소통, 교통 여러분의 목소리를 들려주세요!!

○ 일 시 : 2019. 2. 27(수) 14:00
○ 장 소 : 시청 본관 2층 대회의실

'살고싶은 인천, 함께 만드는 교통'

2019년 교통분야 업무 토론회

살고싶은 도시
함께 만드는 인천

인천광역시
http://www.incheon.go.kr

진행순서

(사회자 : 교통정책담당 / 토론진행자 : 이지영 TBN 경인교통방송 PD)

진행시간		주 요 내 용	비 고
13:30～13:55	25′	◦ 참석자 등록	
13:55～14:00	5′	◦ 영상물 상영(교통분야 홍보영상)	
14:00～14:02	2′	◦ 개 회	사회자
14:02～14:05	3′	◦ 참석자 소개 및 진행순서 안내	사회자
14:05～14:15	10′	◦ 교통분야 현실태 및 추진계획 보고 - 인천 교통정책의 현실태, 정책방향, 주요사업 등	교통국장
14:15～14:20	5′	◦ 영상물 상영('시민이 원하는 교통정책')	
14:20～14:50	30′	◦ 주제 발표(3명/분야별 10′)	토론진행자
		- 원도심 내 공영주차장 확보방안	안병배 (시의회 부의장)
		- 시민과 함께 하는 버스노선 개편	김대호 (홍익대 건축도시대학원 교수)
		- 대중교통 서비스 개선방안	김종형 (인천연구원 선임 연구위원)
14:50～15:55	65′	◦ 자유토론 및 시민건의·답변	토론진행자
15:55～16:00	5′	◦ 마무리 말씀	시장
16:01	1′	◦ 폐회	사회자

목 차

Ⅰ. 개 요 7

Ⅱ. 발 제 1

원도심 내 공영주차장 확보방안 9

[안병배 인천광역시의회 부의장]

Ⅲ. 발 제 2

시민과 함께하는 버스노선 개편 21

[김대호 홍익대 건축도시대학원 교수]

Ⅳ. 발 제 3

대중교통 서비스 개선방안 35

[김종형 인천연구원 선임연구위원]

- 살고싶은 인천, 함께 만드는 교통 -

「2019년 교통분야」 업무 토론회

□ 개 요

❍ 일 시 : 2019. 2. 27.(수) 14:00 ~ 16:00 (120분)

❍ 장 소 : 시청 본관 2층 대회의실

❍ 참석대상 : 100여명(공무원 및 교통관련 기관·단체, 시민 등)

❍ 토론주제 : (대주제) **『살고 싶은 인천, 함께 만드는 교통』**

※ 소주제 : 「원도심 내 공영주차장 확보방안」, 「시민과 함께 하는 버스노선 개편」, 「대중교통서비스 개선방안」

❍ 주관부서 : 교통정책과

□ 진행순서

(사회자 : 교통정책담당 / 토론진행 : 이지영 TBN 경인교통방송 PD)

진행시간		주 요 내 용	비 고
14:00~14:02	2′	◦ 개 회	사회자
14:02~14:05	3′	◦ 토론회 개최 안내	사회자
14:05~14:15	10′	◦ 교통분야 현실태 및 추진계획 보고 - 인천 교통정책의 현실태, 정책방향, 주요사업 등	교통국장
14:15~14:20	5′	◦ 영상물 상영('시민이 원하는 교통정책')	사회자
14:20~14:50	30′	◦ 주제 발표(3명/분야별 10′)	토론진행자
		- 원도심 내 공영주차장 확보방안	안병배 (시의회 부의장)
		- 시민과 함께 하는 버스노선 개편	김대호 (홍익대 건축도시대학원 교수)
		- 대중교통 서비스 개선방안	김종형 (인천연구원 선임 연구위원)
14:50~15:55	65′	◦ 자유토론 및 시민건의·답변	토론진행자
15:55~16:00	5′	◦ 마무리 말씀	시장
16:01	1′	◦ 폐회	사회자

□ 토론 참가자

❍ 교통관련기관 관계자 및 전문가, 공무원 등

– 시장, 발제자(3), 교통국장, 도시철도본부장, 인천교통공사장, 남동구 교통행정과장, 도로교통공단, 교통안전공단, 인천지방경찰청

❍ 시민·단체 등

– 녹색어머니회, 교통장애인협회, 일반시민(버스·택시기사, 철도 역무원, 주민참여예산 교통분과위원, 시민감사관, 학생 등)

□ 주제발표 및 진행

연번	성 명	소 속	역 할	비 고
1	안병배	인천시의회 부의장	발제 및 토론	원도심 내 공영주차장 확보방안
2	김대호	홍익대 건축도시대학원 교수	발제 및 토론	시민과 함께하는 버스노선 개편
3	김종형	인천연구원 선임연구위원	발제 및 토론	대중교통서비스 개선방안
4	이지영	TBN 경인교통방송 PD	토론좌장	토론진행

□ 토론 참석자(시민・단체)

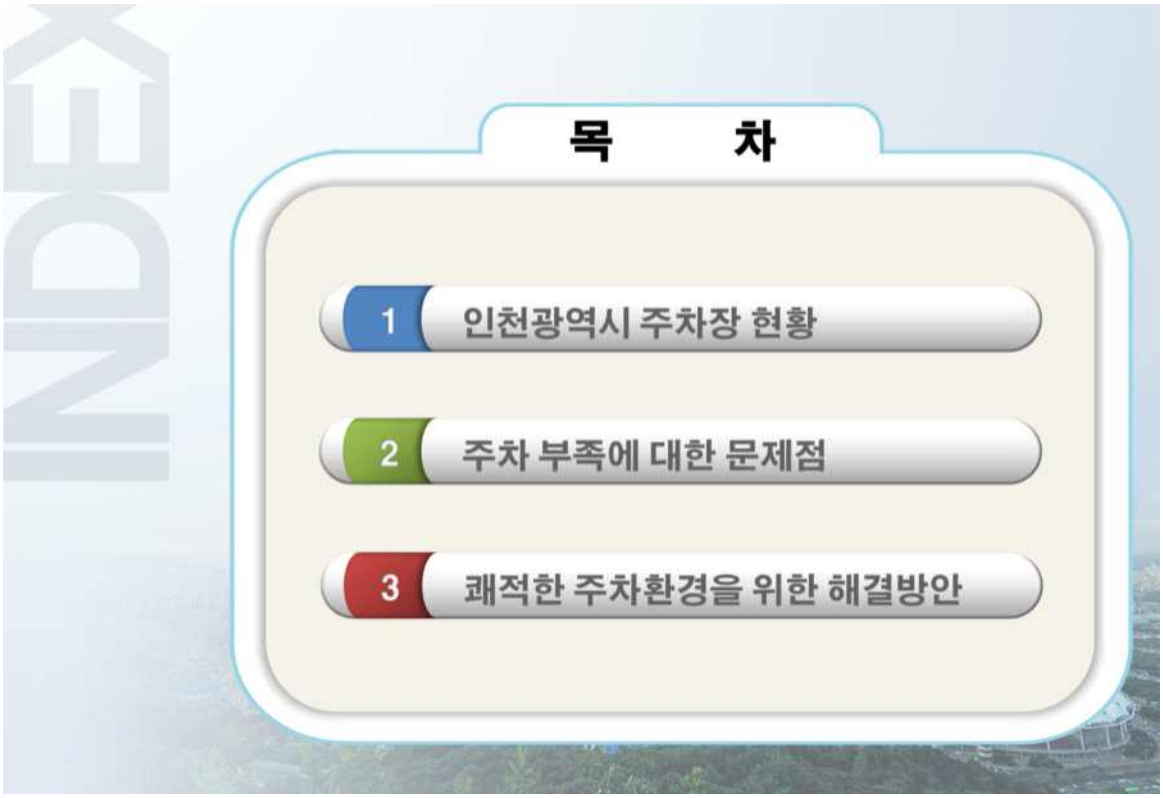
연번	소속	성명	비 고
1	시민(학생)	염다인	
2	시민(학생)	송한국	
3	시민(버스)	손원찬	
4	시민(택시)	임병관	
5	시민(철도)	이준엽	
6	시민(시민감사관)	마경석	
7	시민(예산분과위원)	이승배	
8	단체(녹색어머니회)	김윤정	
9	단체(교통장애인협회)	장경석	
10	기관(도로교통공단)	윤진수	
11	기관(교통안전공단)	김용현	
12	기관(인천지방경찰청)	조성천	

