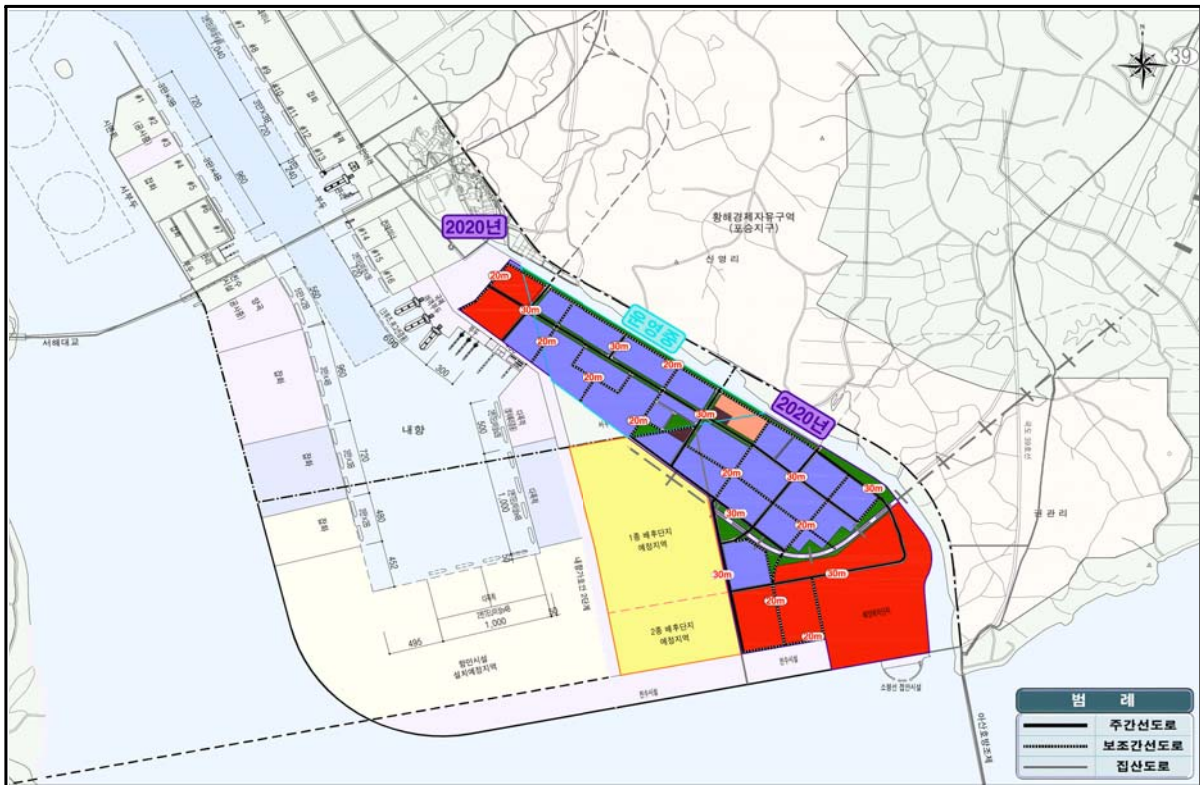
☐ 가로망 계획

- 평택·당진항 물동량의 신속한 처리를 위해 배후도로 및 진입도로 등과 연계하여 광역교통체계와 연계한 가로망 계획
- 동서방향으로 이어진 주간선도로(30m)를 축으로 보조간선도로는 격자형 및 루프형을 혼합하여 계획
- 집산도로는 간선도로를 보조하는 이면도로로서 업무·편의시설 용지의 서비스 기능을 수행하기 위하여 계획

< 항만배후단지 광역 교통망 >



< 항만배후단지 간선 교통망(변경) >



※ 평택·당진항(2단계) 내부가호안(1단계) 내부부지에 대한 1, 2종 항만배후단지 2,121천㎡ 증가에 따른 교통망 변경

④ 전력공급 계획

가. 부산항 신항(변경)

