

제2차 간선급행버스체계(BRT) 종합계획(2026~2030)

2026. 7. 29.



국토교통부
대도시권광역교통위원회

목 차



제1장 종합계획의 개요	1
1. 배경 및 목적	1
2. 법적 근거	1
3. 계획의 범위	1
4. 추진 경위	2
제2장 전차년도 종합계획 추진 성과	3
1. 간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021-2030)의 목표	3
2. 전차 계획의 목표 달성도 평가	5
3. 전차계획의 BRT 건설계획 추진 성과	9
4. 시사점	13
제3장 권역별 교통여건 분석	14
1. 수도권 교통여건 분석	14
2. 부산·울산권 교통여건 분석	22
3. 대구권 교통여건 분석	29
4. 광주권 교통여건 분석	35
5. 대전권 교통여건 분석	41
6. 전주권 교통여건 분석	48
7. 기타 권역 교통여건 분석	54
제4장 비전 및 목표	60

제5장 권역별 간선급행버스체계 구축계획 61

1. BRT 건설계획 수립 방향 61
2. 수도권 BRT 건설계획 61
3. 부산·울산권 BRT 건설계획 63
4. 대구권 BRT 건설계획 64
5. 광주권 BRT 건설계획 65
6. 대전권 BRT 건설계획 66
7. 전주권 BRT 건설계획 67
8. 기타 권역 BRT 건설계획 68

제6장 주요 추진과제 69

1. 전 국민 접근 가능한 BRT 네트워크 구축 69
2. 교통약자 중심의 포용적 BRT 구축 71
3. 신교통기술을 활용한 BRT 고급화·첨단화 73
4. 이용자 체감형 BRT 서비스 수준 관리 76
5. 무배출(Zero-emission) 운송체계로 전환 77

제7장 투자 및 재원조달방안 79

1. 투자계획 79
2. 재원조달방안 79

제1장 종합계획의 개요



1. 배경 및 목적

- (수립 배경) 수도권 및 지방 광역시 중심으로 대도시권이 지속적으로 확대됨에 따라 광역교통 혼잡 및 대중교통체계 개선 필요성이 증대됨
 - 이에, 대도시권 교통문제 해결과 대중교통 경쟁력 강화를 위해 2018년 11월 『간선급행버스체계 종합계획(‘18~’27)』을 수립하였고,
 - 이후 변화된 교통 여건을 반영하기 위해 2021년 11월 『간선급행버스체계 종합계획 수정계획(‘21~’30)』을 수립하여 시행 중
 - 그러나 2022년 6월 간선급행버스법 개정으로 종합계획 수립 주기가 기존 10년에서 5년으로 조정됨에 따라, 법정 재수립 시기에 맞춰 제2차 간선급행버스체계 종합계획 수립 필요
- (수립 목적) 기존 『간선급행버스체계 종합계획 수정계획(‘21~’30)』의 추진 성과 및 한계를 종합적으로 검토하고,
 - 변화된 교통 여건과 정책 수요를 반영하여 『제2차 간선급행버스체계 종합계획(‘26~’30)』을 수립하고자 함

2. 법적 근거

- 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제4조

3. 계획의 범위

- 시간적 범위 : 2026년~2030년(5년)
- 공간적 범위 : 대도시권^{*}(수도권, 부산·울산권, 대구권, 광주권, 대전권, 전주권) 및 도시교통정비지역^{**}

* 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제2조 제1호에 따른 대도시권

** 「도시교통정비 촉진법」 제3조제1항에 따른 도시교통정비지역

4. 추진 경위

- 「간선급행버스체계 종합계획(2018~2027)」 고시('18.11.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021~2030)」 고시('21.11.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021~2030)」 정정고시('23.1.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021~2030)」 변경고시('25.1.)
- 「제2차 간선급행버스체계 종합계획안(2026~2030) 수립」 추진('25.4.~'26.9.)
- 「제2차 간선급행버스체계 종합계획안(2026~2030)」 관계기관 협의('26.6.~7.)
- 「제2차 간선급행버스체계 종합계획안(2026~2030)」 대도시권광역교통 실무위원회('26.7.)

제2장 전차년도 종합계획 추진 성과

① 간선급행버스체계 종합계획 수정계획(2021-2030)의 목표

비전	고품질의 BRT 확산으로 빠르고 편리한 대중교통 구현
목표 (’30)	◆ BRT의 보편화 · 친환경화 · 스마트화 ▪ 전국 BRT 노선 : 3배 이상 (26개 → 81개) ▪ 주요 간선도로 통행시간(버스) : 30% 단축 ▪ 친환경 수소·전기 차량 : 50% 이상 (0.04% → 50%) ▪ 자율주행 BRT 노선 : 5개 이상 (0개 → 5개)
BRT 구축 방향	◆ GTX, 신도시 등 주요거점을 연결하는 광역 간선축 형성 ◆ 지자체 도심 간선축 형성
주요 추진 과제	① 환경친화적 BRT 구축 • 친환경차 확대 및 인프라 구축 • 친환경 정류장 설치 • 환경친화적인 BRT 전용도로 건설 • 대중교통 중심의 도로사업 추진 ② BRT 서비스의 고급화·첨단화 • S-BRT 시범사업 추진 • S-BRT 기술 개발 및 실증 • 기존 BRT의 개량 및 고급화 추진 ③ 스마트 모빌리티 서비스 확대 • 자율주행 BRT 서비스 도입 • 퍼스널 모빌리티(PM) 등 연계 강화 ④ 협력적 거버넌스 운영 • 권역별 BRT 협의체 운영 • BRT 사업 추진 원칙·기준 마련 ⑤ BRT 서비스 제고 및 추진 역량 강화 • BRT 서비스 평가체계 구축 • 지자체 등 BRT 추진 역량 강화

- BRT 종합계획 수정계획('21-'30)은 “고품질의 BRT 확산으로 빠르고 편리한 대중교통 구현”이라는 비전을 설정하고, “BRT의 보편화·친환경화·스마트화”라는 3대 목표하에 아래와 같이 4개의 목표지표를 설정함
 - 전국 BRT 노선: 3배 이상 확대(26개 → 81개)
 - 주요 간선도로 통행시간(버스) 30% 단축
 - 친환경 수소·전기 차량: 50% 이상(0.04% → 50%)
 - 자율주행 BRT 노선: 5개 이상(0개 → 5개)
- 다만, 전차 년도 종합계획의 목표연도는 2030년이기에 목표 달성도 평가시 기준년도(2025년)에 맞춰 목표값을 선형 보간하여 재산출함
 - 한편, 산정기준이 모호한 지표는 공신력 있는 대리지표로 대체함

