

인천 강화군 광역교통 접근성 개선방안



인천발전연구원

**본 발표내용은 「강화군 광역교통망 확충 및 접근성 개선방안
(2012.12.)」 연구내용의 일부를 요약발췌한 것입니다.**

목 차

- I 지역현황
- II 지역교통체계 현황 및 특징
- III 장래 교통수요 전망
- IV 광역교통 접근체계 개선
- V 경제성분석 및 투자계획수립
- VI 정책제언

I 지역현황

사회경제 현황분석

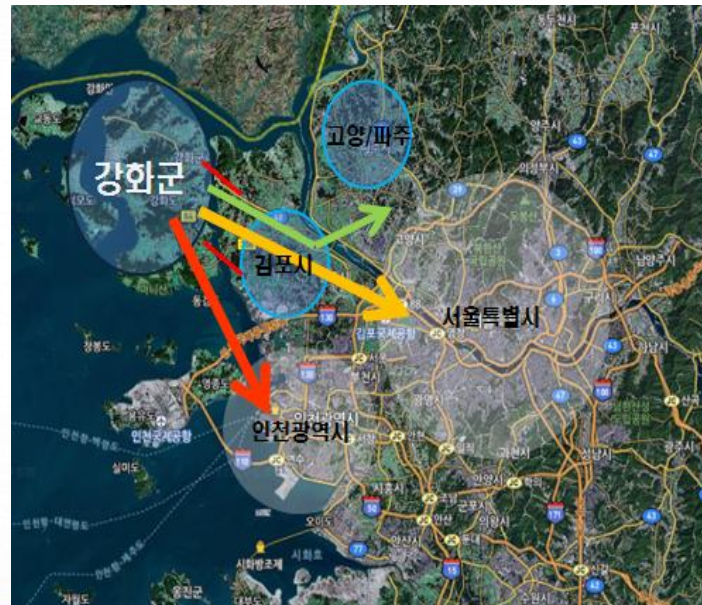
행정구역 현황

- 강화군 행정구역은 1읍 12면으로 구성, 총 면적 411.24 km²로 이중 임야가 44.1%임
- 인천광역시와 직접 연결된 교통망 없어, 김포시 경유 필수, 강화군 주도의 광역교통시설 사업추진 불가능

행정 구역



강화군의 입지적 특징



I 지역현황

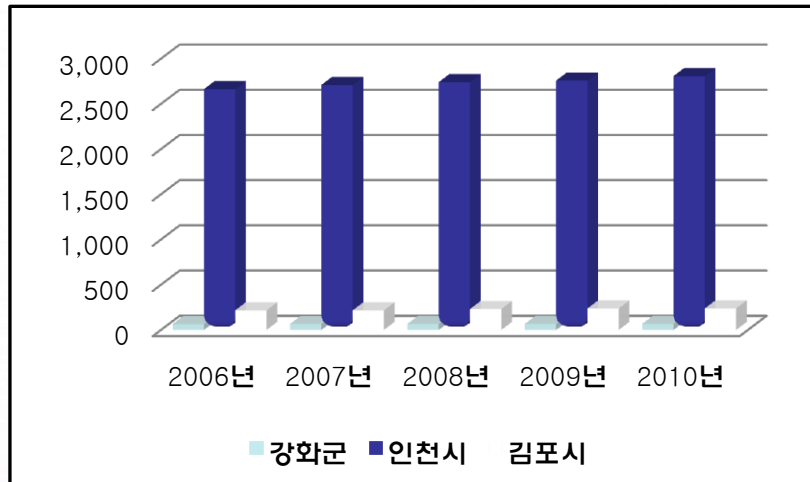
인구수 및 자동차등록대수

- 인구수 : 2010년 67.7천인, 꾸준한 증가(0.69%) 추세
- 자동차등록대수 : 2010년 26.6천대, 높은 성장세(3.30%) → 0.39대/인

인 구

(단위 : 천인)

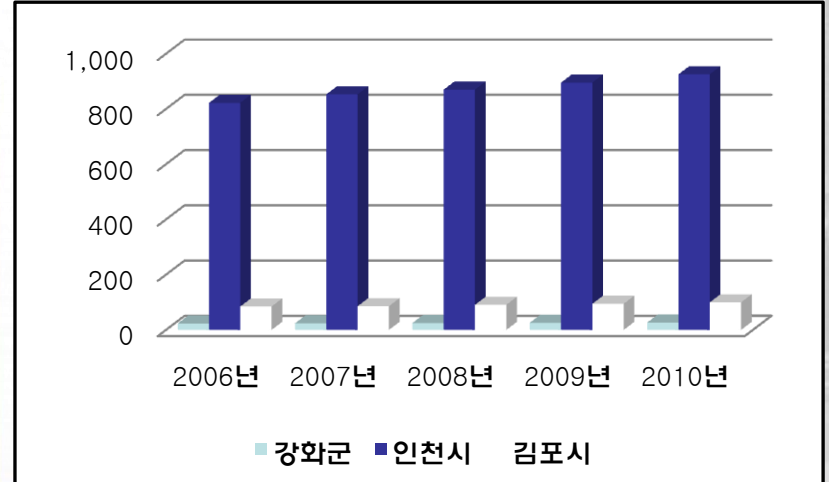
구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	증가율 (%)
강화군	65.8	66.9	67.9	67.6	67.7	0.69%
인천시	2,663.9	2,710.0	2,741.3	2,758.4	2,808.3	1.33%
김포시	217.6	216.9	231.8	237.6	238.3	2.31%



자동차등록대수

(단위 : 천대)

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	증가율 (%)
강화군	23.3	24.0	25.1	26.0	26.6	3.30%
인천시	822.3	853.2	870.3	895.8	925.7	3.01%
김포시	84.8	85.9	91.0	94.7	99.8	4.15%



I 지역현황

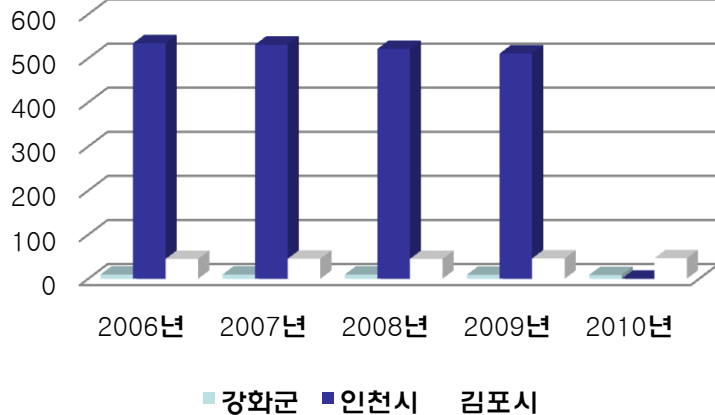
학생수 및 종사자수

- 학생수 : 2010년 8.7천인, 감소(-2.43%) 추세 → 사회 전반적인 현상
- 종사자수 : 2010년 17.2천인, 증가(3.61%) 추세

학 생 수

(단위 : 천인)

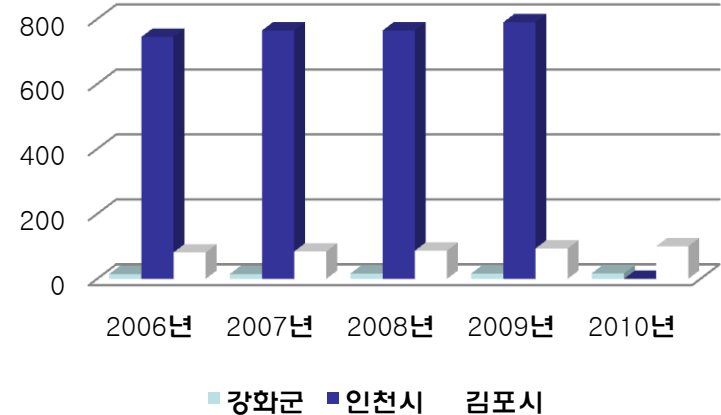
구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	증가율 (%)
강화군	9.6	9.8	9.6	9.2	8.7	-2.43
인천시	534.2	531.3	521.4	510.8	-	-1.48
김포시	45.0	45.4	45.0	46.2	46.4	0.77



종 사 자 수

(단위 : 천인)

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	증가율 (%)
강화군	14.9	15.0	16.5	16.4	17.2	3.61
인천시	745.1	765.1	765.0	790.2	-	1.98
김포시	81.4	84.3	86.7	93.6	100.4	5.37