※토지이용계획 시설별 부지면적 변경에 따른 전력부하 변경

〈 부산항 신항 전력부하 및 설비용량 산정 〉

구 분		전력부하 (kVA)	최대부하 (kW)	전력사용량 (MWh/년)	비 고
북「권」	1단계	13,144	9,100	39,857	
	2단계	34,981	24,217	106,073	
	소 계	48,125	33,317	145,930	
남「권」		42,571	29,472	129,088	
웅동	1단계	44,536	30,832	135,047	
	2단계	61,791	42,779	187,369	
	소 계	106,327	73,611	322,416	
서「권」	1단계	4,816	3,335	14,604	
	2단계	11,318	7,835	34,320	
	소 계	16,134	11,170	48,925	
합 계		213,157	147,570	646,359	

□ 전력공급 계획

- 북「권」, 남「권」, 웅동지구 및 서「권」 배후단지의 전력공급은 2013년 준공하는 용원 변전소와 2016년 준공되는 신항 변전소에서 전력공급 가능

※ 인근 154kV 변전소에서 22.9kV로 강압하여 단지 내 모든시설에 전력을 공급하고, 배전선로를 지중케이블방식 채택

나. 인천항(변경)

※1.인천남항(2단계) 2종단지(740천㎡ 증가) 및 항운·연안 아파트 상주인원 추가
2.인천신항 1단계 배후단지 토지이용계획 변경

〈 인천항 전력부하 및 설비용량 산정 〉

구 분		전력부하 (kVA)	최대부하 (kW)	전력사용량 (MWh/년)	비 고
북항		7,328	5,073	22,221	
남항	1단계	8,719	6,036	26,439	
	2단계	123,724	85,655	375,169	
	소 계	132,443	91,691	401,608	
신항 1단계		65,111	45,077	197,437	
합 계		204,882	141,841	621,266	

☐ 전력공급 계획

- 북송도 변전소에서 전력공급 가능
- 송도 변전소와 동춘 변전소에서는 전력공급 불가능
- ※ 인근 154kV 변전소에서 22.9kV로 강압하여 단지 내 모든 시설에 전력을 공급하고, 배전선로를 지중케이블방식 채택

라. 평택·당진항(변경)

※항만배후단지 부지 증가 및 토지이용계획 시설별 부지면적 변경에 따른 전력부하 변경

〈 평택·당진항 전력부하 및 설비용량 산정 〉

구 분		전력부하 (kVA)	최대부하 (kW)	전력사용량 (MWh/년)	비 고
1단계		9,110	8,199	71,823	
2단계		188,200	169,380	1,483,769	
합 계		197,310	177,579	1,555,592	

☐ 전력공급 계획

- 만호 변전소(2011년 45/60 MVA x 1bank 증설) 또는 원정 변전소에서 전력공급 가능
- ※ 인근 154kV 변전소에서 22.9kV로 강압하여 단지 내 모든시설에 전력을 공급하고, 배전선로를 지중케이블방식 채택

⑤ 통신시설 계획

□ 시설별 통신수요 원단위를 적용하여 통신수요량 추정

- 업무편의시설의 연면적은 전력공급계획시 산출한 시설별 용적율을 적용하여 산정

〈 배후단지 통신수요량 추정 결과 〉

구 분			수요량(회선)	비 고
부산항 신항 (변경)	북 「권」	1단계	5,000	
		2단계	21,000	
		소계	26,000	
	남 「권」		12,000	
	웅동	1단계	23,000	
		2단계	29,000	
		소계	52,000	
	서 「권」	1단계	300	
		2단계	700	
		소계	1,000	
	합 계		91,000	
인천항 (변경)	북 항		4,000	
	남항	1단계	4,000	
		2단계	54,000	
		소계	58,000	
	신 항		10,000	
	합 계		72,000	
평택· 당진항 배후단지 (변경)	1단계		4,000	
	2단계		119,000	
	합 계		123,000	