[표 2-1] 수정된 BRT 종합계획 수정계획 목표

수정된 목표 (원 목표)	목표치	
	2030년 기준(원본)	2025년 기준(수정)
전국 BRT 전용주행로수 3배로 확대 (전국 BRT 노선 3배 이상)	81개	54 개
전국 노선버스 평일평균 통행속도 43% 향상 (주요 간선도로 버스통행시간 30% 단축)	28.0 km/h*	23.8 km/h
친환경(수소·전기) 사업용 승용차 등록비율 50% 달성 (친환경 수소·전기 차량 50% 이상)	50 %	26 %
자율주행 BRT 운송사업 노선 5개 운용 (자율주행 BRT 노선 5개 이상)	5 개	2.5 개

* 목표치가 제시되지 않아 2020년 대중교통 현황조사의 전국 노선버스 평일평균 운행속도값의 1.43배로 설정

2 전차 계획의 목표 달성도 평가

1. BRT의 보편화

○ BRT 전용 주행로 수 3배로 확대

- (목표) BRT 확대를 위해 전국의 BRT 전용 주행로 수를 3배 이상 확대하여 2025년 기준 54개의 전용 주행로 운용을 목표로 설정
- (평가) 부산권 중심의 BRT 시설 확대로 전국의 BRT 전용 주행로 수는 다소 증가하였으나 달성률 18%로 목표치를 달성하지 못함

* 2020년 이후, 부산·울산권의 충무서면 BRT, 사상서면 BRT, 원이대로 BRT가 준공
 ** 강남송파 BRT, 제주 BRT가 부분 운영 중

[표 2-2] 전국 BRT 전용주행로 수 3배 확대 목표 달성도

계획지표	2020년 (A)	목표		성과 (2025년,C)	달성도 ²⁾ (C-A)/(B-A)
		2030년	2025년(B)		
전국 BRT 전용주행로 수 3배 이상 확대	26 개 ¹⁾	81 개	54 개	31 개	미흡 (18 %)

주: 1) 종합계획 수정계획에서 제시한 2020년 기준 BRT 전용주행로 수
 2) 달성(100%), 준달성(50% 이상), 미흡(50% 미만)

☞ (개선방향) BRT 이용 증진을 위해서는 전용주행로 시설 확충이 필수적임

- * 도시철도 대비 저비용, 고효율 교통수단임에도 도시철도 연장 대비 1/3 수준
 - 도시/광역철도 연장: 1천여 km ▪ BRT 전용주행로 연장: 3백여 km
- BRT 전용주행로의 적극적 확대를 위한 현실적 추진전략 마련 필요
- BRT 건설계획 수립 시 관련 지자체/기관 간 협의 실적, 지자체 추진 의지 등을 적극 고려하여 실효성 있는 건설계획 수립 필요
- 국민이 원하는 교통수단으로써의 BRT로 거듭나기 위해서는 BRT 고급화를 통해 국민이 갖는 BRT 이미지 개선 필요

2. BRT의 급행화

○ 전국 노선버스 통행속도 43% 향상

- (목표) BRT 정체성 강화 및 서비스 수준 제고를 위해 전국 노선버스 통행속도 43% 향상(버스통행시간 30% 단축)을 목표로 설정
- (평가) 전국의 평일 평균 노선버스 통행속도는 8.2% 증가하였으나 달성률 38%로 목표치를 달성하지 못함

* 2020년 기준 전국 평일 평균 버스 통행속도는 19.6km/h 수준이었으나, 2024년에는 약 21.2km/h로 8.2% 증가함

[표 2-3] 전국 노선버스 통행속도 43% 향상 목표 달성도

계획지표	2020년 (A)	목표		성과 (2024년,C)	달성도 ²⁾ (C-A)/(B-A)
		2030년	2025년(B)		
전국 노선버스 통행속도 43% 향상 (주요 간선도로 버스통행시간 30% 단축)	19.6km/h ¹⁾	28km/h	<u>23.8km/h</u>	<u>21.2km/h¹⁾</u>	미흡 (38%)

주: 1) 국토교통부·한국교통안전공단, 2020년, 2024년 대중교통 현황조사의 전국 노선버스의 평일평균 운행속도

2) 달성(100%), 준달성(50% 이상), 미흡(50% 미만)

☞ (개선방향) 가속화되는 개인화 사회에서 BRT 이용 활성화를 위해서는 시간 경쟁력 강화를 위한 BRT의 고속화 전략 필요

- BRT 시간 경쟁력 확보를 위해서 입체교차로(전용주행로 지하화), 버스 우선신호 등 도입 필요
- 시간 경쟁력 이외에도 BRT의 질적 수준 제고를 위해서는 BRT의 정시성 확보 및 편의성 증대 전략 마련 필요
- 한편, BRT 서비스 수준 관리를 위해 정기적인 BRT 운영성과 모니터링 제도 마련 필요

3. BRT의 친환경화

○ 친환경(수소, 전기) 버스 등록비율 50% 달성

- (목표) 국가적 아젠다인 기후변화 문제에 대응하기 위해 친환경(수소, 전기) 버스 등록 비율 50% 달성을 목표로 설정
- (평가) 전국의 친환경 버스(수소·전기 사업용 승합차) 등록 대수는 크게 증가하였으나 달성률 58%로 목표치를 달성하지 못함
- 2020년 기준 친환경 버스 등록비율은 1.8% 수준이었으나, 2025년에는 약 15.6%로 약 794% 증가함

[표 2-4] 친환경 버스 등록비율 50% 달성 목표 달성도

계획지표	2020년 (A)	목표		성과 (2025년,C)	달성도 ²⁾ (C-A)/(B-A)
		2030년	2025년(B)		
친환경(수소·전기) 버스 등록비율 50% 달성 (친환경(수소·전기) 차량 50% 이상)	1.8% ¹⁾	50%	26%	15.6%	준달성 (58%)

주: 1) 국토교통통계누리, 자동차등록현황보고(2020년 12월, 2025년 12월 기준)

2) 달성(100%), 준달성(50% 이상), 미흡(50% 미만)

☞ (개선방향) 탄소중립을 달성하기 위해서는 친환경 차량 도입 확대가 매우 중요하기에 다양한 친환경 정책을 통해 친환경 차량으로의 전환 유도 필요

