

서울특별시 물류기본계획

2012. 9.

목 차

제1장 서울시 물류기본계획의 개요	1
1. 계획 수립의 배경	3
2. 제1차 서울시 물류기본계획의 분석	4
3. 서울시 물류기본계획의 성격	5
 제2장 서울시 물류여건 분석 및 전망	7
1. 일반현황	9
2. 교통 및 주차장현황	11
3. 물류시설 및 산업현황	13
4. 물동량 현황	18
5. 화물자동차 통행량 현황	21
6. 상위 및 관련계획	23
7. 장래 물류여건 전망	24
 제3장 서울시 물류기본계획 구상	29
1. 비전과 목표	31
2. 전략과 추진분야	32

제4장 분야별 추진계획 37

1. 물류기반시설 39
2. 물류 소프트 인프라 45
3. 물류환경개선 49
4. 친환경/공공물류 53
5. 산업지원 물류 57
6. 도시물류 경쟁력 60

< 부 록 >

- ☐ 연차별 성과지표 및 총 투자규모 64

표 목 차

<표 1> 기존계획의 추진과제 및 추진결과	5
<표 2> 서울시 사업체수 및 종사자수 추이	10
<표 3> 서울시 도로연장 추이	11
<표 4> 서울시 지하철 운행현황	11
<표 5> 서울시 소재 물류터미널 현황	13
<표 6> 물류산업 업체수	14
<표 7> 물류산업 종사자수	15
<표 8> 물류산업 매출액	15
<표 9> 2008년 서울시 5대 생활권별 통행량	22
<표 10> 서울시 물류기본계획과 연계된 상위계획 및 관련계획	23

그림 목 차

<그림 1> 서울시 용도지역 면적비율 변화	9
<그림 2> 영업용 화물차 불법주차대수	12
<그림 3> 도시물류활동 유형별 화물유발시설 현황	16
<그림 4> 택배업체의 서비스 제공 사례	17
<그림 5> 2008년 전국 지역별 총 물동량 현황	18
<그림 6> 2008년 서울시-지역간 물동량 유출입 현황	19
<그림 7> 2008년 서울시 생활권-수도권간 품목별 유입 및 유출 물동량	19
<그림 8> 2008년 서울시 내부 물동량	20
<그림 9> 2008년 강남구 유출입 물동량	20
<그림 10> 2008년 중구 유출입 물동량	20
<그림 11> 2008년 서울-전국 유입 및 유출 통행량	21
<그림 12> 2008년 서울-수도권 시군구간 유출입 총통행량	22
<그림 13> 2021년 서울-전국 유입 및 유출 물동량 전망	24
<그림 14> 서울 생활권-수도권 유입 및 유출 물동량 전망	25
<그림 15> 서울 구-구간 유입 및 유출 물동량 전망	25
<그림 16> 2021년 서울-전국 유입 및 유출 통행량 전망	26
<그림 17> 2021년 서울-수도권간 유출입 통행량 전망	27
<그림 18> 2021년 서울 구-구간 유출입 통행량 전망	27
<그림 19> 도시철도(5~8호선) 차량기지의 물류시설 활용개념도	43
<그림 20> 물류시설의 고속도로 접근성 검토사례	44

제1장 서울시 물류기본계획의 개요

1. 계획 수립의 배경
2. 제1차 서울시 물류기본계획의 분석
3. 서울시 물류기본계획의 성격

1. 계획 수립의 배경

- 물류정책기본법 제14조(지역물류기본계획의 수립) 제1항에 근거
 - 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 함

지역물류기본계획 수립의 법적 근거(물류정책기본법)

제 14 조 (지역물류기본계획의 수립)

- ① 특별시장 및 광역시장은 지역물류정책의 기본방향을 설정하는 10년 단위의 지역물류기본계획을 5년마다 수립하여야 한다.
- ② 도지사 및 특별자치도지사는 지역물류체계의 효율화를 위하여 필요한 경우에는 제1항의 지역물류기본계획을 수립할 수 있다.
- ③ 지역물류기본계획은 국가물류기본계획에 배치되지 아니하여야 하며, 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1~10. 생략

- 서울시는 ‘(구)화물유통촉진법’에 의해 2005년 『서울특별시 도시물류기본계획(2006-2015)』 수립
- 지역물류기본계획의 수립주기
 - 물류정책기본법은 급변하는 대내외 경제상황에 유연하게 대처하도록 국가물류기본계획 기간을 10년 단위로 5년마다 순차계획(rolling horizon) 방식의 수정계획을 수립하도록 하고 있으며, 광역자치단체장(특별시장)으로 하여금 동일한 방식으로 국가물류기본계획과 조화를 이루는 지역물류기본계획을 수립하도록 규정함

2. 제1차 서울시 물류기본계획 분석

○ 계획 기초

- 정책분야를 물류시설과 화물교통으로 나누어 수립하였으며, 주로 물류 현안문제 해소에 중점을 두어 추진

○ 분야별 물류정책 수립 내용

- 물류시설분야 : 기존 화물터미널 기능 재정립, 민간 집배송센터 확충사업, 그린벨트내 공영차고지 건설사업
- 화물교통분야 : 건축물부설 조업주차장 확충사업, 노상화물조업 주차구획선 정비사업, 조업대기 주차시스템 확충사업, 소형 화물자동차 차고지 확보사업, 화물자동차 통행규제 정비사업
- 물류정보화분야 : 물류정보화 지원체계 구축사업

○ 기존 계획의 평가

- 서울시 물류정책에 대한 장기 비전 제시 미흡
 - 도시내 특정문제(화물차 주차차 문제, 조업환경 개선, 통행규제 등)에 중점을 두어 장기적인 비전 제시 부분이 미흡
- 법적 수립내용과 불일치하고 인접지역과의 연계성 미흡
 - 물류정책기본법에 명시된 수립내용 일부가 누락됨
 - 인접 광역지자체 관련 계획과의 유기적 연계 또한 미흡한 실정임
- 세부추진과제와 성과지표 설정의 연계성 미흡
 - 추진과제는 물류현안 해소에 초점을 두었음에도 불구하고 성과지표와 연계되지 못하여 실효성 있는 정책 추진 미흡

<표 1> 기존계획의 추진과제 및 추진결과

구분	사업내용	추진결과
물류시설분야	민간집배송센터 보관 배송 센터 건립지원	X
	기존 3개 화물터미널 기능 재정비	○
	동남권 유통단지 건립	○
	그린벨트내 화물자동차 공영차고지 확충	X
화물교통분야	노상화물조업 주차구획선 정비	○
	건축물 부설주차장내 화물조업주차장 확충	○
	화물조업 대기주차 공간 확충	X
	소형 화물자동차 차고지(박차지)확보	△
	화물자동차 통행규제 정비	X

3. 서울시 물류기본계획의 성격

- 물류정책기본법에 따라 향후 10년간 서울시 물류정책을 추진하기 위한 법정 계획
 - 서울시 물류기본계획은 국가물류기본계획의 하위계획으로서 서울시 여건에 부합하면서 지속가능한 물류체계 구축을 위한 장기비전을 제시하고 중·장기 계획을 수립함으로써 실천방안 도출을 목적으로 함
- 계획기간은 2011~2020년이고, 서울시와 수도권 및 전국을 공간적 범위로 설정
 - 시간적 범위 : 2011년~2020년(10년)
 - 기준년도 : 2010년
 - 목표연도 : 단기 2013, 중기 2016, 장기 2020년
 - 공간적 범위 : 서울시, 수도권 및 전국
 - 직접 영향권 : 서울시
 - 간접 영향권 : 서울시와 관련된 수도권 및 전국

- 본 계획의 내용은 물류정책기본법과 상위 및 관련계획을 바탕으로 서울시 여건을 고려하여 구성
 - 서울시 물류환경 변화와 전망
 - 서울시 물류정책의 목표·전략 및 단계별 추진계획
 - 운송·보관·하역·포장 등 물류기능별 지역물류정책 및 도로·철도·해운·항공 등 운송수단별 지역 물류정책
 - 서울시 물류시설·장비의 수급·배치 및 투자 우선순위
 - 타 지역(권역)과의 연계물류체계 구축 및 개선
 - 물류공동화, 정보화 등 물류체계 효율화
 - 서울시 물류산업 경쟁력 강화
 - 지역 물류인력 양성 및 물류기술 개발
 - 서울시 차원의 국제물류 촉진·지원에 관한 사항
 - 그 밖에 서울시 도시물류체계 개선을 위해 필요한 사항 등

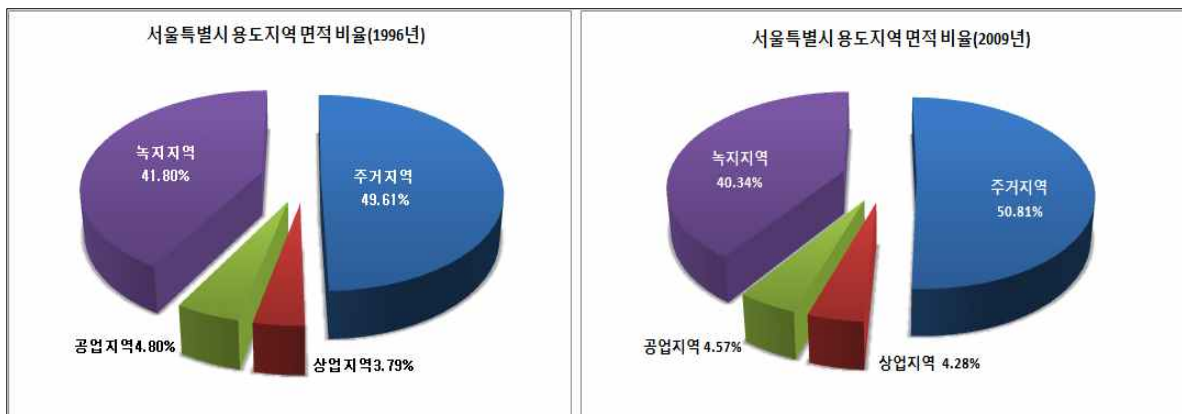
제2장 서울 물류여건 분석 및 전망

1. 일반 현황
2. 교통 및 주차장 현황
3. 물류시설 및 산업현황
4. 물동량 현황
5. 화물자동차 통행량 현황
6. 상위 및 관련계획
7. 장래 물류여건 전망

1. 일반 현황

□ 도시 및 공간구조

- 2009년 기준으로 서울시 전체면적 중 주거지역은 307.86km²(50.8%)이며, 녹지지역은 244.45km²(40.3%)임
- 1990년대 중반 이후 공업 및 녹지지역은 지속적으로 감소하고, 주거 및 상업지역은 꾸준히 증가하는 추세임



<그림 1> 서울시 용도지역 면적비율 변화

□ 인구 구조

- 서울시 인구증가 정세
 - 서울시의 인구는 1998년 10,321천명에서 2010년 10,575천명으로 연평균 증가율은 0.19%로 소폭 증가
- 가구 수 증가추세
 - 핵가족화에 따른 전체 가구수가 증가하고 있으며, 세대수는 1998년 3,459천세대에서 2010년 4,224천세대로 1.55%의 연평균 증가율을 보임
 - 세대당 인구수는 1998년 2.98명에서 2010년 2.44명으로 감소함

○ 고령화 지속

- 65세 이상의 고령자 인구는 1998년부터 505천명에서 꾸준히 증가하여, 2010년에는 1,008천명으로 증가함
- 서울시 총 인구에서 고령인구가 차지하는 비율은 9.53%로 서울시는 고령화 인구 비율이 높음

□ 산업 · 경제 구조

○ 서울시 지역내 총생산은 연평균 2.45% 증가

- 서울시 지역내총생산은 1996년 168,388십억원에서 2009년 237,594십억원으로 2.45%의 연평균 증가율을 보임

○ 서울시 사업체수 감소, 종사자수 증가

- 사업체수는 2002년 73.5만개에서 2009년 72.3만개로 감소
 - 전체산업에서 도·소매업, 숙박·음식점업, 운수업 등 서비스 산업이 차지하는 비중이 가장 높음
- 종사자수는 2002년 381만명에서 2009년 418만명으로 연평균 1.57%의 증가

<표 2> 서울시 사업체수 및 종사자수 추이

구 분	2002	2004	2005	2007	2008	2009	연평균 증가율
사업체수	735,258	740,779	741,229	728,614	719,687	723,086	-0.28%
종사자수	3,805,462	3,732,230	3,843,010	4,001,944	4,079,277	4,177,336	1.57%

자료 : 서울통계 홈페이지(<http://stat.seoul.go.kr>)

○ 경제활동 인구 증가 정책

- 서울시의 경제활동 인구는 2000년 4,917천명에서 2010년 5,180천명으로 0.47%의 증가율을 보인 반면, 경기도는 3.11%의 증가율을 보임

2. 교통 및 주차현황

□ 교통현황

- 서울시 자동차등록대수 중 화물자동차는 37.1만대로 12.6%차지
 - 반면 경기도와 인천시의 화물차 등록차량대수는 각각 4.1%, 3.0% 증가
 - 2000년 이후 승용차는 소폭 증가하고 있으나, 승합차, 화물차 등 물류 관련 차량의 등록 수는 감소 또는 정체현상을 보이고 있음
- 서울시 도로현황
 - 서울시 도로연장은 2000년대 이후에도 꾸준히 증가하여 2010년 말 현재, 총 8,142km, 도로면적 82.47km², 도로율은 22.02% 수준임
 - 수도권의 광역도로망은 총 12개축 46개도로가 형성되어 있는데, 서울시를 중심으로 9개축 40개 도로와 인천시를 중심으로 2개축 5개도로가 형성되어 있고, 수도권을 연결하는 외곽순환고속도로가 있음

<표 3> 서울시 도로연장 추이

구분	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010
도로연장(km)	7,889	7,973	8,011	8,067	8,093	8,102	8,142
도로면적(km ²)	78.69	80.07	80.64	81.57	82.02	83.15	82.47
도로율(%)	21.01	21.38	21.53	21.78	21.90	22.20	22.02

자료 : 서울통계 홈페이지(<http://stat.seoul.go.kr>)

- 서울시 지하철현황
 - 서울시 지하철의 영업거리는 총 312.4km, 9개 노선이 운영중에 있음

<표 4> 서울시 지하철 운행현황

구 분	계	1호선	2호선			3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선
			순 환	지 선								
영업거리	312.4	7.8	48.8	5.4	6	38.2	31.7	52.3	35.1	46.9	17.7	25.5
역 수	293	10	43	4	3	34	26	51	38	42	17	25
평일운행회수	4,407	595	558	226	224	414	506	460	338	408	312	366
전동차수	3,611	160	790	20	24	480	470	608	328	499	126	96

자료 : 서울통계 홈페이지(<http://stat.seoul.go.kr>)

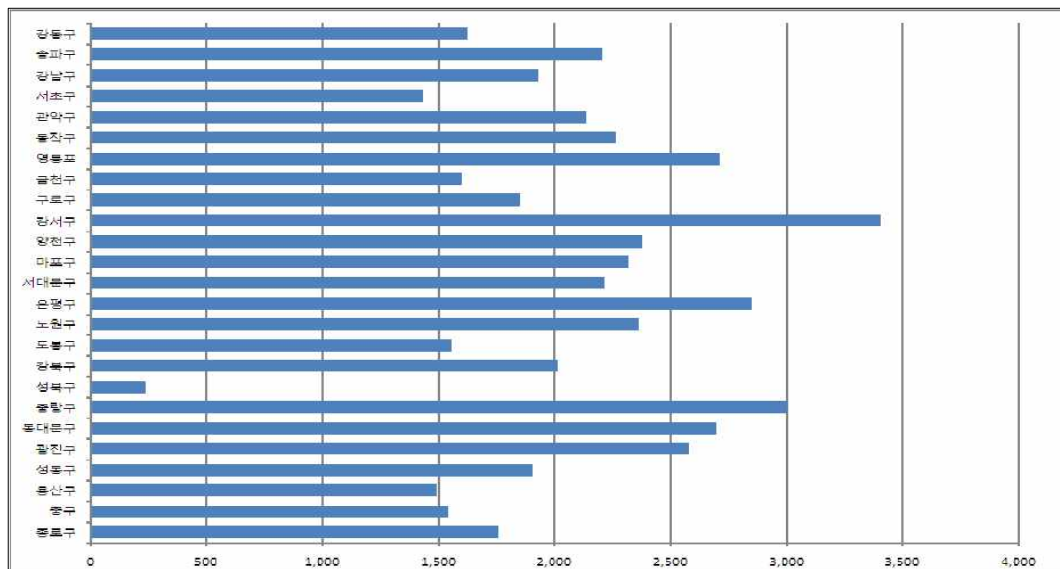
□ 주차현황

○ 화물차 사고지 현황

- 서울시 화물자동차 사고지는 총 73,238개로, 이중 자가용은 36,172개이며, 용달은 24,362개, 개별은 11,246개, 일반은 1,458개임
- 개별화물자동차 사고지는 영등포구(1,209개), 송파구(1,077개), 중랑구(927개)순이고, 용달화물자동차(개인)는 송파구(1,649), 중랑구(1,524), 동대문구(1,370), 영등포구(1,316)순임
- 반면 자가용 화물자동차 사고지는 강북구(2,829), 서대문구(2,814), 서초구(2,613), 강동구(2,154), 송파구(1,982), 용산구(1,935) 순임