※ 부산항신항, 인천항 남항(2단계), 인천신항 1단계, 평택·당진항 항만배후
단지 상근인구 및 연면적 변경에 따른 통신수요 변경

6 환경보전(하수·폐수·폐기물처리 등)에 관한 사항

① 하(폐)수시설 계획

- ☐ 계획오수량은 배후도시의 하수도 정비기본계획을 근거로 하여 오수전환율 및 지하수량을 적용
- ☐ 우수처리계획은 사업지구내로 유입되는 우수량에 대하여 지형 및 여건을 감안하여 일반적인 자연유하식으로 계획
 - 계획우수량 산정은 안정도가 높고 최대우수유출량 산정이 간편한 합리식을 사용
 - 확률년수 및 유입시간 등은 하수도 시설기준(2011)을 참고함
 - 우수유속범위는 $0.8\text{m/s} \leq V \leq 3.0\text{m/s}$ 를 유지토록 함

가. 부산항 신항(변경)

※웅동, 서「컨」항만배후단지 토지이용계획 면적변경에 따른 오수발생량 변경

< 항만배후단지 오수발생량 >

구 분		용수발생량 (m³/일)	발생량(m³/일)			비 고
			일평균	일최대	시간최대	
북「컨」	1단계	3,117	2,868	3,429	6,234	
	2단계	3,930	3,615	4,323	7,859	
	소 계	7,047	6,483	7,752	14,093	
남「컨」		4,756	4,376	5,232	9,513	
웅동	1단계	7,991	7,352	8,790	15,983	
	2단계	7,451	6,855	8,196	14,901	
	소 계	15,442	14,207	16,986	30,884	
서「컨」	1단계	745	685	819	1,489	
	2단계	2,713	2,496	2,984	5,426	
	소 계	3,458	3,181	3,803	6,915	
계획오수량		-	28,247	33,773	61,406	

□ 오수처리방안

○ 북「컨」배후단지

- 오수는 별도의 중계펌프장을 설치하여 녹산산업단지내에 있는 녹산 공공하수처리장으로 유입 처리 후 방류
- 관거의 하수처리장 이송방식은 자연유하로 계획하고, 심도가 깊어 지는 구간에 오수중계 펌프장을 설치, 압송 후 자연 유하

○ 남「컨」배후단지

- 오수는 별도의 중계펌프장을 설치하여 녹산산업단지내에 있는 녹산 공공하수처리장으로 유입 처리 후 방류
- 관거의 하수처리장 이송방식은 자연유하로 계획하고, 심도가 깊어 지는 구간에 오수중계 펌프장을 설치, 압송 후 자연 유하

○ 웅동 및 서「컨」배후단지

- 웅동 및 서「컨」1단계(2015년)의 오수는 웅동지구내 북측의 하수 종말처리장(2015년:Q=8,000m³/일, 2020년:Q=20,000m³/일)으로 유입 처리 후 방류
- 서「컨」2단계(2020년)의 오수는 단지내 하수종말처리장(Q=5,000m³/일)을 신설하여 처리 계획(향후 지자체 협의)
- 관거의 하수처리장 이송방식은 자연유하로 계획하고, 심도가 깊어 지는 구간에 오수중계 펌프장을 설치, 압송 후 자연 유하

< 항만배후단지 폐수발생량 >

구 분		용수발생량 (m ³ /일)	발생량(m ³ /일)			비 고
			일평균	일최대	시간최대	
북「컨」	1단계	-	-	-	-	
	2단계	-	-	-	-	
	소 계	-	-	-	-	
남「컨」		2,940	1,884	2,208	3,828	
웅동	1단계	-	-	-	-	
	2단계	2,078	1,331	1,560	2,705	
	소 계	2,078	1,331	1,560	2,705	
서「컨」	1단계	443	284	333	577	
	2단계	570	365	428	742	
	소 계	1,013	649	761	1,319	
계획폐수량		-	3,864	4,529	7,852	

