

제3차 인천광역시 도시교통정비 중기계획 (2017-2021)

2018. 11

목 차

I . 계획의 개요	1
1. 배경 및 목적	1
2. 법적 근거 및 성격	1
3. 계획의 위상	2
4. 계획의 범위	3
II. 2차 계획 평가	4
1. 2차 계획 요약	4
2. 성과평가	4
3. 제2차 기본계획의 과제별 추진목표 및 성과	6
III . 여건 변화 및 장래전망	13
1. 현황 및 실태 분석	13
2. 외부환경 변화 및 장래 여건 전망	38
3. 교통정책 동향(트렌드, 패러다임, 해외사례 포함)	49
4. 관련계획 검토	53
5. 종합분석	55
6. 비전 및 목표	59
IV . 계획의 목표 및 추진전략	61
1. 비전 및 정책 목표	61
2. 계획지표	62

V. 추진전략별 주요 추진과제 69

- 1. 인천중심 교통망 구축 69
- 2. 대중교통중심 교통체계 구축 140
- 3. 지속가능한 교통체계 구축 232
- 4. 사람우선 교통환경 조성 380
- 5. 효율적인 교통관리체계 구축 468

VI. 투자계획 618

- 1. 투자자원 규모 추정 618
- 2. 자원조달 방안 625
- 3. 계획의 실효성 제고 방안 626

VII. 인천시 교통 미래상 627

- 1. 인천중심 교통망 구축 627
- 2. 대중교통중심 교통체계 구축 627
- 3. 지속가능한 교통체계 구축 628
- 4. 사람우선 교통환경 조성 628
- 5. 효율적인 교통관리체계 구축 628

별 첨 629

I. 계획의 개요

1 배경 및 목적

- 법정계획 계획기간 만료(2016년)에 따른 정비시기 도래
 - 도시교통정비기본계획 및 중기계획, 지방대중교통계획
- 신규 법정계획 수립 요구 및 계획기간 조정(일치) 필요
 - 보행교통개선계획, 지속가능지방교통물류발전계획
- 대내외 환경변화에 대응한 새로운 교통정책의 방향 제시
 - 민선 6기 출범 이후 도시, 도로, 철도분야 관련(상위)계획 수정(진행중) 반영
 - 교통 사회경제적여건 및 패러다임 변화에 대응, 계획간 연계체계 및 정합성 제고
- 도로, 철도 등 SOC 건설 개선, 도시교통시스템의 효율적 구축운영 관리를 위해 구체적 전략 및 실천계획을 포함한 도시교통 종합계획 수립
- 도로기능 및 위계 재정립을 통해 차별화된 교통관리계획을 마련하고 상습정체구간 전수조사 후 도로망 전체 효율을 고려한 단계별 대응전략 수립
- 대중교통 및 보행교통 이용 활성화를 도모하고 중앙정부의 재정지원을 받을 수 있는 실행방안 마련

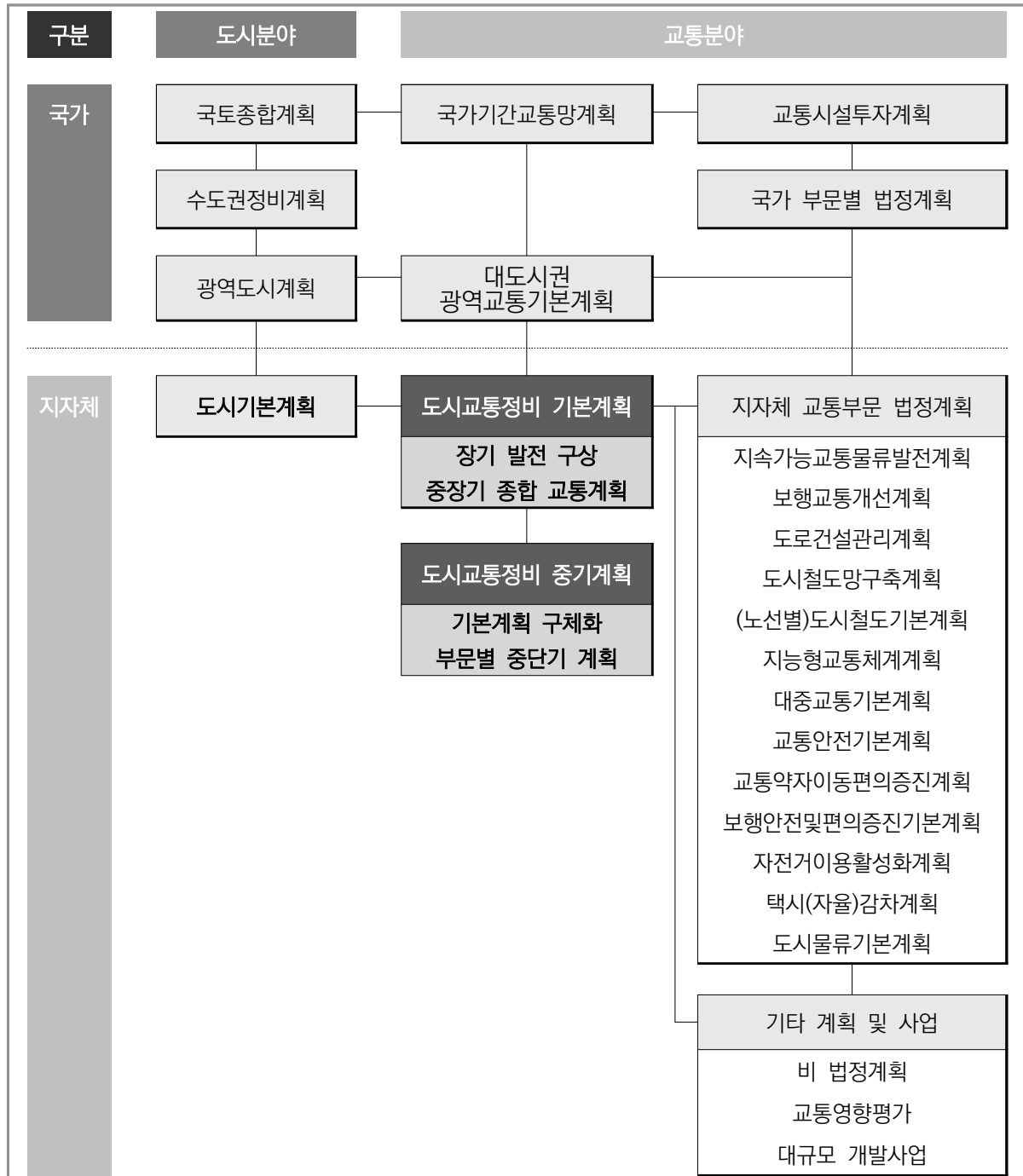
2 법적 근거 및 성격

- 「도시교통정비촉진법 제8조」에 근거한 5년 단위의 법정계획
 - 시장이나 군수는 기본계획을 수립한 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 기본계획을 구체화하여 5년 단위의 도시교통정비 중기계획(이하 "중기계획"이라 한다)을 수립

3

계획의 위상

- 도시교통정비 중기계획은 도시교통정비 촉진법 제8조 제2항에 따라 기본계획의 부문별 계획에 대한 구체적인 추진방안, 투자사업계획 및 재원조달 방안, 지방교통계획 등 포함



4

계획의 범위

- (공간적 범위) 도시교통정비지역 및 교통권역 변경 지정·고시(2016.7.28)에 따라 설정
 - 직접영향권 : 인천광역시
 - 간접영향권 : 교통권역(경기도 부천시 원미구, 경기도 부천시 소사구, 경기도 부천시 오정구, 경기도 시흥시, 경기도 김포시, 서울특별시 강서구, 서울특별시 양천구, 서울특별시 구로구, 서울특별시 영등포구) 및 인접 수도권 도시
 - 교통권역 안의 다른 도시교통정비지역 또는 인근지역과의 관계 고려
- (시간적 범위) 2017년 ~ 2021년 (5개년 계획)
 - 기준년도 : 2017년
 - 중간목표년도 : 2018년, 2019년, 2020년
 - 최종목표년도 : 2021년

* 제2차 계획 : 「(2007~2016)인천광역시 도시교통정비 중기계획 변경, 2013」
- (내용적 범위) 도시교통정비 촉진법 상 내용적 범위와 최근 교통정책 변화 반영
 - 도시교통의 현황
 - 교통관련계획 이행실적 평가 및 문제점 분석
 - 교통관련계획간 위계 정립 및 계획통합 방안 마련
 - 교통정책의 기본방향 및 목표 수립
 - 교통 SOC 건설 및 운영 관리, 개선
 - 교통시스템 구축 및 운영 관리, 개선
 - 투자사업계획 및 재원조달방안
 - 사업별 연차별 실행계획 제시 및 모니터링

II. 2차 계획 평가

1 2차 계획 요약

지속 가능한 녹색교통 실현

효율적 도시교통체계

녹색교통환경 조성

대중교통중심교통체계

인간중심교통체계

부문별 개선방안	목 표
광역교통체계의 개선	서해안권 개발을 위한 초광역 연계교통망 확충
교통시설이 개선	교통수단과 통합연계체계 구축
대중교통체계의 개선	시민 본위의 친환경 대중교통 구현
교통체계 관리 및 교통소통의 개선	교통혼잡 및 환경악화 감소
주차장의 건설 및 운영	주차시설 공급과 관리운영 효율화
자전거 이용시설의 확충	자전거이용 활성화로 친환경 도시교통체계 수립
환경친화적 교통체계의 구축	지속가능한 환경친화적 교통

2 성과평가

가. 성과총괄

☞ 도시내 교통체계 개선을 위한 인프라의 지속적 공급확대로 도로·철도 및 신교통시스템 연장은 목표치를 상회하나, 교통시설 및 대중교통 목표달성 미흡

도시내 교통체계(도로, 철도, 신교통시스템)의 연장 증가

- 도로연장 : 2,930.3km('10) → 3,210.7km('16), 6.1% 증가
- 도시철도연장 : 29.4km('10) → 67.1km('16), 128.2% 증가
- 신교통시스템연장 : 0km('10) → 18.51km('16), 18.51km 증가

교통시설(복합환승센터, 환승센터, 버스터미널)의 개선 미흡

- 복합환승센터 : 0개소('10) → 0개소('16), 변화없음
- 환승센터 : 1개소('11) → 1개소('16), 변화없음
- 버스터미널 : 2개소('09) → 2개소('16), 변화없음

도시철도 수단분담율 저조 (수단분담율 목표 : 22.1%('16))

- 10.4%('10) → 10.7%('16), 3.0% 증가

나. 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축 주요 성과

○ 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축에 대한 지속적인 노력 필요

구 분		교통 SOC 및 교통시스템 구축 성과
교통 SOC 건설	철도 및 도시 철도	<ul style="list-style-type: none"> · 인천국제공항철도(노선연장 58km, 12개 역사, 1단계 인천공항~김포공항 2007년 개통, 2단계 김포공항~서울역 2010년 개통) · 서울도시철도 7호선 연장(노선연장(인천지역) 2.37km, 3개(인천지역) 역사, 2012년 개통) · 수인선(노선연장 19.9km, 14개 역사, 오이도~송도구간 2012년 개통, 송도~인천구간 2016년 개통) · 도시철도 2호선(노선연장 29.1km, 27개 역사, 2016년 개통)
	도로	<ul style="list-style-type: none"> · 인천대교(연장 12.3, 차로수 6차로, 2009년 개통) · 청라진입도로(연장 7.49km, 차로수 6차로, 2014년 개통) · 제2외곽순환로(연장 28.9km, 차로수 4~6차로, 2017년 개통) · 제3경인고속화도로(연장 14.3km, 차로수 6차로, 2010년 개통)
	공항 및 항만	<ul style="list-style-type: none"> · 북항(2007년 개장)
교통시스템		<ul style="list-style-type: none"> · 가로변버스전용차로(연장 82.1km : 경인로, 남동대로, 백범로, 송림로, 경원대로, 구월로, 우현로, 인주대로, 부평·계양로, 인하로, 매소홀로) · 중앙버스전용차로(연장 24.8km : 청중로, 봉수대로, 봉오대로) · 시내버스 준공영제 도입(2009년) · 송도공영차고지(면적 12,438㎡, 주차규모 111대, 2010년 완공) · 수도권통합요금제 시행(2009년) · 지능형교통체계 도입(2014년) · 승용차요일제(2009년) · 공공자전거 시스템 도입(2009년)

3

제2차 중기계획의 과제별 추진목표 및 성과

◆ 제2차 도시교통정비 중기계획의 추진목표 및 성과를 평가하고 미흡한 점을 보완하여 제3차 중기계획에 반영

(1) 유출·입 교통대책 또는 도로·철도·도시철도 등 광역교통체계의 개선

광역교통체계의 개선

- (목표) 2010년 대비 광역간선도로망 연장은 106.49km로, 광역 철도망 연장은 64.17km로 증가하는 것을 목표로 설정
- (평가) 2016년 기준 광역간선도로망 연장은 119.3km로, 광역 철도망 연장은 68.2km로 증가

도시내 교통체계의 개선

- (목표) 2010년 대비 도시내 도로는 2,995.2km, 도시철도는 58.6km, 신교통시스템은 19.6km로 증가하는 것을 목표로 설정
- (평가) 2016년 기준 도시내 도로는 3,091.4km, 도시철도는 67.1km, 신교통시스템은 18.51km로 증가

도로보급율

- (목표) 2010년 대비 면적당 도로연장은 1.03km/k㎡로, 1인당 도로연장은 3.02m/인으로 증가하는 것을 목표로 설정
- (평가) 2016년 기준 면적당 도로연장은 2.95km/k㎡로 증가하였으나 1인당 도로연장은 1.06m/인으로 감소

철도보급율

- (목표) 2010년 대비 면적당 철도연장은 0.04km/k㎡로, 1인당 도로연장은 0.12m/인으로 증가하는 것을 목표로 설정
- (평가) 2016년 기준 면적당 도로연장은 0.1km/k㎡로 증가하였으나 1인당 도로연장은 0.05m/인으로 감소

☞ (개선방향) 교통 SOC 건설과 대중교통 및 교통시스템 구축계획 등을 종합적으로 검토하여 정책목표에 따른 목표치 설정 및 달성 가능성 제고

(2) 교통시설의 개선

복합환승센터

- (목표) 2016년까지 1개소를 확보하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 설치된 곳이 없음

환승센터

- (목표) 2011년 1개소 대비 2016년까지 14개소를 확보하는 것을 목표
- (평가) 2011년 이후 추가로 설치된 곳이 없음

버스터미널

- (목표) 2009년 2개소 대비 2016년까지 3개소를 확보하는 것을 목표
- (평가) 2009년 이후 추가로 설치된 곳이 없음

☞ (개선방향) 교통 SOC 건설과 대중교통 및 교통시스템 구축계획 등을 종합적으로 검토하여 정책목표에 따른 목표치 설정 및 달성 가능성 제고

(3) 대중교통체계의 개선

대중교통 수단분담율

- (목표) 2010년 대비 버스 수단분담율은 27.9%로 감소, 도시철도 수단분담율은 22.1% 증가하여 대중교통 수단분담율을 50.0%로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 버스는 18.9%로 감소하고, 도시철도는 10.7%로 감소하여 대중교통 수단분담율은 29.6%로 감소

교통카드 이용률

- (목표) 2010년 대비 2016년 94%로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 96%로 증가

저상버스

- (목표) 2016년도에 저상버스 운행대수는 924대로 증가하고, 시내버스 대비비율은 39.9%로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 저상버스 운행대수는 318대로 증가하고, 시내버스 대비비율은 13.7%로 증가

가로변 버스전용차로 연장

- (목표) 2010년 대비 134.5km로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 82.07km로 증가

간선급행버스체계(BRT) 연장

- (목표) 2010년 대비 13.2km로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 12.4km로 증가

공영차고지 조성

- (목표) 2016년 까지 9개소로 확보하는 것을 목표
- (평가) 2010년 이후 추가로 설치된 곳이 없음

버스승강장 정비

- (목표) 2016년 까지 2,214개소를 목표
- (평가) 2016년 기준 2,121개소 설치

☞ (개선방향) 정책목표에 대한 실현 가능성과 달성 여부에 대한 사후 검증이 가능한 계획지표로 전환 필요

* 대중교통 인프라 확충, 대중교통 운행여건 개선, 대중교통 정보체계 구축 등 사후검증이 가능한 정책지표 설정

(4) 교통체계 관리 및 교통소통의 개선

교통수요 관리방안

- (목표) 2010년 대비 승용차의 수단분담율은 38.1%로 감소하고, 버스의 수단분담율은 27.9%로 감소하며, 도시철도의 수단분담율은 22.1%로 증가, 대중교통전용지구 1개소를 설치(2016년)하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 승용차의 수단분담율은 37.2%로 감소, 버스의 수단분담율은 18.9%로 감소, 도시철도의 수단분담율은 10.7%로 감소하였고, 대중교통전용지구는 설치된 곳이 없음

지능형 교통체계의 구상

- (목표) 2011년 대비 CCTV(돌발상황관리시스템)은 116개소, VMS(가변전광판)은 42개소, BIT(버스정류소 안내기) 1,796개를 확보하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 CCTV 152개소, VMS 37개소, BIT 1,511대를 확보

교통체계개선

- (목표) 2010년 대비 주간선의 평균통행속도는 29km/h로 증가하고, 보조간선의 평균통행속도는 24.5km/h로 증가, 회전교차로를 35개소 확보(2016년)하는 것을 목표
- (평가) 2015년 기준 주간선 평균통행속도는 26.8km/h로 감소하였고, 보조간선 평균통행속도는 22.4km로 변화가 없으며, 2016년 기준 회전교차로는 10개소를 확보

도시물류체계개선

- (목표) 2016년 까지 화물자동차 복합휴게소를 기존 1개소에서 4개소로 확보하고, 항만배후도로 정비를 3.8km로 증가시키며, 항만 배후단지 5개 단지로 조성하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 화물자동차 복합휴게소는 2개소 확보하고, 항만배후도로 정비는 3.8km로 증가하였으며, 항만 배후단지는 3개 단지가 조성

☞ (개선방향) 안정된 교통류를 유지하고, 설계 서비스수준을 만족할 수 있는 계획지표로 전환을 통해 일관된 차량통행속도 기준을 적용한 관리 및 추진

(5) 주차장의 건설 및 운영

주차장 확보율

- (목표) 2016년 까지 전체(주차) 주차장 확보율은 92.6%로 증가하고, 주택가(박차)의 주차장 확보율은 67.9%로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 전체 주차장은 99.3% 확보하였고, 주택가 주차장은 76.4% 확보

공영주차장

- (목표) 2016년 까지 459개소를 확보하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 532개소를 확보

1급지 주차요금

- (목표) 2011년 2,000원에서 2016년 까지 3,000원으로 증가시키는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 2,000원으로 변화가 없음

거주자우선주차

- (목표) 2016년 까지 24,800면으로 증가시키는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 2,000면을 확보

☞ (개선방향) 교통 SOC 건설과 대중교통 및 교통시스템 구축계획 등을 종합적으로 검토하여 정책목표에 따른 목표치 설정 및 달성 가능성 제고

(6) 자전거 이용시설의 확충

자전거 전용도로

- (목표) 2016년 까지 804.5km로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 732.0km로 증가 목표를 달성하지 못함

자전거 보관대

- (목표) 2016년 까지 400개소로 증가하는 것을 목표
- (평가) 2010년 이후 변화 없음

☞ (개선방향) 교통 SOC 건설과 대중교통 및 교통시스템 구축계획 등을 종합적으로 검토하여 정책목표에 따른 목표치 설정 및 달성 가능성 제고

(7) 환경친화적 교통체계의 구축

교통안전 체계개선

- (목표) 2016년 까지 자동차 1만대당 사망자수는 0.67명, 보행자 사망자수 36명, 어린이 사망자수 3명, 고령자 사망자수 18명으로 각각 감소시키는 것을 목표
- (평가) 2016년 기준 자동차 1만대당 사망자수는 0.94명, 보행자 사망자수 68명, 어린이 사망자수 5명, 고령자 사망자수 47명으로 각각 감소

보행우선구역

- (목표) 2016년까지 3개소로 증가시키는 것을 목표
- (평가) 2011년 이후 변화 없음

교통약자 이동편의 개선

- (목표) 2016년까지 저상버스 운행대수는 924대로 증가, 시내버스 대비비율은 39.9%로 증가시키고, 장애인콜택시를 150대로 증가시키는 것을 각각 목표
- (평가) 2016년 기준 저상버스 운행대수는 318대로 증가하고, 시내버스 대비비율은 13.7%로 증가하였으며, 장애인콜택시는 260대로 증가함

녹색교통 환경조성

- (목표) 수송부문 온실가스 배출량은 2007년 대비 3.13백만톤/년으로 감소, 천연가스자동차는 2009년 대비 2,952대로 증가하는 것을 목표
- (평가) 수송부문 온실가스 배출량은 4.87백만톤/년으로 증가(2013년 기준)하였고, 천연가스자동차는 2,801대로 증가(2016년 기준)함

☞ (개선방향) 정책목표에 대한 실현 가능성과 달성 여부에 대한 사후 검증이 가능한 계획지표로 전환 필요

☞ (제2차 계획 총평) 과대한 계획지표를 제시하여 목표 달성이 곤란했고, 각 추진과제와 연계성이 떨어진 거시지표 사용으로, 과제별 추진 성과에 대한 객관적 평가 애로

☞ (제3차 계획 방향) 추진 성과 및 목표 달성에 대한 객관적 평가가 가능하도록 각 추진과제별 구체적 교통정책지표를 설정하여 추진

Ⅲ. 여건 변화 및 장래전망

1 현황 및 실태 분석

가. 인구 및 고령자 현황

- 인천광역시 인구는 2017년 기준 약 300만 명*으로 지난 10년간 연평균 0.81%로 증가함
 - * 2008년 약 274만 명 → 2017년 약 300만 명으로 10년 간 26만 명 증가
- 65세 이상 고령자 인구는 2008년 고령화 사회*로 진입 한 이후에도 꾸준히 증가**하고 있으며 2017년 기준 약 43만 명으로 전체 인구의 14.5%를 차지함
 - * 2008년 전체 인구 대비 65세 이상 고령자 인구 비율 7.87%(21만 명)
 - ** 2008년 약 21만 명 → 2017년 약 43만 명(연평균 7.89% 증가)
- 세대수는 점차 증가*하고 있는 반면 세대 당 인구는 지속적으로 감소**하고 있어 핵가족화가 진행 중임
 - * 2008년 약 100만 세대 → 2017년 119만 세대(연평균 1.78% 증가)
 - ** 2008년 세대 당 2.70명 → 2017년 세대 당 2.48명

나. 자동차등록대수

(1) 인천시 자동차등록대수

- 인천광역시 자동차 등록대수는 2017년 기준 약 151만 대로 지난 10년간 연평균 6.32%로 증가 중임
 - 7대 특광역시 중 가장 빠른 증가 추이*를 나타냄
 - * 지난 10년간 자동차 등록대수 연평균 증가율은 전국 3.22%, 서울 0.61%, 부산 2.81%, 대구 2.97%, 광주 3.56%, 대전 2.27%, 울산 3.11%로 증가
- 2017년 기준 인천광역시 인구 1천 명 당 자동차 등록대수는 512대로 7대 특광역시 중 가장 많음*
 - * 서울 314대/천 명, 경기 418대/천 명, 부산 384대/천 명, 대구 467대/천 명, 광주 444대/천 명, 대전 439대/천 명, 울산 472대/천 명

(2) 인천시 구·군별 자동차등록대수

- 인천광역시 구군별 자동차등록대수는 2017년 기준 남동구가 인천광역시 전체의 18.3%인 277.0천 대를 보유하고 있으며 그 뒤로 계양구 273.2천 대, 서구 224.4천 대, 부평구 222.7천 대 순으로 나타남
- 자동차등록대수가 가장 적은 지역은 옹진군으로 전체 0.8% 수준인 11.8천 대를 보유하고 있으며 그 뒤로 동구 29.1천 대, 강화군 34.4천 대 순으로 나타남
- 자동차등록대수가 가장 빠르게 증가하고 있는 지역은 계양구로 지난 5년간 연평균 11.6%씩 증가하고 있는 것으로 나타났다으며 그 뒤로 연수구가 8.9%의 증가율을 나타냄
- 가장 낮은 증가추이를 보이는 지역은 동구로 연평균 2.8%씩 증가하고 있으며, 그 뒤로 서구 4.7%, 중구 및 강화군 5.1% 순으로 나타남

<인천광역시 구·군별 자동차등록대수 추이>

(단위 : 천 대, %)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2017년 구성비	연평균 증가율
합계	1,142.4	1,247.5	1,355.2	1,437.0	1,510.3	100.0	7.2
중구	57.8	61.1	65.3	68.3	70.6	4.7	5.1
동구	26.1	26.5	28	28.6	29.1	1.9	2.8
남구	161.2	171.8	181.7	192.9	201.1	13.3	5.7
연수구	118.2	129.5	142.5	154.6	166.0	11.0	8.9
남동구	207.6	228.9	258.4	265.3	277.0	18.3	7.5
부평구	170.8	187	201.1	214.2	222.7	14.7	6.9
계양구	176.2	207.8	229.4	252.1	273.2	18.1	11.6
서구	186.8	195.8	206.9	216.8	224.4	14.9	4.7
강화군	28.2	29.1	31.5	33.3	34.4	2.3	5.1
옹진군	9.6	9.9	10.4	11.2	11.8	0.8	5.3

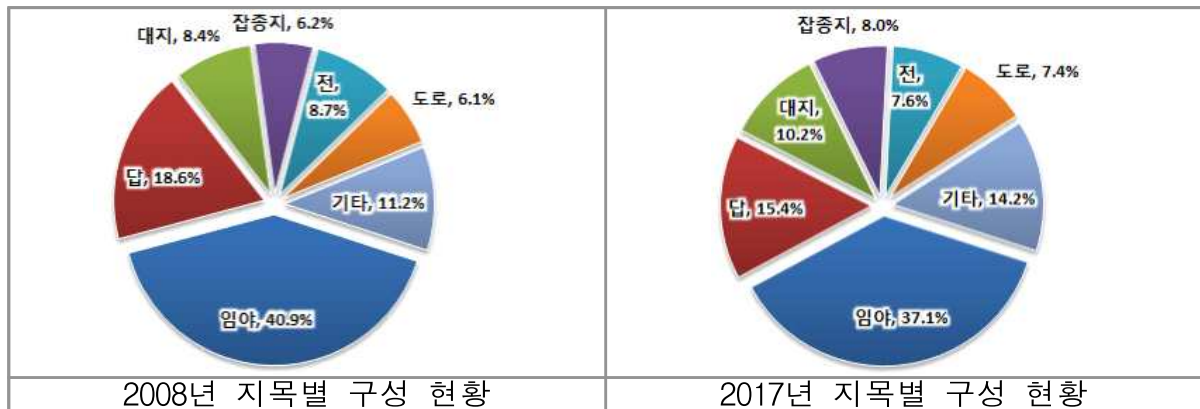
주 : 승용차, 승합차, 화물차, 특수차 기준(이륜차 제외)

자료 : 국토교통부, 「자동차등록현황보고」, 국토교통통계누리(<http://stat.molit.go.kr>)>교통물류>승인통계>자동차등록현황보고(2018.7.23.)

다. 토지이용 현황

(1) 지목별 토지

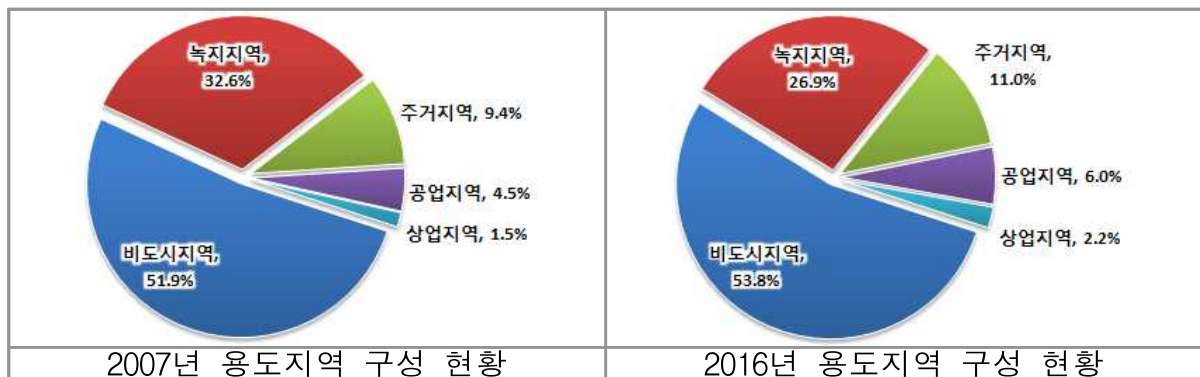
- 지목별 토지현황으로는 2017년 기준 임야가 37.1%로 가장 큰 비율을 차지하고 있으며 그 뒤로 답 15.4%, 대지 10.2%, 전 7.6% 순으로 나타남
- 연평균 증가율이 가장 높은 지목은 공원으로 지난 10년간 16.22%의 증가율을 나타내고 있으며 체육공원 15.23%, 주차장 15.02% 순으로 빠르게 증가하고 있음



< 인천시 지목별 토지현황 >

(2) 도시계획 용도지역

- 인천광역시 도시계획 용도지역은 2016년 기준 1,070.95km²이며 미지정지역을 포함한 총 면적은 1,156.67km²로 나타남
- 용도지역 중 도시지역과 비도시지역은 각각 44.44%, 51.83%를 구성하고 있고 용도가 정해지지 않은 미지정지역은 85.73km²로 2006년 대비 53.87%가 감소하였



< 인천시 도시계획 용도지역 현황 >

라. 교통수요

(1) 여객 목적통행

- 2016년 인천관련 총 목적통행량은 764만 통행으로 인천 내부통행 528만 통행(69.1%), 인천-서울 간 통행 105만 통행(13.8%), 인천-경기 간 통행 111만 통행(14.5%), 인천-외곽 간 통행 20만 통행(2.6%)으로 나타남
 - 인천관련 통행 목적은 귀가(44.0%), 출근(22.1%), 업무(9.3%), 기타(7.0%), 등교(6.2%)순으로 나타남
 - 학령인구감소로 등교 및 학원통행은 감소*하고 있으며 출근통행량**은 지속적으로 증가
- * 등교 및 학원통행 2010년 11.1% → 2016년 9.3%로 0.8%감소
** 출근 통행은 2010년 20.1% → 2016년 22.1%로 2.0% 증가

(2) 여객 수단통행

- 2016년 인천관련 총 수단통행량은 821만 통행*으로 인천 내부통행 578만 통행(70.4%), 인천-서울 간 통행 108만 통행(13.1%), 인천-경기 간 통행 118만 통행(14.4%), 인천-외곽 간 통행 17만 통행(2.1%)으로 나타남
- 2016년 인천광역시 수단통행*은 승용차(37.2%), 버스(18.9%), 도보(19.5%), 지하철(10.7%), 기타(7.2%), 택시(5.2%), 자전거(1.3%) 순으로 나타남
 - * 도보/자전거 포함. 지하철 환승 미포함
- 2016년 대중교통 수단분담율(버스+지하철)은 30.0% 수준으로 나타남
 - * 도보/자전거 포함. 지하철 환승 미포함

(3) 화물물동량 및 화물통행

- 2015년 인천 화물 물동량은 170,293천 톤/년으로 7대 대도시 화물 총물동량의 31.1%를 차지함
 - 제조업품이 95,771천 톤/년으로 전체의 56.2%로 가장 높음
- 2015년 인천시 각 구별 화물 물동량은 중구가 95,333천 톤/년으로 인천시 물동량의 과반(56.3%)을 넘게 차지하며, 서구 24,657천 톤/년(14.5%), 남동구 15,896천 톤/년(9.3%), 부평구 10,501천 톤/년(6.2%) 순으로 높음

마. 철도 시설 및 운행 현황

- 인천광역시 철도 노선은 광역철도 3개 노선 도시철도 4개 노선이 운영 중이며, 총 연장은 135.28km, 총 역수는 94개소로 나타남

< 도시철도 운행 현황 >

구분	노선		운행구간	연장 (km)	경유역수 (개소)	운영기관
광역 철도	경인선	인천구간	인천~부개	14.0	11	한국철도공사
		전체구간	인천~구로	27.0	21	
	공항철도	인천구간	인천공항~계양	37.0	7	한국철도공사 공항철도
		전체구간	인천공항~서울역	58.0	12	
	수인선	인천구간	소래포구~인천	17.2	11	한국철도공사
		전체구간	오이도~인천	20.4	14	
	인천구간 소계				68.2	29
도시 철도	인천도시철도 1호선	인천/전체구간	계양~국제업무지구	29.4	29	인천교통공사
	인천도시철도 2호선	인천/전체구간	검단오류~운연	29.2	27	
	서울지하철 7호선	인천구간	삼산체육관~부평구청	2.37	3	서울특별시 도시철도공사
		전체구간	장암역~부평구청	57.1	51	
	인천공항 자기부상철도	인천/전체구간	인천국제공항~용유	6.11	6	인천국제공항 공사
	인천구간 소계				67.08	65
인천구간 합계				135.28	94	-

바. 버스 시설 및 운행 현황

(1) 버스 운행 현황

- 2017년 기준 인천광역시 시내버스 노선은 총 280개이며 59개 업체가 2,389대를 운행 중임
- 중구, 서구, 계양 등 4개 소외지역에는 9개 업체가 17개 노선, 17대를 운행 중임
- 강화군내버스는 총 1개 업체에서 54개 노선을 31대로 운행 중이며, 옹진공영버스는 8개 버스운영위원회에서 14개 노선 14대를 운영 중임

< 시내버스 노선 현황 >

구분	합계	시내버스							소외지역·벽지노선					강화 군내 버스	옹진 공영 버스
		소계	간선	급행 간선	좌석	광역	지선	마을	소계	강화	중구	서구	계양		
노선수	280	195	80	7	18	20	68	2	17	8	6	1	2	54	14
운행대수	2,389	2,327	1,290	88	201	258	474	16	17	6	8	1	2	31	14
업체수	59	41							9					1	8

자료 : 인천광역시, 「인천시내버스 노선현황」, [http://field.incheon.go.kr/board/1342/1972657?category=\(2017.11.17.\)](http://field.incheon.go.kr/board/1342/1972657?category=(2017.11.17.))

- 저상버스는 16개 업체에서 374대를 도입하여 34개 노선에 운영 중이며, 전체 시내버스 대비 16.1% 수준임

< 저상버스 도입 현황 >

구분		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	연평균 증가율
시내버스		2,107	2,292	2,311	2,312	2,341	2,340	2,358	2,308	2,328	2,327	1.11%
저 상 버 스	도입대수	17	28	30	27	10	46	48	38	30	26	-
	누적대수	91	119	149	176	186	232	280	318	348	374	4.83%
	업체수	8	8	10	11	12	15	17	17	16	16	-

자료 : 인천광역시 버스정책과 내부자료, 2016

(2) 버스전용차로 현황

- 인천광역시 버스전용차로는 총 14개 구간(BRT 3개, 가로변 11개), 106.87km가 운영되고 있음
- 인하로 일부와 매소홀로, 봉오대로, 봉수대로, 청중로는 전일제로 운영 중이며 나머지 구간은 오전 07:00-09:00, 오후 17:00-20:00 시간대에만 시간제로 운영하고 있음

< 인천광역시 버스전용차로 운영 현황 >

가로명	구간	구간길이 (실측거리,km)	폭원 (차로수,m)	운영시간	설치년도	비고
계	-	106.87	-	-	-	-
경인로	동인천역 - 부평4 동소정4 - 일신동3	20.8	30-35 (6-8)	07:00-09:00 17:00-20:00	1994.11.01	양방향
남동대로	간석오거리 - 수인철도앞	8.2	35-40 (6-8)	07:00-09:00 17:00-20:00	1996.01.01	양방향
백범로	만수주공4 - 간석5	4.8	35 (6-8)	07:00-09:00 17:00-20:00	1996.01.01	양방향
송림로	동부제강앞 - 송림3	5.0	30(6)	07:00-09:00 17:00-20:00	1996.01.01	양방향
경원대로	부평농협로터리 - 부평4	5.6	30(6)	07:00-09:00 17:00-20:00	1998.04.06	양방향
구월로	만수주공4 - 석바위4	7.4	30(6)	07:00-09:00 17:00-20:00	1998.05.06	양방향
우현로	동인천역 - 송의로타리	4.4	30(6)	07:00-09:00 17:00-20:00	1998.05.06	양방향
인주대로	남동구청4 - 용일4	12.0	40(8)	07:00-09:00 17:00-20:00	1999.01.05	양방향
부평· 계양로	부평역 - 계산3	12.0	40(8)	07:00-09:00 17:00-20:00	1999.08.02	양방향
인하로	터미널4 - 남동경찰서4	0.93	35(5)	전일제	2009.04.03	양방향
				출퇴근제	2013.08.30	
매소홀로	종합터미널4 - 전재울3	0.94	35(5)	전일제	2009.04.03	양방향
청중로	청라국제업무단지 - 청중로 종점	6.6	26(6)	전일제	2013.07.22	양방향
봉수대로	청중로종점 - 봉화사거리	1.2	30(8)	전일제	2016.04.25	양방향
봉오대로	봉화사거리 - 굴포천	17.0	70 (8~10)	전일제	2013.07.22	양방향

주 : 서곶로에 설치된 버스전용차로는 2016년 7월에 폐지됨
 자료 : 인천광역시, 「버스전용차로 설치·운영 현황」, 2016.8.22

(3) 버스 공영차고지 현황

- 인천광역시 버스 공영차고지는 장수, 송도 서창동 3개소를 운영 중임

< 버스 공영차고지 현황 >

구분	장수 버스 공영차고지	송도 버스 공영차고지	서창동 버스 공영차고지
위치	남동구 수현로 9	연수구 아카데미로 51-41번길	남동구 서창방산로 136
규모	8,865㎡	12,438㎡	14,382㎡
주요시설	주차면수 102대	주차면수 72대	주차면수 96대
준공일	2003. 12. 19.	2009. 11. 20	2017. 4. 11.
수탁기관	인천광역시시설관리공단	인천교통공사	BMS종합개발
수탁일	2003. 12. 30	2009. 10. 30	2017. 10.18. ~ 2017.12.31.
2016 위탁대행사업비	199백만원	367백만원	-
2015 사용수입료	230백만원	284백만원	-

자료 : 인천광역시, 내부자료, 2017.11

사. 도로 현황

- 2016년 기준 인천광역시 전체 도로 연장은 3,806.8km이며 이중 지방도/시군도가 94.8%인 3,610.1km를 차지함
 - 지난 10년간 전체 도로의 연평균 증가율은 2.10%로 나타났으며 종류별로는 고속도로 4.85%, 지방도/시군도 2.07% 순으로 증가함
 - 일반국도의 경우 10년 간 0.01% 감소하였음
 - 2017년 기준 국토면적당 도로연장은 3.00km/k㎡, 인구당 도로연장 1.08km/천 명, 자동차당 도로연장 2.1km/천 대, 국토계수당 도로연장 1.80km/km²·천 명으로 나타남
 - 자동차당 도로연장은 7대도시 중 가장 낮음*
- * 울산 3.9km/천 대, 대전 3.2km/천 대, 광주 2.8km/천 대, 서울 2.7km/천 대, 부산 2.5km/천 대, 대구 2.4km/천 대, 인천 2.1km/천 대

아. 공항 및 항만 현황

(1) 인천국제공항

○ 인천국제공항은 지난 10년 간 운항수, 여객수송량, 화물수송량 모두 꾸준히 증가* 중이며 2017년 기준 전체 14개 공항 중 가장 많은 여객과 화물을 처리하고 있는 것으로 나타남

- 여객수송량은 전체 42.4%, 화물수송량은 전체 82.5%를 분담하고 있음

* 2008년 운항수 21만 편, 여객수송량 2,997만 명, 화물수송량 2,904천 톤
→ 2017년 운항수 36만 편, 여객수송량 6,208만 명, 화물수송량 2,931천 톤

(2) 인천항

○ 인천항 총 여객수송실적은 2017년 기준 약 207만 명으로 연안 여객 수송실적 147만 명, 외항선 수송실적 60만 명으로 나타남

- 연안여객선 수송실적이 2013년까지 증가하다 2013년 이후 감소*하고 있으며 외항선 수송실적은 2011년 이후 감소**하는 추세임

* 2013년 기준 연안여객선 수송실적 178만 명 → 2017년 147만 명으로 감소

** 2011년 기준 외항선 수송실적 104만 명 → 2017년 60만 명으로 감소

자. 보행 및 자전거 시설 현황

(1) 보행관련 시설물 현황

○ 인천광역시 보행관련 도로시설물은 2016년 기준 보도육교 76개소, 지하보도 9개소임

* 보도육교가 가장 많은 지역은 서구 및 남동구로 각 20개소가 설치되어 있으며 지하보도는 연수구 4개소, 중구 3개소, 동구 및 서구 각 1개소 설치됨

(2) 보행유발시설 현황

- 인천광역시 보행유발시설은 지난 10년간 연평균 6.59%씩 증가하여 2016년 기준 1,483개소*로 나타남

* 2016년 기준 도시공원 1,155개소, 유통시설 121개소, 문화 및 집회시설 73개소, 체육시설은 134개소

(3) 자전거도로 현황

- 인천광역시의 자전거 도로는 2016년 기준 노선수는 673개, 742km이며, 자전거도로의 연장은 2011년 이후 지속적으로 증가함

* 2011년 241개노선 590km → 2016년 673개노선 742km

차. 택시 및 화물 현황

(1) 택시 운행현황

- 2016년 기준 인천광역시 택시업체는 60개 업체*가 운영 중이며 총 14,379대**가 영업 중임

* 인천 시내 58개 업체, 강화 2개 업체

* 법인택시 5,385대(인천 시내 5,305대, 강화 80대) 개인택시 8,994대(인천 시내 8,858대, 강화 117대, 옹진 19대)

- 인천광역시 택시 수송인구는 2016년 기준 31,017만 명 수준이며 지난 10년간 연평균 4.88% 수준으로 증가함

* 2007년 기준 택시 등록대수당 수송인원 14.7천명/대 → 2016년 21.6천명/대 수준으로 증가

(2) 화물자동차 및 화물주차장 현황

- 2016년 기준 인천광역시 화물자동차 등록대수는 183,445대이며, 지난 10년간 연평균 1.7%씩 지속적으로 증가* 중임

- 전체 화물자동차중 영업용 자동차는 28,521대로 전체 화물자동차의 15.6%를 차지함

* 2007년 158,351대 → 2016년 183,445대로 약 2만5천대 증가

- 화물자동차 크기별로는 소형(1톤 이하)이 가장 많고 중형, 대형, 경형 순으로 나타남

* 소형 123,181대(67.1%), 중형 31,455대(17.1%), 대형 22,647대(12.3%), 경형 6,172대(3.4%)

- 2016년 기준 인천광역시 화물주차장 총 22개소이며 주차면수는 2,924면*임

* 공영 11개소(750면), 민영 11개소(2,174면)

카. 교통사고 현황

(1) 보행자 교통사고 현황

- 2017년 기준 인천광역시의 보행자 교통사고는 지난 10년간 꾸준히 감소하고 있는 추세*임

* 2008년 사망자 78명, 부상자 2,876명 → 2017년 사망자수 56명(22명▽), 부상자수 1,946명(930명▽)

- 인구 10만명 당 부상자는 65.99명, 사망자는 1.90명으로 7대 특광역시 중 가장 낮음*

* 부상자수 : 대구 112명, 광주 109명, 대전 109명, 서울 107명, 부산 100명, 울산 84명

사망자수 : 대구 2.55명, 대전 3.00명, 광주 4.71명, 울산 2.66명, 부산 2.59명, 서울 1.95명

- 지난 10년간 65세 이상 고령자의 사망자수는 감소*하고 있으며 부상자수는 증가**하는 추세임

* 2008년 65세 이상 사망 47명 → 2017년 사망 37명(연평균 2.62 ▽)

** 2008년 65세 이상 부상 826명 → 2017년 사망 997명(연평균 2.11% △)

(2) 고령자, 어린이 교통사고 현황

고령자 교통사고 현황

- 2017년 기준 전국 65세 이상 고령자 교통사고 사망자 수와 부상자 수는 각각 1,767명, 40,579명으로 나타났으며, 지난 10년간 연평균 사망자 수는 0.20%씩 증가한 반면 부상자 수는 5.93%씩 증가하고 있는 추세임
- 65세 이상 고령자 교통사고 사망자 수와 부상자 수가 가장 많은 지역은 경기도로 각각 272명, 7,656명으로 나타났으며 지난 10년간 연평균 사망자 수가 가장 빨리 증가한 도시는 부산광역시이며, 부상자 수가 가장 빨리 증가한 도시는 대전광역시로 각각 연평균 3.96%, 10.08% 증가하고 있음

어린이 교통사고 현황

- 전국의 어린이보호구역 내 어린이 교통사고추이를 살펴보면 사망, 부상자 수는 각각 9.9%, 3.4%의 감소추세를 보이고 있음
- 인천광역시의 지난 10년간 어린이 교통사고 사망자, 부상자 수는 각각 100.0%, 6.20%의 감소추세를 보임

타. 교통약자 현황

- 인천광역시내 연도별 교통약자 인구 추이는 다음과 같으며, 해가 거듭할수록 교통약자의 인구는 1.3% 내외로 소폭 증가하였음
- 고령자의 경우 최근 5년간 5.0% 증가하여 가장 큰 폭으로 증가한 것으로 나타남

<교통약자 인구 추이>

연도	구분	계	장애인	고령자	임산부	어린이
2013	인구(명)	799,832	133,777	282,471	26,115	357,469
	구성비(%)	100	16.7	35.3	3.3	44.7
2014	인구(명)	811,023	133,855	297,951	26,115	353,102
	구성비(%)	100	16.5	36.7	3.2	43.5
2015	인구(명)	824,889	134,191	312,905	25,706	352,087
	구성비(%)	100	16.3	37.9	3.1	42.7
2016	인구(명)	831,030	135,623	324,255	23,865	347,287
	구성비(%)	100	16.3	39.0	2.9	41.8
2017	인구(명)	843,845	138,304	345,024	20,804	339,713
	구성비(%)	100	16.4	40.9	2.5	40.3
연평균증가율		1.3	0.8	5.1	-5.5	-1.3

자료 : 1) 국가통계포털, 「행정구역(시군구)별/1세별 주민등록인구」
 2) 국가통계포털, 「등록장애인수-시군구별, 장애등급별, 성별」
 3) 행정안전부, 「주민등록 인구 기타현황」

- 장애유형별 장애인 등록 현황은 다음과 같으며, 해마다 0.8% 내외의 소폭 증가하고 있는 추세임
- 가장 높은 비율을 차지하는 장애유형은 지체장애로 2017년 기준 전체의 51.2%를 차지하고 있으며, 최근 5년간 연평균 0.6%로 감소한 것으로 분석됨

<장애유형별 장애인 등록 추이>

연도	구분	계	지체	청각	시각	뇌병변	기타 ¹⁾
2013	인구(명)	133,778	72,626	13,291	13,606	12,667	21,588
	구성비(%)	100	54.3	9.9	10.2	9.5	16.1
2014	인구(명)	133,855	72,212	13,133	13,626	12,661	22,223
	구성비(%)	100	53.9	9.8	10.2	9.5	16.6
2015	인구(명)	134,191	71,681	12,999	13,700	12,794	23,017
	구성비(%)	100	53.4	9.7	10.2	9.5	17.2
2016	인구(명)	135,623	71,149	13,995	13,768	12,824	23,887
	구성비(%)	100	52.5	10.3	10.2	9.5	17.6
2017	인구(명)	138,304	70,758	15,833	13,786	13,068	24,859
	구성비(%)	100	51.2	11.4	10.0	9.4	18.0
연평균 증가율		0.8	-0.6	4.5	0.3	0.8	3.6

주 : 1) 기타 장애유형은 1만명 이하 장애유형으로 지적, 신장, 정신, 지폐성, 언어, 장루·요루, 호흡기, 간, 뇌전증 장애임
 자료 : 통계청, 「등록장애인수-시도별, 장애유형별, 장애등급별, 성별」

파. ITS구축 현황

- 인천시에서 교통정보 공유 시스템으로 교통정보 수집·분석을 통한 도로 효율성 제고 및 차량 이용자 편의 제공을 위하여 주요간선도로를 중심으로 CCTV, VMS등 설치 운영 중임

<인천광역시 교통정보망 현황>

구분	CCTV	VMS	DSRC(단거리통신)	VDS	UTIS RSE
수량	119	41	40	122	172

자료 : 인천시 교통정보운영과 내부자료(2016.10.12.)



하. 에너지소비 현황

(1) 온실가스 배출량 현황

도로부문

- 인천광역시 도로부문 차종별 온실가스 배출량은 2015년 기준 승용차가 전체 61.2%를 차지하고 있으며 그 뒤로 화물차 20.8%, 승합차 13.3%, 특수차 4.7% 순으로 나타남
- 화물차를 제외한 다른 차종들은 온실가스 배출량이 증가하고 있으며, 특히 특수차의 온실가스 배출량은 지난 7년간 연평균 33.15%로 빠르게 증가하고 있는 것으로 나타남

<인천광역시 도로부문 차종별 온실가스 배출량>

(단위 : 백만tonCO₂eq. , %)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2015년 구성비	연평균 증가율
합계	4.69	4.69	4.85	5.98	6.15	6.78	8.30	100.0	9.98
승용	2.32	2.32	2.49	3.36	3.55	3.90	5.08	61.2	13.95
승합	0.35	0.35	0.33	0.71	0.75	0.82	1.10	13.3	21.03
화물	1.95	1.95	1.96	1.57	1.51	1.68	1.73	20.8	-1.98
특수	0.07	0.07	0.07	0.34	0.34	0.38	0.39	4.7	33.15

자료 : 교통부문 온실가스관리 시스템, 「교통배출통계-도로-온실가스 배출량-지역별」, <http://www.kotems.or.kr/app/kotems/forward?pageUrl=/kotems/ptl/emissionstat/road/KotemsPtlEmissionstatRoadEmissionAreaLs&topmenu1=02&topmenu2=02&topmenu3=02&topmenu4=02>(2018.7.24), 재작성

(단위 : 백만tonCO₂eq)



부문별 온실가스 배출량 추이

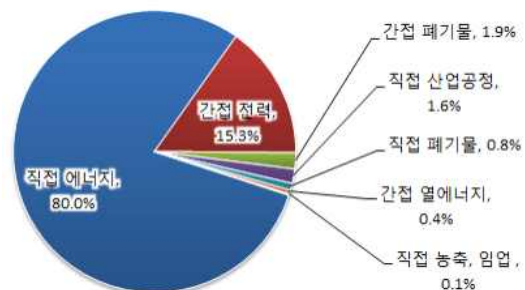
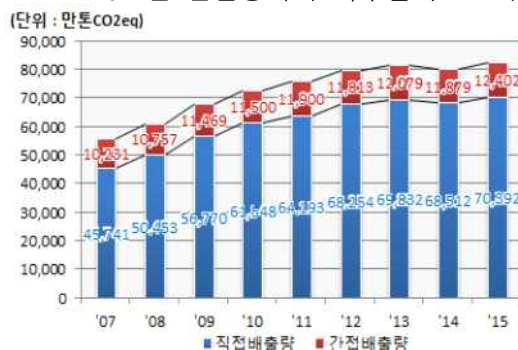
- 인천광역시 온실가스 배출량은 지난 9년간 연평균 5.54%씩 증가하여 2015년 기준 70,392천tonCO₂eq. 으로 나타남
- 직접배출량 중 에너지 부분의 온실가스 배출량은 전체의 82.4%로 가장 많은 부분을 차지하고 있으며 그 뒤로는 간접배출량 중 전력부분이 15.3%로 가장 높게 나타남
- 지난 9년간 간접배출량 중 열에너지 부문이 연평균 13.96%로 증가하고 있으며, 그 뒤로 직접배출량 중 에너지 부문이 연평균 6.53%로 빠르게 증가하는 추세임

<인천광역시 부문별 온실가스 배출량>

(단위 : 천tonCO₂eq. , %)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2015년 구성비	연평균 증가율
합계	45,741	50,453	56,770	61,548	64,193	68,254	69,832	68,512	70,392	100.0	5.54
직접 배출량	소계	35,510	39,696	45,301	50,048	52,293	56,441	57,753	56,633	82.4	6.32
	에너지	33,877	38,027	43,974	48,447	50,565	54,567	55,933	53,701	79.8	6.53
	산업공정	1,029	1,090	1,056	1,178	1,156	1,129	1,149	1,175	1.6	1.50
	농축,임업	-100	-128	-145	-48	77	87	94	89	0.1	-
	폐기물	704	708	416	470	495	659	576	665	0.8	-2.65
간접 배출량	소계	10,231	10,757	11,469	11,500	11,900	11,813	12,079	11,879	17.6	2.43
	전력	9,050	9,267	9,320	10,152	10,344	10,535	10,541	10,495	15.3	2.22
	열에너지	109	141	145	206	226	257	267	310	0.4	13.96
	폐기물	1,072	1,348	2,005	1,142	1,330	1,021	1,271	1,132	1.9	2.47

자료 : 한국환경공단(2017), 「2017년 인천광역시 온실가스 인벤토리 통계」, 인천광역시(2018), 「2017년 인천광역시 기후변화보고서」, p.40, 재인용



(2) 에너지소비량 현황

에너지소비량

- 전국의 에너지소비량은 최근 10년간 연평균 2.96% 증가하여 2016년 기준 22,568만 toe를 소비하는 것으로 나타남
- 지역별로 수도권에서 전체의 25.1%인 5,658만 toe를 소비하고 있으며, 광역시 중에서 울산광역시가 2,713만 toe로 가장 많은 에너지를 소비함
- 최근 10년간 울산광역시의 에너지소비량 연평균 증가율은 2.56%로 가장 높으며, 서울시, 부산광역시의 에너지소비량은 감소하고 있는 추세임

<인천광역시 에너지소비량 추이>

(단위 : 만 toe, %)

지역	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2016년 구성비	연평균 증가율
전국	18,146	18,259	18,218	19,572	20,598	20,825	21,030	21,384	21,836	22,568	100.0	2.96
수도권	소계	4,984	4,878	4,864	5,039	5,158	5,242	5,195	5,190	5,449	25.1	1.61
	인천	1,025	954	994	1,063	1,019	1,070	1,025	1,116	1,239	5.6	2.59
	서울	1,601	1,548	1,503	1,572	1,550	1,557	1,540	1,499	1,520	6.8	-0.11
	경기	2,358	2,376	2,367	2,404	2,589	2,615	2,630	2,575	2,690	12.6	2.24
광역시	부산	692	683	646	668	648	647	615	573	591	2.8	-1.00
	대구	426	421	422	457	455	443	435	435	437	2.0	0.33
	광주	216	215	220	239	235	240	251	253	247	1.1	2.11
	대전	254	253	242	257	255	251	266	262	264	1.2	0.68
	울산	2,253	2,090	1,981	2,075	2,441	2,553	2,583	2,534	2,382	12.0	2.56

자료 : 산업통상자원부, 에너지경제연구원, 「지역에너지통계연보(2017)」, 재정리



부문별 에너지소비량

- 인천광역시의 에너지소비량은 2007년 1,026만toe에서 2016년 1,265만toe로 연평균 2.35% 증가하고 있는 추세임
- 전체 에너지 소비량 중 수송부문이 2016년 기준 45.2%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 소비량은 연평균 2.5%, 구성비는 연평균 0.19% 수준으로 증가하는 추세임

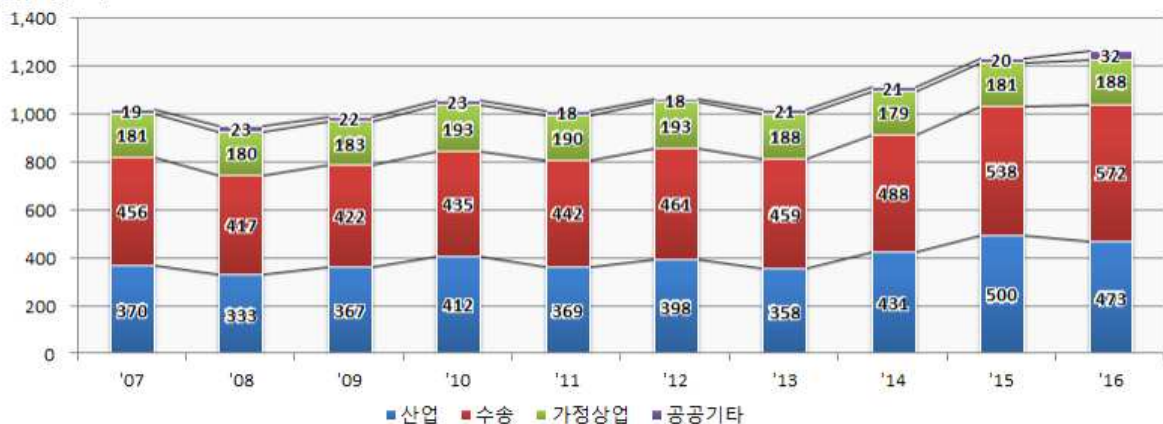
<인천광역시 부문별 에너지소비량 추이>

(단위 : 만 toe, %)

연도	합계		산업		수송		가정상업		공공기타	
	소비량	비율	소비량	비율	소비량	비율	소비량	비율	소비량	비율
2007년	1,026	100	370	36.1	456	44.4	181	17.6	19	1.9
2008년	953	100	333	34.9	417	43.8	180	18.9	23	2.4
2009년	994	100	367	36.9	422	42.5	183	18.4	22	2.2
2010년	1,063	100	412	38.8	435	40.9	193	18.2	23	2.2
2011년	1,019	100	369	36.2	442	43.4	190	18.6	18	1.8
2012년	1,070	100	398	37.2	461	43.1	193	18	18	1.7
2013년	1,026	100	358	34.9	459	44.7	188	18.3	21	2
2014년	1,119	100	431	38.5	488	43.6	179	16	21	1.9
2015년	1,239	100	500	40.4	538	43.4	181	14.6	20	1.6
2016년	1,265	100	473	37.4	572	45.2	188	14.9	32	2.5
연평균 증가율	2.35	0.00	2.77	0.41	2.55	0.19	0.42	-1.86	5.96	3.39

자료 : 산업통상자원부, 에너지경제연구원(각 년도), 「지역에너지통계연보」, 재정리

(단위 : 만 toe)



거. 주차장 현황

(1) 주차장 확보율

- 2013년 주차장법이 개정되면서 차고지 확보 의무차량¹⁾은 지정된 차고지에 주차해야 한다는 점을 고려하여 주차장이 이미 확보된 것으로 간주되므로 주차장 확보율에서 제외됨
- 2013년 이후 자동차등록대수에 따른 주차장 확보율은 2016년 기준으로 99.3%로 나타남

< 인천광역시 주차장 확보율 >

(단위 : 면, 대)

구분	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율
주차면수	1,076,656	1,000,885	1,097,443	1,164,028	2.64%
자동차등록대수	983,046	1,045,387	1,121,537	1,172,755	6.06%
주차장 확보율	109.5%	95.7%	97.9%	99.3%	-3.21%

자료 : 인천광역시 교통관리과 내부자료, 「인천광역시 주차장 현황」, 2017.5

- 2016년 말 기준 인천광역시 주차장 확보율은 7대도시 중 6번째에 위치하고 있으며, 2013년 말 이후 주차장 확보율이 감소 추세임

< 7대도시 주차장 확보율 >

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016	증가율
서울	111.0%	114.2%	120.8%	120.6%	135.4%	135.7%	135.6%	129.2%	2.2%
부산	97.8%	97.0%	96.2%	97.2%	108.3%	111.8%	110.2%	102.1%	0.6%
대구	86.9%	84.0%	82.3%	81.7%	88.9%	89.0%	92.5%	88.1%	0.2%
인천	87.2%	89.7%	87.1%	91.1%	109.5%	95.7%	97.9%	99.3%	1.9%
광주	94.3%	91.8%	91.2%	91.1%	96.7%	97.8%	104.7%	114.8%	2.9%
대전	79.8%	81.5%	86.7%	87.0%	103.6%	105.7%	106.1%	105.5%	4.1%
울산	94.1%	101.9%	108.7%	123.8%	128.5%	126.2%	122.7%	115.8%	3.0%

자료 : 인천광역시 교통관리과 내부자료(2016.5), 인천광역시 주차장 현황

각 시도별 통계연보(2009~2015), 자동차등록대수 및 주차장 현황

1) 2013년 주차장법이 개정되면서 차고지 확보 의무차량(영업용 승용차, 영업용 승합차, 영업용 화물차, 자가용/영업용 특수차 등)은 지정된 차고지에 주차해야 한다는 점을 고려하여 주차장이 이미 확보된 것으로 간주되므로 주차장 확보율에서 제외됨. 이에 따라, 2013년 이후 주차장 확보율 산정시 자동차 등록대수에서 차고지 확보의무 자동차의 대수를 제외한 후 산출함

(2) 주차시설 공급추이

- 인천광역시 주차면수는 2007년 이후 꾸준히 증가하다가 2014년 1,001천면으로 소폭 감소하였으나 2016년 현재 1,164천면으로 증가세(연평균증가율 6.1%)를 보이고 있음
- 전체 공급면 대비 노상주차장의 공급비율이 2007년 이후 급격히 감소하고 있고, 노외주차장의 공급비율 또한 감소추세에 있음
- 부설주차장의 공급비율은 지속적으로 증가하고 있으며, 이는 시가지확장에 따른 대규모 아파트 단지건설이 증가한 것이 원인으로 판단됨

< 인천광역시 연도별 주차시설 공급추이 >

구 분	노상주차장		노외주차장		부설주차장		합계 (천 면)
	주차면	비율	주차면	비율	주차면	비율	
2007년	75	11.0%	37	5.4%	571	83.6%	683
2008년	75	9.9%	39	5.1%	647	85.0%	761
2009년	76	9.7%	40	5.1%	666	85.2%	782
2010년	76	9.1%	41	4.9%	714	85.9%	831
2011년	73	8.5%	43	5.0%	741	86.5%	857
2012년	66	6.9%	49	5.1%	842	88.0%	957
2013년	65	6.0%	49	4.6%	962	89.4%	1,076
2014년	67	6.7%	49	4.9%	886	88.4%	1,002
2015년	62	5.6%	49	4.5%	987	89.9%	1,098
2016년	63	5.4%	42	3.6%	1,057	91.0%	1,162
증가율	- 1.9%		1.4%		7.1%		6.1%

자료 : 인천광역시(각 년도), 「인천통계연보」.

너. 교통량 현황

(1) 간선도로 교통량

- 2017년 인천시 주요 간선도로 교통량 조사결과 경인철도라인이 481,425대/일, 아라뱃길라인이 191,108대/일로 나타남
- 석암고가교 교통량이 82,794대/일로 가장 많았으며 동암굴다리(81,612대/일), 백석대교(73,889대/일)로 나타남
- 2016년 대비 교통량이 가장 많이 증가한 간선도로는 교동대교로 21.8%의 증가율을 보이고 있으며 청운교는 25.3%의 감소율로 교통량이 가장 많이 감소한 간선도로로 분석됨

< 주요 간선도로 교통량 추이 >

(단위 : 대/일, %)

구분	지점명	2016년 교통량	2017년 교통량	증감율
경인철도라인	만석고가교	5,757	5,485	-4.7
	화평운교	7,798	7,543	-3.3
	화평철교	16,450	15,852	-3.6
	배다리철교	33,374	31,479	-5.7
	도원교	10,357	9,691	-6.4
	송의철교	41,901	42,376	1.1
	숙골고가교	43,393	40,351	-7.0
	석암고가교	90,240	82,794	-8.3
	동암굴다리	84,238	81,612	-3.1
	십정과선교	12,240	11,740	-4.1
	부안고가교	44,076	44,414	0.8
	남부고가교	17,560	17,544	-0.1
	부평굴다리	70,501	69,458	-1.5
	부개송신고가교	19,738	21,086	6.8
	소계	497,623	481,425	-3.3
섬라인	용유잠진제방도로	-	1,356	-
	신시도연도교	-	1,020	-
	시모도연도교	-	196	-
	삼산연육교	-	4,332	-
	교동대교	1,590	1,937	21.8
	영흥대교	8,043	6,997	-13.0
	초지대교	18,919	19,599	3.6
	강화대교	25,180	26,998	7.2
	소계	53,732	62,435	16.2
아라뱃길라인	청운교	32,375	24,195	-25.3
	백석대교	79,538	73,889	-7.1
	시천교	54,168	48,747	-10.0
	목상교	5,724	5,373	-6.1
	다남교	5,487	5,245	-4.4
	계양대교	35,688	33,659	-5.7
	소계	212,980	191,108	-10.3

자료 : 인천광역시(각 연도), 「2016·2017 도시교통 기초조사 최종보고서」

(2) 교차로 교통량

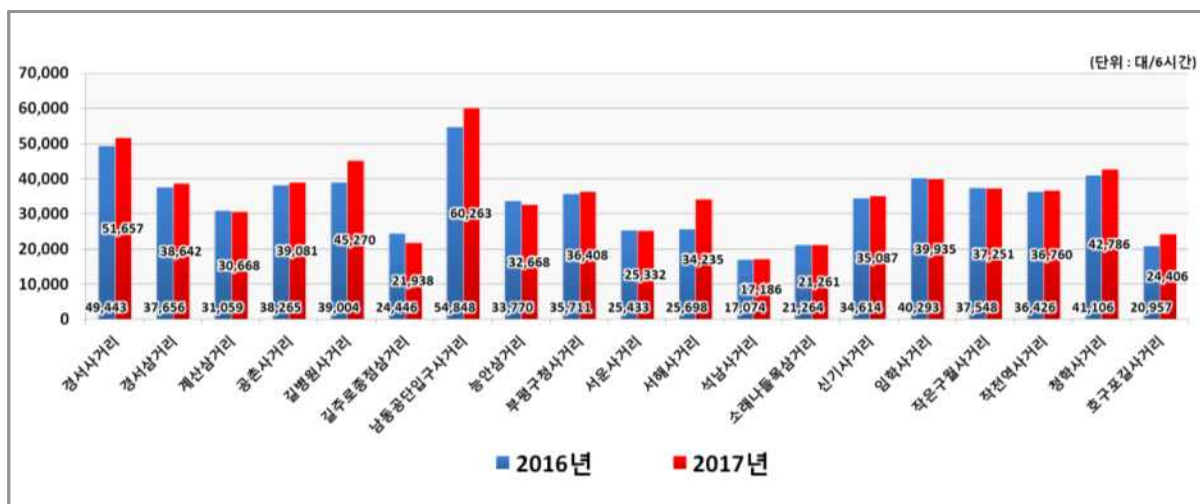
- 인천광역시 19개 주요교차로 교통량 조사결과, 남동공단입구 사거리가 평균 60,263대/6시간으로 가장 많이 나타났으며 그 뒤로 경서사거리 51,657대/6시간, 길병원사거리 45,270대/6시간 순으로 많이 나타남
- 2016년 대비 교통량이 가장 많이 증가한 교차로는 서해사거리로 33.22%의 증가율을 보이고 있으며 길주로종점삼거리는 10.26%의 감소율로 교통량이 가장 많이 감소한 교차로로 분석됨

< 주요교차로 교통량 추이 >

(단위 : 대/6시간, %)

교차로명	2016년 교통량	2017년 교통량	증감율	교차로명	2016년 교통량	2017년 교통량	증감율
경서사거리	49,443	51,657	4.48	서해사거리	25,698	34,235	33.22
경서삼거리	37,656	38,642	2.62	석남사거리	17,074	17,186	0.66
계산삼거리	31,059	30,668	-1.26	소래나들목삼거리	21,264	21,261	-0.01
공촌사거리	38,265	39,081	2.13	신기사거리	34,614	35,087	1.37
길병원사거리	39,004	45,270	16.07	임학사거리	40,293	39,935	-0.89
길주로종점삼거리	24,446	21,938	-10.26	작은구월사거리	37,548	37,251	-0.79
남동공단입구사거리	54,848	60,263	9.87	작전역사거리	36,426	36,760	0.92
능안삼거리	33,770	32,668	-3.26	청학사거리	41,106	42,786	4.09
부평구청사거리	35,711	36,408	1.95	호구포길사거리	20,957	24,406	16.46
서운사거리	25,433	25,332	-0.40	합계	644,615	670,834	4.07

자료 : 인천광역시(2018.4), 「2017 도시교통 기초조사 최종보고서」



< 인천시 주요교차로 교통량 추이 >

(3) 시외 유·출입 교통량

- 인천광역시 시외 유·출입 교통량 조사결과, 2017년 기준 경기 중부 방향의 통행량이 가장 많은 것으로 나타남
- 지점별로는 서창분기점이 유입 115,646대/일, 유출 104,191대/일로 교통량이 가장 많은 것으로 조사됨
- 2016년 대비 교통량이 가장 많이 증가한 지점은 부이사거리동측으로 12.8%의 증가율을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많이 감소한 지점은 경명대로시계로 50.1%의 감소율을 보이고 있음

< 시외 유·출입 교통량 추이 >

(단위 : 대/일, %)

방향	지점명	2016년 교통량			2017년 교통량			증감율
		유입	유출	계	유입	유출	계	
경기 북부	강화대교	12,748	12,432	25,180	13,609	13,389	26,998	7.2
	검단로시계	14,899	15,936	30,835	13,658	13,498	27,156	-11.9
	검단양촌IC	24,123	24,855	48,978	23,059	15,539	38,598	-21.2
	드림파크로시계	16,857	14,473	31,330	15,459	12,758	28,217	-9.9
	벌말로시계	25,341	26,119	51,460	22,791	23,161	45,952	-10.7
	봉수대길시계	-	-	-	22,622	21,102	43,724	-
	신공항TG	36,704	36,789	73,493	38,660	39,914	78,574	6.9
	약암교차로	9,056	8,119	17,175	7,414	7,419	14,833	-13.6
	유현사거리	30,075	16,971	47,046	29,872	17,798	47,670	1.3
	이화삼거리	15,400	22,371	37,771	30,006	6,957	36,963	-2.1
	정서진로시계	4,872	4,508	9,380	4,297	4,580	8,877	-5.4
경기 중부	초지대교	9,474	9,445	18,919	9,760	9,839	19,599	3.6
	소계	199,549	192,018	391,567	231,207	185,954	417,161	6.5
	경명대로시계	47,633	39,952	87,585	22,622	21,102	43,724	-50.1
	경인로시계	35,531	39,814	75,345	35,600	37,800	73,400	-2.6
	길주로시계	48,723	50,642	99,365	42,111	45,010	87,121	-12.3
	동양로시계	7,255	5,424	12,679	6,588	4,977	11,565	-8.8
	봉오대로시계	23,644	28,311	51,955	23,010	28,081	51,091	-1.7
	부이사거리동측	1,340	1,687	3,027	1,572	1,842	3,414	12.8
	부흥로시계	11,260	11,483	22,743	12,057	11,500	23,557	3.6
	아나지로시계	13,347	14,698	28,045	12,109	13,645	25,754	-8.2
	인천TG	82,388	77,807	160,195	77,591	78,529	156,120	-2.5
	중앙병원사거리	50,229	51,539	101,768	49,865	50,853	100,718	-1.0
	장수IC	43,368	44,517	87,885	42,626	40,076	82,702	-5.9
	평천로시계	14,042	15,899	29,941	13,978	15,507	29,485	-1.5
	소계	378,760	381,773	760,533	339,729	348,922	688,651	-9.5
경기 남부	고잔TG서측육교	65,201	63,572	128,773	68,708	67,755	136,463	6.0
	비류대로시계	23,197	20,888	44,085	23,830	23,351	47,181	7.0
	서창분기점	170,244	109,380	279,624	115,646	104,191	219,837	-21.4
	소래대교	28,100	28,143	56,243	24,208	24,352	48,560	-13.7
	수인로시계	25,344	24,095	49,439	22,994	23,570	46,564	-5.8
	영흥대교	4,039	4,004	8,043	3,549	3,448	6,997	-13.0
	소계	316,125	250,082	566,207	258,935	246,667	505,602	-10.7
	합계	894,434	823,873	1,718,307	829,871	781,543	1,611,414	-6.2

자료 : 인천광역시(각 연도), 「2016·2017 도시교통 기초조사 최종보고서」

더. 교통혼잡지역 현황

(1) 교통혼잡구간 선정

- 최근에는 도시교통정비촉진법에서 제시하고 있는 ‘교통혼잡 특별관리구역·시설물’ 지정 기준이 엄격하여 지자체에서 실제 적용상 어려움이 발생되고 있어 이를 개선함
 - 교통정체의 일반적인 속도 기준을 감안하여 혼잡시간대 판단속도를 종전 10km/h에서 15km/h로 상향 조정
- 따라서 도시교통정비촉진법 시행령 개정에 따라 인천광역시 관내 교통혼잡 구간을 선정하고 해당 구역에 대해서 별도의 관리가 필요한 실정임

< 교통혼잡 특별관리구역 지정기준 정비(영 제30조 제1항) >

종전	개정
<ul style="list-style-type: none"> • 구역을 둘러싼 편도 3차로 이상 도로에 혼잡시간대가 토·일요일과 공휴일을 제외한 평일 평균 하루 3회 이상 발생 	<ul style="list-style-type: none"> • 구역을 통과하거나 둘러싼 도로에 혼잡시간대가 토·일요일과 공휴일을 포함한 주 중 21회 이상 발생
<ul style="list-style-type: none"> • *(혼잡시간대) 도로의 시간대별 평균 통행속도가 10km/h 미만인 상태 	<ul style="list-style-type: none"> • *(혼잡시간대) 도로의 시간대별 평균 통행속도가 15km/h 미만인 상태
<ul style="list-style-type: none"> • 혼잡시간대에 구역의 진·출입 교통량이 해당 도로 한쪽 방향 교통량의 15퍼센트 이상 	<ul style="list-style-type: none"> • 삭제

자료 : 인천광역시(2018.4), 「2017 도시교통 기초조사 최종보고서」

(2) 교통혼잡구간 선정 결과

- 도시교통정비 촉진법 시행령 개정에 따라 구역을 통과하거나 둘러싼 도로의 시간대별 평균통행속도가 15km/h미만인 혼잡시간대가 토요일과 공휴일을 포함한 주 중 21회 이상 발생하는 구간을 선정함
- 인천광역시 UTIS 속도자료를 활용할 경우 총 84개 구간이 선정됨

< UTIS 속도자료를 활용한 교통혼잡구간 선정 결과 >

No.	도로명	구간명	No.	도로명	구간명
1	가정로	석남4~석남1고가교입구	43	소성로	문학교개~학익소방4
2	검단로	검단4~여래3	44	수변로	부이4~부개4
3	경명대로	계양IC서측~임학4	45		부개4~부이4
4	경원대로	승기4~석바위4	46	승학로	검암4~풍림아이원1차
5		십정4~석바위4	47	아나지로	아나지3~가정5
6		굴다리5~부평역광장	48	아암대로	능해나들목~낙섬4
7		신촌4~부평역광장	49	아트센터로	백운공원앞3~동암역남광장입구4
8	경인로	석바위4~침터공원4	50	안남로	산곡남중학교~부평전화국
9	고산후로	불로대림3~원당4	51		부평전화국~산곡남중학교
10		원당4~불로대림3	52		효성4~효성신4
11	구월로	인천시청역서측4~석바위4	53	열우물로	열우물4~벽돌막4
12	길주로	천마산터널입구4~백마장4	54	염곡로	가정3~독골4
13	남동대로	석천4~간석5	55		독골4~가정3
14		길병원4~석천4	56	예술로	주원4~동암역남광장입구4
15	남동서로	번영로제14~남동공단입구3	57	오조산공원로	오조산공원~홈플러스앞
16	동수로	동수지하차도~동수역4	58	완정로	검단검문소3~검단4
17		동수지하차도~부개4	59	인주대로	용현4~용일4
18	동양로	박촌주유소3~당산초교앞	60		작은구월4~길병원4
19		당산초교앞~박촌주유소3	61	인하로	제운4~신기시장4
20	마장로	새버리4~백마장4	62		남동경찰서4~터미널4
21	먼우금로	먼우금4~수리봉4	63	장제로	굴다리5~부흥5
22		수리봉4~먼우금4	64		신복4~부흥5
23	미추홀대로	문학4~신기시장4	65		메꽃4~까치말4
24		신기4~주안역3	66		장기4~굴현지구입구3
25		주안역3~신기4	67		굴현지구입구3~장기4
26		문학IC~청학4	68	제물량로	신흥4~신평4
27	백범로	장수4~만수4	69		인천역4~답동4
28		간석5~간석4	70	주부토로	부평금고4~부평대로
29		십정4~벽돌막4	71		부평대로~부평금고4
30		벽돌막4~십정4	72		부평금고4~신트리공원
31	봉오대로	서운4~까치말4	73		신트리공원~부평금고4
32		봉오고가교~서운4	74	중봉대로	중봉지하차도~원창고가교
33	부평대로	부평역4~부평시장역5	75	참외전로	도원4~유동3
34		한국지엠3~부평구청4	76		송월4~화평운교4
35	부평북로	청천1동삼선주유소앞~새버리4	77	평천로	삼산4~삼산충전소
36	셋골로	송현주공4~송림5	78	화도진로	만석부두입구~만석4
37		도원4~송림5	79		만석4~만석부두입구
38		송림5~도원4	80	효서로	서운초교4~화전4
39	서곶로	독정4~백석초교3	81		신대4~효성신4
40	서해대로	시멘트부두입구4~서해4	82		효성신4~신대4
41	석정로	벽돌막4~이화4	83		화전4~화전초교4
42	소래로	남동구청4~만수4	84		화전초교4~화전4

자료 : 인천광역시(2018.4), 「2017 도시교통 기초조사 최종보고서」

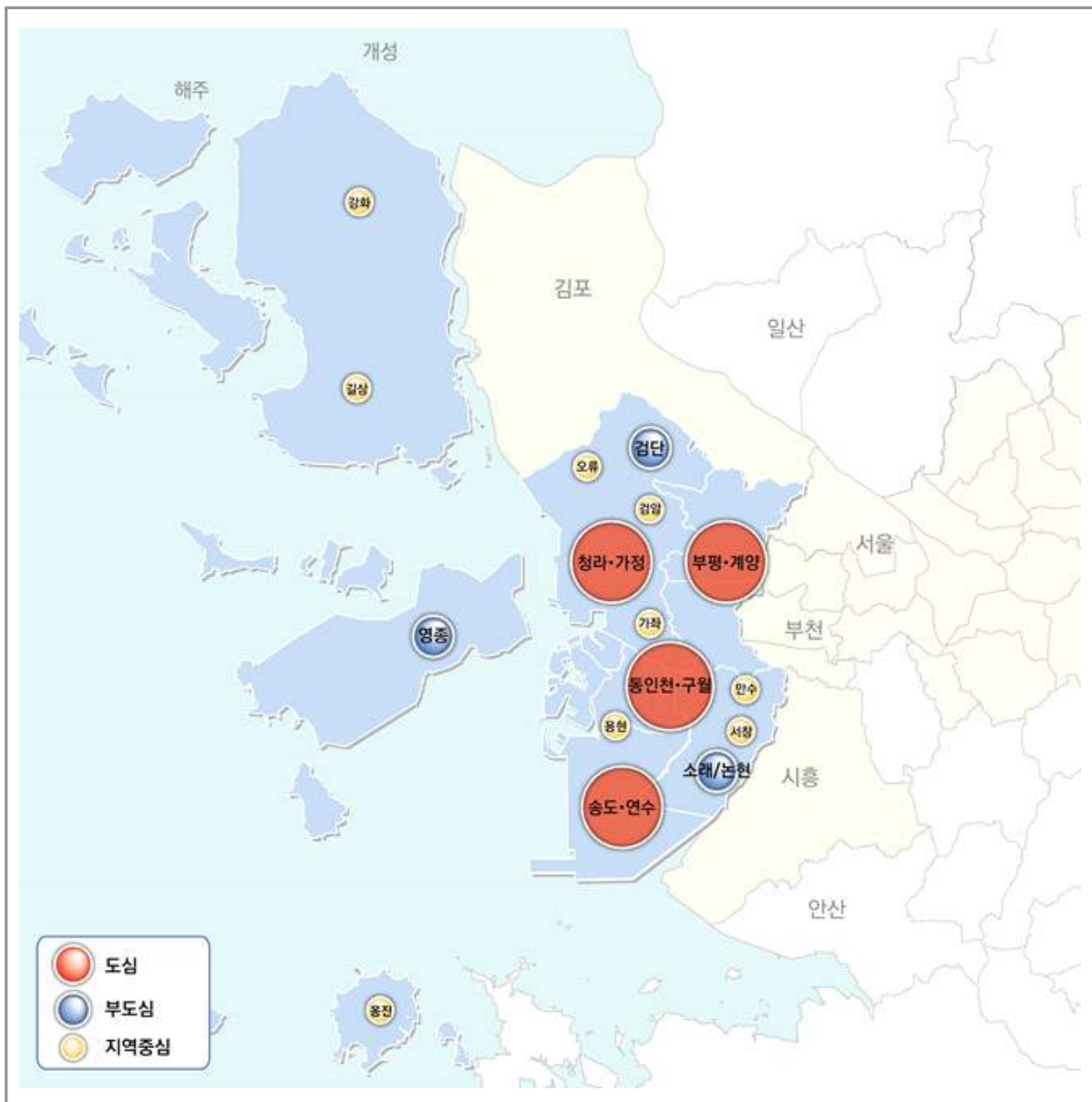
2 외부환경 변화 및 장래 여건 전망

가. 사회적 여건 변화

(1) 도시공간구조 변화

중심지 체계

- 4도심 3부도심 9지역중심으로 도시공간 중심지체계 설정

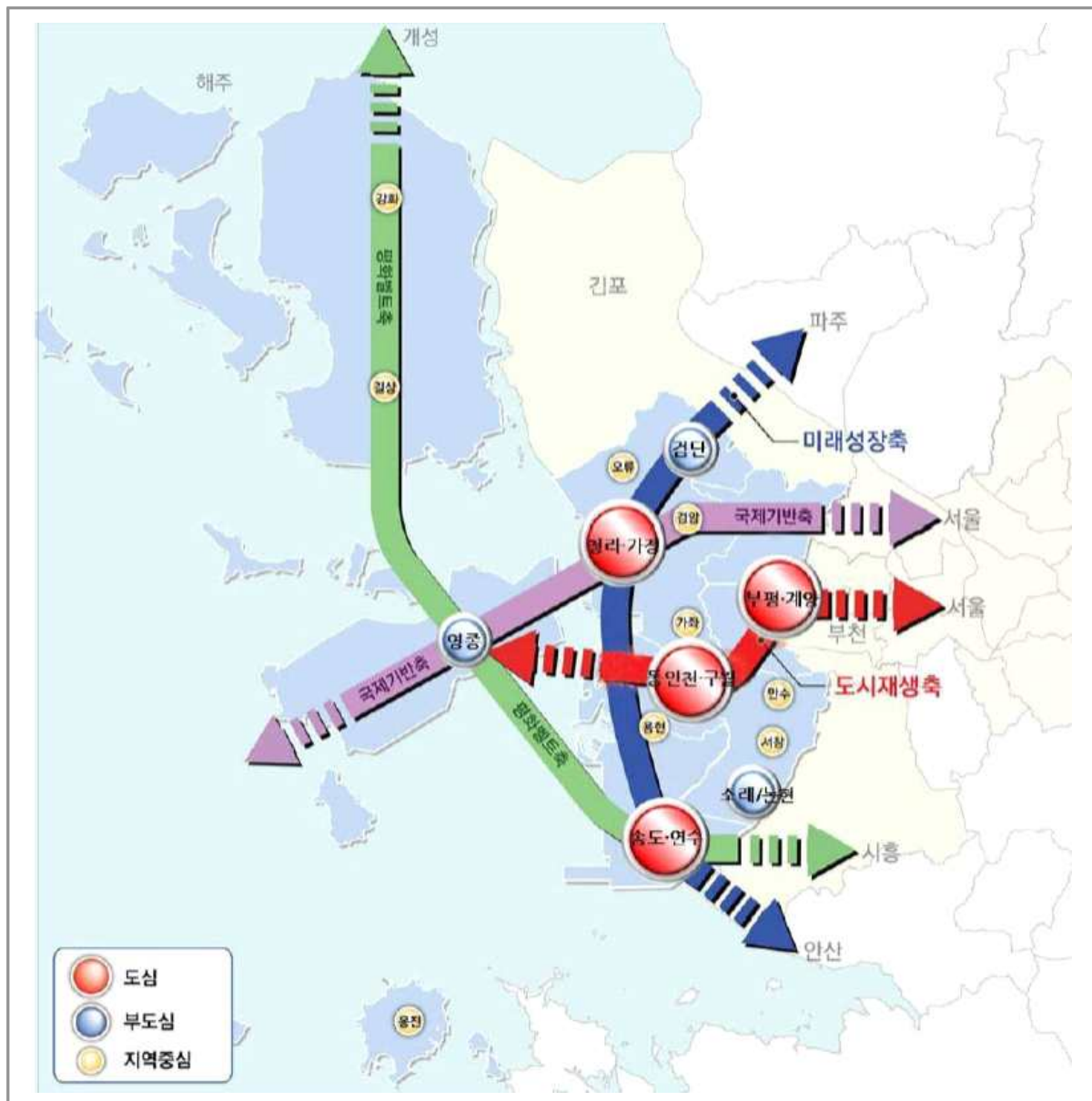


자료 : 인천광역시(2015). 『2030년 인천도시기본계획』, p.133

< 인천시 도시공간구조 >

발전축 설정

- 도시재생축, 미래성장축, 국제기반축, 평화벨트축 등 4개 발전축으로 설정
- 도시재생축 : 영종-동인천-구월-부평-부천-서울
- 미래성장축 : 일산-검단-청라-동인천-송도-안산
- 국제기반축 : 영종-청라-검암-계양-서울
- 평화벨트축 : 개성-강화-길상-영종-송도-안산



자료 : 인천광역시(2015). 『2030년 인천도시기본계획』, p.134

< 인천시 발전축 구상 >

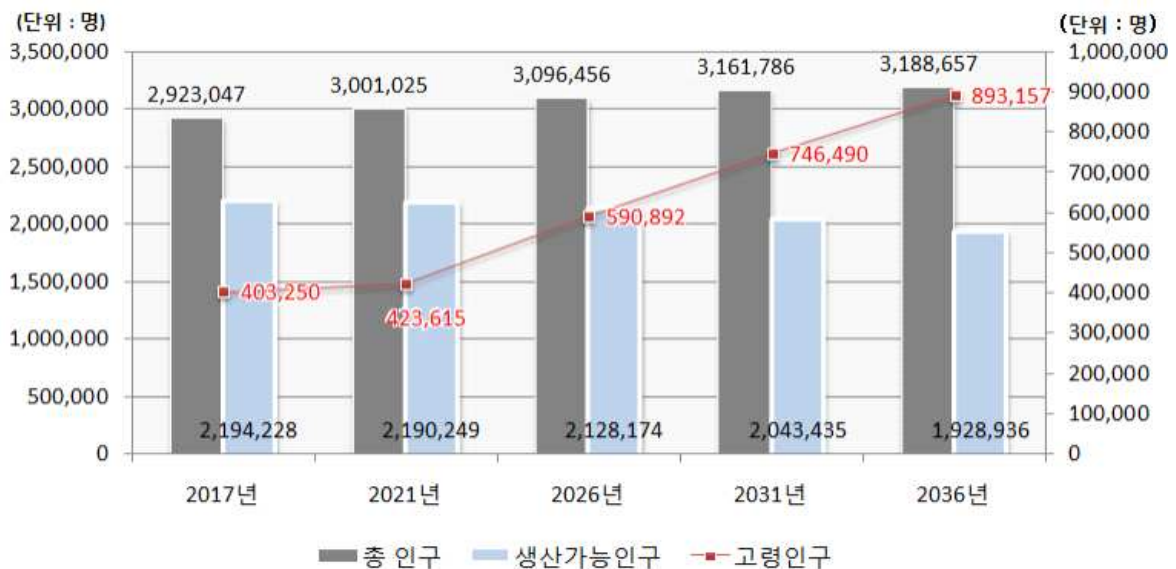
(2) 인구증가 및 고령자 증가

- 인구예측결과, 2017년 2,923천명에서 2036년 3,189천명으로 지속적으로 증가할 것으로 예측
- 65세이상 고령인구는 2017년 403천명에서 2036년 893명으로 크게 증가할 전망
- 생산가능인구(15~64세)는 2017년 2,196천명에서 지속적으로 감소하여 2036년 1,929명 수준에 이를 전망

<인구변화 전망>

구 분		2017년	2021년	2026년	2031년	2036년	연평균 증가율
전체 인구(천명)		2,923,047	3,001,025	3,096,456	3,161,786	3,188,657	0.46
고령 인구	인구(천명)	403,250	423,615	590,892	746,490	893,157	4.27
	구성비(%)	10.9	14.1	19.1	23.6	28.0	3.80
생산가능 인구	인구(천명)	2,194,228	2,190,249	2,128,174	2,043,435	1,928,936	-0.68
	구성비(%)	75.1	73.0	68.7	64.6	60.5	-1.13

주 1 : 인천광역시 전체인구 중 고령인구는 65세이상, 생산가능인구는 15세~64세 인구임
 자료 : 통계청, 「성 및 연령별 추계인구(1세별, 5세별)/시도」, [http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1BPB001&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=A41_30&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE#\(2018.8.9.\)](http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1BPB001&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=A41_30&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=MT_ZTITLE#(2018.8.9.))



(3) 취업자수 증가

- 2016년 1,357,177명에서 2031년 1,459,517명을 정점으로 2036년 1,436,807명으로 감소하는 것으로 전망됨
- 수도권 장래 취업자수 예측결과, 서울은 2017년 4,680,715명을 정점으로 감소, 경기도는 2026년 6,278,335명을 정점으로 감소 전망

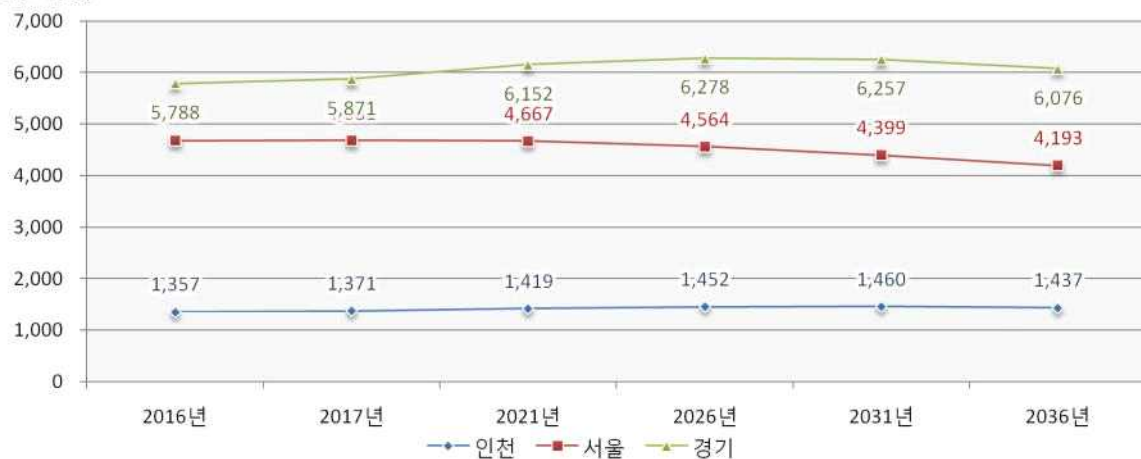
<수도권 취업자수 예측결과>

(단위 : 명)

구 분	2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년	연평균 증가율
합계	11,823,937	11,922,699	12,238,470	12,293,794	12,116,336	11,705,773	-0.05%
인천	1,357,177	1,370,736	1,418,882	1,451,923	1,459,517	1,436,807	0.29%
서울	4,679,053	4,680,715	4,667,229	4,563,536	4,399,453	4,192,980	-0.55%
경기	5,787,707	5,871,248	6,152,359	6,278,335	6,257,366	6,075,986	0.24%

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

(단위 : 천명)



(4) 수용학생수 감소

- 수용학생수 예측결과, 2016년 407,152명에서 2036년 363,816명으로 지속적으로 감소하는 것으로 전망되며, 이는 고령화와 저출산율의 결과로 학령인구 감소가 원인임

- 또한, 서울, 경기도 역시 고령화, 저출산율으로 인해 학령인구 감소로 장래 수용학생수는 지속적으로 감소할 것으로 전망됨

<수도권 수용학생수 예측결과>

(단위 : 명)

구 분		2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년	연평균 증가율
합계	초등 학생	1,318,651	1,327,181	1,336,486	1,265,094	1,239,992	1,262,463	-0.22%
	중 학생	703,919	680,476	614,105	623,954	592,134	589,554	-0.88%
	고등 학생	836,620	786,659	630,865	612,606	613,414	561,572	-1.97%
	특수 학교	32,262	32,262	32,262	32,262	32,262	32,262	0.00%
	대 학생	957,639	958,784	963,041	966,331	966,331	966,331	0.05%
	소 계	3,849,091	3,785,362	3,576,759	3,500,247	3,444,133	3,412,182	-0.60%
인천	초등 학생	155,581	157,040	159,982	152,900	147,654	151,499	-0.13%
	중 학생	82,892	80,188	73,340	77,545	72,744	70,860	-0.78%
	고등 학생	96,745	90,958	74,244	77,737	78,175	69,523	-1.64%
	특수 학교	6,127	6,127	6,127	6,127	6,127	6,127	0.00%
	대 학생	65,807	65,807	65,807	65,807	65,807	65,807	0.00%
	소 계	407,152	400,120	379,500	380,116	370,507	363,816	-0.56%
서울	초등 학생	436,121	428,676	403,238	398,322	431,337	444,308	0.09%
	중 학생	239,912	226,499	184,486	177,962	183,011	203,928	-0.81%
	고등 학생	299,556	276,028	198,530	171,222	170,744	177,406	-2.59%
	특수 학교	17,344	17,344	17,344	17,344	17,344	17,344	0.00%
	대 학생	515,512	515,512	515,512	515,512	515,512	515,512	0.00%
	소 계	1,508,445	1,464,059	1,319,110	1,280,362	1,317,948	1,358,498	-0.52%
경기	초등 학생	726,949	741,465	773,266	713,872	661,001	666,656	-0.43%
	중 학생	381,115	373,789	356,279	368,447	336,379	314,766	-0.95%
	고등 학생	440,319	419,673	358,091	363,647	364,495	314,643	-1.67%
	특수 학교	8,791	8,791	8,791	8,791	8,791	8,791	0.00%
	대 학생	376,320	377,465	381,722	385,012	385,012	385,012	0.11%
	소 계	1,933,494	1,921,183	1,878,149	1,839,769	1,755,678	1,689,868	-0.67%

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

(단위 : 천명)



(5) 종사자수 감소

- 장래 소득수준 증가와 사회가 고령화 될수록 여성과 60세 이상 인구의 취업률은 더욱 증가할 것으로 전망됨
- 2016년 977,627명에서 2031년 1,051,364명을 정점으로 2036년 1,035,003명으로 감소하는 것으로 전망됨
- 수도권 장래 취업자수 예측결과, 서울은 2026년 5,288,598명을 정점으로 감소, 경기도는 2026년 5,013,313명을 정점으로 감소 전망

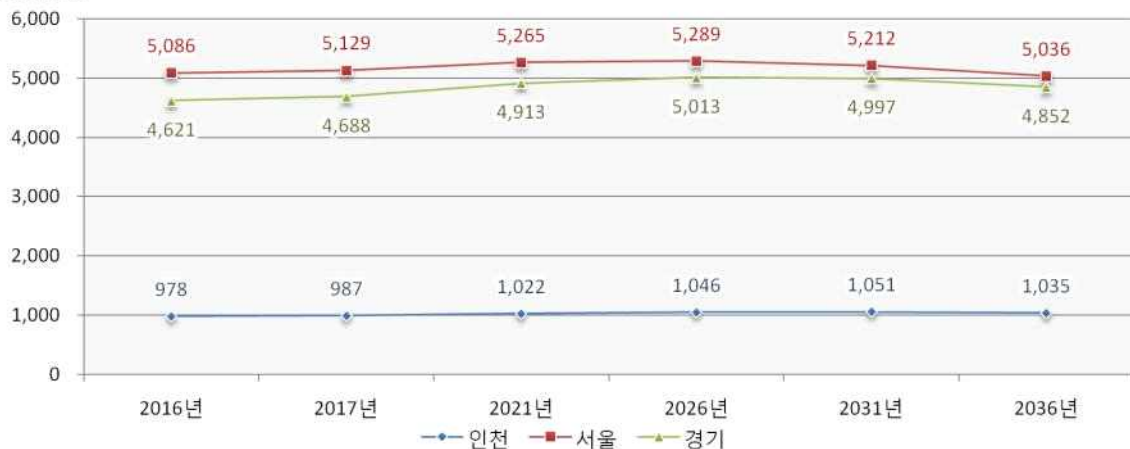
<수도권 종사자수 예측결과>

(단위 : 명)

구 분		2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년	연평균 증가율
수도권	1/2차	2,452,039	2,462,222	2,489,474	2,466,754	2,409,998	2,309,302	-0.30%
	3차	8,233,498	8,342,248	8,709,988	8,880,985	8,850,183	8,613,063	0.23%
	소계	10,685,537	10,804,470	11,199,462	11,347,739	11,260,181	10,922,365	0.11%
인천	1/2차	300,783	301,966	305,857	307,009	304,576	296,890	-0.07%
	3차	676,844	685,420	716,160	738,819	746,788	738,113	0.43%
	소계	977,627	987,386	1,022,017	1,045,828	1,051,364	1,035,003	0.29%
서울	1/2차	654,543	650,352	632,114	603,641	573,747	539,306	-0.96%
	3차	4,431,894	4,478,549	4,632,643	4,684,957	4,638,516	4,496,301	0.07%
	소계	5,086,437	5,128,901	5,264,757	5,288,598	5,212,263	5,035,607	-0.05%
경기	1/2차	1,496,713	1,509,904	1,551,503	1,556,104	1,531,675	1,473,106	-0.08%
	3차	3,124,760	3,178,279	3,361,185	3,457,209	3,464,879	3,378,649	0.39%
	소계	4,621,473	4,688,183	4,912,688	5,013,313	4,996,554	4,851,755	0.24%

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

(단위 : 천명)



나. 경제적 여건 변화

(1) 소득수준 증가

- 2016년 기준 인천광역시의 지역내총생산(GRDP)은 809천억 원으로 2007년 516천억 원 대비 연평균 5.11%의 증가율로 꾸준히 증가하고 있음
- 또한, 2016년 기준 인천광역시의 1인당 지역내총생산은 27,818천 원으로 2007년 19,581천 원 대비 연평균 4.00%의 증가율로 꾸준히 증가하고 있음

<지역내총생산 현황 >

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율 (%)
총 GRDP (천억 원)	516	513	619	538	607	622	647	684	762	809	5.11
1인당 GRDP (천 원)	19,581	19,119	19,989	22,375	22,536	22,330	22,875	24,315	26,404	27,818	4.00

(2) 교통부문 사회적 비용 증가

- 대도시권의 광역, 고밀화로 교통혼잡이 심화됨에 따라 교통의 사회적 비용이 증가함

<7대도시 도시부 교통혼잡비용 추이>

(단위 : 억 원, %)

구 분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
인 천	19,702	21,618	23,487	24,489	24,624	25,279	25,375	27,846	28,951	30,057	4.80
서 울	67,355	71,037	72,315	74,584	79,542	80,147	84,144	88,000	91,177	94,353	3.82
부 산	32,897	34,803	36,496	37,920	36,226	35,720	39,041	39,146	39,882	40,618	2.37
대 구	12,012	13,166	13,371	14,203	14,543	15,284	15,555	16,456	17,069	17,681	4.39
광 주	8,414	9,205	9,473	9,506	9,316	9,634	9,655	10,179	10,408	10,637	2.64
대 전	9,739	10,383	10,505	10,872	11,089	11,861	11,901	12,220	12,544	12,869	3.14
울 산	4,292	4,672	4,569	4,838	5,390	5,626	6,178	6,170	6,442	6,714	5.10
계	154,412	164,885	170,217	176,412	180,729	183,550	191,850	200,018	206,473	212,929	3.63

자료 : 한국교통연구원 보도자료(2014. 4. 22), 「2015년 교통혼잡비용 33조 4천억 원(GDP의 2.16%)으로 예측」

다. 환경 변화

(1) 지구적 기후변화

- 지구 온실가스 농도 증가²⁾
 - 기온·해수면 상승, 빙하해빙(海氷) 감소 등 기후변화가 진행 (온실가스 배출이 주요 원인으로 지목)
- 평균 기온 상승 지속
 - 지난 133년간(1880~2012년) 지구 평균기온은 0.85℃ 상승하였으며, 지구 평균 해수면은 110년간(1901~2010년) 19cm 상승
 - 온실가스가 현재 추세로 배출(RCP8.5)된다면, 금세기 말 (2081~2100년)에는 1986~2005년 대비 지구 평균기온은 3.7℃, 해수면은 63cm 상승 전망

(2) 인천광역시 온실가스 배출량 전망

- 2016년 대비 2035년 온실가스 배출량 추이
 - 인천광역시 온실가스 배출량 전망치는 2035년 120,382천ton $CO_2eq.$ 으로 전망되며, 수송부문은 2035년 6,438천ton $CO_2eq.$ 으로 전망

(단위 : 천ton $CO_2eq.$)

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2025년	2030년	2035년
소계	96,922	98,701	100,493	102,300	103,847	114,009	118,719	120,382
에너지	발전	66,728	67,824	68,940	70,072	71,186	77,316	78,308
	산업	7,916	8,022	8,128	8,234	8,243	8,855	9,388
	수송	5,665	5,728	5,790	5,853	5,846	6,210	6,438
	상업	1,061	1,087	1,113	1,139	1,166	1,313	1,662
	공고기타	4,414	4,521	4,627	4,733	4,840	5,814	6,612
	가정	4,288	4,417	4,549	4,685	4,767	5,558	6,940
농림수산업	292	310	329	347	366	458	550	642
산업공정	1,489	1,554	1,622	1,692	1,745	2,174	2,664	3,098
AFO	가축	40	40	40	41	41	44	48
LU	관리토양	422	454	485	516	548	704	1,017
폐기물	4,607	4,744	4,870	4,988	5,099	5,563	5,929	6,229

자료 : 인천광역시, 「2035 제2차 인천광역시 기후변화대응 종합계획」, 2016

2) 제1차 기후변화대응 기본계획, 2016.12, 관계부처합동

라. 장래 교통수요 변화 전망

(1) 총 통행량 예측

- 내부 목적통행은 2016년 522만 통행, 2017년 520만 5천 통행, 2021년 515만 3천 통행, 2026년 513만 3천 통행, 2031년 516만 4천 통행, 2036년 513만 통행으로 예측
- 인구 1인당 내부 목적통행은 2016년 1.81회, 2017년 1.79회, 2021년 1.73회, 2026년 1.67회, 2031년 1.65회, 2036년 1.62회로 감소할 것으로 예측되며, 인구 1인당 내부 수단통행(도보, 자전거 포함)은 2016년 2.71회, 2017년 2.70회, 2021년 2.65회, 2026년 2.60회, 2031년 2.57회, 2036년 2.53회로 지속적인 감소 추세에 있는 것으로 예측

<장래 1일 총 통행량 예측>

구 분		단위	2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년
인구		명	2,885,849	2,902,963	2,971,675	3,066,742	3,131,510	3,158,232
시내 통행	목적통행	통행/일	5,220,311	5,205,309	5,153,217	5,133,803	5,164,097	5,130,848
	수단통행	도보/자전거 제외	통행/일	4,000,177	4,023,689	4,142,339	4,249,016	4,276,071
		도보/자전거 포함	통행/일	5,700,540	5,685,500	5,625,532	5,636,087	5,631,371
	인구 1인당 목적통행	회/일	1.81	1.79	1.73	1.67	1.65	1.62
	인구 1인당 수단통행	도보/자전거 제외	회/일	1.39	1.39	1.39	1.39	1.37
		도보/자전거 포함	회/일	1.98	1.96	1.89	1.84	1.78
	수단통행 / 목적통행	도보/자전거 제외	-	0.77	0.77	0.80	0.83	0.83
		도보/자전거 포함	-	1.09	1.09	1.09	1.10	1.10
시내 통행 포함 시외 유출 · 입 통행	목적통행	통행/일	7,303,113	7,314,023	7,356,255	7,412,042	7,476,403	7,429,996
	수단통행	도보/자전거 제외	통행/일	6,115,512	6,163,409	6,396,211	6,579,006	6,644,052
		도보/자전거 포함	통행/일	7,823,443	7,832,592	7,885,961	7,972,435	8,042,996
	인구 1인당 목적통행	회/일	2.53	2.52	2.48	2.42	2.39	2.35
	인구 1인당 수단통행	도보/자전거 제외	회/일	2.12	2.12	2.15	2.15	2.12
		도보/자전거 포함	회/일	2.71	2.70	2.65	2.60	2.57
	수단통행 / 목적통행	도보/자전거 제외	-	0.84	0.84	0.87	0.89	0.89
		도보/자전거 포함	-	1.07	1.07	1.07	1.08	1.08

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

(2) 목적통행량 예측

- 인천광역시의 총 목적통행량은 2016년에서 2031년까지 지속적으로 증가하는 추이를 나타냈으나 2031년 이후 감소하는 것으로 나타남

<연도별 총 목적통행량 예측결과>

(단위 : 통행/인)

구분	2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년
인천 ↔ 인천	5,220,311	5,205,309	5,153,217	5,133,803	5,164,097	5,130,848
인천 → 시외	인천 → 서울	447,156	452,603	471,844	493,604	491,276
	인천 → 경기	505,703	514,993	546,564	562,698	564,039
	인천 → 외곽	59,367	60,506	65,100	70,222	71,890
시외 → 인천	서울 → 인천	484,425	488,303	504,376	525,208	537,655
	경기 → 인천	520,374	524,698	541,018	555,938	561,235
	외곽 → 인천	65,777	67,610	74,138	78,671	80,359
인천시 합계	7,303,113	7,314,023	7,356,255	7,412,042	7,476,403	7,429,996
시외 ↔ 시외	52,026,524	52,391,490	53,422,593	53,125,828	52,750,277	51,614,470
합 계	59,329,637	59,705,512	60,778,848	60,537,870	60,226,680	59,044,466

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

- 장래 목적통행은 출·퇴근 통행을 비롯한 등·하교 및 학원 통행이 감소하는 것으로 예측되었으며, 이는 저출산율로 인한 인구 감소가 원인인 것으로 판단됨

<목표연도별 목적통행 예측결과>

(단위 : 통행/일, %)

구 분			2016년	2017년	2021년	2026년	2031년	2036년
총 목적통행량			7,303,113	7,314,023	7,356,255	7,412,042	7,476,403	7,429,996
가정기반	통행량	출·퇴근	3,549,316	3,568,782	3,637,798	3,683,885	3,686,254	3,616,659
		등·하교	893,144	870,124	791,509	751,037	739,219	725,893
		학원	268,783	260,300	229,425	206,817	202,670	199,942
		쇼핑	485,722	489,852	507,007	533,654	570,552	603,365
		기타	1,390,254	1,386,790	1,383,217	1,419,220	1,457,625	1,472,708
		계	6,587,221	6,575,847	6,548,956	6,594,613	6,656,319	6,618,567
	분담률	출·퇴근	53.9	54.3	55.5	55.9	55.4	54.6
		등·하교	13.6	13.2	12.1	11.4	11.1	11.0
		학원	4.1	4.0	3.5	3.1	3.0	3.0
		쇼핑	7.4	7.4	7.7	8.1	8.6	9.1
		기타	21.1	21.1	21.1	21.5	21.9	22.3
		계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
비가정기반	통행량	업무	408,131	421,189	462,528	472,024	474,141	466,751
		쇼핑	41,945	40,815	37,167	36,019	35,513	35,424
		기타	265,816	276,172	307,606	309,386	310,430	309,254
		계	715,892	738,176	807,300	817,429	820,083	811,429
	분담률	업무	57.0	57.1	57.3	57.7	57.8	57.5
		쇼핑	5.9	5.5	4.6	4.4	4.3	4.4
		기타	37.1	37.4	38.1	37.8	37.9	38.1
		계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

(3) 수단통행량 예측

- 인천광역시 관련 총 수단통행량은 2016년 7,823,443통행/일에서 2031년 8,042,990통행/일까지 증가추세를 보이다 2036년 7,994,072통행/일으로 감소추세를 보임
- 대중교통(버스,지하철) 수단분담률은 2016년 31.2%에서 2017년 31.3%, 2021년 31.8%으로 꾸준히 증가하다 2026년 이후 32.7%를 유지할 것으로 예측됨

<인천시 연도별 총 수단통행량 예측결과>

(단위 : 통행/일, %)

구 분		도보	승용차	버스	지하철	택시	자전거	기타	합계
2016년	통행량	1,598,506	3,101,148	1,561,894	880,096	423,363	109,425	149,011	7,823,443
	비율	20.4	39.6	20.0	11.2	5.4	1.4	1.9	100.0
2017년	통행량	1,562,178	3,140,712	1,551,268	898,128	423,538	107,005	149,762	7,832,592
	비율	19.9	40.1	19.8	11.5	5.4	1.4	1.9	100.0
2021년	통행량	1,393,914	3,317,274	1,521,061	982,101	423,788	95,837	151,986	7,885,961
	비율	17.7	42.1	19.3	12.5	5.4	1.2	1.9	100.0
2026년	통행량	1,303,470	3,400,220	1,572,795	1,033,952	423,174	89,959	148,864	7,972,435
	비율	16.3	42.6	19.7	13.0	5.3	1.1	1.9	100.0
2031년	통행량	1,308,736	3,436,178	1,580,159	1,051,544	427,865	90,208	148,306	8,042,996
	비율	16.3	42.7	19.6	13.1	5.3	1.1	1.8	100.0
2036년	통행량	1,306,729	3,415,380	1,563,764	1,046,642	426,383	89,997	145,176	7,994,072
	비율	16.3	42.7	19.6	13.1	5.3	1.1	1.8	100.0

주 : 수단통행은 지하철 환승미포함 자료임

자료 : 한국교통연구원(2018.3), 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」.

