

대도시권 광역교통 기본계획(안) (2021~2040) 및 시행계획(안) (2021~2025) 공청회



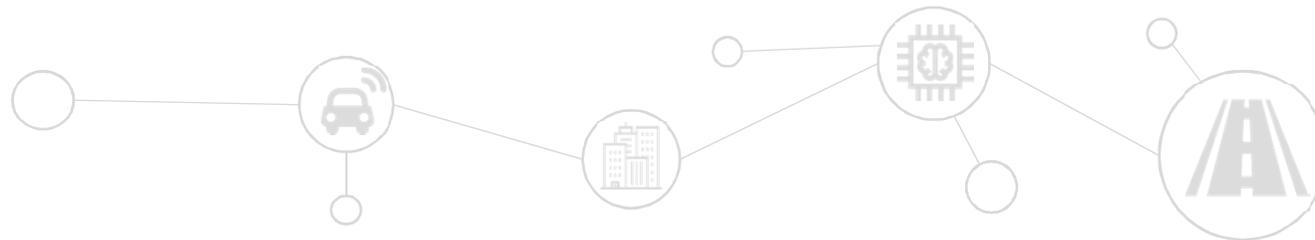
일시 : 2021. 4. 29.



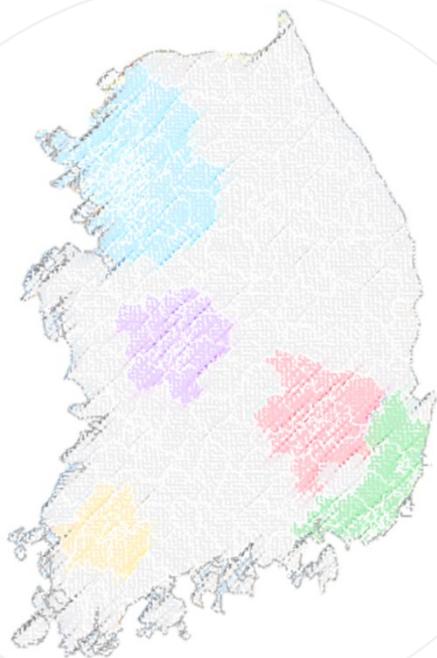
대도시권광역교통위원회
Metropolitan Transport Commission



한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE



제2차 대도시권 광역교통 기본계획(안) (2021-2040)

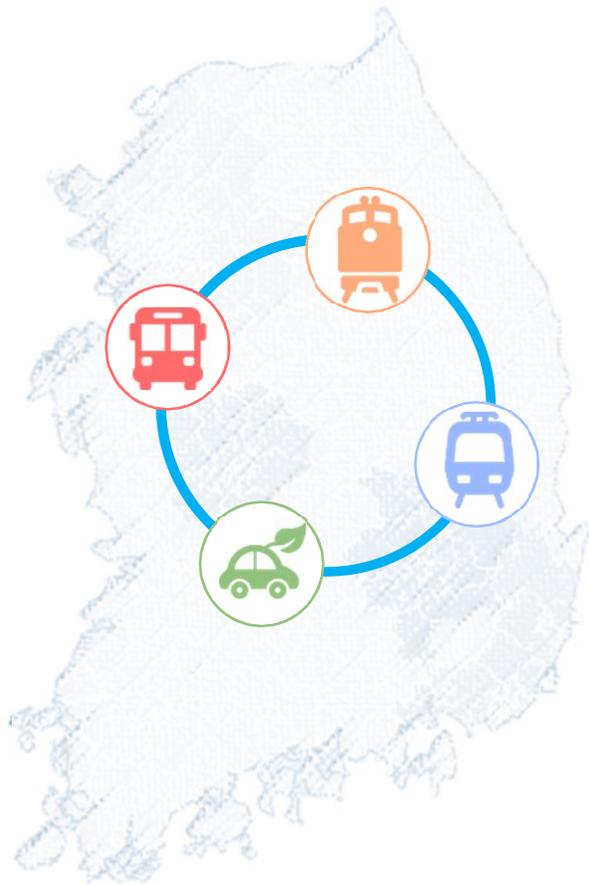


대도시권광역교통위원회
Metropolitan Transport Commission



한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

Contents



목 차

- 01 기본계획의 개요
- 02 전차 계획의 추진 현황 및 평가
- 03 광역교통 현황 및 장래 전망
- 04 기본계획의 비전 및 목표
- 05 기본계획의 추진 전략 및 과제

Contents



01 기본계획의 개요

- 광역교통 계획의 위상
- 기본계획의 수립 배경 및 목적
- 금차 계획의 범위
- 기본계획의 법적 근거 및 추진 경위
- 연구의 흐름

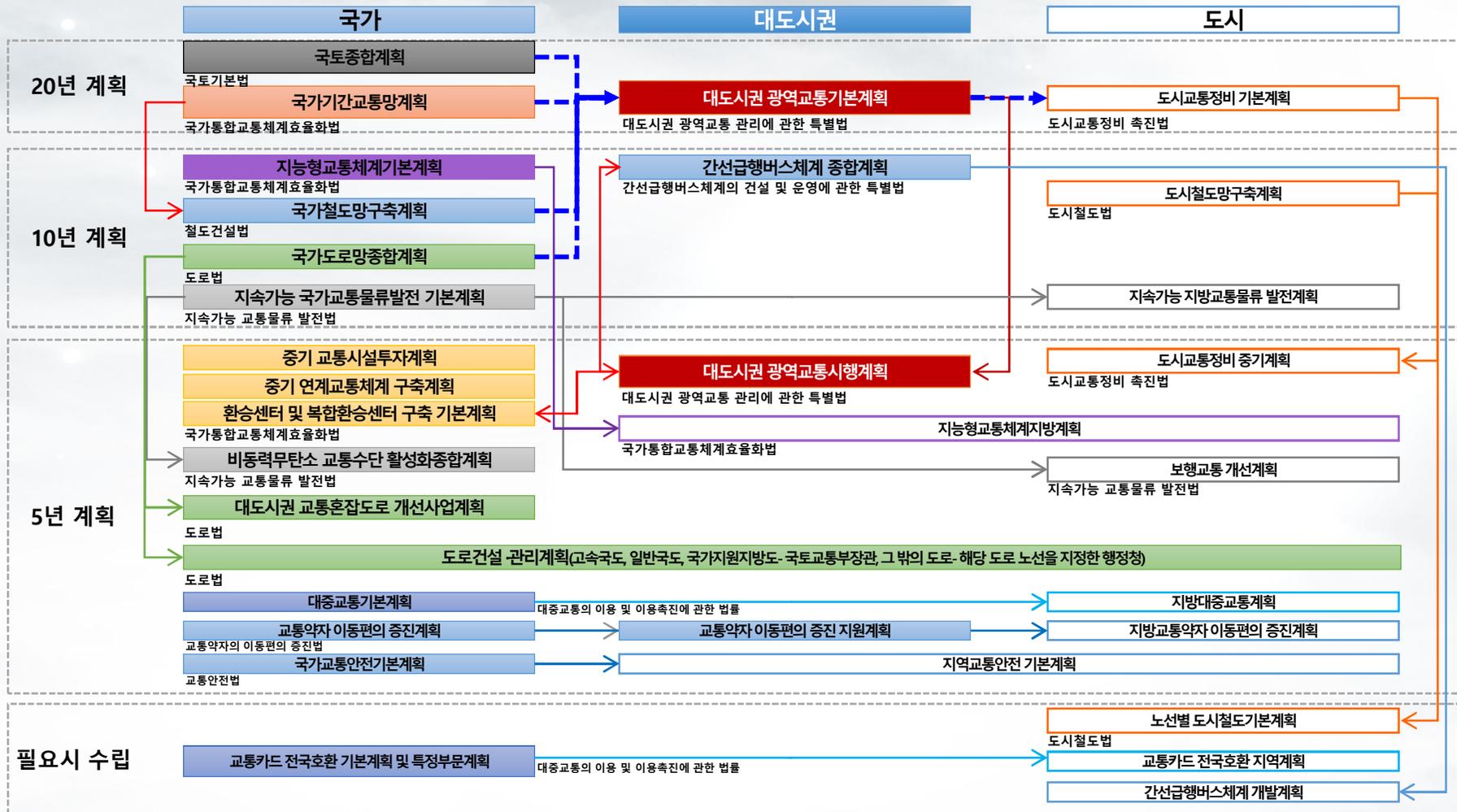
01 기본계획의 개요

○ 광역교통 계획의 위상

광역교통계획의 법적 지위

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 법 제4조

도시교통정비촉진법의 도시교통정비기본계획이나 다른 법령에 의해 수립된 교통계획에 우선함



◎ 기본계획의 수립 배경 및 목적

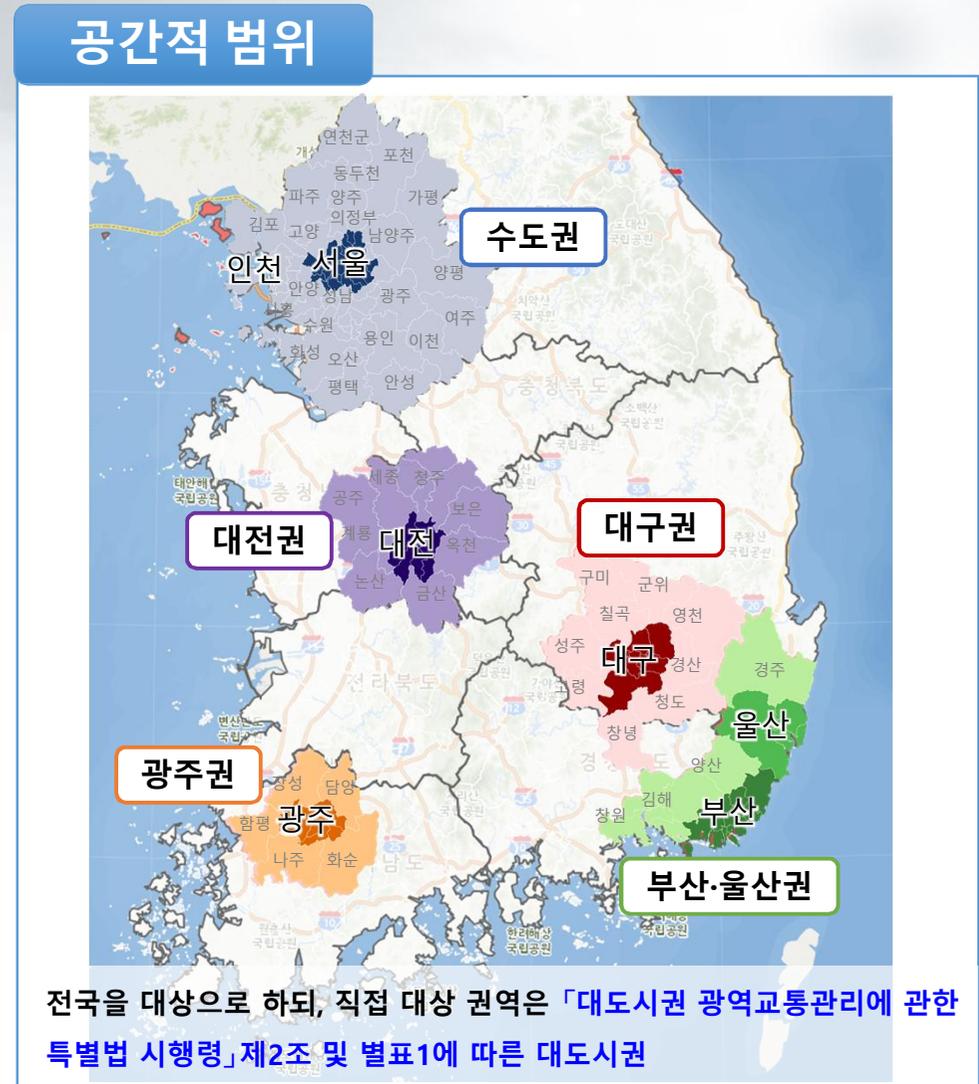
수립 배경

- 『대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법』 제3조에 의거하여 20년 단위의 장기 법정 계획 수립
- 최근 변화된 여건과 장래 변화 전망을 고려하여 기본계획 수립 필요

수립 목적

- 장래 대도시권 광역교통의 방향성을 제시하고 여건변화에 효율적으로 대처하기 위한 제2차 광역교통기본계획 수립
 - 대도시권 광역교통의 정책목표 및 추진전략 설정
 - 대도시권 권역별 맞춤형 광역교통 개선 대책 마련
 - 대도시권 광역교통시설 확충 및 광역교통체계 개선 추진방향 마련

○ 금차 계획의 범위



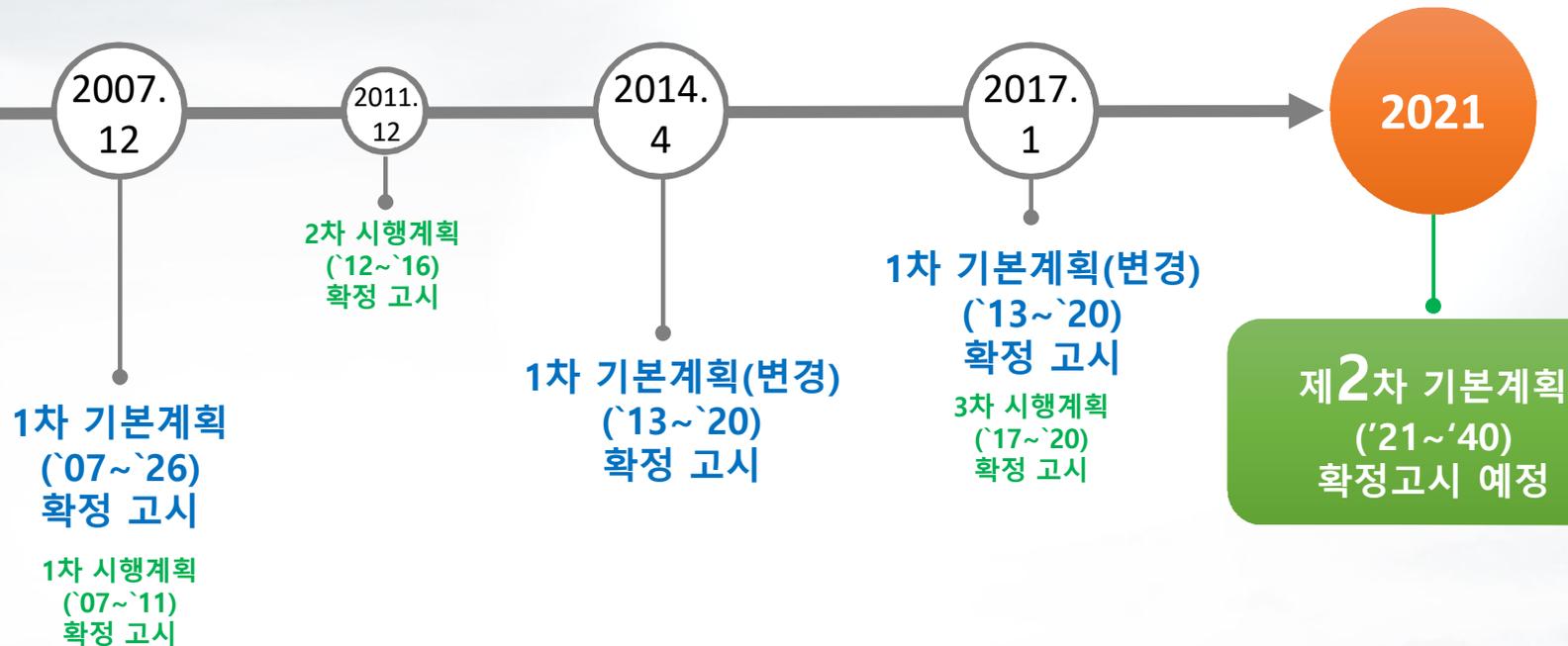
○ 기본계획 법적 근거 및 추진 경위

법적
근거

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조

국토교통부장관은 대도시권의 효율적인 광역교통 관리를 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 대도시권에 포함된 행정구역을 관할하는 시·도지사의 의견을 들어 20년 단위의 대도시권 광역교통 기본계획을 수립하여야 한다.

추진경위



○ 연구의 흐름

연구의 범위 및 내용 검토

전차 기본계획 추진성과 평가

- 전차 계획의 진행현황 및 성과
- 전차 계획과의 한계

광역교통 현황 분석 및 장래 전망

- 광역교통 현황 진단
- 장래 교통수요 예측
- 미래 기술 변화 및 메가트렌드
- 광역교통 패러다임 변화
- 주요 정책 및 여건 변화 등

기본계획의 비전 및 목표 설정

- 계획의 추진 방향
- 계획의 추진 전략 및 추진 과제
- 계획의 비전 및 목표

광역교통체계 개선 추진 방향

대도시권 권역별 추진 방향

투자계획 및 자원조달 기본방향

Contents

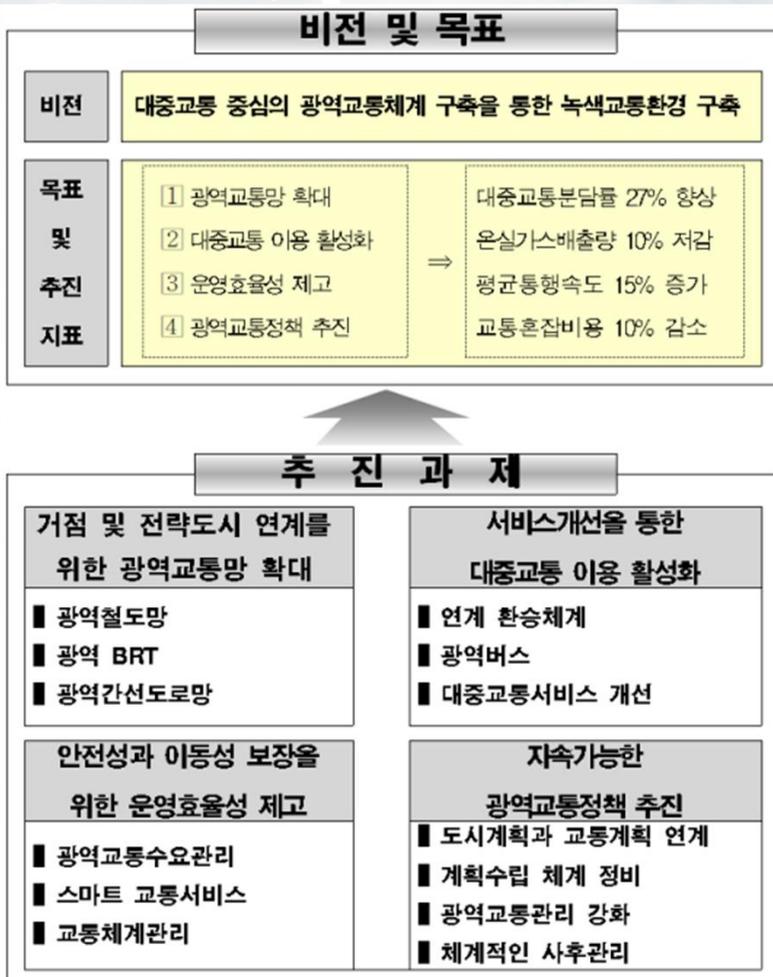


02 전차 계획의 추진 현황 및 평가

- 전차 계획의 주요 내용
- 전차 계획의 성과 목표 달성 현황
- 전차 계획과의 차별성 및 계획 수립 방향

○ 전차 계획의 주요 내용

대도시권 광역교통기본계획 변경(2013~2020)



목표	추진 방향
광역교통망 확대	<ul style="list-style-type: none"> · 대중교통 우선 검토 · 대중교통수요에 대응하는 철도/BRT 구축 및 급행화 · 광역 간선도로망 보강
대중교통 이용 활성화	<ul style="list-style-type: none"> · 환승센터 중심의 환승시설 건설 · 환승거점 등 효율적인 환승체계 구축 · 광역급행버스 추가 노선선정 및 도입 검토 · 낙후된 대중교통시설 교체 및 신규 서비스 제공
운영효율성 제고	<ul style="list-style-type: none"> · 효과적인 광역교통 수요관리방안 검토 및 적용 · 광역BIS 구축 및 교통정보시스템 통합 · 다양한 TSM 기법을 적용하여 문제 해결
광역교통 정책 추진	<ul style="list-style-type: none"> · 타 교통계획과 차별화, 연계성 강화 · 광역교통시설 선정기준 조정 · 교통유발부담금의 현실화 및 강화 · 사후관리 체계화

○ 전차 계획의 성과 목표 달성 현황

전차
기본계획
성과 목표



• 제1차 기본계획(변경)(2013~2020)에서 제시한 성과 지표 및 목표는 자체 분석에 의해 제시된 값임

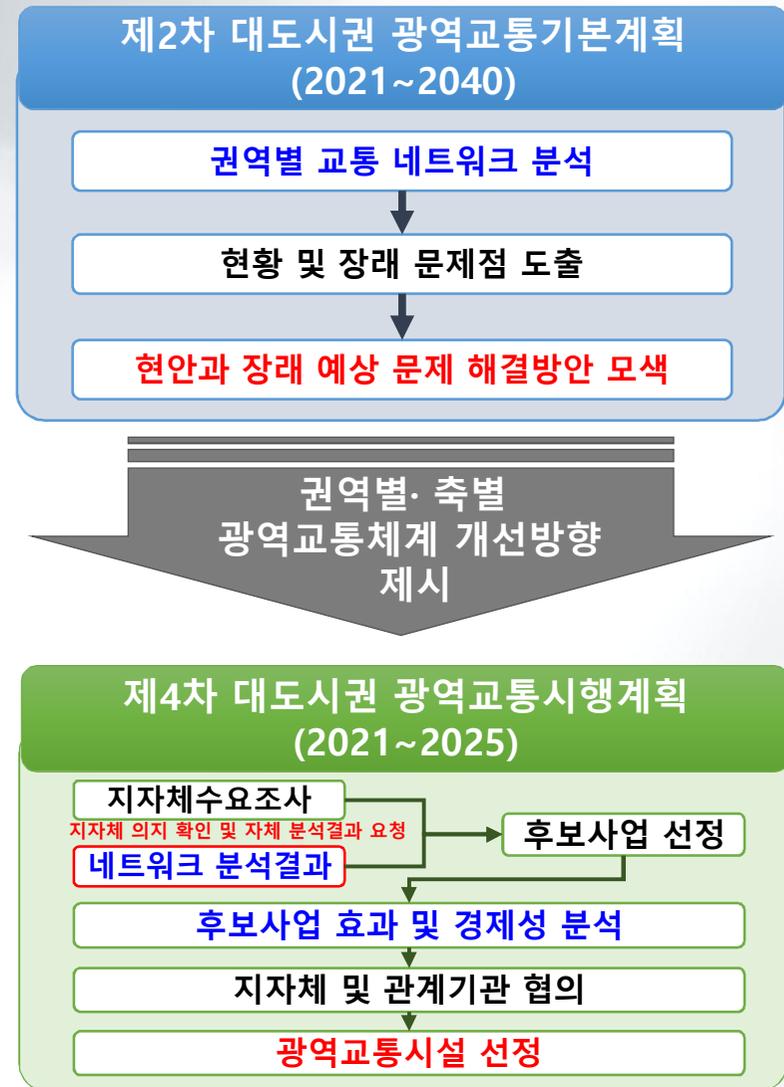
달성
현황



• 교통혼잡비용과 온실가스 배출량은 감소를 목표로 하였으나 승용차 등록대수 및 통행량 증가 등의 이유로 인해 반대로 증가함

○ 전차 계획과의 차별성 및 계획의 수립 방향

- 대도시권 권역별 거시적인 광역교통체계 개선 방향 제시
 - 기본계획 내 구체적인 사업계획 미포함
 - 5년 단위 시행계획 수립 시, 기본계획의 방향성과 시의성에 부합하는 다양한 신규사업 발굴·적용
- 광역교통체계 종합계획 수립
 - 기존의 광역교통시설 중심 계획에서 광역교통시설과 함께 광역교통 운영 부문까지 확대
 - 광역교통체계에 전반에 대한 종합계획 수립
- 통행현황 및 수요예측 분석결과에 기반한 해결 방안 모색
 - 권역별 교통 네트워크 분석을 통해 통행 현황과 장래 문제점 파악
 - 현안 또는 장래 예상되는 문제점의 해결방안 제시



Contents

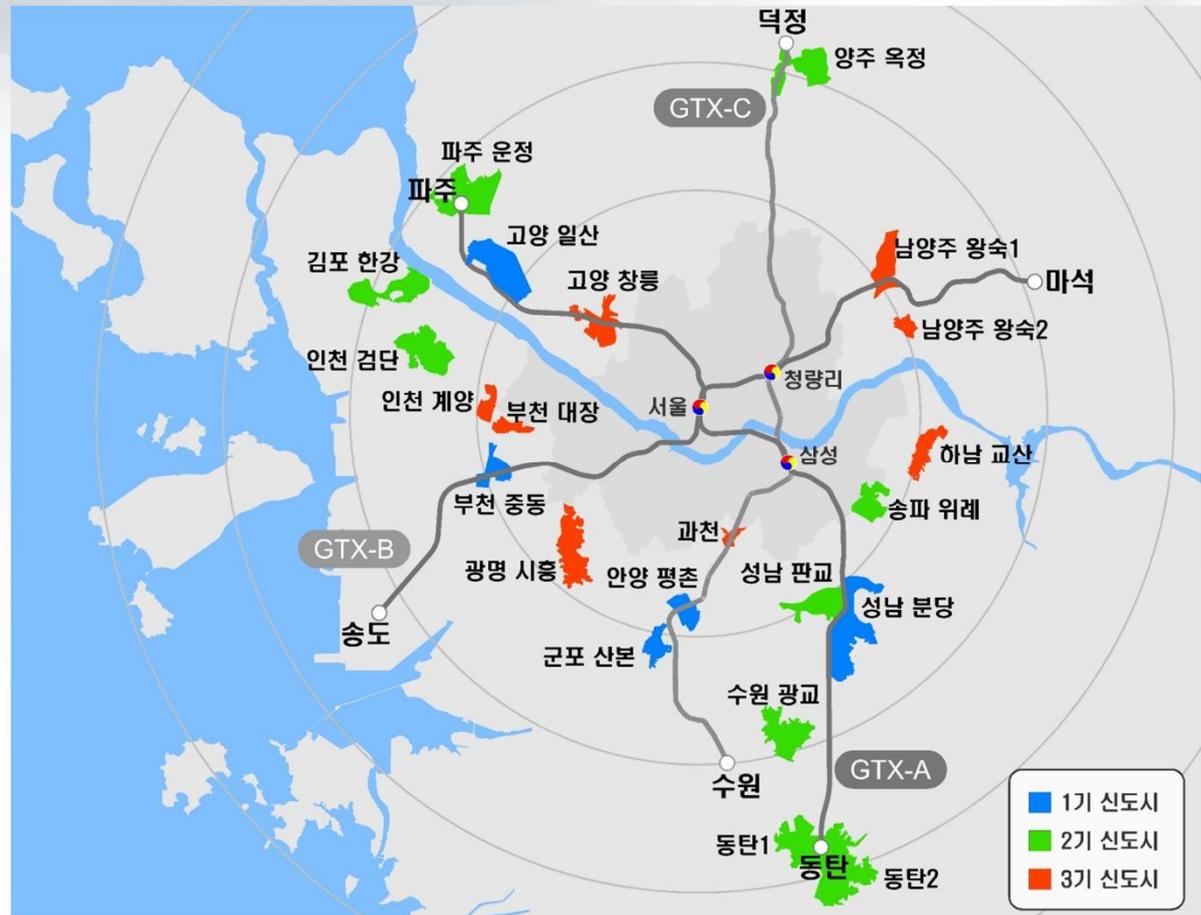
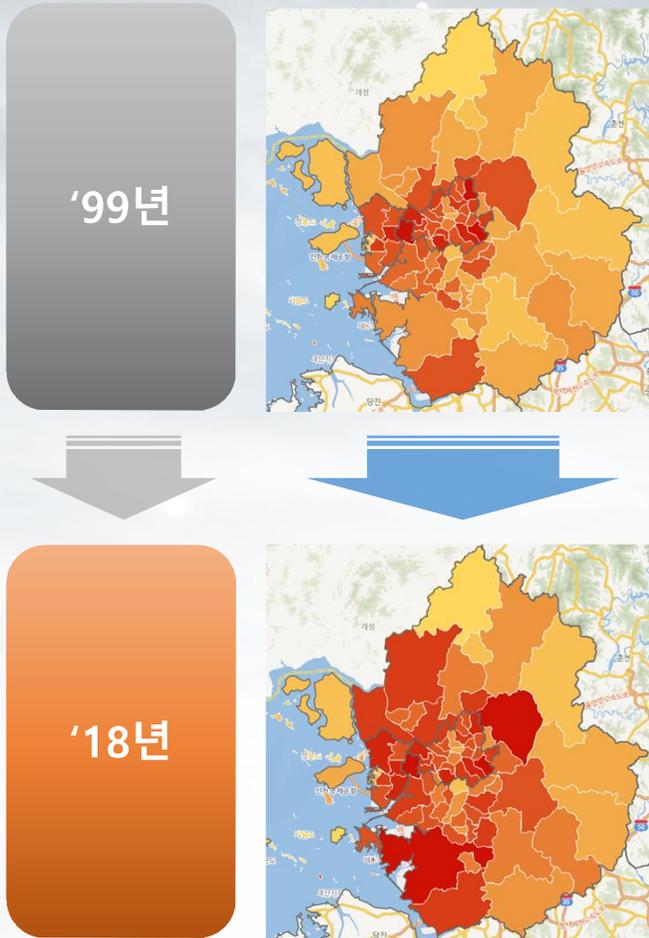


03 광역교통 현황 및 장래 전망

- 토지이용
- 인구
- 인구구조
- 자동차
- 통행수요전망
- 도로
- 대중교통
- 통행시간
- 미래 기술 변화
- 가치관 변화
- 환경 변화
- 정책 변화
- 물류산업 변화

