

인천시 간선급행버스체계 기본구상 및 타당성조사 용역

2025.06



인천광역시

요약보고서

2025. 06

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성조사 용역

제 출 문

인천광역시장 귀하

본 보고서를 『인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성
조사 용역』 요약 보고서로 제출합니다.

2025년 06월

주 소 : 경기도 안양시 동안구 흥안대로 457-27

회사명 : (주) 신성엔지니어링

대표자 : 정 재 규



< 목 차 >

제1장 과업의 개요	3
1.1 과업 배경 및 목적	3
1.2 과업 범위	4
1.2.1 공간적 범위	4
1.2.2 내용적 범위	4
1.3 인천시 BRT 도입 필요성	4
1.4 과업 목표설정 및 과업수행과정	8
1.4.1 과업 목표설정	8
1.4.2 과업 수행 과정	8
1.5 과업 추진 경위	9
제2장 도시 및 교통현황 조사·분석	13
2.1 조사개요	13
2.1.1 조사항목 및 방법	13
2.2 교통시설 현황	14
2.2.1 도로망 현황	14
2.2.2 철도망 현황	14
2.3 도로축별 버스 운영 및 이용 현황	16
2.3.1 도로별 대중교통 노선 및 이용 현황	17
2.4 도로축별 평균 통행속도 현황	56
2.4.1 도로축별 평균 통행속도 현황	56
2.5 도로축별 교통량 현황	62
2.6 인천광역시 버스전용차로 운영현황	72
제3장 BRT 사례 분석	77
3.1 서울시 BRT	77
3.2 부산시 BRT	82
3.3 세종시 BRT	85
3.4 BRT 사업 추진 시사점	87

제4장 간선급행버스체계 노선망 기본구상	91
4.1 「BRT 종합계획 수정계획,2021」 추진 현황	91
4.1.1 종합계획 반영노선 현황	91
4.1.2 상위계획 반영 노선별 추진 현황	92
4.2 인천시 BRT 기본구상을 위한 간선급행버스체계 유형 정립	97
4.3 간선급행버스체계 도입 기준 및 노선 선정 결과	100
4.4 선행 과업 노선 선정과 비교 검토	105
4.5 청라~강서 BRT 운영 현황 및 혼용화 검토	106
제5장 장래 여건 전망 및 교통수요 예측	119
5.1 장래 사회경제지표 전망	119
5.2 장래 교통수요 예측	123
제6장 경제적 타당성 분석	135
6.1 경제성 분석의 전제	135
6.2 비용 및 경제성 분석 결과	138
6.3 노선별 사업시행효과 종합	146
제7장 간선급행버스체계추진 및 자원조달방안	151
7.1 간선급행버스체계 시행 우선순위 선정	151
7.2 우선 사업 제안 축의 추진계획	159
7.2.1 단계별 사업추진	159
7.2.2 사업 추진 효과 분석 종합	160
7.2.3 연차별 자원조달계획	160
제8장 결 론	165
8.1 현황 문제점 및 BRT 필요성 종합	165
8.2 BRT 도입 우선순위 및 효과 분석 결과	166
8.3 제2차 BRT 종합계획(26~30) 반영 건의 노선	169
제9장 참고자료	173
9.1 BRT 추가 도입 축 검토 : 자연대로 BRT	173
9.2 BRT 추가 도입 축 검토 : 축항대로~매소홀로 BRT(인천순환 3호선 연계)	176

< 표 목 차 >

<표 2-1> 조사항목 및 방법	13
<표 2-2> 도로 구간별 일반차량 평균 통행속도 현황 (첨두시 08-09시)	58
<표 2-3> 도로 구간별 일반차량 평균 통행속도 현황 (첨두시 18-19시)	59
<표 2-4> 도로 구간별 버스 평균 통행속도 현황 (첨두시 08-09시)	60
<표 2-5> 도로 구간별 버스 평균 통행속도 현황 (첨두시 18-19시)	61
<표 3-1> 2025년 기준 중앙버스전용차로 운행 현황	79
<표 3-2> 2025년 기준 중앙버스전용차로 운행 현황	84
<표 4-1> BRT 종합계획 수정계획 : 인천시 관련 BRT 반영 노선	91
<표 4-2> 「인천대로 S-BRT 개발계획 수립, 2023. 인천광역시」 : 타당성 결과	92
<표 4-3> BRT 체계시설 유형 (노선 유형에 따른 분류)	97
<표 4-4> 간선급행버스체계 축 선정 기준	100
<표 5-1> 수도권 장래 인구수 전망	119
<표 5-2> 수도권 장래 종사자수 전망	120
<표 5-3> 수도권 장래 취업자수 전망	121
<표 5-4> 수도권 장래 학생수 전망	122
<표 5-5> 시간적 범위	123
<표 5-6> 공간적 범위	124
<표 5-7> 대상노선 및 후보노선	124
<표 5-8> 인천광역시 개발계획	125
<표 5-9> 인천광역시 도로관련 교통시설계획	127
<표 5-10> 인천광역시 대중교통 교통시설계획	127
<표 5-11> 인천광역시 BRT 도입 검토 노선 선정	129
<표 5-12> 구간별 정류장별 이용수요	131
□ 현황	131
□ 미시행시	131
□ 시행시	131
<표 5-13> 수단분담률 변화	132
<표 6-1> 공사기간별 연차별 투자비율	136
<표 6-2> 경제성분석 전제조건	137
<표 6-3> 인천광역시 BRT 노선(안)	137
<표 6-4> 유사사업 공사비 원단위	138
<표 6-5> 공사비 산정 결과	139

<표 6-6> 대안별 총 사업비 산정 결과	139
□ 부가가치세 포함	139
□ 부가가치세 제외(경제성분석 적용)	140
<표 6-7> 경제성 분석 결과 종합	140
<표 6-8> 축별 경제성분석 결과	141
□ 남북축 1구간 : 부평계양대로~경원대로~남동대로	141
□ 동서축 2구간 : 경인로~구월로	142
□ 동서축 1구간 : 영종대로	143
□ 남북축 2+3구간 : 미추홀대로, 독배로	144
□ 동서축 3구간 : 원당대로	145
<표 7-1> 우선순위 선정 기준	151
<표 7-2> BRT 축 검토 종합	153
<표 7-3> 우선순위 선정 결과	155
<표 7-4> 유사사업 사업규모	159
<표 7-5> 단계별 사업추진계획	159
<표 7-6> 연차별 자원조달 계획	161

< 그림 목 차 >

<그림 1-1> 인천시 BRT 도입 필요성	7
<그림 1-2> 과업 수행 과정	8
<그림 2-1> 도로망 및 철도망 현황도	15
<그림 2-2> 주요 간선도로 버스운행 종합도(버스운행대수)	16
<그림 2-3> 침두시(08-09시) 일반차량 평균 통행속도	56
<그림 2-4> 침두시(08-09시) 버스 평균 통행속도	56
<그림 2-5> 침두시(18-19시) 일반차량 평균 통행속도	57
<그림 2-6> 침두시(18-19시) 버스 평균 통행속도	57
<그림 2-7> 인천광역시 가로변 버스전용차로 현황 위치도	73
<그림 3-1> 부산시 BRT 구축 현황	82
<그림 3-2> 세종시 BRT 노선도	85
<그림 3-3> 세종시 BRT	86
<그림 4-1> 인천발 KTX 사업 위치도	94
<그림 4-2> 계양~대장 BRT 사업 위치도	96
<그림 4-3> 인천시 BRT 차로 운영 방향	99
<그림 4-4> BRT 도입 선정 노선 축 위치도	104
<그림 5-1> 수도권 장래 인구수 전망	119
<그림 5-2> 수도권 장래 종사자수 전망	120
<그림 5-3> 수도권 장래 취업자수 전망	121
<그림 5-4> 수도권 장래 학생수 전망	122
<그림 5-5> 영향권 설정	124
<그림 5-6> 개발계획 종합도	126
<그림 5-7> 교통시설계획 종합도	128
<그림 5-8> BRT 검토 노선 위치도	129
<그림 5-9> 2030년 통행배정 결과(도로)	130
<그림 5-10> 2030년 통행배정 결과(대중교통)	130
<그림 6-1> BRT 경제성 분석 과정	135
<그림 6-2> BRT 검토 노선 위치도	137
<그림 7-1> 인천 BRT 도입 기본 구상안 종합도	157
<그림 7-2> 우선 추진 제안 축의 단계별 사업 위치도	159

제1장

과업의 개요

- 1.1 과업 배경 및 목적
- 1.2 과업 범위
- 1.3 인천시 BRT 도입 필요성
- 1.4 과업 목표설정 및 과업수행과정
- 1.5 과업 추진 경위

제 1 장 과업의 개요

1.1 과업 배경 및 목적

- 도로 공급의 한계성을 극복하고 제한된 교통인프라를 활용하여 대중교통 이용환경을 크게 개선할 수 있는 간선급행버스체계(BRT: Bus Rapid Transit) 도입으로 인천시 대중교통의 경쟁력 있는 발전을 도모하고,
- 30년이 경과한 가로변 버스전용차로(1994년 최초 도입)에 대한 전반적인 운영진단 및 발전 방안 등 노선의 합리적인 개편 방향 검토가 필요한 시점에 도달하였음
- 또한, GTX, 인천대로 일반화, 각종 개발사업 시행 등으로 인한 인천시 교통 여건 변화를 반영한 대중교통 시스템 개선 필요성이 대두하였음
- 과업의 세부적인 목적은 지상 대중교통수단인 버스 위주의 운행체계에서 신속하고 정시성 높은 BRT(중앙버스전용차로 포함) 도입을 위한 주요 축과 네트워크를 구상하여 시기별·노선별 우선순위에 따라 선도 사업을 선정하고, 선도 사업의 실효성 확보를 위해 수요예측, 개략 공사비 산정을 통해 경제적 타당성이 있는지에 대한 검토를 시행하도록 함
- 이를 통해 2025년도에 국토교통부(대도시권광역교통위원회)에서 수립하는 ‘간선급행 버스체계(BRT) 종합계획’에 대응하여 선제적으로 사업을 발굴하고, 계획 반영을 추진하도록 함
- 본 사업의 궁극적인 목적은 간선급행버스체계를 도입함으로써 대중교통이용 활성화를 통해 승용차 이용을 억제하여 탄소가스 배출을 감축함으로써 지구온난화를 방지하는데 있음

1.2 과업 범위

1.2.1 공간적 범위

- 1차적 범위(직접영향권) : 인천시 관내 도로 전체(주요 간선축 및 연계축 선별)

도로명	경인로	남동대로	백범로	장고개로	경원대로	구월로
	우현로	인주대로	부평·계양대로	인하로	매소홀로	영종대로
	자연대로	독배~비류대로	미추홀~컨벤시아대로	원당대로	봉수대로	장제로

주) 축별 위치도 및 조사, 도로현황 및 분석자료는 '제 2장 도시 및 교통현황 조사·분석' 참고

- 2차적 범위(간접영향권) : 경기도, 서울시 등 주변 도시 연계도로

1.2.2 내용적 범위

- 현황조사 및 기초조사 분석
- 관련 계획 검토 및 장래 교통수요 예측
- 간선급행버스체계(BRT) 기본구상
- 도입·운영 방안 검토
- 사업 타당성 분석 등
- 관련 계획 반영 등

1.3 인천시 BRT 도입 필요성

1) 국가정책기조 : 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021~2030), 국토교통부」

- 목표 : BRT의 보편화·친환경화·스마트화
- BRT 구축방향
 - GTX, 신도시 등 주요거점 연결 광역 간선축 형성
 - 지자체 도심 간선축 형성
- 주요 추진 과제
 - ① 환경친화적 BRT 구축
 - 친환경차 확대 및 인프라 구축
 - 친환경 정류장 설치
 - 환경친화적인 BRT 전용도로 건설
 - 대중교통중심의 도로사업 추진
 - ② BRT 서비스의 고급화·첨단화
 - ③ 스마트 모빌리티 서비스 확대
 - ④ 협력적 거버넌스 운영
 - ⑤ BRT 서비스 제고 및 추진 역량 강화
 - BRT 서비스 평가체계 구축
 - 지자체 등 BRT 추진 역량 강화

2) 인천시 BRT 필요성

- 인천광역시의 최근 5년간 자동차 등록대수는 연평균 2.31%의 증가율을 보이고 있으며, 이 중 특히 자가용 등록대수는 연평균증가율 3.57%로 증가 추이를 보이고 있음
- 또한, 교통수단별 이용 분담률 중 승용차는 연평균 7.8%로 증가하는 것에 반하여, 지상교통수단 중 대중교통 버스의 이용분담률은 연평균 -6.1%로 감소하고 있음
- 한정된 도로공간에서 이러한 승용차 증가추세는 도로교통 혼잡을 가중시켜 시민들의 이동 효율성을 저하시킬 뿐만 아니라, 이에 따른 대기 오염과 에너지 낭비 이슈까지 연결됨
- 자가용 중심의 교통체계는 도로 용량을 초과하는 교통량을 발생시켜 교통정체를 심화시키고, 환경오염 및 에너지 낭비를 동반함에 따라 대중교통 중심의 도로교통체계로의 전환이 필요함
- 대중교통은 동일한 도로 공간에서 더 많은 인원을 수송할 수 있어 도로 이용 효율성을 높이고, 교통 혼잡을 완화할 수 있으며, 대중교통 이용 증가는 온실가스 배출 감소와 도시 환경 개선에도 긍정적인 영향을 미침
- 이에 따라 대중교통 중심의 도로교통체계로 전환하기 위한 여러 가지 정책 중 하나인 BRT 중앙버스 전용차로를 추진할 필요성이 있음
- 인천광역시의 경우 대중교통 활성화를 위하여 1994년부터 가로변 버스전용차로를 운영하고 있으며, 현재 총 11개 구간에 설치·운영 중임
- 그러나 시간이 지나면서 운영 실효성이 저하되고 있으며, 이에 대한 개선이 필요한 상황임
- 가로변 버스전용차로는 본래 버스의 정시성과 통행속도를 향상시키기 위하여 설치된 시설이나, 현재 인천광역시의 가로변 버스전용차로는 다음의 문제점을 보이고 있음
 - 첫째, 전용차로 내 내 불법 주정차가 빈번하게 발생하고 있으며, 특히 상업지구와 주거지 인근 구간에서는 불법 주정차 차량으로 인해 버스의 통행이 크게 방해받고 있음

- 둘째, 우회전 차량이 많은 교차로 구간에서는 버스 전용차로의 원활한 통행이 지속적으로 차단되고 있음. 즉, 일반 차량이 우회전 대기 시 전용차로를 점유하는 현상이 빈번해 버스 흐름이 끊기고 있음
- 셋째, 전용차로 차선 현황을 보면, 전체 중 점선 구간이 37km(57%)로 실선 구간 28km보다 많은 비중을 차지하고 있으며, 점선 구간에서는 일반 차량의 진입이 허용되어 전용차로 기능이 약화되는 문제가 있음
- 넷째, 버스전용차로 단속을 위해 설치된 CCTV 카메라가 택시 차량을 단속하면서 지속적인 민원이 발생하고 있음. 택시 업계는 승객 승하차를 위해 가로변 정차가 불가피하다는 입장이며, 이에 따라 단속의 형평성과 필요성에 대한 논란이 이어지고 있음
- 이러한 운영상의 문제로 인하여 가로변 버스전용차로는 버스 정시성 확보와 통행속도 향상이라는 본래 목적 달성을 이루지 못하고 있으며, 실제로 버스의 통행속도 저하와 운행 시간 변동성은 시민들의 대중교통 이용 만족도를 떨어뜨리고 있으며, 이에 따라 버스는 시민들로부터 점차 외면당하고, 결과적으로 자가용을 선호하게 됨
- 따라서, 이와 같이 현재 운영되고 있는 유명무실한 가로변 버스전용차로의 문제점을 획기적으로 개선하기 위하여 BRT 중앙버스전용체계를 도입함으로써 버스의 정시성과 통행속도를 향상시키고, 더불어 교통약자를 중심으로한 안전한 BRT 체계시설로 구축하여 모든 사람이 이용하기 편리한 도로교통 대중교통시스템을 도입하도록 함

1) 승용차 위주 도로 교통혼잡 가중 → 대중교통중심 도로교통체계 전환

① 자가용 등록대수 증가 추이로 도로 지·정체 현상 가중 예상



② 자가용 등록대수 증가 추이로 도로 지·정체 현상 가중 예상



주) 각 연도 통계연보

2) 현재 가로변 버스전용차로 운영 실질적 기능 저하

○ 1994년 개통 이후 현재 11개 구간 운영 중

- 전용차로 내 불법 주정차 빈번하게 발생
- 우회전 차량이 많은 곳에서 전용차로 버스의 원활한 통행 방해
- 전용차로 차선 현황 : 점선 구간 37km, 실선구간 28km로 점선구간 비중이 많음(57%)
- 전용차로 CCTV 단속카메라에 택시차량 단속에 의한 지속적인 민원 발생



⇒ 가로변 버스전용차로의 정시성, 통행속도 저하 등 실효성 떨어짐

이에 따라, BRT 중앙버스전용차로를 도입하여 지상대중교통인 버스를 중심으로 교통체계를 재편하고, 기존 가로변 버스전용차로의 문제점을 해결

<그림 1-1> 인천시 BRT 도입 필요성

1.4 과업 목표설정 및 과업수행과정

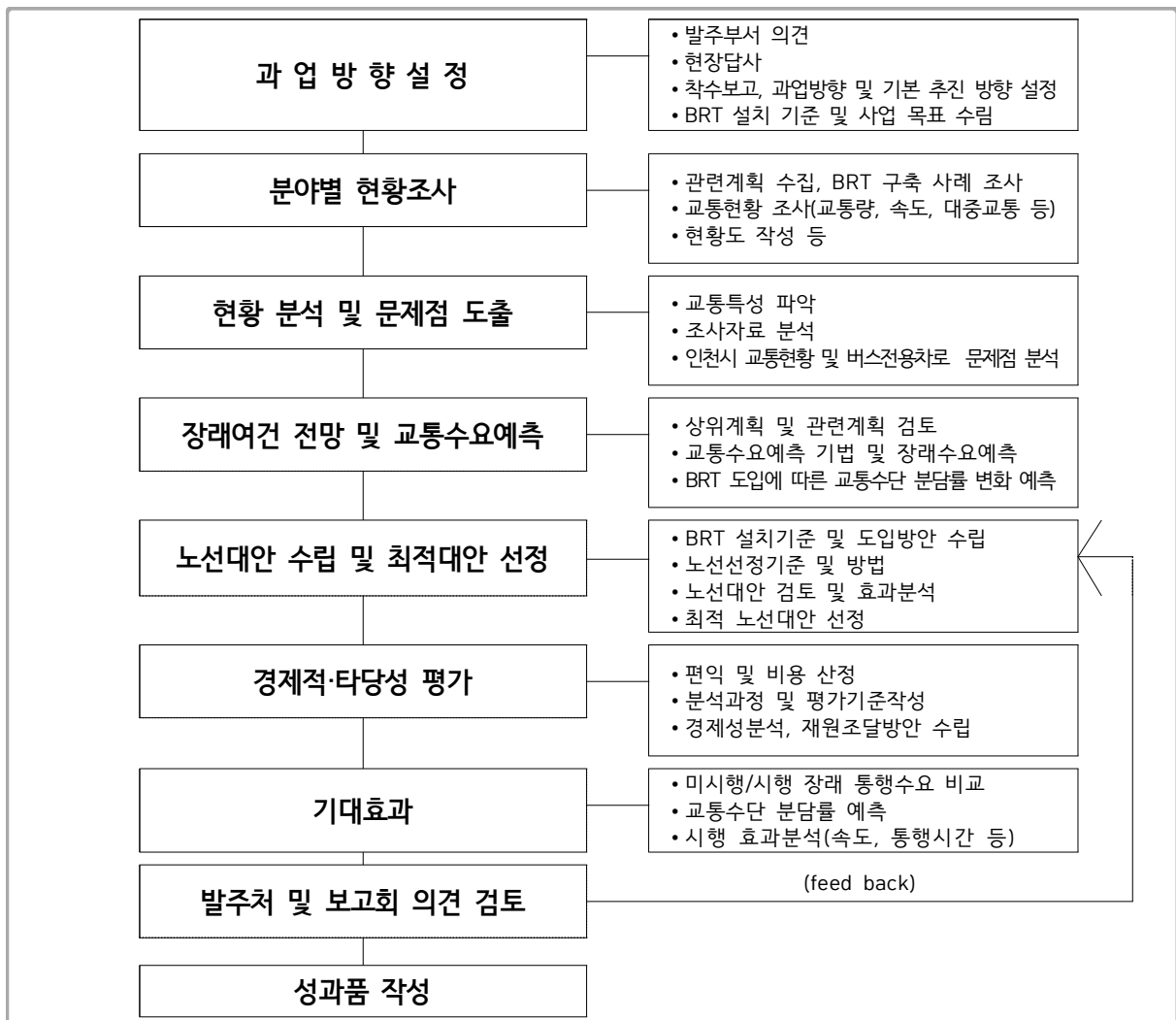
1.4.1 과업 목표설정

- 본 과업은 제시된 과업지시서의 관계법령, 규칙 규정 및 지침에 따라 간선급행버스체계(BRT) 구축에 부합되도록 과업수행의 목표를 설정함

과업수행의 목표 설정

- 안전하고 정시성이 높은 간선급행버스체계 도입
- 도로 공급의 한계성 극복 및 경제적인 대중교통체계 시설 설치
- BRT를 중심으로 인천시 전체 대중교통 간선 네트워크 구상
- 타수단과의 연계 등으로 시너지 효과 기대되는 BRT축 계획

1.4.2 과업 수행 과정



<그림 1-2> 과업 수행 과정

1.5 과업 추진 경위

구 분	내 용
2023년	<ul style="list-style-type: none"> • 인천연구원, 「인천시 중앙버스전용차로 추진 연구」
2024년	<ul style="list-style-type: none"> • 인천광역시 버스운송사업조합, 「인천광역시 버스전용차로 운영실태 분석 및 발전방안 수립 연구」
2024년 10월 07일	<ul style="list-style-type: none"> • 과업 착수 <p>「인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본 구상 및 타당성 조사」</p>
2024년 11월 15일	<ul style="list-style-type: none"> • 과업 착수보고회 개최
2024년 12월 ~ 2025년 02월	<ul style="list-style-type: none"> • 현황조사 • BRT 도입방향 검토 및 협의 • BRT 검토축 기본구상 및 수요예측 <ul style="list-style-type: none"> - 도심 주요 간선도로(가로변 버스전용차로 운영 축 포함) - 신도시 주요 간선도로 등
2025년 3월 14일	<ul style="list-style-type: none"> • 중간보고회 개최
2025년 4월 ~ 5월	<ul style="list-style-type: none"> • 사업노선별 시행우선순위 • 선도사업 추진 축 경제적 타당성 분석 • 재원조달계획
2025년 5월	<ul style="list-style-type: none"> • 최종보고회 개최 • 최종성과품 제출 및 과업 준공
향후계획	<ul style="list-style-type: none"> • 2025년: 대도시권 광역교통위원회 협의 • 2025년~2026년 : 「제2차 BRT종합계획(26-30) 수립, 국토교통부」에 인천시 BRT 노선 반영 • 2026년~2027년 : 인천시 BRT 선도사업 축 개발계획 수립 용역 수립 • 2028년 : 기본 및 실시설계 용역 수립 • 2029년 : BRT 공사 시행 • 2030년 : 개통

제2장

도시 및 교통현황 조사·분석

- 2.1 조사개요
- 2.2 교통시설 현황
- 2.3 도로축별 대중교통 운영 및 이용 현황
- 2.4 도로축별 평균통행속도 현황
- 2.5 도로축별 교통량 현황
- 2.6 인천광역시 버스전용차로 운영 현황

제2장 도시 및 교통현황 조사·분석

2.1 조사개요

2.1.1 조사항목 및 방법

- 교통현황조사는 과업노선 축과 주변지역의 교통특성 및 지역 여건 등의 특성을 파악·분석하고 수집된 자료를 바탕으로 기존의 교통관련 조사 자료와 비교·검증 및 상호보완을 통하여 BRT도입 축 구상을 위한 기초 자료로 활용하는데 목적이 있음

<표 2-1> 조사항목 및 방법

구분	활용자료	기준연도	비고
1. 교통량	인천광역시 교통정보센터 도시교통기초조사	2023년	직접조사
2. 통행속도	일반차량 인천광역시 교통정보센터 도시교통기초조사	2023년	직접조사
	노선버스 인천광역시 교통정보센터 버스노선별 구간별운영시간	2023년	
3. 버스 운영개통현황	인천광역시 버스정보시스템	2024년	직접조사
4. 대중교통 이용자수 현황	인천광역시 교통정보센터 통계정보 '대중교통 통계' (노선별·정류장별 자료 분석)	2024년	직접조사
	인천광역시 교통정보센터 시간대별 구분 0~7시, 7~8시, 8~9시 9~12시, 12~17시 17~18시, 18~19시, 19~24시	2024년	직접조사
5. 버스교통사고 현황	도로교통공단 교통사고 분석시스템(TAAS)	2024년	직접조사
	버스운송사업조합(내부자료)	2024년	인천버스운송사업조합 자료 조사
6. 지하철 재차인원 및 혼잡도	인천 지하철 1호선, 2호선, 도시철도 1호선, 7호선 각 역사별 승차, 하차 인원	2024년	인천교통공사, 서울교통공사, 한국철도공사 등 자료 조사
7. 교차로별 신호운영 현황	교차로별 TOD 자료	2024년	도로교통 공단 자료 조사
8. 교통시설물조사	교통 및 도로시설 현황 파악 (도로 기하구조, 도로운영상태 등)	2024년, 2025년	직접조사

2.2 교통시설 현황

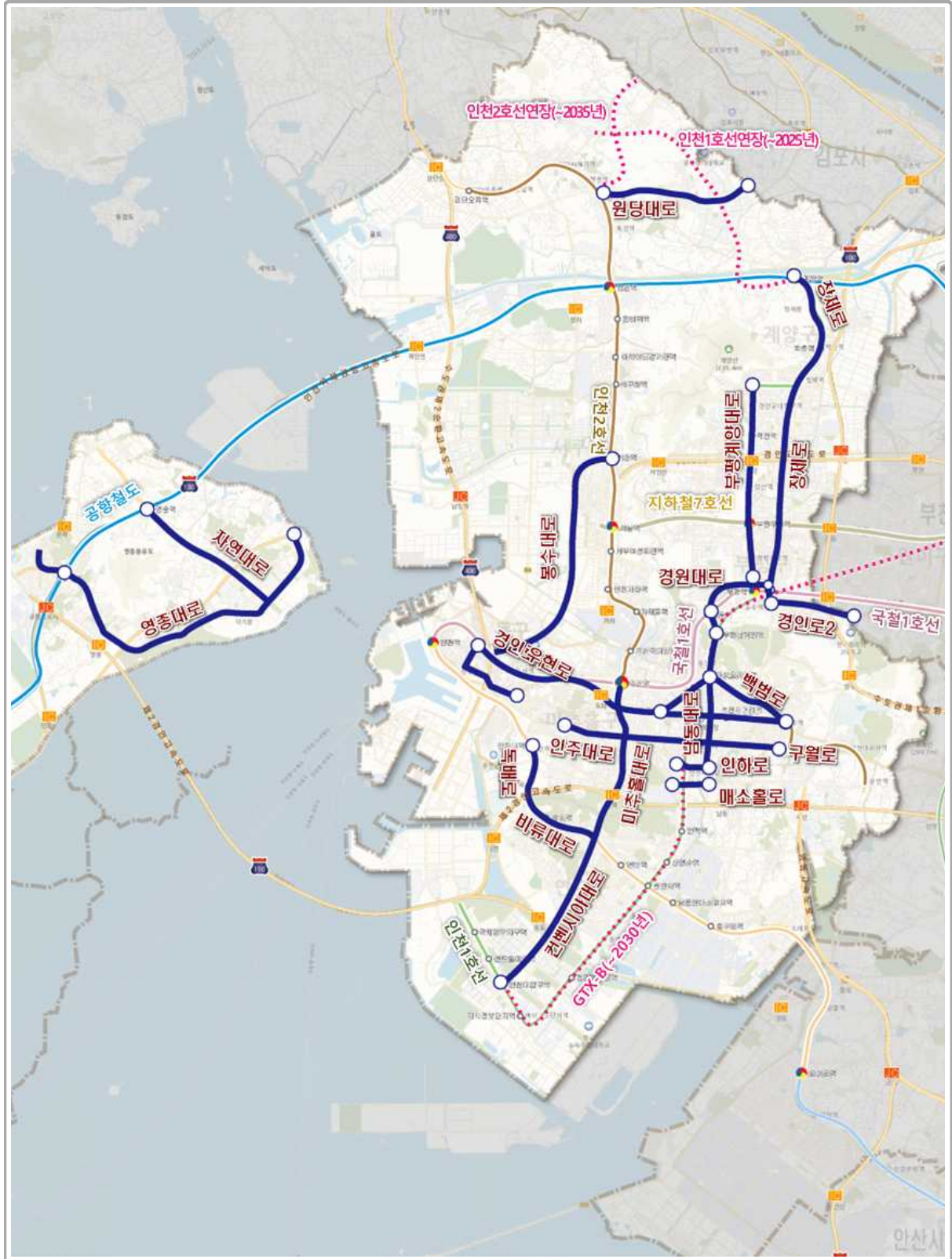
2.2.1 도로망 현황

- 인천시 주요간선도로는 경인로, 남동대로, 인주대로, 부평·계양대로 등은 6~8차로 설치·운영구간으로 차로수 및 차로폭 넓은

구분	도로명	연장(km)	차로수(양방향)	도로폭 (m)	비고
1	경인로	20.8	6~8	30~37	국철 1 호선
2	남동대로	5.2	6~8	35~40	인천 1 호선
3	백범로	4.8	6~8	35	인천 1 호선
4	장고개로	0.6	6	30	-
5	경원대로	5.6	6	30~34	국철 1 호선
6	구월로	7.4	6~8	28~35	인천 2 호선
7	우현로	4.4	6	30	국철 1 호선
8	인주대로	12.0	8	40	인천 1 호선
9	부평·계양대로	12.0	7~8	39~40	인천 1 호선, 지하철 7 호선
10	인하로	0.93	6	30~35	-
11	매소홀로	0.94	6	30	-
12	영종대로	11.37	8~10	40	공항철도
13	자연대로	7.13	6~8	40	공항철도
14	독배~비류대로	4.0	6~8	30~32	-
15	미추홀~컨벤시아대로	9.6	5~10	20~45	경인선
16	원당대로	4.3	8~9	36~45	인천 1 호선, 인천 2 호선
17	봉수대로	7.1	8	38	-
18	장제로	12.7	4~6	20~30	-

2.2.2 철도망 현황

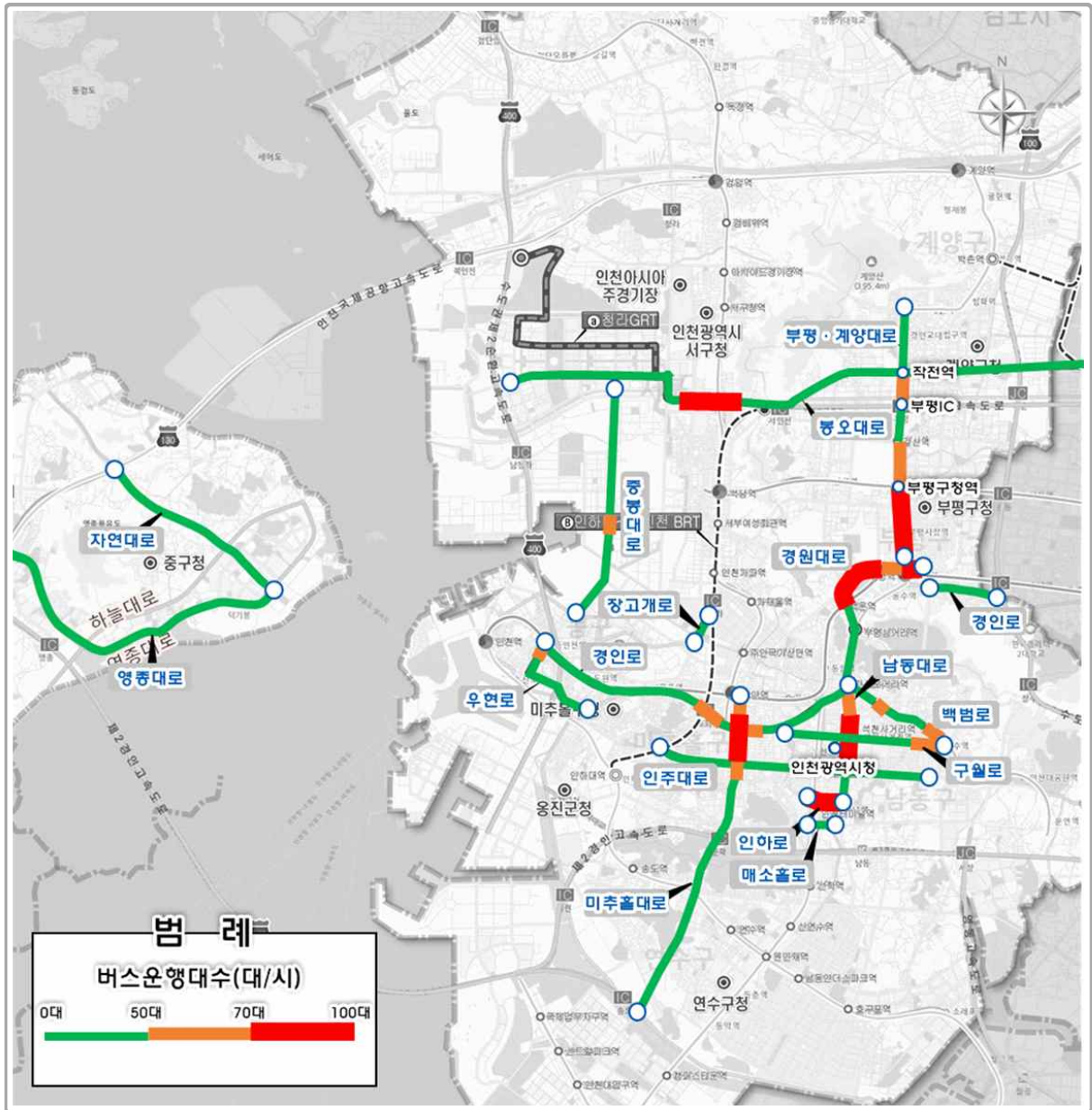
구분	기점	종점	운영사	비고
국철1호선	연천역	인천역, 신창역, 서동탄역, 광명역	한국철도공사, 서울교통공사	-
인천1호선	계양역	송도달빛축제공원역	인천교통공사	-
인천2호선	검단오류역	운연역	인천교통공사	-
지하철 7호선	장암역	석남역	서울교통공사, 인천교통공사	-
공항철도	서울역	인천공항2터미널역	공항철도(주)	-



<그림 2-1> 도로망 및 철도망 현황도

2.3 도로축별 버스 운영 및 이용 현황

- 도로별 평균 노선수는 인하로가 22개의 노선으로 가장 많고, 그 다음 남동대로, 경원대로, 부평·계양대로 순으로 노선수가 가장 많음
- 도로별 평균 버스운행대수는 인하로가 103대/시로 가장 많으며, 경원대로 62대/시, 부평·계양대로 56대/시, 남동대로 64대/시 등 시간당 50대/시 이상 운행 중임



<그림 2-2> 주요 간선도로 버스운영 종합도(버스운행대수)

2.3.1 도로별 대중교통 노선 및 이용 현황

가. 경인로

1) 노선현황

- 경인로 버스노선은 총 51개 노선으로 간선버스 22개 노선, 지선버스 20개 노선, 광역버스 3개 노선, 좌석버스 6개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석	일반
노선(개)	51	22	20	3	6	0
운행대수(대/시)	283	137	131	11	4	0

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
2	간선	효성동동화운수차고지	월미도(시티투어)	7	9
4	간선	송도제2차고지	가좌동차고	12	5
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
8A	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3
12	간선	항동7가버스차고지(삼거리)	금마초등학교	7	9
15	간선	가좌동차고	서창공영차고지	8	8
16	간선	송도제2차고지	가좌동차고지	15	4
21	간선	서창공영차고지	만석비치타운	15	4
22	간선	원진운수차고지	신명아파트·대우3차아파트	12	5
23	간선	항동7가버스차고지	부개역	8	8
26	간선	가좌동차고	도화e편한세상아파트	14	5
28-1	간선	가좌동차고	미추홀구청	12	5
30	간선	왕길동(기점)	송내역남부	8	8
33	간선	장수공영차고지	인하대병원	10	6
34	간선	무지개아파트(동남아파트)	휴먼시아1단지	9	7
37	간선	삼산고등학교(미래타운4단지)	수현마을	17	4
45	간선	월미도	청천동차고지	7	9
55	간선	동막역(3번출구)	주안역	19	4
62	간선	서창공영차고지	동인천역	7	9

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
63	간선	청라BRT차고지입구	동춘동종점	16	4
82	간선	신흥교통	동인천역북광장	13	5
111-2	간선	동춘동차고지	굴포천역(부평농협)	11	6
306	좌석	십정동차고지	왕산차고지	18	0
306a	좌석	서부공단입구	인천공항T1(3층13번)	15	0
506	지선	원창동차고지	명가빌라(회차)	13	5
511	지선	독배로317번길(삼거리)	주안역환승정류장	3	20
512	지선	인하대후문	삼성빌라(종점)	26	3
517	지선	윤성아파트(인항고교)	동인천	19	4
518	지선	종점(병무청)	주안역	8	8
519	지선	윤성아파트(인항고교)	동인천	18	4
521	지선	옥련중학교	동인천	9	7
532	지선	꿈에그린아파트	동암남부역	9	7
533	지선	만수신동아아파트.동인천 고	동암남부역	5	12
535	지선	뒷방죽들	동암남부역	10	6
536	지선	인천대공원후문(장수동)	동암남부역	8	8
537	지선	남동국가산업단지입구	동암남부역	11	6
538	지선	대토단지앞	동암남부역	8	8
561	지선	희망체육공원입구	부평시장(한남프라자)	10	6
568	지선	2001아울렛부평점	동암남부역	10	6
592	지선	인천골프백화점.삼익제약	경북예식장	8	8
790a	좌석	장수공영차고지	영흥버스터미널	0	0
790b	좌석	장수공영차고지	영흥버스터미널	0	0
800	좌석	강화터미널	문학경기장(X계임장)	25	3
801	좌석	강화터미널	문학경기장(X계임장)	240	1
1400	광역	인천터미널	서울역	20	3
1601	광역	인하대후문	서울역	40	2
9100	광역	송의역(1번출구)	강남역서초현대타워앞	10	6
인천e음11	지선	송월동동화마을	경남아파트	22	3
인천e음21	지선	만석비치타운	미래빌라	23	3
인천e음22	지선	만석비치타운	도원고개.동구청방향	27	3
인천e음31	지선	힐스테이트학익104동앞	주안역환승정류장	16	4

3) 정류장별 이용자수

(1) 동인천역앞교차로→부평사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
35184	배다리청과물시장	147	10
35183	인천정보과학고등학교	184	13
35180	도원동행정복지센터	107	7
35176	도원역(인천축구전용경기장)	270	19
37313	송의목공예마을앞	303	21
37339	제물포역(동양빌딩)	49	3
37496	제물포역	1299	91
37362	수봉공원.인천수봉문화회관입구	451	32
37366	도화초등학교.수봉도서관	264	18
37356	도화IC	913	64
37329	제일시장	360	25
37514	주안사거리	110	8
37334	시민공원.문화창작지대	654	46
37346	시민공원(문화창작지대)역	1266	89
37365	석바위	837	59
37384	석바위시장	192	13
39319	KT인천지사	291	20
39346	남동새마을금고	101	7
39396	주원고개	127	9
39460	간석오거리	549	38
39484	보훈회관	156	11
39489	부평삼거리	402	28

