
 국토교통부		보 도 자 료		
		배포일시 2021. 12. 27.(월) / 총 11매(본문6, 참고5)		
담당 부서	교통정책총괄과	담 당 자	• 과장 김정희, 서기관 조숙현, 주무관 운영대 • ☎ (044) 201-3791, 3794	
	주택건설공급과		• 과장 김경현, 사무관 민경철, 주무관 한현규 • ☎ (044) 201-4897, 3378	
	부동산산업과		• 과장 황윤언, 사무관 연규성, 주무관 이홍규 • ☎ (044) 201-3413, 3416	
	철도운영과		• 과장 오수영, 사무관 정연준, 주무관 이명익 • ☎ (044) 201-3975, 3979	
보 도 일 시		2021년 12월 28일(화) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 12. 28.(화) 11:00 이후 보도 가능		

누구나 편리하게 이동할 수 있는 안전하고 지속가능한 국가교통정책계획 수립

- 「제2차 국가기간교통망계획」 및 「제5차 중기교통시설투자계획」 국무회의 보고
- 「주택법 시행령」· 「공인중개사법 시행령」· 「철도산업발전기본법」 개정안 국무회의 통과

1. 「제2차 국가기간교통망계획」 및 「제5차 중기교통시설투자계획」

- 국토교통부(장관 노형욱)는 향후 2040년까지 국가 교통물류체계 구축 방향을 제시하기 위한 『제2차 국가기간교통망계획(‘21~‘40)』 및 국가기간교통망계획의 하위 실천계획인 『제5차 중기교통시설투자계획(‘21~‘25)』 안을 국가교통위원회 심의를 거쳐 확정하고, 12월 28일 국무회의에 보고하였다.

- ◆ 신교통기술개발, 기후 변화, 인구구조 변화 등 새로운 메가 트렌드의 영향을 반영한 장기 국가교통정책계획(안)을 확정·고시
- ◆ 국토균형발전을 위한 교통망 완성 등 20년간 장기 추진계획 및 코로나-19 이후 정상화를 위한 5년간 교통시설 투자계획 수립

- 이번 계획안은 제1차 국가기간교통망계획('00~'20), 제4차 중기교통 시설투자계획('16~'20)의 만료기간이 도래함에 따라, 향후 20년 동안의 교통 여건을 전망하고, 그에 대응할 수 있는 새로운 교통정책과 교통시설 투자계획의 목표와 비전을 제시하고자 수립한 것이다.
- 제2차 국가기간교통망계획은 과거 국가 경쟁력 강화를 목표로 한 시설투자 중심의 계획을 국민의 이동권 보장을 목표로 한 종합 교통정책 중심의 계획으로 전환하고, 계획의 실천력 확보를 위해 추진 전략별 성과지표를 마련하였다는 점에 의의가 있다.
- 이 계획은 “이동의 자유, 안전하고 지속가능한 모빌리티”를 비전으로, ①차별없는 이동권 보장, ②안전하고 지속가능한 교통, ③일상속의 자율교통, ④글로벌 교통 공동체 실현을 4대 목표로 하고 있으며, 추진전략의 주요 내용은 다음과 같다.

① 국토균형발전을 위한 교통망 완성

- 전국 대부분의 도시를 2시간대에 이동할 수 있도록 지역간 고속·광역급행 철도망을 연결하고, 국가 간선도로망 계획을 과거 (7×9+6R)에서 (10×10+6R²)으로 개편*하여 지역 간 고속도로망과 광역권 순환방사형 고속망을 완성한다.
- * (7×9+6R) 남북방향의 7개축, 동서방향의 9개축으로 구성된 격자망과 대도시 권역의 6개(수도권 2, 대전·충주권, 광주·호남권, 대구·경북권, 부산·경남권) 순환망 (10×10+6R²) 남북방향의 10개축, 동서방향의 10개축으로 구성된 격자망과 주변 도시와 중심부를 직결하는 방사축을 도입한 6개의 방사형 순환망(6 Radial Ring)
- 한편, 신공항 개발과 함께 지역공항의 효율성을 제고하고, 신항만 개발과 권역별 특색을 살린 항만 육성을 추진하여 공항·항만 인프라(기반시설)의 경쟁력을 강화하고, 균형있는 공항·항만 인프라를 확충한다.