◎ (토지이용) 대도시권의 확대 - 수도권

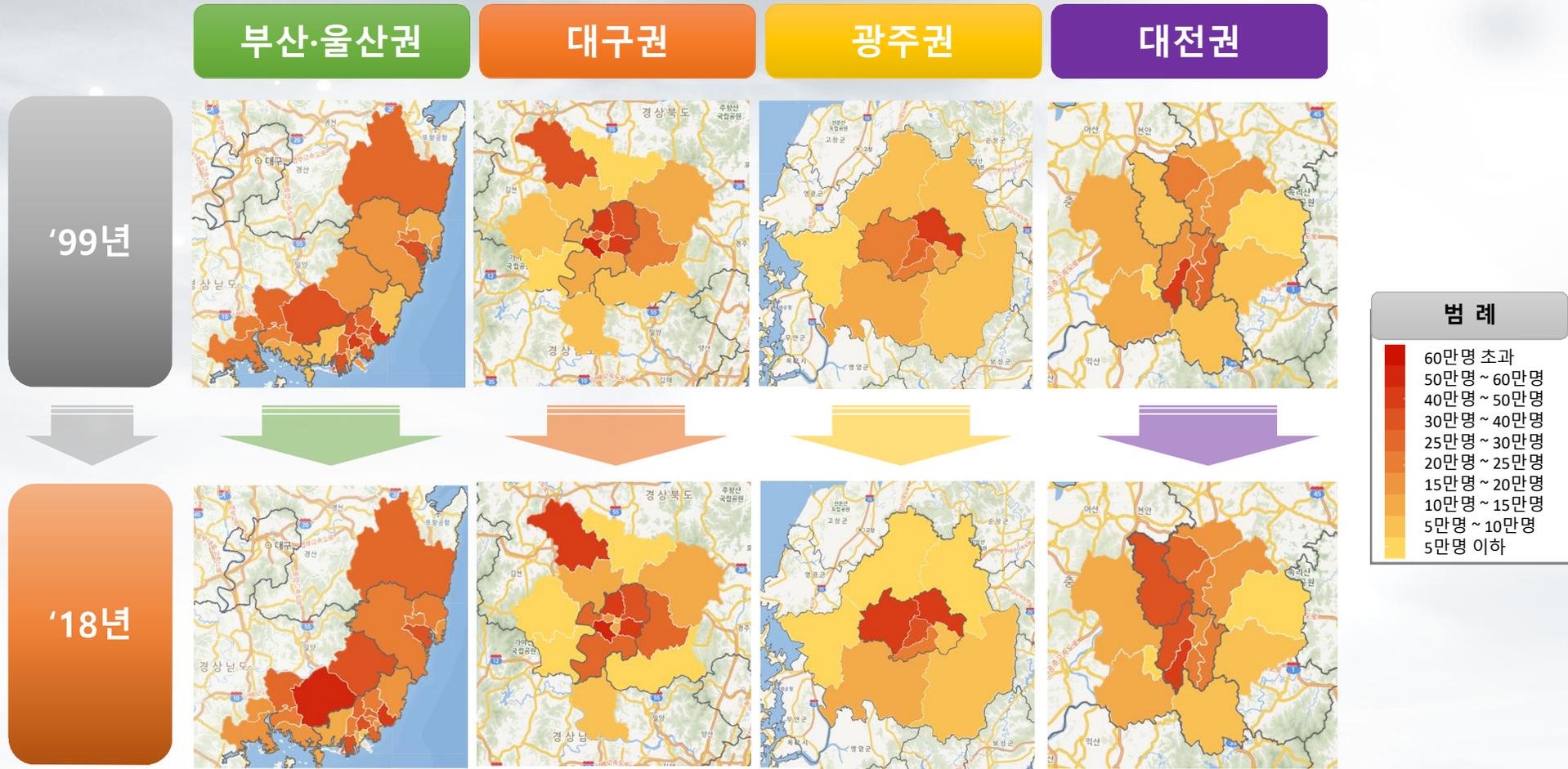
신도시 등 지속적인 대단위 택지개발 지구 확대



시사점

- 대도시권 확대에 따른 광역교통 시설 및 서비스 공급 확대 필요

◎ (토지이용) 대도시권의 확대 - 비수도권



시사점

• 대도시권 확대에 따른 광역교통 시설 및 서비스 공급 확대 필요

03 광역교통 현황 및 장래 전망

◎ (인구) 대도시권의 인구 증가

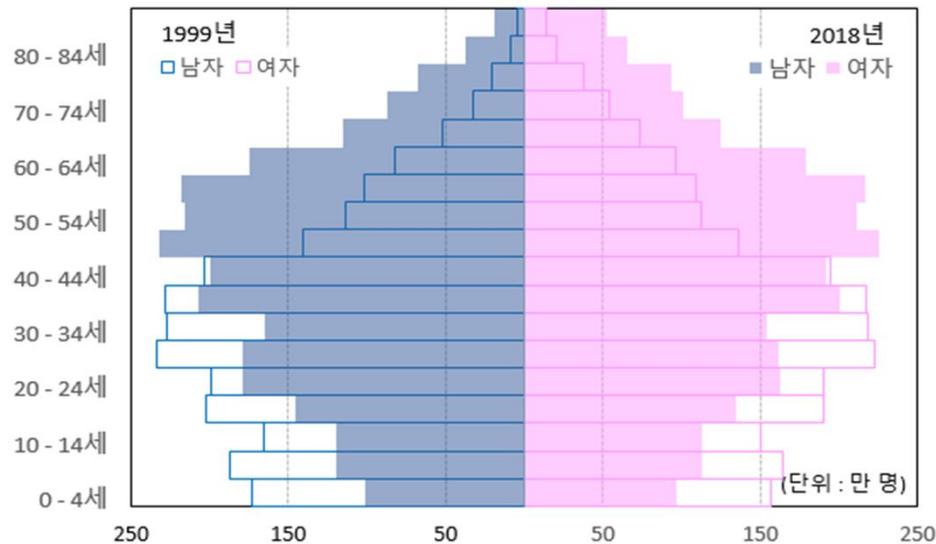


시사점

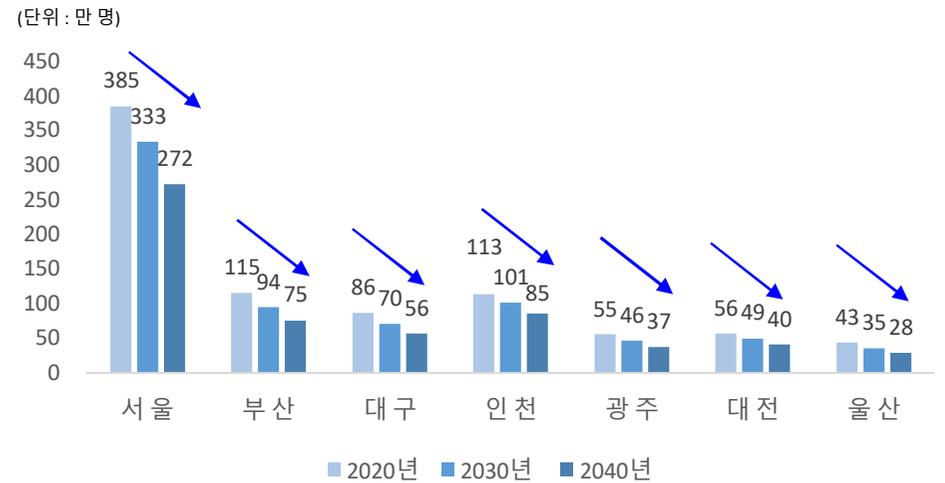
- 대도시권 인구집중에 따른 혼잡완화 필요

● (인구구조) 저출산, 고령화 및 경제활동인구 감소

대도시권 연령별 인구구조 변화 추이



경제활동인구(25-49세) 전망



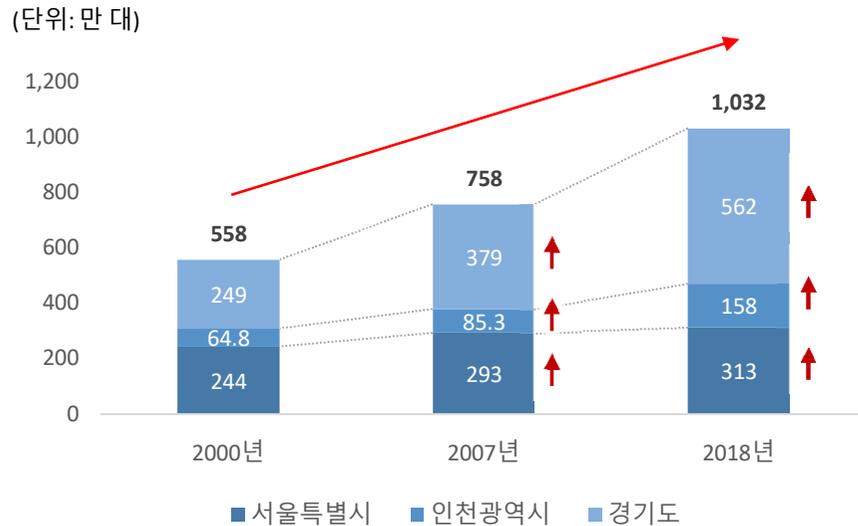
통계청(2019), 「장래인구특별추계(시도편): 2017~2047년」, 목표년도에 맞춰 보간한 결과임

시사점

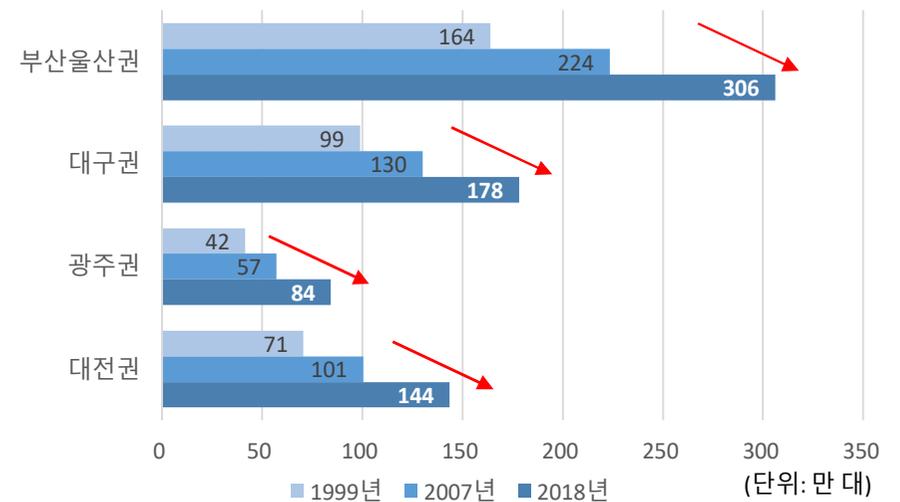
• 대중교통 활성화를 위한 서비스 고급화 및 다양화 필요

◎ (자동차) 자동차등록대수 증가

수도권 자동차등록대수 추이



비수도권 권역별 자동차등록대수 추이



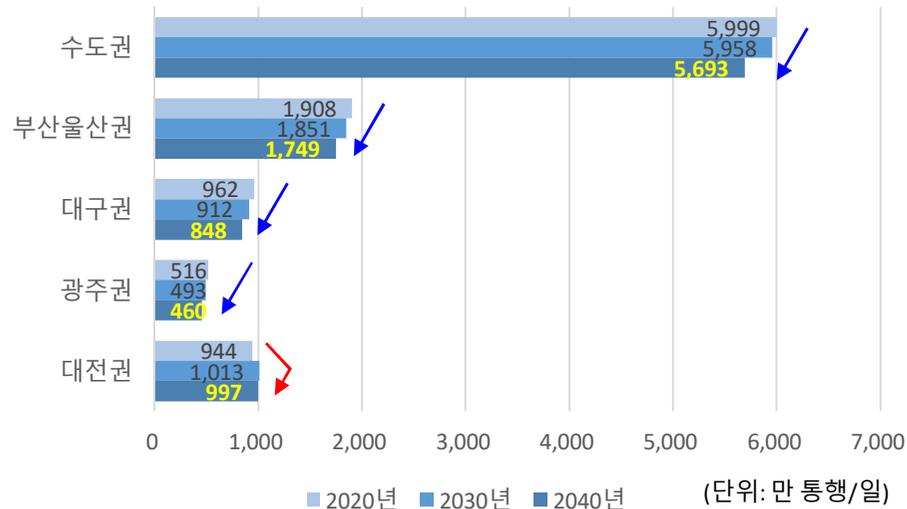
시사점

- 자가용승용차 이용 억제, 대중교통수단 이용 유도 필요

03 광역교통 현황 및 장래 전망

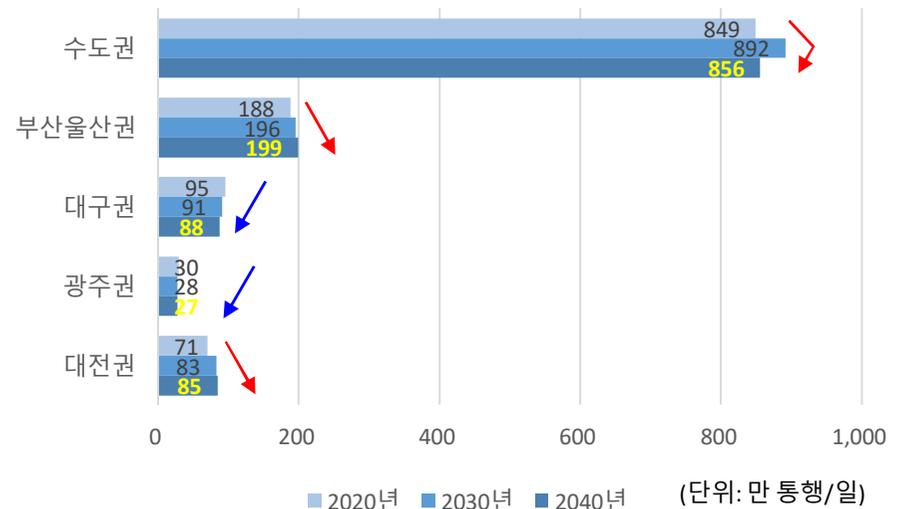
● (통행수요전망) 권역별 통행수요 전망 차이

총통행 발생량 전망



* 총목적 통행은 해당 권역 내 지역에서 전국으로의 통행 발생량

지역 간 광역통행 발생량 전망



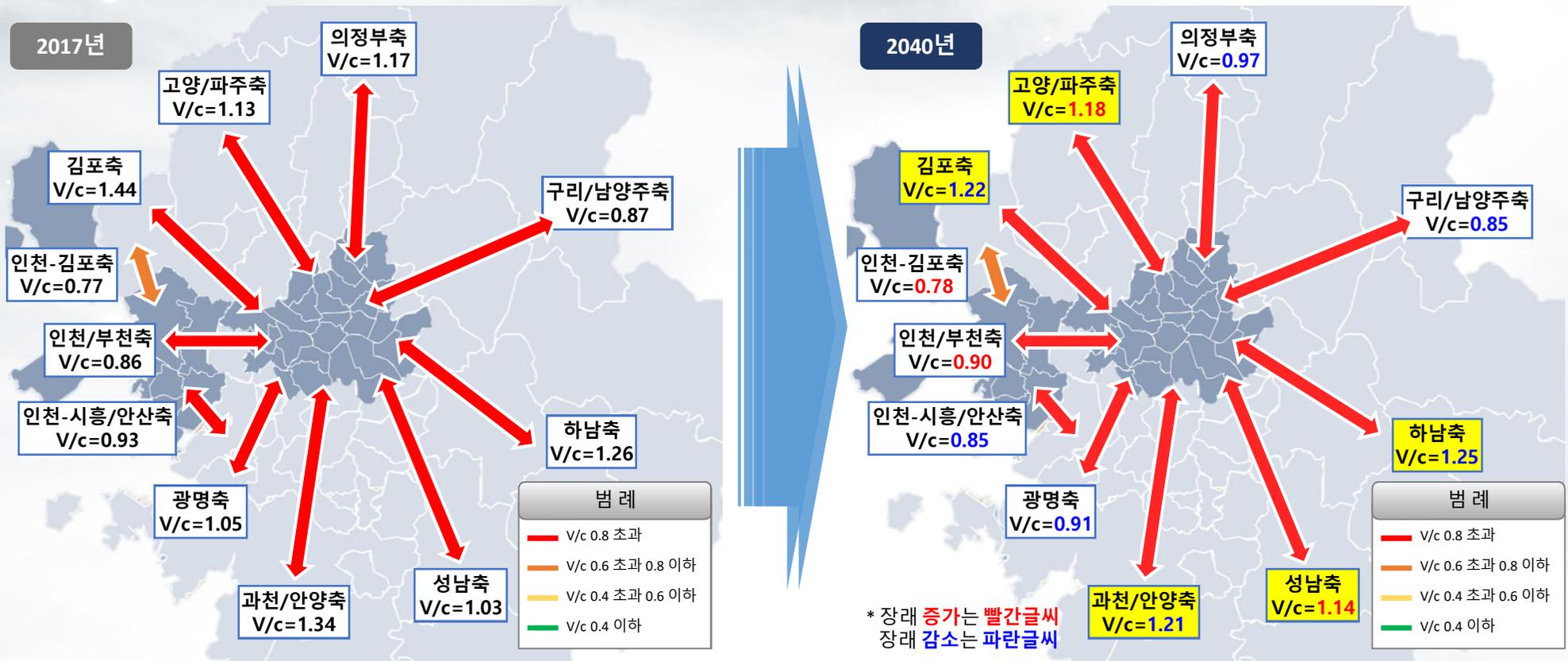
* 광역통행은 해당 권역 내 통행량 중 지역 내부 통행을 제외한 통행

시사점

- 장래 인구증가/감소 지역의 여건을 고려한 차별화된 광역교통정책 추진 필요

◎ (도로) 주요간선도로 교통혼잡 심각

수도권 교통축별 주요도로 소통 진단



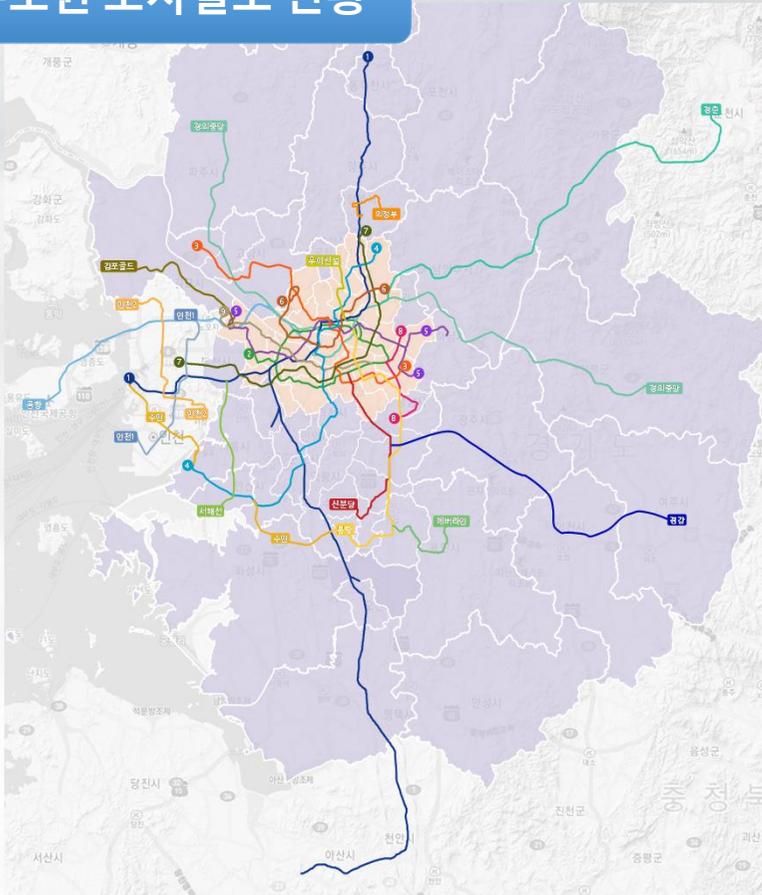
시사점

• 대도시권 경제활력 증진을 위해 도로 교통혼잡 완화 필요

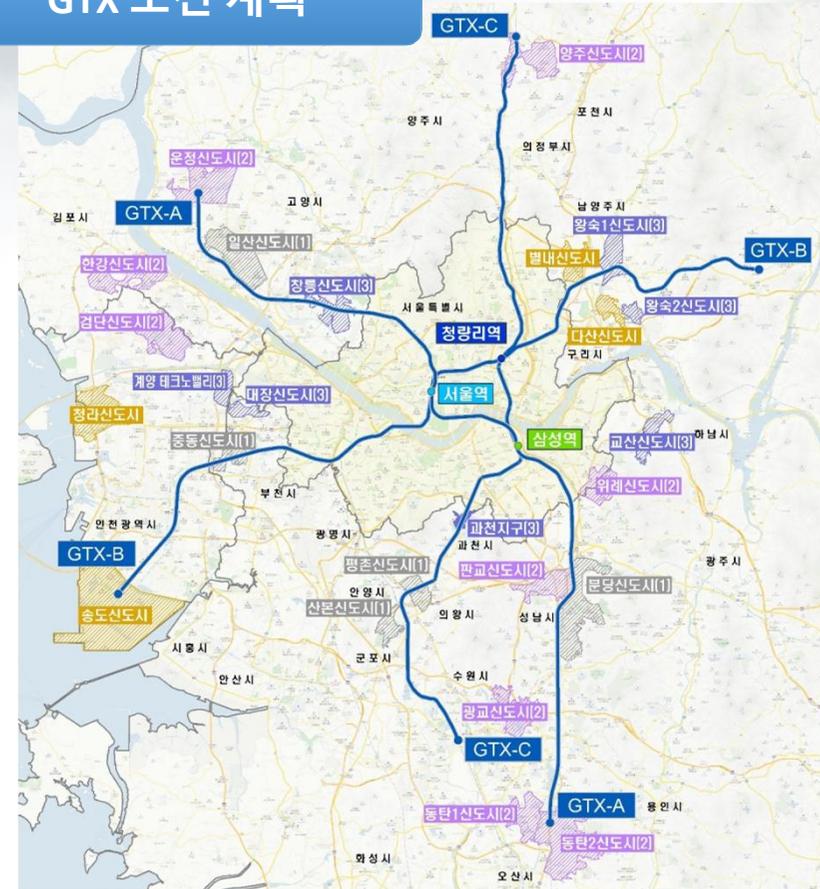
03 광역교통 현황 및 장래 전망

● (대중교통) 철도 서비스 불균형

수도권 도시철도 현황



GTX 노선 계획



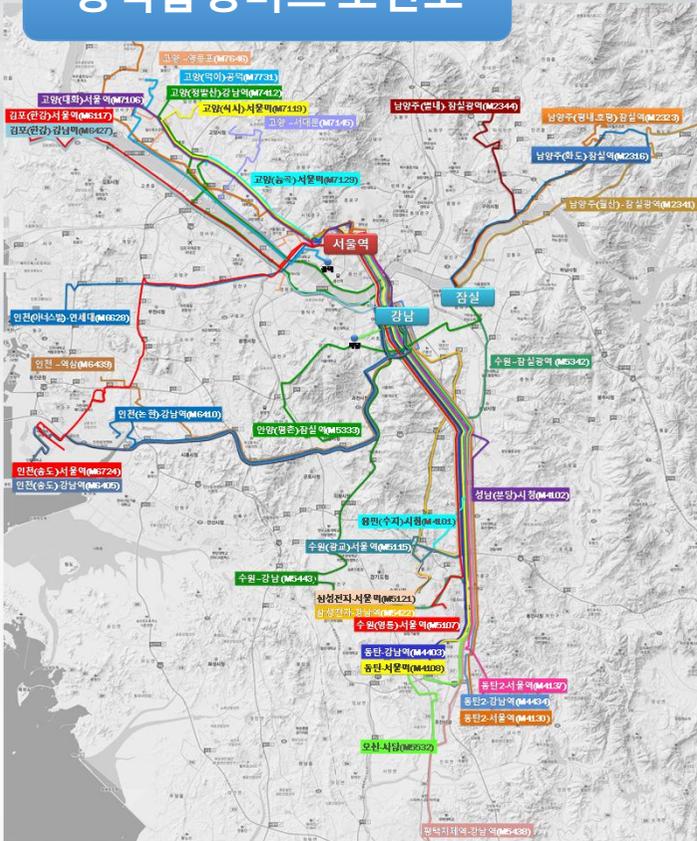
시사점

- 광역통행 거리극복을 위한 급행철도 서비스 확대 필요

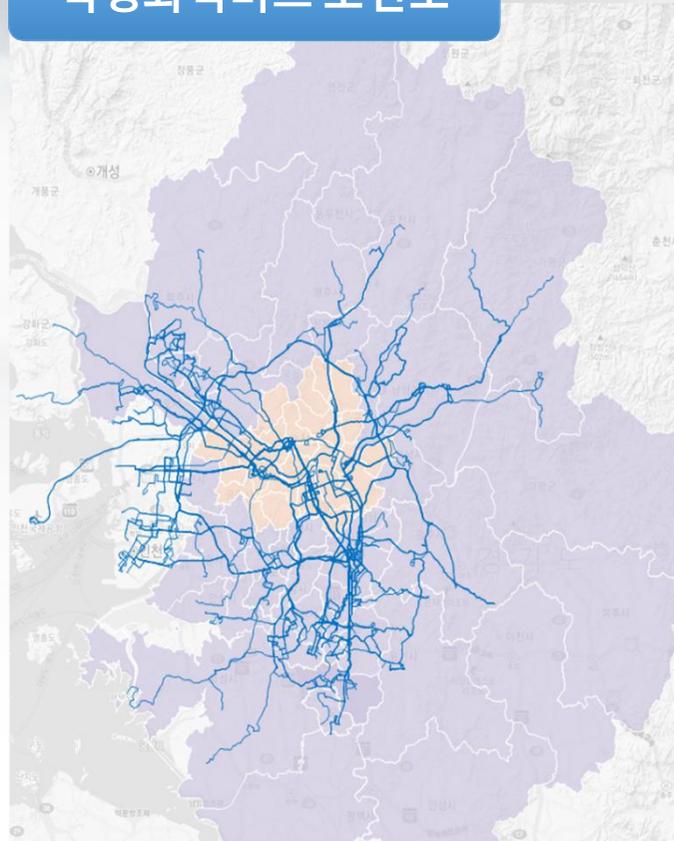
03 광역교통 현황 및 장래 전망

◎ (대중교통) 광역버스 공급 부족

광역급행버스 노선도



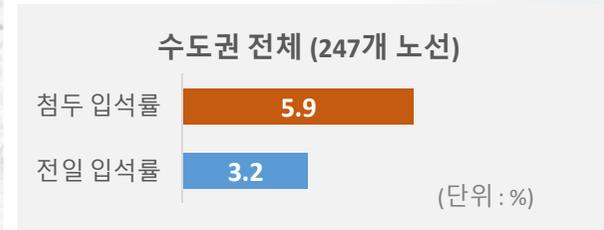
직행좌석버스 노선도



광역버스 운행 현황

구분		광역급행형		직행좌석형	
		노선수	운행대수	노선수	운행대수
경기	↔서울	30	396	170	1,807
	↔경기	0	0	19	208
	↔인천	0	0	5	46
	소계	30	396	194	2,061
인천	↔서울	5	71	17	240
	↔경기	0	0	1	11
	소계	5	71	18	251
합계		35	467	212	2,312

광역버스 이용 현황



* 입석률은 입석자수/이용객수*100으로 산출

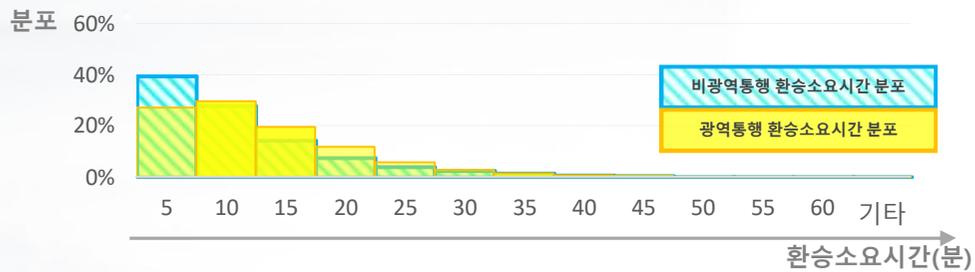
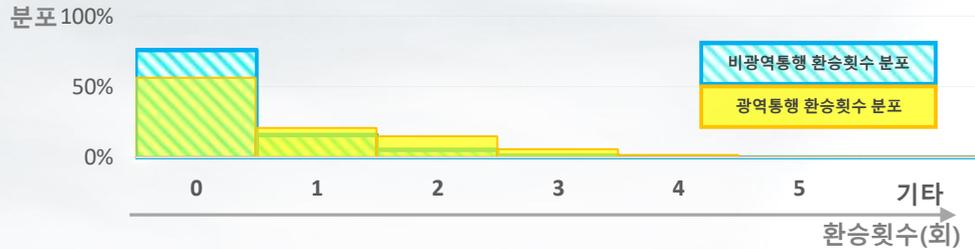
시사점

- 철도서비스 부족지역, 신규택지개발지역 등 수요변동지역의 대중교통 공공성 확보를 위한 버스 서비스 제공 필요

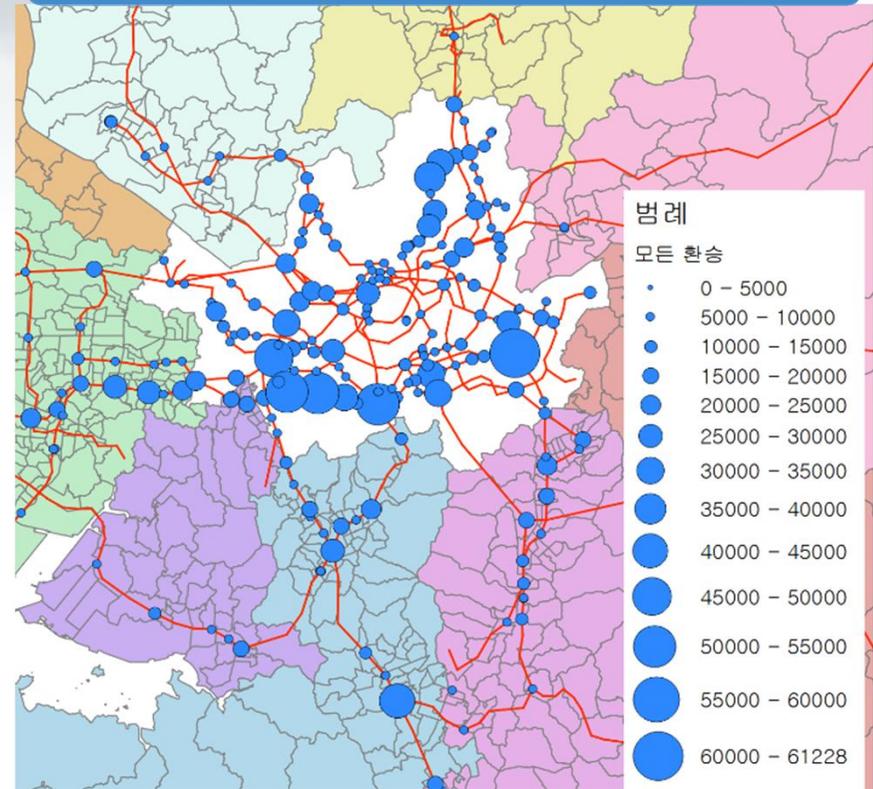
● (대중교통) 교통수단 간 환승 편의 부족

수도권 환승통행 현황

구분	평균 환승횟수 (회/통행)	평균 환승소요시간 (분/통행)	전체 통행시간 대비 환승소요시간비율
비 광역통행	1.43	9.47	22%
광역통행	1.75	10.94	16%
전체통행	1.53	9.96	19%



수도권 환승통행 분포

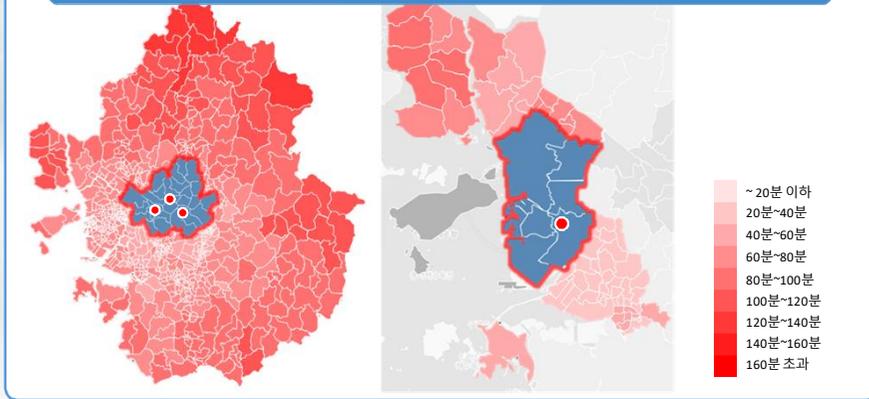


시사점

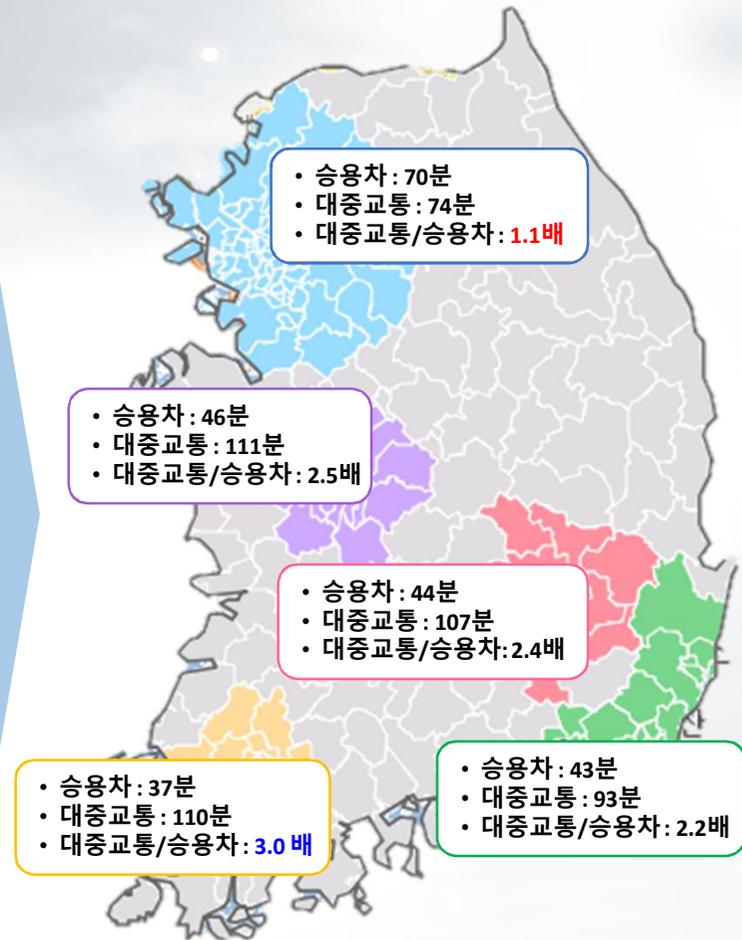
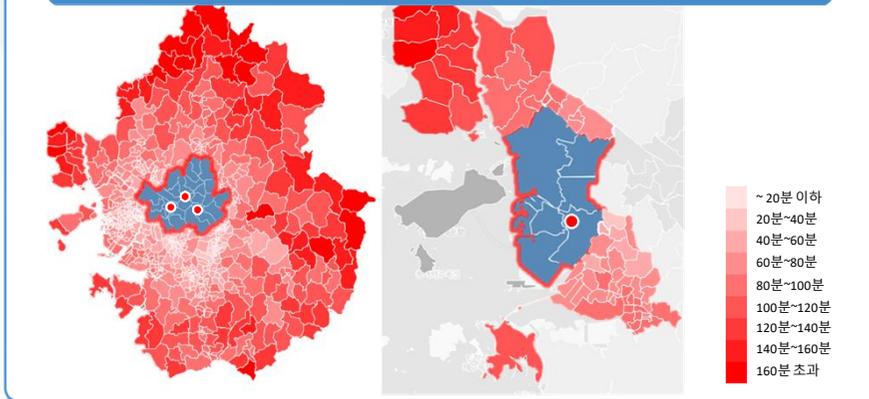
- 대중교통 네트워크의 효율성 향상과 대중교통 통행시간 절감을 위해 환승체계 개선 필요