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 부평사거리→동인천역앞교차로

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
35188	동인천	953	67
35186	배다리	431	30
36002	인천정보과학고등학교	95	7
36128	도원동행정복지센터	5	0
36001	도원고개(도원역)	141	10
37549	도원역(인천축구전용경기장)	56	4
37315	송의목공예마을앞	228	16
37498	제물포역	717	50
37355	제물포역	2031	142
37369	수봉공원.인천수봉문화회관입구	299	21
37367	도화초등학교.수봉도서관	435	30
37340	도화1동행정복지센터	423	30
37330	주안사거리	657	46
37468	시민공원.문화창작지대	74	5
37344	시민공원(문화창작지대)역	915	64
37358	주안현대아파트.지웰에스테이트	651	46
37370	석바위	1916	134
37378	석바위시장	97	7
37415	KT인천지사	227	16
39343	남동새마을금고	125	9
39377	주원고개	50	4
39399	경복예식장	378	26
40032	인천교통공사	1408	99
40056	십정2동행정복지센터	185	13
40066	부평삼거리역	374	26

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(3) 동소정사거리→황골삼거리방면

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
40184	동수교회	6	0
40902	구도일주유소	5	0
40194	그린힐아파트.e편한세상아파트	14	1
40199	부개농협	18	1
40923	부개사거리	16	1
40207	일신시장	132	9

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(4) 황골삼거리방면→동소정사거리방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 승차인원 (오전 07~08시)
40186	부평6동 우체국	39	3
40195	계량소	77	5
40201	부개농협	78	5
40210	일신시장	155	11
40219	송내고등학교	87	6

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

나. 남동대로

1) 노선현황

- 남동대로 버스노선은 총 24개 노선으로 간선버스 11개 노선, 지선버스 7개 노선, 광역버스 2개 노선, 좌석버스 4개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	24	11	7	2	4
운행대수(대/시)	133	73	43	4	13

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수(대/시)
6	간선	송도공영차고지	남동체육관	10	6
6-1	간선	송도공영차고지	남동체육관(체조경기장)	10	6
11	간선	가좌동차고	문학경기장(월드컵경기장)	9	7
22	간선	원진운수차고지	신명아파트.대우3차아파트	12	5
33	간선	장수공영차고지	인하대병원	10	6
36	간선	장수공영차고지	항동7가버스차고지	5	12
42	간선	청라BRT통합차고지	승기2교	16	4
45	간선	월미도	청천동차고지	7	9
82	간선	신흥교통	동인천역북광장	13	5
103	간선	동춘동차고지	상정중학교	9	7
111-2	간선	동춘동차고지	굴포천역(부평농협)	11	6
303	좌석	십정동차고지	인천공항T1(3층13번)	14	5
304	좌석	십정동차고지	운서역	17	4
532	지선	꿈에그린아파트	동암남부역	9	7
534	지선	장수공영차고지	롯데백화점(인천터미널)	8	8
535	지선	뒷방죽들	동암남부역	10	6
536	지선	인천대공원후문(장수동)	동암남부역	8	8
537	지선	남동국가산업단지입구	동암남부역	11	6
540	지선	540번종점	남동중학교	14	5
566	지선	염전공원	시청광장입구	20	3
800	좌석	강화터미널	문학경기장(X게임장)	25	3
801	좌석	강화터미널	문학경기장(X게임장)	240	1
1300	광역	힐스테이트레이크송도2차(201동)	서울역	60	1
1400	광역	인천터미널	서울역	20	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 남동경찰서사거리

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
39423	간석오거리(인천웨딩홀)	1186	83
39746	올리브백화점	507	35
39364	올리브백화점	469	33
39334	간석금호어울림아파트	941	66
39286	구월중학교	697	49
39250	길병원	2826	198
39212	길병원사거리	742	52
39201	성리초등학교	341	24

(2) 간석오거리방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
39597	간석오거리	146	10
39406	간석오거리(인천웨딩홀)	288	20
39747	올리브백화점	799	56
39589	올리브백화점	586	41
39333	간석래미안.자이	558	39
39281	구월중학교	1039	73
39590	길병원	2608	183
39216	길병원사거리	718	50
39200	성리초등학교	760	53

주 : 오전첨두시 이용승객 = 일일이용승객수 * 첨두보정계수

다. 백범로

1) 노선현황

- 백범로 버스노선은 총 13개 노선으로 간선버스 8개 노선, 지선버스 4개 노선, 좌석 버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	13	8	4	0	1
운행대수(대/시)	90	54	34	0	2

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
11	간선	가좌동차고	문학경기장(월드컵경기장)	9	7
15	간선	가좌동차고	서창공영차고지	8	8
30	간선	왕길동(기점)	송내역남부	8	8
33	간선	장수공영차고지	인하대병원	10	6
34	간선	무지개아파트(동남아파트)	휴먼시아1단지	9	7
37	간선	삼산고등학교(미래타운4단지)	수현마을	17	4
62	간선	서창공영차고지	동인천역	7	9
103-1	간선	십정동차고지	동춘동차고지	13	5
303-1	좌석	십정동차고지	인천공항T2(10)번출입구(3층)	34	2
533	지선	만수신동아아파트.동인천고	동암남부역	5	12
534	지선	장수공영차고지	롯데백화점(인천터미널)	8	8
538	지선	대토단지앞	동암남부역	8	8
539	지선	백운역	부평농장사무소	11	6

3) 정류장별 이용자수

(1) 만수주공사거리방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
39405	뗏마루어린이공원.신화아파트	160	11
39428	만수소방서	309	22
39425	만수3동주민센터	672	47
39422	간석사거리(상인천중학교)	457	32
39434	간석시장	454	32
39437	간석시장	565	40
39444	간석오거리(교원공제조합)	1260	88

(2) 간석오거리방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
39401	만수주공1단지	119	8
39420	만수북초등학교	224	16
39433	만수소방서	1162	81
39427	만수3동주민센터	1092	76
39426	간석사거리(상인천중학교)	1123	79
39436	간석시장	1990	139
39446	목화예식장	568	40
39448	목화예식장	480	34

주 : 오전첨두시 이용승객 = 일일이용승객수 * 첨두보정계수

라. 송림로

1) 노선현황

- 송림로 버스노선은 총 8개 노선으로 간선버스 7개 노선, 좌석버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석	일반
노선(개)	8	7	0	0	1	0
운행대수(대/시)	39	36	0	0	3	0

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
7	간선	청라BRT차고지입구	동인천역북광장	17	4
12	간선	항동7가버스차고지(삼거리)	금마초등학교	7	9
13	간선	신흥교통	검암역(원당방면)	18	4
14	간선	항동7가버스차고지	오조산공원	11	6
24	간선	항동7가버스차고지(삼거리)	금강마을	10	6
800	좌석	강화터미널	문학경기장(X게임장)	25	3
24-1	간선	가좌동차고	청라국제도시역(서부산단방향)	18	4
67-1	간선	가좌동차고	부개역	20	3

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

3) 정류장별 이용자수

(1) 인천교삼거리 → 가좌IC앞삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
42008	kg스틸	95	7
36108	인천의료원	326	23

(2) 가좌IC앞삼거리 → 인천교삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
42007	성보공업	66	5
36107	인천의료원	510	36

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

마. 경원대로

1) 노선현황

- 경원대로 버스노선은 총 40개 노선으로 간선버스 18개 노선, 지선버스 15개 노선, 광역버스 2개 노선, 좌석버스 4개 노선, 일반버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석	일반
노선(개)	40	18	15	2	4	1
운행대수(대/시)	258	114	102	6	21	15

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
1	간선	인천성모병원종점지주차장	인천성모병원종점지주차장	12	5
2	간선	월미도(시티투어)	월미도(시티투어)	7	9
10	간선	삼산주공1단지(상가앞)	삼산주공1단지(상가앞)	13	5
11	간선	문학경기장(월드컵경기장)	문학경기장(월드컵경기장)	9	7
12	간선	금마초등학교	금마초등학교	7	9
14-1	간선	인천나비공원	인천나비공원	9	7
20	간선	문화교회	문화교회	11	6
23	간선	부개역	부개역	8	8
24-1	간선	청라국제도시역(서부산단방향)	청라국제도시역(서부산단방향)	18	4
30	간선	송내역남부	송내역남부	8	8
34	간선	휴먼시아1단지	휴먼시아1단지	9	7
35	간선	청천푸르지오아파트	청천푸르지오아파트	14	5
43	간선	인천성모병원종점지주차장	인천성모병원종점지주차장	13	5
45	간선	청천동차고지	청천동차고지	7	9
46	간선	두산아파트	두산아파트	13	5
47	간선	서창공영차고지	서창공영차고지	16	4
88	일반	대장공영차고지	대장공영차고지	4	15
111b	좌석	인천공항T1(3층13번)	인천공항T1(3층13번)	10	6
111	좌석	왕산차고지	왕산차고지	12	5
111-2	간선	굴포천역(부평농협)	굴포천역(부평농협)	11	6

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
112	간선	동춘동차고지	동춘동차고지	12	5
551	지선	부평역	부평역	10	6
556	지선	범양아파트	범양아파트	13	5
557	지선	부평시장(한남프라자)	부평시장(한남프라자)	9	7
557a	지선	부평시장(한남프라자)	부평시장(한남프라자)	30	2
558	지선	부평역	부평역	15	4
560	지선	부평역(27번출구)	부평역(27번출구)	7	9
561	지선	부평시장(한남프라자)	부평시장(한남프라자)	10	6
565	지선	부평역	부평역	11	6
568	지선	동암남부역	동암남부역	10	6
570	지선	부평시장(가구의거리)	부평시장(가구의거리)	8	8
574	지선	부평역(27번출구)	부평역(27번출구)	5	12
579	지선	부평역	부평역	5	12
582	지선	부평역	부평역	12	5
585	지선	부평역	부평역	10	6
586	지선	부평역(12번출구)	부평역(12번출구)	8	8
302	좌석	인천공항T1(3층13번)	인천공항T1(3층13번)	9	7
302b	좌석	서부공단입구	서부공단입구	20	3
9500	광역	시민의숲.양재꽃시장	시민의숲.양재꽃시장	25	3
1400	광역	서울역	서울역	20	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 부평사거리방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객(오전 07~08시)
40232	굴다리오거리	542	38
40781	부평역(12번출구)	1243	87
40197	부평역(북인천우체국)	1759	123
40192	부평역(CU편의점)	1282	90
40181	부원중학교	966	68
40162	2001아울렛	384	27
40154	2001아울렛	132	9
40112	현대아파트	1313	92
40080	백운역	893	63
40887	부평사거리	55	4
40073	부평사거리	96	7

(2) 굴다리오거리 방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객(오전 07~08시)
40231	굴다리오거리	568	40
40927	부평역	629	44
40209	부평역	1453	102
40196	부평역(대한극장)	532	37
40190	부평역	380	27
40789	부원중학교	476	33
40159	2001아울렛	1081	76
40788	현대아파트	1323	93
40094	백운역(파출소)	5	0
40079	백운역	522	37
40074	부평사거리	451	32

주 : 오전첨두시 이용승객 = 일일이용승객수 * 첨두보정계수

바. 구월로

1) 노선현황

- 구월로 버스노선은 총 21개 노선으로 간선버스 11개 노선, 지선버스 3개 노선, 광역버스 2개 노선, 좌석버스 5개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	21	11	3	2	5
운행대수(대/시)	100	72	14	8	6

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
6	간선	송도공영차고지	남동체육관	10	6
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
11	간선	가좌동차고	문학경기장(월드컵경기장)	9	7
22	간선	원진운수차고지	신명아파트.대우3차아파트	12	5
30	간선	왕길동(기점)	송내역남부	8	8
33	간선	장수공영차고지	인하대병원	10	6
36	간선	장수공영차고지	항동7가버스차고지	5	12
37	간선	삼산고등학교(미래타운4단지)	수현마을	17	4
46	간선	신흥교통입구	두산아파트	13	5
535	지선	뒷방죽들	동암남부역	10	6
540	지선	540번종점	남동중학교	14	5
566	지선	염전공원	시청광장입구	20	3
790	좌석	장수공영차고지	영흥버스터미널	40	2
800	좌석	강화터미널	문학경기장(X게임장)	25	3
801	좌석	강화터미널	문학경기장(X게임장)	240	1
1601	광역	인하대후문	서울역	40	2
9100	광역	송의역(1번출구)	강남역서초현대타워앞	10	6
6-1	간선	송도공영차고지	남동체육관(체조경기장)	10	6
790a	좌석	장수공영차고지	영흥버스터미널	0	0
790b	좌석	장수공영차고지	영흥버스터미널	0	0
8a	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 만수주공사거리 → 석바위사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
39388	만수역	14	1
39376	현광아파트(호산부인과)	1120	78
39358	효성상아아파트	672	47
39350	모래내시장	405	28
39909	모래내시장역(2번출구)	356	25
39338	모래내시장(1번출구)	412	29
39331	힐캐슬프라자	710	50
39607	구월2동행정복지센터	15	1
39320	석천사거리역	103	7
39308	석천사거리	28	2
39292	인천시청후문	398	28
39278	극동.금호아파트	194	14
39271	현대아파트	207	14
39261	인천교회	98	7
37374	석바위시장역	169	12

(2) 석바위사거리 → 만수주공사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
39385	만수역	101	7
39380	현광아파트	622	44
39357	효성상아아파트	495	35
39344	모래내시장	240	17
39339	모래내시장(3번출구)	1298	91
39335	모래내시장역(4번출구)	85	6
39329	힐캐슬프라자	436	31
39586	구월2동행정복지센터	108	8
39317	석천사거리역	150	11
39290	인천시청후문	448	31
39272	극동.금호아파트	180	13
39267	현대아파트	205	14
39260	인천교회	115	8
37373	석바위시장역	191	13

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

사. 우현로

1) 노선현황

- 우현로 버스노선은 총 18개 노선으로 간선버스 11개 노선, 지선버스 6개 노선, 좌석 버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	18	11	6	0	1
운행대수(대/시)	92	67	22	0	3

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
4	간선	송도제2차고지	가좌동차고	12	5
9	간선	송도제2차고지	원창동(종점)	16	4
12	간선	항동7가버스차고지(삼거리)	금마초등학교	7	9
15	간선	가좌동차고	서창공영차고지	8	8
16	간선	송도제2차고지	가좌동차고지	15	4
23	간선	항동7가버스차고지	부개역	8	8
24	간선	항동7가버스차고지(삼거리)	금강마을	10	6
26	간선	가좌동차고	도화e편한세상아파트	14	5
45	간선	월미도	청천동차고지	7	9
72	간선	검암역로열파크씨티푸르지오1단지	능허대공원	15	4
112	간선	십정동차고지	동춘동차고지	12	5
307	좌석	십정동차고지	인천공항T2(10)번출입구(3층)	28	3
중구6	지선	광명항	동인천역(우리은행앞)	180	1
517	지선	윤성아파트(인항고교)	동인천	19	4
519	지선	윤성아파트(인항고교)	동인천	18	4
521	지선	옥련중학교	동인천	9	7
인천e음11	지선	송월동동화마을	경남아파트	22	3
인천e음12	지선	인천역(차이나타운)	송의로터리	25	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 동인천역 → 승의로터리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
35185	동인천역	3600	252
35254	신포시장	2058	144
35155	송도중학교	430	30
35151	중구노인복지회관	447	31
35146	신흥시장	563	39
35555	인천옹진농협본점	268	19
37273	승의로터리	662	46

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 승의로터리 → 동인천역

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
35187	동인천역	182	13
35517	동인천(우리은행앞)	32	2
35160	신포시장	1199	84
35156	신흥초등학교	272	19
35152	중구노인복지회관	472	33
35145	신흥시장	426	30
35797	인천옹진농협본점	46	3
37276	승의로터리.도원체육관	298	21

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

아. 인주대로

1) 노선현황

- 인주대로 버스노선은 총 20개 노선으로 간선버스 13개 노선, 지선버스 6개 노선, 광역버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	20	13	6	1	0
운행대수(대/시)	113	77	35	1	0

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
6	간선	송도공영차고지	남동체육관	10	6
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
21	간선	서창공영차고지	만석비치타운	15	4
22	간선	원진운수차고지	신명아파트.대우3차아파트	12	5
27	간선	항동7가버스차고지	월곶어울림센터	16	4
36	간선	장수공영차고지	항동7가버스차고지	5	12
38	간선	서창공영차고지	유원아파트	18	4
42	간선	청라BRT통합차고지	승기2교	16	4
45	간선	월미도	청천동차고지	7	9
46	간선	신흥교통입구	두산아파트	13	5
532	지선	꿈에그린아파트	동암남부역	9	7
534	지선	장수공영차고지	롯데백화점(인천터미널)	8	8
536	지선	인천대공원후문(장수동)	동암남부역	8	8
540	지선	540번종점	남동중학교	14	5
566	지선	염전공원	시청광장입구	20	3
1300	광역	힐스테이트레이크송도2차(201동)	서울역	60	1
28-1	간선	가좌동차고	미추홀구청	12	5
6-1	간선	송도공영차고지	남동체육관(체조경기장)	10	6
8a	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3
순환56	지선	서창공영차고지	인천터미널역	18	4

3) 정류장별 이용자수

(1) 남동구청사거리 → 용일사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
39299	삼환아파트	137	10
39294	만수1동행정복지센터	449	31
39288	남동구청후문(남동등기소)	176	12
39273	벽산아파트(미추홀도서관)	431	30
39591	성문아파트	138	10
39587	남동소방서	392	27
39238	구월동팬더아파트	332	23
39236	동아.팬더아파트	370	26
39218	시청광장입구	750	53
39213	구월우체국	330	23
39204	구월서초등학교	289	20
37298	제물포여자중학교	294	21
37283	주안남초등학교	290	20
37275	인천남부초.힐스테이트푸르지오	451	32
37255	새안의원	386	27
37244	석락아파트	81	6

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 용일사거리 → 남동구청사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
39296	삼환아파트	9	1
39287	남동구청후문(남동등기소)	195	14
39270	미추홀도서관.인천신월초등학교	155	11
39257	성문아파트(문화연립)	114	8
39252	남동소방서	44	3
39237	구월동팬더아파트	287	20
39233	동아.팬더아파트	247	17
39217	시청광장입구	604	42
39211	구월동우체국	141	10
39205	구월서초등학교	205	14
37301	동양장사거리	270	19
37291	금강요양병원	290	20
37284	주안남초등학교	430	30
37274	국민건강보험남부지사	454	32
37256	새안의원	643	45
37241	석락아파트	391	27

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

자. 부평·계양대로

1) 노선현황

- 부평계양대로 버스노선은 총 39개 노선으로 간선버스 16개 노선, 지선버스 18개 노선, 광역버스 3개 노선, 좌석버스 2개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	39	16	18	3	2
운행대수(대/시)	219	95	104	9	11

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
2	간선	효성동동화운수차고지	월미도(시티투어)	7	9
11	간선	가좌동차고	문학경기장(월드컵경기장)	9	7
12	간선	향동7가버스차고지(삼거리)	금마초등학교	7	9
28	간선	가좌동차고	계양체육관.대동아파트	14	5
30	간선	왕길동(기점)	송내역남부	8	8
34	간선	무지개아파트(동남아파트)	휴먼시아1단지	9	7
43	간선	드림파크야생화단지	인천성모병원종점지주차장	13	5
43-1	간선	검암역(시내방면)	부평시장역	17	4
45	간선	월미도	청천동차고지	7	9
46	간선	신흥교통입구	두산아파트	13	5
47	간선	마니교통차고지	서창공영차고지	16	4
66	간선	금호어울림아파트	검단예미트리플에듀	23	3
80	간선	청라BRT통합차고지	송내역.로데오거리	10	6
86	간선	원창동(기점)	신방화역7번출구	25	3
111	좌석	십정동차고지	왕산차고지	12	5
111b	좌석	계산역	인천공항T1(3층13번)	10	6
111-2	간선	동춘동차고지	굴포천역(부평농협)	11	6
112	간선	십정동차고지	동춘동차고지	12	5
551	지선	청천농장(종점)	부평역	10	6
555	지선	진산초등학교	부평역	10	6

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
557	지선	진산초등학교	부평역	9	7
557a	지선	희망체육공원입구	부평시장(한남프라자)	30	2
558	지선	희망체육공원입구	부평시장(한남프라자)	15	4
560	지선	진산초등학교	부평역	7	9
561	지선	부평구청	부평역(27번출구)	10	6
570	지선	희망체육공원입구	부평시장(한남프라자)	8	8
574	지선	한신휴아파트	부평시장(가구의거리)	5	12
581	지선	뉴서울1차아파트	부평역(27번출구)	13	5
582	지선	오조산공원	부평역	12	5
583	지선	계산여고	부평역	15	4
584-1	지선	인천영어마을.파라곤센터	부평역	25	3
585	지선	서운일반산업단지(맞은편)	부평역(27번출구)	10	6
586	지선	백영아파트	부평역	8	8
588	지선	인천나비공원	부평역(12번출구)	11	6
590	지선	인천나비공원	서운일반산업단지(맞은편)	19	4
1400	광역	서운일반산업단지	효성동동화운수차고지	20	3
1500	광역	인천터미널	서울역	25	3
9500	광역	롯데마트	서울역	25	3
인천e음71	지선	부평역	시민의숲.양재꽃시장	20	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 계산삼거리 방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
41201	계산삼거리(신도브래뉴)	151	38
41196	계산삼거리	11	87
41176	계산시장	139	123
41429	경인교대역입구	261	90
41124	계양구의회	191	68
41095	작잔역1번출구	456	27
41062	작전역4번출구	518	9
41044	작전동삼성홈플러스	586	92
40647	부평정수장	68	63
40887	부평사거리	55	4
40073	부평사거리	96	7
40604	갈산역(1번출구)	784	55
40570	한국지엠기술교육원	192	13
40525	삭은다리한국지엠	132	9
40841	부평구청역	745	52
40451	부평구청.부평세무서	1050	74
40407	백마장입구	353	25
40389	백마장입구	375	26
40368	부평시장역(부평대로우체국)	1263	88
40309	부평시장입구(2번출구)	309	22
40265	부평시장	463	32
40262	부평시장	2057	144
40865	부평역	-	
40228	부평역	1408	99

(2) 부평역사거리 방면

정류장 ID	정류장명	일일이용승객	오전첨두시 이용승객 (오전 07~08시)
41199	계산삼거리(신도브레뉴)	356	25
41428	경인교대역입구	281	20
41123	계양구의회	176	12
41093	작전역8번출구	398	28
41057	작전역5번출구	1949	136
41050	작전동삼성홈플러스	667	47
40644	부평제이타워3차지식산업센터	147	10
40622	갈산동입구	3	0
40606	갈산역(부평4공단)4번출구	225	16
40560	한국지엠기술교육원	136	10
40524	삭은다리한국지엠	11	1
40492	부평구청	188	13
40462	부평구청	1303	91
40399	백마장입구	667	47
40390	백마장입구	98	7
40361	부평시장역	677	47
40288	부평시장입구	184	13
40264	부평시장	854	60
40234	부평역	617	43
40224	부평역(27번출구)	1303	91

주 : 오전첨두시 이용승객 = 일일이용승객수 * 첨두보정계수

차. 영종대로

1) 노선현황

- 영종대로 버스노선은 총 23개 노선으로 간선버스 9개 노선, 지선버스 10개 노선, 좌석버스 4개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	23	9	10	0	4
운행대수(대/시)	60	29	18	0	13

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
23	간선	항동7가버스차고지	부개역	8	8
117	좌석	LH7단지	개화역광역환승센터	45	2
202	간선	인천공항T1장기주차장	대우하나아파트	15	4
203	간선	영종버스공영차고지	인천공항T2(10)번출입구(3층)	20	3
204	간선	영종아레나	입구지입구	59	2
205	간선	영종아레나	인천공항T2(10)번출입구(3층)	25	3
206	간선	영종버스공영차고지	인천공항T1(3층14번)	27	3
221	간선	오션포레베네스트하우스	인천공항	22	3
223	간선	영종역(하늘도시.전소방향)	인천공항T1(3층14번)	20	3
304	좌석	십정동차고지	운서역	17	4
307	좌석	십정동차고지	인천공항T2(10)번출입구(3층)	28	3
320	좌석	송도더샵센트럴시티.글로벌 캠퍼스푸르지오	LH7단지	16	4
222(a)	간선	영종KCC스위첸옆문	국제업무단지(공항청사)	0	0
인천e음13	지선	영종역(하늘도시.전소방향)	중산중고등학교	18	4
인천e음16	지선	운북공영차고지	삼목선착장(운서역행)	50	2
중구5	지선	영종역(운북차고지.청라방향)	하늘문화센터	40	2
중구5-1	지선	영종역(운북차고지.청라방향)	우미린1단지후문	0	0
중구5-2	지선	영종역(운북차고지.청라방향)	e편한세상영종하늘도시	0	0
중구5-4	지선	동보노빌리티	영종역(운북차고지.청라방향)	15	4
중구5-5	지선	영종국제병원	영종역(운북차고지.청라방향)	20	3
중구6-1	지선	전소	하나개해수욕장	90	1
중구7	지선	영종고등학교	용유초등학교	115	1
중구8	지선	롯데마트	왕산차고지	70	1

3) 정류장별 이용자수

(1) 삼목1사거리 → 은하수로

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
35088	삼목사거리	2	0
35255	풍림1차205동	114	8
35112	금호베스트빌1단지.영종도서관	51	4
35600	은골공원	80	6
35483	영종LH2단지	58	4
35390	영종LH아파트입구	5	0
35598	금호어울림2차	0	0
35509	푸르지오더스카이256동	4	0
35647	e편한세상영종하늘도시	8	1
35648	그린나래지하차도	2	0
35544	금홍염전	20	1
35849	운남동우체국	13	1
35616	해맞이공원앞	23	2
35824	중구청소년수련관.하늘중학교	95	7
35877	영종블루오션2차	91	6
35881	영종국제병원	28	2
35761	e편한세상영종오션하임	26	2
35768	LH49단지행복주택아파트	28	2

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 은하수로 → 삼목1사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
35256	풍림1차205동	318	22
35113	금호베스트빌1단지.영종도서관	149	10
35309	은골사거리	16	1
35599	은골공원	67	5
35482	운서역금강펜테리움아파트	83	6
35389	넙디마을입구	6	0
35597	금호어울림2차	2	0
35508	푸르지오더스카이256동	14	1
35646	e편한세상영종하늘도시	21	1
35543	금홍염전	31	2
35848	운남동우체국	15	1
35617	해맞이공원앞	27	2
35823	하늘중학교	29	2
35876	영종블루오션2차	126	9
35880	영종힐스테이트(904동)	21	1
35674	e편한세상영종오션하임	58	4
35769	LH49단지행복주택아파트	68	5

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

카. 독배로

1) 노선현황

- 독배로 버스노선은 총 19개 노선으로 간선버스 12개 노선, 지선버스 4개 노선, 광역버스 2개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	19	12	4	2	0
운행대수(대/시)	94	57	24	10	0

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
330	좌석	신흥교통입구	인천공항T2(10)번출입구(3층)	22	3
3001	광역	KTX광명역6번출구	원흥아파트	15	4
9200	광역	송도파크레인동일하이빌	강남역서초현대타워앞	10	6
인천E음31	지선	힐스테이트학익104동앞	주안역환승정류장	16	4
516	지선	현광아파트후문	주안역환승정류장	13	5
515	지선	인천지방법원	주안역	9	7
9	간선	송도제2차고지	원창동(종점)	16	4
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
72	간선	검암역로열파크씨티푸르지오1단지	능허대공원	15	4
5-1	간선	용현동성원상떼빌아파트	주안역환승정류장	16	4
5	간선	신명아파트.대우3차아파트	인하대병원	17	4
46	간선	신흥교통입구	두산아파트	13	5
38	간선	서창공영차고지	유원아파트	18	4
27	간선	항동7가버스차고지	월곶어울림센터	16	4
112	간선	십정동차고지	동춘동차고지	12	5
111-2	간선	동춘동차고지	굴포천역(부평농협)	11	6
16	간선	송도제2차고지	가좌동차고지	15	4
518	지선	종점(병무청)	주안역	8	8
8A	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 비룡삼거리 → 옥골사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
37091	인하대역(7번출구)	3601	252
37023	힐스테이트학익	208	15
38273	옥련여고입구	30	2
38732	옥골사거리	10	1

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 옥골사거리 → 비룡삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
37066	인하대역(1번출구)	2637	185
37022	힐스테이트학익	238	17
38271	옥련여고입구	39	3
38731	옥골사거리	13	1

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

타. 비류대로

1) 노선현황

- 비류대로 버스노선은 총 9개 노선으로 간선버스 5개 노선, 지선버스 3개 노선, 좌석 버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	9	5	3	0	1
운행대수(대/시)	46	27	16	0	3

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
330	좌석	신흥교통입구	인천공항T2(10)번출입구(3층)	22	3
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
16	간선	송도제2차고지	가좌동차고지	15	4
112	간선	십정동차고지	동춘동차고지	12	5
8A	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3
523	지선	무지개아파트(동남아파트)	인명여자고등학교	12	5
순환52	지선	소래포구역종점	송도역	16	4
521	지선	옥련중학교	동인천	9	7
65-1	간선	무지개아파트(동남아파트)	주안역환승정류장	13	5

3) 정류장별 이용자수

(1) 옥골사거리 → 청학사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38215	송도고입구	124	9
38585	송학동지아파트	104	7
38212	옥련고개	67	5
38213	송도역	84	6
38217	옥련1동행정복지센터	314	22
38220	송도재래시장	224	16
38224	송도영남아파트	294	21
38236	청학아파트	371	26
38230	청학동.한국전력남인천지사	101	7

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 옥골사거리 → 비룡삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38221	송도고입구	51	4
38584	송학동지아파트	134	9
38219	옥련고개	55	4
38505	송도역	295	21
38223	옥련지구대	39	3
38225	안골마을입구	274	19
38341	청학아파트	248	17
38239	청학동.한국전력남인천지사	267	19

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

파. 미추홀대로

1) 노선현황

- 미추홀대로 버스노선은 총 9개 노선으로 간선버스 5개 노선, 지선버스 3개 노선, 좌석버스 1개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석
노선(개)	9	5	3	0	1
운행대수(대/시)	46	27	16	0	3

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
8	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	6	10
13	간선	신흥교통	검암역(원당방면)	18	4
38	간선	서창공영차고지	유원아파트	18	4
55	간선	동막역(3번출구)	주안역	19	4
58	간선	송도제2차고지	주안역환승정류장	13	5
63	간선	청라BRT차고지입구	동춘동종점	16	4
65	간선	무지개아파트(동남아파트)	주안역환승정류장	18	4
81	간선	마니교통차고지	송도제2차고지입구	16	4
82	간선	신흥교통	동인천역복광장	13	5
330	좌석	신흥교통입구	인천공항T2(10)번출입구(3층)	22	3
511	지선	독배로317번길(삼거리)	주안역환승정류장	3	20
515	지선	인천지방법원	주안역	9	7
516	지선	현광아파트후문	주안역환승정류장	13	5

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
518	지선	종점(병무청)	주안역	8	8
522	지선	동춘역	주안역	9	7
523	지선	무지개아파트(동남아파트)	인명여자고등학교	12	5
3001	광역	KTX광명역6번출구	원흥아파트	15	4
3002	광역	KTX광명역6번출구	인천대학교공과대학	25	3
9200	광역	송도파크레인동일하이빌	강남역서초현대타워앞	10	6
9201	광역	성호아파트	강남역서초현대타워앞	20	3
28-1	간선	가좌동차고	미추홀구청	12	5
5-1	간선	용현동성원상떼빌아파트	주안역환승정류장	16	4
514-1	지선	남촌농산물도매시장	주안역환승정류장	9	7
515-1	지선	인천지방법원	주안역	15	4
65-1	간선	무지개아파트(동남아파트)	주안역환승정류장	13	5
8a	간선	인천대학교공과대학	송내역남부	20	3
인천T음31	지선	힐스테이트학익104동앞	주안역환승정류장	16	4

3) 정류장별 이용자수

(1) 컨벤시아교 → 주안역삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38539	송도파크레인입구	46	3
38340	시대아파트	520	36
38256	청학사거리	841	59
37120	신동아3차아파트	412	29
37179	쌍용아파트	194	14
37219	신기.남부종합시장(진흥사거리)	581	41
37247	로얄아파트	1120	78
37293	힐스테이트푸르지오주안	1258	88
37319	시민공원역.포레나미추출	196	14
37357	교보생명	1081	76
37389	주안역	686	48

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 옥골사거리 → 비룡삼거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38538	송도파크레인입구	20	1
38204	성호아파트	429	30
38259	청학사거리	383	27
37119	신동아3차아파트	418	29
37186	쌍용아파트	72	5
37217	신기.남부종합시장(진흥사거리)	1736	122
37257	남광로얄아파트	715	50
37680	힐스테이트푸르지오주안아파트	463	32
37300	남인천새마을금고중앙지점	438	31
37326	시민공원역.포레나미추출	3461	242
37359	시민공원	536	38
37387	주안역	3006	210

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

하. 컨벤시아대로

1) 노선현황

- 컨벤시아대로 버스노선은 총 16개 노선으로 간선버스 2개 노선, 지선버스 2개 노선, 좌석버스 4개 노선, 공항버스 2개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석	공항
노선(개)	16	5	2	3	4	2
운행대수(대/시)	53	23	8	5	14	3

2) 노선별 운행대수

노선번호	유형	기점	종점	배차간격(분)	운행대수(대/시)
16	간선	송도제2차고지	가좌동차고지	15	4
55	간선	동막역(3번출구)	주안역	19	4
58	간선	송도제2차고지	주안역환승정류장	13	5
82	간선	신흥교통	동인천역북광장	13	5
303	좌석	십정동차고지	인천공항T1(3층13번)	14	5
320	좌석	송도더샵센트럴시티.글로벌 캠퍼스푸르지오	LH7단지	16	4
330	좌석	신흥교통입구	인천공항T2(10)번출입구(3층)	22	3
1300	광역	힐스테이트레이크송도2차(201동)	서울역	60	1
1301	광역	송도공영차고지	서울역	60	1
3002	광역	KTX광명역6번출구	인천대학교공과대학	25	3
6777	공항	인천항신국제여객터미널(송도방향)	인천공항T2-3층	60	1
16-1	간선	항동7가버스차고지	송내역남부	14	5
303-1	좌석	십정동차고지	인천공항T2(10)번출입구(3층)	34	2
6777-1	공항	인천터미널	인천공항T2-3층	40	2
순환41	지선	송도공영차고지	신정중학교	16	4
순환42	지선	송도공영차고지	갯마을연립글로벌캠퍼스	19	4

3) 정류장별 이용자수

(1) 인천대입구역 → 컨벤시아교

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38390	인천스타트업파크	80	6
38523	롯데마트송도점	96	7
38589	송도더샵퍼스트월드	39	3
38425	송도더샵퍼스트월드B동.C동	144	10
38411	해양경찰청	367	26
38409	이안송도	911	64

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 컨벤시아교 → 인천대입구역

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
38394	인천스타트업파크	39	3
38490	센트럴공원	33	2
38426	송도푸르지오월드마크	204	14
38393	송도힐스테이트5단지	213	15
38410	더프라우	328	23

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

거. 원당대로

1) 노선현황

- 원당대로 버스노선은 총 9개 노선으로 간선버스 5개 노선, 지선버스 3개 노선, 좌석버스 1개 노선, 마을버스 1개 노선, 직행버스 1개 노선, 급행버스 1개 노선, 일반버스 2개 노선이 있음

구분	총계	간선	지선	광역	좌석	마을	직행	급행	일반
노선(개)	9	5	3	0	1	1	1	1	2
운행대수 (대/시)	46	27	16	0	3	9	3	4	5

2) 노선별 운행대수

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
1	간선	뷰티풀파크버스공영차고지	인천성모병원종점지주차장	12	5
30	간선	왕길동(기점)	송내역남부	8	8
50	마을	사우고교.김포시청	유현사거리	7	9
66	간선	금호어울림아파트	검단에미지트리플에듀	23	3
75	간선	왕길동(기점)	굴현차량사업소	13	5
76	간선	마전지구버스차고지	박촌역	20	3
77	간선	마전지구버스차고지	굴현차량사업소	28	3
78	간선	마전지구버스차고지	송정역	18	4
87	간선	드림파크야생화단지	송내역.로데오거리	8	8
93	간선	국제성모병원	인천이음초등학교	25	3
308	좌석	북변환승센터.구터미널	인천공항T2(10)번출입구(3층)	35	2
583	지선	인천영어마을.파라곤센터럴	부평역	15	4

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

노선 번호	유형	기점	종점	배차간격 (분)	운행대수 (대/시)
841	일반	김포차량등록사업소	계산공고	20	3
1002	일반	완정사거리	시청.서소문청사	40	2
1004	직행	원님마을.주공아파트	시청.서소문청사	25	3
1100	광역	공단사거리	서울역	25	3
9701	지선	독정역(서구동구예비군훈련장)	계양역	19	4
9731	좌석	검단오류역	마곡나루역1번출구	36	2
9802	광역	공단사거리	시민이숲.양재꽃시장	35	2
9901	지선	아이푸드파크산업단지	검단LH13단지후문	32	2
M6457	광역	검암역로열파크씨티푸르지오 1단지	강남역도시에빛	20	3
N90	지선	원당사거리.검단선사박물관	계양역	25	3
급행97	급행	왕길동(기점)	금마초등학교	19	4
순환83	지선	마전지구버스차고지	계양센트레빌1단지	26	3
인천E음88	지선	창신초등학교	계양역	25	3

3) 정류장별 이용자수

(1) 완정사거리 → 유현사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
42407	대우푸르지오	1112	78
42428	검단소방서	48	3
42436	동문아파트	492	34
42442	보람프라자앞	1024	72
42446	원당사거리.검단선사박물관	661	46
42448	서구영어마을	322	23
89392	금강펜테리움더시글로	474	33
42454	인천영어마을	313	22
42467	아라동행정복지센터	543	38
42483	검단모아엘가그랑데아파트	282	20

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

(2) 유현사거리 → 완정사거리

정류장 ID	정류장명	일일 승차인원 (평일)	오전 첨두시 승차인원 (07~08시)
42405	당하풍림아파트	54	4
42502	당하푸르지오	36	3
42431	검단소방서	13	1
42437	참빛감리교회	599	42
42443	삼정프라자	652	46
42447	원당사거리.검단선사박물관	409	29
42449	서구영어마을	206	14
89459	금강펜테리움더시글로	134	9
42697	인천영어마을	377	26
42465	아라동행정복지센터	512	36
42484	유현사거리	249	17

자료 : 공공데이터포털(인천광역시 제공), 2024. 6월 기준 분석 값임.

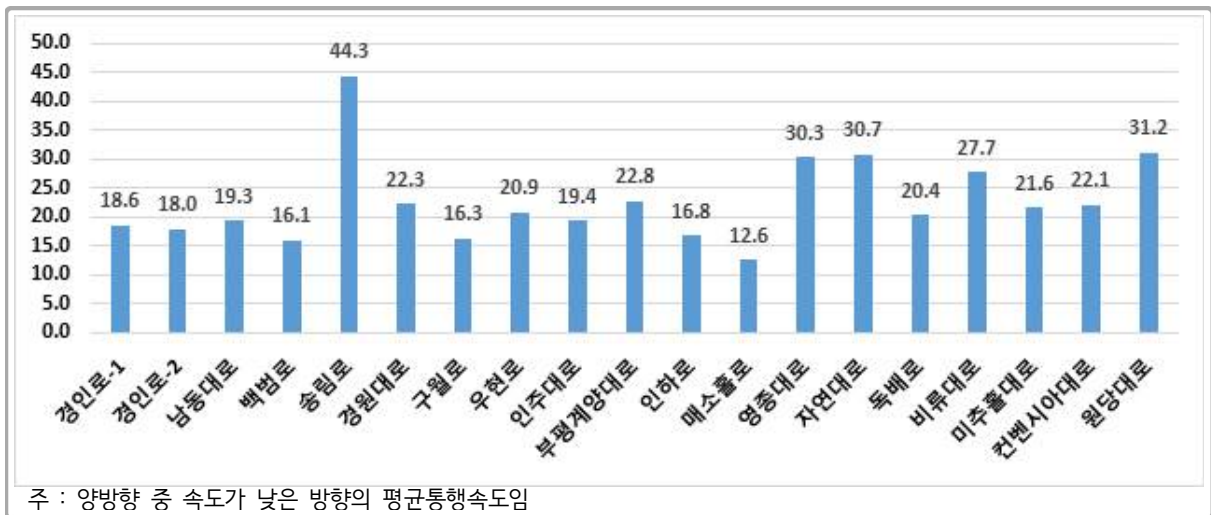
주1 : 일일 승차인원은 2024년 6월 한달동안의 일평균 승차인원에 평일 보정계수(1.09)를 적용한 값임.

