



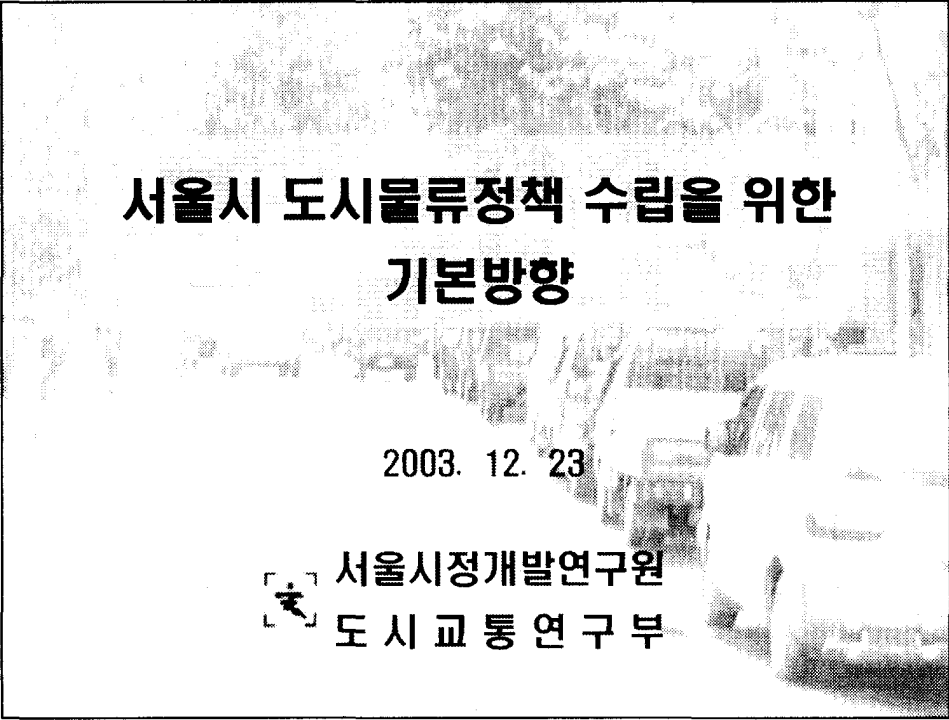
SEOUL DEVELOPMENT INSTITUTE

# 서울시 도시물류정책

## 수립을 위한 기본방향

2003. 12. 23(화)

「」 서울시정개발연구원  
「」 도시교통연구부



# 서울시 도시물류정책 수립을 위한 기본방향

2003. 12. 23

서울시정개발연구원  
도시교통연구부

## I. 바람직한 도시물류체계 정립

1. 도시물류체계 관심주제의 변화
2. 현대 도시물류체계의 주 구성요소
3. 미래환경이 요구하는 도시물류체계의 방향

## II. 서울시 도시물류정책 수립을 위한 기본방향

1. 물류관점에서 본 서울시 여건변화
2. 지표로 본 서울시 물류관련 현황
3. 서울시 도시물류정책의 당면과제
4. 기본방향 정립 및 Task 선정
5. 도시물류관점에서의 우선순위



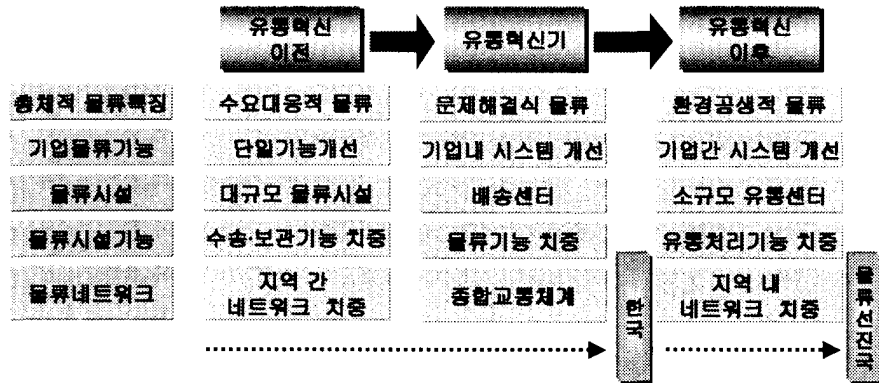
## **I. 바람직한 도시물류체계 정립**



### **1. 도시물류체계 관심주제의 변화**

## 유통구조의 변화

□ 현대는 사람과 화물, 공공과 기업의 『환경공생적 물류』 요구기



□ 도시형 업종인 상업(도·소매업)의 물류변화

- ▶ 면적 교통수단인 자동차(트럭) → 거리의 범위 확대
- ▶ 정보네트워크 및 택배의 발달은 통신판매라는 새로운 상업형태 산출

5

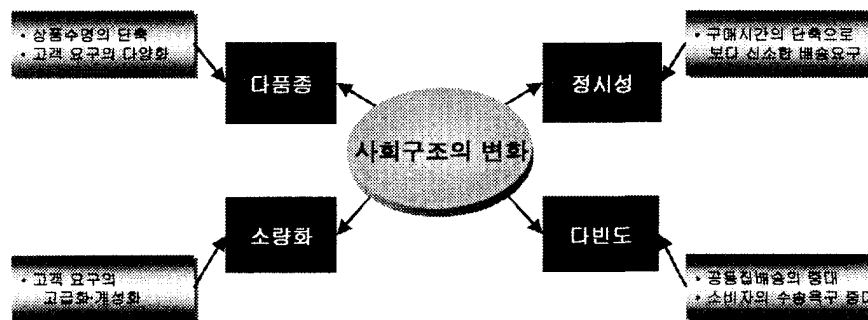
## 사회구조의 변화

□ 사회구조의 변화 : 소비자행동의 변화, 제품의 다양화,

외부로의 서비스 위탁, 산업구조의 변화

□ 사회구조 변화는 물류에 다품종, 소량, 다빈도, 정시성 요구

□ 『H/W적 인프라중심』의 물류에서 『관리중심』의 물류로의 전환



6

## 변화된 관심주제

### □ 화물차 관리중심 + 안전 및 환경고려

• 물류시설중심의 물류체계  
• 사람중심의 보조적 활동  
• 상류와 물류의 혼재  
• 소품목 대량 처리중심  
• 비안전성 문제

• 산업구조변화  
• 사회구조변화  
• 유통구조변화



• 화물차 운송관리중심  
• 사람과 공생적 활동  
• 상류와 물류의 분리  
• 다품목 소량 처리중심  
• 안전 및 환경고려

### □ 외국 주요도시의 물류정책 추진목표 비교

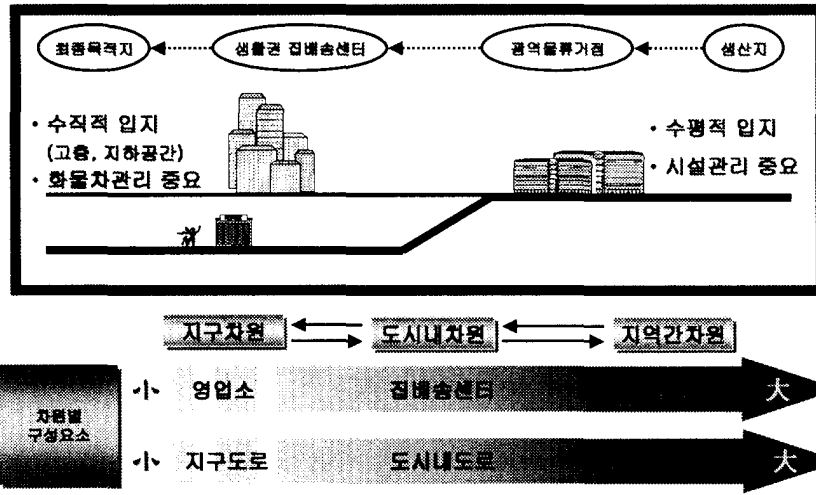
|        | 일본                  | 런던                  | 프랑스                     | 독일                       | 네덜란드                   |
|--------|---------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|
| 주요 문제점 | • 고운송비용<br>• 교통혼잡   | • 환경문제<br>• 교통혼잡    | • 교통혼잡<br>• 환경문제        | • 운송의 비효율성<br>• 과도한 화물통행 | • 환경문제<br>• 접근성 문제     |
| 추진 목표  | • 효율성 제고<br>• 오염 저감 | • 효율성 제고<br>• 오염 저감 | • 화물통행 감소<br>• 지역 오염 저감 | • 효율성 제고<br>• 장애 감소      | • 지역 오염 저감<br>• 접근성 제고 |

7

## 2. 현대 도시물류체계의 주 구성요소

## 사회기반으로 본 도시물류체계

□ 사회기반으로 본 도시물류체계의 3분화 : 지역 간 + 도시 내 + 지구

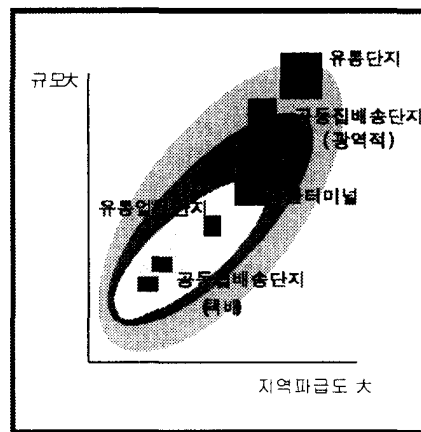
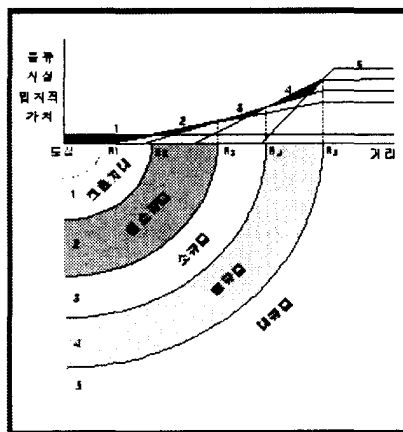