- 2시간대 이동 가능 인구 비율 : 52.8%('20년) → 64.2%('30년) → 79.9%('40년)
- 30분내 IC 접근 가능 시군 비율 : 88.8%('20년) → 89.9%('30년) → 98.1%('40년)
- 지방공항 이용객수 : 일 4.9만통행('20년) → 9.7만통행('30년) → 11.2만통행('40년)
- 국제 물류 성과지수 경쟁력 : 20위권('20년) → 10위권('30년) → 10위권 이내('40년)

② 언제 어디서나 접근 가능한 대중교통 환경 조성

- 벽지노선·준공영제·수요응답형 교통 등을 통해 교통소외지역을 해소하고, M버스· BRT·BTX*·트램 등 다양한 교통수단의 공급과 함께 공유교통·통합교통서비스 플랫폼 등 다양한 서비스 제공을 추진한다.

* Bus Transit eXpress : 지상부 고속 전용차로, 종점부 지하차도, 환승센터 설치로 기존 BRT 보다 30% 이상 속도 향상

- 그리고, 주요 철도역·터미널·공항 등 광역 교통 거점지에 환승센터를 확대 구축하며, GTX 환승역사에서의 환승시간을 단축해 나갈 계획이다.

- 대중교통 최소기준* 확보지역 비율 : 32%('20년) → 50%('30년) → 70%('40년)
- BTX·BRT 노선 : 4개 노선('20년) → 50개('30년) → 70개('40년)
- 출퇴근 시간 : 40분대('20년) → 30분 후반('30년) → 30분 초반('40년)

* 한국교통안전공단에서 연단위, 시·군단위로 대중교통 접근성, 운행횟수 등을 평가

③ 친환경 첨단 모빌리티의 일상화

- 기후변화, 4차산업혁명 등 급변하는 교통 환경에 대응하여, 전기차·수소차 등 친환경차, 자율차·드론·도심항공 등 미래 첨단 모빌리티 확대 보급 및 인프라 확충을 위한 투자를 확대하고, 다양한 정책을 발굴·시행한다.
- 나아가, 인공지능(AI), 빅데이터 등 첨단 기술을 도로, 공항, 항만, 물류시설 등 교통인프라에 접목하여 도로의 인공지능화, 공항 출입국 서비스 고도화, 디지털 항만, 무인 자율배송 등 교통 혁신을 촉진한다.

- 전기·수소차 보급대수* : 14만대('20년) → 450만대('30년) → 978만대('40년)
- 수소 충전소 접근 가능 시간 : 1시간 내('20년) → 30분 내('30년) → 10분 내('40년)
- 신차 중 자율차 판매 비율 : 0%('20년) → 54%('30년) → 80%('40년)
- AI 신호시스템 운영 시군 비율 : 0%('20년) → 10%('30년) → 100%('40년)

* '30년까지 목표치는 '2030 국가온실가스감축목표(NDC, '21.10)에 따른 수치이며, '40년까지 목표치는 추세선을 반영한 추정 수치로, 향후 탄소중립위원회 등 협의를 거쳐 확정 예정

④ 안전하고 차별없는 교통사회 실현

- 도심부 속도하향·보행공간 구조전환 등 사람을 최우선으로 하는 교통환경으로 전환하고, 노후화되고 있는 교통시설에 대한 중장기 관리계획, 생애주기 관리체계 등을 구축한다.
- 안전한 교통환경 조성과 함께, 장애물 없는 교통환경 조성을 추진한다. 장애인·어린이·고령자 등 교통약자의 이동권 보장을 위한 맞춤형 교통정책을 수립하고, 저상버스·특별교통수단을 확대한다.