◎ (통행시간) 대중교통 통행시간 경쟁력 미흡

첨두 승용차 통행시간 분포



첨두 대중교통 통행시간 분포



시사점

• 대중교통 통행시간 경쟁력 향상으로 대중교통 이용 활성화 필요

◎ (미래 기술 변화) 교통관련 미래기술의 고도화



자료 :INSIDE

자율주행차 기술의 상용화



자료 : 현대자동차

친환경 자동차의 보급 확대



자료 : 한국교통안전공단

통합모빌리티 서비스 도입 및 확대



HMG JOURNAL

개인형 이동수단 및

공유교통 서비스의 고도화 및 다양화



자료 : 자전거 생활

도심항공교통(UAM)의 상용화

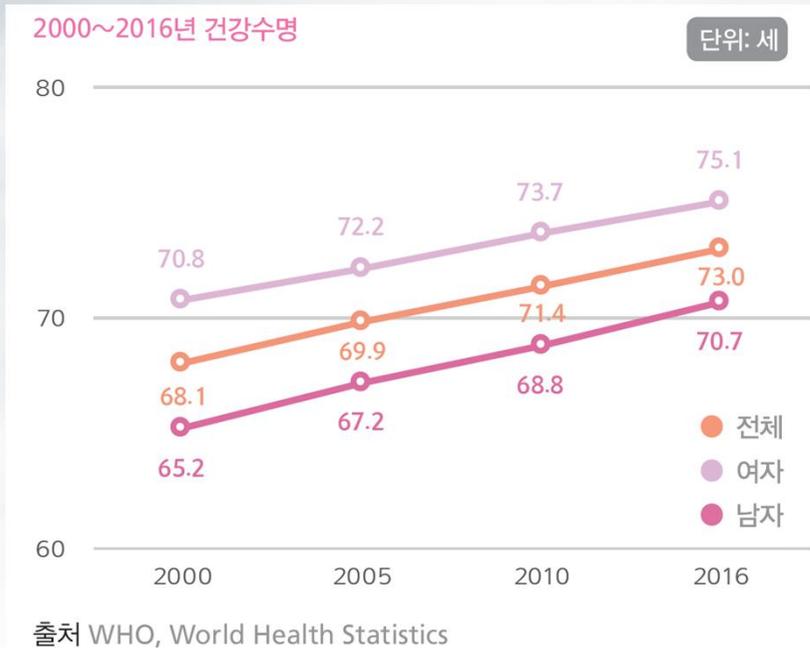


자료 : HMG JOURNAL

시사점

- 광역교통체계 혁신을 위해 신기술의 적극적 활용 필요

◎ (가치관 변화) 개인 삶의 질 중시



실버 문화

- 노인들에 의해 생상되고 향유되는 문화
- 인구 고령화와 건강수명의 증가로 중요성 대두

올로

- 현재 자신의 행복을 가장 중시하여 소비하는 태도
- 미래 또는 남을 위해 희생하지 않고 현재 자신을 위해 소비

소확행

- 취업, 결혼 등 불확실한 행복보다 자신의 취미나 관심에 따라 작지만 확실한 행복을 추구하는 생활 방식

워라벨

- 일과 삶의 균형을 추구
- 능력, 커리어를 쌓기보다 여가와 개인성장 중시

웰빙

- 몸과 마음의 편안함과 행복을 추구하는 삶의 유형

시사점

- 가치관 변화 및 삶의 질 향상에 따른 교통서비스의 다각화 필요

◎ (환경 변화) 포스트 코로나 대응

포스트
코로나
영향

언택트(Untact) 가속화

변화	예측
▶ 온라인 경제 활성화 (상거래 등)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 오프라인 상가 수요 감소 등 일부 시설의 온라인 대체 ▪ 생활 물류량의 급격한 증가
▶ 일하는 방식 변화 (재택근무 등)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주거공간의 복합화(집과 단지내 사무공간 설치 등) ▪ 교통 패턴의 변화(출퇴근 수요 감소 등)와 대중교통의 쾌적성 요구

초개인화(Hyper-Personalization)의 흐름

변화	예측
▶ 집의 가치변화 (단순 거주 → 가치실현공간)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 업무, 문화, 레저 등이 가능한 집의 복합화 요구 ▪ 근린생활 커뮤니티 중심 도시구조로의 변화
▶ 스마트 개인 맞춤형 서비스	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 주택·교통 첨단화 가속화, 데이터 기반 정책수요 증가 ▪ 개인 맞춤형 서비스 확대 ▪ 퍼스널 모빌리티 확대

자료: 국토교통부(2020.5.11), 「코로나19 이후(Post-코로나) 변화 전망 및 국토교통 정책이 나아가야 할 방향」, 발췌 및 재정리

시사점

- 포스트 코로나 시대의 대중교통 공공성 강화 및 서비스 개선 필요

◎ (정책 변화) 한국판 뉴딜 정책 추진



시사점

• 기후변화 대응 및 4차 산업혁명 대비를 위한 정책변화 수용 필요

자료 : 관계부처 합동(2020), 「한국판 뉴딜」 종합계획, 대국민보고대회 발표자료 인용

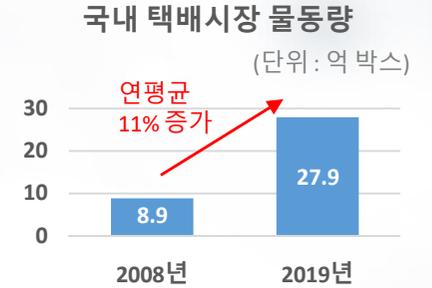
◎ (물류산업 변화) 물류 산업 패러다임 변화

현황

전자상거래 활성화(신선식품 등)
소비 채널 다양화(온라인 쇼핑몰 등)



국민 생활편의를 지원하는
신물류 서비스 수요 급증



패러다임 변화

물류산업	기존	장래
주체	정부재정지원에 의존하는 정부주도 물류	서비스 창출을 도모하는 민간주도 물류
대상	경제성장을 지원하는 수출입 지원물류	수출입 물류와 생활밀착물류까지 포함
범위	단일부처, 단일 산업기반의 단독분업적 물류	공유·협업 지향의 융복합 물류
역할	제조·유통이 주도하는 지원 물류	제조·유통을 주도하는 선도 물류
지역	국내지역 중심형 물류	글로벌 연계·확장형 물류

자료: 국토교통부·해양수산부, 「2020년도 국가물류시행계획」, 「국가물류기본계획(2016~2025)」

시사점

• 생활밀착형 물류 시장 확대에 따른 교통수요 변화 및 교통체계 개선 필요

Contents



04 기본계획의 비전 및 목표

- 기본계획의 추진 방향 설정
- 추진 방향에 따른 과제 도출
- 제2차 광역교통기본계획의 비전 및 목표(안)

◎ 기본계획의 추진 방향 설정

현황 및 장래 전망	추진 방향
대도시권의 확대	- 대도시권 확대에 따른 광역교통시설 및 서비스 공급 확대
대도시권의 인구증가	- 대도시권의 인구집중에 따른 혼잡완화
저출산·고령화 인구구조변화	- 대중교통 활성화를 위한 서비스 고급화 및 다양화
자동차등록대수 증가	- 자가용승용차 이용 억제, 대중교통수단 이용 유도
출퇴근 교통수요 과다	- 출퇴근 시간 대 광역 대중교통 서비스 확충
주요간선도로 교통혼잡 심각	- 대도시권 경제활력 증진을 위해 도로 교통혼잡 완화
철도서비스 불균형	- 광역통행거리극복을 위한 급행철도서비스 확대
교통수단 간 환승 편의 부족	- 대중교통 네트워크의 효율성 향상과 통행시간 절감을 위해 환승체계 개선
광역버스 공급 부족	- 수요변동지역의 대중교통 공공성 확보를 위한 버스 서비스 제공
대중교통 통행시간 경쟁력 미흡	- 대중교통 통행시간 경쟁력 향상으로 대중교통이용 활성화
권역별 교통수요 전망 차이	- 인구증가/감소 지역의 차별화된 광역교통정책 추진
교통관련 미래기술의 고도화	- 광역교통체계 혁신을 위해 미래 신기술의 적극적 활용
미래 트렌드의 급격한 변화	- 미래 변화에 유연하게 대응하기 위한 교통서비스의 다각화
한국판 뉴딜 정책 추진	- 기후변화 대응 및 4차산업혁명대비를 위한 정책변화 수용
포스트코로나 대응	- 포스트코로나 시대의 대중교통 공공성 강화 및 서비스 개선
생활밀착형 물류 시장 확대	- 장래 교통수요 변화에 대응하는 교통체계 개선 필요

04 기본계획의 비전 및 목표

추진 방향에 따른 추진 과제 도출



● 제2차 광역교통기본계획의 비전 및 목표(안)

비전

경계를 넘어 권역 **상생발전**을 이끄는 **빠르고 안전**한 **광역교통**

목표

- ◆ 대도시권역 내 이동성 강화를 위한 통행시간 단축
- ◆ 안전하고 편리한 대중교통체계 구축
- ◆ 광역교통 서비스 이용자 만족도 향상
- ◆ 광역교통체계의 지속가능성 향상

추진 전략

광역통행 기본권
확보를 위한
인프라 확충

공공성 및 효율성
강화를 위한
운영체계 개선

광역교통체계
혁신을 위한
제도 개선

미래 교통시스템
구축을 위한
선제적 대응

Contents



05 기본계획의 추진 전략 및 과제

- 제2차 광역교통기본계획의 추진 전략(안)
- 추진 전략별 세부 추진 과제(안)

◎ 제2차 광역교통기본계획의 추진 전략(안)



○ 추진 전략별 세부 추진 과제(안)

전략	추진 과제		세부 추진 과제	
광역통행 기본권 확보를 위한 인프라 확충	1-1	대도시권 광역 철도망 구축	1-1-1	광역철도의 차질없는 건설 및 신규노선 추진
	1-2	순환망, 지하도로망 등 도로 간선기능 회복	1-2-1	주요 간선 상습정체구간 해소를 위한 지하도로망 추진
			1-2-2	도심 교통량 분산을 위한 순환도로망 기능 강화
			1-2-3	경부고속도로 축에 집중된 교통량 분산
	1-3	저비용 고효율 대중교통수단 확대	1-3-1	대도시권 광역급행버스 네트워크 구축(BTX)
			1-3-2	S-BRT 도입 및 광역 BRT 네트워크 확대
			1-3-3	트램, 트램-트레인 등 다양한 교통수단 도입 확대
	1-4	편리한 환승체계 구축	1-4-1	GTX Triangle 중심 환승센터·복합환승센터 구축
			1-4-2	여객자동차터미널(고속·시외) 중심 연계환승체계 구축
			1-4-3	‘환승 타당성 검토 제도(가칭)’ 도입을 통한 고품질의 환승서비스 제공
			1-4-4	공유모빌리티 등 미래 교통수단을 위한 신개념 환승센터 설립

○ 추진 전략별 세부 추진 과제(안)

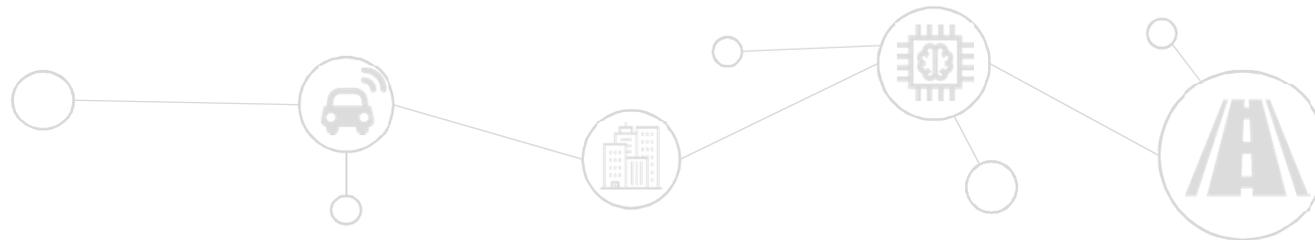
전략	추진 과제		세부 추진 과제	
공공성 및 효율성 강화를 위한 운영체계 개선	2-1	광역버스 준공영제 실시	2-1-1	노선 입찰제 방식 준공영제 도입
			2-1-2	광역버스 안전·서비스 품질의 체계적 관리
			2-1-3	효율적인 준공영제 관리체계 구축
	2-2	다양하고 합리적인 광역교통요금체계 구축	2-2-1	이용자 선택권 강화를 통한 대중교통 활성화 유도
			2-2-2	형평성 있는 광역교통요금체계 구축으로 교통복지 강화
	2-3	미세먼지 저감 위한 친환경 교통수단 도입	2-4-1	수소, 전기 등 친환경 광역버스 확대
			2-4-2	환승거점에 친환경 충전시설 구축

○ 추진 전략별 세부 추진 과제(안)

전략	추진 과제		세부 추진 과제	
광역교통체계 혁신을 위한 제도개선	3-1	이용자 중심 서비스기준 도입·관리	3-1-1	수요자 중심의 광역교통 서비스 지표 및 최저서비스 기준 정립
			3-1-2	대도시권 광역교통 서비스 평가 및 활용
			3-1-3	이동권과 안정성을 보장하는 광역 대중교통 서비스 기준 확립
	3-2	광역교통개선대책 관리 강화 및 제도 개선	3-2-1	내실있는 광역교통개선대책 수립
			3-2-2	광역교통개선대책 수립 대상 합리화 및 관리 강화
	3-3	상생발전을 위한 광역교통 거버넌스 구축	3-3-1	다양한 시민 참여·소통 채널 확보
			3-3-2	지자체 등 기관 간 연계·상생 강화
			3-3-3	광역교통정책 선진화를 위한 광역교통 국제협력 강화

○ 추진 전략별 세부 추진 과제(안)

전략	추진 과제		세부 추진 과제	
미래 교통시스템 구축을 위한 선제적 대응	4-1	광역권 통합교통 서비스 도입	4-1-1	광역권 통합교통 서비스(M-MaaS) 도입
			4-1-2	광역 대중교통 정보시스템 구축을 통한 실시간 통합 교통정보제공
			4-1-3	IoT 기반 모빌리티 통합결제시스템 상용화
	4-2	새로운 광역교통기술 도입	4-2-1	(간선) 자율주행 테스트베드 구축 및 단계적 상용화 추진
			4-2-2	(지선) 연계형 자율주행 셔틀 도입
			4-2-3	Air Mobility 실용화
			4-2-4	UAM 연계교통 서비스 확대
			4-2-5	대도시권 광역교통분야 R&D 기술로드맵 수립
	4-3	공유 플랫폼 기반 광역교통운송산업 육성	4-3-1	플랫폼 기반 수요맞춤형 광역교통 운송산업 육성
			4-3-2	수요응답형 광역버스 모빌리티 서비스 도입
			4-3-3	광역버스 플랫폼화를 통한 부가가치 창출



제4차 대도시권 광역교통 시행계획(안) (2021-2025)

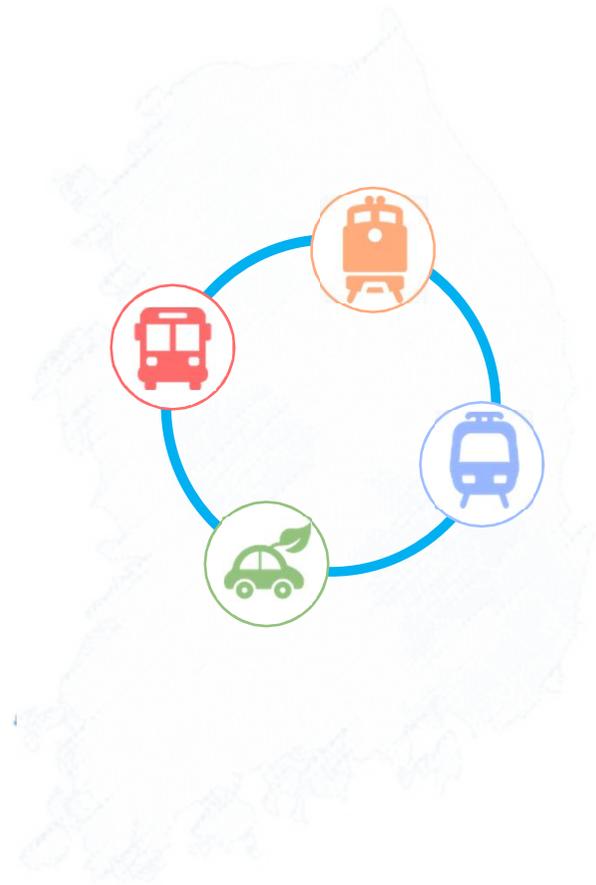


대도시권광역교통위원회
Metropolitan Transport Commission



한국교통연구원
THE KOREA TRANSPORT INSTITUTE

Contents



목 차

- 01 제4차 시행계획의 개요
- 02 대도시권 광역교통 기초 현황
- 03 대도시권 광역교통 여건 진단
- 04 권역별 목표 및 추진전략
- 05 주요 추진 대책
- 06 제4차 광역교통시행계획 투자계획

Contents



01

제4차 시행계획의 개요

- 연구의 배경 및 목적
- 연구의 범위
- 시행계획의 법적 근거 및 추진경위
- 연구의 흐름

○ 연구의 배경 및 목적

배경

- 『대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법』 제3조의2에 의거하여 5년 단위의 시행계획 수립
- 최근 변화된 여건과 장래 변화 전망을 고려하여 시행계획 수립 필요

목적

- 「제2차 대도시권광역교통기본계획」의 정책 목표 및 추진 전략에 따른 향후 5년간 추진 사업 선정 및 시행계획 수립
- 권역별 여건을 고려한 맞춤형 광역교통 개선대책 마련
- 대도시권 광역교통시설 확충 및 광역교통체계 개선 추진 방안 마련

01 제4차 시행계획의 개요

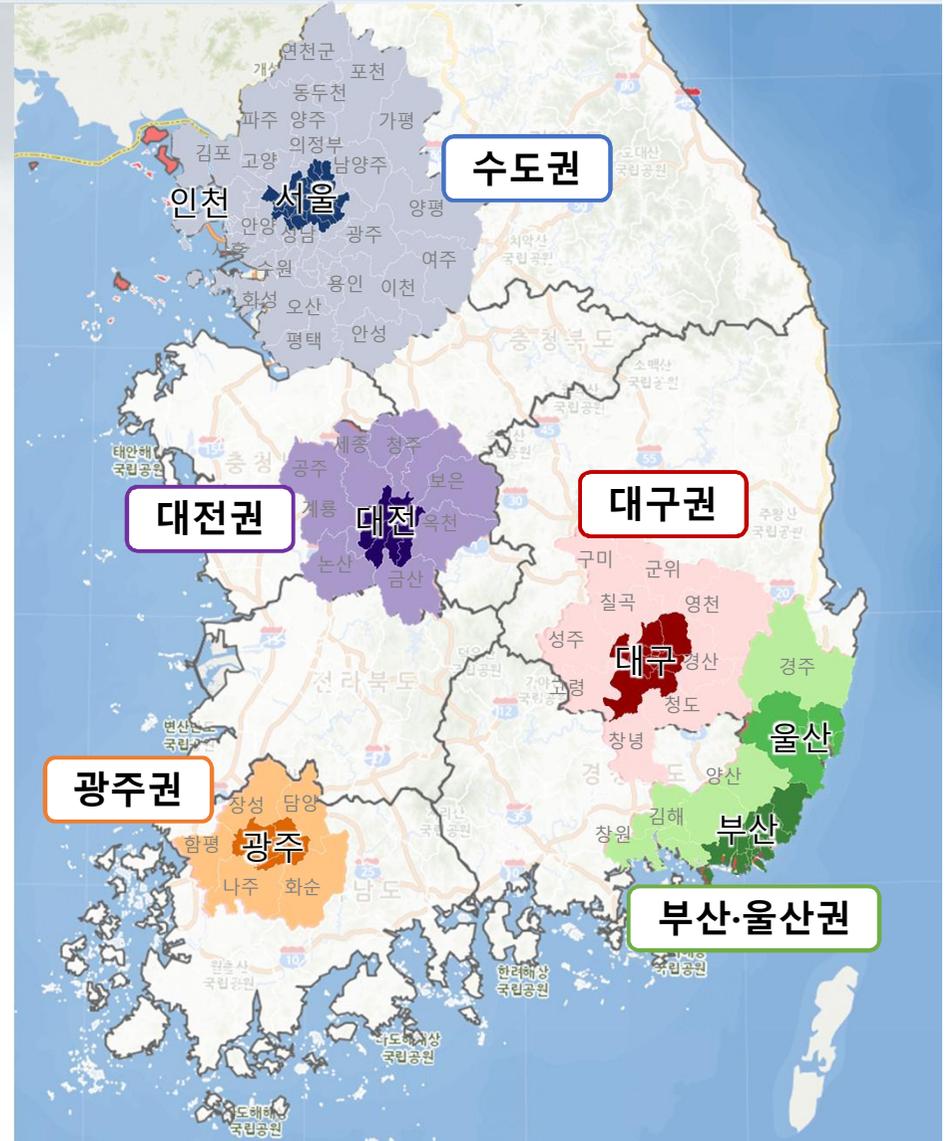
○ 연구의 범위

시간적 범위 ▪ 2021년~2025년(5년)

공간적 범위 ▪ 대도시권 5개 권역

※ 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 시행령」 제2조 및 별표1에 따른 대도시권

권역별	범위
수도권	서울특별시, 인천광역시 및 경기도
부산·울산권	부산광역시, 울산광역시, 경상북도 경주시, 경상남도 양산시 · 김해시 · 창원시
대구권	대구광역시, 경상북도 구미시 · 경산시 · 영천시 · 군위군 · 청도군 · 고령군 · 성주군 · 칠곡군, 경상남도 창원군
광주권	광주광역시 및 전라남도 나주시 · 담양군 · 화순군 · 함평군 · 장성군
대전권	대전광역시, 세종특별자치시, 충청남도 공주시 · 논산시 · 계룡시 · 금산군, 충청북도 청주시 · 보은군 · 옥천군



○ 연구의 범위

시간적 범위

▪ 2021년~2025년(5년)

공간적 범위

▪ 대도시권 5개 권역

※ 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 시행령」 제2조 및 별표1에 따른 대도시권

권역별	범위
수도권	서울특별시, 인천광역시 및 경기도
부산·울산권	부산광역시, 울산광역시, 경상북도 경주시, 경상남도 양산시 · 김해시 · 창원시
대구권	대구광역시, 경상북도 구미시 · 경산시 · 영천시 · 군위군 · 청도군 · 고령군 · 성주군 · 칠곡군, 경상남도 창원군
광주권	광주광역시 및 전라남도 나주시 · 담양군 · 화순군 · 함평군 · 장성군
대전권	대전광역시, 세종특별자치시, 충청남도 공주시 · 논산시 · 계룡시 · 금산군, 충청북도 청주시 · 보은군 · 옥천군

내용적 범위

- 광역교통축별 현황 및 문제점 분석
- 광역교통시행계획의 목표 및 추진방안
- 광역교통시설 지정 및 폐지
- 광역교통시설의 확충 및 다른 교통시설과의 연계 추진방안
- 광역교통시설의 효율적인 운영 및 관리 추진방안
- 자원 조달 및 투자비 분담 방안

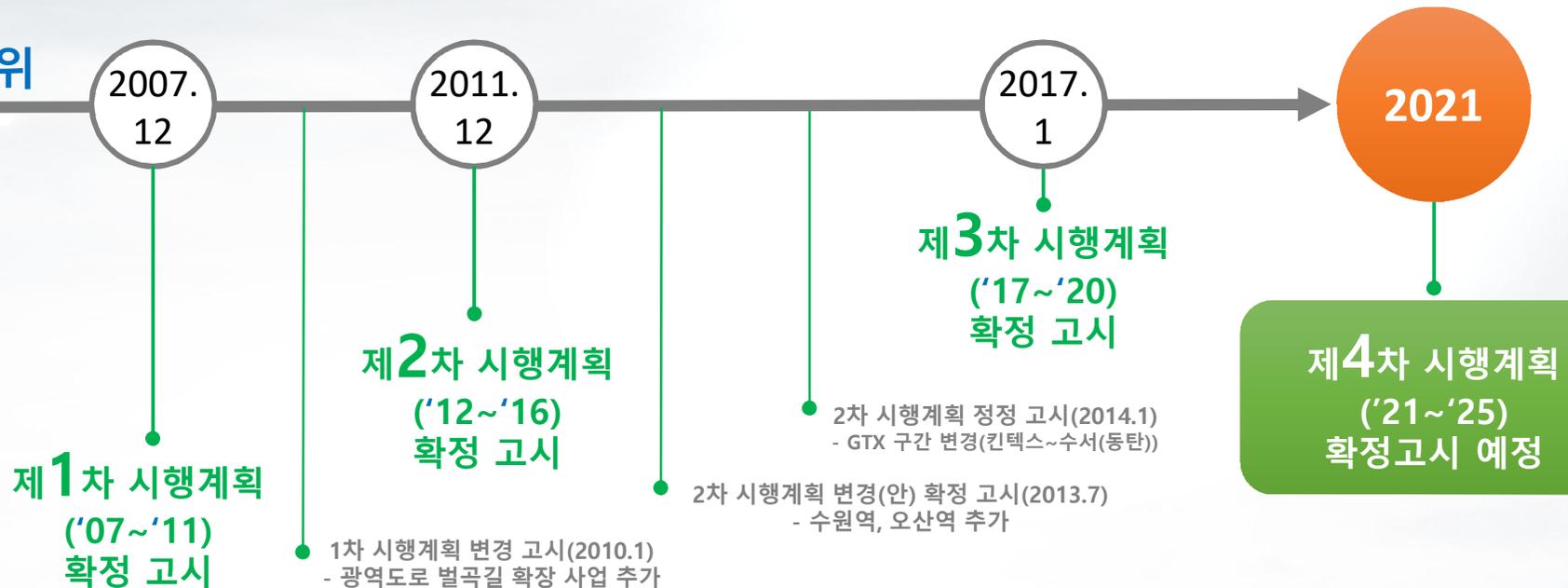
○ 시행계획 법적 근거 및 추진 경위

법적
근거

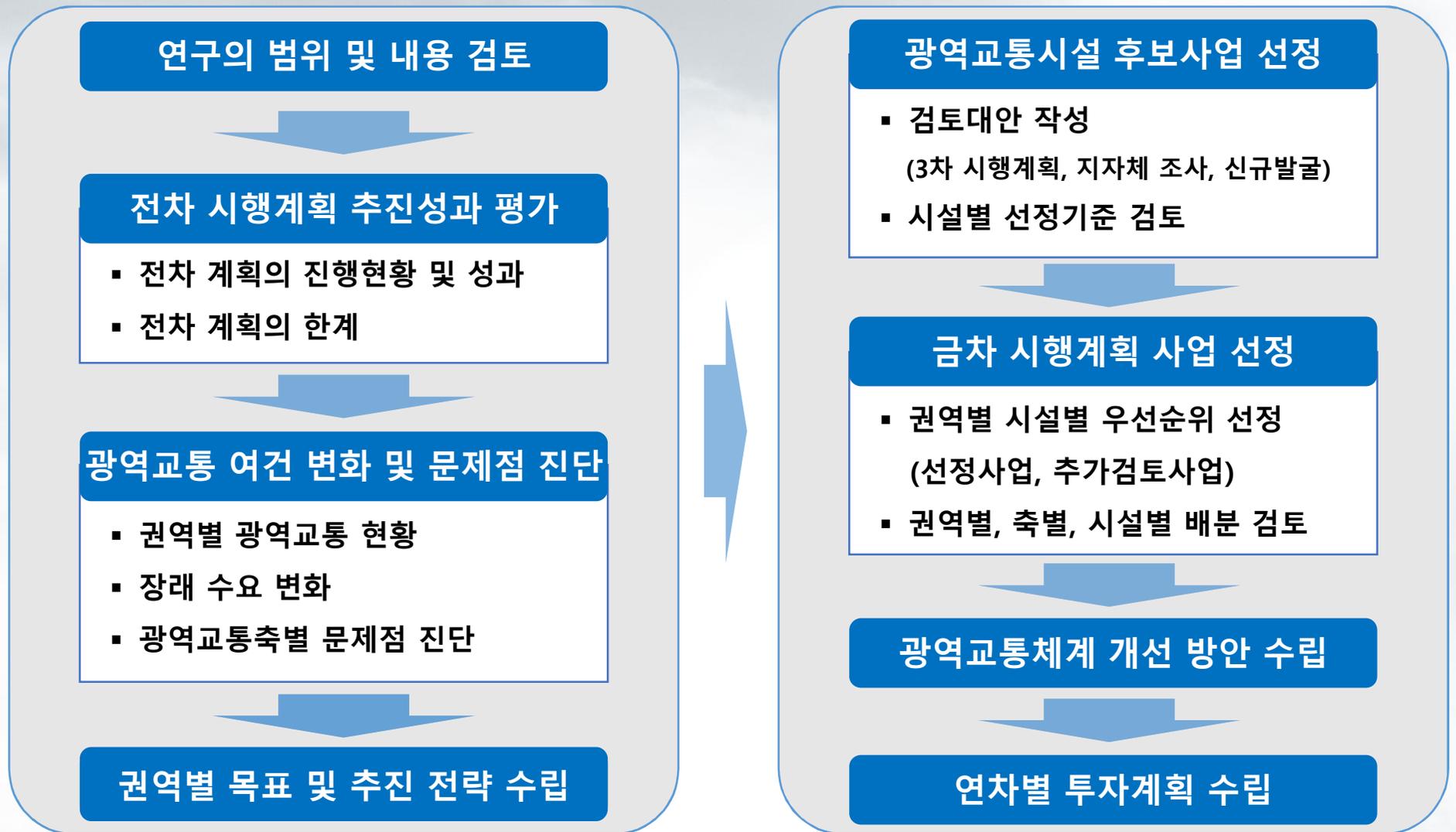
「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2

국토교통부장관은 광역교통기본계획에서 정한 대도시권 광역교통시설의 확충과 광역교통체계의 개선을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 대도시권 광역교통시행계획을 수립하여야 한다.

