

# **제3차 인천광역시 지방대중교통계획 (2017-2021)**

**2018. 11**



# 목 차

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>I . 개요</b>                  | <b>1</b>  |
| 1. 배경 및 목적                     | 1         |
| 2. 계획의 성격 및 범위, 주요내용           | 2         |
| 3. 계획의 수립절차                    | 3         |
| <b>II . 대중교통현황</b>             | <b>4</b>  |
| 1. 도시 일반 현황                    | 4         |
| 2. 대중교통시설 및 운영 현황              | 12        |
| 3. 대중교통수단별 수송실적 및 이용실태         | 18        |
| 4. 대중교통체계의 현안 및 문제점            | 23        |
| <b>III . 장래 여건 변화 및 전망</b>     | <b>28</b> |
| 1. 관련계획 검토                     | 28        |
| 2. 대중교통정책 동향                   | 45        |
| 3. 여건 변화 및 전망                  | 50        |
| <b>IV . 대중교통정책 성과분석</b>        | <b>65</b> |
| 1. 제1차 및 제2차 계획기간의 대중교통정책 추진성과 | 65        |
| 2. 제1차 및 제2차 계획기간의 추진과제 이행실적   | 70        |
| <b>V . 계획의 비전 및 목표</b>         | <b>73</b> |
| 1. 제3차 계획의 추진방향                | 73        |
| 2. 제3차 계획의 비전, 목적, 목표 및 추진전략   | 76        |

|                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| <b>VI. 추진전략별 추진과제 .....</b>          | <b>78</b>      |
| 1. 대중교통 인프라 확충 .....                 | 79             |
| 2. 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 .....          | 102            |
| 3. 대중교통 안전강화 및 경영개선 .....            | 128            |
| <br><b>VII. 투자계획 및 자원조달 방안 .....</b> | <br><b>148</b> |
| 1. 소요자원 규모 추정 .....                  | 148            |
| 2. 자원조달 방안 .....                     | 150            |
| <br><b>별    첨 .....</b>              | <br><b>154</b> |



# I . 개요

## 1 배경 및 목적

### (1) 계획의 배경

- 제2차 인천광역시 지방대중교통계획(2012-2016)의 법정계획기간이 만료됨에 따라서 제3차 대중교통기본계획을 반영한 제3차 지방대중교통계획(2017-2021)의 수립 필요
- 최근 교통여건 및 정책동향, 관련 교통계획, 장래 대중교통 전망을 반영한 인천광역시 대중교통체계 구축 방안 제시 필요
- 개별 대중교통 수단들의 무분별한 계획 추진에 따른 상충을 최소화하는 조화롭고 종합적인 대중교통계획 필요

### (2) 계획의 목적

- 제1차 및 제2차 인천광역시 지방대중교통계획 기간 동안의 추진성과 및 제시된 추진과제들의 이행실적을 조사·분석·평가하여 인천광역시의 향후 5년간 대중교통정책 방향 설정
- 대중교통이 최선의 통행수단이 되는 교통체계 구축을 위하여 대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장을 위한 추진 전략 및 추진과제 제시
- 대중교통 경쟁력 강화 및 서비스 향상, 접근성 제고 방안 등을 통하여 대중교통으로 하나 되는 교통체계 구축

## 2 계획의 성격 및 범위, 주요내용

---

### (1) 계획의 성격

- 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조에 근거한 5년 단위의 법정계획

### (2) 계획의 범위

- 공간적 범위 : 인천광역시를 중심으로 한 인접 수도권 도시
- 시간적 범위
  - 기준년도 : 2017년(최근년도 기준자료 적용)
  - 계획기간 : 2017년 - 2021년(5년)

### (3) 주요내용

- 대중교통의 현황
- 장래 여건변화 및 전망
- 대중교통정책의 성과 분석
- 계획의 방향 및 목표
- 추진과제별 상세 추진계획
- 투자계획 및 재원조달방안

## 3

## 계획의 수립절차

| 절 차         | 내 용   | 비 고  |
|-------------|---|--|
| 계획 수립       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 특별시장·광역시장·시장 또는 군수는 기본계획에 따라 5년 단위의 지방대중교통계획 수립(법 제7조①)</li> </ul>   |  |
| ▽           |   |  |
| 협의·의견 청취    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역의 관계 시장 또는 군수와 협의(법 제7조①)</li> <li>▪ 주민 및 관계전문가의 의견청취→제출된 의견서의 반영여부를 의견제출자에게 열람기간이 종료된 날부터 60일 이내에 통보(시행령 제6조②,③)</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 의견청취를 위해서 지방대중교통계획안의 주요내용을 당해 특별시·광역시·시 또는 군의 인터넷 홈페이지와 당해 지역을 주된 보급지로 하는 2 이상의 일간신문에 공고하여 14일 이상 열람(시행령 제6조①)</li> <li>▪ 필요하다고 인정되는 경우 공청회 개최(시행령 제6조①)</li> </ul>               |
| ▽           |   |  |
| 심의          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 특별시장 또는 광역시장이 지방대중교통계획 수립시에는 지방도시교통정책심의위원회 심의(법 제7조③)</li> </ul>   |  |
| ▽           |   |  |
| 제출          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 시장 또는 군수가 입안한 경우 : 도지사(법 제7조④)</li> <li>▪ 특별시장 또는 광역시장이 입안한 경우 : 건설교통부장관(법 제7조④)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지방대중교통계획안 제출시 첨부서류(시행령제7조)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주민 및 관계전문가 의견청취 결과</li> <li>- 관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역의 관계 시장 또는 군수와 의 협의 결과</li> </ul> </li> </ul> |
| ▽           |   |  |
| 변경 요청       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 제출된 지방대중교통계획안이 대중교통기본계획과 부합되지 않거나 지방대중교통계획간 연계성 및 통합성 유지를 위해 필요한 경우 중앙도시교통정책심의위원회 및 지방도시교통정책심의위원회의 심의를 거쳐 시장 또는 군수에게 지방대중교통계획안의 변경 요청(법 제7조⑤)</li> </ul> |  |
| ▽           |   |  |
| 기본계획 확정(변경) | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 특별한 사유가 없는 한 제시받은 의견을 반영하여 기본계획을 확정(법 제7조⑥)</li> </ul>   |  |
| ▽           |   |  |
| 고시·열람       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 지방대중교통계획을 고시하고 일반에 열람(법 제7조⑥)</li> </ul>   |  |

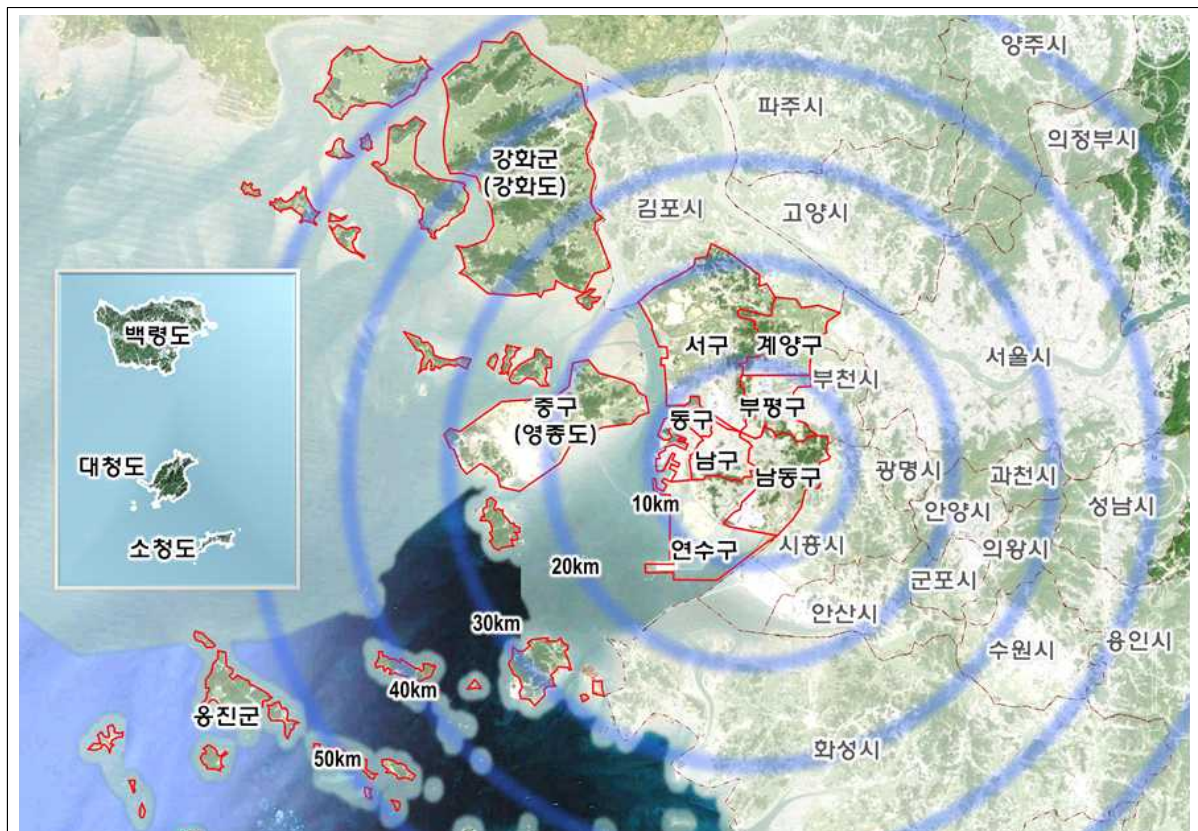
## II. 대중교통현황

### 1 일반 현황

#### 가. 도시일반

##### (1) 도시위치 현황

- 인천광역시는 한반도 중앙부 서해안에 위치하고 있는 항구 도시로 서울특별시, 경기도와 함께 수도권을 형성하고 있음
- 인천광역시의 행정구역은 동서 간 약 192.2km, 옹진군 덕적면부터 옹진군 백령면까지 남북 간 117.6km에 달하는 넓은 지역을 포함하고 있음



< 인천광역시 위치도 >

## (2) 행정구역 현황

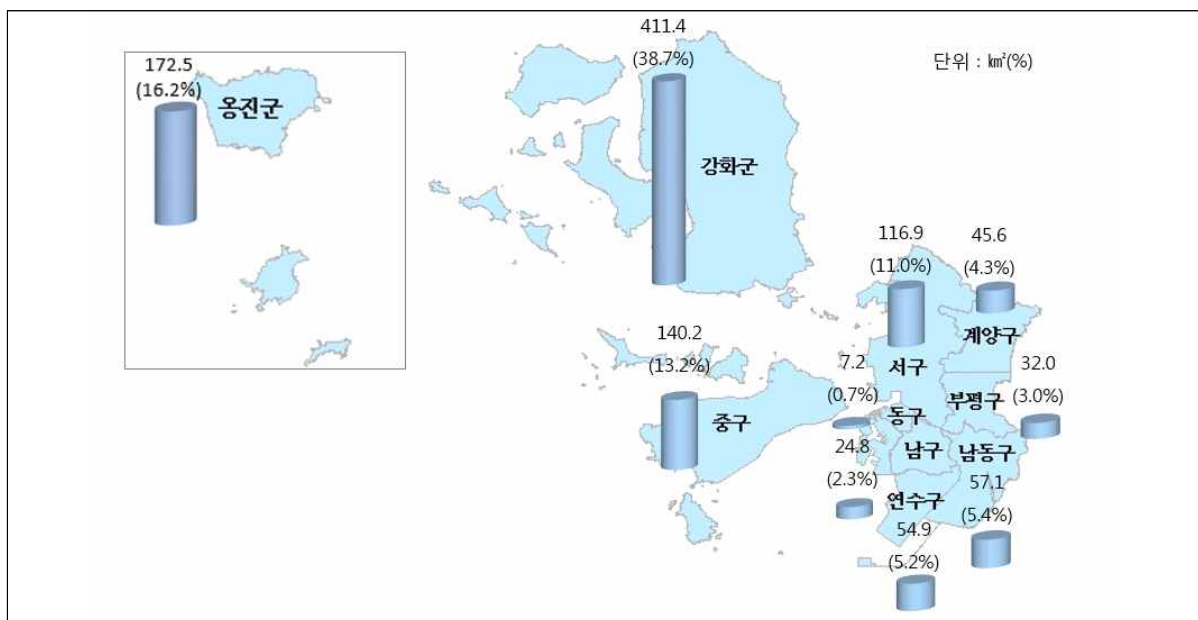
- 인천광역시의 행정조직은 8개 구, 2개 군, 1개 읍, 19개 면, 129개 동, 261개 리의 행정구역체계로 구성
- 인천광역시의 면적은 1,062.60km<sup>2</sup>으로 우리나라 전체면적 (100,339.5km<sup>2</sup>)의 약 1.1%를 차지하고 있으며 구군별로는 강화군의 면적이 411.43km<sup>2</sup>으로 가장 넓음

### < 행정구역 현황 >

| 구군    | 면적(km <sup>2</sup> ) | 군 | 구 | 읍 · 면 · 동 |   |    |     | 행정리 |
|-------|----------------------|---|---|-----------|---|----|-----|-----|
|       |                      |   |   | 계         | 읍 | 면  | 행정동 |     |
| 인천광역시 | 1,062.60             | 2 | 8 | 149       | 1 | 19 | 129 | 261 |
| 중구    | 140.19               | - | 1 | 11        | - | -  | 11  | -   |
| 동구    | 7.19                 | - | 1 | 11        | - | -  | 11  | -   |
| 남구    | 24.84                | - | 1 | 21        | - | -  | 21  | -   |
| 연수구   | 54.95                | - | 1 | 13        | - | -  | 13  | -   |
| 남동구   | 57.05                | - | 1 | 19        | - | -  | 19  | -   |
| 부평구   | 32.00                | - | 1 | 22        | - | -  | 22  | -   |
| 계양구   | 45.57                | - | 1 | 12        | - | -  | 12  | -   |
| 서구    | 116.90               | - | 1 | 20        | - | -  | 20  | -   |
| 강화군   | 411.43               | 1 | - | 13        | 1 | 12 | -   | 186 |
| 옹진군   | 172.48               | 1 | - | 7         | - | 7  | -   | 75  |

자료 : 1) 인천광역시, 「제56회 인천통계연보 (2016)」, 2017.

2) 국토교통부, 「2017 지적통계연보」, 2017.



### < 인천광역시 행정구역 면적 >

## 나. 인구 및 세대수

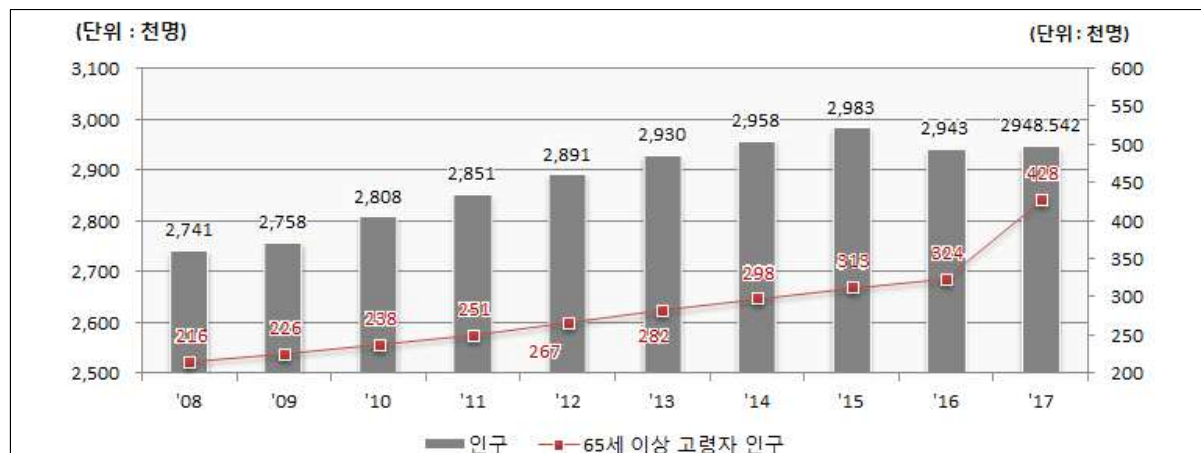
- 인천광역시 인구는 2017년 기준 약 300만 명으로 지난 10년간 연평균 0.81%씩 증가 추세
- 65세 이상 고령자 인구는 2008년 21만 명에서 2017년 42만 명으로 연평균 7.89%씩 증가하고 있으며, 전체 인구의 14.51%를 차지
- 세대수는 점차 증가하고 있는 반면 세대 당 인구는 지속적으로 감소하고 있어 핵가족화가 진행 중임

### < 인구 및 세대수 현황 >

| 연도      | 인구수<br>(명) | 65세 이상<br>고령자<br>인구(명) | 고령자<br>인구비율<br>(%) | 면적<br>(km <sup>2</sup> ) | 세대수<br>(세대) | 인구밀도<br>(명/km <sup>2</sup> ) | 세대 당<br>인구수<br>(명/세대) |
|---------|------------|------------------------|--------------------|--------------------------|-------------|------------------------------|-----------------------|
| 2008년   | 2,741,217  | 215,860                | 7.87               | 1,010                    | 1,014,755   | 2,713                        | 2.70                  |
| 2009년   | 2,758,431  | 225,683                | 8.18               | 1,027                    | 1,026,936   | 2,686                        | 2.69                  |
| 2010년   | 2,808,288  | 237,805                | 8.47               | 1,029                    | 1,059,664   | 2,728                        | 2.65                  |
| 2011년   | 2,851,490  | 250,528                | 8.79               | 1,032                    | 1,077,563   | 2,762                        | 2.65                  |
| 2012년   | 2,891,286  | 267,059                | 9.24               | 1,041                    | 1,097,491   | 2,778                        | 2.63                  |
| 2013년   | 2,930,164  | 282,471                | 9.64               | 1,041                    | 1,118,988   | 2,815                        | 2.62                  |
| 2014년   | 2,957,931  | 297,951                | 10.07              | 1,048                    | 1,136,280   | 2,824                        | 2.60                  |
| 2015년   | 2,983,484  | 312,905                | 10.49              | 1,049                    | 1,154,004   | 2,844                        | 2.59                  |
| 2016년   | 2,943,069  | 324,255                | 11.02              | 1,063                    | 1,171,399   | 2,770                        | 2.51                  |
| 2017년   | 2,948,542  | 427,740                | 14.51              | 1,063                    | 1,188,917   | 2,774                        | 2.48                  |
| 연평균 증가율 | 0.81%      | 7.89%                  | 7.02%              | 0.57%                    | 1.78%       | 0.25%                        | -0.95%                |

자료 : 1) 행정자치부, 「주민등록인구현황」, 2017.

2) 국토교통부, 「지적통계연보」, 각 년도.



### < 인천광역시 인구 및 고령자인구 추이 >



## 다. 도시계획 용도지역

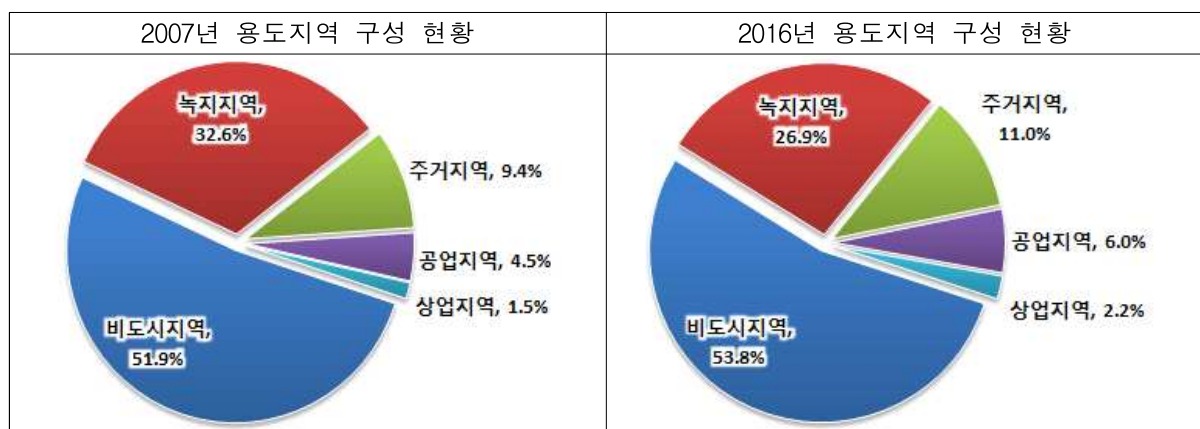
- 인천광역시 도시계획 용도지역은 2016년 기준 1,070.95km<sup>2</sup>이며 미지정지역을 포함한 총 면적은 1,156.67km<sup>2</sup>로 나타남
  - 용도지역 중 도시지역과 비도시지역은 각각 44.44%, 51.83%를 구성하고 있고 용도가 정해지지 않은 미지정지역은 85.72km<sup>2</sup>로 2006년 대비 53.87%가 감소하였음
  - 도시지역의 구성비는 녹지지역이 25.94%로 가장 높게 나타났으며 그 뒤로 주거지역 10.64%, 공업지역 5.77%, 상업지역 2.10% 순으로 나타남

### < 도시계획 용도지역 추이 >

(단위 : km<sup>2</sup>, %)

| 구분               |               |           | 2007년<br>(A) | 2007년<br>구성비 | 2016년<br>(B) | 2016년<br>구성비 | 2007년 대비<br>증감률((B-A)/A) | 연평균<br>증가율 |
|------------------|---------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|------------|
| 총 면적(C=D+G)      |               |           | 1,298.19     | -            | 1,156.67     | -            | -10.90                   | -1.27      |
| 용<br>도<br>지<br>역 | 합계(D=E+F)     |           | 1,112.35     | 100.00       | 1,070.95     | 100.00       | -3.72                    | -0.42      |
|                  | 도시<br>지역      | 소계(E)     | 535.05       | 48.10        | 494.38       | 46.16        | -7.60                    | -0.87      |
|                  |               | 주거지역      | 104.72       | 9.41         | 118.31       | 11.05        | 12.98                    | 1.36       |
|                  |               | 상업지역      | 16.95        | 1.52         | 23.40        | 2.18         | 38.05                    | 3.65       |
|                  |               | 공업지역      | 50.21        | 4.51         | 64.14        | 5.99         | 27.74                    | 2.76       |
|                  |               | 녹지지역      | 363.17       | 32.65        | 288.53       | 26.94        | -20.55                   | -2.52      |
|                  | 비<br>도시<br>지역 | 소계(F)     | 577.30       | 51.90        | 576.57       | 53.84        | -0.13                    | -0.01      |
|                  |               | 관리지역      | 313.65       | 28.20        | 313.40       | 29.26        | -0.08                    | -0.01      |
|                  |               | 농림지역      | 263.60       | 23.70        | 263.12       | 24.57        | -0.18                    | -0.02      |
|                  |               | 자연환경 보전지역 | 0.05         | 0.004        | 0.05         | 0.005        | 0.00                     | 0.00       |
| 미지정지역(G)         |               |           | 185.84       | -            | 85.72        | -            | -53.87                   | -8.24      |

자료 : 한국토지주택공사, 「도시계획현황」, 2017.



### < 인천광역시 도시계획 용도지역 현황 >

## 라. 도로 연장

- 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 나타남
  - 일반국도의 경우 10년 간 0.01% 감소하였음

< 도로 종류별 연장 추이 >

| 연도     | 전체      | 고속도로  |     | 일반국도  |     | 지방도/시군도 |      |
|--------|---------|-------|-----|-------|-----|---------|------|
|        |         | 연장    | 비율  | 연장    | 비율  | 연장      | 비율   |
| 2007년  | 3,158.1 | 78.3  | 2.5 | 76.8  | 2.4 | 3,003.0 | 95.1 |
| 2008년  | 3,175.9 | 78.3  | 2.5 | 76.8  | 2.4 | 3,020.8 | 95.1 |
| 2009년  | 3,215.3 | 78.3  | 2.4 | 76.8  | 2.4 | 3,060.2 | 95.2 |
| 2010년  | 3,771.0 | 99.7  | 2.6 | 76.8  | 2.0 | 3,594.6 | 95.3 |
| 2011년  | 3,722.4 | 119.3 | 3.2 | 76.8  | 2.1 | 3,526.4 | 94.7 |
| 2012년  | 3,540.9 | 119.3 | 3.4 | 76.8  | 2.2 | 3,344.9 | 94.5 |
| 2013년  | 3,540.9 | 119.3 | 3.4 | 76.8  | 2.2 | 3,344.9 | 94.5 |
| 2014년  | 3,823.8 | 119.3 | 3.1 | 76.8  | 2.0 | 3,627.8 | 94.9 |
| 2015년  | 3,819.6 | 119.9 | 3.1 | 76.8  | 2.0 | 3,622.9 | 94.9 |
| 2016년  | 3,806.8 | 119.9 | 3.1 | 76.7  | 2.0 | 3,610.1 | 94.8 |
| 연평균증가율 | 2.10    | 4.85  | -   | -0.01 | -   | 2.07    | -    |

자료 : 인천광역시, 「인천통계연보」, 각 년도.



< 인천광역시 도로 종류별 연장 추이 >



## 마. 자동차등록대수

- 자동차 등록대수는 2017년 1,510.3천대로 2008년 이후 최근 10년간 연평균 6.32% 증가 추세
- 구군별 자동차등록대수는 남동구가 인천광역시 전체의 18.3%인 277.0천 대를 보유하고 있으며 그 뒤로 계양구 273.2천 대, 서구 224.4천 대, 부평구 222.7천 대 순임

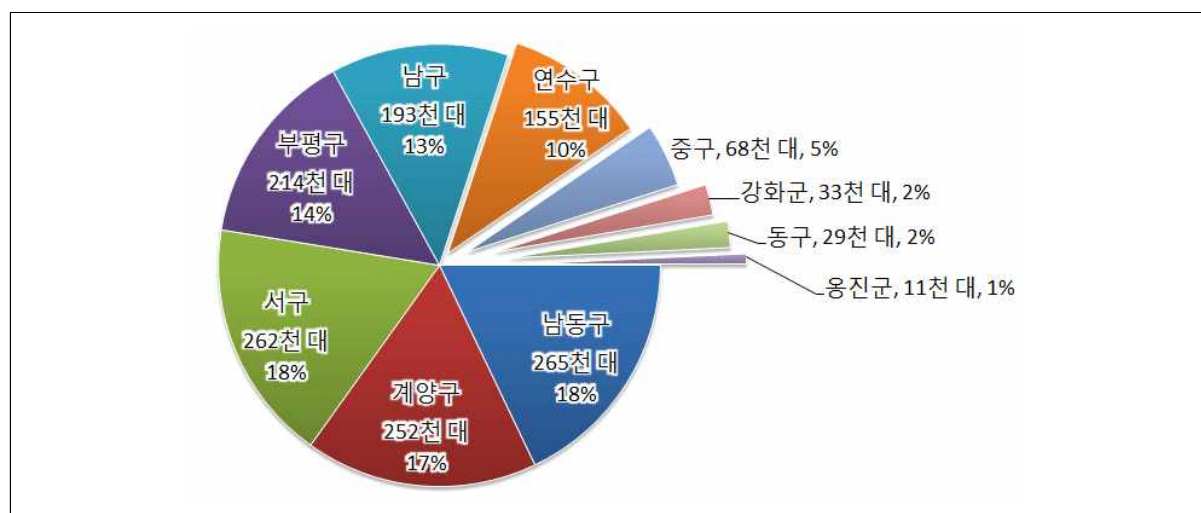
### < 자동차 등록대수 추이 >

(단위 : 천 대, %)

| 구군별 | 2008년 | 2009년 | 2010년 | 2011년 | 2012년   | 2013년   | 2014년   | 2015년   | 2016년   | 2017년   | 2017년<br>구성비 | 연평균<br>증가율 |
|-----|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|------------|
| 합계  | 870.3 | 895.8 | 925.7 | 983.7 | 1,049.4 | 1,142.5 | 1,247.4 | 1,355.2 | 1,437.3 | 1,510.3 | 100.0        | 6.32       |
| 중구  | 42.8  | 43.9  | 45.6  | 46.4  | 48.9    | 57.8    | 61.1    | 65.3    | 68.3    | 70.6    | 4.7          | 5.72       |
| 동구  | 24.2  | 25.3  | 26.7  | 26.9  | 26.2    | 26.1    | 26.5    | 28      | 28.6    | 29.1    | 1.9          | 2.07       |
| 남구  | 132   | 134.7 | 140.5 | 147.4 | 155.8   | 161.2   | 171.8   | 181.7   | 192.9   | 201.1   | 13.3         | 4.79       |
| 연수구 | 87.4  | 90.3  | 94.1  | 98.5  | 108.3   | 118.2   | 129.5   | 142.5   | 154.6   | 166.0   | 11.0         | 7.39       |
| 남동구 | 148.8 | 155.6 | 161.2 | 175.1 | 185.9   | 207.6   | 228.9   | 258.4   | 265.3   | 277.0   | 18.3         | 7.15       |
| 부평구 | 163   | 166.1 | 167.9 | 169.2 | 167.7   | 170.8   | 187     | 201.1   | 214.2   | 222.7   | 14.7         | 3.53       |
| 계양구 | 102.7 | 105.7 | 108.2 | 121.8 | 142.8   | 176.2   | 207.8   | 229.4   | 252.1   | 273.2   | 18.1         | 11.48      |
| 서구  | 137.7 | 140.9 | 147   | 162.7 | 177.3   | 186.8   | 195.8   | 206.9   | 216.8   | 224.4   | 14.9         | 5.58       |
| 강화군 | 25.1  | 26    | 26.6  | 27.2  | 27.5    | 28.2    | 29.1    | 31.5    | 33.3    | 34.4    | 2.3          | 3.56       |
| 옹진군 | 6.6   | 7.3   | 7.9   | 8.5   | 9       | 9.6     | 9.9     | 10.4    | 11.2    | 11.8    | 0.8          | 6.67       |

주 : 승용차, 승합차, 화물차, 특수차 기준(이륜차 제외)

자료 : 국토교통통계누리 홈페이지, 「자동차등록현황보고」, 2018.



### < 인천광역시 자동차등록대수 현황 >

## 바. 학생수

- 인천광역시 학생수 추이를 살펴보면, 2008년 550,173명에서 2017년 446,158명으로 연평균 2.30%씩 감소하였으며 2008년 대비 19% 감소함
- 유치원 학생수를 꾸준히 증가하고 있는 반면 나머지 학교 학생수는 모두 감소하고 있는 추세임

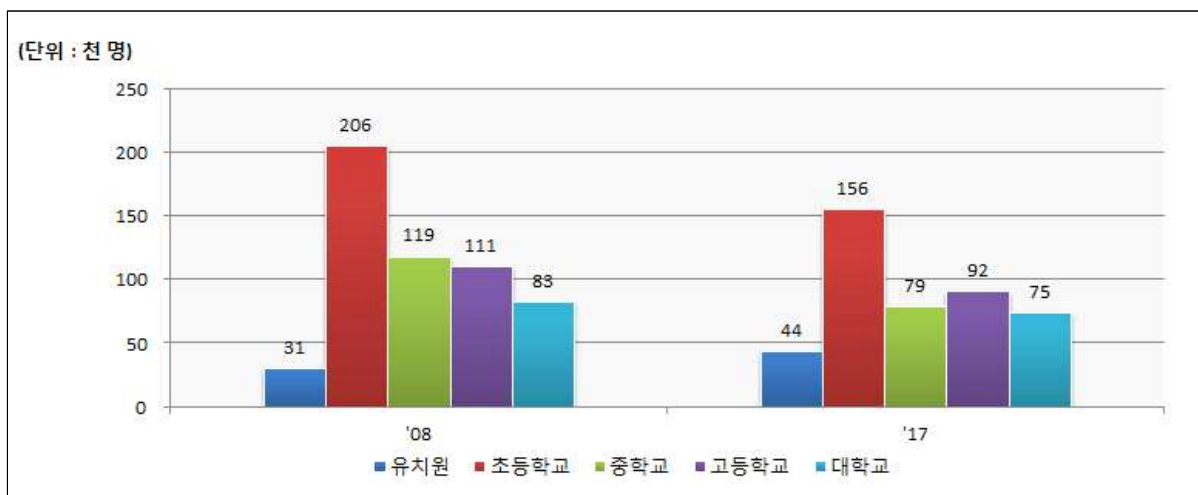
### < 학생수 추이 >

(단위 : 명, %)

| 연도        | 유치원    | 초등학교    | 중학교     | 고등학교    | 대학교    | 합계      |
|-----------|--------|---------|---------|---------|--------|---------|
| 2008년     | 31,368 | 205,781 | 118,916 | 111,480 | 82,628 | 550,173 |
| 2009년     | 31,858 | 193,210 | 115,198 | 114,382 | 84,699 | 539,347 |
| 2010년     | 32,521 | 183,261 | 112,142 | 113,247 | 84,457 | 525,628 |
| 2011년     | 34,592 | 173,598 | 107,234 | 110,409 | 85,163 | 510,996 |
| 2012년     | 38,162 | 164,928 | 103,593 | 107,592 | 81,548 | 495,823 |
| 2013년     | 41,594 | 157,918 | 100,776 | 105,310 | 82,040 | 487,638 |
| 2014년     | 40,369 | 156,740 | 96,490  | 101,513 | 80,462 | 475,574 |
| 2015년     | 42,389 | 157,099 | 89,337  | 98,764  | 78,241 | 465,830 |
| 2016년     | 44,625 | 155,590 | 82,893  | 97,851  | 76,527 | 457,486 |
| 2017년     | 44,009 | 156,470 | 78,826  | 92,195  | 74,658 | 446,158 |
| 2017년 구성비 | 9.9    | 35.1    | 17.7    | 20.7    | 16.7   | 100.0   |
| 연평균 증가율   | 3.83   | -3.00   | -4.47   | -2.09   | -1.12  | -2.30   |

주 : 대학교는 전문대학, 대학교, 대학원 학생수 합임

자료 : 교육통계서비스 홈페이지, 「시계열통계」, 2018.7.23.



### < 인천광역시 학생수 현황 >

## 사. 사업체 및 종사자수, 취업자수

- 인천광역시 산업별 종사자수 추이를 살펴보면, 1차 산업 종사자는 연평균 0.79%, 2차 산업은 1.91%, 3차 산업 종사자는 3.61%씩 증가하는 것으로 나타남
  - 3차 산업인 서비스업 종사자 비중이 증가하고 2차 산업인 제조업 종사자 비중이 감소하고 있음
- 지난 10년간 전체 종사자수는 연평균 3.06%씩 증가하여 2016년 기준 1,004,783명이며 취업자수는 연평균 2.22%씩 증가하여 1,533,000명으로 나타남
  - 인천광역시의 산업증가로 취업자수 대 종사자수 비율의 차이가 점차 줄어들고 있는 것으로 분석됨

< 사업체 및 종사자수, 취업자수 추이 >

| 연도      | 사업체수<br>(개) | 종사자수(명) |         |         |           | 취업자수<br>(천 명) |
|---------|-------------|---------|---------|---------|-----------|---------------|
|         |             | 1차산업    | 2차산업    | 3차산업    | 합계        |               |
| 2007년   | 158,699     | 244     | 258,327 | 507,189 | 765,760   | 1,257,600     |
| 2008년   | 157,980     | 291     | 247,527 | 517,196 | 765,014   | 1,265,400     |
| 2009년   | 159,597     | 175     | 244,143 | 545,884 | 790,202   | 1,292,700     |
| 2010년   | 163,655     | 154     | 267,771 | 559,823 | 827,748   | 1,319,900     |
| 2011년   | 169,421     | 133     | 265,234 | 583,026 | 848,393   | 1,360,400     |
| 2012년   | 177,198     | 127     | 268,667 | 602,738 | 871,532   | 1,413,100     |
| 2013년   | 177,990     | 168     | 270,648 | 624,841 | 895,657   | 1,441,800     |
| 2014년   | 183,595     | 162     | 276,238 | 655,422 | 931,822   | 1,468,600     |
| 2015년   | 186,011     | 205     | 302,625 | 681,822 | 984,652   | 1,521,700     |
| 2016년   | 191,568     | 262     | 306,368 | 698,153 | 1,004,783 | 1,533,000     |
| 연평균 증가율 | 2.11        | 0.79    | 1.91    | 3.61    | 3.06      | 2.22          |

주 : 1차 산업(농업, 임업, 어업), 2차 산업(광업, 제조업, 전기, 가스 증기 및 수도사업, 건설업), 3차 산업(1차, 2차 산업 외 산업)

자료 : 1) 국가통계포털 홈페이지, 「전국사업체조사」 2018.

2) 국가통계포털 홈페이지, 「경제활동인구조사」, 2018.

## 2 대중교통 시설 및 운영 현황

### 가. 버스 시설 및 운영 현황

#### (1) 시내버스 노선 현황

- 2017년 기준 인천광역시 시내버스 노선은 195개이며 41개 업체가 2,327대를 운행 중임
- 강화, 중구, 서구, 계양 등 4개 소외지역에는 9개 업체가 17개 노선, 17대를 운행 중임
- 강화군내버스는 1개 업체에서 54개 노선을 31대로 운행 중이며, 옹진공영버스는 8개 버스운영위원회에서 14개 노선 14대를 운영 중임

#### < 시내버스 노선 현황 >

| 구분      | 합계    | 시내버스  |       |          |     |     |     |    | 소외지역·벽지노선 |    |    |    |    | 강화<br>군내<br>버스 | 옹진<br>공영<br>버스 |
|---------|-------|-------|-------|----------|-----|-----|-----|----|-----------|----|----|----|----|----------------|----------------|
|         |       | 소계    | 간선    | 급행<br>간선 | 좌석  | 광역  | 지선  | 마을 | 소계        | 강화 | 중구 | 서구 | 계양 |                |                |
| 노선수(개)  | 280   | 195   | 80    | 7        | 18  | 20  | 68  | 2  | 17        | 8  | 6  | 1  | 2  | 54             | 14             |
| 운행대수(대) | 2,393 | 2,327 | 1,290 | 88       | 201 | 258 | 474 | 16 | 17        | 6  | 8  | 1  | 2  | 31             | 14             |
| 업체수(개)  | 59    | 41    |       |          |     |     |     |    | 9         |    |    |    |    | 1              | 8              |

주 : 국토교통부 면허 5개 노선 75대(M6405, M6410, M6118, M6628, M6724), BRT 12대(7700) 별도  
 자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2017.