I 지역현황

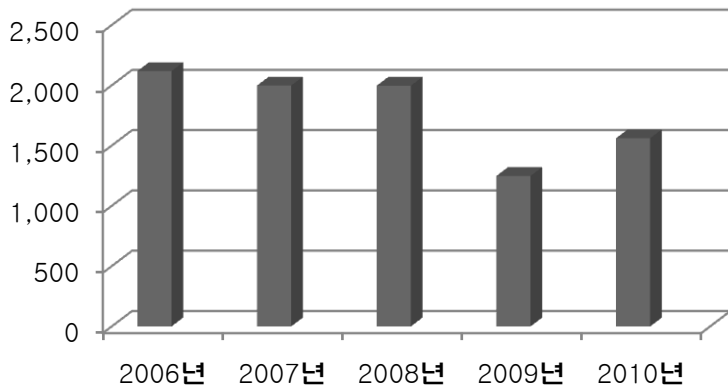
강화군 관광지 방문객 현황

- 강화도 관광지 방문객수 : 2006~2008년 연평균 200만명 수준, 2009년 125만명으로 일시적 감소(연평 포격 사건) 이후 증가추세
- 주요 관광지 : 마니산이 29.8만명(30.1%), 함허동천, 광성보 등의 순

강화군 관광지 방문객수

(단위 : 천인)

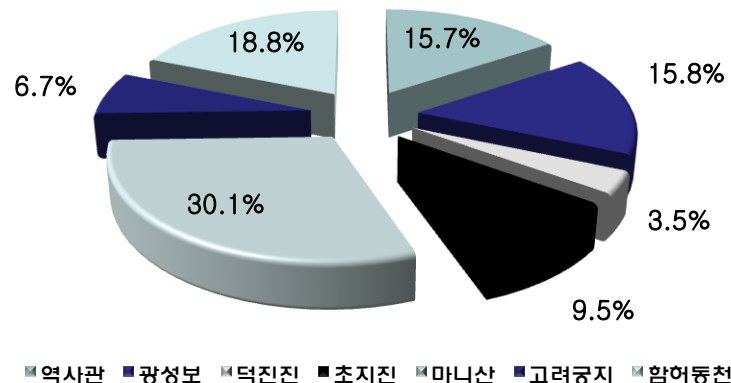
구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	증가율 (%)
방문객	2,118	1,998	1,997	1,248	1,561	-7.3



주요 관광지 방문인구

(단위 : 천인, %)

구분	역사관	광성보	덕진진	초지진	마니산	고려궁지	함허동천
방문객	155.1	156.2	34.5	94.3	298.3	66.2	186.1
구성비	15.7	15.8	3.5	9.5	30.1	6.7	18.8



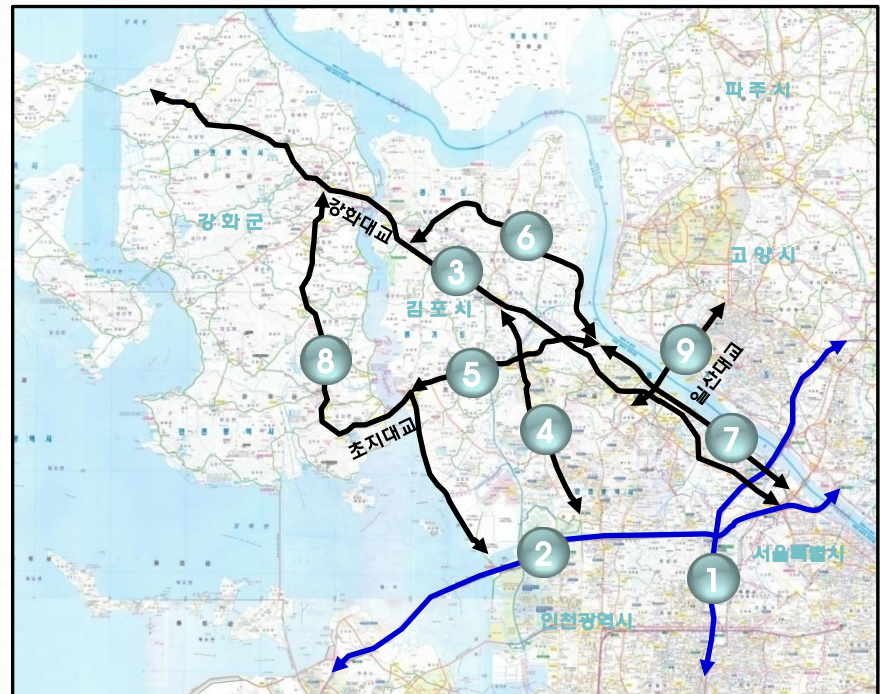
Ⅱ 지역교통체계 현황 및 특징

도로망체계 현황 및 문제점

- 강화군내 도로 : 국도48호, 국지도 84호
- 광역간선 도로 : 국도48호선, 국지도 78호선, 지방도 355호선, 외곽순환도로, 인천공항고속도로 등
- 김포시 경유, 김포와 강화군간 연계 도로의 여건 열악 및 부족 : 특정시간대 교통혼잡 발생

조사항목 및 수행절차

	도 로 명	차로수	폭원(m)
①	서울외곽순환선	8~10	40~50
②	인천국제공항선	6~8	35~40
③	국도 48호선	2~8	10~40
④	지방도 355호선	4	20
⑤	지방도 356호선	2~4	10~20
⑥	국지도 56호선	2~4	10~20
⑦	국지도 78호선	2~6	10~30
⑧	국지도 84호선	2~4	10~20
⑨	국지도 98호선	6~8	30~45

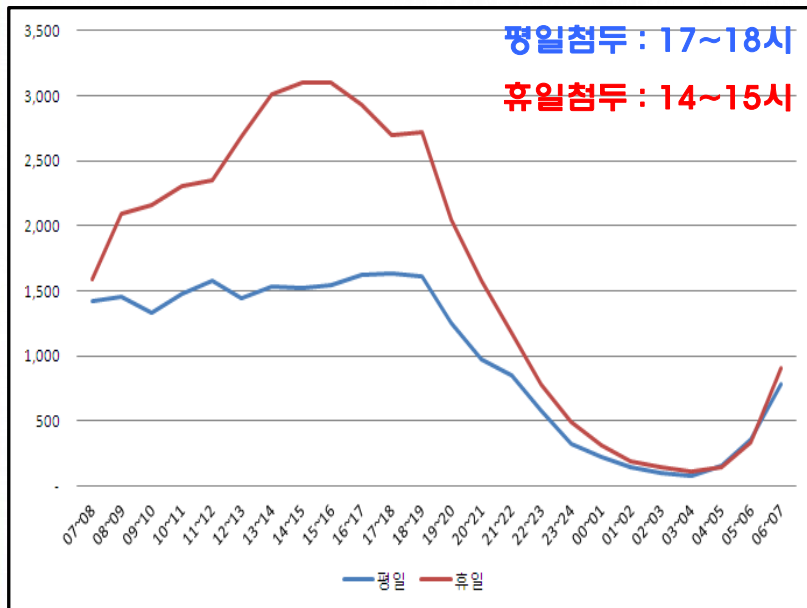


Ⅱ 지역교통체계 현황 및 특징

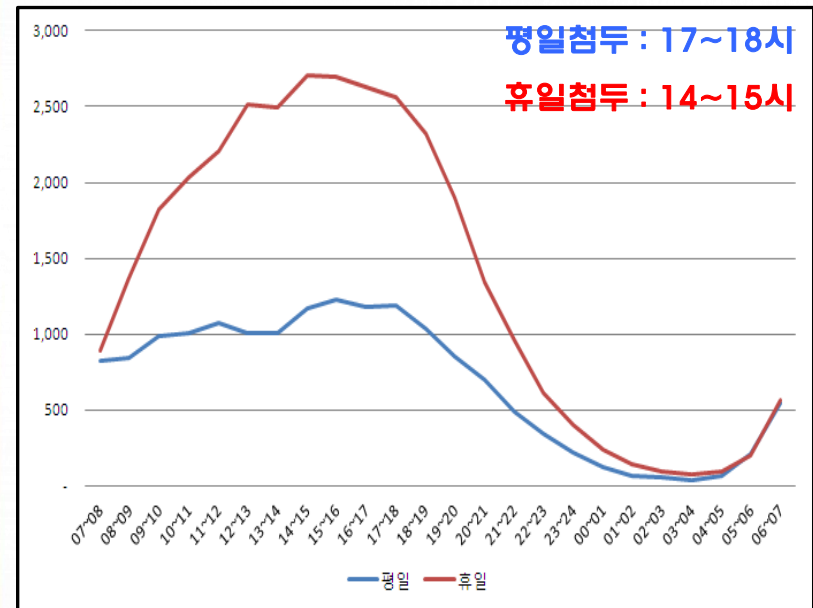
강화군 유·출입 교통량

- 강화군과 연결되는 강화대교 및 초지대교 24시간 교통량조사 실시
- 강화군 유·출입 교통량은 **평일 40,268대/일**(강화대교:23,989대/일, 초지대교:16,279대/일)
- **주말 71,824대/일**(강화대교:38,953대/일, 초지대교:32,871대/일) → **1.78**(주말/평일)
 - 진달래 축제 기간 조사량으로 일년평균 주말/평일 비율은 1.21