가. 교통정책 변화

- 1960년대부터 2010년대까지 우리나라 교통정책은 고속도로 및 도시철도 등 교통인프라를 중심으로 확장되고 있으며 2000년대에 들어 서울을 중심으로 지속가능 교통이 도입되어 확대되고 있음
- 인천광역시는 2010년대에 이르러 도시철도의 확장이 뚜렷이 나타나고 있으며 대중교통 정책 중 버스관련 정책의 확대가 필요한 것으로 보임

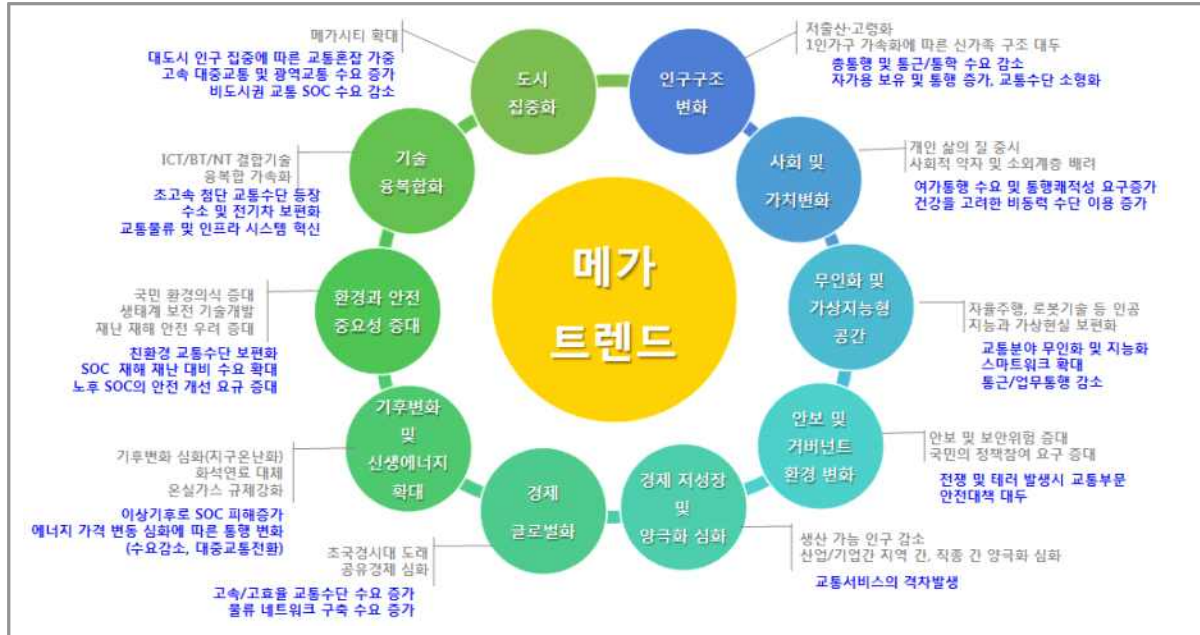
< 시대별 교통정책 변화 >

구분	도로	철도	기타, 서비스
1960년대	▪ 경인고속도로 개통('69)		▪ 급행좌석버스와 시영버스 운행 ▪ 택시면허 발급
1970년대	▪ 경부고속도로 개통('70) ▪ 영동고속도로 개통('71)	▪ 경인전철(서울지하철 1호선)개통('74)	▪ 버스민영화 추진
1980년대		▪ 서울 지하철 2호선 개통('80) ▪ 서울 지하철 3호선, 4호선 개통('85) ▪ 부산지하철 1호선 개통('85)	
1990년대	▪ 서해안고속도로 개통('94) ▪ 제2경인고속도로 개통('96) ▪ 서울외곽순환고속도로 개통('99)	▪ 서울지하철 5호선('95) ▪ 서울지하철 7호선, 8호선개통('96) ▪ 대구지하철 1호선 개통('97) ▪ 인천지하철 1호선 개통('99) ▪ 부산지하철 2호선 개통('99)	▪ 버스전용차로 시행 - 인천시 버스전용차로 설치 시작('94) ▪ 고급좌석버스 도입('96) ▪ 교통카드 도입(서울 '96) ▪ 대중교통정보화 사업추진
2000년대	▪ 인천국제공항 고속도로 개통('00) ▪ 인천대교 개통('09)	▪ 서울지하철 6호선('00) ▪ 광주지하철 1호선('04) ▪ 인천국제공항철도 개통('07) ▪ 서울지하철 9호선 개통('09) ▪ 부산지하철 3호선 개통('05) ▪ 대구지하철 2호선 개통('05) ▪ 경부선KTX 개통('04)	▪ 인천국제공항 개항('00) ▪ 인천시 교통카드 도입('02) ▪ 버스정보시스템(BIS) 구축 ▪ 대중교통요금체계 개편 (거리비례제, 무료환승) ▪ 대중교통 환승센터, 환승주차장 구축 ▪ 저상버스, CNG버스 도입 ▪ 광역급행버스 도입('08) ▪ 대중교통전용지구(대구 중앙로 '09) ▪ 복합환승센터 시범사업('09) ▪ 인천시 버스준공영제 시행('09)
2010년대	▪ 제3경인고속화도로 개통('10)	▪ 부산지하철 4호선 개통('11년) ▪ 경전철 개통(김해 '11, 의정부 '12, 용인 '13) ▪ 지하철7호선 인천연장구간 개통('12) ▪ 수인선 부분개통(송도-오이도)('12) ▪ 호남선KTX 개통('15) ▪ 수인선 인천연장구간 개통('16) ▪ 인천지하철2호선 개통('16) ▪ 인천공항 자기부상철도 개통('16)	▪ BRT 개통(천호-하남 '11, 세종시'12, 청라-화곡 '13) ▪ 대중교통전용지구(서울 연세로 '14, 부산 동천로'15) ▪ 정기이용권버스 ▪ 수요응답형버스 ▪ 산업단지출퇴근전세버스 ▪ 시외버ست통합전산망('11) ▪ 전국호환교통카드('14)

나. 메가트렌드 전망

(1) 메가트렌드 변화

○ 10개 분야에 대한 메가트렌드 변화 및 주요 미래 이슈



<미래 교통 메가트렌드 변화>

(2) 장래 전망에 따른 수도권 미래교통 이슈

○ 장래 전망에 따른 수도권 미래교통 이슈를 추정

<메가트렌드에 따른 이슈와 수도권 미래교통 이슈>

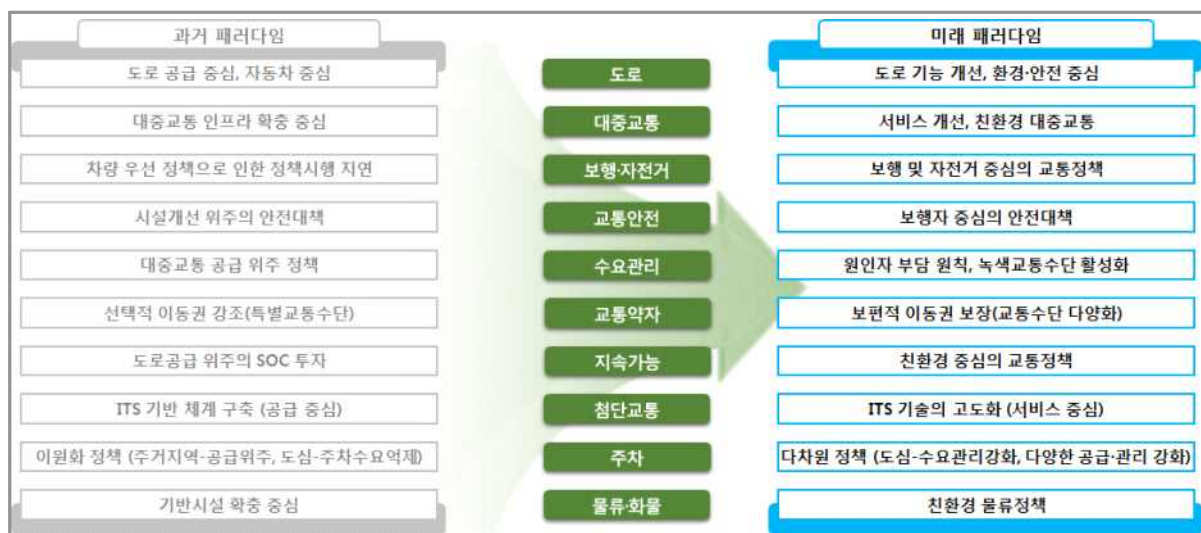
구분	과거-현재	미래 전망
인구	○ 수도권의 인구 집중 ○ 서울 감소, 인천·경기도 증가	○ 우리나라 총 인구는 감소할 것이나 수도권으로의 집중은 지속될 것으로 전망
고령자	○ 수도권의 고령자 인구 급증 ○ 서울은 전국 평균에 근접 ○ 인천·경기도는 전국 평균보다 낮음	○ 전체적으로 고령자수와 비율이 증가할 것이나, 인천·경기도는 젊은 세대의 비율이 비교적 높을 것으로 전망 ○ 고령자 자가운전자 및 고령자 통행량 증가
경제 활동 인구 및 종사자	○ 인천·경기도의 경제활동인구 급증 ○ 경기도의 종사자수 급증 ○ 서울은 상업·업무시설 집중 ○ 인천·경기도는 주거공간 확산	○ 상업·업무시설은 서울로 집중하고, 주거공간은 인천·경기로 확산될 것으로 전망 ○ 인구집중에 따른 교통혼잡 가중
토지이용	○ 인천·경기도의 시가화 면적 급증	○ 인천·경기도의 인구 증가에 맞춰 택지개발도 지속될 것으로 전망
자동차 보유	○ 인천·경기도의 자동차 등록대수 급증 ○ 인천·경기도의 인구대비 자동차 보유율 감소	○ 고령자의 자동차 보유비율은 증가하는 반면, 젊은 세대의 자동차 보유비율은 감소하여 전체적으로 일정수준으로 유지될 것으로 전망

<메가트렌드에 따른 이슈와 수도권 미래교통 이슈(계속)>

구 분	과거-현재	미래 전망
대중교통 수단·시설	<ul style="list-style-type: none"> ○ 철도 및 버스 네트워크의 광역화·급행화 ○ 광역통행의 척두시 용량 부족 ○ 비척두시 대중교통수단의 이용객 적음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 철도 및 버스 네트워크의 광역화·급행화가 지속될 것으로 전망 ○ 대중교통수단의 수급불균형이 심화될 것으로 전망
통행수요	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수도권 내부 통행이 98.5% 차지 ○ '인천-경기도' 간 통행과 '경기도-수도권 외 지역' 간 통행의 승용차 의존도 높음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선택통행자 증가, 의존통행자 감소로 대중교통의 전체 통행수요는 다소 감소될 것으로 전망 ○ 수도권 광역 출퇴근 통행수요는 현재 수준을 유지하거나 다소 증가할 것으로 전망
자동차 산업	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공유 기반의 퍼스널 모빌리티 증가 ○ 자율주행(자율주행, 무인운전) ○ 전동화(전기차, 수소연료전지차) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 젊은 세대의 자동차 보유 비율 감소 전망 ○ 승용차와 대중교통의 연계통행 증가 전망 ○ 여가·오락·쇼핑 등 기타 통행의 승용차 이용은 증가할 것으로 전망 ○ 무인운전으로 인해 통행수요에 맞춰 대중교통수단의 차량 크기를 변화시켜 운영 효율화 도모 가능 ○ 무인운전으로 인해 여객 운송서비스와 차량 대여서비스의 경계가 허물어짐
대중교통 통합 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공급자가 제공하는 서비스가 아닌 이용자의 요청에 의해 만들어지는 서비스로 변화 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 여러 교통수단 공급자로부터 일정량의 좌석을 구매하여 여러 교통수단의 좌석을 조합하여 이용자에게 재 판매하는 운송 주선업이 활성화되어 교통수단 운영자와 교통서비스 공급자가 분리 ○ 스마트폰처럼 이용자가 자신에 맞는 교통 서비스를 선택하고 요금제를 선택하여 이용하는 통합 교통서비스 발전
공유교통 서비스의 활성화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 카셰어링, 공공자전거 등 B2C형 1세대 공유교통 서비스 도입 ○ 라이드셰어링 등의 플랫폼 기반 P2P형 2세대 공유교통 서비스 등장 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 틈새시장 증가와 기술발전으로 B2C형 1세대 공유교통 서비스 보편화 ○ 이용자 수준 향상과 정보환경 변화로 이용자 중심의 P2P형 2세대 공유교통 서비스 활성화
에너지 및 기후변화	<ul style="list-style-type: none"> ○ 전기차 보급 추진 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 내연기관차가 친환경차(전기차와 수소연료전지차)로 대체

(3) 교통패러다임 변화

○ 교통 분야별 정책 변화 방향



<교통 분야별 정책 변화 방향>

(4) 4차 산업혁명 대응 방향

- 교통 분야별 정책 IoT, AI, Big Data 등 과학기술의 진화, 기술의 융복합, ICT 기반 정보화 사회로 변함에 따라 4차 산업혁명과 교통기술 및 교통서비스 변화에 따른 대응방안 모색



<4차 산업혁명 교통분야 대응 방향>

4

관련계획 검토

가. 국가 상위계획 검토

- 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020), 제3차 대중교통기본계획(2017~2021), 대도시권 광역교통 기본계획변경(2013~2020) 등 총 22개의 국가 상위계획을 검토
- KEY WORD : 지속가능한 녹색성장, 저탄소, 세계화, 사람 중심, 육·해·공 통합연계, 대도시권 교통난 해소, 대중교통 중심, 안전성 향상, 광역교통시설 확충·개선, 효율적인 광역교통체계

< 국가 상위계획 검토 >

구분	검토계획	비 고
국가 상위 계획	제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)	대한민국정부, 2011
	국가기간교통망계획 2차수정계획(2001~2020)	국토해양부, 2010
	제2차 도로정비기본계획(2011~2020)	국토해양부, 2011
	제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)	국토교통부, 2016
	제3차 대중교통기본계획(2017~2021)	국토교통부, 2016
	제1차 지속가능 국가교통물류발전 기본계획(2011~2020)	국토해양부, 2011
	대도시권 광역교통기본계획 변경(2013~2020)	국토교통부, 2017
	제3차 대도시권 광역교통 시행계획(2017~2020)	국토교통부, 2017
	제3차 수도권정비계획(2006~2020)	건설교통부, 2006
	2020년 수도권 광역도시계획('09. 4 변경사항 반영)	국토해양부, 2009
	제2차 복합환승센터 개발 기본계획(2016~2020)	국토교통부, 2016
	국가물류기본계획(2016~2025)	국토교통부, 해양수산부, 2016
	제3차 전국 항만기본계획 수정계획(2016~2020)	해양수산부, 2016
	제1차 국가도로종합계획(2016~2020)	국토교통부, 2016
	제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(2012~2016)	국토해양부, 2011
	제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017~2021)	국토교통부, 2016
	제8차 국가 교통안전 기본계획(2017~2021)	국토교통부, 2016
	제3차 지속가능발전 기본계획(2016~2035)	관계부처합동, 2016
	지능형교통체계 기본계획 2020	국토해양부, 2011
	제2차 녹색성장 5개년 계획(2014~2018)	관계부처합동, 2014
	제1차 기후변화대응 기본계획(2017~2036)	관계부처합동, 2016
	제2차 수도권 대기환경관리 기본계획(2015~2024)	환경부, 2013

나. 인천광역시, 인접도시 상위 및 관련계획 검토

○ 2030년 인천도시기본계획, 인천광역시 교통정비계획(1999~2016) 등 총 16개의 상위 및 관련계획과 서울특별시 도시교통정비 기본계획, 제2차 경기도 도로정비기본계획 등 총 9개 인접도시 관련 계획 검토

- KEY WORD : 주민참여, 친환경 녹색도시, 지속가능 교통물류, 대중교통체계 중심, 쾌적한 교통환경, 자전거 교통환경 개선, 녹색교통환경, 인간중심, 대중교통수단 이용 연계, 교통소외 지역, 교통약자, 안전성 확보

< 인천광역시 상위계획 검토 >

구분	검토계획	비 고
인천광역시 상위 및 관련 계획	2030년 인천도시기본계획	인천광역시, 2015
	인천광역시 교통정비계획(1999~2016)	인천광역시, 1999
	인천광역시 도시교통정비 중기계획 변경(2007~2016)	인천광역시, 2013
	제2차 인천광역시 지방대중교통계획	인천광역시, 2013
	인천광역시 ITS 중장기계획(2010~2020)	인천광역시, 2009
	인천광역시 도로정비기본계획(2011~2020)	인천광역시, 2013
	제3차 인천광역시 교통안전기본계획(2017~2021)	인천광역시, 2017
	제3차 인천광역시 교통약자이동편의증진계획(2017~2021)	인천광역시, 2017
	제2차 인천광역시 지역물류기본계획(2012~2021)	인천광역시, 2013
	인천광역시 10개년 도시철도 기본계획	인천광역시, 2011
	인천 도시철도망 구축계획	인천광역시, 2016
	인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획	인천광역시, 2016
	인천경제자유구역 ITS 기본계획 및 기본설계(2008)	인천광역시, 2008
	인천광역시 주차정책 기본계획	인천광역시, 2008
	인천광역시 자전거 이용 활성화 계획	인천광역시, 2017
	2035 제2차 인천광역시 기후변화 대응 종합계획(2016~2035)	인천광역시, 2016

< 인접시 관련계획 검토 >

구분	검토계획	비 고
인 접 시 관 련 계 획	서울특별시 10개년 도시철도망 구축계획 변경(서울특별시, 2015)	서울특별시, 2015
	서울특별시 도시교통정비 기본계획	서울특별시, 2014
	경기도 10개년 도시철도 기본계획(2013)	경기도, 2013
	제2차 경기도 도로정비기본계획(2011~2020)	경기도, 2013
	김포시 도로정비기본계획(2011~2020)	김포시, 2010
	시흥시 도시교통정비 기본계획(변경) 및 중기계획(2011~2020)	시흥시, 2010
	2020년 시흥도시기본계획(일부변경)	시흥시, 2009
	부천시 도로정비기본계획(변경)	부천시, 2010
	부천시 도시교통정비 기본계획 및 중기계획	부천시, 2012

가. 현황 및 문제점

- 인구증가에 따라 증가한 통행수요 처리를 위해 대중교통수단 및 시설이 확충되었고 수송실적도 증가했으나 지속적인 보완 필요
 - * '16년 전체 8,212천통행/일 중 대중교통(버스+철도) 2,436천통행/일로 분담률 29.7%
- 대중교통 경쟁력 및 편의성은 답보상태로, 긴 통행시간 및 환승불편 등 자가용 대비 편의성 부족
- 대도시권 광역 고밀화에 따른 교통혼잡이 광역화·상시화에 따라 교통혼잡비용 증가, 첨두시 대중교통 공급부족 현상 발생
 - * '06년 19조원 → '15년 30조원(연평균 4.8% 증가)
- 버스 이용객 감소, 철도 이용객 및 자동차등록대수 증가
 - 시내버스, 전세버스 이용객은 지속적으로 감소하나, 시외버스 이용객은 2013년에 증가 후 다시 감소
 - * 시내버스 이용객 '07년 364,220천명 → '16년 421,798명(연평균 0.14%증가), 시외버스 이용객 '10년 4,039천명 → '16년 3,577천명(연평균 1.44% 감소)
 - 경인선, 공항철도, 수인선, 인천 도시철도 1호선, 서울 도시철도 7호선 이용객 모두 증가
 - * 철도이용객 2007년 230,493천명 → 2016년 386,171천명(연평균 5.90%)증가
 - 소득수준 향상으로 자가용 승용차 증가, 인건비 및 경비 증가
 - * 2008년 870천대 → 2017년 1,510천대(연평균 6.32% 증가)
- 에너지소비 및 온실가스 배출량 증가
 - * 에너지소비량 '07년 1,025천 toe → '16년 1,265천 toe(연평균 2.59% 증가)
 - * 온실가스 배출량 '09년 4.69백만 tonCO₂eq. → '15년 8.30백만tonCO₂eq (연평균 9.98% 증가)
- 교통약자 인구수 증가 및 고령자 인구비율 증가
 - 교통약자 인구수가 증가하고 고령자 인구비율이 증가하는 추세인 반면 교통약자편의시설 및 정책 부족
 - * 2017년 기준 전체인구 대비 교통약자 비율 28.6%, 고령자 인구비율 11.7%

나. 여건 변화와 장래 전망

- (인구) 지속적인 인구 증가 및 수명 증가로 고령화
 - 고령자 증가로 출퇴근 시간대 대중교통 통행량 감소, 거주지 인근 단거리 통행, 쇼핑 및 여가통행 증가
 - 경제활동인구 감소(고령자 증가)로 대중교통 이용자 2026년 이후 지속 감소 예상

이동에 제약이 있는 고령자를 위한 교통서비스 필요
- (경제) 장기적인 저성장으로 교통SOC 투자 감소, 복지예산 증가, 소득의 양극화로 저소득층 증가
 - 투자의 효율적 배분이 요구됨에 따라 투자 효율성이 높은 사업 先 투자 및 기존 시설 운영 효율화 추구
 - 보편적 서비스로서 이동권 보장 및 저소득층 지원 필요
- (사회) 소득, 여가활동 증가로 인한 자동차 보유대수 증가 및 주말 교통수요 증가
 - 대중교통 서비스 고급화와 카셰어링 등 대체교통수단 제공으로 개인교통수단으로 이탈을 최소화하고 대중교통 이용 유도
- (기술) ICT연계기술, 네트워크 통신기술, 빅데이터, 스마트폰, 전기자동차, 스마트자동차, 자율주행자동차, 무선충전버스 등 지속적 기술발전
 - 최소 교통서비스 환경 조성, 광역 대중교통시설 확충 등으로 대중교통 이용 편리성 제고
 - ICT기술 활용 新-교통서비스(스마트, 자율주행자동차 등) 제공
- (환경) 기후변화에 대응해 온실가스 및 에너지 소비 절감 요구 증가
 - 친환경 자동차 보급, 배출가스 저감 대책 등 필요
 - 교통혼잡 등 사회적 비용 저감을 위해 교통혼잡 완화 방안 마련

- (안전) 교통약자 증가, 교통안전시설물 노후화 및 관리부실, 운수업 근로자 근무여건 악화 등으로 교통사고 유발 요인 증가
운전자 운전능력을 보완하는 차량 성능 향상 및 기술발전 외에 교통사고 유발 요인을 감소시키기 위한 제도적 방안 마련 필요

다. 시사점

- 연계교통체계 및 보완대책 마련 필요
 - 철도와 버스가 상호 보완적 네트워크 형성에 중점을 두고 두 수단간 중복적 인프라 투자를 지양
 - 누구나 어디서든 쉽게 철도를 이용할 수 있도록 철도서비스 취약지역에 서비스의 공급 확대
- 인구 및 자동차등록대수 증가에 따른 교통체계수립 필요
 - 도로망 확충 및 정비, 대중교통체계 개선 필요
 - * 도시시설물 총 254개 중 98개소(38.6%)는 20년 이상 노후화되어 안전관리 강화 필요
 - 인천시 규모대비 도시철도 적정 수준을 위해 철도시설의 추가 공급 필요
 - 화물차 통행량이 많은 지역에 전용도로(차로)의 도입 검토
 - 생활도로 교통환경 개선 및 주차공간 확보 필요
- 교통혼잡비용 증가에 대한 대책마련 필요
 - 대규모 개발계획에 따른 교통시설 확충 필요
 - 카셰어링제도, 승용차요일제 확대 및 혼잡통행료, 통행거리 기반 자동차세 부과 필요
- 대중교통 통행수요 감소에 따른 대비 필요
 - 대도시권 광역교통문제 해결을 위해 기 수립된 고속대용량 철도 네트워크 확장 계획 수용
 - 용량 확충을 위한 신규사업의 경우 고비용의 장기간 소요되는 철도사업보다는 BRT, 광역급행버스, 2층 버스 등 우선 고려

- 편리하고 안전한 이동권 보장 필요
 - 빅데이터 첨단기술기반 교통체계 구축 필요
 - 모두가 편리하고 안전한 이동권을 보장받기 위한 차별없는 교통서비스 제공 필요
- 대중교통 안전성 향상 필요
 - 차량, 운전자, 운수업체에 대한 종합적 안전관리로 안전에 대한 국민 신뢰도를 제고하며, 대중교통수단 기피 현상 극복
- 대도시와 농어촌지역의 차별화된 대중교통정책 필요
 - 대도시는 효율성 차원에서 정기노선 중심으로 공급을 확대하고 산업단지 심야시간 등 사각지대 해소를 병행하여 통행권 확보
 - 농어촌지역은 수요응답형 교통서비스 확대 등 유연한 서비스 전략
- 교통약자 증가에 따른 대책마련 필요
 - 교통약자의 대중교통 이용환경 개선, 사고예방을 위한 보행 편의시설 설치 및 정비 필요
 - 사고예방을 위한 안전교육 및 사회적 인식개선을 위한 캠페인 활동 필요
- 온실가스 및 에너지소비 절감 필요
 - 신재생 에너지 및 천연가스 등으로 에너지 다변화 필요
 - * 전체 에너지소비량의 66%가 석유에 의존, 수송부문 에너지 소비량 지속적으로 증가
 - 경유버스의 CNG버스 전환, 운행 경유차 배출가스 저감대책 마련 필요
 - * 2015년 기준 수도권 및 광역시 중 미세먼지 농도 1위, 주 원인인 노후 경유차에 대한 대책 마련

가. 비전 및 정책방향

- 현황분석, 관련 계획 및 정책 검토, 메가트렌드 및 장래여건 전망을 종합 검토하여 수립함

비전	시민과 함께 만드는 안전하고 편리한 교통도시 인천		
목적	시민이 행복한 교통	지속 가능한 교통	사람 우선 미래 교통
목표	1. 인천중심 교통망 구축	» 인천 중심의 철도, 도로 교통망을 만들겠습니다.	철도, 도로, 공항·항만
	2. 대중교통중심 교통체계 구축	» 승용차 없이도 어디든 쉽게 이동 가능한 대중교통을 구현하겠습니다.	버스, 택시
	3. 지속 가능한 교통체계 구축	» 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 교통도시를 실현하겠습니다.	친환경, 수요관리, 보행, 자전거
	4. 사람 우선 교통환경 조성	» 시민의 안전과 이동편의를 책임지는 교통환경을 만들겠습니다.	교통안전, 교통약자
	5. 효율적인 교통관리체계 구축	» 내 삶이 편안해지는 효율적인 교통공간을 조성하겠습니다.	주차, ITS, 교통운영, 화물 물류
	6. 미래교통체계 혁신 선도	» 4차 산업혁명, 미래 변화를 선도하는 교통기반을 구축하겠습니다.	4차 산업혁명

- 종합계획의 핵심가치를 ‘시민 행복’, ‘지속가능’, ‘사람 우선’으로 설정하고, 그에 대응하는 6대 목표와 16대 부문별 교통전략을 설정함
 - 인천중심 교통망 구축 : 철도, 도로, 공항·항만
 - 대중교통 중심 교통체계 구축 : 버스, 택시
 - 지속가능한 교통 : 친환경교통, 교통수요관리, 보행, 자전거
 - 사람 우선 교통환경 조성 : 교통안전, 교통약자
 - 효율적인 교통관리체계 구축 : 주차, 지능형교통체계, 교통 운영, 화물·물류
 - 미래교통체계 혁신 선도 : 4차 산업혁명

나. 6대 정책목표 및 정책목표별 미래지표

(1) 6대 정책목표 설정

- 6대 정책목표 : 인천중심 교통망 구축, 대중교통중심 교통체계 구축, 지속 가능한 교통체계 구축, 사람 우선 교통환경 조성, 효율적인 교통관리체계 구축, 미래교통체계 혁신 선도

1. 인천중심 교통망 구축	»	인천 중심의 철도, 도로 교통망을 만들겠습니다.
2. 대중교통중심 교통체계 구축	»	승용차 없이도 어디든 쉽게 이동 가능한 대중교통을 구현하겠습니다.
3. 지속 가능한 교통체계 구축	»	편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 교통도시를 실현하겠습니다.
4. 사람 우선 교통환경 조성	»	시민의 안전과 이동편의를 책임지는 교통환경을 만들겠습니다.
5. 효율적인 교통관리체계 구축	»	내 삶이 편안해지는 효율적인 교통공단을 조성하겠습니다.
6. 미래교통체계 혁신 선도	»	4차산업혁명, 미래 변화를 선도하는 교통기반을 구축하겠습니다.

(2) 정책목표별 미래지표

- 철도도로망 확충, 버스전용차로 확충, 복합환승센터 건설, 친환경차 보급, 카셰어링 기반 확대, 교통약자 이동편의시설 설치, 주차장 공급, C7-ITS 연장 확충, 빅데이터 플랫폼 개발 및 고도화 등으로 설정함

인천중심 교통망 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 어디서나 20분 이내 철도역 접근 ✓ 서울 30분, 전국 반나절 생활권 연결 • 철도망 5.0km, 도로망 467km 확충 	대중교통중심 교통체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 대중교통 이용자 만족도 10% 향상 ✓ 시내버스 통행속도 10% 향상 • 버스전용차로 20.8km 확충, 환승센터 2개소 건설 	지속가능한 교통체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 온실가스 배출전망치 대비 14% 감축 ✓ 미세먼지(PM₁₀, PM_{2.5}) 20% 저감 • 친환경차 보급율 2.5% 달성, 카셰어링 500면 확보 
사람우선 교통환경 조성 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 교통사고 획기적 감소 (2050 비전 제로) ✓ 인구절반이 교통약자, 무장애교통 실현 • 도시부 5030 시행, 약자이동편의시설 79.3% 설치 	효율적인 교통관리체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 출·퇴근 소요시간 10% 단축(4~8분) ✓ 간선도로 통행속도 5% 향상 • 주택가주차장 확보율 73.4%, 화물도심통과 최소화 	미래교통체계 혁신 선도 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 공공 교통 부문 자율주행차 도입 ✓ 스마트 모빌리티 구현 • C-ITS 90km 구축, 교통빅데이터 플랫폼 개발 

IV. 계획의 목표 및 추진전략

1 비전 및 정책 목표

비전	시민과 함께 만드는 안전하고 편리한 교통도시 인천
목적	<ul style="list-style-type: none"> ○ 시민이 행복한 교통 ○ 지속 가능한 교통 ○ 사람 우선 미래 교통
<p>6대 정책목표</p> <p>·</p> <p>16대 교통전략</p>	<p>인천중심 교통망 구축 원도심과 신도시를 하나로, 수도권전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축 남북통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절병목 없는 최적도로망 구축 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선</p> <p>대중교통중심 교통체계 구축 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현 안전하고 편리한 고품격 택시서비스 구현</p> <p>지속가능한 교통체계 구축 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성 자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설</p> <p>사람 우선 교통환경 조성 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성 시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현</p> <p>효율적인 교통관리체계 구축 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성 첨단 정보통신기술 활용 교통체계의 이동 안전 편의성 향상 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영 관리체계 구축</p> <p>미래교통체계 혁신 선도 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축</p>

2

계획지표

- 5년 단위의 실행 계획으로 정책목표 및 추진과제와 부합하는 객관적 합리적 지표 설정

정책목표	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 인천중심 교통망 구축 ◆ 대중교통중심 교통체계 구축 ◆ 지속가능한 교통체계 구축 ◆ 사람 우선 교통환경 조성 ◆ 효율적인 교통관리체계 구축 ◆ 미래교통체계 혁신 선도
------	---

인천중심 교통망 구축

- 철도/도시철도 부문

정책지표		현황 (2016년)	목표지표 (2021년)		설정근거
철도연장 ¹⁾ (km)	광역철도 ²⁾	72.20	76.37		● 관련 계획
	도시철도 ²⁾	67.08	67.90		
수단분담율(%)		10.9	예측치	목표치	● 상위 계획에서 제시된 타수단 수단분담률과 KTDB의 장래 통행량 추이 그리고 본 계획의 철도 관련 시책 추진을 고려하여 예측
			11.8	11.0	

주 1) 연장은 인천광역시 구간 연장임

2) 광역철도는 일반철도 연장 포함이며, 도시철도는 신교통시스템 연장이 포함됨

- 도로 부문

정책지표		현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
도로연장(km)		3,185	3,652	● 국토계수를 이용한 도로연장 산정
통행 속도 (km/h)	주간선도로	28.3	29.7	● 「도로용량편람」 상의 평균통행속도를 LOS “D” 이상
	보조 간선도로	23.7	24.9	

○ 공항 및 항만 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
공항 수(개소)	1	-	-
여객선 준공영제 시행 노선 수(개)	4	6	-

대중교통중심 교통체계 구축

○ 버스 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)		설정근거
버스 수단 분담률(%)	18.4	예측치 18.3	목표치 19.0	● 버스 수단분담률 및 버스 통행량은 상위 계획에서 기 제시된 철도 및 보행, 자전거 수단분담률과 KTDB의 장래 통행량 추이 그리고 본 계획의 버스 관련 시책 추진을 고려하여 예측
버스 통행량(천 통행)	1,517.7	1,576.8		
대중교통 이용자 만족도(점)	86.88	89.0		-
버스 통행속도(km/h)	30.3	31.8		-
버스전용차로 연장(km)	106.87	154.57		-
대중교통 전용지구(개소)	-	1		-
버스공영차고지(개소)	3	7		-
고속/시외버스터미널(개소)	2	2		-
복합환승센터(개소)	-	2		-
고속도로 대중교통 연계시설(개소)	-	-		-
광역(급행)버스 노선(개)	24	30		-
도시지역 정기이용권 버스 노선(개)	-	4		-

○ 택시 부문

정책지표	현황 (2016년)	목표지표 (2021년)	설정근거
자율감차를 통한 과잉 공급해소(대)	14	205	• 택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령 제17조 및 제3차 인천광역시 택시 총량 제 산정 최종보고서
택시이용자 만족도(%) (택시 불편신고 건)	4000여건	50%감축	• 택시발전종합계획 목표치반영
DTG자료 활용 실적(단속율)(%)	-	100	• 택시운행정보시스템 구축(단기) 계획에 따른 불법 및 부정 운행 100%단속

지속가능한 교통체계 구축

○ 지속가능 교통물류체계 부문

정책지표	현황 (2016년)	목표지표 (2021년)	설정근거
수송부문 온실가스 감축량(톤CO ₂ -eq)	-	847,545	• 철도 인프라, 버스 인프라, 자전거 생활환경 조성, 교통수요관리, 저탄소 교통물류체계, 지속가능 교통체계 구축 등을 통한 온실가스 감축량 적용
수송부문 에너지 소비량 (1,000toe)	5,721	6,088	• 제2차 에너지 기본계획 수립 “국가 수송부문에너지 소비량 장래 전망치” 적용
도로이동오염원 오염물질 배출량(kg)	33,165,856 ¹⁾	27,320,062	• 제2차 수도권 대기환경관리 기본계획 수립 “수도권 도로이동오염원 장래 전망치” 적용
친환경자동차 보급률(%)	1.61 ²⁾	2.5	• 수도권DB상의 증가율을 적용하여 장래 친환경자동차수 예측
전기자동차 보급 확대(대)	542 ³⁾	6,950	• 인천시 내부 자료 및 미세먼지 관리대책 기준 적용
수소자동차 도입(대)	-	1,000	• 인천시 내부 자료 및 미세먼지 관리대책 기준 적용
친환경차 충전 인프라 확충(개소)	-	50	-
LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진(개소)	-	-	• LPG개질형태의 융복합 충전소 개발 상황(현재 운영 중인 LPG충전소와 연계 방안)과 정부 국고 지원 방안을 고려 후 설치 검토
전기버스 시범 도입 및 확대(대)	-	100	• 인천시 내부 자료 적용
전기택시 시범 도입(대)	-	698	• 인천시 내부 자료 적용
카셰어링 친환경성 강화(대)	-	100	-
경유버스의 CNG하이브리드 전환(대)	-	39	• 인천시 현황 경유버스(전체)를 CNG하이브리드 전환
수소버스 시범 도입(대)	-	-	-
특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화(대)	저공해조치:86,721 조기폐차:35,890 -	저공해조치:93,021 조기폐차:55,990 엔진교체:426	• 특정 경유자동차 및 운행자동차 배출가스 저감사업 계획대수 기준으로 적용
공회전제한장치 부착 확대(대)	-	1,167	• 수도권 노후경유차 운행제한제도 시행협약 체결(2016.08)
소형화물차 친환경차 전환(대)	-	1,070	• 인천시 내부 자료 적용
도로 분진흡입정소차 추가 도입(대)	2	75	• 인천광역시 도로먼지 제거장비 추진계획의 분진흡입차 도입대수 적용
경유차 배출가스 단속 강화(명)	5	35	• 서울시 친환경기동반 운영인원 기준으로 적용
미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진(개소)	-	10	• 2015년 인천지역 환경기준 초과지역 및 인천항 주변 지역
고농도미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)	-	승용차 통행밀도가 높은 구·군부터 순차적으로 시행하여 인천시 전역으로 확대	-
공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대(개소)	-	인천시 외곽의 동서측과 남북측의 주요가로망 진출입 지점 18개소에 우선 시행 한 후 사후 효과 분석을 통해 필요시 확대 설치	• 수도권 노후경유차 운행제한제도 시행협약 체결(2016.08)
자동차 친환경등급제 도입	-	자동차 배출가스 기준에 따라 등급을 매겨 친환경 차량에 주차요금 할인 등 인센티브 제공 및 차량 운행 제한 지점 등의 시행사항은 장래 여건을 고려 후 도입 검토	-
에코 드라이빙 교육 확대(명)	-	5,286	• 수도권 여객 기·종점 통행량(OD) 현행화 공동사업(2017.1)의 종사자수 증가율 0.65% 적용
친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대(대)	31	180	• 환경부 “친환경운전안내장치 부착사업”으로 기 보급된 대수(31대) 기준으로 적용
에코 드라이브 존 추가 설치(km)	1.0	2.6	• 관성주행이 가능한 내리막구간

주 : 1) 2015년도 기준 도로이동오염원 오염물질 배출량

2) 2017년도 기준 친환경자동차 보급률(하이브리드 일반 차량 제외)

3) 2017년도 기준 전기자동차 보급대수

4) 친환경 교통수단으로의 전환으로 인한 수단분담율 적용하였음

○ 교통수요관리 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
카셰어링 확대(개소/면)	327/854	500/1,500	• 2018년 주요업무 편람(인천시 교통정책과)
승용차 요일제(%)	7.4	30.0	• 2018년 주요업무 편람(인천시 교통정책과)
승용차 마일리지제(대)	-	88,000	• 승용차 증가량 및 마일리지제 가입율로 설정
기업체 교통수요관리(%)	5.3	8.4	• 2018년 주요업무 편람(인천시 교통정책과)
차 없는 구역 도입	1회/년	1회/분기	• 단계별 확대방안을 고려하여 설정
유연근무제(%)	-	4.0	• 매년 1% 증가로 설정
원격근무제(개소)	1	2	• 각 구·군 순차적으로 스마트워크센터 개설

○ 보행 부문

정책지표	현황 (2016년)	목표지표 (2021년)	설정근거
보행교통 수단분담률(%)	19.5	예측치 16.8 목표치 19.0	• KTDB의 수단별 분담률에 인천시 장래 대중교통(버스, 철도)분담률을 고려하여 산정
보행자관련사고 건수 /전체 보행자 사고건수(%)	16.6	14.1	<ul style="list-style-type: none"> 「보행안전 및 편의증진 기본계획(2016~2020), 인천광역시」에서 제시된 부분별 연평균 증가율을 적용 - 보행자관련사고 건수/전체 보행자 사고건수(%) : 2010년~2014년 사고건수 연평균 증가율 -2.3% 적용 - 인구10만명당 보행자사망자(명) : 2010년~2014년 사망자수 연평균 증가율 -7.9% 적용 - 보행자길 이용자만족도 : 4점(만족)을 목표로 설정 - 보행교통 개선지표 종합평점 : 4.5점(만족)을 목표로 설정 - 스쿨존 불법주차 점유율(%) : 연평균 증가율 -12.9% 적용 - 어린이 인구 10만 명당 어린이 교통사고건수(건/10만명) : 연평균 증가율 -7.4% 적용 - 고령자 인구 10만 명당 고령자 교통사고건수(건/10만명) : 연평균 증가율 -10.5% 적용
인구 10만 명당 보행자사망자(명/10만명)	2.34	1.32	
보행자길 이용자만족도(점)	3.10	3.41	
보행교통 개선지표 종합평점(점)	4.38	4.43	
보호구역	스쿨존 불법주차 점유율(%)	7.8	3.0
	어린이 인구 10만 명당 어린이 교통사고건수 (건/10만명)	121	70
	고령자 인구 10만 명당 고령자 교통사고건수 (건/10만명)	314	144

주) 보행교통 수단분담률을 제외한 기타 부분별 지표의 2016년 ~ 2021년 목표치는 「보행안전 및 편의증진 기본계획(2016~2020), 인천광역시」에서 제시된 결과 수용

○ 자전거 부문

정책지표	현황 (2016년)	목표지표 (2021년)		설정근거
자전거 수단분담률 (%)	1.3	예측치 1.1	목표치 1.4	• KTDB의 수단별 분담률에 인천시 장래 대중교통(버스, 철도)분담률을 고려하여 산정
자전거 도로연장 (km)	732	825		• 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획, 2017. 1」의 권역별 자전거 도로망 계획 반영(2021년 까지)
자전거 보관소 (개소)	1,963 (26,563대)	2,100 (33,000대)		• 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획, 2017. 1」의 자전거 보관시설 개선방안 반영 - 학교 : 50대 이상 - 역별 수요의 120% 규모 - 공공기관 : 시설규모에 따라 30대 이상 - 공원권 : 접근지점별 10대규모 분산배치 - 기 타 : 시설규모에 따라 10대 이상

주) 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획, 2017. 1」에서 제시된 결과 수용

사람이 우선하는 교통환경 회복

○ 교통안전 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
연간 교통사고사망자 수(인)	105	87	• 「제8차 국가 교통안전 기본계획」에서 제시된 계획지표를 기준으로 설정된 「제3차 인천광역시 교통안전 기본계획」 계획지표 수용
자동차 1만대당 사망자 수(인/만대)	0.70	0.49	
인구 10만명당 사망자 수(인/10만명)	3.60	2.69	
주행거리 10억km당 사망자수(인/10억km) ¹⁾	6.6	5.6	
교통사고 중상자수(인)	2,838	2,096	
사업용자동차1만대당 사망자수 (사업용자동차 교통사고 사망자수)(인/만대)	0.7 (21)	0.3 (12)	
고령운전자 사망자 수(인)	15	8	
도로폭 9m미만 사망자수(인) ¹⁾	44	23	
보행자 사망자수(인)	56 (고령자 : 23) (어린이 : 0)	39 (고령자 : 16) (어린이 : 0)	

주 1) : 주행거리 10억km당, 도로폭 9m미만 사망자수는 2016년 기준임

○ 교통약자 부문

정책지표		현황 ¹⁾ (2016년)			목표지표(2021년)			설정근거
		적합설 치율	이용만 족도	점수 ²⁾ LOS ³⁾	적합설 치율	이용만 족도	점수 LOS	
교통 수단 (점)	버스	75.3	63.3	71.7 (C+)	85.0	70.0	80.5 (B0)	<ul style="list-style-type: none"> 「제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획」에서 제시된 계획지표를 기준으로 설정된 「제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획」 계획지표 수용
	지하철	81.2	68.9	77.5 (B-)	100.0	80.0	94.0 (A)	
	여객선	42.9	64.0	49.2 (D0)	60.0	70.0	63.0 (C-)	
여객 시설 (점)	여객자동차 터미널	62.2	62.2	62.2 (C-)	75.0	70.0	73.5 (C+)	
	도시철도 역사	63.0	65.6	63.8 (C-)	90.0	80.0	87.0 (B+)	
	여객선 터미널	69.2	62.2	67.1 (C0)	80.0	80.0	80.0 (B0)	
	버스 정류장	43.0	61.9	48.7 (D0)	65.0	80.0	69.5 (C0)	

주 : 1) 제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획(2017.3)에서 실시한 2016년 실태조사 결과임

2) 종합점수 : 적합설치율 * 0.7 + 이용만족도 * 0.3

3) 서비스수준 : A(90~100점, 안정화 및 유지단계), B(75~90, 개선단계), C(60~75, 확충단계), D(40~60, 미흡단계), F(0~40, 시급단계)

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
장애인콜택시 확충(대)	140	159	-
저상버스 확충(대)	318	585	

효율적인 교통관리체계 구축

○ 주차 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
인천광역시 주차장 확보율(%)	100.1	104.9	• 목적통행량 산정을 통한 적정 주차장 확보율 목표치 제시
주택가 주차장 확보율(%)	66.3	71.5	• 연 1.3% 증가목표
주차장공급 규모(면)	1,217,585	1,475,894	• 자동차증가율 고려 주차장확보율 목표치 도달 수준 공급
주차장 유료화 비율(%)	37.0	48.2	• 연 2.8% 유료화

○ 첨단교통 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
기본교통정보만족도(%)	-	60	• ITS 사업시행지침연구(ATMS) 시스템 별 효과척도를 만족도로 제시하고 있음
대중교통정보만족도(%)	-	60	
교통예보정보만족도(%)	-	60	
빅데이터기반정보만족도(%)	-	60	
BIT 구축율(%)	32.6	49.5	• 장기 100% 목표 연 3.37% 구축확대
C-ITS 구축 연장(km)	-	90.0	• 단기 시범검토 대상지(송도) 도로망 연장 선정

주) 만족도 부분 서울시 ITS 정책지표 참조

○ 교통운영 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
통행 속도 (km/h)	주간선도로	28.3	• 통행속도·지체시간: 「도로용량편람」 상의 평균통행속도, 지체시간의 서비스수준 “D” 이상 유지
	보조간선도로	23.7	
지체 시간 (초)	저녁첨두	80.9	
	1일 평균	65.7	

○ 화물 부문

정책지표	현황 (2017년)	목표지표 (2021년)	설정근거
화물차 전용차로 도입(개)	-	-	• 화물자동차 비율 상위구간
화물차 통행제한 지역 지정	1개 권역	2개 권역	• 신규 개발지역 (청라·송도 국제도시) 지정
화물공영차고지 확충(면)	774	1,253	• 차고지 확장계획 반영 및 도로주변 유희부지 신규 선정

V. 추진전략별 주요 추진과제

목표1 인천중심 교통망 구축

- 수도권 전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축, 단절 병목없는 최적도로망 구축, 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 구축을 위한 과제를 추진하여 인천중심 교통망을 구축함

전략	추진 과제	목표
1-1. 원도심과 신도시를 하나로, 수도권 전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축	<ul style="list-style-type: none"> ● 수인선 복선전철 건설 ● 수인선 학익역 건설 ● 수인선 청학역 건설 ● 서울7호선 석남 연장 ● 수도권 광역급행철도(GTX-B) ● 인천2호선 광명 연장 ● 서울7호선 청라국제도시 연장 ● 제2경인선(인천~광명) 건설 ● 인천1호선 송도랜드마크시티 연장 ● 인천1호선 검단 연장 ● 인천2호선 검단 연장 ● 영종 내부순환선 1단계 ● 송도 내부순환선 1단계 ● 공항철도-서울 9호선 직결운행 ● 수인선~서울4호선, 분당선 직결운행 ● 인천발 KTX 직결 ● 광역철도 급행서비스 ● 인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대 ● 노후 철도시설 정비 ● 도시철도 무임승차 정부지원 ● 영종도 공항철도 운임체계 개선 ● 교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선 ● 열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입 	인천중심 교통망 구축

전략	추진 과제	목표
1-2. 남북통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절·병목 없는 최적도로망 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 고속·광역도로망 구축 및 정비 • 도로기능 및 위계설정 • 도시간선도로망 구축 및 정비 • 고속·광역 순환망 구축 • 도시간선 순환망 구축 • 도로복합(입체) 개발 유도 • 도로구조개선 • 완전도로, 공유도로 조성 • 경관 및 디자인 개선 도입 • 도로안전도 평가 • 도로 통합유지관리 시스템 구축 • 도로뉴딜(도로재생) 추진 • 태양광도로 도입 검토 	인천중심 교통망 구축
1-3. 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 인천국제공항 4단계 건설 • 백령공항 건설 • 인천신항 개발 및 항만배후단지 조성 • 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설 • 인천항 및 국가산단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의 • 여객선 준공영제 • 도서지역 친환경 교통수단 도입 	

1-1 원도심과 신도시를 하나로, 수도권 전국을 한번에 연결 하는 철도망 구축

광역철도 확충

사통팔달 연계되는 교통편의 제공 및 신속, 편리한 광역 철도망 구축
정부의 철도정책과 연계하여 국가균형발전을 도모하는 교통인프라 확충

배경 및 필요성

- 인천광역시와 수도권간 철도수단 유출입통행량은 지속적으로 증가하고 있으며, 인구 및 고용의 지속적 유입으로 장래 통행량이 증대가 예상됨에 따라 인천과 타지역간을 연결하는 고속 및 광역철도망 구축 및 개선 필요
- 사통팔달 연계되는 교통편의를 제공하고 통행시간 단축으로 도시경제 활성화와 도시경쟁력 향상에 기여

사업개요

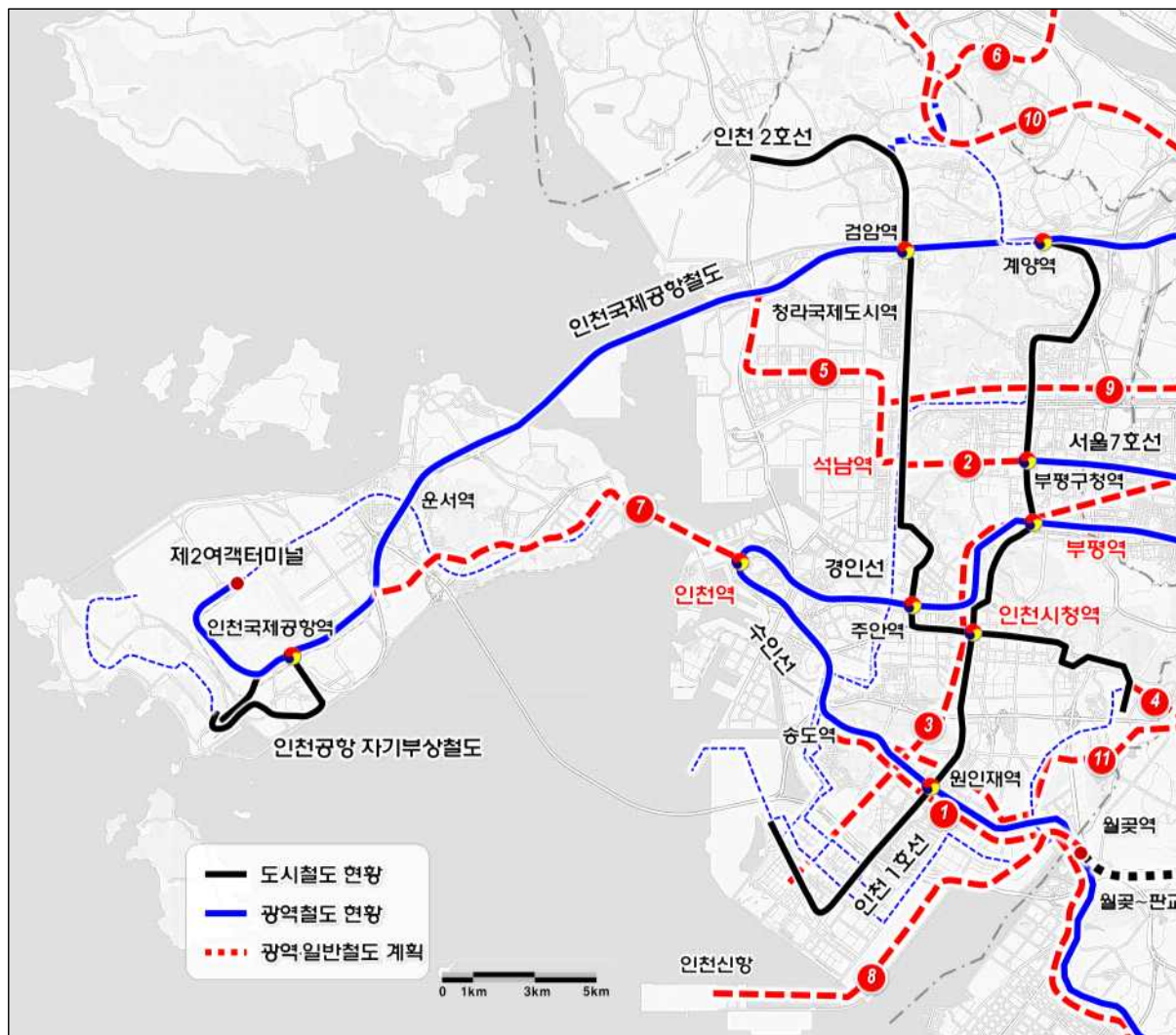
- 사업내용 : 광역철도 건설
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 26,389,779백만 원(국비 35.6% 시비 15.1% 기타: 49.3%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,313,884.2백만원(국비 49.4%, 시비 10.8%, 기타 39.8%)

추진방안

- 광역철도망 개선방안으로 인천발 KTX 직결사업, 수도권광역급행전철(GTX-B) 등 11개 노선 계획
- 광역철도 사업의 적기 개통과 경인선 지하화 및 수도권 순환철도 연계사업 등을 위해 관계기관(국토교통부·사업시행사 등) 지속적 협의 및 대응

구 분		구 간	연장 (km)	정거장 (개소)	사업기간
①	수인선 복선전철	소래역~인천역	17.2	11	1995~2021
②	서울도시철도 7호선 석남 연장 건설	부평구청역~석남역	4.17	2	2011~2020
③	수도권 광역급행철도(GTX-B)	송도~청량리~경기마석	16.4	3	2016~2025
④	인천2호선 광명연장	인천대공원~시흥은계~광명역	1.49	4	2018~2025
⑤	서울도시철도 7호선 청라국제도시 연장	석남역청라국제도시역	10.6	6	2018~2026
⑥	인천2호선 김포·고양 연장	완정4~일산역	5.54	3	2022~2036
⑦	제2공항철도 건설	인천역~인천국제공항	14.1	-	~2036
⑧	인천신항선	월곶~인천신항	12.5	-	~2036
⑨	서울2호선 청라 연장 (원종~홍대선 병행)	인천 서구~부천시 원종	8.3	-	~2036
	서울5호선 검단·김포 연장	방화차량기지~검단신도시~김포 통진읍	5.7	-	~2036
	제2경인선(인천~광명) 건설	청학역~구로역	12.0	2	2018~2027

주 : 연장 및 정거장은 인천시 구간



< 광역철도 건설 종합계획도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
수인선 복선전철	공사중 (수원~한대앞)	전구간 개통	-	-	학익역 개통	청학역 개통(2026년)
서울7호선 석남 연장 건설	공사			개통	-	-
수도권 광역급행철도 (GTX-B)		예비 타당성 조사	기본계획	민간사업자 선정, 공사 착공	공사	준공 및 개통 (2025년)
인천2호선 광명 연장	-	사전 타당성 조사	-	-	-	설계, 공사
서울7호선 창곡역~제도시 연장	-	-	설계		공사 착공	준공 및 개통 (2026년)
인천2호선 김포·고양 연장	-	-	-	-	-	설계, 공사
제2공항철도	-	-	-	-	-	장기검토
인천신항선	-	-	-	-	-	장기검토
서울2호선 창과 연장 (원종~홍대선 병행)	-	-	-	-	-	장기검토
서울5호선 검단~김포 연장	-	-	-	-	-	장기검토
제2경인선 (인천~광명) 건설	-	-	사전 타당성 조사	기본계획 수립	기본 및 실시설계	준공 및 개통 (2027년)
경인선 지하화 및 상부구상	-	-	-	-	-	장기검토
수도권 순환철도 연계	-	-	-	-	-	장기검토
차세대 초고속열차 (하퍼 튜브)	-	-	-	-	-	장기검토

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분 ¹⁾		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
수인선 복선전철 ²⁾	국비	288,130.6	288,130.6	128,923.1	159,207.5	-	-	-	-	
	시비	81.9	81.9	81.9	-	-	-	-	-	
	기타	164,567.5	114,567.5	39,495.0	48,772.5	7,890.0	10,520.0	7,890.0	50,000.0	
	합계	452,780.0	402,780.0	168,500.0	207,980.0	7,890.0	10,520.0	7,890.0	50,000.0	
서울 7호선 석남 연장 건설 ³⁾	국비	156,554.0	156,554.0	15,600.0	97,677.0	30,817.0	12,460.0	-	-	
	시비	114,145.0	114,145.0	20,175.0	65,118.0	20,545.0	8,307.0	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	270,699.0	270,699.0	35,775.0	162,795.0	51,362.0	20,767.0	-	-	
수도권 광역급행철도 (GTX-B) ⁴⁾	국비	1,831,600.0	191,951.7	-	-	28,023.5	44,691.0	119,237.2	1,639,648.3	
	시비	175,800.0	18,423.8	-	-	2,689.7	4,289.5	11,444.6	157,376.2	
	기타	3,896,400.0	408,342.7	-	-	59,614.9	95,072.2	253,655.6	3,488,057.3	
	합계	5,903,800.0	618,718.2	-	-	90,328.1	144,052.7	384,337.4	4,285,081.8	
인천2호선 광명연장 ³⁾	국비	645,120.0	-	-	-	-	-	-	645,120.0	
	시비	276,580.0	100.0	-	100.0	-	-	-	276,480.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	0.0	
	합계	921,700.0	100.0	-	100.0	-	-	-	921,600.0	
서울 7호선 창곡역~제도시 연장 ³⁾	국비	782,701.0	12,952.0	-	-	3,885.6	5,180.8	3,885.6	769,749.0	
	시비	521,799.0	8,635.0	-	-	2,590.5	3,454.0	2,590.5	513,164.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,304,500.0	21,587.0	-	-	6,476.1	8,634.8	6,476.1	1,282,913.0	

(단위 : 백만 원)

구분 ¹⁾		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천2호선 김 포 · 고 양 연 장 ⁵⁾	국비	834,050.0	-	-	-	-	-	-	834,050.0	
	시비	115,439.0	-	-	-	-	-	-	115,439.0	
	기타	242,011.0	-	-	-	-	-	-	242,011.0	
	합계	1,191,500.0	-	-	-	-	-	-	1,191,500.0	
제2공 항 철 도 ³⁾	국비	1,176,000.0	-	-	-	-	-	-	1,176,000.0	
	시비	504,000.0	-	-	-	-	-	-	504,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,680,000.0	-	-	-	-	-	-	1,680,000.0	
인 천 신 항 선 ³⁾	국비	547,000.0	-	-	-	-	-	-	547,000.0	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	547,000.0	-	-	-	-	-	-	547,000.0	
서울2호선 청라 연장 ³⁾ (원종 환대선 병행)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,103,000.0	-	-	-	-	-	-	1,103,000.0	
	기타	531,700.0	-	-	-	-	-	-	531,700.0	
	합계	1,634,700.0	-	-	-	-	-	-	1,634,700.0	
서울5호선 검단·김포 연장 ³⁾	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	475,860.0	-	-	-	-	-	-	475,860.0	
	기타	1,860,640.0	-	-	-	-	-	-	1,860,640.0	
	합계	2,336,500.0	-	-	-	-	-	-	2,336,500.0	
제2경인선 (인천 광역 건설) ³⁾	국비	1,365,000.0	-	-	-	-	-	-	1,365,000.0	
	시비	360,000.0	-	-	-	-	-	-	360,000.0	
	기타	225,000.0	-	-	-	-	-	-	225,000.0	
	합계	1,950,000.0	-	-	-	-	-	-	1,950,000.0	
경인선 지하화 및 상부구상 ³⁾	국비	1,770,466	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	327,864	-	-	-	-	-	-	1,103,000.0	
	기타	6,098,270	-	-	-	-	-	-	531,700.0	
	합계	8,196,600	-	-	-	-	-	-	1,634,700.0	
수도권 순환철도 연계 ³⁾	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								
차세대 초고속열차 (하이퍼 튜브) ³⁾	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								
합계	국비	9,396,621.6	649,588.3	144,523.1	256,884.5	62,726.1	62,331.8	123,122.8	8,747,033.3	
	시비	3,974,568.9	141,385.7	20,256.9	65,218.0	25,825.2	16,050.5	14,035.1	3,833,183.2	
	기타	130,185.5	522,910.2	39,495.0	48,772.5	67,504.9	105,592.2	261,545.6	1,249,678.3	
	합계	26,399,779.0	1,313,884.2	204,275.0	370,875.0	156,056.2	183,974.5	398,703.5	25,075,894.8	

주 : 1) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

2) 「철도업무편람, 국토교통부(2016.9)」의 잔여사업비와 「인천광역시 철도과(2018.1), 2018년 주요업무 편람, 내부자료」의 예산 금액 참고하여 재 산정함

3) 「인천광역시 철도과(2018.1), 2018년 주요업무 편람, 내부자료」의 예산금액을 참고하여 재 산정함

4) 「한국개발연구원(2014.1), 수도권 광역급행철도(GTX) 건설사업」의 연차별 사업비 투자비율을 참고하여 재 산정함

5) 「경기도(2017), 「국가발전을 위한 전략과제」의 예산금액을 참고하여 재 산정함

도시철도 및 신교통 확충

철도서비스 소외지역의 서비스 개선을 통한 도시 균형 발전 및
미래 지향적, 친환경적 철도시스템 구축을 통한 이용편의 증대

배경 및 필요성

- 인천광역시 철도시설은 인당연장 0.46km/만인, 인당정거장수 0.31개소/만인으로 광역시 평균(인당연장 0.68km/만인, 인당정거장수 0.47km/만인)보다 부족한 상황임
- 철도서비스 취약지역은 검단신도시, 청라지구, 남동구 등의 지역에 분포하여 인천시내 지역별 격차가 존재하고 있음
- 타지자체 대비 도시철도시설 규모의 적정 수준을 위하여 도시철도시설의 추가공급이 필요하며, 이용자가 어디서든 쉽게 철도를 이용할 수 있도록 철도서비스 취약지역에 서비스의 공급 확대가 필요함
- 도시철도 취약지역의 서비스 개선 및 도시균형발전에 기여하고 철도 중심의 교통체계 구축으로 도로교통 대체효과 극대화가 필요함
- 또한, 구도심과 신도시를 연계할 수 있는 철도 수단이 필요하며, 비용측면에서 저렴하고 국제도시 위상에 맞는 신교통시스템 도입이 필요
- 도시철도 서비스 지역을 확대함으로써 철도 중심으로 대중교통이용을 활성화, 경제자유구역 위상에 맞는 신교통시스템 도입 및 철도 중심 친환경 교통체계 구축에 기여

사업개요

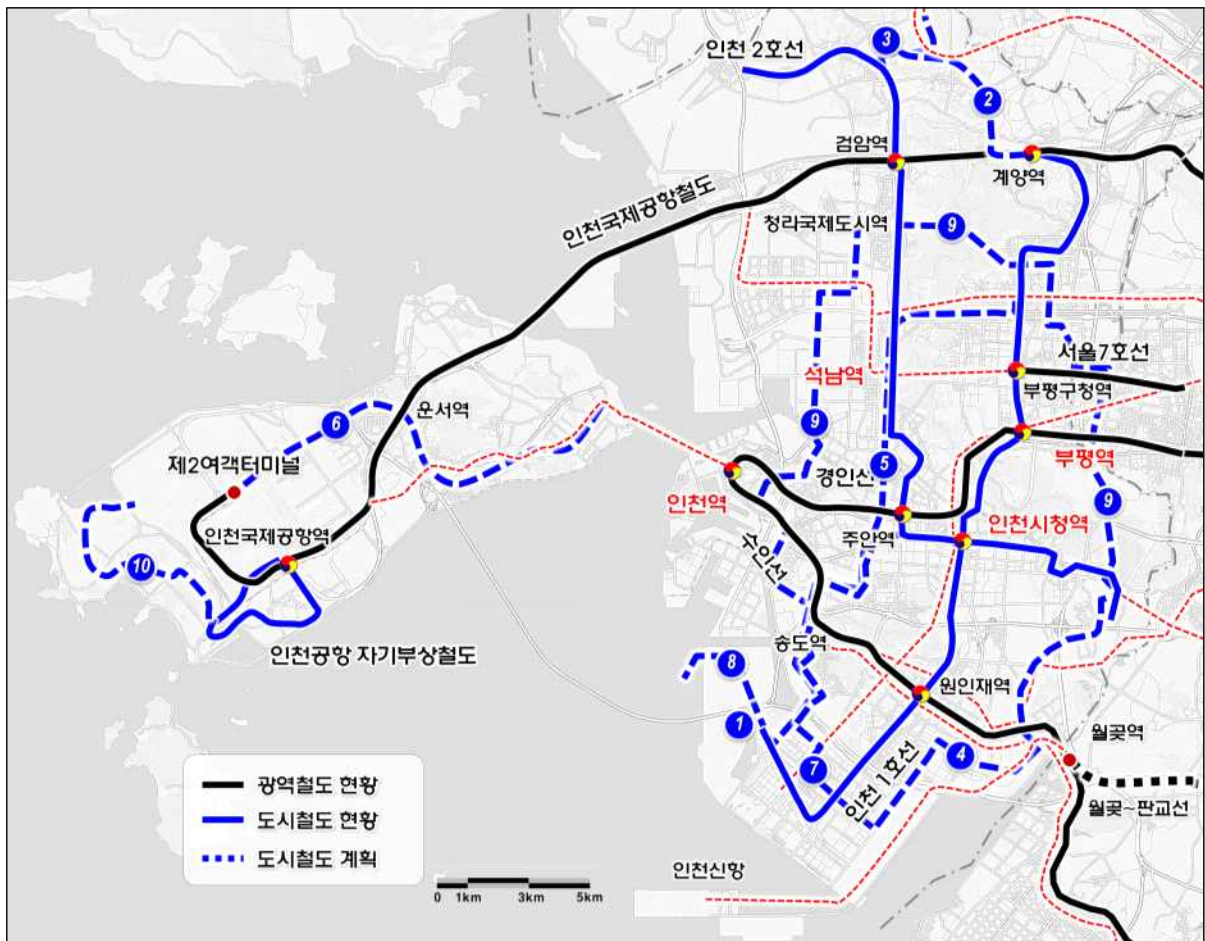
- 사업내용 : 도시철도 및 신교통 건설
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,125.073백만 원(국비 42.6%, 시비 27.3%, 기타 30.2%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 626,219백만원(국비 13.1%, 시비 20.2%, 기타 66.7%)

추진방안

- 도시철도망 개선방안으로 인천도시철도 1호선 송도랜드마크 시티 연장 건설 등 5개 노선, IN-Tram 등 신교통 4개 노선 계획
- 인천시민이 어디서든 철도를 이용할 수 있도록 철도서비스 취약지역에 철도서비스 공급 확대

구 분	구 간	연장 (km)	정거장 (개소)	사업기간
① 인천1호선 송도랜드마크시티 연장	국제업무지구~ 송도랜드마크시티	0.82	1	2009~2020
② 인천1호선 검단 연장	계양역~검단신도시	6.90	3	2009~2024
③ 인천2호선 검단 연장	독정역~불로지구	4.45	3	2020~2028
④ 인천 남부 순환선	인천대공원~시민공원	29.38	18	2024~2033
⑤ IN-Tram	작전역~국제업무지구	22.28	11	2026~2031
⑥ 영종내부순환선 1단계	영종하늘도시~제2여객터미널	14.80	11	2020~2028
⑦ 송도내부순환선 1단계	인천글로벌 캠퍼스~송도랜드마크시티	7.40	15	2018~2026
⑧ 인천1호선 국제여객터미널 연장	송도랜드마크시티~국제여객터미널	3.07	2	~2036
⑨ 대순환선 건설	인천2호선(인천대공원)~인천2호선(인천대공원)	30.25	35	~2036
영종자기부상열차 2단계	용유~IBC-2	9.73	5	~2036

주 : 연장 및 정거장은 인천시 구간



< 도시철도 건설 종합계획도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천 1호선 송도랜드마크시티 연장 건설	공사			개통	-	-
인천 1호선 검단 연장	타당성	기본 및 설계		공사		준공 및 개통 (2024년)
인천 2호선 검단 연장	-	-	-	설계		준공 및 개통 (2028년)
인천 남부 순환선	-	-	-	-	-	준공 및 개통 (2033년)
IN-Tram	-	-	-	-	-	준공 및 개통 (2031년)
영종내부순환선 1단계	-	-	-	설계		준공 및 개통 (2028년)
송도내부순환선 1단계	-	설계		공사		준공 및 개통 (2026년)
인천 1호선 국제여객터미널 연장	-	-	-	-	-	장기검토
대순환선 건설	-	-	-	-	-	장기검토
영종자기 부상열차 2단계	-	-	-	-	-	장기검토
철도 결절점 교통처리 구상	-	-	-	-	-	장기검토

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계 획 기 간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천 1호선 송도내부순환선 ³⁾ 연장 건설	국비	51,021.0	51,021.0	6,600.0	16,700.0	24,970.0	2,751.0	-	-	-
	시비	56,072.0	56,072.0	9,785.0	20,271.0	13,823.0	12,193.0	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	107,093.0	107,093.0	16,385.0	36,971.0	38,793.0	14,944.0	-	-	-
인천 1호선 검단 연장 ⁴⁾	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	72,000.0	43,648.0	641.0	1,756.0	7,739.0	13,258.0	20,254.0	28,352.0	-
	기타	655,700.0	397,693.0	5,842.0	15,996.0	70,512.0	120,801.0	184,542.0	258,007.0	-
	합계	727,700.0	441,341.0	6,483.0	17,752.0	78,251.0	134,059.0	204,796.0	286,359.0	-
인천 2호선 검단 연장 ²⁾	국비	247,545.0	11,637.0	-	-	-	4,252.0	7,385.0	235,908.0	-
	시비	165,033.0	7,759.0	-	-	-	2,835.0	4,924.0	157,274.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	412,578.0	19,396.0	-	-	-	7,087.0	12,309.0	393,182.0	-
인천 남부 순환선 ²⁾	국비	862,177.0	-	-	-	-	-	-	862,177.0	-
	시비	576,308.0	-	-	-	-	-	-	576,308.0	-
	기타	332,606.0	-	-	-	-	-	-	332,606.0	-
	합계	1,771,091.0	-	-	-	-	-	-	1,771,091.0	-
IN-Tram ²⁾	국비	326,400.0	-	-	-	-	-	-	326,400.0	-
	시비	217,600.0	-	-	-	-	-	-	217,600.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	544,000.0	-	-	-	-	-	-	544,000.0	-
영종내부순환선 1단계 ³⁾	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	442,032.0	19,737.0	-	-	-	7,250.0	12,487.0	422,295.0	-
	합계	442,032.0	19,737.0	-	-	-	7,250.0	12,487.0	422,295.0	-
송도내부순환선 1단계 ³⁾	국비	79,089.0	19,326.0	-	1,236.0	2,140.0	3,190.0	12,760.0	59,763.0	-
	시비	79,090.0	19,326.0	-	1,235.0	2,140.0	3,190.0	12,761.0	59,764.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	158,179.0	38,652.0	-	2,471.0	4,280.0	6,380.0	25,521.0	119,527.0	-
인천 1호선 국제여객터미널 연장 ³⁾	국비	307,800.0	-	-	-	-	-	-	307,800.0	-
	시비	205,200.0	-	-	-	-	-	-	205,200.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	513,000.0	-	-	-	-	-	-	513,000.0	-
대순환선 건설 ³⁾	국비	1,874,285.4	-	-	-	-	-	-	1,874,285.4	-
	시비	1,249,523.6	-	-	-	-	-	-	1,249,523.6	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,123,809.0	-	-	-	-	-	-	3,123,809.0	-
영종자기 부상열차 2단계 ⁵⁾	국비	310,086.0	-	-	-	-	-	-	310,086.0	-
	시비	22,470.0	-	-	-	-	-	-	22,470.0	-
	기타	116,844.0	-	-	-	-	-	-	116,844.0	-
	합계	449,400.0	-	-	-	-	-	-	449,400.0	-
철도 결절점 교통처리 구상	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	-	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	국비	4,058,403.4	81,984.0	6,600.0	17,936.0	27,110.0	10,193.0	20,145.0	397,641.9	-
	시비	2,643,296.6	126,805.0	10,426.0	23,262.0	23,702.0	31,476.0	37,939.0	251,649.6	-
	기타	1,547,182.0	17,430.0	5,842.0	15,996.0	70,512.0	128,051.0	197,029.0	1,129,752.0	-
	합계	8,248,882.0	226,219.0	22,868.0	57,194.0	121,324.0	169,720.0	255,113.0	762,663.0	-

주 : 1) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

- 2) 「인천광역시 철도과(2018.1), 2018년 주요업무 편람, 내부자료」의 예산금액을 참고하여 재 산정함
- 3) 「인천광역시(2017.10), 인천 도시철도망 구축계획」의 예산금액을 참고하여 재 산정함
- 4) 「인천광역시(2017.12), 인천1호선 검단 연장선 도시철도 기본계획 변경 승인·고시」의 예산금액을 참고하여 재 산정함
- 5) 기존 인천공항 자기부상열차 건설시 재정분담비율 적용함(국비 69%, 시비 5%, 인천공항 공사 19%, 민간 7%)

직결운행 확대

직결운행으로 철도 통행시간 단축 및 환승편의 증진을 통한
이용자 편의성 제공

배경 및 필요성

- 인천시의 주요 거점 간 직결 노선이 미흡한 실정이며, 직결 운행으로 이용자들의 환승편의 증진 및 통행시간 단축이 필요함
 - 2014년 6월부터 인천국제공항철도 선로를 이용하여 KTX가 인천공항까지 직결운행이 됨으로써 수도권 외부지역에서 유출입되는 이용자들에게 편의를 제공하고 있음
 - * 경부선 왕복 6회/일, 호남선 왕복 2회/일, 경전선·동해선·전라선 왕복 1회/일 운행 중
- 서울도시철도 9호선 이용객의 인천공항 접근성 제고 및 인천공항과 인천을 포함하는 경기도 서북부지역 철도의 서울 진입 편의 제고를 위해 양 노선 직결운행 필요함
- 수도권 서남부와 동북부를 연결하는 광역 교통망의 한축을 구축함으로서 수도권 서남부 지역의 교통문제 해소를 위하여 수인선-분당선 직결운행을 통한 환승통행시간 단축 및 이용자 편의성 제고가 필요함
- 고속철도 서비스 접근이 어려운 인천 등 수도권 서남부지역의 KTX 열차 직결 운행을 통한 고속철도 서비스 제공 필요한 실정임

① 공항철도-서울9호선 직결

사업개요

- 사업구간 : 제2여객터미널역~김포공항역~보훈병원역(80.2km)
- 사업규모 : 김포공항역 직결운행(연결선 등 시설물은 기설치)
- 사업기간 : ~ 2021년
- 총사업비 : 211,500백만 원(공항철도(주)/서울시 100%)

추진방안

- 서울도시철도 9호선 이용객의 인천공항 접근성 제고 및 인천공항과 인천을 포함하는 경기도 서북부지역 철도의 서울 진입 편의 제고를 위해 양 노선 직결운행
- 연결선 등 시설물은 기설치완료 되어 있으며, 김포공항역 직결운행을 위한 전기·신호·통신시스템 구축



< 인천국제공항철도-서울도시철도9호선 직결사업 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공항철도-서울9호선 직결	-	기본 및 실시설계	E&M분야 공사, 차량구매 및 시험		직결운행 시행	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공 항 철 도 - 서 울 9 호 선 직 결	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	211,500.0	211,500.0	-	4,462.7	34,474.5	96,972.8	75,590.0	-	
	합계	211,500.0	211,500.0	-	4,462.7	34,474.5	96,972.8	75,590.0	-	

주 : 공항철도(주), 서울시 부담

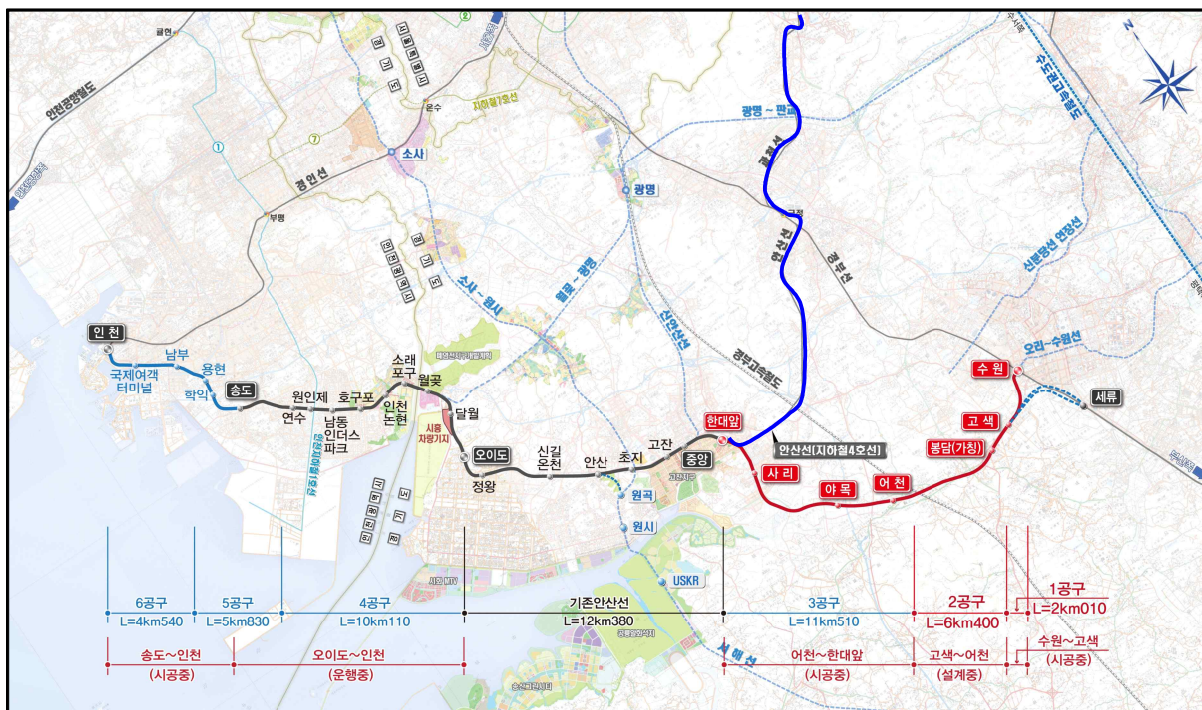
② 수인선~서울4호선, 분당선 직결운행

사업개요

- 사업구간
 - 서울4호선 직결 : 인천역~당고개역(92.0km, 62개 정거장)
 - 분당선 직결 : 인천역~왕십리역(105.7km, 62개 정거장)
- 사업기간 : 2018 ~ 2025년
- 총사업비 : 비예산 (수인선 인천구간 기개통)

추진방안

- 수인선 3단계 한대앞~수원 구간의 2018년 개통 후 분당선과 직결 운행 예정
 - 현재 오이도역에서 수인선, 서울지하철4호선 환승



< 수인선-분당선 직결운행 >

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
수인선~서울4호선, 분당선 직결운행		사전타당성 조사	업무협약 및 예비타당성조사	기본계획 고시	준공 및 직결운행 시행	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						증장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
수인선~서울4호선, 분당선 직결운행	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 수인선 건설 사업비는 광역·일반철도 건설 부문 사업비에 포함됨

③ 인천발 KTX 직결

사업개요

- 사업구간 : 수인선 어천역 ~ 경부고속철도 연결
- 사업규모 : 연장 3.4km, 정거장 3개소(송도, 초지, 어천)
- 사업기간 : 2016 ~ 2021
- 총사업비 : 393,600백만 원(국비 100%)

추진방안

- 고속철도 서비스 접근이 어려운 인천 등 수도권 서남부지역의 KTX 열차 직결 운행을 통한 고속철도 서비스 제공
- 인천발 KTX 직결 사업 완료시 직결 운행 개시



< 인천발 KTX 직결운행 >

추진계획

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천발 KTX 직결	-	-	-	-	직결운행 개시	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천발 KTX 직결	국비	393,600.0	393,600.0	36,014.4	56,481.6	94,700.2	128,392.3	78,011.5	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	393,600.0	393,600.0	36,014.4	56,481.6	94,700.2	128,392.3	78,011.5	-

주 : 「한국개발연구원(2016.8), 인천발KTX직결사업 예비타당성조사」의 연차별 사업비 투자비율을 참고하여 재산정함

급행서비스 확대

고속의 광역·간선기능 급행서비스를 제공하여 철도 통행시간 단축을 통한 이용자 편의성 제공

배경 및 필요성

- 수도권 급속한 성장 및 신도시 개발로 전체 통행량 및 장거리 통행수요가 꾸준히 증가하며, 인천 주요간선도로 및 서울시계 진출입도로의 통행량 역시 지속적으로 증가하고 있어, 철도의 급행서비스 확대 필요성이 대두 되고 있음

- 2017년 기준 인천광역시는 경인선과 수인선에 급행열차를 운영중임

- * 경인선 급행열차 : 평일 196회/일, 휴일 134회/일(13분 단축, 05시~24시)
- * 경인선 특급열차 : 평일 18회/일, 휴일 18회/일(20분 단축, 09시~18시)
- * 수인선 급행열차 : 평일 8회/일(7분 단축, 출퇴근시)

< 인천광역시 급행서비스 운영 현황 >

구분			운행횟수 (회/일)			정차역수 (개소)	소요시간(분)			운영시간대
			합계	상행	하행		완행	급행	절감	
경인선 (용산~동인천)	급행	평일	196	98	98	16	60	47	13	종일 (05시~24시)
		휴일	134	67	67					
	특급	평일	18	9	9	9	60	40	20	09시~18시
		휴일	18	9	9					
수인선 (인천~오이도)	평일		8	5	3	7	30	23	7	출퇴근

- 철도이용의 효율성 및 편의성을 제공하고, 타수단 대비 경쟁력을 갖기 위해서는 급행서비스 확대가 필요함

① 광역철도 급행서비스

사업개요

- 사업구간 : 경인선, 수인선, 공항철도 등 광역철도
- 사업내용 : 급행열차 운영계획 수립 및 운행횟수 증편
- 사업기간 : ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 향후 수인선 전체 구간 개통 및 분당선 직결운행이 제공될 경우, 열차 운영 효율성 제고 및 이용자 통행시간 단축 효과를 제공하기 위하여 지속적인 관련기관 협의를 통한 급행열차 운행횟수 증편 계획 수립
- 공항철도는 현재 서울역에서 인천국제공항역까지 58회/일 직통열차를 운행중이며, 향후 서울도시철도 9호선과 직결 운행될 예정으로 일반열차, 직통열차, 급행열차 운영 계획에 대한 지속적인 관련기관 협의를 통한 계획 수립

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
광역철도 급행서비스	급행서비스 지속 추진 및 운행횟수 증편					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
광역철도 급행서비스	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

② 도시철도 급행서비스

사업개요

- 사업구간 : 인천도시철도 1호선, 2호선 등 도시철도
- 사업내용 : 급행열차 운영계획 수립
- 사업기간 : ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 인천도시철도 1호선·2호선 급행화 방안으로 부분선(대피.대기선로) 건설 방식과 패턴방식(몇 개 역을 운행한 뒤 하나의 역을 무정차 통과하는 방식) 등 다양한 검토를 수행하여, 최적의 급행서비스 제공방안 검토 수행
 - * 부분선 건설 방식은 본선과 별도로 부분선을 건설하는 것으로, 지하철을 새로 뚫는 것과 같이 공사기간이 오래 걸리고 공사비도 많음
 - * 패턴방식은 현재의 신호체계를 변경하면 운행이 가능한 것으로, 부분선 방식에 비해 소요시간 단축 효과는 적지만 공사기간이 짧고 공사비가 작음

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도시철도 급행서비스	-	급행화 방안 검토	-	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
도시철도 급행서비스	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

노선 용량 증대

인천도시철도 2호선 차량 증차로 이용승객의 불편 해소

배경 및 필요성

- 첨두시(07:30~08:30) 경인선에서 2호선으로 환승하는 이용승객으로부터 객실 내 혼잡에 따른 차량증차 민원 지속적으로 발생하고 있음
- 인천 2호선의 혼잡도는 2017년 기준 최대 103.4%이나 인천 1호선, 공항철도 및 경인선 전동차에 비해 길이와 폭이 적어 이용승객이 느끼는 체감혼잡도는 매우 높음
 - 장래 첨두시 혼잡도는 2018년부터 급속하게 증가하여 2020년 155.0%에 이르고 2025년에는 164.8%로 분석됨
- 또한, 인천2호선은 량당 출입문이 좌우 각 3개로 1호선 대비 출입문 당 이용인원이 11.7%더 높아 2호선 이용객이 느끼는 혼잡도는 상대적으로 높음
- 인천도시철도 2호선은 개통이후 이용승객이 지속적으로 증가하고 있으며, 장래 혼잡도를 반영하여 조기 차량증차로 이용승객의 불편 해소가 필요함

사업개요

- 사업구간 : 인천도시철도 2호선(L=29.2km, 정거장: 27개소)
- 사업내용 : 인천도시철도 2호선(L=29.2km, 정거장: 27개소)
열차 증차 및 편성 증대(전동차 6편성 12량, 유치선 3선 765m 등)
- 사업기간 : 2018~2021
- 총사업비 : 46,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2020년까지 별도 부지 확보 없이 운연차량기지 내 유치선을 증설하여 인천2호선 차량의 특성과 수송수요예측을 고려한 6편성 12량 도입 및 유치선(3선), 부대시설을 증설하여 출퇴근 시간대 시격을 3분 20초 ⇒ 3분으로 단축 운영
- 4량 1편성(86량 증차)으로의 증차는 차량주박기지 추가부지 확보하여 유치선, 검사고, 전기/신호/통신시스템 증설 등이 필요하며 향후 수송수요 증가 변화 추이를 감안하여 중 장기적으로 검토 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
노선용량증대	-	설계 및 사업발주	차량구입, 시스템 구축, 궤도 부설		영업 운행개시	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
노선용량증대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	46,000.0	46,000.0	-	2,000.0	21,100.0	22,900.0	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	46,000.0	46,000.0	-	2,000.0	21,100.0	22,900.0	-	-	

주 : 「인천광역시 교통국(2018.7), 2018 주요업무 보고」, 내부자료 반영

노후 철도시설 정비

철도 노후시설물 정비로 철도 안전 불안감을 해소하여 안전 사고 위험 예방

배경 및 필요성

- 1999년 개통된 인천도시철도 1호선도 법정 내구연한에 도달하여 노후시설에 대한 지속적인 정비할 필요가 있음
- 광역/도시철도 운행에 있어 중대하고 시민의 안전을 위협하는 안전사고 위험을 예방할 필요가 있음

사업개요

- 사업구간 : 인천시 전체 철도 노선
- 사업내용 : 내구연한 초과 시기에 따라 단계적 정비 및 교체 지원
- 사업기간 : ~2036년
- 총사업비 : 195,000백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 45,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천 1호선을 우선으로 안전운행과 관련된 노후시설 교체
- 향후 인천2호선 등의 노후시설도 내구연한 초과시기에 따라 단계적으로 교체

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
노후시설물 정비	시설물 정비 및 교체 지원					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
노후시설물 정비	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	195,000.0	45,000.0	5,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0	150,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	195,000.0	45,000.0	5,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0	10,000.0	150,000.0	

주 : 「인천광역시 교통정책과(2018.1), 2018년 주요업무 편람」, 내부자료 반영

무임승차 정부지원

도시철도 무임수송에 대한 국비 지급 근거 마련과 제도화 추진

배경 및 필요성

- 급격한 고령화와 도시철도 노선의 광역화, 정부의 유공자 보훈정책 강화 등으로 법정 무임승차자가 급증한 결과, 2016년 전국 도시철도 무임승차자는 4.2억 명에 달하며 그에 따른 무임손실도 5,543억 원으로 집계되었고, 계속되는 고령화 추세로 무임승차자는 더욱 늘어날 전망이다

< 도시철도 무임 승차 현황 >

(단위 : 백만명, 억원, %)

구 분	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	연평균 증가율
총 승객(a)	2,395	2,456	2,497	2,488	2,526	1.3%
무임승객(b)	371	385	401	409	424	3.4%
무임승객 비율(b/a)	15.5%	15.7%	16.1%	16.4%	16.8%	-
당기 손실(1)	8,226	7,705	8,957	7,954	8,395	0.5%
무임손실(2)	4,239	4,456	4,692	5,081	5,543	6.9%
무임손실 비율(2/1)	51.5%	57.8%	52.4%	63.9%	66.0%	-

자료 : 인천광역시 보도자료(2017.6.21.), 「도시철도 법정 무임승차 손실, 이제는 중앙정부가 나서야 할 때」, 6개 특·광역시, “국정기획자문위원회에 공동건의문 전달”

- 지하철 무임승차제도와 관련해 도시철도 운영기관과 지방자치단체의 재정부담이 가중되며, 고령화 추세로 무임승차자는 더욱 늘어날 전망으로 손실금에 대한 정부 지원 필요

사업개요

- 사업구간 : 인천광역시 전체 철도 노선
- 사업내용 : 도시철도 노선 무임승차 정부지원
- 사업기간 : 2017~2018
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 인천시는 정부에 법정 무임승차 손실에 대한 지원을 지속적으로 요청 필요
 - 인천시의 도시철도는 선로, 전동차 등 시설들의 노후화로 막대한 재원을 투입하여 이를 교체하여야 하나, 계속된 적자로 재원을 마련하지 못하고 있는 상황임
 - * 정부는 한국철도공사가 운영하고 있는 수도권 도시철도 구간에서 발생하는 법정 무임승차 손실의 약 50~60%를 매년 보전 중임
 - * 수도권 도시철도를 동일한 운임으로 운영중인 한국철도공사에만 「철도산업발전기본법」에 따라 원인제공자인 정부가 도시철도 법정 무임승차 손실을 보전하고 있는 것은 형평성에 어긋남
- 도시철도법이나 노인복지법 등 무임수송 관련 법률에 공익서비스 제공에 따른 보상 조항을 신설하여, 도시철도 무임수송에 대한 국비 지급 근거 마련과 제도화를 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
무임승차 정부지원	국비지원 건의					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
무임승차 정부지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

무인운전 검토

무인자동운행이 가능한 지능형 열차자율주행제어 기술 확대를 통한 철도 서비스 질, 경제적 효과 증대

배경 및 필요성

- 열차 운행의 효율성 제고를 위해 선행 열차와 후행 열차 간, 열차와 선로변 설비간 직접 통신을 통해 무인 자동운행이 가능한 지능형 열차자율주행제어 기술개발 필요

사업개요

- 사업구간 : 인천시 전체 철도 노선
- 사업내용 : 인천1호선, 수인선, 경인선 등 무인운전시스템 운영
- 사업기간 : ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 인천1호선, 수인선, 경인선, 신규노선 등 점진적인 무인운전 (UTO : Unattended Train Operation)시스템 운영 계획 수립
 - 현재 인천 2호선의 경우 무인운전으로 운행 중

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
무인운전 검토	열차간 통신기반 열차 자율주행 시스템 개발					

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

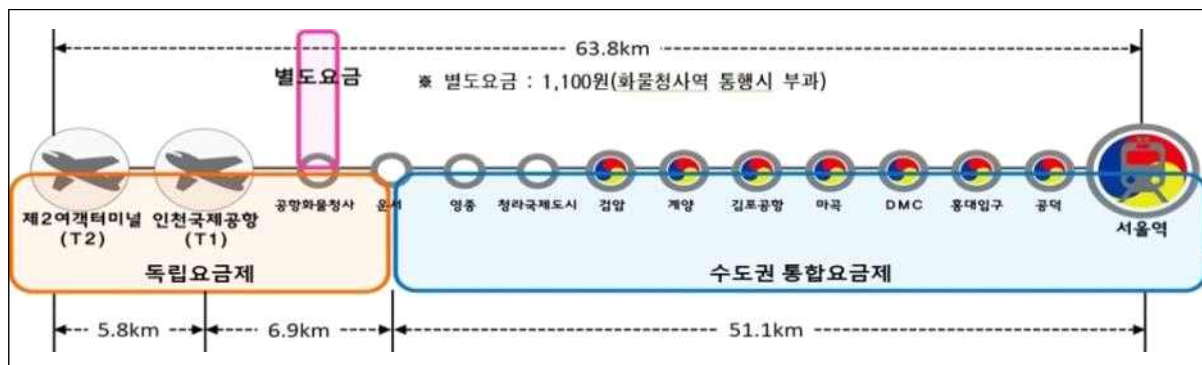
구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
무인운전 검토	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

영종도 공항철도 운임체계 개선

이원화된 요금체제로 운영 중인 공항철도 요금제를 단일화하여
교통비 부담 완화

배경 및 필요성

- 공항철도 서울역~청라국제도시역 구간은 현재 수도권 통합 환승요금제를 적용받지만 영종 지역은 독립요금제를 유지하고 있음
 - * 통합요금제 구간 : 기본요금(10km) 1,250원 + 5km당 100원, 환승할인 있음
 - * 독립요금제 구간 : 기본요금(10km) 900원 + 1km당 130원, 환승할인 없음
- 인천시는 공항철도 영종구간의 독립요금제 운영으로 공항철도를 이용하는 영종주민들의 요금차별화 해소가 필요함
 - 수도권 통합요금제 구간(서울역~청라국제도시역)과 독립요금제구간(청라국제도시역~제2여객터미널)으로 이원화된 요금체제로 운영 중인 공항철도 요금제를 단일화하여 교통비 부담 완화 필요



< 공항철도 요금제 현황 >

사업개요

- 사업구간 : 인천국제공항철도
- 사업내용 : 공항철도 독립요금제 ⇒ 수도권통합요금제 개선
- 사업기간 : 2017~2018
- 총사업비 : 400백만 원(시비 25%, 기타(서울/경기/코레일) 75%)

추진방안

- 이용자 형평성 및 운영기관(공항철도(주))의 운임수입을 감안한 현실적 개선안 도출, 공항철도 전구간 수도권통합요금 적용으로 시민의 교통 부담 경감 추진

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
대중교통 통합환승할인제	요금체계 개선 연구 용역	협의, 건의	-	-	-	

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
영종도 공항철도 운임체계 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	100.0	100.0	100.0	-	-	-	-	-	
	기타	300.0	300.0	300.0	-	-	-	-	-	
	합계	400.0	400.0	400.0	-	-	-	-	-	

주 : 「인천광역시 교통국(2018.7), 2018 주요업무 보고」, 내부자료 반영

교통약자 편의시설 확충 및 이용환경 개선

철도 이동편의시설을 확충하여 교통약자의 이동권을 확보할 뿐만 아니라 전체 이용자의 이동 편의를 증진

배경 및 필요성

- 철도의 고령자 이용률 증가 추세 등에 따라 역사내 이동편의 시설 설치에 대한 사회적 요구가 지속적으로 증가하고 있음
 - 인천도시철도 1·2호선 56개역 대비 이동편의시설 설치율
 - * 엘리베이터 역당 3.5대, 에스컬레이터 역당 7.3대
- 도시철도 이동편의시설을 확충하여 교통약자의 이동권을 확보할 뿐만 아니라 전체 이용자의 이동 편의를 증진 필요

사업개요

- 사업구간 : 인천광역시 전체 철도 역사
- 사업규모 : E/V 4개 정거장, E/C 21개 정거장
- 사업기간 : 2020~2026
- 총사업비 : 43,983백만 원(국비 40%, 시비 60%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 14,911백만 원(국비 40%, 시비 60%)

추진방안

- 엘리베이터는 우선적으로 미설치역을 대상으로 추진 (갈산역, 부평구청역, 운연역, 계양역)
- 에스컬레이터는 구조적으로 설치가 곤란한 출입구 외에 모든 출입구에 설치를 목표로 하여 중·장기적으로 지속추진
- 이동편의시설의 장애 발생률이 높은 것을 감안하여 관련 안전점검체계를 개선 및 강화
- 마모가 많은 주요 부품에 대해 정밀 점검을 위한 교체주기 설정 및 사전 교체, 정밀 점검용역 관리감독 강화 등 예방안전점검체계 강화

< 인천도시철도 이동편의시설 미설치역(2017.11 기준) >

종류		미설치역수	역명
엘레베이터	외부	4	계양(1호선), 갈산(1호선), 부평구청(1호선), 운연(2호선)
	내부	-	
에스컬레이터	외부	16	굴현(1호선), 박촌(1호선), 임학(1호선), 경인교대(1호선), 부평(1호선), 동수(1호선), 부평삼거리(1호선), 인천시청(1호선), 동막(1호선), 국제업무지구(1호선), 석남(2호선), 서부여성회관(2호선), 인천가좌(2호선), 시민공원(2호선), 석바위시장(2호선), 운연(2호선)
	내부	5	계양(1호선), 굴현(1호선), 박촌(1호선), 신연수(1호선), 동막(1호선)

자료 : 인천광역시(2017.11), 「교통국 일반현황(2017.11.30. 기준)」, 내부자료

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선	E/C 10대 설치	-	-	E/V 1개역사 E/C 2개역사	E/V 1개역사 E/C 2개역사	E/V 2개역사 E/C 17개역사

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선	국비	17,825.0	6,196.0	3,022.0	-	-	1,587.0	1,587.0	11,629.0	
	시비	26,158.0	8,715.0	3,955.0	-	-	2,380.0	2,380.0	17,443.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	43,983.0	14,911.0	6,977.0	-	-	3,967.0	3,967.0	29,072.0	

주 : 「인천광역시 교통국(2017.11), 2018 교통주권(II) 핵심과제 실천계획」, 내부자료 반영

열차 혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입

차내 혼잡도 사전 안내 시스템 도입을 통한 승객 분산 유도

배경 및 필요성

- 도시철도 이용자의 편의를 위한 ITS 기술을 접목한 정보제공 시스템이 미약한 실정이며, 첨두시 효율적인 열차 운영을 위한 운영시스템이 부재함
- 도시철도에 ITS 기술을 접목하여 정보제공 유형을 다양화하고 승객의 안전성을 강화할 필요가 있음
 - 현재 승객에게 제공되는 정보는 열차 도착 정보에 국한
 - 객차별 이용률이 승강장 진출입부(계단, 환승통로) 위치에 따라 편차가 발생하여 첨두시 운영 효율이 저하

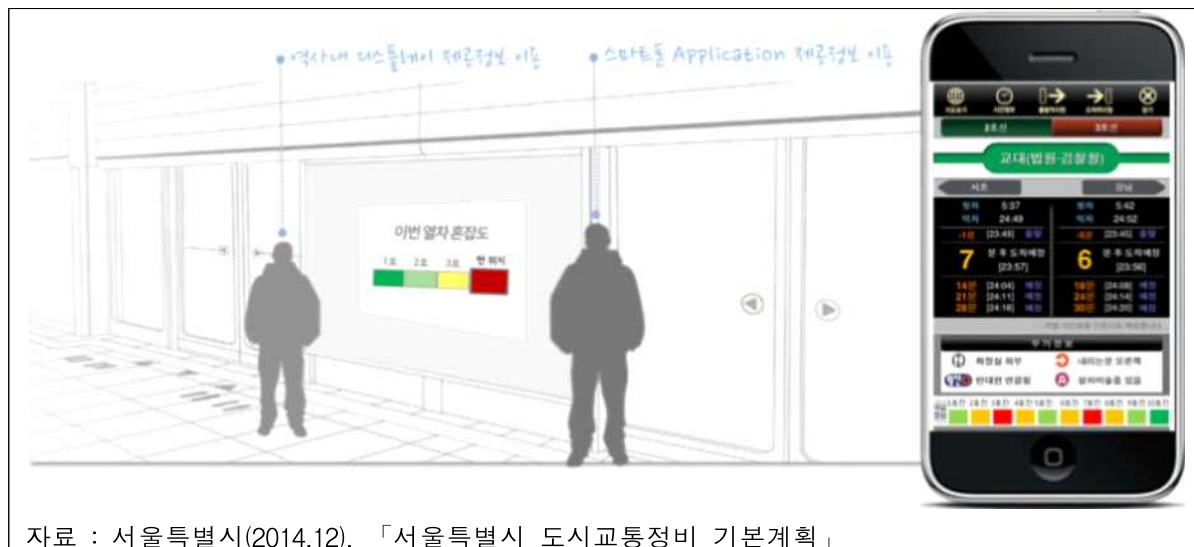
사업개요

- 사업구간 : 인천광역시 전체 철도 역사
- 사업내용 : 열차혼잡도 기반 승객유도 개발, 시범운영 및 시스템 구축
- 사업기간 : 2019~2026
- 총사업비 : 800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 500백만 원(시비 100%)

추진방안

- 차내 혼잡도 사전 안내 시스템 도입 검토
 - 검지 카메라를 객차 승하차지점에 설치하여 객차별 재차인원을 파악
 - 열차 출발시점의 객차별 차내 혼잡도 정보를 산출
 - 다음 역 이용자들에게 도착 열차의 객차별 혼잡도 정보를 제공하여 승객 분산을 유도
- * 스크린도어에 설치된 디스플레이 장치, 스마트폰 등 디지털 기기의 앱을 통해 정보 제공

- 첨단 승객 검지 시스템, 스마트 디스플레이 시스템, 정보 가공 및 통신 시스템 등 필요 기술을 검토



자료 : 서울특별시(2014.12), 「서울특별시 도시교통정비 기본계획」

< 공항철도 요금제 현황 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
열차 혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입	-	-	개발연구		시범운영	시스템 구축

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
열차 혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	800.0	500.0	-	-	100.0	100.0	300.0	300.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	800.0	500.0	-	-	100.0	100.0	300.0	300.0	

주 : 「인천광역시 교통국(2017.11), 2018 교통주권(II) 핵심과제 실천계획」, 내부자료 반영

1-2 남북통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절·병목 없는 최적도로망 구축

고속·광역도로망 구축 및 정비

서울지향이 아닌 인천내부를 순환하는 광역간선도로망 구축
으로 동서남북 사통팔달 및 순환도로망 체계 구축

배경 및 필요성

- 인천시는 수도권 서부지역의 광역 생활권 중심도시로써 경제 규모가 확대됨에 따라 인구 및 고용의 지속적 유입으로 교통량이 증가하고 있는 상황임
- 수도권 서측에 위치하여 동서방향 광역간선도로망은 비교적 잘 구축되어 있으나, 남북방향 광역간선도로망 및 연계체계는 미흡한 실정임
- 서울 및 주변 도시를 연결하는 광역간선도로망 구축 등 합리적 도로망 구축을 위한 광역도로망 정비 필요
- 광역간선도로망 미연결 구간을 연결하여 서울지향이 아닌 인천내부를 순환하는 「4×4 광역간선도로망 + 2순환망 체계*」로 구축방안 마련

* 남북축 4개 노선, 동서축 2개 노선

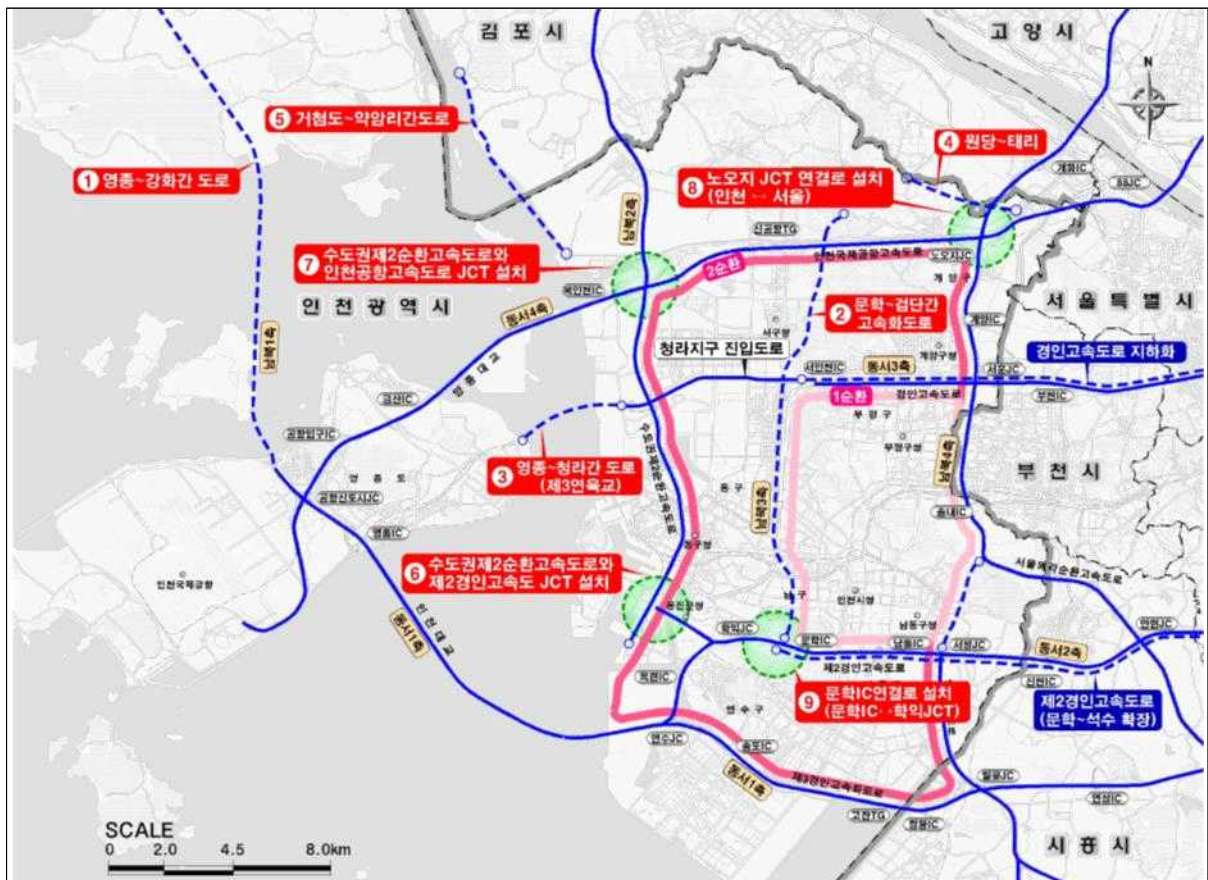
사업개요

- 사업내용 : 고속·광역도로망 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2031년
- 총사업비 : 9,088,200백만 원(국비 33.4%, 시비 6.3%, 기타 60.3%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 890,630백만 원(국비 25.5%, 시비 16.8%, 기타 57.7%)

추진방안

- 경인고속도로 일반화와 상습 지·정체에 따른 도로망 확충 및 광역간선도로간 연계성 확보를 위한 노선 계획
- 광역간선도로망 3개 노선, 광역도로 2개 노선 개설 및 광역간선도로 미연결(Missing Link) 지점 4개 연계 계획

연번	사업명	구 간	연장(km)	차로수	추진단계
①	영종~강화간 도로	영종도~강화	13.3	4	타당성평가 진행중
②	문학~검단간 고속화도로	문학IC~검단	18.21	4	민자 적격성 검토중
③	영종~청라간 도로(제3연륙교)	중구 중산동~서구 원창동	4.88	6	기본설계용역 수립중
④	원당~태리	서구 원당~김포 태리	5.0	6~8	계획중(인천구간 완료)
⑤	거침도~약암리간 도로	서구 거침도~김포 약암리	6.4	4	설계중
⑥	제2외곽순환(인천~김포)와 제2경인고속도로 연결		-	-	계획중
⑦	제2외곽순환(인천~김포)와 인천국제공항고속도로 연결		-	-	계획중
⑧	노오지JCT 서울방면 연결로 설치		-	-	설계중
⑨	문학IC 연결로 설치		-	-	계획중



< 광역간선도로망 구축계획 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
영종 ~강화간 도로	타당성평가 및 기본설계		-	-	-	-
문학~검단간 고속화도로	-	설계 및 착공				2024년 준공예정
영종 ~청라간 도로 (제3연륙교)	-	설계 및 착공				2024년 준공예정
인천 서구 원당~김포 태리	-	-	설계	설계 및 착공		2024년 준공예정
인천 서구 거침도~김포 약암리간 도로	-	기본 및 실시설계	설계 및 착공			2023년 준공예정
수도권제2순환(인천~김포) 와 제2경인고속도로 연결	-	-	-	설계	착공	2022년 준공예정
수도권제2순환(인천~김포) 와 인천국제공항고속도로 연결	-	-	-	설계	착공	2022년 준공예정
노오지JCT 인천, 서울방면 연결로 설치	설계	착공	준공	-	-	-
문학IC 연결로 설치			설계	착공	준공	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
영종~강화간 도로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	200.0	200.0	200.0	-	-	-	-	-	-
	기타	633,400.0	-	-	-	-	-	-	633,400.0	-
	합계	633,600.0	200.0	200.0	-	-	-	-	633,400.0	-
문학~검단간 고속화도로	국비	54,800.0	16,440.0	-	-	-	5,480.0	10,960.0	38,360.0	-
	시비	417,200.0	125,160.0	-	-	-	41,720.0	83,440.0	292,040.0	-
	기타	868,900.0	260,670.0	-	-	-	86,890.0	173,780.0	608,230.0	-
	합계	1,340,900.0	402,270.0	-	-	-	134,090.0	268,180.0	938,630.0	-
영종~청라간 도로 (제3연륙교)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	493,500.0	253,500.0	-	8,200.0	15,300.0	80,000.0	150,000.0	240,000.0	-
	합계	493,500.0	253,500.0	-	8,200.0	15,300.0	80,000.0	150,000.0	240,000.0	-
인천 서구 원당~김포 태리	국비	28,000.0	-	-	-	-	2,800.0	5,600.0	19,600.0	-
	시비	28,000.0	-	-	-	-	2,800.0	5,600.0	19,600.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	56,000.0	-	-	-	-	5,600.0	11,200.0	39,200.0	-
인천 서구 거침도~김포 약암리간 도로	국비	23,000.0	-	-	-	2,330.0	4,660.0	6,990.0	9,320.0	-
	시비	23,300.0	-	-	-	2,330.0	4,660.0	6,990.0	9,320.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	46,600.0	-	-	-	4,660.0	9,320.0	13,980.0	18,640.0	-
수도권제2순환(인 천~김포)와 제2경인고속도로 연결	국비	66,000.0	33,000	-	-	-	-	33,000.0	33,000.0	-
	시비	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	56,000.0	33,100.0	-	-	100.0	-	11,200.0	39,200.0	-
수도권제2순환(인 천~김포)와 인천국제공항고속 도로 연결	국비	67,600.0	33,800.0	-	-	-	-	33,800.0	33,800.0	-
	시비	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	46,300.0	33,900.0	-	-	4,660.0	-	13,980.0	18,640.0	-
노오지JCT 인천, 서울방면 연결로 설치	국비	71,200.0	71,200.0	-	35,600.0	35,600.0	-	-	-	-
	시비	1,700.0	1,700.0	-	850.0	850.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	72,900.0	72,900.0	-	36,450.0	36,450.0	-	-	-	-
문학IC 연결로 설치	국비	50,000.0	-	-	-	-	25,000.0	25,000.0	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	50,000.0	-	-	-	-	25,000.0	25,000.0	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

도로기능 및 위계설정

도로의 기능 및 특성에 따라 도로위계를 재정립하여 주간선도로와 보조간선도로의 기능상 구분을 명확히 하고, 간선도로 기능별 특징을 고려한 정비방안 수립

배경 및 필요성

- 도로의 기능 및 특성에 따라 도로위계를 재정립하여 주간선도로와 보조간선도로의 기능상 구분을 명확히 하고, 간선도로 기능별 특징을 고려한 정비방안 수립이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 도로기능 분류기준에 따라 기능별 특성을 고려하여 주간선도로와 보조간선도로 설정

추진방안

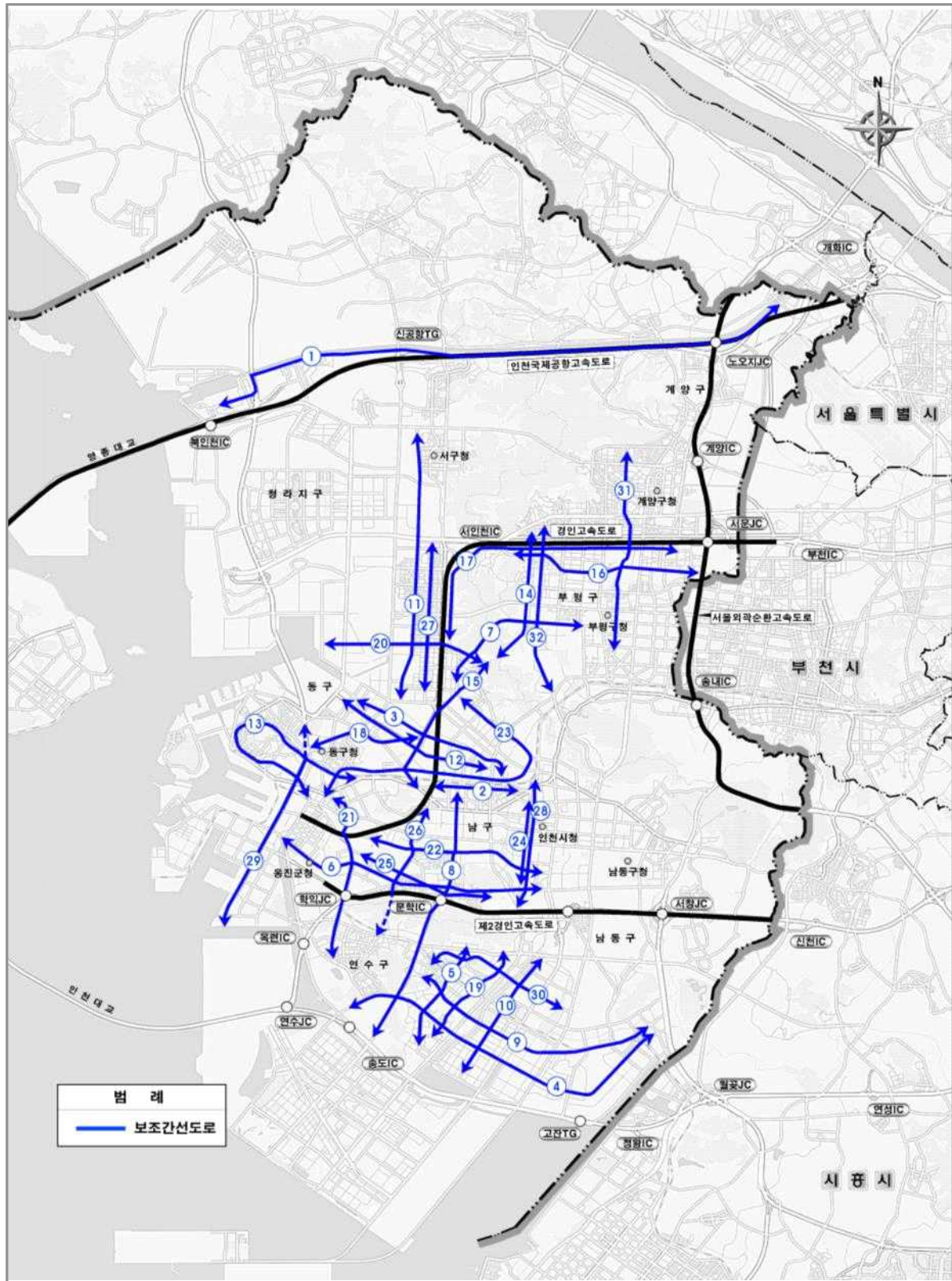
- 간선도로 분류기준을 검토하여 도로기능 분류 기준을 수립하고, 기능적 측면에서 광역간, 도시내 도로연결 체계와 위계별 이동성, 접근성을 검토하고, 계획적 측면에서 설계속도, 차로폭, 배치간격 등을 검토
- 주간선도로 24개 노선, 보조간선도로 32개 노선 설정

- 주간선도로 설정

구분	도로명	시점	종점	연장(km)	차로수
1	별 말 로	부천시계	김포시계	3.4	4
2	드 림 로	수도권매립지입구	김포시계	11.35	4~6
3	중봉대로	송현오거리	경명대로(경서삼거리)	8.2	8~10
4	경명대로	파랑로	부천시계	13.72	2~8
5	비류대로	아암대로(웅암사거리)	소래로(주적골삼거리)	9.1	8
6	무네미로	제2경인(시종점부)	해상교통관제센터	3.15	4~10
7	아암대로	능안삼거리	제3경인 요금소	13	6~8
8	소 래 로	소래포구앞	백범로(만수사거리)	5.89	6
9	봉오대로	효성2동	부천시계	4.97	6~10
10	봉수대로	송림삼거리	김포시계	16.5	6~8
11	서 곶 로	서달로	원당대로(완정삼거리)	9.95	4~10
12	호구포로	아암대로	백범로(간석사거리)	9	6
13	원당대로	거만산업단지	김포시계	9.1	8
14	남동대로	아암대로(외암삼거리)	경인로(간석오거리)	9.3	6~8
15	장 제 로	백범로(간석사거리)	김포시계	9.1	8
16	축향대로	제2경인(시점부)	해상교통관제센터	3.15	4~10
17	경인+인종로	봉수대로(송림삼거리 하부)	부천시계	18.89	4~8
18	길 주 로	봉수대로	부천시계	6.9	4~6
19	인주대로	능안삼거리	수인로(치아고개삼거리)	10.7	8
20	경원대로	아암대로(외암도사거리)	장제로(굴다리오거리)	14.3	6~10
21	백범+수인로	중봉대로	시흥시계	13.15	6~8
22	아나지로	염곡로	부천시계	8.1	4~6
23	구 월 로	경인로	백범로(만수주공사거리)	3.8	6
24	계양+부평대로	경원대로(부평역사거리)	경명대로(계산삼거리)	5.79	8

- 보조간선도로 설정

구분	도로명	시점	종점	연장(km)	차로수
1	정서진로	인천터미널 물류단지	김포터미널 물류단지	16.24	2
2	주 안 로	경인로(도화초교사거리)	경인로(주원초교사거리)	2.7	6
3	방 축 로	중봉대로(방축삼거리)	석정로(간석역)	5	6
4	앵고개로	아암대로(송도3교)	논현고잔로(논고개길삼거리)	6.5	4~6
5	먼우금로	능허대로(구석말삼거리)	비류대로(수리봉사거리)	3.1	4~8
6	매소홀로	서해대로 (수산물품질검사원)	서창지구	8.53	4~6
7	원 적 로	장고개로(가재울사거리)	부평대로(산곡입구삼거리)	4.9	4~6
8	미추홀대로	아암대로	주안로(주안역삼거리)	7.2	6~10
9	청릉대로	미추홀대로	소래로	7.43	6~8
10	남동서로	능허대로(유수지삼거리)	비류대로(남동공단입구)	4	4
11	염 곡 로	방축로	아나지로	4.3	4
12	염 전 로	중봉대로	경원대로(석정삼거리)	4.5	4
13	제물량+참외전로	능안삼거리	경인로(송의삼거리)	7.6	2~6
14	마 장 로	경인로(부평삼거리)	봉오대로	4.6	6
15	장고개로	숙골로(도화오거리)	장고개삼거리	3.2	6
16	평 천 로	서달로	부천시계	5.5	6
17	서달+부평북로	평천로	건지로(건지삼거리)	8.0	2~4
18	송 림 로	참외전로(배다리사거리)	장고개로(인천교삼거리)	3.1	4~8
19	원인재로	먼우금로(서면초교)	비류대로(길마산사거리)	3.3	4
20	건 지 로	북향	장고개로	3.7	6
21	독 배 로	능허대로(KT송도지사앞)	석정로(송의로터리)	4.9	4~6
22	인 하 로	독배로	남동경찰서	6.25	4~6
23	석정+열우물로	인주대로(남부역삼거리)	장고개로(가재울사거리)	8.77	4~8
24	문 화 로	매소홀로(교통공원사거리)	경인로(주원초교사거리)	2.7	4
25	소 성 로	독배로(비룡삼거리)	매소홀로	3.7	2~6
26	한나루로	아암대로	경인로(도화IC)	3.7	6
27	가 정 로	백범로(가좌삼거리)	아나지로	4.3	4
28	예 술 로	경원대로(문학경기장정문)	백범로(동암역남광장입구)	3.7	4~6
29	서해대로	남향	인중로(송현사거리)	5	6~10
30	함박외로	청능대로	호구포로	4.7	4~6
31	주부토로	부평대로	계양산로	6	4
32	안 남 로	경인로(동수역사거리)	경인대부설초교	4.76	4



< 보조간선도로 설정 >

도시간선도로망 구축 및 정비

도시공간구조 변화에 부합하는 도시내부 가로망체계 구축으로
교통소통 개선, 통행시간 단축, 교통혼잡 및 물류비용 절감

배경 및 필요성

- 인천은 송도신도시, 청라지구, 루원시티 등 대규모 개발사업에 따른 인구증가로 인구 300만명을 돌파하고, 시내부 통행량 증가 및 교통혼잡비용이 증가하고 있는 상황임
- 도시공간구조 변화 및 대규모 개발계획에 의해 변화하는 교통 수요에 대응하고, 도시내 원활한 교통소통을 위한 가로망체계 구축 필요
- 향후 도시공간구조 변화에 부합하는 도시내부 가로망체계를 구축하고, 도시내 교통소통 개선, 통행시간 단축으로 교통혼잡 및 물류비용 절감

사업개요

- 사업내용 : 도시간선도로망 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2028년
- 총사업비 : 4,023,436.0백만 원(국비 6.0%, 시비 94.0%)
 - 중기계획기간 총 사업비 : 1,754,136.2백만 원(국비 8.9%, 시비 91.1%)

추진방안

- 주요 교통축을 연계하고, 산업단지 및 택지개발로 인한 지·정체 구간 등의 개선방안 수립
- 간선도로망 개선방안으로 경인고속도로 일반화, 도화IC~문학IC간 혼잡도로 등 노선 계획

구 분	연번	사업명	연장 (km)	차로수/ 폭원(m)	신설/ 확장
도시 간선 도로	①	경명대로~원당대로 연결도로 개설	4.96	6	신설
	②	도화IC~문학IC 도로 개설	3.00	4	신설
	③	검단신도시~대곡동간 도로 개설	2.70	4	신설
	④	봉오대로~드림로간 도로 개설	6.20	6	신설
	⑤	간석고가교 연장 설치 (간석오거리~벽돌막사거리)	0.80	4	신설
	⑥	대한항공유류고~봉수대로간 도로 개설	1.26	6	신설
	⑦	검단산업단지~검단우회도로 확장	2.94	4→8	확장
	⑧	금곡동~대곡동간 도로 개설	3.21	8	신설
	⑨	도계~마전간 도로 개설	2.34	6	신설
	⑩	신흥동 삼익아파트~동국제강간 도로개설	2.51	50~70	신설
	⑪	인천여상~능안삼거리간 도로개설	1.21	40~46	신설
	⑫	계양IC~부천시계간 도로확장	0.77	20→40	확장
	⑬	북향 대1-7호선 도로개설	0.58	35.0	신설
	⑭	인주대로(능안삼거리~용일사거리) 확장	2.70	15.0	확장
	⑮	원당대로~금곡교차로간 도로확장	2.46	10.0	확장
	⑯	원당대로(완정삼거리)~광3-24호선 도로	2.92	40.0	신설
	⑰	고산후로(원당지구북측~검단로) 확장	2.83	10.0	확장
	⑱	장제로(임학사거리~굴현역) 확장	2.90	10.0	확장
	⑲	장제로(굴현역~김포시계) 확장	1.91	10.0	확장
	⑳	경인고속도로 일반화	10.45	6	개량
		안동포사거리 입체화	0.50	4	신설
		능안삼거리~유동삼거리 지하도로 개설	1.50	4	신설
		기타 도시간선도로 정비사업	65.27	-	-

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경명대로~원당대로 연결도로 개설	-	착공 및 공사				2025년 준공예정
도화IC~문학IC 도로 개설	-	-	착공 및 공사			2024년 준공예정
검단신도시~대곡동간 도로 개설	-	-	-	기본 및 실시설계	착공	2023년 준공예정
봉오대로~드림로간 도로 개설	-	-	착공 및 공사			2026년 준공예정
간석고가교 연장 설치 (간석오거리~벽돌막사거리)	-	-	공사 및 준공			-
대한항공유류교~봉수대로 간 도로 개설	-	공사 및 준공			-	-
검단산업단지~검단우회도 로 확장	공사 및 준공					-
금곡동~대곡동간 도로 개설	-	착공 및 공사				2025년 준공예정
도계~마전간 도로 개설	-	-	착공 및 공사			2022년 준공예정
신흥동 삼익아파트~동국제강간 도로개설	공사 및 준공			-	-	-
인천여상~능안삼거리간 도로개설	-	착공 및 공사				2026년 준공예정
계양IC~부천시계간 도로확장	-	착공 및 공사				2025년 준공예정
북항 대1-7호선 도로개설	-	-	-	착공 및 공사		2025년 준공예정
인주대로(능안삼거리~용일 사거리) 확장	-	-	-	-	착공	2026년 준공예정
원당대로~금곡교차로간 도로확장	-	-	-	-	착공	2025년 준공예정
원당대로(완정삼거리)~광3- 24호선 도로	-	착공 및 공사				2025년 준공예정
고산후로(원당지구북측~검 단로) 확장	-	-	-	-	착공	2025년 준공예정
장제로(임학사거리~굴현역) 확장	-	-	-	-	착공	2026년 준공예정
장제로(굴현역~김포시계) 확장	-	-	-	-	착공	2026년 준공예정
경인고속도로 일반화	착공 및 공사					2026년 준공예정
안동포사거리 입체화	-	-	공사 및 준공			-
능안삼거리~유동삼거리 지하도로 개설	-	-	-	-	착공	2025년 준공예정
기타 도시간선도로 정비사업	착공 및 공사					2029년 준공예정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간					중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
경명대로 ~ 원당대로 연결도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	143,300.0	130,117.0	-	32,099.0	58,180.0	36,542.0	3,296.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	143,300.0	130,117.0	-	32,099.0	58,180.0	36,542.0	3,296.0
도화IC ~ 문학IC 도로 개설	국비	125,440.0	62,720.0	-	-	6,272.0	25,088.0	31,360.0
	시비	129,270.0	64,635.0	-	-	6,463.5	25,854.0	32,317.5
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	254,710.0	127,355.0	-	-	12,735.5	50,942.0	63,677.5
검단신도시 ~ 대곡동간 도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	46,170.0	-	-	-	1,620.0	13,365.0	31,185.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	46,170.0	-	-	-	1,620.0	13,365.0	31,185.0
봉오대로 ~ 드림로간 도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	339,800.0	85,065.0	-	-	11,000.0	11,000.0	63,065.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	339,800.0	85,065.0	-	-	11,000.0	11,000.0	63,065.0
간석고가교 연장 설치 (간석오거리 ~ 벽 돌막사거리)	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	54,540.0	54,540.0	-	-	16,362.0	21,816.0	16,362.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	54,540.0	54,540.0	-	-	16,362.0	21,816.0	16,362.0
대한항공유류고 ~ 봉수대로간 도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	84,015.0	84,015.0	-	11,720.0	6,981.0	65,314.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	84,015.0	84,015.0	-	11,720.0	6,981.0	65,314.0	-
검단산업단지 ~ 검단우회도로 확장	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	30,803.0	30,803.0	12,115.0	4,446.0	2,648.0	457.0	11,137.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	30,803.0	30,803.0	12,115.0	4,446.0	2,648.0	457.0	11,137.0
금곡동 ~ 대곡동간 도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	233,627.0	221,479.0	-	57,005.0	99,525.0	61,911.0	3,038.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	233,627.0	221,479.0	-	57,005.0	99,525.0	61,911.0	3,038.0
도계 ~ 마전간 도로 개설	국비	36,792.0	26,792.0	-	-	6,872.0	10,000.0	9,920.0
	시비	66,900.0	63,299.0	-	7,000.0	18,000.0	24,300.0	13,999.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	103,692.0	90,091.0	-	7,000.0	24,872.0	34,300.0	23,919.0
신흥동 삼익아파트 ~ 동국제강간 도로개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	30,089.0	30,089.0	3,752.0	11,089.0	15,248.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	30,089.0	30,089.0	3,752.0	11,089.0	15,248.0	-	-
인천여상 ~ 능안삼거리간 도로개설	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	42,100.0	12,512.0	-	5,862.0	3,492.0	603.0	2,555.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	42,100.0	12,512.0	-	5,862.0	3,492.0	603.0	2,555.0
계양IC ~ 부천시계간 도로확장	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	20,600.0	18,376.0	-	4,614.0	7,952.0	5,253.0	557.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	20,600.0	18,376.0	-	4,614.0	7,952.0	5,253.0	557.0

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						증장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
북 항 대 1-7호선 도로개설	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	38,607.0	2,892.0	-	-	-	552.0	2,340.0	35,715.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	38,607.0	2,892.0	-	-	-	552.0	2,340.0	35,715.0	
인주대로 (능안삼거리~ 용일사거리) 확장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	165,800.0	28,635.0	-	-	-	-	28,635.0	137,165.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	165,800.0	28,635.0	-	-	-	-	28,635.0	137,165.0	
원당대로~ 금곡교차로간 도로확장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	21,900.0	4,380.0	-	-	-	-	4,380.0	17,520.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	21,900.0	4,380.0	-	-	-	-	4,380.0	17,520.0	
원당대로 (완정삼거리)~ 광3-24호선 도로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	80,300.0	18,837.0	-	2,044.0	1,217.0	210.0	15,366.0	61,463.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	80,300.0	18,837.0	-	2,044.0	1,217.0	210.0	15,366.0	61,463.0	
고산후로 (원당지구북측~ 검단로) 확장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	22,400.0	4,480.0	-	-	-	-	4,480.0	17,920.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	22,400.0	4,480.0	-	-	-	-	4,480.0	17,920.0	
장제로 (임학사거리~ 굴현역) 확장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	102,100.0	17,020.0	-	-	-	-	17,020.0	85,080.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	102,100.0	17,020.0	-	-	-	-	17,020.0	85,080.0	
장제로 (굴현역~ 김포시계) 확장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	11,000.0	1,835.0	-	-	-	-	1,835.0	9,165.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	11,000.0	1,835.0	-	-	-	-	1,835.0	9,165.0	
경인고속도로 일반화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	400,000.0	128,000.0	16,000.0	20,000.0	20,000.0	32,000.0	40,000.0	272,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	400,000.0	128,000.0	16,000.0	20,000.0	20,000.0	32,000.0	40,000.0	272,000.0	
안동포사거리 입체화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	25,178.0	25,178.0	-	-	7,553.4	10,071.2	7,553.4	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	25,178.0	25,178.0	-	-	7,553.4	10,071.2	7,553.4	-	
능안삼거리~ 유동삼거리 지하도로 개설	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	122,662.0	12,266.2	-	-	-	-	12,266.2	110,395.8	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	122,662.0	12,266.2	-	-	-	-	12,266.2	110,395.8	
기타 도시간선도로 정비사업	국비	79,489.0	70,820.0	29,051.0	13,871.0	13,898.0	7,000.0	7,000.0	8,669.0	
	시비	1,938,091.0	616,032.0	105,208.0	70,417.0	113,689.0	125,780.0	200,938.0	1,322,059.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,017,580.0	686,852.0	134,259.0	84,288.0	127,587.0	132,780.0	207,938.0	1,330,728.0	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

고속·광역순환망 구축

광역도로망 체계의 효율화를 도모하기 위하여 고속도로 위주의
광역순환망체계 구축

배경 및 필요성

- 인천시는 산업단지 및 택지개발 등 개발계획이 진행중으로 향후 광역통행량 증가가 예상되며, 교통권역의 연계강화 및 화물물동량의 도심통행 억제를 위해 고속·광역순환도로망 구축이 필요
- 인천시 내부 고속도로간 단절구간 및 경인고속도로(서인천IC~인천IC) 일반도로화 등의 교통여건 변화 대응 필요

사업개요

- 사업내용 : 광역순환망 구축으로 광역도로망 체계 효율화 도모
- 사업기간 : 2017년 ~ 2024년
- 총사업비 : 2,468,000백만 원(국비 2.2%, 시비 36.9%, 기타 60.9%)
- 중기계획기간 총사업비 : 655,970백만 원(국비 2.5%, 시비 57.8%, 기타 39.7%)

* “ 고속·광역도로망 구축 및 정비 ” 사업비에 포함

추진방안

- 광역순환망은 광역간선도로망을 연계하여 1순환망*과 2순환망**으로 구분하여 구축
 - * 1순환망 : 경인고속도로(서인천~서운)~서울외곽순환고속도로~장수-서창간 고속도로~제2경인고속도로~문학~검단간 고속화도로를 순환하는 도로망 구축
 - ** 2순환망 : 수도권제2순환고속도로(인천~김포)~인천국제공항고속도로~서울 외곽순환고속도로~영동고속도로~제3경인고속도로를 순환하는 도로망 구축
- 중기계획(2017~2021)에는 영종~강화간 도로, 문학~검단간 고속화 도로, 영종~청라간 도로가 포함

도시간선 순환망 구축

주요 교차로의 입체화로 도심통과 교통량 분산 및 도심, 부도심간
원활한 연계체계 구축

배경 및 필요성

- 현재 인천과 서울 및 주변 도시를 연결하는 간선도로들은 대부분 도심을 관통하고 있으며, 이로 인해 도시내 지·정체가 가중되고 있는 실정임
- 인천시 내부도로를 관통하는 도시내 장거리 통행차량 및 시외방면 통행차량의 광역간선도로망과의 연계를 강화 시킬 수 있는 순환도로망 구축 필요
- 내부순환망은 도심 및 부도심 경유교통량을 분산시키고, 도시내 통행의 연속류 구간을 최대한 확보하기 위해 필요
- 주요 교차로 입체화를 통한 내부순환망 구축으로 도심통과 교통량 분산효과 증대 및 공간구조 변화에 따른 도심, 부도심 등의 원활한 연계체계 구축

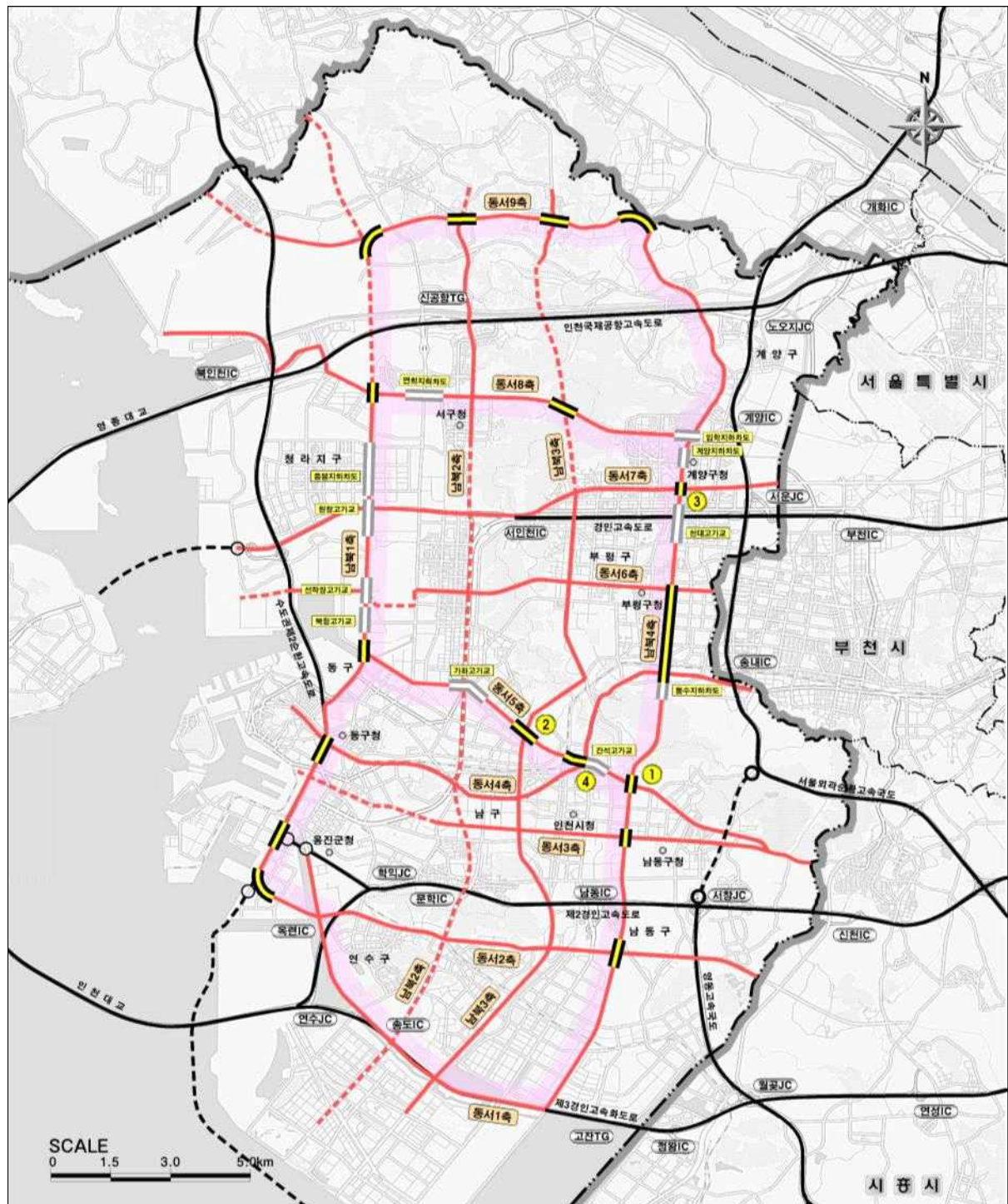
사업개요

- 사업내용 : 기존 간선도로 주요 교차로의 입체화를 통해 간선 순환도로의 기능 제고
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 94,240백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 94,240백만 원(100%)

