

국민과 함께하는 민생토론회  
여섯 번째 “출퇴근 30분 시대, 교통격차 해소”

---

# 출퇴근 30분 시대, 교통격차 해소를 위한 교통 분야 3대 혁신<sup>+</sup> 전략

---

2024. 1.

관계부처 합동



## 목 차



I. 우리 교통의 현 상황 .....	1
II. 현장의 생생한 목소리 .....	2
III. 교통 분야 3대 혁신+ 전략 .....	3
IV. 재원 대책 .....	20
V. 향후 추진계획 .....	21

## I. 우리 교통의 현 상황

### □ 교통은 의(衣)·식(食)·주(住)만큼 중요한 서민 생활의 핵심 요소

- 교통비는 가계소비지출에서 상당한 비중\*을 차지하고 있으며, 대중교통은 하루에만 전 국민의 약 1/5\*\*이 이용 중

\* 가계소비지출 비중('23.3Q, 통계청, %) : 음식·숙박 15.8 > 식료품 15.4 > 교통 11.6 順

\*\* 대중교통 이용자수('23, 교통카드DB 분석) : 전국 1,050만명/일, 수도권 740만명/일

- 직장인은 출퇴근(왕복 기준)에 평균 2시간 할애, 특히 수도권(경기·인천↔서울)은 출퇴근에 평균 2시간 30분(출근 73분, 퇴근 77분) 소요

\* 출처 : 대도시권 광역교통조사('22, 교통카드·모바일·내비게이션 사용 정보 등 활용)

### □ 또한, 교통은 경제·산업 지형 및 국토·도시 공간 구조를 변화시키며 국가 경쟁력에도 지대한 영향

- 인프라 투자를 통한 생산·부가가치\* 유발로 경제 활력에 기여

\* SOC 1조원 투자 시 생산유발효과 2.0조원, 부가가치 유발효과 0.8조원('22, 국토연)

- 인프라를 통한 연결성 극대화로 공간 구조의 효율성을 제고하면서 이에 따른 경제·사회적 편익 발생\*

\* 예시 : 혼잡비용 감소, 물류비용 감축, 지역간 격차 해소 및 지역경제 활성화 등

### □ 다만, 따뜻하고 행동하는 정부로서 교통 정책이 민생 안정과 경제 활력에 더욱 기여하기 위해 다각적인 혁신 노력 필요

- 출퇴근 교통 문제, 교통 서비스의 지역 격차 등 민생 어려움을 해결하기 위한 적극적인 정책 대응 요구

- 국토·도시 공간의 재설계, 미래성장동력 창출 등을 통해 지속 가능한 성장 기반도 모색할 필요

⇒ 교통에 대한 국민의 목소리를 경청하면서 출퇴근 30분 시대, 교통격차 해소를 위한 「교통 분야 3대 혁신+ 전략」 수립 추진

## Ⅱ. 현장의 생생한 목소리

### ① ○○신도시 거주 직장인 A씨



- 아침 5시 30분 기상 → 6시에 서울 회사로 출발
- 광역버스 탑승 → 지하철 환승 → 8시 30분 회사 도착
- 18시보다 조금 늦게 퇴근하면 버스 여러대를 보내야 함
- 집에 오면 거의 21시, 몸은 천근 만근이고 가족 보기도 어려움

### ② 지방 △△시 거주 주민 B씨



- 인근 광역시에 일자리와 생활·교육·문화 인프라 집중
- 전철도 없고, 버스 배차간격도 길어 인근 광역시에 가기 힘들
- 자녀도 학원에 가려면 오랜시간 버스를 기다려 겨우 가야함
- 서울에 있는 친구는 △△시 이사를 고민 중이지만 서울과 생활 여건이 달라 고민 중

### ③ ◇◇철도 인근 주민 C씨



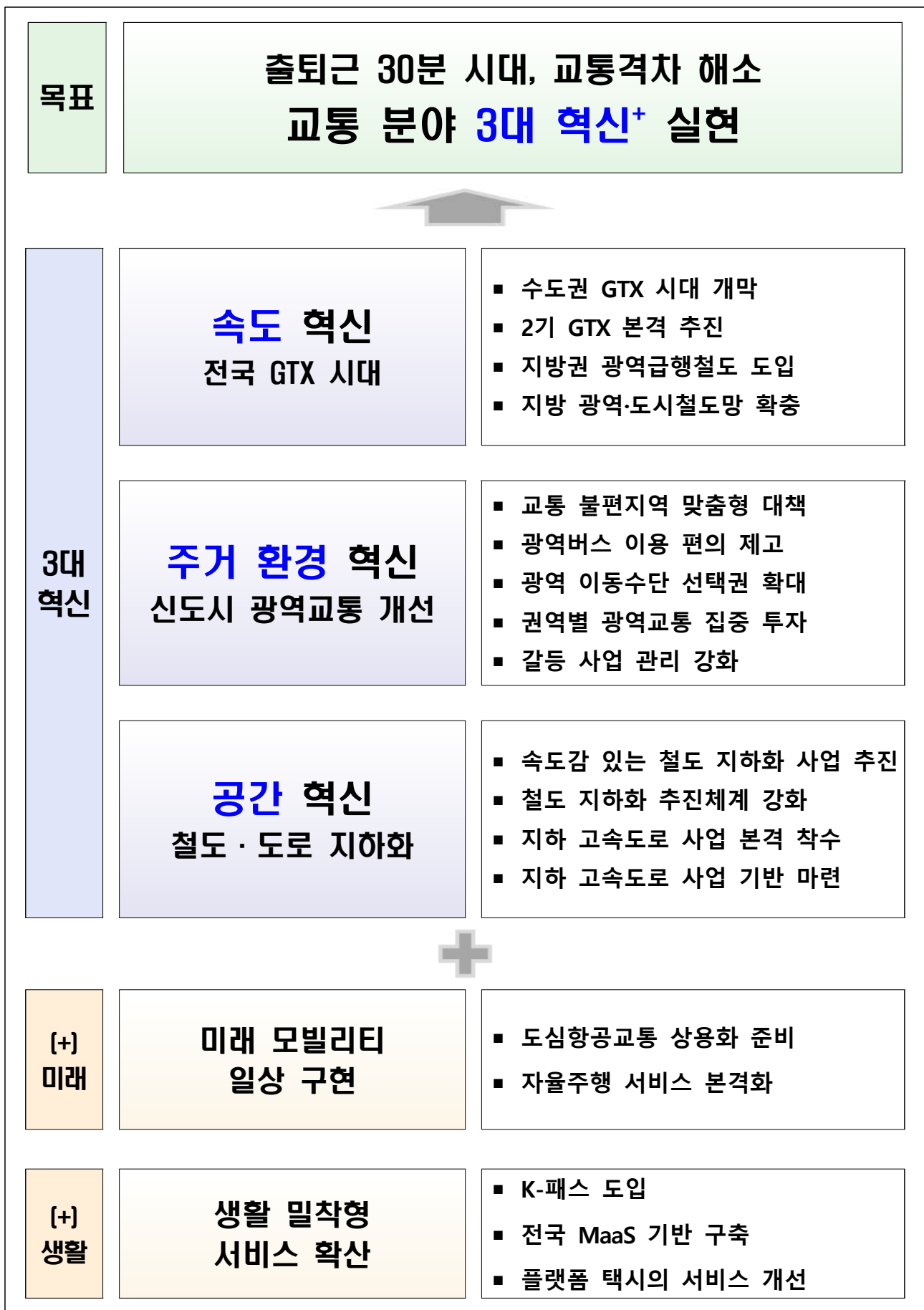
- 매일 들리는 철도 소음 때문에 일상 생활이 어려움
- 철길 건너 전통 시장에 가려면 한참을 돌아서 가야 함
- 동네가 낙후되어도 철도 때문에 정비사업이 어려움
- 사람들은 이사가고, 동네는 점차 활력을 잃어가고 있음

