



제418회 국회(정기회)
제10차 국토교통위원회

한국토지주택공사법 일부개정법률안

검 토 보 고

■ 권영진의원 대표발의(의안번호 제2203394호)

2024. 11.

국 토 교 통 위 원 회

수석전문위원 박재유

목 차

I . 권영진의원 대표발의(제2203394호)	1
1. 제안경위	1
2. 제안이유 및 주요내용	1
3. 참고사항	2
4. 검토의견	3
가. 한국토지주택공사 사업의 범위에 용자를 추가 (안 제8조제2항)	3

I. 권영진의원 대표발의(제2203394호)

1. 제안경위

가. 발 의 자 : 권영진의원 등 10인

나. 발 의 일 : 2024. 8. 29.

다. 회 부 일 : 2024. 8. 30.

2. 제안이유 및 주요내용

대규모 개발사업 추진 시 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 근거하여 광역교통개선대책을 수립하여 추진 중이나 2023년 감사원의 광역교통망 구축 추진실태에 관한 감사결과에 따르면 개발사업 시행자가 해당 재원을 불투명하게 관리한다는 지적이 있었음.

이에 광역교통 개선대책 사업에 투입하는 재원의 투명하고 효율적인 관리를 위해 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 개정을 통해 개발사업 시행자 내에 별도의 광역교통계정 신설을 추진 중임.

한국토지주택공사의 경우 2기 및 3기 신도시 등 대규모 개발사업을 추진 중이며 그에 따라 광역교통개선대책에 투입되는 재원도 상당한 규모로, 향후 개별 지방자치단체에서 재원 확보가 어려워 지연 중인 광역교통개선대책 사업의 원활한 추진을 위해 광역교통계정 내 재원 일부를 융자할 수 있도록 한국토지주택공사가 시행할 수 있는 사업으로 융자를 추가하려고 하는 것임(안 제8조제2항).

3. 참고사항

이 법률안은 권영진위원이 대표발의한 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」(의안번호 제3392호)의 의결을 전제로 하는 것이므로 같은 법률안이 의결되지 아니하거나 수정의결 되는 경우에는 이에 맞추어 조정되어야 할 것임.

4. 검토의견

가. 한국토지주택공사 사업의 범위에 용자를 추가(안 제8조제2항)

현행	개정안
제8조(사업) ① (생략)	제8조(사업) ① (현행과 같음)
② 공사는 이사회의 의결을 거쳐 제1항 각 호에 해당하는 사업 또는 이와 유사한 사업을 행하는 법인에 대하여 출자 또는 출연할 수 있다. <단서 신설>	② ----- ----- ----- 출자, 출연 또는 용자를 할 ----- ----- . 다만, 용자의 경우에는 「공공주택 특별법」 제24조, 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조 및 제7조의2에 따라 수립된 광역교통 개선대책 사업으로 한정한다.
③ (생략)	③ (현행과 같음)
※ 시행일: 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행	

개정안은 한국토지주택공사(이하 “LH”라 함)가 「한국토지주택공사법」 제8조제1항1)에 규정된 LH의 사업 또는 이와 유사한 사업을 행하

1) 「한국토지주택공사법」

제8조(사업) ① 공사는 다음 각 호의 사업을 한다.

1. 토지의 취득 등에 관한 다음 각 목의 사업
 - 가. 토지의 취득·개발·비축·관리·공급 및 임대
 - 나. 「공공토지의 비축에 관한 법률」에 따른 토지은행사업
 - 다. 「혁신도시 조성 및 발전에 관한 특별법」에 따른 토지 및 건축물의 매입
2. 토지 및 도시의 개발에 관한 다음 각 목의 사업
 - 가. 주택건설용지·산업시설용지 및 대통령령으로 정하는 공공시설용지의 개발사업
 - 나. 도시개발사업, 도시재생사업, 도시 및 주거환경정비사업
 - 다. 주거·산업·교육·연구·문화·관광·휴양·행정·정보통신·복지·유통 등(이하 이 목에서 “주거등”이라 한다)의 기능을 가지는 단지 또는 주거등의 기능의 단지 및 기반시설 등을 종합적으로 계획·개발하는 복합단지의 개발사업
 - 라. 간척 및 매립사업 / 마. 남북경제협력사업

는 법인에 대하여 용자를 할 수 있는 근거를 신설하되, 용자의 대상은 「공공주택 특별법」 제24조, 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조 및 제7조의2에 따라 수립된 ‘광역교통 개선대책 사업’으로 한정하려는 것임.