추진방안

- 도시외부는 도심 통과교통량의 감소를 위해 순환이 가능하도록 하고 도시내부에는 격자형 도로망으로 계획하여, 격자·순환 형태를 함께 갖춘 혼합형 도로망을 구축
- 간석사거리, 간석고가교 연장 등 4개 지점 계획

연 번	구 분	교 차 로 명	차로수	입체화	형식	비 고
①	남북	간석사거리	4	○	지하	기계 획
②	동서	십정사거리	4	○	지하	기계 획
③	남북	까치말사거리	4	○	지하	기계 획
④	동서	간석고가교 연장	4	○	고가	본 계획 추가



< 내부순환망 구축 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
간석사거리	-	-	착공 및 준공			
십정사거리	-	-	착공 및 준공			
까치말사거리	-	-	착공 및 준공			
간석고가 연장	-	-	착공 및 준공			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
간석사거리	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	14,500.0	14,500.0	-	-	4,350.0	5,800.0	4,350.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	14,500.0	14,500.0	-	-	4,350.0	5,800.0	4,350.0	-	
십정사거리	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	12,700.0	12,700.0	-	-	3,810.0	5,080.0	3,810.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	12,700.0	12,700.0	-	-	3,810.0	5,080.0	3,810.0	-	
까치말사거리	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	12,500.0	12,500.0	-	-	3,750.0	5,000.0	3,750.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	12,500.0	12,500.0	-	-	3,750.0	5,000.0	3,750.0	-	
간석고가 연장1)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	54,540.0	54,540.0	-	-	16,362.0	21,816.0	16,362.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	54,540.0	54,540.0	-	-	16,362.0	21,816.0	16,362.0	-	

주 1) : 간석고가교 연장 사업비는 “도시간선도로망 구축 및 정비” 사업비에 포함

주 2) : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

도로복합(입체) 개발

고밀화된 도시에서 용지보상비 과다, 토지소유자의 이해관계 등으로 인해 도로 확충과 기타 제반시설의 설치의 어려움을 극복하는 방안으로 도로복합(입체) 개발방안 수립

배경 및 필요성

- 고밀화된 도시에서 도로정비를 위해 수반되어야 하는 토지 보상비 및 생활권 단절 문제를 해결하고, 토지이용의 효율화를 추구하기 위해 도로 공간의 입체적 활용 및 도로와 복합 용도의 건축물의 일체 정비가 절실한데, 이것이 복합/입체 도로의 개념임
- 도시재생사업 및 도시부 신규사업 추진시 용지보상비 과다, 토지소유자의 이해관계 등으로 인해 도로 확충과 기타 제반시설의 설치의 어려움을 극복하는 방안으로 도로복합(입체) 개발 필요

사업개요

- 사업내용 : 도로복합(입체) 개발
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 인천개항창조도시 재생사업에 도로 공간을 활용한 문화·관광 공간 조성
 - 지하도로 상부공간에 공공시설뿐만 아니라 문화, 상업시설과 같은 복합공간이 조성될 수 있도록 문화관광 활용계획 수립
 - 고가도로 하부공간은 용도가 제한되어 활용도가 낮았으나 지역 커뮤니티 공간으로 탈바꿈할 수 있도록 용도규제 완화

도로구조 개선

교통혼잡구간 정비, 도로 연계체계 강화 및 안전성 향상을 위하여 간선도로의 고규격화, 정체구간 정비, 교통 결절점 정비, 연계도로 정비 등의 도로 정비방안 수립

배경 및 필요성

- 교통혼잡구간 정비, 도로 연계체계 강화 및 안전성 향상을 위하여 간선도로의 고규격화, 정체구간 정비, 교통 결절점 정비, 연계도로 정비 등의 도로 정비방안 필요

사업개요

- 사업내용 : 도로구조 개선
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 도시간선도로 지점 및 구간의 교통정체개선과 안전성 향상을 위해 유형별 도로 정비방안* 및 세부 정비기법 제시
- * 간선도로 고규격화, 정체구간 정비, 교통 결절점 정비, 고속도로 진출입시설 연계도로 정비

완전도로, 공유도로 조성

집산도로나 국지도로와 같이 자동차와 사람이 혼용되는 공간은 사람이 최대한 존중되도록 도로공간 조성

배경 및 필요성

- 최근 사회문제로 대두되고 있는 교통사고, 교통혼잡, 대기오염, 소음뿐만 아니라 온실가스 배출 등 환경문제의 해결방안을 모색하기 위하여 차와 사람이 공존하는 방안 필요
- 집분산도로나 국지도로와 같이 자동차와 사람이 혼용되는 공간에서는 사람이 최대한 존중되도록 도로공간의 조성 필요

사업개요

- 사업내용 : 완전도로, 공유도로 조성
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 보행/자전거 중심의 도로공간은 차량, 보행자, 자전거, 버스, 화물차 등 모든 이용자의 연결성과 장소적 차원의 필요사항을 고려하여 선형설계, 속도제한, 보도 및 자전거도로, 보행자 대기공간(벤치, 쉼터 등), 차량 진출입구 최소화 등을 고려하여 배치하도록 계획
- 보행 활성화 및 안전성 확보를 위해 보조간선도로 이하 도로에 대해 보행자 및 자전거 이용자가 중심이 될 수 있도록 완전도로, 공유도로 등 다양한 기법을 적용한 도로공간 재편

경관 및 디자인 개선 도입

쾌적하고 안전한 공공공간 조성, 공공시각매체 정비와 같은 경관 및 디자인 개선으로 도로의 본래 기능 회복

배경 및 필요성

- 한정된 공간에 지나치게 많은 정보전달 요소가 난립되어 수량은 과다하지만 안내체계는 취약하여 지리에 익숙지않은 시민, 노약자, 외국인에게 불편 초래
- 인천시 이미지의 긍정적 개선을 위한 가로환경정비, 랜드마크 경관 형성 등을 통해 활력 넘치는 도시환경 조성 필요

사업개요

- 사업내용 : 경관 및 디자인 개선 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 300백만 원(100%)

추진방안

- 탈 자동차 중심체제로 도로공간 활용 최적화로 공공공간 개선 및 정보의 우선 순위를 고려하여 연계 가능한 시각매체 통합 설치로 공공시각매체 개선
- 경관 및 디자인개선 가이드라인 도입 연구
 - 공공공간 시설물 및 공공시각매체 설치시 적용할 수 있는 가이드라인 수준 연구
- 도로공간 경관 통합개선 및 경관축 조성사업 추진
 - 매력적인 가로경관관리, 쾌적한 도시 관문 형성, 상징적인 도시 거점경관 형성, 걷고 싶은 등굣길 조성

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경관 및 디자인 개선	-	-	가이드라인 연구			개선

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공공시설 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	300.0	300.0	-	-	300.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	300.0	300.0	-	-	300.0	-	-	-	

도로안전도 평가

안전도를 과학적으로 분석할 수 있는 평가기법을 도입하여 도로의 안전도를 고려한 도로 시설개량 사업 추진

배경 및 필요성

- 70~80년대 건설된 도로 및 도로시설물 등은 안전성이 매우 취약하나 안전도를 평가할 과학적 수단이 없어 안전에 대한 고려 없이 경제성만을 우선으로 사업 추진
- 안전을 고려하여 체계적으로 도로 시설개량 사업을 추진하기 위해 안전도를 과학적으로 분석할 수 있는 평가기법을 도입하여 도로의 안전도를 고려한 도로 시설개량 사업 추진 필요

사업개요

- 사업내용 : 도로안전도 평가기법 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 일관되고 객관적인 판단 기준을 제시하여 시설개량사업의 필요성을 분석하고, 교통사고 감소효과에 대한 분석체계 구축
- 도로안전도 평가 분석기법을 도입하여 도로 사고건수 예측 및 도로의 안전도를 평가하고 이를 바탕으로 사업의 필요성 및 우선순위 결정

도로 통합유지관리 시스템 구축

도로의 안전성 및 차년도 도로관리비용과 유지보수순위를 산출하여 유지보수 의사결정시에 정량적 데이터를 제공할 수 있는 시스템 구축

배경 및 필요성

- 기존의 육안 및 민원에 의존하는 정성적인 방법에서 정량적인 데이터를 수집하여 도로수명 예측 및 예방적 보수공법 적용 시기 도입으로 도로의 공용수명을 연장하는 등 도로안전 확보 필요
- 설계부터 시공, 유지관리 자료 및 육안과 첨단장비 조사를 통한 데이터를 수집하고, 이를 근거로 도로의 안전성 및 차년도 도로관리비용과 유지보수순위를 산출하여 정량적 데이터를 제공함으로써 유지보수 의사결정시에 정량적 데이터를 제공할 수 있는 시스템 구축 필요

사업개요

- 사업내용 : 도로 통합유지관리 시스템 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년

추진방안

- 안전하고 쾌적한 도로, 예산절감, 안전성 확보 및 교통사고 감소 등을 위해 ICT, IOT, 공공빅데이터를 활용한 도로 통합 유지관리 시스템 도입

도로뉴딜

노후 주거지, 구도심, 원도심 등 노후화된 지역에 도시생활 환경 재생 및 지역발전을 도모하기 위해 도로뉴딜(도로재생) 사업 필요

배경 및 필요성

- 도로는 도시형성의 주요 뼈대이고, 우리의 일상생활과 매우 밀접한 기반시설로 도시재생 뉴딜 활성화를 위해서는 도로 뉴딜이 그 첫 단추로서의 역할 수행
- 도로재생을 통한 도시재생 뉴딜 사업의 적극적 추진은 지역 일자리 창출, 지역불균형 해소 및 구도심 지역 시민의 삶의 질 향상 등 지역경제 활성화 측면에서도 긍정적 영향 예상

사업개요

- 사업내용 : 도로뉴딜
- 사업기간 : 2019년 ~

추진방안

- 천편일류적인 도로사업이 아닌 지역 특색을 고려한 지역주민의 체감도 높은 정책 아이টে을 적용하여 지역맞춤형 도로 재생사업이 이루어 질 수 있도록 정책 추진
 - 도로재생을 통한 인근 토지이용 변화주도 및 주거환경 개선
 - 장기 미집행 도로 예산 집행을 통한 기반시설 확충으로 마을의 연계성 및 접근성 제고
 - 노후화된 도로와 제때 관리되지 못해 제 기능을 발휘하지 못하는 가로등, 안전시설 등 도로시설물에 대한 개보수를 통한 안전한 도시환경 조성
 - 좁은 도로로 인한 대중교통 사각지대 해소 및 최소한의 필

요 소방방재 기능을 상실한 도로에 대한 확·포장으로 접
근성 제고 및 삶의 질 향상

- 보도 정비(유효보도폭 2.0m 확보)를 통한 보행환경 개선 :
- 도로 시설수준이 개선 및 보행로 확보로 보행자 안전성 확보
- 경인고속도로 지하화 및 상부공원 조성
- 가로공원 조성 및 가로수 식재를 통한 도시숲 조성 ⇒ 미
세먼지 발생여건 제거 및 정주여건 개선

태양광도로

태양광 도로는 일반적으로 알고 있는 아스팔트 대신 태양광
패널을 설치하여 태양광 패널에서 생산된 에너지를 기업과
가정에서 사용할 수 있도록 전기로 바꾸어 공급

배경 및 필요성

- 도로에서 직접 전기차에 전원을 공급하는 시스템을 구축할
수 있으며, 기업과 가정 그리고 거리조명과 교통신호 전원
공급

사업개요

- 사업내용 : 태양광도로
- 사업기간 : 2019년 ~

추진방안

- 도로에서 직접 전기차에 전력을 공급할 수 있는 시스템 구축
- 원천 전력을 태양광으로 사용하여 도로 유지와 보수에 소요
되는 비용 획기적 감소
- 온열장치가 내장되어 겨울철 결빙 현상을 근본적으로 해결

1-3 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선

인천국제공항 4단계 건설

인천국제공항 인프라 확충 및 연계교통시설 구축하여 수송
량 증가 대비 및 이용객 교통편의 제공

배경 및 필요성

- 인천국제공항은 수도권 항공운송 수요를 분담하고, 동북아시아의 허브(Hub)공항으로서의 역할을 하는 국제 물류공항으로 국내외에 걸쳐 대규모 교통물류활동이 이루어지고 있음
 - 연간 운항횟수 50만 회, 여객 7,200만 명, 화물 500만 톤을 수용할 수 있음
- 인천국제공항의 최근 5년간 운항수는 연평균 7.35%, 여객수송량은 연평균 10.60%, 화물 수송량은 연평균 5.29%씩 증가하고 있음
 - 최근 5년 평균 여객수송실적(2013년~2017년) : 256,124천 인/년
 - 최근 5년 평균 화물수송실적(2013년~2017년) : 17,020천톤
- 인천국제공항의 수요증가로 인해 적기에 대응하고, 주변공항과의 경쟁력 강화하기 위해위해 공항 인프라 확충이 필요함
- 인천국제공항 인프라 확충을 통한 이용객 편의 제공 및 접근성 향상 기대

사업개요

- 사업내용 : 인천국제공항 4단계 건설
- 사업기간 : 2018년 ~ 2023년
- 총사업비 : 4,200,000백만 원(민자 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,800,000백만 원(민자 100%)

추진방안

- 제4활주로 신설, 제2여객터미널 확장 등 공항 인프라를 단계적으로 건설



자료 : 인천공항공사

< 인천국제공항 4단계 조감도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천국제공항 4단계 건설		착공	공사	공사	공사	준공

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

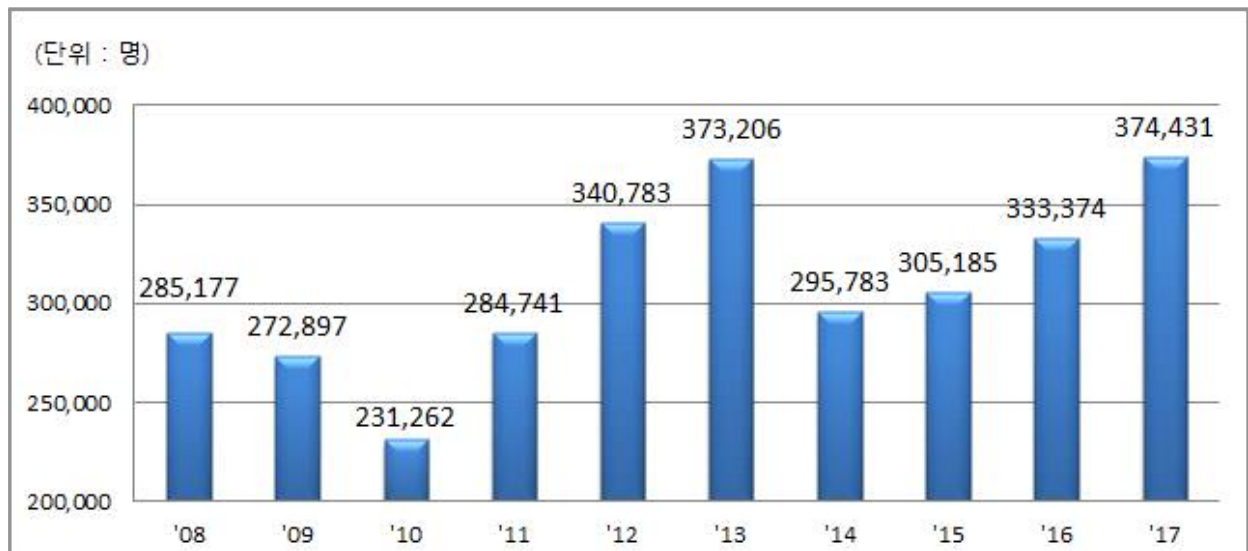
구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천국제공항 4단계 건설	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	4,200,000.0	-	-	700,000.0	700,000.0	700,000.0	700,000.0	1,400,000.0	인천공항공사
	합계	4,200,000.0	-	-	700,000.0	700,000.0	700,000.0	700,000.0	1,400,000.0	

백령공항 건설

백령도 신공항 조기 건설로 섬 주민 교통편의 증진 및 관광객 유치로 통한 지역경제 활성화 도모

□ 배경 및 필요성

- 백령도를 가기 위해서는 인천항 여객터미널에서 하루 2~3회 운행하는 쾌속정을 이용하여 접근이 가능하지만, 대청도와 소청도를 경유하기 때문에 편도 4시간 이상(123마일)이 소요되고 있음
- 백령도행 여객수송량은 지난 10년간 연평균 309,684명이고, 2017년 기준 374,431명이 이용하고 있지만, 기상악화로 인한 잦은 결항과 북한과의 안보문제 등의 영향으로 변화 폭이 큼



< 백령도행 연안여객터미널 이용객 현황 >

- 백령도 소형공항 건설을 통한 백령도의 접근성 향상시키고, 관광객 유치를 통한 지역경제 활성화를 도모

사업개요

- 사업내용 : 백령공항 건설
- 사업기간 : 2021년 ~ 2023년
- 총사업비 : 115,361백만 원(국비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 38,454백만 원(국비 100%)

추진방안

- 백령면 진촌리 솔개간척지 1,273천㎡ 부지에 민간항공기와 군 항공기가 함께 사용할 수 있는 겸용 공항 건설
 - 활주로(길이 1,200m, 폭은 30m), 착륙대, 계류장, 여객터미널, 주차장 등으로 구성
- 백령도는 북방한계선이 인접한 지역으로 비행금지구역 내에 위치하고 있어, 비행금지구역을 최소화하기 위해 119 특수구조단 항공대가 응급시에 이용하는 항로를 이용
 - 비행거리는 약 259km로 소요시간은 약 1시간 내외로, 선박으로 접근할 때 보다 2시간 이상 시간이 절약

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
백령공항 건설	-	-	-		착공	준공

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
백령공항 건설	국비	115,361.0	-	-	-	-	-	38,454.0	76,907.0	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	115,361.0	-	-	-	-	-	38,454.0	76,907.0	

인천신항 개발 및 항만배후단지 조성

인천항 수송량 증가에 대비해 교통물류체계 강화 방안 마련을 위해 인천신항 건설 추진

배경 및 필요성

- 인천항은 수도권의 관문항으로, 수도권의 해운운송을 분담하고 있으며, 국내외에 걸쳐 대규모의 교통물류활동이 이루어지고 있음
- 여객수송량은 연평균 1.78% 감소하고 있지만, 화물 수송량은 연평균 3.22%씩 증가하고 있음
 - 최근 5년 평균 여객수송실적(2013년~2017년) : 2,427천 인/년
 - 최근 5년 평균 화물수송실적(2013년~2017년) : 156,198천 톤/인
- 급격하게 증가하고 있는 인천항의 컨테이너 물동량을 원활하게 처리하고 국제물류 항만으로 거듭나기 위한 항만 인프라 확충이 필요함
- 인천신항 개통으로 인해 인천항 컨테이너 물동량의 원활한 처리 및 지역경제 활성화에 기여

사업개요

- 사업내용 : 인천신항 개발 및 항만배후단지 조성
- 사업기간 : 2007년 ~ 2030년
- 총사업비 : 5,839,946백만 원(국비 45.7%, 민자 53.3%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,372,465.7백만 원(국비 40.6%, 민자 59.4%)

추진방안

- 2030년까지 총 29선석, 연간 350만톤의 하역능력을 갖춘 신항 건설을 위해 2020년까지 I단계, 2030년까지 II단계 완공

< 인천신항 개발계획 >

구분		계	2020년까지		2030년까지
			I-I 단계	I-2 단계	
컨테이너 (선석)	2,000TEU	10	4	4	2
	3,000TEU	2	2	-	-
	4,000TEU	13	-	2	11
	소계	25	6	6	13
일반부두 (선석)	2만톤급	3	-	-	3
	5만톤급	1	-	-	1
	소계	4	-	-	4
계		29	6	6	17
항만배후부지(천 m²)		계 (누계)	2,118		4,056 (6,174)

자료 : 인천항만공사

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천신항 개발 및 항만배후단지 조성	I-I단계 개장	I-II단계 공사		I-II단계 개장	II단계 공사	II단계 개장

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천신항 개발 및 항만배후단지 조성	국비	1,559,250.0	556,875.0	111,375.0	111,375.0	111,375.0	111,375.0	1,002,375.0	
	시비		-	-	-	-	-	-	
	기타	1,875,713.7	815,590.7	174,449.7	174,449.7	174,449.6	117,792.0	1,060,123.0	민자
	합계	3,434,963.0	1,372,465.0	285,824.7	285,824.7	285,824.6	229,167.0	2,062,498.0	24,049억원 기사용

인천항 국제여객부두 및 터미널 건설

기존 국제여객터미널의 이용자 불편을 해결하고, 크루즈선 전용부두를 확보하기 위한 국제여객부두 및 터미널 건설

배경 및 필요성

- 기존 국제여객터미널의 이원화하여 이용자 불편을 해소하고, 크루즈선 전용부두를 확보하여 인천항의 운영 효율성 증대와 인천항을 국제적 관광미항으로 개발하기 위해 인천항 新 국제여객부두 및 터미널 개발사업 추진하고 있음



< 국제여객부두 및 터미널 건설사업 계획도 >

- 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설을 통해 여객선 이용객의 편의를 제공

사업개요

- 사업내용 : 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설
- 사업기간 : 2012년 ~ 2019년
- 총사업비 : 2,514.4백만 원(국비 20.9%, 민자 79.1%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,514.4백만 원(국비 20.9%, 민자 79.1%)

추진방안

- 2019년까지 크루즈22.5만×1, 카페리5만×1, 3만×6선석, 국제여객터미널 1동(연면적 65,660㎡), 크루즈터미널 1동 완공

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천항 국제여객부두 및 터미널 건설	공사	공사	준공			

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천항 국제여객부두 및 터미널 건설	국비	525	525	175.0	175.0	175.0	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	1989.4	1989.4	663.2	663.1	663.1	-	-	-	민자
	합계	2514.4	2514.4	838.2	838.1	838.1	-	-	-	4,19억원 기사용

인천항 및 국가산단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의

제1종 교통물류거점 지정 방안을 통해 인천항 및 국가 산업단지의 접근성을 강화하고 이용자 편의 제공

배경 및 필요성

- 인천항 및 국가산업단지는 대규모 교통물류활동이 이루어지는 주요 거점이므로 1종 교통물류거점 지정 및 교통물류거점의 연계교통체계 구축 계획 수립을 대비한 연구가 필요함
- 2012년 「국가통합교통체계효율화법」에 따라 국토교통부가 선정한 7개의 제1종 교통물류거점을 선정하였음

< 인천신항 개발계획 >

연번	교통물류거점명	위치	면적
1	서울역	서울시 용산구 한강대로 405(동자동43-205) 일원	95,171.99㎡
2	동대구역	대구광역시 동구 동대구로 550 일원	24,794㎡
3	부산항	(북/남항, 감천/다대호항)부산광역시 동구, 서구, 중구, 남구, 사하구 일원 (신항) 부산광역시 강서구, 경상남도 창원시 진해구 일원	2,681,256㎡
4	광양항	전라남도 광양시, 여수시 일원	10,234,253.4㎡
5	인천국제공항	인천광역시 중구 공항로 271 (운서동) 일원	47,428㎡
6	의왕ICD(1)	경기도 의왕시 오봉로 175 일원	754,807㎡
	군포복합화물터미널(2)	경기도 군포시 변영로 82 (부곡동) 일원	381,736㎡
7	양산ICD	경상남도 양산시 물금읍 제방로 225 (증산리) 일원	291,374㎡

사업개요

- 사업내용 : 인천항 및 국가산단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 교통물류거점 지정 및 연계교통체계 구축에 대비한 조사 및 계획 수립
 - 관련 조사 및 계획 : 교통시설 및 교통소통 현황 조사, 통행실태조사, 연계 및 환승시설 조사, 사회경제 및 교통 관련 지표 예측, 기종점 간 통행량 예측, 장래교통수요 예측, 연계교통체계 평가 및 개선대안 마련 등

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의				지정 방안 연구 및 건의		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산						-	

여객선 준공영제

도서지역 주민의 접근성 향상과 섬 관광활성화를 위한 보편적인 대중교통서비스 공급을 위한 여객선 준공영제 도입

배경 및 필요성

- 국내에서는 신안군, 국외에서는 노르웨이, 일본, 미국 등에서 역 개선 준공영제를 도입하고 있음
 - 신안군은 2016년 9월부터 증도~자은 간 여객선(섬들의 고향1호)을 공영제로 운영중에 있으며, 여객선 공영제 시행 및 운영을 지원하기 위해 ‘신안군 여객선운영 및 지원조례’를 제정함
 - 노르웨이는 연안 여객항로를 국가의 주요한 간선도로로 간주하여 입찰 계약을 통해 민간선사에 위탁 운영을 맡기고 있지만, 공공도로청(Public Roads Administration)이 보조금을 사전에 지급하여 경영의 어려움이 없도록 지원하고 있음
 - 미국 워싱턴주의 경우, 선사를 소유 및 운영하여 여객운송을 통해 지역경제 활성화하고 있음
 - 미국 뉴욕시의 경우, 교통국에서 페리를 직영으로 Manhattan과 Staten Island간 여객선과 자전차를 운송해 왔으며, 1905년 공영제를 도입 후 지금까지 유지하고 있음
- 여객선 준공영제 도입을 통해 도서지역을 여객선 이용객을 대상으로 이용편의 제공이 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 여객선 준공영제
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 준공영제 시행에 대해 군구 수요조사 파악 후 해수부 보조항로 제도(준공영제) 신청 및 지정 후 운항결손액 지원

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
여객선 준공영제			수요조사	보조항로 제도 신청	보조항로 지정	

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
여객선 준공영제	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비에 산						-	

도시지역 친환경 교통수단 도입

도시지역 대기환경 개선 및 관광객의 접근성 향상을 위한 친환경 교통수단 도입

배경 및 필요성

- 도시지역의 경우 대중교통 수단이 운행되지 않거나 운행 빈도가 낮아 관광객 수요를 원활하게 대처하지 못하는 경우가 많음
- 특히, 청정지역으로 분류되는 도시지역에서 대기오염 등의 환경문제로 지적된 석유연료 이동수단을 대체하기 위한 친환경 이동수단의 확충이 필요함
- 친환경 교통수단 도입을 통해 도시지역의 대기오염 물질을 감축시키고, 관광객을 확보함으로써 지역경제 활성화에 기여

① 친환경 초소형교통수단 도입

사업개요

- 사업내용 : 도시지역 친환경 초소형교통수단 도입
- 사업기간 : 2021년 ~ 2026년

추진방안

- 섬 관광객이 많은 백령도와 덕적도를 대상으로 친환경 초소형교통수단 도입 시범사업을 실시 한 후, 추후 도입 확대
- 카셰어링으로 활용하여 주차문제 해결 및 이동편의성 제공

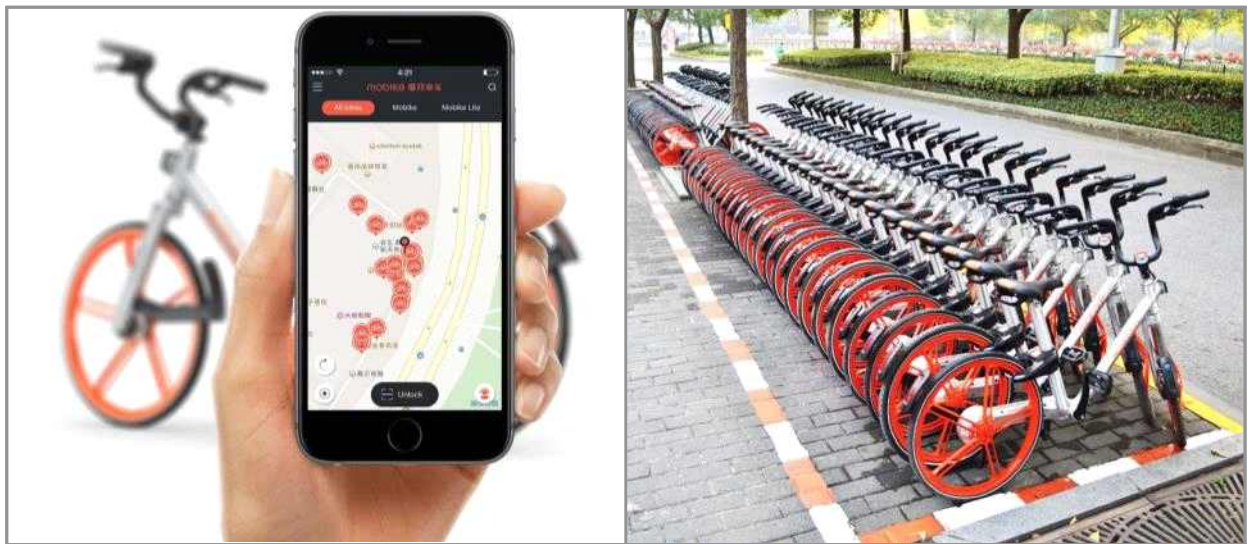
② 공유자전거 시범 도입

사업개요

- 사업내용 : 도서지역 공유자전거 시범 도입
- 사업기간 : 2021년 ~ 2026년

추진방안

- 섬 관광객이 많은 도서지역을 대상으로 공유자전거 시범 도입
- 도입효과를 분석을 통해 확대 방안 마련



< 공유자전거 mobike >

목표2

대중교통중심 교통체계 구축

- 승용차 없이도 어디든 이동가능한 대중교통 및 안전하고 편리한 고품격 택시 서비스 구현으로 대중교통중심 교통체계를 구축함

전략	추진 과제	목표
2-1. 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현	<ul style="list-style-type: none"> • 여객자동차터미널 신설 • 복합환승센터 구축 • 버스전용차로 확대 • 대중교통전용지구 도입 • 버스공영차고지 확충 • 정기이용권 버스 확대 • 수요대응형 대중교통(DRT) 도입 • 출퇴근 맞춤형 버스 도입 • 시간선체계 보완 및 재정립 • 노선신설 및 조정 • 버스정류장 개선 • 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선 • 종사자 안전교육 확대 • 운전자 근로환경 개선 • 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대 • 차내 비상탈출구·안전장치 확충 • 재생타이어 사용 제한 • 준공영제 개선 • 요금체계 합리화 및 다양화 • 합리적·객관적 재정지원체계 구축 • 소형버스 확대 	대중교통중심 교통체계 구축
2-2. 안전하고 편리한 고품격 택시 서비스 구현	<ul style="list-style-type: none"> • 자율감차를 통한 공급과잉 해소 • 택시 (복합)승차대 설치 • 택시 쉼터 확충 • 공공형 택시 공급 • 업무용 택시 도입 및 활성화 • 택시 환승할인제 도입 • 침묵택시(무언점객서비스) 도입 • 안심귀가 서비스 확대 • 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응 • 택시내 안전시설물 확충 • 운수종사자 자격관리 강화 • 안전·친절교육 확대 • 고령운전자 안전대책 마련 시행 • 운전자 승무복장 착용 검토 • 운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도 • 복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련 • 택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원 • 요금체계 현실화 • 경영 및 서비스 평가 강화 • 우수회사 인증마크제 도입 • 택시 운행정보시스템 구축 운영 • 전기택시 도입 • 택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축 	

2-1 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현

여객자동차터미널 신설

지역 간 통행을 담당하는 고속/시외버스의 이용객 편의 증진을 도모하기 위해 신규 여객자동차 터미널 구축

배경 및 필요성

- 기존 인천종합터미널은 인천시 남부권에 위치하고 있어, 대규모 택지개발사업이 진행되고 있는 서북부지역(청라, 검단, 가정 등) 이용자들의 접근성이 떨어지고, 터미널이 도심에 위치하고 있어 도심지역의 혼잡이 발생하고 있음

< 북부지역 주요 지점별 인천종합터미널 접근거리 및 접근시간 >

구분	대중교통 이용시		승용차 이용시	
	접근거리(km)	접근시간(분)	접근거리(km)	접근시간(분)
서구 청라국제업무단지	18.45	74	18.75	38
서구 검단사거리	22.67	53	22.89	50
서구 원당사거리	67	22.25	22.60	48
서구 가정역	13.07	39	17.35	31

- 서북권 여객자동차터미널 신설을 통해 대규모 택지개발사업이 진행되고 있는 서북부지역(청라, 검단 등)의 고속/시외버스 서비스를 제공하여 지역 간 통행 이용객 편의를 제공할 것으로 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 서북부권 여객자동차터미널 신설
- 사업기간 : 2021년 ~ 2023년
- 총사업비 : 400,000백만 원(민자 100%)
 - 계획기간 총사업비 : 133,333백만 원(민자 100%)

추진방안

- 대중교통 환승편의를 제공하고 신도시 지역의 접근이 용이하도록 검암역 일원에 여객자동차터미널 신설



< 서북부권 여객자동차터미널 위치도 >

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
서북권 여객자동차터미널	-	-	-	-	착공	준공

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
서북권 여객자동차터미널	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	400,000.0	133,333.0	-	-	-	-	133,333.0	266,667.0	민자
	합계	400,000.0	133,333.0	-	-	-	-	133,333.0	266,667.0	

복합환승센터 구축

대도시권 교통수단 간 편리하고 효율적인 연계·환승체계 개선을 통해 대중교통수단의 이용 불편 최소화 및 경쟁력 강화

배경 및 필요성

- 복합환승센터는 대중교통 중심의 교통수단 간 편리하고 효율적인 연계·환승체계 구축을 위해 필요하며 교통결절점을 중심으로 한 고밀도의 복합개발을 통해 도시 및 지역개발을 유도 가능한 시설로, 전국적으로 사업이 진행 중*에 있음

* 동대구역 준공(2016년 12월), 광주송정역, 울산역 등 사업을 진행 중임

- 인천광역시 복합환승센터 개발은 향후 교통수요 증가와 환승서비스 향상을 기대할 수 있는 송도역, 인천역을 대상으로 광역복합환승센터 제3자 사업시행자 공모를 우선적으로 추진할 필요가 있음

- 복합환승센터 개발을 위해서는 인천광역시의 사업 관련 인허가 등 적극적인 행정지원과 협조가 필요함

- 지역 간 및 대도시권의 대중교통수단 간 연계환승체계의 개선을 통해 대중교통수단 이용 불편최소화 및 경쟁력 강화하고, 역세권 개발 활성화 등을 통한 토지이용의 고도화 및 지역경제 활성 도모할 것으로 기대됨

① 송도역 복합환승센터

사업개요

- 사업내용 : 송도역 복합환승센터
- 사업위치 : 연수도 옥련동 송도역 일원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 463,500백만 원(민자 100%)

추진방안

- 인천발 KTX 개통에 맞춰 복합환승센터를 개발하기 위해 「복합환승센터 개발계획 수립지침」에서 제시하고 있는 광역복합환승센터 공모사업* 방식에 사업 추진

* 시·도시자가 예정 사업시행자를 공모하여 복합환승센터 개발계획을 수립하고 광역복합환승센터 및 사업시행자 지정 절차를 병행하여 사업기간 단축 및 행정절차의 간소화 가능



자료 : 인천광역시 보도자료, 「KTX 송도역 복합환승센터 건립 추진」, 2017.

< 송도역 복합환승센터 위치도 및 조감도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
송도역 복합환승센터	-	-	착공	공사	준공	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

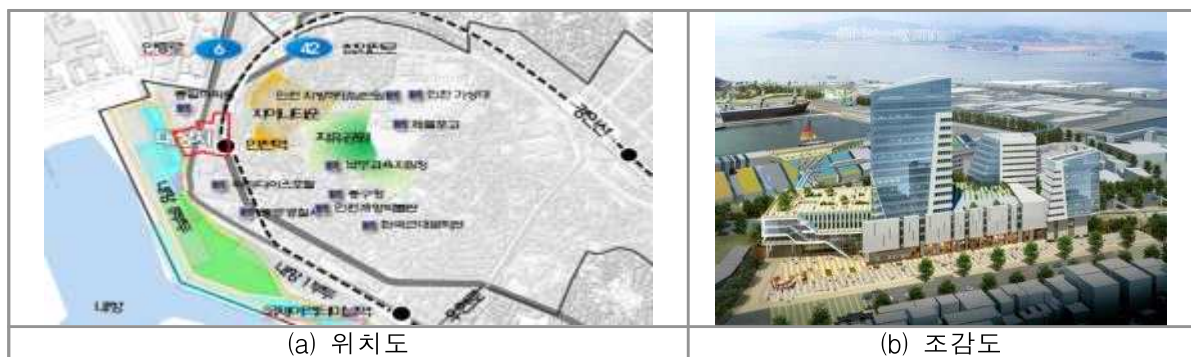
구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
송도역 복합환승센터	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	463,500.0	463,500.0	-	-	154,500.0	154,500.0	154,500.0		민자
	합계	463,500.0	463,500.0	-	-	154,500.0	154,500.0	154,500.0	-	

② 인천역 복합환승센터

- 사업내용 : 인천역 복합환승센터
- 사업위치 : 중구 북성동 1가 인천역 일대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 160,600백만 원(민자 100%)

추진방안

- 인천역은 복합역사로 개발하고, 복합역사 후면부에는 광장으로 개발



자료 : 국토교통부 보도자료, 「인천역, 복합역사로 개발...‘입지규제최소구역 지정’고시」, 2016.7.29

< 인천역 복합환승센터 위치도 및 조감도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천역 복합환승센터	-	-	착공	공사	준공	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
인천역 복합환승센터	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	160,600.0	160,600.0	-	-	53,533.0	53,533.0	53,534.0		민자
	합계	160,600.0	160,600.0	-	-	53,533.0	53,533.0	53,534.0	-	

버스전용차로 확대

버스전용차로의 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성 향상
시켜 버스의 경쟁력 향상

배경 및 필요성

- 인천광역시에는 총 14개 구간 106.87km가 운영 중에 있지만, 도심지역을 중심으로 집중되어 있고 축간의 연계가 미흡함
- 특히, 인천광역시의 경우 출퇴근 시간에 통행량이 집중되기 때문에, 출퇴근 시간에만 운영할 수 있고 시설 투자비용이 적은 가로변 버스전용차로의 확충이 필요한 상황임
- 버스전용차로 확대를 통한 대중교통 수단분담률 향상시키고 첨두시 버스의 통행속도 향상과 정시성을 확보함으로써 버스 경쟁력 향상에 기여

사업개요

- 사업내용 : 버스전용차로 확대
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 583,044백만 원(국비 39.5%, 시비 60.5%)
 - 계획기간 총사업비 : 2,550백만 원(시비 100%)

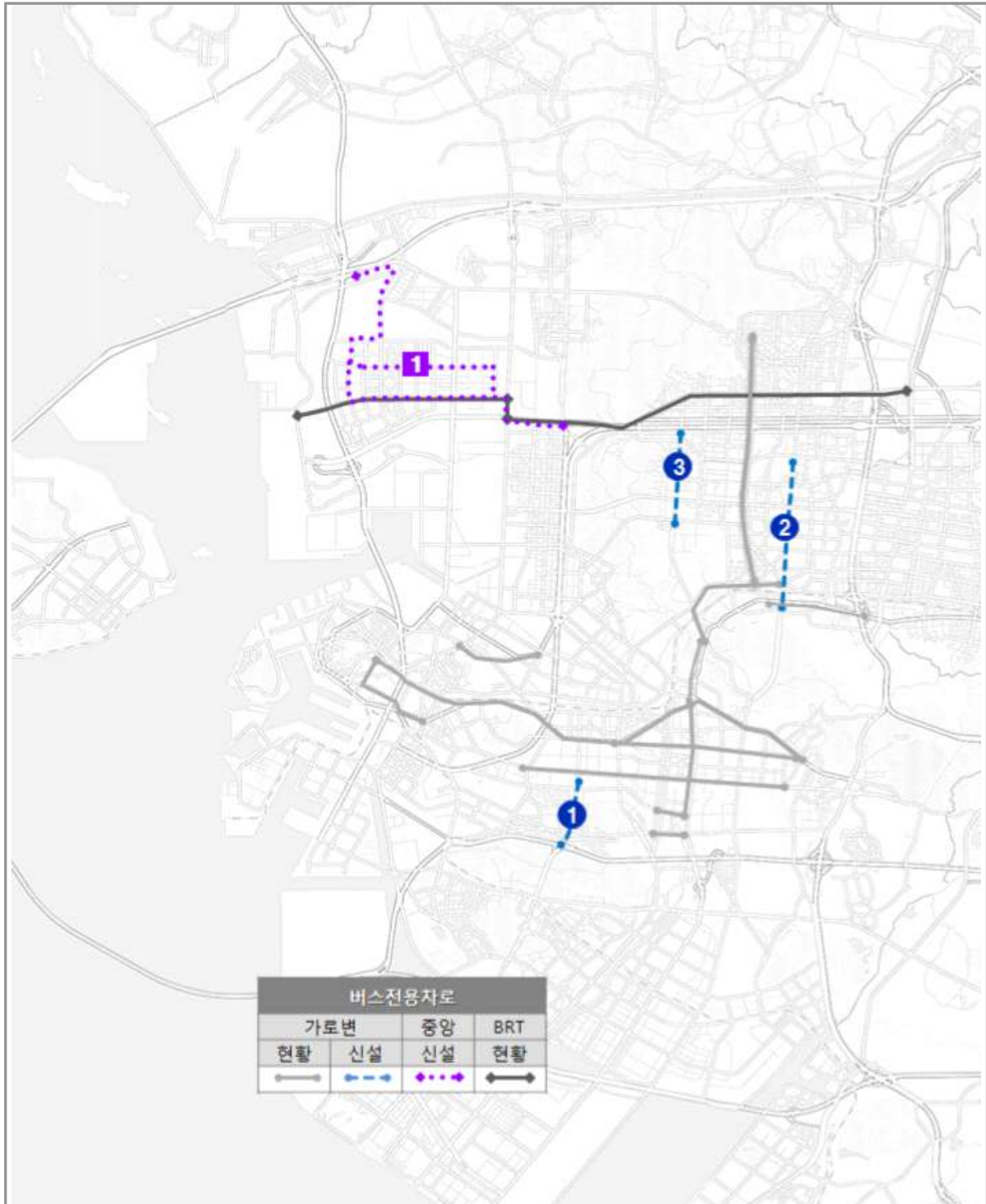
추진방안

- 중앙버스전용차로는 「인천광역시 광역BRT 구축계획」과 연계하여 인천대로(인하대~루원시티)를 대상으로 버스전용차로 확충
- 가로변 버스전용차로는 설치기준*을 통해 선정된 매소홀로, 장제로, 미추홀로를 대상으로 버스전용차로 확충

* 편도 3차로 이상의 도로를 대상으로, 버스교통량 40대/시 이상 혹은 버스 승객수 1,200명 이상 혹은 첨두시 간선도로 버스 평균 속도 25km/시 미만인 곳

< 계획기간 중 버스전용차로 설치계획 >

구분			구간	연장(km)
중앙버스전용차로		청라 GRT	청라역 - 가정오거리역	16.6
가로변 버스전용차로	①	미추홀대로	신기시장사거리 - 문학사거리	1.9
	②	장제로	삼산사거리 - 동소정사거리	6.0
	③	마장로	새말사거리 - 원적사거리	4.6



< 버스전용차로 확대 계획 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
중앙버스 전용차로	청라GRT		개통				
가로변 버스전용 차로	미추홀대로	-	착공 및 준공				
	장제로			착공	준공		
	마장로					착공 및 준공	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분			총 사업비	계획기간						중장기	비고
				소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
중앙 버스 전용 차로	청라GRT	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
		시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
		기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
		합계	-	-	-	-	-	-	-	-	
가로변 버스 전용 차로	미추홀 대로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
		시비	387.6	387.6	-	387.6	-	-	-	-	
		기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
		합계	387.6	387.6	-	387.6	-	-	-	-	
	장제로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
		시비	1,224.0	1,224.0	-	-	612.0	612.0	-	-	
		기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
		합계	1,224.0	1,224.0	-	-	612.0	612.0	-	-	
	마장로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
		시비	938.4	938.4	-	-	-	-	938.4	-	
		기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
		합계	938.4	938.4	-	-	-	-	938.4	-	
합계		국비									
		시비	2,550.0	2,550.0		387.6	612.0	612.0	938.4		
		기타									
		합계	2,550.0	2,550.0		387.6	612.0	612.0	938.4		

대중교통 전용지구 도입

도심의 혼잡구역을 대상으로 대중교통 전용지구 도입을 통해 대중교통 이용편의 증진 및 보행자의 보행환경 개선

배경 및 필요성

- 대중교통전용지구는 원활한 교통흐름을 도모하고 편리한 대중교통 이용환경을 제공하고, 쾌적하고 안전한 보행공간 확보를 통해 보행자 중심의 보행환경을 개선하는 장점을 가지고 있어, 대중교통과 보행자 중심의 교통정책을 실현하기 위해 추진*되고 있음

* 국내에서는 2009년 대구광역시 중앙로에 최초로 도입되어, 2014년 서울특별시 연세로, 2015년 부산광역시 동천로에 개통되어 운영 중에 있음

- 대중교통 전용지구의 도입으로 인해 대중교통 이용이 증대되고, 보행자가 편안하게 쇼핑·통행·휴식할 수 있도록 공간을 조성됨에 따라 보행환경이 개선되며, 지역경제 활성화에도 기여

사업개요

- 사업내용 : 대중교통 전용지구 도입
- 사업구간 : 부평구 시장로 330m구간(부평역오거리~시장로터리)
- 사업기간 : 2020년 ~ 2026년
- 총사업비 : 3,004.3백만 원(국비 26.4%, 시비 73.6%)
 - 계획기간 총사업비 : 3,004.3백만 원(국비 26.4%, 시비 73.6%)

추진방안

- 1단계 - 공유도로 조성(신호등 및 차선제거, 보행자와 차량이 도로 공유)
- 2단계 - 대중교통 전용지구 전환(주민, 주변상인 여론 수렴 후 방향 재수립)

버스공영차고지 확충

공영차고지 조성을 통한 시내버스 운송업체의 차고지 부족
현상 해소 및 운송업체의 재정부담 경감

배경 및 필요성

- 송도, 장수, 서창에 버스공영차고지가 설치되어 있지만, 주차공간은 준공영제에 참여 중인 시내버스 인허가 대수보다 부족함
 - * 준공영제 참여차량은 2,072대이지만, 공영차고지 확보는 291대(14.1%)로 부족하여 시내버스의 불법주정차가 빈번하게 발생하고, 시내버스 시종점과 박차지가 근접하지 않을 경우 공차주행으로 인해 비용손실이 발생함
- 차고지가 협소하고 주차공간이 부족하여 시내버스의 불법주정차가 빈번하게 발생하고 있으며, CNG 충전소 설치반대 등의 이유로 CNG 충전소를 원활하게 이용하기 어려움이 있음
- 버스업체의 차고지 부족문제 해결하고, 대중교통 기반시설 확충을 위한 방안이 필요한 상황임
- 기 설치된 공영차고지 3개소* 및 기존 조성계획** 9개소, 총 12개소의 주차가능 대수와 구별로 필요한 주차대수를 계산한 결과 총 565대의 주차공간이 필요한 것으로 나타남
 - *송도공영차고지, 장수공영차고지, 서창공영차고지 등 3개소
 - ** 「제1차 광역교통시행계획(2007~2011)(건설교통부, 2005)」, 「제2차 광역교통시행계획(2012~2016)(국토해양부, 2011)」, 「인천광역시 공영주차장 추진계획(인천광역시, 2016)」
- 버스공영차고지 조성을 통하여 시내버스 운송업체의 차고지 부족현상을 해소하고 운송업체의 재정적인 부담을 감소시킴

① 계양권역(오류동) 버스공영차고지

사업개요

- 사업위치 : 계양구 오류동 162-2 일원
- 사업규모 : 약 25,003㎡(주차대수 : 193대)
- 사업기간 : 2019년
- 총사업비 : 21,800백만 원(국비 10.8%, 시비 89.2%)



< 계양권역(오류동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
계양권(오류동) 공영차고지	-	-	착공 및 준공	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
계 양권(오류동) 공영 차고지	국비	2,353.0	2,353.0	-	-	2,353.0	-	-	-	
	시비	19,447.0	19,447.0	-	-	19,447.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	21,800.0	21,800.0	-	-	21,800.0	-	-	-	

② 서북권역(원창동) 버스공영차고지

사업개요

- 사업위치 : 서구 원창동 455-4번지 일원
- 사업규모 : 약 16,600㎡(주차대수 : 115대)
- 사업기간 : 2020년
- 총사업비 : 10,900백만 원(국비 30%, 시비 70%)



< 서북권역(원창동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
서북권(원창동) 공영차고지	-	-	-	착공 및 준공	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
서북권(원창동) 공영차고지	국비	3,270.0	3,270.0	-	-	-	3,270.0	-	-	
	시비	7,630.0	7,630.0	-	-	-	7,630.0	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	10,900.0	10,900.0	-	-	-	10,900.0	-	-	

③ 연수권역(송도동) 버스공영차고지

사업개요

- 사업위치 : 연수구 송도동 340번지 일원
- 사업규모 : 약 43,120㎡(주차대수 : 390대)
- 사업기간 : 2021년
- 총사업비 : 27,166백만 원(시비 100%)



< 연수권역(송도동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
연수권(송도동) 공영차고지	-		-		착공 및 준공	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
연수권역(송도동) 공영차고지	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	27,166.0	27,166.0	-	-	-	-	27,166.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	27,166.0	27,166.0	-	-	-	-	27,166.0	-	

④ 부평권역(삼산동) 버스공영차고지

사업개요

- 사업위치 : 부평구 삼산2동 106-28번지 일원
- 사업규모 : 약 17,691㎡(주차대수 : 160대)
- 사업기간 : 2021년
- 총사업비 : 11,146백만 원(시비 100%)



< 부평권역(삼산동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
부평권(삼산동) 공영차고지	-		-	-	착공 및 준공	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
부평권(삼산동) 공영차고지	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	11,146.0	11,146.0	-	-	-	-	11,146.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	11,146.0	11,146.0	-	-	-	-	11,146.0	-	

정기이용권 버스 확대

도시지역 대중교통 사각지대의 이용자에게 교통편의 제공 및 지정좌석제 운영 등을 통해 고급버스 운송 서비스를 제공

배경 및 필요성

- 도시지역 중 대중교통을 이용하는데 불편한 대중교통 사각 지역에 대한 교통 기본권을 보장하기 위한 방안이 필요하며 인천광역시는 송도, 청라, 영종 등 신도시를 중심으로 대중교통 인프라 및 노선이 부족한 상태로 향후 인구증가를 대비한 새로운 대중교통수단의 도입이 필요함
- 국내에는 인천공항 정기권버스, 화성시 e-버스, 고양시(남정여객) 정기권버스를 인허가(한정면허)를 받아 운행 중에 있음
 - * 인천공항: 인천 시내 4개 지점(인천시청, 주안역, 부평역, 삼산체육관)을 기점으로 인천공항을 종점으로 하는 총 4개 노선을 일 4회 운행 중에 있으며, 좌석은 인터넷 및 스마트폰 어플리케이션 예약을 하거나 현장구매를 통해 가능
 - * 화성시: 동탄에서 출발해 강북방면 노선 1개, 강남방면 노선 2개 총 3개의 노선을 일 6회 운행 중에 있으며, 좌석예약은 인터넷 및 스마트폰 어플리케이션을 통해 가능
 - * 고양시: 식사지구에서 강남역 노선 1개와 식사지구에서 여의도 노선 1개, 총 2개 노선을 운행 중이며 노선별 출퇴근 시간에 각각 2회씩 운행 중에 있으며, 이용예약은 구두협의 또는 이용자모임(네이버 카페)에서 가능
- 정기이용권 버스를 도입을 통해 도시지역 대중교통 사각지대의 이용자에게 교통편의 제공하고, 지정좌석제 운영 등을 통해 고급버스 운송 서비스를 제공 및 새로운 버스이용 수요 창출

사업개요

- 사업내용 : 정기이용권 버스 확대
- 사업지역 : 청라·가정 대중교통 사각지대
- 총사업비 : 비예산
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년

추진방안

- 인천광역시 도시지역 정기이용권 버스는 대중교통 사각지대로 분석된 청라·가정을 대상으로 향후 별도의 지역별 이용수요 조사를 통하여 도입
 - * 사업시행자는 사업계획 수립 및 도로구역결정(변경) 관련서류 작성, 공사시행의 역할을 수행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
정기이용권 버스 확대	-	-	청라·가정(4개 노선)			-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
정기이용권 버스 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산						-	

수요대응형 대중교통(DRT) 도입

대중교통 기본권 확보가 어려운 신도시지역 및 농어촌지역에 대해 시간적 공간적 제약을 완화할 수 있는 수요대응형 대중교통수단 도입

배경 및 필요성

- 대중교통 기본권 확보가 어려운 신도시지역과 농어촌지역의 이동수단 확충이 필요하며 인천광역시에서는 영종신도시, 강화군이 주요 대상지임
- 국내에서는 기존의 버스 체계가 지니고 있는 운영상의 문제점을 보완하기 위하여 교통수단 이용의 시간적 공간적 제약을 완화할 수 있는 준 대중교통체제로 「여객자동차운수사업법」 제3조에 따른 “수요대응형 여객자동차운송사업”이 시행*되고 있음
- * 서천군 희망택시, 아산시 마중택시, 화성시 행복택시 등
- 수요응답형 버스(Mobility On Demand, MoD)는 인공지능 기술 기반의 수요응답형 커뮤니티 이동 서비스로, 인공지능을 기반으로 실시간으로 발생하는 이동 수요를 분석해 효율적인 이동경로를 실시간으로 찾아주는 기술임



자료 : 뉴스핌, 「삼성전자-수원시, 5G 기술로 구도심 살린다」, <http://www.newspim.com/news/view/20190502000368>(2017.08.30.)

〈그림 1-33〉 수요응답형 버스(MoD) 개념도

- 수요대응형 대중교통수단의 도입을 통해 신도시지역 및 농어촌지역의 대중교통 사각지대 이용자에게 교통편의를 제공

① 도시지역 수요대응형 대중교통 도입

사업개요

- 사업내용 : 도시지역 수요대응형 대중교통 도입
- 사업구간 : 영종신도시
- 사업기간 : 2019년 ~

추진방안

- 도시지역 대중교통 사각지대를 대상으로 DRT도입

② 농어촌지역 수요대응형 대중교통 도입

사업개요

- 사업내용 : 농어촌지역 수요대응형 대중교통(DRT) 도입
- 사업지역 : 강화군 강화읍, 길상면, 송해면
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 78백만 원(군비 100%)

추진방안

- 강화군 읍면별 노선을 대상으로 검토기준*에 부합하는 기존노선(13번, 16번, 23-1번, 66번)에 대해 수요대응형 대중교통 도입
 - * 강화군 읍면별 노선별 버스 1회 운행 당 승차인원 6(인/회) 미만인 노선을 대상으로 운행 회차별 이용객이 평일 평균 5인/회 미만인 운행횟수의 비율이 50% 이상인 노선

< 강화군 DRT 도입방안 >

구분		강화읍	길상면	송해면
대상지역		기존노선버스 운행지역	기존노선버스 운행지역	기존노선버스 운행지역
운행구간		강화읍↔주변지역	온수리↔황산도	송해면사무소↔주변지역
운행차량		택시	택시	기존 노선버스
운행 방법		첨두시/비첨두 구분 운행 - 첨두시 : 노선버스 - 비첨두시 : DRT	전일 DRT 운행 - 첨두와 비첨두 구분 없이 DRT를 전일 운행함	지역 구분 운행 - 23-1번 노선폐지 - 23-1번 노선 운행지역 콜 발생시 인근지역 운행노선 변경하여 서비스
운행유형	노선 운행 방법	준다이나믹형	준다이나믹형	경로이탈형
	노선형태	탄력적 노선운영	탄력적 노선운영	탄력적 노선운영
	기종점형태	One-to-Many	One-to-Many	One-to-Many
운행주체		버스사업자, 택시사업자		
운행관리체계	담당자	강화읍사무소	길상면사무소	송해면사무소
	사업자	버스사업자와 택시사업자 통합센터		
조례 규정 항목		사업자 선정 절차 및 방법 대상지역 DRT 운행노선 혹은 사업구역 DRT사업자 재정지원(지원대상, 지원방법, 상환방법 등) 기타 DRT 사업수행을 위해 필요한 사항		

자료 : 강화군, 「강화군 대중교통기본계획 수립 및 버스노선체계개편」, 2016.

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
수요대응형 대중교통수단 도입	-	-	영종신도시, 강화읍, 길상면, 송해면 등 4개 지역			-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
수요대응형 대중교통수단 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	78.0	78.0	-	-	26.0	26.0	26.0	-	군비
	합계	78.0	78.0	-	-	26.0	26.0	26.0	-	

출퇴근 맞춤형 버스 도입

출퇴근 시간의 대중교통 이용량이 집중되는 구간을 대상으로 한 편리하고 신속한 대중교통 편의성 제고

배경 및 필요성

- 인천시에는 총 13곳*의 대규모 산업단지가 위치하고 있으며 출퇴근 시간 교통량 집중으로 교통난 및 주차난이 발생하고 있음
 - * 국가산업단지 4곳(남동, 한국수출산업, 부평, 주안)과 일반산업단지 9곳
- 서울시는 2017년 6월 26일부터 버스 차내 혼잡도가 극심한 구간을 출근 맞춤형 버스(다람쥐 버스) 시범사업을 실시하고 있으며, 버스 차내 혼잡이 특정시간대와 특정구간에서 극심하게 발생한다는 점에서 착안하여, 짧은 구간을 반복 운행하고 있음
- 출퇴근 맞춤형 버스 도입하여 통행수요가 많은 지역의 이용자에게 교통편의를 제공

사업개요

- 사업내용 : 출퇴근 맞춤형 버스 도입
- 사업기간 : 2020년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 출퇴근시간 버스이용자들이 일시적으로 집중되어 차내혼잡도가 높은 구간을 대상으로 출퇴근 맞춤형 버스 시범사업을 우선 도입하고, 추후 교통 빅데이터 분석을 통해 노선 확대

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
출퇴근 맞춤형 버스 도입	-	-			시범사업 실시	노선 확대 및 모니터링

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
농어촌지역 수요대응형 대중교통수단 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산							

시간선체계 보완 및 재정립

시간선체계의 보완 및 재정립을 통해 지역간 접근성 향상 및 이용자의 안전성 재고

배경 및 필요성

- 시간선 버스간 역할분담이 명확하지 않는 노선 존재
 - 지선버스(506번, 522번 등) 중 간선버스가 서비스해야 하는 권역 간 운행하는 노선이 존재함
 - 반대로, 간선버스(5-1번, 6-2번 등)가 권역 내 운행하는 경우도 있음
- 시내버스 유형별 운행현황을 분석한 결과, 초장거리 버스노선(운행거리 100km 이상)은 총 16개*로 나타남
 - * 간선버스 3개 노선 : 70번, 202번, 700-1번
 - * 좌석버스 7개 노선 : 60-5번, 302번, 303-1번, 306번, 307번, 790번, 800번
 - * 광역버스 6개 노선 : 1301번, 1302번, 9100번, 9200번, 9201번, 9300번

<표 6-233> 인천광역시 시내버스 운행시간 및 운행거리 분석 결과

유형	노선수	운행시간(분)			운행거리(km)		
		최소	평균	최대	최소	평균	최대
간선	79	55.0	210.5	396.0	18.2	53.4	154.3
지선	68	15.0	87.5	172.0	1.6	16.9	41.7
급행간선	7	145.0	177.7	230.0	37.3	47.3	60.9
좌석	64	105.0	209.3	359.0	30.0	84.7	130.3
광역	19	135.0	210.7	280.0	40.8	88.2	131.0
마을버스	2	41.0	54.5	68.0	10.0	12.3	14.5

- 시내버스의 복합대중교통 네트워크(환승연계)간 중복도는 5.12, 철도노선과의 2.33임¹⁾
- 비효율적인 버스운행을 효율적으로 개선하여 이용자의 통행 시간을 단축하고 이용자 불편을 해소할 것으로 기대됨

1) 인천광역시, 「인천 시내버스 노선체계 개편 연구」, 2016.

사업개요

- 사업내용 : 지간선체계 보완 및 재정립
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 간선버스는 철도와 상호보완 관계로 활용하고, 지선버스는 간선버스 및 도시철도와의 연계교통수단으로 기능 강화하여 도시철도와 지간선버스간 교통체계 확립
- 지간선 노선 개편 시 교통카드 데이터를 활용하여 노선체계 재정립
- 버스와 철도 간 노선중복을 고려하여 버스노선 정비
- 장거리 노선(운행거리 60km이상 혹은 운행시간 180분 이상)을 대상으로 분할과 단축을 통해 이용객의 안전 강화
- 지속적인 버스노선 모니터링 및 노선조정 실시

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
지간선체계 보완 및 재정립	-	-		지간선체계 보완 및 모니터링		-

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
지간선체계 보완 및 재정립	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비에산						-	

노선신설 및 조정

광역(급행)버스의 신설을 통해 대중교통수단의 공급 확대하고,
광역 네트워크 최적화로 인한 대중교통 운영 효율화 도모

배경 및 필요성

- 인천광역시를 시점으로 하는 광역버스 및 광역급행버스는 총 24개 노선이 운행되고 있음
 - * 서울역 방면 : 광역버스 11개 노선, 광역급행버스 1개 노선
 - * 강남역 방면 : 광역버스 8개 노선, 광역급행버스 2개 노선
 - * 연세대 방면 : 광역급행버스 1개 노선
- 개인수단 통행량 분석결과, 서울 강서지역, 경기 서북부, 경기 남서부 지역의 광역통행량이 많은 것*으로 분석되었음
 - * 서울시 : 강서구(44,386통행/일), 구로구(31,583통행/일)
 - * ** 경기도 : 김포시(75,303통행/일), 고양시(46,859통행/일), 시흥시(51,609통행/일), 안산시(39,237통행/일)
- 2016년 7월 인천광역시 노선 개편 및 보완을 통해 광역버스를 제외한 시내버스(간선, 급행간선, 좌석, 지선)의 굴곡도는 조정되었지만, 광역버스 노선에 대한 내용의 부재로, 이에 대한 개선 방안 필요
- 광역버스의 시내구간 노선굴곡도는 평균 1.32로 나타남
 - * 인천광역시 시내구간의 노선 굴곡도가 가장 높은 노선은 1500번 노선과 2500번 노선이며 그 뒤로 1200번, 1302번 노선이 굴곡도가 높은 것으로 분석되었음
- 개인교통수단의 광역통행이 많은 지역에 대한 대중교통 보급으로 인해 대중교통 수단분담률 향상시키고, 광역버스의 굴곡 노선 조정을 통하여 버스의 운행거리와 이동시간을 단축시키고, 버스의 운행효율 증대에 기여

① 광역버스 및 광역급행버스 노선 신설

사업개요

- 사업내용 : 광역버스 및 광역급행버스 노선 신설
- 사업구간 : 서울 강서방면 4개 노선, 경기도 서북부방면 4개 노선, 경기도 서남부방면 6개 노선
- 사업기간 : 2020년 ~ 2026년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 광역통행은 많지만 광역버스가 운영되고 있지 않는 서울시 강서방면(강서구·구로구 등), 경기도 서북부방면(김포시, 고양시 등), 경기도 서남부방면(시흥시, 안산시 등)을 중심으로 광역버스 노선의 신설 및 변경

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
광역버스 및 광역급행버스 노선 신설	-	-	-	서울시 강서방면 2개 노선 경기도 서북부방면 2개 노선 경기도 서남부방면 2개 노선		서울시 강서방면 2개 노선 경기도 서북부방면 2개 노선 경기도 서남부방면 3개 노선

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
광역버스 및 광역급행버스 노선 신설	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비에 산						-	

② 광역버스 굴곡 노선 조정

사업개요

- 사업내용 : 광역버스 굴곡 노선 조정
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 광역버스 중 인천광역시 내부 운행구간의 굴곡도가 큰 노선을 대상으로 선정하여 조정(안)을 마련하고 관계 시·도간 협의를 통해 노선의 굴곡구간을 조정함
 - * 광역버스 노선 조정은 노선 주변 집 값 등에 영향을 줄 수 있어 민원 등을 감안하여 신중한 조정 필요

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
광역버스 굴곡 노선 조정	-	-	-	노선굴곡 조정(안) 마련	노선 조정	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
광역버스 굴곡 노선 조정	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산						-	

버스정류장 개선

승강장 설치 및 유지관리를 통해 이용자의 안전성 확보와 이용 편의 제공

배경 및 필요성

- 인천시내 총 5,303개소의 버스정류장 중 버스승강장은 2,2682 개소로 설치율은 50.6%로 이용자의 불편이 발생하고 있음
 - 구군 중에서 서구에 가장 많은 524개소가 설치되어 있으며, 남동구 440개, 강화군 410개소 순으로 많이 설치되어 있는 것으로 나타남

< 인천광역시 버스승강장 설치 현황 >

(단위 : 개소)

구분	총계	중구	동구	남구	연수	남동	부평	계양	서구	강화	옹진
버스정류장	5,303	406	125	480	429	750	700	453	860	1,049	51
승강장	2,682	96	89	323	300	440	269	180	524	410	51
설치율	50.6	23.6	71.2	67.3	69.9	58.7	38.4	39.7	60.9	39.1	100.0

- 버스정류장이 지붕형(승강장)과 지주형이 산재되어 설치되어 있어 버스 이용객의 편의를 위해 지붕형 정류장으로 개선이 필요한 상황임
- 버스정류장 이용편의 제공으로 대중교통 이용활성화에 기여하고 이용자의 안전성 확보와 쾌적한 버스정류장 개선에 기여

사업개요

- 사업내용 : 버스정류장 개선
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 4,250백만 원(시비 100%)

추진방안

- 승강장이 미설치 된 버스정류장을 대상으로 승강장(Shelter) 제작 및 설치
- 기 설치된 승강장의 경우 지속적인 정비 및 유지관리



< 승강장 형태 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스승강장 설치	승강장 설치 및 유지관리					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간					중장기	비고
			소계	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	2021 년	
운송업체 재정지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	4250.0	4250.0	850.0	850.0	850.0	850.0	850.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	4250.0	4250.0	850.0	850.0	850.0	850.0	850.0	

운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선

운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선을 통한 업체의 경영개선 및 이용자의 서비스 만족도 향상

배경 및 필요성

- 준공영제에 참여중인 32개 업체를 대상으로 경영평가 및 서비스평가를 실시하여 종합점수를 기준으로 성과이윤을 차등 지급하고 있음
 - 시내버스 평가는 크게 경영평가와 서비스평가로 구분되고, 경영평가는 재무건전성과 경영관리로 구분되며, 서비스평가는 친절성, 청결성, 신뢰성, 안전성, 고객만족도로 구분하고 있음
 - 평가결과에 따라 평균값을 기준으로 4개 등급으로 구분하여, 1등급은 적립금의 100%+추가성과이윤, 2등급은 적립금의 100%, 3등급은 적립금의 60%, 4등급은 적립금의 40%를 지급하고 있음²⁾
- 서비스평가 항목별 표본은 준공영제 전체차량의 1일 총 운행횟수의 3.8%의 수준으로 낮고, 실질적인 서비스를 모니터링하고 개선을 유도하는데 조사표본도 낮음³⁾
- 운수업체의 서비스 개선 유도를 목적에 맞는 서비스 개선을 위한 평가체계의 수정 및 보완이 필요한 상황임
 - 상시모니터링 시스템 도입을 통한 지속적인 서비스 개선의 유도가 필요함
- 평가체계의 수정 및 보완으로 운수업체의 서비스수준 개선 및 업체간 경쟁 활성화 도모

2) 인천광역시, 「2015년 인천 시내버스 경영 및 서비스 평가」, 2016.

3) 한중학, 「시내버스 준공영제 운영 개선방안」, 인천발전연구원, 2017.

사업개요

- 사업내용 : 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선
- 사업기간 : 2017 ~ 2021
- 총사업비 : 1,150백만 원(시비 100%)

추진방안

- 정기적인 운수업체 경영 및 서비스 평가를 시행하여 버스업체의 경영상태와 서비스상태를 지속적으로 모니터링하여 이용자에게 양질의 서비스가 제공될 수 있도록 추진하고, 평가결과에 따라 인센티브를 차등 분배 및 불량업체에게 페널티 적용
- 평가지표를 수입금 관리 투명성, 회계서류 미제출, 보조금 과다청구, 음주운전적발, 수범사례 등의 항목 추가

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선	연 1회 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 실시					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

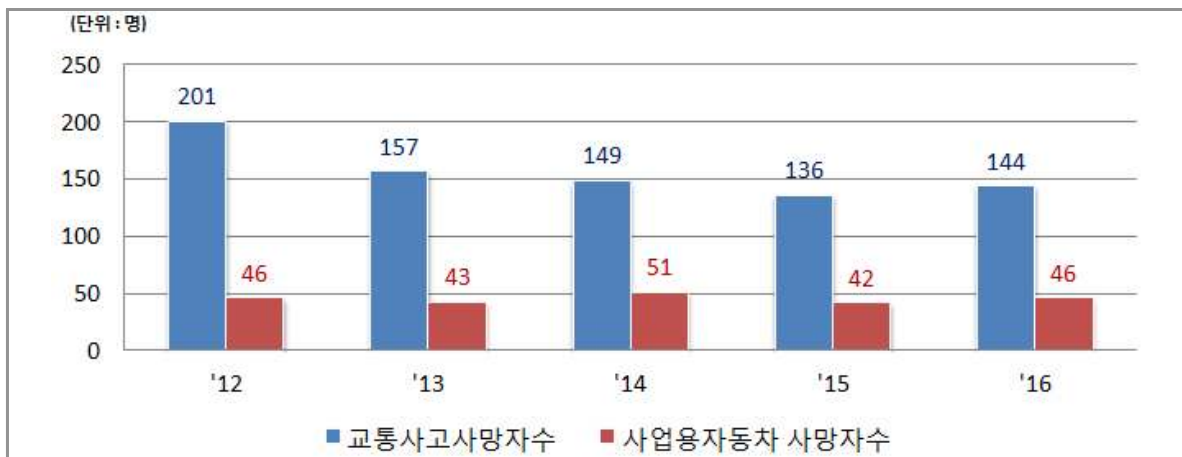
구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	2021 년		
운수업체 재정지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,150.0	1,150.0	230.0	230.0	230.0	230.0	230.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-		
	합계	1,150.0	1,150.0	230.0	230.0	230.0	230.0	230.0	-	

종사자 안전교육 확대

종사자 안전교육 확대 및 에코드라이브 실시를 통한 대형 교통사고 사전에 방지

배경 및 필요성

- 인천광역시의 교통사고 사망자는 매년 줄고 있는 추세이지만, 사업용 자동차로 인한 사망자는 줄지 않고 있는 실정임



자료 : 교통사고분석시스템 홈페이지, 「가해운전자 차량용도별 교통사고」, 2017.11.6.

< 인천광역시 교통사고 사망자수 및 사업용자동차종사자 사망자수 >

- 시내버스 운전직 종사자의 역량 강화와 위기관리능력 향상시키기 위한 집중교육 및 보수교육의 시간을 확대하며, 교육 후 평가 실시 등을 통해 안전교육 강화가 필요함
- 부산광역시는 2013년부터 에코드라이브(경제운전) 교육*을 실시하고 있으며, 교육을 실시한 결과 연료소모량 개선으로 인한 연료절감 효과, 이산화탄소 배출량 감소로 인한 대기환경 개선, 운전습관 개선으로 시민의 만족도 향상 등에 효과가 있는 것으로 나타남
 - * 에코드라이브 교육은 1일 시간 프로그램으로, 에코드라이브와 안전운전에 대한 이론교육과 시내버스 운전기사들의 운전습관 테스트 등으로 진행됨
- 운수종사자 안전교육 확대 및 에코드라이브 교육 실시 통해 대형 교통사고 사전에 방지

사업개요

- 사업내용 : 종사자 안전교육 확대
- 사업기간 : 2018년 ~ 2021년
- 총사업비 : 2,659백만 원(시비 100%)

추진방안

- 시내버스 운수종사자를 대상으로 안전교육 확대 : 신규 교육 내실화, 법령 위반자 보수교육 시간 확대(4시간 → 8시간) 및 교육시기 구체화, 평가 통과 시 교육 인정 등을 통한 안전교육 강화
- 신규교육 시 졸음운전, 휴대폰 사용 등 사고 요인 예방을 위한 사례형 교육 보강
- 에코드라이브 이론교육과 체험교육을 통해 잘못된 운전습관 개선하고, 디지털 운행기록장치를 활용하여 연료비 점검을 통해 인센티브와 페널티 실시

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
종사자 안전교육 확대	종사자 안전교육 확대 및 에코드라이브 교육 실시					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	2021 년		
종사자 안전교육 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	2,659.0	2,659.0	531.8	531.8	531.8	531.8	531.8	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	2,659.0	2,659.0	531.8	531.8	531.8	531.8	531.8	-	-

운전자 근로환경 개선

운전자 근로환경 개선을 통해 대중교통 수단의 안전성 강화

배경 및 필요성

- 국토교통부에서 마련한 사업용 차량 졸음운전 방지대책*과 근로기준법 개정**으로 인한 근로시간 단축에 따라 운전자의 근로환경 및 근무형태의 개선이 필요한 상황임

* 운전자 근로여건 개선, 첨단안전장치 장착 확대, 안전한 운행환경 조성

** ‘18.7.1 근로기준법 개정으로 인해, 노선 여객자동차운송사업을 근로시간 특례업종에서 제외됨에 따라 주당 최대 근로시간 단축 68시간 → 52시간 (300인 이상 ‘19.7.1, 50~299인 ‘20.1.1, 5~49인 ‘21.7.1)으로 단축되었음

- 운전자의 근로환경 개선을 통해 졸음운전으로 인한 대형 버스사고 방지 및 이용자의 안전성 확보

사업개요

- 사업내용 : 운전자 근로환경 개선
- 사업기간 : 2018년 ~ 2021년

추진방안

- 근로시간 단축에 대비한 버스운전자 양성 및 확보
- 버스DTG를 데이터를 활용하여 운행시간을 분석하여 연속운전시간 및 휴게시간 준수 여부 확인

추진계획

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운전자 근로환경 개선		버스운전자 양성 및 확보, 모니터링				

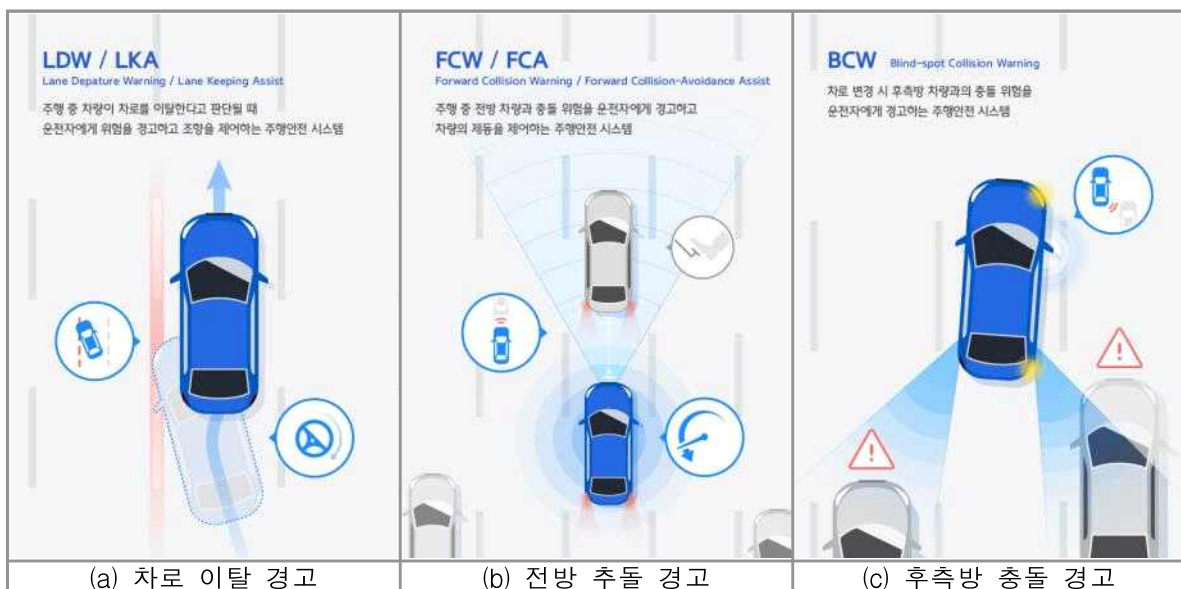
첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대

첨단운전자보조시스템 도입으로 운수종사자의 전방주시태만, 졸음운전 등으로 발생하는 시내버스 사고를 사전에 예방

배경 및 필요성

- 인천광역시, 경기도는 2017년 7월부터 광역버스를 대상으로 첨단운전자보조시스템(ADAS. Advanced Driver Assistance System)*의 설치를 추진하고 있음

* 첨단운전자지원시스템은 차량 내의 카메라와 센서를 통해 운전자의 안전 운행과 편의 등을 지원하는 시스템으로, 차로 이탈 경고(LDW, Lane Departure Warning), 전방 충돌 경고(FCW, Forward Collision Warning), 후측방 충돌 경고(BCW, Blind-Spot Collision Warning) 등이 대표적인 시스템임



자료 : HMG JOURNAL 홈페이지, 「이해하기 힘든 ADAS 용어 설명 PART1」, 2017.9.6.

< 첨단운전자보조시스템 >

- 첨단시스템 도입을 통해 운전자의 부주의로 발생하는 사고를 예방하여 버스의 안전성 강화가 예상됨

사업개요

- 사업내용 : 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년

추진방안

- 기 설치된 광역버스를 제외한 시내버스를 대상으로 전방추돌 경보장치, 차선이탈 경보장치, 홍체인식시스템 등 첨단운전자보조시스템(ADAS)를 순차적으로 장착
- 장착비용의 일부를 정부 지원금으로 조달

추진계획

- 추진계획

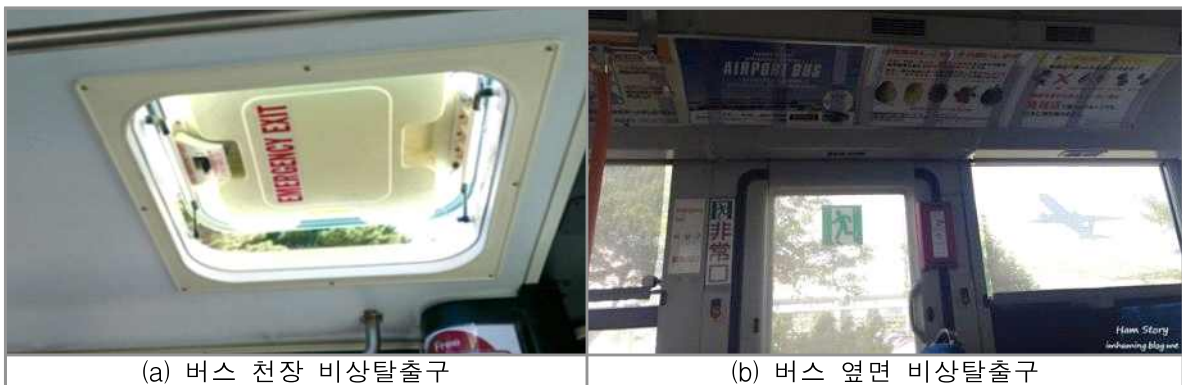
구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대			시내버스 대상 순차적으로 장착			

차내 비상탈출구 · 안전장치 확충

버스 교통사고 발생 시 승객의 비상 탈출이 용이하도록 비상탈출구, 비상망치, 소화기 등을 차량 내 충분히 구비

배경 및 필요성

- 인천지역을 운행하는 시내버스는 자동차관리법 상 내부에 비상망치 4개 이상, 소화기 2대 이상 설치하게 되어 있으나, 실제로 버스 안에 비치된 소화기는 겉면이 녹이 슨 상태로 노후화돼 있거나 비상망치는 빈 덮개만 있는 경우⁴⁾가 있어 대중교통 자동차에 대한 안전관리가 필요함
- 일본의 경우 30인 이상의 버스에는 출입구의 반대 뒤쪽에 비상구를 설치하여 비상시에 탈출을 돕도록 하고 있고, 유럽의 경우 버스가 옆으로 쓰러지는 사고에 대비하여 버스 천장에 비상탈출구를 설치하고 있음



자료 : 1) 이투데이, 「국토부, 전세버스 화재사고로 비상해치 설치 추진」, 2016.11.15.

2) 울산매일, 「일본 시내버스에 설치된 비상탈출구」, 2016.11.15.

< 버스차량 내 상부 비상탈출구 >

- 차내 안전시설 확충을 통해 대중교통 이용객의 안전을 확보하고, 교통사고에 따른 인적 피해의 감소가 예상됨

4) 인천일보, 「시내버스 ‘소화기·비상망치’ 관리 부실」, <http://www.incheonilbo.com/?mod=news&act=articleView&idxno=731462>(2016.11.15.)

사업개요

- 사업내용 : 차내 비상탈출구 · 안전장치 확충
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년

추진방안

- 버스 교통사고 발생 시 승객이 탈출하기 용이하도록 비상탈출구 설치
- 비상탈출용 망치, 소화기 등 버스 내부에 충분히 비치
- 비상탈출용 망치는 화재발생 시 또는 야간 시에도 망치의 위치를 알 수 있도록 비상망치 손잡이에 형광테이프 부착

추진계획

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
차내 비상탈출구· 안전장치 확충				시내버스 대상 순차적으로 설치		

재생타이어 사용 제한

버스 차량의 재생타이어 사용을 사전에 제한함으로써 재생타이어로 발생하는 사고를 예방

배경 및 필요성

- 현행 규정상 앞바퀴는 재생타이어 사용이 금지*되어 있지만, 뒷바퀴에 대해서는 재생타이어의 사용이 가능하여 사고발생에 취약한 상황임

* 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 [별표 4]에 따라 버스의 앞바퀴에는 재생타이어 사용은 금지되어 있으며, 위반 시 사업일부정지 및 과태료 처분이 가능함



자료 : 세종매일, 「시민 생명 위협하는 시내버스 “무서워요”」, 2016.11.16.

< 시내버스 재생타이어 사고 >

- 2013년 서울시는 서울시내 7,530대의 뒷바퀴를 기존 재생타이어에서 정품 타이어로 교체하였고, 정품과 재생품간의 차액을 시비로 보전해 주었음
- 대중교통 수단의 재생타이어 사용 관리를 통해 대형차량의 교통사고 예방

사업개요

- 사업내용 : 재생타이어 사용 제한
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년

추진방안

- 운행중인 시내버스 중 재생타이어를 사용하고 있는 버스의 현황을 파악한 후, 지속적으로 교체
- 시내버스를 대상으로 재생타이어를 사용하지 못하도록 하고, 매년 재생타이어 사용 실태를 정기적으로 조사하여 관리하도록 조례를 개정

추진계획

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
재생타이어 사용 제한				재생타이어 교체 실시 및 관련 조례 개정		

준공영제 개선

준공영제 개선을 통한 재정지원 부담 감소하고 운수업체의 경영효율성 제고 및 경영 투명화

배경 및 필요성

- 준공영제 시행 이후 재정지원 증가에 따른 부담, 운송실적 및 원가의 투명성 확보 미흡, 시민편의 서비스 자발적 개선 미흡 등의 문제를 가지고 있음⁵⁾

< 준공영제 시행이후 재정지원 추이 >

(단위 : 억원, %)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균증가율
운송원가	3,027	3,168	3,358	3,524	3,711	3,630	3.70
운송수입	2,547	2,603	2,923	2,952	2,986	3,039	3.60
재정지원금	415	543	433	569	718	571	6.59

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2017

- 현재 시행중인 표준운송원가의 경우 경영 및 서비스 개선을 유도하지 못하고 있으며, 표준운송원가 재정지원을 위한 평가 시스템의 신뢰성 떨어지고 있어 준공영제 개선이 필요함
- 준공영제 개선을 통해 원가항목별 항목별 표준원가의 합리성 확보하고, 인천광역시의 재정부담 완화 기대

사업개요

- 사업내용 : 시내버스 준공영제 개선
- 사업기간 : 2018년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

5) 한종학, 「시내버스 준공영제 운영 개선방안」, 인천발전연구원, 2017.

추진방안

- 표준운송원가 개선
 - 운송원가와 직접 관련성이 낮은 항목은 운송원가에서 제외하고, 운송원가와 운송수입금 산정시 국고보조금(유가보조금, 천연가스연료비 보조금, 국가유공자 보조금 등)의 차감 의무화
- 회계투명성 확보
 - 회사간 비교가 가능하도록 표준계정과목체계를 마련, 영업상 비밀을 제외한 원가산정방식과 보조금 집행 현황 및 정산내역 등을 매년 홈페이지를 통해 공개, 원가자료 미제출시 보조금 지원중단 또는 환수 조치
- 협약 개선
 - 2016년 11월에 체결된 「버스준공영제 이행 협약서」의 수정 및 보완하고, 개정된 협약서를 일정기간 운용 후 조례로 제도화
- 부정수급 환수 강화
 - 조례 개정을 통해 부정수급으로 인한 환수 등의 제재를 강화

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
시내버스 준공영제 개선			준공영제 개선			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	2021 년		
시내버스 준공영제 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산						-	

요금체계 합리화 및 다양화

요금체계 합리화 및 다양화를 통한 대중교통이용 활성화 및
이용자의 요금부담 최소화

배경 및 필요성

- 이용자들의 요금부담을 경감시키고, 대중교통 운영기관의 경영을 개선하기 위해 대중교통 요금체계의 다양화가 필요함

< 국내 주요 도시 시내버스 요금 체계 비교 >

구분	요금 체계
인천광역시	버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용 환승시 - 좌석버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가(10~40km), 5km마다 100원 (40km초과) - 광역버스, M버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가(30~60km), 5km마다 100원(60km초과) 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용
서울특별시	버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용 환승시 - 시내버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가 - 광역버스, 심야버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용
경기도	버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용 환승시 - 일반버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가(10~40km), 5km마다 100원 (40km초과) - 좌석버스, 직행좌석버스, 순환버스, M버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가 조조요금제(직행좌석형) : 첫차부터 6시 30분까지 16%할인, 교통카드 이용시만 적용
부산광역시	버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용 환승시 : 먼저 탄 교통수단 하차 후 30분 이내 요금할인 혜택, 2회까지 환승 가능 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용
광주광역시	버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용 환승시 : 최초 하차 후 30분 이내 무료환승(횟수제한없음)

- 요금체계의 다양화를 통해 대중교통 이용수요의 증대와 환승편의 증진을 도모할 것으로 예상됨

사업개요

- 사업내용 : 요금체계 합리화 및 다양화
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 대중교통 운임 조정 시기의 조례화
- 완전거리비례요금제 도입 및 환승에 따른 손실 최소화를 위한 환승 요금 체계 개선
- 물가상승률 반영한 원가연동제에 따른 요금조정 도입
- 첨두시간대 시내버스 이용요금 상향 조정 및 비첨두시간대 시내버스 요금 할인
- 대중교통 요금 조조할인 적용 확대

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
요금체계 합리화 및 다양화				조례 제정 및 요금체계 개선		

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017 년	2018 년	2019 년	2020 년	2021 년		
요금체계 합리화 및 다양화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비에산						-	

합리적 · 객관적 재정지원체계 구축

합리적인 재정지원을 통해 안정적인 운수업체의 운영과 대중 교통 서비스 확보

배경 및 필요성

- 현재 운수업체 재정지원은 여객자동차운수사업법 제51조, 동법 시행규칙 제86조의 2에 의한 재정지원금과 지방세법 제196조의 18, 동 시행령 제146조의 16에 따른 유류보조금으로 나눌 수 있음
- 최근 6년간 준공영제 참여업체의 운송수지 변화추이를 살펴보면, 적자규모가 2010년 480억 원에서 2015년 591억 원으로 연평균 4.25%씩 증가하고 있으며, 2010년 대비 23.13% 증가한 것으로 보임
- 준공영제 실시 후 재정지원 추이를 살펴보면, 2010년 415억 원에서 2015년 571억 원으로 연평균 6.59%씩 증가하고 있으며, 2010년 대비 38% 증가한 것으로 파악됨

< 준공영제 참여업체 버스운송실적 추이 >

(단위 : 억원, %)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	연평균 증가율
운송수입	2,547	2,603	2,923	2,952	2,986	3,039	3.60
운송원가	3,027	3,168	3,358	3,524	3,711	3,630	3.70
수지적자	-480	-565	-435	-572	-725	-591	4.25
적자율	15.86	17.83	12.95	16.23	19.54	16.28	-

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2017

- 합리적이고 객관적인 재정지원체계를 구축하여 운수업체의 안정적인 운영을 도모 및 경영상태 개선이 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 합리적·객관적 재정지원체계 구축
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 시내버스 표준운송원가의 적정성 분석, 디지털 운행기록장치
의 효율적 활용 등으로 재정지원 절감을 도모
- 재정지원 보조금의 투명하고 적정한 집행을 위해 분기별로
정산을 추진하고, 수시로 시의 담당직원이 현장을 방문하여
투명한 수입금 관리 및 보조금이 집행되도록 지도점검 강화
- 재정지원에 대한 관리 및 환수에 대한 규정을 만들어 조례
로 제정

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
합리적·객관적 재정지원체계 구축				조례 제정 및 지속적인 모니터링		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
요금체 계 합리화 및 다양화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예 산						-	

소형버스 확대

이용객이 적은 지역에 중·대형 버스 운행으로 발생한 운수 회사의 재정적자를 감소시키기 위한 방안으로 소형버스 도입

배경 및 필요성

○ 비수익노선의 경우버스의 수요가 적고, 불규칙한 수요로 인해 운송수입금이 운송원가에 미치지 못해 운송업체가 운행을 기피하고 있어 소형버스 도입이 필요함

○ 운행 상황과 이용 추이에 따라 운영이 편리해 소형버스가 도입*되고 있음

* 세종시 : 벽지노선과 지선버스 노선에 16인승 소형 버스 운행 중임

* 김해시 : 일부노선에 25인승 소형 시내버스를 운행하고 있음



자료 : 연합뉴스, 「김해시, 승객 적은 노선에 25인승 시내버스 운행」, 2017.9.1.

< 김해시 소형 시내버스 >

○ 소형버스 운행 확대를 통해 운송업체의 안정적인 운영과 대중교통 이용자의 편의제공이 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 소형버스 확대
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 시내버스 이용객이 적은 지역의 노선을 대상(비수익노선)으로 소형 시내버스를 도입하고, 버스 운행적자 해결을 위해 주말과 공휴일 단축운행을 시행

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
소형버스 확대				비수익 노선 분석 및 확대방안 검토		

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
요금체계 합리화 및 다양화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	비예산						-	

2-2 안전하고 편리한 고품격 택시서비스 구현

자율감차를 통한 공급과잉 해소

택시업계의 경영지원 및 근로여건 개선으로 택시산업의 활성화를 위해 택시 총량산정에 따른 초과 대수에 대한 자율감차 사업시행

배경 및 필요성

- 제3차 인천광역시 택시 총량제 산정 최종보고서(2014. 8, 인천광역시)에 의한 인천광역시 택시 적정대수는 10,770.1대로 면허대수(2014년 2월 기준, 강화·옹진군 제외) 14,186대 대비 3,416대가 과잉공급 되고 있는 것으로 분석하고 있음
- 대중교통확충 및 자가용 승용차 증가로 택시이용수요가 지속 감소하는 반면 개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 과잉되고 있는 택시 공급의 안정적인 수급 조절을 위해 적정 규모 산정에 따른 택시 자율감차의 필요성이 제기됨
- 서울시는 2019년 까지 400대, 2016년에 74대 감축을 목표로 감차보상을 2016년 9월부터 시행
 - 연말까지 감차를 희망하는 택시사업자는 법인택시 5,300만원, 개인택시 8,100만원의 감차보상금을 받고 양도를 진행
 - 감차보상액은 시비와 국비 대당 1,300만원, 법인택시 부가세 경감액 5%를 활용하는 국토부의 인센티브 대당 1,670만원이 지원
 - 나머지 금액에 대해서는 법인택시 대당 2,330만원, 개인택시 대당 5,130만원을 업계가 출연함
- 적정 택시규모 유지, 운수종사자 확보율 제고를 통한 수급안정성 확보
 - 수급안정성 확보를 통한 효율적 택시 경영 가능

사업개요

- 사업내용 : 택시의 자율감차를 통한 과잉 공급해소
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년 (지속사업)
- 총사업비 : 163,405백만 원(국비 35.8%, 시비 15.8%, 기타 48.4%)

추진방안

- 「제3차 인천광역시 택시 총량제 산정(인천광역시, 2014)」에 의한 인천광역시 적정택시대수는 10,770대임
- 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따라 감차대수를 20% 조정할 경우 2,838대 감차 필요(강화·옹진군 제외)

구분	면허대수(대)	구성비(%)	감차대수(대)	대당보상비 (백만원/대)	감차보상비 (백만원)
일반택시	5,305	37	1,050	45	47,250
개인택시	8,881	63	1,787	65	116,155
합계	14,186	100.0	2,837	-	163,405

- 택시감차 사업기간을 20년으로 정하고, 초기 감차 물량을 최소화 할 수 있는 선형식에 의한 연도별 감차계획을 수립

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감차 계획(대)	일반택시	5	10	15	20	25	975
	개인택시	9	18	26	34	43	1,658
	2,838	14	28	41	54	68	2,633

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자율감차를 통한 공급과잉 해소	국비	58,442.2	4,202.4	288.4	556.2	844.6	1,112.4	1,400.8	54,239.8	
	시비	25,816.7	1,856.4	127.4	245.7	373.1	491.4	618.8	23,960.3	
	기타	79,146.1	5,701.2	394.2	753.1	1,147.3	1,506.2	1,900.4	73,444.9	
	합계	163,405.0	11,760.0	810.0	1,555.0	2,365.0	3,110.0	3,920.0	151,645.0	

주 : 국비는 국토부인센티브 포함, 기타 사업업비는 사업자 자체출연금으로 총당함

택시 (복합)승차대 설치

다중이용시설 주변의 휴식과 승강장기능을 갖춘 복합승차대 설치 등 서비스 개선

배경 및 필요성

- 전철역, 백화점 등 다중이용시설 주변의 휴식과 승강장 기능을 갖춘 복합승차대 설치를 통한 택시 서비스 개선 및 운수종사자의 택시 이용 편의 증진을 위한 필요성이 제기되고 있음

사업개요

- 사업내용 : 연간 택시 복합승차대(대기소) 10개소 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 1,500백만 원(시비 100%)

추진방안

- 경찰청 등 유관기관 협의를 통한 권역별 안배 (관내 10개소 점진적 설치)
 - 여객자동차 운수사업법 제10조2(택시 승차대의 설치 등)에 근거하여 지역의 교통 여건 및 택시 이용수요를 고려하여 택시 승차대의 설치가 가능함

< 여객자동차 운수사업법 >

시행규칙 제10조의2(택시 승차대의 설치 등)

- ① 관할관청은 택시 이용 수요가 많을 것으로 예상되는 장소에 택시 승차대를 설치할 수 있다.
- ② 택시 승차대의 설치 및 시설 기준은 해당 지역의 교통여건 및 택시 이용 수요를 고려하여 관할관청이 정한다.
- ③ 관할관청이 도로에 택시 승차대를 설치하거나 설치 및 시설 기준을 정하는 경우 관할 지방경찰청장과 협의하여야 한다.

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시 (복합) 승차대 설치	연간 10개소 설치					-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
택시 (복합) 승차대 설치	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,500.0	1,500.0	300.0	300.0	300.0	300.0	300.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,500.0	1,500.0	300.0	300.0	300.0	300.0	300.0	0	

주 : 정류장시설(베이) 설치 : 10백만원×10개소=100백만원,

편의시설(선풍기, 의자)설치 : 20백만원×10개소=200백만원

택시 쉼터 확충

다중이용시설 주변의 휴식과 승강장기능을 갖춘 복합승차대
설치 등 서비스 개선

배경 및 필요성

- 인천광역시 택시 운수종사자 쉼터는 남동구 논현동에 1개소 운영 중이나, 택시 수요가 많은 도심지 외곽에 위치하여 이용 효율이 떨어지고 있음
 - * 수원시 택시 쉼터 4곳 중 쌍우물쉼터 일평균 이용자수 최다 : 443명('16년)
 - * 인천광역시 택시 쉼터(논현동 1개소) 일평균 이용자 수 : 11명
- 택시 운수종사자의 휴식공간 제공 및 콜 대기장소 활용으로 택시 불법 주·정차를 예방하고, 안전한 운행 등 종사자 근무여건 개선을 위한 쉼터 확충이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 택시 쉼터 4개소 추가 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 12,540백만 원(시비 100%)

추진방안

- 시유지 활용 및 일반부지 매입 건립 검토(인천광역시 택시운송사업조합에 관리 위탁 운영 추진)
 - (제1안) 시유지 활용 건립 : 약 24억원(2~6억원/개소)
 - (제2안) 부지매입 후 건립 : 약 80억원(20억원/개소)
 - * 현 쉼터 사업비 : 18.7억원(부지매입 12.3억원, 건축 6.4억원)
 - 향후 택시 공영차고지 설치 시 부대시설에 쉼터 포함 검토(택시발전법 상 국비지원 가능)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시 쉼터 확충	1개소 운영	1개소 운영	1개소확충 1개소운영	1개소확충 2개소운영	2개소확충 3개소운영	5개소 운영

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
택시 쉼터 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	12,540.0	8,415.0	30.0	55.0	2,055.0	2,110.0	4,165.0	4,125.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	12,540.0	8,415.0	30.0	55.0	2,055.0	2,110.0	4,165.0	4,125.0	

주 : 1) 쉼터 운영비는 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 사업비 예산(55백만원/연/개소) 자료를 반영하여 산정하였으며, 쉼터 확충에 따른 비용은 (제2안) 부지매입 후 건립의 단가(20억원/개소)를 적용하여 산출하였음

2) 사업비, 대상지점, 사업물량, 우선순위 등은 계획 협의 및 시행과정에서 조정·변경될 수 있음

공공형 택시 시범운영

강화·옹진군 등 대중교통 접근성이 떨어지는 지역의 공공형 택시 공급을 통한 택시 서비스 개선

배경 및 필요성

- 인천시는 도시여건 변화 및 인구증가 등으로 인해 택시수요 및 공급에 대한 욕구는 증가하고 있으나 택시서비스가 다양화되지 못하여 서비스의 질은 저하되고 있는 실정임
 - 강화군, 옹진군의 경우 택시 공급 대수가 인천시내보다 현저히 낮으며, 섬마을을 비롯한 노선버스 이용이 제한되고, 대중교통 접근성이 떨어지는 지역의 경우 택시이용의 다양화를 위한 노력이 필요함
- 용인시는 대중교통 접근성이 떨어지는 처인구 농촌마을에 수요응답형 교통 ‘따복택시’ 22대가 2017년 3월부터 운행(도비 1억7500만 원, 시비 1억7500만 등 모두 3억5000만)
 - 노선버스가 운행되지 않는 마을, 마을회관에서 버스정류장까지 거리가 1km 이상 떨어져 있고 버스 1일 운행 횟수가 4회 이하인 마을에 따복택시를 운영
 - 운행시간은 오전 7시에서 오후 9시를 기본으로 마을 주민들의 요청을 반영
 - 이용 요금은 시내버스 기본요금(1250원)만 이용자가, 나머지 금액은 시가 부담

사업개요

- 사업내용 : 교통 취약지역(강화, 옹진군 등) 애인 공감택시(100원 택시) 운영
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 6,800백만 원(국비 50%, 시비 30%, 군비 20%)

추진방안

- 마을 주민이 택시를 이용하고 100원을 내면 인천시와 옹진, 강화군이 나머지 요금을 기사에게 추후 정산
- 옹진군 대상지역 선정(2017), 시범사업(2018)을 통한 지속적 확대
- 용인시 사례를 참고하여 향후 수요응답형 따복택시 운행 방안을 검토

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공공형(복지) 택시 시범 운영	옹진군 대상지선정	옹진군 시범사업				강화군 확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공공형(복지) 택시 시범 운영	국비	3,400.0	400.0	-	100.0	100.0	100.0	100.0	3,000.0	
	시비	2,040.0	240.0	-	60.0	60.0	60.0	60.0	1,800.0	
	기타	1,360.0	160.0	-	40.0	40.0	40.0	40.0	1,200.0	
	합계	6,800.0	800.0	0	200.0	200.0	200.0	200.0	6,000	

주 : 1) 사업비는 2018년 국비 1억원이 가내시되었으며, 국비, 지방비 50:50으로 사업 시행
 2) 사업비, 대상지점, 사업물량 등은 계획 협의 및 시행과정에서 조정·변경될 수 있음

업무용 택시 도입 및 활성화

관용차량의 수량 한정 등 신속한 업무지원을 위한 업무용 택시제도 도입

배경 및 필요성

- 신속한 업무지원에 필요한 업무택시를 이용함으로써 지역 경제 활성화를 도모하고, 관용차량 수량의 한정 및 유지비용 절감 등을 위하여 업무용 택시 제도의 도입이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 업무용 택시 제도 도입
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,900백만 원(시비 100%)

추진방안

- 업무협약 체결(인천시, 가맹사업자(인천콜, 세븐콜), 은행)
- 출장전용 교통카드 부서별 배부를 통한 업무용 택시 운영

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
업무용 택시 도입 및 활성화	사례검토	업무택시 운영(지속)				

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
업무용 택시 도입 및 활성화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,900.0	400.0	-	100.0	100.0	100.0	100.0	1,500.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,900.0	400.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	1,500.0	

주 : 사업비는 연간 총 출장건수 52,200건(연간-본청)×10%(택시 이용율)×20,000원(왕복) ≒ 약 1억 원으로 산정함

택시 환승할인제 도입

대중교통 → 택시 환승 할인으로 택시 서비스 고급화

배경 및 필요성

- 택시 환승시스템 구축을 통해 대중교통 사각지대로 인한 시민 불편을 해소하고 동시에 택시 이용 활성화를 위하여 도입이 필요함
- 인천광역시는 택시와 대중교통간 환승 할인이 이루어지지 않고 있으며, 2017년 택시운송사업 발전 조례 개정·공포를 통하여 추진근거 마련을 위한 노력을 하고 있음

< 인천광역시 택시운송사업 발전에 관한 조례 >

조례 제10조(재정지원 및 예산의 확보)

- ① 시장은 예산범위 안에서 택시 서비스 개선과 택시산업 활성화와 택시운수종사자의 근무여건 개선 및 후생복지 지원 사업을 위해 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있으며, 중장기 계획에 따라 연차별로 소요예산을 확보하기 위해 노력하여야 한다.
- ② 제1항에 따른 지원대상은 다음 각 호와 같다.
 4. 지하철·버스·택시 등 각 교통수단 간의 환승 연계를 위한 통합카드시스템 및 환승할인 보전금 지원

사업개요

- 사업내용 : 택시 환승할인제 도입 검토
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 부산광역시 등 사례지역의 시행 효과 및 인천광역시 택시 운행 실태(환승실태 등) 분석을 통한 타당성 검토 등 중·장기 도입 검토 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시 환승할인제 도입	-	부산광역시 등 사례지역 시행효과 검토				도입검토

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
택시 환승할인제 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	-	-	-	-	-	-	-	-	

주 : 사업물량에 따른 사업비 등은 계획 협의 및 시행과정에서 조정·변경될 수 있음

침묵택시(무언접객서비스) 도입

침묵택시(무언접객서비스) 운영을 통한 편안한 택시 서비스 제공

배경 및 필요성

- 국내 침묵택시 도입에 관한 설문조사⁶⁾에서 ‘너무 사생활을 캐물어서 불쾌하다.’, ‘대화를 나누기 싫다.’ 등의 이유로 승객의 79.1%가 침묵택시 도입을 찬성하였음
- 조용히 목적지로 이동하고 싶은 승객과 원치 않은 대화로 운수종사자와 승객간의 불편함을 덜고, 편안한 택시 서비스 제공을 위하여 승객을 배려하는 무언접객서비스인 침묵택시 도입을 고려할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 침묵택시 도입 시범운영을 통한 확대
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원
- 추진방안
- 스마트폰 등 콜 기능 서비스 항목에 침묵택시 서비스 추가를 검토하여 시범운영을 통한 중·장기 서비스 확대 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
침묵택시(무언접객 서비스) 도입	-	콜기능 보완	시범운영	시범운영	시범운영	확대운영 검토

6) 서울신문(2017), ‘침묵택시’ 도입 찬반의견 설문조사, 2017년 8월 21일 ~ 9월 1일

안심귀가 서비스 확대

승객 안전 및 범죄예방을 위한 안심귀가 서비스 확대 도입

배경 및 필요성

- 최근 들어 택시를 이용하는 승객이 서비스를 요청하면, 승객 보호자나 지인 등에 택시번호와 경로 등의 정보를 문자메시지로 전송해 택시 관련 범죄를 예방하는 시스템인 안심귀가 서비스에 대해 관심이 고조되고 있음
- 미래창조과학부는 인천시민들이 안심하고 택시를 이용할 수 있도록 2014년 인천아시아경기대회 개최를 앞두고 스마트폰 NFC(Near Field Communication ; 근거리 무선통신) 기능을 활용하여 차량 내외부에 쿼알(QR:Quick Response)코드를 설치하여 승객에게 택시차량, 이용요금, 위치정보, 이동경로 등의 일반적인 정보 제공을 통한 택시 안심귀가 서비스 도입
 - NFC에 접촉하는 동시에 ‘택시 안심 알림 발송’ 창이 활성화 되고, 여기서 승차 또는 하차 알림을 선택하여 메시지 발송 가능(승차위치, 차량번호, 차량회사 정보 등 제공)
- 인천광역시 택시 안심서비스 이용 실태
 - 인천콜 택시 5,403대를 대상으로 우선 시행(설치율 37.5%)
 - 특정 택시에 일부 시행으로 인한 설치율 및 홍보 부족 등으로 이용율 저조
 - 2014년 18,258건 → 2015년 2,231건
 - 또한, 카카오 택시 어플리케이션을 이용한 승객의 경우 택시 승차시 택시 승·하차, 운전기사정보 및 도착예정시간 등의 정보제공 서비스를 시행하고 있으나 일반적으로 이용하는 승객은 이용이 불가
- 향후 택시운행정보시스템 구축과 함께 실시간 이동경로 등의 정보제공을 포함한 서비스를 제공할 필요가 있으며, 특정

택시의 제한적 운영이 아닌 인천시 소속 개인 및 법인 택시 모두에 택시 안심귀가 서비스 도입을 추진할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 택시 안심귀가 서비스 확대 도입
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 143.9 백만 원(국비 100%)

추진방안

- 택시운행정보시스템(TIMs) 구축과 연계하여 기존 서비스 앱 기술보완을 통한 실시간 이동경로 정보제공 서비스 시행 추진

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
안심귀가 서비스 확대	-	서비스 홍보	서비스앱 기술보완 (실시간정보)	QR설치 전 차량 확대	전 차량 서비스 시행	전 차량 서비스 시행

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
안심귀가 서비스 확대	국비	143.9	-	-	-	143.9	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	143.9	-	-	-	143.9	-	-	-	

주 : 사업비는 NFC 활용 QR코드 설치비 원가 1만원 × 인천시 택시 수(14,383대) = 약 1.44억 원으로 산정

4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응

4차 산업과 공유경제 시대 등 패러다임 변화에 대응한 택시 서비스 다양화

배경 및 필요성

- 4차 산업의 발전과 스마트폰의 보급 확대로 다양한 택시 서비스를 제공하기 위한 노력이 활발하게 이루어지고 있음
- 택시 공급은 이미 포화 상태임에도 불구하고 심야시간을 비롯한 특정 시간 및 지역에서의 택시 수요의 부족 현상이 발생하고 있으며, 택시 셰어링에 대한 관심도가 높아지고 있음

사업개요

- 사업내용 : 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응
- 사업기간 : 2018년 ~ 2026년
- 총사업비 : 200백만 원(시비 100%)

추진방안

- 카카오택시 연계를 통한 앱 보완(스마트결제) 및 통합 앱 개발 검토
 - 스마트폰을 이용하여 위치정보를 전송하면 택시가 응답
 - 상담원을 거치지 않고 자동으로 GPS 데이터를 이용한 자동화 구현
 - 스마트 결제 기능을 추가하여 하차 시 요금결제로 인한 택시 정차시간을 최소화 할 수 있도록 추진
 - * 출발, 목적지 등록에 따라 목적지 도착 후 스마트폰 연계를 통한 자동요금결제가 가능
- 택시 합승관련 법 개정 건의 등 앱 개발을 통한 택시 셰어링 도입 검토
 - 택시 셰어링은 스마트폰 어플리케이션 콜 기능을 활용하여

유사 동선의 사람들을 모아 함께 택시를 이용할 수 있도록 하는 서비스로 택시 기사(업체) 및 사용자 모두에게 유익할 수 있도록 추진되어야 함

- 여성 전용 옵션, 회원 신뢰도 측정, 문제 발생 시 동승자에 대한 탑승내역 제공 등의 시스템이 함께 구축되어야 함
- 사전 예약을 통해 동승자를 미리 모집하고, 예약 시간에 맞춰 지정된 장소에서 동승을 할 수 있도록 추진할 필요가 있음
- 동승 승객들 개별적으로 1/n의 요금이 자동결제 될 수 있도록 시스템 도입을 추진할 필요가 있음
- 우버(Uber) 규제 및 대응 방안 마련 검토

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응	-	통합 앱 개발 검토	통합 앱 개발	셰어링 도입 검토		우버 규제, 대응 마련

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	200.0	-	-	-	200.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	200.0	-	-	-	200.0	-	-	-	

주 : 사업비는 NFC 활용 QR코드 설치비 원가 1만원 × 인천시 택시 수(14,383대) = 약 1.44억 원으로 산정

택시내 안전시설물 확충

운전자 보호와 승객 안전 및 범죄예방을 위한 차내 CCTV 설치 및 최고속도 제한장치 설치 의무화

배경 및 필요성

- 운전자 보호와 승객의 안전을 위해 택시 내 범죄예방을 위한 CCTV 설치의 필요성이 증대되고 있으며, 운수종사자의 과속 및 난폭운행 방지 및 교통사고를 근원적으로 줄이기 위하여 최고속도 제한장치의 설치를 검토할 필요가 있음
- 택시 내 최고속도 제한장치 장착과 함께 차 내 CCTV 설치 또한 의무적으로 장착할 수 있도록 법 개정 추진이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 차내 CCTV설치, 최고속도 제한장치장착 의무화
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 택시 내 CCTV 설치관련 개인정보보호 가이드라인 연계 법 개정 건의
- 택시 내 범죄 예방 CCTV 설치 의무화
- 최고속도 제한장치장착 의무화 확대 건의 추진(110km/h제한)
- 기존 : 화물, 특수, 11인승 이상 승합, 버스

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시내 안전시설물 확충	-	법 개정 (안) 마련	법 개정 건의	시행(안) 안내 홍보	조례 제정	설치계획 수립

운수종사자 자격관리 강화

운수종사자 자질 향상 및 서비스 개선을 위한 운수종사자
자격관리 강화

배경 및 필요성

- 택시운전자 자격 강화를 통해 운전자의 자질을 높이고, 택시 이용객에게 양질의 서비스를 제공할 필요가 있음

① 신규 택시운전자격 취득 강화 및 집중관리

사업개요

- 사업내용 : 택시운전자격 강화 법 개정 건의
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 신규 택시운전자격 취득강화
 - 형 집행 후 2년 → 성범죄 시 형 집행 후 5~20년 등 건의
- 기존 택시운전자격 취득자 집중관리
 - 택시운수종사자 입사신고 관리 시스템과 택시운전자격증 교부시스템 이원화를 통해 입사신고 전 택시운전자격증 발급사례 사전방지
 - 운수종사자 범죄경력 조회 주기적 실시, 부적격 운수종사자 퇴출
 - 무자격 운수종사자 신고 포상금 도입, 운수종사자가 범죄 저지를 시 해당 택시업체 감차처분 등 운수사업자의 운수종사자 관리책임 강화
 - 면허시험의 난이도 조절을 통한 택시운수종사자 자격 강화 노력 필요

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시운전자격 취득 강화 및 집중관리	-	기준(안) 마련	법 개정 검토	법 개정 건의	-	-

② 불법영업 단속 및 처벌기준 강화

사업개요

- 사업내용 : 지도원증 발급 및 법 개정 건의
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 지도원증 발급을 통한 승차거부, 운송질서 위법행위 자율지도 및 계도
- 처벌기준 강화 및 면허발급기준 강화 법 개정 건의
 - 승객불편사항(승차거부, 도중하차, 부당요금, 합승행위)에 대한 단속기준 강화를 통해 불법영업을 근절하고 나아가 서비스 향상을 추진
 - 불법영업 적발 시 운전자 뿐 아니라 택시업체에 대한 연대책임 필요
 - 현행 과태료 부과에서 1회 적발시 자격정지 10일, 서비스교육 10시간 수료, 2회 적발시 퇴출 등 처벌기준 강화
- * 승차거부 1회 적발 시 국내 과태료 20만원, 일본 30일 영업정지

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법영업 단속 및 처벌기준 강화	-	지도원증 발급검토	법 개정 검토	법 개정 건의	-	-

③ 불법택시 등 신고포상금 지급

사업개요

- 사업내용 : 불법 택시영업 신고 포상금 지급
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 194백만 원(시비 100%)

추진방안

- 지급기준에 따른 분기별 대상자 포상금 지급
- 불법영업 신고절차 간소화(미추홀콜센터 활용) 추진
- 시민, 자원봉사자 등을 활용한 택시서비스 감찰단 구성, 주기적 서비스 감찰 시행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법택시 등 신고포상금 지급	-					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
불법택시 등 신고포상금 지급	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	194.0	44.0	4.0	10.0	10.0	10.0	10.0	150.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	194.0	44.0	4.0	10.0	10.0	10.0	10.0	150.0	

주 : 사업비는 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 및 인천광역시 택시발전 종합계획 상의 사업비 자료를 반영하여 산정 하였으며, 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

안전 · 친절교육 확대

양질의 운수종사자를 양성을 위한 운수종사자 교육프로그램
다양화 및 교육 강화

배경 및 필요성

- 2016년 기준 교통안전 교육 실적을 보면 총 796회 중 운수종사자 교육 및 여객 운송업체 관리자 교육은 84회로 26,902명을 대상으로 교육을 시행하였음

< 운수종사자 등 교통안전교육 계획 및 실적(2016.10) >

구 분	과정명	교육계획		교육실적		교육시간	교육비	비 고
		횟수	인원	횟수	인원			
합	계	815	53,093	796	52,550			
	소 계	98	27,593	82	26,811			
운수종사자 교육	여객신규	24	4,000	20	3,152	16시간	30,000원	1회 2일과정
	여객보수	48	15,297	41	15,017	4시간	무 료, 타시도 8,000원	
	여객수시보수	4	-	3	724	4시간	무 료	분기별 1회
	화물보수	22	8,296	18	7,918	4시간	무 료, 타시도 8,000원	
	버스 / 택시업체	2	100	2	101	4시간	무 료	
여객운송업체 관리자 교육	소 계	15	900	12	501			
공공기관 교통전문교육	실무과정	12	720	10	432	21시간	129,000원	1회 3일과정
	심화과정	3	180	2	69	35시간	175,000원	1회 5일과정
어린이 교통안전교육	어린이교통 안전교육	700	24,500	700	25,137	1시간	무 료	700학급

자료 : 인천광역시(2016.12.), 「2017년 본예산 관련 세입세출 보조자료(택시화물과)」

- 법인 및 개인택시 신규 채용자는 관계법령 및 서비스교육으로 16시간(2일)을 교육받는데 이는 뉴욕(80시간), 런던(300~400시간 연수) 등에 크게 못 미치고 있음
- 양질의 운수종사자를 양성하고, 우수 인력수급으로 택시 경쟁력을 확보하기 위한 안전 및 친절교육을 강화가 필요함

① 교육시간 상향 및 프로그램 다양화

사업개요

- 사업내용 : 운수종사자 교육시간 상향 법 개정 건의 및 교육 프로그램 개발
- 사업기간 : 2018년 ~ 2020년
- 총사업비 : - 백만 원(시비 100%)

추진방안

- 교육시간 상향 검토 추진
 - 운전자 법규준수 경력에 따라 교육시간 및 내용 차등 시행
 - 승차거부 등 불법행위자 강화교육 실시
 - * 위반횟수와 관계없이 4시간 → 1회 16시간, 2회 24시간, 3회 40시간
 - 행정처분 1개월내 교육 미 이수시 승무금지 및 2배수 교육 실시
 - 교육의무 위반 시 운송사업자 과징금 120만원 또는 사업일 부정지
- 교육 실효성제고를 위한 프로그램 다양화 추진
 - 인문학 교육, 동영상, 역할극, 체험학습 등 교육내용 내실화
 - 시민불편사항 동영상 자료 제작 및 승객과 운전자 입장 역할극 시행
 - 고객응대 기본자세 시범 실습, 성희롱예방, 인성교육 추가
- 안전체험교육 확대 및 운전습관 개선교육 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교육시간 상향 및 프로그램 다양화	-	교육시간 상향검토	법 개정 건의	프로그램 다양화	-	-

② 안전·친절 교육 확대(지속)

사업개요

- 사업내용 : 보수교육 연 1회, 시장 특강 연 3회
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 31,725백만 원(시비 100%)

추진방안

- 운전자 보수교육 강화(서면교육 → 현장교육 / 연 1회)
- 택시 운수종사자 소통·공감을 위한 시장 특강 추진(연 3회)

< 택시 운수종사자 시장 특강 계획(2017년) >

구 분	1차 특강	2차 특강	3차 특강
특강일시	2017. 9. 6.(수)	2017. 10월중	2017. 11월중
특강장소	교통연수원 대강당	교통연수원 대강당	교통연수원 대강당
대상인원	약 500명	약 500명	약 400명
교육내용	시정운영 및 택시발전계획 등 설명	시정운영 및 택시발전계획 등 설명	시정운영 및 택시발전계획 등 설명
주 관	교통연수원	교통연수원	교통연수원
주 최	인천광역시	인천광역시	인천광역시

자료 : 인천광역시(2017.8.), 「인천광역시 택시발전종합계획」

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
안전·친절 교육 확대	운수종사자 교육 지속 추진 및 시장 특강 병행					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
안전·친절 교육 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	31,725.0	7,875.0	1,515.0	1,590.0	1,590.0	1,590.0	1,590.0	23,850.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	31,725.0	7,875.0	1,515.0	1,590.0	1,590.0	1,590.0	1,590.0	23,850.0	

주 : 사업비는 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 및 인천광역시 택시발전 종합계획 상의 사업비 자료를 반영하여 산정함

고령운전자 안전대책 마련 시행

고령운전자 자격유지검사 의무화에 따른 안전대책 강화

배경 및 필요성

- 2015년 기준, 국내 택시기사(법인+개인) 총 27만 7천 107명 중 19.5%가 만 65세 이상 고령 운전자로 2011년 3만 1천 473명에서 4년간 74% 증가하였음



< 국내 고령 택시 운수종사자(만 65세 이상) 추이 >

- 같은 거리를 주행하였다면, 고령의 택시 종사자가 교통사고나 교통사고 사망자를 발생시킬 가능성이 비고령자 보다 높게 나타남



< 고령 운전자 교통사고 위험도 분석 >

사업개요

- 사업내용 : 만 65세 이상 고령운수종사자 자격유지검사 의무화 및 교육
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 만 65세 이상 고령 운전자 자격유지검사 의무화 추진(2019~)
 - * 시야범위 측정 등 90분동안 7개 항목별로 1~5등급을 매기고, 2개 항목 이상 5등급을 받으면 자격 탈락(탈락율 2%내외 수준으로 조정)

< 고령 운수종사자 자격유지검사 항목 >

구분	검사항목	측정내용
1	시야각 검사	시야 범위 측정
2	신호등 검사	시각·운동 협응력 측정
3	화살표 검사	선택적 주의력 측정
4	도로 찾기 검사	공간 판단력 측정
5	표지판 검사	시각적 기억력 측정
6	추적 검사	주의지속능력 측정
7	복합기능검사	다중작업능력 측정

- 고령운전자 증가 추세로 고령운전자 대상 찾아가는 교통 교육 추진 검토

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
고령운전자 안전대책 마련 시행	-	-	자격유지검사 의무화 검토	-	-	-

운전자 승무복장 착용 검토

택시 이미지 향상 및 서비스 질 개선을 위한 택시운전자 유니폼 착용

배경 및 필요성

- 택시운전자 복장 자율화로 일부 운수종사자들이 찢어진 청바지, 반바지, 모자 등을 착용함으로써 택시 이미지가 훼손되고 있음
 - 회사별 규정복장 착용 의무화에 따른 승객 안전성 및 서비스 향상 유도할 필요가 있음
- 통일된 복장이 근무 자세에도 영향을 미쳐 택시 이미지 향상 및 서비스 질을 개선하고, 운수종사자에 대한 신뢰도를 높여줌으로써 최근 서울시에서 재도입을 추진하고 있음
 - 서울시는 법인택시 기사들이 2017년 9월부터 유니폼을 착용하는 방안을 추진
 - 유니폼을 입지 않으면 과태료 등 행정처분을 내리는 내용으로 여객자동차운수사업 개선명령을 내릴 방침
 - 서울시는 유니폼(상의) 2벌 지원(16억 원 소요), 신규교체사업자측에서 비용부담
 - 법인택시에 비해 여유 있는 개인택시는 조합 차원에서 한국스마트카드 등 지원을 받아 기사 4만 9천여명에게 유니폼을 지원(약 22억 원 소요)예정

사업개요

- 사업내용 : 택시 운수종사자 유니폼 착용
- 사업기간 : 2018년 ~ 2026년
- 총사업비 : 246백만 원(시비 100%)

추진방안

- 단기적으로 복장 개선 지침 등을 마련하여 기존 복장 활용을 통해 단시간내 깔끔한 복장 착용 추진
 - 개인택시 : 하얀색 계통의 와이셔츠, 검정색, 진청색 계열 바지
 - 법인택시 : 업체별 지정 복장 또는 단정한 와이셔츠
- 중·장기적으로 서울시 사례처럼 지정 유니폼 착용을 검토하고, 유니폼 착용 규정 위반에 따른 과태료 등 행정처분 등에 관한 조례 제정의 검토가 필요함
 - 복장 색상 및 유형 확정 후 단일한 지정복장 착용

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운전자 승무복장 착용 검토	-	지침마련	유니폼 지정검토	조례 검토	조례 제정	유니폼 지원

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
운전자 승무복장 착용 검토	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	246.0	-	-	-	-	-	-	246.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	246.0	-	-	-	-	-	-	246.0	