### ④ ☆☆ 스타트업 대표 D씨



- 모빌리티 산업의 성장 가능성을 보아 스타트업을 시작
- 글로벌 기업이 투자하는 모습을 보며, 산업 성공을 확신
- UAM 실증을 진행 하려고 하나, 규제 때문에 어려움을 경험
- 자율주행 스타트업을 하는 친구도 제도·기준 마련 등을 목말라함

### Ⅲ. 교통 분야 3대 혁신+ 전략



# 1 속도 혁신 : 전국 GTX로 초연결 광역경제생활권 실현

## 1 수도권 GTX 본격화를 통한 출퇴근 30분대 구현

### 1 GTX 시대 개막

□ (A노선) GTX 최초로 수서~동탄 구간 개통('24.3), 연내 파주 윤정~서울역 구간 개통 → '28년 쏘 구간 완전 개통

○ 안전 확보를 위해 개통 전 종합시험운행 및 특별점검 실시(~'24.3)

○ 각 역사에 대한 접근성 제고를 위해 연계교통대책 마련('24.3)

\* 대책(안) : 버스 노선 신설·연장, 수요응답형 서비스 운영, 환승 편의 제고 등

○ 합리적 수준에서 서비스를 이용할 수 있도록 요금 할인 적용\*

\* 요금 할인(안) : 주말 10% 할인, 대중교통 환승 할인 적용, K-패스 연계 등

□ (B·C노선) 철저한 공정 관리로 B노선 '30년, C노선 '28년 개통

○ B노선은 재정 구간(용산~상봉) 연초 착공 등 쏘 구간(민자 구간 포함)을 상반기 내 모두 착공, C노선은 연초 즉시 착공('24.1)

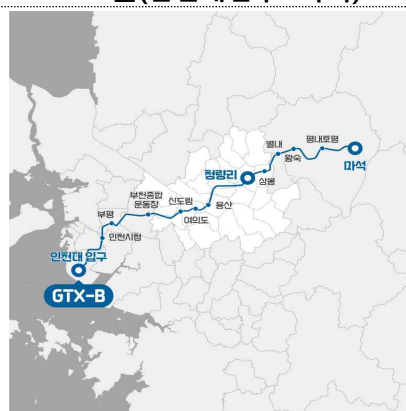
<A노선(파주 윤정~동탄)>



日 27만명 이용(완전 개통 시)

수서~동탄 75~79분 → **19분**  
윤정~서울역 54~70분 → **20분**

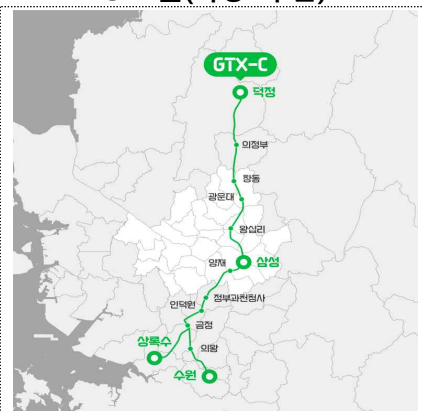
<B노선(인천대입구~마석)>



日 27만명 이용

인천~서울역 80~95분 → **30분**  
마석~청량리 45~75분 → **23분**

<C노선(덕정~수원)>



日 32만명 이용

덕정~삼성역 75분 → **29분**  
수원~삼성역 70~80분 → **27분**

□ (연장 노선) 先 지자체 비용 부담 방식 협의, 後 예타 등 절차 진행

○ 지자체 부담 합의\* 시 임기 내 착공 목표로 추진(본선과 동시개통)

\* 현재 A·C 노선은 지자체 건의에 따라 타당성 검증 등 관련 절차 진행 중('23.10~)

<A노선 연장>



(동탄) ~ 평택 지제 / 20.9km

<B노선 연장>



(마석) ~ 춘천 / 55.7km

<C노선 연장>



(덕정) ~ 동두천 / 9.6km  
(수원) ~ 아산 / 59.9km

□ (신설 노선) D·E·F 노선은 5차 국가 철도망 계획에 전체 노선을 함께 반영, 속도감 있는 사업을 위해 구간별(1-2단계) 개통 추진

○ 1단계 구간은 '35년 개통 목표로 임기 내 동시 예타 통과 추진

○ 신속한 추진을 위해 예타 신청과 함께 민간 제안 절차도 병행\* (일반 절차 대비 약 6개월 단축 효과)

