

대중교통 요금지원 정책의 고려사항과 우선순위

정동재 | 교통물류연구부 연구위원

서지민 | 교통물류연구부 전임연구원



배경과 목적

- K-패스, 인천 i-패스, 기후동행카드 등 대중교통 요금지원 정책이 전국적으로 확산되며 대중교통 정책의 핵심 의제로 부상하는 상황으로, 향후 적용 범위 확대와 지원 수준 상향 요구에 대비한 사전 검토 및 대응 방향 설정 필요
- 요금지원 정책의 타당성과 효과는 도시의 성장단계에 따라 다르게 나타나므로, 대중교통 정책에서 요금지원의 우선순위는 대중교통망이 충분히 구축된 성숙형 도시와 서비스 확충 및 개선이 요구되는 확장형 도시에서 차별화 필요
- 대중교통은 대량수송 기능(효율성)과 공공교통 기능(형평성)을 동시에 수행하나, 인천시의 현 대중교통 여건에서 보편적 요금지원은 대중교통 이용 여건이 양호한 지역에 수혜가 집중되어 재분배 효과 약화와 역진성 우려
- 인천시 요금지원 정책에 소요되는 시비는 연간 292억 원 규모로 추산되며, 동일 규모로 버스 증차(배차간격 단축), 노선 확충 등 서비스 개선 대안 검토가 가능하므로 한정된 자원의 효율적 배분을 위한 정책 우선순위 재검토 필요

정책제안

- 인천시 요금지원 정책은 교통비 부담 완화와 대중교통 이용 활성화 중 우선 목표를 명확히 설정하고, 대중교통망 확충과 서비스 개선이 여전히 필요한 도시 여건을 반영하여 정책 우선순위 설정 필요
- 대중교통 이용 활성화와 외부비용 저감을 목표로 할 경우, 요금 인하보다 서비스 확충과 품질 개선 정책 강화가 정책 효과 측면에서 합리적 선택
- 요금부담 완화를 정책 목표로 설정하더라도, 현 인천시 여건에서는 보편적 요금지원의 소득, 지역 간 재분배 효과가 제한적이므로 서비스 개선을 통한 지역 간 대중교통 서비스 격차의 축소가 선행될 필요
- 따라서 인천시는 요금지원 정책 확대에 앞서 대중교통 서비스 품질 향상을 정책 우선 과제로 설정 필요
- 단기적으로는 교통취약지역·계층을 대상으로 한 선택적(교통복지형) 요금지원 강화를 우선 추진하고, 서비스 수준이 일정 수준 이상 균질화된 이후 보편적 요금지원 정책 확대 검토

1 대중교통 요금지원 정책 확산과 고려사항

■ 대중교통 요금지원 정책의 전국적 확산

- K-패스, i-패스, The 경기패스, 기후동행카드 등 대중교통 요금지원 정책이 전국으로 확산되며 대중교통 정책의 주요 의제로 부각
- 인천시도 인천 i-패스(환급형), 광역 i-패스(정기권형) 등을 시행하며 전국 정책 기조에 대응

[표 1] 대중교통 요금지원 주요 정책 현황

지원주체	정책명	지원 내용	지원 대상	우대 사항
국토교통부	K-패스	환급권 - 대중교통 월 15회 이상 이용 시 사용 금액의 20%를 다음 달 환급 - 최대 60회, 1일 최대 2회 제한 - 20만원 초과 금액 50% 적용 지급	K-패스 사업 참여 지자체의 만 19세 이상 주민	환급률 차등 - 일반: 20% - 청년(만19-34세): 30% - 저소득층: 53% - 다자녀가구: 2명 30%, 3명 50%
경기도	The 경기패스	상등 - 단, 이용 한도 제한 없음 (K-패스 기반 추가 혜택)	경기도민	상등 - 단 청년은 39세까지 포함
인천광역시	인천 i-패스	상등 - 단, 이용 한도 제한 없음 (K-패스 기반 추가 혜택)	인천시민	상등 - 단 청년은 39세까지 포함 - 65세 이상 추가 우대(환급률: 30%) - 2025년 이후 자녀 출산 가구 우대 (1자녀 50%, 2자녀 이상 70% 환급)
	광역 i-패스	정기권 - 광역버스 이용 무제한 - 1회 충전 80,000원, 30일권	인천시민	-
서울특별시	기후동행카드	정기권 - 서울시내 대중교통 무제한 이용 - 30일권, 단기권	이용자 전체	청년, 다자녀가구, 저소득층 할인

주: 이외에 청소년, 임산부 등 특정 계층에 초점을 둔 각종 대중교통비 지원 정책이 시행되고 있음.
 자료: K-패스 홈페이지, 서울특별시 홈페이지(b), 경기도 홈페이지, 인천광역시 홈페이지(a, b) 자료를 재구성.