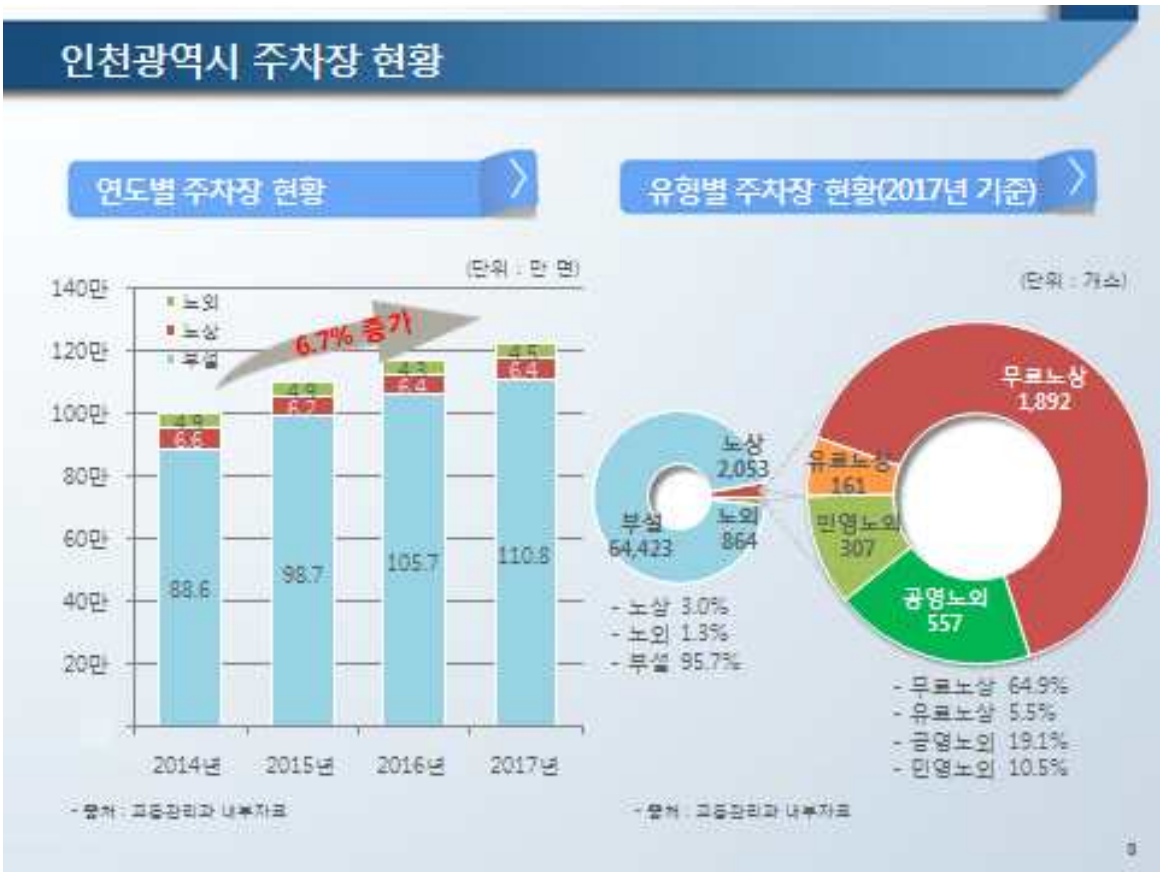
Ⅱ. 인천광역시 원도심 내 주차장 확보방안

(인천광역시의회 부의장 안 병 배)

인천광역시 원도심 내 주차장 확보방안

[인천광역시의회 부의장 안 병 배]




인천광역시 주차장 현황
연도별 주차장 현황
유형별 주차장 현황(2017년 기준)
(단위 : 만 면)
140만
120만
100만
80만
60만
40만
20만
노외
노상
부설
6.7% 증가
88.6
98.7
105.7
110.8
2014년
2015년
2016년
2017년
(단위 : 개소)
노상 2,053
부설 64,423
노외 864
- 노상 3.0%
- 노외 1.3%
- 부설 95.7%
무료노상 1,892
유료노상 161
민영노외 307
공영노외 557
- 무료노상 64.9%
- 유료노상 5.5%
- 공영노외 19.1%
- 민영노외 10.5%
- 출처 : 교통관리과 내부자료
- 출처 : 교통관리과 내부자료

인천광역시 주차장 현황
인천광역시 주차장 확보율 100.08%
도심지역 주차장 현황(2017년 기준)
25만
20만
15만
10만
5만
주차면수 (단위 : 만 면)
자동차대수(단위 : 만 대)
주차장 확보율
114.83%
120.09%
94.80%
108.24%
95.21%
77.69%
139.64%
107.26%
6.2
5.4
3.2
2.6
13.9
14.7
17.1
15.9
22.5
23.6
16.7
21.5
17.1
12.3
22.9
21.4
중구
동구
미추홀구
연수구
남동구
부평구
계양구
서구
※ 주차장 확보율(%) = 주차면수 / 차량등록대수* × 100 (인천시 전체 주차면수 121.7만면, 차량등록대수 121.6만대)
* 차량등록대수 : 2013년부터 차고지 확보차량 제외(영업용(승용, 승합, 화물 특수)과 이륜차 제외)
- 출처 : 교통관리과 내부자료

인천광역시 주차장 현황

도서 및 농어촌지역 주차장 현황(2017년 기준)

❖ 강화군과 옹진군의 경우 다른 도심지역보다 비교적 유휴지 등이 많은 실정임

※ 주차장 확보율(%) = 주차면수 / 차량등록대수* × 100 (인천시 전체 주차면수 121.7만면, 차량등록대수 122.7만대)
* 차량등록대수 : 2013년부터 차고지 확보차량 제외(영업용(승용, 승합, 화물 특수)과 이륜차 제외)

- 출처 : 교통관리과 내부자료

5

주차 부족에 대한 문제점

유료 주차에 대한 시민의식 부족

❖ 시 공영주차장 회전율(2017년 기준)

코아타운주차장(부평구 부평동 224-1)

- 1급지
- 15면
- 월정기권 없음
- 최대주차시간 =32시간 25분 (20,000원)

부개역주차장(부평구 부개동 206-1)

- 3급지
- 200면
- 월정기권(131대)
- 최대주차시간 =1,029시간 14분 (월정기권)

- 출처 : 인천시설공단 내부자료

6

주차 부족에 대한 문제점

유료 주차에 대한 시민의식 부족

❖ 불법 주·정차 단속 현황(2017년 기준)

- 출처 : 교통관리과 내부자료

✓ 공영주차장 회전율이 가장 높은 코아타운주차장과 가장 낮은 부개역주차장 모두 부평구!