\* 철도망 계획 반영 노선 기준으로 정책적으로 수용 가능한 제안에 대하여 검토

<D노선>



김포/인천~팔당/원주  
+ 광명시흥, 강동구

<E노선>



인천~대장(D노선 공용)~덕소  
+ 연신내

<F노선>



교산~왕숙2 우선 추진  
D노선 직결

\* D노선은 서부권 광역급행철도(現 예타 중)와 추후 직결 운행 / \*\* 수요 및 경제성 변동 등을 반영하여 변경 가능



- ◆ GTX 수혜 인구 **일평균 183만명**(1기 GTX 86만명 대비 2배 이상 확대)
- ◆ 경제적 효과 **약 135조원**, 고용 창출효과 **약 50만명**
- ◆ 수도권 30분, 충청·강원권 1시간의 **초연결 광역경제생활권** 실현

## ② 지방 철도망 확충을 통한 메가시티 1시간 생활권 조성

### 1 지방권 광역급행철도(x-TX) 도입

□ (**기본 방향**) 민간의 창의성·효율성을 활용하기 위한 민간 투자 유치 등을 통해 지방에도 수도권과 같은 광역급행철도(x-TX) 도입

⇒ 민간의 투자 의향이 있는 사업을 선도사업으로 선정·추진하고, 그 외 사업에 대해서도 급행철도로 추진 가능한 노선 적극 발굴

□ (**선도사업**) 대전~세종~충북 광역철도는 민간이 투자하고 정부가 지원하는 광역급행철도(<sup>가칭</sup>CTX)로 개선하여 더 빠른 서비스 제공

○ 대전청사~세종청사~충북도청~청주공항 등 주요거점을 빠르게 연결\*하고, 충남을 거쳐 수도권(경부선 공용) 연결도 추진('24.4, 민자적격성조사 의뢰)

\* (현재대중교통 vs CTX 소요시간) 정부대전청사~청주공항 : 100분 vs 53분(47%↓)  
정부세종청사~정부대전청사 : 60분 vs 15분(75%↓), 오송역~충북도청 : 45분 vs 13분(71%↓)

※ 민자철도는 민간이 사업비를 투자<sup>50%</sup> 이상하고 운영비를 부담<sup>100%</sup>하여 지자체 지출이 적으며 절차 간소화로 신속 구축 가능

□ (**추가사업**) 4차 철도망 계획에 반영된 지방 광역철도 사업은 민간이 경제성을 높여 사업의향서를 제출하는 경우 최우선 추진 검토






○ 우선, <sup>대구경북</sup>신공항철도(대구~구미~신공항~의성)는 GTX 급행철도 차량을 투입하여 예타를 신청('24.2)하고, 민간투자 유치\*도 검토

\* 예비타당성 조사 과정에서 민간 투자 사업으로 전환 시 재정 절감 효과 분석

○ 추가로, 부·울·경, 호남권 등 지방도시에서 추진 가능\*한 신규 노선은 지자체·민간 건의를 받아 5차 철도망 계획 반영 검토

\* 열차의 평균속도가 80km/h 이상 + 경제성 확보 + 지자체간 노선 합의

- 필요 시, 지자체 대상 설명회·컨설팅 실시 및 민간 투자 매칭 등을 통해 지자체의 추가 광역급행철도 사업 발굴 지원

<p><b>대구·경북권</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (광역철도) 지방권 최초로 대구권 1단계 개통('24.12, 구미~경산)</li> <li>■ (광역철도) 대구경북 예타 신청('24.2), 대구권 2단계(김천~구미) 사타 완료('24.12)</li> <li>■ (광역철도) 대구 1호선 연장 개통('24.12, 대구 안심~경산 하양)</li> <li>■ (도시철도) 대구 4호선(엑스코선) 기본계획 승인('24.上)</li> </ul>
<p><b>부산·울산·경남권</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (광역철도) 태화강~송정 착공('24.6) 및 부산~양산~울산 예타 완료 추진</li> <li>■ (광역철도) 진영~울산 예타 신청('24.下)</li> <li>■ (도시철도) 부산 하단~녹산선 기본계획 승인('24.上)</li> <li>■ (도시철도) 양산 도시철도('25), 부산 사상~하단선('26) 개통</li> </ul> <p>* 부전~마산 개통 추진('24.下 목표)</p>
<p><b>대전·세종·충청권</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (광역철도) 충청권 1단계 개통('26, 계룡~신탄진), 대전~옥천 착공('24.下)</li> <li>■ (광역철도) 충청권 2단계(신탄진~조치원), 3단계(강경~계룡) 사타 완료('24.12)</li> <li>■ (도시철도) 대전 2호선 기본계획 승인('24.上)</li> </ul>
<p><b>광주·전남권</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (광역철도) 광주~나주 예타 완료 추진(지자체 합의 전제)</li> <li>■ (도시철도) 광주 2호선 1단계('26), 2단계('30) 개통</li> </ul> <p>* 보성~임성리 개통('25), 광주송정~순천 착공('25)</p>
<p><b>강원권</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ (광역철도) 용문~홍천 예타 착수('24.2)</li> </ul> <p>* 춘천~속초 개통('27), 여주~원주 개통('28)</p>

## 2 주거 환경 혁신 : 신도시 교통 개선으로 삶의 질 제고

### 1 편리하고 쾌적한 출퇴근 교통 환경 조성

#### 1 교통 불편지역 맞춤형 대책 추진

- ☐ (기본 방향) 광역버스 도입 확대, 전용차로 도입 등 권역별 교통 여건을 고려한 맞춤형 대책을 패키지 추진
- ☐ (주요 내용) 대광위·지자체·전문가 논의를 통해 광역교통 현황 분석 및 개선 대책 마련 → 권역별로 순차 발표
  - 우선, 김포골드라인 혼잡 문제를 조속히 해결하기 위해 서부권 김포골드라인 혼잡완화 대책을 최우선 추진(즉시)