- 친환경 차량 도입과 연계한 충전 인프라 지원체계 구축 필요
- BRT 운송사업에 대해 단계적인 친환경 차량 전환 제도 도입 필요

4. BRT의 스마트화

○ 자율주행 BRT운송사업 노선 5개 이상 운용

- (목표) 초고령 사회로 인한 운전자 부족 문제 해소 및 미래 교통기술의 선제적 대응을 위해 자율주행 BRT 노선 5개 이상 운용을 목표로 설정
- (평가) 수도권 및 대전권을 중심으로 자율주행 BRT 노선이 도입됨에 따라 달성률 240%로 목표치를 달성함

- 수도권 BRT에 자율주행 심야버스(A21번) 및 새벽버스(A160번)가 각각 2023년, 2024년부터 운영됨
- 대전권 BRT에 자율주행 노선(A1, A2, A3, A4)이 2023년부터 운영됨

[표 2-5] 자율주행 BRT 노선 5개 운용 목표 달성도

계획지표	2020년 (A)	목표		성과 (2025년,C)	달성도 ^{주)} (C-A)/(B-A)
		2030년	2025년(B)		
자율주행 BRT운송사업 노선 5개 운용	0개	5개	<u>2.5개</u>	<u>6개</u>	달성 (240%)

주: 달성(100%), 준달성(50% 이상), 미흡(50% 미만)

☞ (개선방향) BRT 시장의 활력 제고를 위해 지속적인 고급화 전략 필요

- 초고령 사회로 인한 운전자 고령화 및 운전자 부족문제는 향후 심화 될 것으로 예상되는 만큼 꾸준한 자율주행 BRT 노선 확대 필요
- BRT의 경쟁력 확보 및 질적 수준 제고를 위해서는 첨단기술이 도입된 고급화(스마트) 정류장* 등의 고급화 전략 필요

* 버스의 무정차 방지시스템, 추월차로, 버스정차면 동적 배정 등을 갖춘 고급 정류장

5. 목표 지표 총괄 평가

- 4개 목표 지표 중 1개 지표 달성, 1개 지표 준달성, 2개 지표 미흡

[표 2-6] 목표 달성도

목표 지표	2020년	목표		성과 (2025년)	달성도 ²⁾ (달성률)
		2030년	2025년		
전국 BRT 전용주행로수 3배로 확대 (전국 BRT 노선 3배 이상)	26개	81개	<u>54개</u>	<u>31개</u>	미흡 (18%)
전국 노선버스 평일평균 통행속도 43% 향상 (주요 간선도로 버스통행시간 30% 단축)	19.6km/h	28km/h	<u>23.8km/h</u>	<u>21.2km/h</u> ¹⁾	미흡 (38%)
친환경 사업용 승합차 등록비율 50% 달성 (친환경 수소·전기 차량 50% 이상)	1.8%	50%	<u>26%</u>	<u>15.6%</u>	준달성 (58%)
자율주행 BRT 운송사업 노선 5개 운용 (자율주행 BRT 노선 5개 이상)	0개	5개	<u>2.5개</u>	<u>6개</u>	달성 (240%)

주: 1) 2024년 성과임(현재 구독가능한 최신 데이터), 2) 달성(100%), 준달성(50% 이상), 미흡(50% 미만)

3 전차계획의 BRT 건설계획 추진 성과

1. 전차 계획의 BRT 건설계획 추진 현황

- BRT 종합계획 수정계획('21-'30)에서 제시하고 있는 전국 59개* BRT 건설계획 사업에 대한 추진 현황을 검토함

* 단계사업을 단계별로 구분 집계 시 59개, 미구분 시 55개

- 전체 59개 계획사업 중 11개 사업이 공사 중이거나 부분 운영 중임
 - 운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 5%(3/59)
 - 부분 운영 및 운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 12%(7/59)
 - 공사/(부분)운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 19%(11/59)
 - 계획/공사/(부분)운영 중인 사업 기준으로 산출한 추진율은 29%(17/59)
- 한편, 27개의 단기계획사업 중 11개의 사업이 공사 중이거나 부분 운영 중임
 - 운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 11%(3/27)
 - 부분운영 및 운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 26%(7/27)
 - 공사/(부분)운영 중인 사업 기준으로 산출한 준공률은 41%(11/27)
 - 계획/공사/(부분)운영 중인 사업 기준으로 산출한 추진율은 52%(14/27)

[표 2-7] BRT 건설계획사업별 추진 현황 요약

구분	미추진	계획중	사업중지	공사중	운영중 (부분 운영 중)	계
단 기	11	3	2	4	3 (4)	27
중장기	28	3	1	0	0 (0)	32
합 계	39	6	3	4	3 (4)	59

주: 단계사업의 경우 단계별로 구분하여 집계함

2. 전차 계획의 BRT 건설계획사업별 추진 현황

[표 2-8] 수도권 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분	사업명		구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
단 기	1	강남송파 BRT	영동1교-북정역	'19~'25	9.7	120	광역	부분운영
	2	남태령로~국도47호선	안양호계(비산)사거리-사당역	'22~'25	13.4	323	광역	미추진
	3	부천~신방화역 BRT	고강지하차도-신방화역	'24~'25	3.3	120	광역	미추진
	4	성남-북정 광역 BRT	1단계: 모란역-남한산성입구	'22~'27	5.2	419	광역	공사중
			2단계: 북정역-모란역	'25~'28	5.0			계획중
	5	강변북로 광역 BRT(동부 BTX)	수석IC-강변역	'22~'23	8.6	323	광역	미추진
	6	올림픽대로 광역 BRT(서부 BTX)	행주대교-당산역	'23~'24	10.0	496	광역	미추진
	7	도봉의정부 BRT	도봉산역-민락2교	'06~'23	8.6	50	광역	사업중지
	8	김포공항 BRT	고촌역-김포공항역	'21~'23	5.9	35	광역	미추진
	9	덕정남방 BRT	덕정삼거리-외미교차로	'24~'26	11.8	400	도시	미추진
	10	청량리 도농-평내호평 BRT	청량리역-평내호평역	'23~'25	20.2	857	광역	부분운영
	11	계양대장 광역 BRT	계양-부천종합운동장역-박촌역-김포공항역	'22~'26	16.7	6,500	광역	미추진
12	시흥대로~국도1호선 BRT	장안구청사거리-안양육교삼거리	'16~'27	25.9	498	광역	사업중지	
중 장 기	13	성남 BRT	3단계: 오리역-모란역	'28~'32	10.5	400	도시	미추진
			4단계: 모란역-이배재고개입구	'32~	4.7			미추진
	14	인천 BRT	1단계: 인하대-서인천IC	'26~'30	9.4	972	도시	미추진
			2단계: 서인천IC-화곡	'26~'30	13.2		광역	미추진
			3단계: 송도-인하대	'26~'30	9.3		도시	미추진
	15	영동대로 BRT	영동대교남단-세곡동사거리	'26~'30	10.0	548	도시	계획중
	16	올림픽로 BRT	삼성교교차로-천호사거리	'26~'30	6.7	452	도시	계획중
	17	안성평택 BRT	퍼시스사거리-서정리역	'26~'30	17.3	439	도시	미추진
	18	파주은평 BRT	월릉역-구파발역	'26~'30	24.3	616	광역	미추진
	19	용인송파 BRT	GTX용인역-모란역	'26~'30	14.8	650	광역	미추진
	20	김포한강 BRT	운양용화사IC-개화IC	'26~'30	15.0	193	광역	미추진
	21	인천광명 BRT	송의역-광명역	'26~'30	13.9	836	광역	미추진
	22	성북남양주 BRT	석계역-GTX왕숙역-진접역	'26~'30	15.3	173	광역	미추진
	23	시흥안산 BRT	옥구고가차도-중앙역	'26~'30	13.3	337	도시	미추진
	24	광명 BRT	광명역-광명사거리역	'26~'30	10.2	811	도시	미추진
	25	제2자유로 BRT	GTX운정역-구룡사거리	'26~'30	30.8	344	광역	사업중지

