



제432회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈광역철도의 표정속도 요건 변경〉

■ 박수민의원 대표발의(의안번호 제2215052호)

2026. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 박수민의원 대표발의(제2215052호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 광역철도의 표정속도 요건 변경(안 제2조 및 제8조)	3

□ 박수민의원 대표발의(의안번호 제2215052호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박수민의원 등 12인

2. 제 안 일 : 2025. 12. 10.

3. 회 부 일 : 2025. 12. 11.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 광역철도를 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도로 정의하면서, 그 세부적인 지정요건을 하위법령에 위임하고 있음. 이 중 하나로 표정속도(表定速度, 출발역에서 종착역까지의 거리를 소요시간으로 나눈 속도)가 일정 수준 이상일 것을 요구하고 있음. 그러나 정차역이 많아질수록 표정속도가 감소하는 구조적 특성상, 광역철도 구간을 연장하며 교통 수요에 따라 역을 추가하고자 할 때 표정속도 요건이 규제로 작용하여 현실적 필요를 반영하지 못한다는 지적이 제기되어 왔음.

특히, 수도권 등에서는 행정구역을 초월한 메가시티 광역생활권 형성이 활발히 진행되고 있음에도 불구하고, 역 신설이 표정속도 요건에 가로막히는 문제가 발생함.

이에 광역철도의 표정속도 요건을 법률에 직접 규정하면서 광역교

통위원회가 광역철도별로 표정속도를 탄력적으로 정할 수 있도록 함으로써 교통 수요에 따른 역의 증설을 통해 주민의 교통편의를 증진하려는 것임(안 제2조제2호나목 단서 및 제8조제2항제9호 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 광역철도의 표정속도 요건 변경(안 제2조 및 제8조)

개정안은 광역철도의 요건 중 표정속도를 법률에 직접 규정하고, 대도시권광역교통위원회(이하 “광역교통위원회”라 함)가 노선별로 표정속도를 탄력적으로 정할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. (생략)	1. (현행과 같음)
2. “광역교통시설”이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.	2. ----- ----- -----.
가. (생략)	가. (현행과 같음)
나. 둘 이상의 시·도 및 도청소재대도시에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)	나. ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----

로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 <u>도시철도</u> 또는 <u>철도(이하 “광역철도”</u> <u>라 한다)</u> <단서 신설> 다. ~ 아. (생략) 3. (생략) 제3조의2(대도시권 광역교통시행계획의 수립) ① (생략) ② 국토교통부장관은 광역교통시행계획을 결정하거나 변경하려면 <u>제8조에 따른 대도시권광역교통위원회(이하 “광역교통위원회”라 한다)의</u> 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 광역교통위원회의 심의를 거치지 아니한다. ③ . ④ (생략) 제8조(대도시권광역교통위원회 설치	----- -----<u>도시</u> <u>철도 또는 철도(이하 “광역</u> <u>철도”라 한다).</u> 다만, 제8조 에 따른 <u>대도시권광역교통</u> <u>위원회(이하 “광역교통위원</u> <u>회”라 한다)에서</u> 정하는 표 정속도(表定速度: <u>출발역에</u> <u>서 종착역까지의 거리를 중</u> <u>간역 정차 시간이 포함된</u> <u>전 소요시간으로 나눈 속도)</u> <u>미만인 도시철도 및 철도는</u> <u>제외한다.</u> 다. ~ 아. (현행과 같음) 3. (현행과 같음) 제3조의2(대도시권 광역교통시행계획의 수립) ① (현행과 같음) ② ----- ----- -<u>광역교통위원회의</u>----- -----. ----- ----- -----. ③ . ④ (현행과 같음) 제8조(대도시권광역교통위원회 설치
---	---

등) ① (생략) ② 광역교통위원회의 소관 업무는 다음 각 호와 같다. 1. ~ 8. (생략) <u><신설></u> 9. (생략) ③ ~ ⑤ (생략)	등) ① (현행과 같음) ② ----- -----. 1. ~ 8. (현행과 같음) 9. <u>광역철도별 표정속도의 기준에 관한 사항</u> 10. (현행 제9호와 같음) ③ ~ ⑤ (현행과 같음)
---	--

가. 검토의견

현행법은 광역철도를 둘 이상의 시·도 및 도청소재대도시에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도로 정의¹⁾하면서, 세부적인 요건을 대통령령에 위임하고 있음.