강 화 대 교



초 지 대 교

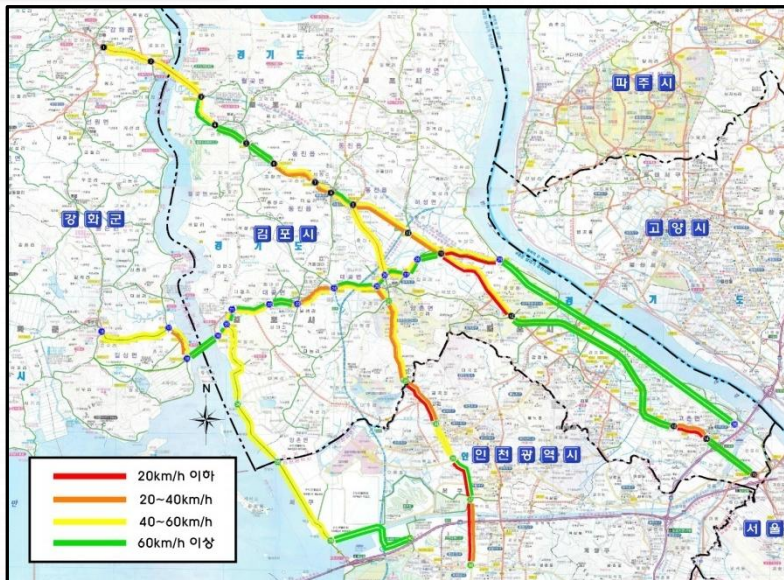


Ⅱ 지역교통체계 현황 및 특징

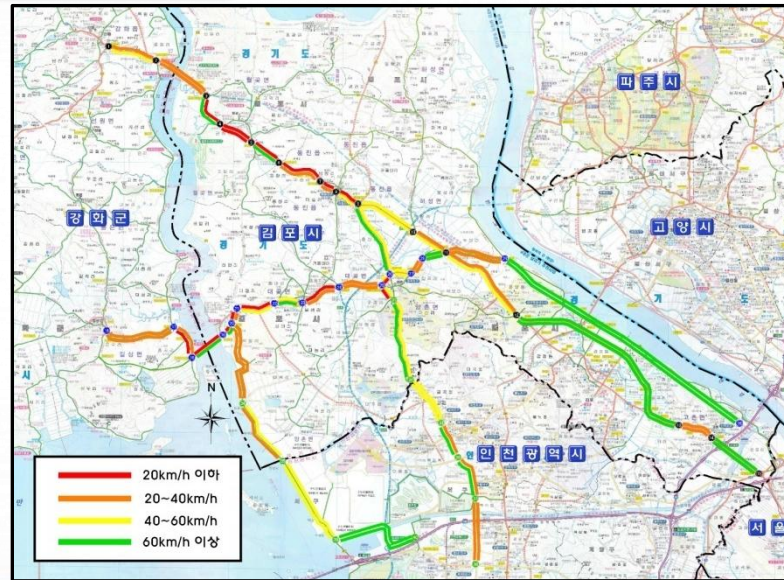
지역간도로 통행속도 서비스 수준

- 평일 첨두시(17~18시) : 서울방면 국도48호선 및 지방도 356호선 일부구간 정체, 인천방면 지방도 355호선 일부구간 정체
- 휴일 첨두시(14~15시) : 강화군 관광객으로 인한 국도48호선 및 지방도356호선 정체
- 평일은 출퇴근통행량이 휴일은 관광통행으로 인한 도로 정체 발생

평일 첨두시



휴일 첨두시

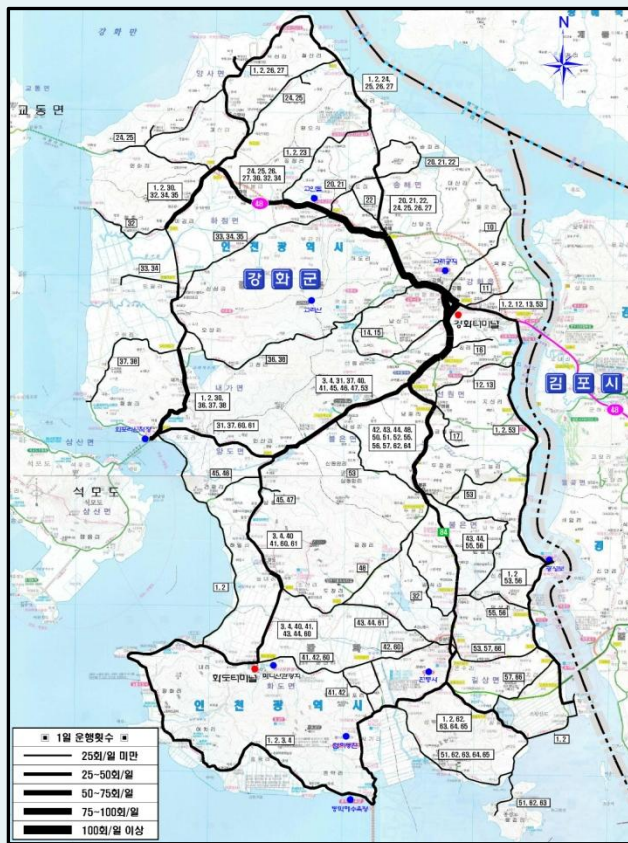


II 지역교통체계 현황 및 특징

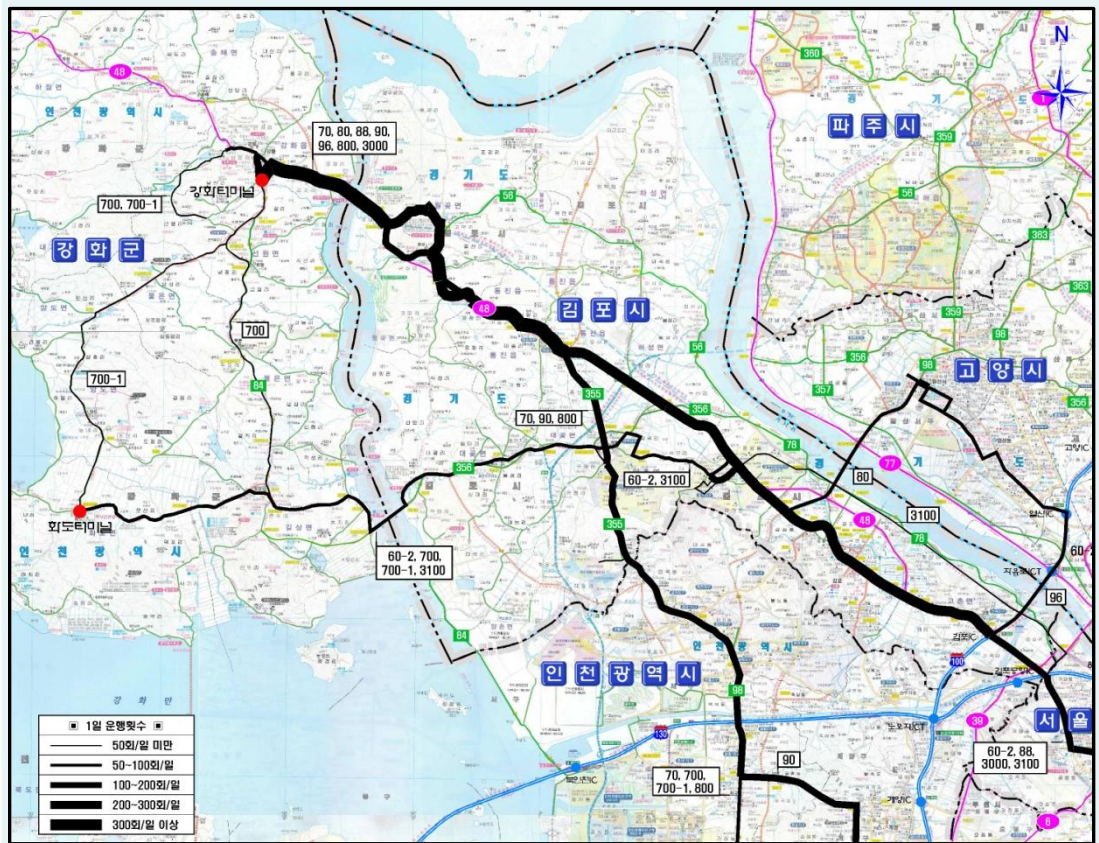
대중교통 서비스 현황

- 강화군 관내 운행버스 총 67개 노선 : 군내버스 53개, 군외 버스 14개(직행 5개, 일반 9개)노선 운행
- 군내버스는 운행횟수가 적고, 군외 버스는 일부지역에 편중되어 대중교통을 이용하는 관광객은 거의 없음