- 인구10만명당 교통사고 사망자 : 5.9명('20년) → 2.7명('30년) → 0.4명('40년)
- 시설 노후 관련 사고 건수 : 0건('20년) → 0건('30년) → 0건('40년)
- 시내버스 저상버스 보급율 : 28.4%('20년) → 100%('30년) → 100%('40년)

⑤ 대륙과 해양을 잇는 글로벌 교통 공동체 실현

- 한반도 중심의 대륙연결형 네트워크 구축을 위해 남북한 교통로를 연결하고, TCR(중국횡단철도), TSR(시베리아횡단철도) 등과 철도 인프라 연결, 서남권·환동해권 특화 거점 항만 집중 육성을 통해 신남방·신북방 진출 전진기지로 활용할 계획이다.

- 남북간 연결 도로·철도망 수 : 0개소('20년) → 2개소('30년) → 5개소('40년)
- 대륙연결 철도 연간 운행횟수 : 0회('20년) → 0회('30년) → 1천회('40년)

□ 한편, 제2차 국가기간교통망계획의 초기 실천계획인 제5차 중기 교통시설투자계획은,

- 코로나-19로 인해 위축된 교통분야의 회복력 강화, 국토균형 발전을 위한 예비타당성 조사 면제 사업의 신속한 추진 등을 위해 5년간 총 160.1조원(국비 116.1조원)의 투자계획을 담고 있으며,
- 이는 제4차 중기교통시설투자계획에 따른 투자규모에 비해 **21.6%*** 확대된 것이다.

* [총 투자비] 131.7조원(제4차) → 160.1조원(제5차) / 21.6% 확대
 [국비] 92조원(제4차) → 116.1조원(제5차) / 26.2% 확대

- 특히, 중기교통시설투자계획을 수립한 이래 처음으로 철도에 대한 투자비가 도로에 대한 투자비를 넘어 서는 특징이 있다.

* 도로 60.1조원(37.6%), 철도 64.1조원(40.0%), 공항 3.5조원(2.2%), 항만 15.5조원(9.7%), 물류 등 기타 16.9조원(10.5%)

- 이 같은 투자를 통해 5년 동안 전체 교통시설의 규모는 **8.27%** 증가될 것으로 기대되며, 차량운행비용·통행시간비용·환경비용 등의 사회적 비용이 **73.5조원** 감축될 것으로 전망된다.


- 고속도로 연장 4,848km → 5,338km
- 철도 연장 5,366km → 6,006km
- 항공기 연간 운항횟수 2,268천회 → 2,270천회
- 항만 하역능력 2,988만TEU → 3,536만TEU

- 국토교통부 안석환 종합교통정책관은 “코로나-19 극복 및 국토 균형발전을 위해 교통 SOC에 대한 적절한 투자를 추진하고, 장기적으로는 어떠한 상황 속에서도 국민들이 안전하고 편리하게 원하는 장소로 이동 할 수 있도록 국민의 이동권 보장을 위한 친환경적이고 지속가능한 교통체계를 구축해 나가겠다”라고 밝혔다.

2. 「주택법 시행령」·「공인중개사법 시행령」, 「철도산업발전기본법」 개정안

- 아울러 이날 국무회의에서는 「주택법 시행령」, 「공인중개사법 시행령」, 「철도산업발전기본법」 개정안이 통과되었다.
- ① 「주택법 시행령」 개정안은 지난 6월 광주에서 발생한 붕괴사고에 따라 관계부처합동으로 8월에 발표한 「건설공사 불법하도급 차단방안」 후속조치의 일환으로,
 - 공사현장의 불법하도급을 방지하기 위하여 주택건설공사 현장에 상주하는 감리자가 하수급인의 자격 등의 적법성을 확인하여 위반 사실이 있는 경우 사업주체 및 사업계획승인권자에게 통보하는 절차를 마련하였다.
- ② 「공인중개사법 시행령」 개정안은 지난 10월 국민부담 경감을 위한 중개보수 개편에 이은 후속조치로 중개서비스 질 향상을 통해 소비자 보호를 강화하는 내용을 담고 있다.
 - 공인중개사의 손해배상책임 보장한도*를 상향하고 건축물 바닥면, 중개사고가 잦은 다가구주택의 권리관계 확인 및 설명의무를 강화하고 공인중개사가 ‘일반과세 또는 간이과세 사업자’인지 알 수 있게 중개사무소에 사업자등록증을 게시하도록 하였다.