■ 요금지원 확대의 고려사항

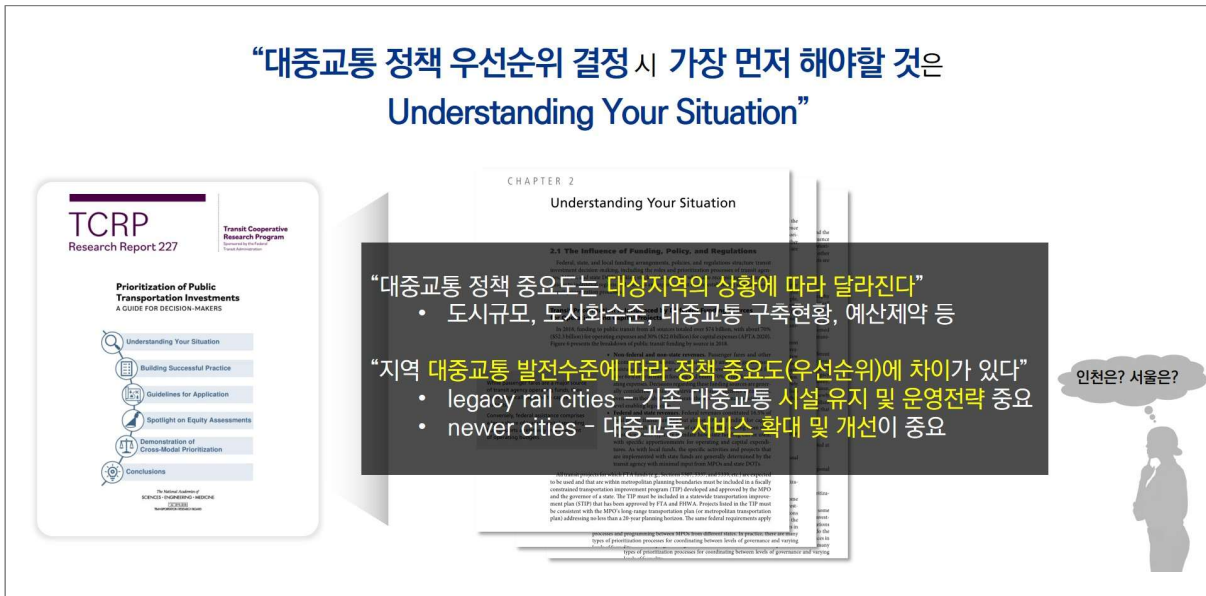
- 요금지원 정책의 적용범위 확대(민자철도, 광역버스 등)와 지원수준 상향 요구에 대한 사전 검토 및 대응 방향 마련 필요
- 요금지원 정책 확대의 타당성은 정책 목적에 따라 구분하여 판단 필요
 - 교통비 부담 완화를 목적으로 할 경우 형평성 효과 중심의 평가 필요
 - 대중교통 이용 촉진과 외부비용(혼잡, 기후변화 등) 저감 목적의 경우 비용 대비 효과 중심의 평가 필요
- 동일한 요금지원 방식이라 하더라도 대중교통 서비스 성숙도 등 도시의 성장단계에 따라 정책 효과와 타당성 차이 발생
- 따라서 요금지원 정책은 정책 목적과 도시 여건에 대한 사전 검토를 토대로 추진 필요

2 도시 성장단계에 따른 요금지원 정책의 우선순위

■ 도시 여건을 고려한 정책 차별화와 우선순위 설정 필요

- 대중교통 정책 수립 시 다른 도시의 선진 사례를 단순 모방하기보다, 인천시 여건과 정책 목표를 고려한 우선순위 설정 중요
- 이러한 접근은 ‘너 자신을 알라’, ‘지피지기’와 같은 격언뿐만 아니라 다수의 교통정책 문헌에서 공통적으로 강조되는 원칙(National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021)
- 특히 대중교통망이 충분히 구축된 성숙형 도시(legacy city)와 대중교통망 확충 및 서비스 개선 단계에 있는 확장형 도시(newer city)는 정책 목표와 우선순위 설정에 차별화 필요

[그림 1] 요금지원 정책 의사결정의 출발점: 도시 상황에 대한 이해와 그에 따른 정책 우선순위 차별화



자료: National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (2021).