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

[표 2-9] 부산·울산권 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
단기	1	충무서면 BRT	충무교차로-서면교차로	'19~'21	8.6	236	도시	운영중
	2	사상서면 BRT	주례교차로-서면교차로	'20~'22	7.4	210	도시	운영중
	3	원이대로 BRT	도계광장교차로-가음정사거리	'21~'23	9.3	350	도시	운영중
	4	3·15대로 BRT	육호광장-도계광장교차로	'22~'25	8.7	234	도시	계획중
	5	문현수영 BRT	문현역-수영역	'23~'24	6.8	242	도시	미추진
	6	진해하단 BRT	진해 용원교차로-하단역	'24~'27	15.9	392	광역	미추진
중장기	7	창원진해 BRT	가음정사거리-신항입구삼거리	'25~'30	31.0	380	광역	미추진
	8	창이대로 BRT	용원교차로-성주광장	'25~'30	9.8	273	도시	미추진
	9	북성봉양 BRT	마재고개-봉암교삼거리	'25~'30	7.8	217	도시	미추진
	10	하단대티 BRT	하단역-대티역	'25~'27	3.3	118	도시	미추진

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

[표 2-10] 대구권 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
중 장 기	1	평리신천 BRT	대구서구청-구)MBC대구문화방송	'25~'30	6.5	231	도심	미추진
	2	대명비산 BRT	서부정류장역-북부시외버스터미널	'25~'30	6.0	214	도심	미추진
	3	아양신암로 BRT	칠성교-입석네거리	'25~'30	3.9	137	도심	미추진

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

[표 2-11] 광주권 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
중 장 기	1	백운~매곡 BRT	백운광장-광주공고	'25~'28	8.67	361	도심	계획중

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

[표 2-12] 대전권 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
단 기	1	대전역와동IC BRT	대전역-와동IC	'22~'23	11.5	740	광역	부분운영
	2	세종청주 BRT	행복도시-청주대농지구	'20~'25	32.3	58	광역	미추진
	3	공주세종 BRT	행복도시-공주시내터미널	'20~'25	20.5	159	광역	공사중
	4	반석구암 BRT	반석역-구암역	'22~'22	6.9	235	도심	공사중
	5	세종천안 BRT 1단계	행복도시-홍익대입구	'20~'25	16.0	146	도심	계획중
	6	오송청주공항 BRT	오송역-청주국제공항	'24~'25	16.4	583	도심	미추진

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
중 장 기	7	대중로 BRT	용문역-산내동	'25~'28	10.7	321	도심	미추진
	8	계룡로 BRT	구암역-용문역	'25~'28	7.1	213	도심	미추진
	9	대덕대로 BRT	안골네거리-정부청사역	'25~'28	2.8	84	도심	미추진
	10	동서대로 BRT	동부4가역-유성복합터미널	'25~'28	15.6	468	도심	미추진
	11	공주세종 BRT 2단계	KTX공주역-공주시내 버스터미널	'25~'30	18.1	151	광역	미추진
	12	세종천안 BRT 2단계	홍익대입구-KTX천안아산역	'25~'30	33.5	395	광역	미추진

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

[표 2-13] 기타 권역 BRT 건설계획사업별 추진 현황

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	유형	추진 현황*
단 기	1	제주 BRT	국립박물관사거리-월산마을 아라초사거리-달무교차로	’22~’25	10.6	330	도심	부분운영
	2	기린대로 BRT	호남제일문광장사거리 -한벽교삼거리	’23~’25	10.0	330	도심	공사중
중 장 기	3	백제대로 BRT	전주역-꽃밭정이사거리	’26~’30	8.0	240	도심	미추진
	4	송천중앙로-홍산로 BRT	에코시티-효천지구	’26~’30	10.0	300	도심	미추진

주: 추진현황은 미추진, 계획중, 사업중지, 공사중, 부분운영, 운영중으로 단계를 구분함

4 시사점

- (적극적 BRT 확대 필요) 단기계획사업 추진 목표 대비 사업 추진율은 52% 수준에 머물러 보다 적극적인 BRT 확산 전략 마련 필요
 - BRT 계획 수립 시, 관련 지자체 및 유관기관 간 협의 실적, 지자체 추진 의지 등을 적극 고려하여 실효성 있는 건설계획 수립 필요
 - 국민 체감도가 높은 사업 중심의 전략적 사업 추진 필요
- (BRT 이미지 제고 필요) 국민이 선호하는 대중교통수단으로 정착하기 위해 다양한 BRT 고급화 사례 확산 및 BRT 이미지 제고 필요
 - BRT 이미지 쇄신을 위해 핵심 가치인 이동성, 정시성, 편의성을 강화할 수 있는 BRT를 적극 확대하여 서비스 질적 수준 제고 필요
 - 정시성 개선을 위한 입체교차로, 버스 우선 신호 등 운영체계 고도화 및 편의성 향상을 위해 스마트 정류장, 환승체계 개선 등 추진 필요
- (친환경 버스 확대 필요) 국가 탄소중립 목표 달성과 지속 가능한 대중교통체계 구축을 위해 친환경 버스 도입 확대 전략 마련 필요
 - 시내버스의 대·폐차 주기 및 차량 운영 특성을 고려한 실효성 있는 친환경 차량 전환 전략 수립 필요
 - 신교통형 차량 도입 시 친환경 에너지 사용 의무화 방안 검토 필요
- (초고령사회 대응체계 마련) 초고령사회 진입에 따른 운수종사자 고령화, 운전자 부족, 교통약자 증가 등에 선제적으로 대응하는 정책 필요
 - 운전자 수급문제 대응을 위해 자율주행 기반 BRT 노선 확대 노력 필요
 - 고령자 및 교통약자의 이용편의 향상을 위해 저상버스 확대, 환승 저항 저감 등 포용적 서비스 강화 전략 검토 필요