주2 : 오전첨두시 승차인원은 일일승차인원에 첨두시 보정계수(0.07)를 적용한 값임.

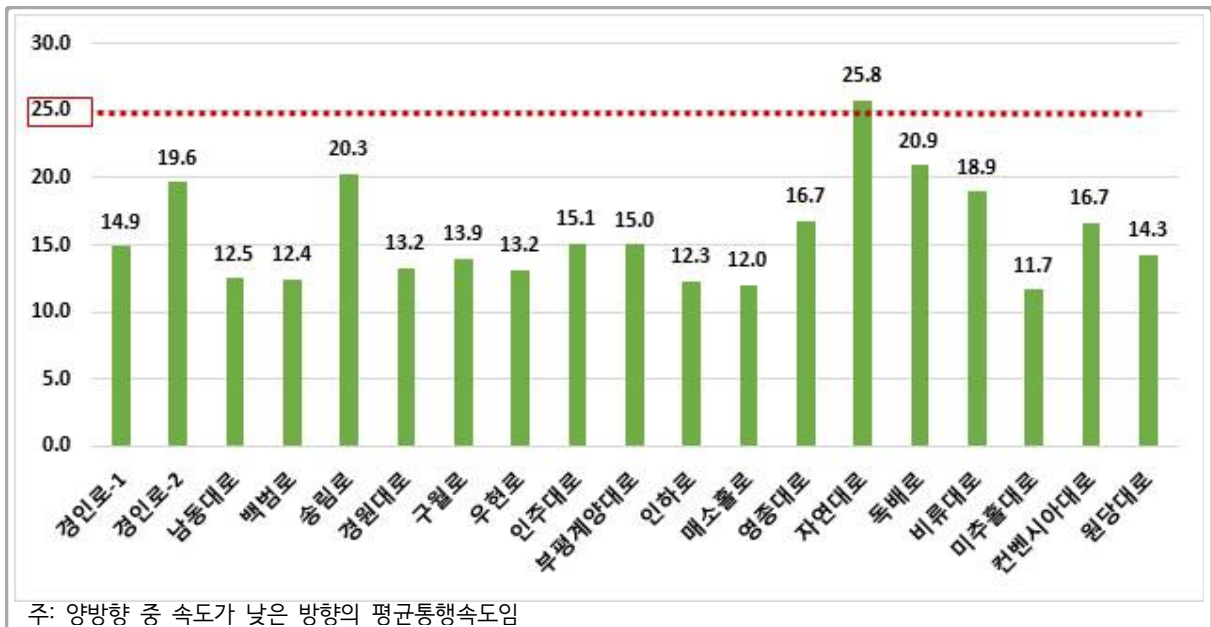
2.4 도로축별 평균 통행속도 현황

2.4.1 도로축별 평균 통행속도 현황

- 분석자료 : 인천광역시 교통정보센터 제공자료
- 자료기간 : 2024년 6월
- 분석결과(08시~09시) : 버스 평균 통행속도의 경우 자연대로를 제외한 모든 도로에서 시속 25km/h 이하로 나타남

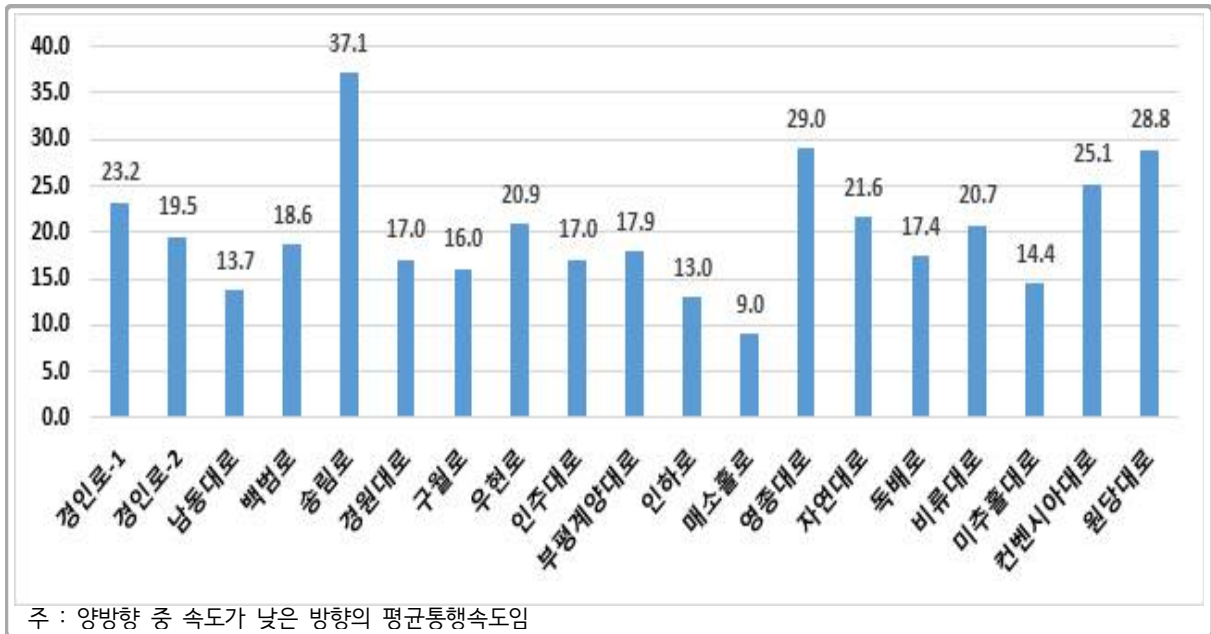


<그림 2-3> 침두시(08-09시) 일반차량 평균 통행속도

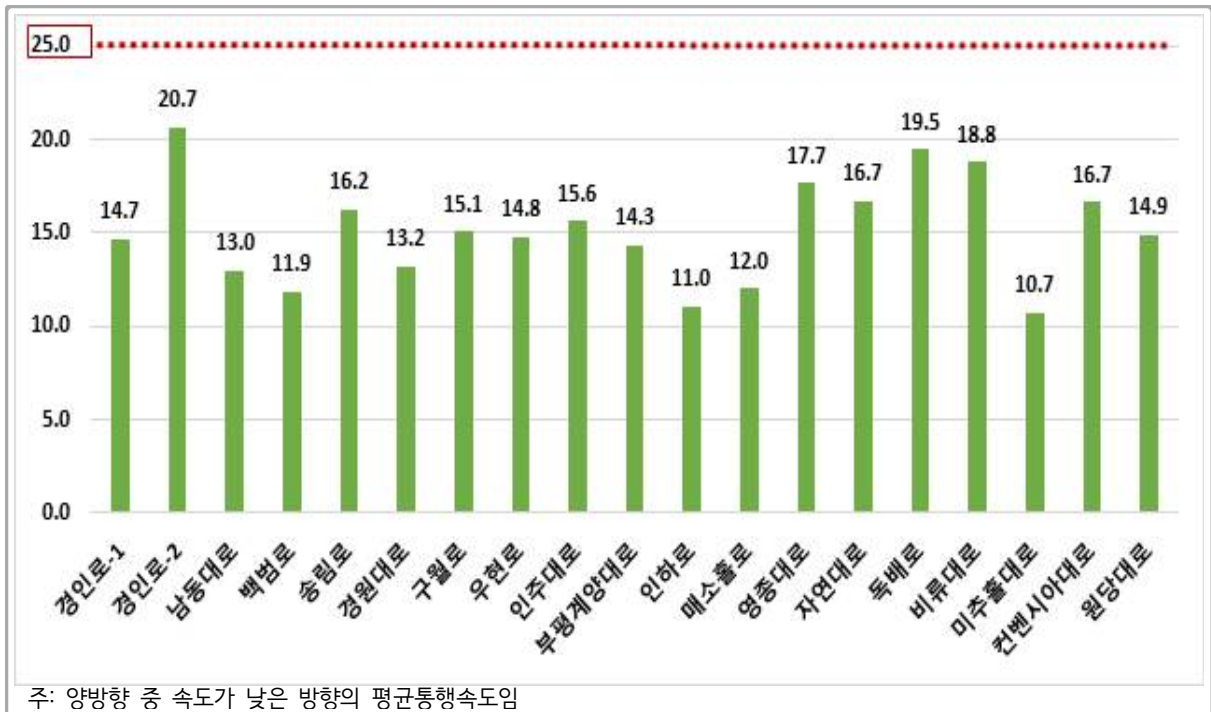


<그림 2-4> 침두시(08-09시) 버스 평균 통행속도

- 분석결과(18시~19시): 모든 도로에서 버스평균통행속도가 시속 25km/h 이하로 나타남



<그림 2-5> 침두시(18-19시) 일반차량 평균 통행속도



<그림 2-6> 침두시(18-19시) 버스 평균 통행속도

<표 2-2> 도로 구간별 일반차량 평균 통행속도 현황 (첨두시 08-09시)

구분	도로명	방면		평균 통행속도 (km/h)	
경인로-①	경인로1	동인천역	→	부평삼거리	20.4
		부평삼거리역	→	동인천역	18.6
경인로-②	경인로2	동소정사거리	→	황굴삼거리	18.0
		황굴삼거리	→	동소정사거리	23.5
②	남동대로	간석오거리	→	남부경찰서사거리	20.3
		남부경찰서사거리	→	간석오거리	19.3
③	백범로	간석오거리	→	만수주공사거리	17.0
		만수주공사거리	→	간석오거리	16.1
④	장고개로	인천교삼거리	→	가좌IC앞삼거리	44.3
		가좌IC앞삼거리	→	인천교삼거리	45.1
⑤	경원대로	신촌사거리	→	굴다리오거리	23.2
		굴다리오거리	→	신촌사거리	24.4
⑥	구월로	석바위사거리	→	만수주공사거리	21.0
		만수주공사거리	→	석바위사거리	16.3
⑦	우현로	동인천역	→	송의로터리	25.0
		송의로터리	→	동인천역	20.9
⑧	인주대로	용일사거리	→	남동구청사거리	22.6
		남동구청사거리	→	용일사거리	19.4
⑨	부평계양대로	부평역사거리	→	계산삼거리	22.8
		계산삼거리	→	부평역사거리	23.6
⑩	인하로	풍림아파트	→	성리초등학교	23.5
		성리초등학교	→	풍림아파트	16.8
⑪	매소홀로	종합터미널입구	→	전재울사거리	12.6
		전재울사거리	→	종합터미널입구	18.3
⑫	영종대로	풍림1차205동	→	LH49단지행복주택아파트	34.6
		LH49단지행복주택아파트	→	풍림1차205동	30.3
⑬	자연대로	박촌마을입구	→	영종KCC스위첸옆문	30.7
		영종KCC스위첸옆문	→	박촌마을입구	33.8
⑭	독배로	비룡삼거리	→	옥골사거리	23.5
		옥골사거리	→	비룡삼거리	20.4
⑮	비류대로	옥골사거리	→	청학사거리	27.7
		청학사거리	→	옥골사거리	32.7
⑯	미추홀대로	청량터널	→	주안역삼거리	21.6
		주안역삼거리	→	청량터널	27.6
⑰	컨벤시아대로	인천대입구역	→	컨벤시아교	31.6
		컨벤시아교	→	인천대입구역	22.1
⑱	원당대로	완정사거리	→	유현사거리	31.2
		유현사거리	→	완정사거리	31.9

<표 2-3> 도로 구간별 일반차량 평균 통행속도 현황 (침두시 18-19시)

구분	도로명	방면		평균 통행속도 (km/h)	
경인로-①	경인로1	동인천역	→	부평삼거리	23.2
		부평삼거리역	→	동인천역	24.2
경인로-②	경인로2	동소정사거리	→	황굴삼거리	22.4
		황굴삼거리	→	동소정사거리	19.5
②	남동대로	간석오거리	→	남부경찰서사거리	23.3
		남부경찰서사거리	→	간석오거리	13.7
③	백범로	간석오거리	→	만수주공사거리	20.6
		만수주공사거리	→	간석오거리	18.6
④	장고개로	인천교삼거리	→	가좌IC앞삼거리	37.1
		가좌IC앞삼거리	→	인천교삼거리	37.4
⑤	경원대로	신촌사거리	→	굴다리오거리	19.1
		굴다리오거리	→	신촌사거리	17.0
⑥	구월로	석바위사거리	→	만수주공사거리	16.0
		만수주공사거리	→	석바위사거리	18.1
⑦	우현로	동인천역	→	송의로터리	25.0
		송의로터리	→	동인천역	20.9
⑧	인주대로	용일사거리	→	남동구청사거리	17.0
		남동구청사거리	→	용일사거리	19.5
⑨	부평 계양대로	부평역사거리	→	계산삼거리	17.9
		계산삼거리	→	부평역사거리	21.5
⑩	인하로	풍림아파트	→	성리초등학교	28.0
		성리초등학교	→	풍림아파트	13.0
⑪	매소홀로	종합터미널입구	→	전재울사거리	9.0
		전재울사거리	→	종합터미널입구	13.1
⑫	영종대로	풍림1차205동	→	LH49단지행복주택아파트	29.0
		LH49단지행복주택아파트	→	풍림1차205동	31.3
⑬	자연대로	박촌마을입구	→	영종KCC스위첸옆문	30.8
		영종KCC스위첸옆문	→	박촌마을입구	21.6
⑭	독배로	비룡삼거리	→	옥골사거리	17.4
		옥골사거리	→	비룡삼거리	20.0
⑮	비류대로	옥골사거리	→	청학사거리	20.7
		청학사거리	→	옥골사거리	30.1
⑯	미추홀대로	청량터널	→	주안역삼거리	14.4
		주안역삼거리	→	청량터널	22.4
⑰	컨벤시아대로	인천대입구역	→	컨벤시아교	25.1
		컨벤시아교	→	인천대입구역	26.8
⑱	원당대로	완정사거리	→	유현사거리	28.8
		유현사거리	→	완정사거리	33.9

<표 2-4> 도로 구간별 버스 평균 통행속도 현황 (첨두시 08-09시)

구분	도로명	구간거리 (km)	방면		평균 통행시간 (km/분)	평균 통행속도 (km/h)	
경인로-①	경인로1	8.867	동인천역	→	부평삼거리	35분45초	14.9
		8.058	부평삼거리역	→	동인천역	31분13초	15.5
경인로-②	경인로2	1.184	동수교회	→	일신동행정복지센터	03분37초	19.6
		1.245	송내고등학교	→	부평6동우체국	03분16초	22.9
②	남동대로	2.268	간석오거리	→	성리초등학교	08분40초	15.7
		2.14	성리초등학교	→	간석오거리	10분16초	12.5
③	백범로	2.851	간석오거리	→	인수초등학교	13분48초	12.4
		2.991	만수주공사거리	→	간석오거리	13분24초	13.4
④	장고개로	2.425	재능대학교서문	→	성보공업	07분11초	20.3
		2.433	KG스틸	→	재능대학교서문	07분12초	20.3
⑤	경원대로	2.861	굴다리오거리	→	부평사거리	12분58초	13.2
		2.7	부평사거리	→	굴다리오거리	12분13초	13.3
⑥	구월로	3.772	석바위시장역	→	만수주공정문	15분01초	15.1
		3.475	만수주공사거리	→	석바위사거리	14분58초	13.9
⑦	우현로	2.068	동인천역	→	송의로터리	09분19초	13.3
		2.15	송의로터리	→	동인천역	09분48초	13.2
⑧	인주대로	6.073	석락아파트	→	남동구청역	23분35초	15.5
		6.016	남동구청역	→	석락아파트	24분16초	15.1
⑨	부평계양대로	5.33	부평시장	→	계산삼거리	21분09초	15.1
		5.293	계산삼거리	→	부평시장	21분09초	15.0
⑩	인하로	0.956	풍림아파트	→	성리초등학교	04분05초	14.0
		0.965	성리초등학교	→	풍림아파트	04분42초	12.3
⑪	매소홀로	0.5	종합터미널입구	→	전재울사거리	02분30초	12.0
			전재울사거리	→	종합터미널입구	02분14초	13.4
⑫	영종대로	12.942	풍림1차205동	→	LH49단지행복주택 아파트	40분57초	19.0
		12.995	LH49단지행복주택 아파트	→	풍림1차205동	46분35초	16.7
⑬	자연대로	5.527	박촌마을입구	→	영종KCC스위첸옆문	12분52초	25.8
		3.404	영종KCC스위첸옆문	→	박촌마을입구	07분43초	26.5
⑭	독배로	1.634	인하대역	→	옥련여고입구	04분41초	20.9
		1.606	송도고입구	→	인하대역	04분13초	22.9
⑮	비류대로	2.457	옥련여고입구	→	청학동	07분47초	18.9
		1.892	청학동	→	송도고입구	05분48초	19.6
⑯	미추홀대로	5.162	시대아파트	→	주안역	25분41초	12.1
		5	주안역환승정류장	→	성호아파트	24분57초	11.7
⑰	컨벤시아대로	5	인천대입구역	→	시대아파트	18분00초	16.7
		5	성호아파트정류장	→	인천대입구역	15분00초	20.0
⑱	원당대로	4.696	완정사거리	→	유현사거리	19분43초	14.3
		4.326	유현사거리	→	완정역	15분06초	17.2

<표 2-5> 도로 구간별 버스 평균 통행속도 현황 (침두시 18-19시)

구분	도로명	구간거리 (km)	방면		평균 통행시간 (km/분)	평균 통행속도 (km/h)	
경인로-①	경인로1	8.867	동인천역	→	부평삼거리	36분15초	14.7
		8.058	부평삼거리역	→	동인천역	29분24초	16.4
경인로-②	경인로2	1.184	동수교회	→	일신동행정복지센터	03분16초	21.7
		1.245	송내고등학교	→	부평6동우체국	03분37초	20.7
②	남동대로	2.268	간석오거리	→	성리초등학교	08분43초	15.6
		2.14	성리초등학교	→	간석오거리	09분53초	13.0
③	백범로	2.851	간석오거리	→	인수초등학교	14분26초	11.9
		2.991	만수주공사거리	→	간석오거리	12분19초	14.6
④	장고개로	2.425	재능대학교서문	→	성보공업	08분58초	16.2
		2.433	KG스틸	→	재능대학교서문	08분52초	16.5
⑤	경원대로	2.861	굴다리오거리	→	부평사거리	13분01초	13.2
		2.7	부평사거리	→	굴다리오거리	10분32초	15.4
⑥	구월로	3.772	석바위시장역	→	만수주공정문	13분50초	16.4
		3.475	만수주공사거리	→	석바위사거리	13분50초	15.1
⑦	우현로	2.068	동인천역	→	송의로터리	07분27초	16.7
		2.15	송의로터리	→	동인천역	08분44초	14.8
⑧	인주대로	6.073	석락아파트	→	남동구청역	21분35초	16.9
		6.016	남동구청역	→	석락아파트	23분26초	15.6
⑨	부평계양대로	5.33	부평시장	→	계산삼거리	22분18초	14.3
		5.293	계산삼거리	→	부평시장	22분03초	14.4
⑩	인하로	0.956	풍림아파트	→	성리초등학교	05분12초	11.0
		0.965	성리초등학교	→	풍림아파트	04분42초	12.3
⑪	매소홀로	0.5	종합터미널입구	→	전재울사거리	02분30초	12.0
			전재울사거리	→	종합터미널입구	02분14초	13.4
⑫	영종대로	12.942	풍림1차205동	→	LH49단지행복주택 아파트	43분56초	17.7
		12.995	LH49단지행복주택 아파트	→	풍림1차205동	37분58초	20.5
⑬	자연대로	5.527	박촌마을입구	→	영종KCC스위첸옆문	19분52초	16.7
		3.404	영종KCC스위첸옆문	→	박촌마을입구	05분32초	36.9
⑭	독배로	1.634	인하대역	→	옥련여고입구	05분02초	19.5
		1.606	송도고입구	→	인하대역	04분28초	21.6
⑮	비류대로	2.457	옥련여고입구	→	청학동	29분58초	18.8
		1.892	청학동	→	송도고입구	05분47초	19.6
⑯	미추홀대로	5.162	시대아파트	→	주안역	36분33초	15.6
		5	주안역환승정류장	→	성호아파트	27분16초	10.7
⑰	컨벤시아대로	5	인천대입구역	→	시대아파트	18분00초	16.7
		5	성호아파트정류장	→	인천대입구역	15분00초	20.0
⑱	원당대로	4.696	완정사거리	→	유현사거리	17분01초	16.6
		4.326	유현사거리	→	완정역	17분26초	14.9

2.5 도로축별 교통량 현황

가. 경인로1 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 1,461대/시, 1,114대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 2,450대/시, 1,972대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 36대/시, 32대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	석바위 → 부평4 방면		부평4 → 석바위 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 동인천역앞교차로 → 배다리4	651	58	618	35
② 배다리4 → 유동3	1,254	33	1,026	22
③ 유동3 → 도원4	1,605	22	675	27
④ 도원4 → 송의시장4	1,040	20	795	19
⑤ 송의시장4 → 송의3	1,065	31	745	23
⑥ 송의3 → 제물포역3	1,331	48	1,005	38
⑦ 제물포역3 → 수봉공원입구	1,216	34	904	33
⑧ 수봉공원입구 →도화초교4	1,391	33	1,235	32
⑨ 도화초교4 → 도화IC교차로	2,450	41	1,972	53
⑩ 도화IC교차로 → 주안4	1,267	34	1,152	34
⑪ 주안4 → 옛시민회관4	1,616	37	1,346	53
⑫ 옛시민회관4 → 석바위4	1,325	58	1,302	45
⑬ 석바위4 → 간석풍림5	684	15	462	13
⑭ 간석풍림5 → 주원4	611	18	495	16
⑮ 주원4 → 간석5	1,813	24	1,133	17
⑯ 간석5 → 동암역입구4	2,447	76	1,898	34
⑰ 동암역입구4 → 부평3	2,310	36	1,730	40
⑱ 부평3 → 부평4	2,213	36	1,554	40
평균	1,461	36	1,114	32

자료 : 인천교통정보센터, 2023

나. 경인로2 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 1,746대/시, 1,660대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 2,450대/시, 1,972대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 25대/시, 25대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	동소정4 → 황굴3 방면		황굴3 → 동소정4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 동소정4 → 부개4	1,595	20	1,467	21
② 부개4 → 황굴3	1,897	29	1,853	29
평균	1,746	25	1,660	25

자료 : 인천교통정보센터, 2023

다. 남동대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 997대/시, 1,245대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 2,450대/시, 1,972대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 77대/시, 82대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	간석5 → 남동경찰서4 방면		남동경찰서4 → 간석5 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 간석5 → 올리브4	779	63	867	78
② 올리브4 → 석천4	547	71	1,406	71
③ 석천4 → 길병원4	1,215	90	1,287	102
④ 길병원4 → 남동경찰서4	1,447	82	1,419	77
평균	997	77	1,245	82

자료 : 인천교통정보센터, 2023

라. 백범로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 1,679대/시, 1,679대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,904대/시, 1,903대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 40대/시, 43대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	간석5 → 만수주공4 방면		만수주공4 → 간석5 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 간석5 → 간석시장4	1,848	53	1,579	51
② 간석시장4 → 간석4	1,708	54	1,568	54
③ 간석4 → 향촌입구3	1,904	38	1,903	42
④ 향촌입구3 → 만수종합시장입구	1,485	31	1,621	31
⑤ 만수종합시장입구 → 만수주공4	1,448	25	1,725	36
평균	1,679	40	1,679	43

자료 : 인천교통정보센터, 2023

마. 장고개로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 623대/시, 679대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,263대/시, 1,113대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 26대/시, 25대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	송림3 → 가좌IC앞3 방면		가좌IC앞3 → 송림3 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 송림3 → 서화초교앞4	253	29	661	28
② 서화초교앞4 → 궁현4	414	29	538	27
③ 궁현4 → 인천교3	560	16	403	15
④ 인천교3 → 가좌IC앞3	1,263	31	1,113	31
평균	623	26	679	25

자료 : 인천교통정보센터, 2023

바. 경원대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 777대/시, 574대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,206대/시, 1,332대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 90대/시, 92대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	부평4 → 굴다리5 방면		굴다리5 → 부평4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 부평4 → 신촌4	647	43	430	56
② 신촌4 → 산삼4	1,206	104	688	93
③ 산삼4 → 부평공원4	1,056	75	1,332	85
④ 부평공원4 → 부평역4	670	131	399	119
⑤ 부평역4 → 굴다리5	304	95	20	106
평균	777	90	574	92

자료 : 인천교통정보센터, 2023

사. 구월로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 1,110대/시, 941대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,449대/시, 1,239대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 33대/시, 33대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	석바위4 → 만수주공4 방면		만수주공4 → 석바위4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 석바위4 → 극동아파트4	1,159	33	1,239	34
② 극동아파트4 → 시청역4	942	28	1,087	28
③ 시청역4 → 석천4	1,159	29	627	29
④ 석천4 → 정각4	1,449	30	875	30
⑤ 정각4 → 모래마을4	1,178	30	917	32
⑥ 모래마을4 → 만수주공4	772	46	899	44
평균	1,110	33	941	33

자료 : 인천교통정보센터, 2023

아. 우현로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 633대/시, 594대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 970대/시, 787대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 39대/시, 45대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	동인천역 → 승의로터리 방면		승의로터리 → 동인천역 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 동인천역앞교차로 → 경동4	429	49	560	60
② 경동4 → 답동4	447	46	564	59
③ 답동4 → 신흥4	583	29	551	39
④ 신흥4 → 신평4	970	41	787	38
⑤ 신평4 → 승의로터리	734	28	508	29
평균	633	39	594	45

자료 : 인천교통정보센터, 2023

자. 인주대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 1,650대/시, 1,479대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,875대/시, 1,599대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 39대/시, 45대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	용일4 → 남동구청4 방면		남동구청4 → 용일4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 용일4 → 신기4	1,611	24	1,516	25
② 신기4 → 승기4	1,670	16	1,518	16
③ 승기4 → 올림픽공원4	1,555	12	1,378	13
④ 올림픽공원4 → 문예회관4	1,419	18	1,599	12
⑤ 문예회관4 → 시청입구3	1,697	19	1,578	17
⑥ 시청입구3 → 길병원4	1,735	19	1,542	20
⑦ 길병원4 → 작은구월4	1,875	24	1,389	26
⑧ 작은구월4 → 남동구청4	1,640	31	1,313	25
평균	1,650	20	1,479	19

자료 : 인천교통정보센터, 2023

차. 부평계양대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균 교통량이 각각 742대/시, 978대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량이 각각 1,510대/시, 1,616대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 71대/시, 77대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	부평역4 → 계산3 방면		계산3 → 부평역4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 부평역4 → 시청역5	170	154	262	149
② 시청역5 → 산곡입구3	813	140	800	139
③ 산곡입구3 → 부평구청4	898	91	1,022	117
④ 부평구청4 → 한국지엠3	751	59	789	70
⑤ 한국지엠3 → 갈산역4	751	51	789	51
⑥ 갈산역4 → 부평IC4	1,510	54	1,616	54
⑦ 부평IC4 → 나들목4	814	35	1,384	54
⑧ 나들목4 → 신대4	808	35	1,616	64
⑨ 신대4 → 작전역4	801	63	1,169	50
⑩ 작전역4 → 교대4	421	51	654	51
⑪ 교대4 → 계산3	421	50	654	47
평균	742	71	978	77

자료 : 인천교통정보센터, 2023

카. 인하로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 716대/시, 645대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 855대/시, 757대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 76대/시, 85대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	터미널4 → 남동경찰서4 방면		남동경찰서4 → 터미널4 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 터미널4 → 농산물시장4	576	73	757	89
② 농산물시장4 → 남동경찰서4	855	79	532	81
평균	716	76	645	85

자료 : 인천교통정보센터, 2023

타. 매소홀로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 1,441대/시, 1,467대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 1,477대/시, 1,509대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 25대/시, 20대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	종합터미널입구교차로 → 전재울4 방면		전재울4 → 종합터미널입구교차로 방면	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 종합터미널입구교차로 → 농산물시장입구3	1,404	18	1,425	5
② 농산물시장입구3 → 전재울4	1,477	31	1,509	35
평균	1,441	25	1,467	20

자료 : 인천교통정보센터, 2023

파. 영종대로 구간별 교통량

- 영종대로 버스교통량은 구간·방면별 평균 교통량이 각각 19대/시, 19대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	은골4 → LH49단지앞교차로	LH49단지앞교차로 → 은골4
	버스교통량	버스교통량
① 은골4 → LH2단지앞교차로	24	24
② LH2단지앞교차로 → 하늘도시APT앞교차로	9	9
③ 하늘도시APT앞교차로 → 씨사이드파크앞교차로	16	16
④ 씨사이드파크앞교차로 → 인천하늘중앞교차로	16	16
⑤ 인천하늘중앞교차로 → LH7단지앞교차로	19	19
⑥ 노빌리티APT앞교차로 → 영종국제병원앞교차로	33	35
⑦ 영종국제병원앞교차로 → LH49단지앞교차로	13	16
평균	19	19

자료 : 인천교통정보센터, 2023

하. 자연대로 구간별 교통량

- 자연대로 버스교통량은 구간·방면별 평균 교통량이 각각 35대/시, 36대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	금산제1교차로 → 블루오션아파트	블루오션아파트 → 금산제1교차로
	버스교통량	버스교통량
① 금산제1교차로 → 운남교차로	46	46
② 운남교차로 → 중촌교차로	40	40
③ 중촌교차로 → 해찬나래지하차도	40	40
④ 해찬나래지하차도 → 영종하늘체육공원	48	45
⑤ 영종하늘체육공원 → 블루오션아파트	3	10
평균	35	36

자료 : 인천교통정보센터, 2023

거. 독배로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 841대/시, 781대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 1,350대/시, 1,324대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 50대/시, 54대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	비룡3 → 옥골4		옥골4 → 비룡3	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 비룡3 → 예수소망교회	587	79	510	83
② 예수소망교회 → 학익대교	587	36	510	39
③ 학익대교 → 옥골4	1,350	36	1,324	39
평균	841	50	781	54

자료 : 인천교통정보센터, 2023

너. 비류대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 232대/시, 510대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 289대/시, 510대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 32대/시, 30대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	옥골4 → 청학4		청학4 → 옥골4	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 옥골4 → 송도역3	175	41	510	38
② 송도역3 → 청학4	289	22	510	22
평균	232	32	510	30

자료 : 인천교통정보센터, 2023

더. 미추홀대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 939대/시, 1,037대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 1,772대/시, 2,220대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 53대/시, 66대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	컨벤시아교 → 주안역3		주안역3 → 컨벤시아교	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 컨벤시아교 → 청학4	-	28	236	28
② 청학4 → 신기시장4	1,019	46	1,569	52
③ 신기시장4 → 신기4	1,772	62	2,220	69
④ 신기4 → 옛시민회관4	668	71	375	81
⑤ 옛시민회관4 → 주안역3	297	56	784	100
평균	939	53	1,037	66

자료 : 인천교통정보센터, 2023

러. 컨벤시아대로 구간별 교통량

- 컨벤시아대로 버스교통량은 구간·방면별 평균 교통량이 각각 24대/시, 24대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	인천대입구역 → 컨벤시아교		컨벤시아교 → 인천대입구역	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 인천대입구역 → 타임빌라스송도점앞교차로	24		24	
② 타임빌라스송도점앞교차로 → 쉐라톤그랜드인천호텔앞교차로	19		19	
③ 쉐라톤그랜드인천호텔앞교차로 → 해양경찰청앞교차로	22		22	
④ 해양경찰청앞교차로 → 송도국제어린이도서관교차로	30		30	
⑤ 송도국제어린이도서관교차로 → 컨벤시아교	26		26	
평균	24		24	

자료 : 인천교통정보센터, 2023

머. 원당대로 구간별 교통량

- 일반차량 교통량은 각 구간·방면별 평균교통량이 각각 606대/시, 870대/시이며, 교통량이 가장 많은 구간의 교통량 각각 1,082대/시, 1,395대/시임
- 버스교통량의 경우 구간·방면별 평균 교통량은 55대/시, 54대/시로 조사되었음

(단위 : 대/시, 오전첨두시 08-09시)

구간	완정4 → 컨벤시아교		컨벤시아교 → 인천대입구역	
	교통량	버스교통량	교통량	버스교통량
① 완정4 → 검단소방서4	398	62	740	64
② 검단소방서4 → 인천원당우체국	369	64	726	64
③ 인천원당우체국 → 원당4	376	66	637	61
④ 원당4 → 맑은물빛공원4	376	61	637	61
⑤ 맑은물빛공원4 → 남두장4	1,037	26	1,395	26
⑥ 남두장4 → 유현4	1,082	52	1,087	45
평균	606	55	870	54

자료 : 인천교통정보센터, 2023

2.6 인천광역시 버스전용차로 운영현황

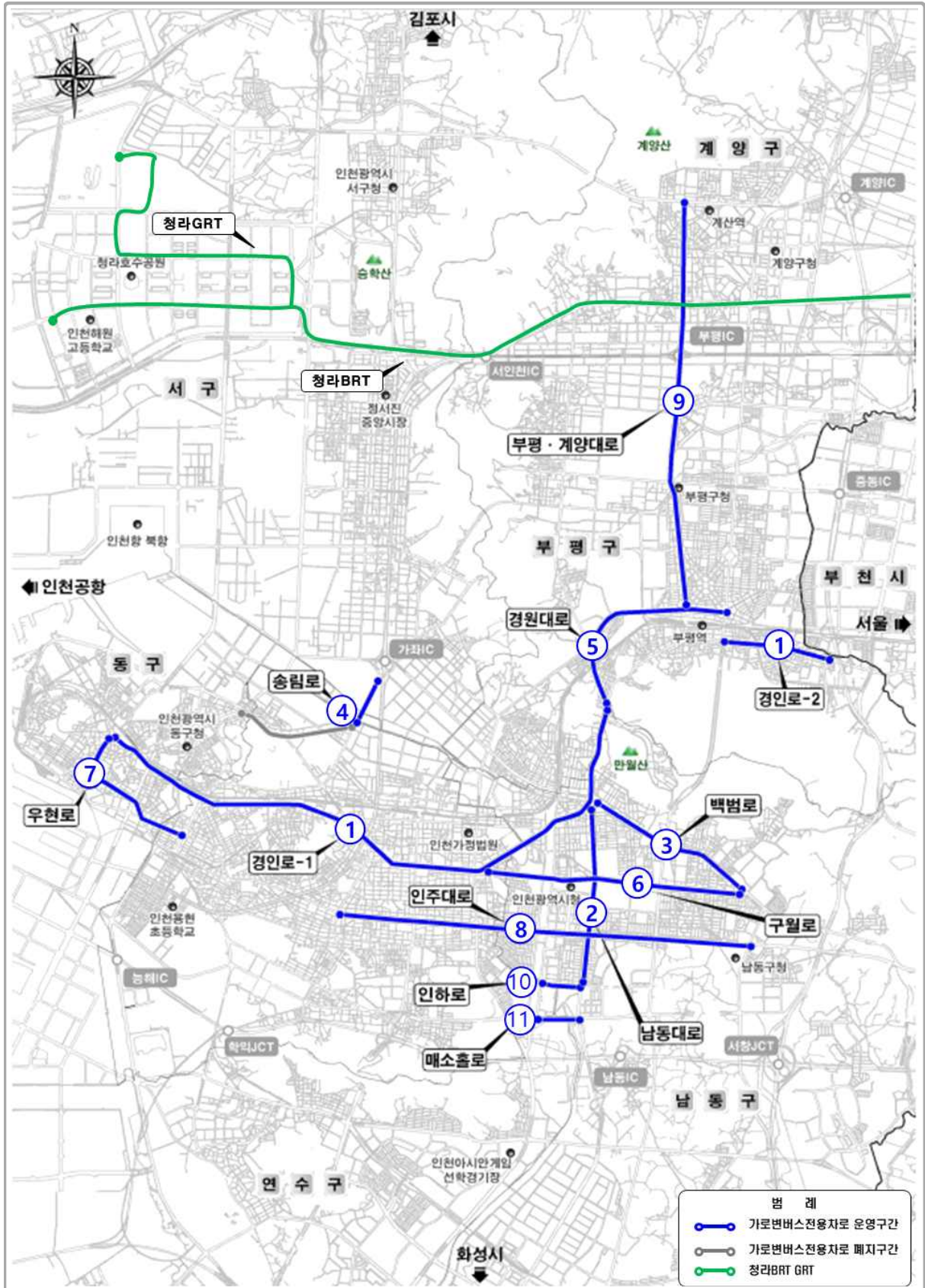
가. 버스전용차로 운영현황

- 인천광역시 가로변 버스전용차로는 총 11개축, 75.47km(양방향) 운영하고 있음
- 청라 GRT·BRT는 총 2개축으로 각각 19.4km, 47.6km 운영하고 있음

구분	가로명	구간	연장 (km)	폭원 (m)	설치 연도	운영시간
가 로 변 버 스 전 용 차 로 구 간	① 경인로	동인천역4 ↔ 부평4	20.8km	30-37	1994.11.01.	07:00~09:00 17:00~22:00
		동소정4 ↔ 일신동3		35		
	② 남동대로	간석5 ↔ 남동경찰서4	5.2km	35-40	1996.01.01.	
	③ 백범로	만수주공4 ↔ 간석5	4.8km	35		
	④ 송림로 (장고개로)	동부제강앞 ↔ 송림3	1.4km	30	1998.04.06.	
	⑤ 경원대로	부평4 ↔ 굴다리5	5.6km	30-34		
	⑥ 구월로	만수주공4 ↔ 석바위4	7.4km	28-35	1998.05.06.	
	⑦ 우현로	동인천역4 ↔ 송의로터리	4.4km	30	1998.05.06.	
	⑧ 인주대로	남동구청4 ↔ 용일4	12.0km	40	1999.01.05.	
	⑨ 부평·계양대로	부평역 ↔ 계산3	12.0km	39-40	1999.08.02.	
	⑩ 인하로	터미널4 ↔ 농산물시장4	0.93km	30-35	2009.04.03	
농산물시장4 ↔ 남동경찰서4		2013.08.30.				
⑪ 매소홀로	종합터미널4 ↔ 전재울4	0.94km	30	2009.04.03.		
청라GRT	청라국제도 시역	↔ 가정역	19.4km	-	2013.07.11	-
청라BRT	청라BRT차 고지	↔ 화곡역	47.6km	-		

주 : 1) 송림로는 2023.07.13.부터 송림삼거리↔인천교삼거리(3.6km, 양방향) 운영폐지(인천광역시고시 제2023-181호)

2) 경인로는 참외전로, 송림로는 장고개로, 우현로는 제물량로와 인중로를 포함한 구간임



<그림 2-7> 인천광역시 가로변 버스전용차로 현황 위치도

나. 가로변 버스전용차로 운영구간 현황 문제점

1) 교통소통 측면

- 이면도로 진출입 마찰, 불법주정차, 교차로 접속부 회전차량(우회전차로·가로변버스전용차로)으로 인한 버스통행속도 저하 및 정시성이 결여됨



- 정류장 구간 끼어들기·이중정차 등 무질서한 일반차로 잠식으로 인한 일반차량의 원활한 소통방해 및 안전사고 위험이 우려됨



2) 보행 및 안전측면

- 도로상 버스정차로 인한 승객 승하차시 사고위험이 우려되며,
- 정류장부 보도 노상 적치물로 인한 보행공간이 협소하고 이동이 불편함



제3장

BRT 사례 분석

3.1 서울시 BRT

3.2 부산시 BRT

3.3 세종시 BRT

3.4 BRT 사업 추진 시사점

제3장 BRT 사례 분석

3.1 서울시 BRT

가. 서울시 중앙버스전용차로 도입 목적

- 서울시는 교통 혼잡과 승용차 증가로 인해 버스의 정시성이 저하되고, 시민들의 대중교통 이용 만족도가 감소하는 문제에 직면하여, 버스의 통행 우위를 확보하고, 대중교통의 경쟁력을 강화하기 위한 방안으로 BRT 도입이 검토됨
- 1993년부터 도입된 가로변 버스전용차로는 불법 주정차와 우회전 차량 등으로 인해 버스의 원활한 이동에 한계가 있음에 따라 이를 극복하기 위하여 중앙버스전용차로의 필요성이 대두됨