■ 인천은 요금지원 확대가 최우선인 도시인가

- 요금지원 정책의 우선순위를 설정하기 위해 인천시가 대중교통 시설 유지 중심의 성숙형 도시인지, 서비스 확충과 개선이 요구되는 확장형 도시인지 진단 필요
- 서울은 대중교통 성숙형 도시로서 전반적으로 높고 균질한 서비스 수준을 갖추고 있어 요금지원 정책이 이용 증가와 다수에 대한 공정한 혜택으로 이어지기 쉬운 구조
- 인천은 서울에 비해 대중교통 공급 수준이 전반적으로 낮고 지역 간 격차도 커서, 동일한 요금지원 방식이라 하더라도 정책 효과가 제한되기 쉬운 환경

- 따라서 인천시 요금지원 정책 방향과 우선순위는 대중교통 서비스 수준을 포함한 도시 성장단계에 대한 지속적 진단과 모니터링을 통해 재조정 필요

[표 2] 서울과 인천의 대중교통 공급 수준 비교

구분		인천		서울	
		공급량	시가화면적당 공급량	공급량	시가화면적당 공급량
버스	노선 수	229개	0.80개/km ²	394개	1.06개/km ²
	운행 대수	2,370대	8.23대/km ²	7,382대	19.87대/km ²
	정류소 개수	7,134개	24.77개/km ²	6,640개	17.87개/km ²
철도	노선 수	6개	0.02개/km ²	18개	0.05개/km ²
	노선 연장	517km	1.79km/km ²	1,127km	3.03km/km ²
	역 수	292개	1.01개/km ²	635개	1.71개/km ²

자료: 서울특별시 홈페이지a, 인천광역시(2025b; 2025c), 김기용 외(2025), 한국국토정보공사(2025) 재구성.

3 대중교통 역할과 요금지원 목적의 정합성

■ 대중교통의 두 역할: 대량수송과 공공교통

- 대량수송 역할은 수요가 많은 주요 거점 간 이동을 효율적으로 처리하고 승용차 통행을 대체하여 도로혼잡 완화와 각종 외부비용(기후변화, 교통사고 등) 저감에 기여하는 기능
- 공공교통 역할은 대중교통 의존 이용자(특히 교통취약계층)의 이동권을 보장하는 기능

[표 3] 대중교통의 두 가지 역할과 주요 서비스 대상

대중교통 역할	주요 서비스 대상		
	구분	특성	이용 배경
대량수송 역할 (효율성)	선택적 이용자 (choice riders)	이용할 수 있는 교통수단 대안이 자가용 자동차를 포함해 1개 이상인 이용자 그룹	<ul style="list-style-type: none"> - 주차비, 연료비, 통행료 등 비용 절약을 위해서 이용 - 경쟁 교통수단 대비 빠르거나 통행 신뢰성이 높은 통행을 할 수 있을 때 이용 - 혼잡한 도로에서 운전하는 것을 피하기 위해 이용 - 통행시간을 더 효율적으로 활용(독서 등)하기 위해 이용 - 승용차 통행으로 인한 사회·환경에 대한 부정적 영향을 줄이고 싶을 때 이용
공공교통 역할 (형평성)	대중교통 의존 이용자 (captive riders)	육체적, 정신적, 재정적 이유로 운전을 할 수 없는 이용자 그룹 (교통취약계층)	<ul style="list-style-type: none"> - 대중교통 외에는 대안 교통수단이 없어서 이용

출처: 정동재·이재우(2022).

■ 요금지원 정책의 정합성

- 요금지원 방식과 타당성은 정책 목적에 따라 구분하여 검토
 - 대량수송 기능 강화가 목적인 경우 교통수단 전환과 이용 활성화를 유도하는 효율성 중심 정책수단을, 공공교통 기능 강화가 목적인 경우 교통취약계층의 이동권 보장을 목표로 하는 형평성 중심 정책수단을 검토
 - 요금지원 정책의 타당성은 공공교통 기능과 대량수송 기능 측면에서 효과를 기준으로 평가하고, 다른 정책대안(예: 서비스 개선)의 효과와 비교해 우선순위 점검

