

제2차 인천광역시 도시교통정비 기본계획 (2017-2036)

2018. 11

목 차

| | |
|----------------------------------|----|
| I . 계획의 개요 | 1 |
| 1. 배경 및 목적 | 1 |
| 2. 법적 근거 및 성격 | 1 |
| 3. 계획의 위상 | 2 |
| 4. 계획의 범위 | 3 |
| II. 1차 기본계획(1999~2016)의 평가 | 4 |
| 1. 1차 기본계획 요약 | 4 |
| 2. 성과평가 | 5 |
| 3. 1차 기본계획의 과제별 추진목표 및 성과 | 7 |
| III. 여건 변화 및 장래전망 | 9 |
| 1. 현황 및 실태 분석 | 9 |
| 2. 외부환경 변화 및 장래 여건 전망 | 31 |
| 3. 종합분석 | 42 |
| IV. 교통정책 및 관련계획 검토 | 46 |
| 1. 교통정책 동향 | 46 |
| 2. 관련계획 검토 | 50 |
| 3. 비전 및 목표 | 52 |
| V . 계획의 목표 및 추진전략 | 54 |
| 1. 비전 및 정책 목표 | 54 |
| 2. 계획지표 | 55 |

| | |
|-------------------------------|------------|
| VI. 추진전략별 주요 추진과제 | 62 |
| 1. 인천중심 교통망 구축 | 62 |
| 2. 대중교통중심 교통체계 구축 | 82 |
| 3. 지속가능한 교통체계 구축 | 113 |
| 4. 사람우선 교통환경 조성 | 162 |
| 5. 효율적인 교통관리체계 구축 | 190 |
| VII. 소요자원 규모 및 자원조달 방안 | 244 |
| 1. 소요자원 규모 추정 | 244 |
| 2. 자원조달 방안 | 251 |
| VIII. 계획의 실효성 제고방안 | 252 |
| 1. 세부이행과제 추진방안 | 252 |
| 2. 기본계획 모니터링 방안 | 252 |
| 3. 이행력 확보방안 | 252 |
| IX. 인천시 교통 미래상 | 253 |
| 1. 인천중심 교통망 구축 | 253 |
| 2. 대중교통중심 교통체계 구축 | 253 |
| 3. 지속가능한 교통체계 구축 | 254 |
| 4. 사람우선 교통환경 조성 | 254 |
| 5. 효율적인 교통관리체계 구축 | 254 |
| 별 첨 | 255 |

I. 계획의 개요

1 배경 및 목적

가. 계획의 배경

- 1999년 도시교통정비 기본계획 수립 후 2016년 기본계획의 계획기간 만료에 따른 정비시기 도래
- 교통 및 사회경제 여건 변화, 관련 계획 수정 등을 고려하여 교통부문의 장기발전 방향 제시와 목표 재설정 필요

나. 계획의 목적

- 도로, 철도 등 SOC 건설·개선과 도시교통시스템의 효율적 구축·운영·관리를 위한 방향 및 전략 설정을 통해 인천광역시 도시교통 정비 기본계획 수립

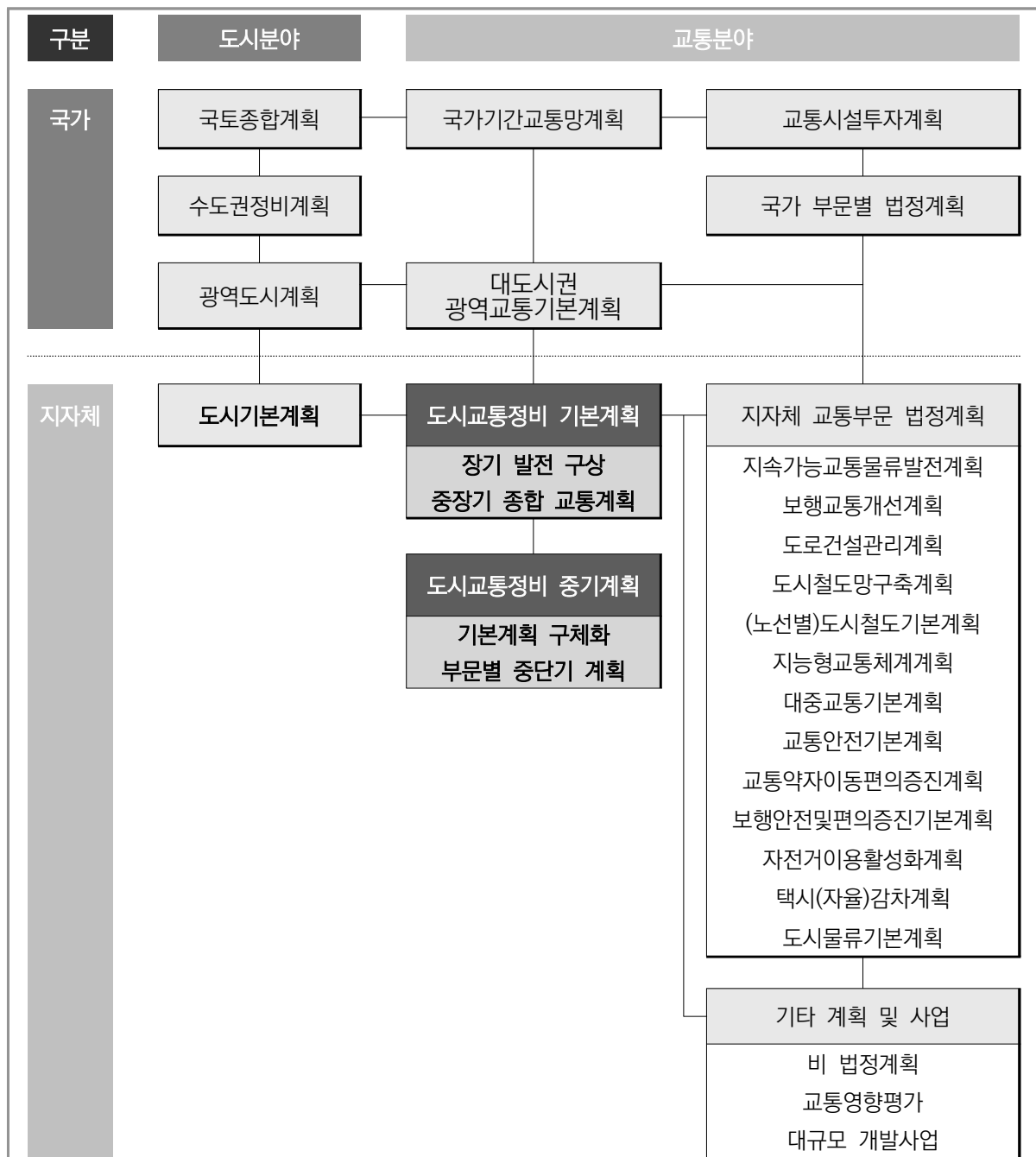
2 법적 근거 및 성격

- 「도시교통정비 촉진법 제5조」에 근거한 20년 단위의 법정계획
 - 도시교통정비지역으로 지정된 행정구역을 관할하는 시장·군수는 대통령령으로 정하는 바에 따라 도시교통정비 기본계획(20년 단위)을 수립

3

계획의 위상

- 도시교통정비 기본계획은 지방 교통분야 계획 중 최상위 계획으로 부문별 법정계획의 내용을 포괄
- 「도시교통정비 촉진법 제5조」 제3항에 따라 도시기본계획과 도로건설·관리계획의 내용을 따라야함



4

계획의 범위

- (공간적 범위) 「도시교통정비지역 및 교통권역 변경 지정·고시(2016.7.28)」에 따라 설정
 - 직접영향권 : 인천광역시
 - 간접영향권 : 교통권역(경기도 부천시 원미구, 경기도 부천시 소사구, 경기도 부천시 오정구, 경기도 시흥시, 경기도 김포시, 서울특별시 강서구, 서울특별시 양천구, 서울특별시 구로구, 서울특별시 영등포구) 및 인접 수도권 도시
 - 교통권역 안의 다른 도시교통정비지역 또는 인근지역과의 관계 고려
- (시간적 범위) 2017년 ~ 2036년 (20개년 계획)
 - 기준년도 : 2017년
 - 중간목표년도 : 2021년, 2026년, 2031년
 - 최종목표년도 : 2036년
- (내용적 범위) 「도시교통정비 촉진법」상 내용적 범위와 최근 교통정책 변화 반영
 - 도시교통의 현황
 - 교통관련계획 이행실적 평가 및 문제점 분석
 - 교통관련계획간 위계 정립 및 계획통합 방안 마련
 - 교통정책의 기본방향 및 목표 수립
 - 부문별 추진체계 수립
 - 투자사업계획 및 재원조달방안

II. 1차 기본계획(1999~2016)의 평가

1 1차 기본계획 요약

○ 비전 : 인천광역시민의 편리하고 신속하며 쾌적한 교통환경 조성

| 정책방향 |
|--------------------------------------|
| ▪ 차량우선 교통정책 → 사람우선 교통정책으로 전환 |
| ▪ 토지이용계획과 교통계획의 통합적 계획방식 도입 |
| ▪ 건설위주 → 운영관리 및 교통수요관리 중심으로 전환 |
| ▪ 개인교통수단 중심 → 대중교통수단 중심으로 전환 |
| ▪ 인명중시 및 환경보전 중시의 정책방향으로 전환 |
| ▪ 서울시 의존적 교통정책 → 인천 독자적 교통정책 방향으로 전환 |

| 부문 | 정책목표 |
|----------|--|
| 교통 공급 | - 교통시설 공급확대를 통한 교통처리 능력 제고 |
| | - 대중교통서비스 향상을 통한 대중교통체계 중심으로 전환 |
| | - 교통운영관리의 효율화로 도로이용의 극대화 및 쾌적한 교통환경 조성 |
| 교통 수요 | - 승용차이용의 절제 또는 억제 를 통해 교통수요 관리 |
| | - 자전거 교통환경 개선을 통해 개인교통수요 유도 |
| 교통 정책 | - 합리적 교통정책수립을 위한 기반을 마련 |
| | - 교통관련 우수인력확보를 통해 교통행정의 전문화 도모 |

가. 성과총괄

☞ 교통시설의 지속적 공급확대로 인해 도로연장 및 도로율은 목표치를 상회하나, 교통운영관리 효율화 노력에도 불구하고 도심 통행속도 및 전철 수단분담률은 목표달성 미흡

□ 전철 수송분담률 저조 (수송분담률 목표 22.97%('16))

○ 7.71%('96) → 10.7%('16), 2.99% 증가

□ 1일평균 차량통행속도 증가 (통행속도 목표 : 도심 25km/h, 외곽 30.3km/h('16))

○ 도심 : 22km/h('96) → 24.15km/h('14), 9.8%증가

○ 외곽 : 26.3km/h('96) → 31.1km/h('14), 18.3%증가

□ 도로시설(도로연장 및 도로율) 증가 (도로시설 목표 : 도로연장 2,000km, 도로율 22%('16))

○ 도로연장(km) : 1,674km('96) → 3,810km('16), 127.6% 증가

○ 도로율(%) : 17%('96) → 30.3%('15), 78.2% 증가

< 교통정책지표 달성도 >

| 구 분 | | 현황 (1996년) | 목표 (2016년) | 실제 | | 목표 달성률 |
|-----------------------|--------|---------------|---------------|---------------------|----------|-----------|
| | | | | 수치 | 기준 년도 | |
| 수단분담률 (%) | 승용차 | 22.53 | 23.92 | 37.2 | 2016 | 1,055.4% |
| | 택시 | 7.97 | 6.41 | 7.2 | 2016 | 49.4% |
| | 버스 | 26.68 | 16.04 | 18.9 | 2016 | 75.7% |
| | 전철 | 7.71 | 22.97 | 10.7 | 2016 | 19.6% |
| | 기타 | 19.15 | 15.97 | 6.5 | 2016 | 397.8% |
| | 도보 | 14.96 | 14.33 | 19.5 | 2016 | -720.6% |
| 1일 평균 차량 운행속도(kph) | 도심 | 22.0 | 25.0 | 24.15 ¹⁾ | 2014 | 71.7% |
| | 외곽 | 26.3 | 30.3 | 31.1 ¹⁾ | 2014 | 120.0% |
| 도로시설 | 연장(km) | 1,674 | 2,000 | 3,810 | 2016 | 655.2% |
| | 도로율(%) | 17.0 | 22.0 | 30.30 | 2016 | 266.0% |

주 : 1) "2015 인천시 도시교통기초조사 최종보고서"를 기초로 한 것으로, 도심의 경우 1차도심(22.4kph)과 2차도심(25.9kph)으로 나누어 제사하여, 도심의 운행속도를 2개의 평균으로 산출함

나. 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축 주요 성과

○ 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축에 대한 지속적인 노력 필요

| 구 분 | | 교통 SOC 및 교통시스템 구축 성과 |
|-----------------|---------------------|---|
| 교통 SOC 건설 | 철도 및 도시 철도 | <ul style="list-style-type: none"> · 도시철도 1호선(노선연장 31.1km, 29개 역사, 1999년 개통) · 경인선 복복선화(구로~부평구간 1999년 개통, 부평~주안구간 2002년 개통, 주안~동인천구간 2005년 개통) · 인천국제공항철도(노선연장 58km, 12개 역사, 1단계 인천공항~김포공항 2007년 개통, 2단계 김포공항~서울역 2010년 개통) · 서울도시철도 7호선 연장(노선연장(인천지역) 2.37km, 3개(인천지역) 역사, 2012년 개통) · 수인선(노선연장 19.9km, 14개 역사, 오이도~송도구간 2012년 개통, 송도~인천구간 2016년 개통) · 도시철도 2호선(노선연장 29.1km, 27개 역사, 2016년 개통) |
| | 도로 | <ul style="list-style-type: none"> · 인천국제공항고속도로(연장 38.2km, 차로수 6~8차로, 2000년 개통) · 인천대교(연장 12.3, 차로수 6차로, 2009년 개통) · 청라진입도로(연장 7.49km, 차로수 6차로, 2014년 개통) · 제2외곽순환로(연장 28.9km, 차로수 4~6차로, 2017년 개통) · 제3경인고속화도로(연장 14.3km, 차로수 6차로, 2010년 개통) |
| | 공항 및 항만 | <ul style="list-style-type: none"> · 인천국제공항(2001년 개항) · 제1국제여객터미널(2000년 개장) · 제2국제여객터미널(2002년 개장) · 남항(2005년 개장) · 북항(2007년 개장) · 인천종합터미널 이전(1997년) |
| 교통시스템 | | <ul style="list-style-type: none"> · 가로변버스전용차로(연장 82.1km : 경인로, 남동대로, 백범로, 송림로, 경원대로, 구월로, 우현로, 인주대로, 부평·계양로, 인하로, 매소홀로) · 중앙버스전용차로(연장 24.8km : 청중로, 봉수대로, 봉오대로) · 시내버스 준공영제 도입(2009년) · 송도공영차고지(면적 12,438㎡, 주차규모 111대, 2010년 완공) · 장수공영차고지(면적 8,865㎡, 주차규모 100대, 2004년 완공) · 수도권통합요금제 시행(2009년) · 지능형교통체계 도입(2014년) · 승용차요일제(2009년) · 공공자전거 시스템 도입(2009년) |

3

1차 기본계획의 과제별 추진목표 및 성과

◆ 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축에 대한 부분적으로 성과를 달성하였으나, 추진계획 대비 추진실적이 미비하고, 계획을 수립이 오래전에 수립되어 판단이 불가한 부분도 있어 계획의 수립 후 지속적인 관리가 필요함

| 주요 추진전략 | 부문별 추진전략 | 추진계획사업 | 추진 성과평가 | | | 비고 |
|-------------|----------------|---|---------|---|---|-------|
| | | | 상 | 중 | 하 | |
| 도로망 개선방안 | 광역도로망 개선방안 | ○ 도시고속도로 5개축 134.9km 개선 ○ 간선도로 5개축을 41.9km 개선 | | | | 판단 불가 |
| | 광역철도망 개선방안 | ○ 신공항철도 ○ 제2공항철도 ○ 경인전철 ○ 수인선 ○ 경기순환철도 | | ● | | |
| 도시교통체계 개선방안 | 도시내 도로망체계 개선방안 | ○ 도시고속도로 6개축 119.5km 개선 ○ 간선도로 9개축 56.3km 개선 | | | | 판단 불가 |
| | 도시철도 개선방안 | ○ 도시철도 1호선 ○ 도시철도 2호선 ○ 도시철도 3호선 ○ 도시철도 송도지선 ○ 경량 전철(LRT) | | ● | | |
| 대중교통체계 개선방안 | 단기 개선방안 | ○ 주요 생활권 연계 순환버스도입 ○ 심야직행버스 운행 ○ 버스전용차로제 ○ 버스게이트(Bus Gate) 설치 | | ● | | |
| | 중·장기 개선방안 | ○ 버스노선체계의 이원화 ○ 환승센터 건립 ○ 대중교통요금 통합징수제도 도입 ○ 공영 회차지 확보 ○ 첨단 대중교통 시스템(APTS)도입 ○ 택시 운행제도의 개선 | | ● | | |
| 주차장 정비방안 | 주차시설 공급계획 | ○ 노상주차장 공급 ○ 노외주차장 공급 | ● | | | |
| | 주차수요 관리 | ○ 노상 및 공공기관 주차시설 전면 유료화 ○ 요금체계의 다양화 ○ 주차요금의 차등부과 ○ 주차요금의 탄력적 운영 ○ 급지조정 ○ 주차 안내표지판 설치 ○ 주차 단속의 효율화 ○ 불법주차에 대한 과태료 인상 및 제도개선 | | ● | | |

| 주요 추진전략 | 부문별 추진전략 | 추진계획사업 | 추진 성과평가 | | | 비고 |
|---------------------------------------|-----------------------------|---|------------|---|---|----------|
| | | | 상 | 중 | 하 | |
| 주차장 정비방안 | 주차장 관리운영계획 | ○ 주차요금체계 개선 | | ● | | |
| | 주차행정 및 제도 개선방안 | ○ 주차관련 행정체제 개선 ○ 주차시설 관리운영의 민영화 및 민영주차장의 지원 강화 ○ 공공노외주차시설 확보를 위한 재원조달 방안 ○ 주차관련 제도의 지속적인 정비 ○ 부설주차장 설치 상한제 실시 | ● | | | |
| 교통관리 운영체계 개선 | 교통관리운영 체계(TMS) 개선방안 | ○ 주요교통축 개선 ○ 교차로 기하구조 개선 ○ 일방통행제 시행 ○ 교차로 신호 및 운영체계 개선 | | ● | | |
| | 지능형 교통시스템 구축 | ○ 종합관제센터 구축 ○ ATMS 첨단 교통관리 ○ ATIS 첨단 교통정보 ○ APTS 첨단 대중교통 | | | | 판단불 가 |
| 교통수요 관리방안 | - | ○ 혼잡통행료 징수 ○ 통근버스 활성화 ○ 기업체 중심의 교통량 감축 ○ 거주자 우선주차허가제 ○ 교통유발부담금 징수제도의 조정 ○ 교통수요관리지구의 지정 | | ● | | |
| 화물수송체계 개선방안 | - | ○ 화물운송경로 확보 ○ 물류·유통시설의 개선 ○ 도심화물터미널 도입 ○ 첨단화물운송시스템 도입 ○ 신물류시스템 도입 ○ 화물운송관련 법·제도 및 운영 개선 | | | | 판단불 가 |
| 교통시설 정비방안 | - | ○ 터미널 정비 ○ 자전거 교통시설 개선 ○ 자전거 주차시설 계획 ○ 지하공간 개발계획 | | | ● | |
| 교통안전, 보행환경 및 교통약자 시설 개선방안 | 교통안전 개선방안 | ○ 교통안전의식 강화 ○ 교통안전시설 확충 ○ 교통안전시설 운영개선 ○ 안전친화적 교통정책 추진 ○ 교통단속 및 규제 합리화 ○ 다발지점 개선방안 제시 | | ● | | |
| | 보행환경 개선방안 | ○ 보행전용도로 ○ 보도신설 ○ 보도확폭 | | | | 판단불 가 |
| | 교통약자 시설 개선방안 | ○ 대중교통 ○ 교차로 ○ 통학로 | | | | 판단불 가 |
| 교통행정체계 개선방안 | 대중교통산업 운영체계 및 경영여건 개선 | ○ 교통관련공무원들의 전문화 ○ 교통운영개선기획단(가칭)의 신설 ○ 자치구 교통행정조직의 개선 | | ● | | |

◆ 제1차 기본계획의 추진목표 및 성과를 평가하고 미흡한 점을 보완하여 제2차 기본계획에 반영

III. 여건 변화 및 장래전망

1 현황 및 실태 분석

가. 인구 및 고령자 현황

- 인천광역시 인구는 2017년 기준 약 300만 명*으로 지난 10년간 연평균 0.81%로 증가함

* 2008년 약 274만 명 → 2017년 약 300만 명으로 10년 간 26만 명 증가

- 65세 이상 고령자 인구는 2008년 고령화 사회*로 진입 한 이후에도 꾸준히 증가**하고 있으며 2017년 기준 약 43만 명으로 전체 인구의 14.5%를 차지함

* 2008년 전체 인구 대비 65세 이상 고령자 인구 비율 7.87%(21만 명)

** 2008년 약 21만 명 → 2017년 약 43만 명(연평균 7.89% 증가)

- 세대수는 점차 증가*하고 있는 반면 세대 당 인구는 지속적으로 감소**하고 있어 핵가족화가 진행 중임

* 2008년 약 100만 세대 → 2017년 119만 세대(연평균 1.78% 증가)

** 2008년 세대 당 2.70명 → 2017년 세대 당 2.48명

나. 자동차등록대수

- 인천광역시 자동차 등록대수는 2017년 기준 약 151만 대로 지난 10년간 연평균 6.32%로 증가 중임

- 7대 특·광역시 중 가장 빠른 증가 추이*를 나타냄

* 지난 10년간 자동차 등록대수 연평균 증가율은 전국 3.22%, 서울 0.61%, 부산 2.81%, 대구 2.97%, 광주 3.56%, 대전 2.27%, 울산 3.11%로 증가

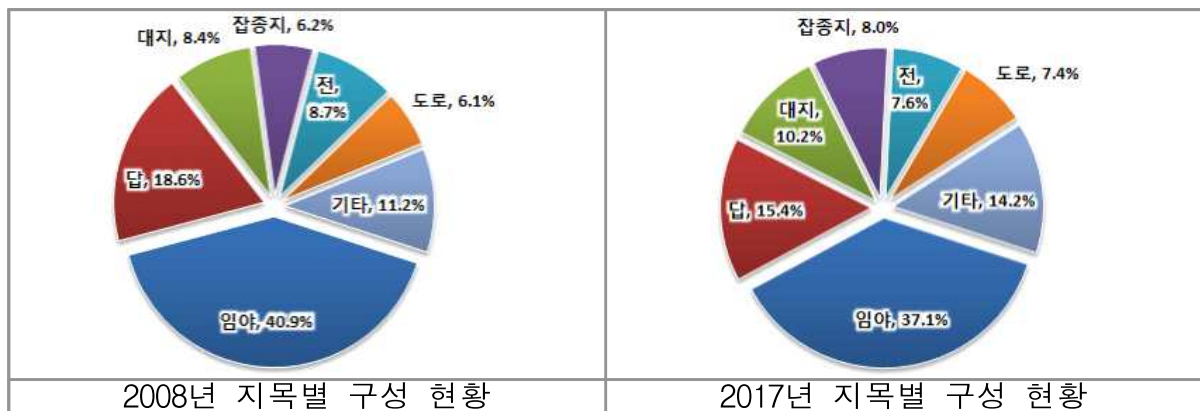
- 2017년 기준 인천광역시 인구 1천 명 당 자동차 등록대수는 512대로 7대 특·광역시 중 가장 많음*

* 서울 314대/천 명, 경기 418대/천 명, 부산 384대/천 명, 대구 467대/천 명, 광주 444대/천 명, 대전 439대/천 명, 울산 472대/천 명

다. 토지이용 현황

(1) 지목별 토지

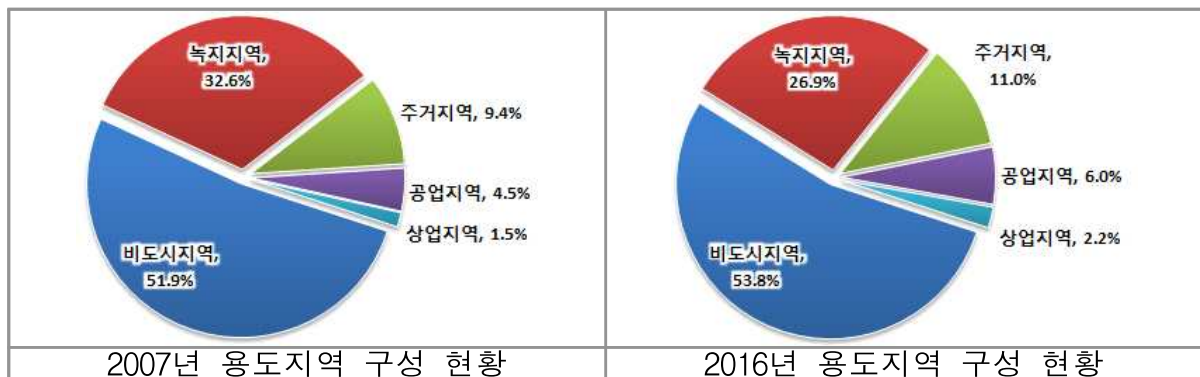
- 지목별 토지현황으로는 2017년 기준 임야가 37.1%로 가장 큰 비율을 차지하고 있으며 그 뒤로 답 15.4%, 대지 10.2%, 전 7.6% 순으로 나타남
- 연평균 증가율이 가장 높은 지목은 공원으로 지난 10년간 16.22%의 증가율을 나타내고 있으며 체육공원 15.23%, 주차장 15.02% 순으로 빠르게 증가하고 있음



< 인천시 지목별 토지현황 >

(2) 도시계획 용도지역

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



< 인천시 도시계획 용도지역 현황 >

라. 교통수요

(1) 여객 목적통행

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

(2) 여객 수단통행

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

(3) 화물물동량 및 화물통행

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

마. 철도 시설 및 운행 현황

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

< 도시철도 운행 현황 >

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

바. 버스 시설 및 운행 현황

(1) 버스 운행 현황

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

< 시내버스 노선 현황 >

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

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

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

< 저상버스 도입 현황 >

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

자료 : 인천광역시 버스정책과 내부자료, 2016

(2) 버스전용차로 현황

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

< 인천광역시 버스전용차로 운영 현황 >

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

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

(3) 버스 공영차고지 현황

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

< 버스 공영차고지 현황 >

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

자료 : 인천광역시, 내부자료, 2017.11

사. 도로 현황

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

아. 공항 및 항만 현황

(1) 인천국제공항

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

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

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

(2) 인천항

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

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

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

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

자. 보행 및 자전거 시설 현황

(1) 보행관련 시설물 현황

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

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

(2) 보행유발시설 현황

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

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

(3) 자전거도로 현황

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

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

차. 택시 및 화물 현황

(1) 택시 운행현황

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

* 인천 시내 58개 업체, 강화 2개 업체

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

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

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

(2) 화물자동차 및 화물주차장 현황

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

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

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

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

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

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

* 공영 11개소(750면), 민영 11개소(2,174면)

카. 교통사고 현황

(1) 보행자 교통사고 현황

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 고령자, 어린이 교통사고 현황

① 고령자 교통사고 현황

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

② 어린이 교통사고 현황

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

타. 교통약자 현황

- 인천광역시내 연도별 교통약자 인구 추이는 다음과 같으며, 해가 거듭할수록 교통약자의 인구는 1.3% 내외로 소폭 증가하였음
- 고령자의 경우 최근 5년간 5.1% 증가하여 가장 큰 폭으로 증가한 것으로 나타남

<교통약자 인구 추이>

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

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

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

<장애유형별 장애인 등록 추이>

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

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

파. ITS구축 현황

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

<인천광역시 교통정보망 현황>

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

자료 : 인천시 교통정보운영과 내부자료(2016.10.12.)



하. 에너지소비 현황

(1) 온실가스 배출량 현황

① 도로부문

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

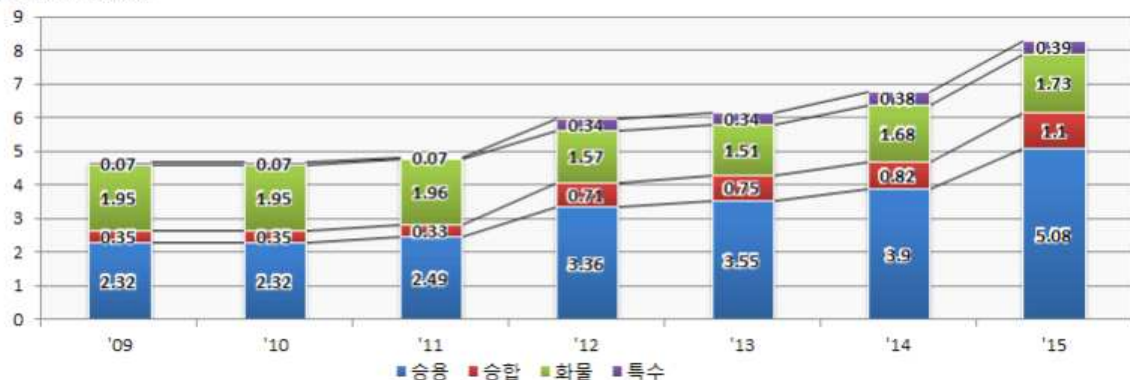
<인천광역시 도로부문 차종별 온실가스 배출량>

(단위 : 백만tonCO₂eq. , %)

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

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

(단위 : 백만tonCO₂eq)



② 부문별 온실가스 배출량 추이

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

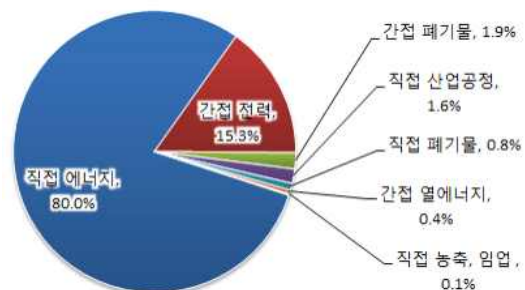
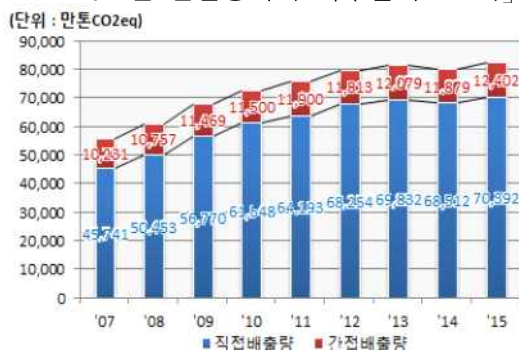
<인천광역시 부문별 온실가스 배출량>

(단위 : 천tonCO₂eq., %)

| 구분 | 2007년 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 2011년 | 2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015년 | 2015년 구성비 | 연평균 증가율 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|------------|
| 합계 | 45,741 | 50,453 | 56,770 | 61,548 | 64,193 | 68,254 | 69,832 | 68,512 | 70,392 | 100.0 | 5.54 |
| 직접 배출량 | 소계 | 35,510 | 39,696 | 45,301 | 50,048 | 52,293 | 56,441 | 57,753 | 56,633 | 82.4 | 6.32 |
| | 에너지 | 33,877 | 38,027 | 43,974 | 48,447 | 50,565 | 54,567 | 55,933 | 53,701 | 79.8 | 6.53 |
| | 산업공정 | 1,029 | 1,090 | 1,056 | 1,178 | 1,156 | 1,129 | 1,149 | 1,175 | 1.6 | 1.50 |
| | 농축,임업 | -100 | -128 | -145 | -48 | 77 | 87 | 94 | 89 | 0.1 | - |
| | 폐기물 | 704 | 708 | 416 | 470 | 495 | 659 | 576 | 665 | 0.8 | -2.65 |
| 간접 배출량 | 소계 | 10,231 | 10,757 | 11,469 | 11,500 | 11,900 | 11,813 | 12,079 | 11,879 | 17.6 | 2.43 |
| | 전력 | 9,050 | 9,267 | 9,320 | 10,152 | 10,344 | 10,535 | 10,541 | 10,495 | 15.3 | 2.22 |
| | 열에너지 | 109 | 141 | 145 | 206 | 226 | 257 | 267 | 310 | 0.4 | 13.96 |
| | 폐기물 | 1,072 | 1,348 | 2,005 | 1,142 | 1,330 | 1,021 | 1,271 | 1,303 | 1.9 | 2.47 |

자료 : 한국환경공단(2017), 「2017년 인천광역시 온실가스 인벤토리 통계」, 인천광역시(2018),

「2017년 인천광역시 기후변화보고서」, p.40, 재인용



(2) 에너지소비량 현황

① 에너지소비량

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

<인천광역시 에너지소비량 추이>

(단위 : 만 toe, %)

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

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



② 부문별 에너지소비량

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

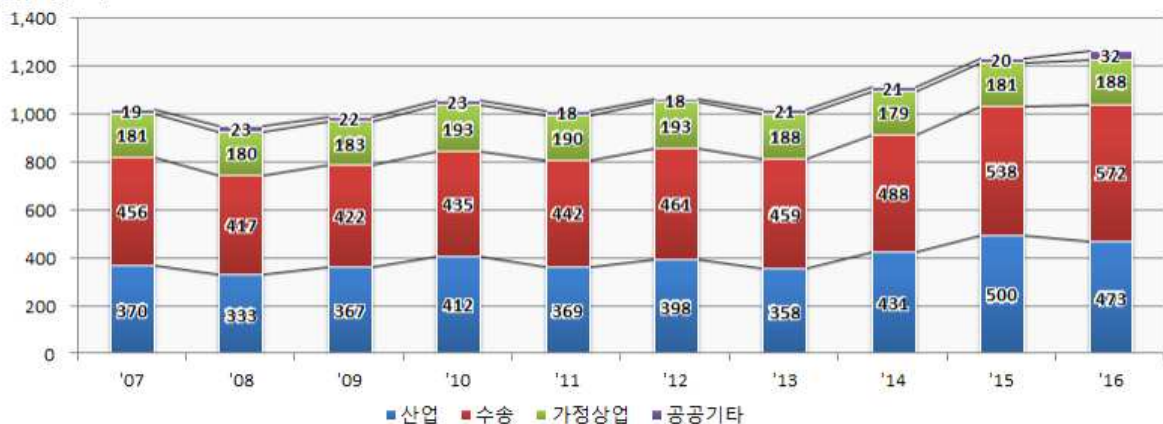
<인천광역시 부문별 에너지소비량 추이>

(단위 : 만 toe, %)

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

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

(단위 : 만 toe)



거. 주차장 현황

(1) 주차장 확보율

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

< 인천광역시 주차장 확보율 >

(단위 : 면, 대)

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

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

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

< 7대도시 주차장 확보율 >

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

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

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

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

(2) 주차시설 공급추이

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

< 인천광역시 연도별 주차시설 공급추이 >

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

자료 : 인천광역시(각 년도), 「인천통계연보」.

너. 교통량 현황

(1) 간선도로 교통량

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

< 주요 간선도로 교통량 추이 >

(단위 : 대/일, %)

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

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

(2) 교차로 교통량

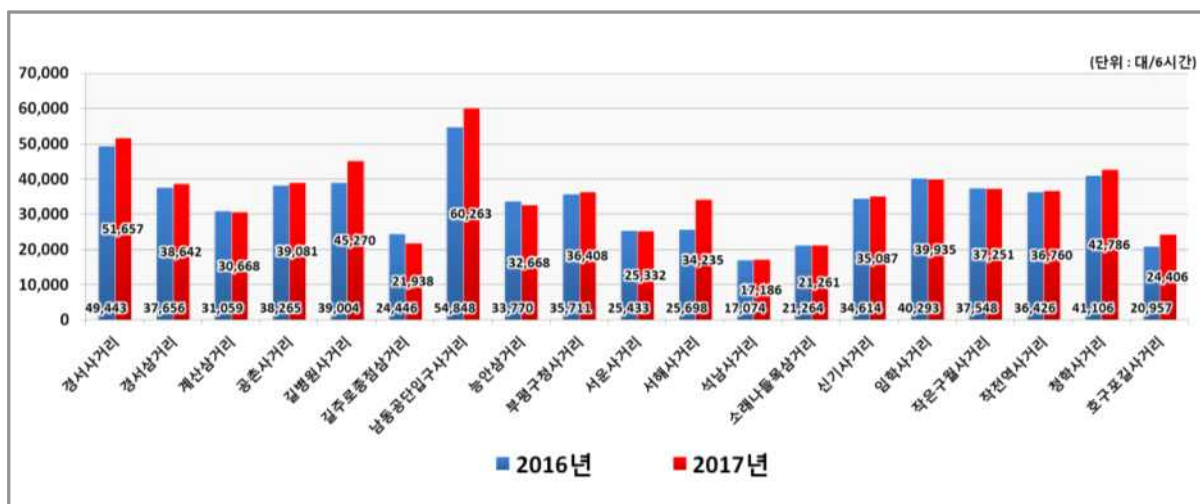
- 인천광역시 19개 주요교차로 교통량 조사결과, 남동공단입구 사거리가 평균 60,263대/6시간으로 가장 많이 나타났으며 그 뒤로 경서사거리 51,657대/6시간, 길병원사거리 45,270대/6시간 순으로 많이 나타남
- 2016년 대비 교통량이 가장 많이 증가한 교차로는 서해사거리로 33.22%의 증가율을 보이고 있으며 길주로종점삼거리는 10.26%의 감소율로 교통량이 가장 많이 감소한 교차로로 분석됨

< 주요교차로 교통량 추이 >

(단위 : 대/6시간, %)

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

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



< 인천시 주요교차로 교통량 추이 >

(3) 시외 유·출입 교통량

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

< 시외 유·출입 교통량 추이 >

(단위 : 대/일, %)

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

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

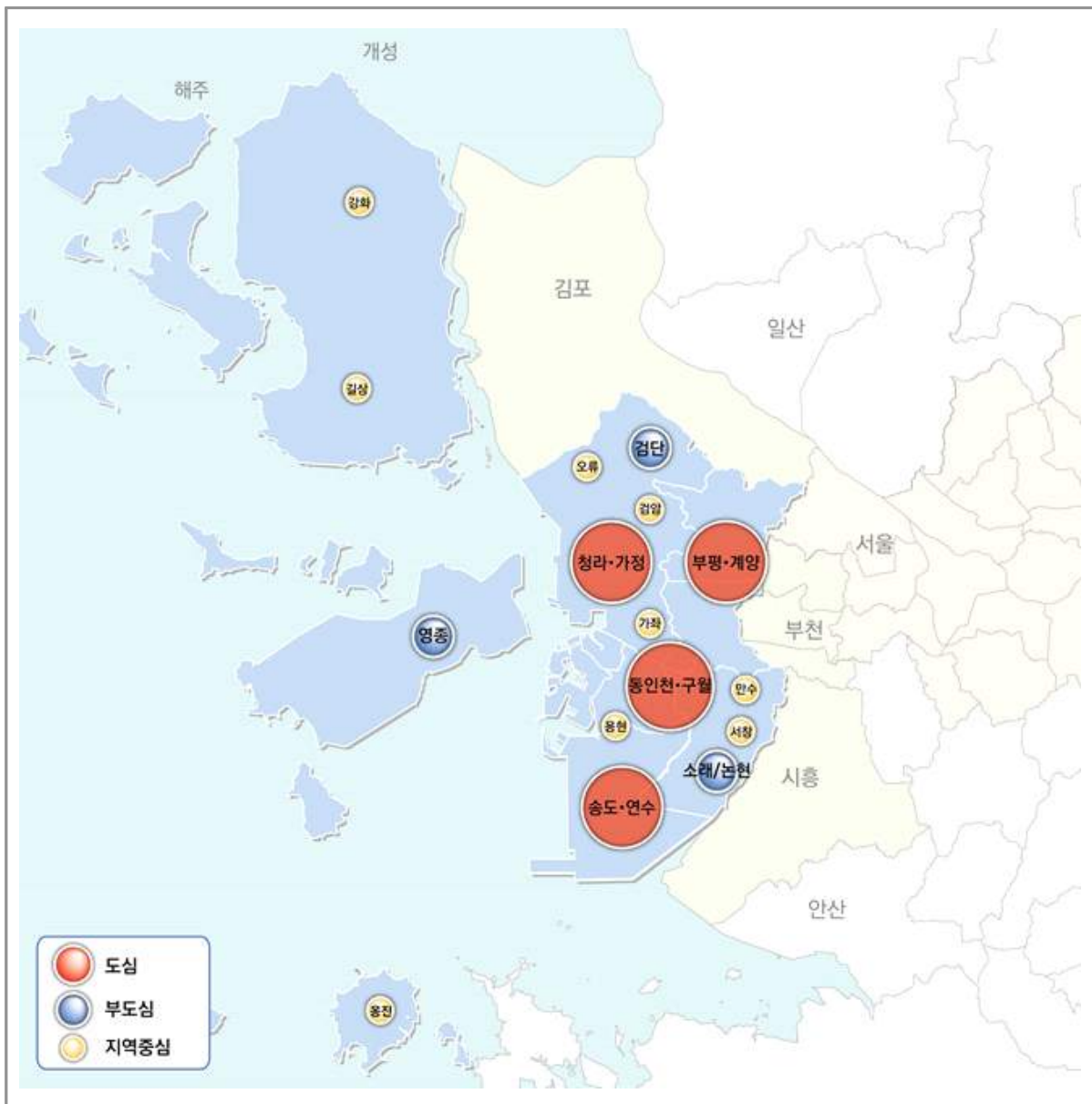
2 외부환경 변화 및 장래 여건 전망

가. 사회적 여건 변화

(1) 도시공간구조 변화

1 중심지 체계

- 4도심 3부도심 9지역중심으로 도시공간 중심지체계 설정

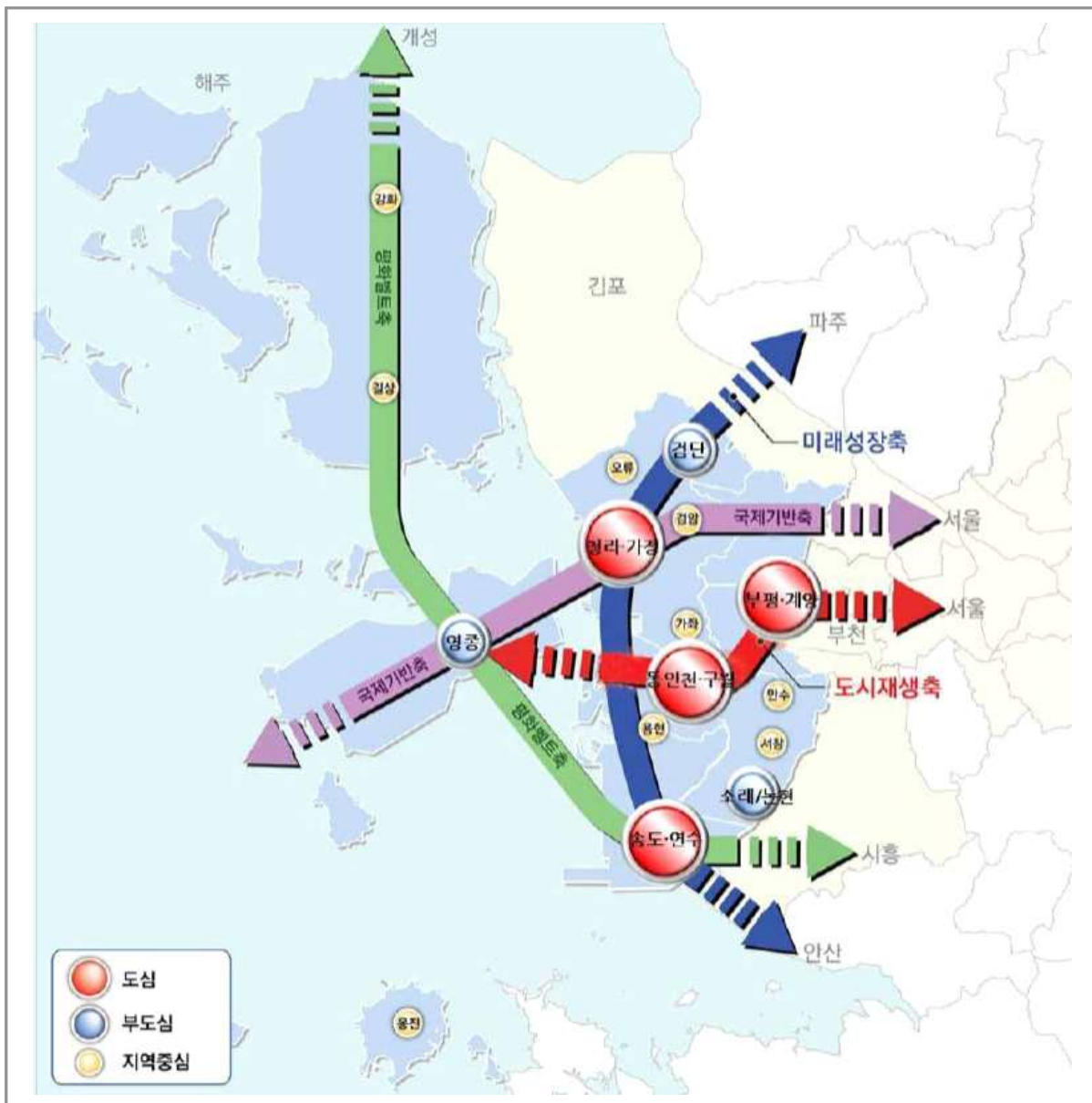


자료 : 인천광역시(2015). 『2030년 인천도시기본계획』, p.133

< 인천시 도시공간구조 >

② 발전축 설정

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



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

< 인천시 발전축 구상 >

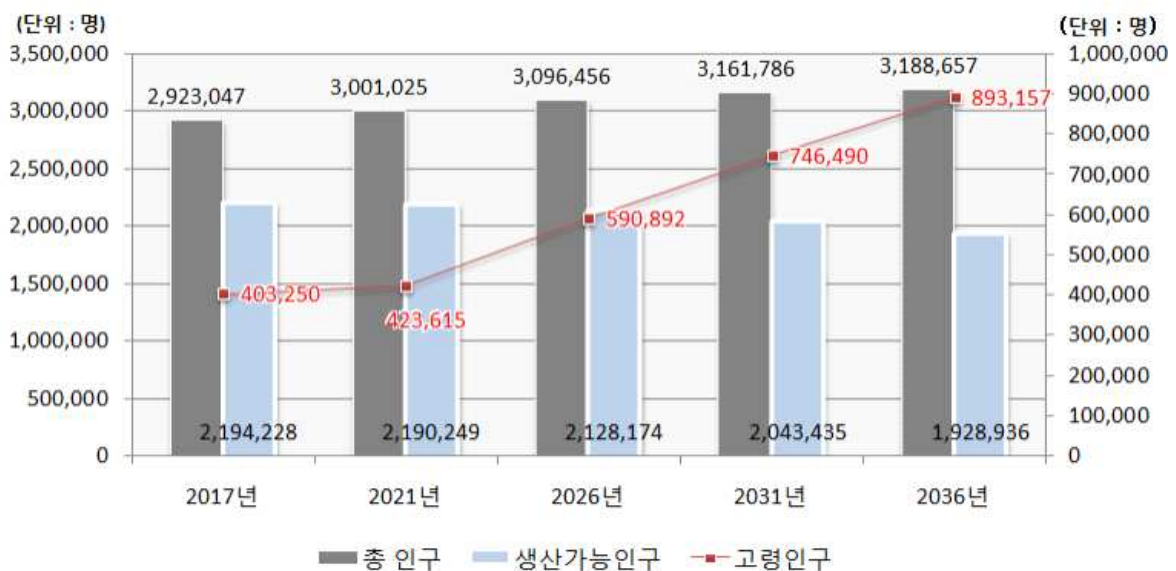
(2) 인구증가 및 고령자 증가

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

<인구변화 전망>

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

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



(3) 취업자수 증가

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

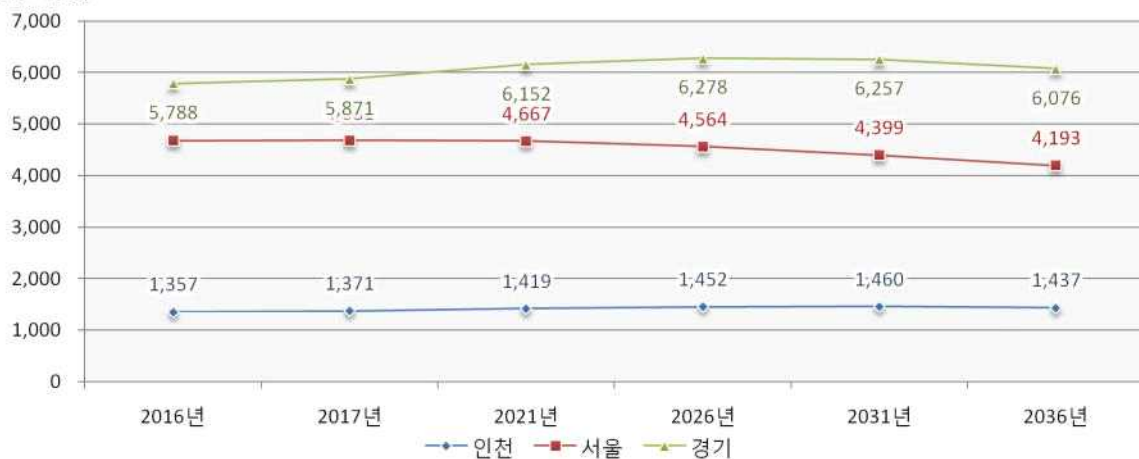
<수도권 취업자수 예측결과>

(단위 : 명)

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

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

(단위 : 천명)



(4) 수용학생수 감소

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

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

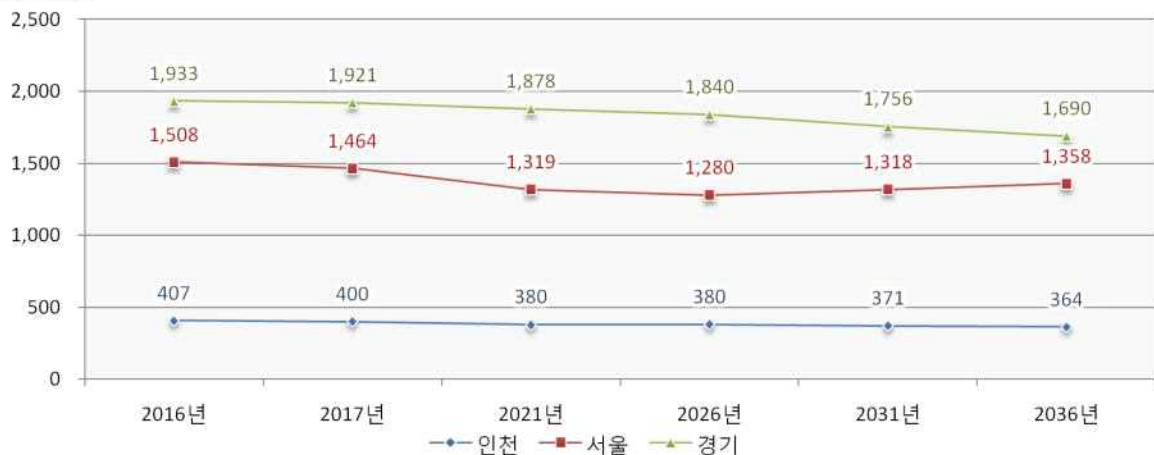
<수도권 수용학생수 예측결과>

(단위 : 명)

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

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

(단위 : 천명)



(5) 종사자수 감소

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

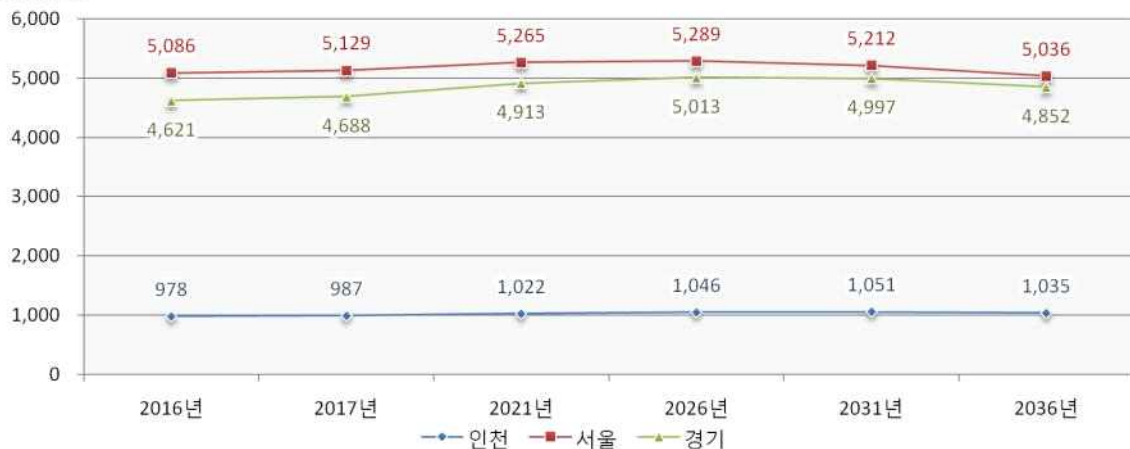
<수도권 종사자수 예측결과>

(단위 : 명)

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

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

(단위 : 천명)



나. 경제적 여건 변화

(1) 소득수준 증가

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

<지역내총생산 현황 >

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

(2) 교통부문 사회적 비용 증가

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

<7대도시 도시부 교통혼잡비용 추이>

(단위 : 억 원, %)

