



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

도로법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈대도시권 교통혼잡도로 개선 사업 대상으로
인구 50만명 이상의 대도시권을 추가〉

■ 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2200726호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 민홍철의원 대표발의(제2200726호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상지역 확대(안 제8조제1항)	2
※ 참고자료	10

□ 민홍철의원 대표발의(의안번호 제2200726호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 민홍철의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 6. 20.
3. 회 부 일 : 2024. 6. 21.

II. 제안이유 및 주요내용

현행 법령은 지방자치단체가 관할하는 대도시권의 주요 도로를 대상으로 국토교통부장관이 5년마다 ‘교통혼잡도로 개선사업계획’을 수립하도록 하고, 관련 세부 사업을 시행하는데 드는 비용의 일부를 지원하도록 규정하고 있음.

그런데 현행 교통혼잡도로 개선사업은 특별시·광역시를 중심으로 한 대도시권만을 대상으로 하고 있어 이에 해당하지 않는 대도시의 경우 점진적인 교통량의 증가로 교통혼잡이 심화되고 있으나 효과적인 교통혼잡 해소 방안 마련에 한계가 있는 실정임.

이에 현행 교통혼잡도로 개선사업의 대상을 대도시권에서 인구 50만 이상의 대도시로 확대함으로써 인구 50만 이상의 대도시의 교통혼잡도를 개선할 수 있는 기반을 마련하려는 것임(안 제8조제1항).

Ⅲ. 검토의견

1. 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상지역 확대(안 제8조제1항)

가. 개정안의 내용

현행 제8조¹⁾에 따라 시행되는 ‘대도시권 교통혼잡도로 개선사업’은 6개 광역시²⁾를 대상으로³⁾ 5년마다 권역별로 사업계획을 수립한 후 도심지 우회도로 및 대도시권 순환도로 체계를 구축하고 간선 도로망과의 연계 보완 등을 수행하는 사업으로, 설계비 50%, 공사비의 50%를 국고에서

1) 「도로법」

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 대도시권의 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 사업계획에는 다음 각 호의 내용이 포함되어야 한다.

1. 대도시권 교통혼잡도로 개선사업(이하 이 조에서 “개선사업”이라 한다)의 목표
2. 개선사업 대상 도로
3. 연차별 개선사업 계획
4. 개선사업의 시행을 위한 총투자 규모
5. 개선사업의 시행에 필요한 재원의 조달방안
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항

③ 국토교통부장관은 사업계획을 수립할 때에는 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사나 시장·군수·구청장과 협의하고, 제9조에 따른 도로정책심의위원회 심의를 거쳐야 한다.

④ 행정청은 사업계획에 따라 매년 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 수립하고 시행하여야 한다.

⑤ 대도시권 교통혼잡도로의 선정 기준, 관리 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

⑥ 이미 수립된 사업계획을 변경하는 경우에는 제3항의 규정을 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑦ 국토교통부장관은 「지방자치법」 제198조에 따른 인구 50만명 이상 대도시의 주요 간선도로에 대하여 5년마다 교통혼잡 실태 등을 조사할 수 있다.

2) 인천, 대전, 대구, 울산, 부산, 광주

3) 「도로법 시행령」

제6조(대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획의 수립 등) ② 대도시권 교통혼잡도로의 선정 기준은 고속국도 및 일반국도를 제외한 광역시의 동(洞)지역에 있는 도로 중 다음 각 호에 해당되는 도로로 한다.

1. 고속국도 및 자동차전용도로(법 제48조에 따라 도로관리청이 지정하는 자동차전용도로 또는 전용구역을 말한다. 이하 같다)와 연결하는 도로

2. 혼잡구간을 우회하는 도로

3. 조성이 완료된 주요 항만, 공항, 산업단지, 물류단지 등을 연결하는 도로 중 국가지원 등이 계획되지 아니한 도로

지원하고 있음⁴⁾. 지방자치단체는 설계비 50%, 공사비 50%, 토지보상비 100%를 부담함.

개정안은 ‘대도시권 교통혼잡도로 개선사업’ 대상 지역을 현재의 광역 시에서 인구 50만명 이상의 도시로 확대하여, 도시의 교통혼잡을 해소하고 지방자치단체의 재정부담을 경감시키고자 하는 것임.