#### ※ 김포골드라인 혼잡 완화 대책

- ☐ 추진배경 : 김포골드라인 혼잡 문제(혼잡률 210%)를 시급히 해소 필요
- ☐ 주요 내용
  - 광역버스 차량 증편 및 가·종점 다양화로 골드라인 수요 분산
    - \* 출근시간(06~08시) 광역버스 증차 계획 : 80회 → 120회 이상
  - 김포골드라인 차량 증편
    - \* 6편성 투입('24.6~, 시격 3.1 → 2.5분), 향후 5편성 추가 투입('26.말, 시격 2.5 → 2.1분)
  - 안전요원 추가 투입 및 혼잡도앱(App) 개발
  - 올림픽대로(김포~당산역)에 시간제 중앙버스전용차로 단계적 도입  
(1단계('24.上) : 김포~가양나들목, 2단계 : 가양나들목~당산역)



## 2 광역버스 이용 편의 제고

- **(2층 전기버스)** 대용량 여객 수송(44→70석)이 가능한 2층 전기버스 투입을 확대('23 40대 → '24 50대)하고, 출퇴근 시간 중심 집중 배차
- **(혼잡 해소)** 광역버스 도심 진입에 따른 혼잡 문제 해소를 위해 주요 전용차로(강남대로 등)에서 **운행경로 조정** 등 추진('24.上)
  - 환승거점인 **당산역**('24.6), **양재역**(사업계획 수립)에 **환승센터 확충**
- **(중간 배차)** 광역버스 만차로 인한 무정차 통과 등 노선 중간 탑승 불편을 해소하기 위해 **중간 정류장부터 운행 확대**('24.4~)
  - \* ('23년) 17개 노선 38회 → ('24년) 모니터링을 통해 **만차 노선**에 추가 확대
- **(좌석 예약제)** 전용앱(App)으로 사전 예약하고, 대기없이 탑승하는 좌석 예약제('23.5~, 46개 노선)를 수도권 전역(+23개 노선) 확대('24.上)
- **(급행노선)** 운행경로가 긴 광역버스 노선에는 주요 정류장만 정차하는 급행버스 도입('24.6~, 3개 노선)
- **(BRT 확대)** 트램 대비 경제성이 높고 사업 기간이 짧은 BRT 활성화를 위해 재정지원 확대 추진('24.上)

## 3 광역 이동수단 선택권 확대

- **(광역 DRT)** 이용객이 원하는 시간과 정류장을 선택하여 광역권을 이동할 수 있는 광역 수요응답형 서비스(광역콜버스·똑버스 등) 확대
  - \* **(현행)** 시흥·광주·화성·김포·하남 → **(추가)** 용인·수원·고양·의정부·양주 등
  - \*\* 규제 샌드박스 운영 성과를 감안, 광역 DRT 제도화 추진('24.6, 여객차법 시행령)
- **(전세버스 탄력 운행)** 광역버스 수송력을 보완하기 위해 지자체장 계약으로 전세버스의 탄력적 운행 허용('24.6, 여객차법 시행령)
  - \* 지자체장이 버스업체와 계약하여 주민을 광역 수송(아파트 단지 등을 기·종점으로 활용)
- **(교통약자)** 특별교통수단(장애인콜택시) **운영비**(정비비, 유류비)에 대한 **국비 보조**를 통해 광역권 운행 지원('24년 예산 472억원)

## 2 신도시 교통 여건 개선을 위한 투자·지원 강화

### 1 4대 권역별 광역교통 집중 투자

□ (권역별 투자) 광역교통 개선대책 사업비(약 11조원)를 활용한 집중 투자\* 및 사업 절차 개선\*\*으로 광역교통시설 완공시기 단축

\* 주요 지구 개선대책 32개 사업 약 7.4조원 집중 투자(나머지 3.6조원도 정상 투자)

\*\* 1)국토부가 사업계획 직접 심의·의결('24.2, 광역교통법 발의), 2)대책 변경 절차 간소화('24.1~, 광역교통지침 개정 추진), 3)예비타당성조사 절차 단축 등

○ (동부권) 남양주 왕숙, 하남 교산 등에 약 4조원(8개 사업) 투자

⇒ 사업별 6개월~2년 단축 \* 2기 신도시 대비 1~8년(평균 5년) 단축

\* (하남 교산 : 동남로 연결도로 신설) 개선대책 절차 간소화 등으로 약 2년 단축

<하남 교산>



<남양주 왕숙·양정역세권>



○ (북부권) 고양 창릉, 양주 신도시 등에 약 1.8조원(11개 사업) 투자

⇒ 사업별 6개월~3년 단축 \* 2기 신도시 대비 2~8년(평균 4.8년) 단축

\* (양주신도시 : 국도 3호선 확장) 국토부가 사업 규모 조정·중재 등으로 약 3년 단축

<고양 창릉>



<양주 신도시>

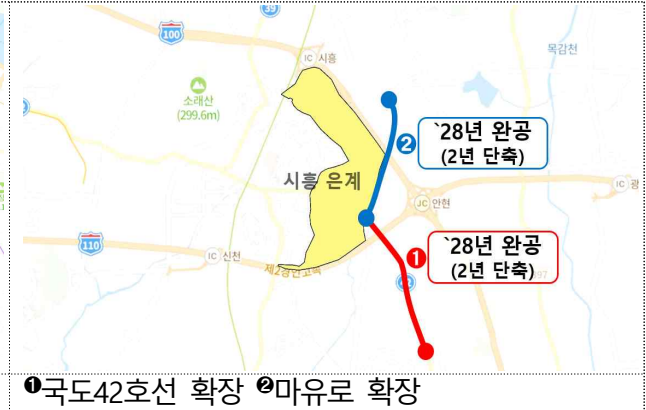


- (서부권) 인천 계양, 부천 대장 등에 약 1조원(5개 사업) 투자  
 ⇨ 사업별 1~2년 단축 \* 2기 신도시 대비 2~4년(평균 3년) 단축
- \* (인천 계양 : 벌말로 확장) 국토부 사업계획 심의·의결로 1년 단축