군내 버스 노선 현황



군외 버스 노선현황

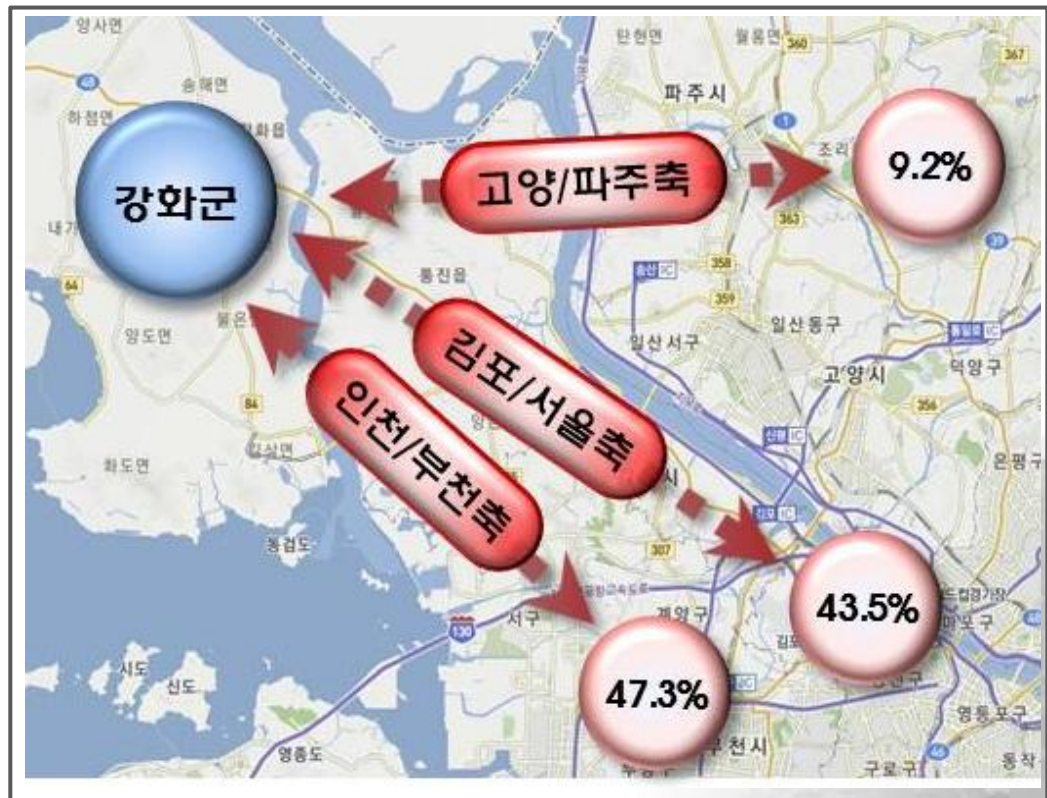


Ⅱ 지역교통체계 현황 및 특징

광역교통 통행 비율

- 강화군을 중심으로 방사형 광역교통축 선정
- 도시철도 : 계획 3개 노선
- 도로 : 현황 8개 노선, 계획 4개 노선

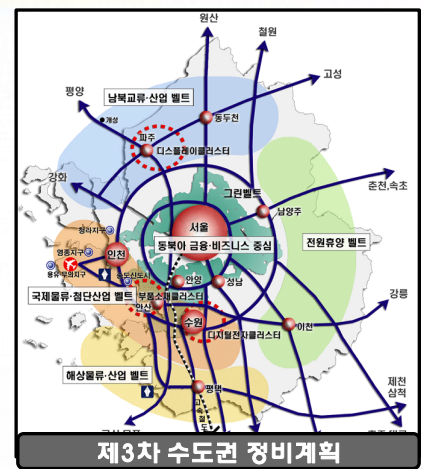
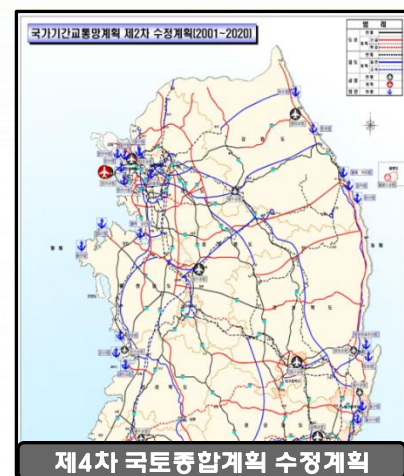
구분	노선명	차로수	비고
인천/부천축	국지도 84호선	2~4	현황
	지방도 355호선	4	현황
	제2외곽순환(인천~김포)	4~6	계획
	초지대교~인천간	4~6	계획
	강화~영종 연결도로	4	계획
	청라~초지대교(김포구간)	4	계획
	인천도시철도1호선 연장	-	계획
	인천도시철도2호선	-	계획
김포/서울축	국도 48호선	2~8	현황
	국지도 78호선(한강로)	6	현황
	지방도 356호선	4	현황
	김포도시철도	-	계획
고양/파주축	국도 77호선(자유로)	8	현황
	국지도 56호선	2	현황
	국지도 98호선	6~8	현황
	제2외곽순환(김포~파주)	4	계획



상위계획 검토

- 광역교통망 구축 관련 상위계획, 개발계획 및 교통관련계획의 종합적 검토를 통해 강화군 광역교통망 확충의 기초자료로 활용

구분	계획명	계획기간
국가 단위	제4차 국토종합계획 수정계획	06~20
	국가기간교통망계획 제2차 수정	01~20
	국가철도망구축계획	06~15
	제2차 도로정비기본계획	11~20
권역 단위	대도시권 광역교통 기본계획	07~26
	제2차 대도시권 광역교통 시행계획	12~16
	제3차 수도권 정비계획	06~20
	2020 수도권 광역도시계획	00~20
지역 단위	2025년 인천광역시 도시기본계획	06~25
	인천광역시 교통정비중기계획	07~16
	인천광역시 도로정비기본계획 수정계획	06~10
	강화종합발전계획	01~20
	김포시 도로정비기본계획(변경)	02~12



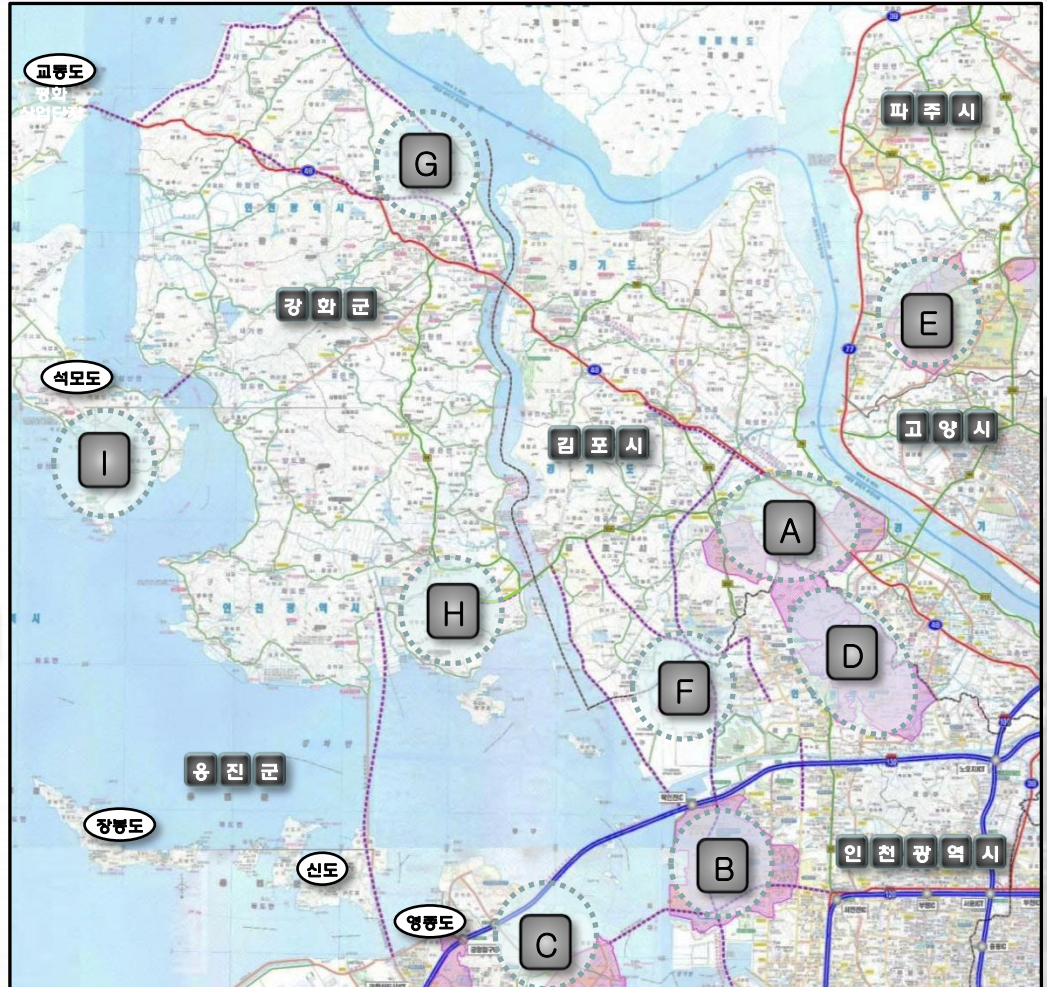
Ⅲ 장래 교통수요 전망

대규모 개발계획

● 강화군 산업단지 및 종합리조트 개발계획 및 김포한강도시 등 장래 개발계획 검토

대규모 개발계획	면적 (천km ²)	수용인구 (천인)	계획 년도
A 김포한강신도시	10,854	165	2012
B 청라지구	17,783	90	2012
C 영종하늘도시	19,316	134	2020
D 검단신도시	18,121	230	2016
E 파주운정3지구	6,951	81	2014
F 검단일반산업단지	2,250	—	2012
G 강화일반산업단지	452	—	2014
H 강화종합리조트	645	—	2015
I 삼산지구 복합휴양단지	794	—	—