9

## 이원화된 물류시설 입지체계

□ 물류시설의 입지가치는 도시화공간일수록 하락

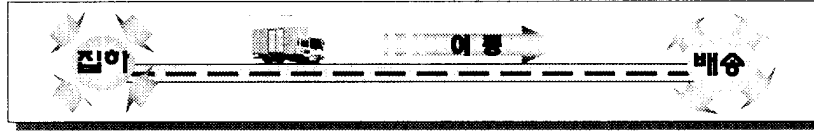
□ 광역시설과 도시물류시설의 이원화 관리



10

## 교통으로 본 물류관리체계

□ 기본접근 : 공간적 이동과 관련된 교통류관리



|             | 교통물류시설                                | 교통로                     | 교통수단                       | 운용                           | 관제제어                             | 교통시장               |
|-------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| <b>적용대상</b> | ·유통센터<br>·화물역<br>·주차장<br>·항만<br>·공항 등 | ·도로<br>·선로<br>·항로       | ·자동차<br>·차량<br>·선박<br>·항공기 | ·운행간격<br>·횡수<br>·경로<br>·차량배치 | ·운행관제<br>·속도제어                   | ·시간<br>·요금<br>·편의성 |
| <b>수송기능</b> | ·유통센터<br>·도로일체형<br>·물류거점              | ·화물차<br>·전용도로<br>·주경차차선 | ·환경대적<br>·트럭               | ·공동<br>·수배송                  | ·트럭운행<br>·규제<br>·트럭우선<br>·통행     | ·통행요금              |
| <b>차역기능</b> | ·주차시설<br>·건물내<br>·하역시설                | ·노상트럭<br>·베이            | ·하이테크<br>·트럭               | ·지구내<br>·공동하역                | ·주경차<br>·시간규제<br>·건물내조업<br>·주차의무 | ·주경차<br>·요금        |
| <b>정보기능</b> | ·정보센터                                 | ·도로정보<br>·시스템           | ·화물·운행<br>·관리시스템           | ·배차노선<br>·시스템                | ·최적경로유도<br>·주경차<br>·시간유도         | ·정보이용<br>·요금       |

11

## 도시물류체계의 주 구성요소

□ 상이한 시각과 접근의 공통요소

□ 『지구 + 도시내』 주대상

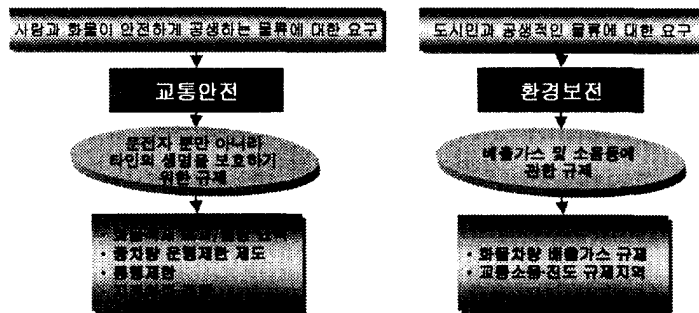
|        | 주대상                              | 지구                            | 도시내            | 지역간    |
|--------|----------------------------------|-------------------------------|----------------|--------|
| 시설인프라  | ·물류시설<br>·시설관리                   | ·조업공간                         | ·집배송시설         | ·유통단지  |
| 화물흐름   | ·도로관리<br>·주운관리<br>·안전관리<br>·환경관리 | ·시간관리                         | ·공간(면)관리       | ·주경로관리 |
| 정보인프라  | ·배송시스템<br>·관리시스템                 | ·도로·주행경보시스템<br>·화물, 운행, 배차시스템 |                |        |
| 운용, 규제 | ·주행규제<br>·시설확보의무<br>·요금차등        | ·시간규제<br>·조업시설의무              | ·진입규제<br>·공동시설 | ·트럭우선  |

12

### 3. 미래환경이 요구하는 도시물류체계의 방향

## 도시물류체계의 요구사항

#### □ 도시민과의 공생적인 물류에 대한 요구



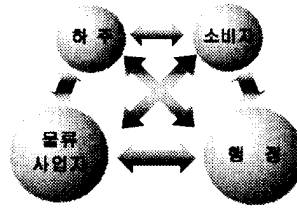
#### □ 전체 최적화를 위한 국가정책, 기업활동과의 조화 요구

- ▶ 국가 및 지역 간 물류정책의 목표와 기본방향과의 일체적 도시물류활동
- ▶ 도시 내 기업물류활동을 지원할 수 있는 최소한의 도시물류
- ▶ 전체 최적화를 목표로 한 관련부처간의 협조 요구



## □ 다접근적인 사고 요구

- ▶ 도시물류에 참여하는 주체의 다원화  
(하주, 물류사업자, 소비자, 행정(국가포함))
- ▶ 도시행정은 참여 주체의 공공에 대한  
요구사항을 수렴