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

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

다. 환경 변화

(1) 지구적 기후변화

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

(2) 인천광역시 온실가스 배출량 전망

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

(단위 : 천ton $CO_2eq.$)

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2025년 | 2030년 | 2035년 |
|------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 소계 | 96,922 | 98,701 | 100,493 | 102,300 | 103,847 | 114,009 | 118,719 | 120,382 |
| 에너지 | 발전 | 66,728 | 67,824 | 68,940 | 70,072 | 71,186 | 77,316 | 78,308 |
| | 산업 | 7,916 | 8,022 | 8,128 | 8,234 | 8,243 | 8,855 | 9,388 |
| | 수송 | 5,665 | 5,728 | 5,790 | 5,853 | 5,846 | 6,210 | 6,438 |
| | 상업 | 1,061 | 1,087 | 1,113 | 1,139 | 1,166 | 1,313 | 1,662 |
| | 공고기타 | 4,414 | 4,521 | 4,627 | 4,733 | 4,840 | 5,814 | 6,612 |
| | 가정 | 4,288 | 4,417 | 4,549 | 4,685 | 4,767 | 5,558 | 6,940 |
| | 농림수산업 | 292 | 310 | 329 | 347 | 366 | 458 | 642 |
| 산업공정 | 1,489 | 1,554 | 1,622 | 1,692 | 1,745 | 2,174 | 2,664 | 3,098 |
| AFO | 가축 | 40 | 40 | 40 | 41 | 41 | 44 | 48 |
| LU | 관리토양 | 422 | 454 | 485 | 516 | 548 | 704 | 861 |
| 폐기물 | 4,607 | 4,744 | 4,870 | 4,988 | 5,099 | 5,563 | 5,929 | 6,229 |

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

2) 제1차 기후변화대응 기본계획, 2016.12, 관계부처합동

라. 장래 교통수요 변화 전망

(1) 총 통행량 예측

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

<장래 1일 총 통행량 예측>

| 구 분 | | | 단위 | 2016년 | 2017년 | 2021년 | 2026년 | 2031년 | 2036년 |
|---|----------------|-----------|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 인구 | | | 명 | 2,885,849 | 2,902,963 | 2,971,675 | 3,066,742 | 3,131,510 | 3,158,232 |
| 시내 통행 | 목적통행 | | 통행/일 | 5,220,311 | 5,205,309 | 5,153,217 | 5,133,803 | 5,164,097 | 5,130,848 |
| | 수단통행 | 도보/자전거 제외 | 통행/일 | 4,000,177 | 4,023,689 | 4,142,339 | 4,249,016 | 4,276,071 | 4,240,432 |
| | | 도보/자전거 포함 | 통행/일 | 5,700,540 | 5,685,500 | 5,625,532 | 5,636,087 | 5,669,045 | 5,631,371 |
| | 인구 1인당 목적통행 | | 회/일 | 1.81 | 1.79 | 1.73 | 1.67 | 1.65 | 1.62 |
| | 인구 1인당 수단통행 | 도보/자전거 제외 | 회/일 | 1.39 | 1.39 | 1.39 | 1.39 | 1.37 | 1.34 |
| | | 도보/자전거 포함 | 회/일 | 1.98 | 1.96 | 1.89 | 1.84 | 1.81 | 1.78 |
| | 수단통행 / 목적통행 | 도보/자전거 제외 | - | 0.77 | 0.77 | 0.80 | 0.83 | 0.83 | 0.83 |
| | | 도보/자전거 포함 | - | 1.09 | 1.09 | 1.09 | 1.10 | 1.10 | 1.10 |
| 시내 통행 포함 시외 유출 · 입 통행 | 목적통행 | | 통행/일 | 7,303,113 | 7,314,023 | 7,356,255 | 7,412,042 | 7,476,403 | 7,429,996 |
| | 수단통행 | 도보/자전거 제외 | 통행/일 | 6,115,512 | 6,163,409 | 6,396,211 | 6,579,006 | 6,644,052 | 6,597,346 |
| | | 도보/자전거 포함 | 통행/일 | 7,823,443 | 7,832,592 | 7,885,961 | 7,972,435 | 8,042,996 | 7,994,072 |
| | 인구 1인당 목적통행 | | 회/일 | 2.53 | 2.52 | 2.48 | 2.42 | 2.39 | 2.35 |
| | 인구 1인당 수단통행 | 도보/자전거 제외 | 회/일 | 2.12 | 2.12 | 2.15 | 2.15 | 2.12 | 2.09 |
| | | 도보/자전거 포함 | 회/일 | 2.71 | 2.70 | 2.65 | 2.60 | 2.57 | 2.53 |
| | 수단통행 / 목적통행 | 도보/자전거 제외 | - | 0.84 | 0.84 | 0.87 | 0.89 | 0.89 | 0.89 |
| | | 도보/자전거 포함 | - | 1.07 | 1.07 | 1.07 | 1.08 | 1.08 | 1.08 |

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

(2) 목적통행량 예측

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

<연도별 총 목적통행량 예측결과>

(단위 : 통행/인)

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

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

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

<목표연도별 목적통행 예측결과>

(단위 : 통행/일, %)

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

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

(3) 수단통행량 예측

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

<인천시 연도별 총 수단통행량 예측결과>

(단위 : 통행/일, %)

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

주 : 수단통행은 지하철 환승미포함 자료임

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

가. 현황 및 문제점

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

나. 여건 변화와 장래 전망

- (인구) 지속적인 인구 증가 및 수명 증가로 고령화
 - 고령자 증가로 출·퇴근 시간대 대중교통 통행량 감소, 거주지 인근 단거리 통행, 쇼핑 및 여가통행 증가
 - 경제활동인구 감소(고령자 증가)로 대중교통 이용자 2026년 이후 지속 감소 예상
- ⇒ 이동에 제약이 있는 고령자를 위한 교통서비스 필요
- (경제) 장기적인 저성장으로 교통SOC 투자 감소, 복지예산 증가, 소득의 양극화로 저소득층 증가
- ⇒ 투자의 효율적 배분이 요구됨에 따라 투자 효율성이 높은 사업 先 투자 및 기존 시설 운영 효율화 추구
- ⇒ 보편적 서비스로서 이동권 보장 및 저소득층 지원 필요
- (사회) 소득, 여가활동 증가로 인한 자동차 보유대수 증가 및 주말 교통수요 증가
- ⇒ 대중교통 서비스 고급화와 카셰어링 등 대체교통수단 제공으로 개인교통수단으로 이탈을 최소화하고 대중교통 이용 유도
- (기술) ICT연계기술, 네트워크·통신기술, 빅데이터, 스마트폰, 전기자동차, 스마트자동차, 자율주행자동차, 무선충전버스 등 지속적 기술발전
- ⇒ 최소 교통서비스 환경 조성, 광역 대중교통시설 확충 등으로 대중교통 이용 편리성 제고
- ⇒ ICT기술 활용 新-교통서비스(스마트, 자율주행자동차 등) 제공
- (환경) 기후변화에 대응해 온실가스 및 에너지 소비 절감 요구 증가
- ⇒ 친환경 자동차 보급, 배출가스 저감 대책 등 필요
- ⇒ 교통혼잡 등 사회적 비용 저감을 위해 교통혼잡 완화 방안 마련

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

다. 시사점

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

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

Ⅳ. 교통정책 및 관련계획 검토

1 교통정책 동향

가. 교통정책 변화

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

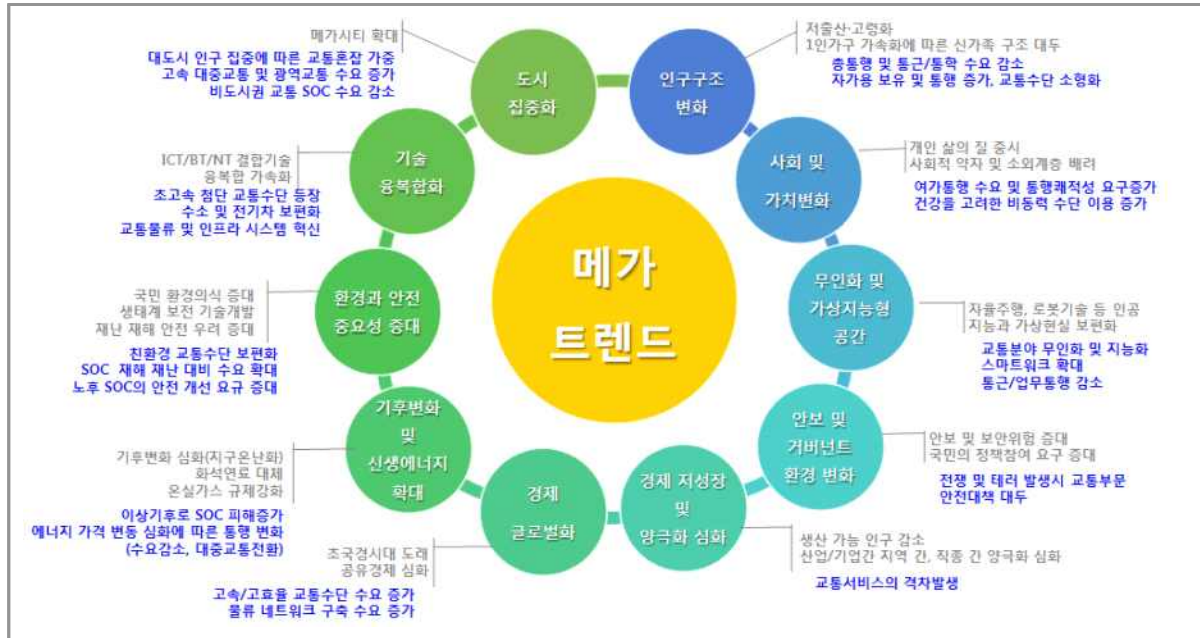
< 시대별 교통정책 변화 >

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

나. 메가트렌드 전망

(1) 메가트렌드 변화

○ 10개 분야에 대한 메가트렌드 변화 및 주요 미래 이슈



<미래 교통 메가트렌드 변화>

(2) 장래 전망에 따른 수도권 미래교통 이슈

○ 장래 전망에 따른 수도권 미래교통 이슈를 추정

<메가트렌드에 따른 이슈와 수도권 미래교통 이슈>

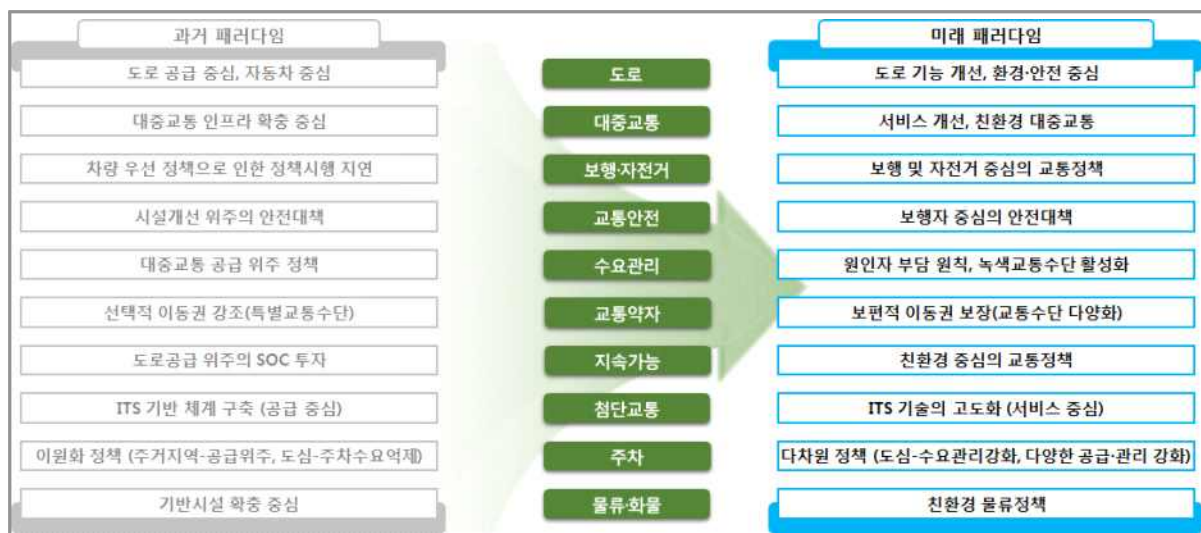
| 구분 | 과거-현재 | 미래 전망 |
|----------------|--|---|
| 인구 | ○ 수도권의 인구 집중 ○ 서울 감소, 인천·경기도 증가 | ○ 우리나라 총 인구는 감소할 것이나 수도권으로의 집중은 지속될 것으로 전망 |
| 고령자 | ○ 수도권의 고령자 인구 급증 ○ 서울은 전국 평균에 근접 ○ 인천·경기도는 전국 평균보다 낮음 | ○ 전체적으로 고령자수와 비율이 증가할 것이나, 인천·경기도는 젊은 세대의 비율이 비교적 높을 것으로 전망 ○ 고령자 자가운전자 및 고령자 통행량 증가 |
| 경제 활동 인구 및 종사자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

<메가트렌드에 따른 이슈와 수도권 미래교통 이슈(계속)>

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

(3) 교통패러다임 변화

○ 교통 분야별 정책 변화 방향



<교통 분야별 정책 변화 방향>

(4) 4차 산업혁명 대응 방향

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



<4차 산업혁명 교통분야 대응 방향>

2 관련계획 검토

가. 국가 상위계획 검토

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

< 국가 상위계획 검토 >

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

나. 인천광역시, 인접도시 관련계획 검토

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

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

< 인천광역시 상위계획 검토 >

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

< 인접시 관련계획 검토 >

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

3

비전 및 목표

가. 비전 및 정책방향

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



- 종합계획의 핵심가치를 ‘시민 행복’, ‘지속가능’, ‘사람 우선’으로 설정하고, 그에 대응하는 6대 목표와 16대 부문별 교통전략을 설정함

- 인천중심 교통망 구축 : 철도, 도로, 공항·항만
- 대중교통 중심 교통체계 구축 : 버스, 택시
- 지속가능한 교통 : 친환경교통, 교통수요관리, 보행, 자전거
- 사람 우선 교통환경 조성 : 교통안전, 교통약자
- 효율적인 교통관리체계 구축 : 주차, 지능형교통체계, 교통운영, 화물·물류
- 미래교통체계 혁신 선도 : 4차 산업혁명

나. 6대 정책목표 및 정책목표별 미래지표

(1) 6대 정책목표 설정

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

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

(2) 정책목표별 미래지표

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

| | | |
|--|---|---|
| 인천중심 교통망 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 어디서나 15분 이내 철도역 접근 ✓ 서울 20분, 전국 반나절 생활권 연결 • 철도망 219.88km, 도로망 344.90km 확충  | 대중교통중심 교통체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 대중교통 이용자 만족도 20% 향상 ✓ 시내버스 통행속도 20% 향상 • 버스전용차로 186km 확충, 환승센터 3개소 건설  | 지속가능한 교통체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 온실가스 배출전망치 대비 27% 감축 ✓ 미세먼지(PM₁₀, PM_{2.5}) 40% 저감 • 친환경차 14만대 보급, 카셰어링존 동별 8곳 이상  |
| 사람우선 교통환경 조성 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 교통사고 획기적 감소 (2050 비전 제로) ✓ 인구절반이 교통약자, 무장애교통 실현 • 도시부 5030 정책, 약자이동편의시설 100%  | 효율적인 교통관리체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 출·퇴근 소요시간 20% 단축(8~10분) ✓ 간선도로 통행속도 10% 향상 • 주택가주차장 확보율 91%, 화물도심통과 최소화  | 미래교통체계 혁신 선도 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 공공 교통 부문 자율주행차 도입 ✓ 스마트 모빌리티 구현 • C-ITS 400km 구축, 교통빅데이터 플랫폼 개발  |

V. 계획의 목표 및 추진전략

1 비전 및 정책 목표

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

2

계획지표

- 20년 단위의 실행 계획으로 정책목표 및 추진과제와 부합하는 객관적·합리적 지표 설정

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

□ 인천중심 교통망 구축

- 철도/도시철도 부문

| 정책지표 | | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | | | | 설정근거 |
|----------------------------|--------------------|---------------|---------------|------|---------------|------|---------------|------|--|
| | | | 단기 (2021년) | | 중기 (2026년) | | 장기 (2036년) | | |
| 철도연장 ¹⁾ (km) | 광역철도 ²⁾ | 72.20 | 76.37 | | 104.86 | | 163.00 | | ● 관련계획 |
| | 도시철도 ²⁾ | 67.08 | 67.90 | | 82.20 | | 196.16 | | |
| 수단분담률(%) | | 10.9 | 예측치 | 목표치 | 예측치 | 목표치 | 예측치 | 목표치 | ● 상위 계획에서 제시된 타수단 수단분담률과 KTDB의 장래 통행량 추이 그리고 본 계획의 철도 관련 시책 추진을 고려하여 예측 |
| | | | 11.8 | 11.0 | 12.3 | 12.8 | 12.5 | 20.0 | |

주 1) 연장은 인천광역시 구간 연장임

2) 광역철도는 일반철도 연장 포함이며, 도시철도는 신교통시스템 연장이 포함됨

- 도로 부문

| 정책지표 | | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|----------------|--------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|
| | | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 도로연장(km) | | 3,185 | 3,652 | 3,773 | 3,854 | • 국토계수를 이용한 도로연장 산정 |
| 통행속도 (km/h) | 주간선도로 | 28.3 | 29.7 | 31.1 | 32.5 | <ul style="list-style-type: none"> • 「도로용량편람」상의 평균통행속도를 LOS "D" 이상 |
| | 보조간선도로 | 23.7 | 24.9 | 26.1 | 27.3 | |

○ 공항·항만 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 공항 수(개소) | 1 | - | 2 | 2 | - |
| 여객선 준공영제 시행 노선 수(개) | 4 | 6 | 6 | 8 | - |

□ 대중교통중심 교통체계 구축

○ 버스 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | | | | 설정근거 |
|---------------------|---------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|--|
| | | 단기 (2021년) | | 중기 (2026년) | | 장기 (2036년) | | |
| 버스 수단 분담률(%) | 18.4 | 예측치 18.3 | 목표치 19.0 | 예측치 18.7 | 목표치 20.5 | 예측치 18.5 | 목표치 25.0 | ● 버스 수단분담률 및 버스 통행량은 상위 계획에서 기 제시된 철도 및 보행,자전거 수단분담률과 KTDB의 장래 통행량 추이 그리고 본 계획의 버스 관련 시책 추진을 고려하여 예측 |
| 버스 통행량(천 통행) | 1,555.7 | 1,576.8 | | 1,714.1 | | 2,097.1 | | |
| 대중교통 이용자 만족도(점) | 86.88 | 89.0 | | 93.0 | | 100.0 | | - |
| 버스 통행속도(km/h) | 30.3 | 31.8 | | 33.3 | | 36.2 | | - |
| 버스전용차로 연장(km) | 106.87 | 146.27 | | 177.57 | | 285.07 | | - |
| 대중교통 전용지구(개소) | - | 1 | | 1 | | 1 | | - |
| 버스공영차고지(개소) | 3 | 7 | | 10 | | 14 | | - |
| 고속/시외버스터미널(개소) | 2 | 2 | | 3 | | 3 | | - |
| 복합환승센터(개소) | - | 2 | | 2 | | 3 | | - |
| 고속도로 대중교통 연계시설(개소) | - | - | | 2 | | 3 | | - |
| 광역(급행)버스 노선(개) | 24 | 30 | | 34 | | 38 | | - |
| 도시지역 정기이용권 버스 노선(개) | - | 4 | | 8 | | 10 | | - |

○ 택시 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 자율감차를 통한 과잉 공급해소(대) | 14 | 205 | 746 | 2,838 | <ul style="list-style-type: none"> 택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령 제17조 및 제3차 인천광역시 택시 총량 제 산정 최종보고서 |
| 택시이용자 만족도(%) (택시 불편신고 건) | 4000여건 | 50%감축 | 75%감축 | 87%감축 | <ul style="list-style-type: none"> 택시발전종합계획 목표치반영 |
| DTG자료 활용 실적(단속율)(%) | - | 100 | 100 | 100 | <ul style="list-style-type: none"> 택시운행정보시스템 구축(단기) 계획에 따른 불법 및 부정 운행 100%단속 |

□ 지속가능한 교통체계 구축

○ 지속가능 교통물류체계 부문

| 정책지표 | 현황 (2016년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|-------------------------------------|----------------------------------|---|--|---|---|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 수송부문 온실가스 감축량(톤CO ₂ -eq) | - | 847,545 | 1,111,010 | 1,755,716 | • 철도 인프라, 버스 인프라, 자전거 생활환경 조성, 교통수요관리, 저탄소 교통물류체계, 지속가능 교통체계 구축 등을 통한 온실가스 감축량 적용 |
| 수송부문 에너지 소비량 (1,000toe) | 5,721 | 6,088 | 6,453 | 6,803 | • 제2차 에너지 기본계획 수립 “국가 수송부문에너지 소비량 장래 전망치” 적용 |
| 도로이동오염원 오염물질 배출량(kg) | 33,165,856 ¹⁾ | 27,320,062 | 23,813,471 | 18,092,756 | • 제2차 수도권 대기환경관리 기본계획 수립 “수도권 도로이동오염원 장래 전망치” 적용 |
| 친환경자동차 보급률(%) | 1.61 ²⁾ | 2.5 | 4.8 | 10.0 | • 수도권DB상의 증가율을 적용하여 장래 친환경자동차수 예측 |
| 전기자동차 보급 확대(대) | 542 ³⁾ | 6,950 | 34,300 | 89,870 | • 인천시 내부 자료 및 미세먼지 관리대책 기준 적용 |
| 수소자동차 도입(대) | - | 1,000 | 2,970 | 5,390 | • 인천시 내부 자료 및 미세먼지 관리대책 기준 적용 |
| 친환경차 충전 인프라 확충(개소) | - | 50 | 단기년도 설치지점 모니터링 후 장래 여건 고려 후 추가 도입 | | - |
| LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진(개소) | - | - | - | - | • LPG개질형태의 융복합 충전소 개발 상황(현재 운영 중인 LPG충전소와 연계 방안)과 정부 국고 지원 방안을 고려 후 설치 검토 |
| 전기버스 시범 도입 및 확대(대) | - | 100 | 350 | 850 | • 인천시 내부 자료 적용 |
| 전기택시 시범 도입(대) | - | 698 | 2,220 | 5,300 | • 인천시 내부 자료 적용 |
| 카셰어링 친환경성 강화(대) | - | 100 | 장래 제1종 저공해차로 100% 전환유도 | | - |
| 경유버스의 CNG하이브리드 전환(대) | - | 39 | 105 | 245 | • 인천시 현황 경유버스(전체)를 CNG하이브리드 전환 |
| 수소버스 시범 도입(대) | - | - | 2 | 2 | - |
| 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화(대) | 저공해조차:86,721 조기폐차:35,890 - | 저공해조차:93,021 조기폐차:55,990 엔진교체:426 | 저공해조차:103,521 조기폐차:89,490 엔진교체:1,136 | 저공해조차:124,521 조기폐차:156,490 엔진교체:2,556 | • 특정 경유자동차 및 운행자동차 배출가스 저감사업 계획대수 기준으로 적용 |
| 공회전제한장치 부착 확대(대) | - | 1,167 | 3,112 | 7,002 | • 수도권 노후경유차 운행제한제도 시행협약 체결(2016.08) |
| 소형화물차 친환경차 전환(대) | - | 1,070 | 3,590 | 8,400 | • 인천시 내부 자료 적용 |
| 도로 분진흡입청소차 추가 도입(대) | 2 | 75 | 75 | 75 | • 인천광역시 도로먼지 제거장비 추진계획의 분진흡입차 도입대수 적용 |
| 경유차 배출가스 단속 강화(명) | 5 | 35 | 35 | 35 | • 서울시 친환경기동반 운영인원 기준으로 적용 |
| 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진(개소) | - | 10 | 10 | 10 | • 2015년 인천지역 환경기준 초과지역 및 인천항 주변 지역 |
| 고농도미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제) | - | 승용차 통행밀도가 높은 구·군부터 순차적으로 시행하여 인천시 전역으로 확대 | | | - |
| 공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대(개소) | - | 인천시 외곽의 동서축과 남북축의 주요가로망 진출입 지점 18개소에 우선 시행 한 후 사후 효과 분석을 통해 필요시 확대 설치 | | | • 수도권 노후경유차 운행제한제도 시행협약 체결(2016.08) |
| 자동차 친환경등급제 도입 | - | 자동차 배출가스 기준에 따라 등급을 매겨 친환경 차량에 주차요금 할인 등 인센티브 제공 및 차량 운행 제한 지점 등의 시행사항은 장래 여건을 고려 후 도입 검토 | | | - |
| 에코 드라이빙 교육 확대(명) | - | 5,286 | 14,096 | 31,716 | • 수도권 여객 기·종점 통행량(OD) 현행화 공동사업(2017.1)의 종사자수 증가율 0.65% 적용 |
| 친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대(대) | 31 | 180 | 680 | 2,430 | • 환경부 “친환경운전안내장치 부착사업”으로 기 보급된 대수(31대) 기준으로 적용 |
| 에코 드라이브 존 추가 설치(km) | 1.0 | 2.6 | 2.6 | 2.6 | • 관성주행이 가능한 내리막구간 |

주 : 1) 2015년도 기준 도로이동오염원 오염물질 배출량

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

3) 2017년도 기준 전기자동차 보급대수

4) 친환경 교통수단으로의 전환으로 인한 수단분담율 적용하였음

○ 교통수요관리 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 카셰어링 확대(면/개소) | 327/854 | 500/1,500 | 700/2,000 | 1,200/4,500 | • 2018년 주요업무 편람 (인천시 교통정책과) |
| 승용차 요일제(%) | 7.4 | 30.0 | 35.0 | 45.0 | • 2018년 주요업무 편람 (인천시 교통정책과) |
| 승용차마일리지제(대) | - | 88,000 | 133,000 | 328,000 | • 승용차 증가량 및 마일리지제 가입율로 설정 |
| 기업체 교통수요관리(%) | 5.3 | 8.4 | 12.3 | 20.0 | • 2018년 주요업무 편람 (인천시 교통정책과) |
| 차 없는 거리 | 1회/년 | 1회/분기 | 1회/월 | 1회/월 이상 | • 단계별 확대방안을 고려 |
| 유연근무제(%) | - | 4.0 | 5 | 10 | • 매년 1% 증가로 설정 |
| 원격근무제(개소) | 1 | 2 | 5 | 10 | • 각 구·군 순차적으로 스마트워킹센터 개설 |

○ 보행 부문

| 정책지표 | | 현황 (2016년) | 지표설정 | | | | | | 설정근거 |
|-------------------------------|--|---------------|---------------|------|---------------|------|---------------|------|---|
| | | | 단기 (2021년) | | 중기 (2026년) | | 장기 (2036년) | | |
| 보행 교통 수단분담률(%) | | 19.5 | 예측치 | 목표치 | 예측치 | 목표치 | 예측치 | 목표치 | ● KTDB의 수단별 분담률에 인천시 장래 대중교통(버스, 철도)분담률을 고려하여 산정 |
| | | | 16.8 | 19.0 | 15.6 | 19.7 | 15.6 | 20.0 | |
| 보행자관련사고 건수 /전체 보행자 사고건수(%) | | 16.6 | 14.1 | | 12.5 | | 9.9 | | ● 「보행안전 및 편의증진 기본계획(2016~2020), 인천광역시」에서 제시된 부분별 연평균 증가율을 적용 - 보행자관련사고 건수/전체 보행자 사고건수(%) : 2010년~2014년 사고건수 연평균 증가율 -2.3% 적용 - 인구10만명당 보행자사망자(명) : 2010년~2014년 사망자수 연평균 증가율 -7.9% 적용 - 보행자길 이용자만족도 : 4점(만족)을 목표로 설정 - 보행교통 개선지표 종합평점 : 4.5점(만족)을 목표로 설정 - 스쿨존 불법주차 점유율(%) : 연평균 증가율 -12.9% 적용 - 어린이 인구 10만 명당 어 린이 교통사고건수(건) : 연평균 증가율 -7.4% 적용 - 고령자 인구 10만 명당 고 령자 교통사고건수(건) : 연평균 증가율 -10.5% 적용 |
| 인구 10만 명당 보행자사망자(명/10만명) | | 2.34 | 1.32 | | 0.88 | | 0.39 | | |
| 보행자길 이용자만족도(점) | | 3.10 | 3.41 | | 3.65 | | 4.00 | | |
| 보행 교통 개선지표 종합평점(점) | | 4.38 | 4.43 | | 4.46 | | 4.50 | | |
| 보호 구역 | 스쿨존 불법주차 점유율(%) | 7.8 | 3.0 | | 1.5 | | 0.4 | | |
| | 어린이 인구 10만 명당 어린이 교통사고건수 (건/10만명) | 121 | 70 | | 47 | | 22 | | |
| | 고령자 인구 10만 명당 고령자 교통사고건수 (건/10만명) | 314 | 144 | | 83 | | 27 | | |

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

○ 자전거 부문

| 정책지표 | 현황 (2016년) | 지표설정 | | | | | | 설정근거 |
|------------------|--------------------|--------------------|------------|--------------------|------------|--------------------|------------|--|
| | | 단기 (2021년) | | 중기 (2026년) | | 장기 (2036년) | | |
| 자전거 수단분담률 (%) | 1.3 | 예측치 1.1 | 목표치 1.4 | 예측치 1.1 | 목표치 2.5 | 예측치 1.0 | 목표치 5.0 | • KTDB의 수단별 분담률에 인천시 장래 대중교통(버스, 철도)분담률을 고려하여 산정 |
| 자전거 도로연장 (km) | 732 | 825 | | 850 | | 1,008 | | • 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획, 2017. 1」의 권역별 자전거 도로망 계획 반영(2021년 까지) |
| 자전거 보관소 (개소) | 1,963 (26,563대) | 2,100 (33,000대) | | 2,200 (38,500대) | | 2,300 (62,000대) | | • 「인천광역시 자전거 이용 활성화계획, 2017. 1」의 자전거 보관시설 개선방안 반영 － 학교 : 50대 이상 － 역별 수요의 120% 규모 － 공공기관 : 시설규모에 따라 30 대 이상 － 공원권 : 접근지점별 10대규모 분산배치 － 기 타 : 시설규모에 따라 10대 이상 |

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

□ 사람 우선 교통환경 조성

○ 교통안전 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 연간 교통사고 사망자 수(인) | 105 | 87 | 60 | 29 | <ul style="list-style-type: none"> 「제8차 국가 교통안전 기본계획」에서 제시된 계획지표를 기준으로 설정된 「제3차 인천광역시 교통안전 기본계획」 계획 지표 수용 |
| 자동차 1만대당 사망자 수(인/만대) | 0.70 | 0.49 | 0.29 | 0.10 | |
| 인구 10만명당 사망자 수(인/10만명)) | 3.60 | 2.69 | 1.69 | 0.66 | |
| 주행거리 10억km당 사망자수(인/10억km) ¹⁾ | 6.6 | 5.6 | 4.6 | 2.5 | |
| 교통사고 중상자수(인) | 2,838 | 2,096 | 1,355 | 567 | |
| 사업용자동차1만대당 사망자수 (사업용자동차 교통사고 사망자수)(인/만대) | 0.7 (21) | 0.3 (12) | 0.07 (5) | 0.00 (0) | |
| 고령운전자 사망자 수(인) | 15 | 8 | 5 | 2 | |
| 도로폭 9m미만 사망자수(인) ¹⁾ | 44 | 23 | 15 | 6 | |
| 보행자 사망자수(인) | 56 (고령자 : 23) (어린이 : 0) | 39 (고령자 : 16) (어린이 : 0) | 25 (고령자 : 10) (어린이 : 0) | 10 (고령자 : 4) (어린이 : 0) | |

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

○ 교통약자 부문

| 정책지표 | | 현황 ¹⁾ (2016년) | | | 지표설정 | | | | | | | | | 설정근거 |
|-------------|--------------|-----------------------------|-----------|---------------------------------------|---------------|-----------|--------------|---------------|-----------|--------------|---------------|-----------|-------------|---|
| | | | | | 단기 (2021년) | | | 중기 (2026년) | | | 장기 (2036년) | | | |
| | | 적합 설치율 | 이용 만족도 | 점수 ²⁾ LOS ³⁾ | 적합 설치율 | 이용 만족도 | 점수 LOS | 적합 설치율 | 이용 만족도 | 점수 LOS | 적합 설치율 | 이용 만족도 | 점수 LOS | |
| 교통수단 (점) | 버스 | 75.3 | 63.3 | 71.7 (C+) | 85.0 | 70.0 | 80.5 (B0) | 90.0 | 85.0 | 88.5 (B+) | 100 | 90.0 | 97.0 (A) | ● 「제3차 국가 교통약자 이동편의 증진계획」에 서 제시된 계획지표를 기준으로 설정된 「제3 차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획」 계획지표 수용 |
| | 지하철 | 81.2 | 68.9 | 77.5 (B-) | 100.0 | 80.0 | 94.0 (A) | 100 | 85.0 | 95.5 (A) | 100 | 90.0 | 97.0 (A) | |
| | 여객선 | 42.9 | 64.0 | 49.2 (D0) | 60.0 | 70.0 | 63.0 (C-) | 70.0 | 75.0 | 71.5 (C+) | 100 | 80.0 | 94.4 (A) | |
| 여객시설 (점) | 여객자동차 터미널 | 62.2 | 62.2 | 62.2 (C-) | 75.0 | 70.0 | 73.5 (C+) | 85.0 | 75.0 | 82.0 (B0) | 100 | 80.0 | 94.4 (A) | |
| | 도시철도 역사 | 63.0 | 65.6 | 63.8 (C-) | 90.0 | 80.0 | 87.0 (B+) | 95.0 | 85.0 | 92.0 (A) | 100 | 90.0 | 97.0 (A) | |
| | 여객선 터미널 | 69.2 | 62.2 | 67.1 (C0) | 80.0 | 80.0 | 80.0 (B0) | 90.0 | 85.0 | 88.5 (B+) | 100 | 90.0 | 97.0 (A) | |
| | 버스 정류장 | 43.0 | 61.9 | 48.7 (D0) | 65.0 | 80.0 | 69.5 (C0) | 75.0 | 85.0 | 78.0 (B-) | 100 | 90.0 | 97.0 (A) | |

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

2) 종합점수 : 적합설치율 * 0.7 + 이용만족도 * 0.3

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

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 장애인콜택시 확충(대) | 140 | 159 | 229 | 353 | - |
| 저상버스 확충(대) | 318 | 585 | 935 | 2,327 | |

□ 효율적인 교통관리체계 구축

○ 주차 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 인천광역시 주차장 확보율(%) | 100.1 | 104.9 | 112.0 | 125.5 | <ul style="list-style-type: none"> 목적통행량 산정을 통한 적정 주차장 확보율 목표치 제시 |
| 주택가 주차장 확보율(%) | 66.3 | 71.5 | 78.0 | 91.0 | <ul style="list-style-type: none"> 연 1.3% 증가 |
| 주차장공급 규모(면) | 1,217,585 | 1,475,894 | 1,753,991 | 2,185,019 | <ul style="list-style-type: none"> 자동차증가율 고려 주차장확보율 목표치 도달 수준 공급 |
| 주차장 유료화 비율(%) | 37.0 | 48.2 | 62.1 | 90.0 | <ul style="list-style-type: none"> 연 2.8% 유료화 |

○ 첨단교통 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 기본교통정보만족도(%) | - | 60 | 80 | 100 | <ul style="list-style-type: none"> ITS 사업시행지침연구(ATMS) 시스템별 효과척도를 만족도로 제시하고 있음 |
| 대중교통정보만족도(%) | - | 60 | 80 | 100 | |
| 교통예보정보만족도(%) | - | 60 | 80 | 100 | |
| 빅데이터기반정보만족도(%) | - | 60 | 80 | 100 | |
| BIT 구축율(%) | 32.6 | 49.5 | 66.3 | 100 | <ul style="list-style-type: none"> 장기 100% 목표 연 3.37% 구축확대 |
| C-ITS 구축 연장(km) | - | 90.0 | 185.0 | 400.0 | <ul style="list-style-type: none"> 송도(단기), 영종,청라(중기) 시범 연장 산정 및 단·중기 목표치 기준 장기 목표치 설정 |

주) 만족도 부분 서울시 ITS 정책지표 참조

○ 교통운영 부문

| 정책지표 | | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|-----------------|--------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|
| | | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 통행 속도 (km/h) | 주간선도로 | 28.3 | 29.7 | 31.1 | 32.5 | <ul style="list-style-type: none"> 통행속도·지체시간 : 「도로용량편람」 상의 평균통행속도, 지체시간의 서비스수준 “D” 이상 유지 |
| | 보조간선도로 | 23.7 | 24.9 | 26.1 | 27.3 | |
| 지체 시간 (초) | 저녁첨두 | 80.9 | 73.1 | 66.1 | 54.0 | |
| | 1일 평균 | 65.7 | 59.4 | 53.7 | 43.9 | |

○ 화물 부문

| 정책지표 | 현황 (2017년) | 지표설정 | | | 설정근거 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---|
| | | 단기 (2021년) | 중기 (2026년) | 장기 (2036년) | |
| 화물차 전용차로 도입 (개) | - | - | 1 | 3 | <ul style="list-style-type: none"> 화물자동차 비율 상위구간 |
| 화물차 통행제한 지역 지정 | 1개 권역 | 2개 권역 | 3개 권역 | 3개 권역 | <ul style="list-style-type: none"> 신규 개발지역 (청라·송도 국제도시) 지정 |
| 화물공영차고지 확충 (면) | 774 | 1,253 | 2,823 | 3,512 | <ul style="list-style-type: none"> 차고지 확장계획 반영 및 도로주변 유희부지 신규 선정 |

V. 추진전략별 주요 추진과제

목표1 인천중심 교통망 구축

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

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|--|---|----------------|
| 1-1. 원도심과 신도시를 하나로, 수도권·전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축 | <ul style="list-style-type: none"> ●수인선 복선전철 건설 ●수인선 학익역 건설 ●수인선 청학역 건설 ●서울7호선 석남 연장 ●수도권 광역급행철도(GTX-B) ●인천2호선 광명 연장 ●서울7호선 청라국제도시 연장 ●인천2호선 김포·고양 연장 ●제2공항철도 건설 ●인천신항선 건설 ●서울2호선 청라 연장 ●서울5호선 검단·김포 연장 ●제2경인선(인천~광명) 건설 ●경인선 지하화 및 상부구상 ●수도권 순환철도 연계 ●차세대 초고속열차(하이퍼 튜브) ●인천1호선 송도랜드마크시티 연장 ●인천1호선 검단 연장 ●인천2호선 검단 연장 ●인천남부순환선(대순환선) ●IN-Tram ●영종 내부순환선 1단계 ●송도 내부순환선 1단계 ●인천1호선 국제 여객터미널 연장 ●영종 자기부상열차 2단계 ●철도 결절점 교통처리 구상 ●공항철도-서울 9호선 직결운행 ●수인선~서울4호선, 분당선 직결운행 ●인천발 KTX 직결 ●광역철도 급행서비스 ●도시철도 급행서비스 ●인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대 ●노후 철도시설 정비 ●도시철도 무임승차 정부지원 ●무인운전 검토 ●영종도 공항철도 운임체계 개선 ●교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선 ●열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입 | 인천중심 교통망 구축 |

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

1-1 원도심과 신도시를 하나로, 수도권·전국을 한번에 연결하는 철도망 구축

① 광역철도 확충

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

- 현재 공사중인 노선과 ‘제3차 국가철도망 구축계획’ 등 상위계획의 11개 노선 수용
 - 기존* 72.20km → 확충 후** 163.00km(↑ 90.80km)
 - * 경인선 등 3개 노선, **수도권 광역급행철도(GTX-B) 등 11개 노선
- 경인선 지상구간을 지하화하고 지상 및 지하공간의 복합개발 및 친환경 보행공간 조성 검토
 - 낙후된 철도시설에 대한 도시재생 및 지하화를 위한 재투자*
 - 노선연장 : 인천역~구로역(27km, 21개 역사), 인천시 구간(인천역~부개역, 13.97km, 11개 역사)
 - 경인선 및 GTX-B 노선 공용검토
 - * 경인선(구로역~도원역) 지하화 기본구상 및 타당성 연구 용역
- 수도권 광역급행철도망을 중심으로 서울외곽 주요지역을 연결하는 방사 순환형 수도권 순환철도망과 연계 구상
 - 인천시GTX-B, 경인선, 인천국제공항철도 등 광역철도 연계
- 향후 정부부처의 초고속열차(하이퍼튜브) 연구사업 개발진행 상황에 따라 인천 및 수도권, 광역권 등에 노선 투입 검토
 - 인천 KTX직결사업, 공항철도 KTX 등 광역철도사업에 초고속 열차 투입

② 도시철도 및 신교통 확충

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

- 현재 공사중인 노선과 ‘인천 도시철도망구축계획’ 등 상위 계획의 10개 노선 수용
 - 기존* 67.08km → 확충 후** 225.54km(↑ 158.46km)
 - * 인천도시철도 1호선 등 4개 노선,
 - ** 인천1호선 송도랜드마크시티 연장 등 6개 노선, IN-Tram 등 신교통 4개 노선
- 장래 인천시의 주요 철도 결절점 4개 역사*에 상업지역을 활용한 지하공간 입체화 및 역세권 복합개발
 - * 부평역, 인천시청역, 석남역, 인천역

③ 직결운행 확대

직결운행으로 철도 통행시간 단축 및 환승편의 증진을 통한 이용자 편의성 제공

- 서울9호선 이용객의 인천공항 접근성 제고 및 인천공항과 인천을 포함하는 경기도 서북부지역 철도의 서울진입 편의 제고를 위해 양 노선 직결운행
 - 계획 및 건설단계부터 직결 고려하여 추진하였으며, 김포공항역 직결운행 전기·신호·통신 시스템 구축 필요
 - * 사업구간 : 제2여객터미널역-김포공항역-보훈병원역(L=80.2km)
- 수인선과 서울4호선, 분당선간 직결운행으로 교통편의 증진 및 통행시간 단축으로 도시경제 활성화와 도시경쟁력 향상
 - 2018년에 개통예정인 수인선 3단계 한대앞~수원 구간의 개통과 서울4호선 및 분당선 직결 운행 개시
 - * 서울4호선 직결 : 인천역~당고개역(92.0km, 62개 정거장)
 - * 분당선 직결 : 인천역~왕십리역(105.7km, 62개 정거장)
- 고속철도 서비스 접근이 어려운 인천 등 수도권 서남부지역의 KTX 열차 직결 운행을 통한 고속철도 서비스 제공
 - 수인선(어천역)과 경부고속철도간 연결선 건설(L=3.4km)
 - * 「제3차 국가철도망 구축계획(’16.6)」 반영, 기본계획 수립 중

4 급행서비스 확대

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

- 급행열차 운영 계획에 대한 지속적인 관련기관 협의를 통한 계획 수립 및 운행횟수 증편
 - 광역철도 : 경인선, 수인선, 공항철도(9호선 직결운행시) 급행서비스 운영횟수 증편 및 운영방안 제안
 - 도시철도 : 인천도시철도 1호선·2호선 급행서비스 운영방안 검토
 - 장래 대순환선 건설시 급행서비스 도입 검토

5 노선 용량 증대

인천도시철도 2호선 차량 증차로 이용승객의 불편 해소

- 인천도시철도 2호선 장래 혼잡도를 반영하여 조기 차량증차로 이용승객의 불편을 해소
 - 장래 혼잡도 : '17년 103.4%→'20년 155.0%→'25년 164.8%
 - 2020년까지 별도 부지 확보 없이 운연차량기지 내 유치선을 증설하여 인천2호선 차량의 특성과 수송수요예측을 고려한 6편성 12량 도입
 - 부대시설을 증설하여 출퇴근 시간대 시격을 3분 20초⇒3분으로 단축 운영
 - 4량 1편성(86량 증차) 증차는 수송수요 증가변화 추이를 감안하여 중·장기적으로 검토 추진

6 노후 철도시설 정비

철도 노후시설물 정비로 철도 안전 불안감을 해소하여 안전 사고 위험 예방

- 인천도시철도 1호선 등의 노후시설도 내구연한 초과 시기에 따라 단계적으로 교체

7 무임승차 정부지원

도시철도 무임수송에 대한 국비 지급 근거 마련과 제도화 추진

- 도시철도법이나 노인복지법 등 무임수송 관련 법률에 공익 서비스 제공에 따른 보상 조항을 신설하여, 도시철도 무임수송에 대한 국비 지급 근거 마련과 제도화를 추진

8 무인운전 검토

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

- 인천1호선, 수인선, 경인선, 신규노선 등 점진적인 무인운전(UTO)시스템* 운영 계획 수립

* UTO(Unattended Train Operation) : 모든전동차 운행이 자동으로 이뤄지며 단 한명의 기관사 및 지원인력도 탑승하지 않음

9 영종도 공항철도 운임체계 개선

이원화된 요금체제로 운영 중인 공항철도 요금제를 단일화하여 교통비 부담 완화

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

- 공항철도 독립요금제 ⇒ 수도권통합요금제 개선

* 통합요금제 구간(서울역~청라국제도시역) : 기본요금(10km)1,250원 + 5km당 100원, 환승할인 있음

* 독립요금제 구간(청라국제도시역~제2여객터미널역) : 기본요금(10km) 900원 + 1km당 130원, 환승할인 없음

10 교통약자 편의시설 확충 및 이용환경 개선

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

- 엘리베이터는 우선적으로 미설치역을 대상으로 추진(갈산역, 부평구청역, 운연역, 계양역)
- 에스컬레이터는 구조적으로 설치가 곤란한 출입구 외에 모든 출입구에 설치를 목표로 하여 중·장기적으로 지속추진
 - E/V 4개 정거장, E/C 21개 정거장

11 열차 혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입

차내 혼잡도 사전 안내 시스템 도입을 통한 승객 분산 유도

- 차내 혼잡도 사전 안내 시스템 도입 검토
 - 다음 역 이용자들에게 도착 열차의 객차별 혼잡도 정보를 제공하여 승객 분산을 유도
 - * 스크린도어에 설치된 디스플레이 장치, 스마트폰 등 디지털 기기의 앱을 통해 정보 제공

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

① 고속·광역도로망 구축 및 정비

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

- 광역간선도로망의 지역간 연계성 부족 및 도로용량 부족이 발생하고 있으며, 고속도로 미연결(Missing Link) 구간의 연계성 제고 필요
- 광역간선도로망 미연결 구간을 연결하여 서울지향이 아닌 인천내부를 순환하는 「4×4 광역간선도로망 + 2순환망 체계*」로 구축방안 마련
 - * 남북축 4개 노선, 동서축 2개 노선
- 고속·광역도로 정비사업으로 국가재정지원이 가능한 광역도로* 및 민간투자사업** 계획
 - * 원당~태리, 거침도~약암리간도로 등 광역도로 6개 노선
 - ** 경인고속도로 지하화(서인천IC~신월IC), 문학~검단간 고속화도로 등 민자도로 4개 노선
- 상위계획, 구상노선 및 현재 추진중인 광역간선도로망*과 광역간선도로간 연계성 향상을 위한 JCT 설치** 계획
 - * 강화~서울간 고속도로 등 계획도로 2개 노선과 동서평화고속도로, 강화~개성·해주간 도로, 인천~충청(경기만)간 도로 등 구상노선 4개 노선
 - ** 수도권제2순환고속도로(인천~김포)와 제2경인고속도로간 연결, 수도권제2순환고속도로(인천~김포)와 인천국제공항고속도로연결, 노오지JCT 연결로 설치, 문학IC 연결로 설치 등 JCT 4개 지점

② 도로기능 및 위계설정

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

- 기능적 측면에서 광역간, 도시내 도로연결 체계와 위계별 이동성, 접근성을 검토하고, 계획적 측면에서 설계속도, 차로폭, 배치간격 등을 검토하여 도로기능 분류 기준 설정
- 도로기능 분류기준에 따라 기능별 특성을 고려하여 주간선 도로와 보조간선도로*를 설정

* 주간선도로 24개 노선, 보조간선도로 32개 노선 설정

③ 도시간선도로망 구축 및 정비

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

- 도시공간구조 변화 및 대규모 개발계획에 의해 변화하는 교통수요에 대응하고, 도시내 원활한 교통소통을 위한 가로망체계 구축 필요
- 도시간선도로망은 인천도심(目형), 영종, 강화구간 순환도로망을 구축하는 「남북4축 × 동서11축 + 3순환망 체계*」 마련

* 남북축 5개 노선, 동서축 6개 노선

- 공사중이거나 계획중인 사업이 예산 확보 등으로 구체화된 사업, 장기미집행도로 우선사업, 신규 및 발굴노선 등의 노선계획* 수립

* 신흥동 삼익아파트~동국제강간 도로개설, 길상~선원 도로건설공사, 장제로 확장 등 67개 노선 계획

- 경인고속도로 일반도로화 및 상습 지·정체구간 개선을 위한 노선계획* 수립

* 경인고속도로 일반화, 능안삼거리~유동삼거리 지하도로 개설 등 4개 노선 계획

4 고속·광역순환망 구축

교통여건 변화에 대응하고, 광역도로망 체계의 효율화를 도모하기 위하여 고속도로 위주의 광역순환도로망 구축

- 고속·광역순환망은 광역간선도로망을 연계하여 1순환망*과 2순환망**으로 구분하여 구축

* 1순환망 : 경인고속도로(서인천~서운)~서울외곽순환고속도로~장수-서창간 고속도로~제2경인고속도로~문학-검단간 고속화도로를 순환하는 도로망 구축

** 2순환망 : 수도권제2순환고속도로(인천~김포)~인천국제공항고속도로~서울 외곽순환고속도로~영동고속도로~제3경인고속도로를 순환하는 도로망 구축

5 도시간선 순환망 구축

도심통과 교통량 분산 및 도심, 부도심간 원활한 연계체계 구축을 위한 도시부 순환망과 미개설 해안도로 구축을 통한 영종도 및 강화도 순환망 구축

- 광역 및 도시내 장거리 통행량의 도시내부 통과통행량 배제를 위한 우회도로 확보 필요성 증대

- 내부순환망 계획은 도시부*는 격자·순환형태를 함께 갖춘 혼합형도로망으로 정비하고, 영종도**와 강화도***는 미개설 해안도로 구축을 통한 별도의 순환도로망 구축계획 수립

* 경명대로~원당대로간 도로개설, 장제로(임학사거리~김포시계) 확장 등 3개 노선 정비

** 대로 1-501호선 개설(영종도 동측 해안도로) 등 2개 노선

*** 강화해안도로 2공구(강화도 동측 해안도로), 강화해안도로 4공구(강화도 서측 해안도로) 등 4개 노선

- 인천시 내부순환망은 기존 간선도로 주요 교차로의 입체화를 통해 간선순환도로의 기능을 제고하고, 외부로는 광역도로와 원활한 연계가 이루어 질 수 있도록 입체화 계획* 수립

* 동서방향 7개 지점, 남북방향 7개 지점 선정

6 도로복합(입체) 개발 유도

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

- 토지보상비 및 생활권 단절 문제를 해결하고, 토지이용의 효율화를 추구하기 위해 도로 공간의 입체적 활용 및 도로와 복합용도의 건축물의 일체 정비 필요
 - 도로와 건물의 일체형 시설, 건물 간 연결활성화, 도로를 이용한 랜드마크 조성 및 문화·관광 공간 조성 등 인천을 창의적 도시로 재생*
 - 자동차가 편리한 도시에서 시민이 안전하고 살기 좋은 도시로 전환
 - 규제혁신을 통해 창의적 디자인과 아이디어 촉진
 - 민간주도의 건설경기 활성화
- * 인천개항창조도시 재생사업 도로 상·하부 문화·관광 공간 조성, 복합환승센터(인천역, 송도역) 입체/복합도로 연계, 상공형 환승시설(문학경기장 환승정류장), 도로 지하공간 활용(부평역, 인천시청역)

7 도로구조 개선

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

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

8] 완전도로, 공유도로 조성

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

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

9] 경관 및 디자인 개선 도입

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

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

10 도로안전도 평가

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

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

11 도로 통합유지관리 시스템 구축

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

- 기존의 육안 및 민원에 의존하는 정성적인 방법에서 정량적인 데이터를 수집하여 도로수명 예측 및 예방적 보수공법 적용시기 도입으로 도로의 공용수명을 연장하는 등 도로안전 확보 필요
- 안전하고 쾌적한 도로, 예산절감, 안전성 확보 및 교통사고 감소 등을 위해 ICT, IOT, 공공빅데이터를 활용한 도로 통합 유지관리 시스템 도입

12 도로뉴딜

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

- 도로는 도시형성의 주요 뼈대이고, 우리의 일상생활과 매우 밀접한 기반시설로 도시재생 뉴딜 활성화를 위해서는 도로 뉴딜이 그 첫 단추로서의 역할 수행
- 도로재생을 통한 도시재생 뉴딜 사업의 적극적 추진은 지역 일자리 창출, 지역불균형 해소 및 구도심 지역 시민의 삶의 질 향상 등 지역경제 활성화
- 천편일류적인 도로사업이 아닌 지역 특색을 고려한 지역주민의 체감도 높은 정책 아이টে을 적용하여 지역맞춤형 도로 재생사업이 이루어 질 수 있도록 정책 추진

13 태양광도로

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

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

1-3 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선

① 인천국제공항 4단계 건설

인천국제공항 인프라 확충을 통한 수송량 증가 대비 및 이
용객 교통편의 제공

- 인천국제공항의 최근 5년간 운항수는 연평균 7.53%, 여객수송량은 연평균 10.34%, 화물 수송량은 연평균 3.74%씩 증가하고 있음
- 인천국제공항의 수요증가로 인해 적기에 대응하고, 주변공항과의 경쟁력 강화하기 위해위해 공항 인프라 확충이 필요함
- 제4활주로 신설, 제2여객터미널 확장 등 공항 인프라를 단계적으로 건설