주: 석모도 골프장과 연계하여 삼산온천복합관광단지 계획 구상중



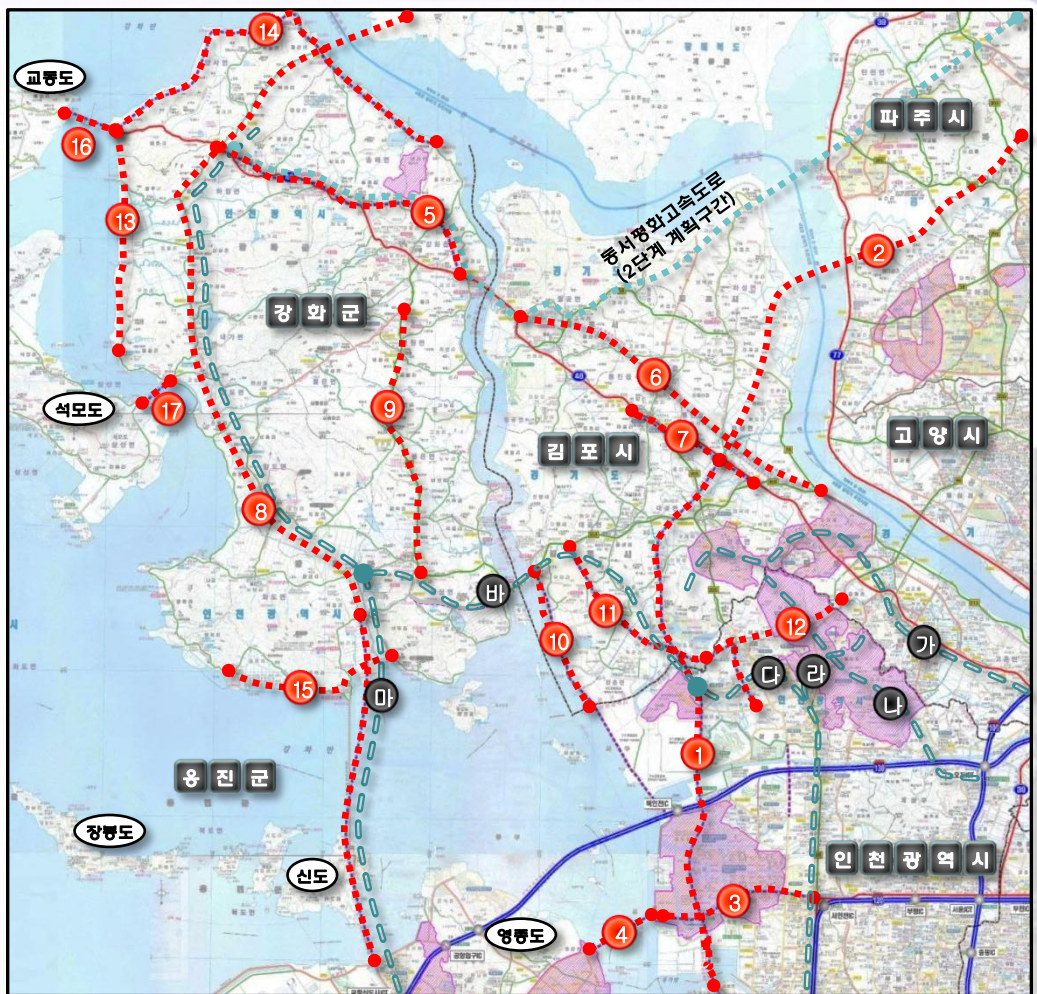
III 장래 교통수요 전망

교통시설 설치계획

● 강화군 관련 주요 도로개설 사업은 총 18개 노선, 철도사업은 총 6개 노선

도로 계획	연장 (km)	차로수	계획 년도
① 제2외곽(인천~김포)	28.6	4~6	2017
② 제2외곽(김포~포천)	51.3	4	2021
③ 경인선 직선화	7.5	4	2014
④ 제3연륙교	4.5	6	2017
⑤ 인화~강화 도로건설	12.7	4	2013
⑥ 운양C~월곶(한강로)	15.3	4	-
⑦ 미송~누산 도로확장	4.0	4→6	2013
⑧ 영종~강화	14.8	4	-
⑨ 강화~개성	42.6	4	장기
⑩ 길상~선원간 도로건설	9.2	2→4	-
⑪ 거점도~약암리(김포구간)	5.9	2→4	2017
⑪ 초지대교~인천간	김포시구간 7.9 인천시구간 4.5	4 4~6	지연 2012
⑫ 금곡동~김포시계	5.6	4	2015
⑬ 북단지역 해안도로	8.9	2	2014
⑭ 황청~인화간 해안도로	12.3	2	2014
⑮ 강화해안도로 6공구	6.2	2	2014
⑯ 교통연륙교 건설	3.4	4	2013
⑰ 삼산연륙교 건설	2.2	2	2017

철도 계획	연장 (km)	계획 년도
가 김포도시철도	23.6	2018
나 인천도시철도1호선 연장	10.9	2015
다 인천도시철도2호선	29.2	2014
라 인천도시철도2호선 지선	3.1	2015
마 영종~강화간 철도		구상계획
바 인천지하철2호선 연장		구상계획