나. 중앙버스전용차로 도입 경위

- 2004년 서울시 대중교통체계 개편으로 지선·간선 버스노선체계, 환승할인과 버스우선처리시스템 기본계획 수립에 따라 중앙버스전용차로 실시설계를 수립함

다. 2023년 기준 추진 현황

- 2004년 도봉·미아로, 강남대로 등에 중앙버스전용차로 도입 후 매년 주요 간선도로에 확대하여 도입 중임
 - 서울시의 경우 ‘중앙버스전용차로’설치 사업으로 시작하여 운영 중이며, 초급 BRT로 불리고 있음
 - 주요 간선 축에 도심에서 외곽으로의 방사형 BRT 축을 형성하고 있으며,
 - 대부분의 구간이 도시철도(지하철) 구간에 위치함

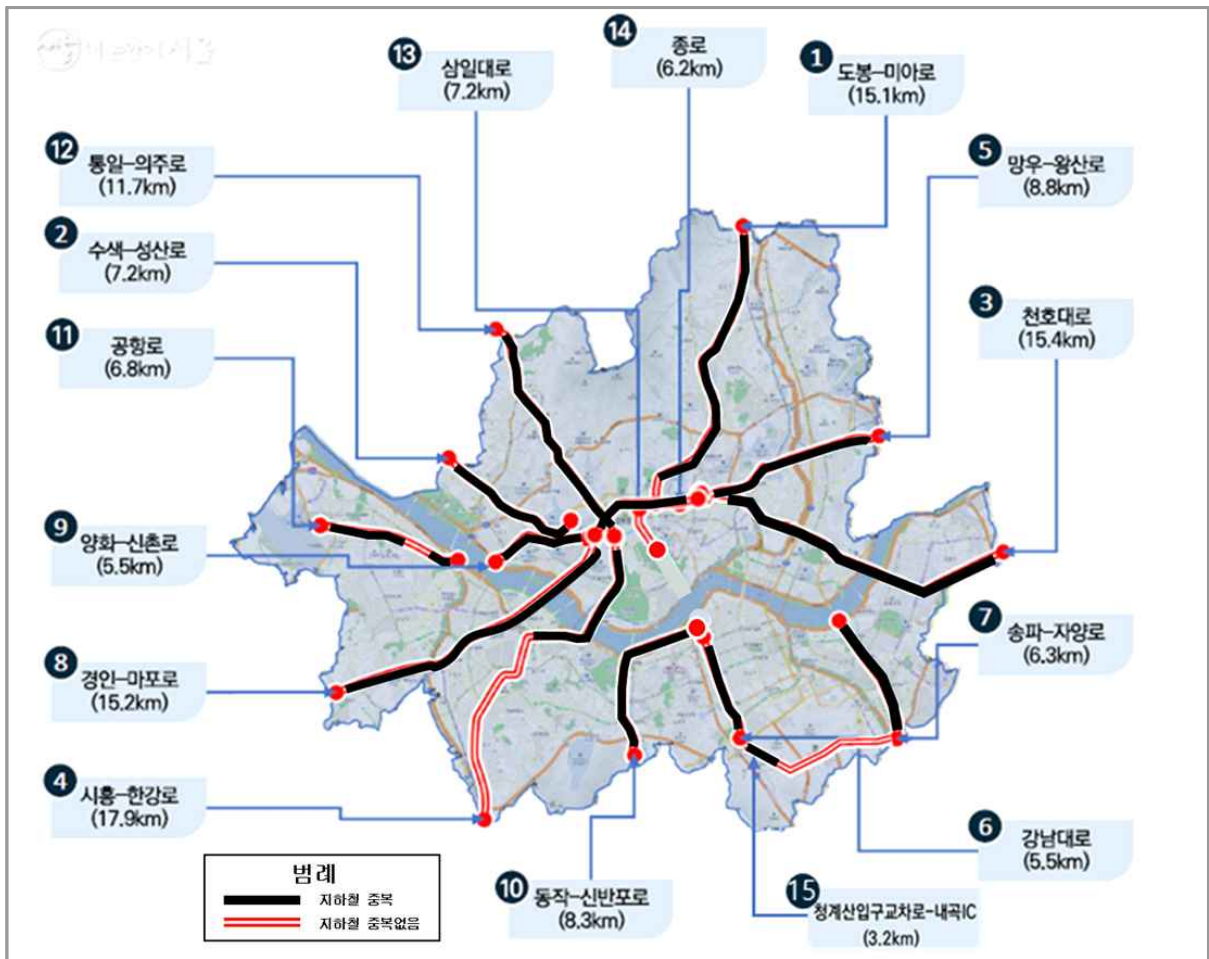
라. 서울시 BRT 도입효과

- 버스평균통행속도는 2004년 15.0km/h에서 2014년 19.0km/h로 4km/h(▲26.7%) 증가함
- 버스이용자수는 2004년 478만인/일에서 2014년 579만인/일로 101만인/일(▲21.1%) 증가함

- 시내버스 서비스 만족도는 2004년 59.2점에서 2014년 79.2점으로 20점(▲33.8%) 높아짐

구 분	도입전(A) (2004년)	도입후(B) (2014년)	증감 (B-A)	증감 비율 (%)
버스노선 평균통행속도(km/h)	15.0	19.0	4.0	▲ 26.7
1일 버스이용객(만인/일)	478	579	101	▲ 21.1
시내버스 서비스만족도(점)	59.2	79.2	20.0	▲ 33.8

자료 : 버스전용차로운영진단 및 종합계획 기본설계, 2015, 서울특별시



마. 지하철과 중복도(2025년 기준 중앙 BRT와 도시철도 중복 현황)

- 중앙버스전용차로는 15개축 운영하고 있으며, 연장은 140.3km임
- 서울시 운행 지하철 및 전철(16개 노선)은 1호선~9호선, 경의·중앙선, 경원선, 신분당선, 분당선, 경춘선, 인천공항철도, 신림선 등
- 중앙버스전용차로는 15개 축 운영 중이며, 모두 지하철노선과 중복됨(중복율 72.4%)

- BRT 노선과 지하철 노선의 중복은 계획 및 운영 측면에서 이슈 사항으로 거론되는 사항이지만, 지하철과 BRT가 모두 운행되고 있는 서울시, 부산시 등의 사례를 보면 대부분의 BRT 축이 지하철 노선 축과 중복되어 있음
- 이는 서울, 부산 등 사례 도시의 BRT 축이 당초 버스노선이 운영 중이며, 버스이용 수요가 발생하고 있는 기존 간선도로 축을 따라 구축되었는데, 지하철 노선 축을 따라 버스이용수요 또한 많음을 보여주고 있음
- 지하철과 BRT축 버스노선은 대중교통 이용수요 측면에서 수단 간의 경쟁 관계 보다는 상호 보완되는 관계로 볼 수 있음. 즉, 버스노선이 BRT 축을 단거리 또는 장거리로 진입·진출하며, 이용객의 목적지에 따라 지하철과의 환승 수요를 수송하는 역할로 작용함
- 또한, 두 가지 수단의 중복 구간 내에 출발·목적지가 있는 경우 혼잡한 수단 또는 노선의 수송 인원을 분산처리 할 수 있으며, 이용객이 이동시간, 접근성 등에 따라 수단과 노선 선택이 가능하고, BRT 구축 시 지하철과의 환승연계체계를 강화하여 대중교통이용의 편의성 향상이 가능함

<표 3-1> 2025년 기준 중앙버스전용차로 운영 현황

축 명	24시간 전일제 (중앙버스전용차로)				BRT 운영 방식	지하철중복	
	도 로 명	운 영 구 간	거 리 (km)	운 영 개 시		중복 노선명	중복 거리(km)
1.도봉~미아로	도 봉 로	의정부시계 ~ 미아4	10.0	'04. 7	혼용BRT	1,4호선	7.7
	미 아 로	미아4 ~ 혜화R	4.0	'04. 7	혼용BRT	4호선	4.0
	창경궁로	혜화R → 원남4	1.3	'04. 7	혼용BRT	-	-
2.수색~성산로	수 색 로	고양시계 ~ 사천교	3.9	'04. 7	혼용BRT	경의선, 인천공항철도	3.9
	성 산 로	사천교 ~ 이대후문	2.9	'04. 7	혼용BRT	경의선	2.9
3.천호대로	천호대로	신답R ~ 아차산역남측3	4.5	'96. 2	혼용BRT	2.5호선	4.5
		신답철교 ~ 신답R	1.4	'03. 7	혼용BRT	5호선	1.4
		천호4 ~ 상일I.C	5.1	'11. 3	혼용BRT	5호선	1.5
		아차산역4 ~ 천호대교 남단	2.6	'18. 5	혼용BRT	5호선	1.8
	하 정 로	신설동R ← 신답철교	1.7	'03. 7	혼용BRT	2호선	1.7
		용두역 → 신답철교	0.3	'05. 9	혼용BRT	2호선	0.3
		천호대교 남단 ~ 강동역	1.2	'20. 9	혼용BRT	5호선	0.8

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

축 명	24시간 전일제 (중앙버스전용차로)				BRT 운영 방식	지하철중복	
	도 로 명	운 영 구 간	거 리 (km)	운 영 개 시		중복 노선명	중복 거리(km)
4.시흥~한강로	시흥대로	대림3 ~ 기아대교 앞	6.5	'05.12	혼용BRT	1호선(석수역), 2호선(구로디 지털 단지역)	-
	대 방 로	대림아파트 앞 ~ 대림3	2.5	'05.12	혼용BRT	신림선 7호선 (보라매역)	1.0
	노량진로	대방역3 ~ 한강대교남단	2.8	'09. 5	혼용BRT	1,9호선	2.8
	한 강 로	한강대교노들섬 ~ 서울역남단	4.1	'06.12	혼용BRT	4호선	4.1
서울역남단 ~ 서울역북단		0.5	'09. 7	혼용BRT	1,4호선	0.5	
5.망우~왕산로	망 우 로	망우역4 → 청량리R	4.9	'05. 7	혼용BRT	경의·중앙선 경춘선	4.9
		시조사3 → 망우역4	3.3	'05. 7	혼용BRT	경의·중앙선	3.3
		망우역4 ~ 구리시계	2.2	'10. 8	혼용BRT	경의·중앙선	2.2
	왕 산 로	동대문R ~ 청량리R	3.4	'11.12	혼용BRT	1호선, 2호선(신설동역), 6호선(동묘역)	3.4
6.강남대로~ 현릉로	삼 일 로	퇴계로2가 ~ 종로2가	1.0	'04. 5	혼용BRT	-	-
	강남대로	남산1호터널 북단 ~ 퇴계로2가	0.7	'18. 1	혼용BRT	-	-
		신사역4 ~ 영동1교남단	4.8	'04. 7	혼용BRT	신분당선, 2호선(강남역) 3호선(양재, 신사역), 7호선(논현역)	2.8
7.송파대로	송파대로	잠실대교 남단 ~ 성남시계	6.3	'08. 1	혼용BRT	8호선, 2호선(잠실역)	6.0
8.경인~마포로	경 인 로	영등포R ~ 오류IC	4.4	'05. 7	혼용BRT	1호선, 2호선(신도림 역)	4.4
	마 포 로	마포대교북단 ~ 충정로3	3.4	'06.12	혼용BRT	5호선	3.4
	충정로	충정로삼거리~미동초교	0.5	'14.11	혼용BRT	5호선	0.5

축 명	24시간 전일제 (중앙버스전용차로)				BRT 운영 방식	지하철중복	
	도 로 명	운 영 구 간	거 리 (km)	운 영 개 시		중복 노선명	중복 거리(km)
9.양화~신촌로	신 촌 로	신촌R ~ 아현교회	1.2	'09.12	혼용BRT	2호선	1.2
		아현교회 ~ 충정로사거리	1.2	'14.11	혼용BRT	2호선, 5호선	1.2
	양 화 로	양화대교 ~ 신촌R	4.0	'09.12	혼용BRT	2호선, 홍대입구역 (인천공항철도, 경의중앙선)	4.0
10.동작~신반포로	신반포로	이수교차로 ~ 논현역4	3.5	'09. 6	혼용BRT	7호선, 9호선	3.5
	동작대로	사당역 ~ 이수교차로	2.7	'09.11	혼용BRT	4호선, 7호선 (이수역)	2.7
11.공항로	공 항 로	등촌중학교 ~ 양화교	2.5	'09. 4	혼용BRT	9호선	2.5
		발산역4 ~ 등촌중학교	2.3	'10. 8	혼용BRT	5호선	-
		김포공항입구~공항전화국	1.0	'12.12	혼용BRT	5호선	1.0
		강서구청입구4(북단)	0.1	'15. 4	혼용BRT	-	-
		발산역4 ~ 공항전화국	1.8	'15. 8	혼용BRT	-	-
12.통일~의주로	통일. 의주로	고양시계 ~ 박석고개	2.4	'08.10	혼용BRT	3호선	2.4
		박석고개 ~ 녹번역3	3.3	'10.12	혼용BRT	3호선, 6호선(연신내역, 불광역)	3.3
		녹번역3 ~ 서소문4	5.4	'11.12	혼용BRT	3호선	5.4
13.종로	새문안로	미동초교 ~ 세종대로4	1.2	'17. 4	혼용BRT	5호선	1.2
	종로	세종대로4 ~ 동대문R	2.8	'18. 1	혼용BRT	1호선	2.8
14.현릉로	현릉로	청계산입구교차로 ~ 내곡IC	3.2	'23. 7	혼용BRT	-	-

주) 1.중앙버스전용차로 운영축 도로와 지하철 중복을 표시함.

2.지하철 호선()명표시는 중앙버스전용차로 상 노선중복이 아닌 통과 역을 표시함.

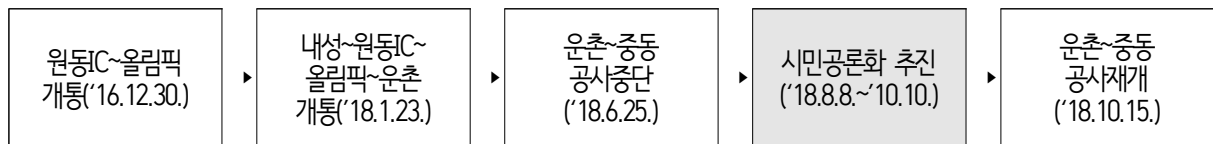
3.중복거리는 실측거리와 다소 오차가 있을 수 있음

4.음영 칸은 2014년 이후 추가 개통된 구간임

3.2 부산시 BRT

가. 첫 번째 구간 개통 후 공사재개까지 추진 경위

- 부산시는 매년 3~4만 대의 승용차가 증가하여 2019년 기준 약 115만 대에 이르며, 도심 교통 혼잡이 심화되고, 버스 이용률은 감소하는 추세를 보임
- 이에 승용차의 대중교통이용을 전환을 위하여 대중교통 인프라 확충 정책으로서 도시철도와 BRT 중 사업기간 및 건설비용 등 경제적 효율성이 높은 것으로 평가되는 BRT 사업을 추진
- BRT 기본계획을 2009년~2010년에 수립 후 2016년 12월 원동IC에서 올림픽교차로 까지 부산 최초의 BRT 중앙버스전용차로가 시범 운영되었으며, 이 후 단계적 확장 및 시민공론과 과정을 거쳐 현재 총 4개 축의 BRT 사업이 성공적으로 추진되어 운영 중에 있음



* 자료: 부산시 보도자료(2019.05.29.)

<그림 3-1> 부산시 BRT 구축 현황

나. 2024년 현 시점 부산시 BRT 추진 현황

- 현황 BRT 운영 구간은 2016년 첫 구간 개통 이후 2024년 현재 총 4개축 추가 개통 운영 중이며, 구간 길이는 30.3km임
 - 과거 가로변 버스전용차로 운영 축에서 BRT중앙버스전용차로로 개편하였으며,
 - BRT운영구간은 모두 부산 도시철도(지하철) 구간에 위치함



다. 부산시 BRT 도입효과

- 「BRT 종합평가 및 기능향상 실행계획수립 보고서, 부산광역시, 2024. 7.」에 따르면,
- 현재 운영중인 BRT 4개축(내성~중동, 내성~서면, 서면~충무, 서면~사상) 버스속도, 버스 정시성, BRT 축 버스 이용객 증가 등 버스 서비스가 개선됨

구분	버스 이용객(총계)	버스 정시성(편차)	버스 통행속도(평균)	일반차량 속도(평균)
시행전	32,537인/시	2~3분	14.9km	16.7km
시행후	34,302인/시	1분22초~1분45초	21.5km	16.2km
시행효과	1,761인/시 (5.4% 증)	30초~2분(안정)	6.6km향상(29~77.6%)	0.5km/h 감소(4~14%)

- BRT 만족도 조사 (2023.09) 결과에 따르면 확대설치에 대해 64%가 긍정적 답변을 하였으며, 확대 설치 64%, 현행유지 29%, 축소 및 폐지 7% (조사표본 845인)로 나타남

라. 지하철과 중복도(2025년 기준 중앙버스전용차로 운행 현황)

- 부산시 중앙 BRT 또한, 서울시와 마찬가지로 기존 도심에 설치하는 BRT 사업으로, 현황 버스노선과 버스이용수요가 이미 발생하고 있는 축을 따라 사업 진행하였음
 - 중앙버스전용차로는 4개축 운영하고 있으며, 운행거리 30.3km임(부산시 홈페이지 자료)
 - 부산시 운행 지하철 및 전철(6개노선)은 1호선~4호선, 부산-김해경전철, 동해선 등이 있음
 - 중앙버스전용차로 4개축 모두 지하철노선과 중복됨 (중복거리 30.3km, 중복율 100%)

<표 3-2> 2025년 기준 중앙버스전용차로 운행 현황

축 명	24시간 전일제 (중앙버스전용차로)				BRT 운영 방식	지하철중복	
	도 로 명	운 영 구 간	거 리 (km)	운 영 개 시		중복 노선명	중복 거리(k m)
1.내성 ~ 중동	충렬대로	동래역 ~ 올림픽교차로	10.4	'19. 5	혼용BRT	4호선, 동해선 지하철 2호선	10.4
	해운대로	올림픽교차로 ~ 중동지하차도					
2. 내성 ~ 서면	중앙대로	내성교차로 ~ 서면역	5.9	'19.12	혼용BRT	지하철 1호선	5.9
3. 서면 ~ 충무	중앙대로	서면역 ~ 영도대교	8.6	'21.12	혼용BRT	지하철 1호선	8.6
	구덕로	영도대교 ~ 충무동교차로					
4 서면 ~ 주례	가야대로	서면역 ~ 주례교차로	5.4	'22.12	혼용BRT	지하철 2호선	5.4

3.3 세종시 BRT

- 2012년 9월 시범운행을 시작으로 2013년 4월 정식 운영되었으며, 운영방식은 전용BRT임
 - 세종터미널~정부세종청사 ~ 세종터미널(현재 BRT 900 운행구간) 22.9km
 - 오송역~행복도시~반석역(현재 BRT 990 운행구간) 31.2km
 - 오송역~행복도시~대전역(현재 BRT 1001 운행구간) 45.84km



출처: <https://mnsngkm.blogspot.com/2018/08/brt-20082018.html>

<그림 3-2> 세종시 BRT 노선도

- 정류장간 이격거리는 평균 995.6m이며, 표정속도 46.8km/h로 도시철도 수준임
- BRT 정시성 확보를 위해 주요 교차로 입체화, BRT 전용도로, BRT 우선신호시스템을 구축함
 - BRT 우선신호시스템의 경우 시스템 구축만 되어있으며, 운영은 되고 있지 않음
- 반개방형 정류장으로 쉼터 고급화, 스크린도어 설치, 수평 승하차를 통해 편의성을 확보함



BRT 전용도로 및 교차로 입체화



쉼터 고급화



친환경 BRT 전용차량



정류장 스크린도어

출처: <http://www.sjsori.com/news/articleView.html?idxno=38085>
<http://www.sjsori.com/news/articleView.html?idxno=41010>

<그림 3-3> 세종시 BRT

3.4 BRT 사업 추진 시사점

가. 서울, 부산 등 BRT 사업 추진 사례로 본 시사점

1) BRT 도입 목적의 명확성과 일관된 추진 필요

- 서울시는 교통혼잡 완화와 버스 정시성 확보를 목표로 2004년 대중교통체계 전면 개편과 함께 BRT를 도입하였으며, 부산시는 도시철도 한계를 보완하고, 저비용-고효율 수송체계로서의 역할을 기대하며 BRT를 도입하였음
- 인천시의 경우 BRT의 도입 목적을 명확히 하고, 이에 기반한 장기 전략을 수립하도록 함

2) 시민 소통 및 공론화의 중요성

- 부산시는 BRT 건설을 둘러싼 시민 반발로 사업이 중단되었으나, 시민참여단과 공론화위원회를 통한 숙의 과정을 거쳐 사회적 합의를 이끌어 내며, BRT사업을 점차 확대하였음
- 인천시는 사업초기부터 시민 수용성 확보를 위한 공청회, 숙의형 공론화 절차를 병행하여 사업 추진 저항을 줄이고, 시민지지 기반을 구축하도록 함

3) 도시철도 등 타 수단과의 연계로 시너지 효과

- 서울시, 부산시 등의 경우 기존 도시철도와 BRT 중앙버스전용차로를 연계하여 수단간 환승이 편리하게 함으로서 대중교통이용수요를 향상시키도록 하였음
- 인천시 또한 기존 인천도시철도 1호선, 2호선, 국철 1호선, 도시철도 7호선 등 뿐만 아니라, 장래 GTX B노선, 인천발 KTX, 부평역·인천대입구역 환승센터 등 다양한 관련 계획 등과 연계되는 BRT 노선망을 구상하여 대중교통 이용수요에 있어서 시너지가 발생하도록 유도

4) 기술과 디자인 측면의 첨단화 고려

- 서울시의 경우 우선 신호 시스템, 전기굴절버스 도입, 자율주행 BRT 시범사업 등 미래 교통과 연계한 시스템 전환을 추진 중에 있으며,
- 인천시는 BRT 구축 시 단순한 전용차로를 넘어서, 스마트 정류장, 친환경 차량, 신호 연동 시스템 등 첨단 기능 통합을 고려하여 경쟁력 있는 사업이 되도록 함

5) 단계적 도입과 성과 기반 확대 전략

- 서울시와 부산시의 경우 교통소통이 혼잡하고, 기존 버스이용수요가 발생하고 있는 주요 간선 축을 따라 BRT 사업을 우선 추진 후 사업 효과를 입증 한 후 점차 확대 추진
- 인천시 또한 대중교통 수요가 많이 발생하고, 교통소통이 혼잡한 도심구간(예:부평, 계양 등)을 중심으로 BRT 사업을 시범 추진하여 사업 효과를 검증한 후 단계적으로 확대 추진하는 것이 바람직함

나. 인천시 BRT 도입 주요 시사점

1) 도심간 연결 강화

- 인천시는 도시구조 상 다핵분산형(송도, 청라, 부평, 계양, 구월 등 지역별 중심지 존재) 의 도시구조이며,
- 통행 패턴 측면을 보면 서울 통근 유출입 통행이 집중하며, 시 내부 간선도로가 혼잡한 현황을 보이고 있음
- 이에, 부평-구월-주안-송도간 도심 내 주요 간선 축을 BRT 체계를 중심으로 대중교통 축 형성

2) 광역 연계기능 확보

- BRT 계획과 광역 전철간(제2공항철도, GTX B 등) 환승역과 직접 연결시켜, 서울 등 통근통행의 대중교통이용 편리성 강화 및 활성화 기대

3) BRT 도입과 도시철도 기능 강화

- BRT 도입 시 기존 도시철도와 상호 보완적 역할로 작용하도록 수단간·노선간 환승 연계 체계 강화 필요

4) 통합운영체계 필요

- BRT 사업의 추진력 확보를 위한 BRT 전담 조직 마련
- 버스 준공영제과 연계하여 운영 안전성 확보

제4장

간선급행버스체계 노선망 기본구상

- 4.1 「BRT종합계획 수정계획2021」 추진 현황
- 4.2 인천시 BRT 기본구상을 위한 간선급행버스체계 유형 정립
- 4.3 간선급행버스체계 도입 기준 및 노선 선정 결과
- 4.4 선행 과업 노선 선정과 비교 검토
- 4.5 청라~강서BRT 운영 현황 및 혼용화 검토

제4장 간선급행버스체계 노선망 기본구상

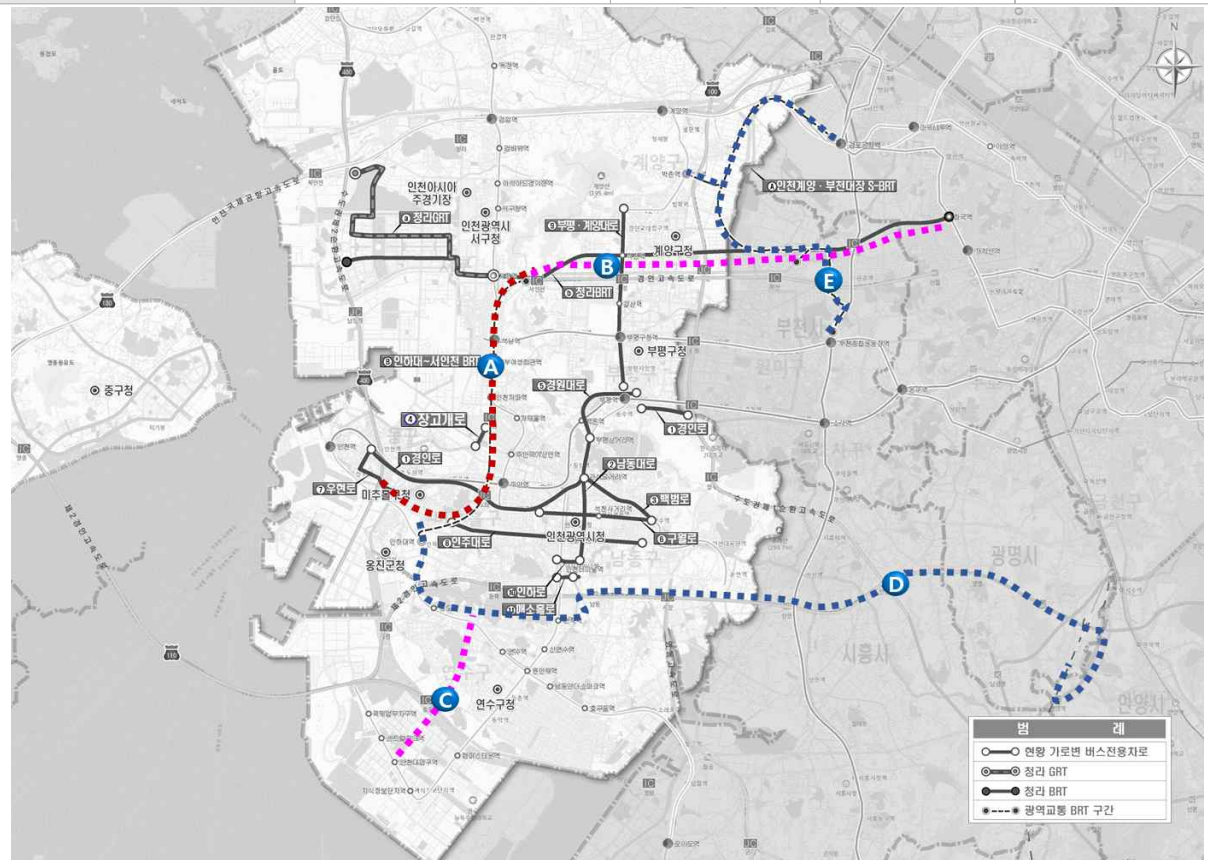
4.1 「BRT 종합계획 수정계획,2021」 추진 현황

4.1.1 종합계획 반영노선 현황

- 「간선급행버스체계(BRT) 종합계획 수정계획(2021~2030), 2021, 국토교통부」에 반영된 인천시 관련 BRT 계획은 총 3개 축으로 인천 BRT, 인천광명 BRT, 계양대장 BRT 등이며, 이중 인천 BRT 1단계 '인하대~서인천 IC'와 계양대장 BRT는 S-BRT 시범노선으로 선정

<표 4-1> BRT 종합계획 수정계획 : 인천시 관련 BRT 반영 노선

구분	구간	사업기간	연장(km)	분류	
인천 BRT	㉠ 1단계	인하대~서인천IC	2026~2030	9.4	도심 BRT
	㉡ 2단계	서인천IC~화곡	2026~2030	13.2	광역 BRT
	㉢ 3단계	송도~인하대	2026~2030	9.3	도심 BRT
㉣ 인천광명 BRT	송의역~광명역	2026~2030	13.9	광역 BRT	
㉤ 계양대장 BRT	계양~김포공항역	2022~2026	16.7	광역 BRT	

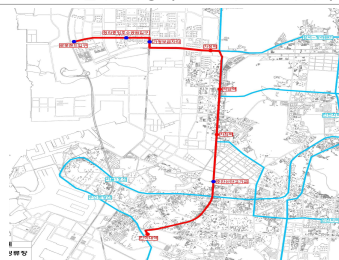
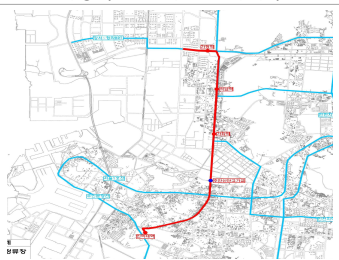
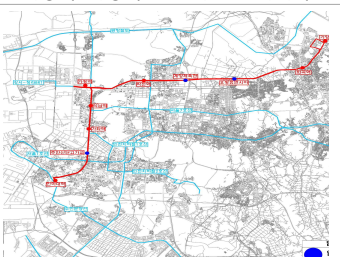
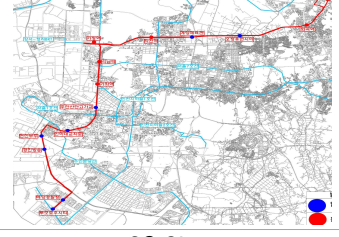
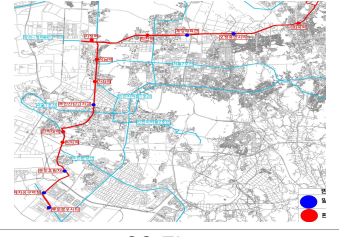


4.1.2 상위계획 반영 노선별 추진 현황

가. 인천대로 S-BRT

- 인천대로 S-BRT는 경인고속도로 일반화에 따라 인천대로 구간에 S-BRT 체계를 구축하는 계획으로 국토교통부 S-BRT 시범사업으로 선정
- 경인고속도로 일반화 사업은 고속도로를 지하화하고, 상부 도로공간을 재편하여 일반도로와 도로 중앙을 공원으로 조성하는 사업으로서, 동 구간에 S-BRT 중앙버스전용차로를 설치하는 구상으로 「BRT 종합계획 수정계획, 2021」에 반영되었음
- 그러나, 「인천대로 S-BRT 개발계획 수립, 2023. 인천광역시」의 용역 결과 S-BRT 노선 대안 총 5개 모두 경제적 타당성이 모두 0.5 이하로 분석되어 사업 미추진 상태임
- 따라서, 본 과업에서는 인천시 전체 노선망 측면에서 BRT 도입 필요 및 가능 축을 전반적으로 재검토하여, BRT 기본 구상망을 수립하였음

<표 4-2> 「인천대로 S-BRT 개발계획 수립, 2023. 인천광역시」 : 타당성 결과

구 분	노선대안 1-1 (청라로봇랜드입구~인하대역)	노선대안 1-2 (가정역~인하대역)	노선대안 2-1 (가양역~인하대역)
	로봇랜드입구~가정역~인천대로~인하대역	가정역~인천대로~인하대역	가양역~가정역~인천대로~인하대역
노선구간			
노선연장	15.1km	10.1km	29.8km
정류장수	6개소	5개소	10개소
정류장간격	2.5km/개	2.0km/개	3.0km/개
1일 수요	5,419 인/일	1,210 인/일	9,639 인/일
B/C	0.42	0.32	0.28
구 분	노선대안 2-2(아암로경유) (가양역~투모로우시티)	노선대안 2-3(독배로 경유) (가양역~투모로우시티)	
	가양역~가정역~인천대로~아암대로~투모로우시티	가양역~가정역~인천대로~아암대로~투모로우시티	
노선구간			
노선연장	39.8km	38.5km	
정류장수	14개소	14개소	
정류장간격	2.8km/개	2.8km/개	
1일 수요	12,775 인/일	18,678 인/일	
B/C	0.25	0.33	

나. 인천~광명 BRT

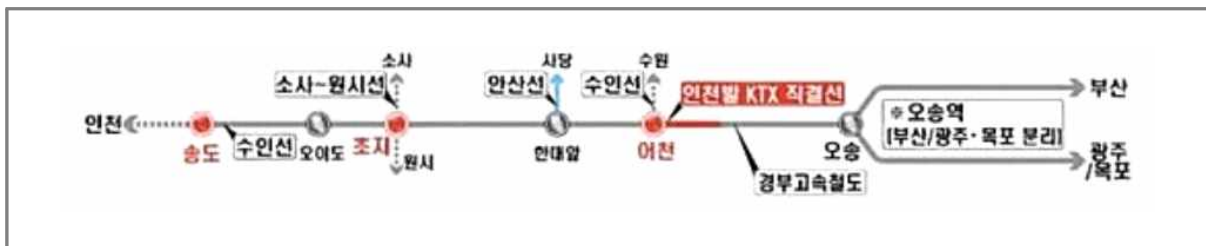
1) 인천-광명 BRT 당초 계획 목적

- 인천 권역에서 KTX 고속철도를 보다 편리하게 이용하도록 광명 KTX역을 연계하는 광역 BRT 노선 구상
- KTX 고속철도를 이용하기 위한 대중교통 기준 통행시간
 - 전제사항) 출발지 : 연수구, 미추홀구 권역 송의역 출발 기준

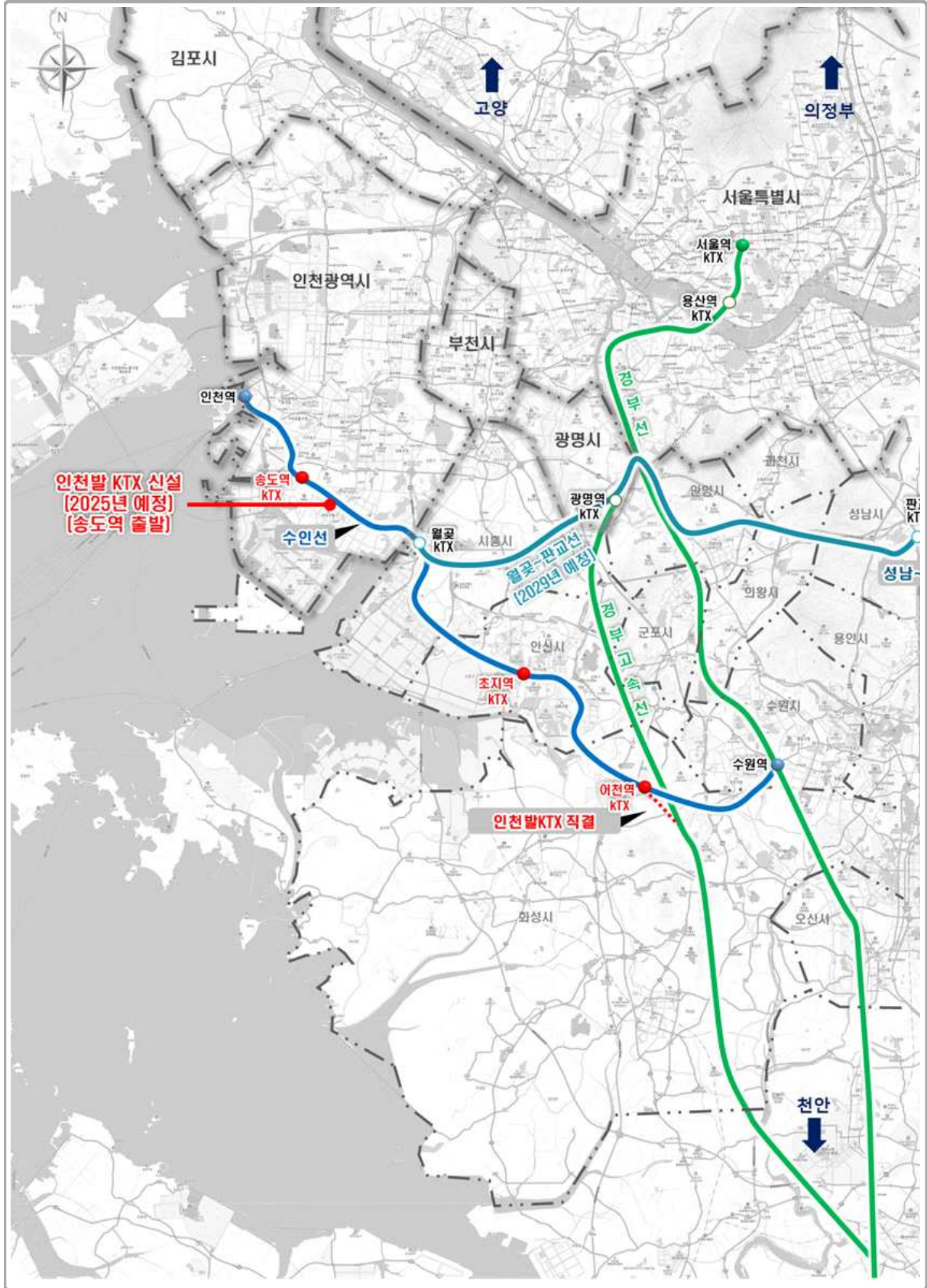
현 체계 통행시간	인천-광명 BRT 구축시		비고
	통행시간	비고	
용산 KTX역 : 약 1시간 10분 소요	광명 KTX역 : 약 50분 소요	L=30km, 통행속도: 전용형BRT 35km/h 적용시	
서울 KTX역 : 약 1시간 20분 소요			

2) 현 시점 : 관련 사업 등 여건 변화

- 인천발 KTX 사업 추진
 - 사업개요 : 인천 송도역 출발~초지역~어천역~기존 경부고속철도 연결
 - 개통연도 : 2025년 예정



- 인천발 KTX 사업 추진으로, 인천 권역에서 KTX역(송도역) 바로 이용하여 경부고속철도와 연결
- 이에 따라 KTX 연계 목적으로 추진하려던 당초 계획 ‘인천~광명 광역 BRT’ 노선의 기능과 노선 운영으로 인한 실효성(연계교통수단의 통행시간 단축 효과)이 없을 것으로 예상됨
- 또한, 관련된 계획으로 ‘월곶-판교선’(경강선 일부)이 2029년 개통 예정으로 사업 추진 중에 있어 향후 ‘송도역-월곶역-광명KTX역’과 연결됨



<그림 4-1> 인천발 KTX 사업 위치도

다. 계양~대장 BRT

- 계양~대장 BRT는 국토교통부 S-BRT 시범사업으로 선정되어 인천계양지구와 부천 대장지구를 연결하는 광역교통망 구축을 목표로 하여, 한국토지주택공사가 주요 시행 주체로 참여하여, 초기 계획을 수립하고 추진하여 왔음
- 그러나, 철도 연장 계획 등 주변 관련계획(대장~홍대선 연장 등)의 변화에 따라 사업을 재검토하고 있음
 - 대장~홍대선 개요
 - 계획 배경
 - 서부권 교통소외지역(부천 계양지구, 김포, 검단, 인천계양지구 등)의 접근성 개선을 위해 추진
 - 계양 테크노밸리 공공주택지구 및 부천 대장지구 택지개발사업과 연계한 교통망 확보 목적
 - 연결 예정 지점
 - 부천 대장지구~인천 계양~김포공항~마곡지구~홍대입구
 - 계양역과의 연계
 - 인천 1호선 및 공항철도 환승역
 - 대장~홍대선은 계양역을 주요 경유지로 포함할 예정으로 GTX-D 노선 및 공항철도와의 연계성 향상 고려 중
- 대장~홍대선 계획에 따른 계양~대장 BRT의 인천시 추진 필요성은 철도사업과 달리 단기적 사업 추진이 가능한 BRT를 우선 구축하여 대중교통망을 확보하고, 철도수단의 보완 대중교통체계 구축 등 몇 가지로 요약할 수 있음
 - ① 철도 건설 전 단계적 대중교통수단 확보
 - 대장~홍대선은 장기 사업으로, 개통까지 오랜 시간 소요
 - 계양지구 및 대장지구 입주가 본격화 될 경우 교통수요는 급증하므로, 이에 대한 단기적 대책으로 BRT 수단이 역할을 할 것으로 예상
 - ② 계양 테크노밸리, 대장지구 등 대규모 택지 개발
 - 계양 테크노밸리와 대장지구는 각각 계획인구 4만명 이상의 대규모 개발로, 장기적으로 도시철도가 교통수요를 분담하되 대중교통 이용수요 분담의 역할로서 BRT로 보완

- ③ 환승거점(계양역) 접근성 강화
 - BRT 노선버스가 ‘계양역(공항철도, 인천1호선)’과 연계될 경우 서울, 김포, 인천 도시권으로의 이동이 편리
 - 특히, 홍대선과 향후 GTX-D 노선이 통과하는 계양역은 중요한 교통거점이 될 것으로 예상
- ④ 광역버스 노선 한계점 보완
 - 현재, 노선버스, 광역버스 등으로는 승하차 수단과 경쟁이 어려우므로 BRT로 버스의 정시성 확보
- 계양~대장 BRT 추진에 따른 기대효과로는 자가용 이용 억제, 대중교통의 정시성 확보, 개발지구의 가치 상승 등이 예상됨
 - ① 정시성 및 속도 향상
 - BRT 전용차로 운영으로 혼잡 시간대에도 정시성 확보
 - ② 지속가능한 대중교통 네트워크 구축
 - 대중교통중심 구조로 자가용 이용 억제
 - 지속 가능하고 환경 친화적인 교통체계 기반 마련
 - ③ 개발사업지구의 가치 상승
 - 접근성 향상으로 계양 테크노밸리, 대장지구의 정주성을 강화하고 투자 유치, 고용창출 효과도 기대
 - ④ 도시철도와의 시너지
 - 장기적으로 지하철 대장~홍대선 추진 후에도 BRT와 도시철도의 연계환승체계 구축으로 수단간 보완적 관계로 작동



<그림 4-2> 계양~대장 BRT 사업 위치도

4.2 인천시 BRT 기본구상을 위한 간선급행버스체계 유형 정립

가. 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 BRT 유형

- 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」에서는 ‘광역간선급행버스체계’와 ‘광역간선급행버스체계가 아닌 간선급행버스체계’ 등 두 가지 유형으로 구분하고 있음
- 제2조(정의) 6. ‘광역간선급행버스체계’란 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 도를 경유하는 간선급행버스체계를 말한다.