□ 폐수처리방안

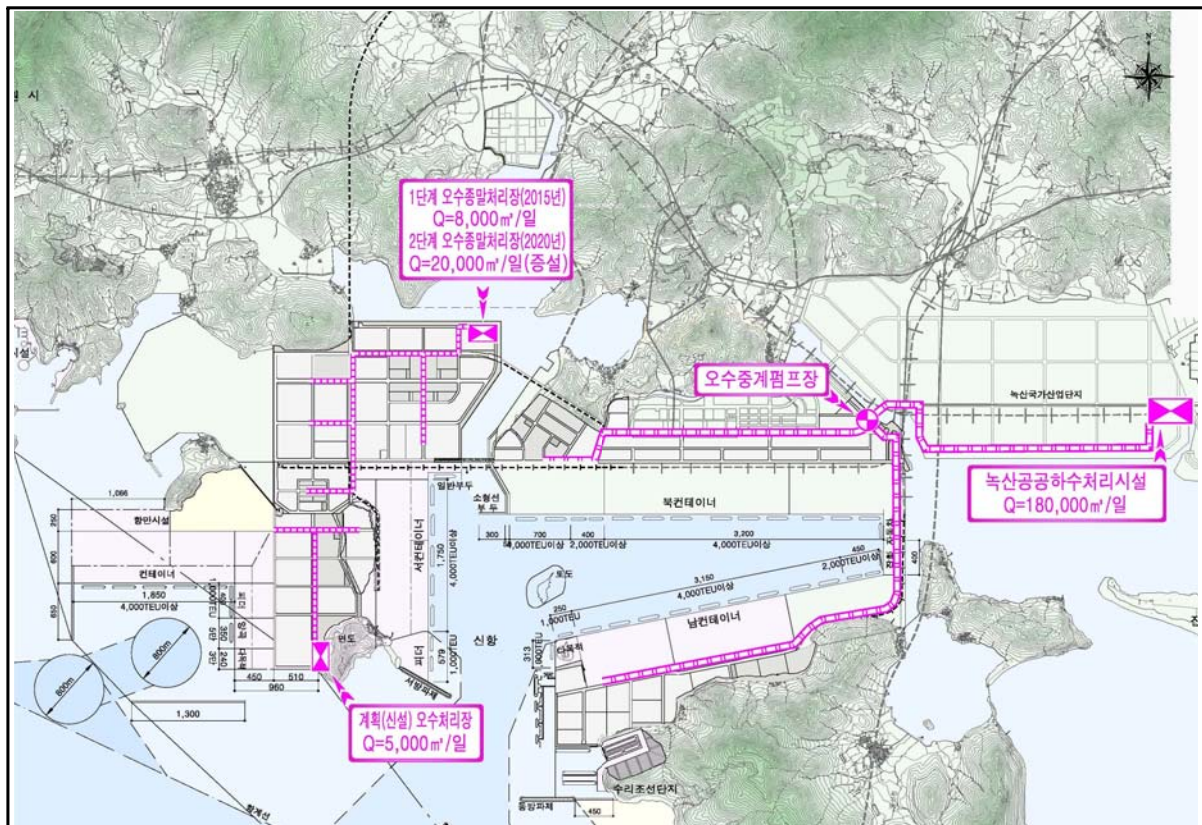
○ 웅동 및 서「컨」배후단지

- 웅동 및 서「컨」1단계(2015년) 폐수는 각 입주업체별로 개별 전처리 후 생활오수와 같이 차집하여 웅동 1단계내 북측의 계획 하수종말처리장(2015년:Q=8,000m³/일, 2020년:Q=20,000m³/일)으로 유입 처리 계획
- 서「컨」2단계(2020년) 폐수는 각 입주업체별로 개별 전처리 후 생활오수와 같이 차집하여 서「컨」단지내 하수종말처리장(Q=5,000m³/일)을 신설하여 처리 계획

○ 남「컨」배후단지

- 폐수는 각 공장별로 1차 처리 후 생활오수와 같이 차집하여 녹산 공공하수처리시설(Q=180,000m³/일)에서 통합 처리

〈 항만배후단지 오수처리 계획평면도 〉



나. 인천항(변경)

※ 1.인천남항(2단계) 2종단지 및 항운·연안 아파트 급수변경에 의한 오수량 변경
2.인천신항 1단계 배후단지 토지이용계획 변경

〈 항만배후단지 오수발생량 〉

구 분		용수발생량 (m³/일)	발생량(m³/일)			비 고
			일평균	일최대	시간최대	
북항		867	602	731	1,054	
남항	1단계	1,152	800	971	1,400	
	2단계	10,201	7,099	8,617	12,421	
	소 계	11,353	7,899	9,588	13,821	
신항 1단계		2,897	2,013	2,443	3,520	
계획오수량		-	10,514	12,762	18,395	