<인천 계양·부천 대장>



<시흥 은계>



- (남부권) 시흥 거모, 평택 고덕 등에 약 0.6조원(8개 사업) 집중 투자  
 ⇨ 사업별 1년 단축 \* 2기 신도시 대비 2년 단축
- \* (시흥 거모 : 국도 39호선 연결도로 등) 국토부 사업계획 심의·의결로 1년 단축

<시흥 거모>



<평택 고덕>



- (재원 관리) 투자재원(광역교통대책 사업비)의 투명하고 효율적인 관리를 위해 LH 회계 내 광역교통계정 신설('24.2, 광역교통법, LH법 발의)
- 매년 국토부(대광위)가 개선대책별 재원 확충계획 및 사업별 투자 계획 수립(대광위 심의·의결로 확정), 집행실적 점검(반기별)
- 조기 완공이 필요한 집중투자사업 지원 등 개선대책 사업 적기 추진을 위해 필요 재원(약 0.8~1조원) 매년 적립

- 관계기관 갈등으로 인한 사업 지연·중단을 방지하기 위해 갈등이 발생되면 국토부(대광위)가 신속 조정·중재('24.2, 광역교통법 발의)

<갈등으로 사업 중단 사례>

- ▶ (하남 교산) "객산터널~국도 43호선 연결도로" 신설 사업은 LH와 수자원공사 간 광역상수도관 이설 관련 **갈등으로 중단**(`21) → 대광위 중재로 해소(`23)
- ▶ (고양 창릉) "화전역 환승시설" 설치 사업은 고양시와 철도공사 간 철도부지 사용 관련 **갈등으로 중단**(`22) → 대광위 중재로 해소(`23)

- 조정 신청 의무화, 세부 조정절차, 조정기한 등을 마련하고, 대광위 내 갈등관리 전담기구 신설 → 최대 6개월 내 갈등 해소

< 대광위 갈등조정시스템 운영방안(안) >

구분	현행	개선
조정 신청	임의 신청 (지자체, 개발사업자 등)	의무 신청 (요건 : 갈등으로 <b>6개월 이상*</b> 사업 지연)
조정 절차	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 협의조정 : 관계기관 협의체 구축</li> <li>▶ 직권조정 : (협의 불성립 시) 대광위 심의·의결</li> </ul>
조정 기한	-	협의조정 : <b>4개월</b> 이내, 직권조정 : <b>2개월</b> 이내

\* 6개월 미만이라도 신속한 조정·중재 필요 시 대광위에서 조정절차 착수 가능

※ 갈등 조정 사례(서울 5호선 김포·검단 연장 사업)

- 김포·검단지역 신도시 건설에 따른 인구 증가로 김포골드라인, 공항 철도의 과도한 혼잡(혼잡률 210%) 등 서울 5호선 연장 필요성 제기

- 그러나, 노선에 대한 지자체간 첨예한 갈등\*으로 장기간 진전없이 중단

\* (인천) 인천(검단) 지역 U자 경유(4개역 설치)/ (김포) 인천(검단) 우회 최소(2개역 설치)

- ⇒ 사업 추진 시급성을 감안, 국토부(대광위)에서 지자체, 관련 전문가 논의 등을 거쳐 조정안\*을 마련('24.1) 하여 의견 수렴 진행 중

\* (노선) 이용수요, 철도망 연계(환승), 경제성 등을 종합적으로 고려

(사업비 부담) 철도사업에 인천 검단김포한강2 신도시 광역교통 개선대책비 공동기여, 건설폐기물처리장 조성도 두 지자체간 역할 부담

### 3 공간 혁신 : 철도·도로 지하화로 도시 공간 재구조화

#### 1 철도 지하화 사업의 속도감 있는 추진

##### 1 속도감 있는 지하화 사업 추진

- (기본 방향) 지상 철도를 지하에 새로 건설하고, 철도 부지 및 인접 지역 등 상부 공간을 개발하여 건설비용을 충당
- (종합계획) 전국을 대상으로 지하화 노선·구간, 상부 개발 구상, 철도 네트워크 재구조화 등을 담은 종합계획 수립 착수('24.3)

- (대상노선) 6대 특·광역시 + a를 대상으로 사업성 및 균형 발전 등을 종합 고려하여 대상 노선 선정\*('25.12)

\* 절차 : 노선안 마련(지자체 제안 및 정부 검토 병행) → 철산위 심의 → 계획 수립·고시

\*\* 수도권-지방 패키지 개발, 통합계정 운용, 추가 출자 등 지방권 사업 활성화 검토

- (상부 개발) 역세권은 고밀·복합 개발\*하여 핵심 거점으로 조성, 선로 주변 노후·저밀 지역은 철도 부지와 함께 통합 재정비\*\*

\* 도시혁신구역 제도 적용 등을 통해 환승거점·중심업무지구·유통거점 등 특화 개발

\*\* 노후·저밀 지역 정비사업 시 인접 철도부지를 편입시켜 추가 부지 제공

##### <각 지역별 상부 개발 예시>

- ▶ (서울) 서울국제업무축(서울~구로), 신산업경제축(구로~석수), 동북 생활경제축(청량리~도봉)
- ▶ (대구) 동대구역-동대구벤처벨리-혁신도시와 연계개발 및 교통망 확충
- ▶ (부산) 新광역클러스터(가야~부전~서면), 북항 중심의 문화벨트 조성

- (철도 재구조화) 지하화 노선과 타 노선간 최적의 연계 방안을 담은 도심 철도 지하망 구상 및 지하 통합역사 마스터플랜 착수('24.6)

- 21세기 도시 공간에 대한 분석을 통해 시·종착역 재배치, 노선별 기능·용량 조정, 신규 허브 역사 조성 등 철도망 재편 검토

- **(선도사업)** 공약사업\* 등을 중심으로 지자체 제안('24.9)을 받고, 계획의 완결성이 높은 구간을 연내 선도사업으로 선정('24.12)

