

## 제 3 편

### 부 문 별 계 획



## 제1장 토지이용계획

### 1. 현황 및 문제점

#### 1.1 토지이용 현황

##### 가. 지목별 토지이용현황

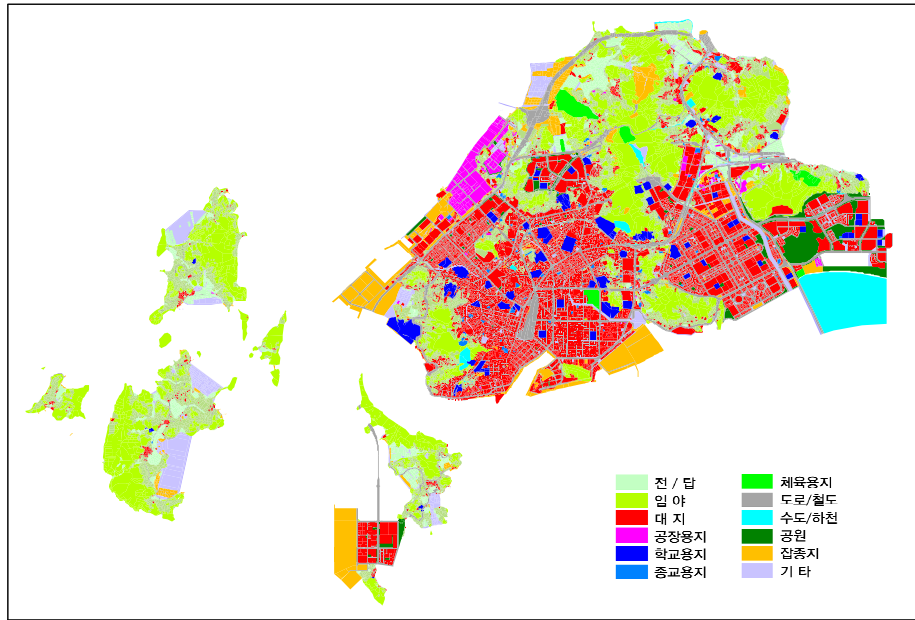
- 2015년 기준 지목별 토지이용현황을 보면 대지가 11,565km<sup>2</sup>로 전체의 22.4%로 가장 많은 면적을 차지하고 있으며 임야가 22.3%, 공공시설용지 20.7%순으로 이용되고 있음
- 2000~2015년까지 도시개발로 인하여 전/답이 3.11km<sup>2</sup>로 가장 많이 감소하였으며, 그 다음으로 임야 1.25km<sup>2</sup>순이며, 증가한 용도는 공공용지가 3.9km<sup>2</sup>로 가장 많이 증가하였으며 대지 2.09km<sup>2</sup>순으로 증가하여 도시전체의 도시적용도가 두드러지고 있음

〈지목별 토지이용현황〉

(단위: 천m<sup>2</sup>, %)

구 분	2000년		2005년		2010년		2015년	
	면적	구성비	면적	구성비	면적	구성비	면적	구성비
계	47,062	100.0	47,923	100.0	50,084	100.0	51,579	100.0
전/답	12,912	27.4	11,834	24.7	10,386	20.7	9,800	19.0
임야	12,769	27.1	12,336	25.7	11,668	23.3	11,514	22.3
대지	9,474	20.1	10,356	21.6	11,091	22.1	11,565	22.4
공장용지	1,028	2.2	927	1.9	886	1.8	908	1.8
공공용지	6,702	14.2	7,866	16.4	9,943	19.9	10,680	20.7
학교용지	1,252	2.7	1,353	2.8	1,447	2.9	1,500	2.9
종교용지	107	0.2	171	0.4	209	0.4	243	0.5
체육용지	123	0.3	219	0.5	452	0.9	469	0.9
도로, 철도	4,845	10.3	5,649	11.8	6,692	13.4	7,087	13.7
수도용지	216	0.5	213	0.4	224	0.4	226	0.4
공원	159	0.3	261	0.5	918	1.8	1,156	2.2
잡종지	1,919	4.1	2,270	4.7	2,336	4.7	3,350	6.5
기타	2,259	4.8	2,335	4.9	3,774	7.5	3,762	7.3

자료 : 목포시 통계연보, 각년호



〈지목별 토지이용현황도〉

## 나. 용도지역별 토지이용현황

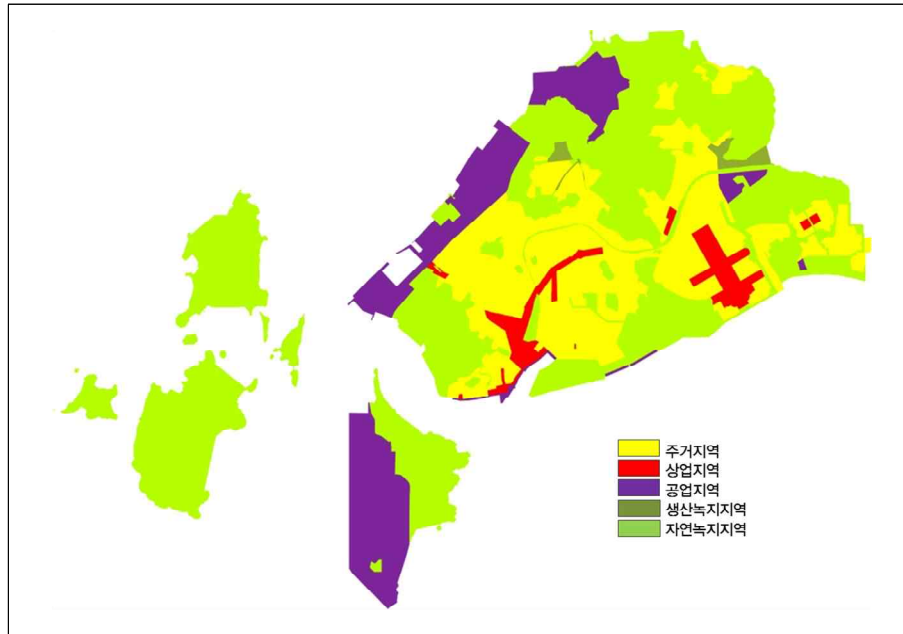
- 2015년 기준 목포시의 도시지역면적은 112,490km<sup>2</sup>로 그 중 57.63km<sup>2</sup>는 해면부 미지정 용도지역에 해당함
- 미지정 도시지역면적을 제외한 용도지역 중 녹지지역이 29.7km<sup>2</sup>, 26.4%로 가장 많은 면적을 차지하고 있으며 주거지역이 14.7km<sup>2</sup>로 13.08%, 공업지역이 8.4km<sup>2</sup>로 7.4%, 상업지역이 2.0km<sup>2</sup>로 1.78%순으로 구성됨

〈용도지역 현황〉

구 분		면 적 (천m <sup>2</sup> )	구성비(%)
합 계		112,490	100.0
주거 지역	소 계	14,712	13.08
	전용주거지역	77	0.07
	일반주거지역	13,302	11.82
	준주거지역	1,333	1.18
상업 지역	소 계	2,001	1.78
	중심상업지역	444	0.39
	일반상업지역	1,557	1.38
공업 지역	소 계	8,402	7.47
	일반공업지역	5,567	4.95
	준공업지역	2,835	2.52
녹지 지역	소 계	29,746	26.44
	생산녹지지역	283	0.25
	자연녹지지역	29,463	26.19
미 지 정 (해면)		57,629	51.23

자료 : 목포시 내부자료





〈용도지역별 토지이용현황도〉

#### 다. 용도지구 현황

- 2015년 기준 목포시의 용도지구 면적은 4,961km<sup>2</sup>로 그 중 방재지구가 2.3km<sup>2</sup>로 46%, 시설보호지구가 0.9km<sup>2</sup>로 19%순으로 구성됨

〈용도지구 현황〉

구 분	계	경관지구	미관지구	고도지구	보존지구	시설보호지구	취락지구	방화지구	방재지구
개수	29	1	2	3	2	4	7	6	4
면적(천m <sup>2</sup> )	4,960.8	72.5	27.5	665.9	40.4	942.6	177.0	751.4	2,283.5
구성비(%)	100.0	1.5	0.6	13.4	0.8	19.0	3.6	15.1	46.0

자료 : 목포시 내부자료

## 2. 개발가능지 분석

### 2.1 개발가능지 분석의 목적

- 「도시기본계획 수립지침」에 의거하여 목포의 토지이용현황 및 특성을 분석하여 토지자원을 효율적이고 절약적으로 이용될 수 있도록 가용토지 공급량을 분석
- 도시지역의 정비 및 인구의 증가에 따른 개발수요의 체계적인 관리를 위해 시가화예정용지로 지정 가능한 토지의 분포정도 파악
- 비 도시화지역을 체계적으로 관리할 수 있도록 개발가능지의 분포에 따른 소규모 개발행위 가능성을 검토하여 계획적 개발방향 설정

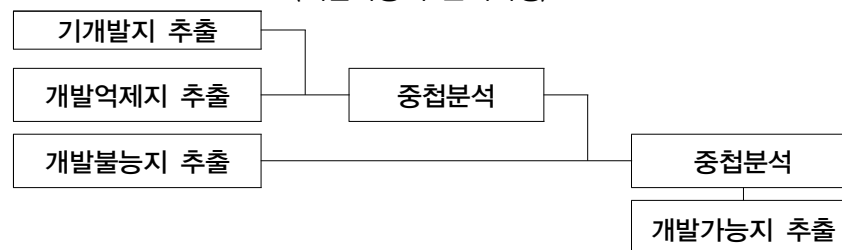
### 2.2 개발가능지 분석기준

- 목포시의 토지이용현황을 토대로 기개발지, 개발가능지, 개발억제지, 개발불가능지로 구분하여 분석
- 목포시 전체 행정구역에서 기 개발지역을 추출한 후, 나머지 지역에서 차례로 개발억제지 및 개발불가능지를 제외한 지역을 개발가능지로 분석

〈개발가능지 분석기준〉

구 분	분석기준
기 개발지	· 시가화지역(주거 · 상업 · 공업지역) · 자연취락지구 · 주요도시계획시설(공공문화체육시설, 교통시설 등)
개발억제지	· 보전산지 · 문화재보호구역
개발불가능지	· 표고 100m초과 · 경사 25도 이상 지역 · 공원, 하천 · 야생동물보호구역
개발가능지	· 기개발지, 개발억제지, 개발불가능지를 제외한 지역

〈개발가능지 분석과정〉



2.3 개발가능지 분석 결과

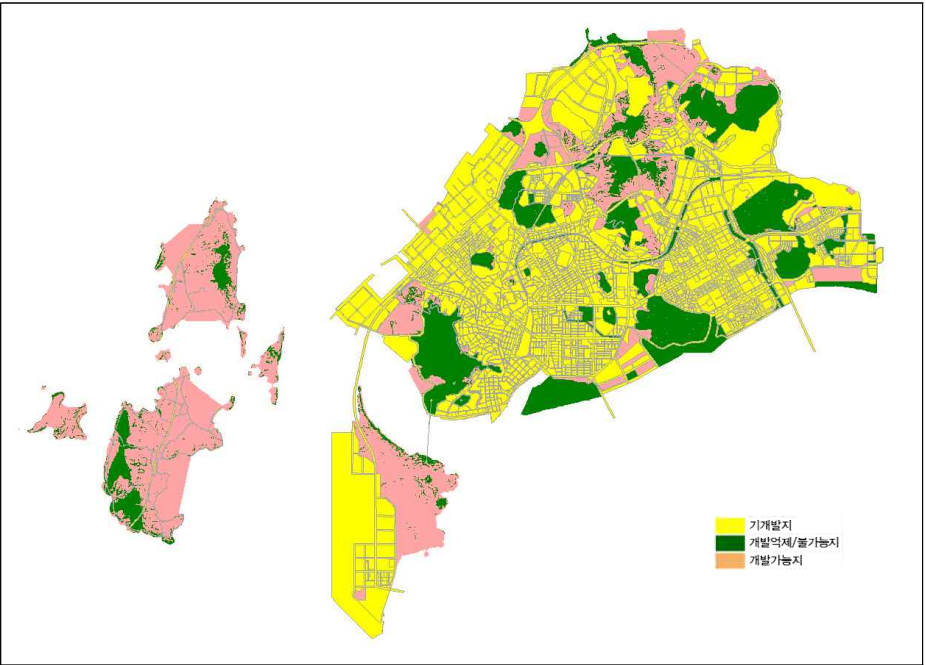
- 개발가능지 분석결과 개발불가능지는 10.97km<sup>2</sup>로서 20.7%, 개발억제지는 2.26km<sup>2</sup>로서 4.3%를 차지하고 있는 것으로 분석
- 기개발지는 기존 도시계획구역내 주거·상업·공업지역과 보전지역내 자연 취락지구, 기타 주요시설 등으로 전체면적의 54.9%인 29.13km<sup>2</sup>로 나타남
- 개발가능지역은 전체면적의 20.7%인 10.97km<sup>2</sup>를 차지하고 있으나 대부분이 울도, 달리도 등 섬지역이 차지하고 있는 비중이 높은 것으로 분석됨

〈개발가능지 분석결과〉

(단위 : km<sup>2</sup>, %)

구 분	계	기 개발지	개발억제지	개발불가능지	개발가능지
계	53.017	29.127	2.259	10.66	10.972
	(100)	(54.9)	(4.3)	(20.1)	(20.7)

〈개발가능지 분석도〉



## 2.4 토지적성평가

### 가. 개요

- 대상지역 : 목포시전역(주거지역 · 상업지역 · 공업지역 제외)
- 면 적 : 전체 51,59km<sup>2</sup> 중 29,01km<sup>2</sup>

### 나. 토지적성평가 결과

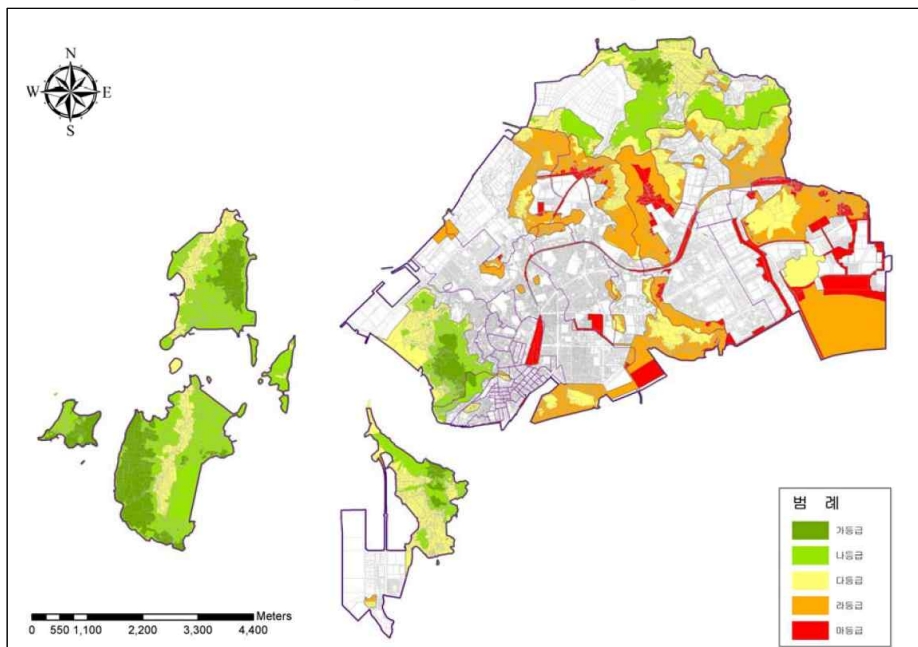
- 목포시 토지적성평가 적성등급결과는 보전적성이 강한 ‘가, 나’ 등급지가 37%, 개발적성이 높은 ‘라, 마’ 등급지가 37%로 나타났으며 협의 등을 거쳐 개발이 가능한 ‘다’등급지가 26%로 나타남
- 목포시는 도시계획위원회 심의를 통해 ‘나, 다’ 등급은 심의를 거쳐 입안 여부를 결정하고, 공익사업을 추진하는 사업의 경우, 입안 제한 등급에서도 도시계획위원회 심의를 거쳐 입안여부를 결정하고자 함

〈토지적성평가 분석결과〉

(단위 : km<sup>2</sup>, %)

등급	면적	비율	필지수	비율
가	2,889	9.96	706	3.48
나	7,880	27.17	6,001	29.57
다	7,588	26.16	6,553	32.29
라	8,105	27.95	5,289	26.06
마	2,541	8.76	1,747	8.61
합계	29,005	100.0	20,293	100.0

[ 토지적성평가 등급도 ]



### 3. 용도별 토지소요면적 산정

#### 3.1 주거용지 수요산정

##### 가. 기본전제

- 주거용지 소요면적은 계획인구와 가구당인구로 산정된 계획가구수에 의하여 산정하되 인구밀도, 가구당 면적, 공공공지율 등을 감안하여 추정
  - 평균 인구밀도에 의한 방법과 주택1호당 부지면적에 의한 방법으로 추정

##### 나. 인구밀도에 의한 방법

###### ■ 밀도 및 인구배분을

- 2030년 계획인구 30만의 80% 수준인 24만인이 주거용지에 거주하는 것으로 가정하여 총인구의 20%는 비주거용지에 거주하는 것으로 가정
- 밀도 구분별 인구배분은 주택유형의 추세 등을 감안하여 고밀지역에 30%, 중밀지역에 30%, 저밀지역에 40%로 적용
- 밀도기준은 도시기본계획 관련지침 및 타 지자체 사례 등을 고려하여 고밀지역 250인/ha, 중밀지역 120인/ha, 저밀지역 70인/ha를 적용

〈주거용지 인구밀도 적용기준〉

구 분	도시기본계획 실무편람 <sup>1)</sup>	도시계획수립기준 및 도시계획시설기준연구 <sup>2)</sup>	지속가능한 신도시 계획기준 <sup>3)</sup>	2020년 목포도시기본계획 <sup>4)</sup>
고밀도	300인/ha 이상	400인/ha 이상	200인/ha 초과	250인/ha
중밀도	100~300/ha	300~400/ha	150인/ha 내외	120인/ha
저밀도	100인/ha 미만	300인/ha 미만	100인/ha 이하	70인/ha

〈타시도 밀도기준〉

구분	2030 순천		2025 여수		2030 나주		2025 광양		목포(적용)	
	밀도	배분율	밀도	배분율	밀도	배분율	밀도	배분율	밀도	배분율
고밀도	220	20	200	30	200	40	200	30	250	30
중밀도	120	40	150	20	110	30	140	40	120	30
저밀도	70	40	100	50	50	30	70	30	70	40

자료 : 타시도별 도시기본계획보고서

1) 도시기본계획실무편람, 2001, 국토교통부

2) 국토의계획 및 이용에 관한 법률에 따른 도시계획수립기준 및 도시계획시설기준 연구, 2002, 국토교통부

3) 지속가능한 신도시 계획기준, 2010, 국토교통부

4) 2020년 목포도시기본계획, 2008, 목포시

### ■ 인구밀도에 의한 소요면적 산정

$$\cdot \text{주거용지 소요면적} = \frac{\text{주거용지 총 수용인구} \times \text{인구배분율}}{\text{인구밀도} \times (1 - \text{혼합률})}$$

- 평균 인구밀도에 의한 2030년의 소요면적은 22.594km<sup>2</sup>로 예측

〈평균인구밀도에 의한 주거용지 소요면적〉

구 분	인구배분율	수용인구 (인)	혼합률	인구밀도 (인/ha)	소요면적 (km <sup>2</sup> )
계	100%	240,000	-	-	22.594
고밀지역	30%	72,000	10%	250	2.880
중밀지역	30%	72,000	10%	120	6.000
저밀지역	40%	96,000	10%	70	13.714

주 : 수용인구는 계획인구의 80%

## 다. 주택유형별 공급계획에 의한 방법

### ■ 주택유형

- 2015년말 목포시 주택유형별 구성비 중 아파트 62%, 단독주택 28%, 주택보급률 95.2%이며, 향후 도시정비사업 및 도시개발사업 등으로 인한 대규모 아파트 공급으로 현재보다 아파트 비율이 높아지고 단독주택비율이 낮아질 것으로 예상

〈가구수, 가구당인구, 주택보급률 변화전망〉

구 분	계획인구 (인)	가구원수 (인)	가구수 (가구)	주택 보급률(%)	주택수요량 (호)	주거용지 내 소요주택수(호)
2020년	240,000	2.3	104,348	98.0	102,261	81,809
2025년	260,000	2.25	115,556	99.3	114,747	91,797
2030년	300,000	2.2	136,364	100.0	136,364	109,091

- 주거용지내 수용주택수는 계획인구에 의한 주택호수의 시가화구역외 지역 주택호수와 시가화구역내 상업+공업용지내 주택호수 10%를 제외하여 적용

$$\cdot \text{주거용지 소요면적} = \frac{1\text{호당 주택면적} \times \text{소요주택수}}{\text{용적률} \times (1 - \text{공공용지율}) \times (1 - \text{혼합률})}$$

- 상위계획 및 주택선호 추세를 반영하여 공동주택의 공급비중을 하향조정하여 주택유형의 다양화 고려하여 아파트 65%, 단독 30%, 연립 5%, 주택 보급률 100% 적용

- 주택유형별 공급계획에 의한 2030년의 소요면적은 18,498km<sup>2</sup>로 예측

〈주택유형별 공급계획에 의한 산정기준〉

구 분	인구배분 (%)	주택수 (호)	호당면적 (m <sup>2</sup> )	공공공지율 (%)	혼합율 (%)	소요면적 (km <sup>2</sup> )
계	100	109,091	—	—	—	18,498
아파트	65	70,909	80	30	10	8,976
다세대연립	5	5,455	80	30	10	0.690
단독주택	30	32,727	170	30	10	8,831

## 라. 1인당 점유면적에 의한 방법

- 장래 주거용지 내 주택수는 계획가구수와 주택보급률로 산정하고, 가구당 인구는 2.2인으로 설정
- 2015년 현재 주거지역 면적 14.7km<sup>2</sup>에 대한 주거지역 거주인구 190,706인으로 1인당 점유면적은 77.14m<sup>2</sup>로 산정됨

주거지역 면적(m <sup>2</sup> )	현재인구(인)	도시지역 거주인구(인)	주거지역 거주인구(인)	1인당 점유면적(m <sup>2</sup> )
14,711,625	238,382	238,382	190,706	77.14

\* 주거지역 거주인구는 도시지역 거주인구의 80% 적용

$$\cdot \text{주거용지 소요면적} = \frac{\text{1인당 점유면적} \times \text{가구당 인구수} \times \text{가구수}}{1 - \text{혼합률}}$$

- 1인당 점유면적에 의한 주거용지 소요면적은 20,366km<sup>2</sup>로 산정됨

〈1인당 점유면적에 의한 주거용지 소요면적〉

1인당 점유면적 (m <sup>2</sup> )	총인구 (인)	주거용지 내 인구(인)	가구당 인구수 (인/가구)	주거용지 내 가구수 (가구)	혼합률 (%)	소요면적 (km <sup>2</sup> )
77.14	300,000	240,000	2.2	109,091	10	20,366

- 주거용지 소요면적은 기성시가지내 미개발지 및 저 개발지를 최대한 고려하고, 신규 주거용지 개발물량은 최소화하여 과잉공급 억제
- 인구밀도, 주택유형별 공급계획, 1인당 부지면적에 의해 선정된 주거용지 소요면적 중 최소값 18,498km<sup>2</sup> 적용

〈주거용지 소요면적 산정결과〉

구 분		소요면적(km <sup>2</sup> )	비고
주거용지 소요면적	평균인구밀도에 의한 방법	22,594	
	주택유형별 공급계획에 의한 방법	18,498	
	1인당 점유면적에 의한 방법	20,366	
적 용 값		18,498	

## 마. 주거용지 수요산정 결과

○ 2030년 목포에 필요한 주거용지 면적은 18,498km<sup>2</sup>로 산정됨

구분	2020 도시기본계획	2030 도시기본계획	비고
주거용지 소요량	18,270km <sup>2</sup>	18,498km <sup>2</sup>	증) 0.228

## 3.2 상업용지 수요추정

### 가. 기본전제

○ 상업용지 소요면적 추정은 상업지역을 도심상업지역, 지역중심상업, 지구중심상업으로 구분하여 각 상업용지의 이용인구 분담율, 산업별 종사자수에 의한 방법으로 수요추정

〈상업용지 유형별 주요기능〉

구분	도심상권	지역중심상권	지구중심상권
정의	· 도시 또는 도시권에 이용되는 도심지역 · 전체시민을 위한 다양한 상업 및 서비스기능을 지닌 지역	· 부도심, 도시내 일정 지역의 상업 업무수용 분담하면서 근린 지구중심상업기능에서 제공받을 수 없는 상업기능을 가진 지역	· 도시 내 일정지구의 상업 및 서비스기능을 갖춘 지역
주요시설	백화점, 호텔, 금융기관, 사무실	백화점분점, 쇼핑센터, 노선상가	시장, 슈퍼마켓
이용반경	6km	3km	800m
최소이용인구	150,000명	35,000명	4,000명
전체면적 대비비율	0.5%	1.0%	1.25%

자료 : 한국토지공사, 상업편익시설의 획지구도 및 형상연구, 1993



## 나. 이용인구에 의한 상업용지 수요추정

### ■ 타시도 적용기준

- 분담율은 목포시의 도시공간구조 특성을 감안하여 설정하되, 타 시도의 적용비율을 비교하여 적정 분담률 적용

〈상업용지 소요면적 산정 기준 비교〉

구 분	일반적 적용기준	2030 여수 도시기본계획	2030 광양 도시기본계획	2030 순천 도시기본계획	2020 목포 도시기본계획
1인당 점유면적	10~20㎡	18㎡	25㎡	10~12㎡	20㎡
평균층수	2~5층	3층	3층	3~4층	2층
건폐율	70~90%	70%	70%	60%	70%
공공용지율	30~40%	30%	30%	30%	35%
혼합률	10~15%	15%	15%	15%	15%

### ■ 상업용지 수요추정

- 상업용지 이용인구는 계획인구를 80% 수용하는 것으로 가정
- 1인당 연상면적은 도심상업 14㎡, 지역중심상업 12㎡, 지구중심상업 10㎡ 적용

$$\text{상업용지 소요면적} = \frac{\text{이용인구} \times \text{1인당 점유면적}}{\text{평균층수} \times \text{건폐율} \times (1 - \text{공공용지율}) \times (1 - \text{혼합률})}$$

〈상업용지 소요면적 산정결과〉

구분	분담율 (%)	이용인구 (인)	1인당 점유면적 (㎡)	건폐율 (%)	공공 용지율 (%)	평균 층수 (층)	혼합율 (%)	소요면적 (km <sup>2</sup> )
소 계	-	240,000	-	-	-	-	-	2,286
도심	40%	96,000	14	60%	30%	4	10%	0.889
지역중심	30%	72,000	12	60%	30%	3	10%	0.762
지구중심	30%	72,000	10	60%	30%	3	10%	0.635

## 다. 상업지역 수요산정 결과

- 2030년 목포에 필요한 상업용지 면적은 이용인구에 의한 방법으로 산정했을 시 2,286km<sup>2</sup>로 산정됨

구분	2020 도시기본계획	2030 도시기본계획	비고
상업용지 소요량	2,185km <sup>2</sup>	2,286km <sup>2</sup>	증) 0.101

## 3.3 공업용지 수요추정

### 가. 기본전제

- 공업용지 소요면적은 2차산업 종사자 1인당 부지면적과 2차산업 종사자 수를 적용한 공장부지 면적을 구하고, 공공공지를 및 혼합을 등을 반영하여 공업용지 면적 산출
- 도시경제지표 설정에서 추정된 산업인구 중 2차 산업인구를 적용하여 장래 공업용지 추정

### 나. 공업용지 수요산정

#### ■ 계획기준

- 2030년 2차산업 종사자 1인당 부지면적 원단위는 358.5m<sup>2</sup>로 산정됨

〈2차산업 종사자 1인당 부지면적 원단위 추정〉

(단위 : m<sup>2</sup>)

구 분	2015년 <sup>1)</sup>	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%) <sup>2)</sup>
음식료품	243.4	249.7	256.2	262.7	0.51%
제1차 금속	605.6	676.6	755.9	844.4	2.24%
조립금속제품	186.4	204.2	223.8	245.3	1.85%
자동차 및 트레일러	198.2	210.3	223.1	236.8	1.19%
기타 전기기계 및 전기변환장치	139.9	158.4	179.4	203.2	2.52%
평 균	274.7	299.8	327.7	358.5	2.03%

주: 1) 2015년의 1인당 부지면적은 '산업입지지원단위 산정에 관한 연구'의 종사자당 부지면적 원단위 전망치임

2) 연평균 증가율은 '산업입지지원단위 산정에 관한 연구'의 2004~2015 연평균 증가율

자료: 산업입지지원단위 산정에 관한 연구, 2006, 국토교통부

〈산업별 인구지표 추정〉

구 분		단 위	2015년	2020년	2025년	2030년
총인구		인	241,213	240,000	260,000	300,000
15세이상인구		인	203,825	204,000	223,600	261,000
비율		%	84.5	85.0	86.0	87.0
경제활동인구		인	117,000	131,000	145,000	172,000
비율		%	57.4	64.0	65.0	66.0
취업인구		인	114,894	128,380	142,100	168,560
비율		%	98.2	98.0	98.0	98.0
취 업 인 구	1차산업	인	4,940	5,135	5,684	6,742
	비율	%	4.3	4.0	4.0	4.0
	2차산업	인	31,941	35,946	40,499	48,882
	비율	%	27.8	28.0	28.5	29.0
	3차산업	인	78,013	87,298	95,918	112,935
	비율	%	67.9	68.0	67.5	67.0

주1 : 1차산업 및 2차산업 종사자 비율은 추세연장법을 고려하여 산정

## ■ 수요산정

- 종사자 1인당 부지면적 원단위는 358.5㎡, 공공용지율 20%를 각각 적용
- 공업용지 소요면적은 개별입지 억제, 해양수산기자재 산업클러스터 및 수산식품 클러스터 등 지역현안 산업을 고려하여 2030년에는 계획입지비율 50% 적용

$$\text{공업용지 소요면적} = \frac{\text{2차산업 종사자수} \times \text{1인당 부지면적} \times (1 - \text{혼합률}) \times \text{계획입지비율}}{(1 - \text{공공공지율})}$$

〈공업용지 소요면적 산정결과〉

구분	2차산업 종사자수	1인당부지 면적(㎡)	혼합률 (%)	공공 공지율(%)	계획입지 비율(%)	소요면적 (km²)
2030년	46,200	358.5	10	20	50	9,316

## 다. 공업지역 수요산정 결과

- 2030년 목포에 필요한 공업용지 면적은 1인당 부지면적 원단위를 추정한 공업용지 소요면적은 9,316km<sup>2</sup>로 산정됨

구분	2020 도시기본계획	2030 도시기본계획	비고
공업용지 소요량	8,879km <sup>2</sup>	9,316km <sup>2</sup>	증) 0.437

## 3.4 용도별 토지소요면적 산정결과

- 목표연도 토지수요량은 주거용지 18,498km<sup>2</sup>, 상업용지 2,286km<sup>2</sup>, 공업용지 9,316km<sup>2</sup>이며, 용도별 총 소요면적은 30,100km<sup>2</sup>로 산정됨

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	2020 도시기본계획	2030 도시기본계획	증감
계	29,334	31,100	증) 0.766
주거용지	18,270	18,498	증) 0.228
상업용지	2,185	2,286	증) 0.101
공업용지	8,879	9,316	증) 0.437

## 4. 토지이용계획

### 4.1 기본방향

#### 가. 광역적 도시공간구조를 고려한 토지이용계획

- 시·군별로 진행되는 시가화지역의 성장이나 산업단지의 개발 등 집약적 효과를 얻기 위해 연계성을 확보한 개발 유도
- 목포시와 무안군, 영암군의 일부지역은 전남서남권의 중심도시권으로서 일체화된 중심도시권을 형성하고 있으므로 통합적으로 성장관리 방안 마련
- 신도시개발에 따른 인접 시·군 지역으로의 파급효과 등을 고려하여 성장관리 및 기반시설의 연계성을 고려한 광역적 토지이용정책 수립
- 주변도시와 기능적으로 연계된 광역적 발전전략의 일환으로 국도1호선 주변으로 해양수산R&D 특구와 옥암~남악~오룡간 기능 연담화에 대비

#### 나. 새로운 여건변화에 유연하게 대응할 수 있는 토지이용계획

- 장래 도시발전 방향에 영향을 미칠 수 있는 대규모 개발가능지는 토지이용의 관리방향을 여건변화에 맞게 재설정하고, 한정된 토지자원의 효율성을 제고하기 위해 교통개선계획과 연계시켜 입체적 토지이용을 확대 실시하며 시민이 제안한 도시 미래상 실현을 구체화 할 수 있는 토지이용계획 수립
- 역사·문화 경관의 보호가 필요한 곳은 토지이용계획에 반영하는 등 체계적인 관리로 도시의 정체성 확보 및 도시경쟁력 제고
- 현행 도시기본계획수립지침에 따라 시가화예정용지는 세부용도와 구체적인 위치를 표시하지 않고 목표연도의 도시지표 달성에 필요한 토지수요량은 생활권별·단계별 총량을 통해 운영 관리

#### 다. 신구시가지 균형발전을 위한 토지이용계획

- 교외의 대규모 개발사업추진으로 인해 발생된 쇠퇴한 기성시가지 규모의 유지를 위한 토지이용의 효율성 제고 및 콤팩트한 도시를 재형성함으로써 콤팩트 도시가 갖고 있는 장점 회복
- 기성시가지에 리모델링, 재개발 및 재건축 방식을 통한 도심기능의 회복 및 저소득주민 밀집지역에 대한 주거환경 개선의 지속적 추진으로 도심활성화 및 신시가지와의 기능분담 및 연계강화를 통해 도시균형발전 추구

- 기존도심과 신도심간 기능분담에 있어 기존 도심부는 문화, 예술과 도시재생사업의 스카이라인을 고려한 저·중층 중밀개발 전략 수립
- 하당신도심은 행정, 업무중심의 고층고밀을 분담토록 하며 원도심과 하당신도심이 듀얼코어로 기능할 수 있도록 함

## 라. 신개발 토지수요 관리정책에 따른 토지이용계획

### ■ 기개발지역의 우선활용 및 미개발지역의 차후 활용

- 외곽확산을 제한하고, '도심재생'을 유도하는 도시정책 추진
- 쇠퇴지역의 도시재생과 연계하여 기 개발지역내에 미 이용 또는 저이용되고 있는 토지자원의 개발밀도를 증가시켜 재활용함으로써 도시활동을 추가적으로 수용하는 재개발·재건축·재정비사업을 우선적으로 시행
- 기 개발지역에서 추가적 수용으로 인해 사회적 편익을 능가하는 혼잡과 오염 등 사회적 비용이 초래할 것이 예상되거나, 현실적으로 도시개발수요에 비해 기개발지역의 추가적 수용여력이 부족하고 재개발 등 도심재생사업의 실행의 장기화가 우려될 경우, 미개발지역에서 신개발 모색
- 역세권 등 대중교통중심의 복합·입체개발을 통해 개발수요를 집약적으로 흡수할 수 있도록 고려

### ■ 미개발지역의 도시개발 및 토지이용 원칙

- 공간구조의 형성과정을 계획적, 체계적으로 관리하기 위하여 도시개발의 우선순위를 장래 개발 축으로 고려해서 관리
- 공간구조에 의한 개발 축을 고려하여 교통비용과 기반시설비용, 사회·환경적 비용 등의 유발을 최소화할 수 있는 순서로 설정

## 마. 저탄소형 토지이용계획

### ■ 토지이용/교통/환경의 통합적 도시성장관리정책 구현

- 각종 정비사업계획을 수립 또는 사업 인허가시 중심의 위계, 간선도로와 지구 내 도로의 수용 용량과 대중교통으로의 접근성, 지역여건 등을 고려하여 적정 밀도개발이 이루어 질 수 있도록 토지이용계획 수립
- KTX고속철 복합환승센터 건설과 주변 상업지역의 고밀복합용도 개발유도

### ■ 고밀도 압축형 도시개발

- 한정된 토지를 효율적으로 이용하기 위하여 주상·주공·주상공 등 직주근접을 위한 지역별 거점의 복합용도개발(MUD: Mixed Use Development)유도

## 4.2 용도구분 기준설정

### 가. 시가화용지

#### ■ 기본방향

- 현재 시가화가 형성된 기 개발지로서 도시관리계획 상 시가화지역을 시가화용지로 반영
- 대상지역
  - 도시지역내 주거지역, 상업지역, 공업지역
  - 택지개발지구, 도시개발사업지구, 산업단지 및 농공단지
  - 도시공원 중 어린이공원, 근린공원
  - 도시 및 주거환경정비계획지구

#### ■ 주거용지계획

- 목표인구가 지정 도시계획인구 보다 낮고 지속가능한 녹색도시 성장추구와 기존 도시재생을 도모하기 위하여 추가배분을 억제
- 도심 및 지역중심 등의 주변지역은 고밀주거지로 계획하고, 정비사업을 통하여 주거환경을 개선하여 주거용지 공급의 활성화와 주거환경개선을 도모

#### ■ 상업용지계획

- 기 배분된 상업용지와 신규로 개발되는 지역의 복합화를 통해 수요가 충족될 것으로 판단되므로 추가배분은 원칙적으로 억제하여, 입체적으로 도심재개발 및 역세권개발 유도

#### ■ 공업용지계획

- 새로운 신규토지를 확보하기 보다는 기존에 확보된 공업용지 중 저개발 또는 미개발된 곳을 최대한 활용하는 효율적·압축적 계획 수립
- 기존 노후산단의 재생을 유도하고 추가 공업용지 수요는 시가화예정용지 총량 범위 내에서 개발계획을 수립하여 확보

## 나. 시가화예정용지

- 시가화예정용지는 목포 발전에 대비하여 개발축과 개발가능지를 중심으로 시가화에 필요한 공간을 확보하기 위한 토지로 장래 계획적으로 정비 또는 개발할 수 있도록 양적기준을 제시
- 장래 여건변화에 탄력적으로 대응하고 지속가능한 도시개발을 유도하기 위하여 공급자중심에서 수요자 중심의 신속하고 유연한 계획수립을 위하여 구체적 위치는 표현하지 않음
- 시가화예정용지는 향후 변화에 탄력적으로 대응할 수 있도록 구체적 범위의 도면표시 없이 대생활권별로 단계별 공급면적 제시
- 공간구조에 의한 개발 축을 고려하여 교통비용과 기반시설 비용, 사회·환경적 비용 등의 유발을 최소화 할 수 있는 순서로 단계별 개발을 유도하되, 개발수요가 있을 시 도시공간구조의 원칙하에 구체적인 사업계획에 의거 도시관리계획으로 반영

## 다. 보전용지

- 토지의 효율적 이용과 지역의 환경보전안보 및 시가지의 무질서한 확산을 방지하여 양호한 도시환경을 조성하도록 개발억제지 및 개발불가능지와 개발가능지 중 보전하거나 개발을 유보할 지역
- 대상지역
  - 개발제한구역, 보전녹지지역, 생산녹지지역, 자연녹지지역중 시가화예정용지를 제외한 지역
  - 농림지역, 자연환경보전지역, 보전관리지역, 생산관리지역 및 계획관리지역 중 시가화예정용지로 지정되지 않은 지역
  - 도시공원(어린이공원과 근린공원 제외)
  - 문화재 보호구역, 상수원의 수질보전 및 수원 함양 상 필요한 지역, 호소와 하천구역 및 수변지역
- 재해가 빈발하는 지역과 하천 하류지역의 수해를 유발할 가능성이 있는 상류지역
- 도시 내·외의 녹지체계 연결이 필요한 지역이나 도시확산과 연담화 방지를 위하여 필요한 지역



### 4.3 용도별 입지배분계획

#### 가. 용도지역 조정원칙

##### ■ 여건변화에 대응하기 위하여 정책적으로 판단한 경우

- 목포시가 주요 도시 관리정책 실현을 위해 반드시 필요한 경우
- 인근의 대단위 개발사업 완료 또는 개발계획 확정, 역세권 형성 등으로 토지이용이 급격하게 변화되거나 변화가 예상되는 경우
- 토지의 효율적 활용에 저해되는 불합리한 부분 등을 개선하기 위한 경우 (도심 부적격시설 이전 등)
- 반복되는 수해 등 재난방지를 위한 도시관리계획 수립이 필요한 경우

##### ■ 법령 제개정 및 관련 계획에서 조정 필요성을 제시한 경우

- 관련 법령의 제·개정으로 인해 용도지역 조정이 필요한 경우
- 도시기본계획, 지구단위계획, 도시계획사업, 정비사업 등 도시관리계획의 실현을 위해 용도지역 조정 필요성이 제기된 경우
- 중심지계획, 생활권계획 등 관련계획에서 용도지역 조정 필요성을 제시한 경우

##### ■ 이전적지의 지역간 균형발전을 위해 관리할 필요가 있는 경우

- 목포의 이전적지(예정지)는 현재 학교시설, 공공시설 등 다수 분포
- 목포시 관내 공공시설 이전(예정지)의 장래 도시발전과 지역간 균형발전을 위해 용도지역 조정 필요성이 제기된 경우

## 나. 시가화용지

### (1) 주거용지

- 도시공원이나 구릉지 주변의 주거지역은 주변 환경과 조화되고 스카이라인이 유지되도록 적절한 용도의 주거지역으로 지정
- 조정대상지역
  - 도시관리계획 현황 반영을 위하여 보전용지 → 주거용지로 변경
  - 토지이용 효율화를 위해 보전용지 → 주거용지로 변경
  - 원도심 인구유입을 통한 중심성 강화를 위해 보전용지 → 주거용지로 변경

#### 〈주거용지 변경내역 총괄〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

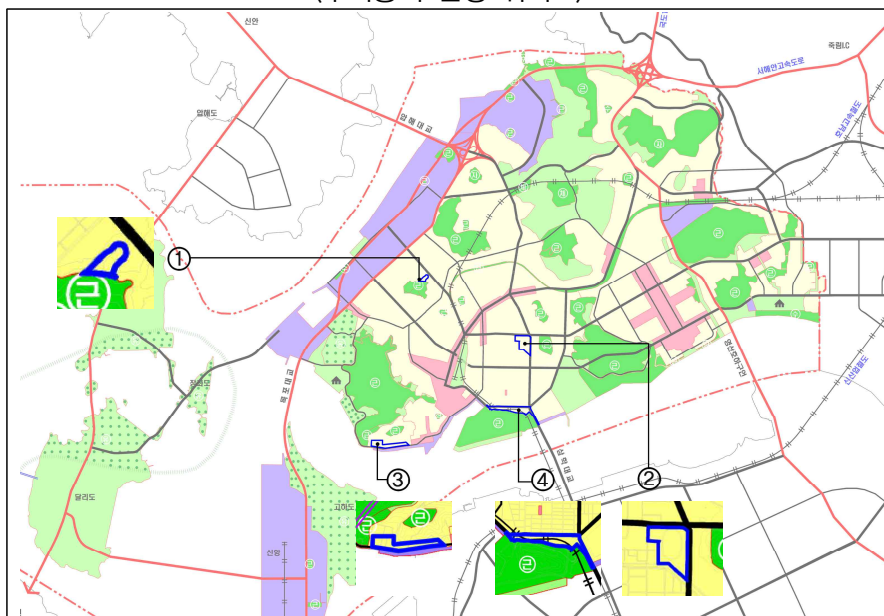
구분	기 정	변 경	증감	비 고
주거용지	18,270	18,468	증) 0.198	

#### 〈주거용지 증감 세부내역〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	위치	변경내역		증감	비고
		당초	변경		
1	산정동	보전용지	주거용지	0.010	지구단위계획 확대로 토지이용효율증대
2	유달경기장	보전용지	주거용지	0.066	원도심 인구유입정책에 따른 주거단지 조성
3	서산온금지구	상업용지	주거용지	0.049	서산온금지구 재정비촉진계획 반영
4	삼학도	보전용지	주거용지	0.073	도시경관관리

#### 〈주거용지 변경 위치도〉



## (2) 상업용지

- 도시의 생활권의 규모와 인구를 감안하고, 상업, 업무, 사회, 문화시설 등 집적을 도모할 필요가 있는 토지이용 공간으로 확보하여야 함
- 생활권계획상 중심지역에 생활편익시설, 중심업무시설 등과 연계하여 유기적으로 배치하고, 이용의 편리성 및 업무수행의 능률성을 확보하여야 함
- 신규상업지역은 도로, 철도와 같은 교통시설의 현황과 계획을 감안하여 지정
- 조정대상지역
  - 서산온금 재개발촉진계획 변경 축소 반영

〈상업용지 변경내역 총괄〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

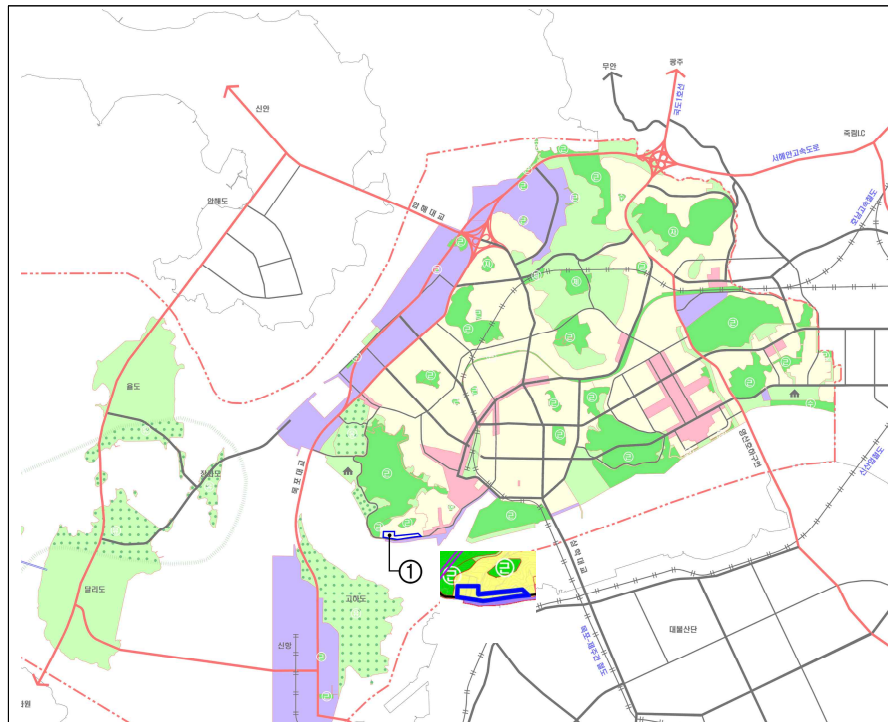
구분	기 정	변 경	증감	비 고
상업용지	2.185	2.136	감) 0.049	

〈상업용지 증감 세부내역〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	위치	변경내역		증감	비고
		당초	변경		
1	서산온금지구	상업용지	주거용지	감) 0.049	서산온금지구 재정비촉진계획 반영

〈상업용지 변경 위치도〉



## (3) 공업용지

- 공업지역과 주거지역과의 혼재를 피하며 공업생산의 능률성을 제고할 수 있도록 지형지세, 수자원, 교통시설과의 접근성 등을 고려하여 입지
- 조정대상지역
  - 내항 해양항만재개발지구 도시관리계획 반영
  - 남항 해양항만재개발지구 도시관리계획 반영

〈공업용지 변경내역 총괄〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

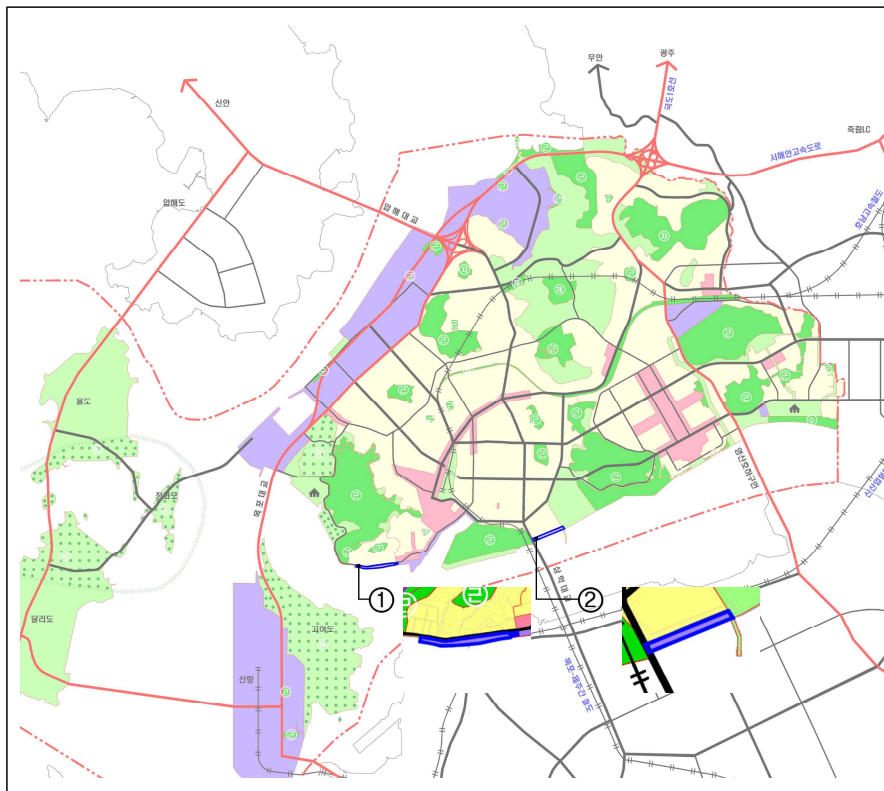
구분	기 정	변 경	증감	비 고
공업용지	8.879	8.930	증) 0.051	

〈공업용지 증감 세부내역〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	위치	변경내역		증감	비고
		당초	변경		
1	서산온금	보전용지	공업용지	증) 0.026	도시관리계획 반영
2	남항 해양항만재개발지구	보전용지	공업용지	증) 0.025	도시관리계획 반영

〈공업용지 변경 위치도〉



**(4) 보전용지**

- 삼학도 남측 공유수면에 관광숙박시설 유치를 위해 현재 미지정된 용도지역을 보전용지로 변경
- 녹지지역은 과거 대규모 개발사업 추진 과정에서 타 용도지역으로 전환되는 등 지속적으로 감소되고 있음
- 따라서 녹지축 연계를 위해 타 용도지역으로 조정을 최소화함

**〈보전용지 변경내역 총괄〉**(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	기 정	변 경	증감	비 고
보전용지	23.951	23.280	감) 0.671	
미지정	59.205	59.110	감) 0.095	

## 다. 시가화에정용지

- 장래 인구 및 경기전망을 고려하여 시가화에정용지 확보
- 스마트시티 조성을 위한 임성도시개발사업지구 개발방향에 따른 개발용지 재조정
- 준설토 투기장인 남항 항만재개발구역의 개발방향 반영으로 해안지역의 토지이용활성화 및 친수공간 조성유도를 위한 시가화에정용지 확보

### 〈시가화에정용지 변경내역 총괄〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	기 정	변 경	증감	비 고
시가화 예정용지	—	0.566	증) 0.566	

주) 2020 목포도시기본계획 상 시가화에정용지 0.380km<sup>2</sup>는 2008년 대양산단조성을 위한 도시기본계획 일부변경을 통해 소진됨

### 〈시가화에정용지 생활권별 총괄내역〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	면 적	동부생활권	중부생활권	서부생활권
시가화에정용지	0.566	0.306	0.260	—
주거용지	0.030	0.030	—	—
		임성지구 0.030	—	—
상업용지	0.150	0.090	0.060	—
		임성지구 0.090	남항재개발 0.060	—
공업용지	0.386	0.186	0.200	—
		대양동 0.186	남항재개발 0.200	—