4 요금 지원정책의 형평성 측면 우선순위

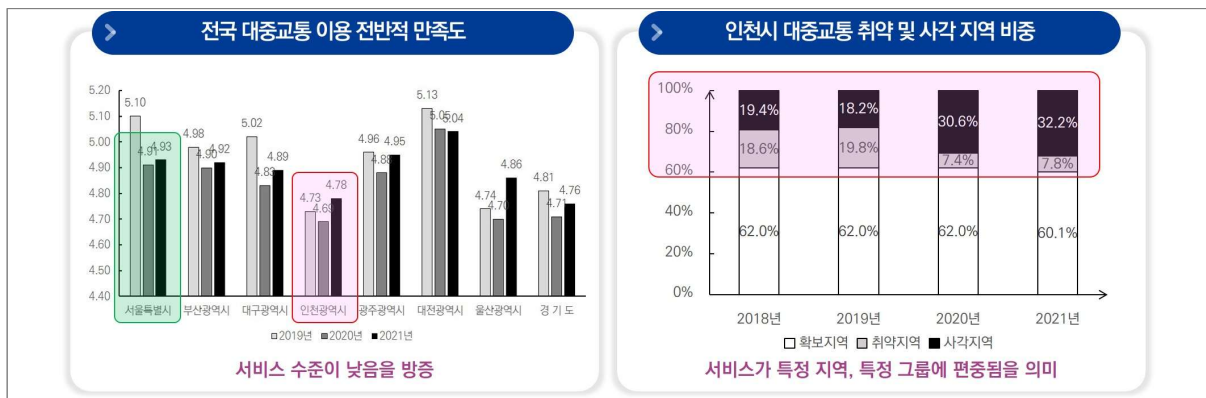
■ 요금지원의 수혜 구조와 정책 타당성

- 요금지원 정책은 수혜 대상에 대중교통 의존 이용자(교통취약계층 등) 비중이 높을수록 형평성 측면에서 타당성 확보 용이
- 현행 보편적 요금지원 정책의 타당성은 대중교통 서비스 수준이 높고 균질한 도시에서 비교적 높고, 지역 간 서비스 격차가 큰 도시에서는 수혜 편차로 인한 형평성 문제 발생 가능
 - 철도역, 환승센터, 고빈도 버스노선이 밀집하여 대중교통 이용 여건이 양호한 지역의 주민일수록 대중교통 이용 가능성이 높아지고 이에 따라 더 큰 정책 수혜
 - 대중교통 서비스 취약지역의 주민은 상대적으로 이용 가능성이 떨어져 정책 수혜 제한
- 동일한 재정 투입 대비 교통취약계층 수혜 수준이 제한되는 도시 구조 여부, 특히 소득 역진성에 대한 점검과 정책 방향 조정 필요
 - 일반적으로 역세권 거주자는 고소득인 경우가 많은 점을 고려하여 심층 검토 및 정책 설계 필요
- 특정 계층 수혜 편중과 역진성은 대중교통 서비스 격차가 큰 도시에서 발생하기 쉬우므로 도시 여건(대중교통 서비스 수준 등)을 고려한 정책 수단 및 우선순위 검토 필요

■ 인천시 대중교통 서비스 여건과 요금지원 형평성 이슈

- 인천은 서울에 비해 대중교통 공급 수준이 낮고, 지역 간 서비스 품질 격차가 커서 동일한 요금지원 적용 시 시민 전체에 균등한 혜택을 제공하기 어려운 구조
- 인천시 대중교통 이용 만족도는 다른 특별광역시도 대비 낮은 수준이고, 서비스 취약지역의 비중도 높아 요금지원 혜택이 특정 지역과 계층에 집중될 가능성이 높은 여건

