

일 시 : 2022. 8. 26.(금) 10:00

장 소 : 인천주민참여지원센터 + 온라인 (ZOOM)

- 2023년 예산편성을 위한 -

시민참여 예산정책토론회 자료

[교통건설분야]

2022. 8.



교통건설분야

목 차

I. 예산정책토론회 개요	3
II. 일 반 현 황	5
① 조직 및 예산	6
② 교통정책지표	8
III. 2022년도 주요사업 추진현황 및 2023년도 주요정책 추진계획	9
① 교통정책과	10
② 버스정책과	13
③ 철도과	17
④ 택시정책과	31
⑤ 교통관리과	35
⑥ 교통정보운영과	37
⑦ 도로과	40
⑧ 건설심사과	44
□ 토 론 자 료	46

I. 예산정책토론회 개요

예산정책토론회 개요

□ 토론회 개요

- (일 시) 2022. 8. 26.(금) 10:00~12:00
- (장 소) 주민참여예산지원센터 및 온라인 화상시스템(zoom)
- (주 관)
 - 교통건설주민참여예산위원회
 - 인천주민참여예산지원센터
 - 교통건설분과 소관부서
- (주요내용)
 - 2022년도 예산현황 및 주요사업 추진현황 설명
 - 2023년도 주요정책 기본방향 및 2023년 본예산 편성방향에 대한 시민 의견수렴 등

□ 진행순서

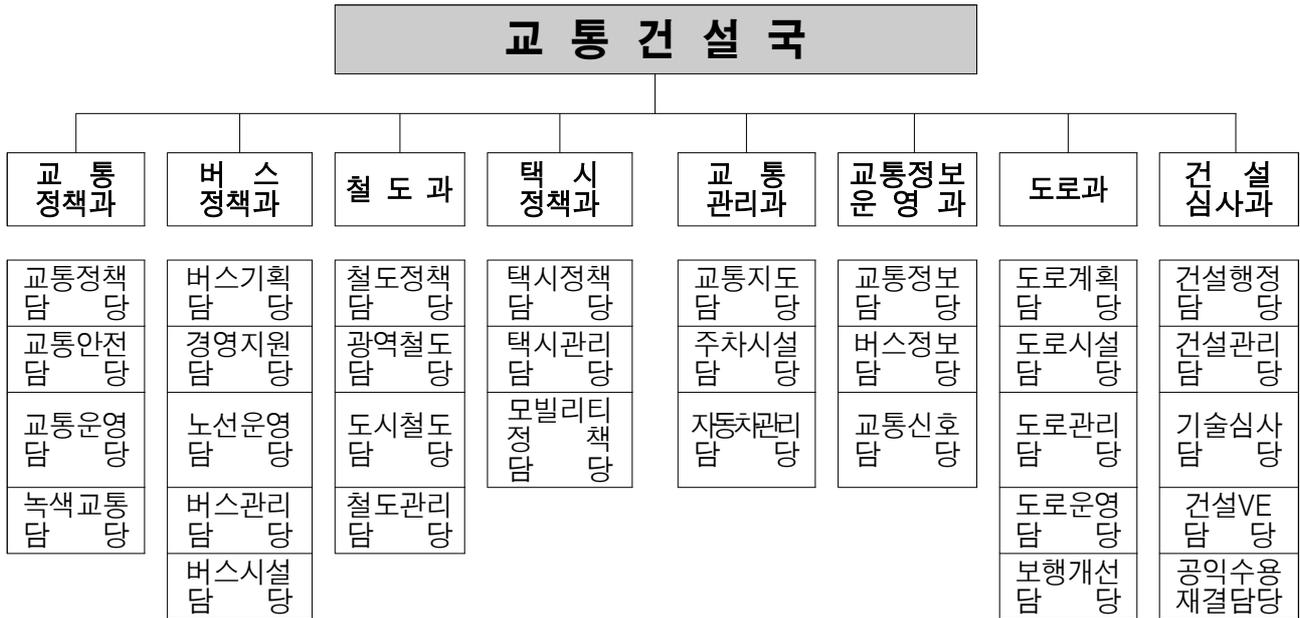
시 간	주 요 내 용		비 고
	소요		
10:00~10:05	5'	◦ 개회 및 참석자 소개	교통정책담당
10:05~10:15	10'	◦ 발제 : 주요예산 사업설명 - 2022년 주요사업 추진사항 등 - 2023년 주요정책 기본방향 등	교통정책과장(10')
10:15~11:35	80'	◦ 토론(주제발표 및 의견제시) ◦ 질의 및 답변(해당부서의 장)	좌 장 토론자 패 널 해당부서의 장
11:35~11:55	20'	◦ 토론내용 요약정리	좌 장
11:55~12:00	5'	◦ 정리 및 폐회	교통정책담당

II. 일 반 현 황

- ① 조직 및 예산
- ② 교통정책지표

1 조직 및 예산

□ 기 구 : 8과 32담당



□ 정 · 현원 : 180명 / 176명

(단위 : 명)

구 분	일 반 직 (정원/현원)							
	계	3급	4급	5급	6급	7급	8급	9급
계	180/175	1/1	8/8	32/29	79/78	56/37	4/16	0/6
교통정책과	27/26	1/1	1/1	4/4	12/12	9/5	0/3	-
버스정책과	29/28	-	1/1	5/5	15/13	8/6	0/1	0/2
철도과	19/19	-	1/1	4/4	10/8	3/5	1/1	-
택시정책과	16/16	-	1/1	3/3	5/6	6/3	1/1	0/2
교통관리과	19/19	-	1/1	3/2	7/10	6/3	2/2	0/1
교통정보운영과	24/23	-	1/1	3/3	9/9	11/6	0/4	-
도로과	24/23	-	1/1	5/4	10/10	8/5	0/3	-
건설심사과	22/22	-	1/1	5/4	11/11	5/4	0/1	0/1

□ 예 산

(단위 : 백만원,%)

구 분		2021년		2022년		증감	
			비중(%)		비중(%)		증감률(%)
총 계		1,148,352	100	1,114,774	100	△33,578	△2.9
일반	소 계	846,993	73.8	865,576	77.6	18,583	2.2
	교 통 정 책 과	146,057	12.7	154,232	13.8	8,175	5.6
	버 스 정 책 과	258,747	22.5	188,491	16.9	△70,256	△27.2
	철 도 과	130,326	11.3	141,078	12.7	10,752	8.3
	택 시 정 책 과	151,452	13.2	168,585	15.1	17,133	11.3
	교 통 관 리 과	8,730	0.8	16,819	1.5	8,089	92.7
	교통정보운영과	22,220	1.9	22,894	2.1	674	3.0
	도 로 과	128,947	11.2	172,947	15.5	44,000	34.1
	건 설 심 사 과	514	0.0	530	0.0	16	3.1
특별	소 계	301,359	26.2	249,198	22.4	△52,161	△17.3
	도시교통사업	67,787	5.9	49,800	4.5	△17,987	△26.5
	광역교통시설	79,930	7.0	68,631	6.2	△11,299	△14.1
	도시철도사업	32,648	2.8	26,851	2.4	△5,797	△17.8
	원도심활성화	57,009	5.0	55,791	5.0	△1,218	△2.1
	지 하 도 상 가	14,463	1.3	11,385	1.0	△3,078	△21.3
	수도권매립지	45,495	4.0	35,600	3.2	△9,895	△21.7
	재난관리기금	4,027	0.4	1,140	0.1	△2,887	△71.7

※ 2021년 4회 추경예산반영 예산액(일반+특별회계+기금)

※ 2022년 본예산

2

교통지표

구분	지표	단위	2017	2018	2019	2020	2021	비고
대중교통 이용증대	○ 대중교통분담율(도보·자전거포함) - 버스 - 지하철/철도	(%)	29.3 18.4 10.9	29.3 18.1 11.2	28.8 17.7 11.1	22.6 13.0 9.6	- - -	
	○ 버스 서비스 이용 만족도	(점)	78.9	81.5	86.1	78.8	843	
	○ 저상버스 도입	(대,누계)	374	423	469	528	580	
	○ 버스공영차고지 건설	(개소,누계)	3	4	4	4	5	
	○ 버스전용차로(BRT포함) 연장	(km)	106.87	123.47	123.47	123.47	123.47	
	○ 지하철 스크린도어 설치 (인천1·2호선)	(개소,누계)	56	56	56	57	57	
철도망 확충	○ 노선수/역수(인천 전구간)	(개/개)	7/94	7/95	7/95	7/96	7/98	
	○ 철도연장(인천 전구간)	(km)	135.3	139.28	139.28	140.1	144.27	
도로망 구축연장	○ 도로연장(인천 전구간)	(km)	3,185	3,271	3,494	3,520	3,317	
교통약자 이용향상	○ 장애인콜택시 대수	(대,누계)	260	295	315	445	469	
주차시설 확보	○ 자동차 등록대수	(천대)	1,510	1,577	1,635	1,665	1,675	
	○ 주차장 확보율	(%)	100.1	101.7	101.6	102.5	105.4	
주차질서 확립	○ 무인단속 CCTV 설치	(대,누계)	329	357	457	504	604	

Ⅲ. 2022년도 주요사업 추진현황 및 2023년도 주요정책 기본방향

- ① **교통정책과**
- ② **버스정책과**
- ③ **철도과**
- ④ **택시정책과**
- ⑤ **교통관리과**
- ⑥ **교통정보운영과**
- ⑦ **도로과**
- ⑧ **건설심사과**