## □ 거시적 관점과 미시적 관점의 공존 요구

- 물류시설 확충
- 화물차운행 관리
- 물류정보 적용



- 적정규모, 기능, 운영계획
- 대상, 방법, 효과분석
- 대상, 적정시스템

15

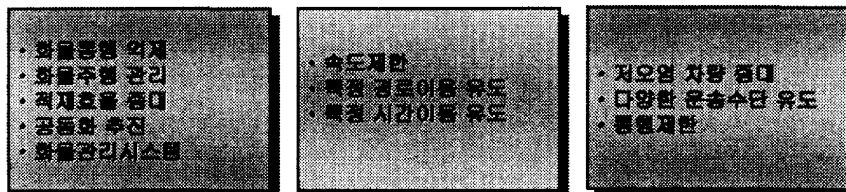
## 외국도시가 지향하는 도시물류체계의 방향

### □ 미래의 물류환경

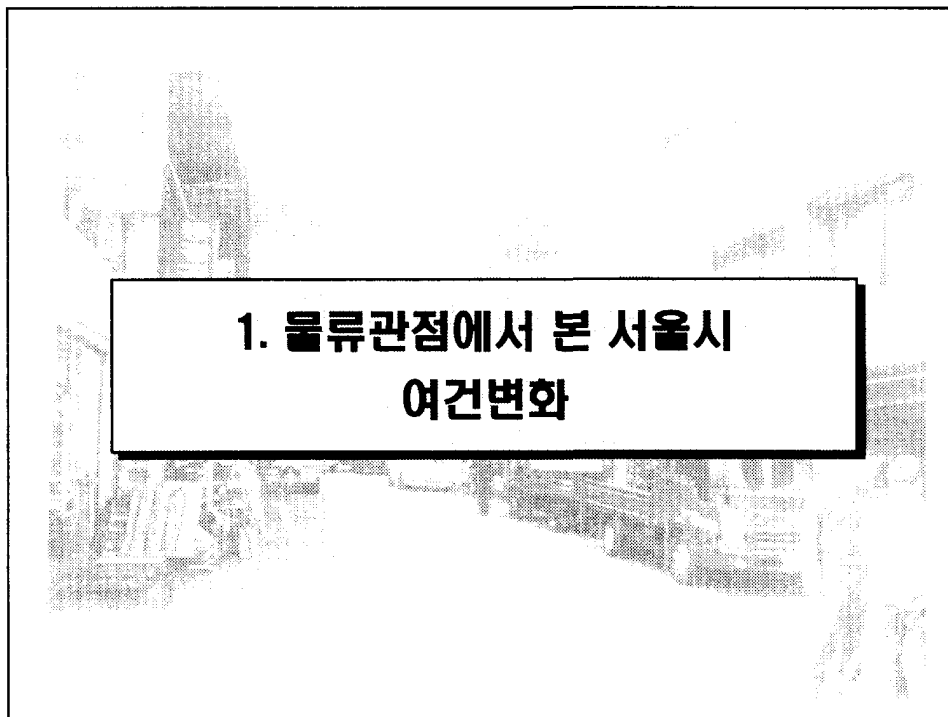


### □ 도시물류체계의 지향목표 : 효율성 + 안전성 + 친환경성

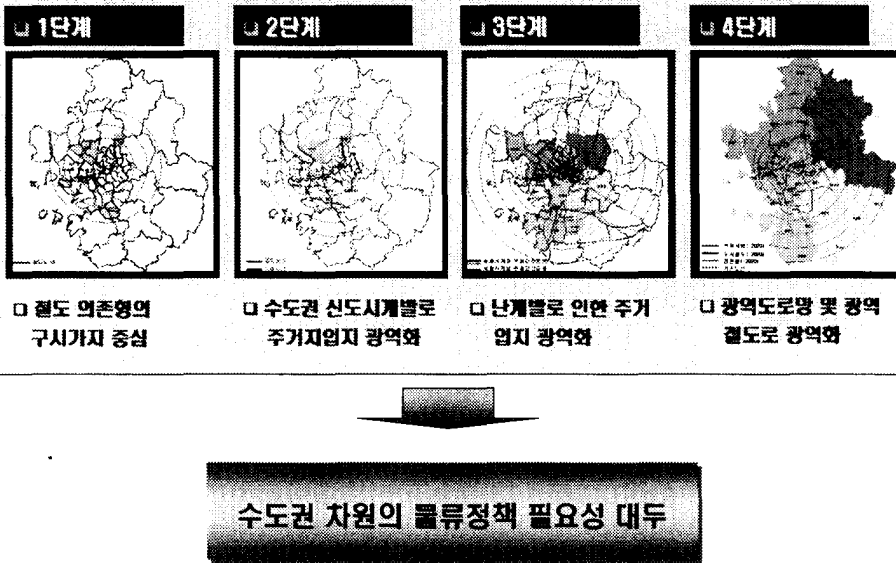
### □ 목표달성을 위한 주 수단 : 『화물관리』



16

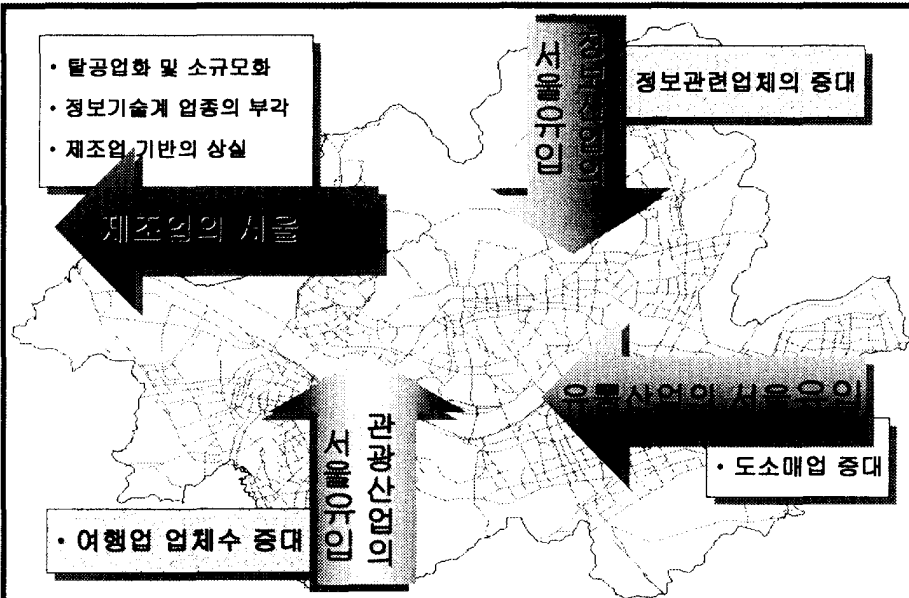


## 광역수도권의 빠른 확장

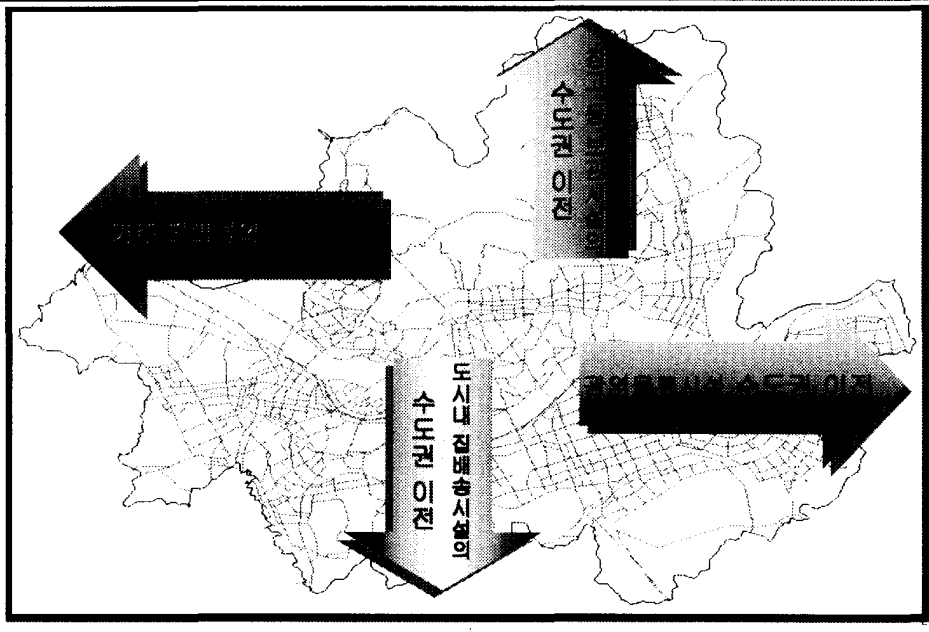


19

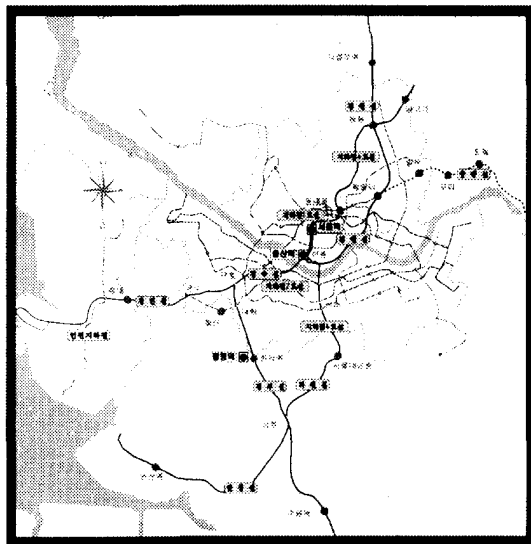
## 도시산업구조의 재편성



## 광역도시화로 인한 물류시설의 재배치 진행



## 철도체계 변화



### □ 고속철도 공용 개시(2004.4)

#### ▶ 기존철도의 화물수송 기능전환

- 화물 증대

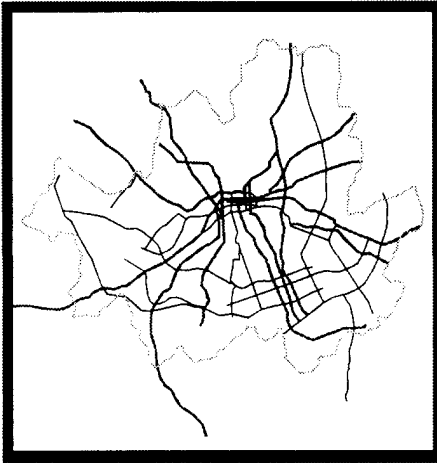
39만개/년 → 300만개/년

※ 화물수송량 컨테이너 기준으로 환산

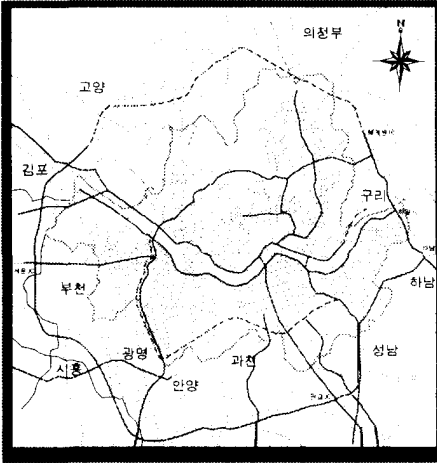
### □ 기존 철도노선의 기능 개선

## 도로체계의 변화

26개 방사축 중심



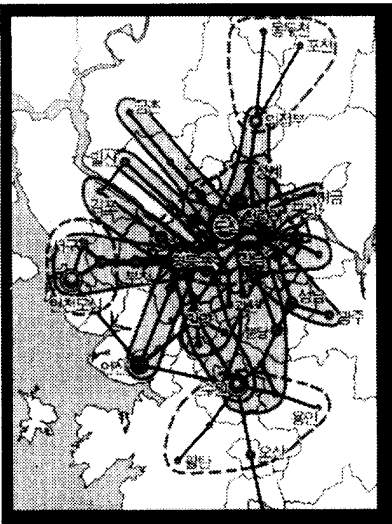
광역도시고속도로망 확충



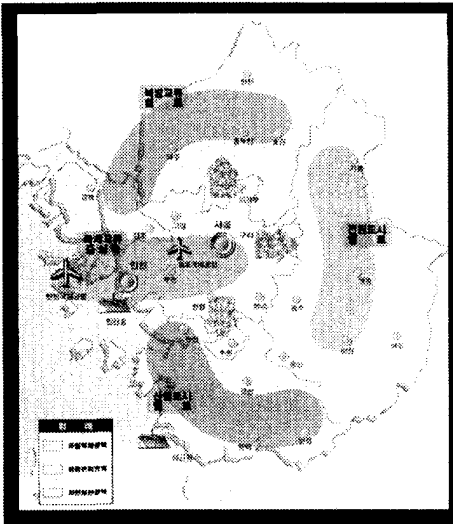
23

## 공간구조의 변화

서울중심의 방사형 공간구조



수도권 내 지역간 기능분담



24

## 서울관련 물류의 변화

### ○ 서울관련 물류의 변화

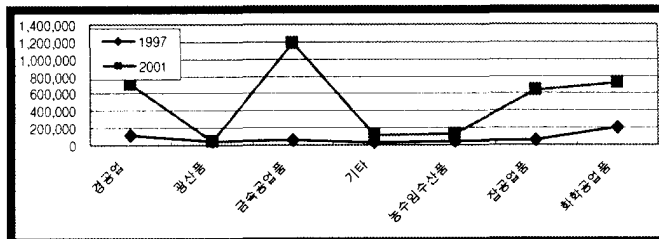
| 시대구분   | 물류체계 특성  | 화물교통 특성   |
|--------|--|---|
| 1970년대 | • 국가 물류의 명아지로 도시물류체계 미약                        | • 지역간 화물교통 중시   |
| 1980년대 | • 상물(商物)이분리에 따른 지역간 화물교통 물류체계 중시               | • 수도권 및 지역간 위주의 정기화물·노선 화물 중시의 화물교통                                       |
| 1990년대 | • 수도권 중심의 화물교통 및 도시 내 물류체계 인식                  | • 도시 내 혹은 지구 내 위주의 구역화물·용달화물 중시의 화물교통                                     |
| 2000년대 | • 도시 내 혹은 지구 내 단말물류 및 정보화 추진에 의한 IT물류체계 중요성 대두 | • 단말물류 위주의 택배서비스·이륜차 운송의 화물교통 성장<br>• 전자상거래 및 직거래 등 신유통시스템에 의한 상물분리의 화물교통 |