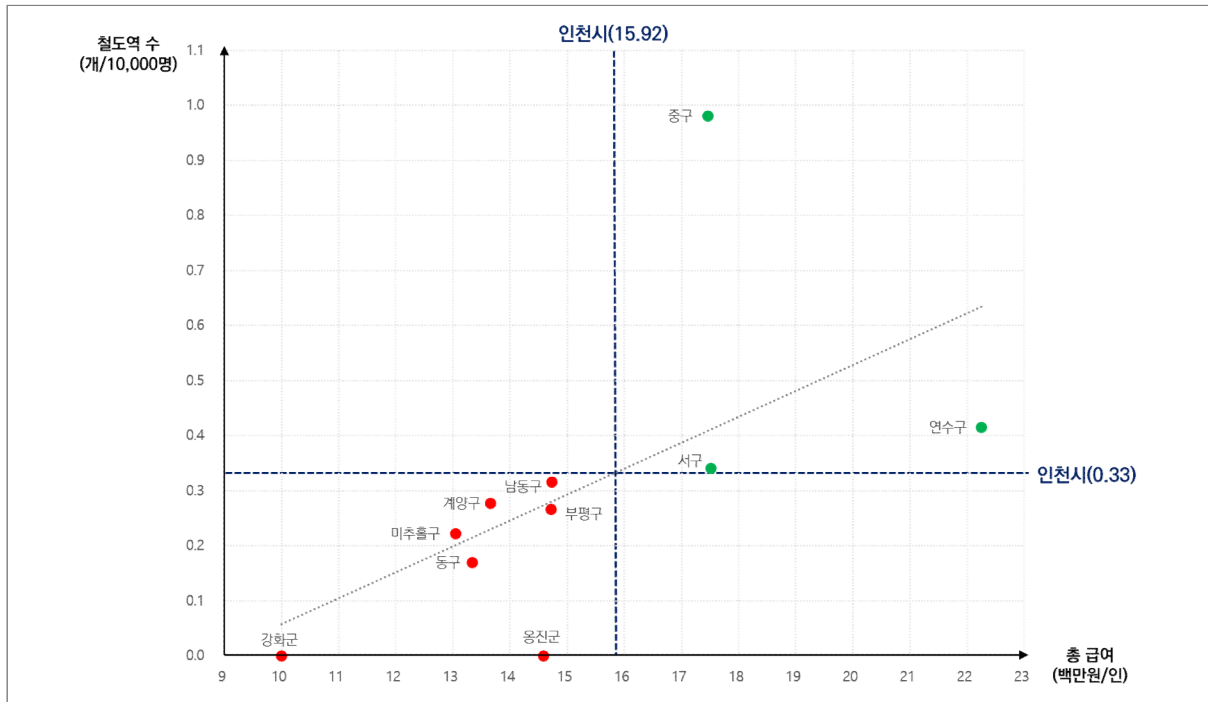
[그림 2] 인천시 대중교통 이용 만족도와 서비스 취약지역 비중



자료: 대중교통 현황조사(국토교통부·한국교통안전공단, 각 연도).

- 소득이 높은 지역일수록 대중교통 접근성과 요금지원 수혜 가능성이 높고, 반대의 경우 대중교통 접근성이 낮아 요금지원 정책 수혜가 제한되는 구조 형성
 - 인천 내 소득이 높은 지역과 대중교통(철도) 접근성이 높은 지역 간 중첩 경향
 - 소득 수준이 낮은 지역과 대중교통(철도) 접근성이 낮은 지역 간 중첩 경향
- 이러한 구조는 보편적 요금지원의 수혜 편중과 역진성, 소득 재분배 기능 약화 가능성을 시사

[그림 3] 인천시 군구별 소득수준과 철도 접근성 분포



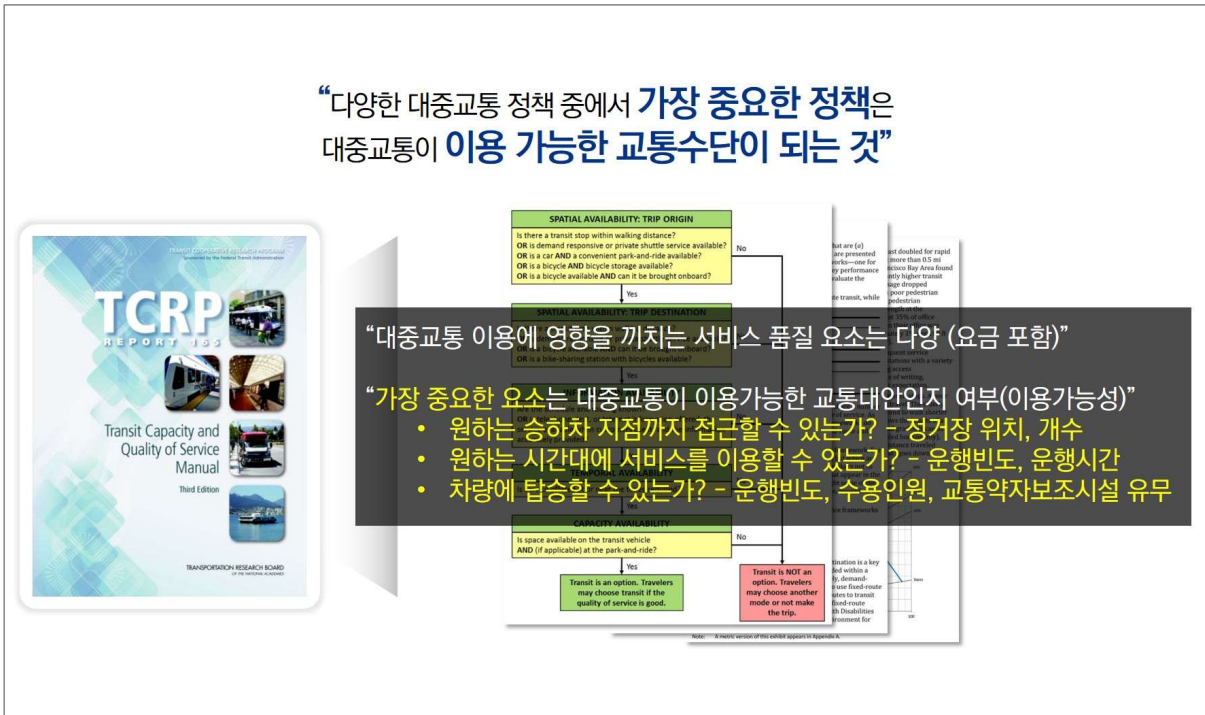
주: 군·구별 인구당 철도역 수(y축)와 1인당 급여(x축)를 좌표평면에 표시한 것으로 점선 수직, 수평선은 각각 인천시 평균을 의미함. 소득수준이 높은 군구일수록 철도 접근성이 높은 경향이 있으며 요금지원 정책 추진 시 역진성에 관한 고려와 심층 분석의 필요성을 시사함.