○ 서울시 화물자동차 주차실태 현황

- 2007년 서울시 주차실태조사에 의하면 불법주차대수는 적법주차대수보다 높으며, 야간 시간대 화물차의 불법주차문제가 더욱 심각함
- 특히, 영업용 화물자동차의 불법주차대수가 많은 자치구는 강서구, 중랑구이고 불법주차비율이 가장 높은 곳은 중구 82.5%와 양천구 79.8%로 나타났음



자료 : 서울시주차실태조사, 서울시(2007)

<그림 2> 영업용 화물차 불법주차대수

3. 물류시설 및 산업현황

□ 물류시설 현황

- 서울시 소재 물류터미널(舊화물터미널)은 동부화물터미널, 한국화물터미널, 서부트럭터미널 3곳이 있음
 - 기존 정기(구간) 화물운송 서비스가 택배업 등의 발달로 쇠퇴함에 따라 현재는 주로 화물주선기능(주선업 사무공간)과 화물주선 대기를 위한 단순 차고지 기능만을 수행하고 있음
 - 3개 터미널 모두 시설 노후화로 주거·상업기능 등으로 변화된 주변 지역과 부조화를 보이고 있으나 물류터미널을 향후 추가확보가 어려운 실정으로 지역물류거점시설로서의 기능의 재정립이 필요함
 - 수도권 지역의 신규물류단지는 대부분 경기도에 분포되어 있으며, 서울시에서는 동남권 물류단지가 조성 중에 있음

<표 5> 서울시 소재 물류터미널 현황

구 분	서부트럭터미널	한국물류터미널	동부물류터미널
위 치	양천구 신정동 812	서초구 양재동 226	동대문구 장안동 284-1
면적 / 시설	112,154㎡ / 41,382㎡	96,017㎡ / 24,792㎡	20,536㎡ / 4,465㎡
운영개시	1981. 7. 14.	1990. 3. 31.	1975. 8. 10.
도시계획 시설 (세부시설)	자동차정류장 (물류터미널)	유통업무설비(화물터미널 · 대규모점포·창고)	자동차정류장 (물류터미널)
사업자	(주)서부트럭터미널	(주)파이시티, 파이랜드	선창산업(주), 주)신세계
입주업체	359개(주선285)	재정비 추진중	현재 시설폐쇄

- 창고시설
 - 수도권에는 2010년 기준으로 237개의 물류창고가 있으며, 이중 5.6%인 42개가 서울시내에 위치함
 - 서울시의 창고업체는 물류시설에 대한 기피, 지가상승, 용지부족등의 문제로 수도권으로 이전하는 추세임

□ 물류산업 현황

○ 물류관련 기업 현황

- 전국 물류기업 중 약 53%가 수도권지역(서울 23.65%, 인천 6.48%, 경기 23.02%)에 위치함
- 물류산업 업체수는 2000년 27,907개에서 2009년 39,389개로 3.18% 증가
 - 화물운송업체는 2000년 27,051개에서 2009년 36,698개로 2.81%증가했으나 전체 물류산업에서 차지하는 비중은 점차 감소하고 있음
 - 반면, 운송주선업체수는 2000년 789개에서 2009년 2,637개로 크게 증가함

<표 6> 물류산업 업체수

단위 : 개

구 분		서울		전국
		업체수		업체수(2009)
		2000	2009	
화물 운송업	육상화물운송업	26,977	36,563	155,111
	해상화물운송업	74	135	326
	소계	27,051	36,698	155,437
물류시설 운영업	창고업	55	38	1,286
	물류터미널운영업	3	3	15
	소계	58	41	1,301
물류 서비스업	화물취급업	12	13	93
	운송주선업	786	2,637	9,699
	소계	798	2,650	9,792
계		27,907	39,389	166,530

자료: 통계청, 『2009년도 운수업조사보고서』, 2010

○ 물류산업 종사자수 현황

- 전국 물류산업 종사자 중 서울 39%, 인천 5%, 경기 15%로 수도권이 59%를 차지함
- 서울시 물류산업 종사자수는 2000년 10.6만명에서 2009년 18.5만명으로 5.1% 증가
 - 육상화물운송업 종사자수가 2000년 5.9만명에서 2009년 13.4만명으로 7.7% 증가
 - 반면 화물취급업 종사자수는 7.1% 감소하고 있으며 전체 물류산업에서의 비중도 27%에서 17%로 약 10% 감소

<표 7> 물류산업 종사자수

단위 : 인

구 분		서울		전국
		종사자수		종사자수(2009)
		2000	2009	
화물 운송업	육상화물운송업	59,287	134,003	384,391
	해상화물운송업	15,978	17,065	22,975
	소계	75,265	151,068	407,366
물류시설 운영업	창고업	2,703	2,695	12,872
	물류터미널운영업	37	70	237
	소계	2,740	2,765	13,109
물류 서비스업	화물취급업	14,623	6,488	16,297
	운송주선업	14,208	25,083	42,670
	소계	28,831	31,571	58,967
계		106,836	185,404	479,442

자료: 통계청, 『2009년도 운수업조사보고서』, 2010

○ 물류산업 매출액 현황

- 수도권이 전국 물류산업 매출액 중 약 80%이상을 차지하고 있으며, 서울 72.6%, 인천 2.3%, 경기5.6%로 서울시의 비중은 매우 높게 나타남
- 서울시 물류산업 매출액은 2000년 22조원에서 2009년 49조원으로 7.6% 증가
 - 물류터미널 운영업은 2000년 140억원에서 2009년 560억원으로 13.6% 증가
 - 운송주선업도 같은 기간 동안 15조원에서 40조원으로 11.4% 증가

<표 8> 물류산업 매출액

단위 : 십억원

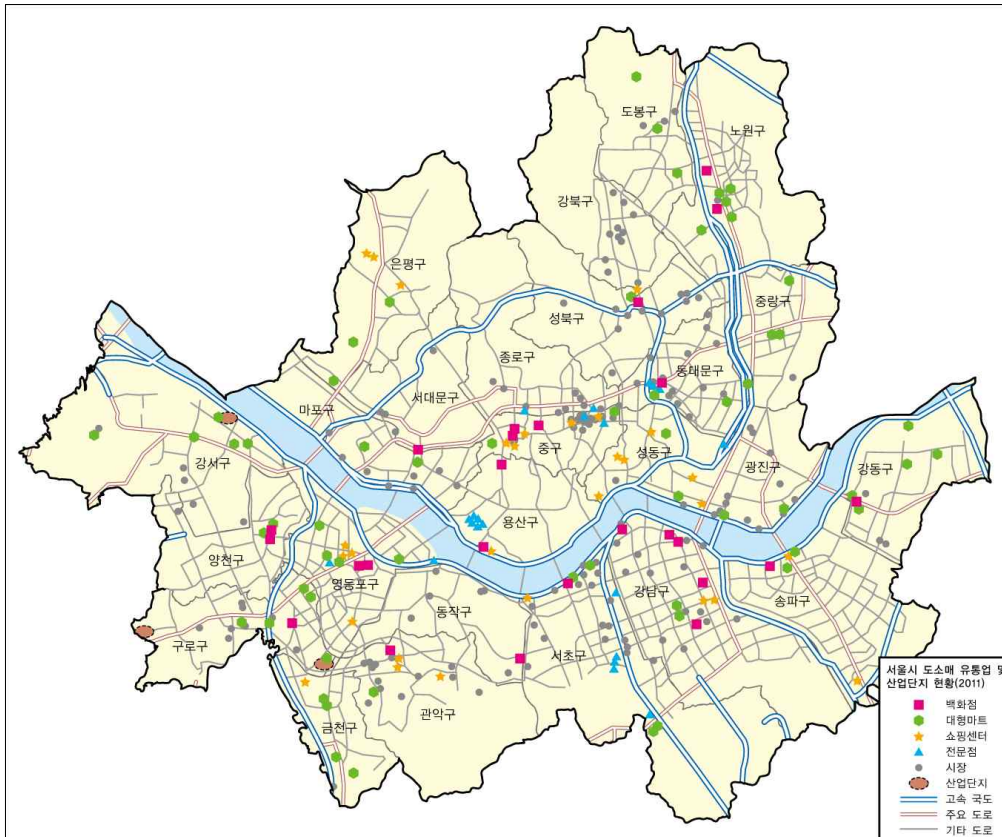
구 분		서울		인천	경기	전국
		2000	2009			
화물 운송업	육상화물운송업	3,429	10,927	1,026	3,051	24,624
	해상화물운송업	16,862	33,883	35	0	35,368
	소계	20,291	44,810	1,060	3,051	59,992
물류시설 운영업	창고업	182	400	116	219	1,295
	물류터미널운영업	14	56	4	0	87
	소계	196	457	120	219	1,381
물류 서비스업	화물취급업	667	1,327	272	0	2,169
	운송주선업	804	2,630	90	543	4,237
	소계	1,472	3,956	362	543	6,406
계		21,958	49,222(72.6%)	1,542(2.3%)	3,813(5.6%)	67,779(100%)

자료: 통계청, 『2009년도 운수업조사보고서』, 2010

□ 도시물류활동 유형별 화물유발시설 현황

○ 도시물류활동 유형별 구분

- 서울시의 도시물류활동을 제조 및 생산물류, 도소매 및 유통물류, 생활 밀착형 물류 등 3가지 유형으로 구분



<그림 3> 도시물류활동 유형별 화물유발시설 현황

○ 산업별 생산물류 현황

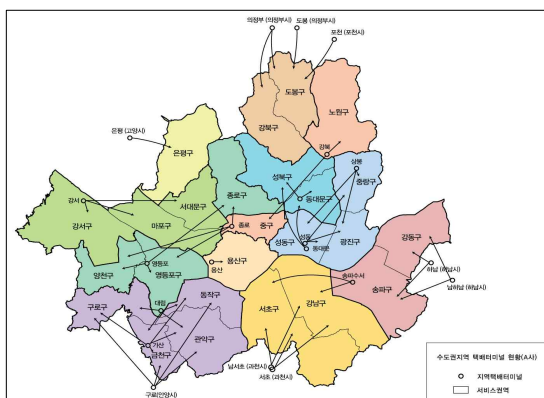
- 도시 내 제조업 등 산업 및 생산 관련 시설에서 주로 수행되는 물류활동으로 원자재 조달(수입 포함) 및 생산제품의 납품(수출 포함) 등이 해당
- 서울시 제조업 및 생산 시설이 집중된 산업단지는 디지털 국가산업단지와 온수일반산업단지 2개가 운영 중이며 마곡산업단지는 계획 중임
- 이외에도 아파트형 공장형태로 제조업 및 생산시설을 운영하는 사례가 많음

○ 도소매 및 유통물류 현황

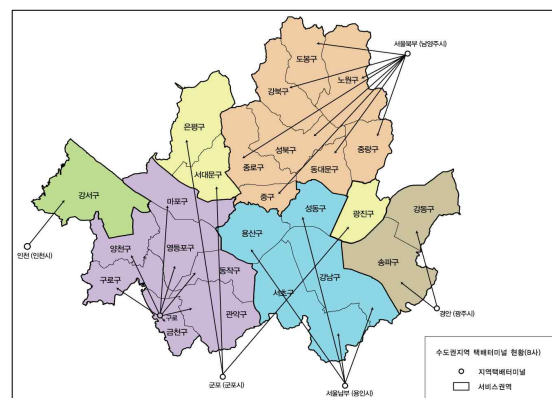
- 도시 내 전통시장, 도매시장, 백화점, 대형할인상점, 전문점 등에서 주로 수행되는 물류활동으로 납품처(원산지)로부터 제품 입하와 판매 제품의 출하 활동이 해당
- 서울시 도·소매 활동이 집중된 도심(중구, 종로구), 강남, 영등포구 지역 등과 대형 할인상점이 집중적으로 분포한 외곽 인구밀집지역에 위치
- 관련 화물이 입하되는 공간적 범위와 해당 시설 도·소매 고객의 공간적 분포 및 화물 유통경로 파악

○ 생활밀착형 물류 현황

- 택배 및 퀵서비스, 편의점, 소화물(소포) 운송, 폐기물(쓰레기 등) 수거와 같이 도시민 거주지 및 직장을 중심으로 수행되는 생활밀착형 물류활동이 해당
- 인구공동화 현상이 심화된 도심지역보다 신흥 택지개발 지구 등을 중심으로 한 외곽 거주지역에 주로 위치
- 택배, 우체국, 편의점 등 지역기반 생활 물류서비스의 Hub&Spoke체계 분석과 지역별 폐기물(쓰레기) 등 회수(역) 물류시스템 구조를 분석
 - 서울시에 있는 대형 택배업체(총 5개 업체)를 대상으로 하여 택배터미널을 조사한 결과 업체별 물류전략에 따라 서울시 물류서비스 구조가 상이한 것으로 나타남



<A업체>



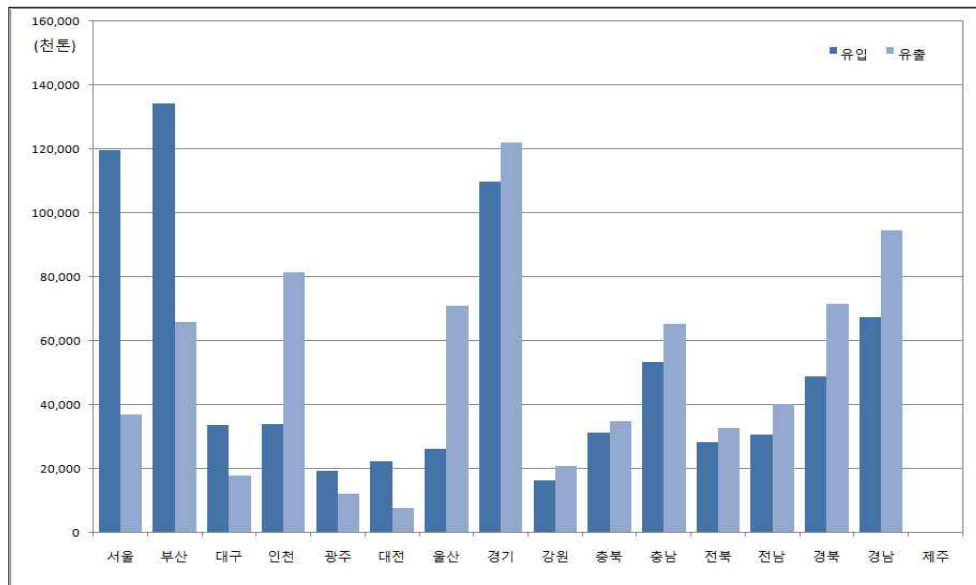
<B업체>

<그림 4> 택배업체의 서비스 제공사례

4. 물동량 현황

○ 전국 지역별 총물동량

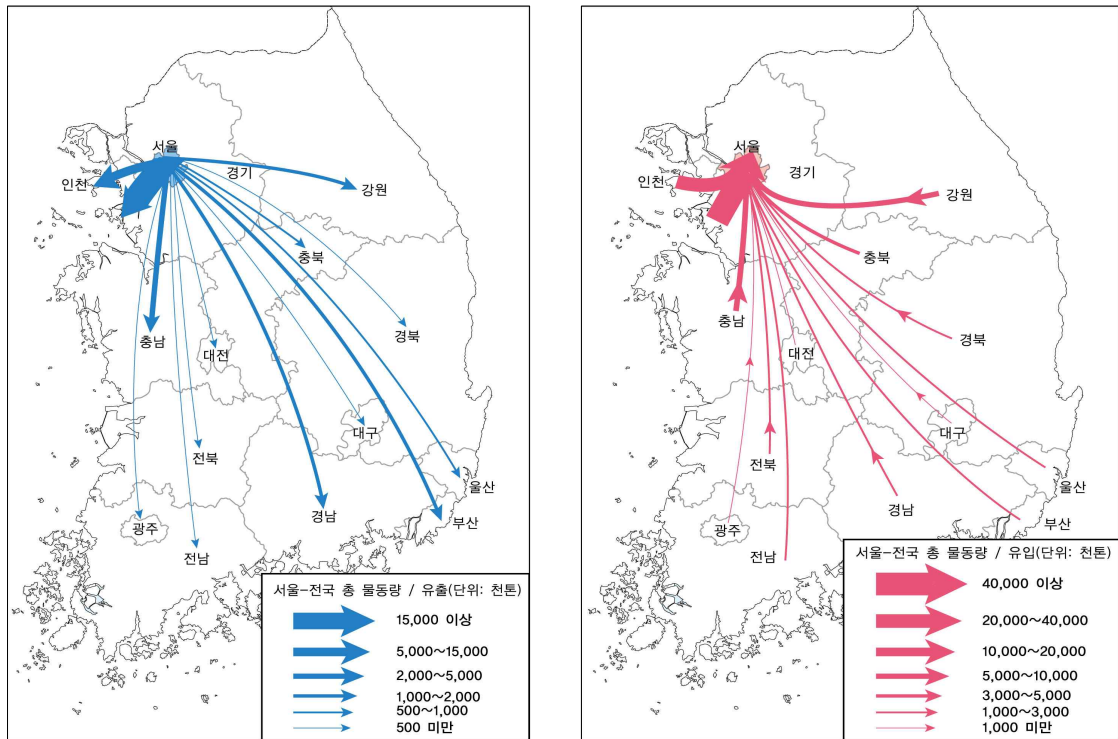
- 지역별 유출입 물동량 기준으로 보면, 경기도가 14.9%로 가장 높고, 다음으로 부산 12.9%, 경남 10.4%, 서울 10.1% 순으로 나타남
- 지역별 화물 유출입 물동량 비교결과, 서울·부산·대구·광주·대전은 유입량이 많고 그 이외 지역은 유출량이 많은 것으로 나타남
- 수도권의 연간 총 유출입 물동량은 약 500백만 톤으로 전체 물동량 중 약 32%를 차지하고 있는 것으로 나타남