주 : 사업비 원가는 서울시 지원 기준 16억 원/35,000명 = 45714.3원/명 적용, 인천시 법인택시 5,385대에 대한 지원 내용임

운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도

운수종사자 처우개선 및 근로여건 개선을 통한 택시 서비스 개선 유도

배경 및 필요성

- 택시 운수종사자 관련 근로기준법 검토
 - 근로기준법에 근거하면 일반근로자들은 휴게시간을 제외하고 1주일에 근로시간이 40시간을 초과할 수 없으며 특정한 주의 근로시간은 52시간을 초과하여 근무할 수 없도록 명시하고 있음
 - * 「근로기준법」 제59조에 근거하면 택시운송사업의 근로자대표와 사용자가 서면합의 할 경우 12시간을 초과할 수 있도록 되어 있어 택시운수종사자의 근무시간이 장시간인 경우 발생
- 근로형태 및 근무시간 등은 택시 운수종사자들의 근로여건을 결정하는 요인으로 택시운전자의 장시간 고노동의 근무형태를 개선하기 위해서는 운수종사자의 보수체계 개선 및 근로기준법에 근거한 근무제를 현실화 하는 방안이 필요함

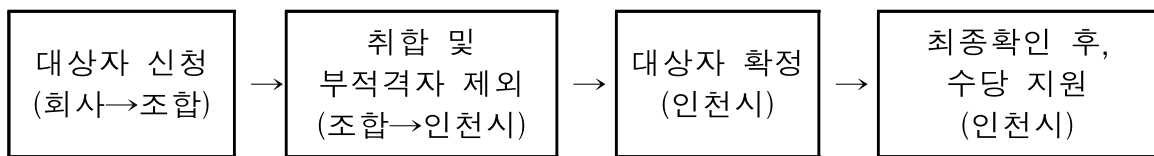
사업개요

- 사업내용 : 표준 근무강령제정 및 근로유지수당 지원
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 21,600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 표준 근무강령 제정(근로시간 정립, 유계결근 기준 완화, 연차사용기준 등 개선)
 - 안전운행을 위해 1인1차 등 장시간 근로 금지, 근로기준법 특례조항에서 삭제 또는 개정 중앙정부에 건의
- 운수종사자 보수체계 개선을 위한 근로유지수당 지원

- 지원근거 확보(조례개정) 후 방침마련(2018), 시범사업(2019) 후 지속
- 10년 이상 장기재직 무사고 운수종사자에게 격려 수당을 지급하되, ‘쌍쌍스마일 패널티’ 등 불친절 및 물의를 일으킨 종사자는 지급 제외
- 1년 이상 장기근속을 유도하기 위해, 우수 택시 운수종사자에게 격려 수당 지급(관련단체 의견 청취 후, 대상자 선정 기준 확정)



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도	-	근로시간법 규개정	근로유지수 당 지원(시범)	근로유지수당 지원 활성화		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	21,600.0	3,600.0	-	-	1,200.0	1,200.0	1,200.0	18,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	21,600.0	3,600.0	-	-	1,200.0	1,200.0	1,200.0	18,000.0	

주 : 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 및 인천광역시 택시발전 종합계획 상의 사업비 자료를 반영하여 산정함

복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련

복지재단 설립 및 기금 마련으로 열악한 운수종사자의 처우 개선 등 복지지원체계를 개선

배경 및 필요성

- 열악한 운수종사자의 처우개선을 위한 복지지원체계를 개선을 통해 택시산업의 경쟁력을 강화하고, 인천광역시와 택시 운송사업조합, 택시노동조합 등이 복지기금 마련을 통해 복지지원에 대하여 종합적이고 다양하게 추진될 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 복지재단 설립 지원을 통한 복지기금 마련
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 200백만 원(시비 100%)

추진방안

- 복지재단 설립 지원 근거마련을 위한 조례 개정(2018)
- 복지기금 조성 방안
 - 공영 차고지 임대료 수입, 유류구매카드사 환급액 및 택시 표시등 LCD 광고 수입의 일부 등
 - * 유류구매카드사 환급액 : 카드매출액의 0.3%~0.7%(약 147억 원) 중 유가보조금 해당 분 약 26억 원
 - * 택시표시등 LCD 광고 허용 여부 중장기 검토
 - 택시 운수종사자 복지재단 설립, 자녀장학금, 교통사고 생계 지원 및 건강검진 등 복지사업 추진
 - 택시사업자 단체의 운수종사자 복지기금 조성 활성화 유도
 - * 사업자 단체 등과 협의, 복지기금 자원 발굴 및 지원

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련	복지재단 설립준비 및 조례 개정				복지재단 설립지원	복지기금마련 및 운영

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	200.0	200.0	-	-	-	-	200.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	200.0	200.0	-	-	-	-	200.0	-	

주 : 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 및 인천광역시 택시발전 종합계획 상의 사업비 자료를 반영하여 산정함

택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원

운수종사자 처우개선 보조금 지원(카드수수료, 콜비, 유가 등)을 통한 운수종사자의 부담해소 및 서비스 개선 유도

배경 및 필요성

- 택시 운수종사자의 부담해소를 통해 실질적인 근무여건 개선 및 질 높은 시민 서비스 유도를 위하여 택시 카드수수료, 콜비, 유가 등을 지속적으로 지원할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 유가, 카드수수료 및 통신비, 콜비 등 보조금 지원
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 654,016백만 원(시비 100%)

추진방안

- 보조금 지원 기준에 따른 지속적인 지원 운영

< 택시 운수종사자 처우개선 보조금 지원 방안 >

사 업 명	예산액(백만원)	지 원 기 준	지원시기
유가보조금	27,000	LPG 197.97원/L, 경유 345.54원/L (1일 180L)	매 월
카드수수료 통신료	3,503	수수료 사업자 부담 1.9%의 50% 통신료 대당 5천원	매 월
콜비	2,400	30콜이상 2만원, 40콜이상 2.5만원, 50콜 3만원 51콜이상 1콜당 400원 추가(최대 5만원)	매 월
계	32,903	-	

자료 : 인천광역시(2017.8.), 「택시발전 종합계획」

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원	보조금 지원 지속 운영					

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	654,016.0	160,471.0	32,403.0	29,359.0	32,903.0	32,903.0	32,903.0	493,545.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	654,016.0	160,471.0	32,403.0	29,359.0	32,903.0	32,903.0	32,903.0	493,545.0	

주 : 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 및 인천광역시 택시발전 종합계획 상의 사업비 자료를 반영하여 산정함

요금체계 현실화

택시요금 조정 검토 용역을 통한 합리적인 요금체계 확립

배경 및 필요성

- 택시요금 규제로 인하여 요금 인상에 대한 택시 업계와 지자체 간 의견차이가 빈번히 발생하고 있으며, 택시업계 경영개선 및 종사자 소득수준 향상, 택시 이용자의 서비스 개선을 위한 합리적인 택시요금 조정을 위한 검토가 필요함
- 택시 요금 조정은 여객자동차 운수사업법에 따라 2014년 11월부터 택시요금 조정 여부를 검토하도록 의무화 하고 있음
- 인천광역시 택시 요금은 2013년 12월 9일부터 중형택시 기본요금(2km까지) 3,000원으로 적용되고 있으며, 심야 및 시계할증 20%를 적용하고 있음

사업개요

- 사업내용 : 택시요금 조정 검토 용역 수행
- 사업기간 : 2018년
- 총사업비 : 45백만 원(시비 100%)

추진방안

- 택시 요금 조정 검토 용역 수행(택시운행 실태조사, 택시운송사업 원가분석, 적정운임조정 방안)
 - * 시 의회 의견 청취(2018.8), 지방물가대책위원회 심의(2018.10), 택시요금 기준·요율 결정 공고(2018.11), 택시요금 인상 시행(2018.12)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
요금체계 현실화	-	요금조정검토 용역 수행	-	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
요금체계 현실화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	45.0	45.0	-	45.0	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	45.0	45.0	-	45.0	-	-	-	-	

주 : 사업비는 시 예산편성 과정 여건에 따라 계획 협의·시행 과정에서 조정·변경될 수 있음

경영 및 서비스 평가 강화

택시회사 간 선의의 경쟁을 유도하기 위하여 택시회사 평가를 통해 택시사업자의 자발적인 서비스 개선노력 유도

배경 및 필요성

- 택시의 경우 서비스 공급자 입장에서는 자신이 제공하는 서비스의 질에 대해 정보를 갖고 있지만, 택시를 이용하는 이용자 입장에서는 자신이 승차할 택시의 서비스 수준에 대한 정보를 갖지 못하고 있음
 - 택시회사에서 서비스 개선을 실시하더라도 불완전한 정보 때문에 이용자는 택시의 서비스 수준을 이용하기 전에는 알 수 없음
- 택시운송사업의 발전에 관한 법률의 제정에 따라 택시 산업의 경쟁력 향상 및 안전하고 편리한 서비스 확보 등 택시산업 발전을 위한 보다 체계적인 개선대책이 요구되고 있는 실정임
 - 택시운수사업의 균형적 발전을 도모하고, 체계적 지원·육성의 기초자료로 활용하기 위하여 택시업체 경영 및 서비스 평가를 강화 할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 택시업체 경영 및 서비스 평가 강화
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 600백만 원 (시비 100%)

추진방안

- 타시도 택시 경영 및 서비스평가 사례조사(2017)
- 택시업체 경영 및 서비스평가 기본계획 수립(2018.3)
- 용역 실무심사 및 예산 반영에 따른 사업 추진
 - 안전성, 친환경성, 운행정보 모니터링 부분 배점 확대

- 2018년부터 격년(2년)마다 주기적으로 시행 및 보완

< 인천광역시 택시 운송업체 경영 및 서비스 평가 강화 방안 >

항목	서울시	인천시	평가내용
경영 평가	<ul style="list-style-type: none"> - 경영평가(800점) · 종사자 처우개선(500점) · 민원, 행정처분 건수 (250점) · 사고율(50점) 	<ul style="list-style-type: none"> - 경영평가(750점) · 종사자 처우개선(500점) · 민원, 행정처분 건수 (150점) · 사고율(100점) 	<ul style="list-style-type: none"> - 운전자 관리 실태, 보유 자동차의 차령 - 교통사고 예방노력, 재무건전성 - 경영관련 법규준수실태 등
서비스 평가	<ul style="list-style-type: none"> - 서비스 모니터링 평가 (200점) · 기사서비스 친절도(100점) · 차량 및 운행상태(60점) · 카드요금결재(40점) 	<ul style="list-style-type: none"> - 서비스 모니터링 평가 (250점) · 기사서비스 친절도(100점) · 차량 및 운행상태(100점) · 카드요금결재(50점) 	<ul style="list-style-type: none"> - 운전자 친절도 - 교통사고율, 자동차 안전성 및 청결도 - 여객서비스관련 법규 준수실태 등

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경영 및 서비스평가 강화	사례검토	평가지행 (2년 마다)	-	평가지행 (2년 마다)	-	평가지행 (2년 마다)

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
경영 및 서비스평가 강화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	600.0	120.0	-	60.0	-	60.0	-	480.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	600.0	120.0	-	60.0	-	60.0	-	480.0	

주 : 사업비는 기본계획 수립 60백만원/2년으로 산정 하였으며 계획 협의·시행 과정에서 조정·변경될 수 있음

우수회사 인증마크제 도입

택시회사 인증마크제 도입을 통해 택시사업자의 자발적인 서비스 개선을 유도

배경 및 필요성

- 택시회사 평가를 통한 인증마크제의 도입을 통해 정보의 비대칭성을 해소하고, 택시산업을 경쟁적 시장으로 전환, 업체 간 선의의 경쟁을 유도하는 한편, 부실업체에 대해서 퇴출을 유인하는 제도가 필요함
- 자발적인 서비스 개선을 유도하고, 평가결과에 따라 우수택시회사를 선정하여, 해당 택시에 인증마크 부착을 통해 이용자에게는 택시 선택정보를 제공하고, 택시회사에게는 수입증대를 통한 경영개선의 선순환구조 마련할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 우수 법인택시 회사 40%(24개사) 인증마크 부착
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 11,520백만 원 (시비 100%)

추진방안

- 택시업체 경영 및 서비스평가 기본계획 수립에 따른 제도 도입 추진
- 택시회사 평가를 통해 택시사업자의 자발적인 서비스 개선 노력 유도
- 고객중심 ‘쌍쌍스마일’ 택시 추진 병행
- 평가결과에 따라 우수택시회사의 택시에 인증마크를 부착하여 이용자에게는 택시 선택정보를 제공하고, 택시회사에게는 수입증대를 통한 경영개선의 선순환구조 마련

- * 인천시 60개 택시업체 중 AAA 등급 5%(3개사), AA 등급 15%(9개사), A 등급 20%(12개사)
- * 상위 3개사(5%)에 대해서는 업체당 80백만원, 차상위 9개사(15%)에 대해서는 업체당 25백만 원씩 총 465백만원의 인센티브 지급 및 카드관련 보조금 차등지급

< 택시회사 평가 방안 >

평가 기준	<ul style="list-style-type: none"> - 정량 평가 : 경영평가(750점) <ul style="list-style-type: none"> · 종사자 처우개선(500점) · 민원, 행정처분 건수(150점) · 사고율(100점) - 정성평가 : 서비스 모니터링 평가(250점) <ul style="list-style-type: none"> · 기사서비스 친절도(100점) · 차량 및 운행상태(100점) · 카드요금결재(50점)
평가 시행	<ul style="list-style-type: none"> - (가칭)택시발전위원회 구성 운영 · 시의회, 시민단체, 업계, 택시노조, 언론인, 택시전문가, 인천시 공무원 등으로 구성 - TIMS자료, 설문조사 등 현장모니터링 자료 활용
평가 결과 공개	<ul style="list-style-type: none"> - 인천시 인터넷 홈페이지에 공개 - 우수택시회사 차량에 인증마크 부착 · AAA등급(5%, 3개사), AA등급(15%, 9개사), A등급(20%, 12개사)
인센티브 지급	<ul style="list-style-type: none"> - 우수회사에 인센티브 지급 · AAA등급(5%, 3개사) : 80백만원/회사 · AA등급(15%, 9개사) : 25백만원/회사

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
우수회사 인증마크제 도입	사례검토	기본계획 수립	매년 서비스 평가를 통한 인증마크 부착 및 인센티브지급			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
우수회사 인증마크제 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	11,520.0	1,920.0	-	-	640.0	640.0	640.0	9,600.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	11,520.0	1,920.0	-	-	640.0	640.0	640.0	9,600.0	

주 : 총 소요예산 : 639,625,000원/년 ≒ 640백만원/년

택시발전위원회 운영(20명 기준) : 20인 X 200,000원/인 X 10회 = 40,000,000원

택시서비스 모니터링(설문조사 등) : 법인택시 5,385대 X 5,000원/대 = 26,925,000원

우수택시 차량에 인증마크 부착(법인택시의 40%) : 2,154대 X 50,000원/대 = 107,700,000원

인센티브 : 80백만원/회사 X 3개사 + 25백만원/회사 X 9개사 = 465백만원/년

택시운행정보시스템 구축 운영

택시운행정보관리 시스템(TIMs)은 무선망을 통해 택시에 설치된 운행기록장치 및 택시미터기에 기록된 자료들을 실시간으로 제공하여 교통안전 제고에 필요한 서비스를 제공

배경 및 필요성

- 상시적인 택시운행정보 및 가동률 등 택시정보 수집시스템의 부재로 택시정보에 대한 관리가 미흡하고, 택시 운전직 종사자들의 근무실태의 관리 및 분석체계가 부족한 실정임
- 택시 운행 및 수입금 정보 등을 통해 사업자 및 종사자 수입구조 투명성을 확보하고, GIS 기반 운행궤적(경로) 분석을 통해 사업구역 위반 영업 등 불법 운행 방지 등을 위하여 택시운행정보시스템(TIMs)의 도입이 필요함
- 서울시와 대전시는 택시운행정보관리시스템을 기 구축하여 운영하고 있으며, 2012년에 구축된 서울시 택시운행정보관리시스템은 (주)한국스마트카드사에서 카드단말기의 통신기능을 활용하여 실시간으로 택시 위치정보 및 운행정보 등을 수집 관리하고 있음

사업개요

- 사업내용 : 택시운행정보시스템(TIMs) 구축
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,090백만 원(구축비 : 국비 26.3%, 시비 73.7%, 1단계 892백만 원 기투입, 운영비 : 시비 100%)

추진방안

- 국토교통부에서 교통안전공단에 위탁하여 전국통합시스템 구축을 추진하고 있으며, 인천시는 1단계로 법인택시 5,385

대에 대한 택시운행정보시스템(TIMs)을 2017년 말까지 구축하고, 2018년 2단계로 개인택시 8,998대에 대하여 택시운행정보시스템(TIMs) 구축을 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시운행정보 시스템 구축운영	1단계 구축	2단계 구축	1, 2단계 시스템 구축 완료에 따른 시스템 운영			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
택시운행정보 시스템 구축운영	국비	411.0	411.0	-	411.0	-	-	-	-	
	시비	4,679.0	1,799.0	72.0	1,151.0	192.0	192.0	192.0	2,880.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	5,090.0	2,210.0	72.0	1,562.0	192.0	192.0	192.0	2,880.0	

주 : 1단계 시스템 구축비 892백만 원(국비 246백만 원, 시비 646백만 원) 2016년 기투입

전기택시 도입

연료비절감 및 대기 질 개선을 위한 친환경 전기택시 도입

배경 및 필요성

- 전기택시는 연료비가 일반 LPG 보다 13% 수준으로 저렴하고, 오염물 배출도 없어 택시 운영비 절감 및 대기 질 개선을 위해 전기택시 도입이 필요함
- 서울시는 2014.9 ~ 2015.4 까지 20대로 실증운행결과 주행거리가 250km내외로 충전으로 인한 영업 손실을 최소화할 경우 LPG택시보다 높은 수익을 기록한 것으로 평가

- 2015년 6월 19일 전기택시 보급대상자 선정위원회를 개최하고 법인 4개사 15대, 개인 25대 등 총 40대의 전기택시 사업대상자 선정

- * 보조금 3,000만원(국·시비 각 1,500만원) 지급, 배터리 1회 무상 교체 지원
- * 충전기 설치 지원 : 법인택시 중속충전기 5대당 2기 또는 3대당 1기, 개인택시 완속 충전기 1대당 1기

사업개요

- 사업내용 : 전기택시 보급
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036
- 총사업비 : - 백만 원
- * 친환경부문 ‘전기택시 시범 도입’의 사업예산 참고(중복예산 방지)

추진방안

- 서울시 사례를 바탕으로 인천광역시 택시회사 평가와 연계하여 시범 사업 대상 법인 회사를 선정하고, 보조금 지급에 따른 시범사업을 추진
- 2019년 전기택시 100대 우선 도입 시범사업 후 총 5,300대 도입
- 개인택시 총 3,200대(단기 416대, 중기 924대, 장기 1,860대) 도입
- 법인택시 총 2,100대(단기 282대, 중기 598대, 장기 1,220대) 도입

추진계획

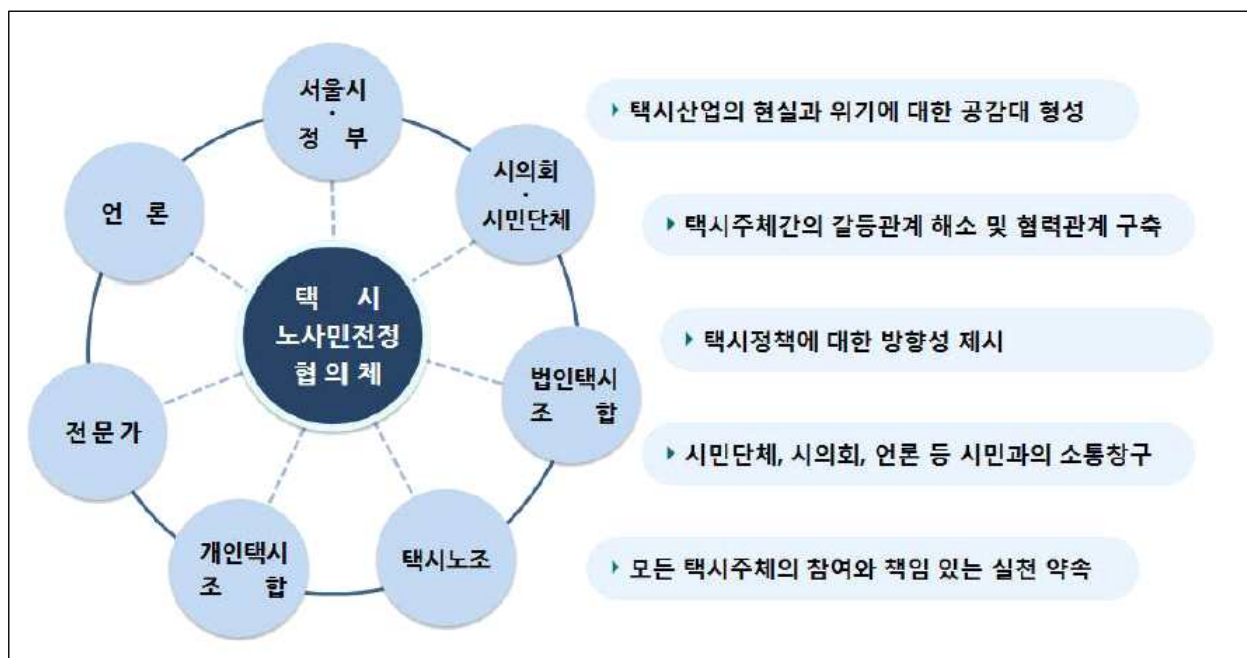
구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전기택시 도입	-	도입계획수립	시범사업 100대	~2036년 까지 5,300대 도입 계획		

택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전 모델 구축

택시산업 육성·지원 방안 마련 등 대시민 택시서비스 향상을 위한 인천형 택시발전 모델 구축

배경 및 필요성

- 교통대체 수단 출현 등으로 낙후되고 있는 택시산업 육성·지원 방안 마련을 통한 대시민 택시서비스 향상을 도모하기 위해 인천형 택시발전 모델 구축을 위한 노력이 필요함
- 서울시는 서울형 택시발전 모델 3대 정책과제로 택시서비스 혁신 8개 분야, 종사자 처우 개선 및 경영 개선 6개 분야, 택시 자율성 강화 및 수급조절 4개 분야로 설정하여 기본적인 서비스에 대한 책임 및 요금, 경영방식의 자율성을 강화하기 위한 방향을 제시함
 - 25명의 택시 노, 사, 민, 전, 정 협의체 운영



자료 : 서울시(2015.2.12.), 「서울형 택시발전모델」

< 서울시 택시발전모델 협의체 구성 사례 >

① 노, 사, 정 협력프로그램 확대 지원

사업개요

- 사업내용 : 노사정전 실무협의체 운영 및 선진 외국 택시제도 벤치마킹
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,898백만 원(시비 100%)

추진방안

- 선정기준 마련 : 노·사 참여자 법인택시조합에서 자체 선정 선발
- 노조 2인, 조합 2인, 전문가 2인, 시 공무원 2인 등 실무협의체 분기별 개최
- 선진 외국 택시제도 벤치마킹 견학장소 확대
 - 아시아권(중국, 일본) → 택시 선진국(유럽, 미주 등)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
노,사,정 협력 프로그램 확대 지원	협력 프로그램 지속 운영					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
노,사,정 협력 프로그램 확대 지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,898.0	898.0	148.0	150.0	200.0	200.0	200.0	3,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,898.0	898.0	148.0	150.0	200.0	200.0	200.0	3,000.0	

주 : 택시발전종합계획(2018.08.14.) 노사정 협력프로그램 확대 지원 사업비 산출 자료 반영

② 인천형 택시발전 모델 구축

사업개요

- 사업내용 : 택시운송사업발전 시행계획 및 인천형 택시발전 모델 구축 용역 병행
- 사업기간 : 2017년 ~ 2018년
- 총사업비 : 120백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2017년 하반기 학술용역 심의의뢰
- 용역 발주, 택시업계와의 간담회 및 의견수렴
- 용역 중간보고, 노사정 간담회, 택시정책위원회 심의
- 용역 최종보고, 인천형 택시발전모델 구축안 발표

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천형 택시발전 모델 구축	용역심의 의뢰	용역발주	-	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천형 택시발전 모델 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	120.0	120.0	-	120.0	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	120.0	120.0	-	120.0	-	-	-	-	

주 : 택시발전종합계획(2018.08.14.) 인천형 택시발전 모델 구축 사업비 산출 자료 반영

목표3

지속가능한 교통체계 구축

- 저탄소 교통도시 실현, 쾌적한 교통환경 조성, 안전한 보행 환경 조성, 녹색건강도시 건설을 위한 과제를 추진하여 지속 가능한 교통체계 구축을 도모함

전략	추진 과제	목표
3-1. 편안하게 숨 실 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현	<ul style="list-style-type: none"> ●전기자동차 보급 확대 ●수소자동차 도입 ●친환경차 충전 인프라 확충 (전봇대 거치형 충전기 도입) ●전기버스 시범 도입 및 확대 ●전기택시 시범 도입 ●카셰어링 친환경성 강화 ●경유버스의 CNG하이브리드 전환 ●특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화 ●공회전 제한장치 부착 확대 ●소형화물차 친환경차 전환 ●도로 분진흡입청소차 추가 도입 ●경유차 배출가스 단속 강화 ●미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진 ●고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제) ●공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대 ●에코 드라이빙 교육 확대 ●친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대 ●에코 드라이브 존 추가 설치 ●광역철도 확충 ●도시철도 및 신교통 확충 ●복합환승센터 구축 ●고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축 ●버스전용차로 확대 및 폐지 ●노선신설 및 조정 ●승용차 마일리지제 도입 ●승용차 요일제 확대 ●카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화 ●자전거 도로망 구축 ●자전거 통행로·횡단로 정비 ●대중교통 연계 강화 ●보관시설 및 편의시설 확충 ●공유자전거 도입 ●공공자전거 도입 	지속가능한 교통체계 구축

전략	추진 과제	목표
3-2. 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경 • 승용차 요일제 확대 • 기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축 • 대규모 교통유발시설 관리 강화 • 카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화 • 차 없는 구역 도입 • 특화차로 운영 • 모빌리티 매니지먼트 시행 • 공공기관 중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제) • 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입 • 민간기업 근무유형 다양화 확산 유도 • 교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향) 및 홍보 강화 • 교통혼잡 특별관리구역 도입 	
3-3. 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자길 정비사업 • 보행환경 개선사업 • 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업) • 보도공간 정비 • 횡단보도 확대 • 지하도 및 보행육교 정비 • 도로점용허가구간 시설 정비 • 보행중심 공유도로 시범 추진 • 도심 둘레길, 강화나들길 확충 • 보행자 작동 신호기 확충 • 워킹마일리지 도입 • 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리) • 보행중 스마트폰 안전대책 시행 • 불법 없는 보행공간 조성 • 교육 및 캠페인, 홍보 지속 • 보행 조례 제정 • 보도 및 보행공간 설치, 정비기준 마련, 갱신 • 보행교통 실태조사 지속 • 보행관련 기준 마련 연구 	지속가능한 교통체계 구축

전략	추진 과제	목표
3-4. 자전거와 함께 하는 녹색건강도시 건설	<ul style="list-style-type: none"> • 생활권역별 자전거 도로망 구축 • 자전거 통행로, 횡단로 정비 • 자전거 우선도로 도입 • 대중교통 연계 강화 • 보관시설 및 편의시설 확충 • 안내체계·안내시설 정비 • 공유자전거(민관협업) 도입 • 공공기관 업무용 자전거 도입 • 통합 홈페이지 구축 및 앱 개발 • 안전교육, 캠페인, 홍보지속 • 자전거 도난 및 방지 대책 추진 • 자전거 보험가입 확대 • 자전거 친화 학교, 기업 조성 • 공유자전거 관리기준 마련 • 자전거등록제 도입 • 자전거 이용실태 조사 지속 	지속가능한 교통체계 구축

3-1 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통 도시 실현

전기자동차 보급 확대

친환경자동차 이용 활성화를 위한 조례 제정과 친환경자동차 보급계획 및 전기충전소 추가 설치

배경 및 필요성

- 환경문제가 전 세계적인 이슈로서 수송부문의 석유 의존도 개선과 대기환경 개선을 위해 경제성과 환경성이 우수한 친환경자동차에 대해 세계 각국의 활발한 연구개발 및 투자와 이용 확대에 노력을 기울이고 있음
- 국내외 기후 변화로 자동차 부분에서 환경규제 강화의 대응 마련과 자동차 배출가스에 의해 생성되는 미세먼지로 환경적, 사회적, 인체건강상 등의 피해 감소를 위해 이산화탄소 배출이 적고 연비가 우수한 환경친화적인 자동차 개발과 보급이 필요한 실정임
- 전기자동차의 보급 확대에 의한 온실가스 감축량은 2036년에 421,594ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 전기자동차 보급확대 및 전기충전소 추가 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 327,757백만 원(국비 80.1%, 시비 19.9%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 122,313백만 원(국비 77%, 시비 23%)

추진방안

- 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률, 법률 제13871호」 및 「동법 시행령」 제 18조에 의거 인천시 조례(안) 제정 제시
- 국가 친환경자동차 보급정책과 부합될 수 있도록 전기자동차* 보급 확대 및 전기 충전기 추가 설치**

* 전기자동차 89,870대 보급 확대(2036년 기준)

** 전기충전소 45,405기 충전기 확보(2036년 기준)

구분	하이브리드자동차		전기자동차
	일반	플러그인	
전기자동차 보급 계획대수 (2036년 기준)	433,804대	26,590대	89,870대

구분	완속충전기	급속충전기
전기충전소 설치 개소 (2036년 기준)	470기	44,935기

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

(단위 : 대, 개소)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
하이브리드 자동차	일반	-	-	22,926	23,050	23,180	364,648
	플러그인	-	-	1,400	1,410	1,420	22,360
전기자동차		-	-	1,400	1,950	3,600	82,920
소계		-	-	25,726	26,410	28,200	469,928
급속 충전소		-	-	70	80	20	300
완속 충전소		-	-	700	975	1,800	41,460
소계		-	-	770	1,055	1,820	41,760

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						증장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
전기 자동차 보급 및 충전소 설치	국비	262,531.0	94,163.0	-	-	28,350.0	29,637.0	36,176.0	168,368.0	-
	시비	65,226.0	28,150.0	-	-	8,050.0	9,000.0	11,100.0	37,076.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	327,757.0	122,313.0	-	-	36,400.0	38,637.0	47,276.0	205,444.0	-

주 : 1) 2018년 이후 부터 하이브리드 일반차량 및 2026년 이후(2019년 이후부터 보조금 감액비율 적용) 하이브리드 플러그인 차량, 전기자동차, 완속충전기에 대해 보조금 지원 중단이 예상되어 사업 예산 산정시 제외

2) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	증장기
하이브리드차 동차	일반	-	-	14,581	29,241	43,983	275,899
	플러그인	-	-	890	1,787	2,690	16,911
전기자동차		-	-	2,006	4,801	9,959	128,784
합 계		-	-	17,477	35,829	56,632	421,594
감축량 산정식		하이브리드차 : 감축량원단위(0.636ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대) 전기승용차 : 감축량원단위(1.433ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

수소자동차 도입

수소자동차 보급 활성화를 위해 수소자동차 보급계획 및 수소충전소 설치

배경 및 필요성

- 미세먼지 문제에는 교통 분야가 기여하는 부분이 가장 크므로 대기환경 개선을 위해 친환경 자동차인 수소자동차 도입이 필요함
- 수소자동차의 도입으로 인한 온실가스 감축량은 2036년에 5,703ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 수소자동차 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 11,255,175백만 원(국비 52.7%, 시비 47.3%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 212,500백만 원(국비 52.9%, 시비 47.1%)

추진방안

- 친환경 자동차의 활성화를 위해 수소자동차 도입* 및 수소충전소 설치**

* 수소자동차 5,390대 도입(2036년 기준)

** 수소자동차 36개소 충전소 확보(2036년 기준)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

(단위 : 대, 개소)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
수소자동차	-	-	200	300	500	4,390
수소충전소	-	-	2	2	2	30

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						증장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
수소 자동차 도입 및 충전소 설치	국비	661,275.0	112,500.0	-	-	34,500.0	36,750.0	41,250.0	548,775.0	-
	시비	593,900.0	100,000.0	-	-	32,000.0	33,000.0	35,000.0	493,900.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,255,175.0	212,500.0	-	-	66,500.0	69,750.0	76,250.0	1,042,675.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	증장기
수소자동차	-	-	212	529	1,058	5,703
감축량 산정식	수소자동차 : 감축량원단위(1.058ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

전봇대 전기충전소 설치

친환경자동차인 전기자동차 보급이 확대됨에 따라 구도심이나 주택가 등의 충전시설확충

배경 및 필요성

- 친환경자동차인 전기자동차 보급이 확대됨에 따라 충전인프라의 확충도 늘어나는 추세
- 신규개발지역과 주요거점의 충전인프라 제공뿐만 아니라 구도심이나 주택가 등의 충전시설확충으로 쉽고 편리하게 이용할 수 있는 충전시설의 제공이 필요
- 전봇대 전기충전소 상용화시 투자비용이 신규설치대비 54% 저렴하고 주택가에 설치가 용이하여 충전소 인프라 확충에 크게 기여함으로써 전기차 인프라가 부족한 상황을 해결할 것으로 여겨지며, 친환경자동차 보급 활성화에 기대

사업개요

- 사업내용 : 전봇대 전기충전소 설치
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 244백만 원

추진방안

- 한국전력이 기존 전봇대를 활용한 전기차 충전설비인 ‘배전 전주 일체형 전기차 충전기’를 개발하여 전국 900만개의 전봇대 중에서 충전시 주차공간이 확보되는 전봇대는 3만개에 해당되며, 김해시 4곳에 시범설치 운영 후 전국으로 확대할 계획으로 향후 인천시의 전봇대중 주차공간이 확보되는 지점에 적극도입
- * 단기년도 50개소 설치(단기년도 설치지점 모니터링 후 장래 여건 고려 후 추가 도입)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

(단위 : 개소)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전봇대 전기충전소	-	-	-	10	40	-

주 : 단기년도 설치지점 모니터링 후 장래 여건 고려 후 추가 도입

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
전봇대 전기 충전소 설치	국비	122.0	-	-	-	-	24.4	97.6	-	-
	시비	122.0	-	-	-	-	24.4	97.6	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	244.0	-	-	-	-	48.8	195.2	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

전기버스 시범 도입 및 확대

전기버스는 질소산화물 등 유해 배기가스가 전혀 없어 대기 질 개선에 도움이 되며, 전기버스를 도입함으로써 친환경 도시의 이미지 제고 가능

배경 및 필요성

- 시내버스는 혼잡구간 주행 및 공회전 상태 대기가 많기 때문에, 도심지역에서 최적의 연비개선 효과를 보이는 전기버스차의 특성과 가장 잘 맞으며, 또한 소음이 없기 때문에 주행 및 정지시에 정숙한 상태를 유지하여, 도심 도로변 환경을 쾌적하게 유지하는데 기여
- 전기버스의 경우 2011년 서울특별시 남산 순환버스 도입(9대)을 시작으로 2016년 제주특별자치도 23대 도입 등으로 현재(2017년 기준) 총 등록대수는 128대이며, 점차 지자체별로 도입이 늘어가는 추세임
- 전기버스의 도입으로 인한 온실가스 감축량은 2036년에 33,455ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 전기버스 도입
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년(2018년 기투자 예산 제외)
- 총사업비 : 293,580백만 원(국비 42.9%, 시비 51.1%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 31,455백만 원(국비 42.9%, 시비 51.1%)

추진방안

- 2018년 전기버스 10대 우선 도입 후 전기저상버스로 총 850대(2036년 기준) 도입

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대, 개소)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전기버스 도입	-	10	20	30	40	750

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
전기 버스 도입	국비	126,000.0	13,500.0	-	1,500.0	3,000.0	4,500.0	6,000.0	112,500.0	-
	시비	167,580.0	17,955.0	-	1,995.0	3,990.0	5,985.0	7,980.0	149,625.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	293,580.0	31,455.0	-	3,495.0	6,990.0	10,485.0	13,980.0	262,125.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전기버스	-	394	1,181	2,362	3,936	33,455
감축량 산정식	전기버스 : 감축량원단위(39.359ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

전기택시 시범 도입

전기택시는 일반 시민들이 탑승을 하면서 쉽게 체험할 수 있는 장점 있으므로 향후, 전기자동차 대중화에 기여

배경 및 필요성

- 초기 전기자동차 시장 수요 확보와 충전인프라의 효과적인 보급을 위해 공공차량 및 상업용 차량이 1차 수요로 검토 중으로 장기적인 관점에서 전기자동차 보급 확대에 기여
- 전기택시의 도입으로 인한 온실가스 감축량은 2036년에 7,595ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 전기택시 시범 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 116,600백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 15,356백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 2019년 전기택시 100대 우선 도입 후 총 5,300대 도입(2036년 기준)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

(단위 : 대, 개소)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전기택시 도입	개인택시	-	-	50	183	183	2,784
	법인택지	-	-	50	116	116	1,818
	합계	-	-	100	299	299	4,602

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						증장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
전기 택시 도입	국비	58,300.0	7,678.0	-	-	1,100.0	3,289.0	3,289.0	50,622.0	-
	시비	58,300.0	7,678.0	-	-	1,100.0	3,289.0	3,289.0	50,622.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	116,600.0	15,356.0	-	-	2,200.0	6,578.0	6,578.0	101,244.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	증장기
전기택시	-	-	144	572	1,000	7,595
감축량 산정식	전기승용차 : 감축량원단위(1.433ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

카셰어링 친환경성 강화

환경친화적인 자동차인 전기 및 수소자동차 사용에 대한 불안감 해소와 친환경자동차의 보급을 활성화시키는 인식 전환의 기회를 제공

배경 및 필요성

- 카셰어링은 자동차를 빌려 쓰는 방법 중의 하나로서 친환경자동차의 카셰어링 활성화는 승용차 이용 증가의 억제 및 이동의 편리성 제고와 대중교통 활성화 등의 기여와 더불어 대기오염물질인 자동차배출가스의 감축효과가 증대 될 것으로 예상됨
- 카셰어링 도입으로 인한 온실가스 감축량은 2036년에 136 tonCO₂eq.감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 카셰어링 회사와 업무 협약을 통해 인천시 카셰어링 거점 추가 확보 및 운영차량을 친환경자동차로 확대함에 따라 인천공항, 인천항 등의 주요 거점과 공영주차장에 단계별로 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,713백만 원(국비 69.7%, 시비 30.3%)

추진방안

- 2021년 까지 100대 도입(수소자동차 20대, 전기자동차 80대) 후 제1종 저공해차로 100%전환 유도

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대, 개소)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
카셰어링 친환경성 강화	전기자동차	-	-	26	27	27	-
	수소자동차	-	-	6	7	7	-
	합계	-	-	32	34	34	-

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
카셰어링 친환경성 강화	국비	1,194.0	1,194.0	-	-	447.0	400.5	346.5	-	-
	시비	519.0	519.0	-	-	190.0	178.0	151.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,713.0	1,713.0	-	-	637.0	578.5	497.5	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
카셰어링 친환경성 강화	-	-	43	90	136	136
감축량 산정식	전기승용차 : 감축량원단위(1.433ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대) 수소자동차 : 감축량원단위(1.058ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

경유버스의 CNG하이브리드 전환

인천시를 운행하는 시내버스 중 차량만기를 고려하여 경유버스를 CNG하이브리드 버스로 전환

배경 및 필요성

- 도시내 대기환경을 개선하고자 대기오염물질- 배출량이 적은 천연가스자동차의 지속적인 보급이 확대되는 추세
- 대기오염 예방과 개선을 위한 대중교통수단으로서 운행중인 시내버스의 경유차량을 CNG하이브리드버스로 도입 확대
- 경유버스를 CNG하이브리드버스 전환으로 인한 온실가스 감축량은 2036년까지 1,121ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 경유버스 CNG하이브리드 버스 전환 및 CNG 충전소 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 14,700백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,340백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 인천시를 운행중인 시내버스 중 17년에 전환된 13대를 제외한 경유버스 245대 중 차량만기로 인한 대폐차 및 신규 구입자를 대상으로 CNG하이브리드 버스* 로 전환 계획 수립
 - * 경유차량 시내버스 245대, 차량만기로 인한 대·폐차 및 신규 구입대상자
- 장래 신규 공영차고지 11개소 대상으로 CNG충전소 확충

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
CNG하이브리드 버스	-	-	13	13	13	206

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
CNG 하이브리드 버스	국비	7,350.0	1,170.0	-	-	390.0	390.0	390.0	6,180.0	-
	시비	7,350.0	1,170.0	-	-	390.0	390.0	390.0	6,180.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	14,700.0	2,340.0	-	-	780.0	780.0	780.0	12,360.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감축량	-	-	59	119	178	1,121
감축량 산정식	CNG 버스 : 감축량원단위(4.576ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화

『수도권 대기환경개선에 관한 특별법』에 의거 대기환경 개선을 위하여 특정경유자동차, 노후건설기계 등을 대상으로 저공해조치 및 조기폐차 권고

배경 및 필요성

- 자동차 대수의 증가로 대기오염물질 배출량 증가에 따른 대기오염 악화는 환경적, 경제적, 사회적, 인체건강상 등의 피해 심화시키고 있으며, 대기오염물질 배출량은 더욱 증가할 것으로 전망
- 대기오염의 주요 원인은 운행경유차 배출가스에서 기인하며, 배출오염물질인 미세먼지 농도가 세계주요도시와 비교해서 1.6~2.6배 높고, 미세먼지 농도가 증가할수록 폐암, 심혈관, 뇌혈관 질환 등의 발생률 및 사망률이 증가하는 것으로 나타나 운행경유차에 대한 배출가스 저감대책 필요
- 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화로 인한 미세먼지 감축량은 2036년까지 6,142ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 761,342.4백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 126,890.4백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 노후경유자동차* 저공해조치에 따른 배출가스 저감장치 부착과 조기폐차 등에 소요되는 비용의 보조금을 지원하는 배출가스 저감사업 계속 추진

* 2005년 이전 배출허용기준이 적용되어 제작된 경유자동차

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운행경유차 배출가스 저감장치 부착	-	-	2,100	2,100	2,100	31,500
운행경유차 조기폐차	-	-	6,700	6,700	6,700	100,500
운행경유차 엔진교체			142	142	142	2,130

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
특정경유 자동차 및 노후 건설기계 저공해화	국비	380,671.2	63,445.2	-	-	21,148.4	21,148.4	21,148.4	317,226.0	-
	시비	380,671.2	63,445.2	-	-	21,148.4	21,148.4	21,148.4	317,226.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	761,342.4	126,890.4	-	-	42,296.8	42,296.8	42,296.8	634,452.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라
변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에
따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운행경유차 배출가스 저감장치 부착	-	-	92	92	92	1,663
운행경유차 조기폐차	-	-	243	243	243	4,368
운행경유차 엔진교체			6	6	6	111
합 계	-	-	341	341	341	6,142
감축량 산정식	배출가스 저감장치 : 저감장치(1종~3종) 감축량원단위(kg CO ₂ eq./대·yr) ¹⁾ 저감장치 부착 차량대수(대) 10-3톤PM/kgPM 조기폐차 : 조기폐차 감축량원단위(kg CO ₂ eq./대·yr) ¹⁾ 조기폐차차량(대) 10-3톤PM/kgPM 엔진교체 : 엔진교체 감축량원단위(kg CO ₂ eq./대·yr) ¹⁾ 엔진교체차량(대) 10-3톤PM/kgPM					

주1) 감축량 산정식의 원단위는 수도권 운행경유차 배출가스 저감사업 종합평가 연구[2005년~
2014년](2015.12) PM삭감량 적용

공회전 제한장치 부착 확대

차량정차시 자동으로 엔진전원을 차단하기 위한 자동차 공회전 제한장치 보급

배경 및 필요성

- 차량의 신호대기, 정체, 화물자동차의 물품 상하차시 엔진의 공회전으로 인해 대기오염물질 발생
- 공회전제한장치 부착을 통해 온실가스(CO₂) 감소, 오염물질 배출량(HC, CO, NO_x, PM) 감소, 연료절감 효과 등 편익이 장착 및 유지에 소요되는 비용보다 큰 것으로 나타나 온실가스 저감, 에너지 절약, 오염물질 감소를 위한 공회전제한장치 부착 확대 필요
- 공회전제한장치 부착으로 인한 배출가스 감축량은 2036년까지 30,338tonCO₂eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 공회전 제한장치 부착 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,009.6백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 501.6백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 공회전 제한장치의 보조금 지원대상 차량인 시내버스, 택시, 택배용 화물자동차 운수업체 운행차량의 부착율에 따라 세금감면 등의 인센티브적용방안 등을 통해 자동차 공회전 제한장치 보급 활성화와 「인천광역시 자동차 공회전 제한에 관한 조례」에 의거하여 자동차 공회전 제한지역의 단속을 강화

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공회전 제한장치 부착 확대	시내버스	-	-	34	34	34	510
	택시	-	-	250	250	250	3,750
	화물	-	-	105	105	105	1,575

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공 회 전 제 한 장 치 부 착 확 대	국비	1,504.8	250.8	-	-	83.6	83.6	83.6	1,254.0	-
	시비	1,504.8	250.8	-	-	83.6	83.6	83.6	1,254.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,009.6	501.6	-	-	167.2	167.2	167.2	2,508.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공회전 제한장치 부착 확대	시내버스	-	-	391	782	1,174	7,041
	택시	-	-	86	173	259	1553
	화물	-	-	1208	2,416	3,624	21,744
합 계		-	-	1,685	3,371	5,057	30,338
감축량 산정식		자동차 공회전 제한장치 = 시내버스 및 화물 : 감축량원단위(11,505kg CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대) = 택시 : 감축량원단위(345kg CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

소형화물차 친환경차 전환

소형 경유 화물차를 전기 화물차로 전환하여 대기오염 물질 감축 효과 발생

배경 및 필요성

- 생활형 차량으로 주택가를 누비며 주민들의 건강에 직접적 영향을 주는 소형 경유자동차의 경우 저속 주행이나 정차 후 공회전이 잦아 연료가 불완전 연소되면서 미세먼지 및 질소산화물을 다량 배출하여 주거 지역 미세먼지 농도에 직접 영향을 미쳐 고속도로를 주로 운행하는 대형화물차 등 산업형 차량보다 인체에 미치는 위해성이 높으며, 노약자 등 미세먼지 민감계층 호흡기에 직접적인 악영향을 미치므로 소형화물차 친환경차 전환 계획 수립
- 소형화물차 친환경차 전환으로 인한 배출가스 감축량은 2036년까지 12,037ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 소형화물차 친환경차 전환
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 42,300.7백만 원(국비 79.2%, 시비 20.8%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 21,356.7백만 원(국비 76.4%, 시비 23.6%)

추진방안

- 노후 소형경유화물차를 전기 화물차*로 전환
 - * 노후 소형경유 화물차 8,400대 전기 화물차로 전환(2036년 기준)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
소형 전기 화물차	-	-	320	350	400	7,330

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
소형 전기 화물차 전환	국비	33,516.7	16,316.7	-	-	6,400.0	5,250.0	4,666.7	17,200.0	-
	시비	8,784.0	5,040.0	-	-	1,920.0	1,680.0	1,440.0	3,744.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	42,300.7	21,356.7	-	-	8,320.0	6,930.0	6,106.7	20,944.0	-

주 : 1) 소형전기화물차 2026년 이후(2019년 이후부터 보조금 감액비율 적용) 보조금 지원 중단
이 예상되어 사업 예산 산정시 제외

2) 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라
변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변
동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
소형 전기 화물차 전환	-	-	459	960	1,533	12,037
감축량 산정식	전기승용차 : 감축량원단위(1.433ton CO ₂ eq./대) ¹⁾ 보급대수(대) ※1톤 화물차 원단위 부재로 전기승용차로 대체하였음					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

도로 분진흡입청소차 추가 도입

도로의 미세먼지저감과 도로청결 유지를 위한 정기적인 도로 분진청소 강화

배경 및 필요성

- 비산먼지는 차량이 도로를 운행하면서 발생하는 먼지나 나대지 및 건설활동으로 인하여 대기 중 비산하는 먼지로 인천시의 도로비산먼지의 농도가 수도권에서 가장 높게 나타남
- 공단과 항만지역 화물차량의 통행이 많기 때문인 것으로 파악되며, 이에 따른 도로비산먼지의 저감대책이 필요
- 도로분진흡입청소차의 도입으로 미세먼지 감축량은 2036년에 461ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 도로 분진흡입청소차 추가 도입
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 90,000백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 인천광역시 「2020. 미세먼지 저감 종합대책」의 도로먼지 제거장비 확충과 연계하여 총 75대의 분진흡입청소차 추가도입으로 주요관리도로 및 도로위계에 따라 미세먼지저감과 도로청결 유지를 위한 정기적인 도로분진청소 시행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 인)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
분진흡입청소차 추가 도입	-	-	25	25	25	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
분진흡입 청소차 추가 도입	국비	45,000.0	45,000.0	-	-	15,000.0	15,000.0	15,000.0	-	-
	시비	45,000.0	45,000.0	-	-	15,000.0	15,000.0	15,000.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	90,000.0	90,000.0	-	-	30,000.0	30,000.0	30,000.0	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO2eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감축량	-	-	213	337	461	461
감축량 산정식	분진수거량 = 분진흡입청소차(대) (토사수거량(tonPM/yr)+분진수거량(tonPM/yr)) ¹⁾					

주 : 1) 서울시 분진흡입청소차(75대) 연간 120만km도로 청소시 토사수거량(3,846톤)+분진수거량(372톤) 기준
 자료 : 서울경제, 「서울시, 분진흡입 청소차로 미세먼지 잡는다」, [http://www.sedaily.com/NewsView/1ODE5NED4I/GK0101\(2017.8.9.\)](http://www.sedaily.com/NewsView/1ODE5NED4I/GK0101(2017.8.9.))

경유차 배출가스 단속 강화

차량통행이 많은 지점과 화물차량 유출입이 잦은 지점에 운행경유차의 배출가스 지도 및 점검 실시

배경 및 필요성

- 노후경유차의 배출가스로 인한 저공해조치 의무화명령(매연저감장치 부착, LPG엔진개조, 조기폐차)에도 불구하고, 의무 미이행 발생
- 노후 경유자동차를 대상으로 대기질 개선과 미세먼지 감축을 위한 운행경유차 배출가스 저감대책에 대해 지속적인 행정적 관리 감독 필요
- 운행경유차 배출가스 상설단속반 운영은 저공해조치 차량에 대한 지도 점검을 통한 지속적인 사후관리로서 운행경유차 배출가스 저감대책으로 인한 온실가스 감축효과와 연계

사업개요

- 사업내용 : 경유차 배출가스 단속 강화
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 12,474백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,449백만 원(시비 100%)

추진방안

- 노후경유자동차 저공해조치의 지속적인 사후관리를 위해 차량통행이 많은 지점과 인천공항, 인천항 등의 화물차량 유출입이 잦은 지점에 운행경유차 배출가스 상설단속반(10개반 40명) 운영 및 상시 단속시스템을 구축하여 운행경유차의 배출가스 지도 및 점검 실시

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 인)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경유차 배출가스 단속 강화	-	-	11	12	12	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
경유차 배출가스 단속 강화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	12,474.0	1,449.0	-	-	231.0	483.0	735.0	11,025.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	12,474.0	1,449.0	-	-	231.0	483.0	735.0	11,025.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진

매년 증가하는 미세먼지로 인해 삶의 질이 떨어지므로 미세먼지 저감을 위해 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진

배경 및 필요성

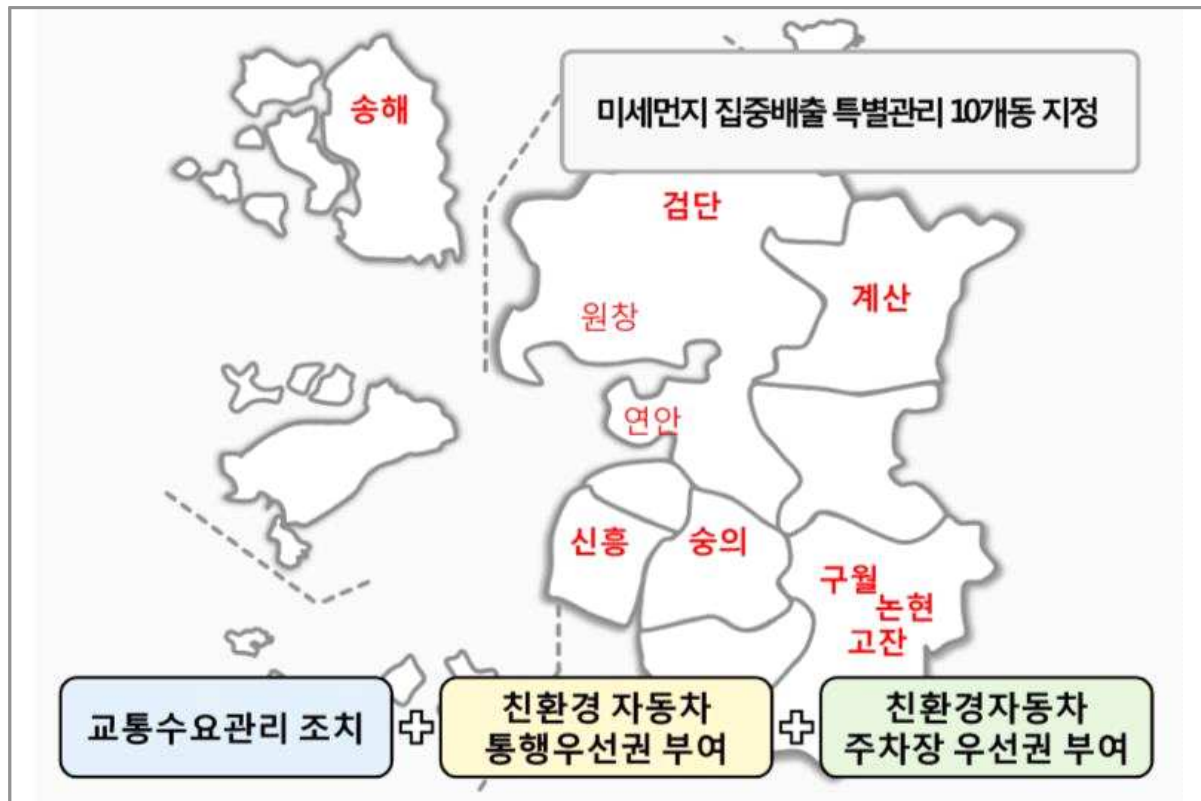
- 대도시의 인구집중, 자동차 대수의 증가 등으로 대기오염물질 증가에 따른 대기오염 악화는 환경적, 경제적, 사회적, 인체건강상 등의 피해를 심화시키고 있으며, 대기오염물질의 배출량은 더욱 증가할 것으로 예측
- 자동차 증가로 인하여 미세먼지가 증가하는 경향을 보이고 있어 대기오염 저감을 위한 대책이 필요
- 자동차배출가스로 인한 대기오염예방 및 대기질 개선효과

사업개요

- 사업내용 : 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 250백만 원(시비 100%)

추진방안

- 대기오염 완화 및 대기질 개선을 위해 대기오염도가 높고 미세먼지배출이 집중되는 10개 지역을 매년 모니터링 후 효과 분석을 통해 집중배출 특별관리지역으로 지정하여 교통수요관리 조치와 더불어 친환경자동차에 대한 통행우선권, 주차장 우선권 등을 부여하는 개선프로그램 시행



< 미세먼지 집중배출 특별관리지역 지정 >

소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	250.0	250.0	-	-	250.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	250.0	250.0	-	-	250.0	-	-	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)

고농도 미세먼지(PM-2.5) 발생시 비상저감조치 시행의 일환으로
수도권의 행정·공공기관 차량과 사업장에 2부제 시행

- 최근 환경부의 ‘미세먼지 관리 종합대책’에 따라 고농도 미세먼지(PM-2.5) 발생시 비상저감조치 시행의 일환으로 수도권 행정·공공기관 차량과 사업장에 2부제 시행
- 일시적으로 운영하는 차량 2부제 보다 지속적인 2부제 시행을 통해 도심 대기오염 저감 및 승용차 통행 억제가 필요하며, 2부제 도입에 따른 대중교통 지원 정책도 동시에 수립

사업개요

- 사업내용 : 고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 승용차 통행밀도가 높은 구·군부터 순차적으로 시행*하여 인천시 전역으로 확대
- ※ 단계별 2부제 도입 및 시행

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
고농도 미세먼지 (PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)	단계별 2부제 도입 및 시행					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
고농도 미세먼지 (PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산								

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대

노후경유차의 운행제한과 저공해조치 의무화명령 미이행에 대한 관리강화를 위한 공해차량제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대

- 최근 수도권의 대기질은 인접국의 오염물질 유입과 노후 경유차의 배출가스 등으로 미세먼지와 이산화질소의 농도가 OECD 국가의 대도시와 비교하여 1.4~2.9배의 높은 수준
- 노후경유자동차 배출가스로 인한 저공해조치 의무화명령에도 불구하고 이행하지 않은 차량에 대한 관리단속을 위한 행정적 제도 도입 필요
- 공해차량제한지역(LEZ) 활성화 방안은 운행경유차 배출가스 저감대책에 대한 지속적인 사후관리와 제도적 보완 및 강화하는 방안으로서 운행경유차 배출가스 저감대책으로 인한 온실가스 감축효과와 연계

사업개요

- 사업내용 : 공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 396백만 원(시비 100%)

추진방안

- 서울시, 인천시, 경기도, 환경부의 협약 체결로 인한 노후경유차 운행제한제도 시행으로 인천시 외곽의 동서축과 남북축의 주요가로망 진출입 지점 18개소*에 우선 시행 한 후 사후 효과 분석을 통해 필요시 확대 설치

- 현재 협약체결시 종합검사 미이행 불합격 차량과 저공해조치 미이행 차량을 대상으로 진행 중이지만, 2020년 이후 장래 여건 변화시 추가 타당성 검토를 시행하여 대상 차량 변경 및 확대 필요

* 인천시 외곽의 주요가로망 진출입 지점 18개소 선정



< 주요 외곽도로 저공해 미조치 차량 단속계획 지점 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
저공해 미조치 차량 단속카메라	-	-	18	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
저공해 미조치 차량 단속카메라	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	396.0	396.0	-	-	396.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	396.0	396.0	-	-	396.0	-	-	-	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

에코 드라이빙 교육 확대

친환경성, 경제성, 안전성, 에너지 절약 등을 지향하도록 운전 방법, 습관 또는 행태 등을 개선하는 에코 드라이빙 교육 확대

배경 및 필요성

- 급발진, 급정지, 급가속 등을 지양하여 에너지 절약을 지향하는 친환경 경제운전 보급 활성화가 연료소비와 온실가스 배출 등의 감축을 위한 현실적인 대안으로 부각
- 운전자의 운전습관 및 방법의 개선뿐만 아니라 환경 친화적인 운행을 위한 차량관리 및 교통정보 활용 등이 있으며, 경제운전 실천으로 우리나라 전체 온실가스의 약 10%인 약 900만ton CO_2 eq./년의 저감효과가 나타남
- 에코 드라이빙 교육 확대에 의한 배출가스 감축량은 2036년에 10,212ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 에코 드라이빙 교육 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,973.6백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 495.6백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 시내버스 및 시외버스 운수업체 대상으로는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제18조에 의거하여 시행하는 대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스 평가에 친환경 경제운전 교육을 평가항목으로 도입 할 수 있도록 추진하고, 택시 및 화물차 운전자를 대상으로 예산확보 후 단계적으로 시행하며,

- 장기적으로 상업용 자동차(버스, 택시, 화물차 등) 면허 취득 시 친환경 경제운전 교육 의무화 시행, 홈페이지 및 자료배포 등으로 적극적인 홍보를 통한 각종 단체의 경제운전 실천협약과 시민들의 참여 유도

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 인)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시	-	-	814	814	814	12,210
버스	-	-	297	297	297	4,455
화물	-	-	651	651	651	9,765

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
에코 드라이빙 교육 확대	국비	1,486.8	247.8	-	-	82.6	82.6	82.6	1,239.0	
	시비	1,486.8	247.8	-	-	82.6	82.6	82.6	1,239.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,973.6	495.6	-	-	165.2	165.2	165.2	2,478.0	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감축량(tonCO ₂ eq.)	-	-	568	1,134	1,702	10,212
감축량 산정식	감축량원단위(322kg CO ₂ eq./대·yr) ¹⁾ ×친환경 체험교육자수(인) 10-3톤CO ₂ /kgCO ₂ ※에코 드라이빙 활성화 경제 속도 감축을 적용					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대

차량운행시 계획적이며 지속적인 친환경 운전을 실시할 수 있는 친환경운전 안내장치 도입 및 보급 확대

배경 및 필요성

- 자동차 운행시 순리대로 운전하여 배출오염물질인 이산화탄소 발생을 줄이는 친환경운전방법으로 경제속도 준수, 급출발, 급가속, 급감속 방지를 통해 온실가스 배출량 감소와 차량연비 향상효과 발생
- 운전자의 운전습관을 개선해 급출발과 급제동을 줄여 정속주행을 유도하고 연비를 향상시켜 자동차 배출가스를 줄이고, 계획적이며 지속적인 친환경 운전을 실시할 수 있도록 도와주는 장치로 자동차에서 배출되는 이산화탄소 등 오염물질 배출저감 및 에너지 절약을 도모
- 친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대로 인한 배출가스 감축량은 2036년에 13,262ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 986.8백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 73.2백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 공공기관의 관용차량을 우선으로 보급되도록 하며, 친환경운전 안내장치의 보조금 지원대상인 운수사업자, 기관, 자동차 소유자(개인택시)의 부착에 따라 세금감면 등의 인센티브 제공을 통한 보급 확대와 지속적인 사후관리가 이루어지도록 함

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대	-	-	50	60	70	2,250

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계 획 기 간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
친 환경 운 전 안 내 장 치 도 입 및 보 급 확 대	국비	493.4	36.6	-	-	10.2	12.2	14.2	456.8	-
	시비	493.4	36.6	-	-	10.2	12.2	14.2	456.8	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	986.8	73.2	-	-	20.4	24.4	28.4	913.6	-

주 : 1) '13년 친환경운전안내장치 부착사업 보조금 업무처리지침의 보조금을 기준으로 산정
 2) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
친환경 운전 안내장치	-	-	274	601	983	13,262
감축량 산정식	시내버스 : 감축량원단위(8.9ton CO ₂ eq.대·yr) ¹⁾ 친환경운전안내장치 보급대수(대) 화물트럭 : 감축량원단위(5.7ton CO ₂ eq.대·yr) ¹⁾ 친환경운전안내장치 보급대수(대) 택시 : 감축량원단위(4.8ton CO ₂ eq.대·yr) ¹⁾ 친환경운전안내장치 보급대수(대)					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

에코 드라이브 존 추가 설치

자동차 운행시 관성에 의해 주행할 수 있는 도로구간에 에코 드라이브 존 추가 설치

배경 및 필요성

- 급발진, 급정지, 급가속 등을 지양하여 에너지 절약을 지향하는 친환경 경제운전 보급 활성화가 연료소비와 온실가스 배출 등의 감축을 위한 현실적인 대안으로 부각
- 국가 온실가스 감축목표 달성을 위한 철도시설확충 및 친환경자동차 보급 등의 대규모 투자에 비해 현실적인 대안으로 부각되는 에코드라이브와 함께 실천되는 경제운전 방안
- 에코 드라이브 존 운영에 따른 배출가스 감축량은 2036년에 12,460ton CO_2 eq. 감축효과 발생

사업개요

- 사업내용 : 에코 드라이브 존 추가 설치
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 1.6백만 원(시비 100%)

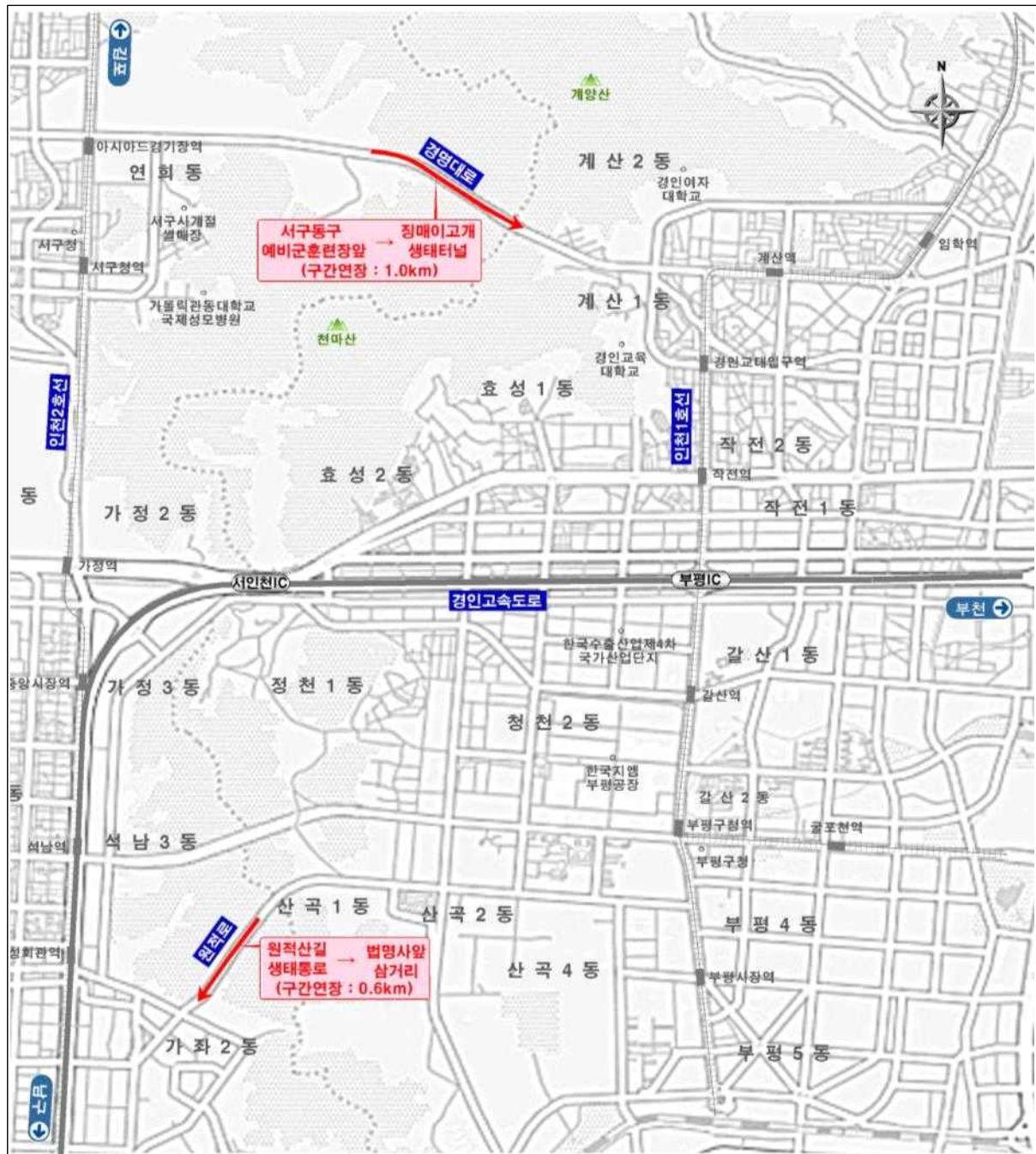
추진방안

- 자동차 주행 중 일정속도 이상에서 가속페달을 밟지 않아도 관성에 의해 연료소모 없이 주행할 수 있는 경제운전구역인 에코 드라이브 존 선정기준(안)* 제시 및 에코 드라이브 존 ** 추가 설치

* 자동차의 관성 주행만으로 주행 가능한 구간에 대한 기준 제시

** 경명대로(L=1.0km)와 원적로(L=0.6km)의 내리막구간 추가 선정

노선	운영구간		연장	차로수	제한 속도	비고
	시점	종점				
경명대로	서구동구 예비군훈련장앞	징매이고개 생태터널	1.0km	편도 4차로	60km/h	교통사고 잦은 곳 (계양경찰서)
원적로	원적산실 생태통로	법명사앞 삼거리	0.6km	편도 3차로	60km/h	경사구배 10%



< Eco Drive Zone 추가설치 선정구간 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위 : 개)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경명대로 및 원적으로	표지판	-	-	8	-	-	-
	노면 표시	-	-	16	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
경명대로 및 원적으로	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1.6	1.6	-	-	1.6	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1.6	1.6	-	-	1.6	-	-	-	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

감축효과

(단위 : tonCO₂eq., 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감축량	경명대로	-	-	7,699	7,742	7,786	8,051
	원적으로	-	-	4,217	4,241	4,264	4,409
	합 계	-	-	11,916	11,983	12,050	12,460
감축량 산정식		에 코드라이브 존 : 감축량원단위(230kg CO ₂ eq./대·yr) ¹⁾ 장래전망교통량(대/일) 10 ⁻³ 톤CO ₂ /kgCO ₂					

주 : 1) 지자체 온실가스 감축 사례집, 2014. 4, 한국환경공단

광역철도 확충

사통팔달 연계되는 교통편의 제공 및 신속, 편리한 광역 철도망 구축
정부의 철도정책과 연계하여 국가균형발전을 도모하는 교통인프라 확충

주 : 자세한 사항은 '목표1 인천중심 교통망 구축' 참고

광역·일반철도 건설에 따른 기대효과

- 광역 일반철도 건설에 따른 철도 이용율 증가로 에너지 절감과 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 161,20ton CO_2 eq. 감축효과 발생

도시철도 및 신교통 확충

철도서비스 소외지역의 서비스 개선을 통한 도시 균형 발전 및
미래 지향적, 친환경적 철도시스템 구축을 통한 이용편의 증대

주 : 자세한 사항은 '목표1 인천중심 교통망 구축' 참고

도시철도 및 신교통 확충에 따른 기대효과

- 도시철도 및 신교통 확충에 따른 대중교통 이용율 증가로 에너지 절감과 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 161,196ton CO_2 eq. 감축효과 발생

복합환승센터 구축

대도시권 교통수단 간 편리하고 효율적인 연계·환승체계 개선을 통해 대중교통수단의 이용 불편 최소화 및 경쟁력 강화

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

복합환승센터 구축에 따른 기대효과

- 대중교통수단간 연계환승체계를 통해 대중교통 수단분담율 향상으로 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 1,091ton CO_2 eq. 감축효과 발생

고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축

인천광역시 내부를 경유하지 않는 공항버스와 시외버스 노선을 활용하여 광역 및 인천공항으로의 통행 수단 확대

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

- 고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축에 따른 대중교통 이용율 증가로 에너지 절감과 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 949ton CO_2 eq. 감축효과 발생

버스전용차로 확대 및 폐지

버스전용차로의 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성을 향상시켜 버스의 경쟁력 강화 및 대중교통이용 활성화

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

- 버스전용차로 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성을 향상에 따른 버스이용율 증가로 에너지 절감과 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 21,901ton CO_2 eq. 감축효과 발생

노선신설 및 조정

광역(급행)버스 신설을 통한 대중교통수단의 공급 확대 및 대중교통 네트워크 최적화를 통한 대중교통의 서비스 수준 향상

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

- 노선신설 및 조정에 따른 버스이용율 증가로 에너지 절감과 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 31ton CO_2 eq. 감축효과 발생

승용차 마일리지제 도입

승용차 마일리지제 도입으로 승용차 통행량, 혼잡비용, 온실가스 감축 및 통행속도 개선

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

승용차 마일리지제 도입에 따른 기대효과

- 승용차 마일리지제 도입으로 승용차 이용을 억제할 수 있어 에너지 절약 및 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 40,425ton CO_2 eq. 감축효과 발생

승용차 요일제 확대

승용차 요일제 확대로 도심교통 혼잡 완화, 유류비 절감, 대중교통이용 활성화 등 사회·경제적 효용 증대

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

승용차 요일제 확대에 따른 기대효과

- 승용차 요일제 확대로 승용차 이용을 억제할 수 있어 에너지 절약 및 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 62,001ton CO_2 eq. 감축효과 발생

카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화

승용차 공동이용으로 승용차 보유 감소, 에너지 절약, 온실가스 저감으로 교통혼잡 완화, 도심 주차여건 개선

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화에 따른 기대효과

- 승용차 공동이용으로 승용차 보유대수를 감소에 따른 에너지 절약 및 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 8,382ton CO_2 eq. 감축효과 발생

자전거 도로망 구축

생활밀착형 자전거 계획으로 인한 자전거 수단분담률 증가 및 추후 추가적인 인천시내 다른 군·구에도 생활밀착형 자전거도로망 구축

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

자전거 도로망 구축에 따른 기대효과

- 자전거 도로망 구축으로 자전거 수단분담율 향상 시켜 에너지 절약 및 온실가스 감축
- 온실가스 감축량은 2036년에 39,441tonCO₂eq. 감축효과 발생

자전거 통행로 횡단로 정비

자전거이용활성화를 위해 설계기준에 부합하는 유형별 자전거도로 계획하여 유효보도폭이 협소하거나 안전성 저해 구간 및 상충지점 정비

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

자전거 통행로·횡단로 정비에 따른 기대효과

- 자전거 통행로 횡단로 정비에 따른 자전거 수단분담율 향상

대중교통 연계 강화

자전거를 이용하여 타 교통수단과 환승 및 연계함으로써 통행목적을 달성할 수 있는 시설과 운영체계 수립

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

대중교통 연계 강화에 따른 기대효과

- 타 교통수단과의 연계 등으로 자전거 수단분담율 향상에 따른 에너지 절약 및 온실가스 감축

보관시설 및 편의시설 확충

자전거이용자의 편의 제공을 위해 학교, 공원, 터미널, 지하철역, 백화점, 체육관, 시장, 상가, 공공장소, 관공서, 학교, 공장 등의 지역에 자전거 보관시설 및 편의시설 설치

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

보관시설 및 편의시설 확충에 따른 기대효과

- 자전거 보관시설 및 편의시설 확충으로 자전거 이용자 증가로 인한 자전거 수단분담율 향상으로 녹색교통 증가에 따른 에너지 절약 및 온실가스 감축

공유자전거 도입

공공자전거의 경우 통행의 출발과 도착이 스테이션을 중심으로 이뤄져 지역 내 스테이션의 개수가 적으면 스테이션으로 접근하는 접근성에 한계가 발생하므로, 스테이션 없는 민영 공유자전거 도입

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

공유자전거 도입에 따른 기대효과

- 공유자전거 도입으로 자전거 이용이 편리하여 그에 따른 자전거 이용자 증가로 에너지 절약 및 온실가스 감축

공공자전거 도입

자동차를 대체하기 위한 단거리 교통수단으로서 공공자전거 및 공유자전거 도입

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

공공자전거 도입에 따른 기대효과

- 온실가스 감축량은 2036년에 17ton CO_2 eq. 감축효과 발생

3-2 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성

승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경

승용차 마일리지제로 승용차 통행량, 혼잡비용, 온실가스 감축 및 통행속도 개선과 더불어 주행거리에 기반한 자동차세 부과

배경 및 필요성

- 자동차 주행거리 감축을 통해 미세먼지와 온실가스를 줄여 대기질 개선, 통행속도 향상 등 편익 절감 효과

사업개요

- 사업내용 : 승용차 마일리지제 지원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 223,970백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 9,740백만 원(시비 100%)

추진방안

- 승용차 마일리지제 지원 조례 제정 및 단계별 확대 시행
- 승용차 요일제 및 승용차 마일리지제 동시 가입 유도

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
가입차량	-	-	21천대	22천대	23천대	459천대

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
승용차 마일리지 및 OBD	국비	22,932.0	-	-	-	-	-	-	22,932.0	
	시비	292,767.0	9,740.0	-	-	1,470.0	3,220.0	5,050.0	283,027.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	315,699.0	9,740.0	-	-	1,470.0	3,220.0	5,050.0	305,909.0	

승용차 요일제 확대

승용차 요일제 확대로 도심교통 혼잡 완화, 유류비 절감, 대중교통이용 활성화 등 사회·경제적 효용 증대

배경 및 필요성

- 자동차 등록대수 증가로 주요 간선도로의 지체 증가
- 도심 교통난 완화 및 대중교통이용 활성화
- 서울, 부산, 대구 승용차 요일제 시행 중
 - * 참여율 : 인천시(7.1%), 서울시(22.0%), 부산시(23.4%), 대구시(6.4%)
- 인천시 승용차 요일제 참여율은 2016년 8월 기준 7.1%로 참여 증가율이 점차 둔화되고 있으며, 단속장비 및 인력 부족으로 효과적인 승용차 요일제 위반 단속이 곤란
 - * 승용차 요일제 위반에 단속되더라도 실질적인 패널티 부과 없음

사업개요

- 사업내용 : 승용차 요일제 혜택 확대 및 위반 단속 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 21,270.5백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3351.5백만 원(시비 100%)

추진방안

- 승용차 요일제 가입혜택 확대로 신규 가입자 유인
- 승용차 요일제 지속 홍보 및 가입 독려
 - * 공공기관 행사시 승용차 요일제 가입부스 상시 운영 및 신규차 구매시 승용차 요일제 판플렛 홍보 병행

<승용차 요일제 혜택 확대 방안>

요일제 혜택	공영주차장 요금	거주자 우선주차	교통유발부담금
현 재	30%~50%할인	가점부여	20%감면
변 경	50%할인	요금 20%할인	30%감면

○ 승용차 요일제 위반 단속 확대

- * 남북2축, 동서3축을 중심으로 한 승용차 요일제 단속 태그 검지기 확대
- * 사업물량 : 단기(23개소)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
요일제 참여율	-	-	18.7%	24.4%	30.0%	45.0%
단속시스템	-	-	23개소			-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
승용차 요일제 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	21,271.0	3,351.5	-	-	973.0	1,130.5	1,248.0	17,919.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	21,271.0	3,351.5	-	-	973.0	1,130.5	1,248.0	17,919.0	

기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축

기업체 교통유발부담금 감면 혜택으로 승용차 이용 억제 및 대중교통 이용 활성화와 함께 교통혼잡 완화 및 대기질 개선

배경 및 필요성

- 기업체 교통수요관리를 통한 교통량 감축프로그램 시행으로 교통혼잡을 완화시키는 간접적인 교통수요관리방안
- 교통혼잡 유발 원인자 부담 원칙에 따라 기업체 교통수요관리 필요성 제기
- 서울시의 경우 기업체 교통수요관리 홈페이지 및 교통량 감축 프로그램 10개 운영
 - * 주차수요관리(주차장 유료화, 주차장 축소, 주차유도시스템)
 - * 자전거이용, 유연근무제, 통근버스운영, 셔틀버스운영, 업무택시제, 나눔카 이용

The screenshot shows the official website for corporate traffic demand management in Seoul. The top navigation bar includes links for home, login, membership, sitemap, and document download. The main banner promotes 'Sharing City Seoul Nalunka' (공유서울 나눔카) as a new transportation culture, listing benefits like using company cars for work, flexibility in use, no need for car management, and creating a green environment. It also features logos for partner car-sharing services: green car, SOCAR, YOU CAR, citycar, kt rental, and hancar. Below the banner, there are several service icons and links, including '교통유발부담금이란?' (What is traffic generation charge?), '기업체교통수요관리란?' (What is corporate traffic demand management?), '교통량 감축프로그램 안내' (Traffic reduction program guide), '교통수요관리 참여하기' (Participate in traffic demand management), '참여신청 방법안내' (Participation application method guide), and '참여혜택 알아보기' (Learn about participation benefits). The footer contains a '공지사항' (Notice) section with recent updates, a '회원가입' (Sign Up) section with buttons for '기업체 회원가입' (Corporate sign up) and '택시회사 회원가입' (Taxi company sign up), and a '구청 연락처' (City office contact) section with a phone icon and a link to '구청별 연락처 바로가기' (Go to city office contact).

< 기업체 교통수요관리 홈페이지 운영 사례(서울시) >

사업개요

- 사업내용 : 기업체 교통수요관리 프로그램 참여 기업 지원
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 81,483.7백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,911백만 원(시비 100%)

추진방안

- 기업체 교통수요관리 프로그램 참여율 개선 방안
 - 서울시의 사례를 벤치마킹(홈페이지)하여 기업체 교통수요관리 시스템 구축
 - 교통량 감축 효과를 고려하여 감축 프로그램 통합 및 시행난이도에 따른 교통유발부담금 경감 수준 및 감면율 조정
- 기업체 교통수요관리 이행실적 확인 방안
 - 각 구 및 군별 담당자 분기별 불시 점검 시행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
추진계획	-	-	홈페이지 제작, 교통량감축 프로그램 조정 및 시행			
참여율	-	-	6.8%	7.6%	8.4%	20.0%

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
홈페이지 제작	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	10.0	10.0	-	-	10.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	10.0	10.0	-	-	10.0	-	-	-	
기업체 지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	81,473.7	2,612.2	-	-	361.4	837.5	1,413.3	78,861.5	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	81,473.7	2,612.2	-	-	361.4	837.5	1,413.3	78,861.5	
합 계	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	81,483.7	2,622.2	-	-	371.4	837.5	1,413.3	78,861.5	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	81,483.7	2,622.2	-	-	371.4	837.5	1,413.3	78,861.5	

대규모 교통유발시설 관리 강화

인구 증가로 교통혼잡이 더 심화될 것으로 예상되는 교통유발 시설에 대해 교통관리 강화 시행

배경 및 필요성

- 최근 인천시의 인구는 300백만 이상으로 증가하였으며, 교통 혼잡이 더 심화될 것으로 예상
- 서울시 「교통혼잡 특별관리시설물」 지정 착수

* 9개 지구 시설물을 대상으로 3일간(2017.02.10~2.12) 교통현황 모니터링 시행

<도시교통정비촉진법 시행령 제30조(일부)>

구 분		내 용
교통혼잡 특별관리 시설물	제30조 제2항	1. 시설물을 둘러싼 도로 중 1개 이상의 도로에서 혼잡시간대 토·일요일과 공휴일을 포함한 주 중 가장 많이 발생하는 날을 기준으로 하루 3회 이상 발생할 것<개정 2017.1.10> 2. 혼잡시간대 중 1회 이상의 혼잡시간대에 해당 도로를 통하여 해당 시설물로 진입하거나 진출하는 교통량이 그 도로 한쪽 방향 교통량의 10퍼센트 이상일 것<개정 2017.1.10> ※ 50층 이상의 초고층 건축물은 해당 시설물을 둘러싼 도로에서 혼잡시간대가 하루 3회 이상 발생하면 요건을 충족

사업개요

- 사업내용 : 교통혼잡 특별관리 시설물 지정 및 수요관리계획 수립
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,700백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 450백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시내 50층 이상 초고층 건축물을 대상으로 교통혼잡 특별관리시설물 지정 검토
- 교통혼잡 특별관리로 지정된 도로 및 시설물은 혼잡도로 개선 사업, 주차장 운영 방안 등 교통관리대책 수립
 - * 검토대상 초고층 건축물 1개(NEAT TOWER(연수구 송도동))를 대상으로 지정조건 충족여부 검토

교통혼잡 특별관리 시설물(안)



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통관리	-	-	모니터링 및 교통수요관리계획 수립			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
수요관리 계획 수립	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,700.0	450.0	-	-	150.0	150.0	150.0	2,250.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,700.0	450.0	-	-	150.0	150.0	150.0	2,250.0	

카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화

승용차 공동이용으로 승용차 보유 감소, 에너지 절약, 온실가스 저감으로 교통혼잡 완화, 도심 주차여건 개선

배경 및 필요성

- 공유경제 개념으로부터 자동차를 공동으로 이용하는 카셰어링 서비스 등장
- 자동차를 소유에서 공유로 전환함으로써 에너지 절약, 온실가스 저감, 교통복지 증진에 기여
- 서울시 승용차 공동이용 브랜드 나눔카(2013년 2월)
 - * 서울시(2018년 목표) 어디서나 5분내 나눔카를 이용하도록 거점 2배 확대
- 인천시는 2013년 11월 카셰어링 서비스를 시작한 이후, 327개 거점에서 854대를 서비스중임(2017년 12월 기준)
 - * 이용자 연령대는 20대~30대가 89.4%로 대다수, 이용 시간대는 저녁시간대(18시~24시)가 높고, 주말(토, 일) 이용 비율이 높음



< 인천시 카셰어링 이용 특성 >

사업개요

- 사업내용 : 불법주차를 근절하는 접이식 주차금지봉 설치
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,456백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,151백만 원(시비 100%)

추진방안

○ 거점 확대로 어디서나 카셰어링 서비스 이용 가능

- * 시·구 공영주차장, 부설주차장 등 총 1,200개소, 4,500면으로 확대
- * 카셰어링 불법주차 근절(리모컨식 주차금지봉 설치)

<카셰어링 제공지역 확대>

구 분	현재(2017년)	단기(2021년)	장기(2036년)
거점	327개소	500개소	1,200개소
면수	854면	1,500면	4,500면
개소당 면수	2.6면/개소	3.0면/개소	3.8면/개소

○ 이용자 입장 고려한 카셰어링 운영

- 기존(b2c, 2way) → 개선(p2p, 1way, uber)

- * p2p : person to person, 1way : 편도 서비스, uber : 실시간 차량 공유

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
확대방안	-	-	414개소/ 1,177면	457개소/ 1,500면	500개소/ 1,500면	1,200개소/ 4,500면

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
카셰어링 기반 확대 및 활성화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,456.0	1,151.0	-	-	904.0	125.0	122.0	2,305.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,456.0	1,151.0	-	-	904.0	125.0	122.0	2,305.0	

차 없는 구역 도입 연구

저탄소 생활에 대한 사회적 공감대 형성 및 생활실천 분위기 조성하여 자가용 이용 감소 및 대중교통 이용 활성화

배경 및 필요성

- 자가용 이용 감소, 대중교통 이용 활성화를 위한 시민의식 전환계기 마련

사업개요

- 사업내용 : 단계별 확대 시행
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- ‘차 없는 거리’ 단계별 확대 시행
 - * 현재(1회/년) → 단기(1회/분기) → 중기(1회/월) → 장기(1회 이상/월)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
시행시기	-	-	분기 당 1회			월 1회 이상

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
저속차로 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비 예 산								

특화차로 운영

근거리 통행의 새로운 수단으로 떠오른 개인 교통수단(PM)의 전용 저속차로 도입으로 승용차 통행 절감, 교통사고 감소 효과

배경 및 필요성

- 차세대 이동수단으로써 이용자가 급증하는 퍼스널모빌리티(PM)의 저속차로의 전용차로를 지정함으로써 타 수단 이용자와 상충 예방 등 안전성 향상

사업개요

- 사업내용 : 관련법 개정
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 관련법(도로교통법 및 자전거이용활성화에 관한 법률) 개정
 - * PM의 법적 지위 신설 및 안전 규정에 관한 정의
 - * PM의 제원 및 저속차로의 기하구조 기준 정립 등

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
추진계획	-	-	관련법 개정		-	-

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
저속차로 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비 예 산								

모빌리티 매니지먼트 시행

혼잡통행료 부과 등 강제적인 교통수요관리 정책 대신 승용차 이용자의 행태 변화를 유도를 통한 승용차 통행량 감소

배경 및 필요성

- 모빌리티 매니지먼트는 수요자가 자발적인 행동변화를 통하여 승용차 이용을 줄일 수 있는 통행관리기법 방안으로 지속가능한 교통 실현을 위해서는 자발적인 참여를 촉진하는 정책 필요

사업개요

- 사업내용 : 도입방안 연구 용역 및 시범운영
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 교통유발부담금제도 전문적 관리 도입
 - * 교통량 경감사업의 원활한 집행과 전문적 관리를 위한 이행관리인 제도 도입
- 녹색교통 교육 및 홍보 시행
 - * 직장과 학교 등에서 교육과 홍보

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
추진계획	-	-	연구용역 시행			시범운영

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
모빌리티 매니지먼트	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	300.0	300.0	-	-	150.0	150.0	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	300.0	300.0	-	-	150.0	150.0	-	-	

공공기관중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제)

출·퇴근시 통행거리 및 통행시간 단축을 위한 지역 거점별 스마트워크센터 도입으로 혼잡비용 감축 및 업무효율 증대

배경 및 필요성

- 도심 혼잡으로 인한 출·퇴근 소요시간 과다로 지역 거점을 중심으로 업무처리가 가능한 사무공간 확보
- 출·퇴근 거리 단축으로 불필요한 통행량을 감소시킬 수 있어 도심 소통 개선에 기여
- 최근 5년(2012년~2016년) 공공부문 총 342개 기관(2017년 3월 기준)의 유연근무제 참여인원은 연평균 27.6% 비율
 - * 공기업(30개 기관), 준정부기관(93개 기관), 기타공공기관(219개 기관)

<최근 5년간 공공기관 유연근무제 추이>

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균증가율
참여기관(개)	435	545	671	734	799	10.0%
참여인원(인)	34,332	49,337	66,253	89,303	130,956	27.6%

자료 : ALIO(공공기관 경영정보 공개시스템), <http://www.alio.go.kr/statisticsSearch.do> (2017. 3. 11)

○ 인천시 스마트워크센터 운영 현황

- * 인천시청 종합민원실 여권창구 옆에 공무원을 대상으로 스마트워크센터 지원



(a) 인천시청



(b) 인천시 스마트워크센터

자료 : SWC(스마트워크센터), <https://www.smartwork.go.kr/pot/swcOfficeUse/SwcCenterSearchList.do>

<스마트워크센터 운영 현황>

사업개요

- 사업내용 : 스마트워크센터 구축 사업
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년
- 총사업비 : 6,930백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 770백만 원(시비 100%)

추진방안

- 각 구 및 군에 스마트워크센터 1개소 구축
 - 통행거리 및 통행시간이 과다한 기존 사무공간 보다 출퇴근 거리 및 시간 단축
 - 공무원과 민간 실수요자의 비율에 따라 사무공간 배분 · 조정

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도입계획	-	-	-	-	1개소	8개소

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
스마트워크 센터 개설	국비	3,326.4	369.6	-	-	-	-	369.6	2,956.8	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	3,603.6	400.4	-	-	-	-	400.4	3,203.2	
	합계	6,930.0	770.0	-	-	-	-	770.0	6,160.0	

대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입

시간대별 차등(변동) 요금제 시행으로 출·퇴근 목적 통행량을
비첨두시로 분산하여 대중교통 이용 서비스수준 개선

배경 및 필요성

- 첨두시 출·퇴근 수요 집중으로 인한 대중교통 차내 혼잡도를 개선하기 위해 비첨두 시간대로 수요의 분산 필요

사업개요

- 사업내용 : 도입방안 연구 용역 및 시범운영
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 도입을 위한 연구 용역 시행
 - * 도입시기, 대상수단, 적용시간대, 세부 추진방안 등

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
추진계획	-	-	도입방안 연구			시범운영

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
시간대별 차등(변동) 요금제	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	135,171.3	300.0	-	-	150.0	150.0	-	134,871.3	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	135,171.3	300.0	-	-	150.0	150.0	-	134,871.3	

민간기업 근무유형 다양화 확산 유도

통행량이 집중되는 첨두시의 통행량을 다른 시간대로 분산시켜
도심 교통혼잡 완화 및 대중교통 이용 서비스 제고

배경 및 필요성

- 현재 공공기관에 편중되어 있는 유연근무를 민간기업으로 확산하여 근무유형의 다양화 유도

* 시차출퇴근제, 재량근무제, 탄력근무제, 재택근무제, 원격근무제 등

사업개요

- 사업내용 : 민간기업 유연근무제 참여 유도
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 유연근무제 참여도 제고
 - * 단계별 민간사업장 확대 및 참여율에 따른 인센티브 제공
 - * 유연근무제의 공정 평가를 위한 제도적 기반 마련

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
유연근무제	-	-	2.0%	3.0%	4.0%	10.0%

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
유연근무제	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비 예 산								

교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향) 및 홍보 강화

원인자 부담 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 부담금 부과로 교통량 감축 및 대중교통 이용으로 전환

배경 및 필요성

- 교통혼잡 유발 원인자 부담원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 혼잡세를 부과하는 방안으로 도입
- 교통시설 확충 및 운영개선, 도시교통관련 조사 및 연구, 교통수단 서비스 및 교통안전시설 개선에 투입되는 재원
- 인천시 교통유발부담금은 전국 7대 대도시 보다 낮은 수준

사업개요

- 사업내용 : 단위부담금 및 교통유발계수 조정을 위한 주차수요 모니터링 사업
 - 단위부담금 조정 : 3천㎡ 이하 단위부담금 단계별 상향
 - 교통유발계수 조정 : 타 도시의 최대 계수 적용
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 687백만 원(시비 100%)

추진방안

- 단위부담금 조정 : 3천㎡ 이하 단위부담금 단계별 상향

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년 이후	비 고
기 준	450원	450원	450원	450원	-
조 정	-	500원	550원	600원	서울시 700원 고정

○ 교통유발계수 조정 : 타 광역시의 최대 계수 적용

구분	1	2	4	5	7				8		9		10	12	14
대분류	근린 생활	의료	운동	업무	판 매				위 락		관람집회		전시	창고 저장	자동차
세분류	골프 연습장	종합 병원	체육관	일반 업무	도매 시장	백화점	대형 마트	소매 시장	유흥 주점	특수 목욕탕	회의장	예식장	동·식 물원	창고	매매장
기존	5.00	1.80	1.12	1.20	1.81	6.52	9.00	1.68	2.56	1.44	4.16	4.16	0.72	0.61	1.49
조정	7.00	2.56	1.68	1.80	2.71	10.92	10.92	1.81	3.84	2.16	6.24	4.96	1.08	0.91	2.08

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
추진계획	-	-	주차수요 모니터링			유발계수 조정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통량 및 주차수요 모니터링	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	687.0	687.0	-	-	229.0	229.0	229.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	687.0	687.0	-	-	229.0	229.0	229.0	-	

교통혼잡 특별관리구역 도입

인구증가 및 대규모 개발계획으로 인해 혼잡이 예상되는 지역을
교통혼잡 특별관리구역으로 지정

배경 및 필요성

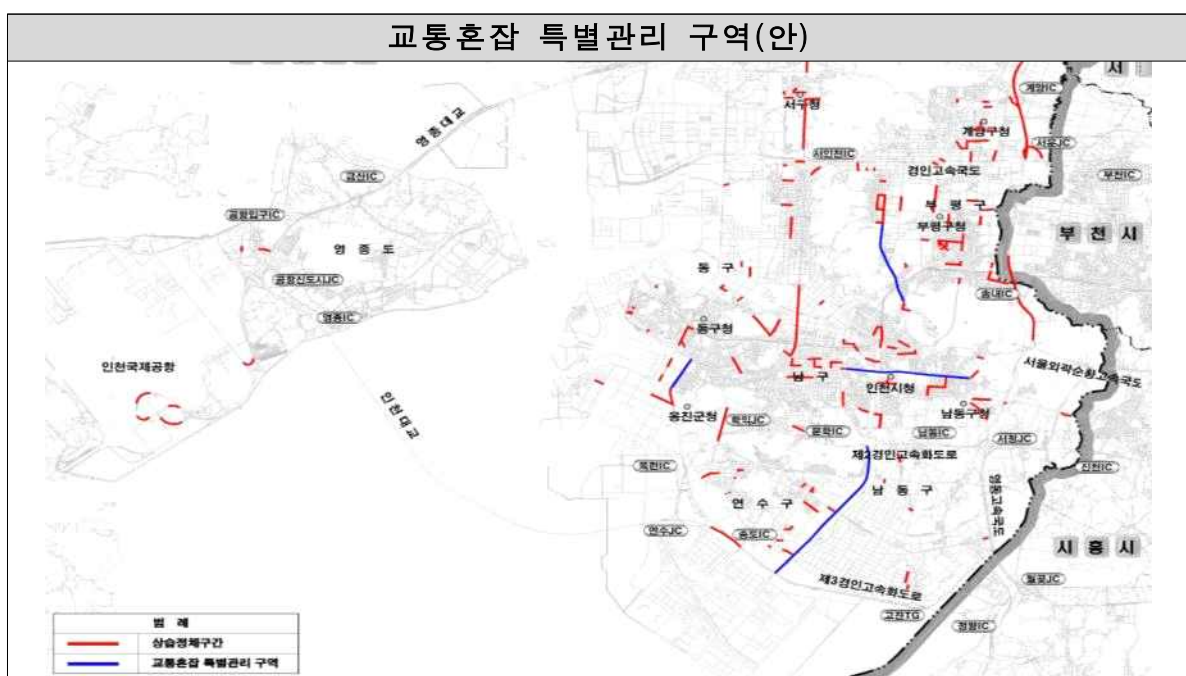
- 교통혼잡구역 특별관리 관련법
 - 도시교통정비촉진법 시행령의 교통혼잡 특별관리시설물 지정 기준이 개정(2017년 1월 10일)됨에 따라 대규모 교통유발시설물을 엄격하게 관리할 수 있는 제도적 기반이 마련

사업개요

- 사업내용 : 교통수요관리계획 수립
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,700백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 450(시비 100%)

추진방안

- 교통정보센터와 연계한 교통혼잡 특별관리 구역 지정
 - * 교통혼잡 특별관리 구역으로 지정된 도로는 교통정보센터를 통해 공개



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구 분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통관리	-	-	모니터링 및 교통수요관리계획 수립			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구 분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통수요관리 계획 수립	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,700.0	450.0	-	-	150.0	150.0	150.0	2,250.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,700.0	450.0	-	-	150.0	150.0	150.0	2,250.0	

3-3 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성

축블록 단위 보행환경 통합개선 추진

보행자 안전이 위협되는 지역의 보행자길 정비 및 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진

□ 배경 및 필요성

- 보행자길은 보행자의 안전한 통행을 위한 장소로 이용되어야 하므로 보도의 단절이 많이 발생하는 지점, 사고 및 범죄 다발지점, 민원 발생지역, 불법 주정차가 많아 보행자의 안전이 위협되는 지역의 보도를 중심으로 정비가 요구됨
- 과거 자동차 중심의 정책으로 인해 보행에 대한 안전성 및 편의성이 미흡하고, 보행로에 대한 관리 소홀에 따라 보행로상의 각종 지장물, 노상적치물, 이동상인 등으로 인해 보행환경이 침해받고 있음
- 또한, 사회 여건변화로 인해 보행 또한 여가생활의 일부분으로 활용되고 있으므로 보행통행에 대한 저변 확대를 도모하기 보행자길 정비가 필요함
- 보행사고 감소와 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통약자의 보행안전과 교통시설에 대한 접근성을 확보가 필요함
- 보행자길 정비를 통하여 모든 항목별평점 및 등급 3.00상, 등급 “C” 이상 “보통” 수준 이상 달성시 종합지표 4.48로 개선이 가능

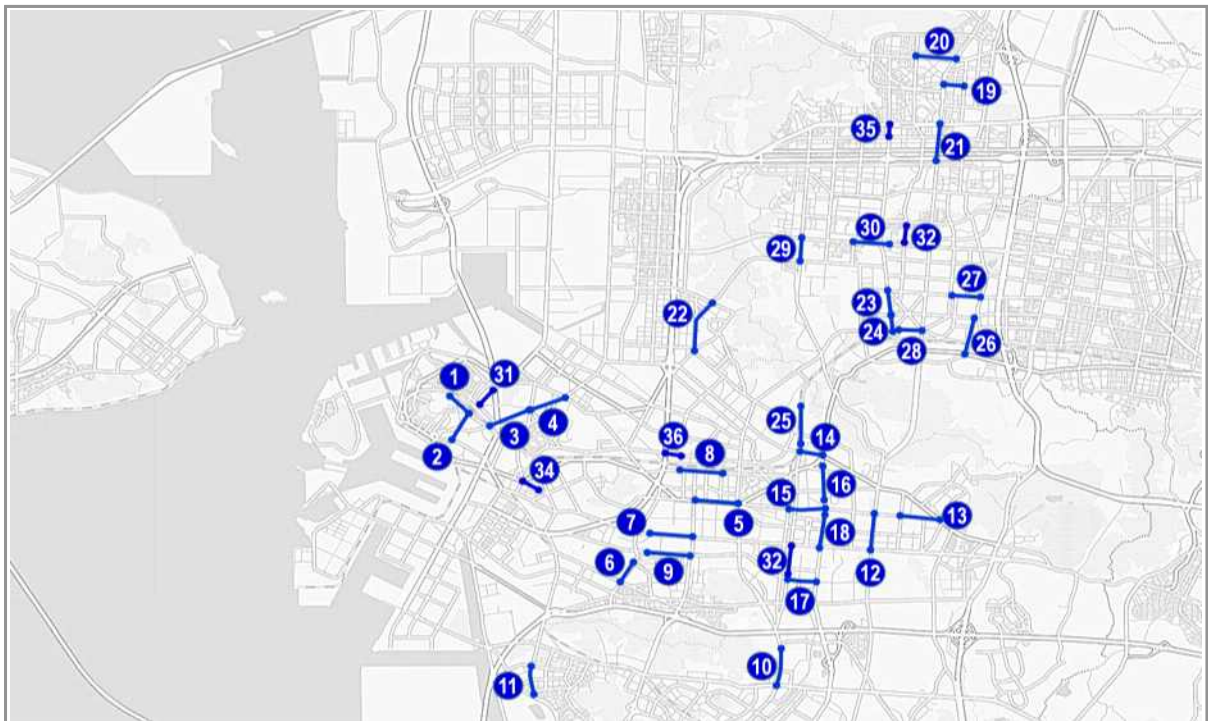
① 보행자길 정비사업

사업개요

- 사업내용 : 보행자길 정비사업
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 10,951.7백만 원(시비 100%)

추진방안

- 보행교통 개선지표 이동성, 안전성, 쾌적성을 고려하여 각 항목별 개선
- 2021년까지 보행안전 및 편의증진기본계획 및 본 계획 수립 시 선정된 보행자길 36개 구간 정비(2019년 21개소, 2020년 8개소, 2021년 7개소) 후 인천시내 주요 보행지점의 보행 실태조사를 실시하여 매년 7개소 추가 지정 및 정비
- 노후로 인한 단차, 구조물 주변 침하 등이 발생하여 노면 상태가 불량하므로 노면을 개선해주거나 재포장을 실시하여 보도포장의 평탄성을 확보함으로써 보행자 안전 도모



< 보행자길 정비사업 지점도 >

< 보행자길 정비사업 대상지 >

구분	구별	행정구역	도로명	구간	연장 (m)	사업비 (만원)	시행 시기	비고
1	중구	동인천동	참외전로	인천중구문화원 ~ 동인천역앞	200	3,900	2019년	기계화 반영
2	중구	신포동	우현로	동인천역앞교차로 ~ 답동사거리	611	15,000	2021년	기계화 반영
3	동구	송림2동	송림로	송림지구대 ~ 송림오거리	502	7,188	2021년	
4	동구	송림4동	송림로	송림오거리 ~ 송림삼거리	611	9,270	2019년	
5	남구	주안6동	경인로	옛시민회관사거리 ~ 석바위사거리	788	16,200	2019년	기계화 반영
6	남구	학익2동	한나루로	학익2동주민센터 ~ 학익사거리	450	7,600	2021년	기계화 반영
7	남구	주안3동	인주대로	웅진수협주안남지점 ~ 신기사거리	600	13,800	2020년	기계화 반영
8	남구	주안1동	주안로	주안역지구대 ~ 농림축산검역본부	607	9,567	2019년	
9	남구	주안7동	인하로	광명아파트 ~ 신기시장사거리	600	11,600	2020년	기계화 반영
10	연수구	선학동	경원대로	선학역 ~ 선학어린이공원	557	11,417	2020년	
11	연수구	옥련1동	독배로	옥련사거리 ~ 원흥아파트	276	5,700	2020년	기계화 반영
12	남동구	구월4동	호구포로	모래마을사거리 ~ 작은구월사거리	705	13,700	2019년	기계화 반영
13	남동구	만수1동	구월로	인천여성인력개발센터 ~ 만수주공사거리	697	12,500	2019년	기계화 반영
14	남동구	간석4동	백범로	동암역남광장입구 ~ 간석오거리	379	5,800	2019년	기계화 반영
15	남동구	간석2동	구월로	시청역사거리 ~ 석천사거리	547	8,436	2020년	
16	남동구	간석1동	남동대로	삼익목화아파트 ~ 올리브사거리	388	3,900	2019년	기계화 반영
17	남동구	구월1동	인하로	중앙공원사거리 ~ 농수산물시장사거리	332	4,549	2019년	
18	남동구	구월2동	남동대로	길병원사거리 ~ 구월힐스테이트	517	7,392	2019년	
19	계양구	계산4동	계산새로	계양지하차도 ~ 계양구청	353	5,861	2021년	
20	계양구	계산3동	경명대로	계산삼거리 ~ 계산역	476	7,793	2019년	
21	계양구	작전1동	장제로	한림병원 ~ 화전사거리	514	2,000	2021년	기계화 반영
22	서구	가좌2동	원적로	가림고등학교 ~ 가재울사거리	635	10,542	2020년	
23	부평구	부평4동	부평대로	시장역오거리 ~ 부평역사거리	773	13,904	2020년	
24	부평구	부평5동						
25	부평구	십정2동	아트센터로	동암역 ~ 동암역남광장입구	398	7,400	2019년	기계화 반영
26	부평구	부개2동	수변로	삼성아파트 ~ 부개역	485	7,100	2019년	기계화 반영
27	부평구	부개3동	부흥로	방촌공원 ~ 인천부내초등학교	440	6,063	2021년	
28	부평구	부평1동	경원대로	부평역사거리 ~ 굴다리오거리	405	7,955	2019년	
29	부평구	산곡2동	마장로	백마장사거리 ~ 원적사거리	437	7,200	2019년	기계화 반영
30	부평구	청천2동	길주로	쌍용아파트 ~ 부평구청사거리	477	7,472	2019년	
31	동구	송현1,2	송현로	동인천역북광장 ~ 솔빛주공아파트	330	5,485	2019년	
32	남동구	구월3동	예술로	인천지방경찰청 ~ 터미널사거리	454	5,379	2019년	
33	부평구	갈산2동	주부토로	인천갈월초등학교 ~ 신트리공원사거리	321	5,071	2019년	
34	남구	송의2동	독배로	송의로터리 ~ 송의교회	287	5,261	2019년	
35	계양구	작전2동	계양대로	작전역사거리 ~ 신대사거리	225	3,581	2019년	
36	남구	주안5동	석정로	주안역입구교차로 ~ 광명1,2차아파트	168	4,031	2021년	
총 계					16,545	279,617		

주 : 기계화의 경우 보행안전 및 편의증진기본계획 반영

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행자길 정비	-	-	21개소	8개소	7개소	매년 7개소 추가 지정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행자길 정비사업	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	10,951.7	2,796.2	-	-	1,564.8	754.0	477.4	8,155.5	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	10,951.7	2,796.2	-	-	1,564.8	754.0	477.4	8,155.5	

주 : 「인천광역시(2017), 보행 안전 및 편의증진기본계획」의 연차별 투자계획을 반영하여 재산정

② 보행환경개선사업

사업개요

- 사업내용 : 보행환경개선사업 추진
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 44,473백만 원(국비 1.5%, 시비 98.5%)

추진방안

- 2021년까지 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획, 2016.1」 수립시 선정된 9개 구간 정비 후 보행환경개선사업 후보지를 선정하여 매년 2개소 추가 지정 및 정비

< 보행 환경개선지구 유형분류 >

구 역 명	평가 내용 검토					유형결정
	토지 이용	보행 유발시설	교통약자 이용시설	교통 시설	관광 명소	
1.중구 차이나타운 일원	상업 지역	식당 多 (중식)	-	인천역	차이나타운 동화마을 자유공원	유형6 전통문화 (문화재 · 관광 · 휴양지)
2.동구 동구청 · 동명초교 일원	주거 지역	관7공서1	초등학교1 어린이집2	-	-	유형4 교통약자 (보호구역)
3.남구 주안역(2030거리)일원	상업 지역	오피스텔, 식당,주점多	-	주안역	-	유형2 보행유발 (상업, 업무지역)
4.부평구 부평시장 일원	상업 지역	전통시장1 오피스텔, 식당,주점多	-	부평역	-	유형2 보행유발 (상업, 업무지역)
5.남동구 전통시장 (모래내, 구월)일원	주거 지역	전통시장1	어린이집2	인천도시 철도2호선	-	유형1 생활안전 (주거생활지역)
6.서구 가좌시장일원	주거 지역	전통시장1	초등학교1 어린이집2 중학교1 고등학교1	-	-	유형4 교통약자 (보호구역)
7.연수구 옥련초등학교 일원	주거 지역	전통시장1	초등학교2	연수역	-	유형4 교통약자 (보호구역)
8.계양구 계양구청 북측 상가지역 일원	상업 지역	대형마트1 오피스텔, 식당,주점多	-	-	-	유형2 보행유발 (상업, 업무지역)
9.강화군 동막리,사기리 일원	주거 지역	-	-	-	동막해수욕장 함허동천	유형6 전통문화 (문화재 · 관광 · 휴양지)

주 : 「인천광역시 보행 안전 및 편의증진 기본계획, 2016.1」 반영

< 보행 환경개선지구 개선방안 종합 >

구 분	1.중구 차이나타운 일원	2.동구 동구청·동명초교 일원
차량 주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 속도저감시설 설치 • 지구내 일방통행제 실시로 보도확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 고원식교차로 및 과속방지턱 설치 • 이면도로 일방통행제 실시 • 노후화된 고원식교차로 정비
보행자 시설	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 설치 • U자형 볼라드를 설치하여 차량의 보행로 침범 방지 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 설치 • 볼라드 설치
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 차이나타운로 98번길에 보행자우선권이 있음을 명시할 수 있도록 도로미관 정비 • 차이나타운로 차도폭 축소 및 보도폭원 확보 • 차이나타운로 55번길 차도폭 축소 및 보도폭원 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 일방통행제를 통한 보도 설치 • 일방통행제 시행 및 노상주차장을 삭제하여 보도 설치 • 안전웬스를 설치하여 안전한 통행로 확보 • 차도를 축소하여 보행공간 확보 • U자형 볼라드를 설치하여 안전사고 예방
불법 주정차	<ul style="list-style-type: none"> • 거주자우선 주차사업 주차확보계획 수립(제안) 	<ul style="list-style-type: none"> • 동구청 앞 지상 노외주차장 주차타워 설치(제안)
방범시설	<ul style="list-style-type: none"> • 방범 CCTV 설치 	-
보행경관 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 신설보도 상에 식수 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 샛골로(15m) 보행미관 정비
사업시기 및 사업비	2020년(597.7백만원)	2020년(830.8백만원)
구 분	3.남구 주안역(2030거리) 일원	4.부평구 부평시장 일원
차량 주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 과속방지턱 설치 • 회전교차로 설치 및 교차로 도류화를 통해 차량속도 저감 • 고원식 교차로 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 고원식교차로 및 과속방지턱 설치 • 보행사고 다발지점 횡단보도 신호기 설치 • 횡단보도 위치 이동(보행동선 단축)
보행자 시설	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 및 고원식 횡단보도 설치 • 보도 턱낮춤 부재구간 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 보도 설치 및 보행자우선구역 지정 • 보행자 무단횡단 금지웬스 설치 • 보행동선 단절부 횡단보도 설치
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 주안중로와 연계를 통해 지중화사업을 시행하여 보행자 쾌적성 향상 • 횡단구성 조정을 통해 보도폭원 확보 • 보행자우선구역 지정 • U자형 볼라드를 설치하여 불법주차 방지 	<ul style="list-style-type: none"> • 차로폭 조정을 통해 보도 추가 확보 • 불법적치물 및 노정상 정비
불법 주정차	<ul style="list-style-type: none"> • 시차별 주체규제 실시 및 불법주정차 단속(제안) • 탄력적 주정차금지 시간 시행 (조업차량만 허용) 	<ul style="list-style-type: none"> • 시차별 주차규제 실시 및 불법주정차 단속(제안)
편의시설	-	<ul style="list-style-type: none"> • 보도확보구간 휴게시설(벤치) 설치
보행경관 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 보도미관 정비 • 옥외광고물 정비 및 간판정비 	<ul style="list-style-type: none"> • 보도 정비 및 교체
사업시기 및 사업비	2018년(2,279.8백만원)	2018년(758.1백만원)

구 분	5.남동구 전통시장(모래내·구월)일원	6.서구 가좌시장일원
차량 주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 속도저감시설 설치 • 보행교통사고 잦은 지점(전통시장 남측 입구) 고원식 교차로 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 속도저감시설 설치 • 일방통행제 실시를 통한 보도 확보 • 고원식교차로 설치
보행자 시설	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 및 험프형 횡단보도 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 설치
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 전통시장과 내부도로 차량통행체계 변경(일방통행) 및 시장 적치물을 정비하여 보도 추가확보 • 모래내시장과 복개천공영 주차장과의 연계방안 수립 • 복개도로·서로 보도 및 보행공간 설치 • 하층서로 보도시설물 정비 및 보도폭원 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 교차로 기하구조 개선을 통한 보행동선거리 단축 • 차도폭 조정 및 보도폭원 확보 • 가좌시장 북측 출입구 불법적치물 및 노점상 정비
어린이 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> • 남동구 키즈빌 어린이집 주변 보행안전강화 	-
보행경관 조성	-	<ul style="list-style-type: none"> • 노후 보도블록 재설치 • 옥외(광고)물 및 간판 정비(제안)
사업시기 및 사업비	2018년(2,313.8백만원)	2020년(388.0백만원)
구 분	7.연수구 옥련초등학교 일원	8.계양구 계양구청 북측 상가지역 일원
차량 주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> • 옥련시장 남측시장입구 고원식 교차로 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 신호교차로 운영 및 대각선횡단보도를 설치하여 보행자와 차량동선 분리 • 지구내 일방통행제 실시 • 차량속도 저감을 위해 고원식 교차로 설치 • 과속방지턱 설치
보행자 시설	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 설치 • 대각선 횡단보도를 설치하여 보행자 교통사고 예방 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선 단절부 횡단보도 설치
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 차도폭 조정을 통한 보도폭원 확보 	<ul style="list-style-type: none"> • 차로폭 축소 및 일방통행제를 통해 보도폭원 추가 확보 • 볼라드를 설치하여 차량의 보행로 침범 방지
불법 주.정차	<ul style="list-style-type: none"> • 주차단속 CCTV 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 주차단속 CCTV 설치
보행자 안전	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이 통학로 안전을 위해 보행자 안전웬스 설치 	-
편의시설	-	<ul style="list-style-type: none"> • 보도추가확보구간 휴식공간(벤치) 설치
보행환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 시장 주변 보도 노점상 및 상가 적치물 정비 • 초등학교 주변보도 불법적치물 단속 및 정비 • 파손 및 노후화된 보도 재설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 무단횡단 금지웬스 설치로 교통사고 예방 • 보도 정비 및 교체
사업시기 및 사업비	2021년(200.0백만원)	2021년(341.7백만원)

구 분	9.강화군 동막리,사기리 일원
차량 주행속도 및 통행제한	<ul style="list-style-type: none"> • 과속방지턱 정비 및 신설 • 교통안전표지판 및 반사경 설치 • 속도단속카메라 설치 • 고원식 교차로를 설치형 보행자 안전 확보
보행자 시설	<ul style="list-style-type: none"> • 버스정류장 쉼터 설치 • 횡단보도 조명설치
보행로 및 보행공간 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 용지매입 및 배수로를 이용한 편측 보행공간 확보 • 양측 길어깨를 U자형 볼라드를 설치하여 보행공간으로 활용
편의시설	• 분오리돈대 진입구에 보행자 쉼터 및 경관조명 설치
사업시기 및 사업비	2021년(2,552.6백만원)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행 환경개선	-	-	3개소	3개소	3개소	매년 2개소 추가 지정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행 환경개선사업	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	44,470.8	10,262.5	-	-	5,351.7	1,816.5	3,094.3	34,208.3	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	44,470.8	10,262.5	-	-	5,351.7	1,816.5	3,094.3	34,208.3	

주 : 「인천광역시(2017), 보행 안전 및 편의증진기본계획」의 연차별 투자계획을 반영하여 재산정

보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업)

보행통행이 밀집되는 구역의 도로와 주변환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 중점을 두고 차보다 보행자가 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행우선구역 지정

배경 및 필요성

- 인천시 교통사고 유형별 발생현황 중 차대사람 부상자의 감소율은 타 유형에 비해 상대적으로 저조한 실정임
- 따라서, 보행량이 밀집되는 일정 구역을 설정하여 구역내 도로 및 주변 환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 초점을 맞춰 개선이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보행우선구역사업 추진
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 103,992백만 원(시비 100%)

추진방안

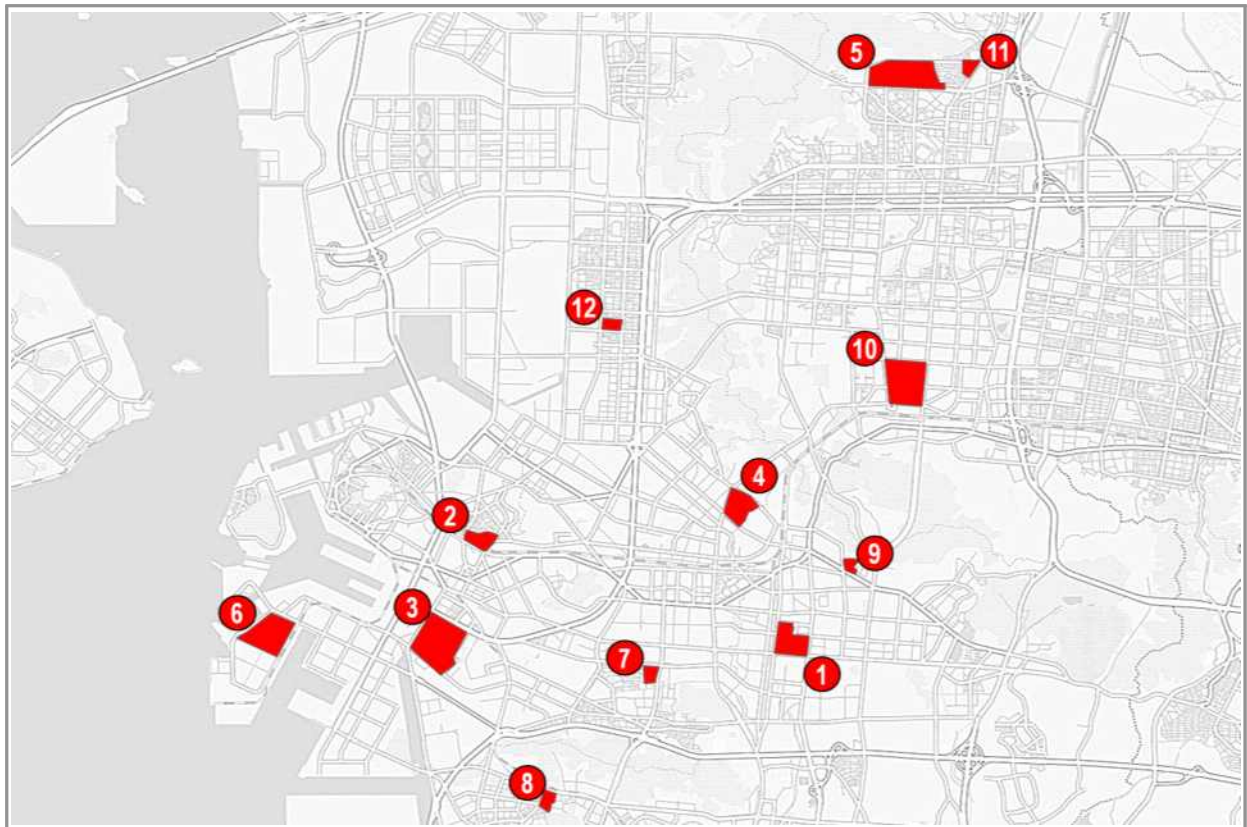
- 2021년까지 「보행안전 및 편의증진기본계획」 및 「제2차, 제3차 교통안전 기본계획」 수립시 선정된 12개 구간 정비 후 매년 2개소 추가 지정 및 정비

< 보행우선구역 사업 대상지 >

구분	지점	현황	개선내용	비고
1	남동구 구월동 인천시청, 길병원 일원	인천시청 및 길병원에 인접한 상업밀집지역	보행자 전용도로 정비, 상업지구내 국지도로 보행환경 개선	보행안전 ¹⁾
2	남구 송의1,3동 109-651번지 일원	경인전철 도원역을 포함하는 주거 밀집지역	도원역 이용객과 지역주민을 위한 보행로 확보 및 정비	제2차 ¹⁾ 교통안전
3	남구 용현6동 622-103번지 일원	초등학교 위치, 주거 밀집지역이고 재래시장 등 주거 상권 발달 지역	초등학생의 안전한 통학로 확보 및 주민을 위한 보행환경 정비	

구분	지점	현황	개선내용	비고
4	부평구 십정1동 323-14번지 일원	녹지공원이 위치하고 있고 재래시장이 있는 주거 밀집지역	녹지공원과 연계되는 쾌적한 보행로 조성, 주민을 위한 보행환경 정비	제3차 ²⁾ 교통안전
5	계양구 계산동 926-26번지 일원	계양체육센터 등 주민휴게시설이 위치한 주거 밀집지역	주민휴게시설과 연계되는 쾌적한 보행로 조성, 차량과 분리되는 보행환경 정비	
6	중구 종합어시장 일원	인천연안초등학교 서측, 식당 밀집지역	초등학생의 안전한 통학로 확보 및 주민을 위한 보행환경 정비	
7	남구 남부종합시장 일원	일반주거지역, 상가, 음식점 밀집지역	지역주민을 위한 보행로 확보 및 보행환경 정비	
8	연수구 송도역전시장 일원	일반주거지역, 상가 밀집지역	지역주민을 위한 보행로 확보 및 보행환경 정비	
9	남동구 간석자유시장 일원	상업지역, 시장상가 밀집지역	보행자 전용도로 정비, 상업지구내 국지도로 보행환경 개선	
10	부평구 부평역~시장로터리 인근 상업지역 일원	중심상업지역, 음식점, 상가 밀집지역	보행자 전용도로 정비, 상업지구내 국지도로 보행환경 개선	
11	계양구 병방시장 일원	일반주거지역, 시장상가 밀집지역	지역주민을 위한 보행로 확보 및 보행환경 정비	
12	서구 신거북시장 일원	일반주거지역, 시장상가 밀집지역	지역주민을 위한 보행로 확보 및 보행환경 정비	

자료 : 1) 인천광역시(2016), 「보행안전 및 편의증진기본계획」, pp.287~289의 내용을 재정리함
2) 인천광역시(2017), 「제3차 인천광역시 교통안전 기본계획」



< 보행우선구역 사업 대상지 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행우선구역사업	-	-	4개소	3개소	3개소	매년 2개소 추가 지정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행환경 통합개선 지속 (보행우선구역사업)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	103,992.0	29,712	-	-	10,258	9,169	10,285	74,280	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	103,992.0	29,712	-	-	10,258	9,169	10,285	74,280	