② 백령공항 건설

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

- 여객선을 통해 이동시 4~5시간 걸리는 백령도와 대·소청도의 주민과 섬 관광객의 이동편의를 제공하기 위해 소형공항 건설이 필요함
- 백령면 진촌리 술개간척지 1,273천㎡ 부지에 민간항공기와 군 항공기가 함께 사용할 수 있는 겸용 공항 건설
 - 백령도는 북방한계선이 인접한 지역으로 비행금지구역 내에 위치하고 있어, 비행금지구역을 최소화하기 위해 119 특수구조단 항공대가 응급시에 이용하는 항로를 이용

3 인천신항 개발 및 항만배후단지 조성

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

□ 배경 및 필요성

- 인천항은 수도권의 관문항으로, 수도권의 해운운송을 분담하고 있으며, 국내외에 걸쳐 대규모의 교통물류활동이 이루어지고 있음
 - * 최근 5년간 여객수송실적(2013년~2017년) : 2,427천 인/년
 - * 최근 5년간 화물수송실적(2013년~2017년) : 156,198천 톤/년
- 급격하게 증가하고 있는 인천항의 컨테이너 물동량을 원활하게 처리하고 국제물류 항만으로 거듭나기 위한 항만 인프라 확충이 필요함
- 2030년까지 총 29선석, 연간 236만톤의 하역능력을 갖춘 신항 건설을 위해 2020년까지 I단계, 2030년까지 II단계 완공 및 항만배후단지 조성

4 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설

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

- 기존 국제여객터미널의 이원화하여 이용자 불편을 해소하고, 크루즈선 전용부두를 확보하여 인천항의 운영 효율성 증대와 인천항을 국제적 관광미항으로 개발하기 위해 인천항 新 국제여객부두 및 터미널 개발사업 추진하고 있음
- 인천항의 운영 효율성 증대 및 인천항을 국제적 관광미항으로 개발하기 위해 2019년까지 여객터미널 (국제여객터미널 1동, 항만게이트 1동), 크루즈터미널(크루즈터미널 1동, 고정식 생웨이 1동)의 준공

5 인천항 및 국가산단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의

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

- 인천항 및 국가산업단지는 대규모 교통물류활동이 이루어지는 주요 거점이므로 1종 교통물류거점 지정 및 교통물류거점의 연계교통체계 구축 계획 수립을 대비한 연구가 필요함
- 2012년 「국가통합교통체계효율화법」에 따라 국토교통부가 선정한 7개의 제1종 교통물류거점을 선정하였음
- 교통물류거점 지정 및 연계교통체계 구축에 대비한 조사 및 계획 수립을 통해 제1종 교통물류거점 지정 방안 마련
 - * 관련 조사 및 계획 : 교통시설 및 교통소통 현황 조사, 통행실태조사, 연계 및 환승시설 조사, 사회경제 및 교통 관련 지표 예측, 기종점 간 통행량 예측, 장래교통수요 예측, 연계교통체계 평가 및 개선대안 마련 등

6 물류 중심 연계교통망 연구

주요 교통물류거점의 연계교통망 구축을 통해 주변 지역의 교통혼잡 완화, 접근성 향상 등 교통여건개선

- 교통물류거점에서 시내도로를 통해 국가기간망 접근시 혼잡이 발생하고 있어 연계도로 및 주요 결절점의 인프라 확충을 통해 교통소통 개선이 필요함
- 2015년 국토교통부는 교통물류거점 7개소 거점 대상에서 연계교통시설 선정기준을 충족하는 9개 사업을 지정하였음
- 검단산업단지와 제2외곽순환도로와의 연계 및 인천북항과 제2외곽순환고속도로와의 연계 방안 제시

7 여객선 준공영제

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

- 국내에서는 신안군, 국외에서는 노르웨이, 일본, 미국 등에서 역 개선 준공영제를 도입하고 있음
 - * 신안군 : 2016년 9월부터 증도~자은 간 여객선을 공영제로 운영 중에 있으며, 이를 지원하기 위해 ‘신안군 여객선운영 및 지원조례’를 제정함
 - * 노르웨이 : 연안 여객항로를 국가의 주요한 간선도로로 간주하여 입찰 계약을 통해 민간선사에 위탁 운영을 맡기고 있지만, 공공도로청이 보조금을 사전에 지급하여 경영의 어려움이 없도록 지원하고 있음
- 보조항로 및 적자항로를 대상으로 손실보상을 위한 방안으로 준공영제를 우선 도입하고, 추후 기존항로까지 확대 실시
 - * 여객선 운임을 대중교통요금수준으로 요율체계를 개편하고, 국가적 정책 지원과 일부 재정지원이 필요함

8 통합승선권(대중교통 연계할인) 도입 검토

통합승선권 도입으로 여객선 이용객을 대상으로 한 대중교통 할인 서비스 제공

- 연안여객선과 시내버스간의 환승체계 연동이 되어 있지 않아 연안여객선 시 환승할인을 받지 못하고 있어, 여객선 이용자를 대상으로 한 요금할인 제도가 필요함
- 통합승선카드를 도입하여 서해5도행 승선권을 구매한 이용객을 대상으로 대중교통 요금의 일부를 할인

9 이동수단 다양화 검토

도로교통의 교통분담율을 분산 및 관광 상품화를 통한 지역 경제 활성화의 수단으로 해상대중교통 수단 도입

- 도로교통의 교통분담율을 분산 및 관광 상품화의 일환으로 해상대중교통 수단의 도입이 필요함
- 서울시는 잠실·뚝섬~여의도 구간을 잇는 수상관광콜택시를 운영 중에 있음
- 수상버스 및 수상택시는 출퇴근 시간 운행노선과 관광 운행노선의 시범사업을 도입한 후 고객이용만족도, 운행실적 등을 고려해 확대 실시
- 위그선은 도서지역 중 운항거리가 긴 노선(인천항~백령도, 인천항~연평도 등)을 대상으로 위그선 시범사업을 도입한 후, 추후 노선 및 운항횟수 확대를 통해 활성화

10 다기능 여객터미널 조성

다기능 터미널 도입으로 도서지역 여객선 이용객 편의 제공

- 기존의 여객대합실은 여객선 이용객들의 대기하는 장소로만 활용되어, 이용객들의 대기실 및 화장실 등 편의시설에 대한 불만족을 느끼고 있어 다기능 터미널 도입이 필요함
- 통영시 욕지항은 2014년 다기능어항으로 선정되어, 욕지항의 해양경관, 방파제 낚시, 섬 등산로, 일주관광로 등 관광요소를 활용하고 있음
- 도서지역 중 방문자가 많은 지역을 대상으로 접안시설과 물양장의 확장을 통해 관광안내소, 지역특산품 판매시설, 휴게시설, 회의시설 등으로 활용할 수 있는 다기능 터미널 도입

11 친환경 교통수단 도입

도서지역 대기환경 개선 및 관광객의 접근성 향상을 위한 친환경 교통수단 도입

- 도서지역의 경우 대중교통 수단이 운행되지 않거나 운행 빈도가 낮아 관광객 수요를 원활하게 대처하지 못하는 경우가 많음
- 특히, 청정지역으로 분류되는 도서지역에서 대기오염 등의 환경문제로 지적된 석유연료 이동수단을 대체하기 위한 친환경 이동수단의 확충이 필요함
- 일본 요코하마시는 저탄소 교통을 추진하기 위해 2013년 10월부터 초소형 전기차를 이용한 대규모 카셰어링 서비스를 실시하였음
- 섬 관광객이 많은 백령도와 덕적도를 대상으로 친환경 교통수단 및 공유자전거 도입을 시범사업으로 실시 한 후, 도입효과를 분석하여 확대 방안 마련

목표2

대중교통중심 교통체계 구축

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

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|---------------------------------|---|-------------------|
| 2-1. 승용차 없이도 어이든 이동 가능한 대중교통 구현 | <ul style="list-style-type: none"> • 신규 여객자동차터미널 구축 • 복합환승센터 구축 • 고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축 • 원스톱 환승시스템 시범도입 • 버스전용차로 확대 및 폐지 • 대중교통 전용지구 도입 • 버스공영차고지 확충 • 정기이용권 버스 확대 • 수요대응형 대중교통(DRT) 도입 • 심야시간 대중교통 수단 도입 • 출퇴근 맞춤형 버스 도입 • 지간선체계 보완 및 재정립 • 노선신설 및 조정 • 버스정류장 개선 • 교통카드 분석시스템 구축 • 버스노선평가시스템 도입 • 대중교통 이용자 직접지원 추진 • 대중교통 이용의날 정례화 • 스마트 버스 도입 • 알뜰교통카드 도입 • 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선 • 종사자 안전운전 확대 • 운전자 근로환경 개선 • 버스DTG 분석시스템 구축 • 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대 • 차내 비상탈출구·안전장치 확충 • 재생타이어 사용 제한 • 운전자 모니터링시스템 설치 • 준공영제 개선 • 요금체계 합리화 및 다양화 • 합리적·객관적 재정지원체계 구축 • 소형버스 확대 • 수도권 광역교통청 설치 | 대중교통중심 교통체계 구축 |

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|--------------------------------------|---|-------------------|
| 2-2. 안전하고 편리한 고품질 택시 서비스 구현 | <ul style="list-style-type: none"> • 자율감차를 통한 공급과잉 해소 • 택시 (복합)승차대 설치 • 택시 쉼터 확충 • 공공형 택시 공급 • 업무용 택시 도입 및 활성화 • 택시 환승할인제 도입 • 침묵택시(무언접객서비스) 도입 • 안심귀가 서비스 확대 • 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응 • 택시내 안전시설물 확충 • 운수종사자 자격관리 강화 • 안전·친절교육 확대 • 고령운전자 안전대책 마련 시행 • 운전자 승무복장 착용 검토 • 자율주행 택시 도입 검토 • 운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도 • 표준임금체계 도입 검토 • 복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련 • 택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원 • 요금체계 현실화 • 요금체계 보완방안 검토 추진 • 경영 및 서비스 평가 강화 • 우수회사 인증마크제 도입 • 택시 운행정보시스템 구축 운영 • 전기택시 도입 • 택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축 | 대중교통중심 교통체계 구축 |

2-1 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현

① 여객자동차터미널 신설

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

- 인천종합터미널은 강화군을 제외한 인천지역의 유일한 여객자동차터미널로 인천시 남부권에 위치하여 북부지역에서의 접근성*이 떨어지고 도심통행과 터미널 접근통행의 혼재로 주변 교통 혼잡이 심화되고 있음

* 대중교통 이동시간 : 청라(45분), 검단(55분), 가정(39분), 계양(50분)

- 인천종합터미널의 기능을 분담하고 북부지역의 지역 간 대중교통 접근성 향상을 위하여 기존계획* 및 인천시 내부 검토 지점을 재검토하여 서북부권(검암역 남측) 시선과 남부권(고잔동) 기존터미널의 민간참여형 복합개발을 제안함

* 인천광역시 도시교통정비 중기계획 변경(2007~2016), 2030년 인천도시기본계획

② 복합환승센터 구축

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

- 복합환승센터는 대중교통 중심의 교통수단 간 편리하고 효율적인 연계·환승체계 구축을 위해 전국적 사업 진행 중*

* 동대구역 준공('16.12), 울산역, 광주송정역 등 사업 진행 중임

- 인천시는 향후 대중교통 교통수요 증가와 환승서비스 향상을 기대할 수 있는 송도역*, 인천역**, 부평역***을 대상으로 광역복합환승센터 개발 추진

* 송도역 - 인천발KTX(2021년 개통예정)와 도시철도(수인선)의 연계환승 가능

** 인천역 - 복합역사로 개발하고, 복합역사 후면부에는 광장으로 개발

*** 부평역 - 경인선, 인천1호선, GTX-B 3개 노선의 통합역사 개발 및 대중교통 환승센터, 주차장, 문화시설 등을 조성

③ 고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축

인천광역시 내부를 경유하지 않는 공항버스와 시외버스 노선을 활용하여 광역 및 인천공항으로의 통행 수단 확대

- ex-HUB는 한국도로공사에서 사업 중*인 고속도로 상의 대중교통 연계시설로 이용자가 고속도로로 직접 접근하는 수단간 환승 시설임
 - * 동천역 환승정류장('16.1), 가천대역 환승정류장('15.12) 개통
- ex-HUB 설치를 통하여 인천을 경유하지 않고 고속도로를 통해 통과하는 공항버스와 시외버스를 활용
 - 인천시내와 영종도 간 대중교통 수단 확대 및 서비스 향상
- 공항버스와 시외버스 노선 분석 및 설치지점 검토를 통하여 후보지점(계양역, 운서역, 영종하늘도시) 및 도입 방안 제시

④ 원스톱 환승시스템 시범도입

교통수단간 이용자의 환승편의를 제공하기 위해 원스톱 환승 시스템 도입

- 인천광역시는 대부분의 버스가 철도역세권 내를 경유 또는 기·종점으로 하여 운행 중에 있으나, 일부 환승역사의 경우 교통수단간 환승거리 및 환승시간이 과다 소요되고 있어 이용자의 환승편의를 제공하기 위한 시설이 필요함
- 2016년 4월 29일부터 운영중인 광교중앙역 환승센터(9,889㎡)는 신수원선 광교중앙역 상부의 버스환승센터를 통해 교통수단간 환승편의를 제공하고 있음
 - 지하 1층에는 버스, 지하2층에는 지하철 대합실, 지하3층에 지하철 등이 연결되어 있음
- 인천 도시철도 1호선 연장선 내 1개 역사를 대상으로 도시철도 통합 원스톱 서비스를 비롯해 지상·지하 간 버스 연계 환승 시스템을 구축을 통해 대중교통 허브 조성

5 버스전용차로 확대 및 폐지

버스전용차로의 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성을 향상시켜 버스의 경쟁력 강화 및 대중교통이용 활성화

- 인천시의 여건 및 상황을 고려한 가로변 버스전용차로 선정 기준을 마련하여 인천광역시내 전체 도로에 대한 가로변 버스전용차로 구간 재설정
 - 기존* 82.67km → 재설정 후** 90.47km(↑ 7.8km)
 - * 경인로 등 11개 구간
 - ** 기존 + 신설(길주로 등 8개 구간) - 폐지(계양대로 3.4km 구간) - BRT전용도 전환 (경인로 등 3개 구간, 23.2km)
- 중앙버스전용차로는 기존 구간에 ‘제3차 대도시권 광역교통 시행계획’ 등 상위계획의 8개 구간을 수용
 - 기존* 24.2km → 확충 후** 194.6km(↑ 170.4km)
 - * 봉오대로 등 3개 구간 , ** 기존 + 신설(경인고속도로 일반화 구간 등 11개 구간)

6 대중교통 전용지구 도입

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

- 도심지역 교통 혼잡을 완화하고, 대중교통과 보행자 중심의 교통정책을 실현하기 위해 대중교통 전용지구를 추진* 중
 - * 대구 중앙로('09), 서울 연세로('14), 부산 동천로('15) 개통
- 인천시 여건을 반영한 대중교통 전용지구 선정기준* 마련
 - * 유동인구, 보도 및 차도폭, 대중교통 이동편의성, 대형 보행유발시설, 우회도로 유무 등에 따른 평가항목 및 평가척도 기준
- 부평로 시장로를 대상으로 대중교통 전용지구 도입
 - 1단계 : 공유도로 조성(신호등 및 차선제거, 보행자와 차량이 도로 공유)
 - 2단계 : 대중교통 전용지구 전환(주민, 주변상인 여론 수렴 후 방향 재수립)

7 버스공영차고지 확충

공영차고지 조성을 통한 시내버스 운송업체의 차고지 부족현상 해소 및 운송업체의 재정부담 경감

- 현재 버스공영차고지는 3개소*가 운영 중이나 준공영제에 참여하고 있는 시내버스 인가대수에 비해 부족**하여 불법주정차 문제 및 공차주행으로 인한 비용손실 발생

* 총 291대(송도(12,438㎡, 72대), 장수(8,865㎡, 101대), 서창(14,382㎡, 118대))

** 준공영제 참여버스 2,072대, 주차면 확보율 14.1%(서울 47.8%, 대구 134.2%)

- 기존 공영차고지 조성계획*을 수용하고 구별 버스 주차 수요분석을 통해 추가 후보지** 선정

* 「제1차 광역교통시행계획(2007~2011)(건설교통부, 2005)」, 「제2차 광역교통시행계획(2012~2016)(국토해양부, 2011)」, 「인천광역시 공영주차장 추진계획(인천광역시, 2016)」의 서북권역(원창동) 공영차고지 조성사업 등 11개 사업

** 연수권(송도동, 390대), 부평권(삼성동, 160대)

8 정기이용권 버스 확대

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

- 정기이용권 버스는 정기이용권을 구매한 승객을 대상으로 출퇴근시간(1일 4회 이하)에만 좌석제로 운행하는 버스로 해외에서는 프리미엄 버스* 형태로 운영

* 프리미엄 버스는 싱가포르에서 운행 중인 정기이용권 버스로 도심 외곽에서 CBD를 연결하는 104개 노선(21개 업체)이 운행 중

- 인천시는 영종과의 접근성 강화를 위해 2017년 5월부터 4개 노선, 8대의 정기이용권버스(e-버스)를 운행* 중임

* 인천시청, 주안역, 부평역, 삼산체육관 ↔ 인천공항, 1일 4회(출근2회, 퇴근 2회)

- 도시지역 대중교통 사각지대 분석을 통해 청라, 송도, 연수, 검단 등을 출발하는 정기 이용권 버스 확대 제시

9 수요대응형 대중교통(DRT) 도입

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

- 기존 버스 체계가 지니고 있는 운영상의 문제점을 보완하기 위하여 시간적 공간적 제약을 완화 할 수 있는 준 대중교통 체계로 수요응답형 여객자동차 운송사업이 시행*되고 있음

* 희망택시(서천군), 마중택시(아산), 행복택시(화성) 등

- 대중교통 기본권 확보가 어렵고 이동수단 확충이 필요한 영종도, 강화군을 대상으로 현재 운행 중인 버스노선 중 이용이 적은 노선들을 검토하여 수요응답형 대중교통 도입방안 제안

10 심야시간 대중교통 수단 도입

지하철, 시내버스 등 도시내 대중교통수단이 운행되지 않는 심야시간 이용자의 이동편의를 제공하기 위한 방안으로 심야시간 대중교통수단 도입

- 심야시간 대중교통이 운행되지 않아 자가용을 이용한 불법 택시영업, 호객 택시 등을 이용해 이동을 하고 있음

- 서울시는 심야콜버스*와 심야버스(올빼미버스)를 도입하여 운영중에 있음

* 콜버스 : 어플리케이션을 통해 비슷한 방향으로 이동하는 승객들이 전세 버스를 임대해서 함께 이동하는 서비스

- 심야시간대 유동인구가 집중되는 곳을 중심으로 심야콜버스 및 심야버스 시범사업을 실시하고, 추후 노선 확대 및 차량 증차 등 추후 사업 확대

11 출퇴근 맞춤형 버스 도입

출퇴근 시간의 교통량이 집중으로 교통난 등의 문제가 발생하고 있는 지역을 대상으로 맞춤형 버스 도입

- 출퇴근 시간의 대중교통 이용량이 집중되는 구간을 대상으로 한 편리하고 신속한 대중교통 편의성 제고가 요구됨
- 서울시는 버스 차내 혼잡도가 극심한 구간을 출근 맞춤형 버스(다람쥐 버스) 시범사업*을 실시하고 있음
 - * 버스 차내 혼잡이 특정시간대와 특정구간에서 극심하게 발생한다는 점에서 착안하여, 짧은 구간을 반복 운행하고 있음
- 출퇴근시간 버스이용자들이 일시적으로 집중되어 차내혼잡도가 높은 구간을 대상으로 서울시 사례를 벤치마킹하여 출퇴근 맞춤형 버스 시범사업을 우선 도입하고, 추후 교통 빅데이터 분석을 통해 노선 확대

12 지간선체계 보완 및 재정립

지간선체계 보완 및 재정립을 통해 버스의 정시성 확보 및 주요 지점간 신속한 이동을 보장

- 지간선 버스간 역할분담이 명확하지 않거나, 초장거리 노선이 운행되고 있어, 지역간 접근성 향상 및 안전한 버스 서비스 제공을 위해 지간선체계의 보완 및 재정립이 필요함
- 간선버스는 철도와 상호보완 관계로 활용하고, 지선버스는 간선버스 및 도시철도와의 연계교통수단으로 기능 강화하여 도시철도와 지간선버스간 교통체계 확립
 - * 버스와 철도 간 노선중복을 고려하여 버스노선 정비
 - * 장거리 노선(운행거리 60km이상 혹은 운행시간 180분 이상)을 대상으로 분할과 단축을 통해 이용객의 안전 강화

13 노선신설 및 조정

광역(급행)버스 신설을 통한 대중교통수단의 공급 확대 및 대중교통 네트워크 최적화를 통한 대중교통의 서비스 수준 향상

- 인천시를 운행 중인 광역 및 광역급행버스 노선은 대부분 서울시 종로와 강남을 종점으로 하고 있어 교통수요가 많은 경기 및 서울 강서지역을 중심으로 한 광역 노선 확대가 필요함
- 효율적인 대중교통체계 정비를 위하여 2016년 7월 시내버스 노선 조정을 시행하였으나 광역버스노선은 대상에서 제외됨
- 서울 강서지역(강서, 구로), 경기 서북부(김포, 고양), 경기 서남부(시흥, 안산)를 대상으로 인천광역시 계양구, 남동구, 부평구, 서구, 연수구 등을 기점으로 하는 광역버스 노선 제안
- 광역버스 노선의 효율적인 운행과 최적화를 위하여 광역버스 노선의 굴곡도 분석을 통해 굴곡도가 평균*보다 높은 노선들에 대한 조정안 제안

14 버스정류장 개선

승강장 설치 및 유지관리를 통해 이용자의 안전성 확보와 이용 편의 제공

- 인천시에서 관리하고 있는 버스정류장은 지붕형(승강장)과 지주형이 산재되어 설치되어 있어 버스 이용객의 편의를 위해 지붕형 정류장으로 개선이 필요하고, 개선 시 이용객의 편의시설 제공과 안전성 확보가 요구됨
- 승강장이 미설치 된 버스정류장을 대상으로 승강장(Shelter) 설치 및 유지관리를 비롯해 태양광 발전 버스정류장 설치, 돌출형 버스정류장 도입, 버스간 환승정류장 건설 및 정비, 스마트 정류장 조성 등을 제안함

15 교통카드 분석시스템 구축

대중교통 이용자의 통행패턴을 분석 결과를 바탕으로 노선 신설·조정, 배차 간격 최적화 등에 활용하기 위한 분석시스템 도입

- 교통카드 빅데이터를 활용사례
 - 서울시는 교통카드 데이터와 KT의 통화량 데이터를 활용하여 심야버스 노선을 신설하였음
 - 대전시는 버스 승하차 인원 분석 등을 바탕으로 특이사항 발생 시를 대비한 교통대책 마련함
- 운송사업자·정산사업자·지자체 등 교통카드데이터와 관련 자료를 주기적으로 수집하기 위한 체계를 구축하고, 수집된 데이터를 공공 및 민간에서 활용할 수 있도록 정보형태를 분석·가공하여, 가공된 정보를 활용할 수 있도록 서비스 체계 구축

16 버스노선평가시스템 도입

대중교통수단의 노선체계 및 운행현황 등을 활용하기 위한 대중교통 노선평가 시스템 도입

- 대중교통수단 노선의 운행현황을 파악하고, 대중교통 정책 수립 및 노선 신설·조정의 근거자료로 활용하기 위한 시내버스 노선평가시스템 구축이 필요
- 대중교통수단의 노선체계 및 운행현황, 수송실적 등을 활용하여 노선체계를 분석할 수 있도록 시스템 도입
 - 미운행 등 위반행위 적발, 재정지원을 위한 근거자료 사용
 - 노선평가 결과를 바탕으로 노선 신설·변경·폐지 및 서비스 개선 등에 활용
 - 노선체계 개선을 위한 대중교통 네트워크 분석, 대중교통 정책수립을 위한 각종 근거자료 사용

17 대중교통 이용자 직접지원 추진

대중교통 이용자 인센티브제 도입을 통한 승용차 통행량 감소 및 대기환경 개선

- 대중교통 이용자 인센티브는 시내버스와 도시철도 등 대중교통 이용 확대를 유도하기 위해 도입된 제도로, 경제적이고 친환경적인 교통수단으로 유도하는 장점을 가지고 있어 대중교통 이용활성화를 실현하기 위해 활용하고 있음
 - * (서울시) 2016.7 ‘대중교통 이용활성화 이벤트(타타타)’ 도입, 서울 및 수도권 대중교통 이용시민 대상 추첨 통해 마일리지 혹은 충전교통카드 제공
 - * (부산시) 2017.1 ‘부산 대중교통 Big Back 인센티브제’ 도입, 부산시 대중교통 이용시민 대상 추첨 통해 충전교통카드 제공
- 대중교통 상시이용자 할인혜택, 첨두시 대중교통 미이용자 대상 인센티브 제공, 대중교통비 캐시백 등을 도입하여 대중교통 이용자에 대한 인센티브 확대

18 대중교통 이용의 날 정례화

승용차 이용감소와 대중교통 이용 활성화를 위하여 대중교통 이용의 날을 지정하여 운영

- 대중교통 이용의 날은 시민들의 대중교통 이용을 유도하기 위해 도입된 제도로, 서울시, 부산시, 대전시, 청주시 등에서 시행중에 있음
- 월 1회 대중교통 이용의 날로 지정하고, 다양한 홍보활동 및 인센티브 제공*을 통해 시민들의 참여 유도
 - * 인센티브 : 영화할인, 교통비 지원 등
- ‘대중교통 이용의 날’ 시행 시 공공기관 주차장을 폐쇄(장애인차량, 긴급차량 제외)하여, 공공부터 대중교통 이용 활성화 실천에 적극참여하도록 독려

19 스마트 버스 도입

스마트기기 서비스 확대를 통한 시내버스 이용자의 편의 제공
및 통신비 절감

- 스마트기기 이용자의 증가에 따라 시내버스 내 스마트 기기 서비스를 확대하고 있음
 - * 무선인터넷 서비스 : 제주도는 2010년 10월부터 시내버스를 대상으로 무선인터넷 설치를 하고 버스 승객들에게 무선인터넷 서비스를 제공하고 있음
 - * 버스 내 USB 충전시설 : 경기도에서 운행 중인 2층 버스는 각 좌석별로 USB포트를 설치해 스마트 기기 충전 서비스를 시행하고 있음
- 국내외 도입된 무선인터넷 및 USB충전 서비스의 사례를 벤치마킹하여 주요 간선버스를 대상으로 시범 사업을 시행 후 추후 사업 확대

20 알뜰교통카드 도입

대중교통을 이용객의 교통비의 부담을 덜어주고, 승용차 사용을 억제하기 위해 대중교통 정기권 제도의 도입

- 대중교통 정기권 버스 도입사례
 - M-pass는 2011년 12월 발행된 외국인 전용 대중교통 정기권으로, 수도권 전철, 서울 지간선간 버스를 1일 최대 20회까지 이용할 수 있음
 - 광역알뜰교통카드는 2018년 시범사업으로 세종시 교통시스템에 도입한 뒤, 2019년까지 제도를 보완하여 주요 대도시를 중심으로 도입할 예정임
- 2019년까지 정부에서 도입예정인 광역알뜰교통카드 도입 사업을 벤치마킹하여, 시내버스 대상 알뜰교통카드 도입

21 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선

운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선을 통한 업체의 경영 개선 및 이용자의 서비스 만족도 향상

- 준공영제에 참여중인 32개 업체를 대상으로 경영평가 및 서비스평가를 실시하여하고 있지만, 운수업체의 서비스 개선 유도를 목적에 맞는 서비스 개선을 위한 평가체계의 수정 및 보완이 필요함
- 정기적인 운수업체 경영 및 서비스 평가를 시행하여 버스업체의 경영상태와 서비스상태를 지속적으로 모니터링하여 이용자에게 양질의 서비스가 제공될 수 있도록 추진하고, 평가결과에 따라 인센티브를 차등 분배 및 불량업체에게 페널티 적용 - 수입금 관리 투명성, 회계서류 미제출, 보조금 과다청구, 음주운전적발, 수범사례 등의 평가지표 항목 추가

22 종사자 안전운전 확대

종사자 안전교육 확대 및 에코드라이브 실시를 통한 대형 교통사고 사전에 방지

- 인천광역시의 교통사고 사망자는 매년 줄고 있는 추세이지만, 사업용 자동차로 인한 사망자는 줄지 않고 있는 실정임
- 시내버스 운전직 종사자의 역량 강화와 위기관리능력 향상시키기 위한 집중교육 및 보수교육의 시간을 확대하며, 교육 후 평가 실시 등을 통해 안전교육 강화가 필요함
- 시내버스 운수종사자를 대상으로 안전교육 확대 및 에코드라이브 교육 실시

23 운전자 근로환경 개선

운전자 근로환경 개선을 통해 대중교통 수단의 안전성 강화

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

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

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

- 근로시간 단축에 대비한 버스운전자 양성 및 확보하고, 버스 DTG를 데이터를 활용하여 운행시간을 분석하여 연속운전시간 및 휴게시간 준수 여부 확인

24 버스DTG 분석시스템 구축

버스 운행기록을 파악하고, 운수종사자의 잘못된 운전습관을 분석하여 운전자 컨설팅·교육 등에 활용하기 위한 시스템 구축

- 교통안전공단에서 운영중인 운행기록분석시스템(eTAS)은 운행기록장치에 저장된 데이터를 통해 운전자의 과속, 급감속 등의 운전습관 파악을 위한 과학적이고 실증적인 운전자 안전을 관리하는 시스템임
 - 운수업체·지자체·운수종사자 등 이용자에게 위험운전행동, 사용 연료량 정보, 배차정보 등을 제공하고 있음
- 버스 DTG 데이터 분석 시스템 구축을 통해 운전자의 운전습관 파악, 주요 사고지점 도출, 실시간 위치현황, 운행시간 분석결과 등의 정보를 행정기관·운수업체·운수사업자에게 제공하여 안전운전을 할 수 있도록 지원

25 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대

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

- 인천광역시, 경기도는 2017년 7월부터 광역버스를 대상으로 첨단운전자보조시스템(ADAS. Advanced Driver Assistance System)*의 설치를 추진하고 있음
 - * 첨단운전자지원시스템은 차량 내의 카메라와 센서를 통해 운전자의 안전 운행과 편의 등을 지원하는 시스템으로, 차로 이탈 경고(LDW, Lane Departure Warning), 전방 충돌 경고(FCW, Forward Collision Warning), 후측방 충돌 경고(BCW, Blind-Spot Collision Warning) 등이 대표적인 시스템임
- 기 설치된 광역버스를 제외한 시내버스를 대상으로 전방충돌 경고장치, 차선이탈 경고장치, 홍체인식시스템 등 첨단운전자보조시스템(ADAS)을 순차적으로 장착

26 차내 비상탈출구 · 안전장치 확충

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

- 버스 교통사고 발생 시 승객의 비상 탈출이 용이하도록 비상해치, 비상망치, 소화기 등을 차량 내 충분히 구비하는 것이 필요함
- 일본의 경우 30인 이상의 버스에는 출입구의 반대 뒤쪽에 비상구를 설치하여 비상시에 탈출을 돕도록 하고 있고, 유럽의 경우 버스가 옆으로 쓰러지는 사고에 대비하여 버스 천장에 비상탈출구를 설치하고 있음
- 버스 교통사고 발생 시 승객이 탈출하기 용이하도록 비상탈출구 설치하고, 비상탈출용 망치, 소화기 등 버스 내부에 충분히 비치

27 재생타이어 사용 제한

버스 차량의 재생타이어 사용을 사전에 제한함으로써 재생타이어로 발생하는 사고를 예방

- 현행 규정상 앞바퀴는 재생타이어 사용이 금지*되어 있지만, 뒷바퀴에 대해서는 재생타이어의 사용이 가능하여 사고발생에 취약한 상황임
- 2013년 서울시는 시내버스 7,530대의 뒷바퀴를 기존 재생타이어에서 정품 타이어로 교체하였고, 정품과 재생품간의 차액을 시비로 보전해 주었음
- 운행중인 시내버스 중 재생타이어를 사용하고 있는 버스의 현황을 파악한 후, 지속적으로 교체
 - 시내버스를 대상으로 재생타이어를 사용하지 못하도록 하고, 매년 재생타이어 사용 실태를 정기적으로 조사하여 관리하도록 조례를 개정

28 운전자 모니터링시스템 설치

운전자의 부주의로 발생하는 버스 사고를 예방하기 위해 운전자의 위험운전 형태를 실시간 모니터링하는 시스템 도입

- 교통안전공단은 2017년 4월부터 버스 졸음운전 경고 장치*를 수도권 광역버스 5대를 대상으로 시범운행 하였으며, 하반기에 추가 시범운행을 거쳐 상용화 여부를 검토할 계획함
 - * 버스 졸음운전 경고장치는 얼굴모니터링장치, 운행정보프로그램, 운전자착용 밴드, 통합제어장치로 구성되며, 통합제어장치가 얼굴모니터링장치와 운전정보프로그램을 통해 운전자의 상태와 차량주행정보를 수집해 위험상황일 경우 운전자착용 밴드에 진동신호를 보내는 원리임
- 교통안전공단에서 추진중인 시범사업을 벤치마킹하여, 시내버스 차량을 대상으로 운전자 모니터링시스템 순차적으로 설치

29 준공영제 개선

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

- 준공영제 시행 이후 재정지원 증가에 따른 부담, 운송실적 및 원가의 투명성 확보 미흡, 시민편의 서비스 자발적 개선 미흡 등의 문제를 가지고 있음
- 현재 시행중인 표준운송원가의 경우 경영 및 서비스 개선을 유도하지 못하고 있으며, 표준운송원가 재정지원을 위한 평가 시스템의 신뢰성 떨어지고 있어 준공영제 개선이 필요함
- 표준운송원가 개선, 회계투명성 확보, 인센티브 및 페널티 확대, 협약 개선, 부정수급 환수 강화를 통해 준공영제 개선

30 요금체계 합리화 및 다양화

요금체계 합리화 및 다양화를 통한 대중교통이용 활성화 및 이용자의 요금부담 최소화

- 이용자들의 요금부담을 경감시키고, 대중교통 운영기관의 경영을 개선하기 위해 대중교통 요금체계의 다양화가 필요함
- 요금체계 합리화 및 다양화 방안
 - 대중교통 운임 조정 시기의 조례화
 - 완전거리비례요금제 도입 및 환승에 따른 손실 최소화를 위한 환승 요금 체계 개선
 - 물가상승률 반영한 원가연동제에 따른 요금조정 도입
 - 첨두시간대 시내버스 이용요금 상향 조정 및 비첨두시간대 시내버스 요금 할인
 - 대중교통 요금 조조할인 적용 확대

31 합리적 · 객관적 재정지원체계 구축

합리적인 재정지원을 통해 안정적인 운수업체의 운영과 대중 교통 서비스 확보

- 준공영제 실시 후 재정지원 추이를 살펴보면, 2010년 415억 원에서 2015년 571억 원으로 연평균 6.59%씩 증가하고 있으며, 2010년 대비 38% 증가한 것으로 파악됨
- 재정지원 보조금의 투명하고 적절한 집행을 위해 분기별로 정산을 추진하고, 수시로 시의 담당직원이 현장을 방문하여 투명한 수입금 관리 및 보조금이 집행되도록 지도점검 강화
 - 시내버스 표준운송원가의 적정성 분석, 디지털 운행기록장치의 효율적 활용 등으로 재정지원 절감을 도모
 - 재정지원에 대한 관리 및 환수에 대한 규정을 만들어 조례로 제정

32 소형버스 확대

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

- 비수익노선의 경우버스의 수요가 적고, 불규칙한 수요로 인해 운송수입금이 운송원가에 미치지 못해 운송업체가 운행을 기피하고 있음
- 운행 상황과 이용 추이에 따라 운영이 편리해 소형버스가 도입*되고 있음
 - * 세종시 : 벽지노선과 지선버스 노선에 16인승 소형 버스 운행 중임
- 시내버스 이용객이 적은 지역의 노선을 대상(비수익노선)으로 소형 시내버스를 도입하고, 버스 운행적자 해결을 위해 주말과 공휴일 단축운행을 시행

33 수도권 광역교통청 설치

광역교통행정기구의 설치하여 수도권의 광역교통의 효율화 및 도심지역의 혼잡한 교통문제 해결

- 수도권 광역교통 문제에 대한 조정권한과 집행력을 가진 전담조직 설치가 필요함
- 수도권 광역교통청 추진 현황
 - ‘16년 하반기 광역교통청 설립 법안 2건 발의하였으나 현재 국회 계류 중임
 - 대도시권광역교통특별법 개정을 통한 광역교통청 설립 추진(’ 17.11. ~ 12.)
 - 광역교통청 설립 법안(정부조직법개정안, 정병국 의원) 추진(’ 17.12. ~)
- 정부의 추진 현황에 맞도록 관련 사업 지원
 - * 소관업무 : 광역교통기본계획 및 개선대책 체계 수립, 광역버스 노선 조정, M-버스 인·면허 관리, BRT 건설, 통합 환승센터 구축 등

2-2 안전하고 편리한 고품격 택시서비스 구현

① 자율감차를 통한 공급과잉 해소

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

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

| 구분 | 면허대수(대) | 구성비(%) | 감차대수(대) | 대당보상비(백만원/대) | 감차보상비(백만원) |
|------|---------|--------|---------|--------------|------------|
| 일반택시 | 5,305 | 37 | 1,050 | 45 | 47,250 |
| 개인택시 | 8,881 | 63 | 1,788 | 65 | 116,155 |
| 합계 | 14,186 | 100.0 | 2,838 | - | 163,405 |

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

② 택시 (복합)승차대 확충

다중이용시설 주변의 휴식과 승강장기능을 갖춘 복합승차대 설치 등 서비스 개선

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

③ 택시 쉼터 확충

다중이용시설 주변의 휴식과 승강장기능을 갖춘 복합승차대 설치 등 서비스 개선

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

④ 공공형(복지) 택시 시범 운영

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

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

⑤ 업무용 택시 도입 및 활성화

관용차량의 수량 한정 등 신속한 업무지원을 위한 업무용 택시제도 도입

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

6 택시 환승할인제 도입

대중교통 → 택시 환승 할인으로 택시 서비스 고급화

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

7 침묵택시(무언접객서비스) 도입

침묵택시(무언접객서비스) 운영을 통한 편안한 택시 서비스 제공

- 스마트폰 등 콜 기능 서비스 항목에 침묵택시 서비스 추가를 검토하여 시범운영을 통한 중·장기 서비스 확대 추진

8 안심귀가 서비스 확대

승객 안전 및 범죄예방을 위한 안심귀가 서비스 확대 도입

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

9 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응

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

- 카카오택시 연계를 통한 앱 보완(스마트결제) 및 통합 앱 개발 검토
- 택시 합승관련 법 개정 건의 등 앱 개발을 통한 택시 셰어링 도입 검토
- 우버(Uber) 규제 및 대응 방안 마련 검토

10 택시 내 안전시설물 확충

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

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

11 운수종사자 자격관리 강화

운수종사자 자질 향상 및 서비스 개선을 위한 운수종사자 자격관리 강화

- 신규 택시운전자격 취득강화
 - 형 집행 후 2년 → 성범죄 시 형 집행 후 20년 등 건의
- 기존 택시운전자격 취득자 집중관리
 - 범죄경력 조회 주기적 실시, 부적격 운수종사자 퇴출
- 지도원증 발급을 통한 운송질서 위법행위 자율지도 및 계도
- 처벌기준 강화 및 면허발급기준 강화 법 개정 건의
 - 현행 과태료 부과에서 나아가 1회 적발시 자격정지 10일, 서비스교육 10시간, 2회 적발시 퇴출 등 처벌기준 강화
 - * 승차거부 1회 적발 : 국내 - 과태료 20만원, 일본 - 30일 영업정지
- 시민불편행위 예방, 계도를 위한 포상금 제도 확대
 - 지급기준에 따른 분기별 대상자 포상금 지급
 - 불법영업 신고절차 간소화(미추홀콜센터 활용)

12 안전 · 친절교육 확대

양질의 운수종사자를 양성을 위한 운수종사자 교육프로그램 다양화 및 교육 강화

- 승차거부 등 불법행위자 강화교육 실시*
 - * 위반횟수와 관계없이 4시간 → 1회 16시간, 2회 24시간, 3회 40시간
 - 행정처분 1개월 내 미 이수시 승무금지 및 2배수 교육실시
 - 교육의무 위반 시 과징금 120만원 또는 사업일부정지
- 교육 실효성제고를 위한 프로그램 다양화 추진
 - 고객응대 기본자세 시범·실습, 성희롱예방, 인성교육 추가
 - 안전체험교육 확대 및 운전습관 개선교육 추진
- 운전자 보수교육 강화(서면교육 → 현장교육 / 연 1회)
- 택시 운수종사자 소통·공감을 위한 시장 특강 추진(연 3회)

13 고령운전자 안전대책 마련 시행

고령운전자 자격유지검사 의무화에 따른 안전대책 강화

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

< 고령 운수종사자 자격유지검사 항목 >

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

- 고령운전자 증가 추세로 고령운전자 대상 찾아가는 교통 교육 추진 검토

14 운전자 승무복장 착용 검토

택시 이미지 향상 및 서비스 질 개선을 위한 택시운전자 유니폼 착용

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

15 자율주행 택시 도입 검토

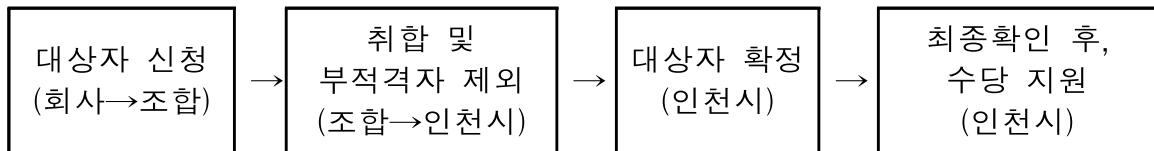
자율주행 차량의 보급이 보편화됨에 따라 자율주행 택시의 도입을 위한 준비 필요

- 중·장기 자율주행 기반 도로 인프라 구축과 연계하여 자율주행 택시 도입 검토 추진

16 운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도

운수종사자 처우개선 및 근로여건 개선을 통한 택시 서비스 개선 유도

- 표준 근무강령 제정(근로시간 정립, 유계결근 기준 완화, 연차사용기준 등 개선)
 - 안전운행을 위해 1인1차 등 장시간 근로 금지, 근로기준법 특례조항에서 삭제 또는 개정 중앙정부에 건의
- 운수종사자 보수체계 개선을 위한 근로유지수당 지원
 - 지원근거 확보(조례개정) 후 방침마련(2018), 시범사업(2019) 후 지속



17 표준임금체계 도입 검토

표준임금체계 도입으로 운수종사자의 장시간 고노동 근무형태 개선

- 택시보수체계 개선 전당조직 설치를 통한 표준임금체계 도입 검토

< 인천광역시 택시 운수종사자 보수체계 개선방안 >

| 구분 | 추진과정 | 기반시설 | 임금체계 |
|------|----------------------|---|------------------------------|
| 단기 | 노·사간 협의 | · 디지털 운행기록장치 설치완료(2013) | · 가감누진형 월급제 · 성과급제 |
| 중·장기 | 택시보수체계 개선 전당조직 설치 | · 택시관리시스템 구축 · 운송원가운송수입금 등 상시점검 · 제도적 지원시스템 구축 검토 | · 운전자 보수체계 개선 - 표준임금체계 도입 |

자료 : 인천광역시(2014.8.), 「제3차(2015~2019년) 인천광역시 택시총량제 산정」

18 복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련

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

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

19 택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원

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

- 운수종사자 처우개선 보조금 지원 기준에 따른 지속적인 지원 운영

< 택시 운수종사자 처우개선 보조금 지원 방안 >

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

자료 : 인천광역시(2017.8.), 「택시발전 종합계획」

20 요금체계 현실화

택시요금 조정 검토 용역을 통한 합리적인 요금체계 확립

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

21 요금체계 보완방안 검토 추진

택시요금 체계 개편을 통한 합리적인 요금체계 확립

- 할증시간 확대 및 시간대별 할증률 차등 부과

| 구 분 | 현 행 | 개 선 | | |
|------|----------------|-----------|-----------|-----------|
| 할증시간 | 24시 ~ 04시(4시간) | 22시 ~ 24시 | 24시 ~ 04시 | 04시 ~ 05시 |
| 할증률 | 20% | 20% | 30% | 20% |

- 인천공항 등 택시수요 다발지 통행에 대한 정액요금제 도입
 - 택시통행자의 특성(거리 20km, 시간 40분, 요금 2만원 이하) 고려, 향후 국토교통부 및 지자체 협의
- 여행지 등에서의 대기시간에 대한 대기시간 요금제 도입
 - 중도하차 및 다중목적지 경유시 택시 대기에 대한 요금기준 마련 (6,800원/시간)
- 4인 탑승 시 할증제 도입
 - 택시 승객의 60%정도 5km이내 통행을 감안하여, 4인 탑승시 간선버스 1인당 요금수준(1,250원) 추가 징수방안 제안

22 경영 및 서비스 평가 강화

택시회사 간 선의의 경쟁을 유도하기 위하여 **택시회사 평가**를 통해 **택시사업자의 자발적인 서비스 개선노력 유도**

- 택시업체 경영 및 서비스평가 기본계획 수립(2018.3)
- 용역 실무심사 및 예산 반영에 따른 사업 추진
 - 안전성, 친환경성, 운행정보 모니터링 부분 배점 확대
 - 2018년부터 격년(2년)마다 주기적으로 시행 및 보완

< 인천광역시 택시 운송업체 경영 및 서비스 평가 강화 방안 >

| 항목 | 서울시 | 인천시 | 평가내용 |
|-----------|---|---|--|
| 경영 평가 | - 경영평가(800점) · 종사자 처우개선(500점) · 민원, 행정처분 건수(250점) · 사고율(50점) | - 경영평가(750점) · 종사자 처우개선(500점) · 민원, 행정처분 건수(150점) · 사고율(100점) | - 운전자 관리 실태, 보유 자동차의 차령 - 교통사고 예방노력, 재무건전성 - 경영관련 법규준수실태 등 |
| 서비스 평가 | - 서비스 모니터링 평가(200점) · 기사서비스 친절도(100점) · 차량 및 운행상태(60점) · 카드요금결제(40점) | - 서비스 모니터링 평가(250점) · 기사서비스 친절도(100점) · 차량 및 운행상태(100점) · 카드요금결제(50점) | - 운전자 친절도 - 교통사고율, 자동차 안전성 및 청결도 - 여객서비스관련 법규 준수실태 등 |

23 우수회사 인증마크제 도입

택시회사 인증마크제 도입을 통해 **택시사업자의 자발적인 서비스 개선을 유도**

- 택시업체 경영 및 서비스평가 기본계획 수립에 따른 제도 도입 추진
 - 평가결과에 따라 우수택시회사의 택시에 인증마크를 부착하여 이용자에게는 택시 선택정보를 제공하고, 택시회사에게는 수입증대를 통한 경영개선의 선순환구조 마련
- * 인천시 60개 택시업체 중 AAA 등급 5%(3개사), AA 등급 15%(9개사), A 등급 20%(12개사)
- * 상위 3개사(5%)에 대해서는 업체당 80백만원, 차상위 9개사(15%)에 대해서는 업체당 25백만 원씩 총 465백만원의 인센티브 지급 및 카드관련 보조금 차등지급

< 택시회사 평가 방안 >

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

24 택시운행정보시스템 구축 운영

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

- 국토교통부에서 교통안전공단에 위탁하여 전국통합시스템 구축을 추진하고 있음*
- * 전국 택시 운행관리 시스템의 단계별 구축 계획
- 1단계로 법인택시 5,385대에 대한 택시운행정보시스템(TIMs)을 2017년 말까지 구축
- 2018년 2단계로 개인택시 8,998대에 대하여 택시운행정보시스템(TIMs) 구축을 추진

25 전기택시 도입

연료비절감 및 대기 질 개선을 위한 친환경 전기택시 도입

- 인천광역시 택시회사 평가와 연계하여 시범 사업 대상 법인회사를 선정하고, 보조금 지급에 따른 시범사업을 추진
 - 2019년 전기택시 100대 시범사업 후 총 5,300대 도입
 - 개인택시 3,200대(단기 416대, 중기 924대, 장기 1,860대)
 - 법인택시 2,100대(단기 282대, 중기 598대, 장기 1,220대)

26 택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축

택시산업 육성·지원 방안 마련 등 대시민 택시서비스 향상을 위한 인천형 택시발전 모델 구축

- 노, 사, 정 협력프로그램 확대 지원
 - 선정기준 마련 : 노·사 참여자 법인택시조합에서 자체 선정 선발
 - 노조 2인, 조합 2인, 전문가 2인, 시 공무원 2인 등 실무협의체 분기별 개최
 - 선진 외국 택시제도 벤치마킹 견학장소 확대
 - * 아시아권(중국, 일본) → 택시 선진국(유럽, 미주 등)
- 택시운송사업발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축
용역 병행

목표3

지속가능한 교통체계 구축

- 저탄소 교통도시 실현, 쾌적한 교통환경 조성, 안전한 보행 환경 조성, 녹색건강도시 건설을 위한 과제를 추진하여 지속 가능한 교통체계 구축을 도모함

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|---|---|------------------|
| 3-1. 편안하게 숨 실 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | <ul style="list-style-type: none"> ●전기자동차 보급 확대 ●수소자동차 도입 ●친환경차 충전 인프라 확충 (전봇대 거치형 충전기 도입) ●LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진 ●전기버스 시범 도입 및 확대 ●전기택시 시범 도입 ●카셰어링 친환경성 강화 ●경유버스의 CNG하이브리드 전환 ●수소버스 시범 도입 ●특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화 ●공회전 제한장치 부착 확대 ●소형화물차 친환경차 전환 ●도로 분진흡입청소차 추가 도입 ●경유차 배출가스 단속 강화 ●미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진 ●고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제) ●공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대 ●자동차 친환경등급제 도입 ●에코 드라이빙 교육 확대 ●친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대 ●에코 드라이브 존 추가 설치 ●광역철도 확충 ●도시철도 및 신교통 확충 ●복합환승센터 구축 ●고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축 ●버스전용차로 확대 및 폐지 ●노선신설 및 조정 ●승용차 마일리지제 도입 ●승용차 요일제 확대 ●카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화 ●자전거 도로망 구축 ●자전거 통행로·횡단로 정비 ●대중교통 연계 강화 ●보관시설 및 편의시설 확충 ●공유자전거 도입 ●공공자전거 도입 | 지속가능한 교통체계 구축 |

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|---------------------------------------|---|---------------|
| 3-2. 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성 | <ul style="list-style-type: none"> • 승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경 • 승용차 요일제 확대 • 기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축 • 대규모 교통유발시설 관리 강화 • 카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화 • 차 없는 구역 도입 • 특화차로 운영 • 모빌리티 매니지먼트 시행 • 공공기관 중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제) • 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입 • 민간기업 근무유형 다양화 확산 유도 • 교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향) 및 홍보 강화 • 교통혼잡 특별관리구역 도입 | |
| 3-3. 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성 | <ul style="list-style-type: none"> • 보행자길 정비사업 • 보행환경 개선사업 • 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업) • 보도공간 정비 • 횡단보도 확대 • 지하도 및 보행육교 정비 • 도로점용허가구간 시설 정비 • 보행중심 공유도로 시범 추진 • 도심 둘레길, 강화나들길 확충 • 보행자 작동 신호기 확대 • 워킹마일리지 도입 • 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리) • 보행중 스마트폰 안전대책 시행 • 불법 없는 보행공간 조성 • 교육 및 캠페인, 홍보 지속 • 보행 조례 제정 • 보도 및 보행공간 설치, 정비기준 마련, 갱신 • 보행교통 실태조사 지속 • 보행관련 기준 마련 연구 | 지속가능한 교통체계 구축 |

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|-----------------------------------|---|------------------|
| 3-4. 자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설 | <ul style="list-style-type: none"> ● 생활권역별 자전거 도로망 구축 ● 자전거 통행로, 횡단로 정비 ● 자전거 우선도로 도입 ● 대중교통 연계 강화 ● 보관시설 및 편의시설 확충 ● 안내체계·안내시설 정비 ● 공유자전거(민관협업) 도입 ● 공공자전거 도입 ● 공공기관 업무용 자전거 도입 ● 통합 홈페이지 구축 및 앱 개발 ● 안전교육, 캠페인, 홍보지속 ● 자전거 도난 및 방지 대책 추진 ● 자전거 보험가입 확대 ● 자전거 친화 학교, 기업 조성 ● 공유자전거 관리기준 마련 ● 자전거등록제 도입 ● 자전거 이용실태 조사 지속 | 지속가능한 교통체계 구축 |

3-1 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통 도시 실현

① 전기자동차 보급 확대

전기자동차 이용 활성화를 위한 조례 제정과 전기자동차 보급계획 및 전기충전소 추가 설치

- 국내외 기후 변화 및 자동차 배출가스 억제 등 자동차 부분에서의 환경규제 강화에 대응하기 위한 전기자동차 보급 확대 필요
- 인천시의 전기자동차 보급 확대를 위해 인천시 친환경자동차 보급 촉진 및 이용 활성화를 위한 조례(안) 제정 제시
- 국가 친환경자동차 보급정책과 부합될 수 있도록 전기자동차* 보급 확대 및 전기 충전기 추가 설치**