* 개인은 연 1억원 → 2억원, 법인은 연 2억원 → 연 4억원으로 상향하고 시행일은 보험(공제)상품 개발, 전산시스템 정비 등 준비기간을 거쳐 23년 1월 1일부터 적용
- ③ 『철도산업발전기본법』 개정에서는 ‘철도시설 사용료 감면’ 근거를 마련(안 제31조제2항)함으로써,
 - 지자체가 공용·공공용·비영리 공익 사업용으로 폐선부지, 광장과 같은 철도시설을 사용하고자 할 때 사용료를 감면받을 수 있도록 법률에 근거를 명확히 하였다.

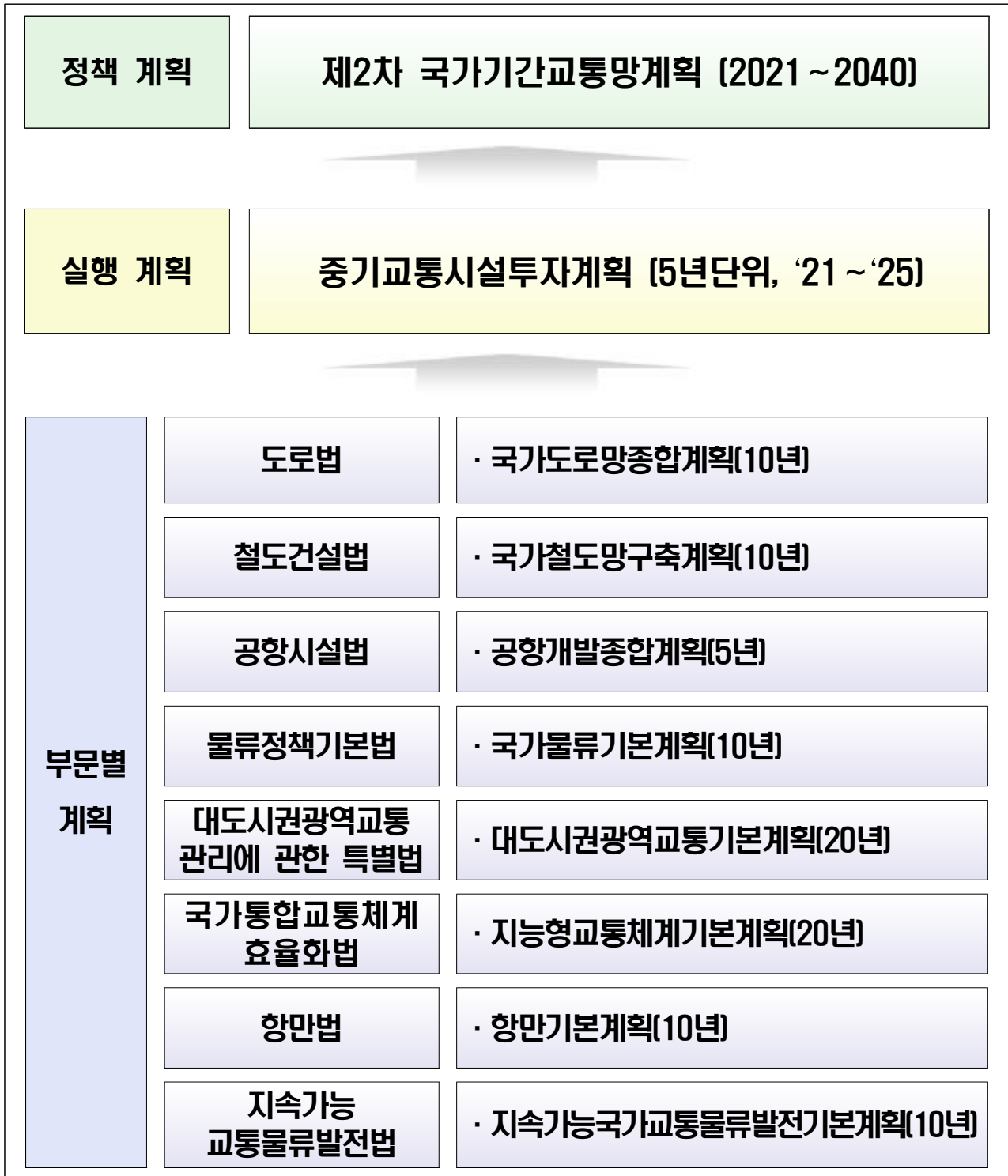
 공공누리 공공저작물 자유이용허락	이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 교통정책총괄과 조숙현 서기관(☎ 044-201-3791, 국가교통정책계획), 주택건설공급과 민경철 사무관(☎ 044-201-4897, 주택법), 부동산산업과 연구성 사무관(☎ 044-201-3413, 공인중개사법), 철도운영과 정연준 사무관(☎ 044-201-3975, 철도산업기본법)에게 문의하여 주시기 바랍니다.
--	--