나. 「간선급행버스체계시설의 기술기준, 2022, 국토교통부」 BRT 유형 구분

- 「간선급행버스체계시설의 기술기준, 2022. 08, 국토교통부」에서는 간선급행버스체계를 노선 유형에 따라 전용형 간선급행버스체계와 혼용형 간선급행버스체계로 분류하고 각 체계시설별 설치기준 및 운영기준을 제시하고 있음
- 인천시 BRT는 기존 도로구간 간선도로 상 설치하며, 버스노선이 많이 지나고 첨두시 교통 지·정체가 발생하는 구간을 지나는 노선이므로, 기존 노선버스도 간선급행버스 전용 주행로에 함께 운행하도록 ‘혼용형 BRT’를 적용하도록 함

<표 4-3> BRT 체계시설 유형 (노선 유형에 따른 분류)

구 분	버스노선 운행체계	운행버스	전용 주행로 ^{주1)}	교차로	정류장 ^{주2)}	
					설치간격	외부분리형태
전용형 BRT	간선급행버스 노선만 운행	저상버스 및 친환경차량	물리적 분리대 설치로 다른 교통수단과 분리	입체교차로 평면교차로	평균 800m 이내	폐쇄형 권장
혼용형 BRT	일반여객운송 사업 노선도 함께 운행	해당지역의 저상 버스 목퓔이상 권장	차선 등으로 다른 교통수단과 분리	(BRT 우선신호 처리, 일반차량 회전처리 등)	평균 500m 이내	폐쇄형, 반개방형, 개방형 등
구 분	환승시설		운영센터		브랜드 구축 ^{주3)}	
전용형 BRT	타수단과 연계시 편리하고 안전한 환승시설 구비		전용운영센터 설치 또는, 운영센 터 기능 갖춘 통합교통운영센터 등에 운영 대행		모든 운행버스와 정류장에 동 일한 디자인 적용	
혼용형 BRT					BRT 노선 운행버스에 BRT로 고부착 권장	

자료 : 간선급행버스체계시설의 기술기준, 2022.08, 국토교통부

주 : 1) 전용주행로 : 중앙차로로 설치하는 것을 원칙으로 함

2) 정류장 : 이용자 접근성, 편리성 등 고려하여 설치하도록 함.

기존 도심 지역에 BRT 구축 및 혼용형 BRT로 운영할 경우 정류장간 간격을 가깝게 배치하여 기존
버스이용자 불편을 최소화하도록 함

3) 브랜드 구축 : BRT 고유명칭, 엠블럼 등 고유브랜드 사용 권장

BRT 유형 구분

(간선급행버스체계(BRT) 기술기준, 2022.08, 국토교통부)

■ **노선 유형에 따른 분류**

- **전용형 간선급행버스체계** : 기존 또는 신규 도로상에 설치된 간선급행버스 전용 주행로에 간선급행버스체계 운송사업 면허를 취득한 노선(이하, 간선급행버스 노선)만 운행되는 체계
- **혼용형 간선급행버스체계** : 기존 또는 신규 도로상에 설치된 간선급행버스 전용 주행로에 간선급행버스 노선뿐만 아니라 일반 여객 운송사업 면허를 취득한 노선(이하, 일반버스 노선)이 함께 운행되는 체계

■ **시설 및 운영 수준에 따른 분류**

- **우등형 간선급행버스체계** : 기존 또는 신규 도로상에 설치된 시설물과 운영의 12개 항목 중에서 7개 이상을 충족하는 체계. 다만, 시설물 항목은 신도시에서는 4개 이상, 기존 도시에서는 3개 이상을 충족해야 함
- **일반형 간선급행버스체계** : 기존 또는 신규 도로상에 설치된 시설물과 운영 수준이 다음의 조건을 충족하는 체계

- ① 전용 주행로 및 정류장이 도로 중앙에 위치할 것
- ② 전용 주행로가 24시간 전일제로 운영할 것
- ③ 전용 주행로의 연장은 최소 3km 이상으로 설치할 것

시설 + 운영 수준	노선유형	
	전용형 노선	혼용형 노선
우등	우등전용 BRT	우등혼용 BRT
일반	일반전용 BRT	일반혼용 BRT

< 시설물 평가 기준 >

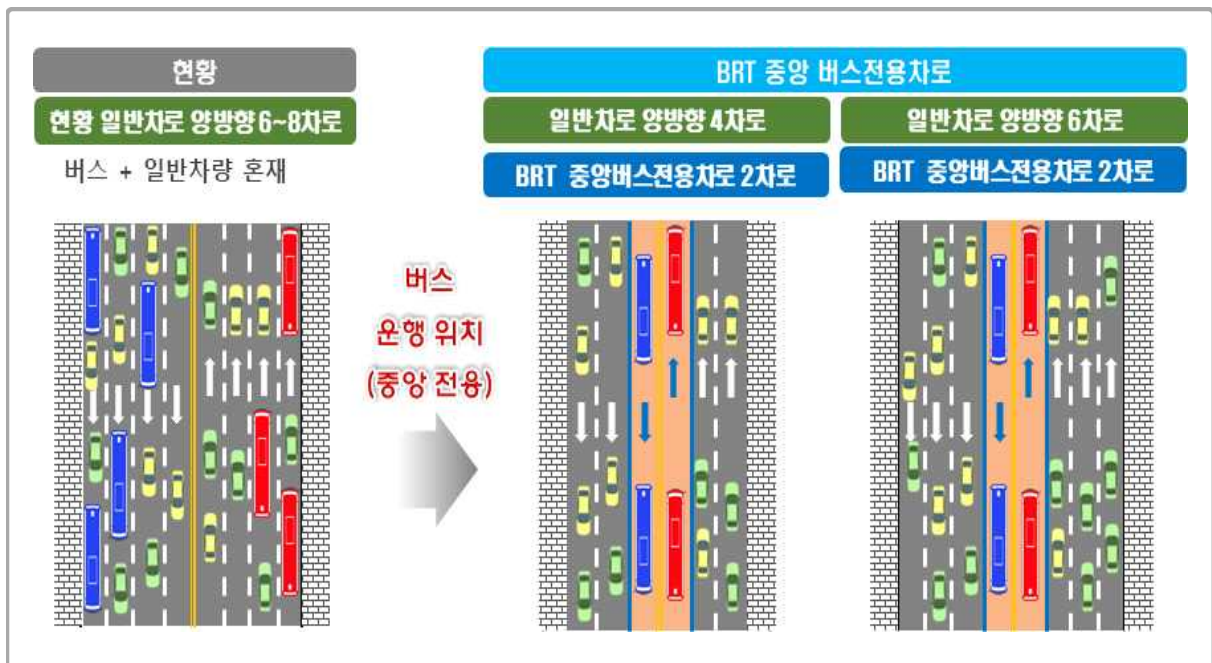
평가항목	평가 내용
전용 주행로	1) 전체 전용 주행로 구간 중에서 60% 이상을 연석, 폴대 등 물리적인 분리대를 설치하는 경우 해당 2) 전체 전용 주행로 구간을 유색포장으로 설치하는 경우 해당
입체 교차로	전체 교차로 중에서 50% 이상을 고가 또는 지하로 입체화 시설을 설치하는 경우 해당
평면 교차로	아래 항목 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 기준 충족 1) 전체 교차로 중에서 50% 이상을 우선신호로 설치하는 경우 해당 2) 좌회전 및 유턴금지를 다음 지역의 기준에 따라 설치하는 경우 해당 - 신도시는 60% 이상, 기존도시는 40% 이상
정류장	전체 정류장 중에서 50% 이상 정류장을 반개방형 이상으로 설치하는 경우 해당
추월차로	전체 정류장 중에서 60% 이상 정류장에 추월차로를 설치하는 경우 해당

BRT 유형 구분
(간선급행버스체계(BRT) 기술기준, 2022.08, 국토교통부)

< 시설물 평가 기준 >

평가항목	평가 내용
친환경버스	전용 주행로를 운행하는 전체 버스 중에서 전기 및 수소 연료를 사용하는 친환경 버스가 20% 이상 운행하는 경우 해당 (운행 횟수로 평가)
저상버스	전용 주행로를 운행하는 전체 버스 중에서 저상버스가 50% 이상 운행하는 경우 해당 (운행 횟수로 평가)
브랜드	운행 버스와 정류장을 하나의 고유 명칭 또는 심벌마크로 통일하는 경우 해당
타수단 연계	전용 주행로를 운행하는 노선이 4개 이상의 다른 교통수단의 유형과 연계하는 경우 해당
이용가능성	아래 항목을 모두 해당하는 경우에만 기준 충족 1) 전용 주행로를 운행하는 노선이 16시간 이상으로 운영하는 경우 해당 2) 전용 주행로를 운행하는 노선 중에서 70% 이상이 첨두시 15분 이내로 운행하는 경우 해당
이동성	전용 주행로를 운행하는 노선 중에서 80% 이상이 평균 통행속도 25km/h 이상을 유지하는 경우 해당
안전도	전용 주행로를 운행하는 버스의 사고 발생 건수 및 피해 규모의 안전도가 0.012 이하인 경우 해당 (전년도 기준)

- 인천시 BRT는 가로변 버스정류장을 운행하는 버스가 BRT중앙버스전용차로 및 BRT 정류장을 이용하는 혼용형 BRT로 설치하도록 하고, 필요 시 BRT 전용차량을 추가 도입하도록 함



<그림 4-3> 인천시 BRT 차로 운영 방향

4.3 간선급행버스체계 도입 기준 및 노선 선정 결과

가. 인천시 간선급행버스체계 축 선정 기준

- 간선급행버스체계 노선대안 선정을 위해 다음과 같이 법적측면, 시설측면, 기능측면의 도입기준을 설정하고, 노선별 세부항목에 대한 비교·검토를 통해 최적 노선대안을 선정하였음

<표 4-4> 간선급행버스체계 축 선정 기준

구분		내 용
정량적 기준	수요 측면	<ul style="list-style-type: none"> • ‘간선급행버스체계시설의 기술기준, 국토교통부, 2022.08’ <ul style="list-style-type: none"> - 첨두시 기준 방향당 1,000인 이상의 수요 • ‘간선급행버스체계 설계지침, 국토교통부, 2010.06’ <ul style="list-style-type: none"> - 해당 BRT 축의 버스 권장수요 50대/시/방향 이상
	시설·경제적 효과 측면	<ul style="list-style-type: none"> • ‘간선급행버스체계시설의 기술기준, 국토교통부, 2022.08’ <ul style="list-style-type: none"> - 차로수 편도3차로 이상 (도로구간 3km 이상), 특정 구간의 교통정체가 심한 구간, 체계시설의 설치·운영이 가능한 구간을 우선 검토 • 입체도로(지하차도) 등 BRT 도입 제약 요인 유무 • 축별 수요예측을 통한 효과 발생 가능 축
정성적 기준	기능측면	<ul style="list-style-type: none"> • 주요 전철역, GTX, 환승센터 등과 연계 가능성 • 장래 개발계획에 대한 대중교통수요 추가 예상 구간 • 터미널, 신도시, 관공서, 대형마트 등 교통유발시설 밀집지역 • 광역기능을 위한 시계 유출입지점 연계 가능성 • 정책적으로 대중교통 육성이 필요한 구간

나. 인천시 간선급행버스체계 축 선정을 위한 검토 방법 및 노선선정 절차

- 간선급행버스체계 도입 축 검토를 위한 대상도로는 버스교통량 및 이용자수가 많은 노선과, 가로변 버스전용차로 운영 축을 기본 대상으로 하고,
- 단계별 기준을 모두 충족하는 노선으로 선정하되, 장래 수송수요 증가 가능성 및 간선급행버스체계 연계를 위해 필요한 노선을 추가로 선정하여 검토함
 - 1단계 : 도로여건(차로수, 시설제약 유무 등) 측면 검토
 - 2단계 : 교통여건(첨두시 수송수요, 통행속도 등) 측면 검토
 - 3단계 : 기능 측면을 충족하는 대상 축 선정

도입기준 검토내용 및 노선선정 단계	
1단계	도로여건 측면
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 현황 차로수: 편도 3차로 이상 ■ 연장 : 3km 이상 ■ 입체교차로(고가,지하차도) 등 시설제약 유무
↓	
2단계	교통여건 측면
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 이용수요 : 첨두시 1,000인 이상 수요 ■ 버스 통행속도 25km/h 이하 ■ 버스 교통량 50 대 이상 <p>(BRT설계지침(2010년), 전용차로 설치 기준 단속류 적용)</p>
+	
3단계	기능 측면
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 장래 개발계획에 대한 대중교통수요 추가 예상 구간 ■ 주요 전철역, GTX, 환승센터 등과 연계 가능성 ■ 터미널, 신도시, 관공서, 대형마트 등 교통유발시설 밀집지역 ■ 광역기능을 위한 시계 유출입지점 연계 가능성 ■ 정책적으로 대중교통 육성이 필요한 구간

다. 노선선정 결과 종합

1) 1단계 : 도로여건 측면 검토 결과

	구분	도로명	
	도심 권역	부평·계양대로	구월로
		경원대로	인주대로
		남동대로	인하로
		장제로	경인로2
		봉수대로	매소홀로
		경인로1	우현로
		백범로	총 13개 도로
신도시 권역	독배로	자연대로	
	비류대로	영종대로	
	미추홀대로	원당대로	
	컨벤시아대로	총 7개 도로	

⇒ 20개 도로 선정

2) 2단계 : 교통여건 측면 검토 결과

	도로명		첨두시 승차인원
	도심 남북축	부평·계양대로	1,523인/시
		경원대로	1,126인/시
		남동대로	1,064대/시
		미추홀대로	1,303인/시
도심 동서축	경인로	1,533인/시	

⇒ 5개 도로 선정

3) 3단계 : 기능측면 검토 결과

도로명	교통시설 및 관련계획과 연계	
	도심 남북축 부평·계양대로 ~경원대로 ~남동대로	·청라BRT, 인천1호선 등 연계 ·장래 GTX-B(부평역, 인천시청역) 연계
도심 동서축 경인로 ~구월로	·경인선, 인천2호선, 등 연계 ·장래 GTX-B, 부천BRT축과 연계	
송도 권역 컨벤시아대로 ~미추홀대로 독배로 ~비류대로	·장래 GTXB(인천대입구역), 송도 트램 등	
	·장래 인천발 KTX(송도역) 연계	
영종 권역 영종대로	·영종~청라연결 제3연륙교 ·장래 영종 트램 등	
검단 권역 원당대로	·인천2호선 및 장래 1호선 검단 연장선과 연계	

⇒ 11개 도로 선정 (6개 축)

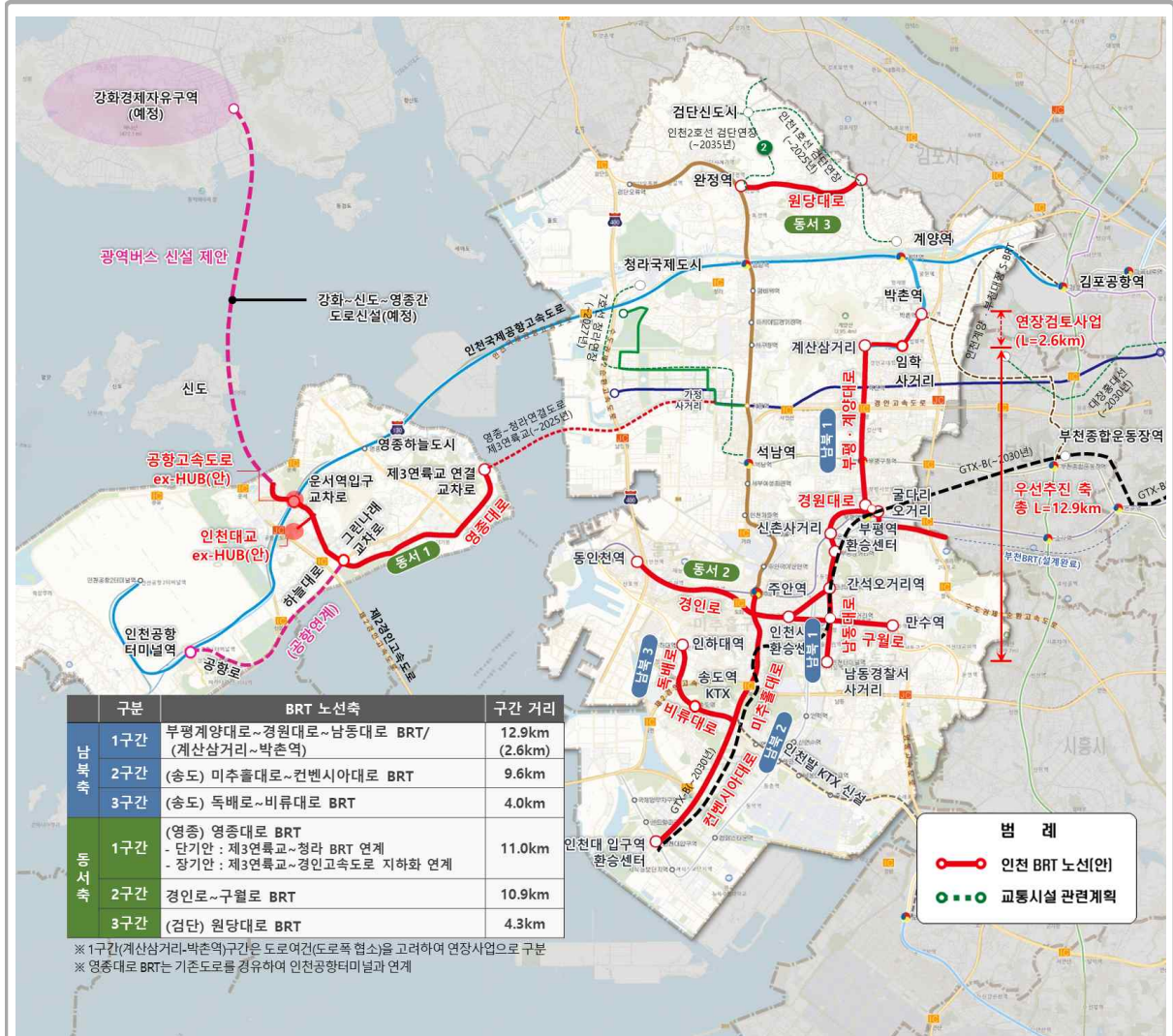
4) 최종 노선 대안 선정

1단계 총축 : 20개 도로 부평·계양대로, 경원대로, 남동대로, 경인로, 구월로, 영종대로 등	⇒	2단계+3단계 총축 : 11개 도로 선정 부평·계양대로-경원대로-남동대로, 경인로-구월로, 컨벤시아대로-미추홀대로, 독배로-비류대로, 영종대로, 원당대로 등
---	---	---

⇒ 도로연장 및 연계성을 고려 최종 총 BRT 6개축 선정

구분	BRT 선정 축		구분	BRT 선정 축	
남북축	1구간	부평·계양대로~경원대로~남동대로	동서축	1구간	영종대로 BRT
	2구간	미추홀대로~컨벤시아대로		2구간	경인로~구월로 BRT
	3구간	독배로~비류대로		3구간	원당대로 BRT

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사



구분		BRT 축 특성	구분	BRT 축 특성	
남북축	1구간	·버스운행대수, 이용수요 ·청라-강서 BRT, 인천1호선과 연계 ·장래 GTX B(부평역, 인천시청역) 노선과 연계	동서축	1구간 (영종) 영종대로 BRT	·장래 이용수요 증가 예상 축 상위계획에 트램사업추진 반영 ·BRT사업으로 先추진 후 트램으로 전환 가능 ·제3연륙교 연계~서울 광역 연계 -대안1 : (가정사거리) 청라BRT 연계 -대안2 : 경인고속도로 연계
	2구간	(송도)미추홀대로~컨벤시아대로 BRT		2구간 경인로~구월로 BRT	·경인로축버스이용수요 多 ·경인선, 인천1호선, 인천2호선 및 장래 부평계양-남동대로 BRT, 부천 BRT와 연계 ·시종점부월미관광특구과도심부연계
	3구간	(송도)독배로~비류대로 BRT		3구간 (검단)원당대로 BRT	·검단권역 버스노선 가장 많은 축 ·인천2호선과 장래 1호선 연장 예정역과 연계

<그림 4-4> BRT 도입 선정 노선 축 위치도

4.4 선행 과업 노선 선정과 비교 검토

- 인천시는 1994년 가로변 버스운영차로를 처음 도입한 이 후 30년 이상이 지난 현 시점에서 버스의 정시성 및 통행속도 저하 등 전용차로의 실효성이 떨어지고 있으며,
- 이에 대한 대책 마련을 위하여 2023년 인천연구원에서 「인천시 중앙버스전용차로 추진 연구」 과업을 수행하였음
- 또한, 인천광역시 버스운송사업조합에서는 2024년 「인천광역시 버스전용차로 운영실태분석 및 발전방안 수립 연구」 과업을 수행하며, 실효성이 떨어진 가로변 버스전용차로를 중앙버스전용차로로 전환하기 위한 연구 용역을 수행하였음
- 「인천시 중앙버스전용차로 추진 연구, 2023, 인천연구원」에서는 중앙버스전용차로 도입구간으로 ‘계양대로~부평대로~경원대로~남동대로’, ‘경인로~구월로’, ‘인주대로’ 등 총 3개 축의 사업 추진을 제안하였으며,
- 「인천광역시 버스전용차로 운영실태분석 및 발전방안 수립 연구, 2024, 인천광역시 버스운송사업조합」에서는 BRT 중앙버스전용차로 도입 가능 축으로 ‘계양대로~부평대로~경원대로~남동대로’를 도출하고, 추가로 BRT 중앙버스전용차로 선택 가능한 축으로 ‘경인로~참외전로(동인천~부평사거리)’를 제안하였음
- 본 과업에서는 선행 과업에서 도출한 축 중 ‘계양대로~부평대로~경원대로~남동대로’와 ‘경인로~구월로’ 등 2개 축이 동일하게 선정되었으며,
- 선행 과업에서의 과업 대상도로와 BRT 중앙버스전용차로 축 선정을 위한 기준 설정을 다음과 같이 설정하여 결과를 도출함

인천시 중앙버스전용차로 추진 연구 (2023, 인천연구원)

대상	가로변 버스전용차로 11개 구간	
기준	<ul style="list-style-type: none"> · 국내 버스전용차로 설치기준(서울시) · 국외 버스전용차로 설치기준 	
	구분	선정기준
필수 조건	차로수	편도3차로 이상
	버스 통행량	75대/시 이상
	연계성	버스전용차로 연계성 강화를 통한 대중교통 편의 제공
선택 조건	버스 이용자수	1,200인/시 이상
	간선도로 버스속도	버스속도 개선을 통한 승용차 통행을 대중교통으로 유도

주: 필수조건 3가지 모두 충족되어야 하며, 선택사항 2가지 중 1가지 이상 충족한 경우 중앙버스전용차로 후보구간으로 선정

중앙버스전용차로도입구간

- ✓ 부평계양~경원대로~남동대로 BRT
- ✓ 경인로~구월로 BRT
- ✓ 인주대로 BRT

인천광역시 버스전용차로 운영실태분석 및 발전방안 수립 연구 (2024, 인천광역시 버스운송사업조합)

대상	가로변 버스전용차로 11개 구간	
기준	<ul style="list-style-type: none"> · 간선급행버스체계 기술기준(2022년) · 간선급행버스체계(BRT) 설계지침(2010년) 	
	구분	선정기준
물리적 시설 기준	❖ 차로수	편도 3차로 이상
	❖ 통행속도	20km/h 이하 구간
	❖ 교차로 평균간격	
	❖ 가로변 마찰요소 정도	
교통 기준	❖ 버스운행량	첨두시 50대/시 이상
	❖ 차로당 수송효율	일반차량/버스 > 0.9
	❖ 장래 대중교통(버스) 수요	1,000명 이상
	❖ 타 교통수단과의 연계	
시행 가능성	❖ 지하철 중복도	
	❖ 입체시설(고가차도, 지하차도) 및 지하철, 지하상가 출입구, 환기구 등 지장물 제약 요인 유무	
	❖ 보도 후퇴 가능성	

BRT 도입가능 축

- ✓ 부평계양~경원대로~남동대로 BRT

BRT 선택가능 축

- ✓ 경인로~참외전로(동인천~부평사거리)

4.5 청라~강서 BRT 운영 현황 및 혼용화 검토

가. 검토 목적(사유)

- 현재 BRT 운영구간(해원초입구사거리~화곡역) 7700번 1개 노선 운영으로 시간당 버스대수가 12대로 적어 주변 인접 지자체에서 BRT 전용차로 설치 구간의 철거 요청이 있음
- 이에, 주변 토지이용 현황 및 지선 이용자 버스체계 이원화로 인한 이용자 불편을 해소하기 위하여 혼용 BRT 전환을 검토하여 접근성 향상으로 BRT 차로 중심의 효율화 방안을 모색하고자 함

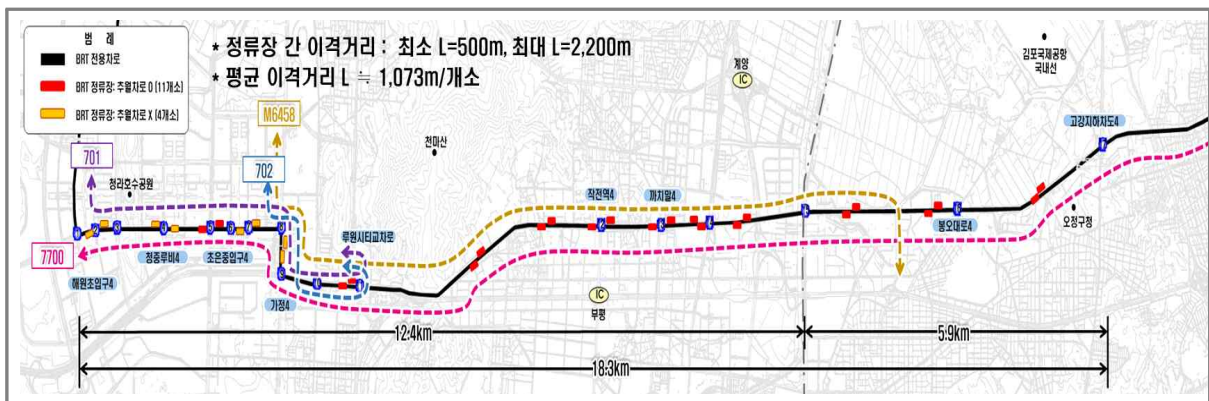
나. 청라 BRT 현 체계

1) BRT 전용차로 설치구간(해원초입구사거리~고강지하차도)

- 총 길이 L=18.3km, 인천구간 L=12.4km, 부천구간 L=5.9km

2) BRT 중앙정류장 : 15개소/방향당

- 정류장 15개소 중 추월차로 설치 정류장 11개소
- 현황 총 4개 노선 운영 중(인천구간) : 701번, 702번, 7700번, M6458번



3) BRT 중앙정류장 간 이격 거리

- 정류장 간 이격 거리 : 최소 L=500m, 최대 L=2,200m,
- 평균 이격 거리 L ≈ 1,073m/개소

번호	정류장명	정류소ID	정류장간 간격(m)
1	청라호수공원한신더휴아파트	89291	-
2	청라중앙호수공원입구	89021	1,200
3	롯데마트	42829	700
4	초은고등학교	89025	600
5	가정보금자리	89119	900
6	가정(루원시티)역	89050	1,200
7	효성서초등학교	41557	2,200
8	명현초등학교	41559	1,200
9	작전역	41561	1,000
10	까치말사거리	41563	1,000
11	도두리마을	41565	800
12	계양체육관(아시아드양궁장)	41567	500
13	부천오정물류단지(중)	57042	1,800
14	오정휴먼시아(중)	57044	1,500
15	원종IC(중)	57046	1,500
	정류장간 평균간격(m/개소)		1,073

4) 주요 BRT 중앙정류장 버스처리 용량

구분	버스처리 설계용량 ¹⁾		현황 운영 현황		비고
가정보금자리	정차면 3면 설계	시간당 111대	정차면 3면 설치	시간당 31대 ²⁾	설계용량 대비 버스운행대수 적음
효성서초등학교	정차면 4면 설계	시간당 295대	정차면 4면 설치	시간당 12대	
작전역	정차면 4면 설계	시간당 107대	정차면 4면 설치	시간당 12대	

주1) 청라~강서간 BRT 시범사업 기본 및 실시설계 종합보고서

주2) 가정보금자리 BRT정류장 구간은 현재 '7700번', '701번', '702번', 'M6458번' 운행 중

5) 인천구간 BRT 전용차로 평균통행속도

- 분석구간 : 해원고입구 중앙정류장 ~ 원종IC 중앙정류장
- 분석일자 : 2024년 6월 14일, 인천시교통정보센터 제공자료 분석

구분	해원고입구 중앙정류장 → 원종IC 중앙정류장	원종IC 중앙정류장 → 해원고입구 중앙정류장
첨두시 평균통행속도 (08시~09시)	23.1km/h	26.3km/h

다. 봉오대로(청라~강서BRT 구간) 일반차로 노선버스 운행 현황

1) 일반차로 운행버스 노선 현황

- 노선 유형별 운행노선수 종합

구분	총계		급행		광역		간선		지선		일반		좌석	
	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수
총계	48개	219 대/시	2개	7대/시	2개	6대/시	26개	132 대/시	13개	45 대/시	4개	27 대/시	1개	7대/시

- 관리주체별 운행노선수 종합

구분	총계		인천		부천		서울	
	노선수	운행대수	노선수	운행대수	노선수	운행대수	노선수	운행대수
총계	48개	219대/시	40개	189대/시	3개	12대/시	5개	18 대/시

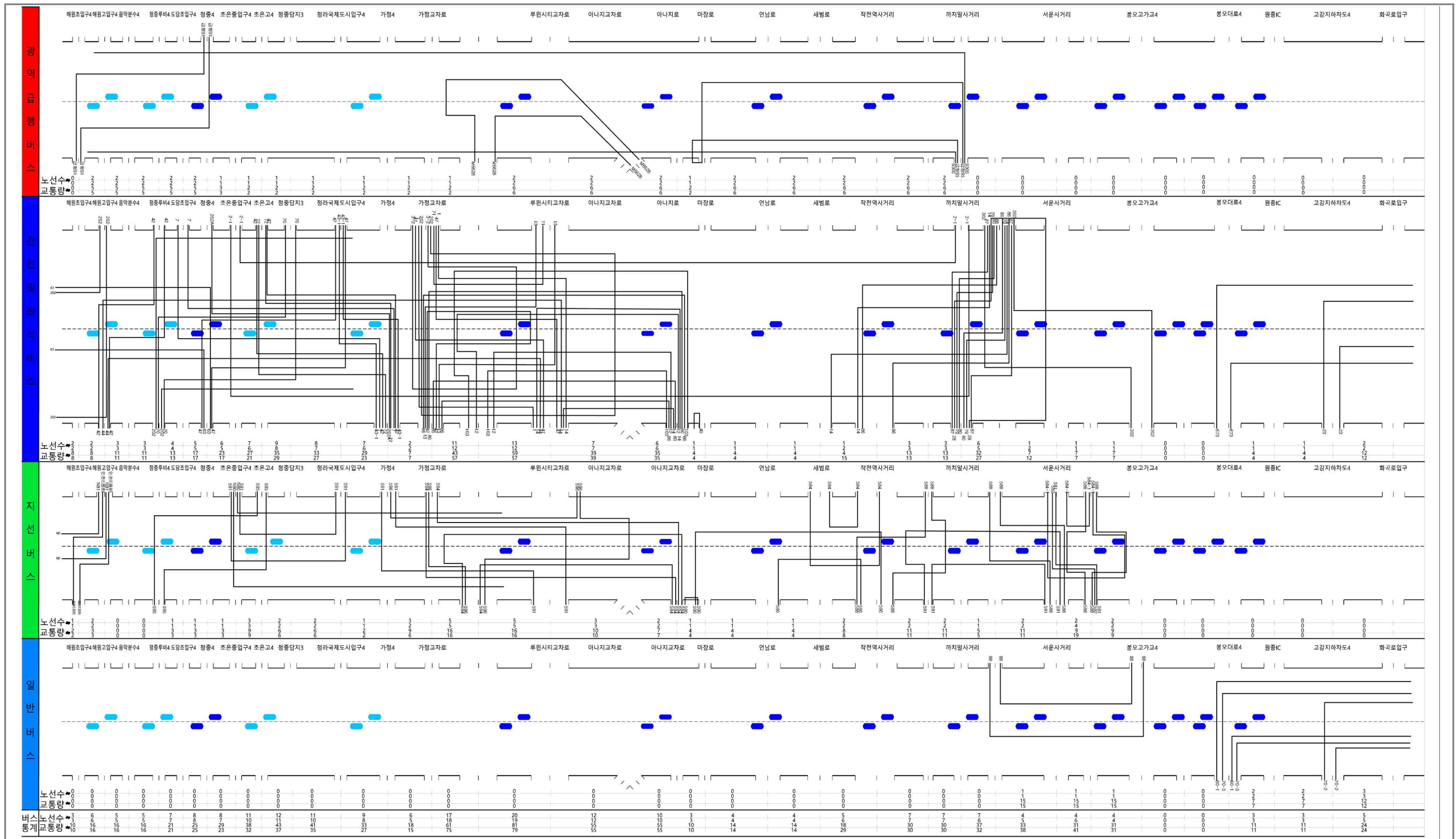
- 노선 운행 현황 (인천시 구간 43개 노선, 부천시 구간 5개 노선)

구분	NO.	종류	번호	기점	종점	배차 간격	운행 대수
인천 구간 운행 버스	1	간선	1	뷰티풀파크버스공영차고지	인천성모병원종점지주차장	12	5
	2	간선	7	청라BRT차고지입구	동인천역북광장	17	4
	3	간선	12	항동7기버스차고지(삼거리)	금마초등학교	7	9
	4	간선	13	신흥교통	검암역(원당방면)	18	4
	5	간선	14	항동7기버스차고지	오조산공원	11	6
	6	간선	28	가좌동차고	계양체육관·대동아파트	14	5
	7	간선	42	청라BRT통합차고지	승기2교	16	4
	8	간선	44	쉐보레출고사무소	루원린스트라우스더린시티	20	3
	9	간선	45	월미도	청천동차고지	7	9
	10	간선	47	마니교통차고지	서창공영차고지	16	4
	11	간선	63	청라BRT차고지입구	동춘동종점	16	4
	12	간선	70	강화터미널	한양수자인	30	2
	13	간선	71	강화터미널	인천아시아드주경기장(동문)	30	2
	14	간선	72	검암역로열파크씨티푸르지오1단지	능허대공원	15	4
	15	간선	79	뷰티풀파크버스공영차고지	인천성모병원종점지주차장	16	4
	16	간선	80	청라BRT통합차고지	송내역·로데오거리	10	6
	17	간선	86	원창동(기점)	신방화역7번출구	25	3
	18	간선	87	드림파크아생화단지	송내역·로데오거리	8	8
	19	일반	88	대장공영차고지	대장공영차고지	4	15

구분	NO.	종류	번호	기점	종점	배차 간격	운행 대수	
인천 구간 운행 버스	20	간선	103	동춘동차고지	상정중학교	9	7	
	21	간선	202	인천공항1장기주차장	대우하나이파트	15	4	
	22	좌석	302	십정동차고지	인천공항T1(3층13번)	9	7	
	23	지선	581	오조산공원	부평역	13	5	
	24	지선	582	계산여고	부평역	12	5	
	25	지선	584	원창동(종점)	계양역	15	4	
	26	지선	588	인천나비공원	서운일반산업단지(맞은편)	11	6	
	27	지선	590	서운일반산업단지	효성동동화운수차고지	19	4	
	28	지선	591	모래방죽사거리	검암역(원당방면)	19	4	
	29	지선	594	인천골프백화점 삼익제약	국제성모병원(종점)	26	3	
	30	지선	595	서인천세무서	태평아파트1차(B)	23	3	
	31	지선	596	원창동(종점)	한성아파트	25	3	
	32	광역	9300	청라국제업무단지(골드클래스)	강남역서초현대타워앞	40	2	
	33	간선	202A	신현여자중학교후문	인천공항T1(3층7번)	10	6	
	34	간선	2-1	청라디이스트	삼보아파트(계양구청)	18	4	
	35	간선	3-2	무지개아파트(동남아파트)	인천아시아드주경기장(동문)	15	4	
	36	간선	43-1	검암역(시내방면)	부평시장역	17	4	
	37	지선	584-1	서운일반산업단지(맞은편)	부평역(27번출구)	25	3	
	38	광역	M6628	경남아너스빌	연세대학교앞	15	4	
	39	지선	N80	가정(루원시티)역	검암역(원당방면)	40	2	
	40	지선	N81	청라푸르지오라피아노	청라국제도시역 (청라국제교방향)	30	2	
	41	급행	급행91	동춘동차고지	청라국제도시역(서부산단방향)	28	3	
	42	급행	급행95	효성동동화운수차고지	사리울중학교	15	4	
	43	지선	인천E 음85	청라BRT통합차고지	청라국제도시역 (청라국제교방향)	65	1	
	부천 구간	44	간선	23	향동7기버스차고지	부개역	8	8
		45	간선	673	부천상동	이대부고	16	4
	운행 버스	46	일반	60-1	고강공영차고지	소사구청.소사푸르지오	15	4
		47	일반	70-2	춘의동차고지	국회의사당역5번출구	13	5
		48	일반	70-3	대장공영차고지	경방타임스퀘어.신세계백화점	20	3

● 노선 종합도

- 총48개 노선 중 '9900번, 44번, 2-1번, 7번' 등 4개 노선만 봉오대로 '청라-강서 BRT' 정류장 3개 구간 이상에 해당하는 연장을 운행함
- 이 외 노선은 BRT 중앙정류장 1개~2개 이하로 단 구간만을 지나며 교차로에서 진입 진출하는 노선임