광역교통 개선대책(이하 “교통대책”이라 함)은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제7조 및 제7조의2)에 따라 국토교통부장관 또

-
- 바. 토지임대부 분양주택 사업 / 사. 집단에너지 공급사업
3. 주택(복리시설을 포함한다)의 건설·개량·매입·비축·공급·임대 및 관리
 - 3의2. 주민 재정착·창업 지원 및 도시기능 활성화 등 공공지원을 위한 대통령령으로 정하는 건축물의 건설·매입·개량·공급·임대 및 관리
 4. 주택 또는 공용·공공용건축물의 건설·개량·공급 및 관리의 수탁
 5. 주거복지사업
 6. 토지의 매매·관리의 수탁
 7. 「공공토지의 비축에 관한 법률」, 「도시개발법」, 「공공주택 특별법」, 「산업입지 및 개발에 관한 법률」, 「주택법」, 「지역 개발 및 지원에 관한 법률」, 「택지개발촉진법」, 그 밖에 다른 법률에 따라 공사가 시행할 수 있는 사업
 8. 제1호부터 제5호까지 및 제7호의 사업에 따른 대통령령으로 정하는 공공복리시설의 건설·공급
 9. 제1호부터 제8호까지의 사업에 관련된 조사·연구·시험·기술개발·자재개발·설계·감리, 정보화사업과 그 용역의 제공
 10. 국가, 지방자치단체 또는 「지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법」 제2조제14호에 따른 공공기관으로부터 위탁받은 제1호부터 제3호까지, 제5호, 제7호부터 제9호까지에 해당하는 사업
 11. 제1호부터 제10호까지의 사업에 딸린 업무

2) 「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.

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 광역교통 개선대책을 확정하거나 변경하려면 광역교통위원회의 심의를 거쳐야 하고, 이를 관계 중앙행정기관의 장 및 지방자치단체의 장에게 통보하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 광역교통위원회의 심의를 거치지 아니한다.

제7조의2(대규모 개발사업의 광역교통 개선대책) ① 개발면적이 50만제곱미터 이상이거나 수용인구 또는 수용인원이 1만명 이상인 규모의 개발사업으로서 대도시권의 광역교통에 영향을 미치는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업(이하 “대규모 개발사업”이라 한다)이 시행되는 지역의 시·도지사는 개발사업에 따른 광역교통 개선대책을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

1. 「택지개발촉진법」에 따른 택지개발사업
2. 「주택법」에 따른 주택건설사업 및 대지조성사업
3. 「민간임대주택에 관한 특별법」에 따른 공공지원민간임대주택 개발사업
4. 「도시개발법」에 따른 도시개발사업 / 5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업

② 국토교통부장관은 제1항에 따른 개발사업이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는

는 시·도지사가 신도시 등 대규모 개발사업 추진에 따른 교통 혼잡 문제를 해결하기 위하여 교통시설 공급 대책 등을 포함하여 수립한 계획으로 대도시권광역교통위원회의 심의·의결을 거쳐 확정됨.

이러한 교통대책은 “先 교통 後 입주” 원칙에 따라 장래 입주민의 교통 편의를 제고하기 위한 것이나, 기존에는 이해관계가 있는 지방자치단체 등과 충분한 협의 없이 교통대책이 확정되어 이후 교통대책 사업 추진과정에서 빈번한 사업 변경 및 이견 조정으로 인해 지연이 발생하는 경우가 있었음.

또한, 막대한 재원이 소요되는 교통대책 사업비가 해당 교통대책과 연계된 택지개발사업 등의 사업비(이하 “본(本) 사업비”라 함)와 구분 관리되지 않아 교통대책 사업비의 투명한 관리가 어렵고³⁾, 교통대책 사업비가 사업지구별로 분산 관리되고 있어 자원 활용의 비효율이 크다는 지적이 있었음.

제1항에도 불구하고 그 사업이 시행되는 지역의 시·도지사와 협의를 거쳐 그 사업에 따른 광역교통개선대책을 직접 수립할 수 있다.