#### 4.4 토지이용계획 변경총괄

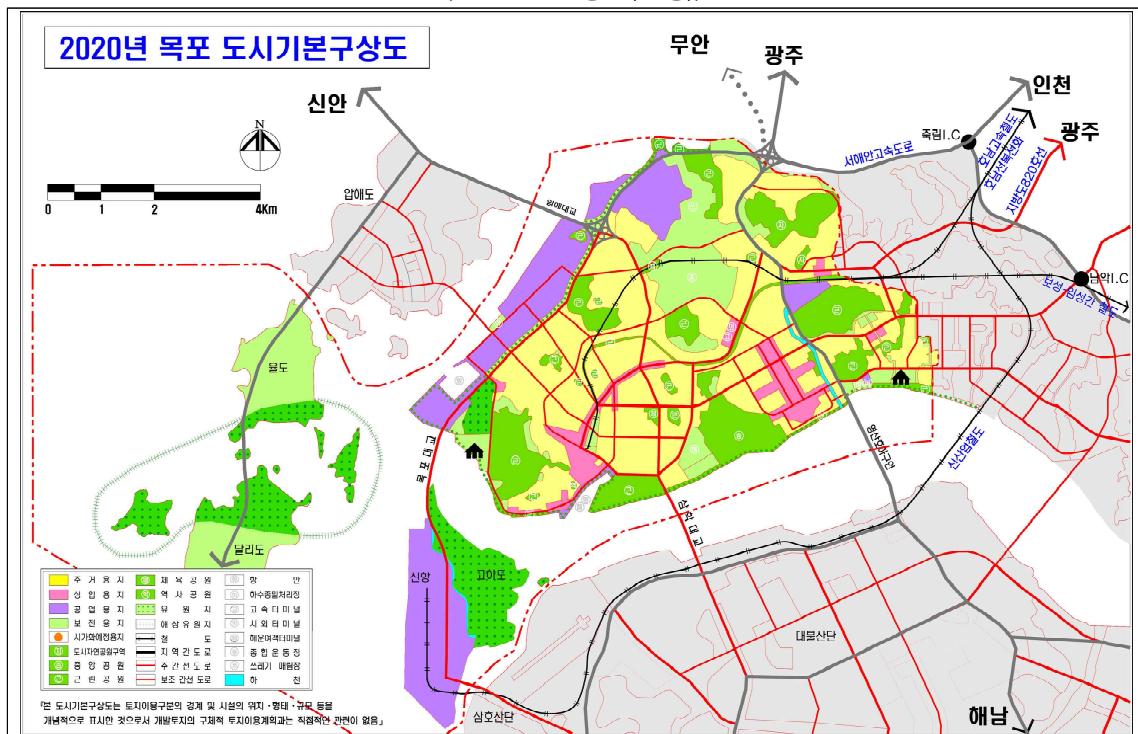
- 세부계획에 의한 토지이용계획 변경사항을 정리하면
- 시가화용지는 전체 도시기본계획 면적의 약 26.3%, 보전용지는 약 20.7%, 시가화예정용지는 약 0.5%를 차지
- 기정 2020년 목포도시기본계획과 비교할 때, 개발사업의 현실성 및 효율적인 토지공급을 위해 최소한의 시가화예정용지 확보

〈2030 토지이용계획 총괄〉

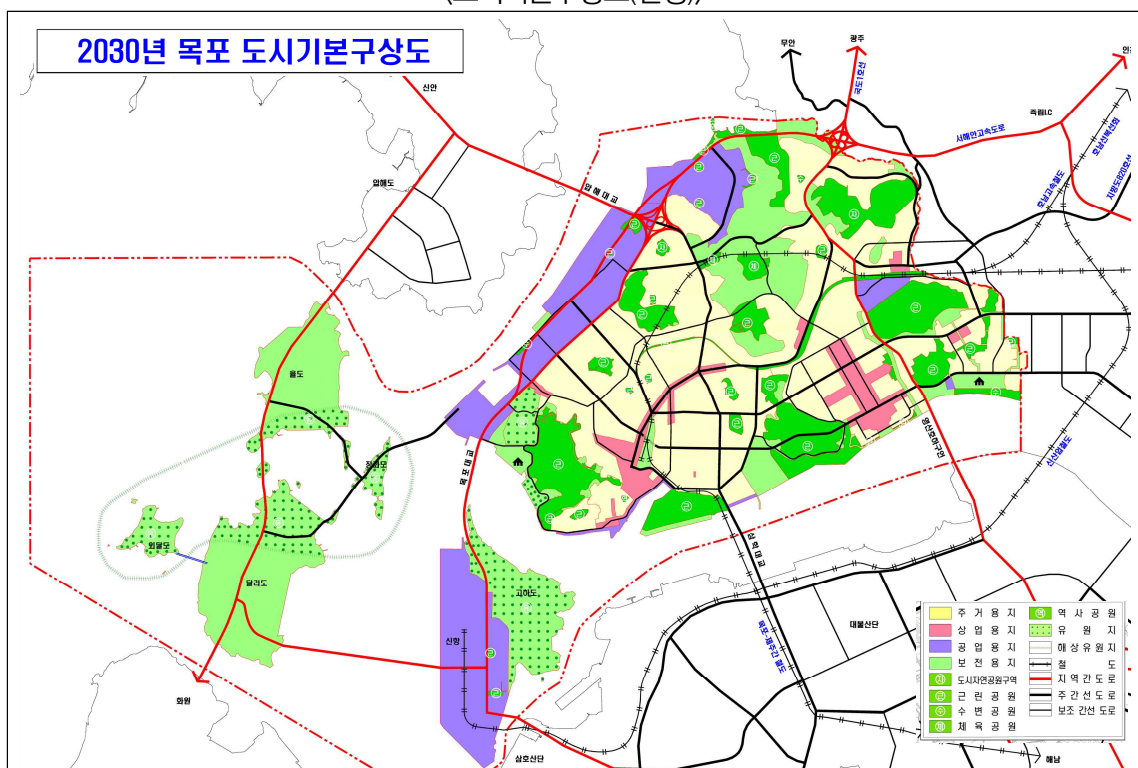
(단위 : km<sup>2</sup>)

구 분		기정(2020)	증감	변경(2030)	비율(%)
계		112,490	—	112,490	100.00
시가화용지		29,334	증) 0.200	29,534	26.25
	주거용지	18,270	증) 0.198	18,468	16.42
	상업용지	2,185	감) 0.049	2,136	1.90
	공업용지	8,879	증) 0.051	8,930	7.94
시가화예정용지		—	증) 0.566	0.566	0.50
	주거용지	—	증) 0.030	0.030	0.03
	상업용지	—	증) 0.150	0.150	0.13
	공업용지	—	증) 0.386	0.386	0.34
보전용지		23,951	감) 0.671	23,280	20.70
미지정용지(해면부)		59,205	감) 0.095	59,110	52.55

〈도시기본구상도(기정)〉



〈도시기본구상도(변경)〉





## 4.5 단계별 개발계획

### 가. 기본방향

- 도시공간구조의 개편전략과 직결되는 사업 및 기 확정사업을 우선적으로 시행
- 개발의 효율성 제고 측면에서 개발 파급효과가 큰 부분부터 단계별로 개발
- 개발의 여건이 양호한 지역부터 우선적으로 개발
  - 자연적인 개발여건이 양호한 지역
  - 개발의 경제·사회적 제약이 적은 지역
- 기타 개발가능지는 각 생활권별 개발수요에 따라 단계적으로 개발
  - 시가지 개발은 4단계로 구분하고 각 생활권별 인구배분계획, 토지이용계획, 교통계획 등을 감안하여 단계별로 적정수준을 유지토록 계획
  - 기정계획의 단계별 계획과 각 부문별 계획과의 상관관계를 고려한 시가지 개발 추진
  - 지역간 균형개발이 가능하도록 단계별 계획을 수립하고, 기존 시가지내는 정비사업 등을 추진하여 도시재생을 도모
- 시가화예정용지는 도시관리계획 결정(변경)을 통해 단계별·생활권별 총량범위내에서 세부용도 및 구체적인 위치를 결정
  - 상위계획의 개발계획과 조화를 이루고 개발의 타당성이 인정되는 경우
  - 개발유동성 확보를 위해 당초 지역별 물량배분방식에서 생활권별 물량배분 방식으로 전환

### 나. 단계별 개발 및 정비방향

#### (1) 1단계(~2015)

- 도시관리계획으로 기 결정된 주거·상업·공업지역 등 시가화용지에 대한 도시기반시설의 확충 및 정비
- 기존 시가화용지 주변으로 개발가능지의 확보와 새로운 공간구조 개편을 선도하는 전략사업 추진에 필요한 용지 우선개발
  - 임성 도시개발사업
  - 북항 관광거점 조성을 위한 관광단지 개발
- 기존 주거·상업·공업지역 등 시가화용지 내 미개발지 개발
- 기타 도시기본계획에 기 반영된 지역개발 등

**(2) 2단계(2016~2020)**

- 도시관리계획으로 기결정된 주거·상업·공업지역 등 시가화 용지에 대한 도시기반시설의 확충 및 정비
- 기존 시가화용지 주변으로 개발가능지의 확보와 새로운 공간구조개편을 선도하는 전략사업 추진에 필요한 용지를 우선 계획
  - 기존 시가화용지 주변 미개발지의 정비 및 개발
  - 도시재생사업 및 KTX 개통과 연계하여 역세권 주변 선도사업 추진
- 기타 생활권별 시가화예정용지의 단계별 배분계획 범위 내에서 개발

**(3) 3단계(2021~2025)**

- 2단계에 공급된 시가화예정용지의 연계개발 필요성이 높은 연접지와 공간구조 개편을 위한 지역별 중심지 육성에 필요한 용지 개발
- 생활권별 시가화예정용지의 단계별 배분계획 범위 내에서 개발
- 기타 도시기본계획에 기반영된 지역개발 등

**(4) 4단계(2026~2030)**

- 1·2·3단계 개발인접지를 중심으로 한 목표연도 인구 규모에 상응한 최종 단계의 시가지 및 외곽지역의 개발과 기반시설정비, 도시경관 및 환경의 정비에 주력
- 기타 공동주택지 재건축, 리모델링 사업, 개별 주택건설사업 추진, 개발사업 추진 등 생활권별 시가화예정용지의 단계별 배분계획 범위 내에서 개발

### 다. 단계별 개발계획

- 시가화예정용지가 단계별로 시가화용지로 전환되어 현재의 29.534km<sup>2</sup>에서 30.1km<sup>2</sup>로 변경

〈단계별 개발계획〉

(단위 : km<sup>2</sup>)

구분	생활권별	계	1단계	2단계	3단계	4단계	비 고
합계		0.566	—	0.120	0.260	0.186	
주거 용지	소계	0.030	—	0.030	—	—	
	동부	0.030	—	0.030	—	—	
	중부	—	—	—	—	—	
	서부	—	—	—	—	—	
상업 용지	소계	0.150	—	0.090	0.060		
	동부	0.090	—	0.090	—	—	
	중부	0.060	—	—	0.060	—	
	서부	—	—	—	—	—	
공업 용지	소계	0.386	—	—	0.200	0.186	
	동부	0.186	—	—	—	0.186	
	중부	0.200	—	—	0.200	—	
	서부	—	—	—	—	—	



## 제2장 기반시설계획

### 1. 교통계획

#### 1.1 교통현황 분석

##### 가. 도로 현황

- 목포시 도로연장 현황을 살펴보면 총 도로연장은 2011년 483,830m에서 2015년 현재 476,470m로 1.52%의 감소율을 보임
- 일반국도는 11.36%의 증가율을, 시·군도는 2.01%의 감소율을 보임

〈목포시 도로연장 현황〉

(단위 : m)

구 분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
계	계	483,830	483,802	480,598	476,443
	포장	234,627	397,882	349,356	347,023
	미포장	19,607	17,000	17,000	16,628
	미개통	229,596	68,920	114,242	112,792
	포장율(%)	48.49%	82.24%	72.69%	72.83%
고속국도	계	—	—	—	—
	포장	—	—	—	—
	미포장	—	—	—	—
	미개통	—	—	—	—
	포장율(%)	—	—	—	—
일반국도	계	19,610	19,610	17,567	21,837
	포장	13,030	13,030	17,567	21,837
	미포장	—	—	—	—
	미개통	6,580	6,580	—	—
	포장율(%)	66.44%	66.44%	100.00%	100.00%
지방도	계	—	—	—	—
	포장	—	—	—	—
	미포장	—	—	—	—
	미개통	—	—	—	—
	포장율(%)	—	—	—	—
시군도	계	463,960	464,192	463,031	454,606
	포장	221,337	384,852	331,789	325,186
	미포장	19,607	17,000	17,000	16,628
	미개통	223,016	62,340	114,242	112,792
	포장율(%)	47.70%	82.90%	71.65%	71.53%

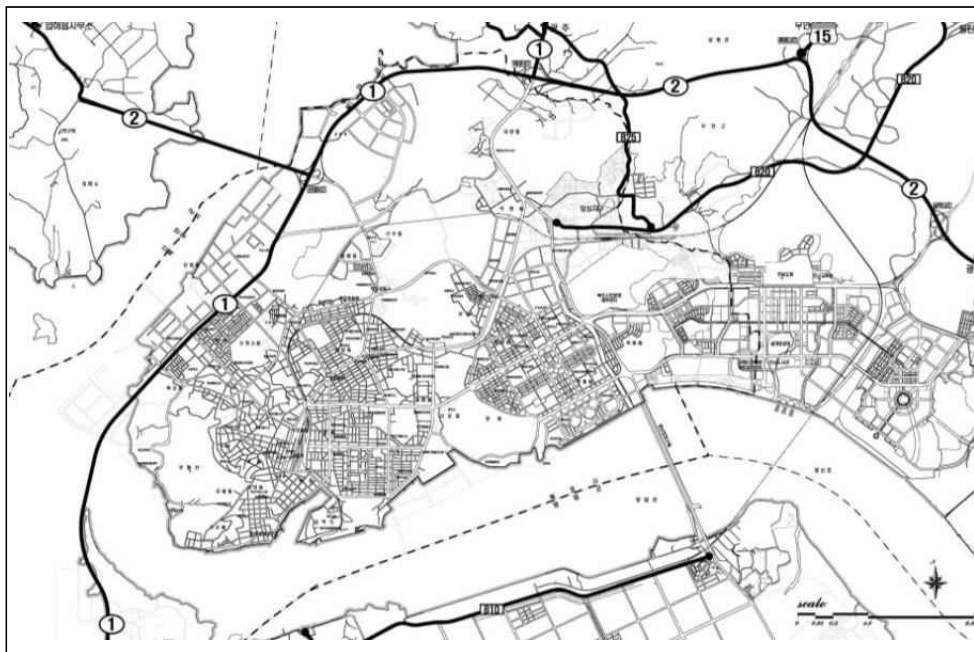
자료 : 국토교통부 도로현황조사, 목포시 통계연보

## 나. 광역교통체계 현황

- 목포시 광역가로망은 서해안 고속도로, 목포~광양 고속도로와 국도1·2호선 그리고 국지도 49, 60호선 및 지방도 810호선 외 4개 노선으로 구성되어 있음

〈광역교통망 현황〉

구 분	구 간	연장(km)	차로수	비 고
서해안고속도로	목포 - 무안	23.5	4	자동차전용도로
목포-광양고속도로	목포 - 광양	106.8	4	자동차전용도로
국도 1호선	목포시-학교면	32.43	4	시내구간 8차로
국도 2호선	목포시-미암면	19.72	4~6	
	미암면-강진읍	23.66	4	
국지도 49호선	일로읍-몽탄면	5.8	2	
국지도 60호선	현경면-무안읍	6.53	4	
지방도 801호선	독천리-광산리	2.8	2	
지방도 810호선	용당리-용양리	10.75	2	
지방도 811호선	삼향면-일로면	8.85	2	
지방도 815호선	일로면-청계면	7.2	2	
지방도 819호선	학산면-영암면	13.3	2	



〈광역가로망 현황〉

## 다. 목포시 교통량 현황

### (1) 교통량 추이

- 목포시 주변 광역 교통량 추이를 살펴보면 본 대상구간 연계 서해안고속도로는 매년 교통량 증가하고 있고 국도1호선과 국도2호선, 국지도49호선은 감소수준이며, 국도77호선은 연도·연륙사업 증가로 점차 증가하고 있는 것으로 조사되었다.

〈주변 광역교통량 추이〉

(단위 : 대/일)

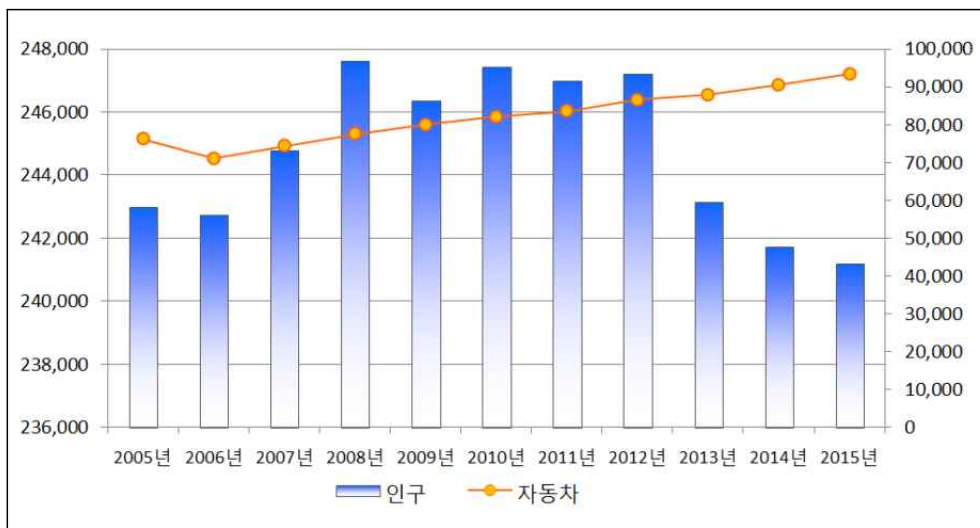
구 분	서해안 고속도로	국도1호선 목포~무안	국도2호선		국도77호선 문내~화원	국지도 49호선	지방도 806호선
			압해~목포	목포~학산			
2005년	16,324	21,771	—	19,662	5,346	5,713	2,671
2006년	15,780	23,129	—	21,591	5,725	6,466	2,690
2007년	16,830	21,179	—	20,455	5,086	6,562	2,887
2008년	19,844	22,566	—	22,109	5,728	4,032	4,029
2009년	24,028	22,696	5,137	22,289	5,584	3,637	3,987
2010년	24,715	23,320	5,748	18,805	7,277	4,574	8,189
2011년	23,715	21,898	7,563	20,304	5,645	4,662	8,424
2012년	22,881	19,248	8,429	10,279	7,314	4,016	8,720
2013년	24,163	21,587	8,188	9,414	8,247	5,369	9,017
2014년	24,780	20,791	8,603	11,938	8,706	5,254	8,781
2015년	24,834	21,249	9,194	12,763	9,314	5,019	8,926
증가율(%)	4.29	-0.24	10.19	-4.23	5.71	-1.29	12.82

## (2) 자동차 보유대수

- 목포시의 총 자동차보유대수는 2005년 76,195대에서 2015년 현재 93,500대로 연평균 2.07%의 증가율을 보이고 있음
- 자가용 승용차의 경우 같은 10년 동안 49,295대에서 73,154대로 연평균 4.03%의 증가율이 지속되고 있음
- 인구100인당 자동차대수는 2005년 31.36대에서 2015년 현재 38.76대로 연평균 2.14% 증가율을 보이고 있음

〈차종별 자동차 보유대수 추이〉

구 분	세대수 (세대)	인구 (인)	백인당 자동차 (대/백인)	자동차(대)					
				합 계	승용차	승합차	화물차	특수차	이륜차
2005년	88,849	242,988	31.36	76,195	49,295	5,376	13,800	213	7,511
2006년	90,511	242,755	29.28	71,085	51,617	5,363	13,901	204	7,555
2007년	92,615	244,801	30.37	74,353	54,572	5,519	14,017	245	7,662
2008년	95,086	247,620	31.31	77,539	57,680	5,570	14,067	222	7,724
2009년	96,223	246,364	32.46	79,959	59,999	5,539	14,189	232	8,112
2010년	98,181	247,442	33.14	82,011	62,217	5,357	14,202	235	7,989
2011년	98,809	246,994	33.84	83,579	63,992	5,238	14,119	230	7,985
2012년	99,652	247,215	35.05	86,643	67,137	4,989	14,251	266	8,411
2013년	99,334	243,171	36.19	87,998	68,196	4,892	14,587	323	8,406
2014년	99,955	241,744	37.41	90,434	70,364	4,796	14,934	340	8,396
2015년	100,172	241,213	38.76	93,500	73,154	4,650	15,329	367	8,518
증가율(%)	1.21	-0.07	2.14	2.07	4.03	-1.44	1.06	5.59	1.27



〈목포시 자동차 보유대수 추이〉



## 라. 교통소통분석

## (1) 간선도로 속도현황

〈교통축별 속도 및 지체도 현황〉

구 간		방 향	교통량 (대/시)	차로수	구 간 통행속도 (km/h)	서비스 수 준
해안로	유달동사무소 입구	→동명동 사거리	820	2	24.2	E
	~동명동 사거리	→유달동사무소 입구	1,260	2	23.3	E
청호로	신안아파트앞 사거리	→1호광장	892	2~4	26.3	D
	~1호광장	→신안아파트앞 사거리	621	2~4	26.0	D
고하대로	행남자기 앞	→공단입구 삼거리	605	3~4	37.6	C
	~공단입구 삼거리	→행남자기 앞	548	3~4	37.3	C
대양로	삼진산단 앞	→대연초교2 삼거리	470	4	49.1	B
	~대연초교2 삼거리	→삼진산단 앞	517	4	40.7	C
	대연초교2 삼거리	→실내체육관 입구	258	1	40.3	C
	~실내체육관 입구	→대연초교2 삼거리	486	1	40.7	C
영산로	삼학주유소 앞	→과학대앞 삼거리	2,043	4	43.2	C
	~과학대앞 삼거리	→삼학주유소 앞	2,098	4	31.4	D
	과학대앞 삼거리	→3호광장	1,651	4	26.9	D
	~3호광장	→과학대앞 삼거리	1,293	4	26.2	D
	3호광장	→2호광장	1,582	2	21.1	E
	~2호광장	→3호광장	1,273	2	24.1	E
	2호광장	→1호광장	2,145	2	21.6	E
	~1호광장	→2호광장	1,296	2	21.9	E
용당로	대연초교2 삼거리	→경찰서앞 사거리	581	2~3	38.4	C
	~경찰서앞 사거리	→대연초교2 삼거리	581	2~3	37.0	C
양을로	목포동초등학교 앞	→경찰서앞 사거리	1,180	2~3	36.4	C
	~경찰서앞 사거리	→목포동초등학교 앞	1,334	2~3	36.8	C
산정로	행남자기 앞	→목포동초등학교 앞	801	2~3	23.4	E
	~목포동초등학교 앞	→행남자기 앞	806	2~3	25.2	D
삼학로	동명동 사거리	→봉황웨딩홀 앞	1,578	4	24.1	E
	~봉황웨딩홀 앞	→동명동 사거리	1,017	4	25.2	D
백년로	백년로사거리	→용해사거리	2,448	4	35.1	C
	~용해사거리	→백년로사거리	2,774	4	44.9	C
	용해사거리	→부주교 앞	1,063	4	40.2	C
	~부주교 앞	→용해사거리	1,663	4	25.0	D
문화의 거리	제일중 앞	→갯바위터널 입구	445	2	42.1	C
	~갯바위터널 입구	→제일중 앞	651	2	38.6	C
후광로	갯바위터널 입구	→부흥종합상가 앞	1,041	4	25.6	D
	~부흥종합상가 앞	→갯바위터널 입구	1,208	4	27.6	D
영산강 하구로	삼학주유소 앞	→부주교 앞	1,594	3	24.2	E
	~부주교 앞	→삼학주유소 앞	1,852	3	29.7	D
	부주교 앞	→부흥종합상가 앞	1,357	3	35.0	C
	~부흥종합상가 앞	→부주교 앞	2,179	3	34.6	C
	부흥종합상가 앞	→검문소	1,421	3	44.9	C
	~검문소	→부흥종합상가 앞	2,807	3	47.1	B
석현로	공단삼거리	→롯데마트	695	2~3	23.6	E
	~롯데마트	→공단삼거리	775	2~3	22.9	E
삼학로	과학대앞 삼거리	→봉황웨딩홀 앞	1,540	4	42.7	C
	~봉황웨딩홀 앞	→과학대앞 삼거리	1,673	4	28.5	D

## (2) 주요교차로 서비스 수준

- 신호교차로의 서비스수준 분석결과 석현삼거리, 이마트오거리, 용해사거리, 동부광장교차로가 "E"수준으로 분석되었다.
- 또한 신도심지역인 해수부사거리와 고속도로 진입부인 연산동교차로에서 서비스 수준 "F"으로 나타남

〈신호교차로 서비스 수준 분석〉

교 차 로 명	교통량 (대/시)	평균지체도 (초/대)	서비스 수 준
1. 도시가스사거리	4,527	25.5	B
2. 석현삼거리	6,495	71.9	E
3. 청호육교 교차로	4,260	67.6	D
4. 하당교차로	4,212	49.6	C
5. 도청입구사거리	5,741	69.7	D
6. 해수부사거리	6,853	169.5	F
7. 공단사거리	3,894	35.2	C
8. 터미널사거리	4,087	32.8	C
9. 이마트오거리	4,213	93.5	E
10. 축협앞사거리	3,484	38.9	C
11. 하당사거리	4,671	41.4	C
12. 갯바위터널교차로	2,028	20.5	B
13. 과학대삼거리	3,233	31.6	C
14. 용해사거리	8,729	96.6	E
15. 제일중교차로	3,590	30.9	C
16. 대연초등교차로	1,192	34.7	C
17. 경찰서사거리	4,183	55.2	D
18. 용당광장사거리	3,792	58.8	D
19. 유달경기장사거리	7,000	38.1	C
20. 삼학도입구교차로	3,163	45.4	C
21. 삼진산단교차로	1,265	25.8	B
22. 연산동교차로	4,891	107.2	F
23. 동초등교차로	6,121	68.8	D
24. 동부광장교차로	6,523	86.2	E
25. 백년로교차로	5,544	40.8	C
26. 동명동사거리	3,371	42.2	C
27. 신안비치아파트앞	4,524	64.2	D
28. 대성동사거리	2,153	49.0	C
29. 산정동교차로	3,900	54.6	D
30. 호남교차로	2,620	61.6	D
31. 북향교차로	4,967	57.3	D
32. 삼거리수퍼앞	2,815	48.1	C
33. 목포역교차로	3,380	51.2	D
34. 유달로입구교차로	1,985	18.1	B
35. 목포수협앞	2,063	20.6	B

## 1.2 교통계획 정책목표 및 추진과제

### 가. 정책목표

#### “차와 사람이 편안한 교통 · 안전 문화도시”

- 2030년 목포시의 공간구조 개편과 미래상에 부합한 공간구조 변화에 대응한 효율적인 교통체계정비 및 도시변화에 대응하는 목포 중심의 교통기반시설 확충하며, 다양한 교통인프라 구축과 공평한 교통복지 실현을 교통계획의 정책목표로 설정

〈목포시 교통계획 정책목표〉

정 책 목 표	추진과제
1. 목포 중심의 교통 기반 시설 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포 도심순환 교통체계 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>—제1순환도로 : 북항-고하도-대불산단-하구연-목포C-북항</li> </ul> </li> <li>• 목포 목포 중심의 광역순환 교통체계 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>—제2순환도로 : 압해-화원-삼호-일로-함평JC-무안공항-운남</li> <li>—제3순환도로망 : 암태-장산-해남-강진-나주-함평-해제-암태</li> </ul> </li> <li>• 국제항만, 물류 허브도시 기반 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>—신항, 북항, 남항, 내항, 삼진항 정비, 화물자동차 공영차고지 건설</li> </ul> </li> <li>• 국가 철도 구축계획 반영 및 제주노선 제안               <ul style="list-style-type: none"> <li>—제주연결 고속철도 계획(삼학대교 복합기능교량 건설 추진)</li> </ul> </li> </ul>
2. 다양한 교통 인프라 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통중심 도시체계 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>—이용자 중심의 버스노선 개편 및 버스정보체계(BIS) 구축</li> </ul> </li> <li>• 비용절감 할 수 있는 교통시설 설치               <ul style="list-style-type: none"> <li>—고원식교차로, 회전교차로 설치 확대</li> </ul> </li> <li>• 친환경 녹색교통 사업 지속적 확대               <ul style="list-style-type: none"> <li>—자전거 도로 및 이용자 편의시설 정비 이용활성화 유도</li> </ul> </li> <li>• 관광수요 유인 시설 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>—유달산-고하도 연결 해상케이블카 설치</li> </ul> </li> </ul>
3. 공평한 교통복지 실현	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통약자를 위한 교통시설 확충               <ul style="list-style-type: none"> <li>—교통약자를 위한 인도간 턱없애기 및 상시 인도 정비</li> </ul> </li> <li>• 자동차를 소유하지 않은 시민 지원               <ul style="list-style-type: none"> <li>— ‘탄소미발생 쿠폰’ 발행 - 대중교통 이용시 사용</li> </ul> </li> <li>• 교통소외 지역 서비스 제공               <ul style="list-style-type: none"> <li>—소단위 지역을 연결하는 마을 버스 운영(우편, 택배 물류기능)</li> </ul> </li> </ul>
4. 인간중심 교통 문화 만들기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 보행중심 교통정책 도입               <ul style="list-style-type: none"> <li>—보행자 중심 교통정책 구현(보행육교철거, 보행자 전용도로)</li> </ul> </li> <li>• 고령사회로 노인운전자 안전대책               <ul style="list-style-type: none"> <li>—노인보호구역 정비, 노인대상 교통 · 안전교육 실시</li> </ul> </li> <li>• 어린이 교통안전정책               <ul style="list-style-type: none"> <li>—어린이교통공원 설치, 등 · 하교길 횡단보도 안전지도 실시</li> </ul> </li> </ul>

## 나. 정책 개선지표

### (1) 교통계획지표

- 목포시 주요 교통지표 예측결과 목적통행량은 2015년 485,644통행/일, 2025년 550,169통행/일, 2030년 654,110통행/일로 증가하였고, 수단 통행량은 2015년 517,912통행/일, 2025년 594,978통행/일, 2030년 719,713통행/일로 증가하는 것으로 예측됨

〈주요 교통지표 예측〉

지표	2015년	2020년	2025년	2030년	비고
인구(명)	238,382	240,000	260,000	300,000	
교통인구(명)	226,689	228,472	247,707	285,995	
목적통행(통행)	485,644	492,733	550,169	654,110	
수단통행(통행)	517,912	532,800	594,978	719,713	
자동차 보유(대)	88,100	101,668	113,754	126,244	

- 본 계획을 통해 교통부분의 정책개선지표는 다음과 같이 세부적으로 수량화하여 제시하고 이에 따른 실행계획을 구체화하였음

〈주요 교통정책 개선지표〉

지표	2015년	2020년	2025년	2030년	비고
광역철도(노선)	2	2	2	3	•기정 : 광주-목포 보성-임성리 •신설 : 목포-제주 고속철도 건설
도로포장율(%)	72.8	75.0	80.0	85.0	•도로망 지속적 정비
주차장확보율(%)	73.7	75.0	76.5	78.0	•주차시설 공급확대 정책 도입
자전거도로(km)	146	150	165	180	•자전거도로 확충
보행육교(개소)	14	12	10	8	•교통약자 중심 교통정책 도입
고가도로(개소)	3	3	3	3	•설치를 최대한 억제 현수준 유지
지하차도(개소)	1	2	4	5	•지하차도 점진적 설치
회전교차로(개소)	0	4	8	10	•회전교차로 확대 설치
해상케이블카	0	1	1	1	•유달산-고하도 설치

### 1.3 광역교통계획

#### 가. 정비방향

- 광역 교통체계 정비사업은 대부분 국토교통부나 전남도 소관 사업으로 추진중인 해당 사업을 정리 제시하였음
- 관련계획은 국토교통부의 국가기간도로망 사업과 국토관리청 소관 국도 사업, 전라남도 소관 사업 등이며 목포시에 장기적으로 추진 중인 정책 사업들을 포함하였음

#### 나. 광역 교통체계 정비 사업

- 광역도로 사업은 도로분야 13개 사업, 철도분야 4개 사업임
- 항만 분야 6개 사업을 반영하였음
- 해당 사업들은 국가단위 차원에서 추진중이거나 개별 사업으로 추진중에 있음
- 다음은 광역 교통체계 정비사업 결과임

〈광역 교통체계 사업〉

구분	사업 내용	연장 (km)	사업기간	사업비 (억원)
도로	1 국지도49호선 일로~동강 도로확장	14.5	'09~'18	2,872
	2 나주대교~영산강하구원 강변도로	34.0	'11~'17	1,923
	3 무안~몽탄지방도	6.5	'16~'18	256
	4 압해~암태(새천년대교)	10.8	'10~'18	5,615
	5 목포 구등대~양화간(지방도사업)	2.6	'15~'18	143
	6 무안공항 진입도로(지방도사업)	8.1	'10~'19	812
	7 지도~증도 연도교지방로	3.3	'14~'19	155
	8 서남부권 기업도시 진입도로 (삼호서호~해남산이)	10.9	'13~'20	2,756
	9 목포 신항 진입도로 직선화 사업	1.8	'15~'20	270
	10 무안 영산강~승달산 연결도로	11.0	'15~'20	180
	11 대불항 진입도로 삼학대교 건설	3.6	'15~'22	6,000
	12 국도77호선~국도1호선 연결 (화원~달리, 울도~압해)간 연결도로	13.4	'18~'22	2,100
	13 국도77호선(신장~복용)	10.6	'17~'22	조정(2차로)

자료 : 각 지자체 자체계획, 목포시 시정백서(2017년)

## 다. 광역교통관련 상위계획 검토

○ 다음은 상위계획에 제시된 광역도로 사업임

〈상위계획의 주요 교통관련 계획〉

관련계획	교통관련 계획 세부 내용
제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포~부산간 동서교통망 확충</li> <li>• 연륙연도교 건설 등을 통해 섬의 접근성 증대</li> <li>• 서남해안 일주도로 건설</li> </ul>
국가기간 교통망 계획 제2차 수정계획 (2001~2020)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 강화~인천~군산~목포(서해안) (370.5km)</li> <li>• 목포~순천~마산~부산고속도로 건설(292.4km)</li> <li>• 무안~광주, 광주~남원~함양(88), 함양~울산(284.4km)</li> </ul>
제1차 국가도로종합계획(16~20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도로정책 방향을 포괄적으로 제시 (목포 관련내용 없음)</li> </ul>
제1차 고속도로 건설 5개년계획(16~20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광주 순환도로(금천~대덕)(L=49.5km) 신설(6축 순환)</li> </ul>
제4차 국도·국지도 5개년계획(16~20)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국도2호선 압해~송공(L=7.4km) 시설개량 사업</li> <li>• 국도24호선 함평~해보(L=10.0km) 시설개량 사업</li> </ul>
제3차 전라남도 종합계획 수정계획 (2012~2020. 전라남도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광주~완도간 고속도로 89.3km(2005~2015)</li> <li>• 압해~운남간 국도 77호선 4차로 확장 96.4km(2003~2013)</li> <li>• 운남~망운간 국도 77호선 4차로 확장 9.6km(2006~2012)</li> <li>• 신장~북룡간 국도 77호선 4차로 확장 10.6km( 2008~2016)</li> <li>• 지도~임자간 국도 24호선 개설 5.0km(2004~2016)</li> <li>• 압해~화원간 국도 77호선 개설 13.4km(2008~2016)</li> </ul>

## 라. 광역도로망의 구축

○ 순환도로망은 1순환도로와 2순환도로로 총 13개 구간을 연결 구축

### ■ 제1순환도로망

○ 북항 - 고하도 - 대불산단 - 하구언 - 목포IC - 북항

### ■ 제2순환도로망

○ 압해 - 화원 - 삼도 - 일로 - 함평JC - 무안공항 - 운남 - 압해

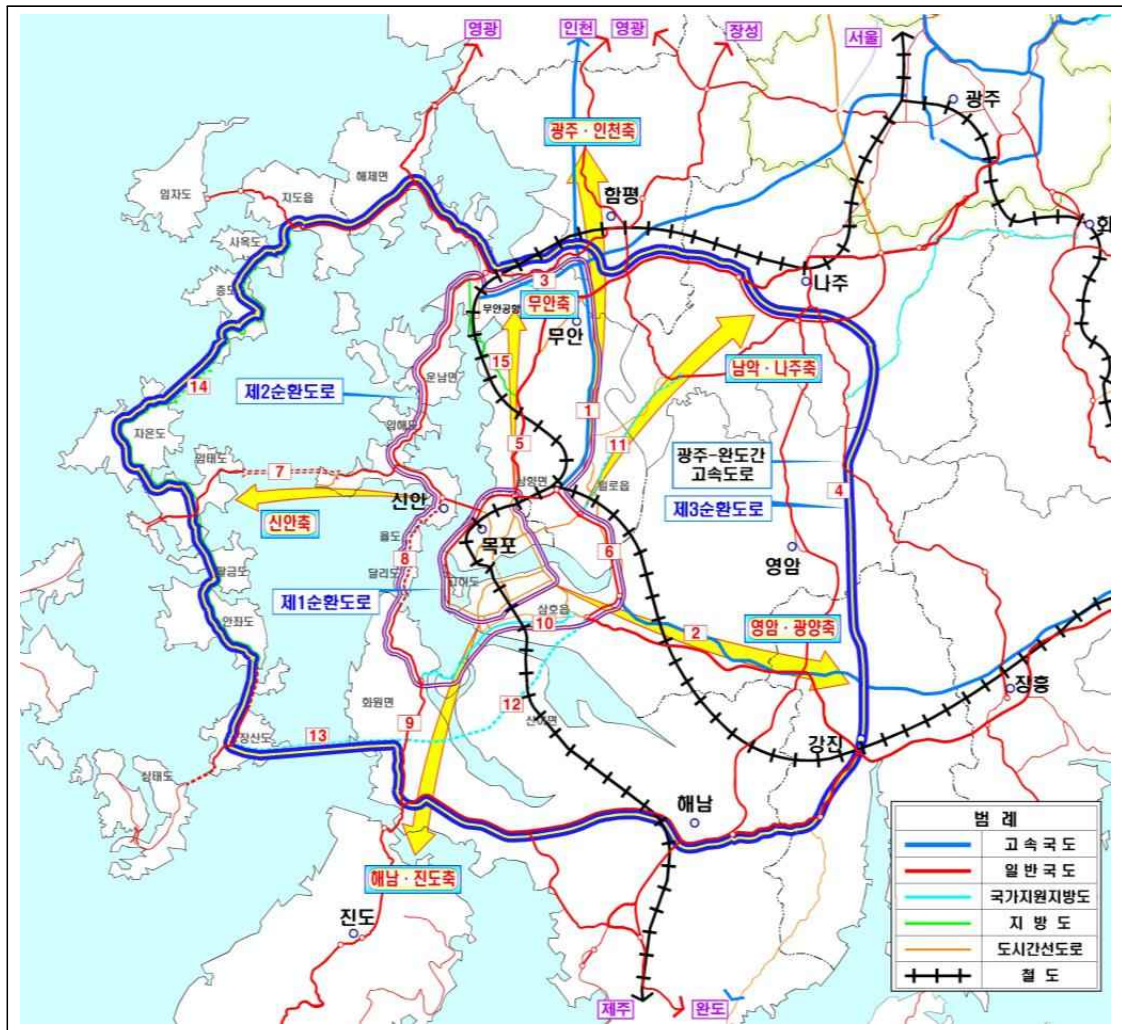
### ■ 제3순환도로망

○ 암태-장산-해남-강진-나주-함평-해제-암태

○ 다음은 순환도로망 및 광역도로망 구축 대상 가로망임

〈광역도로망 구축 대상 가로망〉

구분	도로 유형	노선 번호	내용	기 능	비고
1	고속도로	15	노선존치	목포-광주 연결축	현행노선
2	고속도로	10	노선존치	목포-광양 연결축	현행노선
3	고속도로	12	노선존치	무안공항-광주 연결축	현행노선
4	고속도로	-	신설노선	광주-완도 연결축	제1차 국가도로종합 계획(2016~2020)
5	일반국도	1	노선존치	무안공항 및 무안 연결축	현행노선
6	일반국도	2	노선존치	목포 동측 우회도로 기능	현행노선
7	일반국도	2	연도교 개설	신안 압해연결축	2019년 준공예정 (익산청)
8	일반국도	77	연도교 개설	압해-화원 연결축	기본계획 완료 (익산청)
9	일반국도	77	노선존치	해남, 진도 연결축	현행노선
10	국 지 도	49	노선존치	목포 남측 우회도로 기능	현행노선
11	국 지 도	49	신설노선	도청-나주 연결축	2019년 준공예정 (전라남도)
12	국 지 도	-	구상노선	서남부권 기업도시 진입도로	2020년 전라남도 도로정비기본계획
13	국 지 도	-	구상노선	장산-화원 연결	자체 구상
14	지방도	805	연도교 개설	자은도-증도 연도교	자체 구상
15	지방도	815	선형변경	무안공항 연결도로	2020년 준공예정 (전라남도)



〈목포시 광역도로망 구축〉



## 1.4 간선도로망 계획

### 가. 도로망 신설

#### (1) 교통중기계획 구축노선 검토

- 도로망 신설을 다음과 같이 도시기본계획 구상 노선 2개 노선과 교통량 분산노선 2개 노선, 추진 중인 사업노선 6개 노선을 중기계획에 반영
- 다음은 도시기본계획 장기 구상 노선 현황임

〈도시기본계획 장기 구상 노선 현황〉

간선도로 장기 구상	연장(km)	폭(m)	비고
북향~압해간 제2압해대교	1.3	20	자체 구상(폐지)
삼학대교(삼학~영암)	2.0	20	자체 구상(존치)
2개 노선	3.3	20	

- 다음은 교통량 분산 간선 가로망 구축노선 현황임

〈교통량 분산 간선 가로망 구축노선〉

간선도로 장기 구상	연장(km)	폭	비고
국도 1호선 고하대로 우회도로 신설 (국도대체우회)	5.1	20	자체 구상
남악신도사~목포IC간 도로개설(대로3-14)	1.3	25	자체 구상
2개 노선	6.4	20~25	

- 다음은 추진 중인 추가 시행사업 노선 현황임

〈추진 중인 추가 시행 사업 노선 현황〉

간선도로 장기 구상	연장(km)	폭(m)	비고
도심관통 도로 추진(중앙시장~목포여고)	0.56	20	공사중
행남사~삼진물산간(중로 2-87)	0.56	15	
1호광장~구.청호시장 고가도로(청호대교)	0.6	30	설계완료
해상케이블카 고하대교 진입로	0.2	20	
해양대~서해해양경찰서(중로 1-7)	0.6	20	
대박마을 진입로	1.05	8	공사중
6개 노선	3.57	8~30	

## 〈철도계획〉

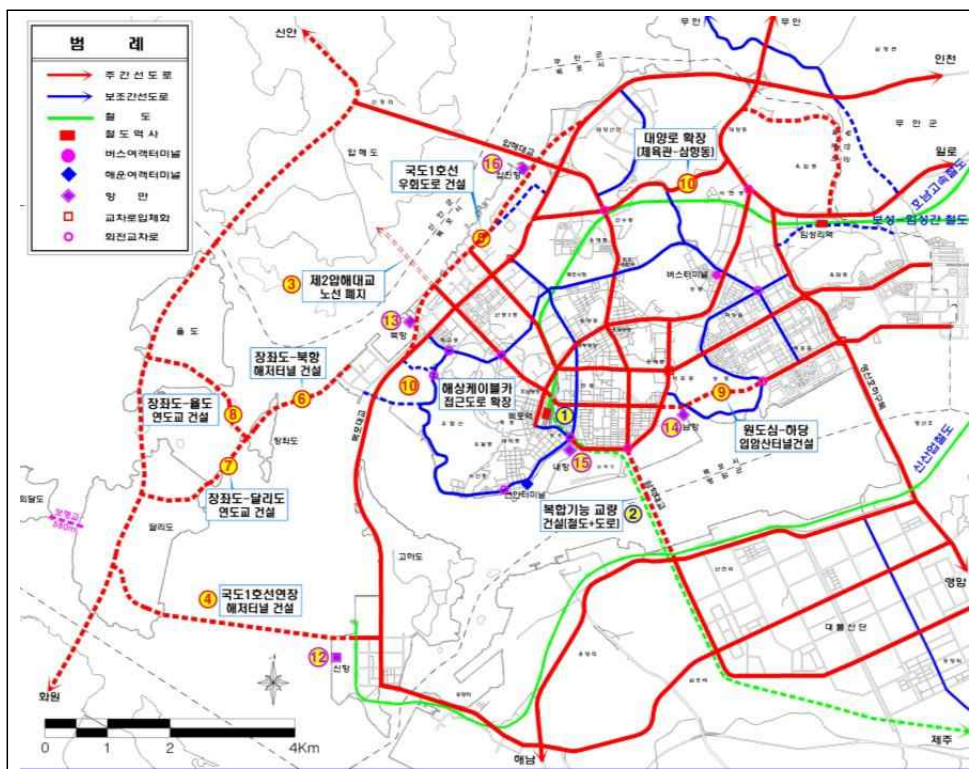
1. KTX목포역세권 개발(서남권 복합환승센터)
2. 목포-제주 해저터널 추진하고 삼학대교를 철도와 도로의 복합기능 교량으로 개설 (공사비 절감)

## 〈간선도로계획〉

3. 제2압해대교 노선 폐지
4. 국도1호선 연장 해저터널 건설
5. 국도1호선 우회도로 계획(대양산단-북항)
6. 장좌도-북항 해저터널 건설
7. 장좌도-달리도 연도교 건설
8. 장좌도-율도 연도교 건설
9. 원도심-하당연결 입암산터널 건설
10. 대양로 확장(실내체육관~삼향동주민센터)
11. 해상케이블카 접근도로 확장

## 〈해상교통 계획〉

12. 신항-국제 물류관광 거점항 육성
13. 북항-다가능 수산전문 항만 개발
14. 남항-해양관광제거중심 항 개발
15. 내항-여객, 마리나항, 크루즈항 기능
16. 삽진항-해양교통, 레저중심 국가어항

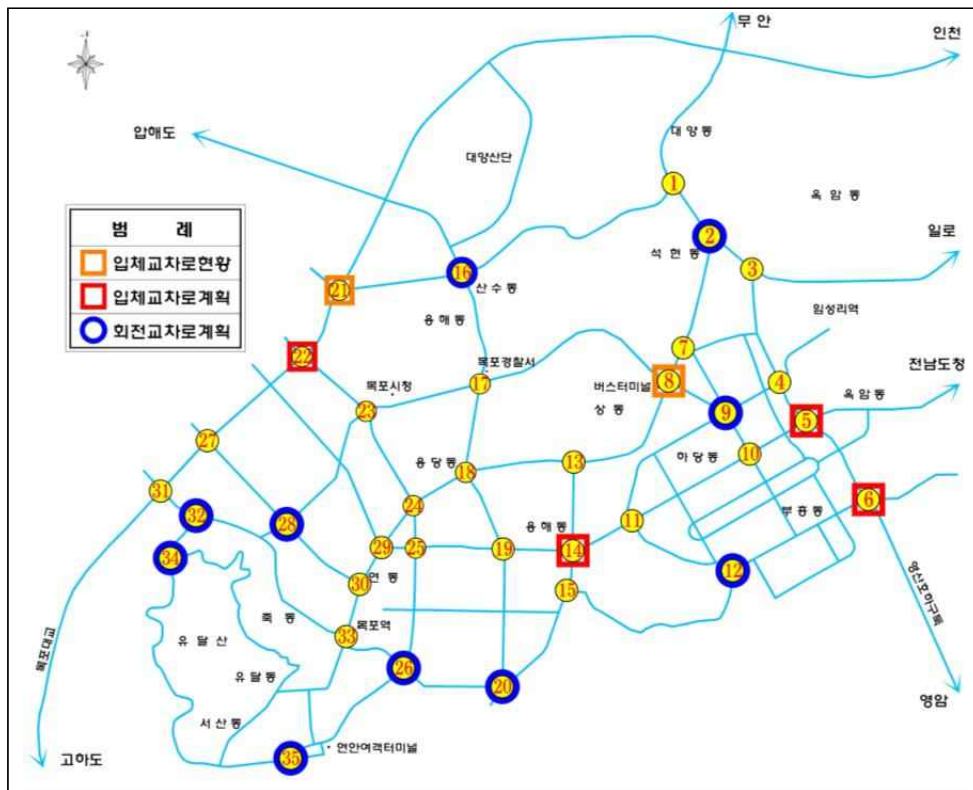


〈간선도로망 신설 사업〉

## (2) 주요교차로 개선사업

〈입체교차로 및 회전교차로 개선사업〉

No	교차로명	LOS	교차로형식	비고
2	석현삼거리	E	회전교차로 계획	
5	도청입구사거리	D	입체교차로 계획	
6	해수부사거리	F	입체교차로 계획	
8	터미널사거리	C	고가도로	현황
9	이마트오거리	E	회전교차로 계획	
12	갯바위터널교차로	B	회전교차로 계획	
14	용해사거리	E	입체교차로 계획	
16	대연초등교차로	C	회전교차로 계획	
20	삼학도입구교차로	C	회전교차로 계획	
21	삼진산단교차로	B	고가도로	현황
22	연산동교차로	F	입체교차로 계획	
26	동명동사거리	C	회전교차로 계획	
28	대성동사거리	C	회전교차로 계획	
32	삼거리수퍼앞	C	회전교차로 계획	
34	유달로입구교차로	B	회전교차로 계획	
35	목포수협앞	B	회전교차로 계획	



〈교차로 위치도〉

## 1.5 대중교통 계획

### 가. 대중교통 현황

#### (1) 시내버스 현황

- 시내버스 노선체계를 제한된 조건 내에서 이용시민에게 보다 효율적으로 서비스하기 위하여 2007. 3. 1일부터 25개구간 1회에 한하여(30분이내) 무료환승제를 시행하고 있으며 시내버스를 이용하는 시민들의 편의증진을 위해 승강장 확대설치 및 방풍식 승강장으로 개선해 나가고 있음

〈시내버스 현황〉

업체 수	노선 수	보유대 수	종 업 원				
			계	기 사	정비사	임직원	기 타
2	25	170대	388	326	20	36	6

〈택시업체 현황〉

영 업 용 택 시			개인택시
업 체 수	보유대수	기 사	
9	622	1,007	929

#### (2) 시내버스 승강장

- 승강장수는 총 505개소이며 이중 방풍식 승강장이 249개소로 49.3%를 차지하고 있으며 지주식이 37.0%인 187개소, 나머지 13.7%인 69개소는 유개식 승강장으로 운영중에 있음

〈시내버스 승강장수〉

구 분	계	방풍식	유개식	지주식
승강장수(개소)	505	249	69	187
구성율(%)	100.0%	49.3%	13.7%	37.0%

#### (3) 차고지

- 목포시의 차고지는 석현동, 삼학도, 대반도 3개소는 목포시 내부에 위치하고 있으며 무안읍에 1개소가 운영중에 있음

〈차고지 현황〉

구 분		차고지 위치	부지면적(m <sup>2</sup> )	비 고
1	석현동	목포시 영산로 632	7,402	
2	삼학도	목포시 삼학로 172	5,410	
3	대반동	목포시 해양대학로 139	1,395	
4	무 안	무안읍 무안로 642	8,046	무안교통

자료 : 목포시 내부자료

## (4) 시내버스 운영 현황분석

- 목포시 시내버스 운영 현황을 분석한 결과 간선노선은 5개 노선 377회 운영중이며 지선노선 3개노선, 도심순환 3개노선, 외곽노선 8개노선으로 나타남

〈노선형태별 운행특성〉

구 분	간선노선	지선노선	도심순환노선	외곽노선	합계
노선수	5	6	3	8	22
운행횟수	377	218	156	315	1,066
노선당 평균운행횟수	75.4	36.3	52.0	39.4	평균 50.8

〈간선노선버스 운행현황〉

구 분	노선 번호	기점	종점	거리 (km)	운행간격 (분)	노선별운행횟수 (왕복)
간선 노선 버스	1	해양대후문	석현동	22.0	7~10	102
	2	석현동	해양대후문	29.4	16	63
	9	해양대후문	해양대후문	36.0	35	30
	13	석현동	신안비치아파트	50.2	12	93
	30	해양대후문	제일풍경채	38.0	13~15	89

〈지선노선버스 운행현황〉

구 분	노선 번호	기점	종점	거리 (km)	운행간격 (분)	노선별운행횟수 (왕복)
지선 노선 버스	6	석현동	신안비치아파트	65.4	25	34
	10	석현동	연산주공아파트	69.4	20	42
	20	석현동	목포대교입구	78.8	25	42
	61	삼학도	석현동	26.4	60	14
	112	석현동	국제여객선터미널	72.0	28	35

〈외곽연계 노선버스 운행현황〉

구 분	노선 번호	기점	종점	거리 (km)	운행간격 (분)	노선별운행횟수 (왕복)
외곽 연계 노선 버스	108	삼학도	일로읍사무소	31.6	27	38
	119	삼학도	해남무고리	80.6	60~130	5
	130	해양대후문	압해송공항	67.8	45	20
	200	삼학도	무안교통(종점)	60	10~12	114
	300	삼학도	현대삼호아파트	68.2	30	34
	500	삼학도	독천터미널	57	23	49
	800	삼학도	무안터미널	83.4	45	23
	900	무안교통(종점)	현대삼호아파트	89	30	32

#### (5) 시내버스 운영 특성분석

- 목포시 시내버스의 경우 운행시간 21~60분에 13개노선이 집중되어 있으며 11~20분 운행노선은 7개 노선으로 나타남

〈노선형태별 운행특성〉

구 분	간 선	지 선	순 환	외 광	합 계
5~10분	1	—	—	—	1
11~20분	3	1	2	1	7
21~60분	1	5	1	6	13
61분 이상	—	—	—	1	1
합 계	5	6	3	8	22

#### 나. 목포시 대중교통수단 선정

##### ■ 목포시 적정 대중교통수단 검토

- 「제2차 대중교통기본계획(2012~2016), 국토교통부, 2011」에서 제시하는 기준을 바탕으로 목포시의 특성에 맞는 대중교통수단을 검토하였음
- 목포시의 도시유형 및 도시특성 등을 고려하여 도시별 대중교통수단 선정 기준을 적용하면 BRT의 도입이 타당한 것으로 판단되어지나, 목포시의 개발계획과 연계하여 사업을 진행함이 바람직할 것으로 판단됨
- 목포시는 현재 시내버스가 대중교통 운송수단의 주된 수단으로 운행되어 지고 있음

- 따라서, 급작스런 수단교체를 시행하기보다는 점진적인 도시재생과 연계하여 적절한 수단의 도입이 필요함
- 단기적인 방안으로 편도 3차로 이상의 가로변을 버스전용차로로 정비하여 단속강화 등의 운영적 측면을 선 개선 후 장기적으로 BRT 수단 도입 또는 남악 신도시 개발과 함께 신교통수단 체계로 발전시키는 것이 상위 계획과도 부합될 것으로 판단됨
- 가로변 버스전용차로 운영시 주요지역에 불법주정차 단속카메라 설치 및 버스에 카메라를 설치하여 지속적인 단속이 될 수 있도록 하고, 좌회전차로 이동시 급차선 변경에 따른 안전사고 예방을 위한 버스정류장 위치 조정과 버스노선변경 등을 고려

〈목포시 적정 대중교통수단 선정〉

구 분	평가기준	BRT	노면 전차	LRT (경전철)	HRT (중전철)	비고 (목포시)
도시특성	경제중심도시	○	—	○	○	
	지방중심도시	○	○	○	—	
	위성도시	○	○	—	—	
	자족도시	○	—	○	○	
	공업도시	○	—	○	—	○
	관광도시	—	○	○	—	
	도농농촌도시	—	—	—	—	
인구규모	50만 미만	△	△	—	—	○(24.7만명)
	50~100만	△	△	○	—	
	100만 이상	△	△	△	○	
시가화 인구밀도 (천명/km <sup>2</sup> )	15 미만	△	○	—	—	○(4.9천명/km <sup>2</sup> )
	15~30	△	△	○	—	
	30 이상	△	△	△	○	
도시 공간구조	단핵도시	○	○	—	—	○
	다핵도시	○	○	○	○	
도시유형	신시가지	○	○	—	—	○
	신도시	○	—	—	○	
출퇴근 통행량 (천통행/일)	1,000미만	△	△	—	—	○(84천통행/일)
	1,000~3,000	△	△	○	—	
	3,000이상	△	△	△	○	
시계외유출입 통행량 (천통행/일)	5,000미만	○	△	—	—	○(59천통행/일)
	5,000~20,000	△	△	○	—	
	20,000이상	△	△	△	○	
재정자립도	높음	—	—	△	○	
	중간	△	△	△	—	
	낮음	○	△	—	—	○(26.7%, 전국 51.1%)
대중교통 접근성	높음	—	—	—	△	
	중간	—	△	△	—	
	낮음	△	—	—	—	○

자료 : 2011년도 국가교통DB구축사업, 국가교통DB센터

## 다. 저상버스 도입

### (1) 저상버스(Non-Step Bus)단계별 도입방안

#### ■ 저상버스의 개념 및 구조

- 저상버스는 구동계통과 차량바닥 설계 등 차량구조의 변경으로 차량 바닥 높이가 약 16~19cm로 승강구의 계단을 없애고, 차량에 전동슬로프를 장착하여 휠체어 사용자도 승·하차가 가능하게 함은 물론 고령자, 임산부 등 교통약자가 이용하기 편리한 버스임

#### ■ 저상버스의 도입방안

- 교통약자의 이동의 어려움을 덜어주고 원활한 사회참여를 위한 이동편의 제공차원에서 저상버스 도입방안을 검토함
- 저상버스를 도입하기 위한 국고보조금 지원근거, 지자체의 저상버스 도입 의무화, 저상버스 운행사업자의 인센티브 제도를 규정함
- 저상버스 운행이 가능한 도로의 구조 파악을 통한 투입 가능 노선을 검토함
- 지자체별로 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립 시 저상버스 도입계획을 반영하여 의무적으로 도입하도록 함

#### ■ 저상버스 도입한계

- 저상버스는 낮은 차체 및 긴 곡선반경으로 인해 목포시 버스노선으로 운행하는 데에는 무리가 있으므로, 준 저상버스 도입을 제안함

〈저상버스와 준 저상버스의 구조비교〉

구 분	차량 탑승방법	최저지상고	최소회전반경	장애인탑승방법
일반버스	버스 승강장에서 2계단 오른후 탑승	25.0cm (25.5cm)	8.8m(8.9m)	—
준 저상버스 (One Step Bus)	버스 승강장에서 1계단 오른후 탑승	25.0cm (22.5cm)	8.9m(8.9m)	장애인 슬로프 이용
저상버스 (Non Step Bus)	버스 승강장에서 바로 탑승	19.0cm(16cm)	10.2m(8.9m)	리프트 이용

주: 준저상버스 및 저상버스는 대우차량 기준이며, ( )는 현대차량임.