현행	개정안
제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 <u>대도시권의</u> 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. ② ~ ⑦ (생략)	제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ① ----- ----- ----- <u>인구 50만명 이상인 대도시</u> <u>권의</u> ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ② ~ ⑦ (현행과 같음)

4) 「도로법 시행령」

제85조(국가지원지방도 및 대도시권 교통혼잡도로에 대한 비용의 지원) ⑥ 법 제86조제2항에 따라 대도시권 교통혼잡도로의 개선을 위한 세부 사업계획을 시행하는 데에 드는 비용의 일부를 지원할 때에는 예산의 범위에서 제84조제1항제1호에 따른 공사비(조사·설계에 드는 비용을 포함한다)를 지원할 수 있다.

나. 검토의견

개정안에 따라 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상을 현재의 ‘6개 광역시’에서 특별시를 제외한 ‘인구 50만 이상 대도시’로 확대 시 19개 도시가 추가되어 사업 대상이 총 25개 도시로 증가함.

【개정안에 따른 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상 변화】

구 분	개소	도시 명칭
광 역 시	6개	부산,대구,인천,광주,대전,울산
+ 인구 50만 이상	+ 19개	수원,고양,용인,성남,부천,화성,남양주,안산,안양,평택,시흥, 김포,파주,창원,청주,전주,천안,김해,포항

※ 자료: 국토교통부

【도시별 인구 현황】

(단위 : 천명)

연번	광역시(6)		100만 이상(4)		90~100만(2)		80만~90만(1)	
	도시명	인구수	도시명	인구수	도시명	인구수	도시명	인구수
1	부산	3,293	수원	1,197	화성	944	청주	852
2	인천	2,997	고양	1,075	성남	920		
3	대구	2,375	용인	1,076				
4	대전	1,442	창원	1,009				
5	광주	1,419						
6	울산	1,104						
연번	70만~80만(2)		60만~70만(3)		50만~60만(7)		※ (참고) 인구 50만 이상 대도시의 인구 기준은 「지방자치법령」에 따라 행안부가 정하며, 주민 수가 2년간 연속하여 50만 명 이상인 시를 기준으로 정하여 매년 공고함	
	도시명	인구수	도시명	인구수	도시명	인구수		
1	부천	780	천안	656	평택	591		
2	남양주	732	전주	643	안양	545		
3			안산	629	김해	534		
4					시흥	520		
5					파주	498		
6					포항	493		
7					김포	486		

※자료: 「2023.12. 주민등록인구현황」(행정안전부)

2021년 시군도로의 교통혼잡비용은 19.41조원으로 전년 대비 8.9% 증가하였고, 특별광역시도의 교통혼잡비용(22.76조원)과 그 차이가 크지 않아 시 지역 교통혼잡 개선을 위한 투자확대의 필요성이 있음.

【연도별 교통혼잡비용 현황】

〈표 5-4〉 도로등급별 교통혼잡비용 추이 (단위: 조원)

구분	도로 등급	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년	전년대비 증감율	연평균 증감율
지역간	고속도로	2.38	2.87	3.28	2.42	2.96	22.3%	4.5%
	일반국도	9.94	11.02	14.32	12.42	14.24	14.7%	7.5%
	국가지원 지방도	1.52	1.66	2.02	1.73	2.1	21.4%	6.7%
	지방도	2.49	2.82	3.48	3.09	3.75	21.4%	8.5%
	소계	16.33	18.37	23.10	19.66	23.05	17.2%	7.1%
도시부	도시고속도로	1.57	1.91	2.13	1.97	2.07	5.1%	5.7%
	특별광역시도	20.78	23.46	21.49	18.17	20.7	13.9%	▽0.1%
	소계	22.35	25.38	23.62	20.14	22.76	13.0%	0.4%
시군도로		20.94	24.02	23.88	17.83	19.41	8.9%	▽1.5%
전국		59.62	67.76	70.60	57.64	65.22	13.2%	1.8%

참고1: 2017년~2018년 교통혼잡비용은 포인트 기반 경로 데이터를 활용하여 추정된 값임
참고2: 2019년 교통혼잡비용부터 데이터 샘플을 높이기 위해 신규 기초 데이터(교통량, 속도)를 변경하여 산출함