<그림 5> 2008년 전국 지역별 총 물동량 현황

○ 서울-전국간 물동량

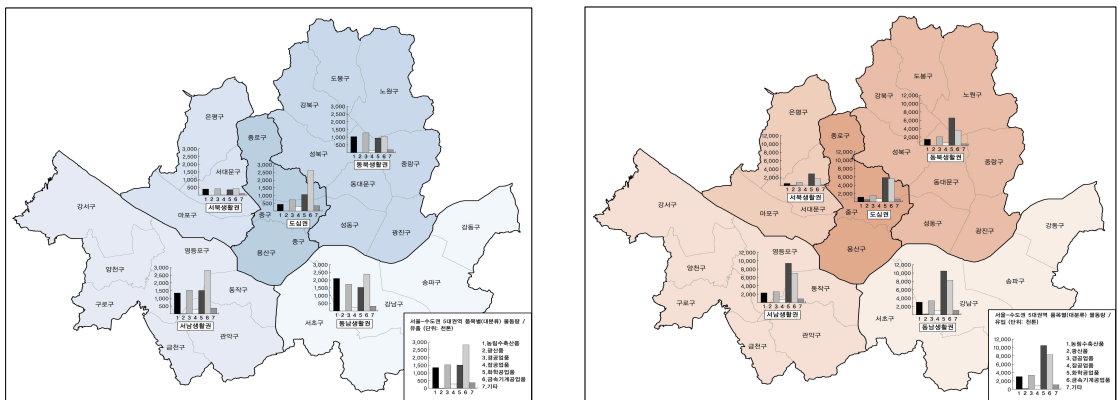
- 서울시 유출입 물동량은 약 156백만톤으로 경기(51.2%), 인천(22.9%), 충남(5.9%) 순으로 유출입 물동량이 많은 것으로 나타남
- 특히 경기도와 인천시에서 서울시로 유출입되는 물동량은 전체의 74.1%를 차지



<그림 6> 2008년 서울시-지역간 물동량 유출입 현황

○ 서울-수도권간 물동량

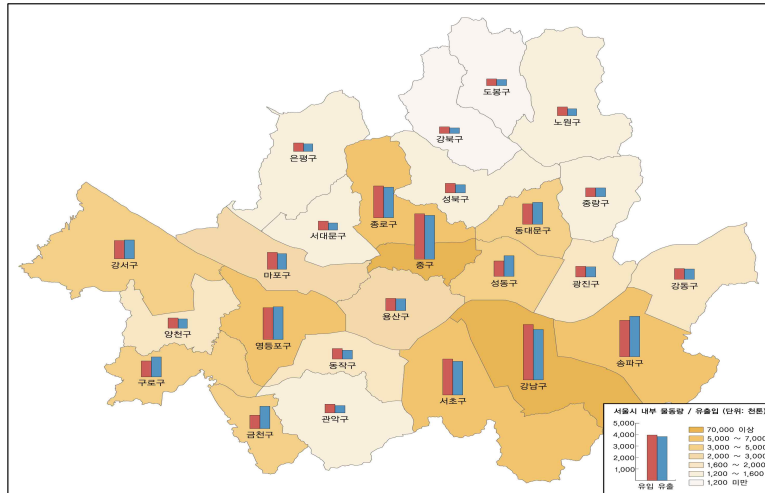
- 인천시와 경기도에서 서울시로 유출입하는 물동량은 116백만톤으로 유입은 88백만톤, 유출은 28백만톤으로 조사되어 소비도시형태를 보여줌
- 품목별 유입물동량은 화학공업품 40.01%, 금속기계공업품 29.76%이 가장 많고 유출물동량은 금속기계공업품 33.2%, 경공업품 20.2%, 화학공업품 19.3%, 농림수축산품 19.0% 순으로 나타남



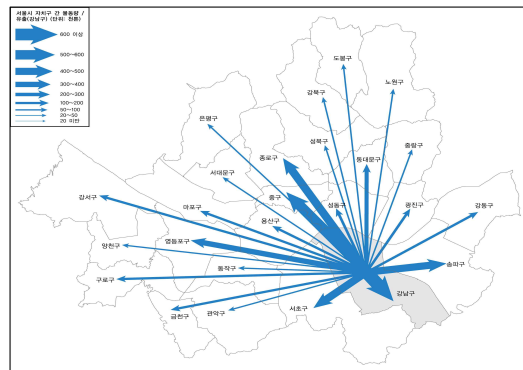
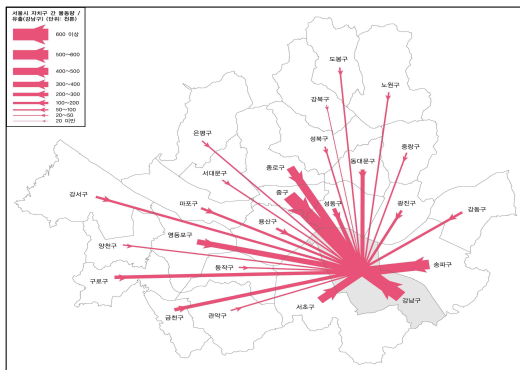
<그림 7> 2008년 서울시 생활권-수도권간 품목별 유입 및 유출 물동량

○ 서울 내부 물동량

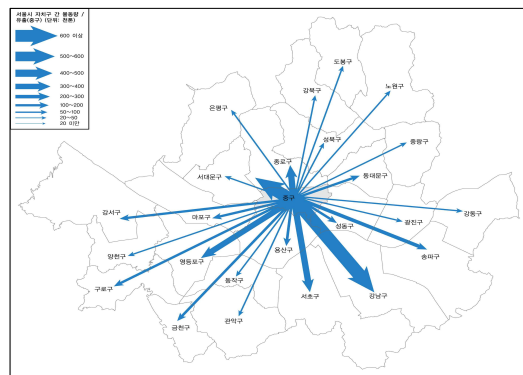
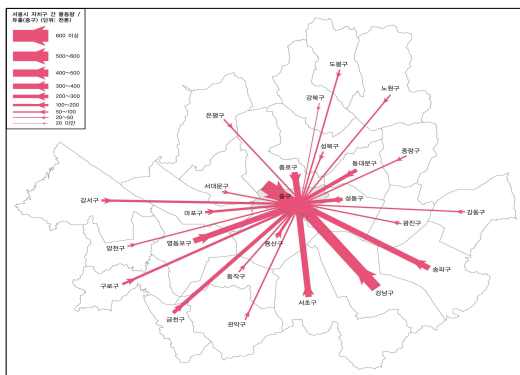
- 서울 내부 물동량은 강남구 11.5%, 중구 9.7%, 송파구 8.4%, 서초구 7.6%, 영등포구 7.0% 순으로 많이 발생하는 것으로 나타남



<그림 8> 2008년 서울시 내부 물동량



<그림 9> 2008년 강남구 유출입 물동량

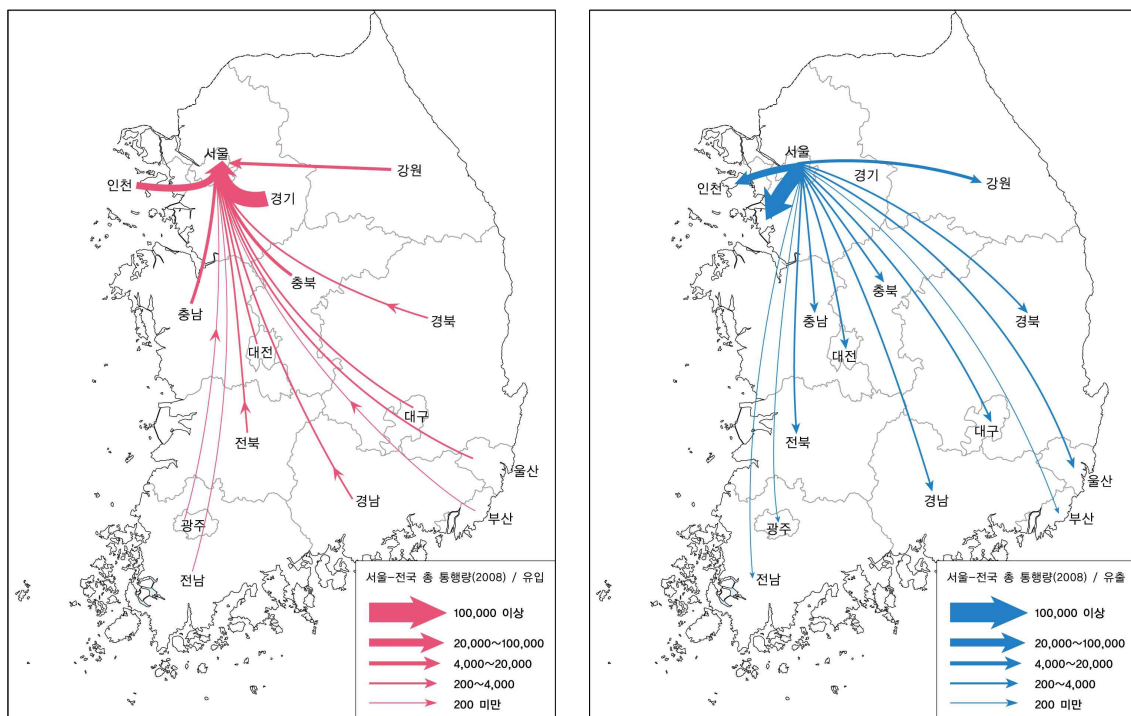


<그림 10> 2008년 중구 유출입 물동량

5. 화물자동차 통행량 현황

○ 서울-전국간 통행량

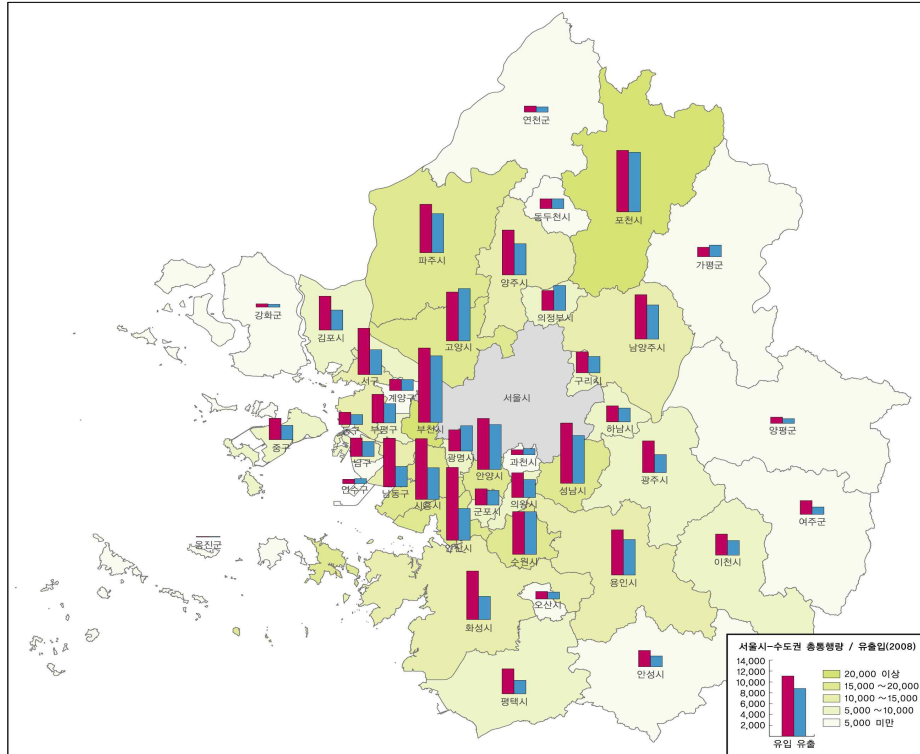
- 서울시 유출입 통행량의 90%이상이 경기(77.8%), 인천(13.8%) 지역과 관련된 유출입 통행량으로 나타남
- 유입과 유출통행량의 비율은 59.6%대 43.1%로 유입량이 많은 것으로 나타남
- 서울-인천의 유입과 유출 통행량 비율은 61.3%대 38.7%로 조사됨



<그림 11> 2008년 서울-전국 유입 및 유출 통행량

○ 서울-수도권간 통행량

- 수도권에서 서울로 유입 및 유출 통행량은 각각 57.1%, 42.9%로 나타났으며, 주로 소형화물자동차를 이용
- 인천시와 경기도에서 유출입 통행량은 각각 15%, 85% 내외이며, 수도권 서부지역에 집중되는 현상을 보임



<그림 12> 2008년 서울-수도권 시군구간 유출입 총통행량

○ 서울 내부 통행량

- 5대 생활권 기준으로 유출입 통행량은 서남생활권(25.1%)와 동남생활권(24.7%)이 높고 서북 생활권이 낮게 나타남
- 서울시 각 구에서 발생하는 유출입 통행량은 강남구 9.4%, 영등포구 8.8%, 중구 8.2%순임

<표 9> 2008년 서울시 5대 생활권별 통행량

구 분	통행량(대/일)				비중(%)		
	유입	유출	계	내부	유입	유출	계
도 심 권	27,337	29,332	56,669	7,971	17.9	19.2	18.6
동북생활권	34,674	32,923	67,597	13,624	22.7	21.6	22.2
서북생활권	15,343	13,499	28,842	2,014	10.1	8.9	9.5
서남생활권	38,710	37,670	76,380	35,667	25.4	24.7	25.0
동남생활권	36,394	39,034	75,427	18,152	23.9	25.6	24.7
합 계	152,458	152,458	304,916	77,427	100.0	100.0	100.0

6. 상위 및 관련계획

- 서울시 물류기본계획과 관련된 상위 및 관련계획은 국가계획과 광역 계획으로 구분
- 법적근거가 명확한 범위 내에서 물류기본계획을 수립하여 정책의 실효성을 제고하고, 법령 개정 등이 필요한 사항에 대해서는 장기과제로 제안함
- 기존 시설의 운영 효율화 및 활용 극대화 모색 후 신규 확충 방안 검토 필요
- 물류분야만이 아닌 도시 전체 경쟁력 강화에 기여하는 물류정책 수립 필요