✓ 목적지 주변에 공영주차장 있어도 이용률이 낮고 무료로 주차하길 선호함

7

주차 부족에 대한 문제점

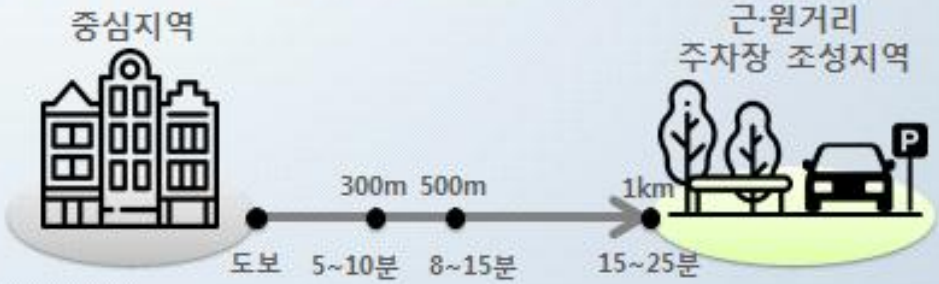
주차장 설치 가능 부지 부족

❖ 주차난이 극심한 원도심에는 토지매입비용이 높아 현실적으로 주차장을 만들기 어려움

❖ 부지확보가 유리한 외곽지역에 공영주차장 건설 시 주차수요 근원지와 거리가 멀어지면서 주차장 이용률이 떨어짐(공영주차장 회전율 악화 및 장기주차 발생)

❖ 주차장 1면당 설치비용

- 원도심지역 8천~1억원, 도서 및 농어촌지역 1,800백만원, 기계식주차장치 통상 3/1



8

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 행정청 추진

지역별 주차장 수급실태 조사

◆ 지역별 실태조사 가이드라인 수립
- 지역특성에 맞는 주차정책 추진
- 조사·분석을 통한 신규 주차장 확충·운영

새로운 방식의 주차장 확보 방안

학교 운동장 지하 공영주차장

- 출처 : 다음 지도(서울 중랑구 신풍중학교)

녹지지역(언덕, 산, 공원), 유휴지 내 지하상부를 활용한 공영주차장

- 출처 : 다음 지도(인천 연수구 행정공원 지하 공영주차장)

9

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 행정청 추진

새로운 방식의 주차장 확보 방안

도로 상하부를 활용한 공영주차장

- 출처 : 서울하늘전기소 홈페이지

- 출처 : 왕복차 직접 촬영(서울 강서구 가로공원 지하 공영주차장)

10

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 행정청 추진

최신식 기계식 주차장 도입 방안 모색

- ❖ 주차장 부지 확보의 어려움을 해결하기 위해 기존 문제점(안전, 입출차 시간 등)을 보완한 최신식 기계식 주차장 도입 방안 모색
- ❖ 기계식 주차장 내 필수안전장치 설치를 통해 운전자 및 관리자 안전 확보

- 출처 : 현대엘리베이터 설치사례(서초 구의동 공영주차장)

주차 관련 제도 개선 추진

- ❖ 현재 법제도를 통한 원도심 내 주차장 건설 부지가 부족하기 때문에 보전녹지지역 등 유휴지를 활용하여 주차장을 설치 할 수 있도록 제도 개선 검토 필요

11

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 행정청 추진

2019년 공영주차장 설치계획

- 출처 : 교통정책과 내부자료

구분			사업명	면수	총사업비 (백만원)
합 계				1,874	54,011
1	시	'19~'20	동장동 공영주차장 확장	252	5,103
2		'19~'20	계산천지4 공영주차장 확장	300	4,500
3		'19~'20	인수리지1 공영주차장 확장	274	2,863
4	중구	'19~'20	덕교동667-7번지 매입	160	4,000
5	미추홀구	'19	중앙3동 제2노외주차장 확장	39	2,400
6	연수구	'19	청학동79-2번지 매입	88	3,313
7	남동구	'19	구월동1108-12번지 매입	21	1,486
8		'19~'20	소라제1공영주차장 확장	106	5,600
9		'19~'20	간석동406-1번지 매입	7	1,000
10	부평구	'19~'20	부평구보건소 인근	170	7,368
11		'19~'20	부평2동 760-311번지 매입	50	4,000
12		'19~'20	삼산배출이 공영주차장 확장	51	2,600
13	계양구	'19~'20	계산동957-12번지 매입	19	1,978
14	서구	'19~'20	탑바위동1134-1번지	40	1,650
15		'19~'20	마전동3059-3번지	50	2,100
16	강화군	'19~'20	강화읍 관청리981번지	78	1,300
17		'19~'20	화도면 총탁리60-1번지	110	1,900
18		'19~'20	강화읍 관청리827-1번지	29	550
19	옹진군	'19~'20	덕적면 소야리 산229-1번지	30	300

12

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 시민의식 전환 및 참여

시민의식 전환 필요

❖ 원도심 내 주차환경 개선을 위해서는 시민 모두가 주차문제에 대한 관심과 참여가 요구됨

❖ 공영주차장 확보 비율(43%)에 비해 민간 부문의 부설주차장 확보 비율(95.7%)이 월등하게 높은 점을 감안하여 공공기관, 문화 및 복지시설, 종교시설 뿐만 아니라 아파트, 공동주택 및 개인주택에 이르기까지 저비용 고효율 주차정책에 적극적인 참여 필요

13

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 시민의식 전환 및 참여

저비용 고효율 주차공간 조성

❖ 그린파킹사업

- 주택* 담장 또는 대문을 허물어 주차장 설치
  * 주택 : 단독주택(단독, 다가구), 공동주택(다세대)
- 2018년 말 총 2,167면 지원(개별단위* 2,080면, 골목단위** 87면)
  * 개별단위 : 주택담장 허물어 주차면 조성 및 밝혀시설, 수목 식재 등 지원
  **골목단위 : 개별단위+골목환경개선비(도로교장, 하수관로 정비 등)
- 지원기준 : 5년 유지 조건
  - 지원대상 : 담장철거, 주차면 조성, 조경시설, 밝혀시설
  - 지원내용

구분	주차 1면	주차 2면	주차 3면~10면
금액	650만원	750만원	850~1,550만원(주가면당 100만원)