※ 자료 : 한국교통연구원, 2023 국가 교통정책 평가지표 연구사업 제3권 교통혼잡비용, 2023, p.78

아울러, 2017년 1월 신설된 「도로법」 제8조제7항⁵⁾에 따라 국토교통부가 ‘인구 50만명 이상 대도시의 주요 간선도로에 대한 교통혼잡 실태 조사’를 수행하였는데, 인구 50만명 이상 대도시 중 부천·수원·안양은

5) 「도로법」

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ⑦ 국토교통부장관은 「지방자치법」 제175조에 따른 인구 50만명 이상 대도시의 주요 간선도로에 대하여 5년마다 교통혼잡 실태 등을 조사할 수 있다.
<신설 2017. 1. 17.>

광역시보다 혼잡, 고양·성남·안산·청주는 광역시와 유사한 정도로 교통 혼잡이 나타나고 있음⁶⁾.

시 지역 도시는 광역시에 비해 상대적으로 재정여건이 열악하므로 개정안과 같이 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 대상을 인구 50만 이상으로 확대하면, 시군도의 교통혼잡비용 감소와 지방자치단체 재정부담 완화에 기여할 것으로 판단됨.

다만, 개정안에 대한 심사시에는 다음과 같은 측면을 고려할 필요가 있음.

1) 개정안에 따른 재원 소요 검토 필요

동 사업의 대상도시를 인구 50만명 이상 도시로 확대할 경우 소요예산이 증가될 것으로 예상되므로 재원확보 방안을 감안하여 확대 여부를 판단해야 할 것으로 보임. 국토교통부도 개정안에 따라 국고 부담이 수반되는 사항에 대해서는 재정당국과 협의가 필요하다는 등 신중한 접근이 필요하다는 입장임.

대도시권 교통혼잡도로 개선사업이 시작된 2006년 이후 현재까지 총 55건의 개선사업이 결정되어 현재까지 21건이 완료되었고, 현재 추진 중인 사업은 17건, 아직 착수되지 않은 사업은 17건으로, 총 55건 사업의 건당 평균 사업비용은 1,928.6억원, 건당 평균 사업 규모는 3.8km임.

6) 국토연구원, 「대도시 주요 간선도로 교통혼잡 실태 조사 최종보고서」, 2021. 6. 참조. 해당 보고서의 주요내용은 참고자료 1 참조

【대도시권 교통혼잡도로 개선사업 추진 현황】

구 분	연장(km)	총사업비(억원)	국비(억원)	비 고
총 55건	210.1	106,071	33,395	평균 1,928.6억원/건, 평균 3.8km/건, 평균 504.9억원/km,
완료(21건)	84.0	34,499	9,707	
추진중(17건)	74.9	44,959	16,650	
미착수(17건)	51.2	26,613	7,038	

주: 총사업비와 '국비×2'에 해당하는 금액의 차액은 대부분 지자체 부담 토지보상비임

자료: 국토교통부

국토교통부가 시행한 「대도시권 교통혼잡도로 개선사업 적용범위 타당성 연구」(한국교통연구원, 2018.2.)에서는 인구 50만 이상 도시를 대상으로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업을 수행하는 경우 연간 442억원의 국비가 추가로 소요될 것으로 예상된다고 제시한 바 있음.⁷⁾

【인구 50만 이상 대도시로 확대하는 경우 국비지원금 추정 규모】

(단위 : 억원, km, %)

번호	도시규모	사업수 (A)	평균사업비 (B)	총사업비 (C=A×B)	국비지원금	
					총액 (D=C×34.9%)	연평균 (E=D÷12년)
1	광역시	15.3	1,977	30,316	10,593	1,055
2	100만명 이상	3.3	1,324	4,369	1,525	127
3	90만~100만명	2.2	1,324	2,913	1,017	85
4	80만~90만명	1.8	980	1,764	616	51
5	70만~80만명	-	980	-	-	-
6	60만~70만명	4.5	980	4,410	1,539	128
7	50만~60만명	1.8	980	1,764	616	51
합계		28.9		45,536	15,906 (+5,313)	1,497 (+442)

주) 국비지원비율 34.9%는 총사업비 대비 평균 국비지원 비율(설계비와 공사비 50%)