<표 10> 서울시 물류기본계획과 연계된 상위계획 및 관련계획

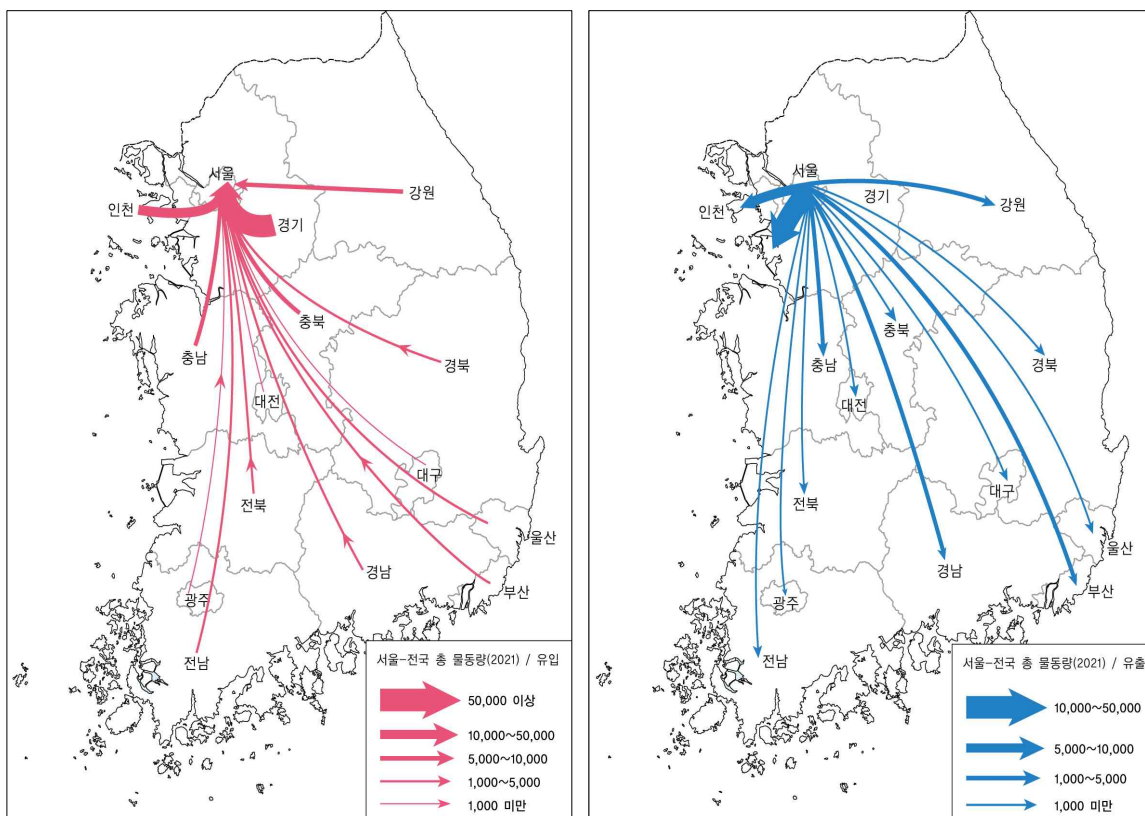
구분	계획명	계획 내용
국가 계획	제4차 국토종합개발계획 수정계획(2006-2020)	- 수도권과 지방이 함께 발전하는 다핵 연계형 구조 제시
	제1차 국가균형발전 5개년 계획(2004-2008)	- 수도권의 질적 발전 추구 - 네트워크형 국토구조 형성
	국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001-2020)	- 효율적인 국가종합교통체계 구축 - 효율적 물류활동을 통한 사회 경제적 비용 감소
	국가물류기본계획 수정계획(2011-2020)	- 육해공 통합물류체계 구축 - 거점 개발 시 수단연계 - 도시물류 경쟁력 강화
	물류시설개발종합계획 (2008-2012)	- 교통체계와 조화를 이루는 물류시설 개발 - 지역개발과 연계된 물류시설 개발 - 친환경적인 물류시설개발
	유통산업발전기본계획 (2009-2013)	- Green 유통 확산 - 유통채널 다양화, 유통구조 효율화, 유통산업 인프라 확충 - 사회적 갈등구조 해소
광역 및 서울시 관련 계획	제3차 수도권 정비계획 (2006-2020)	- 공업지역을 물류시설로 활용 - 철도종합물류기지 조성
	2030 서울시 도시기본계획	- 산업기반 물류네트워크 구축 - 동남권 물류단지 조성

7. 장래 물류여건 전망

□ 물동량 전망

○ 서울-전국 물동량

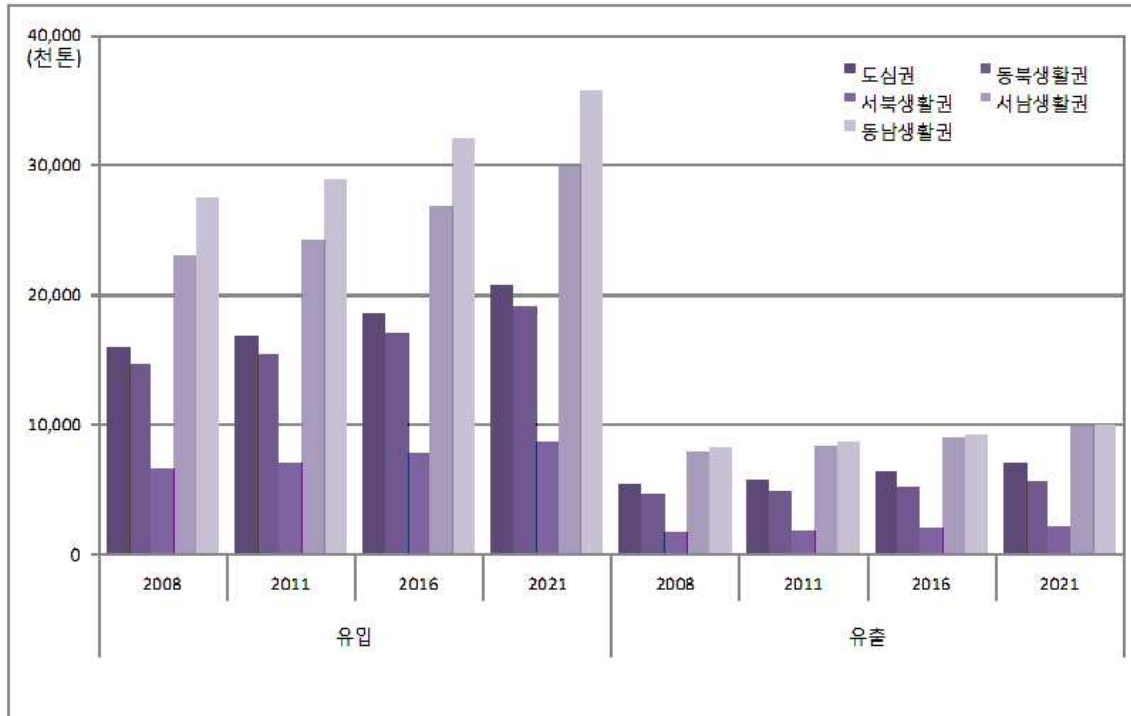
- 장래 서울 유출입 물동량은 수도권 집중현상이 지속 될 것으로 전망
- 타 시도에 비하여 경기와 인천의 물동량 증가추이가 높은 편이라 서울 유출입 물동량의 수도권 의존도는 계속 높아질 것으로 전망됨



<그림 13> 2021년 서울-전국 유입 및 유출 물동량 전망

○ 서울-수도권간 물동량

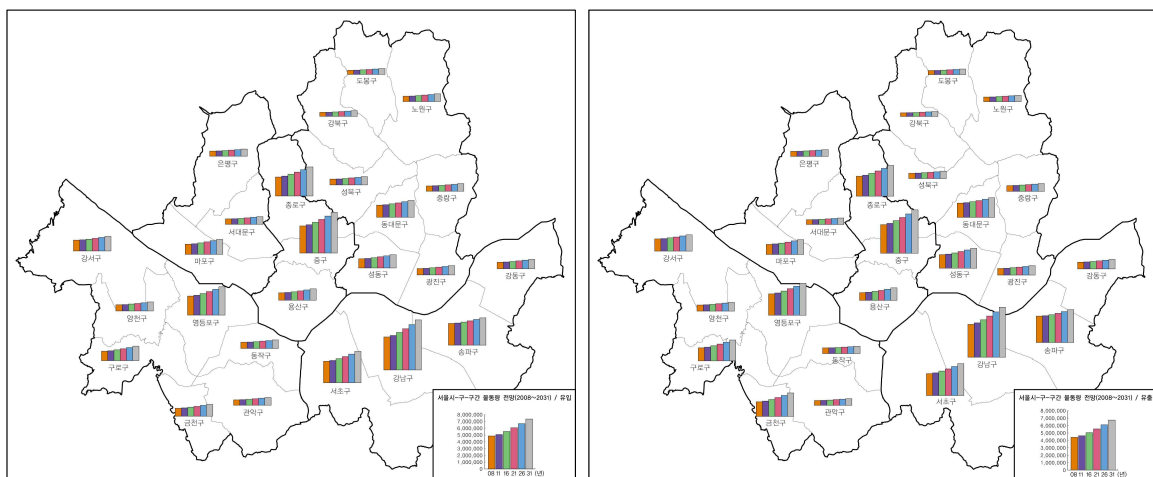
- 서울시내 5대 생활권 기준으로 수도권에서 서울로 들어오는 물동량의 추이를 보면 대부분의 생활권에서 2% 초반대의 증가율을 보이고 있음
- 서울시내 5대 생활권 기준으로 서울에서 수도권으로 나가는 물동량의 증가 추이를 보면 다른 지역에 비해 도심권의 증가율이 소폭 높을 것으로 예상됨



<그림 14> 서울 생활권-수도권 유입 및 유출 물동량 전망

○ 서울시 내부 물동량

- 유입물동량은 강남구와 중구의 증가율이 높게 나타남
- 유출물동량은 용산구, 구로구, 금천구의 증가율이 다른 구보다 높게 나타남

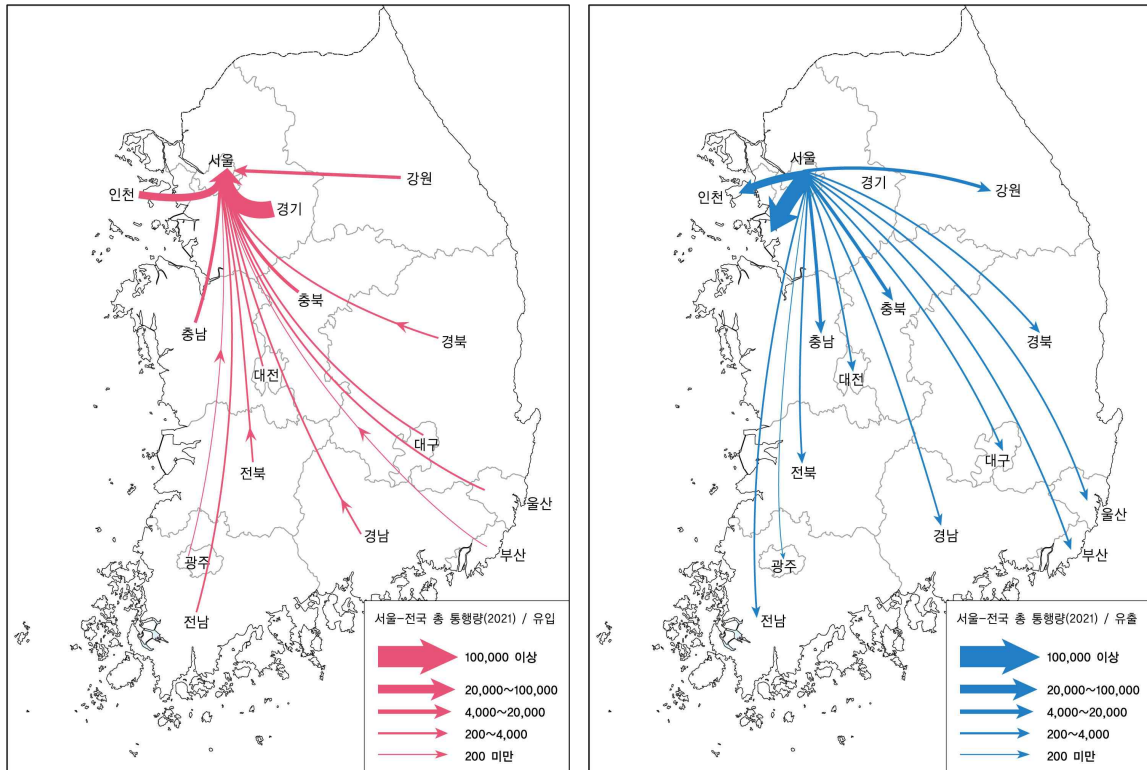


<그림 15> 서울 구-구간 유입 및 유출 물동량 전망

□ 화물자동차 통행량 전망

○ 서울-전국 통행량

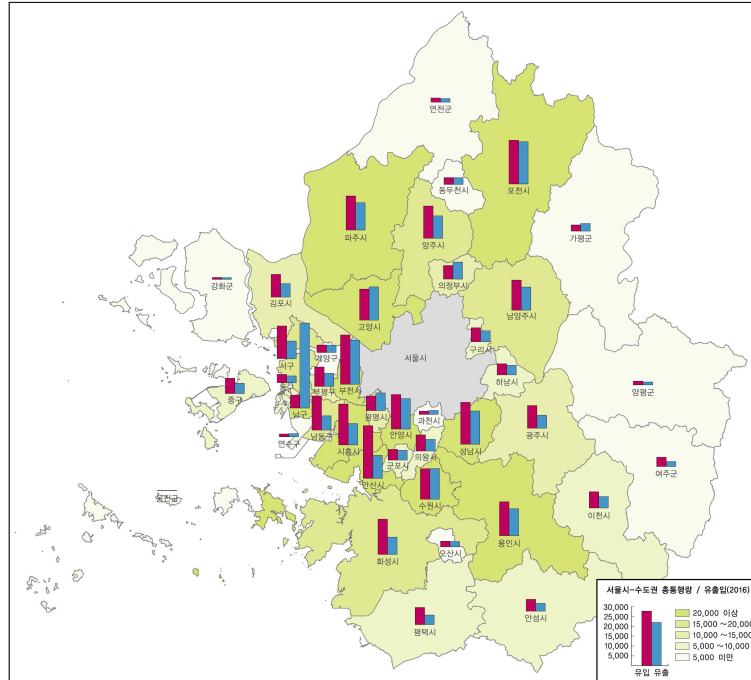
- 서울 유출입 통행량의 대부분은 경기와 인천에 집중되어 있고, 연평균 증가율도 타 지역에 비해 높게 나타남



<그림 16> 2021년 서울-전국 유입 및 유출 통행량 전망

○ 서울-수도권간 통행량

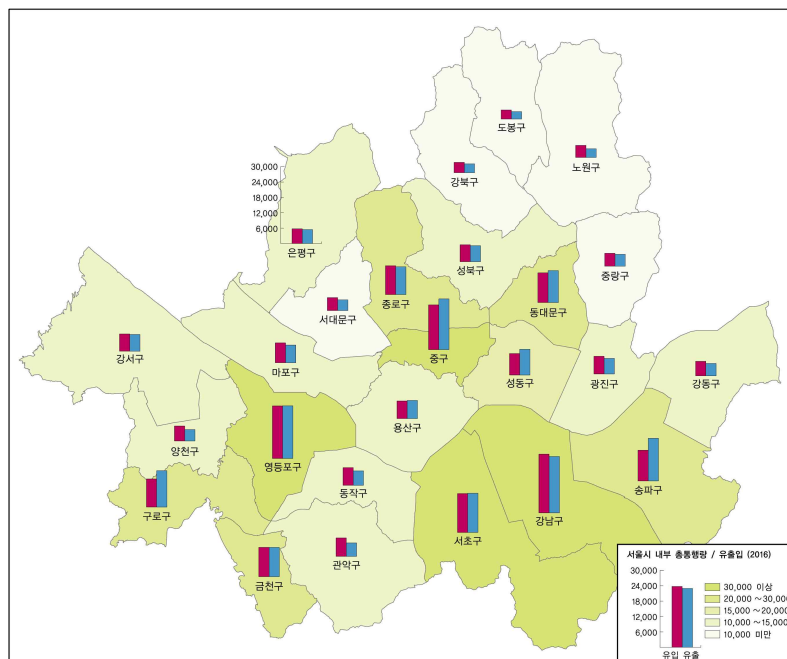
- 수도권에서 서울시로 유입하는 통행량은 꾸준히 증가할 것으로 전망됨
- 서울 5대 생활권으로 수도권에서 서울로 들어오는 통행량 추이를 보면 평균 2.9%의 증가율을 보임
- 서울시에서 수도권으로 나가는 통행량의 증가추이를 보면 동남생활권과 서남생활권이 다른 지역에 비해 약간 높을 것으로 예측됨