- 출처 : 교통관리과 내부자료

14

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 시민의식 전환 및 참여

저비용 고효율 주차공간 조성

❖ 부설주차장 개방지원 사업

- 학교 또는 일반건축물 부설주차장의 여유 주차공간을 인근 주민과 공유하여 주택가 주차난 해소 도모
- 2018년 말 24개소 1,415면 개방 지원
- 지원기준 : 5면 이상 2년 이상 개방
- 지원대상 : (주차시설) 주차노면표시, 카스토퍼, 표지판, 표장 등
  (방범시설) CCTV설치, 주차장 출입구 차단시설 등
- 지원내용

구분		내용
지원비율		시설비 총액의 100%
시설 개선비	최초개방	최대 2,000만원 ※ 산식 : 625만원+5면 초과면수×25만원
	재개방	최대 500만원(면당금액기준 없음)

- 문의 : 교통관리과 내부자료

15

쾌적한 주차환경을 위한 해결방안 – 시민의식 전환 및 참여

저비용 고효율 주차공간 조성

❖ 아파트 부설주차장 설치지원 사업

- 노후아파트의 부대복리시설*에 부설주차장을 설치하여 도심 주차환경 개선
  * 부대복리시설 : 문화시설, 조경, 도로, 놀이터 등(각 시설의 1/2 범위 내)
- 2018년부터 시비지원 재개(총 79면 설치 지원)
- 지원기준 : 5년 유지 조건
- 지원대상 : (기준) 1996. 6. 8. 이전 사업계획승인 또는 건축허가
  (규모) 20세대 이상 공동주택
  (제외) 정비사업 등 사업시행인가를 받아 철거 예정인 공동주택
- 지원내용

구분	내용
지원금액	면당 최대 50만원, 단지당 최대 3,000만원
지원시설	주차노면, 카스토퍼, 조명시설, 방범시설 부대시설과의 경계(경계석, 구조물, 조경시설 등)
조 건	5년 이내 훼손 및 타 용도로 변경 시 보조금 반환

- 문의 : 교통관리과 내부자료

15

주차장은 모두 함께 이용하는 공간입니다!
24h
개인소유 NO!
장기주차 NO!
불법적치물 NO!
17

Thank you
대한민국 최초의 인천 팔미도 등대(1903)
18

Ⅲ. 시민과 함께하는 버스노선 개편

(홍익대 건축도시대학원 교수 김 대 호)

시민과 함께하는 버스노선 개편

[홍익대 건축도시대학원 교수 김 대 호]

인천광역시
시민과 함께하는 버스노선 개편

2019. 2. 27.

김 대 호
(홍익대 건축도시대학원 교수)

Contents

인천의 위상
I. 버스 현황 및 문제점
II. 버스 노선체계 개편방향
III. 이해 당사자별 협조사항

인천의 위상

- **면적 : 1,063 ㎢**
- **인구 : 3,011천인 (2018년)**
- **1인당 GRDP : 2,876만원 (2017년)**
  - 전국 평균 GRDP 3,366만원, 서울 3,806만원, 울산 6,441만원

인천공항

※여객 세계5위, 승객 평가 세계 2위

송도 신도시

※국제•금융 •정보 도시

1

살고싶은 도시 함께 만드는 인천

Ⅰ.
버스 현황 및 문제점

2

특 · 광역시 버스의 공통 문제점

버스의 악순환

3

인천광역시 버스운행 특성

■ 도시면적은 서울보다 1.7배가 넓고, 타 시도처럼 버스서비스 한계

■ 업체당 평균 보유 대수 : 최하위 55대 (42개 업체, 2,285대), 규모경제⬇

- 평균 96대 , 서울 : 114대, 부산 76대, 대구 59대

■ 면적당 운행 대수 : 1.9대/ ㎢

- 서울 : 11.6 대/ ㎢ , 대구 1.7 대/ ㎢, 울산 0.7대/ ㎢

■ 버스 배차간격 : 18분 (강화, 옹진 제외)

- 서울 : 10.7분 , 광주 20분 , 대전 15분

■ 예산대비 버스 재정지원금 비율 : 2.1%

- 서울 1.1% , 부산 1.3%, 대구 1.6%, 울산 0.7%

※ 버스 준공영제 : 32개 업체/ 1,861대

■ 1일 대당 수송인원 : 398명/일

- 서울 567 명/일, 부산 646 명/일, 대구 429 명/일

4

특 · 광역시 버스준공영제 특성

[2017년 12월 기준 / 울산 2016년]

구 분	울 산	서 울	부 산	대 구	인 천	광 주	대 전
운영체계	민영제: 재정지원형			준공영제 : 수입금공동관리			
버스업체수	8	65	33	26	32	18	13
노선수/상용대수	106노선/705대	352노선/6,976대	143노선/2,380대	114노선/1,521대	156노선/1,861대	101노선/999대	96노선/965대
노선당 평균운행대수 [대/노선]	6.6	20.0	16.9	13.3	11.9	9.9	10.0
인구당 운행대수 [대/만명]	0.6	0.69	0.68	0.61	0.62	0.68	0.65
면적당 운행대수 [대/km²]	0.7	11.6	3.3	1.7	1.9	2.0	1.8
지자체 예산[억원]	35,573	298,011	100,911	70,858	83,166	40,367	37,101
재정지원금[억원]	264	2,408	1,134	990	904	524	485
대당 지원액[억 원/대]	0.37	0.35	0.48	0.65	0.49	0.52	0.50
재정지원금/지자체 예산[%]	0.7	1.1	1.3	1.6	2.1	1.4	0.9
배차간격[분/대]	26	12	15	14.6	14	13	15.5
서비스수준	F	D	D	D	E	E	D

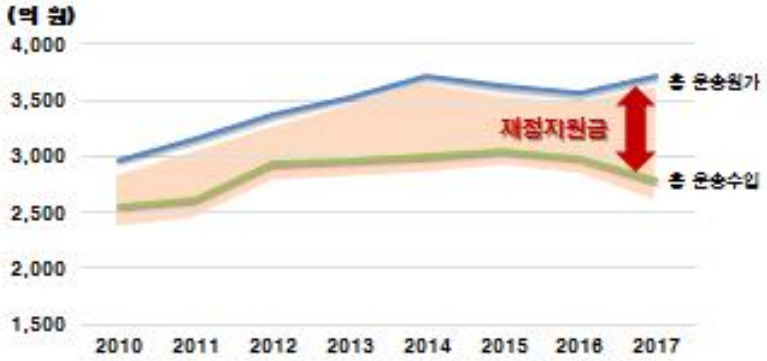
대중교통 연간 수송인원

	2016년		2018년
■ 대중교통 이용자	76,235만명	➡	77,876만명 (1,641만명 ⬆)
- 철도	38,617만명		44,188만명 (5,571만명 ⬆)
- 버스	37,618만명		33,688만명 (3,930만명 ⬇)

버스 재정지원 증가 요인

운송원가 ⬆ 이용인구 ⬇ 운송수입금 ⬇ 재정지원금 ⬆

버스 재정지원금 = 총 운송원가 – 총 운송수입



7

II.