주 : 보행안전 및 편의증진기본계획 및 제2차, 제3차 교통안전 기본계획 연차별 시행계획을 반영하여 재 산정

보도공간 정비

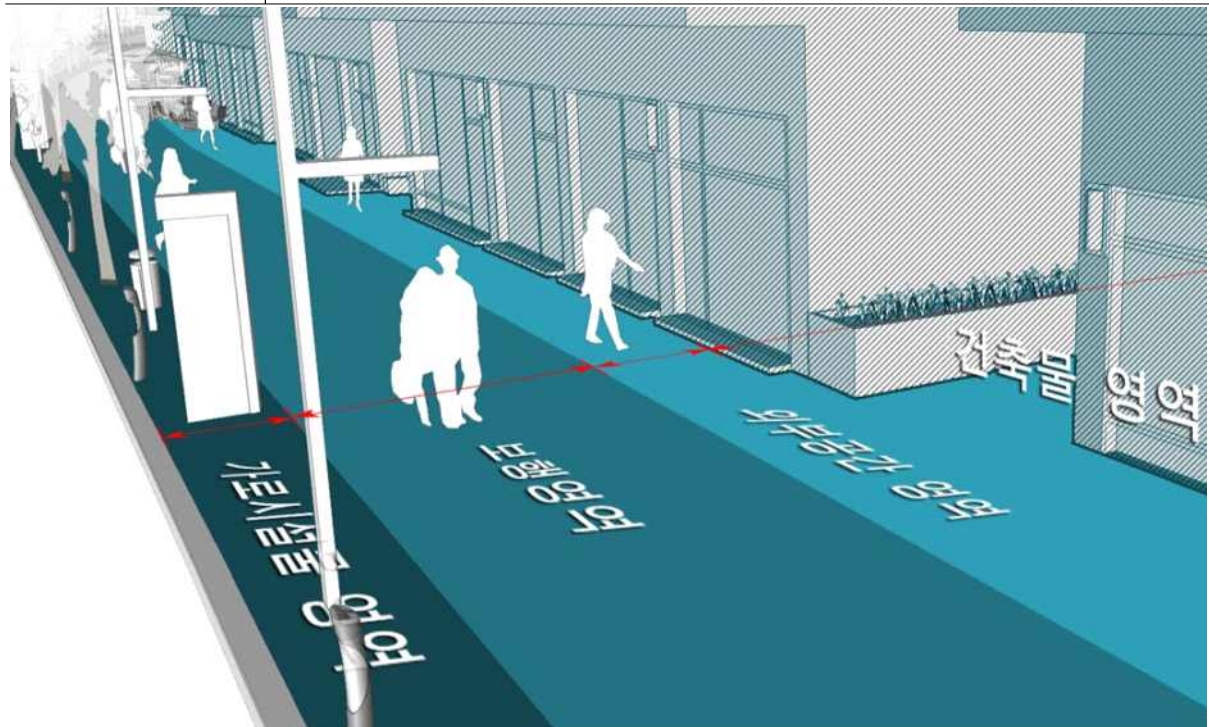
보행자에게 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하기 위한 보도 공간 정비

배경 및 필요성

- 사람 중심으로 바뀌는 도시교통 환경 변화 패러다임의 반영
(‘도로 - 차도 = 보도’ → ‘도로 - 보도 = 차도’)
- 보행자에게 쾌적하고 편안한 보행권 확보를 위한 위한 명확한 보행공간 영역 설정 필요

< 보행공간에 대한 영역 구분 >

영역	내용
가로시설물 영역	가로조경, 가로조명 및 기타 가로시설물 등이 설치되는 영역으로서, 차도와 보행 영역의 완충 공간 역할
보행영역	보행에 방해가 되는 물리적인 장애물 없이 자유로운 보행자의 이동을 보장하는 공간
외부공간영역	보행공간에 접한 건축물의 전면 또는 측면공지 공개공지와 광장 및 공원 등 공공공간을 의미
건축물영역	보행공간의 가로벽 역할을 하는 가로에 접한 건축물 부분



사업개요

- 사업내용 : 도로 신설 및 정비시 보도공간 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 6,170백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 보도 이용자가 쉽고 안전하게 접근하거나 이용할 수 있고, 주변 환경을 고려하여 보도의 적정 유효보도폭 확보
- 가로시설물은 가능한 한 최소화하고, 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화를 통해 유효보도폭 확보
 - 보행 동선에 방해되는 가로시설물은 일렬로 배치
 - 효용가치가 떨어진 시설물을 제거하여 가로시설물 최소화
 - 유효 보도폭이 확보되지 않은 경우, 가로수 설치를 지양하고 인접 건물, 옹벽 등의 입면을 녹화하는 방안을 적용
 - 보행동선에 방해되는 시설물은 이설하고 미관 저해 시설물은 지중화
 - 보도폭 3.0m 미만의 경우 무분별한 가로수 식재 및 가로시설물 설치 금지(필요 시설물만 가능한 통합 설치)
 - 보도폭 3.0m 이상의 경우 유효보도폭 내 보행방해 가로시설물 설치 금지

○ 보도 확대

폭원	3.0m 미만	3.0m 이상
정비 방안	<ul style="list-style-type: none"> - 무분별한 가로수 식재 및 가로시설물 설치 금지 - 필요 시설물만 가능한 통합 설치 	<ul style="list-style-type: none"> - 유효보도폭 내 보행 방해 가로시설물 설치 금지 - 가로시설 및 가로수는 가로시설 영역에 설치
	<ul style="list-style-type: none"> - 유효보도폭 2.0m 이상 (부득이한 경우 1.2m 이상) 	

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보도공간 정비	-	설치 기준 지침 발간	지속적 모니터링 및 제도개선 일반국도 및 지방도 주변 보도공간 정비			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보도공간 정비	국비	3,085.0	1,543	-	-	534.0	612.0	397.0	1,542	
	시비	3,085.0	1,543	-	-	534.0	612.0	397.0	1,542	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	6,170.0	3,086	-	-	1,068.0	1,224.0	794.0	3,084	

주 : 제3차 교통안전 기본계획 연차별 시행계획을 반영하여 재 산정

횡단보도(평면, 대각선) 확대

보행자 및 교통약자 이동권 확보를 위해 교차로 횡단보도 설치

배경 및 필요성

- 보행자 교통사고는 횡단, 보도 통행중, 기타유형의 발생 및 사망, 부상자수 증가하는 것으로 나타남
- 보행자의 교차로 횡단보도가 없어 보행자들이 우회하거나 접근성 부족으로 생활불편을 초래하므로 보행자 및 교통약자 이동권 확보를 위해 횡단보도 설치가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 횡단보도 설치 및 대각선 횡단보도 도입
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 2,160백만 원(국비 50.0%, 시비 50.0%)

추진방안

- 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점을 선정하여 교차로 기하구조 개선 및 안전시설물(안전표시, 도류화, 횡단보도 위치 조정, 기하구조 개선 등) 설치
- 도로 기능이나 폭원에 관계없이 횡단수요, 무단횡단사고, 보행자 밀집지역, 시장, 상업지역, 어린이보호구역에 대하여 횡단거리 최소화 및 횡단보도 설치간격 100m로 축소 방안 검토

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
횡단보도 확대	설치 기준 정리 및 사업지 발굴		설치 확대 및 지속적 관리			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
횡단보도 확대	국비	1,080.0	1,080.0	-	-	360.0	360.0	360.0	-	
	시비	1,080.0	1,080.0	-	-	360.0	360.0	360.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,160.0	2,160.0	-	-	720.0	720.0	720.0	-	

주 : 제3차 교통안전 기본계획 연차별 시행계획을 반영하여 재 산정

지하도 및 보행육교 정비

보행자의 이동권 확보 및 편의를 위해 횡단보도 설치가 가능한 곳은 횡단보도를 설치하고, 횡단보도 설치가 곤란한 곳의 지하도와 육교는 승강시설을 확충

배경 및 필요성

- 보행환경은 이동을 위한 가장 기본적인 요소로 보행과 관련된 이동편의시설을 보행자가 이용하기에 적합하도록 개선할 필요가 있음
- 보행자의 이동권 확보를 위해 횡단보도 설치가 가능한 곳은 횡단보도를 설치하고, 횡단보도 설치가 곤란한 곳의 지하도와 육교는 승강시설을 확충이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 지하도 및 보행육교 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 2,900백만 원(시비 100.0%)

추진방안

- 주변 교통환경과 보행동선을 고려하여 육교와 지하도 보다는 횡단보도 설치해야 하며, 횡단보도 설치가 곤란한 곳은 승강시설을 확충
- 「제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획, 2017, 인천시」에서 수립 내용을 반영하여 단기개선 후 향후 실태조사를 통한 문제점 도출시 추가 개선

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
지하도 및 보행육교 정비	-	-	승강기 설치 및 정비 (8개소)			-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
지하도 및 보행육교 정비	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,900.0	2,900.0	-	-	966.7	966.7	966.6	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,900.0	2,900.0	-	-	966.7	966.7	966.6	-	

주 : 제3차 교통안전 기본계획 연차별 시행계획을 반영하여 재 산정

도로점용허가 구간 시설 정비

보행과 관련된 도로시설의 이동편의시설을 보행자가 이용하기에 적합하도록 개선

배경 및 필요성

- 「제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획, 2017, 인천시」에서 실태조사 결과 보도의 차량 진출입부 턱낮추기 시설의 기준 적합 설치율은 40.3%로 보도와 차도가 교행하는 구간의 바닥 마감재 색상과 질감은 대부분 기준에 적합하지 않음
- 따라서, 자동차가 보도 등을 통과할 수 있는 차량 진출입부의 경우에는 보도 등의 높이를 유지하고 차도의 경계부분은 턱 낮추기가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보도공간 턱 낮추기 시설 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 보도의 차량 진출입부는 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 설치기준에 적합하게 개선
 - 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 경우 2009년에 작성되어 현 실정에 맞는 지침 개정 필요
 - 서울시의 경우 유형별 턱 낮추기 시설 설치 방안을 제시하고 있음
- 보도 등과 차도가 교행하는 구간의 바닥마감재는 색상 및 질감 등을 다르게 설치

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도로점용허가 구간 시설 정비	-	지침개정		보도공간 정비시 반영		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
도로점용허가 구간 시설 정비	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

주 : 실과 행정수행내용이므로 예산 미반영

보행중심 공유도로 시범 추진

보도와 차도를 동일공간에 설치하여 자동차와 통행의 억제를 촉구함으로써 보행자의 안전성과 보행성 향상을 도모

배경 및 필요성


- 보도와 차도를 동일공간에 설치하여 자동차와 통행의 억제를 촉구함으로써 보행자의 안전성과 보행성 향상을 도모가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보행자 중심의 공유도로 조성(Shared Space)
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산(대중교통전용지구 수립시 포함)

추진방안

- 부문별 계획 중 버스분야의 대중교통전용지구 후보지로 선정된 부평역(시장로)에 공유도로 조성
- 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 대중교통 전용지구로 전환



- 사업대상 : 부평구 부평역4~시장로터리, 0.33km
- 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 전환
- 1단계 : 보행자 중심의 공유도로 조성(Shared Space)
- 신호등 및 차선제거, 보행, 자전거, 자동차가 별도의 구획 없이 도로공간을 공유
- 일반도로와 포장 재질 차별화(시인성 확보)
- 2단계 : 대중교통 전용지구 전환
- 주민, 주변상인 여론 수렴 후 방향 재수립

< 공유도로 조성(안) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행중심 공유도로 시범 추진	-	공유도로 운영		대중교통전용지구로 전환		-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행중심 공유도로 시범 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

주 : 부문별 계획 중 버스분야의 대중교통전용지구 사업비에 반영

도심둘레길, 강화나들길 확충

사회 여건변화로 인해 보행 또한 여가생활의 일부분으로 활용되고 있으므로 보행통행에 대한 저변 확대를 도모하기 위해 관광/레저 둘레길 조성

배경 및 필요성

- 코스간 연계성 결여 및 전체적인 코스의 통일성과 체계적인 시스템의 부족으로 이용객들의 혼란과 불편 야기
- 인천시민을 위한 다양한 보행환경 제공을 통해 보행통행에 대한 저변 확대를 위한 관광/레저 둘레길 조성 필요
- 도보관광에 대한 관심 증가는 많은 관광객들을 지역으로 유입시키며, 숙박, 교통, 식당 및 마트 등의 지역경제 활성화

사업개요

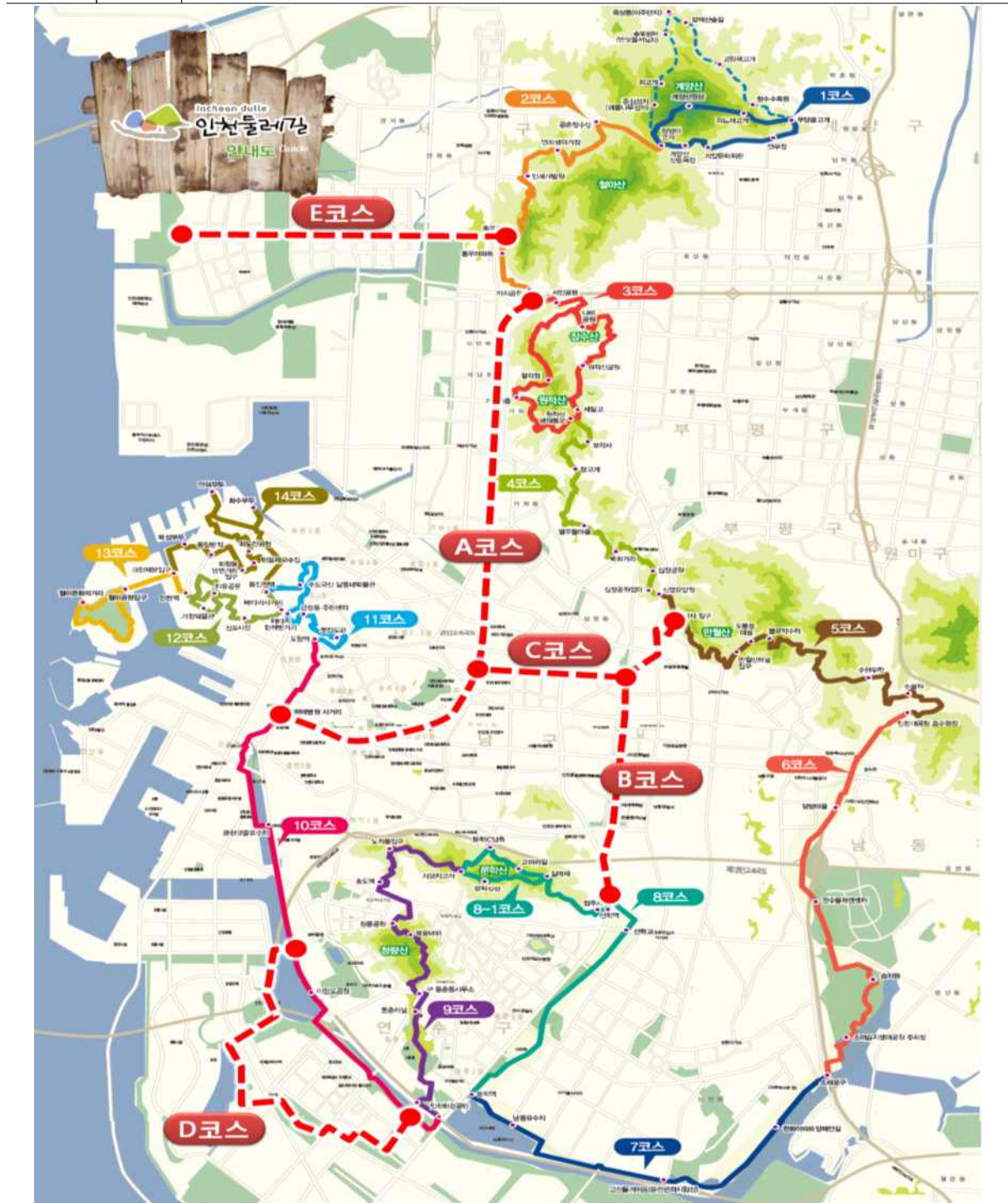
- 사업내용 : 도심지역 둘레길 및 강화나들길 단절구간 연계
- 사업기간 : 2018년~2021년
- 총사업비 : 1,900백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시 도시지역의 둘레길 순환망 및 신도시와 주요 공원을 경유하는 “물방울” 모양의 도심지역 둘레길 구축(3개 내부 순환망으로 구성) 둘레길 구축
- “강화나들길” 이용객의 다양한 경로선택이 가능하고, 미 연계구간에 대하여 둘레길(등산로) 및 가로망 보행환경 정비 후 나들길 추가 설치
- 이용객 수요에 따른 코스별 우선순위를 선정하여 미 연계구간의 가로망 및 등산로의 보행환경 정비 후 보행로 설치

< 도심지역 둘레길 구축 >

구분	연장 (km)	노선 및 기능
A코스	10.5	둘레길 순환망구축, 고속도로 일반화구간(인천IC ↔ 서인천IC)
B코스	5.6	기존 남·북간 둘레길 연계, 도시철도 6개 역사(중앙공원측, 선학역 ↔ 약사사 입구)
C코스	3.0	남부 순환망구축, 도시철도 3개 역사(주안로측, 도화IC ↔ 주원사거리)
D코스	8.3	기존 둘레길 코스 보완, 도시철도 4개 역사(송도측, 외암도사거리 ↔ 송도관광단지)
E코스	4.5	기존 둘레길과연계, 도시철도 1개 역사(청라측, 동우아파트 ↔ 청라중앙호수공원)
총 연장	31.9	-



< 강화나들길 구축 >

구분	연장 (km)	노선 및 기능
A코스	17.7	석모도 순환망구축, 삼산연륙교를 통한 강화도와 연계
B코스	26.5	등산로 정비를 통한 강화도 남측 나들길 조성 (건평나로 ↔ 마니산 ↔ 전등사 ↔ 황산도)
C코스	3.4	기존 강화나들길 연계(불은초등학교 ↔ 예비군훈련장)
D코스	3.7	기존 강화나들길 연계(용진진 ↔ 선원초등학교)
총 연장	51.3	-



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도심둘레길, 강화나들길 확충	우선순위 선정		도심부둘레길 및 “강화나들길” 조성			-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간					증장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
도심둘레길, 강화나들길 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	400.0	400.0	-	-	200.0	100.0	100.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	400.0	400.0	-	-	200.0	100.0	100.0

주 : 기존 둘레길 조성사업 원단위를 적용하였으며, 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정
여건에 따라 변동될 수 있음

보행자 작동 신호기 확충

현행 횡단보도 보행시간이 건강한 성인 기준(1m/s)에 맞춰져
있어 상대적으로 보행속도가 느린 교통약자에 어려움 발생하
므로 교통약자를 배려한 횡단보도 신호시간 연장

배경 및 필요성

- 보행개선지표 분석결과 이동성 분야의 횡단 대기 시간의 경
우 인천시 주요 보행지점 36개 구간 평균 2.00, “불만족”
으로 개선이 필요함

< 개선지표 종합평가 >

분 야		보행교통 개선지표	평가값	항목별평점	등급	지표별평점	분야별평점	종합지표
인 천 시 전 체	이 동 성	횡단 대기 시간	50.30	2.00	D	0.51	4.23	4.38
		유효보도 폭	2.58	5.00	A	2.26		
		보행용량 대비 보행교통류율	0.09	5.00	A	1.47		
	안 전 성	보도설치율	0.93	5.00	A	1.98	4.85	
		가로등 설치 간격률	0.42	4.00	B	0.59		
		적정 보행자녹색시간 확보비	1.15	5.00	A	2.29		
	쾌 적 성	보도 노면상태 수준	2.94	2.94	불만족	0.93	2.99	
		보도 관리상태 수준	2.70	2.70	불만족	0.83		
		보행환경의 쾌적성만족도	2.73	2.73	불만족	0.60		
		대중교통 정보제공 수준	4.00	4.00	-	0.64		

사업개요

- 사업내용 : 보행자 우선신호체계 및 보행자 작동신호기 설치
- 사업기간 : 2018년~2036년
- 총사업비 : 6,220백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 보행량이 많은 횡단보도와 어린이보호구역내 초등학교, 유치원 주출입구와 가장 가까운 거리의 횡단보도에 횡단신호를 설치
- 설치기준 정립 및 사업지 선정 후 지속적 관리
 - 보행자 진행방향 우측 2~3m 높이에 보행신호기 설치
 - 횡단보행시간은 교통약자 보행속도에 적합한 0.8m/s 기준 적용
 - 부득이한경우 초기진입시간 미적용 및 보행속도 1.0m/s적용
 - 보행자가 드물거나, 일정 시간대에만 보행자가 있는 곳에 보행자 작동 신호기를 설치함
 - 시각장애이용 음향신호기와는 함께 설치 금지
 - 잔여시간 표시기는 보행신호기 하단에 설치하고, 음향안내 시설과 병행 설치
 - 도로 중 보행자 통행이 빈번하고 보행자 횡단사고가 잦은 횡단보도에 설치함

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행자 우선 신호체계	설치 기준 정리 및 사업지 발굴		설치 확대 및 지속적 관리			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행자 우선 신호체계	국비	3,110.0	1,568.0	-	-	544.0	621.0	403.0	1,542.0	
	시비	3,110.0	1,568.0	-	-	544.0	621.0	403.0	1,542.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	6,220.0	3,136.0	-	-	1,088.0	1,242.0	806.0	3,084.0	

주 : 제3차 교통안전 기본계획 연차별 시행계획을 반영하여 재 산정

워킹마일리지 도입

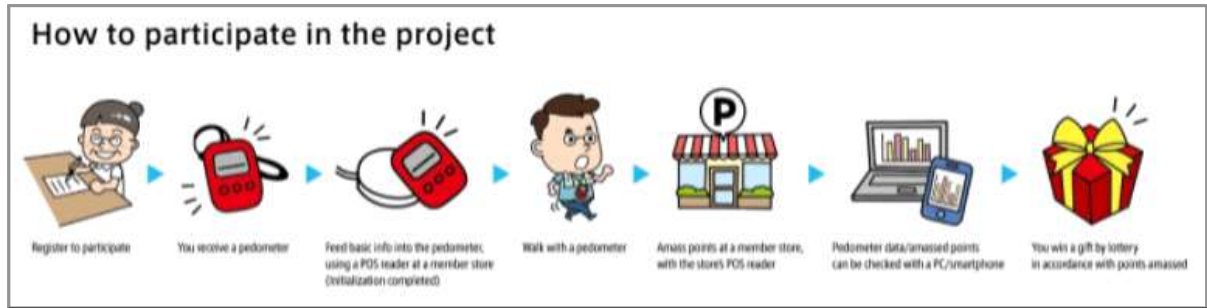
IOT(사물인터넷), 스마트폰을 활용하여 실제 보행거리에 대한 검증 및 빅데이터 구축 및 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인 시행

사업개요

- 사업내용 : 인천시 거주자대상 워킹마일리지 운영
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 1,900백만 원(시비 100%)

추진방안

- 보행관련조례 제정을 통한 법적근거 마련 후 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인을 전개
- GPS기반 스마트폰앱을 이용하여 승인된 이동거리 총합을 기초로 반기별 또는 매년마다 마일리지로 지급함
 - 지역 상품권 및 기부금 등의 다양한 사용처 마련
- 기 구축된 시스템을 이용하여 저예산으로 시행가능 검토
 - 보행관련 마일리지 기능을 추가하여 해당 시스템 이용방안 모색
- 과도한 예산투입을 막기 위해 마일리지의 상한을 두고 예산 범위 내에서의 희망자를 대상으로 운영
 - 요코하마시의 경우 18세 이상의 요코하마 시민 등이 만보기를 가지고 즐기면서 건강 만들기를 하는 사업을 추진
- * 참가자에게는 무료로 만보기를 제공(만보기는 1인당 1개)
- * 시내 약 1,000개소 협력 점포에 설치된 리더기에 만보기를 올리면 걸음 수에 따라서 포인트가 쌓이며, 추첨으로 상품권 지급



자료 : 요코하마시 홈페이지, <http://www.city.yokohama.lg.jp/lang/topics/walking/ko.html/>(2017.3.9.)

< 요코하마 워킹 포인트 사업 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
워킹마일리지 도입	추진절차 수립 및 시범운영		지속적 모니터링 및 제도 정비			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
워킹마일리지 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,900.0	400.0	-	-	200.0	100.0	100.0	1,500.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,900.0	400.0	-	-	200.0	100.0	100.0	1,500.0	

주 : 한정예산으로 운영

시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리)

자동차 중심에서 사람중심으로의 도시교통정책의 변화로 보행에 대한 우선권 확보와 환경 친화적인 거리 조성

배경 및 필요성

- 보행에 대한 인식변화와 시민참여 확대를 위해 시민주체의 보행전용거리 추진 필요






사업개요

- 사업내용 : 인천시 10개 군 구 보행전용거리 시행
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 36,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 보행환경개선사업이 완료된 차이나타운내 이면도로와 보행 우선구역 조성이 완료된 구월동 로데오거리(경찰청 앞 삼거리 ~ 터미널사거리)를 대상으로 시범 운영
- 시민 및 관광객들이 도시의 대표적인 랜드마크로 인식할 수 있도록 인천시 각 구군별 1개소 특화, 기존 운영중인 구군별 지역행사와 연계, 자치구 공모사업 및 콘텐츠 개발
 - 인천시, 군, 구가 주체로 월별, 분기별 보행전용거리 테마선정 운영
 - * 별밤거리페스티벌(강화도), 풍물대축제(부평구) 등 다양한 거리행사가 시행되고 있으므로 기존 축제와 연계한 테마가 있는 보행전용거리 조성 가능
 - * 단기간 지역축제 및 행사 등으로 인하여 보행자 및 교통량이 증가가 예상되는 구간에 대해서는 교통사고 예방을 위하여 행사기간 동안 ‘차 없는 거리’를 조성하여 일시적 보행전용 공간을 제공
 - 시민을 위한 다양한 공연 및 체험활동에 대한 공모 시행

- 전국 지역축제와 연계 및 도농상생 장터, 벼룩시장, 푸드 트럭 등 운영

<p>강화군(동문안길) 기존 강화 별밤거리 축제와 연계하여 시행</p> 	<p>계양구(계산새로) 기존 벚꽃축제와 연계, 간선수로, 체육시설 활용</p> 
<p>남구(미추홀대로) 기존 주안미디어문화축제와 연계하여 시행</p> 	<p>서구(드림파크 내부도로) 기존 국화축제와 연계하여 시행</p> 
<p>남동구(예술로) 예술로 주변 로데오거리와 연계하여 시행</p> 	<p>동구(송현로) 기존 화도진 달빛 축제와 연계하여 시행</p> 
<p>부평구(부평대로) 기존 풍물대축제와 연계하여 시행</p> 	<p>중구(제물량로) 기존 차이나타운축제와 연계하여 시행</p> 

< 군·구별 보행전용거리 선정(안) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
시민 참여형 차 없는 거리 운영 (보행전용거리)	추진절차 수립 및 프로그램개발		지역 대표거리로 프로그램 적용 확대 및 지속적 모니터링			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간					중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
시민 참여형 차 없는 거리 운영 (보행전용거리)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	36,000.0	6,000.0	-	-	2,000.0	2,000.0	2,000.0	30,000.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	36,000.0	6,000.0	-	-	2,000.0	2,000.0	2,000.0	30,000.0

주 : 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

보행중 스마트폰 안전대책 시행

스마트폰 보급화로 보행시 통신기기 사용시 보행안전성 확보
및 교통사고 유발요인 개선

배경 및 필요성

- 보행시 통신기기 사용으로 인해 보행안전성 결여 및 교통사고 유발요인이 증가하는 추세임
- 서울시의 경우 보행 중 스마트폰 사용의 위험을 알리는 교통안전표지 및 보도부착물 설치 시범사업을 경찰청과 실시중에 있음
 - 시범사업 5개 지역은 스마트폰 주 사용층인 10~30대 보행자가 많고 교통사고가 잦은 홍대 앞을 비롯해 시청 앞, 연대 앞, 강남역, 잠실역 등임
- 인천시의 종합교통안전지수 및 교통문화지수는 전국 지자체 평균에 비해 상위권으로 조사되었으나, 보행행태부분에서 보행자 횡단 중 스마트기기 사용률이 크게 증가하고 있는 추세이므로 보행안전성 확보 시범구간 선정을 통한 보행환경개선으로 인한 보행 안전성이 향상
 - 교통안전지수는 83.5점 전국 227개 지자체 중 29위
 - 교통문화지수는 2017년 기준 17개 광역시도 중 7위
 - 횡단 중 스마트기기 사용률은 남동구가 17.57%

사업개요

- 사업내용 : 스마트폰 교통안전 표지 및 보도시설물 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 32백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2021년까지 시범구간 운영 및 모니터링을 통하여 추가 지정 및 정비
- 인천시의 구군 중 횡단 중 스마트기기 사용률이 가장 높은 남동구(17.6%)의 신세계 백화점 주변을 시범구간으로 선정, 향후 횡단 중 스마트기기 사용률 및 보행량 조사에 의한 추가 개선



< 국내 · 외 교통안전 표지 및 보도시설물 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행중 스마트폰 안전대책 시행	-	시범사업 홍보	시범구간 시행			시범구간 모니터링 및 추가지점 선정

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행중 스마트폰 안전대책 시행	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	32.0	8.0	-	1.0	3.0	3.0	1.0	24.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	32.0	8.0	-	1.0	3.0	3.0	1.0	24.0	

불법없는 보행공간 조성

과밀 또는 위치 부적정한 영업시설물 및 불법 이동상인과 같이 보행에 지장이 발생하므로 시설을 정비하고, 보행로 운영 기준 강화를 통해 보행권 보장

배경 및 필요성

- 36개 주요 보행로상 지장물은 평균 210.9개, 노상적치물 10.5개, 불법주정차 10.3대로 조사되었으며, 장애물별 평균 간격은 지장물 2.3m/개, 노상적치물 46.9m/개, 불법주정차 47.8m/대로 분석되어 보행로 이용자들의 이용에 불편이 발생
- 보도 위 불법행위에 대한 철저한 단속과 불법행위 근절을 위한 시설물 설치로 시민 보행권 보장 필요

사업개요

- 사업내용 : 불법행위 관리방안 수립(단속 및 제도개선)
- 사업기간 : 2018년~2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 불법행위 관리방안 수립 후 지속적인 단속과 모니터링 및 제도개선
 - 보도 위 불법 주정차 적치물 오토바이 주행 등에 대한 철저한 단속으로 시민 보행권 보장
 - 강력한 단속 및 개도를 통하여 보도상 불법행위 근절을 통해 보행 방해요소 제거
- 필요 장소에 자동차 진입억제용 말뚝 선택적 설치(최소설치)
 - 높이 80~100cm 내외, 지름 10~20cm 내외, 간격 1.5m 내외, 0.3m 전면 점자블록 설치
 - 밝은색 반사도로 사용 및 충격을 흡수할 수 있는 재료사용

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법 없는 보행공간 조성	불법행위 관리방안 수립		지속적 단속과 모니터링 및 제도개선			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
불법 없는 보행공간 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

주 : 실과 행정수행내용이므로 예산 미반영

교육 및 캠페인, 홍보 지속

교통안전 교육 및 캠페인을 지속적으로 시행하여 보행자 및 운전자들의 통행 행태를 근본적으로 개선하여 보행우선문화 확산 및 정착을 통한 보행자 중심 도시로의 전환

배경 및 필요성

- 연령별 교통사고 추이를 살펴보면 51세 미만 감소하고 있는 추세이나, 51세 이상의 고령자의 교통사고는 꾸준히 증가하고 있으며, 2016년 기준 연령별 교통사고 발생건수 중 51-60세에서 가장 많은 1,982건이 발생
- 14세 이하 연령의 교통사고 발생건수는 감소하고 있으나, 2016년 다시 증가하고 있는 추세로 고령자와 어린이 교통사고저감 대책이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 교통약자 및 운전자 대상 교통안전교육 시행
- 사업기간 : 2018년~2036년
- 총사업비 : 32,222백만 원(시비 100%)

추진방안

- 고령자 안전교육 및 어린이 교통안전교육시행 의무화
- 생활밀착형 교통안전 교육 및 자동차운전자 안전운전 체험 교육
- 교통안전 평생학습기반 구축 및 교통안전 캠페인 및 홍보 강화

< 어린이 교통안전 순회 교육 계획 >

구 분	내 용
추진일정	유치원 및 초등학교별로 연1회 실시
추진기관	도로교통공단 인천지부, 교육청
대 상	인천광역시관내 유치원 및 초등학생
교육내용	걸어갈 때와 차를 탈 때 지켜야할 점, 횡단보도 보행요령, 학원버스 승하차요령, 자전거 및 인라인스케이트 보호 장비 착용 및 안전주행 등
교육방법	교육유치를 희망하는 모든 유치원 및 초등학교를 대상으로 전문 강사의 순회교육 실시
교육확대방안	현장 실습을 통한 안전습관 형성

자료 : 인천광역시(2016), 「보행안전 및 편의증진 기본계획」.

< 중·고등학생 교통안전 순회 교육 계획 >

구 분	내 용
추진일정	연1회 실시
추진기관	인천광역시교육청, 도로교통공단 인천지부
대 상	인천광역시 관내 중·고등학생
교육내용	이륜차, 자전거 보호 장비 착용 및 안전주행 등
교육방법	교육유치를 희망하는 중·고등학교를 대상으로 전문 강사의 순회교육 실시

자료 : 인천광역시(2016), 「보행안전 및 편의증진 기본계획」.

< 교통안전 담당 공무원 교육 계획 >

추진 일정	내 용	추진 기관
년 1회	교통안전 관련 세미나 및 교육	국토교통부

자료 : 인천광역시(2016), 「보행안전 및 편의증진 기본계획」.

< 사고운전자 교육계획 >

추진일정	대상	교육방법	추진기관
연 중	사고운전자 법규위반자 신규면허취득자	주요법규위반 사항인 안전운전불이행, 신호위반 사고를 줄이기 위한 운전자교육 철저	인천지방경찰서 도로교통공단
	고령자	안전한보행과 자전거타기 요령, 교통안전 및 주의사항(경로당, 노인대학 등 방문교	

자료 : 인천광역시(2016), 「보행안전 및 편의증진 기본계획」.

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교육 및 캠페인, 홍보 지속	-		교통안전교육 및 캠페인 실시			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교육 및 캠페인, 홍보 지속	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	32,222.0	9,707.0	-	-	1,781.0	3,171.0	4,755.0	22,515.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	32,222.0	9,707.0	-	-	1,781.0	3,171.0	4,755.0	22,515.0	

주 : 보행안전 및 편의증진 기본계획의연차별 시행계획을 반영하여 재산정

보행 조례 제정

보행환경 개선을 위해서는 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력을 확보하기 위해 보행에 관련된 인천시에 적합한 기본적인 조례 제정

배경 및 필요성

- 인천시의 경우 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거하여 「인천광역시 보행안전 및 편의증진에 관한 조례」를 제정하였으나, 기본계획 수립 외에는 실무적인 조항이 없는 실정임

사업개요

- 사업내용 : 보행관련 조례 개정 추진
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 보행환경 개선을 위한 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력을 확보하기 위해 보행에 관련된 인천시에 적합한 기본적인 조례 개정 추진
- 서울시의 경우 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례」 보행기본조례를 제정함으로써 보행권의 위상을 향상함
 - 차량중심에서 사람중심의 보행자 권리회복을 선언
 - 적극적 보행활동을 유도하기 위하여 조례개선을 통한 인센티브 방안 마련

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행 조례 제정	보행기본 조례 및 지침 마련		보행환경개선 전,후 평가 지침 마련		지속적 제도 정비	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행 조례 제정	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 실과 지침 수립 및 제도 정비내용으로 예산 미반영

보도 및 보행공간 설치정비 기준 마련 갱신

안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통시설에 대한 기준마련

배경 및 필요성

- 사람중심의 보행환경 조성을 위해 보행환경 조성사업 추진 및 교통약자의 보행안전과 교통시설에 대한 기준 마련 필요

사업개요

- 사업내용 : 설치기준 마련 및 제도개선
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 보도설치 기준 지침에 의한 보행환경 조사 후 지속적 모니터링 및 제도개선

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보도 및 보행공간 설치·정비 기준 마련·갱신	설치 기준 지침 발간		지속적 모니터링 및 제도개선			

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보도 및 보행공간 설치·정비 기준 마련·갱신	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업								

주 : 실과 지침 수립 및 제도 정비내용으로 예산 미반영

보행교통 실태조사 지속

보행관련 사업추진을 위한 정확한 수요예측과 효율적인 행정 서비스 배분, 지역경제 활성화를 위해 보행인구 규모, 특성, 유/출입 흐름 등의 계량적 파악

배경 및 필요성

- 보행통행의 촉진은 도시의 활력 증진, 지역경제 발전, 시민의 건강 증대, 교통 혼잡 완화 등에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으므로 보행특성을 이해하는 것은 매우 중요함

사업개요

- 사업내용 : 보행교통실태조사 실시
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 매년 보행인구 조사를 통해 지점별, 시간대별, 토지유형별 유동인구의변동특성을 파악하여 보행활동에 대한 이해도를 높이고, 계절별 유동인구 조사하여 유동인구 변동량을 파악
- 수집된 조사 자료는 보행관련 정책 운영을 위한 자료 및 공공기관의 유동인구 관련기준 정립, 민간 부문의 각종 마케팅 자료, 학술연구 등 다양한 분야의 기초자료로 활용

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행교통 실태조사 지속	추진절차 수립 및 조사지점 선정		연 1회 보행교통실태조사 실시			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행 교통 실태조사 지속	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0

주 : 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

보행 관련 기준마련 연구

인천시 자체적으로 보행에 대한 연구를 추진하여 시민들이 보다 쾌적하고 안전한 환경에서 보행할 수 있도록 대책 마련

배경 및 필요성

- 보행은 교통체계 전반의 효율성을 좌우하는 매우 기본적인 이동수단임에도 타 이동 수단에 비해 시설운영 및 환경에 대한 대책과 연구가 미진한 실정임
- 이러한 대책 마련과 연구는 국가에서 기본적으로 시행됨이 타당하나, 지역적 특성과 여건을 고려함에 한계가 있으므로 인천시 자체적으로 보행에 대한 연구를 추진하여 시민들이 보다 쾌적하고 안전한 환경에서 보행할 수 있도록 대책 마련이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보행관련 연구 추진
- 사업기간 : 2017년~2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 연구기관 주도의 보행관련 기준마련 연구 추진
 - 보행관련 조례 연구, 보도(보행)공간 설치 정비 및 관리 기준, 보행시설 관련 세부운용지침 수립
 - 보행관련 각종 국내외 정보·자료의 수집, 관리와 출판·배포
 - 국내외 연구기관과의 교류·협력 및 국제연구 분야 비교 검토
 - 연구원의 전문지식을 활용한 전문 교육프로그램 운영

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행 관련 기준마련 연구	추진절차 수립 및 연구기관 협의		연 1회 보행관련 연구 추진			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행 관련 기준마련 연구	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	

주 : 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

3-4 자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설

자전거 도로망 구축

생활밀착형 자전거 계획으로 인한 자전거 수단분담률 증가 및 추후 추가적인 인천시내 다른 군·구에도 생활밀착형 자전거 도로망 구축

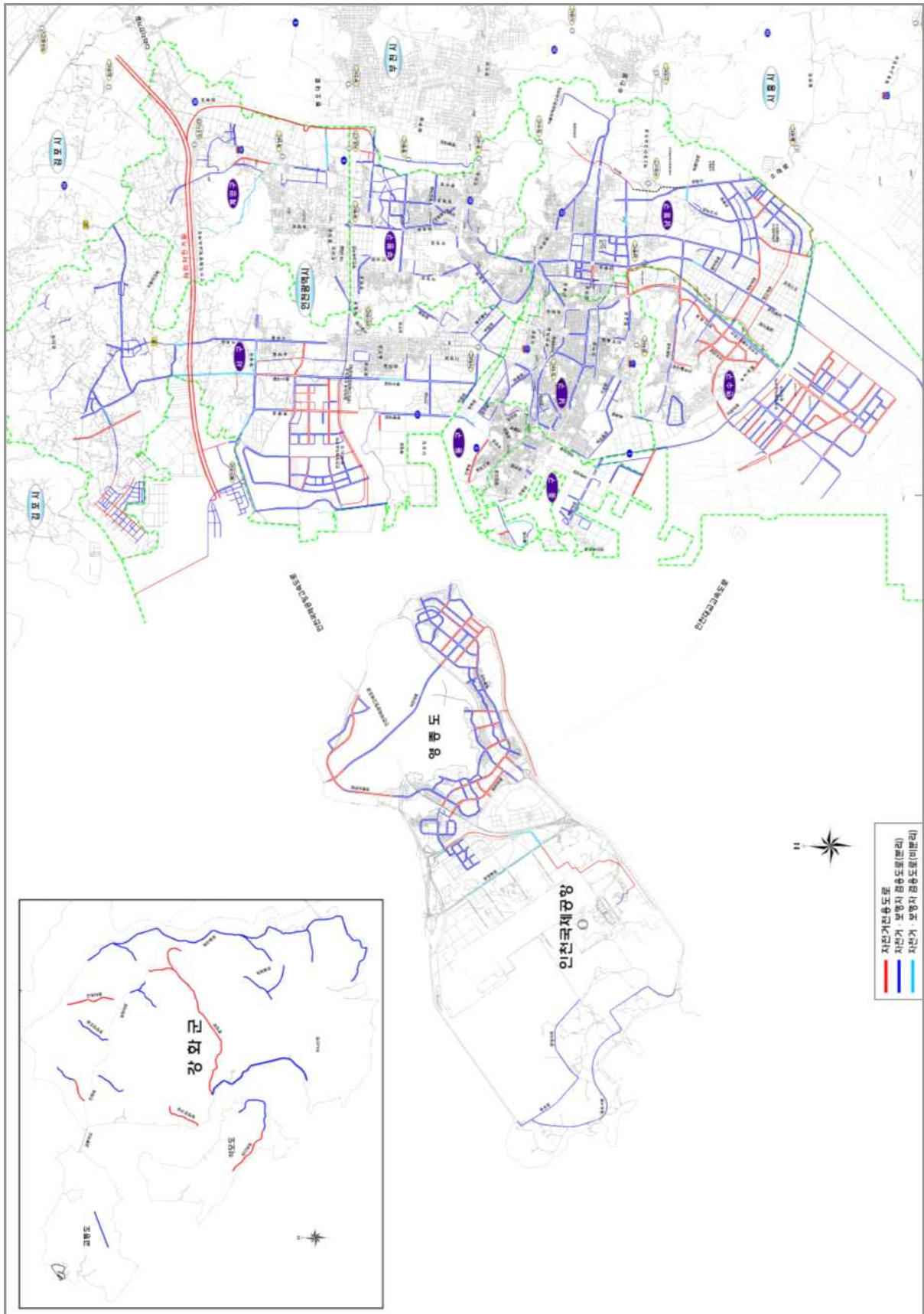
배경 및 필요성

- 인천시와 동서간 광역축인 서울시와 부천시를 연결하는 자전거도로망은 북측의 김포시를 연결하는 자전거도로망 연계가 미흡함
- 생활권간 연계를 담당하는 간선 자전거도로망은 일부구간을 제외하고 대부분 보행자 자전거 겸용도로로 설치되어 있어 간선기능망의 연계가 미흡함
- 인천경제자유구역(송도, 영종, 청라지구)과 소래논현지구 주변의 생활형 자전거도로망은 양호하게 구축되어 있으나, 구도심인 중구, 동구, 남구 등 기존 시가지내 자전거도로망 구축 미흡함

< 생활권별 자전거도로 문제점 >

구 분	구 축 내 용
① 서북생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 북항일대 공업지역 도로여건 열악 • 김포시연계 광역망 미흡 • 원적산, 철마산으로 동서축 단절
② 동북생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 계양구 일대 구도심 도로여건 열악 • 굴포천 연계망 미흡 • 간선도로망의 단절구간 발생
③ 중부생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 인천항 일대 구도심 도로여건 열악 • 장수천 연계망 미흡 • 철도역연계 자전거도로 미구축
④ 남부생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 일부 간선자전거도로망의 단절구간 발생 • 남동공단지역 자전거도로 민원 발생 • 전용도로내 불법주정차 발생
⑤ 영종생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 경제자유구역 및 토지구획정리사업지구 외 지역의 자전거망 구축 필요 • 자전거 부대시설 설치 미흡
⑥ 강화생활권	<ul style="list-style-type: none"> • 레저 이용자 증가에 따른 관광 자전거도로망 구축 필요 • 자전거 부대시설 설치 미흡

주 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」 반영 및 보완



자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」, pp.49.

< 인천시 자전거도로 현황 >

사업개요

- 사업내용 : 순환 및 간선축, 생활권별 자전거 도로망 구축
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 64,892백만 원(시비 51.8%, 구 군비 48.2%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 13,974백만 원(시비 58.3%, 구 군비 41.7%)

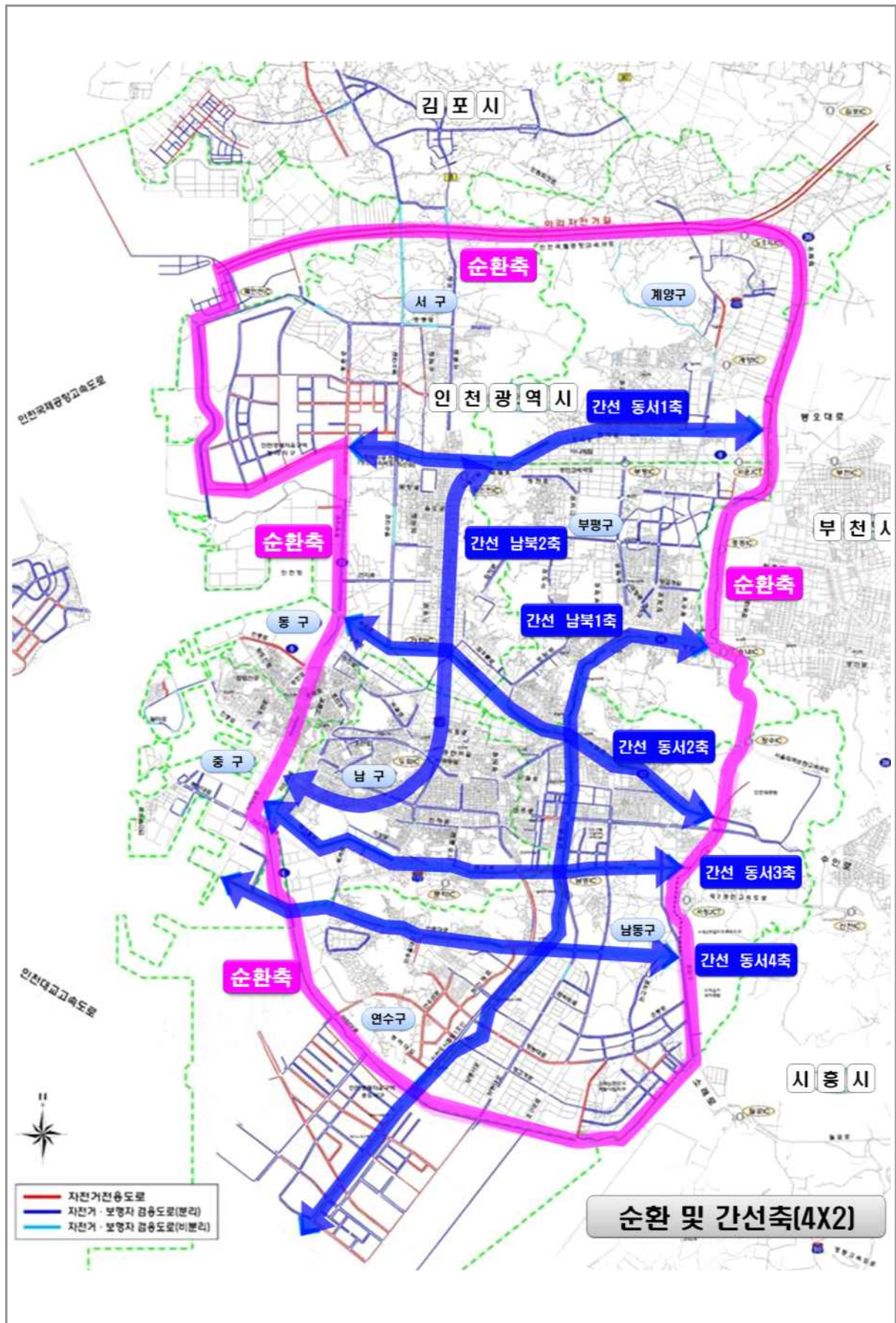
추진방안

- 인천광역시 자전거이용활성화 계획(인천광역시, 2017)」의 순환 및 간선축, 4개 생활권(서북, 동북, 중부, 남부)별 구축내용 수용
 - 총 연장 418.8km, 경인고속도로 일반화 구간을 활용한 남북간선축(남북 2축) 포함

< 자전거 도로망 계획 >

구 분	구 축 내 용
순환 및 간선축 (4 X 2) (총 139.1km)	<ul style="list-style-type: none"> • 자전거도로 노선의 문제점을 극복하고, 장래 통행수요를 고려하여 순환망 및 간선망 구축 • 순환노선 1개축, 간선 6개축(동서 4개축, 남북 2개축) - 경인고속도로 일반화 구간을 활용한 남북간선축(남북 2축) 포함
서북생활권 (총 90.4km)	<ul style="list-style-type: none"> • 아라자전거길 활성화, 수도권 매립지, 루원시티 도시개발사업, 경인고속도로 일반화 사업과 연계한 자전거 도로망 구축 • 동서 5개축(지선4축, 간선1축), 남북 5개축(지선5축)
동북생활권 (총 58.8km)	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 간 교류가 활발한 부평, 구월과 부천시의 서부권(상동, 중동)을 연계하여 자전거도로 구축 • 동서 5개축(동서1축, 간선1축, 지선3축), 남북 5개축(지선4축, 간선1축)
중부생활권 (총 64.2km)	<ul style="list-style-type: none"> • 인천항 일대 구도심 도로여건이 열악하나, 장래 내항 및 개항장 문화지구와 월미도 도시재생사업과 연계하는 자전거도로망 구축 • 동서 4개축(간선2축, 지선2축), 남북 5개축(간선1축, 지선4축)
남부생활권 (총 66.3km)	<ul style="list-style-type: none"> • 소래/논현 지역과 광역생활권을 형성하는 시흥시, 안산시와 연계하는 자전거도로망 구축 • 동서 3개축(간선1축, 지선2축), 남부 4개축(간선1축, 지선3축)

주) 「인천광역시 자전거 이용 활성화 계획, 2017. 1」 반영 및 보완



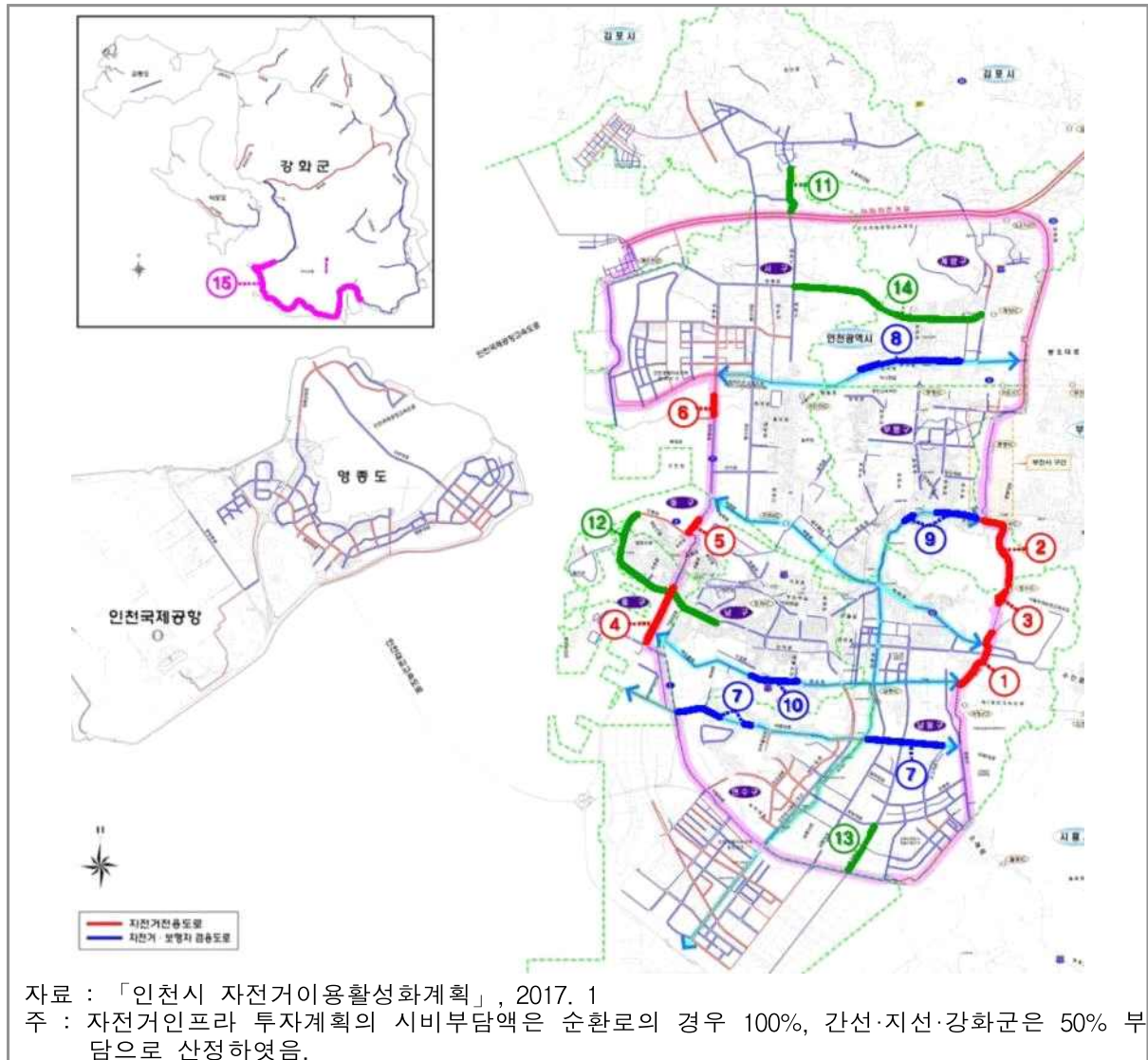
< 순환 및 간선축 자전거 도로망 >

- 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획2017.1」에서 제시된
단기년도(2017년~2021년) 계획을 반영

< 자전거 도로망 추진계획 >

구분	노선명	유형	연장	관할구·군	연장(km) / 투자 사업비(백만원)				
					2017	2018	2019	2020	2021
순환로	① 장수천(수현교 ~서창 119센터)	겸용도로	1.0	남동구	1.0/ 1,000	-	-	-	-
	② 일신동 주민센터 ~장수IC	겸용도로	2.9	부평구	-	-	-	2.9/ 348	-
	③ 장수IC ~수현삼거리지하도로	겸용도로	0.8	남동구	-	0.8/ 96	-	-	-
	④ 서해사거리 ~수인사거리	겸용도로	2.1	중구	-	-	-	-	2.1/ 504
	⑤ 송현사거리 ~현대제철	겸용도로	0.6	동구	-	0.6/ 144	-	-	-
	⑥ 원창교 ~흙씨씨(인천점)	겸용도로	0.9	서구	-	-	0.9/ 213	-	-
간선	⑦ 비류대로	겸용도로	2.6	연수구	-	2.6/ 624	-	-	-
		겸용도로	1.2	남동구	-	-	1.2/ 163	-	-
	⑧ 호성노인복지센터 ~이마트(계양)	겸용도로	2.8	계양구	-	-	-	2.8/ 672	-
	⑨ 동소정사거리 ~일신동 주민센터	겸용도로	1.8	부평구	-	-	-	-	1.8/ 432
	⑩ 학산사거리 ~문학사거리	겸용도로	1.4	남구	-	-	1.4/ 336	-	-
지선	⑪ 독정사거리 ~아라자전거길	겸용도로	1.6	서구	-	1.6/ 384	-	-	-
	⑫ 만석부두 입구 ~용현사거리	겸용도로	0.6	동구	-	0.6/ 144	-	-	-
		겸용도로	3.5	중구	-	-	3.5/ 840	-	-
		겸용도로	1.2	남구	-	-	-	1.2/ 288	-
	⑬ 호구포길사거리 ~신항만교	겸용도로	1.7	남동구	-	-	-	1.7/ 408	-
	⑭ 공촌사거리 ~징매이고개생태터널 ~용종사거리	겸용도로	2.4	서구	-	-	-	-	2.4/ 576
		겸용도로	3.4	계양구	-	-	-	-	3.4/ 816
강화군	⑮ 선두리~내리	전용도로	20.5	강화군	-	5.0/ 1,460	5.0/ 1,460	5.0/ 1,460	5.5/ 1,606
합 계					1.0/ 1,000	11.2/ 2,852	12.0/ 3,012	13.6/ 3,176	15.2/ 3,934

주) 「인천광역시 자전거 이용 활성화 계획, 2017. 1」 반영



< 자전거도로 추진계획 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 도로망 구축	1개 구간 1.0km	6개 구간 11.2km	4개 구간 7km	4개 구간 8.6km	4개 구간 9.7km	43개 구간 187.7km

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 도로망 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	33,599.0	8,140.0	1,000.0	1,546.0	1,613.0	1,762.0	2,219.0	25,459.0	
	기타	31,293.0	5,834.0	-	1,306.0	1,399.0	1,414.0	1,715.0	25,459.0	구,군비
	합계	64,892.0	13,974.0	1,000.0	2,852.0	3,012.0	3,176.0	3,934.0	50,918.0	

주 : 1) 「인천시 자전거이용활성화계획」, 2017. 1.의 연차별 투자계획 반영
 2) 간선남북 2축 사업비는 경인고속도로 일반화 사업에 포함

자전거 통행로 횡단로 정비

자전거이용활성화를 위해 설계기준에 부합하는 유형별 자전거도로로 계획하여 유효보도폭이 협소하거나 안전성 저해 구간 및 상충지점 정비

배경 및 필요성

- 자전거도로중 약 78%가 자전거보행자겸용도로로 설치되어 보행자와 자전거이용자 간의 안전성 확보가 필요함

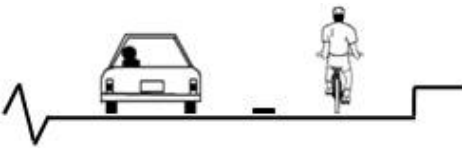
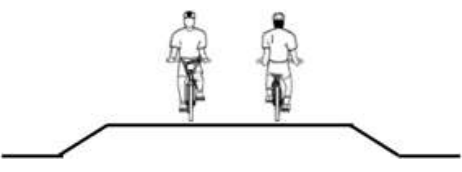
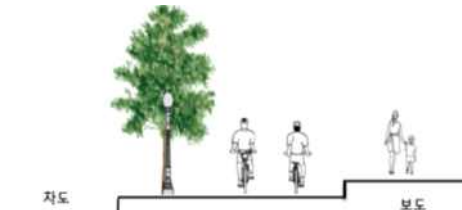

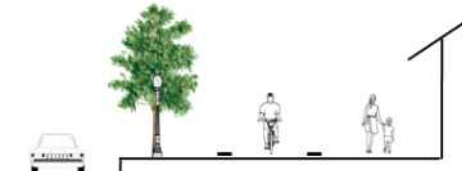
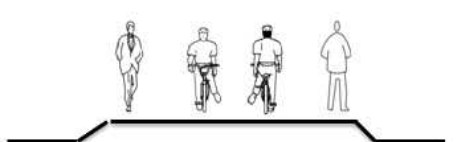
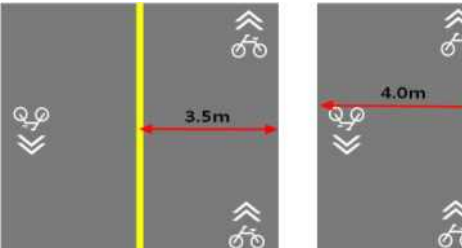
사업개요

- 사업내용 : 자전거 도로망 구축시 통행 저해구간 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

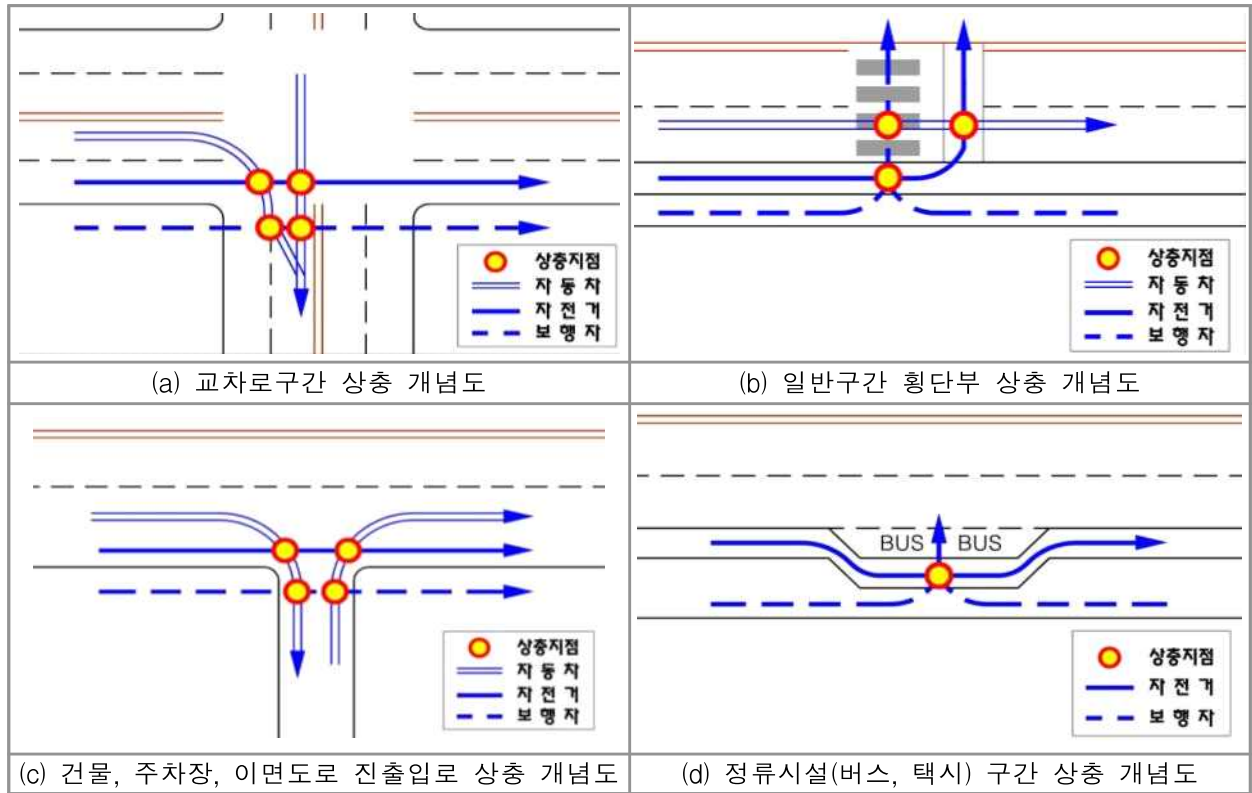
추진방안

- 설계기준에 부합하는 유형별 자전거도로 계획으로 보행환경에 대한 영향 최소화
- 차로조정 및 도로다이어트를 통한 자전거전용도로와 전용차로 설치
- 자전거 상충구간 안전성 확보를 통해 이용자의 편의성 증진
 - 자전거 상충구간 설계는 보행자-자전거-자동차 등의 안전성 확보를 최우선 목표로 하며 이용자의 편의성을 높이는 데 목적이 있음
 - 자전거도로 설치시 주요 상충발생 지점을 일반구간 횡단부, 교차로 횡단부, 진출입부, 승하차장 등 4가지로 유형으로 구분하여 설계방안을 제시함

< 자전거 도로 유형별 구분 및 설치방법 >

구 분		내 용	설치방법	
자전거 전용차로		차로다이어트, 차로 축소 가능 도로 (교통량 적음, 제한속도 60km/h 이하) 자전거통행로로서 경우에 따라서 노면표시로 일시적 차량통행 허용		
자전거 전용도로		지방지역 또는 공원, 하천, 둔치 등에 독립적으로 설치된 도로		
		차로다이어트, 차로 축소 가능 도로 (교통량 적음, 제한속도 70km/h 이상)	도시지역 일반도로 등에서 연석, 화단, 가드레일 등으로 입체적으 로 분리된 도로	
		도시지역 도로 차도부에서 분리 시설(분리대)로 분리된 도로		
자 전 거 보 행 자 겸 용	분 리 형	보도폭원 2.7m 이상 확보 가능 도로 (교통량 많음, 측방여유폭원 별도 확보) 자전거와 보행자 통행공간을 노면표시 등으로 분리		
	비 분 리 형	보도폭원 2.0~2.7m 도로 (교통량 많음, 측방여유폭원 별도 확보) 자전거보행자겸용의 형태로 하천, 공원 등에 설치		
자 전 거 우 선 도 로		교통량일5,000대, 제 한속도50km/h 이하 자전거 우선도로는 기존 도로에 노면표시만으로 조성		

자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」, p.159.의 내용을 재정리



자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」.

< 자전거도로 설치시 주요 상충발생 지점 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 통행로 확보	설치 기준 지침 발간		지속적 모니터링 및 제도개선			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 통행로 확보	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 자전거 도로망 개설시 정비

자전거 우선도로 도입

자전거 우선도로 또는 자전거/자동차 공유차로에 자전거 이용자 및 자동차 운전자에게 통행 구분, 방법 등에 대하여 명확히 함으로써 안전성 제고

배경 및 필요성

- 자전거이용자 및 자동차 운전자 입장에서 자전거 우선도로의 통행 방법, 자동차 운전자의 자전거 배려 문화 등에 대한 인지가 저조한 편이어서 사고의 위험성이 큰 편임
- 따라서, 자전거 우선도로 또는 자전거/자동차 공유차로에 자전거 이용자 및 자동차 운전자에게 통행 구분, 방법 등에 대하여 명확히 함으로써 안전성 제고가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 자전거 도로망 구축시 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 자전거 우선도로 또는 자전거/자동차 공유차로에 노면도색이나 점선 표시를 통하여 자전거 이용자 및 자동차 운전자에게 통행 구분, 방법 등에 대하여 명확히 함으로써 자전거 이용 및 안전성 확보
- 이면도로 및 주정차 지역, 교차로 부근 등 노면마킹을 통하여 자전거 이용자에게 통행권을 부여하고 자전거 이용 활성화 및 안전성 증가를 도모



자전거 우선차로 노면마킹(Salt Lake City, UT)



자전거 우선차로 노면마킹(Long Beach, CA)



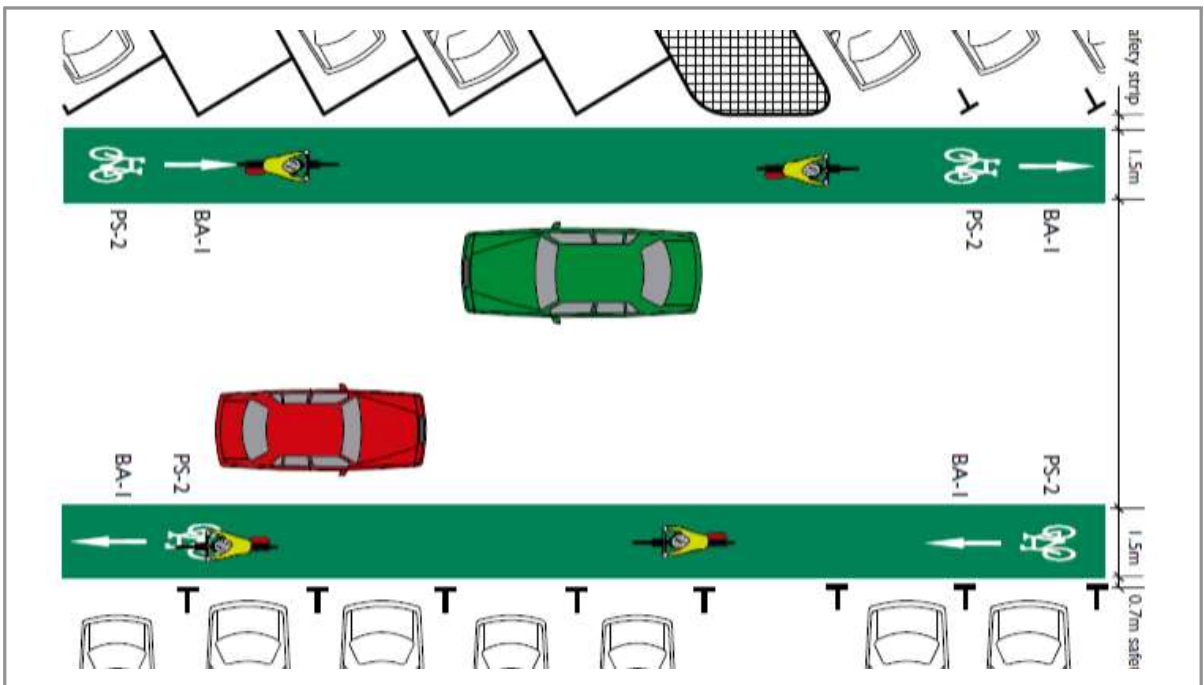
자전거 우선차로 점선 표시(Brookline, MA)



자전거 우선차로 노면마킹 예시

자료 : Green & Shared Roadway Bicycle Markings Oakland, CA, (California Traffic Control Devices Committee, 2012) URBAN BIKEWAY DESIGN GUIDE (NATCO, 2011)

< 국내외 자전거 우선도로 표시 설치 비교 >



자료 : NSW Bicycle Guidelines (Roads and Traffic Authority, 2005)
URBAN BIKEWAY DESIGN GUIDE (NATCO, 2011)

< 이면도로 및 주정차 지역 자전거 노면마킹 가이드라인 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 우선도로 도입	설치 기준 지침 발간		지속적 모니터링 및 제도개선			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 우선도로 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 자전거 도로망 개설시 정비

대중교통 연계 강화

자전거를 이용하여 타 교통수단과 환승 및 연계함으로써 통행 목적을 달성할 수 있는 시설과 운영체계 수립

배경 및 필요성

- 자전거의 이용활성화를 위해 단거리 교통수단으로의 한계성 극복과 대중교통과 하나 이상의 교통수단과 환승 및 연계하여 통행목적을 달성하는 시설과 운영체계 요구
- 자전거를 이용한 연계환승 구축은 단거리 교통수단으로서 한계를 극복할 수 있어 대중교통 영향권을 넓히고 자전거이용 활성화 및 대중교통 이용활성화를 위해 필요함
- 독일의 자전거와 대중교통수단간 연계를 위한 주차시설 및 대중교통과 연계한 자전거 캐리어 버스 도입
- 대중교통과의 연계성을 확보하여 자전거 이용활성화를 통한 시민들이 자전거를 대중교통수단으로 편리하게 이용 할 수 있는 환경을 제공

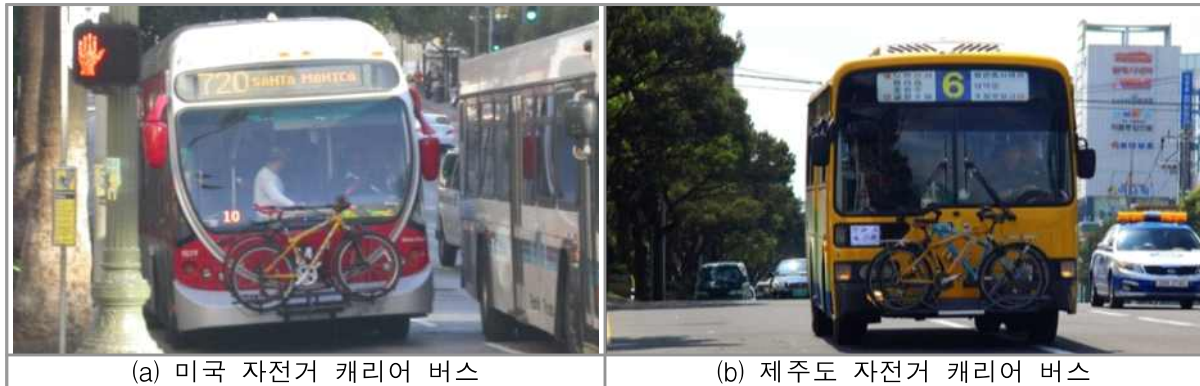
사업개요

- 사업내용 : 자전거 캐리어 버스 도입 및 지하철 자전거 승차 허용 시간적 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,200백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 대중교통 수단과의 연계강화를 통하여 자전거의 단거리 교통수단으로서 한계를 극복하고 대중교통 영향권을 확대
 - 주요 관광지를 대상으로 여가 목적의 자전거 이용 수요가

많은 지역과 연계된 버스에 자전거 캐리어를 시범운영



(a) 미국 자전거 캐리어 버스

(b) 제주도 자전거 캐리어 버스

< 자전거 캐리어 버스(예시) >

- 인천도시철도 1, 2호선 역사 및 차량을 개조하여 자전거 지하철 탑승



자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」.

< 대중교통 연계방안(예시) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
대중교통 연계시설 확대	-	시범노선 선정	시범사업	시범사업 모니터링 및 추가노선선정		지속적 시행

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소개	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
대중교통 연계시설 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,200.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	900.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,200.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	900.0	

주 : 인천시 자전거이용활성화계획의 연차별 투자계획 반영하여 재산정

보관시설 및 편의시설 확충

자전거이용자의 편의 제공을 위해 학교, 공원, 터미널, 지하철역, 백화점, 체육관, 시장, 상가, 공공장소, 관공서, 학교, 공장 등의 지역에 자전거 보관시설 및 편의시설 설치

배경 및 필요성

- 현재 인천광역시의 자전거시설은 지역별로 불균형하고, 대부분 특정 지역에 편중되어 있어 이용자의 다양한 목적에 따른 수요를 충족시키기 어려움
- 현재 인천광역시의 자전거 분담률은 1.5%로 매우 낮은 수준으로 자전거 이용활성화 측면과 대중교통 활성화 측면에서 자전거시설 확충 및 대중교통과의 연계기능에 대한 개선이 필요함
- 자전거 보관시설은 학교, 공원, 터미널, 지하철역, 백화점, 체육관, 시장, 상가, 공공장소, 관공서, 학교, 공장 등의 지역에 설치되며 자전거이용자에게 편의를 제공
- 인천광역시(2017), 「자전거이용 활성화계획」의 설문조사 결과 자전거 이용의 방해요소로 분실 및 훼손(34.2%)이 가장 높게 조사되어 자전거 도난 및 방치에 대한 대책이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 자전거 보관시설 및 편의시설 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 9,800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,450백만 원(시비 100%)

추진방안

- 자전거 이용 활성화 및 시민의 편의성 증진을 위해 자전거

보관소 정비

- 「인천광역시 자전거이용활성화 계획(인천광역시, 2017)」의계획을 반영하여 부평역, 부평구청역에 우선 설치
- 향후 자전거 통행 수요에 대처하기 위해 지하철역, 공공기관, 학교 등에 적정규모의 보관시설을 확충

< 자전거 보관시설 설치기준(안) >

구 분	내 용
설치장소	<ul style="list-style-type: none"> · 중심상업, 상업지역 가로변 자전거도로, 학교, 공공장소, 백화점, 시장, 도시철도 역사, 시외버스터미널 등
설치시설	<ul style="list-style-type: none"> · 대규모 : 관광지, 도시철도 역사, 천변 등(보관대 + 벤치 + 파고라) · 중규모 : 시청, 중심업무·상업지역 등(보관대 + 벤치) · 소규모 : 학교, 주민센터 등(보관대)
보관시설	<ul style="list-style-type: none"> · 다기능 자전거 주차시스템(보관, 대여, 정비, 샤워시설 등) <ul style="list-style-type: none"> - 역사, 상업·업무 중심지역 등 자전거 이용수요가 많은 지점 · 단순자전거 보관소 <ul style="list-style-type: none"> - 학교, 백화점 등 이용수요가 적은 지점 · 보관시설 설치규모 <ul style="list-style-type: none"> - 학교당 50대 이상, 역별 수요의 120% 규모 - 공공기관 : 시설규모에 따라 30대 이상 - 공원권 : 접근지점별 10대규모 분산배치 - 기 타 : 시설규모에 따라 10대 이상

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보관시설 및 편의시설 확대	-	-	부평역 자전거 보관시설 확충	-	부평구청역 자전거 보관시설 확충	지속적 시행

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소개	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보관시설 및 편의시설 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	9,800.0	2,450.0	-	-	650.0	-	1,800.0	7,350.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	9,800.0	2,450.0	-	-	650.0	-	1,800.0	7,350.0	

주 : 인천시 자전거이용활성화계획의 연차별 투자계획 반영하여 재산정

안전체계 안전시설 정비

자전거이용자의 안전하고 원활한 주행을 도모하고 더 나은 도로 환경을 조성하기 위해 자전거 안전시설 및 안내체계 정비

배경 및 필요성

- 자전거이용자의 안전하고 원활한 주행을 도모하고 더 나은 도로 환경을 조성하기 위해 자전거 안전시설 및 안내체계 정비가 필요함


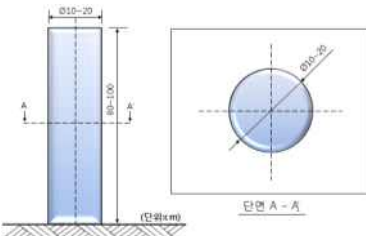
사업개요

- 사업내용 : 자전거 도로망 구축시 안전체계 및 안전시설 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 자전거도로 상에 안전한 주행과 원활한 소통을 위하여 자전거도로와 그 주변의 연결 도로지역 상에 안전시설 설치

< 자전거 안전시설 설치 및 정비방안 >

구분	설치기준	설치예시 및 설치간격
난간	일반구간 1.2m 교량 및 고가도로 구간 1.4m 측방여유 최소 0.3m 이상	
진입방지시설 (bollard)	높이 0.8~1.0m 내외 지름 0.1~0.2m 내외	
조명시설	「도로안전시설 설치 및 관리지침 - 조명시설 편」 준용	-

구분		설치기준	설치예시 및 설치간격
시선유도시설		「도로안전시설 설치 및 관리지침 - 시선유도시설 편」 준용	
교통안전시설	교통안전표지	「도로교통법 시행규칙」과 「교통안전표지 설치·관리 매뉴얼」에 따라 선정 및 설치	전용도로 및 보행자겸용도로 : 도시지역(200m), 지방지역(400m) 전용차로 : 200m
	노면표시	「도로교통법」과 「도로교통법 시행규칙」에 따라 선정 및 설치	전용도로 및 보행자겸용도로 : 100m 전용차로 : 50~100m

○ 자전거도로 이용자에게 필요한 정보제공을 위해 안내표지판 설치
< 자전거도로 표지의 형식과 종류 >

구분		기능
경계표지		도·시·군·읍·면 단위의 지역 경계를 나타내는 표지
이정표지		목표지까지의 거리를 나타내는 표지
방향표지		방향 또는 방면을 나타내는 표지 (방향예고표지와 방향표지가 있음)
노선표지	노선표지	진행방향의 자전거도로등급 및 노선번호를 확인시켜주는 표지
	분기점표지	교차로 전방에서 분기되는 노선의 번호를 안내하여주는 표지
기타표지	하천표지	자전거도로의 구간에 걸쳐있는 주요 하천을 나타내는 표지
	교량표지	주요교량이 있음을 나타내는 표지
	터널표지	진행방향에 터널이 있음을 나타내는 표지로 터널구간에 대한 운전자의 주의를 환기시키는 기능을 하는 표지
	비상주차표지	긴급 혹은 비상주차를 안내하는 표지
	정류장표지	버스정류장을 나타내는 표지
	양보차로표지	자전거의 원활한 통행을 위하여 저속 자전거가 우측으로 양보하게 하는 표지
	유도표지	앞으로 만나게 될 중요 시설물로 유도하는 표지
	휴게소표지	자전거도로변에 설치된 휴게소를 안내하는 표지
	보행인표지	자전거 이용자나 보행자를 위해 시설명, 가로명, 행정명칭 등을 표기하여 국지자전거도로, 마을진입로, 보행자가 많은 자전거도로 등에 설치하는 표지
	주차장표지	주차장을 안내하는 표지
	오르막경사표지	속도가 저하된 자전거를 분리하여 주행시키기 위하여 본선 우측에 설치한 오르막에 안내하는 표지
	긴급신고표지	긴급전화가 가설된 곳을 알리는 표지
	자전거도로표지	자전거 전용도로임을 안내하는 표지
	관광지표지	관광지임을 나타내는 표지
	시·종점표지	자전거도로의 시·종점을 나타내는 표지
	돌아가는길표지	자전거도로의 공사 등으로 통행이 불가할 때 차량의 우회로를 유도하는 표지
	예고표지	자전거도로의 분기점이나 출구를 알려주는 표지
	지점표지	현재 위치를 알려주는 표지

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
안전체계·안전시설 정비	설치 기준 지침 발간		지속적 모니터링 및 제도개선			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
안전체계·안전시설 정비	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 자전거 도로망 개설시 정비

공유자전거 도입

공공자전거의 경우 통행의 출발과 도착이 스테이션을 중심으로 이뤄져 지역 내 스테이션의 개수가 적으면 스테이션으로 접근하는 접근성에 한계가 발생하므로, 스테이션 없는 민영 공유자전거 도입

배경 및 필요성

- 자전거는 지형적 특성에 영향을 많이 받는 교통수단으로 평균 경사도가 상대적으로 높은 인천시 구시가지의 경우 자전거 이용활성화가 어려운 실정임
- 따라서, 현재 타 지자체에서 시행중인 공공자전거의 경우 통행의 출발과 도착이 스테이션을 중심으로 이뤄져 지역 내 스테이션의 개수가 적으면 스테이션으로 접근하는 접근성에 한계가 발생하므로, 스테이션 없는 민영 공유자전거 도입 검토가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 민관협업을 통한 공유자전거 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 1,200백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시와 공유자전거 사업자간 업무협약을 통한 공유자전거 활성화계획 수립
 - 시에서 주관하는 스포츠, 축제 등과 같은 공식 행사, 각종 캠페인 등 공공 이벤트 지원
 - 학생들의 편리한 등,하교, 취약계층을 위한 보증금 할인 및 무료 이용 쿠폰을 지원

- 배치된 자전거의 이용 횟수와 전체 자전거의 이용률 데이터를 제공
- 실제 자전거 주행 노선에 대한 궤적을 도표로 제공하여 집중된 이용노선을 분석
- 무인대여 자전거의 질서있는 주차를 유도하고 관리가 용이하도록 자전거 주차공간 제공
- 버스정류장 등 자전거 주차구역 설치(단기 500면 설치 후 중장기적으로 확장여부 검토)
- 공유자전거 사업자는 자전거 주차장 사용요금 납부(수원시 사례: 1대당 연간 1만원 부과 예정)
- 시청에서 자전거 주차공간에 대한 정리 정돈 지원

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공유자전거 도입	-	공유자전거 사업자 선정	공유자전거 주차구역설치 및 공유자전거 운영			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공유자전거 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,200.0	1,200.0	-	-	400.0	400.0	400.0	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,200.0	1,200.0	-	-	400.0	400.0	400.0	-	

주 : 수원시 사례를 반영하였으며, 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

공공자전거 도입

자동차를 대체하기 위한 단거리 교통수단으로서 공공자전거
및 공유자전거 도입

배경 및 필요성

- 공공자전거는 개인 소유가 아닌 사회 구성원 누구나 이용할 수 있는 공공 소유의 자전거를 말하며 특정인의 소유가 아니라 시민들에게 편의를 제공하고 나아가 자전거 이용활성화를 통해 기후변화나 에너지 고갈과 같은 환경문제를 해결하고자 국내 외 주요 도시별로 도입되는 추세임
- 최근 전 세계 70개 이상의 도시에서 운영 중인 공공자전거는 누구나(Whoever), 어디서나(Whenever), 언제나(Whenever) 이용할 수 있는 단거리 교통수단으로서 자동차를 대체하기 위한 대중교통수단으로서 도입 필요함

사업개요

- 사업내용 : 공공자전거 도입
- 사업기간 : 2022년 ~ 2036년
- 총사업비 : 40,800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 비예산

추진방안

- 자전거 이용 여건이 양호하며 일정 수요 확보되는 지역에 공공자전거 시범사업 후 장기적 추진
 - 파급효과가 큰 지역을 우선 시행 후 추진 성과를 바탕으로 자치구와 연계하여 지속 확대
 - 구축 및 운영비용을 최소화할 수 있는 시스템 체계 및 운영방안 마련(기업 협찬 및 광고 등)

< 공공자전거 운영사례 >

구 분	서울시	고양시	창원시	대전시	안산시
개시연도	2015.10	2010. 4. 1	2008. 10. 22	2009. 10. 13	2013. 5
명 칭	서울자전거따릉이	피프틴	누비자	타 슈	페달로
자 전 거	6,176대	3,355대	5,499대	2,613대	2,155대
보 관 소	144개소	139개소	242개소	202개소	101개소
이용시간	24시간	24시간	04:00~01:00	05:00~24:00	24시간
이 용 료	2015. 10. 유료전환 1년권 : 30,000원 6개월권 : 15,000원 1개월권 : 5,000원 · 1회권 : 1,000원	2010. 6. 1 유료전환 1년권 : 60,000원 6개월권 : 40,000원 3개월권 : 20,000원 1회권 : 1,000원	2008. 10. 유료전환 1년권 : 30,000원 6개월 : 18,000원 30일권 : 4,000원 1일권 : 1,000원	2012. 7. 1 유료전환 1년권 : 30,000원 30일권 : 5,000원 7일권 : 2,000원 1일권 : 500원	2013. 5.16 료전환 1년권 : 30,000원 6개월권 : 20,000원 30일권 : 4,000원 1일권 : 1,000원
초과요금	1,000/30분당	500/30분당	500/30분당	500/30분당	1,000/30분당
운영인력	총 40명	총 33명	총 87명	총 39명	총 21명
구 축 비	2,800백만원	11,680백만원	13,500백만원	3,075백만원	5,900백만원
운 영 비	2,100백만원	5,000백만원 (시비 2,900)	4,400백만원 (시비)	2,686백만원 (시비)	1,500백만원 (시비)
관리차량	8대	7대	22대	8대	8대
운영방식	市→ 공단위탁 (서울시설관리공단)	민간위탁 에코바이크(주)	市→ 공단위탁 (창원경륜공단)	市→ 공단위탁 (대전시설관리공단)	市→ 공사위탁 (안산도시공사)
요금금거	조례제정	이용약관	조례제정	조례제정	조례제정

자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거기이용활성화계획」.

- 공공자전거에 대한 재정부담에 따라 공유자전거의 단기 (~2021년) 도입 후 효과와 수익성 등을 분석하여 장기적으로 공공자전거의 확충여부를 검토



자료 : [https://www.o.bike.kr/\(2017.6.5\)](https://www.o.bike.kr/(2017.6.5))

< 공유자전거 운영사례(oBike) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공공자전거 도입	-	-	-	-	-	공공자전거 운영

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공공자전거 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	30,600.0	-	-	-	-	-	30,600.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	30,600.0	-	-	-	-	-	30,600.0	

주 : 인천시 자전거이용활성화계획의 연차별 투자계획 반영하여 재산정

공공기관 업무용 자전거 도입

공공기관의 업무용 자전거 도입을 통한 환경오염 예방활동 동참 및 예산 절감

배경 및 필요성

- 현재 공공기관에서는 근거리 출장시에도 차량을 이용하므로 환경오염과 유류비 및 업무용 차량 운영비 등 불가피한 예산이 집행
- 일부 기관에서는 전기자동차를 구입 운영하고 있어 불필요한 예산 소요

사업개요

- 사업내용 : 공공기관 업무용 자전거 도입
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,700백만 원(시비 100%)

추진방안

- 공공기관 근로자가 업무용 자전거 이용시 인센티브를 제공하여 업무용 자전거 활성화 방안 마련
 - 업무용 자전거 이용에 따른 업무용 차량 운영비 절감 비용을 포상 및 이용실적이 우수한 부서 포상



자료 : 네이버 홈페이지, https://search.naver.com/search.naver?where=image&sm=tab_jum&query=%EA%B3%B5%EA%B3%B5%EC%97%85%EB%AC%B4%EC%9A%A9+%EC%9E%90%EC%A0%84%EA%B1%B0(2017.6.7.)

< 공공기관 업무용 자전거 사례 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공공기관 업무용 자전거 도입	-	추진절차 수립	인천시내 공공기관 시행			지속적 모니터링 및 제도 정비

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공공기관 업무용 자전거 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,700.0	200.0	-	-	100.0	50.0	50.0	1,500.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,700.0	200.0	-	-	100.0	50.0	50.0	1,500.0	

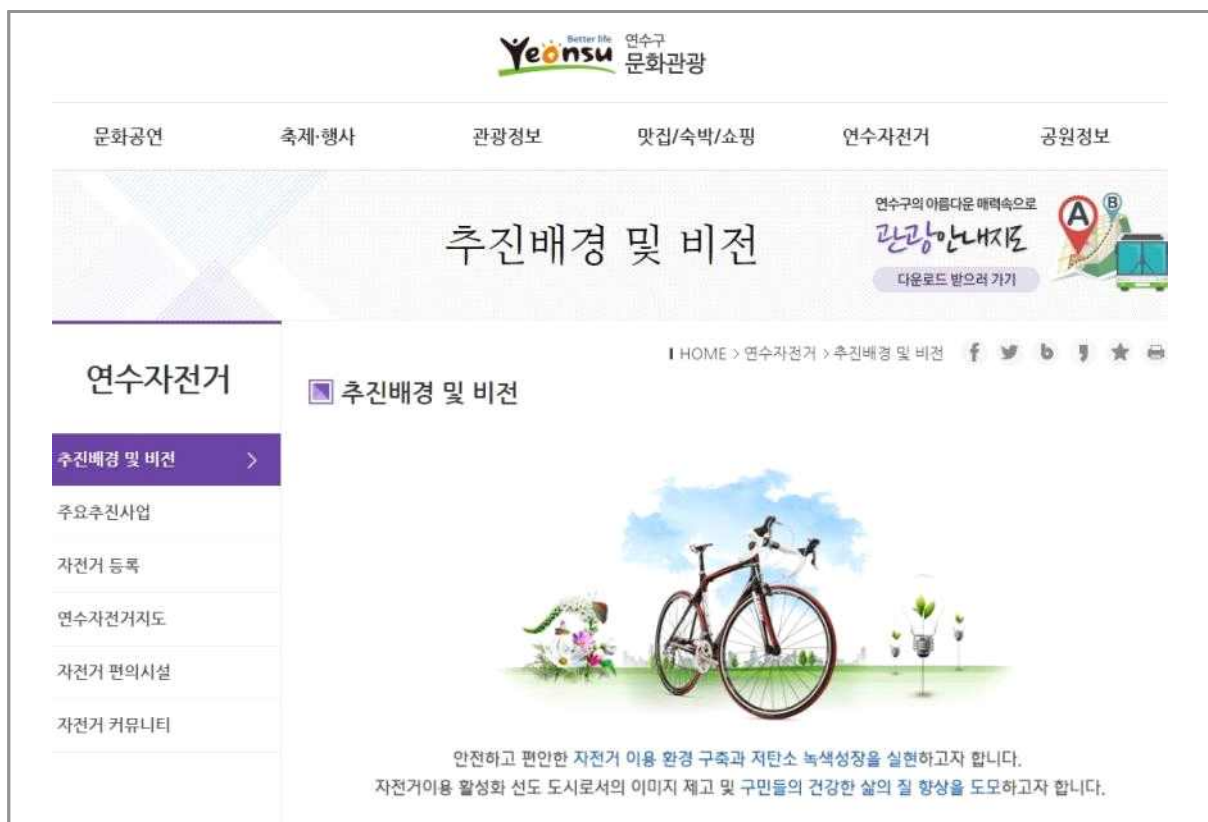
주 : 한정예산으로 운영하며, 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

통합 홈페이지 구축 및 앱 개발

자전거이용활성화를 위해 자전거 안전교육, 보험 가입, 안전교육장 및 문화센터 건립, 자전거 홍보 등 시민들에게 정보제공

배경 및 필요성

- 서울시의 경우 자전거 전용 홈페이지를 개설해 자전거관련 정보, 자전거문화 정보(자전거도로 정보, 선진사례 등), 자전거 상식(자전거 역사, 종류, 부품, 관리 등), 자전거 안전(관련법규, 안전표지, 수신호방법, 주의사항 등)의 정보제공과 자전거 관련 시책 및 묻고 답하기 등의 커뮤니티 공간으로 운영
- 인천시 연수구는 구청 홈페이지를 이용 2014년부터 자전거 이용 편의시설(공기주입기, 보관소 등), 자전거 등록제, 자전거 수리센터, 자전거교육, 자전거보험, 자전거 소식 및 알림방, 올바른 자전거 타기 등의 정보를 제공하고 있음



자료 : 인천광역시(2017), 「인천시 자전거이용활성화계획」.

< 연수구 자전거 전용 홈페이지 >

사업개요

- 사업내용 : 자전거이용 홈페이지 및 전용앱 구축
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 210백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 60백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시 홈페이지와 연계하여 자전거이용 관련 통합정보 홈페이지를 구성
- 도시위상 강화 및 시민과의 커뮤니티를 제공함으로써 홈페이지 이용자의 정보이용 극대화
 - 인천광역시 홈페이지에서 자전거이용 정보를 손쉽게 찾을 수 있도록 구성 및 모바일전용 홈페이지와 연계구축
 - 자전거 도로, 휴게시설, 자전거 주차장(보관소), 자전거 수리센터 등 이용시설에 대한 위치 안내 및 정보제공
 - 자전거이용 활성화사업 진행에 따른 지속적인 업데이트
 - 출발지와 목적지 입력시 빠른길 찾기 등 자전거 최단경로 안내시스템 구축(장기적 보완)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
통합 홈페이지 구축 및 앱 개발	홈페이지 홍보		자전거 보험가입 확대지속적 모니터링 및 정비 운영			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
통합 홈페이지 구축 및 앱 개발	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	210.0	60.0	-	-	20.0	20.0	20.0	150.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	210.0	60.0	-	-	20.0	20.0	20.0	150.0	

안전교육, 캠페인, 홍보 지속

자전거 이용자 뿐만 아니라 시민 모두를 대상으로 교육을 실시하여 자전거에 대한 인식을제고 시키고, 이용자 안전성 향상

배경 및 필요성

- 자전거 이용의 체계적인 안전교육을 통하여 자전거를 올바르게 이해하고 탈수 있는 환경 조성이 요구됨
- 자전거 이용자 뿐만 아니라 시민 모두를 대상으로 하는 자전거교육을 실시하여 자전거에 대한 인식을제고 시키고, 자전거 이용자의 안전성 향상이 필요함
- 신규 자전거 이용수요 창출 및 기존 자전거 이용자들의 이용증진을 위한 활성화

사업개요

- 사업내용 : 자전거 교육 및 캠페인, 홍보
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시 관내 초등·중학교 교육수강생 모집 및 직접 방문하여 교육
- 안전하게 자전거를 타는 방법을 배울 수 있는 자전거 상설 교육장을 조성하여 자전거가 남녀노소를 불문하고 이용될 수 있도록 도모
 - 인천시 관내 초등·중학교 교육수강생 모집 및 직접 방문하여 교육을 추진함
 - 학교로 직접 출장하여 학급단위로 교육하도록 하며, 재량수업·방화 후 교실·체육시간·특별활동시간 등을 활용

- 자전거 교육은 이론(1시간) 및 실기(1시간)교육 시행하며,
교육 완료 후 수료증 발급해주는 형태의 시스템으로 진행

< 안전교육장 입지 선정 >

구·군	안전교육장	구·군	안전교육장
남구, 남동구, 중구, 연수구	문학경기장	부평구, 계양구	부영공원
		서구, 동구	인천아시아드 주경기장

자료 : 「인천시 자전거이용활성화계획」, 2017. 1

< 안전교육장 운영방안 >

구 분		운영내용
운영 방안	도입시설	자전거 교육장 및 대여소, 자전거 공공수리센터, 자전거 문화센터
	도입절차	인천시 체육진흥과 협의 후 도입 적합성 여부 및 공원 변경 허가

자료 : 「인천시 자전거이용활성화계획」, 2017. 1

< 자전거교실 운영방안 >

대상	교육 내용	운영 방법
초·중·고 학생	<ul style="list-style-type: none"> 이론 교육 : 교통법규, 사고예방교육 등 실습 교육 : 안전한 자전거 자세, 안전장구 착용법 등 	<ul style="list-style-type: none"> 학교에 출장하여 학급별 교육 재량수업, 방과후 교실, 체육시간, 특별활동시간 등을 활용 연간 5천만원 소요 예상

자료 : 「인천시 자전거이용활성화계획」, 2017. 1

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 교육 및 캠페인, 홍보	운영방안 수립		안전교육장 운영 및 캠페인, 홍보 시행			지속적 모니터링 및 제도 정비

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간					중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
자전거 교육 및 캠페인, 홍보	국비	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0

주 : 인천시 자전거이용활성화계획의 연차별 투자계획을 반영하여 재산정

자전거 도난 및 방치 대책 추진

자전거이용 활성를 위해 자전거 이용의 방해요소인 도난 및 방치에 대한 대책마련

배경 및 필요성

- 인천광역시(2017), 「자전거이용 활성화계획」의 설문조사 결과 자전거 이용의 방해요소로 분실 및 훼손(34.2%)이 가장 높게 조사되어 자전거 도난 및 방치에 대한 대책이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 도난방지 캠페인 시행 및 처벌기준 강화
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 인천시 자전거 도난방지 캠페인 시행 및 경찰청과 협의하여 자전거 도난 처벌기준을 명확히 하고 처벌기준 강화
- 자전거 주차시설 확충 및 방치자전거 처리전담팀 운영

< 방치자전거 처리전담팀 운영방안 >

구 분	내 용	
도입배경	<ul style="list-style-type: none"> · 역사내 방치 자전거 처리로 자전거 이용환경 조성 - 방치자전거로 인해 자전거 보관소 부족, 원도심 및 역사인근 미관 저해 	
운영방안	<ul style="list-style-type: none"> · 구청별 전담팀 구성 - 담당공무원(기능직) 1인, 공익요원 1~2인 구성 - 방치자전거 보관·수리 후 기증 등 공공목적 활용 · 방치 자전거 공고이후 처리까지 50일이상 소요 - 자전거 되찾는 경우 10% 미만 - 공고 후 바로 매각할 수 있도록 개선필요 	<pre> graph TD A[방치자전거 스티커발부] --> B[공고 미연락시처분 (14일)] B --> C[처분 (수리 및 매각)] C --> D[공공목적 활용 (수리자전거)] D --> A </pre>

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 도난 및 방치 대책 추진	-	자전거 도난방지 캠페인 시행 및 처벌기준 강화				

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 도난 및 방치 대책 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비에산 사업								

주 : 실과 행정수행내용이므로 예산 미반영

자전거 보험가입 확대

자전거 사고에 따른 물적·정신적 피해로 자전거를 이용하지 않게 되므로 자전거이용활성화를 위해 보험가입 확대

배경 및 필요성

- 자전거는 항상 보행자 및 차량과의 사고위험에 노출되어 있지만, 사고시에 적용받을 수 있는 보험이 적기 때문에 자전거이용자의 불안이 가중됨
- 자전거 사고에 따른 물적·정신적 피해로 자전거를 이용하지 않게 되므로 자전거 이용 활성화를 위해 자전거 보험 가입이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 자전거 보험가입 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 14,400백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,400백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천광역시와 군·구가 50% 매칭사업(연간 시비 6억원 소요 예정)을 통해 인천시 전체 군·구가 시행할 수 있도록 유도하고, 향후 지속적으로 예산을 확보하여 자전거 보험 유지

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 보험가입 확대		타당성 검토	자전거 보험가입 확대 운영			지속적 모니터링 및 제도 정비

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간					중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
자전거 보험가입 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	14,400.0	2,400.0	-	-	800.0	800.0	800.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계	14,400.0	2,400.0	-	-	800.0	800.0	800.0

주 : 인천시 자전거이용활성화계획의 연차별 투자계획을 반영하여 재산정

자전거 친화 학교&기업 조성

자전거 이용 활성화를 위해서는 시민의 자발적 참여를 위한 동기부여

배경 및 필요성

- 네덜란드의 경우 직원이 직장에서 자전거를 받으면(무료 또는 보조금) 자전거의 이용이 활발해지는 것으로 조사됨

< 자전거 재정지원 사례(네덜란드) >

종업원 자전거 이용 비율			
자전거 이용	전	후	차이
항상	42.2%	47.3%	+5.1
자주	11.3%	17.5%	+6.2
정기적으로	18.3%	24.2%	+5.9
가끔	13.2%	7.5%	-5.7
전혀 안한다	15.0%	3.5%	-11.5

자료 : van de ven&patners, nationale fiets projecten, 2002

사업개요

- 사업내용 : 자전거 친화 학교&기업 인센티브 제공
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,360백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 560백만 원(시비 100%)

추진방안

- 자전거관련 보험료 보조 및 교통관련 세금의 감면혜택 부여
- 가맹점 모집에 따른 홍보 및 접수를 통하여 인천광역시의 소매업소(음식점, 미용업소, 안경점, 꽃집, 서점 등) 및 백화점, 대형마트, 농협 등과 같은 일상생활과 밀접한 업소를 선정하여 가맹점 협약 체결
- 자전거이용 방문 고객에게 이용요금 할인 등의 혜택을 제공
- 가맹점 우수 업체에 대하여 표창을 실시하여 참여의식 유도

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 친화 학교&기업 조성	추진절차 수립		지속적 모니터링 및 제도 정비			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 친화 학교&기업 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,360.0	560.0	-	-	140.0	210.0	210.0	1,800.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,360.0	560.0	-	-	140.0	210.0	210.0	1,800.0	

주 : 한정예산으로 운영하며, 향후 사업예산 및 사업 규모는 시 예산편성 과정 여건에 따라 변동될 수 있음

공유자전거 관리기준 마련

공유자전거는 이용은 편리하나 관련 법규가 없어 도시미관을 해치는 요인이 되는 등 문제가 발생하므로 관리기준 마련

배경 및 필요성

- 공유자전거는 이용은 편리하나 그동안 관련 법규가 없어 도시미관을 해치는 요인이 되는 등 문제가 발생하므로 관리기준 마련이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 공유자전거 사업자와 문제 해소방안 및 관리기준 마련
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 기 운영중인 지자체 모니터링 후 공유자전거 사업자와 문제 해소방안 및 관리기준 등의 마련
- 모바일 어플을 통한 대여/반납 가능한 자전거 보관소 위치 정보 제공
- 공유자전거 이용자들의 합법적인 이용을 권장하기 위한 포인트 제공
- 공유자전거 민간사업자 난립 방지를 위한 자전거 주차장 사용신고 상한제 도입

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공유자전거 관리기준 마련	-	공유자전거 사업자와 문제 해소방안 및 관리기준 마련				

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공유자전거 관리기준 마련	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	비예산 사업							

주 : 실과 행정수행내용이므로 예산 미반영

자전거등록제 도입

장기 방치 자전거로 인해 자전거 이용활성화를 위해 설치한 자전거 보관대가 오히려 거리 미관을 해치고 있는 실정이므로 자전거등록제를 통한 관리대책 마련

배경 및 필요성

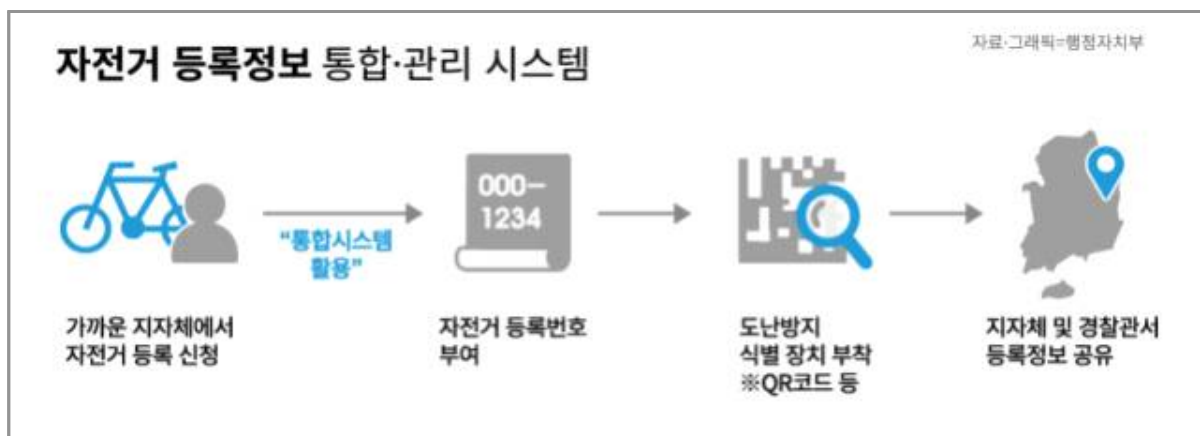
- 자전거 인구가 증가하면서 자전거보관대에 장기간 방치중인 폐자전거로 인해 자전거 이용활성화를 위해 설치한 자전거 보관대가 오히려 거리 미관을 해치고 있는 실정임
- 또한, 도난문제도 증가하고 있어 대책이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 자전거 도난 및 방치 대책 추진
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 이용자가 직접 자전거 등록이 가능하도록 전산프로그램 및 웹사이트 개발



< 자전거 등록정보 통합·관리 시스템(안) >

- 자전거 등록관련 법률에서 권장사항이 아닌 의무사항으로 개선(점진적 개선)
- 적극적 자전거 등록을 유도하기 위하여 인센티브 방안 마련 (조례개선 등)
 - 등록제 가입자 대상으로 자전거 보험 가입 서비스 제공
 - 등록제 가입자 대상 수리비 할인 및 세금 인하
 - 교통유발부담금 감면제도와 연계
- 자전거 등록제는 기존의 ‘방치 자전거 처리체계’와 연계되어야 하며, 향후 RFID 통신이 가능하도록 칩을 삽입하는 방안 검토 필요
 - 자전거 판매회사와 협력을 통한 자전거 생산시 RFID가 삽입된 자전거를 판매 유도
 - RFID 자전거 판매시 자전거 자동등록 체계 마련
 - 생산업체별 자전거차대번호 통일 → 자전거등록 온라인시스템 구축 → 자전거판매점 등록 의무화
 - 판매점에서 차대번호와 소유자 신상 등록 의무화

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거등록제 도입		기준 및 지침 마련	지속적 모니터링 및 제도 정비			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간					중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	
자전거등록제 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-
	합계							

주 : 실과 행정수행내용이므로 예산 미반영

자전거 이용실태 조사 지속

인천시의 자전거 관련 사업추진을 위한 정확한 수요예측과 효율적인 행정서비스 배분, 지역경제 활성화를 위해 자전거 이용인구 규모, 특성, 유/출입 흐름 등을 계량적으로 파악

배경 및 필요성

- 자전거 이용활성화 및 촉진은 도시의 활력 증진, 지역경제 발전, 시민의 건강 증대, 교통 혼잡 완화 등에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으므로 자전거 이용특성을 이해하는 것은 매우 중요함

사업개요

- 사업내용 : 도시교통 기초 조사시 자전거 이용실태조사 포함
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 자전거이용활성화계획 수립시 이용실태조사를 하고 있으나, 수립시기가 5년 단위 계획이므로 인천시 주요 지점에 대한 통행량 추이 및 특성 파악이 어려운 실정이므로, 매년 자전거 통행량 조사를 통해 지점별, 시간대별, 변동특성을 파악하여 자전거 활동 이해도를 높임
 - 수집된 조사 자료는 자전거 관련 정책 운영을 위한 자료 및 공공기관의 관련기준 정립, 민간 부문의 각종 마케팅자료, 학술연구 등 다양한 분야의 기초자료로 활용
- 도시교통 기초조사를 통해 교통량 및 통행속도를 파악하여 도로의 서비스수준평가, 도로개선사업의 효과 평가 등의 기초자료로 활용하고 있으므로, 교통량 조사시 자전거를 추가

- 또한, 자전거 이용자에 대한 특성과악을 위해 보행인구 조사 시 통행량 및 설문조사 병행함

< 조사개요(안) >

구 분		내 용
통행량 조사	지점	◆ 코든 및 스크린라인 및 주요 교차로
	시간	◆ 코든 및 스크린라인 24시간(07시~익일 07시) ◆ 주요 교차로 6시간(07시~09시, 12시~14시, 17시~19시)
	차종 구분	◆ 국토교통부 교통조사지침에 의한 10개 차종 - 1.승용차, 2.승합차, 3.택시, 4.중형버스, 5.대형버스, 6.소형화물, 7.중형화물, 8.대형화물, 9. 트레일러, 10. 이륜차, 11. 자전거(추가제안) - 주요 교차로 21개소는 6개 차종 : 승용차(1,2,3), 중·대형버스(4,5), 소·중·대형트럭(6,7,8,9), 자전거(추가제안)
	방법	◆ 관측장비를 활용한 영상촬영
특성조사		◆ 보행인구 조사시 통행량 및 설문조사 병행 (보행량 조사시 동일지점 자전거 통행량 조사)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
자전거 이용실태 조사 지속		추진절차 수립	연 1회 자전거이용실태조사 실시			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
자전거 이용실태 조사 지속	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	

목표4

사람우선 교통환경 조성

- 시민의 안전을 책임지는 교통환경 조성 및 무장애 교통환경 구현을 위한 과제를 추진하여 사람이 우선하는 교통환경 회복을 도모함

전략	추진 과제	목표
4-1. 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성	<ul style="list-style-type: none"> ● 어린이·노인·장애인보호구역 개선 ● 보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대 ● 교통정온화 시설 확대 ● 교차로 알리미·노면표시 설치 ● 컬러레인 도입 확대 ● 일반국도 주민보호구간 지정 ● 사고 잦은 곳, 위험도로 구조개선 ● 보행자 횡단 안전시설 확충 ● 옐로카펫, 노란발자국 확대 ● 도시부 50/30사업 시행 ● 맞춤형 안전장구 보급 ● 보행중 휴대전화 사용 자제 유도 ● 맞춤형 교통안전교육 시행 ● 교통안전 체험기회 확대 제공 ● 캠페인, 홍보 확대 ● 퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련 ● 교통사망사고 대응 TF운영 및 즉각 대응체계 구축 ● 운수업체 및 종사자 안전관리 ● 교통안전진단 및 점검 강화 ● 대형차량 ADAS 장착 확대 및 의무화 ● 속도·신호위반 단속강화 ● 불법주·정차 단속 강화 ● 제도 개선과제 지속 발굴 	<p>사람이 우선하는 교통환경 회복</p>
4-2. 시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현	<ul style="list-style-type: none"> ● 장애인콜택시(특장차) 확충 ● 장애인전용 바우처택시 확충 ● 저상버스 확충 ● 카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진 ● 교통수단 이동편의시설 개선 ● 여객시설 이동편의시설 개선 ● 저상버스 도착안내서비스 시행 ● 보행로, 지하도, 육교 정비 ● 유효보도폭 확보 및 확대 ● 도로공간 단차 개선 추진 ● 장애물 없는 생활환경 인증 확대 ● 장애인콜택시 앱 개발 및 운영 ● 지하철 이동케어 서비스 확대 ● 보행자 횡단시간 단계별 연장 ● 교통약자 우선주차구역 도입 ● 이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화 ● 교통약자이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화 ● 교육, 캠페인, 홍보 지속 	

4-1 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통환경 조성

어린이노인장애인보호구역 개선

교통사고발생 다발지점 분석자료를 토대로 보호구역 지정 및 개선을 통한 안전한 보행환경 조성

배경 및 필요성

- 어린이, 노인, 장애인 보호구역 지정 및 시설개선률이 미흡하고 지정된 보호구역 내 속도저감시설 등 안전시설물 설치가 부족하여 사고위험에 노출되어 있음
- 교통약자인 어린이, 노인 및 장애인의 통행이 빈번하여 사고 위험에 노출된 학교, 노인복지관, 장애인복지관 등의 지역에 사고예방을 위한 보호구역 지정이 필요
- 어린이, 노인, 장애인보호구역 지정 및 개선을 통해 보행자가 우선하는 안전하고 쾌적한 보행환경 조성 기대

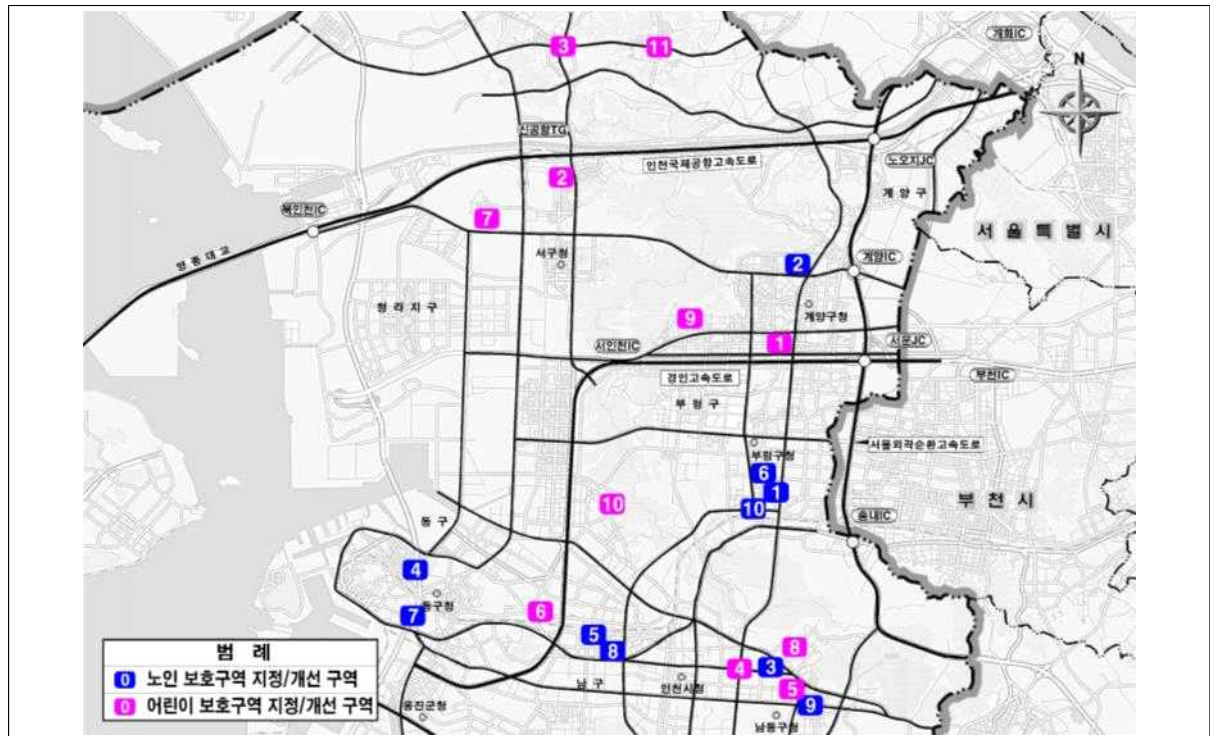
사업개요

- 사업내용 : 어린이노인장애인 보호구역 개선
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 12,950백만 원(국비 22.2%, 시비 77.8%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3,874.4백만 원(국비 23.8%, 시비 76.2%)

추진방안

- 교통사고 사상자 최소화를 위하여 사고다발지점을 중심으로 보호구역 추가 지정 및 개선 하고 보호구역 지정이 어려운 구간에 대해서는 교통약자를 고려한 안전시설물 개선
- 최근 3년간(2013~2015년) 발생한 어린이 및 고령자 교통사고 다발지점을 분석하여 우선구역 지정 및 개선

- 보호구역 지정 및 개선사업은 매년 사업시행 이전 최근 3년간 발생한 사고다발지점을 분석해 추가로 사업 시행



< 보호구역 지정/개선 우선구역 지점도 >

- 장애인 보호구역 지정 및 추진계획
 - * 단기(~2021년) 41개소(장애인 복지이용시설, 복지관, 거주시설)
 - * 중·장기(~2030년) 84개소(자립생활센터, 직업재활시설, 단기거주시설, 공동 생활시설)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
어린이·노인·장애인보호구역 개선	41개소	19개소	31개소	31개소	40개소	384개소

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
어린이·노인· 장애인보호구역 개선	국비	2,873.0	923.0	390.0	130.0	143.0	130.0	130.0	1,950.0	-
	시비	10,077.3	2,951.4	649.0	329.0	585.4	594.5	793.5	7,125.9	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	12,950.3	3,874.4	1,039.0	459.0	728.4	724.5	923.5	9,075.9	-

보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대

감시 및 모니터링 시스템 확대를 통해 안전 및 교통사고 등의 예방환경 조성

배경 및 필요성

- 어린이 유괴와 폭력, 노인 및 장애인 등의 교통약자의 안전 사고, 교통사고 등의 예방을 위해 시설 설치 필요
- 긴급자동차(소방차, 구급차)의 통행을 방해하는 불법주정차량 단속
- 교통사고 위험이 큰 안전 사각지대를 대상으로 추가 설치 필요

사업개요

- 사업내용 : 감시 및 모니터링 시스템 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 11,880백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,980백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2018년 6월 기준 인천광역시 어린이보호구역(729개소)에는 638대의 CCTV가 설치되어 있으나, 251개소에는 CCTV가 미 설치되어 있음
- 과속정보시스템(DFS, Drive Feedback Sign)은 주행중인 차량의 속도를 실시간으로 측정하고 외부 모니터에 표출되는 시스템으로 자주식과 내민식의 2종류가 있음
- 대화형 DFS는 차량의 속도에 따라 과속하면 ‘찡그리는 표정’ 또는 ‘속도위반’ 문구가 규정속도로 주행하면 ‘웃는 표정’ 또는 ‘안전운행’ 문구가 전광판에 표출되는 대화형 알림 기능이 추가로 탑재되어 경각심뿐만 아니라 친근감도 함께 고려

○ Flashing Beacon 도입

- 가변형 속도제한표지와 점멸형 속도제한표지 결합 : 시인성 및 판독성 극대화
- 효과증대 방안으로는 경보형 속도제한표지 설치 위치를 어린이보호구역 진입시점에 설치, 교통단속장비 병행 설치, DFS와 병행설치 필요



< DFS 및 Flashing Beacon >

○ 우선순위를 부여하여 매년 30개소에 시스템 확대

- * 어린이 보호구역 20개소, 노인보호구역 5개소, 장애인 보호구역 5개소
- * CCTV(2개), DFS(1개), Flashing Beacon(4개) 설치

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
감시 및 모니터링 시스템 확대	-	-	30개소	30개소	30개소	450개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
감시 및 모니터링 시스템 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	11,880.0	1,980.0	-	-	660.0	660.0	660.0	9,900.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	11,880.0	1,980.0	-	-	660.0	660.0	660.0	9,900.0	-

교통정온화 시설 확대

보행의 안전과 생활편의 등과 같은 공공의 이익을 달성하기 위해
교통정온화를 통한 차량 통제 및 차량속도 제어

배경 및 필요성

- 보행자, 자전거 이용자의 권리가 더욱 더 중요시되는 현 시점에서 기존 자동차 중심의 도로정책에 따라 보행자 및 자전거 이용자의 안전이 여전히 위협에 노출되어 있음
- 보행자가 주로 이용하는 주거지 도로는 통과교통위주의 간선도로와는 다른 설계를 적용해야 하므로 차량과 속도를 통제함으로써 대상지역 내에서 보행의 안전과 생활의 편의 등과 같은 공공의 이익을 달성할 수 있는 대책이 필요함
- 사고다발지역인 13m미만 도로에서의 보행자, 자전거 이용자가 차량의 과속에 의한 사고, 대형차량 및 불법주정차로 인하여 침해받은 시민의 보행권을 보장할 수 있는 대책이 필요

사업개요

- 사업내용 : 교통정온화 시설 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,312백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 411.8백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시에서는 생활권에서의 보행자 안전성 강화를 위해 교통정온화 사업을 지속적으로 시행하고 있음
- 사고다발지역인 13m미만 도로에 규제 및 물리적 교통억제를 통한 교통정온화 시행

* 템포30(30km/h이하), 일방통행제, 주차금지, 주차허가, 일시정지 등 규제에 의한 교통억제 시행

- * 고원식 교차로, 고원식 횡단보도, 블라드, 시케인, 요철포장, 과속방지턱, 지그재그 도로 설치 등 물리적 교통억제 설치



< 교통정온화 기법 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통정온화 시설 확대	-	-	20개소	20개소	25개소	300개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통정온화 시설 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	2,312.3	411.8	-	-	126.7	126.7	158.4	1,900.5	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	2,312.3	411.8	-	-	126.7	126.7	158.4	1,900.5	-

교차로 알리미 노면표시 설치

운전자가 사전에 교차로를 인식하여 감속할 수 있도록 교차로 사전예고 시설물 설치

배경 및 필요성

- 자동차 중심의 도로교통정책이 보행자, 자전거 등 다양한 교통수단 이용자에 대한 통행로 마련 및 독립적인 시설 설치까지 확대되고 있는 추세이며, 이와 더불어 이용자들의 안전향상에 대한 대책 요구
- 2016년 기준 13m미만 도로의 교통사고 중 6m미만 도로에서 45.9%에 달하는 사고가 일어남에 따라 생활권도로 안전대책 마련이 필요
 - * 13m미만 도로 교통사고 총 4,725건 중 6m미만 도로 2,167건 발생
- 교차로나 골목길에서 인지부족으로인한 사고가 많아 운전자의 인식 제고와 속도저감대책이 필요
- 서울시 및 일본에서는 도입 설치하여 운영 중
 - 어린이노인 보호구역 주변 골목을 중심으로 각 자치구마다 50여 개소, 시내 총 1천3백여 개소에 시범설치 후 모니터링 중
 - * 13m미만 도로 총 7,538건의 교통사고 중 6m미만 도로 3,503건(46.4%) 발생
 - 교통사고를 줄여 보행자사고를 감소시키기 위해 도쿄, 오사카, 지바 등 많은 도시의 골목길 교차로에 +자, T자 등의 노면표시를 표기해 골목길 안전을 높이고 있음



< 노면표시 도입 현황 >

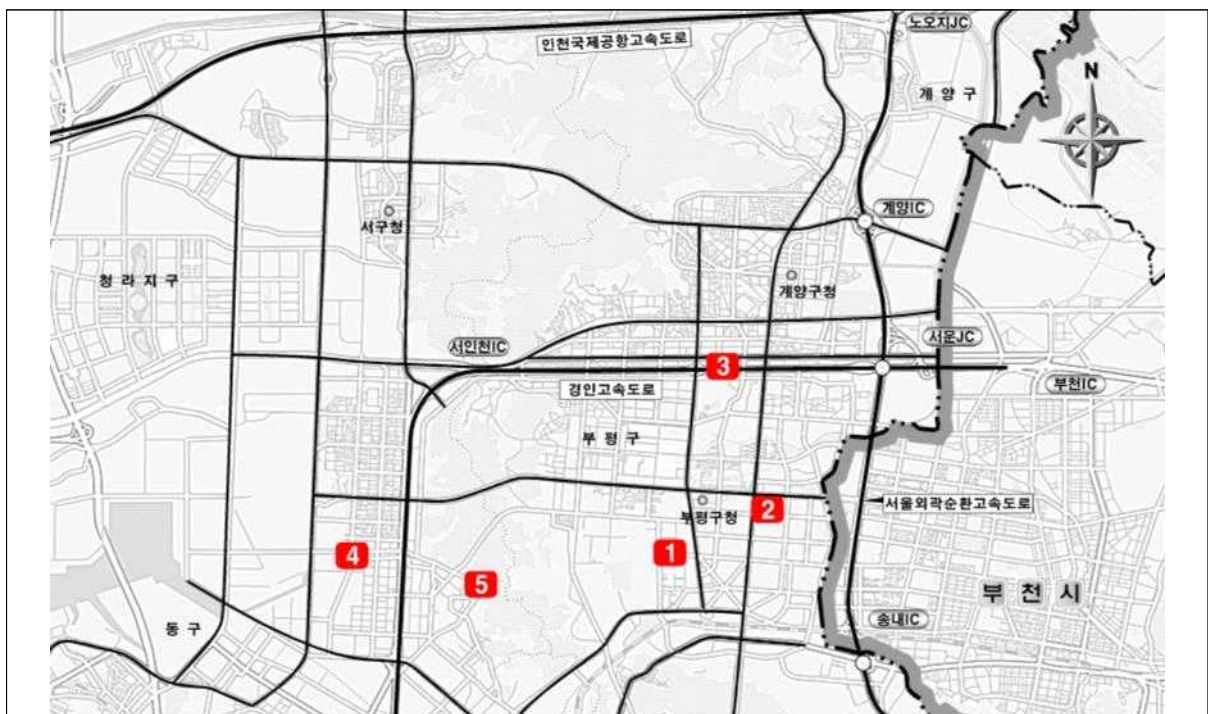
- 운전자와 보행자가 사전에 교차로를 인지하여 속도저감 및 경각심을 가지고 통행함으로써 교차지점에서 상충횟수를 줄여 교통사고 발생 감소 기대