<그림 17> 2021년 서울-수도권간 유출입 통행량 전망

○ 서울 내부 통행량

- 강남구, 영등포구, 중구순으로 구-구간 유출입통행량이 가장 많을 것으로 전망됨

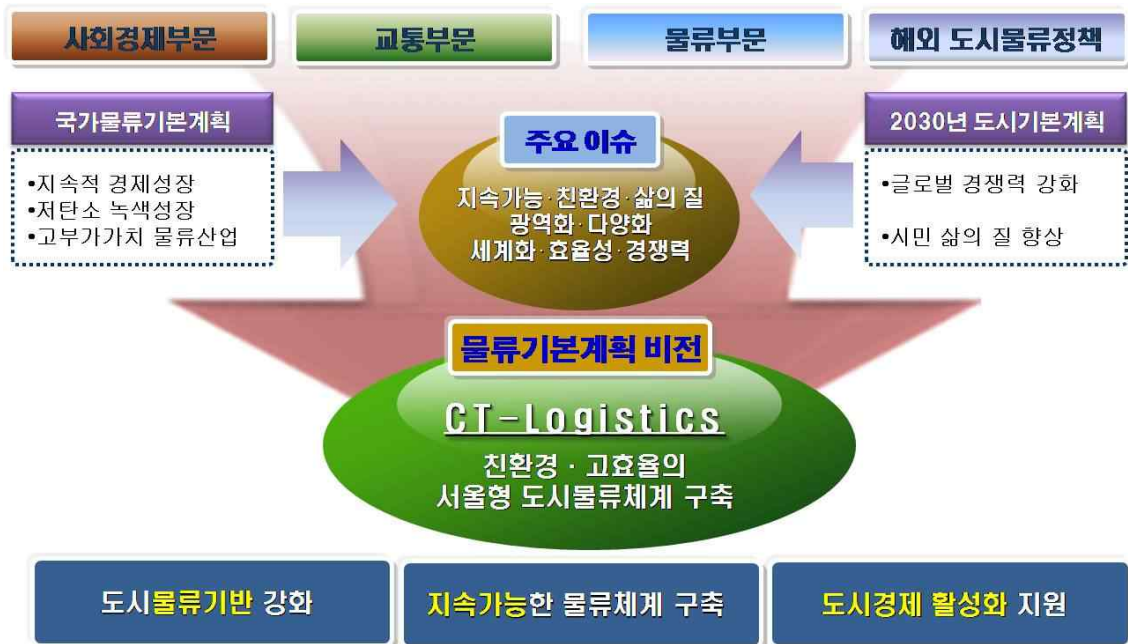


<그림 18> 2021년 서울 구-구간 유출입 통행량 전망

제3장 서울시 물류기본계획 구상

1. 비전과 목표
2. 전략과 추진분야

1. 비전과 목표



○ (비전) CT-Logistics(City, Transportation & Logistics convergence)

친환경 · 고효율의 서울형 도시물류체계 구축

- 사회경제 · 교통 · 물류부문의 환경변화 및 선진국 도시물류정책등을 고려한 서울형 도시물류기본계획의 비전설정
- 상위계획에서 추구하고자 하는 "지속가능한 녹색성장"과 "도시경쟁력 강화"에 부합되는 친환경 · 고효율의 도시물류체계 구축

※ "CT-logistics"란 물류의 목적과 기능을 도시교통과 환경에 융합시킨 효율적인 서울형 도시물류체계를 뜻함

○ (목표) 도시물류기반 강화, 지속가능한 물류체계 구축, 도시경제 활성화 지원

- 국가물류기본계획에 부합되고 서울시 정책 및 여건에 맞도록 설정
- 도시경쟁력 관점에서 도시물류기반(하드&소프트)강화, 삶의 질 개선의 관점에서 지속가능한 도시물류체계 구축, 물류를 통한 도시경제 활성화를 지원함

2. 전략 및 추진분야



□ 추진 전략

○ 도시물류기반시설 강화 전략

- 하드웨어 측면의 물류기반시설 확보와 소프트웨어 측면의 제도 및 운영 효율성 개선 등 균형 개발 및 연계
- 도시물류의 활성화를 위한 소프트웨어 기능 및 운영 시스템 강화

○ 지속가능한 물류체계 구축 전략

- 도시내 물류활동으로 인한 교통혼잡 등 사회적비용을 최소화 할 수 있는 물류환경을 조성함으로써 지속가능한 물류체계를 구축
- 물류활동의 친환경성 및 공공적 역할 제고

○ 도시경제 활성화 지원 전략

- 도시경쟁력 강화를 위한 물류분야의 지원체계 구축
- 물류산업이 독립산업으로 역할을 할 수 있도록 육성 및 활성화 도모

□ 추진분야

○ 물류기반시설 부문

- 서울시 물류터미널의 기능 재정비 및 조성지원
- 신규 도시형 물류시설 확보를 위한 지속적 노력 추진
- 간선수송과 집배송 기능을 동시에 고려할 수 있는 물류시설 연계체계 검토

○ 물류 소프트 인프라 부문

- 도시환경과 물류수요에 대응한 도시형 물류공동화 추진
- 물류분야 정보화 및 표준화를 통한 도시물류체계 효율화 추구
- 기존 시설의 활용도를 최대한 높이고, 첨단기술을 적극 활용한 소프트 인프라 보강을 통해 운영체계 개선

○ 물류환경개선 부문

- 도시내 물류환경 변화에 따른 친환경 물류체계 대응방안 수립
- 화물조업수요 유발 시설내부에 화물조업공간 확보 유도
- 도시물류수요에 대응하는 화물집배송 환경개선

○ 친환경/공공물류 부문

- 쾌적한 도시환경 조성 관점에서 물류시설 및 운송수단 개선
- 소비자 피해 예방, 재난재해 대응 등 공공적 관점에서 대응
- 사회적 취약계층을 고려한 공공물류 정책 개발

○ 산업지원 물류 부문

- 지식기반산업(MICE) 등 서울시 전략산업에 대한 물류지원체계 구축
- 전통시장 등 물류혼잡지역에 대한 정비 추진

○ 도시물류 경쟁력 부문

- 물류산업의 건전성 지원과 영세 중소 물류기업의 경쟁력 제고
- 인근 지자체 및 해외 주요도시와 도시물류협력체계 구축

< 서울시 물류기본계획의 위계구조 >

비 전	『CT-Logistics』 친환경·고효율의 서울형 도시물류체계 구축					
	도시물류기반 강화		지속가능한 물류체계 구축		도시경제 활성화 지원	
목 표	하드웨어와 소프트 인프라의 균형적 개발 및 연계		친환경 물류 및 물류기능의 공공성도입		산업경제 지원 및 물류산업 활성화	
전 략	물류기반 시설		물류소프트 인프라		물류환경 개선	
추진 분야	친환경/ 공공물류		산업지원 물류		물류산업 경쟁력	
추진 과제 및 단위 과제	물류시설 정비		물류공동화 사업		화물조업/ 주박차환경개선	
	물류시설/ 운송수단전환		전략산업 물류지원		도시물류산업 활성화	
	<ul style="list-style-type: none"> 수도권 물류 네트워크 합리화 동남권 물류단지 신속한 조성 물류터미널 기능 재정비 서울형 신 물류 인프라 개발 		<ul style="list-style-type: none"> 물류공동화 역량 제고 서울형 물류 공동화 사업발굴 		<ul style="list-style-type: none"> 화물조업 환경 개선 화물자동차 주박차 환경개선 	
	<ul style="list-style-type: none"> 친환경 물류시설/운송수단 전환 친환경 물류 서비스 지원 		<ul style="list-style-type: none"> 문화관광/ MICE산업 물류지원 국제업무지구 물류서비스 일원화 		<ul style="list-style-type: none"> 영세 중소 물류기업 지원 영업용 화물 자동차이용 제고 물류효율화 우수사례 발굴 및 홍보 	
	물류간선망 개선		물류정보화/ 표준화사업		화물집배송 환경개선	
	물류기능의 공공성 도입		기존산업의 물류효율화		물류협력 체계구축	
	<ul style="list-style-type: none"> 물류간선망의 지속확충 물류연계망의 병목현상 해소 		<ul style="list-style-type: none"> 서울시 물류현황 정보구축 물류표준화 및 물류 기술개발 추진 		<ul style="list-style-type: none"> 백화점물 집배송 체계 효율화 이륜자동차 화물운송 체계 정비 	
	<ul style="list-style-type: none"> 물류부문의 복지/안전기능 강화 방재 대응형 긴급물류체계 구축 		<ul style="list-style-type: none"> 산업단지/ 상업지구 물류효율화 전통시장맞춤형 물류지원 		<ul style="list-style-type: none"> 수도권 물류협력 체계구축 해외 도시와 물류협력 추진 	

추진분야	추진과제	단위과제
1. 물류기반시설	1.1 물류시설 정비	1.1.1 수도권 물류네트워크 합리화
		1.1.2 동남권 물류단지의 신속한 조성
		1.1.3 물류터미널 기능 재정비
		1.1.4 서울형 신 물류 인프라 개발
	1.2 물류간선망 개선	1.2.1 물류간선망의 지속 확충
		1.2.2 물류연계망의 병목현상 해소
2. 물류소프트 인프라	2.1 물류공동화사업	2.1.1 물류공동화 역량 제고
		2.1.2 서울형 물류공동화 사업 발굴
	2.2 물류정보화 및 표준화사업	2.2.1 서울시 물류현황정보 구축
		2.2.2 물류표준화 및 물류기술개발 추진
3. 물류환경개선	3.1 화물조업 및 주차차 환경개선	3.1.1 화물조업환경 개선
		3.1.2 화물자동차 주차차 환경개선
	3.2 화물집배송 환경개선	3.2.1 택배화물 집배송체계 효율화
		3.2.2 이륜자동차 화물운송체계 정비
4. 친환경/공공물류	4.1 물류시설 및 운송수단 전환	4.1.1 친환경 물류시설 및 운송수단 전환
		4.1.2 친환경 물류서비스 지원
	4.2 물류기능의 공공성강화	4.2.1 물류부문의 복지 및 안전기능 강화
		4.2.2 방재 대응형 긴급물류체계 구축
5. 산업지원물류	5.1 전략산업 물류지원	5.1.1 문화관광 및 MICE산업 물류지원
		5.1.2 국제업무지구 물류서비스 일원화
	5.2 기존산업의 물류효율화	5.2.1 산업단지 및 상업지구의 물류효율화
		5.2.2 전통시장 맞춤형 물류지원
6. 물류산업 경쟁력	6.1 도시물류산업 활성화	6.1.1 영세 중소 물류기업 지원
		6.1.2 영업용 화물자동차 이용 제고
		6.1.3 물류효율화 우수사례 발굴 및 홍보
	6.2 물류협력체계 구축	6.2.1 수도권 물류협력체계 구축
		6.2.2 해외 도시와 물류협력 추진

제4장 분야별 추진과제

1. 물류기반시설
2. 물류소프트 인프라
3. 물류환경개선
4. 친환경/공공물류
5. 산업지원물류
6. 물류산업 경쟁력

1. 물류기반시설

- 도시물류체계의 효율성을 위해 하드웨어적 측면에서 서울시내 도시물류 기반시설의 체계적 개발 및 운영 활성화 도모
- 하드웨어와 소프트웨어의 균형적인 개발 및 연계를 위해 효율적인 도시물류기반 시설 구축
- 물류터미널 개발 및 정비시 물류기능의 공공성과 물류네트워크의 연계성을 강화하여 도시 물류기반시설의 체계적 개발 및 운영에 대하여 접근

□ 현상 및 문제점

○ 서울시 물류시설의 부족

- 택배, 유통 등 도시물류 수요가 증가하고 있으나, 기반시설이 부족하여 교통혼잡을 유발하는 등 사회적 비용이 지속적으로 증가
- 기존 물류시설의 재정립과 동남권 물류단지 개발 이후에도 여전히 물류시설의 부족할 것으로 전망

○ 물류시설의 제기능 상실

- 기존의 물류시설이 도시물류환경의 변화를 따라가지 못하고 지역 간 물류, 생산물류 운송을 위한 대형 화물차량 중심의 주차장 및 운송 주선형태의 운영구조 유지
- 이에 비하여 물류환경은 소형, 다품종 소비재 운송을 위한 소형화물자동차 중심의 운행구조로 전환됨으로써 간선수송과 집배송 기능 상실
- 물류시설의 노후화, 수익성 악화, 물류시설 주변의 시가지화로 인해 사업자의 용도전환 및 인근 주민의 이전 요구 증대

○ 물류거점시설의 연계교통체계 미비

- 간선도로, 집분산도로 등 물류시설의 연계교통체계가 미흡하여 화물자동차의 접근성 및 물류흐름의 효율성 향상에 한계
- 수도권 차원의 물류네트워크 개념 및 물류체계 효율화 정책 부재로 물류거점시설 마다 개별적인 물류서비스 제공

1.1 물류시설 정비

1.1.1 수도권 물류네트워크 합리화

- 수도권과 연계한 광역 물류시설 네트워크 조성
 - 수도권 지역의 물류시설 간 상호 협력 및 보완 기능을 수행할 수 있도록 연계 네트워크를 형성(서울시, 경기도, 인천시, 국토해양부 등 협력 필요)
 - 수도권 광역물류시설과 서울시 도시물류시설(3개 물류터미널, 동남권물류단지)은 상호연계가 이루어지도록 역할 재정비
 - 새로운 물류시설 공간 개념 검토 및 도입(지하공간, 철도역세권 등 포함)
- 수도권 광역물류체계 관점에서의 물류시설 기능 제고
 - 광역물류거점과 지역물류거점에서 복합적인 물류서비스 제공 체계 구축
 - 서울시에 물류서비스를 제공하는 수도권 물류시설의 기능 제고
 - 광역물류거점인 수도권 복합물류터미널(군포, 수도권북부)은 서울시에 물류서비스를 제공함으로써 연계 방안 모색
 - 지역 물류거점으로 서울 소재 3개 물류터미널과 동남권 물류단지를 택배, 유통등 생활지원형 물류서비스와 연계하여 개발 추진

1.1.2 동남권 물류단지의 신속한 조성

- 동남권 물류단지의 역할
 - 수도권 동남권 지역의 대규모 물류기능 수행
 - 서울 및 경기도 동남부 지역에 산재되어 있는 물류기능을 통합 운영
 - 개별 업체 중심으로 운영 중인 소규모 물류시설을 공동화하여 동남권 물류단지에 입주하도록 유도, 집적화되고 체계화된 물류서비스 제공 기반 마련
- 친환경 물류시설 구축
 - 수도 서울의 위상을 고려한 친환경 물류시설의 선도적 모범사례 구축
 - 시설의 기능 및 외관, 역할 측면에서 철저한 친환경성 확보 유도
(실시계획(변경)시, 교통/환경영향 평가시 친환경프로그램 도입 요구)

○ 중소물류기업 지원

- 동남권 물류단지 입주대상자 공모시 전체 규모의 20%에 해당되는 부분을 중소물류업체가 우선 입주할 수 있도록 실시협약 체결
- 서울시의 중소기업지원 대상프로그램과 연계하여 물류서비스를 제공하도록 업체 선정 및 지원
 - 1단계 : 중소영세기업 공동물류센터 유치(화주 중심)
 - 2단계 : (공동물류를 수행하는) 중소물류기업
 - 3단계 : 중소·영세기업 대상의 물류서비스 제공업체 유치(대형물류기업)

○ 동남권 물류단지와 기존 물류시설의 역할 정비

- 동남권물류단지는 한국화물터미널(양재동)과 공간적 서비스 범위의 중첩성을 고려하여 각 시설이 위치한 지역적 특성과 역할을 상호보완
- 서울시내 물류시설은 수도권 지역의 물류시설과 공간적으로 매우 근접한 거리에 위치하여 중첩성 문제가 발생할 여지가 매우 높으므로 역할과 기능 측면에서 차별화할 수 있는 전략 추진 필요