- 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<br>증가율 |
|------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|
| 시내버스(대)          | 2,107   | 2,292 | 2,311 | 2,312 | 2,341 | 2,340 | 2,358 | 2,308 | 2,328 | 2,327 | 1.11%      |
| 저<br>상<br>버<br>스 | 도입대수(대) | 17    | 28    | 30    | 27    | 10    | 46    | 48    | 38    | 30    | -          |
|                  | 누적대수(대) | 91    | 119   | 149   | 176   | 186   | 232   | 280   | 318   | 348   | 4.83%      |
|                  | 업체수(개)  | 8     | 8     | 10    | 11    | 12    | 15    | 17    | 17    | 16    | -          |

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2018.

## (2) 시내버스 요금 현황

- 인천광역시 일반 버스의 버스요금은 일반인 카드가격 기준 간선형 1,250원, 지선형 950원임
- 버스요금 중 일반인 카드가격 기준 광역버스가 2,650원으로 가장 높게 책정되어 있으며 그 뒤로 M버스 2,600원, 영종행좌석버스 1,650원 순으로 높게 나타남

### < 인천광역시 버스요금 현황 >

(단위 : 원)

| 구분             |     |     | 카드    | 현금    | 해당 노선  |
|----------------|-----|-----|-------|-------|--|
| 일반 버스          | 간선형 | 일 반 | 1,250 | 1,300 | [간선형] 1~87, 111-2, 112, 202, 203, 204<br>221, 222, 223, 300, 700-1, 700-2<br>721, 754, 760, 760-1, 770-1<br>[좌석형] 103, 103-1, 780, 780-1, 780-2<br>[급행형] 900번대 |
|                |     | 청소년 | 870   | 900   |  |
|                |     | 어린이 | 500   | 500   |  |
|                | 지선형 | 일 반 | 950   | 1,000 | [지선형] 500번대<br>[순환형] 31, 51-1, 91, 92<br>※ 마을버스 533, 534   |
|                |     | 청소년 | 600   | 700   |  |
|                |     | 어린이 | 350   | 400   |  |
| 좌석 버스          | 타시도 | 일 반 | 1,300 | 2,000 | [타시도행] 60-5, 800   |
|                |     | 청소년 | 900   | 1,500 |  |
|                |     | 어린이 | 530   | 900   |  |
|                | 영종행 | 일 반 | 1,650 | 2,400 | [영종행] 117, 304, 320<br>[공항행] 111, 302, 303, 303-1, 306, 307, 308   |
|                |     | 청소년 | 1,200 | 1,800 |  |
|                |     | 어린이 | 700   | 1,000 |  |
| 광역버스<br>(직행좌석) |     | 일 반 | 2,650 | 2,650 | [서울역] 1000, 1100, 1101, 1200, 1300, 1301, 1302, 1400, 1500, 1601, 2500<br>[강남역] 9100, 9200, 9201, 9300, 9301, 9500, 9501, 9802                                 |
|                |     | 청소년 | 1,500 | 1,500 |  |
|                |     | 어린이 | 1,100 | 1,100 |  |
| M 버스<br>(광역급행) |     | 일 반 | 2,600 | 2,900 | [서울역] M6118<br>[강남역] M6405 ※ M6410<br>[신촌역] M6228, M6724   |
|                |     | 청소년 | 1,550 | 1,750 |  |
|                |     | 어린이 | 1,300 | 1,300 |  |

주 : 2016년 12월 31일 기준

자료 : 인천광역시, 「시내버스 요금현황」, 2017.

### (3) 버스정류소 현황

- 인천광역시에 설치된 버스정류소는 총 5,810개소이며 이중 2,925개소(50.3%)에 버스승강장이 설치되어 있음
- 버스정보안내단말기(BIT)는 전체 버스정류장 중 36.1%인 2,099개소에 설치·운영되고 있음

### (4) 버스 공영차고지 현황

- 인천광역시 버스 공영차고지는 2017년 12월 기준 장수 버스 공영차고지, 송도 버스 공영차고지, 서창 버스 공영차고지가 운영 중에 있음

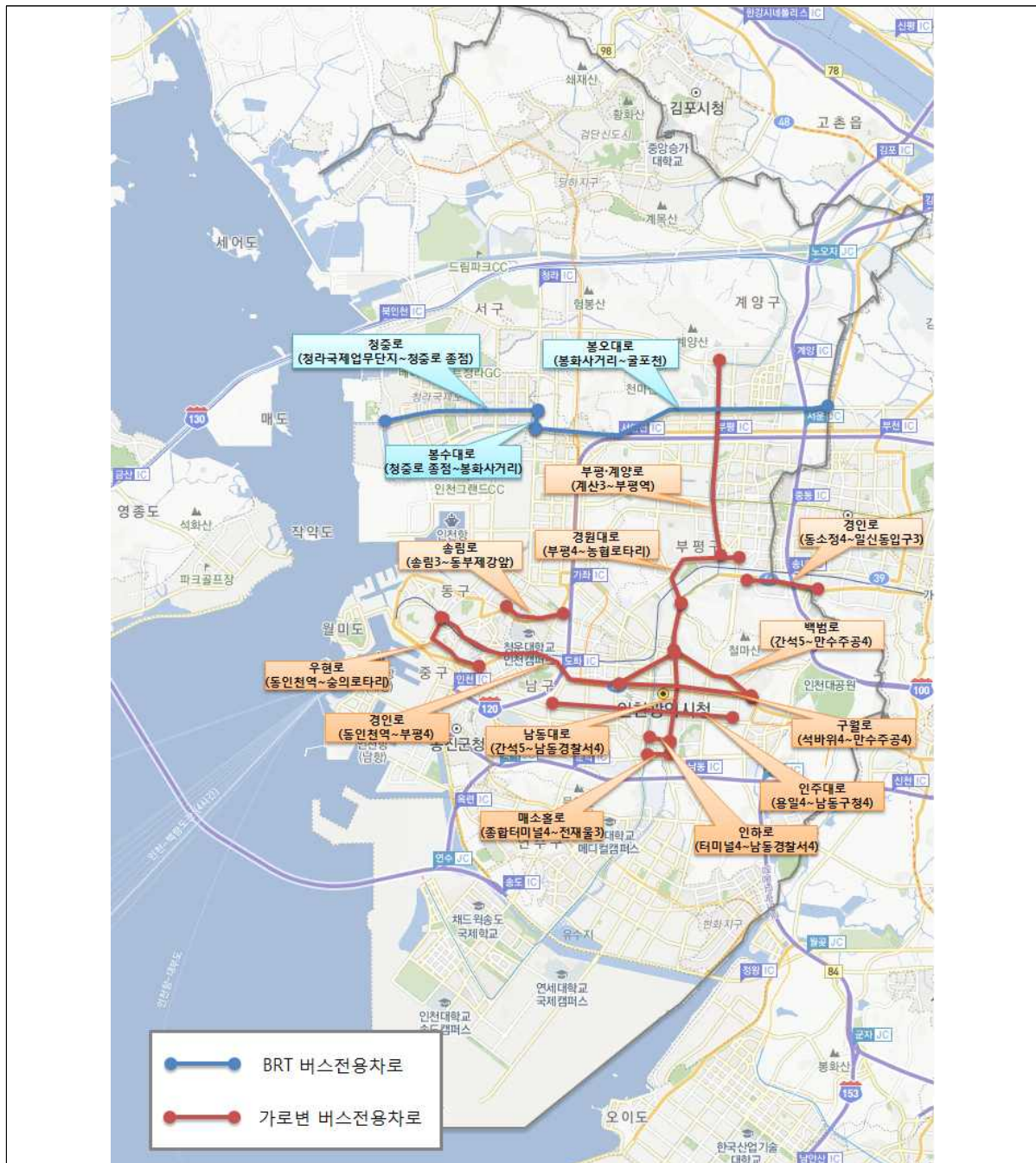
< 버스 공영차고지 현황 >

| 구분           | 장수 버스 공영차고지                        | 송도 버스 공영차고지                  | 서창 버스 공영차고지                       |
|--------------|------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| 위치           | 남동구 장수동 411번지                      | 연수구 송도동 13-44번지              | 남동구 서창방상로 136                     |
| 규모           | 8,865 m <sup>2</sup>               | 12,438 m <sup>2</sup>        | 14,382 m <sup>2</sup>             |
| 주요시설         | 주차면수 100대, 관리동, 정비시설, 세차시설, CNG충전소 | 주차면수 72대, 정비시설, 세차시설, CNG충전소 | 주차면수 96대, 관리동, 정비시설, 세차시설, CNG충전소 |
| 준공일          | 2003. 12. 19                       | 2009. 11. 20                 | 2017. 4. 11                       |
| 수탁기관         | 인천광역시 시설관리공단                       | 인천교통공사                       | BMS종합개발                           |
| 수탁일          | 2003. 12. 30                       | 2009. 10. 30                 | 2017. 10. 18                      |
| 2016 위탁대행사업비 | 201백만원                             | 367백만원                       | -                                 |
| 2015 사용수입료   | 155백만원                             | 384백만원                       | -                                 |

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2018.

## (5) 버스전용차로 현황

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



< 인천광역시 버스전용차로 노선도 >

## 나. 철도(지하철) 시설 및 운영 현황

### (1) 철도(지하철) 노선 현황

- 인천광역시 도시철도 노선은 2016년 7월에 개통한 인천도시철도 2호선을 포함하여 광역철도 3개 노선 도시철도 4개 노선이 운영 중이며, 인천광역시를 설치된 총 연장은 135.28km, 총 역수는 94개소로 나타남
  - 광역철도 : 경인선, 공항철도, 수인선
  - 도시철도 : 인천도시철도1호선, 인천도시철도 2호선, 서울지하철 7호선, 인천공항 자기부상철도
- 인천도시철도 2호선이 개통하면서 인천시 내부 광역철도 연장보다 도시철도 연장이 더 길어진 것으로 나타남

< 인천광역시 철도 노선 현황 >

| 구분       | 노선          |          | 운행구간       | 연장<br>(km) | 경유역수<br>(개소) | 운영기관     |   |
|----------|-------------|----------|------------|------------|--------------|----------|---|
| 광역<br>철도 | 경인선         | 인천구간     | 인천-부개      | 14.0       | 11           | 한국철도공사   |   |
|          |             | 전체구간     | 인천-구로      | 27.0       | 21           |          |   |
|          | 공항철도        | 인천구간     | 인천공항-계양    | 37.0       | 8            | 한국철도공사   |   |
|          |             | 전체구간     | 인천공항-서울역   | 62.0       | 13           | 공항철도     |   |
|          | 수인선         | 인천구간     | 소래포구-인천    | 17.2       | 11           | 한국철도공사   |   |
|          |             | 전체구간     | 오이도-인천     | 20.4       | 14           |          |   |
|          | 인천구간 소계     |          |            |            | 68.2         | 30       | - |
| 도시<br>철도 | 인천도시철도 1호선  | 인천/전체 구간 | 계양-국제업무지구  | 29.4       | 29           | 인천교통공사   |   |
|          | 인천도시철도 2호선  | 인천/전체 구간 | 검단오류-운연    | 29.2       | 27           |          |   |
|          | 서울지하철 7호선   | 인천       | 삼산체육관-부평구청 | 2.37       | 3            | 서울교통공사   |   |
|          |             | 전체구간     | 장암역-부평구청   | 57.1       | 51           |          |   |
|          | 인천공항 자기부상철도 | 전체구간     | 인천국제공항-용유  | 6.11       | 6            | 인천국제공항공사 |   |
|          | 인천구간 소계     |          |            |            | 67.08        | 65       | - |
|          | 인천구간 합계     |          |            |            | 135.28       | 95       | - |

자료 : 1) 서울교통공사, 「사이버스테이션」, 2018.

2) 인천교통공사, 「시설현황」, 2018.

3) 인천국제공항공사, 「자기부상열차」, 2018.

4) 인천광역시 철도과, 내부자료, 2018.



## (2) 철도(지하철) 요금현황

- 교통카드 사용기준 도시철도 기본운임은 1,250원(10km까지)이며 이동거리에 따라 추가운임 적용되고 있으며, 지하철과 버스 간 환승 시 수도권 통합 환승할인제에 따라 요금 산정

### < 도시철도 요금 현황 >

| 구분                           | 교통카드   | 1회용 교통카드   |
|------------------------------|--|--|
| 상행                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기본운임 : 10km까지 : 1,250원</li> <li>• 추가운임 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10km초과-50km까지 : 5km 마다 100원</li> <li>- 50km초과시 : 8km 마다 100원</li> </ul> </li> <li>※ 수도권 구간과 수도권 외 구간을 연속하여 이용 시, 수도권 구간 운임을 먼저 적용 한 후 수도권 외(평택-신창)구간은 매 4Km마다 100원씩 더함</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기본운임 : 1,350원</li> <li>• 추가운임 : 좌동</li> </ul> |
| 청소년<br>(만13세 이상,<br>만19세 미만) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 어른교통카드운임에서 350원 공제 후 20% 할인<br/>(기본운임 720원)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1회용교통카드 어른 운임 적용<br/>(기본운임 1,350원)</li> </ul> |
| 어린이<br>(만6세 이상,<br>만13세 미만)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 어른교통카드운임에서 350원 공제 후 50% 할인<br/>(기본운임 450원)</li> </ul>  | 좌동   |

자료 : 인천교통공사, 「운임안내」, 2017.

### < 수도권 통합 환승할인제 >

| 지하철↔버스 환승이용시(통합거리비례제) |   |
|-----------------------|---|
| 기본요금                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10km까지 기본요금: 환승무료<br/>(서울광역·경기좌석·경기직행좌석버스는 30km까지)</li> <li>※ 이용교통수단 중 높은 기본요금 적용</li> </ul> |
| 추가요금                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10km 초과시 매5km까지마다 100원 가산<br/>(서울광역·경기좌석·경기직행좌석버스는 30km까지)</li> </ul>                        |

- 적용대상 : 인천, 서울, 경기버스, 수도권 지하철
- 적용방법 : 교통카드 이용 승하차시만 적용
  - 선 교통수단 하차 후 30분 이내 후 교통수단에 승차할 경우
- 공항철도 독립구간(청라국제도시-인천국제공항) 별도운임 적용
- 신분당선(강남-정자) 별도운임 900원 부과
- 용인경량전철(기흥-전대·에버랜드) 별도운임 200원 부과
- 의정부경전철(탑석-발곡) 별도운임 100원 부과
  - ※ 하차시 단말기에 교통카드를 접촉하지 않으면 환승혜택이 상실되며 이용요금 외 패널티 요금(최종교통수단 기본요금)이 부과될 수 있음
- 첫차 06:30 이전 승차시 선·후급교통카드 기본운임의 20% 할인
  - 처음 승차하는 교통수단의 기본운임만 할인되며 거리 추가운임은 미적용
  - 1회권, 정기권, 단체권 미적용

자료 : 인천교통공사, 「운임안내」, 2017.

## 3

## 대중교통수단별 수송실적 및 이용실태

## 가. 대중교통 수송실적

## (1) 버스 수송 현황

- 시내버스 수송인원은 지난 10년간 연평균 1.59%씩 증가하여 2016년 기준 421,798천 명으로 나타남
- 전세버스 수송인원은 지난 10년간 연평균 0.78%씩 증가하여 2016년 기준 13,078천 명으로 나타남
- 고속/시외버스 수송인원은 지난 7년간 연평균 0.01%씩 감소하여 2014년 기준 4,439천 명으로 나타남

## &lt; 버스 수송인원 추이 &gt;

(단위 : 천 명/년, %)

| 구분          | 2007년   | 2008년   | 2009년   | 2010년   | 2011년   | 2012년   | 2013년   | 2014년   | 2015년           | 2016년   | 연평균<br>증가율 |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|---------|------------|
| 시내버스        | 364,220 | 371,363 | 384,612 | 396,598 | 444,451 | 440,050 | 426,030 | 419,190 | 419,337         | 421,798 | 1.59       |
| 전세버스        | 11,816  | 12,528  | 10,316  | 15,385  | 15,717  | 15,338  | 18,128  | 14,367  | - <sup>1)</sup> | 13,078  | 0.78       |
| 고속/시외<br>버스 | -       | -       | -       | 4,848   | 4,900   | 4,800   | 4,685   | 4,819   | 4,617           | 4,439   | -0.01      |

주 : 1) 2015년 전세버스의 수송인원은 통계연보에 미작성되어 있음

2) 고속/시외버스 수송인원은 인천종합터미널의 수송인원임

자료 : 1) 인천광역시, 「인천통계연보」, 각 년도.

2) 인천교통공사, 내부자료, 「인천종합터미널 연도별 수송실적 현황」, 2017.

## (2) 택시 수송 현황

- 택시 수송인원은 지난 10년간 연평균 4.88%씩 증가하여 2016년 기준 310,175천 명으로 나타남

## &lt; 택시 수송인원 추이 &gt;

(단위 : 천 명/년, %)

| 구분   | 2007년   | 2008년   | 2009년   | 2010년   | 2011년   | 2012년   | 2013년   | 2014년   | 2015년   | 2016년   | 연평균<br>증가율 |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| 수송인원 | 202,026 | 294,565 | 295,270 | 296,260 | 313,607 | 312,838 | 314,085 | 314,227 | 313,260 | 310,175 | 4.88       |

자료 : 인천광역시, 「인천통계연보」, 각 년도.

### (3) 철도(지하철) 수송 현황

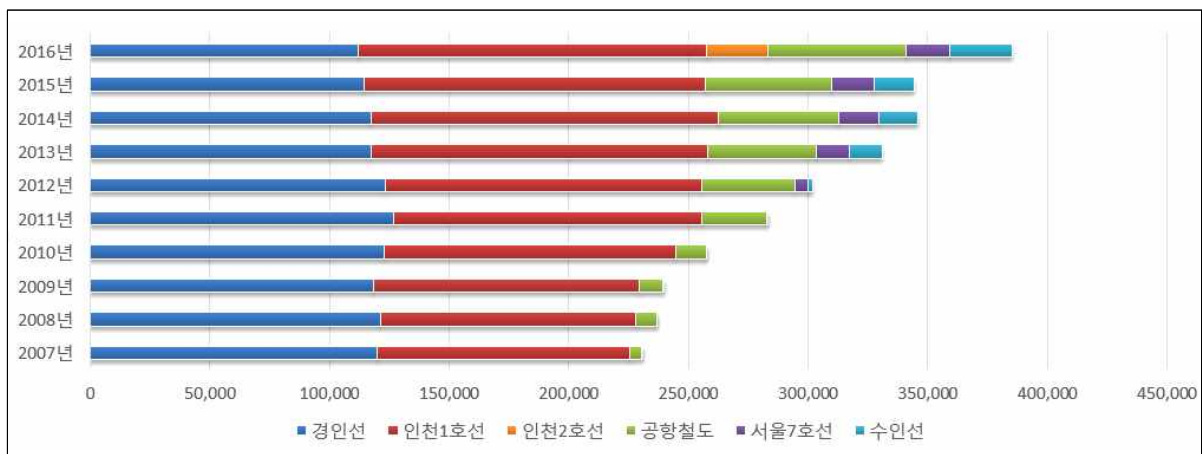
- 철도(지하철) 수송인원은 지난 10년간 연평균 5.9%씩 증가하여 2016년 기준 386,171천 명이며 가장 많은 사람이 이용한 노선은 인천 도시철도 1호선으로 145,819천 명이 이용한 것으로 나타남
- 공항철도, 수인선, 서울도시철도 7호선은 개통이후 꾸준히 이용 인원이 증가하고 있으며 경인선 구간은 2011년 이후 이용량이 감소하고 있는 것으로 나타남

#### < 철도 노선별 수송인원 추이 >

(단위 : 천 명/년, %)

| 구분             | 2007년   | 2008년   | 2009년   | 2010년   | 2011년   | 2012년   | 2013년   | 2014년   | 2015년   | 2016년   | 연평균<br>증가율 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| 경인선<br>(인천~부개) | 120,014 | 121,403 | 118,341 | 122,870 | 126,534 | 123,447 | 117,303 | 117,176 | 114,649 | 111,724 | -0.79      |
| 인천 1호선         | 105,285 | 106,686 | 111,161 | 121,886 | 128,860 | 132,229 | 140,820 | 145,139 | 142,557 | 145,819 | 3.69       |
| 인천 2호선         | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 25,811  | -          |
| 자기부상열차         | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 827     | -          |
| 공항철도           | 5,194   | 8,506   | 9,868   | 12,687  | 27,411  | 38,811  | 45,206  | 50,276  | 52,484  | 57,385  | 33.59      |
| 서울도시철도<br>7호선  | -       | -       | -       | -       | -       | 5,532   | 13,680  | 16,702  | 17,750  | 18,354  | 10.30      |
| 수인선            | -       | -       | -       | -       | -       | 2,125   | 14,201  | 16,315  | 16,813  | 26,251  | 22.73      |
| 합계             | 230,493 | 236,596 | 239,370 | 257,443 | 282,805 | 302,143 | 331,210 | 345,606 | 344,252 | 386,171 | 5.90       |

주 : 철도여객 수송인원은 인천구간 역사에서의 연간 승하차 인원을 모두 합한 수치임  
 자료 : 인천광역시 교통정책과, 내부자료, 2017.



#### < 인천광역시 철도 수송인원 현황>

## 나. 통행실태

### (1) 수단별 통행량 현황

- 2016년 기준 인천광역시 총 수단통행량은 821만 통행/일임
- 대중교통 수단분담률은 총 29.7%(도보 및 자전거 제외 시 37.4%) 수준이며 2012년 이후로 다소 감소하고 있는 추세임
- 지난 6년간 수단별 통행량 중 철도의 통행량이 연평균 8.16%로 가장 빠르게 증가하고 있음

#### < 인천광역시 수단별 통행량 추이 >

(단위 : 만 통행/일, %)

| 구분             | 2011년          | 2012년          | 2013년          | 2014년          | 2015년          | 2016년          | 연평균<br>증가율 |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------|
| 계              | 746.5 (100.0%) | 754.1 (100.0%) | 763.1 (100.0%) | 778.4 (100.0%) | 781.1 (100.0%) | 821.2 (100.0%) | 2.41%      |
| 도보             | 150.8 ( 20.2%) | 150.5 ( 20.0%) | 147.3 ( 19.3%) | 146.2 ( 18.8%) | 145.9 ( 18.7%) | 159.9 ( 19.5%) | 1.48%      |
| 승용차            | 263.0 ( 35.2%) | 265.5 ( 35.2%) | 273.4 ( 35.8%) | 282.7 ( 36.3%) | 287.1 ( 36.7%) | 305.2 ( 37.2%) | 3.79%      |
| 버스             | 173.8 ( 23.3%) | 170.2 ( 22.6%) | 170.3 ( 22.3%) | 172.3 ( 22.1%) | 168.7 ( 21.6%) | 155.6 ( 18.9%) | -2.73%     |
| 지하철<br>(환승미포함) | 64.3 ( 8.6%)   | 72.2 ( 9.6%)   | 73.8 ( 9.7%)   | 77.4 ( 10.0%)  | 78.2 ( 10.0%)  | 88 ( 10.7%)    | 8.16%      |
| 택시             | 44.1 ( 5.9%)   | 43.8 ( 5.8%)   | 44.2 ( 5.8%)   | 44.3 ( 5.8%)   | 44.3 ( 5.7%)   | 42.4 ( 5.2%)   | -0.98%     |
| 자전거            | 8.9 ( 1.2%)    | 9.2 ( 1.2%)    | 9.8 ( 1.3%)    | 10.2 ( 1.3%)   | 10.3 ( 1.3%)   | 10.7 ( 1.3%)   | 4.71%      |
| 기타             | 41.5 ( 5.6%)   | 42.6 ( 5.6%)   | 44.4 ( 5.8%)   | 45.3 ( 5.8%)   | 46.7 ( 6.0%)   | 59.4 ( 7.2%)   | 9.38%      |

자료 : 수도권교통본부, 「수도권 여객 기종점통행량(O/D) 현행화 공동사업」, 각 년도



#### < 인천광역시 수단별 분담률 현황 >

## (2) 수단별 통행분포 현황

- 2016년 기준 인천광역시 시내:시외 통행량 비율은 약 70:30 수준이며 지난 6년간 시외통행이 꾸준히 증가하고 있음
  - 전체 대비 시외통행량 비율 2011년 26.7% → 2016년 29.6%
- 전체 시외통행 중 약 93%가 수도권 도시 간 통행으로 나타남
  - 시외통행 중 인천↔경기 48.3%, 인천↔서울 44.6%
  - 인천↔서울 간 통행, 인천↔경기 간 통행의 경우 승용차 이용이 많은 것으로 나타남
  - 인천↔외곽 간 통행은 버스의 이용이 가장 많음

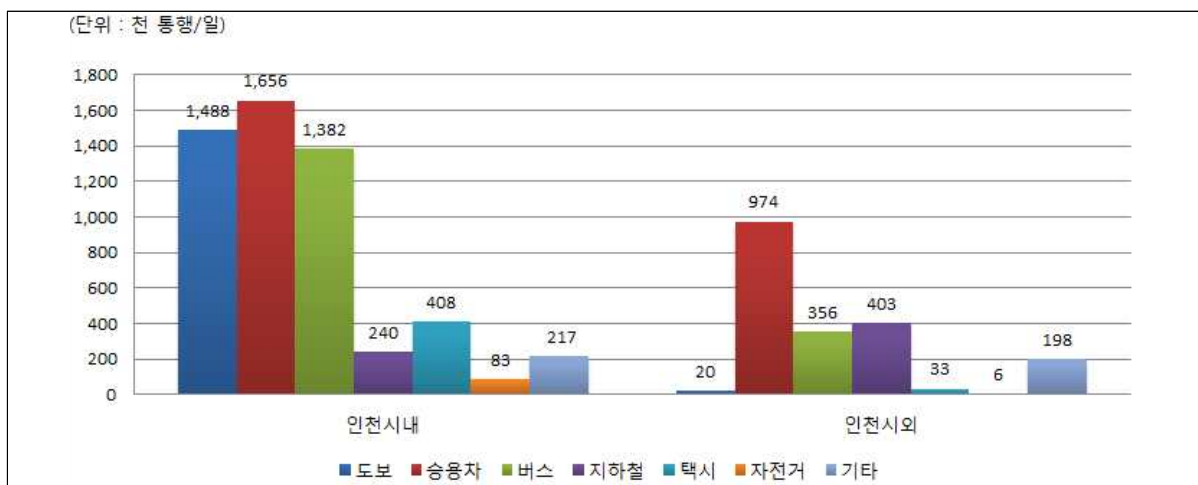
### < 인천광역시 시내/시외 수단별 통행분포 현황(2011년 기준) >

(단위 : 천 통행/일, %)

| 구분    |     | 도보    | 승용차   | 버스    | 지하철  | 택시  | 자전거 | 기타   | 합계    |
|-------|-----|-------|-------|-------|------|-----|-----|------|-------|
| 인천시내  | 통행량 | 1,488 | 1,656 | 1,382 | 240  | 408 | 83  | 217  | 5,474 |
|       | 분담률 | 27.2  | 30.3  | 25.1  | 4.4  | 7.5 | 1.5 | 4.0  | 100.0 |
| 인천시외  | 통행량 | 20    | 974   | 356   | 403  | 33  | 6   | 198  | 1,991 |
|       | 분담률 | 1.0   | 49.0  | 17.9  | 20.2 | 1.7 | 0.3 | 9.9  | 100.0 |
| 인천↔서울 | 통행량 | 7     | 347   | 106   | 283  | 11  | 1   | 64   | 819   |
|       | 분담률 | 0.9   | 42.4  | 12.9  | 34.6 | 1.3 | 0.1 | 7.8  | 100.0 |
| 인천↔경기 | 통행량 | 12    | 592   | 169   | 118  | 22  | 5   | 118  | 1,036 |
|       | 분담률 | 1.2   | 57.1  | 16.3  | 11.4 | 2.1 | 0.5 | 11.4 | 100.0 |
| 인천↔외곽 | 통행량 | 1     | 35    | 81    | 2    | 0   | 0   | 17   | 136   |
|       | 분담률 | 0.7   | 25.7  | 59.6  | 1.5  | -   | -   | 12.5 | 100.0 |

주 : 지하철 자료는 환승미포함 값임

자료 : 수도권교통본부, 「수도권 여객 기종점통행량(O/D) 현행화 공동사업」, 2012.



### < 인천광역시 수단별 통행량 현황(2011년 기준) >

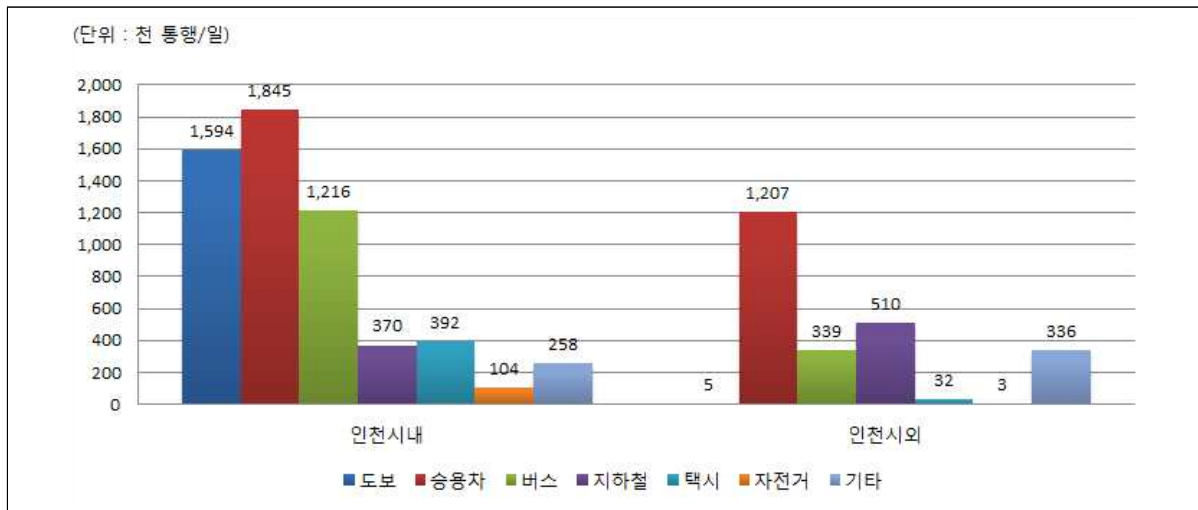
< 인천광역시 시내/시외 수단별 통행분포 현황(2016년 기준) >

(단위 : 천 통행/일, %)

| 구분    |     | 도보    | 승용차   | 버스    | 지하철  | 택시  | 자전거 | 기타   | 합계    |
|-------|-----|-------|-------|-------|------|-----|-----|------|-------|
| 인천시내  | 통행량 | 1,594 | 1,845 | 1,216 | 370  | 392 | 104 | 258  | 5,780 |
|       | 분담률 | 27.6  | 31.9  | 21.0  | 6.4  | 6.8 | 1.8 | 4.5  | 100.0 |
| 인천시외  | 통행량 | 5     | 1,207 | 339   | 510  | 32  | 3   | 336  | 2,432 |
|       | 분담률 | 0.2   | 49.6  | 13.9  | 21.0 | 1.3 | 0.1 | 13.8 | 100.0 |
| 인천↔서울 | 통행량 | 0     | 469   | 127   | 337  | 10  | 0   | 141  | 1,084 |
|       | 분담률 | 0.0   | 43.3  | 11.7  | 31.0 | 1.0 | 0.0 | 13.0 | 100.0 |
| 인천↔경기 | 통행량 | 5     | 692   | 161   | 170  | 22  | 3   | 123  | 1,175 |
|       | 분담률 | 0.4   | 58.9  | 13.7  | 14.5 | 1.9 | 0.2 | 10.5 | 100.0 |
| 인천↔외곽 | 통행량 | 0     | 46    | 52    | 4    | 0   | 0   | 72   | 173   |
|       | 분담률 | 0.0   | 26.3  | 29.9  | 2.1  | 0.1 | 0.0 | 41.7 | 100.0 |

주 : 지하철 자료는 환승미포함 값임

자료 : 수도권교통본부, 「수도권 여객 기종점통행량(O/D) 현행화 공동사업」, 2018.



< 인천광역시 수단별 통행량 현황(2016년 기준) >

### (3) 대중교통 환승현황

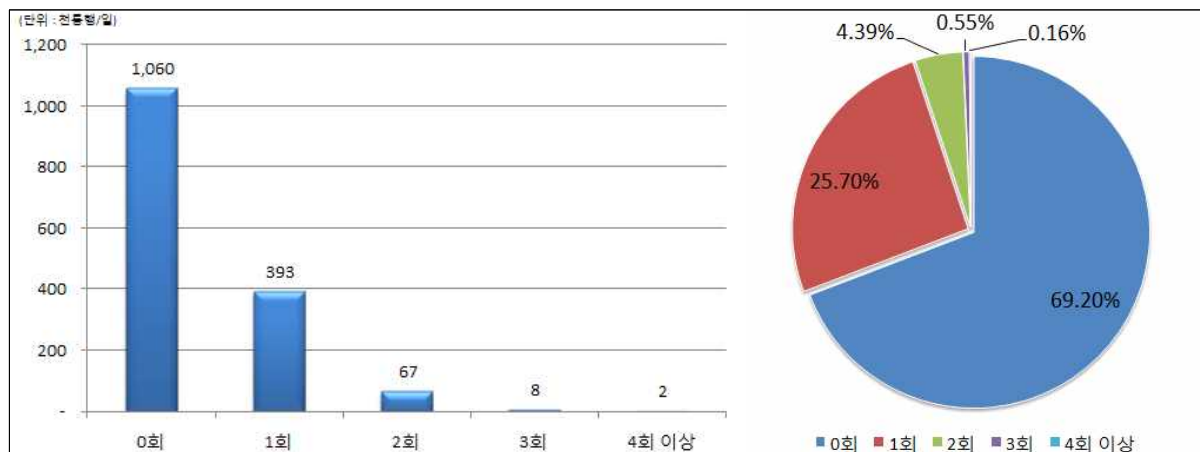
- 대중교통 환승현황을 분석한 결과 단일통행은 69.2%, 환승통행은 30.8%로 분석됨
  - 환승 0회 평균 통행량은 69.20%, 1회 환승 평균통행량은 25.7%, 2회 환승 평균통행량은 4.39%, 3회 환승 평균통행량은 0.55%, 4회 이상 환승 평균통행량은 0.15%로 분석됨
  - 환승 2회 이하 통행량은 전체 통행량의 99.29%로 대부분을 차지하는 것을 분석됨

#### < 환승횟수별 통행량 및 평균통행시간(평일기준) >

(단위 : 통행, %, 분)

| 환승횟수  | 통행량       | 비율     |
|-------|-----------|--------|
| 0회    | 1,059,528 | 69.20% |
| 1회    | 393,495   | 25.70% |
| 2회    | 67,216    | 4.39%  |
| 3회    | 8,421     | 0.55%  |
| 4회 이상 | 2,450     | 0.16%  |
| 계     | 1,531,110 | 100.00 |

자료 : 인천광역시, 2016년 10월 교통카드 거래내역, 2016.