버스 노선체계 개편방향

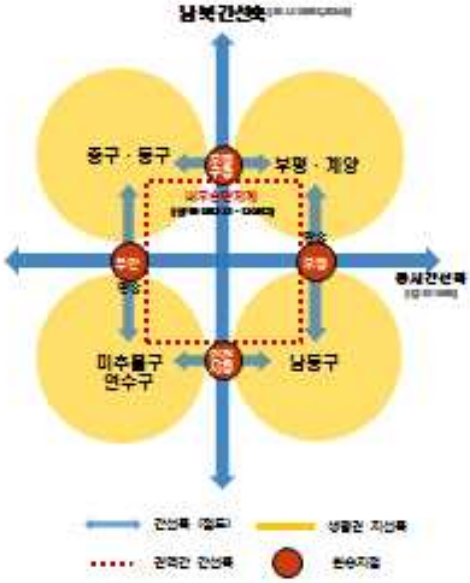
버스 노선체계 전면개편 목표 및 개념

< 목표 >

- 간 · 지선체계에 의한 전면개편
- 노선 축소 · 폐쇄
- 배차간격 단축

구 분		현 재	목 표
노선 연장	간선	25km	22km
	지선	9km	7km
배차간격		18분 (LOS E)	10분 이내 (LOS C)

< 개념 >



9

버스 노선체계 개편방향

■ 버스대책 : 노선체계, 환승체계, 운영체계, 서비스 개선

구분	2009년 준공영제 도입시	2016년 버스노선체계 개편	2019년 버스노선 전면개편 방향
기본방향	· 급행간선버스, 순환노선 신설 · 지역별 공급불균형, 연결노선부족 해소 · 장래여건변화에 탄력적으로 대응	· 버스불편지역 서비스개선 - 신도시, 원도심, 강화 · 옹진도 · 도시 · 광역철도 연계체계 - 공항철도, 수인선, 경인선, 7호선 - 인천지하철 1, 2호선 · 준공영제 효율화	· 간 · 지선 버스노선체계 전면개편 · 근로시간 단축 : 주 52시간 · 휴식시간 : 2시간 운행후 15분 · 자동차전용도로 차석제
개선목표	· 클곡도 50% 감소 · 중복도 50% 감소 · 배차간격 50% 단축	· 중복도/클곡도 개선 : 52.4% · 신 · 원도심 통합화 : 25.4% · 버스 · 철도 복합화 : 22.2%	· 간선노선 : 최소화 - 수도권, 인천시 주요권역 · 지선노선 : 확대 - 역사, 병원 등 교통유발시설
개선효과	· 급행간선버스 운행으로 지역간 연결 · 배차간격 단축으로 이용시간 절감	· 원도심지역 수도권광역철도 연계 · 신규개발지역 신규노선 투입 · 지하철2호선노선 중복도 개선	· 버스수혜지역 확대 · 버스이용자 증대 · 버스경영 합리화 · 버스재정지원 최소화

10

III.

이해 당사자별 협조사항

운수사업자

■ 버스 노선의 공공성 확보 이해 및 노선 전면 개편 협조

■ 근로기준법 준수 협조

- 근로자 주 52시간 및 2시간 버스운행 후 15분 휴식시간 확보

■ 노선 전면 개편에 적극협조

■ 업체별 경영합리화, 투명성 확보, 운송원가 최소화 방안 강구

- 업체별 M&A 등 보유 대수 확대 : 현재 55대 → 개선 100대 이상
- 교통사고 감소대책 : 교통안전공단 DTG등 활용한 운전습관 개선
- 운수종사자의 복지수혜 강화
- 소모품의 공동구매 : 버스조합

■ 교통행정 및 교통전문가 신뢰

운수종사자

- 현재보다 나은 근로 및 복지수준 수혜
  - 주 52시간, 15분 휴식 확보
  - 특.광역시 평균 수준이상의 임금 수혜
- 시민에게 안전하고 편안한 버스 서비스 향상
- 안전운전 제고로 교통사고 최소화
- 교통행정의 신뢰와 담당자 배려

13

시민

- 인천시 전 지역을 버스, 철도로 접근 가능
- 노선개편 및 대중교통 활성화 정책에 적극 참여
- 요금 추가부담 없이 안전성과 정시성 확보
  - 버스 · 철도 · 자전거 · 보행자 등 환승체계 구축
  - 자동차전용도로(광역, M버스) 좌석제 시행
- 교통행정의 신뢰와 담당자 배려

14

인천광역시

■ 노선 전면개편과 준공영제 보완, 환승체계, 서비스개선 동시 수행
- 연구기간 : 1년 6개월(확정 1년, 시행 및 모니터링 6개월)
- 연 구 비 : 현재 2.5억원 → 5억원으로 조정

■ 노 · 사 · 민 · 정 협의체 구성 및 의견수렴

■ 2층버스 도입 : 근로자 주 52시간, 자동차전용도로 좌석제 동시 해결
- 대상 : 청라-화곡 BRT, 인천-신촌-서울역간 광역버스
※ 경기도 : 2018년 167대 운행중, 2019년 26대 증차 예정

■ 환승편의시설 설치
- 주요 전철역, 버스터미널 등 환승지점

■ 준공영제 시행에 따른 정부 재정지원을 위한 관련법 개정 건의

15

인천광역시

■ 민선 7기 버스개혁단 설치운영 (인천연구원 지원)
- 버스정책과(기존업무수행)와 버스개혁단 분리 운영
- 서울, 경기 등 버스개혁 유경험자 활용
※ 울산 : 교통혁신추진단TF (버스개혁, TRAM 등), 부산 : 신공항추진본부TF

■ 교통전문가 확대 채용으로 교통행정의 전문화 및 일관성 유지
- 서울시 : 임기제 130명 (시 · 경찰청 50, 25개구 80)
- 경기도 : 임기제, 교통시설 · 설계직 170명 (도 20, 31개시 · 군 150)
- 울산시 : 개방형 13명
- 인천시 : 임기제 6명

■ 교통국 및 버스 · 택시 민원 담당자 인사 우선 배려
- 트라우마, 병가, 6개월 단위 인사, CCTV, 녹취, 별도공간 확보 ?

16

시장님의 강력한 추진의지 !

버스개혁 성공 !!!

김대호 프로필

주요 경력

- 교통전문가 (공학박사, 기술사), 공무원
- 서울특별시 : 교통운영개선기획단장
- 경기도 : 광역교통기획단장
- 경기도 : 경기연구원 부원장
- 울산광역시 : 교통건설국장
- 홍익대 건축도시대학원 교수

주요 교통정책

- 버스중앙차로 도입 (서울, 경기, 경부고속도로)
- 2층 버스 도입 (경기도)
- 수도권광역급행철도(GTX) 도입 (국토부, 서울, 경기, 인천)
- 교통 Data Base 구축 (서울, 경기, 울산)
- 지능형교통체제(ITS) 도입 (서울, 경기)