## 라. 마을버스 도입

### (1) 도입 필요성

- 수요탄력적으로 운행할 수 있도록 비수익(벽지노선)노선을 지정 관리하고, 이에 대한 개선방안을 제시하기 위해서는 현재의 버스운행체계를 개선하여 별도의 관리가 필요할 것으로 판단됨
- 비수익(벽지노선)노선의 경우, 대형버스가 공급되어 운영되고 있어 배차 간격이 길어져 주민들의 시내버스 이용에 불편을 초래하고, 운수업체 입장에서 수익성이 저하되는 문제점이 발생하고 있음
- 따라서 운행의 효율성을 높이고 벽지주민에 대한 교통서비스를 개선하기 위하여 마을버스의 도입이 필요할 것으로 판단됨

### (2) 사례

〈마을버스 운행사례〉

지 역	등록대수 (대)	노선수 (개)	노선별 평균 정류장수(개소)	비고
수원시	32	10	28.0	—
성남시	129	34	22.9	—
부천시	75	10	25.0	—
안양시	114	17	21.1	—
안산시	24	6	21.5	—

자료 : 경기개발연구원, 마을버스 운영개선 방안 연구, 2006. 11

### (3) 마을버스 도입(장기안)

- 비수익 및 벽지노선에 운행 지원방안으로 마을버스 운영

〈지역순환방식 운행(거리 10km, 간격 15분이내)〉

노선수	소요버스	운행유형		1일 운행횟수
		순환형	선형	
7개 노선	30대	6개 노선	1개 노선	232회/일

주) 비용 61.9억원(차고지조성 25.5억원 포함)

#### (4) 마을버스 도입시 문제점 및 기대효과

##### ■ 문제점

- 운행지역 및 운행노선의 제한 : 마을버스의 정류장 수와 운행노선을 제한하고, 시내버스가 수요에 맞추어 노선을 연장 또는 정류장 수를 확대할 경우, 마을버스의 서비스 지역이 축소되고 이는 수입금 감소로 이어져 마을버스의 운영부실을 증가시킬 수 있음
- 타 대중교통 수단과의 연계성 부족 : 마을버스와 타 대중교통수단 간 첫차 및 막차의 운행시간대와 배차간격의 미연계는 새벽 또는 심야시간대 대중교통수단 간 환승이 어려워 마을버스보다는 택시나 승용차 등과 같은 개인교통수단의 선택을 선호할 수 있음
- 요금체계의 이원화 : 한편 마을버스로부터 타 대중교통수단 간 환승에 따른 할인혜택이 주어지지 않아 환승을 필요로 하는 이용자들에게 대중교통 요금 부담을 증가시킬 경우, 이는 마을버스의 경쟁력을 약화시키는 요인이 될 수 있음
- 마을버스 운영규모의 영세성 : 마을버스 운영규모의 영세성으로 운전직 종사자의 근무형태 및 처우, 차량의 정비 및 관리 상태 등 운영여건이 전반적으로 열악할 수 있음

##### ■ 기대효과

- 마을버스가 단일 행정구역 내에서 운행함으로써 운행거리가 일반 시내버스 노선과 비교하여 짧고 중형 또는 승합형 버스로 운행이 가능함에 따라, 대형버스에 비하여 경제적인에 따라 운영관리 측면에서 효율적임
- 또한, 기존의 최초/최종 목적지까지의 문전서비스 및 접근성이 우수함에 따라 복지 이용자들에게 대한 대중교통서비스 제공이 확대될 것으로 기대됨

## (5) 목포시 버스전용차로제 도입방안

## ■ 버스전용차로 설치방안

- 영산로 가로변 버스전용차로(오전, 오후첨두시) 운영(단기안)
  - 구간 : 목포역교차로~공단삼거리, 연장 : 4.7km
  - 1단계 시범시행 : 1호 광장 ~ 과학대삼거리(연장 : 2.5km)
  - 2단계 : 과학대삼거리 ~ 공단삼거리(연장 : 1.7km)
  - 영산로 버스통행속도 : 17.9km/h(버스 평균통행 속도 23.5km/h보다 20% 낮음)
- 남악신도시 활성화 이후 신도시 버스전용차로와 연계하여 백년대로 가로변 버스전용차로(첨두시) 운영(장기안)
  - 구간 : 백년로 사거리 ~ 부주교,
  - 연장 : 4.0km
  - 시행시기 : 영산로 운영에 따른 시행효과 검증 후
  - 백년대로 버스통행속도 : 22.1km/h



〈목포시 버스전용차로 설치안〉

## 마. 환승센터 도입

### (1) 목포시 특성에 맞는 환승체계 구축

- 목포시에서는 2007년부터 하차 후 30분 이내 1회 무료 환승제를 시행하고 있으며, 시계외 노선을 도심권 환승센터에서 환승이 이루어지도록 계획하여 환승횟수 증가에 따른 이용객들의 불편을 초래 할 수 있을 것으로 예상됨
- 따라서 목포시 여건을 고려한 효율적인 환승체계 구축이 요구되며, 환승에 따른 불편을 최소화하고 환승시간, 환승거리, 대기시간을 최소화하기 위한 환승체계의 구축이 필요함

### (2) 도심환승센터 설치

- 현재 목포시내의 주요지점별 버스의 유출입 통행이 많은데 비해 마땅한 환승시설이 갖추어져 있지 않은 실정임
- 단기안으로 주요도로 결점점인 2호광장, 석현동-중앙병원 및 목포소방서 입구교차로에 국지 환승정류장을 계획하였음
- 환승센터계획에 있어 현재 추진 중에 있는 목포역 환승센터와 버스터미널 환승센터를 연계하여 편리하게 시내버스와 환승할 수 있는 거점 환승센터 안을 계획하였음



〈환승정류장 및 환승센터 위치도〉

## ○ 국지 환승 정류장(단기안)

〈국지 환승 정류장 계획안〉

구 분	형 식	환승 유형	버스 노선수	비 고
2호광장	노변 환승시설	시내버스 ↔ 시내버스	16개	원도심 동서축과 남북축간 환승
석현동 중앙병원	노변 환승시설	외곽버스 ↔ 시내버스	15개	남악신도시와 대불산단간 환승
목포소방서 입구교차로	노외 환승시설	시내버스 ↔ 시내버스	7개 (8개)	무안군과 대불산단간 환승

주 : ( )는 단기 개선방안 시행시 노선수임

## (3) 목포역 환승센터 구축방안

## ■ 2차 복합환승센터 개발 기본계획 (2016~2020년)

- 법적 근거 : 국가통합교통체계 효율화법 제44조 및 동 법령 제37조, 제38조
- 계획수립의 필요성 : 1차 계획기간('11~'15) 종료에 따른
- 제2차 계획 수립('16~'20)
- 전국 대도시의 철도·버스·항공 교통거점 21곳 을 발굴
- 광주권 : 광주송정역, 목포역 2곳



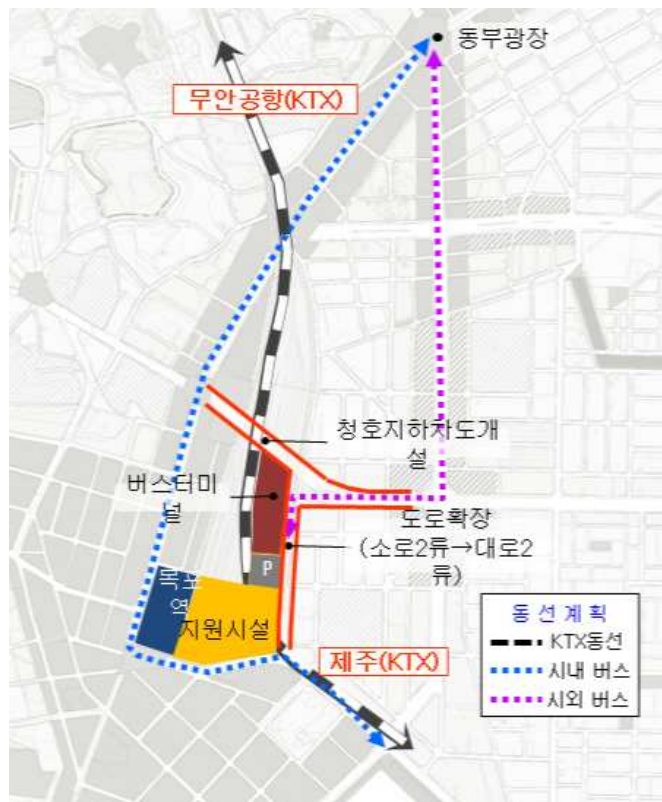
〈지방 대도시권 복합환승센터 검토지점 및 현황〉

## ■ 개발계획

- 국가계획 반영 복합환승센터 추진
- 판매, 문화집회, 컨벤션 복합 도심재생기반 조성
- 버스터미널 기능 일부 이전
- 민간개발방식-공모사업으로 추진

## ■ 주요 환승시설 계획

- 주교통수단 : 고속철도
- 대중교통연계시설 : 고속버스, 시외버스, 시내버스, 택시, 공항버스
- 환승시설 : 승강장, 버스정차대, 주차장, 자전거보관소, 택시정차대, 렌트카
- 여객선터미널 연계 : 시내버스, 택시, 자전거, 보행
- 지원시설 : 쇼핑물, 영화관, 호텔, 식당가, 업무시설, 전시장, 도서관, 문화홀 등
- 기반시설 : 청호 지하차도, 목포역 동측도로



〈목포역복합환승센터 개발 구상도〉

## 1.6 보행환경 계획

### 가. 보행환경 정비방안

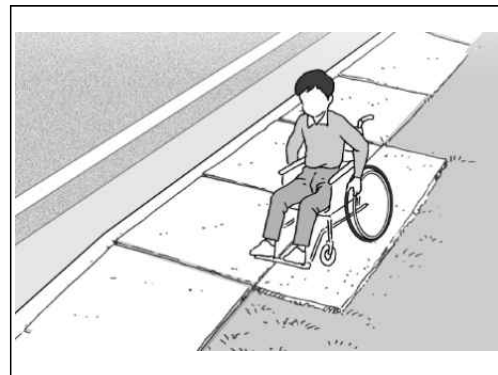
#### ■ 기존개설도로

- 기존 개설도로(전폭준공)중 기존 폭2.0m 미만 확보된 보도는 현실적으로 추가 확보가 어려운 실정임
- 따라서 가능 공간을 확보하여 Turn-out 형태의 교행 대기공간을 부분적으로 정비할 필요가 있음

#### ■ 계획도로

- 계획도로 폭원이 20m이상인 도로는 시설기준에 의거 최소보도폭이 2.0m 이상 확보가 가능하므로 본 계획의 기준에 적합

- 다만 중로 1류 미만(20m 미만)도로의 경우 도로 계획시 최소폭 2.0m, 또는 교행가능 공간 대피소 추가 확보
- 기존 보도설치 구간에 대한 교행구간 정비방안으로 세부 내용은 다음과 같음



〈교행구간 대피소 설치〉

〈보도폭 2.0m미만 교행구간 정비계획〉

번호	노선명	기 종 점	총연장	2.0m미만 보도연장	교행구역 설치(개소수)	비고
1	해 안 로	대3-13	10.96	0.20	3개소	
2	북 향 로	대2-4, 대3-13, 중2-3	4.46	0.04	2개소	
3	청 호 로	대3-3, 대1-2	7.60	0.10	1개소	
4	고하대로	대1-6, 대1-7	15.04	0.06	2개소	
5	중 앙 로	대1-1, 대2-1, 대3-1, 중2-1	17.02	1.80	37개소	
6	용 당 로	대2-2, 대3-4	8.02	0.10	2개소	
7	양 을 로	대2-3, 대3-8	14.16	0.30	7개소	
8	산 정 로	대3-7, 대1-5	6.30	0.26	6개소	
9	삼 일 로	중3-5, 중3-6	4.80	1.55	32개소	
10	수 문 로	중2-2	2.90	0.30	5개소	



〈표 계속〉

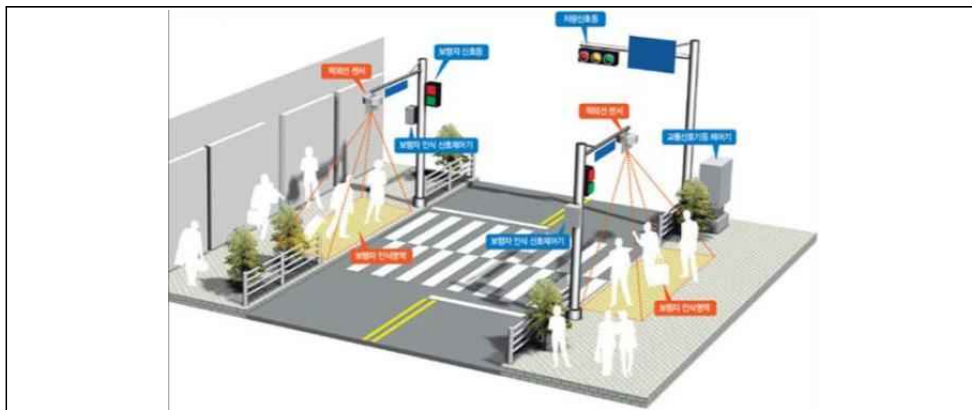
번호	노선명	기종점	총연장 (km)	2.0m미만 보도연장	교행구역 설치(개소수)	비고
11	삼 학 로	대1-1, 대3-1	7.90	0.46	10개소	
12	하 당 로	대3-5, 중1-25	5.56	0.60	12개소	
13	문화의거리	대3-12	3.86	0.30	6개소	
14	미 항 로	중1-32, 중1-34, 대3-16	4.40	0.60	12개소	
15	후 광 로	광3-2	2.32	0.06	1개소	
16	영산강하구로	대1-3	8.86	0.10	2개소	
17	부 흥 로	중1-19	2.38	0.10	2개소	
18	신 흥 로	중1-18	2.24	0.15	3개소	
19	석 현 로	대2-5, 대3-28	2.42	0.30	6개소	
20	옥 암 로	중1-20	3.48	0.20	4개소	
21	유 통 로	대3-29	1.60	0.05	1개소	
총 22개 노선			160.74	7.63	154	

주) 교행구역 설치 개소수는 50m 마다 1.5m×1.5m 대피소 설치

## 나. 횡단보도 안전확충 사업

### (1) 보행자 자동인식 신호기 설치

- 보행자의 이동 유무에 따른 보행자 자동인식 신호기 설치 도입
- CCTV와 적외선 기능을 도입하여 보행자 이동 시 차량신호등 적색으로 변경되는 시스템
- 2018년 시범사업 시행 후 도입 확대



〈보행자 자동인식시스템 구성〉





〈보행자 자동인식시스템 사례〉

## (2) 3D 횡단보도 설치

- 보행자 보호와 차량의 횡단보도 인식제고를 위해 3D횡단보도 설치
- 3D횡단보도의 경우 관련 법규가 없으므로 설치에 신중을 기하고 노면표시 설치 관리 매뉴얼 등 관련 법규의 개정이 이루어 지면 시행
- 보행자 안전을 위한 교통안전시설을 지속적으로 설치



〈3D 횡단보도 사례〉

## 1.7 자전거도로 계획

### 가. 목포시 자전거 이용시설 현황

#### (1) 현황

- 2015년 기준 목포시 자전거도로 설치 현황은 자전거전용도로 2개 노선 6.5km, 자전거·보행자 겸용도로는 70개 노선에 139.9km로 전체 72개 노선 146.4km가 설치되어 있음

〈자전거도로 설치 현황〉

구 분	계		자전거전용도로		자전거보행자겸용도로		자전거전용차로	
	노선수	길이(km)	노선수	길이(km)	노선수	길이(km)	노선수	길이(km)
2011년	45	138	5	13	40	125	—	—
2012년	46	133.7	6	14.7	40	119	—	—
2013년	46	133.9	6	14.9	40	119	—	—
2014년	72	146.4	3	11.1	69	135	—	—
2015년	72	146.4	2	6.5	70	139.9	—	—

- 목포시 자전거시설은 주요구간의 지형 구배를 조사하여 양을산 등 경사 구간을 제외하고 도시가로망 주요노선 22개 노선의 자전거 도로를 계획

〈자전거 시설 조사 현황〉

가로명	구간		형식	연장(km)	폭원(m)	자전거 주차장	비고
중앙로	서해안IC	~ 석현삼거리	자보겸용	1.75	1.2~1.8	2(14)	양측
	석현삼거리	~ 버스터미널	자보겸용	1.60	1.5~3.0	—	양측
	버스터미널	~ 용해삼거리	자보겸용	1.00	1.0~2.0	—	양측
	용해삼거리	~ 3호광장	자보겸용	0.95	1.5~2.0	1(7)	양측
	3호광장	~ 2호광장	자보겸용	0.48	2.0	2(13)	양측
용당로	2호광장	~ 목포역	자보겸용	1.25	2.0	4(35)	양측
	대연초교	~ 목포경찰서	자보겸용	0.88	2.0	2(14)	양측
	목포경찰서	~ 3호광장	자보겸용	0.76	2.0	—	양측
	3호광장	~ 공설운동장	자보겸용	0.73	2.0	3(21)	양측
	공설운동장	~ 목포기계공고	자보겸용	0.36	2.0	—	양측
삼학로	목포기계공고	~ 동원웨딩홀	자보겸용	0.77	3.0	2(14)	양측
	동원웨딩홀	~ 동백아파트	자보겸용	0.40	7.5	—	양측
	동백아파트	~ 용해사거리	자보겸용	0.96	3.0	—	양측
산정로	용해사거리	~ 용해삼거리	자보겸용	0.77	3.0	—	양측
	2호광장	~ 동명동사거리	자보겸용	1.45	1.8	—	양측
백년로	백년로삼거리	~ 광장사거리	자보겸용	2.25	2.0	—	양측
	광장사거리	~ 부주교	자보겸용	1.78	1.8	—	양측
청호로	구청호시장	~ 구자유시장사거리	자보겸용	0.27	2.6	—	양측
	구자유시장사거리	~ 자유시장사거리	자보겸용	0.98	1.8	—	양측
문화의 거리	목포제일중	~ 갯바위터널	자보겸용	2.02	1.8	—	양측
하당로	하당교	~ 광장사거리	자보겸용	2.01	1.5	—	양측
	광장사거리	~ 갯바위터널	자보겸용	1.05	1.5	—	양측
후광로	갯바위터널	~ 목포해운항만청	자보겸용	1.25	1.8	—	양측
양을로	버스터미널	~ 부영아파트	자보겸용	1.82	1.8	—	양측
석현로	E마트사거리	~ 호반리젠시빌	자보겸용	0.65	1.8	—	양측
영산강하구로	청호육교	~ 영산교	자보겸용	2.15	1.4	—	양측
유통로	종합유통센터	~ 종합유통센터	자보겸용	0.55	1.7	—	양측
폐선부지	유달동 현대아파트	~ 상동터미널 고가하부	자전거전용	5.9	3.0	—	—

## 나. 자전거관련 정비방안

### ■ 자전거이용시설

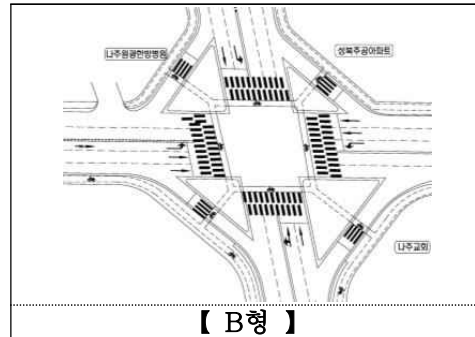
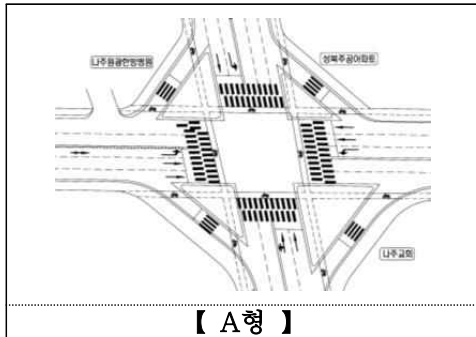
- 자전거도로망 계획에서 시내구간의 주간선 도로망은 대로 이상급(B=25m 이상)의 도로로 연계망을 구축하고 중로1류(20m)이상 도로에서는 자전거 겸용도로를 이용한 보조간선 도로망을 계획하였으며 또한 광역 연계망은 국도와 지방도를 이용한 체계를 구축
- 또한 단기적으로는 기존의 도로 기하구조를 최대한 이용하여 자전거 이용 활성화를 위한 단기계획을 별도로 제시하였으며 그러기 위해서 보도의 정비 및 통행방법의 변경, 차량 진입제한 등의 방법을 이용하여 주요시설물의 접근성을 확보토록 중로 2류 이하 도로에도 자전거도로 계획을 제시
- 목포시 자전거도로망의 구축 방향은 구성은 다음과 같이 4가지 종류로 구별하여 계획
  - 광역 자전거도로망 : 목포시외 지역을 연결하는 장거리 광역 자전거도로망
  - 도심간선 자전거 도로망 : 중심생활권과 부도심 지역을 연계하는 자전거 도로망
  - 집산자전거 도로망 : 생활권내를 통행하는 자전거도로망
  - 국지(블럭내)자전거도로망 : 블럭내 자전거 통행을 집산이나 간선에 연결하는 기능의 자전거도로망
- 또한 장래 교통수요가 증가할 주요 시설들에 대해서도 우선적으로 자전거 도로망을 구축하였으며 다음은 목포시의 자전거도로망의 연결 대상의 주요 시설내용임

〈시설측면에 따른 권역별 설치여건분석〉

구 분	주 요 대 상 시 설	비 고
교통시설	터미널,역,광장	
업무시설	관공서,산업단지,공장부지	
학교시설	고등학교,중학교 및 대학교	
상업시설	시내중심지역, 대형상가지역,시장(상설,정기시장등)	
위락공간	공원, 레저시설, 유원지, 관광문화시설, 사찰, 놀이공간	
스포츠시설	운동장, 경기장, 실내체육관, 시민스포츠광장	

### ■ 자전거횡단로 시설 기준

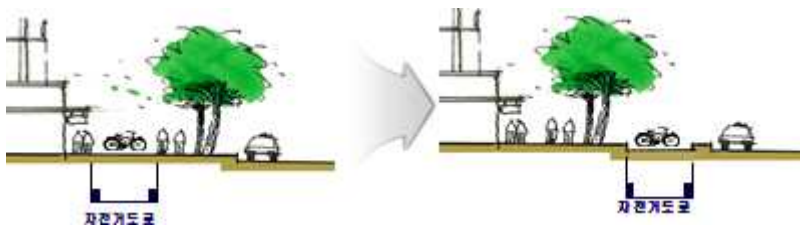
- 주요 교차로 및 자전거 전용도로 상의 평면교차로의 경우 자전거 횡단도로를 설치
- 기존의 도로 노면과 포장 색칠을 구분하여 설치
- 도로상에 직각 접속하도록 설치
- 횡단도 폭원은 최소 2.4m 이상 확보하여 보도의 연석턱은 2cm 이하로 설치
- 교통섬의 경우 횡단보도와 병행하여 설치(A형)하거나 보도 자전거도로와 연속하여 설치(B형)

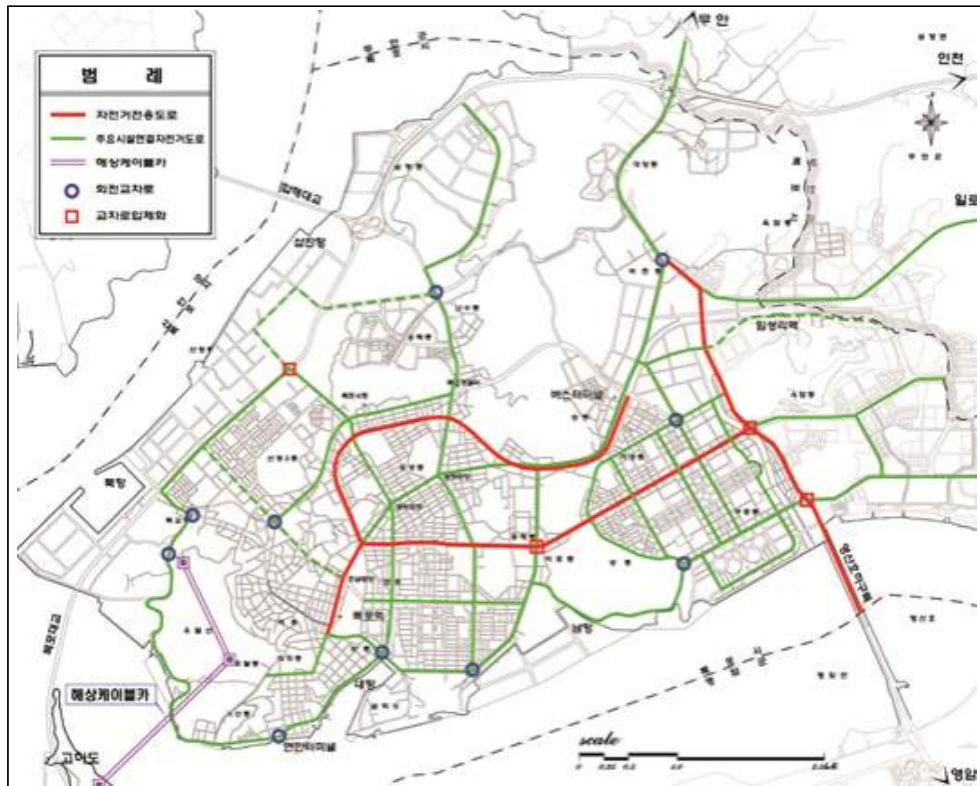


〈교통섬 자전거 횡단로 설치 사례〉

### ■ 차로 diet를 통한 자전거도로

- 기존도로의 용량을 분석하여 자동차 이용억제를 위한 차로 다이어트(diet)로 녹지공간과 보행공간, 자전거도로 확보 추진
  - 대상도로는 교통량 및 용량비(V/C)가 0.5이하인 도로를 대상으로 추진
- 차로 다이어트(diet)를 통한 자전거도로 설치 시 충분한 주민의견을 수렴
- 중앙분리대형 녹지공간 조성을 통한 운전자들의 쾌적성 제공 및 녹색교통 도시 기반 구축
- 주정차 차량 및 주행차량으로 인한 사고 예방을 위한 분리시설 설치
- 최소보도폭(1.5m) 이하인 곳은 자전거도로 이설 및 폐지 검토





〈자전거도로 네트워크 구축〉

## 1.8 주차시설 계획

### 가. 주차 시설 현황

- 목포시 주차장 확보율은 자동차 등록대수 대비 73.72%로 조사되었음

〈목포시 주차장 확보율〉

구 분	자동차등록대수	주차확보대수	주차장확보율
주차장확보율	93,500대	68,926대	73.72%

- 주차장 형태별로는 노상주차장은 감소하고 있고 민영 주차장은 증가

〈주차장 형태별 추이〉

구 분	2004년	2010년	2013년	2015년	증가율(%)
노상	6,958	6,992	184	184	-28.1
공영	3,056	2,050	2,558	2,558	-1.6
민영	998	844	3,126	1,175	+1.5

- 다음은 최근 6년 목포시 주차장 시설현황임

〈목포시 주차장 설치 현황〉

구 분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	증가율(%)
합 계	개소	3,561	4,205	4,570	4,788	4,750	4,893	6.75
	면수	58,560	60,147	63,216	64,918	66,689	68,926	3.32
노상	유료	개소	-	-	1	1	1	-
		면수	-	-	45	45	45	-
	무료	개소	48	39	3	3	3	-20.78
		면수	6,992	929	1,029	129	129	-32.68
노외	공영	개소	30	36	39	39	39	5.67
		면수	2,050	2,431	2,558	2,558	2,558	4.76
	민영	개소	31	82	92	44	44	24.91
		면수	844	1,978	3,126	1,175	1,175	26
부설 주차장	개소	3,452	4,048	4,397	4,701	4,663	4,806	7.01
	면수	48,674	54,809	56,503	61,011	62,782	65,019	6.03

## 나. 공영주차장 확보 및 정비방안

### (1) 원도심 중심상가 공용주차장 건립

#### ■ 사업개요

- 위치 : 남교동 88-66번지 일원(행정타운 인근)
- 규모 : 대지 1,294m<sup>2</sup>, 지상3층, 연면적 3,154m<sup>2</sup>
- 준공예정 : 2018년 12월

#### ■ 사업목적

- 행정타운 입주 등 주차수요가 증가되어 원도심 중심상가 인근에 도시계획 시설(주차장)로 결정된 부지에 공용주차장을 건립 행정타운 및 상가 이용자 주차편의 도모

### (2) 도심상가 주차장 조성

#### ■ 사업개요

- 조성현황 : 5개소(버스터미널옆, 하당 놀부정주변, 북향차관주택내, 해산물상가 주변, 용당동 주민센터주변)
- 조성규모 : 총 8,124m<sup>2</sup>, / 307면
  - 버스터미널옆 : 2,703m<sup>2</sup>, / 64면
  - 하당 놀부정 주변 : 1,479m<sup>2</sup> / 52면
  - 북향차관주택 내 : 2,142m<sup>2</sup> / 131면
  - 해산물상가 주변 : 900m<sup>2</sup> / 30면
  - 용당동 주민센터 주변 : 900m<sup>2</sup> / 30면

#### ■ 사업목적

- 늘어나는 차량과 무질서한 불법 주차로 인한 교통소통 저해 및 주차난 문제점 해소

**(3) 북항 노을공원 주차장 조성****■ 사업개요**

- 위치 : 북항 노을공원 옆(목포해양경비안전서 옆)
- 규모 : 주차장 조성 7,936㎡
- 준공예정 : 2017년 12월(예정)

**■ 사업목적**

- 북항에 조성된 휴게, 관광기능의 노을공원에 별도의 전용주차장이 없어 이용객 불편해소를 위해 주차장 조성 추진
- 불법주정차로 인한 시내 일원 혼잡 등 교통소통 해소

**(4) 목포시 공영주차장 현황 및 확보계획****■ 목포시 공영주차장 현황**

- 2016년 기준 목포시 공영주차장은 총 42개소로 유료 12개소, 무료 30개소로 2,651면 확보되어 있음

〈목포시 공영주차장 현황(2016년 기준)〉

구 분	개소수	유료	무료	확보면수	비 고
공영주차장	42	12	30	2,651	

**■ 목포시 단기 공영주차장 확보 계획**

- 다음은 단기 공영주차장 확보계획임

〈단기 공영주차장 확보계획〉

구 분	원도심 중심상가	도심 상가	노을공원	합계
확보면수	106면	307면	265면	678면
사업비	5,872백만원	5,651백만원	1,000백만원	12,523백만원
비고				



## 1.9 교통안전체계

### 가. 교통사고 발생추이

- 전라남도 교통사고 발생현황을 살펴보면 사고발생건수는 연평균 3.19% 증가, 사망자수는 연평균 0.95%, 부상자수는 연평균 3.72%의 감소추세이며 사업지가 속한 목포시는 사고발생건수는 2.15% 증가, 사망자수 3.57%, 부상자수는 연평균 4.31%의 감소추세로 나타남

〈연도별 교통사고 발생추이(전라남도, 목포시)〉

구 분	년 도	연 도						연평균 증가율(%)
		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	
전라 남도	사고발생건수	29,846	27,446	32,817	32,515	33,258	34,281	3.19
	사 망 자 수	435	412	457	460	417	410	-0.95
	부 상 자 수	43,047	38,555	39,781	38,698	34,413	35,248	-3.72
목포시	사고발생건수	5,872	5,305	6,011	6,074	6,167	6,447	2.15
	사 망 자 수	29	23	20	27	19	21	-3.57
	부 상 자 수	8,481	7,521	7,304	6,917	6,032	6,681	-4.31

자료 : 2016년도 교통사고통계, 경찰청

### 나. 교통사고 다발지점 현황

- 목포시의 교통사고 다발지점은 27개소이며 교통사고 다발지점의 사고 발생건수는 813건에 사망 6명, 부상 797명으로 조사됨

〈목포시 교통사고 다발지점 사고 발생 비율〉

구 분	전체건수	사망	부상자	비 고
전체	1,313	22	2,288	2014년 자료
사고다발지점	813	6	797	
구성율(%)	61.9	72.7	34.8	-

자료 : 교통안전정보관리시스템, 교통안전공단

〈목포시 교통사고 다발지점 현황〉

구분	지점	사고건수 (건)	사망건수 (건)	중상건수 (건)	경상건수 (건)	부상건 수(건)	다발도	심각도
합 계		813	16	200	589	8	평균 2.89	평균 4.64
1	E-마트오거리 (이마트목포점)	49	0	10	39	0	4.27	8.63
2	백년로 (제일정보고 앞)	48	0	12	36	0	4.40	8.33
3	목포지방해양항만 청 앞 사거리	51	1	9	41	0	4.57	7.27
4	현대아파트 앞 사거리	37	1	11	24	1	3.77	7.00
5	동초등학교 사거리(목포동초)	33	0	14	19	0	3.60	5.70
6	하당현대아파트 앞 사거리	33	0	10	23	0	3.20	5.50
7	동아아파트 앞 사거리	31	3	6	22	0	3.47	5.17
8	도청입구사거리	32	0	6	26	0	2.73	5.50
9	목포과학대출입구 앞 사거리	24	0	9	15	0	2.50	5.33
10	버스터미널 (목포시외버스)	34	1	10	23	0	3.53	4.53
11	부영3차 앞 사거리	24	1	8	15	0	2.67	4.80
12	목포하당장례식장 앞 사거리	29	2	3	24	0	2.77	4.53
13	동부광장 (산정우체국 앞)	35	0	7	27	1	2.97	4.07
14	공단삼거리	36	0	5	30	1	2.83	4.03
15	목포제일중고등교 앞 사거리	26	0	6	20	0	2.33	4.33
16	신한비치1차아파 트(107동)	29	2	3	24	0	2.77	3.90
17	경찰서삼거리 (목포경찰서)	27	0	7	20	0	2.50	4.07
18	MBC앞 (목포MBC 앞)	25	2	5	18	0	2.70	3.80
19	연산동(주공5단지 앞 삼거리)	25	1	4	19	1	2.27	4.07
20	삼학타운 앞 사거리	23	0	9	13	1	2.37	3.83

〈표 계속〉

구분	지점	사고건수 (건)	사망건수 (건)	중상건수 (건)	경상건수 (건)	부상건 수(건)	다발도	심각도
21	동명사거리 (동명동어판장)	24	0	10	14	0	2.60	3.37
22	용당광장 (목포 우체국)	22	0	11	11	0	2.57	3.37
23	비파1차 아파트 인근(북동)	25	0	6	18	1	2.20	3.40
24	일신아파트 앞 사거리(105동)	24	0	8	15	1	2.33	3.10
25	연동파출소 앞 사거리	21	1	6	13	1	2.20	2.87
26	목포소방서 사거리(남쪽)	22	1	4	17	0	2.13	2.60
27	우미블루빌 앞 사거리	24	0	1	23	0	1.70	2.30

자료 : 교통안전정보관리시스템, 교통안전공단



〈목포시 교통사고 다발지점 현황도〉

## 다. 교통안전체계 정비사업

### ■ 교통사고 다발지점 개선

- 목포시 연간 인명피해 3건 이상 지점 교통사고 다발지점 개선 경찰청, 도로교통공단과 연계 지속 추진

### ■ 도시지역 제한 속도 하향 조정

- 간선도로는 기존 제한속도를 유지

- 도시지역 편도 2차로 이상 제한속도 60km/hr → 50km/hr로 하향 조정
- 상가중심지역 이면도로에는 30km/h로 정비
- 사고 위험구간 85% 누적속도 이하로 속도 규제 정비

#### ■ 어린이 보호구역, 노인 보호구역 등 정비

- 어린이보호구역 추가 정비(강제 규제시설, CCTV 추가 확충 등)
- 어린이 보호구역, 노인 보호구역 등 관리 매뉴얼 제정
- 노인 보호구역 Silver Zone 확충

#### ■ 야간 조명 개선

- 야간 보행자를 위한 횡단보도 주변 조명 대폭 개선
- 보도축 조명 등 설치사업 추진

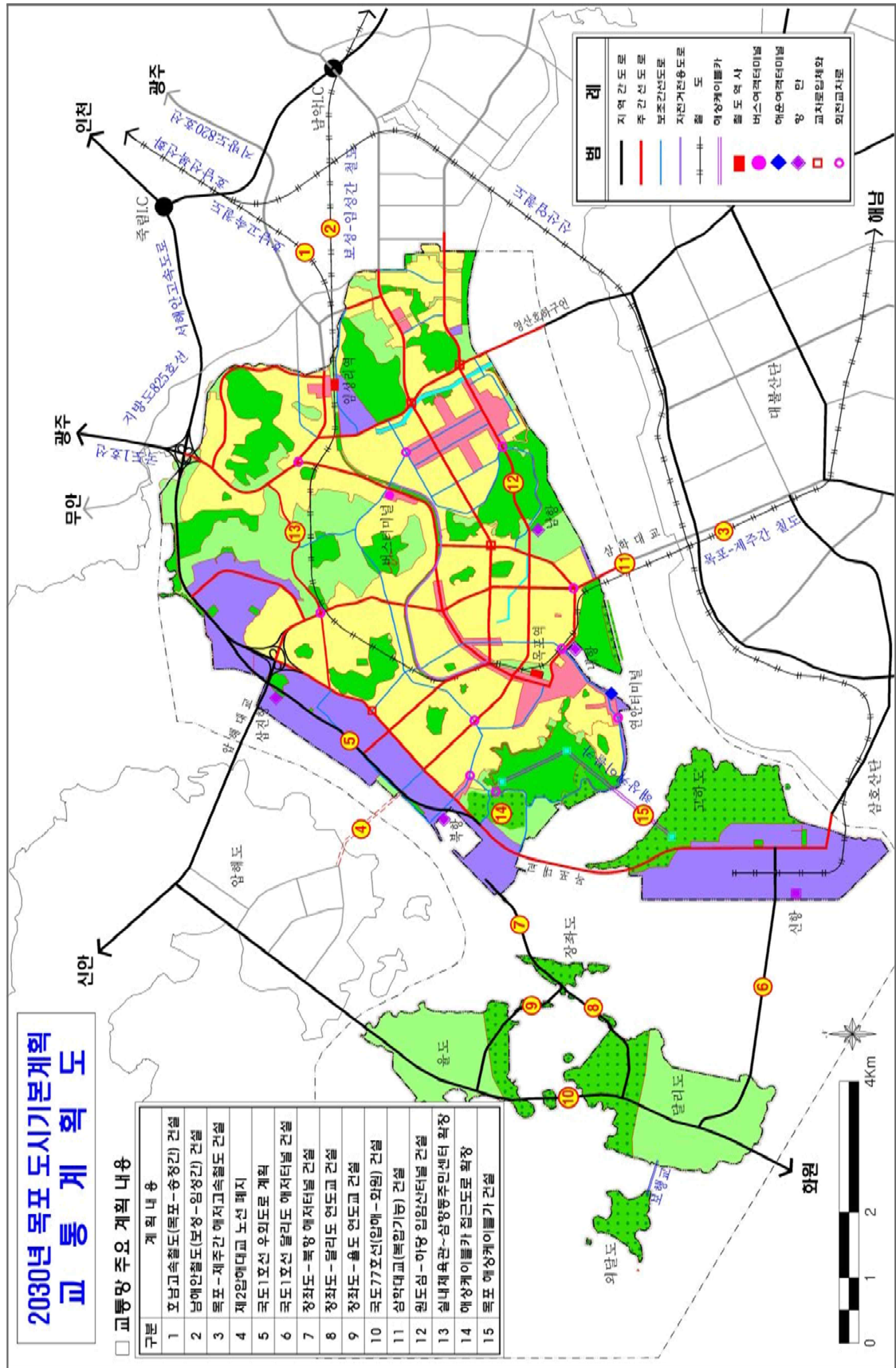
#### ■ 보행자 사고 다발지점 집중관리

- 목포시 보행자 사고 다발지점은 총 30개소로 그 중 사고가 가장 많은 지점은 연동파출소 앞 사거리로 10건 발생

〈목포시 보행자 사고 다발지점 현황〉

구분	지점명	사고 건수	구분	지점명	사고 건수	구분	지점명	사고 건수
1	부영3차 앞 사거리	8	11	용해교 (목포과학대 앞)	4	21	신안1단지 앞 삼거리	4
2	버스터미널 교차로	7	12	목포남초부근 사거리(북동)	4	22	산정동1647-5 번지 삼거리	4
3	동아아파트앞 사거리	6	13	목포소방서 사거리(남쪽)	4	23	경찰서삼거리 (목포경찰서)	4
4	동초등학교 사거리(목포동초)	9	14	목포옥암부영1차 북동 사거리	5	24	버스터미널 교차로(상)	5
5	용당광장 (목포 우체국)	8	15	목포남초부근 사거리(북동)	5	25	버스터미널 교차로(하)	7
6	연동파출소 앞 사거리	10	16	목포기독병원 앞 사거리	6	26	산정동1044-775 번지 앞 삼거리	5
7	제일정보고 부근 사거리	6	17	MBC앞 (목포MBC 앞)	5	27	불매국수 앞 노상	7
8	목포용호초등학교 북측 삼거리	4	18	목포역남동 삼거리	6	28	행운타워 앞 사거리	7
9	주공아파트 2단지 앞	4	19	동명사거리 (동명동어판장)	4	29	동초등학교 사거리(목포동초)	3
10	신한비치1차아파트	5	20	목포전남중앙병원 앞 사거리	4	30	상동 현대 앞 사거리	3

자료 : 교통안전정보관리시스템, 교통안전공단



## 2. 물류계획

### 2.1 철도계획

#### 가. 철도 현황분석

##### (1) 전국철도 시설현황

- '14년 말 현재 고속철도, 일반철도, 광역철도를 포함하여 총 철도연장기준으로 3,729.3km
- 복선화율\*은 57.6%(2,147.4km), 전철화율\*은 69.6%(2,594.7km)
  - 복선화율: 철도연장 중 복선철도연장 비율, 전철화율: 철도연장 중 전기철도연장 비율

〈연도별 전국 철도연장 추이(2014)〉

(단위: km, %)

구 분	' 80	' 90	' 00	' 12	' 13	' 14
철도연장	3,134.6	3,091.3	3,123.0	3,651.3	3,667.3	3,729.3
복선연장	717.8 (22.9)	847.0 (27.4)	1,002.5 (32.1)	2,063.6 (56.5)	2,116.2 (57.7)	2,147.4 (57.6)
전철연장	369.9 (11.8)	522.4 (16.9)	668.3 (21.4)	2,526.3 (69.2)	2,532.6 (69.1)	2,594.7 (69.6)

- 일반철도를 제외한 모든 철도는 전 구간이 복선전철로 운영중

〈전국철도 종별 영업연장(2014)〉

구분	철도연장(Km)	복선화율(%)	전철화율(%)
합계	3,729.0	57.6	69.6
고속철도	368.5	100.0	100.0
일반철도	3,241.7	51.2	65.0
광역철도	58.1	100.0	100.0
공항철도	61.0	100.0	100.0

\* 광역철도는 일반철도와 중복되지 않는 순수 광역철도 구간만 합산

\* 서울시 등의 도시철도는 ' 14년 기준으로 615km 운영 중

## (2) 목포시 철도 현황

- 목포시의 경우 타지역과 다르게 육상, 해상, 항공 등 모든 교통시설이 입지하고 있어 서로간의 연계와 주변지역과의 연계가 필요한 실정임
- 도시내 주요 교통시설로서 철도역사는 목포역, 임성리역 등이 있으며, 임성리역은 경과지로서 일부 기차노선만이 정차하며, 공용버스터미널이 시외버스, 고속버스 하차장으로 이용되고 있으며, 그 외에도 화물차량 터미널과 목포항 여객터미널이 있음

〈철도결정 현황〉

구 분	시설의 세분	위 치	규 모	비 고
여 객 역	철도역사(목포역)	목포시 호남동	L=915m A=154,490m <sup>2</sup>	
호남선철도	본 선	임성리 ~목포역사	L=7,600m <sup>2</sup>	
여 객 역	철도역사(임성리역)	목포시 옥암동	L=820m A=40,070m <sup>2</sup>	
일반철도 (본선)	본 선	삼향면 1308~호남선	L=6,780m A=219,125m <sup>2</sup>	

## (3) 철도 통행량 현황

- 목포시의 역사 시설물로는 목포역, 임성리역이며 이들 역을 통한 철도의 연간 운송량은 2010년 현재 여객운송 1,667,429인/년, 화물운송 4,854ton/년으로 2010년 이래 여객운송은 0.62% 증가추세이나 최근 들어 급격한 감소를 보이고 있으며 화물운송은 연평균 -43.95%의 급격한 감소추세를 보이고 있음

〈철도 운송 실적〉

구분	여객(인)			화물(ton)		
	승차인원	하차인원	계	발송톤수	도착톤수	계
2010년	809,771	806,844	1,616,615	86,623	1,108	87,731
2011년	823,609	807,614	1,631,223	67,341	3,971	71,312
2012년	789,477	784,673	1,574,150	3,336	6,721	10,057
2013년	809,100	784,063	1,593,163	3,348	8,596	11,944
2014년	750,480	746,024	1,496,504	2,293	2,465	4,758
2015년	833,905	833,524	1,667,429	1,090	3,764	4,854
증가율(%)	0.59	0.65	0.62	-58.32	27.71	-43.95

