 국토교통부	보도참고자료	
	배포일시	2018. 11. 29.(목) / 총 8매(본문 4)
담당 부서	국토교통부 교통정책조정과	담당자 <ul style="list-style-type: none"> • 과장 안석환, 서기관 유혜령, 사무관 양화승, 주무관 이상화 • ☎ (044) 201-3790, 3787, 3784, 3804
보도일시		즉시 보도 가능합니다.

‘대도시권광역교통위원회’ 설립 법안 29일 국회 본회의 의결 수도권 등 5개 대도시권 광역교통 총괄 컨트롤 타워…내년 3월 출범

- 국토교통부(장관 김현미)는 ‘대도시권광역교통위원회’ 설립을 주 내용으로 하는 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법(광역교통특별법)」 일부개정법률안이 11월 29일 국회 본회의에서 의결되었다고 밝혔다.

* 국토교통위원회 박순자 위원장 대표 발의 (발의일 ‘18.9.7)

- 이번 개정안에 따르면, ‘대도시권광역교통위원회’는 수도권 등 5개 대도시권 광역교통 문제의 총괄 컨트롤 타워로서,
 - 권역별 종합 교통계획을 수립·정비하고, 사업 별 지자체 협의를 이끌어내는 한편, 투자지원 등의 업무를 수행할 예정이다.

* 5개 대도시권: 수도권, 부산울산경남권, 대전세종권, 대구권, 광주권

- 현재 국민 80%가 거주하는 대도시권에서는 도심과 외곽 연결도로, 지하철 환승구간 등에서 매일 출퇴근 불편을 겪고 있으며,
 - 신도시 개발 등으로 대도시권이 점점 확장되면서 시·도 경계를 넘나드는 광역교통 문제가 점점 심각해지고 있다.

- 그러나 도심과 외곽을 연결하는 광역버스 노선 하나를 신설하더라도 노선조율, 요금조정, 재원분담 등에 있어 관계 지자체 간 합의가 이뤄지지 않아 많은 정책이 지연되거나 무산되는 상황이다.
- 따라서, 지자체 간 갈등을 조율하고 대도시권 교통정책을 총괄할 새로운 행정체계의 구축 필요성이 대두됨에 따라,
 - 정부는 국정과제로 광역교통 문제해결을 위한 전담기구 설립을 추진하는 등 지난 1년간 관계기관 및 지자체와 힘을 모아 세부 설립방안을 검토하였다.
- 이번 개정안은 그간의 다양한 의견을 종합하여 국회 국토교통위원회 박순자 위원장이 대표 발의하였고,
 - 광역교통 문제해결을 염원하는 경기·인천 등 대도시권 소속 지역 의원 등의 공감대를 기반으로 ‘대도시권광역교통위원회’ 설립이 합의에 이르렀다.
- 새롭게 출범할 ‘대도시권광역교통위원회’의 모습은 다음과 같다.
 - 위원회는 정무직 위원장과 상임위원 각 1인을 포함해 관계부처, 지자체 및 교통전문가 등 30인 이내의 위원들로 구성되며 주요 광역교통 정책을 심의·의결하게 된다.
 - 또한, 위원회 사무를 지원하고 안전 사전검토, 지자체 갈등조정, 예산운영 및 집행 등을 담당할 사무기구인 ‘대도시권광역교통본부’를 두어 강력한 정책 추진력을 갖추도록 하였다



- 주요업무로서 권역별 총괄 광역교통 계획을 수립·운영하고 그간 원활히 진행되지 못하던 광역·M-버스의 확대, 노선 조정과 환승센터, BRT(간선급행버스체계) 구축사업 등을 중점 추진할 것이다.



< 광역 교통체계 개편 전 >

< 광역 교통체계 개편 후 >

- 이밖에 초기 인력규모, 업무범위, 예산 및 위원회 운영규정 등의 구체적인 사항은 3개월여 간의 준비기간을 두고, 지자체, 관계 기관 협의를 거쳐 결정할 예정이다.

* 이번 대도시권광역교통위원회 설립 개정안은 공포 후 3개월이 경과 후 시행

□ 김경욱 국토교통부 교통물류실장은 “국민 생활권이 광역화되고 있음에도 교통행정은 시도 경계로 단절되어 있어 광역교통 문제가 풀리지 않는 행정 사각지대에 놓여 있었던 측면이 있다”라며,

- “광역교통 정책 책임과 권한을 갖춘 ‘대도시권광역교통위원회’가 출범되면, 강력한 정책 추진력을 바탕으로 대도시권 주민들의 출퇴근 불편 해결에 큰 역할을 할 것으로 본다”고 밝혔다.