감사합니다

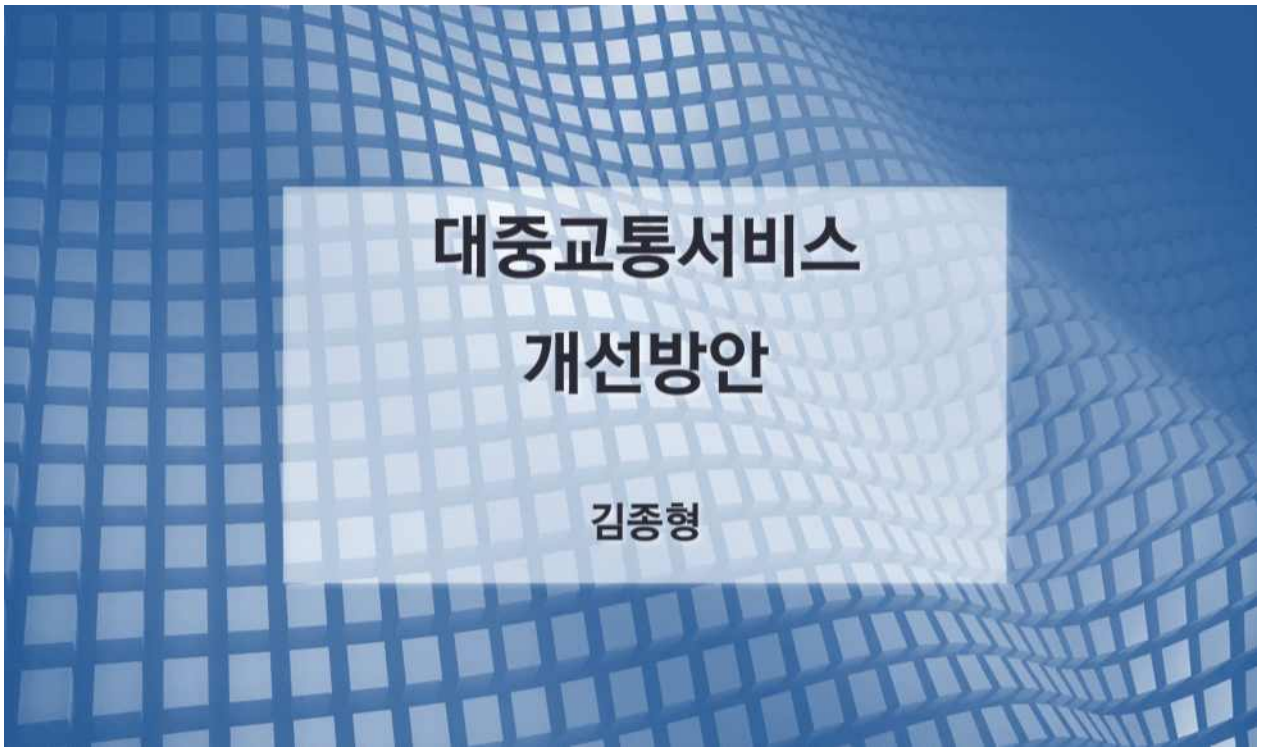
김대호 프로필

Ⅳ. 대중교통서비스 개선방안

(인천연구원 선임연구위원 김 종 형)

대중교통 서비스 개선방안

[인천연구원 선임연구위원 김 종 형]



대중교통 서비스 개선방안

서론

인천연구원
THE INCHEON INSTITUTE

- 대중교통 서비스 증진방안은 대중교통 수요증진방안과 맞물려서 전개할 필요가 있음
- 철도 및 버스 등 공급시설측면과 국지적인 서비스 개선방안 이전에 도시 전체를 조망하면서 대중교통 서비스 증진방안을 언급할 필요가 있음.

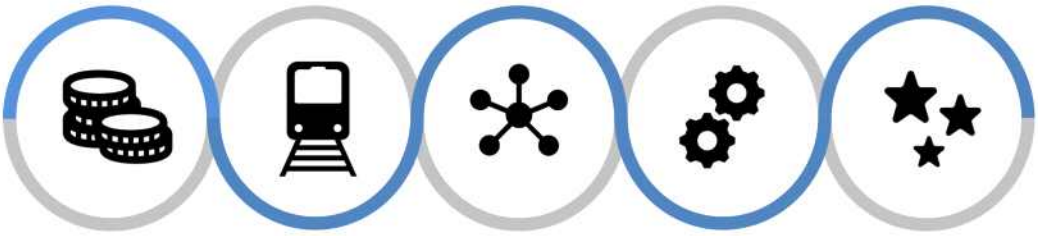
- 여건변화와 도시특성을 반영한 대중교통 증진 여건 조성
- 대중교통 전략 및 기본 토대 마련
- 지속가능한 대중교통 서비스 개선 및 수요증진를 마련

2

대중교통 서비스 개선방안

대중교통관련 정책

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE



요금제	노선신설 및 개편	환승	운영방안	기타
- 수도권통합요금제 - 요금제도 다양화 등	- 버스 노선 신설 및 개편 - 도시 및 광역철도 신설 - 신교통수단 도입 등	- 환승시설 개선 및 신설 - 버스-철도 환승 - 환승주차장 등	- 민영제 - 공영제 - 준공영제 등	- 대중교통관련지원 - 주차요금인상 - 승용차억제방안 등

만족할 만한 수요에 도달하였는가?

대중교통 서비스 개선방안

인천시 수단분담률 변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- 승용차 통행 지속적 증가
- 대중교통 : 철도 증가, 버스 감소, 전체 **대중교통 분담률 답보**

구분	승용차	버스	철도	택시	기타	합계
2010년	45.0%	29.8%	10.4%	7.7%	7.1%	100.0%
		40.2%				
2011년	44.8%	29.6%	11.0%	7.5%	7.1%	100.0%
		40.6%				
2012년	44.7%	28.6%	12.2%	7.4%	7.2%	100.0%
		40.8%				
2013년	45.1%	28.1%	12.2%	7.3%	7.3%	100.0%
		40.3%				
2014년	45.4%	27.7%	12.4%	7.1%	7.3%	100.0%
		40.1%				
2015년	45.9%	27.0%	12.5%	7.1%	7.5%	100.0%
		39.5%				
2016년	46.9%	23.9%	13.5%	6.5%	9.1%	100.0%
		37.4%				

자료 : 연도별 현행화 및 전수화 자료, 수도권 교통본부
주 : 도보 및 자전거 제외, 기타(화물, 오토바이, 기타수단)

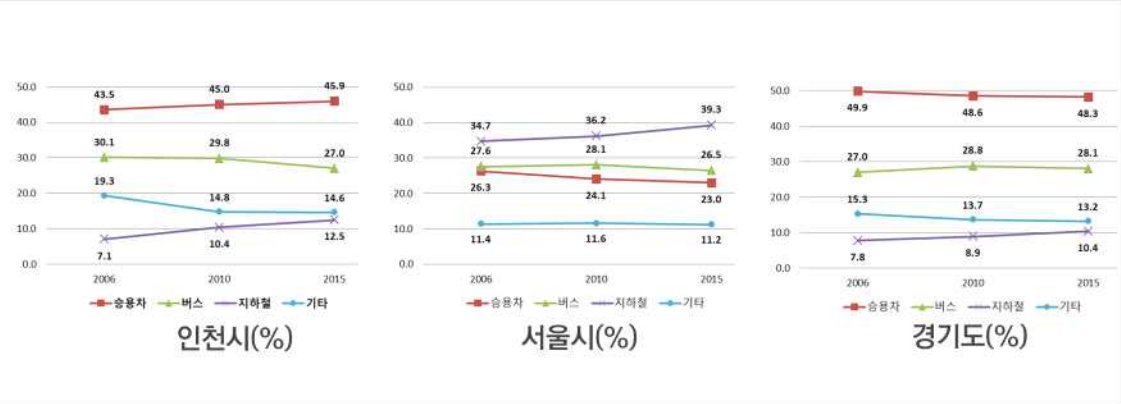
대중교통 서비스 개선방안

수도권 수단분담률 변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

● **수도권 대중교통수단분담률 향상(2006년, 2015년 비교)**

- 인천시 3.4% 증가(2006년 37.2% → 2015년 39.5%)
- 서울시 3.5% 증가(2006년 62.3% → 2015년 65.8%)
- 경기도 3.7% 증가(2006년 34.8% → 2015년 38.5%)