## 나. 관련계획 검토

## (1) 제3차 전라남도 종합계획 수정계획(2012~2020. 전라남도)

- 호남선 복선전철화 완료
- 호남고속철도 건설('14년~'20년)
- 목포~보성간 철도('14년~'20년)
- 호남고속철도 제주 연결(정부 협의 필요사업)

## (2) 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)

## ■ 고속철도 수혜지역 확대

- 고속철도 : 3개 사업 중 1개 사업은 완공, 2개 사업은 시행 중
  - 완공 : 경부고속철도 2단계(대전·대구 도심 구간)
  - 시행중 : 수도권고속철도(수서~평택), 호남고속철도 2단계(광주송정~목포)
  - 호남고속철도 1단계 사업(오송~광주송정)은 완공
- 호남고속철도 2단계(광주송정~목포), 수도권고속철도(수서~평택) 등 계속사업은 계획대로 진행

구분	노 선 명	사업구간	사업내용	연장 (km)	사업비(억원)		비고
					총	잔여	
고속	경부고속선	대구~부산, 대전·대구 도심구간	복선전철	169.5	79,221	2,834	공사중
	호남고속선	오송~광주	복선전철	182.3	81,323	2,149	공사중
		광주~목포*	복선전철	66.8	20,022	19,722	설계중 (광주~ 고막원)
	수도권고속선	수서~평택	복선전철	61.1	30,606	5,235	공사중

\* 고막원~목포 구간은 관계기관 협의 후 추진



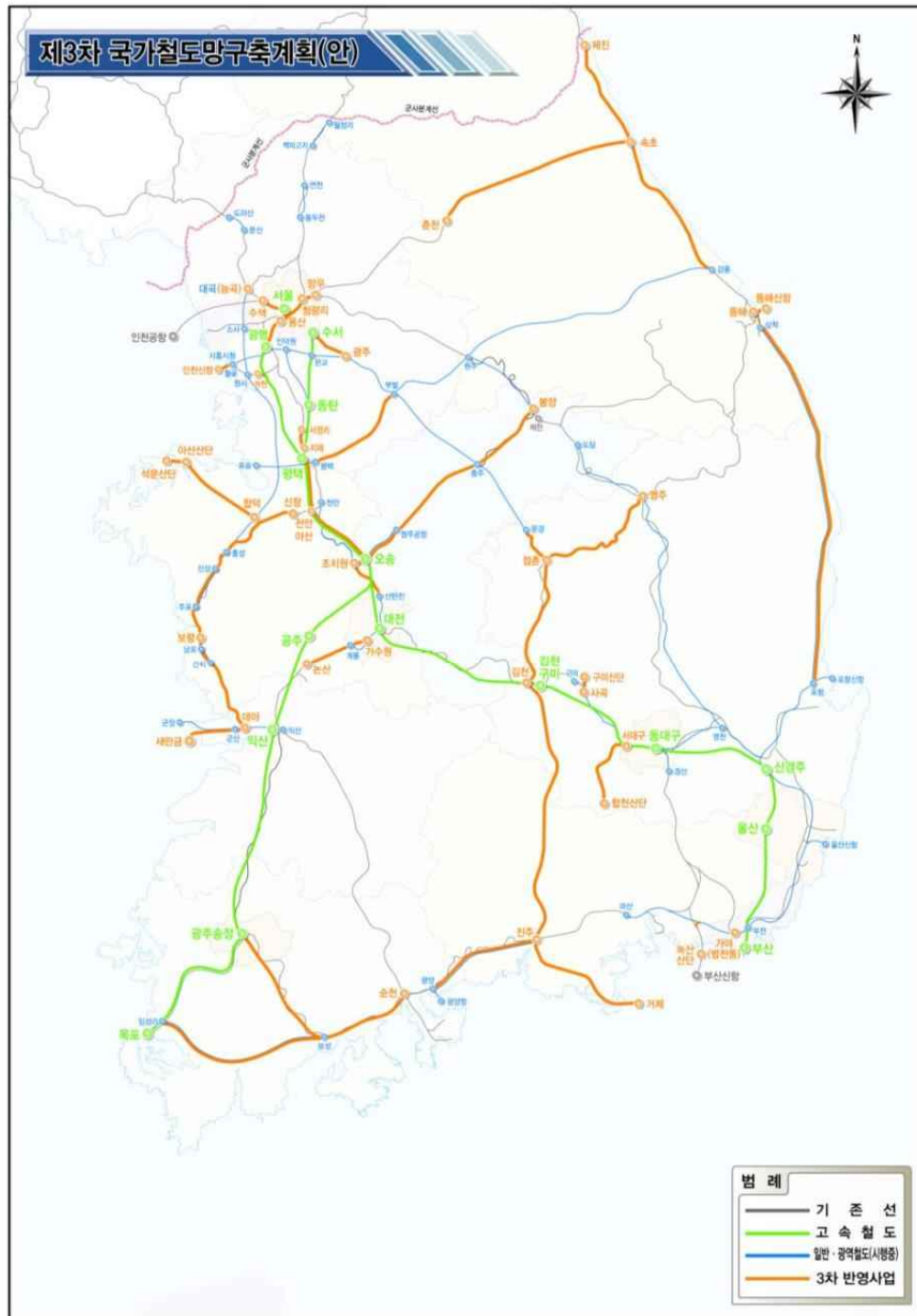
### ■ 신규 전철화 사업

- 경전선 진주~광양 및 광주송정~순천(개량포함), 장항선 신창~대야, 동해선 포항~동해, 문경~김천, 보성~목포, 점촌~영주(개량포함)

〈신규추진 사업〉

구분	노 선 명	사업구간	사업내용	연장 (km)	총 사업비 (억원)
고속	경부고속선	수색~서울~금천구청1)(민자)	복선전철	30.0	19,170
		평택~오송(민자)	2복선전철화	47.5	29,419
일반	중앙선	용산~청량리~망우(민자)	2복선전철	17.3	13,280
	수서광주선	수서~광주(민자)*	복선전철	19.2	8,935
	경전선	진주~광양*	전철화	57.0	1,524
		광주송정~순천*	단선전철화	116.5	20,304
	장항선	신창~대야*	복선전철화	121.6	7,927
	동해선	포항~동해	전철화	178.7	2,410
	문경·경북선	문경~점촌~김천(민자)	단선전철	73.0	13,714
	경전선	보성~목포	단선전철화	82.5	1,702
	경북선	점촌~영주	단선전철화	56.0	980
	계			799.3	119,365

1) 수색~서울 구간은 사업추진 시 일반철도로 건설하는 방안을 검토



※ 본 노선도는 향후 사업추진 과정에서 변동 가능

## 다. 철도노선 계획

### (1) 기존 철도계획 평가

- 기존 1차 중기계획 평가결과 3개 사업은 완료하고 3개 사업은 미완료 되었으나 공사 중이거나 추진중에 있음

〈기존 철도계획 평가〉

구분	사 업 명	연장(km)	공사여부	세부내용
1	호남선 복선화(송정리-목포)	70.6	○	준공
2	호남선 전철화(서대전-목포)	256.3	○	준공
3	서남권 신산업철도 1단계(일로역-대불산단)	12.4	○	준공
4	서남권 신산업철도 2단계(대불-신외항)	5.2	△	추진중
5	목포(임성리)-보성간 철도(목포-보성)	82.5	△	추진중
6	호남고속철도 1,2단계(서울-목포)	330.0	△	추진중
계	6개노선	752.0		

### ■ 금번 철도사업 반영

- 금번 철도사업은 호남고속철도 2단계와 목포-보성 남해선 철도사업은 국가 사업으로 반영하고 목포~제주간 해저터널 사업은 전남도 건의 사업으로 반영
- 다만 호남고속철도 2단계는 무안공항 경유로 변경 반영(연장 변경)
- 또한 삭도인 고하도-유달산-북항 연결 케이블카 설치사업 반영

〈금번 철도분야 반영사업〉

구분	광역도로 사업	연장(km)	사업기간	사업비(억원)	비고
1	호남고속철도2단계	77.6	'15~ '20	2조4,731	제3차 국가철도망 구축계획(16-25)
2	목포~보성 남해안 철도건설	82.5	'16~ '20	1조7,020	제3차 국가철도망 구축계획(16-25)
3	목포~제주간 해저 고속철도 —목포~해남 66km(지상철도) —해남~보길도 28km(해상교량) —보길도~추자도~제주 73km (해저터널)	167	'21~ '30	16조8,000	전라남도 건의 사업
4	고하도~유달산~북항 연결 케이블카	2,234	'17~ '19	민자사업 (약600억)	자체 계획

## (2) 목포권 철도관련 사업

- 철도역은 호남선 복선화와 호남고속전철건설 등 상위계획에 제시된 내용을 수용
- 목포역은 현 위치에 존치하고 주변 동선체계 등을 개선 접근성 향상
- 목포역으로 인한 주간선 단절(missing link) 해결을 위한 개선사업(연결로) 추진
- 서영암 지역의 경우 대규모 산업단지와 항만 등 대량수송체계 확보를 위한 신산업 철도 건설
- 남악신도시 지역은 기 공사중인 노선 및 호남선 철도 노선반영
- 목포 신외항 지역은 서영암 신산업철도를 연장 신외항 항만 물류 담당토록 계획
- 금번 계획에 해저고속철도 및 현재 공사중인 해상케이블카(삭도) 반영하였음

〈목포권 철도관련 사업현황 및 추진계획〉

교 통 망		연장 (km)	사업기간	사업구분	비고
호남선 복선화 (송정리~임성리~목포)		70.6	1999~2003	복선화 사업	현행노선
호남선 복선전철화 (서대전~목포)		256.3	2000~2004	복선화 사업	현행노선
서 남 권 신 산 업 철도건설	계	17.6	1997~2008	-	-
	1단계 (일로역 ~ 대불산단)	12.4	1997~2002	단선신설	현행노선
	2단계 (대불산단 ~ 신외항)	5.2	2002~	단선신설	민자사업 지연 (전라남도)
남해선 철도건설 (목포~보성)		82.5	2016~2025	단선신설	제3차 국가철도망 구축계획(16-25)
호남고속철도(고속전철) (송정리~무안공항~목포)		330 (77.6)	2020~2025	고속철도	제3차 국가철도망 구축계획(16-25)
목포~제주간 해저 고속철도 -목포~해남 66km(지상철도) -해남~보길도 28km(해상교량) -보길도~추자도~제주 73km (해저터널)		167	2021~2030	고속철도	전라남도 건의 사업
고하도~유달산~북항 연결 케이블카(삭도)		2,234	2017~2019	해상 케이블카	2019년 준공예정 (민자사업)

### (3) 호남고속철도건설

- “호남고속철도건설 기본계획”에 따라 목포역을 고속철도 종착역으로 기능 강화
- 아울러, 무안공항 경유 노선 확정으로 2025년 개통되어 수도권 등 접근시간 단축



〈광주~목포 고속철도 노선도〉



#### (4) 보성~목포 남해안철도 건설 계획

##### ■ 사업개요

- 총사업비 : 1조 7,020억원
- 사업기간 : 2003년~2007년(공사중단), 2016년~2020년(재착공)
  - 제3차 국가철도망 구축계획(16-25) 사업으로 공사중
- 과업노선은 전라남도 보성군에서 목포시 옥암동(기존 호남선 임성리역)간의 총 연장 82.50km의 단선철도를 건설하는 사업임

##### ■ 사업 필요성

- 남해안철도는 무안군 삼향면 임성리에서 영암~해남~강진~장흥~보성을 거쳐 순천~광양~진주~부산까지 총연장 294.6km임
- 현재 부산~진주~순천 구간 중 마산~삼랑진 구간과 진주~마산 구간은 이미 개통됐다. 또 광양~진주 구간은 복선화 공사가 활발히 추진 중인 반면, 보성~순천 구간은 단선만 사용
- 특히 목포(임성)~보성 구간은 지난 2003년 착공됐으나 시급성과 경제성 결여 등을 이유로 2007년 4월부터 공사가 중단된 상태임
- 제4차 국토종합계획에 따른 남해안축 국토 개조 및 남해안 관광벨트 개발 계획 기반 조성 및 지역개발 촉진
- 보성~해남~목포간 거리 및 시간단축으로 광양만과 서부권간의 수송체계 개선을 통한 물류비 절감 및 전남의 新 발전지역인 보성, 장흥, 강진, 해남, 영암지역 개발을 촉진



〈보성~목포 위치도 및 노선도〉

**(5) 목포~제주간 해저고속철도 건설(지자체 건의사업)**

- 국가기간교통망 양대축인 경부축에 대응한 신국가 성장축 개발로 낙후된 호남·제주지역 발전 촉진

**■ 사업개요**

- 위 치 : 목포~해남 ~보길도~추자도~제주도
- 사업기간 : 2012~2026
- 총사업비 : 14조 6,000억원(국비)
- 사업내용 : 167km
  - 목포~해남 66km(지상), 해남~보길도 28km(해상교량), 보길도~추자도~제주 73km(해저터널)
- 정부는 예비타당성 조사결과 B/C가 0.7이상인 사업을 우선 추진, 0.5 이상인 사업은 정책적 사업으로 반영계획임
- 남해안은 태풍·폭풍 등이 빈번하게 발생하여 관광성수기에 항공·해운교통이 마비되는 현상 발생
  - 자연재해 영향받지 않는 해저터널 필요
  - 프랑스 국립우주연구소 분석결과 - 최근 30년간 해수면 상승폭 : 연간 2mm
  - 연평균 해수면 상승폭 : 제주도 5.7mm, 남해안 3.2mm → 자연재해 발생 가능성 큼

**■ 향후 추진계획**

- 목포~제주간 해저 고속철도건설은 현재 가치보다는 미래 가치가 매우 큰 사업임을 핵심으로 하는 개발 논의 및 정관계와 협조체제 구축 국가정책에 반영될 수 있도록 지속적 노력

## 2.2 항만 계획

### 가. 항만 현황분석

#### (1) 목포항

- 위 치 : 전라남도 목포시 및 영암군 일원
- 항 종 : 무역항(국가관리항)
- 항만구역 : 현면적 41,300천㎡(해상 : 39,916천㎡, 육상 : 1,384천㎡)

〈항만시설 현황〉

안벽(m)	물양장(m)	잔교(기)	방파제(m)	상옥(동)	야적장(천㎡)
4,909	3,984	21	—	—	434

접안능력 : 28선석(여객 및 유류 포함)

하역능력 : 15,624천RT/년

〈목포시 항만시설 현황〉

항별	시설명	규모	접안능력	관리 주체	주요화물	금후 개발계획
신항	자동차부두	안벽 240m	*3만톤급×1	민자	자동차(미시공)	
	자동차부두 (MIRT)	안벽 240m	*3만톤급×1	국가	자동차(TS)	
	다목적부두	안벽 750m	*3만톤급×3	민자	자동차, 철재 컨테이너	
	잡화부두	안벽 240m	*3만톤급×1	국가	자동차(수출)	
	시멘트부두	안벽 160m	*1만톤급×1	민자	시멘트	
	석탄부두	안벽 240m	*3만톤급×1	국가	미 운영중	
북항	북항물양장	물양장2,574m	물양장 2,074 소형어선 500	국가	어획물, 여객	
	해경부두	안벽 275m	*5천톤급×1 *3천톤급×1	국가	해경	
	어업지도선 부두	안벽 200m	*2천톤급×2	국가	어업지도선	
내항	삼학부두(폐쇄)	안벽 1,000m	3만톤급×2 1만톤급×1 5천톤급×1	국가	석탄, 수산물, 제주연안화물	
	내항부두	안벽 180m	2천톤급×2	국가	해경부두	
	여객부두	안벽 351m	*1만톤급×1 *4천톤급×1	국가	여객선터미널	
	크루즈 (위그선겸용)	안벽 280m	*3만톤급×1	국가	삼학부두(미시공)	
	동명물양장	물양장1,092m		국가	어획물, 잡화 등	
	수협물양장	물양장 473m		국가	어획물, 선구류	
남항	관공선 및 소형선부두	물양장 500m		국가		

※ 연간 하역능력 13,366천톤 2,000TEU급 1선석 = 3만톤급 1선석



## (2) 목포항 이용 현황

- 우리나라 해양항만은 글로벌 경기불황에 따른 해양산업 위축과 '17년 한진해운 파산 등에 따른 해양강국으로서의 위상 하락 및 해운 항만물류 네트워크가 저하되었음
- 정부는 세월호 사고를 계기로 연안여객선 안전관리 체계를 대폭 강화하고, 선박 현대화 등을 통해 연안여객 인명사고(사망·실종) 제로 달성을 추진 중임
  - 이와 관련, 목포해양대 배후부지에 서해권 종합비상훈련장을 조성중에 있음
- 목포항은 외항화물 대비 연안화물의 비중이 매우 높아 연간 평균 69%이며, 2016년 기준 전체 물동량의 약 71%를 차지하고 있음

〈목포항 연도별 물동량 현황〉

(단위 : 천RT/년)

구분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
외항선	수출	2,806	3,082	3,431	4,634	5,460	4,808	4,378
	수입	2,327	2,095	1,964	1,824	2,155	2,286	2,438
	소계	5,133	5,177	5,395	6,458	7,615	7,094	6,816
연안선		11,256	12,642	11,474	13,707	15,382	15,373	16,732
합계		16,389	17,819	16,869	20,165	22,997	22,467	23,548
연안화물 비중(%)		69	71	68	68	67	68	71

자료 : 해양수산부, SP-IDC, 2017(자료 정리)

- 목포항의 주요 취급 화물은 자동차와 철재로 연간 비중이 67%이며, 2016년 기준 전체 물동량의 72%를 차지하고 있음

〈목포항의 연도별 품목별 물동량〉

(단위 : 천RT/년)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
자동차	4,699	5,864	6,088	9,842	10,291	10,326	11,902
철재	5,388	5,792	4,196	3,852	5,739	5,920	5,276
기타	6,302	6,163	6,585	6,471	6,967	6,221	6,370
합계	16,389	17,819	16,869	20,165	22,997	22,467	23,548

자료 : 해양수산부, SP-IDC, 2017(자료 정리)

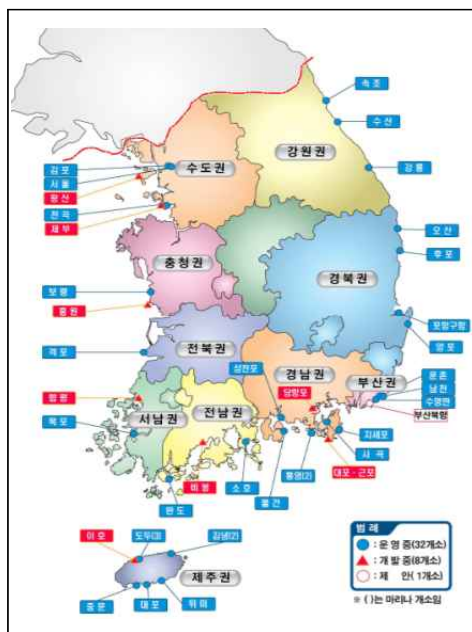
## 나. 관련계획 검토

## (1) 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

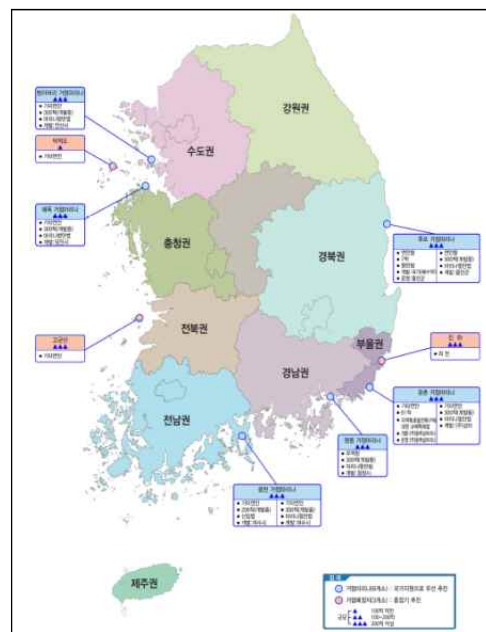
구 분	항 만	기능 특화
지역별 거점항 육성 및 특화	목 포 항	조선 기자재, 수출용 자동차

## (2) 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020)

항 만	기 능
목 포 항 무역항(국가관리항)	서남권 조선산업지원항만이자 자동차 수출 중심항만으로 육성



〈전국 마린항만 위치도〉



〈항만별 특화육성 위치도〉

### ■ 목포항 육성 기본방향

- 서남권 조선산업지원항만이자 자동차 수출 중심항만으로 육성
- 어업전기 기지로서의 기능을 제고하고 항내 난립한 예부선의 개항질서 유지
- 서남권 도서연결 중심항만으로서 여객기능 강화 및 친수문화공간 조성을 통해 부가가치 창출 및 해양관광 활성화

#### 〈품목별 물동량 전망〉

(단위 : 천RT/년, 천TEU/년)

구분	2015년	2020년	2030년	비고
총물동량	22,467	21,791	22,666	
양곡	358	242	245	
시멘트	964	1,184	1,541	
석탄	458	444	442	
목재	45	50	49	
모래	1,013	1,508	1,772	
철광석	—	—	—	
철재	5,920	5,515	6169	조선소물동량 포함
고철	184	207	200	조선소물동량 포함
자동차	10,326	9,898	9485	카페리물동량 포함
기타광석	829	410	453	
화학공업생산물	134	92	99	
잡화	333	310	329	조선소물동량 포함
컨테이너 (천TEU)	878 (135)	1,064 (133)	1,065 (133)	
유류	1026	868	818	
시설소요	14,336	14,261	15,077	

자료 : 2015년 품목별 항만물동량 예측보고서, 한국해양수산개발원, 2016

주 : 2015년은 실적치임

〈항만개발 규모〉

구 분				2016~2020	비고
외곽시설	북항	파제제		200m	
접안시설	외항	크루즈 (위그선겸용)	3만G/T급	1선석	
	대불	철재	2만DWT급	1선석	공사중
	목포신항	자동차	3만DWT급	1선석	
		석탄	3만DWT급	1선석	공사중
항만시설용부지	목포신항	항만배후단지(1단계)		485천m <sup>2</sup>	
		항만시설용부지		241천m <sup>2</sup>	
		항만시설용부지(Ⅰ)		76천m <sup>2</sup>	신설호안 520m
기타시설	북항	북항 어선물양장		413m	
		북항 부잔교 설치		1식	
		해경부두 부잔교 선설 및 이전설치		1식	
		청향선 부잔교 설치		1식	
	내항	도명동 물양장 정비		1.1km	
	목포항	해양대 실습장비 계류시설 및 안벽개축		1식	
		재해 방지시설	방호벽	2,419m	
			호안중고	1,672m	
			방호문	380m	
			플랩게이트	1식	
			수직리프트게이트	1식	
	목포신항	예부선부두		480m	
		부잔교		1식	

자료 : 제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020), 2016.9. 해양수산부

## (3) 제2차 항만재개발 기본계획수립 (2016. 10.)

## ■ 대상항만(13개항, 18개소)

- 무역항 : 인천항(영종도 투기장, 내항1·8부두), 군산항(내항), 목포항(내항, 남항 투기장), 제주항(내항), 서귀포항, 광양항(묘도 투기장, 3단계 투기장), 여수항(신항), 고현항, 부산항(북항, 용호부두), 포항항(구항), 동해·묵호항(묵호지구 1단계, 묵호지구 2·3단계)
- 연안항 : 대천항(투기장), 구룡포항(투기장)

## ■ 목표

- 노후유휴 항만공간을 활용한 미래 신성장 동력 창출 및 국민행복 공간 조성
  - 2020년 까지 13개 항만 18개소 재개발 추진

## ■ 추진전략

- 입지 특성에 부합하는 지역별 재개발 특화방안 마련
- 광역교통 거점도시와 연계한 새로운 성장축 구축 및 지역행복 생활권 추진
- 민간사업자의 창의적 사업계획 구상이 가능하도록 포괄적 개념의 토지 이용계획 수립
- 항만과 인접 배후도심을 연계한 유기적인 개발방식을 통해 상생발전 도모
- 지역협의체 활성화 및 지자체 등과 협력체계 구축



〈재개발 예정구역 위치도〉

## (4) 제2차 항만배후단지개발 종합계획(2012~2020)

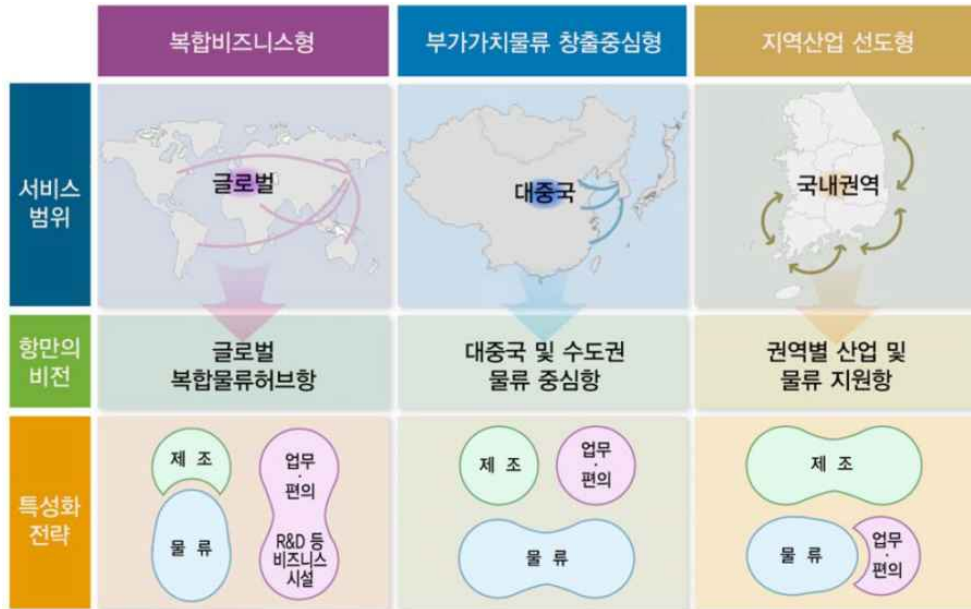
○ 8대 무역항의 항만배후단지 단계별 확보(~2020)

〈항만배후단지 공급계획〉

개발전략	항만명	구 분	목표연도(천㎡)			비고
			2011년	2015년	2020년	
복합 비즈니스형	부산항 신항	공급계획(누계)		7,221	9,443	
		북컨	1,704	—	—	운영중
		웅동(1단계)	—	2,487	—	공사중
		웅동(2단계)	—	1,120	—	
		서컨(1단계)	—	468	—	
		남컨	—	1,442	—	
		북컨(2단계)	—	—	522	
		서컨(2단계)	—	—	1,700	
		소계	1,704	5,517	2,222	
	광양항	공급계획(누계)	—	3,878	5,265	
		동측	1,944	—	—	운영중
		서측	—	1,934	—	공사중
		울촌	—	—	1,387	
		소계	1,944	1,934	1,387	
부가물류 창출형	인천항	공급계획(누계)	—	3,986	6,104	
		북항	—	565	—	공사중
		남항(1단계)	850	—	—	운영중
		남항(2단계)	—	2,571	—	
		신항(1단계)	—	—	2,118	
		소계	850	3,136	2,118	
	평택·당진항	공급계획(누계)	—	1,429	3,439	
		1단계	1,429	—	—	운영중
		2단계	—	—	2,010	
		소계	1,429	—	2,010	
지역산업 선도형	울산항	공급계획(누계)	—	423	679	
		1단계	—	423	—	공사중
		2단계	—	—	256	
		소계	—	423	256	
	포항항	공급계획(누계)	—	736	1,264	
		1단계	—	736	—	
		2단계	—	—	528	
		소계	—	736	528	
	목포항	공급계획(누계)	—	473	983	
		1단계	—	736	—	
		2단계	—	—	247	
		소계	—	736	247	
	마산항	공급계획(누계)	—	325	325	
		가포지구	—	325	—	공사중
		소계	—	325	—	
합계			5,927	12,807	8,768	

자료) 국토해양부, 제2차 항만배후단지개발 종합계획(2012~2020), 2012

〈항만별 특성에 따른 육성 및 활성화 전략 추진(∼2020)〉



자료: 국토해양부, 제2차 항만배후단지 개발 종합계획, 2011

### ■ 복합비즈니스형

- 부산항 신항, 광양항

### ■ 부가가치 물류 창출 중심형

- 인천항, 평택·당진항

### ■ 지역산업 선도형

- 울산신항, 포항 영일만항, 목포신항, 마산항

## 다. 신항 : 국제 물류·관광 거점항 육성

### ■ 개발방향

- 대불국가산단, 삼호지방산단의 지원항만으로 서해안시대의 중추항만으로 육성
- 대중국 및 동남아를 중심으로 한 대외교역 전진기지로 육성
- 목포시의 삼학도 복원화 사업과 연계한 외항 화물부두의 이전 및 항만환경 정비

### ■ 접안시설

- 석탄부두 : 3만DWT급×1선석(240m)
- 자동차부두 : 3만DWT급×1선석(240m)
- 철재부두 : 2만DWT급×2선석(420m)

### ■ 항만시설용부지

- (Ⅰ) : 503천m<sup>2</sup> (호안 2,529m포함)
- 항만배후단지 : 473천m<sup>2</sup>
- (Ⅱ) : 47천m<sup>2</sup>
- (Ⅲ) : 108천m<sup>2</sup>

### ■ 임항교통시설

- 신항 연결도로 : 0.568km

### ■ 기타시설

- 재해방지시설 : 1식
- 준설 및 매립 : 1식
- 2단계 배후단지조성공사('15.~'19.) 485천m<sup>2</sup>, 22억원
- 진입항로 준설공사('15.~'19.) 42억원

〈단계별 개발계획〉

구 분	사업기간	사 업 내 용	비 고
1단계	2002~2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 양곡부두 : 3만톤급×1선석(240m)</li> <li>• 컨테이너부두 : 2천TEU급×3선석(750m)</li> <li>• 일반잡화부 : 2만톤급×1선석(210m)</li> <li>• 철재부두 : 2만톤급×1선석(240m)</li> <li>• 목재부두 : 3만톤급×1선석(240m)</li> </ul>	
2단계	2007~2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일반잡화부 : 2만톤급×5선석(1,050m)</li> </ul>	
3단계	2012~2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 컨테이너부두 : 10선석</li> </ul>	

### 라. 북항 : 다기능 수산전문 항만으로 개발

- 서남권 수산물 종합지원단지 조성('14.~'17.) 27,300m<sup>2</sup> 354억원
- 활어선 접안시설(1식) 및 파제제(290m) 축조공사('15.~'17.) 143억원
- 해경부두 부잔교 설치공사('15.~'16.) : 신설(3함), 이설(4함) 83억원



### ■ 목포북항건설 사업개요

- 사업기간 : 1984 ~ 2020
- 총사업비 : 3,431억원
- 사업내용 물양장 2,574m, 호안 2,761m, 임항도로 1,675m,
- 해경 및 어업지도선부두 1식, 배후부지 조성 1식 등



〈북항 해경부두 조감도〉

### 마. 남항 투기장 재개발 기본계획

#### ■ 위치 : 전라남도 목포시 산정동 남항 준설토 투기장

#### ■ 총 면 적 : 376,763m<sup>2</sup>

- 항만구역 면적 : 367,481m<sup>2</sup>
- 주변지역 면적 : 9,282m<sup>2</sup>

#### ■ 항만재개발 기본방향

- 호남권 국립생물자원관 입지 변경에 따른 도입기능 재검토 필요
  - 호남권 국립생물자원관 입지를 위해 기지정(제1차 항만재개발 기본계획 수정계획)된 교육연구지구를 해양문화관광지구로 변경
  - 목포시가 추진 중인 목포해양문화 관광특구계획과 연계하여 대상구역을 해양관광거점으로 조성

- 관광 지원기능 복합화를 통한 파급효과 극대화 유도
  - 삼학도 일원에 집적된 문화벨트(삼학도~갯바위) 인프라에 의해 유입되는 관광객을 위한 관광객 지원기능 강화
  - 관광 서비스의 질적 수준 향상 및 부가가치 창출
- 주거수요와 연계한 민간투자 활성화 유도
  - 대상구역 인접지역 내 도심기능 확장수요를 반영하여 야간 공동화현상 방지 및 민간투자 활성화 유도

### ■ 토지이용계획 구상

- 주거기능을 포함하는 복합도심 지구는 수변주택 및 상업기능 등을 통해 정주기능을 보완함으로써 사업여건 개선 유도
  - 지역의 주거수요를 고려하여 적정 수준의 주거단지 규모 설정
- 해양문화관광지구는 지역주민과 방문객의 여가/휴식/휴양을 위한 복합 공간으로 계획
  - 대상구역 주변 관광지 방문객을 위한 쇼핑, 숙박, 위락 등 지원시설을 포함하는 복합 단지로 개발
- 공공시설지구는 지역주민, 방문객의 휴식을 위한 공간으로 계획
- 지구별 도입시설 위치 및 면적은 별도로 규정하지 않고, 특화방향 실현을 위해 도입가능 시설을 주 기능과 부 기능으로 제시
  - 해양문화관광지구(70%), 복합도심지구(20%), 공공시설지구(10%)

〈지구별 계획방향〉

구 분	기능의 복합	구성비(%)
합 계	-	100.0
해양문화 관광지구	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 기능 : 관광 · 휴양</li> <li>• 부 기능 : 상업 · 업무, 문화 · 전시</li> </ul>	70.0
복합도심지구	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 기능 : 주거</li> <li>• 부 기능 : 상업 · 업무, 교육 · 연구</li> </ul>	20.0
공공시설지구	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 기능 : 항만시설, 공원, 수변광장 등</li> <li>• 부 기능 : 없음</li> </ul>	10.0

주) 향후 사업계획 수립 시 중앙행정기관 및 지자체 협의결과에 따라 각 지구별 구성비율 변경 등 검토 가능



〈토지이용 구상도〉

## 바. 내항 재개발 기본계획

■ 위치 : 전라남도 목포시 해안동, 금화동 일원 및 전면해상

■ 총 면 적 : 88,139m<sup>2</sup>

○ 항만구역 면적 : 74,971m<sup>2</sup>

○ 주변지역 면적 : 13,168m<sup>2</sup>

### ■ 항만재개발 기본방향

- 항만 및 부대시설의 북향 이전에 따른 재개발 대상구역 내 기능 전환 방안 모색
  - 워터프론트 정비 및 환경개선 등을 통해 재정착 유도 방안 모색
- 인접한 항만시설과의 연계방안을 고려한 항만지원기능 강화 방안 검토 필요
  - 국제·연안여객터미널과 인접한 입지적 장점을 활용하여 워터프론트 등 터미널 이용객이 단시간 체류할 수 있는 시설 도입
- 주변지역 개발과 연계한 재개발 필요
  - 원도심 보행 체계를 주변 지역으로 확장하여 대상구역으로 지역 주민 및 방문객을 유도할 수 있는 공간 확보
  - ‘역사문화의 길’ 조성사업과 대상구역 서측 ‘호안정비사업’ 등과 연계가 가능하도록 보행체계 설정 방안 모색

### ■ 토지이용계획 구상

- 대상구역 전체를 해양문화관광지구로 계획하여 관광, 휴양을 위한 지원 기능이 활성화되도록 함
- 대상구역 내 친수공간과 원도심 ‘역사문화의 길’을 연계하여 방문객들이 근대역사와 수변공간을 동시에 즐길 수 있도록 함
- 지구별 도입시설 위치 및 면적은 별도로 규정하지 않고, 특화방향 실현을 위해 도입 가능시설을 주 기능과 부 기능으로 제시
  - 해양문화관광지구(25%), 공유수면(75%)

〈지구별 계획방향〉

구 분	기능의 복합	구성비(%)
합 계	-	100.0
해양문화 관광지구	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주 기능 : 관광 · 휴양기능</li> <li>• 부 기능 : 상업 · 업무, 문화 · 전시기능</li> </ul>	25.0
공유수면	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수상관광 도입 가능성에 대비하여 구역</li> <li>• 내 포함</li> </ul>	75.0

주) 향후 사업계획 수립 시 중앙행정기관 및 지자체 협의결과에 따라 각 지구별 구성비율 변경 등 검토 가능



〈토지이용 구상도〉

### 사. 목포시 항만 사업계획

- 항만 분야 6개 사업을 반영하였음
- 해당 사업들은 국가단위 차원에서 추진중이거나 개별 사업으로 추진중에 있음

〈목포시 항만 사업계획〉

구분	사업 내용	연장 (km)	사업기간	사업비 (억원)	비고
1	목포 북항 접안시설 및 파제제 축소	0.29	'15~'18	60	목포지방 해양수산청
2	삼학도 국제훼리 다목적 부두 건설	5만톤급	'16~'20	396	해수부건의
3	대불항 대불철재부두 축소	2만톤급	'14~'18	328	목포지방 해양수산청
4	삼진항 국가어항 개발	347천m <sup>2</sup>	'16~'20	600	국가어항 지정
5	목포 신항 예비선 부두 건설	0.48	'17~'20	381	목포지방 해양수산청
6	목포 북항 잔교추가 설치(해경부두)	부잔교	'15~'18	251	목포지방 해양수산청

자료 : 각 지자체 자체계획, 목포시 시정백서(2017년)

#### ■ 항만운영 및 관리

- 지구별로 특화된 목포항 운영을 통해 서남권 중추항만으로서의 위상 제고
  - 북항은 수산산업 및 해경활동 지원 기능, 용당부두는 잡화, 모래 등 일반 화물 처리기능, 대불부두는 배후산업단지 및 조선산업 지원 기능 강화
  - 남항 및 외항지역은 친수 및 해양관광 지원 기능으로 특성화하고, 신항 지역에는 신규 부두 및 항만배후단지 확충을 통해 고부가가치 창출 거점으로 육성
- 남항 및 신항지역의 소형선 부두 확충, 운영을 통해 관공선 및 역무선, 소형 어선들의 안전하고 효율적인 활동 지원
- 배후권역의 조선산업 발전을 위한 추가 철재부두를 신항 및 대불지역에 확충하고, 자동차 수요 증가를 감안한 추가 자동차 부두도 신항에 운영
- 친수기능으로 특화시키는 외항 지역에는 크루즈 및 위그선 겸용 부두를 확충하여 국제 크루즈 및 해양관광 수요 증가에 대비
- 재해피해로부터의 항만권역 보호를 위한 재해방지시설 확충도 장기적인 측면에서 추진 검토

## ■ 항만 환경개선

### ○ 항내 환경개선

- 내수면(영산호, 영암호, 금호호)을 통한 생활오폐수의 유입억제
- 담수 방류시 부유오염물질 사전 수거 유도
- 항내에 산재한 조선소의 이전으로 산업폐기물 발생 방지
- 방치폐선의 조기제거로 항내 환경개선

### ○ 삼학도 복원화 사업을 통한 환경친화적인 공간 창출

- 휴양 및 운동시설, 편의시설, 관광, 레저 기능부여

### ○ 항만국 통제(PSC) 강화 및 선박통항정보서비스시스템(VTS)운영

- 기준 미달선의 입항금지 및 개선방안 강구

### ○ 안전하고 쾌적한 여객부두 환경조성

- 여객선의 안전운항 여건조성, 여객 편의시설 확충 및 개량으로 이용객 편의 도모



〈목포항 계획도〉



## 2.3 공항 계획

### 가. 공항 현황분석

#### (1) 전국 공항 현황

- 국제공항 8개, 국내공항 7개 등 총 15개 공항을 운영 중

〈공항의 구분〉

구 분		공 항 명
가능별 (15)	국 제 (8)	인천, 김포, 김해, 제주, 대구, 청주, 무안, 양양
	국 내 (7)	광주, 울산, 여수, 포항, 군산, 사천, 원주
소유 주체별 (15)	민 간 (7)	인천, 김포, 제주, 울산, 여수, 무안, 양양
	만군 겸용(8)	김해, 광주, 청주, 대구, 포항, 군산, 사천, 원주

주) 울진비행장은 공항이 아닌 비행장으로 대상에서 제외



## (2) 목포권 공항 현황

○ 무안공항의 면적은 2,532,493㎡이며 2007년 개항하여 운영중에 있음.

〈무안공항 시설 현황〉

구 분		시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로		2,800×45m	14만회/년
계 류 장		90,692㎡	25대(B747급 4대, A300급 1대, 경항공기 20대)
여객터미널	국내	20,000㎡	416만명/년
	국제	9,106㎡	94만명/년
화물터미널	화물	2,022㎡	33천톤/년
	정비격납고	1,090㎡	경항공기 6대
주 차 장		66,990㎡	1,888대
항행안전시설		활주로01 : CAT-I 활주로19 : CAT-I	시정 550m 시정 550m



〈광주공항 시설 현황〉

구 분		시 설 규 모	수 용 능 력
활 주 로		2,835×45m(2본) *활주로 2본 모두 군 소유	14만회/년
계 류 장		44,300㎡	5대 (B767급 1대, A321급 4대)
여객터미널		10,561㎡	294만명/년
화물터미널		2,765㎡	56천톤/년
주 차 장		38,300㎡	949대
항행안전시설		활주로04R : CAT-I 활주로22L : 비정밀 활주로04L : 정밀(PAR) 활주로22R : 정밀(PAR)	시정 730m 시정 2,400m 시정 800m 시정 3,200m



## (3) 여객 및 화물실적

- 여객은 저비용항공사 활성화, 중국인 방문객 증가 등의 영향으로 최근 5년간 국내선이 연평균 7.5%, 국제선이 연평균 9.6% 증가

## 〈여객 실적〉

(단위 : 천인, %)

구분	구분	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15	연평균 증가율
인천	국내	525	620	697	605	561	1.7%
	국제	34,538	38,351	40,786	44,907	48,720	9.0%
김포	국내	14,835	15,335	15,943	17,484	1,9134	6.6%
	국제	3,679	4,095	3,961	4,083	4,013	2.2%
청주	국내	1,188	1,165	1,163	1,236	1,611	7.9%
	국제	150	144	215	467	508	35.7%
김해	국내	5,210	5,163	5,200	5,513	6,424	5.4%
	국제	3,539	4,034	4,472	4,866	5,958	13.9%
대구	국내	1,012	963	944	1,315	1,696	13.8%
	국제	166	148	140	223	332	18.9%
무안	국내	15	17	18	32	129	71.2%
	국제	76	79	114	146	183	24.6%
제주	국내	16,483	17,358	18,493	20,940	24,244	10.1%
	국제	719	1,085	1,562	2,258	1,994	29.0%
양양	국내	—	—	—	61	20	—
	국제	6	23	38	177	107	105.5%
원주	국내	72	83	80	76	75	1.0%
울산		595	520	473	457	561	-1.5%
포항		260	262	240	112	운휴	-24.5%
사천		143	138	115	124	135	-1.4%
광주		1,376	1,380	1,332	1,470	1,605	3.9%
여수		627	631	475	434	414	-9.9%
군산		172	161	175	154	205	4.5%
합계	국내	21,257	21,898	22,674	25,007	28,407	7.5%
	국제	42,873	47,959	51,288	57,127	61,832	9.6%
	전체	64,130	69,857	73,962	82,134	90,239	8.9%

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

※ 국내선은 이용객이 출발·도착지에서 중복 계산되기 때문에 종합 계산시 반값을 취하여 보정함

- 화물은 국제경기 악화 등으로 '12년까지 하락 후 회복세로 전환하여 최근 5년간 국내화물이 연 0.6%, 국제화물이 연 2.1% 증가

## 〈화물 실적〉

(단위 : 천톤, %)

구분	구분	' 11	' 12	' 13	' 14	' 15	연평균 증가율
인천	국내	7.2	8.2	9.7	9.2	9.0	5.7%
	국제	3,092.5	3,051.1	3,087.9	3,233.9	3,321.7	1.8%
김포	국내	190.9	177.3	172.6	195.2	195.4	0.6%
	국제	69.3	77.2	73.7	76.8	75.6	2.2%
청주	국내	12.8	11.2	10.6	12.5	13.8	1.9%
	국제	3.4	5.2	2.4	5.2	6.0	15.3%
김해	국내	65.0	60.2	52.4	57.3	59.3	-2.3%
	국제	61.7	61.1	63.8	66.0	87.4	9.1%
대구	국내	17.8	16.6	14.8	16.3	16.9	-1.3%
	국제	1.9	1.7	1.6	2.5	3.6	17.3%
무안	국내	0.08	0.08	0.09	0.2	0.6	65.5%
	국제	0.9	0.9	1.2	1.6	2.1	23.6%
제주	국내	243.5	233.3	222.0	252.4	257.6	1.4%
	국제	8.4	11.3	15.3	23.0	21.1	25.9%
양양	국내	-	-	-	0.6	0.2	-
	국제	0.07	0.2	0.4	1.8	1.2	103.5%
원주	국내	0.4	0.5	0.5	0.5	0.4	0%
울산		3.4	2.8	2.6	2.5	2.6	-6.5%
포항		0.9	0.9	0.9	0.4	운휴	-
사천		0.7	0.7	0.6	0.6	0.6	-3.8%
광주		15.3	14.7	15.1	15.4	15.8	0.8%
여수		2.6	2.6	2.1	2.1	2.0	-6.3%
군산		1.6	1.5	1.5	1.0	1.3	-5.1%
합계	국내	562.2	530.6	505.5	566.2	575.6	0.6%
	국제	3,238.2	3,208.7	3,246.3	3,410.7	3,518.8	2.1%
	전체	3,800.4	3,739.3	3,751.8	3,977.0	4,094.3	1.9%

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## (4) 부문별 항공수요 전망

## 〈국내선 여객〉

(단위 : 천인, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	연평균 증가율
합계	56,814	72,066	85,418	93,186	93,042	2.5
인천	561	640	704	741	730	1.3
김포	19,134	24,344	28,866	31,678	31,610	2.5
청주	1,611	1,958	2,257	2,445	2,445	2.1
김해	6,424	7,933	8,802	9,327	9,268	1.8
대구	1,696	2,011	2,277	2,432	2,410	1.8
울산	561	564	557	540	530	-0.3
울릉	-	-	859	925	968	-
광주	1,605	1,957	2,223	2,328	2,289	1.8
여수	414	424	425	415	407	-0.1
흑산	-	766	802	883	895	-
제주	24,244	30,652	36,287	40,000	40,000	2.5
기타	565	818	1,360	1,473	1,490	4.0

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## 〈국내선 운항횟수〉

(단위 : 천회, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	연평균 증가율
합계	365.2	486.6	592.0	644.8	644.8	2.9
인천	4.8	5.5	6.0	6.3	6.2	1.3
김포	122.5	154.1	182.7	200.5	200.1	2.5
청주	10.3	12.6	14.5	15.7	15.7	2.1
김해	44.1	54.3	60.3	63.9	63.5	1.8
대구	11.6	13.8	15.6	16.7	16.5	1.8
울산	5.0	5.0	4.9	4.8	4.7	-0.3
울릉	-	-	21.5	23.1	24.2	-
광주	12.3	14.9	17.0	17.8	17.5	1.8
여수	5.5	5.6	5.6	5.5	5.4	0.0
흑산	-	19.2	20.1	22.1	22.4	-
제주	144.1	194.0	229.7	253.2	253.2	2.9
기타	5.0	7.7	14.2	15.4	15.6	6.0

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## 〈국제선 여객〉

(단위 : 천인, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	연평균 증가율
합계	61,832	84,324	103,241	124,927	141,158	4.2
인천	48,720	65,970	80,969	98,901	112,551	4.3
김포	4,030	4,450	4,779	4,986	5,119	1.2
청주	508	644	771	888	1,059	3.7
김해	5,958	8,039	10,068	12,809	14,598	4.6
대구	332	449	640	943	1,234	6.8
제주	1,994	4,363	5,503	5,770	5,874	5.6
기타	291	409	512	631	722	4.7

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## 〈국제선 운항횟수〉

(단위 : 천회, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	연평균 증가율
합계	388.0	516.0	627.4	764.5	864.7	4.1
인천	300.6	395.6	479.9	590.9	673.0	4.1
김포	20.4	22.1	23.8	24.8	25.5	1.1
청주	3.8	4.8	5.8	6.6	7.9	3.7
김해	43.6	55.8	69.9	88.9	101.4	4.3
대구	2.7	3.6	5.2	7.6	10.0	6.7
제주	14.7	30.9	39.0	40.9	41.7	5.3
기타	2.2	3.1	3.8	4.7	5.4	4.6

자료 : 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## 나. 관련계획 검토

### (1) 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)

- 기존 지방공항의 경우 공항별 항공수요 규모와 기능에 부합하는 맞춤형 활성화 전략 수립
- 서남권의 항공 기반 강화를 위하여 광주공항의 기능을 무안공항으로 통합 추진

### (2) 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020)

#### ■ 공항개발 권역과 위계정립

- 공항의 권역 : 중부권, 서남권, 동남권, 제주권 등 4개 권역 기조를 유지 하되, 권역에 국제선 공항의 영향권 개념 부여
  - 중부권: 서울, 인천, 경기, 강원, 충북, 충남, 대전
  - 서남권: 전북, 광주, 전남
  - 동남권: 경북, 대구, 울산, 부산, 경남
  - 제주권: 제주특별자치도
- 공항의 위계 : 기존 중추-거점-일반공항 구분을 유지하되, 선택과 집중을 통해 공항을 활성화할 수 있도록 거점공항을 6개로 축소
  - 중추공항은 글로벌 항공시장에서 국가를 대표하는 공항으로 육성
  - 거점공항은 권역의 국내선 수요는 물론, 국제선 수요를 주도적으로 처리하여 권역의 국제교류를 지원
  - 일반공항은 지방의 소규모 수요를 담당

〈공항의 위계 및 세부기능〉

구 분	성 격	해당 공항	세부 기능
중추공항	글로벌 항공시장에서 국가를 대표	인천	<ul style="list-style-type: none"> <li>전세계 항공시장을 대상으로 하며 동북아지역의 허브 역할</li> </ul>
거점공항	권역의 국내 및 국제선 수요 처리	김포, 청주, 무안, 김해, 대구, 제주	<ul style="list-style-type: none"> <li>국내 간선노선 및 중단거리 국제노선 수요 처리 (수요에 따라 일부 장거리 노선 유치)</li> <li>국내 간선 노선 수요 처리</li> </ul>
일반공항	지방의 소규모 수요 담당	원주, 양양, 광주, 여수, 군산, 울산, 포항, 사천	<ul style="list-style-type: none"> <li>지방도시기반 국내선 및 일부 국제선수요 원활히 처리</li> <li>공항의 기본 기능유지</li> </ul>
(소형공항) *미확정	일반공항보다 작은 시설규모로 수요 처리	(울릉도) (흑산도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>도서지역 등 교통 소외지역에 항공서비스 제공</li> </ul>

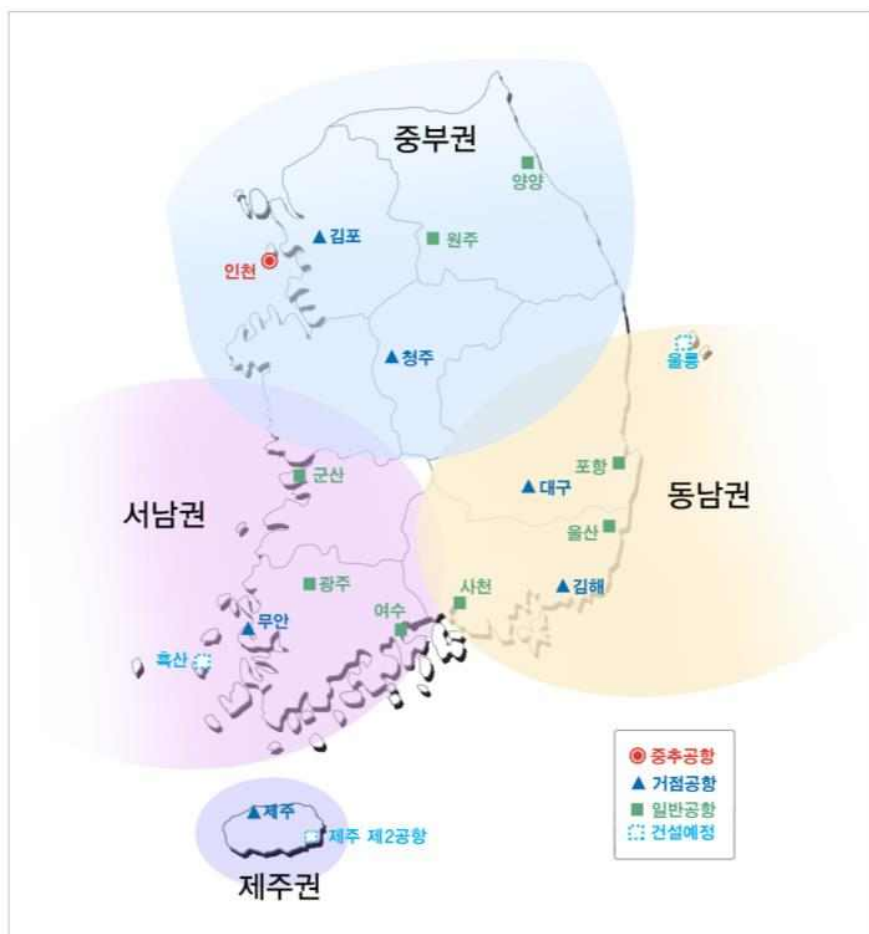
## (3) 제5차 공항개발 중장기 종합계획(2016~2020), 국토교통부