* 전기자동차 89,870대 보급 확대

** 전기충전소 45,405기 충전기 확보

② 수소자동차 도입

수소자동차 보급 활성화를 위해 수소자동차 보급계획 및 수소충전소 설치

- 미세먼지 문제에는 교통 분야가 기여하는 부분이 가장 크므로 대기환경 개선을 위해 친환경 자동차인 수소자동차 도입이 필요함
- 친환경 자동차의 활성화를 위해 수소자동차 도입* 및 수소충전소 설치**

* 수소자동차 5,390대 도입

** 수소자동차 36개소 충전소 확보

③ 친환경차 충전 인프라 확충(전봇대 거치형 충전기 도입)

친환경자동차인 전기자동차 보급이 확대됨에 따라 구도심이나 주택가 등의 충전시설확충

- 친환경자동차인 전기자동차 보급이 확대됨에 따라 충전인프라의 확충도 늘어나는 추세
- 신규개발지역과 주요거점의 충전인프라 제공뿐만 아니라 구도심이나 주택가 등의 충전시설확충으로 쉽고 편리하게 이용할 수 있는 충전시설의 제공이 필요
- 기존 전봇대를 활용하여 개발한 ‘배전 전주 일체형 전기차 충전기’의 김해시 시범 운영 모니터링 후 인천시의 전봇대 중 주차공간이 확보되는 지점에 적극 도입

④ LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진

LPG, CNG 개질을 통해 수소 물량 확보 및 기존 LPG, CNG 충전소를 활용하여 보다 쉽게 수소충전소 기변 확대 가능

- 수소 생산의 경우 석유화학단지에서 생산되는 ‘부생수소’가 주로 활용되고 있지만 부생수소의 경우 생산·공급에 한계가 많고 새로운 수소충전소 설치시 막대한 비용이 추가되므로 기존 LPG, CNG 충전소를 활용하여 보다 쉽게 수소충전소 기변 확대 가능
- 인천광역시 관내 LPG, CNG 충전소 중 수소충전소 설치가 가능한 충전소를 선발 후 건설 비용 및 세금 지원 등을 통해 수소충전소 저변 활성화

⑤ 전기버스 시범 도입 및 확대

전기버스는 질소산화물 등 유해 배기가스가 전혀 없어 대기 질 개선에 도움이 되며, 전기버스를 도입함으로써 친환경 도시의 이미지 제고 가능

- 시내버스는 혼잡구간 주행 및 공회전 상태 대기가 많기 때문에, 도심지역에서 최적의 연비개선 효과를 보이는 전기버스차의 특성과 가장 잘 맞으며, 또한 소음이 없기 때문에 주행 및 정지시에 정숙한 상태를 유지하여, 도심 도로변 환경을 쾌적하게 유지하는데 기여
- 전기버스의 경우 2011년 서울특별시 남산 순환버스 도입(9대)을 시작으로 2016년 제주특별자치도 23대 도입 등으로 현재(2017년 기준) 총 등록대수는 128대이며, 점차 지자체별로 도입이 늘어가는 추세임
- 2018년 전기버스 10대 우선 도입 후 매년 확대 도입*
 - * 전기버스 850대 도입

⑥ 전기택시 시범 도입

전기택시는 일반 시민들이 탑승을 하면서 쉽게 체험할 수 있는 장점 있으므로 향후, 전기자동차 대중화에 기여

- 초기 전기자동차 시장 수요 확보와 충전인프라의 효과적인 보급을 위해 공공차량 및 상업용 차량이 1차 수요로 검토중으로 장기적인 관점에서 전기자동차 보급 확대에 기여
- 2019년 전기택시 100대 우선 도입 후 저변 확대를 위해 추가 도입
 - * 총 5,300대 도입(개인택시 총 3,200대 법인택시 총 2,100대)

7 카셰어링 친환경성 강화

환경친화적인 자동차인 전기 및 수소자동차 사용에 대한 불안감 해소와 친환경자동차의 보급을 활성화시키는 인식 전환의 기회를 제공

- 카셰어링은 자동차를 빌려 쓰는 방법 중의 하나로서 친환경자동차의 카셰어링 활성화는 승용차 이용 증가의 억제 및 이동의 편리성 제고와 대중교통 활성화 등의 기여와 더불어 대기오염물질인 자동차배출가스의 감축효과가 증대 될 것으로 예상됨
- 카셰어링 회사와 업무 협약을 통해 인천시 카셰어링 거점 추가 확보 및 운영차량을 친환경자동차로 확대함에 따라 인천공항, 인천항 등의 주요거점과 공영주차장에 단계별로 도입

* 2021년 까지 100대 도입 후 제1종 저공해차로 100% 전환 유도

8 경유버스의 CNG하이브리드 전환

인천시를 운행하는 시내버스 중 차량만기를 고려하여 경유버스를 CNG하이브리드 버스로 전환

- 도시내 대기환경을 개선하고자 대기오염물질- 배출량이 적은 천연가스자동차의 지속적인 보급이 확대되는 추세
- 대기오염 예방과 개선을 위한 대중교통수단으로서 운행중인 시내버스의 경유차량을 CNG하이브리드버스로 도입 확대
- 시내버스 중 17년에 전환된 13대를 제외한 경유버스 245대 중 차량만기로 인한 대·폐차 및 신규 구입자를 대상으로 CNG하이브리드 버스로 전환 계획 수립
- 공영차고지 조성사업 11개소 대상으로 CNG 충전소 확충

9 수소버스 시범 도입

전기충전을 위해 화석연료 소모가 필요한 전기버스보다 무공해 에너지인 수소버스를 도입

- 전기충전을 위해 화석연료 소모가 필요한 전기버스보다 무공해 에너지인 수소버스를 도입하는 게 환경적으로 효과가 더 크며, 기존 CNG 충전시설을 함께 사용할 수 있어 수소충전소 인프라 확대에도 유리할 것으로 전망됨
- 수소버스(3세대 기준)의 경우 2018년 평창 동계올림픽에서 시범 운영하였으며, 2018년 하반기부터 서울특별시 및 울산광역시에서 노선버스에 1대 운영할 계획임
- 수소버스 도입의 경우 우선 시범적으로 공용차량 2대 운영 후, 장래 수소버스 인프라 여건에 따라 확대 도입 필요

10 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화

『수도권 대기환경개선에 관한 특별법』에 의거 대기환경 개선을 위하여 특정경유자동차, 노후건설기계 등을 대상으로 저공해조치 및 조기폐차 권고

- 자동차 대수의 증가로 대기오염물질 배출량 증가에 따른 대기오염 악화는 환경적, 경제적, 사회적, 인체건강상 등의 피해 심화
- 대기오염의 주요 원인은 운행경유차 배출가스에서 기인하며, 배출오염물질인 미세먼지 농도가 증가할수록 폐암, 심혈관, 뇌혈관 질환 등의 발생률 및 사망률이 증가
- 노후경유자동차* 저공해조치에 따른 배출가스 저감장치 부착과 조기폐차 등에 소요되는 비용의 보조금을 지원하는 배출가스 저감사업 계속 추진

* 2005년 이전 배출허용기준이 적용되어 제작된 경유자동차

11 공회전 제한장치 부착 확대

차량정차시 자동으로 엔진전원을 차단하기 위한 자동차 공회전 제한장치 보급

- 차량의 신호대기, 정체, 화물자동차의 물품 상·하차시 엔진의 공회전으로 인해 발생하는 대기오염물질 배출량 저감 필요
- 공회전 제한장치의 보조금 지원대상인 시내버스, 택시, 택배용 화물자동차의 보급 계획 수립 및 「인천광역시 자동차 공회전 제한에 관한 조례」에 의거하여 공회전 제한지역의 단속강화

12 소형화물차 친환경차 전환

소형 경유 화물차를 전기 화물차로 전환하여 대기오염 물질 감축 효과 발생

- 생활형 차량으로 주택가를 누비며 주민들의 건강에 직접적 영향을 주는 소형 경유자동차의 경우 저속 주행이나 정차 후 공회전이 잦아 연료가 불완전 연소되면서 미세먼지 및 질소산화물을 다량 배출하여 주거 지역 미세먼지 농도에 직접 영향을 미쳐 고속도로를 주로 운행하는 대형화물차 등 산업형 차량보다 인체에 미치는 위해성이 높으며, 노약자 등 미세먼지 민감계층 호흡기에 직접적인 악영향을 미치므로 소형화물차 친환경차 전환 계획 수립

* 소형화물차를 전기화물차로 총 8,400대 전환 목표 수립

13 도로 분진흡입청소차 추가 도입

도로의 미세먼지저감과 도로청결 유지를 위한 정기적인 도로 분진청소 강화

- 비산먼지는 차량이 도로를 운행하면서 발생하는 먼지나 나대지 및 건설활동으로 인하여 대기 중 비산하는 먼지로 인천시의 도로비산먼지의 농도가 수도권에서 가장 높게 나타남
- 공단과 항만지역 화물차량의 통행이 많기 때문인 것으로 파악되며, 이에 따른 도로비산먼지의 저감대책이 필요
- 분진흡입청소차 추가도입*으로 주요관리도로 및 도로위계에 따라 미세먼지저감과 도로청결 유지를 위한 정기적인 도로 분진청소 시행

* 총 75대의 분진흡입청소차 단계적 추가 도입

14 경유차 배출가스 단속 강화

차량통행이 많은 지점과 화물차량 유출입이 잦은 지점에 운행경유차의 배출가스 지도 및 점검 실시

- 노후경유차의 배출가스로 인한 저공해조치 의무화명령(매연저감장치 부착, LPG엔진개조, 조기폐차)에도 불구하고, 의무 미이행에 대해 지속적인 행정적 관리제도가 필요
- 노후경유자동차 저공해조치의 지속적인 사후관리를 위해 차량통행이 많은 지점과 인천공항, 인천항 등의 화물차량 유출입이 잦은 지점에 운행경유차 배출가스 상설단속반*의 수시 점검으로 운행경유차의 배출가스 지도 및 점검 실시

* 운행경유차 배출가스 상설단속반 단기년도내 35명 추가 모집

15 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진

매년 증가하는 미세먼지로 인해 삶의 질이 떨어지므로 미세먼지 저감을 위해 **미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진**

- 대기오염 완화 및 대기질 개선을 위해 대기오염도가 높고 미세먼지배출이 집중되는 10개 지역을 매년 모니터링 후 효과 분석을 통해 집중배출 특별관리지역으로 지정하여 교통수요관리 조치와 더불어 친환경자동차에 대한 통행우선권, 주차장 우선권 등을 부여하는 개선프로그램 시행

16 고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제)

고농도 미세먼지(PM-2.5) 발생시 비상저감조치 시행의 일환으로 수도권 행정·공공기관 차량과 사업장에 2부제 시행

- 일시적으로 운영하는 차량 2부제 보다 지속적인 2부제 시행을 통해 도심 대기오염 저감 및 승용차 통행 억제가 필요하며, 2부제 도입에 따른 대중교통 지원 정책도 동시에 수립
- 승용차 통행밀도가 높은 구·군부터 순차적으로 시행하여 인천시 전역으로 확대

17 공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대

노후경유차의 운행제한과 저공해조치 의무화명령 미이행에 대한 관리강화를 위한 공해차량제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대

- 노후경유자동차 배출가스로 인한 저공해조치 의무화명령에도 불구하고 이행하지 않은 차량에 대한 관리·단속을 위한 공해차량 운행제한지역 제도 도입 필요
- 서울, 인천, 경기도, 환경부는 미세먼지 및 질소산화물 오염물질의 주요 배출요인인 노후 경유자동차를 대상으로 대기질 개선과 미세먼지 감축을 위해 “노후 경유차 운행제한제도*”에 대한 시행협약을 체결
- 수도권 대기질 개선과 미세먼지 감축을 위한 노후 경유차 운행제한제도 시행으로 인천시의 주요가로망 진출입 지점**에 저공해 미조치 차량 단속카메라 설치
 - * 서울시, 인천시, 경기도, 환경부의 시행협약 체결(2016.08)로 인천·경기는 2018년부터 시행
 - ** 인천시 외곽의 주요가로망 진출입 지점 18개소 선정

18 자동차 친환경등급제 도입

미세먼지를 줄이기 위해 자동차를 배출가스 기준에 따라 등급을 매겨 친환경차량에 인센티브를 주고 오염물질을 많이 배출하는 차량은 운행을 제한하는 제도

- 자동차 배출가스 기준에 따라 등급을 매겨 친환경 차량에 주차요금 할인 등 인센티브 제공 정책 등을 단기목표년도에 우선 시행하며, 차량 운행 제한은 장래 여건을 고려하여 단계별 검토

19 에코 드라이빙 교육 확대

친환경성, 경제성, 안전성, 에너지 절약 등을 지향하도록 운전 방법, 습관 또는 행태 등을 개선하는 **에코 드라이빙 교육 확대**

- 급발진, 급정지, 급가속 등을 지양하여 에너지 절약을 지향하는 친환경 경제운전 보급 활성화가 연료소비와 온실가스 배출 등의 감축을 위한 현실적인 대안으로 부각
- 운전습관 및 방법의 개선을 통한 경제운전 실천으로 온실가스의 저감효과와 더불어 교통사고의 감소효과 발생
- 운수업체(버스*, 택시**, 화물차**) 운전자를 대상으로 친환경 경제운전(Eco-Driving) 교육 시행 방안 제시

* 시내버스 및 시외버스 운수업체 대상으로 「대중교통운영자에 대한 경영 및 서비스 평가」의 평가항목으로 도입

** 택시 및 화물차 운전자를 대상으로 예산확보 후 단계적으로 시행하며, 장기적으로 상업용 자동차(버스, 택시, 화물차 등) 면허 취득시 친환경 경제 운전 교육 의무화 시행

20 친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대

차량운행시 계획적이며 지속적인 친환경 운전을 실시할 수 있는 **친환경운전 안내장치 도입 및 보급 확대**

- 자동차 운행시 순리대로 운전하여 배출오염물질인 이산화탄소 발생을 줄이는 친환경운전방법으로 경제속도 준수, 급출발, 급가속, 급감속 방지를 통해 온실가스 배출량 감소와 차량연비 향상효과 발생
- 공공기관의 관용차량을 우선으로 보급되도록 하며, 친환경 운전 안내장치의 보조금 지원대상인 운수사업자, 기관, 자동차 소유자(개인택시)의 부착에 따라 세금감면 등의 인센티브 제공을 통한 보급 확대와 지속적인 사후관리

21 에코 드라이브 존 추가 설치

자동차 운행시 관성에 의해 주행할 수 있는 도로구간에 에코 드라이브 존 추가 설치

- 국가 온실가스 감축목표 달성을 위한 철도시설확충 및 친환경 자동차 보급 등의 대규모 투자에 비해 현실적인 대안으로 부각되는 에코드라이브와 함께 실천되는 경제운전 방안
- 자동차 주행 중 일정속도 이상에서 가속페달을 밟지 않아도 관성에 의해 연료소모 없이 주행할 수 있는 경제운전구역인 Eco Drive Zone 선정기준(안)* 제시 및 Eco Drive Zone** 추가 설치

* 자동차의 관성 주행만으로 주행 가능한 구간에 대한 기준 제시

** 경명대로(L=1.0km)와 원적로(L=0.6km)의 내리막구간 추가 선정

22 광역철도 확충

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

주 : 자세한 사항은 '목표1 인천중심 교통망 구축' 참고

23 도시철도 및 신교통 확충

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

주 : 자세한 사항은 '목표1 인천중심 교통망 구축' 참고

24 복합환승센터 구축

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

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

25 고속도로 대중교통 환승서비스(ex-HUB) 구축

인천광역시 내부를 경유하지 않는 공항버스와 시외버스 노선을 활용하여 광역 및 인천공항으로의 통행 수단 확대

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

26 버스전용차로 확대 및 폐지

버스전용차로의 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성을 향상시켜 버스의 경쟁력 강화 및 대중교통이용 활성화

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

27 노선신설 및 조정

광역(급행)버스 신설을 통한 대중교통수단의 공급 확대 및 대중교통 네트워크 최적화를 통한 대중교통의 서비스 수준 향상

주 : 자세한 사항은 '목표2 대중교통중심 교통체계 구축' 참고

28 승용차 마일리지제 도입

승용차 마일리지제 도입으로 승용차 통행량, 혼잡비용, 온실가스 감축 및 통행속도 개선

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

29 승용차 요일제 확대

승용차 요일제 확대로 도심교통 혼잡 완화, 유류비 절감, 대중교통이용 활성화 등 사회·경제적 효용 증대

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

30 카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화

승용차 공동이용으로 승용차 보유 감소, 에너지 절약, 온실가스 저감으로 교통혼잡 완화, 도심 주차여건 개선

주 : 자세한 사항은 '목표3 지속가능한 교통체계 구축' 참고

[31] 자전거 도로망 구축

생활밀착형 자전거 계획으로 인한 자전거 수단분담률 증가 및 추후 추가적인 인천시내 다른 군·구에도 생활밀착형 자전거도로망 구축

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

[32] 자전거 통행로·횡단로 정비

자전거이용활성화를 위해 설계기준에 부합하는 유형별 자전거도로로 계획하여 유효보도폭이 협소하거나 안전성 저해 구간 및 상충지점 정비

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

[33] 대중교통 연계 강화

자전거를 이용하여 타 교통수단과 환승 및 연계함으로써 통행목적을 달성할 수 있는 시설과 운영체계 수립

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

[34] 보관시설 및 편의시설 확충

자전거이용자의 편의 제공을 위해 학교, 공원, 터미널, 지하철역, 백화점, 체육관, 시장, 상가, 공공장소, 관공서, 학교, 공장 등의 지역에 자전거 보관시설 및 편의시설 설치

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

[35] 공유자전거 도입

공공자전거의 경우 통행의 출발과 도착이 스테이션을 중심으로 이뤄져 지역 내 스테이션의 개수가 적으면 스테이션으로 접근하는 접근성에 한계가 발생하므로, 스테이션 없는 민영 공유자전거 도입

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

[36] 공공자전거 도입

자동차를 대체하기 위한 단거리 교통수단으로서 공공자전거 및 공유자전거 도입

주 : 자세한 사항은 ‘목표3 지속가능한 교통체계 구축’ 참고

3-2 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성

① 승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경

승용차 마일리지제로 승용차 통행량, 혼잡비용, 온실가스 감축 및 통행속도 개선과 더불어 주행거리에 기반한 자동차세 부과

- 자동차 주행거리 감축을 통해 미세먼지와 온실가스를 줄여 대기질 개선, 통행속도 향상 등 편익 절감 효과
- 배기량을 기반으로 부과되는 현행 자동차세 기준을 승용차 마일리지제와 연동하는 방안 검토 필요
- 승용차 마일리지제 및 자기진단장치(OBD) 지원 조례 제정
- 연간 승용차 마일리지제 가입대수를 단계별로 확대 시행
- 주행거리 확인장치(OBD) 제도적 기반 마련 및 장착 의무화
 - * 신규 차량 등록시 주행거리 확인장치(OBD) 장착한 차량만 등록 가능
 - * 자동차의 주행거리 등급별로 세분화하고 연간주행거리에 따라 자동차세 차등 부과

② 승용차 요일제 확대

승용차 요일제 확대로 도심교통 혼잡 완화, 유류비 절감, 대중교통이용 활성화 등 사회·경제적 효용 증대

- 자동차 등록대수 증가로 인한 주요 간선도로의 지체가 증가하고 있어 자동차 운행을 감소시킬 수 있는 승용차 요일제를 확대
 - * 승용차 요일제 참여율 : 인천(7.1%), 서울(22.0%), 부산(23.4%), 대구(6.4%)
- 승용차 요일제 가입혜택 확대 및 위반 단속 확대
- 승용차 요일제 지속 홍보 및 가입 독려
 - * 공공기관 행사시 승용차 요일제 가입부스 상시 운영 및 신규차 구매시 승용차 요일제 판플렛 홍보 병행
- 승용차 요일제 단속 확대
 - * 남북2축, 동서3축을 중심으로 한 승용차 요일제 단속 태그 검지기 확대
 - * 사업물량 : 단기(23개소)

③ 기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축

기업체 교통유발부담금 감면 혜택으로 승용차 이용 억제 및 대중교통 이용 활성화와 함께 교통혼잡 완화 및 대기질 개선

- 기업체로 유발되는 교통수요를 교통량 감축프로그램으로 관리하여 교통혼잡을 완화
- 기업체 참여율 개선 방안
 - 서울시의 사례를 벤치마킹(홈페이지)하여 기업체 교통수요 관리 시스템 구축
 - 교통량 감축효과 분석을 위해 교통정보센터와 연동하여 가입 기업체 주변도로 소통 개선을 분석
 - 교통량 감축 효과를 고려하여 프로그램 통합 및 시행 난이도에 따른 교통유발부담금 경감 수준 조정
- 기업체 이행실적 확인 방안
 - 각 구 및 군별 담당자 분기별 불시 점검 시행

④ 대규모 교통유발시설 관리 강화

인구 증가로 교통혼잡이 더 심화될 것으로 예상되는 교통유발 시설에 대해 교통관리 강화 시행

- 장래 인구 증가로 교통혼잡이 더 심화될 것으로 예상
- 인구증가 및 대규모 개발계획으로 인해 혼잡이 예상되는 지역을 교통혼잡 특별관리구역으로 지정하도록 도입
 - * 서울시 「교통혼잡 특별관리시설물」 지정을 위해 9개 지구 시설물을 대상으로 3일간(2017.02.10~2.12) 교통현황 모니터링 실시
- 검토대상 초고층 건축물 1개(NEAT TOWER(연수구 송도동))를 대상으로 지정조건 충족여부 검토
- 교통혼잡 특별관리로 지정된 도로 및 시설물은 혼잡도로 개선 사업, 주차장 운영 방안 등 교통관리대책 수립

5 카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화

승용차 공동이용으로 승용차 보유 감소, 에너지 절약, 온실가스 저감으로 교통혼잡 완화, 도심 주차여건 개선

- 공유경제 개념으로부터 자동차를 공동으로 이용하는 카셰어링 서비스가 등장하였으며, 불필요한 자동차 보유를 전환함으로써 에너지 절약, 온실가스 저감, 교통복지 증진
- (도입 사례) 서울시 승용차 공동이용 브랜드 나눔카(2013년 2월)
 - * 서울시(2018년 목표) 어디서나 5분내 나눔카를 이용하도록 거점 2배 확대
- 카셰어링 거점 확대로 어디서나 카셰어링 서비스 이용 가능
 - * 시·구 공영주차장, 부설주차장 등 총 1,200개소, 4,500면으로 확대
 - * 카셰어링 불법주차 근절(리모컨식 주차금지봉 설치)

<카셰어링 제공지역 확대>

| 구 분 | 현재(2017년) | 단기(2021년) | 장기(2036년) |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| 거점 | 327개소 | 500개소 | 1,200개소 |
| 면수 | 854면 | 1,500면 | 4,500면 |
| 개소당 면수 | 2.6면/개소 | 3.0면/개소 | 3.8면/개소 |

- 이용자 입장 고려한 카셰어링 운영
 - 기존(b2c, 2way) → 개선(p2p, 1way, uber)
 - * p2p : person to person, 1way : 편도 서비스, uber : 실시간 차량 공유

6 차 없는 구역 도입

저탄소 생활에 대한 사회적 공감대 형성 및 생활실천 분위기 조성하여 자가용 이용 감소 및 대중교통 이용 활성화

- 도심지에 ‘승용차 없는 거리’ 시행으로 자가용 이용 감소 및 대중교통 이용 활성화를 위한 계기 마련
- 연간 1회 시행에서 반기, 분기 및 월간으로 시행 확대
 - 현재(1회/년) ⇨ 단기(1회/분기) ⇨ 중기(1회/월) ⇨ 장기(1회/월 이상)

7 특화차로 운영

근거리 통행의 새로운 수단으로 떠오른 개인 교통수단(PM)의 전용 저속차로 도입으로 승용차 통행 절감, 교통사고 감소 효과

□ 배경 및 필요성

- 차세대 이동수단으로써 이용자가 급증하는 퍼스널모빌리티(PM)의 저속차로 도입 추진
- 전용차로를 지정함으로써 타 수단 이용자와 상충 예방 등 안전성 향상
- (도입 사례) 경상북도 영덕군 전동휠 생태탐방로
 - * 영덕 산림생태 문화공원 연장 5km 전동휠 체험장을 따라 산책 가능
- 관련법(도로교통법 및 자전거이용활성화에 관한 법률) 개정 추진
 - PM의 법적 지위 신설 및 안전 규정에 관한 정의
 - PM의 제원 및 저속차로의 기하구조 기준 정립 등

8 모빌리티 매니지먼트 시행

혼잡통행료 부과 등 강제적인 교통수요관리 정책 대신 승용차 이용자의 행태 변화를 유도를 통한 승용차 통행량 감소

- 수요자의 자발적인 행동변화를 통하여 승용차 이용을 줄일 수 있는 통행관리기법 방안으로 제안
- 지속가능한 교통 실현을 위해서는 수요자의 자발적인 참여를 촉진할 정책 개발 필요
- 교통유발부담금제도 전문적 관리 도입
 - 교통량 경감사업의 원활한 집행과 전문적 관리를 위한 이행관리인 제도 도입
- 녹색교통 교육 및 홍보 시행
 - 직장과 학교 등에서 교육과 홍보

9 공공기관중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제)

출·퇴근시 통행거리 및 통행시간 단축을 위한 지역 거점별 스마트워크센터 도입으로 혼잡비용 감축 및 업무효율 증대

- 도심 혼잡으로 인한 출·퇴근 소요시간 과다로 지역 거점을 중심으로 업무처리가 가능한 사무공간 확보
- 출·퇴근 거리 단축으로 불필요한 통행량을 감소시킬 수 있어 도심 소통 개선에 기여
- 인천시 스마트워크센터 운영 현황
 - * 인천시청 종합민원실 여권창구 옆에 공무원을 대상으로 스마트워크센터 지원
- 각 구 및 군에 스마트워크센터 1개소 구축
 - 통행거리 및 통행시간이 과다한 기존 사무공간 보다 출퇴근 거리 및 시간 단축
 - 공무원과 민간 실수요자의 비율에 따라 사무공간 배분·조정

10 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입

오전 출근 시간대 출근 수요의 분산으로 대중교통의 차내 혼잡 완화 및 운행 효율 증대

- 침두시 출·퇴근 수요 집중으로 인한 대중교통 이용객의 서비스질 저하 초래되어 시간대별 수요분산을 위한 시간대별 차등(변동) 요금제 도입
- 도입을 위한 연구용역 시행
 - 도입시기, 대상수단, 적용시간대, 세부 추진방안 등
- 시간대(침두시 및 비침두시)별 통행수요 분산 유도
- 시내버스 조조할인을 우선 시행 후, 지하철로 확대
 - * 재정여건을 고려하여 도입 시기 및 적용 시간대 조정
- 출근 통행 수요분산을 위해 시간대를 세분화하여 조조할인 혜택 비율(20%~40%) 차등 적용

11 민간기업 근무유형 다양화 확산 유도

통행량이 집중되는 첨두시의 통행량을 다른 시간대로 분산시켜
도심 교통혼잡 완화 및 대중교통 이용 서비스 제고

- 첨두시에 집중되는 출근 통행 분산을 통해 교통혼잡을 완화시킬 수 있는 유연근무제를 민간기업으로 확산 유도
- (도입 사례) 국내 공공기관 유연근무제(2016년 기준)
 - * 유연근무제 참여기관 799개 중 탄력근무제 형태 458개(57.3%)로 과반 이상
- 현재 공공기관에 편중되어 있는 유연근무를 민간기업으로 확산하여 근무유형의 다양화 유도
 - * 시차출퇴근제, 재량근무제, 탄력근무제, 재택근무제, 원격근무제 등
- 유연근무제 참여도 제고
 - 단계별 민간사업장 확대 및 참여율에 따른 인센티브 제공
 - 유연근무제의 공정 평가를 위한 제도적 기반 마련

12 교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향) 및 홍보 강화

원인자 부담 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 부담금 부과로 교통량 감축 및 대중교통 이용으로 전환

- 교통혼잡 유발 원인자 부담원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 혼잡세를 부과하는 방안으로 도입
- 단위부담금 조정 : 3천㎡ 이하 단위부담금 단계별 상향

| 구 분 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 이후 | 비 고 |
|-----|-------|-------|-------|----------|-------------|
| 기 준 | 450원 | 450원 | 450원 | 450원 | - |
| 조 정 | - | 500원 | 550원 | 600원 | 서울시 700원 고정 |

- 교통유발계수 조정 : 타 광역시의 최대 계수 적용

| 구 분 | 1 | 2 | 4 | 5 | 7 | | | | 8 | | 9 | | 10 | 12 | 14 |
|-----|--------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------|------|--------|-------|------|
| 대분류 | 근린 생활 | 의료 | 운동 | 업무 | 판 매 | | | | 위 락 | | 관람집회 | | 전시 | 창고 저장 | 자동차 |
| 세분류 | 골프 연습장 | 종합 병원 | 체육관 | 일반 업무 | 도매 시장 | 백화점 | 대형 마트 | 소매 시장 | 유흥 주점 | 특수 목욕탕 | 회의장 | 예식장 | 동·식 물원 | 창고 | 매매장 |
| 기 준 | 5.00 | 1.80 | 1.12 | 1.20 | 1.81 | 6.52 | 9.00 | 1.68 | 2.56 | 1.44 | 4.16 | 4.16 | 0.72 | 0.61 | 1.49 |
| 조 정 | 7.00 | 2.56 | 1.68 | 1.80 | 2.71 | 10.92 | 10.92 | 1.81 | 3.84 | 2.16 | 6.24 | 4.96 | 1.08 | 0.91 | 2.08 |

13 교통혼잡 특별관리구역 도입

인구증가 및 대규모 개발계획으로 인해 혼잡이 예상되는 지역을 교통혼잡 특별관리구역으로 지정

- 교통혼잡구역 특별관리 관련법
 - 도시교통정비촉진법 시행령의 교통혼잡 특별관리시설물 지정 기준이 개정(2017년 1월 10일)됨에 따라 대규모 교통유발시설물을 엄격하게 관리할 수 있는 제도적 기반이 마련
- 교통정보센터와 연계한 교통혼잡 특별관리 구역 지정

교통혼잡 특별관리 구역으로 지정된 도로는 교통정보센터를 통해 공개

3-3 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성

① 축·블록 단위 보행환경 통합개선 추진

보행자 안전이 위협되는 지역의 보행자길 정비 및 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진

- 2021년(단기계획)까지 36개 구간에 대하여 단계별 보행자길 정비 추진, 2036년까지 매년 7개소 추가 지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 인천중구문화원-동인천역 앞 등 15개 구간 및 송림지구대-송림오거리 구간 등 신규 21개 구간 선정
 - * 보행자길 정비 통하여 항목별평점 및 등급 3.00이상, 등급 “C”이상 “보통” 수준 이상 달성시 종합지표 4.48로 개선
- 2021년(단기계획)까지 9개 구간에 대하여 보행환경 개선사업 저비 추진, 2036년까지 매년 2개소 추가 지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 중구 차이나타운 일원 등 9개 구간 선정

② 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업)

보행통행이 밀집되는 구역의 도로와 주변환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 중점을 두고 차보다 보행자가 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행우선구역 지정

- 2021년까지 보행안전 및 편의증진기본계획 및 제2차, 제3차 교통안전 기본계획 수립시 선정된 12개 구간 정비 후 보행우선구역 후보지를 선정하여 매년 2개소 추가지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 남동구 구월동 인천시청 일원 등 5개 지역 선정

- 「제3차 인천광역시 교통안전 기본계획(인천광역시, 2017)」의 중구 종합어시장 일원 등 7개 지역 선정

③ 보도공간 정비

보행자에게 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하기 위한 보도 공간 정비

- 사람 중심으로 바뀌는 도시교통 환경 변화 패러다임의 반영 (‘도로 - 차도 = 보도’ → ‘도로 - 보도 = 차도’)
 - 보행자에게 쾌적하고 편안한 보행권 확보를 위해 가로시설물 영역, 보행영역, 외부공간영역, 건물물 영역으로 명확한 보행공간 영역 설정
 - 보도 이용자가 쉽고 안전하게 접근하거나 이용할 수 있고, 주변 환경을 고려하여 보도의 적정 유효보도폭 확보
 - 가로시설물은 가능한 한 최소화하고, 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화, 보차분리, 단절구간 연결, 평탄화를 통한 보행환경 개선

④ 횡단보도(평면, 대각선) 확대

보행자 및 교통약자 이동권 확보를 위해 교차로 횡단보도 설치

- 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점을 선정하여 교차로 기하구조 개선 및 안전시설물(안전표시, 횡단보도 위치조정, 기하구조 개선 등) 설치
- 도로 기능이나 폭원에 관계없이 횡단수요, 무단횡단사고, 보행자 밀집지역, 시장, 상업지역, 어린이보호구역에 대하여 횡단거리 최소화 및 횡단보도 설치간격 100m로 축소 방안 검토

5 지하도 및 보행육교 정비

교통약자 이동권 확보를 위해 횡단보도 설치가 가능한 곳은 횡단보도를 설치하고, 횡단보도 설치가 곤란한 곳의 지하도와 육교는 승강시설을 확충

- 주변 교통환경과 보행동선을 고려하여 육교와 지하도 보다는 횡단보도 설치해야 하며, 횡단보도 설치가 곤란한 곳은 승강시설을 확충
 - 남동구 용현동 경인고속도로 시점부 보행육교 등 8개소
- 「제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획, 2017, 인천시」에서 수립 내용을 반영하여 단기개선 후 향후 실태조사를 통한 문제점 도출시 추가 개선

6 도로점용허가 구간 시설 정비

보행과 관련된 도로시설의 이동편의시설을 보행자가 이용하기에 적합하도록 개선

- 보도의 차량 진출입부는 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 설치기준에 적합하게 개선
 - 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 경우 2009년에 작성되어 현 실정에 맞는 지침 개정 필요
 - 서울시의 경우 유형별 턱 낮추기 시설 설치 방안을 제시하고 있음
- 보도 등과 차도가 교행하는 구간의 바닥마감재는 색상 및 질감 등을 다르게 설치

7 보행중심 공유도로 시범 추진

보도와 차도를 동일공간에 설치하여 자동차와 통행의 억제를 촉구함으로써 보행자의 안전성과 보행성 향상을 도모

- 부문별 계획 중 버스분야의 대중교통전용지구 후보지로 선정된 부평역(시장로)에 공유도로 조성
- 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 대중교통 전용지구로 전환
 - 사업대상 : 부평구 부평역4~시장로터리, 0.33km
 - 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 전환
 - 1단계 : 보행자 중심의 공유도로 조성(Shared Space)
 - * 신호등 및 차선제거, 보행, 자전거, 자동차가 별도의 구획 없이 도로공간 공유
 - * 일반도로와 포장 재질 차별화(시인성 확보)
 - 2단계 : 대중교통 전용지구 전환
 - * 주민, 주변상인 여론 수렴 후 방향 재수립

8 도심둘레길, 강화나들길 확충

사회 여건변화로 인해 보행 또한 여가생활의 일부분으로 활용되고 있으므로 보행통행에 대한 저변 확대를 도모하기 위해 관광/레저 둘레길 조성

- 인천시 도시지역의 둘레길 순환망 및 신도시와 주요 공원을 경유하는 “물방울” 모양의 도심지역 둘레길 구축(3개 내부 순환망으로 구성) 둘레길 구축
- 이용객의 다양한 경로선택이 가능하고, 미 연계구간에 대하여 둘레길(등산로) 및 가로망 보행환경 정비 후 나들길 추가 설치
 - 사업규모 : 도시지역 둘레길 32km, 강화나들길 51km

9 보행자 작동 신호기 확대

현행 횡단보도 보행시간이 건강한 성인 기준(1m/s)에 맞춰져 있어 상대적으로 보행속도가 느린 교통약자에 어려움 발생하므로 교통약자를 배려한 횡단보도 신호시간 연장

- 보행량이 많은 횡단보도와 어린이보호구역내 초등학교, 유치원 주출입구와 가장 가까운 거리의 횡단보도에 횡단신호를 설치
- 설치기준 정립 및 사업지 선정 후 지속적 관리
 - 보행자 진행방향 우측 2~3m 높이에 보행신호기 설치
 - 횡단보행시간은 교통약자 보행속도에 적합한 0.8m/s 기준 적용
 - 부득이한 경우 초기진입시간 미적용 및 보행속도 1.0m/s 적용
 - 보행자가 드물거나, 일정 시간대에만 보행자가 있는 곳에 보행자 작동 신호기를 설치함
 - 시각장애이용 음향신호기와는 함께 설치 금지
 - 잔여시간 표시기는 보행신호기 하단에 설치하고, 음향안내 시설과 병행 설치
 - 도로 중 보행자 통행이 빈번하고 보행자 횡단사고가 잦은 횡단보도에 설치함

10 워킹마일리지 도입

IOT(사물인터넷), 스마트폰을 활용하여 실제 보행거리에 대한 검증 및 빅데이터 구축 및 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인 시행

- 보행관련조례 제정을 통한 법적근거 마련 후 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인을 전개

- GPS기반 스마트폰앱을 이용하여 승인된 이동거리 총합을 기초로 반기별 또는 매년마다 마일리지로 지급함
 - 지역 상품권 및 기부금 등의 다양한 사용처 마련
- 기 구축된 시스템을 이용하여 저예산으로 시행가능 검토
 - 보행관련 마일리지 기능을 추가하여 해당 시스템 이용방안 모색
- 과도한 예산투입을 막기 위해 마일리지의 상한을 두고 예산 범위 내에서의 희망자를 대상으로 운영
 - 요코하마시의 경우 18세 이상의 요코하마 시민 등이 만보기를 가지고 즐기면서 건강 만들기를 하는 사업을 추진
 - * 참가자에게는 무료로 만보기를 제공(만보기는 1인당 1개)
 - * 시내 약 1,000개소 협력 점포에 설치된 리더기에 만보기를 올리면 걸음 수에 따라서 포인트가 쌓이며, 추첨으로 상품권 지급

11 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리)

자동차 중심에서 사람중심으로의 도시교통정책의 변화로 보행에 대한 우선권 확보와 환경 친화적인 거리 조성

- 보행환경개선사업이 완료된 차이나타운내 이면도로와 보행 우선구역 조성이 완료된 구월동 로데오거리(경찰청 앞 삼거리 ~ 터미널사거리)를 대상으로 시범 운영
- 시민 및 관광객들이 도시의 대표적인 랜드마크로 인식할 수 있도록 인천시 각 구·군별 1개소 특화, 기존 운영중인 구·군별 지역행사와 연계, 자치구 공모사업 및 콘텐츠 개발
 - 인천시, 군, 구가 주체로 월별, 분기별 보행전용거리 테마선정 운영
 - * 별밤거리페스티벌(강화도), 풍물대축제(부평구) 등 다양한 거리행사가 시행되고 있으므로 기존 축제와 연계한 테마가 있는 보행전용거리 조성 가능

* 단기간 지역축제 및 행사 등으로 인하여 보행자 및 교통량이 증가가 예상되는 구간에 대해서는 교통사고 예방을 위하여 행사기간 동안‘차 없는 거리’를조성하여 일시적 보행전용 공간을 제공

- 시민을 위한 다양한 공연 및 체험활동에 대한 공모 시행
- 전국 지역축제와 연계 및 도농상생 장터, 벼룩시장, 푸드트럭 등 운영

12 보행중 스마트폰 안전대책 시행

스마트폰 보급화로 보행시 통신기기 사용시 보행안전성 확보 및 교통사고 유발요인 개선

- 횡단 중 스마트기기 사용률이 높은 남동구의 신세계백화점 주변을 시범구간으로 선정
 - 보행자길 정비 대상 36개 구간의 평균 보행량은 1,397인/시, 남동구 신세계백화점 주변 보행량 2,632인/시
- 2021년까지 시범구간 운영 및 모니터링을 통하여 추가 지정 및 정비

13 불법없는 보행공간 조성

과밀 또는 위치 부적정한 영업시설물 및 불법 이동상인과 같이 보행에 지장이 발생하므로 시설을 정비하고, 보행로 운영 기준 강화를 통해 보행권 보장

- 불법행위 관리방안 수립 후 지속적인 단속과 모니터링 및 제도개선
 - 보도 위 불법 주정차·적치물·오토바이 주행 등에 대한 철저한 단속으로 시민 보행권 보장
 - 강력한 단속 및 개도를 통하여 보도상 불법행위 근절을 통해 보행 방해요소 제거

- 필요 장소에 자동차 진입억제용 말뚝 선택적 설치(최소설치)
 - 높이 80~100cm 내외, 지름 10~20cm 내외, 간격 1.5m 내외, 0.3m 전면 점자블록 설치
 - 밝은색 반사도료 사용 및 충격을 흡수할 수 있는 재료사용

14 교육 및 캠페인, 홍보 지속

교통안전 교육 및 캠페인을 지속적으로 시행하여 보행자 및 운전자들의 통행 행태를 근본적으로 개선하여 보행우선문화 확산 및 정착을 통한 보행자 중심 도시로의 전환

- 고령자 안전교육 및 어린이 교통안전교육시행 의무화
- 생활밀착형 교통안전 교육 및 자동차운전자 안전운전 체험 교육
- 교통안전 평생학습기반 구축 및 교통안전 캠페인 및 홍보 강화

15 보행 조례 제정

보행환경 개선을 위해서는 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력을 확보하기 위해 보행에 관련된 인천시에 적합한 기본적인 조례 제정

- 보행환경 개선을 위한 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력 확보를 위해 인천시에 적합한 조례개정 추진

16 보도 및 보행공간 설치·정비 기준 마련·갱신

안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통시설에 대한 기준마련

- 보도설치 기준 지침에 의한 보행환경 조사 후 지속적 모니터링 및 제도개선

17 보행교통 실태조사 지속

보행관련 사업추진을 위한 정확한 수요예측과 효율적인 행정 서비스 배분, 지역경제 활성화를 위해 보행인구 규모, 특성, 유/출입 흐름 등의 계량적 파악

- 추진절차 수립 및 조사지점 선정, 연1회 보행교통실태조사 실시

18 보행 관련 기준마련 연구

인천시 자체적으로 보행에 대한 연구를 추진하여 시민들이 보다 쾌적하고 안전한 환경에서 보행할 수 있도록 대책 마련

- 연구기관 주도의 보행관련 기준마련 연구 추진
 - 보행관련 조례 연구, 보도(보행)공간 설치·정비 및 관리 기준, 보행시설 관련 세부운용지침 수립
 - 보행관련 각종 국내외 정보·자료의 수집, 관리와 출판·배포
 - 국내외 연구기관과의 교류·협력 및 국제연구 분야 비교 검토
 - 연구원의 전문지식을 활용한 전문 교육프로그램 운영

3-3 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성

① 축·블록 단위 보행환경 통합개선 추진

보행자 안전이 위협되는 지역의 보행자길 정비 및 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진

- 2021년(단기계획)까지 36개 구간에 대하여 단계별 보행자길 정비 추진, 2036년까지 매년 7개소 추가 지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 인천중구문화원-동인천역 앞 등 15개 구간 및 송림지구대-송림오거리 구간 등 신규 21개 구간 선정
 - * 보행자길 정비 통하여 항목별평점 및 등급 3.00이상, 등급 “C”이상 “보통” 수준 이상 달성시 종합지표 4.48로 개선
- 2021년(단기계획)까지 9개 구간에 대하여 보행환경 개선사업 저비 추진, 2036년까지 매년 2개소 추가 지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 중구 차이나타운 일원 등 9개 구간 선정

② 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업)

보행통행이 밀집되는 구역의 도로와 주변환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 중점을 두고 차보다 보행자가 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행우선구역 지정

- 2021년까지 보행안전 및 편의증진기본계획 및 제2차, 제3차 교통안전 기본계획 수립시 선정된 12개 구간 정비 후 보행우선구역 후보지를 선정하여 매년 2개소 추가지정 및 정비
 - 「인천광역시 보행안전 및 편의증진 기본계획(인천광역시, 2016)」의 남동구 구월동 인천시청 일원 등 5개 지역 선정
 - 「제3차 인천광역시 교통안전 기본계획(인천광역시, 2017)」의 중구 종합어시장 일원 등 7개 지역 선정

③ 보도공간 정비

보행자에게 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하기 위한 보도 공간 정비

- 사람 중심으로 바뀌는 도시교통 환경 변화 패러다임의 반영
(‘도로 - 차도 = 보도’ → ‘도로 - 보도 = 차도’)
- 보행자에게 쾌적하고 편안한 보행권 확보를 위해 가로시설물 영역, 보행영역, 외부공간영역, 건축물 영역으로 명확한 보행공간 영역 설정
- 보도 이용자가 쉽고 안전하게 접근하거나 이용할 수 있고, 주변 환경을 고려하여 보도의 적정 유효보도폭 확보
- 가로시설물은 가능한 한 최소화하고, 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화, 보차분리, 단절구간 연결, 평탄화를 통한 보행환경 개선

④ 횡단보도(평면, 대각선) 확대

보행자 및 교통약자 이동권 확보를 위해 교차로 횡단보도 설치

- 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점을 선정하여 교차로 기하구조 개선 및 안전시설물(안전표시, 횡단보도 위치조정, 기하구조 개선 등) 설치
- 횡단거리 최소화 및 보행자 밀집지역, 무단횡단 발생지점, 시장, 상업지역 등은 설치간격 200m이내로 축소

5] 지하도 및 보행육교 정비

교통약자 이동권 확보를 위해 횡단보도 설치가 가능한 곳은 횡단보도를 설치하고, 횡단보도 설치가 곤란한 곳의 지하도와 육교는 승강시설을 확충

- 주변 교통환경과 보행동선을 고려하여 육교와 지하도 보다는 횡단보도 설치해야 하며, 횡단보도 설치가 곤란한 곳은 승강시설을 확충
 - 남동구 용현동 경인고속도로 시점부 보행육교 등 8개소
- 「제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획, 2017, 인천시」에서 수립 내용을 반영하여 단기개선 후 향후 실태조사를 통한 문제점 도출시 추가 개선

6] 도로점용허가 구간 시설 정비

보행과 관련된 도로시설의 이동편의시설을 보행자가 이용하기에 적합하도록 개선

- 보도의 차량 진출입부는 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 설치기준에 적합하게 개선
 - 「인천광역시 보도턱 낮추기 세부운용지침」의 경우 2009년에 작성되어 현 실정에 맞는 지침 개정 필요
 - 서울시의 경우 유형별 턱 낮추기 시설 설치 방안을 제시하고 있음
- 보도 등과 차도가 교행하는 구간의 바닥마감재는 색상 및 질감 등을 다르게 설치

7 보행중심 공유도로 시범 추진

보도와 차도를 동일공간에 설치하여 자동차와 통행의 억제를 촉구함으로써 보행자의 안전성과 보행성 향상을 도모

- 부문별 계획 중 버스분야의 대중교통전용지구 후보지로 선정된 부평역(시장로)에 공유도로 조성
- 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 대중교통 전용지구로 전환
 - 사업대상 : 부평구 부평역4~시장로터리, 0.33km
 - 단계별 조성 및 이해관계인 협의 등 여건 성숙시 전환
 - 1단계 : 보행자 중심의 공유도로 조성(Shared Space)
 - * 신호등 및 차선제거, 보행, 자전거, 자동차가 별도의 구획 없이 도로공간 공유
 - * 일반도로와 포장 재질 차별화(시인성 확보)
 - 2단계 : 대중교통 전용지구 전환
 - * 주민, 주변상인 여론 수렴 후 방향 재수립

8 도심둘레길, 강화나들길 확충

사회 여건변화로 인해 보행 또한 여가생활의 일부분으로 활용되고 있으므로 보행통행에 대한 저변 확대를 도모하기 위해 관광/레저 둘레길 조성

- 인천시 도시지역의 둘레길 순환망 및 신도시와 주요 공원을 경유하는 “물방울” 모양의 도심지역 둘레길 구축(3개 내부 순환망으로 구성) 둘레길 구축
- 이용객의 다양한 경로선택이 가능하고, 미 연계구간에 대하여 둘레길(등산로) 및 가로망 보행환경 정비 후 나들길 추가 설치
 - 사업규모 : 도시지역 둘레길 32km, 강화나들길 51km

9 보행자 작동 신호기 확대

현행 횡단보도 보행시간이 건강한 성인 기준(1m/s)에 맞춰져 있어 상대적으로 보행속도가 느린 교통약자에 어려움 발생하므로 교통약자를 배려한 횡단보도 신호시간 연장

- 보행량이 많은 횡단보도와 어린이보호구역내 초등학교, 유치원 주출입구와 가장 가까운 거리의 횡단보도에 횡단신호를 설치
- 설치기준 정립 및 사업지 선정 후 지속적 관리
 - 보행자 진행방향 우측 2~3m 높이에 보행신호기 설치
 - 횡단보행시간은 교통약자 보행속도에 적합한 0.8m/s 기준 적용
 - 부득이한 경우 초기진입시간 미적용 및 보행속도 1.0m/s 적용
 - 보행자가 드물거나, 일정 시간대에만 보행자가 있는 곳에 보행자 작동 신호기를 설치함
 - 시각장애인을 위한 음성신호기와는 함께 설치 금지
 - 잔여시간 표시기는 보행신호기 하단에 설치하고, 음성안내 시설과 병행 설치
 - 도로 중 보행자 통행이 빈번하고 보행자 횡단사고가 잦은 횡단보도에 설치함

10 워킹마일리지 도입

IOT(사물인터넷), 스마트폰을 활용하여 실제 보행거리에 대한 검증 및 빅데이터 구축 및 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인 시행

- 보행관련조례 제정을 통한 법적근거 마련 후 시민의 자발적 참여를 위한 홍보 및 캠페인을 전개
- GPS기반 스마트폰앱을 이용하여 승인된 이동거리 총합을 기초로 반기별 또는 매년마다 마일리지로 지급함
 - 지역 상품권 및 기부금 등의 다양한 사용처 마련
- 기 구축된 시스템을 이용하여 저예산으로 시행가능 검토
 - 보행관련 마일리지 기능을 추가하여 해당 시스템 이용방안 모색

- 과도한 예산투입을 막기 위해 마일리지의 상한을 두고 예산 범위 내에서의 희망자를 대상으로 운영
 - 요코하마시의 경우 18세 이상의 요코하마 시민 등이 만보기를 가지고 즐기면서 건강 만들기를 하는 사업을 추진
 - * 참가자에게는 무료로 만보기를 제공(만보기는 1인당 1개)
 - * 시내 약 1,000개소 협력 점포에 설치된 리더기에 만보기를 올리면 걸음 수에 따라서 포인트가 쌓이며, 추첨으로 상품권 지급

11 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리)

자동차 중심에서 사람중심으로의 도시교통정책의 변화로 보행에 대한 우선권 확보와 환경 친화적인 거리 조성

- 보행환경개선사업이 완료된 차이나타운내 이면도로와 보행 우선구역 조성이 완료된 구월동 로데오거리(경찰청 앞 삼거리 ~ 터미널사거리)를 대상으로 시범 운영
- 시민 및 관광객들이 도시의 대표적인 랜드마크로 인식할 수 있도록 인천시 각 구·군별 1개소 특화, 기존 운영중인 구·군별 지역행사와 연계, 자치구 공모사업 및 콘텐츠 개발
 - 인천시, 군, 구가 주체로 월별, 분기별 보행전용거리 테마선정 운영
 - * 별밤거리페스티벌(강화도), 풍물대축제(부평구) 등 다양한 거리행사가 시행되고 있으므로 기존 축제와 연계한 테마가 있는 보행전용거리 조성 가능
 - * 단기간 지역축제 및 행사 등으로 인하여 보행자 및 교통량이 증가가 예상되는 구간에 대해서는 교통사고 예방을 위하여 행사기간 동안 ‘차 없는 거리’를 조성하여 일시적 보행전용 공간을 제공
 - 시민을 위한 다양한 공연 및 체험활동에 대한 공모 시행
 - 전국 지역축제와 연계 및 도농상생 장터, 벼룩시장, 푸드트럭 등 운영

12 보행중 스마트폰 안전대책 시행

스마트폰 보급화로 보행시 통신기기 사용시 보행안전성 확보 및 교통사고 유발요인 개선

- 횡단 중 스마트기기 사용률이 높은 남동구의 신세계백화점 주변을 시범구간으로 선정
 - 보행자길 정비 대상 36개 구간의 평균 보행량은 1,397인/시, 남동구 신세계백화점 주변 보행량 2,632인/시
- 2021년까지 시범구간 운영 및 모니터링을 통하여 추가 지정 및 정비

13 불법없는 보행공간 조성

과밀 또는 위치 부적정한 영업시설물 및 불법 이동상인과 같이 보행에 지장이 발생하므로 시설을 정비하고, 보행로 운영 기준 강화를 통해 보행권 보장

- 불법행위 관리방안 수립 후 지속적인 단속과 모니터링 및 제도개선
 - 보도 위 불법 주정차·적치물·오토바이 주행 등에 대한 철저한 단속으로 시민 보행권 보장
 - 강력한 단속 및 개도를 통하여 보도상 불법행위 근절을 통해 보행 방해요소 제거
- 필요 장소에 자동차 진입억제용 말뚝 선택적 설치(최소설치)
 - 높이 80~100cm 내외, 지름 10~20cm 내외, 간격 1.5m 내외, 0.3m 전면 점자블록 설치
 - 밝은색 반사도로 사용 및 충격을 흡수할 수 있는 재료사용

14 교육 및 캠페인, 홍보 지속

교통안전 교육 및 캠페인을 지속적으로 시행하여 보행자 및 운전자들의 통행 행태를 근본적으로 개선하여 보행우선문화 확산 및 정착을 통한 보행자 중심 도시로의 전환