제3장 권역별 교통여건 분석

1 수도권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

○ 수도권 내 BRT 총 20개 노선 184.8km 운영 중

- 광역 BRT 3개 노선 32.4km, 도시 BRT 17개 노선 152.4km 운영 중

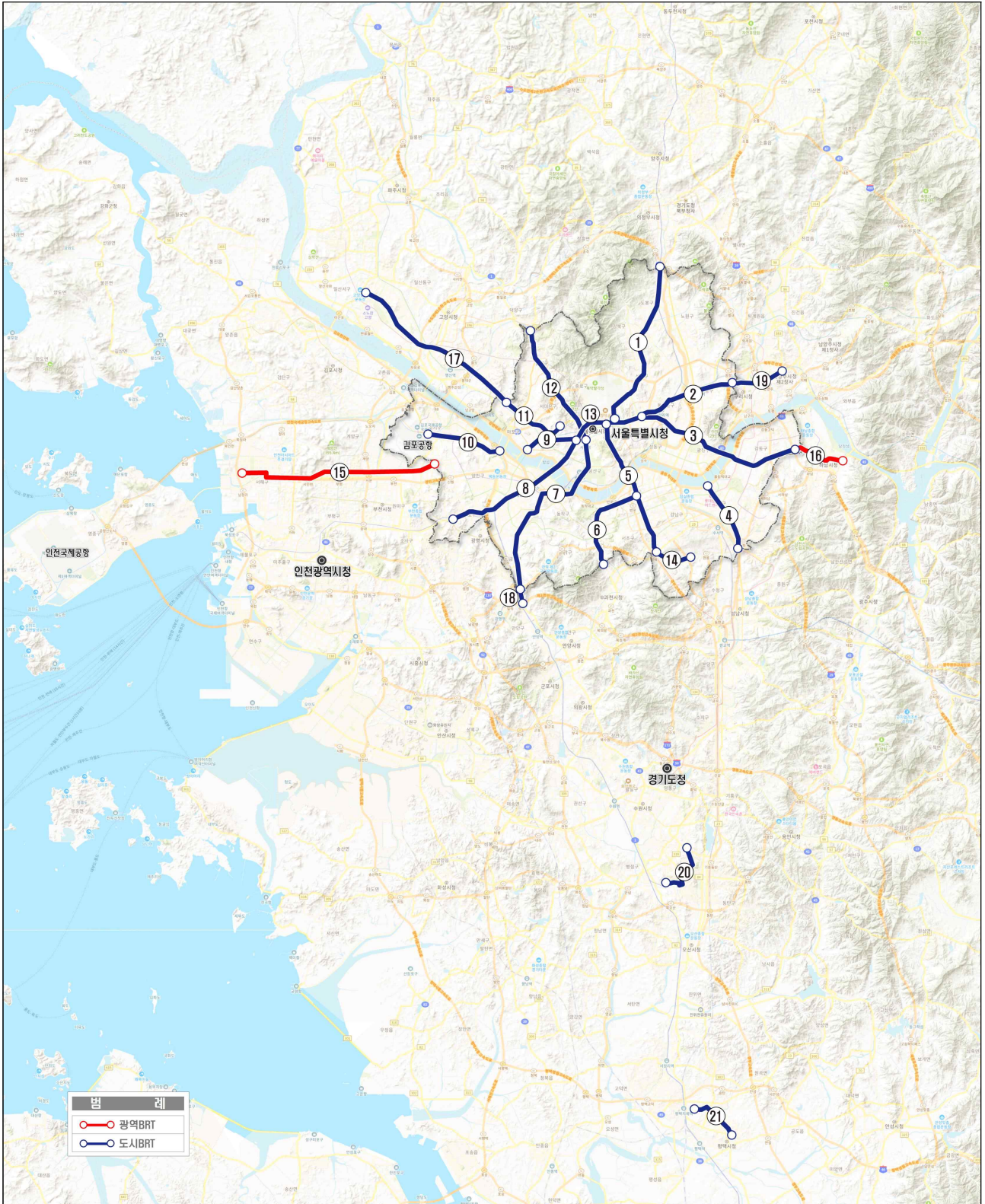
[표 3-1] 수도권 간선급행버스체계 현황

(단위: km)

구분	지역	노 선	구 간	총연장	분류
1	서울	도봉로·동소문로·창경궁로	의정부시계~미아사거리~원남사거리	15.3	도시
2		망우로·왕산로	구리시계~망우역~청량리역~흥인지문	10.5	도시
3		천호대로	신설동역오거리~신답역~천호대교~서울시계	15.8	도시
4		송파대로	잠실대교남단~성남시계	6.3	도시
5		강남대로·삼일대로	염곡사거리~신사역사거리, 남산1호터널~종로2가	7.6 ¹⁾	도시
6		동작대로·신반포로·과천대로	과천시계~사당역~이수교차로~논현역	8.3	도시
7		시흥대로·여의대방로·한강대로	안양시계~대림삼거리~서울역~송레문	16.9	도시
8		경인로·마포대로	오류IC~영등포로터리, 마포대교북단~아현교차로	8.1	도시
9		양화로·신촌로·충정로	양화대교~아현삼거리~충정로사거리~미동초교	6.9	도시
10		공항로	김포공항입구~발산역사거리~양화교	7.7	도시
11		수색로·성산로	고양시계~사천교~이대후문	6.8	도시
12		통일로	고양시계~박석고개~서소문사거리	11.1	도시
13		종로·새문안로	미동초교~세종대로사거리~흥인지문사거리	4.0	도시
14		헌릉로	염곡사거리~청계산입구삼거리~내곡IC	3.6	광역
15	인천	청라·강서	인천 청라~부천 고강지하차도	18.3	광역
16	경기	하남·천호	서울 천호역~하남 창우동	10.5 ²⁾	광역
17		중앙로	고양시 대화역~수색(서울시계)	15.6	도시
18		경수대로	석수역(서울시계)~안양육교삼거리	1.0	도시
19		경춘로	망우동(서울시계)~남양주 도농삼거리	5.4	도시
20		동탄신도시대로	반월교차로~서동탄역삼거리	5.1	도시