## ■ 공항의 권역과 위계

- 전국을 4개 권역(중부권, 동남권, 서남권, 제주권)으로 구분하여 각 권역에 거점공항과 일반공항을 두고, 국가를 대표하는 중추공항을 둠

〈위계별 공항의 기능〉

구분	성격	세부 기능
중추공항	글로벌 항공시장에서 국가를 대표	• 전세계 항공 시장을 대상으로 하며 동북아 지역의 허브
거점공항	권역 내 거점	• 권역의 국내선 수요 및 중단거리 국제선 수요 처리
일반공항	주변지역 수요 담당	• 주변지역의 국내선 수요 위주 처리



〈 권역별 공항 분포 〉

〈위계별 공항 분포〉

구 분	중부권	동남권	서남권	제주권
 중추공항	인천공항			
 거점공항	김포공항 청주공항	김해공항 대구공항	무안공항	제주공항 및 제주 제2공항*
 일반공항	원주공항 양양공항	울산공항 포항공항 사천공항 울릉공항	광주공항 여수공항 군산공항 흑산공항	

\* 제주공항과 제주 제2공항은 향후 역할 분담방안에 대한 검토를 거쳐 위계를 결정

\* 사전타당성용역 이후 단계의 사업까지만 포함됨

### ■ 항공여건 분석

- 항공수요의 지속적 증가
  - 국가간 여객 운송은 17세기 항구를 시작으로 철도(19c), 도로(20c)에서 21세기에는 공항 중심으로 변화 중
  - 도시 집중 가속화에 따라 도시간 이동이 점차 확대
- 저비용항공사의 성장과 항공기 공급 확대
- 각국 주요 공항의 혼잡 문제 심화
  - 지연과 혼잡 문제 해소를 위해 공항 수용능력 확대 추진 중
- 공항 복합도시 활성화
  - 공항을 기반으로 한 경제활동이 점차 늘어남에 따라 공항 복합도시 개발이 활성화
- 공항 접근성 강화
  - 대도시 주요 공항과 도심간 도로·철도망 연결 체계가 발달함에 따라 공항 이용객들의 이동 편의성이 지속 향상
- 항공자유화 정책 확대
  - 항공시장 확대를 위해 아세안 지역 등에서 역내·외 항공자유화 추진 중

### ■ 서남권 공항개발 방향

- 무안공항을 서남권의 중심 공항으로 활용하고, 광주공항은 무안공항으로 통합 추진
  - 지자체간 합의 여부 등에 따라 통합 시기를 검토
  - 광주공항은 무안공항으로 이전 전까지 현재의 운영형태로 사용

- 흑산공항은 설계, 공사 등 사업을 본격 진행하여 '20년경 개항 추진
  - 소형항공운송사업 시장 활성화를 도모하고 노선 운항계획에 따라 상대 공항에 소형항공기 주기장 등을 확보
- 장래 새만금 개발 활성화 추이 등을 감안하여 새만금 지역 공항개발을 위한 수요·입지·규모·사업시기 등 타당성을 검토
  - 새만금 지역 공항개발 추진과 연계하여 기존 김제공항 개발사업은 부지 활용방안을 별도로 검토
  - 군산공항은 현재의 운영형태로 계속 사용하되 새만금 지역 공항개발 추진 상황에 따라 장래 활용계획을 검토

#### 다. 무안 국제공항

- 동남아 교역증가에 따른 국제항공수요 대비 무안국제공항수요에 대비 및 장래 서남권의 중추공항으로서 역할 담당함
- 국제공항으로서의 접근성 향상을 위해 연결도로체계의 확충이 필요함
- 무안국제공항 개통으로 인한 주변지역의 소음문제 등에 대한 대책이 요구
- 무안국제공항과 서남해안관광레저도시와의 연계를 강화하기 위해 무안공항 ~ 압해도 ~ 화원반도간 연륙·연도교 건설 (서해안고속도로 연장)
- 목포신외항을 개발하여 무안공항과 Air / Sea 통합형 발전을 도모하고, 무안군과 목포시가 연계하여 국제투자자유지역 지정

#### 라. 목포공항

- 목포공항은 무안공항으로 항공수요 이전 후 근거리 공항활용 계획
  - 소형 비행기, 헬기를 이용한 중단거리 항공노선을 적극 개발
  - 대도시와 중소도시간 및 도서지역 통행과 해안관광수요에 활용
  - 근거리 항공 활성화를 위해 권역거점 공항과 인접한 지방항공으로 적극 활용



## 2.4 물류 계획

### 가. 물류 현황분석

- '13년 국내 화물수송 물동량은 '11년의 약 18억 2천만 톤/년 보다 약 0.23% 증가한 약 18억 3천만 톤/년
  - (톤 기준) 도로 91.69%, 연안해운 6.11%, 철도 2.18%, 항공 0.01%
  - 톤·km/년을 적용한 '13년 국내화물 수단별 수송실적은 약 159, 757백만 톤·km/년로 도로 운송비중이 74.2%로 가장 높음
  - (톤·km 기준) 도로 74.23%, 연안해운 19.08%, 철도 6.63%, 항공 0.07%

#### 〈 수송수단별 국내 화물물동량( '13 ) 〉

(단위: 천 톤/년, %)

수송수단	물동량	비율
도로	1,673,660	91.69
철도	39,820	2.18
연안해운	111,517	6.11
항공	253	0.01
합계	1,825,250	100.00

자료: 한국교통연구원(2014), 2014년도 화물 O/D 보완갱신 연구

#### 〈 수송수단별 국내 화물수송실적( '13 ) 〉

(단위: 백만 톤 · km/년, %)

구 분		도로	철도	연안해운	항공	계
2013	톤 · km	118,582	10,595	30,476	104	159,757
	비율	74.23	6.63	19.08	0.07	100.00

자료: 한국교통연구원(2014), 2014년도 화물 O/D 보완갱신 연구

- '25년 수단별 화물물동량 수송분담율은 도로 91.8%, 연안해운 6.08%, 철도 2.1%, 항공 0.02%로, 별도 조치가 없는 한, '13년 수준과 대동소이할 것으로 전망됨
- '25년 도로화물의 물동량은 2,027백만 톤/년, '13~'30년 연평균 증가율 1.45%로 전망

## 〈국내화물 장래물동량 예측(톤 기준)〉

(단위: 천 톤/년, %)

구분	도로		철도		연안해운		항공		계	
	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율	물동량	비율
'13	1,673,660	91.69	39,820	2.18	111,517	6.11	253	0.01	1,825,250	100.0
'15	1,792,070	91.84	40,380	2.07	118,624	6.08	265	0.01	1,951,339	100.0
'20	1,919,607	91.79	42,937	2.05	128,438	6.14	305	0.01	2,091,287	100.0
'25	2,026,632	91.80	46,411	2.10	134,218	6.08	342	0.02	2,207,603	100.0
'30	2,136,248	91.83	49,107	2.11	140,606	6.04	381	0.02	2,326,342	100.0
증가율	1.45		1.24		2.44		1.37		1.44	

자료: 한국교통연구원(2015), 2014년도 국가교통조사 및 DB구축사업-화물 OD 보완갱신 연구

- 전자상거래 시장성장으로 국내 택배시장 물량은 '06년 이후 연평균 11.9%로 고성장 중이나, 박스당 평균단가는 업계 간 경쟁으로 지속감소 중이며, 당분간 이러한 추세는 이어질 전망

## 〈 국내 택배 시장규모 및 평균단가 추이 〉

년도	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
물량 (만 박스)	65,799	79,951	89,188	107,966	119,818	129,906	140,598	150,621	162,320	181,596
매출액 (조 원)	1,847	2,138	2,324	2,723	2,990	3,292	3,523	3,735	3,978	4,3438
평균단가 (박스당, 원)	2,807	2,675	2,609	2,524	2,505	2,534	2,506	2,476	2,449	2,392

주: 13개 택배사(CJ대한통운, 현대, 한진, 우체국, 동부택배, KG엘로우캡, 로젠, KGB, 일양, 웅마, 고려, 성화기업, 동진특송) 및 4개 정기화물운송사(대신, 천일, 경동, 건영) 물량 기준  
 자료: 1) '06년 ~ '14년: 물류신문(2015), 물류산업총람 2) '15년 : 통합물류협회(2016)

## 나. 관련계획 검토

### (1) 국가물류기본계획(2016-2025)

#### ■ 물류분야의 종합계획

- 국가물류기본계획은 육·해·공 물류분야 전반을 포괄하는 계획으로서 대한민국의 물류의 종합적 발전방향과 추진전략을 제시
- 물류시설 및 인프라, 국제물류 네트워크, 물류산업, 물류기술 및 정보화, 녹색물류 및 물류보안, 물류인력 양성 등에 필요한 사항

#### ■ 국가물류정책의 최상위 법정계획

- 국가물류기본계획은 물류정책기본법 제11조에 따라 수립되는 법정계획으로 동 법 제12조에 의해 다른 법령에 따라 수립되는 물류에 관한 계획에 우선하며 그 계획의 기본이 되는 계획
- 국토기본계획 및 국가기간교통망계획 등 국토, 교통, 항공, 해운, 철도 등 관련계획\*과의 유기적 연계 및 조화

#### ■ 비전, 목표 및 추진전략 체계





## (2) 제3차 물류시설개발 종합계획(2018~2022)

### ■ 정책추진방향

- 국민생활을 편리하게 지원하는 국가물류서비스 제공
  - 전자상거래 활성화 등으로 지속 성장하고 있는 도시권 생활물류에 효과적으로 대응하는 한편,
  - 전 국민의 기초서비스로 자리 잡은 생활물류서비스를 소외지역 없이 누구나 편리하게 제공받을 수 있는 물류복지서비스 기반 조성 및 물류시설의 공공성 강화를 도모
- 물류 트렌드 변화에 대응하는 선진물류체계 구축
  - 낙후되고 이용률이 저조한 구세대 물류시설을 개선하여 선진화하고, 글로벌 트렌드에 맞는 친환경적이고 안전한 물류체계를 구축
- 물류시설의 미래역량 확보
  - 제4차 산업혁명 시대에 대응하여 첨단물류시설에 대한 투자 및 보급을 확대하고, 국경 없는 경제시대에 대응하는 글로벌 물류인프라 기반을 조성

### ■ 계획의 비전 · 목표 설정



### ■ 추진전략 및 추진과제

- 도시 생활물류 인프라 확충
  - 도시첨단물류단지 시범사업 적기 추진 및 대상 확대
  - 도시권 물류인프라 확보를 위한 관련제도 정비
  - 도시권 기초 물류인프라 설치
- 물류복지 구현을 위한 기반 조성
  - 생활물류 서비스 지역별 격차 해소
  - 물류현장 노동환경 개선
- 물류시설의 공공성 강화
  - 물류단지 개발의 공공성 강화를 위한 기반 조성
  - 물류시설에 대한 투자 활성화 유도
- 낙후된 물류시설 선진화 지원
  - 주요 물류시설의 연계 교통망 강화
  - 노후화된 물류시설의 융복합 재개발 촉진
  - 내륙물류기지 활성화 방안 마련
- 친환경·안전 물류체계 구축
  - 친환경적 물류시설 투자 유도
  - 철도물류인프라 지속 확보로 친환경 운송체계 지원
  - 화물운전자 안전운행 지원 인프라 지속 확충
  - 영세·노후화된 물류시설의 안전관리 개선 방안 마련
- 미래형 첨단 물류시설 개발 조성
  - 물류시설 첨단화를 위한 투자 확대
  - 공유경제형 물류시설 도입 및 활성화
  - 전자상거래 지원을 위한 물류시설 확충

- 글로벌 물류네트워크 역량 강화
  - 남북관계를 고려한 접경지역 물류시설 정비·개발
  - 항만물류 클러스터화 및 첨단화 기반 조성
  - 공항 배후물류단지 경쟁력 강화 기반 조성

## 다. 화물차 주차장 확보방안

### (1) 기존시설 조사

#### ■ 기존 화물자동차 공영차고지 현황

구 분	기존시설 현황	시설 위치
위 치	목포시 용해동 958-3	
면 적	A = 4,115m <sup>2</sup>	
주차대수	77대	
사업기간	2009~2010년	
사업비	약 20억(국비 5억 포함)	

#### ■ 기존 화물차고지 문제점

- 서해안고속도로, 국도대체 우회도로 개설로 위치 부적절
- 주차대수 77대로 부족(이용불가)
- 부대시설 부족
- 차량파손, 편의시설 등 부재
- 중기 관련 사업소 등 공동이용 등

### (2) 화물차 공영차고지 건립

#### ■ 추진 배경 및 목적

- 최근 기업의 경쟁력 확보와 지역경제 활성화를 위한 물류기반시설 필요성이 대두되고 있음
- 목포권의 경우 늘어나는 화물차량으로 인한 공영차고지 조성의 요구 민원 증가하고 있음
- 화물 공영주차장 부족으로 인한 주야간 불법주정차로 교통사고 다발 및 교통혼잡 등 주민 피해 증가하고 있으며 이러한 여러 가지 문제점을 해소하기 위해 목포시에서는 적정입지에 적정규모의 공영차고지를 조성하고자 본 과업을 추진

### ■ 목포시 화물차 수요예측

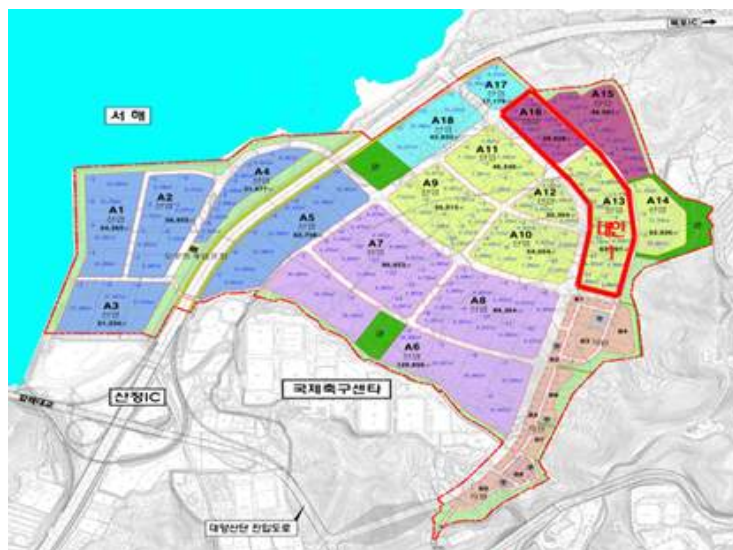
- 목포시 화물차 수요예측은 자동차 등록대수 이용 차고지 이용차량수요 및 국가교통DB 수요를 비교 예측하였음

구 분		2020년	2030년	증가율
1. 자동차등록대수 이용 예측치(대)		19,261	20,772	0.76%
2. 국가교통DB 예측치	발생	17,030	17,711	0.39%
	도착	17,002	17,716	0.41%

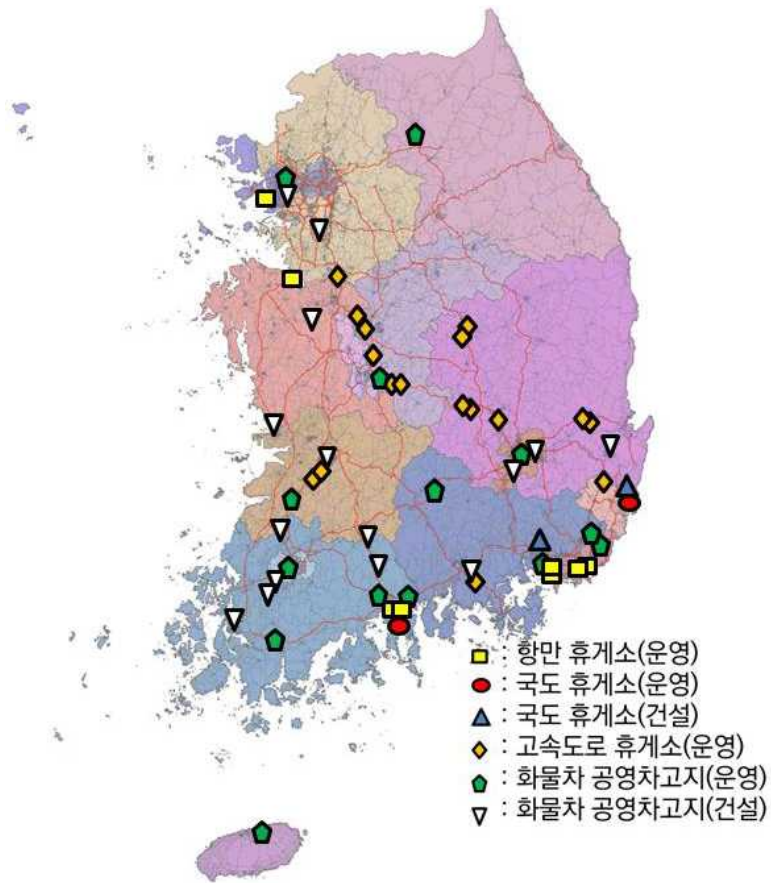
### ■ 화물 공영차고지 조성 계획

- 서해안과 남해안 고속도로의 사·종점, 무안국제공항, 신항만 등이 위치하여 물류거점도시로서 원활한 역할을 수행하고, 불법주정차 민원 해결을 통한 쾌적한 교통 환경 조성

구 분	공영차고지 사업개요
위 치	대양산업단지 일원 A13, A16BL
대지면적	약 91,000m <sup>2</sup>
연면적	약 4,600m <sup>2</sup>
주차대수	760면
사업기간	2019년 이전
도입시설	휴게실, 업무동, 주유동, 정비동, 세차동 등



〈화물차고지 건립 위치(대양산업단지 내)〉



〈화물차휴게소 및 공영차고지 공급 현황〉

## 라. 서남권 물류거점도시를 위한 배후물류단지 조성

### ■ 배경 및 필요성

- 광역목포권을 서남권 물류거점도시로 조성하기 위해서는 항만물류와 항공물류를 동시에 처리할 수 있도록 목포 신항과 무안공항 기업도시에 배후물류단지를 조성하여 비즈니스와 주거가 가능한 복합단지조성
- 목포 신항은 환황해권 거점 물류단지로 육성하여 광주전남 및 대전권에서 생산되어 수출되는 자동차, 조선기자재, 중량가전 등과 같은 중량 물류중심 유통물류산업의 메카로 발전시켜나가는 전략을 수립해 추진
- 특히 광역목포권을 국제해양 교류중심 거점도시로 만들기 위해서는 국제해양 교류중심 신도시 조성이 필요함
- 이러한 신도시 조성은 주변 해양국가인 일본, 중국 및 동남아 국가들과 교류를 확대함으로써 지역 경제의 자생력강화를 통한 대외경쟁력을 제고하는데 중요한 목표가 됨



### ■ 사업내용

- 목포신항은 광주전남의 서남권 기업에서 생산되어 환황해권으로 유출입 되는 항만물류를 선적에서부터 하역에 이르기까지 One-Stop으로 처리할 수 있는 공간으로 서남권 항만물류의 전진기지로 공간을 배치
- 신항 개발지구에 향후 증가할 것으로 예상되는 물류흐름을 고려하여 물류 처리 업무를 수행하는 물류단지조성과 물류기업을 유치 배치함
- 아울러 물류기업에 종사하는 근로자의 편의를 위한 주거공간을 조성배치, 서남권은 목포항 등 항만을 거점으로 하는 국제물류여건과 풍부한 문화관광자원이 있어 국내-국제거래를 활발히 할 수 있는 여건을 갖추고 있음에도 불구하고 정부의 무관심으로 투자부진과 산업부재로 지역경제가 활성화 될 수 없었음
  - 서남권 지역의 물류산업은 공항-항만 및 내륙화물기지를 통하여 이루어 지고 있는데 무안공항과 목포항의 1개 항만이 운영(1공항-1항만 체제) 중에 있으며, 이러한 물류기지를 통하여 수출입 화물운송 및 내륙 물류 네트워크 구축이 가능함
  - 물류체계를 개선하고자 하나 물량 규모가 작은 기업을 위해 목포신항 배후단지 또는 대불무역자유 지역에 한중 공동물류센터를 건립해야 함

### ■ 기대효과

- 중국측은 서부지역에 원활한 물류시스템이 제공되어 서부 대개발 프로젝트가 가속화될수 있고, 우리 서남항만은 양쯔강 유역에서 발생하는 화물의 수출입 거점으로서 일정 역할을 담당할 것임
- 중고차 수출무역센터 건립의 경우 수출업무의 효율성을 증대시키고, 수출 시장의 확대에도 도움이 되고 있으며, 다양한 정보교환이 한자리에서 가능함



〈배후물류단지 공간 구상〉

### 3. 정보·통신계획

#### 3.1 현황분석

- 정보통신은 시간과 공간을 초월하게 하여 경제성장과 사회, 교육, 시민생활 측면의 매개 역할을 하여 교통대체 및 에너지절약, 지역개발촉진 효과를 가져 옴
- 정보기술 발달의 결과로 사회는 기존의 산업화 사회에서 지식정보화사회로의 이행 단계를 밟고 있고 정보화의 진전에 따른 다양한 정보통신 네트워크와 서비스 및 단말기가 복합화 되는 환경으로 급속히 변화하고 있음
- 통신수단별 정보량 증가추이를 보면 총 정보량의 대부분이 전화와 전산망을 통한 정보량이며, 우편물통신은 상대적으로 비중이 떨어지고 있어서 전화 및 전산망에 의존하고 있는 경향이 점점 뚜렷해지고 있음
- 정보·통신 분야는 21C 정보화 패러다임의 등장과 PC 및 인터넷기반 기술의 급진 전으로 그 동안 전형으로 여겨져 왔던 우편 및 유무선 전산·전화의 영역을 벗어나 시간과 공간이 초월된 유비쿼터스(Ubiquitous) 환경으로 변화하고 있음

〈지역별 인터넷 이용자수〉

(단위 : 천명)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
경기도	9,500	9,620	9,880	10,064	10,359
강원도	1,000	1,060	1,110	1,053	1,091
충청도	2,380	2,570	2,900	2,803	2,881
경상도	2,230	2,300	2,590	2,640	2,747
전라도	2,230	2,300	2,590	2,640	2,747

자료 : 목포시 통계연보, 각년도

〈전국 인터넷 접속기업 현황〉



〈우체국시설현황〉

(단위 : 개소, 인)

구분		2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
우체국수	소 계	36	21	21	21	20
	일반국	23	13	13	13	12
	분 국	—	—	—	—	—
	별정국	5	—	—	—	—
	우편취급소	8	8	8	8	8
우체통		161	76	77	61	61
사서함 시설수		100	104	55	32	45
직원수		273	177	194	192	180
집배원수		88	66	66	69	69

자료 : 목포시 통계연보, 각년도

〈우편물 취급 현황〉

(단위 : 천통)

구분			2011년	2012년	2013년	2014년	2015년
국내	계	접수	6,982	6,209	6,554	6,141	5,929
		배달	10,109	20,995	19,706	19,264	17,948
	일반	접수	5,574	4,737	4,942	4,562	4,444
		배달	8,841	18,400	17,078	16,642	15,445
	특수	접수	893	898	959	938	849
		배달	853	1,805	1,689	1,709	1,636
	소포	접수	515	574	639	642	637
		배달	415	790	939	912	867
국제	계	접수	10.1	22.2	17.8	13.3	12.2
		배달	10.0	8.0	7.3	9.3	3.4
	일반	접수	2.2	11.3	4.4	2.8	2.0
		배달	6.0	1.0	0.5	0.3	0.7
	특수	접수	3.3	1.6	2.9	0.1	0.2
		배달	3.0	5.0	5.0	8.0	0.7
	소포	접수	4.6	9.3	10.5	9.4	10.0
		배달	1.0	2.0	1.8	1.0	—

자료 : 목포시 통계연보, 각년도

### 3.2 문제점 및 여건변화

#### ■ 정보통신환경 변화에 대한 대처 미비

- 정보이용자의 지속적 증가에 따른 장래 정보이용 수요의 대처를 위한 인프라 구축 및 물리적 기간망의 확충 및 정비 필요
- 기술의 발달로 인해 새로운 정보통신기기가 선보일 것이며 가전과 정보통신 기기들이 통합 연결되어 총 정보량과 정보종류에 의한 분류 및 대책마련이 중요해질 전망

### ■ 물리적 기반망의 부족과 응용 서비스망 미비

- 지속적 증가를 보이는 정보이용자를 위해서는 정보통신의 인프라라고 할 수 있는 ISDN 등 물리적 기반망의 구축 필요
- 장래 정보이용 수요에 대처하기 위해서는 응용서비스망의 정비가 필요하며, 응용시스템망으로 물리적 기반망 위에 정보교환 시스템을 연결하는 논리적 네트워크망으로 개인과 기업, 관공서간의 인터넷 연결을 강화시키기 위한 서비스망 필요

### ■ 정보서비스의 미흡

- 인터넷 등 정보통신망의 생산적 영역 활용이 적극적으로 이루어질 수 있도록 하는 기반기술의 강화 및 시스템 구축이 요구되고 있음
- 인터넷 등을 통한 온라인상의 익명 사용자 급증이 가져오고 있는 각종 사회 병리현상의 증식을 억제할 수 있는 대책 마련 요구됨

## 3.3 기본방향

### ■ 유비쿼터스 사회의 실현

- BcN, USN, IPv6, GIS/GPS, Mobile 등의 유비쿼터스 인프라를 기반으로 하여 광대역 통합망, 도시종합정보센터, 그리드 컴퓨팅 인프라 등을 구축 하여 지능형 도시 구축

### ■ 정보체계구축을 통한 행정의 과학화

- 도시행정업무는 크게 기초정보의 수집 및 대시민서비스를 담당하는 일상 업무, 도시정보의 관리 및 갱신을 담당하는 관리업무, 다양한 계획 및 정책결정을 담당하는 의사결정업무로 구분해볼 수 있으며, 이러한 모든 행정업무를 과학적이고 효과적으로 추진할 수 있는 지원체계 강화

### ■ 시민참여가 가능한 정보환경 조성

- 향후 증가될 것으로 판단되는 시민의 행정정보공개 요구와 도시정책 및 계획의 의사결정에서의 시민참여를 가능케 하는 정보환경 조성

### ■ 이용자의 편리성 도모

- 우체국, 전신전화국, 정보네트워크 등 많은 시민이 이용하는 정보통신 시설의 배치는 경제성과 공익성 및 효율성을 고려하여 이용자의 편리성을 도모

### ■ 사이버 공동체 구현

- 전 시민이 사이버 공간을 정보문화 교류의 장으로 활용하고 지역사회 네트워크를 구축하여 각종정보를 신속, 정확하게 이용할 수 있는 환경조성
- 도시정보의 공개로 대시민 서비스의 향상 및 관련 부서의 정보공동 활용을 증진하며 보다 많은 시민의 참여를 유도할 수 있도록 인터넷 환경 구축

### 3.4 실천계획

#### ■ 다양한 정보자원의 구축

- 도시행정을 위한 도형 및 속성정보의 정보화
- 주민생활 편의를 위한 시민생활정보 구축
- 종합적 정보자원 관리를 위한 정보저장 시스템 구축

#### ■ 정보화 환경 조성

- 기초생활수급자 집단 주거지역을 중심으로 PC와 초고속 통신망을 보급하여 정보소외계층의 삶의 질 향상 및 사회 통합을 실현하여 시민의 경쟁력을 제고
- CATV, ADSL망, 위성통신망 등 민간기업에 의해 추진되는 가입자망 고도화 사업과 연계 추진하여 초고속가입자망 보급 지원을 추진
- 무선인터넷을 조기 상용화하여 시내 주요 공공장소에서도 무선인터넷 서비스가 상용화될 수 있도록 하여 시민들이 언제, 어디에서나 지식정보를 획득할 수 있는 환경을 조성

#### ■ 정보인력의 확충 및 관련제도의 정비

- 시청내 전체적인 도시정보시스템 운영자 인터넷 및 인트라넷 운영관리자, 기본적인 GIS 기능에 대한 이해와 공간분석을 할 수 있는 인력 등이 정보 기술 변화에 따라 유연하게 대응 할 수 있도록 꾸준한 교육체계를 마련
- 산·학·연·관 협력체를 구성해 IT인력 양성 및 수급에 관한 협의체 구성
- 청소년 등의 인터넷 중독 치료를 위한 상담 및 정보윤리 강연회 실시



〈산학연 클러스터〉

#### ■ 정보화 교육의 확대

- 시민의 정보이용능력 향상과 정보화 저변인구 확산을 위해 장애인, 주부 등 정보소외계층의 정보화 교육을 지속적으로 실시하여 인터넷을 생활화 할 수 있는 기반 마련
- 각종 평생교육기관과 연계한 사이버 교육 시스템의 운영으로 시민의 정보 활용 능력이 사회 전반의 부가가치 창출과 삶의 질의 향상을 이룰 수 있도록 도모

#### ■ 사이버 주민자치 실현

- 여론조사, 전자투표, 전자공청회 등의 시스템을 도입하여 시민 개개인이 인터넷을 통하여 시정에 참여하여 시정을 활성화하는 주민자치실현 기반을 조성
- 지역사회의 구성원 시민 개개인이 다양한 지식과 정보를 활용할 수 있도록 사회, 복지, 여성, 청소년 등 그룹별로 네트워크를 구축

### ■ 사이버 범죄 등에 대한 조치 및 복구계획 수립

- 보안시설 및 장비의 지속적인 투자와 관련 인력의 전문성 향상 도모
- 정부·기업·언론·사용자·백신프로그램 개발업체 등 관련분야를 포괄하는 협의체 구성 및 적극적인 민간참여 유도를 통한 사이버 범죄에 대한 대처 및 복구계획수립



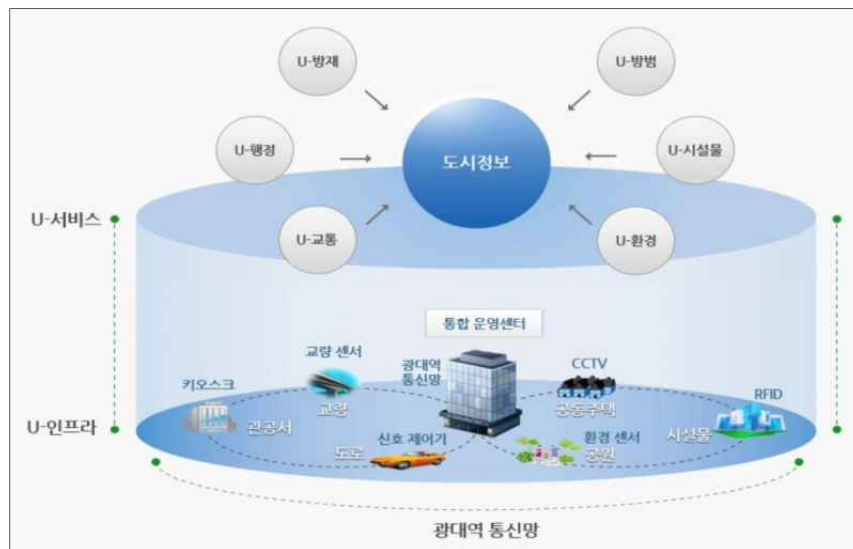
<통합운영센터>

### ■ 도시통합운영센터 구축

- 첨단 서비스 제공 및 관제기능을 통합적으로 수행함으로써 도시제반기능을 혁신시키고 세계 U-City시장을 선도하는 국제 경쟁력을 갖춘 동북아 중심도시 구현
- 각종 U-City 시설물로부터 정보수집 및 종합분석을 통하여 효율적으로 운영·관리하며, 수집된 도시정보를 실시간 제공

### ■ 목포시 U-City 구축

- 행정서비스에 유비쿼터스 도입을 통해 서비스 제고와 생산성, 나아가 목포시민의 행복지수를 높이는 행정지식 관리 시스템·모바일 포털·U목포 관광안내 시스템·모바일 전자업무 시스템을 2030년까지 단계별로 구축
- 유비쿼터스 정보화를 통해 최상의 원스톱 서비스와 선도적인 지방정부를 구현하고 원활한 흐름 행정과 클린행정을 도모하는 U목포 구축





# 제3장 도심 및 주거환경

## 1. 도시정비 및 재생

### 1.1 도시재생 관련계획

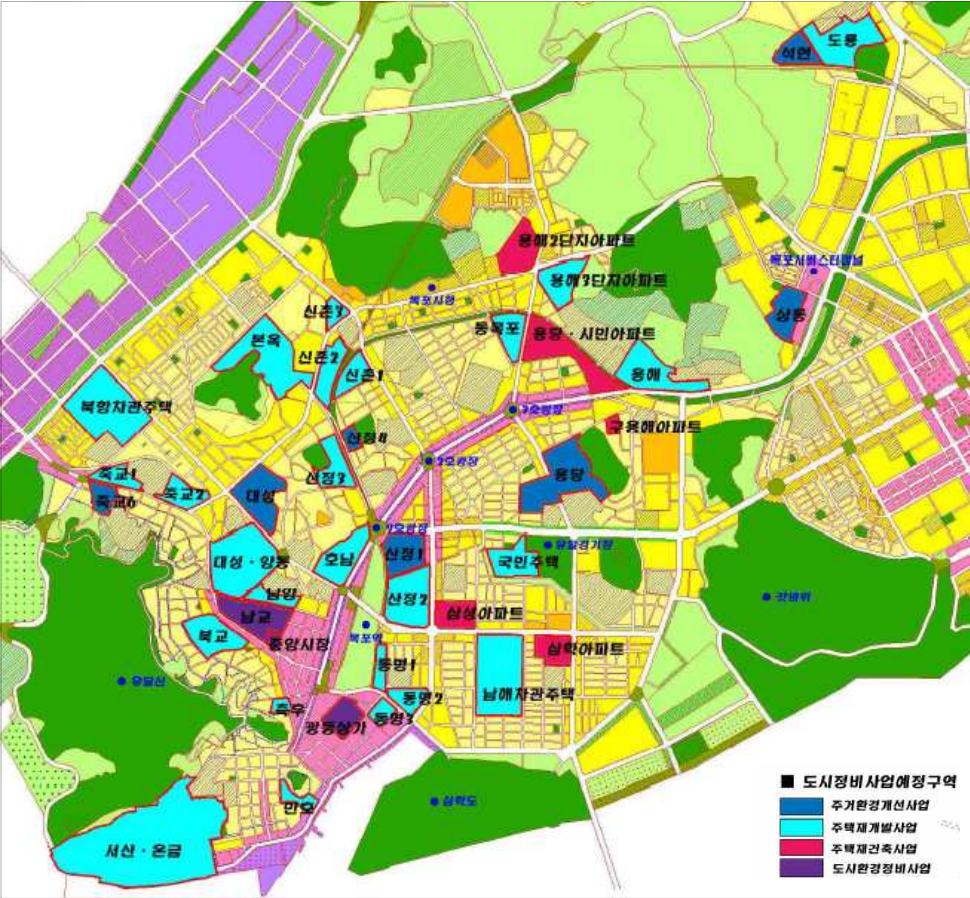
#### 가. 도시 및 주거환경정비계획

○ 목포시에는 총 40개의 정비(예정)구역이 지정되어 있음

〈도시 및 주거환경정비구역 지정현황〉

구분	계		도시환경정비		주택재개발사업		주택재건축		주거환경개선사업	
	구역수	면적	구역수	면적	구역수	면적	구역수	면적	구역수	면적
합계	40	227.5	3	10.2	25	162.3	5	20.8	7	34.2
동부생활권	14	92.2	3	10.2	10	79.6	-	-	1	2.4
중부생활권	23	118.8	-	-	14	74.4	5	20.8	4	23.6
서부생활권	3	16.5	-	-	1	8.3	-	-	2	8.2

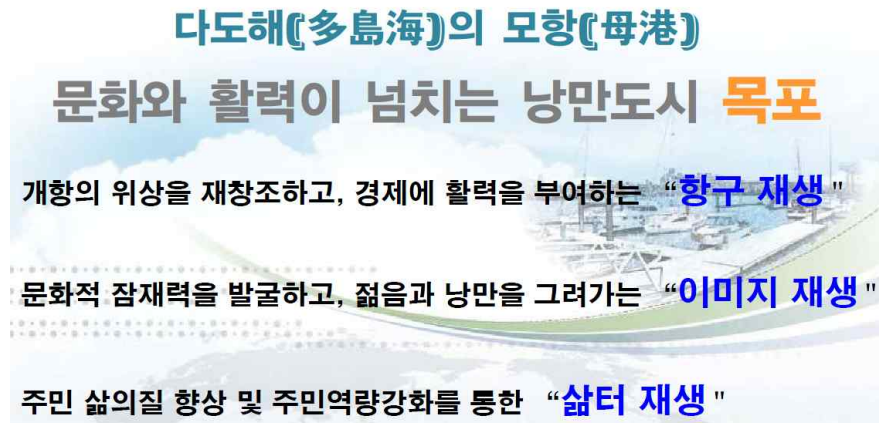
자료 : 목포시, 도시 및 주거환경 정비기본계획, 2008






〈사업유형별 정비예정구역도〉

## 나. 도시재생전략계획

### (1) 도시재생 비전 및 목표



### (2) 목표설정

 <p><b>항구재생</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만 기능재편에 의한 재생전략 수립</li> <li>• 항만, 역세권 등 거점개발을 통한 도시경쟁력 강화</li> <li>• 내항·목포역 민간투자사업 유치에 대한 파급효과 극대화</li> <li>• 목포항, 어시장, 수변자원 등을 활용한 해양관광 극대화</li> </ul>
 <p><b>이미지 재생</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 젊은층을 유인할 수 있는 기능 도입</li> <li>• 역사·문화자원 및 자연환경자원 등 연계를 통한 관광루트 개발</li> <li>• 테마거리 조성, 상권활성화 등을 통한 도시활력 증진</li> <li>• 스토리텔링을 통한 매력있는 도시 조성</li> </ul>
 <p><b>삶터 재생</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주거지 정비, 생활인프라 개선 및 커뮤니티시설 확보</li> <li>• 민관협력 거버넌스 구축 및 마을공동체간 네트워크 형성</li> <li>• 주민협의체 구성, 지역신문, 마을기업, 도시재생대학 등 주민역량 강화</li> <li>• 마을리더 육성, 주민역량 강화 등 프로그램 지원</li> </ul>

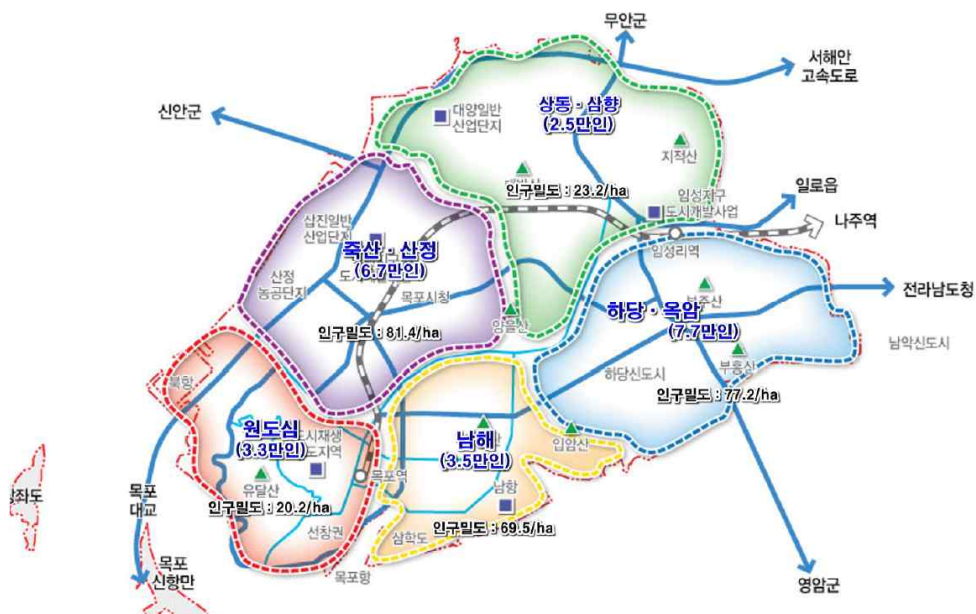
### (3) 추진전략

- 원도심과 신도시의 균형발전 전략
- 지역 주민의 창의성을 바탕으로 자율적으로 추진
- 부처간 협업을 통해 재생이 시급한 지역에 집중 지원
- 목포시 지역특성을 반영한 맞춤형 도시재생
- 시혜적 복지가 아닌 자생적 공간적 복지의 달성



## (4) 도시재생 생활권역 설정

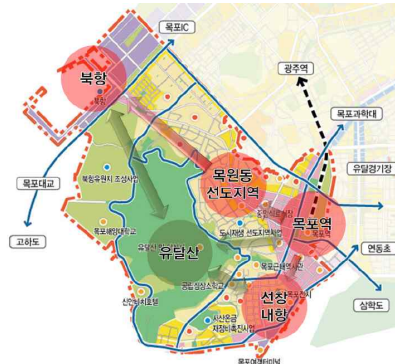
구 분	행정동	특 징
원도심 생활권역	목원동, 유달동, 죽교동, 북항동, 만호동(삼학도 제외)	<ul style="list-style-type: none"> <li>목포내항과 목포북항이 위치하며 다양한 해양 문화를 지니고 있음</li> <li>개항의 역사를 지닌 생활권으로 다채로운 역사문화자원이 풍부함</li> </ul>
죽산·산정 생활권역	연산동, 용해동, 산정동, 용당1동, 원산동, 대성동	<ul style="list-style-type: none"> <li>시청, 목포대학교 등을 포함한 교육 및 행정 기능 중심지</li> <li>주변에 삼진일반산업단지, 산정농공단지 등 산업 자원이 풍부하나, 최근 인구유출이 지속되는 중임</li> </ul>
상동·삼향 생활권역	삼향동, 상동	<ul style="list-style-type: none"> <li>권역 내 대박산(157m), 양을산(154m), 지적산(187m)이 입지함</li> <li>영산로변 양호한 주택지가 입지하고 있으나, 그 외 지역은 소규모 노후 촌락 산재</li> </ul>
남부 생활권역	연동, 용당2동, 이로동, 동명동, 삼학동, 만호동(삼학도)	<ul style="list-style-type: none"> <li>삼학도, 갯바위 문화권 등 풍부한 해양관광 문화자원이 입지함</li> <li>산업, 인구, 경제분야에 쇠퇴가 지속되는 지역임</li> </ul>
하당·옥암 생활권역	하당동, 신흥동, 옥암동, 부주동, 부흥동	<ul style="list-style-type: none"> <li>하당·옥암신도시가 입지하여 양호한 주거·상업여건이 조성됨</li> <li>목포평화광장 주변으로 중심상업이 형성되어 있음</li> </ul>



## ■ 원도심 생활권역

### ○ 재생기본방향

- 개항의 역사를 갖는 지역으로서, 근대 역사·문화자원을 활용한 도시 재생전략계획 수립
- 서해안고속도로, 목포역(KTX:SRT), 여객 터미널 등 광역교통체계의 이점을 갖는 지역으로서 각 시설들간의 연계를 통한 교통중심거점 역할 증대
- 강과 바다가 만나는 길목으로서, 지역이 갖는 다양한 해양 관광 자원의 효율적 활용을 통해 집객 유도
- 근대 산업유산, 한옥 등 지역의 역사·문화적 건축물을 활용하여 특색 있는 경관을 조성하고, 창고·폐공장 등 기존 건물을 도시민이 필요로 하는 도서관이나 전시·공연장 등 문화·여가공간으로 공급



〈원도심 생활권역 기본구상〉

### ○ 재생세부전략

- 특화가로, 축제 등 근대역사·문화 재발견
- 공·폐가를 활용한 공공서비스 및 주민편익시설 제공
- 목포 내항, 유달산 등 자연자원의 효율적 활용
- 선도지역의 우선추진을 통한 목포 도시재생시스템 안정화

## ■ 죽산·산정 생활권역

### ○ 재생기본방향

- 삼진일반산업단지, 세라믹일반산업단지 등 산업단지재생을 통한 지역활성화를 유도하고 배후주거지 활성화
- 부족한 공공편의 및 생활인프라 개선을 통한 정주여건 강화 및 주민 삶의 질 개선
- 인구감소로 인한 지역의 공공·교육 서비스 공간 등이 유희화됨에 따라 기능 다변화 및 복합화를 통해 효율적 활용 유도

### ○ 재생세부전략

- 도로, 공원, 커뮤니티 공간 확충 등 근린재생형 도시재생
- 천주교 구교구청, 대성동 주거환경 개선사업 등과 연계한 재생
- 산정농공단지 재생을 통한 근로 여건 및 산업 생산성 증진 유도



〈죽산·산정 생활권역 기본구상〉

## ■ 상동·삼향 생활권역

### ○ 재생기본방향

- 대박산, 지적산, 양을산 등 산림이 풍부한 지역으로서 산림자원의 효율적 활용 및 연계를 통해 친환경적 도시재생 도모
- 양호한 자연환경과 연계하여 자연친화형 주거지 조성
- 인구밀도가 낮고 취락간 집적도가 낮은 지역으로서 공공 서비스 및 편의시설의 효율적 이용 유도를 통하여 주민편의 증진 유도



〈상동·삼향 생활권역 기본구상〉

### ○ 재생세부전략

- 소규모 취락의 경우 ‘소단위 맞춤형 마을만들기’ 실현
- 대박산~지적산~양을산 녹지축 주변 친환경 전원마을 조성
- 소규모 취락 내 도로, 공원 등 생활인프라 정비

## ■ 남부 생활권역

### ○ 재생기본방향

- 주거중심으로 개발되어 생활편의 및 생활인프라가 부족한 지역으로써, 공공편의 및 생활인프라 개선을 통한 정주여건 강화
- 원도심 및 신도시와 차별화된 중·저층 주거지 형태 유지하고, 주민주도 도시관리 유도를 통한 지속가능한 정주기반 확보
- 삼학도, 목포남향, 갯바위, 목포문화예술회관 등 다양한 해양·관광문화 자원을 가진 지역으로써, 해양관광문화의 육성 및 지원을 위한 서비스 강화
- 대상지를 가로지르는 입암천의 효율적 보전 및 활용방안 모색

### ○ 재생세부전략

- 도로, 공원, 커뮤니티 공간 등 생활인프라 확충
- 노후주택 리모델링 등 주거환경 개선
- 갯바위문화권 연계체계 증진 및 지원편의시설 확충
- 남해~입암천의 녹지축을 활용한 도시재생 전략 마련



〈남부 생활권역 기본구상〉

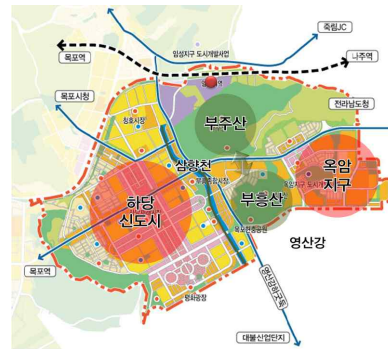
## ■ 하당·옥암 생활권역

### ○ 재생기본방향

- 구도심과 상생하는 균형발전 전략 추진
- 기반시설, 공공편의시설 활용도 제고 및 기능다변화
- 효율적이고 지속가능한 도시관리체계 구축

### ○ 재생세부전략

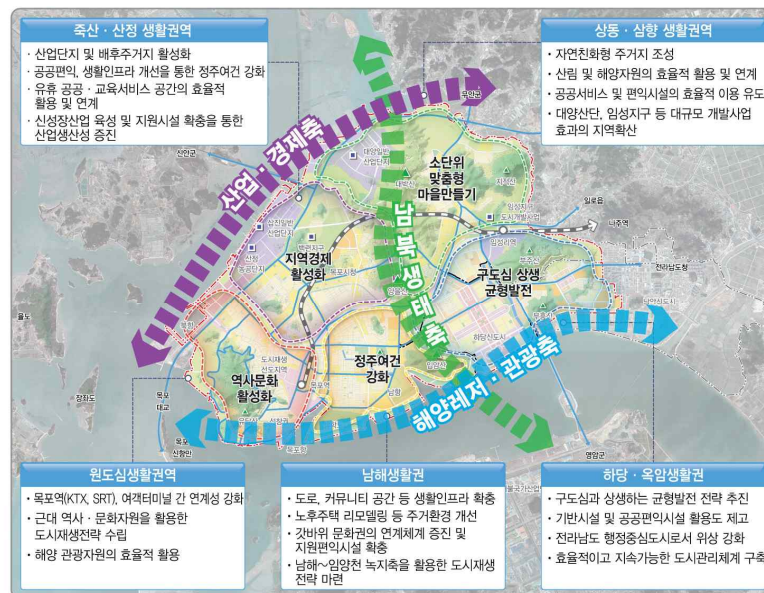
- 주민 커뮤니티 형성 및 역량강화 방안 마련
- 신도시 외 잔여지역의 주거지재생
- 하당상업지역의 옥암지구로의 상권 분산에 따른 재생전략
- 삼향천의 보전 및 수변공간의 활용도 증진



〈하당·옥암 생활권역 기본구상〉

## (5) 도시재생전략계획 종합구상

- 원도심생활권역은 개항 등 역사문화자산에 기반한 역사문화활성화이며, 죽산·산정생활권은 해안가에 입지한 산업단지와 연계한 지역경제 활성화 전략임
- 상동·삼향생활권은 저밀의 주거지가 산재한 특성에 맞추어 소단위 맞춤형 마을만들기가 중심전략이며, 남해생활권의 경우 중·저밀주거지의 특성에 맞추어 정주여건강화를 주요 전략으로 설정함
- 하당·옥암생활권은 신도시로서 타지역에 비하여 우수한 정주여건과 상업기반을 갖는 지역으로서, 구도심 상생 및 균형발전 전략으로 통해 목포시의 전반적 경쟁력을 강화할 수 있는 교두보로 삼을 필요가 있음





## (6) 활성화지역 후보지 선정

○ 쇠퇴, 지역적 특성 등을 고려하여 7개 구역 우선 선정

<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 파급효과 극대화 지역</li> <li>■ 도시재생의 유형별 배분</li> <li>■ 도시재생의 시급성</li> <li>■ 재정 및 사업실현성 고려</li> </ul>	우선 7개소 선정	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 중심시가지형 (2개소)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 선도지역, 선창권역</li> </ul> </li> <li>■ 근린재생 일반형 (4개소)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 서산, 산정·대성, 죽교, 용당1지구</li> </ul> </li> <li>■ 도시경제기반형 (1개소)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 목포역세권</li> </ul> </li> </ul>
---	-----------	--

〈도시재생활성화지역 후보지〉

지구명	위 치	유 형	면적(천㎡)
선도지역	목원동 일원	근린재생형 중심시가지형	624
선창권역	만호동 일원	근린재생형 중심시가지형	845
서산지구	서산동 일원	근린재생형 중심시가지형	324
목포역세권	목포역 주변	도시경제기반형	1,109
산정·대성지구	산정동, 대성동 일원	근린재생형 일반형	647
용당1지구	용당1동(목포고, 목상고)	근린재생형 일반형	782
죽교지구	죽교동 일원	근린재생형 일반형	465