1

교통정책과

- 고령자 운전면허증 자진반납 교통비 지원 11
- 개인형 이동장치 (PM) 교통안전문화 조성 12

고령자 운전면허증 자진반납 교통비 지원

고령운전자 운전면허 자진반납을 유도하여 고령운전 사고 예방

□ 현 황

- (시행시기) 2022. 3월 ~ 12월
- (지원대상) 인천거주 운전면허 자진반납 어르신(만 70세 이상)* 3,000명
- (지원내용) 최초 1회에 한해 10만원이 충전된 교통카드 제공
- (예 산 액) 300백만원(시비)

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 2022. 3. ~ : 고령자 운전면허증 자진반납 인센티브 지원(3,000명/300백만원)
- 2022. 3. : '22년도 경찰청 주관 「고령자 운전면허 자진반납 활성화 사업」 공모 선정

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 고령자 운전사고 예방을 위한 운전면허 자진반납 교통비 지원 사업 지속적 홍보 및 자진반납 유도

개인형 이동장치(PM) 교통안전문화 조성

□ 현 황

- (운영현황) 공유경제 시장 확대 및 코로나19 영향으로 PM 이용자 증가
 - 8개 업체 12,145대 운영 중('22. 7월 기준) ※'21년 10,897대 운영
- (사고현황) PM이용자 증가 및 자전거도로 통행 등으로 안전사고 지속 증가
 - 사고/사망자: ('18)9건/0명 → ('19)19건/0명 → ('20)27건/2명 → ('21)60건/1명

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- PM 거치구역 조성사업
 - (목 적) PM 무단방치 예방 및 보행자 통행불편 개선
 - (사업규모) 거치구역 300개소 및 부대시설(안전표지판, 거치장치 등)
 - (사 업 비) 200백만원(시 예산 재배정, 군/구 사업시행)
 - (추진현황)
 - '22. 2. ~ 12.: 시 예산 재배정(2.17.) 및 거치구역 조성 중
- PM 안전수칙 홍보 및 교육
 - (목 적) 안전사고 예방 및 이용질서 확립
 - (사업예산) 100백만원
 - (홍 보) 지하철 스크린도어 활용 안전수칙 홍보 등
 - (교 육)
 - 교통안전교육(도로교통공단, 교통안전공단, 교통연수원): 81회, 27,212명
 - 시민대상 안전교육 및 단체 방문 안전교육: 5회, 60명

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 개인형 이동장치(PM) 견인 관리
 - 견인구역, 견인업체 지정 및 신고시스템 구축 등
- PM 거치구역 확대 조성 및 홍보 등 지속 추진

- 저상버스 도입 확대 14
- 쾌적한 버스정류소 환경개선 사업 15
- 버스공영차고지 조성사업 16

저상버스 도입 확대

장애인, 노약자 등 교통약자의 이동편의 증진을 위한 저상버스 도입운행으로 대중교통 이용 편의 도모

□ 관련법령

- 「교통약자의 이동편의 증진법」 제14조(노선버스의 이용 보장 등)
- 「교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례」 제9조(저상버스 도입계획), 제10조(저상버스의 운영)

□ 저상버스 도입 현황

(단위: 대)

구분	계	도입실적(교통약자 이동편의 증진계획 1~2차)								증진계획(3차)					(4차)
		'04~'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21	'22~
대수	609	119	30	27	10	46	53	38	30	26	44	46	59	52	29*
누계		353								580					609

* 2022년 7월 현재 도입대수

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 사업기간: 연중
- 사업내용: 운수업체 저상버스 도입 시 보조금 지원(73대)
- 사업예산: 6,436백만원(국비 3,218, 시비 3,218)
 - 대형 저상버스: 92백만원(대당) × 33대 = 3,036백만원
 - 중형 저상버스: 85백만원(대당) × 40대 = 3,400백만원

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 「제4차 교통약자 이동편의 증진 계획('22 ~ '26)」에 따라 차질없는 도입
- 「교통약자의 이동편의 증진법」 개정('23.1.19. 시행)에 따라 노선버스 대폐차 시 저상버스 도입 의무화
 - 목표대수: 2026년까지 전체 시내버스(2,204대)의 61%*인 1,345대
 - * 「제4차 교통약자 이동편의 증진 계획(2022~2026)」의 광역시 목표: 61%

쾌적한 버스정류소 환경개선 사업

도시경관 개선 및 시민의 버스이용에 안전과 편의제공을 위하여 버스정류소에 버스승강장(셸터) 설치 확충 및 유지관리 시행

□ 현 황

○ 버스정류소 현황

(2021. 12월말 기준/개소)

구 분	계	중구	동구	미추홀	연수	남동	부평	계양	서구	강화	옹진
정 류 소	6,351	620	153	486	584	781	682	441	982	1,426	196
버스승강장(셸터)	4,291	381	107	382	519	576	514	337	808	571	96
버스표지판(지주형)	2,060	239	46	104	65	205	168	104	174	855	100

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 버스승강장(셸터) 설치(區:50%) : 1,246백만원(131개소)
- 버스승강장 편의시설물 설치(區) <참여예산> : 830백만원(186개)
 - ※ 편의시설물 : 에어송풍기, 온열의자, 바람막이
- 버스승강장 위탁관리(인천교통공사) : 2,747백만원(3,800개소)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 도시경관 개선 및 시민안전 확보를 위한 버스승강장 확대
 - 버스승강장(셸터) 설치(區:50%) : 1,400백만원(140개소)
- 시민편의 증진을 위한 시설 개선 및 효율적 관리 추진
 - 버스승강장 편의시설물 설치(區) <참여예산> : 800백만원(180개)
 - 버스승강장 위탁관리(인천교통공사) : 2,900백만원(3,900개소)

버스공영차고지 조성사업

운수종사자 근로여건 개선 및 원활한 버스노선의 운영으로 시민의 교통편익을 제고하기 위해 버스차고지 조성

□ 현 황

사업명	계양권역 버스공영차고지	검단산단 버스공영차고지	비고
위치	계양구 오류동 163 일원	서구 오류동 1620-1	
기간	2019. ~ 2024.	2020. ~ 2023.	
사업비	21,713백만원(국 3 : 시 7)	14,652백만원(국 3 : 시 7)	
규모	버스차고지 조성 25,003㎡ (102면, 관리·정비동, 수소충전소 등)	버스차고지 조성 9,998.7㎡ (50면, 관리·정비동, 수소충전소 등)	

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 계양권역 버스공영차고지 조성사업
 - 소규모 환경·재해영향평가용역, 실시계획인가(10월), 보상절차 개시
- 검단산단 버스공영차고지 조성사업
 - 부지매입 완료(5월), 공공건축심의위원회 심의완료(6월), 설계용역 착수(9월)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 버스공영차고지(2개소)의 신속한 조성 추진을 통한 시민 교통 편의 증진
 - (계양권역 버스공영차고지) 토지보상(부지매입), 건축허가, 공사('24. 1월~11월)
 - (검단산단 버스공영차고지) 실시계획인가 및 건축허가(3월), 공사(5월~12월)

○ 제2차 인천 도시철도망구축계획 수립	18
○ 수도권 광역급행철도(GTX-B)	19
○ 수도권 광역급행철도(GTX-D Y자)	20
○ 제2경인선	21
○ 인천발 KTX	22
○ 인천2호선 고양 연장	23
○ 서울2호선 청라 연장	24
○ 부평연안부두선	25
○ 송도트램	26
○ 인천도시철도 순환3호선	27
○ 경인전철 지하화	28
○ 인천1호선 검단 연장	29
○ 서울7호선 청라 연장	30

제2차 인천 도시철도망구축계획 수립

- ❖ 인천 도시철도망구축계획('16~'25) 만료에 따른 제2차 계획 수립
- ❖ 민선8기 공약 지원 및 도시철도 미래상 제시

□ 관련근거 등

- (관련근거) 「도시철도법」 제5조(도시철도망구축계획 수립 등)
- (계획의 범위)
 - (공간적) 인천광역시 및 관할 교통권역*
* 부천시, 시흥시, 김포시, 서울특별시(강서·양천·구로·영등포구)
 - (시간적) 10년 단위 중장기 계획 / 5년마다 타당성 재검토
 - (내용적) 도시교통권역의 특성·교통상황 및 장래의 교통수요예측, 중장기 건설계획, 재원 조달방안과 투자 우선순위 등

□ 그동안 추진사항

- 2018.12. : 인천 도시철도망구축계획('16~'25) 승인·고시(국토부 고시 제2018-778호)
- 2019. 3. : 인천 도시철도망구축계획 변경 용역 착수
 - 국토부 사전협의('20.8.), 공청회('20.10.), 시의회 의견청취('20.12.)
- 2020.12. : 도시철도망구축계획 변경안 승인 신청(市→국토부)
 - 전문기관 적정성 검토 완료('21.1.), 관계기관 협의 완료('21.6.), 도시교통정책실무위원회 검토·조정 완료('21.11.), 국가교통위원회 심의 완료('21.12.)
- 2022. 1. : 인천 도시철도망구축계획 변경 승인·고시(국토부 고시 제2022-33호)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 제2차 도시철도망구축계획('26~'35) 연구용역 착수
- 수요조사 및 교통현황 분석을 통한 검토노선 설정

수도권 광역급행철도(GTX-B)