- 고령자 안전교육 및 어린이 교통안전교육시행 의무화
- 생활밀착형 교통안전 교육 및 자동차운전자 안전운전 체험 교육
- 교통안전 평생학습기반 구축 및 교통안전 캠페인 및 홍보 강화

15 보행 조례 제정

보행환경 개선을 위해서는 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력을 확보하기 위해 보행에 관련된 인천시에 적합한 기본적인 조례 제정

- 보행환경 개선을 위한 구체적인 목표와 기본방향에 대한 실행력 확보를 위해 인천시에 적합한 조례개정 추진

16 보도 및 보행공간 설치·정비 기준 마련·갱신

안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통시설에 대한 기준마련

- 보도설치 기준 지침에 의한 보행환경 조사 후 지속적 모니터링 및 제도개선

17 보행교통 실태조사 지속

보행관련 사업추진을 위한 정확한 수요예측과 효율적인 행정 서비스 배분, 지역경제 활성화를 위해 보행인구 규모, 특성, 유/출입 흐름 등의 계량적 파악

- 추진절차 수립 및 조사지점 선정, 연1회 보행교통실태조사 실시

18 보행 관련 기준마련 연구

인천시 자체적으로 보행에 대한 연구를 추진하여 시민들이 보다 쾌적하고 안전한 환경에서 보행할 수 있도록 대책 마련

- 연구기관 주도의 보행관련 기준마련 연구 추진
 - 보행관련 조례 연구, 보도(보행)공간 설치·정비 및 관리 기준, 보행시설 관련 세부운용지침 수립
 - 보행관련 각종 국내외 정보·자료의 수집, 관리와 출판·배포
 - 국내외 연구기관과의 교류·협력 및 국제연구 분야 비교 검토
 - 연구원의 전문지식을 활용한 전문 교육프로그램 운영

3-4 자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설

① 자전거 도로망 구축

생활밀착형 자전거 계획으로 인한 자전거 수단분담률 증가 및 추후 추가적인 인천시내 다른 군·구에도 생활밀착형 자전거 도로망 구축

- 「인천광역시 자전거이용활성화 계획(인천광역시, 2017)」의 순환 및 간선축, 4개 생활권(서북, 동북, 중부, 남부)별 구축 내용 수용
 - 총 연장 418.8km, 경인고속도로 일반화 구간을 활용한 남북간선축(남북 2축) 포함
 - * 순환 및 간선축(순환노선 1개축, 간선 6개축, 총 139.1km)
 - * 서북생활권(동서 5개축, 남북 5개축, 총 90.4km)
 - * 동북생활권(동서 5개축, 남북 5개축, 총 58.8km)
 - * 중부생활권(동서 4개축, 남북 5개축의 총 64.2km)
 - * 남부생활권(동서 3개축, 남부 4개축, 총 66.3km)

② 자전거 통행로·횡단로 정비

자전거이용활성화를 위해 설계기준에 부합하는 유형별 자전거 도로 계획하여 유효보도폭이 협소하거나 안전성 저해 구간 및 상충지점 정비

- 설계기준에 부합하는 유형별 자전거도로 계획으로 보행환경에 대한 영향 최소화
- 차로조정 및 도로다이어트를 통한 자전거전용도로와 전용차로 설치
- 자전거 상충구간 안전성 확보를 통해 이용자의 편의성 증진

③ 자전거 우선도로 도입

자전거 우선도로 또는 자전거/자동차 공유차로에 자전거 이용자 및 자동차 운전자에게 통행 구분, 방법 등에 대하여 명확히 함으로써 안전성 제고

- 자전거 우선도로 또는 자전거/자동차 공유차로에 노면도색이나 점선 표시를 통하여 통행 구분, 방법 등에 대하여 명확히 함으로써 자전거 이용률 및 안전성 확보
- 이면도로 및 주정차 지역, 교차로 부근 등 노면마킹을 통하여 자전거 이용자에게 통행권을 부여하고 자전거 이용 활성화 및 안전성 증가를 도모

④ 대중교통 연계 강화

자전거를 이용하여 타 교통수단과 환승 및 연계함으로써 통행 목적을 달성할 수 있는 시설과 운영체계 수립

- 대중교통 수단과의 연계강화를 통하여 자전거의 단거리 교통수단으로서 한계를 극복하고 대중교통 영향권을 확대
 - 주요 관광지를 대상으로 여가 목적의 자전거 이용 수요가 많은 지역과 연계된 버스에 자전거 캐리어를 시범운영
 - 인천도시철도 1, 2호선 역사 및 차량을 개조하여 자전거 지하철 탑승

⑤ 보관시설 및 편의시설 확충

자전거이용자의 편의 제공을 위해 학교, 공원, 터미널, 지하철역, 백화점, 체육관, 시장, 상가, 공공장소, 관공서, 학교, 공장 등의 지역에 자전거 보관시설 및 편의시설 설치

- 자전거 이용 활성화 및 시민의 편의성 증진을 위해 자전거 보관소 정비
 - 「인천광역시 자전거이용활성화 계획(인천광역시, 2017)」의계획을 반영하여 부평역, 부평구청역에 우선 설치
 - 향후 자전거 통행 수요에 대처하기 위해 지하철역, 공공기관, 학교 등에 적정규모의 보관시설을 확충

⑥ 안전체계·안전시설 정비

자전거이용자의 안전하고 원활한 주행을 도모하고 더 나은 도로 환경을 조성하기 위해 자전거 안전시설 및 안내체계 정비

- 자전거도로 상에 안전한 주행과 원활한 소통을 위하여 자전거도로와 그 주변의 연결 도로지역 상에 안전시설 설치
- 자전거도로 이용자에게 필요한 정보 제공을 위해 안내표지판 설치

7 공유자전거 도입

공공자전거의 경우 통행의 출발과 도착이 스테이션을 중심으로 이뤄져 지역 내 스테이션의 개수가 적으면 스테이션으로 접근하는 접근성에 한계가 발생하므로, 스테이션 없는 민영 공유자전거 도입

- 인천시와 공유자전거 사업자간 업무협약을 통한 공유자전거 활성화계획 수립
 - 시에서 주관하는 스포츠, 축제 등과 같은 공식 행사, 각종 캠페인 등 공공 이벤트 지원
 - 학생들의 편리한 등,하교, 취약계층을 위한 보증금 할인 및 무료 이용 쿠폰을 지원
 - 배치된 자전거의 이용횟수 및 자전거 이용률 데이터 제공
- 무인대여 자전거의 질서있는 주차를 유도하고 관리가 용이하도록 자전거 주차공간 제공
 - 버스정류장 등 자전거 주차구역 설치
 - 공유자전거 사업자는 자전거 주차장 사용요금 납부
 - 시차원에서의 자전거 주차공간에 대한 정리 정돈 지원

8 공공자전거 도입

자동차를 대체하기 위한 단거리 교통수단으로서 공공자전거 및 공유자전거 도입

- 자전거 이용 여건이 양호하며 일정 수요 확보되는 지역에 공공자전거 시범사업 후 장기적 추진
 - 파급효과가 큰 지역을 우선 시행 후 추진 성과를 바탕으로 자치구와 연계하여 지속 확대
 - 구축 및 운영비용을 최소화할 수 있는 시스템 체계 및 운영방안 마련(기업 협찬 및 광고 등)
- 공공자전거에 대한 재정부담에 따라 민간사업자가 시설투자부터 관리운영까지 책임짐으로서 재정부담이 발생하지 않는 민영 공유자전거에 대한 활성화 방안 모색

9 공공기관 업무용 자전거 도입

공공기관의 업무용 자전거 도입을 통한 환경오염 예방활동 동참 및 예산 절감

- 공공기관 근로자가 업무용 자전거 이용시 인센티브를 제공하여 업무용 자전거 활성화 방안 마련
 - 업무용 자전거 이용에 따른 업무용 차량 운영비 절감 비용을 포상 및 이용실적이 우수한 부서 포상

10 통합 홈페이지 구축 및 앱 개발

자전거이용활성화를 위해 자전거 안전교육, 보험 가입, 안전교육장 및 문화센터 건립, 자전거 홍보 등 시민들에게 정보제공

- 인천시청 홈페이지와 연계하여 자전거이용 통합정보 제공

11 안전교육, 캠페인, 홍보 지속

자전거 이용자 뿐만 아니라 시민 모두를 대상으로 교육을 실시하여 자전거에 대한 인식을제고 시키고, 이용자 안전성 향상

- 인천시 관내 초등·중학교 교육수강생 모집 및 직접 방문하여 교육
- 안전하게 자전거를 타는 방법을 배울 수 있는 자전거 상설 교육장을 조성하여 자전거가 남녀노소를 불문하고 이용될 수 있도록 도모
 - 3개 안전교육장 운영(문학경기장, 부영공원, 인천아시안드주 경기장)
 - 안전교육장내 자전거 교육장 및 대여소, 자전거 공공수리센터, 자전거 문화센터 설치

12 자전거 도난 및 방치 대책 추진

자전거이용 활성를 위해 자전거 이용의 방해요소인 도난 및 방치에 대한 대책마련

- 자전거 도난방지 캠페인 시행 및 경찰청과 협의하여 자전거 도난 처벌기준을 명확히 하고 처벌기준 강화
- 자전거 주차시설 확충 및 방치자전거 처리전담팀 운영

13 자전거 보험가입 확대

자전거 사고에 따른 물적·정신적 피해로 자전거를 이용하지 않게 되므로 자전거이용활성화를 위해 보험가입 확대

- 인천광역시와 군·구가 50% 매칭사업(연간 시비 6억원 소요 예정)을 통해 인천시 전체 군·구가 시행할 수 있도록 유도하고, 향후 지속적으로 예산을 확보하여 자전거 보험 유지

14 자전거 친화 학교&기업 조성

자전거 이용 활성화를 위해서는 시민의 자발적 참여를 위한 동기부여

- 자전거관련 보험료 보조 및 교통관련 세금 감면 혜택 부여
 - 가맹점 모집에 따른 홍보 및 접수를 통하여 인천광역시의 소매업소(음식점, 미용업소, 안경점, 꽃집, 서점 등) 및 백화점, 대형마트, 농협 등과 같은 일상생활과 밀접한 업소를 선정하여 가맹점 협약 체결
 - 자전거이용 방문 고객에게 이용요금 할인 등의 혜택 제공
 - 가맹점 우수 업체에 대하여 표창을 실시하여 참여의식을 유도

15 공유자전거 관리기준 마련

공유자전거는 이용은 편리하나 관련 법규가 없어 도시미관을 해치는 요인이 되는 등 문제가 발생하므로 관리기준 마련

- 기 운영중인 지자체 모니터링 후 공유자전거 사업자와 문제 해소방안 및 관리기준 등의 마련
- 모바일 어플을 통한 대여/반납 가능한 자전거 보관소 위치정보 제공
- 공유자전거 이용자들의 합법적인 이용을 권장하기 위한 포인트 제공
- 공유자전거 민간사업자 난립 방지를 위한 자전거 주차장 사용신고 상한제 도입

16 자전거등록제 도입

장기 방치 자전거로 인해 자전거 이용활성화를 위해 설치한 자전거 보관대가 오히려 거리 미관을 해치고 있는 실정이므로 자전거등록제를 통한 관리대책 마련

- 조례개정을 통한 자전거 등록제 도입 및 경찰청과 협의하여 자전거 도난 처벌기준을 명확히 하고 처벌기준 강화
 - 온라인상에서 이용자가 직접 자전거 등록이 가능하도록 전산프로그램 및 웹사이트 개발
 - 기존 동호회 자전거 사이트에 등록된 자전거에 대한 정보 통합 방안 마련
 - 자전거 등록관련 법률에서 권장사항이 아닌 의무사항으로 개선
 - 자전거 등록을 유도하기 위하여 인센티브 방안 마련
 - 등록제 가입자 대상으로 자전거보험 가입 서비스 제공

17 자전거 이용실태 조사 지속

인천시의 자전거 관련 사업추진을 위한 정확한 수요예측과 효율적인 행정서비스 배분, 지역경제 활성화를 위해 자전거 이용인구 규모, 특성, 유/출입 흐름 등을 계량적으로 파악

- 도시교통 기초 조사시 자동차 전용도로를 제외한 조사대상 지점에 자전거통행량을 포함하여 조사시행
- 자전거 통행량 조사를 통해 지점별, 시간대별, 변동특성을 파악하여 자전거 활동 이해도를 높임
- 수집된 조사 자료는 자전거 관련 정책 운영을 위한 자료 및 공공기관의 관련기준 정립, 민간 부문의 각종 마케팅자료, 학술연구 등 다양한 분야의 기초자료로 활용
- 도시교통 기초조사를 통해 교통량 및 통행속도를 파악하여 도로의 서비스수준평가, 도로개선사업의 효과 평가 등의 기초자료로 활용하고 있으므로, 교통량 조사시 자전거 추가
- 자전거 이용자에 대한 특성파악을 위해 보행인구 조사시 통행량 및 설문조사 병행

사람우선 교통환경 조성

- 시민의 안전을 책임지는 교통환경 조성 및 무장애 교통환경 구현을 위한 과제를 추진하여 사람이 우선하는 교통환경 회복을 도모함

[illegible]

4-1 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통환경 조성

① 어린이·노인·장애인보호구역 개선

교통사고발생 다발지점 분석자료를 토대로 보호구역 지정 및 개선을 통한 안전한 보행환경 조성

- 노인, 어린이, 장애인 보호구역 지정 및 시설개선률이 미흡하고 지정된 보호구역 내 속도저감시설 등 안전시설물 설치가 부족하여 사고위험에 노출되어 있음

* 보호구역 내 어린이 교통사고 : '08년 18건→'17년 33건(연평균 6.97% 증가)

- 교통사고 사상자 최소화 및 재발 방지를 위해 사고다발지점을 분석하여 우선적으로 보호구역 추가 지정 및 개선사업을 시행

* 최근 3년간('13~'15) 발생한 사고다발지점 21개소 우선 시행

- 보호구역 지정 및 개선사업은 매년 사업시행 이전 최근 3년간 발생한 사고다발지점을 분석해 추가로 사업 시행

② 보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대

감시 및 모니터링 시스템 확대를 통해 안전 및 교통사고 등의 예방환경 조성

- 보호구역으로 지정된 구11간에서 어린이 유괴와 폭력, 노인 및 장애인 등의 교통약자의 안전·교통사고 등이 발생함
- 긴급자동차(소방차, 구급차)의 통행을 방해하는 불법 주·정차 차량에 대한 감시 필요
- 교통사고 위험이 큰 안전 사각지대를 대상으로 추가설치 필요
- 우선순위를 부여하여 매년 30개소에 시스템 확대

* 어린이 보호구역 20개소, 노인보호구역 5개소, 장애인 보호구역 5개소

* CCTV(2개), DFS(1개), Flashing Beacon(4개) 설치

③ 교통정온화 시설 확대

보행의 안전과 생활편의 등과 같은 공공의 이익을 달성하기 위해 교통정온화를 통한 차량 통제 및 차량속도 제어

- 인천시에서는 생활권에서의 보행자 안전성 강화를 위해 교통정온화 사업을 지속적으로 시행하고 있음
- 사고다발지역인 13m미만 도로에서의 보행자, 자전거 이용자가 차량의 과속에 의한 사고, 대형차량 및 불법주정차로 인하여 침해받은 시민의 보행권을 보장할 수 있는 대책이 필요
- 사고다발지역인 13m미만 도로에 규제 및 물리적 교통억제를 통한 교통정온화 시행
 - * 템포30(30km/h이하), 일방통행제, 주차금지, 주차허가, 일시정지 등 규제에 의한 교통억제 시행
 - * 고원식 교차로, 고원식 횡단보도, 볼라드, 시케인, 요철포장, 과속방지턱, 지그재그 도로 설치 등 물리적 교통억제 설치

④ 교차로 알리마노면표시 설치

운전자가 사전에 교차로를 인식하여 감속할 수 있도록 교차로 사전예고 시설물 설치

- 2016년 기준 13m미만 도로의 교통사고 중 6m미만 도로에서 45.9%에 달하는 사고가 일어남에 따라 생활권도로 안전대책 마련이 필요
 - * 13m미만 도로 교통사고 총 4,725건 중 6m미만 도로 2,167건 발생
- 생활권 도로 교차부에 노면표시 및 교차로 알리미 설치
- 주거, 상가 밀집 지역 및 불법 주정차 등이 많이 발생하는 구역 5개소 우선 시행
 - * 부평시장오거리 등 5개소
- 생활도로지구 지정을 통해 지속적으로 개선
 - * 유동인구 많은 지역, 주거 및 상가 밀집지역, 노상주차 허용구역, 교통유발 시설 설치구역, 12m이하 도로 연장율 높은지역, 교통사고 심각도 높은지역

5 컬러레인 도입 확대

주행유도선(컬러레인) 설치를 통해 교통류의 안전하고 원활한 진행 유도

- 차량 통행이 많고 복잡한 교차로에서 진행방향 혼란, 교차로 내 구조물에 의한 시거불량 등으로 교통사고가 빈번하게 발생
- 일반적인 십자형 교차로와 달리 2개 이상 교차로가 엉켜있는 비정형교차로에서 운전자가 이동경로를 혼동해 잘못 진입하거나, 주행차량 간 엇갈림 현상으로 교통사고가 발생하기 쉬움
- 인천시 및 인천지방경찰청에서 교차로 내 교통사고 감소 및 안전성 확보 유도방안으로 ‘노면색깔 유도선 시범 설치 사업’ 시행
 - * 부평구청사거리 등 교통사고 많은 비정형 교차로 3개소
- 사업시행 후 시내 지정체구간 중 교통사고 많은 교차로에 대해 확대 설치
 - * 교통사고 발생건수 25건 이상인 지점 15개소(부흥오거리, 굴다리오거리 등)

6 일반국도 주민보호구간(Village Zone) 지정

주민보호구간 지정을 통해 운전자의 주의 환기와 속도저감을 유도하여 교통사고 감소

- 보행량이 많은 마을 진·출입 구간을 대상으로 교통정온화(안내표지, 속도제한, 회전교차로, 교통섬 등) 대책 시행을 통해 차량의 속도가 높으나 보행자 안전시설물 설치가 미흡한 일반국도 및 지방도 주변 주민들을 차량으로부터 보호하여 보행자 교통사고를 감축
 - * 2019년 강화군 송해면 하도리 마을, 2020년 옹진군 영흥면 선재리 마을 시범사업 시행 후 순차적으로 도입
- 고령 거주자 비율이 높은 마을 주변 중 보행사고가 잦은 구간에 지정하여 교통사고 감소

7 사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선

교통사고 위험요인이 잠재하고 있는 지점을 개선하여 지속·반복적으로 발생하는 교통사고 예방

- 교통안전시설 및 환경을 개선하여 교통안전 위험요소를 제거하고 교통사고를 사전에 방지하여 안전한 교통환경 조성
 - * 방호울타리, 대각선 횡단보도 등 설치
- 최근 3년간(2013~2015년) 발생한 교통사고 다발지점 및 발생건수 25건 이상인 지점을 대상으로 설치
 - * 교통사고 발생건수 25건 이상 지점 15개소
- 「제2차 위험도로 구조개선사업 중장기 계획(2016.8)」에서 제시된 위험도로 구조개선 구간 수용
 - * 온수~선두 선형개량(강화) 등 10개 구간
- 과거 3년간 600m의 도로구간 중, 사망사고 3건 이상 및 중상 이상사고 10건 이상 발생한 지점을 추가로 개선
 - * 계양구 계양초교 상아분교 서측 등 7개 구간
- 사업 대상지점에 곡선부 차로확폭, 종단경사 개량 등을 통해 운전자 시거 개선 및 시선유도봉, 갈매기표지, 미끄럼 방지포장 등을 통한 구조개선

8 보행자 횡단 안전시설 확충

운전자가 횡단보도나 보행자를 인지하지못해 발생하는 교통사고를 감소시키기 위해 시인성 제고

- 횡단보도 투광기, LED보도블럭 등을 설치해 운전자 및 보행자의 시인성 향상방안 마련
- 야간 보행자 사고다발지점인 신호 및 비신호 교차로를 대상으로 교통안전시설 설치
- 최근 3년간(13~15) 발생한 보행자 무단횡단 교통사고 다발지점을 대상으로 개선사업 시행
 - * 무단횡단 다발지점 27개소에 방호울타리, 투광기 등 설치

9 옐로카펫 및 노란발자국 확대

옐로카펫 및 노란발자국 설치 확대를 통해 운전자들의 시인성을 강화하여 어린이 교통사고 예방

- 우리나라 사망사고 10건 중 4건은 어린이교통사고로서, 그 중 80%가 횡단보도 주변에서 발생하고 있어, 이러한 어린이 교통사고를 줄이기 위해 학교주변 횡단보도에 옐로카펫을 설치하여 아이들이 안전한 아동친화도시 조성
- 노란발자국 사업은 초등학교 앞 횡단보도에 노란 발자국을 그려 넣어 사고를 예방하자는 프로젝트로 어린이가 많이 다니는 횡단보도에 보행자 정지선과 발자국을 그려 차도에서 1m 가량 떨어져 신호를 기다리도록 유도하여 어린이 사고 예방
- 2017년 「옐로카펫·노란발자국 설치사업 추진계획」에 제시된 옐로카펫 20개소, 노란발자국 100개소를 설치하고 점진적으로 확대·설치

* 인천시 어린이보호구역 총 729개소에 확대 설치

10 도시부 50/30사업 시행

일반도로의 제한속도 저감으로 도로 안전성 확보

- 「제8차 국가교통안전기본계획, 국토교통부」에서 제시된 속도 관리 강화대책 중 ‘도시부 제한속도 50/30 적용 확대’ 방안으로 도시부도로의 속도 저감을 통해 교통사고를 감소시키기 위하여 실행과제로 제시
- 최근 10년간 과속으로인한 교통사고는 연평균 2.18%의 증가추세를 보임

* 발생건수 : 2008년 117건 → 2012년 139건 → 2017년 142건

- 도시부 제한속도를 원칙적으로 50km/h 이하로 하향 조정
 - 이동성 위주의 도로는 제한속도 50~70km/h로 탄력 조정
 - 보행량 많고 생활권 도로구간은 제한속도 30km/h 이하 적용

11 맞춤형 안전장구 보급

교통약자의 상황에 맞는 안전장구를 보급하여 안전사고 예방

- 교통약자의 교통안전 확보와 배려하는 운전습관의 생활화를 위하여 어린이, 장애인, 노인 등의 교통약자를 위한 맞춤형 안전장구 필요
- 방수기능이 있는 덮개로 우천시 가방을 보호하고, 형광으로 제작되어 눈에 잘 띄게하여 시인성을 강화하는 가방덮개 도입
 - * 2017년 경상남도지역 도입 후 만족도 조사결과 학부모 90.5%, 교사 95%, 학생 69%가 “매우만족” 답변
 - * 2019년부터 초등학교에 순차적 보급(대상자: 2015년기준 243개소, 157,099명)
- 장애인 전동휠에 야광표지, 어린이들의 시야확보를 위한 투명우산, 노인을 야광지팡이 보급사업 시행
 - * 연도별 예산(3억)을 확보하여 맞춤형 안전장구 보급

12 보행중 휴대전화 사용 자제 유도

보행중 스마트폰 사용으로 인한 사고가 증가함에 따라 사용 자제 유도를 통해 사고예방

- 전국적으로 스마트폰 이용자수가 4천만을 넘어서 세계에서 인구 대비 스마트폰을 제일 많이 쓰는 나라로 보행 중 스마트폰 사용으로 안전사고 증가
 - * 스마트폰 차대인 사고 2011년 87건에서 2015년 142건으로 1.6배이상 증가
- 보행 중 스마트폰 사고가 발생한 연령대는 40대 이하 젊은 층의 사고구성비가 77%로 매우 높았고, 사고 발생시간은 15~17시에 높은 경향을 보임
- 인구이동이 빈번한 구간에 시범사업 시행 후 사고다발지점으로 확대 설치
 - * 바닥신호등, 로고라이트, 교통안전표지판 등 설치

13 스피드카메라 복권 제도 시행

시민들이 적극적이고 자발적인 참여로 안전성 향상을 도모 할 수 있는 제도적인 장치 도입

- 스피드 카메라를 설치하여 규정속도를 위반한 운전자들의 벌금을 모아 규정속도를 지킨 운전자에게 돌려주는 복권 제도 시행
- 2011년 스웨덴 스톡홀름 시내에 설치 후 시범운영 결과 해당 도로 평균속도 22% 감소
- 지난 3년(2013~2015)간 과속으로 인한 사망사고가 2건이상 일어난 백범로, 청능대로에 시범운영

* 시범운영 후 추가도입 검토

14 맞춤형 교통안전 교육 시행

고령자 및 어린이의 정기적 교통안전교육 시행 의무화 및 맞춤형 교육 프로그램 개발

- 고령자 교통사고는 매년 증가하고 있으며, 초고령화 사회 진입을 앞둔 현시점에서 교통사고를 감소시키기 위한 대책 필요
 - * 교통사고 고령 사상자 : 2013년 997명 → 2015년 1,188명 → 2017년 1,034명
- 안전한 교통환경 조성을 기본으로 어린시절부터 체계적이고 체험적인 교통안전교육을 실시하여 몸에 익숙한 교통안전의식 배양
- 초등학교, 노인복지시설 중심의 맞춤형 방문교육 시행

| 구분 | 수업내용 |
|-----|---|
| 고령자 | <ul style="list-style-type: none"> · 고령 운전자가 본인의 신체적 변화를 인정하고 이를 받아들이도록 현장 중심 체험교육 제언 · 교육내용은 획일적인 내용, 영상보다는 교육 대상 지역의 지리적 특성, 교통사고 현황 및 사례 등을 활용, 안전한 도로지도 작성 및 배부 |
| 어린이 | <ul style="list-style-type: none"> · 학년별로 시청각 교육 · 상황에 따른 교통안전 교육 등 |

15 교통안전 체험기회 확대 제공

체험적인 교통안전교육을 통해 몸에 익숙한 교통안전의식 배양

- 어린이 및 고령자 행동 특성에 따라 이론적인 교육 뿐만 아니라 체험적인 교통안전교육을 실시하여 몸에 익숙한 교통안전의식 배양 필요
- 고령 운전자가 본인의 신체적 변화를 인정하고 이를 받아들이도록 현장 중심 체험교육 필요
- 어린이 교통공원, 교통안전체험 학습장에서 위험한 상황과 안전한 상황을 구별할 수 있도록 다양한 교통안전교육을 받을 수 있음
- 맞춤형 교통안전 교육과 연계하여 교통안전 체험교육 시행

16 캠페인 및 홍보 확대

교통안전 전문 NGO단체와 협력을 통해 전문적이고 실효성 있는 캠페인 및 홍보 시행

- 교통안전 NGO단체의 캠페인 사례
 - 어린이 보행안전을 위한 S.L.O.W 캠페인, 노인 보행안전을 위한 S.T.O.P 캠페인 등 다양하고 효과적인 캠페인을 시행하여 대상자들에게 좀 더 친근하게 접근하고 있음
- “세계최고의 스쿨존 만들기 S.L.O.W(Stop LOkk Walk) 캠페인”, 노인 보행안전을 위한 “어르신들이 안심하고 걸어 다닐 수 있는 고령사회 만들기 S.T.O.P (Senior Traffic accident O(zero) Practice) 캠페인” 등에 예산 및 물품 지원 등의 협력

17 퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련

1인용 교통수단의 안전한 이용을 위한 기준 및 기반 마련

- 1인용 교통수단에 관한 관련제도나 이용자의 안전의식이 부족하여 전동휠 안전사고가 급증하고 사망사고까지 발생하고 있으므로 새로운 교통수단인 퍼스널 모빌리티의 법적규제 및 제도적 기반마련과 운전자의 안전의식 정립이 시급
- 개인형 이동수단의 도로 이용에 대한 허가의 필요성과 안전 기준에 대한 명확한 규정이 아직 나와 있지 않음
 - 선진국들의 선례를 참고해 우리나라 현실에 맞는 법적·제도적 기반의 마련이 절실한 시점이며 이와 더불어 시민의식 또한 보완 필요
- 퍼스널 모빌리티의 법적 지위 신설방안 마련
 - 자전거법, 자동차관리법, 도로교통법 중 하나에 퍼스널모빌리티에 대한 법적 지위 신설 검토 필요

18 교통안전교육 의무화

대형 재난·재해, 교통사고에 대한 청소년의 대처 능력을 키우기 위해 교통안전에 대한 교육 의무화 필요

- 18세 미만 청소년에게 여객선, 기차, 항공 등을 포함한 육상·해상·항공 교통사고에 대비한 안전 교육을 통하여 어려서부터 능동적 대처 능력을 기를 수 있도록 교육 필요
- 도로교통공단에 따르면 국내 어린이 교통사고는 2013년 1만 1,728건, 2014년 1만 2,110건, 2015년 1만 2,192건으로 매년 증가하고 있으며, 우리나라 어린이 교통사고 사망률은 OECD 34개 회원국 중 2위를 차지하고 있음
- 어린이 교통안전교육 의무화 추진
 - 교육청·경찰청 등 유관기관과의 협의를 통해 정기적이고 지속적인 교육 시행

19 교통안전 교육프로그램 개발보급

다양한 교통안전 교육프로그램 개발로 상황에 맞는 교통안전 교육 실시

- 고령자 안전교육 수시 시행
 - 노인복지시설 중심의 방문교육에서 지역의 체육공원, 운동시설, 혼자 생활하는 노인 등 찾아가는 교육서비스 제공
 - 서울시의 ‘찾아가는 교통안전체험버스’를 벤치마킹하여 시범적용 제안
 - 다양한 인센티브 제공으로 자치구 참여 유도
- 생활밀착형 교통안전교육 시행
 - 다양한 인센티브 제공으로 자치구 참여 유도
- 운수업종사자 교육
 - 인식전환 및 운전자 소양교육 실시
- 교통안전교육 과정과 내용은 추가 연구수행 필요

20 교통사망사고 대응 T/F 운영 및 즉각 대응체계 구축

교통사망사고 감소를 위한 지속적인 모니터링 등 종합계획 수립

- 교통사망사고 발생지점에 대한 지속적인 모니터링 및 교통사망사고 감소를 위한 관계기관 및 전문기관의 협조체계 구축
- 서울, 대구, 대전 3개 광역시에서 T/F팀을 구성하여 운영중임
 - 별도의 예산 투입으로 교통사망사고 발생지점에 대한 경찰 등과 합동조사, 관계기관과 업무협의 및 조정, 사고원인분석 등 단계별 개선대책 수립을 위한 교통사망사고 대응 T/F팀 운영
- 교통사망사고 발생 지점 및 다발구간에 대한 지속적인 모니터링 및 관계기관 및 전문기관과의 T/F팀 구성을 통한 교통사고 관리 효율성 증대

21 운수업체 및 종사자 안전관리

일반인보다 사고위험에 많이 노출되어있는 운수업체 및 종사자 안전관리

- 교통사고 다발 운수업체 및 사업용 차량 운전자중 사고다발 운전자의 잠재적인 사고발생률을 감소시키기 위해 위험운전 행동 운전자에 대한 집중관리를 통하여 교통사고 예방
- DTG 운행기록 분석 자료를 제공받아 부적절한 운전자에 대해 제재조치 시행
 - 중대사고 발생 운수업체 대상 안전점검 강화, 부적격 운전자 고용 운수업체 행정처분(과징금, 운행정지처분 등) 강화
 - 고위험군 운전자에 대한 교통안전 체험교육 의무화, 최대연속 근로시간, 최소 휴게시간 제한 및 1일 총 근로시간 제한
 - 첨단안전보조시스템(AEBS)설치로 안전성 향상

22 교통안전진단 및 점검 강화

교통안전을 저해하는 위험요인을 발견하여 이를 개선하도록 함으로써 교통사고의 예방

- 운수사업자에 대한 교통안전 수준의 선진화를 위해 시행된 교통안전진단은 지자체 및 운수업체의 교통안전 의무 및 책임강화, 교통시설환경요인에 의한 교통사고의 감소를 위해 시행됨
- 평가를 통해 시내버스 운행상의 교통안전을 향상하고 선의의 경쟁을 통해 안전운행, 경영활동 개선 등으로 운전자들의 위험운전 행태를 개선하고 경쟁력 강화 기대
- 기준미달 및 사고다발 운수사업자 우선시행 및 일반 운수사업자 정기점검 시행
 - 잦은 민원 및 사망사고 발생 등으로 인한 특별점검 병행

23 대형차량 ADAS장착 의무화

사고위험을 감지하고 자동으로 제어해 사고발생 예방

- 승합 및 화물 차량은 사고발생시 대형사고로 이어지는 경우가 많으며 화물차 적재물 추락으로 인한 후속차량이 연쇄추돌하는 2차사고도 많으므로 사전에 방지할 수 있는 장치 필요
- 대형(승합 및 화물)차량 대상 첨단안전장치(차선이탈경고장치, 비상제동장치 등) 장착의무화 및 안전검사기준 강화
- LDW, HBA 등 사고위험을 감지하고 경고를 한 후 이행되지 않으면 AEB, ACC등의 차량제어 시스템으로 차량을 제어하여 사고위험에서 벗어날 수 있도록 ADAS장착 의무화
- ADAS시스템 미장착시 교통안전법 제55조에 의거 100만원의 과태료를 부과하며 신규차량 등록불가조치 시행

24 영업용 차량 디지털 운행기록계 분석 활용 확대

사업용 차량 운수종사자 관리 체계화 및 첨단안전장치 장착 의무화로 교통사고 감소 기대

- 국토교통부에서는 사업용 차량의 운전자에 대한 인적관리를 위해 의무적으로 장착하도록 법적으로 규정
- 사업체나 조합에 소속되지 않은 운전자들의 경우 DTG 분석 결과에 대한 인지도나 활용도가 낮아 개선 필요
- 운행기록계 장착 의무화, 단속 강화 및 과태료 부과
 - 디지털운행기록계 미장착, 임의조작, 고장상태로 운행시 교통안전법, 여객자동차 운수사업법, 화물자동차 운수사업법에 의거 10만원~100만원의 과징금 부과

25 교통안전기준 강화

범칙금 및 벌금 상향조정으로 교통법규 위반률 감소

- 법·제도적으로 교통안전을 위한 많은 규제와 제재 및 처벌이 확립되어 있음에도 준법무시 및 단속이나 처벌의 미약으로 운전자들에게 불법운전의 습관적 무감각을 조성하며 비범죄 의식이 고착화되어 위법행위를 계속 저지르는 악순환 반복
- 음주운전의 경우 타 위반사항의 범칙금, 과태료보단 높은 수준이나 벌금외에 특별한 제재사항이 없어 제도개선이 필요
- 교통문화 선진국의 경우 범칙금 및 벌금을 높게 설정하여 교통법규 위반률을 줄이고 있음
- 인천시 범칙금 및 과태료 조례 조정 추진
 - 범칙금 및 과태료를 현재의 두배수준으로 조정하는 조례 제정 추진

| 위반 사항 | | 벌금(천원) | | | | 벌점(점) |
|-------------|-------------|----------------------------------|--------|-------|-------|-------|
| | | 승합차 | 승용차 | 이륜 | 자전거 | |
| 안전운전 의무 불이행 | | 50→100 | 40→80 | 30→60 | 20→40 | 10→20 |
| 신호위반 | | 70→140 | 60→120 | 40→80 | 30→60 | 30→60 |
| 안전거리 미 확보 | 고속·자동차 전용도로 | 50→100 | 40→80 | 30→60 | 20→40 | 10→20 |
| | 일반도로 | 20→40 | 20→40 | 10→20 | 10→20 | 10→20 |
| 음주운전 | 0.05~0.10% | 3,000이하 → 6,000이하 | | | | 유동적 |
| | 0.10~0.20% | 3,000 ~ 5,000 → 6,000 ~ 10,000 | | | | 유동적 |
| | 0.20% 이상 | 5,000 ~ 10,000 → 10,000 ~ 20,000 | | | | 유동적 |

26 고령자 운전면허 반납제 확대

운전면허 자진 반납을 통해 고령 운전자에 의한 사고율 저감

- 시간이 흐름에 따라 고령이 될수록 신체능력, 위험예측능력 및 인지반응속도 저하로 인해 고령운전자의 사고위험이 높아지고 있으므로 이를 저감시킬수 있는 방안이 필요함
- 노인성 치매나 운동기능 저하로 고령 운전자들이 일으키는 교통사고가 증가하고 있기 때문에 일본에서는 노인들의 면허반납을 촉진하기 위해 노인 운전면허 반납제도를 시행
 - “고령운전자 운전면허 자주반납 지원제도”를 시행하여 스스로 운전면허를 반납하면 그 대가로 혜택 제공
 - * 택시 요금 최대 50%할인, 뷔페식사권, 시설이용 할인권 등
- 65세 이상 고령운전자를 대상으로 인지력, 반응속도 등 테스트 실시 후 일정수준 이하 운전자 및 자발적 반납자에게 혜택 제공
 - 대중교통, 택시요금 30~50% 지원, 시설이용 할인권 등

27 속도·신호위반 단속강화

교통안전의식제고를 통해 안전한 교통문화를 조성하고 교통문화 선진화 정착

- 지난 5년간 법규위반 단속건수는 약 316만건이며, 2012년 438,267건 에서 2016년 860,485건으로 약 2배 가량 증가
- 법규위반 단속건수 중 속도위반 및 안전띠 미착용이 가장 많이 차지하고 있으며, 안전운전에 있어서 가장 기본적인 기초 법규 위반에 대한 지속적인 교육과 함께 단속이 필요한 실정
 - * 속도위반 : 48%, 안전띠 미착용 : 14%
- 유관기관 협조를 통한 법규위반 단속 강화
 - 향후 도심속도 하향조정(50/30) 시행을 고려하여 유관기관과의 긴밀한 협조를 통한 속도위반 개선
 - * 신호, 속도위반 단속시스템 추가설치 및 강화, 바너클 단속장치 도입
 - * 꼬리물기, 정지선 침범, 안전띠 미착용 등 안전운전 의무 불이행 단속 강화

28 불법 주·정차 단속 강화

단속 강화 및 시스템 확대로 쾌적하고 안전한 도로환경 조성

- 올바른 교통문화는 가정에서부터 시작됨을 홍보하고 선진교통 문화를 위하여 시민이 직접 참여하고 실천할 수 있도록 시스템 강화 및 개선이 필요
- 미국, 영국, 프랑스 등 교통선진국의 도심지에서는 불법주차 차량으로 인한 문제가 발생함에 따라 다양한 단속을 시행
 - 일반시민이 불법주차 차량을 제보할 경우 포상금을 주는 앱이 출시되어 활용
- 불법 주·정차 단속 강화 및 단속시스템 확대
 - 구간에 대한 불법주정차 단속시스템 추가 설치, 버스 장착형 무인단속시스템 구축
 - 어린이, 고령자(노인) 및 장애인 보호구역 내 보행자 안전 확보를 위한 불법 주·정차 단속 강화

29 제도 개선과제 지속 발굴

기존 제도의 효과를 분석하고 이를 토대로 교통사고 감소 효과를 높이기 위한 정책 과제 도출 및 개선방안 모색

- 기존의 우리나라의 여러 가지 도로교통 안전사업들은 어린이 교통사고, 노인 교통사고, 교통사고 잦은 곳 개선 사업 등 여러 가지 교통안전 관련이슈가 제기되는 시점에서 파편적으로 제도가 이루어져 현재와 같은 여러 문제점들이 노출됨
- 도로교통 안전사업들의 제도적·정책적인 개선방안을 모색하고 급변하는 시대에 맞는 새로운 제도를 발굴하기위한 지속적인 연구용역 수행

30 알코올 시동잠금장치 도입

첨단 과학기술을 융합해 음주운전 사고예방

- 미국 뉴멕시코주 및 애리조나 주에서 혈중알코올농도(BAC)를 위반한 초범에 대해 음주운전 시동잠금장치를 3년간 운영
 - * 뉴 멕시코주의 음주관련 사망자수는 2002년 225명 → 2010년 140명으로 85명이 줄어든 38%가 감소되었고, 과거 8년 동안 총 372명의 생명을 구한 것으로 나타남
 - * 애리조나주의 음주관련 사망자수는 2007년 399명 → 2014년 199명으로 200명 감소
- 음주운전 상습 위반자 대상 시범 도입
 - 혈중알콜농도 0.05% 미만으로 음주운전 사고 유발자
 - 혈중알콜농도 0.1% 이상인 위반자
 - 음주운전 단속 2회 이상 적발된 자
- 시범도입 효과분석 후 BAC 0.05%이상 의무적인 시행
 - 자동차시동잠금장치 설치, 유지비용 전액 운전자 부담
 - * 미국 : 월평균 85US\$ (설치비, 월 사용료, 보험 등), 한화 약 95,000원
 - * 캐나다 : 월평균 128C\$ (설치비, 월 사용료, 제거비용 등), 한화 약 115,000원

4-2 시민 모두가 편안한 무장애 교통환경 구현

① 장애인콜택시(특장차) 확충

교통약자의 이동권 증진을 위한 장애인특장차 확대

- 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자가 출발지에서 목적지까지 이동할 수 있도록 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량으로 이동을 보조하는 수단이 필요
- 특별교통수단 283대(2016년 기준)를 운영중에 있지만 법적 기준을 충족하지 못하는 실정으로 특별교통수단 확충이 필요함
 - * 283대 중 장애인 콜택시 140대 → 법정운행대수 353대 이상
- 인천시 장애정도가 심한 장애인 52,950명
 - * 인천시 택시화물과 내부자료
 - 법정 보급대수(150명당 1대) 산정 : 353대
 - 2021년 159대운영(도입률 45%), 2036년 353대 운영(도입률 100%)
 - * 법정보유대수 부족분은 바우처택시로 충당해서 운영
 - 2036년까지 213대 확충 → 총 353대(도입률 100%)

② 장애인전용 바우처택시 확충

교통약자의 이동권 증진을 위한 바우처택시 확대

- 교통약자에게 외출은 부담스러운 일들 중 하나이며, 낯선 곳으로의 이동은 더욱더 어려우므로 이러한 어려움을 덜어주기 위한 대책이 필요
- 바우처 택시 총 300대 모집 및 운영
 - 운영 후 이용수요 파악하여 증차/감차
- 바우처 택시 3진 아웃제 적용(이용자 만족도 향상)
 - GPS를 활용하여 예약콜에 대한 정시성 높임
 - 예약콜에 대한 운전자의 임의적인 선택 금지
 - 이용 후 평가를 통한 인센티브 적용

③ 저상버스 확충

교통약자 사회참여 확대 및 대중교통이용 편의제공을 위한 저상버스 확충

- 지속적인 저상버스 확충으로 교통약자 및 일반 이용객의 안전성, 편리성 도모 및 대중교통 이용여건 개선 필요
- 시내버스 100% 이상의 저상버스화
 - 운행대수의 1/2인 법정 운행대수 달성
 - * 2016년 318대/2,327대(13.7%) → 2021년 585대(25%) → 2036년 2,327대(100%)
- 저상버스 우선공급 노선 지정
 - 교통약자 분포가 높아 이용 수요가 많은 남동구, 부평구, 서구, 남구 우선 공급
- 고령자 비율이 높은 도농복합지역 및 농어촌지역은 도로여건에 따라 중형저상버스 도입

④ 카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진

교통약자의 이동제약을 없애 휠체어이용 장애인의 삶의 질 향상

- 이동권이 자유롭지 못하고 한정되어있는 이동거리, 장소에 매일 반복되는 일상으로 교통약자의 삶의 질이 낮은 실정
- 한 대의 자동차를 공동으로 이용함으로써 자동차 보유로 인한 경제적 부담을 줄이고 전체 자동차 대수를 줄여 환경오염을 감소시키는 효과 기대
- 시공영, 구공영 주차장에 장애인특장차 카셰어링도 함께 확대하여 장애인들이 어디서나 서비스를 이용할 수 있도록 함
 - 2016년 기준 장애인특장차 카셰어링 거점은 전무한 실정
 - * 시공영 주차장 2021년 34개소(100%) 거점 확보
 - * 구공영 주차장 2021년 100개소(18.8%), 2036년 532개소(100%) 거점 확보

5 교통수단 이동편의시설 개선 및 확충

이동편의시설 개선을 통한 이용자 편의 중심의 교통수단 확보

- 교통수단 이동편의시설을 개선·확충 하고있으나, 주로 양적기준으로 추진되고 있어 교통약자의 이동편의 증진에 실질적인 도움이 되지 못하고 있는 실정
 - * 설치기준 적합률 : 버스(75.3%), 지하철(81.2%), 여객선(42.9%)
- 이동편의 시설 개선
 - 버스 적합 설치율
 - * 2017년 75.3% → 2021년 85% → 2026년 90% → 2036년 100%로 개선
 - 지하철 적합 설치율
 - * 2017년 81.2% → 2021년 100%로 개선
 - 여객선 적합 설치율
 - * 2017년 42.9% → 2021년 60% → 2026년 70% → 2036년 100%로 개선

6 여객시설 이동편의시설 개선 및 확충

여객시설의 이동편의시설 개선을 통해 교통약자의 사회적참여 증가

- 교통약자의 편의증진을 위해 여객시설의 시설물 설치기준이 정해져 있지만 지켜지지 않는 경우가 많아 교통약자의 이동편의 증진에 실질적인 도움이 되지 못하고 있는 실정
 - * 설치기준 적합률 : 버스정류장(43.0%), 버스터미널(62.2%), 지하철역사(63.0%), 연안여객선터미널(69.2%)
- 버스정류장 적합 설치율
 - * 2017년 43.0% → 2021년 65.0% → 2026년 75.0% → 2036년 100%로 개선
- 여객자동차터미널 적합 설치율
 - * 2017년 62.2% → 2021년 75.0% → 2026년 85.0% → 2036년 100%로 개선
- 지하철역사 적합 설치율
 - * 2017년 63.0% → 2021년 90.0% → 2026년 95.0% → 2036년 100%로 개선
- 연안여객터미널 적합 설치율
 - * 2017년 69.2% → 2021년 80.0% → 2026년 90.0% → 2036년 100%로 개선

7 저상버스 도착안내서비스 시행

버스정보 안내기에 버스유형(저상버스, 일반버스)을 표출을통해 대중교통 이용자들의 편의 증진

- 버스정보안내기(BIT)는 2017년 11월 기준으로 버스정류장 5,303개소 중 1,582개소에 설치하여 운영 중이며, 전체 정류장 대비 설치율은 29.8% 수준임
- 그러나 설치된 버스정보 안내기에 저상버스 관련 안내표시는 전무한 실정으로 교통약자의 불편을 초래하고 있는 실정
- 버스정보시스템(BIT)에 버스유형(저상버스, 일반버스 등) 표출
 - 교통약자 이용수요가 높은지역 우선도입
 - 기존 BIT 시스템 교체 및 신규 BIT시스템 설치시 저상버스 안내기능 추가
- 매년 안정적 시스템 유지·관리와 이용자 편의를 위하여 지속적인 시스템 유지·관리체계를 마련하여 추진

8 보행로, 지하도, 육교 정비

보행로, 지하도, 육교 정비를 통해 안전한 보행환경 조성

- 보행사고 감소와 사람중심의 보행환경 조성을 위해 안전한 보행환경 조성사업 추진 및 교통약자의 보행안전과 교통시설에 대한 접근성을 확보 필요
- 2021년까지 보행안전 및 편의증진기본계획 수립시 선정된 9개 구간 정비 후 보행환경개선사업 후보지를 선정하여 매년 2개소 추가 지정 및 정비
- 주변 교통환경과 보행동선을 고려하여 육교와 지하도 보다는 횡단보도 설치해야 하며, 횡단보도 설치가 곤란한 곳은 승강시설을 확충
- 이동편의시설 기준 적합 설치율이 낮은 시설과 이용 만족도가 불만족인 시설을 우선적으로 개선

9 교통약자 승차대기정보 제공

저상버스 도착안내 서비스 제공으로 교통약자의 대중교통 이용 편의 증진

- 일반인을 기준으로 설계 및 배치되어있는 BIS시스템을 교통약자가 이용하기 불편한 실정
- 일반적인 노선안내도나 정차노선 번호는 시각장애인에게 불필요하기 때문에 음성, 점자안내시설 같은 장치 설치가 필요함
- 휠체어 또는 시각 장애인이 버스 정류장에서 승차 노선을 입력, 도착 예정인 해당 운전자에게 교통약자 승차 대기중인 정보를 제공하는 승차정보기 설치
 - * 교통약자 거주 비율 높은 남동구(18.1%), 부평구(17.9%), 서구(16.7%), 남구(15.1%) 4개 자치구에 각 5개소 시범운영
 - * BIS와 연계한 단말기 설치로 교통약자의 대중교통 이용편의 증진
 - * 국토교통부에서 시범설치 및 운영 계획 중임

10 유효보도폭 확보 및 확대

유효보도폭 확보로 사람중심의 보행환경 조성

- 과거 자동차 위주교통체계에서 사람 중심으로 바뀌는 도시교통환경변화 패러다임을 반영하여 보행과 대중교통 및 자전거가 승용차와 동일한 위상을 갖도록 교통환경 조성이 필요
- 보행자에게 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하기 위한 유효보도폭 확대를 위해서는 보행공간에 대한 명확한 영역 구분
 - 보행권의 중요성을 인식하고 보행권을 확보하기 위해 ‘도로 - 차도 = 보도’에서 ‘도로 - 보도 = 차도’라는 발상의 전환
- 보도 이용자가 쉽고 안전하게 접근하거나 이용할 수 있고, 주변 환경을 고려하여 보도의 적정 유효보도폭 확보
- 가로시설물은 가능한 한 최소화하고, 식수대에 일렬로 배치하거나 보행을 방해하는 시설물의 이설 및 지중화를 통해 유효보도폭 확보

11 도로공간 단차 개선 추진

도로공간 단차 및 보행환경 개선을 통해 보행환경의 쾌적·안전성 확보

- 열악한 보행환경에도 불구하고 보행자로서는 별도의 대안이 없어 차량과 혼재되어 이면도로를 이용할 수밖에 없으며 이로 인해 노인·어린이 등 보행약자들의 교통사고 위험이 높으며, 거주자 및 보행자들을 위한 보행환경의 쾌적성을 확보하기 어려움
- 차량속도 제한, 노상주차금지, 단차 개선, 녹지체계 연계 등을 통해 보행자의 안전과 편의 증진 필요
- 도로공간 단차 개선
 - 보행자길 정비구역으로 지정된 지점에 단차개선 병행
 - 넓은 구간의 단차개선이 불가능할 경우 횡단지점 단차 우선개선
 - 일반단차의 절반수준의 단차 및 경사단차로 개선
 - 단차없는 보도 경계 설정

12 장애물 없는 생활환경 인증 확대

건축물 외 공원의 Barrier Free 인증 도입으로 교통약자 이동 지원

- 사회적약자도 일반인과 동등한 권리를 누릴 수 있도록 개별 시설물, 구역, 도시를 접근, 이용 또는 이동함에 있어 불편함을 느끼지 않게 환경조성
 - * 7대도시 BF인증 626개소 중 본인증 2개소, 예비인증 5개소 제외 모두 건축물
- 건축물 외 교통약자의 이용 수요가 높은 공원에 장애인, 비장애인 누구나 이용할 수 있도록 리모델링 후 BF인증 추진
 - * 2021년까지 신트리공원 등 8개소 우선시행(구별 1개소)
 - * 2026년까지 구별 2개소, 2036년까지 구별 4개소 추가 인증 추진
- 인증을 받은 사업시행자 및 건축주의 경우 인센티브를 부여하여 자발적 참여 유도

13 교통부문 유니버설 디자인 적용 확대

장애의 유무나 연령 등에 관계없는 “모두를 위한 설계” 도입

- 7개의 원칙을 토대로 디자인 프로세스의 방향 선정을 통해 만인이 평등하게 이용할 수 있는 공간 조성
- 유니버설 디자인은 일본, 미국 및 경기도에서 도입·운영 중
 - 일본 : 정부차원의 유니버설 디자인 도입·정책화
 - * 건축·시설물·제품 등 사회 전분야에 도입·법제화
 - 미국 : 유니버설 디자인 최초 정립, 재활공학 등 장애인에 중점
 - * 유니버설 디자인 원리 및 개념 정립(1995)
 - 경기도 : 가이드라인을 제정하여 설치기준 제시
- 유니버설 디자인 도입방안
 - 컨셉 및 가이드라인 제정 → 적용방안 마련 → 체크리스트 마련 → 교육 및 홍보

14 장애인콜택시 앱 개발 및 운영

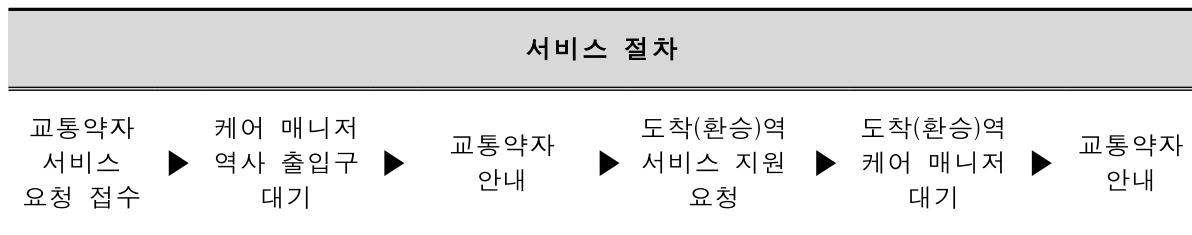
장애인콜택시 이용 정보를 제공할 수 있는 어플리케이션 개발 및 운영으로 교통약자의 이동편의 증진