## 다. 도시재생활성화지역(기 선정지역)

## (1) 도시재생선도지역

## ■ 재생목표

- “유달산 주변 구도심 공·폐가 활용 예술인마을 조성”

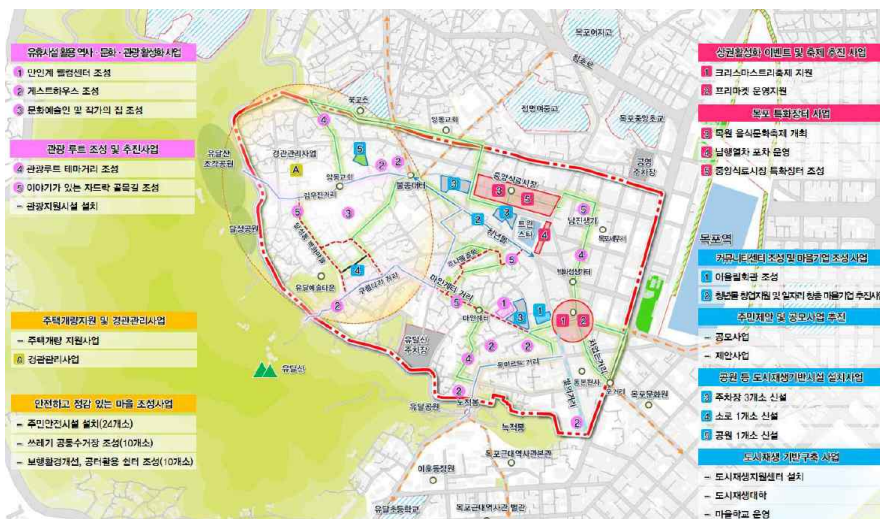
## ■ 지역개요

- 위치 : 목포시 목원동 일원
- 면적 : 600,000㎡
- 주요자원
  - 유달산, 목포문화재단, 중앙식료시장, 마인게터, 차범석김우진, 보해양조



## ■ 재생전략

목 표	추진전략
역사문화관광활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역자산 활용 맞춤형 관광거점 마련</li> <li>• 관광편의매력도 증진</li> </ul>
상권활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포를 대표하는 특화상권 조성</li> <li>• 상가 활성화 지원방안 마련</li> </ul>
안전하고 쾌적한 주거환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 노후-불량주택의 물리적 개선 유도</li> <li>• 주거지역 마을 환경 개선</li> </ul>
지역공동체 활성화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공동체 활성화</li> <li>• 주민의견 수렴 기회확대 및 사업화 방안 마련</li> </ul>



〈도시재생선도지역 세부구상도〉

## (2) 도시재생뉴딜사업(선창권역)

## ■ 재생목표

- “항구재생과 이미지재생을 통한 관광활성화”

## ■ 지역개요

- 위치 : 만호동, 동명동, 유달동 일원
- 면적 : 845,000m<sup>2</sup>  
(육지부 694,097m<sup>2</sup>)
- 주요자원
  - － 목포내항, 여객선터미널, 항동시장, 목포진, 새뜰사업



## ■ 재생전략

목 표	추진전략
항구재생	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역자산 기반의 경제활성화 및 일자리 창출               <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 여객선터미널 이용객 체류 극대화, 내항 수변공간 테마명소 조성</li> </ul> </li> </ul>
이미지재생	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 문화자원 활용 및 관광명소화에 의한 낭만도시 조성               <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 목포역~내항~삼학도 등 연계 관광루트 조성</li> <li>－ 목포진 역사공원과 항동시장 연계 관광거점 조성</li> </ul> </li> </ul>
삶터재생	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생활인프라 개선 및 마을공동체 회복               <ul style="list-style-type: none"> <li>－ 골목길, 공·폐가 정비를 통한 지역경관 개선, 도시재생대학, 주민워크숍 등 주민역량강화 지원</li> </ul> </li> </ul>



〈선창권 도시재생활성화지역 세부구상도〉



## (3) 도시재생뉴딜사업(서산지구)

## ■ 재생목표

- “보리마당 전망대 설치 및 바다전망길 조성을 통한 지역활성화”

## ■ 지역개요

- 위치 : 서산동 일원
- 면적 : 324,000m<sup>2</sup>
- 주요자원
  - － 보리마당, 유달로, 유달초교, 임마누엘수양관, 새들사업



## ■ 재생전략

- 보리마당의 공터를 활용한 전망대 설치
- 보리마당로를 활용한 바다전망가로 조성
- 공·폐가 및 유휴부지를 활용한 생활기반 확보 및 문화·예술공간 활용 (시화골목길 정비)
- 슬럼화된 골목길 정비를 통한 마을경관 개선
- 기반시설 : 슬럼화된 골목길 정비 및 근린공원 조성 필요



〈서산지구 도시재생활성화지역 세부구상도〉



## 라. 도시재생활성화지역 후보지

### (1) 목포역세권 도시재생활성화지역

#### ■ 재생목표

- “목포역세권 및 삼학도 주변 민간투자사업 유치에 의한 파급효과 극대화”

#### ■ 지역개요

- 위치 : 동명동, 연동 일원
- 면적 : 1,109,000m<sup>2</sup>  
(삼학도 545,000m<sup>2</sup>포함)
- 주요자원
  - 삼학도, 목포역, 구 자유시장
  - 김대중 기념관, 근대건축양식



#### ■ 재생전략

- 목포역 입체화를 통한 동·서측의 교통·경제 연결
- 목포역 복합환승서비스 구축
- 목포역세권 토지이용 고도화 및 복합화
- 주민 삶의 질 개선 및 창조적 일자리 창출
- 기반시설 : 역전 주차장 확충 및 청호 고가도로 개설 필요



〈목포역세권 도시재생활성화지역 세부구상도〉

## (2) 산정·대성지구 도시재생활성화지역

## ■ 재생목표

- “카톨릭성지 조성사업 및 교육시설과 연계한 주거형 도시재생”

## ■ 지역개요

- 위치 : 대성동 일원
- 면적 : 647,000m<sup>2</sup>
- 주요자원
  - 카톨릭성지, 정명여중 사택
  - 목포양동교회, 옥장 장주원



## ■ 재생전략

- 카톨릭성지와 양동교회, 정명여중 등 지역자산을 연결하는 특화가로 조성
- 목포여고, 목포정명여중고 등 여학생들의 통학환경에 대한 배려
- 카톨릭성지 조성사업과 연계한 관광·생활인프라 조성
- 기반시설 : 생활권공원 및 주차장, 작은도서관 등 필요



〈산정·대성지구 도시재생활성화지역 세부구상도〉

### (3) 용당지구 도시재생활성화지역

#### ■ 재생목표

- “목포고와 목상고의 추억 만들기를 통한 도시재생”

#### ■ 지역개요

- 위치 : 용당1동, 산정동 일원
- 면적 : 782,000m<sup>2</sup>
- 주요자원
  - 웰빙공원, 명도복지관, 동부시장, 목상고, 목포고



#### ■ 재생전략

- 청호중, 목상고 유희공간을 활용한 공공서비스 기능 확보
- 목상고~목포고를 연결하는 추억의 거리 조성
- 동부시장 상권활성화사업추진
- 마을공동체 활성화, 주민협정 등을 통한 지역관리 유도
- 웰빙공원 특화거리 등과 연계한 보행루트 확보
- 기반시설 : 생활권 공원 및 주차장, 작은도서관 등 필요



〈용당지구 도시재생활성화지역 세부구상도〉



## (4) 죽교지구 도시재생활성화지역

## ■ 재생목표

- “죽교 도서관 마을 조성을 통한 지역 활성화”

## ■ 지역개요

- 위치 : 죽교동 일원
- 면적 : 465,000m<sup>2</sup>
- 주요자원
  - 유달산 둘레길, 덕인중·고
  - 해인중·고, 흥일고



## ■ 재생전략

- 죽교주민센터 및 주변 통합 정비를 통한 도서관마을 조성
- 통학로 정비를 통한 학생들의 안전과 편의 제공
- 유달산 둘레길로의 진입로 정비
- 공공자산(주민자치센터 부지, 나대지 등)의 효율적 활용을 통한 주민서비스 제공
- 기반시설 : 통학환경 불량 및 문화·복지 서비스 부족



〈죽교지구 도시재생활성화지역 세부구상도〉

## (5) 우선순위 및 지역간 연계방안

- 목포시 도시재생의 단계를 3단계로 구분하여 지속가능한 도시재생을 도모함
- 활성화 구역별 개별적인 계획이 되지 않도록 연계·지원 프로그램을 마련함

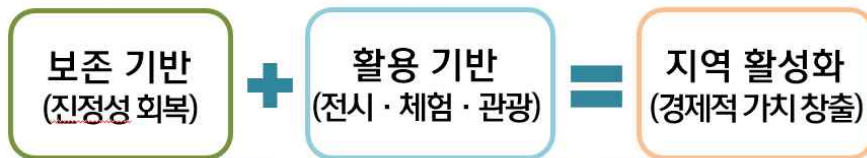
구 분	도입기	확장기	안정기	
지 역	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목원동 (선도지역)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 선창권</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 산장·대성</li> <li>• 용당1지구</li> <li>• 죽교지구</li> <li>• 서산지구</li> <li>• 목포역세권</li> </ul>	용당2지구 등 9개지구
계획방향	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 원도심활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역자산 활용</li> <li>• 관광활성화</li> <li>• 민간투자 유치</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주거환경 재생</li> <li>• 민간투자 유치</li> </ul>	도시재생 여건 성숙에 따라 활성화 지역지정 확대
계획내용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역자산 활용한 관광자원 활성화</li> <li>• 특화거리조성</li> <li>• 주민역량강화 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 생활인프라 개선</li> <li>• 일자리 창출</li> <li>• 문화, 커뮤니티 공간확보</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 주거환경 개선</li> <li>• 민간투자 유치를 위한 기반 확보</li> <li>• 보행환경 개선</li> </ul>	
연계방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시재생활성화지역 간 도로 및 보행로 연계</li> <li>• 선도지역과 선창권의 관광활성화 사업 연계</li> <li>• 활성화 구역별 주민조직간 연계·지원 프로그램 마련</li> <li>• 1순위 지역의 우수 도시재생 아이템에 대한 모니터링 및 표준화, 성과관리 철저</li> </ul>			



## (6) 근대역사문화공간 재생활성화 사업

- 원도심 일대 근대건축자산을 전국 최초 면(공간)단위 문화재로 등록하여 통합적 문화재 관리와 활용을 통해 지역경제 활성화 도모

근대역사문화공간 재생활성화 사업	
특화전략	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 역사문화자원의 입체적 · 맥락적 활용 극대화</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공간 내 근대건축유산을 중점 매입정비(공정활용 강화)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 다양한 콘텐츠 개발을 통해 교육 · 전시 · 체험 공간 조성</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 문화재 야행 등 다양한 문화재 활용프로그램과 연계 매력적인 특화공간 창출</li> </ul>



## 마. 전통시장현황

- 2015년 기준 목포 지역내 전통시장은 총 6개소가 입지하고 있으며 모두 상설시장에 해당하며 총점포수는 1,269개소가 분포하고 있음

〈목포시 전통시장 현황〉

시장명	구분	개설일	대지면적(㎡)	건물연면적(㎡)	점포수(개소)
계	-	-	35,944	37,712	1,269
중앙식료시장	상설	'66.2.20	1,198	841.5	130
동부시장	상설	'72.2.28	1,551	1,419	305
자유시장	상설	'99.09.21	6,968	6,512.47	220
청호시장	상설	'99.09.21	8,263	9,965.94	230
목포종합수산물시장	상설	'04.9.17	5,718.5	5,559	135
향동시장	상설	'05.11.14	6,433.59	8,888.495	105
신중앙시장	상설	'09.08.06	5,812	4,526	144

자료 : 목포시 내부자료(2016년 말 기준)

### ■ 전통시장 특화사업 현황

- 전통시장 활성화와 관광자원 개발을 위해 목포시 산정동에 위치한 자유시장내 '남진야시장'을 조성 2015년 개장하여 운영중
- 정부에서 공모한 전국야시장 지원사업에서 선정
- 항구도시의 특색을 살린 먹거리와 다문화음식, 공예품, 민화디자인, 소품 등의 프리마켓이 운영중에 있으며, 각종 공연 등 문화행사도 열리고 있음

〈전통시장 특화사업 현황〉

구분		특화사업
용당동	동부시장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아케이드 설치 558m</li> <li>• 동부시장 활성화 방안(중소기업청지원, 2008.3)</li> </ul>
산정동	자유시장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 남진야시장 운영</li> <li>• 상인교육장 설치(상인 50% 수료)</li> </ul>
광동	목포종합수산물시장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대형관광버스 전용주차장</li> <li>• 전통시장 온라인쇼핑몰 에브리마켓 운영 (중소기업청 지원)</li> </ul>
산정동	신중앙시장	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전통시장 환경개선사업(목포시 지원)</li> <li>• 주차장 조성</li> </ul>

## 1.2 문제점 및 여건변화

### ■ 원도심 기능 저하 및 지역간 불균형 발생

- 노후 주거·기반시설 여건의 원도심 기능 저하로 지역 침체가 지속되고 있음
  - 원도심 고유의 역사문화자원을 적극활용한 지역 활성화 전략 필요
- 목포시 내 하당, 용해, 옥암, 임성 등 다수의 신도시 개발로 인하여 신·구 시가지 간 불균형이 발생함

### ■ 기존 도시 및 주거지 정비방식의 한계 인식

- 도시 및 주거지 정비방식의 패러다임이 변화하는 추세로, 주민과 공동체 활동을 기반으로 하는 정비방식이 새롭게 도입되는 추세임
- 전국적으로 지자체별 주민·공동체 기반 사업추진이 활발해지고 있으며, 민관협력·지원 분위기가 확산되고 있음

### ■ 전통시장 쇠퇴에 따른 지역경제 활력 감소

- 전통시장 시설의 노후화, 대형 유통시설의 증가, 소비패턴의 변화 등으로 인해 전통시장이 쇠퇴
- 소비패턴 변화에 탄력적으로 대응하고, 대형 유통시설과 차별화한 활성화 전략 필요

### ■ 사회적 경제의 중요성 인식 분위기 조성

- 사회적 경제 육성정책 추진으로 지역공동체 기반의 사회적기업, 마을기업, 협동조합이 급격하게 증가함
  - 사회적경제 주체의 역량 강화 및 육성 정책, 모델 발굴, 네트워크 구축, 재정지원 등을 위한 다양한 연계사업 추진 활발
- 주민·공동체 주도의 재생사업, 지역경제 활성화와 연계하여 사회적 경제에 대한 중요성을 인식하는 분위기가 조성되고 있음
  - 공동체 기반의 경제 생태계 구축으로 지역경제 활성화와 커뮤니티 조성 도모



## 1.3 실천계획

### 가. 법정계획을 통한 도시재생실현

#### (1) 도시재생전략 및 활성화계획

- 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」(2013.12.5.)이 제정됨에 따라 도시재생 추진을 위한 도시재생전략계획을 10년 단위로 수립
- 도시재생전략계획은 도시재생과 관련한 각종 계획, 사업, 프로그램, 유형·무형의 지역자산 등이 우선적으로 도시재생활성화지역에 연계집중되도록 재생계획 수립
  - 「목포 도시재생전략계획」에서는 지정여건 및 지역여건 종합분석을 통해 7개의 도시재생 활성화지역 설정
  - 중심시가지형 2개소(선도지역, 선창권역), 근린재생일반형 3개소(서산, 산정·대성, 죽교, 용당1지구), 도시경제기반형 1개소(목포역세권)를 도시재생 단계별 계획을 통해 도시재생 추진

#### (2) 도시 및 주거환경기본계획

- 「2020 목포 도시 및 주거환경정비 기본계획」에서는 지역의 특성을 고려하여 40개의 정비예정구역을 지정하고 있음
  - 유형별 : 주거환경개선 7개소(34.2ha), 주택재개발 25개소(162.3ha), 주택재건축 5개(20.8ha), 도시환경정비 3개소(10.2ha)
- 2012년 「도시 및 주거환경정비법」 개정을 통해 전면 철거형 사업 대안으로 보전·관리·개량 중심의 재생사업인 주거환경관리사업을 도입

#### (3) 빈집 및 소규모 주택 정비

- 도시지역에 방치된 공가와 폐가를 공공적으로 재활용하여, 도심지역의 활력을 제고하고, 도시의 안전성을 향상함으로써 도심쇠퇴를 방지하는 동시에 도시외곽의 녹지자원을 보전하고자 함
- 공·폐가는 흔히 접하기 힘든 건축구조, 지붕내부구조, 정원 등의 활용외에 기존 타일, 벽체 등의 창조적 활용 등을 통한 건축문화실험의 장 등 수복적 정비·활용 추진
- 「빈집 및 소규모주택 정비에 관한 특례법」이 2018.2.9. 시행으로 빈집정비사업 및 소규모 주택정비사업(자율주택정비사업, 가로주택정비사업, 소규모 재건축사업) 추진 및 빈집정보시스템 구축으로 빈집활용 증진

#### (4) 노후 산업단지 구조고도화 사업

- 도시 쇠퇴의 근본적인 원인이 지역산업의 쇠퇴로 인한 실업과 소득감소에 따른 도시관리의 부재와 이로 인한 도시환경의 쇠퇴에 있어 기존의 도시 내 산업단지의 지속적인 혁신을 통하여 산업 경쟁력을 강화하는 지속가능한 도시경제 정책이 필요함
- 도시지역 노후 산업단지 환경 개선
  - 산업단지 리모델링을 통해 기반시설 재생과 산업단지 혁신센터 설치, 산업단지 내 정주여건 개선
  - 삽진산단 및 산정농공단지의 노후산단 경쟁력 강화사업 추진
- 복합산업단지화를 위한 리모델링사업 추진

#### 나. 테마가 있는 특화거리 조성

- 목포 고유 자원의 통합과 연계를 통한 독창적인 루트를 개발하고 목포만의 색채를 담아내 역사문화관광 중심지로 조성

##### ■ 원도심 도시재생사업과 연계한 테마거리 조성

- 간선도로변 이면부의 골목길을 활용하여 노년층에게 향수를 자극하며 중·장년층에게는 새로운 공간제공을 목적으로 골목별로 특성화를 추진하여 새로운 골목문화의 창출
  - 김우진거리(화산약국~조각공원) : 김우진 문학정원
  - 구름다리거리(남교소극장~달성사) : 색(color)을 테마로 한 거리
  - 자드락골목길(달성동 벽화마을, 콩나물 골목, 로데오광장) : 목포의 생활상과 이야기
  - 목마르뜨 거리(노적봉 일원) : 목포의 몽마르뜨
- 테마가 있는 특화거리 조성으로 도시재생 및 해양문화 관광도시의 역량 강화에 기여

##### ■ 신도심 상가활성화를 위한 테마거리 조성

- 하당신도시 중심상업지역내 위치한 보행자전용도로의 이용을 촉진하여 목포도심 기능 및 상권 활성화에 기여
  - 연인의 거리(평화광장) : 보행중심의 구조개선 요구
  - 장미의 거리(하당신도시) : 프로그램 다양화

## 다. 지역 커뮤니티 활성화를 통한 마을공동체 회복

### ■ 마을공동체 지원을 위한 장기적 방향 제시

- 주민 주도의 마을공동체를 활성화하는 지원방향을 제시함
  - 지원사업 유형을 다양화하고, 수시 공모나 기획사업 형태로 지원
  - 마을공동체 만들기 지원센터의 운영 및 관리기능 강화
- 해당 마을 및 사업 주체의 독자적 특성을 반영하고, 단순 비용지원이 아닌 다각적 지원방향을 고려하되, 장기적 관점에서 지속적인 지원체계가 유지되도록 함
- 교육·학습기회 제공 및 단계별 사업추진을 통해 주민 역량을 강화하고, 공동체 커뮤니티 형성 및 활성화에 주력함
- 주민 주도로 마을의 종합발전을 유도하기 위한 발전전략과 사업계획을 수립하는 가이드라인 및 실행계획을 제시함

### ■ 마을공동체 네트워크 구축 및 마을 거버넌스 활성화방안 제시

- 주민·공동체 및 지자체, 전문가, 시민사회 등이 중심이 되는 참여자 네트워크를 구축함
- 근대문화유산 및 밀도가 낮은 지역의 공·폐가 정비 등을 통한 커뮤니티 공간확보와 지원체계 구축
- 주체 간 원활한 소통을 이끌어내기 위한 중간 지원조직을 구성하고 지역 주민에 대한 교육 및 홍보기능을 강화함
- 참여자 네트워크 이외에 공동체를 활성화하도록 하는 마을 네트워크, 지역사회자원네트워크, 민·관·학 거버넌스 구축을 유도함

## 라. 주민·상인이 주도하는 지역기반의 상권활성화 도모

### ■ 원도심 상권의 활성화와 기능회복을 위한 지원방향 제시

- 원도심 주변 상권 및 지역경제 활성화를 위해 개별 시장지원에서 탈피하여 전통시장, 지역거점 상업공간 등을 아우르는 전략적 지원방향을 설정함
- 물리적 공간 정비방식의 한계를 극복하기 위한 방안으로서 지역 특색을 활용하여 상권별 차별화를 도모하는 맞춤형 지원방안을 모색함
- 지역 및 상인 기반의 커뮤니티를 활용하여 교류기능과 관련된 네트워크 연계 구축방안을 마련함

### ■ 신규 개발로 인한 신도심 중심성 강화를 위한 지원방향 제시

구 분	개선방안	단기	중기	장기
도로교통	<ul style="list-style-type: none"> <li>주차관리 및 주차시설 확충</li> <li>포장을 통한 노면정비 및 개선</li> <li>보행자도로 정비</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
외부공간	<ul style="list-style-type: none"> <li>중심광장 기능강화</li> <li>상가 파사드 정비 및 아케이드 조성</li> <li>상업가로 통행성능 향상 : 야간조명설치, 보행장애물제거</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
도시계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>사유지 매입 후 공공용지화</li> <li>블록별 용도 특성화 지구단위계획 수립</li> </ul>			<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
활성화 프로그램운영	<ul style="list-style-type: none"> <li>12달 문화거리 축제</li> <li>청년 공유 프리마켓 개최 : 협력적 소비를 통한 공유경제 홍보</li> <li>목포시내 행사, 축제 등 다양한 프로그램에서 할인쿠폰이나 상품권 증정</li> <li>상권내 숙련된 기술 및 생활의 지혜를 보유한 달인 경연대회</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
경영의식	<ul style="list-style-type: none"> <li>상인공동체의식강화를 위한 교육</li> <li>상가번영회 활성화</li> <li>상가 간판, 파사드 정비 등 디자인교육</li> <li>중소상인들의 경영 컨설팅</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	

### ■ 전통시장 및 그 주변을 테마가 있는 관광상품화

- 개별 시장만을 한정하여 지원하는 방식에서 탈피하여 전통시장과 인근 상권을 연계 지원하는 상권활성화 사업 추진

구 분	개선방안
고객 접근성 향상 및 환경개선 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동시설고객편의시설 설치 및 개선, 교통체계 개선 등</li> </ul>
공동 사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>공동마케팅, 공동상품 디자인 개발 등</li> </ul>
상권관리사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>빈점포 활용, 청소 및 노점관리 등</li> </ul>
고객유치사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>고객지역주민 대상 문화시설 설치 및 문화 프로그램 운영</li> </ul>
상권홍보사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>관광(테마)거리 조성, 축제홍보 행사 개최 등</li> </ul>
상업기반시설 정비사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>상권 활성화 구역내 노후훼손된 상업 기반시설 정비</li> </ul>
상권 관리기구 지원	<ul style="list-style-type: none"> <li>지역 커뮤니티 육성 및 상인 역량 강화를 위한 지원</li> </ul>

## 마. 지역공동체의 자생력 확보를 위한 사회적 경제육성

### ■ 공동체에 가치를 둔 지속가능한 도시재생 전략 제시

- 지역공동체의 지속가능한 발전을 도모하기 위한 다양한 정책적 시도가 필요한 시점에서 지자체 차원의 장기적 전략방향을 제시함
- 사회서비스 수요에 안정적으로 대응하고, 안정적 일자리를 제공하는 등 지역공동체로서의 가치 실현을 위한 재생전략을 마련함

### ■ 지역기반의 사회적경제 자생력 확보를 위한 지원방안 마련

- 지원센터 중심의 정책모델 발굴 및 인프라 구축, 조직 간 네트워크 구축으로 사회적경제의 자생력 확보를 도모할 수 있는 제도적 지원방안을 제시함
  - 원도심 기능 제고 및 시장활성화를 위한 민·관 협력형태의 네트워크 구축
  - 민·관 협력 및 사회적경제 조직 총괄·관리를 위한 지원단체 기능 강화
- 안정적인 일자리 창출을 위한 사회적경제 육성 및 지원대책을 마련함
  - 지역특화사업, 우수모델 발굴, 사업성 강화 전략, 지역복지서비스 연계 등

## 1.4 목포역세권 육성

### 가. 추진배경

- 시베리아 횡단열차의 시발점인 목포역(KTX)중심 복합환승서비스 체계 구축을 통한 광역교통체계 효율화
- 호남선 2단계 개통과 무안공항 활성화, 새천년대교 개통 등에 따른 대응전략 마련
- 목포역세권(KTX) 복합개발을 통한 서비스 기능 증대를 통해 전남 서남권 중심도시로서 목포시 위상 강화
- 복잡하고 낙후된 목포역은 넓고 오래된 기존 역을 주거·쇼핑·비즈니스·물류 등 다양한 기능의 복합역사로 조성하고 KTX역을 중심으로 상업·업무·문화·교통 등 주변 토지이용의 고도화를 통해 원도심 활성화



## 나. 추진전략

### (1) 토지이용의 효율증대

- 역 주변의 상업지역을 활용하여 상업·업무 용도의 수요 발생에 대응한 재생사업 추진
- 철도부지의 입체적 활용으로 복합역사 및 광장, 주차장, 행복주택 등을 조성하여 주변지역 토지 활성화를 도모할 수 있음
- 고가도로 및 보행네트워크 구축, 도로시설 확충 등으로 역사전후면 공간 구조개편과 효율적 토지이용체계 개선

### (2) 원도심 인구유입 및 주거환경개선

- 복합역사, 고가도로 개발 등으로 인한 균형적인 발전과 더불어 문화·관광 요소 연계로 인구유입유도
- 대상지내에 입지하고 있는 일부 거리의 상가들을 갤러리, 박물관화시켜 목포역 이용객 뿐만 아니라 관광객들의 유입 및 흡수
- 낙후된 노후 주거지역 등의 주거환경 정비와 업무시설도입 등으로 인한 상주인구 확보와 주거환경 개선 효과를 가져옴

### (3) 산업 및 경제활성화

- 목포역 랜드마크화를 통해 도시관광 활성화를 통한 이미지 상승을 통한 지역경제 활성화
- 복합역사에 산업·편익시설 및 회의 시설 등의 도입으로 인한 KTX 이용객 및 도시민의 쇼핑 등으로 인한 경제 활성화에 기여
- 문화·관광자원 활성화와 클러스터 연계를 통한 상업지역 활성화 효과가 기대됨

### (4) 광역교통체계개선

- 철도, 도로, 고가도로의 재구축을 통한 교통 원활화와 기타 교통수단 간의 연계강화로 인해 관광객, 여행객이 증가함
- 보행로의 확보를 통해 보행자의 체제시간 연장과 소비촉진으로 이어짐



〈목포역세권개발 구상(안)〉

#### 다. 목포역세권 도시재생 뉴딜사업 추진

- 사업명 : 목포역세권 도시재생 뉴딜사업(경제기반형)
  - 위치 : 48만㎡
  - 사업기간 : 2019~2025
  - 사업비 : 5,500억원(국비 250, 지방비 170, 공사비 3,420)
  - 시행주체 : 철도공사, LH공사, 뉴딜사업 공동추진
  - 주요시설 : 서남권 복합환승센터, 대합실, 국제컨벤션센터, 행복주택, 대규모 주차장(승용차, 버스), 도시재생사업 연계추진 등
- ※ 호남고속철 2단계 개통('25년)에 따른 대응전략 수립요청(국토부 2018.3)



〈목포역 복합환승센터 구상(안)〉

## 2. 주택 및 주거복지

### 2.1 현황 및 변화과제

#### 가. 주택현황

##### ■ 주택보급률

- 2015년 목포시 주택보급률은 95.5%로서 전국 평균(102.3%)보다 부족하며, 전라남도(110.4%)에 비해 낮은 수준임
- 가구당 인구는 2005년 2.73명에서 2015년 2.36명으로 지속적으로 감소하는 추세임

〈주택보급률 현황〉

구 분	인구 (인)	가구당인구 (인/가구)	가구수 (가구)	주택수 (호)	주택보급률 (%)
2005	242,988	2.73	88,849	82,799	93.2
2006	242,755	2.68	90,511	86,212	95.3
2007	243,312	2.63	92,615	88,500	95.5
2008	245,651	2.58	95,086	92,086	96.8
2009	244,339	2.54	96,223	100,463	104.4
2010	245,422	2.50	98,181	94,978	97.0
2011	244,871	2.48	98,809	95,298	96.0
2012	245,073	2.46	99,652	95,871	96.2
2013	240,936	2.43	99,334	93,877	94.5
2014	239,109	2.39	99,955	95,176	95.2
2015	238,382	2.36	100,880	96,371	95.5

자료 : 목포시 통계연보 2016

##### ■ 주택유형별 현황

- 주택유형은 아파트가 전체의 62.1%를 차지하고, 단독주택(다가구포함)이 28.6%, 다세대주택이 2.1% 순으로 나타남
- 이는 택지개발사업 등 주택건설사업 시 공동주택위주의 공급과 주택선호에 대한 의식구조의 변화가 반영된 것임
- 아파트는 택지개발사업 및 도시개발사업, 정비사업 등의 지속적인 추진으로 꾸준히 증가추세를 보이고 있으며 임성 택지개발사업지구 조성시 급격한 증가가 예상됨



〈주택유형별 현황〉

(단위 : 호, %)

구 분	가구수 (가구)	주택수	단독주택	아파트	연립주택	다세대주택	비거주용 건물내의주택
2004	86,027	81,340 (100.0)	30,160 (37.08)	42,580 (52.35)	1,367 (1.68)	1,414 (1.74)	5,819 (7.15)
2005	88,816	82,799 (100.0)	30,465 (36.79)	43,820 (52.92)	1,383 (1.67)	1,422 (1.72)	5,709 (6.90)
2006	90,511	85,814 (100.0)	30,609 (35.67)	46,844 (54.59)	1,406 (1.64)	1,430 (1.67)	5,525 (6.44)
2007	92,615	88,079 (100.0)	30,949 (35.14)	49,323 (56.00)	807 (0.92)	1,495 (1.70)	5,505 (6.25)
2008	95,086	92,086 (100.0)	30,962 (33.62)	52,715 (57.25)	1,406 (1.53)	1,495 (1.62)	5,508 (5.98)
2009	96,223	100,463 (100.0)	38,413 (38.24)	53,639 (53.39)	1,406 (1.40)	1,495 (1.49)	5,510 (5.48)
2010	98,181	94,978 (100.0)	32,851 (34.59)	53,695 (56.53)	1,406 (1.48)	1,526 (1.61)	5,500 (5.79)
2011	98,809	95,298 (100.0)	33,071 (34.70)	53,695 (56.34)	1,406 (1.48)	1,641 (1.72)	5,485 (5.76)
2012	99,652	95,871 (100.0)	33,221 (34.65)	54,075 (56.40)	1,406 (1.47)	1,691 (1.76)	5,478 (5.71)
2013	99,334	93,877 (100.0)	29,874 (31.82)	55,412 (59.03)	1,422 (1.51)	1,715 (1.83)	5,454 (5.81)
2014	99,955	95,176 (100.0)	27,352 (28.74)	58,942 (61.93)	1,407 (1.48)	2,021 (2.12)	5,454 (5.73)
2015	100,880	96,371 (100.0)	27,589 (28.63)	59,884 (62.14)	1,407 (1.46)	2,037 (2.11)	5,454 (5.66)
증감률	17.3	18.5	-8.5	40.6	2.9	44.1	-6.3

자료 : 목포시 통계연보, 각년호

## ■ 주택규모별 현황

- 규모별 주택수는 60~85㎡가 35,041호로 전체의 39.6%를 차지하고 있으며 40~60㎡가 29,108호로 전체의 32.9%를 차지하고 있어 목포시의 일반적인 주택규모는 40~85㎡규모로 분포하고 있음

〈주택유형별 연면적 현황〉

(단위: 호)

구분	합계	단독주택	아파트	연립주택	다세대주택	비거주용 건물내 주택
합 계	88,455	21,717	61,835	1,454	1,810	1,639
20㎡ 이하	512	408	7	X	42	55
20㎡~40㎡	10,729	3,128	7,032	191	212	166
40㎡~60㎡	29,108	4,804	22,992	547	568	197
60㎡~85㎡	35,041	5,607	27,708	533	931	262
85㎡~100㎡	2,313	1,862	157	84	30	180
100㎡~130㎡	4,921	1,938	2,663	47	22	251
130㎡~165㎡	3,100	1,680	1,148	37	5	230
165㎡~230㎡	1,508	1,170	128	15	X	195
230㎡ 초과	1,223	1,120	X	X	X	103

자료 : 통계청, 주택총조사, 2016

### ■ 주택노후도 현황

- 전체 88,455호 중 51,248호인 57.9%가 20년이상 노후주택으로 분석되었으며 특히 단독주택은 85.3%가 20년이상 노후주택으로 분석되어 기정 시가지를 중심으로 단독주택지의 계획적 정비가 필요
- 아파트는 48.3%인 29,869호가 20년이상으로 대규모 신규택지의 공급과 주택건설사업이 본격적으로 시작된 1995년 이후 조성됨

#### 〈주택노후도 현황〉

(단위: 호, %)

구분	합계	단독주택	아파트	연립주택	다세대주택	비거주용 건물내 주택
합계	88,455 (100.0%)	21,717 (100.0%)	61,835 (100.0%)	1,454 (100.0%)	1,810 (100.0%)	1,639 (100.0%)
5년미만	9,549 (10.8%)	686 (3.2%)	8,401 (13.6%)	163 (11.2%)	201 (11.1%)	98 (6.0%)
5~10년	9,218 (10.4%)	571 (2.6%)	8,437 (13.6%)	31 (2.1%)	93 (5.1%)	86 (5.2%)
10~20년	18,440 (20.8%)	1,925 (8.9%)	15,128 (24.5%)	335 (23.0%)	624 (34.5%)	428 (26.1%)
20~30년	33,841 (38.3%)	4,083 (18.8%)	28,038 (45.3%)	339 (23.3%)	855 (47.2%)	526 (32.1%)
30~40년	9,578 (10.8%)	7,159 (33.0%)	1,601 (2.6%)	484 (33.3%)	37 (2.0%)	297 (18.1%)
40년이상	7,829 (8.9%)	7,293 (33.6%)	230 (0.4%)	102 (7.0%)	-	204 (12.4%)

자료 : 통계청, 주택총조사, 2016

### ■ 1인가구 현황

- 목포시의 1인가구는 과거 10년과 비교하여 53.6% 증가하였으며 그 중 남자 1인 가구는 72.9%로 증가하는 것으로 나타남
- 1인가구 전라남도 증가율(33.7%)에 비해 목포시의 1인가구 증가율이 급증하고 있는 것으로 나타남

#### 〈1인 가구 현황〉

(단위 : 호, %)

구분		2005년	2010년	2015년	증감률 (05-2015)
전라남도	계	163,718	197,084	218,864	33.7%
	남	51,879	70,958	96,470	86.0%
	여	111,839	126,126	122,394	9.4%
목포시	계	17,437	23,648	26,791	53.6%
	남	7,762	11,289	13,424	72.9%
	여	9,675	12,359	13,367	38.2%

### ■ 주택 점유형태별 현황

- 1995년과 2015년과 비교 시 자가 주택비율은 줄어들고 월세 비율은 높아짐
- 월세의 거주자 비중이 증가하는 추세로, 임대거주자의 안정적인 주거환경조성을 위한 주택정책이 필요함

〈주택의 점유형태〉

(단위:채, %)

구 분		합계	자가	전세	보증부 월세	무보증 월세	월세	무상	미상
1995년	주택수	53,809	38,346	11,464	2,377	146	640	821	15
	구성비	100.0	71.3	21.3	4.4	0.3	1.2	1.5	0.0
2000년	주택수	77,145	42,105	21,575	5,056	1,299	4,979	2,127	4
	구성비	100.0	54.6	28.0	6.6	1.7	6.5	2.8	0.0
2005년	주택수	83,319	45,184	19,896	9,631	1,545	4,136	2,927	—
	구성비	100.0	54.2	23.9	11.6	1.9	5.0	3.5	0.0
2010년	주택수	91,723	53,440	14,434	15,952	1,862	3,535	2,500	—
	구성비	100.0	58.3	15.7	17.4	2.0	3.9	2.7	0.0
2015년	주택수	92,802	59,703	8,765	17,213	2,184	1,730	3,207	—
	구성비	100.0	64.3	9.4	18.5	2.4	1.9	3.5	—

## 나. 주택복지

## ■ 임대주택현황

- 목포시 임대아파트는 1990년 이후로 총 12개 아파트단지(7,319세대), 한국토지주택공사에서 매입 임대하는 12개의 다가구주택(157세대)을 공급하고 있음

〈목포시 임대아파트 현황〉

구분	단지명	임대 유형	주소	세대수	주택 유형	관리 주체
1	포미타운 주공2단지	국민 임대	목포시 포미로 22	980	아파트	LH 광주 전남
2	목포옥암 주공1차		목포시 당가두로38번길 11	708		
3	목포 포미타운 주공3단지		목포시 관해로5번길 29	475		
4	목포 아이엠로즈빌		목포시 영산로 769-6	16		
5	목포 포미타운 휴먼시아4단지		목포시 용해지구로88번길 24	790		
6	목포옥암2 휴먼시아		목포시 남악1로52번길 35-8	1,294		
7	목포 신안인스빌	10년 임대	목포시 삼학로 363	36		
8	목포대성(06,주환1) 1단지		목포시 양을로 42	540		
9	주공아파트	50년 임대	목포시 원산중앙로 108	476	다가구 주택	
10	주공3단지아파트	영구 임대	목포시 상동로 64	1,074		
11	상동1단지아파트		목포시 상동로 63	480		
12	매입다가구	매입 임대	목포시 삼학로223번길 19	9		
13	매입다가구		목포시 용당로 188-2	9		
14	매입다가구		목포시 삼학로223번길 15	18		
15	매입다가구		목포시 삼학로223번길 17	18		
16	매입다가구		목포시 후광대로143번길 8-16	12		
17	매입다가구		목포시 산정로238번길 1	9		
18	매입다가구		목포시 산정로238번길 3	9		
19	매입다가구		목포시 후광대로143번길 8-14	12		
20	매입다가구		목포시 후광대로143번안길 12-12	18		
21	매입다가구		목포시 양을로258번길 3	18		
22	매입다가구		목포시 후광대로143번안길 8-2	12		
23	매입다가구		목포시 평화로140번길 4	13		

### ■ 행복주택

- 행복주택은 사회초년생·신혼부부·대학생 등 사회활동 계층의 주거불안 해소를 위하여 대중교통이 편리하고 직주근접이 가능한 부지를 활용하여 저렴하게 공급하는 공공임대주택 유형임
- 목포시는 용해연산동 일원에 450세대 규모의 행복주택사업을 추진중에 있음

〈행복주택 현황〉

지구명	위치	면적(㎡)	세대(호)	사업시행자
목포용해	전남 목포시 용해동, 연산동 일원	13,000	450	한국토지주택공사



자료 : LH 내부자료

- 최저주거기준 미달가구 변화추이를 살펴보면 전라남도 2008년 23.4%에서 2016년 3.3%로 감소추세 있음

〈최저주거기준 미달가구 현황〉

(단위 : %)

단지명	2008년		2012년		2016년	
	미달가구 비율	전국기준 미달가구 비율	미달가구 비율	전국기준 미달가구 비율	미달가구 비율	전국기준 미달가구 비율
전국	12.7	100	7.2	100	5.4	100
도지역	18.2	45.2	9.5	41.7	5.7	29.8
전남	23.4	7.3	11.2	5.7	3.3	2.3

자료 : 국토교통부, 주거실태조사, 2016

## 2.2 문제점 및 여건변화

### ■ 원도심과 신도시 간의 주거환경 격차 심화

- 기성 시가지인 동명동, 만호동, 산정동 일대 지역은 노후 저층 주거지가 집중 분포하고 있으며 주거의 질적 수준이 열악한 실정임
- 도로, 공원 등 기반시설·편의시설의 부족으로 원도심의 주거환경이 열악하고 생활의 질이 낮음
- 원도심 노후화와 하당, 옥암, 용해 등 신도시 개발로 인한 신·구도심 간 주거환경 격차가 심화되고 있음

### ■ 공동주택 중심의 공급에 따른 주거형태의 획일화

- 원도심 주변은 단독주택 및 연립주택 중심, 신도시 주변은 아파트 중심으로 구성되어 있어 주거유형 분포의 지역간 차이가 있음
- 과거 10년간 아파트 증가율은 36.7%로 증가하면서 아파트 중심 개발에 따른 주변지역에 대한 생활환경 영향 및 경관 문제 등이 대두되어 2030년에는 다양한 주거유형 및 대안주택 개발을 통한 생활환경의 변화
- 아파트 등 공동주택 중심의 주택공급으로 주거형태의 획일화 가능성이 우려됨에 따라 아파트 외의 다양한 주택유형이 보존되고 공급되도록 정책·제도 마련

### ■ 가구형태의 급격한 변화 및 수요 다변화

- 1인 가구 증가, 출산율 저하 등으로 인한 가구원수의 감소와 고령화가 급격히 진행됨
- 라이프 스타일 변화 및 노인가구, 외국인 가구 등의 증가에 따른 주택 수요 다변화가 예상됨

### ■ 주거환경의 양극화에 따른 주거안정 문제 대두

- 경제적 불균형 심화에 따른 고령자·저소득층·소외계층 등의 주거안정을 위한 주거복지 및 지원 프로그램이 미흡함
- 주거불안 해소를 위한 행복주택 등 공공임대주택 공급이 진행되고 있음
- 지속적인 노령인구의 증가에 대비한 주거와 복지가 공존하는 주거환경 정책으로의 변화 필요

## 2.3 실천계획

### 가. 인구구조 변화 및 주거수요 다변화를 고려한 주택공급

- 장래 가구당 인구는 핵가족화와 1인 가구 증가에 따라 계속 감소할 것으로 예상됨에 따라 2030년 가구당 인구는 2.2인으로 설정
- 주택보급률은 2015년 현재 95.2%에서 2030년 100%를 설정하여 주택수요 추정
- 2015년 유형별 주택비율은 단독 : 연립·다세대 : 아파트 = 28.6% : 9.23% : 62.1%로 이루어져 있으나, 향후 신규 주택공급은 주거유형의 선호도, 환경친화형 저밀개발을 유도하기 위하여 기존의 주택유형을 유지하면서 다양한 주택유형 공급
- 주거유형의 다양화를 위해 단독, 연립·다세대 등의 주택공급량의 확대하고, 아파트 비율은 택지개발사업, 도시개발사업, 도시정비·재생사업 등의 개발사업추진에 따른 지속적 주택공급이 예상됨

〈2030년 장래 주택유형별 공급계획〉

구 분	2015년	2020년	2025년	2030년
인 구(인)	241,213	240,000	260,000	300,000
가구당 인구(인/가구)	2.38	2.3	2.25	2.2
가 구 수(호)	100,172	104,300	115,500	136,300
주택보급률(%)	95.5	98.0	99.3	100.0
소요주택수(호)	96,371 (100.0)	102,200 (100.0)	114,600 (100.0)	136,300 (100.0)
단독주택	27,589 (28.63)	26,572 (26.0)	28,650 (25.0)	32,712 (24.0)
연립다세대	8,898 (9.23)	9,453 (9.3)	10,658 (9.3)	12,744 (9.4)
아 파 트	59,884 (62.1)	66,174 (64.7)	75,292 (65.7)	90,843 (66.6)

### 나. 양질의 공공임대주택 공급 확대

- 1인 가구 증가, 고령화 등의 인구구조 변화로 인해 잠재적 공공임대주택 수요층이 증가할 것으로 예상됨
- 2030년까지 영구임대 및 국민임대 주택 등 장기공공임대주택을 2015년 7,668세대(8%)에서 2030년 전체 주택의 10%인 13,636까지 확충
  - 민간임대주택 건설 활성화를 위한 인센티브 도입 확대 검토
  - 도시재생사업과 연계하여 목포시 임대주택 추가확보

- 가구 규모·패턴 변화에 대응한 임대주택 공급유형 다변화 모색
- 도시형 생활주택, 다세대·다가구주택, 연립주택 등을 활용하여 다양한 준 공공임대주택 공급지원
- 대규모 자본이 소요되는 단지 중심의 주택공급 부담을 완화하기 위해 기존의 공공·민간임대주택과 더불어 임대주택 공급방식을 다양화함
  - 다가구 매입, 기존 주택 전세임대 등 활용
- 청년 창업지원주택·공공실버주택 등 수요자 맞춤형 공급 방식을 활성화하고, 마을정비형·공공 리모델링 등 지역 맞춤형 개발 추진
  - 청년, 저소득층, 1인 가구 등을 위해 셰어하우스, 코하우징, 콜렉티브 하우스 형태의 공유주택 확대
  - 대안주택(공유주택 등) : 현재 0% → 단독·연립주택 가구의 20%
- 여성 1인 가구 증가율에 대비하여 주거안전 요구에 대응한 여성안심주택 설치 및 안심 주거환경 조성

#### 다. 주민참여를 통한 저층주거지 보존

- 획일적인 도시경관을 조성하는 아파트 공급을 지양하고, 양호한 주거환경·경관을 보존하기 위한 대책을 마련
  - 주민이 자율적으로 보다 살기 좋고 아름다운 마을을 가꾸어 나가고자 하는 경관협정사업 추진
  - 경관협정사업을 통해 지역 특색과 주민 의견을 반영한 마을 만들기 사업 추진
  - 간판, 지붕, 담장 등에 디자인 요소를 접목하여 통일성 있는 색채경관 조성
- 재개발·재건축 등 정비사업 미시행 지역을 중심으로 주민주도의 저층 주거지 관리를 위한 사업을 추진함으로써 양호한 주거환경 보존함
  - 주민 제안 또는 자발적 참여를 통한 사업실시
  - 공공주도의 사업추진방식에서 탈피하여 계획수립 단계부터 주민이 직접 참여하는 방식으로 진행
  - 관련 제도 보완, 행정·지원체계 개편, 교육 프로그램 도입 등의 지원방안 마련
- 2012년 「도시 및 주거환경정비법」 개정을 통해 전면 철거형 사업 대안으로 보존·관리·개량 중심의 재생사업인 주거환경관리사업을 도입
  - 기존 전용·1종·2종 단독·다세대 밀집지역 중 노후 주거지에 대해 공공이 도로 등 기반시설을 개선하고, 주민 스스로 주택을 개량하는 현지개량형 정비사업임
  - 정비(예정)구역, 노후 저층 주거지로 주거환경 개선이 필요하나 전면 철거형 사업 도입이 어려운 주거밀집지역을 중심으로 추진
  - 목포 도시·주거환경 정비기본계획 상 지정된 정비구역의 새로운 정비유형 도입



## 라. 사회적 형평성 제고를 위한 주거복지 지원 확대

### ■ 저소득층 주거복지지원 확대

- 취약계층에 대한 주거복지 지원사업을 확대 실시함
  - 장애인, 고령자, 저소득층 등 취약계층에 대한 주거실태조사를 실시하고, 이에 맞춤형 주거복지 서비스를 제공
  - 노후 공공임대주택 시설개선사업, 영구임대아파트단지 공동전기료 지원 사업 등 취약계층에 대한 시설지원 사업추진
  - 독거노인 안심확인 프로그램 마련
- 노후 주거환경 개선 및 주거수준 격차 완화를 위한 ‘집 고치기 사업’추진
  - 독거노인, 장애인, 한부모 가정, 기초생활 수급자 등 취약계층 대상
  - 시민, 기업, 자원봉사자 등 범시민적으로 이루어지는 비예산 사업에서 국비확보를 통한 재정투입으로 수혜 대상 확대
- 주거비지원사업의 확대 실시
  - 국민주택기금을 활용하여 월세 세입자인 차상위계층을 대상으로 임대 보증금 지원형식의 주거비 지원

### ■ 고령자 친화형의 정주환경 조성

- 고령화 등 인구구조변화에 대비하여 고령자용 기반시설 공급을 확대함
  - 리모델링을 통한 기개발된 주택단지 내 과잉공급된 어린이공원, 단지 내 놀이터 등에 대해 고령자용 편의시설로 전환 검토
  - 원도심 지역 내 유휴부지를 활용하여 고령자 기반시설 및 노인 전용주택 확충
  - 고령자의 보행 안전 확보를 위한 교통편의시설 및 지역단위의 환승시설 확충
- 장애인뿐만 아니라 급격하게 증가하는 고령자를 고려하여 기존주택의 무장애시설(Barrier Free) 및 유니버설 디자인 주택 공급 확대
- 고령자의 생애주기를 고려한 다양한 주택유형을 공급함으로써 안정적이고 지속가능한 주거환경을 조성함
  - 생애주기를 고려한 가변형 평면으로 주택구조 변경
  - 월세소득 창출을 위한 세대 구분형 주택으로의 리모델링 유도
  - 저소득 고령자를 위한 에너지 절약형 주택구조로의 변경 유도

### ■ 목포형 최저주거기준 설정 및 주거비 지원

- 국토교통부의 최저 주거기준을 기준으로한 목포형 최저 주거기준 설정
- 고령자 및 장애인을 위한 목포형 주택기준 마련 및 무장애주택 의무건설 및 인센티브 적용방안 검토
- 중앙정부의 주거비지원제도 대상의 지속적 관리 및 긴급주거비 지원 대상 모니터링

〈최저주거기준〉

구분	기준			
최소 주거면적	가구원수 (인)	표준가구구성	실(방)구성	총주거면적 (㎡)
	1	1인가구	침실1, 부엌	14
	2	부부	침실1, 식사실 겸 부엌	26
	3	부부+자녀1	침실2, 식사실 겸 부엌	36
	4	부부+자녀2	침실3, 식사실 겸 부엌	43
	5	부부+자녀3	침실3, 식사실 겸 부엌	46
	6	노부모+부부+자녀2	침실4, 식사실 겸 부엌	55
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3인가구의 자녀1인은 6세 이상 기준</li> <li>• 4인가구의 자녀2인은 8세이상 자녀(남1, 여1)기준</li> <li>• 5인가구의 자녀3인은 8세이상 자녀(남2, 여1 또는 남1, 여2)기준</li> <li>• 6인가구의 자녀2인은 8세이상 자녀(남1, 여1)기준</li> </ul>			
필수 설비기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 부부는 동일한 침실 사용</li> <li>• 만6세 이상 자녀는 부모와 분리</li> <li>• 만8세 이상의 이성자녀는 상호분리</li> <li>• 노부모는 별도 침실 사용</li> </ul>			
구조·성능 및 환경기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 영구건물로서 구조강도가 확보되고, 주요 구조부의 재질은 내열·내화·방열 및 방습에 양호한 재질이어야 한다.</li> <li>• 적절한 방음·환기·채광 및 난방설비를 갖추어야 한다.</li> <li>• 소음·진동·악취 및 대기오염 등 환경요소가 법정기준에 적합하여야 한다.</li> <li>• 해일·홍수·산사태 및 절벽의 붕괴 등 자연재해로 인한 위험이 현저한 지역에 위치하여서는 아니된다.</li> <li>• 안전한 전기시설과 화재 발생 시 안전하게 피난할 수 있는 구조와 설비를 갖추어야 한다</li> </ul>			

자료 : 국토해양부 공고 제2011-490호(최저주거기준)