- ❖ 인천~경기~서울을 연결하는 광역급행철도망 확충을 통해 통행 시간 획기적 단축 및 시민의 교통편의 증진

□ 사업개요

- 사업구간 : 송도~인천시청~부평역~서울역~청량리~경기 마석
- 사업규모 : 연장 82.7km, 정거장 13개소
- (재정)19.95km<용산~상봉>, (민자)62.75km<송도~용산 39.89km, 상봉~마석 22.86km>
- 사업기간 : 2022.~2030.
- 사업비 : 6조 1,932억원(민자+재정)
- (재정) 2조 3,511억원, (민자) 3조 8,421억원

□ 그동안 추진사항

- 2016. 6. : 제3차 국가철도망구축계획 고시(국토부)
- 2017. 8. : 예비타당성조사 대상사업 선정 및 착수(기재부, KDI)
- 2019. 8. : 예비타당성조사 통과(기재부)
- 2020. 1. : 기본계획 수립 착수(국토부)
- 2022. 3. : 재정사업 구간(용산~상봉) 기본계획 고시(국토부)
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022. 7. : 민간투자시설사업 기본계획 고시(국토부)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- '24년 착공에 차질 없도록 실시협약 체결 및 사업시행자 지정(국토부) 지원

수도권 광역급행철도(GTX-D Y자)

- ❖ 수도권 서부권과 서울 주요 거점을 광역급행철도로 빠르게 연결하여 시민 교통편의 증진 및 지역 균형발전 도모

□ 사업개요

- 사업구간 : 김포·검단·계양 > 부천종합운동장·삼성 < 하남·팔당
인천공항·청라·가정 < 수서·광주·여주
- 사업규모 : 연장 110.27km, 정거장 18개소, 미정
- 총사업비 : 10조 781억원, 미정(국비70%, 지방비 30%)

□ 그동안 추진사항

- 2020.10. : 제4차 국가철도망구축계획 반영 건의(인천시→국토부)
- (GTX-D Y자) 인천공항/김포·검단~부천종합운동장~삼성~하남
- 2021. 7. : 제4차 국가철도망구축계획 고시(국토부, 일부반영)
- (서부권광역급행철도) 장기역~부천종합운동장역, 21.1km, 22,475억원
- 2021.11. : 서부권 광역급행철도 사전타당성조사 용역 착수(국토부)
- 2022. 3. : 제20대 대통령 공약
- 2022. 6. : 수도권광역급행철도 확충 통합기획 연구용역 착수(국토부)
「민선8기」 인천광역시장 공약

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- GTX-D Y자가 수도권광역급행철도 확충 통합기획 연구용역에서 최적노선으로 선정될 수 있도록 총력

제2경인선

- ❖ 인천 남동구·연수구·시흥시·부천시 등 서울 서부축 철도 소외지역의 발전을 선도하는 광역철도망 구축을 통해 서울 접근성 획기적 개선

□ 사업개요

- 사업구간 : 청학~신연수~인천논현~도림사거리~서창2지구~신천~은계~옥길~광명
- 청학~서창2지구~은계~옥길~광명~구로~노량진[운영구간(37.35km)]
- 사업규모 : 연장 20.63km, 정거장 8개소
- 총사업비 : 1조 3,361억원(국비 70%, 지방비 30%)

□ 그동안 추진사항

- 2019. 4. : 예비타당성조사 대상사업 선정(기재부)
- 2019. 8. : 예비타당성조사 착수(기재부, KDI)
- 2021. 7. : 제4차 국가철도망구축계획 확정·고시(국토부, 신규사업)
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022. 8. : 예비타당성조사 보류 중(기재부, KDI)
- 전제사업인 구로차량기지 이전사업 타당성재조사('20.11~'22.11) 완료 시까지 제2경인선 예비타당성조사 잠정 보류

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 현 사업계획으로 예비타당성조사 통과에 총력 대응하되, 필요할 경우 사업재기획*을 통한 예비타당성조사 재추진

* (사업 재기획 용역기간) '22. 2.24.~'23. 2.23.

인천발 KTX

❖ 인천 및 경기 서남부 650만 지역주민들에게 고속철도 서비스 제공으로 전국
반나절 생활권 구축

□ 사업개요

- 사업구간 : 수인선 송도역~경부고속철도 연결(화성시 봉담읍 내리)
- 사업규모 : 연장 3.19km(하선 3.19, 상선 2.96), 정거장 3개소(송도, 초지, 어천)
- 사업기간 : 2016.~2025.
- 사 업 비 : 4,238억원(국비100%)

□ 그동안 추진사항

- 2016. 6. : 제3차 국가철도망구축계획 고시(국토부)
- 2016. 7. : 예비타당성조사 통과(기재부)
- 2018. 2. : 기본계획 고시(국토부)
- 2020.10. : 기본 및 실시설계 완료(국가철도공단)
- 2020.12. : 착공(국가철도공단)
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022. 8. : 공사 중(공정률 17.4%)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- '25년 개통에 차질 없도록 공사(목표 공정률 40%) 지원

인천2호선 고양 연장

- ❖ 수도권 서북부 신도시(검단·한강·일산)의 교통수요를 효과적으로 처리하고, GTX-A와 연계를 위한 남북축 광역철도망 확충

□ 사업개요

- 사업구간 : 독정(인천2호선)~블로지구~걸포북면(김포경전철)~킨텍스(GTX-A)~일산(경의중앙선)~중산지구
- 사업규모 : 연장 18.52km, 정거장 11개소
- 총사업비 : 1조 7,502억원(국비 70%, 지방비 30%)

□ 그동안 추진사항

- 2019. 10. : 제4차 국가철도망구축계획 반영 건의(인천시→국토부)
- 2021. 7. : 제4차 국가철도망구축계획 고시(국토부, 신규사업)
- 2021. 12. : 사전타당성조사 용역 착수(인천시, 김포시, 고양시)
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022.하반기 : 예비타당성조사 대상사업 신청(인천시→국토부→기재부)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 예비타당성조사가 통과될 수 있도록 총력

서울2호선 청라 연장

- ❖ 수도권 서부지역 광역철도망 확충으로 시민의 교통편의 증진
- ❖ 원도심과 신도시 균형발전 및 수도권 상생발전 도모

□ 사업개요

- 사업구간 : 인천(청라~가정~계양)~부천(원종)~서울(화곡)~신도림·홍대입구(환승)
- 사업규모 : 연장 17.61km, 정거장 7개소
- 총사업비 : 1조 6,617억원(국비 60%, 지방비 40%)

□ 그동안 추진사항

- 2019.10. : 제4차 국가철도망구축계획 반영 건의(인천시→국토부)
- 2020.12. : 대장홍대선 민간투자사업 제안(민간사업자→국토부)
- 2021. 7. : 제4차 국가철도망구축계획 고시(국토부, 추가검토사업)
- 대장홍대사업이 확정된 후 관계지자체 및 민간사업자 등 협의를 거쳐 최적대안으로 추진
- 2021.11. : 대장홍대선 민자적격성조사 통과(KDI→국토부·기재부)
- 2022. 3. : 사업화 방안 수립용역 착수
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 관계 지자체(서울·경기) 및 대장홍대선 민간사업자와 협의를 통한 최적대안 마련

부평연안부두선

- ❖ 트램 구축을 통한 신·원도심 균형발전 지원 및 원도심 교통여건 개선
- ❖ 도시재생 촉진, 지역경제 활성화 및 시민 교통 편익 증진으로 원도심 경쟁력 강화

□ 사업개요

- 사업구간 : 부평(GTX·경인선·인천호선)~기좌(인천2호선)~인천(경인선·수인선)~연안부두
- 사업규모 : 연장 18.7km, 정거장 27개소
- 총사업비 : 3,935억원(국비 60%, 지방비 40%)

□ 그동안 추진사항

- 2019.10. : 「광역교통 2030」 발표(대광위)
 - 트램, 트램-트레인 등 신교통수단 적극 도입
- 2021.11. : 사업화 방안 수립용역 착수
- 2022. 1. : 인천 도시철도망구축계획 변경 승인·고시(국토부)
- 2022. 3. : 제20대 대통령 공약
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022. 8. : 예비타당성조사 대상사업 신청(인천시→국토부→기재부)
- 2022.11. : 용역 완료

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 예비타당성조사가 통과될 수 있도록 총력

송도트램

- ❖ 송도국제도시 대중교통 패러다임 전환으로 도시경쟁력 강화 및 경제자유구역 활성화 도모
- ❖ GTX-B와 연계한 도시철도 서비스 수혜지역 확대로 시민 교통편익 증진

□ 사업개요

- 사업구간 : 송도달빛축제공원~인천대입구~송도달빛축제공원(순환)
- 사업규모 : 연장 23.06km, 정거장 30개소
- 총사업비 : 4,429억원(국비 60%, 시비 40%)

□ 그동안 추진사항

- 2019.10. : 「광역교통 2030」 발표(대광위)
 - 트램, 트램-트레인 등 신교통수단 적극 도입
- 2022. 1. : 인천 도시철도망구축계획 변경 승인·고시(국토부)
- 2022. 4. : 사업화 방안 수립용역 착수
- 2022. 5. : 착수 보고회 개최

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 최적 사업계획 마련 및 예비타당성조사 대상사업 선정

인천도시철도 순환3호선

- ❖ 경인전철, 인천 1·2호선, 수인선, 서울7호선 등과 환승체계 구축
- ❖ 시민의 교통 편의 증진 및 도시철도 서비스 소외지역 해소

□ 사업개요

- 사업구간 : 인천대공원(인천2호선)~인천논현(수인선)~테크노파크(인천1호선)~동인천(경인선)~아시아드경기장(인천2호선)~삼산체육관(서울7호선)~인천대공원(인천2호선)
- 사업규모 : 연장 59.63km, 정거장 35개소
- 총사업비 : 4조 8,090억원(국비 60%, 지방비 40%)