사업개요

- 사업내용 : 교차로 알리미 노면표시 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 15,098백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3,099.7백만 원(시비 100%)

추진방안

- 생활권 도로 교차부에 노면표시 및 교차로 알리미 설치
- 주거, 상가 밀집 지역 및 불법 주정차 등이 많이 발생하는 구역 5개소 우선 시행
 - 부평시장오거리, 부평중고등학교, 부평북초등학교, 봉화초교, 가좌시장 일원
- 6m 미만 생활권 도로 우선 시행



< 생활권도로 개선사업 우선 대상 위치도 >

○ 교차로 노면표시 및 알리미 설치방안

- 6m미만 도로에 우선적으로 시행하고 노면표시와 알리미를 함께 도입하여 주야간 관계없이 교차로를 판단할 수 있게 하며, 다양한 언론매체 홍보를 통해 효율성 극대화



< 교차로 알리미 개념도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교차로 노면표시 및 알리미 설치	5개소	8개소	25개소	20개소	20개소	300개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교차로 노면표시 및 알리미 설치	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	15,098.2	3,099.7	200.0	300.0	999.9	799.9	799.9	11,998.5	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	15,098.2	3,099.7	200.0	300.0	999.9	799.9	799.9	11,998.5	-

컬러레인 도입 확대

주행유도선(컬러레인) 설치를 통해 교통류의 안전하고 원활한 진행 유도

배경 및 필요성

- 차량 통행이 많고 복잡한 교차로에서 진행방향 혼란, 교차로 내 구조물에 의한 시거불량 등으로 교통사고가 빈번하게 발생
- 일반적인 십자형 교차로와 달리 2개 이상 교차로가 엉켜있는 비정형교차로에서 운전자가 이동경로를 혼동해 잘못 진입하거나, 주행차량 간 엇갈림 현상으로 교통사고가 발생하기 쉬움
- 주행유도선(컬러레인) 설치를 통하여 초보운전자, 초행길 운전자도 보다 쉽고 안전하게 주행하고 교차로 및 고속도로 진입부에서 교통류의 원활한 진행으로 교통사고 예방 및 교통소통 제고에 기여

사업개요

- 사업내용 : 컬러레인 도입 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2029년
- 총사업비 : 38백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 12.5백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천시 및 인천지방경찰청에서 교차로 내 교통사고 감소 및 안전성 확보 유도방안으로 ‘노면색깔 유도선 시범 설치 사업’ 시행

* 부평구청사거리 등 교통사고 많은 비정형 교차로 3개소

- 사업시행 후 시내 지정체구간 중 교통사고 많은 교차로에 대해 확대 설치

* 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점 15개소(부흥오거리, 굴다리오거리 등)



서울역 앞 교차로

고속도로 진·출입구

< 컬러레인 설치 사례 >

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
컬러레인 도입 확대	-	-	1개소	2개소	2개소	10개소

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
컬러레인 도입 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	37.5	12.5	-	-	2.5	5.0	5.0	25.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	37.5	12.5	-	-	2.5	5.0	5.0	25.0	-

일반국도 주민보호구간(Village Zone) 지정

주민보호구간 지정을 통해 운전자의 주의 환기와 속도저감을 유도하여 교통사고 감소

배경 및 필요성

- 「8차 국가교통안전기본계획, 국토교통부」에서 제시된 교통안전 추진전략중 교통안전시설 개선을 통해 지방부 도로의 교통사고 예방 프로그램 시행촉진을 위해 실시함
- 보행량이 많은 마을 진출입 구간을 대상으로 교통정온화 대책 시행을 통해 차량의 속도가 높으나 보행자 안전시설물 설치가 미흡한 일반국도 및 지방도 주변 주민들을 차량으로부터 보호하여 보행자 교통사고를 감축하기 위한 방안이 필요함
- 고령 거주자 비율이 높은 마을 주변의 보행사고 잦은 구간에 보호구간을 지정하여 보행자의 교통사고 감소

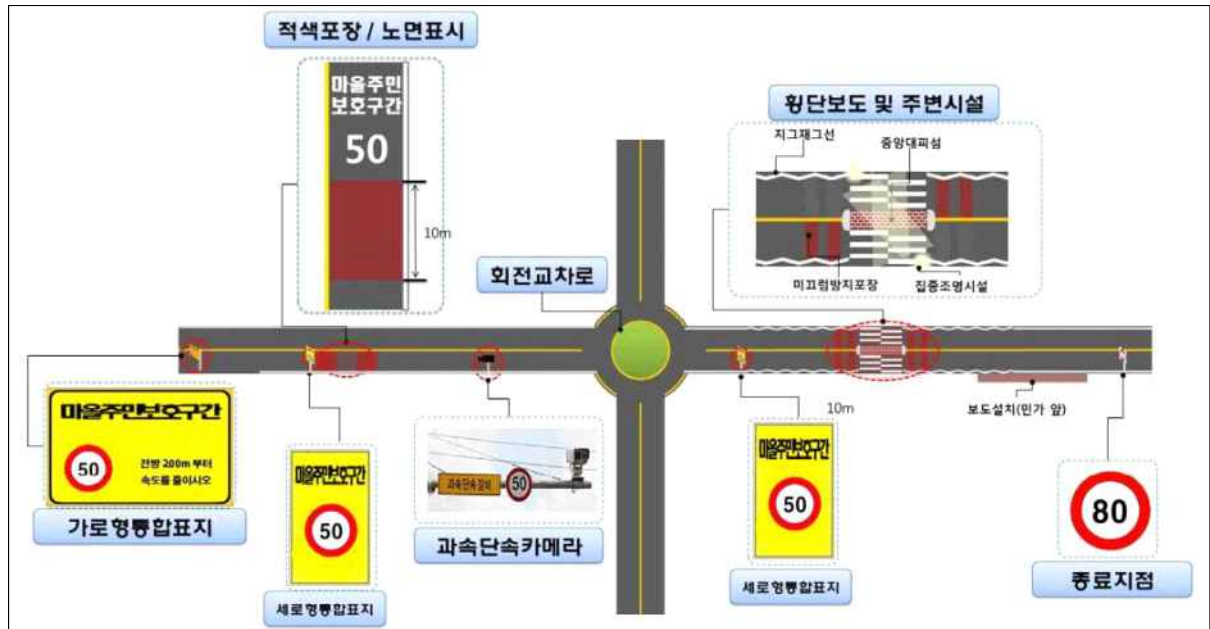
사업개요

- 사업내용 : 주민보호구간 시범도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2020년
- 총사업비 : 200백만 원(국비 40%, 시비 60%)

추진방안

- 주민보호구간 내에는 안내표지(가로형 통합표지, 세로형 통합표지), 노면표시, 속도제한표지, 무인단속카메라, 회전교차로, 해제표지 등을 설치하여 국도 및 지방도 주변 마을주민을 교통사고로부터 보호하도록 설계
- 국도상 마을 통과구간의 시종점으로부터 전후방 100m를 보호구간으로 지정
- 안내표지판, 노면표지, 횡단보도 교통섬 등 마을 주민보호를 위한 교통안전 시설설치

- 2019년 강화군 송해면 하도리 마을, 2020년 용진군 영흥면 선재리 마을 시범사업 시행



< 주민보호구간 설계 개념도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
일반국도 주민보호구간 지정	-	-	1개 구간 시범도입	1개 구간 시범도입	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
일반국도 주민보호구간 지정	국비	80.0	80.0	-	-	40.0	40.0	-	-	-
	시비	120.0	120.0	-	-	60.0	60.0	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	200.0	200.0	-	-	100.0	100.0	-	-	-

사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선

교통사고 위험요인이 잠재하고 있는 지점을 개선하여 지속 반복적으로 발생하는 교통사고 예방

배경 및 필요성

- 지속 반복적으로 발생하는 교통사고 지점에 대해 잠재하고 있는 위험요인이 많은 실정
- 교통사고가 많이 발생하는 교통안전 취약지점을 선정하여 우선적으로 개선함으로써, 보행자의 안전한 도로교통 환경조성 필요
- 위험도로구간 구조개선사업은 ‘89년부터 국도 주변 주민의 생활지역을 통과하고 도로폭 협소 및 급커브, 급경사 등 도로 구조가 취약하여 대형 교통사고가 우려되는 지점을 대상으로 시행
- 교통사고를 사전에 예방하기 위해 도로의 선형을 개선하여 사고를 감소시키고 도로의 안전도를 향상시키기 위한 도로 환경 개선을 통한 교통사고 예방이 필요함
- 위험도로 구조개선으로 도로교통안전사고 예방효과 기대

사업개요

- 사업내용 : 사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선
- 사업기간 : 2017년 ~ 2026년
- 총사업비 : 20,200백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 9,200백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 교통안전시설 및 환경을 개선하여 교통안전 위험요소를 제거하고 교통사고를 사전에 방지하여 안전한 교통환경 조성

* 방호울타리, 대각선 횡단보도 등 설치

- 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점 15개소를 선정하여 교차로 기하구조 개선 및 안전시설물(안전표시, 도류화, 횡단보도 위치조정, 기하구조 개선 등) 설치
- 「제2차 위험도로 구조개선사업 중장기 계획(2016.8)」에서 제시된 위험도로 구조개선 구간 수용

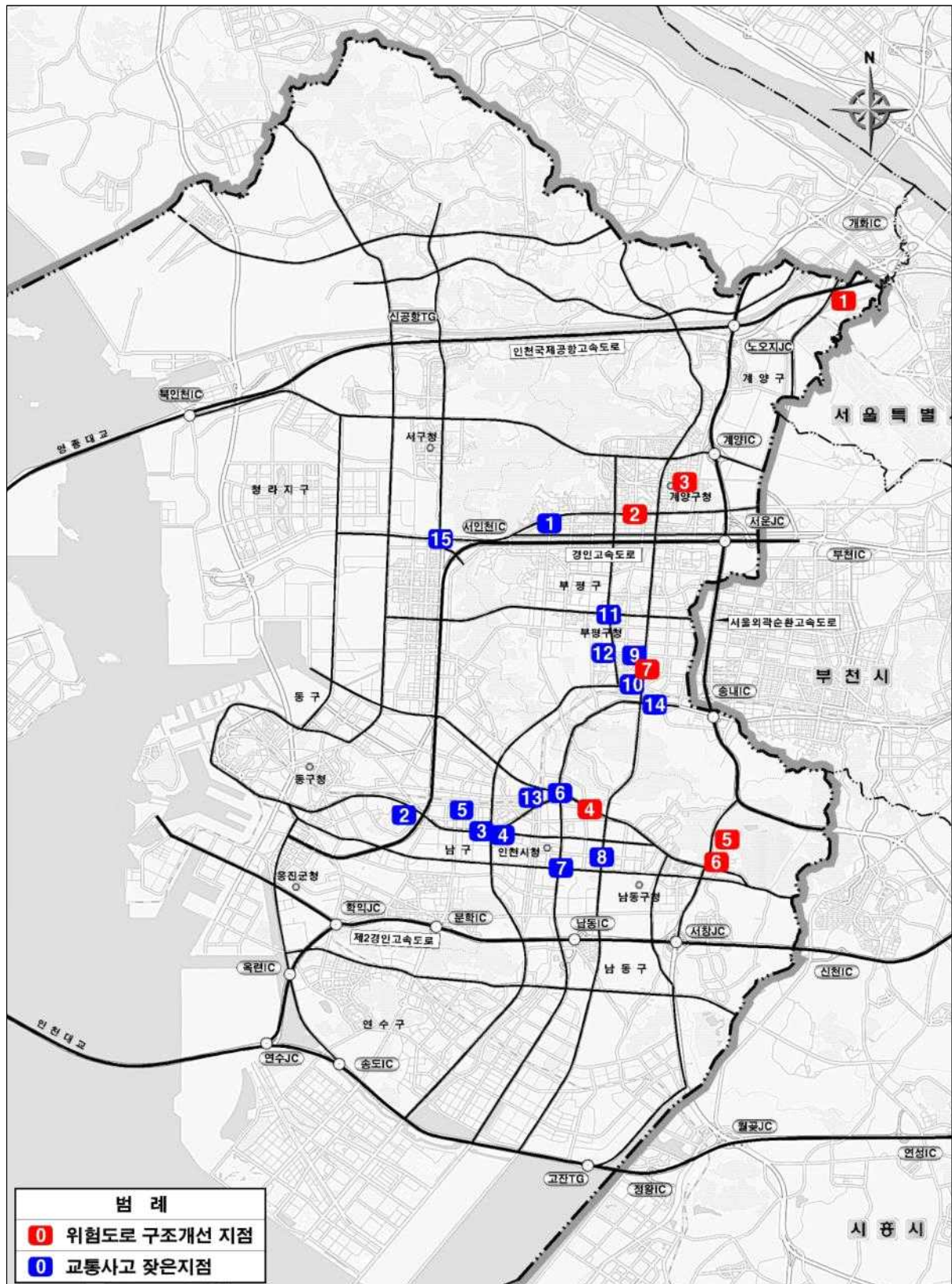
연번	사업명		도로구분	사업구분	연장(km)
1	강화	온수~선두 선형개량	군도	선형개량	2.2
2	강화	하점삼거리~신삼리 선형개량	군도	선형개량	2.3
3	옹진	백령 선형개량	군도	선형개량	0.2
4	옹진	덕적 선형개량	군도	선형개량	2.2
5	옹진	백령 도로확포장	군도	선형개량	0.2
6	옹진	북도 선형개량	군도	선형개량	0.1
7	옹진	자월 선형개량	군도	선형개량	0.3
8	옹진	대청 선형개량	군도	선형개량	1.8
9	옹진	이작2리 경사완화	농어촌도	경사완화	1.0
10	옹진	북도 선형개량	군도	선형개량	0.2

- 과거 3년간 600m의 도로구간 중, 사망사고 3건 이상 및 중상 이상사고 10건 이상 발생한 지점을 추가로 개선

연번	지점		발생(건)	사상자수(명)			
				사망	중상	경상	부상
1	벌말로	계양초교 상야분교 서쪽	14	-	16	7	-
2	주부토로	코오롱아파트 102동 앞	11	-	13	2	-
3	오조산로	계양구청 동쪽	11	-	16	6	-
4	백범로	상인천중 북쪽	14	-	17	5	-
5	무네미로	인천대공원 서쪽 도로	12	-	21	11	-
6	무네미로	주공아파트 105동	11	-	13	9	-
7	장제로	부흥초교 서쪽	15	1	15	2	-

- 사업 대상지점에 곡선부 차로확폭, 종단경사 개량 등을 통해 운전자 시거 개선 및 시선유도봉, 갈매기표지, 미끄럼 방지

포장 등을 통한 구조개선



< 사고 잦은 곳, 위험도로 구조개선 추가 지점도 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
사고 잦은 곳, 위험도로 구조개선	1개소	1개소	4개소	4개소	3개소	19개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
사고 잦은 곳, 위험도로 구조개선	국비	10,100.0	4,600.0	600.0	500.0	1,200.0	1,200.0	1,100.0	5,500.0	-
	시비	10,100.0	4,600.0	600.0	500.0	1,200.0	1,200.0	1,100.0	5,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	20,200.0	9,200.0	1,200.0	1,000.0	2,400.0	2,400.0	2,200.0	11,000.0	-

보행자 횡단 안전시설 확충

운전자가 횡단보도나 보행자를 인지하지못해 발생하는 교통사고를 감소시키기 위해 시인성 제고

배경 및 필요성

- 최근 야간에 횡단보도에서 사고위험성이 증가되고 무단횡단에 따른 차량과 보행자간 사고가 증가되고 있으므로 보행자 횡단시설에 대한 안전대책 필요
- 교통사고가 많이 발생하는 교차로의 횡단보도 및 무단횡단 장소에 대하여 우선적으로 개선함으로써, 보행자의 교통안전 제고
- 부산시에서 교통량이 많은 40곳의 건널목에 횡단보도 투광기를 설치한 결과, 2015년 114건 2016년 75건 으로 20%이상 교통사고가 감소함

사업개요

- 사업내용 : 보행자 횡단 안전시설 확충
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 15,326백만 원(국비 4.2%, 시비 95.8%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3,626.2백만 원(국비 17.7%, 시비 82.3%)

추진방안

- 횡단보도 투광기, LED보도블럭 등을 설치해 운전자 및 보행자의 시인성 향상방안 마련
- 야간 보행자 사고다발지점인 신호 및 비신호 교차로를 대상으로 교통안전시설 설치
 - * 최근 3년자료를 활용해 우선지점 선정 후 매년 30개소 개선
- 최근 3년간(13~15) 발생한 보행자 무단횡단 교통사고 다발지점을 대상으로 개선사업 시행(2019년 10개소, 2020년 9개소, 2021년 8개소)
 - * 무단횡단 다발지점 27개소에 방호울타리, 투광기 등 설치

○ 횡단보도 집중조명 설치로 운전자의 가시거리 개선



< 횡단보도 시인성 강화 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행자 횡단 안전시설 확충	-	-	40개소	39개소	38개소	450개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행자 횡단 안전시설 확충	국비	643.1	643.1	-	-	238.2	214.4	190.5	-	-
	시비	14,683.1	2,983.1	-	-	1,018.2	994.4	970.5	11,700.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	15,326.2	3,626.2	-	-	1,256.4	1,208.8	1,161.0	11,700.0	-

옐로카펫 및 노란발자국 확대

옐로카펫 및 노란발자국 설치 확대를 통해 운전자들의 시인성을 강화하여 어린이 교통사고 예방

배경 및 필요성

- 옐로카펫은 국제아동인권센터가 어린이들의 교통사고 예방과 보행안전을 위해 고안한 것으로 횡단보도 앞 보도와 벽면 일부를 눈에 잘 띄는 노란색으로 칠해 운전자가 어린이들을 잘 볼 수 있도록 하는 효과가 있음
- 노란발자국 사업은 초등학교 앞 횡단보도에 노란 발자국을 그려 넣어 사고를 예방하자는 프로젝트로 어린이가 많이 다니는 횡단보도에 보행자 정지선과 발자국을 그려 차도에서 1m가량 떨어져 신호를 기다리도록 유도하여 어린이 사고를 줄이고자 함
- 옐로카펫은 외부와 구별되는 새로운 공간(노란 공간)을 만들어 어린이들이 그 내부로 들어가고 싶게 만드는 넋지 효과를 활용해 어린이들이 안전한 곳에서 횡단보도 신호를 기다리게 하고, 색 대비를 활용해 운전자에게 아이들을 잘 보이게 함으로써 교통사고를 예방하는 안전 구역임
- 우리나라 사망사고 10건 중 4건은 어린이교통사고로서, 그 중 80%가 횡단보도 주변에서 발생하고 있어, 이러한 어린이 교통사고를 줄이기 위해 학교주변 횡단보도에 옐로카펫을 설치하여 아이들이 안전한 아동친화도시 조성

사업개요

- 사업내용 : 옐로카펫 및 노란발자국 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,645백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 645백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2017년 「엘로카펫 노란발자국 설치사업 추진계획」에 제시된 엘로카펫 20개소, 노란발자국 100개소를 설치하고 점진적으로 확대·설치

* 인천시 어린이보호구역 총 729개소에 확대 설치

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
엘로카펫 및 노란발자국 확대	-	-	40개소	40개소	49개소	600개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
엘로카펫 및 노란발자국 확대	국비	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	시비	3,645.0	645.0	－	－	200.0	200.0	245.0	3,000.0	－
	기타	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	합계	3,645.0	645.0	－	－	200.0	200.0	245.0	3,000.0	－

도시부 50/30사업 시행

일반도로의 제한속도 저감으로 도로 안전성 확보

배경 및 필요성

- 제8차 국가교통안전기본계획, 국토교통부 에서 제시된 속도관리 강화대책 중 ‘도시부 제한속도 50/30 적용 확대’ 방안으로 도시부도로의 속도 저감을 통해 교통사고를 감소 시키기 위하여 실행과제로 제시
- 국가적 정책수행과 더 높은 교통안전도 달성을 위하여 ‘도시부 제한속도 50/30 사업’ 을 반영함
- 최근 10년간 과속으로인한 교통사고는 연평균 2.18%의 증가추세를 보임

* 발생건수 : 2008년 117건 2012년 139건 2017년 142건

- 덴마크, 독일 등 도심제한속도 하향 시행으로 교통사고 감소

국가	기존속도	하향속도	효과
덴마크	60km/h	50km/h	사망사고 24%, 부상사고 9% ↓
독일	60km/h		교통사고 20% ↓
호주 뉴사우스웨일즈	다양함		교통사고 25.3% ↓
호주 퀸즈랜드			사망사고 8%, 중상사고 18% ↓
호주 전체			사망사고 12%, 중상사고 25~40% ↓

자료 : 제8차 국가교통안전기본계획(2017~2021), 국토교통부

- 도시부 도로의 속도 저감을 통해 교통사고 감소 기대

사업개요

- 사업내용 : 도시부 제한속도 하향 조정
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,139백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 523.2백만 원(시비 100%)

추진방안

구분	현행		변경		비고
	편도1차로	편도2차로 이상	편도1차로	편도2차로 이상	
일반도로	60km/h 이내	80km/h 이내	30km/h 이내	50km/h 이내	-
자동차 전용도로	최저 30km/h 최고 90km/h 이내		-		-
고속도로	최저 50km/h 최고 80km/h	최저 50km/h 최고 100km/h	-		필요시 최고 120km/h

- 도시부 제한속도를 원칙적으로 50km/h 이하로 하향 조정
 - 도시부 도로의 제한속도는 50km/h 이하 적용
 - 주간선도로 등 이동성 위주의 도로는 제한속도 50~70km/h로 탄력 조정
- 보행량 많고 생활권 도로구간은 제한속도 30km/h 이하 적용

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도시부 50/30사업 시행	-	-	제한속도 하향 조정 및 운영확대			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
도시부 50/30사업 시행	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	3,139.2	523.2	-	-	174.4	174.4	174.4	2,616.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,139.2	523.2	-	-	174.4	174.4	174.4	2,616.0	-

맞춤형 안전장구 보급

교통약자의 상황에 맞는 안전장구를 보급하여 안전사고 예방

배경 및 필요성

- 교통약자의 교통안전 확보와 배려하는 운전습관의 생활화를 위하여 어린이, 장애인, 노인 등의 교통약자를 위한 맞춤형 안전장구 필요
- 우천시, 야간시 교통약자의 시야를 확보하고 운전자들의 경각심을 통하여 교통사고 및 안전사고 예방

사업개요

- 사업내용 : 맞춤형 안전장구 보급
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,400백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 900백만 원(시비 100%)

추진방안

- ‘가방안전 덮개’는 학생들이 메고 다니는 가방에 씌우는 덮개로, 방수기능으로 우천시 가방을 보호하고, 형광색으로 제작되어 어두울 때도 눈에 잘 띄도록 하여 교통사고를 예방하고자 일부 지자체에서 시행(덮개 중앙에는 스쿨존 제한 속도 30km를 의미하는 ‘30’이라는 숫자를 넣어 운전자들의 경각심을 유도)
 - * 2017년 경상남도지역 도입 후 만족도 조사결과 학부모 90.5%, 교사 95%, 학생 69%가 “매우만족” 답변
 - * 2019년부터 초등학교에 순차적 보급(대상자: 2015년기준 243개소, 157,099명)
- 장애인 전동휠에 야광표지, 어린이들의 시야확보를 위한 투명우산, 노인을 야광지팡이 보급사업 시행
 - * 연도별 예산(3억)을 확보하여 맞춤형 안전장구 보급

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
맞춤형 안전장구 보급	-	-	연도별 예산 확보 후 초등학교, 노인 및 장애인단체에 지속 보급			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
맞춤형 안전장구 보급	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	5,400.0	900.0	-	-	300.0	300.0	300.0	4,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	5,400.0	900.0	-	-	300.0	300.0	300.0	4,500.0	-

보행중 휴대전화 사용 자제 유도

보행중 스마트폰 사용으로 인한 사고가 증가함에 따라 사용 자제 유도를 통해 사고예방

배경 및 필요성

- 미국에서는 보행 중 휴대전화를 사용하다 다쳐 응급실에 실려온 사람이 2011년 기준으로 1,100명을 초과하여 휴대전화 사용을 규제하려는 법안 추진 중
- 우리나라도 스마트폰 이용자가 4천만을 넘어서 세계에서 인구 대비 스마트폰을 제일 많이 쓰는 나라로 보행 중 스마트폰 사용으로 안전사고 증가(스마트폰 차대인 사고 2011년 87건에서 2015년 142건으로 1.6배이상 증가)
- 보행 중 스마트폰 사고가 발생한 연령대는 40대 이하 젊은 층의 사고구성비가 77%로 매우 높았고, 사고 발생시간은 15~17시에 높은 경향을 보임



< 보행중 스마트폰 이용 사례 >

사업개요

- 사업내용 : 보행중 휴대전화 사용 자제 유도
- 사업기간 : 2019년
- 총사업비 : 40백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인구이동이 빈번한 구간에 시범사업 시행 후 사고다발지점으로 확대 설치
 - * 부평역 주변 1개소 시범사업 시행(2019년)
 - * 바닥신호등, 로고라이트, 교통안전표지판 등 설치
- 시범사업 후 효과분석을 병행하고 인구이동이 빈번하며 보행자 사고다발지점에 순차적 도입



< 보행 중 휴대전화 사용자제를 위한 안전시설 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행 중 휴대전화 사용 자제 유도	-	-	1개소 시범사업	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행 중 휴대전화 사용 자제 유도	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	40.0	40.0	-	-	40.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	40.0	40.0	-	-	40.0	-	-	-	-

맞춤형 교통안전 교육 시행

고령자 및 어린이의 정기적 교통안전교육 시행 의무화 및 맞춤형 교육 프로그램 개발

배경 및 필요성

- 교통사고에 노출되기 쉬운 어린이, 고령자 등 교통약자를 대상으로 맞춤형 교통안전교육을 실시하여 안전을 최우선하는 교통문화 정착
- 고령자 교통사고는 매년 증가하고 있으며, 초고령화 사회 진입을 앞둔 현시점에서 교통사고를 감소시키기 위한 대책 필요
 - * 교통사고 고령 사상자 : 2013년 997명 2015년 1,188명 2017년 1,034명
- 일본은 운전 적성 검사 등을 통해 안전 운전을 계속할 수 있도록 안전교육 실시
- 교육대상인 고령자는 운전면허증의 유효기간 만료일의 나이가 70세 이상으로 후쿠시마 현 공안위원회에서 「고령자 교육수강 통지서」 배포
- 캐나다에서도 고령운전자가 운전면허 적성검사를 받을 경우 반드시 교통안전 교육을 의무적으로 받아야하며, 교육을 받지 않으면 운전면허 갱신이 불가능 하도록 제재를 하고 있음
- 해외의 사례에서 살펴본바와 같이, 고령 운전자에 대한 교통안전 교육은 국가에서 정책적으로 시행해야 하는 사항으로 고령운전자의 의무교육과 법적제재 등이 함께 시행되어야 함

사업개요

- 사업내용 : 맞춤형 교통안전 교육 시행
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 13,939백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3,606.5백만 원(시비 100%)

추진방안

- 안전한 교통환경 조성을 기본으로 어린시절부터 체계적이고 체험적인 교통안전교육을 실시하여 몸에 익숙한 교통안전의식 배양
- 부모님과 함께하는 교통안전교육 시행 의무화 권고
- 노인복지시설 중심의 방문교육에서 지역의 체육공원, 운동시설, 혼자 생활하는 노인 등 찾아가는 교육서비스 제공
- 서울시의 ‘찾아가는 교통안전체험버스’를 벤치마킹하여 시범적용 제안
- 다양한 인센티브 제공으로 자치구 참여 유도
- 초등학교, 노인복지시설 중심의 맞춤형 방문교육 시행

구분	수업내용
고령자	<ul style="list-style-type: none"> · 고령 운전자가 본인의 신체적 변화를 인정하고 이를 받아들이도록 현장 중심 체험교육 제안 · 교육내용은 획일적인 내용, 영상보다는 교육 대상 지역의 지리적 특성, 교통사고 현황 및 사례 등을 활용, 안전한 도로지도 작성 및 배부
어린이	<ul style="list-style-type: none"> · 학년별로 시청각 교육 · 상황에 따른 교통안전 교육 등

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
맞춤형 교통안전 교육 시행	-	-	초등학교, 노인복지시설 중심의 방문교육 시행 연간 2회 고정교육(상, 하반기), 수시교육 시행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
맞춤형 교통안전 교육 시행	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	13,938.5	3,606.5	-	-	467.5	1,000.0	2,139.0	10,332.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	13,938.5	3,606.5	-	-	467.5	1,000.0	2,139.0	10,332.0	-

교통안전 체험기회 확대 제공

체험적인 교통안전교육을 통해 몸에 익숙한 교통안전의식 배양

배경 및 필요성

- 어린이 및 고령자 행동 특성에 따라 이론적인 교육 뿐만 아니라 체험적인 교통안전교육을 실시하여 몸에 익숙한 교통안전의식 배양 필요

사업개요

- 사업내용 : 교통안전 체험기회 확대 제공
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산 사업

추진방안

- 고령 운전자에 본인의 신체적 변화를 인정하고 이를 받아들이도록 현장 중심 체험교육 필요
- 어린이 교통공원, 교통안전체험 학습장에서 위험한 상황과 안전한 상황을 구별할 수 있도록 다양한 교통안전교육을 받을 수 있음
- 맞춤형 교통안전 교육과 연계하여 시행(연간 2회 체험교육)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통안전 체험기회 확대 제공	-	-	맞춤형 교통안전 교육과 연계하여 연간 2회 체험교육 시행			

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통 안전 체 험 기 회 확 대 제 공	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산 사업								

캠페인 및 홍보 확대

교통안전 전문 NGO단체와 협력을 통해 전문적이고 실효성 있는 캠페인 및 홍보 시행

배경 및 필요성

- 교통안전 전문 NGO단체와의 협력으로 보다 전문성 있고 실효성 있는 캠페인 및 홍보를 시행하여 좀더 친근하게 흥미를 유발해 참여율을 높일 필요가 있음
- 교통안전 NGO단체의 캠페인 사례
 - 어린이 보행안전을 위한 S.L.O.W 캠페인, 노인 보행안전을 위한 S.T.O.P 캠페인 등 다양하고 효과적인 캠페인을 시행하여 대상자들에게 좀 더 친근하게 접근하고 있음

	
SLOW 캠페인	STOP 캠페인

< NGO의 교통안전 캠페인 사례 >

사업개요

- 사업내용 : 캠페인 및 홍보 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- “세계최고의 스쿨존 만들기 S.L.O.W(Stop LOkk Walk) 캠페인” , 노인 보행안전을 위한 “어르신들이 안심하고 걸어 다닐 수 있는 고령사회 만들기 S.T.O.P (Senior Traffic accident O(zero) Practice) 캠페인” 등에 예산 및 물품 지원 등의 협력

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
캠페인 및 홍보 확대	-	-	NGO단체에 예산 및 물품지원 등 협력			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
캠페인 및 홍보 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산 사업								

퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련

1인용 교통수단의 안전한 이용을 위한 기준 및 기반 마련

배경 및 필요성

- 퍼스널 모빌리티(Personal Mobility)란 전동휠, 전동킥보드, 초소형 전기차 등 전기를 동력으로 1인이 탑승하는 이동수단을 뜻하는 용어임
- 1인 세대의 증가와 주차난 등을 해소해 줄 신개념 1인용 교통수단으로 주목받고 있는 수단으로 퍼스널 모빌리티는 휴대성이 높고 보관이 편리해 간편한 이동 수단이자 새로운 레포츠로 각광받고 있음
- 문제는 관련제도나 이용자의 안전의식이 부족하여 전동휠 안전사고가 급증하고 사망사고까지 발생하고 있으므로 새로운 교통수단인 퍼스널 모빌리티의 법적규제 및 제도적 기반 마련과 운전자의 안전의식 정립이 시급
- 선진국의 규제 사례를 보면, 독일에서는 퍼스널 모빌리티를 원동기장치자전거에 준해 면허 취득, 번호판 부착, 반사등·후미등·경적 등을 설치한 경우 자전거 도로 주행이 가능하고, 자전거 도로가 없을 시 차도를 이용할 수 있으며, 특별허가를 받으면 인도에서도 주행이 가능하며 또 의무보험을 가입하도록 규정하고 있음
- 반면 우리나라의 경우 개인형 이동수단의 도로 이용에 대한 허가의 필요성과 안전 기준에 대한 명확한 규정이 아직 나와 있지 않음(선진국들의 선례를 참고해 우리나라 현실에 맞는 법적·제도적 기반의 마련이 절실한 시점이며 이와 더불어 시민의식 또한 보완 필요)

사업개요

- 사업내용 : 퍼스널모빌리티 안전기준 및 이용기반 마련
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산 사업

추진방안

- 새로운 교통수단인 퍼스널 모빌리티의 법적 규제 및 제도적 기반 마련과 운전자의 안전 의식 정립이 필요
- 국토교통부와 연계하여 관련 규정 마련
- 퍼스널 모빌리티의 법적 지위 신설방안(자전거법, 자동차관리법, 도로교통법 중 하나에 퍼스널모빌리티에 대한 법적 지위 신설 검토 필요) 마련

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
퍼스널모빌리티 안전기준 및 이용기반 마련	-	-	법적 규제 및 제도적 기반 마련 연구			-

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
퍼스널모빌리티 안전기준 및 이용기반 마련	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비에산 사업								

교통사망사고 대응 T/F 운영 및 즉각 대응체계 구축

교통사망사고 감소를 위한 지속적인 모니터링 등 종합계획 수립

배경 및 필요성

- 교통사망사고 발생지점의 신속한 대처와 재발방지를 위하여 사망사고 발생지점에 대한 교통체계 및 시설개선을 조속하게 마련하여 교통사고로부터 시민의 생명과 재산보호를 교통안전의 최우선 과제로 선정하며, 사업추진을 위하여 관계기관 및 전문기관과의 T/F팀 구성이 필요함
- 분기별로 개최되고있는 교통안전네트워크 협의회는 개최기간이 길어 큰 틀에서의 교통안전을 논의할 수 밖에 없으며 급변하는 상황에대한 빠른 대응이 불가능한 실정으로 협의회의 개최주기를 단축하고 유관기관을 확대해 선제적인 대응이 필요함
- 서울, 대구, 대전 3개 광역시에서 T/F팀을 구성하여 운영중임
- 별도의 예산 투입으로 교통사망사고 발생지점에 대한 경찰등과 합동조사, 관계기관과 업무협의 및 조정, 사고원인분석 등 단계별 개선대책 수립을 위한 교통사망사고 대응 T/F팀 운영
- T/F팀 구성을 통해 사망사고 발생지점의 신속한 대처와 재발방지 기대

사업개요

- 사업내용 : 교통사망사고 대응 T/F 운영 및 즉각 대응체계 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산 사업

추진방안

○ 교통사망사고 발생 지점 및 다발구간에 대한 지속적인 모니터링

기 관	담 당 업 무
공 통	· 교통사망사고 다발지점 특별 관리
경 찰	· 교통사망사고 관련 자료 협조
도로교통공단	· 교통사망사고 발생지점 모니터링(3년)을 통한 다발지점 선정

○ 교통사망사고 감소를 위한 종합계획수립 필요

○ 관계기관 및 전문기관과의 T/F팀 구성을 통한 효율성 증대

기 관	담 당 업 무
공 통	· 교통사망사고 지점 합동점검 및 원인분석(인천시 주관), 합동조사 : 인천시, 자치구, 경찰, 공단 등
시 청	· 교통사망사고 관련 문서 관리/교통사망사고 발생 지점에 대한 개선 · 교통사망사고 발생 지점에 대한 현장조사 등 업무 · 사망사고 발생 시 자치구, 경찰, 공단 등과 유기적 업무체계 마련
경 찰 서	· 교통사망사고 발생시 초동조사 / 교통사망사고 관련 자료 협조
도로교통공단	· 교통사망사고 발생 지점 과년도 교통사고 통계분석 · 즉시 개선 공사 지점 : 개선안 제시 · 정밀진단 필요 지점 : 특별도로교통안전진단 수행

○交通安全네트워크 협의회 변경안

- 분기별로 개최되고있는交通安全네트워크 협의회의 주기를 단축하고, 유관기관과의 연계성을 높이며 시민평가단을 운영 하여 효율성을 높임

구분	변경
개최주기	월별 1회
유관기관	장애인 협회, 청소년단체 협의회 등 참여기관 확대 및交通安全 시범학교 운영·참여
시민 평가단	일반시민, 시민단체 활동가, 분야별 전문가, 청소년 등이 참여하는 시민평가단 운영 및 참여 交通安全, 복지, 약자, 녹색교통, 대중교통 등의 분야로 세분화하여 구성

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통사망사고 대응 T/F 운영 및 즉각 대응체계 구축	-	-	T/F팀 구성, 네트워크 협의회 월 1회 시행 및 유관기관 연계 강화		T/F팀 운영, 네트워크 협의회 월 1회 시행 및 유관기관 연계 강화	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통사망사고 대응 T/F 운영 및 즉각 대응체계 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산 사업								

운수업체 및 종사자 안전관리

일반인보다 사고위험에 많이 노출되어있는 운수업체 및 종사자 안전관리

배경 및 필요성

- 교통사고 다발 운수업체 및 사업용 차량 운전자중 사고다발 운전자의 잠재적인 사고발생률을 감소시키기 위해 위험운전 행동 운전자에 대한 집중관리를 통하여 교통사고 예방 필요
- 운수종사자는 일반인보다 사고위험에 많이 노출되어 있으므로, 운수종사자 및 업체에 대한 안전관리(근무시간, 위반행위 단속, 교육 등)는 지속적으로 필요

사업개요

- 사업내용 : 운수업체 및 종사자 안전관리
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 6,015백만 원(국비 25%, 시비 25%, 기타 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,240.7백만 원(국비 25%, 시비 25%, 기타 50%)

추진방안

- 중대사고 발생 운수업체 대상 안전점검 강화, 부적격 운전자 고용 운수업체 행정처분(과징금, 운행정지처분 등) 강화
- 운송자격 유지검사(고령운전자) 의무화 대상 업종 확대, 법규 위반자 운수종사 자격정지 기준 및 보수교육 강화
- 고위험군 운전자에 대한 교통안전 체험교육 의무화, 최대연속 근로시간, 최소 휴게시간 제한 및 1일 총 근로시간 제한
- 일정규모 이상 자가용보유 기업체(택배, 비사업용 등)에 대한 체험교육 강화
- 첨단안전보조시스템(AEBS)설치로 안전성 향상

- DTG 운행기록 분석 자료를 제공받아 부적절한 운전자에 대해 제재조치 시행



< 상습 위험운전자 관리 개념도 >

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
운수업체 및 종사자 안전관리	-	사고다발 업체 관리 및 운수종사자 근무여건 개선				

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
운수업체 및 종사자 안전관리	국비	1,503.7	560.2	-	31.9	68.5	146.5	313.3	943.5	-
	시비	1,503.7	560.2	-	31.9	68.5	146.5	313.3	943.5	-
	기타	3,007.3	1,120.3	-	63.8	137.0	293.0	626.5	1,887.0	-
	합계	6,014.7	2,240.7	-	127.6	274.0	586.0	1,253.1	3,774.0	-

교통안전진단 및 점검 강화

교통안전을 저해하는 위험요인을 발견하여 이를 개선하도록 함으로써 교통사고의 예방

배경 및 필요성

- 운수사업자에 대한 교통안전 수준의 선진화를 위해 시행된 교통안전진단은 지자체 및 운수업체의 교통안전 의무 및 책임강화, 교통시설환경요인에 의한 교통사고의 감소를 위해 시행됨
- 자동차운송사업자 건설기계사업자 여객터미널사업자 및 물류터미널사업자에 대한 교통안전점검은 운수산업의 교통안전 관리, 자동차관리, 운전자관리, 운행관리, 교육관리 등 교통안전을 저해하는 위험 요인을 발견하여 이를 개선하도록 함으로써 교통사고의 예방을 위해 필요

사업개요

- 사업내용 : 교통안전진단 및 점검 강화
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,564백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 594백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2004년 버스준공영제가 도입된 이후 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」에 따라 2005년부터 국토교통부에서 지정된 평가지표에 의해 매 2년마다 시내버스업체 경영 및 서비스평가를 실시하고 있으며, 평가결과를 기준으로 우수업체에 대한 지원과 신규노선 개발 및 노선조정 우선권 등 다양한 인센티브를 제공하고 있음

- 이러한 평가를 통해 시내버스 운행상의 교통안전을 향상하고 선의의 경쟁을 통해 안전운행, 경영활동 개선 등으로 운전자들의 위험운전 행태를 개선하고 경쟁력 강화를 기대하고 있음
- 기준미달 및 사고다발 운수사업자 우선시행 및 일반 운수사업자 정기점검
 - 우선 정기점검 대상자 선정
 - 우선 정기점검 후 일반 정기점검 시행
 - 시외 고속터미널 복합물류터미널 사업자 정기점검(년 1회)
 - 특별점검 시행(찾은 민원, 사망사고 발생 등)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통안전진단 및 점검 강화	-	-	기준미달 및 사고다발 운수사업자 대상 정기점검, 특별점검 시행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통안전진단 및 점검 강화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	3,564.0	594.0	-	-	198.0	198.0	198.0	2,970.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,564.0	594.0	-	-	198.0	198.0	198.0	2,970.0	-

대형차량 ADAS장착 의무화

사고위험을 감지하고 자동으로 제어해 사고발생 예방

배경 및 필요성

- 승합 및 화물 차량은 사고발생시 대형사고로 이어지는 경우가 많으며 화물차 적재물 추락으로 인한 후속차량이 연쇄추돌하는 2차사고도 많으므로 사전에 방지할 수 있는 장치 필요
- 대형(승합 및 화물)차량 대상 첨단안전장치(차선이탈경고장치, 비상제동장치 등) 장착의무화 및 안전검사기준 강화

사업개요

- 사업내용 : 대형차량 ADAS장착 의무화
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산 사업

추진방안

- LDW, HBA 등 사고위험을 감지하고 경고를 한 후 이행되지 않으면 AEB, ACC등의 차량제어 시스템으로 차량을 제어하여 사고위험에서 벗어날 수 있도록 ADAS장착 의무화



< ADAS시스템 개념도 >

- ADAS시스템 미장착시 교통안전법 제55조에 의거 100만원의 과태료를 부과하며 신규차량 등록불가조치 시행

법 령	내 용
교통안전법 제55조의 2	제55조의2 (차로이탈경고장치의 장착) 제55조제1항제1호 또는 제2호에 따른 차량 중 국토교통부령으로 정하는 차량은 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합한 차로이탈경고장치를 장착하여야 한다 1. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차 운송사업자 2. 「화물자동차 운수사업법」에 따른 화물자동차 운송사업자 및 화물자동차 운송가맹사업자 [별표 9] 15. 차로이탈경고장치를 장착하지 않은 경우 - 100만원

- 대형차량 등록시 ADAS시스템 장착 의무화 추진
- 카메라, 블랙박스 등 ADAS기능이 탑재된 시스템 장착
- ADAS시스템 미장착시 과태료 부과 및 신규차량 등록 불가조치

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
대형차량 ADAS장착 의무화	-	-	대형차량 ADAS장착 의무화 및 제재 강화			

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
대형차량 ADAS장착 의무화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비에산 사업								

속도 신호위반 단속강화

교통안전의식제고를 통해 안전한 교통문화를 조성하고 교통문화 선진화 정착

배경 및 필요성

- 교통안전의식 제고를 위한 교통안전제도 개선을 위하여 법규 위반 개선과 단속 강화, 지속적인 교통안전문화 실천 생활화 확산 등이 필요함
- 교통안전 문화수준이 낮은 지자체의 교통안전 생활문화 정착을 위한 제도개선이 필요함
- 지난 5년간 법규위반 단속건수는 약 316만건이며, 2012년 438,267건 에서 2016년 860,485건으로 약 2배 가량 증가
- 법규위반 단속건수 중 속도위반 및 안전띠 미착용이 가장 많이 차지하고 있으며, 안전운전에 있어서 가장 기본적인 기초 법규 위반에 대한 지속적인 교육과 함께 단속이 필요한 실정

* 속도위반 : 48%, 안전띠 미착용 : 14%

사업개요

- 사업내용 : 속도 신호위반 단속강화
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,440백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 980백만 원(시비 100%)

추진방안

- 유관기관 협조를 통한 법규위반 단속 강화
 - 향후 도심속도 하향조정(50/30) 시행을 고려하여 유관기관과의 긴밀한 협조를 통한 속도위반 개선
- * 신호, 속도위반 단속시스템 추가설치 및 강화, 바너클 단속장치 도입
- * 꼬리물기, 정지선 침범, 안전띠 미착용 등 안전운전 의무 불이행 단속 강화

- 최근 미국의 경우 미국에서 불법주차 차량 단속 현장에서 '바너클'(Barnacle)이라는 새로운 단속 장치를 사용할 예정
- 불법 주차된 차량 앞 유리창에 부착되는데, 압착력이 340kg에 달해 손으로 떼어내기는 불가능하므로 차량 소유자는 벌금을 낸 뒤, 암호를 받아 바너클에 장착된 번호 상자에 입력하면 바너클이 해체해야 하며, 이어 24시간 내 정해진 장소에 바너클을 반납



< 바너클 도입사례 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
속도·신호위반 단속강화	-	-	단속 시스템 추가 설치	단속 제도 기간	바너클 도입	운영

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
속도·신호위반 단속강화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	3,440.0	980.0	-	-	182.0	290.0	508.0	2,460.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,440.0	980.0	-	-	182.0	290.0	508.0	2,460.0	-

불법 주정차 단속 강화 및 단속시스템 확대

단속 강화 및 시스템 확대로 쾌적하고 안전한 도로환경 조성

배경 및 필요성

- 올바른 교통문화는 가정에서부터 시작됨을 홍보하고 선진교통 문화를 위하여 시민이 직접 참여하고 실천할 수 있도록 시스템 강화 및 개선이 필요
- 미국, 영국, 프랑스 등 교통선진국의 도심지에서는 불법주차 차량으로 인한 문제가 발생함에 따라 다양한 단속을 시행
 - 일반시민이 불법주차 차량을 제보할 경우 포상금을 주는 앱이 출시되어 활용



< 영국의 불법주·정차 신고 앱 >

- 지난 5년간(2012년~2016년) 불법 주정차 단속 건수
 - 2012년 3,896건 → 2016년 1,073건(연평균 24.96% 감소)

사업개요

- 사업내용 : 불법 주정차 단속 강화
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 4,392백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 732백만 원(시비 100%)

추진방안

- 불법 주정차 단속 강화 및 단속시스템 확대
 - 구간에 대한 불법주정차 단속시스템 추가 설치, 버스 장착형 무인단속시스템 구축
 - 어린이, 고령자(노인) 및 장애인 보호구역 내 보행자 안전 확보를 위한 불법 주정차 단속 강화
 - 시민들의 참여를 통한 불법 주정차 신고, 관리를 위한 앱 개발 및 보급

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법 주·정차 단속 강화 및 시스템 확대	-	-	단속 시스템 1/10 확충			지속적인 단속 시스템 확충

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
불법 주·정차 단속 강화 및 시스템 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	4,392.0	732.0	-	-	244.0	244.0	244.0	3,660.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	4,392.0	732.0	-	-	244.0	244.0	244.0	3,660.0	-

제도 개선과제 지속 발굴

기존 제도의 효과를 분석하고 이를 토대로 교통사고 감소 효과를 높이기 위한 정책 과제 도출 및 개선방안 모색

배경 및 필요성

- 도로교통 안전 분야는 국민의 일상생활과 밀접한 관련이 있는 분야이나 우리나라의 교통안전 수준은 OECD 국가들과 비교할 때 오랫동안 최하위권에 머물고 있으며 OECD 국가들이 연평균 약 5%대의 교통사고 사망자 감소율을 보이고 있을 뿐만 아니라 교통안전 분야 선진국들은 이미 높은 교통안전 수준에 도달해 있고 우리나라 보다 더 높은 속도로 교통사고 사망자를 줄여나가고 있음
- 우리나라는 연평균 약 3~4%의 낮은 교통사고 사망자 감축률을 보이고 있어 현 상태로는 주요 선진국과 교통안전의 수준의 격차가 더욱 벌어질 것으로 전망
- 기존의 우리나라의 여러 가지 도로교통 안전사업들은 어린이 교통사고, 노인 교통사고, 교통사고 잦은 곳 개선 사업 등 여러 가지 교통안전 관련이슈가 제기되는 시점에서 파편적으로 제도가 이루어져 현재와 같은 여러 문제점들이 노출됨
- 대표적인 도로교통 안전사업들의 시행 효과를 분석하고 그동안 노출된 제도적 문제점들을 종합적으로 검토하여 동 사업들의 교통사고를 위한 정책적 효과를 분석하고 이를 토대로 교통사고 감소 효과를 높이기 위한 정책 과제 도출 및 제도적 개선방안 모색이 필요

사업개요

- 사업내용 : 제도 개선과제 지속 발굴
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년

- 총사업비 : 1,800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 도로교통 안전사업들의 제도적 정책적인 개선방안을 모색하고 급변하는 시대에 맞는 새로운 제도를 발굴하기위한 지속적인 연구용역 수행

구분	사전 예방 사업	사후 대책 사업	모니터링
교통약자 보호구역	<ul style="list-style-type: none"> • 어린이 보호구역 신설사업(사전 지정) • 노인 보호구역 신설사업(사전 지정) • 생활권 존 단위 보호구역 개선사업 	<ul style="list-style-type: none"> • 보호구역 유지·관리 사업 • 어린이 보호구역 변경사업(이전, 통합) 	도로교통 안전사업 통합 모니터링 시스템
일반도로	<ul style="list-style-type: none"> • 도로 교통안전진단 • 주민 참여형 교통사고 잦은 곳 개선사업 	<ul style="list-style-type: none"> • 개통직전 도로 교통안전진단 • 교통사고 잦은 곳 개선사업 	

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
제도 개선과제 지속 발굴	-	-	제도 개선과제 지속 연구 수행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
제도 개선과제 지속 발굴	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-

4-2 시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현

장애인콜택시(특장차) 확충

교통약자의 이동권 증진을 위한 특별교통수단 확대

배경 및 필요성

- 특별교통수단 283대(2016년 기준)를 운영중에 있지만 법적 기준을 충족하지 못하는 실정으로 특별교통수단 확충이 필요함
 - * 283대 중 장애인 콜택시 140대 법정운행대수 353대 이상
- 교통약자에게 이동에 대한 편의를 제공하여 활발한 사회 활동을 가능토록 하기 위해 이동에 제약을 받는 고령자 및 장애인 등의 이동편의를 위한 특별교통수단을 확대 도입하는 방안이 필요함
- 법적기준만을 따르는 것이 아닌 적재적소에 이용할 수 있는 맞춤형 특별교통수단을 확보하고 효율적인 운영을 통해 늘어나는 수요에 대응하여 이용률을 향상시켜 교통약자 이동권 증진

사업개요

- 사업내용 : 장애인콜택시(특장차) 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 12,056.0백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,508.0백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 인천시 내 장애 정도가 심한 장애인 중 보행상 장애가 있는자 52,950명
 - ※ 인천시 택시화물과 내부자료
 - 법정 보급대수(150명당 1대) 산정 : 353대

○ 2021년까지 19대 확충 총 159대(도입률 45%)

※ 법정보유대수 부족분은 바우처택시로 충당해서 운영

○ 특별교통수단 확충 계획

구분		단기(2021년)	중기(2026년)	장기(2036년)
보급대수	대폐차	38	18	5
	신규	19	70	124
장애인콜택시 운영대수		159	229	353

○ 특별교통수단 확충 및 교통수단 이용 특성에 따른 장애인 구분 기준을 마련하여 맞춤형 교통수단 제공

휠체어 이용 필요 장애인		휠체어 이용 불필요 장애인	
단독 거동 가능	단독 거동 불가능	단독 거동 가능	단독 거동 불가능
저상버스 확대지원	특별교통수단 확대지원	저상버스 확대지원	바우처택시 지원

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위: 대)

구분		2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보급대수	대폐차	-	-	-	20	18	61
	신규	-	-	5	-	14	194
장애인 콜택시 운영대수		140	140	145	145	159	353

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
장애인콜택시 (특장차) 확충	국비	6,028.0	1,254.0	-	-	110.0	440.0	704.0	4,774.0	-
	시비	6,028.0	1,254.0	-	-	110.0	440.0	704.0	4,774.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	12,056.0	2,508.0	-	-	220.0	880.0	1,408.0	9,548.0	-

장애인전용 바우처택시 확충

교통약자의 이동권 증진을 위한 바우처택시 확대

배경 및 필요성

- 기존의 이동지원센터 등을 통한 장애인 콜택시의 경우 서비스에 대한 수요에 비해 차량이나 인력 등이 턱없이 부족해 이용에 어려움이 발생함
- 시간 약속이 되어있는 경우나 급한 일이 있는 경우에 적절한 이동수단이 필요함
- 교통약자에게 외출은 부담스러운 일들 중 하나이며, 낯선 곳으로의 이동은 더욱더 어려우므로 이러한 어려움을 덜어주기 위한 대책이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 장애인전용 바우처택시 확충
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,032.8백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 735.3백만 원(시비 100%)

추진방안

- 바우처 택시의 경우 기존 장애인전용 개인택시(28대)가 2015년 12월 31일 부로폐지조치 되었고 일반 바우처 택시(휠체어 탑승불가) 120대를 도입하여 운영중
- 기존 장애인전용 개인택시는 장애인만 이용할 수 있는 택시였으나 2016년 바우처 택시 도입으로 인하여 일반인과 장애인이 함께 사용할 수 있는 택시로 전환
- 바우처 택시를 모집하여 연간 2019년 50대, 2020년 130대 증차
- 총 300대 운영 후 이용수요 파악하여 증차/감차 결정

- 바우처택시에 보조금 지급 등으로 운영(보조금, 통행료, 인센티브 등)

<바우처택시 인센티브 기준(안)>

구분	20~40콜	40~60콜	60~80콜	80~100콜	100콜이상
인센티브	20,000원	40,000원	60,000원	80,000원	100,000원

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
장애인전용 바우처택시 확충	-	-	총 170대 운영	총 300대 운영	총 300대 운영	

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
장애인전용 바우처택시 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	5,032.8	735.3	-	-	162.3	286.5	286.5	4,297.5	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	5,032.8	735.3	-	-	162.3	286.5	286.5	4,297.5	-

저상버스 확충

교통약자 사회참여 확대 및 대중교통이용 편의제공을 위한 저상버스 확충

배경 및 필요성

- 교통약자 사회참여 확대 및 대중교통이용 편의제공을 위한 저상버스 확충이 필요한 실정
- 지속적인 저상버스 확충으로 교통약자 및 일반 이용객의 안전성과 편리성 도모 및 대중교통 이용여건 개선 필요
- 일본은 2020년까지 시내버스 35,000(70%)를 저상버스로 교체할 계획임
 - 2012년 기준 초저상버스 도입률 31.7%, 저상버스 도입률 55%
- 독일은 1980년부터 저상버스를 도입하였으며, 2005년에 저상버스 운영이 법적으로 의무화됨
 - 프랑크푸르트는 시내, 광역버스 전체의 저상화를 추진 중임
 - * 시내버스 1,800대 중 700대, 시외버스 720대 중 130대가 저상버스



< 독일 저상버스 현황 >

- 저상버스의 도입확대와 운영 효율화를 통해 교통약자들의 저상버스를 이용환경을 개선하고, 타 교통수단과의 연계 접근성 강화

사업개요

- 사업내용 : 저상버스 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 200,876백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 26,676백만 원(시비 100%)

추진방안

- 시내버스 100%의 저상버스화(~2021년 25%, ~2036년 100%)
 - 운행대수의 1/2인 법정 운행대수 달성

구 분	총 버스(대)	저상버스(대)	저상버스도입(대)	구성비(%)
현 황(2016년)	2,327	318	-	13.7
목 표(2021년)	2,327	585	267	25.0
목 표(2036년)	2,327	2,327	1,392	100.0

- 저상버스 우선공급 노선 지정(2017년 기준)
 - 이용 수요가 많은 남동구, 부평구, 서구, 남구 우선 공급

구 분	인천광역시	남동구	부평구	서구	남구
교통약자(명)	843,845	152,655	151,306	141,315	127,466
분포(%)	100.0	18.1	17.9	16.7	15.1

- 고령자 비율이 높은 도농복합지역 및 농어촌지역은 도로여건에 따라 중형저상버스 도입

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
저상버스 확충	37대	20대	70대	70대	70대	1,392대

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
저상버스 확충	국비	100,438.0	13,338.0	1,850.0	988.0	3,500.0	3,500.0	3,500.0	87,100.0	-
	시비	100,438.0	13,338.0	1,850.0	988.0	3,500.0	3,500.0	3,500.0	87,100.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	200,876.0	26,676.0	3,700.0	1,976.0	7,000.0	7,000.0	7,000.0	174,200.0	-

카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진

교통약자의 이동제약을 없애 휠체어이용 장애인의 삶의 질 향상

배경 및 필요성

- 이동권이 자유롭지 못하고 한정되어있는 이동거리, 장소에 매일 반복되는 일상으로 교통약자의 삶의 질이 낮은 실정임
- 휠체어 이용 장애인들이 이용하고자 할 때 예약의 번거로움 및 대기시간 없이 바로 이용 할 수 있는 차량지원제도가 필요함
- 한 대의 자동차를 공동으로 이용함으로써 자동차 보유로 인한 경제적 부담을 줄이고 전체 자동차 대수를 줄여 환경오염을 감소시키는 효과를 기대할 수 있음
- 시설에 예약하여 고정된 시간에 이용하는 것과 달리 유동적으로 원하는 시간에 이용할 수 있는 환경을 조성하여 편리한 이동권 보장 기대
- 이동제약을 없애 가족과 함께 장거리 여행을 가는 등 휠체어 이용 장애인의 삶의 질 향상 기대

사업개요

- 사업내용 : 카셰어링 차량개조 시범 추진
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 4,230백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 525백만 원(시비 100%)

추진방안

- 2017년 기준 327개 거점에서 854대의 카셰어링을 운영하고 있으나 장애인특장차 카셰어링 거점은 전무한 실정
- 현재 운영중인 카셰어링 거점당 1대의 차량을 개조하여(슬로프 장착) 장애인들도 어디서나 서비스를 이용할 수 있도록 함

- 2026년까지 현재 일반 카셰어링이 운영되고 있는 327개소의 거점에 각 1대의 차량을 개조하여 운영
- 교통수요관리”의 “카셰어링 기반 확대 및 활성화”와 연계하여, 2036년 일반 카셰어링 거점 확보 목표 1,200개소의 70%에 해당하는 거점 840개소에 각 1대씩 장애인특장차량(슬로프 장착)으로 차량개조

주차유형	전체 거점수 ¹⁾	현재 카셰어링 거점수 ²⁾	현재 장애인 특장차 카셰어링 거점수	장래 장애인 특장차 카셰어링 거점수 ³⁾
합계	65,448	327	-	105
유료(공영) 노상	161	-	-	-
공영노외	557	99	-	99
공공기관	6	6	-	6
민영노외	64,724	222	-	-

주 1) : 인천광역시 전체 주차장 거점 수

2) : 현재 일반 카셰어링이 운영중인 거점 수

3) : 장애인특장차(슬로프 장착 차량) 보유 거점 수(2021년)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위: 대)

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
카셰어링 차량개조 시범 추진	-	-	35대	35대	35대	741대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
카셰어링 차량개조 시범 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	4,230.0	525.0	-	-	175.0	175.0	175.0	3,705.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	4,230.0	525.0	-	-	175.0	175.0	175.0	3,705.0	-

교통수단 이동편의시설 개선 및 확충

이동편의시설 개선을 통한 이용자 편의 중심의 교통수단 확보

배경 및 필요성

- 교통수단 이동편의시설을 개선 확충 하고있으나, 주로 양적기준으로 추진되고 있어 교통약자의 이동편의 증진에 실질적인 도움이 되지 못하고 있는 실정
 - * 설치기준 적합률 : 버스(75.3%), 지하철(81.2%), 여객선(42.9%)
- 교통약자에게 실질적인 도움을 줄 수 있는 계획마련을 통해 교통수단 이동편의시설에 대한 효율적 운영방안 마련
- 교통수단의 이동편의시설 개선을 통한 여객이용률 증가로 교통혼잡 완화 및 교통약자의 사회참여, 공헌 확대로 연간 사회적비용 감소 필요

사업개요

- 사업내용 : 교통수단 이동편의시설 개선 및 확충
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,500백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 버스 이동편의 시설 개선
 - 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 75.3%, 2021년 85%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	점자문자안내 판, 교통약자용 좌석, 수직손잡이
이용 불만족 시설	승강설비

○ 지하철전동차 이동편의 시설 개선

- 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 81.2%, 2021년 100%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	장애인접근가능표시, 수직손잡이
이용 불만족 시설	좌석, 승강설비

○ 여객선 이동편의 시설 개선

- 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 42.9%, 2021년 60%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	교통약자용 좌석, 행선지표시, 장애인전용화장실, 전자문자안내판, 자동안내방송
이용 불만족 시설	승강설비, 위생시설

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획(교통수단별 목표년도 서비스수준)

구분	서비스수준 ¹⁾					
	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스	C+	C+	B-	B-	B0	A
지하철	B-	B0	B+	B+	A	A
여객선	D0	D0	D+	D+	C-	A

1)서비스수준 : A(90~100점, 안정화 및 유지단계), B(75~90, 개선단계), C(60~75, 확충단계), D(40~60, 미흡단계), F(0~40, 시급단계)

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통수단 이동편의시설 개선 및 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	5,500.0	1,000.0	-	-	500.0	300.0	200.0	4,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	5,500.0	1,000.0	-	-	500.0	300.0	200.0	4,500.0	-

여객시설 이동편의시설 개선 및 확충

여객시설의 이동편의시설 개선을 통해 교통약자의 사회적참여 증가

배경 및 필요성

- 교통약자의 편의증진을 위해 여객시설의 시설물 설치기준이 정해져 있지만 지켜지지 않는 경우가 많아 교통약자의 이동 편의 증진에 실질적인 도움이 되지 못하고 있는 실정
 - * 설치기준 적합률 : 버스정류장(43.0%), 버스터미널(62.2%), 지하철역사(63.0%), 연안여객선터미널(69.2%)
- 교통약자가 이용하는데 불편함을 최소화 할 수 있도록 상황에 맞는 설치기준에 따라 여객시설 개선이 필요함
- 여객시설의 이동편의시설 개선을 통해 교통약자의 사회적참여 증가 기대

사업개요

- 사업내용 : 여객시설 이동편의시설 개선 및 확충
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 47,700백만 원(시비 96.2%, 기타 3.8%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 7,950백만 원(시비 96.2%, 기타 3.8%)

추진방안

- 버스정류장 이동편의 시설 개선
 - 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 43%, 2021년 65%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	점자·음성안내, 점자블록, 연석높이, 휠체어 활동공간
이용 불만족 시설	점자블록 등 장애인 시설, 차도와 정류장의 높이차

○ 버스터미널 이동편의 시설 개선

- 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 62.2%, 2021년 75%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	점자블록, 승강장, 장애인 전용 화장실, 임산부 휴게시설
이용 불만족 시설	부설주차장 불편 및 주차면 미확보, 화장실 청결

○ 지하철역사 이동편의 시설 개선

- 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 63%, 2021년 90%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	계단, 경사로, 승강장, 에스컬레이터, 장애인 전용 주차구역
이용 불만족 시설	부설주차장의 이용편리성과 장애인 주차면 확보

○ 연안여객터미널 이동편의 시설 개선

- 기준 적합 시설 설치율 : 2016년 69.2%, 2021년 80%로 개선

구 분	개 선 시 설
개선 시급시설	승강장, 장애인전용화장실, 유도 및 안내시설, 매표소
이용 불만족 시설	화장실의 청결 및 시설 관리상태

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획(여객수단별 목표연도 서비스수준)

구분	서비스수준 ¹⁾					
	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스정류장	D0	D+	C-	C-	C0	A
버스터미널	C-	C-	C0	C0	C+	A
지하철역사	C-	C0	B-	B0	B+	A
연안여객터미널	C0	C+	B-	B0	B0	A

1)서비스수준 : A(90~100점, 안정화 및 유지단계), B(75~90, 개선단계), C(60~75, 확충단계), D(40~60, 미흡단계), F(0~40, 시급단계)

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
여객시설 이동편의시설 개선 및 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	45,900.0	7,650.0	-	-	2,550.0	2,550.0	2,550.0	38,250.0	-
	기타	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-
	합계	47,700.0	7,950.0	-	-	2,650.0	2,650.0	2,650.0	39,750.0	-

저상버스 도착안내서비스 시행

버스정보 안내기에 버스유형(저상버스, 일반버스)을 표출을통해 대중교통 이용자들의 편의 증진

배경 및 필요성

- 버스정보안내기(BIT)는 2017년 11월 기준으로 버스정류장 5,303개소 중 1,582개소에 설치하여 운영 중이며, 전체 정류장 대비 설치율은 29.8% 수준임
- 그러나 설치된 버스정보 안내기에 저상버스 관련 안내표시는 전무한 실정으로 교통약자의 불편을 초래하고 있는 실정
- 교통약자들이 자신을 위한 저상버스를 활용하도록 저상버스 도착 안내표시가 이뤄지거나 배차시간표를 알기 쉽게 공지할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 저상버스 도착안내서비스 시행
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 600백만 원(시비 100%)

추진방안

- 버스정보시스템(BIT)에 버스유형(저상버스, 일반버스 등) 표출
 - 교통약자 이용수요가 높은지역 우선도입
 - 기존 BIT 시스템 교체 및 신규 BIT시스템 설치시 저상버스 안내기능 추가
- 매년 안정적 시스템 유지 관리와 이용자 편의를 위하여 지속적인 시스템 유지 관리체계를 마련하여 추진
- 저상버스 도착안내서비스 우선도입 지역 분석

- 교통약자 이용수요가 많은 남동구, 부평구, 서구, 남구 등에 우선적으로 도입하여 효율적 운영 도모



< 저상버스 도착안내 시스템 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
저상버스 도착안내서비스 시행	-	-	매년 100개소 교체 및 50개소 신규설치			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
저상버스 도착안내서비스 시행	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	3,600.0	600.0	-	-	200.0	200.0	200.0	3,000.0	-

보행로, 지하도, 육교 정비

보행로, 지하도, 육교 정비를 통해 안전한 보행환경 조성

배경 및 필요성

- 과거 자동차 중심의 정책으로 인해 보행에 대한 안전성 및 편의성이 미흡하고, 보행로에 대한 관리 소홀에 따라 보행로상의 각종 지장물, 노상적치물, 이동상인 등으로 인해 보행환경이 침해받고 있음
- 보행사고 감소와 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통약자의 보행안전과 교통시설에 대한 접근성을 확보가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보행로, 지하도, 육교 정비
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 45,246백만 원(국비 1.5%, 시비 98.5%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 11,036백만 원(국비 6.3%, 시비 92.7%)

추진방안

- 2021년까지 보행안전 및 편의증진기본계획 수립시 선정된 9개 구간 정비 후 보행환경개선사업 후보지를 선정하여 매년 2개소 추가 지정 및 정비
 - * 중구 차이나타운, 동구 동구청, 남구 주안역, 부평구 부평시장, 남동구 전통시장, 서구 가좌시장, 연수구 옥련초등학교, 계양구 계양구청 북측, 강화군 동막리 일원
- 주변 교통환경과 보행동선을 고려하여 육교와 지하도 보다는 횡단보도 설치해야 하며, 횡단보도 설치가 곤란한 곳은

승강시설을 확충

- 이동편의시설 기준 적합 설치율이 낮은 시설과 이용 만족도가 불만족인 시설을 우선적으로 개선

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행로, 지하도, 육교 정비	-	-	9개구간 정비			매년 2개구간 정비

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행로, 지하도, 육교 정비	국비	700.0	700.0	-	-	200.0	200.0	300.0	-	-
	시비	44,546.0	10,336.0	-	-	3,500.0	3,500.0	3,336.0	34,210.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	45,246.0	11,036.0	-	-	3,700.0	3,700.0	3,636.0	34,210.0	-

유효보도폭 확보 및 확대

유효보도폭 확보로 사람중심의 보행환경 조성

배경 및 필요성

- 과거 자동차 위주교통체계에서 사람 중심으로 바뀌는 도시교통환경변화 패러다임을 반영하여 보행과 대중교통 및 자전거가 승용차와 동일한 위상을 갖도록 교통환경 조성이 필요
- 보행자에게 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하기 위한 유효보도폭 확대를 위해서는 보행공간에 대한 명확한 영역 구분
 - 보행권의 중요성을 인식하고 보행권을 확보하기 위해 ‘도로 - 차도 = 보도’에서 ‘도로 - 보도 = 차도’라는 발상의 전환이 필요

사업개요

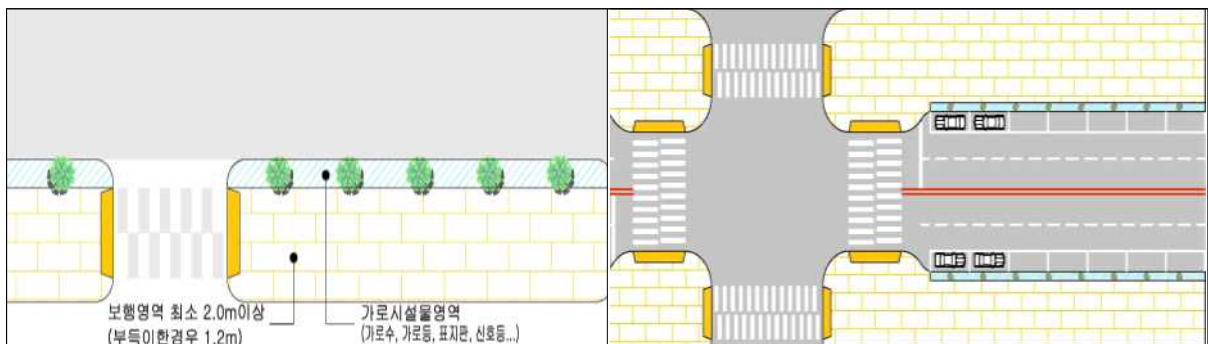
- 사업내용 : 유효보도폭 확보 및 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 6,170백만 원(국비 50%, 시비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 3,086백만 원(국비 50%, 시비 50%)

추진방안

- 보도 이용자가 쉽고 안전하게 접근하거나 이용할 수 있고, 주변 환경을 고려하여 보도의 적정 유효보도폭 확보
- 가로시설물은 가능한 한 최소화하고, 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화를 통해 유효보도폭 확보
 - * 보행 동선에 방해되는 가로시설물은 일렬로 배치
 - * 효용가치가 떨어진 시설물을 제거하여 가로시설물을 최소화
 - * 유효 보도폭이 확보되지 않은 경우, 가로수 설치를 지양하고 인접 건물,

옹벽 등의 입면을 녹화하는 방안을 적용

- * 보행동선에 방해되는 시설물은 이설하고 미관 저해 시설물은 지중화
- * 보도폭 3.0m 미만의 경우 무분별한 가로수 식재 및 가로시설물 설치 금지 (필요 시설물만 가능한 통합 설치)
- * 보도폭 3.0m 이상의 경우 유효보도폭 내 보행방해 가로시설물 설치 금지 (가로시설 및 가로수는 가로시설영역에 설치)
- * 유효보도폭 2.0m 이상 (부득이한 경우 1.2m 이상)
- * 유효보도폭 1.5m 미만인 경우 50m마다 1.5m \perp 1.5m 이상 교행구역 설치
- * 유효보도폭 1.5m 미만 경사진 보도의 경우 30m마다 1.5m \perp 1.5m 이상의 참 설치
- * 조명, 가로수, 전신주 등은 가로시설물영역에 일렬로 배치
- * 연석의 높이 6cm 이상 15cm 이하(부득이한 경우 25cm 이하)
- * 종단경사 1/18 이하(부득이한 경우 1/12이하로 설치), 횡단경사 2/10 권장, 4/10 이하, 미끄러지지 아니하는 재질로 평탄하게 마감



< 보도설치 기준(예시) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
유효보도폭 확보 및 확대	보행환경 불량구역에 대한 정비 및 개선					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
유효보도폭 확보 및 확대	국비	3,085.0	1,543.0	308.6	308.6	308.6	308.6	308.6	1,542.0	-
	시비	3,085.0	1,543.0	308.6	308.6	308.6	308.6	308.6	1,542.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	6,170.0	3,086.0	617.2	617.2	617.2	617.2	617.2	3,084.0	-

도로공간 단차 개선 추진

도로공간 단차 및 보행환경 개선을 통해 보행환경의 쾌적 안전성 확보

배경 및 필요성

- 보도와 차도의 구분이 없는 이면도로는 차량과 보행자가 복잡하게 통행하고 있으며, 도로변에는 불법주차가 난립하고 있어 보행환경의 전반적인 개선이 시급한 실정임
- 열악한 보행환경에도 불구하고 보행자로서는 별도의 대안이 없어 차량과 혼재되어 이면도로를 이용할 수밖에 없으며 이로 인해 노인 어린이 등 보행약자들의 교통사고 위험이 높으며, 거주자 및 보행자들을 위한 보행환경의 쾌적성을 확보하기 어려움
- 차량속도 제한, 노상주차금지, 단차 개선, 녹지체계 연계 등을 통해 보행자의 안전과 편의 증진이 필요함

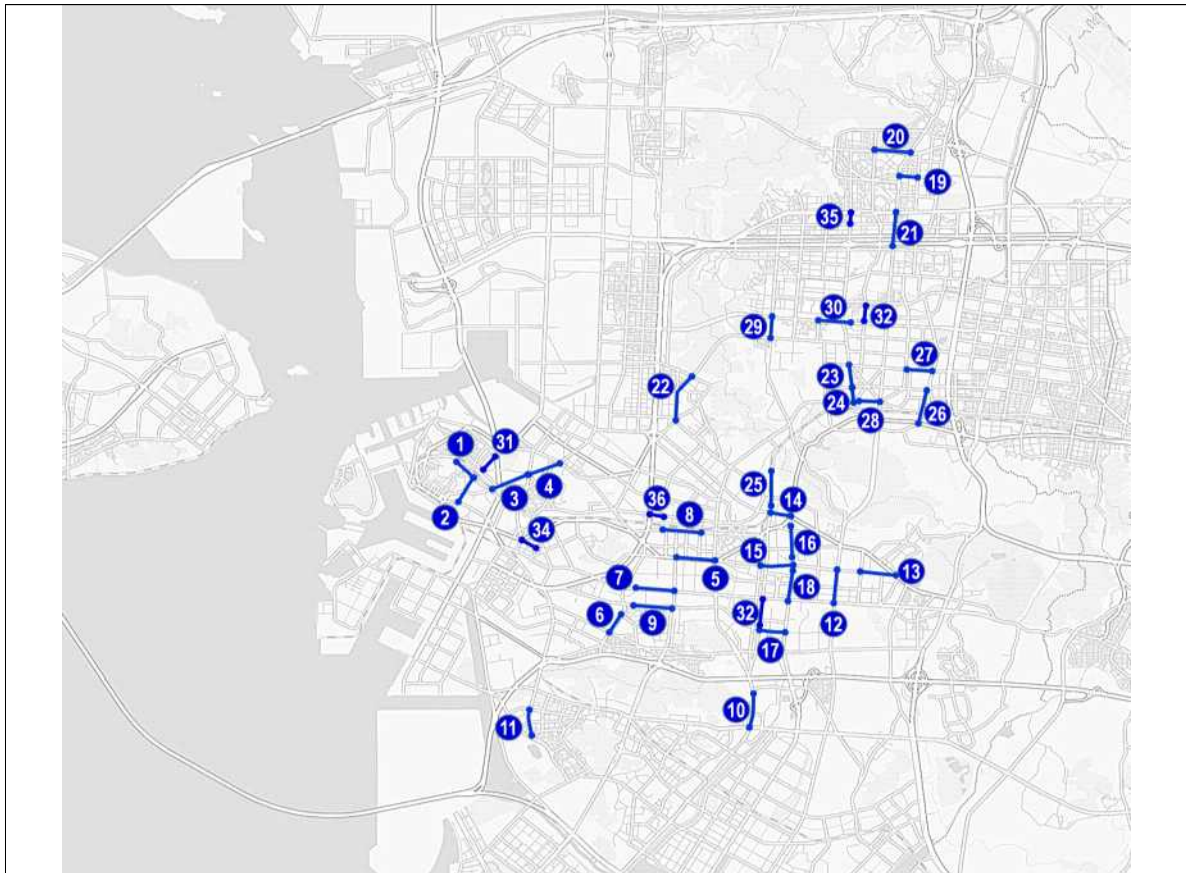
사업개요

- 사업내용 : 도로공간 단차 개선
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 4,230백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,080백만 원(시비 100%)

추진방안

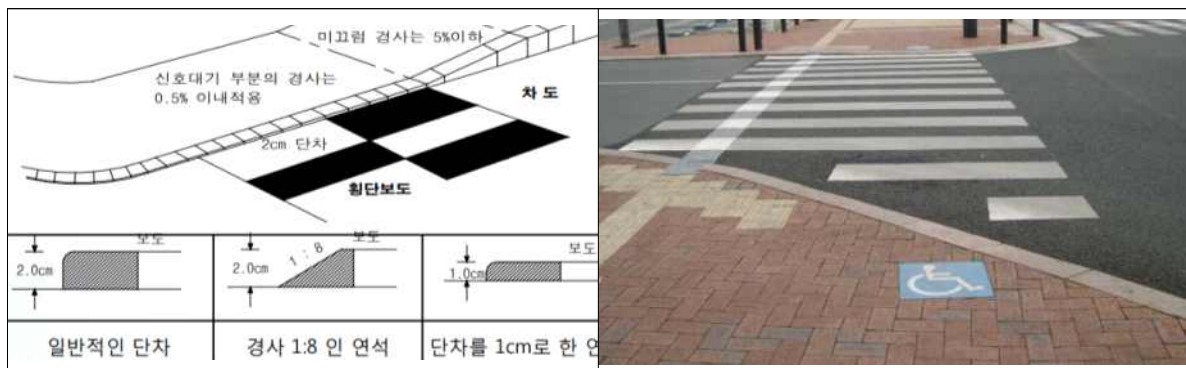
- 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획, 2016.1」에서 구군별 보행자길 정비가 요구되는 구간을 반영하여 계획함
- 2021년(단기계획)까지 36개 구간에 대하여 단계별로 추진하며, 보도와 차도의 미분리 구간에는 보도를 신설하고, 보도 단절 구간에는 보도를 연결하여 보행 연속성을 부여함

○ 보행자길 정비시 보차도 단차 개선을 병행하여 시행



< 보행자길 정비사업 지점도 >

- 보행자길 정비 구역으로 지정된 단기(~2021년) : 36개소, 중
장기(~2036년) : 매년 7개소에 시행
- 보행자길 정비구역으로 지정된 지점에 단차개선 병행
- 넓은 구간의 단차개선이 불가능할 경우 횡단지점 단차 우선개선
- 일반단차의 절반수준의 단차 및 경사단차로 개선



< 단차 개선 예시 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도로공간 단차 개선 추진	-	-	매년 12개소 개선			매년 7개소 개선

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
도로공간 단차 개선 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	4,230.0	1,080.0	-	-	360.0	360.0	360.0	3,150.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	4,230.0	1,080.0	-	-	360.0	360.0	360.0	3,150.0	-

장애물 없는 생활환경 인증 확대

건축물 외 공원의 Barrier Free 인증 도입으로 교통약자 이동 지원

배경 및 필요성

- 사회적약자도 일반인과 동등한 권리를 누릴 수 있도록 개별 시설물, 구역, 도시를 접근, 이용 또는 이동함에 있어 불편함을 느끼지 않게 환경조성

* 7대도시 BF인증 626개소 중 본인증 2개소, 예비인증 5개소 제외 모두 건축물

- 건축물이 대부분인 BF인증을 공원에도 지정하여 누구나 쉽고 편하게 이용할 수 있는 공간조성 필요

- 전국에서 부산, 대전 각 1개소씩 총 2개소 인증(본인증)
 - 부산 : 통일공원을 리모델링하여 2016년 12월 BF인증 최우수 등급 획득
 - 대전 : 2014년 전국 최초 공원분야 BF인증, 교통약자의 편리한 이용을 위해 시설 개선(화장실,진입로,놀이시설 등)



< BF인증 사례 >

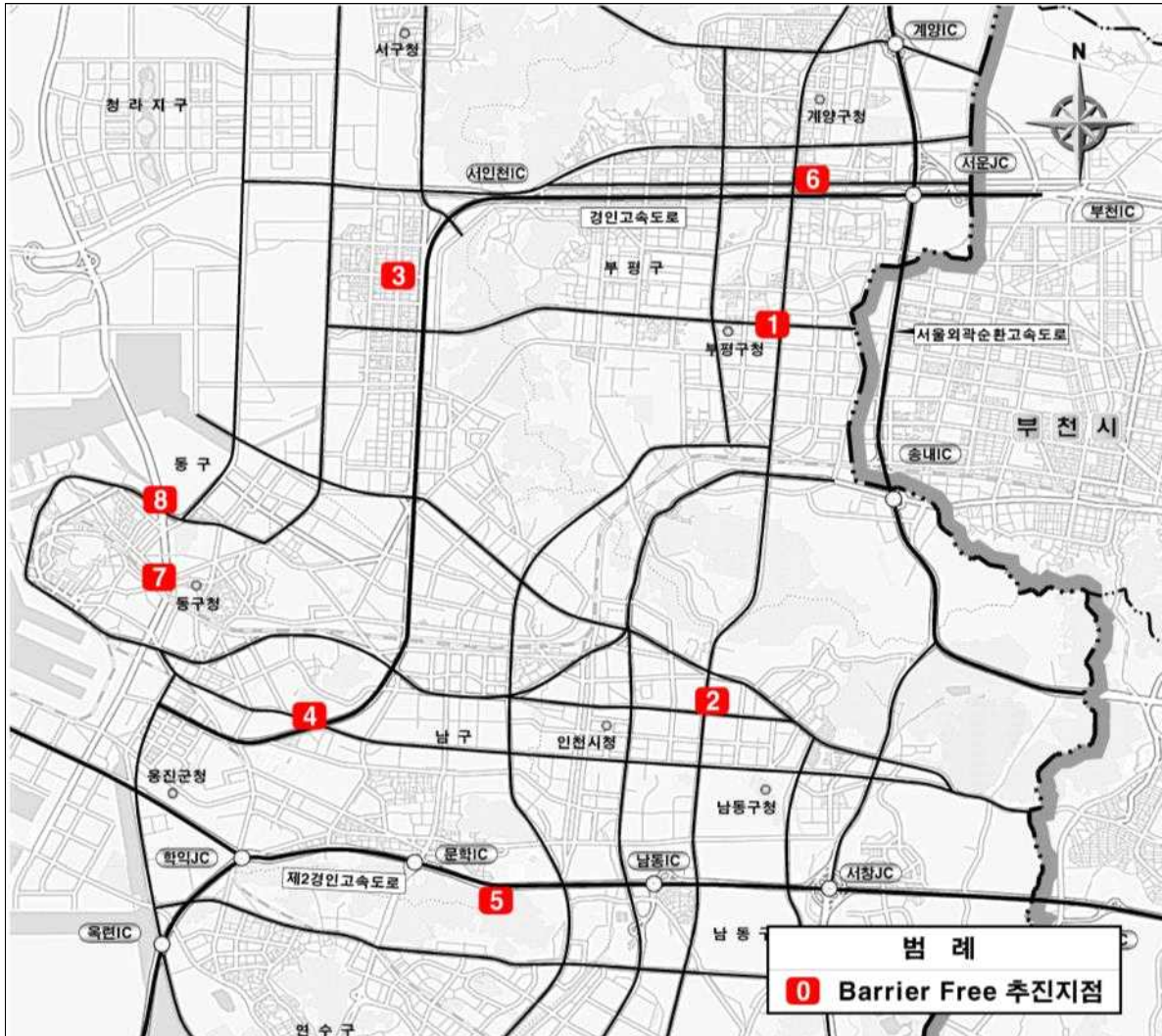
- 사회적 약자를 배려하는 도시환경 조성 및 교통약자의 이동 편의성 및 교통복지 극대화

사업개요

- 사업내용 : 장애물없는 생활환경 인증 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 건축물 외 교통약자의 이용 수요가 높은 공원에 장애인, 비 장애인 누구나 이용할 수 있도록 리모델링 후 BF인증 추진
 - 신트리공원, 구월체육근린공원, 신촌공원, 비룡쉼터, 문남공원, 서운공원, 율목공원, 만석어린이공원
- 장애인, 비장애인 누구나 이용할 수 있도록 공원 리모델링
- 인증을 받은 사업시행자 및 건축주의 경우 인센티브를 부여 하여 자발적 참여 유도



< Barrier Free 인증 추진구역 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
Barrier Free 인증(공원)	-	-	부평, 남동구, 남구, 연수구, 서구 각1개소	계양구 각1개소	중구, 동구 각 1개소	각 구별 공원 3개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
Barrier Free 인증(공원)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비에 산 사업								

장애인콜택시 앱 개발 및 운영

장애인콜택시 이용 정보를 제공할 수 있는 어플리케이션 개발 및 운영으로 교통약자의 이동편의 증진

배경 및 필요성

- 소외받는 교통약자들을 위한 지속적인 지원이 필요하고 교통약자 유형에 관계없는 천편일률적인 서비스 제공을 지양하고, 유형을 구분하여 차별성 있는 서비스 제공이 필요함
- 교통약자가 장애인콜택시 이용시 예약의 불편함, 시간의 불확실성 등의 문제를 최소화 하기위해 서비스 진행상황을 실시간으로 확인할 수 있는 장비도입이 필요함
- 서비스 진행상황을 인지하여 이동지원서비스의 효율적인 이용 기대
- 교통약자의 이동권을 보장하여 편의성 증대

사업개요

- 사업내용 : 앱 개발 및 운영
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 60백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 16.8백만 원(시비 100%)

추진방안

- 장애 등록시 특별교통수단 이용 신청서를 별도로 접수하여 수요, 규모 등의 DB 구축
- 청각 및 언어 장애인을 위한 문자(SMS)시스템 운영
 - 전화이용에 어려움이 있는 청각 및 언어장애인 이용환경 개선
- 장애 등록시 특별교통수단 이용 신청서를 별도 접수하여 수요 규모 등의 DB구축 및 관리

- 어플리케이션을 개발하여 진행상황 알림서비스 운영
 - GPS 기반으로 개발하며, 실시간으로 상황 전달



< 장애인콜택시 어플리케이션(예시) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
어플리케이션 개발 및 운영	-	-	어플개발	운영 및 유지관리		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
어플리케이션 개발 및 운영	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	60.3	16.8	-	-	11.0	2.9	2.9	43.5	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	60.3	16.8	-	-	11.0	2.9	2.9	43.5	-

지하철 이동케어 서비스 확대

대중교통을 이용하는 교통약자의 편의증진을 위한 케어시스템 도입

배경 및 필요성

- 교통약자가 대중교통을 스스로 이용하기 위해선 많은 시간을 들여야 하며, 스스로 이용시 사고로 이어질 수 있는 위험 요소가 존재하므로 이를 케어해 줄 수 있는 이동도우미 배치가 필요

사업개요

- 사업내용 : 지하철 이동케어 서비스 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 지역별 노인인력개발센터와 운영협약을 통한 인력 확보
- 상시이용 교통약자 명단 파악 및 지하철역 전화번호부 배부
- 도시철도 77개역(경인선, 인천1,2호선, 수인선)에 이동지원 도우미 배치
- 지하철 이동케어 서비스 역할 및 절차

구 분	내 용
출발역	<ul style="list-style-type: none">• 지하철 이용 도움 요청 접수(유선 또는 인터폰)• 역사 출입구 대기• 열차 승차 안내• 도착(환승)역에 서비스 지원요청
환승역	<ul style="list-style-type: none">• 승강장 하차위치 대기• 환승열차 승차 안내• 도착역에 서비스 지원요청
도착역	<ul style="list-style-type: none">• 승강장 하차위치 대기• 출구 안내

서비스 절차										
교통약자 서비스 요청 접수	▶	케어 매니저 역사 출입구 대기	▶	교통약자 안내	▶	도착(환승)역 서비스 지원 요청	▶	도착(환승)역 케어 매니저 대기	▶	교통약자 안내

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
지하철 이동케어 서비스 확대	-	-	이동케어 서비스 확대	통합운영		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
지하철 이동케어 서비스 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-

보행자 횡단시간 단계별 연장

보행자 횡단시간의 단계별 연장으로 교통약자 이동편의 증진

배경 및 필요성

- 현행 횡단보도 보행시간이 건강한 성인 기준(1m/s)에 맞춰져 있어 상대적으로 보행속도가 느린 교통약자에 어려움 발생 하므로 교통약자를 배려한 횡단보도 신호시간 연장이 필요
- 일반인을 기준으로 하는 교통설계를 증가하는 노인인구 및 고령사회에 맞춰 변화시킬 필요가 있음
- 또한 고령 보행자를 위한 고령자(노인) 보호구역 추가 지정 및 개선계획과 기존 보호구역내 불합리한 안전시설 개선 등을 포함하여 고령 보행자의 교통안전 대책이 부족한 실정

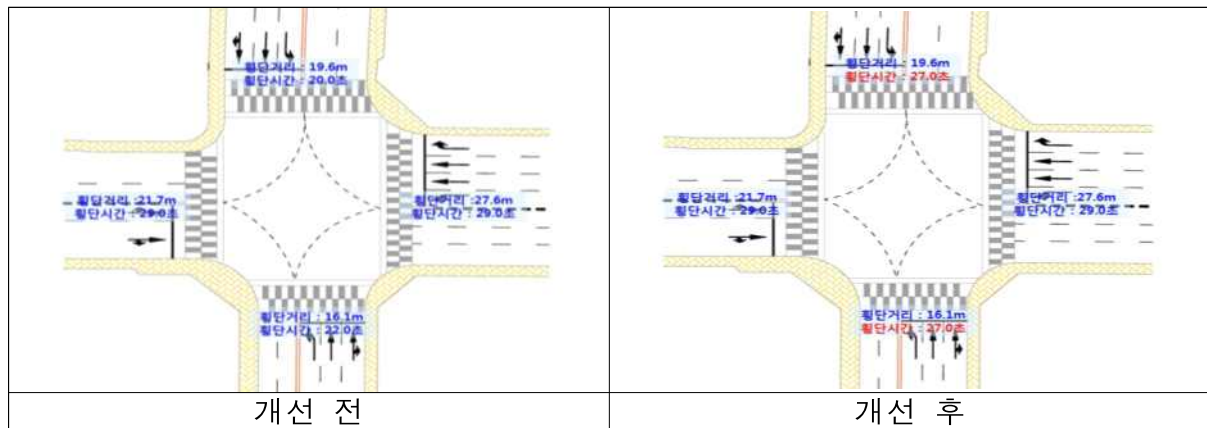
사업개요

- 사업내용 : 보행자 횡단시간 단계별 연장
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 보행량이 많은 횡단보도와 어린이보호구역내 초등학교, 유치원 주출입구와 가장 가까운 거리의 횡단보도에 횡단신호 변경 검토
 - 설치기준 정립 및 사업지 선정 후 지속적 관리
 - 보행자 진행방향 우측 2~3m 높이에 보행신호기 설치
 - 횡단보행시간은 교통약자 보행속도에 적합한 0.8m/s 기준 적용
 - 부득이한 경우 초기진입시간 미적용 및 보행속도 1.0m/s 적용
 - 보행자가 드물거나, 일정 시간대에만 보행자가 있는곳에 보행자 작동 신호기를 설치함

- 시각장애인용 음향신호기와는 함께 설치 금지
- 잔여시간 표시기는 보행신호기 하단에 설치하고, 음향안내 시설과 병행 설치
- 도로 중 보행자 통행이 빈번하고 보행자 횡단사고가 잦은 횡단보도에 설치함



< 보행자 횡단시간 확보(예시) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
보행자 횡단시간 단계별 연장	-	-	보행량 많은 횡단보도와 어린이 보호구역 주변 횡단보도에 횡단신호 변경 검토 후 시행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
보행자 횡단시간 단계별 연장	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산 사업								

교통약자 우선주차구역 도입

안전사고 위험성이 비교적 높은 어르신 및 임산부들의 편리한 이동권 확보를 위한 이동동선 단축

배경 및 필요성

- 신체능력 저하 또는 질병에 따른 안전사고 위험성이 비교적 높은 어르신 및 임산부들의 편리한 이동권 확보를 위한 이동동선 단축 및 공간확보를 위해 우선주차구역 설정 필요
- 어르신, 임산부 우선주차구역은 장애인주차구역처럼 법적 구속력이 없어 일반차량이 이를 제지할 수단이 없어 유명무실화 될 수 있으므로 제도적으로 법제화 하기위한 조례제정 추진 필요
- 교통약자 우선주차구역 설치 사례
 - 수원시는 어르신을 배려하는 교통 환경 조성을 위해, 경찰서 및 다중이용시설 등에 어르신 우선주차구역 설치를 추진하여 2017년 총 2,703면 설치
 - 그러나 법적 구속력이 없어 일반 차량이 주차를 하여도 제지할 수단이 없음
 - 이를 제도적으로 법제화 하기 위해 2017.7월 어르신, 임산부 영유아를 위한 통합 조례 제정(교통약자 우선 주차구획의 설치기준 등) 후 시행(주차장 조례 3697호)



< 교통약자 우선주차구역 설치사례 >

사업개요

- 사업내용 : 교통약자 우선주차구역 도입
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 비예산

추진방안

- 교통약자 우선주차구역 설치기준 등 가이드라인 제작
- 주차대수 30대 이상 주차장 교통약자 우선주차 구역 3%이상 설치 조례 제정
- 시청 및 구청에 교통약자 우선주차구역 일정 면수 이상 설치
- 주민센터 및 공공기관에 교통약자 우선주차구역 설치

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통약자 우선주차구역 설치	-	-	가이드라인, 조례 제정	시청, 구청 시행	주민센터 및 공공기관 시행	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통약자 우선주차구역 설치	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	비예산 사업								

이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화

교통약자 이동편의 시설의 주기적인 검토 및 관리체계, 관련 사업DB 구축 등으로 교통약자에게 정보 제공

배경 및 필요성

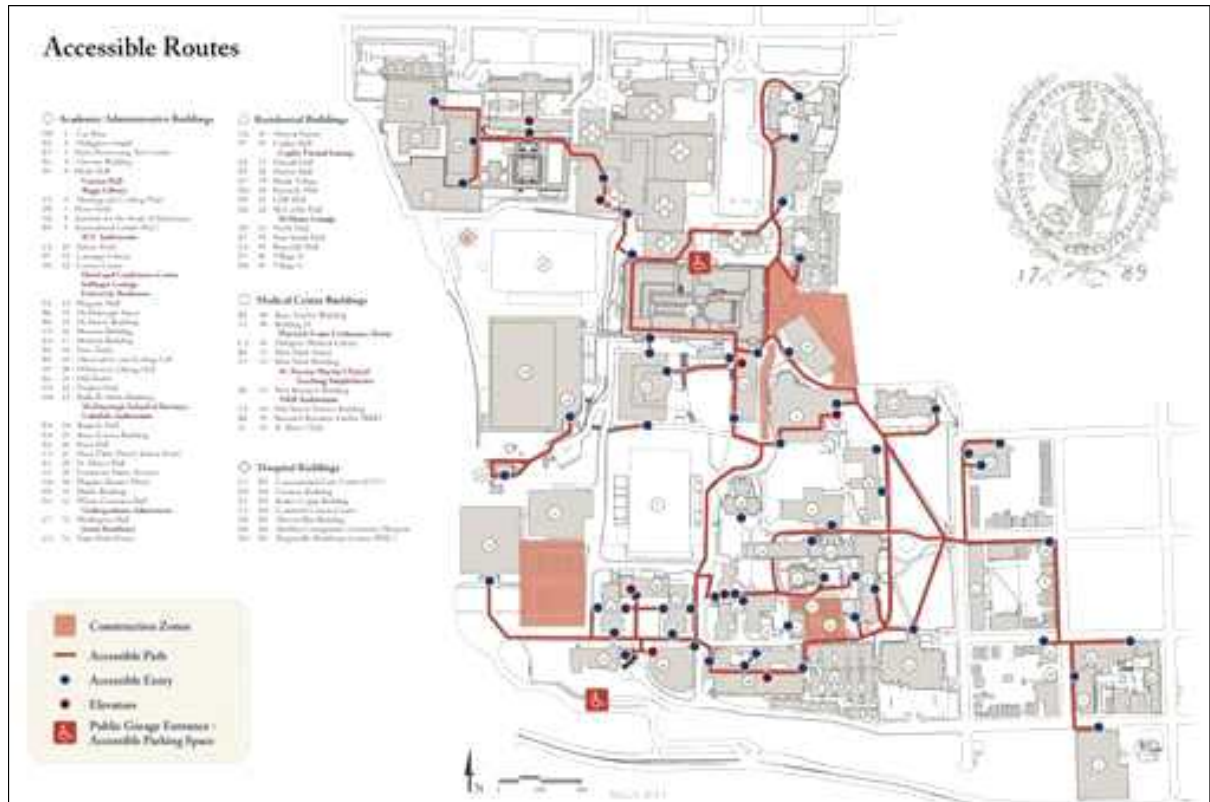
- 공공시설은 이동편의시설 설치 의무조항은 있으나, 설치여부를 검토 관리할 체계가 없어 실행이 미흡
- 교통시설에 대한 기준적합성 심사의 법적근거는 있으나 구체적인 실행방안 부재로 실행 미흡
- 교통시설 관련 사업의 설계단계에서 이동편의시설 설치 여부, 설치기준 적합성 등을 사전검토하여 사업시행시 오류를 최소화 하기위해 설치 후 모니터링하여 이동편의시설 DB 구축 필요
- 교통약자 이동편의시설 조사데이터 구축으로 이용자들의 효율적이고 편리한 시설 이용 기대

사업개요

- 사업내용 : 모니터링체계 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 360백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 60백만 원(시비 100%)

추진방안

- 공공부분 사업시행시 오류를 최소화하기 위해 이전사업 DB 구축
- 기존 사업의 설계단계에서 기준 적합성 모니터링 후 이동편의 시설 DB를 구축하고, 이동편의 시설 지도 작성
- 관련사업 DB 구축
 - 교통약자 이동편의 실태조사, 보행안전구역, Barrier Free 등



< 교통약자 이동편의시설 DB 구축 맵 예시 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
모니터링체계 구축			관련사업 DB구축 및 모니터단 운영			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
모니터링체계 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	360.0	60.0	-	-	20.0	20.0	20.0	300.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	360.0	60.0	-	-	20.0	20.0	20.0	300.0	-

교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화

교통약자 이동편의시설의 효과적인 설치 및 관리를 위해 관련 대상자 교육

배경 및 필요성

- 교통약자 이동편의시설의 효과적인 설치 및 관리를 위해 관련 대상자의 교육 필요

사업개요

- 사업내용 : 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 900백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 150백만 원(시비 100%)

추진방안

- 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 방안
 - 특별교통수단, 교통약자 이동편의시설 관련 담당자는 정기적으로 교육 실시

구분	내용
교육대상	• 구별 교통약자 이동편의 시설 관련 담당자
교육주체	• 인천시 관련 담당부서(이동지원센터) / 연 1회
시행시기	• 연1회(4시간)
교육내용	<ul style="list-style-type: none"> • 시정책방향, 관련조례, 개선방향, 시설 유지관리 등 • 교통약자 이동권 등 교통약자이동편의시설의 개요 및 시정책방향 • 교통약자의 이동편의증진법 및 관련조례 • 보행환경의 조성 및 유지·관리 등 • 교통약자관련시설(교통수단, 여객시설, 도로시설)의 설치·관리의 문제 및 개선방향 • 교통약자이동편의시설 정비사업의 편람, 설계·시공·유지관리의 원칙 등 • 교통약자관련시설 관련부서간의 협조사항
교육방법	• 실내교육 및 현장교육

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육	-	-	연 1회 교통약자 관련내용 실내교육 및 현장교육 실시			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
이동편의시설 설치 및 운영대상자교육	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	900.0	150.0	-	-	50.0	50.0	50.0	750.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	900.0	150.0	-	-	50.0	50.0	50.0	750.0	-

교육, 캠페인, 홍보 지속

교통약자에 대한 사회적인 편견을 해소하여 평등한 사회가 될 수 있도록 시민의식 전환

배경 및 필요성

- 교통약자 이동편의시설을 설치해도 실제로 고령자, 임산부 등 교통약자가 이용하기 힘든 현실임
 - ‘교통약자 보호석’이 있으나 양보하지 않는 경우 많음
 - 지하철 엘리베이터 일반인이 자주 이용
- 교통약자 이동편의시설은 장애인을 위한 시설이라는 교통약자에 대한 사회적인 편견이 존재함
- 교통약자에 대한 사회적인 편견을 해소하여 평등한 사회가 될 수 있도록 시민의식전환을 위한 홍보방안 도입이 필요함
- 지속적인 교육 및 홍보를 통해 인식을 개선하여 교통약자에 대한 편견 해소

사업개요

- 사업내용 : 교육, 캠페인, 홍보 지속
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,800백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 일정한 규칙없이 시행되고 있는 교통약자 인식전환 홍보 및 캠페인을 분기 1회로 시행하여 활발한 인식전환 유도
- 언론매체, 인터넷, ITS시스템 등을 통해 교통약자이동편의 내용, 교통약자 배려문화 등 홍보

구분	제공매체	홍보방법
언론매체	지역방송, 라디오, 신문	<ul style="list-style-type: none"> 인천시 교통약자 이동편의 증진계획 등을 보도자료로 이용한 뉴스시간 홍보 교통약자이동편의증진사업 시행내용, 효과 등
인터넷	홈페이지	<ul style="list-style-type: none"> 시 홈페이지 및 유관기관, 교통약자 관련단체 등의 홈페이지를 이용한 홍보 교통약자이동편의증진사업 정책방향, 시행계획, 진행현황, 효과 등
ITS 시스템	도로전광표지판(VMS)	<ul style="list-style-type: none"> 인천시 도로전광표지에 교통약자 배려에 대한 문구 홍보
	정류장안내단말기	<ul style="list-style-type: none"> 인천시 정류장 안내 단말기에 문자, 그래픽 등을 통한 교통약자에 대한 배려문화 홍보
시민운동	시민사회단체	<ul style="list-style-type: none"> 시민단체, 장애인단체, 지자체, 교통사업자 간 홍보를 위한 유기적인 연계 시스템 구축 대중교통에서 교통약자에게 자리 양보 휠체어사용자 버스탑승에 대한 배려



< 교통약자에 대한 인식전환 캠페인 예시 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인식전환 홍보 및 캠페인	-	-	분기별 교통약자 인식전환 캠페인 실시			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인식전환 홍보 및 캠페인	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	-

목표5

효율적인 교통관리체계 구축

- 쾌적하고 활력있는 교통공간 조성, 교통체계의 이동 안전 편의성 향상, 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통 운영 관리 체계 구축, 효율적이고 안전한 화물물류 체계 구축의 과제 추진으로 효율적인 교통관리체계 구축을 도모함

전략	추진 과제	목표
5-1. 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성	<ul style="list-style-type: none"> ● 마을공동주차장 시범조성 ● 주차장공급 다양화 ● 간선도로 지하주차장 시범조성 ● 간선도로변 시간제 주차 검토 ● 환승주차장 확충 ● 부설주차장 개방·공유 확대 ● 그린파킹사업 확대 ● 거주자우선주차제 추진 ● 아파트 부설주차장 설치 지원 ● 노상주차장 유료화 ● 주차장 급지·요금체계 개선 ● 주차장 시간상한제 도입 ● 실태조사를 통한 주차정책 개선 ● 중·장기 주차시책 도입 연구 ● 차고지 증명제 단계적 도입 ● 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별단속 시행 ● 무인단속장비 단속기준 통일 ● 스마트폰 활용 단속앱 개발 및 처분기준 정립 ● 불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 ● 이면도로 소방차 통행로 정비 ● 블록단위 마을주차공동체 지원 	효율적인 교통관리체계 구축
5-2. 첨단 정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안전 성·편의성 향상	<ul style="list-style-type: none"> ● 기존 시스템 성능 개선 및 확충 ● BIT(버스정보안내기) 확충 ● 버스전용차로 단속시스템 확충 ● IoT 기반 주차사업 지속 추진 ● 신호제어시스템 고도화 ● 교통정보제공 확대 및 고도화 ● 첨단요금징수시스템 도입 ● 교통예측·예보시스템 구축 ● 교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축 ● 버스 좌석, 노선 예약제 도입 ● 버스운행정보통합시스템 구축 ● 택시운행정보시스템 구축 ● 주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영 ● 교통정책지원시스템 구축 ● 상시 교통량 수집체계 재구축 ● 교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축 ● 교통DB센터 구축 ● 표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화 ● 분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대 ● C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속) 	

전략	추진 과제	목표
5-3. 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영· 관리체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 간선도로 축 개선사업 설계 • 교차로 지하구조 및 차로운영 개선 • 돌출형 버스정차대 확대 • 신호제어전략 개선 • 도시확장에 따른 연동체계 개선 • 전용(우선) 신호 도입 • 보행자 작동신호기 확대 • 회전교차로 확대 • 비보호(겸용) 좌회전 확대 • 도로기능 및 위계별 제한속도 정비 • 지구단위 교통운영개선 연구 • 시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발 	효율적인 교통관리체계 구축
5-4. 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 관내 화물공영차고지 확충 • 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충 • 화물물류 관계자 협의회 운영 • 화물운송질서 확립 • 도심 도로변 화물 조업공간 확보 • 도로 수송체계 확충 • 화물차 통행제한구역 재설정 • 화물차 관리 및 단속체계 재정비 • 경유화물차 LNG전환 • 전기트럭 도입 • 물류공동화 	

5-1 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성

마을공동주차장 시범조성

노후 및 저층주거지 밀집지역의 보행 및 교통개선 사업 일환으로 주차난 해소를 위한 마을공동주차장 시범 조성

배경 및 필요성

- 주거지의 주차수요가 증가함에 따라 10년 이상 노후화된 주거지의 주차난으로 인해 지역주민들이 보편적으로 이용할 수 있는 주차시설이 부족한 실정임
- 노후 및 저층주거지 밀집지역을 중심으로 보행환경 개선 등 교통환경 개선 사업 일환으로 개선지구 내 주민들이 공동으로 이용할 수 있는 마을공동주차장을 조성할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 마을공동주차장 시범사업 2개소
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 사업시행 시 재산정(국비 50%, 시비 50%)
 - * 사업 시행 시 대상지역의 범위 및 규모에 따라 사업예산을 산정할 필요가 있음

추진방안

- 주차장 건설 등 보행환경 통합개선 추진(생활도로 교통정온화 병행)
- 마을공동체 공모를 통하여 시범사업 2개소 추진(2020년)
 - 부설주차장이 전무한 저층주거지 밀집지역, 반경 300~500m 내 도보권

- 자치구별 주차장 수급 실태조사 상에 선정된 주차환경개선 지구를 우선으로 보행 및 주차환경 통합 개선이 될 수 있도록 지역주민들의 공모를 유도
- 보행환경개선 지구 사업 등 국비지원 사업과 연계하여 국비지원 방안 고려



< 마을공동주차장 시범조성 방안 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
마을공동주차장 시범조성			시범사업 공모	2개소		확대고려

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
마을공동주차장 시범조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	-	-	-	-	-	-	-	-	-

주 : 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정보건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음
향후 사업공모에 따른 사업 대상 지구 선정 시 사업규모에 따라 예산을 산정하여야 함

주차공급 다양화

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위한 공영주차장 및 공원 지하주차장 건설 등 주차시설 확충

배경 및 필요성

- 도로 여건상 한계가 있는 지역의 경우 주차난 해소를 목적으로 주택가 유희 공유지, 나대지, 노후주택부지 등을 최대한 활용하여 쌈지주차장, 공영주차장 등 다양한 형태의 주차장을 공급하고, 지역적 특성을 고려하여 주차장 이용을 활성화 하도록 하는 정책이 요구됨
 - * 노상과 노외공영주차장은 전체 주차면 중 차지하는 비율이 8.1% 수준으로 지역주민들이 보편적으로 이용할 수 있는 주차시설이 부족한 실정임
- 다세대, 다가구, 단독주택 밀집지역 등 주차공급 부족이 심각한 지역은 거주자 우선주차제, Green Parking만으로는 주차시설을 100% 공급할 수 없으므로 공영주차장 건설이 가장 근본적인 대안 중의 하나가 될 수 있음
- 또한, 심각한 주차난을 겪고 있는 지역은 대부분 주택 밀집 지역으로 주차장을 건설할만한 적정 부지가 없고, 토지 매입비가 비싸 주차장 부지확보가 어려운 실정임
- 주택가 밀집지역은 만성적인 주차난에 시달리는 주민들이 지속적으로 주차장 확보 요구 및 공영주차장 확충을 요구하고 있으며, 주차장 조성을 위한 공공용지 가용 토지 부족으로 공원 지하주차장 조성은 주택가 밀집지역의 주차난을 해소할 수 있는 대안이 될 수 있음
- 공원 지하 주차장 조성은 토지보상비용이 들지 않고, 건설비용만으로 조성할 수 있어 주차장 부지가 부족한 다세대, 다가구, 단독주택 밀집 지역에 ‘저비용·고효율’의 주차장을 확보할 수 있을 것으로 기대됨

① 공영주차장 건설

사업개요

- 사업내용 : 공영주차장(쌈지 등) 연간 1,600면 이상 건설
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 1,028,760백만 원(국비 6%, 시비 47%, 구비 47%)

추진방안

- 인천광역시 도시정비사업 “빈집 종합관리대책” 등과 연계하여 유휴 토지 확보
- 토지소유주와 지자체간 협약을 통해 주차장 조성 부지를 확보하여 주차장 조성 후 거주자원주차제 운영 등 고려
- 주차문제가 심각한 지역은 가용 토지자원의 부족, 주차의 효율성을 고려하여 다층구조의 입체화 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공영주차장 건설	1,142면 확충	1,518면 확충	연간 1,600면 이상 확충			지속확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공영주차장 건설	국비	57,780.0	12,780.0	1,102.0	2,678.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	45,000.0	
	시비	484,055.0	116,555.0	19,764.0	23,291.0	24,500.0	24,500.0	24,500.0	367,500.0	
	기타	486,925.0	119,425.0	22,784.0	23,141.0	24,500.0	24,500.0	24,500.0	367,500.0	
	합계	1,028,760.0	248,760.0	43,650.0	49,110.0	52,000.0	52,000.0	52,000.0	780,000.0	

주 : 2019년 이후 사업비는 인천광역시 교통관리 종합계획 공영주차장 사업비 산출 자료를 반영




② 공원 지하주차장 조성

사업개요

- 사업내용 : 공원 지하주차장 조성 시범사업 시행
 - 총 3개소(울목공원, 석바위소공원, 석남체육공원)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 92,100백만 원(시비 70%, 구비 30%)

추진방안

- 다세대, 다가구, 단독주택 밀집지역을 중심으로 주차장 확보율이 낮고(70% 이하), 공원부지 면적이 3,000m² 이상⁷⁾인 지역에 대하여 시범대상 후보지역을 다음과 같이 선정하였음
 - * 울목공원 : 인천광역시 중구 울목동 소재, 주차장 확보율 61.5%
 - * 석바위 소공원 : 인천광역시 남구 주안4동 소재, 주차장 확보율 67.9%
 - * 석남체육공원 : 인천광역시 서구 석남1동 소재, 주차장 확보율 40.7%

1. 울목공원	2. 석바위 소공원	3. 석남체육공원
중구 울목동, 12,776.8m ²	남구 주안4동, 47,004.8m ²	서구 석남1동, 약 10,800m ²
		

< 공원 지하주차장 조성 대상지역 >

- 중·장기 거주자우선주차제 정책 방향에 따라 지역주민들의 자발적인 참여를 도모하여 거주자우선주차로 운영을 추진
- 공원 지하주차장을 조성하기 위해서는 지하주차장 설치기준안에 따라 면적 3,000m² 이상의 공원에 한하여 허용하고 있

7) 공원 지하주차장 설치기준안에 따라 면적 3,000m² 이상의 공원에 한하여 허용하고 있음

으나, 허용면적을 축소할 수 있는 기준안이 마련될 필요가 있음

* 주차공간이 부족한 지역은 다세대, 다가구, 단독주택 밀집 지역이며, 이런 지역일수록 대형공원보다 소규모 공원이 많이 형성되어 있음

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공원 지하주차장 조성	-	-	석남체육공원 지하주차장조성	율목공원 지하주차장조성	석바위 소공원 지하주차장조성	평가를 통한 시행 확대
			공원 지하주차장 3개소 시범사업 시행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
공원 지하주차장 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	64,470.0	64,470.0	-	-	9,940.0	11,732.0	42,798.0	-	
	기타	27,630.0	27,630.0	-	-	4,260.0	5,028.0	18,342.0	-	
	합계	92,100.0	92,100.0	-	-	14,200.0	16,760.0	61,140.0	0	

주 : 인천 및 서울시 공원 지하주차장 조성 4개 지역 단가 1,296.446원/m² 및 실시설계비 2억 원을 반영하여 산출함

간선도로 지하주차장 시범 조성

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위한 간선도로 지하 주차장 건설 등 주차시설 확충

배경 및 필요성

- 심각한 주차난을 겪고 있는 지역은 대부분 주택 밀집지역으로 주차장을 건설할만한 적정 부지가 없고, 토지 매입비가 비싸 주차장 부지확보가 어려운 실정임
- 서울시는 주택가 공영주차장 확충의 일환으로 지속적으로 공원 지하주차장 조성사업을 추진하고 있으며, 2013년 다세대, 다가구 주택비율이 높고, 주택가 이면도로의 불법주차가 만연하고 있는 은평구 녹번동을 도로지하를 활용한 주차계획 시범사업을 시행

* 구간길이 1.5km, 지하1층, 주차면 500면으로 2018년 개통 예정

- 도로 공공용지 지하에 주차장 조성은 토지보상비용이 들지 않고, 건설비용만으로 조성할 수 있어 주차장 부지가 부족한 다세대, 다가구, 단독주택 밀집 지역에 ‘저비용·고효율’의 주차장을 확보할 수 있을 것으로 기대됨

사업개요


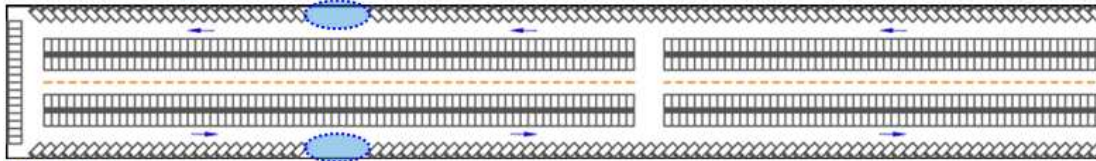
- 사업내용 : 간선도로 지하주차장 조성 시범사업 시행
 - 총 2개소(인주대로 0.95km, 봉오대로 1.0km)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2022년
- 총사업비 : 132,300백만 원(시비 70%, 구비 30%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 90,300백만 원(시비 70%, 구비 30%)

추진방안

- 주변개발계획 저촉예상지, 지하철 등 지하구조물 설치구간, 도로 규모 및 폭원(대로 30m 이상) 등 대상구간 선정 기준을 고려하여 인주대로,

봉오대로 2개 구간에 대하여 시범사업 대상 후보지를 선정하였음

구분	행정구역	가로명	구간길이	도로폭원	주차장확보율
지점1	남동구 구월1동	인주대로	0.95km	30m	14.5%
	 <p>진출입 램프</p> <p>- 최대 계획 주차면 수 : 1,012면 (진출입 램프 4개소)</p>				

구분	행정구역	가로명	구간길이	도로폭원	주차장확보율
	계양구 작전2동	봉오대로	1.0km	50m	47.8%
	계양구 효성1동				68.9%
지점2					
	 <p>진출입 램프</p> <p>- 최대 계획 주차면 수 : 2,064면 (진출입 램프 4개소)</p>				

< 간선도로 지하주차장 조성 대상 후보지(안) >

- 중·장기 거주자우선주차제 정책 방향에 따라 거주자를 우선으로 월정액의 요금제를 시행하고, 주간에는 모바일 등을 활용한 실시간 주차정보시스템 연계를 통한 유료공영주차장으로 개방, 인천광역시 공영주차장 요금체계에 맞는 요금을 책정하여 활용도를 높일 필요가 있음

* 공영주차장 자동 무인요금정산시스템을 설치하여 이용자의 편의를 도모할 수 있도록 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
간선도로 지하주차장 시범조성	-	-	인주대로 지하주차장 조성		봉오대로 지하주차장 조성(~2022)	
			2개소 지하주차장 조성에 따른 시범사업 시행			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
간선도로 지하주차장 시범조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	92,610.0	63,210.0	-	-	16,905.0	16,765.0	29,540.0	29,400.0	
	기타	39,690.0	27,090.0	-	-	7,245.0	7,185.0	12,660.0	12,600.0	
	합계	132,300.0	90,300.0	-	-	24,150.0	23,950.0	42,200.0	42,000.0	

주 : 원단위는 서울시 도로 지하주차장 조성 6개 지역 단가 m²당 168만원 및 실시설계비(1차년도) 2억 원을 반영하여 산출함

간선도로변 시간제 주차 검토

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위하여 교통소통에 지장이 없는 도로변에 일정시간 주차 허용

배경 및 필요성

- 지역적 상황을 고려하지 않고, 주차제한구역을 제외한 도로상에 21:00~07:00까지 획일적으로 주차를 허용하고 있음
- 불법주차가 많고, 교통소통에 지장이 없는 시간동안 도로변에 일정시간 주차를 허용하는 방안으로 단기적으로 주거 및 공단지역의 주차장 공급 부족 해결을 위해 도입이 필요함
- 허용시간 동안 도로변 주차를 합법화함으로써 주거지역 및 전통시장, 관광지 주변의 주차문제를 해소

사업개요

- 사업내용 : 주차장 확보율 취약 구간 간선도로변 시간제 주차 시행(1단계 9개 구간, 2단계 4개 구간)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 총사업비 : 175백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 148백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 자치구별 주차장수급실태조사상의 주차장 확보율이 취약한 주택가 지역을 대상으로 접근성(대상 도로 반경 300m 이내 주택 밀집지역이 분포)을 고려하여 시행 대상 지점을 선정하였으며, 버스전용차로 구간은 선정대상에서 제외하였음
 - 1단계 : 5차로 이상 도로 9개소(양측 주차)
 - 2단계 : 4차로 도로 4개소(편측 주차)
- 야간 주차 허용을 원칙으로 하되 지역적 여건을 고려하여 시간제 주차 적용시간을 적절히 조정하여 운영

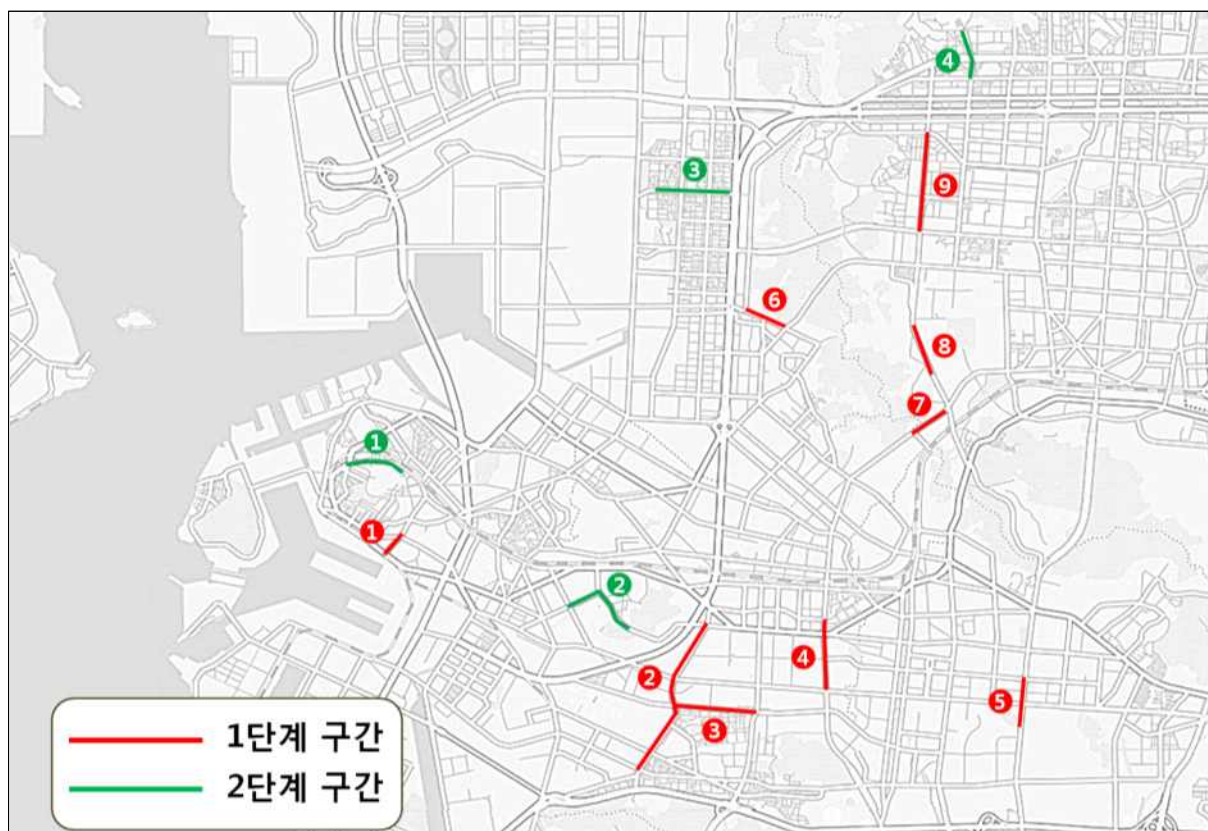
- 주택가 밀집지역 : 야간 시행 (21:00~익일 07:00)

- 전통시장 및 관광지 인근 지역(반경 300m 내외로 제한)

* 평일 : 야간 21:00~익일 07:00, 주간 10:00~17:00 (토요일, 공휴일 24시간)

* 전통시장 및 관광지 주변은 주차회전율을 높일 수 있는 방안으로 주차허용시간을 제한 운영(최대 3시간)⁸⁾함으로써 다수의 이용자가 이용할 수 있도록 추진