25

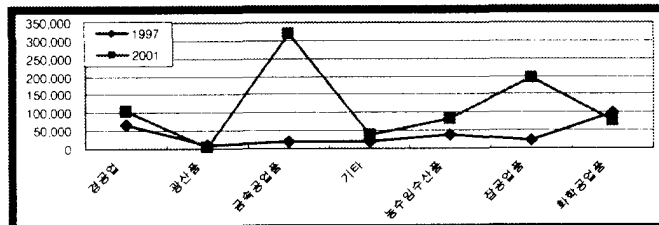
## 품목의 변화

□ 1997년: 금속공업품, 화학공업품, 경공업 순

□ 2001년: 금속공업품, 잡공업품, 경공업 순



서울 ↔ 서울



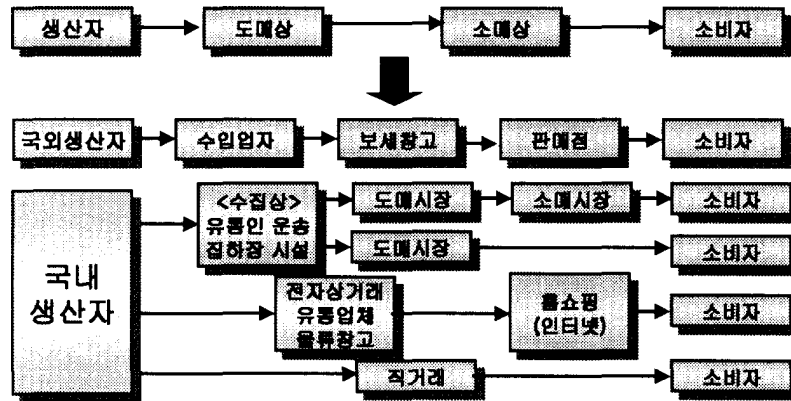
서울 ↔ 수도권

26

## 물류유통구조의 변화

□ 전자상거래 및 적거래 등의 신유통시스템 도입에 의한  
물류체계의 다양화

□ 물류유통 system 흐름 변화



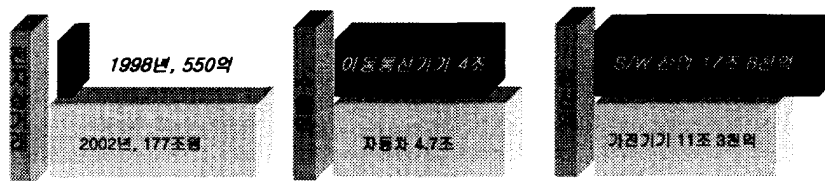
27

## 정보통신기반의 급격한 변화

□ 정보통신 신산업 등장

- ▶ e-비즈니스 및 게임/동영상 등 디지털콘텐츠 관련 S/W산업 등장
- ▶ 우리경제에서 IT산업이 차지하는 비중 증대

□ 정보통신 신산업 규모(2002기준)



□ 금융거래 방식의 변화

- ▶ 온라인 뱅킹/사이버 증권거래 등 온라인 금융거래의 일반화  
온라인 뱅킹: 2002년 말 현재 1,771만명 (시중은행 총거래의 17%)  
온라인 증권: 2002년 말 현재 전체 거래액의 64%
- ▶ 새로운 전자지불 수단(휴대폰 결제 등) 및 결제 시스템 등장

28

## 2. 지표로 본 서울시 물류관련 현황

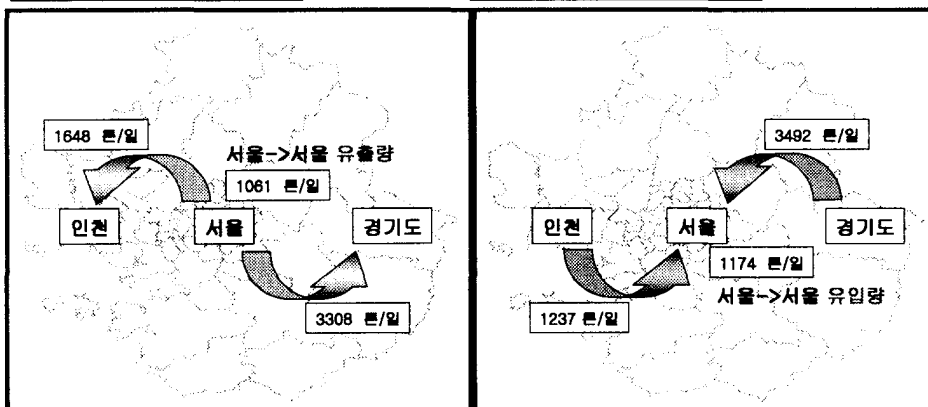
### 물동량 현황

□ 서울시 ↔ 경기도간의 물동량이 가장 큼

[서울 ↔ 서울, 서울 ↔ 인천 비교시]

▣ 서울시 유출물동량 (톤/일)

▣ 서울시 유입물동량 (톤/일)

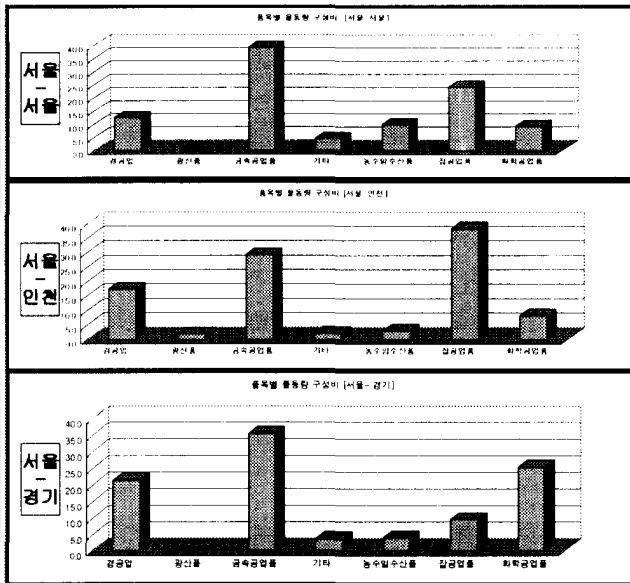


▶ 물동량 분석 범위 : 서울시, 경기도, 인천광역시

30



## 품목별 물동량 현황

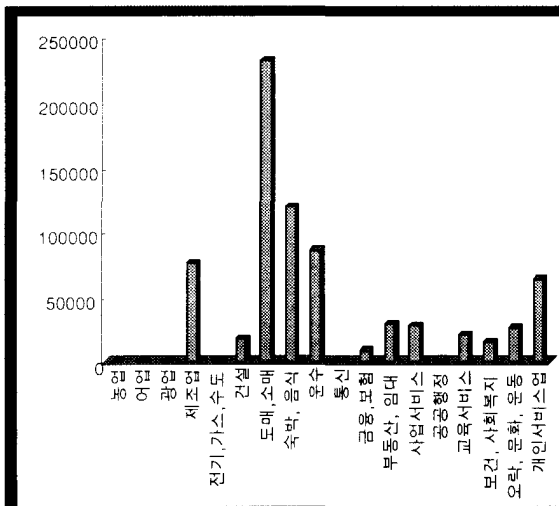


| 분류          | 소분류                      |
|-------------|--------------------------|
| 농·수·임<br>산품 | 농산물, 임산물, 수산물            |
| 광산물         | 석탄, 원유, 시멘트, 금속          |
| 금속기계<br>공업품 | 사무, 전기, 자동차, 기계, 영상, 음향  |
| 화학<br>공업품   | 석유정제품, 고무, 플라스틱          |
| 경공업품        | 음식료품, 담배, 의복, 신발, 가방, 섬유 |
| 잡공업품        | 목재, 출판, 인쇄, 종이           |
| 기타          | 우편, 택배, 이사, 폐기물          |

31

## 물동량에 영향을 주는 업체 현황

서울시 업종별 사업체수 : 총 725,569 개 (2002년)



| 업종         | 사업체수    | 비율    |
|------------|---------|-------|
| 농업, 임업     | 30      | 0.0   |
| 어업         | 9       | 0.0   |
| 광업         | 55      | 0.0   |
| 제조업        | 76,017  | 10.5  |
| 전기, 가스, 수도 | 146     | 0.0   |
| 건설         | 17,438  | 2.4   |
| 도매, 소매     | 231,047 | 31.8  |
| 숙박, 음식     | 119,413 | 16.5  |
| 운수         | 86,035  | 11.9  |
| 통신         | 1,936   | 0.3   |
| 금융, 보험     | 8,623   | 1.2   |
| 부동산, 임대    | 28,885  | 4.0   |
| 사업서비스      | 28,078  | 3.9   |
| 공공행정       | 1,566   | 0.2   |
| 교육서비스      | 21,015  | 2.9   |
| 보건, 사회복지   | 15,063  | 2.1   |
| 오락, 문화, 운동 | 26,402  | 3.6   |
| 개인서비스업     | 63,811  | 8.8   |
| 총계         | 725,569 | 100.0 |

32

## 화물자동차 등록대수 현황

### 화물 종별 기준 및 등록대수 (2003년 9월15일)

| 구 분  | 등록기준                  | 등록대수 (대) | 비율 (%) |
|------|-----------------------|----------|--------|
| 일반화물 | ·차량 5대 이상, 개인 및 법인    | 17,895   | 33     |
| 개별화물 | ·차량 1대, 1톤 초과 - 5톤 미만 | 13,368   | 24     |
| 용달화물 | ·차량 1대 이상, 1톤 미만      | 23,732   | 43     |
| 합 계  |                       | 54,995   | 100    |

