



제433회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈도청소재대도시의 대도시권 중심도시 지정〉

■ 임호선의원 대표발의(의안번호 제2216114호)

2026. 4.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 임호선의원 대표발의(제2216114호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 도청소재대도시의 대도시권 중심도시 지정(안 제2조제1호나목)	3

□ 임호선의원 대표발의(의안번호 제2216114호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 임호선의원 등 12인

2. 제 안 일 : 2026. 1. 16.

3. 회 부 일 : 2026. 1. 19.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 대전·세종·청주를 중심으로 한 충청권은 통근·통학, 산업단지 연계, 공공시설 이용 등에서 광역적 이동이 일상화되면서, 단일 중심 도시가 아닌 다핵화된 광역교통 수요가 지속적으로 확대되고 있어, 광역교통 정책 역시 실제 교통생활권의 변화에 맞추어 보다 유연하게 대응할 필요성이 커지고 있음.

그러나 현행법상 대도시권을 특별시·광역시 중심 권역과 그 외 권역으로 구분하여 정의하고 있어 대도시권 중 최근에 추가된 전주권을 제외하고 광역교통망이 광역시를 중심으로 한 단일 권역 구조로 인식·운영되는 경향이 있고 권역 내부에서 새롭게 형성되는 교통축과 다핵화된 광역교통 수요를 제도적으로 충분히 반영하지 못한다는 지적이 제기되고 있음.

이에 대도시권을 특정 광역시 중심으로 한정하는 법적 구조를 개선

하여 대도시권의 범위를 실제 교통생활권과 기능적 연계성을 기준으로 보다 합리적으로 설정·조정할 수 있는 법적 기반을 마련하고, 광역권 내부의 다핵화된 교통 수요를 광역교통 정책과 계획에 충실히 반영함으로써 국민의 이동 편의 증진과 균형 있는 광역교통 발전에 기여하려는 것임(안 제2조제1호).

Ⅲ. 검토의견

1. 도청소재대도시의 대도시권 중심도시 지정(안 제2조제1호나목)

개정안은 현행법상의 대도시권(가목)에 포함되어 있는 도청소재대도시를 중심도시로 지정하여 독자적인 대도시권을 신설할 수 있는 법적 근거를 마련하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. “대도시권”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.	1. ----- -----.
가. (생략)	가. (현행과 같음)
나. <u>가목 이외의 지역으로서 「지방자치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지인 도시(이하 “도청소재대도시”라 한다) 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역</u>	나. <u>「지방자치법」</u> ----- ----- ----- ----- -----
2.·3. (생략)	2.·3. (현행과 같음)
	부칙
	이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

현행 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법(광역교통법)」 제2조 제1호¹⁾는 “대도시권”을 ① 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역(가목), ② 가목 이외의 지역으로서 「지방자치법」 제2조제1항제2호²⁾에 따른 시 중 인구 50만명 이상인 대도시 중 도청소재지 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역(나목) 중 대통령령으로 정하는 지역으로 규정하고 있음.

현행법상의 대도시권에 대한 정의는 2025.4.22.(법률 제20936호) 개정을 통해 나목을 추가하여 권역이 확대된 것으로, 개정 전에는 “대도시권”을 가목인 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역으로 정의하였음.

1) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “대도시권”이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.

가. 「지방자치법」 제2조제1항제1호에 따른 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역

나. 가목 이외의 지역으로서 「지방자치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지인 도시(이하 “도청소재대도시”라 한다) 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역

2) 「지방자치법」

제2조(지방자치단체의 종류) ① 지방자치단체는 다음의 두 가지 종류로 구분한다.

1. 특별시, 광역시, 특별자치시, 도, 특별자치도

2. 시, 군, 구

<광역교통법상 대도시권 정의>

2025.4.22. 일부개정 이전	2025.4.22. 일부개정 이후
제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. "대도시권"이란 「지방자치법」 제2조제1항제1호에 따른 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다.	제2조(정의) 이 법에서 사용되는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. "대도시권"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역 중 대통령령으로 정하는 지역을 말한다. 가. 「지방자치법」 제2조제1항제1호에 따른 특별시·광역시 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역 나. 가목 이외의 지역으로서 「지방자치법」 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시 중 도청 소재지인 도시(이하 "도청소재대도시"라 한다) 및 그 도시와 같은 교통생활권에 있는 지역

현행법 시행령은 대도시권을 수도권, 부산·울산권, 대구권, 광주권, 대전권, 전주권으로 구분하여 권역별로 범위를 정하고 있는데, 1998년 시행령 제정(대통령령 제15610호) 당시에는 대도시권을 수도권(서울특별시·인천광역시·경기도)만 규정하였다가, 2000년 시행령(대통령령 제16781호) 개정을 통해 광역시 중심의 4개 권역(부산·울산권, 대구권, 광주권, 대전권)이 추가되었고, 2025년 시행령(대통령령 제35825호) 개정을 통해 전주권이 추가됨.