< 참고 > 주요 갈등사례와 해결방향

① (광역버스) 외곽 지자체는 광역버스 도심 진입 확대를 요구중이나, 도심부 (버스차로 혼잡) 및 운수업계 반대(수익성 악화)로 대부분 무산

⇒ 노선별 대응보다는 위원회 중심으로 광역권 총괄 버스 노선계획을 지자체와 함께 수립해 단계적 조정, 지원 등으로 지자체, 업계 갈등 최소화

* 지자체와 함께 광역교통망 확대, 환승센터 구축 등과 연계된 최적의 계획 수립·의결

② (광역환승센터) 중심도시 외곽의 환승시설 이용자 대부분은 외곽 지자체 주민인 반면, 건설 관할(비용부담주체)은 중심도시이므로 추진 지연·무산

⇒ 주요 환승센터는 위원회가 직접 추진, 각 지자체는 지원 역할 부여

* 중심도시는 환승센터 주변의 연계교통체계를 정비해 이용자 편의를 제고, 외곽 지자체는 환승센터 중심의 광역버스 운영으로 도심 혼잡 문제 해결

③ (택시사업구역) 인접 지자체 간 이동수요가 빠르게 증가하고 있지만, 각 지자체 소관 택시가 아니면 영업을 못하도록 제한

⇒ 이용자 이동패턴(빅데이터 활용)과 대중교통 운영시간 등 감안, 지자체와 업계 협의를 지속해, 필요시 인접지역 간 단계적 택시구역 통합·확대 등 유도

* 위례신도시(송파·하남·성남) 택시구역 통합 : 빅데이터로 상호 win-win안을 제시해 합의

④ (통합환승요금도입) 수도권 지자체 간 통합환승요금제 정산 갈등이 크고 부산·울산·경남권 등 타 대도시권은 이견으로 통합환승 요금 도입 지연

⇒ 통합환승요금제 도입방안 및 공정한 배분방안 등을 마련해 지자체 도입을 장려하고, 정산 데이터도 지자체 간 투명하게 공유해 갈등 해소



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 교통정책조정과 양화승 사무관(☎ 044-201-3790)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고1

그간의 추진 경과

- 광역교통청 설립 VIP 공약 및 국정과제(31-2번) 반영 ('17.5)
 - 공약 및 국정과제에서 명시된 내용을 반영해 외청 형태의 광역교통청 설립 방안 마련 후 관계기관 협의 지속 ('17.7~10)

- 대도시권 광역교통특별법 개정 추진 ('17.11~'17.12)
 - 대도시권 광역교통특별법 개정을 추진해 국회 국토위는 통과 ('17.11)하였으나, 법사위 상정 후 전체회의 계류('17.12)
 - * 박광온('16.9), 민홍철('17.11) 의원 발의 → 국토위 대안 통과 → 법사위 계류('17.12)
 - 법사위는 필요성 이견은 없으나 절차상 정부조직법 개정이 바람직하다는 의견

- 정부조직법 개정 추진 ('18.1~4)
 - 2월 국회 행안위 소위에서 2차례 논의('18.2.20, 28) 되었으며, 여야 위원들 및 지자체 모두 설립 필요성에는 동의
 - * 정병국('16.10), 전해철('18.2) 의원 발의 → 행안위 소위 수정안 마련 및 논의
 - 하지만, 물관리 일원화 등 다른 정부조직법 개정안 논의 없이 광역교통청만 단독 처리하기 곤란하다는 의견이 있어 처리 무산
 - 이후, 5월 국회에서는 지방선거 등으로 논의되지 못함

- 새로운 형태의 설립 방안 논의 ('18.5~8)
 - 청장이 최종결정권을 갖는 독립외청보다 합의·결정기구인 행정위원회가 지방분권 취지에 부합한다는 행안부 의견이 있어, 위원회 설립 모색
 - 위원회 설립에 대해 각 대도시권 지자체도 찬성
 - * 대도시권 지자체 교통국장 회의(8.28, 국토부, 행안부 및 14개 지자체 참석)