\* 서울(경부선·경인선·경원선), 부산(경부선), 대구(경부선), 인천(경인선) 대전(경부·호남선) 및 광주선·경의중앙선(지자체 추가 건의 시) 등 검토

- 선도사업은 **종합계획 수립 이전부터 기본계획 수립에 선제적으로 착수**하여 조기 가시화(최소 1~2년 단축 효과)
- 나머지 사업도 **종합계획 수립 후 기본계획 수립 단계적 착수**('26~)

- **(기본계획)** 지자체가 지하화 및 상부 개발의 사업 범위와 단계적인 추진계획을 수립하고, 이를 위한 **재원 조달 계획**을 마련

- 원활한 사업 추진을 위해 **용적률·건폐율 완화** 및 **부담금 감면**, **기반시설 구축 지원** 등 인센티브 제공
- 무분별한 계획 수립 방지 및 수익성과 공공성간 조화를 위해 기본계획 수립 시 **중앙도시계획위원회 심의**

## 2 철도 지하화 추진체계 강화

- **(특별법 완비)** 철도지하화특별법 시행('24.1 공포, '25.1 시행)에 맞추어 사업 절차 등을 구체화하기 위한 **하위법령 제정 완료**

- **(추진체계)** 국가(종합계획·출자), 지자체(기본계획·비용지원), 공공기관(채권발행·사업총괄), 민간(토지매입·개발) 협업으로 역량 결집

- 지하화를 위한 지원센터 등 **전담 추진체계 마련** 착수('24.1~)

\* 주요 역할 : 가용 토지 DB 관리, 최적의 출자 규모 검토 등

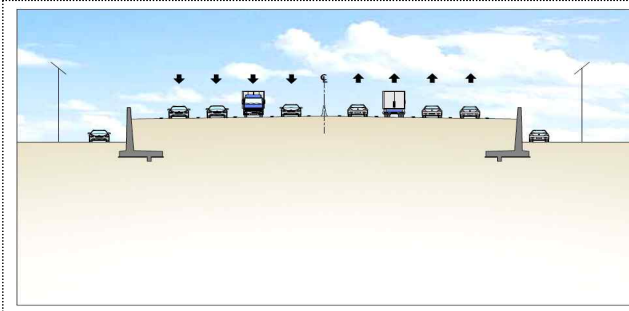
- 지자체와 긴밀한 협조체계 구축을 위한 **릴레이 설명회**('24.1Q), 정부, 지자체, 전문가 등으로 구성된 **권역별 협력기구 운영**('24.6)

## 2 도로 용량 확장을 위한 지하 고속도로 구축

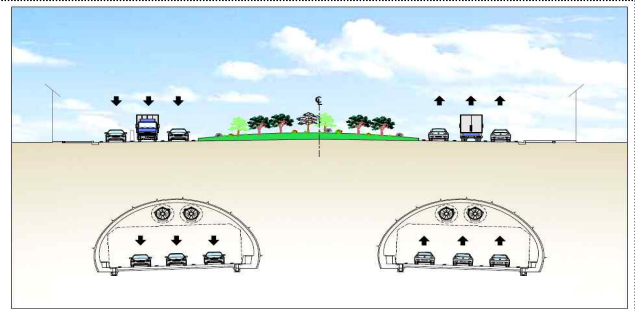
### 1 지하 고속도로 사업 본격 착수

- (기본 방향) 고속도로의 만성적인 교통 정체 문제 해소를 위해 지하 고속도로를 본격화하여 도로 용량을 입체적으로 확장

<사업 시행 前>



<사업 시행 後 : 12차로>



- (주요 내용) 기 추진 중인 수도권 사업의 속도를 높이고, 지방을 대상으로 지하 도로 사업 추가 발굴
  - (수도권) 수도권제1순환(서창-김포)·경부·경인 지하 고속도로는 후속 절차를 신속히 진행하여 '26년부터 단계적으로 착공 추진
    - \* 수도권제1순환(서창-김포, 민자) : 협상 및 실시협약 체결(1년) → 실시계획 승인(2년) → 착공('26)
    - \*\* 경부(용인-서울), 경인(인천-서울) : 예타 중 → 타당성 평가(1년) → 설계(2년) → 착공('27)
  - (지방) 지방 대도시권을 중심으로 지역 교통 흐름, 간선 도로망 현황 등을 고려한 지하 도로 사업 적극 발굴
    - \* 부산 사상-해운대(민자) : 협상 및 실시협약 체결('24~'25) → 실시계획 승인('27) → 착공('28)

### 2 지하 고속도로 사업 추진 기반 마련

- (기술 개발) 안전한 지하도로를 위해 침수, 화재 등 재난·사고 대응, 운전자 불편(폐쇄감 등) 개선 등을 위한 지하도로 R&D 착수('24.4~'28.12)
- (상부 활용) 지하도로 건설로 발생할 수 있는 상부도로 일부 여유 공간을 여건에 맞게 시민들이 활용할 수 있도록 하는 방안 검토
  - \* 공원, 녹지 등 친환경 공간으로 조성, 업무시설 등 다양한 활용 방안 검토

## 1 미래 모빌리티의 일상 구현 조기화

### 1 도심항공교통 상용화 준비

- **(수도권 실증)** '25년 도심항공교통(UAM) 상용화에 맞추어 최초로 실시하는 수도권 실증을 차질없이 추진
  - **(규제특례)** 수도권 최초 실증을 위해 실증구역을 지정하고, 원활한 실증이 가능토록 맞춤형 규제특례\* 마련('24.5)
    - \* 주요내용 : 도심형 항공기 등록·인증, 이착륙 장소 및 비행 제한 등에 대한 특례
  - **(비행 실증)** 아라뱃길(드론인증센터~계양) 상공에서 최초 비행('24.8~), 이후 한강('25.4~) 및 탄천('25.5~) 등으로 실증 범위 확대