추진경위



○ 연구의 흐름



Contents



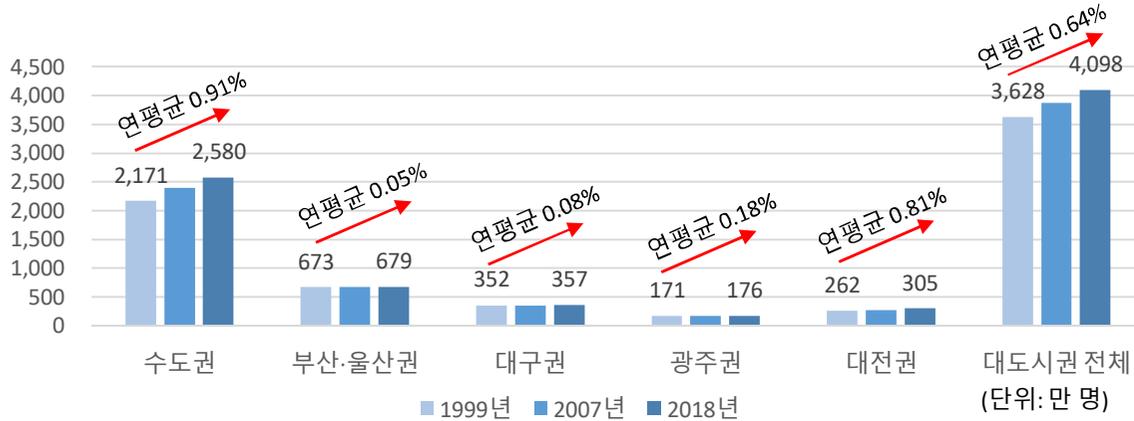
02

대도시권 광역교통 기초 현황

- 사회경제지표 현황
- 통행실태 현황
- 교통시설 현황
- 대도시권 내 지역 간 통행시간 현황

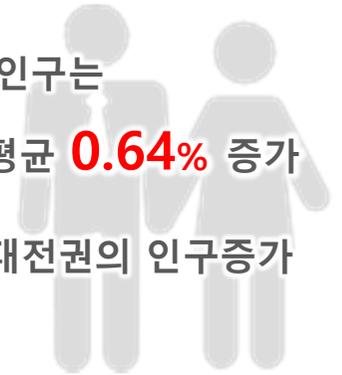
● 사회경제지표 현황

인구

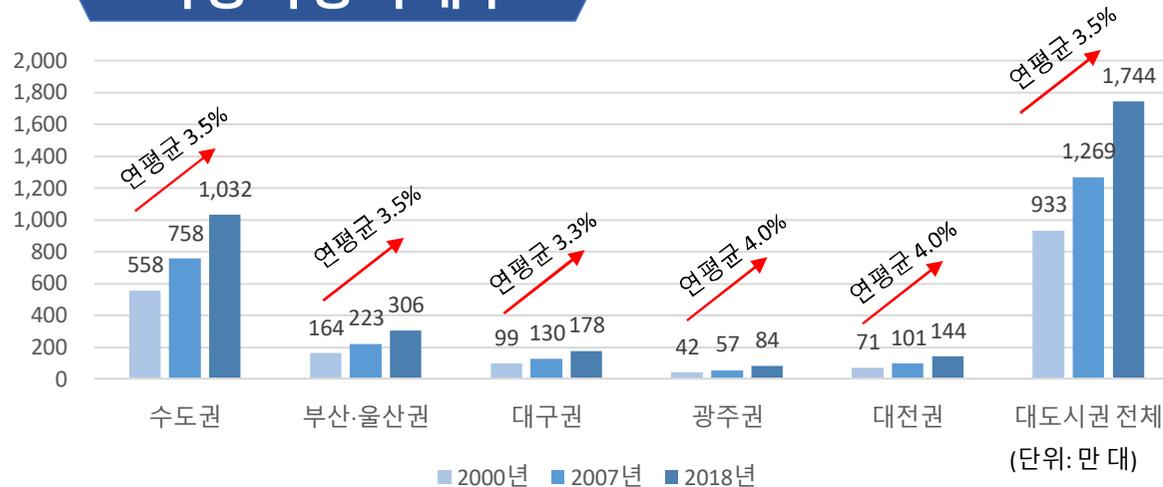


• 대도시권 전체 인구는
연평균 **0.64%** 증가

➔ 수도권과 대전권의 인구증가 두드러짐

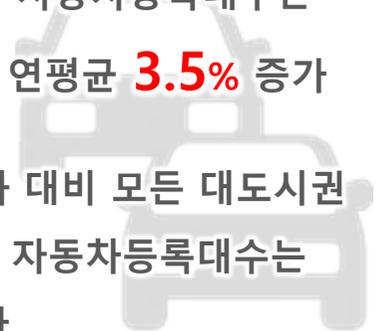


자동차등록대수



• 대도시권 전체 자동차등록대수는
연평균 **3.5%** 증가

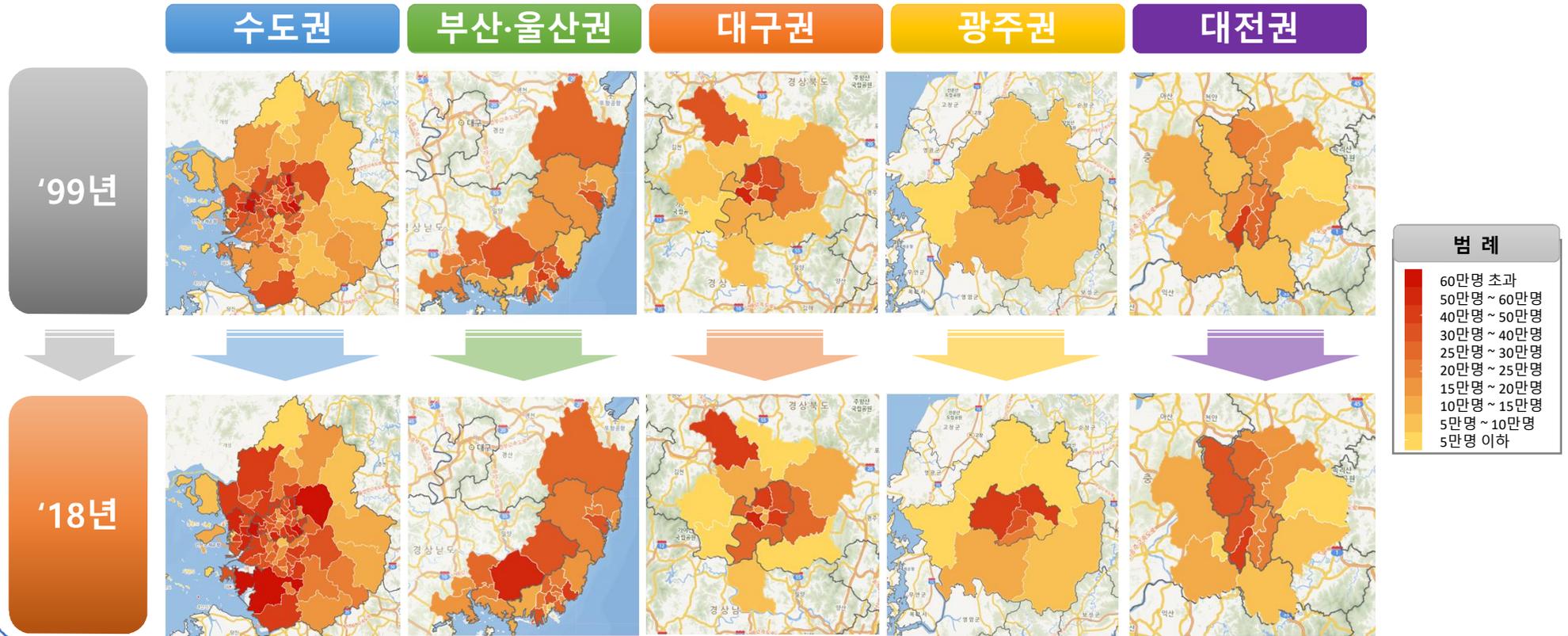
➔ 인구 변화 대비 모든 대도시권 권역에서 자동차등록대수는 크게 증가



○ 사회경제지표 현황

인구 분포 변화

- 수도권은 인구는 중심도시인 서울 내부의 인구가 감소하고 있으며, 신도시 및 대규모 주택사업으로 인한 중심도시 주변 경기 지역의 인구 증가
- 지방 대도시권은 중심도시의 도심 인구가 대체적으로 감소, 중심도시의 외곽지역과 일부 주변 시군의 인구 증가

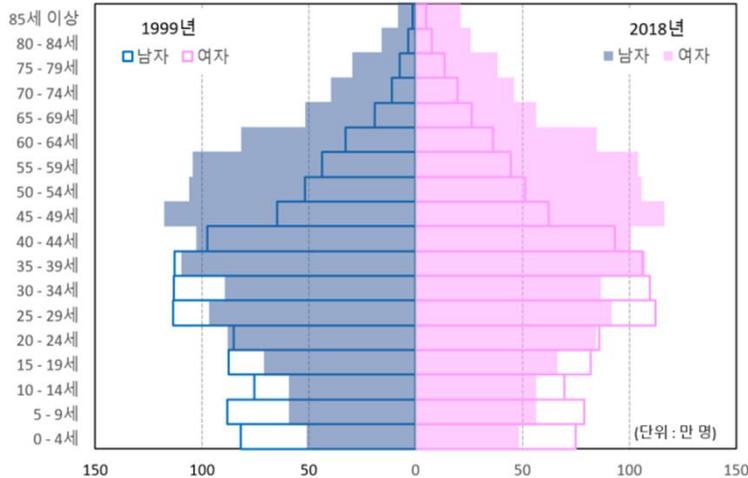


● 사회경제지표 현황

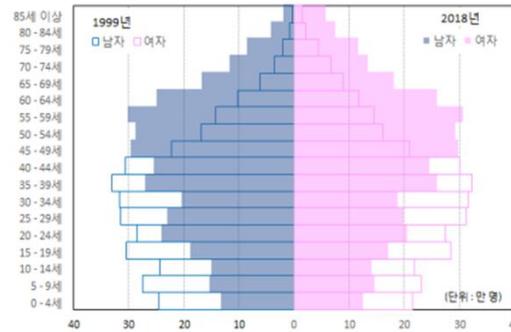
인구 구조 변화

- 저출산, 고령화로 인해 고령인구가 크게 증가, 교통약자를 위한 교통서비스 요구 증대
- 대도시권 권역별 차이는 있으나 유소년층과 청년층이 감소하고 장년층과 노년층이 증가하는 경향을 보임

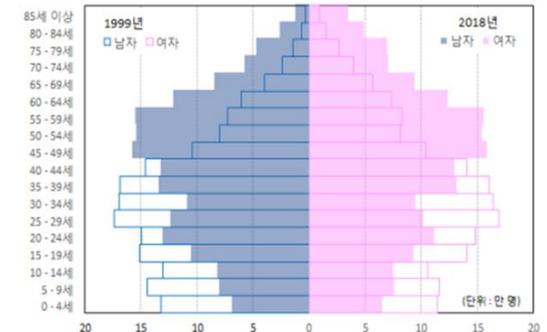
수도권



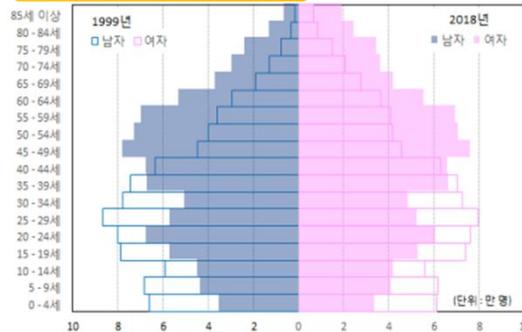
부산·울산권



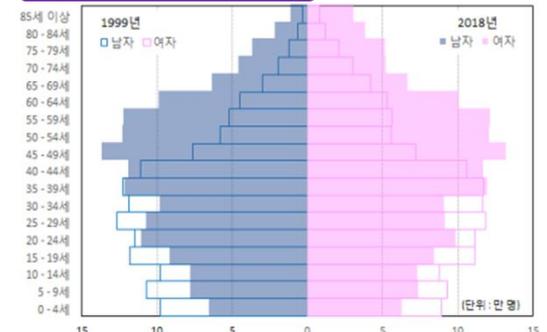
대구권



광주권

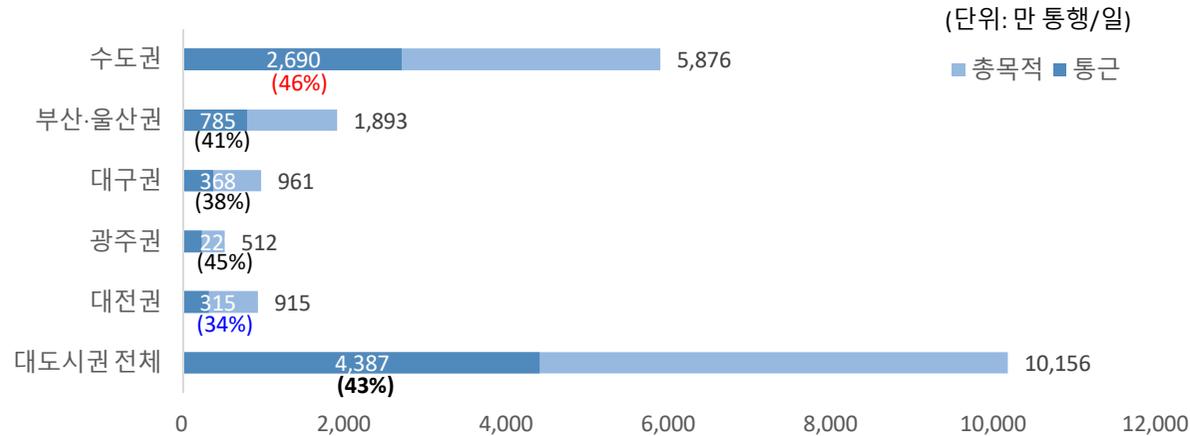


대전권



통행실태 현황

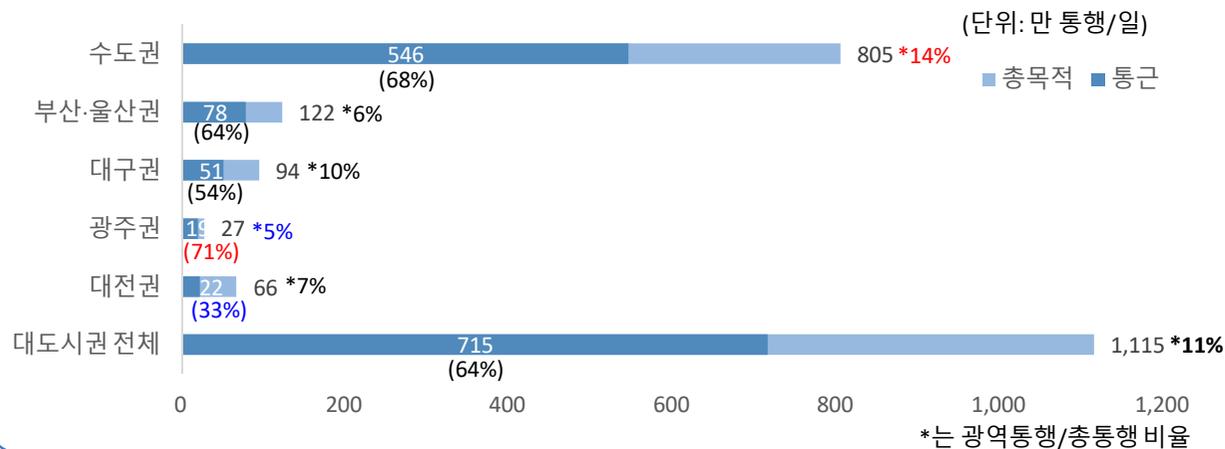
총통행 발생량



• 대도시권 전체 총통행 발생량의
통근통행 비율은 **43%**

➔ 수도권 통근통행이 비율이
가장 높고 대전이 가장 낮음

광역통행 발생량



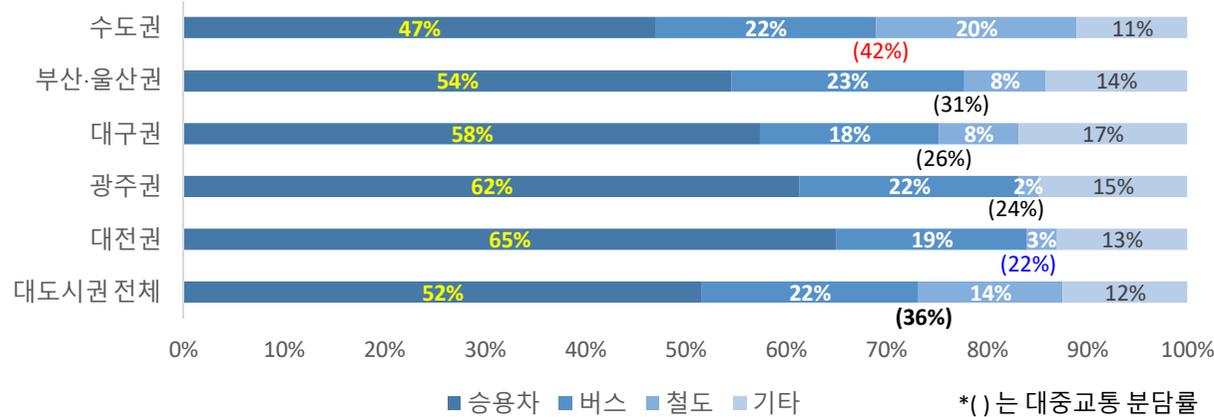
• 대도시권 전체
광역통행/총통행 비율은 **11%**

• 대도시권 전체 광역통행 발생량의
통근통행 비율은 **64%**

➔ 광주권의 광역 통근통행 비율이
가장 높고 대전권이 가장 낮음

통행실태 현황

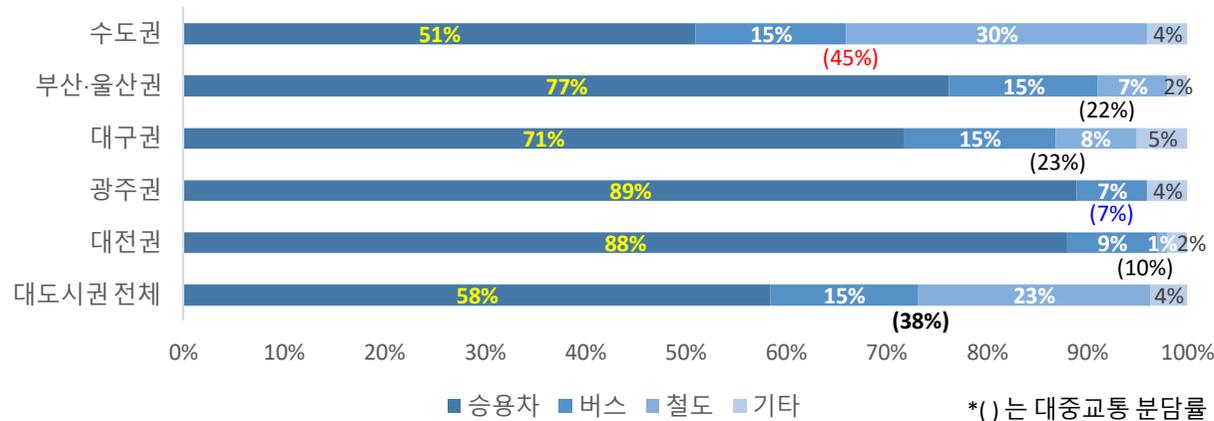
총통행 수단분담률



• 대도시권 전체 총통행 발생량의 대중교통분담률은 **36%**

➔ 총통행의 대중교통분담률은 수도권이 가장 높고 대전권이 가장 낮음

광역통행 수단분담률



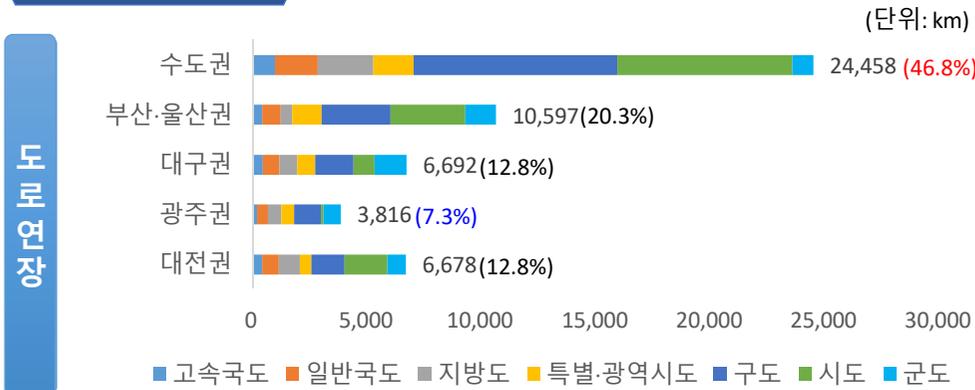
• 대도시권 전체 광역통행 발생량의 대중교통분담률은 **38%**

➔ 광역통행의 대중교통분담률은 수도권 가장 높고 광주권이 가장 낮음

02 대도시권 광역교통 기초 현황

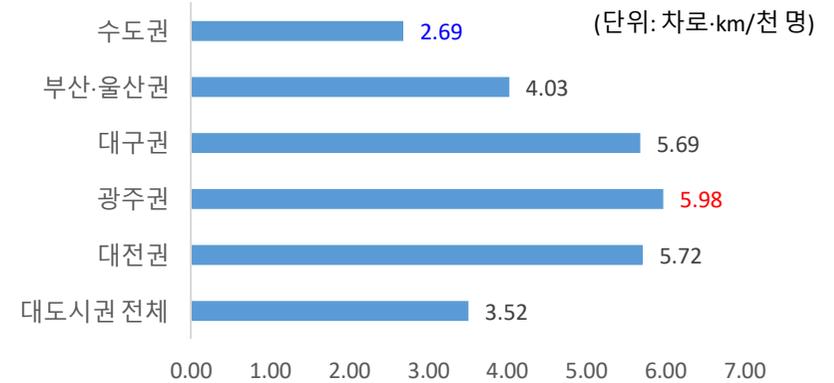
◎ 교통시설 현황

도로



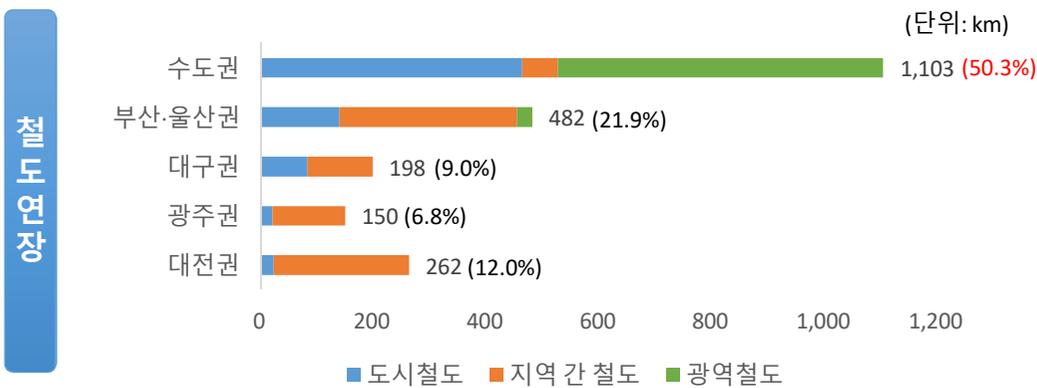
*2018년 기준 **()는 (권역별 도로연장)/(대도시권 전체 도로연장) 비율

인구당 차로연장



*2018년 기준

철도



*2018년 기준 **광역철도는 철도통계연보의 광역철도 ***()는 (권역별 철도연장)/(대도시권 전체 철도연장) 비율

• 대도시권 전체 철도 연장 중

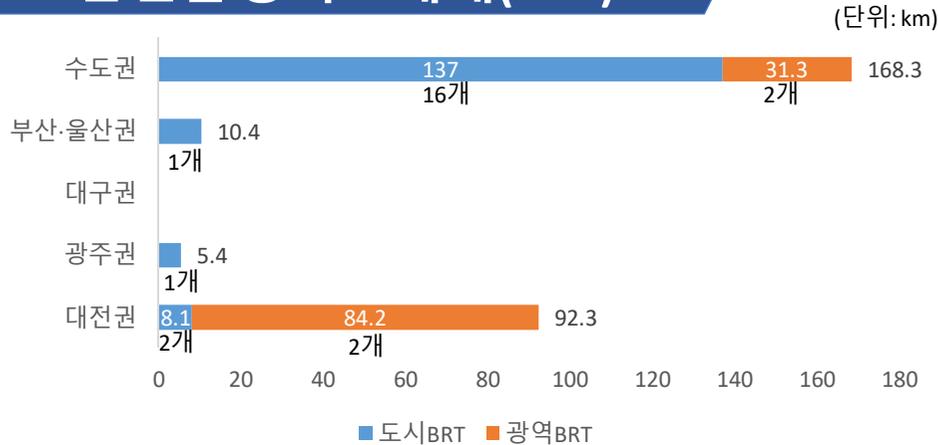
수도권 철도 연장 비율 **50.3%**

광역철도는 수도권을 중심으로

구축 확대

● 교통시설 현황

간선급행버스체계(BRT)

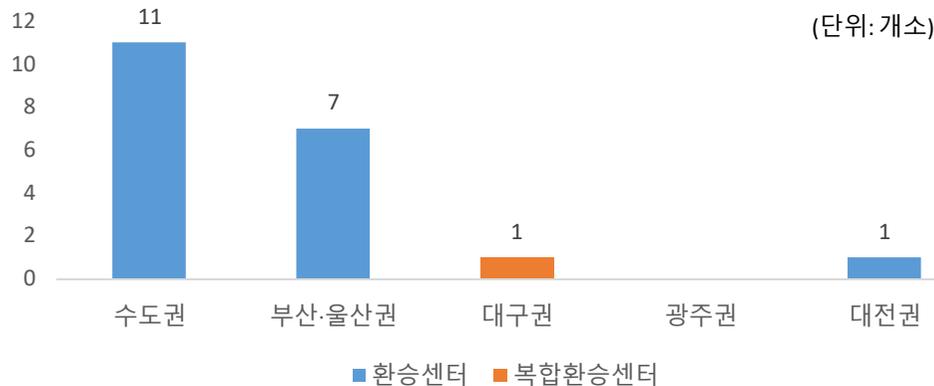


*2020년 기준 ** 도시BRT는 중앙버스전용차로 자료: 국토교통부 내부자료(2020), 「간선급행버스체계 구축현황 및 계획」

• 대도시권 전체 광역BRT는
4개 노선, 115.5km 가 운영 중

➔ 광역BRT 사업은 수도권과 대전권을 중심으로 추진됨

광역환승센터



* 광역환승센터는 대도시권 광역교통시행계획을 통해 지정된 환승센터

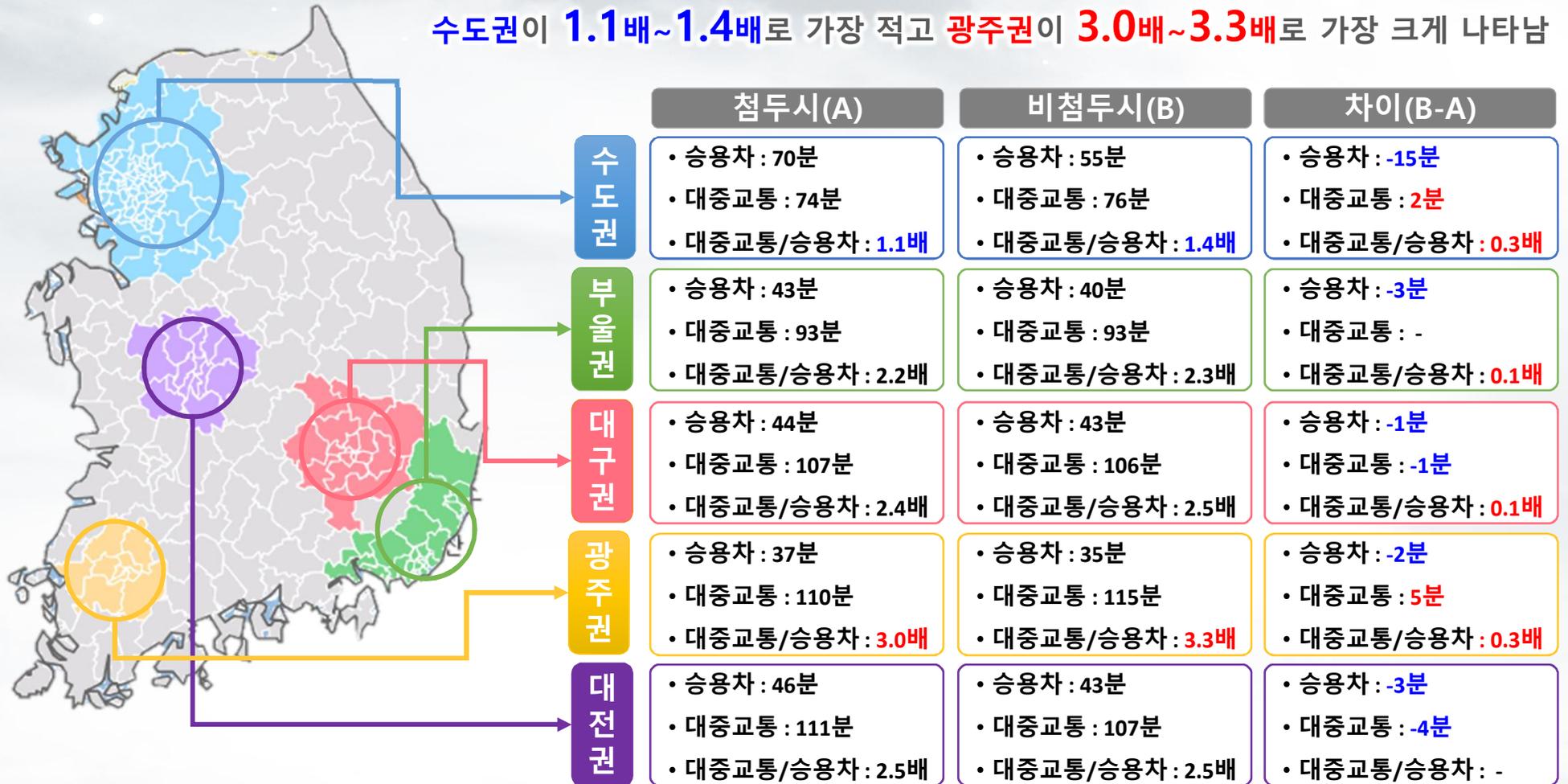
• 대도시권 전체 광역환승센터는
20개소 운영 중

➔ 환승센터는 수도권과 부산·울산권에 집중되어 있으며, 복합환승센터는 대구권 1개소가 유일

○ 대도시권 내 지역 간 통행시간 현황

- 대도시권 내 지역 간 승용차 대비 대중교통 통행시간 비는 시간대에 따라

수도권이 **1.1배~1.4배**로 가장 적고 **광주권이 3.0배~3.3배**로 가장 크게 나타남



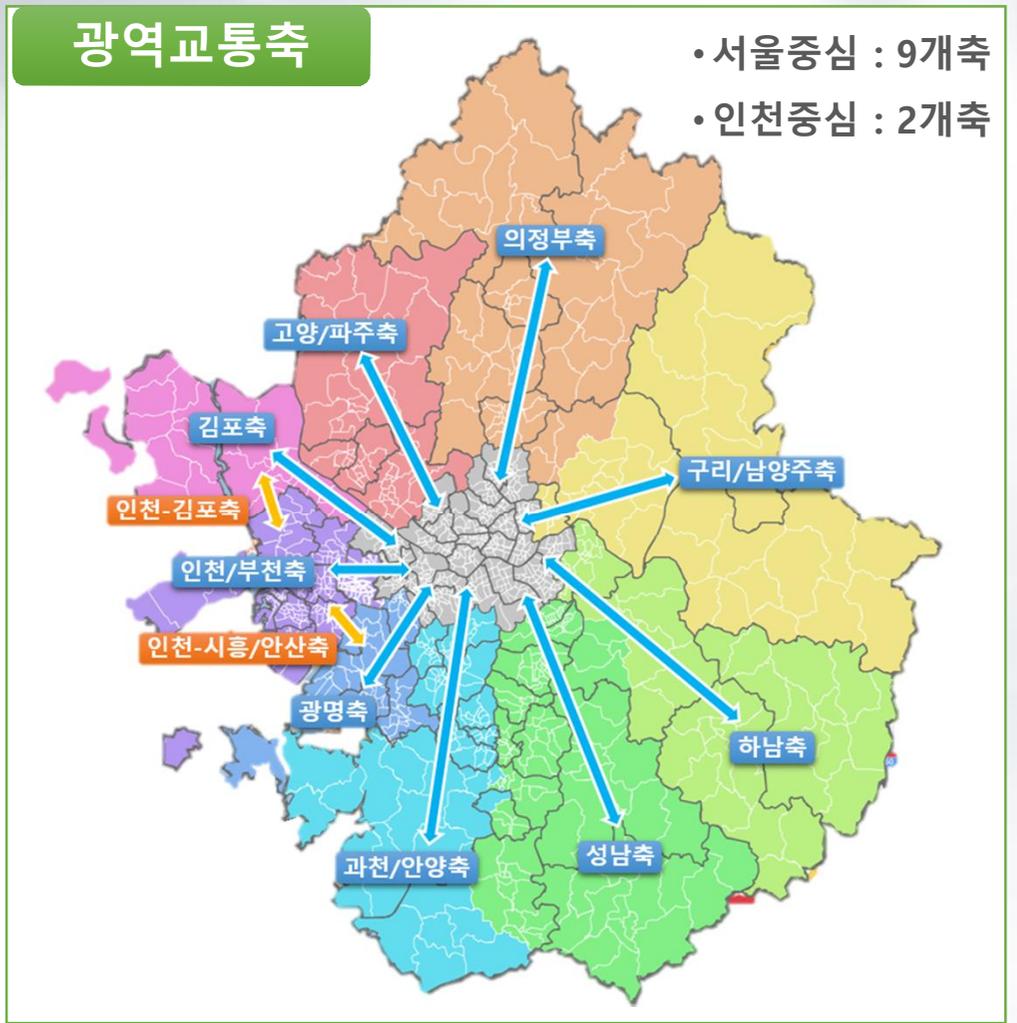
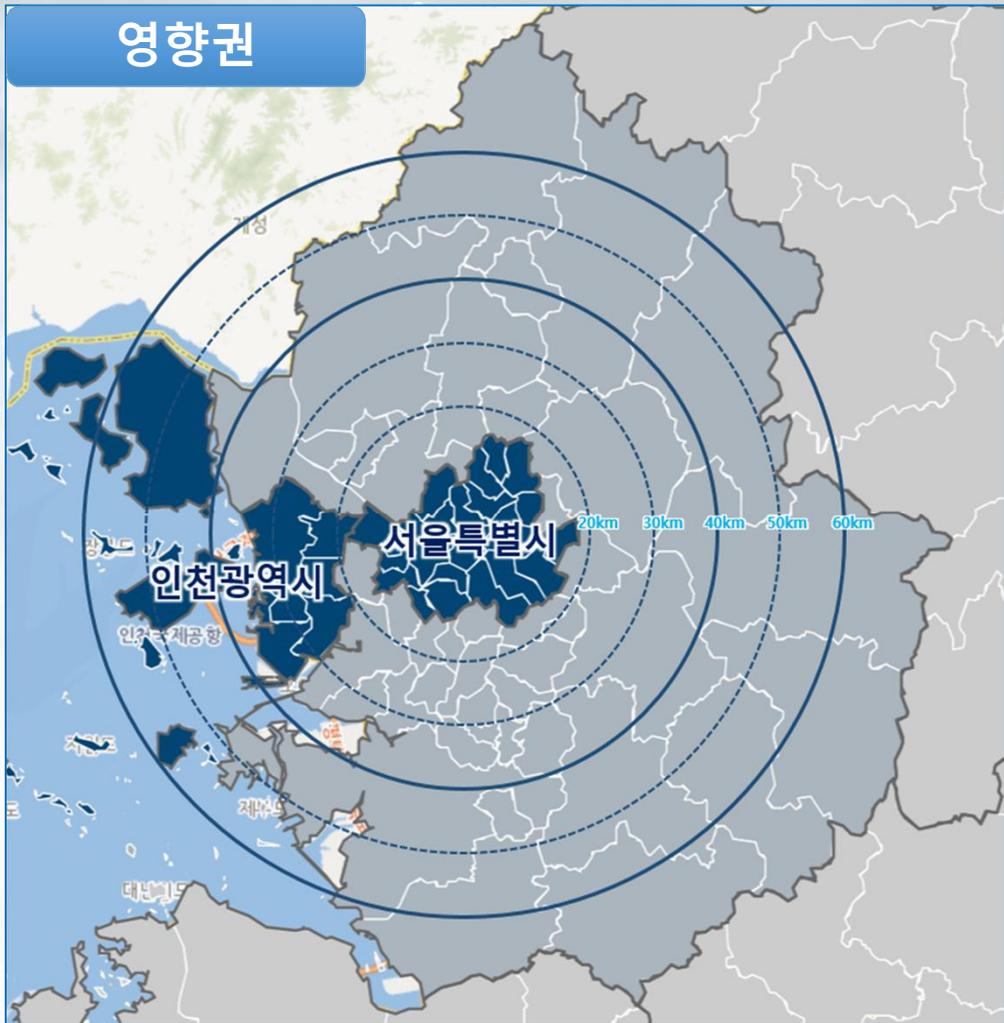
Contents