1.1.3 물류터미널 기능 재정비

○ 물류터미널이 지역물류거점의 역할을 수행할 수 있도록 기능 재정비

- 화물 보관 및 집·배송시설 등의 물류기능이 유지되도록 개발하고, 미래 친환경 도시물류거점 기능을 수행할 수 있도록 개념 구상
- 물류터미널 재정비 계획 수립시 지역여건, 친환경, 공공성 등을 강조
- 개발면적이 대규모인 경우 순차적인 개발을 통하여 기존에 운영 중인 물류업체의 피해 최소화 필요
 - 가락동농수산물시장과 같은 순환개발방식 필요
- 복합개발방식으로 추진시에는 물류시설의 수요면적을 충족하는 범위내에서 일부 복합개발허용 검토

○ 한국화물터미널(양재동)

- 정부축 중심의 전국단위 및 서울 남부지역 물류기능 수행
- 기존 계획대로 재정비 사업의 지속 추진 유도

○ 서부트럭터미널(신정동)

- 경인축 중심의 거점물류 기능 및 서울 서부지역 물류 기능 수행
- 주변 여건을 고려하여 친환경 도시물류시설로 조성 유도
- 재정비시 물류여건 변화에 맞추어 간선과 집배송기능의 물류시설 개발

○ 동부화물터미널

- 서울 도심 및 동북권 중심의 지역물류거점 기능 수행
- 공공 및 생활밀착형 물류기능 중심으로 특화된 물류시설 개발 및 운영 유도
- 도심 및 주거지 인접 특성을 고려하여 영업용 소형 화물자동차 중심의 공동물류 운영체계 조성
- 재정비시 물류시설의 수요조건 충족 선행

○ 서울시내에 산재되어 있는 택배터미널, 창고 등 소규모 단위의 물류 시설을 물류터미널에 집적화하여 규모의 경제 실현 유도

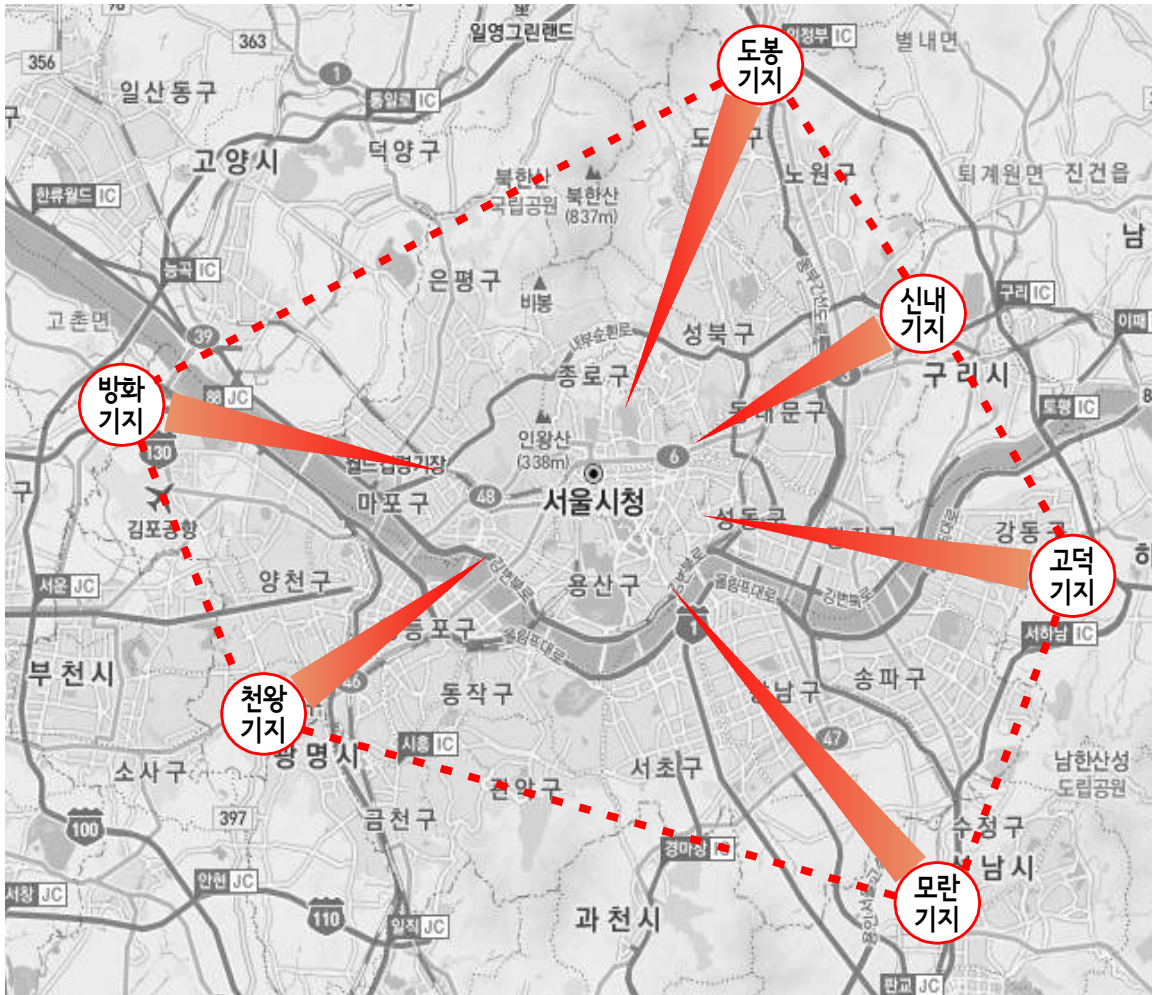
- 전자상거래 증가로 인한 택배물동량 증가에 따라 물류터미널 개발에 대한 중요성 부각
- 기존의 운송주선 및 차고지 기능을 탈피하여 서울시민의 삶의 질 제고와 연관된 최적의 물류서비스를 제공하도록 추진
- 소규모 기업화물 등과 관련된 택배화물, 영세상공인 물류서비스 제공 등 일정지분에 대하여는 특정 목적으로 개발 및 운영 유도

1.1.4 서울형 신 물류 인프라 개발

○ 새로운 물류시설 부지 확보

- 도시물류시설의 부족 문제를 해소하기 위해 기존 3개 물류터미널과 동남권 물류 단지 외에 소규모 물류시설공간의 지속 확보 추진
- 역세권 지역에 별도의 물류공간을 확보하여 철도 등 친환경 수송수단을 활용한 물류서비스 확대
- 부도심, 주요 환승역, 철도 차량기지 등 결절점 중심의 거점을 확보하여 소형화물 (택배화물)위주의 물류체계 구축

- 지하공간, 역세권, 철도 차량기지 등을 이용한 물류시스템 구축
 - 지하물류시스템 구축, 철도 중심의 소형화물 물류체계 구현으로 화물자동차 이용을 최소화한 물류서비스 구조 형성
 - 유동인구가 많은 밀집지역에 소비자가 방문하여 찾아가는 물류서비스 제공



<그림 19> 도시철도(5~8호선) 차량기지의 물류시설 활용 개념도

1.2 물류간선망 개선

1.2.1 물류간선망의 지속 확충

- 수도권 광역 네트워크의 지속적 구축 및 활용
 - 기존에 계획 중인 수도권 중심의 고속도로, 철도 등을 지속적 건설에 따른 서울시 물류체계 개선도모

○ 주요 물류시설과 간선망의 연계성 향상

- 물류시설의 고속도로 접근성 확보(화물차 전용 고속도로 진출입 램프 설치)
- 신규 도로망, 철도망 구축에 따른 물류시설과 연계성 확보 및 강화
- 주요 간선망 구축 제안 및 활용방안 검토
- 서울시 도로 중 물류적 관점에서의 중점관리대상 도로 선정
- 도로망 및 철도망, 복합운송체계 구축 등 관련계획의 지속적 추진



<그림 20> 물류시설의 고속도로 접근성 검토사례

1.2.2 물류연계망의 병목현상 해소

○ 화물자동차 주요 운행경로의 지정 및 운영 관리

- 화물자동차가 주로 운행하는 서울시내 간선도로를 주요 축으로 지정하여 물류네트워크 개선 및 화물자동차 집중관리정책 추진 시 활용

○ 주요 간선축의 화물자동차 소통 개선

- 서울시 상습 정체구역 중 화물자동차가 주로 이용하는 도로를 검토한 후, 병목 해소, 도로 확장, 우회도로 개설 등 대상 후보지 선정 및 개선 추진

2. 물류소프트 인프라

- 자가 및 개별물류 중심의 물류체계를 물류공동화 사업을 통하여 저비용 고효율 물류체계로 전환
- 이와 관련하여 도시물류 활동과 관련된 물류정보 DB 구축 및 국가 주도의 표준화 사업 동참
- 물류기술개발사업을 지속적으로 유치 및 발굴

□ 현상 및 문제점

○ 물류공동화 추진체계 미흡

- 개별 화주 및 비영업용 차량 중심의 물류활동은 비효율을 야기하고 물류비를 증가시켜 물류경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용
- 자가 및 개별물류 중심의 소형화물자동차 운행구조는 많은 통행량을 유발하여 교통혼잡 가중, 화물조업 및 주정차 공간 부족 등의 문제 발생
- 그러나 물류공동화에 대한 사회적 인식 수준이 낮고 성공사례가 거의 없어 물류관련 주체의 참여 유도가 어려움

○ 체계적인 물류정보화 및 표준화 구축 저조

- 물류 정보화(물류시설, 화물자동차 통행, 물류통계 등) 구축 미흡으로 도시물류구조의 다양성과 복잡성을 고려한 물류정책의 수립체계 약화, 신뢰성 및 적시성에 대한 문제 발생
- 정부차원의 표준화 확산 정책이 추진 중이나, 팔레트 표준화 외에는 실질적인 효과 미미

○ 기존 물류인프라의 활용방안 미흡

- 하드웨어적인 물류인프라 구축은 부지 및 예산 확보가 어려움에 따라 기존 시설의 기능 및 역할을 재정비하려는 정책 추진 중
- 재정비 사업은 물류기능 제고보다는 시설 자체의 개선에 초점을 두고 있으며, 운영체계 개선정책 부재로 물류시설 활성화 방안과 연계 미흡

2.1 물류공동화 사업

2.1.1 물류공동화 역량 제고

- 서울시 물류공동화 추진 매뉴얼 구축 및 보급
 - 물류공동화의 추진 목적 및 대상 설정
 - 목적 및 대상별 물류공동화 추진 방안 도출
 - 서울시, 자치구, 민간 등 참여주체간 역할 분담 및 행정·제도적 지원방안 수립
- 물류공동화 관련 산·학·연·관 협력 추진체계 개발
 - 물류공동화 사업의 지속적이고 성공적인 추진을 위해 계획에서 활성화 단계까지 산·학·연·관 공동의 협력 및 모니터링 체계 수립
 - 전문가 풀 구성 및 기존 위원회 활용방안(또는 신규 위원회 설립) 검토

2.1.2 서울형 물류공동화 사업 발굴

- 물류공동화 시범사업 추진 : 대형 건물 및 건물 군(群)
 - 대형 건물 또는 집단 건물군(群)에서 발생/도착하는 물품을 개별적으로 처리하지 않고 공동으로 처리하는 물류공동화 시범사업 추진
 - 택배사업자 : 조업시간 단축, 물동량 증가에 의한 택배차량의 수급불균형 해소
 - 건물주 : 시설보안 강화, 주차장 회전을 증가, 에너지 사용 감소 등
 - 시범사업의 원활한 추진을 위하여 지원방안 검토
- 대규모 아파트 단지 물류공동화 사업 확산
 - 대형건물 물류공동화 시범사업 추진결과 분석에 따라 아파트 물류공동화 사업 확대
 - 대규모 아파트와 인근 아파트를 한 블록으로 지정하고, 무인택배시스템 도입 또는 아파트 단지별 내부는 노인 등 유희인력을 활용하는 배송시스템 추진
- 클러스터형(지구단위, 단지, 거점 등) 물류공동화 사업 발굴 및 지원
 - 화물운송물품 및 행태가 비슷한 지역단위로 물류공동화 체계 구축
 - 지역 및 거점별 산업지원 물류체계와 연계하여 추진
 - 지구단위, 단지, 거점 등의 특성을 고려한 물류공동화 시범사업 발굴(예: 동대문 지역) 및 지원을 통한 도시물류공동화 사업 확대

○ 회수물류 공동화 사업 발굴 및 지원

- 회수물류 사업대상지역 품목 설정 및 지원 방안 수립
- 녹색물류 실현을 위한 자원의 재사용 및 재활용 극대화 도모

2.2 물류정보화 및 표준화사업

2.2.1 서울시 물류현황정보 구축

○ 주기적인 서울시 물류현황 조사체계 구축

- 주기적인 물류현황조사 시행
 - 물류정책기본법에 지역물류현황조사를 명시하고 있는 실행방안 마련
 - 국가교통DB조사는 효율적인 국가정책을 수립하기 위해 주기적으로 시행 중
 - 서울시 물류현황을 주기적으로 조사하여 물류정책 수립과 연계되도록 추진

※ 서울시 물류현황 조사

- 과거 물류현황조사에는 '물류조사 및 물류종합계획수립 구상'(1998년), '도시물류기본 계획'(2005년)이 있음
 - 물류조사 및 물류종합계획수립 구상(1998년)
 - 일반지구, 단위지구, 도로노측으로 구분하여 조사
 - 도시물류기본계획(2005년)
 - 시설물 현황 조사, 화물자동차 운행특성 조사, 노측조사 실시
 - 물류현황 조사체계 구축
 - 서울시 공간구조의 특성과 도시물류활동 유형을 고려한 조사내용 설계
 - 서울시 전역의 물류현황은 10년단위로 지구별·업종별·품목별 및 도로노측 조사 실시로 물류환경변화에 따른 중장기적 정책수립
- 물류현황정보의 DB 구축
- 화물자동차 통행관련 정보 DB 구축(높이, 무게, 통행시간, 경로 등)
 - 도로, 교량, 철도 등 관계기관(경찰청, 관련부서 등)과의 정보공유
 - 내비게이션, 스마트폰 어플리케이션 등 프로그램 개발 유도
 - 화물자동차 차고지 정보 구축(주차정보시스템과 연계)
 - 자치구별 차고지 정보 및 관리시스템 구축하여 물류관련 업체에 제공

- 화물조업 및 주정차 허용장소 정보 DB 구축(구역, 차종, 요일, 시간 등)
 - 이면도로, 주말 전통시장 주변 등 주정차 허용 구간 정보 구축
- 물류업체현황 정보 구축
 - 일반, 개별, 용달, 주선업체, 국제물류주선업체 등에 대한 기업정보를 구축 및 제공하여 중소·영세 화주의 이용 편의 제공
- 화물자동차 교통사고 통계DB 구축(지역별, 지점별, 유형별 등)
 - 화물자동차 관련 교통사고 다발지점에 대한 정보를 제공하여 교통사고 예방
 - 화물차 교통사고통계 자료 수집(경찰청, 교통안전공단 협조), 사고유형별 분석, 대응방안 마련
- 유통물류시설정보 구축(창고, 터미널 등 민간물류시설 중심)
 - 물류시설 부족을 개선하기 위해 중소·영세기업의 민간 물류시설 활용도 제고
 - 지점별 시설 제원, 규모, 물류서비스 구조 등을 구축하여 민간에 정보 제공

2.2.2 물류표준화 및 물류기술개발 추진

○ 국가물류표준화사업 지원

- 국가 주도로 시행하는 물류부문 표준화사업의 서울시로 확산 및 활성화를 위한 지원사업 발굴
- 표준화 사업을 통한 물류 효율성 증진에 대한 지속적인 홍보 및 참여 유도

○ 국가주도의 물류기술개발 R&D사업 유치

- 국가 주도로 시행하는 도시 물류부문 R&D사업을 서울시에 유치할 수 있도록 지원
- 정부예산을 투입하는 신교통 물류기술의 현장 적용시 서울시에 도입하여 효과를 검증하고 추후 확대방안 검토
- 친환경 교통수단 도입관련 시범사업 추진시 유치 및 적극 협조

○ 서울시 자체 R&D사업 중 물류부문 발굴

- 서울시에서 추진하는 R&D사업에서 도시물류체계 개선과 연계하여 추진
- 교통혼잡 감소, 친환경 교통체계 구축 등과 관련된 R&D 사업을 발굴 및 추진시 지속 가능한 도시물류체계 구축 관점에서 물류부문의 기술개발이 이루어질 수 있도록 고려