- **(로드맵)** '25년 최초 상용화 및 이후 서비스 확산의 실행력을 확보하기 위해 세부 로드맵 마련('24.6)
  - 최초 상용화 이후에도 관광·치안·의료 등으로 UAM 활용 모델을 다각화하기 위한 선도사업 모델 마련('24.5)
  - 운행 안전 및 보안 확보 등을 통해 국민 수용성을 제고할 수 있도록 제도 보완 방안 마련('24.12, UAM법 발의)
- **(기술 개발)** 초기 상용화 대비 기초 기술('22~'25, 800억원) 및 성장기 대비 핵심 안전 운용체계('24~'27, 1,000억원) 등 기술 개발 지원

## 2 자율주행 서비스 본격화

- **(체감형 서비스)** 심야시간, 교통 취약지역 등에 자율주행 서비스를 도입하여 국민 체감형 서비스를 전국으로 확산
  - **(서비스 다각화)** 광역 교통(충청권), 심야 운행(서울), 교통 소외지역 운행(강원, 경기 안양) 등 서비스 개시(전국 34개 시범운행지구)
  - **(재정지원)** 혁신 서비스 도입에 따른 부담을 완화하여 안정적으로 서비스를 제공할 수 있도록 재정 지원 최초 실시('24.3~, 20억원)
  - **(규제특례)** 성능 인증\*을 받은 차량은 시범운행지구가 아닌 곳에서도 유상 운송을 허용('24.9, 자율차법 발의)

\* 안전기준이 없는 경우에도 별도의 인증으로 안전성이 확인된 차량의 운행 허용

### <시범운행지구 현황>



### <주요 서비스 운영 계획>

[서울] 심야버스(합정~청량리)



[안양] 교통소외지역 버스



[강릉] 벽지노선 DRT



[광주] 무인 청소차



[충청] 광역 BRT(청주~세종~대전)



[대구] 거점 연계 셔틀



- **(제도 기반)** '27년 완전자율주행(Lv4) 상용화에 대비하여 차량 안전 기준, 보험제도 등을 고도화('24.12)

\* (Lv3) 특정 환경에 운전자 개입 필요 / (Lv4) 자율주행 시 운전자 개입 필요 없음

- **(기술 개발)** 범부처 R&D('21~'27)의 성과를 통합 실증하는 자율주행 리빙랩의 도시계획·설계 등 본격 착수('24.9, 경기 화성)
- **(인프라)** 차량간, 차량-도로간 정보를 실시간으로 공유하는 C-ITS 통신 방식 결정('23.12, 과기부)에 따라 전국 C-ITS 구축(~'30)
  - 차선, 도로시설 등 정보를 3차원 제작한 정밀도로지도 구축(~'30)

## 2 생활 밀착형 모빌리티 서비스 지원

### 1 교통비 부담 완화를 위한 K-패스 도입

- 대중교통 이용(월 15회 이상) 시 교통비를 일부 환급하는 새로운 대중교통비 할인 제도인 K-패스 도입('24.5)

\* 환급률 : 일반층 20% / 청년층(만19~34세) 30% / 저소득층(수급자 및 차상위계층) 53%  
⇒ 회당 1,500원씩 월 60회 이용 시 월 1.8만원(일반층)~4.8만원(저소득층) 환급 혜택

- 시내버스·지하철 외 GTX 등에도 연계하여 수혜 범위 확대

### 2 전국 MaaS 기반 구축

- (데이터 개방) 실시간 교통 상황에 따른 최적 경로·수단을 판단할 수 있도록 공공 데이터를 민간에 개방하여 MaaS\* 활성화 지원

\* MaaS(Mobility as a Service) : <sup>1)</sup>다양한 교통수단 및 정보를 연계함으로써 단일 플랫폼에서 <sup>2)</sup>최적경로 안내, <sup>3)</sup>예약·결제, <sup>4)</sup>통합 정산 등을 제공

- 우선, 고속도로 교통 정체 데이터를 AI로 분석하여 정체 구간 및 시간을 예측하고 대외 공개하는 교통 예보 시스템 구축

\* (현행) 정체 발생 後 상황 전파 → (개선) 정체 발생 前 미리 예측 결과 안내

- (시범사업) 철도·버스·항공·PM을 아우르는 전국 MaaS 시범사업 서비스 본격 개시('24.上~), 교통수단 및 플랫폼 사업자 확대 추진

### 3 플랫폼 택시의 서비스 개선

- 다수의 택시 플랫폼이 수요자 맞춤형 서비스를 위한 혁신 경쟁을 통해 발전할 수 있도록 공정 경쟁 시장 조성

- (서비스 평가) 서비스 혁신 경쟁 촉진을 위해 플랫폼 택시에 대한 서비스 평가제('24.9) 및 우수 플랫폼 인증제 도입('24.12)

- (개선명령) 플랫폼의 불공정 운영을 방지하기 위해 택시 배차, 요금 산정 등에 대한 정부의 개선명령 권한 도입('24.12)

## IV. 자원 대책

- (기본 방향) 교통 투자 자원 다각화를 통해 향후 3대 교통 혁신 패키지(속도 + 주거 환경 + 공간)에 약 134조원\*을 집중 투자

\* 자원 구성 : (국비) 30.0조원, (지방비) 13.6조원, (민간 자원) 75.2조원,  
(신도시 조성원가 반영) 9.2조원, (공공기관 자원) 5.6조원

- (주요 내용) 전전 재정 기조 하에서도 민간 투자 유치 및 지자체 협업(자원 부담 등) 등을 적극 활용하여 집중 투자

- (민간 투자) GTX-D·E·F 신설\* 및 지방권 광역급행철도(x-TX)\*\* 사업 등은 민간 투자 유치 적극 검토

\* 예타 신청과 민간 제안 절차 병행 / \*\* 민간 제안 신규 노선 5차망 계획 반영 검토

- 철도 지하화 사업은 별도 재정 투입 없이 상부 개발 이익 활용\*

\* 상부 개발 이익으로 사업 비용 충당, 사업시행자는 채권 발행 등으로 자원 先조달

- (광역교통개선대책 사업비) LH 회계 내 광역교통계정\* 신설 등을 통해 신도시 광역교통 개선에 사업비(약 11조원) 투자

\* 각 지구별 분산되어 있고, 본 개발사업과 구분 없이 관리 중인 교통대책 사업비를 LH 고유계정과 분리되는 광역교통계정으로 통합

- (지자체) GTX-A·B·C 연장 사업은 지자체 비용 부담 우선 검토, 그 외 광역·도시교통 사업은 국비 - 지방비 매칭\*으로 추진

\* 국비보조율 : 광역철도 70%(서울 50%), 도시철도 60%(서울 40%), 광역도로 50%,  
광역버스 준공영제 50%, BRT 50%(수도권 도시BRT 25%), 환승센터 30%