03 대도시권 광역교통 여건 진단

- 수도권
- 부산·울산권
- 대구권
- 광주권
- 대전권

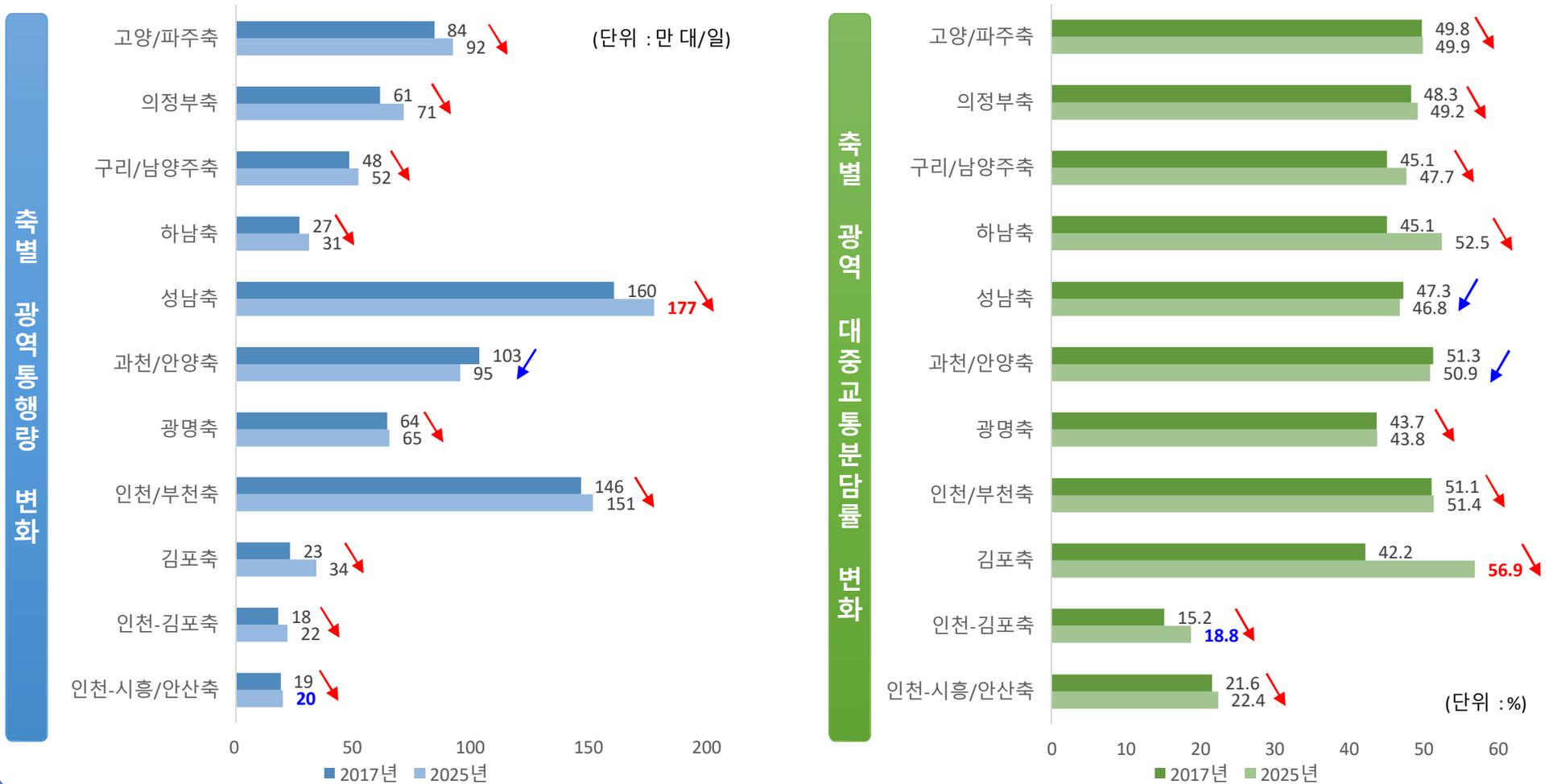
수도권



03 대도시권 광역교통 여건 진단

수도권

광역축별 통행량 및 대중교통분담률 변화

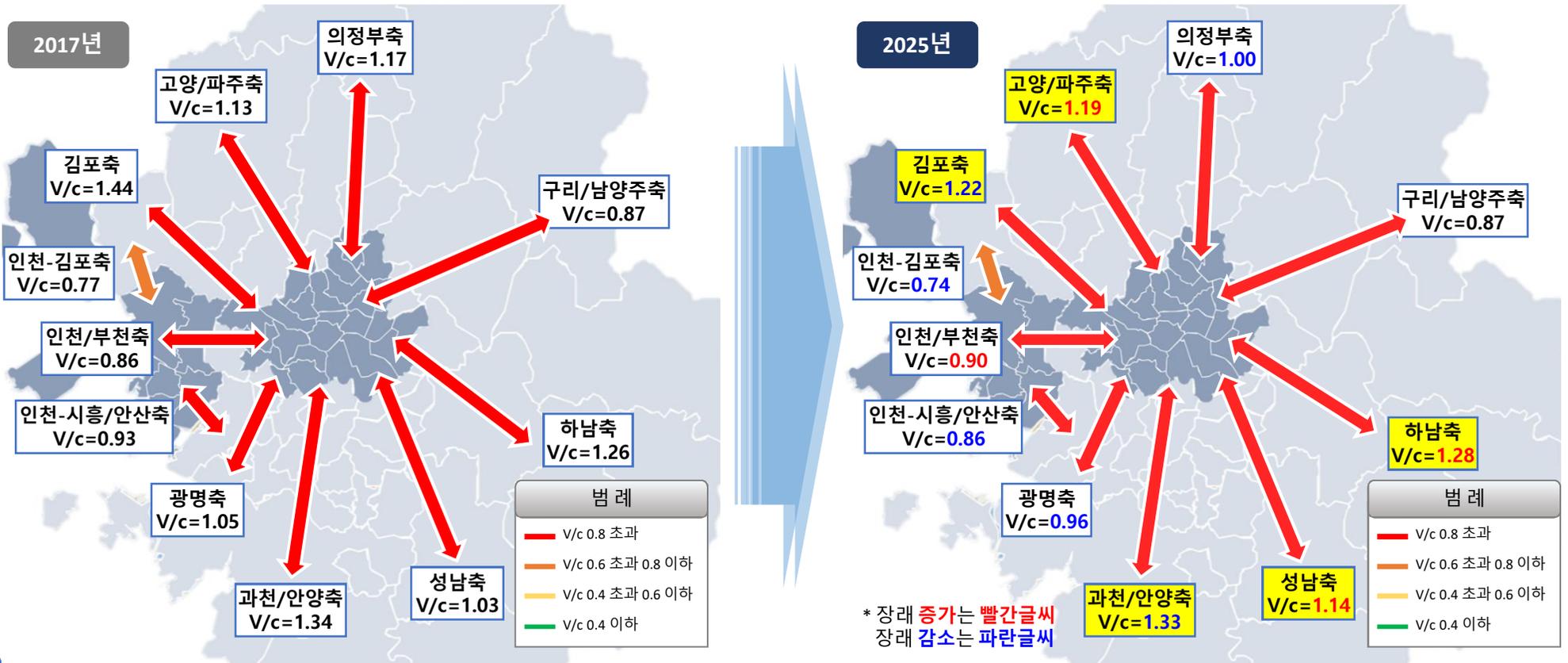


주 : 수단 중 도보/자전거 제외 자료 : 한국교통연구원(2018), 『2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신』

수도권

도로 여건 변화

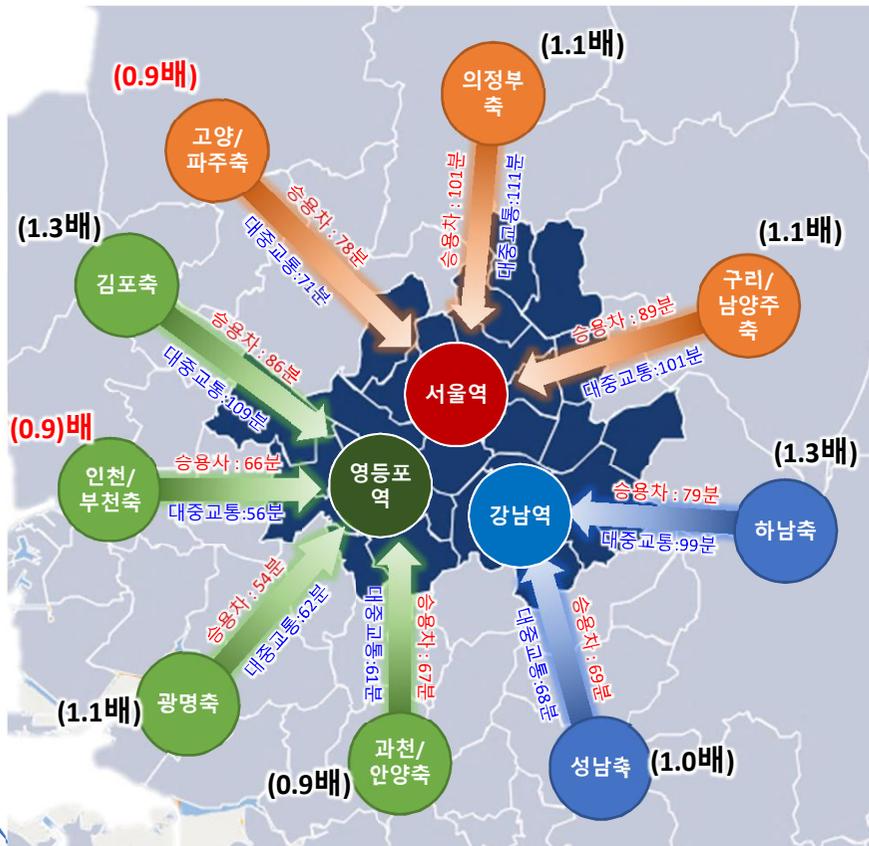
- 장래 수도권 11개 교통축 중 4개 교통축은 현재보다 교통혼잡이 더욱 심화, 11개 교통축 모두 교통혼잡 지속
- **하남축, 김포축, 과천/안양축** 등 교통혼잡이 극심한 교통축을 중심으로 우선적인 시설 공급 필요



수도권

수단별 지역간통행시간 현황(침두시)

- 침두시 수도권 전체 광역축의 대중교통 통행시간은 승용차 통행시간의 평균 **1.1배** 수준
- 침두시 **고양/파주축**과 **인천/부천축**의 대중교통 통행시간 경쟁력은 승용차보다 높게 나타남



침두시
수도권 광역교통축
전체 평균
1.1 배

비침두시 **1.4배**

*()는 승용차 통행시간 대비 대중교통 통행시간 비

수도권

광역축별 철도 혼잡률 변화

구분	구 간	오전첨두 철도 혼잡률		증감 (B-A)	
		2017년(A)	2025년(B)		
고양/파주축	3호선	지축→구파발	78.3%	74.4%	-3.9%
	경의중앙선	화전→수색	137.0%	98.4%	-38.6%
	GTX-A	대곡→연신내	-	63.7%	-
의정부축	경원선	망월사→도봉산	37.8%	39.9%	2.1%
	7호선	장암→도봉산	10.5%	10.9%	0.4%
구리/남양주축	경의중앙선	구리→망원	71.6%	96.2%	24.6%
	경춘선	갈매→신내	80.4%	103.5%	23.1%
하남축	하남선	미사→강일	-	115.8%	-
성남축	8호선	산성→북정	54.0%	52.8%	-1.2%
	분당선	가천대→북정	137.2%	120.8%	-16.4%
	신분당선	판교→청계산입구	141.9%	119.5%	-22.4%
	GTX-A	성남→수서	-	57.8%	-
과천/안양축	경부선	석수→금천구청	55.3%	59.2%	3.9%
	과천안산선	선바위→남태령	11.5%	12.5%	1.0%
인천/부천축	경인선	역곡→온수	98.6%	92.7%	-5.9%
	7호선	까치울→온수	127.1%	129.4%	2.3%
	공항철도	계양→김포공항	132.1%	169.7%	37.6%
김포축	김포골드라인	고촌→김포공항	-	248.2%	-
인천-시흥/안산축	수인선	월곶→소래포구	24.1%	15.6%	-8.5%
	소사원시선	시흥대야→소새울	-	112.1%	-

• 2017년 기준 오전 첨두시 중심도시 방향 철도 혼잡률은 노선별 10.5%~141.9%

➔ 성남축(분당선, 신분당선), 인천/부천축(경인선, 7호선, 공항철도)의 철도 혼잡 극심

• 장래 신규철도가 구축되는 광역축의 혼잡률 감소

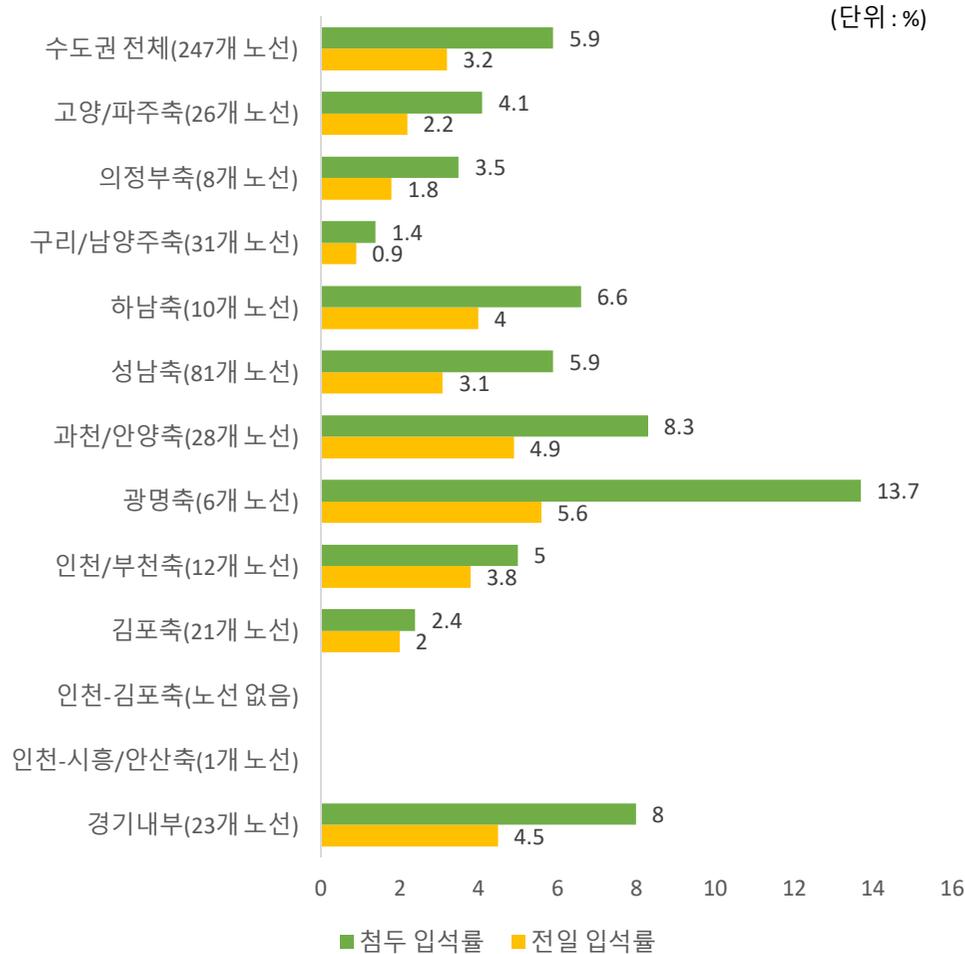
➔ GTX-A의 영향으로 고양/파주축, 성남축 철도 혼잡 완화 전망

• 신규철도 계획이 없는 3기 신도시 영향권의 광역축 철도 혼잡 증가

➔ 인천/부천축(계양, 대장), 구리/남양주축(왕숙), 과천/안양축(과천)의 혼잡 심화 전망

수도권

광역축별 광역버스 입석률 현황



* 2019년 11월 기준 ** 광역버스는 직행좌석형과 광역급행형 버스 *** 입석률은 입석자수/이용객수*100으로 산출

• 수도권 전체 광역버스 노선 **247개**

➔ 광역급행형 **35개**, 직행좌석형 **212개**

• 성남축에 가장 많은 **81개** 노선이 운행 중이며, 인천-김포축에는 운행 노선 없음

• 수도권 전체 광역버스 평균 입석률은 **첨두시 5.9%**, 전일 **3.2%**

➔ 첨두시 광명축의 입석률이 가장 높으며, 인천-시흥/안산축은 입석자가 없는 것으로 나타남

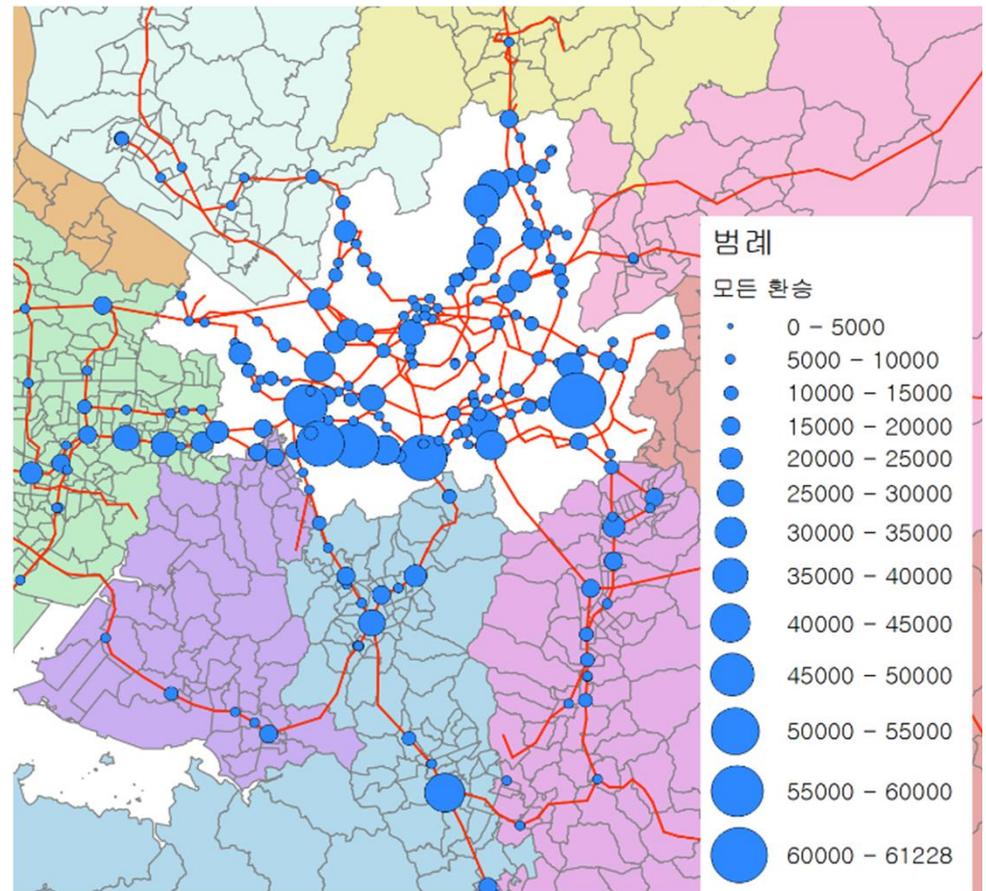
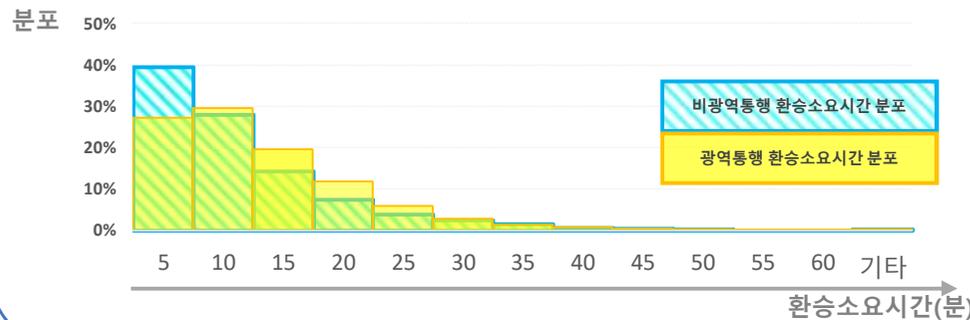
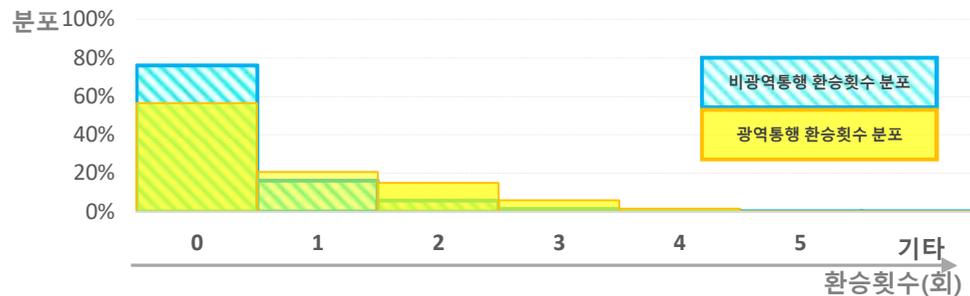
03 대도시권 광역교통 여건 진단

수도권

환승 현황

· 장거리 광역통행을 위한 복합수단 이용, 다수의 환승이 수반되어 이용자 불편 초래

구분	평균 환승횟수 (회/통행)	평균 환승소요시간 (분/통행)	전체 통행시간 대비 환승소요시간비율
비 광역통행	1.43	9.47	22%
광역통행	1.75	10.94	16%
전체통행	1.53	9.96	19%



자료 : 박준식(2019), 「수도권 광역교통 현황 및 문제점」, 3기 신도시 광역교통대체의 실효성 확보방안 세미나 발표자료

○ 수도권

현황 종합 진단

- 도시철도와 광역철도 사업의 확대로 지역 간 통행의 승용차 대비 대중교통 통행시간은 첨두시 1.1배, 비첨두시 1.4배로 5개 대도시권 권역 중 대중교통 통행시간 경쟁력이 가장 큼
- 광역축 주요도로 시경계구간 대부분이 용량을 초과하거나 용량에 도달하는 등 도로교통이 매우 혼잡한 상황
- 첨두시 집중되는 광역교통수요로 인해 광역버스 및 철도시설의 혼잡률도 매우 높은 상태
- 주요 환승거점과 환승시설의 부족으로 서울 도심 내 교통혼잡이 가중되고 이용자 불편 초래

예상 문제점

- 장래 지역 간 광역통행의 증가로 광역축 시계의 주요도로는 교통혼잡이 유지되거나 심화될 전망
 - 도심까지 이동하는 광역통행으로 인한 도심 내 혼잡도 심화 예상
- 특히 신도시 개발지역을 중심으로 광역교통시설 부족과 대중교통 혼잡률 증가 예상
- 도심 지역에 편중된 철도시설로 인한 지역 간 대중교통 서비스 불균형 심화
- GTX 역사 등 장래 주요 환승거점의 환승시설 부족 예상

03 대도시권 광역교통 여건 진단

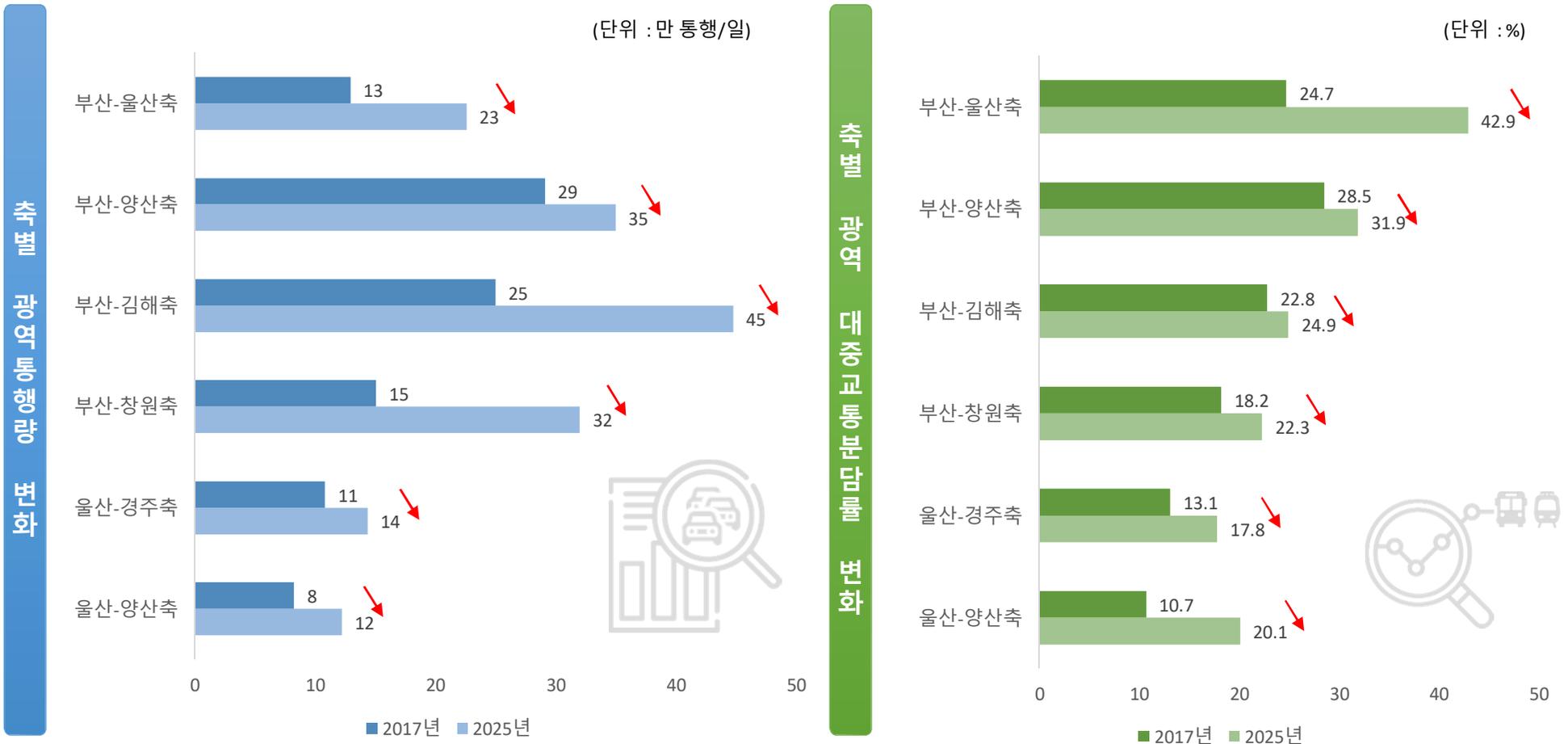
○ 부산·울산권



03 대도시권 광역교통 여건 진단

○ 부산·울산권

광역축별 통행량 및 대중교통분담률 변화

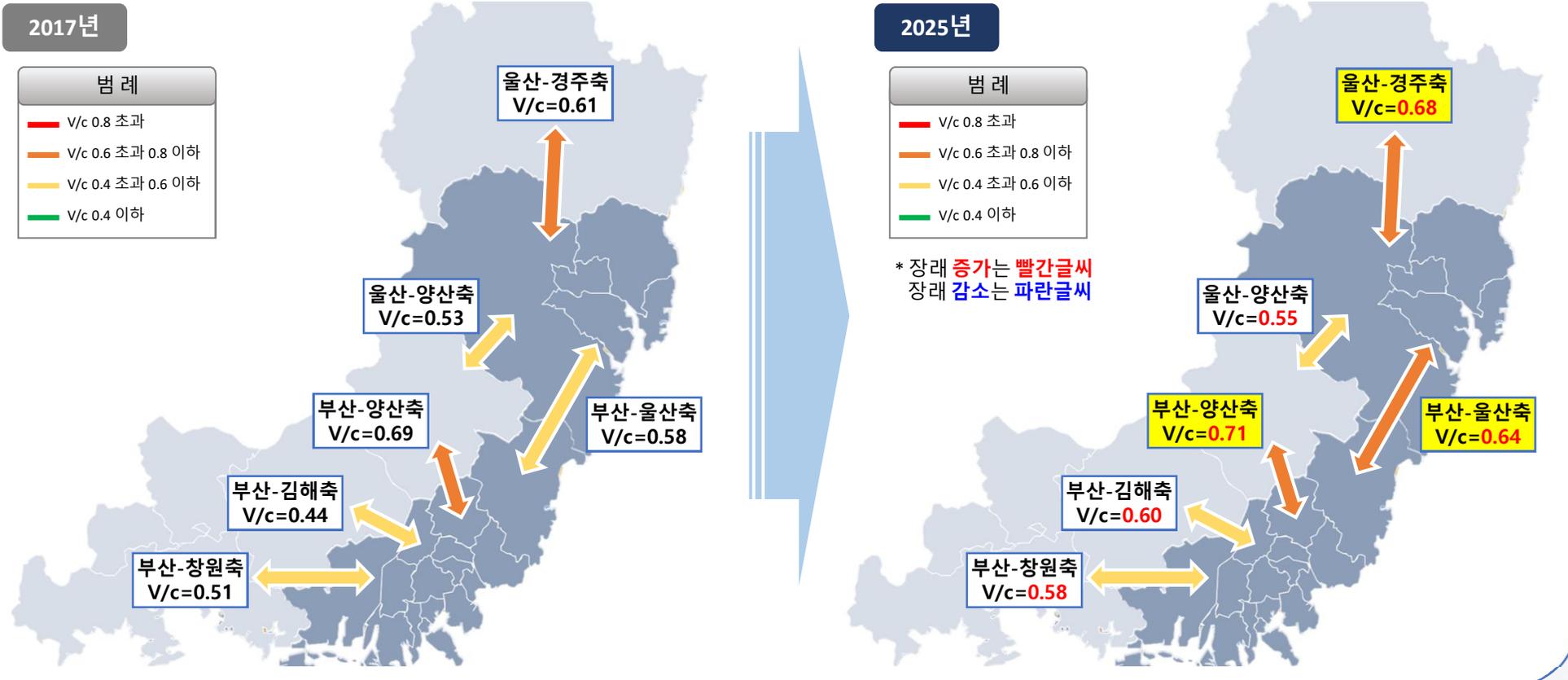


주 : 수단 중 도보/자전거 제외 자료 : 한국교통연구원(2018), 『2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신』