자료 : 대도시권 교통혼잡도로 개선사업 적용범위 타당성 연구(한국교통연구원, 2018.2)

7) 참고로, 국회예산정책처에서는 현 시점에서 각 도시의 혼잡도로 중 비용편익(B/C) 점수 등 타당성이 높아 사업 대상으로 선정될 가능성이 있는 혼잡도로의 수량이나 규모를 알 수 없고, 도시마다 토지보상비의 수준이 다를 것으로 예상되어 기존에 대도시권 교통혼잡도로 개선사업의 대상으로 결정된 55건 사업의 단가를 그대로 적용하기 곤란하여 추가제정소요를 파악하는데 한계가 있으므로, 비용추계서 미첨부사유서를 제출하였음.

2) 개정안 수용시 「지방자치법」 제198조 준용 검토 필요

개정안에서는 대도시권 교통혼잡도로의 대상을 ‘인구 50만명 이상의 대도시권’으로 변경하고 있는데, 인구 50만명 이상의 대도시권에 대한 보다 명확한 정의가 필요할 것으로 보임.

관련하여 행정안전부는 「지방자치법」 제198조제1항 및 동조 제3항⁸⁾ 및 동법 시행령 제118조⁹⁾에 따라 인구 50만 이상 대도시를 규정하고, 동법 시행령 제125조¹⁰⁾에 따라 매년 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시를 공고하고 있는바, 개정안에서 “「지방자

8) 「지방자치법」

제198조(대도시 등에 대한 특례 인정) ① 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 인구 50만 이상 대도시의 행정, 재정 운영 및 국가의 지도·감독에 대해서는 그 특성을 고려하여 관계 법률로 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다.

② 제1항에도 불구하고 서울특별시·광역시 및 특별자치시를 제외한 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대도시 및 시·군·구의 행정, 재정 운영 및 국가의 지도·감독에 대해서는 그 특성을 고려하여 관계 법률로 정하는 바에 따라 추가로 특례를 둘 수 있다.

1. 인구 100만 이상 대도시(이하 “특례시”라 한다)

2. 실질적인 행정수요, 지역균형발전 및 지방소멸위기 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기준과 절차에 따라 행정안전부장관이 지정하는 시·군·구

③ 제1항에 따른 인구 50만 이상 대도시와 제2항제1호에 따른 특례시의 인구 인정기준은 대통령령으로 정한다.

9) 「지방자치법 시행령」

제118조(인구 50만 이상 대도시와 특례시의 인구 인정기준) ① 법 제198조제1항에 따라 특례를 둘 수 있는 인구 50만 이상 대도시는 전년도 말일 현재 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 수를 합산한 주민 수가 2년 간 연속하여 50만 이상인 시로 한다.

1. 해당 지방자치단체의 관할 구역에 주민등록이 되어 있는 사람

2. 「재외동포의 출입국과 법적 지위에 관한 법률」 제6조에 따라 해당 지방자치단체의 국내거소 신고인명부에 올라 있는 외국국적동포

3. 「출입국관리법」 제34조에 따라 해당 지방자치단체의 외국인등록대장에 올라 있는 외국인

② 제1항에 따른 인구 50만 이상 대도시가 인구의 감소로 전년도 각 분기 말일 현재 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 수를 합산한 주민 수를 산술평균한 인구가 2년 간 연속하여 50만에 미치지 못하는 경우 그 시는 그 다음 해부터 인구 50만 이상 대도시에서 제외된다.

③ 법 제198조제2항제1호에 따른 인구 100만 이상 대도시(이하 “특례시”라 한다)의 인구 인정기준에 관하여는 제1항 및 제2항을 준용한다. 이 경우 “인구 50만”은 “인구 100만”으로 본다.

10) 「지방자치법 시행령」

제125조(인구 50만 이상 대도시와 특례시의 공고) 행정안전부장관은 매년 2월 1일까지 제118조에 따른 인구 50만 이상 대도시와 특례시를 관보에 게재해야 한다.

치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상 대도시'를 준용하도록 수정하는 경우, '인구 50만 이상 대도시'에 대한 별도 정의가 필요하지 않을 것으로 보여 입법경제적인 측면이 있을 것으로 보임.