주: 1) 강남대로 일부구간(강남송파2단계)은 광역BRT이나 도시BRT으로 분류

2) '천호대로BRT'와 '하남·천호BRT'는 '천호역-상일IC'구간 중복 운영



[그림 3-1] 수도권 간선급행버스체계 현황

2) 도로

- 수도권 총 도로 연장은 약 28,093km, 포장도로 연장은 26,624km이며 포장률은 평균 95% 수준임

[표 3-2] 수도권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	1,295	1,195	92%
일반국도	1,883	1,881	100%
지방도	2,760	2,370	86%
특별·광역시도	1,889	1,889	100%
구도·시도·군도	20,266	19,289	95%
계	28,093	26,624	95%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 수도권 철도는 도시철도 16개 노선, 지역 간 철도 10개 노선, 광역철도 11개 노선이 운영 중

[표 3-3] 수도권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	16	517.5	457
지역 간 철도	10	504.6	162
광역철도	11	320.3	141
계	37	1,342.4	760

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)

행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

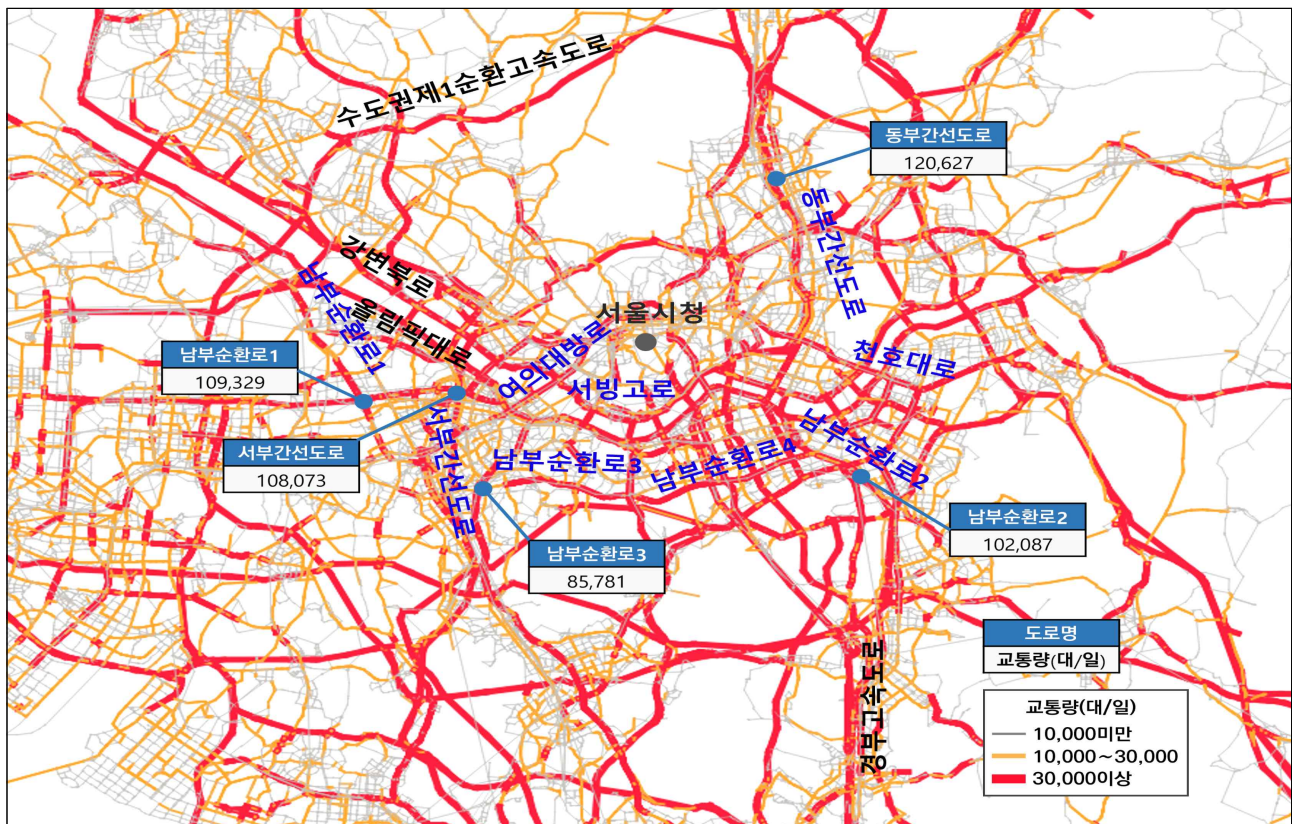
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 서울시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 10순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 8만~12만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 동부간선도로임

[표 3-4] 서울시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	동부간선도로	120,627	6	경인로	84,953
2	남부순환로 1	109,329	7	서빙고로	83,438
3	서부간선도로	108,073	8	남부순환로 4	81,959
4	남부순환로 2	102,087	9	여의대방로	81,455
5	남부순환로 3	85,781	10	천호대로	80,507

자료: 서울특별시(2025), 2024 서울특별시 교통량 조사 자료



[그림 3-2] 서울시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행 현황

- 평균 통행시간은 승용차 60분, 대중교통 93분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 1.6으로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 37.0km/h, 대중교통 통행속도는 평균 24.5km/h로 나타남