부산·울산권

도로 여건 변화

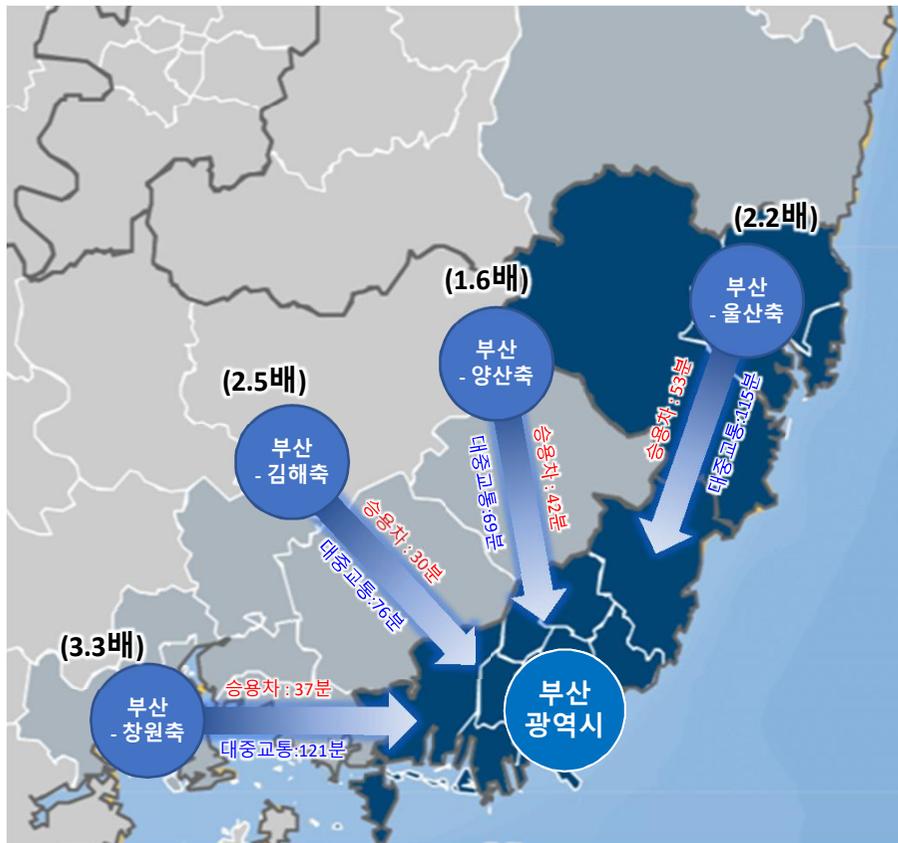
- 장래 부산·울산권 6개 교통축 모두 교통혼잡이 심화되는 것으로 예측
- 특히 부산-울산축, 부산-양산축, 울산-경주축의 도로 혼잡이 가중되어 교통체계 개선 및 시설 공급 필요



부산·울산권

수단별 통행시간 현황

- 첨두시 부산·울산권 전체 광역축의 대중교통 통행시간은 승용차 통행시간의 평균 **2.2배** 수준
- 광역축 중 울산-경주축이 1.5배로 가장 낮고, 부산-창원축은 3.3배로 가장 높음



첨두시
부산·울산권 광역교통축
전체 평균

2.2 배

비첨두시 **2.3 배**

○ 부산·울산권

현황 종합 진단

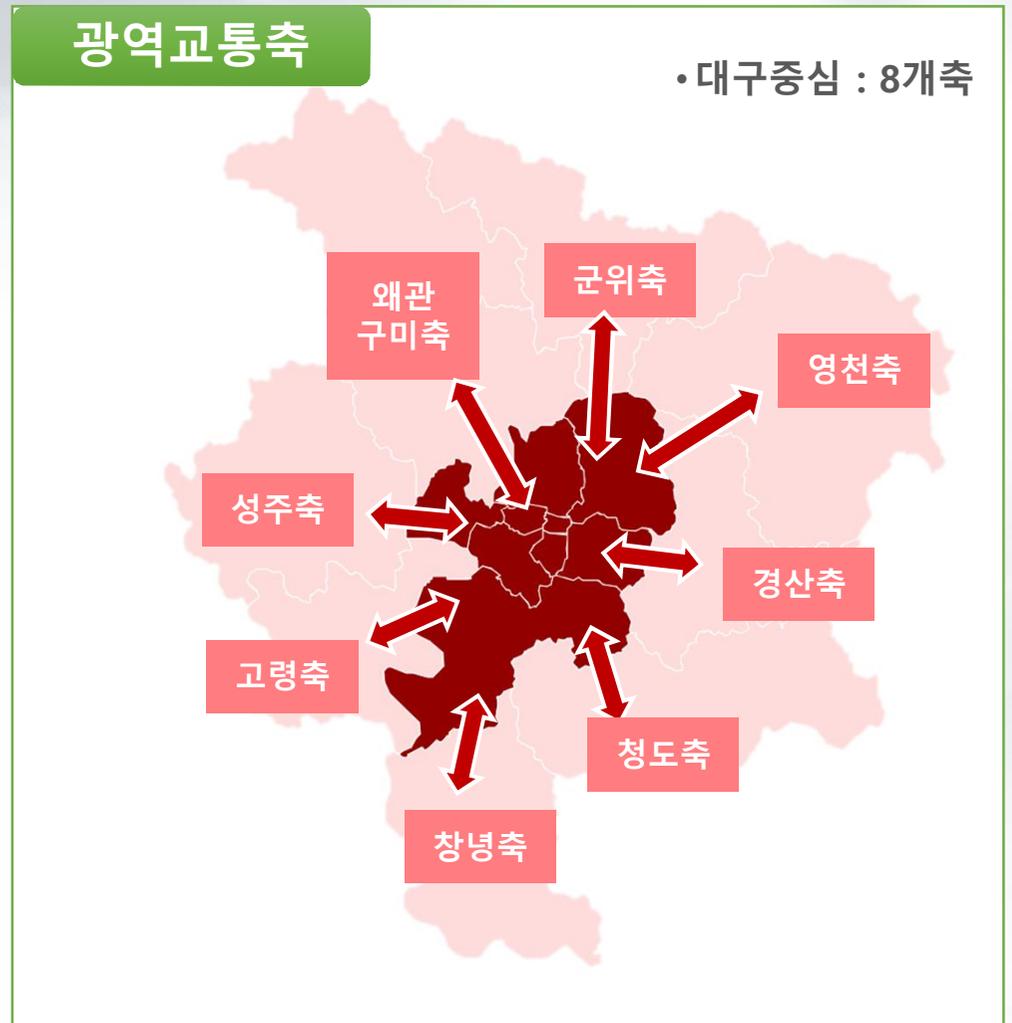
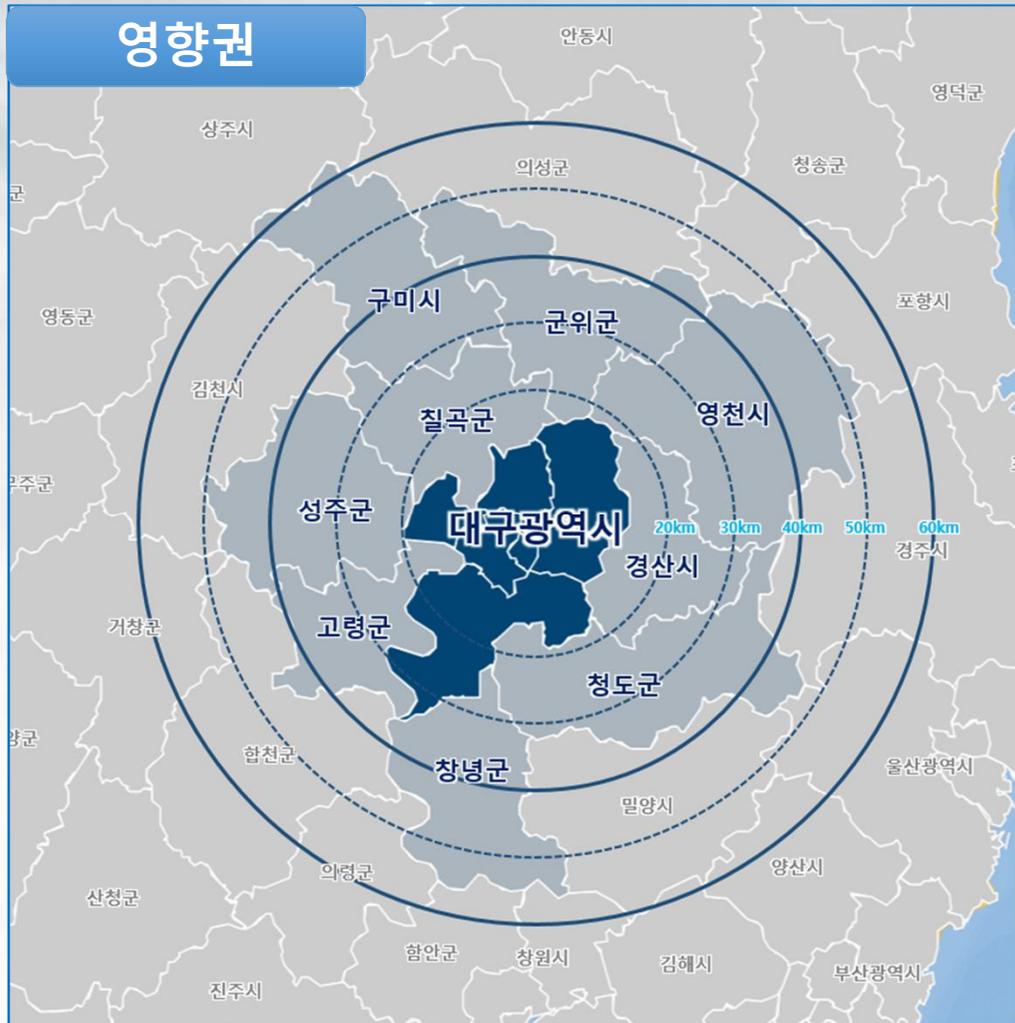
- 부산~울산, 양산, 김해 축, 울산~경주 축의 일부 도로에서 용량에 도달하거나 초과하는 수준의 혼잡 발생
- 광역철도(동해선)는 도시내부에서만 운행되어 광역수단으로서 확장성이 떨어지고 광역버스는 시경계를 운행하거나 시외버스로 대체되고 있어 대중교통의 통행시간이 승용차의 2.2배로 경쟁력이 없음
- 광역기능의 환승시설이 부족하고 권역내 통합 환승시스템이 구축되지 않아 이용자 불편 지속

예상 문제점

- 장래 광역통행 증가로 광역축별 도로용량을 초과하거나 용량에 근접한 도로들의 교통혼잡 발생 전망
- 광역 대중교통수단 부족과 교통수단 간 편리한 환승시스템의 미흡으로 승용차 의존 및 이용 불편 지속
- 동남권 메가시티로서 1시간 생활권 형성을 위한 광역교통 인프라 및 서비스에 대한 요구 증가
- 다양한 스마트모빌리티의 기술 발전, 상용화에 대응한 광역차원의 인프라 구축 및 대책 구체화 필요

03 권역별 광역교통 여건 변화 및 문제점 진단

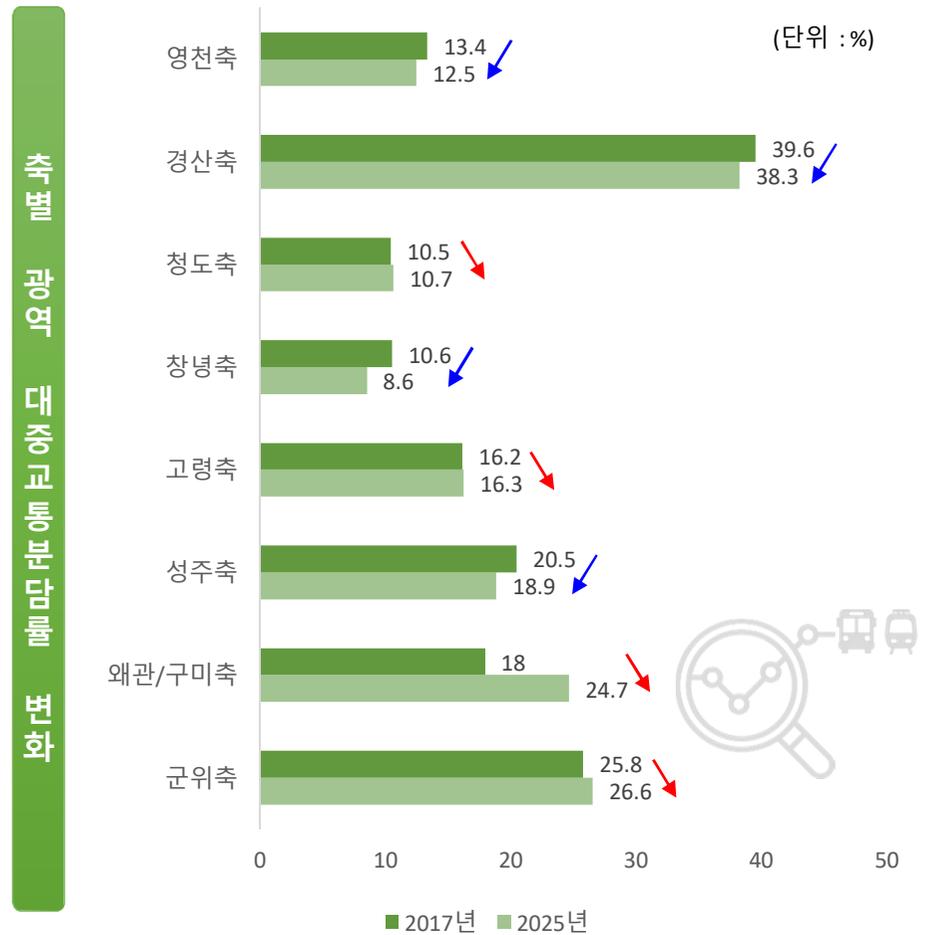
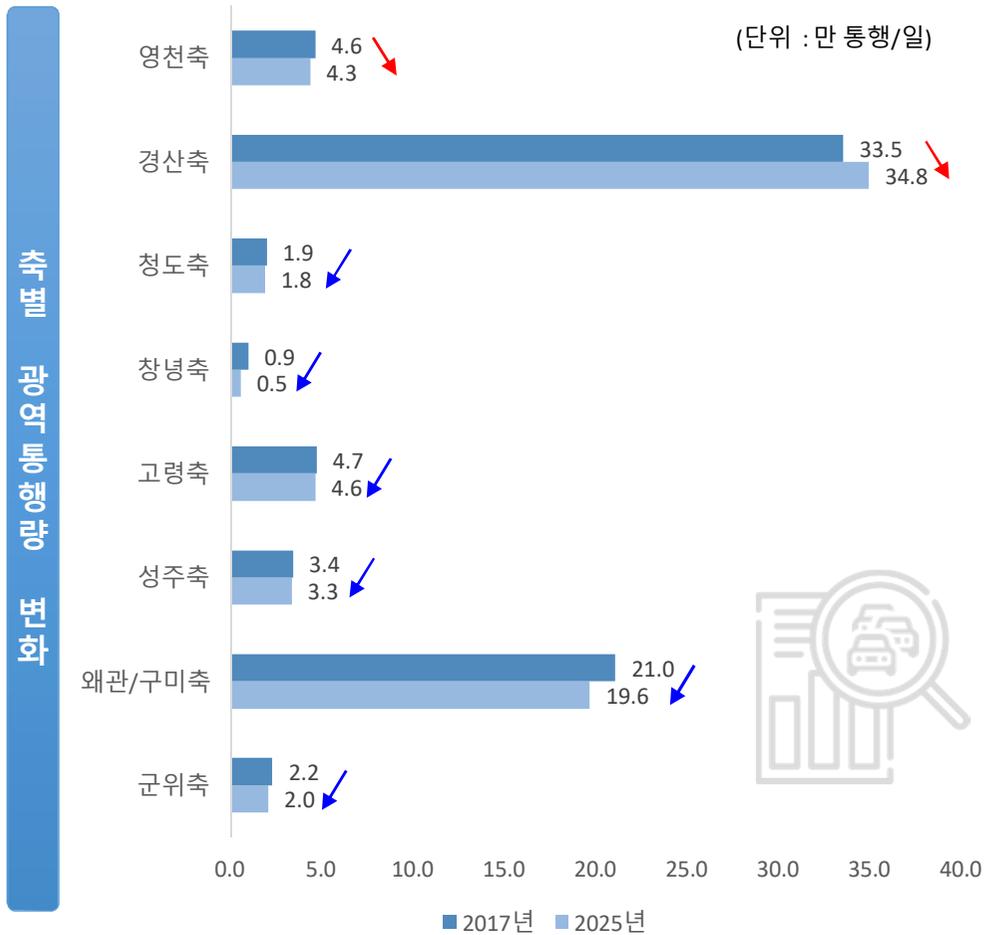
○ 대구권



03 대도시권 광역교통 여건 진단

○ 대구권

광역축별 통행량 및 대중교통분담률 변화

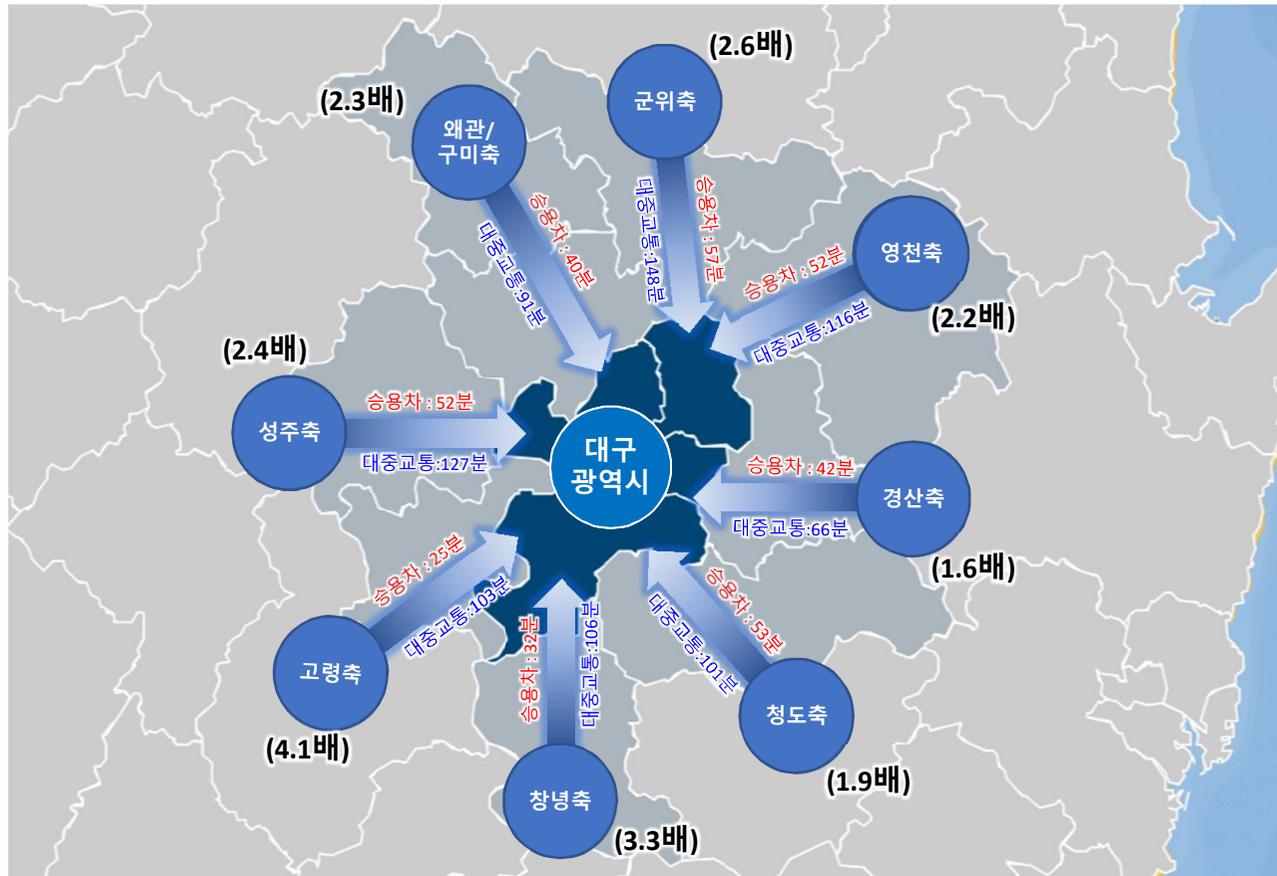


주 : 수단 중 도보/자전거 제외 자료 : 한국교통연구원(2018), 『2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신』

대구권

수단별 통행시간 현황

- 첨두시 대구권 전체 광역축의 대중교통 통행시간은 승용차 통행시간의 평균 **2.4배** 수준
- 광역축 중 경산축이 1.6배로 가장 낮고, 고령축은 4.1배로 가장 높음



첨두시
대구권 광역교통축
전체 평균
2.4 배

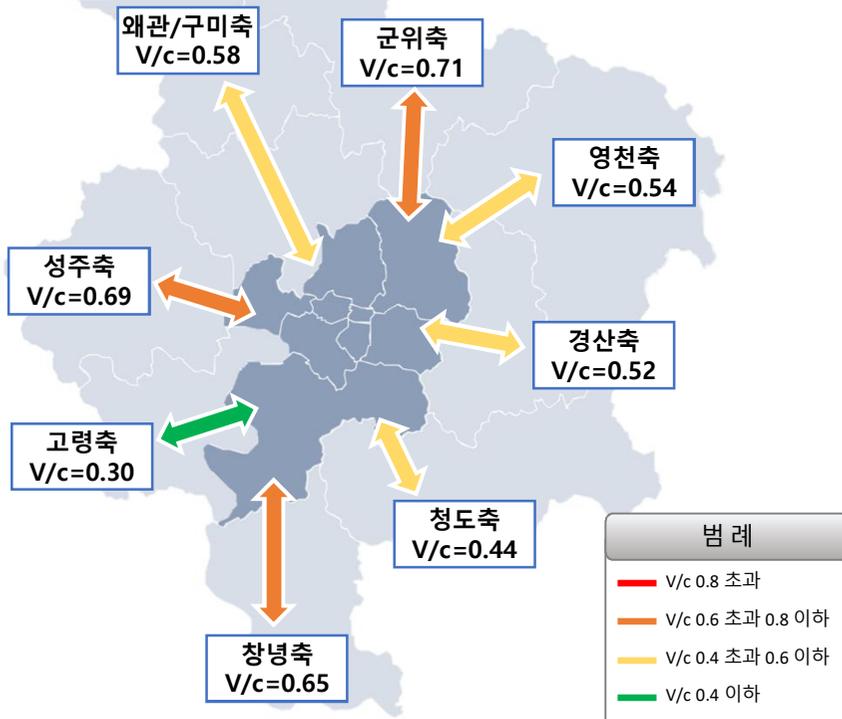
비첨두시 **2.5배**

대구권

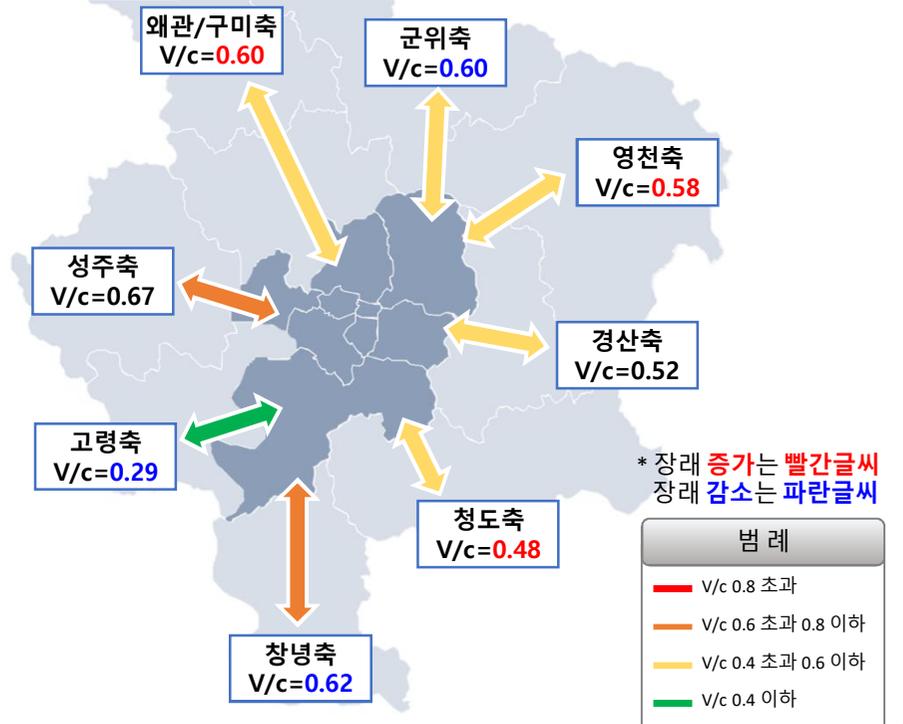
도로 여건 변화

- 장래 영천축, 청도축, 왜관/구미축 교통혼잡이 다소 증가하고 군위축, 창녕축, 고령축, 성주축은 혼잡완화 예측
- 경산축은 현재와 유사한 수준

2017년



2025년



○ 대구권

현황 종합 진단

- 군위축, 경산축, 창녕축의 일부 주요도로가 용량에 도달 또는 초과하여 교통혼잡 발생
- 대구시 도시철도는 경산지역 일부를 제외하고 시경계까지만 운행, 광역 대중교통 서비스 제공에 한계가 있음
- 광역 대중교통 통행은 농어촌·시내 버스가 주로 담당하고 있어 통행시간 측면에서 경쟁력이 결여됨
- 다양한 환승수요를 처리하고 도심 진입 통행을 억제하기 위한 시경계 외곽지역의 환승시설 부족

예상 문제점

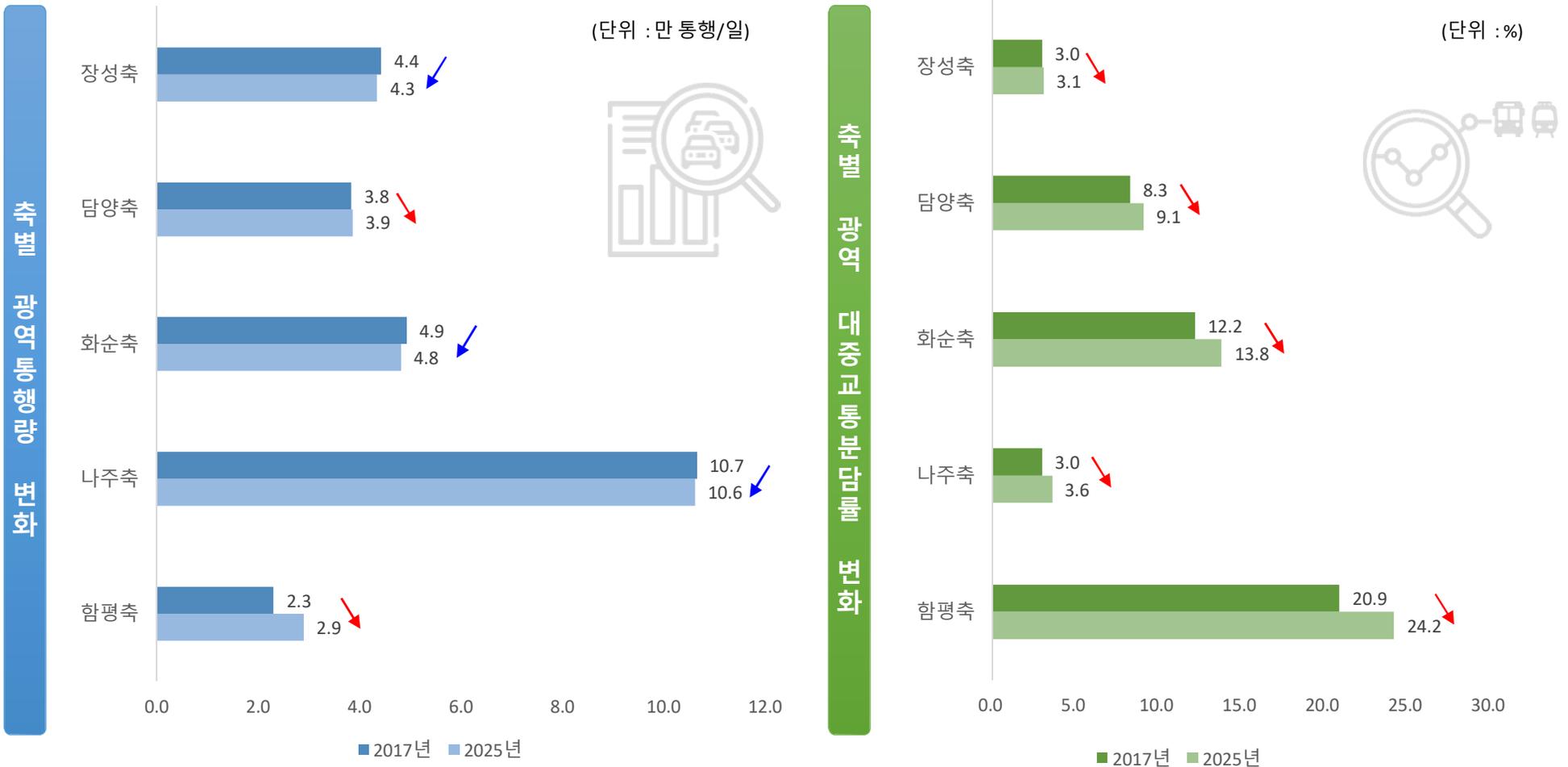
- 대구권 장래 광역교통축에 포함된 도로별 교통량 및 소통여건을 비교한 결과, 2025년 기준 20개 도로 중 8개 도로를 제외한 모든 도로의 교통량이 증가하여 일부 도로혼잡이 심화 될 것으로 예상
- 대구권 장래 광역교통축의 2025년 기준 개인교통(승용차+택시+기타) 수단분담률은 61.7~91.4%이며, 전체 8개 광역축 중 5개축의 개인교통 분담률이 80%이상인 것으로 나타나 개인교통 중심의 광역통행 유지 전망
- 철도 및 버스 간 환승체계 부족으로 광역 대중교통 통행 대부분을 버스에 의존하여 대중교통 통행시간 과다 발생

◎ (광주권)영향권 및 교통축



광주권

광역축별 통행량 및 대중교통분담률 변화

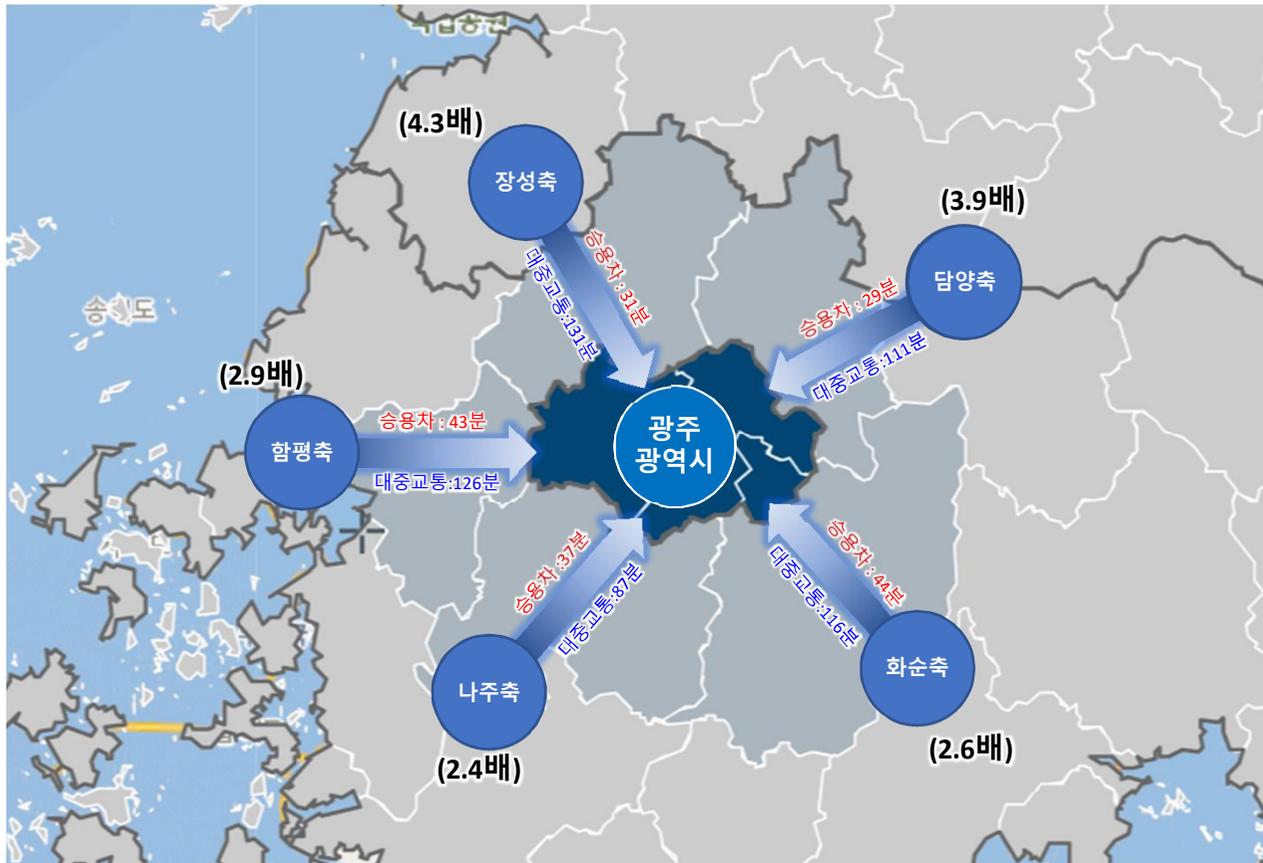


주 : 수단 중 도보/자전거 제외 자료 : 한국교통연구원(2018), 『2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신』

광주권

수단별 통행시간 현황

- 첨두시 광주권 전체 광역축의 대중교통 통행시간은 승용차 통행시간의 평균 **3.0배** 수준
 - 광역축 중 나주축이 2.4배로 가장 낮고, 장성축은 4.3배로 가장 높음