- 위원회 안 확정 및 법안 발의, 국토위 통과 ('18.9~현재)
 - 국정현안점검조정회의(총리주재, 9.6)를 거쳐 기존 법사위 계류법안 국토위 회송 및 신규 개정안 발의(박순자 대표발의, 9.7), 국회 대안 마련·통과('18.11)

참고2

주요 해외사례 분석 및 시사점

- (해외사례) 대다수 선진국은 별도의 광역교통 전담 기구를 두고 있으며, 그 형태 및 업무범위는 각 나라 실정에 따라 다양

명 칭	주 요 역 할	명 칭	주 요 역 할
<영국> Transport for London (TfL)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 런던시 전역 교통을 통합적으로 관리·운영 ▶ 런던의 버스, 지하철 등의 운영 총괄 관리 	<미국> 워싱턴 도시권 대중교통청 (WMATA)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 수도권 지하철계획 건설, 운영 ▶ 수도권 버스통합관리 및 운영 ▶ 지하철 및 버스 연계 서비스
<프랑스> 파리수도권 교통연합체 (STIF)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 수도권의 모든 대중교통 수단의 관리와 운영기관 감독, 업체지정 ▶ 대규모 교통 인프라 투자 수행 ▶ 네트워크 현대화 및 조정 	<미국> 대도시권 교통계획기구 (MPO)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 도시권 인접 지방정부간 협의에 의한 공동의 도시권정비계획 수립·운영 ▶ 각 지방정부는 자체계획 반영 ▶ 도로계획 등의 공동입안 조건부로 연방정부 보조지급
<브라질> 광역상파울로 교통국 (STM)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 대도시권 교통시스템에 대한 조직, 운영, 통제 ▶ 도시지역의 교통시스템 개선 ▶ 상파울로시 교통에 총체적 책임관리 ▶ 도시간 철도 및 버스 감독 	<독일> 베를린 대중교통공사 (BVG)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 광역적으로 베를린시의 버스와 철도를 단일체제로 통합운영 ▶ 베를린시와 브란덴부르크 지역 교통 연합체인 VBB에 참여 대중교통 서비스 연계를 담당
<미국> 뉴욕주정부 광역교통기구 (MTA)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 뉴욕시 지하철, 버스, 철도 등을 운영하고 교량과 터널을 관리 ▶ MTA의 5개 하부 운영기관별로 지하철, 버스, 통근열차 등을 운영·관리 	<일본> 관동운수국	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 동경도 지역의 교통행정 전반의 업무수행 ▶ 광역도로계획 및 자치단체간 현안문제 조정기능 ▶ 지하철, 버스, 전차 등 대중교통 관리감독, 인허가 등 직접 수행

- (시사점) 우리나라는 지자체간 갈등, 조정권한의 부재, 예산배분의 한계 등으로 인하여 지자체 중심의 광역교통문제 해결에 한계
- '05년 수도권교통본부 등 지자체 중심 협업체계를 구성했었지만, 거대 지자체 간 갈등조정이 곤란하고, 예산편성 등 독립적 의사결정과 정책집행에도 제약이 있어 실질적 역할이 미흡
 - 따라서, 강력한 권한과 정책추진력이 있는 '광역교통위원회'를 설치해, 이해갈등 등 광역교통 문제의 근본원인을 해결할 필요
 - * 국가와 지자체가 공동으로 참여해 공정한 갈등조정, 원활한 업무추진 가능

참고3

대도시권광역교통위원회 구상(안)

- (위원회) 국토교통부 소속 '대도시권광역교통위원회'
 - 효율적 업무수행 및 사업 별 상세한 검토·조정을 위하여 권역별 위원회를 소집·운영하고, 그 결정은 전체 위원회 결정과 동일하게 봄
 - * (권역별 위원회) 수도권, 부산권, 대구권, 대전권, 광주권 등 5개 대도시권
 - 안건의 사전검토 등 업무를 지원하는 실무위원회를 둘 수 있음
- (위원) 상임위원장 1명, 상임위원 1명을 포함한 30명 이내
 - 위원장은 차관급 위촉직 상임 위원장으로 국토부 장관의 제청으로 대통령이 임명 (인사, 예산 및 정책수행 권한 보유, 임기 3년)
 - 당연직 위원은 국토부, 기재부, 행안부 등 중앙행정기관의 고위 공무원과 대도시권 지자체 부단체장들로 구성
 - 위촉직 위원은 대도시권에 속하는 지자체장에게 교통 분야 전문 지식이 풍부한 사람을 추천받아 위원장이 임명
 - 상임위원 1인은 고위공무원으로 하고 국토부 장관의 제청으로 대통령이 임명하며 대도시권광역교통본부의 장을 겸직(임기 3년)
- (사무기구) 위원회 사무 지원과 총괄계획, 갈등조정, 투자확대 등 주요 광역교통정책 추진을 위해 '대도시권광역교통본부' 신설
 - 본부장은 고위공무원(가급)으로 하고, 상임위원을 겸임
 - 국토교통부 소관 광역교통 관련 기능 및 인력 이관
 - 수도권교통본부 기존 업무 기능 이관, 대도시권 별 지자체 인력 이관 및 전문가 순증 등 (구체적인 인력이체 규모 등은 논의 필요)