참고 1

국가 교통 SOC 시설 계획 체계도

◇ 중기교통시설투자계획의 의의
 : 국가기간교통망계획의 5년 단위 실천 계획

< 국가 교통 SOC시설 계획 체계도 >



- **[비전]** 이동의 자유, 안전하고 지속가능한 모빌리티
- **[목표]** ①차별없는 이동권 보장, ②안전하고 지속가능한 교통, ③일상 속의 자율교통, ④글로벌 교통공동체 실현
- **세부 추진전략**

- ◆ 교통물류 부문 최상위 계획으로서의 전략성/방향성 강조
- ◆ 시설투자 중심의 계획에서 종합 교통정책 중심의 계획으로 전환
- ◆ 제2차 계획의 실천력 확보를 위해 추진전략별 성과지표 마련

① 국토균형발전을 위한 교통망 완성

- (철도) 전국 대부분의 도시를 2시간대에 이동할 수 있도록 지역 간 고속·광역급행 철도망을 연결하여 고속 국가철도망 완성
- (도로) 국가 간선도로망 계획을 (7X9+6R)에서 (10X10+6R²)으로 개편하여 지역간 고속도로망과 광역권 순환방사형 고속망을 완성
- (공항) 신공항 개발(동남권, 새만금 등), 지역공항 효율성 제고, 소형 공항·배후단지 개발 등 경제성장을 위한 균형있는 공항 인프라 확충
- (항만) 부산항 진해신항 개발을 통한 동북아 물류 중심 위상 공고화, 권역별(서해권, 동해권) 특색을 살린 항만 육성을 통해 경쟁력 강화

② 언제 어디서나 접근 가능한 대중교통 환경 조성

- (대중교통 공공성) 벽지노선·준공영제·수요응답형 교통시스템 등을 통해 교통소외지역을 해소하고, 대중교통 서비스 개선
- (대중교통 다양화) M버스· BRT·BTX·트램 등 다양한 수단을 공급하고, 공유교통·통합교통서비스 플랫폼 등 서비스 다양화
- (복합환승센터) 주요 철도역·터미널·공항 등 광역 교통 거점지에 환승센터 확대 구축하고, GTX 환승역사 환승시간 단축

③ 친환경 첨단 모빌리티의 일상화

- (친환경 교통수단) 사업용 자동차에 대한 보조금·공공분야 구매 목표제 등을 통한 전기·수소차 확대보급, 수소열차·친환경 선박 등
- (친환경 교통인프라) 전용 주차장, 전기충전기, 수소충전소 등 확대
- (첨단 교통수단) 자율차·드론·도심항공 등 새로운 모빌리티 보급
- (교통물류의 스마트화) ITS, BIS 확대보급을 통한 도로의 지능화·스마트물류·공항·항만 등