□ 오수처리방안

○ 북항배후단지

- 가좌처리구역으로 사업지구에서 발생하는 오수를 기배설된 관로를 거쳐 가좌하수처리장(Q=125,000m³/일)으로 처리토록 계획

○ 남항배후단지

- 송도 8공구 일부구역이 학익하수처리구역으로 편입되어 8공구 오수량을 감안하여 현재 운영중인 학익하수종말처리장(Q=125,000m³/일)으로 처리계획

○ 신항배후단지

- 현재 운영중인 승기하수처리장(Q=275,000m³/일)으로 유입 처리토록 계획
- 당초 증설계획이 있는 송도제1하수처리장으로 관계기관과 협의하여 처리토록 하였으나, 송도제1하수처리장 증설이 어려우므로
- 향후 송도제3하수처리장(2020년)계획이 있으므로 향후 관계기관과 협의하여 처리토록 함.

〈 항만배후단지 폐수발생량 〉

구 분	용수발생량 (m³/일)	발생량(m³/일)			비 고
		일평균	일최대	시간최대	
북항	-	-	-	-	
남항	1단계	-	-	-	
	2단계	5,324	2,879	3,466	4,932
	소 계	5,324	2,879	3,466	4,932
신항 1단계	6,393	3,457	4,162	5,923	
계획폐수량	-	6,336	7,628	10,855	

□ 폐수처리방안

○ 남항배후단지

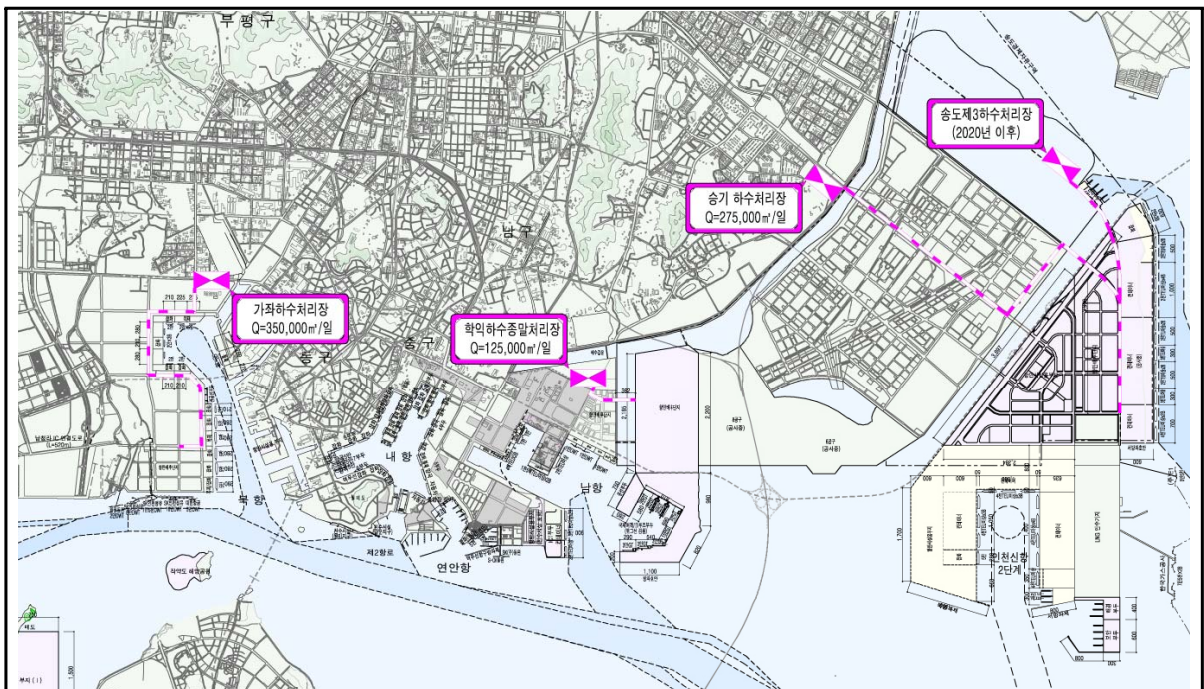
- 폐수는 각 입주업체별로 개별 전처리후 생활오수와 같이 차집하여 2008년 준공하여 운영중인 학익하수종말처리장(Q=125,000m³/일)에서 통합처리 계획