현행 대통령령에서는 시·도지사가 광역교통위원회의 심의를 거쳐 광역철도를 지정·고시하기 위해서는 표정속도²⁾가 시속 50킬로미터(도시철도를 연장하는 광역철도의 경우에는 시속 40킬로미터) 이상일 것,

1) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. "광역교통시설"이란 대도시권의 광역적인 교통 수요를 처리하기 위한 교통시설로서 다음 각 목의 시설을 말한다.

나. 둘 이상의 시·도 및 도청소재대도시에 걸쳐 운행되는 도시철도(「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다. 이하 같다) 또는 철도(「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다. 이하 같다)로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도(이하 "광역철도"라 한다)

2) 출발역에서 종착역까지의 거리를 중간역 정차 시간이 포함된 전 소요시간으로 나눈 속도를 말함.

전체 구간이 대도시권 범위에 해당하는 지역에 포함될 것 등의 요건³⁾을 모두 갖추도록 규정하고 있음.

광역철도로 지정될 경우 지방자치단체의 재정 부담을 경감시킬 수 있는데, 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용 중 국가가 70% (서울시 50%), 해당 지방자치단체가 30%(서울시 50%)를 부담하는 데 비해, 도시철도의 경우 건설비 중 국가가 60%(서울시 40%), 해당 지방자치단체가 40%(서울시 60%)를 부담함.

3) 제4조(광역철도) ① 법 제2조제2호나목에서 "대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도"란 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 도시철도 또는 철도로서 국토교통부장관이나 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)가 법 제8조에 따른 대도시권광역교통위원회(이하 "광역교통위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 지정·고시한 도시철도 또는 철도를 말한다.

1. 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다) 및 「지방자치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지인 도시(이하 "도청소재대도시"라 한다) 간의 일상적인 교통수요를 대량으로 신속하게 처리하기 위한 도시철도 또는 철도이거나 이를 연결하는 도시철도 또는 철도일 것

2. 삭제<2024.2.6.>

3. 전체 구간이 별표 1에 따른 대도시권의 범위에 해당하는 지역에 포함될 것. 다만, 국토교통부장관은 다음 각 목의 사항을 종합적으로 고려하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 일부 구간에 별표 1에 따른 대도시권의 범위에 해당하지 않는 지역을 포함시킬 수 있다.

가. 대도시권과 대도시권 외의 지역 간의 광역적인 교통문제의 효율적인 해결의 필요성

나. 다른 교통수단과 대비한 이동시간의 단축 정도

다. 다른 도시철도 또는 철도와의 연계성

라. 지역 균형발전, 국책사업 지원 등 국가의 정책적 목적 달성의 필요성

4. 표정속도(표정속도, 출발역에서 종착역까지의 거리를 중간역 정차 시간이 포함된 전 소요시간으로 나눈 속도를 말한다)가 시속 50킬로미터(도시철도를 연장하는 광역철도의 경우에는 시속 40킬로미터) 이상일 것

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 광역철도로 지정·고시되었더라도 노선연장 등의 사유로 인하여 제1항 각 호의 요건에 맞지 아니한다고 판단하는 경우에는 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가의 의견을 듣고 광역교통위원회의 심의를 거쳐 광역철도의 지정을 폐지할 수 있다.

③ 제2항에 따른 지정 폐지로 인하여 제5조제8호에 따른 분담의 비율이 변경되더라도 지정 폐지 시까지 관계 시·도가 분담한 비용은 지원의 대상이 되지 아니한다.