대중교통 서비스 개선방안

수도권 시외유출입비율 변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- **시외유출입 즉, 광역 통행 수요 지속적 증가**
- **서울시 및 경기도에 비해 시외유출입 증가 속도가 큼**

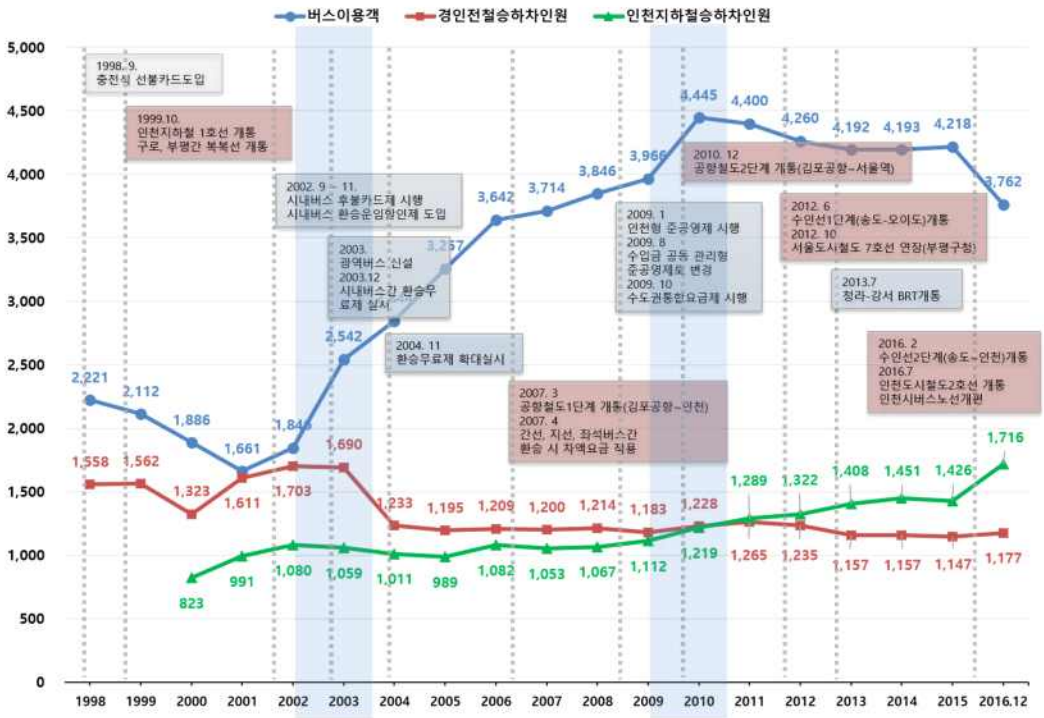
구분	서울		인천		경기	
	시내	시외	시내	시외	시내	시외
2010년	75.4%	24.6%	72.6%	27.4%	73.4%	26.6%
2011년	74.5%	25.5%	71.6%	28.4%	73.4%	26.6%
2012년	74.1%	25.9%	70.4%	29.6%	73.3%	26.7%
2013년	73.8%	26.2%	70.1%	29.9%	73.0%	27.0%
2014년	73.5%	26.5%	69.8%	30.2%	73.0%	27.0%
2015년	73.4%	26.6%	69.7%	30.3%	73.0%	27.0%
2016년	73.4%	26.6%	69.1%	30.9%	73.2%	26.8%

자료 : 연도별 현행화 및 전수화 자료, 수도권교통본부

대중교통 서비스 개선방안

연도별 정책별 대중교통수요변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE



대중교통 서비스 개선방안

서울시 사례 시사점

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- 2004년 11개 축 설정 이후 지속적 개선 사업 진행
- 도시발전형태와 도시내외부 개발계획에 부합한 대중교통중심축 설계
- 초기 기본계획 및 전략을 유지하면서 문제구간 개선

속도 및 버스서비스 저하와 사고발생을 야기하는

13개 단절구간이 풀어야할 숙제로 남아있습니다

13개 단절구간

속도 및 버스서비스 저하 사고 발생

차량간 엇갈림

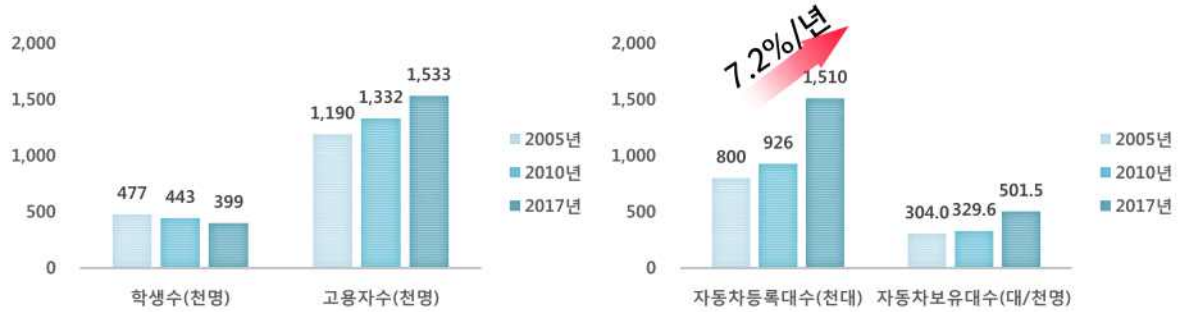
- 버스전용차로 신설, 승용차혼잡 증가, 주차요금 상향 등 다양한 정책 강구가능 –〉 승용차 억제를 위한 수단 –〉 기존 정책으로 인한 시민 공감대 형성으로 가능
- 사람중심이라는 것은 대중교통중심이라는 말과 일맥상통

대중교통 서비스 개선방안

인천시 통계지표 변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

• 면적 : 약 1,063㎢ / 인구 : 3,011천명 / 인구밀도 : 2,832명/㎢ (2017년 기준)



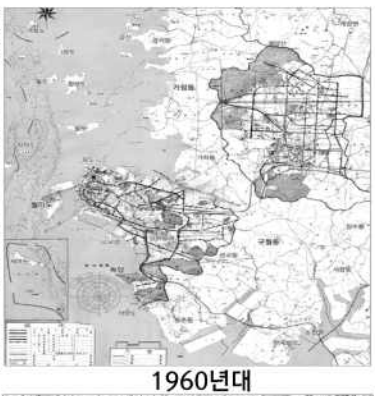
9

대중교통 서비스 개선방안

인천시 시대별 지형변화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

1950년대



1960년대

1970년대

1980년대

1990년대

2000년대

10

대중교통 서비스 개선방안

인천시 항만 및 산업단지, 물류관련 시설 입지

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- 경인고속도로 남북 구간을 중심으로 항만, 산단, 공단이 인천 서부에 위치,
- 주거 및 상업시설은 중,동부에 주로 위치하여 차종별 통행량 편차가 큼