자료: 국세청(2022) 재구성

■ 요금지원 정책과 서비스 개선 정책의 우선순위

- 대중교통 정책에서 우선 과제는 대중교통이 실질적인 교통대안으로 작동하기 위한 서비스 조건(즉 이용가능성) 확보
 - 대중교통이 이용가능한 교통대안이 되기 위해서는 공간적 이용가능성(정거장 위치)과 시간적 이용가능성(배차간격, 운행시간) 등 서비스 품질 개선 필요
- 요금지원 정책은 대중교통 이용 여건이 이미 양호한 이용자의 편의 향상에 유리한 정책 수단
- 서비스 개선 정책은 대중교통 이용이 어려운 계층과 지역의 이동편의 개선에 효과적인 수단
 - 저소득 이용자 대부분이 요금 인하보다 서비스 수준 개선을 선호한다는 연구결과도 이를 뒷받침 (Transit Center 2019)

[그림 4] 대중교통 서비스 품질 요소 중 가장 중요한 요소는 이용가능성



자료: National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (2013).

- 요금지원 정책이 지속 가능한 자원 확보 없이 추진되면 요금수입 축소로 인한 서비스 개선 및 확충에 제약이 생기며, 장기적으로 이동권 보장에 부정적 영향
- 인천시 현 대중교통 서비스 수준과 공간적 격차를 고려할 때, 서비스 확충과 품질 개선이 선행되지 않은 보편적 요금지원은 정책 목표(공공교통 기능과 대량수송 기능 강화) 달성과 효과 제한
- 이를 종합할 때 보편적 요금지원의 공정성, 정책 적합성, 우선순위에 대한 재검토 필요
 - 보편적 요금감면 확대보다 교통취약계층 대상의 선택적 지원정책 강화를 우선 검토
 - 대중교통 서비스 수준이 일정 수준 이상 향상되기까지는 보편적 요금인하보다 서비스 확대와 품질 개선에 우선순위를 두는 정책 방향 설정

5. 요금지원 정책의 효율성 측면 우선순위

■ 요금지원과 대안정책의 예산 비교

- 인천시 요금지원 정책(K-패스, 인천 i-패스, 인천 광역 i-패스)에 소요되는 연간 시비는 약 292억 원 규모로 추산
- 동일 자원 규모로 요금지원 외 버스 증차, 배차간격 단축, 노선 확충 등 대중교통 서비스 개선 대안 검토 가능
 - 요금지원 예산은 버스 준공영제 운영 예산의 약 11%, 남동산단 통근버스 운영 예산의 약 42배, 영종·송도 공영버스 운영 예산(약 49억 원)의 약 6배 규모

[표 4] 대중교통 정책별 예산 비교

대분류	소분류	예산(억원/년)
대중교통비 환급 지원	합계	516.1
	K-패스	457.7(시비 228.4)
	인천 i-패스	56.5
	I+ 차비 드림	2.3
	전산 개발	0.5
수도권 통합환승제 지원	합계	519.9
	인천광역 i-패스	7.0
	수도권 통합 환승할인	475.8
비교	영종지역 주민 대중교통 할인	37.1
	버스 준공영제 운영	2,709.2
	남동산단 통근버스 운영 (4개 노선, 77회/일 운행, 배차간격 5-10분)	7.0
	영종 공영버스 운영 (교통취약지역 12개 노선)	29.0
	송도 공영버스 운영(교통취약지역 3개 노선, 차량 및 충전소 예산 포함)	20.0

주: 1) 2025년 인천광역시 교통국 세출 예산서를 기준으로 함(대중교통비 환급지원비는 추경 반영).

2) K-패스 환급지원 사업은 국비 50%, 시비 50%씩(228.4억원) 부담함.

자료: 인천광역시(2025a), 인천 중구 및 연수구 홈페이지.