□ 그동안 추진사항

- 2018.12. : 인천 도시철도망구축계획 승인·고시(국토부)
 - 반영기준(B/C 0.7 이상) 미충족(B/C 0.29)
- 2019. 3. : 인천 도시철도망구축계획 타당성 재검토 용역 착수
- 2020.12. : 인천 도시철도망구축계획 변경(안) 승인 신청(인천시→국토부)
 - 반영기준 미충족(B/C 0.39)
- 2022. 1. : 인천 도시철도망구축계획 변경 승인·고시(국토부)
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 최적 사업계획 발굴을 위해 제2차 인천 도시철도망구축계획에서 단계별 추진방안 등 검토

경인전철 지하화

- ❖ 경인전철로 인해 단절된 생활권을 연결하고 주거 환경 개선
- ❖ 지상공간 재창출로 원도심 재생 및 지역경제 활성화 도모

□ 사업개요

- 사업구간 : 인천역~구로역(27km, 21개역)
 - 인천구간 : 인천역~부개역(13.97km, 11개역)
- 총사업비 : 약 9조 5,408억원

□ 그동안 추진사항

- 2016.11. : 경인선 지하화 기본구상 용역 완료(부천시)
 - 도원역~구로역(23.9km, 19개역), 7조 2,556억원
- 2019. 4. : 대도시권 철도의 지하화와 통합 택지·도시개발을 통한 도시경쟁력 강화에 관한 특별법안 발의(김경협 의원 등 13인) ※ 임기만료 폐기
- 2020. 7. : 도시재생과 경인선 철도시설의 효율적 연계방안 사전 타당성조사 용역 착수(국토부)
- 2022. 1. : 대도시권 철도의 지하화와 통합 택지·도시개발을 통한 도시 경쟁력 강화에 관한 특별법안 발의(김경협 의원 등 36인)
- 2022. 1. : 철도시설 및 역세권의 효율적 활용을 위한 제도개선 연구용역 착수(국토부)
- 2022. 3. : 제20대 대통령 공약
- 2022. 6. : 「민선8기」 인천광역시장 공약
- 2022. 8. : 경인전철 지하화 추진전략 수립용역 예산(600백만원) 요구('22년 제1회 추경)
- 2022. 9. : 용역예산 확보
- 2022.12. : 용역 착수

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 경인전철 지하화 방안, 상부 및 연선지역 마스터플랜 수립, 재원 조달 방안 검토 등 사업 기틀 마련

인천1호선 검단 연장

- ❖ 검단신도시 조성으로 발생하는 신규 교통수요 처리
- ❖ 도시철도망 네트워크 강화로 지역발전 도모 및 시민 교통편의 증진

□ 사업개요

- 사업구간 : 계양역~검단신도시
- 사업규모 : 연장6.825km, 정거장3개소
- 사업기간 : 2009~2024
- 총사업비 : 7,277억원[시비 720, LH 인천도시공사(50:50) 6,557]

□ 그동안 추진사항

- 2017. 2. : 검단신도시 광역교통개선대책 변경 확정(국토부)
- 2017.12. : 도시철도 기본계획 변경 승인·고시(국토부)
- 2020. 7. : 사업계획 승인·고시(대광위)
- 2020. 7.~10. : 착공(1공구(T/K) '20.7, 2~4공구 '20.10.)
- 2022. 8. 현재 : 공사 중(2022. 7월 말 기준 공정률 40.06%)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- '24년 개통에 차질 없도록 공사 추진('23년 목표 공정률 78.2%)

서울7호선 청라 연장

- ❖ 인천 서부지역 교통망 확충으로 도시철도서비스 수혜지역 확대
- ❖ 청라국제도시 및 루원시티 접근성 제고를 통한 투자 활성화

□ 사업개요

- 사업구간 : 석남역~청라국제도시(공항철도)
- 사업규모 : 연장 10.77km, 정거장 7개소
- 사업기간 : 2018.~2027.
- 총사업비 : 1조 5,739억원(국비 8,758, 시비 6,981)

□ 그동안 추진사항

- 2017.12. : 예비타당성조사 통과(기재부)
- 2019. 7. : 도시철도 기본계획 승인·고시(대광위)
- 2022. 2. : 착공
- 2022. 3. : 사업계획 승인·고시(대광위)
- 2022. 8. 현재 : 공사 중(2022. 7월 말 기준 공정률 0.2%)

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- '27년 개통에 차질 없도록 공사 추진('23년 목표 공정률 18.6%)

4

택시정책과

- 교통약자 이동지원센터(장애인 콜택시) 운영 32
- 택시업계 재정지원을 통한 시민 이용 서비스 향상 ... 33

교통약자 이동지원센터(장애인 콜택시) 운영

이동지원차량 서비스 제공으로 대중교통 이용이 어려운 교통약자의 사회참여 확대 및 삶의 질 향상에 기여

□ 근거 법령

- 교통약자의 이동편의 증진법 제16조(특별교통수단의 운행 등)
- 인천광역시 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례 및 시행규칙

□ 사업 현황

- 운영방법 : 인천교통공사 위탁운영
- 운영인력 : 225명(운전원 193, 상담원 20, 사무직 11, 정비원 1)
- 차량현황 : 469대(특장차 169, 바우처택시 300)
 - 특장차 24대 증차(169 → 193대) 운영 개시 : 2022. 10월
- 2022년 예산 : 21,928백만원
 - 센터 운영비 : 20,824백만원(기금 7,700, 시비 13,124)
 - 특장차 구입 : 1,104백만원(국비 552, 시비 552)

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 바로콜 본격 시행 및 운전원 근무형태 변경으로 운영 효율성 향상
- 특장차 24대 증차 및 휘발유차 구입으로 환경개선 및 예산절감

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 특장차 22대 신규 증차 및 노후차량 18대 교체 구입으로 대기시간 단축 및 탑승환경 개선을 통한 이용 만족도 및 안전성 제고

택시업계 재정지원을 통한 시민 이용 서비스 향상

택시운송사업 발전과 택시업계 경영 개선을 위한 재정 지원으로 시민의 택시이용 편의 확대 및 대 시민 서비스의 질 향상 도모

□ 지원현황

○ 택시유가보조금 지원

- 대 상 : 13,262대(개인 7,957 / 법인 5,305)
- 지원기준 : LPG 131.9원/L, 경유 187.62원L
- 예 산 액 : 21,000백만원(시비)

○ 카드수수료 및 통신료 지원

- 대 상 : 14,356대(개인 8,971 / 법인 5,385)
- 지원기준 : 카드수수료 90%, 통신료 5,000원/대
- 예 산 액 : 6,200백만원(시비)

○ 콜비 보조금 지원

- 대 상 : 7,236대(인천콜 4,021, 세븐콜 3,215)
- 지원기준 : 10콜 이상 수신시 인천콜 90%, 세븐콜 100% 지원
- 예 산 액 : 1,400백만원(시비)

○ 택시 운수종사자 근로의욕 고취 지원

- 대 상 : 법인택시 60개 업체 운수종사자
- 지원기준 : 6년이상 장기 근속자 및 3개월 경과 신규입사자(월5만원/인)
- 예 산 액 : 1,200백만원(시비)

○ 노후 택시 대·폐차 보조금 지원

- 대 상 : 2,600대(개인 1,400, 법인 1,200)

- 지원기준 : 소유차량 대·폐차 후 신차 등록('22. 1. 1. 이후) 완료자
 ※ 차량이 일반택시 2년이상, 개인택시 5년 이상 경과한 차량(1,500천원/대)
- 예 산 액 : 3,900백만원(시비)

□ **2022년도 주요사업 추진상황(22.7.말 기준)**

- 택시유가보조금 지원 : 8,520백만원
- 카드수수료 및 통신료 지원 : 3,341백만원(수수료 2,878 / 통신료 463)
- 콜비 보조금 지원 : 420백만원
- 택시 운수종사자 근로의욕 고취 지원 : 538백만원(10,753명)
- 노후 택시 대·폐차 보조금 지원 : 994백만원

□ **2023년도 주요정책 기본방향**

- 시민의 택시이용 편의를 위해 택시업계 경영 개선을 추진하여 택시 공급율을 높여 시민의 택시 이용 서비스 증대

○ 주차난 해소를 위한 주차장 확충	36
---------------------------	----

주차난 해소를 위한 주차장 확충

- ❖ 공영주차장 지속적 확충으로 원도심 주차난 해소
- ❖ 학교, 대형시설(종교, 유통업체 등) 개방 활성화를 통한 주차 공간 확보

□ 현 황

- 공영주차장 조성 : 29개소, 3,356면
 - 사업기간 : 2022. 1. ~ 2023. 12.
 - 총사업비 : 192,140백만원(국비73,976 시비80,369 군·구비37,795)
- 저비용 주차공간 조성 : 114개소, 1,322면
 - 사업기간 : 2022. 1. ~ 2022. 12.
 - 총사업비 : 1,102백만원(시비551, 군·구비 551)

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 2022. 2. : 2022년도 주차종합 실행계획 수립
- 2022. 4. : 원도심 내 주차장(2,823면 이상) 추가 확보계획 수립
- 2022. 7. : 부설주차장 개방 확대(지원비 상향 등) 추진계획 수립

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 원도심 주차난 해소를 위하여 공영주차장 지속 확충
- 학교부설주차장 개방 확대 및 운동장 지하주차장 조성을 통하여 지역사회의 상생 도모