1. · 2. (생략)

③ 국토교통부장관은 제1항이나 제2항에 따라 제출되거나 수립된 광역교통 개선대책을 광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정하고, 이를 광역교통 개선대책을 제출하였거나 그 사업이 시행되는 지역의 시·도지사에게 통보하여야 한다. 확정된 광역교통 개선대책을 변경할 때에도 또한 같다.

- 3) “LH는 자체 회계정보시스템(WISE31))에 해당 지구의 전체 택지개발 사업비에서 개선대책 사업비를 분리하지 않은 채 통합 관리하고 있어 각 세부 사업별로 정확한 실제 집행금액을 파악하지 못하고 있다. (중략) 대광위는 감사결과를 수용하면서 광역교통개선대책 세부 사업비 관리 시스템 등을 개선하겠다고 답변하였고, LH도 감사결과를 수용하면서 광역교통개선대책 사업의 실제 집행금액을 관리할 수 있도록 별도 계정 마련, 시스템 구축 등 개선방안을 마련하겠다고 답변하였다.”(감사원, 「광역교통망 구축 추진실태 감사보고서」, 2023. 1., 27~32쪽)

이와 관련하여, 정부는 신규 수립되는 교통대책의 이행 기간을 단축하고 교통대책 사업비의 관리를 강화하기 위해 지난 2023년 12월 「“先 교통 後 입주” 실현을 위한 신도시 광역교통망 신속 구축방안」을 발표한 바 있으며,⁴⁾ 해당 정책의 입법을 뒷받침하기 위한 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」(권영진의원 대표발의, 의안번호 제2203392호)이 국토교통위원회에 회부되어 있음.

상기 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」 중 안 제7조의6 ‘광역교통계정 설치 및 운용 등’에 관한 규정⁵⁾은 LH 등 개발사업 시행자의 고유계정과 구분하여 광역교통계정을 설치하고

4) 2024년 1월 대통령 주재 「국민과 함께하는 민생토론회 “출퇴근 30분 시대, 교통격차 해소”」에서도 LH 회계 내 광역교통계정 신설이 교통분야 3대 혁신 전략 중 주거환경 혁신의 세부전략으로 언급된 바 있음.

5) 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」(권영진의원 대표발의, 의안번호 제2203392호)

현 행	개 정 안
<신 설>	제7조의6(광역교통계정의 설치 및 운용 등) ① 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관 중 대통령령으로 정하는 개발사업의 시행자는 제7조의2에 따른 광역교통 개선대책을 위한 재원을 투명하고 효율적으로 관리하기 위하여 해당 개발사업 시행자의 고유계정과 구분되는 계정으로 광역교통계정을 둔다. ② 제1항에 따른 광역교통계정은 같은 항에 따른 개발사업 시행자의 회계와 구분하여 회계 처리한다. ③ 제1항에 따른 개발사업 시행자는 매년 해당 연도의 광역교통계정 운용계획을 수립하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 이 경우 광역교통계정 운용계획에는 관련 광역교통 개선대책의 투자·집행 계획이 포함되어야 한다. ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 제출된 광역교통계정 운용계획을 광역교통위원회의 심의를 거쳐 확정한다. ⑤ 제1항에 따른 개발사업 시행자는 제4항에 따라 확정된 광역교통계정 운용계획을 충실히 이행하여야 한다. ⑥ 제1항부터 제5항까지에서 규정한 사항 외에 광역교통계정의 운용 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

교통대책 사업비를 매년 수립되는 광역교통계정 운용계획에 따라 투자·집행하도록 하는 내용임.

이는 현행 교통대책 사업비 관리방식과 달리 본 사업비와 교통대책 사업비를 구분 관리하여 교통대책 사업비의 집행 투명성을 높이는 한편, 사업지구별로 분산 관리되고 있는 교통대책 사업비를 광역교통계정에서 통합 관리함으로써 재원 운용의 효율성을 높이려는 취지로 이해됨.

【 광역교통계정 신설 검토(안) 】



※ 자료: 국토교통부

이와 같은 광역교통계정의 운영방안으로서 사업 장기 지연으로 인해 집행되고 있지 않은 교통대책 사업비의 일부를 다른 교통대책 사업비로 활용할 수 있도록 광역교통계정의 지출사업에 용자사업을 포함하는 방안이 논의되고 있음.