## 마. 친환경적 개발기법을 적용한 주거지역 조성

### ■ 주거지 녹지 확대

- 녹지지역 등 미개발지는 장래 토지 수요를 위해 개별입지 제한을 원칙으로 기개발지 우선 활용을 통해 도시재생유도
- 주거지의 신규개발과 재개발 시 녹지면적비율 및 생태면적비율을 높이기 위한 유도
- 단독주택지 내 공원, 녹색주차장, 녹색도로 등 기반시설 확충 및 개선
- 기성시가지 내 공가·폐가를 정비하여 공공서비스 및 주민편익시설 제공
  - 유휴공간을 활용한 주차장·공원·녹지공간 조성

### ■ 자연에 순응하는 녹색 친환경 주택의 개발

- 기후변화, 에너지 가격 급등, 친환경적 주거생활에 대한 요구 증가 등으로 주택 및 주거단지에 대한 환경친화적 요소의 접목 필요성이 증대
- 기후변화 및 고유가 시대에 대응하기 위해 에너지 절약형 주택보급을 적극 추진
  - 패시브(Passive) 설계기법을 적용하여 자연으로부터의 에너지를 활용하는 탄소 중립형 주택의 개발 지원
  - 신재생에너지를 활용하여 에너지 생산단계에서부터 이산화탄소의 배출을 최소화하는 그린 홈(Green Home)의 공급 확대
  - 에너지 절감형 요소 기술과 단지계획 기법 등을 실제 적용할 수 있는 시범단지 개발
  - 에너지 절약형 주택 건설에 따른 지원방안 마련
- 친환경적 주거생활에 대한 요구 증가에 대응하여 주택 및 단지차원에서 다양한 환경친화적인 요소를 접목할 수 있도록 유도
  - 개별 주택차원에서는 자연과 어우러질 수 있는 조화로운 주택건축을 유도하고, 신축주택 실내 공기 질 등 주택 내 쾌적한 환경이 조성될 수 있도록 지속적으로 유도
  - 자연지형, 일조 및 채광, 바람의 방향 등 도시 차원의 광범위한 분석을 통해 건축물의 배치 및 밀도의 조정으로 녹색단지의 개발 유도

## 바. 주택 리모델링 활성화

### ■ 단독·다가구 주택 개보수

- 향후 철거-아파트신축형 주거지재생사업의 축소에 따라 기존 단독·다가구 주택의 재고관리 중요성이 증대될 전망<sup>1)</sup>
  - 단독주택 비중이 매우 높고, 노후화 비율도 높은 지역을 대상으로 주택 관리의 필요성이 더욱 높음
- 주거지재생 여건변화에 대응하여 노후 단독·다가구 주택 개보수 지원을 강화
  - 지역상황과 조화되고 변화된 주거생활을 반영한 단독주택 개보수 모델을 발굴·보급
  - 주거환경정비 기본계획에 미포함된 노후불량주택 개보수에 대한 지원을 강화하고, 취약계층 노후불량주택 등은 공공지원 또는 민관 공동협력 사업을 통해 개선
- 빈집문제 해소를 위해 빈집관리를 위한 체계를 구축하고, 다양한 활용 방안을 강구
  - 빈집을 상태에 따라 활용형과 제거형으로 구분하여 활용형은 지역 활성화를 위한 지역자원으로 인식, 활용하도록 지원하고, 제거형은 철거 유도
  - 기존 주택을 활용한 세컨드 하우스 성공사례 홍보, 세컨드 하우스로 활용 가능한 주택정보 제공체계 도입 등 다양한 연계활용 정책을 검토·추진

### ■ 공동주택 리모델링 활성화

- 하당신도시 등 공동주택 노후화에 따라 신도시를 보다 건강하고 지속가능하게 유지·발전시키기 위해 목포형 신도시 주택정비방안 및 주거환경 개선방안 마련
  - 1990년대 초 대규모로 공급된 공동주택의 동시적 노후화에 따른 부작용을 예방하고 주거환경을 개선하기 위해서는 리모델링 활성화
- 세대수 증가 리모델링 허용에 따른 도시과밀이나 일시집중의 부작용을 최소화하기 위해 목포시 리모델링 기본계획을 수립하여 세대수 증가 리모델링을 체계적으로 관리

1) 국토해양부, 제2차 주택종합계획(‘13년~’22년), 2013.12

- 수직증축 등 전면철거형 리모델링이 어려운 지역은 맞춤형 리모델링 시행을 지원
  - 맞춤형 리모델링 : 노후 공동주택 거주 주민이 부담 가능한 범위에서 불편사례를 선택적으로 개선하는 리모델링으로 급·배수시설 교체, 주차장 확보 및 복리시설 증대, 평면 개선 등 시행
- 리모델링 기술개발 지원 및 공공역할 강화
  - 리모델링이 활성화될 수 있도록 금융 지원을 강화하고 단열·창호 개선, 층간소음 및 구조안전 확보, 평면 및 단지설계 모델 등 리모델링 핵심기술 개발을 지원
  - 리모델링에 에너지절감 기술을 접목한 그린 리모델링을 도입·확산시켜 리모델링을 통한 재고주택 에너지 효율 향상을 도모
  - 리모델링 사업추진 과정에서 갈등을 최소화하고 공공성을 높이기 위해 공공역할을 강화

주거환경관리사업은?	공동주택 리모델링은?	도시재생에 따른 기대효과?
   	<p style="text-align: center; font-size: 2em; color: red;">지원제도 없음</p>	<p>공동주택 Life-cycle 유지관리</p> <p>건축 자원 재활용 및 에너지 절약</p> <p>단지주변 환경개선 및 가로활성화</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 저층주거지 강화 및 삶의 질 향상을 위한 주민참여 계획 수립 비용 지원</li> <li>✓ 계획을 통해 수립된 저층주거지 보전, 개량, 정비</li> <li>✓ 공동체 활성화를 위한 실행 사업비 지원</li> <li>✓ 보행환경개선, 주민편의시설 확충, 골목환경개선 측면의 다각적 사업 추진 실행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 리모델링은 도정법에 의한 정비사업이 아닌 주택법에 의한 사업으로 지원제도가 없음</li> <li>✓ 2001년 리모델링 제도 도입 후 서울시에서 완료된 리모델링은 단 15건</li> </ul>	<p>아파트 담장 허물기</p>  <p>저층부 커뮤니티 시설을 지역과 공유</p> 

## 사. 커뮤니티 형성을 위한 주거환경의 정비

### ■ 커뮤니티 개발과 이용 관리의 협력체계 구축

- 근린체육시설, 어린이 놀이터, 소공원 등 주민들의 근린생활을 풍부하게 하는 지역 기반시설의 확충
- 환경오염방지, 거주밀도의 완화, 주차공간의 확보, 거리질서 확립 등을 위한 계획적 대처와 커뮤니티 개발. 정비를 위한 관련 주체들간의 협력체계 구축

### ■ 지구내 커뮤니티 형성을 위한 주거환경의 정비

- 지역 주민의 삶을 지속적으로 향상시키기 위하여 지역공동체에 관계되는 다양한 주체들이 긴밀한 협력체제를 구축하도록 동네 또는 마을 중심의 정비로 전환
- 공동체적인 여건을 증진하기 위해 광장, 주민회관, 커뮤니티 센터, 근린 체육시설, 어린이 놀이터 등 주민들을 위한 공유공간의 적극 확보
- 공동주택지 개발 위주의 재개발방식을 탈피하여 저밀 민간 위주의 주거 환경관리사업 등을 통해 지역의 정체성 및 토지이용의 지속성 확보

### ■ 생활권별 커뮤니티 시설확충을 위한 정책적 가이드라인 설정

- 유통시설, 문화시설의 지역적 편중현상을 완화하기 위해 지역 내 지구 단위계획 등을 통한 부족시설의 입지 유도
- 저밀도의 기존 주택지의 정비를 활성화함으로써 도심 내 주거환경의 개선 및 기반시설의 효과적인 공급 추진
- 신규 택지공급이 어려우며 재건축의 사업성이 낮은 노후 공동주택을 대상으로 기존주택을 활용하여 환경친화적인 주택개발을 유도하기 위해 공동 주택 리모델링 사업을 추진

## 제4장 환경의 보전과 관리

### 1. 저탄소 녹색도시 계획

#### 1.1 저탄소 녹색도시 개요

##### 가. 저탄소 녹색도시 개념

- ‘저탄소 녹색도시(Low - Carbon Green City)’에서 ‘저탄소’란 화석연료에 대한 의존도를 낮추고 청정에너지의 사용과 보급을 확대하며 녹색기술의 적용, 탄소흡수원 확충 등을 통하여 온실가스를 적정수준으로 줄이는 것을 말함
- 한편 ‘녹색도시’란 압축형 도시공간구조, 복합토지이용, 대중교통중심의 교통체계, 신재생 에너지의 활용, 물·자원순환구조 등과 같이 환경오염과 온실가스 배출을 최소화한 녹색성장 요소들을 갖춘 도시를 말함
- 이러한 ‘저탄소 녹색도시’는 기존의 생태계보전, 자연공생, 청정환경을 내세웠던 ‘친환경 도시’와 지속가능한 발전, 에너지 자립, 자원순화개념의 ‘지속가능한 도시’, 그리고 탄소저감, 탄소흡수, 신재생에너지 개념의 ‘탄소저감도시’의 개념을 총괄한 개념이며, 온실가스 배출에 따른 지구의 기후변화문제에 적극적으로 대응하기 위해서 탄소완화 등 가능한 발생하는 탄소를 저감시키고 발생된 탄소를 최대한 흡수하고자 하는 개념의 도시라고 할 수 있음

##### 나. 수립원칙

- 도시계획 수립 시 온실가스 저감 등 기후변화에 대응하기 위하여 공간 구조, 교통체계, 환경의 보전과 관리, 에너지 및 공원·녹지 등 도시계획 각 부문을 체계적이고 포괄적으로 접근하여 수립
- 온실가스 감축과 자원절약형 개발 및 관리를 위하여 한계자원인 토지, 화석 연료 등의 소비를 최소화하고 이들을 효율적으로 이용할 수 있는 방안 마련
- 태양력, 풍력, 조력 등 신재생 에너지를 확보할 수 있는 잠재력을 분석·반영하고 에너지 절감을 위한 신재생에너지 등 환경친화적 에너지의 공급 및 사용을 위한 대책 수립
- 기후변화 완화 및 적응을 위하여 지역의 지리적, 사회·경제여건 등 지역의 특성을 반영하여 수립

## 다. 도시기본계획에서의 적용

- 온실가스 배출 현황 및 장래예측을 토대로 온실가스 배출을 최소화할 수 있도록 토지이용계획, 교통체계, 기반시설, 도심 및 주거환경, 환경보전과 관리, 환경친화적·에너지 효율적 개발, 대기환경 및 수환경의 보전, 폐기물, 에너지, 공원·녹지, 방재 및 안전, 경제·산업·사회·문화의 개발 및 진흥 등의 각 부문별 계획 포함

## 1.2 저탄소 녹색도시 현황

### 가. 온실가스 배출 현황분석

- 목포시 온실가스 총 배출량을 살펴보면 2005년 1,609천톤CO<sub>2</sub> eq./yr에서 2015년 2,199천톤CO<sub>2</sub> eq./yr로 증가하였으며, 2005년 이후 증가추세를 보이나 2010년 기준으로 감소하다 2015년 급격히 증가함
  - 목포시의 온실가스 배출량에 대한 분석을 위하여 한국 환경 공단에서 시행한 “지자체 온실가스 인벤토리” 자료를 이용
- 목포시 온실가스 직접배출량은 에너지 부문, 산업 공정부문, AFOLU (Agriculture, Forestry and Other Land Use)부문, 폐기물 부문으로 분류되며 2008년 에너지부문의 온실가스 배출량이 893,150톤CO<sub>2</sub> eq로 가장 높게 나타났으며, 에너지 부문 중에서는 수송부문의 배출량이 연평균 2.4% 증가추세를 보이고 있음

〈목포시 온실가스 배출량〉

(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq.)

구분	간접배출	산업공정	에너지	폐기물	농임업	총배출량
2005년	808,005	30,045	681,162	93,157	-3,036	1,609,333
2006년	862,892	26,987	749,887	93,593	-4,571	1,728,788
2007년	899,701	33,028	724,744	91,935	8,087	1,757,495
2008년	943,915	34,296	732,583	92,459	9,565	1,812,818
2009년	969,873	34,465	808,099	93,280	3,717	1,909,434
2010년	1,030,881	36,551	893,150	53,203	4,362	2,018,147
2011년	1,032,354	36,920	812,095	63,574	6,419	1,951,362
2012년	1,007,568	34,658	805,399	64,547	5,889	1,918,061
2013년	1,031,796	34,725	736,716	63,756	6,268	1,873,261
2014년	971,939	37,008	711,848	65,849	5,706	1,792,350
2015년	1,269,606	37,248	793,963	93,188	5,486	2,199,491
연평균증가율	5.71	2.40	1.66	0.01	-28.07	3.67

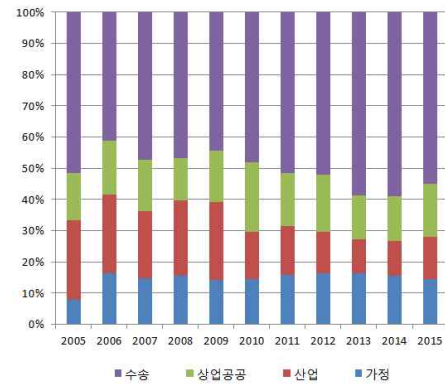
자료 : 한국환경공단, 지자체 온실가스 배출량



## 나. 부문별 온실가스 배출량

## (1) 에너지부문

- 2015년 에너지 부문의 온실가스 배출량은 793천톤CO<sub>2</sub>eq.으로 2005년 681천톤CO<sub>2</sub>eq.에 비해 16.6% 증가
- 부문별로는 연평균증가율을 살펴 보면 산업은 3.9% 감소하였으며, 상업/공공 3.1%, 가정 12.0%, 수송 2.4% 순으로 가정부문 온실가스 배출량 증가율이 높게 나타남



▲에너지부문 온실가스 배출현황

## 〈목포시 에너지부문 온실가스 배출량〉

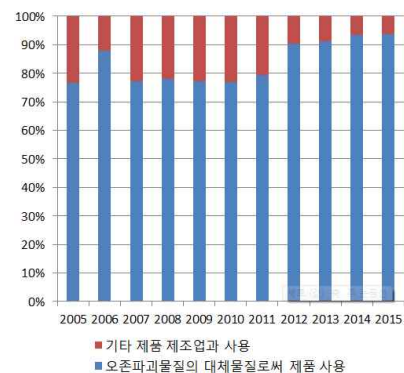
(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq.)

구 분	가정	산업	상업/공공	수송	합계
2005년	52,757	174,357	102,789	351,259	681,162
2006년	122,427	189,364	129,687	308,409	749,887
2007년	106,603	157,166	117,512	343,463	724,744
2008년	114,760	176,826	98,355	342,642	732,583
2009년	114,066	202,922	133,325	357,786	808,099
2010년	130,374	133,212	201,302	428,262	893,150
2011년	129,230	127,221	136,804	418,840	812,095
2012년	132,079	105,554	147,633	420,133	805,399
2013년	120,656	79,064	105,272	431,724	736,716
2014년	111,266	78,947	101,089	420,546	711,848
2015년	116,060	107,015	134,469	436,419	793,963
연평균증가율	12.0	-3.9	3.1	2.4	1.7

자료 : 한국환경공단, 지자체 온실가스 배출량

## (2) 산업공정부문

- 산업공정 부문의 온실가스 배출량은 목포시에 위치한 제품제조업 등의 산업공정 및 원료사용으로부터 배출되는 온실가스를 대상으로 산정
- 오존파괴물질(HFCs gas) 및 기타 제품(SF<sub>6</sub>, N<sub>2</sub>O)사용에 따른 온실가스 배출량 산정



▲산업공정부문 온실가스 배출현황

## 〈목포시 산업공정부문 온실가스 배출량〉

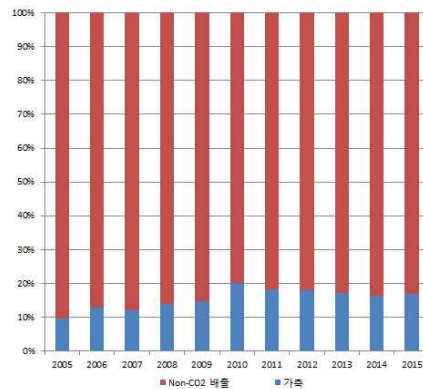
(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq.)

구분	오존파괴물질의 대체물질로써 제품 사용	기타 제품 제조업과 사용	합계
2005년	22,997	7,048	30,045
2006년	23,718	3,269	26,987
2007년	25,503	7,525	33,028
2008년	26,705	7,591	34,296
2009년	26,614	7,851	34,465
2010년	28,059	8,492	36,551
2011년	29,270	7,650	36,920
2012년	31,270	3,388	34,658
2013년	31,611	3,114	34,725
2014년	34,542	2,466	37,008
2015년	34,832	2,416	37,248
연평균증가율	5.1	-6.6	2.4

자료 : 한국환경공단, 지자체 온실가스 배출량

## (3) 농림, 산림 및 기타 토지이용 부문

- 농림, 산림 및 기타 토지이용부문은 다른 부문과 달리 토지와 바이오매스에 의한 탄소축적량이 포함되어 있으며, 축적량의 경우 배출량은 감소추세에 있음
- 목포시의 가축에 의한 온실가스 배출량은 매년 감소현상이 반복되어 나타났음



▲ 농·산림부문 온실가스 배출현황

## 〈목포시 농림·산림부문 온실가스 배출량〉

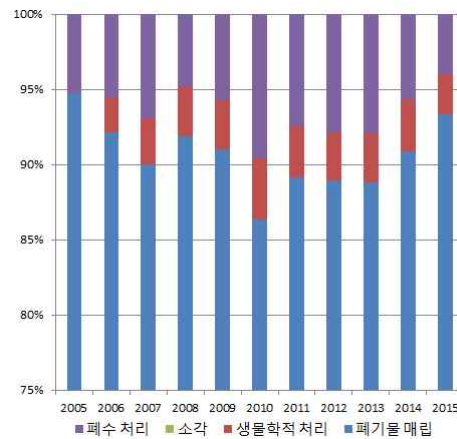
(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq.)

구분	가축	Non-CO2 배출	합계
2005년	552	5230	5782
2006년	456	3105	3561
2007년	645	4714	5359
2008년	649	3983	4632
2009년	641	3711	4352
2010년	664	2642	3306
2011년	634	2842	3476
2012년	595	2721	3316
2013년	479	2322	2801
2014년	446	2270	2716
2015년	454	2237	2691
연평균증가율	-1.8	-5.7	-5.3

자료 : 한국환경공단, 지자체 온실가스 배출량

## (4) 폐기물부문

- 2015년 폐기물부문의 온실가스 배출량은 93천톤CO<sub>2</sub>eq.으로 2014년까지 감소추세를 보이다 2015년 급등한 것으로 나타남
- 부문별로는 연평균증가율을 살펴보면 소각 10.0%, 하·폐수 2.4%, 매립 0.1%로 감소하는 것으로 나타났으며 폐기물 매립에 따른 온실가스 배출량 비율이 가장 높게 나타남



▲폐기물부문 온실가스 배출현황

## 〈목포시 폐기물 부문 온실가스 배출량〉

(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq.)

구분	폐기물 매립	생물학적 처리	소각	폐수 처리	합계
2005년	88,264	0	10	4,883	93,157
2006년	86,242	2,186	7	5,158	93,593
2007년	82,783	2,794	2	6,356	91,935
2008년	84,935	3,073	1	4,450	92,459
2009년	84,922	3,007	1	5,350	93,280
2010년	45,941	2,158	0	5,104	53,203
2011년	56,659	2,156	0	4,759	63,574
2012년	57,429	2,066	0	5,052	64,547
2013년	56,644	2,071	0	5,041	63,756
2014년	59,835	2,268	0	3,746	65,849
2015년	86,992	2,501	0	3,695	93,188
연평균증가율	-0.1	1.6	-10.0	-2.4	0.0

자료 : 한국환경공단, 지자체 온실가스 배출량

### 1.3 저탄소 녹색도시 목표설정

#### 가. 국가 온실가스 감축목표

- 온실가스 감축목표를 설정하는 방법에는 2015년 파리기후협약으로 신기후 체제가 적용됨에 따라 우리나라는 2030년까지 BAU(Business As Usual, 배출전망치) 대비 37% 감축 목표를 제출
- 특히, 목표 직접배출량의 가장 높은 부문으로 나타난 수송부문에 대해서는 2030년까지 전기차 300만대를 보급하고 친환경 대중교통 확충 등의 방법으로 약3,100만 톤을 줄이도록 로드맵을 제시함(2030 국가 온실가스 감축 기본 로드맵)

#### 나. 목표 온실가스 감축 목표 수립

- 2030년 목표시 온실가스 배출량 전망치는 2005~2015년 연평균증가율을 적용하여 산정하였으며, 2030년 국가 온실가스 감축로드맵 감축률을 적용하여 목표시 온실가스 감축 목표설정

〈목포시 온실가스 배출량 전망〉

(단위: 톤CO<sub>2</sub> eq, %)

구분	산업공정	에너지	폐기물	농임업
2015년	37,248	793,963	93,188	5,486
2020년	40,850	850,364	93,204	9,747
2025년	44,451	906,764	93,219	14,008
2030년	48,053	963,165	93,235	18,269
연평균증가율	2.4%	1.66%	0.01%	-28.07%
BAU대비감축률	20.5%	32.5%	28.9%	7.9%

- 부문별 주요 감축수단을 통해 목표 온실가스 감축목표의 이행 가능성을 높이도록 계획

〈목포시 부문별 온실가스 감축 수단〉

부문	주요 감축수단
산업	· 스마트공장 확대 등 에너지 효율화, 우수감축기술 확산 등 생산공정 개선, 제품 고부가 가치화 등
건물	· 신축 건축물 에너지 기준 강화, 기존 건축물 그린리모델링 활성화 등
수송	· 전기차 보급 확대, 친환경 대중교통 확충, 자동차선택항공기 연료효율 개선 등
폐기물	· 폐기물발생 전수조사 실시, 감량화와 재활용 강화, 매립 최소화, 메탄가스 포집자원화 등
공공	· 공공기관 목표관리제 강화, LED 조명가로등 보급 확대, 재생에너지 시설 확충 등
농축산	· 논물관리 감축기술, 양질사료 및 저메탄사료 보급 등

## 1.4 저탄소 녹색도시 수립 추진전략

### 가. 자연친화적인 환경도시 조성

- 환경도시 조성을 위한 기반 구축
  - 환경도시 조성을 위한 추진계획과 다양한 행·재정적 기반 구축 및 추진체계를 마련하고, 충분한 재원을 마련하는 등의 다양한 기반 구축
  - 환경과 관련한 전문 인력의 양성하며, 홍보 전략 등을 수립하여 추진
- 환경·경제·사회가 조화로운 환경도시 추진
  - 환경도시로 변모하기 위하여 환경·경제·사회 모두가 통합된 형태의 각각의 요소를 도입하여 환경도시로 추진
  - 환경도시의 요건을 갖추어 목포시의 위상 제고와 동시에 경쟁력 확보
- 환경도시로의 경쟁력 강화
  - 환경적으로 모범적인 도시로, 세계 여러 도시와 비교하여 경쟁력을 강화토록 함
  - 목포시가 가지고 있는 고유한 자원을 활용하여 특성화 할 수 있는 방안 마련 및 각 부문별 연계 추진

### 나. 기후변화에 안전한 도시조성

- 지속가능한 도시공간 구축
  - 기존 경쟁위주의 개발에서 벗어나 지속가능한 도시공간의 구축을 통해 기후변화의 영향에 대응토록 함
  - 단편적이고 단절적이던 기존의 방식에서 벗어나 지속가능성을 갖는 도시공간을 구축함으로써, 지속적으로 커지고 있는 시민들의 요구 충족
  - 기후변화의 영향에 대응하기 위한 완화, 적응, 완화 및 적응전략을 각각 수립 추진
- 녹색 자원 및 인프라의 정비
  - 물, 폐기물, 에너지 등 자원의 녹색화와 녹지, 하천, 공원 등 도시 인프라의 녹색화를 통해 기후변화에 안전한 도시로 조성
  - 기후변화에 의한 다양한 자연재해에 안전한 도시로 조성하기 위해 인프라의 정비 및 확충
  - 에너지 시설의 정비를 통해 에너지사용을 줄이고, 탄소를 저감할 수 있는 저탄소 녹색도시로의 추진을 위한 다양한 계획기법 도입
- 녹색산업 육성 및 거점화
  - 기업, 대학, 연구소의 협력체계를 구축하여 새로운 시대에 대비할 수 있는 녹색산업을 적극 육성하고, 새로운 산업거점으로 발전

- 목포시에 위치하는 기업, 대학, 연구소의 자원을 최대한 활용하여 클러스터링(clustering)을 통한 녹색산업을 육성하여 선도
- 기존의 IT산업기반을 발전시켜 녹색산업의 새로운 거점으로 발전할 수 있도록 물리적·제도적 지원체계 마련

#### 다. 시민이 참여하는 거버넌스 도시조성

- 시민의 요구에 부응할 수 있도록 다양한 시민참여 기반을 구축하여 함께 만들어가는 도시 추구
  - 시민이 정책에 실제 참여할 수 있도록 다양한 제도와 기반을 마련하고, 시민의식 고취를 위해 시민이 참여할 수 있는 다양한 사업을 발굴하여 참여의 기회를 확대·제공
- 거버넌스 체계 활성화
  - 기존 지자체 위주의 정책실행에서 벗어나 주민의 참여를 최대한 보장할 수 있는 거버넌스 체계 활성화
  - 거버넌스 체계의 활성화를 통해 시민들 모두 함께하는 목포 만들기를 추진하여, 보다 실질적인 시민의 정책 참여 기회 마련
- 사회적·공간적 불균형 해소
  - 소득 및 일자리 양극화 등에 따른 사회적·공간적 불균형 해소를 위해 민·관 공동으로 대안 마련

### 1.5 세부 실천전략

#### 가. 도시 내 공공오픈스페이스 확충

- 도심 녹지를 통한 탄소흡수원 확보 및 도시 열섬효과 방지를 통한 도심속 생태공간 조성으로 사람과 자연이 중심이 되는 기반 구축
- 소규모 오픈스페이스를 지역별·연차별 지속적으로 확충하고 도시내 탄소흡수를 극대화 할 수 있는 공원으로 리모델링
  - 탄소흡수효과를 극대화하는 식재기법 도입
  - 공공오픈스페이스 확충 사업에 시민이 참여할 수 있는 프로그램 도입
  - 유동인구가 많은 주요 도심공원을 적극 활용하여 지속적으로 녹지의 중요성 및 탄소 흡수효과 교육·홍보
- 오픈스페이스 조성을 통한 환경개선으로 도심속 생태적 건강성 회복 및 시민에 쾌적한 자연환경 제공과 지역주민의 만남의 장소 제공 등 심신이 건강한 도시 구현

### 나. 생태면적을 적용

- 개발지구에 형성될 도시공간의 생태적 기능을 유지하기 위해 생태면적을 적용
- 생태면적률은 토지이용 유형에 따라 대상지의 생태적 가치평가 결과를 고려하여 적용하되, 최소 20%이상 설정

〈생태면적을 적용기준〉

개발사업 유형	권장달성목표	세부내용
1. 도시의 개발	30	구도심개발사업
	40	구도심 외의 개발사업
2. 산업입지 및 산업단지의 조성	20	—
3. 관광단지의 개발	60	—
4. 특정지역의 개발	20~60	개발사업 유형별 기준 적용
5. 체육시설의 설치	80	일반 체육시설(실외)
	50	경륜·경정시설(실내)
6. 폐기물 및 분뇨처리시설의 설치	50	매립시설
	40	소각시설 및 분뇨처리시설

※ 구도심 개발사업은 “도시개발법” 및 “도시 및 주거환경정비법”에 의하여 추진되는 사업으로 도시재정비 등 구도심에서의 개발사업에 적용

자료 : 환경부, 생태면적을 적용지침, 2016

### 다. 도시생태농업 및 탄소흡수원 조성

- 도시의 다양한 공간을 활용한 농업활동을 통하여 농업의 다원적 가치 실현
- 친환경 도시생태농업 기반 구축 및 활성화로 녹색 생명도시 조성
- 시민농장 관리 및 운영, 도시농업아카데미 운영, 도시생태농업 활성화 등
- 생명을 가꾸는 과정을 통해 자연의 소중함과 농업·농촌의 이해 증진
- 녹색 생명도시 조성으로 도시환경 개선

### 라. 친환경 건축물 확대

- 에너지 소비량이 많은 건축물을 저탄소의 친환경 건축물로 확대·보급하여 지구 온난화에 대비하고, 친환경 건축물 확대 보급을 통해 저탄소 녹색도시 조성
- 신규건축물에 대한 기준 강화로 친환경 건축물 확대
  - 공동주택 : 친환경주택 및 에너지효율등급 인증 의무화
  - 일반건축물 : 권장 사항이나 제도를 보완하여 의무화 추진
  - 공공건축물 : 규모에 관계없이 친환경 건축물 인증 의무화

- 인센티브를 통한 친환경 건축물 자발적 참여 유도
  - 용적률 완화 및 분양가 반영하고 취득세 감면
- 에너지 절약 및 친환경 건축물 확대 보급으로 환경수도 건설 지향

#### 마. 자원순환시스템 구축

- 물, 태양광, 풍력 등 재생에너지와 음식물쓰레기·생활폐기물을 건조·소각 처리, 연료 등으로 자원화하기 위해 통합 관리 할 수 있는 종합적인 자원 순환시스템 구축
- 빗물, 음식물쓰레기, 재활용품 등을 에너지로 전환하기 위해 종합적으로 관리·운영이 가능한 시스템을 구축하여 자원의 효율적 이용
- 폐자원 및 재생에너지의 효율적 이용으로 온실가스 감축효과와 에너지 자립을 위한 기반 마련과 인구에 따른 폐기물 증가에 대한 안정적이고 효율적인 처리

#### 바. 탄소포인트제 시행

- 탄소포인트제와 연계한 그린카드제 운영으로 탄소포인트제의 활성화 및 녹색생활 실천문화 확산 촉진
  - 2030년까지 10만가구 가입
- 공공시설 이용료 감면 등 공공부문 인센티브 제공을 통한 온실가스 선도적 감축 및 시민이 참여하는 환경수도 목표 조성에 기여
- 그린카드제도에 목표시가 주도적으로 참여하여 범정부 차원의 녹색생활 실천을 통한 온실가스 감축 및 환경수도 조성에 기여

#### 사. 시민교육 및 홍보프로그램 운영

- 저탄소 녹색생활을 시민 개개인의 실생활과 연계된 녹색교육·체험 등 다양한 참여 프로그램을 마련하여 생활밀착형 녹색생활 실천사업 추진
- 녹색생활 실천 분야에 주민, 학생, 노인, 관광객 등 대상별 교육 및 홍보 전략 마련
  - 녹색생활 실천계획 수립
  - 녹색생활 가이드북 작성 및 배포  
(주민, 학생, 노인 등 다양한 대상들이 쉽게 알아볼 수 있는 가이드북 작성)
  - 녹색교육 프로그램 운영  
(저탄소 녹색성장 실천 다짐대회, 자전거 타기 생활화 및 에너지 아껴 쓰기 운동 등)
  - 실천 프로그램 평가를 통한 지속 운영 및 신규 프로그램 발굴 운영



## 2. 대기환경

### 2.1 현황 및 문제점

#### 가. 대기오염 현황

- 2015년 현재 대기환경은 아황산가스 0.004ppm, 일산화탄소 0.600ppm, 이산화질소 0.017ppm, 먼지  $39\mu\text{g}/\text{m}^3$ , 오존 0.037ppm으로 연평균 국가환경기준을 충족
- 아황산가스는 비교적 낮은 농도의 수치를 지속적으로 유지하고 있으며, 저공해 연료(청정연료, 저유황유)의 공급확대, 배출 저감시설의 저감 및 설치 확대, 대기오염물질 배출규제 강화의 효과로 판단됨
- 미세먼지는 환경기준보다 낮게 측정되고 있으나, 2011년 대비 증가추세에 있으며, 오존의 경우 자동차 배출가스 및 항만 및 산업단지 개발로 인한 대기오염으로 다소 증가하고 있는 추세임

〈연도별 대기오염도 현황〉

구분	아황산가스 (ppm/Year)	일산화탄소 (ppm/Year)	이산화질소 (ppm/Year)	먼지 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )/Year)	오존 (ppm/8hours)
환경기준	0.020ppm이하	9ppm이하	0.03ppm이하	$50\mu\text{g}/\text{m}^3$ 이하	0.06ppm이하
2011	0.005	0.500	0.026	34	0.022
2012	0.007	0.700	0.021	36	0.031
2013	0.006	0.400	0.014	36	0.040
2014	0.005	0.600	0.016	41	0.034
2015	0.004	0.600	0.017	39	0.037

목포시 통계연보, 2015 및 환경부 홈페이지 대기환경기준

자 료 : 환경부 환경정책기본법

## 나. 오염배출시설 현황

### (1) 자동차에 의한 대기오염

- 대기의 주요 오염원은 주거지 난방 및 취사시 연료사용에 따른 먼오염원과 차량운행에 의한 선오염원, 공장 등에 의한 점오염원으로 이루어져 있음
- 2015년 목포시 자동차 등록대수는 96,500/대이며, 2011년 이후 5년간 연평균 2.3%의 증가 추이를 보이고 있음

〈목포시 자동차 등록 현황〉

(단 위 : 대)

구분	합 계	승용차	승합차	화물차	특수차
2011년	83,579	63,992	5,238	14,119	230
2012년	86,643	67,137	4,989	14,251	266
2013년	87,998	68,196	4,892	14,587	323
2014년	90,434	70,364	4,796	14,934	340
2015년	93,500	73,154	4,650	15,329	367

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

### (2) 대기오염배출시설 및 입주업체

- 목포시내 대기오염물질 배출시설은 총 87개소로 소규모인 4종, 5종 사업장이 86개소로 전체 98.8%를 차지하고 있음

〈목포시 대기오염물질 배출시설 현황〉

(단 위 : 개소)

구 분	대기배출시설(가스·먼지·매연 및 악취)					
	합 계	1종	2종	3종	4종	5종
2011년	78	—	—	—	37	38
2012년	75	—	—	—	38	37
2013년	75	—	—	—	43	32
2014년	72	—	—	—	43	29
2015년	87	—	—	1	48	38

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

### (3) 지역 대기오염 자동측정망 설치현황

- 목포시는 대기환경보전법 개정에 따른 도시대기측정망 2개소를 운영하고 있음

〈지역 대기오염측정망 설치〉

구 분	측정소	용도지역	위치	설치년도 (교체시기)
도시 대기	용당동	주거	용당동 1053 (용당1동사무소 2층)	1994. 11 (2006. 10)
	부흥동	주거	옥암동 1022 (부흥동 주민센터)	2013. 08

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

## 2.2 문제점 및 여건변화

### ■ 목포시 년도별 대기오염원 분석

- 2010년부터 본격 추진되고 있는 대기질 개선사업 효과에도 불구하고 목포시 대기환경은 지속적으로 악화되고 있음
  - 산업, 발전, 수송, 가정 등 인간 활동에 의해 다양한 대기오염물질이 배출되고 있으며, 아황산가스 및 이산화질소를 제외한 모든 항목이 2011년도에 비해 증가

### ■ 대기오염 발생원인의 증가

- 목포시의 대기오염물질 배출시설은 2015년 87개소로 2011년 78개소에 비해 9개소가 증가하였으며, 주요 대기오염 발생원인인 자동차 등록대수 또한 생활양식의 변화 등으로 꾸준히 증가하고 있는 추세임
- 미세먼지와 이산화질소의 배출량이 상대적으로 큰 이동오염원에 대한 관리체계 필요
- 주택건설사업 및 산업단지 조성 등으로 인한 공사 시 비산먼지 발생 및 운영 시 연료사용 등에 의한 대기오염물질 및 악취 발생

### ■ 체계적인 대기질 관리 필요

- 목포 관내 및 입접지역에 대규모 산업단지가 위치하고 목포 신항 준공에 따른 자동차 및 화물차 통행량이 증가함에 따라 향후 산업체 증가와 도시 확대 등에 따른 대기오염 물질 농도가 지속적으로 상승할 것으로 예측됨
- 이에 따른 산업시설의 적정유치 및 배치 자동차 배출량 관리 등의 효율적인 관리방안의 시행이 필요함

## 2.3 실천계획

### ■ 대기질개선을 위한 바람길 조성

- 도시팽창과 인구증가 등 도시개발에 따른 고층건물의 입지로 바람 흐름을 저해하여 대기오염 심화와 도심지 열섬현상 발생에 의한 대기환경 악화
- 효과적 바람길 조성을 위해 환경과에서 주도적으로 추진하며, 도시계획 수립단계부터 조성개념과 내용을 고려할 수 있는 법적 제도장치 마련

### ■ 공사시 대기오염 저감방안 마련

- 토목 공사 시 장비투입·이동, 절토·적치의 공정에서 발생하는 비산먼지 등의 영향 최소화
- 살수계획, 공사차량 운행속도 제한, 세균·세차시설의 설치, 이동식 방진막 설치 등을 의무화하되 주변 여건을 고려하여 별도의 저감방안 수립

### ■ 대기환경정보시스템 구축

- 장래 개발계획에 따른 대기오염도 측정 및 감시를 위한 자동측정망 추가 설치
  - 현재 신도심권 대기질 측정을 위한 도시대기측정망 1기를 운영중에 있으나, 대양산업단지, 용해지구, 대성지구 조성에 따른 원도심권역 측정망 확충
- 목포시 여건에 적합한 대기확산 및 수용모델을 적용하여 대기오염 예측 및 모델 적용을 위한 자료수집체계구축
  - 대기오염물질 배출량 및 대기질 모니터링 자료 및 기상자료 구축체계 마련
  - 온실가스 및 도시 열섬현상 등 도시기상 특성을 체계적으로 분석
- 대기오염물질 배출업소에 대한 관리와 감독을 강화하여 방지시설의 효율적인 운영을 도모함과 동시에 업체에 대한 인센티브를 제공하여 능동적인 오염물질의 제거 유도

### ■ 자전거 기반시설의 지속적인 확충

- 자전거 기반시설의 지속적 확충으로 시내 차량 통행량 억제를 통한 탄소배출 저감 유도
  - 영산로 및 백년대로에 기 개설된 자전거도로와 지속적인 연계 및 기존 시가지권 자전거도로의 꾸준한 확대 설치
  - 신시가지 개발 시 개발 초기단계부터 보행환경 및 자전거통행을 고려한 계획 수립 및 시행

### ■ 친환경 자동차 보급 확대

- 효율적인 교통계획으로 목포시 대기오염의 주원인이며, 지속적으로 증가하는 자동차에 의한 대기오염물질의 배출을 저감하고, 대중교통의 활성화 및 노후 천연가스 버스 교체 추진
  - 저공해자동차(천연가스자동차 등) 보급 지원에 관한 조례 제정 추진을 통해 노후된 천연가스 버스를 신규 천연가스 버스로 대체 보급 필요
- 환경친화적인 전기자동차의 보급과 충전시설 확충
  - 민간승용차 보조금 지원 및 완속 충전기 민간 보급
  - 전기차 카셰어링(렌트)사업 추진
- 저공해자동차를 구입할 경우 보조금을 지원하거나 취·등록세 및 지역개발 공채 구입 면제 등 세제지원 혜택과 공영 주차료 감면 등을 통한 저공해 자동차 보급 확대 사업 추진

### 3. 수질환경

#### 3.1 현황 및 문제점

##### 가. 오염물질배출시설 현황

- 목포시 수질오염물질 배출시설은 총 193개소로 전체의 96.4%가 오염 부하가 낮은 5종(186개소)에 속함

〈목포시 수질오염물질 배출시설 현황〉

(단 위 : 개소)

구 분	수 질 (폐 수)					
	계	제1종	제2종	제3종	제4종	제5종
2011년	180	—	—	—	7	173
2012년	184	—	—	—	6	178
2013년	185	—	—	—	5	181
2014년	190	—	—	—	7	183
2015년	193	—	—	1	6	186

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

##### 나. 하천별 수질현황

- 목포시 주요 하천의 수질은 대체적으로 양호한 것으로 나타나며, 전체적으로는 1~3등급 수준에 수렴하고 있으나 향후 인구유입을 고려할 때 지속적인 수질관리 및 관찰이 필요할 것으로 판단됨

〈목포시 수질 현황〉

(단 위 : pH, mg/L)

구 분	측정소	수소 이온 농도 (pH)	생 물 화학적 산 소 요구량 (BOD)	화학적 산 소 요구량 (COD)	총유기 탄소량 (TOC)	부 유 물질량 (SS)	용 존 산소량 (DO)	총인 (T-P)	대장균군 (군수/100mL)	
									총 대장균군	분원성 대장균군
2011년	영산호1	7.6	1.6	5.8	3.9	22.3	9.1	0.086	195	81
2012년	영산호1	7.8	1.6	5.6	3.5	13.6	10.1	0.074	17	6
2013년	영산호1	7.4	1.3	5.6	3.2	16.0	9.7	0.06	150	25
2014년	영산호1	7.8	0.9	5.8	3.4	10.8	9.4	0.045	53	18
2015년	영산호1	7.8	1.5	6.4	3.8	7.5	9.5	0.039	27	5

자 료 : 물환경정보시스템 수질(일반측정망) 2011~2015년, 환경부

## 〈목포시 수질현황〉

(단 위 : pH, mg/L)

구 분		수소 이온 농도 (pH)	생 물 화학적 산 소 요구량 (BOD)	화학적 산 소 요구량 (COD)	총유기 탄소량 (TOC)	부 유 물질량 (SS)	용 존 산소량 (DO)	총인 (T-P)	대장균군 (군수/100mL)	
									총 대장균군	분원성 대장균군
매우 좋음	Ia	6.5~8.5	1이하	20이하	20이하	250이하	7.50이상	0.02 이하	500이하	100이하
좋음	Ib	6.5~8.5	20이하	40이하	30이하	250이하	5.00이상	0.04 이하	500 이하	100 이하
약간 좋음	II	6.5~8.5	30이하	50이하	40이하	250이하	5.00이상	0.10이하	1,000 이하	200 이하
보통	III	6.5~8.5	50이하	70이하	50이하	250이하	5.00이상	0.20이하	5,000 이하	1,000 이하
약간 나쁨	IV	6.0~8.5	80이하	90이하	60이하	1000이하	2.00이상	0.30이하	—	—
나쁨	V	6.0~8.5	100이하	110이하	80이하	쓰레기 등이 떠있지 않을것	2.00이상	0.50이하	—	—
매우 나쁨	VI	—	10초과	11초과	8초과	—	2.00미만	0.50초과	—	—

자 료 : 물환경정보시스템 수질(일반측정망) 2011~2015년, 환경부

## 다. 해양수질 현황

- 2015년도 목포연안 표층 해역수질은 수소이온농도(pH) 8.3pH, 용존산소(DO) 8.43mg/ℓ, 화학적산소요구량(COD)1.19mg/ℓ, 총질소(T-N)401.8mg/ℓ, 총인(T-P) 29.0mg/ℓ로 해역환경 II등급 수준으로 유지되고 있지만 특정 해안인접 해역이나 하구해역에서는 심각한 수질오염상태를 보이고 있음

구 분	화학적 산소요구량 (COD)		용존산도 (DO)		총질소 (T-N)		총 인 (T-P)		수소이온농도 (pH)	
	표층	저층	표층	저층	표층	저층	표층	저층	표층	저층
2011년	1.20	0.57	6.37	6.19	292.5	292.1	34.1	41.7	8.10	8.11
2012년	0.84	0.83	8.65	8.41	275.3	325.2	31.0	34.5	8.14	8.13
2013년	1.08	0.80	7.88	7.95	276.2	271.5	25.5	24.1	8.10	8.11
2014년	0.49	0.37	8.33	8.16	336.0	355.5	24.3	23.3	8.17	8.18
2015년	1.19	1.15	8.43	8.25	401.8	402.6	29.5	29.0	8.03	8.04

자 료 : 국가해양환경정보통합시스템, 해양환경측정망 각년도별

### 3.2 문제점 및 여건변화

#### ■ 통합적 물관리 부족

- 인구가 증가하고 도시가 발전하면서 수질오염, 건천화, 생태계 파괴 등 문제점이 드러나고 있으나, 시민의 삶의 질 향상과 지속가능한 수자원을 관리하기 위한 통합적 관점에서의 물관리 시스템 부족

#### ■ 불법 폐수배출에 따른 관리 필요

- 소규모 폐수배출업소들은 사업장이 영세하여 폐수를 적절하게 처리하지 못하거나 불법으로 배출함으로써 수질오염을 가중시키고 있음
- 방류수역의 가장 큰 오염원은 생활오수와 공장폐수이며, 특히 생활오수 중 유기물 함량이 높아 오염도가 가장 큰 것은 분뇨로서 오염발생의 주 원인이 되고 있음

#### ■ 해양수질 정비를 통한 친환경적 이용 도모

- 여가 및 생태 공간으로서의 워터프론트 이용 기능이 중시됨에 따라 시민이 안전하게 물과 접촉할 수 있고 생물다양성이 풍부한 수환경 유지 필요
- 서남권 중심도시에 걸맞는 청정해역으로의 개선 및 유지를 위한 해양환경 관리 시스템 구축 필요

### 3.3 실천계획

#### 가. 수질개선을 위한 오염물질 배출 최소화 유도 및 처리방안 마련

##### ■ 수자원 관리체계 구축

- 공급시설 개발위주의 관리정책에서 수요관리 중심으로의 전환을 통해 안정적 수자원 관리체계 구축
- 주요 수계별로 과거, 현재, 미래의 수질오염과 관련된 토지이용, 수문학적 특성 오염도, 오염부하량, 자정능력 등의 수계 특성에 대한 폭넓은 기초조사 결과에 따라 장·단기 수질관리종합계획을 수립·시행

##### ■ 수질오염 배출량 저감 및 처리강화

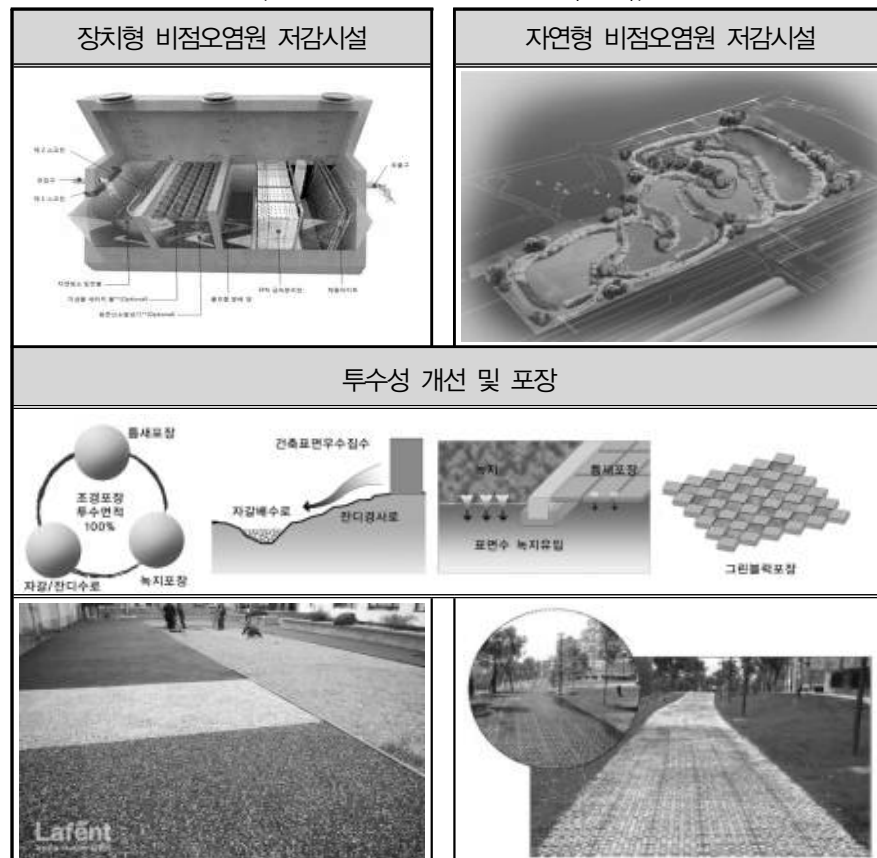
- 대규모 개발계획인 임성도시 개발사업, 대양산업단지 등 각종 개발 사업에 따른 불투수면 증가가 불가피하여 수질이 악화 될 수 있으므로 저감대책 등 최소화 방안을 적용한 설계기법 도입과 사전계획 등 투수성을 최대한 확보토록 함



### ■ 비점오염물질 유출억제시설 설치

- 비점오염물질을 침투, 여과 처리할 수 있도록 주차장 내에 소규모 자갈, 쇠석층 저류시설을 설치하여 빗물을 일시 저류
- 주차장 내 차량 통행로는 주차공간에 비해 통행량이 많고 속도가 높기 때문에 불투수성으로 조성하되, 주차공간은 다공성 포장 재료를 사용하여 비점오염 발생을 저감
- 길거리에 자갈 포장을 하여 투수성을 개선시킴
- 차량, 트럭 등을 세차하는 시설 주변에는 작은 도랑을 조성하고, 웅덩이 등을 설치하여 세척수를 모아 처리배출하거나 재사용
- 기름, 연료, 오일, 기타 화학물질과 관련이 있는 작업은 지붕이 있는 불투수층 위에서 이루어질 수 있도록 함
- 폐도, 도로확장 예정부지에 초기우수 침투용 식생, 모래, 자갈층 조성, 도로변 저류 침전시설을 설치
- 식생형 시설은 우수 유출수에 의한 피크유량의 감소 와 비점오염원의 저감뿐만 아니라, 동·식물 서식공간 제공, 녹지경관 조성 등의 기능도 수행

#### 〈비점오염원 저감시설 설치(예시)〉



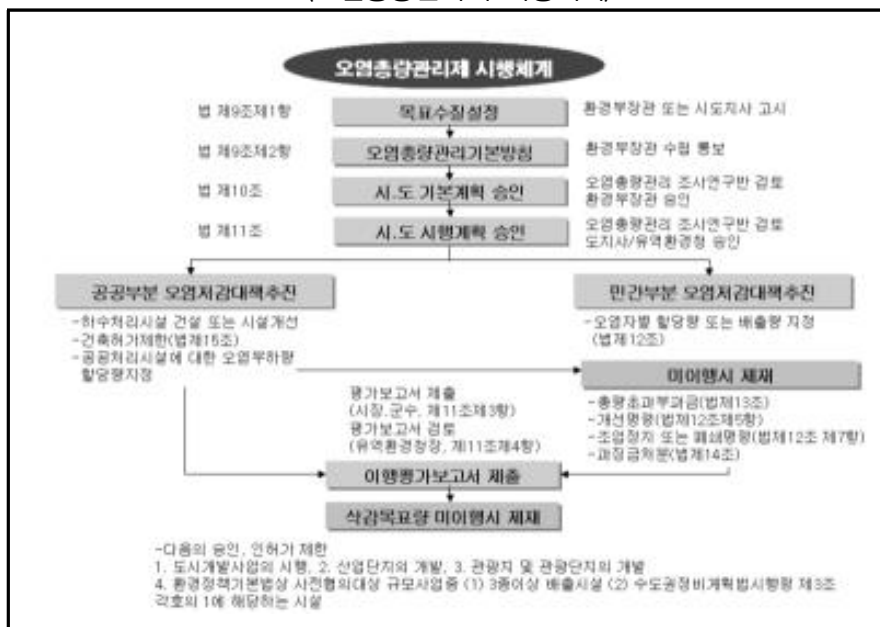
### ■ 수질오염총량제 도입에 따른 대응방안

- 수질오염 총량관리제의 시행에 따라 새로운 관리체계를 구축하고, 사업추진 시 자체처리시설을 갖추도록 하여 점오염원 및 비점오염원의 밀도 및 오수 배출량을 낮출 수 있도록 관리