- 버스정보안내기(BIT)* 확대구축 38
- 어린이보호구역 횡단보도 신호기 설치 39

버스정보안내기(BIT)* 확대구축

- ❖ 원도심 중심 버스정보안내기 확충으로 대중교통편의 증진
- ❖ 시민 편의를 위한 노후 버스정보안내기 교체

* BIT(Bus Information Terminal)

□ 현 황

- 사업기간 : 2022. 1. ~ 12.
- 총사업비 : 2,003백만원
- 사업내용 : 市 전역 버스정류소 내 BIT 확충(신설, 교체 등)
- 설치목표 : 166대
- 설치현황 : 3,173대(市 전역) ※ 2021. 12. 기준 / 설치율 : 50%
- ※ 버스정보안내기(BIT) 종류

쉘터형	독립형
	

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 2022. 1 ~ 4. : 2022년 BIT 구축사업 현장조사 및 대상지 선정
- 2022. 6. : BIT 기반시설 구축(굴착·관로, 전원 등)
- 2022. 8. : BIT 제작 및 현장 설치

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 추진근거 : 시장 공약사항(모든 쉘터형 버스정류소에 버스정보안내기 구축)
 - ※ 2023. 1. ~ 2026. 12.(4개년) 기간 연차적 확충 설치
- ⇒ 원도심 및 대중교통 소외지역에도 보편적 버스도착정보 서비스 제공

어린이보호구역 횡단보도 신호기 설치

- ❖ 어린이보호구역 내 노란색 신호기 설치로 어린이 안전확보
- ❖ 교통약자를 위한 교통안전시설 개선으로 교통사고 예방

□ 현 황

- 추진근거 : 「도로교통법」 제12조 (신호기 설치관리)
- 사업기간 : 2022. 1. ~ 12.
- 사업내용 : 어린이보호구역 교차로 73개소
- 총사업비 : 3,500백만원(국비1,625, 시비1,625, 교육비특별회계전입금 250)

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 2022. 1. : 설치대상지 수요 조사(교육청, 군·구, 경찰청)
- 2022. 2. : 실시설계용역 착수
- 2022. 5. : 교통안전시설 심의(경찰청) 및 실시설계용역 준공
- 2022. 6. : 어린이보호구역 신호기 설치공사 시행계획 수립
- 2022. 8. : 신호기 설치 공사 입찰 및 계약
- 2022. 12. : 신호기 시험 운영 및 준공

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 어린이 안전사고 예방을 위한 어린이보호구역 노란 신호기 설치
- 어린이보호구역 국비(균특)지원사업으로 지속 사업추진

- 영종~강화 평화도로 건설 41
- 제4경인 고속화도로 건설 42
- 스마트 도로관리시스템 구축 및 운영 43

영종 ~ 강화 평화도로 건설

- ❖ 남북교류협력 대비 경제 네트워크 구축, 장래 개성 및 해주와 연결
- ❖ 강화도와 인천 도심간 직접 연결로 30분대 단일 생활권 구축

□ 사업개요

- 사업구간 : 중구 영종도~옹진군 신도~강화군(길상)
- 사업규모 : L=14.6km, 2차로
 - 1단계: 영종~신도 3.2km / 2단계: 신도~강화(길상) 11.4km
- 사업기간 : 2020.~2030. [1단계('20.~'25.), 2단계('25.~'30.)]
- 총사업비 : 4,764억원[1단계 1,264 / 2단계 추정 3,500(물가상승 반영)]

□ 그동안 추진실적

- 2019. 1. : 접경지역 발전종합계획('11.~'30.) 변경(행안부)
- 2021. 1. : 공사 착공(1단계)
- 2021.11. : 「접경지역 동서남북평화도로 연결사업 연구」 착수(KOTI, '22. 9. 완료)
 - 2단계 구간 재정사업 전환을 위한 정부 건의 당위성 확보

□ 향후 추진계획

- 2025.12. : 공사 준공 및 개통(1단계)
- 2025. 1.~2026.12. : 기본 및 실시설계 시행(2단계)
- 2027. 3.~2030.12. : 공사 시행(2단계)

제4경인 고속화도로 건설

- ❖ 광역도로망 확충으로 인천~서울(여의도)간 접근성 개선
- ❖ 중구, 서구 등 원도심 활성화 및 지역 균형발전 도모

□ 사업개요

- 사업구간 : 서구 가좌동(가좌IC)~구로구 오류동(오류IC)
- 사업규모 : L=15.867km, 2~4차로
- 사업기간 : 2023.~2032.
- 총사업비 : 12,485억원

□ 그동안 추진실적

- 2021.12.~2022. 4. : 관계기관 협의(서울시, 경기도 등)
- 2022. 4.~ : 민자 사업계획 검토 중
 - (시점) 인하대병원사거리, 유동삼거리, 가좌IC 등
 - (종점) 서울 남부순환로, 경인로(오류IC) 등

□ 향후 추진계획

- 2023. 1. : 민자 사업제안서 제출(제안자→시)
- 2024.~2025. : 민자 적격성조사 실시(KDI PIMAC)
- 2026. : 제3자 제안공고 및 우선협상대상자 선정
- 2027. : 협상 및 실시협약 체결(제안자↔시)
- 2028.~2029. : 실시설계 및 공사 착공(민자사업자)

스마트 도로관리시스템 구축 및 운영

- ❖ 도로의 급속한 증가와 도로기능 다변화에 따른 맞춤형 도로관리
- ❖ 과학적 도로관리시스템 구축 및 운영으로 적기 유지관리 및 예산절감

□ 사업개요

○ 사업규모

- 포장관리 : 市 관리도로 192개 노선 547km
- 시설물관리 : 市 관리 교량(117개) 및 터널(9개소)

○ 사업기간 : 2021. 8. ~ 2023.12.

○ 총사업비 : 2,601백만원(시비 100%)

- '21년 1,510백만원, '22년 691백만원, '23년 400백만원

○ 사업방식 : 전문기관* 위탁·시범 운영 후 직접운영 추진

- * 한국건설기술연구원(국토교통부와 협약을 통해 업무위탁)

□ 그동안 추진실적

○ 2021. 8.25. : 위·수탁 협약체결(인천시↔한국기술연구원)

○ 2021. 9. 1. ~ : 포장 및 시설물 조사 진행 중

- 포장(296km, 36/192개 노선) / 시설물(교량+터널 126개소) 완료
- 스마트 도로유지관리시스템 개발 및 테스트 진행 중

- * 공정률 : 74%('22. 8.현재)

□ 향후 추진계획

○ 2022.12. : 시스템 구축 완료

○ 2023. 1. ~ : 스마트 도로관리시스템 시범운영(한국기술연구원)

○ 지역건설사업 활성화 추진	45
-----------------------	----

지역건설산업 활성화 추진

지역 건설업체의 수주 확대와 경쟁력 제고로 지역경제 부흥 및 일자리 창출에 기여

□ 현 황

- (총사업비) 32백만원
- (사업기간) 2022. 1. ~ 2022. 12.
- (관련근거) 「지역건설산업 활성화 촉진 및 하도급업체 보호에 관한 조례」

□ 2022년도 주요사업 추진상황

- 지역건설산업 활성화 추진정책 수립 시행
 - 건설사업 합동세일즈 민간분야 확대 실시
 - 원·하도급 수주율 제고 목표 추진

구 분	원도급률	하도급률
목 표	49% 이상	70% 이상
(2021년 시 통계) 공공분야	46.7% (전년도 45.8%)	43.7% (전년도 30.5%)

- 지역건설산업 활성화 분위기 조성
 - 군·구 건설지원 실무교육, 지역 대형건설사 간담회 개최 등

□ 2023년도 주요정책 기본방향

- 지역건설산업 활성화 추진정책 지속 시행
 - 지역제한공사 지역업체 하도급 의무화, 상생협력 강화 등
- 지역건설산업 활성화 분위기 조성 및 홍보 확대
 - 대형 건설현장 직접 방문 합동 세일즈 실시 및 간담회 개최 등

□ 토 론 자 료

- ◆ 박 찬 운 [인천연구원 교통물류연구부 연구위원]
- ◆ 현 웅 대 [인천교통공사 버스운영처장]
- ◆ 이 정 균 [인천주민참여예산위원회 교통건설분과 위원]

박 찬 운

인천연구원

2023년도 예산편성을 위한 주민참여 예산정책토론회 주요사업에 대한 의견

□ 교통정책과

- 고령자 운전면허증 자진반납 교통비 지원 : 공모에 선정되어 일부 국비를 지원받음. 고령운전자의 이동권 지원과 교통안전 2가지에 기여하는 사업으로 보임. 지속성 있는 정책 수행을 위해서는 올해 말에 정책 효과성을 살펴볼 필요가 있음. 목표한 3,000명 달성여부와 추가 수요가 있는지, 반납한 고령자들의 만족도는 어떠한지 파악 또는 활성화 되지 않았다면 그 이유와 보완 대책을 고민하는 것이 정책의 실효성을 높일 것임
- 개인형 이동장치 교통안전문화 조성 : PM의 이용량은 증가하는 것과 비례하여 사고건수는 증가하고 비 이용자들이 체감하는 불편도는 증가함. PM은 민간회사에서 공급하고 수익을 가져가지만 안전대책에는 소홀하여 공공에서 그 부분을 담당하는 것은 적정함. 이 또한 마찬가지로 PM거치구역 조성사업과 안전수칙 홍보의 효과성을 살펴볼 필요가 있음. 또한 PM거치구역은 단순 거치대가 아닌 충전식 거치대를 설치하여 운영비나 관리는 민간이 일정부분 기여하게 하는 방안도 고민이 필요해 보임

□ 버스정책과

- 저상버스 도입은 교통약자들의 이동편의를 위해서 지속해야하는 정책이며 버스승강장 개선사업은 버스이용자들의 편의를 위한 정책으

로 파악됨. 단 저상버스 도입 및 승강장 환경개선 이용자들의 수요를 고려해서 시급한 곳 중심으로 시행할 필요가 있을 것임.