가. 전용 BRT → 혼용 BRT 운영 방안

1) 일반노선 투입(운영) 적정성

(1) 전제조건

- 전용차로 내에서 버스의 연속적인 주행이 필요하므로, 일반 시내버스의 붓고대로 진입·진출 노선을 분석하여 최소 연속 주행거리를 전제로 하여 BRT 전용차로로 투입하는 노선을 선정하였음
 - BRT 중앙정류장 평균 이격거리가 $L=1.1\text{km}$ 임을 고려하여 최소 3개 정류장 이상을 지나는 노선을 선정함

(2) 혼용 BRT 운영 노선 종합

- 노선 유형별 운행노선 수 종합(인천구간)
 - 현재 BRT 전용차로에 7700번 전용노선과 지선버스 701번, 702번, 광역노선 M6458번 등 총 4개 노선이 운행 중이며,
 - 일반차로 운행 노선버스 48개 노선 중 4개 노선(9300번, 44번, 2-1번, 7번)을 BRT 전용차로 운행하여, 총 8개 노선으로 혼용BRT 운영 가능한 것으로 나타남

구분	총계		급행		광역		간선		지선		일반		좌석	
	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수	노선 수	운행 대수
총계	8개	44 대/시	-	-	3개	17 대/시	3개	11 대/시	2개	16 대/시	-	-	-	-

(3) 주요 BRT 중앙정류장 용량 적정성

- 혼용 BRT로 운영 시 인천구간 4개 노선(2-1, 44, 9300, 7번)을 추가하여 총 8개 노선이 BRT 전용 주행로로 운행 가능 한 것으로 분석됨
- BRT 주행로상 버스 교통량은 현재 12대/시~31대/시 → 18대/시~44대/시로 증가 (시간당 △6대~13대 증가하는 수준으로 버스통행속도 및 정시성에 영향은 없을 것으로 판단)
- 정류장 설계용량 대비 버스처리대수의 경우 정류장에 따라 67대~277대 이상 여유가 있는 것으로 분석됨

구분	버스처리 설계용량 ¹⁾ (a)		현행 전용BRT 운영 현황		혼용 BRT 운영시 (b)	비고(a)-(b)
가정보금 자리	정차면 3면 설계	시간당 111대	정차면 3면 설치	시간당 31대 ²⁾	시간당 44대	+67대 여유
효성서 초등학교	정차면 4면 설계	시간당 295대	정차면 4면 설치	시간당 12대	시간당 18대	+277대 여유
작전역	정차면 4면 설계	시간당 107대	정차면 4면 설치	시간당 12대	시간당 18대	+89대 여유

주1) 청라~강서간 BRT 시범사업 기본 및 실시설계 종합보고서

주2) 가정보금자리 BRT정류장 구간은 현재 '7700번', '701번', '702번', 'M6458번' 운행 중

나. 혼용 BRT 운영 시 문제점 및 개선 방향

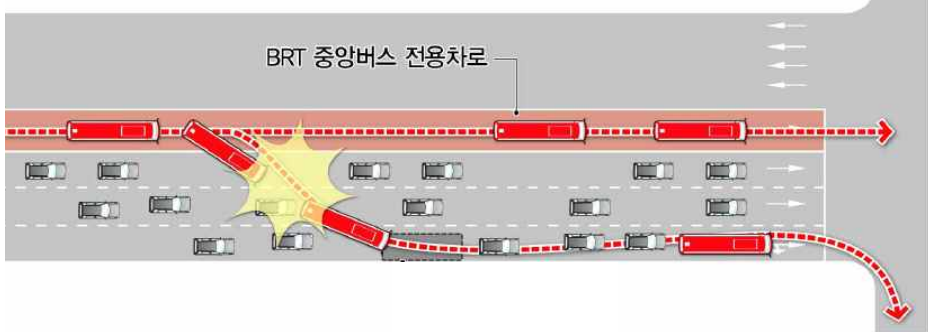
1) 혼용 BRT로 운영 전환 시 문제점

(1) 버스이용자 측면

구분	현황 전용 BRT
<p>(예) 작전역 정류장</p>	
<p>장점</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 전용차량(노선) 통행시간 등 만족도 높음 - 이용자 설문조사(2023. 8.) 결과 고객만족도 95% 이상
<p>단점</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 「가로변 버스정류장↔BRT급행노선 정류장」이원화 ⇒ 정류장간 환승 도보 이동시간 및 보행신호 대기시간 소요

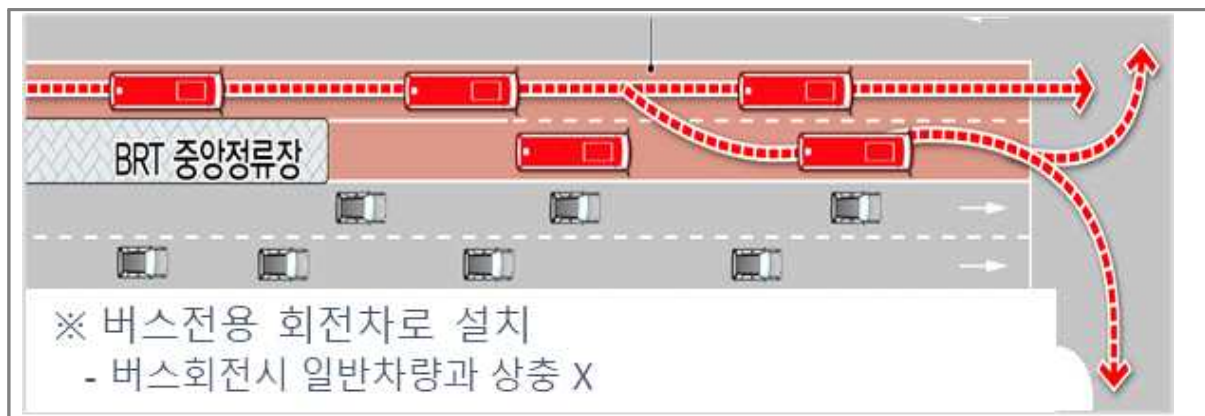
구분	혼용 BRT로 운영 시
<p>(예) 작전역 정류장</p>	
<p>장점</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 「가로변 정류장 정차노선과 BRT급행노선 정류장」 일원화로 제자리 환승 가능
<p>단점</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 가로변 정류장 이용 단거리 승객 → BRT 정류장까지 이동 필요

(2) 교통흐름 측면

구분	교차로부 회전버스 진출입에 따른 교통영향
개념도	 <p>BRT 중앙버스 전용차로</p>
문제점	<ul style="list-style-type: none"> • BRT 중앙버스차로에서 일반차로로 차로 변경하며 교차로에서 회전하여야 하므로 버스가 차로를 변경하는 과정에서 일반차로 차량과 상충 발생 → 일반차로 교통소통영향 및 안전 위협

2) 개선방향

- 일반차로 가로변 버스정류장 현황 노선을 BRT 중앙정류장으로 이동시 시행 초기단계에 기존노선의 가로변 정류장이용객들의 혼동으로 불편이 예상됨
- 또한, 기존 가로변 정류장 이용객들의 중앙정류장 이동으로 인한 정류장 접근 도보거리가 증가할 경우 민원발생 우려가 있으므로, 사전에 주민소통과 의견수렴 절차 또는, 홍보 및 공지 필요
- 또한, 교차로 회전 노선버스의 경우 중앙버스 전용 회전차로를 설치하여 일반차로 차량과의 상충을 제거하고, 신호체계 변경(중앙전용 회전신호) 등이 병행하여, 일반차로 교통소통흐름에 영향을 최소화 하도록 함



다. 결론

- 청라~강서BRT(인천구간)는 현재 총 4개 노선이 운행 중이며, 추가로 일반차로 버스노선 4개를 투입하여, 총 8개 노선 운영 제안

구분		노선운영	시간당 운행대수
청라~강서BRT (인천구간)	현황(전용형BRT)	7700번, 701번, 702번, M6458번	31대/시
	개선(혼용형BRT)	상동 + 2-1번, 44번, 9300번, 7번	44대/시

- 혼용형 BRT 운영(일반차로 4개노선 투입)시 용량 적정성 분석 결과
 - 정류장 설계용량대비 67대~277대이상 여유가 있는 것으로 분석되어, 용량측면에서는 적정한 것으로 판단됨

주요 정류장	버스처리 설계용량 ^{주1)} (a)		현황 전용BRT 운영 현황		혼용 BRT 운영시 (b)	비고(a)-(b)
	정차면	시간당	정차면	시간당	시간당	
가정보금 자리	정차면 3면 설계	시간당 111대	정차면 3면 설치	시간당 31대 ^{주2)}	시간당 44대	+67대 여유
효성서 초등학교	정차면 4면 설계	시간당 295대	정차면 4면 설치	시간당 12대	시간당 18대	+277대 여유
작전역	정차면 4면 설계	시간당 107대	정차면 4면 설치	시간당 12대	시간당 18대	+89대 여유

주1) 청라~강서간 BRT 시범사업 기본 및 실시설계 종합보고서

주2) 가정보금자리 BRT정류장 구간은 현재 '7700번', '701번', '702번', 'M6458번' 운행 중

제5장

장래 여건 전망 및 교통수요 예측

5.1 장래 사회경제지표 전망

5.2 장래 교통수요 예측

제5장 장래 여건 전망 및 교통수요 예측

5.1 장래 사회경제지표 전망

가. 인구

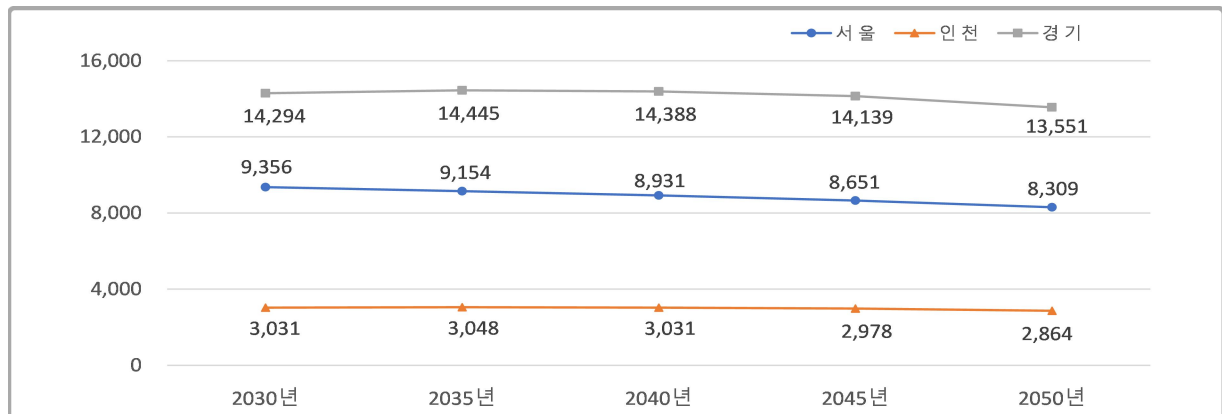
- 장래 사회경제지표는 「국가교통DB 수도권, 2023, 한국교통연구원」에서 예측된 사회경제지표 예측치를 적용하였음
- 인천광역시 인구는 장래 목표연도인 2030년 298만 명, 2050년 286만 명으로 연평균 0.3% 감소하는 것으로 예측됨
- 같은 기간에 수도권 전체 인구는 2,648만 명에서 2,452만 명으로 연평균 0.2% 감소하는 것으로 예측됨

<표 5-1> 수도권 장래 인구수 전망

(단위 : 천명, %)

구 분	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	증가율	
인천	중 구	387	384	377	366	348	-0.5
	동 구	407	425	429	428	418	0.1
	미추홀구	503	503	499	489	469	-0.4
	연수구	461	460	453	440	417	-0.5
	남동구	276	277	274	267	253	-0.4
	부평구	660	667	671	668	652	-0.1
	계양구	53	49	46	42	38	-1.6
	서 구	13	12	11	10	9	-2.0
	강화군	209	210	211	210	206	-0.1
	옹진군	63	62	60	58	55	-0.7
	소 계	3,031	3,048	3,031	2,978	2,864	-0.3
서울	9,156	8,954	8,731	8,451	8,109	-0.6	
경기	14,294	14,445	14,388	14,139	13,551	-0.3	
합 계	26,480	26,447	26,150	25,569	24,523	-0.2	

자료) 국가교통DB 수도권 배포자료, 2023, 한국교통연구원



<그림 5-1> 수도권 장래 인구수 전망

나. 종사자수

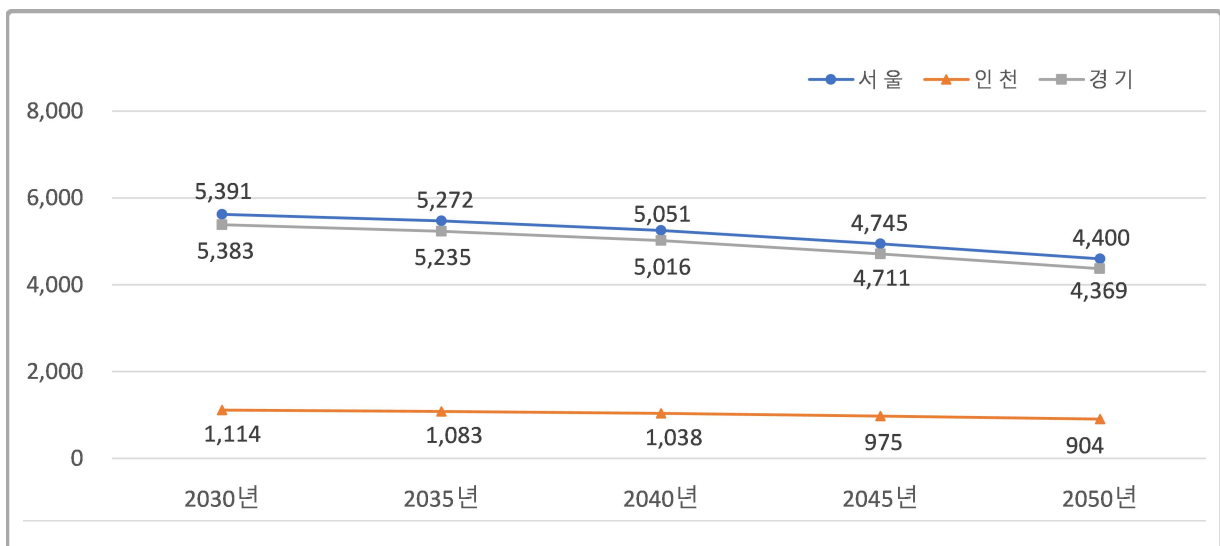
- 인천광역시의 종사자수는 장래 2030년 111만 명, 2050년에는 90만 명으로 연평균 1.0% 감소하는 것으로 예측됨
- 같은 기간에 수도권 전체 종사자수는 1,192만 명에서 967만 명으로 연평균 1.0% 감소하는 것으로 예측됨

<표 5-2> 수도권 장래 종사자수 전망

(단위 : 천명, %)

구 분	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	증가율	
인천	중 구	126	122	117	110	101	-1.0
	동 구	118	115	110	103	95	-1.0
	미추홀구	245	238	228	214	199	-1.0
	연수구	161	156	150	140	130	-1.0
	남동구	89	87	83	78	73	-0.9
	부평구	212	206	198	187	174	-0.9
	계양구	21	20	20	18	17	-1.0
	서 구	7	7	6	6	6	-1.0
	강화군	100	97	93	87	81	-1.0
	옹진군	35	34	33	31	29	-1.0
	소 계	1,114	1,083	1,038	975	904	-1.0
서 울	5,421	5,272	5,051	4,745	4,400	-1.0	
경 기	5,383	5,235	5,016	4,711	4,369	-1.0	
합 계	11,918	11,591	11,105	10,431	9,674	-1.0	

자료) 국가교통DB 수도권 배포자료, 2022, 한국교통연구원



<그림 5-2> 수도권 장래 종사자수 전망

다. 취업자수

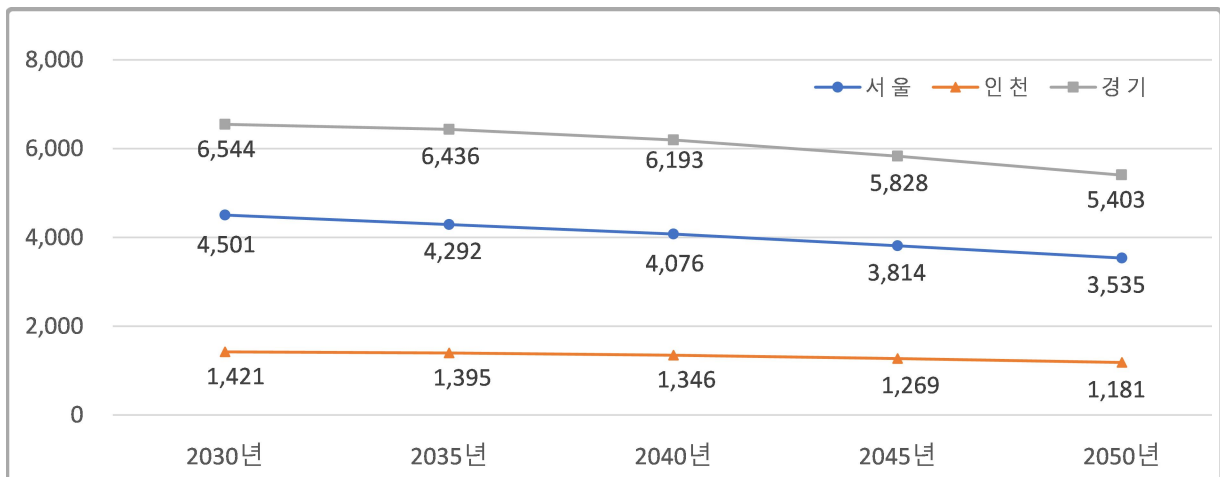
- 인천광역시의 취업자수는 장래 2030년 142만 명, 2050년에는 118만 명으로 연평균 0.9% 감소하는 것으로 예측됨
- 같은 기간에 수도권 전체 취업자수는 1,246만 명에서 1,012만 명으로 연평균 1.0% 감소하는 것으로 예측됨

<표 5-3> 수도권 장래 취업자수 전망

(단위 : 천명, %)

구 분	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	증가율	
인천	중 구	180	174	166	157	146	-1.1
	동 구	181	184	180	171	160	-0.2
	미추홀구	245	239	229	214	199	-1.2
	연수구	220	212	202	188	174	-1.5
	남동구	131	126	120	111	103	-1.5
	부평구	320	320	314	299	280	-0.2
	계양구	18	17	15	13	12	-2.7
	서 구	5	5	4	4	3	-3.5
	강화군	92	92	91	87	82	0.2
	옹진군	29	28	26	25	23	-1.3
	소 계	1,421	1,395	1,346	1,269	1,181	-0.9
서 울	4,501	4,292	4,076	3,814	3,535	-1.3	
경 기	6,544	6,436	6,193	5,828	5,403	-0.8	
합 계	12,466	12,124	11,615	10,911	10,119	-1.0	

자료) 국가교통DB 수도권 배포자료, 2022, 한국교통연구원



<그림 5-3> 수도권 장래 취업자수 전망

라. 학생수

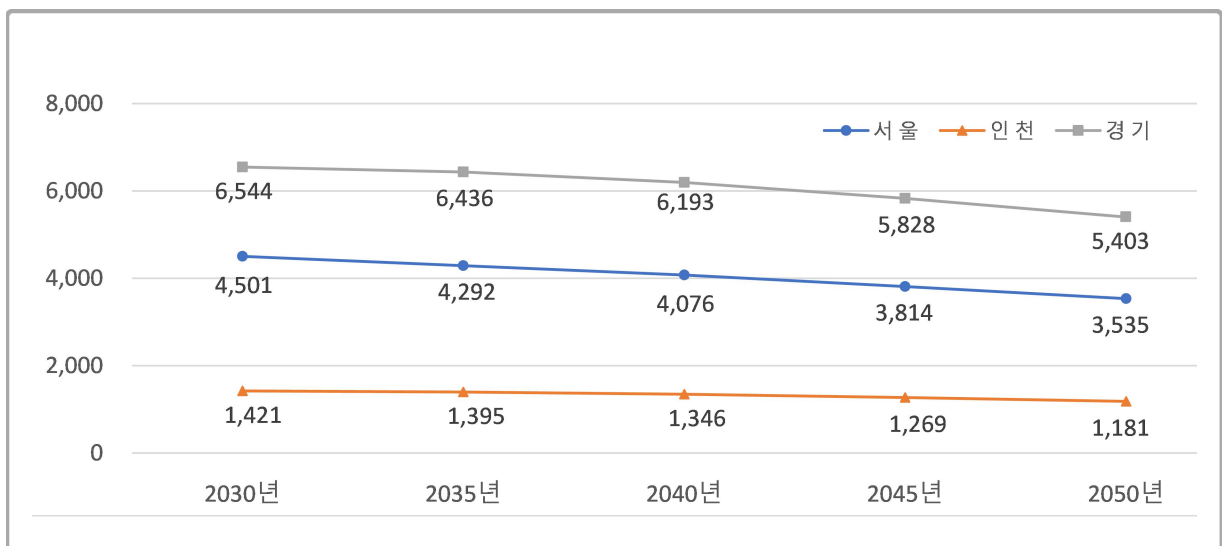
- 인천광역시의 학생수는 장래 2030년 33만 명, 2050년에는 29만 명으로 연평균 1.3% 감소하는 것으로 예측됨
- 같은 기간에 수도권 전체 학생수는 310만 명에서 283만 명으로 연평균 1.1% 감소하는 것으로 예측됨

<표 5-4> 수도권 장래 학생수 전망

(단위 : 천명, %)

구 분	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	증가율	
인천	중 구	58	57	60	59	54	-0.6
	동 구	58	53	54	56	55	-0.8
	미추홀구	38	32	34	35	34	-2.1
	연수구	34	33	37	36	32	-1.6
	남동구	25	26	29	29	27	-1.0
	부평구	66	53	49	49	49	-1.9
	계양구	3	2	3	3	3	-1.9
	서 구	0	0	0	0	0	-4.1
	강화군	35	30	28	28	28	-0.8
	옹진군	9	8	8	8	8	-1.2
	소 계	326	295	300	305	289	-1.3
서 울	1,141	1,077	1,113	1,121	1,060	-1.0	
경 기	1,637	1,479	1,522	1,562	1,484	-1.0	
합 계	3,104	2,851	2,935	2,988	2,833	-1.1	

자료) 국가교통DB 수도권 배포자료, 2022, 한국교통연구원



<그림 5-4> 수도권 장래 학생수 전망

5.2 장래 교통수요 예측

가. 수요예측 범위

1) 시간적 범위

<표 5-5> 시간적 범위

구 분	분석 년도	비 고
기 준 년 도	2023년	현장조사 및 사회경제지표 수집년도
완 공 년 도	2030년	-
중간 목표년도	2035년, 2040년, 2045년	-
최종 목표년도	2050년	사업완공 20년 후
추가 분석년도	2059년	경제성 분석(완공후 30년)

2) 공간적 범위

- 교통권역(traffic zone)은 통행량에 대한 분석과 추정의 기본단위가 되는 공간으로서 동질적인 특성을 가진 일정한 지역 단위로 분할하여 각 존의 사회·경제적 특성과 교통여건을 파악해야 함
- 영향권은 교통권역 중 사업시행으로 인하여 현저한 교통패턴의 변화가 발생하여 교통영향을 분석하는데 포함되어야 할 공간적 범위를 의미함
- 본 계획은 「2020년 수도권 교통분석 기초자료, 2021.08, 국가교통DB」의 교통존 체계를 수용하여 교통존을 구성하였으며, 영향권 설정은 「교통시설 투자평가지침(제7차 개정), 2022. 9, 국토교통부」에서 제시한 영향권 설정 방법을 준용하였음
- 공간적 범위는 영향권과 분석대상권으로 구분하며, 영향권은 통행패턴 변화가 발생하는 지리적 범위, 분석대상권은 장래 교통수요 추정에 있어 사용되는 OD 및 네트워크 범위를 의미함
- 영향권 설정은 사업의 시행으로 현저한 교통패턴의 변화가 발생할 것으로 예상되는 지역으로 하며, 해당 사업지역의 전체 발생통행량 대비 특정 목적지 도착통행량의 비율(PV율) 또는 도착통행량 대비 발생통행량의 비율이 특정 수치 이상인 지역, 사업 시행으로 인하여 발생하는 도로구간의 교통량 변화량(DV), 교통량 변화비율(RV율) 등을 고려하여 영향권으로 설정할 수 있음

- 본 과업에서는 O/D기준 통행량 비율(PV)이 높은 지역을 영향권으로 설정하였으며, 검토결과 영향권을 인천광역시, 서울 강서구, 경기도 부천시, 김포시, 시흥시 등으로 설정하였음

<표 5-6> 공간적 범위

구분	공간적 범위	비고
영향권	인천광역시(강화, 옹진제외), 서울 강서구, 경기도 부천시, 김포시, 시흥시	편익산정 포함지역
분석대상권	영향권 제외 수도권 전체	교통요분석모형 전체 범위



<그림 5-5> 영향면 설정

나. 상위계획 : 제2차 인천 도시철도망 구축계획 대상노선 및 후보노선

<표 5-7> 대상노선 및 후보노선

구분	우선 순위	노선명	B/C	AHP 종합점수	연장 (km)	정거장 (개소)	사업비 (억 원)
대상 노선	1	인천순환3호선	0.80	0.517	34.64	19	32,179
	2	용현서창선	0.71	0.508	11.46	9	12,010
	3	송도트램	0.94	0.507	25.18	38	7,461
	4	부평연안부두선	0.85	0.502	19.10	27	6,441
	5	인천2호선 노선연장	0.76	0.491	7.52	4	7,981
	6	영종트램 1단계	0.80	0.490	11.03	15	3,977
	7	가좌송도선	0.71	0.470	15.03	12	16,791
	소계	7개 노선	-	-	123.96	124	86,840
후보 노선	-	주안연수선	0.64	0.421	9.70	8	14,416
	-	영종 자기부상열차 확장	0.07	-	9.59	5	5,573
	소계	2개 노선	-	-	19.29	13	19,989
총계		9개 노선	-	-	143.25	137	106,829

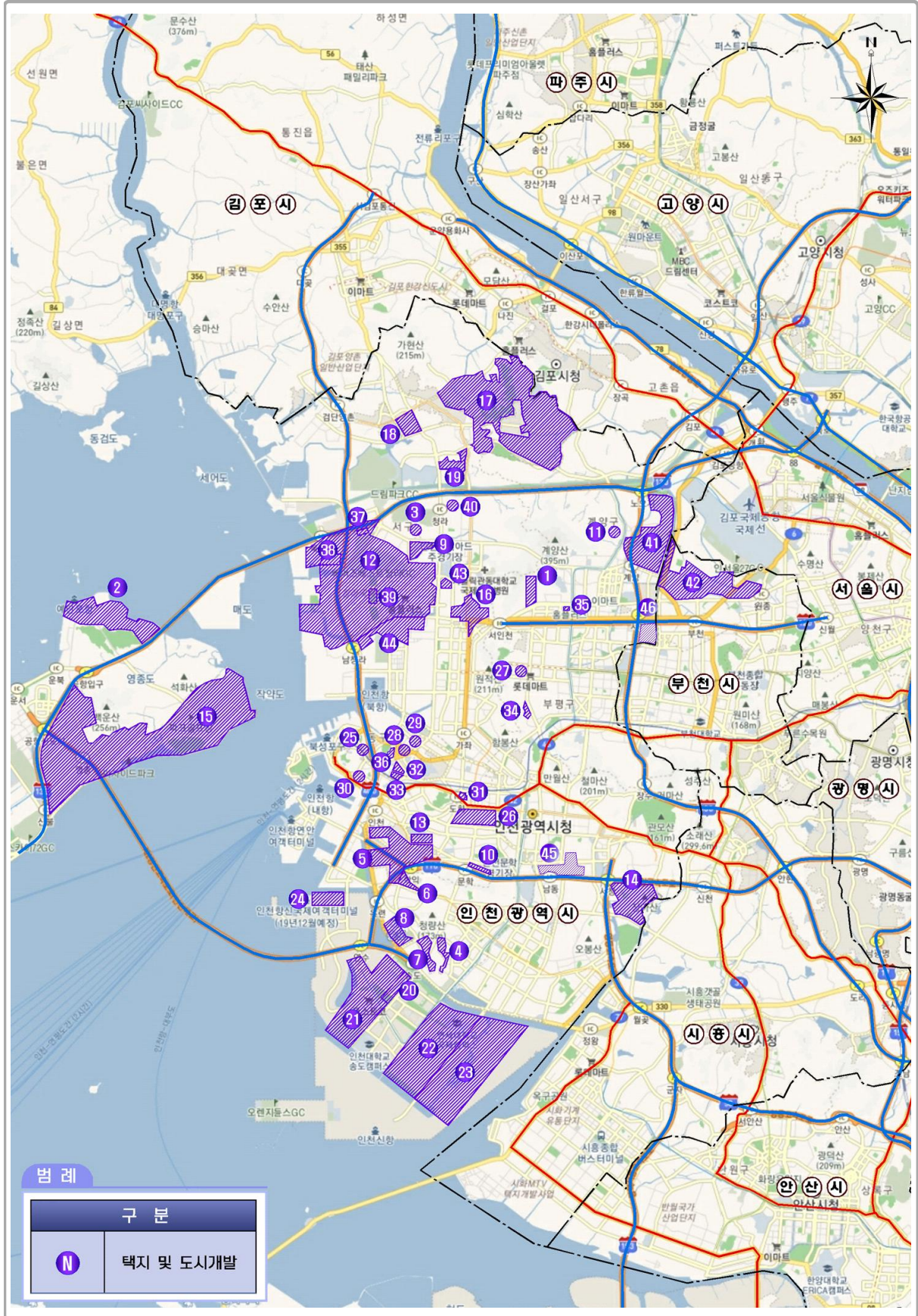
다. 관련계획 반영

(1) 개발사업

<표 5-8> 인천광역시 개발계획

구분	사업명	계획인구(인)	준공년도	추진현황
①	효성구역도시개발사업	10,195	2027	공사중
②	영종지구미단시티조성사업	13,734	2026	공사중
③	경서2구역	1,197	2020	완료
④	동춘1구역	6,928	2026	공사중
⑤	용현.학익1블럭	33,483	2028	실시계획 변경중
⑥	송도역세권구역	6,712	2025	공사준비중
⑦	동춘2구역	5,367	2020	완료
⑧	송도대우자판	10,193	2027	개발계획 변경인가
⑨	경서3구역	9,326	2025	공사중
⑩	문학구역	2,393	2025	공사중
⑪	방축구역	1,685	2024	공사중
⑫	청라국제도시개발사업	90,000	2028	공사중
⑬	용현.학익7블럭	1,673	2026	공사중
⑭	서창2	39,606	2020	완료
⑮	영종하늘도시개발사업	135,201	2027	공사중
⑯	루원시티도시개발사업	16,999	2025	공사중
⑰	검단신도시택지개발사업	181,340	2026	공사중
⑱	검단3구역	11,349	2025	공사중
⑲	한들구역	12,274	2026	공사중
⑳	어민생활대책단지	4,480	2025	실시설계 승인
㉑	국제업무단지	16,641	2020	완료
㉒	첨단산업클러스터(B)	8,397	2022	완료
㉓	첨단산업클러스터(C)	49,956	2030	실시설계 승인
㉔	아암물류단지	4,390	2025	실시설계 승인
㉕	동인천역 주변 재정비촉진사업(1구역)	-	2024	도시재생 → 도시개발 전환
㉖	주안 2·4동 일원 재정비촉진사업	20,092	2035	5단계 시행중
㉗	산곡	2,850	2025	사업시행계획인가완료
㉘	송림6	983	2027	관리처분인가
㉙	송림4	3,115	2026	공사중
㉚	인천여상주변	1,734	2026	착공
㉛	십정2	7,115	2022	완료
㉜	금송	6,372	2028	2025하반기 착공예정
㉝	전도관	3,042	2027	공사중
㉞	산곡5	1,150	2026	공사중
㉟	작전현대	964	2026	공사중
㊱	송림1,2동	4,745	2027	공사착수예정
㊲	하나금융타운	6,400	2026	공사중
㊳	신세계복합쇼핑몰	4,000	2027	건축허가변경
㊴	시티타워	2,300	2030	착공
㊵	검암플라시아개발사업	16,185	2028	지구계획변경승인
㊶	인천계양테크노밸리공공주택	40,604	2026	3공구 조성공사착공
㊷	부천대장 공공주택단지	44,000	2029	지구계획승인 승인
㊸	가정2지구 개발사업	5,255	2023	완료
㊹	IHP 도시첨단산업단지 조성사업	-	2024	완료
㊺	구월2 공공주택지구 조성사업	-	2029년	민관공 합동협의회체 개최
㊻	삼산4지구 도시개발사업	-	-	구역지정 추진 중

자료) 2020년 수도권 교통분석 기초자료, 2021, 국가교통DB



<그림 5-6> 개발계획 종합도

(2) 교통시설계획

- 본 계획에서는 국가교통DB의 장래 네트워크 반영내역을 수용하고, 반영된 도로의 구간, 연장, 차로수, 완공연도 등이 적정하게 반영되어 있는지 판단함
- 2023년 현황 네트워크는 기초자료에 미 반영된 계획을 검토하여 추가 반영하고, 수정된 사항은 장래 네트워크에도 동일하게 적용함

<표 5-9> 인천광역시 도로관련 교통시설계획

구분	사업명	연장(km)	차로수	준공연도	진행단계	
①	국지도	국지도 84호선(길상-선원) 도로개설	9.37	4	2025	공사중
②	고속 국도	서창~김포 민자고속도로	18.30	4~6	2028	사업성재검토
③		수도권제2순환고속도로(안산~인천)	20.04	4	2029	예타통과
④		계양~강화 고속도로	31.50	4~6	2031	예타통과
⑤	광역 시도	제3연륙교	4.66	6	2025	공사중
⑥		검단~경명로간 연결도로	3.61	4	2027	공사중
⑦		독배로 확장(TBN~옥골사거리)	1.60	6→10	2027	공사중
⑧		인천대로 일반화	10.40	4	2027	1공구 착공
⑨		국도39호선(벌말로)확장	8.00	4→8	2027	설계중
⑩		경명대로확장	1.00	4~6→8	2029	설계중
⑪		장제로확장	2.20	4→6	2026	부천대장광역교통
⑫		소사로 확장	0.90	2→4	2029	부천대장광역교통
⑬		오정로 확장	2.40	2~4→6~8	2026	부천대장광역교통
⑭		고강ic 연결도로 신설	0.90	4	2029	부천대장광역교통
⑮	국도39호선 연계도로신설	0.15	4	2026	인천계양광역교통	
⑯	공단고가교~서인천 혼잡도로	4.50	4	2027	예타통과	

자료) 2020년 수도권 교통분석 기초자료, 2021, 국가교통DB

<표 5-10> 인천광역시 대중교통 교통시설계획

구분	사업명	구간	연장(km)	준공연도	진행단계	
Ⓐ	광역 및 도시 철도	인천도시철도 1호선 연장(계양~검단신도시)	계양- 검단신도시	6.83	2025	공사중
Ⓑ		수인선 학익역 신설	학익역	-	2026	공사중
Ⓒ		서울도시철도7호선 청라국제도시 연장선	석남역- 청라국제도시역	10.7	2027	공사중
Ⓓ		광역급행철도 B노선	송도-마석	77.74	2030	설계중
Ⓔ		대장홍대선	대장~홍대	20.02	2031	설계중
-	고속 철도	인천발 KTX신설	송도역~어천역	6.15	2026	공사중

자료) 2020년 수도권 교통분석 기초자료, 2021, 국가교통DB



<그림 5-7> 교통시설계획 종합도

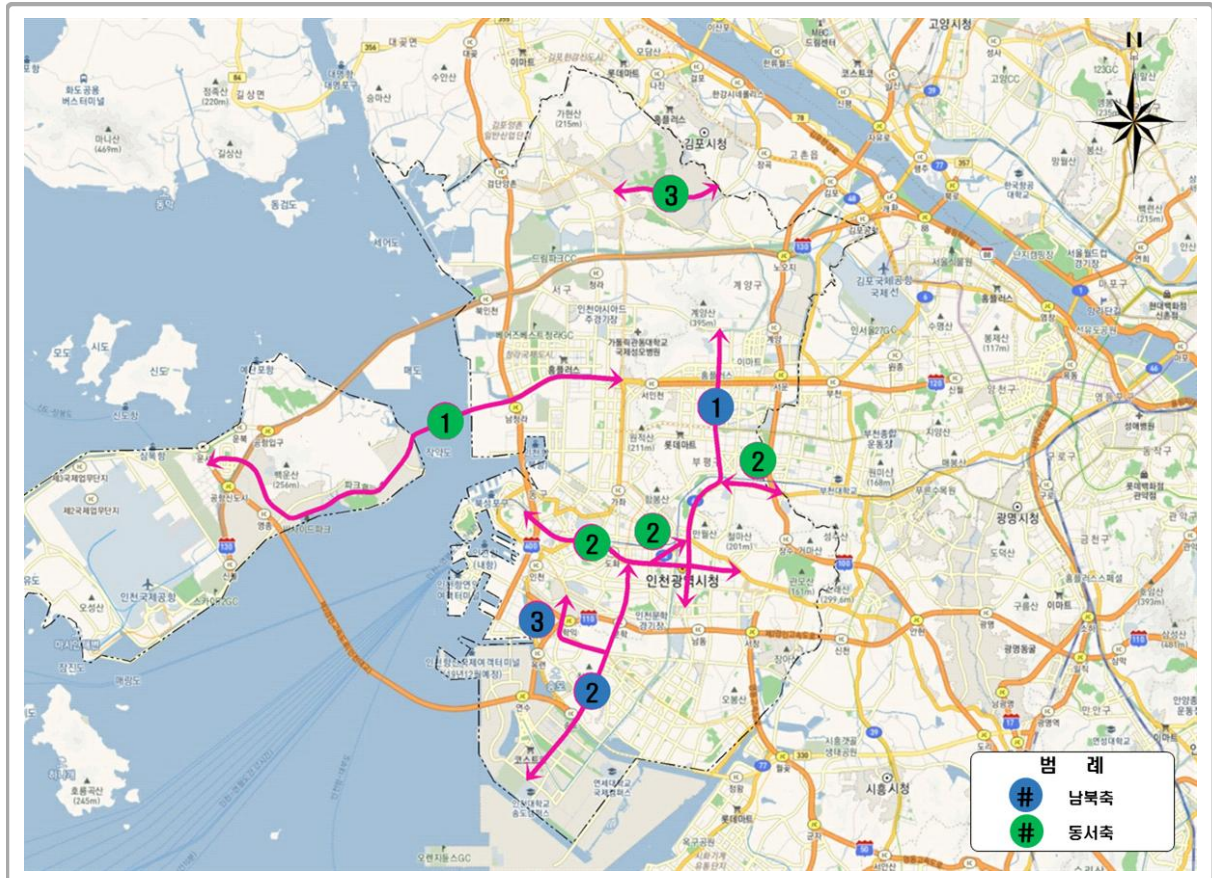
라. 수요예측 결과

1) 대안설정

- BRT 도입노선은 우선추진축을 비롯한 6개 노선을 선정하여 수요예측을 하였으며, 대안 노선은 다음과 같음

<표 5-11> 인천광역시 BRT 도입 검토 노선 선정

구 분			노선 경로	비고
미시행			전체 미시행	
시행	남북축	1구간	부평계양대로~경원대로~남동대로	우선추진축
		2구간+3구간	미추홀대로~컨벤시아대로, 독배로~비류대로	
	동서축	1구간	영종대로	
		2구간	경인로~구월로	
		3구간	원당대로	



<그림 5-8> BRT 검토 노선 위치도

- 사업 시행시 장래 교통시설계획 및 주요 개발계획을 반영하여 Open Paths EMME 프로그램을 이용한 장래 목표연도 2030년 기준 노선배정 결과는 다음과 같음



<그림 5-9> 2030년 통행배정 결과(도로)



<그림 5-10> 2030년 통행배정 결과(대중교통)