- 교통약자가 장애인콜택시 이용시 예약의 불편함, 시간의 불확실성 등의 문제를 최소화 하기위해 서비스 진행상황을 실시간으로 확인할 수 있는 장비도입이 필요
- 장애 등록시 특별교통수단 이용 신청서를 별도로 접수하여 수요, 규모 등의 DB 구축
- 청각 및 언어 장애인을 위한 문자(SMS)시스템 운영
 - 전화이용에 어려움이 있는 청각 및 언어장애인 이용환경 개선
- 장애 등록시 특별교통수단 이용 신청서를 별도 접수하여 수요 규모 등의 DB구축 및 관리
- 어플리케이션을 개발하여 진행상황 알림서비스 운영
 - GPS 기반으로 개발하며, 실시간으로 상황 전달

15 지하철 이동케어 서비스 확대

대중교통을 이용하는 교통약자의 편의증진을 위한 케어시스템 도입

- 교통약자가 스스로 대중교통을 이용하기 위해서는 많은 시간을 들여야 하며, 사고로 이어질 수 있는 위험요소가 존재하므로 이를 케어할 수 있는 이동도우미 필요
- 지하철 이동케어 서비스 절차



- 지역별 노인인력개발센터와 협약을 통한 인력 확보
- 도시철도 77개역(경인선, 인천1,2호선, 수인선)에 배치

16 보행자 횡단시간 단계별 연장

보행자 횡단시간의 단계별 연장으로 교통약자 이동편의 증진

- 현행 횡단보도 보행시간이 건강한 성인 기준(1m/s)에 맞춰져 있어 상대적으로 보행속도가 느린 교통약자에 어려움 발생 하므로 교통약자를 배려한 횡단보도 신호시간 연장이 필요
 - * 교통약자 보행속도에 적합한 0.8m/s로 적용 검토
- 일반인을 기준으로 하는 교통설계를 증가하는 노인인구 및 고령사회에 맞춰 변화시킬 필요가 있음
- 또한 고령 보행자를 위한 고령자(노인) 보호구역 추가 지정 및 개선계획과 기존 보호구역내 불합리한 안전시설 개선 등을 포함하여 고령 보행자의 교통안전 대책이 부족한 실정
- 보행량이 많은 횡단보도와 어린이보호구역내 초등학교, 유치원 주출입구와 가장 가까운 거리의 횡단보도에 횡단신호 변경 검토

17 교통약자 우선주차구역 도입

안전사고 위험성이 비교적 높은 어르신 및 임산부들의 편리한 이동권 확보를 위한 이동동선 단축

- 어르신, 임산부 우선주차구역은 장애인주차구역처럼 법적 구속력이 없어 일반차량이 이를 제지할 수단이 없어 유명무실화 될 수 있으므로 제도적으로 법제화 하기위한 조례제정 추진
- 수원시 조례제정 사례
 - 어르신 우선주차구역 2,703면 설치(2017년)
 - 제도적으로 법제화 하기 위해 2017.7월 어르신, 임산부영유아를 위한 통합 조례 제정
- 우선주차구역 도입 방안
 - 설치기준 등 가이드라인 제작
 - 주차대수 30대 이상 주차장에 3%이상 의무설치 조례 제정
 - 시청, 구청 및 공공기관에 교통약자 우선주차구역 설치

18 이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화

교통약자 이동편의 시설의 주기적인 검토 및 관리체계, 관련 사업DB 구축 등으로 교통약자에게 정보 제공

- 공공시설은 이동편의시설 설치 의무조항은 있으나, 설치여부를 검토 관리할 체계가 없어 실행이 미흡
- 교통시설에 대한 기준적합성 심사의 법적근거는 있으나 구체적인 실행방안 부재로 실행 미흡
- 기존 사업의 설계단계에서 기준 적합성 모니터링 후 이동편의 시설 DB 구축 후 이동편의 시설 지도 작성
- 관련사업 DB 구축
 - 교통약자 이동편의 실태조사, 보행안전구역, Barrier Free 등

19 교통약자 보행안내용 내비게이션 도입

시각장애인이 지하철·터미널 등 넓고 복잡한 공공시설 실내에서 타인의 도움없이 이동하는데 불편 최소화

- 기존에 음성유도기는 GPS결절점에서 오작동 우려가 있으며, 전기공사도 해야하므로 소요예산도 비싸 보다 쉽고 편리하게 길안내 받을 수 있는 방안 필요
- (주)휴먼케어, 한국전자통신연구원(ETRI)이 2017년 시스템 개발
 - 맞춤형 비콘 기술을 이용한 내비게이션으로 을지로3가역사에 시범운영 중
- 시각장애인을 위한 내비게이션 도입방안
 - 서울시와 협조로 “을지로입구3가” 시범운영 결과 분석
 - 부평역사 및 계양역사 시범운영(2019년)
 - 시범운영 결과분석, 이용수요 파악 후 공공청사에 단계적 도입

20 교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화

교통약자 이동편의시설의 효과적인 설치 및 관리를 위해 관련 대상자 교육

- 교통약자 이동편의 시설 설치 및 운영대상자 교육
 - 특별교통수단, 교통약자 이동편의 시설 관련 담당자 정기교육
 - 교육대상 : 구별 교통약자 이동편의 시설 관련 담당자
 - 교육주체 : 인천시 관련 담당부서(이동지원센터) / 연 1회
 - 교육내용 : 시정책방향, 관련조례, 개선방향, 시설 유지관리 등
 - 교육방법 : 실내교육 및 현장교육
- 연 1회 교통약자 관련 실내교육 및 현장교육 시행

21 교육, 캠페인, 홍보 지속

교통약자에 대한 사회적인 편견을 해소하여 평등한 사회가 될 수 있도록 시민의식 전환

- 일정한 규칙없이 시행되고 있는 교통약자 인식전환 홍보 및 캠페인을 분기 1회로 시행하여 활발한 인식전환 유도

| 구분 | 제공매체 | 홍보방법 |
|---------|---------------|--|
| 언론매체 | 지역방송, 라디오, 신문 | <ul style="list-style-type: none"> • 인천시 교통약자 이동편의 증진계획 등을 보도자료를 이용한 뉴스시간 홍보 - 교통약자이동편의증진사업 시행내용, 효과 등 |
| 인터넷 | 홈페이지 | <ul style="list-style-type: none"> • 시 홈페이지 및 유관기관, 교통약자 관련단체 등의 홈페이지를 이용한 홍보 - 교통약자이동편의증진사업 정책방향, 시행계획, 진행현황, 효과 등 |
| ITS 시스템 | 도로전광표지판(VMS) | <ul style="list-style-type: none"> • 인천시 도로전광표지에 교통약자 배려에 대한 문구 홍보 |
| | 정류장안내단말기 | <ul style="list-style-type: none"> • 인천시 정류장 안내단말기에 문자, 그래픽 등을 통한 교통약자에 대한 배려문화 홍보 |
| 시민운동 | 시민사회단체 | <ul style="list-style-type: none"> • 시민단체, 장애인단체, 지자체, 교통사업자 간 홍보를 위한 유기적인 연계 시스템 구축 - 대중교통에서 교통약자에게 자리 양보 - 휠체어사용자 버스탑승에 대한 배려 |

- 운수업 종사자는 일반인보다 교통사고 위험에 쉽게 노출되어 있으므로, 안전교육을 지속체계적으로 진행하여 의식전환 필요
- 사업체 차량의 사고는 대형사고로 이어질 가능성이 높기 때문에 안전교육이 필수적임
- 운수업종사자 교육
 - 바우처택시 운전자에 대한 소양교육 및 인센티브 제도로 적극적인 서비스 제공을 통한 동기 부여
 - 교육주체별로 수시 또는 정기적으로 교육 실시
 - 교통관련 종사자 교육의 정기점검 및 유형별 교통약자의 참여로 실질적인 교육정보 제공
 - 교통약자의 주 이용수단인 바우처택시의 경우 교통약자를 초빙하여 진행
 - 인식전환 및 운전자 소양교육을 월 1회 사업체별로 시행

목표5

효율적인 교통관리체계 구축

- 쾌적하고 활력있는 교통공간 조성, 교통체계의 이동·안전·편의성 향상, 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통 운영·관리 체계 구축, 효율적이고 안전한 화물물류 체계 구축의 과제 추진으로 효율적인 교통관리체계 구축을 도모함

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|--|---|----------------------|
| 5-1. 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성 | <ul style="list-style-type: none"> ● 마을공동주차장 시범조성 ● 주차장공급 다양화 ● 간선도로 지하주차장 시범조성 ● 간선도로변 시간제 주차 검토 ● 환승주차장 확충 ● 부설주차장 개방·공유 확대 ● 그린파킹사업 확대 ● 거주자우선주차제 추진 ● 아파트 부설주차장 설치 지원 ● 노상주차장 유료화 ● 주차장 급지·요금체계 개선 ● 주차장 시간상한제 도입 ● 실태조사를 통한 주차정책 개선 ● 중·장기 주차시책 도입 연구 ● 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입 ● 주차장 분리분양제 도입 검토 ● 주차상한제 도입 검토 ● 차고지 증명제 단계적 도입 ● 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별단속 시행 ● 무인단속장비 단속기준 통일 ● 스마트폰 활용 단속앱 개발 및 처분기준 정립 ● 불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 ● 불법 주·정차 과태료 제도 개선 ● 이면도로 소방차 통행로 정비 ● 블록단위 마을주차공동체 지원 | 효율적인 교통관리체계 구축 |
| 5-2. 첨단 정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안전성·편의성 향상 | <ul style="list-style-type: none"> ● 마을공동주차장 시범조성 ● 주차장공급 다양화 ● 간선도로 지하주차장 시범조성 ● 간선도로변 시간제 주차 검토 ● 환승주차장 확충 ● 부설주차장 개방·공유 확대 ● 그린파킹사업 확대 ● 거주자우선주차제 추진 ● 아파트 부설주차장 설치 지원 ● 노상주차장 유료화 ● 주차장 급지·요금체계 개선 ● 주차장 시간상한제 도입 ● 실태조사를 통한 주차정책 개선 ● 중·장기 주차시책 도입 연구 ● 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입 ● 주차장 분리분양제 도입 검토 ● 주차상한제 도입 검토 ● 차고지 증명제 단계적 도입 ● 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별단속 시행 ● 무인단속장비 단속기준 통일 ● 스마트폰 활용 단속앱 개발 및 처분기준 정립 ● 불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 ● 불법 주·정차 과태료 제도 개선 ● 이면도로 소방차 통행로 정비 ● 블록단위 마을주차공동체 지원 | |

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|---|---|----------------------|
| 5-3. 녹색 교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영 · 관리체계 구축 | <ul style="list-style-type: none"> • 간선도로 축 개선사업 설계 • 교통축 개선사업 시행(10개축) • 교차로 기하구조 및 차로운영 개선 • 돌출형 버스정차대 확대 • 신호제어전략 개선 • 도시확장에 따른 연동체계 개선 • 전용(우선) 신호 도입 • 보행자 작동신호기 확대 • 고속도로 램프미터링 확대 • 회전교차로 확대 • 비보호(검응) 좌회전 확대 • 도로기능 및 위계별 제한속도 정비 • 지구단위 교통운영개선 연구 • 시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발 • 자율주행 혼재 시대 교통운영관리전략 개발 | 효율적인 교통관리체계 구축 |
| 5-4. 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축 | <ul style="list-style-type: none"> • 관내 화물공영차고지 확충 • 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충 • 화물차 밤샘주차구역 도입 • 화물물류 관계자 협의회 운영 • 화물운송질서 확립 • 화물차 운행정보시스템 구축 • 도심 도로변 화물 조업공간 확보 • 도로 수송체계 확충 • 화물차 통행제한구역 재설정 • 화물차 통행 가능도로 지정 • 화물차 관리 및 단속체계 재정비 • 위험물 수송관리시스템 구축 • 경유화물차 LNG전환 • 전기트럭 도입 • 철도수송체계 구축 • 물류공동화 • 화물차 전용도로(차로) 도입 • 화물차 자율주행 | |

5-1 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성

1 마을공동주차장 시범조성

노후 및 저층주거지 밀집지역의 보행 및 교통개선 사업 일환으로 주차난 해소를 위한 마을공동주차장 시범 조성

- 주차장 건설 등 보행환경 통합개선 추진(생활도로 교통정온화 병행)
- 마을공동체 공모를 통하여 시범사업 2개소 추진(2020년)
 - 부설주차장이 전무한 저층주거지 밀집지역, 반경 300~500m 내 도보권
 - 자치구별 주차장 수급 실태조사 상에 선정된 주차환경개선 지구를 우선으로 보행 및 주차환경 통합 개선이 될 수 있도록 지역주민들의 공모를 유도
 - 보행환경개선 지구 사업 등 국비지원 사업과 연계하여 국비지원 방안 고려



< 마을공동주차장 시범조성 방안 >

2 주차공급 다양화

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위한 공영주차장 및 공원 지하주차장 건설 등 주차시설 확충

- 인천광역시 도시정비사업 “빈집 종합관리대책” 등과 연계하여 유휴 토지 확보에 따른 공영주차장 건설
 - 토지소유주와 지자체간 협약을 통해 주차장 조성 부지를 확보하여 주차장 조성 후 거주자우선주차제 운영 등 고려
 - 주차문제가 심각한 지역은 가용 토지자원의 부족, 주차의 효율성을 고려하여 다층구조의 입체화 추진
- 공원 지하주차장 건설 시범사업 추진
 - 다세대, 다가구, 단독주택 밀집지역을 중심으로 주차장 확보율이 낮고(70% 이하), 공원부지 면적이 3,000m² 이상인 지역에 대하여 시범대상 후보지역을 다음과 같이 선정
 - * 1. 울목공원 : 중구 울목동 소재, 주차장 확보율 61.5%
 - * 2. 석바위 소공원 : 남구 주안4동 소재, 주차장 확보율 67.9%
 - * 3. 석남체육공원 : 서구 석남1동 소재, 주차장 확보율 40.7%

3 간선도로 지하주차장 시범 조성

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위한 공원 및 간선도로 지하 주차장 건설 등 주차시설 확충

- 시범대상 후보지역 선정(간선도로)
 - 주변개발계획 저촉예상지, 지하철 등 지하구조물 설치구간, 도로 규모 및 폭원(대로 30m 이상) 등 대상구간 선정 기준을 고려하여 인주대로, 봉오대로 2개 구간에 대하여 시범사업 대상 후보지를 선정하였음
- 중·장기 거주자우선주차제 정책 방향에 따라 거주자를 우선으로 월정액의 요금제 시행

4] 간선도로변 시간제 주차 검토

주차장 확보율이 취약한 주택가 중심으로 주차난 해소를 위하여 교통소통에 지장이 없는 도로변에 일정시간 주차 허용

- 도로 유형에 따른 단계적 시행
 - 5차로 이상 도로 시간제주차 시행대상 지역(1단계)
 - * 우현로(사동삼거리~답동사거리) 등 9개 구간 7.55km
 - 4차로 도로 시간제주차 시행 대상지역(2단계)
 - * 참외전로(인천동화마을입구~화평운교사거리) 등 4개 구간 3.05km
- 출·퇴근시간대의 교통흐름에 방해되지 않도록 박차시간 경과 후에는 즉각 견인할 수 있도록 추진
 - 출차시간 이후 1시간, 허용시간 이전 1시간 집중 단속 강화
 - 출차시간 위반 단속 차량에 대하여 과태료 기준 강화(법령 개정 건의) 및 예외 없이 견인

5] 환승주차장 확충

환승주차장 건설 및 지정 확대 운영을 통한 대중교통(버스, 지하철 등) 환승시 요금 할인 등 대중교통 이용 적극 유도

- 장래 철도망 구축 계획에 따른 연계교통체계 수립 거점에 대하여 선정하였으며, 기존 계획과 환승주차장 부지 가능여부를 고려하여 대상지를 검토
 - * 석남역(인천2호선, 서울7호선) : 석남약수터 공영주차장 환승주차장으로 지정
 - * 청라역(공항철도, 서울7호선) : 기존 공영주차장 → 환승주차장으로 운영 전환
 - * 주안역(인천2호선, 서울1호선) : 주안역 광장 지하 환승주차장 건설(약 6,750m²)
 - * 부평구청역(인천1호선, 서울7호선) : 인천광역시 2차 대중교통기본계획 환승센터 추진에 따른 주차장 입지 선정(대중교통 계획 참고)

6 부설주차장 개방·공유 확대

쾌적한 주차환경 조성 및 주차난 해소를 위한 부설주차장 개방(주차장세어링) 확대(노상불법주차 → 노외전환) 및 공동주택 부설주차장 유료개방으로 공유주차장 확대

- 중·장기적 측면에서 건축물 부설주차장의 공동 이용 활성화가 이루어질 수 있도록 단기적으로는 주차난이 심각한 지역을 중심으로 실시하고, 장기적으로 시 전체를 대상으로 추진
- 부설주차장 개방에 따른 지원 방안을 세분화하여 안전 및 관리상의 문제 및 미 출차 차량에 대한 문제 등 부설주차장 개방 기피에 따른 각종 문제들에 대한 효율적인 지원책 마련
 - * 장기주차 및 미 출차 차량에 대하여 즉각 견인할 수 있도록 세부 시행 방안에 대한 안내 및 경고판 설치
- 공동주택관리법 시행령 개정안으로 유상대여를 허용하기 위한 입주민의 동의비율, 주차대수, 위치 등을 공동주택관리규약에 포함하여 자율적으로 결정하도록 근거규정을 마련함에 따라 주차여건이 열악한 지역을 중심으로 공동주택 주차장 유상대여에 따른 주차장 공동이용을 추진

7 그린파킹사업 확대

이면도로의 주차환경 개선을 위해 단독주택이나 개별 건축물내의 여유 공간을 활용해 개인 주차장 조성을 유도

- 도로상 불법주차가 성행하고 주차공간이 부족한 지역으로 노폭 6.0m 미만 도로에서 노상주차 시 차량교행이 불가한 지역을 우선 공급 유도
 - * 저층 밀집 주거지역(제1종일반주거지역 중심)의 담장 및 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독주택 등(재개발 인가지역 등 제외)
- Green Parking 사업 설치비 지원에 따른 운영실태 정기조사 실시(연 2회) 등을 통한 후속관리
 - * 지원기준 : 주차1면 550만원, 주차2면 750만원(기준액), 이후 1면 추가시마다 100만원씩 추가 지원(최고지원액은 1,550만원-주차 10면에 해당)

8 거주자우선주차제 추진

2016년 5월 국토교통부, ‘주택건설 기준 등에 관한 규정’ 개정안 국무회의 의결안에 따라 거주자우선주차제는 장기적 관점에서 노외주차 형식으로 전환 유도

- 지속적인 제도 안내 및 홍보를 통한 6m 이상 도로 중심으로 공영주차장 부지 확보가 어려운 지역에 대하여 노상 거주자 우선주차 사업추진
 - 주민동의율이 높은 지역의 선 분양 후 공급 방식으로 추진
- 6m 미만 도로 지역 및 주차장 부지 확보 가능 지역 중심으로 공영주차장 건설(쌈지, 공원지하, 간선도로 지하 등)에 따른 노외 거주자우선주차 시행

9 아파트 부설주차장 설치 지원

1994년 이전 건축된 노후아파트의 부대복리시설을 주차장으로 변경하여 원도심 주택가 주차공간 확보를 통한 주차환경 개선

- 지원 대상 확대를 위한 지원기준 변경
 - 1994.12.30. 이전 사업승인분 → 1996.6.8. 이전 사업승인분
- 연간 160면 이상 설치 지원 추진

< 아파트 부설주차장 설치 지원 기준 >

| 구 분 | 기 준 |
|------|--|
| 대 상 | - (기준) 1996. 6. 8. 이전 사업계획승인 또는 건축허가 - (규모) 20세대 이상의 공동주택 - (제외) 정비사업 등 사업시행인가(기타 유사한 승인, 허가)를 받아 철거가 예정된 공동주택 |
| 지원액 | - 면당 최대 50만원, 단지 당 최대 3,000만원 |
| 지원시설 | - 주차노면, 카스토퍼, 조명시설, 방범시설 - 부대시설과의 경계(경계석, 구조물, 조경시설 등) |
| 조 건 | - 설치 후 5년 이내 훼손 및 타 용도로 변경 시 보조금 반환 - 관련법령에 적합하게 유지관리 |

자료 : 인천광역시(2017.10.12), 「인천광역시 교통관리종합계획」, 내부자료

10 노상주차장 유료화 확대

안정적인 주차공간 제공과 도로공간의 공공성 인식을 확립


- 도로폭원별, 지역 특성별 단계적으로 유료화 추진
 - 광로, 대로, 중로, 소로 순으로 단계별로 유료화 추진
 - 토지이용 및 대중교통여건 등 교통 특성에 따라 15m 이하 생활권 도로상의 노상주차장은 도심 1급지 지역(상업지역)부터 주택가 지역까지 단계별로 유료화를 추진
 - 주택가 지역은 양호한 지역부터 단계별로 거주자우선주차와 병행하여 유료화
- 노상주차면 정비를 통해 노상주차 환경개선을 도모하고, 다양한 교통환경개선(일방통행 등 교통체계 개선사업, 보행환경개선사업, 어린이보호구역 개선사업 등)과의 연계로 사업추진의 효율성을 도모하여야 함

11 주차장 급지·요금체계 개선

대중교통이용 특성, 토지이용 특성에 따른 주차장 회전율 및 이용율을 고려한 주차장 급지·요금체계 개선

- 인천광역시 주차급지 결정권자 통합
 - * 광역시장 또는 군수·구청장 → 광역시장
- 급지선정기준 조례 개정 완료 및 공포
 - * 1급지 재조정 : 간석, 간교, 주안 일원 추가 확대
 - * 2급지 재조정 : 지하철 역세권 주변 상업지역(1급지, 환승주차장제외)

< 인천광역시 급지선정 기준 개선(안) >

| 구분 | 급지선정 기준 |  |
|-----|---|--|
| 1급지 | - 도시의 중심상업지역 및 교통 혼잡 관리지역 • 기존 : 부평, 구월 일원 • 신규 : 간석, 관교, 주안 일원 | |
| 2급지 | - 상업지역 및 준주거지역 • 주차 회전율이 낮고, 이용율이 높은 지역 • 환승주차장을 제외한 지하철역 주변 • 대중교통접근성이 양호한 상업 및 준주거지역 | |
| 3급지 | - 1급지, 2급지, 4급지 이외의 지역 (역세권 환승주차장 및 재래시장 포함) | |
| 4급지 | - 주택가 거주자우선주차제 구역 | |

- 인천광역시 주차요금 결정권자 통합
 - * 광역시장 또는 군수·구청장 → 광역시장
- 이용자편의 및 회전을 제고를 위한 요금체계 개선
 - 입차 후 30분 일괄요금 부과 폐지 → 15분 단위요금 적용
 - 전일요금 주차 상한시간 : 5시간 → 6시간 변경
 - 24시간 이상 연속 주차차량 : 1일 전일요금 + 단위누적요금제
 - 1급지 지역은 주차 시간상한제 도입에 따라 전일 주차권(선불) 및 월 정기권 이용자 등 등록차량을 제외하고 08:00~22:00, 15시간 동안 최대 주차허용시간을 3시간으로 제한
- 공영주차장 인근 불법 주·정차 방지를 위하여 노외 공영주차장에 대해서 입차 후 20분 무료 주차를 허용하는 방안을 추진

12 주차장 시간상한제 도입

장기주차 방지 및 회전을 제고를 통한 주차수요관리 방안으로 대중교통 이용 활성화 도모

- 주차 시간상한제 검토 및 시행계획(안) 마련 등 조례제정

< 1급지 지역 주차 시간상한제 시행계획(안) >

| 대상 차량 | 상한제 시행 시간 | 상한시간 | 비고 |
|----------------|----------------------|--------|----------------------------------|
| 등록차량 외 모든차량 | 08:00 ~ 22:00 (15시간) | 최대 3시간 | 22:00 이후 주차차량은 익일 08:00 이전 출차 |

주 : 등록차량은 정기주차권 및 일일주차권 소지자에 한함

- 1급지(부평, 구월권역) 중심상업 지역 시범 사업 시행
- 재래시장 등 상업지역 주변 확대시행
- 급지 재조정에 따른 1급지 지역(간석, 관교, 주안권역) 시행 확대

13 실태조사를 통한 주차정책 개선

인천광역시의 종합적인 주차 계획을 위한 주차장 수급실태조사 통합 가이드라인 구축

○ 인천광역시 차원에서 통일된 조사양식을 제공 및 주차환경 개선지구 선정 기준을 통일화

* 주차장 수급실태조사를 통한 주차장 확보율 70% 이하 지역에 대하여 주차환경개선지구로 지정 기준 정립¹⁾

○ 자치구별로 주차장 수급실태조사의 조사 시기 통합 검토

< 인천광역시 주차장 수급실태조사 내용 통일 방안 >

| | |
|--------------|---|
| 주차시설 현황조사 | ① 블록별 주차장 형태(노상, 노외, 부설)에 따른 주차시설 현황 ② 블록별 노상주차장 현황 - 소유주체별(시영, 구영), 운영주체별(공직영, 공단위탁, 민간위탁), 운영방식별(일반, 거주자 등) 현황 ③ 블록별 노외주차장 현황 - 소유주체별(공영(시영, 구영), 민영), 운영주체별(공단위탁, 민간위탁, 민간직영) 현황 ④ 블록별 부설주차장 용도시설별(주택용도, 일반용도) 현황 ⑤ 블록별 지원주차장(내집주차장, 담장허물기, 부설주차장개방 등) 현황 |
| 주차이용 실태조사 | ① 블록별 주차장 형태(노상, 노외, 부설)별 주/야간 이용 현황 ② 블록별 노상 적법, 불법 주차 현황 |
| 주차수급 분석 | ① 블록별 자동차등록대수 기준 주차장확보율 분석(주차면 : 노상, 노외, 부설 세분화) - 차고지 확보 의무 차량 산입 제외 ② 주차수급실태조사 기준 주차장확보율 분석(주차면 : 노상, 노외, 부설 세분화) - 블록별 주/야간 주차장확보율 분석 ③ 블록별 주차 이용도지수 분석 - 노상주차장, 공영주차장 주, 야간 이용율 분석 - 노상 주/야간 불법 주차율 분석 ④ 주차수급 변화 비교 분석(전차연도) - 블록별 주차장 유형별(노상, 노외, 부설) 주차시설 공급 변화 비교 - 블록별 주차장 유형별(노상, 노외, 부설) 주/야간 이용 실태 비교 - 블록별 자동차 등록대수기준, 실태조사기준(주/야간) 주차장 확보율 변화분석 - 주택가 주차장확보율 변화분석 비교(주거형태 구분) |

주 : 1) 주차수급분석은 조사 최소단위인 블록별로 분석하며, 필요시 동별 현황 및 분석내용 작성

2) 블록별 주차수급실태 조사 시 관광지의 경우 평일/주말 구분하여 분석

3) 부설주차장의 경우 자치구별 부설주차장 관리대장을 참고하여 현장에서 직접 조사 가능한 항목(연번, 위치, 주차장 형태, 주차면수 등)에 대하여 조사를 실시할 필요가 있음
 - 부설주차장 관리대장 검토에 따른 현장조사 시 주차면이 없는 부설주차장 및 중복자료(주소지 동일) 제외
 - 각종 개발 사업으로 인해 멸실 되거나, 멸실 예정인 부설주차장 자료 제외

1) 인천광역시는 조례상의 주차환경개선지구 지정에 대한 주차장 확보율 기준을 제시하지 않고 있으며, 서울시 및 수도권(수원, 성남, 용인, 고양) 주요도시 선정 대상 기준인 70%를 적용할 수 있도록 하였음

*인천광역시 남구의 경우 주차환경 개선지구 선정기준을 서울시 기준인 주차장확보율 70%를 기준으로 선정함

14 중·장기 주차시책 도입연구

다양한 주차시책 도입연구를 통한 주택가, 도심 등 주차문제 해결 노력

- 인천광역시 중·장기 주차시책 도입 연구 용역 추진
- 민관의 원활한 협력을 위한 전문협의체 운영
 - 부설주차장 개방 및 주차장건설 등 민간투자 유치를 위한 인천광역시 자체 주차정책 협의체 운영(담당공무원, 전문가(연구기관), 시민대표 등)

15 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입

도심부 교통체증 완화 및 환경개선을 위한 주차허가제 도입

- 1급지 지역 및 대도시권 교통혼잡도로 선정기준(15km/h 이하, 1일 3회 이상)에 따른 인천광역시 상습 정체구간에 대하여 교통혼잡특별관리구역으로 지정하고, 교통혼잡특별관리구역 내에 주차시설을 이용하는 경우 등록된 차량 외 주차를 금지하는 주차허가제 도입을 추진(조례 제정)
 - * 등록 차량 : 구간내 거주자, 상업시설 조업 등록차량 및 사전에 신고된 단기 주차 차량
- 주차허가제 세부 시행 요일 및 시간 등 인천광역시 1급지 및 교통혼잡특별관리구역 특성에 따라 차등화하여 시행하는 방안을 검토

16 주차장 분리분양제 도입 검토

주차난 해소 및 불법주차 근절 등 건축물 부설주차장 이용 효율 향상을 위한 주차장 분리분양제 도입 검토

- 주택건설기준 등에 관한 주차장 설치 기준에 대한 법 개정 우선 검토
 - 건물을 매입하거나 임차할 때 주차장이 포함되는 현행 제도에서는 주차공간에 대한 선택권이 주어지지 않음
 - 주택건설 측면에서는 사용하지 않을 수도 있는 주차장을 확보해야 함에 따라 건설비용에 ‘숨겨진 비용’이 포함됨
- 법 개정예 따라 신규택지개발지역과 인접한 다세대, 다가구 주택 지역을 대상으로 시범사업을 시행할 필요가 있으며, 주차요금은 주거지역특성에 따라 거주자우선주차요금과 동일한 수준의 요금을 책정할 필요가 있음

17 주차 상한제 도입 검토

주차장 공급 규정 강화 등 주차수요관리 방안으로 대중교통 이용 활성화 도모

- 주차장 공급 상한 계획(안)마련
 - 부설주차장 설치 기준 강화(조례개정)
- 시범사업을 통한 단계적 시행 확대
 - 1급지 중심상업 지역을 대상으로 시범사업을 시행하고, 교통유발시설이 위치한 재래시장 등 상업지역 주변으로 확대
 - 교통 혼잡을 유발하는 시설물이 밀집되는 토지이용용도에 따라 적용될 필요가 있음

18 차고지 증명제 단계적 도입

자동차와 같은 큰 개인물품의 보관 책임에 대한 인식전환으로 새로운 자동차 문화를 정착하고 주택가 주차문제를 해결을 위한 근본적인 정책수단

- 주거지역 주차장 공급정책 지속 확대 등 차고지증명제 도입 기반 조성
- 부작용 최소화를 위해 충분한 사례검토 및 사전조사를 통하여 차고지증명제 도입을 위한 시행계획 수립
- 제도 시행을 위한 법·제도 정비(관련법령 제정) 및 차고지 증명제 전산시스템 구축 등 행정체계 마련
- 세부시행계획에 따른 차종별 단계적 시행 (대형 → 소형)
 - 승용차 기준 : 대형(2000cc 이상), 중형(1600cc 이상), 소형(1000cc ~1600cc 미만)

19 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행

도로기능 및 교통혼잡을 고려하여 집중 단속시간 및 단속 구간 지정을 통한 효율적인 단속 시행

- 주차구획선 이외 장소에 주차하는 차량은 모두 불법주차로 간주하여 무조건 단속할 수 있는 체계로 전환
 - 집중 단속 시간 및 집중 단속 구간 지정에 따른 단속 차량 예외 없이 견인
 - * 출퇴근 시간 집중 단속 구간에 대하여 단속인력 집중 배치
 - * 집중 단속 시간 설정 : 06:00~09:00, 17:00~21:00
 - * 집중 단속 구간 지정 : 어린이 보호구역, 노인 보호구역 등 보행안전우선 구역, 교통혼잡특별관리구역, 1급지 지역 및 시간제주차 허용구간(허용시간 외)

20 무인단속장비 단속기준 통일

무인단속장비(CCTV) 단속 시간 및 운영 방법 등 단속 기준을 통일하여 질서 있는 단속 체계 확립

- CCTV 단속시간 통일 기준(안) 마련을 통한 일관성 있는 CCTV단속 추진

< 불법 주·정차 CCTV 단속시간 통일 기준(안) >

| 구 분 | 차량탐재 CCTV | 고정형 CCTV | 비 고 |
|---------|-------------|----------|-------------|
| 단속시간 | 5분 후 | 10분 후 | 2시간 초과 시 견인 |
| 중식시간 유예 | 11:30~14:00 | | |

자료 : 인천광역시(2017.10.12.), 「교통관리 종합계획」, 내부자료

21 스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립

시민들의 주차의식 개선을 위하여 시민 참여를 유도한 주차 위반 시민신고제(시민신고 앱 개발) 도입

- 기존 인력 단속, 고정형 CCTV 및 이동식 차량 탐재형 CCTV 단속과 더불어 시민들의 의식개선을 위하여 시민 참여를 유도한 주차위반 시민신고제(시민신고 앱 개발) 도입을 추진
 - 인천광역시 시민소통 미추홀120 앱 등과 연계 또는 행정자치부 '생활불편신고' 앱 활용
 - * 신고대상 : 보도, 횡단보도, 버스정류장, 교차로, 자전거도로, 도로곡각지점, 황색복선지역, 지정고시 된 주정차 금지구역 등
 - * 운영시간(안) : 평일 07:00 ~ 22:00, 주말 및 공휴일 : 09:00 ~ 18:00
 - * 단속유예 : 전통시장 주변 및 골목상권 활성화 차원의 중식시간(11:30~14:00)단속 유예 (단, 보도, 횡단보도, 곡각지점, 버스정류장, 보호구역내 주차, 교차로, 이중주차, 자전거도로 등 악성 불법 주·정차는 유예시간 없음)
 - * 동일 장소 동일 차량에 대하여는 1일 1회 과태료 부과
 - * 신고 앱으로 사진 또는 동영상 촬영시 촬영시간이 자동으로 표기되도록 시스템 개발 추진
 - * 시민신고 활성화를 위하여 신고 건당 마일리지 적립 및 적립된 마일리지를 교통카드로 전환하는 등 인센티브 방안 마련

22 불법 주·정차 전문 단속기관 설립 검토

불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 및 지속적인 전담 단속인력 투입을 통한 주차단속 효율 향상

- 시 전담 단속인력(12명) 단속업무 추진
 - 버스전용차로 내 불법 주·정차 차량단속 및 민원 처리
 - 국제행사 및 국내행사 시 행사장 주변 불법 주·정차 단속
 - 교통체증지역 등 관할 경찰서 합동 단속
- 단속 및 과태료부과 징수 권한 통합 추진



< 인천광역시 불법 주·정차 단속 및 과태료부과, 징수 권한 통합추진 >

- 불법 주·정차 전문 단속기관 설립 및 시범사업 추진 검토
 - 전문단속기관 위탁 검토 연구를 통한 시범사업(1개 자치구) 시행 검토
- 민간위탁의 경우, 영리를 추구하는 시장원리에 의해 24시간 철저한 주차단속이 가능하나 순수하게 주차단속 행정을 민간에 위탁할 경우 공공성이 약화되는 단점이 있으므로 주차관리공사 등 전문기관을 설립하여 주차단속행정을 위탁하는 방안도 고려해볼 수 있음

23 불법 주·정차 과태료 제도 개선

불법 주·정차 단속 및 처벌 강화를 통한 시민들의 주차의식 전환

- 주·정차 위반 벌칙 강화(도로교통법 개정)
 - 과태료 상향조정, 일정기간 미납부시 가산금 추가 등
- 과태료 차등화(차종별, 시간대별, 지역별, 유형별 차등화)
 - * 차종별 차등화 : 승용차 및 4톤 이하 화물차 40,000원, 승합차 및 4톤 초과 화물·특수자동차·건설기계 50,000원 → 경·소형, 중형, 대형과 화물차 등으로 세분화하여 적용
 - * 시간별 차등화 : 2시간 주정차 위반 1만원 추가 → 30분 단위로 세분화하여 시간경과에 따른 누진제 검토
 - * 지역별 차등화 : 주차금지과 교통혼잡도 수준에 따라서 과태료차등화 검토
 - * 위반유형별 차등화 : 황색실선, 황색점선, 이중 황색실선 이외 에도 교차로 주변, 보도 위, 버스정류장 주변 등의 유형으로 세분화 필요함

24 이면도로 소방차 통행로 정비

안전하고 쾌적한 생활권 도로공간 창출

- 소방자동차 통행이 의무화 될 수 있도록 인천광역시 생활권 도로 유형별 교통정온화 시설설치 및 운영(안) 마련 추진
 - 주거지 생활권내 도로는 크게 3가지 유형으로 구분되며, 도로유형에 따라 기능이 다르기 때문에 이를 고려한 생활권 도로 운영 및 관리체계 방안을 검토
- * 소방자동차 통행가능 의무화 : 6m미만 도로 주차면 설치 자제 및 삭제
- 교통정온화 시설설치 및 운영 지침마련 후 시범사업 시행
 - ‘보행부문, 생활도로 교통정온화’ 부분과 연계하여 시설 설치 및 운영 기준 지침 마련을 통한 시범사업 시행 후 인천시 전체 생활도로로 확대될 수 있도록 추진되어야 함

25 블록단위 마을주차공동체 지원

실태조사를 통한 원도심 주차환경개선지구 선정으로 주차장 공급 등 마을주차공동체 지원을 통한 주차문제 해결 노력

- 주차 실태 취약지역 대상 주차환경개선지원 사업 일환으로 블록단위의 마을공동체 주차장 건설 지원(국비신청) 추진
 - 2018년 4개소 블록단위 주차환경개선지원 사업 추진 등 매년 4개소 국비반영 사업으로 추진
- 블록단위 마을주차공동체 지원 사업 시 주민참여과정 확대
 - 지원 사업에 대한 주차문제 해결방안 논의 및 자생적 실천 유도

5-2 첨단 정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안정성·편의성 향상

① 기존 시스템 성능 개선 및 확충

기 구축된 ITS 시설 및 인천광역시 ITS 중장기 계획(2010~2020)에 따라
진행중인 교통관리 최적화를 위한 ITS 단위 서비스 지속적인 확대 설치

- ATMS 프로그램 개발 및 기능개선(2018)
- 버스정보관리시스템(BIS/BMS) 장비 및 프로그램 개선(2018)
- 기 ITS 추진 사업(UTIS 등) 시스템 개선 및 시설교체, 확충(2021~2036)
 - * 단기(2021년) : 광역교통정보기반확충사업(1차) 외 5개 사업
 - * 중기(~2026년) : 청라~강서간 BRT시범사업 ITS 구축 외 7개 사업
 - * 장기(~2036년) : 광역교통정보기반확충사업(1차) 외 13개 사업
- 주요 간선도로의 지하 및 고가차도, 고가교에 교통상황과 돌발상황을 상시 감시할 수 있도록 소형CCTV 설치
- 제한속도 위반 단속 시스템 확충
 - 제한속도 위반 교통사고건수가 많은 지점(교차로 32개소)
- 신호 위반 단속 시스템 확충
 - 신호 위반 교통사고건수가 많은 지점(교차로 31개소)

② BIT(버스정보안내기) 확충

노후 시설 교체 및 확대 구축으로 정확한 버스정보안내 제공을 통하여 버스운행정보 신뢰도 향상

- 내구 년한(5년) 경과 시설에 대한 교체 및 신규 지역 확충(150 개소)
 - 설치대상지 선정 및 현장조사(2017. 12)
 - 시스템 구축(2018. 5~12)

③ 버스전용차로 단속시스템 확충

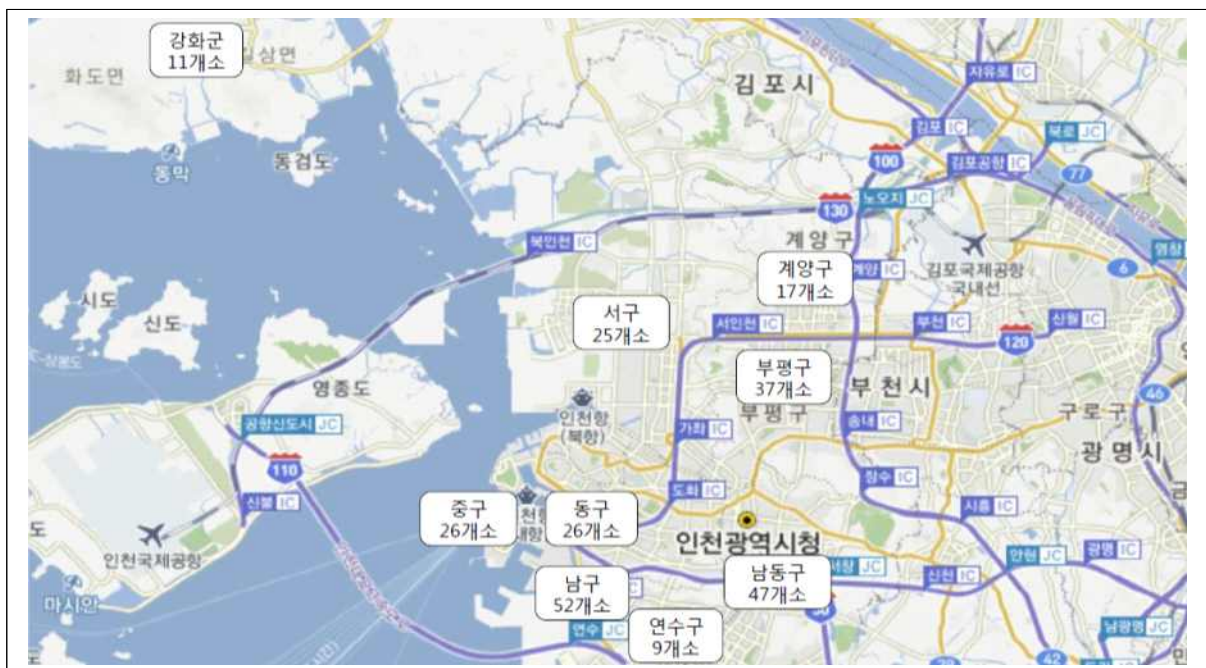
버스 전용차로 단속 카메라 설치로 위반 차량 단속을 통하여 **버스의 정시성 확보 및 대중교통의 신뢰도와 이용률 제고**

- 버스전용차로가 시행중인 구간에 단속카메라 설치 및 전용차로 위반 차량단속, 단속 전담인력 보수 및 전담기구 운영 - 단속시스템 22개 구간 확충

④ IoT 기반 주차사업 지속 추진

첨단기술을 활용한 안전하고 편리한 실시간주차장 정보제공 주차 서비스의 질적 개선을 통한 대 시민 서비스 개선 및 **선진 주차 문화 정착**

- 재래시장, 밀집상권, 골목상권, 관광지, 주택가 등 혼잡지역의 공영주차장을 우선대상으로 추진하며, 향후 민영 주차장 및 개방된 건축물 부설주차장으로 서비스 확대
 - * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(1단계) : 40개소 (2015.12 ~ 2016.5) 완료
 - * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(2단계) : 250개소 (2017.3 ~ 2018.7)
 - * 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(3단계) : 790개소 (2019 ~ 2023)



< 미추홀 IoT 주차정보시스템 구축(2단계 250개소) 지점 >

5 신호제어시스템 고도화

실시간 교통량 정보를 반영한 능동형 TOD 신호 시스템 운영을 통한 지·정체 최소화

버스 우선 신호 제어 시스템 운영으로 버스 운행속도 및 정시성 강화

- 능동형 신호제어 시스템 구축
 - 신호제어 알고리즘 개발
 - 비매설식 검지기 추가 설치: 주요 교차로 중 기능을 상실한 검지기를 전면 교체하고, 검지기 교체 시 도로 여건에 따라 비매설식 검지기의 추가 설치 검토
 - TSM사업 병행 : 보행자 횡단 시간 제공을 위한 신호 주기 단축 문제의 한계를 극복하기 위하여 TSM 사업을 병행하여 신호 주기를 조정할 수 있는 여유를 확보
- 우선신호 S/W 개발(2019년), 시스템 구축(2020~2022)
 - 선 처리 신호 제어 시스템 설계
 - * 제어와 관련하여 신호 제어 시스템의 기능을 개선하고 센터 S/W를 개발
 - * 현장 시스템은 버스 전용차로의 버스 전용 신호기를 신설하고 기존의 일반 차량용 신호기는 이설·교체
 - 청라~강서 BRT 노선에 시범적으로 설치된 지점을 지속적으로 모니터링 후 시범적으로 청라~강서 BRT 노선 확대 설치를 통하여 시스템 안정화 후 인천광역시에서 운영 중인 버스 전용차로로 확대 설치

< 버스 우선 처리 신호 제어 시스템 적용구간 및 OBE설치 버스 대수 >

| 구분 | 구 간 | 연장(km) | 노선수 | 운행버스 |
|----|----------------|--------|-----|------|
| 0 | 청라~강서 BRT | 18.3 | 1 | 13대 |
| 1 | 부평사거리~부평농협로터리 | 2.8 | 13 | 320대 |
| 2 | 남동경찰서사거리~간석오거리 | 4.1 | | |
| 3 | 동인천역앞~부평사거리 | 8.9 | 10 | 247대 |
| 4 | 만수주공사거리~석바위사거리 | 3.7 | | |
| 5 | 부평역사거리~계산삼거리 | 6.0 | 12 | 190대 |
| 6 | 남동구청사거리~용일사거리 | 6.0 | 3 | 48대 |

자료 : 인천광역시(2010), 「인천광역시 ITS 중장기계획(2010~2020)」

6 교통정보제공 확대 및 고도화

차량의 이동경로가 아닌 사람 이동 경로 기반 맞춤형 대중
교통 및 보행 통합정보서비스 제공

- 미추홀 대중교통 정보제공서비스, 노약자 방법제공 안전 서비스, 대시민 IT 소통 환경 제공 서비스
- 대중교통-보행 통합정보 서비스 구축
 - 대중교통정보연계서비스, 보행용전자지도 시스템 구축, 보행경로 안내시스템 구축
- 대중교통서비스 고도화
 - 탄력적인 배차관리 및 노선운영, 대중교통 예약관리 서비스, 대중교통 혼잡도 정보제공

7 첨단요금징수시스템 도입

통행요금 징수시스템 고도화를 수행하여 체계적인 교통수요
관리 및 요금징수 시간 감소

- 하이패스 미설치 인천 관내 3개 민자터널(문학, 만월산, 원적산 터널)에 스마트톨링 시스템 도입

8 교통예측·예보시스템 구축

통행 전, 사전에 통행스케줄을 조정함으로써 보다 빠르고, 편리하게 통행할 수 있도록 교통예보시스템을 구축

- 통행 이력자료를 바탕으로 유형별 예측정보 생성
- 이력자료와 실시간 정보를 통합한 교통예보시스템을 구축
- 다수단 교통정보와 연계하여 통합형의 교통예보정보를 제공하는 시스템 구축

9 교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축

민간과 공공기관의 교통정보 협력으로 보다 정확한 실시간 교통정보 서비스 제공

- 민간 사업자 교통정보 서비스 담당 자문단 구성 및 운영 검토(인천시와 민간기업 간의 지속적인 커뮤니케이션 유지)
- 민간 교통정보 관련 MOU 협약 체결 지속 추진
- 인천시 주도의 교통정보 수집 및 운영을 민관협업으로 전환
- 국토교통부, 민간 기업별로 각기 수집되는 교통정보를 통합 유통하는 실시간 오픈 플랫폼 구축 계획 활용

10 버스 좌석, 노선 예약제 도입

버스 좌석, 노선 예약제 도입으로 정류장 대기시간 감소 등 이
용자 중심의 맞춤형 서비스 제공

- 이용수요·운행대수·정류소별 탑승객 비율 등을 고려하여 대상 노선 선정을 통한 광역버스(인천↔서울) 노선 일부 시범사업 추진
- 경기도에서 시행중인 ‘굿모닝 미리’ 모바일 어플리케이션 연동, 사업대상 범위 확대(인천) 추진

11 버스운행정보통합시스템 구축

준공영제의 재정지원금의 정확한 집행을 유도(투명성 제고)

- 준공영제의 재정지원금의 정확한 집행을 위해 현재 운송관리시스템의 고도화사업 추진(버스운행정보통합시스템 구축)
 - 버스운행정보통합시스템 구축 세부협약 추진(2018. 1~2)
 - 교통카드단말기와 BMS 단말기 통합사업의 민간투자 추진과 연계하여 사업추진(2018. 3~12)

12 택시운행정보시스템 구축

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

- 국토교통부에서 교통안전공단에 위탁하여 전국통합시스템 구축을 추진하고 있으며, 인천시는 1단계로 법인택시 5,385대에 대한 택시운행정보시스템(TIMs)을 2017년 말까지 구축하고, 2018년 2단계로 개인택시 8,998대에 대하여 택시운행정보시스템(TIMs) 구축을 추진

13 주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영

주차단속정보 통합DB 구축을 통한 주차정책 개선(효율적인 인력투입) 및 단속정보 확인 서비스 제공

- 단기적으로 불법 주·정차 단속 자료에 대한 DB수집/저장 인프라를 구축하고, 단속정보에 대한 앱 개발(단속 알림 서비스 연동) 및 운영을 통해 서비스 제공을 추진
- 교통DB센터 구축에 따른 통합운영 추진(DB전담 조직 운영)

14 교통정책지원시스템 구축

빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련

- 첨단교통정보시스템, BIMS, 교통카드, 택시 DTG등 을 통해 축적되는 빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련
- 도로교통지원 시스템 구축
 - 첨단교통관리시스템에 의해 수집되는 교통량 및 속도 자료를 이용한 교통량, 속도, 혼잡구간 등에 대한 정보제공

- 대중교통정책 지원 시스템 구축
 - 버스노선체계 개편, 연계환승시스템, 도시철도운행개선, 도시철도 역 시설 개선 등 정책수립 활용
- 택시 운행 효율화 지원 시스템 구축
 - 택시 이용자 패턴 분석을 통한 지역별 택시 배차 조절, 맞춤형 택시이용서비스 개선, 지역별 적정 택시 수요/공급 분석

15 도로포장관리시스템(PMS) 구축

도로포장상태 평가 결과를 쉽게 확인할 수 있고, 관련자료의 Database 구축을 통한 체계적인 운영시스템 구축

- 인천광역시 도로포장상태 평가 결과를 쉽게 확인할 수 있고, 관련자료의 Database 구축을 통한 체계적인 운영시스템 제시
 - 서비스 내용
 - * 시도 포장상태 조사 자료의 DB화, 자료 분석 및 포장상태 현황 조회
 - * 시도, 구도 포장도로의 공사정보 및 하자관리 및 조회, 시도 포장상태 정보 조회
 - * 보수공사 이력관리(공사정보 등록 및 통계관리), 민원 신고 및 조회

16 위험물 수송관리 시스템 도입

사고예방 및 신속한 사고 대응 지원 체계를 마련을 위한 위험물 운송 전 과정에 대한 실시간 통합관리체계 구축

- 위험물질 정보, 운송업체 정보, 사고 정보, 사고 대응 매뉴얼 등 운송차량의 관제업무에 필요한 정보가 관계기관 및 방재기관에서 실시간 공유, 실시간 위험물질 운송차량 상태정보, 통행제한구간 운행 정보, 사고 정보 등을 모니터링
- 중앙정부의 위험물질 운송 안전관리센터 설치에 따른 활용 체계 구축
 - * 최근 국토교통부에서는 위험물 안전운송 통합관리시스템 개발 및 실용화 성능평가 연구개발(R&D)을 수행 중임

17 상시 교통량 수집체계 재구축

교통환경의 급격한 변화에 대응하기 위해 교통자료를 신속하고 체계적으로 수집 및 분석할 수 있는 통합관리체계를 구축

- 교통량 검지율 및 정확성 제고는 VDS 장비 튜닝 및 루프 검지기를 병행 설치
- VDS 위치 재선정시 코든라인 및 주요 간선도로 축상의 스크린라인 조사지점으로 이설
- 교통조사 중심의 VDS 위치선정
 - 코든라인 조사지점 : 29개소, 스크린라인 조사지점 : 29개소

18交通安全시설물관리 시스템(T-GIS) 구축

交通安全시설물에 대한 현황 파악 및 통계 가능, 대민업무의 신속처리로 신뢰감 증대

- 交通安全시설물 DB 구축 및 시스템 고도화를 통한交通安全시설물 관리체계 완성
 - 1단계 :交通安全시설정보서비스 개발, 현장지원시스템 개발, 배경지도 및 GIS DB구축, 장비도입
 - 2단계 :交通安全시설 정보서비스 및 현장지원 시스템 고도화, 모바일 웹서비스 개발, 인천광역시 전역 DB 구축

19 교통DB센터 구축

빅데이터 기능개선을 통한 교통분석 및 실시간 예측 교통소통 정보 서비스 제공을 위한 안정적인 시스템 운영

- DB센터 구축 방안
 - 1안 : 시 교통정보운영과 교통정보센터 내 DB시스템 구축 및 기능 확장

* 실시간 및 이력데이터 분석으로 정보의 가치를 극대화하고, 교통정보 이
용활성화 및 재생산 가능한 시스템 구축

- 2안 : 인천연구원 내 교통DB 센터 구축 및 인력 보강(공공
투자관리센터 병행)

○ 교통통계·데이터 책임관리관제 도입

- 부서별 교통데이터 관리자 지정(팀장급), 데이터 관리항목
결정 및 주기적 갱신

○ 부서별 데이터 활용계획 수립 추진

- 부서(기관)별 과제 발굴 → 데이터 보유현황 분석 → 데이
터 및 지표와 정책 연계 → 새로운 지표·통계 발굴 → 외
부데이터 필요성 검토 → 데이터 분석(자체 또는 용역) →
사업시행

- 민간데이터 활용 및 외부 용역시 원천데이터 및 2차 산출
데이터 관리·갱신 의무화

○ 교통 (빅)데이터 전담조직 신설

- 1팀 7명 이내 (빅데이터 및 통계 전문가 2명, 교통전문가 2
명, GIS전문가 1명, 시스템관리 2명)