#### < 환승횟수별 통행량(평일) >

## 가. 대중교통 인프라 부족

## (1) 버스전용차로 개편 필요

- 인천광역시 버스전용차로는 2007년 가로변 버스전용차로 10개축 84.2km에서 2016년 가로변 버스전용차로 10개축 80.2km(2016년 서곶로 4km 폐지), 중앙버스전용차로 3개축 24.8km가 운영 중
- 기존 가로변 버스전용차로의 축간 연계 부족 및 도심지역 중심 배치로 인한 문제 비효율적 운영 문제 발생
- 2016년 7월 인천광역시 시내버스노선 개편으로 인하여 버스노선들의 이동 경로 및 운행횟수 등이 기존과 비교하여 대폭적으로 변경됨에 따른 가로변 버스전용차로의 개편 필요
  - 시내버스노선 조정 전 212개 노선 → 조정 후 198개 노선\*
  - \* 노선 변경 86개 노선, 노선 폐선 29개 노선, 노선 신설 15개 노선

## (2) 버스공영차고지 부족

- 인천광역시 버스준공영제를 통해 운행하고 있는 시내버스 인허가 대수는 총 2,072대이며, 이 중 14%(291대)만이 버스공영차고지를 이용 가능
  - 인천광역시 버스공영차고지는 총 3개\*, 291대 주차가능
  - \* 송도공영차고지 72대, 장수공영차고지 101대, 서창공영차고지 118대 주차가능
- 시내버스 기종점과 박차지가 근접하지 않아 불필요한 공차주행 비용손실 발생
- 준공영제의 효율적인 운영과 버스업체 차고지 부족 문제 해결을 위한 버스공영차고지 확충 필요

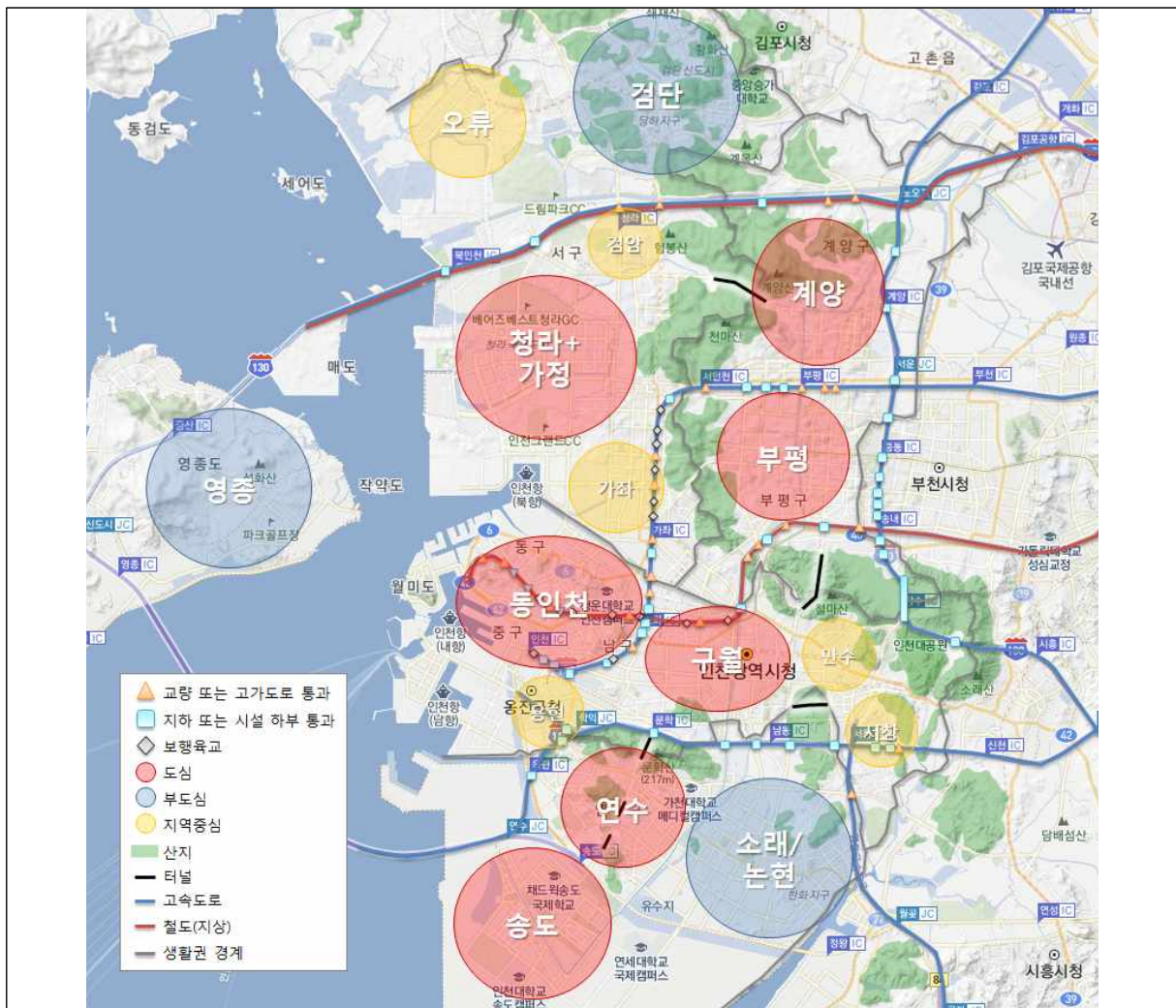


### (3) 대중교통 거점시설 부족

- 인천종합터미널의 위치가 기존 원도심에 위치하고 있어 청라, 가정, 검단 등 신도시 지역들에서의 대중교통 접근 불편
  - 인천종합터미널↔신도시 지역 간 거리 및 대중교통 접근시간
    - 청라국제업무단지 18.5km, 74분
    - 서구 검단사거리 22.7km, 53분
    - 서구 가정역 13.1km, 39분
- 지역의 대중교통 환승거점으로 교통수단 간 편리하고 효율적인 연계환승체계 구축을 통해 대중교통 이동편의 증대 및 지역경제 활성화를 위한 복합환승센터의 관심이 증대되고 있음
  - 동대구역 복합환승센터 2016년 12월 준공
  - 울산역, 익산역, 유성(대전) 등 복합환승센터 개발 진행 중

## 나. 대중교통 서비스의 불균형

- 바다, 산지, 하천 등 지리적 특성과 고속도로, 철도 등 교통 시설 설치로 인하여 도시공간이 분리되어 발달
  - 분리된 공간의 제약으로 대중교통의 경로생성 장애 및 이용 불편 발생
  - 기존 원도심 중심의 대중교통서비스 발달로 검단신도시, 청라지구, 논현·한화·서창지구 등 신도시지역과 강화, 용진 등 도서지역의 대중교통 사각지대 및 대중교통서비스 불균형 발생

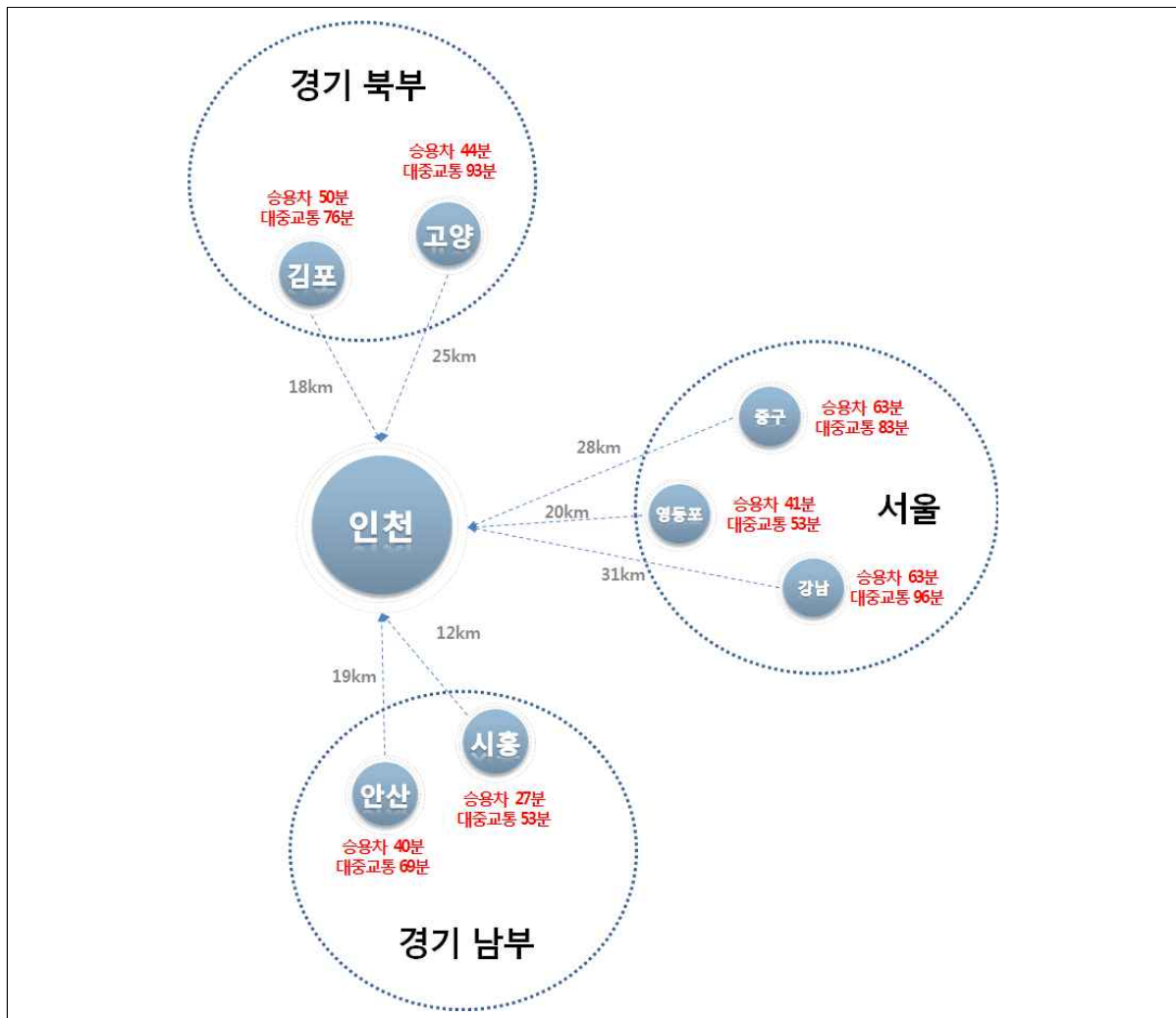


< 인천광역시 도시공간 구조 >

- 원도심과 신도시를 연결하고 지역별 대중교통서비스 불균형을 개선할 수 있는 교통수단 및 시설 확충, 운영 효율화 필요

## 다. 광역통행의 대중교통 경쟁력 부족

- 광역통행의 대중교통 경쟁력 부족으로 인하여 승용차 이용 증가로 인한 교통 시설 부족 및 교통 혼잡발생
  - 도시구조가 광역생활권으로 변화하고 있으나 광역통행 측면에서 승용차에 비해 통행시간이 과다\*하게 발생
  - \* 경기북부(김포/고양) 간 평균 통행시간 : 승용차 47분, 대중교통 85분
  - \* 경기남부(안산/시흥) 간 평균 통행시간 : 승용차 34분, 대중교통 61분
  - \* 서울(영등포/중구/강남) 간 평균 통행시간 : 승용차 55분, 대중교통 87분



< 승용차 및 대중교통 통행시간 비교 >

- 광역통행 중 개인 수단통행이 많은 지역을 중심으로 광역 대중교통수단 개선 필요

## 라. 대중교통 수단분담률 담보

- 인천광역시 대중교통 수단분담률은 2011년 40.6%(31.9%)\*에서 2016년 37.4%(29.6%)\*로 2012년 40.8%(32.2)\*까지 증가하였다가 이후 감소하고 있음

\* 도보 및 자전거 통행 제외(도보 및 자전거 통행 포함)

- 대중교통 수단분담률을 상승시키기 위해서는 적극적인 대중교통 활성화 시설 및 정책의 도입, 교통수요관리 강화가 필요
- 도심의 혼잡구역에 대해 승용차를 포함한 일반차량의 통행을 억제하고, 대중교통의 원활한 운행 확보 및 도심상업지구의 활성화, 보행자의 보행환경개선의 일환으로 서울 등\*에서 대중교통 전용지구를 도입하여 운영 중임

\* 중앙로(대구, 2009년), 연세로(서울, 2014년), 동천로(부산, 2015년)

- 인천광역시 주요 도시(광역)철도역 및 시장 주변 등 대단위 상업지구가 형성되어 있는 지역들을 중심으로 대중교통 전용지구 설치 가능 지점을 검토하고 도입하여 개인 교통수단 억제 및 대중교통 활성화 가능

- 지속적으로 증가하고 있는 교통약자들의 대중교통 이용활성화를 위하여 저상버스 및 장애인 콜택시 등 교통약자를 위한 대중교통 확대 보급 필요

- 인천광역시의 저상버스는 총 294대로 전체 버스 2,308대 중 12.7%로, 법정 대수\*를 만족시키지 못하고 있음

\* 「교통약자의 이동편의 증진법」상 운행버스대수의 50%는 저상버스로 운행

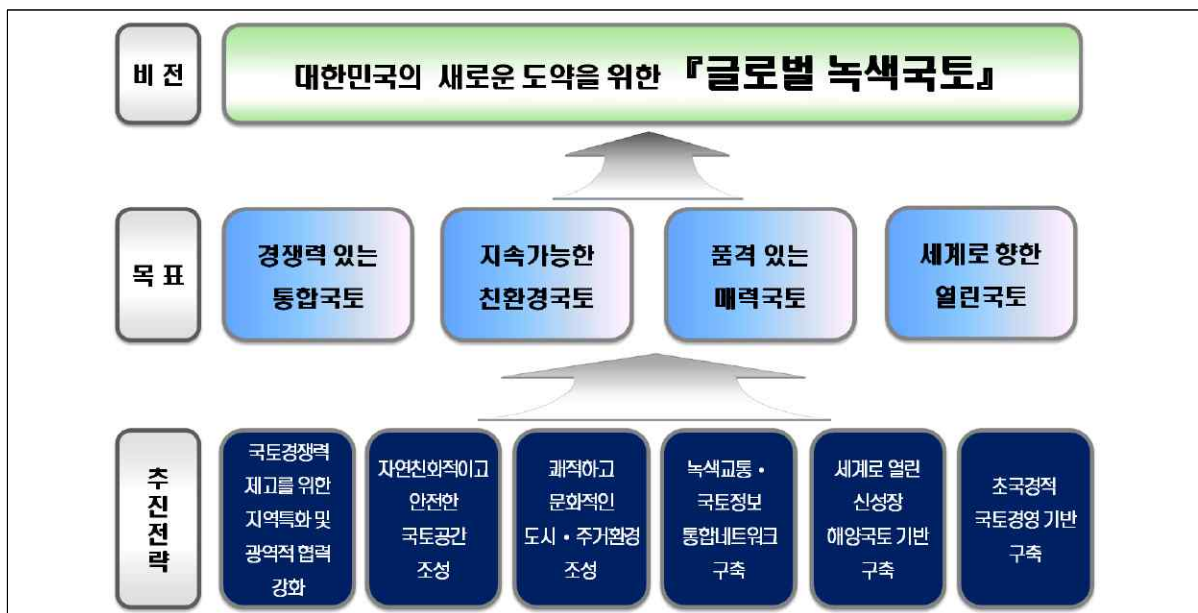
- 효율적인 교통수요관리를 위하여 카셰어링, 차세대 교통공유 시스템, 기업체 교통수요관리, 차 없는 거리, 승용차 요일제 및 마일리지제 등 정책의 확대 및 다양화 필요

### Ⅲ. 장래여건 변화 및 전망

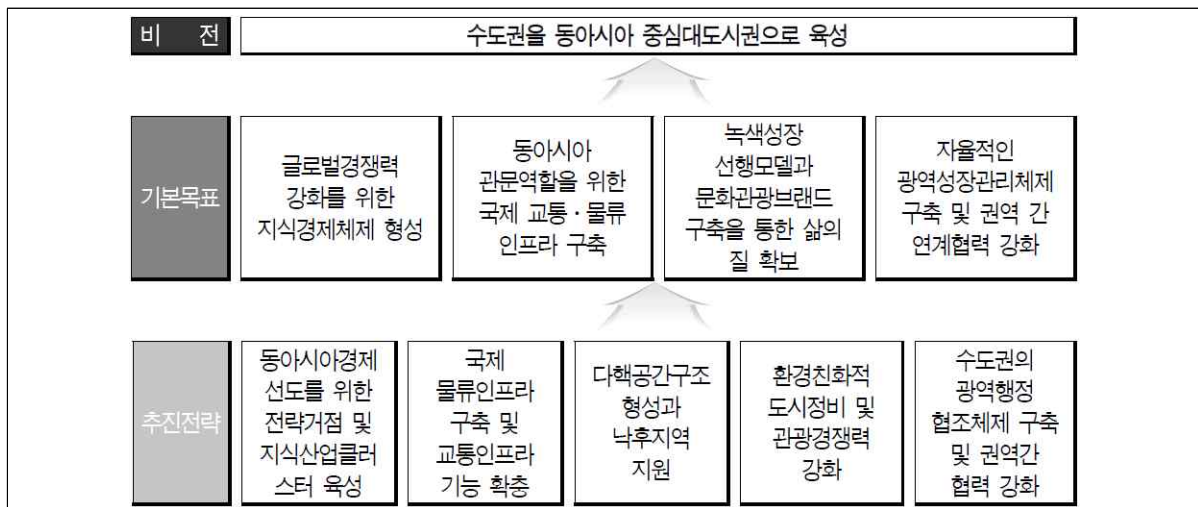
#### 1 관련계획 검토

##### 가. 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)

###### (1) 비전 및 목표



###### (2) 권역별 발전방향(수도권)

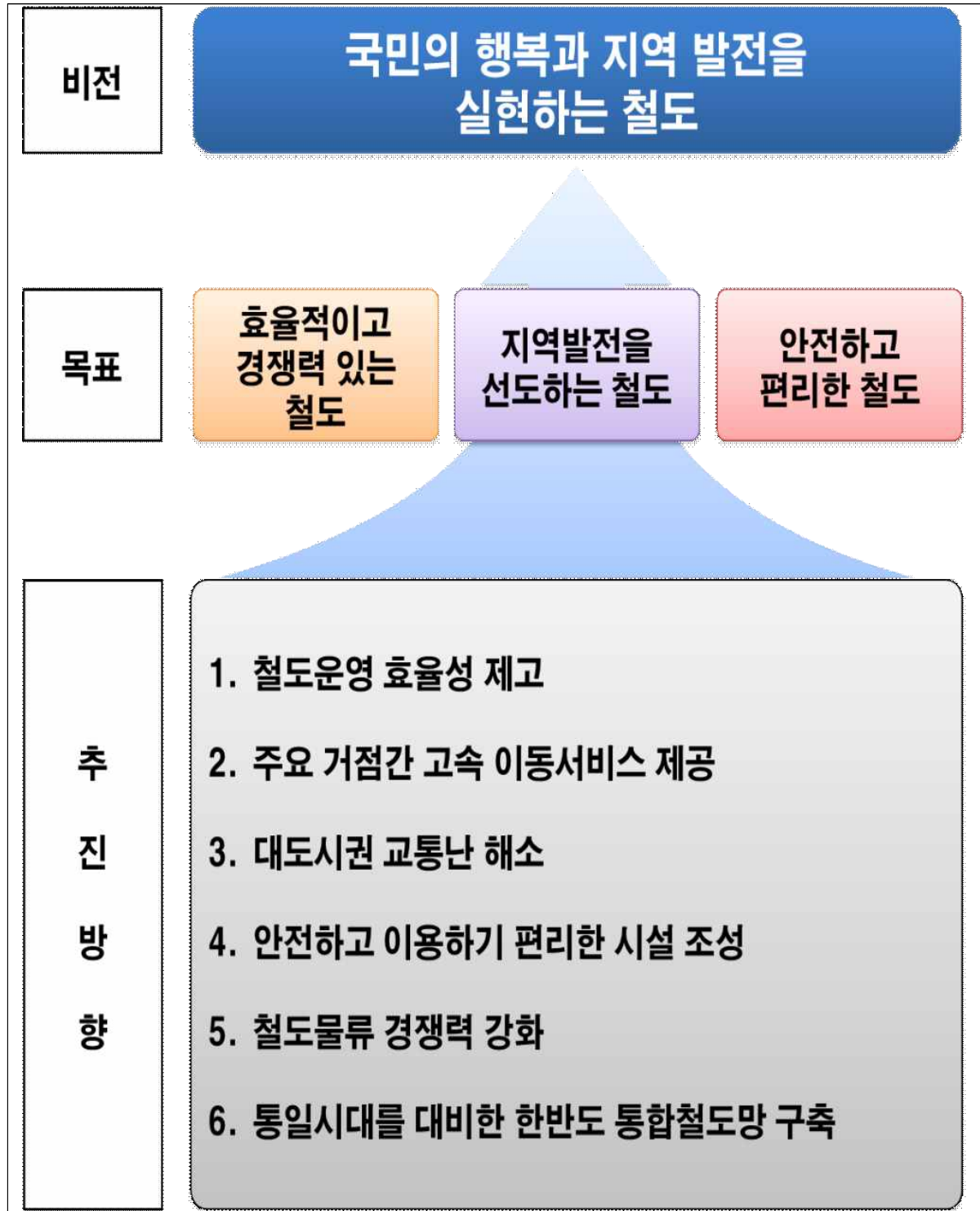


- 동아시아경제 선도를 위한 전략거점 및 지식산업클러스터 육성
  - 인천시 및 경기도 서해안 일대는 인천공항, 인천항 및 평택·당진항을 이용하여 물류산업을 육성하고 용의·무의·시화 지역은 관광레저산업을 집중 육성
- 국제 물류인프라 구축 및 교통인프라 기능 확충
  - 편리하고 지속가능한 교통수단을 통한 수도권내 주요 거점 간 원활한 이동 및 연계 강화를 위해 수도권 광역급행철도(GTX)의 도입 추진
  - 경의선(용산~문산), 분당선(오리~수원), 신분당선(강남~정자), 수서~용문간 복선전철 등 광역철도망을 지속적으로 확충
  - BRT, 경전철 등 신교통수단의 도입과 대중교통수단의 다양화를 도모하며 수도권 전체를 대상으로 자전거 이용 기반 구축 및 활성화 유도
- 다핵공간구조 형성과 낙후지역 지원
  - 광역철도망과 주요 교통중심지간의 연계성을 강화하여 네트워크형 공간구조 형성을 유도하고, 수도권내 다른 도시와 기능 및 역할 분담 강화
  - 역세권 주변을 재정비하고 광역교통체계와의 연계를 강화하여 에너지 절약형 공간구조로 전환 유도
- 환경친화적 도시정비 및 관광경쟁력 강화
  - 도심을 관통하는 지상철도의 도시공간 단절 해소방안을 강구하고, 낙후된 철도 주변지역을 재생
- 수도권의 광역행정 협조체제 구축 및 권역간 협력 강화
  - 수도권 광역경제권 발전계획 추진, 수도권의 대규모 개발사업 및 광역서비스의 원활한 공급을 위해 광역적 행정협조체제를 구축



## 나. 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2025)

### (1) 비전 및 목표



## (2) 6대 추진방향

- 철도운영 효율성 제고
  - 열차 운행 단절구간(Missing Link)을 연결하여 수도권과 지역경제 거점 또는 지역경제 거점 간 연계성을 제고
- 주요 거점간 고속 이동 서비스 제공
  - 고속철도 수요는 많으나 이용이 불편한 지역(수원, 인천, 의정부)에 대해 고속철도 서비스 확대를 지속 추진
- 대도시권 교통난 해소
  - 수도권의 교통난 해소 등을 위해 광역급행철도망을 민자로 구축
  - 외곽의 주요 개발지역과 서울 간 생활교통 서비스 제공을 위해 기존 철도망 등과 연계한 광역철도 확충
- 안전하고 이용하기 편리한 시설 조성
  - 철도역은 가능한 도심에 설치하고, 연계교통체계를 강화
  - 광역· 시내·시외버스 등 연계교통 수단을 철도역 광장 또는 최대한 인근에 배치하여 철도이용 접근성을 제고
  - 철도역 내 교통약자 등 다양한 이용자의 이동 편의성 제고를 위한 시설을 지속 확충
- 철도물류 경쟁력 강화
  - 주요 산업단지와 항만의 물동량을 원활하게 처리하기 위해 철송수요가 많은 지역에 철도 인입선 건설
- 통일시대를 대비한 한반도 통합철도망 구축

## (3) 인천광역시 관련 광역철도 계획

| 구분     | 노선명           | 노선구간    | 사업내용 | 연장(km) | 총사업비(억원) |
|--------|---------------|---------|------|--------|----------|
| 신규사업   | 수도권광역급행철도 B노선 | 송도~청량리  | 복선전철 | 48.7   | 58,319   |
|        | 인천신항선         | 인천신항~월곶 | 단선전철 | 12.5   | 5,470    |
| 기 시행사업 | 수인선           | 인천~수원   | 복선전철 | 52.8   | 18,930   |



## 다. 제3차 대중교통기본계획(2017-2021)

### (1) 비전 및 목표

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>비전</b>                | <b>대중교통이 최선의 통행수단이 되는 교통체계</b>   |
| <b>목적</b>                | <b>대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장</b>   |
| 4대 정책목표<br>·<br>11대 추진전략 | <ol style="list-style-type: none"> <li>① 대중교통 수단분담률 제고 및 이용편의 증대 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 인프라 확충</li> <li>■ 운영 및 서비스 개선</li> </ul> </li> <li>② 대중교통 운영 효율화 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 네트워크 최적화</li> <li>■ 대중교통체계 정보화</li> <li>■ 버스 요금·재정지원체계 개선</li> </ul> </li> <li>③ 대중교통 안전성 향상 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 운수업체 안전 관리</li> <li>■ 운전 종사자 안전 관리</li> <li>■ 자동차 안전 관리</li> </ul> </li> <li>④ 대중교통 사각지대 해소 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 공간적 사각지대 해소</li> <li>■ 시간적 사각지대 해소</li> <li>■ 교통약자 사각지대 해소</li> </ul> </li> </ol> |

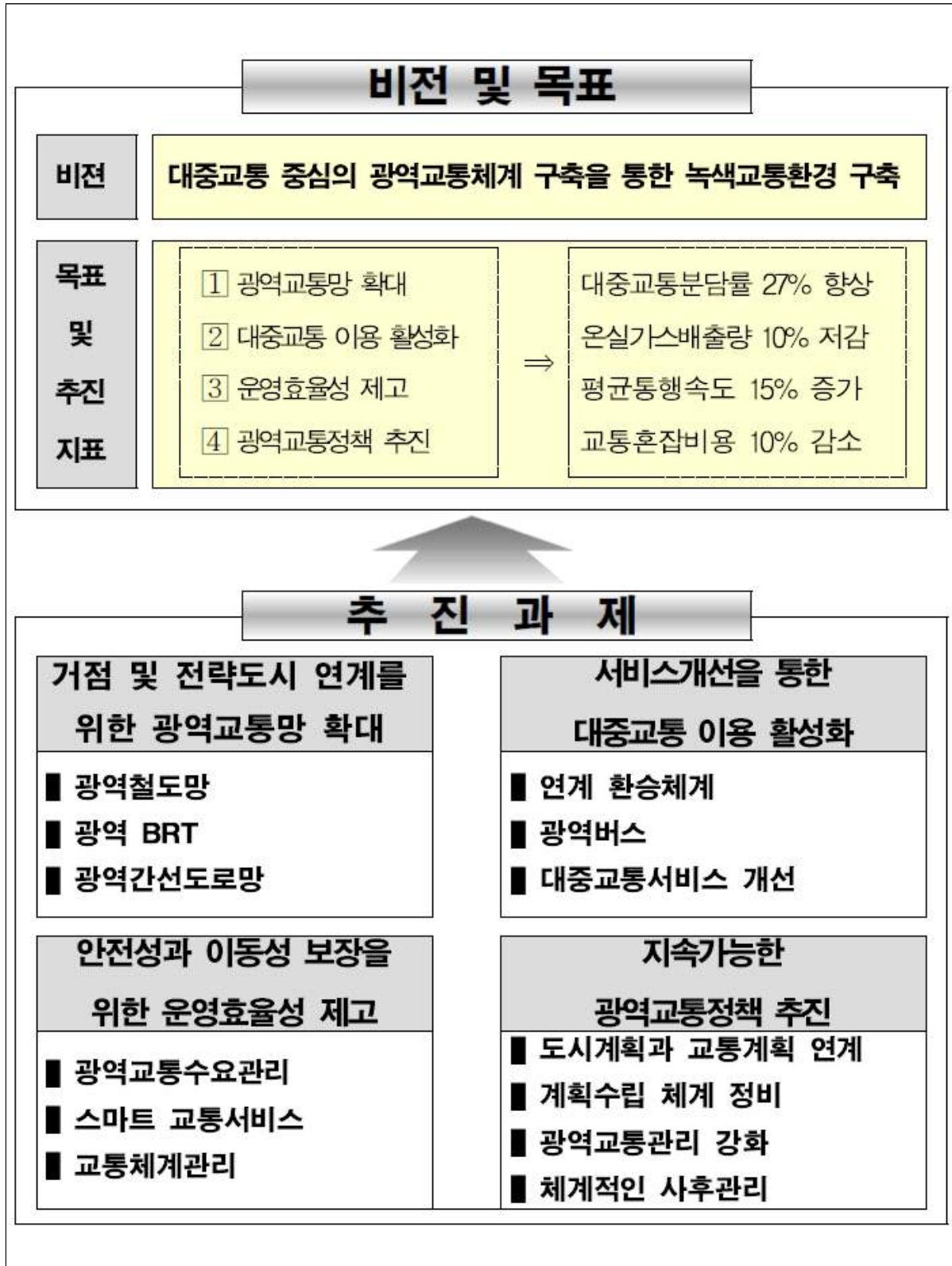
## (2) 세부 추진과제

| 정책<br>목표                                | 세부<br>전략          | 세부추진과제                        | 시행 또는 관리부서                                  | 시행<br>시기 |
|---|-------------------|-------------------------------|---|----------|
| 대중교통<br>수단분담<br>률 제고<br>및<br>이용편의<br>증대 | 인프라<br>확충         | KTX, GTX 등 철도 네트워크 확대         | 국토교통부/철도국, 지자체                              | 중·장기     |
|   |                   | 광역급행버스 노선 확대                  | 지자체 신청, 국토교통부/대중교통과<br>면허                   | 지속       |
|   |                   | BRT, 중앙버스전용차로 확대              | 국토교통부/도시광역교통과/<br>지자체/경찰청(BRT 종합계획)         | 지속       |
|   |                   | 대중교통전용지구 확대                   | 지자체 (국토교통부/대중교통과,<br>도시광역교통과 지원)            | 지속       |
|   |                   | 대용량 버스 도입 확대                  | 지자체 (국토교통부/대중교통과,<br>신교통개발과 지원)             | 단기       |
|   |                   | 광역환승센터 및 복합환승센터<br>구축         | 국토교통부/도시광역교통과(복합환승센<br>터기본계획, 대도시권광역교통시행계획) | 지속       |
|   |                   | 환승시설 정비                       | 지자체 (국토교통부/도시광역교통과<br>지원)                   | 지속       |
|   | 운영 및<br>서비스개<br>선 | 시외버스 통합 예·발매 서비스<br>제공        | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)                       | 지속       |
|   |                   | 프리미엄 고속버스 도입                  | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)                       | 단기       |
|   |                   | 시외버스 우등형 서비스 도입               | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)                       | 단기       |
|   |                   | 고속버스 신규 노선 인가 유연화             | 국토교통부/대중교통과                                 | 지속       |
|   |                   | 경유버스를 친환경 버스로 대체              | 운송업체 (지자체 및<br>국토교통부/대중교통과 지원)              | 중기       |
| 대중교통<br>운영<br>효율화                       | 네트워크<br>최적화       | 수단별 위계 설정 및 역할분담              | 국토교통부/대중교통과                                 | 지속       |
|   |                   | 노선 여객자동차운송사업의 업종<br>및 운행형태 개편 | 국토교통부/대중교통과                                 | 장기       |
|   |                   | 고속도로 대중교통 환승 서비스<br>확대        | 국토교통부/대중교통과, 지자체,<br>한국도로공사, 운송업체           | 지속       |
|   |                   | 굴곡 노선 조정                      | 국토교통부/대중교통과, 지자체,<br>운송업체                   | 중기       |
|   |                   | 대중교통 노선체계 분석 및<br>모니터링 시스템 구축 | 한국교통연구원, 지자체                                | 지속       |
|   |                   | 노선 신설·조정 기준 개선                | 국토교통부/대중교통과                                 | 단기       |
|   | 대중교통<br>체계<br>정보화 | TAGO 연계시스템 확대                 | 국토교통부/신교통개발과                                | 지속       |
|   |                   | 버스 정보화사업 확산                   | 국토교통부/대중교통과<br>지자체, 운송업체                    | 중기       |
|   |                   | 시외버스 통합 전산망 구축                | 운송업체<br>(국토교통부/대중교통과 지원)                    | 지속       |
|   |                   | 고속/시외버스 BIS/BMS 구축<br>의무화     | 지자체, 운송업체<br>(국토교통부/대중교통과,<br>신교통개발과 지원)    | 지속       |

|              |                |                                 |                                  |    |
|--------------|----------------|---------------------------------|----------------------------------|----|
|              |                | 시내버스 BMS/BIS 및 광역 BIS 구축 확대     | 국토교통부/지자체                        | 지속 |
|              |                | 교통카드 데이터 활용성 증대                 | 국토교통부, 지자체                       | 단기 |
|              | 버스요금·재정지원체계 개선 | 대중교통 요금조정 시스템 구축                | 지자체/운송업체                         | 단기 |
|              |                | 시내버스 요금체계 개편                    | 지자체/운송업체                         | 단기 |
|              |                | 시외버스 요금체계 개편                    | 국토교통부/대중교통과                      | 단기 |
|              |                | 합리적이고 객관적인 재정지원체계 구축            | 국토교통부/대중교통과                      | 중기 |
| 대중교통 안전성 향상  | 운수업체 안전관리      | 노선버스 운전직 종사자 승무요령 교육 및 배차관리     | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 단기 |
|              |                | 운수업체 교통안전점검 확대 및 강화             | 국토교통부/대중교통과, 지자체                 | 단기 |
|              |                | 교통안전 부실 운수업체에 대한 제재 강화          | 국토교통부/대중교통과, 지자체                 | 단기 |
|              |                | 안전벨트 착용 및 사고시 행동요령 안내 동영상 상영    | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 단기 |
|              | 운수종사자 안전관리     | 노선버스 운전직 종사자 근무형태 개선            | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 장기 |
|              |                | 버스 운전직 종사자 연속 운전시간 제한 및 휴게시간 확보 | 국토교통부/대중교통과                      | 장기 |
|              |                | 운수종사자 자격관리 강화                   | 국토교통부/대중교통과                      | 단기 |
|              |                | 운수종사자 안전교육 강화                   | 국토교통부, 경찰청, 지자체                  | 단기 |
|              | 자동차 안전관리       | 졸음운전 등 사고 예방을 위한 첨단안전장치 장착 확대   | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 지속 |
|              |                | 버스 차량의 재생 타이어 사용 제한             | 국토교통부/대중교통과, 지자체                 | 지속 |
|              |                | 버스 차량내 비상 안전장치 확충               | 운송업체 (교통안전공단 점검)                 | 단기 |
| 대중교통 사각지대 해소 | 공간적 사각지대 해소    | 도시지역 정기이용권 버스 노선 확대             | 지자체 (국토교통부/대중교통과 지원)             | 지속 |
|              |                | 농어촌지역 수요대응형 대중교통수단 확대           | 지자체 (국토교통부/대중교통과 지원)             | 지속 |
|              |                | 산업단지·테크노밸리 등에 대중교통 편의성 제고       | 지자체, 산업단지, 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원) | 지속 |
|              | 시간적 사각지대 해소    | 심야 시외버스 확대                      | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 중기 |
|              |                | 심야 수요대응형 대중교통수단 도입              | 국토교통부/대중교통과, 지자체                 | 단기 |
|              |                | 첨두시 과밀운행 노선버스의 좌석예약제 도입         | 운송업체 (국토교통부/대중교통과 지원)            | 단기 |
|              | 교통약자 사각지대 해소   | 교통약자 이동편의 개선                    | 국토교통부/교통안전복지과, 지자체, 운송업체         | 지속 |
| 기반구축         | 모니터링           | 대중교통계획 모니터링 시스템 구축 및 운영         | 국토교통부/대중교통과                      | 지속 |

## 라. 대도시권 광역교통기본계획 변경(2013-2020)

### (1) 비전 및 목표



## (2) 중점 추진과제별 세부 추진방안

| 구분                        |                     | 추진방안   |
|---------------------------|---------------------|--|
| 거점 및 전략도시 연계를 위한 광역교통망 확대 | 광역철도망               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 교통축별 광역대중교통수요를 흡수하고, 방사형 교통망 보완 및 지역 거점간 광역적 연계 강화를 위한 광역철도망 구축               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 도심 접근 30분대 광역철도망 구축을 목표로 수도권 광역급행철도사업추진 본격화(수도권 광역급행철도)</li> </ul> </li> </ul>   |
|                           | 광역BRT               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역BRT를 구축하여 방사형 교통망을 보완하고, 철도 서비스가 제공되지 않는 교통축에 BRT 건설로 대중교통 활성화</li> </ul>   |
| 서비스개선을 통한 대중교통 활성화        | 연계 환승체계             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 환승센터(복합환승센터 포함), 환승주차장 등으로 구분               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 기존 환승주차장 중심에서 복합기능의 환승센터 위주로 전환</li> </ul> </li> <li>• 대중교통이용 제고를 위한 환승시설의 적정 입지 선정               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중심도시와 인근지역과의 연계, 권역별 대규모 개발계획 등을 반영하여 최적 입지에 환승지점을 선정</li> <li>- 광역교통축을 대상으로 대도시 외곽에 환승시설을 설치하여 혼잡지역으로 유입되는 교통량 감소 유도</li> </ul> </li> <li>• 대중교통축 중심의 대규모 개발 사업지 내 환승시설 신설 및 확충               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 신도시·신시가지 등의 개발사업시 대중교통지향형 도시개발을 유도하고, 환승시설을 우선적으로 검토하여 부지 확보</li> </ul> </li> </ul> |
|                           | 광역버스                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도권의 택지개발계획 등으로 인해 증가하는 광역대중교통수요를 처리하기 위한 광역급행버스 확충 및 노선 확대               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수도권의 광역교통축을 대상으로 택지개발계획 등을 파악하여 광역급행버스 운행이 추가될 수 있는 노선 선정</li> </ul> </li> <li>• 광역급행버스의 제도적 미비점에 대한 보완, 노선선정과 면허에 관한 제도 정비 및 서비스 수준 향상을 위한 제도개선방안 제시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 광역급행버스 면허권 자치단체 위임 방안 및 정류장 수 제한 규정 적정성 검토, 서비스 수준 향상을 위한 차량규격 변경 검토</li> </ul> </li> </ul>   |
|                           | 대중교통서비스 개선          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통 관련시설 중 교통수요별 버스정류장 설치 표준(안) 작성, 버스전용차로의 운영방식과 신호, 버스게이트 설치 방안 마련               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정류장 등급별 적정 시설물(쉘터, BIS 등) 설치 매뉴얼 및 BRT가 아닌 버스 전용차로의 효율적 운영 표준(안) 작성</li> </ul> </li> <li>• 전국 호환 가능 통합 교통카드, 권역별 통합환승 요금제 실시, 지역간(시외) 버스의 인터넷 예약 및 카드결제 시스템의 도입 추진               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대도시권별·권역간 대중교통 이용편리와 서비스 향상 방안 추진</li> </ul> </li> </ul>   |
| 안전성과 이동성 보장을 위한 운영 효율성 제고 | 광역 교통수요관리(TDM)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역내 지역간 승용차 이용을 억제하기 위해 원인자부담 원칙을 강화 하고, 수요관리방안을 광역권으로 확대하여 광역교통수요 감소               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 교통유발부담금제도 개선, 주차요금 정책 등 원인자 부담원칙 강화</li> <li>- 승용차요일제 광역권 확대, 광역대도시권 기업체 교통수요관리 방안 시행, 광역축 도로에 HOV차로 도입 등 수요관리방안 확대</li> </ul> </li> <li>• 승용차 공동이용과 스마트오피스, 대중교통이용 인센티브 제공 등 수요관리정책을 활용하여 승용차수요 감소 및 대중교통 활성화</li> </ul>  |
|                           | 스마트 교통서비스(ITS, BIS) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역권의 통합정보제공시스템을 구축하여 질 높은 대중교통 서비스 제공 및 버스정보 이용의 편의성·접근성 증대</li> </ul>  |