■ 요금 인하와 서비스 개선의 한계 효과

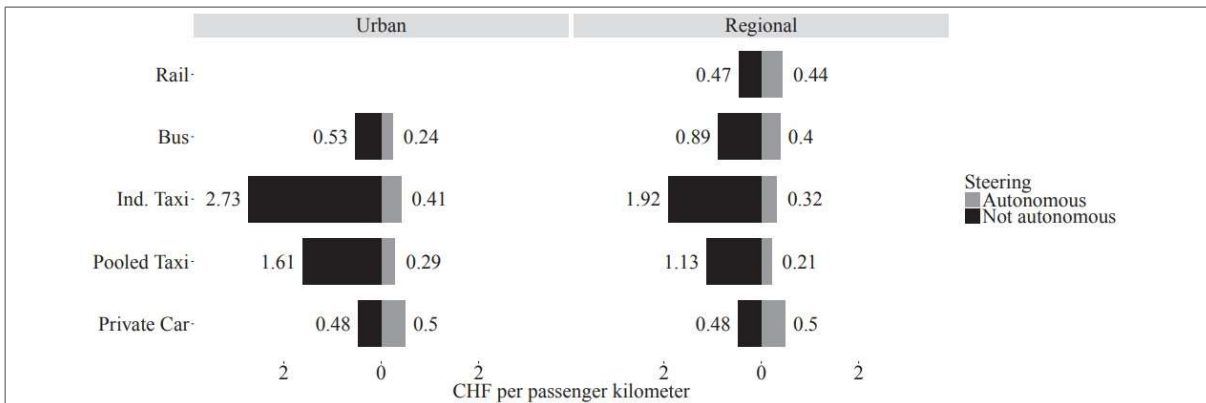
- 대중교통 투자 수요는 가용 재원을 상회하므로 한정된 예산을 효과가 큰 정책부터 우선 배분 필요
- 요금지원과 서비스 개선 중 어느 정책에 우선순위를 둘 것인지는 정책 목적(대량수송 기능 또는 공공교통 기능 강화)과 정책 효과의 크기를 기준으로 판단하는 것이 타당

- 요금 인하에 대한 수요 탄력성은 전통적으로 비탄력적인 반면 서비스 품질 향상에 대한 수요 탄력성은 상대적으로 크게 나타남(Litman, 2004; Paulley et al., 2006; National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2022)
 - 선택적 이용자(표 3 참조)의 요금 탄력성은 특히 낮아서 요금 인하에 따른 승용차 이용의 대중교통 전환 효과는 미미
 - 대중교통 서비스 수준이 낮고 지역 간 격차가 큰 도시일수록 요금 인하 효과(탄력성)는 작은 반면, 서비스 품질 개선은 대중교통 이용률 제고에 상대적으로 더 큰 효과
- 이러한 점을 종합할 때 인천시는 요금 인하보다 서비스 개선에 자원 배분 비중을 높이는 것이 대중교통 이용률 향상과 교통수단 전환 효과 측면에서 합리적인 선택

■ 정책의 장기 지속가능성과 유효성

- 정책 우선순위 설정 시 단기적 이용 증가 효과뿐 아니라 장기적 효율성과 지속가능성에 대한 고려 필요
- 서비스 개선 정책은 기술 발전(자율주행, 스마트 운행관리 등)에 따라 비용 절감 가능
 - 자율주행 버스 도입 시 기술비 증가분을 고려하더라도 운전자 인건비 축소로 총 운영비의 약 20-35%가 단기적으로 절감되며, 완전자율주행 단계에서는 최대 30-50%까지 절감 가능 (Bösch et al., 2018)

[그림 5] 자율주행 기술 도입 이후 도시부 대중교통(버스) 운영비 45% 축소 (CHF 0.53→0.24)



자료: Bösch et al. (2018).

- 요금지원 정책은 단기간 내 이용자 부담 완화 효과가 있으나, 연간 재정 소요가 누적
 - 구조적 비용 절감 효과를 기대하기 어려워 장기적으로는 서비스 축소 요인으로 작용 가능 (National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023)
 - 대중교통 운영비 일부를 요금 수입으로 충당하는 구조에서, 지속가능한 대체 재원이 확보되지 않을 경우 서비스 유지 및 확충 여력 저하

6

정책 제언

■ 인천시 대중교통 여건과 요금지원 정책 목적 재점검

- 인천시 요금지원 정책은 어떤 목적을 달성하기 위한 것인지 재점검 필요
- 해당 목적 달성을 위한 정책 수단 중 요금지원 정책의 우선순위는 인천시가 대중교통망 확충 및 서비스 개선의 필요성이 여전히 큰 확장형 도시라는 점을 반영해 설정 필요
 - 대중교통 이용 활성화와 외부비용 저감을 정책 목표로 설정할 경우, 서비스 수준이 일정 수준에 도달하기 전까지는 요금 인하보다 서비스 개선 정책이 효과적인 수단
 - 요금 부담 완화를 정책 목표로 설정하더라도, 인천시 여건에서는 보편적 요금지원의 소득, 지역 간 재분배 효과가 제한적이며, 공정하고 효과적인 정책 설계를 위해 먼저 지역 간 서비스 격차 축소 필요