○ 신항배후단지

- 폐수는 각 입주업체별로 개별 전처리후 생활오수와 같이 차집하여 송기하수처리장(Q=275,000m³/일)에서 통합처리 계획

※ 당초 증설계획이 있는 송도제1하수처리장으로 차집하여 처리토록 하였으나, 송도제1하수처리장 증설이 어려움

〈 항만배후단지 오수처리 계획평면도 〉



다. 평택·당진항(변경)

※평택·당진항 항만배후단지(2단계) 부지면적 증가와 토지이용계획 부지면적 변경에 따른 오수발생량 변경

〈 항만배후단지 오수발생량 〉

구 분	용수발생량 (m³/일)	발생량(m³/일)			비 고
		일평균	일최대	시간최대	
1단계	2,827	2,110	2,284	3,709	
2단계	30,775	22,970	24,866	40,377	
계획오수량	-	25,080	27,150	44,086	

☐ 오수처리방안

○ 1단계

- 오수는 발생량 전량을 수집하여 단지내 현재 운영중인 오수처리장(Q=1,800m³/일)으로 유입 처리후 방류계획
- 장래 2단계 배후단지조성을 감안하여 단지내 오수중계펌프장 및 오수처리장(필요용량:Q=30,000m³/일)을 확장예정(처리장 확장부지는 확보가능)

○ 2단계

- 단지내 발생한 오수를 수집 1단계 관로에 연결하여 중계펌프장을 거쳐 확장예정인 오수처리장으로 유입 처리후 방류계획

〈 항만배후단지 폐수발생량 〉

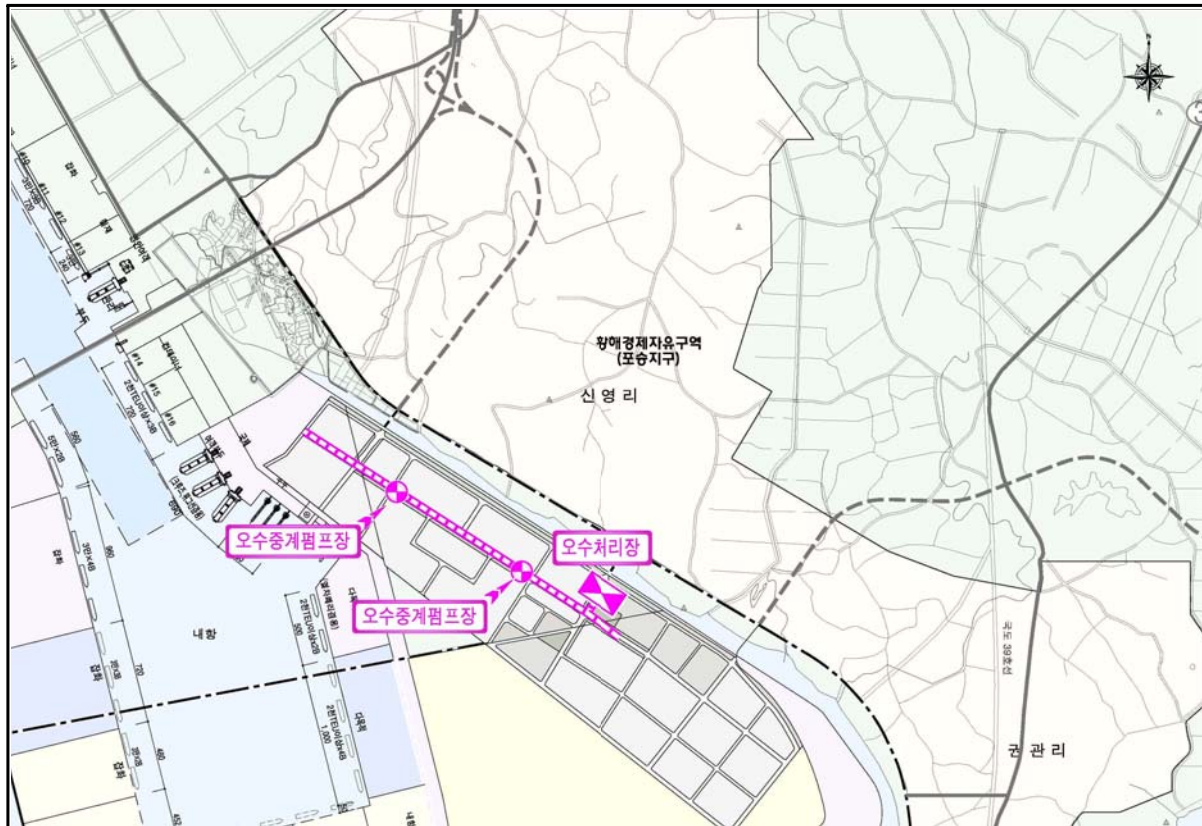
구 분	용수발생량 (m³/일)	발생량(m³/일)			비 고
		일평균	일최대	시간최대	
1단계	-	-	-	-	
2단계	6,453	3,490	4,201	5,979	
계획폐수량	-	3,490	4,201	5,979	