## 마. 제3차 대도시권 광역교통시행계획(2017-2020)

### (1) 비전 및 목표

|     |   |
|-----|---|
| 비 전 | 출퇴근이 편안한 광역교통체계 구축  |
| 목 표 | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 만족도 높은 대중교통 서비스 제공</li> <li>◆ 지역연계 강화를 위한 광역교통망 구축</li> <li>◆ 효율적인 광역교통 운영체계 구축</li> <li>◆ 실효성 있는 핵심사업 추진</li> </ul> |

### (2) 주요 추진 대책별 세부 추진과제

| 구분                     | 세부 추진과제   |
|------------------------|---|
| 광역간선철도망<br>계획          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수인선 복선정철(수원-인천, 52.8km, 19,223억 원)</li> <li>• 수도권 광역급행철도B(송도-청량리, 48.7km, 46,038억 원)</li> <li>• 7호선 연장선(부평구청역-석남역, 3.9km, 3,827억 원)</li> <li>• 남부 광역급행철도(당아래-잠실, 30.4km, 32,886억 원)</li> <li>• 도시철도7호선 청량연장(석남연장-청라역, 10.6km, 12,382억 원)</li> <li>• 도시철도 2호선 김포연장(완정4-걸포지구, 7.2km, 6,423억 원)</li> <li>• 인천2호선 시흥은계연장(당아래-잠실, 30.4km, 32,886억 원)</li> <li>• 시흥광명선(인천대공원~시흥은계-광명역, 12.3km, 7,161억 원)</li> <li>• 인천 2호선 시흥은계 연장(인천대공원-시흥은계지구, 4.7km 3,407억 원)</li> <li>• 시흥-광명선 매화 연결(인천-매화(신안산선), 7.5km, 6,850억 원)</li> <li>• 시흥-광명선 독산 연결(인천-독산(신안산선), 14.3km, 9,203억 원)</li> </ul> |
| 광역간선급행버스<br>체계(BRT) 계획 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 경인로-국도46호선(길병원사거리-여의도 환승센터, 왕복 6-8차로, 24.7km, 252억 원)</li> <li>• 경인고속도로(가정오거리-화곡사거리, 왕복 6-8차로, 15.8km, 237억 원)</li> <li>• 서곶길-지방도355호선(한강신도시-가정오거리, 왕복 6차로, 16.8km, 490억 원)</li> <li>• 제2경인고속도로(수인선 남부역-광명역, 왕복 6-8차로, 28.2km, 423억 원)</li> <li>• 인주로-국도42호선(수인선 용현역-광명역, 왕복 6-8차로, 26.5km, 1,237억 원)</li> </ul>   |
| 환승시설 및<br>공영차고지 계획     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 검암역 환승센터(50면, 1,000백 만원, 철도/버스 환승)</li> <li>• 청라지구 환승센터(50면, 241백 만원, BRT/버스 환승)</li> <li>• 동인천역 환승센터(50면, 150백 만원, 철도/버스 환승)</li> <li>• 강화 온수리 환승센터(58면, 1,800백 만원, 버스/버스 환승)</li> <li>• 송도역 환승센터(50면, 200백 만원, 철도/버스 환승)</li> </ul>  |

## 바. 제2차 복합환승센터 개발 기본계획(2016-2020)

### (1) 추진목표 및 방안


- 복합환승센터 중심의 연계체계 강화 및 환승편의 제고
  - 철도역·여객자동차터미널 등 주요 교통거점의 환승시설 개선 방안 마련
  - 환승시설에 대한 설계·배치 기준 제시
- 복합환승센터 개발사업의 활성화
  - 개발가능한 주요 대중교통 결절점 발굴
  - 복합환승센터 지정기준 조정을 통한 사업가능 범위 확대
  - 시범사업 조속 추진을 위한 애로사항 검토 및 해결방안 모색
- 복합환승센터의 효율적인 운영
  - 복합환승센터 운영·관리를 위한 가이드라인 제시
  - 복합환승센터 운영 현황 모니터링 방안 마련

### (2) 개발사업 추진방향

- (교통흐름 분석) 서울 시내 교통수요 뿐만 아니라 서울 ↔ 경기·인천 간 광역교통 수요(출퇴근, 등하교 등)도 많은 상황
  - 수도권 모든 교통축의 교통이 혼잡하고, 철도·버스 혼잡률도 극심
  - 서울에서 경기·인천으로 인구이동이 발생하면서 지역 간 통행비용이 내부통행에 비하여 크게 증가할 것으로 예상
- (환승거점 발굴) 서울 시계에 환승거점을 설치하여 서울 내 유입교통량을 감소시키고, 교통혼잡을 완화하기 위해 검암역을 환승거점으로 개발 가능
- (개발 방향) 기존 도시철도와 함께 수도권 KTX·GTX 등을 활용하여 대용량 교통수단인 철도를 중심으로 M-버스, 광역·시내외 버스 등을 연계한 환승체계 구축

## 사. 제3차 교통약자 이동편의 증진계획(2017-2021)

### (1) 비전 및 목표

|  |  |
|--|--|
| 비전   | 더불어 행복한 교통복지 구현  |
| 목표   | <ul style="list-style-type: none"><li>◇ 이동편의시설 기준 적합 설치율 향상(72.5→81.4%)</li><li>◇ 저상버스 보급률 42% 달성</li><li>◇ 특별교통수단 보급 전지역 법정 기준 100% 달성</li></ul>  |
|  |  |
| 추진전략<br>및<br>추진과제  | <div>① 교통수단 이동편의 개선</div> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 교통수단 이동편의시설 개선·확충 및 모니터링 강화</li><li>○ 저상버스 및 특별교통수단 보급 확대</li><li>○ 중형 저상버스 보급 확대 및 휠체어 탑승 가능 고속·시외버스 개발</li><li>○ 특별교통수단 지역간 환승·연계를 위한 시스템 구축</li></ul> |
|  | <div>② 여객시설 및 보행환경 이동편의 개선</div> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 여객시설 내 이동편의시설 개선·확충 및 교통약자 지원서비스 향상</li><li>○ 보행친화 환경조성을 위한 이동편의시설 개선·확충</li></ul>  |
|  | <div>③ 교통약자에 대한 대국민 인식 제고</div> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 교통약자 이동편의시설 설치·관리 매뉴얼 제작·보급</li><li>○ 홍보영상 및 홍보물 제작, 공모전 개최를 통한 교통약자 친화적 환경 조성</li></ul>   |
|  | <div>④ 계획의 실행력 제고 및 제도 개선</div> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 지방 증진계획과의 연계, 연차별 시행계획 모니터링 강화</li><li>○ 특별교통수단 법정보급대수 기준 변경 및 교통약자 이동편의시설 설치 기준 정비</li></ul>  |
|  |  |



## (2) 중점 추진과제별 세부 추진과제

### ○ 저상버스 보급 확대

- 저상버스를 2021년까지 전체 시내버스 중 15,178대(전국 시내버스의 42.0%) 운행

#### < 저상버스 연차별 보급계획 >

(단위 : 대, %)

| 구분           |      | 총계     | 2016년현재 | 2017년  | 2018년  | 2019년  | 2020년  | 2021년  |
|--------------|------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 당해연도<br>저상버스 | 도입대수 | 12,176 |         | 698    | 2,896  | 2,791  | 2,806  | 2,987  |
|              | 폐차대수 |        | -       | 498    | 878    | 773    | 561    | 735    |
| 저상버스 누적 보급대수 |      |        | 6,447   | 6,647  | 8,663  | 10,681 | 12,926 | 15,178 |
| 시내버스대수       |      | -      | 33,867  | 34,302 | 34,737 | 35,172 | 35,607 | 36,042 |
| 보급율          |      | -      | 19      | 19     | 25     | 30     | 36     | 42     |

주 : 1) 도입대수 - 저상버스를 도입한 차량대수(신차, 대폐차)

- 2) 3차 계획기간(5개년) 동안 총 12,176대를 추가보급하나 3,445대가 폐차 예정으로 순증 보급은 8,731대임

- 중형 저상버스 R&D 사업을 통해 교통소외지역, 지역적 한계를 가지고 있는 지역에 중형 저상버스 도입

\* 2019년부터 2021년까지 총 540대 보급

### ○ 특별교통수단 보급 확대

- 교통약자 이동편의 실태조사를 통해 매년 전 지자체 특별교통수단 보급 목표율 100% 유지를 위한 모니터링 실시

## 아. 2030년 인천도시기본계획

### (1) 도시 미래상 및 분야별 중점전략



### (2) 부문별 계획 및 세부 추진과제

| 구분                      | 세부 추진과제  |
|-------------------------|--|
| 대중교통 간원활한 환승체계 구축       | <ul style="list-style-type: none"> <li>대중교통 중심의 역세권 정비</li> <li>효율적인 대중교통체계 구축</li> <li>대중교통 환승체계 강화</li> </ul>  |
| 도로 및 철도시설의 효율적인 교통체계 구축 | <ul style="list-style-type: none"> <li>광역철도망 계획               <ul style="list-style-type: none"> <li>영종-강화 간 철도는 광역도로와 연계된 사향으로 광역철도로 유지</li> <li>송도지구 개발계획 변경에 따라 송도 신항 배후철도 노선 변경</li> <li>수인선 및 제2공항철도를 활용하여 인천공항발 KTX 2개 노선 운영</li> <li>원도심 활성화를 위한 경인선(제물포역~구로역)의 지하화 등</li> </ul> </li> <li>도시철도망 계획               <ul style="list-style-type: none"> <li>영종지구 활성화 및 경제자유구역 이미지 제고를 위한 영종지구 순환 신교통 시스템 구축 강화</li> <li>도시철도 2호선과 광명역(KTX)연계를 통한 대중교통 중심의 철도네트워크 구축</li> <li>서울도시철도 7호선의 청라국제도시역 및 수도권매립지(검단산단) 연장 신설</li> </ul> </li> </ul> |
| 대중교통의 인프라 확충            | <ul style="list-style-type: none"> <li>버스를 활용한 대중교통 인프라 확충</li> <li>역세권 환승정류장 설치에 따른 대중교통수단의 환승 및 연계 강화</li> </ul>   |
| 첨단화된 맞춤형 정보의 제공         | <ul style="list-style-type: none"> <li>대중교통통합 환승정보 시스템 구축 및 활용</li> <li>교통운영의 첨단화</li> </ul>   |

## 자. 인천 도시철도망 구축계획

### (1) 비전 및 목표

|  |  |  |                                     |   |
|--|--|--|-------------------------------------|---|
| 비전   | 사람 중심, 인천 중심의 도시철도망 구축                               |  |                                     |   |
|  |  |  |                                     |   |
| 목표1  | 사람 중심의 도시철도망 확충<br>(속도 50km/h, 환승 최소화)               |  |                                     |   |
| 속도향상   |  | 환승 최소화                                     |                                     | 재정 건전화  |
| •정거장 간 거리 개선<br>•급행화<br>•대중교통 간 연계 강화  |  | •환선시스템 적용<br>•사람 환승 최소화<br>•열차 환선 제고       |                                     | •철도와 버스 역할 정립<br>•철도 적자 최소화<br>•버스준공영제 효율적 지원   |
| 목표2  | 인천 중심의 도시철도망 확충<br>(연장 100km, 묶음 통행 20%)             |  |                                     |   |
| 국가교통 DB 재구축  | 도시공간구조 정합성 제고  | 도시철도 서비스 소외지역 최소화                          | 광역철도와 연계                            | 신교통시스템 도입                                       |
| •사회경제지표 현실화<br>•대규모 개발 계획 변화 반영<br>•통행량 현행화  | •4도심/3부도심 /9지역중심 반영<br>•원도심/신도시 연계 강화<br>•원도심 활성화 도모 | •서비스 소외지역 분석<br>•소외지역 노선개발<br>•철도/버스 기능 분담 | •인천발 KTX 연계<br>•GTX-B 연계<br>•철도망 개선 | •트램/자기부상 적용<br>•경제자유구역 서비스 제고<br>•경제자유구역 활성화 도모 |

## (2) 인천광역시 도시철도망 구축계획 대상노선

○ 인천광역시 도시철도망구축 대상노선 : 8개 노선

| 우선<br>순위 | 노선명                |                 | 기종점              |                         | 사업규모   |         | 사업비<br>(억원) | AHP<br>(B/C)    |
|----------|--------------------|-----------------|------------------|-------------------------|--------|---------|-------------|-----------------|
|          |                    |                 | 기점               | 종점                      | 연장(km) | 정거장(개소) |             |                 |
| 1        | 서울7호선<br>청라국제도시 연장 |                 | 서울7호선<br>(석남)    | 공항철도<br>(청라국제도시역)       | 10.60  | 6       | 12,382      | 0.538<br>(1.07) |
| 2        | 인천1호선 검단 연장        |                 | 인천1호선<br>(계양)    | 검단신도시                   | 7.20   | 2       | 6,500       | 0.527<br>(1.05) |
| 3        | 인 천<br>2호선<br>김포연결 | 전 구간            | 인천2호선<br>(완정)    | 김포도시철도<br>(걸포지구)        | 7.24   | 5       | 6,423       | 0.522<br>(1.38) |
|          |                    | 인천구간            | 인천2호선<br>(완정)    | 불로지구                    | 5.28   | 3       | 4,519       |                 |
| 4        | 인 천<br>남 부<br>순환선  | 전구간             | 인천2호선<br>(인천대공원) | 인천2호선<br>(시민공원)         | 29.38  | 18      | 17,711      | 0.514<br>(0.48) |
|          |                    | 인천대공원~<br>인천 논현 | 인천2호선<br>(인천대공원) | 수인선<br>(인천논현)           | 6.90   | 4       | 4,279       |                 |
|          |                    | 주안송도선           | 경인선<br>(주안)      | 인천1호선<br>(테크노파크)        | 14.20  | 12      | 5,256       | 0.436<br>(0.91) |
|          |                    |                 | 인천1호선<br>(작전)    | 인천1호선<br>(국제업무지구)       | 22.28  | 11      | 5,440       | 0.497<br>(0.98) |
| 6        | 영종내부순환선<br>1단계     |                 | 영종하늘도시           | 공항철도<br>(제2여객터미널)       | 14.80  | 11      | 4,438       | 0.485<br>(1.05) |
| 7        | 송도내부순환선<br>1단계     |                 | 인천글로벌<br>캠퍼스     | 인천1호선<br>(송도랜드<br>마크시티) | 7.40   | 15      | 1,590       | 0.465<br>(0.78) |
| 8        | 인 천<br>2호선<br>시흥연결 | 인천구간            | 인천2호선<br>(인천대공원) | 운연                      | 1.49   | -       | 853         | 0.322<br>(0.86) |
|          |                    | 전구간             | 인천2호선<br>(인천대공원) | 시흥은계지구                  | 4.70   | 2       | 3,384       |                 |

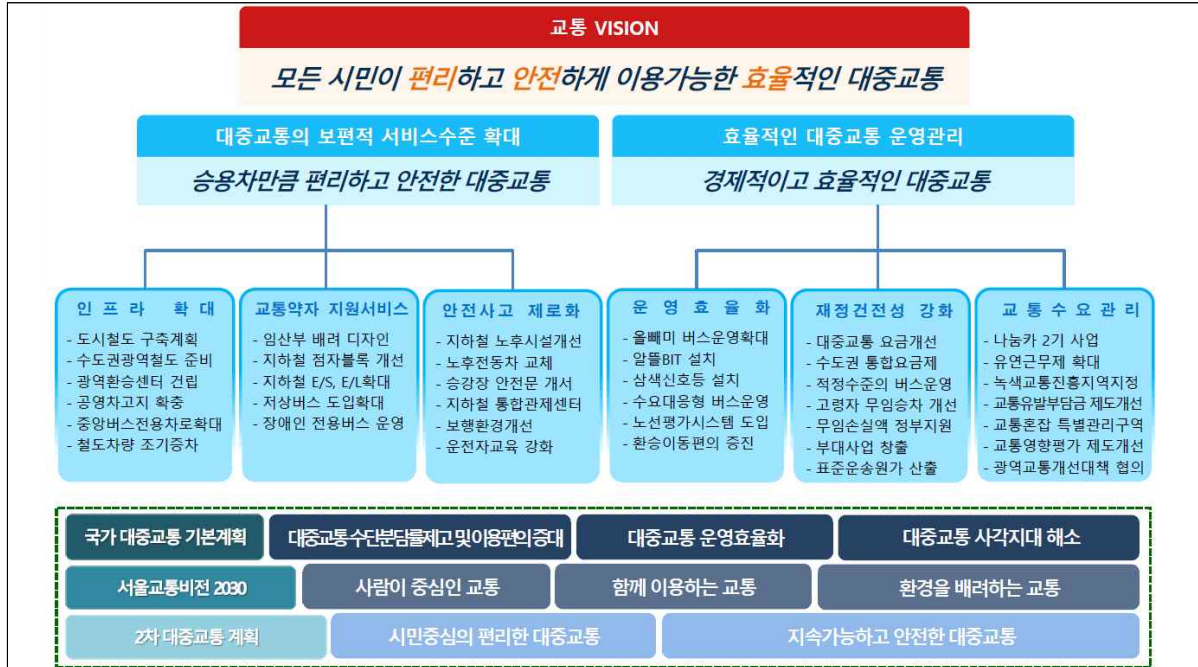
## (3) 인천광역시 도시철도망 구축계획 대상노선

○ 인천광역시 도시철도망구축을 위한 대상노선 기준에 부합되지 못한 노선 중에서 사업의 실현 가능성과 필요성 등 정책적 관점을 고려하여 후보노선 6개 제시

| 우선<br>순위 | 노선명                   |  | 기종점                     |                   | 사업규모   |         | 사업비<br>(억원) | AHP<br>(B/C)     |
|----------|-----------------------|--|-------------------------|-------------------|--------|---------|-------------|------------------|
|          |                       |  | 기점                      | 종점                | 연장(km) | 정거장(개소) |             |                  |
| 1        | 인천1호선 김포연결            |  | 인천1호선<br>(검단신도시)        | 김포도시철도<br>(장기지구)  | 5.85   | 3       | 7,112       | -0.070<br>(0.63) |
| 2        | 송도내부순환선<br>(전구간)      |  | 인천글로벌<br>캠퍼스            | 인천글로벌<br>캠퍼스      | 21.70  | 31      | 4,055       | 0.264<br>(0.60)  |
| 3        | 대순환선(전구간)             |  | 인천2호선<br>(인천대공원)        | 인천2호선<br>(인천대공원)  | 59.63  | 35      | 48,949      | -0.279<br>(0.29) |
| 4        | 영종내부순환선<br>2단계        |  | 영종하늘도시                  | 공항철도<br>(공항화물청사)  | 18.98  | 11      | 3,603       | -0.208<br>(0.46) |
| 5        | 인천1호선<br>국제여객터미널 연장   |  | 인천1호선<br>(송도랜드<br>마크시티) | 국제여객<br>터미널       | 3.07   | 2       | 5,130       | -0.246<br>(0.62) |
| 6        | 영종자기부상열차<br>장래 확장 2단계 |  | 인천자기부상열차<br>(용유)        | 국제업무도시<br>(IBC-2) | 9.73   | 5       | 4,494       | -0.374<br>(0.22) |

# 차. 제3차 서울시 대중교통계획(2017-2021)

## (1) 비전 및 목표



## (2) 핵심 추진사업

| 비전                     | 추진방향             | 단기추진사업  | 장기추진사업  |
|------------------------|------------------|---|---|
| 대중교통의<br>보편적 서비스<br>확장 | 대중교통<br>인프라 확대   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시철도 도입 확대</li> <li>• 광역환승센터 설치</li> <li>• 공영차고지 확충</li> <li>• 중앙버스전용차로 확대</li> <li>• 도시철도 차량 증차</li> </ul>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수도권 광역철도 개통에 따른 노선조정안</li> <li>• 고급 BRT 도입 검토</li> </ul> |
|                        | 교통약자<br>지원서비스    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 임산부 배려 디자인 설계</li> <li>• 저상버스 도입 확대</li> <li>• 장애인 전용버스 운행</li> <li>• 지하철 E/S, E/L 설치 확대</li> <li>• 교통약자 대중교통 동선 안내</li> </ul> |   |
|                        | 대중교통<br>안전사고 제로화 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지하철 노후시설 개선, 노후전동차 교체</li> <li>• 지하철 통합관제센터 구축</li> <li>• 운전종사자 안전교육 강화</li> </ul>   |   |
| 효율적인<br>대중교통 운영<br>관리  | 대중교통<br>운영 효율화   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수요대응형 버스서비스 제공</li> <li>• 버스 노선 조정</li> <li>• 교통정보 제공 확대(알뜰 BIT, 환승정보)</li> <li>• 환승편의 증진방안</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통 노선평가 시스템 도입</li> </ul>                              |
|                        | 재정건정성 강화         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대중교통 이용요금 개선</li> <li>• 수도권 통합요금제 개선</li> <li>• 적정수준의 버스 운영대수 산출</li> <li>• 고령자 무임승차 정부지원</li> </ul>                           |   |
|                        | 교통수요관리           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 유연근무제 활성화 추진</li> <li>• 적극적인 교통수요 관리</li> <li>• Transit-Walkability Collaborative Area</li> </ul>                              |   |

## 2 대중교통정책 동향

### 가. 대중교통정책의 시대별 변화

- 1960년대 : 교통인프라 구축
- 1970년대 : 지하철 시대 돌입
- 1980년대 : (승용차 대중화로 도시교통정비 촉진 시작) 승용차 보급 확대 및 본격적 지하철 시대
- 1990년대 : (승용차 중심 교통체계로 도시교통문제 심화) 대중교통 서비스 개선 및 광역교통체계 정비 시작
- 2000년대 : (승용차 중심에서 대중교통 중심으로 전환) 대중교통 육성 및 이용 활성화, 인터모달·연계환승, 녹색성장
- 2010년대 : (공급확대에서 운영효율화로 전환, 투자효율화) 경량화, HW에서 SW로 전환

|          |                            |
|----------|----------------------------|
| 교통수단의 변화 | 버스 → 지하철 → 경전철/BRT → 맞춤형버스 |
| 네트워크 효율화 | 선 중심(도로, 철도) → 점 중심(환승센터)  |
| 이용 편의 제고 | BIS, 환승할인, 교통카드, 통합전산망     |
| 고속화·광역화  | 고속철도, 광역급행철도, 광역급행버스       |

## 나. 대중교통 정책 방향

### (1) 도시광역통행 개선 및 출퇴근 불편 해소

- 일상적으로 매일 반복되는 출퇴근 통행 개선이 행복 추구를 위한 교통부문 핵심과제
  - 광역급행철도
  - BRT/중앙버스전용차로
  - 광역급행버스
  - 출퇴근 정기이용권버스, 산업단지 출퇴근전용 전세버스
  - 환승센터 설치

### (2) 맞춤형 서비스 제공

- 기술발전과 이용자의 눈높이에 맞춘 이용자 관점의 편리한 맞춤형 서비스 제공
  - 전국 대중교통정보 통합
  - 고속/시외버스 통합 전산망 구축
  - 고속버스 모바일 앱
  - 교통카드전국호환
  - 수요대응형 대중교통수단 도입

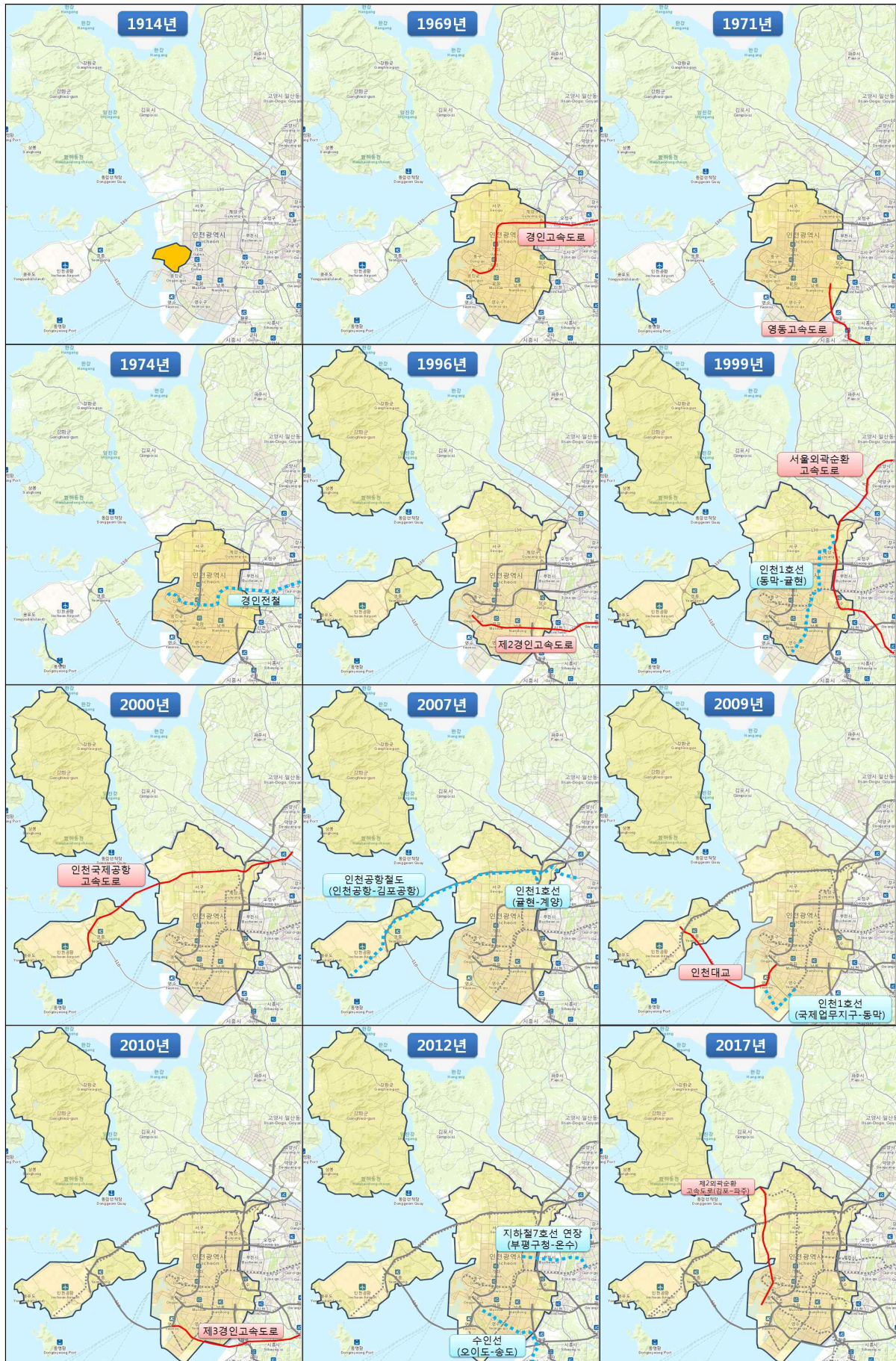
### (3) 교통기본권 보장

- 교통약자의 이동권 보장, 대중교통 사각지대 해소
  - 교통약자 이동편의시설 확충
  - 저상버스 보급 확대
  - 특별교통수단 및 장애인 콜택시 보급 확대
  - 농어촌지역 수요대응형 대중교통수단 도입

## 다. 인천광역시 교통관련 주요 이슈

- 1960년대 이전 : 1883년 인천항 개항, 1899년 경인철도 개통, 1937년 수인선 협궤열차 개통
- 1970년대 : 1969년 경인고속도로 개통, 1970년 인천~서울 고속버스 운행개시, 1971년 영동고속도로 개통, 1974년 경인전철 개통
- 1980년대 : 1981년 버스·택시운송사업조합 창립, 1989년 자동차등록대수 10만대 돌파
- 1990년대 : 1990년 전자교통신호체계 도입, 1994년 경인로 버스전용차로 도입, 1997년 인천종합터미널 개장, 1999년 인천지하철 1호선 개통(고속도로 건설 본격화 : 1994년 서해안고속도로, 1996년 제2경인고속도로, 1999년 서울외곽순환고속도로 건설)
- 2000년대 : 2000년 공항고속도로 개통, 2001년 인천국제공항 개항, 2002년 시내버스 환승할인제 도입 및 BIS 시범구축, 2003년 시내버스 환승무료제 시행, 2004년 버스노선체계개편 기본계획 수립, 2006년 광역 BIS 구축, 2007년 공항철도 개통, 2009년 버스준공영제 및 수도권 통합환승요금체계 시행, 인천대교 개통
- 2010년대 : 2010년 제3경인고속도로 개통, 2012년 자동차등록대수 100만대 돌파, 2012년 서울지하철 7호선 부평구청 연장 개통, 2012년 수인선 1단계(송도~오이도) 개통, 2013년 청라~강서간 BRT 개통, 2014년 인천AG 개최, 2016년 수인선 2단계(송도~인천) 및 인천도시철도 2호선 개통, 인구 300만 돌파, 2017년 수도권 제2외곽순환고속도로 개통





< 인천광역시 연대별 행정구역 변화 및 주요 교통시설 개통 >

## 라. 해외 정책 동향

- 공유도로(Exhibition Road), 카셰어링, 공공자전거 등 다양한 공유기반 교통정책 도입
- 환경규제 강화로 인한 하이브리드 버스, 전기택시, 무가선티램 등 친환경 대중교통 수단 도입 및 전환
- 시민 단체 및 홈페이지 등의 의견 수렴을 통하여 교통정책 수립 시 반영
- 도시규모에 따라 대중교통수단을 혼합 운영
  - 대규모 : 도시철도(MRT) + 경량전철(LRT) + BRT + 버스
  - 중규모 : 경량전철(LRT) + BRT + 버스
- 과거 도시철도 중심으로 시설 공급이 이루어졌으나 최근 재정적 제약 조건과 버스서비스 고급화를 위해 BRT를 확대 보급하는 추세임
- 도시전체 인구보다는 대상층의 대중교통 수요와 검토노선의 기능을 중심으로 대중교통수단을 선정
- 대중교통 간 연계체계 및 대중교통 우선시설을 시설투자의 기본으로 설정
  - HOV 전용램프, 환승시설, 역사 및 Park & Ride 시설공급이 개별 대중교통수단공급과 동시에 추진되고 있으며 도심내, 도심-외곽간 통행뿐만 아니라 외곽-외곽 통행을 위한 대중교통시설의 공급정책도 병행
- 버스, 트램, 지하철 간 편리한 환승시설을 조성해 멀티 모달 교통시스템 구축
- 대중교통 통행속도 향상을 위해 버스우선처리 신호 운영, 전시간 버스전용차로제 시행 및 자가용 이용억제를 위한 교통수요관리 강화 추가

### 3 여건 변화 및 전망

#### 가. 도시공간구조 변화

- 광역거점간 연계 및 자족성 마련을 위한 중심지별 기능 특화방안 마련
- 세계화·국제화 및 통일에 대비하고 주변 도시와의 관계를 고려한 확장형 공간구조 설정
- 주요 개발사업 및 광역교통체계 변화를 수용한 공간구조 설정
- 원도심지역의 고유성 및 주요 도시기능 강화를 위한 기능 재배치·재설정
- 신도심지역의 체계적인 성장을 유도하는 미래지향적 공간구조 구상



< 인천광역시 중심지 체계 및 발전축 구상 >

## 나. 사회적 여건 변화

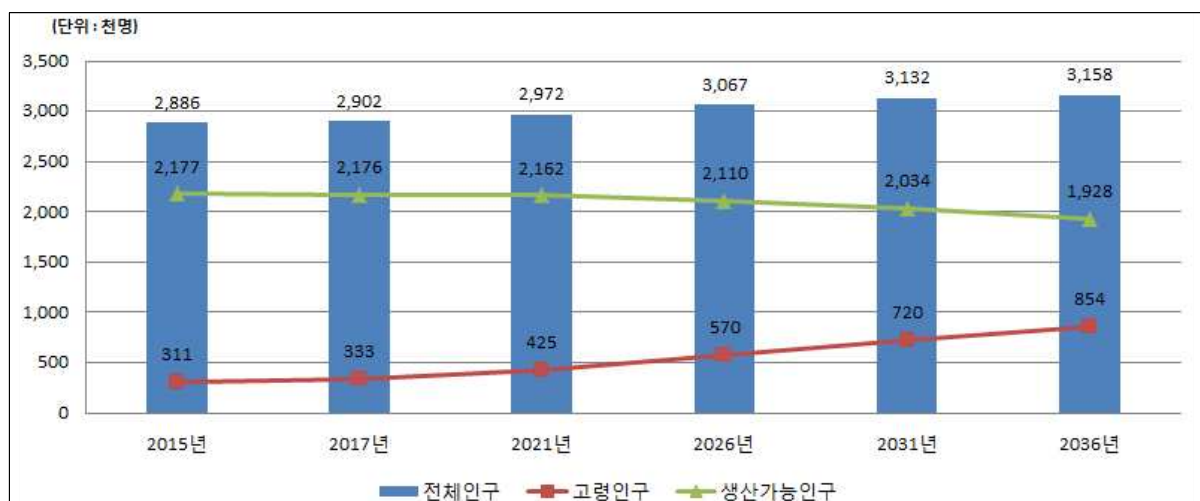
### (1) 인구증가 및 고령자 증가

- 인천광역시 인구에측결과, 2016년 2,886천명에서 2036년 3,158천명으로 지속적으로 증가할 것으로 예측됨
- 65세이상 고령인구는 2016년 311천에서 2036년 854천명으로 크게 증가할 전망
- 생산가능인구(15-64세)는 2016년 2,177천명을 정점으로 감소하여 2036년 1,928천명 수준에 이를 전망

<인구변화 전망>

| 구분         |        | 2016년  | 2017년  | 2021년  | 2026년  | 2031년  | 2036년  | 연평균<br>증가율 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------------|
| 전체 인구(천명)  |        | 2,886  | 2,902  | 2,972  | 3,067  | 3,132  | 3,158  | 0.43%      |
| 고령 인구      | 인구(천명) | 311    | 333    | 425    | 570    | 720    | 854    | 4.93%      |
|            | 구성비(%) | 10.78% | 11.47% | 14.30% | 18.58% | 22.99% | 27.04% | -          |
| 생산가능<br>인구 | 인구(천명) | 2,177  | 2,176  | 2,162  | 2,110  | 2,034  | 1,928  | -0.58%     |
|            | 구성비(%) | 75.43% | 74.98% | 72.75% | 68.80% | 64.94% | 61.05% | -          |

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



< 인천광역시 인구변화 추이 >



## (2) 취업자수 증가

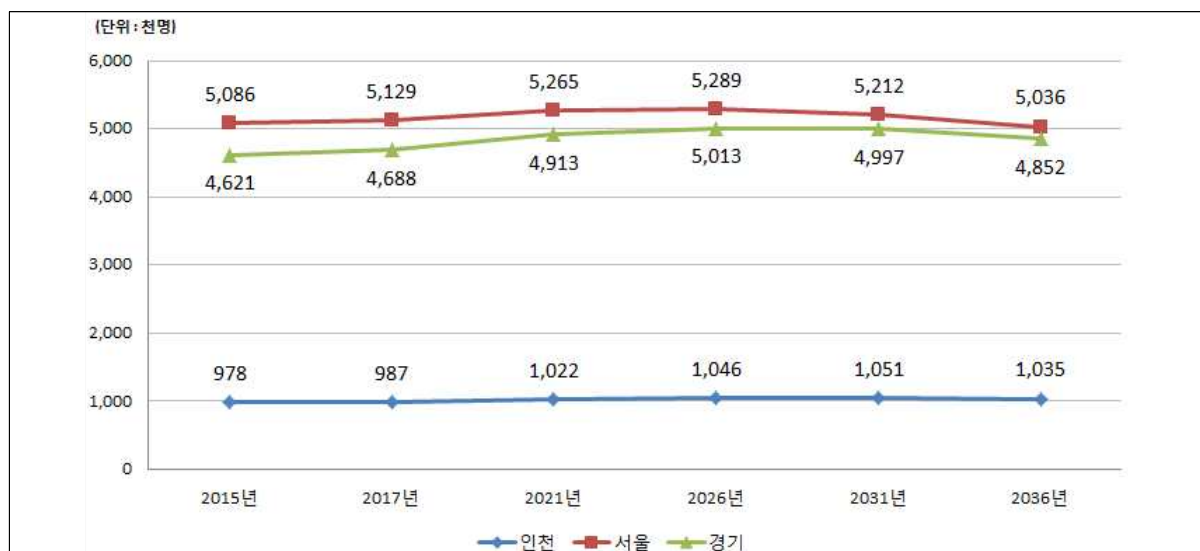
- 장래 소득수준 증가와 사회가 고령화 될수록 여성과 60세 이상 인구의 취업률은 더욱 증가할 것으로 전망됨
- 인천광역시는 2016년 977,627명에서 2031년 1,051,346명을 정점으로 2036년 1,035,003명으로 감소하는 것으로 전망됨
- 수도권 장래 취업자수 예측결과, 서울은 2026년 5,288,598명을 정점으로 감소, 경기도는 2026년 5,013,313명을 정점으로 감소 전망

### < 수도권 취업자수 예측결과 >

(단위 : 명)

| 구분 | 2016년      | 2017년      | 2021년      | 2026년      | 2031년      | 2036년      | 연평균<br>증가율 |
|----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 합계 | 10,685,537 | 10,804,470 | 11,199,462 | 11,347,739 | 11,260,181 | 10,922,365 | 0.10%      |
| 인천 | 977,627    | 987,386    | 1,022,017  | 1,045,828  | 1,051,364  | 1,035,003  | 0.27%      |
| 서울 | 5,086,437  | 5,128,901  | 5,264,757  | 5,288,598  | 5,212,263  | 5,035,607  | -0.05%     |
| 경기 | 4,621,473  | 4,688,183  | 4,912,688  | 5,013,313  | 4,996,554  | 4,851,755  | 0.23%      |

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



### < 수도권 취업자수 예측결과 추이 >

### (3) 수용학생수 감소

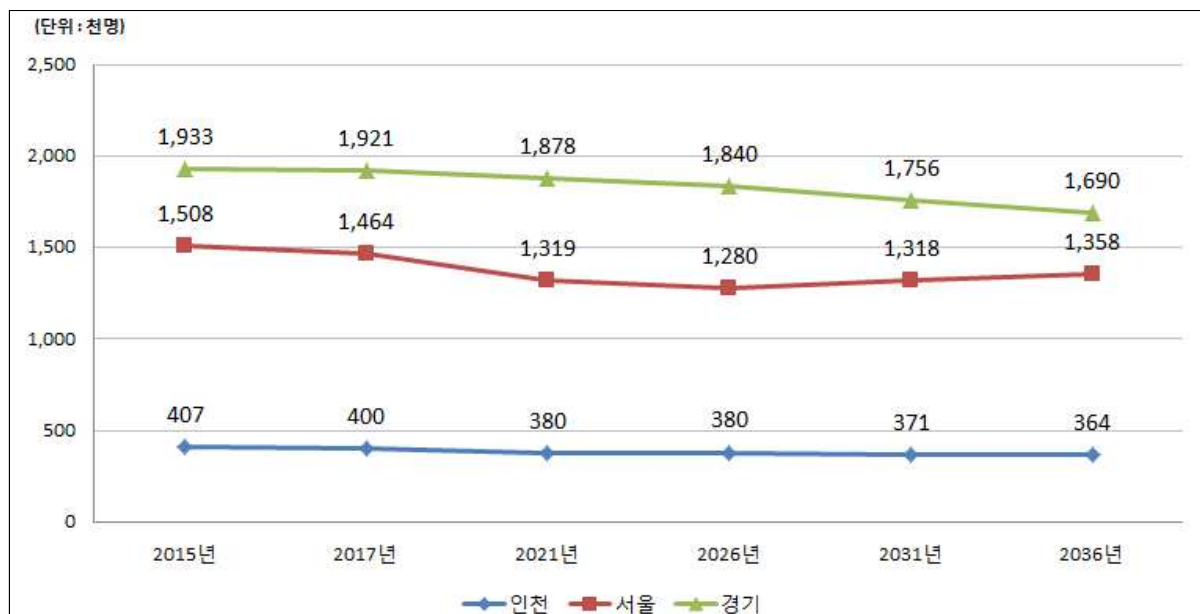
- 인천광역시의 수용학생수 예측결과, 2016년 407,152명에서 2036년 363,816명으로 지속적으로 감소하는 것으로 전망 되며, 이는 고령화와 저출산율의 결과로 학령인구 감소가 원인임
- 또한, 서울, 경기도 역시 고령화, 저출산율으로 인해 학령인구 감소로 장래 수용학생수는 지속적으로 감소할 것으로 전망됨

< 수도권 수용학생수 예측결과 >

(단위 : 명)

| 구분 | 2016년     | 2017년     | 2021년     | 2026년     | 2031년     | 2036년     | 연평균 증가율 |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 합계 | 3,849,091 | 3,785,362 | 3,576,759 | 3,500,247 | 3,444,133 | 3,412,182 | -0.57%  |
| 인천 | 407,152   | 400,120   | 379,500   | 380,116   | 370,507   | 363,816   | -0.53%  |
| 서울 | 1,508,445 | 1,464,059 | 1,319,110 | 1,280,362 | 1,317,948 | 1,358,498 | -0.50%  |
| 경기 | 1,933,494 | 1,921,183 | 1,878,149 | 1,839,769 | 1,755,678 | 1,689,868 | -0.64%  |

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



< 수도권 수용학생수 예측결과 추이 >

## 다. 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 >

| 구분                  | 2007년  | 2008년  | 2009년  | 2010년  | 2011년  | 2012년  | 2013년  | 2014년  | 2015년  | 2016년  | 연평균<br>증가율<br>(%) |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------|
| 총<br>GRDP<br>(천억원)  | 516    | 513    | 619    | 538    | 607    | 622    | 647    | 684    | 762    | 809    | 5.11              |
| 1인당<br>GRDP<br>(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 : 억원, %)

| 구분 | 2006년   | 2007년   | 2008년   | 2009년   | 2010년   | 2011년   | 2012년   | 2013년   | 2014년   | 2015년   | 연평균<br>증가율 |
|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| 인천 | 19,702  | 21,618  | 23,487  | 24,489  | 24,624  | 25,279  | 25,375  | 27,846  | 28,951  | 30,057  | 4.80       |
| 서울 | 67,355  | 71,037  | 72,315  | 74,584  | 79,542  | 80,147  | 84,144  | 88,000  | 91,177  | 94,353  | 3.82       |
| 부산 | 32,897  | 34,803  | 36,496  | 37,920  | 36,226  | 35,720  | 39,041  | 39,146  | 39,882  | 40,618  | 2.37       |
| 대구 | 12,012  | 13,166  | 13,371  | 14,203  | 14,543  | 15,284  | 15,555  | 16,456  | 17,069  | 17,681  | 4.39       |
| 광주 | 8,414   | 9,205   | 9,473   | 9,506   | 9,316   | 9,634   | 9,655   | 10,179  | 10,408  | 10,637  | 2.64       |
| 대전 | 9,739   | 10,383  | 10,505  | 10,872  | 11,089  | 11,861  | 11,901  | 12,220  | 12,544  | 12,869  | 3.14       |
| 울산 | 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, 「2015년 교통혼잡비용 33조 4천억 원(GDP의 2.16%)으로 예측」, 2014.