[표 3-5] 수도권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

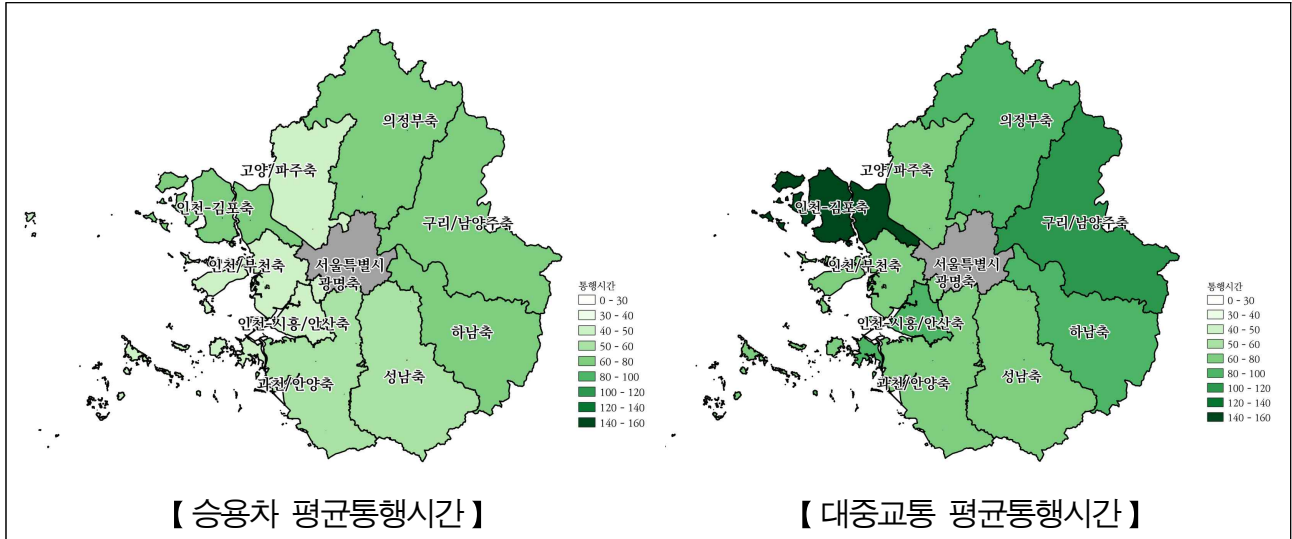
광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통 /승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
성남축	37.4	21.3	53	79	1.5	51.5	35.0	41.0	42.5	30.7
고양/파주축	32.3	26.3	49	67	1.4	44.0	34.7	36.7	38.5	26.4
인천/부천축	31.6	24.8	50	66	1.3	41.5	23.4	31.6	32.2	22.6
인천-김포축	28.6	22.4	78	159	2.0	43.0	29.4	30.9	34.4	20.6
하남축	28.1	20.8	66	80	1.2	47.6	34.1	34.9	38.9	35.4
구리/남양주축	25.6	20.4	74	107	1.4	45.7	35.6	36.9	39.4	23.8
과천/안양축	21.3	13.5	55	72	1.3	44.9	25.8	35.4	35.4	23.0
의정부축	21.0	16.1	74	95	1.3	43.8	37.4	37.8	39.7	25.7
광명축	14.7	8.6	47	74	1.6	39.4	24.4	30.8	31.5	20.4
인천-시흥/안산축	13.9	12.7	45	82	1.8	41.7	23.3	40.8	35.3	20.5
김포축	7.4	5.5	71	146	2.1	48.2	36.4	33.4	39.3	20.7
합 계	261.9	192.4	60.2	93.4	1.6	44.7	30.9	35.5	37.0	24.5

주: 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 T map API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

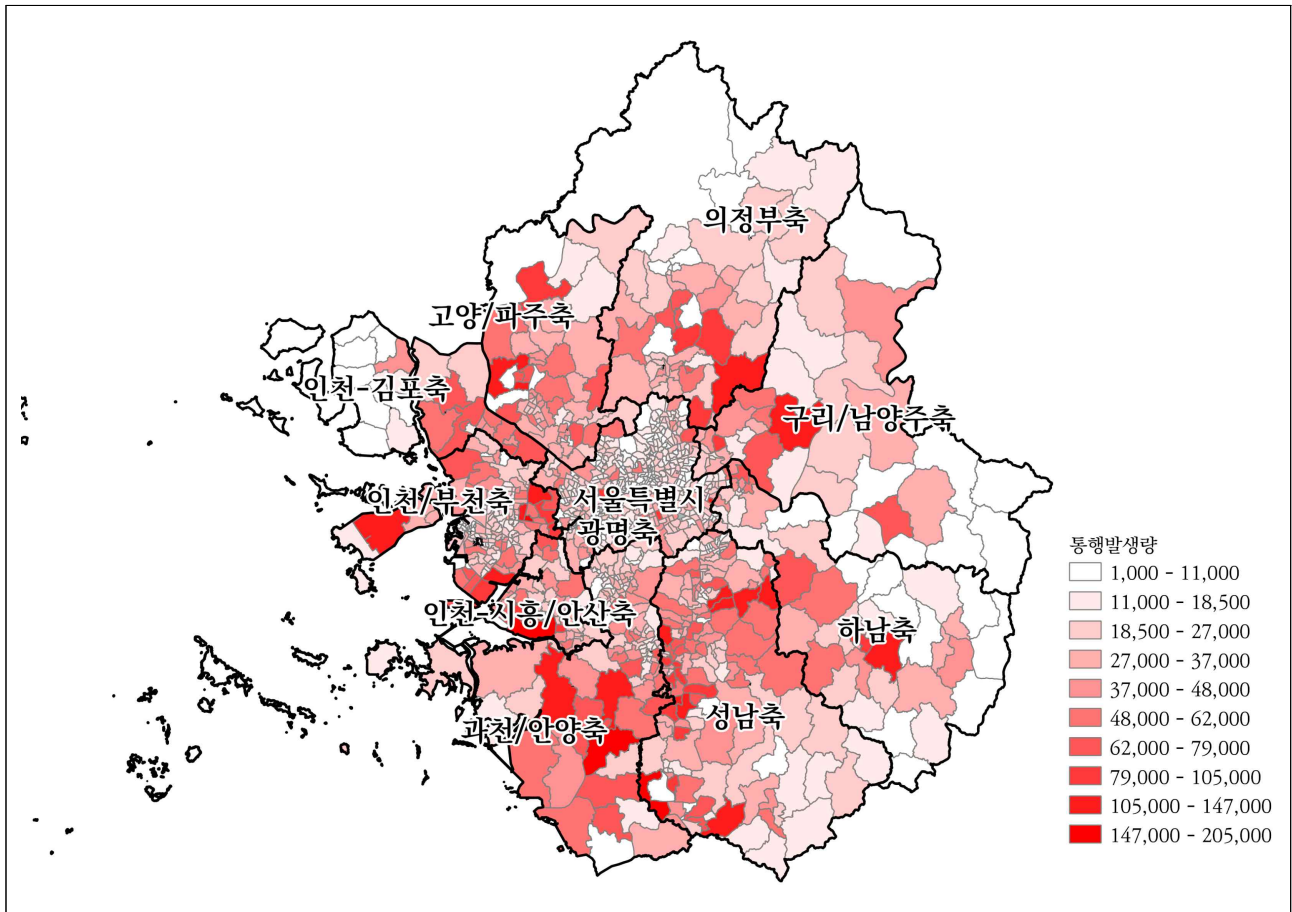
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「T map API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-3] 수도권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-4] 수도권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 2,589만 명에서 2035년 2,609만 명으로 증가 이후 2050년 2,478만 명으로 예측되어, 연평균 -0.16% 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 1,313만 명에서 2030년 1,325만 명으로 증가 이후 2050년 1,128만 명으로 예측되어, 연평균 -0.56% 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 260만 명에서 2035년 172만 명으로 급감 이후 2050년 195만 명으로 예측되어, 연평균 -1.06% 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-6] 수도권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	2,589	2,585	2,601	2,609	2,596	2,552	2,478	-0.16%
종사자수	1,313	1,315	1,325	1,311	1,269	1,202	1,128	-0.56%
학생수	260	255	214	172	172	195	195	-1.06%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 7,458만 통행/일에서 2030년 7,646만 통행/일로 증가 이후 2050년 6,824만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.33%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-7] 수도권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	7,458	7,598	7,646	7,572	7,387	7,126	6,824	-0.33%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 수도권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 2,825만 통행/일에서 2030년 2,847만 통행/일로 증가 이후 2050년 2,569만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.35%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 1,724만 통행/일에서 2030년 1,897만 통행/일로 증가 이후 2050년 1,685만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.08%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-8] 수도권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	2,825	2,811	2,847	2,832	2,774	2,680	2,569	-0.35%
택시	153	158	160	157	153	147	141	-0.30%
대중교통	1,724	1,850	1,897	1,890	1,839	1,766	1,685	-0.08%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 수도권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 60.1%에서 2025년 58.3%로 감소 이후 2050년 58.5% 수준으로 증가하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 36.7%에서 2030년 38.7%로 증가 이후 2050년 38.3% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-9] 수도권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	60.1%	58.3%	58.1%	58.1%	58.2%	58.4%	58.5%
택시	3.2%	3.3%	3.3%	3.2%	3.2%	3.2%	3.2%
대중교통	36.7%	38.4%	38.7%	38.7%	38.6%	38.4%	38.3%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 수도권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