20 표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화

표준노드링크 구축·운영을 지속적으로 관리 및 갱신을 통해
실시간 도로 정보수집 제공 체계를 구축함과 동시에 교통소통
정보가 교환될 수 있는 기반 마련

○ 신규·개선도로에 대한 표준 노드/링크 구축·운영을 지속적
으로 관리 및 갱신을 통해 실시간 도로 정보수집 제공 체계
를 구축함과 동시에 교통소통 정보가 교환 기반 마련

21 분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대

분석기반 자료들의 이력을 체계적으로 관리하고, 보관주기 확대를 통한 다양한 서비스의 활용

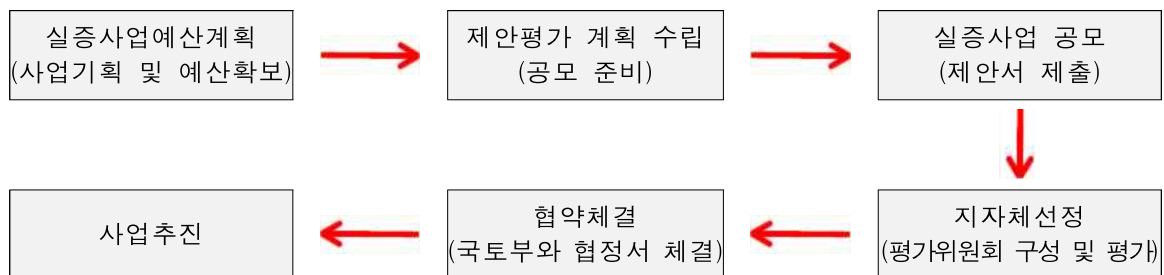
- 데이터 표준화 지침 및 품질관리 지침을 마련하여 신규 시스템 구축, 유지보수 사업과 관련하여 데이터 표준 및 데이터 품질 지침을 준수
- 효율적인 데이터 표준관리 및 품질관리조직의 연차별 자체 데이터 품질진단을 통하여 상시적이며, 자체적인 데이터 품질을 관리

22 C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속)

차세대 지능형교통체계(C-ITS) 실현으로 교통사고 감소 기반 조성

- C-ITS 기본연구 수립(시범·실증 사업 대상지 선정)
- 시범 및 실증사업 참여
 - 자율주행 지원을 위한 테스트 베드 조성
 - * 단기 : 1개소(송도), 중기 : 2개소(청라, 영종), 장기 : 확대검토
 - 교차로 주변 횡단보도 보행자 감지시스템 도입(그물망 C-ITS交通安全시스템)
 - V2X C-ITS 단말기 보급 및 Wave 통신망 구축
 - 교차로 안전운행 지원시스템 및 교통사고 예방서비스 제공
 - SPaT(교차로신호정보)기반 신호 연계 및 실시간 신호 민간 개방(포털 등)

< C-ITS 실증사업 참여 추진 절차 >



5-3 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리체계 구축

① 간선도로 축 개선사업 설계

도심권 및 생활권 도로 다이어트를 통하여 간선도로 이동성 향상 및 비동력 교통수단의 이용환경 개선

- 자동차 중심의 도시구조는 도심부 중심성을 약화시키고 대기오염 등 환경문제를 일으키고 있어, 이를 보완하기 위하여 보행, 자전거 등 비동력 교통수단의 이용환경 개선 필요
- 도심권 주요가로의 다이어트를 통한 버스전용차로 설치로 승용차 분담율 저하 및 간선도로 이동성 향상을 통한 교통소통 증진
- 생활권 도로의 다이어트를 통한 보도 및 자전거도로 정비를 통한 교통안전 확보 및 승용차 수단분담 전환 등의 교통수요 관리의 지속적인 확대 시행

② 교통축 개선사업 시행(10개축)

도로 인프라 확충사업의 시간적·비용적 한계를 고려하여 저비용·고효율의 TSM 기법을 활용하여 10개 교통축에 대한 개선계획 수립으로 간선도로 기능회복 및 교통소통 개선

- 도로인프라 확충 사업의 한계를 고려하여 저비용 고효율의 TSM사업을 지속적으로 추진하여 운영 및 관리 측면에서 지속적인 혼잡개선 필요
- 24개 가로를 교통체계개선 대상노선으로 선정하고 이중 10개 가로축을 우선 시행사업으로 선정하여 교통체계 개선방안 수립

* 10개축 : 주간선도로 8축, 보조간선도로 2축

③ 교차로 기하구조 및 차로운영 개선

저비용·고효율의 TSM 기법을 활용하여 교차로 기하구조 및 차로운영 개선으로 간선도로 기능회복 및 교통소통 개선

- 도로인프라 확충을 통하여 증가하는 도심지 통행량을 수용하는 방안은 한계에 이르고 있어, 저비용 고효율의 TSM사업을 통한 도로운영 효율성 증대방안 수립 필요성 증대
- 주요 교차로에 대하여 기하구조 개선, 좌회전 규제 등 신호체계 개선, 회전차로 도류화 및 가각 정비, 차로폭 조정 등의 TSM사업을 시행함으로써 교통안전 강화

* 인종로 수인사거리 포함 총 16개 교차로 기하구조 개선방안 수립

④ 돌출형 버스정차대 확대

TSM 기법의 하나인 돌출형 버스정류장 설치로 대중교통 승하차시 교통안전 확보 및 불법주정차 억제로 주차질서 확보

- 버스정류장 주변에 불법 주정차 차량으로 인하여 버스베이 설치 효과 감소 및 승하차 승객의 교통사고 발생 우려
- 대중교통 이용자가 많고, 버스정류장 주변 불법 주정차 차량이 빈번한 지점을 중심으로 돌출형 버스정류장을 설치하여 승하차 위험요인을 제거함으로써 대중교통 만족도 상승을 통한 대중교통 이용 활성화 도모
- 돌출형 버스정류장 설치로 형성된 차로폭원은 유료노상주차장을 활성화하여 불법주정차 차량 억제 및 주차질서 확보

5 신호제어전략 개선

도시내 주요 교차로의 기하구조 개선, 회전규제, 실시간 신호 제어 체계 수립 등 효율적인 교통체계 관리방안 수립

- 인구 증가와 더불어 침두시 교통량 증가로 지·정체가 가중되고 있는 실정을 고려하여 도시교통의 체계적인 관리를 위한 교통신호제어시스템의 필요성 증대
- 주요 교차로에 대하여 기하구조 개선, 좌회전 규제, 신호주기 단축 등 신호체계 개선, 회전차로 도류화 및 가각 정비, 차로폭 조정 등의 TSM사업을 시행함으로써交通安全 강화
 - * 인종로 수인사거리 포함 총 16개 교차로 기하구조 개선방안 수립
 - * 침두시 주기 180초 이상 운영 교차로 400여개소(전체의 13%)
- 실시간 신호제어(부도로 및 좌회전 반감응 제어) 및 좌회전 규제를 통한 용량증대 방안 시범적용
 - * 침두시 좌회전 금지 / 좌회전 금지시 P턴 등 우회경로 안내

6 도시확장에 따른 연동체계 개선

도시확장과 개발에 따른 현장여건 변화를 고려하여 연동체계 개선을 통하여 기존 교차로 및 가로의 이용효율 극대화

- 도시확장과 개발에 따른 현장여건 변화를 고려하여 현장상황에 맞는 신호최적화 및 연동값 설정을 통해 교차로 및 가로축의 이용효율을 극대화하고 기존 교통시설을 최적으로 운영할수 있는 방안 마련 필요
- 혼잡구간(시간대별 평균통행속도 15km/h 미만인 혼잡시간대가 토·일 포함 월 21일회 이상 발생구간)으로주요 가로에 대하여 연동체계개선 및 향후 도시확장에 따른 도시교통 특성 변화를 고려하여 연동체계 기본방향에 대한 연구 수행
 - * 가정로 석남4~석남1고가교입구 구간 포함 84개 구간

7 전용(우선) 신호 도입

대중교통, 긴급차량, 자전거 등에 대한 전용(우선)신호 도입으로 대중교통 및 녹색교통 활성화

- 교통신호제어시스템중 대중교통의 통행시간 단축 및 정시성을 향상할 수 있는 버스 우선신호, 긴급차량의 통행권 확보를 위한 긴급차량 우선신호, 저탄소 녹색성장을 위하여 자전거 통행에 대한 신호도입 등 전용신호체계 활성화 필요
- 대중교통 이용만족도 향상 및 소통증진을 위하여 신교통수단을 도입하여 운영중인 청라지구 GRT(바이모달트랩) 운영구간에 대하여 대중교통 우선신호 시범적용
- BRT운영구간에 대하여 긴급차량 공동운영 및 우선신호 시범적용후 향후 확대 적용 검토 및 자전거 전용도로 시종점부 및 교차로상 자전거 전용신호 시범적용

8 보행자 작동신호기 확대

보행자 작동신호기 및 음향신호기의 점진적 확대설치로 신호교차로 연동효과 향상 및 보행자 교통안전 확보

- 현재 일부 교차로에 보행자 작동신호기를 운영하고 있으나, 신호효율성 증대 및 불필요한 지정체 최소화등을 위하여 보행자 작동신호기 및 시각장애인용 음향신호기의 확대설치 방안 마련
- 보행자 작동신호기 확대 설치를 통하여 연동효과 향상 및 운전자의 범법 행위를 억제함으로써 보행자의 교통안전을 확보하고, 교차로별 교통량, 보행량 및 신호운영계획을 고려하여 점진적 확대 운영

9 고속도로 램프미터링 확대

인천과 서울을 연결하는 제1경인고속도로 및 제2경인고속도로의 램프미터링 확대 적용을 통하여 상습지정체 해소

- 서울외곽순환고속도로 램프미터링(진입로 신호조절) 시행으로 진입교통량을 조절하여 본선의 지·정체 완화
 - * 램프미터링 운영으로 통행속도 약 31% 증가, 연간 22억원의 편익 발생
- 기 운영중인 서울외곽선 램프미터링 5개소를 통합제어 시스템 도입으로 기능 향상 및 국토교통부의 램프미터링 2개소(서운JCT, 계양IC) 추가 계획 수용
- 상습 지정체 발생구간인 경인고속도로 확대 도입 검토

10 회전교차로 확대

교통사고 잦은곳 및 교통사고 심각도가 높은 교차로를 대상으로 회전교차로를 확대운영하여 교통소통 및 안전 확보

- 교통시설의 효율화 및 용량증대방안의 일환으로 저비용 고효율의 교차로 운영방안의 하나인 회전 교차로 확대설치에 대한 필요성 증대
- 교통사고 잦은 곳으로 지정된 교차로, 교차로의 사고유형 중 직각 충돌사고 및 정면 충돌사고가 빈번히 발생하는 교차로, 주도로와 부도로의 통행 속도차가 큰 교차로, 부상, 사망사고 등의 심각도가 높은 교통사고 발생 교차로를 중심으로 회전교차로 설치 및 점진적 확대
 - * 인천시 회전교차로 운영현황 : 총11개소

11 비보호(겸용) 좌회전 확대

신호운영 효율성 및 도로용량 증대를 위한 교통운영체계 선진화 방안으로 비보호 좌회전 및 비보호 겸용 좌회전 확대 시행

- 교통운영체계 선진화 방안으로 직진우선신호 원칙 확립, 비보호좌회전 운영, 심야점멸확대, 신호연동화, 보행시간 변경 등의 운영개선을 지속적으로 시행하고 있으며, 교차로 운영 효율성 증대를 위하여 비보호좌회전 및 비보호 겸용 좌회전의 확대 운영 필요
- 비보호 좌회전 운영교차로중 본선 교통량 및 회전교통량 비율을 고려하여 비보호(겸용) 좌회전 신호를 검토함으로써 불필요한 신호대기시간 최소화 및 교차로 신호주기 단축하고, 이를 통해하여 신호운영 효율성 증대 및 도로 용량 증대

12 도로기능 및 위계별 제한속도 정비

도로의 기능별 위계별 제한속도 정비를 통하여 통행차량의 속도를 조정함으로써 사고 감소 및 교통안전 확보

- 인천시 교통사고 발생건수중 과속에 의한 사고건수는 연평균 25.7% 수준으로 증가하고 있어, 속도관리의 필요성이 증대됨
- 주요도로를 기능별 및 종류별로 분류하고, 이러한 분류를 통해 도로의 교통상황에 맞도록 다양한 방법을 활용하여 주행차량의 속도 조정방안 필요
- 경인고속도로 일반화에 따른 교통안전 및 도로특성을 고려하여 제한속도를 하향정비하고, 도심지내 주요 간선도로 및 생활권도로에 대하여 도로특성을 고려한 제한속도 정비

13 지구단위 교통운영개선 연구

생활권 도로의 교통안전 확보 및 가로환경 개선을 위하여 보행자 중심의 인천형 교통정온화 기법 확대 적용

- 도로·교통 여건과 생활환경을 고려하여 차량의 주행속도를 저감시키고, 통과교통을 억제하여 생활환경과 가로환경을 개선하고 보행자 위주의 인천형 교통정온화 기법 확대 적용에 대한 필요성 증대
- 생활권 도로 개선계획과 연계하여 교통정온화 기법을 활용한 교통운영 개선 및 교통안전 확보
 - * 생활권 이면도로 지정구간 40개소 중 2016년 15개소 개선완료
 - * 부평구 부원초교 일원 외 24개지점 생활권 이면도로 개선 시행
 - * 추가적인 수요조사를 통하여 대상구간 확대
- 소방차량 통행로 확보 등 정비 가이드 마련 및 지구단위(블록단위) 개선 추진

14 시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발

도시의 개발 및 확대에 따른 시공간적 교통변화에 대한 선제적 대응전략 수립을 위하여 교통운영 관리전략 개발

- 인천시 교통패러다임은 소유에서 공유로, 개별교통수단에서 통합시스템으로, 하드웨어에서 사람중심으로, 인프라 구축에서 신교통산업으로의 전환을 예고하고 있어 이에 대한 선제적 대응전략 수립에 대한 필요성이 증대되고 있음
- 도시의 시공간적 교통여건 변화에 대응하고, 선제적 전략개발 수립을 위하여 교통운영 관리전략 개발 수행

15 자율주행 혼재 시대 교통운영관리전략 개발

자율주행차 사용화에 따른 교통안전 및 기존 교통인프라의 효율성 극대화를 위하여 전략적 첨단교통인프라 정책 개발

- 자율주행차 상용화는 국민의 이동성과 편의성을 향상시켜 지역간 통행 증가와 궁극적으로 지역발전에 긍정적 영향을 미칠 것으로 기대되나, 자율주행차량과 일반차량이 도로를 경유할 경우 교통안전상의 문제가 발생할 것으로 예상됨
- 자율주행차량의 효율을 극대화하기 위해 기존 첨단교통인프라 기술을 검토하고, 자율주행차량의 도입 비율 및 시기에 따른 단계별 운영방안에 대한 필요성이 증대됨
- 자율주행차량의 도입에 따른 효율 극대화과 선진국에 비해 뒤쳐진 국내 자율주행 기술 개발 및 상용화 속도를 고려하여 단계를 구분하고 전략적 첨단교통인프라 정책 개발

5-4 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축

1 관내 화물공영차고지 확충

화물차의 불법주정차 방지를 통한 주택가 주차난 해소
차고지의 권역별 안배를 통한 이용효율 증대

- 현재 추진 및 계획 중인 지점과 산업단지, 물류단지, 항만 등의 입지를 고려, 상대적으로 지가가 저렴하고 토지확보가 용이한 기존 1개 지점 확장* 및 신규 8개 지점*을 추가 제시

* 계양IC 화물공영차고지 (계획주차면수 192면)

* 남동IC 화물공영차고지 (계획주차면수 165면) 등 4개 지점

< 공영화물차고지 대상지점 선정(안) >

| 구분 | 위 치 | 면적 (㎡) | 계획주차 면수 (면) | 선정 사유 및 내용 |
|-----------------|--------------|-----------|----------------|--|
| 서구 화물공영주차장 | 원창동 383-1 외 | 12,250 | 142 | ○ 2017년 착공 및 준공 완료 |
| 계양IC 화물공영차고지 | 용종동 26-3 외 | - | 192 | ○ 차고지 확장(16~19, (현황 : 21,320㎡, 192면) ○ 서운일반산업단지(계획중) 인접 ○ 서울외곽순환고속도로 접근 용이 |
| 남동IC 화물공영차고지 | 남촌동 510-31 외 | 20,504 | 165 | ○ 남동공단 인접 ○ 제2경인고속도로 및 간선도로 접근 용이 |
| 서구 신현동 | 신현동 211-4 외 | 19,253 | 162 | ○ IHP도시첨단산업단지(조성중) 인접 ○ 지가 저렴, 토지확보 용이 |
| 서구 경서동 | 경서동 124-1 외 | 32,102 | 250 | ○ 인천서부일반산업단지 인접 ○ 인천공항고속도로(청라IC) 및 봉수대로 접근 용이 |
| 남구 학익동 | 학익동 177-11 외 | 11,070 | 93 | ○ 제2경인고속도로 및 간선도로 접근 용이 ○ 지가 저렴, 토지확보 용이 |
| 남청라IC | 원창동 427 외 | 147,230 | 1,246 | ○ 인천북항, 청라일반산업단지 인접 ○ 수도권 제2순환고속도로 접근 용이 |
| 검단양촌IC | 오류동 294-1 외 | 19,207 | 162 | ○ 검단, 학운 일반산업단지 인접 ○ 수도권 제2외곽순환고속도로 접근 용이 |
| 주안국가산업단지 | 가좌동 606-2 | 30,073 | 254 | ○ 주안국가산업단지 인접 ○ 간선도로 접근 용이(6번 국도) |
| 서인천IC | 청천동 67-22 외 | 10,897 | 92 | ○ 부평국가산업단지 인접 ○ 경인고속도로 접근 용이 |

주 : 계획 주차면수는 「도로의 구조·시설에 관한 규칙(국토교통부, 2013), p.621」에 제시된 대형차 1대당 최소면적 118.2㎡ 기준(45° 주차)으로 산정함

② 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충

화물차의 불법주정차 방지 및 운수종사자 근로여건 개선을 위한 휴게시설 확충

- IPA 자체 설치를 통한 직영 또는 위탁운영
 - SK내트릭(주) 화물차 휴게소 운영

< 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 조성 계획 및 현황 >

| 구분 | 위치 | 면적(㎡) | 주차면 | 조성주체 | 비고 |
|-----|------------------------------|----------------------------|-------|-------------------------|--------------------------------|
| 1 | 아암 물류 1단지 (중구 신흥동3가 70) | 58,235 | 336 | 인천 항만공 사 (IPA) | 운영중 |
| 2 | 인천 신흥 관리부두 (연수구 송도동 410) | 24,601 | 256 | | 주차장 운영중 (‘18년 휴게소 건립 예정) |
| 3 | 북항배후단지_남측 (서구 원창동 437-17) | 42,958 | 448 | | 주차장 임시 운영중 (‘17년 휴게소 건립 예정) |
| 4 | 아암 물류 2단지 (연수구 송도동 297) | 최소: 95,961 (최대:127,624) | 550 | | ‘19년 운영 예정 (‘18년 토지조성 완료) |
| 5 | 인천신흥 배후단지 (연수구 송도동) | 50,000 | 230 | | ‘20년 운영 예정 (‘19년 토지조성 완료) |
| 합 계 | | 271,755 (303,418) | 1,820 | | - |

자료 : 인천광역시(2017), 「인천광역시 화물발전종합계획」

③ 화물차 밤샘주차구역 도입

화물 차고지 부족 문제 해소를 위한 밤샘주차구역 지정 검토

- 화물차 밤샘주차구역 지정을 위해 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」에 근거하여 자치조례를 제정(사례참고)하여 중·장기 시범사업을 위한 대상구간 선정 검토 추진

< 화물차 밤샘주차구역 운영(안) >

| 구 분 | 내 용 |
|-------------------|--|
| 밤샘주차할 수 있는시설 및 장소 | 1. 「주차장법」 제7조 제1항에 따라 노상주차장이 설치된 도로 * 단, 밤샘주차허용시간대의 자동차 통행량이 시간당 1,000대 이하인 왕복 4차로 이상인 도로에 한함 2. 「주차장법」 제12조 제2항에 따라 지정된 노외주차장 |
| 주차허용시간 | 오전 0시 ~ 오전 4시 |
| 밤샘주차요금 | 시간제 주차(10분 마다) 150원, 4시간 주차 3,000원, 월 주차 50,000원 * 화물자동차의 크기와 톤수에 관계없이 일괄 적용 |

자료 : 부산광역시, 화물자동차의 밤샘주차에 관한 조례

4 화물물류 관계자 협의회 운영

화물 물동량의 지속적인 증가로 협의회 운영을 통한 효율적인 물류 정책 수립

- 인천형 화물운수 정책 추진을 위한 법제화
 - 국고보조금 지원 확대 및 대규모 화물 물동량 유발 국가시설의 관련 시설 설치 또는 비용부담 의무화 법제화
- 화물 및 물류 관계자 협의회 구성*을 통한 중·장기적 발전 방향 검토
 - * 화물 : 화물운송협회, 운수종사자, 교통안전공단, 군·구 담당자
 - * 물류 : 공항·항만, 수도권매립지, 산업단지, 발전시설 관계자 등
- 중·장기 화물공영차고지 및 주차장 확보 기본계획 수립

5 화물운송질서 확립

불법 행위 근절 및 시민의식 제고를 통한 화물운송질서 확립

- 위반행위 신고포상금제 운영(매년)

< 화물자동차 운수사업법 위반별 신고포상금 >

| 위반 행위별 | 포상금(원) | 위반 제재내용 |
|-------------------------------------|---------|---|
| 자가용 화물자동차 유상운송 금지 위반행위(법56조의2) | 100,000 | ○ 사용금지 : 6개월 이내 ○ 과태료 : 50만원(명령위반) |
| 운송사업자의 직접운송 의무 위반행위 (법11조의2) | 150,000 | ○ 과징금 : 500만원 ※ 일반화물만 해당 |
| 운송주선사업자의 준수사항 위반행위 (법26조, 27조) | 150,000 | ○ 사업정지 : 6개월 이내 ○ 과징금 : 30~360만원 |
| 거짓이나 부정한 방법으로 보조금을 지급받은 행위 (법44조의2) | 200,000 | ○ 보조금 지급정지 - 1차 위반 : 6개월 - 2차 위반 : 1년 |

자료 : 법제처, 「화물자동차 운수사업 제60조의2 신고포상금의 지급」

- 운수사업자, 종사자 준수사항 이행여부 등 지도·단속
 - 연 2회 시·군·구 합동단속반 편성에 따른 운영
- 화물자동차 운송질서 지도원제* 운영을 통한 운수사업자, 운수종사자 준수사항에 대한 지도 및 계도 활동 추진
 - * 화물 운송사업 협회 임·직원 또는 소속 회원 9명(개별화물 2명, 용달화물 1명, 주선사업 3명, 이사화물 3명)

6 화물자동차 운행정보시스템 구축

화물차 디지털운행기록계(DTG) 분석을 통한 효율적이고 합리적인 화물 정책 수립 기반 마련

- 운행정보 시스템 운영 계획 수립
 - 국토교통부 건의(인천지역 시범사업 실시 후 전국 확대)
- 시스템 구축 및 대상차량 장비 장착
 - 교통안전공단에서 운영하는 운행기록분석시스템(DTG) 활용

7 도심 도로변 화물 조업공간 확보

교통소통 및 물류 효율화 향상을 위한 조업 공간 확보

- 국토교통부 지역물류기본계획수립 지침에 따른 조업 및 주차관리방안 적용
 - 상업지구나 유통단지, 도소매시장 등 화물의 유·출입이 빈번한 지역의 조업 및 주차 공간 확보방안을 모색
 - 화물차 조업주차공간의 확보가 어려울 경우 시간대별로 승용차와 화물차의 주차공간을 공용으로 사용하는 이중사용(Dual-Use) 등의 운영 개선방안을 검토

8 도로 수송체계 확충

교통물류거점 주변의 혼잡개선을 위한 도로 수송체계 확충

- 도로망 확충
 - 인천신항 배후도로 정비(2019)
 - 제2경인고속도로와 신항배후도로 신항IC 연결(2021)
 - 중·장기 수도권 제2순환고속도로(인천~안산), 문학나들목 연결로 신설, 영종~강화간 연결도로 확충 추진(2022~2036)
- 아암물류2단지 부지조성사업 추진(2018~2025)
- 인천항 국제여객부두 복합지원시설 조성(2016~2019)

9 화물차 통행제한구역 재설정

도심권 교통소통 및 환경 개선

화물차 운행관리 개선을 통한 물류활동 효율화

- 단기적으로 송도 및 청라 경제자유구역의 기존 통행제한지역을 확대 적용구역 및 이후 구 도심지역의 공업시설 입지, 신규 개발지역 등을 고려한 통행제한지역 제외구역 제시

* 서구가정동, 송도동 등 5개 구역

* 주안동(주안국가산업단지) 제외

< 화물차 통행제한구역 재설정 방안 >

| 구 분 | 설정 또는 제외사유 | 비 고 |
|-----|------------|---------------|
| 신설 | ① 서구 가정동 | 공동주택 밀집지역 |
| | ② 용현, 학익동 | 주거, 교육시설 밀집지역 |
| | ③ 구월동 | 공동주택 밀집지역 |
| | ④ 송도동 | 공동주택 밀집지역 |
| | ⑤ 송도동 | 공동주택 밀집지역 |
| 해제 | ㉠ 주안동 | 산업단지 지역 |



10 화물차 통행 가능도로 지정

도심권 교통소통 및 환경 개선

화물차 운행관리 개선을 통한 물류활동 효율화

- 단기적으로 통행제한구역 재설정을 통한 중·장기 통행 가능도로 지정 계획 수립·운영
 - 고속, 광역도로망 이용 유도
- 경인고속도로 직선화 및 일반화 계획에 따라 인천시점~서인천IC 일반화구간은 화물차의 통행을 제한하고, 대형화물차의 통행을 경인고속도로 직선화구간 및 수도권제2외곽순환고속도로로 우회 통행하는 방안을 제시



11 화물차 관리 및 단속체계 재정비

노후화물(경유)차의 운행제한과 저공해조치 의무화명령 미이행에 대한 관리강화를 위한 노후화물(경유)차 운행 제한지역 단속 강화

- 수도권 대기질 개선과 미세먼지 감축을 위한 노후 경유차 운행제한제도* 시행으로 인천시의 주요가로망 진출입 지점**에 저공해 미조치 차량 단속카메라 설치

* 서울시, 인천시, 경기도, 환경부의 시행협약 체결(2016.08)로 인천·경기는 2018년부터 시행

** 인천시 외곽의 주요가로망 진출입 지점 16개소 선정

12 위험물 수송관리시스템 구축

위험물 운송의 체계적 관리 및 신속한 대응 기반 마련

- 중앙정부의 위험물질 운송 안전관리센터 설치에 따른 활용 체계 구축
- 화물차 통행제한지역 재설정을 통한 위험물 운송차량의 통행제한지역 확대 추진

13 경유화물차 LNG전환

육상 수송 분야에서 미세먼지의 약 60%를 배출하는 경유 화물차 LNG전환

- 환경부 ‘LNG 화물차 시범사업’ 계획에 맞춰 인천광역시 경유화물자동차 LNG 전환 계획 수립을 통한 보급 추진



< LNG 화물차 시범사업 계획(환경부) >

14 전기트럭 도입

친환경 운송수단(전기트럭) 도입을 통한 자동차 배출가스 억제

- 택배 등 소형화물 전기트럭 전환 시범사업 추진
 - 노후 경유 화물차를 전기 화물차로 전환
 - 단기(1,070대 보급), 중기(2,520대 보급), 장기(4,810대 보급)

15 철도 수송체계 구축

친환경 운송수단(철도) 도입을 통한 CO₂ 등 배출가스 억제

- 중·장기 공항·항만 연계 교통물류거점 인접 철도망 구축
 - 제2공항철도 및 인천신항선 구축(관계기관 지속적 협의 및 향후 장기 검토대상 노선으로 추진)



< 중·장기 철도 수송체계 구축 >

16 물류공동화

물류 경쟁력 강화 등 효율적인 물류활동을 위한 물류 공동 집·배송 센터 설치

- 인천 공동 집·배송센터 건립투자 MOU체결
 - 민간투자유치를 통한 공동 집·배송센터 설치로 인천 및 수도권 북부지역 물류거점 역할 수행

17 화물차 전용도로(차로) 도입

도시 내 도로의 소통환경 개선을 위한 화물차 전용도로(차로) 도입

- 인천항과의 접근성을 고려하여 화물자동차 통행량 또는 통행비율이 높은 도로에 대하여 화물차 전용도로(차로)로 고려
 - * 제2경인고속도로(인천시점~문학IC) : 화물차 비율 39%(중대형 17%)
 - * 인중로(우회고가교 구간) : 화물차 비율 52%(중대형 35%)
 - * 중봉대로(원창고가교~송현사거리) : 화물차 비율 26%(중대형 9%)
- 또한, 제2외곽순환고속도로에 인천항과 직접 진출입할 수 있는 화물자동차 전용램프를 설치하는 방안 검토

18 화물차 자율주행

스마트시티 기반 조성과 화물차 자율주행으로 교통사고 감소 유도

- IT 기술의 발전으로 자율주행 차량의 보급이 현실화 되고 있으며, 야간 통행 비율이 높은 화물자동차의 교통사고 감소 등 안전한 주행을 위하여 중·장기 자율주행 기반 도로 인프라 구축과 연계하여 화물차 자율주행 도입 검토 추진

목표6

미래교통체계 혁신 선도

- 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축의 과제를 추진하여 미래 교통체계혁신을 선도함

| 전략 | 추진 과제 | 목표 |
|--------------------------|---|-----------------|
| 6-1. 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축 | <ul style="list-style-type: none"> • 차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축 • 스마트 교통신호등 시스템 도입 • 자율주행 공영주차장 조성 • 청라GRT 자율주행버스 도입 • 공공교통 사각지대 자율주행버스(택시) 도입 • 화물차 자율·군집주행 실증 연구 추진 • 빅데이터 플랫폼 개발 추진 • 빅데이터 기반 정책시스템 구축 • 교통DB시스템 및 센터 구축 • IoT 주차정보시스템 확충 • 교통빅데이터 전담 부서 신설 • 드론 도입방안 및 기술 연구 • 드론 기반 스마트 교통관리 • 자율주행 카셰어링 도입을 위한 민간협력사업 추진 • 공유교통 서비스 도입 • 교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구 • 교통공유플랫폼 구축 | 미래교통체계 혁신 선도 |

6-1 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축

① 차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축

자율주행차량을 지원하기 위한 첨단도로 인프라 확충을 통한 자율주행자동차의 상용화 대비

- 자율주행 상용화 지원을 위한 차세대 지능형교통체계(C-ITS)를 대전~세종간 주요 도로에 시범사업으로 추진중에 있으며, 자동차 전용도로에서 고속주행 중 사고위험이 높은 급정거, 낙하물 등 장애물에 대한 위험경보를 제공하고, 도시부 도로에서는 교차로 충돌·추돌 상황에 대한 경보서비스를 중점 제공할 예정임
- 중·장기 자율주행차량의 보급과 함께 인천광역시 스마트도로 시범단지 선정 운영을 통한 도심지 확대 고려 추진

② 스마트 교통신호등 시스템 도입

교통체증이 없는 원활한 도로 환경을 만들기 위해 실시간 교통량에 따라 알아서 신호가 바뀌는 스마트 신호등의 도입

- 화성시는 국토교통부의 ‘2017년 국도 감응신호 구축사업*’에 선정되어 2017년 연말까지 국도 43호선의 교차로를 지능형 교통신호제어 시스템으로 교체할 예정임
 - * 국도 감응신호 시스템 : 방향별 이동차량을 자동으로 감지해 교차로에 꼭 필요한 신호만을 부여하고 나머지 시간은 주 도로 직진신호로 불필요한 신호대기시간과 교통사고의 위험을 줄이는 시스템을 의미함
- 노후장비 및 신호제어기 교체, 빅데이터를 통한 신호시스템 고도화 추진
- 빅데이터 기반의 교통량 예측을 통한 신호 최적화
- 3세대(SMART SIGNAL), 4세대(CoVASS)의 도입을 통한 실시간 교통신호 제어 시스템 구축

3 자율주행 공영주차장 조성

자율주행 공영주차장 조성을 통한 주차 인프로 확충

- 아우디의 도시 미래 이니셔티브는 2015년 바젤로나에서 열린 ‘스마트시티 엑스포 세계 회의 2015’에서 자율주행 자동차로 인해 변화될 모습을 공개*하였음
 - * 사람이 문을 열고 내릴 필요가 없어 자동차 옆에 사람이 서 있을 만한 작은 공간이 사라짐
 - * 주차장 한 면 마다 공간이 줄어들어 주차장 전체 면적도 40%까지 축소될 것으로 예상됨
- 실시간 주차정보 시스템 구축 및 확대(공영 및 민영 주차장)
 - AI, IoT가 융합된 주차정보 실시간 연계 시스템 구축

4 청라GRT 자율주행버스 도입

자율주행버스 도입을 통해 대중교통 교통사고 감소 및 환경오염 경감

- 2016년 메르세데스의 자율주행 버스인 퓨처버스가 네덜란드의 암스테르담 시폴 공항과 인근 도시인 할렘 간 20km구간을 대상으로 자율주행버스 테스트를 진행하였음
- 국내·외에서 추진중인 자율주행버스 시범사업 벤치마킹을 통하여 인프라 구축 및 제도 마련
 - 자율주행버스 운행에 필요한 정보를 제공하기 위한 도로시스템(C-ITS) 구축
 - 차량의 사고를 미연에 방지하기 위해 주행 데이터를 실시간으로 처리할 수 있는 통제센터 마련

5] 공공교통 사각지대 자율주행버스(택시) 도입

자율주행을 위한 기술적 기반마련에 따른 교통사고 감소 등 안전한 버스(택시)를 위한 자율주행 버스(택시) 도입 검토

- 2016년 9월 우버사는 자율주행 택시 43대를 시범적으로 도입하였음
 - 평균 1.29km 마다 운전자가 개입하는 등 끊임없이 변하는 교통상황에 완벽하게 대응하지 못하고 있으나 자율주행 기술연구소 설립을 통해 기술 발전에 노력하고 있음
- 자율주행 기반 도로 인프라 구축과 연계하여 공공교통 사각지대를 대상으로 자율주행버스(택시) 도입 검토 추진
 - DTG데이터와 이용자 위치정보를 활용한 이용자-대중교통 연결 서비스 구축
 - 실시간 수요예측 정보 생성을 위한 AI 정보시스템 구축

6] 화물차 자율·군집주행 실증 연구 추진

일반 트럭 운전에 비해 연비가 뛰어나고 사고발생률을 낮추며 트럭운전자 부족문제를 해결하기 위해 화물차 군집주행을 도입

- 화물차 자율·군집주행 실증 연구 사례
 - 2015년 5월 다임러트럭은 미국 네바다주 정부로부터 자율주행 시스템을 갖춘 대형 트럭의 고속도로 주행 허가증을 허가받아 시범운행에 들어감
 - 2016년 4월 네덜란드에서는 ‘유럽 트럭 군집주행 챌린지 2016’을 개최하여 화물차 자율·군집주행 테스트를 하였고, 유럽 상용차 브랜드들이 모두 참가해 무사고로 완주하는데 성공하였음
- 군집주행에 필요한 실시간 통신이 가능하도록 도로 인프라 구축하고, 국토교통부에서 개발 중인 자율·군집주행 화물차를 도입하여 실증 연구에 활용

7 빅데이터 플랫폼 개발 추진

교통 빅데이터의 효율적인 처리를 위한 빅데이터 플랫폼 기술 개발

- 빅데이터 플랫폼은 빅데이터에서 가치를 추출하기 위한 일련의 과정을 지원하는 프로세스를 규격화한 기술·서비스 모임으로, 수집·저장·처리·분석·각화 등의 기능을 가짐
- 교통빅데이터 센터 구축 및 전담부서 신설하고, 교통 빅데이터 관리 시스템 마스터플랜 수립하여, 교통데이터를 통합·관리할 수 있는 통합플랫폼의 개발 및 시스템 고도화를 통한 민간 협력 기반 마련

8 빅데이터 기반 정책시스템 구축

빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련

- 교통량 데이터는 교통계획, 교통운영, 교통관리, 교통정책평가 등 여러 교통 분야에서 높은 활용빈도와 수요가 지속적으로 증가됨에 따라 교통빅데이터 융합을 통한 수준 높고 다양한 정보를 분석, 제공 필요함
- 첨단교통정보시스템, BIMS, 교통카드, 택시 DTG등 을 통해 축적되는 빅데이터의 효과적인 저장, 관리, 활용 체제를 구축하고, 교통현황 파악 및 효율적 교통행정 지원체계 마련할 수 있도록 빅데이터 기반 정책 시스템 구축

9 교통DB시스템 및 센터 구축

교통DB시스템 및 센터 구축을 통해 통계DB를 토대로 인천시의 도시교통현황을 정확하게 분석하고 향후 정책방향 수립에 활용

- 주요 현황 및 통계 등은 교통국 기본현황으로 매월 갱신·관리되고 있지만, 가공·분석되지 않은 단순 통계로만 활용되고 있어, 정책적 근거로 사용은 부족한 상황임
- 또한, 부서·기관별로 데이터가 산발적·독자적으로 수집하고 있어 데이터의 표준화가 미흡하고, 데이터의 공유에 소극적임
- 실시간 및 이력데이터에 대해 분석하여 정보의 가치를 극대화하고, 교통정보 이용 활성화 및 정보 재생산 가능한 시스템 구축
- 과학적이고 합리적인 교통정책 수립 및 평가, ITS 센터 운영의 신뢰성 및 기술력 제고를 위해 지속적인 교통DB의 운영관리를 위한 센터 구축

10 IoT 주차정보시스템 확충

상가주변 및 주택가 혼잡지역에 대한 주차문제 해결을 위해 첨단기술을 활용한 안전하고 편리한 실시간주차장 정보제공

- 주차시설 홍보 및 현황정보 제공이 미흡하여 피크 때 교통혼잡 발생 및 주차단속 민원이 발생하고 있음
- 대부분의 주차장 정보 제공은 위치·요금·운영시간 등에 한정되어 있어 시민들의 주차정보 기대 요구에는 미흡한 상황임
- 인천광역시 소재 공영, 민영, 공유(부설)주차장을 대상으로 IoT 주차정보시스템 확충

11 교통빅데이터 전담 부서 신설

행정업무와 빅데이터 분석을 융합할 수 있는 전문 인력 확보와 교통빅데이터를 활용한 공공사업 수립 및 정책반영을 전담하기 위한 부서 신설

- 교통을 이해하면서 동시에 빅데이터를 처리·분석 능력을 갖춘 인력이 부족으로 인해, 교통빅데이터 분석, 데이터의 오류 및 보정을 전담할 전문가가 부재임
- 서울시는 교통빅데이터 전담 부서인 스마트교통팀을 도시교통본부 산하에 개설하여 대중교통빅데이터 관리, ITS 중장기 기본계획 수립 등의 업무를 담당하고 있음
- 빅데이터 관련 분석 능력을 갖춘 전문 인력을 채용 및 빅데이터 수집·관리·분석, 종합계획 수립, 교통정책 모니터링 시스템 관리 등을 수행할 교통빅데이터 전담부서 신설을 제안함

12 드론 도입방안 및 기술 연구

드론 도입방안 및 기술 연구를 통해 교통 분야의 무인항공기 활용 방안 발굴

- 국내 무인기 연구개발은 중대형 무인기 시장을 중심으로 급격하게 성장하고 있음
 - 민간 R&D 투자동향 : 국내 산·학·연은 무인기 시스템 및 각 부 체계에 대한 연구개발 중
 - 정부 투자 방향 : 90% 이상 군용 무인기 개발에 집중
- 드론 기술, 원격제어 기술, 스마트폴 기술 사양 등의 개발을 위한 R&D 사업 추진

13 드론 기반 스마트 교통관리

드론을 활용한 단속, 교통 데이터 수집 등을 통해 안전하고 효과적인 교통관리에 활용

- 체코 경찰은 산악지역 감시, 범죄 및 테러공격 대비, 산업 및 자연재해 모니터링, 교통사고 모니터링 등 정찰기능 강화를 위해 무인항공기를 사용하고 있음
- 교통정보수집, 교통법규 위반 단속, 교통안내 등에 활용
 - 교통정보 : 교통사고, 지정체 정보, 가로/교차로 교통량, 지체/속도 조사 등
 - 위반단속 : 불법주차, 교차로 과속/신호위반, 스쿨존 교통법규 위반 등
 - 교통안내 : 전방 교통상황, 우회도로 안내 등
- 드론 대기, 충전, 통신을 위한 스마트폴을 10km 간격 설치가 필요

14 자율주행 카셰어링 도입을 위한 민간협력사업 추진

도시내 교통체증과 주차공간 부족 해결하기 위한 방안으로 자율주행자동차의 카셰어링의 도입

- 2018년 1월 CES 2018에서는 미국의 카셰어링 업체인 리프트(Lyft)는 소프트웨어업체인 앵티브(Aptiv)와 함께 BMW 5를 개조한 완전 자율주행 셰어링카를 공개하였음
- 2018년 2월 KT는 카셰어링 업체인 그린카와 업무협약을 맺고 고객 맞춤형 카셰어링 서비스를 공동 개발하기로 함
- 민간업체와 협업을 통해 자율주행자동차 카셰어링 도입 추진하는 것을 제안함

15 공유교통 서비스 도입

공유교통 서비스 도입을 통한 교통혼잡 완화, 온실가스 저감, 도심 교통여건 개선

- 공유교통 서비스(Shared Mobility Service)란 승용차, 자전거 등의 이동수단을 공유하여 이용자의 필요에 따라 교통수단을 단기간 사용할 수 있도록 하는 서비스를 의미함
 - 카셰어링(Car-sharing), 카풀(Car-pooling 혹은 Ride-Sharing), 스쿠터셰어링(Scooter-Sharing), 수요대응형 운송서비스(On-demand ride service), 초소형 교통수단(Microtransit) 등을 포함하고 있음
- 카셰어링 기반 확대 확대 및 활성화
 - 카셰어링 거점 확대를 통해 어디서나 카셰어링 서비스 이용 가능하도록 추진
 - * 시·구 공영주차장, 부설주차장 등 총 1,200개소, 4,500면으로 확대
 - * 카셰어링 불법주차 근절(리모컨식 주차금지봉 설치)
- 공유자전거 도입
 - 인천시와 공유자전거 사업자간 업무협약을 통한 공유자전거 활성화계획을 수립
 - 공유자전거의 주차 및 관리가 편리하도록 자전거 전용주차 공간 확보 및 제공
 - 민간사업자의 난립을 방지하기 위한 자전거 주차장 사용 신고 상한제도 도입

16 교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구

차세대 교통공유 시스템(MaaS, Mobility as a Service)을 도입하기 위한 기술연구를 통해 공유교통서비스 도입 및 활용방안 연구

○ MaaS 시범운영 사례

- Whim app는 핀란드 헬싱키에 구독 기반 통합 교통앱을 도입해 택시에서 렌터카, 대중교통 및 자전거에 이르는 다양한 운송 옵션에 대한 액세스를 사용자에게 제공하고 있음
- Moovel은 미국 보스턴 등에 하나의 앱으로 교통수단에 대해 검색, 예약 및 지불에 활용할 수 있는 서비스를 제공하고 있음
- Bridj는 미국의 워싱턴 DC 등의 통근자를 대상으로 출·퇴근 시간에 집에서 직장까지 왕복선을 타고 갈 수 있도록 해주는 휴대전화 어플리케이션을 갖춘 온 디맨드 통근 셔틀 서비스를 제공하고 있음

○ 교통공유플랫폼 도입 개발을 위한 R&D 사업 추진

17 교통공유플랫폼 구축

원활한 교통공유서비스를 운영하기 위한 플랫폼 개발 및 구축

- 토요타는 이동성 서비스를 위한 데이터 제공 및 다양한 서비스와 연계되는 서비스 모델을 제공하기 위해 마이크로소프트와 협력하여 커넥티드 플랫폼을 개발하였음
- R&D과제의 성과물을 바탕으로 민간과 협업을 통해 대중교통 중심의 교통공유서비스 플랫폼 개발 및 시범사업 추진
- 민간과 연계한 시스템 확대 및 실시간 예측 정보 및 개인 맞춤형 서비스의 고도화 추진

VII. 소요자원 규모 및 재원조달 방안

1 소요자원 규모 추정

가. 총 소요자원 (타계획 + 기본계획 재원규모)

- 제3차 도시교통정비 기본계획('17~36) 기간 동안 교통 SOC 건설 및 교통시스템 구축에 총 약 56조 5,609억원 소요될 전망
- 국비 17조 3,309억원, 시비 16조 1,443억원, 기타 23조 857억원

(단위:백만원)

| 구분 | 합 계 | 국비 | 시비 | 기타 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 계 | 56,560,959.8 | 17,330,879.9 | 16,144,342.4 | 23,085,737.5 |
| 인천중심 교통망 구축 | 46,374,930.1 | 14,969,269.6 | 11,332,101.9 | 20,073,558.6 |
| 대중교통중심 교통체계 구축 | 3,798,225.6 | 299,093.2 | 1,331,354.9 | 2,167,777.5 |
| 지속가능한 교통체계 구축 | 3,883,481.8 | 1,613,578.3 | 2,235,006.9 | 34,896.6 |
| 사람 우선 교통환경 조성 | 518,296.5 | 125,450.8 | 388,038.4 | 4,807.3 |
| 효율적인 교통관리체계 구축 | 1,986,025.8 | 323,488.0 | 857,840.3 | 804,697.5 |
| 미래교통체계 혁신 선도 | - | - | - | - |

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

나. 기본계획 소요자원 (타계획 제외, 기본계획상 재원규모)

- 상위계획 및 관련 타 계획에서 별도로 책정된 소요자원을 제외하면 총 약 33조 870억원 소요 예정
- 국비 7조 4,021억원, 시비 11조 1,113억원, 기타 14조 5,736억원

* 광역철도망, 도시철도망 및 철도 직결운행 등은 한국철도시설공단, 인천국제공항공사, LH 등에서 시행

(단위:백만원)

| 구분 | 합 계 | 국비 | 시비 | 기타 |
|----------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| 계 | 33,087,008.8 | 7,402,092.3 | 11,111,334.5 | 14,573,582.0 |
| 인천중심 교통망 구축 | 22,900,979.1 | 5,040,482.0 | 6,299,094.0 | 11,561,403.1 |
| 대중교통중심 교통체계 구축 | 3,798,225.6 | 299,093.2 | 1,331,354.9 | 2,167,777.5 |
| 지속가능한 교통체계 구축 | 3,883,481.8 | 1,613,578.3 | 2,235,006.9 | 34,896.6 |
| 사람 우선 교통환경 조성 | 518,296.5 | 125,450.8 | 388,038.4 | 4,807.3 |
| 효율적인 교통관리체계 구축 | 1,986,025.8 | 323,488.0 | 857,840.3 | 804,697.5 |
| 미래교통체계 혁신 선도 | - | - | - | - |

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

다. 세부추진과제별 소요자원

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 소요자원 (백만원) | | | |
|-----------------------|---|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 총 합계(도로부문 중복사업비 제외) | | | 56,757,622.8 | 17,330,879.9 | 16,341,005.4 | 23,085,737.5 |
| 인천 중심 교통망 구축 | 원도심과 신도시를 하나로, 수도권 ·전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축 | 수인선 복선전철 건설 | 376,480.0 | 288,130.6 | 81.9 | 88,267.5 |
| | | 수인선 학익역 건설 | 26,300.0 | - | - | 26,300.0 |
| | | 수인선 청학역 건설 | 50,000.0 | 35,000.0 | 15,000.0 | - |
| | | 서울7호선 석남 연장 | 270,699.0 | 156,554.0 | 114,145.0 | - |
| | | 수도권 광역급행철도(GTX-B) | 5,903,800.0 | 1,831,600.0 | 175,800.0 | 3,896,400.0 |
| | | 인천2호선 광명 연장 | 921,700.0 | 645,120.0 | 276,580.0 | - |
| | | 서울7호선 청라국제도시 연장 | 1,304,500.0 | 782,701.0 | 521,799.0 | - |
| | | 인천2호선 김포·고양 연장 | 1,191,500.0 | 834,050.0 | 115,440.0 | 242,010.0 |
| | | 제2공항철도 건설 | 1,680,000.0 | 1,176,000.0 | 504,000.0 | - |
| | | 인천신항선 건설 | 547,000.0 | 547,000.0 | - | - |
| | | 서울2호선 청라 연장 | 1,634,700.0 | - | 1,103,000.0 | 531,700.0 |
| | | 서울5호선 검단·김포 연장 | 2,336,500.0 | - | 475,860.0 | 1,860,640.0 |
| | | 제2경인선(인천~광명) 건설 | 1,950,000.0 | 1,365,000.0 | 360,000.0 | 225,000.0 |
| | | 경인선 지하화 및 상부구상 | - | - | - | - |
| | | 수도권 순환철도 연계 | - | - | - | - |
| | | 차세대 초고속열차(하이퍼 튜브) | - | - | - | - |
| | | 인천1호선 송도랜드마크시티 연장 | 107,093.0 | 51,021.0 | 56,072.0 | - |
| | | 인천1호선 검단 연장 | 727,700.0 | - | 72,000.0 | 655,700.0 |
| | | 인천2호선 검단 연장 | 412,578.0 | 247,545.0 | 165,033.0 | - |
| | | 인천남부순환선 | 1,771,091.0 | 862,177.0 | 576,308.0 | 332,606.0 |
| | | IN-Tram | 544,000.0 | 326,400.0 | 217,600.0 | - |
| | | 영종 내부순환선 1단계 | 442,032.0 | - | - | 442,032.0 |
| | | 송도 내부순환선 1단계 | 158,178.0 | 79,089.0 | 79,089.0 | - |
| | | 인천1호선 국제 여객터미널 연장 | 513,000.0 | 307,800.0 | 205,200.0 | - |
| | | 대순환선 건설 | - | - | - | - |
| | | 영종 자기부상열차 2단계 | - | - | - | - |
| | | 철도 결절점 교통처리 구상 | - | - | - | - |
| | | 공항철도-서울 9호선 직결운행 | 211,500.0 | - | - | 211,500.0 |
| | | 수인선~서울4호선, 분당선 직결운행 | - | - | - | - |
| | | 인천발 KTX 직결 | 393,600.0 | 393,600.0 | - | - |
| | | 광역철도 급행서비스 | - | - | - | - |
| | | 도시철도 급행서비스 | - | - | - | - |
| | | 인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대 | 46,000.0 | - | 46,000.0 | - |
| | | 노후 철도시설 정비 | 195,000.0 | - | 195,000.0 | - |
| | | 도시철도 무임승차 정부지원 | - | - | - | - |
| | | 무인운전 검토 | - | - | - | - |
| | | 영종도 공항철도 운임체계 개선 | 400.0 | - | 100.0 | 300.0 |
| | | 교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선 | 43,983.0 | 17,825.0 | 26,158.0 | - |
| | | 열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입 | 800.0 | - | 800.0 | - |
| | 남북 통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절· 병목없는 최적 도로망 구축 | 고속·광역도로망 구축 및 정비 | 9,088,200.0 | 3,035,400.0 | 569,400.0 | 5,483,400.0 |
| | | 도로기능 및 위계설정 | - | - | - | - |
| | | 도시간선도로망 구축 및 정비 | 5,347,607.0 | 241,721.0 | 5,105,886.0 | - |
| | | 고속·광역 순환망 구축 | - | - | - | - |
| | | 도시간선 순환망 구축 | 387,163 | - | 387,163 | - |
| | | 도로복합(임체) 개발 유도 | - | - | - | - |
| | | 도로구조개선 | - | - | - | - |
| 완전도로, 공유도로 조성 | | - | - | - | - | |
| 경관 및 디자인 개선 도입 | | 300.0 | - | 300.0 | - | |
| 도로안전도 평가 | | - | - | - | - | |
| 도로 통합유지관리 시스템 구축 | | - | - | - | - | |
| 도로뉴딜(도로재생) 추진 | | - | - | - | - | |
| 태양광도로 도입 검토 | | - | - | - | - | |

* “고속·광역 순환망 구축” 사업비는 “고속·광역도로망 구축 및 정비” 사업비에 포함되어 있으며, “도시간선 순환망 구축” 사업 중 신북사거리~동소정사거리 구간 지하화와 간석고가교 연장 사업비는 “도시간선도로망 구축 및 정비” 사업비에 포함(중복)되어 있음