### 화물자동차 등록 현황 (2003년 7월)

| 구 분 | 등록대수(대) | 비율 (%) |
|-----|---------|--------|
| 관 용 | 4,126   | 1      |
| 자가용 | 341,510 | 86     |
| 영업용 | 52,197  | 13     |
| 합 계 | 397,815 | 100    |

▶ 전체 서울시 등록자동차 차량 대수 중 화물자동차의 비율 : 14.4 %

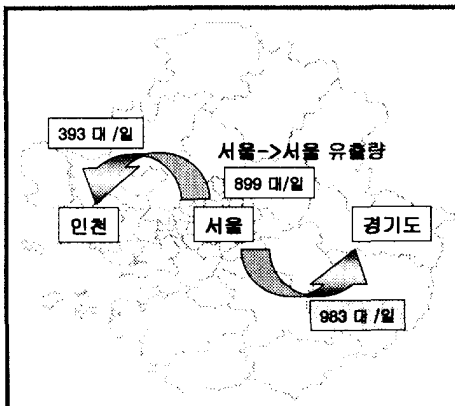
33

## 화물자동차 통행량 현황

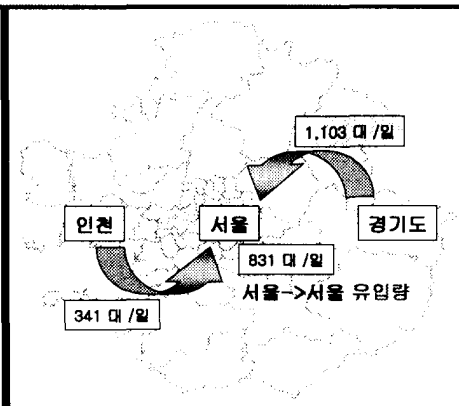
□ 서울시 ↔ 경기도간의 통행량이 가장 큼

[서울 ↔ 서울, 서울 ↔ 인천 비교시]

### 서울시 유출 통행량 (대/일)



### 서울시 유입 통행량 (대/일)



▶ 물동량 분석 범위 : 서울시, 경기도, 인천광역시

34



## 화물관련 물류시설 현황

### □ 광역적 물류시설

| 종 류         | 기능(보유시설)                 | 시설개수 |      |
|-------------|--------------------------|------|------|
|             |                          | 서울시  | 수도권  |
| 유통단지        | 창고, 하역보관처리시설<br>가공, 제조시설 | (1)  | 3(2) |
| 지역간 공동집배송시설 | 집배송시설, 창고,<br>상하역 분리시설   | 0    | 4    |
| 화물터미널       | 화물취급장, 창고,<br>배송센터       | 3    | 10   |
| 광역철도역       | 창고, 컨테이너차량               | 6    | 17   |
| 농수산물 도매시장   | 냉동창고, 관리시설<br>주차장        | 3    | 11   |

\*( ) 조성 계획 중

▶ 지역내 물류시설 : 공단, 대규모 판매시설, 재래시장 및 도시물류 지원시설 등이 있음

37

## 화물관련 업종 현황

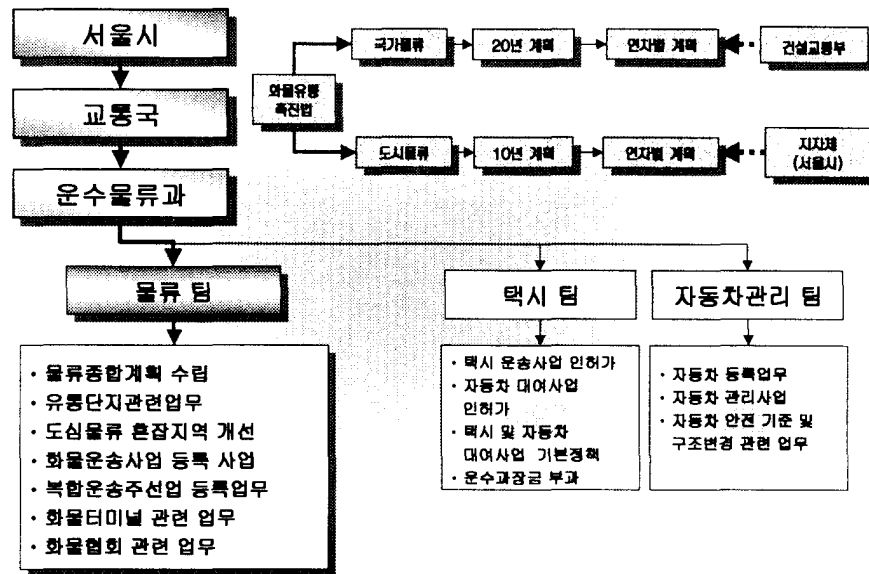
### □ 상표법에 따른 분류

| 운송업       |          |
|-----------|----------|
| ▶ 소화물배달업  | ▶ 이삿짐운송업 |
| ▶ 철도운송업   | ▶ 택배업    |
| ▶ 화물운송업   | ▶ 쓰레기운반업 |
| ▶ 운송예약업   | ▶ 화물선적업  |
| ▶ 화물발송중개업 |          |
| ▶ 화물운송중개업 |          |
| ▶ 주차업     | ▶ 차고임대업  |
| ▶ 하역업     |          |

| 창고업            |  |
|----------------|--|
| ▶ 냉장창고업        |  |
| ▶ 보통창고업        |  |
| ▶ 수산물창고업       |  |
| ▶ 위험물창고업       |  |
| ▶ 냉동식품창고임대업    |  |
| ▶ 쓰레기보관업       |  |
| ▶ 창고임대업        |  |
| ▶ 화물보관용컨테이너임대업 |  |

38

## 물류관련 행정조직



## 물류관련 법·규제

| 규제항목    | 규제내용                                    | 관련 법, 규제     |
|---------|---|--------------|
| 화물차량 규제 | 차고지설치<br>화물자동차운전자의<br>자격요건              | 화물자동차운수사업법   |
|         | 화물차량<br>책임보험 가입                         | 자동차손해배상보장법   |
|         | 자동차 정기 검사<br>(의무)                       | 자동차관리법       |
| 통행 규제   | 차로에 따른 통행구분<br>도심통행제한<br>적재안전기준<br>속도제한 | 도로교통법        |
| 운행 규제   | 중차량 운행 제한                               | 도로법          |
| 기타 사항   | 배출가스 정기검사                               | 대기환경보전법      |
|         | 하역주차구간                                  | 주차장법         |
|         | 운행기록계 부착                                | 자동차안전에 관한 규칙 |

## 사업추진 및 예산현황

### 사업추진사항

| 분야                 | 주요 사업                       | 추진 현황   |
|--------------------|-----------------------------|---|
| 물류체계 개선분야          | • 유통단지 시범건립                 | • 장지동 700번지 일대  |
| 물류혼잡지구개선 및 화물운송효율화 | • 도시물류혼잡지구개선<br>• 화물차량대기 공간 | • 화물조업구획선 1,572면 설치<br>• 화물차량대기공간 400대분 확보<br>• 조업편의시설 정비(손수레길 등) |
| 화물운송정보시스템 구축       | • 물류정보시스템 구축                | • 2004년 상반기 구축예정  |

### 연차별 투자계획(단위 : 백만원)

| 년 도   | 1999 | 2000 - 2002 | 2003 |
|-------|------|-------------|------|
| 투 자 액 | 417  | 1,120       | 310  |

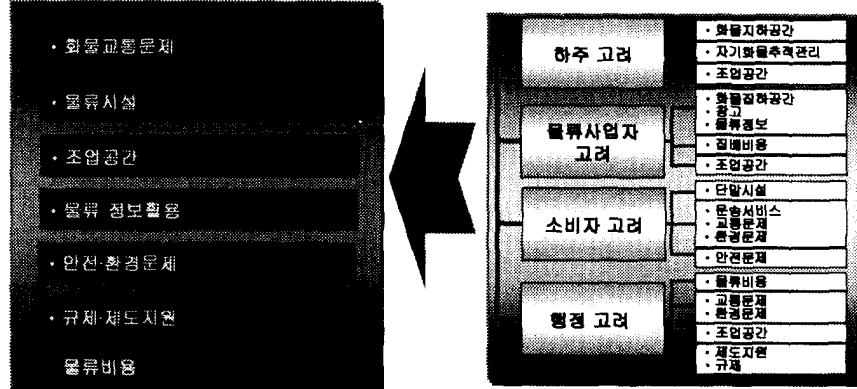
- ▶ 화물차량 대기공간 확보를 위한  
1999년 종묘, 훈원 주차장 임대료 : 13억 2천만원 지급 (전세금 개념)

41

## 3. 서울시 도시물류정책의 당면과제

## 도시물류의 당면과제 흐름도

- ▶ 「물류정책」 추진환경과 물류주체의 공통적 요구로 크게 대별
- ▶ 물류주체를 감안한 공통적 요구는 편의상 「6개」로 소구분



- 저배기차량, 표준화관련 당면과제는 국가차원으로 범주화해 본 검토에서 제외
- 건축물, 생활폐기물류 제외
- 물류관련 자료구축 제외

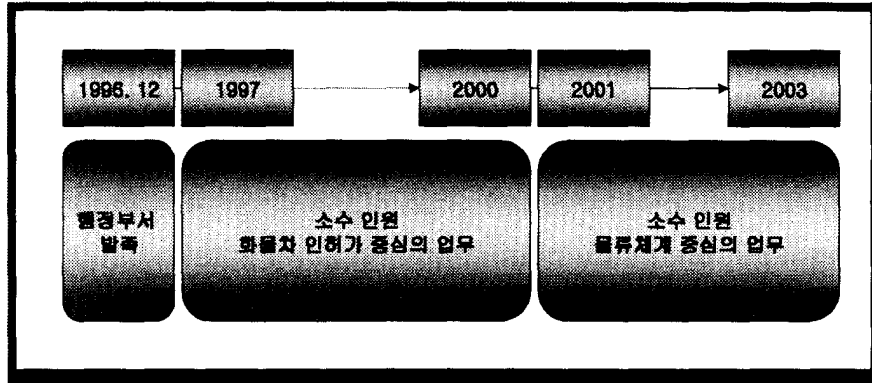
43

물류 정책

## 여객정책과 동등하게 대접 받는 물류정책

### □ 물류관련 행정체계

- ▶ 화물관련부서 발족 : 1996년 12월 물류개선헌관련 팀 발족
- ▶ 초창기 화물차 인허가 중심의 업무에서 크게 탈피하지 못한



45

### □ 여객(대중교통)중심의 교통정책으로 인한 물류정책의 소외

#### □ 물류관련 계획

- ▶ [도시계획법] - 도시기본계획 (1997년)
- ▶ [도시교통정비촉진법] - 도시교통정비계획 (2000년 처음 고려)
- ▶ 도시물류기본계획 - 2003년 최초 법정계획 수립