④ 안전하고 차별없는 교통사회 실현

- (사람 중심) 도심부 속도하향·보행공간 구조전환 등 사람을 최우선으로 하는 교통환경으로 전환하여 車사고 사망자 제로화 달성
- (노후시설 관리) 급속히 노후화되는 교통시설의 중장기 관리계획, 생애주기 관리체계 등을 구축하여 노후화 관련 사고 제로화 달성
- (교통약자 복지) 어린이·고령자 등 교통약자 맞춤형 교통정책을 수립하고, 저상버스·특별교통수단 확대 등 장벽없는 교통체계 구축

⑤ 대륙과 해양을 잇는 글로벌 교통 공동체 실현

- (남북한 연결) 경의선·동해선 등 철도·도로 및 공항·항만을 연결, 북한지역 노후 교통시설 현대화 및 남한지역 연계구간 용량 확대
- (동아시아 공동체) 국제철도협력기구(OSJD) 등 철도 네트워크를 기반으로 동아시아, 유럽연합과 동아시아철도공동체 구성 등

□ 2040 국가교통 주요 미래상

- 2022년 레벨3 자율주행자동차 상용화
- 2025년 도심항공교통서비스(UAM) 상용화
- 2030년 모든 시내버스가 교통약자를 위한 저상버스로 운영
- 2034년 반경 75km 이내 친환경차 충전 가능
- 2040년 인구 10만 이상 주요 도시간 2시간대 이동 가능

참고 3

제5차 중기교통시설투자계획('21~'25) 주요내용

- [비전] 지속가능한 체계 구축을 통한 교통·물류의 회복력 강화
- [목표] ① 포스트 코로나 시대 뉴노멀을 위한 회복, ② 국토균형발전, ③ 대도시권 혼잡완화 및 연계 교통체계 구축
- 투자금액 및 배분

< 총 투자금액 160.1조원 (국비 116.1조원) >

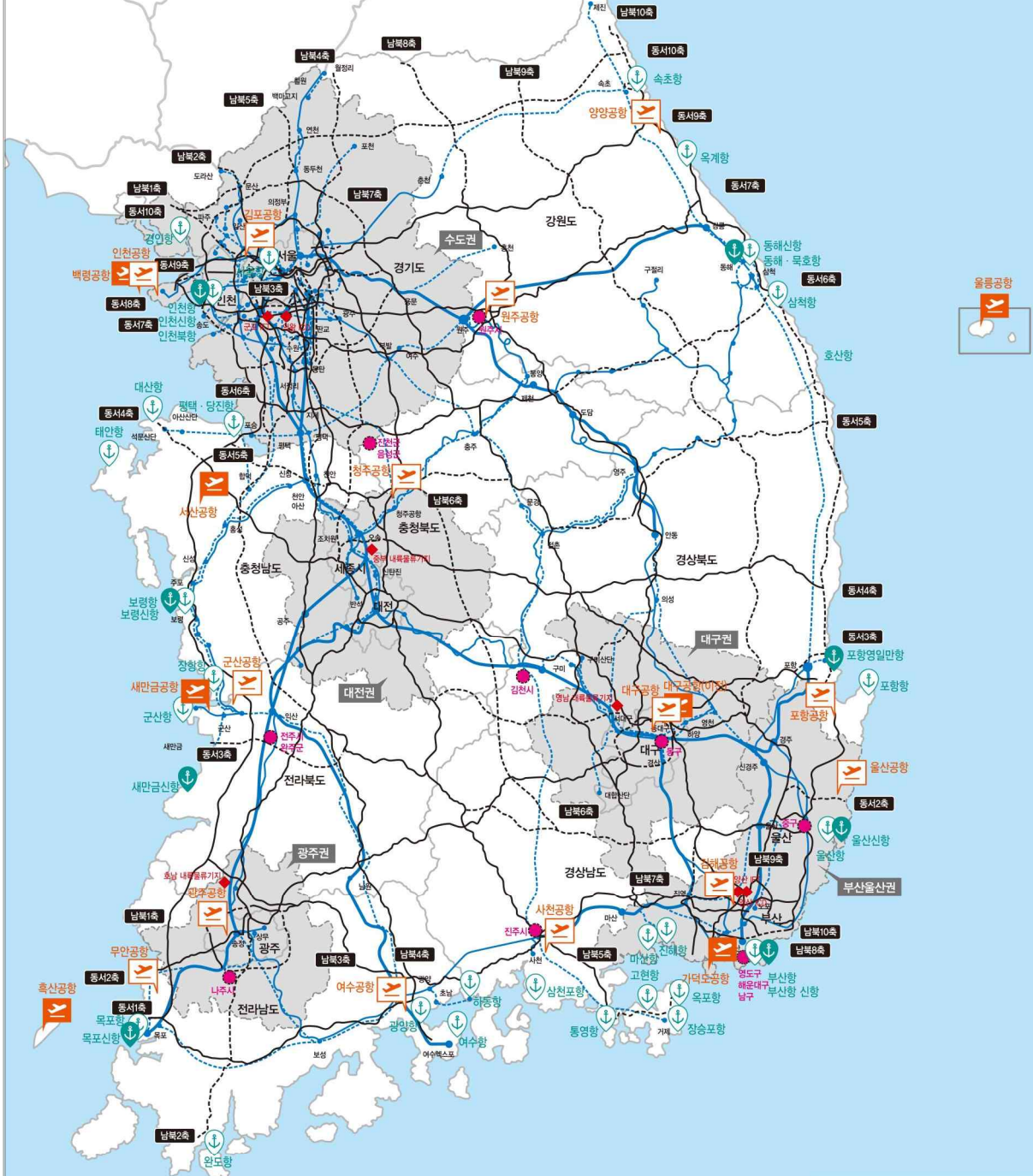
- ① 부문별 재원배분 : 철도, 물류 등 기타(안전·첨단 예산 포함) 부문 투자 확대
 - 도로 60.1조원(37.6%), 철도 64.1조원(40.0%), 공항 3.5조원(2.2%), 항만 15.5조원(9.7%), 물류 등 기타 16.9조원(10.5%)
 - * 4차계획(집행) : 도로 55.0조원(46.7%), 철도 37.9조원(32.2%), 공항 5.4조원(4.5%), 항만 12.1조원(10.3%) 물류등기타 7.5조원(6.3%)