첨두시
광주권 광역교통축
전체 평균

3.0 배

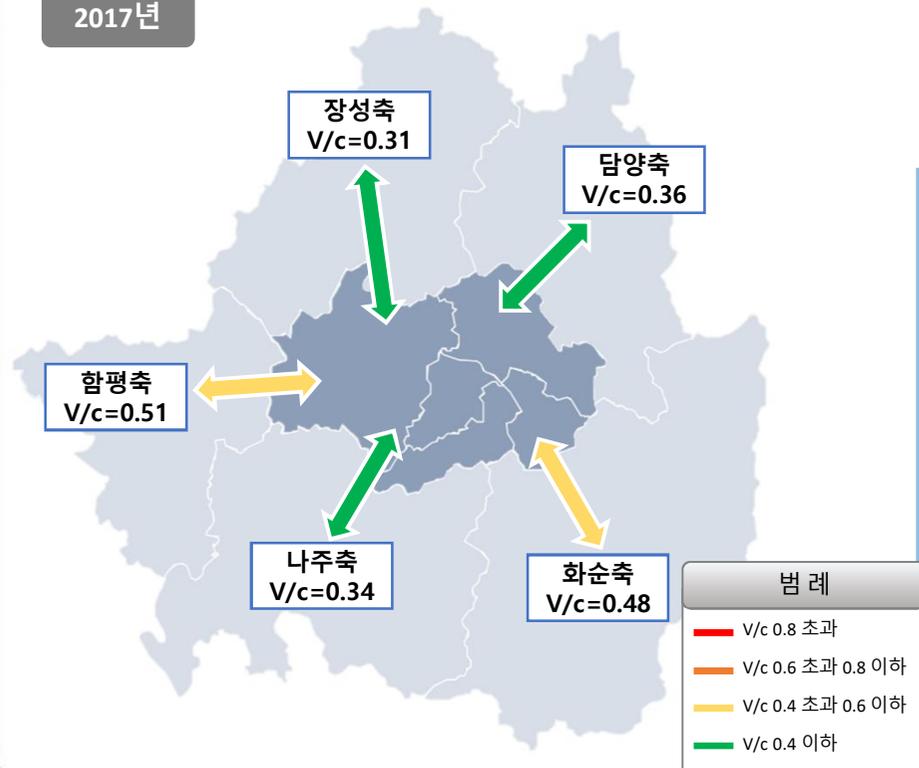
비첨두시 **3.3배**

광주권

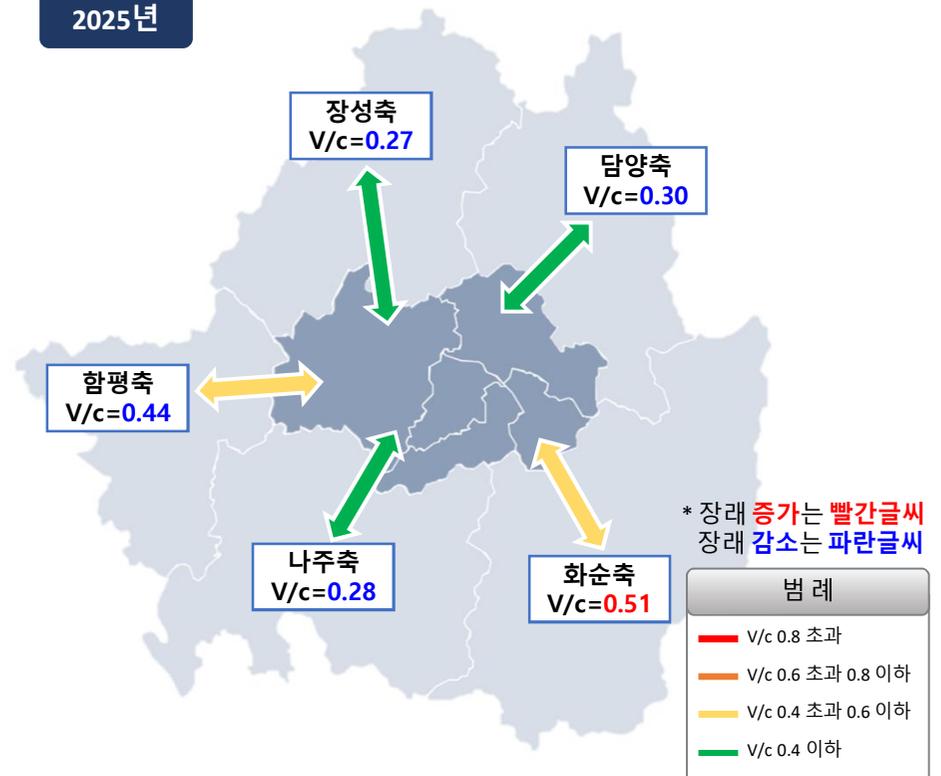
도로 여건 변화

- 장래 5개 교통축 중 4개 교통축의 교통혼잡이 완화되고 **화순축만이 다소 증가** 될 것으로 예측
- 담양축 국지도60호선 등 일부 주요도로의 V/c가 증가하나 축별 V/c는 0.6 이하로 **대체적으로 원활한 수준** 지속

2017년



2025년



○ 광주권

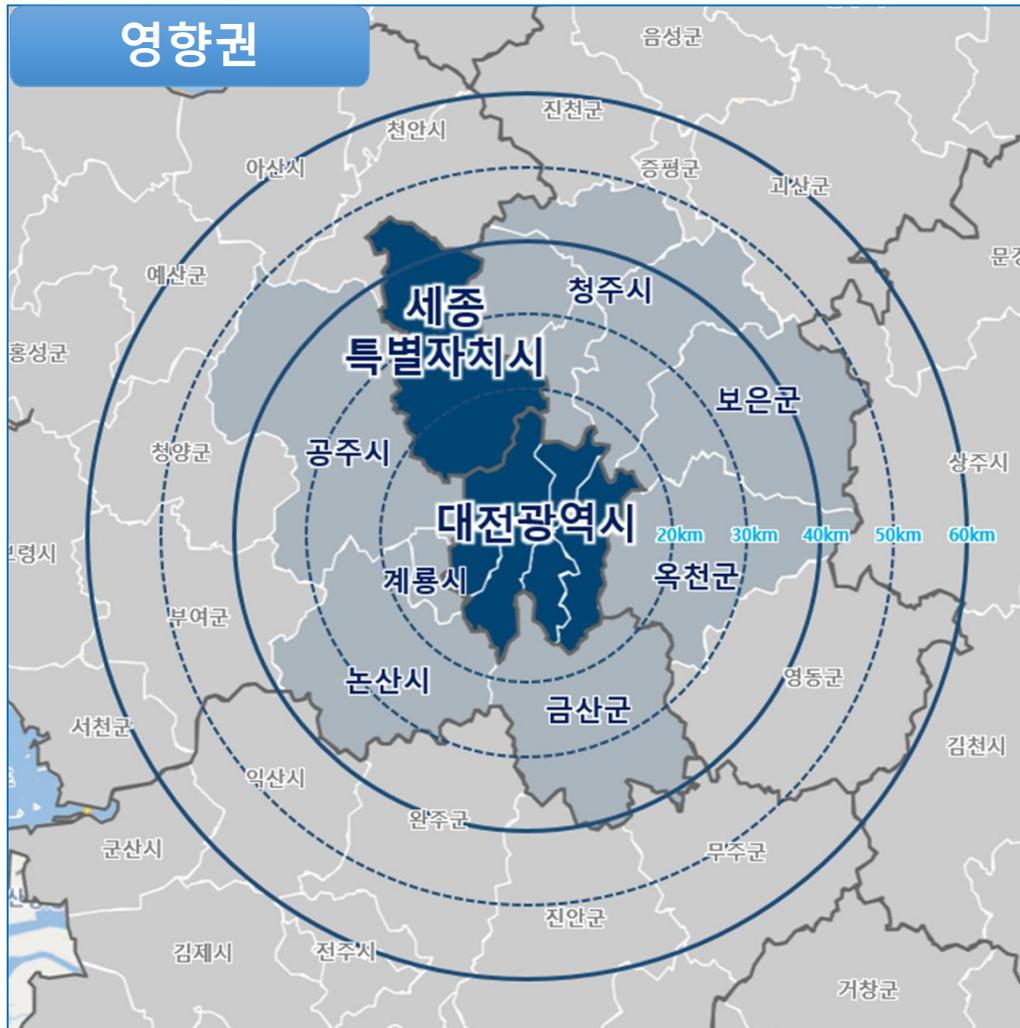
현황 종합 진단

- 광주권 광역축별 주요도로는 대부분 소통상태가 양호함. 승용차 위주의 광역통행이 이루어지고 있음
- 광역축의 승용차 대비 대중교통 통행시간이 약 3배로 대중교통을 통한 광역통행이 매우 불편한 상황
- 일반철도(경전선, 호남선)는 광역통행 기능이 거의 없고, 도시철도는 시경계까지만 운행하여 광역서비스 미흡
- 철도-버스 수단 간 환승체계 미비로 대중교통 환승을 통한 광역통행 불편

예상 문제점

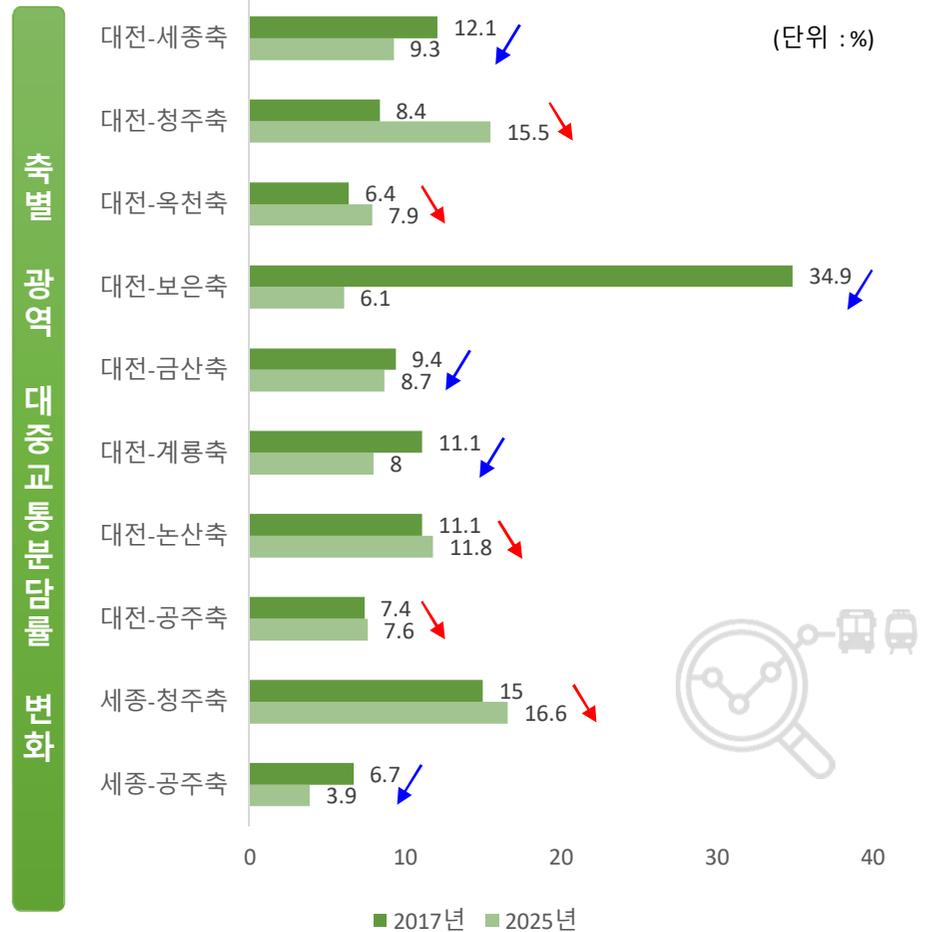
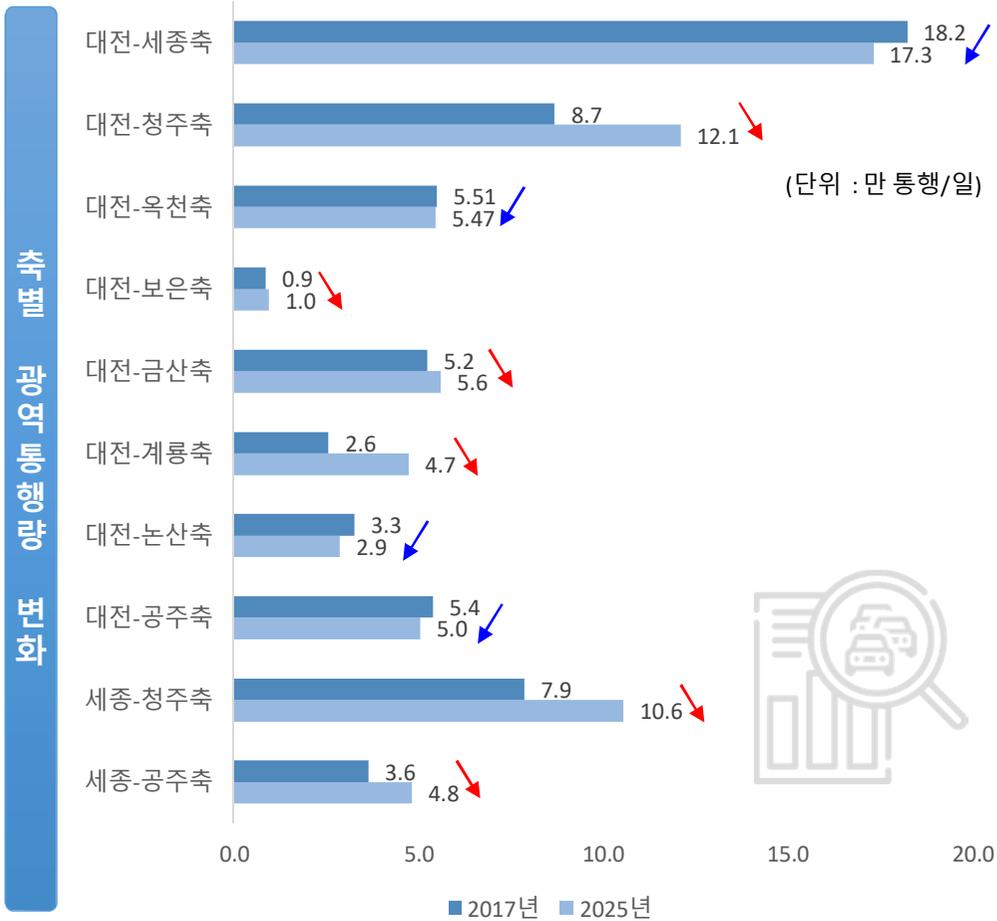
- 장래 인구성장 둔화와 광역축별 추진 중인 도로 건설사업 등으로 일부 도로를 제외한 광역축 대부분 주요도로의 소통상황이 개선될 것으로 전망
- 광주권 내 광역 대중교통 시설 및 서비스 부족으로 승용차 수단 의존한 광역통행 지속 예상
- 광주·전남 공동 혁신도시 등 광주권 내 주요 확대 지역을 중심으로 광역 대중교통시설 및 서비스 부족 심화
- 광역축에 포함된 도시철도 역사 등 주요 환승거점의 환승체계 및 환승시설 부족 전망

◎ (대전권)영향권 및 교통축



대전권

광역축별 통행량 및 대중교통분담률 변화

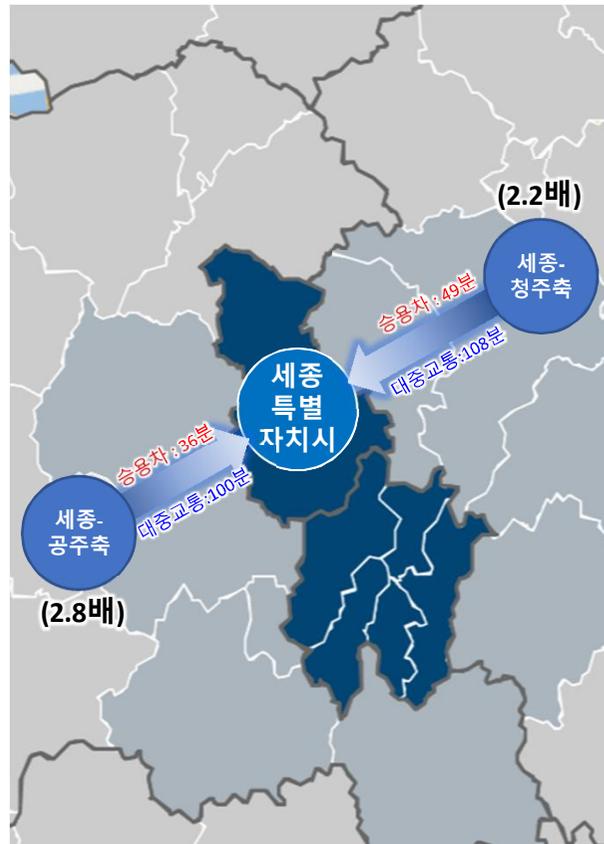
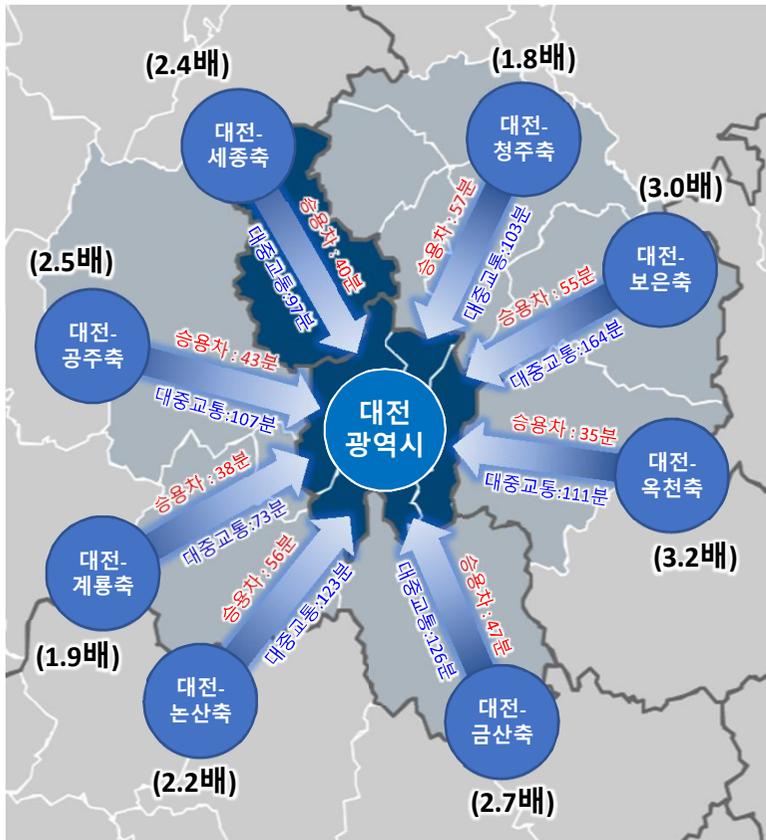


주 : 수단 중 도보/자전거 제외 자료 : 한국교통연구원(2018), 『2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신』

대전권

수단별 통행시간 현황

- 첨두시 대전권 전체 광역축의 대중교통 통행시간은 승용차 통행시간의 평균 **2.5배** 수준
- 광역축 중 대전-청주축이 1.8배로 가장 낮고, 대전-옥천축은 3.2배로 가장 높음



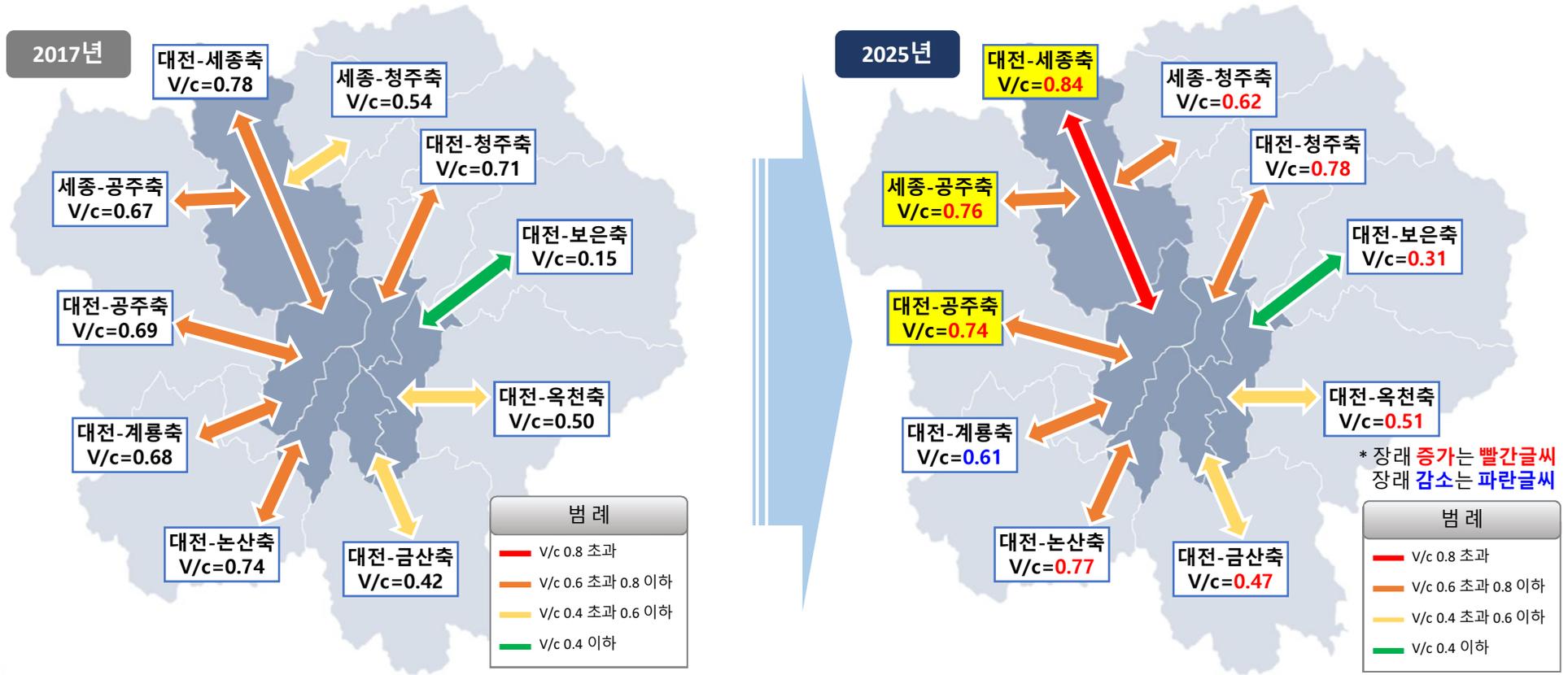
첨두시
대전권 광역교통축
전체 평균
2.5 배

비첨두시 **2.5 배**

대전권

도로 여건 변화

- 장래 대전-계룡축을 제외한 9개 교통축의 교통량 증가 예측
- 용량상태에 가까운 대전-세종, 대전-공주, 대전-논산, 대전-청주 교통축에 우선적인 교통체계 개선 및 시설 공급 필요



○ 대전권

현황 종합 진단

- 행복도시와 주변도시 연결 교통축의 교통혼잡 발생
- 철도, 버스 등 대중교통 분담률이 5대 광역권 중 가장 낮은 수준으로 대부분의 광역통행은 개인교통수단 이용
- 경부선 및 호남선 일반철도를 제외한 광역철도망 전무
- 대전↔세종↔오송 등 특정도시에만 대중교통 환승요금제가 시행

예상 문제점

- 행정중심복합도시 건설 및 확대에 대전-세종, 세종-공주, 세종-청주 등 세종시 연결 교통축의 교통혼잡 증가 예상
- 광역철도의 부재 및 광역버스의 부족 등으로 도로에 의존하는 교통체계 지속 예상
- 특정도시에만 대중교통 환승요금제가 시행되어 광역 대중교통서비스 불균형 심화
- 환승시설이 부족하여 광역대중교통 이용객 불편 예상

Contents



04 권역별 목표 및 추진전략

- 수도권
- 부산·울산권
- 대구권
- 광주권
- 대전권

○ 수도권

목표

- 광역급행 철도서비스 수혜범위 50% 확대 (현재 10% → '25 15%, 5%p 확대)
- 광역버스 침두시 입석률 20% 감소 (현재 5.9% → '25 4.7%, 1.2%p 감소)
- 수도권 주요 광역 간선도로 혼잡률 10% 감소 (현재 V/c 1.06 → '25 V/c 0.95, 0.11 감소)

추진 전략

및 추진 과제

광역교통 인프라 확충

- 수도권 광역급행철도망 확대
- 광역철도 및 BRT 확대 구축
- 순환망, 지하간선망 등 확충으로 도로 간선기능 회복

광역 대중교통 효율성 및 공공성 강화

- 노선입찰방식 광역버스 준공영제 확대로 공공성 강화
- 저비용, 고효율 대중교통수단(BTX, S-BRT, 트램 등) 확대
- 교통수요 및 교통체계 관리강화
- 공유 플랫폼 기반의 광역버스 육성

환승여건 개선을 통한 이용자 편의 증진

- 지역간, 수단간 통합 대중교통 정보제공 시스템 구축
- 도심회차형, 외곽회차형, 철도연계형 등 기능별 환승센터 구축
- 다양하고 합리적인 광역교통 요금체계 확립

지역간 균형발전을 위한 광역교통체계 제도 개선

- 서울, 인천, 경기를 통합하는 광역교통 거버넌스 구축
- 지속가능한 광역교통 투자체계 구축 및 재원체계 개편
- 신도시 광역교통개선대책 적기수립 등 관리강화

○ 부산·울산권

목표

- 승용차 대비 대중교통 통행시간 비 10% 감소 (현재 2.2배 → '25 1.98배, 0.22배 감소)
- 광역통행 대중교통수단 분담률 3% 증가 (현재 22.0% → '25 22.7%, 0.7%p 증가)
- 광역 간선도로 혼잡률 5% 감소 (현재 V/c 0.55 → '25 V/c 0.53, 0.02 감소)

추진 전략

대중교통 중심의 광역교통 네트워크 확충

- 일반철도의 광역철도 활용 및 광역철도 신규노선 추진
- S-BRT 건설 및 광역 BRT 네트워크 확대
- 혼잡구간 중심의 광역도로 신설 및 확장(TSM)

광역 대중교통 효율성 및 공공성 강화

- 광역급행버스체계 도입 및 확대
- 권역내 광역환승할인 확대 및 통합요금제 시행
- 플랫폼 기반 수요맞춤형 광역버스 운행

신기술 활용을 통한 이용자 편의성 향상

- 실시간 광역 대중교통 정보시스템 확대 구축
- 수소 등 친환경 광역 교통수단 도입
- 환승거점에 친환경 충전시설 구축

권역간 균형발전을 위한 광역교통체계 제도 개선

- 부산·울산권 행정협력체계 권한 강화
- 광역대중교통 통합관리 부서 설치
- 광역교통 자원 확보 및 투자체계 개편

및 추진 과제

○ 대구권

목표

- 승용차 대비 대중교통 통행시간 비 10% 감소 (현재 2.4배 → '25 2.1배, 0.3배 감소)
- 광역통행 대중교통수단 분담률 3%p 증가 (현재 27.7% → '25 30.7%, 3%p 증가)
- 광역 간선도로 혼잡을 15% 감소 (현재 최대 V/c 1.15 → '25 V/c 0.97, 0.18 감소)

추진 전략

대중교통 중심의 광역교통 네트워크 확충

- 편리한 광역철도 운행
- 교통수단간 연계체계 개선
- 대중교통 환승체계 및 버스전용차로 연계 강화

광역 대중교통 공공성 강화

- 광역교통축의 소통애로 구간 개선
- 여건변화를 고려한 광역교통축 연계교통체계 강화
- 기존 광역간선도로망의 효율적 개선

이용자 맞춤형 광역교통 편의성 개선

- 광역교통 8개축별 광역교통환승거점 정비
- 광역환승할인 및 광역통합요금제 시행
- 다양한 교통수단간 환승체계 마련

지역연계 강화를 위한 광역교통체계 제도 개선

- 대구권 광역교통 거버넌스 구축
- 광역교통투자체계 개편

및 추진 과제

○ 광주권

목표

- 승용차 대비 대중교통 통행시간 비 10% 감소 (현재 3.0배 → '25 2.7배, 0.3배 감소)
- 광역통행 대중교통수단 분담률 3% 증가 (현재 7.1% → '25 7.3%, 0.2%p 증가)
- 광역 간선도로 혼잡률 5% 감소 (현재 V/c 0.38 → '25 V/c 0.36, 0.02 감소)

추진 전략

대중교통 중심의 광역교통 네트워크 확충

- 광역(급행)버스체계 도입
- 환승거점 연계환승체계 구축
- 지역간 접근성 및 이동성 강화를 위한 연계교통망 구축

광역 대중교통 효율성 및 공공성 강화

- 대중교통 통합요금제 도입
- 플랫폼 기반 수요맞춤형 광역버스 운행
- 교통수요관리 기법 강화

신기술 활용을 통한 이용자 편의성 향상

- 실시간 광역 대중교통 정보시스템 확대 구축
- 통합교통서비스 체계 구축
- 친환경 광역 교통수단 도입

권역간 균형발전을 위한 광역교통체계 제도 개선

- 광주권 광역교통 거버넌스 구축
- 광역교통 자원 확보 및 투자체계 개편
- 광역교통사업 모니터링 전담 기관 도입

및 추진 과제

○ 대전권

목표

- 대중교통 출퇴근 평균통행시간 10% 단축 (현재 111분 → '25 100분, 11분 단축)
- 승용차 출퇴근 평균통행시간 10% 단축 (현재 46분 → '25 41분, 5분 단축)
- 광역대중교통수단 부담률 3%p 증가 (현재 10.0% → '25 13.0%, 3%p 증가)

추진 전략

광역교통인프라 확충을
통한 원활한 교통체계 구축

- 광역철도 인프라 확충
- 광역도로망 인프라 확충
- 광역BRT 확충
- 광역환승센터 확충

광역 대중교통운영체계
개선을 통한
이용객 편의향상

- 광역(급행)버스 확대
- 부담 없는 광역대중교통 요금체계 구축

추진 과제

미래기술을 선도하는
선진 광역교통 정책 추진

- 친환경교통수단 및 신교통수단 도입
- 새로운 기술을 적용한 통합교통서비스 도입

Contents



05 주요 추진 대책

- 광역교통시설 선정 기준
- 수도권
- 부산·울산권
- 대구권
- 광주권
- 대전권

○ 광역교통시설 선정 기준

광역교통시설 검토대안

- 3차 시행계획 계속사업
- 지자체 건의사업
- 자체 신규 발굴사업 등

광역교통시설 후보사업

- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」의 광역교통시설 정의 및 요건 부합 여부
- 시설별 특성에 따른 추가 기준 검토

광역교통시설 선정 기준

1. (광역철도 및 도로) 경제성, 정책효과, 지역균형발전 효과 및 기타 정책적 필요성 등을 종합 고려
- 광역철도의 경우 제4차 국가철도망 구축계획 중 광역철도 부분을 반영
2. (광역BRT) 지자체 추진의지, BRT 종합계획, 광역교통개선대책 사업, 권역간 균형을 고려하여 선정
3. (환승센터) 지자체 추진의지가 있는 사업 대상으로, 시급성 및 지자체 간 형평성을 검토하여 선정