【 광역교통계정 운영(안) 】

구분	주요 내용
계정 수익	◇ 매년 적립 계획을 수립, 매년 광역교통계정에 투입
계정 지출	◇ 매년 투자 계획에 따라 광역교통계정에서 교통대책 사업 유형별로 배정액 및 지원방식 다양화
1) 일반사업	◦ 입주 시점 대비 정상 추진 사업
2) 집중투자 사업	◦ 지연 사업 및 조기 완공 필요 사업 - 여유재원 규모, 개별사업 여건, 사업중요도 등을 고려해 선정 - 사업비 집중 배정 및 사업 여건에 따라 국토청 등 전문기관의 탄력적인 참여를 통해 부진 만회 및 사업기간 단축
3) 용자사업	◦ 지방비 확보 부진으로 지연 우려 사업 - 지방자치단체 신청 시 위원회 심의·의결로 선정 - 지방의회 의결을 거쳐 LH·지자체 협약 체결 후 용자 지원

※ 자료: 국토교통부

개정안은 이와 같은 광역교통계정 내 용자사업의 원활한 실행을 뒷받침하기 위해 LH의 사업 범위에 용자를 추가하려는 것으로, 타 입법례⁶⁾ 등을 고려할 때 법률적으로 특별한 문제점은 없는 것으로 보임.

개정안과 관련하여 국토교통부는 지방자치단체의 재원 확보 미비로 지연되고 있는 교통대책 사업에 장기간 집행되지 못하고 있는 교통대책 사업비⁷⁾의 일부를 용자함으로써 재원의 효율적 활용과 교통대책의 원활한 추진을 도모할 수 있다는 점에서 개정안에 동의하는 입장임.

6) 유사 입법례로 「한국가스공사법」, 「한국석유공사법」, 「한국철도공사법」 등이 있음.

「한국철도공사법」

제9조(사업) ③ 공사는 이사회의 의결을 거쳐 예산의 범위에서 공사의 업무와 관련된 사업에 투자·용자·보조 또는 출연할 수 있다.

7) 예를 들어, LH의 교통대책 사업 중에는 위례신사선(LH 부담분 2,300억원)처럼 2008년 광역교통개선대책 확정 후 2024년 현재까지 집행이 되지 않고 있는 사업이 있음.

구체적으로, LH는 2·3기 신도시 등 대규모 개발사업의 시행자로서 그에 따라 관리하는 교통대책 재원 중 미집행금액은 2022년 말 기준으로 9.2조원⁸⁾이므로, 국토교통부는 해당 재원을 활용해 전체적인 광역교통 개선의 효율성을 높일 수 있다는 입장으로,

용자 대상 지방자치단체를 대도시권광역교통위원회의 심의·의결로 선정하고, 지방의회 의결을 기반으로 LH와 지방자치단체 간 협약 체결을 거쳐 대상 지방자치단체에 용자를 제공할 계획이며, 2024년 실시한 연구용역(2024년 6월~12월)의 결과 및 LH와의 협의 등을 거쳐 구체적인 용자사업 시행 방식을 마련하겠다는 의견임.

한편, 광역교통계정의 설치·운용을 맡게 될 LH는 다음과 같은 면에서 개정안에 따른 용자의 실행가능성 및 실효성이 제한될 수 있다는 의견임.

첫째, 특정 사업지구의 교통대책 사업비를 타 사업지구의 교통대책 사업비의 재원으로 투입하는 결정은 교통대책 사업비를 실질적으로 부담하는 장래 입주민의 동의를 전제로 해야 하며⁹⁾¹⁰⁾, 입주민의 동의가

8) 미집행금액은 집행금액이 0원인 사업들의 미집행금액 합계를 의미하고, 총 규모는 한국교통연구원의 「대도시권 광역교통 재원 다양화 및 효율적 운용방안 연구」에 근거함. 한편, 국토교통부에 따르면, 미집행금액 합계 9.2조원 중 3기 신도시와 같이 최근 발표한 지구를 제외하더라도 미집행금액 합계는 2.5조원 이상이 될 것으로 추정됨.