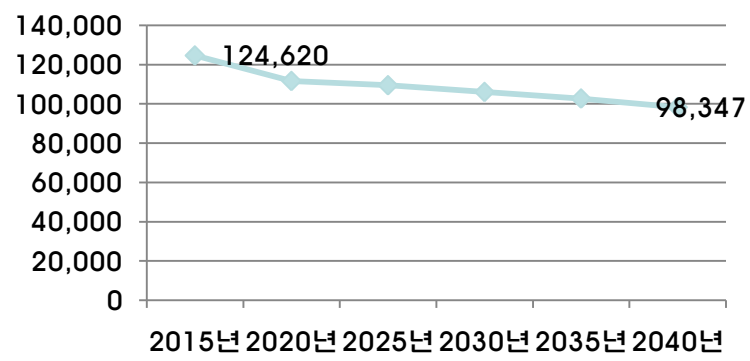


Ⅲ 장래 교통수요 전망

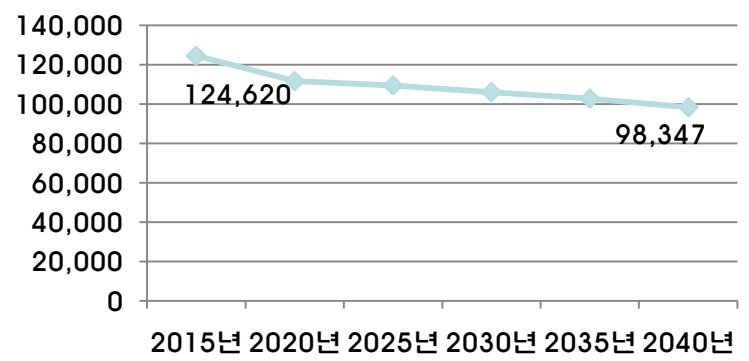
장래 사회경제지표 전망

● 장래 사회경제지표는 대부분 감소추이를 보이는 것으로 전망됨

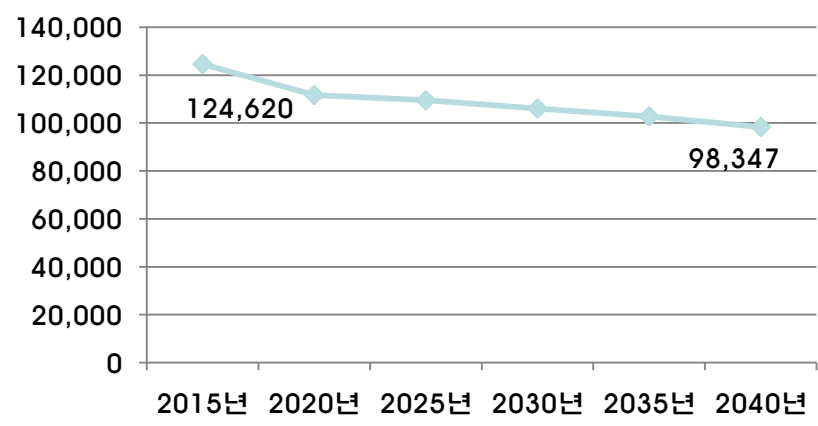
인구수



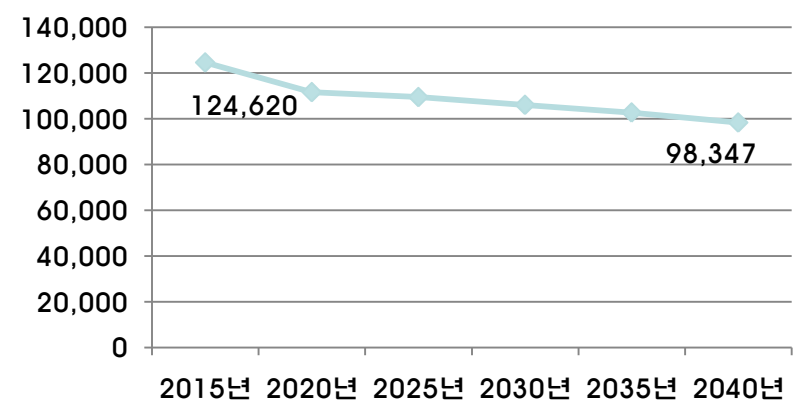
가구수



종사자수



수용학생수

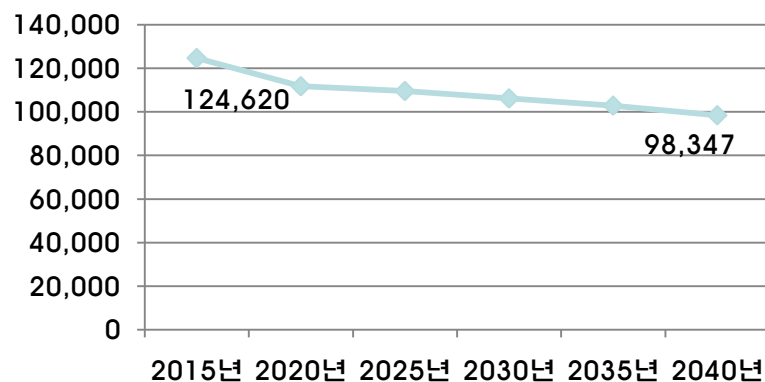


Ⅲ 장래 교통수요 전망

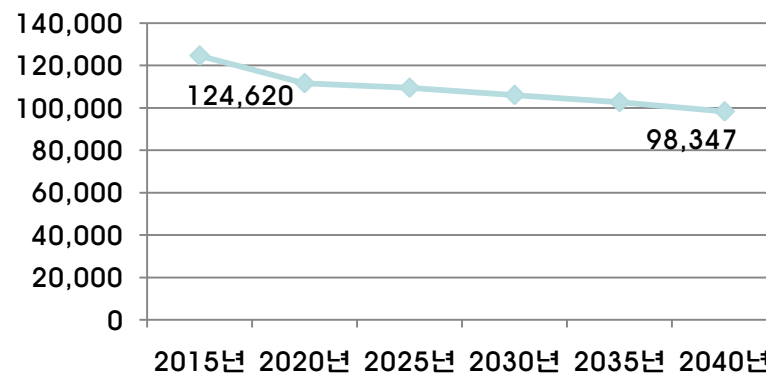
장래 통행량 예측

- 강화군 수단통행량은 사회경제지표의 감소추이로 2011년(140,438통행)부터 2040년(98,347통행)까지 감소 승용차분담율(66.5%), 택시,(19.8%), 버스(9.9%)로 예측됨

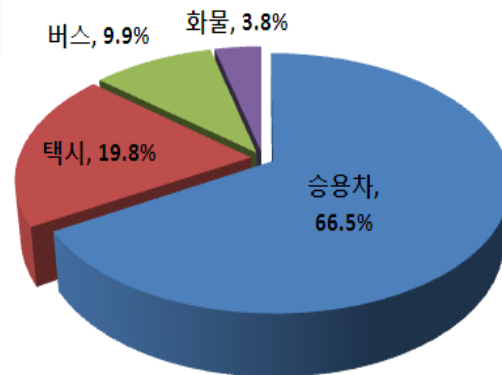
목적 통행량 (생성,PA)



수단 통행량



수단 분담율 (2020년)



Ⅲ 장래 교통수요 전망

관광수요 예측

- 『도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판)(KDI, 2008)』의(이하 예타지침) 관광수요 반영방법을 준용하여 산출

구 분	내 용	비 고
전체 방문자	2,876,347인	2011년 방문자수 (문화관광정보시스템)
독립 관광객	2,225,145인	중복 관광지 방문자 제외
4,5,6,8월 관광객	1,076,710인	휴일계수 1.2이상
주말 관광객	825,131인	주말 관광객 비중 76.6%
주말 1일 관광객	23,672인/일	4개월 중 35일
평일 1일 관광객	2,062인/일	4개월 중 87일
평일대비 주말 추가 관광객	21,610인/일	주말 1일 관광객 - 평일 1일 관광객
승용차이용객	18,865인/일	승용차이용 비율 87.3%
승용차대수	6,989대/일	재차인원 2.7

Ⅲ 장래 교통수요 전망

장래 지역간 통행분포

- 장래 지역간 통행분포는 김포/서울축이 49.8%로 가장 높게 나타남
2011년 현황에 비해 인천/파주축과 고양/파주축은 통행분포비율이 각각 4.1%, 2.2% 감소하는 반면 김포/서울축은 6.3% 증가



IV 광역교통 접근체계 개선

광역 및 접근체계 개선 교통망 대안

- 상위관련계획, 교통시설물계획, 교통수요 분석결과 등을 바탕으로 도입 가능한 광역교통시설물 대안 작성
 - ▶ 주요 시설 : 도로, 철도 및 접속시설
 - ▶ 연계 시설 : 버스 및 연계/환승시설
- 기존도로, 우회도로, 신설 및 개선 등 대안
- 시설별 확충 및 개선, 관리운영방안 제시

노선망 대안 → 최적 대안 선정

- 교통시설 도입 대안 별 효과분석
 - ▶ 분석 및 평가방법 정립
 - ▶ 계획교통망과 연계, 도로교통 대체기능 확보
 - ▶ 접속시설 및 대중교통관련시설과의 연계/환승 고려
- 최적 노선대안 선정



IV 광역교통 접근체계 개선

도로망-김포/서울축

독립대안		연장	비고
대안1 (국도48호선 확장)	1구간	3.0	3차로 확장
	2구간	5.9	
	계	8.9	
대안2 (선원면~한강로 신설)	1구간	6.0	4차로 신설
	2구간	15.7	
	계	21.7	
대안3 (불은면~한강로 신설)	1구간	9.6	4차로 신설
	2구간	9.4	
	계	19.0	



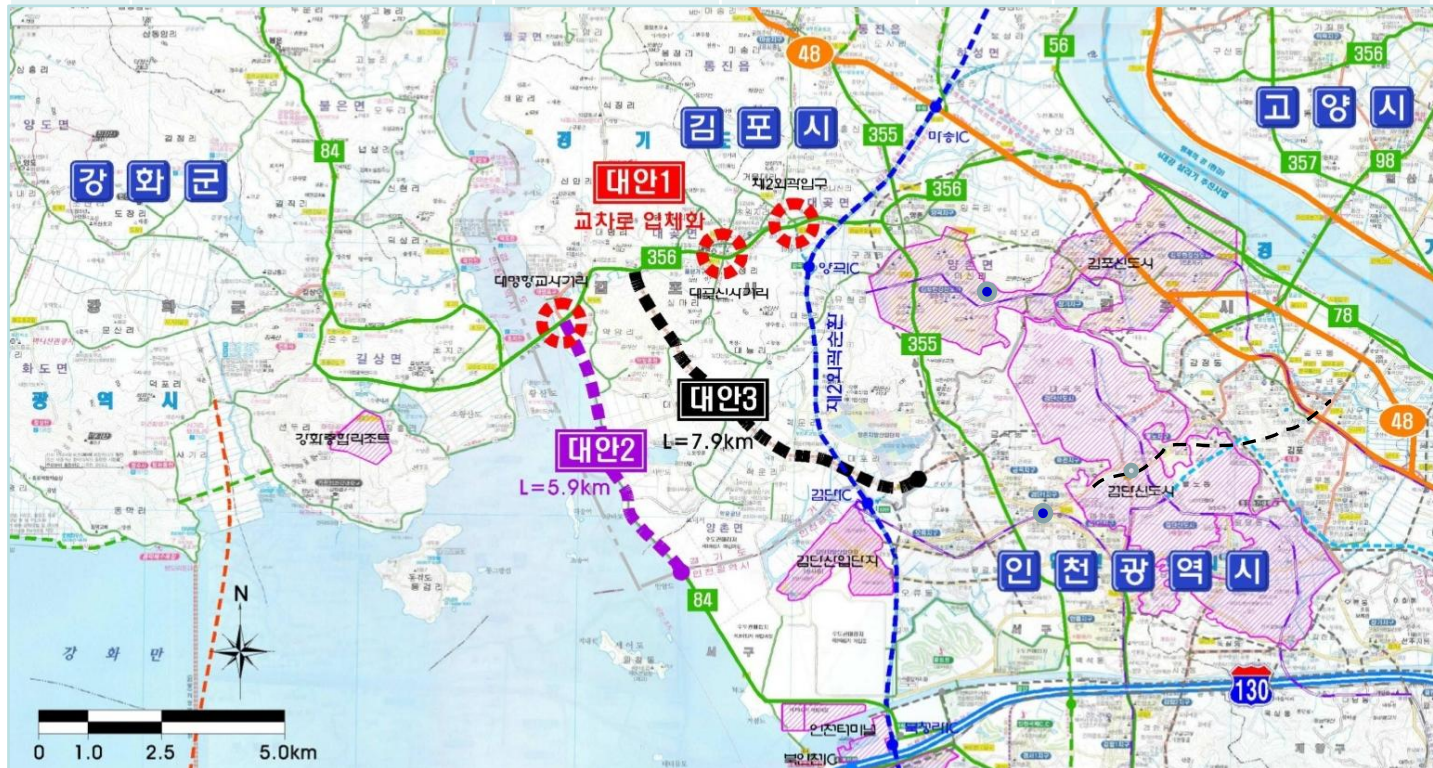
복합대안	연장	비고
대안4	18.8	대안1구간1+대안2구간2
대안5	18.3	대안1+대안3구간2
대안6	9.6	대안3구간1