46



## 제2의 행정기구(조합, 협회 등)와의 연계 강화

- 공공 관련기구와 일체되지 않는 조합, 협회 활동
- 혼잡지구개선협의회 등의 필요성 대두

| 협 회               | 기 능   | 일본의 혼잡지구 내 사회실험   |
|-------------------|---|---|
| 일반화물자동차<br>운송사업협회 | 화물자동차 운전자 3대 이상의 법<br>인회사 등록허가 제공   | -대상 : 사람과 화물의 통행이 집중되는 상업지구<br>(역 주변 등)<br>-목적 : 작업공간 확보, 교통의 원활화 등을 통한<br>교통환경 개선<br>-주체 : 상점주, 운송업자, 지자체 관련기관<br>등으로 구성된 협의체(연락회 등)<br>-사례 : 히라쓰카시 역전앞, 시부야역 등의 사회실험<br>꾸우오구 니혼신바시서유도매상지구 |
| 개별화물자동차<br>운송사업협회 | 1톤 이상 영업용 화물자동차 운전<br>자 대상으로 운행용자 알선, 이행<br>보증보험 면제 등 혜택 제공<br>조합원 관리(경력증명서 등 제공) |   |
| 용달화물자동차<br>운송사업협회 | 1톤 미만 영업용 화물자동차 운전<br>자 대상으로 운행용자 알선, 이행<br>보증보험 면제 등 혜택 제공<br>조합원 관리(경력증명서 등 제공) |   |
| 화물자동차운송<br>주선사업협회 | 개별, 용달 화물자동차와 화주를<br>연결시키는 주선업체를 관리 및 경<br>보제공, 사업자 등록허가 등                        | 런던의 Freight Quality Partnership<br>- 대상 : 화물에 의한 교통문제 발생 지역(지구)<br>- 목적 : 다접근적인 화물교통문제 해결<br>- 주체 : 정부, 기업, 화주, 환경단체, 지역사회,<br>기타 이해관계자   |

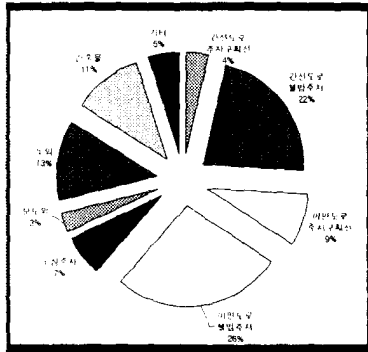
47

## 화물교통문제

## 불법 주·정차로 인해 저해된 도로 주행성 개선

- 화물자동차를 위한 상·하역 시설 부족
- 화물전용공간 부족으로 인한 불법 주·정차 상행
- 화물 주·정차로 도로정체 증가 및 보행공간 훼손

### □ 조업실태



49

## 적극적인 화물통행의 주행관리시스템 구축

- 도시 내 운행차량의 주행성을 확보하기 위한 다양한 규제 요구
- 현재 서울 도심에서는 면적규제가 실시중임
- 패키지적 주행관리시스템의 요구

| 공간적 주행관리   | 시간적 주행관리   | 교통운영적 주행관리   |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>주거단지의 대형차량 통행 금지</li> <li>도심 세가로 구역의 진입 금지</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>오전, 오후 경두시간 통행 금지</li> <li>야간시간대 화물 우선</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>1차로 운행 제한</li> <li>고속도로, 교각 등의 운행 제한</li> </ul> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>스웨덴 : 환경구역 실시</li> <li>영국 : 저방출구역 실시</li> <li>뉴욕 맨하탄 의류센터 : 특정시간대(10:00~15:00) 승용차 진입금지</li> <li>일본교 원산경(横山町) : 특정시간대(07:00~10:00, 16:00~19:00) 승용차 진입의제</li> <li>미국 텍사스 달라스 : 위험물차량관리(특정경로관리)</li> </ul> |  |

50

## 1톤 이하 소형화물차 구성비율의 적정성

□ 화물차량 등록제 폐지 이후 1톤 이하(용달화물) 차량 증가

□ 규제 미흡으로 도로 및 보행공간의 불법 점령 증가

□ 분급별 등록현황(2003.6)

| 톤 수                 | 화물차 등록대수 |
|---------------------|----------|
| 1톤 이하               | 328,859  |
| 1톤 초과<br>~<br>8톤 이하 | 55,432   |
| 8톤 초과               | 6,851    |
| 합계                  | 391,142  |

1톤 ~8톤 이하

8톤 초과

14%

2%

1톤 이하

84%

1 ~ 5톤 차량  
1톤이하 차량



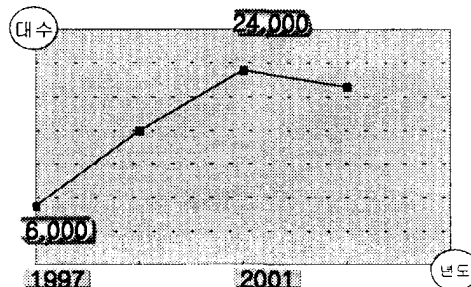
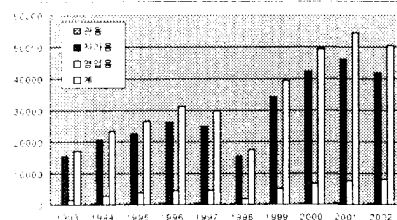
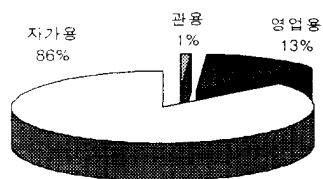
도시지원형  
적정톤수 ?

51

## 영업용 화물자동차의 구조 개선

□ 높은 구성비를 차지하는 자가용 화물자동차의 급증

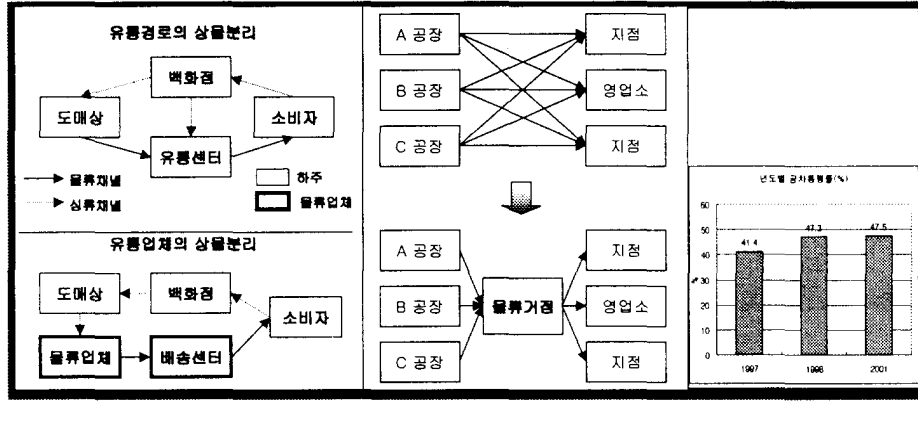
용도별 구성비(%)



52

## 비효율적 물류유통구조의 조정

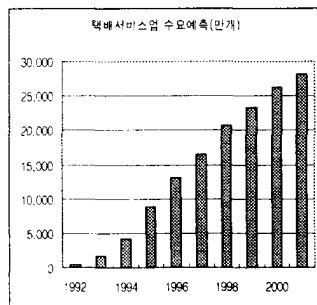
- 상적유통과 물적유통의 미분리
- 물적유통 내 불필요한 단계로 비용 증대 및 공차율 증대
- 물류유통구조 조정을 통해 불필요한 화물통행 감소



53

## 택배산업의 공공 규제 및 지원

- 택배시장확대에 따른 새로운 유통구조 형성
- 시장확대에 따른 이륜차의 등장
- 택배업체의 개별적 활동으로 인한 공동화 미흡



| 차량대수    | 업체 수 (개소) | 비율(%) |
|---------|-----------|-------|
| 10대 이하  | 37        | 31.9  |
| 20대 이하  | 51        | 44.0  |
| 50대 이하  | 21        | 18.1  |
| 100대 이하 | 5         | 4.3   |
| 100대 초과 | 2         | 1.7   |
| 합계      | 116       | 100.0 |

※ 비윤리적택배업체의 다연세외의 연계하위

| 구분   | 업체 수 | 구성비   |
|------|------|-------|
| 현재연계 | 47   | 41.2  |
| 향후계획 | 32   | 28.1  |
| 계획없음 | 35   | 30.7  |
| 합계   | 114  | 100.0 |