구분	도로명	구간	차선수	연장	비고
1단계	1 우현로	사동삼거리~답동사거리	6차로	0.25km	양측 주차
	2 한나루로	학익사거리~제일시장사거리	5~6차로	2.0km	
	3 인하로	신기시장사거리~제운사거리	5차로	1.0km	
	4 경원대로	승기사거리~석바위약국앞	6~7차로	0.9km	
	5 호구포로	구월남로입구~작은구월사거리	8차로	0.3km	
	6 건지로	건지삼거리~건지사거리	6차로	0.5km	
	7 경원대로	아트센터입구삼거리~신촌사거리	6~7차로	0.5km	
	8 마장로	마장로삼거리~백운현대사거리	6~7차로	0.8km	
	9 마장로	백마장사거리~청수사거리	6~7차로	1.3km	
2단계	1 참외전로	인천동화마을입구~화평운교사거리	4차로	0.65km	편측 주차
	2 장천로	장천사거리~송의초교앞	4차로	0.40km	
	수봉로	송의초교앞~용정초교앞		0.46km	
	3 울도로	원신근린공원앞~울도입구삼거리	4차로	0.90km	
	4 안남로	유진약국앞~효일사거리	4차로	0.64km	



< 간선도로 시간제주차 검토 대상지역 >

8) 주차시간상한제 정책 추진 방향 및 전통시장, 관광지지역의 지역적 성격에 따른 주차 회전율을 고려하여 주차허용 시간을 최대 3시간까지 허용하는 방안으로 추진

- 출·퇴근시간대의 교통흐름에 방해되지 않도록 박차시간 경과 후에는 즉각 견인할 수 있도록 추진
 - 출차시간 이후 1시간, 허용시간 이전 1시간 집중 단속 강화
 - 출차시간 위반 단속 차량에 대하여 과태료 기준 강화(법령 개정 건의) 및 예외 없이 견인
- 시간제주차 시행에 따라 지역주민들에게 허용구간 및 허용시간, 차종제한 등의 충분한 안내 및 교육을 통해 혼란을 최소화 할 수 있도록 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
간선도로변 시간제 주차 검토	-	조례검토 및 제정	1단계 구간 시행 (연간 3개 구간, 총 9개 구간)			2단계(4개 구간) 시행 및 평가를 통한 확대/축소 운영
			· Green Parking, 거주자우선주차, 공영주차장 확충, 부설주차장 개방 등의 주차공급 정책의 보조수단으로 추진			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
간선도로변 시간제 주차 검토	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	87.5	74.0	-	-	25.5	31.0	17.5	13.5	
	기타	87.5	74.0	-	-	25.5	31.0	17.5	13.5	
	합계	175.0	148.0	-	-	51.0	62.0	35.0	27.0	

주 : 원단위는 인천시 시간제주차 주차면 단가 면당 10만원 및 안내표지판 개당 48.3만원을 근거로 산출함

환승주차장 확충

환승주차장 건설 및 지정 확대 운영을 통한 대중교통(버스, 지하철 등) 환승시 요금 할인 등 대중교통 이용 적극 유도

배경 및 필요성

- 인천광역시는 서울1호선, 서울7호선, 인천1호선, 인천2호선, 수인선, 공항철도 등 다수의 노선이 연계 운영되고 있으며, 환승주차장으로 지정된 주차장(18개 역) 외 환승에 따른 요금 할인이 적용되지 않고 있어 환승 주차장의 지정을 확대 운영할 필요가 있음
- 또한, 지정된 환승주차장(18개 역)에 대하여 수도권 전철로 환승한 경우에만 50% 할인(버스제외)을 적용하고 있어 타 대중교통 수단(노선버스, BRT, 마을버스 등)으로 확대 적용할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 환승주차장 건설 및 지정 확대
 - 환승주차장 건설 : 주안역 약 6,750m², 부평구청역 55면
 - 환승주차장 지정 : 석남역(석남약수터 공영주차장), 청라역
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비⁹⁾ : 8,950백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 장래 철도망 구축 계획에 따른 연계교통체계 수립 거점에 대하여 환승주차장 대상 지점을 선정하였으며, 기존 계획과 환승주차장 부지 가능여부를 고려하여 대상지를 검토하였음
 - * 석남역(인천2호선, 서울7호선) : 석남약수터 공영주차장 환승주차장으로 지정
 - * 청라역(공항철도, 서울7호선) : 기존 공영주차장 → 환승주차장으로 운영 전환

9) 본 사업비는 주안역 환승주차장 건설에 따른 사업비로 부평구청역 환승주차장 건설 사업비는 '2-1 대중교통 인프라 확충 및 운영여건 개선' 중 '환승센터 개선' 부분 참고

- * 주안역(인천2호선, 서울1호선) : 주안역 광장 지하 환승주차장 건설(약 6,750m²)
- * 부평구청역(인천1호선, 서울7호선) : 인천광역시 2차 대중교통기본계획 환승센터 추진에 따른 주차장 입지 선정(대중교통 계획 참고)



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
환승주차장 확충	-	-	주안역 지하 환승주차장 건설			추가지정 검토 및 확대
			2개소 운영전환 (석남역, 청라역)	부평구청역 환승센터 건설에 따른 환승주차장 확충		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
환승주차장 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	4,475.0	4,475.0	-	-	100.0	2,187.5	2,187.5	-	
	기타	4,475.0	4,475.0	-	-	100.0	2,187.5	2,187.5	-	
	합계	8,950.0	8,950.0	0	0	200.0	4,375.0	4,375.0	0	

주 : 인천 및 서울시 지하주차장 조성 4개 지역 단가 1,296.446원/m² 및 실시설계비 2억원 적용
주안역 환승주차장 건설에 따른 사업비로 부평구청역은 대중교통 인프라 확충 및 운영여건 개선' 중 '환승센터 개선' 부분 참고

부설주차장 개방·공유 확대

쾌적한 주차환경 조성 및 주차난 해소를 위한 부설주차장 개방(주차장세어링) 확대(노상불법주차 → 노외전환) 및 공동주택 부설주차장 유료개방으로 공유주차장 확대

배경 및 필요성

- 2005년부터 10면 이상 주차장 개방이 가능한 사무실, 종교시설, 사무소, 학교 등을 대상으로 부설주차장 개방사업을 시행중에 있으나, 건물 이용자의 안전 및 관리상의 문제(도난 및 훼손 등), 미 출차 차량으로 인한 문제 등으로 인해 개방을 기피하고 있어 중 장기적 측면에서 활성화가 이루어지지 않은 실정임
- 구시가지의 경우 주차장 건설 대상 부지를 확보하는데 어려움이 있어 주차장 건설이 불가능한 경우가 많으며, 이러한 지역에 대해서 건축물 부설주차장의 지역주민 이용을 권장할 필요가 있음
- 인천광역시 주차장의 89.9%인 부설주차장을 공공개방 하도록 유도하여 기존 시설물의 주차이용 효율을 향상시키고, 주차시설의 추가 건설에 따른 설치비용의 절감을 유도할 수 있음
- 2017년 정부의 경제정책방향으로 지자체와 협약을 통하거나 공공기관이 주차장을 관리할 경우 ‘공동주택 주차장의 유상대여’를 허용하도록 공동주택관리법 시행령 개정을 추진하고 있으며, 정책 시행에 따른 주차공간의 효율적 활용을 촉진하고 지원할 필요가 있음
- 건축물 부설주차장 공동 이용을 통해서 저렴한 비용으로 대규모 주차시설 공급효과를 창출할 수 있을 것으로 기대됨

① 부설주차장 개방 확대

사업개요

- 사업내용 : 주차장 공동이용을 위한 부설주차장 개방사업 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년(지속사업)
- 총사업비 : 3,343백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 763백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 중·장기적 측면에서 건축물 부설주차장의 공동 이용 활성화가 이루어질 수 있도록 단기적으로는 주차난이 심각한 지역을 중심으로 실시하고, 장기적으로 시 전체를 대상으로 추진
 - * 개방 가능한 건축물을 사전 조사하고, 주차장 공동이용에 대한 공감대 형성을 위한 지속적인 홍보 및 계도를 실시
- 부설주차장 개방에 따른 지원 방안을 세분화하여 안전 및 관리상의 문제 및 미 출차 차량에 대한 문제 등 부설주차장 개방 기피에 따른 각종 문제들에 대한 효율적인 지원책 마련
 - * 장기주차 및 미 출차 차량에 대하여 즉각 견인할 수 있도록 세부 시행 방안에 대한 안내 및 경고판 설치

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
부설주차장 개방 확대	235면 개방	연간 525면 이상 확대 시행				지속확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
부설주차장 개방 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,671.5	381.5	37.5	86.0	86.0	86.0	86.0	1,290.0	
	기타	1,671.5	381.5	37.5	86.0	86.0	86.0	86.0	1,290.0	
	합계	3,343.0	763.0	75.0	172.0	172.0	172.0	172.0	2,580.0	

주 : 2018년 이후 사업비는 인천광역시 교통관리 종합계획 부설주차장 개방 지원 사업비 산출 자료를 반영함

② 공동주택 부설주차장 유료개방

사업개요

- 사업내용 : 공동주택 부설주차장 유료개방(공유주차장 확대)
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년(지속사업)
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 600백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 공동주택관리법 시행령 개정안으로 유상대여를 허용하기 위한 입주민의 동의비율, 주차대수, 위치 등을 공동주택관리규약에 포함하여 자율적으로 결정하도록 근거규정을 마련함에 따라 주차여건이 열악한 지역을 중심으로 공동주택 주차장 유상대여에 따른 주차장 공동이용을 추진
 - 공동주택 입주민들에 대하여 정책 시행의 목적을 명확히 전달하고, 충분한 주민 설명회를 통하여 적극적인 참여를 유도하여야 함

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
공동주택 부설주차장 유료개방	조례 개정	관리방안 협의	연간 260면 이상 확대 시행			지속확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
공동주택 부설주차장 유료개방	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	
	기타	1,800.0	300.0	-	-	100.0	100.0	100.0	1,500.0	
	합계	3,600.0	600.0	0	0	200.0	200.0	200.0	3,000.0	

주 : 인천광역시 교통관리 종합계획 공동주택 부설주차장 유료개방 사업 지원 계획 사업비 산출자료를 반영함

그린파킹사업 확대

이면도로의 주차환경 개선을 위해 단독주택이나 개별 건축물내의 여유 공간을 활용해 개인 주차장 조성을 유도

배경 및 필요성

- 행정기관 주도의 공영주차장 건설만으로는 증가되는 자동차를 수용할 수 있는 주차공간 확보에는 한계가 있음
- 단독주택이나 개별건축물내의 여유 공간을 활용해 개인 주차장 조성을 유도하여 이면도로의 주차환경 개선을 위해 필요한 사업임
- 담장을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독주택(다세대, 빌라 포함)에 대하여 인천광역시는 2006년부터 시작된 주택가 그린파킹사업과 골목단위 그린파킹사업을 마을단위로 확대하여 주택가 일대 담장을 허문 뒤 주차장으로 활용할 수 있도록 추진하고 있음
 - * 인천광역시 Green Parking 사업 추진 현황 : 2015년까지 1,918면 추진
 - * 2011년 ~ 2016년까지 294개소, 468면 추진
- 주거지 주차난 해소와 보행자의 안전성과 쾌적성 향상에 기여
- 공영노외주차장 건설대비 저렴한 예산으로 주차장 확충가능
- 차량 소유자가 주차장을 확충하는 선진 의식 배양 및 근본적 주차문제 해결 가능
- 주차장으로 변질된 골목길을 사람중심의 친환경적 생활공간으로 개선 가능

사업개요

- 사업내용 : 그린파킹 조성 가능한 인천광역시 단독주택 연간 120면 이상 신설
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년(매년지속)
- 총사업비 : 10,009백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,509백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 지속적인 제도 안내 및 홍보를 통한 그린파킹사업 연간 120면 이상 확충
 - 도로상 불법주차가 성행하고 주차공간이 부족한 지역으로 노폭 6.0m 미만 도로에서 노상주차 시 차량교행이 불가한 지역을 우선 공급 유도
 - * 저층 밀집 주거지역(제1종일반주거지역 중심)의 담장 및 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독주택 등(재개발 인가지역 등 제외)
- 그린파킹사업 설치비 지원에 따른 운영실태 정기조사 실시 (연 2회) 등을 통한 후속관리
 - * 지원기준 : 주차1면 550만원, 주차2면 750만원(기준액), 이후 1면 추가시마다 100만원씩 추가 지원
 - * (최고지원액은 1,550만원-주차 10면에 해당)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
그린파킹사업 확대	111면 신설	120면 신설	연간 120면 이상 신설			지속확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
그린파킹사업 확대	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	5,004.5	1,254.5	256.5	248.0	250.0	250.0	250.0	3,750.0	
	기타	5,004.5	1,254.5	256.5	248.0	250.0	250.0	250.0	3,750.0	
	합계	10,009.0	2,509.0	513.0	496.0	500.0	500.0	500.0	7,500.0	

주 : 2017년~2018년 인천광역시 그린파킹 사업비는 2017년, 2018년 사업 계획 예산을 반영하였으며, 2019년 이후 사업비는 주차면당 지원 금액 기준에 근거하여 산출함

거주자우선주차제 추진

2016년 5월 국토교통부, ‘주택건설 기준 등에 관한 규정’ 개정안 국무회의 의결안에 따라 거주자우선주차제는 장기적 관점에서 노외주차 형식으로 전환 유도

배경 및 필요성

- 인천시는 2004년 1월 남구청이 시행주체가 되어 주안2동 일 부지역에 대해 거주자우선주차제를 시범운영(1,130면)하였으나, 주민동의 없이 일방적으로 시행함으로써 실패 하였으며, 재추진에 대한 주민과의 이해관계로 인해 미비한 상황임
- 거주자 우선주차제가 주택가 주차문제 해결을 위한 근본적인 대안이 될 수는 없으나, 그린파킹사업, 공동주차장 건설 등 근본적인 대책이 100% 이루어지기에 앞서 주택가 주차문제를 완화시키는 해법으로 가장 효율적인 방안으로 필요성이 대두되고 있음
- 서울시는 수년간의 시행착오와 개선을 거듭하면서 얻은 경험을 바탕으로 시 전역을 대상으로 전면적으로 시행되고 있으며, 시민의식 또한 공공 공용도로는 무료로 사용할 수 없다는 인식으로 전환되는 계기가 됨
 - * 서울시 주택가 주차장 확보율 : 2002년 78.5% → 2011년 98.3%
 - * 2003년부터 거주자우선주차제 등 주택가 주차장 공급정책을 활발하게 진행한 결과
 - * 시행 전(2002년) 서울시 전체 주차장 확보율 86.7% → 시행 후(2003년) 92.5%
 - * 주차장 확보율 증가분 5.8% 중 거주자우선주차제 시행에 따른 주차면이 77.7%
- 합리적 주차구획 및 노외로 전환함으로써 주민(자동차)에게 최소한의 통행로를 제공하고, 긴급구호차량의 통행로 확보에 기여
- 거주자우선주차제에 따른 주차시설 유료화는 주민들에게 공용도로에서는 무료주차가 안된다는 인식을 갖게 하도록 하고, 차량 소유자 스스로 차고지 확보의식을 고취시킬 수 있음
- 유료화 수입으로 주택가 공영주차장을 추가로 건설함으로써 주택가 주차시설을 확충해 나갈 수 있을 것으로 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 거주자우선주차제 안내 및 홍보에 따른 시행 확대
 - 노상 : 폭원 6m 이상 도로, 노외 : 인천시 전역
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,600백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 비예산

추진방안

- 지속적인 제도 안내 및 홍보를 통한 6m 이상 도로 중심으로 공영주차장 부지 확보가 어려운 지역에 대하여 노상 거주자우선주차 사업추진
 - 주민동의율이 높은 지역의 선 분양 후 공급 방식으로 추진
- 6m 미만 도로 지역 및 주차장 부지 확보 가능 지역 중심으로 공영주차장 건설(쌈지, 공원지하, 간선도로 지하 등)에 따른 노외 거주자우선주차 시행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
거주자우선주차제 추진	지속적인 제도 안내 및 홍보(주민참여 유도) 노외 거주자우선주차 시행 기반 마련					(노상 : 연간 800면 이상 추진)

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
거주자우선주차제 추진	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,800.0	-	-	-	-	-	-	1,800.0	
	기타	1,800.0	-	-	-	-	-	-	1,800.0	
	합계	3,600.0	비에산 사업						3,600.0	

주 : 원단위는 인천광역시 거주자우선주차 면당 30만원을 근거로 산출함

사업비는 노상 거주자우선주차 시행에 따른 노상 주차면 신설(연간 800면)에 대한 사업비 산출 내역임

아파트 부설주차장 설치 지원

1994년 이전 건축된 노후아파트의 부대복리시설을 주차장으로 변경하여 원도심 주택가 주차공간 확보를 통한 주차환경 개선

배경 및 필요성

- 인천광역시는 2006년 아파트 부설주차장 설치 지원 사업계획 수립을 통하여, 2007년부터 설치 지원 사업을 시행하고 있으며, 2011년까지 시비 지원을 통해 2,625면을 조성하였으나, 2012년부터 구 자체 사업으로 추진하고 있음
 - 2007년 ~ 2017.8.까지 140단지 3,521면 조성 지원
- 1994년 이전에 건축된 아파트에 대하여 추진한 부설주차장 설치 지원 사업을 주차장 기준 강화('96년) 이전 건축된 아파트로 대상을 확대함으로써 아파트 단지 주변 주차난 개선을 위한 추가적인 노력이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 1996.6.8.이전 사업계획 승인 또는 건축허가 20세대 이상 공동주택에 대하여 아파트 부설주차장 설치 지원 확대
- 사업기간 : 2018년 ~ 2026년
- 총사업비 : 714백만 원(시비 50%, 구비 50%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 314백만 원(시비 50%, 구비 50%)

추진방안

- 지원 대상 확대를 위한 지원기준 변경
 - 1994.12.30. 이전 사업승인분 → 1996.6.8. 이전 사업승인분
- 연간 160면 이상 설치 지원 추진

< 아파트 부설주차장 설치 지원 기준 >

구 분	기 준
대 상	<ul style="list-style-type: none"> - (기준) 1996. 6. 8. 이전 사업계획승인 또는 건축허가 - (규모) 20세대 이상의 공동주택 - (제외) 정비사업 등 사업시행인가(기타 유사한 승인, 허가)를 받아 철거가 예정된 공동주택
지원액	- 면당 최대 50만원, 단지 당 최대 3,000만원
지원시설	<ul style="list-style-type: none"> - 주차노면, 카스토퍼, 조명시설, 방범시설 - 부대시설과의 경계(경계석, 구조물, 조경시설 등)
조 건	<ul style="list-style-type: none"> - 설치 후 5년 이내 훼손 및 타 용도로 변경 시 보조금 반환 - 관련법령에 적합하게 유지관리

자료 : 인천광역시(2017.10.12), 「인천광역시 교통관리종합계획」, 내부자료

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
아파트 부설주차장 설치 지원	지원기준 마련	150면 지원	연간 160면 이상 지원(~2026)			지원기준 재검토

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
아파트 부설주차장 설치 지원	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	357.0	157.0	-	37.0	40.0	40.0	40.0	200.0	
	기타	357.0	157.0	-	37.0	40.0	40.0	40.0	200.0	
	합계	714.0	314.0	-	74.0	80.0	80.0	80.0	400.0	

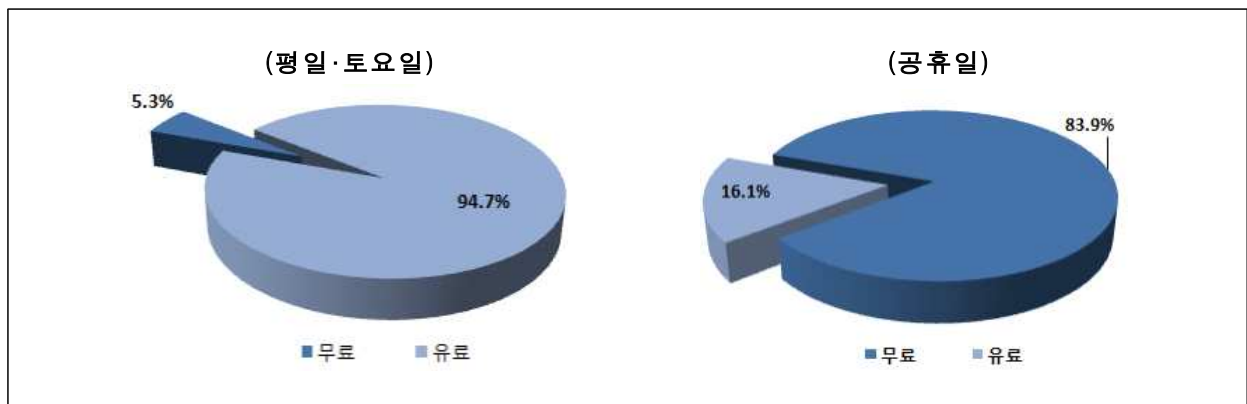
주 : 사업비는 지원 금액을 기준으로 산정하였으며, 인천광역시 교통관리종합계획 아파트 부설주차장 설치 지원 사업비 산출 자료를 반영함

노상주차장 유료화

안정적인 주차공간 제공과 도로공간의 공공성 인식을 확립

□ 배경 및 필요성

- 인천광역시 노상주차장은 2016년 12월 기준 전체 2,014개소의 63,619면이 공급되어 있으며, 이 중 6,313면(9.9%)만이 유료로 운영되고, 57,306면(90.1%)은 무료로 개방되어 있어 시민들의 주차에 대한 무료의 인식이 매우 강함
- 도로 상의 극심한 주차문제와 무질서는 단순한 자동차의 증가로 인한 것만은 아니며, 무료주차에 대한 인식에 의해 야기된 결과임
 - 수요관리차원에서 주차시설(특히, 노상주차장)을 점진적으로 유료화함으로써 주차수요를 효율적으로 관리할 필요성이 있음
- 서울시(평일·토요일 기준) 노상주차장의 유료율은 90% 이상으로 나타났으며, 노상 관광버스 주차면 제외 시 유료율은 평일·토요일 기준 99.75%로 무료 개방되어 있는 노상주차장은 0.25% 수준으로 나타남
 - * 서울시는 평일·토요일 유료로 운영하고 있는 1,819면에 대하여 공휴일 동안은 무료로 개방하고 있으며, 전체 노상 공영주차장 중 공휴일 동안 무료로 운영하는 노상 주차장의 비율은 83.9%로 나타남



자료 :서울특별시(2016.12.), 「서울특별시 공영주차장현황」

< 서울시 노상주차장 유·무료 비율 >

□ 사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 무료 노상 공영주차장 유료화
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

□ 추진방안

- 도로폭원별, 지역 특성별 단계적으로 유료화 추진
 - 도로폭원별 교통소통 영향에 따라 광로, 대로, 중로, 소로 순으로 단계별로 유료화 추진
 - 토지이용 및 대중교통여건 등 교통 특성에 따라 15m 이하 생활권 도로상의 노상주차장은 도심 1급지 지역(상업지역) 부터 주택가 지역까지 단계별로 유료화를 추진
 - 주택가 지역은 주차문제가 양호한 지역부터 단계별로 거주 자우선주차와 병행하여 유료화
- 노상 유료화를 추진에 따른 주민 반발 및 주민 민원 증가가 예상됨에 따라, 제도 홍보 및 안내를 통해 주민의 자발적 참여를 도모하고, 주민 및 자치단체와의 소통, 협업을 통해 노상유료화의 원활한 추진을 도모할 필요가 있음
- 노상주차면 정비를 통해 노상주차 환경개선을 도모하고, 다양한 교통환경개선(일방통행 등 교통체계 개선사업, 보행환경개선사업, 어린이보호구역 개선사업 등)과의 연계로 사업 추진의 효율성을 도모하여야 함

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
노상주차장 유료화	-	시행계획 수립	유료화 안내/홍보	1급지 유료화	광로, 대로변 유료화	추진성과 검토 및 유료화 확대

주차장 금지·요금체계 개선

대중교통이용 특성, 토지이용 특성에 따른 주차장 회전을 및 이용율을 고려한 주차장 금지·요금체계 개선

배경 및 필요성

- 인천광역시 금지 및 선정의 결정권자는 광역시장 또는 군수·구청장으로 정해져 있어서 전체 지역의 특성을 고려한 주차금지 기준의 결정 및 변경이 쉽지 않으며, 택지개발과 경제자유구역 등 토지이용 변화에 따라 금지체계가 미 지정되거나 불합리한 경우가 존재하고 있음
 - 개발계획 등으로 인한 이용형태 변화 및 도시철도망 확충에 따른 대중교통이용 특성, 토지이용 특성, 주차장 회전을(이용율)을 고려한 주차장 금지 재조정이 필요함
- 저렴한 요금체계로 1일 이상의 장기주차가 지속으로 발생
 - 저렴한 전일제(1일 5시간) 요금에 따른 주차장 회전을 저하
 - * 주차장 회전율은 3.0회/면으로 이용자의 81%가 5시간 이내 이용, 4.8%가 1일 이상 이용¹⁰⁾
- 주차요금이 저렴하면, 불법주차차량을 주차시설로 유도함으로써 합법화하는 효과는 있으나 주차수요를 필요 이상으로 유발하므로 주차시설 부족현상을 가속시키는 원인이 됨
 - 요금 인상 및 요금체계 개선을 통한 현실적이고, 합리적인 주차요금을 부과할 필요가 있음

10) 인천광역시(2016.5.), 「시 관리 공영주차장 이용실태 분석(19개소)」

① 주차장 급지 재조정

사업개요

- 사업내용 : 주차장 급지선정 기준 개선에 따른 급지 재조정
- 사업기간 : 2017년 ~ 2026년

추진방안

- 인천광역시 주차급지 결정권자 통합
 - * 광역시장 또는 군수·구청장 → 광역시장
- 급지선정기준 조례 개정 완료 및 공포
 - * 1급지 재조정 : 간석, 간교, 주안 일원 추가 확대
 - * 2급지 재조정 : 지하철 역세권 주변 상업지역(1급지, 환승주차장제외)

< 인천광역시 급지선정 기준 개선(안) >

구분	급지선정 기준	
1급지	- 도심의 중심상업지역 및 교통 혼잡 관리지역 기존 : 부평, 구월 일원 신규 : 간석, 관교, 주안 일원	
2급지	- 상업지역 및 준주거지역 주차 회전율이 낮고, 이용율이 높은 지역 환승주차장을 제외한 지하철역 주변 대중교통접근성이 양호한 상업 및 준주거지역	
3급지	- 1급지, 2급지, 4급지 이외의 지역 (역세권 환승주차장 및 재래시장 포함)	
4급지	- 주택가 거주자우선주차제 구역	

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
주차급지 재조정	급지선정 기준(안) 마련	급지선정 기준 조례개정 및 급지 결정권자 통일	1급지 추가지정	2급지 재조정	3급지 재조정	4급지 재조정

② 주차 요금체계 개선

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 공영주차장 요금체계 개선
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년

추진방안

- 인천광역시 급지별 주차요금 결정권자 통합
 - * 광역시장 또는 군수·구청장 → 광역시장
- 주차요금 인상에 따른 주차수요 억제 효과는 미비한 것으로 나타났으며, 단기적으로 요금인상 정책보다 주차여건에 맞는 요금체계 개편이 우선 이루어져야 할 필요가 있음

< 국내 주요 공항 주차요금 인상에 따른 주차수요 변화 >

공항	주차요금	주차대수 증가율	수익증가율
인천공항	12,000 → 24,000	-	-
김포공항	10,000 → 15,000	-1.04%	37.2%
김해공항	7,000 → 10,000	7.45%	50.0%
청주공항	6,000 → 10,000	9.40%	49.0%

주 : 인천공항 주차수요 자료는 제공되지 않아 김포, 김해, 청주공항 인상 사례를 분석함

주차수요 및 수익률 분석은 요금인상 후인 2개월간 자료를 분석한 결과임

요금인상 전 : 2015년 12월 ~ 2016년 1월, 요금인상 후 : 2016년 12월 ~ 2017년 1월 (2개월간 자료 비교)

자료 : 한국공항공사(2017.2.), 「주차요금인상 전후 변화」

- 이용자편의 및 회전율 제고를 위한 요금체계 개선
 - 입차 후 30분 일괄요금 부과 폐지 → 15분 단위요금 적용
 - 전일요금 주차 상한시간 : 5시간 → 6시간 변경
 - 24시간 이상 연속 주차차량 : 1일 전일요금 + 단위누적요금제
 - 1급지 지역은 주차 시간상한제 도입에 따라 전일 주차권(선불) 및 월 정기권 이용자 등 등록차량을 제외하고 08:00~22:00, 15시간 동안 최대 주차허용시간을 3시간으로 제한
- 공영주차장 인근 불법 주·정차 방지를 위하여 노외 공영주차장에 대해서 입차 후 20분 무료 주차를 허용하는 방안을 추진

< 인천광역시 주차요금체계 개선(안) >

구분	시간제 주차 15분당	전 일 주차권	월 정기 자유이용권	
			전일	야간
1급지	500원	12,000원	120,000원	60,000원
2급지	300원	7,200원	72,000원	36,000원
3급지	200원	4,800원	48,000원	24,000원
4급지	150원	3,600원	36,000원	18,000원

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
주차 요금체계 개선	요금체계 개선(안)마련	개선 요금체계 시행(조례개정) 및 요금 결정권자 통일	개정(안) 시행			전일요금 상한시간 단계적 조정 및 요금 인상계획 수립

주차장 시간상한제 도입

장기주차 방지 및 회전을 제고를 통한 주차수요관리 방안으로 대중교통 이용 활성화 도모

배경 및 필요성

- 승용차로 인한 교통문제의 심각성이 가중되고 있으며, 이중 주차문제의 심각성은 꾸준한 주차시설 공급에도 불구하고 완화되고 있지 않고 있음
- 요금정책과 더불어 주차장 공급까지 제한하는 최상의 수요관리 정책의 필요성이 대두되고 있으나, 인천광역시는 최근 부설주차장 설치기준 강화 등 주차공간을 지속적으로 확대하는 정책을 펼쳐옴에 따라 중·장기적 관점에서 주차 상한제 도입방안이 검토되어야하며, 단기적으로는 주차 회전을 제고한 주차시간을 제한하는 주차시간상한제 도입이 필요함
 - * 2016년 기준 인천광역시 주차회전율 : 3.0회/면(1일)
 - * 주차 시간 상한제 도입시 주차회전율 변화 : 최소 5.0회/면(07:00~21:00, 15시간)
- 유럽의 파리시 및 영국의 노상주차장의 경우 장기주차 방지 및 회전을 고려하여 주차이용시간을 통상 2시간으로 제한하고 있으나, 국내의 경우 주차 시간상한제를 도입한 사례는 없는 것으로 나타남

사업개요

- 사업내용 : 1급지 지역 공영주차장 주차 시간상한제 도입
 - 시 관리 2개소, 구·기타 관리 12개소
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 7백만 원(시비 14.3%, 구비 85.7%)

추진방안

- 주차 시간상한제 검토 및 시행계획(안) 마련 등 조례제정

< 1급지 지역 주차 시간상한제 시행계획(안) >

대상 차량	상한제 시행 시간	상한시간	비고
등록차량 외 모든차량	08:00 ~ 22:00 (15시간)	최대 3시간	22:00 이후 주차차량은 익일 08:00 이전 출차

주 : 등록차량은 정기주차권 및 일일주차권 소지자에 한함

- 1급지(부평, 구월권역) 중심상업 지역 시범 사업 시행
- 재래시장 등 상업지역 주변 확대시행
- 급지 재조정에 따른 1급지 지역(간석, 관교, 주안권역) 시행 확대

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
주차 시간상한제 도입	시행계획(안) 마련	조례제정 및 홍보	1급지 (부평,구월) 시범사업	1급지 확대검토	상업지역 확대검토	주차장 공급 상한제 도입 검토

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
주차장 시간상한제 도입 (유료화)	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1.0	1.0	-	-	1.0	-	-	-	
	기타	6.0	6.0	-	-	6.0	-	-	-	
	합계	7.0	7.0	-	-	7.0	-	-	-	

주 : 사업비는 시범사업 지역 주차장 안내표지판 시설 교체에 따른 사업비 산출 내역임

실태조사를 통한 주차정책 개선

인천광역시의 종합적인 주차 계획을 위한 주차장 수급실태조사 통합 가이드라인 구축

배경 및 필요성

- 인천광역시 자치구별 주차장 수급실태조사는 주차장법 시행규칙 제1조의2(실태조사 방법 등)에 따라 3년 단위로 시행되고 있으나, 자치구별 조사 시기의 차이가 있음
 - 인천광역시 차원의 통합 계획 수립의 어려움 발생

< 인천광역시 주차장 수급실태조사 조사 시기 >

구분	2016년	2017년	2018년	비고
조사 시기	부평구	중구, 동구, 남구, 연수구, 계양구, 서구	남동구	

- 인천광역시 주차장 수급실태조사는 자치구별 블록단위로 조사가 시행되고 있으나, 블록단위의 분석이 반영되지 않고 있으며, 자치구별로 분석 내용이 상이함
- 실효성 있는 주차 계획 수립을 위하여 주차장 수급실태조사의 시기 및 분석 내용 및 방법 등의 통일이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 주차장 수급실태조사 통합 가이드라인 마련
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년

추진방안

- 주차장 수급실태조사 통합 가이드라인 마련
 - 인천광역시 차원에서 통일된 조사양식을 제공 및 주차환경 개선지구 선정 기준을 통일화
 - * 주차장 수급실태조사를 통한 주차장 확보율 70% 이하 지역에 대하여 주

차환경개선지구로 지정하고 주차난 완화를 위한 관리계획을 수립 할 수 있도록 추진¹¹⁾

○ 자치구별로 주차장 수급실태조사의 조사 시기 통합 검토

< 인천광역시 주차장 수급실태조사 내용 통일 방안 >

주차시설 현황조사	① 블록별 주차장 형태(노상, 노외, 부설)에 따른 주차시설 현황 ② 블록별 노상주차장 현황 - 소유주체별(시영, 구영), 운영주체별(구직영, 공단위탁, 민간위탁), 운영방식별(일반, 거주자 등) 현황 ③ 블록별 노외주차장 현황 - 소유주체별(공영(시영, 구영), 민영), 운영주체별(공단위탁, 민간위탁, 민간직영) 현황 ④ 블록별 부설주차장 용도시설별(주택용도, 일반용도) 현황 ⑤ 블록별 지원주차장(내집주차장, 담장허물기, 부설주차장개방 등) 현황
주차이용 실태조사	① 블록별 주차장 형태(노상, 노외, 부설)별 주/야간 이용 현황 ② 블록별 노상 적법, 불법 주차 현황
주차수급 분석	① 블록별 자동차등록대수 기준 주차장확보율 분석(주차면 : 노상, 노외, 부설 세분화) - 차고지 확보 의무 차량 산입 제외 ② 주차수급실태조사 기준 주차장확보율 분석(주차면 : 노상, 노외, 부설 세분화) - 블록별 주/야간 주차장확보율 분석 ③ 블록별 주차 이용도지수 분석 - 노상주차장, 공영주차장 주, 야간 이용율 분석 - 노상 주/야간 불법 주차율 분석 ④ 주차수급 변화 비교 분석(전차연도) - 블록별 주차장 유형별(노상, 노외, 부설) 주차시설 공급 변화 비교 - 블록별 주차장 유형별(노상, 노외, 부설) 주/야간 이용 실태 비교 - 블록별 자동차 등록대수기준, 실태조사기준(주/야간) 주차장 확보율 변화분석 - 주택가 주차장확보율 변화분석 비교(주거형태 구분)

주 : 1) 주차수급분석은 조사 최소단위인 블록별로 분석하며, 필요시 동별 현황 및 분석내용 작성

2) 블록별 주차수급실태 조사 시 관광지의 경우 평일/주말 구분하여 분석

3) 부설주차장의 경우 자치구별 부설주차장 관리대장을 참고하여 현장에서 직접 조사 가능한 항목(연번, 위치, 주차장 형태, 주차면수 등)에 대하여 조사를 실시할 필요가 있음
 - 부설주차장 관리대장 검토에 따른 현장조사 시 주차면이 없는 부설주차장 및 중복자료(주소지 동일) 제외
 - 각종 개발 사업으로 인해 멸실 되거나, 멸실 예정인 부설주차장 자료 제외

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
실태조사를 통한 주차정책 개선	실태조사 통합 가이드라인 구축 및 실태조사 용역(6개 자치구)	주차장 수급실태조사 용역(남동구)	주차장 수급실태조사 용역(부평구)	조사 시기 통합 방안검토		실태조사 통합시행 지침마련

11) 인천광역시는 조례상의 주차환경개선지구 지정에 대한 주차장 확보율 기준을 제시하지 않고 있으며, 서울시 및 수도권(수원, 성남, 용인, 고양) 주요도시 선정 대상 기준인 70%를 적용할 수 있도록 하였음

*인천광역시 남구의 경우 주차환경 개선지구 선정기준을 서울시 기준인 주차장확보율 70%를 기준으로 선정함

중·장기 주차시책 도입 연구

주차장 공급정책의 한계 극복을 위하여 중·장기 주차시책 도입 연구 추진

배경 및 필요성

- 노후 주거지 등 다세대, 다가구 주택 밀집지역의 주차공간 부족 및 가용 토지 부족으로 지속적인 주차장 공급 정책만으로는 주차문제를 해결하는데 한계가 있음
- 단기적으로 주차장 공급정책을 지속적으로 시행하고, 중·장기적으로 주택가, 도심 등 주차문제를 해결을 위한 다양한 주차시책 도입이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 중·장기 주차시책 도입 연구 용역
- 사업기간 : 2019년
- 총사업비 : 100백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천광역시 중·장기 주차시책 도입 연구 용역 추진
- 민관의 원활한 협력을 위한 전문협의체 운영
 - * 부설주차장 개방 및 주차장건설 등 민간투자 유치를 위한 인천광역시 자체 주차정책 협의체 운영(담당공무원, 전문가(연구기관), 시민대표 등)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
중·장기 주차시책 도입 연구	-	-	연구용역	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
차고지 증명제 단계적 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	

주 : 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며,
계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

차고지 증명제 단계적 도입

자동차와 같은 큰 개인물품의 보관 책임에 대한 인식전환으로 새로운 자동차 문화를 정착하고 주택가 주차문제를 해결을 위한 근본적인 정책수단

배경 및 필요성

- 야간에 도로를 차고지로 이용하는 차량이 많아 주거지내 생활환경 및 보행환경이 열악해지고 있으며, 장래에는 더욱더 주차 공급 정책이 한계에 이르고, 주택가 주차난과 이로 인한 이웃 간 주차분쟁, 주택가 이면도로 기능 마비 등을 해소하는데 역부족임
- 주거지 주차질서 확립 및 이면도로 기능 복원을 위한 보다 근본적인 대책이 필요하며, 자동차 보관책임에 대한 인식전환으로 새로운 자동차문화를 정착시키기 위해 차고지증명제 도입의 검토가 필요함
- 국내에서는 현재 제주특별자치도만이 ‘제주특별자치도 특별법’에 근거해 2007년 2월부터 대형자동차를 대상으로 차고지증명제를 도입
 - 중형차는 2017년 1월(전기차량 제외)부터 시행되고 있으며, 소형차는 2022년 1월부터 단계적으로 시행할 예정이었으나, 차고지증명제 개선보완 대책에 따라 제주도전역 모든 차량에 대해 시행시기를 2018년 7월로 앞당겨 시행할 예정임

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 차고지증명제 단계적 도입 검토
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 720백만 원(국비 30%, 시비 70%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 비예산

추진방안

- 주거지역 주차장 공급정책 지속 확대 등 차고지증명제 도입 기반 조성(단기)
 - * 차고지증명제 도입 기반이 열악한 노후주거지는 기계식 주차설비를 활용하여 주차장 공급
 - * 도시형 생활주택에 대한 주차공급규정 강화
 - * 주거지 불법주차 단속 강화를 통해 차고지증명제 시행 기반을 조성
 - * 공영, 민영주차장을 확충하여 주차공간 부족 문제를 보완
 - * 주택가 공원 지하주차장, 간선도로 지하주차장 및 공영, 민영주차장 확충에 따른 거주자우선주차제 시행을 통한 차고지증명제 도입 기반 조성
- 부작용 최소화를 위해 충분한 사례검토 및 사전조사를 통하여 차고지증명제 도입을 위한 시행계획 수립(단기)
- 제도 시행을 위한 법·제도 정비(관련법령 제정) 및 차고지증명제 전산시스템 구축 등 행정체계 마련(중기)
- 세부시행계획에 따른 차종별 단계적 시행 (대형 → 소형)
 - 승용차 기준 : 대형(2000cc 이상), 중형(1600cc 이상), 소형(1000cc ~1600cc 미만)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
차고지 증명제 단계적 도입	주차장 공급 정책 지속확대 등 도입 기반 조성			사례 검토	장기시행 계획수립	제도 도입을 위한 관련법제정 및 전산시스템 구축 등 행정체계 마련

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
차고지 증명제 단계적 도입	국비	220.0	-	-	-	-	-	-	220.0	-
	시비	500.0	-	-	-	-	-	-	500.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	720.0	비예산 사업						720	-

주 : 차고지 증명제 도입에 따른 전산시스템 구축 사업비는 제주특별자치도 전산시스템 구축 사업비 산출 내역을 근거로 작성함

도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행

도로기능 및 교통혼잡을 고려하여 집중 단속시간 및 단속 구간 지정을 통한 효율적인 단속 시행

배경 및 필요성

- 특히, 인천시 주택가는 주차시설의 부족과 이면도로상의 주차 관리가 미흡한 실정임
 - 실제로 이면도로상 불법주차의 경우 단속기준이 미흡하여 주차단속에도 많은 어려움이 있고, 현재 불법노상주차는 어쩔 수 없다는 인식으로 방치되고 있는 실정임
- 불법주차는 차로를 잠식해 간선도로의 기능을 떨어뜨리고 있으며, 보행자 및 운전자의 시거장애를 가져와 교통사고에도 영향을 미치게 됨
 - 불법주차는 이면도로상의 차량소통을 어렵게 할뿐만 아니라 보행자들의 보행활동 및 안전을 위협하고, 소방차 등 긴급차량의 접근을 방해하는 주요요인으로 단속의 효율성을 높이기 위한 다양한 노력이 필요한 실정임

사업개요

- 사업내용 : 불법 주·정차 집중 단속 시간 및 구간 설정을 통한 단속 강화
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원

추진방안

- 주차구획선 이외 장소에 주차하는 차량은 모두 불법주차로 간주하여 무조건 단속할 수 있는 체계로 전환

- 집중 단속 시간 및 집중 단속 구간 지정에 따른 단속 차량
예외 없이 견인

- * 출퇴근 시간 집중 단속 구간에 대하여 단속인력 집중 배치
- * 집중 단속 시간 설정 : 06:00~09:00, 17:00~21:00
- * 집중 단속 구간 지정 : 어린이 보호구역, 노인 보호구역 등 보행안전우선
구역, 교통혼잡특별관리구역, 1금지 지역 및 시간
제주차 허용구간(허용시간 외)

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행	-	집중 단속 시간 및 구간 설정 등 단속인력집중 배치				

무인단속장비 단속기준 통일

무인단속장비(CCTV) 단속 시간 및 운영 방법 등 단속 기준
을 통일하여 질서 있는 단속 체계 확립

배경 및 필요성

- 주차시설의 부족과 효율적인 주차 관리가 되지 않아 불법
주·정차가 난무하고 있으며, 교통체증 및 불법 주·정차 상
습 구간에 대하여 무인자동단속시스템(CCTV)을 설치하여
주·정차 단속을 실시하고 있으나, 관리주체(자치구)별로 운
영 시간에 대한 차이가 있음
- 인천광역시 불법 주·정차 무인단속장비의 운영을 자치구에
서 지정하게 되어 군·구별 단속시간이 모두 달라 단속시간
에 대한 혼란이 가중되고 있는 실정임

< 인천광역시 자치구별 주·정차 단속시간 비교 >

군·구	차량탐재 CCTV 단속	고정형 CCTV 단속	비고
중 구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 15분 후	
동 구	○ 단속시간 : 계도방송 후 즉시	○ 단속시간 : 15분 후	
남 구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 10분 후	
연수구	○ 단속시간 : 10분 후	○ 단속시간 : 10분 후	
남동구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 10분 후	
부평구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 7분 후	
계양구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 9분 후	
서 구	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 10분 후	
강화군	○ 단속시간 : 5분 후	○ 단속시간 : 15분 후	

자료 : 인천광역시(2017.10.12.), 「교통관리 종합계획」, 내부자료

사업개요

- 사업내용 : 차량탐재용 CCTV, 고정형 CCTV 단속시간 기준 통일
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년

추진방안

- CCTV 단속시간 통일 기준(안) 마련을 통한 일관성 있는 CCTV단속 추진

< 불법 주·정차 CCTV 단속시간 통일 기준(안) >

구 분	차량탐재 CCTV	고정형 CCTV	비 고
단속시간	5분 후	10분 후	2시간 초과 시 견인
중식시간 유예	11:30 ~ 14:00		

자료 : 인천광역시(2017.10.12.), 「교통관리 종합계획」, 내부자료

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
무인단속장비 단속기준 통일	CCTV 단속 시간통일 기준(안)마련	기준(안) 시행				

스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립

시민들의 주차의식 개선을 위하여 시민 참여를 유도한 주차 위반 시민신고제(시민신고 앱 개발) 도입

배경 및 필요성

- 주·정차 단속을 요청하는 시민불편신고가 증가하고 있지만, 자치구 현장 단속 공무원의 수는 이를 따라가지 못해 현장 단속에 한계가 있는 실정임
 - 인천광역시 전역에 대해 균형잡힌 단속이 이루어지지 못하고 있음
- 불법주차는 간선도로의 기능을 떨어뜨리고, 이면도로상의 차량소통을 어렵게 할뿐만 아니라 보행자들의 보행활동 및 안전을 위협하고, 소방차 등 긴급차량의 접근을 방해하는 주요 요인으로 단속체계 개선이 필요한 실정임
 - 불법 주차로 인한 시민 불편을 해소하고 쾌적한 도로환경을 조성하기 위해 교통법규위반 온라인 시민신고제를 확대 실시할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 시민 신고 앱 개발 및 스마트 드론 단속 검토
- 사업기간 : 2020년 ~ 2036년
- 총사업비 : 100백만 원(시비 100%)

추진방안

- 기존 인력 단속, 고정형 CCTV 및 이동식 차량 탑재형 CCTV 단속과 더불어 시민들의 의식개선을 위하여 시민 참여를 유도한 주차위반 시민신고제(시민신고 앱 개발) 도입을 추진
 - 인천광역시 시민소통 미추홀120 앱 등과 연계 또는 행정자치부

'생활불편신고' 앱 활용

- * 신고대상 : 보도, 횡단보도, 버스정류장, 교차로, 자전거도로, 도로곡각지점, 황색복선지역, 지정고시 된 주정차 금지구역 등
 - * 운영시간(안) : 평일 07:00 ~ 22:00, 주말 및 공휴일 : 09:00 ~ 18:00
 - * 단속유예 : 전통시장 주변 및 골목상권 활성화 차원의 중식시간 11:30부터 14:00까지 단속 유예 (단, 보도, 횡단보도, 곡각지점, 버스정류장, 보호구역 내 주차, 교차로, 이중주차, 자전거도로 등 악성 불법 주·정차는 유예시간 없음)
 - * 동일 장소 동일 차량에 대하여는 1일 1회 과태료 부과
 - * 신고 앱으로 사진 또는 동영상 촬영시 촬영시간이 자동으로 표기되도록 시스템 개발 추진
 - * 시민신고 활성화를 위하여 신고 건당 마일리지 적립 및 적립된 마일리지를 교통카드로 전환하는 등 인센티브 방안 마련
- 향후 기술개발을 통하여 스마트 드론을 활용한 무인 주차 단속 시스템의 도입을 검토할 필요가 있음

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 확립	-	-	-	시민신고 앱 개발	-	스마트드론 단속 도입 검토

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 확립	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	100.0	100.0	-	-	-	100.0	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	100.0	100.0	-	-	-	100.0	-	-	-

불법 주·정차 전문 단속기관 설립 검토

불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 및 지속적인 전담 단속인력 투입을 통한 주차단속 효율 향상

배경 및 필요성

- 공공부문에서 주차단속을 수행할 경우 인력의 한계, 형평성 결여, 지속적인(야간, 선거철 등) 단속의 어려움 등 철저한 주차단속이 어려운 실정이므로 일본의 민간위탁 주차단속 사례를 참고하여 불법주차 단속권한을 일정한 자격을 갖춘 전문 단속기관 설립 및 민간위탁의 방안을 고려해볼 필요가 있음
- 또한, 인천광역시는 도로교통법 제 86조에 따라 주차단속에 따른 과태료 부과 및 징수 권한은 관할구역의 구청장에 있으며, 단속권한과 함께 인천시로 통합하여 전문단속기관의 권한을 이행할 필요가 있음
 - 2015년 8월 경찰위원회 정기회의를 통해 특별·광역시장에 주차단속 차량에 대하여 직접 과태료 부과 및 징수 할 수 있도록 도로교통법 시행령 개정안을 추진 중에 있음

① 불법 주·정차 전담인력 단속

사업개요

- 사업내용 : 불법 주·정차 전담인력 단속 시행
- 사업기간 : 2017년 ~ 2026년
- 총사업비 : 2,672백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,372백만 원(시비 100%)

추진방안

- 시 전담 단속인력(12명) 단속업무 추진

- 버스전용차로 내 불법 주·정차 차량단속 및 민원 처리
- 국제행사 및 국내행사 시 행사장 주변 불법 주·정차 단속
- 교통체증지역 등 관할 경찰서 합동 단속

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법 주·정차 전담인력단속	시 전담 단속인력(12명) 단속업무 지속 추진(~2026)					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
불법 주·정차 전담인력단속	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,672.0	1,372.0	337.0	255.0	260.0	260.0	260.0	1,300.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,672.0	1,372.0	337.0	255.0	260.0	260.0	260.0	1,300.0	

주 : 불법주정차 단속기관 위탁 사업비는 타당성 평가 및 시범사업 소요 비용을 산정함

② 불법 주·정차 전문 단속기관 설립 검토

사업개요

- 사업내용 : 전문단속기관 설립 검토(1개 구 시범사업)
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년
- 총사업비 : 400백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 300백만 원(시비 100%)

추진방안

- 단속 및 과태료부과 징수 권한 통합 추진



< 인천광역시 불법 주·정차 단속 및 과태료부과, 징수 권한 통합추진 >

- 불법 주·정차 전문 단속기관 설립 및 시범사업 추진 검토
 - 전문단속기관 위탁 검토 연구를 통한 시범사업(1개 자치구) 시행 검토
 - 일본의 민간위탁 주차단속 사례를 참고하여 불법주차 단속 권한을 일정한 자격을 갖춘 전문 단속기관 설립 및 민간위탁의 방안을 고려해볼 필요가 있음
 - * 교통경찰이 주관해온 불법주차 단속권을 민간에 위탁하는 민간인 주차단속제를 시행
 - * 시행 전후 3개월간 도쿄 주요 10개 노선을 조사한 결과 불법주차 차량은 1,051대에서 304대로 감소
 - * 불법 주·정차 감시원은 각 광역단체에서 실시하는 시험을 통과해야하며, 2명 1개조로 통상 하루 6시간 정도 불법 주·정차 단속을 실시함
- 민간위탁의 경우, 영리를 추구하는 시장원리에 의해 24시간 철저한 주차단속이 가능하나 순수하게 주차단속 행정을 민간에 위탁할 경우 공공성이 약화되는 단점이 있으므로 주차관리공사 등 전문기관을 설립하여 주차단속행정을 위탁하는 방안도 고려해볼 수 있음

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토	-	-	-	-	전문기관 설립 검토연구	시범사업을 통한 전문단속기관운영 (단속권한 이행)

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	400.0	300.0	-	-	-	-	300.0	100.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	400.0	300.0	-	-	-	-	300.0	100.0	-

주 : 불법주정차 단속기관 위탁 사업비는 타당성 평가 및 시범사업 소요 비용을 산정함

이면도로 소방차 통행로 정비

안전하고 쾌적한 생활권 도로공간 창출

배경 및 필요성

- 주거지 생활 도로는 모든 통행의 시·종점이면서 일상생활과 직결되어 있어 보행의 안전성과 쾌적성이 담보되어야 하는 중요한 공간이지만, 자동차 소유와 이용이 급증하면서 차량주행과 주차공간으로 전락하여 보행자의 안전한 통행 및 소방차 등 긴급차량의 접근을 방해하는 주요요인으로 작용하고 있음
- 2016년 5월 국토교통부, ‘주택건설 기준 등에 관한 규정’ 개정안 국무회의 의결
 - 소방자동차 통행가능 의무화 : 주택단지 6.0m미만 도로 노상주차면 설치 자제 및 삭제

사업개요

- 사업내용 : 이면도로 소방차 통행로 정비(생활권 도로 유형별 교통정온화 시설 설치 및 운영(안) 마련)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년

추진방안

- 소방자동차 통행이 의무화 될 수 있도록 인천광역시 생활권 도로 유형별 교통정온화 시설설치 및 운영(안) 마련 추진
 - 주거지 생활권내 도로는 크게 3가지 유형으로 구분되며, 도로유형에 따라 기능이 다르기 때문에 이를 고려한 생활권 도로 운영 및 관리체계 방안을 검토
 - * 소방자동차 통행가능 의무화 : 6m미만 도로 주차면 설치 자제 및 삭제
- 교통정온화 시설설치 및 운영 지침마련 후 시범사업 시행

- ‘보행부문, 생활도로 교통정온화’ 부분과 연계하여 시설 설치 및 운영 기준 지침 마련을 통한 시범사업 시행 후 인천시 전체 생활도로로 확대될 수 있도록 추진되어야 함

< 인천광역시 생활권 도로 유형별 교통정온화 주요시설 설치 및 운영방안 >

도로 유형	도로특성	주요시설
집산도로 (9~15m)	<ul style="list-style-type: none"> • 간선도로와 접하는 도로 • 시내버스 진입 가능 도로 	<ul style="list-style-type: none"> • 속도규제 : 30km/h 이하 • 통행규제 : 통과목적 대형 및 특수차량(소방, 긴급차량 제외) ① 속도를 저감 시설물 설치 <ul style="list-style-type: none"> - 차로폭 축소, 차로수 축소, 가상과속방지턱, 과속방지턱(일부 구간) 등 - 대각선 횡단보도(비신호교차로 적용) 및 보행자전용신호(All-red)
집산/ 국지도로 (6~9m)	<ul style="list-style-type: none"> • 학교 및 편의시설 연계도로 • 마을버스 진입가능 도로 	<ul style="list-style-type: none"> • 속도규제 : 30km/h 이하 • 통행규제 : 대형차량 진입금지(허가차량 제외) <ul style="list-style-type: none"> - 허가차량 : 사전에 신고된 공사차량, 이사차량, 통학버스, 소방차량 등 ① 30km/h 이하의 주행속도를 유지할 수 있는 속도저감시설 설치 <ul style="list-style-type: none"> - 과속방지턱, 고원식 횡단보도, 고원식 교차로 등 ② 안전한 주행 및 보행을 위한 환경 조성 <ul style="list-style-type: none"> - 규제 및 지시표지, 정차금지대 노면표시 등
국지도로 (6m미만)	<ul style="list-style-type: none"> • 보·차 분리 도로로 교통유도 • 대중교통을 위한 접근도로 	<ul style="list-style-type: none"> • 속도규제 : 20km/h 이하 • 통행규제 : 대형차량 진입금지(일방통행 검토) ① 보행자 중심의 시설물 설치 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 보도확충, 과속방지턱(100m 간격), 고원식횡단보도, 원식교차로 설치 등 ② 생활권 도로 구역임을 강조하는 교통표지 설치 <ul style="list-style-type: none"> - 생활권 도로 구역 노면표시 및 안내표지 등 ③ 주·정차를 고려한 교통운영체계 개선 <ul style="list-style-type: none"> - 일방통행 시행, 시간별 차량 출입 허용, 6m 미만 도로 주차면 설치 자제 및 삭제 등

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
생활도로 시설 설치 및 운영방안 마련	-	운영(안) 마련 및 조례제정	5개 구간 시범사업			확대 시행
	6m 미만 생활권 도로(이면도로) 주차면 삭제 → 주차 공급정책에 따른 노외 및 부설주차장 전환					

블록단위 마을주차공동체 지원

실태조사를 통한 원도심 주차환경개선지구 선정으로 주차장 공급 등 마을주차공동체 지원을 통한 주차문제 해결 노력

배경 및 필요성

- 인천광역시 자치구별 주차장 확보율을 보면 연수구, 동구, 계양구, 서구, 중구의 경우 100%가 넘는 것으로 나타났으나 지역 내 동별 블록단위의 주차장 수급은 불균형한 것으로 조사됨

< 인천광역시 자치구별 블록단위의 취약지역 개소 수 >

자치구	취약지역	자치구	취약지역
중구	11개동 95개 블록	남구	24개동 58개 블록
동구	13개동 58개 블록	부평구	18개동 88개 블록
서구	17개동 174개 블록	연수구	6개동 12개 블록
남동구	20개동 109개 블록	계양구	9개동 24개 블록

주 : 취약지역 선정 주차장 확보율 기준은 70%이하로 설정

자료 : 인천광역시 자치구(2012~2015), 「자치구별 주차수급실태조사 보고서」

- 주차문제가 심각한 지역의 주차환경 개선 및 원도심 주거환경 개선으로 지역의 균형발전 도모를 위하여 3년마다 실시하는 주차장 수급실태조사를 통해 블록단위의 주차환경 개선지구를 선정하여 주차장 공급 등 마을주차공동체 지원을 위한 노력이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 블록단위 마을주차공동체 지원(주차장건설 등)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년
- 총사업비 : 113,122백만 원(국비 49.9%, 기타(구비) 50.1%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 23122.0백만 원(국비 49.9%, 기타(구비) 50.1%)

추진방안

- 주차 실태 취약지역 대상 주차환경개선지원 사업 일환으로
블록단위의 마을공동체 주차장 건설 지원(국비신청) 추진
 - 2018년 4개소 블록단위 주차환경개선지원 사업 추진 등 매
년 4개소 국비반영 사업으로 추진
- 블록단위 마을주차공동체 지원 사업 시 주민참여과정 확대
 - 지원 사업에 대한 주차문제 해결방안 논의 및 자생적 실천
유도

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
블록단위 마을주차공동체 지원	-	4개 블록	4개 블록	4개 블록	4개 블록	매년 4개 블록 지원 사업 추진

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
블록단위 마을주차공동체 지원	국비	56,411.0	11,411.0	-	2,411.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	45,000.0	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	56,711.0	11,711.0	-	2,711.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	45,000.0	
	합계	113,122.0	23,122.0	-	5,122	6,000	6,000	6,000.0	90,000	

주 : 1) 사업비는 인천광역시 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 상의 사업예산 자료를 반영하여 산정함

2) 부담주체별 분담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

5-2 첨단 정보통신기술 활용 교통체계의 이동성 · 안정성 · 편의성 향상

기존 시스템 성능 개선 및 확충

기 구축된 ITS 시설 및 인천광역시 ITS 중장기 계획(2010~2020)에 따라
진행중인 교통관리 최적화를 위한 ITS 단위 서비스 지속적인 확대 설치

배경 및 필요성

- UTIS와 ATMS는 둘 다 무선통신을 활용해 차량으로부터 실시간 교통정보를 수집한다는 점에서 내용이 동일한데도 통신표준이 달라 시스템 간 호환 · 연동이 되지 않기 때문에 무선통신단말기와 노변기지국을 각각 설치하고 있음
 - UTIS 단말기의 경우 2010년부터 스마트폰이 급격히 증가하고 있어 내비게이션 시장이 위축되고 있는 데다 모바일 내비 이용이 늘면서 ‘활용률 저조→수집률 저조→정확성 · 신뢰성 저조→활용률 저조’의 악순환
 - 기존에 설치된 시설의 노후화, UTIS 사업 중단에 따른 RSE 시설 활용 대책 수립 필요
- 또한, 송도, 검단, 청라 등 인천경제자유구역(IFEZ)과 택지개발 사업 등으로 교통 수요 패턴이 크게 변하였고, 인구와 차량이 지속적으로 증가하고 있어 교통사고 등의 돌발상황도 증가하고 있음
 - 주요 고가교, 지하차도, 사고다발지점에 돌발상황 관리 시스템을 구축하여 교통사고와 기타 사고에 신속히 대처하고 피해를 최소화하기 위해 상시 모니터링체계를 구축 필요
 - 제한속도 및 신호 위반이 잦은 지역에 단속 카메라 설치를 확대 하여 위반 차량을 단속함으로써, 교통사고를 예방할 필요가 있음

① 기존 시스템 성능 개선 및 확충

사업개요

- 사업내용 : ATMS, UITS, BMS/BIS, 돌발상황관리, 속도·신호 위반 단속 등 기존 시스템 성능 개선 및 확충
- 사업기간 : 2018년 ~ 2026년
- 총사업비 : 64,214백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 214백만 원(시비 100%)

추진방안

- ATMS 프로그램 개발 및 기능개선(2018)
- 버스정보관리시스템(BIS/BMS) 장비 및 프로그램 개선(2018)
- 기 ITS 추진 사업(UTIS 등) 시스템 개선 및 시설교체, 확충(2021~2036)
 - * 단기(2021년) : 광역교통정보기반확충사업(1차) 외 5개 사업
 - * 중기(~2026년) : 청라~강서간 BRT시범사업 ITS 구축 외 7개 사업
 - * 장기(~2036년) : 광역교통정보기반확충사업(1차) 외 13개 사업

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
기존시스템 성능 개선 및 확충	-	ATMS 개선 BIS/BMS개선	-	-	5개 사업 시설보완	20개 사업 시설보완

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
기존 시스템 성능 개선 및 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	64,214.0	214.0	214.0	-	-	22,000.0	42,000.0		
	기타	-	-	-	-	-	-	-		
	합계	64,214.0	214.0	214.0	-	-	22,000.0	42,000.0		

주 : 1) ATMS 프로그램 개발 및 기능개선은 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 상의 사업비 자료를 반영하여 산정하였으며, BIS/BMS 장비 개선은 BIT(버스정보안내기) 확충 사업의 사업비 내용 참고(본 사업 제외)
 2) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

② 돌발상황관리 시스템 설치 운영

사업개요

- 사업내용 : 교차로 19개소 CCTV설치, 고가교 2개소 교통사고 자동감지 장치 설치
- 사업기간 : 2019년 ~ 2022년
- 총사업비 : 6,495백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 5,602백만 원(시비 100%)

추진방안

- 경인고속도로, 제2경인고속도로, 인천공항고속도로 등을 통과하는 주요 간선도로의 지하 및 고가차도에 교통상황과 돌발상황을 상시 감시할 수 있도록 소형CCTV 설치
 - 작전고가교, 석남제2고가교차로 등 19개 지점
- 지정체가 심한 가로의 고가교 유출입 교차로에 사고 자동감지 장치를 설치하여 고가교 돌발 상황에 신속 대응(CCTV 운영 단말 및 서버, S/W 및 감지장비 설치)
 - 석암고가, 관선고가 2개소

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
돌발상황관리 시스템 설치	-	-	시스템 설치			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간						중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
돌발상황관리 시스템 설치	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	6,495.0	5,602.0	-	-	1,963.0	2,151.0	1,488.0	893.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	6,495.0	5,602.0	-	-	1,963.0	2,151.0	1,488.0	893.0

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

③ 제한속도 위반단속 시스템

사업개요

- 사업내용 : 제한속도 위반 단속 시스템 설치 (교차로 32개소)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년
- 총사업비 : 2,111백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 550백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천광역시에서 제한속도 위반으로 발생한 교통사고건수가 많은 지점에 시스템 설치 (교차로 32개소)

< 제한속도위반 단속 시스템 설치 계획 지점 >

구 분	지 점 명	사고 건수	구 분	지 점 명	사고 건수	구 분	지 점 명	사고 건수
1	유일주유소 앞	24	15	부녀복지회관 입구	17	29	만수기업은행	18
2	도화.C 입구	21	16	학익신동아APT 앞	15	30	남동경찰서 앞	15
3	주안역 앞	28	17	대우자동차 정문	18	31	송정아파트 입구	19
4	동아APT 입구	24	18	2001아울렛 앞	19	32	신세계APT 앞	16
5	보훈회관 앞	27	19	동합사 입구	15	33	고려정형외과 앞	15
6	올리브백화점 앞	21	20	동수약국	15	34	명동보리밥 앞	16
7	만수소방파출소 앞	23	21	현대카센타	16	35	인향스포렉스 앞	16
8	남동노인복지회관입구	21	22	일신슈퍼 앞	18	36	한일카센타앞	18
9	동암굴다리	61	23	을지약국 앞	19	37	백산아파트 앞	15
10	서인천나들목	36	24	한신아파트 앞	16	38	봉신중기 앞	16
11	윤성아파트 입구	21	25	중앙병원 입구	16	39	가정파출소 앞	15
12	임학지하차도 입구	25	26	경인센타 앞	15	40	영남APT 앞	17
13	만남의광장 주유소	17	27	갈산배수펌프장 앞	15	41	청학폴장 입구	16
14	용현슈퍼 앞	16	28	경복예식장 앞	17	-	-	-

주 : 음영칸(■)은 2016년 현재 기설치되었거나 개발사업이 진행중인 지점임
 자료 : 인천광역시(2010), 「인천광역시 ITS 중장기계획(2010~2020)」

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
제한속도 위반 단속 시스템	-	-	시스템 설치			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
제한속도 위반 단속 시스템	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,111.0	550.0	-	-	256.0	147.0	147.0	1,561.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,111.0	550.0	-	-	256.0	147.0	147.0	1,561.0	

④ 신호 위반단속 시스템

사업개요

- 사업내용 : 사고건수가 많은 지점 신호 위반단속 시스템 설치
- 사업기간 : 2019년 ~ 2026년
- 총사업비 : 2,052백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 441백만 원(시비 100%)

추진방안

- 인천광역시에서 제한속도 위반으로 발생한 교통사고건수가 많은 지점에 시스템 설치 (교차로 31개소)

< 신호위반 단속 시스템 설치 계획 지점 >

구분	지점명	사고건수	구분	지점명	사고건수	구분	지점명	사고건수
1	십정사거리	40	15	원적사거리	38	29	까치말사거리	27
2	남동구청사거리	30	16	부평구청사거리	44	30	간석시장사거리	26
3	남동공단입구사거리	42	17	신연수역사거리	44	31	만수사거리	26
4	신기사거리	31	18	면우금사거리	31	32	중앙공원사거리	26
5	동소정사거리	54	19	부평시장역오거리	32	33	가정오거리	26
6	석천사거리	32	20	큰방죽사거리	31	34	선학사거리	26
7	도화초교 사거리	41	21	수리봉사거리	32	35	연수구청사거리	25
8	벽돌막사거리	33	22	석암사거리	30	36	용현사거리	25
9	열우물사거리	39	23	문학경기장역사거리	39	37	문학사거리	25
10	계산삼거리	38	24	부평사거리	26	38	문학경기장사거리	25
11	부평I.C사거리	40	25	백마장삼거리	25	39	부개사거리	25
12	작은구월사거리	41	26	6공단입구삼거리	26	40	간석오거리	25
13	만수주공사거리	37	27	갈삼사거리	28	41	빈정내사거리	25
14	모래마을사거리	35	28	구산사거리	27	42	용일사거리	25

주 : 음영칸(■)은 2016년 현재 기설치되었거나 개발사업이 진행중인 지점임
 자료 : 인천광역시(2010), 「인천광역시 ITS 중기계획(2010~2020)」.

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
신호 위반 단속시스템	-	-	시스템 설치			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간					중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년		
신호 위반 단속시스템	국비	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,052.0	441.0	-	-	147.0	147.0	147.0	1,611.0
	기타	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,052.0	441.0	-	-	147.0	147.0	147.0	1,611.0

BIT(버스정보안내기) 확충

노후 시설 교체 및 확대 구축으로 정확한 버스정보안내 제공을 통하여 버스운행정보 신뢰도 향상

배경 및 필요성

- 도시 개발로 인하여 교통안전, 교통정보 관련 인프라의 지속적 확충으로 버스정보안내기 확대 구축 및 2006년 구축 이후 내구 년한(5년) 경과 시설에 대한 노후 교체가 필요

< 내구 년한 경과 및 노후 BIT 현황 >

구 축 일	사업구분	수량	비고
합 계	-	874	-
2006.12.20.~ 2008.10. 1	인천(1,2,3차) 구축	515	내구 년한 5년
2009. 5.27.~ 2010. 6. 4	서북권광역 BIT연계구축	196	
2010. 6. 9.~ 2011. 2. 4	인천~부천광역시스템구축	103	
2010. 5.18.~ 2011. 6. 29	확대구축사업 1차사업	60	

자료 : 인천광역시 교통정보운영과(2018), 내부자료

사업개요

- 사업내용 : BIT(버스정보안내기) 확대 구축
- 사업기간 : 2017년 ~ 2018년
- 총사업비 : 1,930백만 원(시비 100%)

추진방안

- 시스템교체 및 확충 150개소 및 센터장비(서버 등) 프로그램 개선
 - 설치대상지 선정 및 현장조사(2017. 12)
 - 설계서 작성 및 일상감사, 계약심사(2018. 1)
 - 계약의뢰 및 일찰공고(2018. 2~3)
 - 기술협상 및 사업자 선정(2018. 4)
 - 시스템 구축(2018. 5~12)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
BIT 확충	대상지 조사	시스템 설치	-	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
BIT 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	1,930.0	1,930.0	-	1,930.0	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	1,930.0	1,930.0	-	1,930.0	-	-	-	-	

- 주 : 1) 사업비는 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 상의 사업비 자료를 반영하여 산정하였음
버스정보안내기 12백만원/대, 센터장비(서버) 및 프로그램 개선 102백만원, 감리비 24백만원, 시설부대비 4백만원
- 2) 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

버스전용차로 단속시스템 확충

버스 전용차로 단속 카메라 설치로 위반 차량 단속을 통하여 버스의 정시성 확보 및 대중교통의 신뢰도와 이용률 제고

배경 및 필요성

- 기 구축된 ITS시설 및 인천광역시 ITS중장기 계획(2010~2020)에 따라 진행 중인 교통관리 최적화를 위한 ITS 단위 서비스 지속적인 확대 설치 필요
- 버스 전용차로제가 실행 중인 도로에 통행금지 차량을 단속하여 버스의 정시성 향상 필요

사업개요

- 사업내용 : 버스 전용차로 시행 구간에 단속 카메라 설치
- 사업기간 : 2018년 ~ 2022년
- 총사업비 : 2,902백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,395백만 원(시비 100%)

추진방안

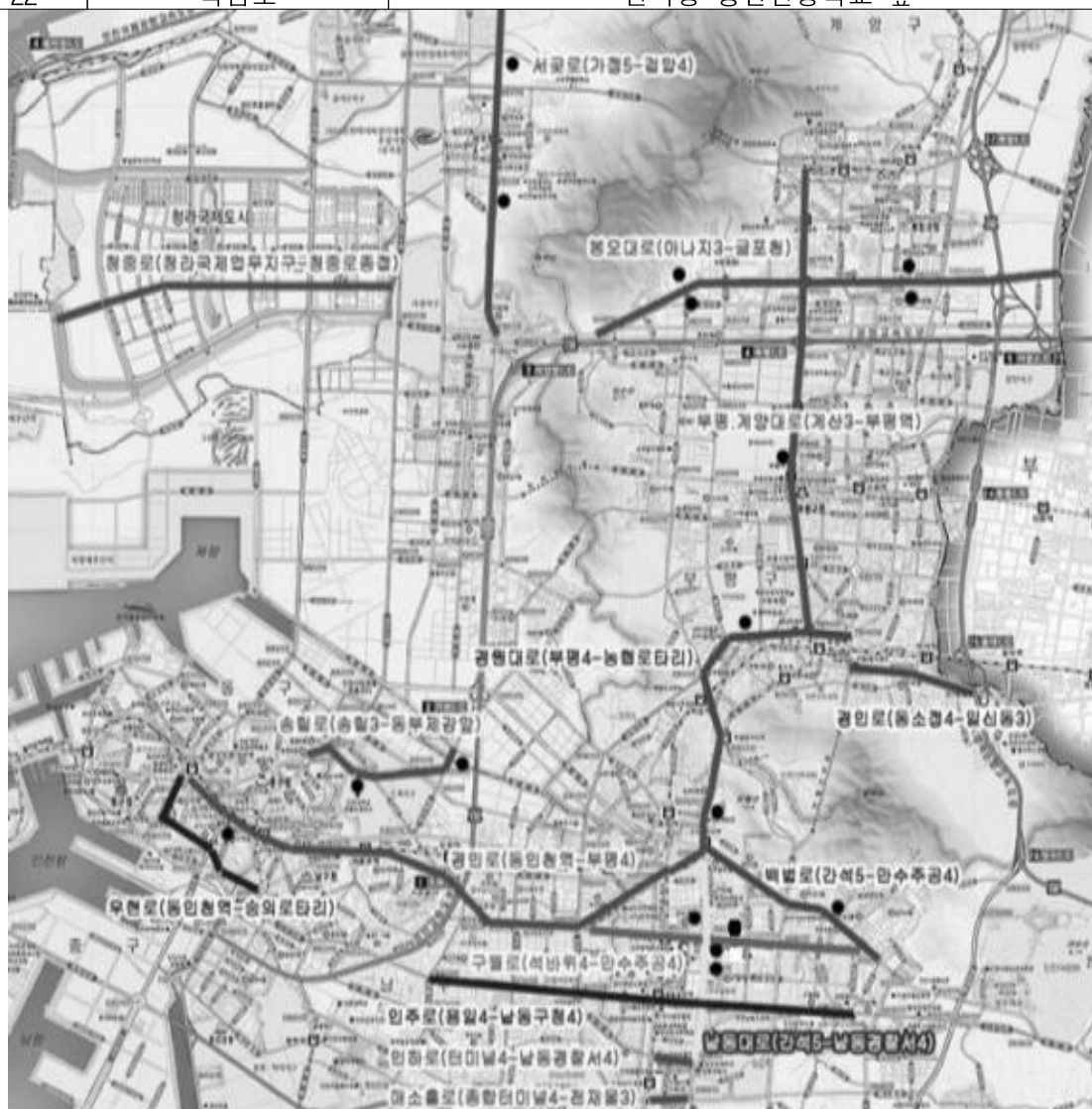
- 버스전용차로가 시행중인 구간에 단속카메라 설치 및 전용차로 위반 차량단속, 단속 전담인력 보수 및 전담기구 운영

< 버스전용차로 단속 시스템 설치 계획 지점 >

연번	도로명	무인단속시스템 설치장소
1	경인로	율목동 유동3거리
2		인천메트로 부근
3	부평·계양대로	청천동 대우자동차 앞
4		만수동 만수주공단지 앞
5	송림로	인천교 가구단지 앞
6	경원대로	부평 군부대 앞
7	인하로	신세계백화점 북문 앞
8	남동대로	구월중학교 앞
9		석천초교 앞
10		간석금호어울림A 앞
11	봉오대로	효성동 풍산아파트 앞(서울방향)
12		효성동 풍산아파트 앞(인천방향)
13		작전동 이마트 직전(서울방향)
14		작전동 이마트 직전(인천방향)
15	구월로	간석 래미안 자이 앞
16	서곶로	심곡사거리 후방
17		공촌사거리 전방
18	우현로	신흥동(구) 대한지적공사 앞
19	경인로	주안초등학교 앞

< 버스전용차로 단속 시스템 설치 계획 지점(표 계속) >

연번	도로명	무인단속시스템 설치장소
20	인주대로	구월동 동일불림장맞은편
21	경원대로	산곡동 현대아파트 앞
22	백범로	간석동 상인천중학교 옆



자료 : 인천광역시(2010), 「인천광역시 ITS 중기계획(2010~2020)」

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스전용차로 단속시스템 확충	단속 전담기구 운영					단속장비 설치, 단속 전담기구 운영

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
버스전용차로 단속시스템 확충	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,902.0	2,395.0	163.0	460.0	664.0	554.0	554.0	507.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,902.0	2,395.0	163.0	460.0	664.0	554.0	554.0	507.0	

IoT 기반 주차사업 지속 추진

첨단기술을 활용한 안전하고 편리한 실시간주차장 정보제공
주차 서비스의 질적 개선을 통한 대 시민 서비스 개선 및 선
진 주차 문화 정착

배경 및 필요성

- 현재 인천광역시의 경우 주차시설 홍보 및 현황정보 제공이 미흡하여
피크 때 교통 혼잡 발생 및 주차단속 민원이 발생하고 있음
 - 대부분의 주차장 정보 제공은 위치·요금·운영시간 등에 한
정되어 있어 시민들의 주차정보 기대 요구에는 미흡한 상황임
- 재래시장, 밀집상권, 골목상권, 관광지 활성화를 위한 상가주
변 혼잡지역 및 주택가 및 혼잡지역에 대한 주차문제 해결
을 위해 첨단기술을 활용한 안전하고 편리한 실시간주차장
정보제공의 필요성 제기
- 1단계 사업 시행에 따른 주차정보제공 시스템 이용효과 결과
 - 평균통행속도 증가 : 평일 16.9%, 휴일 : 24.4%
 - 주변도로 교통량 감소 : 평일 6.9%, 휴일 : 16.8%
 - 주차장 주변 불법 주·정차 감소 : 평일 52.6%, 휴일 69.8%
 - 주차정보제공시스템 정보제공 만족도 : 78.8%

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 주차장 실시간 주차정보 서비스 제공
- 사업기간 : 2017년 ~ 2023년(지속사업)
- 총사업비 : 8,000백만 원(국비 40%, 시비 60%, 1단계 기 구축 사
업비 제외)
 - 중기계획기간 총사업비 : 5,600백만 원(국비 40%, 시비 60%)

추진방안

- 사물인터넷(IoT) 기반 실시간 주차정보 서비스 확대 추진

- 재래시장, 밀집상권, 골목상권, 관광지, 주택가 등 혼잡지역의 공영주차장을 우선 대상으로 추진하며, 향후 민영 주차장 및 개방된 건축물 부설주차장 또한 서비스를 확대할 수 있도록 추진

- * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(1단계) : 40개소 (2015.12 ~ 2016.5) 완료
- * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(2단계) : 250개소 (2017.3 ~ 2018.7)
- * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(3단계) : 790개소 (2019 ~ 2023)



< 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(2단계 250개소) 지점 >

- 지역별 주차공간의 설치 현황 및 운영에 관한 데이터를 연계·통합하여 관리할 수 있도록 통합 DB구축
- 민영주차장 및 부설주차장 개방(주차장 셰어링) 활성화를 위해 공영주차장 서비스평가를 통한 민영주차장 및 부설(공유) 주차장에도 주차정보제공 서비스를 확대 할 수 있도록 추진
- 민간사업자는 실시간서비스 제공을 할 수 있도록 국토교통부와 민간사업자간의 업무협약체결 등 정책지원 필요함
- * 민영주차장 운영은 자유업으로 해당 구청에 통보(등록)하지 않고 임의로

주차장 운영을 하고 있어 민영주차장 정보 제공의 어려움이 있음

- 거주자우선주차제와 연계를 통하여 비어있는 시간동안 주차장을 공유할 수 있도록 주차정보 서비스를 확대해 나아갈 필요가 있음

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
IoT 기반 주차사업 지속 추진	2단계 서비스 구축 (250개소)		3단계 서비스 구축 (790개소, ~2023년 까지)			민영, 부설주차장 서비스 확대

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
IoT 기반 주차사업 지속 추진	국비	3,200.0	2,240.0	400.0	400.0	480.0	480.0	480.0	960.0	
	시비	4,800.0	3,360.0	600.0	600.0	720.0	720.0	720.0	1,440.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	8,000.0	5,600.0	1,000.0	1,000.0	1,200.0	1,200.0	1,200.0	2,400.0	

주 : 국토교통부 국고보조사업으로 국비 40%, 시비 60%의 비율로 산정됨

신호제어시스템 고도화

실시간 교통량 정보를 반영한 능동형 TOD 신호 시스템 운영을 통한 지·정체 최소화

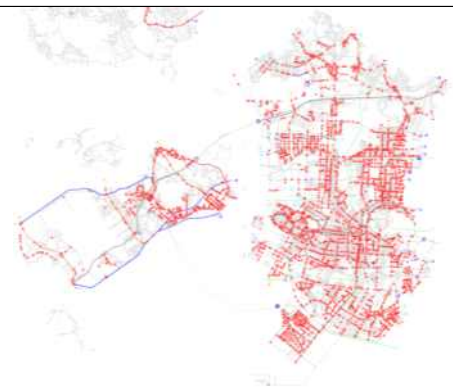
버스 우선 신호 제어 시스템 운영으로 버스 운행속도 및 정시성 강화

배경 및 필요성

- 인천시는 제어기로 신호가 운영되고 있는 교차로가 총 2,997개이며, 이를 210개의 그룹으로 분류하여 제어하고 있음
 - 신호 제어용 검지기는 총 1,276기이며, 중요교차로 대부분 신호제어용 검지기가 소실되거나 제 기능을 하지 못함
 - * 검지기 기능상실, 긴 신호주기와 운영체계의 비효율성, 돌발적 교통패턴 변화에 능동적 대처 곤란
 - * 주기적으로 인력에 의한 교통량 조사와 신호 운영용 데이터 입력이 필요하고, 이에 소요되는 비용이 계속 발생함

< 신호제어 시스템 운영 현황 >

구 분	내 용	
운영	인천광역시 교통 정보 센터	
운영 현황	신호운영교차로 2,997개 (On-Line제어 2,217개) 제어기 2,417개소 (On-Line제어 1,695개)	TOD 운영 (TRC 등 real-time 운영방식 운영 중단) 신호제어용 검지기로 소통정보 수집 교통체계 선진화 방안 추진 중(점멸신호 확대 등)



자료 : 인천광역시 인천지방경찰청, 「2015년 교통신호체계 중앙 및 지역장치 운영자료」, 2015

- 주요 교차로 재정비와 TSM사업을 병행하여 신호운영 효율성을 높이고, 실시간으로 수집된 교통량 자료를 이용하여 능동형 TOD 신호 시스템을 운영하여 차량 지 정체 최소화 필요
- 인천광역시, 부천시, 서울특별시를 연결하는 청라~강서 간 BRT와 서북권 광역 BIS사업 등과 연계하여 교통신호 제어 시스템 내의 버스중심의 우선 신호 제어 시스템을 구축하여 버스의 운행 속도 증가와 정시성 강화 필요

① 능동형 신호제어 시스템

사업개요

- 사업내용 : 능동형 신호제어 시스템 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2023년
- 총사업비 : 38,130백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 21,454백만 원(시비 100%)

추진방안

- 능동형 신호제어 시스템 구축
 - 신호제어 알고리즘 개발 : 인천광역시의 교통 특성을 반영한 신호 제어 알고리즘을 개발
 - 비매설식 검지기 추가 설치: 주요 교차로 중 기능을 상실한 검지기를 전면 교체하고, 검지기 교체 시 도로 여건에 따라 비매설식 검지기의 추가 설치 검토
 - TSM사업 병행 : 보행자 횡단 시간 제공을 위한 신호 주기 단축 문제의 한계를 극복하기 위하여 TSM 사업을 병행하여 신호 주기를 조정할 수 있는 여유를 확보

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
능동형 신호제어 시스템	-	-	시스템 구축			

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
능동형 신호제어 시스템	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	38,130.0	21,454.0	-	-	6,198.0	7,846.0	7,410.0	16,676.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	38,130.0	21,454.0	-	-	6,198.0	7,846.0	7,410.0	16,676.0	

② 우선처리 신호제어 시스템

사업개요

- 사업내용 : 우선 신호시스템 S/W 개발 및 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2022년
- 총사업비 : 3,204백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,420백만 원(시비 100%)

추진방안

- 우선신호 S/W 개발(2019년), 시스템 구축(2020~2022)
 - 선 처리 신호 제어 시스템 설계
 - * 제어와 관련하여 신호 제어 시스템의 기능을 개선하고 센터 S/W를 개발
 - * 현장 시스템은 버스 전용차로의 버스 전용 신호기를 신설하고 기존의 일반 차량용 신호기는 이설·교체
 - 청라~강서 BRT 노선에 시범적으로 설치된 지점을 지속적으로 모니터링 후 시범적으로 청라~강서 BRT 노선 확대 설치를 통하여 시스템 안정화 후 인천광역시에서 운영 중인 버스 전용차로로 확대 설치

< 버스 우선 처리 신호 제어 시스템 적용구간 및 OBE설치 버스 대수 >

구분	구 간	연장(km)	노선수	운행버스
0	청라~강서 BRT	18.3	1	13대
1	부평사거리~부평농협로터리	2.8	13	320대
2	남동경찰서사거리~간석오거리	4.1		
3	동인천역앞~부평사거리	8.9	10	247대
4	만수주공사거리~석바위사거리	3.7		
5	부평역사거리~계산삼거리	6.0	12	190대
6	남동구청사거리~용일사거리	6.0	3	48대

자료 : 인천광역시(2010), 「인천광역시 ITS 중장기계획(2010~2020)」



< 버스 우선 처리 신호 제어 시스템 적용 구간 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
우선처리 신호제어 시스템	-	-	우선신호 S/W	시스템 설치		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
우선처리 신호제어 시스템	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,204.0	2,420.0	-	-	220.0	1,386.0	814.0	784.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,204.0	2,420.0	-	-	220.0	1,386.0	814.0	784.0	

주 : 사업비는 인천광역시 ITS 중기계획(2010~2020) 상의 내용을 바탕으로 산정하였으며, 향후 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

교통정보제공 확대 및 고도화

차량의 이동경로가 아닌 사람 이동 경로 기반 맞춤형 대중
교통 및 보행 통합정보서비스 제공

배경 및 필요성

- 대중교통 서비스는 저탄소 녹색성장의 일환과 복지 교통의 패러다임의 변화로 지속적으로 서비스에 대한 요구가 증가되고 있음
- 대부분 정적 정보를 기반으로 수단간 환승정보를 제공하고 있어, 이용자가 원하는 보다 나은 통합정보를 제공하지 못하고 있는 상황임
- 이용자의 개인별 맞춤형 정보에 대한 요구가 지속적으로 있기 때문에 이에 대한 대중교통-보행 맞춤형 서비스 제공이 필요함
- 보행자와 대중교통 이용자에게 끊임 없고 안전한 이동경로를 제공하여 차량 이용률을 줄일 수 있을 것으로 기대되며, 최적 환승경로 제공을 통한 대중교통이용활성화 및 이용자 맞춤형 대중교통 운영으로 대중교통 이용 편리성 증대

사업개요

- 사업내용 : 대중교통-보행 통합정보 서비스 구축, 대중교통 서비스 고도화
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년
- 총사업비 : 3,700백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 2,100백만 원(시비 100%)

추진방안

- 미추홀 대중교통 정보제공서비스, 노약자 방법제공 안전 서비스, 대시민 IT 소통 환경 제공 서비스
- 대중교통-보행 통합정보 서비스 구축
 - 대중교통정보연계서비스, 보행용전자지도 시스템 구축, 보행경로 안내시스템 구축



<대중교통-보행 통합정보 서비스>

- 대중교통서비스 고도화
 - 탄력적인 배차관리 및 노선운영, 대중교통 예약관리 서비스, 대중교통 혼잡도 정보제공

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통정보제공 확대 및 고도화	-	-	-			서비스 구축 및 고도화

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
교통정보제공 확대 및 고도화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	3,700.0	2,100.0	-	-	-	-	2,100.00	1,600.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	3,700.0	2,100.0	-	-	-	-	2,100.00	1,600.0	

첨단요금징수시스템 도입

통행요금 징수시스템 고도화를 수행하여 체계적인 교통수요 관리 및 요금징수 시간 감소

배경 및 필요성

- 이용자 편의성 증진, 대기행렬 감소를 통한 통행시간 절감 및 향후 도로공사에서 추진 중인 스마트 톨링 시스템 구현에 맞춰 인천시 관내 고속도로 및 유료도로에 첨단 요금징수시스템 도입 필요

사업개요

- 사업내용 : 스마트톨링 시스템 구축(문학, 만월산, 원적산 터널)
- 사업기간 : 2021년 ~2023년
- 총사업비 : 750백만 원(민자 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 250백만 원(민자 100%)

추진방안

- 한국도로공사의 스마트톨링 시스템 추진 상황에 따라 장기적으로 스마트톨링 시스템 도입하여 주행거리 기반 통행요금 부과에 따른 교통수요 감소와 이용자 편리성 증대
 - 하이패스 미설치 인천 관내 3개 민자터널(문학, 만월산, 원적산 터널)

추진계획 및 소요재원

- 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
첨단요금징수 시스템 도입	-	-	-	-	1개소	2개소

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
첨단요금징수 시스템 도입	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	750.0	250.0	-	-	-	-	250.0	500.0	
	합계	750.0	250.0	-	-	-	-	250.0	500.0	

교통예측·예보시스템 구축

통행 전, 사전에 통행 스케줄을 조정함으로써 보다 빠르고, 편리하게 통행할 수 있도록 교통예보시스템을 구축

배경 및 필요성

- 현재 제공되는 교통정보는 출발시간 기준의 교통정보로 실제 통행시간과 오차가 많이 발생되어 이용자들에게 불편을 주고 있음
- 시/공간적 수요의 효과적 분산을 위해 도착시간 기준 예측정보에 대한 필요성 증가하고 있으며, 기상, 사건, 재해·재난 등 교통흐름에 영향을 미치는 상황 발생시 교통상황변화의 예측 및 대응방안 마련 필요함
- 목적지까지의 통행을 더 빠르고 안전하게 할 수 있는 통행환경을 제공하여 이용자의 시간 낭비를 최소화 할 수 있으며, 사전에 여행계획을 정확하게 계획할 수 있고, 교통수요의 시공간적 분산으로 혼잡을 방지하고 대기 환경의 질을 향상하고자 함

사업개요

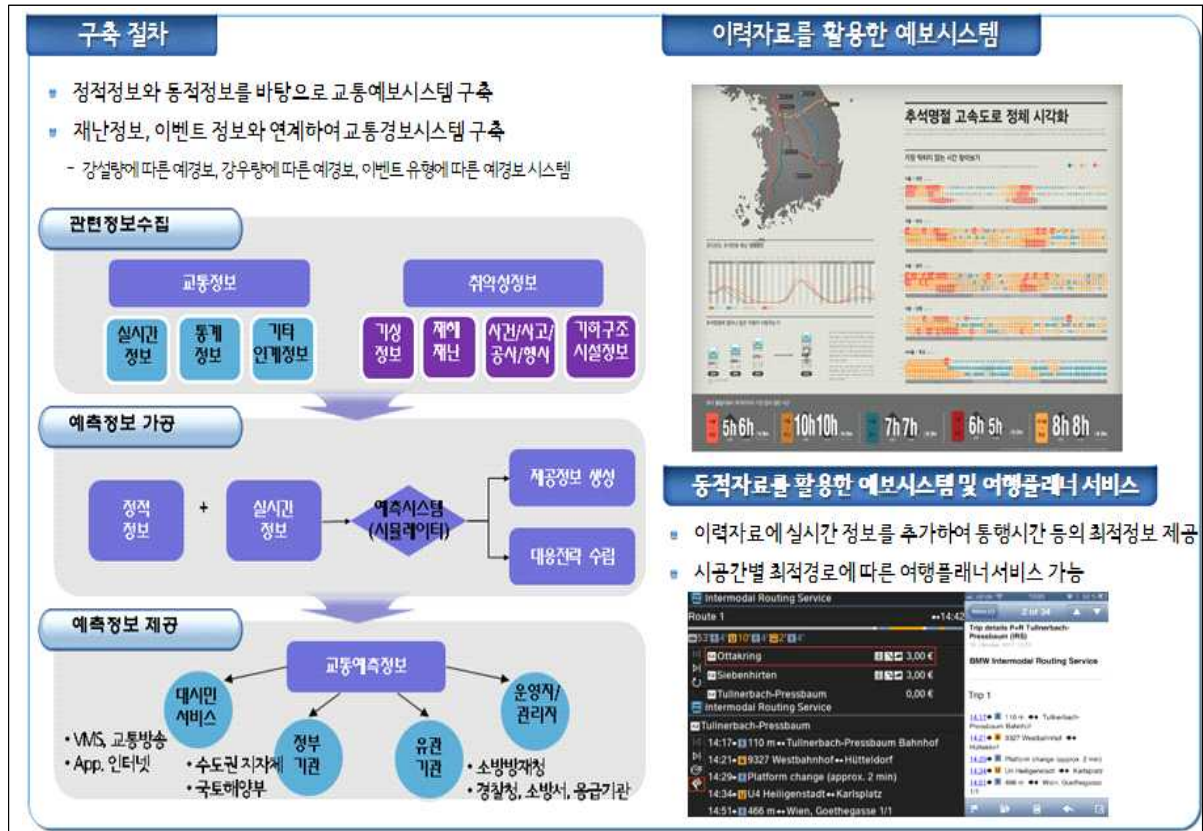
- 사업내용 : 교통예보시스템 구축
- 사업기간 : 2020년 ~ 2036년
- 총사업비 : 2,750백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,775백만 원(시비 100%)

추진방안

- 방대한 자료 중에서 교통정보 예측에 사용될 수 있는 정보를 선별하고, 통행 이력자료를 바탕으로 유형별 예측정보 생성 및 교통수요를 시공간적으로 분산시킴으로써 효율적인

혼잡관리가 수행될 수 있도록 구축

- 이력자료를 활용하여 패턴별 예보시스템을 구축하고, 동적자료를 활용하여 예보시스템 기능 고도화
- 향후 예보 시스템을 활용하여 여행플래너 서비스 제공



자료 : 서울특별시(2013.12), 「서울시 지능형교통체계(ITS) 기본계획」

<교통예보시스템 구축 사례>

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통예보시스템 구축	-	-	-	시스템구축		

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
교통예보시스템 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,750.0	1,775.0	-	-	-	800.0	975.0	975.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,750.0	1,775.0	-	-	-	800.0	975.0	975.0	

교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축

민간과 공공기관의 교통정보 협력으로 보다 정확한 실시간 교통정보 서비스 제공

배경 및 필요성

- 민간 기업의 교통정보는 스마트폰의 발달 및 보급 확대를 발판삼아 자체적으로 교통정보를 수집하고, 이를 활용하고 있으나, 각 기업마다 같은 알고리즘을 적용하고 있지 않기 때문에 같은 정보라 할지라도 다른 결과를 초래할 수 있음
- 공공기관의 교통정보는 인프라 구축의 막대한 예산 소요로 인하여 특정 지역 및 도로에 한하여 제공됨으로써 교통정보 수집에 한계가 존재함
- 스마트폰의 발달 및 보급 확대로 인해 민간 기업에서는 자체적으로 교통 소통정보를 생성하고 대국민 서비스를 진행 중에 있으며, 이에 민간이 자체적으로 생성중인 소통정보의 활용체계를 구축하고, 향후 교통 정책에 활용할 수 있도록 협업체계의 구축이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 민관 협업체계 구축(자문단 구성 등)
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년

추진방안

- 민간 사업자 교통정보 서비스 담당 자문단 구성 및 운영 검토(인천시와 민간기업 간의 지속적인 커뮤니케이션 유지)
- 민간 교통정보 관련 MOU 협약 체결 지속 추진
- 인천시 주도의 교통정보 수집 및 운영을 민관협업으로 전환
- 국토교통부, 민간 기업별로 각기 수집되는 교통정보를 통합

유통하는 실시간 오픈 플랫폼 구축 계획 활용

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축	-	자문단 구성 및 MOU 협약 적극 추진				

버스 좌석, 노선 예약제 도입

버스 좌석, 노선 예약제 도입으로 정류장 대기시간 감소 등 이
용자 중심의 맞춤형 서비스 제공

배경 및 필요성

- 대중교통 이용수요가 많은 출·퇴근 시간 등 앞선 정류장에서 만차하면 이후 정류장에서 무정차 통과하는 버스가 빈번히 발생하고 있어 정류장 대기시간 감소 등 이용효율 향상을 위해 도입이 필요함
- 2017년 국토부는 M버스 2개 노선(M6117, M4403) 및 일부 경기도 광역버스(8100, G6000)를 대상으로 좌석 예약제 시범사업을 시행하였으며, 13개 노선으로 확대 계획 중임
 - 예약제 운영시간 : 오전 6시~9시, 오후 5시~9시
 - ‘굿모닝 미리’ 모바일 앱에서 탑승 일주일 전 예약 가능

사업개요

- 사업내용 : 버스 좌석, 노선 예약제 시범사업
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년

추진방안

- 이용수요 운행대수 정류소별 탑승객 비율 등을 고려하여 대상 노선 선정을 통한 광역버스(인천↔서울) 노선 일부 시범사업 추진
- 경기도에서 시행중인 ‘굿모닝 미리’ 모바일 어플리케이션 연동, 사업대상 범위 확대(인천) 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스 좌석, 노선 예약제 도입	-	운영방안마련	대상노선검토	시범사업	노선확대	노선확대

버스운행정보통합시스템 구축

준공영제의 재정지원금의 정확한 집행을 유도(투명성 제고)

배경 및 필요성

- 버스운송관리시스템의 관리 소홀에 따른 차량별 운행기록의 신뢰도 저하 및 활용도가 저조함에 따라 준공영제의 투명성이 결여되고 있음
- 버스 내 장착돼 있는 버스운행이력정보수집(BMS단말기), 현금 및 교통카드 확인(요금징수시스템), 디지털운행기록계(DTG) 등 3개의 기능을 하나로 묶는 버스운행정보통합시스템 구축을 통해 준공영제의 투명성 제고 및 시스템의 고도화가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 버스운행정보통합시스템 개발 운영
- 사업기간 : 2018년
- 총사업비 : 7,700백만 원(기타(민간투자) 100%)

추진방안

- 준공영제의 재정지원금의 정확한 집행을 위해 현재 운송관리시스템의 고도화사업 추진(버스운행정보통합시스템 구축)
 - 버스운행정보통합시스템 구축 세부협약 추진(2018. 1~2)
 - 교통카드단말기와 BMS 단말기 통합사업의 민간투자 추진과 연계하여 사업추진(2018. 3~12)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
버스운행정보통합시스템 구축	-	시스템 구축	-	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
버스운행정보통합 시스템 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	7,700.0	7,700.0	-	7,700.0	-	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	7,700.0	7,700.0	-	7,700.0	-	-	-	-	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

택시운행정보시스템 구축

택시운행정보관리 시스템(TIMs)은 무선망을 통해 택시에 설치된 운행기록장치 및 택시미터기에 기록된 자료들을 실시간으로 제공하여 교통안전 제고에 필요한 서비스를 제공

배경 및 필요성

- 상시적인 택시운행정보 및 가동률 등 택시정보 수집시스템의 부재로 택시정보에 대한 관리가 미흡하고, 택시 운전직 종사자들의 근무실태의 관리 및 분석체계가 부족한 실정임
- 택시운행정보관리시스템(TIMs)은 택시 종사자, 관리자, 이용자가 효율적으로 택시를 관리하고 편리한 서비스제공을 위해 구축하는 시스템으로 택시 운행정보를 토대로 택시정책의 선진화를 위해서 택시운행정보관리시스템(TIMs) 구축의 필요성이 제기되고 있음

사업개요

○ 사업내용 : 택시운행정보시스템(TIMs) 구축

○ 사업기간 : 2017년 ~ 2036년

* 부분별 계획(택시)의 택시운행정보시스템(TIMs) 구축 및 운영 사업비 참고
(중복예산 방지)

추진방안

○ 국토교통부에서 교통안전공단에 위탁하여 전국통합시스템 구축을 추진하고 있으며, 인천시는 1단계로 법인택시 5,385대에 대한 택시운행정보시스템(TIMs)을 2017년 말까지 구축하고, 2018년 2단계로 개인택시 8,998대에 대하여 택시운행정보시스템(TIMs) 구축을 추진

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
택시운행정보 시스템(TIMs) 구축	1단계 구축	2단계 구축	1, 2단계 시스템 구축 완료에 따른 시스템 운영			

주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발 · 운영

주차단속정보 통합DB 구축을 통한 주차정책 개선(효율적인 인력투입) 및 단속정보 확인 서비스 제공

배경 및 필요성

- 불법 주·정차 단속은 단속지점에 대한 정량적 자료 분석을 기반으로 실시하는 단속이 아닌 경험에 의한 인력배치 및 민원에 따른 단속장비(CCTV) 설치에 국한되어 있음
 - 인천광역시 불법 주·정차 비율은 주간 60.8%, 야간 67.0% 수준이나 단속 적발 차량의 견인 비율은 4.0% 수준임
- 4차 산업 시대로 접어들면서 다양한 분야에서 빅데이터(Big Data)에 대한 분석·활용도가 높아지고 있으며, 주차부문에 서도 단속정보 활용(단속적발 빈번한 지역 등)을 통한 주차장 공급 정책 확대, 인력집중 배치 및 이용자측면에서의 실시간 단속 지점 확인 등 다양한 서비스 제공이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 통합 DB구축 및 전용 앱 개발
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 100백만 원(시비 100%)
 - * 전용 앱 개발 및 운영에 대한 사업비(1억 원)로 DB수집/저장 인프라에 대한 내용은 'DB수집/저장 인프라 구축'의 사업예산 내용 참조(중복예산방지)

추진방안

- 단기적으로 불법 주·정차 단속 자료에 대한 DB수집/저장 인프라를 구축하고, 단속정보에 대한 앱 개발(단속 알림 서비스 연동) 및 운영을 통해 서비스 제공을 추진

- 주차단속 자료 : 단속지점 및 시간, 불법주차 형태, 과태료, 전인자료 등
- 교통DB센터 구축에 따른 통합운영 추진(DB전담 조직 운영)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
주차단속 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영	-	-	전용 앱 개발	DB전담 조직운영	DB전담 조직운영	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
주차단속 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	100.0	100.0	-	-	100.0	-	-	-	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

교통정책지원시스템 구축

빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통
현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련

배경 및 필요성

- 시민들의 교통정보에 대한 요구도 지속적으로 증대하고 있으나 공공기관의 교통정보 수집을 위한 인프라 구축은 재정 확보의 어려움으로 난항을 겪고 있으며 민간기관에 의한 교통데이터의 수집은 사업 수익성이 높은 통행시간, 통행속도 등 일부 교통데이터에 국한되어 있음
- 교통량 데이터는 교통계획, 교통운영, 교통관리, 교통정책평가 등 여러 교통 분야에서 높은 활용빈도와 수요가 지속적으로 증가하고 있음
- 교통데이터 융합을 통한 수준 높고 다양한 정보를 분석, 제공이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 빅데이터 기반 교통정책지원시스템 구축
- 사업기간 : 2021년 ~2026년
- 총사업비 : 2,700백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,100백만 원(시비 100%)

추진방안

- 첨단교통정보시스템, BIMS, 교통카드, 택시 DTG등 을 통해 축적되는 빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련
- 도로교통지원 시스템 구축
 - 첨단교통관리시스템에 의해 수집되는 교통량 및 속도 자료

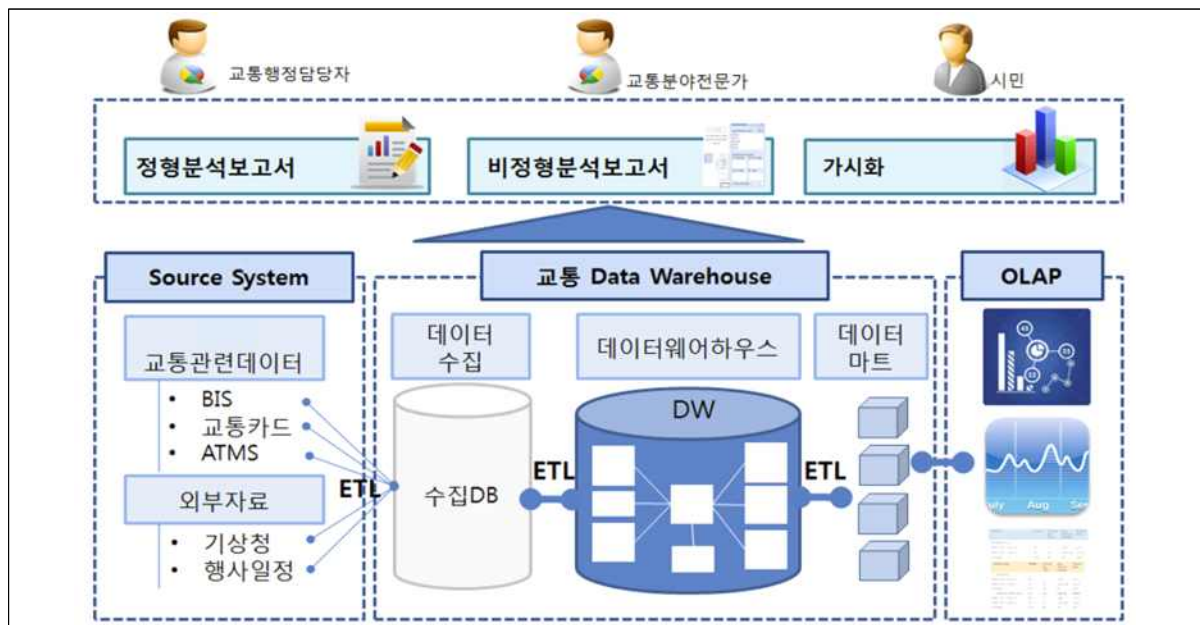
를 이용한 교통량, 속도, 혼잡구간 등에 대한 정보제공

○ 대중교통정책 지원 시스템 구축

- 버스노선체계 개편, 연계환승시스템, 도시철도운행개선, 도시철도 역 시설 개선 등 정책수립 활용

○ 택시 운행 효율화 지원 시스템 구축

- 택시 이용자 패턴 분석을 통한 지역별 택시 배차 조절, 맞춤형 택시이용서비스 개선, 지역별 적정 택시 수요/공급 분석



<빅데이터 기반 정책 시스템 구축 방안 개념도>

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통정책지원시스템 구축	-	-	-	-	수집/저장 인프라 구축	정책의사결정 지원 체계 및 민간정보 연계

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통정책지원시스템 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	2,700.0	1,100.0	-	-	-	-	1,100.0	1,600.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	2,700.0	1,100.0	-	-	-	-	1,100.0	1,600.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

상시 교통량 수집체계 재구축

교통환경의 급격한 변화에 대응하기 위해 교통자료를 신속하고 체계적으로 수집 및 분석할 수 있는 통합관리체계를 구축

배경 및 필요성

- 현재 도로 지점 및 구간 중심의 교통정보 수집 및 제공 방식에서 도로, 자동차, 보행자 간 실시간 연계체계 중심의 C-ITS (Cooperative-ITS)를 구현하는 단계로 진화되고 있으며, 교통환경의 급격한 변화에 대응하기 위해 교통자료를 신속하고 체계적으로 수집 및 분석할 수 있는 통합관리체계를 구축 필요함
- 현재의 현장조사를 통한 수시조사 방식에서 VDS를 통한 상시조사 방식으로 변경시 교통량 현장조사에 소요되는 막대한 예산을 절약할 수 있으며 기존 조사방식 보다 더욱 향상되고 대량의 교통량 조사 자료의 수집이 가능함
- 다양한 교통자료를 신속하고 체계적으로 수집, 분석, 제공 가능함

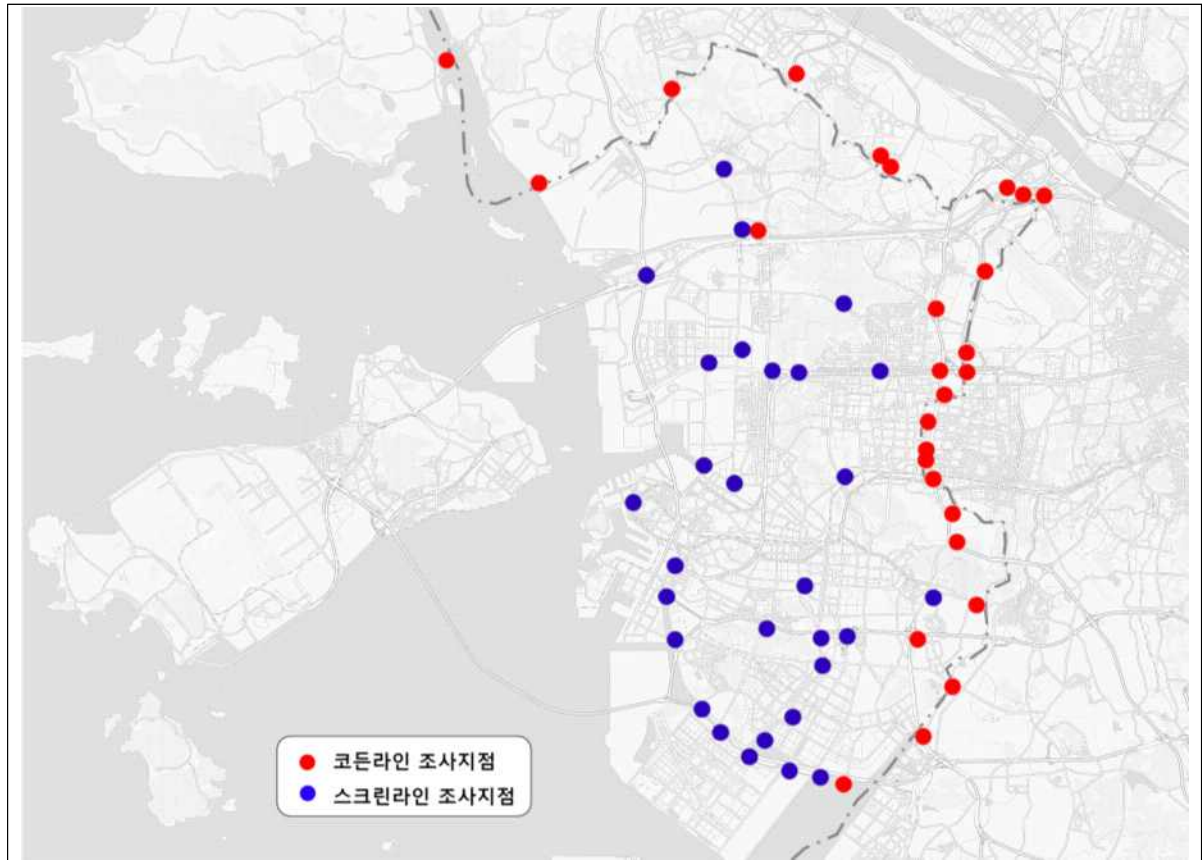
사업개요

- 사업내용 : 상시 교통량 수집체계 재구축
- 사업기간 : 2019년 ~2020년
- 총사업비 : 2,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 교통량 검지율 및 정확성 제고는 VDS 장비 튜닝 및 루프 검지기를 병행 설치
- VDS 위치 재선정시 코든라인 및 주요 간선도로 축상의 스크린라인 조사지점으로 이설

- 교통조사 중심의 VDS 위치선정
 - 코든라인 조사지점 : 29개소
 - 스크린라인 조사지점 : 29개소



<교통조사 중심의 VDS 위치>

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
상시 교통량 수집체계 재구축	-	-	상시교통량 수집체계 재구축		-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
상시 교통량 수집체계 재구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,000.0	2,000.0	-	-	200.0	1,800.0	-	-	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	2,000.0	2,000.0	-	-	200.0	1,800.0	-	-	

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축

교통안전시설물에 대한 현황 파악 및 통계 가능, 대민업무의 신속처리로 신뢰감 증대

배경 및 필요성

- 교통안전시설의 설치현황, 이력관리 등의 체계적인 관리가 미흡한 실정이며, 이에 교통안전시설물의 효율적 구축 및 유지관리를 위한 새로운 체계에 대한 요구가 증대되고 있음
- 교통안전시설물 고장신고민원의 간소화 및 신속한 처리 등 대시민 서비스 필요 실정임

사업개요

- 사업내용 : 교통안전시설물관리 시스템 구축 및 서비스 고도화
- 사업기간 : 2021년 ~2026년
- 총사업비 : 2,000백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 1,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- 교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 개요
 - GIS 기반의 전자지도위에 교통안전시설(신호등, 교통표지판, 횡단보도 등)의 위치와 속성자료를 구축하여, 체계적인 시설물관리를 지원하고 고장신고 접수/처리 및 관련 통계자료 등을 시민에게 제공하는 시스템임
- 교통안전시설물 DB 구축 및 시스템 고도화를 통한 교통안전 시설물 관리체계 완성
 - 1단계 : 교통안전시설정보서비스 개발, 현장지원시스템 개발, 배경지도 및 GIS DB구축, 장비도입,
 - 2단계 : 교통안전시설 정보서비스 및 현장지원 시스템 고도화, 모바일 웹서비스 개발, 인천광역시 전역 DB 구축



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통안전시설물 관리 시스템 (T-GIS) 구축	-	-	-	-	시스템 및 서비스개발	시스템 및 서비스 고도화

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분	총 사업비	계획기간							중장기	비고
		소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년			
교통안전시설물 관리 시스템 (T-GIS) 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	2,000.0	1,000.0	-	-	-	1,000.0	1,000.0		
	기타	-	-	-	-	-	-	-		
	합계	2,000.0	1,000.0	-	-	-	1,000.0	1,000.0		

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

교통DB센터 구축

빅데이터 기능개선을 통한 교통분석 및 실시간 예측 교통소통
정보 서비스 제공을 위한 안정적인 시스템 운영

배경 및 필요성

- 교통데이터는 교통계획, 교통운영, 교통관리, 교통정책평가 등 여러 교통 분야에서 높은 활용빈도와 수요가 지속적으로 증가하고 있는 추세임
- 전문화된 교통특성 분석 시스템을 구축하여 다년간 축적된 통계DB를 토대로 인천시의 도시교통현황을 정확하게 분석하고, 향후 정책방향 수립에 활용 필요함
- 빅데이터 기능개선을 통한 교통분석 및 실시간 예측 교통소통정보 서비스 제공을 위한 안정적인 시스템 운영 필요

사업개요

- 사업내용 : 교통DB센터 구축
- 사업기간 : 2019년 ~2020년
- 총사업비 : 1,000백만 원(시비 100%)

추진방안

- DB센터 구축 방안
 - 1안 : 시 교통정보운영과 교통정보센터 내 DB시스템 구축 및 기능 확장
 - * 실시간 및 이력데이터 분석으로 정보의 가치를 극대화하고, 교통정보 이
용활성화 및 재생산 가능한 시스템 구축
 - 2안 : 인천연구원 내 교통DB 센터 구축 및 인력 보강(공공
투자관리센터 병행)

- 교통통계 데이터 책임관리관제 도입
 - 부서별 교통데이터 관리자 지정(팀장급), 데이터 관리항목 결정 및 주기적 갱신
- 부서별 데이터 활용계획 수립 추진
 - 부서(기관)별 과제 발굴 → 데이터 보유현황 분석 → 데이터 및 지표와 정책 연계 → 새로운 지표 통계 발굴 → 외부데이터 필요성 검토 → 데이터 분석(자체 또는 용역) → 사업시행
 - 민간데이터 활용 및 외부용역시 원천데이터 및 2차 산출데이터 관리 갱신 의무화
- 교통 (빅)데이터 전담조직 신설
 - 1팀 7명 이내 (빅데이터 및 통계 전문가 2명, 교통전문가 2명, GIS전문가 1명, 시스템관리 2명)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
교통DB센터 구축	-	-	DB센터 구축 및 전담조직 신설		-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교통DB센터 구축	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	1,000.0	-	-	-	500.0	500.0	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	1,000.0	-	-	-	500.0	500.0	-	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화

표준노드링크 구축·운영을 지속적으로 관리 및 갱신을 통해 실시간 도로 정보수집 제공 체계를 구축함과 동시에 교통소통 정보가 교환될 수 있는 기반 마련

배경 및 필요성

- 현재 교통망 [노드(Node)/링크(Link)] 체계는 지능형교통체계 사업주체 별로 각기 개발되어 교통정보의 상호교환이 원활하게 이루어지지 못하고 있는 실정임
- 이에 교통정보 산업과 관련된 많은 업계에서는 교통정보의 원활한 교환을 위한 전국 교통망에 대해 단일화된 ID체계를 적용한 표준교통망 DB 구축이 필요함

사업개요

- 사업내용 : 표준노드링크 구축·운영을 지속적으로 관리 및 갱신
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년

추진방안

- 신규, 개선도로에 대한 표준노드링크 구축·운영을 지속적으로 관리 및 갱신을 통해 실시간 도로 정보수집 제공 체계를 구축함과 동시에 교통소통정보가 교환될 수 있는 기반 마련
 - 표준노드링크 관리체계는 한국도로공사, 지방국토관리청, 지방자치단체 등의 도로관리 주체가 표준노드링크 관리시스템을 이용하여 국토교통부 국가교통정보센터의 통합 표준노드링크 DB와 연계되며, 인천시는 도로가 신설 및 개선 등 변경되면 해당 도로에 대해 표준노드링크 신규, 갱신요청을 추진하여야 함
- * 갱신된 표준노드링크 데이터는 국가교통정보센터 홈페이지와 표준 노드/링크 관리시스템을 통해 실시간으로 배포됨



자료 : 표준노드링크 지능형 교통체계 관리시스템, 「표준노드링크 소개」 <https://modelink.its.go.kr/Modelink.aspx>(2017.11.20.)