【인구 50만 이상 대도시】

●행정안전부공고 제2024-102호 「지방자치법 시행령」 제125조의 규정에 따라 인구 50만 이상 대도시와 특례시를 아래와 같이 공고합니다. 2024년 01월 29일 행정안전부장관 인구 50만 이상 대도시와 특례시 공고	
1. 인구 50만 이상 대도시 ○ 경기도 화성시 ○ 경기도 성남시 ○ 경기도 부천시 ○ 경기도 남양주시 ○ 경기도 안산시 ○ 경기도 평택시 ○ 경기도 시흥시 ○ 경기도 안양시 ○ 경기도 김포시 ○ 경기도 파주시 ○ 충청북도 청주시 ○ 충청남도 천안시 ○ 전라북도 전주시 ○ 경상북도 포항시 ○ 경상남도 김해시	2. 특례시 ○ 경기도 수원시 ○ 경기도 용인시 ○ 경기도 고양시 ○ 경상남도 창원시

※ 자료: 대한민국 전자관보

문 의 처

02)6788-5575

참고 1

대도시 및 특별·광역시 주요간선도로 교통혼잡 비교

□ 분석방법

- (지역범위) 2019년, 2020년 12월 기준 인구 50만 이상 대도시 및 특별시·광역시
- (대상구간) 각 지자체별 고속도로, 주간선도로
- (지표) '침두시간 통행속도' 및 '혼잡지속시간'을 교통혼잡지표로 설정
※ 침두시간은 출퇴근시간을 의미함.

□ 분석결과

- (통행속도) 정체구간 비율 기준, 부천, 수원, 안양은 광역시보다 높으며 고양, 성남, 안산, 청주시는 광역시와 유사
- (혼잡지속시간) 혼잡지속시간 3시간 초과 기준, 부천, 수원, 안양은 광역시보다 더 혼잡하며, 고양, 성남, 안산, 청주시는 광역시와 유사

〈표 IV-2〉 대도시 및 특별·광역시 침두 통행속도 분석결과 비교

대도시						특별·광역시							
구분			혼잡수준별 연장				구분			혼잡수준별 연장 (%)			
			정체 (km)	비율 (%)	정체+서행 (km)	비율 (%)				정체 (km)	비율 (%)	정체+서행 (km)	비율 (%)
1	경기	고양	42.3	32.4	83.1	63.6	1	서울	493.8	67.2	714.1	97.2	
2		남양주	5.9	4.9	36.0	30.0							
3		부천	42.2	62.7	63.5	94.4	2	인천	147.0	35.4	316.5	76.3	
4		성남	28.1	26.7	85.0	80.8							
5		수원	73.1	57.0	110.8	86.4	3	부산	141.4	27.8	394.4	77.5	
6		안산	41.5	34.7	97.1	81.2							
7		안양	32.6	52.7	52.3	84.6	4	대전	118.5	36.6	227.9	70.4	
8		용인	71.0	27.7	230.3	89.8							
9		평택	25.8	15.3	77.3	45.9	5	대구	81.3	26.3	202.3	65.5	
10		화성	58.4	17.2	212.3	62.5							
11	충청	천안	20.9	19.3	62.9	58.1	6	울산	55.6	12.6	264.6	59.9	
12		청주	110.4	29.4	198.2	52.7							
13	경상	김해	33.3	13.4	84.2	33.8	7	광주	83.8	31.4	193.0	72.3	
14		창원	27.9	17.4	73.3	45.6							
15		포항	6.2	8.1	41.3	53.9							
16	전라	전주	16.9	10.1	125.8	74.9							
평균			39.8	26.8	102.1	64.9	평균			160.2 (104.6)	33.9 (28.3)	330.4 (266.5)	74.1 (70.3)

() 서울시 제외 광역시 평균

〈표 IV-4〉 대도시 및 특별·광역시 평일 혼잡지속시간 분석결과 비교

구 분				혼잡지속시간 비율		
				비혼잡 (3시간 이하)	혼잡 (3시간 초과)	만성혼잡 (8시간 초과)
1	경기	고양시	65.8	34.2	26.5	
2		남양주시	93.3	6.8	3.8	
3		부천시	31.4	68.6	54.5	
4		성남시	67.0	33.0	15.6	
5		수원시	37.3	62.7	47.8	
6		안산시	64.6	35.4	25.5	
7		안양시	43.9	56.1	48.9	
8		용인시	70.9	29.1	18.8	
9		평택시	84.5	15.5	10.3	
10		화성시	78.1	21.9	12.5	
11	충청	천안시	75.3	24.7	16.2	
12		청주시	62.5	37.5	34.5	
13	경상	김해시	78.7	21.3	14.3	
14		창원시	82.0	18.0	13.2	
15		포항시	90.9	9.1	8.4	
16	전라	전주시	87.3	12.7	10.7	
평균			69.6	30.4	22.6	