- ② 4차 계획 대비
 - 4차 계획 규모와 비교해 총 투자 규모(131.7→160.1조원, 21.6%) 및 국비 투자 규모(92→116.1조원, 26.2%)를 확대

□ 기대효과

- (스톡확대) 전체 교통시설 스톡의 8.27% 증가
 - 고속도로 연장 4,848km → 5,338km ■ 철도 연장 5,366km → 6,006km
 - 항공기 연간 운항횟수 2,268천회 → 2,270천회
 - 항만 하역능력 2,988만TEU → 3,536만TEU
 - 도시 첨단물류단지 6건 지정 ■ 환승센터 2개 → 17개
- (사회적편익) 차량운행비용, 통행시간비용, 교통사고비용, 환경비용 등 73.5조원(연 14.7조원) 감축
 - 차량운행비용 감축 : 연 3.6조원 ■ 통행시간비용 감축 : 연 10.8조원
 - 교통사고비용 감축 : 연 2,626억원 ■ 환경비용 감축 : 연 287억원
- (수송분담률) 도로 분담률 1.93% 감소, 철도 1.94% 증가
- (간접효과) 생산유발 233조원, 고용유발 103만명, 부가가치유발 95조원

제2차 국가기간교통망계획(2021-2040)



범례			
도로	운영 중 노선	—————	
	계획 중 노선	- - - - -	
철도	운영 중 노선	—————	
	계획 중 노선	- - - - -	
공항	기존	기존 신규*	기존 신규*
	기존	기존 신규*	기존 신규*
항만	기존	기존 신규*	기존 신규*
	기존	기존 신규*	기존 신규*
내륙 물류기지	기존	기존 신규*	기존 신규*
	기존	기존 신규*	기존 신규*
혁신 도시	기존	기존 신규*	기존 신규*
	기존	기존 신규*	기존 신규*

* 계획 검토 또는 건설중