<표준노드링크 개념 및 구성>

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화	신규, 개선도로 자료 갱신 등 현행화 및 관리					

분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대

분석기반 자료들의 이력을 체계적으로 관리하고, 보관주기 확대를 통한 다양한 서비스의 활용

배경 및 필요성

- 교통정보 분석 및 처리 등을 위한 분석기반 자료들의 이력을 체계적으로 관리하고, 데이터를 장기 및 영구 보관할 수 있는 저장장치를 활용하여 보관주기 확대를 통한 다양한 서비스의 활용 유도가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 보관주기 설정 검토, 지침마련, DB센터 통합관리
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년

추진방안

- 데이터 표준화 지침 및 품질관리 지침을 마련하여 신규 시스템 구축, 유지보수 사업과 관련하여 데이터 표준 및 데이터 품질 지침을 준수
- 효율적인 데이터 표준관리 및 품질관리조직의 연차별 자체 데이터 품질진단을 통하여 상시적이며, 자체적인 데이터 품질을 관리

추진계획

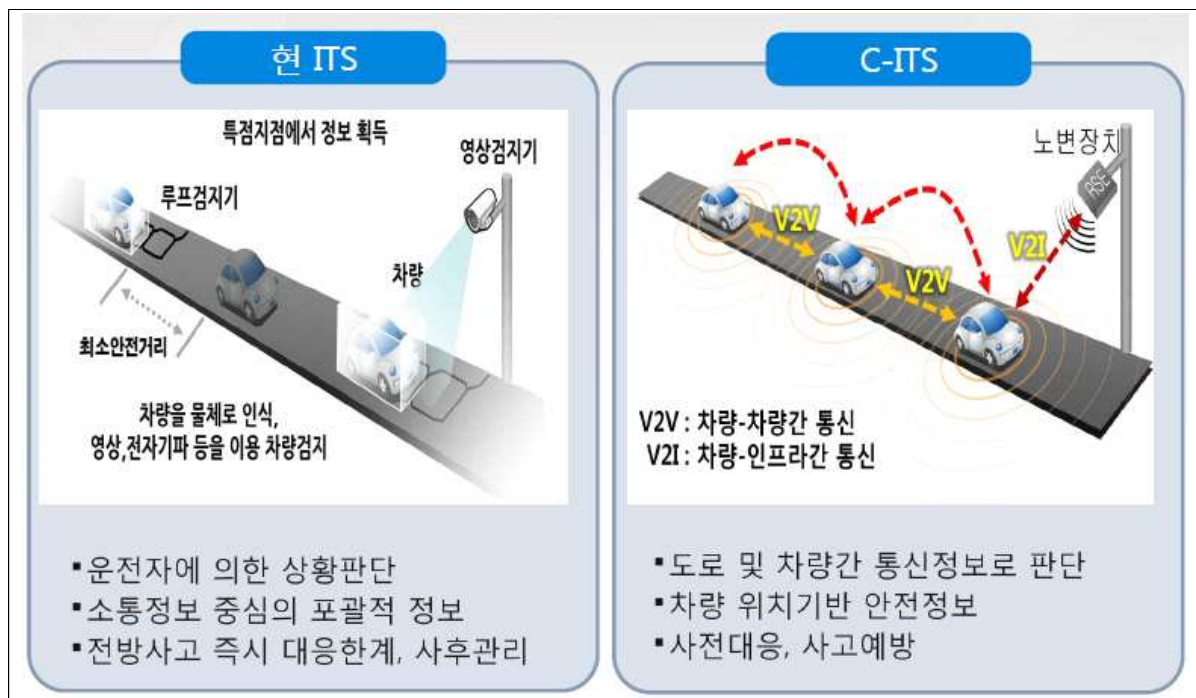
구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
분석자료 이력 관리 및 보관주기 확대	-	-	-	-	보관주기 설정검토	지침마련, DB센터 통합관리

C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속)

차세대 지능형교통체계(C-ITS) 실현으로 교통사고 감소 기반 조성

배경 및 필요성

- 차세대 지능형교통체계(ITS)의 미래상으로 C-ITS(Cooperative Intelligent Transport Systems)이 대두되고 있으며, 차량과 노변 인프라 간의 통신, 차량과 차량간의 통신, 차량과 사람과의 통신으로 교통운행정보, 주변 상황 정보 등을 수신 받아 안전하고 빠르게 운행 할 수 있는 여건을 마련할 수 있음
- 현행 ITS는 특정지점에서 얻은 정보를 운전자에 상황판단에 의해 의사결정이 이루어지나, C-ITS는 도로 및 차량간 통신정보로 판단하여 사전대응 및 사고를 방지 할 수 있음



< 현행 ITS와 C-ITS의 차이 >

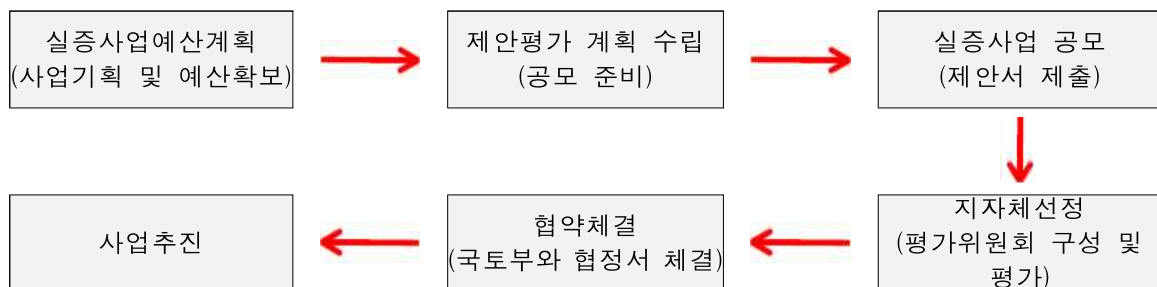
사업개요

- 사업내용 : C-ITS 기본연구 및 시범·실증 사업 추진
- 사업기간 : 2019년 ~ 2024년
- 총사업비 : 24,000 백만 원(국비 60%, 시비 40%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 8,000백만 원(국비 60%, 시비 40%)

추진방안

- C-ITS 기본연구 수립(시범·실증 사업 대상지 선정)
- 시범 및 실증사업 참여
 - 자율주행 지원을 위한 테스트 베드 조성
 - * 단기 : 1개소(송도), 중기 : 2개소(청라, 영종), 장기 : 확대검토
 - 교차로 주변 횡단보도 보행자 감지시스템 도입(그물망 C-ITS 교통안전시스템)
 - V2X C-ITS 단말기 보급 및 Wave 통신망 구축
 - 교차로 안전운행 지원시스템 및 교통사고 예방서비스 제공
 - SPaT(교차로신호정보)기반 신호 연계 및 실시간 신호 민간 개방(포털 등)

< C-ITS 실증사업 참여 추진 절차 >



추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
C-ITS 기본연구 및 구축 추진	-	-	기본연구 용역	실증사업 1개소	-	실증사업 2개소

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
C-ITS 기본연구 및 구축 추진	국비	14,400.0	4,800.0	-	-	-	4,800.0	-	9,600.0	-
	시비	9,600.0	3,200.0	-	-	100.0	3,200.0	-	6,400.0	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	24,000.0	8,000.0	-	-	100.0	8,000.0	-	16,000.0	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

5-3 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리체계 구축

간선도로 축 개선사업 설계

도심권 및 생활권 도로 다이어트를 통하여 간선도로 이동성 향상 및 비동력 교통수단의 이용환경 개선

배경 및 필요성

- 인천시는 신도시 및 택지개발로 인해 차량의 증가가 급속히 이루어지고 있으며, 이에 따라 개설 및 운영되는 도로는 보행자 보다는 차량 중심의 도로로 운영되고 있는 실정임
- 이러한 자동차 중심의 도시구조는 도심부 중심성을 약화시키고 대기오염 등 환경문제를 일으키고 있어, 이를 보완하기 위하여 보행, 자전거 등 비동력 교통수단의 이용환경 개선이 필요함

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 인천시의 교통소통은 지속적인 교통운영 개선을 통하여 점차 향상되고 있으나, 지역개발 및 교통량 증가로 고려하여 지속적인 간선도로 축 개선 사업의 수립 및 시행
- 도심권 주요가로의 다이어트를 통한 버스전용차로 설치로 승용차 분담율 저하 및 간선도로 이동성 향상을 통한 교통소통 증진

교차로 기하구조 및 차로운영 개선

저비용 고효율의 TSM 기법을 활용하여 교차로 기하구조 및 차로운영 개선으로 간선도로 기능회복 및 교통소통 개선

배경 및 필요성

- 도로인프라 확충을 통하여 증가하는 도심지 통행량을 수용하는 방안은 한계에 이르고 있으며, 이를 위한 충분한 투자재원 확보가 어려운 실정임
- 따라서, 시설확충 뿐만 아니라 기운영중인 시설에 대하여 저비용 고효율의 TSM사업을 통한 도로운영 효율성 증대방안 수립의 필요성이 증대됨

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 사업예산 : 831백만원(시비 100%)
- 사업대상 : 16개소

추진방안

- 인천시, 군구, 경찰, 도로교통공단, 인천연구원과 협업을 통하여 교차로 기하구조 및 좌회전 규제 등 신호체계 개선교차로 기하구조 및 좌회전 규제 등 신호체계 개선
- 회전차로 도류화 및 가각 정비, 차로폭 조정을 통한 교통안전 강화

< 교차로 기하구조 개선 >

순번	도로명	위 치	순번	도로명	위 치
1	인중로	중구 수인사거리	9	백범로	남동구 간석사거리
2	송림로	동구 송림오거리	10	인주대로	남동구 장승백이사거리
3	새천년로	동구 박문로터리	11	경원대로	부평구 신촌사거리
4	한나루로	남구 용일사거리	12	경원대로	부평구 십정사거리
5	경원대로	남구 석암사거리	13	서곶로	서구 검암사거리
6	인주대로	남구 신기사거리	14	서곶로	서구 루원시티사거리
7	미추홀대로	연수구 청학공고사거리	15	장고개로	서구 가좌사거리
8	경원대로	연수구 신연수역사거리	16	한들로	계양구 한들삼거리

자료 : 인천광역시 내부자료

추진계획 및 소요재원

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
교차로 기하구조 및 차로운영 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	831.0	831.0	-	-	231.0	300.0	300.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	831.0	831.0	-	-	231.0	300.0	300.0	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

돌출형 버스정차대 확대

TSM 기법의 하나인 돌출형 버스정류장 설치로 대중교통 승하차시交通安全 확보 및 불법주정차 억제로 주차질서 확보

배경 및 필요성

- 도로인프라 확충을 통하여 증가하는 도심지 통행량을 수용하는 방안은 한계에 이르고 있으며, 이를 위한 충분한 투자재원 확보가 어려운 실정임
- 따라서, 시설확충 뿐만 아니라 저비용 고효율의 TSM사업 시행 및 대중교통 이용환경 개선을 통한 교통수요의 전환 등 교통체계개선 계획의 수립이 필요함

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 대중교통 이용자가 많고, 버스정류장 주변 불법 주정차 차량이 빈번한 지점을 중심으로 돌출형 버스정류장을 설치하여 승하차 위험요인을 제거함으로써 대중교통 만족도 상승을 통한 대중교통 이용 활성화 도모
- 돌출형 버스정류장 설치로 형성된 차로폭원은 유료노상주차장을 활성화하여 불법주정차 차량 억제 및 주차질서 확보

신호제어전략 개선

도시내 주요 교차로의 기하구조 개선, 회전규제, 실시간 신호 제어 체계 수립 등 효율적인 교통체계 관리방안 수립

배경 및 필요성

- 최근 인천시의 인구 증가와 더불어 오전 및 오후 첨두시간대에 주요 가로망은 증가한 교통량으로 인해 극심한 지·정체가 가중되고 있는 실정으로 도시교통의 체계적인 관리를 위한 효율적인 교통신호제어시스템 운영의 필요성이 제기되고 있음
- 또한, 연동축 개선과 연계하여 부도로 반감응 제어, 실시간 신호제어 등의 교통대응방식의 신호제어 전략의 수립·적용 방안 마련의 필요성이 증대되고 있음

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 사업예산 : 831백만원(시비 100%) + 53.8백만 원(시비 100%)
 - * '2018년 일반 및 특별회계 - 본예산 세입·세출예산(안) 보조자료' 중 안전표지 정비 예산 단가 적용
- 사업대상 : 16개소 + 1개소

추진방안

- 교차로 기하구조 및 좌회전 규제 등 신호체계 개선
- 회전차로 도류화 및 가각 정비, 차로폭 조정을 통한 교통안전 강화

< 교차로 기하구조 개선 >

순번	도로명	위 치	순번	도로명	위 치
1	인중로	중구 수인사거리	9	백범로	남동구 간석사거리
2	송림로	동구 송림오거리	10	인주대로	남동구 장승백이사거리
3	새천년로	동구 박문로터리	11	경원대로	부평구 신촌사거리
4	한나루로	남구 용일사거리	12	경원대로	부평구 십정사거리
5	경원대로	남구 석암사거리	13	서곶로	서구 검암사거리
6	인주대로	남구 신기사거리	14	서곶로	서구 루원시티사거리
7	미추홀대로	연수구 청학공고사거리	15	장고개로	서구 가좌사거리
8	경원대로	연수구 신연수역사거리	16	한들로	계양구 한들삼거리

자료 : 인천광역시 내부자료

- 실시간 신호제어(부도로 및 좌회전 반감응 제어) 시범적용
 - 주. 부방향 교통량이 모두 많으며, 교통량 변동이 많고 편차가 많은 교차로를 선정하여 완전감응신호제어 시범적용
 - 주. 부방향 교통량의 차이가 크고, 주방향 좌회전 교통량이 미미하여 신호효율이 저하되는 교차로중, 조기종결 및 생략에 따른 영향이 작은 교차로를 선정하여 반감응제어 시범적용
- 좌회전 규제를 통한 용량증대 방안 시범적용
 - 계양대로+부평대로는 오전 첨두시 평균통행속도가 16.7km/h~17.4km/h로 매우 혼잡한 구간임
 - 혼잡도로에 좌회전 금지 및 P턴 등 교통류 처리 방식 변경
 - 오전 첨두시 교차로 좌회전 금지 / 좌회전 금지에 따른 대안으로 P턴 등 우회경로 안내
 - 교차로 좌회전 금지에 따른 통행속도 개선 기대효과
 - * 주간선도로 중 서비스수준이 "F"인 계양대로+부평대로를 대상으로 좌회전 금지(작전역사거리, 나들목사거리, 부평구청사거리, 시장역오거리)로 운영할 경우 통행속도의 변화를 분석함

- * 계양대로 및 부평대로 현황은 계양대로 17.4km/h(LOS "F"), 부평대로 16.5 km/h(LOS "F")
- * 계양대로+부평대로의 교차로에서 좌회전을 금지시키고 분석한 간선도로의 평균통행속도는 현황 대비 2.2km/h 증가(서비스수준은 "F" → "E")하는 것으로 분석됨

< 계양대로+부평대로 평균통행속도 분석(좌회전 금지) >

(단위 : km/h, %)

구 분	현 황	좌회전 금지	평균통행속도 증가	평균통행속도 개선율
부평구청사거리 → 계산삼거리	17.4 (F)	18.9 (E)	(+) 1.5	(+) 8.6
계산삼거리 → 부평구청사거리	16.7 (F)	19.4 (E)	(+) 2.7	(+) 16.2
부평구청사거리 ↔ 계산삼거리	17.0 (F)	19.2 (E)	(+) 2.2	(+) 12.9

주 : 도로용량편람(2013) "도시 및 교외 간선도로"의 간선도로 유형 기준 적용

추진계획 및 소요재원

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
신호제어전략 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	884.8	884.8	-	-	284.8	300.0	300.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	884.8	884.8	-	-	284.8	300.0	300.0	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

도시확장에 따른 연동체계 개선

도시확장과 개발에 따른 현장여건 변화를 고려하여 연동체계 개선을 통하여 기존 교차로 및 가로의 이용효율 극대화

배경 및 필요성

- 도시인프라 확충을 통한 용량 증대방안은 시간적·비용적 한계에 이르고 있어, 최근들어 각 지자체 및 경찰청에서는 교통운영체계 선진화 방안으로 직진우선신호 원칙 확립, 비보호좌회전 운영, 심야점멸확대, 신호연동화, 보행시간 변경 등의 운영개선을 지속적으로 시행하고 있음
- 인천시의 도시확장과 개발에 따른 현장여건 변화를 고려하여 현장상황에 맞는 신호최적화 및 연동값 설정을 통해 교차로 및 가로축의 이용효율을 극대화하고 기존 교통시설을 최적으로 운영할수 있는 방안마련이 필요함

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 사업대상 : 혼잡구간으로 선정된 84개 구간

추진방안

- 혼잡구간(시간대별 평균통행속도 15km/h 미만인 혼잡시간대가 토일 포함 월 21일회 이상 발생구간)으로 선정된 주요 가로에 대하여 연동체계개선 및 향후 도시확장에 따른 도시교통 특성 변화를 고려하여 연동체계 기본방향에 대한 연구수행

< 정체구간 선정결과 >

구분	혼잡구간 선정결과		구분	혼잡구간 선정결과	
	도로명	구간명		도로명	구간명
1	가정로	석남4~석남1고가교입구	27	백범로	장수4~만수4
2	검단로	검단4~여래3	28		간석5~간석4
3	경명대로	계양IC서측~임학4	29		십정4~벽돌막4
4	경원대로	승기4~석바위4	30		벽돌막4~십정4
5		십정4~석바위4	31	봉오대로	서운4~까치말4
6		굴다리5~부평역광장	32		봉오고가교~서운4
7		신촌4~부평역광장	33	부평대로	부평역4~부평시장역5
8	경인로	석바위4~쉼터공원4	34		한국지엠3~부평구청4
9	고산후로	불로대림3~원당4	35	부평북로	청천1동삼선주유소앞~새버리4
10		원당4~불로대림3	36	샛골로	송현주공4~송림5
11	구월로	인천시청역서측4~석바위4	37		도원4~송림5
12	갈주로	천마산터널입구4~백마장4	38		송림5~도원4
13	남동대로	석천4~간석5	39	서곶로	독정4~백석초교3
14		길병원4~석천4	40	서해대로	시멘트부두입구4~서해4
15	남동서로	번영로제14~남동공단입구3	41	석정로	벽돌막4~이화4
16	동수로	동수지하차도~동수역4	42	소래로	남동구청4~만수4
17		동수지하차도~부개4	43	소성로	문학고개~학익소방4
18	동양로	박촌주유소3~당산초교앞	44	수변로	부이4~부개4
19		당산초교앞~박촌주유소3	45		부개4~부이4
20	마장로	새버리4~백마장4	46	승학로	검암4~풍림아이원1차
21	먼우금로	먼우금4~수리봉4	47	아나지로	아나지3~가정5
22		수리봉4~먼우금4	48	아암대로	능해나들목~낙섬4
23	미추홀대로	문학4~신기시장4	49	아트센터로	백운공원3~동암역남광장입구4
24		신기4~주안역3	50	안남로	산곡남중학교~부평전화국
25		주안역3~신기4	51		부평전화국~산곡남중학교
26		문학IC~청학4	52		효성4~효성신4

< 표계속 >

구분	혼잡구간 선정결과		구분	혼잡구간 선정결과	
	도로명	구간명		도로명	구간명
53	열우물로	열우물4~벽돌막4	69	제물량로	인천역4~답동4
54	염곡로	가정3~독골4	70	주부토로	부평금고4~부평대로
55		독골4~가정3	71		부평대로~부평금고4
56	예술로	주원4~동암역남광장입구4	72		부평금고4~신트리공원
57	오조산공원로	오조산공원~홈플러스앞	73		신트리공원~부평금고4
58	완정로	검단검문소3~검단4	74	중봉대로	중봉지하차도~원창고가교
59	인주대로	용현4~용일4	75	참외전로	도원4~유동3
60		작은구월4~길병원4	76		송월4~화평운교4
61	인하로	제운4~신기시장4	77	평천로	삼산4~삼산충전소
62		남동경철서4~터미널4	78	화도진로	만석부두입구~만석4
63	장제로	굴다리5~부흥5	79		만석4~만석부두입구
64		신복4~부흥5	80	효서로	서운초교4~화전4
65		메들4~까치말4	81		신대4~효성신4
66		장기4~굴현지구입구3	82		효성신4~신대4
67		굴현지구입구3~장기4	83		화전4~화전초교4
68	제물량로	신흥4~신광4	84		화전초교4~화전4

자료 : 인천광역시(2018.4), 「2017 도시교통 기초조사 최종보고서」

추진계획 및 소요재원

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
도시확장에 따른 연동체계 개선	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	103.0	103.0	-	-	103.0	-	-	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	103.0	103.0	-	-	103.0	-	-	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

전용(우선) 신호 도입

대중교통, 긴급차량, 자전거 등에 대한 전용(우선)신호 도입으로 대중교통 및 녹색교통 활성화

배경 및 필요성

- 도심지 교통량 증가로 인하여 오전 및 오후 첨두시간대 주요 가로 및 교차로의 지·정체가 가중되고 있으며, 이에 대한 대안으로 도시교통의 체계적인 관리를 위한 효율적인 교통신호제어시스템 운영의 필요성이 제기되고 있음
- 이러한 교통신호제어시스템중 대중교통의 통행시간 단축 및 정시성을 향상할 수 있는 버스 우선신호와 긴급차량의 통행권 확보를 위한 긴급차량 우선신호의 도입과 저탄소 녹색성장을 위하여 자전거 통행에 대한 신호도입 등 우선신호체계의 활성화가 필요함

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 사업대상 : 인천청라GRT 운영구간 시범적용

추진방안

- 대중교통의 정시성 확보 및 통행시간 감소를 통하여 이용만족도 향상 및 대중교통 수단분담율 증대를 위하여 신교통수단을 도입하여 운영중인 청라지구 GRT(바이모달트램) 운영구간에 대하여 대중교통 우선신호 시범적용
- BRT운영구간에 대하여 긴급차량 공동운영 및 우선신호 적용 여부를 검토하여 시범적용후 향후 확대적용 및 자전거 전용도로 시종점부 및 주요 교차로상 자전거 전용신호 시범적용

보행자 작동신호기 확대

보행자 작동신호기 및 음향신호기의 점진적 확대설치로 신호 교차로 연동효과 향상 및 보행자 교통안전 확보

배경 및 필요성

- 횡단보도에 위치한 일반 신호기는 보행자가 없을때에도 차량에 적색신호를 부여함으로써 지체증가 및 연료낭비, 신호위반을 야기하고 있음
- 따라서, 보행자 신호의 효율성을 높이기 위한 방법으로 보행자 작동신호기를 설치하여 운영하고 있으나 확대설치는 지연되고 있어, 보행자 작동신호기 및 시각장애인용 음향신호기의 확대설치 방안 마련이 요구되고 있음

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 보행신호에 따른 최소녹색시간 운영으로 발생하는 신호교차로의 효율성 저하를 개선하고, 주요가로의 이동성 및 연속성을 확대하기 위하여 보행자 작동신호기 확대설치
- 교차로 교통량, 보행량 및 신호운영계획을 고려하여 우선설치지점 선정후 점진적 확대 운영
- 보행자 작동신호기 확대 설치를 통하여 연동효과 향상 및 운전자의 범법 행위를 억제함으로써 보행자의 안전확보 가능

회전교차로 확대

교통사고 잦은곳 및 교통사고 심각도가 높은 교차로를 대상으로 회전교차로를 확대운영하여 교통소통 및 안전 확보

배경 및 필요성

- 회전교차로는 교통류가 신호등 없이 교차로 중앙의 원형교통섬을 중심으로 회전하여 교차부를 통과하도록 하는 평면교차로의 일종으로 진입자동차가 교차로 내부의 회전차로에서 주행하는 자동차에게 양보하는 것을 기본원리로 운영되므로 신호제어에 의한 교차로에 비해 대기시간이 감소하고 용량이 증대되는 것으로 그 실효성이 입증됨
- 인천시에서는 교통시설의 효율화 및 용량증대방안의 일환으로 저비용 고효율의 교차로 운영방안의 하나인 회전 교차로 확대설치에 대한 필요성이 증대되고 있음

사업개요

- 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 교통사고 잦은 곳으로 지정된 교차로, 교차로의 사고유형 중 직각 충돌사고 및 정면 충돌사고가 빈번히 발생하는 교차로, 주도로와 부도로의 통행 속도차가 큰 교차로, 부상, 사망사고 등의 심각도가 높은 교통사고 발생 교차로를 중심으로 회전교차로 설치 검토

비보호(겸용) 좌회전 확대

신호운영 효율성 및 도로용량 증대를 위한 교통운영체계 선진화 방안으로 비보호 좌회전 및 비보호 겸용 좌회전 확대 시행

배경 및 필요성

- 도시인프라 확충을 통한 용량 증대방안은 시간적·비용적 한계에 이르고 있어, 최근들어 각 지자체 및 경찰청에서는 교통운영체계 선진화 방안으로 직진우선신호 원칙 확립, 비보호좌회전 운영, 심야점멸확대, 신호연동화, 보행시간 변경 등의 운영개선을 지속적으로 시행하고 있음
- 이에 따라, 교통체계 선진화 및 교차로 운영효율성을 위하여 비보호좌회전 및 비보호 겸용 좌회전의 확대 운영의 필요성이 증대되고 있음

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 비보호 좌회전 운영교차로중 본선 교통량 및 회전교통량 비율을 고려하여 비보호(겸용) 좌회전 신호를 검토함으로써 불필요한 신호대기시간 최소화 및 교차로 신호주기 단축하고, 이를 통해하여 신호운영 효율성 증대 및 도로 용량 증대

도로기능 및 위계별 제한속도 정비

도로의 기능별 위계별 제한속도 정비를 통하여 통행차량의 속도를 조정함으로써 사고 감소 및 교통안전 확보

배경 및 필요성

- 속도관리는 다양한 방법을 활용하여 도로상을 주행하는 차량의 속도를 도로 및 교통상황에 맞도록 조정하는 것으로, 속도관리는 필요시 주행속도를 감속시키는 것 뿐만 아니라, 광의로는 적절한 속도가 유지될수 있도록 도로망 계획단계에서의 설계속도 설정과 각 연결로의 간격 등 도로 기하구조 결정까지도 포함
- 따라서 속도관리의 기본요소는 도로의 기능별 속도의 분류이며, 도로 종류별 속도관리 방안도 서로 다르게 적용됨

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 경인고속도로 일반도로화에 따른 교통안전 및 도로특성을 고려하여 제한속도 하향정비
- 도심지내 주요 간선도로 및 보조간선도로 도로특성을 고려한 제한속도 정비

지구단위 교통운영개선 연구

생활권 도로의 교통안전 확보 및 가로환경 개선을 위하여 보행자 중심의 인천형 교통정온화 기법 확대 적용

배경 및 필요성

- 자동차의 증가로 도시간선도로의 정체가 점차 가중되면서 차량들이 주거지 내의 생활도로로 무질서하게 진입하게 되었으며, 이에 주거지 생활도로에서 자동차의 활동을 억제하고 도로·교통환경을 개선하기 위한 다양한 기법이 검토·적용되고 있음
- 따라서, 인천시 도로·교통 여건과 생활환경을 고려하여 차량의 주행속도를 저감시키고, 통과교통을 억제하여 생활환경과 가로환경을 개선하고 보행자 위주의 인천형 교통정온화 기법의 확대를 위한 정책 및 기준 마련의 필요성이 증대됨

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 사업예산 : 900백만원(국비 100%)
- 사업대상 : 25개소

추진방안

- 생활권 도로 개선계획(생활권 이면도로 지정구간 총 40개소)과 연계하여 교통정온화 기법을 활용한 교통운영 개선 및 교통안전 확보(2016년 시행완료 15개소, 개선대상 25개소)
 - 생활권 이면도로 지정구간 40개소(2016년 15개소 개선완료)
 - 부평구 부원초교 일원 외 24개지점 생활권 이면도로 개선 시행

- 추가적인 수요조사를 통하여 대상구간 확대
- o 소방차량 통행로 확보 등 정비 가이드 마련 및 지구단위(블록단위) 개선 추진

< 지구단위 교통운영개선(생활권 이면도로 개선) 지점 >

번호	관할서	도로명(구간)	거리(km)	사업비(백만원)	개선내용		비고
					현황	개선	
1	부평서	부평구 부원초교 일원 (부평시장역5~산곡입구3~백마2교3~주안장로교회4)	1.6	40	60	30	
2	서부서	서구 서구청 일원 (탁옥로 서측 ~ 연희4 ~ 대평로 동측 ~ 대평로 서측)	2	60	50	30	
3	서부서	서구 가좌중학교 일원 (신진말로 서측~신진말로 동측~건지4~석남제2고가교하부)	2.3	50	50	30	
4	서부서	서구 신촌공원 일원 (뱅크모켈4~석남4~신현4~독골4)	2.3	50	50	30	
5	서부서	서구 검단먹거리 일원 (유승@5~검단4~해병검문소3)	2.4	50	50	30	
6	서부서	서구 경인아파트 일원 (석남1고가~석남지하차도~건지3~석남2고가)	2	-	50	30	
7	서부서	서구 제물포중학교 일원 (제물포중~가좌공원~로알타운~여우재로82번길)	1.2	-	50	30	
8	계양서	계양구 오조산공원 일원 (계양서4~오조산고원로~온누리교회 ~ 계양구청4)	1.2	-	60	30	
9	계양서	계양구 동양도서관 일원 (동양4~동양2교~동양도서관4~당산초교4)	1.5	40	60	30	
10	계양서	계양구 용중음식마을 일원 (계양고4~길주초교4 ~ 임학지하차도 입구4 ~ 용중4)	0.9	30	60	30	
11	계양서	계양구 작동초등학교 일원 (까치말4 ~ 까치말로 ~ 작전서운동주민센터 ~ 화전4)	0.96	30	60	30	
12	계양서	계양구 작전시장 일원 (인천교대4 ~ 작전역4 ~ 작전4 ~ 계산시장입구6)	2.5	50	60	30	
13	계양서	계양구 계양1동 우체국 일원 (황어로 ~ 장기로 ~ 장기로2번길 ~ 황어로148번길)	1.2	30	60	30	
14	강화서	강화군 강화합일초등학교 일원 (신문사거리 ~ 중앙교회 ~ 합일초등학교~중앙시장)	1.3	50	60	30	
15	강화서	강화군 중앙시장 일원 (중앙시장~합일초등학교~수협사거리)	1.2	20	60	30	

자료 : 인천광역시 내부자료

< 표계속 >

번호	관할서	도로명(구간)	거리 (km)	사업비 (백만원)	개선내용		비고
					현황	개선	
16	강화서	강화군 강화초등학교 일원 (중앙시장~강화초등학교~궁골주택~신문사거리)	1.4	30	60	30	
17	강화서	강화군 강화중학교 일원 (중앙시장~강화초등학교~강화중학교~벽원빌라)	1.9	40	60	30	
18	연수서	연수구 대동월드 일원 (연대동월드 일원 ~ 용담로149번길 ~ 용담로 125내부도로)	3	50	60	30	
19	연수서	연수구 연수4단지 일원 (연수4단지 일원 비류대로 ~ 함박안로 내부도로)	7.2	50	60	30	
20	연수서	연수구 연수병원 일원 (연수병원 비류대로529번길 ~경원대로467 내부도로)	2.7	30	60	30	
21	연수서	연수구 선학동 음식거리 일원 (경원대로467번길 ~ 경원대로25번길 내부도로)	3.4	30	60	30	
22	삼산서	부평구 영선초등학교 일원 (삼산4~삼산중4~ 여울교~서부1교)	1.5	40	30~60	30	
23	삼산서	부평구 부평동초등학교 일원 (시장역5~북인천방송국4~부평4동주민센터4~부평 보건소4)	1.7	40	60	30	
24	삼산서	부평구 부흥초등학교 일원 (대정4~부흥5~부개수협4~부개2PB4)	4.6	60	60	30	
25	삼산서	부평구 개흥초등학교 일원 (신트리공원4~신북4~개흥초교입구4광장주유소4)	3.7	30	60	30	

자료 : 인천광역시 내부자료

추진계획 및 소요재원

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
지구단위 교통운영개선 연구	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	시비	900.0	900.0	-	-	300.0	300.0	300.0	-	-
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	합계	900.0	900.0	-	-	300.0	300.0	300.0	-	-

주 : 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발

도시의 개발 및 확대에 따른 시공간적 교통변화에 대한 선제적 대응전략 수립을 위하여 교통운영 관리전략 개발

배경 및 필요성

- 인천시는 지속적인 인구 및 교통수요가 증가하고 있으며, 제한적인 교통시설 공급으로 도심혼잡은 심화되고 있으며, 그동안의 교통개선사업 및 철도망 확충을 통하여 통행속도가 일부 개선되고 있으나, 지속적인 시내버스 이용객 감소와 주택과 주차난 심화와 같은 도시내부적 교통문제가 내재되어 있음
- 향후 인천시 교통패러다임은 소유에서 공유로, 개별교통수단에서 통합시스템으로, 하드웨어에서 사람중심으로, 인프라 구축에서 신교통산업으로의 전환을 예고하고 있어 이에 대한 선제적 대응전략 수립에 대한 필요성이 증대되고 있음

사업개요

- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년

추진방안

- 도시의 시공간적 교통여건 변화에 대응하고, 선제적 전략개발 수립을 위하여 교통운영 관리전략 개발 수행

5-4 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축

관내 화물공영차고지 확충

화물차의 불법주정차 방지를 통한 주택가 주차난 해소
차고지의 권역별 안배를 통한 이용효율 증대

배경 및 필요성

- 인천시의 경우 항구와 국제공항, 대규모산업단지 등이 밀집되어 있어 화물자동차의 통행이 상당히 빈번하고 일평균 약 3천대 이상의 화물차량이 인천항을 통행하고 있음
- 특히, 항만 및 공항, 물류시설과 같은 대규모 화물발생지역은 화물자동차 대기공간이 부족하여 불법 주·정차와 같은 고질적인 문제가 발생하고 있음
- 화물자동차의 불법주정차에 따른 도시내 주차난 해소 및 교통사고 위험해소를 위해 화물차고지를 적정하게 확보할 필요성이 있음

사업개요

- 사업내용 : 화물공영 차고지 조성 및 확대(6개소)
- 사업기간 : 2016년 ~ 2036년
- 총사업비 : 255,157백만 원(국비 69.6%, 시비 15.3%, 기타 15.1%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 54,490백만 원(국비 68.0%, 시비 16.4%, 기타 15.6%)

추진방안

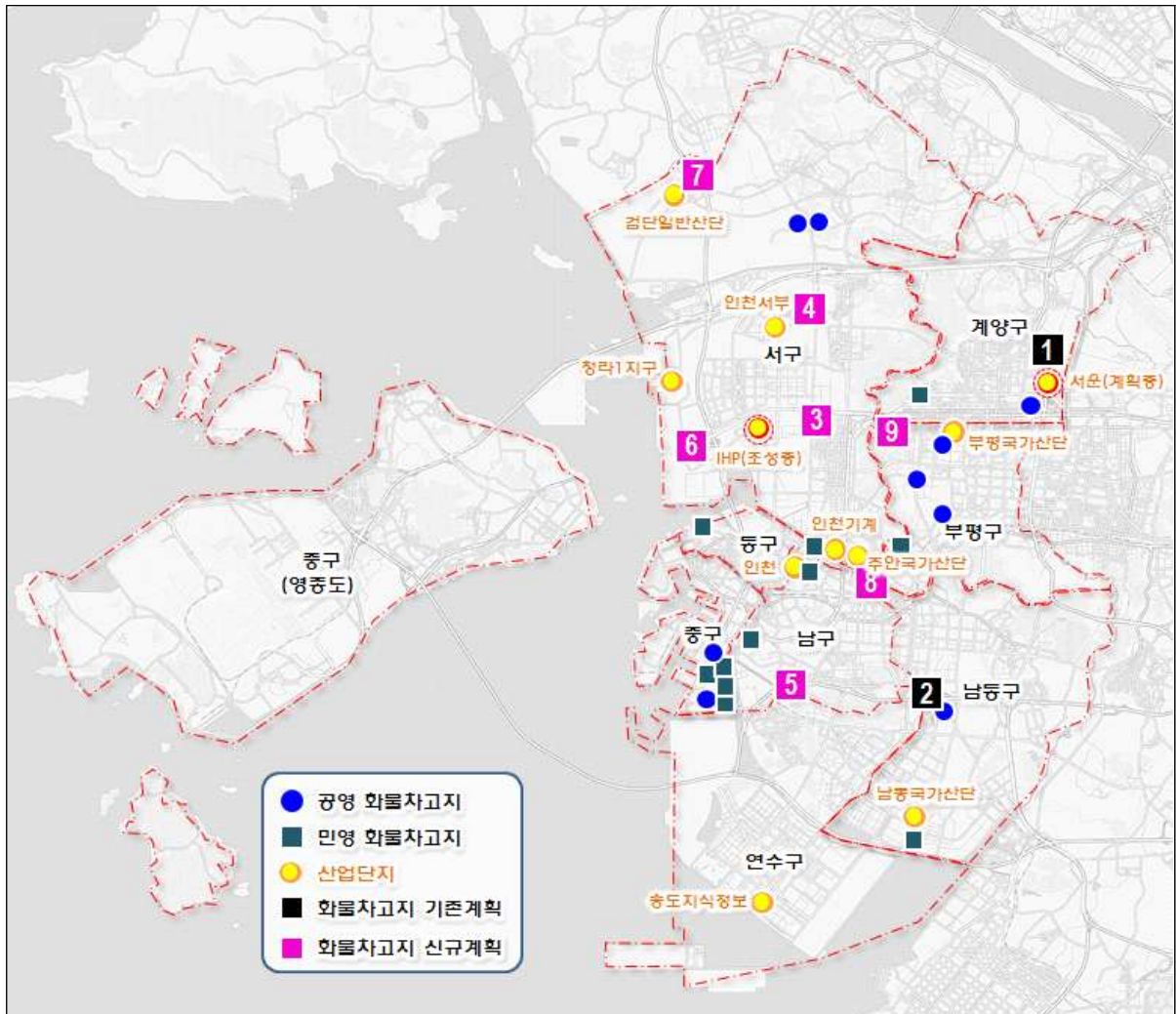
○ 공영화물차고지 후보 대상지점 선정

- 화물 차고지가 부족한 지역을 우선 추진하며, 현재 추진 및 계획 중인 지점과 산업단지, 물류단지, 항만 등의 입지를 고려하고 상대적으로 지가가 저렴하고 토지확보가 용이한 기존 1개 지점 확장 및 신규 8개 지점을 추가 선정함

< 공영화물차고지 대상지점 선정(안) >

구분	위 치	면적 (㎡)	계획주차 면수 (면)	선정 사유 및 내용
- 서구화물공영주차장	원창동 383-1 외	12,250	142	○ 2017년 착공 및 준공 완료
계양IC 화물공영차고지	용종동 26-3 외	-	192	○ 차고지 확장(16~19). (현황 : 21,320㎡, 192면) ○ 서운일반산업단지(계획중) 인접 ○ 서울외곽순환고속도로 접근 용이
남동IC 화물공영차고지	남촌동 510-31 외	20,504	165	○ 남동공단 인접 ○ 제2경인고속도로 및 간선도로 접근 용이
서구 신현동	신현동 211-4 외	19,253	162	○ IHP도시첨단산업단지(조성중) 인접 ○ 지가 저렴, 토지확보 용이
서구 경서동	경서동 124-1 외	32,102	250	○ 인천서부일반산업단지 인접 ○ 인천공항고속도로(청라IC) 및 봉수대로 접근 용이
남구 학익동	학익동 177-11 외	11,070	93	○ 제2경인고속도로 및 간선도로 접근 용이 ○ 지가 저렴, 토지확보 용이
남청라IC	원창동 427 외	147,230	1,246	○ 인천북항, 청라일반산업단지 인접 ○ 수도권 제2순환고속도로 접근 용이
검단양촌IC	오류동 294-1 외	19,207	162	○ 검단, 학운 일반산업단지 인접 ○ 수도권 제2외곽순환고속도로 접근 용이
주안국가산업단지	가좌동 606-2	30,073	254	○ 주안국가산업단지 인접 ○ 간선도로 접근 용이(6번 국도)
서인천IC	청천동 67-22 외	10,897	92	○ 부평국가산업단지 인접 ○ 경인고속도로 접근 용이

주 : 계획 주차면수는 「도로의 구조·시설에 관한 규칙(국토교통부, 2013), p.621」에 제시된 대형차 1대당 최소면적 118.2㎡ 기준(45° 주차)으로 산정함



< 화물차고지 설치 현황 및 계획(안) >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
관내 화물공영 차고지 확충	계양IC 화물 공영차고지 확장(192면)			-	-	서구 신현동 화물공영차고지 조성(162면) 서구 경서동 화물공영차고지 조성(250면) 남구 학익동 화물공영차고지 조성(93면) 남청라IC 화물공영차고지 조성(1,246면) 검단양촌IC 화물공영차고지 조성(162면) 주안국가산단 화물공영차고지 조성(254면) 서인천IC 화물공영차고지 조성(92면)
	남동IC 화물 공영차고지 조성(165면)					
	서구화물 공영주차장 건설 (143면)	-	-	-	-	

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고		
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년				
관 내 화 물 공 영 차 고 지 확 충	계양IC 화물 공영차고지 확장	국비	20,300.0	20,300.0	1,750.0	3,650.0	5,810.0	9,090.0	-	-		
		시비	4,350.0	4,350.0	375.0	775.0	1,245.0	1,955.0	-	-		
		기타	4,350.0	4,350.0	375.0	775.0	1,245.0	1,875.0	-	-	구비 ¹⁾	
		합계	29,000.0	29,000.0	2,500.0	5,200.0	8,300.0	12,920.0	0	0		
	남동IC 화물 공영차고지	국비	16,758.0	16,758.0	-	-	84.0	8,211.0	8,463.0	-	-	
		시비	3,591.0	3,591.0	-	-	18.0	1,760.0	1,813.0	-	-	
		기타	3,591.0	3,591.0	-	-	18.0	1,760.0	1,813.0	-	-	
		합계	23,940.0	23,940.0	0	0	120.0	11,731.0	12,089.0	0	-	
	서구 신현동 화물 공영차고지	국비	9,700.0	-	-	-	-	-	-	9,700.0	중기 계 획	
		시비	2,080.0	-	-	-	-	-	-	2,080.0		
		기타	2,080.0	-	-	-	-	-	-	2,080.0		
		합계	13,860.0	0	0	0	0	0	0	13,860.0		
	서구 경서동 화물 공영차고지	국비	16,180.0	-	-	-	-	-	-	16,180.0	중기 계 획	
		시비	3,465.0	-	-	-	-	-	-	3,465.0		
		기타	3,465.0	-	-	-	-	-	-	3,465.0		
		합계	23,110.0	0	0	0	0	0	0	23,110.0		
	남구 학익동 화물 공영차고지	국비	5,580.0	-	-	-	-	-	-	5,580.0	장기 계 획	
		시비	1,195.0	-	-	-	-	-	-	1,195.0		
		기타	1,195.0	-	-	-	-	-	-	1,195.0		
		합계	7,970.0	0	0	0	0	0	0	7,970.0		
	서구 화물 공영주차장 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-		
		시비	1,000.0	1,000.0	1,000.0	-	-	-	-	-		
		기타	550.0	550.0	550.0	-	-	-	-	-		
		합계	1,550.0	1,550.0	1,550.0	0	0	0	0	0		
	남청라IC 화물 공영차고지	국비	85,322.0	-	-	-	-	-	-	85,322.0	중기 계 획	
		시비	18,283.0	-	-	-	-	-	-	18,283.0		
		기타	18,283.0	-	-	-	-	-	-	18,283.0		
		합계	121,888.0	0	0	0	0	0	0	121,888.0		
	검단양촌IC 화물 공영차고지	국비	3,808.0	-	-	-	-	-	-	3,808.0	중기 계 획	
		시비	816.0	-	-	-	-	-	-	816.0		
		기타	816.0	-	-	-	-	-	-	816.0		
		합계	5,440.0	0	0	0	0	0	0	5,440.0		
	주안국가산업단 지 화물 공영차고지	국비	12,096.0	-	-	-	-	-	-	12,096.0	장기 계 획	
		시비	2,592.0	-	-	-	-	-	-	2,592.0		
		기타	2,592.0	-	-	-	-	-	-	2,592.0		
		합계	17,280.0	0	0	0	0	0	0	17,280.0		
	서인천IC 화물 공영차고지	국비	7,783.0	-	-	-	-	-	-	7,783.0	장기 계 획	
		시비	1,668.0	-	-	-	-	-	-	1,668.0		
		기타	1,668.0	-	-	-	-	-	-	1,668.0		
		합계	11,119.0	0	0	0	0	0	0	11,119.0		
	전체사업 총 계	국비	177,527.0	37,058.0	1,750.0	3,650.0	5,894.0	17,301.0	8,463.0	140,469.0		
		시비	39,040.0	8,941.0	1,375.0	775.0	1,263.0	3,715.0	1,813.0	30,099.0		
		기타	38,590.0	8,491.0	925.0	775.0	1,263.0	3,635.0	1,813.0	30,099.0	8천만원 기투입	
		합계	255,157.0	54,490.0	4,050.0	5,200.0	8,420.0	24,651.0	12,089.0	200,667.0	8천만원 기투입	

주 : 1) 2016년 8천만 원 기투입 예산을 포함하여 산정함

인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충

화물차의 불법주정차 방지 및 운수종사자 근로여건 개선을 위한 휴게시설 확충

배경 및 필요성

- 항만주변 불법 주·박차로 인한 주변지역 교통사고 위험해소 및 화물 종사자 근로여건 개선을 위해 항만 주변 화물 주차장 및 휴게소를 적정하게 확보할 필요성이 있음

< 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 조성 계획 및 현황 >

구분	위치	면적(㎡)	주차면	조성주체	비고
1	아암 물류 1단지 (중구 신흥동3가 70)	58,235	336	인천 항만공 사 (IPA)	운영중
2	인천신흥 관리부두 (연수구 송도동 410)	24,601	256		주차장 운영중 (‘18년 휴게소 건립 예정)
3	북항배후단지_남측 (서구 원창동 437-17)	42,958	448		주차장 임시 운영중 (‘17년 휴게소 건립 예정)
4	아암 물류 2단지 (연수구 송도동 297)	최소: 95,961 (최대:127,624)	550		‘19년 운영 예정 (‘18년 토지조성 완료)
5	인천신흥 배후단지 (연수구 송도동)	50,000	230		‘20년 운영 예정 (‘19년 토지조성 완료)
합 계		271,755 (303,418)	1,820		-

자료 : 인천광역시(2017), 「인천광역시 화물발전종합계획」



< 인천광역시 화물자동차 주차장현황 >

① 인천 신항 관리부두

사업개요

- 사업내용 : 화물차 주차장 및 휴게소 운영(16,470m², 180면)
- 사업기간 : 2017년 ~ 2018년

추진방안

- 전체 부지의 85%(21,169m²) : IPA 직영 또는 위탁운영
- 전체 부지의 15%(3,736m²) : SK내트릭(주) 화물차 휴게소운영

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
신항관리부두	임시개장	위탁운영 (SK내트릭)	-	-	-	-

② 북항 항만배후단지(남측)

사업개요

- 사업내용 : 화물차 주차장 및 휴게소 운영(42,958m², 300면)
- 사업기간 : 2017년

추진방안

- 전체 부지의 90%(38,658m²) : IPA 직영 또는 위탁운영
- 전체 부지의 10%(4,300m²) : SK내트릭(주) 화물차 휴게소운영

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
북항배후단지	부지조성완료 위탁운영 (SK내트릭)	-	-	-	-	-

③ 아암 물류 2단지

사업개요

- 사업내용 : 화물 공영주차장 조성(127,624m², 550면)
- 사업기간 : 2006년 ~ 2019년

추진방안

- 부지조성(2018년 부지조성 완료 예정)을 통한 화물 공영주차장 조성 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
아암물류2단지	부지 조성	부지 조성	공영주차장 조성 및 운영	-	-	-

④ 신항 항만 배후단지

사업개요

- 사업내용 : 화물 공영주차장 조성(50,000m², 230면)
- 사업기간 : 2011년 ~ 2020년

추진방안

- 공유수면 매립(2019년 부지 조성 완료 예정)을 통한 화물 공영주차장 조성 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
신항배 후단지	부지 조성	부지 조성	부지 조성	공영주차장 조성 및 운영	-	-

화물물류 관계자 협의회 운영

화물 물동량의 지속적인 증가로 협의회 운영을 통한 효율적인 물류 정책 수립

배경 및 필요성

- 인천광역시의 지리적 특성(공항 및 항만 소재)으로 화물 물동량의 지속적인 증가가 예상되며, 화물자동차 도심 불법주·박차 및 공영주차장 부족 등으로 인한 민원 해소를 위한 중장기 계획 수립이 필요함
- 대규모 화물 물동량 유발시설(국가지설)의 화물 주차장 및 휴게소 설치 또는 설치관련 비용 부담 의무화를 위한 명문화(법제화) 및 협의회 구성을 통하여 화물, 물류 관련 다양한 의견수렴 및 협의를 통한 중·장기적 화물 운수사업 발전 방향을 모색할 필요가 있음

사업개요

- 사업내용 : 설치 비용 부담 의무화 법제화, 협의회 구성 및 중·장기 기본계획 수립
- 사업기간 : 2017년 ~ 2018년

추진방안

- 인천형 화물운수 정책 추진을 위한 법제화
 - 국고보조금 지원 확대 및 대규모 화물 물동량 유발 국가지설의 관련 시설 설치 또는 비용부담 의무화 법제화
- 화물 및 물류 관계자 협의회 구성을 통한 중·장기적 발전 방향 검토

- 협의회 구성

- * 화물 : 화물운송협회, 운수종사자, 교통안전공단, 군·구 담당자
- * 물류 : 공항·항만, 수도권매립지, 산업단지, 발전시설 관계자 등

- 운영방법

- * 화물 : 화물자동차 운송질서 확립을 위한 발전방안 협의
- * 물류 : 화물운송 인프라(공영 주차장, 휴게소) 확충방안 협의

- 주요내용

- * 화물운수사업 관계자와 물류관련 기관 관계자 협의회 별도 운영
- * 화물운수사업 및 물류사업 발전방향 모색 및 도출

○ 중·장기 화물공영차고지 및 주차장 확보 기본계획 수립

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
화물물류 관계자 협의회 운영	법제 화검토/ 정책연구	협의회 / 기본계획수립	-	-	-	-

화물운송질서 확립

불법 행위 근절 및 시민의식 제고를 통한 화물운송질서 확립

배경 및 필요성

- 건전한 화물자동차운수사업 육성 및 공공복리증진을 위하여 화물자동차 관계 법령 준수사항에 대한 지도 및 화물자동차 운수사업과 관련한 불법 행위 근절, 시민의식 제고를 통하여 화물운송질서 확립을 위한 인프라가 필요함

사업개요

- 사업내용 : 위반행위 신고포상금제 운영, 화물 운수사업법 위반 지도·단속, 운송질서 지도원제 운영
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 40백만 원(시비 100%)
 - 중기계획기간 총사업비 : 10백만 원(시비 100%)

추진방안

- 위반행위 신고포상금제 안내 및 홍보 등에 따른 신고포상금제 운영(매년)

< 화물자동차 운수사업법 위반별 신고포상금 >

위반 행위별	포상금(원)	위반 제제내용
자가용 화물자동차 유상운송 금지 위반행위(법56조의2)	100,000	사용금지 : 6개월 이내 과태료 : 50만원(명령위반)
운송사업자의 직접운송 의무 위반행위 (법11조의2)	150,000	과징금 : 500만원 ※ 일반화물만 해당
운송주선사업자의 준수사항 위반행위 (법26조, 27조)	150,000	사업정지 : 6개월 이내 과징금 : 30-360만원
거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 지급받은 행위 (법44조의2)	200,000	보조금 지급정지 - 1차 위반 : 6개월 - 2차 위반 : 1년

자료 : 법제처, 「화물자동차 운수사업 제60조의2 신고포상금의 지급」

- 운수사업자, 종사자 준수사항 이행여부 등 지도·단속(연 2회 시·군·구 합동단속반 편성에 따른 운영)
 - 차고지 설치기준 준수여부, 차고지 외 밤샘주차 행위
 - 화물위탁증 발급제도 이행여부, 신고요금 준수여부
 - 자가용 화물자동차 유상운송 금지 위반행위
 - 디지털 운행기록장치 장착 및 작동여부 등
- 화물자동차 운송질서 지도원제 운영을 통한 운수사업자, 운수종사자 준수사항에 대한 지도 및 계도 활동 추진
 - 화물 운송사업 협회 임·직원 또는 소속 회원 9명(개별화물 2명, 용달화물 1명, 주선사업 3명, 이사화물 3명)

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
화물운송질서 확립	포상금제 운영(매년), 연2회 위반행위 지도·단속 시행					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
화물운송질서 확립	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	40.0	10.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	30.0	
	기타	-	-	-	-	-	-	-	-	
	합계	40.0	10.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	30.0	

주 : 화물운송질서 확립 부분의 사업비는 신고포상금 제도 운영에 대한 사업비로 인천광역시 2017~2018년 일반 및 특별회계 본예산 세입·세출예산(안) 상의 사업비 자료를 반영하여 연차별 균일하게 산정함

도심 도로변 화물 조업공간 확보

교통소통 및 물류 효율화 향상을 위한 조업 공간 확보

배경 및 필요성

- 인천시 도심 내 유통·상업시설이 밀집한 지역에서는 주차 공간이 부족하여 대부분의 이용객들이 불법으로 주차를 하고 있는 실정임
- 또한, 재래시장 주변에는 조업공간의 부족으로 인해 간선도로 가로변은 물론이고 이면도로나 보도 및 통행로를 점령하여 상·하역 작업을 하고 있음
 - 대부분의 조업주차의 경우 화물운송을 위해 가장 가까운 곳에 주차를 하여 상·하역함으로 노상에서 불법으로 이루어지는 경우가 많음
- 화물조업공간 확보를 통해 조업으로 인한 불법주정차 방지, 교통소통 혼잡, 보행환경 저하 등을 개선하고, 물류효율화를 도모함

사업개요

- 사업내용 : 인천광역시 유통·상업 및 산업지구 화물조업 및 주·박차 개선
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년

추진방안

- 국토교통부 지역물류기본계획수립 지침에 따른 조업 및 주차관리방안 적용
 - 상업지구나 유통단지, 도소매시장 등과 같이 화물의 유·출입이 빈번한 지역을 대상으로 조업 및 주차 공간 확보방안을 모색함
 - 화물차 조업주차공간의 확보가 어려울 경우 시간대별로 승

용차와 화물차의 주차공간을 공용으로 사용하는 이중사용
(Dual-Use) 등의 운영 개선방안을 검토함

< 조업 및 주차관리방안 >

구 분	공 급 관 리	수 요 관 리
주요 기법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 노상/노외조업주차 공간 확보 ○ 지하 공동화물 하역장(기존 건물지하에 설치하는 경우는 제외) ○ 화물자동차 전용대기 주차장 ○ 노상 조업 정차대 설치 ○ 이면도로 조업주차 허가제 ○ 보도를 활용한 조업주차베이 ○ 도로 턱의 연석처리 ○ 일반노외주차장에 조업주차 공간 확보 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재개발을 통한 조업주차 수요유발 시설물 이전 ○ 영업시간외 조업유도 ○ 주정차 금지구간 설정 ○ 노상조업 주차규제(불법주차 단속, 조업시간 규제, 조업가능요일 규제 등)

자료 : 국토교통부(2011.1.), 「지역물류기본계획 수립지침(안)」

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도심 도로변 화물 조업공간 확보	-	주·정차 금지 구간설정	조업공간 검토 및 확보			

도로 수송체계 확충

교통물류거점 주변의 혼잡개선을 위한 도로 수송체계 확충

배경 및 필요성

- 교통물류활동이 대규모로 이루어지는 주요 교통물류거점 주변의 교통혼잡 완화 등 교통개선을 위한 도로 수송체계 확충 및 물류비 절감 유도
- 교통물류거점 주변 연계 광역도로망의 평균 V/C는 0.94로 약간 혼잡은 있는 것으로 나타났으며, 주변 연계 광역도로망의 평균 통행속도는 84.09km/h로 비교적 소통이 원활함
- 경인고속도로, 서울외곽순환도로, 제2경인고속도로의 경우 V/C가 각각 1.31, 1.16, 1.12로 나타나 혼잡한 것으로 판단됨

< 교통물류거점 주변 연계 광역교통망 V/C 검토 >

구분	첨두시 V/C	첨두시 교통량	일일교통량
경인고속도로	1.31	9,294	160,195
제2경인고속도로	1.12	8,401	137,824
영동고속도로	0.61	6,813	136,840
서울외곽순환고속도로	1.16	8,431	191,317
인천국제공항고속도로	0.52	4,676	73,493
인천대교고속도로	-	-	48,247
평균	0.94	7,523	124,653

자료 : 인천광역시(2017), 『2016 인천시 도시교통기초조사 최종보고서』 교통량정보제공시스템

① 도로망 확충

사업개요

- 사업내용 : 공항, 항만 배후도로 산업단지연계도로망 개선
- 사업기간 : 2018년 ~ 2021년
- 총사업비 : - 백만 원
- * ‘도로분문, 고속·광역 도로망 구축’ 계획 중 물류교통망의 개선과 관련된 계획을 반영하였으며, 사업예산 중복 배정 방지를 위하여 본 계획에서는 사업예산 산정을 제외하였음

추진방안

- 인천신항 배후도로 정비(2019)
- 제2경인고속도로와 신항배후도로 신항IC 연결(2021)
- 중·장기 수도권 제2순환고속도로(인천~안산), 문학나들목 연결로 신설, 영종~강화간 연결도로 확충 추진(2022~2036)

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
도로망 확충	-	-	신항배후도로 정비	-	신항IC연결	도로망 추가 확충

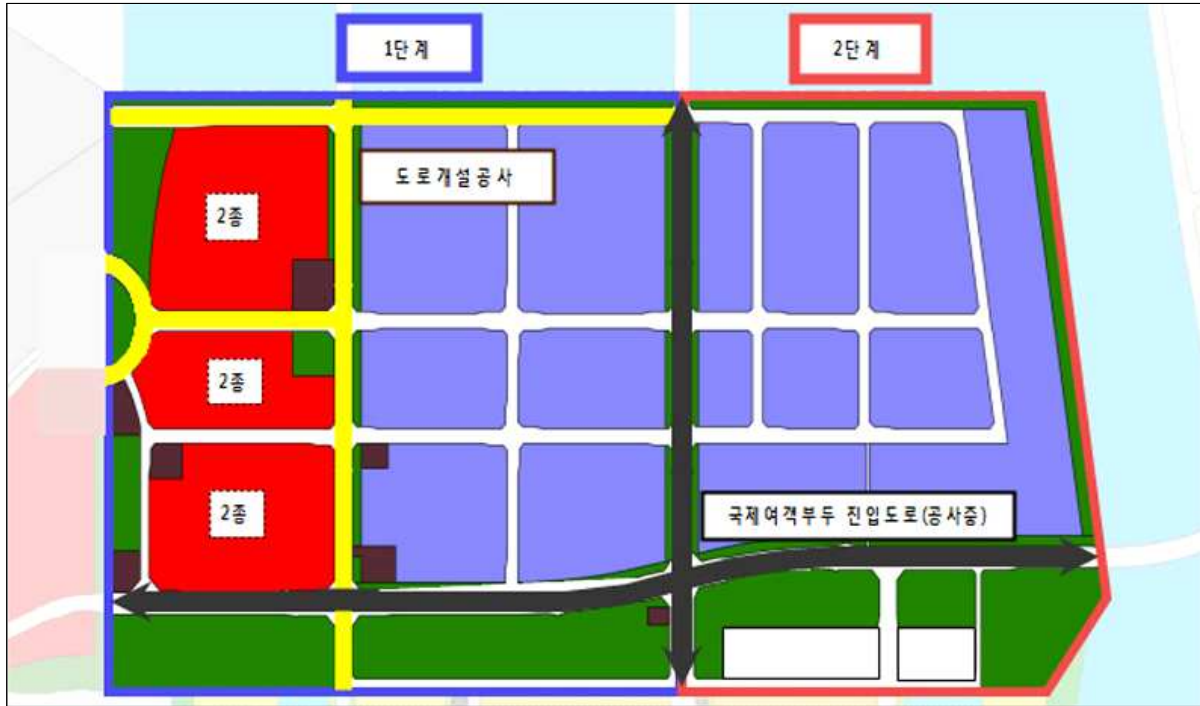
② 아암물류2단지 부지 조성사업

사업개요

- 사업내용 : 아암물류2단지 부지조성
- 사업기간 : 2018년 ~ 2025년
- 총사업비 : 53,600백만 원(기타 100%)
- 중기계획기간 총사업비 : 28,000백만 원(기타 100%)

추진방안

- 아암물류2단지 부지조성사업 1단계(2018~2022)
- 아암물류2단지 부지조성사업 2단계(2022~2025)



< 아암물류2단지 부지 조성사업 계획 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
아암물류2단지 부지 조성	-	1단계	1단계	1단계	1단계	1단계 준공 2단계

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
아암물류2단지 부지 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	53,600.0	28,000.0	-	7,000.0	7,000.0	7,000.0	7,000.0	25,600.0	IPA자체
	합계	53,600.0	28,000.0	-	7,000.0	7,000.0	7,000.0	7,000.0	25,600.0	사업

주 : 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며,
계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

③ 인천항 국제여객부두 복합지원시설 조성사업

사업개요

- 사업내용 : 인천항 국제여객부두 복합지원시설 조성
- 사업기간 : 2016년 ~ 2019년
- 총사업비 : 88,700백만 원(기타 100%, 2016년 44,100백만 원
기 투입)
 - 중기계획기간 총사업비 : 44,600백만 원(기타 100%)

추진방안

- 복합지원시설(1단계) 부지 조성 공사 착공(2016. 4)
- 복합지원시설(2단계) 부지 조성 공사 완료(2018. 10)
 - * 복합용지 공급 → 국제공모 및 우선협상대상자 선정('18 하반기)
- 복합지원시설(1단계) 부지 조성 공사 착공(2017. 8)
- 복합지원시설(2단계) 부지 조성 공사 완료(2019. 5)
 - * 복합용지 공급 → 국제공모 및 우선협상대상자 선정('19 하반기)



< 인천항 국제여객부두 복합지원시설 조성 계획 >

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
인천항 국제여객부두 복합지원 시설 조성	1단계 공사 2단계 착공	1단계 준공	2단계 준공	-	-	-

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
인천항 국제여객부두 복합지원 시설 조성	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	44,600.0	44,600.0	44,600.0	-	-	-	-	-	IPA자체 사업
	합계	44,600.0	44,600.0	44,600.0	-	-	-	-	-	

주 : 1) 2016년 44,100백만 원 기 투자 (총 사업비 88,700백만 원)

2) 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

화물차 통행제한구역 재설정

도심권 교통소통 및 환경 개선

화물차 운행관리 개선을 통한 물류활동 효율화

배경 및 필요성

- 인천광역시에는 현재 구 도심지역에 시행중인 화물차 통행제한 지역의 시행시기가 오래되어 현재의 교통량 수준을 고려하지 못하고 있음
- 화물자동차의 도심통행제한구간의 재설정은 화물차량의 운송 현황 및 추세에 부적합한 현행의 화물차량 운행관련 규정을 재정비하여 원활한 물류활동 도모, 화물차량관리 및 통행 효율화, 도심권의 교통소통, 사고감소 및 환경개선을 도모하기 위하여 화물차량통행과 관련한 규제정책의 합리적인 운영방법 모색하기 위해 필요함
- 도심권 교통소통 및 환경 개선 및 화물차 운행관리 개선을 통한 물류활동 효율화

사업개요

- 사업내용 : 화물차 통행제한구역 재설정
- 사업기간 : 2018년 ~ 2036년

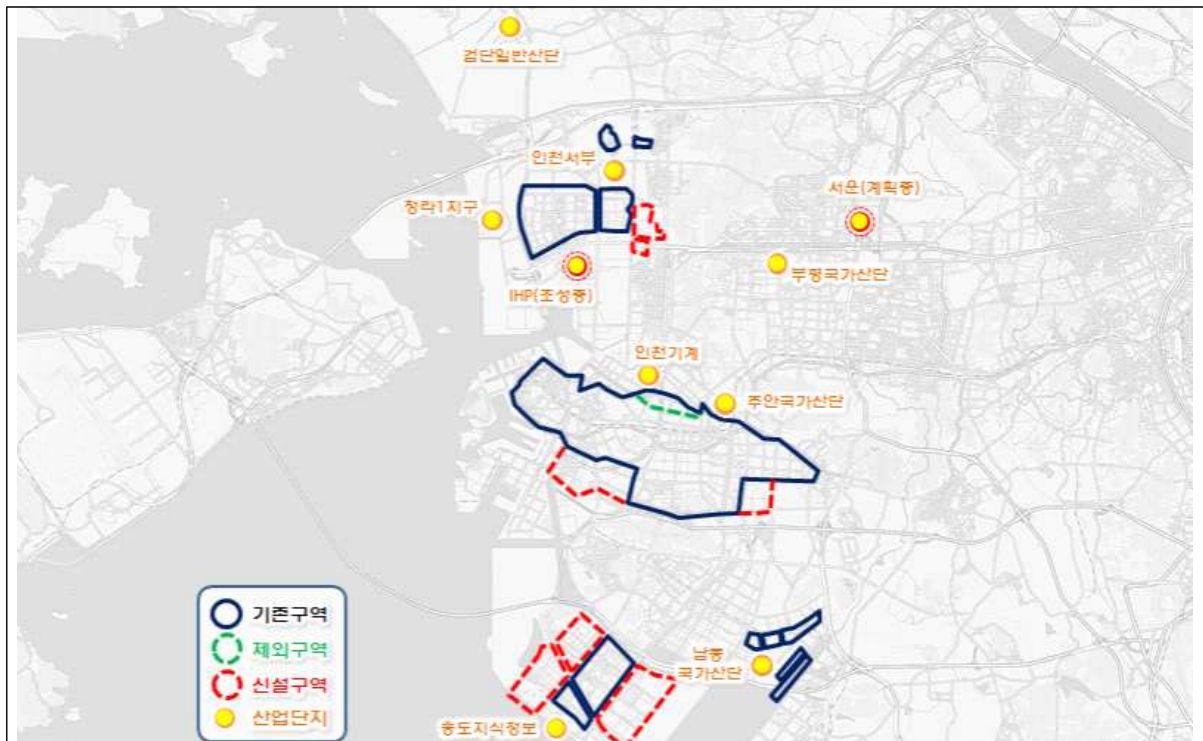
추진방안

- 단기적으로 송도 및 청라 경제자유구역의 기존 통행제한지역을 확대 적용하고, 이후 구 도심지역의 공업시설 입지 및 신규 개발지역 등을 고려하여 인천기계일반산업단지 구역은 통행제한지역에서 제외하고, 용현학익지구의 일부지역과 구 월곡동주택지구를 추가로 지정하는 방안을 제시함
- 도심통행제한의 적용을 위해서는 적정 통행제한 기준이 설

정되어야 하며, 인천지방경찰청 및 도로과 등 담당 실무기관과의 협의를 통해 화물자동차 통행제한 설정 조건과 대상 노선에 대한 협의 및 조정이 이루어져야 함

< 화물차 통행제한구역 재설정 방안 >

구 분		설정 또는 제외사유	비 고
신설	① 서구 가정동	공동주택 밀집지역	청라, 가정보금자리지구
	② 용현, 학익동	주거, 교육시설 밀집지역	-
	③ 구월동	공동주택 밀집지역	-
	④ 송도동	공동주택 밀집지역	경제자유구역
	⑤ 송도동	공동주택 밀집지역	경제자유구역
해제	④ 주안동	산업단지 지역	주안국가산업단지



추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
화물차 통행제한구역 재설정	-	담당기 관협의	기준 재설정	2개 권역 (청라, 송도지구)		·중기(~2026) : 1개 권역(구도심지역 개선) ·장기(~2036) : 1개 구간 (경인고속도로 일반화구간)

화물차 관리 및 단속체계 재정비

노후화물(경유)차의 운행제한과 저공해조치 의무화명령 미이행에 대한 관리강화를 위한 노후화물(경유)차 운행 제한지역 단속 강화

배경 및 필요성

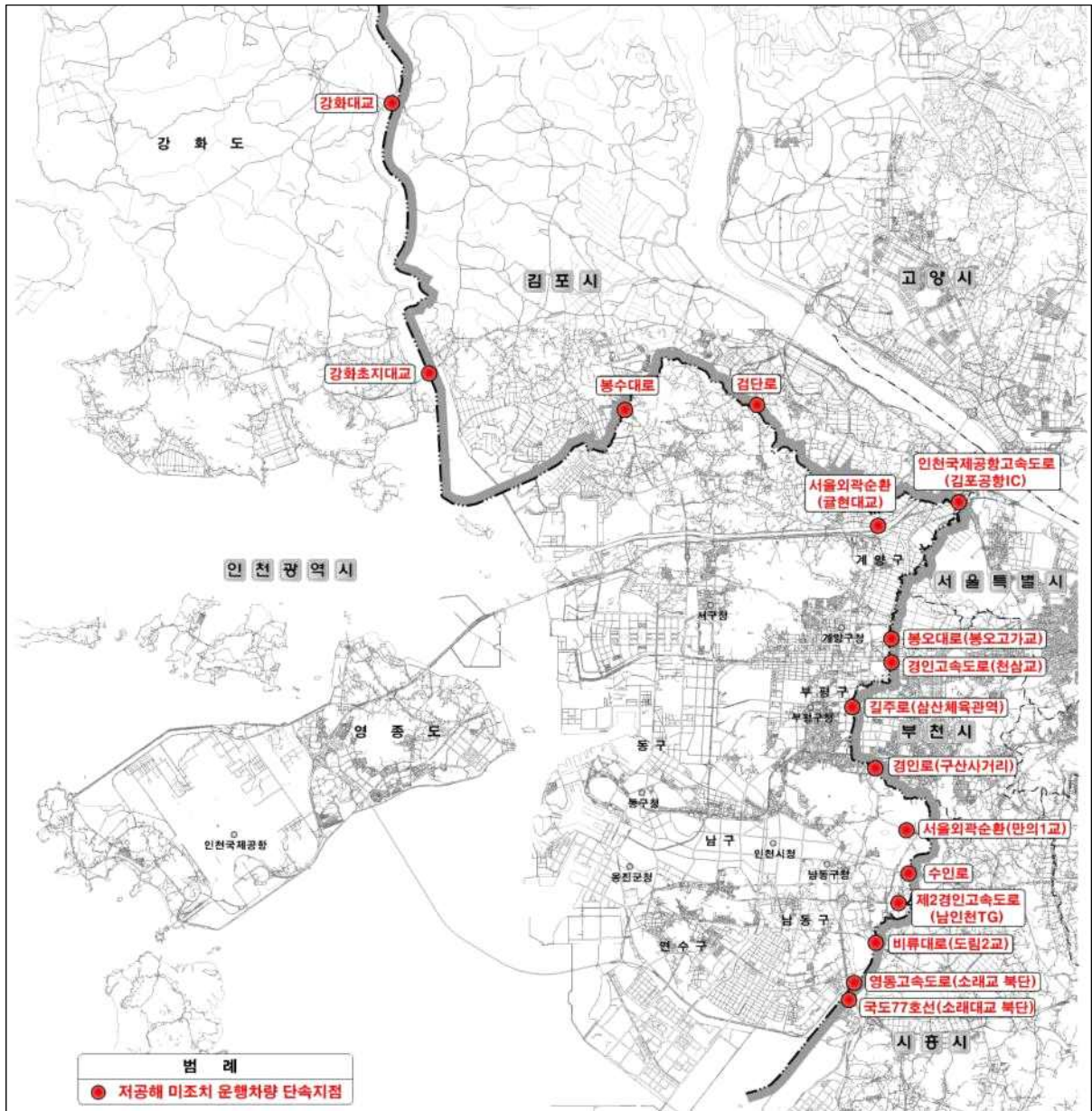
- 최근 수도권 대기 질은 인접국의 오염물질 유입과 노후 경유차의 배출가스 등으로 미세먼지와 이산화질소의 농도가 OECD 국가의 대도시와 비교하여 1.4~2.9배의 높은 수준으로 적극적인 개선대책이 필요한 상황임
- 노후화물(경유)차의 배출가스로 인한 저공해조치 의무화명령(매연저감장치 부착, LPG엔진개조, 조기폐차)에도 불구, 의무 미 이행에 대한 제제수단이 없어, 과태료 부과 등 행정적 제재수단인 공해차량 운행 제한지역 제도 도입 필요

사업개요

- 사업내용 : 인천시 외곽 주요 진출입지점 16개소 노후화물(경유)차 운행제한단속(공해차량 등) 카메라 설치
- 사업기간 : 2017년 ~ 2019년
- 총사업비 : 337백만 원(시비 100%)

추진방안

- 수도권 대기질 개선과 미세먼지 감축을 위한 노후화물(경유)차 운행제한제도* 시행으로 인천시의 주요가로망 진출입 지점**에 저공해 미조치 차량 단속카메라 설치
 - * 서울시, 인천시, 경기도, 환경부의 시행협약 체결(2016.08)로 인천·경기는 2018년부터 시행
 - ** 인천시 외곽의 주요가로망 진출입 지점 16개소 선정



< 주요 외곽도로 저공해 미조치 차량 단속계획 지점 >

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
화물차 관리 및 단속체계 재정비	5	5	6	-	-	-
	16개소 단속카메라 설치					

주 : 소요예산은 '3-1 공해차량제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용확대' 부분과 중복 예산 방지를 위하여 제외하였음

경유화물차 LNG전환

육상 수송 분야에서 미세먼지의 약 60%를 배출하는 경유 화물차 LNG전환

배경 및 필요성

- 최근 수도권 대기 질은 인접국의 오염물질 유입과 노후 경유차의 배출가스 등으로 미세먼지와 이산화질소의 농도가 OECD 국가의 대도시와 비교하여 1.4~2.9배의 높은 수준으로 적극적인 개선대책이 필요한 상황임
- 환경부는 LNG 화물차를 2017년에 개발·완료하고, 2018년 시범사업 및 타당성조사를 거쳐 보급계획 수립 이후 2019년부터 단계별 보급을 추진할 계획임



< LNG 화물차 시범사업 계획(환경부) >

사업개요

- 사업내용 : LNG 화물차 시범사업(환경부) 계획 반영
- 사업기간 : 2017년 ~ 2021년
- 총사업비 : 33,000백만 원(민간투자 유치)

추진방안

- 환경부 ‘LNG 화물차 시범사업’ 계획에 맞춰 인천광역시 경유화물자동차 LNG 전환 계획 수립을 통한 보급 추진

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
경유화물차 LNG 전환	LNG화물차 개발완료	환경부 보급계획수립	단계별 보급 추진 요청			-

전기트럭 도입

친환경 운송수단 도입을 통한 자동차 배출가스 억제

배경 및 필요성

- 기후 변화 및 자동차 배출가스 억제 등 자동차 부분에서의 환경 규제 강화에 대응하기 위해 연비가 우수하고 이산화탄소 배출이 적은 환경 친화적인 운송수단의 도입이 필요한 실정임

사업개요

- 사업내용 : 택배 등 소형화물 전기트럭 전환 시범사업 및 보조금 지원
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : - 백만 원

* 친환경교통 ‘소형화물차 친환경차 전환’부분의 사업비 참고(중복예산 방지)

추진방안

- 택배 등 소형화물 전기트럭 전환 시범사업 추진
 - 노후 경유 화물차를 전기 화물차로 전환
 - 단기(1,070대 보급), 중기(2,520대 보급), 장기(4,810대 보급)

추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
전기트럭 도입	단기(~2021) 1,070대, 중기(~2026) 2,520대, 장기(~2036) 4,810대 보급					

물류공동화

물류 경쟁력 강화 등 효율적인 물류활동을 위한 물류 공동
집·배송 센터 설치

배경 및 필요성

- 개별 화주 및 비영업용 차량 중심의 물류활동은 비효율을 야기하고, 물류비를 증가시켜 물류 경쟁력을 악화시키는 요인으로 작용하고 있으며, 자가 및 개별 물류 중심의 소형화물자동차 운행구조는 많은 통행량을 유발하여 교통 혼잡 가중, 화물 조업 및 주·정차 공간 부족 등의 문제 발생으로 인해 물류공동화를 위한 필요성이 제기되고 있음

사업개요

- 사업내용 : 인천 공동 집·배송 센터 설치(경인 아라뱃길 물류단지 내)
- 사업기간 : 2017년 ~ 2018년
- 총사업비 : 33,000백만 원(민간투자 유치)

추진방안

- 인천 공동 집·배송센터 건립투자 MOU체결
 - 민간투자유치를 통한 공동 집 배송센터 설치로 인천 및 수도권 북부지역 물류거점 역할 수행

추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

구분	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	중장기
물류공동화	MOU 체결 민자유치					

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

구분		총 사업비	계획기간						중장기	비고
			소계	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년		
물류공동화	국비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	시비	-	-	-	-	-	-	-	-	
	기타	33,300.0	33,300.0	33,300.0		-	-	-	-	민자
	합계	33,300.0	33,300.0	33,300.0		0	0	0	0	

목표6

미래교통체계 혁신 선도

- 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축의 과제를 추진하여 미래 교통체계혁신을 선도함

전략	추진 과제	목표
6-1. 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축	<ul style="list-style-type: none"> • 차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축 • 스마트 교통신호등 시스템 도입 • 청라GRT 자율주행버스 도입 • 빅데이터 플랫폼 개발 추진 • 빅데이터 기반 정책시스템 구축 • 교통DB시스템 및 센터 구축 • IoT 주차정보시스템 확충 • 교통빅데이터 전담 부서 신설 • 드론 도입방안 및 기술 연구 • 교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구 	미래교통체계 혁신 선도

6-1 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축

차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축

자율주행차량을 지원하기 위한 첨단도로 인프라 확충을 통한 자율주행자동차의 상용화 대비

- 자율주행 상용화 지원을 위한 차세대 지능형교통체계(C-ITS)를 대전~세종간 주요 도로에 시범사업으로 추진중에 있으며, 자동차 전용도로에서 고속주행 중 사고위험이 높은 급정거, 낙하물 등 장애물에 대한 위험경보를 제공하고, 도시부 도로에서는 교차로 충돌·추돌 상황에 대한 경보서비스를 중점 제공할 예정임
- 차세대 첨단교통체계 구축을 통해 자율주행자동차의 상용화를 대비하고, 도로교통 사고가 줄어들 것으로 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축
- 사업대상 : 인천광역시 전역
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년

추진방안

- 중·장기 자율주행차량의 보급과 함께 인천광역시 스마트 도로 시범단지 선정 운영을 통한 도심지 확대 고려 추진
- K-City 구축 및 운영사례를 참고하여 중·장기 자율주행차량의 보급과 함께 인천광역시 스마트 도로 시범단지 선정 운영*을 통한 도심지 확대 고려 추진
 - * 시범 단지 후보지 : 송도, 청라국제도시 등 신도시 지역을 시범단지 후보지로 선정
- 시스템 기본설계 추진
 - * 실시간지도, 정밀지도, 정밀GPS, V2X, 5G 등 커넥티드카 기반 구축
- 수도권 제2순환고속도로(인천~안산) C-ITS 구축

스마트 교통신호등 시스템 도입

교통체증이 없는 원활한 도로 환경을 만들기 위해 실시간 교통량에 따라 알아서 신호가 바뀌는 스마트 신호등의 도입

- 화성시는 국토교통부의 ‘2017년 국도 감응신호 구축사업 *’에 선정되어 2017년 연말까지 국도 43호선의 교차로를 지능형 교통신호제어 시스템으로 교체할 예정임
 - * 국도 감응신호 시스템 : 방향별 이동차량을 자동으로 감지해 교차로에 꼭 필요한 신호만을 부여하고 나머지 시간은 주 도로 직진신호로 불필요한 신호대기시간과 교통사고의 위험을 줄이는 시스템을 의미함
- 스마트 교통신호등 시스템 도입을 통해 교통체증 없는 원활한 도로 환경 조성 및 도로교통의 안전성 강화가 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 스마트 교통신호등 시스템 도입
- 사업대상 : 인천광역시 전역
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년

추진방안

- 노후장비 및 신호제어기 교체, 빅데이터를 통한 신호시스템 고도화 추진
- 빅데이터 기반의 교통량 예측을 통한 신호 최적화
- 3세대(SMART SIGNAL), 4세대(CoVASS)의 도입을 통한 실시간 교통신호 제어 시스템 구축

청라GRT 자율주행버스 도입

자율주행버스 도입을 통해 대중교통 교통사고 감소 및 환경오염 경감

- 2016년 메르세데스의 자율주행 버스인 퓨처버스가 네덜란드의 암스테르담 시폴 공항과 인근 도시인 할렘 간 20km구간을 대상으로 자율주행버스 테스트를 진행하였음
- 2017년 12월말 판교 도심에 일반인들이 탑승할 수 있는 12인승 자율주행 셔틀버스 서비스를 도입하기로 함
- 청라GRT의 자율주행버스 도입을 통해 이용객의 이동성 향상 및 교통사고 감소에 도움이 될 것으로 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 청라GRT 자율주행버스 도입
- 사업기간 : 2021년 ~ 2036년

추진방안

- 국내·외에서 추진중인 자율주행버스 시범사업 벤치마킹을 통하여 인프라 구축 및 제도 마련
 - 자율주행버스 운행에 필요한 정보를 제공하기 위한 도로시스템(C-ITS) 구축
 - 차량의 사고를 미연에 방지하기 위해 주행 데이터를 실시간으로 처리할 수 있는 통제센터 마련

빅데이터 플랫폼 개발 추진

교통 빅데이터의 효율적인 처리를 위한 빅데이터 플랫폼 기술 개발

- 빅데이터 플랫폼은 빅데이터에서 가치를 추출하기 위한 일련의 과정을 지원하는 프로세스를 규격화한 기술·서비스 모임으로, 수집·저장·처리·분석·각화 등의 기능을 가짐

< 빅데이터 플랫폼의 구성 요소별 주요 기능들 >

수집	저장	처리	분석	표현
비정형 수집 정형 수집 ETL Web Robot EAI, ESB, FTP 등 Open API	원본데이터 NoSQL 메모리 검색엔진 데이터보안	배치처리 실시간처리(CEP)	텍스트분석 Machine Learning 통계 Data Mining SNS 분석 예측분석(알고리즘)	시각화

- 교통 빅데이터의 효율적인 처리를 위한 고성능·저전력 인프라, 클러스터간 통합·연계, 스토리지 최적화 기술 등 빅데이터 플랫폼 기술 개발이 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 빅데이터 플랫폼 개발 추진
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년

추진방안

- 교통빅데이터 센터 구축 및 전담부서 신설
- 교통 빅데이터 관리 시스템 마스터플랜 수립
- 교통데이터를 통합·관리할 수 있는 통합플랫폼의 개발
- 시스템 고도화를 통한 민간 협력 기반 마련

빅데이터 기반 정책시스템 구축

빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련

- 교통량 데이터는 교통계획, 교통운영, 교통관리, 교통정책평가 등 여러 교통 분야에서 높은 활용빈도와 수요가 지속적으로 증가됨에 따라 교통빅데이터 융합을 통한 수준 높고 다양한 정보를 분석, 제공 필요함
- 빅데이터 기반 정책 시스템 구축 방안
 - 첨단교통정보시스템, BIMS, 교통카드, 택시 DTG등 을 통해 축적되는 빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련
- 빅데이터 기반 정책 시스템 구축을 통해 교통빅데이터 융합을 통한 수준 높고 다양한 정보를 분석, 제공이 될 것으로 기대됨

사업개요

- 사업내용 : 빅데이터 기반 정책시스템 구축
- 사업기간 : 2021년 ~ 2026년

추진방안

- 교통 빅데이터 수집/저장 인프라 구축, 정책의사결정지원체계구축, 민간정보연계 시스템 구축

교통DB시스템 및 센터 구축

교통DB시스템 및 센터 구축을 통해 통계DB를 토대로 인천시의 도시교통현황을 정확하게 분석하고 향후 정책방향 수립에 활용

- 주요 현황 및 통계 등은 교통국 기본현황으로 매월 갱신·관리되고 있지만, 가공·분석되지 않은 단순 통계로만 활용되고 있어, 정책적 근거로 사용은 부족한 상황임
- 또한, 부서·기관별로 데이터가 산발적·독자적으로 수집하고 있어 데이터의 표준화가 미흡하고, 데이터의 공유에 소극적임
- 교통DB시스템 및 센터 도입방안
 - 실시간 및 이력데이터에 대해 분석하여 정보의 가치를 극대화하고, 교통정보 이용 활성화 및 정보 재생산 가능한 시스템 구축
 - 과학적이고 합리적인 교통정책 수립 및 평가, ITS 센터 운영의 신뢰성 및 기술력 제고를 위해 지속적인 교통DB의 운영관리를 위한 센터 구축
- 교통DB시스템 및 센터의 구축으로 교통데이터의 관리가 쉬워지고, 교통데이터의 활용빈도와 수도가 높아질 것으로 생각됨

사업개요

- 사업내용 : 교통DB시스템 및 센터 구축
- 사업기간 : 2019년 ~ 2020년

추진방안

- 빅데이터 분석시스템 도입, 지속적인 교통DB의 운영관리를 위한 센터 구축

IoT 주차정보시스템 확충

상가주변 및 주택가 혼잡지역에 대한 주차문제 해결을 위해 첨단기술을 활용한 안전하고 편리한 실시간주차장 정보제공

- 주차시설 홍보 및 현황정보 제공이 미흡하여 피크 때 교통 혼잡 발생 및 주차단속 민원이 발생하고 있음
- 대부분의 주차장 정보 제공은 위치·요금·운영시간 등에 한 정되어 있어 시민들의 주차정보 기대 요구에는 미흡한 상황임
- IoT 주차정보시스템 확충을 통해 주차난 해소 및 이용객의 편의 제공

사업개요

- 사업내용 : IoT 주차정보시스템 확충
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 사업대상 : 인천광역시 소재 공영, 민영, 공유(부설)주차장

추진방안

- 재래시장, 밀집상권, 골목상권, 관광지, 주택가 등 혼잡지역의 공영주차장을 우선 대상으로 추진하며, 향후 민영 주차장 및 개방된 건축물 부설주차장 또한 서비스를 확대할 수 있도록 추진
- 지역별 주차공간의 설치 현황 및 운영에 관한 데이터를 연계·통합하여 관리할 수 있도록 통합 DB구축
- 민영주차장 및 부설주차장 개방(주차장 셰어링) 활성화를 위해 공영주차장 서비스 평가를 통한 민영주차장 및 부설(공유)주차장에도 주차정보제공 서비스를 확대 할 수 있도록 추진
- 거주자우선주차제와 연계를 통하여 비어있는 시간동안 주차장을 공유할 수 있도록 주차정보 서비스를 확대해 나아갈 필요가 있음

교통빅데이터 전담 부서 신설

행정업무와 빅데이터 분석을 융합할 수 있는 전문 인력 확보와 교통빅데이터를 활용한 공공사업 수립 및 정책반영을 전담하기 위한 부서 신설

- 교통을 이해하면서 동시에 빅데이터를 처리·분석 능력을 갖춘 인력이 부족으로 인해, 교통빅데이터 분석, 데이터의 오류 및 보정을 전담할 전문가가 부재임
- 서울시는 교통빅데이터 전담 부서인 스마트교통팀을 도시교통본부 산하에 개설하여 대중교통빅데이터 관리, ITS 중장기 기본계획 수립 등의 업무를 담당하고 있음
 - * 주요업무 : 대중교통 빅데이터 자료관리, 교통카드데이터 분석 및 정책 모니터링, ITS 중장기 기본계획 수립, 버스노선 변경정보 알리미(SMS)서비스, 교통카드 시스템 운영 및 개선

사업개요

- 사업내용 : 교통빅데이터 전담 부서 신설
- 사업기간 : 2019년 ~ 2020년

추진방안

- 교통빅데이터 전담 부서의 신설을 통해 교통관련 법정용역 사업, 교통 수요예측 및 분석, 빅데이터 수집·관리·분석, 종합계획 수립, 교통정책 모니터링 시스템 관리 등을 수행
- 교통관련 빅데이터를 활용하고 분석하기 위해서는 교통을 이해하면서 빅데이터 관련 분석 능력(대용량 파일 처리, 데이터 마이닝 등)을 갖춘 전문 인력을 채용
- 부서별 데이터 활용계획 수립 추진(통합 빅데이터 관리 시스템 구축)

드론 도입방안 및 기술 연구

드론 도입방안 및 기술 연구를 통해 교통 분야의 무인항공기 활용 방안 발굴

- 국내 무인기 연구개발은 중대형 무인기 시장을 중심으로 급격하게 성장하고 있음

< 국내 무인기 사업 진행 동향 >

분류	민간 R&D 투자동향	정부 투자 방향
무인기	국내 산·학·연은 무인기 시스템 및 각 부 체계에 대한 연구개발 중 - (항우연)틸트로터 무인기, TR60, 전기무인기 - (대한항공/항우연)TR60 - (한화)CROW, (성우)Remo-H, (유콘) RemoEye 등	90% 이상 군용 무인기 개발에 집중 - (군)중고도 무인기, 사단급 무인정찰기, 차기 군단급 무인기, 다목적 수직이착륙 무인기 신개념 기술시범 사업 - (민) 스마트 무인기, 근접 감시 용무인기, 다목적 수직 이착륙 비행, 로봇 시스템, 항공 부품 정밀비행 시험시스템 등
무인기 핵심 부품	무인항공기의 비행체 운영과 연관과 비행제어 모듈 및 통신모듈 등은 국내업체가 자사 모델 개발 시 산·학·연 협력 등을 통해 개발하고 있지만, 주요 임무탑재장비는 해외구매를 통해 장착	무인기 시스템 개발에 대부분 투자

사업개요

- 사업내용 : 드론 도입방안 및 기술 연구
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년

추진방안

- 드론 기술, 원격제어 기술, 스마트폴 기술 사양 등의 개발을 위한 R&D 사업 추진

교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구

차세대 교통공유 시스템(MaaS, Mobility as a Service)을 도입하기 위한 기술연구를 통해 공유교통서비스 도입 및 활용방안 연구

○ MaaS 시범운영 사례

- Whim app는 핀란드 헬싱키에 구독 기반 통합 교통앱을 도입해 택시에서 렌터카, 대중교통 및 자전거에 이르는 다양한 운송 옵션에 대한 액세스를 사용자에게 제공하고 있음
- Moovel은 미국 보스턴 등에 하나의 앱으로 교통수단에 대해 검색, 예약 및 지불에 활용할 수 있는 서비스를 제공하고 있음
- Bridj는 미국의 워싱턴 DC 등의 통근자를 대상으로 출·퇴근 시간에 집에서 직장까지 왕복선을 타고 갈 수 있도록 해주는 휴대전화 어플리케이션을 갖춘 온 디맨드 통근 셔틀 서비스를 제공하고 있음

사업개요

- 사업내용 : 교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구
- 사업기간 : 2020년 ~ 2021년

추진방안

- 교통공유플랫폼 도입 개발을 위한 R&D 사업 추진

VI. 투자계획

1 투자재원 규모 추정

가. 총 소요재원 (타계획 + 중기계획 재원규모)

- 제3차 도시교통정비 중기계획('17~21) 기간 동안 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축에 총 12조 2,192억원 소요될 전망
 - 국비 2조 5,781억원, 시비 3조 2,713억원, 기타 6조 3,698억원
- (단위:백만원)

구분	합 계	국비	시비	기타
계	12,219,191.1	2,578,062.7	3,271,366.2	6,369,762.2
인천중심 교통망 구축	9,625,880.5	2,114,374.3	2,227,615.9	5,283,890.3
대중교통중심 교통체계 구축	1,042,858.2	11,573.4	267,912.6	763,372.2
지속가능한 교통체계 구축	741,268.5	360,184.7	374,849.4	6,234.4
사람 우선 교통환경 조성	88,989.1	23,641.3	63,927.5	1,420.3
효율적인 교통관리체계 구축	720,194.8	68,289.0	337,060.8	314,845.0
미래교통체계 혁신 선도	-	-	-	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

나. 중기계획 소요재원 (타계획 제외, 중기계획상 재원규모)

- 상위계획 및 관련 타 계획에서 별도로 책정된 소요재원을 제외하면 총 약 9조 6,740억원 소요 예정
 - 국비 1조 4,529억원, 시비 3조 32억원, 기타 5조 2,179억원
- * 광역철도망, 도시철도망 및 철도 직결운행 등은 한국철도시설공단, 인천국제공항공사, LH 등에서 시행

(단위:백만원)

구분	합 계	국비	시비	기타
계	9,673,987.9	1,452,890.4	3,003,175.5	5,217,922.0
인천중심 교통망 구축	7,080,677.3	989,202.0	1,959,425.2	4,132,050.1
대중교통중심 교통체계 구축	1,042,858.2	11,573.4	267,912.6	763,372.2
지속가능한 교통체계 구축	741,268.5	360,184.7	374,849.4	6,234.4
사람 우선 교통환경 조성	88,989.1	23,641.3	63,927.5	1,420.3
효율적인 교통관리체계 구축	720,194.8	68,289.0	337,060.8	314,845.0
미래교통체계 혁신 선도	-	-	-	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

다. 세부추진과제별 소요자원

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요자원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
총 합계(도로부문 중복사업비 제외)			12,273,731.1	2,578,062.7	3,325,906.2	6,369,762.2
인천 중심 교통망 구축	원도심과 신도시를 하나로, 수도권 ·전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축	수인선 복선전철 건설	376,480.0	288,130.6	81.9	88,267.5
		수인선 학익역 건설	26,300.0	-	-	26,300.0
		수인선 청학역 건설	-	-	-	-
		서울7호선 석남 연장	270,699.0	156,554.0	114,145.0	-
		수도권 광역급행철도(GTX-B)	618,718.2	191,951.7	18,423.8	408,342.7
		인천2호선 광명 연장	100.0	-	100.0	-
		서울7호선 청라국제도시 연장	21,587.0	12,952.0	8,635.0	-
		제2경인선(인천~광명) 건설	-	-	-	-
		인천1호선 송도랜드마크시티 연장	107,093.0	51,021.0	56,072.0	-
		인천1호선 검단 연장	441,341.0	-	43,648.0	397,693.0
		인천2호선 검단 연장	19,396.0	11,637.0	7,759.0	-
		영종 내부순환선 1단계	19,737.0	-	-	19,737.0
		송도 내부순환선 1단계	38,652.0	19,326.0	19,326.0	-
		공항철도-서울 9호선 직결운행	211,500.0	-	-	211,500.0
		수인선~서울4호선, 분당선 직결운행	-	-	-	-
		인천발 KTX 직결	393,600.0	393,600.0	-	-
		광역철도 급행서비스	-	-	-	-
		인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대	46,000.0	-	46,000.0	-
		노후 철도시설 정비	45,000.0	-	45,000.0	-
		도시철도 무임승차 정부지원	-	-	-	-
	영종도 공항철도 운임체계 개선	400.0	-	100.0	300.0	
	교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선	14,911.0	6,196.0	8,715.0	-	
	열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입	500.0	-	500.0	-	
	남북 통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절· 병목없는 최적 도로망 구축	고속·광역도로망 구축 및 정비	890,630.0	226,820.0	149,640.0	514,170.0
		도로기능 및 위계설정	-	-	-	-
		도시간선도로망 구축 및 정비	1,829,802.2	160,332.0	1,669,470.2	-
		고속·광역 순환망 구축	-	-	-	-
		도시간선 순환망 구축	94,240.0	-	94,240.0	-
		도로복합(입체) 개발 유도	-	-	-	-
		도로구조개선	-	-	-	-
		완전도로, 공유도로 조성	-	-	-	-
		경관 및 디자인 개선 도입	300.0	-	300.0	-
		도로안전도 평가	-	-	-	-
		도로 통합유지관리 시스템 구축	-	-	-	-
		도로뉴딜(도로재생) 추진	-	-	-	-
	국가교통 시설확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통 체계개선	인천국제공항 4단계 건설	2,800,000.0	-	-	2,800,000.0
		백령공항 건설	38,454.0	38,454.0	-	-
		인천신항 개발 및 항만배후단지 조성	1,372,465.7	556,875.0	-	815,590.7
		인천항 국제여객부두 및 터미널 건설	2,514.4	525.0	-	1,989.4
		제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의	-	-	-	-
		여객선 준공영제	-	-	-	-

* “고속·광역 순환망 구축” 사업비는 “고속·광역도로망 구축 및 정비” 사업비에 포함되어 있으며, “도시간선 순환망 구축” 사업 중 간석고가교 연장 사업비는 “도시간선도로망 구축 및 정비” 사업비에 포함(중복)되어 있음

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요재원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
대중교통체계 중심통계구	승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현	여객자동차터미널 신설	133,333.0	-	-	133,333.0
		복합환승센터 구축	624,100.0	-	-	624,100.0
		버스전용차로 확대	2,550.0	-	2,550.0	-
		대중교통전용지구 도입	3,004.3	793.1	2,211.2	-
		버스공영차고지 확충	71,012.0	5,623.0	65,389.0	-
		정기이용권 버스 확대	-	-	-	-
		수요대응형 대중교통(DRT) 도입	78.0	-	-	78.0
		출퇴근 맞춤형 버스 도입	-	-	-	-
		지간선체계 보완 및 재정립	-	-	-	-
		노선신설 및 조정	-	-	-	-
		버스정류장 개선	4,250.0	-	4,250.0	-
		운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선	1,150.0	-	1,150.0	-
		종사자 안전교육 확대	2,659.0	-	2,659.0	-
		운전자 근로환경 개선	-	-	-	-
		첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대	-	-	-	-
		차내 비상탈출구·안전장치 확충	-	-	-	-
		재생타이어 사용 제한	-	-	-	-
		준공영제 개선	-	-	-	-
		요금체계 합리화 및 다양화	-	-	-	-
		합리적·객관적 재정지원체계 구축	-	-	-	-
		소형버스 확대	-	-	-	-
	안전하고 편리한 고품질 택시 서비스 구현	자율감차를 통한 공급과잉 해소	11,760.0	4,202.4	1,856.4	5701.2
		택시 (복합)승차대 설치	1,500.0	-	1,500.0	-
		택시 쉼터 확충	8,415.0	-	8,415.0	-
		공공형 택시 시범 운영	800.0	400.0	240.0	160.0
		업무용 택시 도입 및 활성화	400.0	-	400.0	-
		택시 환승할인제 도입	-	-	-	-
		침묵택시(무언접객서비스) 도입	-	-	-	-
		안심귀가 서비스 확대	143.9	143.9	-	-
		4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응	200.0	-	200.0	-
		택시내 안전시설물 확충	-	-	-	-
		운수종사자 자격관리 강화	44.0	-	44.0	-
		안전·친절교육 확대	7,875.0	-	7,875.0	-
		고령운전자 안전대책 마련 시행	-	-	-	-
		운전자 승무복장 착용 검토	-	-	-	-
		운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도	3,600.0	-	3,600.0	-
		복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련	200.0	-	200.0	-
		택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원	160,471.0	-	160,471.0	-
		요금체계 현실화	45.0	-	45.0	-
		경영 및 서비스 평가 강화	120.0	-	120.0	-
		우수회사 인증마크제 도입	1,920.0	-	1,920.0	-
		택시운행정보시스템 구축 운영	2,210.0	411.0	1,799.0	-
		전기택시 도입	-	-	-	-
		택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축	1,018.0	-	1,018.0	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요자원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
지속 가능한 교통 체계 구축	편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현	전기자동차 보급 확대	122,313.0	94,163.0	28,150.0	-
		수소자동차 도입	212,500.0	112,500.0	100,000.0	-
		친환경차 충전 인프라 확충	244.0	122.0	122.0	-
		전기버스 시범 도입 및 확대	31,455.0	13,500.0	17,955.0	-
		전기택시 시범 도입	15,356.0	7,678.0	7,678.0	-
		카셰어링 친환경성 강화	1,713.0	1,194.0	519.0	-
		경유버스의 CNG하이브리드 전환	2,340.0	1,170.0	1,170.0	-
		특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화	126,890.4	63,445.2	63,445.2	-
		공회전 제한장치 부착 확대	501.6	250.8	250.8	-
		소형화물차 친환경차 전환	21,356.7	16,316.7	5,040.0	-
		도로 분진흡입청소차 추가 도입	90,000.0	45,000.0	45,000.0	-
		경유차 배출가스 단속 강화	1,449.0	-	1,449.0	-
		미세먼지집중배출지역모니터링및	250.0	-	250.0	-
		고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)	-	-	-	-
		공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대	396.0	-	396.0	-
		에코 드라이빙 교육 확대	495.6	247.8	247.8	-
		친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대	73.2	36.6	36.6	-
		에코 드라이브 존 추가 설치	1.6	-	1.6	-
	불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성	승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경	9,740.0	-	9,740.0	-
		승용차 요일제 확대	3,351.5	-	3,351.5	-
		기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축	2,622.2	-	2,622.2	-
		대규모 교통유발시설 관리 강화	450.0	-	450.0	-
		카셰어링 기반 확대 및 활성화	1,151.0	-	1,151.0	-
		차 없는 구역 도입	-	-	-	-
		특화차로 운영	-	-	-	-
		모빌리티 매니지먼트 시행	300.0	-	300.0	-
		공공기관 중심 근무유형 다양화	770.0	369.6	-	400.4
		대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입	300.0	-	300.0	-
		민간기업 근무유형 다양화 확산 유도	-	-	-	-
		교통유발 부담금 현실화 및 홍보 강화	687.0	-	687.0	-
		교통혼잡 특별관리구역 도입	450.0	-	450.0	-
	보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성	보행자길 정비사업	2,796.2	-	2,796.2	-
		보행환경 개선사업	10,262.5	-	10,262.5	-
		보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업)	29,712.0	-	29,712.0	-
		보도공간 정비	3,086.0	1,543.0	1,543.0	-
		횡단보도 확대	2,160.0	1,080.0	1,080.0	-
		지하도 및 보행육교 정비	2,900.0	-	2,900.0	-
		도로점용허가구간 시설 정비	-	-	-	-
		보행중심 공유도로 시범 추진	-	-	-	-
		도심둘레길, 강화나들길 확충	400.0	-	400.0	-
		보행자 작동 신호기 확대	3,136.0	1,568.0	1,568.0	-
		워킹마일리지 도입	400.0	-	400.0	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요자원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
지속 가능한 교통 체계 구축	보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성	시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리)	6,000.0	-	6,000.0	-
		보행중 스마트폰 안전대책 시행	8.0	-	8.0	-
		불법 없는 보행공간 조성	-	-	-	-
		교육 및 캠페인, 홍보 지속	9,707.0	-	9,707.0	-
		보행 조례 제정	-	-	-	-
		보도 및 보행공간 설치, 정비 기준 마련, 갱신	-	-	-	-
		보행교통 실태조사 지속	600.0	-	600.0	-
		보행관련 기준마련 연구	600.0	-	600.0	-
	자전거와 함께 하는 녹색건강 도시건설	생활권역별 자전거 도로망 구축	13,974.0	-	8,140.0	5,834.0
		자전거 통행로, 횡단로 정비	-	-	-	-
		자전거 우선도로 도입	-	-	-	-
		대중교통 연계 강화	300.0	-	300.0	-
		보관시설 및 편의시설 확충	2,450.0	-	2,450.0	-
		안내체계·안내시설 정비	-	-	-	-
		공유자전거(민관협업) 도입	1,200.0	-	1,200.0	-
		공공기관 업무용 자전거 도입	200.0	-	200.0	-
		통합 홈페이지 구축 및 앱 개발	60.0	-	60.0	-
		안전교육, 캠페인, 홍보 지속	600.0	-	600.0	-
		자전거 도난 및 방지 대책 추진	-	-	-	-
		자전거 보험가입 확대	2,400.0	-	2,400.0	-
		자전거 친화 학교, 기업 조성	560.0	-	560.0	-
		공유자전거 관리기준 마련	-	-	-	-
		자전거등록제 도입	-	-	-	-
		자전거 이용실태 조사 지속	600.0	-	600.0	-
사람 우선 교통 환경 조성	2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성	어린이·노인·장애인보호구역 개선	3,874.4	923.0	2,951.4	-
		보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대	1,980.0	-	1,980.0	-
		교통정온화 시설 확대	411.8	-	411.8	-
		교차로 알리미·노면표시 설치	3,099.7	-	3,099.7	-
		컬러레인 도입 확대	12.5	-	12.5	-
		일반국도 주민보호구간 지정	200.0	80.0	120.0	-
		사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선	9,200.0	4,600.0	4,600.0	-
		보행자 횡단 안전시설 확충	3,626.2	643.1	2,983.1	-
		엘로카펫, 노란발자국 확대	645.0	-	645.0	-
		도시부 50/30사업 시행	523.2	-	523.2	-
		맞춤형 안전장구 보급	900.0	-	900.0	-
		보행중 휴대전화 사용 자제 유도	40.0	-	40.0	-
		맞춤형 교통안전 교육 시행	3,606.5	-	3,606.5	-
		교통안전 체험기회 확대 제공	-	-	-	-
		캠페인, 홍보 확대	-	-	-	-
		퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련	-	-	-	-
		교통사망사고 대응 TF운영 및 즉각 대응체계 구축	-	-	-	-
		운수업체 및 종사자 안전관리	2,240.7	560.2	560.2	1,120.3
		교통안전진단 및 점검 강화	594.0	-	594.0	-
		대형차량 ADAS 장착 확대 및 의무화	-	-	-	-
		속도·신호위반 단속 강화	980.0	-	980.0	-
		불법주정차 단속강화	732.0	-	732.0	-
		제도 개선과제 지속 발굴	300.0	-	300.0	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요재원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
사람 우선 교통 환경 조성	시민 모두가 편안한 무장애 교통 환경 구현	장애인콜택시(특장차) 확충	2,508.0	1,254.0	1,254.0	-
		장애인전용 바우처택시 확충	735.3	-	735.3	-
		저상버스 확충(중형 포함)	26,676.0	13,338.0	13,338.0	-
		카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진	525.0	-	525.0	-
		교통수단 이동편의시설 개선	1,000.0	-	1,000.0	-
		여객시설 이동편의시설 개선	7,950.0	-	7,650.0	300.0
		저상버스 도착안내서비스 시행	600.0	-	600.0	-
		보행로, 지하도, 육교 정비	11,036.0	700.0	10,336.0	-
		유호보도폭 확보 및 확대	3,086.0	1,543.0	1,543.0	-
		도로공간 단차 개선 추진	1,080.0	-	1,080.0	-
		장애물 없는 생활환경 인증 확대	-	-	-	-
		장애인콜택시 앱 개발 및 운영	16.8	-	16.8	-
		지하철 이동케어 서비스 확대	300.0	-	300.0	-
		보행자 횡단시간 단계별 연장	-	-	-	-
		교통약자 우선주차구역 도입	-	-	-	-
		이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화	60.0	-	60.0	-
		교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화	150.0	-	150.0	-
		교육, 캠페인, 홍보 지속	300.0	-	300.0	-
효율 교통 관리 체계 구축	합리적 주차 공급 및 운영 으로 교통 공간 활용 증진	마을공동주차장 시범조성	-	-	-	-
		주차공급 다양화	340,860.0	12,780.0	181,025.0	147,055.0
		간선도로 지하주차장 시범 조성	90,300.0	-	63,210.0	27,090.0
		간선도로변 시간제 주차 검토	148.0	-	74.0	74.0
		환승주차장 확충	8,950.0	-	4,475.0	4,475.0
		부설주차장 개방·공유 확대	1,363.0	-	681.5	681.5
		그린파킹사업 확대	2,509.0	-	1,254.5	1,254.5
		거주자우선주차제 추진	-	-	-	-
		아파트 부설주차장 설치 지원	314.0	-	157.0	157.0
		노상주차장 유료화	-	-	-	-
		주차장 금지·요금체계 개선	-	-	-	-
		주차장 시간상한제 도입	7.0	-	1.0	6.0
		실태조사를 통한 주차정책 개선	-	-	-	-
		중·장기 주차시책 도입 연구	100.0	-	100.0	-
		차고지 증명제 단계적 도입	-	-	-	-
		도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행	-	-	-	-
		무인단속장비 단속기준 통일	-	-	-	-
		스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립	100.0	-	100.0	-
	첨단 통신 기술 활용 교통 체계의 이동성· 안전성· 편의성 향상	불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토	1,672.0	-	1,672.0	-
		이면도로 소방차 통행로 정비	-	-	-	-
		블록단위 마을주차공동체 지원	23,122.0	11,411.0	-	11,711.0
		기존 시스템 성능 개선 및 확충	28,807.0	-	28,807.0	-
		BIT(버스정보안내기) 확충	1,930.0	-	1,930.0	-
		버스전용차로 단속시스템 확충	2,395.0	-	2,395.0	-
		IoT 기반 주차사업 지속 추진	5,600.0	2,240.0	3,360.0	-
		신호제어시스템 고도화	23,874.0	-	23,874.0	-
		교통정보제공 확대 및 고도화	2,100.0	-	2,100.0	-
		첨단요금징수시스템 도입	250.0	-	-	250.0
		교통예측·예보시스템 구축	1,775.0	-	1,775.0	-
		교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축	-	-	-	-
		버스 좌석, 노선 예약제 도입	-	-	-	-

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	소요자원(백만원)			
			합계	국비	시비	기타
효율적·안전한 교통관리체계 구축	첨단정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안전성·편의성 향상	버스운행정보통합시스템 구축	7,700.0	-	-	7,700.0
		택시운행정보시스템 구축	-	-	-	-
		주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영	100.0	-	100.0	-
		교통정책지원시스템 구축	1,100.0	-	1,100.0	-
		상시 교통량 수집체계 재구축	2,000.0	-	2,000.0	-
		교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축	1,000.0	-	1,000.0	-
		교통DB센터 구축	1,000.0	-	1,000.0	-
		표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화	-	-	-	-
		분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대	-	-	-	-
		C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속)	8,000.0	4,800.0	3,200.0	-
	녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리체계 구축	간선도로 축 개선사업 설계	-	-	-	-
		교차로 기하구조 및 차로운영 개선	831.0	-	831.0	-
		돌출형 버스정차대 확대	-	-	-	-
		신호제어전략 개선	884.8	-	884.8	-
		도시확장에 따른 연동체계 개선	103.0	-	103.0	-
		전용(우선) 신호 도입	-	-	-	-
		보행자 작동신호기 확대	-	-	-	-
		회전교차로 확대	-	-	-	-
		비보호(검용) 좌회전 확대	-	-	-	-
		도로기능 및 위계별 제한속도 정비	-	-	-	-
	효율적이고 안전한 화물물류수송체계 구축	지구단위 교통운영개선 연구	900.0	-	900.0	-
		시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발	-	-	-	-
		관내 화물공영차고지 확충 ¹⁾	54,490.0	37,058.0	8,941.0	8,491.0
		인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충	-	-	-	-
		화물물류 관계자 협의회 운영	-	-	-	-
		화물운송질서 확립	10.0	-	10.0	-
		도심 도로변 화물 조업공간 확보	-	-	-	-
		도로 수송체계 확충	72,600.0	-	-	72,600.0
		화물차 통행제한구역 재설정	-	-	-	-
		화물차 관리 및 단속체계 재정비	-	-	-	-
		경유화물차 LNG전환	-	-	-	-
		전기트럭 도입	-	-	-	-
		물류공동화	33,300.0	-	-	33,300.0

- * 관내 화물공영차고지 확충 투자비 중 2016년 기투자된 80.0백만 원(기타비용) 제외
 * 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

2 **재원조달 방안**

가. 기본방향

- KTX, GTX 등 철도사업과 타 계획의 추진사업은 해당 계획에 따라 예산 확보
- 지자체 주도 추진사업 중 국고지원 사업 예산 확보
- 중앙정부 주도 추진사업은 정부 예산 편성과정에서 검토 반영

나. 국고보조 사업의 확대

- 대규모 교통시설 혹은 법정 시설로서의 교통시설을 확충할 경우 중앙정부는 소요재원의 일부 혹은 전부를 지원하고 있으므로 법적 요건을 갖춘 교통시설을 인천광역시에 확대 도입하여 국고보조 지원

다. 교통망체계의 수익자 부담원칙 강화

- 대규모 개발지역과 타 지역을 연결하는 교통망체계는 수익자 부담원칙을 강화하여 개발사업자나 지역주민들의 교통망체계 개선비용 부담 증대
- 현재 법적 제도적으로 미흡한 개발이익금 환수제도를 정착하고, 수익자 부담금을 강화하여 교통개선을 위한 재원으로 활용

3 계획의 실효성 제고 방안

가. 세부이행과제 추진방안

- (개별사업 기본 및 실시설계 계획 수립) 각종 개선방안은 개발사업 단위로 타당성 조사와 기본 및 실시설계 등을 통해 구체적인 실행계획을 세워 추진
- (연차별 업무계획 활용) 주요업무보고시 실무부서에서 연차별 업무계획에 대한 세부이행과제 수행계획 및 계획지표 달성 여부 반영

나. 중기계획 모니터링 방안

- (도시교통 기초조사* 활용) 도시교통 현황조사 시 중기계획의 개별 계획지표 모니터링 및 이행실적 공고
 - * 기본계획 및 중기계획수립에 필요한 기초자료 조사(인천시 매년 진행)
- (중기계획 시책 모니터링) 중기계획에 대한 세부추진 시책을 시민들이 확인할 수 있도록 시청 홈페이지에 공개하고, 연차별 시행계획에 대한 성과평가를 통해 사후관리 강화
 - * 4대 정책목표 및 추진전략 상시 확인 가능하도록 홈페이지에 공개

다. 이행력 확보 방안

- 중기계획 시책평가 결과에 따라 우수 실무부서 표창 등 인센티브 제공
 - * 시책 이행실적 결과에 따라 우수부서의 경우 표창 및 포상금 지급

VII. 인천시 교통 미래상

도로, 철도, 대중교통 인프라 확충 및 도시교통체계의 기반 구축으로
교통혼잡 개선, 안전한 도로 등 시민이 편리한 교통서비스 제공

1 인천중심 교통망 구축

- (철도시설 확충) 철도 연장 4.99km 증가
- (도로시설 확충) 도로 연장 467km 증가
- (인천내 공항) 인천내 공항 1개소 증가
- (철도 수단분담률) 수단분담률 0.3% 증가

<인천중심 교통망 구축>

구 분		단위	현황	2021년	증 감
철도연장	광역철도	km	72.20	76.37	4.17
	도시철도		67.08	67.90	0.82
도로시설 확충		km	3,185	3,652	467
공항 수		개소	1	2	1
철도 수단분담률		%	10.7	11.0	0.3

2 대중교통중심 교통체계 구축

- (버스 수단분담률) 버스 수단분담률 0.1% 증가
- (버스전용차로) 버스전용차로 연장 20.8km 증가
- (복합환승센터) 복합환승센터 2개소 신규 개설
- (택시 과잉공급 해소) 택시 191대 자율감차

<인천중심 교통망 구축>

구 분	단위	현황	2021년	증 감
버스 수단분담률	%	18.9	19.0	0.1
버스전용차로	km	106.87	127.67	31.1
복합환승센터	개소	-	2	2
택시 자율감차	대	14	205	191

3 지속가능한 교통체계 구축

- (친환경자동차 보급) 친환경자동차 보급율 0.9% 증가
- (승용차 요일제) 승용차 요일제 22.6% 증가
- (보행 수단분담률) 보행 수단분담률 0.5% 감소
- (자전거 보관소) 자전거 보관장소 137개소 증가

<지속가능한 교통체계 구축>

구 분	단위	현황	2021년	증 감
친환경자동차 보급율	%	1.6	2.5	0.9
승용차 요일제	%	7.4	30.0	22.6
보행 수단분담률	%	19.5	19.0	-0.5
자전거 보관소	개소	1,963	2,100	137

주 : 2017년도 기준 친환경자동차 보급률(하이브리드 일반 차량 제외)

4 사람 우선 교통환경 조성

- (교통사고 감소) 연간 교통사고 사망자수 18명 감소
- (교통약자 배려) 장애인 콜택시 19대 증가
- (교통약자 배려) 저상버스 267대 증가

<사람 우선 교통환경 조성>

구 분	단위	현황	2021년	증 감
교통사고 사망자수	인	105	87	-18
장애인 콜택시	대	140	159	19
저상버스	대	318	585	267

5 효율적인 교통관리체계 구축

- (주차장 확보율) 주차장 확보율 4.8% 증가
- (기본교통정보 수집율) 기본교통정보 수집율 60% 증가
- (화물공영차고지) 화물공영차고지 479면 증가

<효율적인 교통관리체계 구축>

구 분	단위	현황	2021년	증 감
주차장 확보율	%	100.1	104.9	4.8
기본교통정보 수집율	%	-	60	60
화물공영차고지 확충	면	774	1,253	479

별첨 1

세부 추진과제 목록

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고
인천 중심 교통망 구축	원도심과 신도시를 하나로, 수도권·전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축	수인선 복선전철 건설	철도과	단기
		수인선 학익역 건설		단·중기
		수인선 청학역 건설		단기
		서울7호선 석남 연장		
		수도권 광역급행철도(GTX-B)		
		인천2호선 광명 연장		단·중기
		서울7호선 청라국제도시 연장		
		제2경인선(인천~광명) 건설		
		인천1호선 송도랜드마크시티 연장		단기
		인천1호선 검단 연장		
		인천2호선 검단 연장		단·중기
		영종 내부순환선 1단계		
		송도 내부순환선 1단계		
		공항철도-서울 9호선 직결운행		단기
		수인선~서울4호선, 분당선 직결운행		단·중기
		인천발 KTX 직결		
		광역철도 급행서비스		단기
		인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대		
		노후 철도시설 정비		지속
	남북통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절·병목 없는 최적도로망 구축	도시철도 무임승차 정부지원	교통정책과	단기
		영종도 공항철도 운임체계 개선		
		교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선	철도과	
		열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입	교통정보운영과	단·중기
		고속·광역도로망 구축 및 정비	도로과	지속
		도로기능 및 위계설정	교통정책과	단기
		도시간선도로망 구축 및 정비	도로과	지속
		고속·광역 순환망 구축		
		도시간선 순환망 구축		
		도로복합(입체) 개발 유도		
		도로구조개선		
		완전도로, 공유도로 조성		
		경관 및 디자인 개선 도입	교통정책과	
		도로안전도 평가		
		도로 통합유지관리 시스템 구축	도로과	단·중기
		도로뉴딜(도로재생) 추진		
	국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선	인천국제공항 4단계 건설	항공과	단·중기
		백령공항 건설		
		인천신항 개발 및 항만배후단지 조성	항만과	지속
		인천항 국제여객부두 및 터미널 건설		
		인천항 및 국가신단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의	교통정책과	단기
		여객선 준공영제	해양도서정책과	지속
		도서지역 친환경 교통수단 확충		

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고
대중교통 중심 교통 체계 구축	승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현	여객자동차터미널 신설	교통정책과	단·중기
		복합환승센터 구축		단기
		버스전용차로 확대	교통관리과	지속
		대중교통전용지구 도입	교통정책과	단·중기
		버스공영차고지 확충	버스정책과	지속
		정기이용권 버스 확대		
		수요대응형 대중교통(DRT) 도입	버스정책과, 강화군청	지속
		출퇴근 맞춤형 버스 도입	버스정책과	지속
		지간선체계 보완 및 재정립		단기
		노선신설 및 조정		지속
		버스정류장 개선		단기
		운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선	버스정책과	단기
		종사자 안전교육 확대		
		운전자 근로환경 개선		
		첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대		
		차내 비상탈출구·안전장치 확충		
		재생타이어 사용 제한		
		준공영제 개선		
		요금체계 합리화 및 다양화	교통정책과	단기
		합리적·객관적 재정지원체계 구축	버스정책과	
	소형버스 확대			
	안전하고 편리한 고품격 택시서비스구현	자율감차를 통한 공급과잉 해소	택시화물과	지속
		택시 (복합)승차대 설치		단기
		택시 쉼터 확충		지속
		공공형 택시 시범 운영		
		업무용 택시 도입 및 활성화		
		택시 환승할인제 도입		지속
		침묵택시(무언접객서비스) 도입		단기
		안심귀가 서비스 확대		단·중기
		4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응		
		택시내 안전시설물 확충		지속
		운수종사자 자격관리 강화		
안전·친절교육 확대		단·중기		
고령운전자 안전대책 마련 시행				
운전자 승무복장 착용 검토		지속		
운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도				
복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련		지속		
택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원		단기		
요금체계 현실화		지속		
경영 및 서비스 평가 강화				
우수회사 인증마크제 도입				
택시운행정보시스템 구축 운영		단·중기		
전기택시 도입				
택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축	지속			

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고
편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현		전기자동차 보급 확대	에너지정책과	지속
		수소자동차 도입		
		친환경차 충전 인프라 확충(전봇대 거치형 충전기 도입)		
		전기버스 시범 도입 및 확대	버스정책과	
		전기택시 시범 도입	택시화물과	
		카셰어링 친환경성 강화	교통정책과	
		경유버스의 CNG하이브리드 전환	버스정책과	
		특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화	대기보전과	
		공회전 제한장치 부착 확대	에너지정책과	단기
		소형화물차 친환경차 전환		
		도로 분진흡입청소차 추가 도입	대기보전과	지속
		경유차 배출가스 단속 강화		
		미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진		
		고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)	교통정책과	단기
		공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대		
지속 가능한 교통 체계 구축	불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성	에코 드라이빙 교육 확대	교통정책과	단기
		친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대		
		에코 드라이브 존 추가 설치	녹색기후과	단기
		승용차마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경	교통정책과	지속
		승용차 요일제 확대		
		기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축		
		대규모 교통유발시설 관리 강화		
		카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화		
		차 없는 구역 도입		
		특화차로 운영		
		모빌리티 매니지먼트 시행		
		공공기관 중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제)		
		대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입		
		민간기업 근무유형 다양화 확산 유도	교통정책과	단기
		교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향 및 홍보 강화)		
		교통혼잡 특별관리구역 도입	교통정책과	지속
		보행자길 정비사업		
		보행환경 개선사업		
		보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업)		
보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성		보도공간 정비	교통정책과	단기
		횡단보도 확대		
		지하도 및 보행육교 정비		
		도로점용허가구간 시설 정비		
		보행중심 공유도로 시범 추진	공원녹지과	단기
		도심둘레길, 강화나들길 확충		
		보행자 작동 신호기 확대	교통정책과	지속
		위킹마일리지 도입		
		시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리)		
		보행중 스마트폰 안전대책 시행		
		불법 없는 보행공간 조성		
		교육 및 캠페인, 홍보 지속		
		보행 조례 제정		
		보도 및 보행공간 설치, 정비 기준 마련, 갭신		
		보행교통 실태조사 지속		
		보행관련 기준마련 연구		

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진 과제), 중기(10년 이내 추진 과제), 장기(20년 이내 추진 과제)

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고
지속 가능한 교통 체계 구축	자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설	생활권역별 자전거 도로망 구축	도로과	지속
		자전거 통행로, 횡단로 정비		
		자전거 우선도로 도입		
		대중교통 연계 강화		
		보관시설 및 편의시설 확충		
		안내체계·안내시설 정비	교통정책과	단기
		공유자전거(민관협업) 도입		
		공공기관 업무용 자전거 도입		
		통합 홈페이지 구축 및 앱 개발		
		안전교육, 캠페인, 홍보 지속		
		자전거 도난 및 방지 대책 추진	도로과	지속
		자전거 보험가입 확대		
		자전거 친화 학교, 기업 조성		
		공유자전거 관리기준 마련		
		자전거등록제 도입		
		자전거 이용실태 조사 지속	교통정책과	지속
사람 우선 교통 환경 조성	2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성	어린이·노인·장애인보호구역 개선	교통정책과	지속
		보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대		
		교통정온화 시설 확대		
		교차로 알리미·노면표시 설치		
		컬러레인 도입 확대		
		일반국도 주민보호구간 지정	도로과	단기
		사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선		
		보행자 횡단 안전시설 확충		
		옐로카펫, 노란발자국 확대		
		도시부 50/30사업 시행		
		맞춤형 안전장구 보급	교통정책과	지속
		보행중 휴대전화 사용 자제 유도		
		맞춤형 교통안전 교육 시행		
		교통안전 체험기회 확대 제공		
		캠페인, 홍보 확대		
		퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련	교통관리과	단기
		교통사망사고 대응 TF운영 및 즉각 대응체계 구축		
		운수업체 및 종사자 안전관리		
		교통안전진단 및 점검 강화		
		대형차량 ADAS 장착 확대 및 의무화		
	시민 모두가 편안한 무장애 교통 환경 구현	속도·신호위반 단속 강화	교통정책과	지속
		불법주정차 단속강화		
		제도 개선과제 지속 발굴		
		장애인콜택시(특장차) 확충	교통정책과	지속
		장애인전용 바우처택시 확충	택시화물과	
		저상버스 확충(중형 포함)	버스정책과	
		카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진	장애인복지과	
		교통수단 이동편의시설 개선	교통정책과	
		여객시설 이동편의시설 개선	버스정책과	
		저상버스 도착안내서비스 시행	교통정책과	
		보행로, 지하도, 육교 정비	교통정책과	

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고
사람 우선 교통 환경 조성	시민 모두가 편안한 무장애 교통 환경 구현	유효보도폭 확보 및 확대	교통정책과	지속
		도로공간 단차 개선 추진		
		장애물 없는 생활환경 인증 확대	장애인복지과	
		장애인콜택시 앱 개발 및 운영		
		지하철 이동케어 서비스 확대		
		보행자 횡단시간 단계별 연장		
		교통약자 우선주차구역 도입	교통정책과	
		이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화 교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화 교육, 캠페인, 홍보 지속		
효율 적인 교통 관리 체계 구축	합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성	마을공동주차장 시범조성	교통관리과	단기
		주차공급 다양화		지속
		간선도로 지하주차장 시범 조성		단·중기
		간선도로변 시간제 주차 검토		단기
		환승주차장 확충		지속
		부설주차장 개방·공유 확대		단·중기
		그린파킹사업 확대		지속
		거주자우선주차제 추진		단·중기
		아파트 부설주차장 설치 지원		지속
		노상주차장 유료화		단·중기
		주차장 금지·요금체계 개선		단기
		주차장 시간상한제 도입		지속
		실태조사를 통한 주차정책 개선		단기
		중·장기 주차시책 도입 연구		지속
		차고지 증명제 단계적 도입		단기
	첨단정보통신기 술 활용 교통체계의 이동성·안전성·편 의성 향상	도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행	교통정보운영과	지속
		무인단속장비 단속기준 통일		단기
		스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립		단·중기
		불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토		지속
		이면도로 소방차 통행로 정비		단기
		블록단위 마을주차공동체 지원		지속
		기존 시스템 성능 개선 및 확충	교통정책과	지속
		BIT(버스정보안내기) 확충	교통정보운영과	단기
		버스전용차로 단속시스템 확충	교통관리과	단·중기
		IoT 기반 주차사업 지속 추진		지속
		신호제어시스템 고도화	교통정보운영과	단기
		교통정보제공 확대 및 고도화		지속
		첨단요금징수시스템 도입		단기
		교통예측·예보시스템 구축		단·중기
		교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축	교통정책과	지속
		버스 좌석, 노선 예약제 도입	버스정책과	단기
		버스운행정보통합시스템 구축	택시화물과	지속
		택시운행정보시스템 구축		단기
		주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영		단·중기
		교통정책지원시스템 구축		단기
		상시 교통량 수집체계 재구축		단·중기
		교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축		단기
		교통DB센터 구축		지속
		표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화		단·중기
		분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대		지속
		C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속)		단·중기

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

목표	세부 전략	세부추진과제(안)	시행 또는 관리부서	비고	
효율적인 교통 관리 체계 구축	녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리 체계 구축	간선도로 축 개선사업 설계	교통정책과	단기	
		교차로 기하구조 및 차로운영 개선			
		돌출형 버스정차대 확대			
		신호제어전략 개선	교통정보운영과		
		도시확장에 따른 연동체계 개선			
		전용(우선)신호 도입			
		보행자 작동신호기 확대	교통정책과		
		회전교차로 확대			
		비보호(검용)좌회전 확대			
		도로기능 및 위계별 제한속도 정비			
		지구단위 교통운영개선 연구			
		시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영관리전략 개발			
	자율주행 혼재 시대 교통운영관리전략 개발		중기		
	효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축	관내 화물공영차고지 확충	택시화물과	지속	
		인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충		단기	
		화물물류 관계자 협의회 운영		지속	
		화물운송질서 확립			
		도심 도로변 화물 조업공간 확보			
		도로 수송체계 확충		단기	
		화물차 통행제한구역 재설정			
		화물차 관리 및 단속체계 재정비			
		경유화물차 LNG전환			지속
		전기트럭 도입			단기
		물류공동화			
미래 교통 체계 혁신 선도		미래 변화를 선도하는 교통기반 구축		차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축	도로과, 교통정보운영과
	스마트 교통신호등 시스템 도입		교통정보운영과		
	청라GRT 자율주행버스 도입		버스정책과		
	빅데이터 플랫폼 개발 추진		교통정책과	단·중기	
	빅데이터 기반 정책분석시스템 구축			단기	
	교통DB시스템 및 센터 구축		교통정보운영과	지속	
	IoT 주차정보시스템 확충			단기	
	교통빅데이터 전담 부서 신설		교통정책과		
	드론 도입방안 및 기술 연구				
	교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구				

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)