□ 철도과

- 다수의 노선을 계획중이나 전부 예타중이거나 계획단계인 노선이 다수임. (GTX B, 1호선 검단연장, 서울 7호선 청라연장은 공사 중). 현실적으로 추진 중인 노선이 모두 실행할 수 없을텐데 정말 실효성 있는 노선 중심으로 집중하면 좋을 것으로 판단함. 2023년에 2차 도시철도망구축계획을 수립한다고 하였는데 최근에 1차 계획이 변경 승인되었고 2~3년만에서 새로운 노선발굴이 쉽지 않을 것으로 전망함.

(향후 철도 계획에 대한 의견)

- 현재 확정된 노선은 인천 1호선 검단연장(계양~검단신도시)과 서울 7호선 청라 연장(석남~청라국제도시), GTX B 노선임
- 그리고 예비타당성 조사가 준비 중(또는 완료)인 노선은 인천 2호선 검단 연장(완정~검단신도시)과 인천 2호선 안양 연장(인천대공원~안양)임
 - 인천 2호선 검단연장은 PIMAC의 예비타당성 조사에서 통과하지 못해 사업 지연이 불가피한 상황임. 추후 검단연장이 아닌 고양 연장으로 예비타당성 조사를 다시 추진할 계획임
 - 인천 2호선 안양연장은 안양시의 박달스마트밸리와 연계하여 사전타당성 조사를 실시하였으며 예비타당성 조사를 신청하려 함
- 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)에 반영되어 추진

가능성이 높아진 철도는 인천2호선 고양 연장, 제2 경인선(청학~노온사), 인천 2호선 안양 연장(추가 검토 노선), 인천 신항선(추가 검토 노선), 서부권 광역급행철도(GTX-D, 김포~용산)임

- 국가철도망 구축계획에 반영되었다고 당장 추진이 가능한 것이 아니며 각각 사전타당성 조사를 실시하며 이를 근거로 예비타당성 조사를 신청해야 함. 예비타당성 조사 대상사업에 선정되어 종합평가(AHP) 0.5 이상 통과해야 사업이 최종적으로 확정됨. 따라서 이 노선들은 추진이 확정되기까지 오랜 시간이 걸릴 것으로 예상함. 이 과정에서 철도 노선이 변경되는 경우가 빈번함. 예를 들어 GTX-D는 지역별 정책 공약에 Y자 노선으로 포함됨
- 2022년 5월부터 출범되는 새로운 정부에서는 인천시 철도 사업으로 GTX-D와 GTX-E를 추진하겠다고 제시되었으므로 추후 상황을 지켜볼 필요 있음
- 다만 공약이었다고 하더라도 예비타당성 조사를 통과해야 하므로 이 역시 오랜 시간이 소요될 것으로 예상함
- 향후 인천시 철도 계획을 살펴보면 확정된 노선은 3개뿐이며 나머지 철도는 확정되기까지 오랜 시간이 소요될 것으로 예상함. 그리고 확정된 3개의 노선은 모두 신도시(송도, 청라, 검단)까지 연결하는 현재 운영 중인 기존 노선의 연장선임
- 도시철도 사업은 계획부터 사전 타당성, 예비 타당성을 수행하여야 하므로 확정까지 오랜 시간이 소요되므로 신중하게 추진할 필요가 있음. 선부르게 노선을 확정하여 추진하게 된다면 지역주민들에게 과한 기대심을 심어줄 수 있으며 더 효율적인 노선으로 변경 또한 매우 어려움. 따라서 인천시 도시철도 건설사업을 추진하기 위해서는 인천시 통행자들의 통행패턴

분석과 철도 수요분석 및 타당성 검토를 신중하게 하여 추진할 필요가 있음

- 최근의 연구¹⁾에서는 인천시는 내부통행보다 광역통행의 증가율이 더 높은 것으로 나타남. 목적통행량 기준으로 광역 통행은 2010년 1,729 천 통행/일에서 2019년 2,269 천 통행/일로 연평균 3.1% 증가하였으나, 내부 통행은 4,970 천 통행/일에서 5,352 천 통행/일로 연평균 약 0.8% 증가함(내부 통행 철도 분담률은 7.0%, 광역 통행 철도 분담률은 22.2%임)

□ 택시정책과

- 장애인 콜택시 운영은 필수적인 서비스이므로 공공에서 수행하는 것이 적절하며 택시업계 재정지원 역시 지속적으로 수행하였으므로 정책의 연속성 측면에서 필요함. 단 장애인 콜택시 운영과 택시 운수종사사 처우 개선을 위해서 지속적인 예산이 투입되는 만큼 실효성과 개선점, 중장기 방안 등에 대해 과 차원에서 검토 필요함

□ 교통관리과

- 주차난 해소를 위한 주차장 확충은 당연히 필요한 정책임. 단 주차 수요를 고려해서 공영주차장을 건설할 필요가 있음. 공영 주차장은 요금을 지불하고 이용하기 때문에 일부 지역에서는 이용률이 저조할 것임. 기존에 운영하는 공영 주차장의 이용현황을 파악하여 필요 지역을 선정하는 것이 필요함. 그리고 주차수요는 토지특성 및 시간대 별로 다르기 때문에 학교 및 대형시설과의 주차장 공유는 이를 파악

1) 손지언(2021), 인천광역시 교통정책 변화와 통행행태 분석

하여 협의 하는 것이 중요할 것으로 판단함

□ 교통정보운영과

- BIT확대 및 어린이 보호구역 횡단보도 신호기 설치역시 대중교통 이용자와 어린이 들의 교통안전 증대를 위해서 필요한 사업으로 인정됨. 이 또한 공공에서 실행할 수밖에 없는 정책인 만큼 균형 있는 정책 실행이 필요함.

□ 도로과

- 영종~강화 평화의 도로, 제4경인고속도로는 간선망도로이므로 재정 및 민자로 추진하는 것은 걱정한 것으로 파악되나 운영비 및 재정지원액을 파악할 필요 있음. 이외에도 도로과의 현안 노선이 더 있을 것으로 예상되나 회의 자료로는 2개 노선을 제시한 상황임. 스마트 도로관리시스템은 현재의 도로 유지보수 시스템과 비교하여 효과성이 있는지 파악할 필요 있음.

□ 건설심사과

- 지역건설사업 활성화 추진 정책을 지속적으로 수행하며 현황 파악 및 활성화 방안 모색이 필요할 것임

현 용 대

인천교통공사

청라~강서 BRT 운영 효율화 방안

I 운영현황

- 사업목적 : 인천 지역주민 교통편의 제공 및 서울 접근성 제고
- 사업면허 : 간선급행버스체계운송사업
- 사업비 : 5,805백만원 (2022년)
- 운영노선 : 1개 노선 (7700번)
- 운영기간 : 2013. 7. 11. ~ 현재 (9년 1개월)
- 운영인력 : 48명(행정 5, 운전원 34, 노선관리 3, 승강장 3, 정비 2, 시설관리 1)
- 차량현황 : 17대(CNG 좌석버스)
- 운행현황

노선 번호	운행구간		운행대수 (보유대수)	왕복 거리	운행 시간	배차 간격	운행 횟수	첫·막차 출발시간	차고지
	기점	종점							
7700	로봇타워	가양역	16대 (17대)	50.0Km	150분 (회)	5~20분	84회 (평일)	04:50 ~ 23:20	청라

□ 수송현황

(단위 : 천명)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
수송인원	727	882	1,026	1,037	1,059	1,194	1,127	1,290



II 주요이슈

1 수송능력 제고

- 출근시간대(06:30-08:00) 수송수요가 집중되어 과밀혼잡구간(까치말사거리, 도두리마을)에서 2-3대 이상 승차대기하는 문제가 있었으나, 2022년 8월 차량 2대 증차 및 출근시간대 집중 배차를 통해 이 문제를 상당부분 해소 하였음에도 08:00-08:30 시간대에 일부 승차대기 현상 지속
- 2014년 수송인원 727천명이었으나 매년 수송수요가 증가하여 2021년 1,290천명을 기록, 2014년 대비 563천명(77%)이 증가하였음에도 차량은 2014년 12대에서 2021년 14대로 2대(17%) 증차되어 매년 증가하는 수송 수요를 감당하는데 한계를 드러냄
- 2023년까지 청라 루원시티와 계양구(효성동, 작전동) 일대에 8,644세대 입주 예정, 입주민이 최소 26천명 이상에 이를 것으로 보이며, 26천명 중 경제활동 인구를 50%로 가정하고 이들 중 2%를 서울로 이동하는 수송수요로 판단할 경우 260명의 신규 수송수요가 발생

2 운행효율 극대화

- 현재 운행노선은 로봇타워에서 가양역까지 50Km를 왕복 운행하며, 운행 시간은 2시간 30분으로 장시간 소요되며, 편도기준으로 로봇타워 ~ 가양역 (25.0km) 소요시간이 1시간 30분, 로봇타워 ~ 화곡역(22.5Km)은 1시간 10분, 화곡역 ~ 가양역은 2.5km임에도 교통정체 등으로 20분의 긴 소요시간 발생