## V. 향후 추진계획

추진 과제	조치사항	일정	담당부서
1. 속도 혁신 : 전국 GTX로 초연결 광역경제생활권 실현			
① 수도권 GTX 본격화를 통한 출퇴근 30분대 구현			
■ GTX-A 수서-동탄 구간 개통	-	'24.3	수도권 광역급행철도와
■ GTX-A 파주 운정-서울역 구간 개통	-	'24.12	
■ GTX-A 연계교통대책 마련	-	'24.3	교통정책총괄과
■ GTX-B 착공	-	~'24.6	수도권 광역급행철도와
■ GTX-C 착공	-	'24.1	
■ 1기 GTX 연장 노선	5차 철도망 계획 반영	'25	광역급행철도 신속개통기획단
■ 신설 노선	5차 철도망 계획 반영	'25	
② 지방 철도망 확충을 통한 메가시티 1시간 생활권 조성			
■ 지방권 광역급행철도(x-TX) 도입			철도투자개발과
- 대전-세종-충북 광역철도	민자적격성조사 의뢰	'24.4	
- 대구-경북신공항철도	예비타당성조사 신청	'24.2	
■ 광역철도			
- 대구권 1단계(구미-경산) 광역철도 개통	-	'24.12	
- 태화강~송정 광역철도 착공	-	'24.6	
- 충청권 1단계(계룡-신탄진) 광역철도 개통	-	'26	
- 용문~홍천 광역철도	예비타당성조사 착수	'24.2	
■ 도시철도			광역시설정책과
- 대구4호선(엑스코선) 기본계획 승인	-	'24.上	
- 부산 하단~녹산선 기본계획 승인		'24.上	
- 대전 2호선 기본계획 승인		'24.上	

- 양산 도시철도 개통	-	'25	광역시설정책과
- 부산 사상-하단선 개통	-	'26	
- 광주 2호선 1단계 개통	-	'26	
- 광주 2호선 2단계 개통	-	'30	

## 2. 주거 환경 혁신 : 신도시 교통 개선으로 삶의 질 제고

### ① 편리하고 쾌적한 출퇴근 교통 환경 조성

■ 김포골드라인 단기 혼잡완화 대책 수립	-	'24.1	광역버스과 광역교통도로과 광역시설정책과 광역환승과 교통서비스정책과
■ 광역버스 개선 및 이동 선택권 확대			
- 2층 전기버스 투입 확대	-	지속	
- 주요 전용차로 노선 조정	-	~'24.6	
- 광역버스 서비스 개선 (중간정류장 배차, 좌석예약제, 급행버스 등)	-	'24.4 ~	
- 전세버스 운행 탄력 허용	여객자동차법 시행령 개정	'24.6	
- 광역 DRT 제도화	여객자동차법 시행령 개정	'24.6	
- 광역 DRT 시범사업 확대	-	'24.2~	
- BRT 확대	-	~'24.6	
■ 특별교통수단 운영비 및 국비보조	-	'24.~	생활교통복지과

### ② 신도시 교통 여건 개선을 위한 투자·지원 강화

■ 권역별 광역교통시설 집중 투자			광역교통정책과 광역시설정책과
- 동남로 연결도로 신설	-	'27	
- 강동하남남양주선 완공	-	'30	
- 고양은평선 완공	-	'31	
- 인천 계양, 부천 대장 S-BRT 신설	-	'26	
- 국도 39호선 연결도로 신설	-	'28	
- 국제화계획지구-동부우회도로간 도로 신설	-	'26	
■ 광역교통도로 사업 인·허가 단축	광역교통법 발의	'24.2	광역교통정책과
■ 신도시 광역교통대책 변경 간소화	광역교통지침 개정	'24.1	광역교통정책과
■ 광역교통계정 신설	광역교통법 및 LH법 발의	'24.2	광역교통정책과 토지정책과

### 3. 공간 혁신 : 철도·도로 지하화로 도시 공간 재구조화

#### ① 철도 지하화 사업의 속도감 있는 추진

■ 철도 지하화 종합계획 수립 착수	-	'24.3	철도건설과
■ 철도 지하화 대상 노선 선정	-	'25.12	
■ 철도 지하화 선도사업 선정	-	'24.12	

#### ② 도로 용량 확장을 위한 지하 고속도로 구축

■ 지하 고속도로 단계적 착공	-	'26~	도로정책과
■ 부산 사상-해운대 지하고속도로 착공	-	'28	

### 4. (+) 미래·생활 : 혁신 교통 서비스의 일상 구현

#### ① 미래 모빌리티의 일상 구현 조기화

■ UAM 실증을 위한 맞춤형 규제특례 마련	-	'24.5	도심항공 교통정책과
■ UAM 최초 비행 및 실증 범위 확대	-	'24.8~	
■ UAM 세부 로드맵 마련	-	'24.6	
■ UAM 선도사업 모델 마련	-	'24.5	
■ 자율주행자동차 유상 운송 허용	자율차법 발의	'24.9	자율주행정책과
■ 자율차 안전 기준, 보험제도 고도화	-	'24.12	
■ 자율주행 리빙랩 도시계획 설계 등 착수	-	'24.9	

#### ② 생활 밀착형 모빌리티 서비스 지원

■ K-패스 도입	-	'24.5	광역교통경제과
■ 전국 MaaS 시범사업 서비스 개시	-	'24.6	
■ 플랫폼 택시 서비스 평가제 도입	-	'24.9	교통서비스정책과
■ 플랫폼 택시 우수 플랫폼 인증제 도입	-	'24.12	