※ 평균 이륜차 영업대수 : 21대

54

## 물류시설

### 주력 도시지원 물류시설의 확보

- 자가상승 및 타 시설과의 경쟁에서 밀려 물류시설의 외곽 이전
- 창고시설, 집하시설, 유통단지 이하 물류시설의 외곽 이전

- 서울, 경기 지역 창고 104개 중  
7개(7%)가 서울 경기 외 지역  
으로 이전함
- 종로구, 중구 등 도심 내 시설의  
외곽 이전이 주를 이룸

| 사업체 수(개)    | 1999 | 2000 | 2001 |
|-------------|------|------|------|
| 일반 창고업      | 47   | 43   | 41   |
| 냉장 및 냉동 창고업 | 10   | 8    | 9    |
| 농산물 창고업     | 3    | 3    | 3    |
| 위험물품 보관업    | 1    | 1    | 1    |
| 기타 창고업      | -    | -    | -    |
| 서울시 합계      | 61   | 55   | 54   |

#### □ 택배 영업소 이전 사례

대한통운 양재 영업소→수지로 이전

## 서울시내 화물터미널의 개선

□ 인터넷, 핸드폰 보급에 따른 화물터미널의 주선 기능 상실

□ 기존 화물터미널의 기능 상실

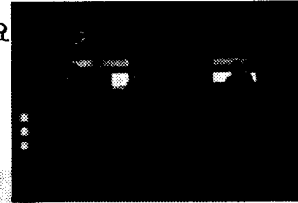
- ▶ 한국트럭터미널 : 명맥은 유지하나 현대화 필요
- ▶ 서부트럭터미널 : 박차장
- ▶ 동부화물터미널 : 완전 기능 상실

### 화물터미널 기능

- 화물 취급장
- 창고 또는 배송센터
- 주차장
- 부대 및 업무시설



▶ 서부트럭터미널



▶ 한국트럭터미널

동부트럭터미널 ◀



57

## 화물집중지구 특별물류관리지구제 적용 및 관리

- 화물을 유발하는 혼잡지구 내 화물배려 미흡
- 화물과 여객의 동선혼재로 다수의 영킹구간 발생
- 지구 내 화물공간 미확보로 도로 내 불법 공간 잠식

### 화물차량 위한 요구 서비스

주차공간 제공

알선제공

화물정보제공

기사 대기실 및 휴게실 마련

화물차 관리



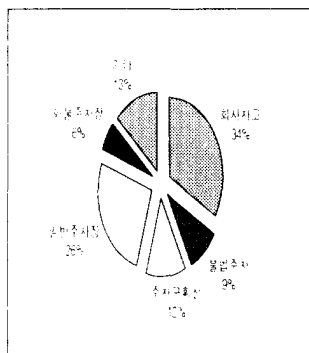
58

## 조업공간

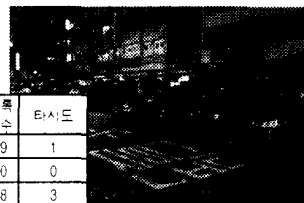
### 박차지 미 확보로 인한 주거 및 도로환경 저해

- 차고지 증명제로 인해 화물차의 주거지 근처 불법주차 성행
- 거리를 배회하는 화물차를 위한 박차공간의 공급부족 및 차고지와 실제 차고지의 이원화 문제 미해결

□ 박차 장소 조사 결과

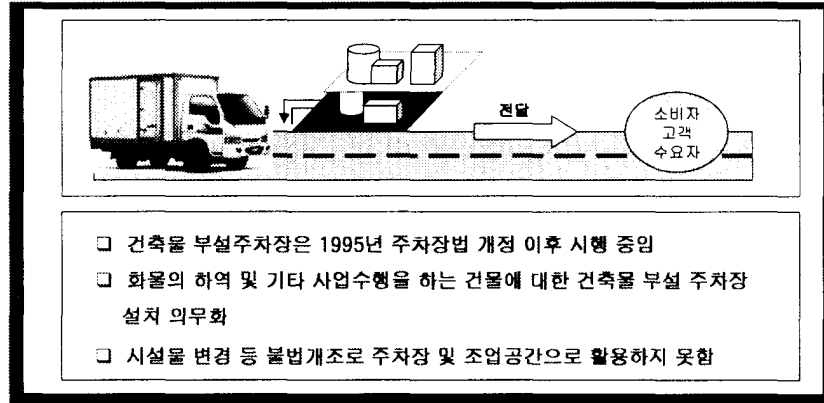


| 구    | 등록 대수 | 타시도 | 구    | 등록 대수 | 타시도 |
|------|-------|-----|------|-------|-----|
| 종로구  | 12    | 0   | 마포구  | 29    | 1   |
| 중구   | 14    | 4   | 양천구  | 30    | 0   |
| 용산구  | 14    | 0   | 강서구  | 38    | 3   |
| 성동구  | 26    | 0   | 구로구  | 13    | 2   |
| 광진구  | 8     | 2   | 금천구  | 11    | 1   |
| 동대문구 | 14    | 2   | 영등포구 | 46    | 11  |
| 중랑구  | 9     | 0   | 동작구  | 6     | 1   |
| 성북구  | 6     | 0   | 관악구  | 10    | 0   |
| 강북구  | 2     | 0   | 서초구  | 109   | 0   |
| 도봉구  | 6     | 1   | 강남구  | 37    | 6   |
| 은평구  | 12    | 0   | 송파구  | 21    | 8   |
| 서대문구 | 14    | 0   | 강동구  | 9     | 2   |
| 합계   | 496   | 44  |      |       |     |



## 조업주차공간의 확대

- 상·하역 공간의 부재 및 조업주차공간의 협소
- 건축물 부설 조업주차공간 확보 의무가 초기 수준임
- 노상 억제, 노외/건축물을 적극 활용한 조업주차공간의 확보가 요구됨



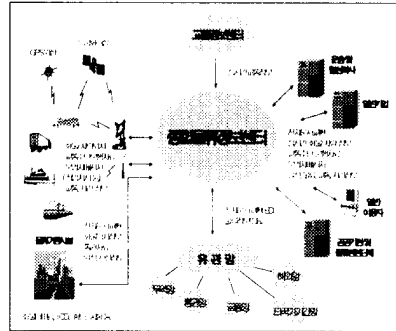
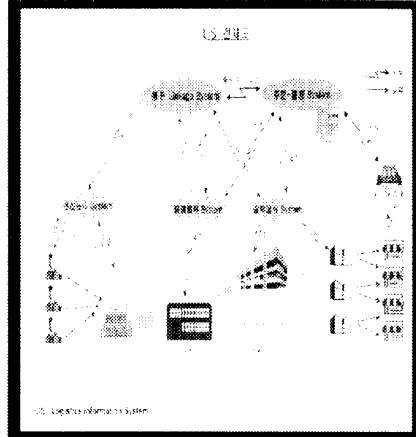
61

물류정보 활용



## 정보화기반의 적용확대로 화물운송의 효율성 증가

- 정보활용의 미흡으로 공차율 증가, 적재율 감소
- 이용차량을 위한 중보 및 신뢰성 부여 부족 등으로 일부 이용시스템의 이용 실적 저하



### □ 기존 종합물류정보센터 운영 실패 원인

- 정보 공유의 어려움
- 국가 및 업체의 지원 부족
- 시스템 호환의 어려움

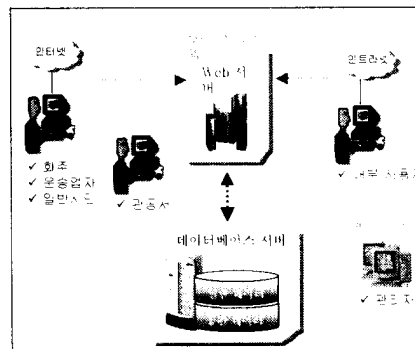
53

## 물류 DB 구축을 통한 효과적인 물류정책지표 관리

- 2회에 걸쳐 수도권 범위의 물류조사가 시행되었으나 실패파악에 역부족
- 지역간 물류차원의 센서스 자료가 주를 이룸
- 추진부서, 물류관련 사업자, 전문가, 일반시민이 공유할 수 있는 자료 요구

### 화물운행실태 파악 자료

- |                |                       |
|----------------|-----------------------|
| • 화물운송횟수       | • 화물차량의 업종 (영업용, 자가용) |
| • 방문장소         | • 화물차량의 종류            |
| • 운행시간         | • 적재톤 수               |
| • 운행거리         | • 조업장소 및 주차장소         |
| • 대기장소         | • 조업주차요금              |
| • 주차장소         | • 지불유무                |
| • 화물차까지 이용교통수단 | • 조업수단                |
| • 화물도착지        | • 조업의 목적 등            |
| • 화물발선지        |                       |
| • 운송화물의 종류 등   |                       |

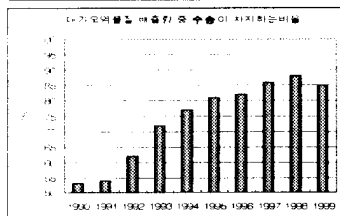
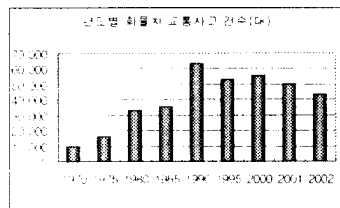