## 라. 환경 변화

### (1) 지구온난화 전망

- 화석연료 증가에 따른 온실가스의 증가로 평균기온 상승전망
  - 2030년 온실가스 배출량은 2000년 대비 110% 증가 예상
  - 온난화와 해수면의 상승의 영향으로 생태계의 변화, 가뭄 또는 홍수의 횡수와 크기 증가 등을 예상

### (2) 교통부문 에너지 소비 전망

- 최종 에너지 수요는 2006년~2030년 동안 연평균 1.4% 증가 예상
  - 연평균 증가율은 장래로 갈수록 감소 추세
    - ※ 연평균 증가율 : 2006~2010년 2.3% → 2010~2020년 1.7% → 2020~2030년 0.8%
- 교통부문은 2010년 기준 최종 에너지 소비의 약 20%를 차지하나, 2030년 비중은 18.7%로 낮아질 전망
- 교통부문은 2000년대 초반까지 에너지소비 증가를 주도하였으나, 높은 연료가격 지속과 자동차 보급이 포화수준에 근접하여 수요 증가세가 둔화될 전망('06 ~ '30년 연평균 증가율 : 1.0%)

#### <부문별 최종에너지 수요 전망>

(단위 : 백만 TOE, %)

| 부문        | 2006             | 2010             | 2015             | 2020             | 2025            | 2030             | 연평균 증가율(%) |         |         |         |
|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|------------|---------|---------|---------|
|           |                  |                  |                  |                  |                 |                  | '06-'10    | '10-'20 | '20-'30 | '06-'30 |
| 산업        | 97.2<br>(56.0)   | 105.8<br>(55.6)  | 115.8<br>(55.7)  | 125.3<br>(55.6)  | 134.2<br>(55.7) | 134<br>(54.7)    | 2.1        | 1.7     | 0.7     | 1.3     |
| 교통        | 36.5<br>(21.0)   | 38.9<br>(20.5)   | 41.5<br>(19.9)   | 44.1<br>(19.5)   | 45.8<br>(19.0)  | 45.9<br>(18.7)   | 1.6        | 1.2     | 0.4     | 1.0     |
| 가정/<br>상업 | 36<br>(20.7)     | 40.9<br>(21.5)   | 45.8<br>(22.0)   | 50.7<br>(22.5)   | 55.4<br>(23.0)  | 59.1<br>(24.1)   | 3.3        | 2.2     | 1.5     | 2.1     |
| 공공/<br>기타 | 3.8<br>(2.2)     | 4.5<br>(2.4)     | 4.9<br>(2.4)     | 5.3<br>(2.4)     | 5.7<br>(2.4)    | 6.0<br>(2.4)     | 4.2        | 1.7     | 1.1     | 1.9     |
| 합 계       | 173.6<br>(100.0) | 190.2<br>(100.0) | 208.1<br>(100.0) | 225.4<br>(100.0) | 241<br>(100.0)  | 245.1<br>(100.0) | 2.3        | 1.7     | 0.8     | 1.4     |

자료 : 국가에너지위원회, 제1차 국가에너지기본계획(2008~2030), 2008



### (3) 자동차 연비 및 온실가스 규제 전망

- 2009년 우리나라의 경우 국내 제작 판매된 자동차의 평균 연비와 온실가스 배출량은 12.3km/l, 188g/km로서 일본의 70% 수준
- 2011년까지 평균 연비 기준은 1600cc이하는 12.4km/l, 1600cc이상은 9.6km/l로 설정( 시내주행 모드 기준)
- 2012년부터 2015년까지 단계적으로 평균 연비 및 온실가스 기준을 연비 17km/l 이상 또는 온실가스 140g/km 이하로 강화
- 미국도 2012년부터 2016년까지 매년 5% 연비향상을 통해 37.8mpg(16.1km/l, 승용차 기준)에 도달 계획

### (4) 친환경 자동차 수요 전망<sup>1)</sup>

- 친환경차 보급은 기관마다 예측치가 상이하나 2020년 전 세계 자동차의 7-10%가 전기차로 전환될 것으로 예측
  - 미국 보스턴 컨설팅 그룹 : 하이브리드차 1,100만 대, 전기차(EV와 PHEV 포함) 300만 대로 예측
  - 일본 노무라 연구소 : 2020년 전기차 수요는 전 세계 자동차 수요의 10%인 600만 대로 예측
- 유럽의 경우 2020년 이후 이산화탄소 배출량 규제(95g/km)가 강화되면 전기차 시장규모가 대폭 확대될 것으로 예상
- 선진 각국은 2015년 또는 2020년까지 전기차 보급계획 마련
  - ※ 미국 2015년 100만 대, 일본 2020년 50만 대, 독일 2020년 100만 대, 프랑스 2020년 200만 대, 영국 2015년 10만 대
- 우리나라는 친환경 자동차 보급 목표를 2015년 21%, 2020년 43%로 설정<sup>2)</sup>

1) (재)한국스마트그리드사업단, 전기차 충전인프라 구축 방안 정책 연구 보고서, 2010

2) 녹색성장위원회, 그린카 산업 발전전략 및 과제, 2010

## (5) 온실가스 배출량 전망

### □ GDP 전망

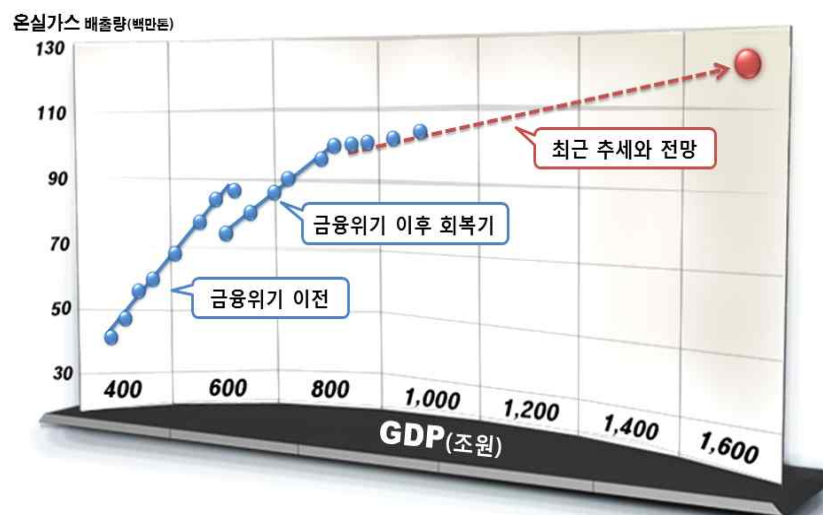
- 과거 실적자료와 IMF의 전망치('10 - '15)에 근거한 2020년 우리나라의 GDP는 약 1,600조 원으로 예상



<국내 GDP 추이 및 전망>

### □ 온실가스 배출량 전망

- 최근 추세선에 GDP 전망치를 적용하면 2020년 온실가스 배출량은 약 1억 2,000만 톤으로 전망됨



<교통부문 온실가스 배출량 전망>

## 마. 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 2026년 이후 지속적으로 통행량이 감소하는 것으로 예측됨
- 인구 1인당 내부 목적통행은 2016년 1.81회, 2017년 1.79회, 2021년 1.73회, 2026년 1.67회, 2031년 1.65회, 2036년 1.62회로 감소할 것으로 예측됨

<장래 1일 총 통행량 예측>

| 구분                                      |                |           | 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<br>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<br>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 /<br>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<br>통행<br>포함<br>시외<br>유출<br>· 입<br>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<br>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 /<br>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, 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」, 2018.3.

## (2) 목적통행량 예측

- 인천광역시의 총 목적통행량은 2016이후 지속적으로 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    | 485,502    | 493,604    |
|         | 인천 → 경기    | 505,703    | 514,993    | 546,564    | 562,698    | 567,514    |
|         | 인천 → 외곽    | 59,367     | 60,506     | 65,100     | 70,222     | 71,939     |
| 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, 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」, 2018.3.

- 장래 목적통행은 출·퇴근 통행을 비롯한 등·하교 및 학원 통행이 감소하는 것으로 예측되었으며, 이는 저출산율로 인한 인구 감소가 원인으로 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, 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」, 2018.3.

### (3) 수단통행량 예측

- 인천광역시 관련 총 수단통행량은 2016년 7,823,443통행/일, 2017년 7,832,592통행/일, 2021년 7,885,961통행/일, 2026년 7,972,435통행/일, 2031년 8,042,996통행/일, 2036년 7,994,072통행/일로 2031년 이후 감소추세를 나타냄
- 대중교통(버스+지하철) 수단분담률은 2016년 31.2%에서 2017년 31.3%, 2021년 31.8%, 2026년 32.7%, 2031년 32.7%, 2036년 32.7%로 예측됨

#### <인천시 연도별 총 수단통행량 예측결과>

(단위 : 통행/일, %)

| 구분    |     | 도보<br>/자전거 | 승용차       | 대중교통      |           |         | 택시      | 화물<br>/기타 | 합계        |
|-------|-----|------------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|
|       |     |            |           | 소계        | 버스        | 지하철     |         |           |           |
| 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, 「전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측」, 2018.3.

## 바. 대중교통 통행자수의 변화 전망

- 통행자 특성(운전면허 보유여부, 승용차 보유 여부, 통행자 구분)에 따라 이용 통행수단이 분류됨

### 자가용 승용차 이용자

- 운전면허 보유
- 승용차 보유
- 승용차 이용 가능 경제적 능력(유지비용 감당) 및 환경(주차장 확보 등) 보유

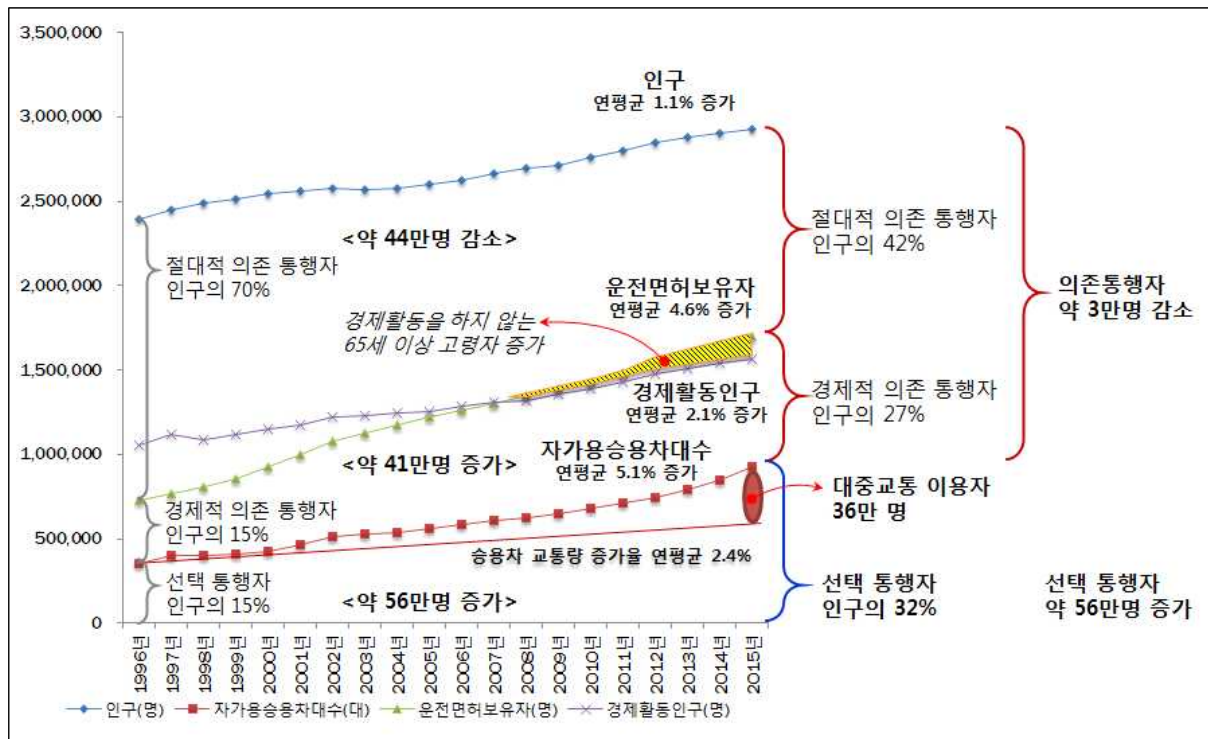
### 대중교통 이용자

- 비자발적 의존 통행자: 운전면허 보유, 승용차 보유, 승용차 이용 가능 경제적 능력(유지비용 감당) 및 환경(주차장 확보 등) 미보유
- 경제적 의존 통행자: 운전면허 보유, 승용차 미보유
- 절대적 의존 통행자: 운전면허 미보유, 승용차 미보유

| 운전면허 보유여부 | 승용차 보유 여부 | 통행자 구분      | 이용 통행 수단   |
|-----------|-----------|-------------|------------|
| 운전면허 보유   | 승용차 보유    | 선택 통행자      | 자가용 승용차 이용 |
|           |           | 비자발적 의존 통행자 |            |
| 운전면허 미보유  | 승용차 미보유   | 경제적 의존 통행자  | 대중교통 이용    |
|           |           | 절대적 의존 통행자  |            |

## (1) 대중교통 이용자 그룹 현황

- 지난 20년간 인구 증가 53만 명 중 약 20만 명은 승용차 통행자가 되어 도로상의 교통량 증가에 기여하였고, 33만 명은 대중교통 이용자가 되어 대중교통 수송실적 증가에 기여함



< 인천광역시 대중교통 이용자 변화 추이 >

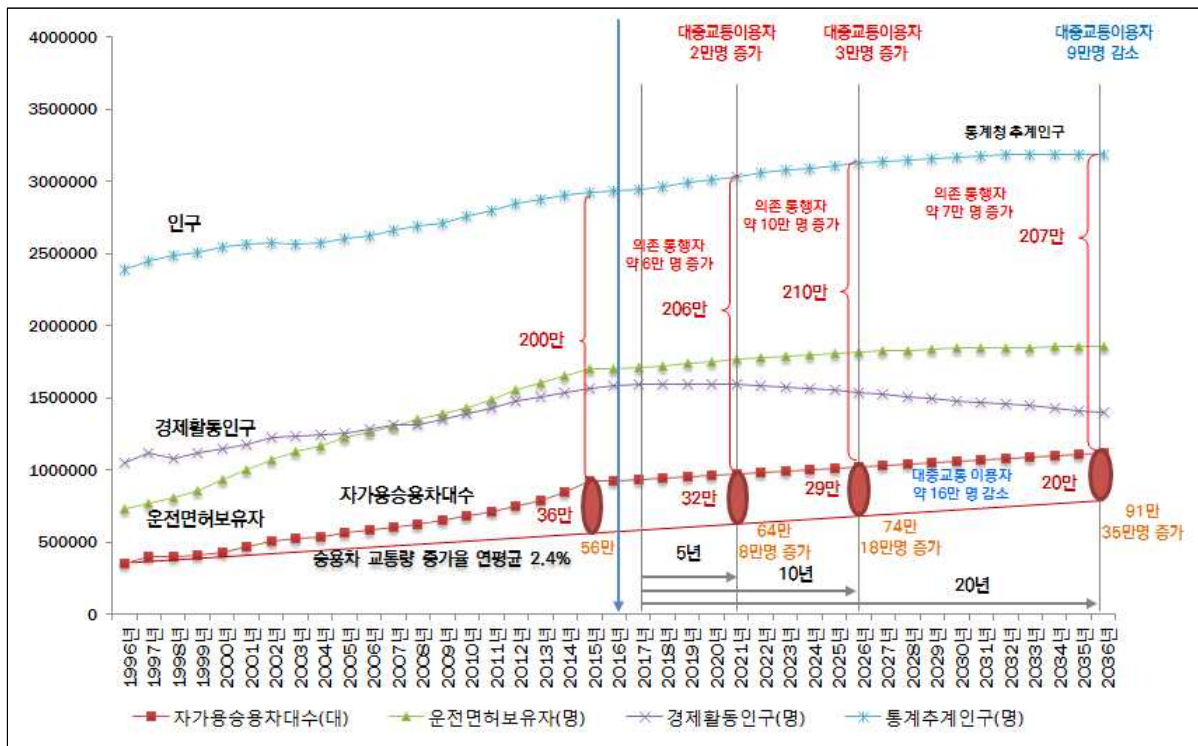
- 지난 20년 전 인천광역시 인구 중 운전면허가 없어 대중교통을 이용해야하는 통행자(절대적 의존통행자)는 전체 인구의 70%를 차지하고 있었으나 2015년 현재 약 44만명 이 감소한 42% 수준이며, 운전면허는 있으나 경제적인 이유로 대중교통을 이용해야하는 통행자(경제적 의존 통행자)는 20년 전에 비해 약 41만 명이 증가하여 전체인구의 27% 수준임
  - ▷결과적으로 대중교통을 이용해야만 하는 의존통행자는 3만 명이 감소함
- 승용차를 보유하고 있어 선택적으로 대중교통을 이용하는 통행자(선택 통행자)는 전체 인구의 15%에서 32%로 약 56만 명이 증가함
  - ▷늘어난 선택 통행자 중 교통 인프라 부족 등의 이유로 약 20만 명만이 승용차 통행, 약 36만 명은 대중교통을 이용함

## (2) 장래 대중교통 이용자 변화 전망

- 다양한 여건 변화를 고려하여 장래 성장 둔화 및 정체(시나리오1)와 지속적 성장(시나리오2)로 구분하여 전망하였음

### □ 시나리오 1 - 장래 성장 둔화 및 정체

- 통계청 추계인구에 근거한 장래 인구 예측에 따라 대중교통 이용자 그룹을 전망해 보면, 향후 10년 후인 2026년까지 대중교통 이용자는 증가 하지만 그 이후 점차 감소하여 20년 후인 2036년에는 현재보다 약 9만 명 감소할 것으로 예측됨



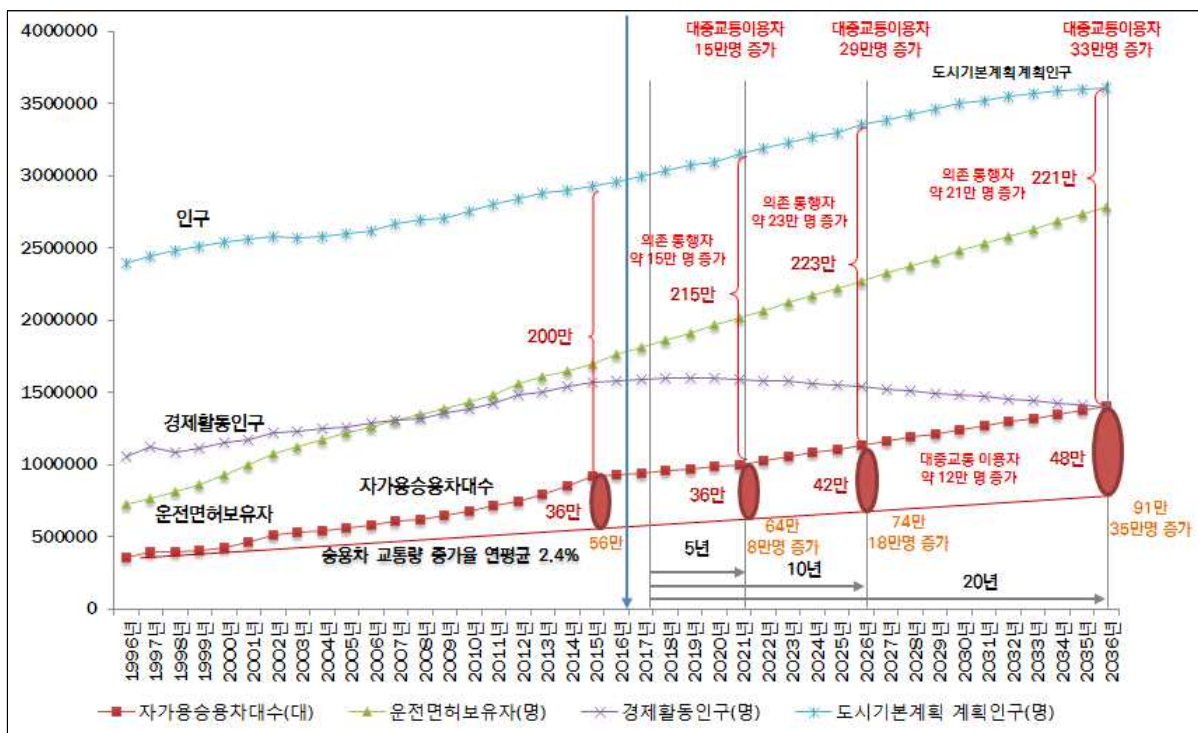
< 장래 대중교통 이용자 그룹 전망(성장 둔화, 정체) >

- 장기적인 대중교통 이용자 감소를 고려한 지속가능한 교통 대책 마련이 필요함
- 향후 교통량 감소로 인한 도로용량 문제가 해소될 것으로 기대됨에 따라서 장기적인 도로투자를 감축할 필요가 있으며 대중교통 서비스 향상을 통한 수단전환 유도가 필요함



## □ 시나리오 2 - 장래 지속성장

- 인천광역시 도시기본계획에 근거한 장래 인구 전망에 따라 대중교통 이용자 그룹을 전망해 보면, 승용차 통행자와 대중교통 이용자가 모두 증가하는 것으로 예측됨
- 장래 도시 개발의 활성화로 인한 유입인구 등으로 인하여 인구가 지속적으로 증가함에 따라서 의존 통행자와 대중교통이용자가 모두 증가할 것으로 예측됨



< 장래 대중교통 이용자 그룹 전망(지속성장) >

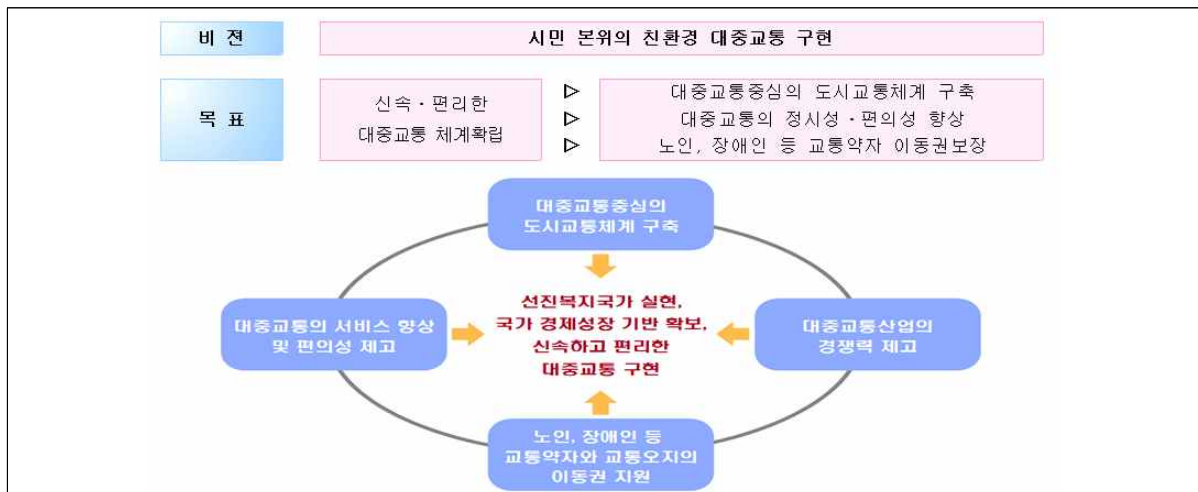
- 자가용 승용차 및 대중교통 이용자 증가에 대비한 적극적인 교통대책 마련이 필요함
- 도로, 철도, 대중교통 인프라 등 장·단기적인 시설 확충 계획을 고려해야함
- 통행속도, 통행비용 등 대중교통 경쟁력 강화 방안을 마련하고 대중교통 이용자의 편의 증진을 위한 서비스 향상을 도모해야함

## Ⅳ. 대중교통정책 성과분석

### 1 제1차 및 제2차 계획기간의 대중교통정책 추진성과

#### 가. 제1차 인천광역시 대중교통계획(2007-2011)

##### (1) 정책목표



##### (2) 계획의 지표

- 대중교통수단별 수송실적, 기반시설확충 등에 중점을 두고 10개 정책지표를 2011년과 2016년의 목표년도를 설정함

| 정책지표       | 단위   | 현황   | 목표년도  |          |
|------------|------|------|-------|----------|
|            |      |      | 2011년 | 2016년    |
| 도시철도 수송분담률 | %    | 11.3 | 13.0  | 18.0     |
| 지하철 연장     | km   | 24.6 | 34.7  | 63.6     |
| 버스 수송 분담률  | %    | 30.6 | 30.6  | 30.6     |
| 버스 통행 속도   | km/h | 20.4 | 25.0  | 30.0     |
| 버스 전용차로 연장 | km   | 50.8 | 61.4  | 145.5    |
| 저상버스 대수    | 대    | 74   | 274   | (50% 수준) |
| 셔틀버스노선     | 노선   | 9    | 14    | 18       |
| 스크린 도어     | 역수   | -    | 5     | 22       |
| 장애인 콜택시    | 대    | 60   | 124   | 124      |

### (3) 추진전략

- 4개 주요추진전략과 15개 부문별 추진전략을 수립하였음

| 주요 추진전략               | 부문별 추진전략                |
|-----------------------|-------------------------|
| 대중교통 수단 및 교통시설 확충     | ○ 대중교통 노선체계 개편          |
|                       | ○ 신교통수단 도입              |
|                       | ○ 환승체계 구축 및 개선          |
|                       | ○ 공영차고지 조성              |
| 대중교통의 서비스 향상 및 편의성 제고 | ○ 대중교통 환승요금체계 개편방안      |
|                       | ○ 대중교통이용 정보체계구축         |
|                       | ○ 교통카드 이용률 제고 및 확대방안    |
|                       | ○ 시내버스 경영 서비스평가 추진      |
| 교통약자 및 교통소외지역 이동편의 증진 | ○ 교통약자의 이동편의 증진         |
|                       | ○ 특별교통수단의 이동편의 증진       |
|                       | ○ 대중교통 소외지역 교통불편해소 지원   |
| 교통수요관리 및 대중교통이용 활성화   | ○ 도심지역 교통수요관리           |
|                       | ○ 교통수요관리를 통한 대중교통이용 활성화 |
|                       | ○ 지속 가능한 친환경 교통정책 추진    |

### (4) 추진성과

- 대중교통 공급 및 서비스 개선을 위한 지속적인 노력 필요

| 주요 추진전략              | 부문별 추진전략                  | 추진성과  |
|----------------------|---------------------------|---|
| 대중교통 수단<br>및 교통시설 확충 | 시내버스 노선체계 개편<br>및 준공영제 도입 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 기존 장거리·굴곡노선 개편 및 급행간선노선 신설운영</li> <li>▪ 민영체계, 인천형 준공영제, 수입공동관리형 준공영제 시행</li> </ul>   |
|                      | 인천도시철도 1호선 개통<br>및 2호선 건설 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 인천도시철도 1호선 개통(2011년 3월)</li> <li>▪ 인천도시철도 2호선 사업기간 변경 (변경전 2018년 → 변경 후 2014년)</li> </ul>  |
|                      | 광역철도 건설 및 개통              | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 수인선 복선전철 건설</li> <li>▪ 인천국제공항철도 개통(2010년 12월)</li> <li>-인천공항철도 추가역사 건설(청라역, 영종역)</li> <li>▪ 서울 지하철 7호선 연장 건설</li> <li>▪ 도시철도2호선 연계 광명역 KTX운영</li> <li>▪ 광역급행철도(GTX) 송도-청량리 구간 건설 추진</li> </ul> |
|                      | 신교통수단 도입                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 청라-강서 BRT 시범구간 사업</li> <li>▪ 월미관광특구 모노레일 사업</li> <li>▪ 영종지역 도시형 자기부상열차 시범사업</li> <li>▪ 송도-주안역 노면전차(TRAM) 제안 검토</li> </ul>  |
|                      | 환승체계 및 개선                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 송도복합환승센터 사업 시행</li> <li>▪ 동인천 북광장 조성 시행</li> </ul>   |

| 주요 추진전략               | 부문별 추진전략           | 추진성과   |
|-----------------------|--------------------|--|
|                       |                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>부평역 북광장 정비사업 추진</li> <li>백운역 광장 정비사업 추진</li> </ul>  |
|                       | 공영차고지 조성           | <ul style="list-style-type: none"> <li>연수권역 송도공영차고지 준공</li> <li>남동권역 공영차고지 조성사업 추진</li> <li>계양권역 공영차고지 조성사업 추진</li> </ul>  |
| 대중교통의 서비스 향상 및 편의성 제고 | 대중교통 환승요금체계 개편     | <ul style="list-style-type: none"> <li>수도권통합요금제 시행(2009년 10월)</li> </ul>   |
|                       | 대중교통 이용 정보체계 구축    | <ul style="list-style-type: none"> <li>버스정보시스템(BIS)구축</li> <li>-BIS 안내기 미설치 버스정류장에QR코드 부착, 아이폰 앱 서비스 시행 등</li> <li>인천-김포 광역BIS 구축 사업 추진</li> <li>버스정보관리센터 운영</li> <li>첨단교통관리시스템(ATMS) 구축</li> </ul>  |
|                       | 교통카드 이용률 제고 및 확대방안 | <ul style="list-style-type: none"> <li>교통카드 단말기 기능 개선</li> <li>카드·현금 통합형 단말기 도입</li> <li>ONE CARD ALL Pass 사업 개발 지원</li> </ul>   |
|                       | 시내버스 경영 및 서비스 평가   | <ul style="list-style-type: none"> <li>시내버스 경영 및 서비스 평가 실시</li> <li>-2010년 상·하반기 각 1회 진행</li> <li>평가 시 '저상버스 도입 의무화' 반영</li> </ul>   |
| 교통약자 및 교통소외지역 이동편의 증진 | 교통약자 이동편의 증진       | <ul style="list-style-type: none"> <li>교통약자이동편의증진, 특별교통수단 자문, 저상버스 도입계획, 장애인콜택시 및 이동지원센터에 관한 사항 등이 조례의 주요내용으로 제정</li> </ul>  |
|                       | 특별교통수단 이동편의 증진     | <ul style="list-style-type: none"> <li>저상버스 도입(2011년 누적대수 184대)</li> <li>장애인 콜택시 운영(122대 운영 중)</li> <li>도시철도역 이동편의시설 개선</li> <li>버스 승강장(Shelter) 확충</li> <li>시내버스 정류소 표지판 정비</li> </ul>  |
|                       | 대중교통소외지역 교통불편 해소   | <ul style="list-style-type: none"> <li>강화군 벽지노선 소실 보상</li> <li>강화군 환승할인(무료) 재정지원</li> <li>옹진군 농어촌 공영버스 운송사업 지원</li> <li>노선입찰 재정지원</li> <li>대중교통 불편지역 운영비 지원</li> </ul>   |
| 교통수요관리 및 대중교통이용 활성화   | 교통수요관리강화           | <ul style="list-style-type: none"> <li>승용차 요일제 확대시행(RFID 구축사업)</li> <li>교통유발 분담금 징수 강화</li> <li>대형 건물 교통량 감축활동 유도</li> </ul>   |
|                       | 자전거 이용활성화          | <ul style="list-style-type: none"> <li>도심형 자전거 보급사업 시행</li> <li>자전거 이용시설 정비사업 추진</li> <li>자전거도로 네트워크 구축 사업 진행</li> </ul>   |
|                       | 지속가능한 친환경교통정책      | <ul style="list-style-type: none"> <li>차 없는 거리 지정·운영</li> <li>대중교통 중심지구(Transit Mall) 지정 운영</li> <li>시청앞 광장로 걷고 싶은 거리 운영</li> <li>로데오거리 보행우선구역시범사업 추진</li> <li>일방통행로 확대시행을 위한 도로정비체계 정비</li> <li>버스전용차로 통행위반 단속</li> <li>중앙버스전용차로 도입 검토</li> <li>시민중심의 주차질서 관리운영</li> <li>거주자 우선 주차제 추진</li> </ul> |

## 나. 제2차 인천광역시 지방대중교통계획(2012-2016)

### (1) 정책목표

| 정책비전                            | 정책목표               |
|---------------------------------|--------------------|
| 「녹색대중교통기반 구축을 통한 보편적<br>통행권 제공」 | 대중교통시설 및 수단의 개선 확충 |
|                                 | 대중교통 이용활성화 대책      |
|                                 | 대중교통산업의 경쟁력 강화     |