3. 물류환경개선

- 원활한 물류체계 구축을 위하여 물류수요가 발생하는 도시물류활동 유발시설 내에서 화물조업 유도
- 소규모 다거점 위주의 주차차 공간 확보
- 신속한 물류체계의 정비를 위한 택배화물 수송체계와 이륜자동차 운송체계 정비

☐ 현상 및 문제점

- 화물조업 및 주차차 공간 부족문제 지속 발생
 - 서울시는 생산 보다는 소비 중심의 구조로 생활과 밀접한 지역에서 물류수요가 활발하게 발생하고 교통혼잡이 빈번히 발생
 - 화물조업 공간의 절대적 부족은 물류수요 유발시설 주변의 공공시설(도로, 인도 등)을 무단 점유하여 보행 및 도시미관 저해
 - 공공시설의 주·정차 단속에 따른 과태료 부과는 영세 차주 및 택배 기사에게 부담으로 작용
- 서울시민의 생활과 밀접한 물류서비스 증가
 - 전자상거래 증가 등 유통체계의 변화에 따라 생활과 밀접한 택배서비스, 이륜차 특송 등 신속물류체계의 중요성 증가
 - 동대문, 남대문 시장 일대의 밀집된 지역에서는 소형트럭, 이륜차 등이 집중되어 심각한 교통혼잡 유발
- 기존 화물조업 공간의 비효율적인 운영체계
 - 청계천로, 을지로, 남대문 등을 중심으로 640면의 화물조업 공간을 확보하여 운영 중에 있으나 장기주차, 이중주차 등의 비효율 발생
 - 주차회전을 제고, 차종별 이용시간대 차별화 등 주차장 운영체계 개선을 통한 효율적인 화물조업행위 유도 미흡

3.1 화물조업 및 주차차 환경 개선

3.1.1 화물조업환경 개선

○ 화물조업공간 확보를 위한 제도개선

- 건축물 내 화물조업주차 공간 확보 의무화
 - 물류수요가 발생하는 건축물은 수익자 부담의 원칙에 따라 건축물 부지내 화물조업주차공간 확보필요
 - 여객과 화물의 동선 분리와 화물조업의 효율성 제고
 - 서울시 및 국토해양부의 교통영향분석·개선대책 및 지침에 세부시설 기준 반영
 - 주차장법 등 관련 법령에 화물조업주차장 설치기준, 적정위치 및 동선체계, 조업관련 시설물 설치규정 등 마련
- 화물조업주차장 설치기준
 - 건축물 용도별·지역별 특성을 반영한 화물조업 주차면 원단위 조사 및 산정
 - 원단위 산정 시 조업주차시간과 조업대기시간을 고려하여 적절한 회전율을 반영
 - 복합용도 건축물에 대한 화물조업주차면 산정기준 정립
- 화물조업주차장 적정 위치 및 동선체계
 - 화물조업주차장 설치 위치는 건축물별 특성에 맞춰 지상 또는 지하에 설치
 - 화물조업주차장 유출입 동선과 일반차량동선이 상충되지 않도록 함
- 화물조업주차장 관련 시설물 설치규정
 - 건축물 용도, 화물조업 차종 등을 감안하여 화물조업주차면의 규모(면적) 결정
 - 일반차량이 주차하지 않도록 "화물조업주차" 또는 "화물조업주차구역" 표시
 - 무질서한 화물 조업을 막기 위해 화물조업구역 내에 하역대(도크), 캐노피 등을 설치함(화물엘리베이터와 하역대는 가깝게 설치)

○ 기운영중인 도시물류 조업공간 정비

- 노상 하역주차공간 확충 및 운영 활성화
 - 시간대별 운영, 유흥지 활용, 거주자 우선주차장 활용 등
 - 하역주차구획 수요 파악(구 협조), 거주자 우선주차장 활용

- 화물차 대기주차장 활성화 및 지속 확충
 - 화물대기주차장 활성화 방안 : 홍보강화(주변 상가연합회, 용달화물협회 등), 하역주차구획 연계 강화
 - 기부채납 예정인 훈련원 주차장(2017)을 화물관련 주차공간으로 활용방안 검토
- 불법주차 단속 강화
 - 화물조업 및 주정차 공간 확보 이후 주기적 불법주차단속 및 상습주차차량에 대한 제재방안 강구

3.1.2 화물자동차 주차차 환경개선

○ 노드(결절점) 개념의 주차차 공간 확보

- 공공시설 주차장을 화물차 (야간)주차차 공간으로 활용
 - 대상 : 시/구 관련 공공시설, 유수지 등
- 공영주차장내 화물주차공간 확보 제도화 추진
 - 소형 화물자동차는 주차차가 가능하도록 공영주차장 시설지침 개정 검토
- 민간 대형건축물의 (야간)주차차 공간 확보
 - 민간시설 주차장을 야간시간에 개방하도록 인센티브(에코마일리지) 제공방안 검토
- 인접시도(인천, 경기)와의 협력을 통한 수도권 차원의 주차차 공간 확보 및 운영 체계 구축
 - 수도권으로 광역화되는 도시물류체계에서 서울시 자체적인 해결방안 제시보다 인접시도와 협력을 통한 공동대응체계 마련

○ 링크(도로) 개념의 주차차 공간 확보

- (야간)간선도로상 화물주차공간 확보
 - 야간시간 대 간선도로변 화물 주/박차 허용 방안 검토
 - 간선도로 활용을 위한 주/박차 허용기준(도로구조, 차량소통 영향 정도, 시간대, 주변지역 영향, 보행자 위험 발생 여부 등)검토
 - 시범사업을 통하여 점진적으로 확대

3.2 화물집배송 환경개선

3.2.1 택배화물 집배송체계 효율화

- 택배화물유발시설의 물류공동화 시범사업(집하관점) 발굴
(동대문, 남대문, 전문상가지역 등)
 - 수배송 중심의 물류공동화 사업 반대 개념으로 화물의 집하관점에서 접근
 - 대규모 화물유발시설은 택배업체와의 협력(공동브랜드)을 통한 물류공동화 추진으로
통행량 감소와 적재 효율성 증대 고려
- 무인택배 보관함(아파트, 지하철, 주민센터 등) 확대 설치 및 활성화
 - 증가하는 다양한 택배화물의 배송 및 접근성 제고
 - 이용객의 접근성이 용이한 지점으로 배송지점 확대
- 권역별 택배화물 공동배송 제고
 - 택배서비스 제공이 불편하거나 어려운 경우를 대비한 공동배송지점 확대
 - 주민센터 및 노인정을 이용한 택배화물 대리수령서비스 운영

3.2.2 이륜차 화물운송체계 정비

- 이륜차 화물운송 실태 조사 수행
 - 이륜차 밀집시설의 현황 및 주정차 실태, 운행현황, 이용 주체 등에 대한 실태조사 수행
 - 정책 수립 및 시행의 실효성을 제고할 수 있도록 의견수렴 추진
- 이륜차(오토바이, 자전거 등)의 운송시스템 개선
 - 도로상(건물 신축 또는 재정비시 건물전면) 또는 부설주차장내 이륜차 주차공간
확보 (교통영향평가/건축허가 협의시 의견제시)
 - 관련 법규 개정 후 이륜차주차장 및 대기장소 확보
 - 도심권 이륜차 주정차 정보시스템 구축 검토
- 친환경 이륜차 운송수단 도입 및 활용
 - 자전거 도로를 이용한 자전거 택배화물 서비스 발굴(밀집지역)
 - 오토바이 차량의 친환경차량 전환 검토 및 지원

4. 친환경/공공물류

- 지속가능한 물류체계 구축 및 서울시 위상에 부합하는 물류정책의 공공성을 선도하기 위해 도시물류활동의 사회적 기능 강화 필요
- 쾌적한 도시환경 조성을 위해 녹색물류 실현, 물류부문의 고용, 복지, 안전성을 강화
- 서울시민의 생활과 밀접한 도시물류활동이 이루어지도록 접근

□ 현상 및 문제점

- 친환경 물류체계 구축의 필요성 증가
 - 주거지 및 상업시설 개발확대로 도시 내 물류시설은 혐오시설로 인식되거나 주변환경과 조화를 이루지 못하는 기피시설로 전락
 - 온실가스 배출량을 감축 및 환경부하 저감을 위한 모달시프트(Modal Shift), 친환경기술개발, 자원순환 등 녹색물류정책을 활발히 추진 중
- 물류서비스 제공 대상의 변화
 - 사회·경제구조 변화에 따라 서울시 물류활동은 제조·기업물류 중심에서 시민의 생활과 밀접한 소비·생활지원형 물류서비스 제공체계로 전환
 - 국민 1인당 택배이용건수가 2002년 약 9회에서 2009년 약 21건으로 급격히 증가하는 등 기초서비스화 급격히 진행
- 물류부문의 공공성 증대
 - 효율성 추구하고 환경성·안전성(보안)이 상호보완적 관계로 작용할 수 있는 유연한 대응력 확보가 향후 물류경쟁력의 핵심요소로 대두
 - 방재 대응형 물류체계, 긴급물류지원체계, 물류보안, 안전 등과 같이 공적 기능으로서의 물류서비스 제공체계 구축 미흡
 - 물류적 관점에서 기본권(평등권) 보장, 범죄 및 피해예방, 사회적 약자를 배려하기 위한 정책적 고민이 부족

4.1 물류시설 및 운송수단 전환

4.1.1 친환경 물류시설 및 운송수단 전환

○ 친환경 물류시설 조성 유도 및 지원

- 환경친화적 물류시설 조성 지원
 - 동남권 물류단지와 3개 물류터미널에는 친환경시설이 되도록 정책적·제도적 지원
 - 민간시설 개발계획에 대한 친환경성 심사를 통해 용적률 상향 등 제도적 지원 방안 마련
- 친환경 물류시설 조성 가이드라인 마련 및 제공
 - 개발단계에서 친환경 물류시설로 조성되도록 협의과정시 검토(에너지사용 저감, 주변 시설과의 조화 등)

○ 친환경 운송수단 도입

- 친환경 및 저공해화물차(전기차, 클린디젤차량) 도입 지원(지경부, 환경부 등과 연계)
- 공공건물 중심의 친환경차량관련 인프라(전기충전소) 확충 지원

○ 화물차량의 운행환경 개선 지원

- 에코 마일리지제도 도입(일본사례, 택배회사 지원, 에코 포인트)
 - 환경부 사업의 물류부문 적용방안 검토
- 대기오염 저감장치 부착사업, 노후차량 개선사업 등 홍보 및 지원
- 화물종사자 교육과정에 에코드라이빙 등 친환경 관련 교과 및 내용 추가
- 친환경 차량에 대한 인센티브 발굴
 - 혼잡통행료 및 주차비 할인 등 추진
- 화물자동차 통행제한구역의 친환경차량 이용 유도, 장기적 의무화 추진

4.1.2 친환경 물류서비스 지원

○ 지하철 택배시스템 도입

- 인구밀집지역, 교통혼잡지역 등을 대상으로 역세권 중심의 지하철 택배 서비스 제공
- 도시내 화물자동차 통행량 감소 및 온실가스 감축
- 지하철역과 연계수단 검토 및 지원방안 마련

○ 자전거를 이용한 택배서비스 사업 지원

- 평지구조의 밀집지역을 중심으로 자전거 이용 택배서비스를 도입 지원
- 장래 혼잡통행료 부과지역 및 통행제한 구역을 대상으로 택배서비스 발굴
- 자전거 이용자 보호를 위한 안전대책과 연계하여 추진

4.2 물류기능의 공공성 도입

4.2.1 물류부문의 복지 및 안전기능 강화

○ 물류부문의 복지기능 도입

- 공공근로사업과 지역내 물류서비스기업을 연계하여 고용창출 유도
 - 주거밀집지역의 경로당, 공공시설을 활용한 택배화물 공동배송서비스 발굴 및 일자리 창출 유도
 - 택배화물의 집배송업무를 공공근로사업과 연계하여 고용확대 추진
- 공동주민시설을 활용한 택배서비스 개선 추진
 - 고령화 사회 및 사회적 취약계층 대응형 공공시설(주민센터 및 아파트 관리사무소) 물류지원체계 구축
 - 맞벌이 부부, 어린이 및 노약자 안전등을 고려한 부재중 수령 방안 검토
 - 대학가 주변, 원룸/오피스텔 밀집지역, 단독/다세대 주거지역 등 소재 주민센터를 활용한 부재중·택배 대리수령서비스 확대
 - 물품 분실, 파손 등에 대한 대응, 종사자 산재 처리등 검토

○ 물류부문의 안전기능 강화

- 화물자동차 교통사고 예방 강화
 - 화물차 주요 경로, 사고다발지점 및 유출입 차량이 많은 지점에 대한 정보 제공 (표지판 설치 등)
 - 후면반사지 설치 확대(관련법령 개정 건의 : 자동차관리법) : 현재 EU 규정(적재 중량 4.5톤 이상)을 준수하나 미부착차량의 야간 사고위험성 증가
 - 화물차 운전자 교육시 도시내 화물운송관련 교통사고 예방, 에코드라이빙 등 다양한 프로그램 개발 및 홍보

- 수송, 보관, 하역 등 물류기능별 안전(식품, 위험물 등)체계 구축
 - 물류시설의 화재방지, 식품유통 및 물류체계의 안전 확보, 위험물 수송체계 정비 등 도시물류 안전방재계획 수립 추진

4.2.2 방재 대응형 긴급물류체계 구축

○ 비상사태, 자연재해 등에 대한 긴급 물류체계 대책 미흡

- 최근 일본의 지진 발생시 긴급 구호물자 전달체계 미비로 이재민의 고통이 심화됨
- 대지진과 원전사고가 향후 동북아 물류환경변화에 영향이 클 것으로 예상됨
- 서울시 도시기본계획에서 비상사태, 자연재해 등 긴급상황에 대응하는 정책을 수립하고 있으나 물류부문은 배제되어 있음

○ 긴급 재난 상황에 대비한 종합방재시스템 구축 필요성 대두

- 서울시 2030 도시기본계획에는 기후변화에 따른 자연재난 예방체계 강화와 도시형 재난에 대비한 종합방재시스템 구축을 통하여 안전하고 친환경적인 생활환경을 구축하도록 제시
- 특히, 도시형 재난에 대비하기 위해 통계 정비, 종합정보관리시스템 구축, 재난안전 관리체계 지원 등 통합 재난관리계획을 수립하도록 추진하고 있어 물류부문에서도 예방중심의 재난관리와 위기대응능력 확보 필요

○ 국가비상사태, 자연재해 등에 대비한 긴급물류지원체계 구축

- 재난발생시 물류수송시스템 구축 방안 검토
(민관 합동 대응체계 수립, 물류기업 비상 동원 및 협력 방안)
 - 일본의 지진해일 참사로 물류간선망이 파괴되어 이재민에 대한 구호품 전달체계 문제 발생
 - 국내 방재계획은 자연재해(홍수, 산사태 등) 발생시 인명구조 이후 이재민에 대한 체계적인 구호물자 전달체계가 미흡한 실정임(행정안전부에서 재해구호물자 통합정보시스템 구축 예정)
- 전시동원대상차량(화물차)을 국가지정 재난·재해 시에도 동원할 수 있도록 법령 개정, 관련계획 포함 등 건의(구호물품 및 긴급물자운반 지원체계 중심)

5. 산업지원물류

- 도시경제의 활성화를 위해 서울시 주요 산업에 대한 물류지원체계 수립 및 지원
- 서울시 주요 전략산업의 경쟁력 제고를 위해 이에 특화된 물류서비스 제공
- 영세 중소기업의 경쟁력 제고를 위한 클러스터형 물류서비스 제공
- 기존 산업의 물류지원체계를 구축하는 방안 검토

□ 현상 및 문제점

○ 서울시 산업구조의 변화

- 서울시는 도시 경쟁력 강화를 위해 산업구조를 기존산업과 전략산업으로 구분하여 육성정책을 추진 중
- 기존산업은 전통시장, 도소매 및 유통관련 산업이 해당되고 전략산업은 문화관광산업, 국제 전시 및 행사 등 지식기반산업(MICE)을 의미
- 기존산업 및 전략산업은 클러스터(밀집된 지구 또는 지역)를 형성하는 구조로 집적효과를 도모할 수 있음