<광역교통위원회 광역철도 추진 현황(사업 시행중)>

구분	사업명	사업기간 (연장, km)	사업비 (억원)	연결 형태	추진현황	비고
1	도봉산~옥정 (7호선 연장)	‘16.08.~’27.12. (15.1)	7,887	직결	·‘27.12. 개통 추진	
2	옥정~포천 (7호선 연장)	‘20.01~’30.12. (16.9)	15,726	평면 환승	·공사 중(‘25.1.~’30.12)	4차광역계획
3	고양은평선 (서부선 연결)	‘21.06.~’31.12. (15.0)	17,167	직결	·고양창릉 광역교통개선대책(‘20.12.) ·기본·실시설계 중(‘25.06.~)	4차광역계획 3기 신도시
4	강동하남남양주 (9호선 연장)	‘21.09.~’31.12. (17.6)	28,240	직결	·남양주왕숙 광역교통개선대책(‘20.12.) ·기본·실시설계 중(‘25.09.~)	4차광역계획 3기 신도시
5	송파하남선 (3호선 연장)	‘22.07.~’32.12 (11.7)	18,356	직결	·하남교산 광역교통개선대책(‘20.5.) ·설계 발주 중(‘25.08.~)	4차광역계획 3기 신도시
6	대구1호선 영천연장	‘24.01.~’32.12. (5.7)	2,341	직결	·예타 완료(‘24.01.) ·기본계획 수립 중(‘24.10.~)	4차광역계획

자료 : 국토교통부

그런데 표정속도는 출발역에서 종착역까지 거리를 중간역 정차 시간이 포함된 전 소요시간으로 나눈 속도를 의미하므로, 정차역이 많아질수록 표정속도가 감소하는 구조적 특성을 가지고 있음.

따라서 광역철도 구간을 연장하면서 교통 수요를 반영하여 역을 신설하려고 할 때 표정속도 요건이 규제로 작용하여 현실적 수요를 반영하지 못하는 문제가 발생할 수 있음.

특히, 수도권과 같은 인구 밀집 지역에서 광역생활권이 형성되고

있음에도 불구하고, 역 신설이 표정속도 기준으로 인해 교통 수요를 제대로 반영하지 못할 수 있음.⁴⁾

이에 개정안은 광역철도의 표정속도 요건을 법률에 직접 규정하되 표정속도의 하한을 규정하지 않고, 광역교통위원회가 노선별로 표정속도를 탄력적으로 정할 수 있도록 함으로써 교통 수요에 따른 역의 증설을 통해 주민의 교통편의를 증진하려는 것임.

교통 소외 지역이나 수요가 급증한 곳에 역을 적기에 신설할 수 있어 대도시권 주민들의 실질적인 교통 접근성 향상에 기여할 수 있고, 각 노선의 특성, 지역 여건, 해당 지역의 연계 교통망 등을 고려하여 노선별 최적의 표정속도를 설정할 수 있게 함으로써, 지역 실정에 맞는 광역철도 운영을 가능하게 할 수 있음.

다만, 역 신설을 통한 접근성 개선이라는 효과에도 불구하고, 다음과 같이 광역철도의 핵심 기능인 신속성 훼손, 법적 안정성 및 예측가능성 저해가 우려되므로 신중한 접근이 필요한 것으로 보임.

1) 광역철도의 신속성 훼손 우려

광역철도는 시·도간의 일상적인 교통수요를 대량으로 신속하게 처리하기 위한 도시철도 또는 철도로서 ‘신속성’은 광역철도의 핵심 기능이라

4) 광역교통위원회에서 추진 중인 광역철도 현황을 살펴보면, 사업이 시행 중인 노선이 6개(수도권 5개, 비수도권 1개), 계획단계 노선이 4개(수도권 4개), 운영단계인 노선이 3개(수도권 2개, 비수도권 1개)로, 수도권에 광역철도가 집중되어 있음(참고 참조).

할 수 있음. 표정속도 요건은 이러한 신속성을 담보하는 장치로서 광역철도가 일반 도시철도와 구분되는 가장 중요한 특징 중 하나임⁵⁾.

정부는 이러한 광역철도의 기능을 확보하기 위해 표정속도를 50km/h 이상 요구하되, 광역철도 건설 시 도시철도보다 높은 국고지원 비율을 적용하고 있음.

그런데 광역교통위원회가 표정속도를 노선별로 탄력적으로 정할 수 있게 되면 지역 민원 등으로 인해 다수 노선의 표정속도 기준이 하향 조정될 가능성이 있고, 이는 장거리 출퇴근자의 이동 시간 증가로 이어질 뿐만 아니라 광역교통체계 전체의 효율성을 저하시키고 사회적 비용을 증가시키는 결과를 초래할 수 있음.

2) 법적 안정성 및 예측가능성 저해

개정안에 따르면 종전 시행령에서 일률적으로 규정하던 표정속도 기준을 광역교통위원회가 노선별로 결정하게 되는데, 이는 법령에 의한 명확한 기준 제시가 아닌 위원회의 재량적 판단에 의존하게 되어 법적 안정성을 저해할 우려가 있음.