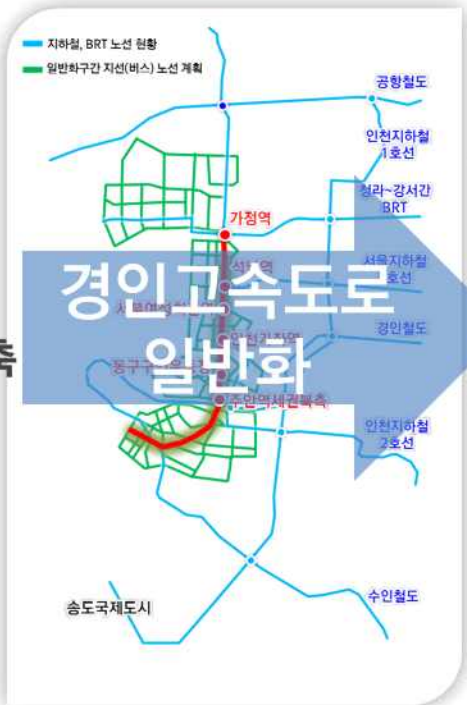
11

대중교통 서비스 개선방안

경인고속도로 일반화

인천연구원 THE INCHEON INSTITUTE

- 승용차 위주의 교통축
- 장거리 및 지역간 통행 중심의 교통축
- 화물자동차 중심통행축



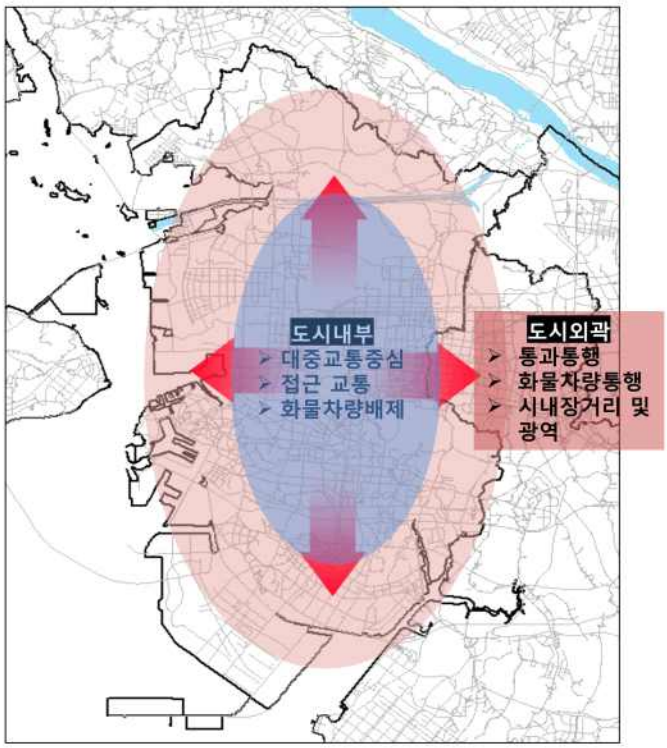
- 대중교통 중심축 구축
- 지역 및 광역 대중교통 연계성 강화
- 사람중심의 환승교통체계 구축

12

대중교통 서비스 개선방안

대중교통서비스개선을 위한 교통정책방향

인천연구원
THE INCHEON INSTITUTE



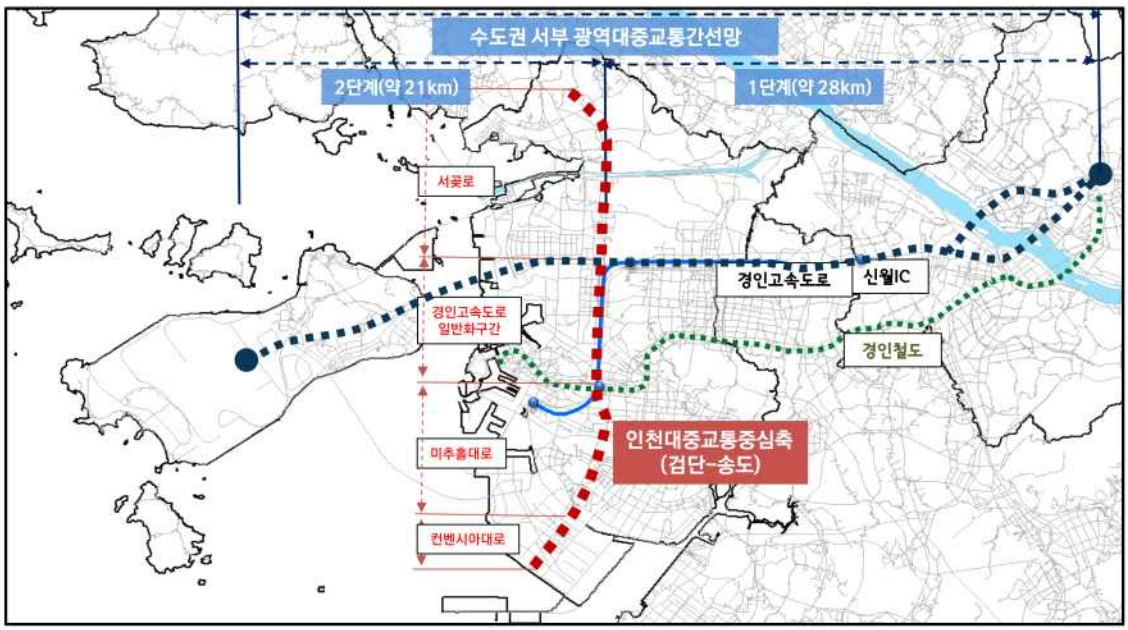
- 도시 내부 및 외곽 교통망 분리정책
- 접근교통과 통과(화물포함)통행 분리

13

대중교통 서비스 개선방안

도시 및 광역 대중교통중심축 전략

인천연구원
THE INCHEON INSTITUTE



14

대중교통 서비스 개선방안

결론 및 제언

인천연구원
THE INCHEON INSTITUTE

- **대중교통이용 활성화**와 **대중교통서비스개선**이 동시에 이루어지는 방안 마련 필요
  - 대중교통서비스개선방안이 단기적인 개선안이 아니라 지속가능한 기반위에서 이루어져야 진정한 개선방안

- 변화된 여건을 반영한 **도시전체 대중교통 운영 골격**을 만들고, 그 위에서 대중교통 활성화 및 편의성 증진방안 마련 필요

- **도시내부**는 대중교통중심 및 접근성 강화, **외곽**은 화물자동차 및 이동성(속도)강화 방안 마련 필요
  - 대중교통 : 내외부 장거리 통행에 대한 고속화, 환승최소화 방안

15

감사합니다

2019.2.27.