〈수질오염총량제 대응방안〉

구 분	주 요 내 용
수질오염 총량제 운영방안	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 목포시청 홈페이지에 오염총량 관련 각종 정보를 공개하고 기업을 유치하거나 기업인이 공장을 산증설하는 경우에 즉각 관련 정보를 얻을 수 있도록 함</li> <li>· 목포시 내에 입지하는 모든 오염원은 허용 총량 이하로 관리되어야 하므로 철저하게 오염원을 관리감독함</li> </ul>
오염 총량관리 대응능력 제고	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 총량관리부서와 개발부서가 참여하는 T/F를 구성하여 개발계획 구상 단계에서부터 협의 할 수 있는 체제 구축</li> <li>· 인구, 산업시설, 가축사육, 토지이용 등 오염총량제 기초자료에 대한 과학적인 D/B구축</li> </ul>
환경기초시설 확충 및 보완을 통한 수질개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 목포시의 하수도 보급률을 제고하고 합류식 하수관거를 분류식으로 개선</li> <li>· 공공하수처리시설의 가동률을 적정수준으로 유지하고 처리용량을 초과한 시설에 대해서는 용량을 증설하거나 하수관거를 분류식으로 전환</li> <li>· 가축분뇨 자원화 및 공공처리시설 시설 확충</li> <li>· 종인처리시설 확충, 하수 고도처리 비율 제고 등을 통한 방류수 수질 개선</li> </ul>
비점오염물질 저감방안 마련	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 저영향개발(LID, Low Impact Development)기법 도입, 빗물관리체계 구축 등</li> <li>· 산림 : 절 · 성토 사면 피복, 지반취약지 정비, 숲 가꾸기 등</li> </ul>

〈오염총량관리제 시행체계〉



## 나. 해양환경 정비를 통한 친환경적 이용 도모

### ■ 환경친화적 항만의 계획 및 설계

- 항만구조물의 환경친화적 공법에 의한 설계와 시공
- 항만시설 배치계획 또는 조정시에 환경요소 강화
- 항만시설 주변 친수, 문화시설 조성으로 관광기능 확충
- 환경친화적 항만 계획을 통해 해양 관광 활성화에 기여 및 경관 개선

### ■ 해양환경관리 시스템 확충

- 해양수질, 해양저토, 어·패류 등 해양환경측정망 운영
- 영산강 수계와 연계한 환경측정 시스템 구축
- 인접 지자체, 관계기관 등과 연계하여 광역적 관리 시스템 구축

### ■ 시민들이 향유할 수 있는 친수공간 조성

- 수변지역은 시민들에게 친수기능의 제공과 연계하여 연안의 합리적인 보존·이용을 도모할 수 있도록 하며, 시민생활의 구심점으로 해양을 활용할 수 있는 미래형 워터프런트 개발 추진

## 다. 물 재이용 활성화 도모

### ■ 물 재이용 관리체제 강화

- 신축건물의 빗물이용 및 중수도 시설 의무화 대상시설 확대 등 기준 강화
- 하수처리 재이용 의무화 기준 강화 등을 통한 재이용율 제고 및 주변여건과 수요처 발굴을 통한 재이용계획 수립
- 도시개발, 산업단지개발, 택지개발 등 개발사업시행 시 빗물이용시설, 중수도시설 설치

### ■ 물 순환체계와 연계한 물 재이용 시스템 구축 및 관리

- 강우, 저류시설 등의 강우 유출 시스템의 물순환 구조 파악 등 물 이용 조사 및 모니터링 시스템 구축
- 물 순환의 자연적인 요소와 물 배분 등 인위적인 요소를 결합한 모니터링 시스템 구축
- 물 재이용 관리계획 수립을 통한 체계적인 관리

## 4. 상수도

### 4.1 현황 및 문제점

#### 가. 상수도 급수현황

- 2015년 기준 상수도 보급 현황을 보면, 급수량은 83,649m<sup>3</sup>/일, 상수도 보급률은 99.8%로 높은 보급률을 보이고 있음

〈목포시 상수도 현황〉

연별	총인구 (인)	급수 인구 (인)	시설 용량 (m <sup>3</sup> /일)	급수량 (m <sup>3</sup> /일)	1일인당 급수량 (m <sup>3</sup> /일)	급수 전수 (m <sup>3</sup> /일)	보급률 (%)
2011년	246,994	246,345	120,000	92,823	377	29,952	99.7
2012년	247,215	246,600	120,000	89,464	362	30,055	99.8
2013년	243,171	242,529	120,000	87,750	362	30,063	99.7
2014년	239,109	238,498	120,000	85,769	359	30,295	99.7
2015년	241,213	240,629	120,000	83,649	348	30,955	99.8

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

#### 나. 배수지 현황

- 목포시는 옥암 배수지 등 3개의 배수지가 설치되어 있으며, 52,000m<sup>3</sup>/일의 시설용량을 보유하고 있음

〈목포시 배수지 현황〉

배수지명	소재지	급수지역	설계 시설용량 (m <sup>3</sup> /일)	실제 저류시간
옥암	목포시 옥암동 산18번지	· 목포시 하당, 옥암지구 일원	15,000	15.0hr
용궁	목포시 용해동 281-52	· 목포시내 전역	30,000	13.0hr
대양	목포시 대양동 957-42	· 목포시 대불산단, 용해 1,2지구, 축구센터	7,000	18.0hr

자 료 : 2015 상수도통계, 환경부

### 다. 마을상수도 및 소규모 급수시설 현황

- 2015년 목포시의 마을 상수도는 4개소, 급수인구 293인, 사용량 264m<sup>3</sup>/일이며, 소규모급수시설은 3개소, 급수인구 126인, 사용량 45m<sup>3</sup>/일임

〈목포시 마을상수도 및 소규모 급수시설 현황〉

시설명	위치	수원종류	급수인구 (인)	시설용량 (m <sup>3</sup> /일)	시설구분
고하도	유달동 뒷도랑	지하수	50	30	소규모급수시설
고하도	유달동 큰목	지하수	33	10	소규모급수시설
달리1구	유달동 다리1구	지하수	109	50	마을상수도
달리2구	유달동 다리2구	지하수	207	90	마을상수도
외달도	유달동 외달도	지하수	43	5	소규모급수시설
올도1구	유달동 올도1구	지하수	171	72	마을상수도
올도2구	유달동 올도2구	지하수	122	52	마을상수도

자 료 : wamis 국가수자원관리종합정보시스템, 간이상수도 현황

## 4.2 문제점 및 여건변화

### ■ 정수처리시설 운영의 비효율성

- 노후정수장 관리인력과 비용이 많이 소요되는 비효율성을 보이고 있으며, 유수율 제고, 수도요금의 합리화 등 상수도 공급의 선진적 관리체계로의 전환

### ■ 생활양식의 변화에 따른 먹는 물에 대한 관심 증가

- 건강을 생각하는 생활양식의 확산 및 생활여건 변화에 따른 먹는 물에 대한 중요성과 안전하고 깨끗한 수돗물의 안정적 공급에 대한 주민 요구 증대

### ■ 각종 개발사업에 따른 인구증가

- 목포신항, 대양산단, 임성 도시개발사업 등 개발사업 등 지속적인 인구유입 요인으로 인한 용수공급 증가가 예상됨

### ■ 기후변화에 따른 수자원 부족

- 장래 기후변화 및 수자원 부족에 능동적으로 대처하기 위해 자원 순환형 사회 구축을 위한 수자원 활용의 효율성 강화 필요
- 물 수요관리 목표 달성을 위한 유수율 제고, 절수기기 보급, 수도요금 현실화, 빗물 이용, 하수처리 재이용 등 목포시 자체적인 정책 추진 필요성 대두

## 4.3 상수도 지표설정

### 가. 지표설정

- 상수도 이용실태와 관련 계획상 제시된 급수 수요량과 연평균 급수량 증감율을 고려하여 급수 원단위 설정
- 목포시 수도정비기본계획 상 용수량 수요전망을 고려하여 목표연도인 2030년 1인당 급수량은 358 ℓ 가 필요할 것으로 전망
- 목표연도인 2030년에는 급수보급률을 2015년 기준 99.7%에서 100.0% 수준으로 향상시키며, 생활용수 107,400m³/일, 공업용수량 9,250m³/일, 기타개발용수량 1,256m³/일 등 총 171,606m³/일의 용수량이 필요할 것으로 전망

〈2030년 목포시 생활용수량 추정〉

구 분		단위	2015년	2020년	2025년	2030년
계획인구		인	241,213	240,000	260,000	300,000
상수도보급률		%	99.7	100	100	100
급수인구		인	240,489	240,000	260,000	300,000
생활용수	1인1일 평균 급수량	ℓ /인/일	356	361	360	358
	일평균급수량	m³/일	85,614	86,640	93,600	107,400
	일최대급수량	m³/일	128,421	129,960	140,400	161,100
공업용수량		m³/일	3,934	7,867	9,250	9,250
기타개발용수량		m³/일	1,256	1,256	1,256	1,256
총계획용수량		m³/일	133,611	139,083	150,906	171,606

주 : 1) 일최대급수량 = 일평균 급수량 × 1.5

2) 급수보급률, 일평균급수량, 공업용수량, 기타개발용수량은 목포시 수도정비기본 계획(변경) 자료적용

## 4.4 실천계획

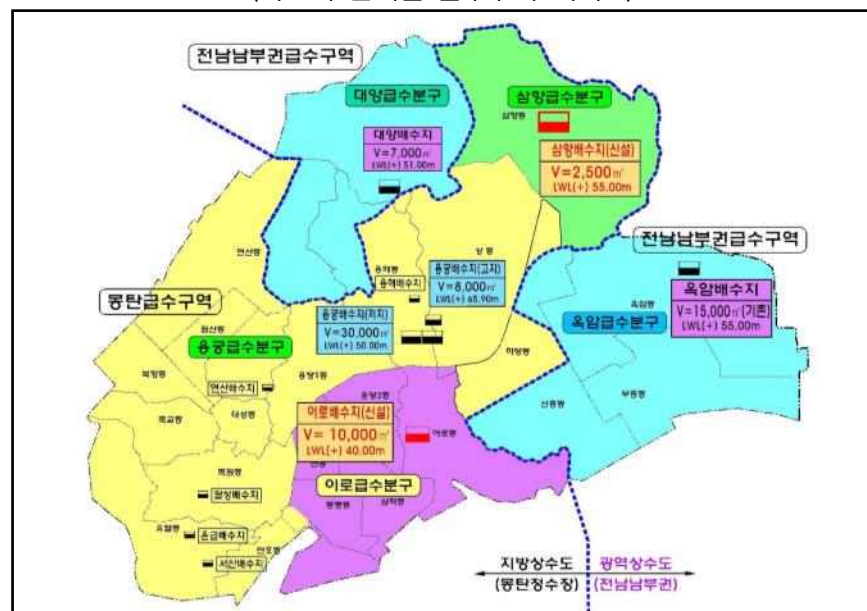
### 가. 수자원의 개발 및 효율적 수요관리

- 수자원 관리를 기존의 공급위주에서 벗어나 수요관리를 강화하고 효율적인 이용 극대화를 통한 누수율 저감 및 유수율 증대를 도모하고, 통합적인 상수도 운영관리 체계 확립
- 절수기 및 중수도 설치 확대 등 절수 인프라의 지속적인 구축체계 및 빗물 저류장치의 활용 등 친환경적이고 다양한 수자원 개발 추진

### 나. 상수도 보급 확대 및 수돗물 고급화

- 상수원수, 급수관정, 수도시설 등 전과정에 대하여 수질관리를 철저히 하고 수돗물 이용·용도 등을 통하여 먹는 물로서 수돗물에 대한 신뢰를 회복
- 단계적인 상수도 보급률 향상을 위하여 취수시설, 정수장, 상수관로 등 상수도 기반시설을 확충하고 철저히 관리
- 지속적으로 노후관을 교체하여 누수다발, 녹물출수, 출수불량 등의 사고를 미연에 방지
- 수질오염 및 수원고갈, 급수시설 확장가능성을 등 고려하여 소규모 급수시설로 운영중인 도서지역(울도, 달리도, 외달도)는 향후 점진적으로 급수구역 확대를 통한 몽탄정수장을 이용하는 지방상수로도 공급

〈목포시 단계별 급수구역 계획도〉



## 다. 중수도 시설 확대 및 보급

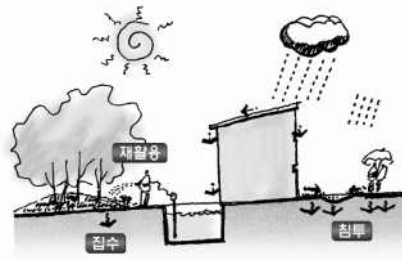
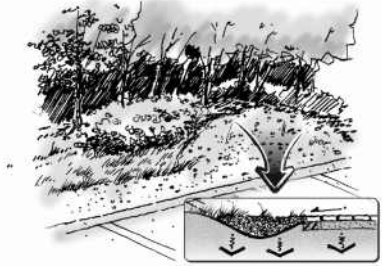
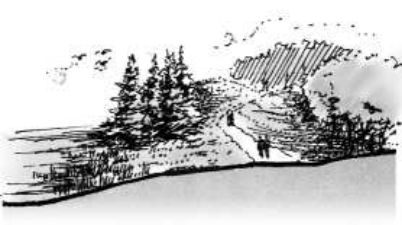
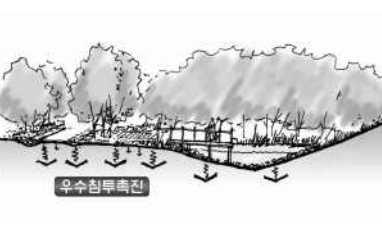
### ○ 우수활용시설을 활용한 중수도 보급 및 절수방안 마련

- 신규택지개발지구 및 대규모 개발사업, 공공시설물 등은 건축심의회나 개발사업 협의 시 중수도를 시범적으로 설치·운영하여 강우 시 우수 유출을 억제하고, 단지 내 우수집수, 녹지의 잔디·자갈수로 설치, 생태 면적지표 도입 등 우수의 효율적인 이용체계 구축 및 유도를 통한 절수 방안 마련

〈목포시 마을상수도 및 소규모 급수시설 현황〉

시 설	시설 및 관리내용
학 교	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 우수관거는 침투성 있는 관거 사용</li> <li>· 지붕 빗물을 이용할 수 있도록 빗물이용시설을 설치하고 남은 빗물은 침투시설로 침투</li> <li>· 운동장 지면으로 빗물이 잘 침투될 수 있도록 설치</li> </ul>
공 원	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 공원기능을 손상시키지 않은 범위에서 침투시설 설치</li> <li>· 빗물이용시설을 설치하여 빗물저장</li> <li>· 녹지공간에 침투구덩이 및 침투도랑을 설치하여 빗물을 침투시킴</li> </ul>
도 로	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도의 신설, 보수할 때는 투수성 포장과 침투시설을 설치하여 가로수, 식수대 등을 설치</li> </ul>
공공건축물	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 부지내에 주차장, 녹지 등에 침투시설을 설치하여 빗물침투를 도모</li> <li>· 빗물이용시설 설치하고 남은 빗물은 침투시설로 유입침투</li> </ul>

〈우수활용시설 적용방안〉

단지 내 우수집수	녹지의 잔디/자갈수 설치
	
저관리형 녹지조성	생태면적 지표도입
	



## 5. 하수도

### 5.1 현황 및 문제점

#### 가. 하수도 보급률 및 하수관거 현황

- 2015년 목포시 하수도 보급률은 총인구 241,213명 중 236,421명으로 98.01%의 하수도 보급률을 나타내고 있음

〈목포시 하수도보급 현황〉

연 별	총인구(명)	하수처리 구역인구(명)	하수처리 구역 외(명)	보급률(%)
2011년	246,994	239,254	7,740	96.87
2012년	247,215	240,183	7,032	97.16
2013년	243,171	238,036	5,135	97.90
2014년	241,744	236,770	4,974	97.94
2015년	241,213	236,421	4,792	98.01

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

- 하수관거 보급현황은 계획연장 1,012,222m 중 시설연장 818,994m로 보급률은 80.9%를 보이고 있음

〈목포시 하수관거 현황〉

(단 위 : m)

연 별	계획 연장	시설 연장	보급률 (%)	합류식		분류식			
						오수관거		우수관거	
				계획 연장	시설 연장	계획 연장	시설 연장	계획 연장	시설 연장
2011년	995,458	772,360	77.6	311,403	422,762	321,614	186,092	362,441	163,506
2012년	995,458	785,844	78.9	560,340	422,762	321,614	198,224	362,441	164,859
2013년	995,458	802,627	80.6	560,340	422,762	270,260	214,329	362,441	165,536
2014년	998,546	805,318	80.6	560,340	422,762	270,260	214,610	362,441	167,946
2015년	1,012,222	818,994	80.9	560,340	42,2762	270,260	214,610	181,622	181,622

자 료 : 목포시 통계연보 2016, 목포시

## 나. 하수종말처리장 현황

- 2015년 목포시 관내 공공하수처리장은 3개소가 가동 중이며, 이 중 남해하수처리장의 시설용량이 100,100㎥/일로 가장 높은 처리량을 보이고 있음

〈하수종말처리장 현황〉

구 분	위 치	시설용량 (㎥/일)	평균처리량 (㎥/일)	처리방법
북향하수처리장	청호로 220번길 33	35,000	18,888	DNR
남해하수처리장	삼학로 222-2	100,100	52,480	NPR
남악하수처리장	남악로 40	12,000	10,468	A2O

자 료 : 2015년 하수도통계 환경부

## 5.2 문제점 및 여건변화

### ■ 하수도 시설 정비사업 미흡

- 해안주변 매립에 의해 조성되어 연약지반의 지하매설물 부설 및 유지관리가 불리하며, 시설의 노후화 및 침하에 따른 관거 내 불명수 유입
- 하수도시설에 대한 인식부족 및 유지관리의 소홀, 맨홀, 물받이 및 관거 내에 쓰레기 투입 등에 따른 배수불량
- 하수처리 미처리지역의 경우 마을 내 합류식 관거를 통해 인근 농수로 및 저수지 방류에 따른 갈수기 시 농수로 등 개거에 침전되어 도시경관저해 및 악취 발생

### ■ 관거정비 미흡에 따른 수질 악화

- 하당지역 등 신시가지의 오접에 따른 수질 악화 및 악취 발생
- 관거의 노후화 현상에 따른 파손으로 인한 하수유출, 지하수 유입, 연결관 돌출, 관거 내 퇴적 등으로 하천 오염 및 우오수 유하에 지장 초래

### ■ 지형여건에 따른 상습침수

- 도시개발사업 및 급속한 시가화 밀집화 및 해안매립 등에 의한 배수유역의 변경 유출을 증가에 따른 집중호우시 재산손실 및 펌프로 인한 빗물 강제 배수

### 5.3 하수도 지표설정

#### 가. 지표설정

- 목포시의 하수도 보급률과 연도별 상수 수요량을 고려하여 하수 발생량 추정
- 목포연도인 2030년에는 하수도 보급률을 100.0% 수준으로 향상시키며, 생활하수 137,250㎥/일, 지하수 유입량 13,725㎥/일, 공장폐수량 7,230㎥/일, 기타용수량 4,603㎥/일 등 총 162,808㎥/일의 하수량이 발생할 것으로 전망됨

〈2030년 목포시 오수량 추정〉

구 분		단위	2015년	2020년	2025년	2030년
계획인구		인	241,213	240,000	260,000	300,000
하수도 보급률		%	98	99.8	99.8	100
하수처리인구		인	236,389	239,520	259,480	300,000
생활하수	일평균 오수량 원단위	ℓ /인/일	305	305	305	305
	일 평균 오수량	㎥/일	72,099	73,054	79,141	91,500
	일 최대 오수량	㎥/일	108,148	109,580	118,712	137,250
공 장 폐 수		㎥/일	7,230	7,230	7,230	7,230
지하수유입량		㎥/일	10,815	10,958	11,871	13,725
기 타 용 수		㎥/일	691	2,758	4,603	4,603
총계획 하수량		㎥/일	126,884	130,526	142,416	162,808

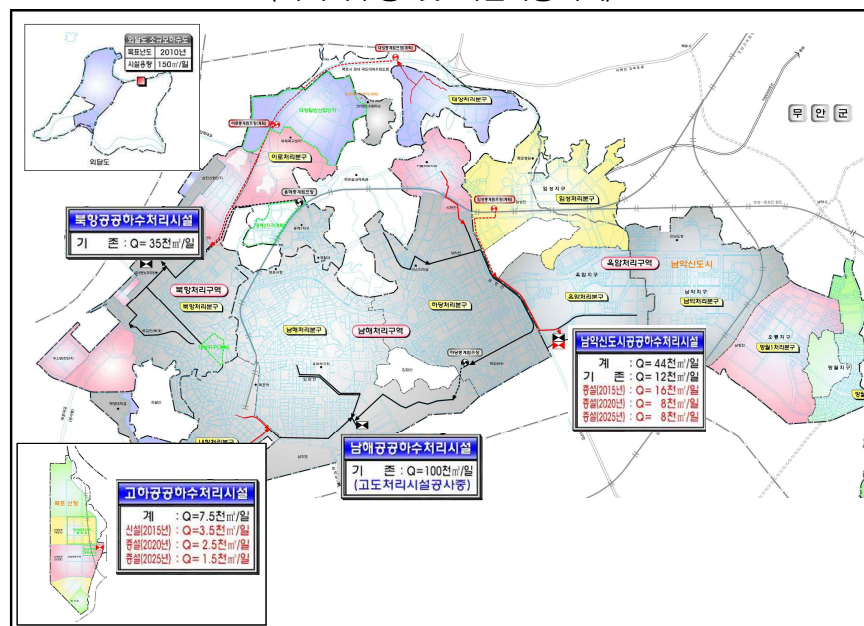
- 주 : 1) 일평균 오수량 = 계획인구 × 하수도보급률 × 단계별 생활오수량 원단위  
 2) 일최대 오수량 = 일평균 오수량 × 첨두부하율(1.5)  
 3) 지하수 유입량은 생활하수(일최대)의 10% 적용  
 4) 공장폐수량 및 기타용수 수량은 목포시 하수도정비기본계획(2011.08) 자료 적용  
 5) 총계획 하수량 = 생활하수(일최대) + 공장폐수 + 지하수유입량 + 기타용수량

## 5.4 실천계획

### 가. 공공하수처리시설 계획

- 기존시설용량은 147,100m<sup>3</sup>/일로 목표연도인 2030년에는 162,808m<sup>3</sup>/일의 하수량이 발생할 것으로 전망되어 시설의 확충이 필요
- 목포시 하수도정비기본계획(2008)의 증설계획에 따라 장래 여건변화에 대비하여 단계별로 공공하수처리장 용량 증설 및 신규 조성계획 추진
  - 북항공공하수처리시설 : 남해처리구역의 하수관거정비 시행효과에 따른 남해공공하수처리시설의 운영정상화를 검토하여 여유 용량의 활용 가능여부 판단 후 증설계획 수립
  - 남해공공하수처리시설 : 해수유입에 따른 문제가 발생하고 있으나, 시설용량에 여유가 예상되며, 문제 해결 후 남악신도시 공공하수처리시설 증설사업의 필요시기 등을 재검토하여 옥암처리구역 하수발생량의 남해 처리시설 연계 검토가 필요함
  - 향후 남해처리시설의 정상화 운영 결과를 검토후 연계처리 가능시 최대한 남해처리시설의 여유용량을 활용함으로써 증설사업을 최소화
  - 남악신도시공공하수처리시설 : 오룡지구 및 임성지구 개발 등에 따른 하수유입의 증가에 따른 시설 용량 증설계획 수립 (4단계 : 증 8,000m<sup>3</sup>/일)
  - 고하공공하수처리시설 : 향만배후단지 및 신항 배후단지 조성에 따른 계획 하수량 처리를 위하여 하수처리장 신설계획 수립 (2단계 : 신설 7,500m<sup>3</sup>/일)

〈계획하수량 및 시설확충계획〉



### 나. 노후 하수관거의 정비 및 분류식 하수관거 보급

- 노후 및 불량관거 정비로 불명수 등의 유입 억제
- 오수와 우수는 분류식으로 하여 실개천 등의 수질개선 유도
- 하수처리시설 처리효율 향상 및 비점오염부하 저감을 위한 분류식 하수관거의 지속적인 정비 추진
- 하수 발생원으로부터 하수처리시설까지 원활하게 운반되도록 하는 하수관거의 기능을 충분히 달성할 수 있도록 정비방안 확립
- 지역여건 등을 고려한 하수관거의 체계적인 보급촉진, 유지관리 고도화 등 다양한 관거 정비방향 검토

### 다. 물 재이용 활성화 및 기반 강화

- 한정된 물자원의 효율적인 이용과 물 수급의 지역적 불균형 개선에 대한 제도적 기반 마련
  - 물 자원을 효율적으로 이용하기 위한 빗물이용시설 및 중수도의 설치·관리
  - 『물 재이용 촉진 및 지원에 관한 법률』에 근거하여 물 재이용 기반 시설의 설치·관리 기준 적용
  - 물의 재이용을 촉진하고 체계적인 사용·공급을 위한 물 재이용 기본계획 및 물 재이용 관리계획 수립
- 하수 재이용수 공급계획
  - 세척수, 청소수 등 장내용수 및 공공하수처리시설 내 설치되는 주민친화 시설 등을 설치할 경우 조경용수는 전량 하수처리수로 물 재이용
  - 신규 택지개발사업 진행시 하수처리수를 수세식 화장실 용수, 소방용수 및 수변 및 생태공원의 조경용수와 도로의 살수용수로 물 재이용

### 라. 공공하수처리시설 운영관리 개선

- 지역에 산재된 공공하수처리시설을 비롯한 환경기초시설의 통합운영관리에 의한 인력 및 비용 절감과 설비의 효율적 수행이 가능하도록 구성
- 장래 설비 증설시 대응이 용이한 중앙집중식 감시제어시스템 적용
- 환경시설물의 종합적인 유지관리 및 효율적인 운영과 장래 전국적 통합 운영체제의 대응이 용이하도록 범용통신방식을 이용한 통합운영 관리 시스템 구축
- 유사시 시간적, 공간적 제한 없이 사고내용이 신속히 전달될 수 있도록 정보시스템 구축

## 6. 폐기물

### 6.1 현황 및 문제점

#### 가. 생활쓰레기 수거현황

- 2015년 현재 목포시의 생활폐기물의 하루 배출량은 221톤/일이며 점차적으로 감소하고 있는 추세임
- 생활폐기물의 감소는 총량제 실시와 쓰레기 배출량 감소를 위한 다각적인 노력의 결과이나 사업장 폐기물 및 건설폐기물은 증가추세로 나타남

〈생활폐기물 수거 현황〉

연별	행정구역		청소구역		수거지 인구율 (%)	배출량 (톤/일)	처리장 (톤/일)	수거율 (%)
	면적 (km <sup>2</sup> )	인구 (인)	면적 (km <sup>2</sup> )	인구 (인)				
2011년	50.10	24,4871	40.40	243,687	99.6	251	251	100.0
2012년	50.20	245,073	40.40	245,550	100.2	251	251	100.0
2013년	50.20	245,073	40.40	245,550	100.2	251	251	100.0
2014년	50.20	239,109	40.40	239,089	100.0	236	236	100.0
2015년	51.58	241,213	41.88	240,576	99.7	221	221	100.0

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

#### 나. 생활쓰레기 처리현황

- 2015년 목포시의 생활쓰레기 처리현황은 매립이 69.2%, 재활용 30.8% 하루 배출량은 221톤/일이며 점차적으로 감소하고 있는 추세임

〈생활폐기물 처리 현황〉

구분	발생량 (톤/일)		매립 (톤/일)		소각 (톤/일)		재활용 (톤/일)	
		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)
2011년	251	100.0	179	71.3	—	—	72	28.7
2012년	284	100.0	137	48.2	—	—	147	51.8
2013년	214	100.0	144	67.3	—	—	70	32.7
2014년	221	100.0	145	65.6	—	—	76	34.4
2015년	221	100.0	153	69.2	—	—	68	30.8

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

## 다. 폐기물 배출 및 처리현황

### (1) 사업장 배출시설 폐기물 처리현황

- 2015년 목포시 관내 사업장 배출시설 폐기물 배출량은 113톤/일이며, 이 중 3.5%는 매립, 0.9%는 소각, 94.7%는 재활용 처리, 0.9%는 해역배출 되고 있음

〈사업장 배출시설 폐기물 처리현황〉

구분	발생량 (톤/일)		매립 (톤/일)		소각 (톤/일)		재활용 (톤/일)		해역배출 (톤/일)	
		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)
2011년	70	100.0	2	2.9	1	1.4	33	47.1	34	48.6
2012년	77	100.0	4	5.2	1	1.3	69	89.6	3	3.9
2013년	106	100.0	1	0.9	1	0.9	101	95.3	3	2.8
2014년	107	100.0	4	3.7	1	0.9	100	93.5	2	1.9
2015년	113	100.0	4	3.5	1	0.9	107	94.7	1	0.9

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

### (2) 건설폐기물 처리현황

- 2015년 목포시 관내 사업장에서 배출되는 건설폐기물 배출량은 394톤/일이며, 이 중 99.0%는 재활용 처리되고 있으며, 1%는 소각 처리되고 있음

〈건설폐기물 처리현황〉

구분	발생량 (톤/일)		매립 (톤/일)		소각 (톤/일)		재활용 (톤/일)	
		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)
2011년	934	100.0	1	0.1	29	3.1	904	96.8
2012년	681	100.0	1	0.1	11	1.6	669	98.2
2013년	1,262	100.0	14	1.1	49	3.9	1,199	95.0
2014년	508	100.0	—	—	25	4.9	483	95.1
2015년	394	100.0	—	—	4	1.0	390	99.0

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

## (3) 지정폐기물 처리현황

- 2015년 목포시 관내 사업장에서 배출되는 지정폐기물 배출량은 1,124톤/일이며, 이 중 31.9%는 매립 처리하고, 22.8%는 소각 처리되고 있으며, 45.3%는 재활용 처리되고 있음

〈지정폐기물 처리현황〉

구분	발생량 (톤/일)		매립 (톤/일)		소각 (톤/일)		재활용 (톤/일)	
		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)		비율 (%)
2011년	2,462	100.0	825	33.5	331	13.4	1,306	53.0
2012년	2,290	100.0	751	32.8	391	17.1	1,141	49.8
2013년	2,223	100.0	729	32.8	364	16.4	1,130	50.8
2014년	1,920	100.0	328	17.1	502	26.1	1,090	56.8
2015년	1,124	100.0	359	31.9	256	22.8	509	45.3

자 료 : 목포시 통계연보 2017, 목포시

## (4) 폐기물 매립시설 현황

- 2015년 기준 목포시에는 총 1개소의 매립장이 있으며, 매립시설의 잔여 매립 가능량은 총 매립 용량의 15.5%인 448,000m³로 나타남

〈폐기물 매립시설 현황〉

구 분	총 매립지 면적	총 매립용량	기 매립량	잔여 매립 가능량	2015년 매립량
대양동 241-41	180,000m²	2,897,000m³	2,449,000m³	448,000m³	56,416톤

자 료 : 2015년 전국 폐기물 발생 및 처리현황, 환경부

## (5) 폐기물 처리업체

- 2015년 기준 목포시 생활 및 건설폐기물 처리업체는 39개 업체에서 대행하고 있으며, 이중 수집·운반업체 37개, 중간재활용 1개, 중간처리업 1개 업체에서 운영중에 있음

〈생활 및 건설폐기물 처리업체〉

계	수집·운반		중 간 처 분	최 종 처 분	중 간 재활용	최 종 재활용	중 합 재활용	중 간 처리업
	생 활 폐기물	건 설 폐기물						
39	26	11	-	-	1	-	-	1

자 료 : 2015년 전국 폐기물 발생 및 처리현황, 환경부



**(6) 기타시설 설치 현황**

- 목포시에 설치된 음식물 자원화시설을 포함한 기타 폐기물 처리시설로는 재활용선별장이 있으며, 2015년 음식물 자원화시설 처리량은 14,129톤/년 임
- 음식물 자원화시설에서 생산된 퇴비는 전량 농가에 공급하여 우량 농산물을 생산하여 농가소득에 기여하고, 또한 음식물류 폐기물 재활용과정에서 나오는 폐수는 해양환경 보전을 위하여 목포시 공공하수처리시설에 유입하여 처리

〈기타 폐기물처리시설 현황〉

소재지	시설명	시설용량 (톤/일)	1일평균 가동시간	시설수(개)	2015년 처리량(톤)
목포시 대양동 241-41	음식물류 폐기물 자원화시설	40	8	1	14,129
목포시 대양동 241-55	재활용 선별장	50	8	3	505

자 료 : 2015년 전국 폐기물 발생 및 처리현황, 환경부

**6.2 문제점 및 여건변화****■ 재활용 폐기물의 체계적 관리**

- 민간부문의 재활용을 지속적으로 홍보, 활용함으로써 재활용 활성화를 유도하고 주민제도 등 홍보 활동을 활발히 전개하여 재활용 사업을 정착 시키고 폐기물 재활용 제고를 위한 보상 체계 확립

**■ 생활폐기물 감량을 위한 관리**

- 종량제 시행 이후 분리 수거율의 증가로 음식물류 폐기물 발생량이 증가 하였으며, 2005년부터 시행하기 시작한 음식물류 폐기물 직매립 금지 조치에 따라 발생량이 더욱 증가하였음
- 생활계 폐기물 발생량을 줄이기 위한 목포시의 적극적인 의지와 대책이 필요하며 시민들의 자발적인 참여와 지속적인 실천이 있도록 행정적, 재정적 지원(인센티브)이 동반되어야 함

**■ 매립장관리실태 파악 및 활용 대책 마련**

- 매립지에서 발생하는 침출수는 지하수, 하천 및 호소 등으로 유출되어 심각한 수질오염 및 토양 오염을 유발
- 현재 운영중에 있는 매립장 용량 한계에 대비하여 정확한 진단 및 자원순환센터 설치 등을 면밀히 검토

## 6.3 생활 폐기물 지표설정

### 가. 지표설정

- 목포시 1인 1일 생활폐기물 배출량은 2011년 1.02kg/일에서 2015년 0.93kg/일로 점차 줄어들고 있으므로, 장래 폐기물 배출량은 분리수거 정착화와 재활용률 향상으로 2030년 1인 1일 배출량은 0.55kg/일 것으로 예상됨
- 재활용 증대에 따라 매립율은 줄어들 것으로 예측되며, 목표연도 총 배출량은 165톤/일로 매립량은 84톤/년으로 예측됨

〈생활폐기물 발생량 추정〉

구 분	단 위	2015년	2020년	2025년	2030년
계획인구	명	241,213	240,000	260,000	300,000
1인 1일 배출량	kg	0.93	0.78	0.65	0.55
총 배출량	톤/일	224	187	169	165
재활용	%	30.8	32.3	40.5	49.3
매립률	%	69.2	67.7	59.5	50.7
소각률	%	—	—	—	—
매립량	톤/일	155	127	101	84

## 6.4 실천계획

### 가. 생활폐기물 배출 및 처리체계의 정비

#### ■ 원룸 및 소규모 공동주택 분리수거함 설치

- 20세대 미만인 경우 생활·재활용·음식물 분리수거함 설치
- 20세대 이상인 경우는 소규모 클린하우스(비가림시설) 설치

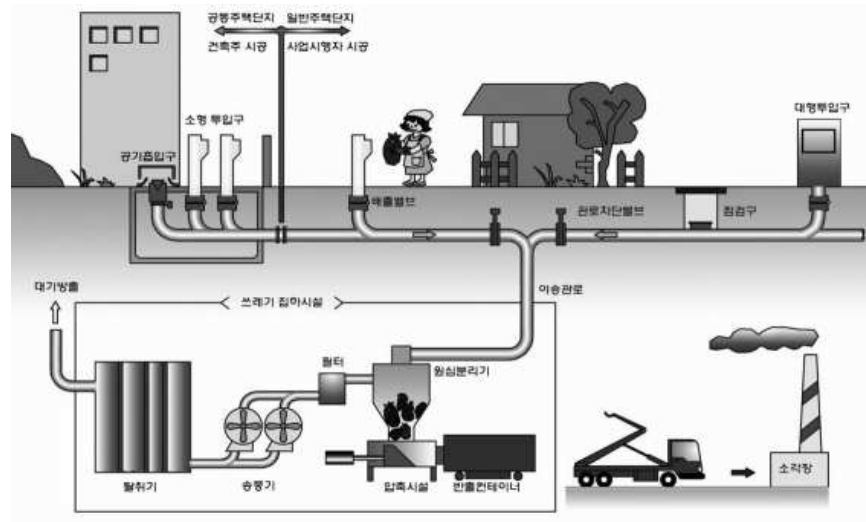
#### ■ 음식물쓰레기 감량화 및 분리수거를 통한 자원 재활용

- 가정에서 발생하는 생활폐기물은 재활용품, 가연성, 불연성 등으로 분리수거 할 수 있도록 단일 개발 사업지구 내 분리수거함을 설치토록 하며, 발생 폐기물 중 음식물쓰레기를 제외한 종이류, 유리류, 플라스틱류 등은 분리수거를 통해 최대한 재활용 처리

### ■ U-city의 개념과 연계한 쓰레기 자동 집화시스템 구축

- 신규 도시개발사업 및 주택건설사업 추진시 쓰레기 자동집하 시스템(쓰레기 관로 수송시스템)설치를 통한 쓰레기의 수송과 수거에 진공압을 이용하여 흡입하는 쓰레기 자동집하시스템 설치 적극권장

〈쓰레기 자동집하시스템 개념〉

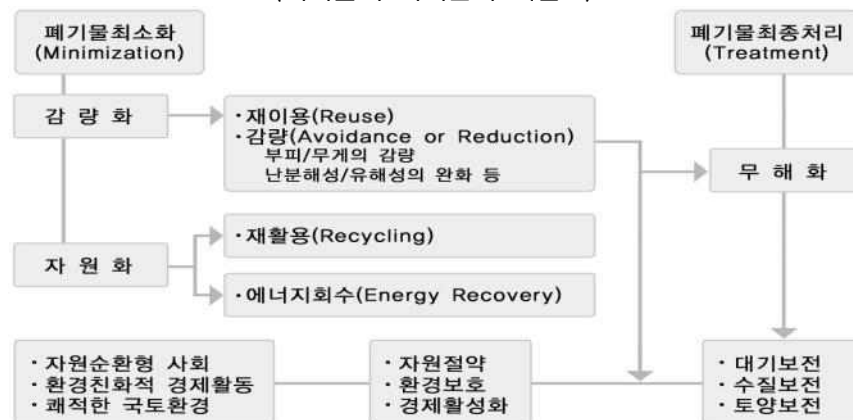


### 나. 지속가능한 자원순환형 폐기물 관리체계 구축

#### ■ 폐기물의 감량화 및 자원화체계 구축

- 음식물류 폐기물 전량 자원화체계 구축을 위하여 음식물쓰레기는 전량 분리수거하여 재활용함으로써 환경오염 방지와 배출원에 따른 수거체계 구축
- 민자유치를 통해 폐기물 처리 전반(수집, 운반, 처리)에 걸쳐 민간위탁을 확대하여 재원의 안정적 확보와 운영비 절감을 도모

〈폐기물의 최적관리 개념도〉



### ■ 폐기물 배출 및 처리업체 등 시설 및 관리감독 강화

- 폐기물 배출업소 지도점검을 실시하며, 배출자·처리자 교육 강화 및 홍보 실시
- 안정적 매립장 운영을 위하여 반입폐기물의 철저한 감시 필요
- 1일 복토, 방역, 침출수의 철저한 관리, 꽃길 조성 등을 통한 쾌적한 환경조성 필요
- 폐기물 배출 및 처리업체시설 관리감독 강화로 폐기물 감량 및 친환경 경영 유도
- 건설폐기물 및 지정폐기물을 철저히 관리하여 발생량을 저감하고 제2차 오염을 방지토록 하며 공동처리시설을 확충하는 효율적인 처리체계 구축
- 불법투기 감시용 CCTV 설치가동에 따른 계도·단속, 효과성 분석 후 설치장소 이동 및 확대 설치

### ■ 폐기물 감량화를 위한 제도적 장치 마련

- 도소매업소, 식품접객업소 등 대상 사업장의 1회용품 사용 규제와 대형판 매업소의 포장 폐기물 발생 억제에 관한 홍보 및 지도점검 강화
- 쓰레기 종량제 완전 정착을 위한 불법투기 단속을 꾸준히 실시하고 시민 참여 활성화를 위한 신고 포상금 제도 운영
- 대형 폐가전제품 무상방문 수거
- 소형가전의 경우 학교 및 다중이용시설에 수거함 설치

### ■ 매립장 관리방안 구축

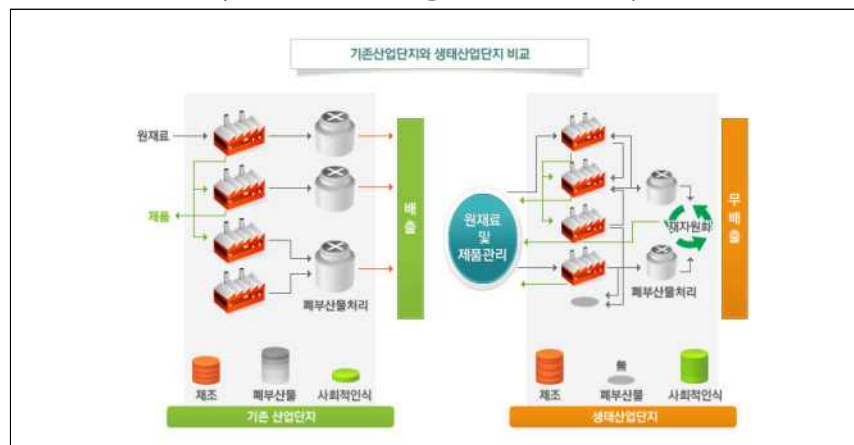
- 매립장 인근지역의 지하수 오염을 방지하기 위하여 올바른 차수막을 설치하고 침출수 처리시설의 정상운영 및 위생매립 등 환경오염저감대책 수립
- 매립장의 환경실태를 파악하고 지속적으로 관리하여 주변 환경피해를 최소화하도록 하고 쓰레기 매립되었던 지역에 대해서 환경오염 측정과 환경영향평가를 지속적으로 실시
- 사용 종료된 폐기물처리시설에 공원, 산업시설, 친환경 에너지타운 등을 조성하여, 지역 인프라를 활용하는 방안 마련

## 다. 폐기물의 감량 및 자원화 추진

### ■ 생태산업단지(EIP) 구축사업 추진을 통한 폐자원 활성화

- 산업단지 내에서 발생하는 부산물, 폐자원, 폐에너지 등을 다른 기업의 원료나 에너지원으로 재사용함으로써 자원 효율성을 높이고 오염물질 배출을 최소화하는 녹색산업단지로서 경제적 성과(Economic impact)를 향상시키는 동시에 생태적 영향(Ecological impact)을 감소시킬 수 있는 생태산업단지 구축
- 현재 여수국가산단을 거점으로 생태산업단지 구축사업이 진행 중이며, 세부사업 유치를 통하여 경제적 이익을 창출
- 세부사업은 별도의 재원 투자 및 비용부담 없이 자연스럽게 얻어지는 환경적 개선 효과를 지역주민과 향유함으로써 산단이 속한 지역사회의 가치를 향상시킬 수 있음

〈기존산업단지와 생태산업단지 비교〉



항목	기존산업단지	생태산업단지
선정기준	경제성	경제성과 환경성
연계성	원료 및 제품위주	원료, 제품, 부산물, 폐기물, 폐에너지 등
폐기물처리	자체 또는 공동처리	원료 및 에너지원으로 재사용
관리주체	산업단지 공단	산업단지공단+자체조직
폐기물 발생	대량발생	최소화
구성원	입찰방식	자발적 참여
사회적 이미지	오염 배출원	환경, 사회와 조화
지역사회와의 관계	항시 민원 발생	지역사회의 동참

## 7. 에너지

### 7.1 현황분석

#### 가. 전력

- 2014년 12월 기준 전력소비량은 총 1,195,602mwh로 2010년 대비 증감율 1.0%로 근소하게 증가함
- 2010년 대비 증감율은 가정용 전력이 3.4%, 공공용 31.4%로 증가를 보이고 있으며, 서비스업 및 산업용은 감소함

〈용도별 전력소비량〉

(단위 : mwh, %)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2010년 대비 증감율(%)
합계	1,183,658	1,186,004	969,366	1,089,003	1,195,602	+1.0
가정용	347,261	347,558	304,408	358,806	359,099	+3.4
공공용	73,967	83,386	74,613	95,314	97,207	+31.4
서비스업	623,252	627,797	527,323	634,883	608,894	-2.3
산업용	139,178	127,263	63,022	132,380	130,402	-6.3

자료 : 목포시 통계연보, 2015

#### 나. 석유·가스

- 석유 소비량은 2014년 12월 기준 총 169,046kl로 2010년 대비 증감율 5.6%로 감소함
- 가스 소비량은 2014년 12월 기준 총 97,354kl로 2010년 대비 증감율 1.7%로 근소하게 감소함
- 휘발유 및 도시가스 소비량은 2010년 대비 증감율 13.9% 및 2.8%로 증가함

석유·가스 소비량

구분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2010년 대비 증감율(%)
석유	소계	178,983	177,524	184,681	175,705	169,046	-5.6
	휘발유(kl)	46,543	50,047	51,851	54,531	53,010	+13.9
	등유(kl)	26,526	18,703	16,948	14,511	11,198	-57.8
	경유(kl)	105,914	108,774	115,882	106,663	104,838	-1.0
가스	소계	99,012	97,905	100,970	98,198	97,354	-1.7
	도시가스(천m³)	60,995	62,505	64,667	64,008	62,675	+2.8
	프로판(t)	7,625	6,878	7,918	6,772	5,887	-22.8
	부탄(t)	30,392	28,522	28,385	27,418	28,792	-5.3

자료 : 목포시 통계연보, 2015

## 7.2 기본방향

- 저탄소 녹색성장 기반 구축을 위한 신재생에너지 보급 확대
- 에너지 이용효율 극대화 및 폐자원에너지 활용
- 친환경·저에너지 녹색건축물 지원 방안 마련
- 신재생에너지 기술인력 양성
- 시민참여를 위한 에너지 교육 활성화

## 7.3 실천계획

### 가. 저탄소 녹색성장 기반 구축을 위한 신재생에너지 보급 확대

- 자연적 특성을 고려하여 지역에 적합한 신재생에너지의 발굴 및 생산 도모
  - 해양 풍력발전 도입 등 지역적 특성을 활용한 지역특화 친환경 에너지 발굴사업
  - 폐철도부지, 자전거도로, 도로변 등 시설의 기능에 저해가 없는 범위에서 태양광발전시설의 설치검토와 조성
  - 신재생에너지로 지역단위 난방과 산업·농·어업 등 생산 활동에 활용하여 지역소득 창출 및 지역경제 활성화 방안모색

### 나. 에너지 이용효율 극대화 및 폐자원에너지 활용

- 에너지 저소비형 도시계획 수립
  - 각종 사업의 개발계획부터 신재생에너지 적용 검토
  - 기존 도심에 에너지 절약형 리모델링 활성화 구역 제도도입
  - 일조 및 바람길 분석 등 자연적 여건을 고려한 단지계획으로 에너지 손실 최소화 단지 모색
- 공공기관 에너지이용 합리화 추진
  - 에너지이용 효율성 향상으로 에너지 저소비형 사회기반 구축
  - 에너지절약 의식 고취로 생활 속 녹색실천 도모

### ■ 친환경 교통수단 인프라 구축

- 임성 도시개발사업 등 목포시 개발사업 시 대중교통 및 자전거전용도로 확충 우선실시
  - 승용차 요일제 이용 및 자전거 이용의 활성화로 교통수요 관리강화
- 친환경 전기차 보급 및 인프라 구축 및 카셰어링
  - 주차장을 중심으로 시민 누구나 필요할 때 차량을 빌려 탈 수 있는 카셰어링 서비스 운영

## 다. 친환경·저에너지 녹색건축물 지원 방안 마련

### ■ 에너지 절약형 건축물의 보급을 통한 효율 강화

- 자연에너지를 활용하고 에너지 손실을 최소화하는 저에너지빌딩, 공동주택, 제로 에너지 주택 등 에너지 절약형 건물의 보급 확대
- 에너지 절약 및 친환경요소를 반영한 건축물에 대한 인센티브 적용방안 마련
- 기존 건축물에 대한 에너지진단을 통한 에너지 손실 제고



친환경 녹색건축물 보급

### ■ 에너지 절약형 시범단지조성과 홍보를 통한 제로에너지 건축물 보급 확대

- 에너지 절약형 시범단지와 홍보관을 조성 일반 주택에 보급 가능한 저비용 설비기술 등을 홍보하고 설비공급자와 수요자간 직거래를 통한 설치비용 저감 등 에너지 저감설비 설치 확대 모색

## 라. 신재생에너지 기술인력 양성

- 기 개발된 대체에너지 관련시설 및 설비를 조립 정비할 실무 차원의 인력 양성기관으로서 실업계 고등학교 내에 관련 학과를 신설 운영
- 대체에너지 관련 기술을 개발 및 적용하는 중·고급 수준의 기술 개발을 담당할 인력양성을 위해 대학 및 전문대학 내에 대체에너지기술 관련 학과를 신규 설치하거나 개편
- 정부 부처의 일자리 창출 프로그램을 활용해 대체에너지기술 관련 고용창출 및 종사자 재교육 프로그램의 개발 및 활용하고 맞춤형 현장 실습 위주의 산학협력형 프로그램의 개발 및 제공

## 마. 에너지복지 강화

- 취약계층을 위한 에너지복지 사업의 확대를 도모하며, 탄소세 및 TIF 등을 운용하여 에너지사업기금의 조성 및 이용 마련



- 에너지 빈곤층 제로화에 동참하여야 할 것이며, 정부의 에너지 비용절감 프로그램과 아울러 집중 추진
- 저소득층 에너지 이용효율 개선을 위한 지원프로그램 확대하여 에너지 비용을 근원적으로 절감토록 지원하는 정책을 확대하며 추진 중인 지원 프로그램을 다양화하여 지원체계의 효율화 도모

## 바. 시민참여를 위한 에너지 교육 활성화

### ■ 녹색에너지 교육 및 에너지 진단인력 양성 강화

- 시민, 학생, 이해관계자를 대상으로 맞춤형 녹색 리더양성 프로그램 운영
- 에너지 다소비 건물 및 상가 등 에너지진단과 절약 컨설팅 추진
- 그린캠퍼스, 그린스쿨, 주민센터 연계 프로그램 개발·운영

### ■ 환경부 주관 그린캠퍼스와 그린스쿨 지정

- 초·중·고등학생 및 대학생 대상 전년대비 10% 절약 공모사업(시설/교육/캠페인)
- 초중고 및 대학교 에너지 절전소, 에너지통합관리시스템(EMS) 운영 지원
- 녹색에너지 동아리 운영 지원 및 에너지 청년 창업 유도

### ■ 시민주도형 에너지 절약 실천운동 및 MOU 체결

- 시민참여 에너지 절약 슬로건 공모, 에너지 절약 경진대회 등 참여 행사 개최
- 시민단체와 협업을 통한 탄소포인트제를 비롯한 에너지 효율화 제도 및 사업 홍보물, 절약 우수사례 발굴 및 전파
- 협회, 기업, 연구원, NGO들이 에너지 절약에 참여할 수 있도록 단체별 특성에 맞는 MOU를 체결하고, 자율목표 관리제 등을 실시 유도

### ■ 친환경 경제운전 · 환경교육 프로그램운영

- 시민 대상 친환경 경제운전 프로그램 실시
  - 친환경 경제운전 체험기회, 운전습관 개선을 유도하는 친환경운전 보조 장치 부착 지원 등
- 시내버스 운전자 대상 경제운전 프로그램 실시
  - 친환경·경제운전에 대한 이론부터 실제 주행을 통한 운행패턴 분석 및 습관교정 등 Total 교육프로그램, 교육실시 후 운전습관 교정 전·후 연비 비교 분석 등