참고4

주요 업무 추진방향(안)

□ 출퇴근 시간 단축

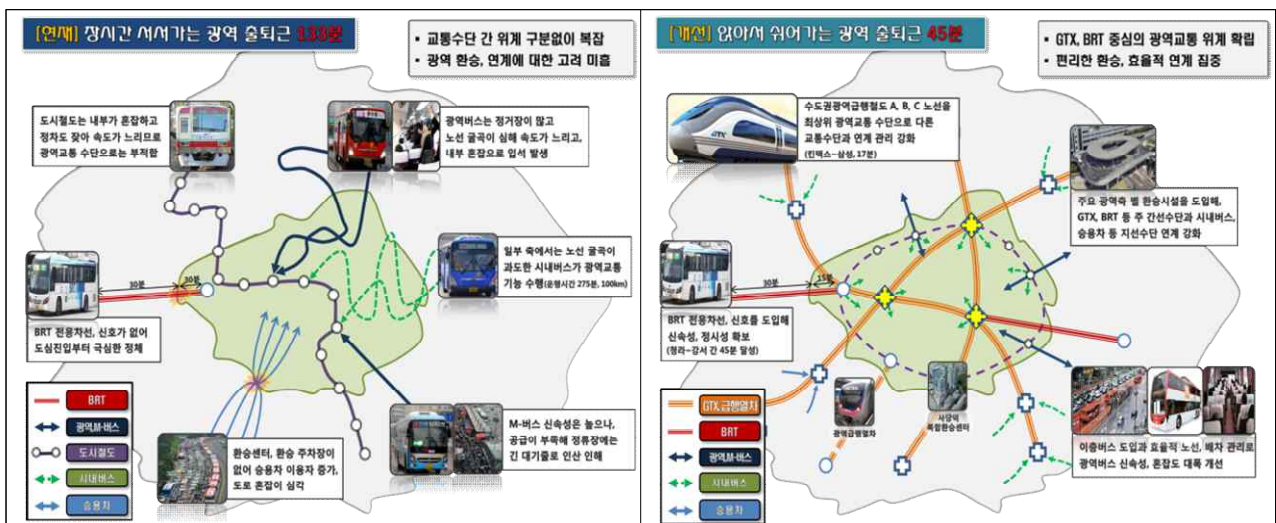
- BRT 등 핵심 교통망을 조속히 구축하고, 광역권 버스노선 개편, 열차 급행화 등 운영 효율화를 통해 광역교통 속도 개선
- 2층 버스 등 대용량 교통수단의 도입과 출퇴근시 버스·열차의 탄력적 증차 등을 통해 **앞아서 편하게 가는 광역교통체계 구축**

□ 편리한 환승·연계

- 광역급행철도와 BRT를 중심으로 광역버스, 승용차 등 각 수단간 위계를 감안하여 노선, 공급량 등 **광역교통 연계체계 전반 개편**
- 주요 교통거점에는 환승시설을 조속히 확충하고, 현재 운영중인 환승시설은 편의를 개선하여 **국민 불편 최소화**

□ 공공성 및 서비스 향상

- 광역·M-버스 운영관리 지원, 불편시설 개선 등을 실시하여 많은 국민이 이용하는 광역교통 **안전관리 강화 및 공공성 확보**
- 광역알뜰카드 도입, 버스 좌석예약 등 **값싸고 편리한 서비스**를 추진하고, 합리적 환승요금 분배 등으로 **관계기관 간 갈등 해소**



< 광역 교통체계 개편 전 >

< 광역 교통체계 개편 후 >