○ 산업지원 물류체계 구축 미흡

- 산업정책과 물류정책을 통합·연계하려는 고민이 부족하여 물류인프라 구축, 물류효율화, 화주대응, 물류기업의 서비스 역량 등 물류체계 전반을 개선하기 어려운 구조임
- 전략산업을 육성 및 활성화하려는 정책에는 물류지원체계가 고려대상에서 배제되어 경쟁력 제고에 한계 발생 예상
- 기존산업은 오래전부터 상대적으로 낙후된 지역에서 영세 중소기업을 중심으로 형성되었기 때문에, 물류체계의 비효율성을 개선하려는 의지가 부족하여 경쟁력 저하로 악순환 되는 구조

5.1 전략산업 물류지원

5.1.1 문화관광 및 MICE산업 물류지원

- 문화관광산업과 연계한 맞춤형 물류서비스 발굴
 - 주요 관광지 내 관광정보센터(information center)와 연계하여 외국인 대상으로 물품을 일시보관하거나 공항 또는 본국까지 탁송하는 서비스 개발
 - 국제거점(김포공항), 문화관광거점(호텔 등), 물류업체와 연계
- 프로젝트형 물류수요 대응 One-Stop Single Window 운영
(Project 물류서비스 제공)
 - 대규모 전시, 박람회, 국제 행사 등 일시적 물류수요 집중시 일괄 물류행정서비스 제공
 - 물류처리존 설정, 대형차량의 운송경로 지정 및 도심통행 일시허가 등 관계기관 협력지원, 관련 매뉴얼 작성 및 제공

5.1.2 국제업무지구 물류서비스 일원화

- 고층건물 중심의 국제업무지구 물류서비스 제공
 - 국제업무지구의 고층건물 등에 대한 수직 물류공동화 서비스 발굴
 - 공공시설 대상으로 시범사업 후 적용 확대 추진(서울시 신청사 등)

5.2 기존산업의 물류효율화

5.2.1 산업단지 및 상업지구의 물류효율화

- 서울시 산업특성은 특정지역을 중심으로 공간구조를 이루고 있음
 - 전통시장, 전문상업지구, 농수산물시설, 제조업 밀집지구 등으로 특성화
 - 장기적으로 물류공동화 사업을 추진하기에 매력적인 클러스터를 형성해 왔음
 - 산업별 지구단위 관점에서 물류정책 수립을 검토할 필요가 있으며, 지구단위 계획시 물류부문을 포함하여 물류효율화 추진

○ 농수산물 밀집지구 물류효율화

- 식품의 안전부문과 연계하여 신선물류체계 중심의 물류효율화 추진
- 포장부문의 표준화 제고(용기 표준화 R&D사업과 연계 검토)
- 지역간 물류와 지역내 물류간 조화가 이루어지도록 계획시 이동동선 등을 고려함

○ 제조업 및 전문상가밀집지구 물류효율화

- 산업단지, 공장지구 등 대량화물 중심의 간선수송체계 개선
- 공구상가, 을지로, 전자상가 등 소규모 업체 밀집지구의 물류공동화 추진

5.2.2 전통시장 맞춤형 물류지원

○ 전통시장 유형별 물류효율화 시범사업 발굴

- 골목형, 건물형, 단지형 등 전통시장 유형별 물류체계 개선
- 물류공동배송, 조업공간 확보, 대기주차장 확보 등을 통하여 물류효율화 방안 추진
- 시범사업 추진을 통하여 성공사례를 홍보하고 타 부문의 참여의지 제고
- 서울시 주도 보다는 산·학·연·관 협력 프로그램을 통한 민간 중심의 사업추진 체계 구축

6. 물류산업 경쟁력

- 도시경제의 활성화를 위해서 물류산업 육성 및 경쟁력 강화
- 자가물류기능을 제3자 물류로 전환하도록 지원
- 영업용 차량의 이용 제고·연계 및 통합 물류체계 구축을 위한 유기적 협력방안을 모색
- 물류관련 정책의 실효성 및 지속성 확보해야함

□ 현상 및 문제점

- 중소 영세기업 및 자가용 소형화물자동차 중심의 물류구조
 - 영세 중소기업에 의한 자가용 및 소형화물자동차 중심의 물류활동은 네트워크 기반의 소비·생활밀착형 물류체계를 수행하기에는 역부족
 - 전자상거래 및 유통채널 다변화, 택배서비스 증가 등 물류환경 변화와 업무영역 확대에 체계적으로 대응할 수 있는 여건 및 정책 미흡
 - 물류 효율화 및 비용 절감을 위한 물류공동화에 대한 의지와 준비 부족
 - 특히, 낮은 급여수준과 고용 저하, 근로여건 악화, 우수인력 유입 미약, 기피산업으로 인식 등으로 물류기업의 영세성을 지속화·가속화
- 도시구조의 광역화 및 국제화에 대한 대응체계 미비
 - 서울시 중심의 도시구조가 광역화됨에 따라 물류활동의 범위가 확대되고 있으나 서울시 자체적인 대응방식으로는 한계
 - 대중교통체계 개선을 위해 서울시, 인천시, 경기도 간 공동으로 협력체계를 구성하여 시행하고 있음에도 불구하고 물류부문에서의 협력체계는 전무한 실정임
 - 세계 및 국제도시를 표방하는 서울시는 여객교통부문에서 선도적인 역할을 수행하고 있으나 물류부문에서는 후진성을 면치 못하고 있음

6.1 도시물류산업 활성화

6.1.1 영세 중소 물류기업 지원

- 공공물류시설 입주시 우대
 - 물류터미널, 물류단지 조성시 중소기업 입주비율 할당, 임대료 감면 등 중소물류기업에 대한 배려 방안 검토
 - 현재 추진중인 동남권 물류단지에 중소물류업체의 지원방안 검토
 - 기존 서부·동부화물터미널 기능 재정비 협의시 중소 물류업체 지원방안 검토
- 물류공동화 사업 추진 지원프로그램 개발
 - 효율적인 물류공동화가 추진되도록 산·학·연·관 협력 프로그램과 연계
 - 정보 유출에 따른 물류공동화 기피현상을 제고하기 위해 물류시설 입주시 인센티브방안 검토
- 영세 중소물류기업 지원 제도 개선
 - 물류정보화 및 공동화 추진시 중소기업의 경쟁력 강화 지원프로그램 개발
(산·학·연 지원체계 구축)
 - 중소영세기업의 물류공동화 촉진 지원(컨설팅, 세제지원 등)

6.1.2 영업용 화물자동차 이용 제고

- 영업용 화물자동차 운송시장 육성을 위한 지원책 마련
 - 낮은 물류효율을 나타내는 자가물류행위를 지양하고 물류공동화를 통하여 물류산업의 영세성을 탈피하기 위한 정책 마련 검토
- 영업용 차량에 대한 공공시설 이용 우대 및 지원 추진
 - 조업주차요금할인, 공공시설의 주차차 공간 우선 제공 및 요금할인 등에 대해 영업용 차량 우대
 - 현재 15분인 영업용 화물차량의 무료조업시간 연장검토
 - 회전을 제고, 실질 조업시간 반영한 무료조업시간 조정(2개 업체 이상에 공동배송시)
 - 친환경 물류기업 인증업체(ISO 인증, 녹색물류인증 등) 및 영업용 차량에 대한 인센티브 방안과 연계 검토(혼잡통행료 감면 등)

6.1.3 물류효율화 우수사례 발굴 및 홍보

○ 우수 추진사례 발굴

- 물류공동화, 친환경 물류시설/운송수단 등 도입사례 발굴
- 우수사례 경진대회 등을 통해 관련 사례 발굴
 - 서울시 물류개선사업 공모지원사업(소규모 중심) 추진
(물류혼잡지역 정비 아이디어 공모전 등)
- 산업특성별 맞춤형 물류서비스 제공사례 발굴
- 물류개선사업 추진 시 실무 참여기회 제공(인턴쉽 제도 등)을 통한 인력 양성

○ 물류활성화를 위한 홍보방안 검토

- 우수 추진사례 홍보를 통한 인식 제고 및 참여율 제고
- 서울시 물류정책의 성공적 추진사례 홍보를 통한 도시물류 효율화 사업 추진의 용이성 제고 및 물류활성화 도모

○ 우수 물류업체, 시범사업 등에 대한 지원 근거 제도화

- 물류산업 활성화를 위한 서울시 물류정책의 추진동력 확보

6.2 물류협력체계 구축

6.2.1 수도권 물류협력체계 구축

○ 수도권 차원의 공동 대응 및 협력 물류체계 추진

- 수도권 물류현안 사항에 대해 해당 지자체간 교류협력을 통한 공동대응 및 정책 집행의 실효성 제고
- 주요 협력내용
 - 지역물류기본/시행계획의 수립 및 추진사업 협력
 - 물류터미널, 물류단지, 화물차휴게소 등 물류시설의 배치
 - 화물자동차 통행, 주·박차, 배출가스 저감 등 관련 현안사항
 - 친환경 화물운송수단으로의 전환 및 활성화 방안 (철도 등)

- 추진방향

- 국가물류기본계획, 물류시설개발종합계획 등 물류관련계획 수립시 수도권 지자체 담당자가 참여토록 건의 (서울시 ⇒ 국토해양부)
- 수도권 지자체 내 광역물류현안사항 발생시 상호 교류·공동대응방안을 논의하는 임시협의체 구성 제안 (서울시 ⇒ 경기도, 인천시)

6.2.2 해외 도시와 물류협력 추진

○ 외국의 주요 도시간 협력 및 정보교류 추진

- 세계 도시물류연구센터의 지역물류연구센터 유치 및 교류 정례화
- 외국의 주요 도시(협정 체결도시 등)와 교류시 물류부문 포함

○ 민관 공동대응형 협력체계 구축

- 공공주도의 물류정책 추진시 민간부문의 적극적 참여 유도
- 민간부문의 물류환경개선을 위한 공공부문의 적극적 지원

□ 연차별 성과지표

추진분야	성과지표	단위	단기 (~'13)	중기 (~'16)	장기 (~'20)
1. 물류기반시설	물류시설 정비	건	1	2	3
	도로확충/병목현상해소 추진	개소	4	8	12
2. 물류 소프트웨어 인프라	물류공동화시범사업 추진	건	5	10	15
	정보화/표준화 구축	건	4	8	12
3. 물류환경개선	화물조업환경개선	건	4	8	12
	이륜차 주차환경 개선	개소	3	5	8
4. 친환경/공공물류	친환경 운송수단도입	건	1	3	5
	주민센터 택배서비스 제공	개소	5	20	100
	실버택배거점 확보	개소	5	20	100
5. 산업지원 물류	전략산업 물류지원	건	5	10	15
	기존 산업 물류효율화 사업	건	5	10	15
6. 도시물류 경쟁력	영업용 화물차 이용 우대 확대	개소	2	5	10
	물류협력추진	건	2	3	5

□ 총 투자규모

추진분야		비용부담 주체				총사업비	
		중앙	서울시	민간	관련기관	금액(억원)	비중
물류기반시설		30.5	2,274	12,001	1,101	15,605.5 (79,885.5)	83.16 (96.19)
물류 소프트웨어 인프라		17	253	188.5	6.5	465	2.48 (0.56)
물류환경개선		3	248	105	8	364	1.94 (0.44)
친환경/공공물류		220	440	920	32	1,612	8.59 (1.94)
산업지원 물류		150	292	227	3	672	3.58 (0.81)
도시물류 경쟁력		-	42	-	5	47	0.25 (0.06)
합계	금액(억원)	420.5	3,549	13,441.5	1,155.5	18,765.5 (83,045.5)	100.0
	비중(%)	2.24 (0.51)	18.91 (4.27)	71.63 (16.19)	6.16 (1.39)	100.0	-

주: ()안은 물류간선망(도로망) 확충에 소요되는 금액을 의미

□ 국가물류기본계획 대비 비교표

구분	국가물류기본계획 수정계획(2011~2020)	서울특별시 물류기본계획(2011~2020)
비전	○ 21세기 저탄소 녹색성장을 선도하는 글로벌 물류강국	○ 『CT-Logistics』 친환경·고효율의 서울형 도시물류체계구축
목표	○ 물류를 통한 국부창출 ○ 국가물류체계의 효율성 제고 ○ 물류산업의 장기적 성장동력 확보	○ 도시물류기반강화 ○ 지속가능한 물류체계 구축 ○ 도시경제 활성화 지원
추진 전략	○ 물류효율화 구현 ○ 소프트 인프라 확보 ○ 선진물류체계 구현 ○ 물류산업 경쟁력 강화 ○ 물류산업의 경쟁력 제고	○ 하드웨어와 소프트 인프라의 균형적 개발 및 연계 ○ 친환경 물류체계 및 물류기능의 공공성 도입 ○ 산업경제 지원 및 물류산업 활성화
① 물류 효율화구현	○ 공항만등 물류거점 연계성강화와 투자효율화 ○ 통합적 물류네트워크 구축 계획 수립 ○ 기존 물류거점의 효율화·운영 활성화 ○ 도시물류 활성화	○ 물류시설 정비 / 물류간선망 개선 ○ 물류정보화 및 표준화사업 ○ 화물조업 / 주차차환경개선 ○ 신속물류체계정비 ○ 전략산업 물류지원 / 기존산업의 물류효율화 ○ 도시물류산업 활성화
② 소프트 인프라확보	○ 물류정책의 총괄추진체계 구축 ○ 정확한 물류통계 생성을 위한 시스템 구축 ○ 근로환경 및 고용여건 개선추진 ○ 맞춤형 물류인력 양성 ○ 물류표준화의 공동화 추진	○ 물류공동화 사업 ○ 물류정보화 및 표준화사업 ○ 신속물류체계 정비 ○ 전략산업 물류지원 / 기존산업의 물류효율화
③ 선진물류 체계구현	○ 기업의 자발적 참여에 근거한 녹색 물류전환 추진 ○ Modal Shift와 분야별 녹색물류 전환 추진 ○ 물류보안 체계 조기구축으로 물류기업 경쟁력 제고	○ 친환경 물류체계 조성 ○ 물류기능의 공공성도입
④ 물류산업 경쟁력강화	○ 전통적 물류기업의 새로운 수익원 창출 ○ 종합물류기업을 글로벌 물류기업으로 육성 ○ 공항만 물류거점의 동북아 물류허브화	○ 물류협력체계 구축
⑤ 물류 산업의 경쟁력제고	○ 전통적 물류기업 구조조정을 통한 물류시장 재편 ○ 3자물류 활성화를 통한 물류시장 규모 확대 ○ 물류산업 육성을 위한 정책적 지원수단 마련	○ 도시물류산업 활성화 ○ 물류협력체계 구축

□ 기존계획 비교표

구분	2005 서울특별시 도시물류기본계획	2011 서울특별시 물류기본계획
수립근거	○ 화물유통촉진법	○ 물류정책기본법
목표연도	○ 2006~2015	○ 2011 ~ 2020
비전	도시물류 고도화 추진을 위한 「효율적·환경친화적 도시물류체계 기반 구축」	『CT-Logistics』 친환경·고효율의 서울형 도시물류체계 구축
목표	○ 서울시 물류시설 정비 ○ 환경친화적 서울시 물류시책사업 구현 ○ 민간물류활동 지원체계 확립	○ 도시물류기반강화 ○ 지속가능한 물류체계 구축 ○ 도시경제 활성화 지원
추진전략 (핵심사업)	○ 도시물류시설 확충 및 정비 ○ 화물자동차 조업 및 주차차 환경 개선 ○ 화물자동차 통행규제 정비	○ 하드웨어와 소프트웨어의 균형적개발 및 연계 ○ 친환경 물류체계 및 물류기능의 공공성도입 ○ 산업경제 지원 및 물류산업활성화
도시물류 기반강화	○ 기존 화물터미널 기능 재정립 ○ 민간 집배송센터 확충사업 ○ 그린벨트내 공영차고지 건설사업 ○ 물류정보화 지원체계 구축사업	○ 물류시설 정비 ○ 물류간선망 개선 ○ 물류공동화 사업 ○ 신속물류체계 정비
지속가능한 물류체계 구축	○ 건축물부설 조업주차장 확충사업 ○ 노상 화물조업 주차구획선 정비사업 ○ 소형 화물자동차 차고지 확보사업	○ 화물조업 / 주차차환경개선 ○ 신속물류체계 정비 ○ 친환경물류체계 조성 ○ 물류기능의 공공성도입
도시경제 활성화 지원		○ 전략산업 물류지원 ○ 기존산업의 물류효율화 ○ 도시물류 활성화 ○ 물류협력체계구축