2) 노선별 수요분석 결과

- 2030년 기준, 부평~남동대로 62,377인/일, 경인로~구월로 36,100인/일, 영종대로 36,613인/일, 미추홀~컨벤시아대로·독배~비류대로 28,034인/일, 원당대로 13,238인/일로 예측됨
- 부평계양대로~경원대로~남동대로의 이용수요가 가장 많은 것으로 분석됨

<표 5-12> 구간별 정류장별 이용수요

□ 현황

구 분	남북축 1구간	남북축 2구간 : 미추홀대로 ~ 비류대로			동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간
	부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로	독배~비류대로	소계	영종대로	경인~구월로	원당대로
2023년	52,723	21,325	9,562	30,887	12,442	29,701	8,667

□ 미시행시

구 분		남북축 1구간	남북축 2구간 : 미추홀대로 ~ 비류대로			동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간
		부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로	독배~비류대로	소계	영종대로	경인~구월로	원당대로
미시행 이용자수 (a)	2030년	56,672	14,677	10,166	24,844	31,127	32,001	11,525
	2035년	55,680	14,738	9,551	24,289	31,237	29,918	11,895
	2040년	53,682	14,051	9,252	23,303	29,549	28,013	12,052
	2045년	50,369	13,544	9,077	22,621	28,424	27,326	11,876
	2050년	45,223	12,241	8,785	21,027	25,883	25,673	11,650

□ 시행시

구 분		남북축 1구간	남북축 2구간 : 미추홀대로 ~ 비류대로			동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간
		부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로	독배~비류대로	소계	영종대로	경인~구월로	원당대로
시행시 이용자수 (b)	2030년	62,377	17,287	10,747	28,034	36,613	36,100	13,238
	2035년	61,417	17,327	10,127	27,454	36,678	34,034	13,605
	2040년	58,702	16,586	9,826	26,411	34,866	32,142	13,747
	2045년	55,653	16,063	9,642	25,705	33,712	31,459	13,432
	2050년	49,441	14,709	9,329	24,038	30,987	29,778	13,169
비교 (b-a)	2030년	5,706	2,610	581	3,191	5,486	4,098	1,713
	2035년	5,738	2,590	576	3,165	5,441	4,115	1,710
	2040년	5,020	2,534	574	3,109	5,317	4,129	1,695
	2045년	5,284	2,519	565	3,084	5,287	4,133	1,556
	2050년	4,218	2,467	544	3,011	5,104	4,105	1,519

3) 수단분담률 변화

- 부평~남동대로 기준, 인천광역시의 2030년 대중교통(버스, 지하철, 버스+지하철) 분담률은 사업미시행시 32.63%에서 사업시행시 32.71%로 0.08% 증가할 것으로 예측됨

<표 5-13> 수단분담률 변화

(단위:천통행/일, %)

□ 2030년

구분		승용차	택시	버스	지하철	버스+지하철	합계		
미시행시 (a)	통행	2,717.57	416.14	692.71	552.35	273.06	4,651.83		
	비율	58.42	8.95	14.89	11.87	5.87	100.00		
시행시 (b)	부평~남동대로	통행	2,714.43	415.37	696.99	551.35	273.68	4,651.83	
		비율	58.36	8.93	14.98	11.85	5.88	100.00	
	미추홀~컨벤시아대로 + 독배~비류대로	통행	2,715.45	415.86	694.96	551.96	273.59	4,651.83	
		비율	58.37	8.94	14.94	11.87	5.88	100.00	
	영종대로	통행	2,715.43	415.98	695.78	551.75	272.90	4,651.83	
		비율	58.37	8.94	14.96	11.86	5.87	100.00	
	경인~구월로	통행	2,716.00	415.64	694.64	551.88	273.66	4,651.83	
		비율	58.39	8.94	14.93	11.86	5.88	100.00	
	원당대로	통행	2,717.00	416.07	693.32	552.02	273.42	4,651.83	
		비율	58.41	8.94	14.90	11.87	5.88	100.00	
	비교 (b-a)	부평~남동대로	통행	-3.14	-0.76	4.28	-0.99	0.62	0.00
			비율	-0.06	-0.02	0.09	-0.02	0.01	0.00
미추홀~컨벤시아대로 + 독배~비류대로		통행	-2.12	-0.27	2.25	-0.39	0.53	0.00	
		비율	-0.05	-0.01	0.05	0.00	0.01	0.00	
영종대로		통행	-2.15	-0.16	3.07	-0.59	-0.17	0.00	
		비율	-0.05	-0.00	0.06	-0.01	0.00	0.00	
경인~구월로		통행	-1.57	-0.49	1.93	-0.47	0.60	0.00	
		비율	-0.03	-0.01	0.04	-0.01	0.01	0.00	
원당대로		통행	-0.57	-0.07	0.61	-0.33	0.35	0.00	
		비율	-0.01	-0.01	0.01	0.00	0.01	0.00	

4) 노선별 수단분담률 변화 종합

구분	버스수송분담률		
	현황(a)	BRT 구축시(b)	비교(b-a)
부평~남동대로	14.89%	14.98%	▲ 0.09%
미추홀~컨벤시아대로 + 독배~비류대로	14.89%	14.94%	▲ 0.05%
영종대로	14.89%	14.96%	▲ 0.07%
경인~구월로	14.89%	14.93%	▲ 0.04%
원당대로	14.89%	14.90%	▲ 0.01%

제6장

경제적 타당성 분석

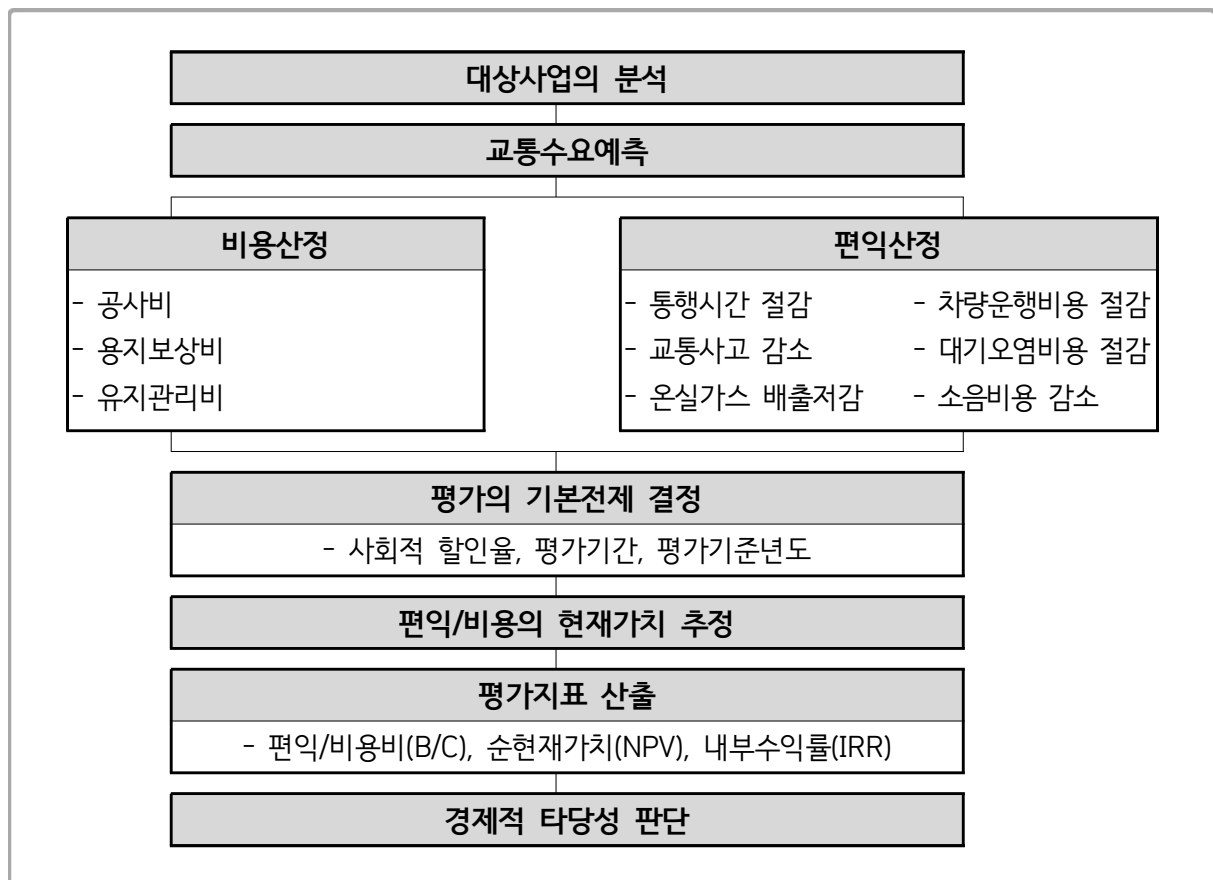
- 6.1 경제성 분석의 전제
- 6.2 비용 및 경제성 분석 결과
- 6.3 노선별 사업시행효과 종합

제6장 경제적 타당성 분석

6.1 경제성 분석의 전제

가. 기본 전제

- 경제성분석을 위한 전제조건은 「교통시설 투자평가지침 7차개정, 2022, 국토교통부」의 지침을 준용함
- 교통시설 투자사업의 경제적 타당성 평가에 주로 사용되는 방법은 비용·효과분석, 목표·성취분석 등이 있으나, 일반적으로 경제성 분석이라고 부르는 비용·편익분석이 가장 널리 이용되고 있음
- 비용·편익 분석법은 편익 및 비용이 계량화가 가능한 몇 가지 항목에 국한되어 있다는 단점이 있으나, 균일한 척도(화폐가치)로 비교가 가능하여 공공투자 사업의 평가에 대한 비교적 적합한 방법임
- 이에, 본 장에서는 비용·편익분석 방법을 이용 본 사업노선의 경제성 타당성 분석을 수행하였음



<그림 6-1> BRT 경제성 분석 과정

나. 평가의 기준시점 및 기준가격

- 경제적 타당성 평가에서 모든 편익과 비용은 동일한 가격시점을 기준으로 할인하기 위하여 가격변환지수를 통해 기준연도 시점의 편익과 비용을 산출해야 함
- 따라서, 통계청에서 발표되는 소비자물가지수 및 건설업 물가지수를 이용하여 본 과업의 기준연도인 2022년 기준의 편익 및 비용을 산출하였음

다. 사회적 할인율

- 사회적 할인율은 과거와 미래의 가치를 현재가치로 전환하는데 사용되는 계수를 의미하며, 교통시설 투자평가지침의 기준은 4.5%를 적용함

라. 분석기간

- 분석기간은 개통후 30년으로 하였으며, 개통 후 5년 단위의 수요분석이 이루어진 해에는 분석된 수요에 따른 편익을 반영하고 그 나머지 분석년도는 보간법을 이용하여 편익을 추정하였음
- 국가교통DB(수도권)는 2050년까지 예측되어 있으므로 2050년 이후에 발생하는 편익에 대해서는 2050년과 동일한 편익을 할인하여 경제성 분석에 반영하였음
- 공사기간은 교통시설 투자평가 지침에서 2년 이상으로 되어 있으나 단기간 완료되는 BRT공사 특성을 고려하여 공사 착공부터 완공까지 1년으로 설정하였으며, 2029년말 완공을 전제로 설정하여 연차별로 보상비, 설계 및 감리비, 공사비, 예비비 등을 적정 시기에 맞도록 배분하였음

<표 6-1> 공사기간별 연차별 투자비율

구 분		1년	2년	3년	4년	5년	합계
공사 기간	2년	50	50	-	-	-	100
	3년	30	40	30	-	-	100
	4년	10	35	35	20	-	100
	5년	10	20	30	30	10	100
용지보상		30	70	-	-	-	100

자료) 교통시설투자평가지침(7차 개정), 2022.9, 국토교통부

마. 세금 등 이전지출 처리

- 경제성 분석에서 세금 등 이전지출 비용은 순수한 경제적 비용으로 간주되면 안 되기 때문에 총사업비 가운데 부가가치세를 제외한 사업비를 경제적 비용으로 간주하여 경제성 분석의 비용으로 반영하였음

바. 기준연도

- 기준연도는 편익 및 비용의 현재가치를 구하기 위한 기준시기를 설정하기 위한 것으로 분석 당시의 시점으로 정하며, 본 계획에서는 2023년을 기준연도로 함

<표 6-2> 경제성분석 전제조건

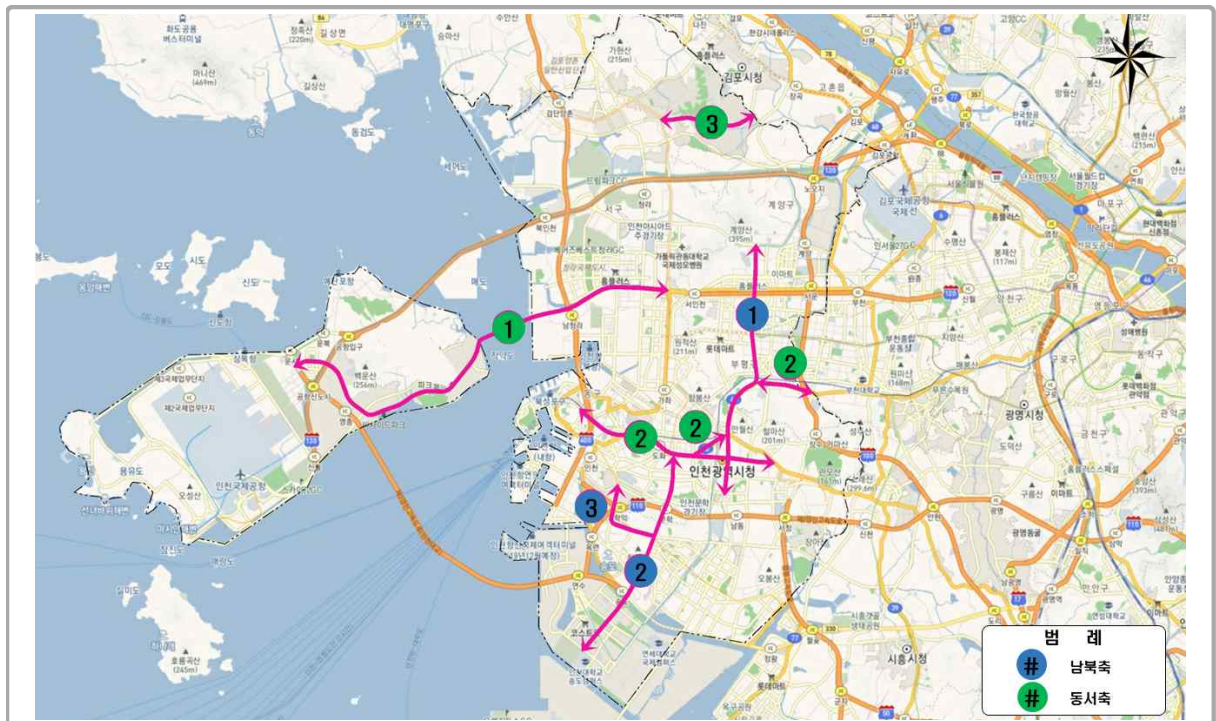
구 분	내 용	비 고
기준연도	2023년	-
공사기간	2029년	1년
운영개시년도	2030년	-
평가기간	2030년~2059년	운영개시후 30년

사. 대안 설정

- 인천광역시 BRT 구축은 5개 노선을 설정하여 경제성분석을 시행함

<표 6-3> 인천광역시 BRT 노선(안)

구 분		노선 경로	비고
미시행		전체 미시행	
시행	남북축	1구간	부평계양대로~경원대로~남동대로
		2구간+3구간	미추홀대로~컨벤시아대로, 독배로~비류대로
	동서축	1구간	영종대로
		2구간	경인로~구월로
		3구간	원당대로



<그림 6-2> BRT 검토 노선 위치도

6.2 비용 및 경제성 분석 결과

가. 사업비 산정 기준

- 사업비는 공사비, 부대비, 예비비로 구분하며, 공사비는 토목, 폐기물, 전기, 정보통신, 조경, 정류장시설 공사등이 포함되며, 부대비는 측량 및 조사비, 설계비, 감리비로 구성됨
- 공사비는 유사사례인 ‘서전주시 기린대로 간선급행버스체계(BRT) 실시설계, 2024, 전주시’를 토대로 적용한 연장(km)당 단위 공사비를 적용하여 산정하였음
- 부대비는 교통시설 투자평가지침의 부대비 산정 기준을 적용하였음
- 예비비는 개략적인 추정에 의한 공사비 산정을 수행할 경우 예상되는 공사비 산정의 불확실성과 각종 사전조사 및 홍보비 등 공사수행단계에 따라 발생하는 부대사업비를 고려하여 공사비의 5%로 적용함
- 유지관리비는 간선급행버스 차로 및 시스템 유지관리비를 적용함

나. 공사비 산정

- 본 사업의 공사비는 가장 최근 유사사례인 ‘전주시 기린대로 간선급행버스체계(BRT) 실시설계, 2024, 전주시’의 공사비를 적용하여 산정함
- 해당 사례에서 공사비는 km당 49.3억원이 소요되는 것으로 검토되었으며, 해당 공사비 원단위를 적용하여 공사비를 산정함

<표 6-4> 유사사업 공사비 원단위

유사사업	연장(km)	공사비(억원)	Km 당 공사비	비고
기린대로 BRT	9.1	448.49	49.3	2025년 사업
구 분	기린대로 BRT 실시설계 공종별 공사비			
	비율(%)	계(백만원)		
토목	52.30%	24,963		
폐기물	6.40%	2,687		
전기	6.40%	2,659		
정보통신	3.80%	1,595		
신호기	15.20%	6,344		
조경분야	5.70%	2,368		
쉘터	10.10%	4,233		
총 공사비	100.00%	44,849		

- 공사비는 부평·계양~경원~남동대로가 635.8억원, 축별로 211.9~670.2억원이 소요되는 것으로 검토됨

<표 6-5> 공사비 산정 결과

구 분	남북축 1구간	남북축 2+3구간	동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간
	부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로+ 독배~비류대로	영종대로	경인~구월로	원당대로
구간 연장 (km)	12.9	13.6	11.0	10.9	4.3
공사비 (억원)	635.8	670.2	542.1	537.2	211.9

다. 부대비

- 공사설계비와 감리비 및 시설부대비의 요율은 공사비의 일정비율로 정해져 있고 비율은 공사비의 규모에 따라 다르며, 경제성 분석을 위한 비용 산정시에는 산정된 공사비에 맞는 설계비와 감리비 및 시설부대비를 건설비에 추가함
- 본 과업에서는 ‘교통시설투자평가지침(7차 개정), 2022.9, 국토교통부’의 공사비 요율을 고려한 부대비 산정 방식을 적용함(사업비 산정 결과)
- 대안1(우선추진축) 기준 총사업비는 715.9억 원, 대안별로 산정된 241.4~753.7억원을 적용하여 경제성분석을 수행함

라. 사업비 산정 결과

<표 6-6> 대안별 총 사업비 산정 결과

(단위 : 억원)

□ 부가가치세 포함

구 분	남북축 1구간	남북축 2+3구간	동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간	
	부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로+ 독배~비류대로	영종대로	경인~구월로	원당대로	
사업비	공사비	635.8	670.2	542.1	537.2	211.9
	부대비	48.3	49.9	34.8	34.2	18.9
	예비비	31.8	33.6	27.1	26.9	10.6
	소 계	715.9	753.7	604.0	598.3	241.4
용지보상비	-	-	-	-	-	-
총 사업비	715.9	753.7	604.0	598.3	241.4	

□ 부가가치세 제외(경제성분석 적용)

구 분		남북축 1구간	남북축 2+3구간	동서축 1구간	동서축 2구간	동서축 3구간
		부평~남동대로	미추홀~컨벤시아대로+ 독배~비류대로	영종대로	경인~구월로	원당대로
사업비	공사비	578.0	609.3	492.8	488.4	192.6
	부대비	43.9	45.3	31.6	31.1	17.3
	예비비	28.9	30.5	24.6	24.5	9.6
	소 계	650.8	685.1	549.0	544.0	219.5
용지보상비		-	-	-	-	-
총 사업비		650.0	685.1	549.0	544.0	219.5

마. 경제적 타당성 분석 결과

- 부평~남동대로 기준, 비용의 현재가치는 총 689.8억원, 편익의 현재가치는 총 1,369.1억원으로 비용편익비(B/C)는 1.98, 순현재가치 679.3억원, 내부수익률 15.9%로 경제적 타당성이 있는 것으로 분석됨

<표 6-7> 경제성 분석 결과 종합

년 도	비용(억원)		편익(억원)		경제성분석		
	할인 전	할인 후	할인 전	할인 후	B/C	NPV	IRR
부평~남동대로	1,178.1	689.8	3,301.0	1,369.1	1.98	679.3	15.9%
미추홀~컨벤시아대로+ 독배~비류대로	1,236.1	724.5	2,091.5	851.3	1.18	126.8	6.6%
영종대로	1,011.9	588.9	2,017.2	814.5	1.38	225.6	8.9%
경인~구월로	1,003.5	583.9	2,363.2	982.5	1.68	398.6	12.7%
원당대로	455.3	255.8	596.9	241.5	0.94	-14.4	3.7%

<표 6-8> 축별 경제성분석 결과

□ 남북축 1구간 : 부평계양대로~경원대로~남동대로

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	35.6	0.0	35.6	27.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	615.2	0.0	615.2	452.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	17.6	17.6	12.4	88.6	36.7	4.2	7.3	136.8	96.2
2031	0.0	17.6	17.6	11.8	87.3	35.9	4.1	7.2	134.5	90.5
2032	0.0	17.6	17.6	11.3	86.1	35.2	4.0	7.0	132.3	85.2
2033	0.0	17.6	17.6	10.8	84.9	34.5	3.9	6.8	130.1	80.2
2034	0.0	17.6	17.6	10.4	83.7	33.8	3.8	6.7	128.0	75.4
2035	0.0	17.6	17.6	9.9	82.5	33.1	3.7	6.5	125.9	71.0
2036	0.0	17.6	17.6	9.5	80.2	32.3	3.6	6.3	122.4	66.1
2037	0.0	17.6	17.6	9.1	78.0	31.6	3.4	6.0	119.0	61.5
2038	0.0	17.6	17.6	8.7	75.9	30.9	3.3	5.7	115.8	57.3
2039	0.0	17.6	17.6	8.3	73.9	30.2	3.1	5.5	112.7	53.3
2040	0.0	17.6	17.6	8.0	71.9	29.5	3.0	5.3	109.7	49.7
2041	0.0	17.6	17.6	7.6	71.2	28.7	2.9	5.2	108.0	46.8
2042	0.0	17.6	17.6	7.3	70.4	28.0	2.8	5.1	106.4	44.1
2043	0.0	17.6	17.6	7.0	69.7	27.3	2.7	5.0	104.7	41.6
2044	0.0	17.6	17.6	6.7	68.9	26.6	2.7	5.0	103.2	39.2
2045	0.0	17.6	17.6	6.4	68.2	25.9	2.6	4.9	101.6	36.9
2046	0.0	17.6	17.6	6.1	66.9	27.0	2.5	4.7	101.2	35.2
2047	0.0	17.6	17.6	5.8	65.7	28.2	2.5	4.6	100.9	33.6
2048	0.0	17.6	17.6	5.6	64.5	29.4	2.4	4.4	100.7	32.1
2049	0.0	17.6	17.6	5.4	63.4	30.7	2.3	4.2	100.6	30.7
2050	0.0	17.6	17.6	5.1	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	29.3
2051	0.0	17.6	17.6	4.9	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	28.1
2052	0.0	17.6	17.6	4.7	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	26.9
2053	0.0	17.6	17.6	4.5	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	25.7
2054	0.0	17.6	17.6	4.3	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	24.6
2055	0.0	17.6	17.6	4.1	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	23.6
2056	0.0	17.6	17.6	3.9	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	22.5
2057	0.0	17.6	17.6	3.8	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	21.6
2058	0.0	17.6	17.6	3.6	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	20.6
2059	0.0	17.6	17.6	3.4	62.3	32.0	2.3	4.1	100.7	19.7
합 계	650.8	527.3	1,178.1	689.8	2,124.9	935.7	86.0	154.4	3,301.0	1,369.1
비용편익비(B/C) 1.98, 순현재가치(NPV) 679.3억원, 내부수익률(IRR) 15.9%										

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

□ 동서축 2구간 : 경인로~구월로

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	24.2	0.0	24.2	18.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	519.8	0.0	519.8	382.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	15.3	15.3	10.8	64.8	27.1	2.6	1.0	95.5	67.1
2031	0.0	15.3	15.3	10.3	64.2	26.8	2.6	1.0	94.5	63.6
2032	0.0	15.3	15.3	9.9	63.6	26.5	2.5	1.0	93.5	60.2
2033	0.0	15.3	15.3	9.4	63.0	26.1	2.5	0.9	92.6	57.1
2034	0.0	15.3	15.3	9.0	62.4	25.8	2.5	0.9	91.7	54.0
2035	0.0	15.3	15.3	8.6	61.8	25.5	2.4	0.9	90.7	51.2
2036	0.0	15.3	15.3	8.3	60.0	25.2	2.4	0.9	88.5	47.8
2037	0.0	15.3	15.3	7.9	58.1	25.0	2.4	0.9	86.4	44.6
2038	0.0	15.3	15.3	7.6	56.4	24.7	2.4	0.9	84.3	41.7
2039	0.0	15.3	15.3	7.2	54.8	24.4	2.3	0.9	82.4	39.0
2040	0.0	15.3	15.3	6.9	53.2	24.1	2.3	0.9	80.5	36.4
2041	0.0	15.3	15.3	6.6	52.6	24.0	2.3	0.9	79.8	34.6
2042	0.0	15.3	15.3	6.4	52.0	23.9	2.3	0.9	79.1	32.8
2043	0.0	15.3	15.3	6.1	51.4	23.8	2.3	0.9	78.4	31.1
2044	0.0	15.3	15.3	5.8	50.9	23.7	2.3	0.9	77.7	29.5
2045	0.0	15.3	15.3	5.6	50.3	23.6	2.3	0.8	77.0	28.0
2046	0.0	15.3	15.3	5.3	49.1	23.3	2.2	0.8	75.5	26.2
2047	0.0	15.3	15.3	5.1	47.9	23.1	2.2	0.8	74.0	24.6
2048	0.0	15.3	15.3	4.9	46.7	22.8	2.2	0.8	72.5	23.1
2049	0.0	15.3	15.3	4.7	45.6	22.6	2.2	0.8	71.1	21.7
2050	0.0	15.3	15.3	4.5	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	20.3
2051	0.0	15.3	15.3	4.3	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	19.5
2052	0.0	15.3	15.3	4.1	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	18.6
2053	0.0	15.3	15.3	3.9	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	17.8
2054	0.0	15.3	15.3	3.7	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	17.1
2055	0.0	15.3	15.3	3.6	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	16.3
2056	0.0	15.3	15.3	3.4	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	15.6
2057	0.0	15.3	15.3	3.3	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	14.9
2058	0.0	15.3	15.3	3.1	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	14.3
2059	0.0	15.3	15.3	3.0	44.5	22.3	2.1	0.8	69.8	13.7
합 계	544.0	459.5	1,003.5	583.9	1,553.6	715.6	68.2	25.8	2,363.2	982.5

비용편익비(B/C) 1.68, 순현재가치(NPV) 398.6억원, 내부수익률(IRR) 12.7%

□ 동서축 1구간 : 영종대로

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	24.6	0.0	24.6	18.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	524.4	0.0	524.4	385.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	15.4	15.4	10.9	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	49.1
2031	0.0	15.4	15.4	10.4	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	47.0
2032	0.0	15.4	15.4	9.9	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	45.0
2033	0.0	15.4	15.4	9.5	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	43.0
2034	0.0	15.4	15.4	9.1	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	41.2
2035	0.0	15.4	15.4	8.7	55.1	5.9	2.5	6.4	69.8	39.4
2036	0.0	15.4	15.4	8.3	55.1	5.8	2.4	6.4	69.7	37.6
2037	0.0	15.4	15.4	8.0	55.1	5.8	2.4	6.3	69.5	35.9
2038	0.0	15.4	15.4	7.6	55.0	5.7	2.4	6.2	69.4	34.3
2039	0.0	15.4	15.4	7.3	55.0	5.6	2.4	6.2	69.2	32.7
2040	0.0	15.4	15.4	7.0	55.0	5.6	2.3	6.1	69.0	31.3
2041	0.0	15.4	15.4	6.7	55.0	5.5	2.3	6.1	68.9	29.9
2042	0.0	15.4	15.4	6.4	54.9	5.5	2.3	6.0	68.8	28.5
2043	0.0	15.4	15.4	6.1	54.9	5.5	2.3	6.0	68.6	27.2
2044	0.0	15.4	15.4	5.9	54.8	5.4	2.3	5.9	68.5	26.0
2045	0.0	15.4	15.4	5.6	54.8	5.4	2.3	5.9	68.3	24.8
2046	0.0	15.4	15.4	5.4	54.2	5.3	2.2	5.8	67.5	23.5
2047	0.0	15.4	15.4	5.1	53.6	5.2	2.2	5.7	66.7	22.2
2048	0.0	15.4	15.4	4.9	53.0	5.1	2.1	5.6	65.9	21.0
2049	0.0	15.4	15.4	4.7	52.4	5.0	2.1	5.5	65.1	19.8
2050	0.0	15.4	15.4	4.5	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	18.8
2051	0.0	15.4	15.4	4.3	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	17.9
2052	0.0	15.4	15.4	4.1	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	17.2
2053	0.0	15.4	15.4	3.9	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	16.4
2054	0.0	15.4	15.4	3.8	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	15.7
2055	0.0	15.4	15.4	3.6	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	15.0
2056	0.0	15.4	15.4	3.5	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	14.4
2057	0.0	15.4	15.4	3.3	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	13.8
2058	0.0	15.4	15.4	3.2	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	13.2
2059	0.0	15.4	15.4	3.0	51.8	5.0	2.1	5.4	64.3	12.6
합 계	549.0	462.9	1,011.9	588.9	1,611.8	161.4	67.5	176.5	2,017.2	814.5

비용편익비(B/C) 1.38, 순현재가치(NPV) 225.6억원, 내부수익률(IRR) 8.9%

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

□ 남북축 2+3구간 : 미추홀대로, 독배로

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	36.5	0.0	36.5	28.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	648.6	0.0	648.6	476.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	18.4	18.4	12.9	52.2	20.6	3.0	0.7	76.4	53.7
2031	0.0	18.4	18.4	12.4	51.9	20.5	3.0	0.7	76.0	51.1
2032	0.0	18.4	18.4	11.8	51.5	20.4	2.9	0.7	75.5	48.6
2033	0.0	18.4	18.4	11.3	51.2	20.3	2.9	0.7	75.1	46.3
2034	0.0	18.4	18.4	10.8	50.8	20.2	2.9	0.7	74.7	44.0
2035	0.0	18.4	18.4	10.4	50.5	20.1	2.9	0.7	74.2	41.9
2036	0.0	18.4	18.4	9.9	50.1	20.0	2.9	0.7	73.7	39.8
2037	0.0	18.4	18.4	9.5	49.7	19.8	2.9	0.7	73.1	37.8
2038	0.0	18.4	18.4	9.1	49.3	19.7	2.8	0.7	72.5	35.9
2039	0.0	18.4	18.4	8.7	49.0	19.5	2.8	0.7	72.0	34.0
2040	0.0	18.4	18.4	8.3	48.6	19.4	2.8	0.7	71.4	32.3
2041	0.0	18.4	18.4	8.0	48.3	19.3	2.8	0.7	71.0	30.8
2042	0.0	18.4	18.4	7.6	48.1	19.2	2.8	0.6	70.7	29.3
2043	0.0	18.4	18.4	7.3	47.8	19.1	2.8	0.6	70.3	27.9
2044	0.0	18.4	18.4	7.0	47.6	19.0	2.7	0.6	69.9	26.5
2045	0.0	18.4	18.4	6.7	47.3	18.8	2.7	0.6	69.6	25.3
2046	0.0	18.4	18.4	6.4	46.8	18.6	2.7	0.6	68.7	23.9
2047	0.0	18.4	18.4	6.1	46.3	18.4	2.6	0.6	67.9	22.6
2048	0.0	18.4	18.4	5.8	45.8	18.1	2.6	0.6	67.1	21.4
2049	0.0	18.4	18.4	5.6	45.3	17.9	2.6	0.6	66.3	20.2
2050	0.0	18.4	18.4	5.4	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	19.1
2051	0.0	18.4	18.4	5.1	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	18.3
2052	0.0	18.4	18.4	4.9	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	17.5
2053	0.0	18.4	18.4	4.7	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	16.7
2054	0.0	18.4	18.4	4.5	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	16.0
2055	0.0	18.4	18.4	4.3	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	15.3
2056	0.0	18.4	18.4	4.1	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	14.7
2057	0.0	18.4	18.4	3.9	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	14.0
2058	0.0	18.4	18.4	3.8	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	13.4
2059	0.0	18.4	18.4	3.6	44.8	17.6	2.5	0.6	65.5	12.9
합 계	685.1	551.0	1,236.1	724.5	1,425.9	564.9	81.6	19.1	2,091.5	851.3

비용편익비(B/C) 1.18, 순현재가치(NPV) 126.8억원, 내부수익률(IRR) 6.6%

□ 동서축 3구간 : 원당대로

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	14.5	0.0	14.5	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	205.0	0.0	205.0	150.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	7.9	7.9	5.5	13.9	6.1	0.7	0.2	20.9	14.7
2031	0.0	7.9	7.9	5.3	13.9	6.1	0.7	0.3	21.0	14.1
2032	0.0	7.9	7.9	5.1	13.9	6.1	0.7	0.3	21.0	13.5
2033	0.0	7.9	7.9	4.8	13.9	6.1	0.7	0.3	21.0	12.9
2034	0.0	7.9	7.9	4.6	14.0	6.1	0.7	0.3	21.0	12.4
2035	0.0	7.9	7.9	4.4	14.0	6.1	0.7	0.3	21.0	11.9
2036	0.0	7.9	7.9	4.2	13.9	6.1	0.7	0.3	20.9	11.3
2037	0.0	7.9	7.9	4.1	13.7	6.1	0.7	0.3	20.7	10.7
2038	0.0	7.9	7.9	3.9	13.6	6.1	0.7	0.3	20.6	10.2
2039	0.0	7.9	7.9	3.7	13.5	6.1	0.7	0.3	20.5	9.7
2040	0.0	7.9	7.9	3.6	13.3	6.1	0.7	0.3	20.3	9.2
2041	0.0	7.9	7.9	3.4	13.3	6.0	0.7	0.3	20.2	8.7
2042	0.0	7.9	7.9	3.3	13.3	5.9	0.7	0.3	20.0	8.3
2043	0.0	7.9	7.9	3.1	13.2	5.8	0.7	0.3	19.9	7.9
2044	0.0	7.9	7.9	3.0	13.2	5.7	0.7	0.3	19.7	7.5
2045	0.0	7.9	7.9	2.9	13.1	5.6	0.7	0.3	19.6	7.1
2046	0.0	7.9	7.9	2.7	13.1	5.5	0.7	0.3	19.5	6.8
2047	0.0	7.9	7.9	2.6	13.0	5.5	0.6	0.3	19.4	6.5
2048	0.0	7.9	7.9	2.5	12.9	5.5	0.6	0.3	19.3	6.1
2049	0.0	7.9	7.9	2.4	12.9	5.5	0.6	0.2	19.2	5.9
2050	0.0	7.9	7.9	2.3	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	5.6
2051	0.0	7.9	7.9	2.2	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	5.3
2052	0.0	7.9	7.9	2.1	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	5.1
2053	0.0	7.9	7.9	2.0	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	4.9
2054	0.0	7.9	7.9	1.9	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	4.7
2055	0.0	7.9	7.9	1.8	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	4.5
2056	0.0	7.9	7.9	1.8	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	4.3
2057	0.0	7.9	7.9	1.7	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	4.1
2058	0.0	7.9	7.9	1.6	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	3.9
2059	0.0	7.9	7.9	1.5	12.8	5.4	0.6	0.2	19.1	3.8
합 계	219.5	235.8	455.3	255.8	397.4	172.2	19.7	7.6	596.9	241.5

비용편익비(B/C) 0.94, 순현재가치(NPV) -14.4억원, 내부수익률(IRR) 3.7%

6.3 노선별 사업시행효과 종합

가. 부평~남동대로

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스수송분담율	14.89%	14.98%	▲ 0.09%
버сий용수요 ¹⁾	52,723인/일	62,377인/일	▲ 9,654인/일
버스 평균 통행속도 ²⁾	13.8km/h	21.3km/h	▲ 7.5km/h
개략 사업비	-	715.9억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	1.98	-

주 : 1) 이용수요 예측 과정은 '제5장 장래여건전망 및 교통수요 예측' 참조

2) 사업시행시 통행속도 증가 세부효과는 개별 사업 시행시 별도 분석하여 재설정 하도록 함
(본 과업에서는 현재 운영 중인 BRT 사업의 시행 전·후 속도향상 사례(비율)를 적용하여 목표 통행속도를 설정한 값임)

나. 미추홀~컨벤시아대로+독배~비류대로

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스수송분담율	14.89%	14.94%	▲ 0.05%
버сий용수요 ¹⁾	12,442인/일	36,613인/일	▲ 24,171인/일
버스 평균 통행속도 ²⁾	16.7km/h	25.0km/h	▲ 8.3km/h
개략 사업비	-	604.0억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	1.38	-

다. 영종대로

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스수송분담율	14.89%	14.96%	▲ 0.07%
버сий용수요 ¹⁾	12,442인/일	36,613인/일	▲ 24,171인/일
버스 평균 통행속도 ²⁾	16.7km/h	25.0km/h	▲ 8.3km/h
개략 사업비	-	604.0억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	1.38	-

라. 경인로~구월로

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스수송분담율	14.89%	14.93%	▲ 0.04%
버스이용수요 ¹⁾	29,701인/일	36,100인/일	▲ 6,399인/일
버스 평균 통행속도 ²⁾	15.0km/h	22.5km/h	▲ 7.5km/h
개략 사업비	-	598.3억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	1.68	-

마. 원당대로

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스수송분담율	14.89%	14.90%	▲ 0.01%
버스이용수요 ¹⁾	8,667인/일	13,238인/일	▲ 4,571인/일
버스 평균 통행속도 ²⁾	14.3km/h	21.5km/h	▲ 7.2km/h
개략 사업비	-	241.4억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	0.94	-

제7장

간선급행버스체계추진 및 자원조달방안

7.1 간선급행버스체계 시행우선순위 선정

7.2 우선 사업 제안 축의 추진계획

제7장 간선급행버스체계추진 및 자원조달방안

7.1 간선급행버스체계 시행 우선순위 선정

가. 개요

- 본 과업에서 간선급행버스체계 우선순위 선정을 위하여 검토된 BRT 노선에 대해 BRT도입시 장래 버스이용수요, 버스수단분담율 변화, 관련계획, 사업실행성, 도입여건, 연계성 등 항목에 대하여 노선별 상대평가를 실시하여 우선순위를 선정하였음

<표 7-1> 우선순위 선정 기준

구 분	우선순위 선정 기준
장래 버스이용수요	• 수송수요 많은 축, BRT 도입시 버스 수단분담율 상승 축
관련계획	• GTX B, KTX 등 교통 관련계획과 대규모 개발계획 등 관련계획으로 인해 BRT 이용수요 증가와 도입 효과가 높은 축
사업실행성	• 사업추진 용이, 사업비 확보, 정책적 추진, 민원 등 사업 실행성 용이 축
도입여건	• BRT 도입 시 지장물 등 시설적 측면의 설치 용이성 등
연계성	• 도시철도 등 타 수단과의 연계, 타지역 연계 가능 축 등

나. BRT 축 검토 종합

- 앞 장에서 선정된 총 6개 축에 대하여 현황 차로수와 버스운행대수, 교통소통현황 등을 종합 검토하고,
- BRT 유형(도심BRT, 광역BRT), BRT체계시설 도입수준(혼용형 BRT, 전용형 BRT) 설정 및 각 노선의 특성을 종합 검토하였음