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

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 소요재원 (백만원) | | | |
|--------------|---|-----------------------------|-------------|-------------|-----------|-------------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 인천 중심 교통망 구축 | 국가교통망 시설확충 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통 체계개선 | 인천국제공항 4단계 건설사업 | 4,200,000.0 | - | - | 4,200,000.0 |
| | | 백령공항 건설 | 115,361.0 | 115,361.0 | - | - |
| | | 인천신항 개발 및 항만배후단지 조성 | 3,434,963.7 | 1,559,250.0 | - | 1,875,713.7 |
| | | 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설 | 2,514.4 | 525.0 | - | 1,989.4 |
| | | 물류 중심 연계교통망 연구 | 73,450.0 | - | 73,450.0 | - |
| 대중교통 체계 구축 | 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현 | 배후도로 및 연결(접근)도로 개선 | 161,900.0 | 70,400.0 | 91,500.0 | - |
| | | 여객자동차터미널 신설 | 760,000.0 | - | - | 760,000.0 |
| | | 복합환승센터 구축 | 1,074,100.0 | - | - | 1,074,100.0 |
| | | 고속도로 대중교통 환승 서비스(ex-HUB) 도입 | 9,600.0 | - | 4,800.0 | 4,800.0 |
| | | 버스전용차로 확대 및 폐지 | 831,337.4 | 230,280.0 | 352,764.0 | 248,293.4 |
| | | 대중교통전용지구 도입 | 3,004.3 | 793.1 | 2,211.2 | - |
| | | 버스공영차고지 확충 | 170,127.0 | 5,623.0 | 164,504.0 | - |
| | | 정기이용권 버스 확대 | - | - | - | - |
| | | 농어촌지역 수요응답형 대중교통(DRT) 도입 | 78.0 | - | - | 78.0 |
| | | 심야시간 대중교통 수단 도입 | - | - | - | - |
| | | 출퇴근 맞춤형 버스 도입 | - | - | - | - |
| | | 시간선체계 보완 및 재정립 | - | - | - | - |
| | | 노선신설 및 조정 | - | - | - | - |
| | | 버스정류장 개선 | 19,000.0 | - | 19,000.0 | - |
| | | 대중교통 이용자 직접지원 추진 | - | - | - | - |
| | | 대중교통 이용의 날 정례화 | - | - | - | - |
| | | 스마트 버스 도입 | - | - | - | - |
| | | 운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선 | 4,600.0 | - | 4,600.0 | - |
| | | 중사자 안전교육 확대 | 10,636.0 | - | 10,636.0 | - |
| | | 준공영제 개선 | - | - | - | - |
| | | 요금체계 합리화 및 다양화 | - | - | - | - |
| | | 합리적·객관적 재정지원체계 구축 | - | - | - | - |
| | | 소형버스 확대 | - | - | - | - |
| | 안전하고 편리한 고품질 택시 서비스 구현 | 자율감차를 통한 공급과잉 해소 | 163,405.0 | 58,442.2 | 25,816.7 | 79,146.1 |
| | | 택시 (복합)승차대 설치 | 1,500.0 | - | 1,500.0 | - |
| | | 택시 쉼터 확충 | 12,540.0 | - | 12,540.0 | - |
| | | 공공형 택시 시범 운영 | 6,800.0 | 3,400.0 | 2,040.0 | 1,360.0 |
| | | 업무용 택시 도입 및 활성화 | 1,900.0 | - | 1,900.0 | - |
| | | 택시 환승할인제 도입 | - | - | - | - |
| | | 침묵택시(무언접객서비스) 도입 | - | - | - | - |
| | | 안심귀가 서비스 확대 | 143.9 | 143.9 | - | - |
| | | 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응 | 200.0 | - | 200.0 | - |
| | | 택시내 안전시설물 확충 | - | - | - | - |
| | | 운수종사자 자격관리 강화 | 194.0 | - | 194.0 | - |
| | | 안전·친절교육 확대 | 31,725.0 | - | 31,725.0 | - |
| | | 고령운전자 안전대책 마련 시행 | - | - | - | - |
| | | 운전자 승무복장 착용 검토 | 246.0 | - | 246.0 | - |
| | | 자율주행 택시 도입 검토 | - | - | - | - |
| | | 운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도 | 21,600.0 | - | 21,600.0 | - |
| | | 표준임금체계 도입 검토 | - | - | - | - |
| | | 복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련 | 200.0 | - | 200.0 | - |
| | | 택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원 | 654,016.0 | - | 654,016.0 | - |
| | | 요금체계 현실화 | 45.0 | - | 45.0 | - |
| | | 요금체계 보완방안 검토 추진 | - | - | - | - |
| | | 경영 및 서비스 평가 강화 | 600.0 | - | 600.0 | - |
| | | 우수회사 인증마크제 도입 | 11,520.0 | - | 11,520.0 | - |
| | | 택시운행정보시스템 구축 운영 | 5,090.0 | 411.0 | 4,679.0 | - |
| | | 전기택시 도입 | - | - | - | - |
| | | 택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축 | 4,018.0 | - | 4,018.0 | - |

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

| 목표 | 세부전략 | 세부추진과제(안) | 소요자원 (백만원) | | | |
|--|---|------------------------------------|-------------|-----------|-----------|---------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 편안하고 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | 편안하게 살 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | 전기자동차 보급 확대 | 327,757.0 | 262,531.0 | 65,226.0 | - |
| | | 수소자동차 도입 | 1,255,175.0 | 661,275.0 | 593,900.0 | - |
| | | 친환경차 충전 인프라 확충 | 244.0 | 122.0 | 122.0 | - |
| | | LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진 | - | - | - | - |
| | | 전기버스 시범 도입 및 확대 | 293,580.0 | 126,000.0 | 167,580.0 | - |
| | | 전기택시 시범 도입 | 116,600.0 | 58,300.0 | 58,300.0 | - |
| | | 카셰어링 친환경성 강화 | 1,713.0 | 1,194.0 | 519.0 | - |
| | | 경유버스의 CNG하이브리드 전환 | 14,700.0 | 7,350.0 | 7,350.0 | - |
| | | 수소버스 시범 도입 | 1,400.0 | 600.0 | 800.0 | - |
| | | 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화 | 761,342.4 | 380,671.2 | 380,671.2 | - |
| | | 공회전 제한장치 부착 확대 | 3,009.6 | 1,504.8 | 1,504.8 | - |
| | | 소형화물차 친환경차 전환 | 42,300.7 | 33,516.7 | 8,784.0 | - |
| | | 도로 분진흡입청소차 추가 도입 | 90,000.0 | 45,000.0 | 45,000.0 | - |
| | | 경유차 배출가스 단속 강화 | 12,474.0 | - | 12,474.0 | - |
| | | 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진 | 250.0 | - | 250.0 | - |
| | | 고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제) | - | - | - | - |
| | | 공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대 | 396.0 | - | 396.0 | - |
| | | 자동차 친환경등급제 도입 | - | - | - | - |
| | | 에코 드라이빙 교육 확대 | 2,973.6 | 1,486.8 | 1,486.8 | - |
| 지속 가능한 교통체 계 구축 | 불필요한 승용차를 줄여 쾌적한 교통환경 조성 | 친환경차 구매세 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경 | 315,699.0 | 22,932.0 | 292,767.0 | - |
| | | 승용차 요일제 확대 | 21,270.5 | - | 21,270.5 | - |
| | | 기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축 | 81,483.7 | - | 81,483.7 | - |
| | | 대규모 교통유발시설 관리 강화 | 2,700.0 | - | 2,700.0 | - |
| | | 카셰어링 기반 확대 및 활성화 | 3,456.0 | - | 3,456.0 | - |
| | | 차 없는 구역 도입 | - | - | - | - |
| | | 특화차로 운영 | - | - | - | - |
| | | 모빌리티 매니지먼트 시행 | 300.0 | - | 300.0 | - |
| | | 공공기관 중심 근무유형 다양화 | 6,930.0 | 3,326.4 | - | 3,603.6 |
| | | 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입 | 135,171.3 | - | 135,171.3 | - |
| | | 민간기업 근무유형 다양화 확산 유도 | - | - | - | - |
| | | 교통유발 부담금 현실화 및 홍보 강화 | 687.0 | - | 687.0 | - |
| | | 교통혼잡 특별관리구역 도입 | 2,700.0 | - | 2,700.0 | - |
| | 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성 | 보행자길 정비사업 | 10,951.7 | - | 10,951.7 | - |
| | | 보행환경 개선사업 | 44,470.9 | - | 44,470.9 | - |
| | | 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업) | 103,992.0 | - | 103,992.0 | - |
| | | 보도공간 정비 | 6,170.0 | 3,085.0 | 3,085.0 | - |
| | | 횡단보도 확대 | 2,160.0 | 1,080.0 | 1,080.0 | - |
| | | 지하도 및 보행육교 정비 | 2,900.0 | - | 2,900.0 | - |
| | | 도로점용허가구간 시설 정비 | - | - | - | - |
| | | 보행중심 공유도로 시범 추진 | - | - | - | - |
| | | 도심둘레길, 강화나들길 확충 | 400.0 | - | 400.0 | - |
| | | 보행자 작동 신호기 확충 | 6,220.0 | 3,110.0 | 3,110.0 | - |
| | | 워킹마일리지 도입 | 1,900.0 | - | 1,900.0 | - |
| | | 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리) | 36,000.0 | - | 36,000.0 | - |
| | | 보행중 스마트폰 안전대책 시행 | 32.0 | - | 32.0 | - |
| | | 불법 없는 보행공간 조성 | - | - | - | - |
| | | 교육 및 캠페인, 홍보 지속 | 32,222.0 | - | 32,222.0 | - |
| | | 보행 조례 제정 | - | - | - | - |
| | | 보도 및 보행공간 설치, 정비 기준 마련, 갱신 | - | - | - | - |
| | | 보행교통 실태조사 지속 | 3,600.0 | - | 3,600.0 | - |
| | | 보행관련 기준마련 연구 | 3,600.0 | - | 3,600.0 | - |

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 소요재원 (백만원) | | | |
|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------|------------|----------|----------|----------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 지속 가능한 교통 체계 구축 | 자전거와 함께 하는 녹색도시 건설 | 생활권역별 자전거 도로망 구축 | 64,892.0 | - | 33,599.0 | 31,293.0 |
| | | 자전거 통행로, 횡단로 정비 | - | - | - | - |
| | | 자전거 우선도로 도입 | - | - | - | - |
| | | 대중교통 연계 강화 | 1,200.0 | - | 1,200.0 | - |
| | | 보관시설 및 편의시설 확충 | 9,800.0 | - | 9,800.0 | - |
| | | 안내체계·안내시설 정비 | - | - | - | - |
| | | 공유자전거(민관협업) 도입 | 1,200.0 | - | 1,200.0 | - |
| | | 공공자전거 도입 | 30,600.0 | - | 30,600.0 | - |
| | | 공공기관 업무용 자전거 도입 | 1,700.0 | - | 1,700.0 | - |
| | | 통합 홈페이지 구축 및 앱 개발 | 210.0 | - | 210.0 | - |
| | | 안전교육, 캠페인, 홍보 지속 | 3,600.0 | - | 3,600.0 | - |
| | | 자전거 도난 및 방지 대책 추진 | - | - | - | - |
| | | 자전거 보험가입 확대 | 14,400.0 | - | 14,400.0 | - |
| | | 자전거 친화 학교, 기업 조성 | 2,360.0 | - | 2,360.0 | - |
| | | 공유자전거 관리기준 마련 | - | - | - | - |
| | | 자전거등록제 도입 | - | - | - | - |
| | | 자전거 이용실태 조사 지속 | 3,600.0 | - | 3,600.0 | - |
| 사람 우선 교통 환경 조성 | 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성 | 어린이·노인·장애인보호구역 개선 | 12,950.3 | 2,873.0 | 10,077.3 | - |
| | | 보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대 | 11,880.0 | - | 11,880.0 | - |
| | | 교통정온화 시설 확대 | 2,312.3 | - | 2,312.3 | - |
| | | 교차로 알리미·노면표시 설치 | 15,098.2 | - | 15,098.2 | - |
| | | 컬러레인 도입 확대 | 37.5 | - | 37.5 | - |
| | | 일반국도 주민보호구간 지정 | 200.0 | 80.0 | 120.0 | - |
| | | 사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선 | 20,200.0 | 10,100.0 | 10,100.0 | - |
| | | 보행자 횡단 안전시설 확충 | 15,326.2 | 643.1 | 14,683.1 | - |
| | | 옐로카펫, 노란발자국 확대 | 3,645.0 | - | 3,645.0 | - |
| | | 도시부 50/30사업 시행 | 3,139.2 | - | 3,139.2 | - |
| | | 맞춤형 안전장구 보급 | 5,400.0 | - | 5,400.0 | - |
| | | 보행중 휴대전화 사용 자제 유도 | 40.0 | - | 40.0 | - |
| | | 스피드카메라 복권 제도 도입 | 264.0 | - | 264.0 | - |
| | | 맞춤형 교통안전 교육 시행 | 13,938.5 | - | 13,938.5 | - |
| | | 교통안전 체험기회 확대 제공 | - | - | - | - |
| | | 캠페인, 홍보 확대 | - | - | - | - |
| | | 퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련 | - | - | - | - |
| | | 교통안전 교육 의무화 | 10,332.0 | - | 10,332.0 | - |
| | | 교통안전 교육프로그램 개발 보급 | 23,349.0 | - | 23,349.0 | - |
| | | 교통사망사고 대응 TF운영 및 즉각 대응체계 구축 | - | - | - | - |
| | | 운수업체 및 종사자 안전관리 | 6,014.7 | 1,503.7 | 1,503.7 | 3,007.3 |
| | | 교통안전진단 및 점검 강화 | 3,564.0 | - | 3,564.0 | - |
| | | 대형차량 ADAS 장착 확대 및 의무화 | - | - | - | - |
| | | 영업용 차량 디지털 운행기록계 분석 활용 확대 | 3,120.0 | - | 3,120.0 | - |
| | | 교통안전기준 강화 | 2,356.5 | - | 2,356.5 | - |
| | | 고령자 운전면허 반납제 확대 | - | - | - | - |
| | | 속도·신호위반 단속 강화 | 3,440.0 | - | 3,440.0 | - |
| | | 불법주정차 단속강화 | 4,392.0 | - | 4,392.0 | - |
| | | 제도 개선과제 지속 발굴 | 1,800.0 | - | 1,800.0 | - |
| | | 알코올 시동잠금장치 도입 | - | - | - | - |

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 소요재원 (백만원) | | | |
|----------------------------|--|---------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 사람 우선 교통 환경 조성 | 시민 모두가 편안한 무장애 교통 환경 구현 | 장애인콜택시(특장차) 확충 | 12,056.0 | 6,028.0 | 6,028.0 | - |
| | | 장애인전용 바우처택시 확충 | 5,032.8 | - | 5,032.8 | - |
| | | 저상버스 확충(중형 포함) | 200,876.0 | 100,438.0 | 100,438.0 | - |
| | | 카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진 | 4,230.0 | - | 4,230.0 | - |
| | | 교통수단 이동편의시설 개선 | 5,500.0 | - | 5,500.0 | - |
| | | 여객시설 이동편의시설 개선 | 47,700.0 | - | 45,900.0 | 1,800.0 |
| | | 저상버스 도착안내서비스 시행 | 3,600.0 | - | 3,600.0 | - |
| | | 보행로, 지하도, 육교 정비 | 45,246.0 | 700.0 | 44,546.0 | - |
| | | 교통약자 승차대기정보 제공 | 14,293.5 | - | 14,293.5 | - |
| | | 유효보도폭 확보 및 확대 | 6,170.0 | 3,085.0 | 3,085.0 | - |
| | | 도로공간 단차 개선 추진 | 4,230.0 | - | 4,230.0 | - |
| | | 장애물 없는 생활환경 인증 확대 | - | - | - | - |
| | | 교통부문 유니버설 디자인 적용 확대 | - | - | - | - |
| | | 장애인콜택시 앱 개발 및 운영 | 60.3 | - | 60.3 | - |
| | | 지하철 이동게어 서비스 확대 | 1,800.0 | - | 1,800.0 | - |
| | | 보행자 횡단시간 단계별 연장 | - | - | - | - |
| | | 교통약자 우선주차구역 도입 | - | - | - | - |
| | | 이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화 | 360.0 | - | 360.0 | - |
| | | 교통약자 보행안내용 내비게이션 도입 | 1,642.5 | - | 1,642.5 | - |
| 효율 교통 관리 체계 구축 | 합리적 주차 공급 및 운영 으로 교통 공간 활용 증진 | 마을공동주차장 시범조성 | - | - | - | - |
| | | 주차공급 다양화 | 1,120,860.0 | 57,780.0 | 548,525.0 | 514,555.0 |
| | | 간선도로 지하주차장 시범 조성 | 132,300.0 | - | 92,610.0 | 39,690.0 |
| | | 간선도로변 시간제 주차 검토 | 175.0 | - | 87.5 | 87.5 |
| | | 환승주차장 확충 | 8,950.0 | - | 4,475.0 | 4,475.0 |
| | | 부설주차장 개방·공유 확대 | 6,943.0 | - | 3,471.5 | 3,471.5 |
| | | 그린파킹사업 확대 | 10,009.0 | - | 5,004.5 | 5,004.5 |
| | | 거주자우선주차제 추진 | 3,600.0 | - | 1,800.0 | 1,800.0 |
| | | 아파트 부설주차장 설치 지원 | 714.0 | - | 357.0 | 357.0 |
| | | 노상주차장 유료화 | - | - | - | - |
| | | 주차장 금지·요금체계 개선 | - | - | - | - |
| | | 주차장 시간상한제 도입 | 7.0 | - | 1.0 | 6.0 |
| | | 실태조사를 통한 주차정책 개선 | - | - | - | - |
| | | 중·장기 주차시책 도입 연구 | 100.0 | - | 100.0 | - |
| | | 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입 | - | - | - | - |
| | | 주차장 분리분양제 도입 검토 | - | - | - | - |
| | | 주차 상한제 도입 검토 | - | - | - | - |
| | | 차고지 증명제 단계적 도입 | 720.0 | 220.0 | 500.0 | - |
| | | 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행 | - | - | - | - |
| | | 무인단속장비 단속기준 통일 | - | - | - | - |
| | | 스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립 | 100.0 | - | 100.0 | - |
| | | 불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 | 3,072.0 | - | 3,072.0 | - |
| | | 불법 주·정차 과태료 제도 개선 | - | - | - | - |
| | | 이면도로 소방차 통행로 정비 | - | - | - | - |
| | | 블록단위 마을주차공동체 지원 | 113,122.0 | 56,411.0 | - | 56,711.0 |

* 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책 변동에 따라 조정될 수 있음

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 소요재원 (백만원) | | | |
|--------------|----------------------------------|-------------------------------|------------|-----------|----------|----------|
| | | | 합계 | 국비 | 시비 | 기타 |
| 효율적교통관리체계 구축 | 첨단정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안전성·편의성 향상 | 기존 시스템 성능 개선 및 확충 | 74,872.0 | - | 74,872.0 | - |
| | | BIT(버스정보안내기) 확충 | 1,930.0 | - | 1,930.0 | - |
| | | 버스전용차로 단속시스템 확충 | 2,902.0 | - | 2,902.0 | - |
| | | IoT 기반 주차사업 지속 추진 | 8,000.0 | 3,200.0 | 4,800.0 | - |
| | | 신호제어시스템 고도화 | 41,334.0 | - | 41,334.0 | - |
| | | 교통정보제공 확대 및 고도화 | 4,900.0 | - | 4,900.0 | - |
| | | 첨단요금징수시스템 도입 | 750.0 | - | - | 750.0 |
| | | 교통예측·예보시스템 구축 | 2,750.0 | - | 2,750.0 | - |
| | | 교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축 | - | - | - | - |
| | | 버스 좌석, 노선 예약제 도입 | - | - | - | - |
| | | 버스운행정보통합시스템 구축 | 7,700.0 | - | - | 7,700.0 |
| | | 택시운행정보시스템 구축 | - | - | - | - |
| | | 주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영 | 100.0 | - | 100.0 | - |
| | | 교통정책지원시스템 구축 | 2,700.0 | - | 2,700.0 | - |
| | | 도로포장관리시스템(PMS) 구축 | 1,000.0 | - | 1,000.0 | - |
| | | 위험물 수송관리 시스템 도입 | - | - | - | - |
| | | 상시 교통량 수집체계 재구축 | 2,000.0 | - | 2,000.0 | - |
| | | 교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축 | 2,000.0 | - | 2,000.0 | - |
| | | 교통DB센터 구축 | 1,000.0 | - | 1,000.0 | - |
| | | 표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화 | - | - | - | - |
| | | 분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대 | - | - | - | - |
| | | C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속) | 24,000.0 | 14,400.0 | 9,600.0 | - |
| | 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리체계 구축 | 간선도로 축 개선사업 설계 | - | - | - | - |
| | | 교통축 개선사업 시행(10개축) | - | - | - | - |
| | | 교차로 기하구조 및 차로운영 개선 | 831.0 | - | 831.0 | - |
| | | 돌출형 버스정차대 확대 | - | - | - | - |
| | | 신호제어전략 개선 | 884.8 | - | 884.8 | - |
| | | 도시확장에 따른 연동체계 개선 | 103.0 | - | 103.0 | - |
| | | 전용(우선) 신호 도입 | - | - | - | - |
| | | 보행자 작동신호기 확대 | - | - | - | - |
| | | 고속도로 램프미터링 확대 | 9,900.0 | 9,900.0 | - | - |
| | | 회전교차로 확대 | - | - | - | - |
| | | 비보호(검용) 좌회전 확대 | - | - | - | - |
| | | 도로기능 및 위계별 제한속도 정비 | - | - | - | - |
| | | 지구단위 교통운영개선 연구 | 900.0 | - | 900.0 | - |
| | 효율적이고 안전한 화물물류수송체계 구축 | 시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영 관리전략 개발 | - | - | - | - |
| | | 자율주행 혼재 시대 교통운영관리전략 개발 | - | - | - | - |
| | | 관내 화물공영차고지 확충 ¹⁾ | 255,157.0 | 177,527.0 | 39,040.0 | 38,590.0 |
| | | 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충 | - | - | - | - |
| | | 화물차 밤샘주차구역 도입 | - | - | - | - |
| | | 화물물류 관계자 협의회 운영 | - | - | - | - |
| | | 화물운송질서 확립 | 40.0 | - | 40.0 | - |
| | | 화물자동차 운행정보시스템 구축 | 8,100.0 | 4,050.0 | 4,050.0 | - |
| | | 도심 도로변 화물 조업공간 확보 | - | - | - | - |
| | | 도로 수송체계 확충 | 98,200.0 | - | - | 98,200.0 |
| | | 화물차 통행제한구역 재설정 | - | - | - | - |
| | | 화물차 통행 가능도로 지정 | - | - | - | - |
| | | 화물차 관리 및 단속체계 재정비 | - | - | - | - |
| | | 위험물 수송관리시스템 구축 | - | - | - | - |
| | | 경유화물차 LNG전환 | - | - | - | - |
| | | 전기트럭 도입 | - | - | - | - |
| | | 철도 수송체계 구축 | - | - | - | - |
| | | 물류공동화 | 33,300.0 | - | - | 33,300.0 |
| | | 화물차 전용도로(차로) 도입 | - | - | - | - |
| | | 화물차 자율주행 | - | - | - | - |

* 관내 화물공영차고지 확충 투자비 중 2016년 기투자된 80.0백만 원(기타비율) 제외
 * 운영예산 미포함, 부담주체별 부담비율 및 지원금액은 국토교통부 협의·심의결과에 따라 변경될 수 있으며, 계획 확정 이후에는 정부예산편성 과정에서 재정여건 및 정책변동에 따라 조정될 수 있음

2 **재원조달 방안**

가. 기본방향

- KTX, GTX 등 철도사업과 타 계획의 추진사업은 해당 계획에 따라 예산 확보
- 지자체 주도 추진사업 중 국고지원 사업 예산 확보
- 중앙정부 주도 추진사업은 정부 예산 편성과정에서 검토 반영

나. 국고보조 사업의 확대

- 대규모 교통시설 혹은 법정 시설로서의 교통시설을 확충할 경우 중앙정부는 소요재원의 일부 혹은 전부를 지원하고 있으므로 법적 요건을 갖춘 교통시설을 인천광역시에 확대 도입하여 국고보조 지원

다. 교통망체계의 수익자 부담원칙 강화

- 대규모 개발지역과 타 지역을 연결하는 교통망체계는 수익자 부담원칙을 강화하여 개발사업자나 지역주민들의 교통망체계 개선비용 부담 증대
- 현재 법적 제도적으로 미흡한 개발이익금 환수제도를 정착하고, 수익자 부담금을 강화하여 교통개선을 위한 재원으로 활용

VIII. 계획의 실효성 제고 방안

1 세부이행과제 추진방안

- (개별사업 기본 및 실시설계 계획 수립) 각종 개선방안은 개발사업 단위로 타당성 조사와 기본 및 실시설계 등을 통해 구체적인 실행계획을 세워 추진
- (연차별 업무계획 활용) 주요업무보고시 실무부서에서 연차별 업무계획에 대한 세부이행과제 수행계획 및 계획지표 달성 여부 반영

2 기본계획 모니터링 방안

- (도시교통 기초조사* 활용) 도시교통 현황조사 시 중기계획의 개별 계획지표 모니터링 및 이행실적 공고

* 기본계획 및 중기계획수립에 필요한 기초자료 조사(인천시 매년 진행)

- (중기계획 시책 모니터링) 매년 도시교통 기본계획에 대한 세부추진시책을 시민들이 확인할 수 있도록 시청 홈페이지에 공개하고, 연차별 시행계획에 대한 성과평가를 통해 사후관리 강화

* 5대 정책목표 및 추진전략 상시 확인이 가능하도록 홈페이지에 공개

3 이행력 확보 방안

- 중기계획 시책평가 결과에 따라 우수 실무부서 표창 등 인센티브 제공

* 시책 이행실적 결과에 따라 우수부서의 경우 표창 및 포상금 지급

IX. 인천시 교통 미래상

도로, 철도, 대중교통 인프라 확충 및 도시교통체계의 기반 구축으로
교통혼잡 개선, 안전한 도로 등 시민이 편리한 교통서비스 제공

1 인천중심 교통망 구축

- (철도시설 확충) 철도 연장 219.88km 증가
- (도로시설 확충) 도로 연장 669km 증가
- (인천내 공항) 인천내 공항 1개소 증가
- (철도 수단분담률) 수단분담률 9.1% 증가

<인천중심 교통망 구축>

| 구 분 | | 단위 | 현황 | 2036년 | 증 감 |
|----------|------|----|-------|--------|--------|
| 철도연장 | 광역철도 | km | 72.20 | 163.00 | 90.8 |
| | 도시철도 | | 67.08 | 196.16 | 129.08 |
| 도로시설 확충 | | km | 3,185 | 3,854 | 669 |
| 공항 수 | | 개소 | 1 | 2 | 1 |
| 철도 수단분담률 | | % | 10.9 | 20.0 | 9.1 |

2 대중교통중심 교통체계 구축

- (버스 수단분담률) 버스 수단분담률 6.6% 증가
- (버스전용차로) 버스전용차로 연장 186.5km 증가
- (복합환승센터) 복합환승센터 3개소 신규 개설
- (택시 과잉공급 해소) 택시 2,824대 자율감차

<인천중심 교통망 구축>

| 구 분 | 단위 | 현황 | 2036년 | 증 감 |
|----------|----|--------|--------|-------|
| 버스 수단분담률 | % | 18.4 | 25.0 | 6.6 |
| 버스전용차로 | km | 106.87 | 293.37 | 186.5 |
| 복합환승센터 | 개소 | - | 3 | 3 |
| 택시 자율감차 | 대 | 14 | 2,838 | 2,824 |

3 지속가능한 교통체계 구축

- (친환경자동차 보급) 친환경자동차 보급률 8.4% 증가
- (승용차 요일제) 승용차 요일제 37.6% 증가
- (보행 수단분담률) 보행 수단분담률 0.5% 감소
- (자전거 보관소) 자전거 보관장소 337개소 증가

<지속가능한 교통체계 구축>

| 구 분 | 단위 | 현황 | 2036년 | 증 감 |
|------------|----|-------|-------|------|
| 친환경자동차 보급률 | % | 1.6 | 10.0 | 8.4 |
| 승용차 요일제 | % | 7.4 | 45.0 | 37.6 |
| 보행 수단분담률 | % | 19.5 | 19.0 | -0.5 |
| 자전거 보관소 | 개소 | 1,963 | 2,300 | 337 |

주 : 2017년도 기준 친환경자동차 보급률(하이브리드 일반 차량 제외)

4 사람 우선 교통환경 조성

- (교통사고 감소) 연간 교통사고 사망자수 76명 감소
- (교통약자 배려) 장애인 콜택시 213대 증가
- (교통약자 배려) 저상버스 2,009대 증가

<사람 우선 교통환경 조성>

| 구 분 | 단위 | 현황 | 2036년 | 증 감 |
|-----------|----|-----|-------|-------|
| 교통사고 사망자수 | 인 | 105 | 29 | 76 |
| 장애인 콜택시 | 대 | 140 | 353 | 213 |
| 저상버스 | 대 | 318 | 2,327 | 2,009 |

5 효율적인 교통관리체계 구축

- (주차장 확보율) 주차장 확보율 25.4% 증가
- (기본교통정보 만족도) 기본교통정보 만족도 100% 증가
- (화물공영차고지) 화물공영차고지 2,738면 증가

<효율적인 교통관리체계 구축>

| 구 분 | 단위 | 현황 | 2036년 | 증 감 |
|------------|----|-------|-------|-------|
| 주차장 확보율 | % | 100.1 | 125.5 | 25.4 |
| 기본교통정보 만족도 | % | - | 100 | 100 |
| 화물공영차고지 확충 | 면 | 774 | 3,512 | 2,738 |

별첨 1

세부 추진과제 목록

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|-----------------------|---|------------------------|------------|------|
| 인천 중심 교통망 구축 | 원도심과 신도시를 하나로, 수도권·전국을 한 번에 연결하는 철도망 구축 | 수인선 복선전철 건설 | 철도과 | 단기 |
| | | 수인선 학익역 건설 | | 단·중기 |
| | | 수인선 청학역 건설 | | 단기 |
| | | 서울7호선 석남 연장 | | 단·중기 |
| | | 수도권 광역급행철도(GTX-B) | | 단·중기 |
| | | 인천2호선 광명 연장 | | 중·장기 |
| | | 서울7호선 청라국제도시 연장 | | 장기 |
| | | 인천2호선 김포·고양 연장 | | 단·중기 |
| | | 제2공항철도 건설 | | 장기 |
| | | 인천신항선 건설 | | 단·중기 |
| | | 서울2호선 청라 연장 | | 장기 |
| | | 서울5호선 검단·김포 연장 | | 단·중기 |
| | | 제2경인선(인천~광명) 건설 | | 장기 |
| | | 경인선 지하화 및 상부구상 | | 단기 |
| | | 수도권 순환철도 연계 | | 장기 |
| | | 차세대 초고속열차(하이퍼 튜브) | | 단기 |
| | | 인천1호선 송도랜드마크시티 연장 | | 단·중기 |
| | | 인천1호선 검단 연장 | | 중·장기 |
| | | 인천2호선 검단 연장 | | 장기 |
| | | 인천남부순환선(대순환선) | | 단·장기 |
| | | IN-Tram | | 단기 |
| | | 영종 내부순환선 1단계 | | 장기 |
| | | 송도 내부순환선 1단계 | | 단기 |
| | | 인천1호선 국제 여객터미널 연장 | | 장기 |
| | | 영종 자기부상열차 2단계 | | 단기 |
| | | 철도 결절점 교통처리 구상 | | 단·중기 |
| | | 공항철도-서울 9호선 직결운행 | | 단기 |
| | | 수인선~서울4호선, 분당선 직결운행 | | 단·중기 |
| | | 인천발 KTX 직결 | | 단기 |
| | | 광역철도 금행서비스 | | 장기 |
| | | 도시철도 금행서비스 | | 단기 |
| | | 인천도시철도 2호선 증차 및 편성 증대 | | 지속 |
| | | 노후 철도시설 정비 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 도시철도 무임승차 정부지원 | | 장기 |
| | | 무인운전 검토 | 철도과 | 단기 |
| | | 영종도 공항철도 운임체계 개선 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 교통약자 편의시설 확충 및 이용환경개선 | 철도과 | 단·중기 |
| | | 열차혼잡도 기반 승객분산 유도시스템 도입 | 교통정보운영과 | 단기 |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|----------------------------------|---|-------------------------------------|-------------|------|
| 인천 중심 교통망 구축 | 남북통일을 준비하고 지역간 교류를 촉진하는 단절·병목 없는 최적도로망 구축 | 고속·광역도로망 구축 및 정비 | 도로과 | 지속 |
| | | 도로기능 및 위계설정 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 도시간선도로망 구축 및 정비 | 도로과 | 지속 |
| | | 고속·광역 순환망 구축 | | |
| | | 도시간선 순환망 구축 | | |
| | | 도로복합(입체) 개발 유도 | | |
| | | 도로구조개선 | | |
| | | 완전도로, 공유도로 조성 | | |
| | | 경관 및 디자인 개선 도입 | 교통정책과 | 단·중기 |
| | | 도로안전도 평가 | | |
| | | 도로 통합유지관리 시스템 구축 | | |
| | | 도로뉴딜(도로재생) 추진 | | |
| | | 태양광도로 도입 검토 | | |
| | 국가교통시설 확장 및 산업단지 고도화에 대비한 연계교통체계 개선 | 인천국제공항 4단계 건설 | 항공과 | 단·중기 |
| | | 백령공항 건설 | 항만과 | 지속 |
| | | 인천신항 개발 및 항만배후단지 조성 | | |
| | | 인천항 국제여객부두 및 터미널 건설 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 인천항 및 국가산단 제1종 교통물류거점 지정 방안 연구 및 건의 | | |
| | | 물류 중심 연계교통망 연구 | 도로과 | 지속 |
| | | 여객선 준공영제 | 해양도서정책과 | 중장기 |
| | | 통합승선권(대중교통 연계할인) 도입 검토 | | 장기 |
| | | 이동수단 다양화 검토 | | 중·장기 |
| | | 다기능 여객터미널 조성 | | 지속 |
| | | 도서지역 친환경 교통수단 확충 | | |
| 대중 교통 중심 교통 체계 구축 | 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현 | 여객자동차터미널 신설 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 복합환승센터 구축 | | 단·장기 |
| | | 고속도로 대중교통 환승 서비스(ex-HUB) 도입 | | 중·장기 |
| | | 원스톱 환승시세뮬 사업도입 | 교통정책과, 철도과 | 중기 |
| | | 버스전용차로 확대 및 폐지 | 교통관리과 | 지속 |
| | | 대중교통전용지구 도입 | | 단기 |
| | | 버스공영차고지 확충 | 버스정책과 | 지속 |
| | | 정기이용권 버스 확대 | | 단·중기 |
| | | 수요응답형 대중교통(DRT) 도입 | 버스정책과, 강화군청 | 지속 |
| | | 심야시간 대중교통 수단 도입 | 버스정책과 | 중·장기 |
| | | 출퇴근 맞춤형 버스 도입 | | 지속 |
| | | 지간선체계 보완 및 재정립 | | |
| | | 노선신설 및 조정 | | |
| | | 버스정류장 개선 | | |
| | | 교통카드 분석시스템 구축 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 버스노선평가시스템 도입 | | 중기 |
| | | 대중교통 이용자 직접지원 추진 | | 지속 |
| | | 대중교통 이용의 날 정례화 | | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|----------------------------------|---|--------------------------------|------------|------|
| 대중 교통 중심 교통 체계 구축 | 승용차 없이도 어디든 이동 가능한 대중교통 구현 | 스마트 버스 도입 | 버스정책과 | 지속 |
| | | 알뜰교통카드 도입 | | |
| | | 운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선 | | |
| | | 종사자 안전교육 확대 | | |
| | | 운전자 근로환경 개선 | 교통정책과 | 중·장기 |
| | | 버스DTG 분석시스템 구축 | | |
| | | 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대 | 버스정책과 | 단·중기 |
| | | 차내 비상탈출구·안전장치 확충 | | |
| | | 재생타이어 사용 제한 | | 단기 |
| | | 운전자 모니터링시스템 설치 | | |
| | | 준공영제 개선 | 교통정책과 | 중·장기 |
| | | 요금체계 합리화 및 다양화 | | |
| | 안전하고 편리한 고품질 택시서비스구현 | 합리적·객관적 재정지원체계 구축 | 버스정책과 | 지속 |
| | | 소형버스 확대 | | |
| | | 자율감차를 통한 공급과잉 해소 | 택시화물과 | 지속 |
| | | 택시 (복합)승차대 설치 | | |
| | | 택시 쉼터 확충 | | 단기 |
| | | 공공형 택시 시범 운영 | | |
| | | 업무용 택시 도입 및 활성화 | | 지속 |
| | | 택시 환승할인제 도입 | | |
| | | 침묵택시(무언접객서비스) 도입 | | 단기 |
| | | 안심귀가 서비스 확대 | | |
| | | 4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응 | | 단·중기 |
| | | 택시내 안전시설물 확충 | | |
| | | 운수종사자 자격관리 강화 | | 지속 |
| | | 안전·친절교육 확대 | | |
| | | 고령운전자 안전대책 마련 시행 | | 단·중기 |
| | | 운전자 승무복장 착용 검토 | | |
| | | 자율주행 택시 도입 검토 | | 중·장기 |
| | | 운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도 | | |
| | | 표준임금체계 도입 검토 | | 지속 |
| | | 복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련 | | |
| 지속 가능한 교통 체계 구축 | 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | 택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원 | | 단기 |
| | | 요금체계 현실화 | | |
| | | 요금체계 보완방안 검토 추진 | | 중·장기 |
| | | 경영 및 서비스 평가 강화 | | |
| | | 우수회사 인증마크제 도입 | | 지속 |
| | | 택시운행정보시스템 구축 운영 | | |
| | | 전기택시 도입 | | 단·중기 |
| | | 전기자동차 보급 확대 | | |
| | | 수소자동차 도입 | 에너지정책과 | 지속 |
| | | 친환경차 충전 인프라 확충(전봇대 거치형 충전기 도입) | | |
| 지속 가능한 교통 체계 구축 | 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | LPG, CNG 개질을 통한 수소충전소 활용 추진 | 버스정책과 | 중·장기 |
| | | 전기버스 시범 도입 및 확대 | | |
| | | 전기택시 시범 도입 | 택시화물과 | 지속 |
| | | 카셰어링 친환경성 강화 | | |
| | | 경유버스의 CNG하이브리드 전환 | 버스정책과 | 중·장기 |
| | | 수소버스 시범 도입 | | |
| | | 특정경유자동차 및 노후 건설기계 저공해화 | 대기보전과 | 지속 |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|-----------------|------------------------------------|-------------------------------------|------------|------|
| 지속 가능한 교통 체계 구축 | 편안하게 숨 쉴 수 있는 건강하고 청정한 저탄소 교통도시 실현 | 공회전 제한장치 부착 확대 | 대기보전과 | 지속 |
| | | 소형화물차 친환경차 전환 | 에너지정책과 | |
| | | 도로 분진흡입청소차 추가 도입 | 대기보전과 | 단기 |
| | | 경유차 배출가스 단속 강화 | | |
| | | 미세먼지 집중배출지역 모니터링 및 특별관리 추진 | | 지속 |
| | | 고농도 미세먼지(PM2.5) 발생시 비상저감조치 시행(2부제) | | |
| | | 공해차량운행제한지역(LEZ) 기준 강화 및 적용 확대 | | 중·장기 |
| | | 자동차 친환경등급제 도입 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 에코 드라이빙 교육 확대 | | |
| | 불필요한 승용차 통행을 줄여 쾌적한 교통환경 조성 | 친환경 운전 안내장치 도입 및 보급 확대 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 에코 드라이브 존 추가 설치 | 녹색기후과 | 단기 |
| | | 승용차 마일리지제 도입 및 주행거리와 연동한 자동차세 기준 변경 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 승용차 요일제 확대 | | |
| | | 기업체 수요관리 확대 및 관리시스템 구축 | | |
| | | 대규모 교통유발시설 관리 강화 | | |
| | | 카셰어링(Car Sharing) 기반 확대 및 활성화 | | |
| | | 차 없는 구역 도입 | | |
| | | 특화차로 운영 | | |
| | | 모빌리티 매니지먼트 시행 | | |
| | | 공공기관 중심 근무유형 다양화(유연근무제, 원격근무제) | | |
| | | 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입 | | |
| | | 민간기업 근무유형 다양화 확산 유도 | | |
| | 보행자가 더 존중받고 안전하게 걸을 수 있는 보행환경 조성 | 교통유발부담금 현실화(용도별 유발계수 상향 및 홍보 강화) | | |
| | | 교통혼잡 특별관리구역 도입 | | |
| | | 보행자길 정비사업 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 보행환경 개선사업 | | |
| | | 보행환경 통합개선 지속(보행우선구역사업) | | |
| | | 보도공간 정비 | | |
| | | 횡단보도 확대 | | |
| | | 지하도 및 보행육교 정비 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 도로점용허가구간 시설 정비 | | |
| | | 보행중심 공유도로 시범 추진 | | |
| | | 도심둘레길, 강화나들길 확충 | | |
| | | 보행자 작동 신호기 확대 | 공원녹지과 | 지속 |
| | | 워킹마일리지 도입 | | |
| | | 시민 참여형 차 없는 거리 운영(보행전용거리) | | |
| | | 보행중 스마트폰 안전대책 시행 | | |
| | | 불법 없는 보행공간 조성 | | |
| | | 교육 및 캠페인, 홍보 지속 | | |
| | | 보행 조례 제정 | | |
| | | 보도 및 보행공간 설치, 정비 기준 마련, 갭신 | | |
| | | 보행교통 실태조사 지속 | | |
| | | 보행관련 기준마련 연구 | | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 | | |
|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------|------------|--------------|----|
| 지속 가능한 교통 체계 구축 | 자전거와 함께하는 녹색건강도시 건설 | 생활권역별 자전거 도로망 구축 | 도로과 | 지속 | | |
| | | 자전거 통행로, 횡단로 정비 | | | | |
| | | 자전거 우선도로 도입 | | | | |
| | | 대중교통 연계 강화 | | | | |
| | | 보관시설 및 편의시설 확충 | | | | |
| | | 안내체계·안내시설 정비 | | | | |
| | | 공유자전거(민관협업) 도입 | 도로과 | 단기 | | |
| | | 공공자전거 도입 | | 중·장기 | | |
| | | 공공기관 업무용 자전거 도입 | 교통정책과 | 지속 | | |
| | | 통합 홈페이지 구축 및 앱 개발 | 교통정보운영과 | | | |
| | | 안전교육, 캠페인, 홍보 지속 | 도로과 | | | |
| | | 자전거 도난 및 방지 대책 추진 | | | | |
| | | 자전거 보험가입 확대 | | | | |
| | | 자전거 친화 학교, 기업 조성 | | | | |
| | | 공유자전거 관리기준 마련 | | 단기 | | |
| | | 자전거등록제 도입 | | 단·중기 | | |
| 자전거 이용실태 조사 지속 | 교통정책과 | 지속 | | | | |
| 사람 우선 교통 환경 조성 | 2050 비전 제로, 시민의 안전을 책임지는 교통 환경 조성 | 어린이·노인·장애인보호구역 개선 | 교통정책과 | 지속 | | |
| | | 보호구역 주변 감시 및 모니터링 시스템 확대 | | | | |
| | | 교통정온화 시설 확대 | | | | |
| | | 교차로 알리미·노면표시 설치 | | | | |
| | | 컬러레인 도입 확대 | | | | |
| | | 일반국도 주민보호구간 지정 | | | | |
| | | 사고 잦은 곳, 위험도로 구조 개선 | 도로과 | 단기 단·중기 | | |
| | | 보행자 횡단 안전시설 확충 | | | | |
| | | 옐로카펫, 노란발자국 확대 | | | | |
| | | 도시부 50/30사업 시행 | | | | |
| | | 맞춤형 안전장구 보급 | | | | |
| | | 보행중 휴대전화 사용 자제 유도 | | | | |
| | | 스피드카메라 복권 제도 도입 | 교통정책과 | 지속 | | |
| | | 맞춤형 교통안전 교육 시행 | | | | |
| | | 교통안전 체험기회 확대 제공 | | | | |
| | | 캠페인, 홍보 확대 | | | | |
| | | 퍼스널모빌리티(PM) 안전기준 및 이용기반 마련 | | | | |
| | | 교통안전 교육 의무화 | | | | |
| | | 교통안전 교육프로그램 개발 보급 | 교통정책과, 교통관리과 | 중·장기 | | |
| | | 교통사망사고 대응 TF운영 및 즉각 대응체계 구축 | | | | |
| | | 운수업체 및 종사자 안전관리 | | | 교통관리과 | 지속 |
| | | 교통안전진단 및 점검 강화 | | | 교통정책과 | |
| | | 대형차량 ADAS 장착 확대 및 의무화 | | | | |
| | | 영업용 차량 디지털 운행기록계 분석 활용 확대 | | | 교통정책과, 교통관리과 | |
| | | 교통안전기준 강화 | | | | |
| | | 고령자 운전면허 반납제 확대 | | | | |
| | | 속도·신호위반 단속 강화 | | | | |
| | | 불법주정차 단속강화 | | | | |
| | | 제도 개선과제 지속 발굴 | | | | |
| | | 알코올 시동잠금장치 도입 | 교통관리과 | 중기 | | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 | |
|----------------------------------|---|---------------------------|---------------|-------|--|
| 사람 우선 교통 환경 조성 | 시민 모두가 편안한 무장애 교통 환경 구현 | 장애인콜택시(특장차) 확충 | 교통정책과 | 지속 | |
| | | 장애인전용 바우처택시 확충 | 택시화물과 | | |
| | | 저상버스 확충(중형 포함) | 버스정책과 | | |
| | | 카셰어링 차량개조(휠체어슬로프) 시범 추진 | 장애인복지과 | | |
| | | 교통수단 이동편의시설 개선 | 교통정책과 | 교통정책과 | |
| | | 여객시설 이동편의시설 개선 | | | |
| | | 저상버스 도착안내서비스 시행 | 버스정책과 | | |
| | | 보행로, 지하도, 육교 정비 | 교통정책과 | 중·장기 | |
| | | 교통약자 승차대기정보 제공 | | | |
| | | 유효보도폭 확보 및 확대 | | | |
| | | 도로공간 단차 개선 추진 | | | |
| | | 장애물 없는 생활환경 인증 확대 | 장애인복지과 | 중·장기 | |
| | | 교통부문 유니버설 디자인 적용 확대 | | | |
| | | 장애인콜택시 앱 개발 및 운영 | 교통정책과 | 지속 | |
| | | 지하철 이동케어 서비스 확대 | | | |
| | | 보행자 횡단시간 단계별 연장 | | | |
| | | 교통약자 우선주차구역 도입 | | | |
| | | 이동편의시설 기준적합성 모니터링 및 관리 강화 | 교통정책과, 장애인복지과 | 중·장기 | |
| | | 교통약자 보행안내용 내비게이션 도입 | | | |
| 교통약자 이동편의시설 설치 및 운영대상자 교육 강화 | 교통정책과 | 지속 | | | |
| 효율 적인 교통 관리 체계 구축 | 합리적 주차 공급 및 운영으로 쾌적하고 활력 있는 교통공간 조성 | 마을공동주차장 시범조성 | 교통관리과 | 단기 | |
| | | 주차공급 다양화 | | 지속 | |
| | | 간선도로 지하주차장 시범 조성 | | 단·중기 | |
| | | 간선도로변 시간제 주차 검토 | | | |
| | | 환승주차장 확충 | | 단기 | |
| | | 부설주차장 개방·공유 확대 | | 지속 | |
| | | 그린파킹사업 확대 | | | |
| | | 거주자우선주차제 추진 | | | |
| | | 아파트 부설주차장 설치 지원 | | | |
| | | 노상주차장 유료화 | | 단·중기 | |
| | | 주차장 금지·요금체계 개선 | | 지속 | |
| | | 주차장 시간상한제 도입 | | 단·중기 | |
| | | 실태조사를 통한 주차정책 개선 | | 단기 | |
| | | 중·장기 주차시책 도입 연구 | | 지속 | |
| | | 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입 | | 단기 | |
| | | 교통혼잡특별관리구역 주차허가제 도입 | | 중·장기 | |
| | | 주차장 분리분양제 도입 검토 | | 중기 | |
| | | 주차 상한제 도입 검토 | | 중·장기 | |
| | | 차고지 증명제 단계적 도입 | | 지속 | |
| | | 도로기능 및 교통혼잡 고려 등급별 단속 시행 | | | |
| | | 무인단속장비 단속기준 통일 | | | |
| | | 스마트폰 활용 단속 앱 개발 및 처분기준 정립 | | | |
| | | 불법 주·정차 전문단속기관 설립 검토 | | 중기 | |
| | | 불법 주·정차 과태료 제도 개선 | | 지속 | |
| | | 이면도로 소방차 통행로 정비 | | | |
| | | 블록단위 마을주차공동체 지원 | | 지속 | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|------------------------------|---|-----------------------------|------------|-------|
| 효율적인 교통 관리 체계 구축 | 첨단정보통신기술 활용 교통체계의 이동성·안전성·편의성 향상 | 기존 시스템 성능 개선 및 확충 | 교통정책과 | 지속 |
| | | BIT(버스정보안내기) 확충 | 교통정보운영과 | 단기 |
| | | 버스전용차로 단속시스템 확충 | 교통관리과 | 단·중기 |
| | | IoT 기반 주차사업 지속 추진 | | |
| | | 신호제어시스템 고도화 | 교통정보운영과 | |
| | | 교통정보제공 확대 및 고도화 | | |
| | | 첨단요금징수시스템 도입 | | |
| | | 교통예측·예보시스템 구축 | | |
| | | 교통정보 및 데이터 활용 민관 협업체계 구축 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 버스 좌석, 노선 예약제 도입 | 버스정책과 | 단기 |
| | | 버스운행정보통합시스템 구축 | | |
| | | 택시운행정보시스템 구축 | 택시화물과 | 지속 |
| | | 주차단속정보 통합DB 구축 및 전용 앱 개발·운영 | 교통정보운영과 | 단기 |
| | | 교통정책지원시스템 구축 | | 단·중기 |
| | | 도로포장관리시스템(PMS) 구축 | | 중기 |
| | | 위험물 수송관리 시스템 도입 | 택시화물과 | 중·장기 |
| | | 상시 교통량 수집체계 재구축 | 교통정보운영과 | 단기 |
| | | 교통안전시설물관리 시스템(T-GIS) 구축 | | 단·중기 |
| | | 교통DB센터 구축 | | 단기 |
| | | 표준노드링크 자료 현행화 및 관리 강화 | | 지속 |
| | 분석기반 자료 이력관리 및 보관주기 확대 | | | |
| | C-ITS 기본연구 및 구축 추진(지속) | 단·중기 | | |
| | 녹색교통 중심의 빠르고 안전한 교통운영·관리 체계 구축 | 간선도로 축 개선사업 설계 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 교통축 개선사업 시행(10개 축) | | 중기 |
| | | 교차로 기하구조 및 차로운영 개선 | | 단기 |
| | | 돌출형 버스정차대 확대 | 교통정보운영과 | |
| | | 신호제어전략 개선 | | |
| | | 도시확장에 따른 연동체계 개선 | | |
| | | 전용(우선)신호 도입 | | 국토교통부 |
| | | 보행자 작동신호기 확대 | | |
| | | 고속도로 램프미터링 확대 | | |
| | | 회전교차로 확대 | 교통정책과 | 단기 |
| 비보호(검용)좌회전 확대 | | | | |
| 도로기능 및 위계별 제한속도 정비 | | | | |
| 지구단위 교통운영개선 연구 | | | | |
| 시공간적 교통여건 변화에 따른 교통운영관리전략 개발 | 중기 | | | |
| 자율주행 혼재 시대 교통운영관리전략 개발 | | | | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)

| 목표 | 세부 전략 | 세부추진과제(안) | 시행 또는 관리부서 | 비고 |
|----------------------------|------------------------------|-------------------------|--------------|------|
| 효율적인 교통관리 체계 구축 | 효율적이고 안전한 화물물류 수송체계 구축 | 관내 화물공영차고지 확충 | 택시화물과 | 지속 |
| | | 인천항 주변 화물 주차장 및 휴게소 확충 | | 단기 |
| | | 화물차 밤샘주차구역 도입 | | 중·장기 |
| | | 화물물류 관계자 협의회 운영 | | 단기 |
| | | 화물운송질서 확립 | | 지속 |
| | | 화물자동차 운행정보시스템 구축 | | 중·장기 |
| | | 도심 도로변 화물 조업공간 확보 | | 지속 |
| | | 도로 수송체계 확충 | | |
| | | 화물차 통행제한구역 재설정 | | 중·장기 |
| | | 화물차 통행 가능도로 지정 | | 단기 |
| | | 화물차 관리 및 단속체계 재정비 | | 중·장기 |
| | | 위험물 수송관리시스템 구축 | | 단기 |
| | | 경유화물차 LNG전환 | | 지속 |
| | | 전기트럭 도입 | | 장기 |
| | | 철도 수송체계 구축 | 철도과 | 단기 |
| | | 물류공동화 | 택시화물과 | 중기 |
| | | 화물차 전용도로(차로) 도입 | | 중·장기 |
| | | 화물차 자율주행 | | 중·장기 |
| 미래 교통 체계 혁신 선도 | 미래 변화를 선도하는 교통기반 구축 | 차세대 첨단교통체계(C-ITS) 구축 | 도로과, 교통정보운영과 | 지속 |
| | | 스마트 교통신호등 시스템 도입 | 교통정보운영과 | |
| | | 자율주행 공영주차장 조성 | 교통관리과 | 중·장기 |
| | | 청라GRT 자율주행버스 도입 | 버스정책과 | 지속 |
| | | 공공교통 사각지대 자율주행버스(택시) 도입 | 택시화물과, 버스정책과 | 중·장기 |
| | | 화물차 자율·군집주행 실증 연구 추진 | 도로과, 택시화물과 | |
| | | 빅데이터 플랫폼 개발 추진 | 교통정책과 | 지속 |
| | | 빅데이터 기반 정책분석시스템 구축 | | 단·중기 |
| | | 교통DB시스템 및 센터 구축 | | 단기 |
| | | IoT 주차정보시스템 확충 | 교통정보운영과 | 지속 |
| | | 교통빅데이터 전담 부서 신설 | 교통정책과 | 단기 |
| | | 드론 도입방안 및 기술 연구 | | 중·장기 |
| | | 드론 기반 스마트 교통관리 | | |
| | | 민간협력사업 추진 | | |
| | | 교통공유플랫폼 도입방안 및 기술 연구 | | 단기 |
| | | 교통공유플랫폼 구축 | | |

* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)