<대도시권의 범위(광역교통법 시행령 별표1)>

권역별	범위
수도권	서울특별시, 인천광역시 및 경기도
부산·울산권	부산광역시, 울산광역시, 경상북도 경주시 및 경상남도 양산시·김해시· 창원시 ·거제시·밀양시
대구권	대구광역시, 경상북도 구미시·경산시·영천시·청도군·고령군·성주군·칠곡군·의성군·청송군 및 경상남도 창원군

권역별	범위
광주권	광주광역시 및 전라남도 나주시·담양군·화순군·함평군·장성군
대전권	대전광역시, 세종특별자치시, 충청남도 공주시·논산시·계룡시·금산군 및 충청북도 청주시·보은군·옥천군
전주권	전북특별자치도 전주시 및 김제시·익산시·군산시·완주군

대도시권은 중심도시³⁾를 지정하고 같은 교통생활권에 있는 인근 지역을 묶어 범위를 정하는 체계인데, 서울특별시, 부산광역시 등 특별시·광역시를 중심으로 한 권역과, 인구 50만명 이상의 대도시 중 도청소재지 도시(이하 “도청소재대도시”라 함)인 전주시를 중심으로 한 권역으로 이원화되어 있음.

이러한 구조에서 도청소재대도시는 가목의 특별시·광역시 중심 대도시권에 포함되더라도 독자적인 중심도시로는 인정받지 못하고 있는데, 도청소재대도시인 수원시, 창원시, 청주시의 경우 각각 수도권, 부산·울산권, 대전권 등 기존 대도시권에 포함되어 있으나, 이들 도시를 중심으로 한 광역교통 수요와 교통축은 현 제도에서 충분히 반영되기 어려운 실정임.

이로 인해 광역교통 정책이 특별시·광역시 중심으로 운영되어 권역 내부에 새롭게 형성되는 교통축이나 다핵 수요를 체계적으로 반영하기 어려운 한계를 보이고 있다는 의견이 있음.

3) (가목) 특별시·광역시, (나목) 인구 50만 이상 대도시 중 도청소재지(특별시·광역시 제외)

특히, 대전·세종·청주를 중심으로 한 충청권의 경우, 통근·통학, 산업단지 연계, 공공시설 이용 등에서 광역적 이동이 일상화되면서 다핵화된 광역교통 수요가 지속적으로 확대되고 있음에도 불구하고, 현행법 구조에서는 이러한 변화를 제도적으로 충분히 반영하기 어렵다는 지적⁴⁾이 있음.

이에 개정안은 도청소재대도시가 기존 가목의 대도시권에 포함되어 있더라도 나목의 중심도시로 지정하는 내용으로, 국토교통부에 따르면 개정안을 반영할 경우 기존 가목의 대도시권에 포함된 수원시, 창원시, 청주시를 중심도시로 지정하여 이들 도시의 인근 지역까지 대도시권 범위가 확대⁵⁾될 수 있다고 함⁶⁾.

<기존 및 신설(개정안) 대도시권 비교>

	중심도시	인근도시
수도권	서울특별시, 인천광역시	경기도 전역
수원권 (신설)	경기도 수원시	경기도 용인시·화성시·안산시·의왕시
부산· 울산권	부산광역시, 울산광역시	경상북도 경주시 경상남도 창원시·김해시·밀양시·거제시·양산시
창원권 (신설)	경상남도 창원시	부산광역시 경상남도 김해시·밀양시·진주시·창녕군·합안군·고성군
대구권	대구광역시	경상북도 구미시·경산시·영천시·청도군·고령군·성주군·칠곡군·의성군·청송군 경상남도 창녕군
광주권	광주광역시	전라남도 나주시·담양군·화순군·함평군·장성군

4) 신문기사, 「충청권 광역교통, 대전 중심에서 다핵 체계로 전환 추진」, 충청타임즈, 2026.1.18 일자

5) (수원권) 추가도시 없음, (창원권) 경상남도 진주·창녕·합안·고성 추가, (청주권) 충청남도 천안, 충청북도 진천·증평·괴산 추가

6) 다만, 실제 대도시권 범위의 확대는 법률 개정 이후 대통령령(별표1) 개정을 통해 이루어지므로, 시행령 개정 과정에서 중심도시 및 인근도시가 변경될 수 있음.