5) 일부 도시철도는 표정속도 40km/h 내외로 운영되고 있어 운행속도 하락 시 광역·도시철도 간 구분이 사실상 불가해질 우려가 있음(서울 9호선 급행 42.1km/h, 4호선 40.1km/h, 2024년 기준)

또한, 광역철도 사업자 및 관련 지방자치단체는 사업 추진 단계에서 해당 노선의 광역철도 지정 여부를 사전에 예측하기 어려울 수 있음.

나. 국토교통부 의견

광역교통법상 광역철도는 대도시권 내 지자체 간 교통수요를 대량으로 신속하게 처리하기 위한 교통수단으로 규정됨.

개정안에 따라 시행령이 아닌 광역교통위원회가 표정속도를 결정할 경우, 지역 건의에 따라 노선별 표정속도를 가변적으로 규정 가능함.

이 경우 일부 노선 또는 구간의 운행속도가 낮아져 광역철도의 기능이 저하될 우려가 있으므로 신중검토가 필요함.

문 의 처
02)6788-5575

참고

대광위 광역철도 추진 현황 ('25.12월 기준)

구분		사업명	사업기간 (연장, km)	사업비 (억원)	연결형태	추진현황	참고	
계		13개 사업	(170.7)	184,652				
시 행 중	소계	6개 사업	(82.0)	89,717				
	1 2 3 4 5 6	수 도 권	도봉산 ~ 옥정 (7호선 연장)	'16.08. ~ '27.12. (15.1)	7,887	직결	· '27.12. 개통 추진	
			옥정 ~ 포천 (7호선 연장)	'20.01 ~ '30.12. (16.9)	15,726	평면 환승	· 공사 중('25.1.~'30.12)	4차광역계획
			고양은평선 (서부선 연결)	'21.06.~'31.12. (15.0)	17,167	직결	· 고양창릉 광역교통개선대책('20.12.) · 기본·실시설계 중('25.06.~)	4차광역계획 3기 신도시
			강동하남남양주 (9호선 연장)	'21.09.~'31.12. (17.6)	28,240	직결	· 남양주왕숙 광역교통개선대책('20.12.) · 기본·실시설계 중('25.09.~)	4차광역계획 3기 신도시
			송파하남선 (3호선 연장)	'22.07.~'32.12 (11.7)	18,356	직결	· 하남교산 광역교통개선대책('20.5.) · 설계 발주 중('25.08.~)	4차광역계획 3기 신도시
	비 수도 권	대구1호선 영천연장	'24.01.~'32.12. (5.7)	2,341	직결	· 예타 완료('24.01.) · 기본계획 수립 중('24.10.~)	4차광역계획	
계 획 단 계	소계	4개 사업	(59.2)	67,591				
	7 8 9 10	수 도 권	별내선 연장 (8호선 연장)	- (3.2)	4,614	미정	· 남양주왕숙 광역교통개선대책('20.12.) · 제4차 국가철도망구축계획 반영 · 예타 탈락('24.6.11.)	4차광역계획
			인천2호선 고양 연장	- (19.6)	20,830	미정	· 고양 창릉 광역교통개선 · 제4차 국가철도망구축계획 반영 · 예타 중('23.8.~25.中 예상, 경기도)	4차광역계획
			위례삼동선 (위례신사선 연장)	- (10.6)	8,845	미정	· 제4차 국가철도망구축계획 반영 · 예타 중('24.2.~25.中 예상, 성남시)	4차광역계획
			서울5호선 김포검단연장	- (25.8)	33,302	미정	· 제4차 광역교통시행계획(변경, '24.8) · 예타 중('24.9.~25.中 예상, 인천시 등)	4차광역계획 변경
운 영 단 계	소계	3개 사업	(29.5)	27,344				
	11	하남선 (5호선 연장)	'11.04. ~ '21.3. (7.7)	9,810	직결	· '21.03.27 개통		
	12	별내선 (8호선 연장)	'10.05. ~ '24.12. (12.9)	13,806	직결	· '24.08.10 개통		
	13	안심 ~ 하양 (대구1호선 연장)	'14.06.~'24.12. (8.9)	3,728	직결	· '24.12.21 개통	2차광역계획	