64

## 안전·환경문제

### 화물자동차의 안전성 강화

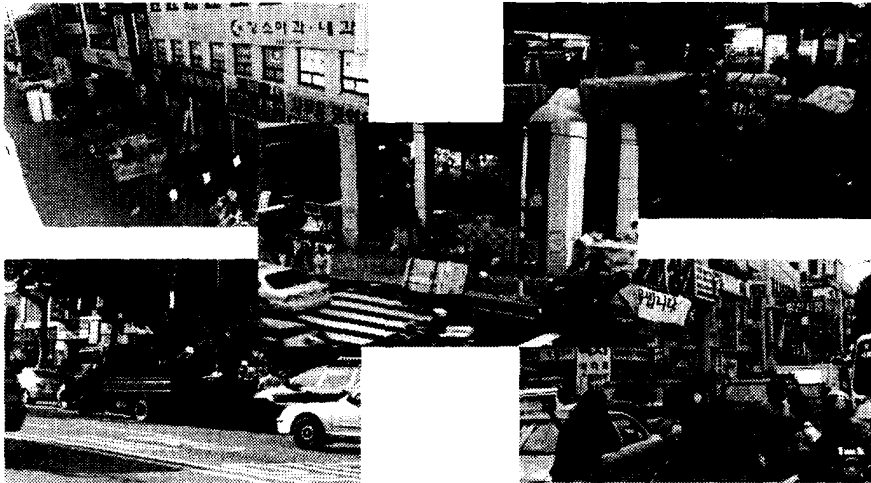
- 오픈형 화물자동차로 인한 거리 미관 훼손 및 보행안전 위협
- 방향표시, 적재표시 등의 부재로 사고 위험 증가
- 소음, 대기오염의 주범으로 전락



66

## 공공공간(보도 등)의 조업점용으로 인한 문제

- 협소한 조업공간으로 인한 보행공간 침해
- 보도 및 도로 내 화물의 적재로 도시미관 훼손

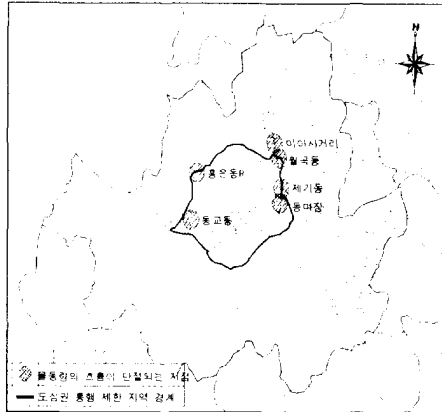


67

규제 · 제도지원

## 도시교통에서의 화물차량 운행규제 미흡

- 서울 도심의 3.5톤 이상 화물차량의 통행 규제 시행
- 부도심, 물류다발지점 등은 미시행
- 운행특성에 의거한 시간, 면적 규제 미흡으로 효율성 저하



69

## 물류관련 시설 및 규제에 대한 보조 강화

- 도시지원 물류시설의 보조 범위 확대 필요
- 도시내 하역공간 확보, 공동화 추진시설의 보조 및 홍보 필요

### 정부의 물류시설 보조

- 물류시설 보조금 지급
- 유통단지 건립시 건설비의 30%를 정부에서 보조함 (유통단지개발촉진법)

### 일본의 물류시설 보조

- 「중심시가지활성화법」 내 물류시설 보조
- 하역시설 정비를 위한 공공지원
- 공공 하역시설 정비를 위한 공공지원
- ※ 전제 : 공동배송시스템의 도입

70

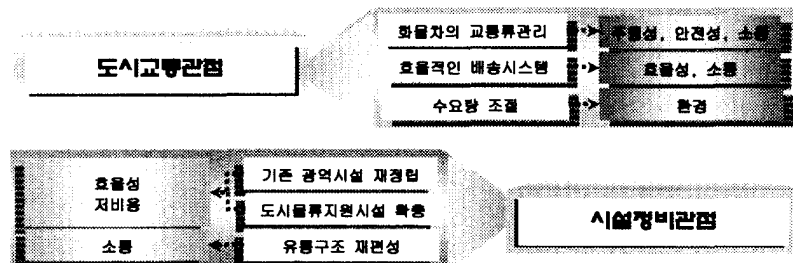
## 4. 기본방향 정립 및 Task 선정

### 목표설정을 위한 고려사항

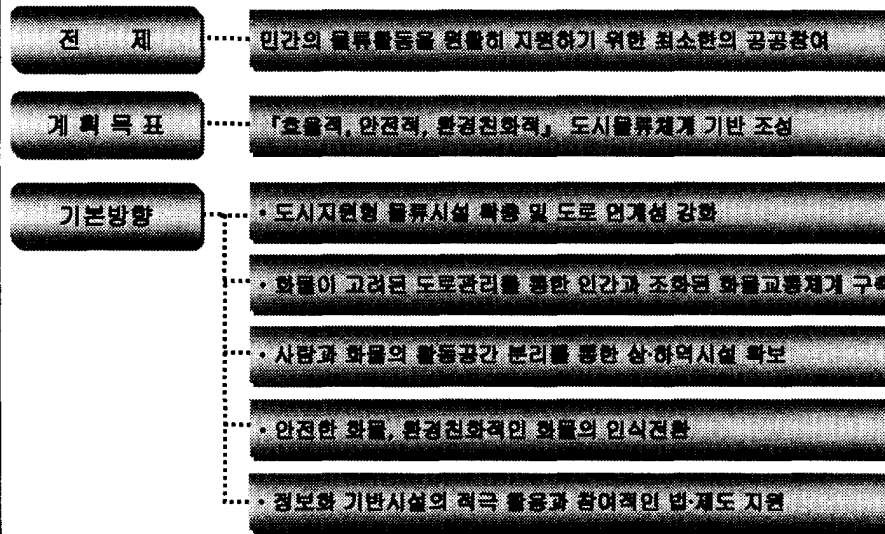
#### □ 방향정립을 위한 고려사항

- ▶ 서울시의 변화된 도시여건 수용
- ▶ 도시물류환경의 변화된 패러다임 수용
- ▶ 「화물차」가 도시물류의 주 대상

#### □ 기본관점 : 도시교통관점, 시설정비관점



## 계획목표와 기본방향

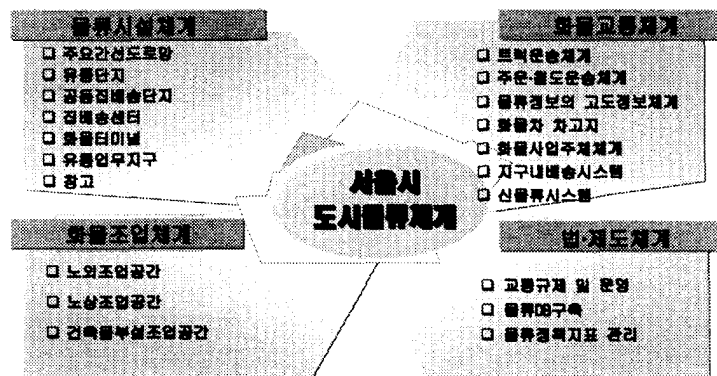


73

## Task 설정

□ 기본방향 해결을 위한 접근 : Task 설정 후 이를 해결하는 적극적 방법 수용

□ Task의 추진체계



74

## 4개분야 13개 Task 선정

### 물류시설체계분야

- Task 1. 광역물류거점시설의 입지 및 기능 재조정
- Task 2. 유통업무시설(공업단지, 도매시장, 재래시장, 전자공구상가) 입지 및 기능 재조정
- Task 3. 도시 내 물류지원시설의 확충
- Task 4. 공공 물류시설과 도로의 연계성 강화

### 화물교통체계분야

- Task 5. 다양한 물류수송수단의 적극적 활용
- Task 6. 화물차량별 수송분담 및 운송사업 주체 재정비
- Task 7. 합리적인 화물차의 도시 내 주행관리
- Task 8. 화물차 주차(차고지) 시스템 개선
- Task 9. 환경을 배려한 화물 교통의 관리
- Task 10. 정보화 기반시설을 활용한 효율성 제고

### 화물조업체계분야

- Task 11. 도시 내 화물 상·하역 시설의 확충

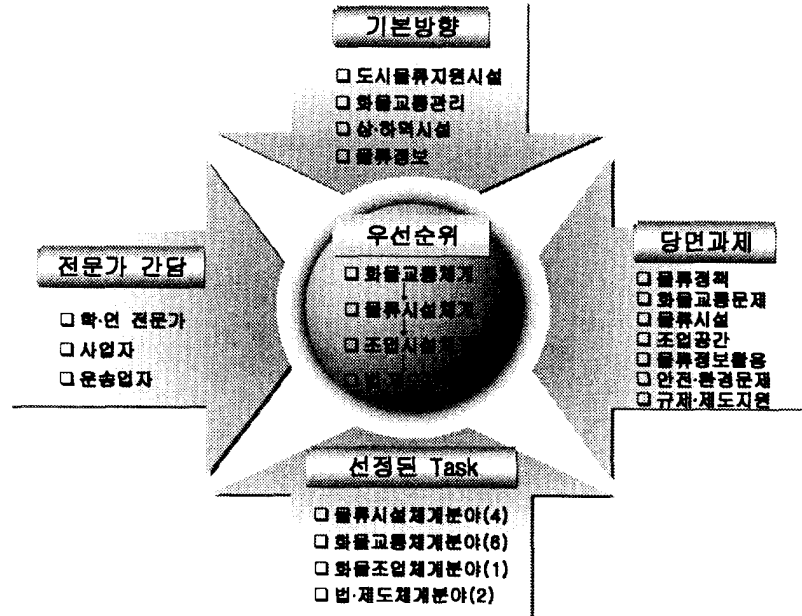
### 법·제도체계분야

- Task 12. 물류관련 법·조례·제도 일체 정비
- Task 13. 서울시 물류현황파악 및 합리적인 물류정책 추진을 위한 지표체계 구축

75

## 5. 도시물류관점에서의 우선순위

## 우선순위



77

## 우선순위의 비중도

□ 학·연 전문가, 사업자, 운송업자와의 간담회, 서면설문의견 등 고려

| 분 야         | 작업난이도 비중 | 시책사업 도출비중 |
|-------------|----------|-----------|
| 물류시설체계 개선분야 | 35%      | 30%       |
| 화물교통체계 개선분야 | 35%      | 45%       |
| 조업시설체계 개선분야 | 20%      | 20%       |
| 법·제도체계 개선분야 | 10%      | 5%        |

78