9) 교통대책 사업비 재원은 사업시행자 부담분, 민자사업자 부담분, 국비 및 지방비 등으로 구성되는데, 「광역교통 개선대책 수립 및 사후관리 지침」 제19조*에 따라 개선대책에 포함된 교통시설의 재원은 원칙적으로 교통수요를 유발하는 자가 부담하게 되어 있어 개선대책 사업비의 상당 부분은 LH 등 사업시행자가 부담**하게 되며, 사업시행자 부담분은 개발사업지구의 조성

전제되지 않는 한 개정안의 용자 방식은 동일 사업지구 내의 교통대책 사업비 간 교차 투입으로 한정될 가능성이 높아지게 됨.

그런데, 일반적으로 LH의 교통대책 사업이 지방자치단체의 교통대책 사업보다 조기에 추진됨을 고려하면 동일 사업지구 내 용자를 위한 여유 사업비가 존재할 가능성이 낮다는 의견임.

둘째, LH는 개발사업의 특성상 사업비의 상당 부분을 채권발행을 통해 선(先)집행한 후 토지 및 주택의 매각을 통해 비용을 회수하고 있는바, 현실적으로 광역교통계정 내에 용자를 위한 여유 재원이 없어 용자 실행을 위해서는 추가적인 공사채 발행이 수반될 가능성이 높음.

이와 관련하여, LH의 공사채 발행 이율('23년 평균 4.04%)이 지방채 발행 이율('23년 1.35~2.5%)¹¹⁾보다 높아 채권 발행에 비효율적인 구조

원가에 반영됨에 따라 실제 해당 지구의 입주민이 부담하게 됨.

* 「광역교통 개선대책 수립 및 사후관리 지침」(국토교통부훈령)

제19조(재원부담) ① 개선대책에 포함된 교통시설의 재원은 다른 법령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 교통수요를 유발하는 자가 부담하는 것을 원칙으로 한다.

** 화성동탄2지구의 경우 광역교통 개선대책에 소요되는 총사업비는 5조 2,236억 원이며, 이 중 사업시행자인 LH가 부담하는 사업비는 3조 3,948억원으로 총사업비의 65%이고, 나머지 35%에 해당하는 사업비 1조 8,288억원은 경기도 등에서 부담하는 구조임.

10) LH는 교통대책 사업비를 타 사업지구에 교차 투입하는 경우 헌법 제23조에 따른 재산권 침해 등을 사유로 부담금 납부 의무자들인 입주민의 민원과 소송이 제기될 우려가 있다는 의견임.

11) LH는 '23년 지역개발기금의 경우 이율이 1.35~2.5% 수준이므로 LH로부터 용자하는 것이 불리하다는 의견임.

「지방공기업법」

제19조(지방채 등) ② 특별시, 광역시, 특별자치시, 도 및 특별자치도(이하 “시·도”라 한다) 또는 특별시, 광역시, 특별자치시가 아닌 인구 100만 이상의 대도시(이하 “특례시”라 한다)는 제1항에도 불구하고 제2조에 따른 사업을 위한 투자재원을 확보하거나 지역개발을 위한 기금을 조성하기 위하여 의회의 승인을 받아 지역개발채권을 발행할 수 있다.

이며 지방자치단체로서도 LH의 공사채를 사용할 유인이 낮으므로 용자 수요가 미미할 것으로 예상된다는 의견임¹²⁾.

다만, LH의 의견과 관련하여, 국토교통부는 광역교통계정 내 재원을 지방자치단체에 용자하더라도 사업지구별 교통대책 사업비에 변동이 발생하지 않아 장래 입주민의 이익을 침해할 우려가 없으므로, 사업지구간 교차 지원하는 것이 가능하며 재원을 보다 효율적으로 활용하는 방안을 적극적으로 모색하는 것이 필요하다는 의견이며,

용자의 실효성에 대해서는 구체적인 용자대상이나 요건, 절차 등을 LH와 협의하여 개정안의 취지에 맞게 효과적이고 LH 재정에 부담이 되지 않는 방안을 마련하겠다는 의견임.