□ 폐수처리방안

○ 2단계

- 폐수는 각 입주업체별로 개별 전처리후 생활오수와 같이 차집하여 1단계 사업지구내 오수처리장으로 통합처리

〈 항만배후단지 오수처리 계획평면도〉



② 폐기물처리시설 계획

☐ 부산항 신항(변경)

※토지이용계획 시설별 부지면적 변경에 따른 폐기물량 변경

(단위; ton/년)

구 분		종량제 폐기물		음식물 Σ(⑧+⑨)	합 계
		소각(가연성)	매립(불연성)		
북「권」 배후단지	1단계	3,051.9	214.9	4,534.8	7,801.6
	2단계	6,699.8	408.2	12,867.8	19,975.8
	소 계	9,751.7	623.1	17,402.6	27,777.4
남「권」	배후단지	5,010.1	326.9	8,627.9	13,964.9
웅동지구 배후단지	1단계	9,219.9	598.8	16,008.0	25,826.7
	2단계	9,394.8	576.4	17,872.0	27,843.2
	소 계	18,614.7	1,175.2	33,880	53,669.9
서「권」 배후단지	1단계	562.7	43.7	650.5	1,256.9
	2단계	2,157.5	167.4	2,494.0	4,818.9
	소 계	2,720.2	211.1	3,144.5	6,075.8
합 계		36,096.7	2,336.3	63,055.0	101,488.0

☐ 인천항(변경)

※1.인천남항(2단계) 2종단지(740천㎡ 증가) 및 항운·연안 아파트 상주인원 추가

2.인천신항 1단계 배후단지 토지이용계획 변경

(단위; ton/년)

구 분		종량제 폐기물		음식물 Σ(⑧+⑨)	합 계
		소각(가연성)	매립(불연성)		
북항 배후단지		1,535.2	100.8	2,612.9	4,248.9
남항 배후단지	1단계	1,892.0	130.0	3,065.6	5,087.6
	2단계	16,584.0	1,033.2	31,146.3	48,763.5
	소 계	18,476.0	1,163.2	34,211.9	53,851.1
신항 배후단지		4,490.3	298.9	7,460.5	12,249.7
합 계		24,501.5	1,562.9	44,285.3	70,349.7

☐ 평택·당진항(변경)

※항만배후부지(2단계) 부지면적 증가와 토지이용계획 시설별 부지면적 변경에 따른 폐기물량 변경

(단위; ton/년)

구 분	종량제 폐기물		음식물 Σ(⑧+⑨)	합 계
	소각(가연성)	매립(불연성)		
1단계	2,762.2	194.7	4,094.2	7,051.1
2단계	39,129.6	2,398.1	74,559.3	116,087
소 계	41,891.8	2,592.8	78,653.5	123,138.1

가. 폐기물처리시설 계획

- ☐ 한정된 부지 내 별도의 폐기물처리시설을 설치하는 것은 다소 무리가 있으므로, 항만별로 인근의 대규모 매립장 및 소각장을 이용하여 처리하는 것으로 계획함
- ☐ 재활용 폐기물은 전량 재활용하도록 유도하며, 재활용 업체에 전량 위탁 처리하도록 함