### (2) 계획의 지표

- 2차 계획의 정책지표는 대중교통수단 수송분담률, 자가용 수단분담률, 대중교통사고비용, 대중교통재정지원 규모 등으로 설정을 하고, 정책지표의 목표년도를 2016년으로 설정하였음

| 정책목표               | 정책지표         | 현황(2010년) | 목표(2016년) |
|--------------------|--------------|-----------|-----------|
| 대중교통시설 및 수단의 개선 확충 | 대중교통수단 수송분담률 | 40.2      | 9.8% 증가   |
| 대중교통 이용활성화 대책      | 자가용 수단분담률    | 45.0      | 6.9% 감소   |
|                    | 대중교통 사고비용    | 167억원     | 5% 감소     |
| 대중교통산업의 경쟁력 강화     | 대중교통 재정지원    | 1,250억원   | 10% 감소    |

### (3) 추진전략

- 3개 정책목표에 대해 12개의 추진전략을 수립하였음

| 정책목표   | 추진전략                    |
|--|-------------------------|
| 대중교통 수단 및 교통시설 확충                              | ○ 대중교통수단 다양화            |
|  | ○ 대중교통수단 운영 지원시설 구축     |
|  | ○ 대중교통수단 이용 연계·환승시설 구축  |
| 대중교통의 서비스 향상 및 편의성 제고<br>교통약자 및 교통소외지역 이동편의 증진 | ○ 교통수요관리 강화             |
|  | ○ 대중교통 정보제공시스템 개선       |
|  | ○ 대중교통 전용지구 도입운영        |
|  | ○ 대중교통 전용차로 운영개선        |
|  | ○ 대중교통 요금지불수단 다양화       |
|  | ○ 교통소외지역 대중교통서비스 개선     |
|  | ○ 교통약자의 대중교통이용 편의 개선    |
|  | ○ 대중교통 안전성 확보           |
| 교통수요관리 및 대중교통이용 활성화                            | ○ 대중교통산업 운영체계 및 경영여건 개선 |

#### (4) 추진성과

- 대중교통수단의 다양화와 교통수요관리 강화 등 일부 추진 전략에 대한 성과를 나타내고 있으나 대중교통수단 운영 지원시설 및 연계환승시설 구축, 대중교통 전용지구 도입 운영 등 미흡한 부분의 보완 및 추진이 필요

| 정책목표               | 추진전략                  | 추진성과  |
|--------------------|-----------------------|---|
| 대중교통시설 및 수단의 개선 확충 | 대중교통수단 다양화            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 수인선 복선전철 운행 실시(2012년 6월)</li> <li>▪ 청라-화곡간 BRT 도입(2013년 7월)</li> <li>▪ 자기부상열차 시범운행 실시(2016년 2월)</li> </ul> |
|                    | 대중교통수단 운영 지원시설 구축     | -   |
|                    | 대중교통수단 이용 연계·환승시설 구축  | -   |
| 대중교통 이용활성화 대책      | 교통수요관리 강화             | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 승용차요일제 시행 확대</li> <li>▪ 자동차 공유이용 시행(2013년)</li> <li>▪ 산업단지 통근버스 통합운영(2015년 4월)</li> </ul>                  |
|                    | 대중교통 정보제공시스템 개선       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ BIT 확대 구축</li> <li>-BIT 1,511개 설치(설치율 29.9%)</li> </ul>  |
|                    | 대중교통 전용지구 도입운영        | -   |
|                    | 대중교통 전용차로 운영개선        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 가로변 버스전용차로와 연계, 교차로상 1개 차로 배치</li> </ul>   |
|                    | 대중교통 요금지불수단 다양화       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 대중교통 정기권(M-Pass) 도입</li> </ul>   |
|                    | 교통소외지역 대중교통서비스 개선     | -   |
|                    | 교통약자의 대중교통이용 편의 개선    | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 저상버스 도입 확대(2015년 누적대수 318대)</li> <li>▪ 장애인 콜택시 운영(260대 운영 중)</li> </ul>                                    |
|                    | 대중교통 안전성 확보           | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 도시철도 스크린 도어 설치</li> </ul>  |
| 대중교통산업의 경쟁력 강화     | 대중교통산업 운영체계 및 경영여건 개선 | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 준공영제 실시</li> <li>-운송원가대비 적자액 전액 재정지원</li> </ul>  |

## 2

## 제1차 및 제2차 계획기간의 추진과제 이행실적

## 가. 계획지표 달성도

## (1) 제1차 인천광역시 대중교통계획

- 정책지표 중 도시철도 수송분담률, 버스 전용차로 연장, 스크린도어의 목표는 달성하였지만, 지하철 연장, 버스 수송분담률, 버스 통행 속도, 저상버스 대수, 장애인 콜택시는 달성하지 못하였음

&lt; 제1차 인천광역시 대중교통계획 정책지표 &gt;

| 정책지표       | 단위   | 현황   | 2011년 |      | 증감   | 목표달성률   |
|------------|------|------|-------|------|------|---------|
|            |      |      | 목표    | 실제   |      |         |
| 도시철도 수송분담률 | %    | 11.3 | 13.0  | 15.2 | 2.2  | 129.4%  |
| 지하철 연장     | km   | 24.6 | 34.7  | 31.2 | -3.5 | -34.7%  |
| 버스 수송 분담률  | %    | 30.6 | 30.6  | 28.4 | -2.2 | -7.19%  |
| 버스 통행 속도   | km/h | 20.4 | 25.0  | 18.8 | -6.2 | -134.8% |
| 버스 전용차로 연장 | km   | 50.8 | 61.4  | 85.1 | 23.7 | 223.6%  |
| 저상버스 대수    | 대    | 74   | 274   | 184  | -90  | -45.0%  |
| 스크린 도어     | 역수   | -    | 5     | 12   | 7    | 140.0%  |
| 장애인 콜택시    | 대    | 60   | 124   | 122  | -2   | -3.13%  |

## (2) 제2차 인천광역시 지방대중교통계획

- 정책지표 모두 목표를 달성하지 못하였음

&lt; 제2차 인천광역시 대중교통계획 정책지표 &gt;

| 정책지표        |           | 단위 | 현황    | 2016년             |                    | 증감     | 목표달성률  |
|-------------|-----------|----|-------|-------------------|--------------------|--------|--------|
|             |           |    |       | 목표                | 실제                 |        |        |
| 대중교통<br>분담률 | 도보/자전거 제외 | %  | 40.2  | 50.0<br>(9.8% 증가) | 37.4<br>(2.8% 감소)  | -12.6% | -25.2% |
|             | 도보/자전거 포함 | %  | 31.3  | -                 | 29.6               | -      | -      |
| 승용차<br>분담률  | 도보/자전거 제외 | %  | 45.0  | 38.1<br>(6.9% 감소) | 46.9<br>(1.9% 증가)  | 8.8%   | -23.1% |
|             | 도보/자전거 포함 | %  | 35.1  | -                 | 37.2               | -      | -      |
| 대중교통 사고비용   |           | 억원 | 167   | 158<br>(5% 감소)    | 225<br>(34.7% 증가)  | 67     | -42.4% |
| 대중교통 재정지원   |           | 억원 | 1,250 | 1,125<br>(10% 감소) | 1,366<br>(9.3% 증가) | 241    | -21.4% |

## 나. 성과평가

- 제1차 인천광역시 대중교통계획 및 제2차 인천광역시 지방대중교통의 추진전략별 사업의 추진전략별 성과는 다소 미흡한 부분이 있어, 제3차 계획 기간 동안 보완·추진이 필요함

### < 제1차 인천광역시 대중교통계획 추진전략 성과평가 >

| 주요 추진전략               | 부문별 추진전략             | 추진계획사업  | 추진 성과평가 |   |   |
|-----------------------|----------------------|---|---------|---|---|
|                       |                      |   | 상       | 중 | 하 |
| 대중교통 수단 및 교통시설 확충     | 대중교통 노선체계 및 도시철도망 구축 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2009년 시내버스 노선체계 개편</li> <li>○ 인천형 준공영제 추진</li> <li>○ 수인선 복선전철 건설</li> <li>○ 도시철도 1호선 송도연장</li> <li>○ 도시철도 2호선 건설</li> <li>○ 서울지하철 7호선 연장</li> </ul>  | ●       |   |   |
|                       | 신교통수단 도입             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 청라-화곡 BRT시범구간 사업</li> <li>○ 영종지역 자기부상열차</li> <li>○ 월미관광특구 모노레일</li> </ul>  |         |   | ● |
|                       | 환승체계 구축 및 개선         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 환승시설확충 추진계획 수립</li> <li>○ 동인천역 북광장 조성</li> <li>○ 부평역 북광장 조성</li> </ul>   |         |   | ● |
|                       | 공영차고지 조성             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연수권역 공영차고지 조성</li> <li>○ 남동권역 및 서북권역 부지확보 조성</li> <li>○ 계양권역 공영차고지 조성</li> </ul>   |         | ● |   |
| 대중교통 서비스 향상 및 편의성 제고  | 대중교통 환승요금체계 개편방안     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수도권통합요금제</li> </ul>  | ●       |   |   |
|                       | 대중교통이용 정보체계구축        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 정류소 안내기(BIT) 확대 및 개선안</li> <li>○ 수도권 광역BIS 연계시스템 구축</li> <li>○ 통합대중교통안내체계 개선</li> </ul>  | ●       |   |   |
|                       | 교통카드 이용률 제고 및 확대방안   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 다양한 대중교통 정기권 도입</li> <li>○ 교통카드 단말기 기능개선(하차단말기)</li> <li>○ 현금계수기 병용 교통카드 단말기 장착</li> <li>○ One Card All Pass사업 개발지원</li> </ul>   |         |   | ● |
|                       | 시내버스 경영 서비스평가 추진     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서비스 만족도 조사결과에 따른 개선대책, 발전방안 마련</li> <li>○ 평가 우수업체 인센티브 제공 및 불량업체 패널티 적용</li> </ul>   |         | ● |   |
| 교통약자 및 교통소외지역 이동편의 증진 | 교통약자의 이동편의 증진        | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통약자 이동편의 증진계획 수립</li> </ul>   | ●       |   |   |
|                       | 특별교통수단의 이동편의 증진      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 저상버스 도입</li> <li>○ 장애인 콜택시 증차</li> <li>○ 도시철도역 이동편의시설 개선</li> <li>○ 시내버스 승강장(Shelter) 확대설치</li> <li>○ 시내버스 정류소 표지판 정비</li> <li>○ 교통약자 지원 버스정보시스템</li> <li>○ 시내버스 차량내 시설 개선</li> </ul>  |         | ● |   |
|                       | 대중교통 소외지역 교통불편해소 지원  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통소외지역 셔틀버스 운행지원</li> <li>○ 벽지도선 재정지원</li> <li>○ 한정면허 재정지원</li> </ul>  | ●       |   |   |
|                       | 도심지역 교통수요관리          | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 특별하게 제안한 사업이 없음</li> </ul>   |         |   | ● |
| 교통수요관리 및 대중교통이용 활성화   | 생활교통수단의 자전거이용 활성화    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 자전거도로 건설사업</li> <li>○ 기존 자전거도로 정비</li> </ul>   |         | ● |   |
|                       | 지속 가능한 친환경 교통정책 추진   | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 승용차 요일제 시민참여 확대</li> <li>○ 공영주차장 유료화 추진</li> <li>○ 거주자 우선 주차제</li> <li>○ 도심지역 불법주차 단속강화</li> <li>○ 차 없는 거리(Pedestrian mall)지정 운영</li> <li>○ 대중교통 이용의 날(차 없는 날)운영</li> <li>○ 보행자 중심의 일방통행료 확대추진</li> <li>○ 버스전용차로제 확대</li> <li>○ 교통유발부담금 제도 개선</li> </ul> |         | ● |   |



**< 제2차 인천광역시 지방대중교통계획 추진전략 성과평가 >**

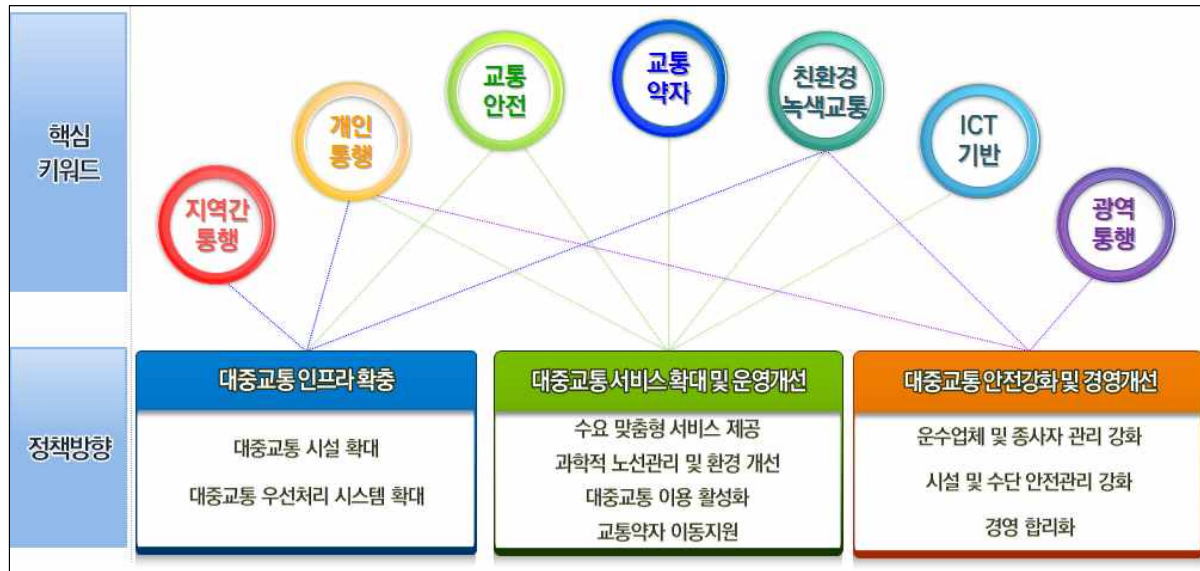
| 주요 추진전략              | 부문별 추진전략              | 추진계획사업   | 추진 성과평가 |   |   |
|----------------------|-----------------------|--|---------|---|---|
|                      |                       |  | 상       | 중 | 하 |
| 대중교통 수단 및 교통시설 확충    | 대중교통수단 다양화            | ○수인선 복선전철<br>○청라-화곡간 BRT도입<br>○자기부상열차 시범운행   | ●       |   |   |
|                      | 대중교통수단 운영 지원시설 구축     | ○서북권역 공영차고지 조성<br>○남동권역 공영차고지 조성<br>○계양권역 공영차고지 조성   |         |   | ● |
|                      | 대중교통수단 이용 연계·환승시설 구축  | ○인천시 전역 12개 환승센터 추진<br>- 작전역, 인천대교 영업소, 부평구청역, 원인제역(승구역), 계양역, 청라역, 소래역, 영종역(금산IC), 루원시티, 검암역, 부평역, 동인천역 |         |   | ● |
| 대중교통 서비스 향상 및 편의성 제고 | 교통수요관리 강화             | ○승용차요일제<br>○자동차 공동이용(Car Sharing)<br>○선택적 카풀시스템 구축<br>○산업단지 통근버스 통합운영<br>○자전거 주차장 설치                     | ●       |   |   |
|                      | 대중교통 정보제공시스템 개선       | ○BIS 정보 다양화/활용<br>○BIS 정보 매체 다양화<br>○시스템 개선<br>○BIT 확대 구축  |         |   | ● |
|                      | 대중교통 전용지구 도입운영        | ○시장길 버스전용지구<br>○신세계백화점 전면도로(인하로) 중앙버스정류장<br>○미추홀로 중앙버스정류장  |         |   | ● |
|                      | 대중교통 전용차로 운영개선        | ○인천시 전역 8개 대중교통전용차로 도입 추진<br>- 계산삼거리, 부평구청사거리, 부평시장사거리 옛 시민회관사거리 석바위사거리, 모래마을사거리, 길병원사거리, 석천사거리          |         | ● |   |
|                      | 대중교통 요금지불수단 다양화       | ○대중교통정기권(M-Pass) 도입  | ●       |   |   |
|                      | 교통소외지역 대중교통서비스 개선     | ○기존노선이용 DRT 도입운영<br>○시범지역(강화군) DRT 시스템 운영방안  |         |   | ● |
|                      | 교통약자의 대중교통이용 편의 개선    | ○저상버스 도입<br>○장애인 콜택시<br>○보행우선구역<br>- 신포동 차이나타운로, 송도 보행자 전용도로   |         | ● |   |
|                      | 대중교통 안전성 확보           | ○버스이용시설 및 수단 안전관리<br>○지하철(철도) 시설 및 수단 안전관리<br>○버스벌브(Bulb)형 정류장 설치  |         | ● |   |
| 대중교통산업의 경쟁력 강화       | 대중교통산업 운영체계 및 경영여건 개선 | ○버스산업의 경영여건 개선계획 수립<br>○도시철도 경영여건 개선계획 수립<br>○비수익노선 운영방안   |         | ● |   |

## V. 계획의 비전 및 목표

### 1 제3차 계획의 추진방향

#### 가. 정책방향 설정

- 대중교통시설의 확충, 대중교통수단의 운영여건 개선을 통한 대중교통 수단분담률 제고
  - 대규모 신도시개발로 인한 도심 공간구조 확장으로 증가된 광역 통행을 위한 광역 교통시설 확충 필요
  - 도시공간의 분리, 지역 간 통행 억제를 해결하기 위한 대중교통 인프라의 확충
- 대중교통 통행권 확보, 효율적인 교통수요관리, 대중교통 이용정보 제공을 통한 대중교통 이용편의 증대
  - 원도심 및 교통사각지대, 교통약자를 대상으로 한 교통 서비스 확대를 통한 교통기본권 보장
  - 효율적인 교통수요관리를 통한 승용차 이용 억제
  - 이용자 중심의 대중교통 정보를 제공으로 대중교통 이용편의 증대
- 운수업체, 종사자에 대한 안전관리 강화와 경영여건 개선을 통한 대중교통 안전성
  - 안전한 대중교통 이용을 위해 운수업체 및 운수종사자, 대중교통수단의 안전관리방안 마련
  - 운수업체의 경영평가·서비스 평가 개선, 합리적인 재정지원체계 구축



< 제3차 인천광역시 지방대중교통계획 정책방향 >

## 나. 정책목표 설정

- 인천광역시 대중교통체계 개선을 위한 3대 정책목표 설정
  - 대중교통 인프라 확충
  - 대중교통 서비스 확대 및 운영개선
  - 대중교통 안전강화 및 경영개선

< 인천광역시 3차 지방대중교통계획 정책목표 설정 >

| 목적                            | 목표                 | 개선방향  |
|-------------------------------|--------------------|---|
| 대중교통의<br>지속가능한 향상<br>및 이동권 보장 | 대중교통 인프라 확충        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통시설 확대</li> <li>- 대중교통 우선처리 시스템 확대</li> </ul>   |
|                               | 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수요 맞춤형 서비스 제공</li> <li>- 과학적 노선관리 및 환경 개선</li> <li>- 대중교통 이용 활성화</li> <li>- 교통약자 이동지원</li> </ul> |
|                               | 대중교통 안전강화 및 경영개선   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수업체 및 종사자 관리 강화</li> <li>- 시설 및 수단 안전관리 강화</li> <li>- 경영 합리화</li> </ul>                         |

## 다. SWOT 분석

- SO 전략은 대중교통 인프라 확충 목표에 상응
- ST 및 WT 전략은 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 목표에 상응
- WO 전략은 대중교통 안전강화 및 경영개선 목표에 상응

### < SWOT 분석 결과 >

| 외부요인 / 내부요인         |  | 강점 Strength  | 약점 Weakness  |
|---------------------|--|--|--|
|                     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통기반시설 확충</li> <li>○ 광역 통행량 증가</li> <li>○ 통행권 확보로 정시성 보장</li> <li>○ 친환경 교통수단 도입</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 서비스 사각지대 존재</li> <li>○ 대중교통 재정지원 증가</li> <li>○ 운송업체의 경영 불투명</li> <li>○ 대중교통 사고 사망자수 담보</li> </ul> |
| 기회요인<br>Opportunity | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 수송의 대량화, 고속화, 지능화</li> <li>○ 온실가스 규제 강화 등 환경변화 대응</li> <li>○ 첨단교통기술의 발달</li> <li>○</li> </ul> | <b>&lt;SO 전략&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대중교통시설 확대를 통한 수단분담률 제고</li> <li>- 정시성 보장으로 대중교통 서비스의 신뢰도 향상</li> <li>- 친환경 대중교통수단의 확충을 통한 대기환경 개선</li> </ul> | <b>&lt;WO 전략&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 운수업체와 종사자 관리를 통한 대중교통 안전성 향상</li> <li>- 운송원가 분석을 통한 경영합리화</li> </ul>         |
| 위협요인<br>Threat      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 대중교통 수단분담률 감소</li> <li>○ 여가통행 증가</li> <li>○ 개인교통수단 수요 증가</li> <li>○ SOC투자 감소</li> </ul>       | <b>&lt;ST 전략&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 네트워크 최적화를 통한 대중교통 이용 활성화</li> <li>- 대중교통 서비스 다양화를 통한 대중교통 수요 증진</li> </ul>                                   | <b>&lt;WT 전략&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 다양한 교통서비스제공을 통한 사각지대 해소</li> <li>- 교통수요 관리를 통한 대중교통 서비스 강화</li> </ul>        |



### < SWOT 분석, 목표, 추진전략의 연관성 >

## 가. 비전 및 정책목표

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| 비전                            | 대중교통이 최선의 통행수단이 되는 교통체계  |
| 목적                            | 대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장  |
| 3대<br>정책목표<br>·<br>9대<br>추진전략 | <p>① 대중교통 인프라 확충</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 대중교통시설 확대</li> <li>■ 대중교통 우선처리시스템 확대</li> </ul> <p>② 대중교통 서비스 확대 및 운영개선</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 수요자 맞춤형 서비스 제공</li> <li>■ 과학적 노선관리 및 환경 개선</li> <li>■ 대중교통 이용 활성화</li> <li>■ 교통약자 이동지원</li> </ul> <p>③ 대중교통 안전강화 및 경영개선</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 운수업체 및 종사자 관리 강화</li> <li>■ 시설 및 수단 안전관리 강화</li> <li>■ 경영 합리화</li> </ul> |

&lt; 제3차 인천광역시 대중교통계획의 비전 및 목표 &gt;

## 나. 계획지표

- 본 계획은 5년 단위의 실행계획이므로 정량적으로 측정 및 관측 가능하고, 정책목표 및 추진과제에 부합하는 객관적이고 합리적인 지표를 설정하였음

< 제3차 인천광역시 지방대중교통계획 계획지표 >

| 계획지표                     |     | 단위     | 현황<br>(2017년) | 단기<br>(2021년) | 중장기<br>(2026년) |
|--------------------------|-----|--------|---------------|---------------|----------------|
| 대중교통 수단분담률 <sup>1)</sup> | 예측치 | %      | 29.6          | 30.1          | 33.2           |
|                          | 목표치 |        |               | 30.0          | 33.2           |
| 대중교통 총 통행량 <sup>1)</sup> | 예측치 | 천 통행/일 | 2,436         | 2,497         | 2,600          |
|                          | 목표치 |        |               | 2,490         | 2,782          |
| 광역철도 연장 <sup>2)</sup>    |     | km     | 72.20         | 76.37         | 104.86         |
| 도시철도 연장 <sup>2)</sup>    |     | km     | 67.08         | 67.90         | 82.20          |
| 여객자동차터미널                 |     | 개소     | 2             | 2             | 3              |
| 복합환승센터                   |     | 개소     | -             | 2             | 2              |
| 버스전용차로 연장                |     | km     | 106.87        | 154.57        | 185.87         |
| 대중교통전용지구                 |     | 개소     | -             | 1             | 1              |
| 버스공영차고지                  |     | 개소     | 3             | 7             | 10             |
| 도시지역 정기이용권 버스 노선         |     | 개      | -             | 4             | 8              |
| 수요대응형 대중교통 도입지역          |     | 개      | -             | 3             | 3              |
| 광역(급행)버스 노선              |     | 개      | 24            | 30            | 34             |

주 : 1) 2016년 기준으로 도보·자전거를 포함한 수치임

2) 연장은 인천광역시 구간연장임

## Ⅵ. 추진과제별 상세 추진계획

### 목표1 대중교통 인프라 확충

- 대중교통 시설 확대, 대중교통 우선처리시스템 확대를 통해 대중교통 인프라 확충을 도모함

| 전략                         | 추진 과제  | 목표             |
|----------------------------|--|----------------|
| 1-1. 대중교통 시설<br>확대         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역철도 확충</li> <li>• 도시철도 및 신교통 확충</li> <li>• 여객자동차터미널 신설</li> <li>• 복합환승센터 구축</li> </ul> | 대중교통<br>인프라 확충 |
| 1-2. 대중교통<br>우선처리시스템<br>확대 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스전용차로 확대</li> <li>• 대중교통전용지구 도입</li> <li>• 버스공영차고지 확충</li> </ul>                       |                |

## 1-1 인프라 확충 및 환승체계 구축

### 1 광역철도 확충

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

#### □ 배경 및 필요성

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

#### □ 사업개요

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

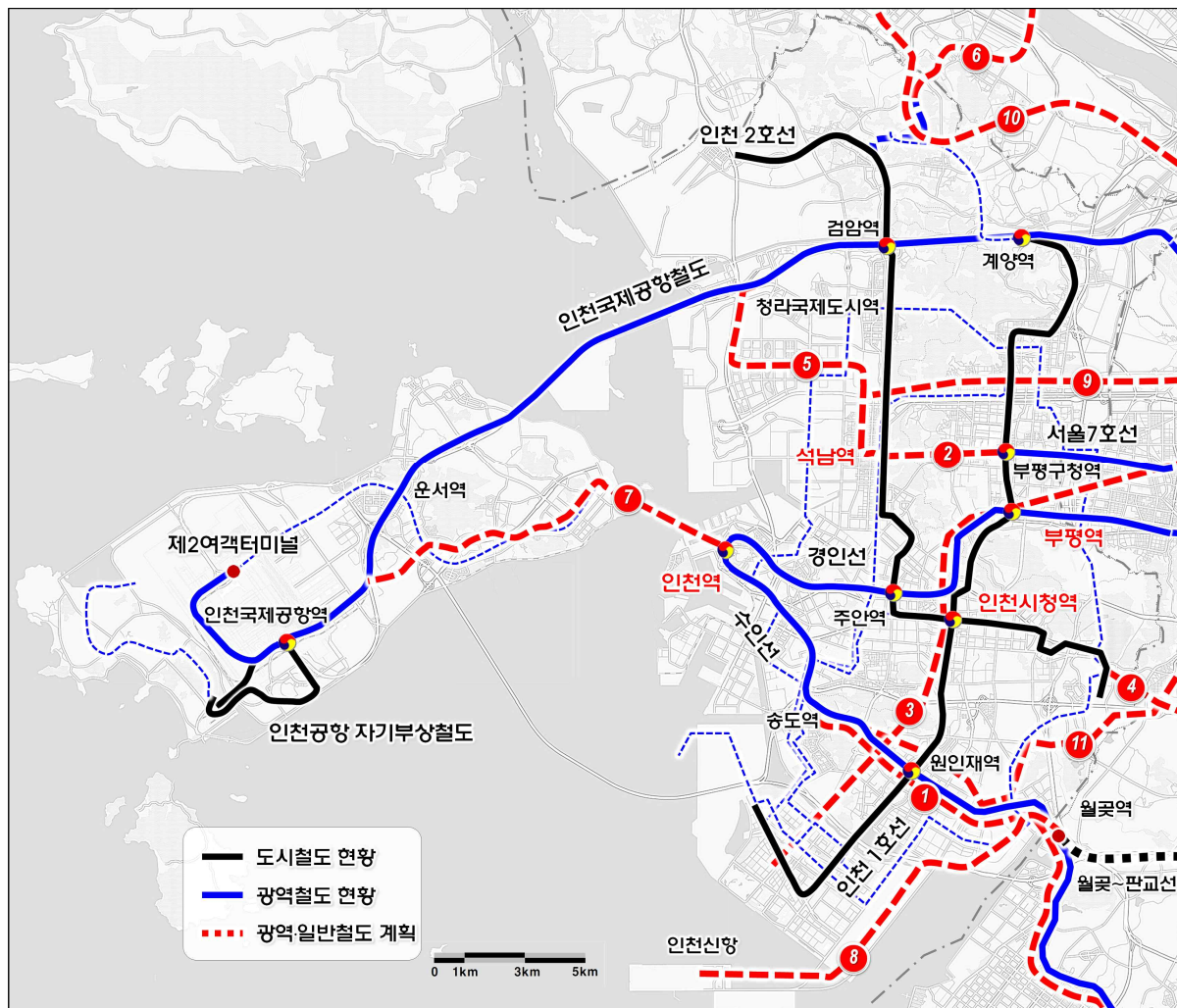
#### □ 추진방안

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



| 구 분 |                         | 구 간                    | 연장<br>(km) | 정거장<br>(개소) | 사업기간      |
|-----|-------------------------|------------------------|------------|-------------|-----------|
| ①   | 수인선 복선전철                | 소래역~인천역                | 17.2       | 11          | 1995~2021 |
| ②   | 서울도시철도 7호선 석남 연장 건설     | 부평구청역~석남역              | 4.17       | 2           | 2011~2020 |
| ③   | 수도권 광역급행철도(GTX-B)       | 송도~청량리~경기마석            | 16.4       | 3           | 2016~2025 |
| ④   | 인천2호선 광명연장              | 인천대공원~시흥은계~광명역         | 1.49       | 4           | 2018~2025 |
| ⑤   | 서울도시철도 7호선<br>청라국제도시 연장 | 석남역청라국제도시역             | 10.6       | 6           | 2018~2026 |
| ⑥   | 인천2호선 김포·고양 연장          | 완정4~일산역                | 5.54       | 3           | 2022~2036 |
| ⑦   | 제2공항철도 건설               | 인천역~인천국제공항             | 14.1       | -           | ~2036     |
| ⑧   | 인천신항선                   | 월곶~인천신항                | 12.5       | -           | ~2036     |
| ⑨   | 서울2호선 청라 연장             | 인천 서구~부천시 원종           | 8.3        | -           | ~2036     |
| ⑩   | 서울5호선 검단·김포 연장          | 방화차량기지~검단신도시~김포<br>통진읍 | 5.7        | -           | ~2036     |
| ⑪   | 제2경인선(인천~광명) 건설         | 청학역~구로역                | 12.0       | 2           | 2018~2027 |

주 : 연장 및 정거장은 인천시 구간



< 광역철도 건설 종합계획도 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

(단위 : 백만 원)

| 구분 <sup>1)</sup>                       |    | 총<br>사업비     | 계획기간        |           |           |           |           |           | 중장기          | 비고 |
|--|----|--------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|----|
|  |    |              | 소계          | 2017년     | 2018년     | 2019년     | 2020년     | 2021년     |              |    |
| 인천2호선<br>김 포 · 고양연장 <sup>5)</sup>      | 국비 | 834,050.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 834,050.0    |    |
|  | 시비 | 115,439.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 115,439.0    |    |
|  | 기타 | 242,011.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 242,011.0    |    |
|  | 합계 | 1,191,500.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,191,500.0  |    |
| 제2공 항철 도 <sup>3)</sup>                 | 국비 | 1,176,000.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,176,000.0  |    |
|  | 시비 | 504,000.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 504,000.0    |    |
|  | 기타 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 합계 | 1,680,000.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,680,000.0  |    |
| 인 천 신 항 선 <sup>3)</sup>                | 국비 | 547,000.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 547,000.0    |    |
|  | 시비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 기타 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 합계 | 547,000.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 547,000.0    |    |
| 서울호선 청라 연장 <sup>3)</sup>               | 국비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 시비 | 1,103,000.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,103,000.0  |    |
|  | 기타 | 531,700.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 531,700.0    |    |
|  | 합계 | 1,634,700.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,634,700.0  |    |
| 서울호선<br>검단·김포 연장 <sup>3)</sup>         | 국비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 시비 | 475,860.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 475,860.0    |    |
|  | 기타 | 1,860,640.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,860,640.0  |    |
|  | 합계 | 2,336,500.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 2,336,500.0  |    |
| 제2경인선<br>(인천 광역 건설) <sup>3)</sup>      | 국비 | 1,365,000.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,365,000.0  |    |
|  | 시비 | 360,000.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 360,000.0    |    |
|  | 기타 | 225,000.0    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 225,000.0    |    |
|  | 합계 | 1,950,000.0  | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,950,000.0  |    |
| 경인선 지하화 및<br>상부구상 <sup>3)</sup>        | 국비 | 1,770,466    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 시비 | 327,864      | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,103,000.0  |    |
|  | 기타 | 6,098,270    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 531,700.0    |    |
|  | 합계 | 8,196,600    | -           | -         | -         | -         | -         | -         | 1,634,700.0  |    |
| 수도권<br>순환철도 연계 <sup>3)</sup>           | 국비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 시비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 기타 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 합계 | 비예산 사업       |             |           |           |           |           |           |              |    |
| 차세대<br>초고속열차<br>(하이퍼 튜브) <sup>3)</sup> | 국비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 시비 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 기타 | -            | -           | -         | -         | -         | -         | -         | -            |    |
|  | 합계 | 비예산 사업       |             |           |           |           |           |           |              |    |
| 합계                                     | 국비 | 9,396,621.6  | 649,588.3   | 144,523.1 | 256,884.5 | 62,726.1  | 62,331.8  | 123,122.8 | 8,747,033.3  |    |
|  | 시비 | 3,974,568.9  | 141,385.7   | 20,256.9  | 65,218.0  | 25,825.2  | 16,050.5  | 14,035.1  | 3,833,183.2  |    |
|  | 기타 | 13,018,585.5 | 522,910.2   | 39,495.0  | 48,772.5  | 67,504.9  | 105,592.2 | 261,545.6 | 12,495,673.3 |    |
|  | 합계 | 26,389,770.0 | 1,313,884.2 | 204,275.0 | 370,875.0 | 156,056.2 | 183,974.5 | 398,703.5 | 25,075,894.8 |    |

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

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

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

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

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

## ② 도시철도 및 신교통 확충

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

### □ 배경 및 필요성

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

### □ 사업개요

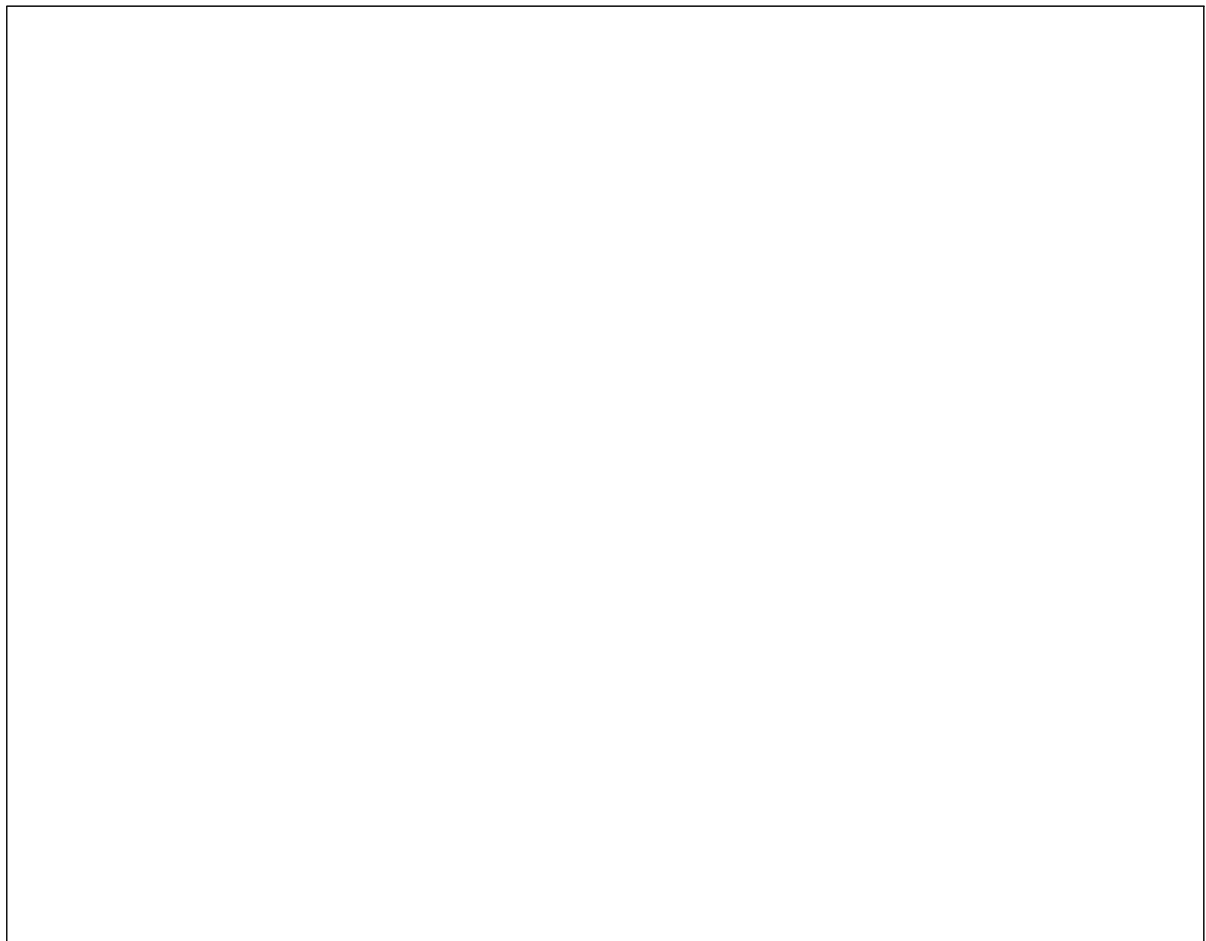
- 사업내용 : 도시철도 및 신교통 건설
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 5,125,073백만 원(국비 42.6%, 시비 27.3%, 기타 30.2%)
  - 계획기간 총사업비 : 626,219백만원(국비 13.1%, 시비 20.2%, 기타 66.7%)