IV 광역교통 접근체계 개선

도로망-인천/부천축

	인천/부천축 대안	시점	종점	연장 (km)	비고
대안 1	지방도 356호선 (양촌-초지대교)	제2외곽순환양곡IC와 연결부 등 교차로 3개 입체화		1.0	초지대교 교차로는 '12 준공으로 향후 검토
대안 2	초지대교-인천간 해안도로 확장	초지대교	김포시경계	5.9	광역도로 사업으로 인천구간 완공
대안 3	대곶-인천간 도로건설	대곶	김포시계	7.9	검단신도시와 연결되어 국지도98호선과 연결



IV 광역교통 접근체계 개선

영종-강화간 도로

- 남북교류 대비, 육상교통망 확보와 낙후지역 균형발전 등을 위해 영종도-강화도-개성공단을 연결하는 전체 계획 중 1단계 : 영종-강화간 도로 건설
- 4차로 건설시 경제성(B/C) 0.52, 2차로 건설시 경제성 0.74

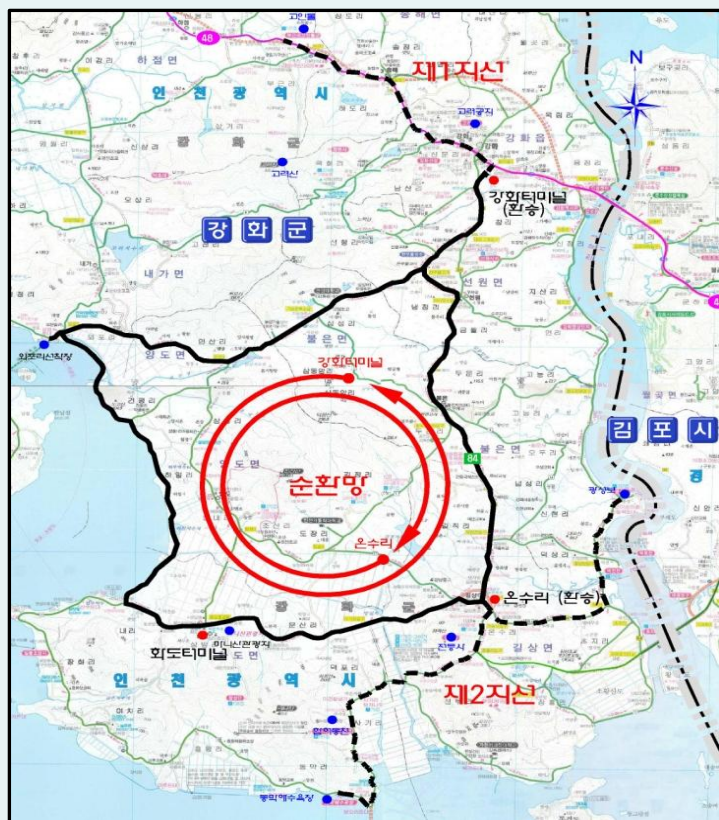


IV 광역교통 접근체계 개선

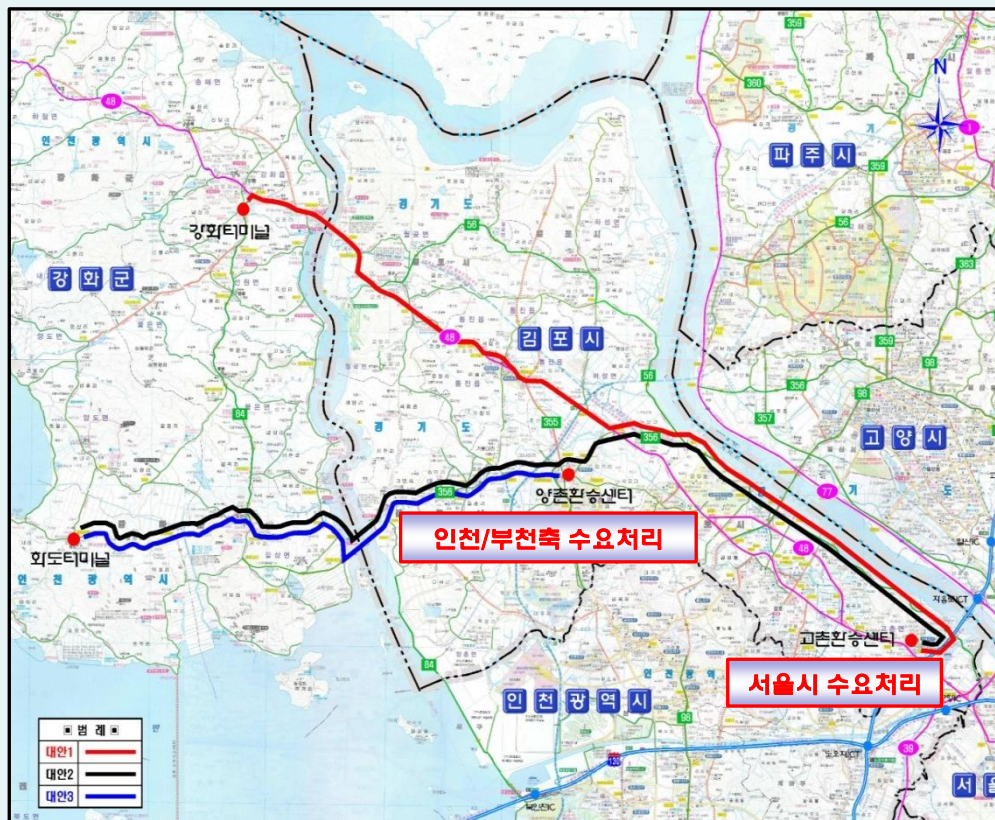
대중교통망-버스

- 주말에 한정하여 주요 관광지를 연결하는 순환버스를 운행, 관광객의 버스이용을 활성화하고 관광이미지 개선 추구
- 군내는 관광수요가 높은 지역을 양방향 순환하고, 환승거점인 환승센터와 연계된 셔틀버스로 광역대중교통망 구축
- 순환버스와 셔틀버스를 1시간 간격으로 운행 : 모든 지역 30분내 이동 가능, 버스 5대 소요 예상

주말 관광형 순환버스 운행



광역 대중교통망 구축 : 셔틀버스 운행



IV 광역교통 접근체계 개선

대중교통망-철도

- 강화군은 개별 철도시설을 건설하기에 교통수요가 부족하여 장기(안)으로 설정
- 김포도시철도, 인천도시철도2호선 연장시 도입 가능성 검토
- 영종~강화간 철도는 장기 구상(안)으로 향후 사회여건과 교통여건 변화에 주목



분석방법론 설정

● KDI 예타 지침, 국토부 투자평가지침의 기준 준용

- ▶ 비용 항목 산출: 건설비+ 유지관리비
- ▶ 편익 항목 산출: 차량운행비용 절감, 통행시간절감편익
교통사고 감소편익, 환경비용 절감편익
- ※ 편익은 시설개통 후 30년간의 편익 산출

차량운행비용 절감편익	통행시간 절감편익
$VOC_S = VOC_{\text{사업미시행}} - VOC_{\text{사업시행}}$ <p>여기서, $VOC = \sum_{k=1}^3 (D_k \times VT_k \times 365)$</p>	$VOT_S = VOT_{\text{사업미시행}} - VOT_{\text{사업시행}}$ <p>여기서, $VOC = \sum_{k=1}^3 \sum_{l=1}^3 (T_{kl} \times P_k \times 365)$</p>
교통사고 감소편익	환경비용 절감편익
$VACS_{\text{도로}} = VACS_{\text{사업미시행}} - VACS_{\text{사업시행}}$ $VOPCS = VOPCS_{\text{사업미시행}} - VOPCS_{\text{사업시행}}$ <p>여기서, $VOPC = (\sum_{k=1}^3 D_k \times VT_k \times 365)$</p>	$VONCS = VONCS_{\text{사업미시행}} - VONCS_{\text{사업시행}}$ <p>여기서, $VONC = (\sum_j (P \times I_{ij} \times L_{ij}))$</p>

● 평가지표 설정: 비용편익비율(B/C)

내부수익률(IRR)

순현재가치(NPV)