	중심도시	인근도시
대전권	대전광역시	세종특별자치시 충청남도 공주시·논산시·계룡시·금산군 충청북도 청주시·보은군·옥천군
청주권 (신설)	충청북도 청주시	대전광역시, 세종특별자치시 충청남도 천안시 충청북도 보은군·진천군·증평군·괴산군
전주권	전북특별자치도 전주시	전북특별자치도 김제시·익산시·군산시·완주군

자료: 국토교통부

도청소재대도시를 중심도시로 하는 권역의 신설은, 실제 교통생활권 내 새롭게 형성되는 교통축을 광역교통 정책에 반영함으로써, 통근·통학 등 일상적 이동 수요를 보다 효과적으로 지원하고 균형 있는 광역교통 발전에 기여할 것으로 보임.

하지만 대도시권의 권역을 확대할 경우 국가 및 지방자치단체의 재정 부담의 증가가 우려됨.

대도시권의 범위에 포함되는 지역은 현행법에 따라 대도시권 광역교통기본계획 및 시행계획의 수립⁷⁾, 광역교통 개선대책의 수립⁸⁾, 광역교

7) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제3조(대도시권 광역교통기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 대도시권의 효율적인 광역교통 관리를 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 대도시권에 포함된 행정구역을 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 도지사(이하 “시·도지사”라 한다)의 의견을 들어 20년 단위의 대도시권 광역교통기본계획(이하 “광역교통기본계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

제3조의2(대도시권 광역교통시행계획의 수립) ① 국토교통부장관은 광역교통기본계획에서 정한 대도시권 광역교통시설의 확충과 광역교통체계의 개선을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 대도시권 광역교통시행계획(이하 “광역교통시행계획”이라 한다)을 수립하여야 한다.

8) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제7조(둘 이상의 지방자치단체에 걸친 광역교통 개선대책) ① 국토교통부장관은 대도시권에서 「택지개발촉진법」에 따른 택지개발사업 등 대통령령으로 정하는 사업이 지역별로 분산되어 시행됨에 따라 광역적인 교통 수요의 원활한 처리를 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 둘 이상의 지방자치단체에 걸친 종합적인 광역교통 개선대책을 수립할 수 있다.

통시설에 대한 국고 보조⁹⁾ 등이 적용되고,

광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설의 건설 및 개량에 필요한 비용을 국고에서 보조하도록 규정하고 있는데, 광역철도 70%(서울시 50%), 광역도로·간선급행버스체계(BRT) 50%, 환승센터(복합환승센터) 30%를 보조함.

도청소재대도시를 중심도시로 하는 독자적인 광역교통 권역이 새롭게 신설될 경우, 광역교통시설의 건설·개량에 대한 국고 보조 등의 추가로 국가의 재정 부담이 증가할 수 있음. 특히, 광역철도(70%), 광역도로(50%) 등에 대한 높은 국고 보조율은 국가 교통 예산이 한정되어 있는 상황에서 다른 사업의 추진을 제약할 수 있음.

대도시권 광역교통시행계획에 따른 국비지원은 3차(2017~2021년) 3조 6,439억원, 4차(2021~2025년) 7조 5,792억원으로 그 지원 규모가 클 뿐만 아니라 크게 증가하였음.

9) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다.

< 대도시권 광역교통시행계획상 국비 지원 규모 >

(단위 : 억원)

구분	1차('07~'11)	2차('12~'16)	3차('17~'20)	4차('21~'25)
총합계	48,001	46,550	36,439	75,792
광역철도	37,903	38,490	32,940	68,225
광역도로	9,272	7,011	2,658	5,505
광역BRT	826	376	524	769
환승센터	-	673	317	1,293

자료: 국토교통부

또한, 광역교통시설의 건설 및 개량에 소요되는 재원의 일부를 광역교통시설부담금으로 충당할 수 있으나 상당 부분은 국가 및 지방자치단체의 재정에서 충당¹⁰⁾될 수 밖에 없으므로 재정당국과의 협의 및 재원조달 방안을 마련할 필요가 있음.

따라서 도청소재대도시의 중심도시 지정은 국가 및 지방자치단체의 재정부담 증가를 고려할 때 재정 당국과의 협의를 통해 재정 확보 방안의 마련이 우선적으로 필요한 것으로 보임.

10) 2021~2025년(5년간) 광역교통시행계획에 따른 국비 지원은 7조 5,792억원인 반면, 광역교통시설부담금 징수 실적은 2024년 1천 326억원, 2025년 1천 597억원 수준임(국토교통 통계누리).

나. 국토교통부 의견

도청소재 대도시는 대도시이자 도내 중심지로 광역교통망 확충 필요성에 공감하나, 예산이 수반되므로 재정당국과 충분한 협의가 필요함.

문 의 처
02)6788-5575

참고

현행 「광역교통법」상 대도시권 범위