- 인천 지역주민의 서울 접근성 제고를 위한 BRT 사업목적에 감안하더라도 이용객의 93%가 청라 ~ 화곡역 구간을 이용하며, 가양역 구간을 이용하는 승객은 7%에 불과, 종점을 화곡역으로 변경하여 노선 운행효율 극대화 및 수송능력 제고 방안 마련 필요

III BRT 운영 효율화 방안

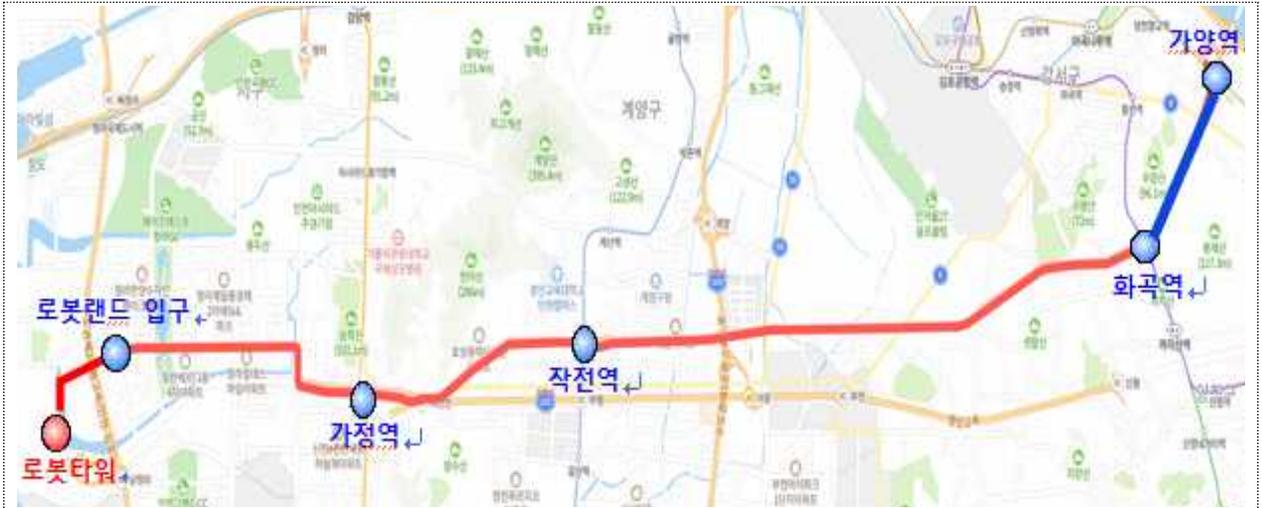
1 적정 수송능력 확보 방안

- (입석 운행 시) 현행과 같이 입석 운행을 유지하고, 루원시티와 계양구 입주민 유입에 따른 신규 수송수요 260명을 감안하고, 적절한 수송능력 확보 및 이용편의성 제고를 반영할 경우 BRT 운행대수를 현재 16대에서 23대로 7대 증차 필요
- (좌석 운행 시) 안전띠 착용에 관한 관련 법을 준수하여 입석 운행을 폐지하고, 루원시티와 계양구 신규 수송수요를 감안하여 적정 수송능력을 확보하려면 BRT 운행대수를 현재 16대에서 28대로 12대 증차 필요

2 운영효율 극대화 방안

- (운행노선 변경) 인천 지역주민의 서울 접근성 제고를 위해 운영효율이 저하되는 화곡 ~ 가양(2.5km) 구간 운행을 폐지하고 청라(로봇타워) ~ 화곡역(22.5km)으로 변경할 경우 침두시간대 배차간격을 4분으로 유지할 수 있으며, 현행 운행횟수를 84회에서 104회로 20회 증회할 수 있어 4대의 증차효과 발생, BRT 이용고객에 대한 교통 편의성 극대화 가능

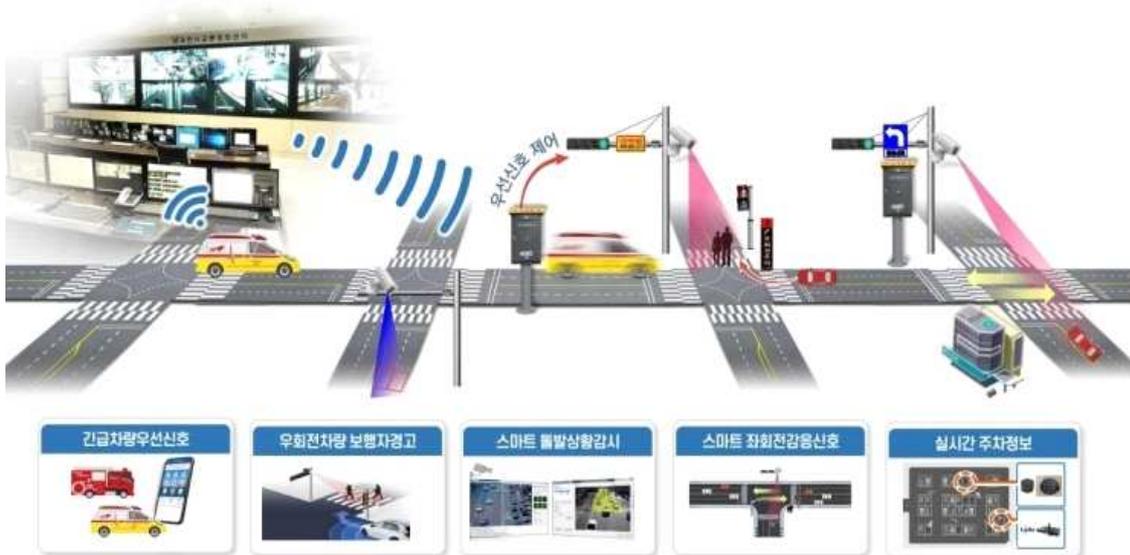
※ BRT 만족도 조사, 노선변경 설문조사 등 이용객 설득 노력 및 인천시 정책 결정 필요



□ (신호시스템 개선) BRT는 전용도로임에도 일반도로와 연결되는 교차로에서 일반도로의 신호체계와 연동되어 간섭을 받고 있으며, 대부분의 교통사고가 교차로에서 발생하는 구조적 문제 해소 필요, 사고예방 및 운행시간 단축을 위해 간선급행버스 기술기준에 부합되도록 일반도로와 중첩되는 교차로에 「감응신호시스템」 도입하여 BRT 우선신호체계 구축 필요

【버스감응신호시스템 예시】

- ✓ 차량이 통과하는 전용도로에 비매설형 검지기(레이더, 영상검지기 등) 설치차량의 진입을 확인하고 차량의 위치, 통행속도 등을 고려하여 교차로 신호 제어(소방차·구급차 우선신호 부여)



<과천시 지능형교통체계 개념도>

IV 기대효과

① [서비스 측면] 도시철도 수준의 고품질 교통서비스 제공

- 첨두시간대 운행간격 단축, 운행횟수 증가, 정차구간 최소화 등

② [안정성 측면] 안전한 교통인프라 구축 및 교통사고 예방

- 일반차량 교통신호 위반 예방, 교차로 등 위험구간 교통사고 방지

③ [경제적 측면] 차량 4대 증차효과 수혜 (연간 7.3억원 비용절감)

- 차량 2.2억원(5억원×4대/9년) + 인건비 5.1억원(대당 2.55명×4대×0.5억원)

이 정 권

교통건설분과 위원

교통건설국 2023년 예산 및 주요사업에 대한 의견

○ 총괄 의견

- 시민의 생명과 안전을 지키는 교통환경 조성 및 교통안전문화 정착을 지속 강화해야 함. 개인형 이동수단의 안전관리 및 법적 규제 강화, 스쿨존 주·정차 전면 금지에 따른 주차난 해소, 이동인구가 많은 장소나 야간 하교가 많은 고등학교에 스마트 횡단보도 설치, 그린뉴딜 지중화사업 확대를 통한 사람 중심 도로의 조기 구축 등과 함께 시민의 교통안전의식을 함양하는 생애주기별 교통안전교육을 지속적으로 추진해야 함.
- 교통약자의 이동권 보장을 위해 친환경 저상버스 도입을 확대하고, 장애인 콜택시의 법정대수를 조기에 확보해야 함. 인천시는 유사 광역단체에 비해 교통약자의 이동수단이 부족하므로, 종합적인 대책을 수립하고 교통약자법에 따른 국가 지원 예산 확보방안을 마련해야 함.
- 인천교통공사의 운영 적자 해소를 위해 도시철도 65세 이상 무임승차서비스 의무에 따른 손실 보존을 국가보조금으로 충당하는 방안을 강구하고, 시내버스 준공영제의 합리적인 운영과 빅데이터 기반 버스노선 조정으로 시내버스 분담률을 높여야 함.
- 원도심 주차난 해결을 위한 공영주차장 조성 등 다양한 주차장 확보 사업을 차질 없이 추진하고, 균형 발전을 위해 인천 도시철도망 구축 시 원도심 도시 재생을 지원하는 노선을 우선적으로 추진해야 함.

○ 세부 의견

1. 교통정책과

① 알뜰교통카드 연계 마일리지 지원사업을 확대하여 대중교통 분담률 제고

- 알뜰교통카드의 사용 조건과 사용 편리성을 개선하여 시민의 이용 접근성을 높여야 함.
- 승용차 이용자가 대중교통을 이용하도록 유인하는 인센티브를 추가하여 운영해야 함.
- 대중교통과 연계하여 자전거 도로 및 자전거 보관소를 설치해야 함.