- ▶ 할인율 : 5.5% 적용

● 경제적 타당성 분석

● 민감도 분석 병행 : 비용, 편익, 할인율 변화 검토

● 분석기간 및 할인율

분석 기준연도	개통연도	분석기간	할인율
2011년	2020년	2020년~2050년 [공사완료 후 30년]	5.5%

● 비용/편익/할인율 변화에 따른 민감도 분석

(단위 : 억원/년, %)

구 분		총비용	비 용 현재가치	총 편익	편 익 현재가치	B/C	NPV	IRR(%)
증감항목	증 감 율							
비용증가	5%	975	699	2,209	904	1.29	204.8	8.10%
	10%	1,022	733	2,209	904	1.23	171.5	7.62%
	20%	1,114	799	2,209	904	1.13	104.9	6.73%
편익감소	-5%	929	666	2,099	859	1.29	192.9	8.08%
	-10%	929	666	1,989	814	1.22	147.7	7.52%
편익증가	5%	929	666	2,320	949	1.43	283.3	9.13%
	10%	929	666	2,430	994	1.49	328.5	9.64%
할인율 변화	3.5%	929	733	2,209	1,221	1.67	488.3	8.61%
	4.5%	929	697	2,209	1,047	1.50	350.6	8.61%
	6.5%	929	639	2,209	785	1.23	145.7	8.61%
	7.5%	929	616	2,209	685	1.11	69.5	8.61%

V 경제성 분석 및 투자계획수립

분석결과

- 사업비 산출결과 대안5가 689억원으로 가장 낮고, 대안2이 7,178억원으로 가장 높게 나타남
- 도로대안에 대한 경제성 분석 결과 대안8가 1.23으로 가장 높으며, 대안9 순으로 나타남

구 분		구 간	연 장	사업비	경제성 (B/C)	비고
김포/서울축	대안1 (국도48호선 확장)	강화 갑곶리 - 김포시 통진읍	8.9km	1,639억원	0.73	6차로 확장
	대안2 (선원면~한강로 신설)	강화 선원면 - 김포시 운양동	21.7km	7,178억원	0.55	4차로 신설
	대안3 (불은면~한강로 신설)	강화 불은면 - 김포 운양동	19.0km	7,039억원	0.52	4차로 신설
	대안4 (대안1,2 복합)	강화 갑곶리 - 김포시 운양동	18.7km	6,297억원	0.64	신설+확장
	대안5 (대안1,3 복합)	강화 갑곶리 - 김포시 운양동	18.3km	5,385억원	0.70	신설+확장
	대안6 (대안3 분리)	강화 불은면 - 김포시 통진읍	9.6km	3,293억원	0.21	4차로 신설
인천/부천축	대안7 (지방도356입체화)	양곡IC 연결부, 대곶신사거리, 대명초교사거리	1.0km	750억원	0.70	교차로 입체화
	대안8 (해안도로 확장)	초지대교 - 김포시계	5.9km	689억원	1.23	4차로 확장
	대안9 (대곶-인천간 신설)	대곶 - 김포시계	7.9km	1,600억원	0.92	4차로 신설

V



V 경제성 분석 및 투자계획 수립

AHP 분석을 통한 우선순위 선정

- AHP(Analytic Hierarchy Process: 계층적 분석법) – 평가에서 고려되는 평가항목들을 계층화한 다음, 평가항목간 상대적 중요도를 측정하여 타당성을 종합적으로 판단하는 의사결정 기법
- 광역교통대안의 투자우선순위를 종합적으로 평가하기 위하여 평가에 고려되는 항목들을 다음 그림과 같이 계층화하여 AHP분석을 위한 전문가 설문조사 실시
- 경제성에 의한 단순 투자우선순위 선정에서 교통네트워크 특성, 지자체 선호도 등의 정책적 특성과 지역 형평성을 동시에 고려하여 투자우선순위 산정



V 경제성 분석 및 투자계획 수립경석

투자우선순위

- AHP 평가결과 광역도로로 지정된 **대안8**이 우선순위가 가장 높고, 김포서울축의 **대안1**, **대안4**, 인천부천축 **대안9** 순으로 분석, 김포통진에서 불은면간 교량건설 대안인 대안6이 가장 낮은 것으로 나타남
- 김포서울축의 대안들은 노선의 중복성으로 대안4와 대안1보다 우선순위가 낮은 대안2, 3, 5, 6과 인천부천축의 대안7은 본 투자계획에서 제외

구 분	구 간	경제성	정책적 평가	지역낙후도	총점	순위
대안 8	초지대교 - 김포시계	27.9	22.6	8.4	58.92	1
대안 1	강화 선원면 - 국도48호선	14.0	28.2	11.3	53.44	2
대안 4	강화 갑곶리 - 김포 통진읍	14.0	26.7	11.3	51.94	3
대안 9	대곶 - 김포시계	18.6	18.2	11.3	48.07	4
대안 2	강화 선원면 - 김포 운양동	9.3	26.7	11.3	47.29	5
대안 3	강화 불은면 - 김포 운양동	9.3	26.7	11.3	47.29	5
대안 5	강화 갑곶리 - 김포 운양동	14.0	22.6	5.6	42.21	7
대안 7	양곡IC 연결부, 대곶신사거리, 약암교차로	14.0	16.7	8.4	39.10	8
대안 6	강화 불은면 - 김포시 통진읍	4.7	15.3	11.3	31.25	9

V 경제성 분석 및 투자계획 수립

대안별 추진주체 설정

- 도로망 대안을 실제 추진 할 경우에 대한 사업주체를 예상하고, 사업비 부담에 대해 검토
- 우선순위가 높은 4개 대안의 경우 **국도 확장**이거나, **국지도 연장** 건설, **광역도로** 지정 등으로 **인천(강화)의 자원부담 : 없을 것으로 예상**

구 분		연장	사업비	예상 도로분류	시행주체	사업비 분담비	비 고 (사유)
김포/ 서울축	대안1 (국도48호선 확장)	8.9	1,638.8	국도	중앙정부	중앙 정부 100% 경기(김포) 0% 인천(강화) 0%	- 국도48호선 확장
	대안4 (대안1,2 복합)	18.7	6,181.7	국도/ 국지도	중앙정부, 지방자치단체	중앙 정부 79% 경기(김포) 21% 인천(강화) 0%	- 국지도 78호선 연장
				국도/ 시도	중앙정부, 지방자치단체	중앙 정부 8% 경기(김포) 92% 인천(강화) 0%	- 국지도 미지정시
인천/ 부천축	대안8 (해안도로 확장)	5.9	689.1	광역도로	지방자치단체	중앙 정부 50% 경기(김포) 50%	- 광역도로 사업으로 추진중
	대안9 (대곶-인천간 신설)	7.9	1,599.6	국지도	지방자치단체	중앙 정부 74% 경기(김포) 26%	- 국지도 사업으로 추진중(김포시 계획)

국비지원 기준 - 지정국도: 국가100%, 광역도로: 국가50%, 지자체 50%, 국가지원지방도: 국가조시설계 및 공사비100%, 지자체 용지비100%

실질적인 관광수요의 반영

- 공식 통계자료 VS 실제 강화군 관광수요 편차
 - ▶ 평일대비 1.21배 ↔ 1.78배(12.4 기준)
 - ▶ KD 및 국토부 교통시설 평가지침: 공신력있는 통계자료 활용시 최대 월계수(휴일계수) 1.2이상 여가특성만 반영
- 강화군 연간/월별 관광수요 조사 및 분석 제안
 - ▶ 자체 관광수요 조사: 통계연보에 수록 → 관광수요를 반영 교통시설의 확충 필요성 부각
 - ▶ 국토부 상시 교통량 조사지점과 연계한 관광수요 조사

관광 콘텐츠 개발

- 광역교통망, 접근시설 확충: 국비 지원의 근거 지역특성을 살린 관광문화 자원의 적극 활용

국도/국지도 지정노선으로 승격

- 가능 노선 검토결과 : 국지도78호(한강로) 연장선
 - ▶ 김포/서울축 우선순위 선정 노선: 국지도 연장
 - ▶ 유사 사례: 국도77호선(자유로)
- 국지도84호선 추가방안
 - ▶ 관내: 확장사업 추진, 관외: 광역도로 지정 고시

관내 도로망 및 교통시설 정비

- 관내 순환교통망 구축 및 기하구조 불량 도로시설 개량
 - ▶ 관광수요 처리를 위한 순환망 미연계 구간, 도로망 개선
 - ▶ 주요 관광지의 주차처리시설 정비

국가/도 교통관련 상위계획 반영

지역협력/발전 협의체계 구축

- 광역교통인프라의 개선, 확충의 **최대 제약**: 대부분 김포구간으로 협력체계 미흡 ← 시설별 건설/관리 · 운영주체 접경권 초광역 지자체간 연계: 동서평화고속도로 → 정치권/중앙정부의 관심 → 실현 가능성 제고
- 지역발전 협의체 구성: 중앙정부(기획재정부, 국토해양부), 경기도/김포시, 정치권(국회), 산학연 전문가로 구성
 - ▶ 강화군 주도하에 교통시설의 확충, 도시개발 등에 대해 상위계획 반영을 위한 공동대처방안 및 협력체계 구축

감사합니다.