## □ 추진방안

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

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

주 : 연장 및 정거장은 인천시 구간, 대순환선 연장의 경우 인천남부순환선 연장 제외



< 도시철도 건설 종합계획도 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

## ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분                                       | 총<br>사업비 | 계획기간        |           |          |          |           |           | 중장기       | 비고          |
|--|----------|-------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
|  |          | 소계          | 2017년     | 2018년    | 2019년    | 2020년     | 2021년     |           |             |
| 인천 1호선<br>송도내부순환선<br>연장 건설 <sup>3)</sup> | 국비       | 51,021.0    | 51,021.0  | 6,600.0  | 16,700.0 | 24,970.0  | 2,751.0   | -         | -           |
|  | 시비       | 56,072.0    | 56,072.0  | 9,785.0  | 20,271.0 | 13,823.0  | 12,193.0  | -         | -           |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 107,093.0   | 107,093.0 | 16,385.0 | 36,971.0 | 38,793.0  | 14,944.0  | -         | -           |
| 인천 1호선 검단 연장 <sup>4)</sup>               | 국비       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 시비       | 72,000.0    | 43,648.0  | 641.0    | 1,756.0  | 7,739.0   | 13,258.0  | 20,254.0  | 28,352.0    |
|  | 기타       | 655,700.0   | 397,693.0 | 5,842.0  | 15,996.0 | 70,512.0  | 120,801.0 | 184,542.0 | 258,007.0   |
|  | 합계       | 727,700.0   | 441,341.0 | 6,483.0  | 17,752.0 | 78,251.0  | 134,059.0 | 204,796.0 | 286,359.0   |
| 인천 2호선 검단 연장 <sup>2)</sup>               | 국비       | 247,545.0   | 11,637.0  | -        | -        | -         | 4,252.0   | 7,385.0   | 235,908.0   |
|  | 시비       | 165,033.0   | 7,759.0   | -        | -        | -         | 2,835.0   | 4,924.0   | 157,274.0   |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 412,578.0   | 19,396.0  | -        | -        | -         | 7,087.0   | 12,309.0  | 393,182.0   |
| 인천 남부 순환선 <sup>2)</sup>                  | 국비       | 862,177.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 862,177.0   |
|  | 시비       | 576,308.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 576,308.0   |
|  | 기타       | 332,606.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 332,606.0   |
|  | 합계       | 1,771,091.0 | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 1,771,091.0 |
| IN-Tram <sup>2)</sup>                    | 국비       | 326,400.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 326,400.0   |
|  | 시비       | 217,600.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 217,600.0   |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 544,000.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 544,000.0   |
| 영종내부순환선<br>1단계 <sup>3)</sup>             | 국비       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 시비       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 기타       | 442,032.0   | 19,737.0  | -        | -        | -         | 7,250.0   | 12,487.0  | 422,295.0   |
|  | 합계       | 442,032.0   | 19,737.0  | -        | -        | -         | 7,250.0   | 12,487.0  | 422,295.0   |
| 송도내부순환선<br>1단계 <sup>3)</sup>             | 국비       | 79,089.0    | 19,326.0  | -        | 1,236.0  | 2,140.0   | 3,190.0   | 12,760.0  | 59,763.0    |
|  | 시비       | 79,090.0    | 19,326.0  | -        | 1,235.0  | 2,140.0   | 3,190.0   | 12,761.0  | 59,764.0    |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 158,179.0   | 38,652.0  | -        | 2,471.0  | 4,280.0   | 6,380.0   | 25,521.0  | 119,527.0   |
| 인천 1호선<br>국제여객터미널 연장 <sup>3)</sup>       | 국비       | 307,800.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 307,800.0   |
|  | 시비       | 205,200.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 205,200.0   |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 513,000.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 513,000.0   |
| 대순환선 건설 <sup>3)</sup>                    | 국비       | 1,874,285.4 | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 1,874,285.4 |
|  | 시비       | 1,249,523.6 | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 1,249,523.6 |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | 3,123,809.0 | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 3,123,809.0 |
| 영종자기<br>부상열차 2단계 <sup>5)</sup>           | 국비       | 310,086.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 310,086.0   |
|  | 시비       | 22,470.0    | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 22,470.0    |
|  | 기타       | 116,844.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 116,844.0   |
|  | 합계       | 449,400.0   | -         | -        | -        | -         | -         | -         | 449,400.0   |
| 철도 결절점<br>교통처리 구상                        | 국비       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 시비       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 기타       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
|  | 합계       | -           | -         | -        | -        | -         | -         | -         | -           |
| 합 계                                      | 비예산 사업   |             |           |          |          |           |           |           |             |
|  | 국비       | 4,058,403.4 | 81,984.0  | 6,600.0  | 17,936.0 | 27,110.0  | 10,193.0  | 20,145.0  | 397,641.94  |
|  | 시비       | 2,643,296.6 | 126,805.0 | 10,426.0 | 23,262.0 | 23,702.0  | 31,476.0  | 37,939.0  | 251,649.16  |
|  | 기타       | 1,547,182.0 | 17,430.0  | 5,842.0  | 15,996.0 | 70,512.0  | 128,051.0 | 197,029.0 | 1,129,752.0 |
|  | 합계       | 8,248,882.0 | 226,219.0 | 22,868.0 | 57,194.0 | 121,324.0 | 169,720.0 | 255,113.0 | 769,043.10  |

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

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

### 3 여객자동차터미널 신설

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

#### □ 배경 및 필요성

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

< 북부지역 주요 지점별 인천종합터미널 접근거리 및 접근시간 >

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

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

#### □ 사업개요

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



## □ 추진방안

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



< 서북부권 여객자동차터미널 위치도 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분              | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 서북권<br>여객자동차터미널 | -     | -     | -     | -     | 착공    | 준공  |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

#### 4 복합환승센터 구축

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

##### □ 배경 및 필요성

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

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

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

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

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

##### ① 송도역 복합환승센터

##### □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

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



자료 : 인천광역시 보도자료, 「KTX 송도역 복합환승센터 건립 추진」, 2017.5.2.

< 송도역 복합환승센터 위치도 및 조감도 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분            | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 송도역<br>복합환승센터 | -     | -     | 착공    | 공사    | 준공    | -   |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## ② 인천역 복합환승센터

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

### □ 추진방안

- 인천역은 복합역사로 개발하고, 복합역사 후면부에는 광장으로 개발



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

< 인천역 복합환승센터 위치도 및 조감도 >

### □ 추진계획 및 소요재원

#### ○ 추진계획

| 구분            | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 인천역<br>복합환승센터 | -     | -     | 착공    | 공사    | 준공    | -   |

#### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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



## 1-2 대중교통 우선처리시스템 확대

### ① 버스전용차로 확대

버스전용차로의 확대를 통해 버스의 통행속도와 정시성 향상  
시켜 버스의 경쟁력 향상

#### □ 배경 및 필요성

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

#### □ 사업개요

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

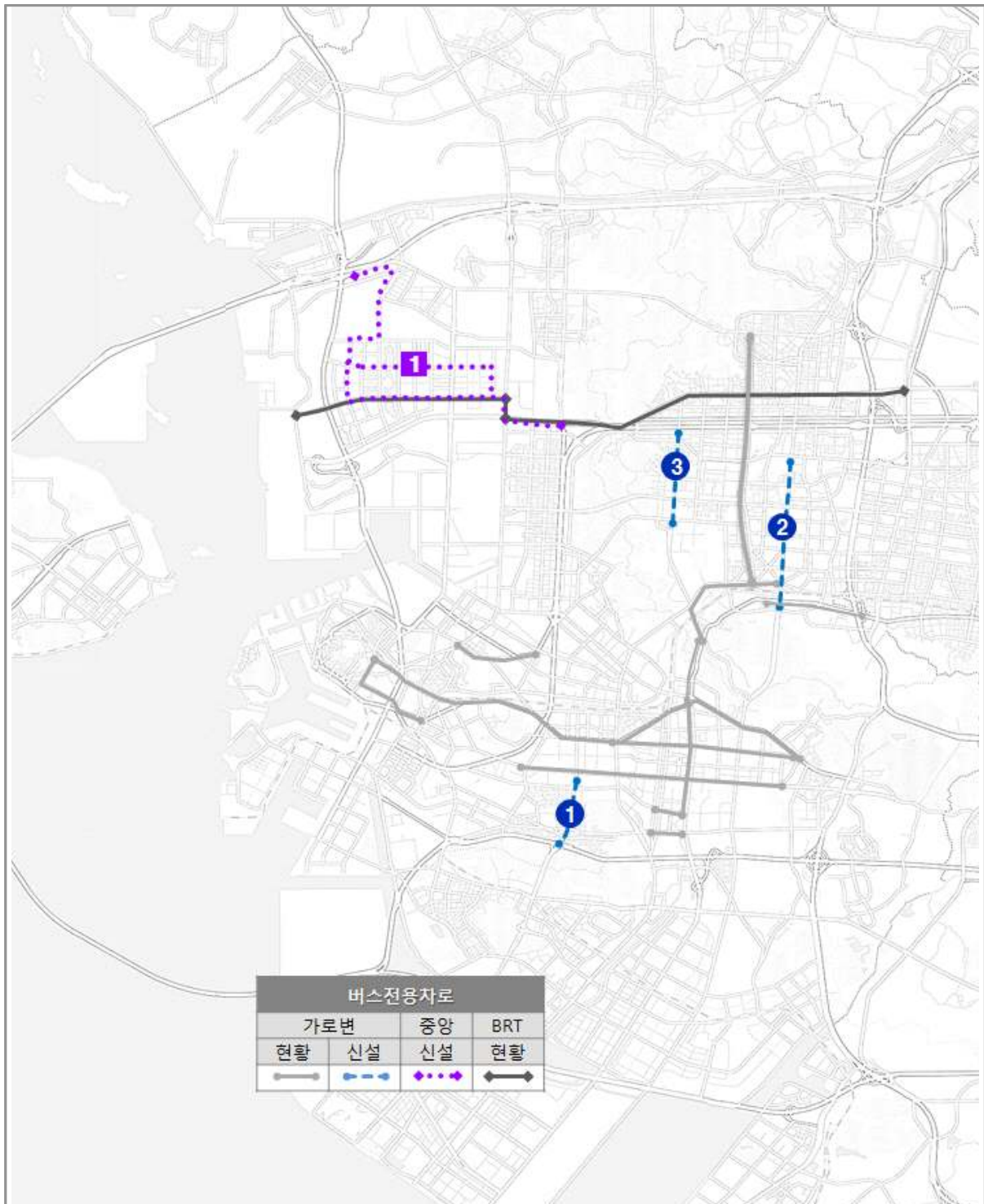
#### □ 추진방안

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

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

**< 계획기간 중 버스전용차로 설치계획 >**

| 구분         |   |        | 구간              | 연장(km) |
|------------|---|--------|-----------------|--------|
| 중앙버스전용차로   | ① | 청라 GRT | 청라역 - 가정오거리역    | 16.6   |
|            | ② | 미추홀대로  | 신기시장사거리 - 문학사거리 | 1.9    |
| 가로변 버스전용차로 | ③ | 장제로    | 삼산사거리 - 동소정사거리  | 6.0    |
|            | ④ | 마장로    | 새말사거리 - 원적사거리   | 4.6    |



**< 계획기간 중 버스전용차로 확대 계획 >**

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## ② 대중교통 전용지구 도입

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

### □ 배경 및 필요성

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

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

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

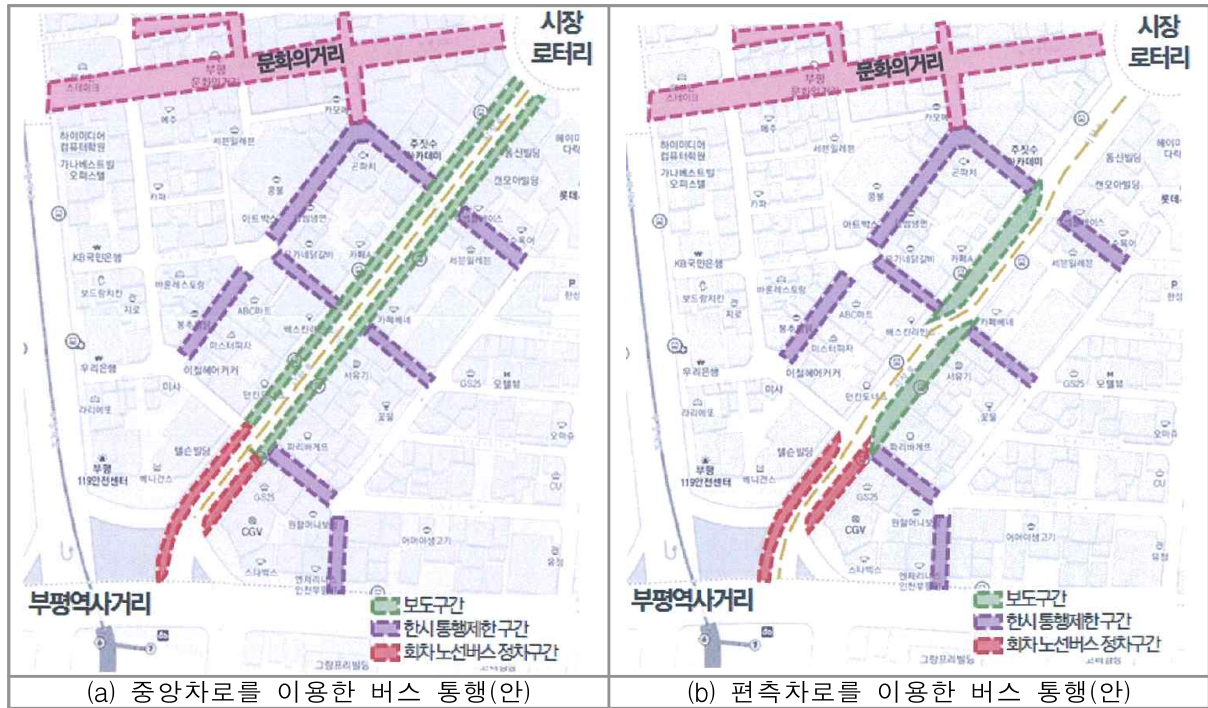
### □ 사업개요

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

### □ 추진방안

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





자료 : 인천발전연구원, 『부평역상권 활성화 선도사업 중 대중교통전용지구 만들기』, 2016.

### < 부평구 시장로 대중교통 전용지구 도입방안 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분              | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년   | 2021년 | 중장기 |
|-----------------|-------|-------|-------|---------|-------|-----|
| 대중교통<br>전용지구 도입 | -     | -     | -     | 부평구 시장로 |       | -   |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분              |    | 총<br>사업비 | 계획기간    |       |       |       |         |         | 중장기 | 비고 |
|-----------------|----|----------|---------|-------|-------|-------|---------|---------|-----|----|
|                 |    |          | 소계      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년   | 2021년   |     |    |
| 대중교통<br>전용지구 도입 | 국비 | 793.1    | 793.1   | -     | -     | -     | 396.6   | 396.5   | -   |    |
|                 | 시비 | 2,211.2  | 2,211.2 | -     | -     | -     | 1,105.6 | 1,105.6 | -   |    |
|                 | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -       | -       | -   |    |
|                 | 합계 | 3,004.3  | 3,004.3 | -     | -     | -     | -       | -       | -   |    |

### 3] 버스공영차고지 확충

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

#### □ 배경 및 필요성

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

## ① 계양권역(오류동) 버스공영차고지

### □ 사업개요

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



< 계양권역(오류동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

### □ 추진계획 및 소요재원

#### ○ 추진계획

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

#### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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



## ② 서북권역(원창동) 버스공영차고지

## □ 사업개요

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



< 서북권역(원창동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

☐ 추진계획 및 소요재원

- ## ○ 추진계획

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

- ## ○ 소요재원

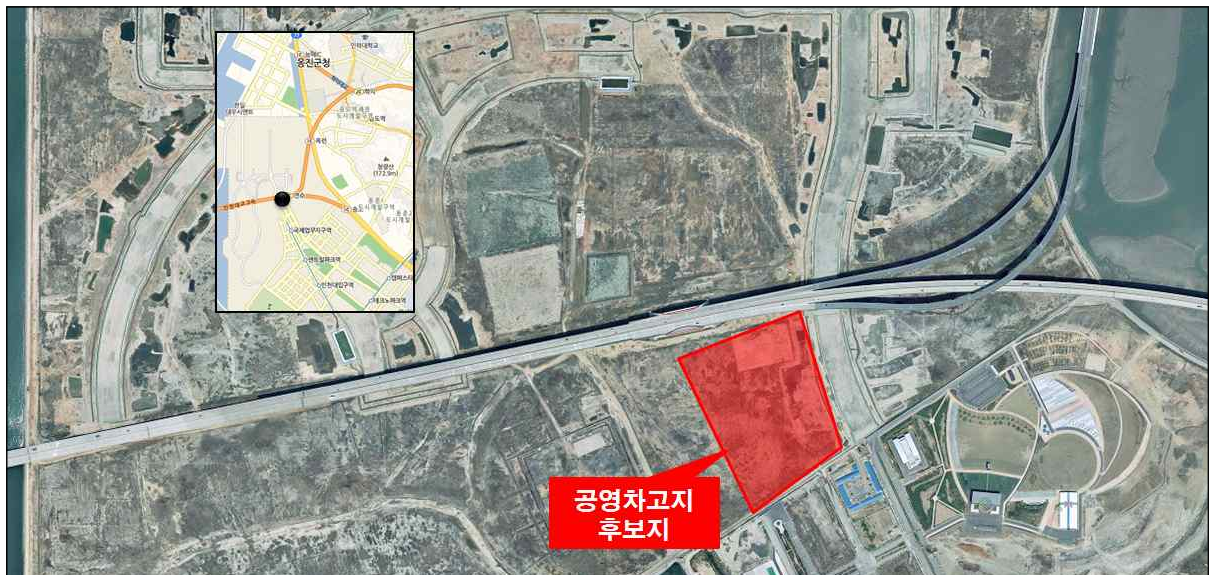
(단위 : 백만 원)

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

### ③ 연수권역(송도동) 버스공영차고지

#### □ 사업개요

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



< 연수권역(송도동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

#### □ 추진계획 및 소요재원

##### ○ 추진계획

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

##### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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



#### ④ 부평권역(삼산동) 버스공영차고지

##### □ 사업개요

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



< 부평권역(삼산동) 버스공영차고지 후보지 위치도 >

##### □ 추진계획 및 소요재원

###### ○ 추진계획

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

###### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## 목표2 대중교통 서비스 확대 및 운영개선

- 수요자 맞춤형 서비스 제공, 과학적 노선관리 및 환경개선, 대중교통 이용 활성화, 교통약자 이동지원을 통해 대중교통 서비스 확대 및 운영개선을 도모함

| 전략                    | 추진 과제   | 목표                 |
|-----------------------|---|--------------------|
| 2-1. 수요자 맞춤형 서비스 제공   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 정기이용권 버스 확대</li> <li>• 농어촌지역 수요대응형 대중교통(DRT) 도입</li> <li>• 출퇴근 맞춤형 버스 도입</li> </ul>                        | 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 |
| 2-2. 과학적 노선관리 및 환경 개선 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지간선체계 보완 및 재정립</li> <li>• 노선신설 및 조정</li> <li>• 버스정류장 개선</li> </ul>   |                    |
| 2-3. 대중교통 이용 활성화      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 승용차 요일제 확대</li> <li>• 기업체 교통수요관리 확대</li> <li>• 차 없는 거리·구역 확대</li> <li>• 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입</li> </ul> |                    |
| 2-4. 교통약자 이동지원        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 특별교통수단 확충</li> <li>• 저상버스 확충</li> </ul>  |                    |

## 2-1 수요자 맞춤형 서비스 제공

### ① 정기이용권 버스 확대

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

#### □ 배경 및 필요성

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



## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## ② 농어촌지역 수요대응형 대중교통(DRT) 도입

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

### □ 배경 및 필요성

- 대중교통 기본권 확보가 어려움 인구 저밀도 지역인 농어촌 지역의 이동수단 확충이 필요하며 인천광역시에서는 강화군이 주요 대상지임
  - \* 강화군 버스는 총 33대의 버스로 55개 노선을 운영하고 있어 배차간격이 크고 택시는 기사 수급의 문제로 이용에 어려움이 있음
- 국내에서는 기존의 버스 체계가 지니고 있는 운영상의 문제점을 보완하기 위하여 교통수단 이용의 시간적·공간적 제약을 완화할 수 있는 준 대중교통체계로 「여객자동차운수사업법」 제3조에 따른 “수요대응형 여객자동차운송사업”이 시행\*되고 있음
  - \* 서천군 희망택시, 아산시 마중택시, 화성시 행복택시 등
- 수요대응형 대중교통수단의 도입을 통해 농어촌지역의 대중교통 사각지대 이용자에게 교통편의를 제공

### □ 사업개요

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

### □ 추진방안

- 강화군 읍면별 노선을 대상으로 검토기준\*에 부합하는 기존노선(13번, 16번, 23-1번, 66번)에 대해 수요대응형 대중교통 도입

- \* 강화군 읍면별 노선별 버스 1회 운행 당 승차인원 6(인/회) 미만인 노선을 대상으로 운행 회차별 이용객이 평일 평균 5인/회 미만인 운행횟수의 비율이 50% 이상인 노선

### < 강화군 DRT 도입방안 >

| 구분       |          | 강화읍   | 길상면  | 송해면  |
|----------|----------|---|--|--|
| 대상지역     |          | 기존노선버스 운행지역   | 기존노선버스 운행지역  | 기존노선버스 운행지역  |
| 운행구간     |          | 강화읍↔주변지역  | 온수리↔황산도  | 송해면사무소↔주변지역  |
| 운행차량     |          | 택시  | 택시   | 기존 노선버스  |
| 운행 방법    |          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 첨두시/비첨두 구분 운행</li> <li>- 첨두시 : 노선버스</li> <li>- 비첨두시 : DRT</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 전일 DRT 운행</li> <li>- 첨두와 비첨두 구분 없이 DRT를 전일 운행함</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 구분 운행</li> <li>- 23-1번 노선폐지</li> <li>- 23-1번 노선 운행지역 콜 발생시 인근지역 운행노선 변경하여 서비스</li> </ul> |
| 이행 단계    | 노선 운행 방법 | 준다이나믹형  | 준다이나믹형   | 경로이탈형  |
|          | 노선 형태    | 탄력적 노선운영  | 탄력적 노선운영   | 탄력적 노선운영   |
|          | 기종점 형태   | One-to-Many   | One-to-Many  | One-to-Many  |
| 운행 주체    |          | 버스사업자, 택시사업자  |  |  |
| 운행 관리 체계 | 담당자      | 강화읍사무소  | 길상면사무소   | 송해면사무소   |
|          | 사업자      | 버스사업자와 택시사업자 통합센터   |  |  |
| 조례 규정 항목 |          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 사업자 선정 절차 및 방법</li> <li>• 대상지역</li> <li>• DRT 운행노선 혹은 사업구역</li> <li>• DRT사업자 재정지원(지원대상, 지원방법, 상환방법 등)</li> <li>• 기타 DRT 사업수행을 위해 필요한 사항</li> </ul> |  |  |

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분                    | 2017년 | 2018년 | 2019년                 | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|-----------------------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-----|
| 농어촌지역 수요대응형 대중교통수단 도입 | -     | -     | 강화읍, 길상면, 송해면 등 3개 지역 |       |       | -   |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

### 3 출퇴근 맞춤형 버스 도입

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

#### □ 배경 및 필요성

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

#### □ 사업개요

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

#### □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분                             |    | 총<br>사업비 | 계획기간 |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|--------------------------------|----|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                                |    |          | 소계   | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 농어촌지역<br>수요대응형<br>대중교통수단<br>도입 | 국비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                | 시비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                | 기타 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                | 합계 | -        | 비에산  |       |       |       |       |       |     |    |

## 2-2 과학적 노선관리 및 환경개선

### ① 지간선체계 보완 및 재정립

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

#### □ 배경 및 필요성

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

#### < 인천광역시 시내버스 운행시간 및 운행거리 분석 결과 >

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

- 시내버스의 복합대중교통 네트워크(환승연계)간 중복도는 5.12, 철도노선과의 2.33임<sup>3)</sup>
- 비효율적인 버스운행을 효율적으로 개선하여 이용자의 통행 시간을 단축하고 이용자 불편을 해소할 것으로 기대됨

3) 인천광역시, 「인천 시내버스 노선체계 개편 연구」, 2016.

## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분                |    | 총<br>사업비 | 계획기간 |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|-------------------|----|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                   |    |          | 소계   | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 지간선체계 보완<br>및 재정립 | 국비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                   | 시비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                   | 기타 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                   | 합계 | -        | 비에 산 |       |       |       |       |       | -   |    |

## 2 노선신설 및 조정

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

### □ 배경 및 필요성

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



## ① 광역버스 및 광역급행버스 노선 신설

### □ 사업개요

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

### □ 추진방안

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

### □ 추진계획 및 소요재원

#### ○ 추진계획

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

#### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## ② 광역버스 굴곡 노선 조정

### □ 사업개요

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

### □ 추진방안

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

### □ 추진계획 및 소요재원

#### ○ 추진계획

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

#### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분               |    | 총<br>사업비 | 계획기간 |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|------------------|----|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                  |    |          | 소계   | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 광역버스 굴곡<br>노선 조정 | 국비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                  | 시비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                  | 기타 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                  | 합계 | -        | 비에 산 |       |       |       |       |       | -   |    |

### 3 버스정류장 개선

승강장 설치 및 유지관리를 통해 이용자의 안전성 확보와 이용 편의 제공

#### □ 배경 및 필요성

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

#### < 인천광역시 버스승강장 설치 현황 >

(단위 : 개소)

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

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

#### □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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



< 승강장 형태 >

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## 2-3 대중교통 이용활성화

### ① 승용차 요일제 확대

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

#### □ 배경 및 필요성

- 자동차 등록대수 증가로 주요 간선도로의 지체 증가
- 도심 교통난 완화 및 대중교통이용 활성화
- 서울, 부산, 대구 승용차 요일제 시행 중
  - \* 참여율 : 인천시(7.1%), 서울시(22.0%), 부산시(23.4%), 대구시(6.4%)
- 인천시 승용차 요일제 참여율은 2016년 8월 기준 7.1%로 참여 증가율이 점차 둔화되고 있으며, 단속장비 및 인력 부족으로 효과적인 승용차 요일제 위반 단속이 곤란
  - \* 승용차 요일제 위반에 단속되더라도 실질적인 패널티 부과 없음

#### □ 사업개요

- 사업내용 : 승용차 요일제 혜택 확대 및 위반 단속 확대
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 21,270.5백만 원(시비 100%)
  - 계획기간 총사업비 : 3,351.5백만 원(시비 100%)

#### □ 추진방안

- 승용차 요일제 가입혜택 확대로 신규 가입자 유인
- 승용차 요일제 지속 홍보 및 가입 독려
  - \* 공공기관 행사시 승용차 요일제 가입부스 상시 운영 및 신규차 구매시 승용차 요일제 판플렛 홍보 병행

**<승용차 요일제 혜택 확대 방안>**

| 요일제 혜택 | 공영주차장 요금  | 거주자 우선주차 | 교통유발부담금 |
|--------|-----------|----------|---------|
| 현재     | 30%~50%할인 | 가점부여     | 20%감면   |
| 변경     | 50%할인     | 요금 20%할인 | 30%감면   |

○ 승용차 요일제 위반 단속 확대

- \* 남북2축, 동서3축을 중심으로 한 승용차 요일제 단속 태그 검지기 확대
- \* 사업물량 : 23개소

□ 추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

| 구분      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기   |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 요일제 참여율 | -     | -     | 18.7% | 24.4% | 30.0% | 45.0% |
| 단속시스템   | -     | -     | 23개소  |       |       | -     |

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분            |    | 총<br>사업비 | 계획기간    |       |       |       |         |         | 중장기      | 비고 |
|---------------|----|----------|---------|-------|-------|-------|---------|---------|----------|----|
|               |    |          | 소계      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년   | 2021년   |          |    |
| 승용차<br>요일제 확대 | 국비 | -        | -       | -     | -     | -     | -       | -       | -        |    |
|               | 시비 | 21,271.0 | 3,351.5 | -     | -     | 973.0 | 1,130.5 | 1,248.0 | 17,919.0 |    |
|               | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -       | -       | -        |    |
|               | 합계 | 21,271.0 | 3,351.5 | -     | -     | 973.0 | 1,130.5 | 1,248.0 | 17,919.0 |    |

## ② 기업체 교통수요관리 확대

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

### □ 배경 및 필요성

- 기업체 교통수요관리는 교통량 감축프로그램을 시행함으로써 교통혼잡을 완화시키는 간접적인 교통수요관리방안
- 교통혼잡 유발 원인자 부담 원칙에 따라 기업체 교통수요관리 필요성 제기
- 서울시의 경우 기업체 교통수요관리 홈페이지 및 교통량 감축 프로그램 10개를 운영
  - \* 주차수요관리(주차장 유료화, 주차장 축소, 주차유도시스템)
  - \* 자전거이용, 유연근무제, 통근버스운영, 셔틀버스운영, 업무택시제, 나눔카 이용

**기업체교통수요관리**  
서울특별시

홈 로그인 회원가입 사이트맵 본문 바로가기

교통수요 관리소개 교통량 감축 프로그램 교통수요 관리 신청 알림마당

**공유서울 나눔카**  
“나눔카와 함께하는 새로운 교통문화”

- ✓ 회사에서 업무 차량이 필요할 때 이용하실 수 있어요
- ✓ 언제 어디서나 이용하실 수 있어요
- ✓ 차량 관리 고민이 필요없어요
- ✓ 맑은 공기, 지속 가능한 지구를 만들어요

green car SOCAR YOU CAR  
citycar kt rental hancar

차량을 소유하지 않아도 언제 어디서나 내 차처럼 편리하게 사용하는 나눔카

**참여 절차**  
참여 절차를 잘 알아두시면 세금 경감에 큰 도움이 됩니다.

**교통유발부담금?**

교통유발부담금이란? 기업체교통수요관리란? 교통량 감축프로그램 안내 교통수요관리 참여하기 참여신청 방법안내 참여혜택 알아보기

**공지사항**

| 제목                            | 작성일      |
|-------------------------------|----------|
| 2016년 월별자료 입력 및 경감신청에 관한사항 안내 | 16.08.08 |
| 교통량 감축 프로그램 세부기준              | 16.07.26 |
| 교통량 감축 프로그램 이행계획서             | 16.07.26 |
| 인터넷 브라우저 사용버전 안내              | 15.01.06 |
| 기업체교통수요관리 오픈                  | 15.01.05 |

**회원가입**  
기업체 회원가입 택시회사 회원가입

**구청 연락처**  
기업체가 속한 구청에 문의하시면 더욱 신속하게 안내 받으실 수 있습니다.  
구청별 연락처 바로가기

< 기업체 교통수요관리 홈페이지 운영 사례(서울시) >

## □ 사업개요

- 사업내용 : 기업체 교통수요관리 확대
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 81,483.7백만 원(시비 100%)
  - 계획기간 총사업비 : 2,911백만 원(시비100%)

## □ 추진방안

- 기업체 교통수요관리 프로그램 참여율 개선 방안
  - 서울시의 사례를 벤치마킹(홈페이지)하여 기업체 교통수요관리 시스템 구축
  - 교통량 감축 효과를 고려하여 감축 프로그램 통합 및 시행난이도에 따른 교통유발부담금 경감 수준 및 감면율 조정
- 기업체 교통수요관리 이행실적 확인 방안
  - 각 구 및 군별 담당자 분기별 불시 점검 시행

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분   | 2017년 | 2018년 | 2019년                       | 2020년 | 2021년 | 중장기   |
|------|-------|-------|-----------------------------|-------|-------|-------|
| 추진계획 | -     | -     | 홈페이지 제작, 교통량감축 프로그램 조정 및 시행 |       |       |       |
| 참여율  | -     | -     | 6.8%                        | 7.6%  | 8.4%  | 20.0% |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분      |    | 총사업비     | 계획기간    |       |       |       |       |         | 중장기      | 비고 |
|---------|----|----------|---------|-------|-------|-------|-------|---------|----------|----|
|         |    |          | 소계      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년   |          |    |
| 홈페이지 제작 | 국비 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 시비 | 10.0     | 10.0    | -     | -     | 10.0  | -     | -       | -        |    |
|         | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 합계 | 10.0     | 10.0    | -     | -     | 10.0  | -     | -       | -        |    |
| 기업체 지원  | 국비 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 시비 | 81,473.7 | 2,901.0 | -     | -     | 361.4 | 837.5 | 1,413.3 | 78,861.5 |    |
|         | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 합계 | 81,473.7 | 2,901.0 | -     | -     | 361.4 | 837.5 | 1,413.3 | 78,861.5 |    |
| 합계      | 국비 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 시비 | 81,474.7 | 2,911.0 | -     | -     | 362.4 | 837.5 | 1,413.3 | 78,861.5 |    |
|         | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -        |    |
|         | 합계 | 81,474.7 | 2,911.0 | -     | -     | 362.4 | 837.5 | 1,413.3 | 78,861.5 |    |



### ③ 차 없는 거리·구역 확대

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

#### □ 배경 및 필요성

- ‘승용차 없는 날’은 ‘세계 차 없는 날’이 있는 주간에 저탄소 생활에 대한 사회적 공감대 형성 및 생활실천 분위기 조성을 위해 대중교통 및 도보/자전거를 이용하여 출·퇴근을 하는 방안임
- 인천시는 매년 ‘세계 차 없는 날’ 주간에 산하의 전 공공기관이 참여하는 ‘승용차 없이 출근하는 날’ 캠페인을 지속적으로 시행하고 있으나, 민간의 참여가 미미한 반쪽자리 행사에 그치고 있어 승용차 통행을 줄이자는 본래 취지를 반감시킴
- 차 없는 구역·거리 확대를 통해 자가용 이용 감소 및 대중교통 이용 활성화와 저탄소 녹색성장 도시조성을 위한 교통수요관리 정책으로 자동차 중심의 시민의식 전환계기 마련

#### □ 사업개요

- 사업내용 : 단계별 확대 시행
- 사업기간 : 2019년 ~ 2036년
- 총사업비 : 150백만 원(시비 100%)
  - 계획기간 총사업비 : 150백만 원(시비 100%)

#### □ 추진방안

- 군·구별 1개소 차 없는 거리 특화(공모)사업 시행
  - 지역행사 연계, 거리별 스토리텔링 및 시민 참여형 콘텐츠

## 중심의 차 없는 거리 운영

- 녹색교통진흥지역, Car Free City 등의 도입 연구 추진
- 연 1회 시행하는 ‘차 없는 날’ 을 단계적으로 확대 실시
  - 단기(1회/분기) → 중기(1회/월) → 장기(1회 이상/월)

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분                                | 2017년 | 2018년 | 2019년                    | 2020년   | 2021년 | 중장기                       |
|-----------------------------------|-------|-------|--------------------------|---------|-------|---------------------------|
| 차 없는 거리/날 운영 확대                   | -     | -     | 분기 당 1회<br>시민 참여형 콘텐츠 운영 |         |       | 중기 : 월 1회<br>장기 : 월 1회 이상 |
| 녹색교통진흥 지역, Car Free City 등의 도입 연구 |       |       |                          | 도입방안 연구 |       |                           |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분                               |    | 총 사업비 | 계획기간  |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|----------------------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                                  |    |       | 소계    | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 차 없는 거리/날 운영 확대                  | 국비 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 시비 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 기타 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 합계 | -     | 비예산   |       |       |       |       |       | -   |    |
| 녹색교통진흥지역, Car Free City 등의 도입 연구 | 국비 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 시비 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |
|                                  | 기타 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 합계 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |
| 합계                               | 국비 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 시비 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |
|                                  | 기타 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                                  | 합계 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |

#### 4 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입

시간대별 차등(변동) 요금제 시행으로 출·퇴근 목적 통행량을  
비첨두시로 분산하여 대중교통 이용 서비스수준 개선

##### □ 배경 및 필요성

- 출·퇴근시 과도한 수요 집중으로 인하여 대중교통의 차내 혼잡도가 매우 높아 대중교통 이용자들은 많은 불편을 겪고 있으며, 대중교통의 서비스 질도 하락되는 결과를 초래하고 있음
- 오전 및 오후 첨두시간대(7시~9시, 17시~19시) 평균 집중률은 그 외 시간대의 평균 집중률 대비 1.8배 높은 것으로 나타나 첨두시에 집중되는 교통량을 분산시킬 수 있는 정책 필요한 상황임

##### < 인천광역시 첨두 및 비첨두 교통량 집중률 비교 >

(단위 : %)

| 구 분     | 오전첨두<br>(7시~9시) | 오후첨두<br>(17시~19시) | 첨두 평균<br>(첨두시간 당) | 비첨두<br>(비첨두시간 당) |
|---------|-----------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 교통량 집중률 | 13.6            | 12.9              | 6.6               | 3.68             |
| 상대비교    | -               | -                 | 1.80              | 1.00             |

- 또한, 현재 시행중인 대중교통 요금 조조할인은 광역버스를 대상으로 한정하고 있는 상황으로, 향후 인천 시내 지하철 및 시내버스를 대상으로 조조할인을 확대 시행할 필요가 있음

##### □ 사업개요

- 사업내용 : 도입방안 연구 용역 및 시범운영
- 사업기간 : 2020년 ~ 2036년
- 총사업비 : 150백만 원(시비 100%)
  - 계획기간 총사업비 : 150백만 원(시비 100%)

## □ 추진방안

- 대중교통 요금 조조할인 확대 검토
  - 현재 광역버스를 대상으로 한정하고 있는 상황으로, 향후 인천시내 지하철 및 시내버스를 대상으로 확대 시행 추진
- 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입을 위한 연구 용역 시행
  - \* 도입시기, 대상수단, 적용시간대, 세부 추진방안 등 연구