② 인천교통공사의 운영 지원 생산성을 높일 수 있는 방안 마련

- 65세 이상 무임승차서비스 의무에 따른 손실은 국가 지원의 보존 방안을 마련해야 함.
- 장애인이나 노인의 카드를 가족이나 다른 용도로 사용하는 경우가 빈번하므로, 무임승차서비스의 악용을 규제할 수 있는 대책을 조속히 마련해야 함.
- 개통한 지 20년이 지난 도시철도의 시설 노후 관련 안전문제에 대한 대책을 세워야 함.

③ 생애주기별 시민 교통안전교육을 확대하여 사람 중심의 교통안전문화 정착

- 교통사고는 대개 부주의나 교통법규 미준수로 발생하고 있어, 사람 중심의 교통안전문화를 정착하기 위해서는 시민의 교통안전의식을 제고하는 생애주기별 교통안전교육을 지속적으로 추진해야 함. 그러나 2021년에 이어 2022년에도 홍보물 제작·배포나 어린이 교통안전교육 외에는 전무한 실정임. 교통안전시설이나 제도 보완과 함께 시민 교통안전의식 함양을 위한 교육을 강화해야 함.

④ 시민의 생명과 안전을 지키는 교통환경 조성의 지속적 강화

- 어린이·노인 보호구역 지정 확대와 교통안전시설 설치 사업을 지속적으로 추진해야 함.

- 어린이 보호구역(스쿨존) 주·정차 전면 금지를 탄력적으로 운영하는 방안을 마련해야 함. 초·중·고 밀집지역의 경우, 주차공간 부족으로 지역주민의 불편이 가중되고 있음.
- 개인형 이동수단의 불법 운행 및 관리 부족에 따라 교통사고 및 보행자 불편이 증가하고 있으므로, PM 안전관리를 더욱 강화해야 함. 먼저 법적 규제 등 사전 관리를 강화하고, PM 견인관리 추진과 함께 거치대·안전모 보관함 설치, 대여업체의 관리 의무화, 안전교육 의무화 등 관련 지원 사업을 확대·추진해야 함.

⑤ **고령자 운전면허증 자진반납 교통비 지원 방식을 일회성에서 일정 기간 동안 주기적 지원 방식으로 개선**

- 고령자 운전면허증 자진반납률과 고령자의 대중교통 이용률을 높이기 위해서 일정 기간 동안 매월 1만원씩 교통카드를 충전해 주는 방식으로 사업을 보완해야 함.

2. 버스정책과

① **시내버스 준공영제의 합리적인 운영 방안과 시내버스 분담률 제고 방안 마련**

- 시행
- 2020년 감사원 지적 사항, 국토부의 준공영제 가이드라인에 충족한 표준운송원가를 산정하고 버스업체의 경영 투명성을 바탕으로 예산을 지원해야 함.
- 교통복지 실현 차원에서 시내버스 이용인구를 늘려야 함. 교통약자의 버스 이용 편의 증진, 소외 지역의 노선 확대 등 버스 애용자 중심 버스 이용률 제고 방안을 마련해야 함.
- 빅데이터 분석 기반의 버스 이용인구를 바탕으로 버스노선을 개편하고, 도시

철도와 환승하기 용이한 노선 위주로 개편해야 함.

② 교통약자의 이동권 보장을 위해 친환경 저상버스 도입 확대

- 2020년 기준(국토부 자료) 인천시 대중교통 저상버스 도입률은 22.7%로, 서울의 57.8%에 비해 40% 수준에 불과함. 친환경 저상버스는 장애인의 이동편의를 제공할 뿐만 아니라 유모차도 운송할 수 있어 육아 친화적인 사회를 조성하고 노인의 승하차 시 안전사고도 줄이는 역할을 수행할 수 있음.
- ‘현금 없는 인천버스’ 운영은 현금 이용자에 대한 대책을 마련한 후 전면 시행해야 함. 시민 대부분 교통카드를 일상적으로 사용중이며, 이용실적에 따른 인센티브 부여 등 카드 이용을 유인해야 함.

3. 택시정책과

① 교통약자의 이동권 보장을 위해 장애인 콜택시의 법정대수 조기 확보

- 2020년 기준(국토부, 2020년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구) 인천시 장애인 콜택시 보급률은 57.3%로 기준치 절반을 약간 웃도는 수준이며, 서울시 85.1%에 비해 68% 수준에 불과함. 또한 바우처 택시도 인천시는 300대로 서울시 17,400대, 부산시 4,700대에 비해 매우 열악한 수준임. 더욱이 현재 2025년에 법정대수 확보 목표로 추진하고 있지만, 고령화 급진전으로 필요 장애인 콜택시 대수는 더 늘어날 수밖에 없음. 따라서 인천시는 이러한 점들을 감안하여 장애인 콜택시의 연차별 확충 대수와 바우처 택시 운영대수를 늘리고 관련 예산을 추가 확보해야 함.
- 장애인 콜택시와 바우처 택시 확대는 그만큼 시의 재정 부담이 늘어날 수밖에 없음. 교

통약자 이동권은 기본권이므로 교통약자법에 따른 국가 지원 방안을 마련해야 함.

- 장애인 콜택시 이용자에 대한 교육과 홍보도 강화해야 함. 장애인 콜택시 제도를 악용하여 선의의 피해자가 생기는 것을 방지하는 동시에 콜택시 이용률을 개선할 수 있음.
-

4. 교통관리과

① 원도심 주차난 해결을 위한 공영주차장 조성 등 다양한 주차장 확보 사업을 지속 추진

- 2022년 공영주차장 조성 사업계획이 차질 없이 추진되도록 진행상황을 주기적으로 점검해야 함.
- 공원·학교운동장 등 지하 공영주차장 대상지를 확대하여 저예산 공영주차장 조성을 촉진해야 함. 이와 함께 도로변에 있는 지하 또는 비활성 지하상가 등을 주차장으로 개조하는 방안을 모색해야 함. 부지 매입비를 줄일 수 있으므로 저비용 주차장을 조기에 조성할 수 있음.
- 저비용 주차장 확보 차원으로 노상주차장과 일정 시간대 주·정차 허용 지역을 운영해야 함. 공영주차장 미조성 지역 내 스쿨존의 경우, 등·하교 시간대 외 주·정차 허용 구역의 운영 방안을 검토할 필요가 있음.
- 카라반은 대부분 장기 주차를 하므로 불법 주차를 해소하기 위해서라도 카라반·캠핑카 주차장 면수는 카라반 등록대수 대비 50% 이상 확충할 필요가 있음.

5. 교통정보운영과

① 교통약자 보호 신호기 설치 장소를 교통사고 다발 장소 위주로 설치

- 초등학교 인근 간선도로에 교통약자 보호 신호기를 설치중인데, 현실은 이면 도로에서 교통약자 교통사고가 더 많이 발생하고 있음. 교통법규를 위반하는 전동킥보드나 오토바이가 교통약자는 물론 일반시민의 안전을 위협하고 있음. 따라서 이러한 위험이 많은 장소에도 관련 법을 개정하여 교통신호기를 설치해야 함.
- 스마트 횡단보도는 야간 하교가 많은 고등학교나 이동인구가 많은 장소에도 설치해야 함.

② 버스정보안내기(BIT) 확대 구축 계획을 차질 없이 추진

- 원도심 및 대중교통 소외지역에도 보편적 버스도착정보 서비스를 제공하려는 계획은 교통복지 실현은 물론 시내버스 이용인구를 늘리는 효과가 있으므로 2023.1~2026.12 기간에 차질 없이 추진해야 함.

•

6. 철도과

① GTX-B 노선 적기 개통을 위한 민자 구간의 민간투자시설사업 유치 활성화 방안 마련

- GTX-B 노선의 사업성 부족으로 민간투자가 원활히 진행되지 않을 경우를 대비하여 인천시가 지원할 수 있는 수익성 제고 방안을 마련할 필요가 있음.

② 인천 도시철도망 구축 시 원도심 도시 재생을 지원하는 노선을 우선적으로 추진

- 부평연안부두선(트랩), 주안송도선 등 원도심 철도망을 우선 구축하여 원도심 도시 재생은 물론 신도시·원도심 간 균형 발전을 지원해야 함.

7. 도로과

① 수도권 제2순환고속도로(인천~안산)를 적기에 건설할 수 있도록 지원 강화

- 현재 수도권 제2순환고속도로 중 인천~안산 구간만 단절되었는데, 랍사르 습지인 송도갯벌 훼손 문제로 2구간(송도~중구 신흥동)만 보류중임. 인천-안산 고속도로는 수도권과 배후단지 물동량을 인천과 인천공항으로 연결하는 핵심 물류 인프라이고 인천 지역 경제에 막대한 영향을 미치므로, 인천시는 국토부와 적극 협업하여 2구간 건설 방안을 조속히 마련해야 함.

② 국비 지원의 그린뉴딜 지중화사업을 확대하여 사람 중심 도로를 조기에 구축

- 국비 지원의 그린뉴딜 지중화사업 대상지는 주로 통학로, 전통시장 부근, 도시재생사업 구간 등 주민의 일상생활과 밀접한 공간이므로, 국비를 활용하여 이 지역에 지중화사업을 집중 추진해야 함.
- 원도심 및 이면도로의 지중화사업은 잠재적 안전사고 예방, 보행자 안전, 도시미관 개선 등 주민의 삶의 질을 개선하는 데 직결된 사업이므로 조기에 완료할 수 있도록 추진해야 함.