구 분		혼잡지속시간 비율		
		비혼잡 (3시간 이하)	혼잡 (3시간 초과)	만성혼잡 (8시간 초과)
1	서울특별시	28.3	71.7	57.2
2	인천광역시	62.1	37.9	29.1
3	부산광역시	58.7	41.3	30.2
4	대전광역시	61.0	39.0	34.1
5	대구광역시	66.1	33.9	24.2
6	울산광역시	84.3	15.7	8.9
7	광주광역시	65.4	34.6	27.5
평균		60.8 (66.3)	39.1 (33.7)	30.1 (25.6)

() 서울시 제외 광역시 평균

참고 2

혼잡도로 개선사업 대상지역 확대 관련 논의 경과

□ 대상지역 확대 논의경과

- '16. 下 : 50~100만 이상 도시로 확대 법안* 발의
 - * 총 5건 발의(윤한홍, 변재일 의원 등) 됐으나, 20대 국회 회기만료로 폐기
 - ※ 기재부 의견 : 수용곤란(지자체 도로에 대한 예외적 지원이므로, 확대 곤란)
- '17. 1 : 50만 이상 도시의 혼잡실태조사 근거조항 신설(도로법 제8조제7항)
 - ※ (신설 취지) 혼잡도로 개선사업을 장기적으로 보다 효율적으로 추진
- '17. 2~'18. 2 : 혼잡도로 대상지역 타당성 연구용역 수행(교통연)
 - ※ 용역결과를 토대로 50만 이상 도시로 확대를 추진했으나, 기재부 반대로 무산
- '20. 9~'21. 6 : 50만 이상 도시(16곳) 혼잡실태조사 수행(국토연)
 - ※ (용역결과) 부천·수원·안양은 광역시보다 혼잡, 고양·성남·안산·청주는 광역시와 유사
- '23. 3 : 21대 국회, 50만 이상 확대 법안 2건 소위 상정(민홍철, 오영훈 의원)
- '23.11 : 비수도권 50만 이상 확대 법안 발의(김영선 의원)
- '24. 6 : 22대 국회, 50만 이상 확대 법안 발의(민홍철 의원)

□ 제21대 국회, 도로법 일부개정법률안

◆ 법안 주요내용

○ 혼잡도로 개선사업 대상지 확대

* 민홍철·오영훈 의원안 : 광역시 → 인구 50만 이상 대도시까지 확대

** 김영선 의원안 : 광역시 → 비수도권 인구 50만 이상 대도시까지 확대

◆ 의원별 개정법률안

○ 민홍철 의원안 (※22대 발의안과 동일)

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선)

① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 인구 50만명 이상인 대도시권의 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

○ 오영훈 의원안

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선) ①~④항 생략

⑤ 대도시권 교통혼잡도로의 선정 대상은 인구 50만명 이상 대도시(「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제10조제2항에 따른 행정시를 포함한다. 이하 이 조에서 같다) 권역에 있는 도로로 하며, 구체적인 선정 기준 및 관리 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 김영선 의원안

제8조(대도시권 교통혼잡도로 개선)

① 국토교통부장관은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 도로관리청인 도로 중 대도시권과 인구 50만 이상의 비수도권 도시(창원시, 청주시, 천안시, 전주시, 김해시 등)의 주요 간선도로로서 교통 혼잡의 해소, 물류의 원활한 흐름을 위하여 개선사업의 시행이 필요한 구간의 도로(이하 “대도시권 교통혼잡도로”라 한다)에 대하여 5년마다 권역별로 대도시권 교통혼잡도로 개선사업계획(이하 이 조에서 “사업계획”이라 한다)을 수립하고 국비를 지원할 수 있다.

※ 자료: 국토교통부