참고로, 개정안은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」의 의결을 전제¹³⁾로 하고 있는바, 개정안 심사 시 국토교통부와 LH의 의견 및 관련 법률안의 논의 경과를 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

문 의 처

02)6788-5578

12) LH는 상기 의견과 아울러 LH가 높은 부채비율(2023년 말 기준 219%) 등으로 인하여 2022년 8월 재무위험기관으로 선정되었다는 점 등을 고려 시 용자사업 시행에 대한 부정적 여론이 예상된다는 입장임.

13) 다만, 개정안의 내용이 반드시 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안」의 의결을 전제로 하는지, 즉 용자사업을 위하여 광역교통계정의 신설이 반드시 필요한지에 대하여는 논의의 여지가 있으나, 시행일 등과 관련하여 해당 법률안의 심사 경과를 지켜볼 필요가 있음.

□ 추진배경

- 신도시 개발 등으로 대도시권의 생활권이 광역화됨에 따라 교통 수요 지속 증가 및 입주민들의 교통 불편 심화
- 이에 따라 대규모 개발사업에 따른 교통문제 완화와 선교통-후개발 추진을 위해 “광역교통개선대책” 제도 도입(‘97.4)

* (법적근거) 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」제7조의2 및 시행령 제9조

□ 세부내용

- (대상) 면적 50만㎡ 이상 또는 인구 1만 이상의 대규모 개발사업*
 - * 택지개발, 도시개발, 경제자유구역, 지역개발, 온천·관광지·유원지·공원개발 사업 등
- (수립시기) 개발사업 실시계획 승인 전 * 개발사업 유형마다 상이
- (수립권자) 시·도지사 또는 국토교통부장관(주요 사업)
- (심의·확정) 대도시권광역교통위원회
- (수립현황) '23년 기준, 130개 지구(1,353개 사업) 수립·확정
- (재원부담) 개발사업시행자(LH 등) 등 교통수요 유발자 부담 원칙*
 - * 「광역교통 개선대책 수립 및 사후관리지침」 제19조
- (추진절차) 광역교통개선대책(안) 제출(수립권자 → 대광위) → KOTI 평가센터 검토 → 대도시권광역위원회(실무위·권역위) 심의·확정

참고 2

광역교통 개선대책 수립 및 이행현황

자료: 국토교통부

- (수립 현황) 광역교통 개선대책은 대규모 개발사업*이 수립 대상이며, 택지·공공주택·도시개발사업(94개, 72.3%)이 대다수

* 개발 면적 50만㎡ 이상 또는 수용인구 등이 1만명 이상

【 광역교통 개선대책 수립현황 (23.12, 기준) 】

구분	합계	택지개발	공공주택	도시개발	산업단지	관광단지	기타
지구수	130*	38	32	24	21	6	9
수도권	87	31	28	16	8	3	1

- (이행 현황) 총 1,353개 세부 사업 중 833개가 완료(이행률 61.6%) 되었으나, 사업비는 총 102조원 중 60.1조원 집행(집행률 58.9%)

- (미완료 사업) 도로가 217로 가장 다수이나, 이행률 면에서는 철도가 가장 저조(49개 중 37개 완미료, 미이행률 75.5%)
- (미집행 사업비) 전체 41.9조원이 미집행 중이며, 도로(18.4조원), 철도(19.8조원)가 미집행 사업비의 91.1%를 차지

【 광역교통 개선대책 세부사업 추진현황 (23.12, 기준) 】

구 분		계	도로	철도	BRT	접속시설	환승시설	대중교통*	기타**
이행 현황 (사업수)	사업수(개)	1,353	684	49	26	268	70	229	27
	완료	833	420	12	14	173	36	169	9
	이행률(%)	61.6	61.4	24.5	58.3	64.6	51.4	73.8	33.3
	공사중	139	81	17	4	26	3	5	3
집행 현황 (사업비)	미착공	381	183	20	8	69	31	55	15
	대책비(천억)	1,020.1	631.3	314.4	11.7	40.6	13.9	3.8	4.4
	집행액	601	447.1	116.2	2.7	28.1	3.7	1.9	1.3
	집행률(%)	58.9	70.8	36.9	23.1	69.3	26.5	49.9	30.4
미집행액		419.1	184.2	198.2	9	12.5	10.2	1.9	3.1

참고 3

광역교통 개선대책 수립 절차도

자료: 국토교통부