<표 7-2> BRT 속 검토 종합

구 분	남북축 1구간		남북축 2구간		남북축 3구간		동서축 1구간		동서축 2구간		동서축 3구간			
	부평·계양~경원~남동대로 BRT		(송도)미추홀대로~컨벤시아대로 BRT		(송도) 독배로~비류대로 BRT		(영종) 영종대로 BRT		경인~구월로 BRT		(검단) 원당대로 BRT			
현 황	구간	계산삼거리~남동경찰서사거리 (L=12.9km)		주안역~인천대입구역 (L=9.6km)		인하대역~청학사거리 (L=4.0km)		운서역~영종하늘도시 (L=11.0km)		동인천역앞교차로~만수주공사거리 (L=10.9km)		완정역~유현사거리 (L=4.3km)		
	도로폭 (차로수)	30~40m (6~8차로)		20~50m (6~10차로)		25~40m (6~10차로)		40m (8~10차로)		30~37m (6~8차로)		40m (8~10차로)		
	버스평균 운행대수	56~62~64대/시		22~46대/시		25~41대/시		15대/시		31~33대/시		48대/시		
	버시아용인원	일일 52,723인		일일 21,325인		일일 9,562인		일일 12,442인		일일 29,701인		일일 8,667인		
	교통 소통 현황	일반 차량 노선 버스	22.8km/h		22.5km/h		27.3km/h		30.0km/h		21.6km/h		31.2km/h	
		노선 버스	13.8km/h		14.0km/h		19.7km/h		16.7km/h		15.0km/h		14.3km/h	
	가로변버스 전용차로	시간제 운영 중 07:00~09:00,17:00~20:00		-		-		-		시간제 운영 중 07:00~09:00,17:00~20:00		-		
BRT 구축	BRT 구축방향	• 기존 가로변버스전용차로 → 중앙BRT체계 구축 (BRT사업+TSM병행)		• 우수한 도로시설 여건으로 BRT 구축 가능		• 우수한 도로시설 여건으로 BRT 구축 가능		• 우수한 도로시설 여건으로 수준 높은 BRT 구축 가능		• 기존 가로변버스전용차로 → 중앙BRT체계 구축 (BRT사업+TSM병행)		• 우수한 도로시설 여건으로 BRT 구축 가능		
	BRT유형	• 도심BRT • 청라-강서 BRT와 연계		• 도심BRT		• 도심BRT		• 광역BRT -청라-강서 BRT, 또는 경인고속 도로와 연계시켜 기능적으로 광 역 BRT 역할		• 도심BRT		• 도심BRT		
	BRT체계 도입수준	혼용형 BRT		혼용형 BRT		혼용형 BRT		혼용형 BRT (제3연육교 연계 광역 BRT)		혼용형 BRT		혼용형 BRT		
	장래버스 이용수요	일일 62,377인 (현황 대비 9,654 증)		일일 17,287인 (현황 대비 4,038인 감)		일일 10,747인 (현황 대비 1,185인 증)		일일 36,613인 (현황 대비 24,171인 증)		일일 36,100인 (현황 대비 6,399인 증)		일일 13,238인 (현황 대비 4,571인 증)		
	수단분담율	20.86%		20.82%		20.82%		20.78%		20.81%		20.78%		
	노선특성	• 구도심지역 BRT설치로 도시미관 향상과 부평시장 등 상권 활성화 기대		• 광역철도(GTX B)와 국가철도(KTX)와 연계되는 축 형성				• 영종권역에서 서울 접근을 위한 유일한 수단인 공항철도를 보완 하는 역할 수행(청라-강서BRT 또는 경인고속도로 일반화도로 연계)		• 장기적으로 경인로 부천시 구간 BRT사업 추진시 서울시 영등포 까지 광역BRT 기능 수행		• 도시철도 혜택으로부터 소외된 지역의 대중교통전용축 형성		
	제약여건	• 백운고가교, 간석지하차도 등 입 체시설 BRT 통과		• 미추홀대로 '미추어린이공원~주 안역'일부구간 4~5차로 협소구 간 통과		• 입체시설 청학지하차도 위치		-		-		-		

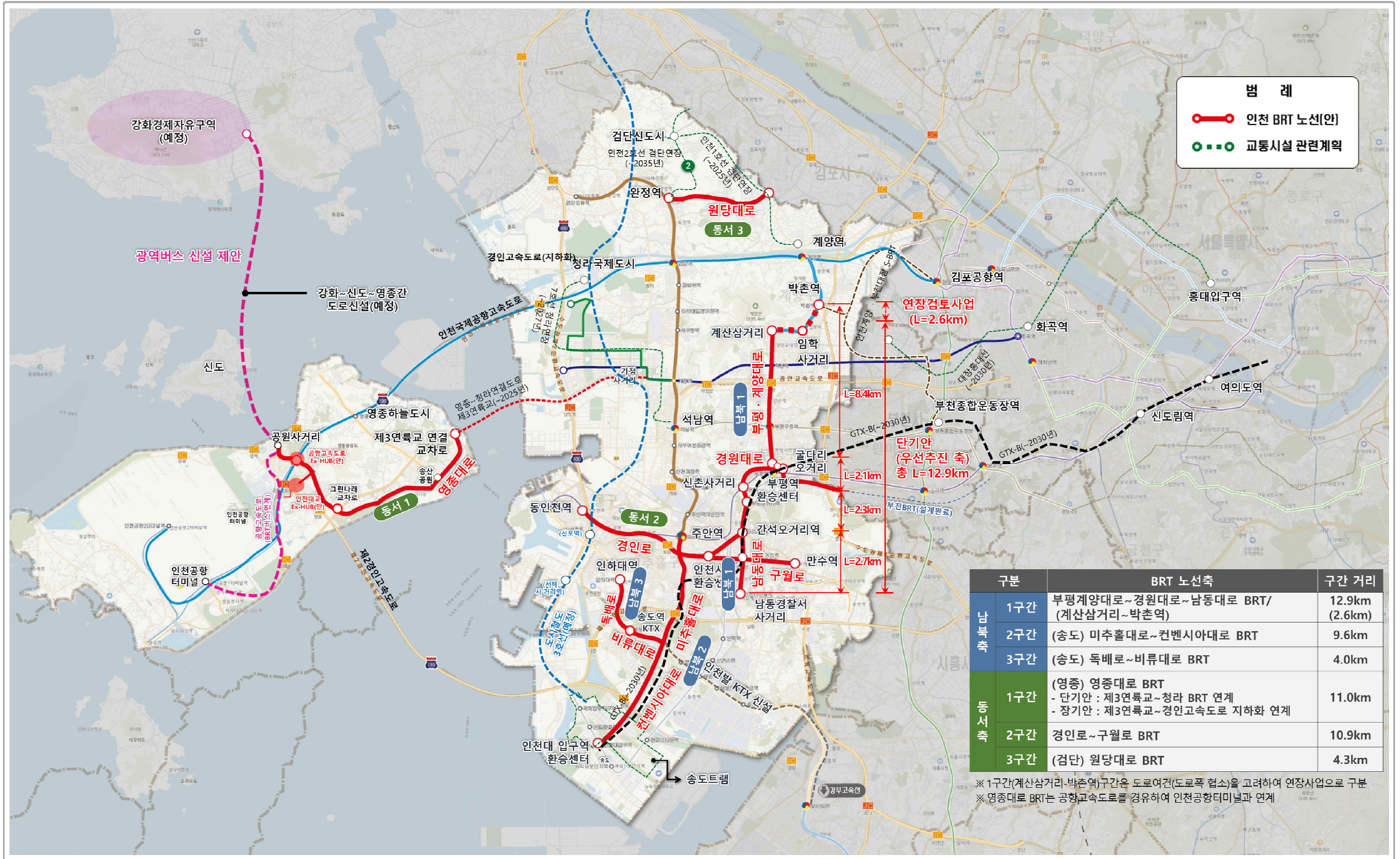
다. 사업 우선순위 선정 및 선도사업 축 제안

- 장래 이용수요, 경제적 타당성 분석결과, 상위계획, 타수단 연계성 등을 종합하여 사업의 우선순위를 선정한 결과 ‘부평·계양~경원~남동대로’구간이 1순위, 다음으로 ‘영종대로’대로 구간이 2순위로 검토됨
- 본 과업에서는 1순위로 선정된 ‘부평·계양~경원~남동대로’구간을 우선 사업 추진 구간으로 건의

<표 7-3> 우선순위 선정 결과

구분	남북축 1구간	동서축 1구간	남북축 3구간	남북축 2구간	동서축 2구간
	부평·계양~남동대로 BRT	(영종) 영종대로 BRT	(송도)독배로~비류대로 BRT	(송도)미추홀대로~컨벤시아대로BRT	경인~구월로 BRT
장래이용수요(인/일)	62,377 (5)	36,613 (4)	10,747 (1)	17,287 (2)	36,100 (3)
B/C	1.98 (4)	1.38 (2)	1.18 (1)		1.68 (3)
도입여건	•가로변 버스 전용차로 운영 중 (5)	•광역 BRT (4)	•BRT도입 가능 도로폭원 (3)	•BRT도입 가능 도로폭원 (3)	•가로변 버스 전용차로 운영 중 (5)
상위계획 및 선행과업	•인천연구원 중앙전용차로 축선정 (4)	•인천시 도시철도망 계획-영종트램- (5)	•BRT 종합계획 기반영 (중장기안) (5)	•BRT 종합계획 기반영 (중장기안) (5)	•인천연구원 중앙전용차로 축선정 (4)
타수단 연계성	•인천 1호선, 청라-강서 BRT, 인천 계양 SBRT, GTX-B (5)	•(국가교통기반 시설)인천공항 • 청라 - 강서 BRT, 공항철도 (5)	•수인분당선, 인천발 KTX (3)	•국철1호선, GTX-B (3)	•인천 1호선, 2호선 (1)
타지역 연계성	•서울, 부천 (2)	•강화, 서울, 부천 (3)	•수원, 성남, 천안 등 (3)	•서울, 부천 (2)	•서울 (1)
개략 사업비	•일반 BRT •총 사업비 715.9억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT 또는 고급(S-BRT) •총 사업비 604 억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 225.3억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 528.3억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 598.3억원 •사업기간 약 3년
종합	1순위 (25)	2순위 (23)	4순위 (16)	4순위 (16)	3순위 (17)
우선추진 제안 축	<p>•부평·계양~경원~남동대로 BRT 우선 추진 제안</p> <ul style="list-style-type: none"> - 서울, 부산 등 버스 수요가 많고, 교통 혼잡 구간을 우선 추진 후 사업 효과를 입증한 다음 단계적으로 BRT 사업을 확장 시행하여 대중교통 중심 교통체계 개편 - 인천의 경우도 ‘부평·계양~경원~남동대로’는 버스 이용객이 많아 BRT도입으로 인한 수혜 주민이 많고, 청라~강서BRT와 연계 및 장래 GTX-B 노선, 인천 계양 S-BRT 등과 연계 되어 대중교통 중심의 교통정책에 부합되는 축으로 판단되어 BRT사업 우선 시행 건의 				

주) 원당대로는 경제적 타당성 분석(B/C) 결과 1.0미만으로 분석되어 우선순위 검토에서 제외하였음
 ()안 점수는 유사 과업인 전주시 BRT 기본구상, 창원시 BRT 기본구상을 참고하여 부여한 값임



<그림 7-1> 인천 BRT 도입 기본 구상안 종합도

7.2 우선 사업 제안 축의 추진계획

7.2.1 단계별 사업추진

- 우선추진 사업축으로 제안한 ‘부평·계양대로~남동대로’의 총 사업비는 715.9억원 (L=12.9km)로 예비타당성조사 대상 등에 따른 사업기간 장기화를 방지하고 재정여건, 관계기관 협의 등을 고려하여 단계별로 사업을 추진하는 것을 건의함
 - 최근 유사사업의 사업규모와 사업비를 살펴보면, 과업 연장 10km구간 이내, 총 사업비 500억원 이내에서 사업 추진

<표 7-4> 유사사업 사업규모

구 분	전주 기린대로	창원 원이대로	부산 서면~사상
사업규모	9.1km	9.3km	5.4km
금액(억원)	449억원	356억원	216억원

- ‘부평·계양대로~남동대로 축의 경우 단계별 사업 구간을 다음과 같이 제안함

<표 7-5> 단계별 사업추진계획

구 분	1단계 사업	2단계 사업
	부평·계양대로~경원대로	남동대로
사업구간	계산삼거리~신촌사거리, L=7.9km	신촌사거리~남동경찰서, L=5.0km
총 사업비	436.4억원	279.5억원



<그림 7-2> 우선 추진 제안 축의 단계별 사업 위치도

7.2.2 사업 추진 효과 분석 종합

가. 장래 버스이용수요 증가

- 현황 52,723인/일
⇒ BRT 구축 시 62,377인/일 (증 5,706인/일, 10.1%)

나. 버스통행속도 향상

- 현황 13.8km/h
⇒ BRT 구축 시 21.3km/h (증 7.5km/h, 54.3%)

다. 경제적 타당성 확보

1) 추정 사업비 : 715.9억원

구분	총 사업비	공사비	부대비	예비비
금액	715.9	635.8	48.36	31.8

2) 경제적 타당성 분석 결과 : B/C 1.95

구분	비용편익비(B/C)	순현재가치(NPV)	내부수익률(IRR)
분석결과	1.95	667.9억원	14.6%

7.2.3 연차별 자원조달계획

- 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제32조(국가의 재정지원) 및 동법 시행령 제27조(국가의 재정지원)에 따라
 - 수도권은 광역 BRT 50% 지원, 도심 BRT 25% 지원
 - 비수도권은 광역 BRT, 도심 BRT 모두 50%의 지원을 받게 됨
- 인천시 BRT 기본구상의 우선 추진 사업 축의 경우 도심 BRT에 해당되므로 25%의 국비지원 대상에 해당됨

- 법 제16조(비용부담)에서 ‘간선급행버스체계의 건설 및 운영에 소요되는 비용은 해당 체계시설을 관할하는 시·도가 부담한다’고 규정하고 있음
- 국비 및 시도비 부담에 대한 법적 근거가 명확하고, 자체 재원은 가용 자원 내에서 확보하도록 함
 - 국비 : 25%, 지방비 75%

<표 7-6> 연차별 자원조달 계획

(단위 : 억원)

구 분		계	기투자	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1단계 사업	계	436.4	-	-	22.8	206.8	206.8	-	-
	국비	109.1	-	-	5.7	51.7	51.7	-	-
	지방비	327.3	-	-	17.1	155.1	155.1	-	-
2단계 사업	계	279.5	-	-	-	17.1	131.2	131.2	-
	국비	69.9	-	-	-	4.3	32.8	32.8	-
	지방비	209.6	-	-	-	12.8	98.4	98.4	-

제8장

결론

8.1 현황 문제점 및 BRT 도입 필요성 종합

8.2 BRT 도입 우선순위 및 효과분석 결과

8.3 제2차 BRT 종합계획(26~30) 건의 노선안

제 8 장 결 론

8.1 현황 문제점 및 BRT 필요성 종합

- 승용차 등 일반차량 평균통행속도가 23.4km/h인데 반하여 버스의 평균통행속도는 15.5km/h로 경쟁력 저하
- 버스수단분담율은 18.4%로 타 시도 대비 낮은 수준임
 - 인천광역시 18.4%, 부산광역시 21.3%, 서울특별시 25.9%
- 한편, 가로변버스전용차로가 1994년 개통 이 후 현재 11개 구간이 운영 중이지만, 다음과 같은 문제점으로 실질적인 기능을 다하지 못하고 있음
 - 전용차로 내 불법 주정차 빈번하게 발생
 - 우회전 차량이 많은 곳에서 전용차로 버스의 원활한 통행 방해
 - 전용차로 차선 현황 : 점선 구간 37km, 실선구간 28km로 점선구간 비중이 많음(57%)
 - 전용차로 CCTV 단속카메라에 택시차량 단속에 의한 지속적인 민원 발생
 ⇒ 가로변 버스전용차로의 정시성, 통행속도 저하 등 실효성 떨어짐
- 또한, 최근 5년간(2017년~2022년) 버스와 승용차의 수단별 이용 통행량의 추이를 보면, 승용차 이용통행량은 연평균 5.6% 증가하는데 반하여 버스 이용통행량은 연평균 5.5%로 감소하며, 승용차 위주의 통행량 증가로 도로교통량은 점차 가중되고 있는 것으로 나타남
- 이에 대한 해결책으로 도심지역에서의 추가적인 도로 공급은 기존 토지이용 제약으로 현실적으로 어려움이 있으므로, 기존 도로의 운영개선 위주의 해법을 찾아야 함
- 이에 승용차 위주의 도로교통혼잡 문제를 해결하기 위하여, 대중교통 중심의 교통체계 전환이 필요하며, 그 중 하나의 정책으로 BRT 중앙버스전용체계 도입을 건의함



8.2 BRT 도입 우선순위 및 효과 분석 결과

가. BRT 도입 노선 선정기준

도입기준 검토내용 및 노선선정 단계	
1단계	<p style="text-align: center;">도로여건 측면</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 현황 차로수: 편도 3차로 이상 ▪ 연장 : 3km 이상 ▪ 입체교차로(고가,지하차도) 등 시설제약 유무
	↓
2단계	<p style="text-align: center;">교통여건 측면</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 이용수요 : 첨두시 1,000인 이상 수요 ▪ 버스 통행속도 25km/h 이하 ▪ 버스 교통량 50 대 이상 <p>(BRT설계지침(2010년), 전용차로 설치 기준 단속류 적용)</p>
	+
3단계	<p style="text-align: center;">기능 측면</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 장래 개발계획에 대한 대중교통수요 추가 예상 구간 ▪ 주요 전철역, GTX, 환승센터 등과 연계 가능성 ▪ 터미널, 신도시, 관공서, 대형마트 등 교통유발시설 밀집지역 ▪ 광역기능을 위한 시계 유출입지점 연계 가능성 ▪ 정책적으로 대중교통 육성이 필요한 구간

나. 최종노선 대안 선정

1단계 총축 : 20개 도로	⇒	2단계+3단계 총축 : 11개 도로 선정			
부평·계양대로, 경원대로, 남동대로, 경인로, 구월로, 영종대로 등		부평·계양대로-경원대로-남동대로, 경인로-구월로, 컨벤시아대로-미추홀대로, 독배로-비류대로, 영종대로, 원당대로 등			
⇒ 도로연장 및 연계성을 고려 최종 총 BRT 6개축 선정					
구분	BRT 선정 축		구분	BRT 선정 축	
남 북 축	1구간	부평·계양대로~경원대로~남동대로	동 서 축	1구간	영종대로 BRT
	2구간	미추홀대로~컨벤시아대로		2구간	경인로~구월로 BRT
	3구간	독배로~비류대로		3구간	원당대로 BRT

다. BRT 도입 축별 우선순위 선정 결과

구분	남북축 1구간	동서축 1구간	남북축 3구간	남북축 2구간	동서축 2구간
	부평·계양~ 남동대로 BRT	(영종) 영종대로 BRT	(송도)독배로~비 류대로 BRT	(송도) 미추홀대로~컨벤 시아대로BRT	경인~구월로 BRT
장래이용 수요(인/일)	62,377 (5)	36,613 (4)	10,747 (1)	17,287 (2)	36,100 (3)
B/C	1.98 (4)	1.38 (2)	1.18 (1)		1.68 (3)
도입 여건	•가로변 버스 전 용차로 운영 중 (5)	•광역 BRT (4)	•BRT도입 가 능 도로폭원 (3)	•BRT도입 가능 (3) 도로폭원	•가로변 버스 전 용차로 운영 중 (5)
상위계획 및 선행과업	•인천연구원 중앙전용차로 (4) 축선정	•인천시 도시철 도망 계획-영종 (5) 트램-	•BRT 종합계획 기반영 (5) (중장기안)	•BRT 종합계획 기반영 (5) (중장기안)	•인천연구원 중앙전용차로 (4) 축선정
타수단 연계성	•인천 1호선, 청라-강서 BRT, (5) 인천 계양 SBRT, GTX-B	•(국가교통기반 시설)인천공항 (5) •청라-강서 BRT, 공항철도	•수인분당선, 인천발 KTX (3)	•국철1호선, GTX-B (3)	•인천 1호선, 2호선 (1)
타지역 연계성	•서울, 부천 (2)	•강화, 서울, 부천 (3)	•수원 성남 천안등 (3)	•서울, 부천 (2)	•서울 (1)
개략 사업비	•일반 BRT •총 사업비 715.9억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT 또는 고급(S-BRT) •총 사업비 604 억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 225.3억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 528.3억원 •사업기간 약 3년	•일반 BRT •총 사업비 598.3억원 •사업기간 약 3년
종합	1순위 (25)	2순위 (23)	4순위 (16)	4순위 (16)	3순위 (17)
우선추진 제안 축	<p>•부평·계양~경원~남동대로 BRT 우선 추진 제안</p> <ul style="list-style-type: none"> - 서울, 부산 등 버스 수요가 많고, 교통 혼잡 구간을 우선 추진 후 사업 효과를 입증한 다음 단계적으로 BRT 사업을 확장 시행하여 대중교통 중심 교통체계 개편 - 인천의 경우도 '부평·계양~경원~남동대로'는 버스 이용객이 많아 BRT도입으로 인한 수혜 주민이 많고, 청라~강서BRT와 연계 및 장래 GTX-B 노선, 인천 계양 S-BRT 등과 연계되어 대중교통 중심의 교통정책에 부합되는 축으로 판단되어 BRT 사업 우선 시행 건의 				

주) 원당대로는 경제적 타당성 분석(B/C) 결과 1.0미만으로 분석되어 우선순위 검토에서 제외하였음
()안 점수는 유사 과업인 전주시 BRT 기본구상, 창원시 BRT 기본구상을 참고하여 부여한 값임

라. BRT 도입축별 사업 시행시 기대효과

1) 장래 버스이용수요 증가

(단위 : 인/일)

구 분			현황 (㉑)	BRT 구축시 (㉒)	비고 (㉒-㉑)
남 북 축	1구간	부평계양대로~경원대로~남동대로	52,723	62,377	▲ 9,654
	2구간,3구간	미추홀대로~컨벤시아대로, 독배로~비류대로	24,844	28,034	▲ 3,190
동 서 축	1구간	영종대로	12,442	36,613	▲24,171
	2구간	경인로~구월로	29,701	36,100	▲ 6,399
	3구간	원당대로	8,667	13,238	▲ 4,571

2) BRT 축별 개략 사업비

구 분			연장 (km)	사업비 (억원)	비고
남 북 축	1구간	부평계양대로~경원대로~남동대로	12.9	715.9	
	2구간,3구간	미추홀대로~컨벤시아대로, 독배로~비류대로	13.6	753.7	
동 서 축	1구간	영종대로	11.0	604.0	
	2구간	경인로~구월로	10.9	598.3	
	3구간	원당대로	4.3	241.4	

3) 경제적 타당성 확보

구 분			비용(억원)		편익(억원)		경제적 타당성 (B/C)
			할인 전	할인 후	할인 전	할인 후	
남 북 축	1구간	부평계양대로~경원대로~남동대로	1,178.1	689.8	3,301.0	1,369.1	1.98
	2구간,3구간	미추홀대로~컨벤시아대로, 독배로~비류대로	1,236.1	724.5	2,091.5	851.3	1.18
동 서 축	1구간	영종대로	1,011.9	588.9	2,017.2	814.5	1.38
	2구간	경인로~구월로	1,003.5	583.9	2,363.2	982.5	1.68
	3구간	원당대로	455.3	255.8	596.9	241.5	0.94

8.3 제2차 BRT 종합계획(26~30) 반영 건의 노선

가. 기 수립 「BRT 종합계획 수정계획(2021~2030)」 노선 중 삭제 건의 노선

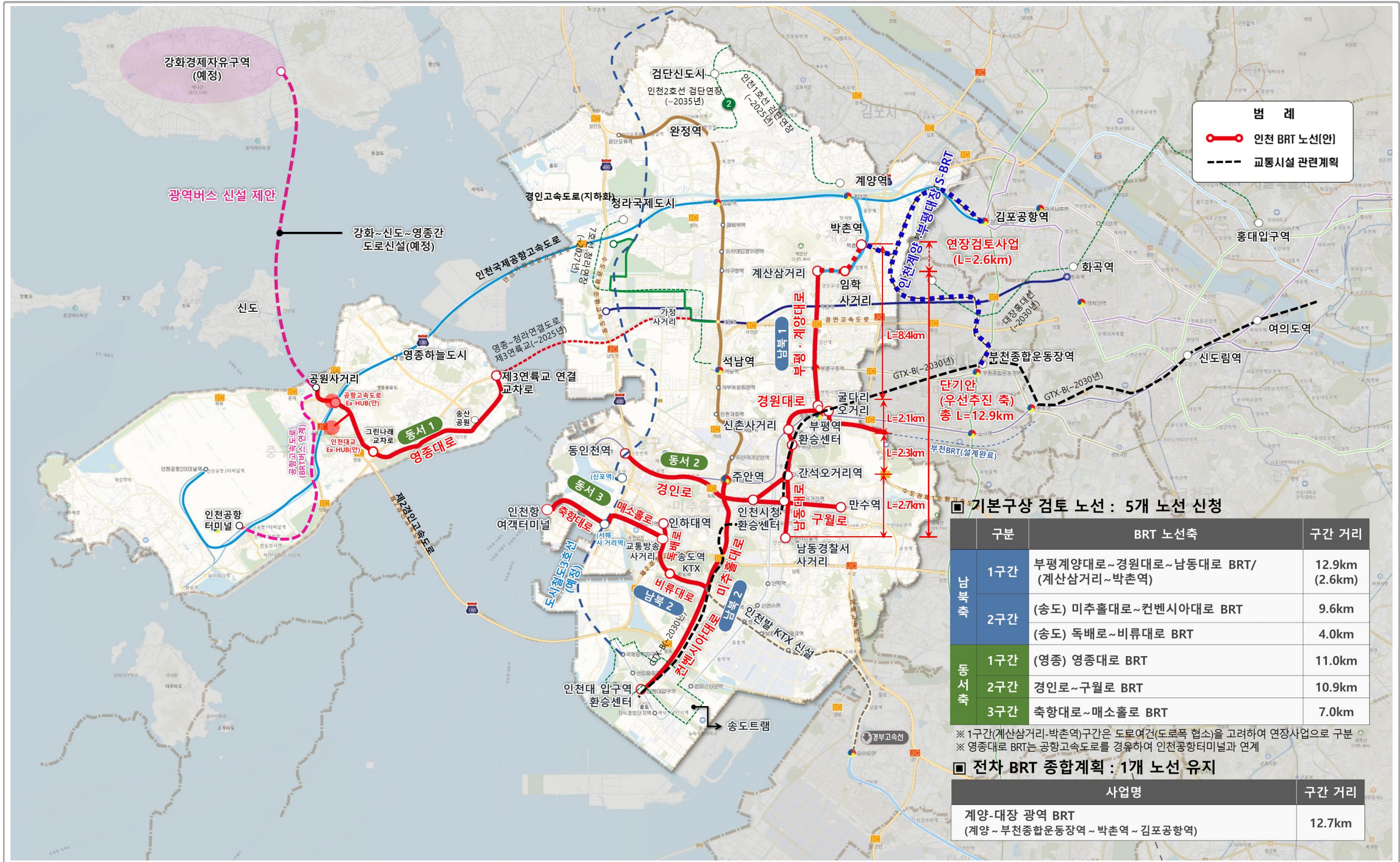
- 인천 BRT 1단계 구간(인하대~서인천IC)은 「인천대로 S-BRT 개발계획수립, 2023, 인천광역시」 결과 경제적 타당성 0.5 이하로 금번 종합계획에서 삭제 건의하고, 이에 따라 1단계 이후 단계별로 추진되는 사업 2단계 구간 또한 1단계 사업 미추진에 따른 필요성이 없어지므로 삭제 건의
- 인천~광명 BRT의 경우 「인천발 KTX(송도역)」 사업추진으로 광명 KTX역을 광역적으로 연계하는 BRT 축의 실효성이 없어짐에 따라 삭제 건의



나. 「제2차 BRT 종합계획(2026~2030)」 신규 반영 건의 노선

- 본 과업에서 검토된 ‘부평계양대로~경원대로~남동대로BRT’와 ‘영종대로BRT’, ‘경인로~구월로 BRT’를 경제적 타당성(B/C)이 1.0 이상으로 확보되어 신규노선으로 건의 하고, 기반영 되어 있던 송도~인하대노선과 연계하여 ‘미추홀대로’를 추가 제안하도록 건의함
- 또한, 대중교통 소외 도서지역 주민들의 교통편의 증진을 위하여 ‘축항대로~매소홀로 BRT’를 신규 건의함 (건의 노선의 검토 내용은 ‘제9장 참고자료’ 참조)





<그림 8-1> 제2차 BRT 종합계획 반영 건의 노선안 종합도

제9장

참고자료

9.1 BRT 추가 도입 축 검토 : 자연대로 BRT

9.2 BRT 추가 도입 축 검토 : 축항대로 ~ 매소홀로 BRT
[인천순환 3호선 연계]

제 9 장 참고 자료

9.1 BRT 추가 도입 축 검토 : 자연대로 BRT

가. 검토구간

- 자연대로 : 금산 제1교차로(영종역) ~ 송산공원앞 교차로, L=4.6km

나. BRT 축 검토 사유

- 현재 자연대로 버스이용수요는 2,532인/일로 이용객이 적은 수준이나 장래 영종지역 개발 환로 시 유입인구 증가에 따른 통행량 증가가 예상되므로, 영종역과 연계되는 BRT 구축 시의 대중교통이용수요를 예측하고, 경제적 타당성 확보 여부를 검토



다. 구간 현황 종합

차로수	버스 정류장 개소수	버스 이용수요	평균 통행속도		비고
			일반차량	버스	
4~6차로/양방향	20개소/양방향	2,532인/일	36.3km/h	15.0km/h	

라. BRT 구축방향

1) BRT 유형 : 도심 BRT, 혼용형 BRT

- 버스노선 운영은 기존 가로변 정류장 이용 노선을 BRT 중앙버스정류장으로 이동시켜 혼용형 BRT로 운영

2) 사업 시행 효과 종합

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비고(b-a)
버스이용수요	2,532인/일	2,973인/일	▲ 441인/일
버스 평균 통행속도 ^{주)}	15.0km/h	22.5km/h	▲ 7.5km/h
개략 사업비	-	258.3억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	0.57	-

주 : 사업시행시 통행속도 증가 세부효과는 개별 사업 시행시 별도 분석하여 재설정 하도록 함
 (본 과업에서는 현재 운영 중인 BRT 사업의 시행 전·후 속도향상 사례(비율)를 적용하여 목표 통행속도를 설정한 값임)

마. 경제적 타당성 분석 결과

년 도	비용(억원)		편익(억원)		경제성분석
	할인 전	할인 후	할인 전	할인 후	B/C
분석 결과	480.8	271.3	406.2	154.2	0.57

(단위 : 억원)

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운행비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	15.5	0.0	15.5	11.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	219.4	0.0	219.4	161.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	8.2	8.2	5.8	8.2	3.2	0.6	0.0	12.0	8.4
2031	0.0	8.2	8.2	5.5	8.2	3.1	0.6	0.0	12.0	8.0
2032	0.0	8.2	8.2	5.3	8.2	3.1	0.6	0.0	11.9	7.7
2033	0.0	8.2	8.2	5.1	8.2	3.1	0.6	0.0	11.9	7.3
2034	0.0	8.2	8.2	4.8	8.1	3.1	0.6	0.0	11.9	7.0
2035	0.0	8.2	8.2	4.6	8.1	3.1	0.6	0.0	11.9	6.7
2036	0.0	8.2	8.2	4.4	8.1	3.1	0.6	0.0	11.8	6.4
2037	0.0	8.2	8.2	4.2	8.0	3.1	0.6	0.0	11.7	6.1
2038	0.0	8.2	8.2	4.1	8.0	3.1	0.6	0.0	11.7	5.8
2039	0.0	8.2	8.2	3.9	7.9	3.1	0.6	0.0	11.6	5.5

년 도	비용				편익					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2040	0.0	8.2	8.2	3.7	7.9	3.1	0.6	0.0	11.5	5.2
2041	0.0	8.2	8.2	3.6	7.8	3.1	0.6	0.0	11.5	5.0
2042	0.0	8.2	8.2	3.4	7.8	3.0	0.6	0.0	11.5	4.8
2043	0.0	8.2	8.2	3.3	7.8	3.0	0.6	0.0	11.4	4.5
2044	0.0	8.2	8.2	3.1	7.7	3.0	0.6	0.0	11.4	4.3
2045	0.0	8.2	8.2	3.0	7.7	3.0	0.6	0.0	11.3	4.1
2046	0.0	8.2	8.2	2.9	8.5	3.0	0.6	0.0	12.1	4.2
2047	0.0	8.2	8.2	2.7	9.4	2.9	0.6	0.0	12.9	4.3
2048	0.0	8.2	8.2	2.6	10.5	2.8	0.6	0.0	13.9	4.4
2049	0.0	8.2	8.2	2.5	11.8	2.8	0.6	0.0	15.1	4.6
2050	0.0	8.2	8.2	2.4	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	4.8
2051	0.0	8.2	8.2	2.3	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	4.6
2052	0.0	8.2	8.2	2.2	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	4.4
2053	0.0	8.2	8.2	2.1	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	4.2
2054	0.0	8.2	8.2	2.0	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	4.0
2055	0.0	8.2	8.2	1.9	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	3.9
2056	0.0	8.2	8.2	1.8	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	3.7
2057	0.0	8.2	8.2	1.8	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	3.5
2058	0.0	8.2	8.2	1.7	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	3.4
2059	0.0	8.2	8.2	1.6	13.2	2.7	0.6	0.0	16.5	3.2
합 계	234.9	245.9	480.8	271.3	299.8	88.0	17.4	1.0	406.2	154.2
비용편익비(B/C) 0.57, 순현재가치(NPV) -117.1억원, 내부수익률(IRR) -2.0%										

9.2 BRT 추가 도입 축 검토 : 축항대로~매소홀로 BRT(인천순환 3호선 연계)

가. 검토구간

- 축항대로~매소홀로 : 인천항 여객 터미널입구사거리~교통방송사거리, L=7km

나. BRT 축 검토 사유

- 사업노선은 인천 도서지역 주민들의 핵심 관문인 인천항 여객 터미널을 기점으로 인천시 내부 및 서울시 등 광역 권역으로의 대중교통 접근성 및 이동성을 크게 향상시키기 위한 BRT 노선안을 구상
- 현재, 인천항의 대중교통 연계수단은 노선버스가 유일하고, 버스노선은 지선버스 1개 노선, 간선버스 3개 노선만이 운영되며, 지선버스가 인천항과 수인분당선 송의역을 순환하고, 간선버스가 동인천, 부평·계양, 구월 권역을 서비스할 뿐 도서지역 주민들의 인천항을 통한 대중교통 이용이 불편한 실정임
- 따라서, 인천항과 향후 「제2차 인천도시철도망 구축계획(2022~2045), 인천시」에 반영된 인천순환 3호선 예정 역사, 그리고 미추홀 권역의 BRT 노선망 및 KTX 송도역과 연계하는 BRT를 구축하여 인천 도서지역 주민들의 대중교통을 통한 지역간 접근성 및 이동성을 개선하고자 함



다. 구간 현황 종합

차로수	버스 정류장 개소수	버스 이용수요	평균 통행속도		비고
			일반차량	버스	
6~8차로/양방향	35개소/양방향	7,472인/일	15.7km/h	12.2km/h	

라. BRT 구축방향

1) BRT 유형 : 도심 BRT, 혼용형 BRT

- 버스노선 운영은 기존 가로변 정류장 이용 노선을 BRT 중앙버스정류장으로 이동시켜 혼용형 BRT로 운영

2) 사업 시행 효과 종합

구분	현황(a)	BRT 구축시(b)	비교(b-a)
버사이용수요	7,472인/일	8,143인/일	▲ 671인/일
버스 평균 통행속도 ^{주)}	12.2km/h	18.3km/h	▲ 6.1km/h
개략 사업비	-	387.7억원	-
경제적 타당성(B/C)	-	0.50	-

주 : 사업시행시 통행속도 증가 세부효과는 개별 사업 시행시 별도 분석하여 재설정 하도록 함

(본 과업에서는 현재 운영 중인 BRT 사업의 시행 전·후 속도향상 사례(비율)를 적용하여 목표 통행속도를 설정한 값임)

마. 경제적 타당성 분석 결과

년 도	비용(억원)		편익(억원)		경제성분석
	할인 전	할인 후	할인 전	할인 후	B/C
분석 결과	679.6	390.1	489.2	196.4	0.50

(단위 : 억원)

년 도	비용(억원)				편익(억원)					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운행비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2028	18.6	0.0	18.6	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2029	333.7	0.0	333.7	245.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2030	0.0	10.9	10.9	7.7	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	11.7
2031	0.0	10.9	10.9	7.3	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	11.2
2032	0.0	10.9	10.9	7.0	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	10.7
2033	0.0	10.9	10.9	6.7	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	10.3
2034	0.0	10.9	10.9	6.4	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	9.8

인천시 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 및 타당성 조사

년 도	비용(억원)				편익(억원)					
	공사비 부대비	유지 관리비	합 계	할인비용	통행시간 절감편익	운영비용 절감편익	사고비용 절감편익	환경비용 절감편익	합계	할인편익
2035	0.0	10.9	10.9	6.2	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	9.4
2036	0.0	10.9	10.9	5.9	11.5	4.7	0.3	0.2	16.7	9.0
2037	0.0	10.9	10.9	5.6	11.5	4.6	0.3	0.2	16.6	8.6
2038	0.0	10.9	10.9	5.4	11.5	4.6	0.3	0.2	16.6	8.2
2039	0.0	10.9	10.9	5.2	11.4	4.6	0.3	0.2	16.6	7.9
2040	0.0	10.9	10.9	4.9	11.4	4.6	0.3	0.2	16.6	7.5
2041	0.0	10.9	10.9	4.7	11.4	4.5	0.3	0.2	16.5	7.1
2042	0.0	10.9	10.9	4.5	11.4	4.5	0.3	0.2	16.4	6.8
2043	0.0	10.9	10.9	4.3	11.4	4.4	0.3	0.2	16.3	6.5
2044	0.0	10.9	10.9	4.1	11.4	4.3	0.3	0.2	16.3	6.2
2045	0.0	10.9	10.9	4.0	11.4	4.2	0.3	0.2	16.2	5.9
2046	0.0	10.9	10.9	3.8	11.4	4.2	0.3	0.2	16.1	5.6
2047	0.0	10.9	10.9	3.6	11.4	4.2	0.3	0.2	16.1	5.4
2048	0.0	10.9	10.9	3.5	11.4	4.2	0.3	0.2	16.1	5.1
2049	0.0	10.9	10.9	3.3	11.4	4.2	0.3	0.2	16.0	4.9
2050	0.0	10.9	10.9	3.2	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	4.7
2051	0.0	10.9	10.9	3.0	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	4.5
2052	0.0	10.9	10.9	2.9	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	4.3
2053	0.0	10.9	10.9	2.8	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	4.1
2054	0.0	10.9	10.9	2.7	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.9
2055	0.0	10.9	10.9	2.6	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.7
2056	0.0	10.9	10.9	2.4	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.6
2057	0.0	10.9	10.9	2.3	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.4
2058	0.0	10.9	10.9	2.2	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.3
2059	0.0	10.9	10.9	2.1	11.3	4.1	0.3	0.2	16.0	3.1
합 계	352.3	327.3	679.6	390.1	342.5	131.3	9.6	5.8	489.2	196.4

비용편익비(B/C) 0.50, 순현재가치(NPV) -193.7억원

■ 참여자 명단

분 야	직 위	성 명	직 책	참여기간	비고
교 통	사업 책임기술자	김진철	전 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	분야 책임기술자	마성경	이 사	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	정운	상 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	장희영	과 장	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	정현	과 장	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	신운선	대 리	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	최대성	대 리	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	조희연	사 원	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
도 로 · 항 공	분야 책임기술자	이정환	상 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	엄병주	상 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	곽진영	상 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	조종근	상 무	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	황슬기	대 리	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	오충희	사 원	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
도 시 계 획	분야 책임기술자	최병소	부사장	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	최중식	부사장	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	김호관	부 장	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	이창민	사 원	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
철 도	분야 책임기술자	서기원	이 사	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	안용현	대 리	2024.10.07 ~ 2025.06.03	
	참여기술자	윤태경	대 리	2024.10.07 ~ 2025.06.03	