■ 서비스 품질 향상 선행 이후 보편적 요금지원 정책 검토

- 인천시는 요금지원 정책 확대에 앞서 대중교통 서비스 품질 개선을 우선 과제로 설정 필요
- 서비스 품질 개선은 대중교통 이용의 기본 조건을 확보하고, 대중교통 이용이 어려웠던 취약지역과 취약계층의 접근성을 높이는 공공교통 기능 강화
 - 동시에 거점 간 승용차 대체수단으로서 경쟁력을 확보하여 대량수송 기능 강화에 기여
- 서비스 품질 개선은 초기 재정 투입이 요구되나, 이용가능성 확대를 통해 대중교통 이용 기반을 넓히고 향후 요금지원 정책 효과의 범위를 확장
- 또한 자율주행, 스마트 운행관리 등 기술이 상용화되는 중장기적으로는 예산 부담 완화
- 반면 요금지원 확대가 선행될 경우 재정 소요 누적과 요금 수입 감소로 인해 대중교통 경쟁력을 갖추기 전에 서비스 유지 및 확충 여력 저하 가능
- 따라서 서비스 품질 향상 정책으로 일정 수준 이상의 서비스 균질성이 확보된 단계에서 보편적 요금 정책 확대 도입을 검토하는 단계적 접근 필요

■ 취약지역·계층 중심 교통복지형 선별 지원 강화

- 인천시는 보편적 요금지원 확대보다 취약 지역과 계층을 대상으로 한 선택적 요금지원 강화를 정책 우선 과제 설정 필요

- 요금지원 정책은 중요한 교통복지 수단이지만, 대중교통 서비스 수준이 균질하지 않은 여건에서는 목적과 달리 서비스 취약 지역과 계층의 소외 가능
- 따라서 서비스 수준이 일정 수준 이상으로 균질화되기 전까지는 취약 지역과 계층을 정책의 주요 대상으로 설정하고 지원 집중 필요
- 선택적 요금지원은 재분배 효과를 높이는 동시에 수요 확대를 통해 대중교통 운영 여건 개선에 기여
- 교통복지형(선별) 요금지원 강화를 인천형 요금지원 정책 설계의 핵심 방향으로 설정 필요

◆ 참고문헌

[보고서 & 논문]

- 김기용 외, 2025, 2024년 대중교통 현황조사, 한국교통안전공단.
- 정동재·이재우, 2022, 인천광역시 버스교통체계의 서비스 취약지역 분석, 인천연구원.
- Bösch, P. M., Becker, F., Becker, H., & Axhausen, K. W., 2018, Cost-based analysis of autonomous mobility services. *Transport Policy*, 64, 76–91.
- Litman, T., 2004, Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities, *Journal of Public Transportation* 7(2): 37–58.
- Paulley, N., Balcombe, R., Mackett, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., ... & White, P., 2006, The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13(4), 295–306.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2013, *Transit Capacity and Quality of Service Manual, Third Edition*. Washington, DC: The National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2021, *Prioritization of Public Transportation Investments: A Guide for Decision-Makers*. Washington, DC: The National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine. 2022, *Recent Decline in Public Transportation Ridership: Analysis, Causes, and Responses*. Washington, DC: The National Academies Press.
- National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, 2023, *Fare-Free Transit Evaluation Framework*. Washington, DC: The National Academies Press.

[웹사이트]

- K-패스 홈페이지, <https://korea-pass.kr/info/intro.do>.
- 경기도 홈페이지, <https://www.gg.go.kr/contents/contents.do?cildx=987115&menuId=266077>.
- 서울특별시 홈페이지a, <https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/300>.
- 서울특별시 홈페이지b, <https://news.seoul.go.kr/traffic/archives/510651>.
- 인천광역시 홈페이지a, <https://www.incheon.go.kr/traffic/TR080101>.
- 인천광역시 홈페이지b, <https://www.incheon.go.kr/traffic/TR080501>.
- 인천광역시 중구 홈페이지, <https://www.icjg.go.kr/krop0231c/273542>.
- 인천광역시 연수구 홈페이지, <https://www.yeonsu.go.kr/main/community/notify/report.asp?page=v&seq=28369>.

[행정자료]

- 국세청, 2022, 시·군·구별 근로소득 연말정산 신고현황(주소지).
- 인천광역시, 2025a, 세출예산사업명세서(2025년도 본예산 일반회계 교통국).
- 인천광역시, 2025b, 인천광역시 시내버스 정류소 현황(2025.6.30. 기준).
- 인천광역시, 2025c, 인천시 시내버스 노선현황(2025.1.31. 기준).
- 한국국토정보공사, 2025, 도시계획현황(도시지역면적).

발행처 인천연구원 **발행인** 최계운

주소 인천광역시 서구 심곡로 98 **전화** 032.260.2600 www.ii.re.kr

- 출처를 밝히지 않고 이슈브리프를 무단전재 또는 복제하는 것을 금합니다.
- 본 이슈브리프의 내용은 연구책임자의 개인적 의견이며, 연구원의 공식적인 의견이 아님을 밝힙니다.