05 주요 추진 대책

수도권

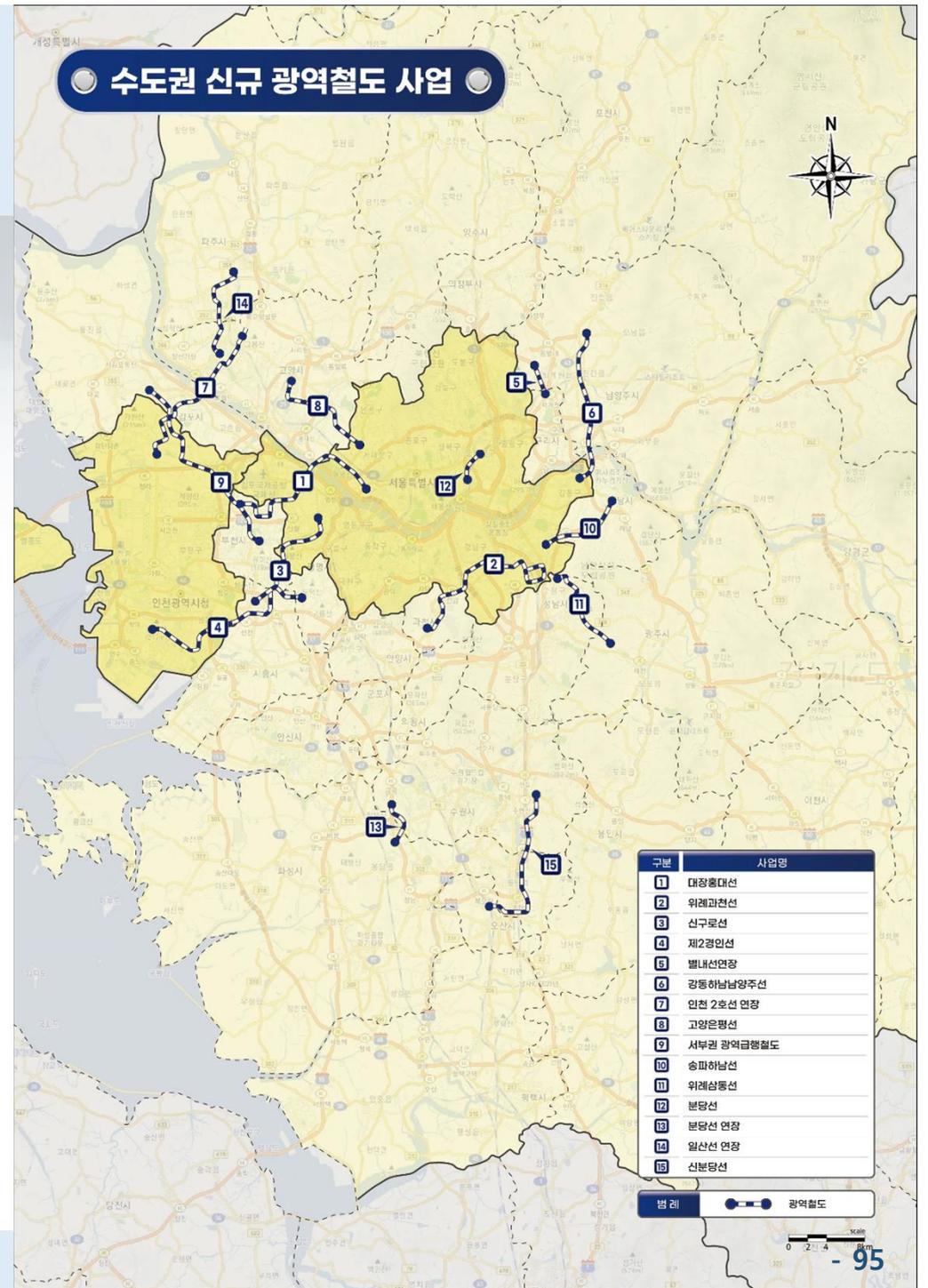
신규 광역철도 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역철도는 15개 사업이며, 추가검토사업은 2개 사업

* 광역철도는 4월 22일 공청회에서 발표한 『제4차 국가철도망 구축계획(‘21~’30)』이 반영한 사업

구분	사업명(노선)
신규	대장홍대선 (부천대장~홍대입구)
	위례과천선 (복정~정부과천청사)
	신구로선 (시흥대야~목동)
	제2경인선 (청학~노은사)
	별내선 연장 (별내역~별가람역)
	강동하남남양주선 (강동~하남~남양주)
	인천 2호선 연장 (인천서구~고양일산서구)
	고양은평선 (새절~고양시청)
	서부권 광역급행철도 (장기~부천종합운동장)
	송파하남선 (오금~하남시청)
	위례삼동선 (위례~삼동)
	분당선 (왕십리~청량리)
	분당선 연장 (기흥~오산)
	일산선 연장 (대화~금릉)
	신분당선 (호매실~봉담)
추가 검토	서울2호선 청라 연장* (홍대입구(까치산)~청라) 서울6호선 구리남양주 연장 (신내~남양주)

* 대장홍대선 사업 확정 후 관계 지자체 및 민간사업자 등 협의를 거쳐 최적대안으로 추진



05 주요 추진 대책

수도권

신규 광역BRT 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역BRT는 5개 사업

사업명(노선)

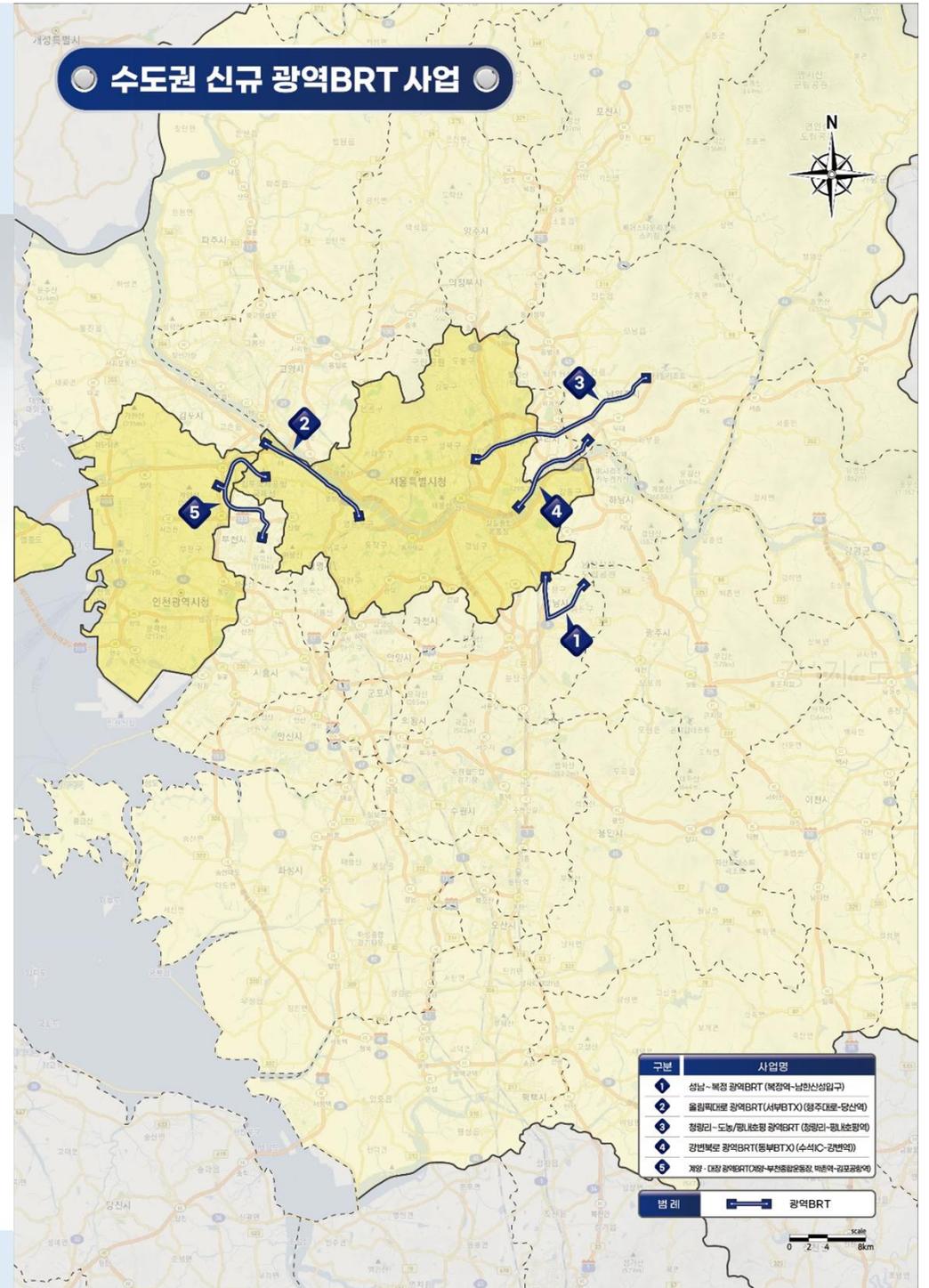
성남~북정 광역BRT (북정역~남한산성입구)

올림픽대로 광역BRT(서부BTX) (행주대로-당산역)

청량리 ~ 도농/평내호평 광역BRT (청량리~평내호평역)

강변북로 광역BRT(동부BTX) (수석IC-강변역)

계양·대장 광역BRT (계양~부천종합운동장, 박촌역~김포공항역)



05 주요 추진 대책

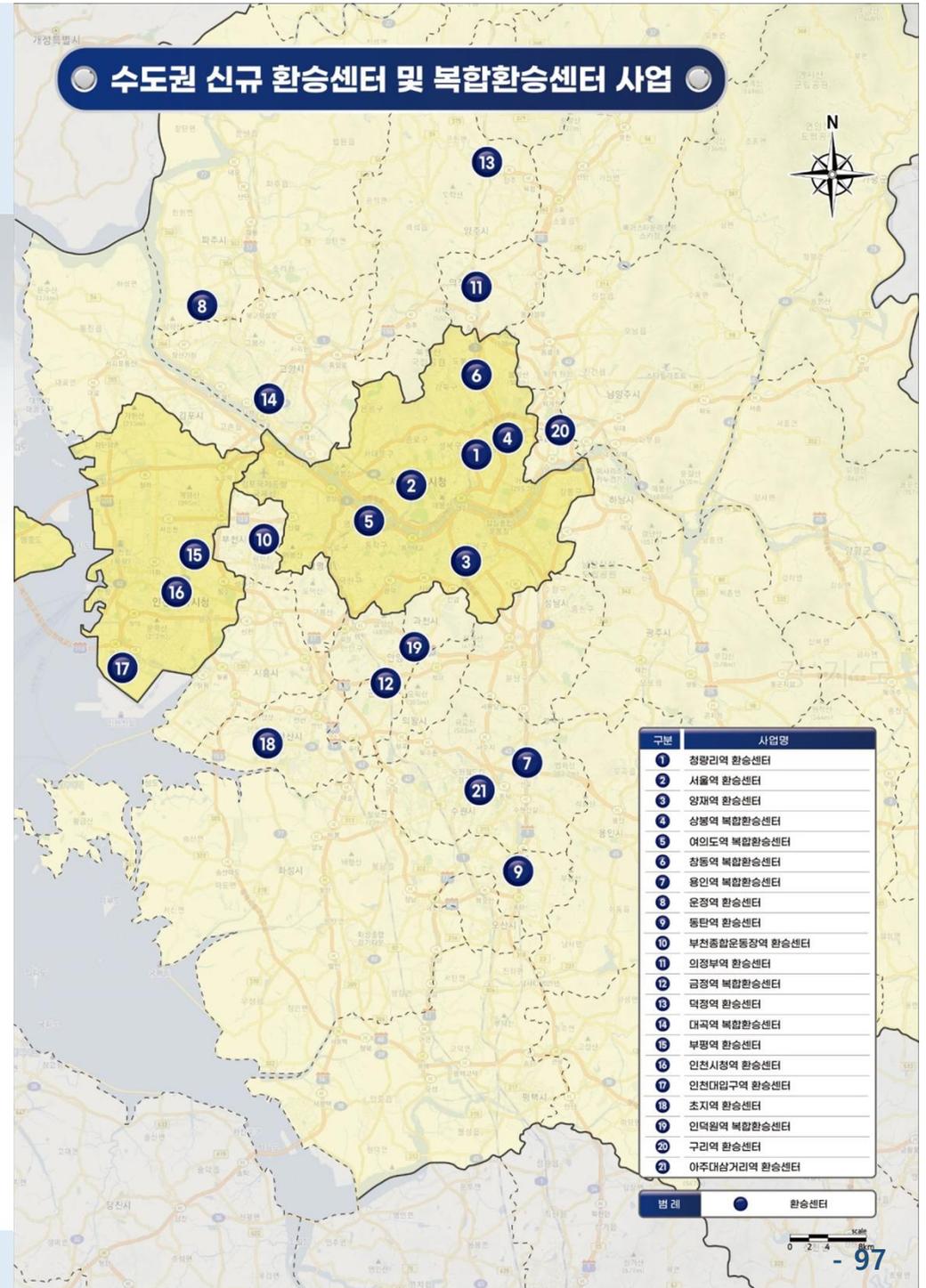
수도권

신규 환승센터 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 환승센터는 21개 사업

사업명

- 청량리역 환승센터
- 서울역 환승센터
- 양재역 환승센터
- 상봉역 복합환승센터
- 여의도역 복합환승센터
- 창동역 복합환승센터
- 용인역 복합환승센터
- 운정역 환승센터
- 동탄역 환승센터
- 부천종합운동장역 환승센터
- 의정부역 환승센터
- 금정역 복합환승센터
- 덕정역 환승센터
- 대곡역 복합환승센터
- 부평역 환승센터
- 인천시청역 환승센터
- 인천대입구역 환승센터
- 초지역 환승센터
- 인덕원역 복합환승센터
- 구리역 환승센터
- 아주대삼거리역 환승센터



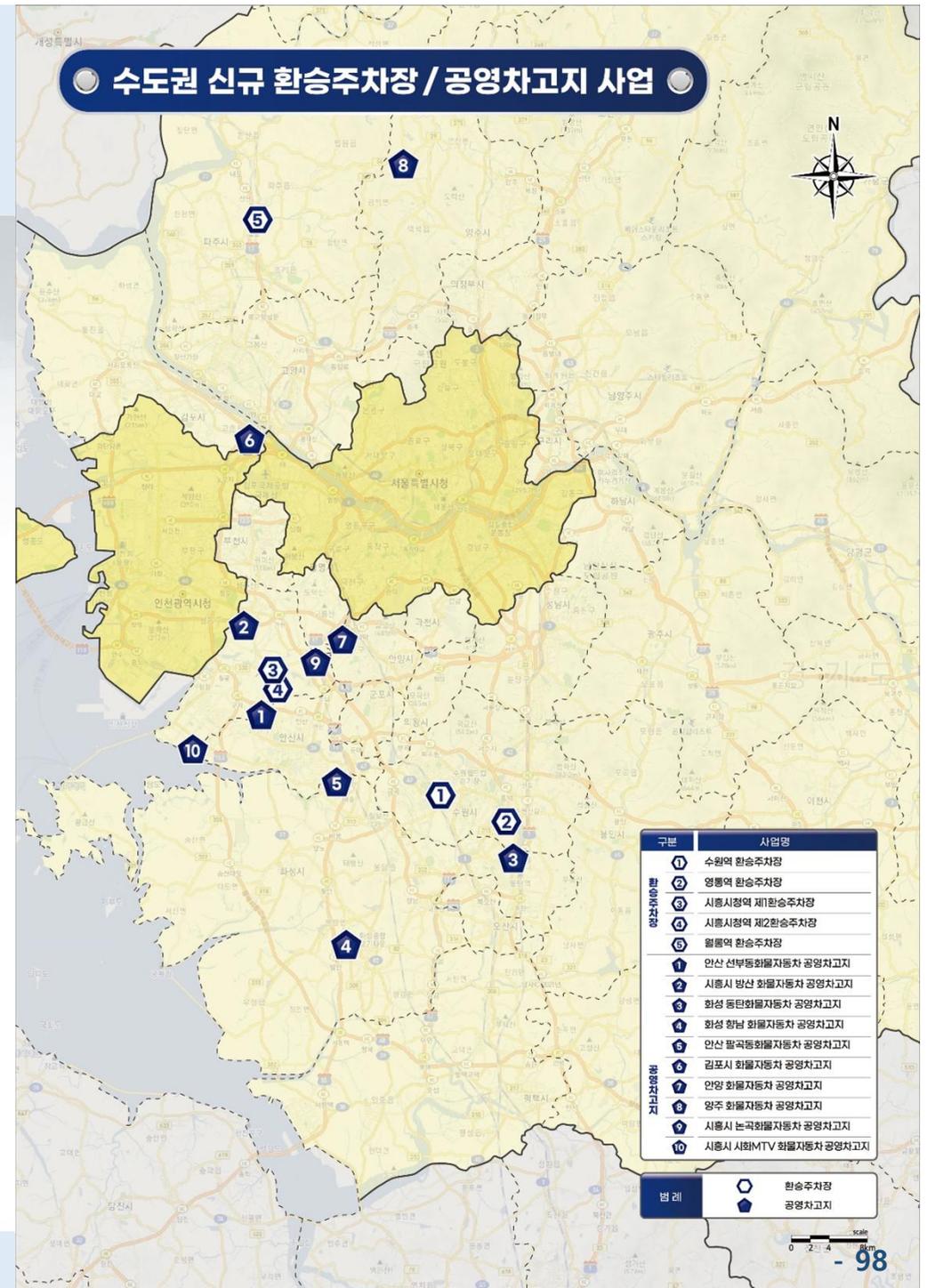
06 주요 추진 대책

수도권

신규 환승주차장 및 공영차고지 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 환승주차장은 5개, 화물공영차고지는 10개 사업

구분	사업명
환승주차장	수원역 환승주차장
	영통역 환승주차장
	시흥시청역 제1환승주차장
	시흥시청역 제2환승주차장
	월릉역 환승주차장
화물공영차고지	안산 선부동 화물자동차 공영차고지
	시흥시 방산 화물자동차 공영차고지
	화성 동탄 화물자동차 공영차고지
	화성 향남 화물자동차 공영차고지
	안산 팔곡동 화물자동차 공영차고지
	김포시 화물자동차 공영차고지
	안양 화물자동차 공영차고지
	양주 화물자동차 공영차고지
	시흥시 논곡 화물자동차 공영차고지
	시흥시 시화MTV 화물자동차 공영차고지



05 주요 추진 대책

부산·울산권

부산·울산권 신규 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역교통시설은 광역도로 1개, 광역철도 2개, 환승센터 4개, 화물공영차고지 3개 사업

* 광역철도는 4월 22일 공청회에서 발표한 『제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)』이 반영한 사업

구분	사업명(노선)
광역도로	부산 미음~부산 가락 (부산 미음동~김해 수가동~부산 봉림동)
광역철도	부산~양산~울산 광역철도(부산 노포~KTX 울산역)
	동남권순환 광역철도 (진영~울산역)
환승센터	울산 송정역 환승센터
	경남 마산역 광역환승센터
	양산 북정역 환승센터
	양산 사송역 환승센터
화물공영차고지	내서읍 화물자동차 공영차고지
	경남 진영금봉 화물자동차 공영차고지
	김해 장유 화물자동차 공영차고지



05 주요 추진 대책

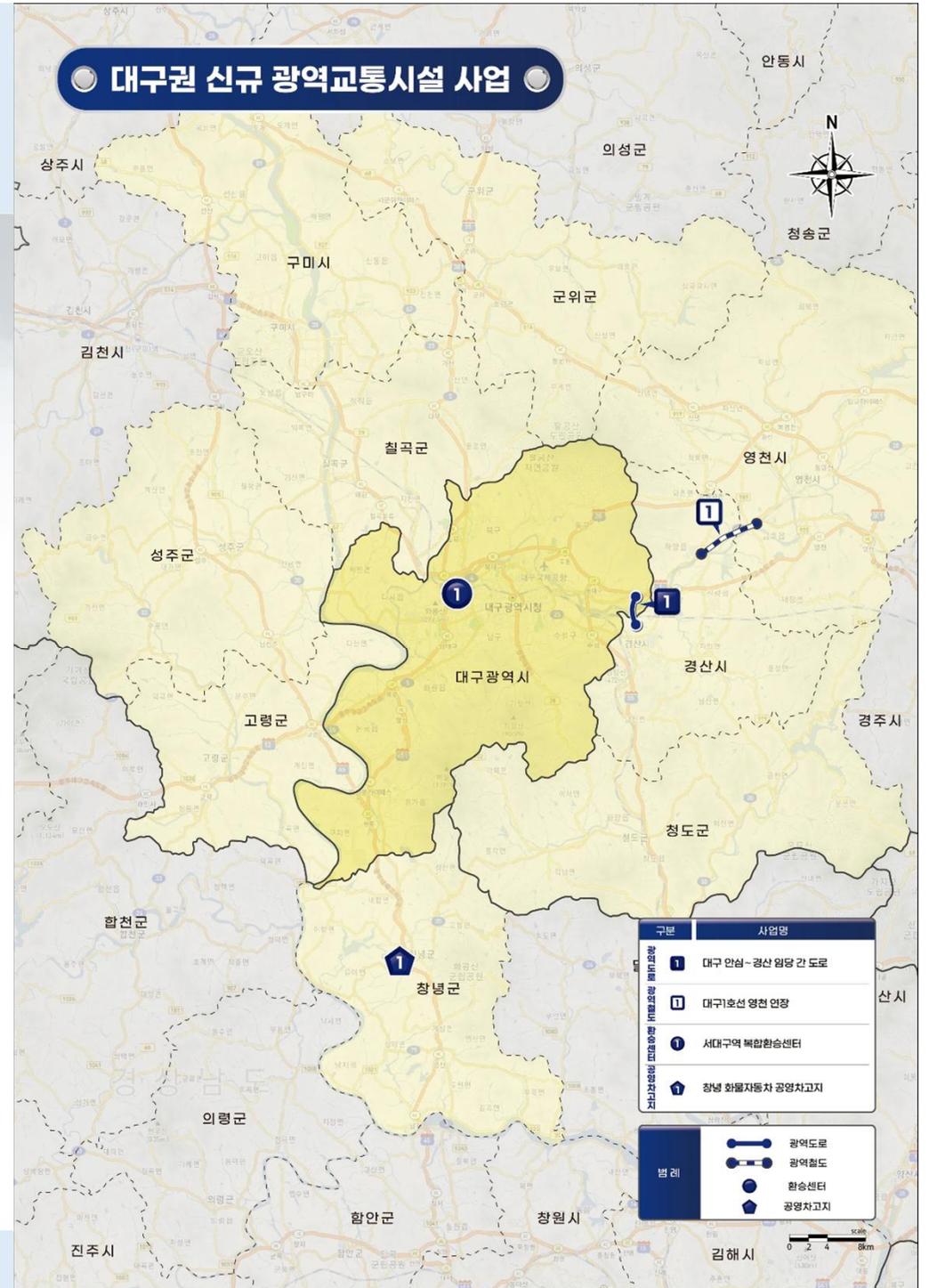
대구권

대구권 신규 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역교통시설은 광역도로 1개, 광역철도 1개, 환승센터 1개, 화물공영차고지 1개 사업

* 광역철도는 4월 22일 공청회에서 발표한 『제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)』이 반영한 사업

구분	사업명(노선)
광역도로	대구 안심~경산 임당 (대구 동구~경산 임당동)
광역철도	대구1호선 영천 연장 (경산 하양역~영천시)
환승센터	서대구역 복합환승센터
화물공영차고지	창녕 화물자동차 공영차고지



05 주요 추진 대책

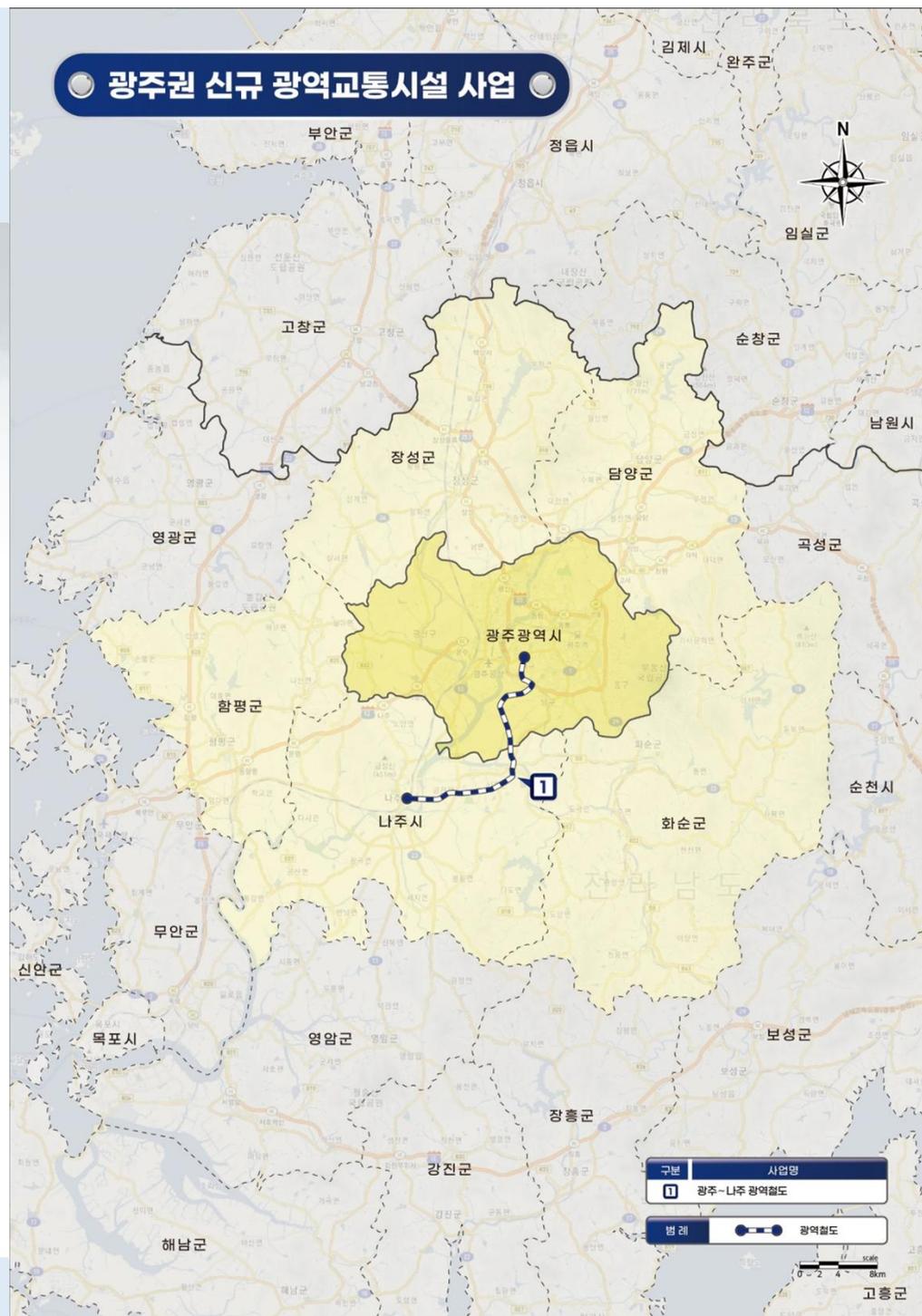
광주권

광주권 신규 광역철도 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역철도는 1개 사업

* 광역철도는 4월 22일 공청회에서 발표한 『제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)』이 반영한 사업

구분	사업명(노선)
광역철도	광주 ~ 나주 광역철도 (상무역~나주역)



05 주요 추진 대책

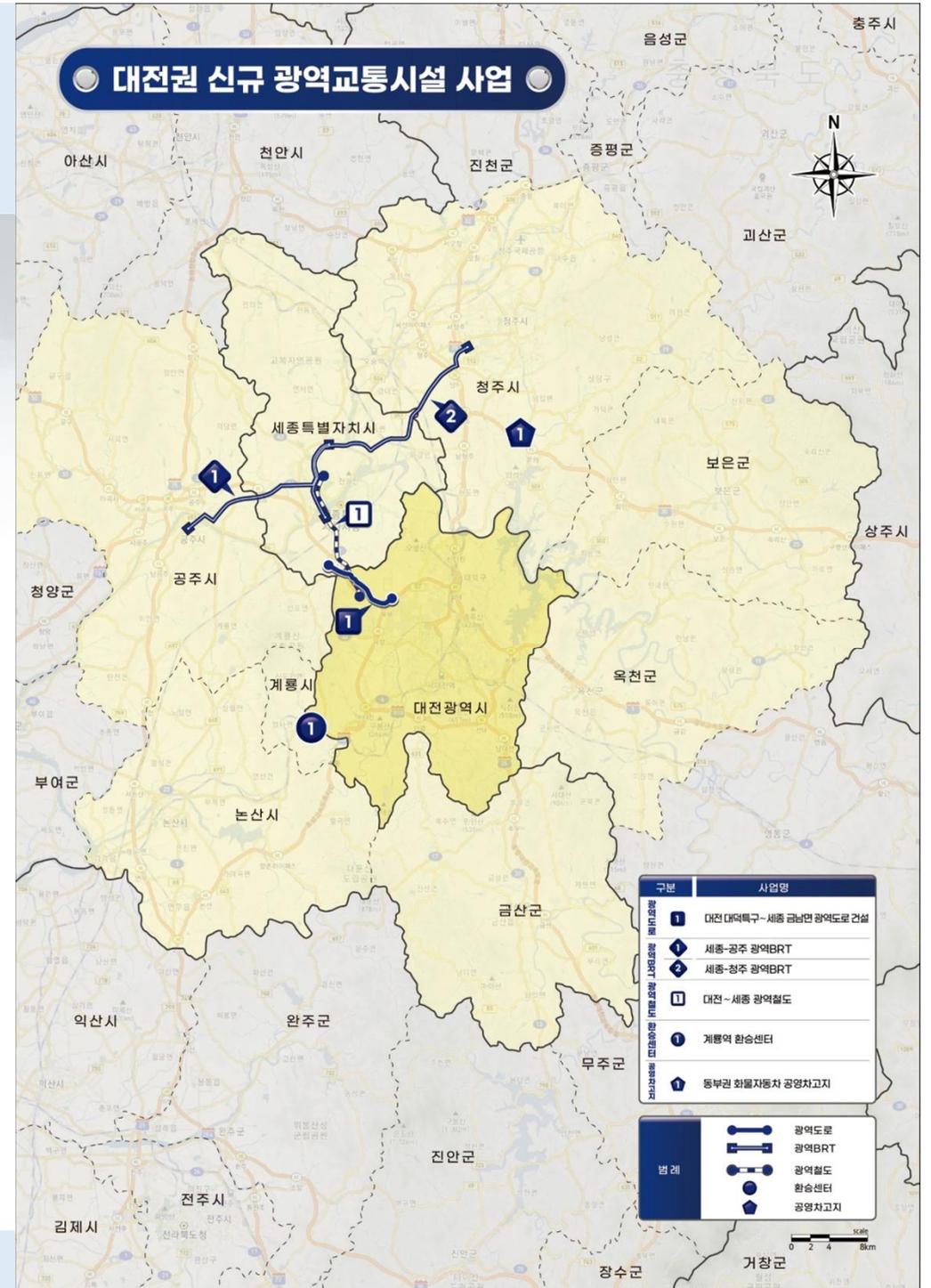
대전권

대전권 신규 사업(안)

- 금차 시행계획에 선정된 신규 광역교통시설 사업은 광역도로 1개, 광역철도 1개, 광역BRT 2개, 환승센터 1개, 화물공영차고지 1개 사업

* 광역철도는 4월 22일 공청회에서 발표한 『제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)』이 반영한 사업

구분	사업명(노선)
광역도로	대전 대덕특구 ~ 세종 금남면 (대전 자운동~세종 금남면)
광역철도	대전~세종 광역철도 (반석동~어진동)
광역BRT	세종-공주 광역BRT (행복도시~공주시외터미널)
	세종-청주 광역BRT (행복도시~청주터미널)
환승센터	계룡역 환승센터
화물공영차고지	동부권 화물자동차 공영차고지



Contents



06 제4차 시행계획 투자계획

- 금차 시행계획 총괄 투자계획
- 시설별, 권역별 투자계획

○ 금차 시행계획 총괄

• 금차 계획기간(2021년~2025년) 동안의 광역교통시설 총 투자규모는 약 19조 원*

- 계속사업은 약 16.4조 원(86%), 신규사업은 약 2.6조 원(14%)

* 국비+지방비+민자를 합친 총 투자금액 기준

※ 계획기간 외('26~)까지 포함시 총 55.5조원 투자(기존 사업 27.3조원+신규 28.3조원)

(단위 : 억 원)

구분	계속사업	신규사업	합 계
광역철도	151,225	6,556	157,781(83%)
광역도로	10,282	1,332	11,614(6%)
광역BRT	865	8,245	9,110(5%)
환승센터	1,943	9,530	11,473(6%)
합 계	164,315(86%)	25,663(14%)	189,978(100%)

○ 시설별, 권역별 투자계획

- 금차 기간(2021년~2025년) 내 **비수도권** 신규사업 투자 비율은 **17%**로 계속사업 **9%** 대비 **약 2배 증가**
- 시설별 투자계획 중 **광역BRT**와 **환승센터**는 계속사업 대비 신규사업 투자계획이 각각 **9.5배, 4.9배 증가**

* 국비+지방비+민자를 합친 총 투자금액 기준

(단위 : 억 원)

신규
사업

구분	광역철도	광역도로	광역BRT	환승센터	합계
수도권 (A)	5,070	-	7,999	8,320	21,389 (83%)
부산·울산권	710	560	-	761	2,031
대구권	-	242	-	314	556
광주권	350	-	-	-	350
대전권	426	530	246	135	1,337
비수도권 소계(B)	1,486	1,332	246	1,210	4,274 (17%)
합계 (A+B)	6,556	1,332	8,245	9,530	25,663

계속
사업

구분	광역철도	광역도로	광역BRT	환승센터	합계
수도권 (A)	146,119	1,003	443	1,761	149,326 (91%)
부산·울산권	0	1,097	112	182	1,391
대구권	2,949	6,212	0	0	9,161
광주권	0	1,144	0	0	1,144
대전권	2,157	826	310	0	3,293
비수도권 소계(B)	5,106	9,279	422	182	14,989 (9%)
합계 (A+B)	151,225	10,282	865	1,943	164,315

(단위 : 억 원)



제2차 광역교통기본계획 및 제4차 광역교통시행계획의 충실한 수립을 통해

경계를 넘어 사람을 연결하고

권역의 상생발전을 선도하는 광역교통체계를 구현하여,

대도시권 광역교통 이용자가 더 행복한 삶, 더 편안한 일상을 누릴 수 있도록 노력하겠습니다.

감사합니다.