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분              | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년   | 2021년 | 중장기  |
|-----------------|-------|-------|-------|---------|-------|------|
| 시간대별 차등(변동) 요금제 | -     | -     | -     | 도입방안 연구 |       | 시범운영 |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분              |    | 총 사업비 | 계획기간  |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|-----------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                 |    |       | 소계    | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 시간대별 차등(변동) 요금제 | 국비 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                 | 시비 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |
|                 | 기타 | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                 | 합계 | 150.0 | 150.0 | -     | -     | -     | 150.0 | -     | -   |    |

## 2-4 교통약자 이동지원

### 1 특별교통수단 확충

교통약자의 이동권 증진을 위한 특별교통수단 확대

#### □ 배경 및 필요성

- 특별교통수단 283대(2016년 기준)를 운영중에 있지만 법적 기준을 충족하지 못하는 실정으로 특별교통수단 확충이 필요함  
\* 283대 중 장애인 콜택시 140대 → 법정운행대수 143대 이상
- 교통약자에게 이동에 대한 편의를 제공하여 활발한 사회 활동을 가능토록 하기 위해 이동에 제약을 받는 고령자 및 장애인 등의 이동편의를 위한 특별교통수단을 확대·도입하는 방안이 필요함
- 법적기준만을 따르는 것이 아닌 적재적소에 이용할 수 있는 맞춤형 특별교통수단을 확보하고 효율적인 운영을 통해 늘어나는 수요에 대응하여 이용률을 향상시켜 교통약자 이동권 증진

#### □ 사업개요

- 사업내용 : 장애인콜택시(특장차) 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 12,056백만 원(국비 50%, 시비 50%)  
- 계획기간 총사업비 : 2,508백만 원(국비 50%, 시비 50%)

#### □ 추진방안

- 인천시 내 장애 정도가 심한 장애인 중 보행상 장애가 있는자 52,950명  
※ 인천시 택시화물과 내부자료  
- 법정 보급대수(150명당 1대) 산정 : 353대

○ 2021년까지 19대 확충 → 총 159대(도입률 45%)

※ 법정보유대수 부족분은 바우처택시로 충당해서 운영

○ 특별교통수단 확충 계획

| 구분          |     | 단기(2021년) | 중기(2026년) | 장기(2036년) |
|-------------|-----|-----------|-----------|-----------|
| 보급대수        | 대폐차 | 38        | 18        | 5         |
|             | 신규  | 19        | 70        | 124       |
| 장애인콜택시 운영대수 |     | 159       | 229       | 353       |

○ 특별교통수단 확충 및 교통수단 이용 특성에 따른 장애인 구분 기준을 마련하여 맞춤형 교통수단 제공

| 휠체어 이용 필요 장애인 |             | 휠체어 이용 불필요 장애인 |           |
|---------------|-------------|----------------|-----------|
| 단독 거동 가능      | 단독 거동 불가능   | 단독 거동 가능       | 단독 거동 불가능 |
| 저상버스 확대지원     | 특별교통수단 확대지원 | 저상버스 확대지원      | 바우처택시 지원  |

## □ 추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

(단위: 대)

| 구분           |     | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|--------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 보급대수         | 대폐차 | -     | -     | -     | 20    | 18    | 61  |
|              | 신규  | -     | -     | 5     | -     | 14    | 194 |
| 장애인 콜택시 운영대수 |     | 140   | 140   | 145   | 145   | 159   | 353 |

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분              |    | 총 사업비    | 계획기간    |       |       |       |       |         | 중장기     | 비고 |
|-----------------|----|----------|---------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|----|
|                 |    |          | 소계      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년   |         |    |
| 장애인콜택시 (특장차) 확충 | 국비 | 6,028.0  | 1,254.0 | -     | -     | 110.0 | 440.0 | 704.0   | 4,774.0 | -  |
|                 | 시비 | 6,028.0  | 1,254.0 | -     | -     | 110.0 | 440.0 | 704.0   | 4,774.0 | -  |
|                 | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -       | -       | -  |
|                 | 합계 | 12,056.0 | 2,508.0 | -     | -     | 220.0 | 880.0 | 1,408.0 | 9,548.0 | -  |

## ② 저상버스 확충

교통약자 사회참여 확대 및 대중교통이용 편의제공을 위한 저상버스 확충

### □ 배경 및 필요성

- 교통약자 사회참여 확대 및 대중교통이용 편의제공을 위한 저상버스 확충이 필요한 실정
- 지속적인 저상버스 확충으로 교통약자 및 일반 이용객의 안전성과 편리성 도모 및 대중교통 이용여건 개선 필요
- 일본은 2020년까지 시내버스 35,000(70%)를 저상버스로 교체할 계획임
  - 2012년 기준 초저상버스 도입률 31.7%, 저상버스 도입률 55%
- 독일은 1980년부터 저상버스를 도입하였으며, 2005년에 저상버스 운영이 법적으로 의무화됨
  - 프랑크푸르트는 시내, 광역버스 전체의 저상화를 추진 중임
    - \* 시내버스 1,800대 중 700대, 시외버스 720대 중 130대가 저상버스



< 독일 저상버스 현황 >

- 저상버스의 도입확대와 운영 효율화를 통해 교통약자들의 저상버스를 이용환경을 개선하고, 타 교통수단과의 연계 접근성 강화

## □ 사업개요

- 사업내용 : 저상버스 확충
- 사업기간 : 2017년 ~ 2036년
- 총사업비 : 200,876백만 원(국비 50%, 시비 50%)
  - 계획기간 총사업비 : 26,676백만 원(국비 50%, 시비 50%)

## □ 추진방안

- 시내버스 100%의 저상버스화(~2021년 25%, ~2036년 100%)
  - 운행대수의 1/2인 법정 운행대수 달성

| 구분        | 총 버스(대) | 저상버스(대) | 저상버스도입(대) | 구성비(%) |
|-----------|---------|---------|-----------|--------|
| 현황(2016년) | 2,327   | 318     | -         | 13.7   |
| 목표(2021년) | 2,327   | 585     | 267       | 25.0   |
| 목표(2036년) | 2,327   | 2,327   | 1,392     | 100.0  |

- 저상버스 우선공급 노선 지정(2017년 기준)
  - 이용 수요가 많은 남동구, 부평구, 서구, 남구 우선 공급

| 구분      | 인천광역시   | 남동구     | 부평구     | 서구      | 남구      |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 교통약자(명) | 843,845 | 152,655 | 151,306 | 141,315 | 127,466 |
| 분포(%)   | 100.0   | 18.1    | 17.9    | 16.7    | 15.1    |

- 고령자 비율이 높은 도농복합지역 및 농어촌지역은 도로여건에 따라 중형저상버스 도입

## □ 추진계획 및 소요재원

- 추진계획

| 구분      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 중장기    |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 저상버스 확충 | 37대   | 20대   | 70대   | 70대   | 70대   | 1,392대 |

- 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분      |    | 총<br>사업비  | 계획기간     |         |         |         |         |         | 중장기       | 비고 |
|---------|----|-----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|----|
|         |    |           | 소계       | 2017년   | 2018년   | 2019년   | 2020년   | 2021년   |           |    |
| 저상버스 확충 | 국비 | 100,438.0 | 13,338.0 | 1,850.0 | 988.0   | 3,500.0 | 3,500.0 | 3,500.0 | 87,100.0  | -  |
|         | 시비 | 100,438.0 | 13,338.0 | 1,850.0 | 988.0   | 3,500.0 | 3,500.0 | 3,500.0 | 87,100.0  | -  |
|         | 기타 | -         | -        | -       | -       | -       | -       | -       | -         | -  |
|         | 합계 | 200,876.0 | 26,676.0 | 3,700.0 | 1,976.0 | 7,000.0 | 7,000.0 | 7,000.0 | 174,200.0 | -  |



### 목표3 대중교통 안전강화 및 경영개선

- 운수업체 및 종사가 관리 강화, 시설 및 수단 안전관리 강화, 경영합리화를 통해 대중교통 안정강화 및 경영개선을 도모함

| 전략                    | 추진 과제  | 목표                     |
|-----------------------|--|------------------------|
| 3-1. 운수업체 및 종사자 관리 강화 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선</li> <li>• 종사자 안전교육 확대</li> <li>• 운전자 근로환경 개선</li> </ul>    | 대중교통<br>안전강화 및<br>경영개선 |
| 3-2. 시설 및 수단 안전관리 강화  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대</li> <li>• 차내 비상탈출구·안전장치 확충</li> <li>• 재생타이어 사용 제한</li> </ul> |                        |
| 3-3. 경영합리화            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 준공영제 개선</li> <li>• 합리적·객관적 재정지원체계 구축</li> <li>• 소형버스 확대</li> </ul>                |                        |

### 3-1 운수업체 및 종사자 관리 강화

#### ① 운수업체 경영평가 및 서비스 평가 개선

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

##### □ 배경 및 필요성

- 준공영제에 참여중인 32개 업체를 대상으로 경영평가 및 서비스평가를 실시하여 종합점수를 기준으로 성과이윤을 차등 지급하고 있음
  - 시내버스 평가는 크게 경영평가와 서비스평가로 구분되고, 경영평가는 재무건전성과 경영관리로 구분되며, 서비스평가는 친절성, 청결성, 신뢰성, 안전성, 고객만족도로 구분하고 있음
  - 평가결과에 따라 평균값을 기준으로 4개 등급으로 구분하여, 1등급은 적립금의 100%+추가성과이윤, 2등급은 적립금의 100%, 3등급은 적립금의 60%, 4등급은 적립금의 40%를 지급하고 있음<sup>4)</sup>
- 서비스평가 항목별 표본은 준공영제 전체차량의 1일 총 운행횟수의 3.8%의 수준으로 낮고, 실질적인 서비스를 모니터링하고 개선을 유도하는데 조사표본도 낮음<sup>5)</sup>
- 운수업체의 서비스 개선 유도를 목적에 맞는 서비스 개선을 위한 평가체계의 수정 및 보완이 필요한 상황임
  - 상시모니터링 시스템 도입을 통한 지속적인 서비스 개선의 유도가 필요함
- 평가체계의 수정 및 보완으로 운수업체의 서비스수준 개선 및 업체간 경쟁 활성화 도모

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

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

## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

\* 첨단안전장치 설치, 디지털 운행기록계(DTG)를 활용한 운전자 휴게시간 확보 유무 확인, 속도제한장치 해제여부 등

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

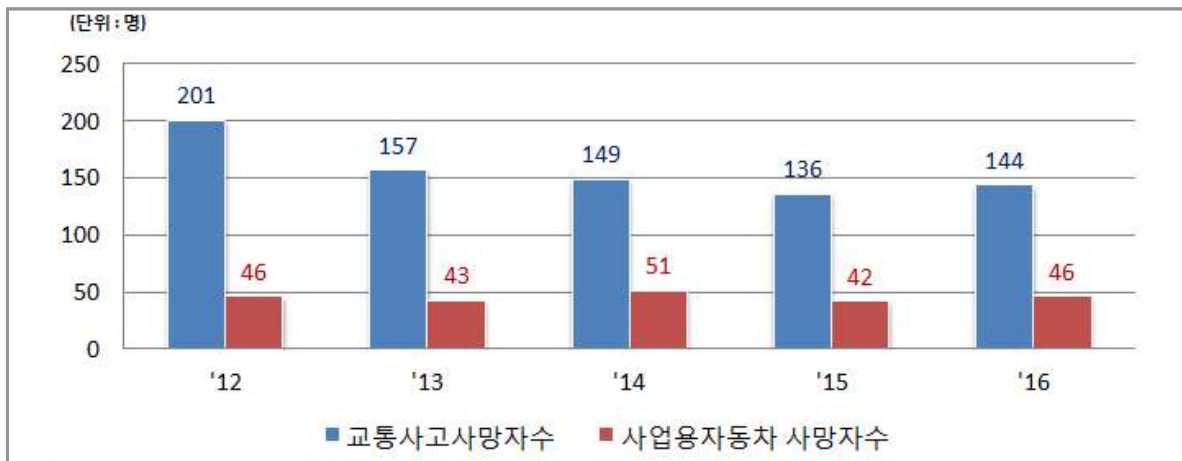
| 구분        |    | 총<br>사업비 | 계획기간    |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|-----------|----|----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|           |    |          | 소계      | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 운송업체 재정지원 | 국비 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|           | 시비 | 1,150.0  | 1,150.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | -   |    |
|           | 기타 | -        | -       | -     | -     | -     | -     | -     |     |    |
|           | 합계 | 1,150.0  | 1,150.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | 230.0 | -   |    |

## 2 종사자 안전교육 확대

종사자 안전교육 확대 및 에코드라이브 실시를 통한 대형 교통사고 사전에 방지

### □ 배경 및 필요성

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



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

### < 인천광역시 교통사고 사망자수 및 사업용자동차종사자 사망자수 >

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

## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

### 3 운전자 근로환경 개선

운전자 근로환경 개선을 통해 대중교통 수단의 안전성 강화

#### □ 배경 및 필요성

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

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

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

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

#### □ 사업개요

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

#### □ 추진방안

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

#### □ 추진계획

- 추진계획

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

## 3-2 시설 및 수단 안전관리 강화

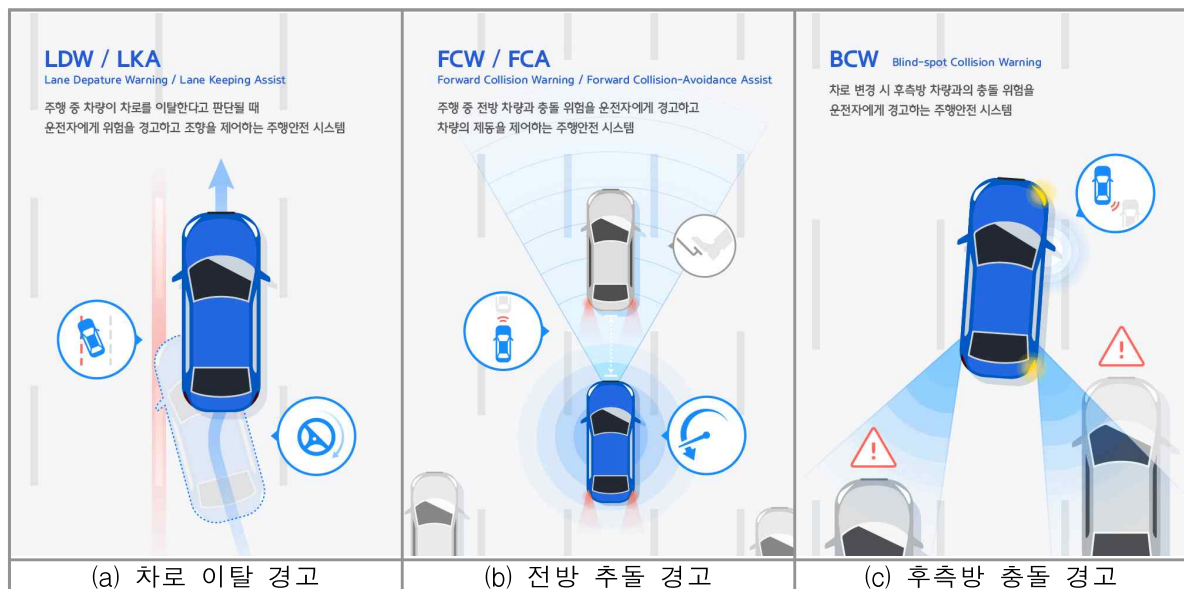
### 1 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대

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

#### □ 배경 및 필요성

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

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



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

#### < 첨단운전자보조시스템 >

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

□ 사업개요

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

□ 추진방안

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

□ 추진계획

- 추진계획

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



## ② 차내 비상탈출구 · 안전장치 확충

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

### □ 배경 및 필요성

- 인천지역을 운행하는 시내버스는 자동차관리법 상 내부에 비상망치 4개 이상, 소화기 2대 이상 설치하게 되어 있으나, 실제로 버스 안에 비치된 소화기는 겉면이 녹이 쓴 상태로 노후화돼 있거나 비상망치는 빈 덮개만 있는 경우<sup>6)</sup>가 있어 대중교통 자동차에 대한 안전관리가 필요함
- 일본의 경우 30인 이상의 버스에는 출입구의 반대 뒤쪽에 비상구를 설치하여 비상시에 탈출을 돕도록 하고 있고, 유럽의 경우 버스가 옆으로 쓰러지는 사고에 대비하여 버스 천장에 비상탈출구를 설치하고 있음



(a) 버스 천장 비상탈출구

(b) 버스 옆면 비상탈출구

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

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

### < 버스차량 내 상부 비상탈출구 >

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

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

□ 사업개요

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

□ 추진방안

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

□ 추진계획

- 추진계획

| 구분                   | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년               | 2021년 | 중장기 |
|----------------------|-------|-------|-------|---------------------|-------|-----|
| 차내 비상탈출구·<br>안전장치 확충 |       |       |       | 시내버스 대상<br>순차적으로 설치 |       |     |

### ③ 재생타이어 사용 제한

버스 차량의 재생타이어 사용을 사전에 제한함으로써 재생 타이어로 발생하는 사고를 예방

#### □ 배경 및 필요성

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

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



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

#### < 시내버스 재생타이어 사고 >

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

□ 사업개요

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

□ 추진방안

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

□ 추진계획

- 추진계획

| 구분          | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년                     | 2021년 | 중장기 |
|-------------|-------|-------|-------|---------------------------|-------|-----|
| 재생타이어 사용 제한 |       |       |       | 재생타이어 교체 실시 및<br>관련 조례 개정 |       |     |

### 3-3 경영 합리화

#### ① 준공영제 개선

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

##### □ 배경 및 필요성

- 준공영제 시행 이후 재정지원 증가에 따른 부담, 운송실적 및 원가의 투명성 확보 미흡, 시민편의 서비스 자발적 개선 미흡 등의 문제를 가지고 있음<sup>7)</sup>

##### < 준공영제 시행이후 재정지원 추이 >

(단위 : 억원, %)

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

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2017

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

##### □ 사업개요

- 사업내용 : 시내버스 준공영제 개선
- 사업기간 : 2019년 ~ 2021년
- 총사업비 : 비예산

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

## □ 추진방안

### ○ 표준운송원가 개선

- 운송원가와 직접 관련성이 낮은 항목은 운송원가에서 제외하고, 운송원가와 운송수입금 산정시 국고보조금(유가보조금, 천연가스연료비 보조금, 국가유공자 보조금 등)의 차감 의무화

### ○ 회계투명성 확보

- 회사간 비교가 가능하도록 표준계정과목체계를 마련, 영업상 비밀을 제외한 원가산정방식과 보조금 집행 현황 및 정산내역 등을 매년 홈페이지를 통해 공개, 원가자료 미제출시 보조금 지원중단 또는 환수 조치

### ○ 협약 개선

- 2016년 11월에 체결된 「버스준공영제 이행 협약서」의 수정 및 보완하고, 개정된 협약서를 일정기간 운용 후 조례로 제도화

### ○ 부정수급 환수 강화

- 조례 개정을 통해 부정수급으로 인한 환수 등의 제재를 강화

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

| 구분              | 2017년 | 2018년 | 2019년   | 2020년 | 2021년 | 중장기 |
|-----------------|-------|-------|---------|-------|-------|-----|
| 시내버스<br>준공영제 개선 |       |       | 준공영제 개선 |       |       |     |

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

| 구분              |    | 총<br>사업비 | 계획기간 |       |       |       |       |       | 중장기 | 비고 |
|-----------------|----|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|----|
|                 |    |          | 소계   | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 |     |    |
| 시내버스<br>준공영제 개선 | 국비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                 | 시비 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                 | 기타 | -        | -    | -     | -     | -     | -     | -     | -   |    |
|                 | 합계 | -        | 비에산  |       |       |       |       |       | -   |    |

## 2 요금체계 합리화 및 다양화

요금체계 합리화 및 다양화를 통한 대중교통이용 활성화 및  
이용자의 요금부담 최소화

### □ 배경 및 필요성

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

< 국내 주요 도시 시내버스 요금 체계 비교 >

| 구분    | 요금 체계   |
|-------|---|
| 인천광역시 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용</li> <li>• 환승시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 좌석버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가(10~40km), 5km마다 100원 (40km초과)</li> <li>- 광역버스, M버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가(30~60km), 5km마다 100원(60km초과)</li> </ul> </li> <li>• 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용</li> </ul> |
| 서울특별시 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용</li> <li>• 환승시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 시내버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가</li> <li>- 광역버스, 심야버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가</li> </ul> </li> <li>• 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용</li> </ul>   |
| 경기도   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용</li> <li>• 환승시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 일반버스 : 기본요금(10km까지) + 5km마다 100원 추가(10~40km), 5km마다 100원 (40km초과)</li> <li>- 좌석버스, 직행좌석버스, 순환버스, M버스 : 기본요금(30km까지) + 5km마다 100원 추가</li> </ul> </li> <li>• 조조요금제(직행좌석형) : 첫차부터 6시 30분까지 16%할인, 교통카드 이용시만 적용</li> </ul>               |
| 부산광역시 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용</li> <li>• 환승시 : 먼저 탄 교통수단 하차 후 30분 이내 요금할인 혜택, 2회까지 환승 가능</li> <li>• 조조요금제(시내버스) : 첫차부터 6시 30분까지 20%할인, 교통카드 이용시만 적용</li> </ul>   |
| 광주광역시 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 버스만 1회 이용시 : 단일요금제 적용</li> <li>• 환승시 : 최초 하차 후 30분 이내 무료환승(횟수제한없음)</li> </ul>  |

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

## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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



### 3 합리적 · 객관적 재정지원체계 구축

합리적인 재정지원을 통해 안정적인 운수업체의 운영과 대중 교통 서비스 확보

#### □ 배경 및 필요성

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

#### < 준공영제 참여업체 버스운송실적 추이 >

(단위 : 억원, %)

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

자료 : 인천광역시 버스정책과, 내부자료, 2017

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

## □ 사업개요

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

## □ 추진방안

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

## □ 추진계획 및 소요재원

### ○ 추진계획

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

### ○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

#### 4 소형버스 확대

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

##### □ 배경 및 필요성

- 비수익노선의 경우버스의 수요가 적고, 불규칙한 수요로 인해 운송수입금이 운송원가에 미치지 못해 운송업체가 운행을 기피하고 있어 소형버스 도입이 필요함
- 운행 상황과 이용 추이에 따라 운영이 편리해 소형버스가 도입\*되고 있음

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

\* 김해시 : 일부노선에 25인승 소형 시내버스를 운행하고 있음



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

##### < 김해시 소형 시내버스 >

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

□ 사업개요

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

□ 추진방안

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

□ 추진계획 및 소요재원

○ 추진계획

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

○ 소요재원

(단위 : 백만 원)

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

## Ⅶ. 투자계획 및 자원조달 방안

### 1 소요자원 규모 추정

#### 가. 총 소요자원 (타계획 + 지방대중교통계획 자원규모)

- 제3차 인천광역시 지방대중교통계획( '17-21) 기간 동안 대중교통 육성·지원에 총 2,817,986.0백만 원 소요될 전망
  - 국비 752,580.4백만 원, 시비 367,554.4백만 원, 구비 78.0백만 원, 민간자본 1,697,773.2백만 원

(단위 : 백만 원)

| 구분                 | 합 계                | 국비               | 시비               | 구비          | 민자               |
|--------------------|--------------------|------------------|------------------|-------------|------------------|
| <b>계</b>           | <b>2,817,986.0</b> | <b>752,580.4</b> | <b>367,554.4</b> | <b>78.0</b> | <b>1697773.2</b> |
| 대중교통 인프라 확충        | 2,774,102.5        | 737,988.4        | 338,340.9        | -           | 1,697,773.2      |
| 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 | 40,074.5           | 14,592.0         | 25,404.5         | 78.0        | -                |
| 대중교통 안전강화 및 경영개선   | 3,809.0            | -                | 3,809.0          | -           | -                |

\* 국비 투자규모는 국가 재정여건, 예산상황 등에 따라 변동될 수 있음

#### 나. 대중교통 분야 소요자원 (타계획 제외, 본계획 상 자원규모)

- 상위계획 및 관련 타 계획에서 별도로 책정된 소요자원을 제외하면 총 842,136.3백만 원 소요 예정
  - 국비 6,416.1백만 원, 시비 78,209.2백만 원, 구비 78.0백만 원, 민간자본 757,433.0백만 원

\* 광역철도, 도시철도 및 신교통 확충(인천 도시철도망 구축계획), 교통약자 이동지원(제3차 인천광역시 교통약자 이동편의 증진계획)

(단위 : 백만 원)

| 구분                 | 합 계              | 국비             | 시비              | 구비          | 민자               |
|--------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------|------------------|
| <b>계</b>           | <b>842,136.3</b> | <b>6,416.1</b> | <b>78,209.2</b> | <b>78.0</b> | <b>757,433.0</b> |
| 대중교통 인프라 확충        | 833,999.3        | 6,416.1        | 70,150.2        | -           | 757,433.0        |
| 대중교통 서비스 확대 및 운영개선 | 4,328.0          | -              | 4,250.0         | 78.0        | -                |
| 대중교통 안전강화 및 경영개선   | 3,809.0          | -              | 3,809.0         | -           | -                |

\* 국비 투자규모는 국가 재정여건, 예산상황 등에 따라 변동될 수 있음

## 다. 세부추진과제별 소요재원

| 목표                             | 세부 전략                     | 세부추진과제                           | 소요재원(백만 원)  |           |           |      |             | 비고 |
|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|-------------|-----------|-----------|------|-------------|----|
|                                |                           |                                  | 합계          | 국비        | 시비        | 구비   | 민자          |    |
| 총 합계                           |                           |                                  | 2,817,986.0 | 752,580.4 | 367,554.4 | 78.0 | 1,697,773.2 |    |
| 대 중 교 통<br>인프라<br>확충           | 대중교통<br>시설확대              | 광역철도 확충                          | 1,313,884.2 | 649,588.3 | 141,385.7 | -    | 522,910.2   |    |
|                                |                           | 도시철도 및 신교통 확충                    | 626,219.0   | 81,984.0  | 126,805.0 | -    | 417,430.0   |    |
|                                |                           | 여객자동차터미널 신설                      | 133,333.0   | -         | -         | -    | 133,333.0   |    |
|                                |                           | 복합환승센터 구축                        | 624,100.0   | -         | -         | -    | 624,100.0   |    |
|                                | 대중교통<br>우선처리<br>시스템<br>확대 | 버스전용차로 확대                        | 2,550.0     | -         | 2,550.0   | -    | -           |    |
|                                |                           | 대중교통전용지구 도입                      | 3,004.3     | 793.1     | 2,211.2   | -    | -           |    |
|                                |                           | 버스공영차고지 확충                       | 71,012.0    | 5,623.0   | 65,389.0  | -    | -           |    |
| 대중교통<br>서비스<br>확대<br>및<br>운영개선 | 수요자<br>맞춤형<br>서비스<br>제공   | 정기이용권 버스 확대                      | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 농어촌지역 수요대응형 대중교통(DRT) 도입         | 78.0        | -         | -         | 78.0 | -           |    |
|                                |                           | 출퇴근 맞춤형 버스 도입                    | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                | 과학적<br>노선관리<br>및<br>환경 개선 | 지간선체계 보완 및 재정립                   | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 노선신설 및 조정                        | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 버스정류장 개선                         | 4,250.0     | -         | 4,250.0   | -    | -           |    |
|                                | 대중교통<br>이용<br>활성화         | 승용차 요일제 확대                       | 3,351.5     | -         | 3,351.5   | -    | -           |    |
|                                |                           | 기업체 교통수요관리 확대                    | 2,911.0     | -         | 2,911.0   | -    | -           |    |
|                                |                           | 차 없는 거리/날 운영 확대                  | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 녹색교통진흥지역, Car Free City 등의 도입 연구 | 150.0       | -         | 150.0     | -    | -           |    |
|                                |                           | 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제 도입          | 150.0       | -         | 150.0     | -    | -           |    |
|                                | 교통약자<br>이동지원              | 특별교통수단 확충                        | 2,508.0     | 1,254.0   | 1,254.0   | -    | -           |    |
|                                |                           | 저상버스 확충                          | 26,676.0    | 13,338.0  | 13,338.0  | -    | -           |    |
| 대중교통<br>안전강화<br>및<br>경영개선      | 운수업체<br>및<br>종사자<br>관리 강화 | 운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선             | 1,150.0     | -         | 1,150.0   | -    | -           |    |
|                                |                           | 종사자 안전교육 확대                      | 2,659.0     | -         | 2,659.0   | -    | -           |    |
|                                |                           | 운전자 근로환경 개선                      | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                | 시설 및<br>수단<br>안전관리<br>강화  | 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대              | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 차내 비상탈출구·안전장치 확충                 | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 재생타이어 사용 제한                      | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                | 경영<br>합리화                 | 준공영제 개선                          | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 요금체계 합리화 및 다양화                   | -           | -         | -         | -    | -           |    |
|                                |                           | 합리적·객관적 재정지원체계 구축                | -           | -         | -         | -    | -           |    |
| 소형버스 확대                        |                           | -                                | -           | -         | -         | -    |             |    |

\* 국비 투자규모는 국가 재정여건, 예산상황 등에 따라 변동될 수 있음

## 2    **재원조달 방안**

### **가. 기본방향**

- 도시철도망 구축, 저상버스 확대 보급 등 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. 자체자원강화**

- 우리나라 세원 배분은 근본적으로 국세중심으로 되어있으며, 세수 신장율이 높은 소득세와 소비세는 국세중심으로 되어있고, 지방세는 수익과세와 유통근간의 소득세와 영세한 소비세로 구성되어 있음
- 이러한 세원구성과 경제침체로 인한 세수 감소상태에서 지방재원의 확충을 위해서는 신세원의 발굴 또는 세원의 재배분이 요구됨
- 인천광역시는 신세원의 발굴을 적극 검토하여 실행 가능한 방안부터 단계적으로 도입
  - 도로의 사용으로 유발되는 사회적 비용에 따라 부과되는 지방주행세, 도로파손의 주원인이 되는 대형화물차에 부과되는 자동차 중량세 및 주차세 도입
  - 환경오염, 관광자원 등에 대한 행위 및 시설에 대한 부과금 등

## 다. 국세의 지방세 이양

- 자동차와 관련된 현행 세목에는 국세로서 유류특별소비세로 징수된 교통세와 차량특별소비세가 있고, 자동차와 유류에 부과하는 부가가치세가 있음
- 지방세로서 자동차세, 자동차취득세, 자동차등록세, 자동차면허세가 있으며, 이외에도 자동차 특별소비세와 자동차세에 부과되는 국세인 교육세가 있음
- 이러한 세원 중에 간접세수입, 유류특소세는 사용자 부담원칙에 의해 도시내의 도로를 이용하는 빈도에 따라 부과되므로 국세의 지방세 이양에 타당성이 있음
- 국세의 지방세 이양을 통한 재원조달은 시민의 조세부담을 현재의 수준에 두면서 지방재정을 강화

## 라. 교통혼잡 원인자 부담원칙 강화

- 교통혼잡 · 대기오염 배출 등에 대한 원인자부담 원칙을 적용하면 도시교통의 원활화와 대중교통 재원확보가 가능
- 교통 혼잡을 유발하는 자가용 승용차에 대한 원인자 부담원칙\*을 강화하여 대중교통체계 개선비용 부담 증대
- \* 대중교통은 자가용 승용차의 대체를 통해 교통 혼잡 완화에 크게 기여
- 교통세, 주행세, 혼잡통행료, 교통유발부담금 등 원인자 부담금을 강화하여 대중교통 활성화 및 개선을 위한 재원으로 활용



## 마. 국고보조사업의 확대

- 대규모 교통시설 혹은 법정 시설로서의 교통시설을 확충할 경우 중앙정부는 소요재원의 일부 혹은 전부를 지원하고 있으므로 법적 요건을 갖춘 교통시설을 인천광역시에 확대 도입하는 경우 국고보조를 받을 수 있음
  - \* 국가지원지방도, 국대도, 일반철도, 광역교통시설(대광법에 의한 교통시설물), 기타 중앙정부 및 광역자치단체가 수립하는 계획에 의해 도입되는 교통시설의 경우에는 인천광역시 자체 재원이 아닌 상급 정부의 재원을 지원 받을 수 있음
- 인천광역시의 재원부담을 경감할 수 있는 국고보조사업을 발굴하여 교통시설 확대·공급에 적극 활용토록 함
  - \* 특히, 도로개설 재원규모에 대한 국비지원 규모를 확충하기 위해 국비지원 대상도로의 추가 발굴 및 법적 분담금 비율을 높이는 등의 대책과 아울러 교부금 및 특별교부세 등을 확보하는 방안이 마련되어야 함

## 바. 민간자본 적극 유치

- 교통부문의 투자사업은 공공적인 성격이 강하므로 민간부문의 참여가 활발하지 못하지만, 이에 대한 투자는 지역경제에 상당한 영향을 미치므로 민간부문의 교통시설에 대한 적극적인 참여유도로 지방재정의 압박해소와 지역경제 활성화를 통하여 지역개발 선도가 필요함
- 민간투자사업은 민간자본의 활용뿐 아니라 시설의 건설과 운영에 있어서 민간부문의 창의성과 효율성을 도입한다는 측면에서도 의미가 있으며, 특히 도로 및 철도 건설을 통한 교통시설 확충사업 추진시 경제적 타당성이 있으므로 민간자본 및 외국자본을 유치하여 사회간접자본시설을 확충할 필요가 있음

## 사. 개발이익금의 활용

- 대규모 개발에 따른 혜택은 개발이익 이외에도 여러 가지 계량화 할 수 없는 형태로 발생하게 되며, 따라서 대규모 개발지역과 타지역을 연결하는 교통망체계는 수익자 부담원칙에 따라 개발업자나 그 지역 주민들이 부담해야 할 부분임
  - \* 대규모 개발지역으로 진입하는 도로망은 이런 수익자 부담원칙에 따라 일정부문의 교통시설 건축을 위한 사업비를 부담시켜 지자체 부담을 줄일 수 있음
- 대규모 개발사업에 따른 광역교통개선대책으로 추진되는 교통시설의 경우가 이에 해당되며, 인천광역시도 현재 다수의 개발사업이 계획·진행중에 있으므로 이를 통해 재원을 절감할 수 있는 방안을 적극 검토하여야 함
- 또한, 현재 법적 제도적으로 미흡한 개발이익금 환수제도를 정착하여 교통시설 공급에 의한 주변지역의 개발이익금을 징수하여 교통개선 재원으로 활용토록 함

## 아. 재정투자 주체의 다양화

- 중앙정부 및 지방정부의 재정투자 이외에도 운송업체, 교통카드사 등 관련 민간업체의 교통부문 투자 유도
- 중앙정과 지방정부간 역할 분담을 통한 재원조달의 다양화 도모

# 별첨 1

# 세부 추진과제 목록

| 목표                       | 세부 전략                 | 세부추진과제                              | 시행 또는 관리부서 | 비고   |
|--------------------------|-----------------------|-------------------------------------|------------|------|
| 대중교통<br>인프라 확충           | 인프라 확충<br>및 환승체계 구축   | 광역철도 확충                             | 철도과        | 지속   |
|                          |                       | 도시철도 및 신교통 확충                       |            |      |
|                          |                       | 여객자동차터널 신설                          | 교통정책과      | 단·중기 |
|                          |                       | 복합환승센터 구축                           |            | 단기   |
|                          | 대중교통<br>우선처리시스템<br>확대 | 버스전용차로 확대                           | 교통관리과      | 지속   |
|                          |                       | 대중교통전용지구 도입                         | 교통정책과      | 단·중기 |
|                          |                       | 버스공영차고지 확충                          | 버스정책과      | 지속   |
| 대중교통<br>서비스 확대<br>및 운영개선 | 수요자 맞춤형<br>서비스 제공     | 정기이용권 버스 확대                         | 버스정책과      | 지속   |
|                          |                       | 농어촌지역 수요대응형<br>대중교통(DRT) 도입         | 강화군청       | 단기   |
|                          |                       | 출퇴근 맞춤형 버스 도입                       | 버스정책과      | 지속   |
|                          | 과학적 노선관리<br>및 환경 개선   | 지간선체계 보완 및 재정립                      | 버스정책과      | 단기   |
|                          |                       | 노선신설 및 조정                           |            | 지속   |
|                          |                       | 버스정류장 개선                            |            | 단기   |
|                          | 대중교통<br>이용 활성화        | 승용차 요일제 확대                          | 교통정책과      | 지속   |
|                          |                       | 기업체 교통수요관리 확대                       |            |      |
|                          |                       | 차 없는 거리/날 운영 확대                     |            |      |
|                          |                       | 녹색교통진흥지역, Car Free City 등의<br>도입 연구 |            | 단기   |
|                          | 교통약자 이동지원             | 대중교통 시간대별 차등(변동) 요금제<br>도입          | 교통정책과      | 지속   |
|                          |                       | 특별교통수단 확충                           |            | 지속   |
|                          |                       | 저상버스 확충                             |            | 지속   |
|                          |                       |                                     |            |      |
| 대중교통<br>안전강화 및<br>경영개선   | 운수업체 및 종사자<br>관리 강화   | 운수업체 경영평가 및 서비스평가 개선                | 버스정책과      | 단기   |
|                          |                       | 종사자 안전교육 확대                         |            |      |
|                          |                       | 운전자 근로환경 개선                         |            |      |
|                          | 시설 및 수단<br>안전관리 강화    | 첨단운전자보조시스템(ADAS) 확대                 | 버스정책과      | 단기   |
|                          |                       | 차내 비상탈출구·안전장치 확충                    |            |      |
|                          |                       | 재생타이어 사용 제한                         |            |      |
|                          | 경영합리화                 | 준공영제 개선                             | 버스정책과      | 단기   |
|                          |                       | 요금체계 합리화 및 다양화                      | 교통정책과      | 단기   |
|                          |                       | 합리적·객관적 재정지원체계 구축                   | 버스정책과      | 단기   |
|                          |                       | 소형버스 확대                             |            | 단기   |

\* 시행시기 : 지속(지속적으로 추진하는 과제), 단기(5년 이내 추진과제), 중기(10년 이내 추진과제), 장기(20년 이내 추진과제)