2 부산·울산권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

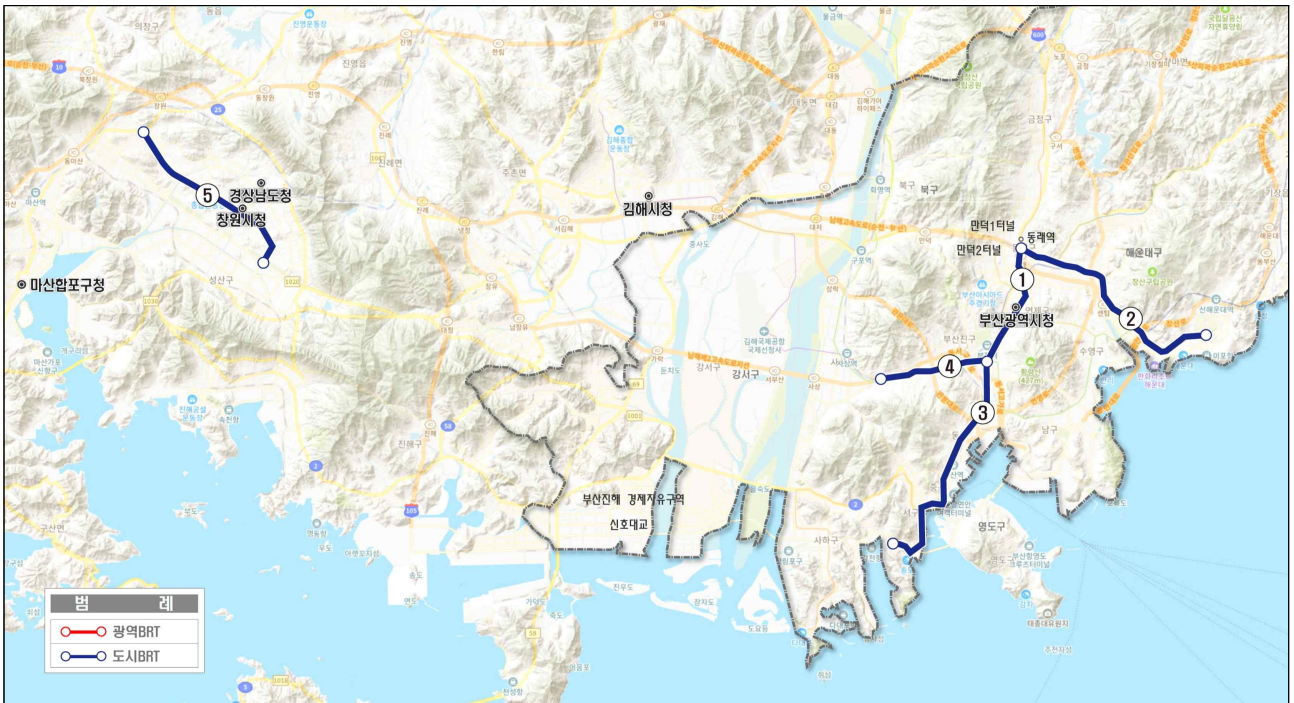
1) 간선급행버스체계(BRT)

- 부산·울산권 내 BRT 총 5개 노선, 39.4km 운영 중
- 5개 노선 모두 도시 BRT 유형으로 운영 중

[표 3-10] 부산·울산권 간선급행버스체계 현황

(단위: km)

구분	지역	노 선	구 간	총연장	분류
1	부산	내성~서면	내성교차로~서면교차로	5.9	도시
2		내성~중동	내성교차로~중동 지하차도	10.4	도시
3		서면~충무	서면교차로~충무동사거리	8.6	도시
4		서면~사상	서면교차로~주례교차로	5.4	도시
5	경남	원이대로	의창구도계광장~서산구 가음정사거리	9.1	도시



[그림 3-5] 부산·울산권 간선급행버스체계 현황

2) 도로

- 부산·울산권 총 도로 연장은 약 13,437km, 포장도로 연장은 11,490km이며 포장률은 평균 86% 수준임

[표 3-11] 부산·울산권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	487	474	97%
일반국도	1,073	1,049	98%
지방도	773	686	89%
특별·광역시도	1,477	1,371	93%
구도·시도·군도	9,627	7,910	82%
계	13,437	11,490	86%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 부산·울산권 철도는 도시철도 5개 노선, 지역 간 철도 9개 노선이 운영 중

[표 3-12] 부산·울산권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	5	137.5	135
지역 간 철도	9	291.8	67
광역철도	-	-	-
계	14	429.3	202

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)
행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

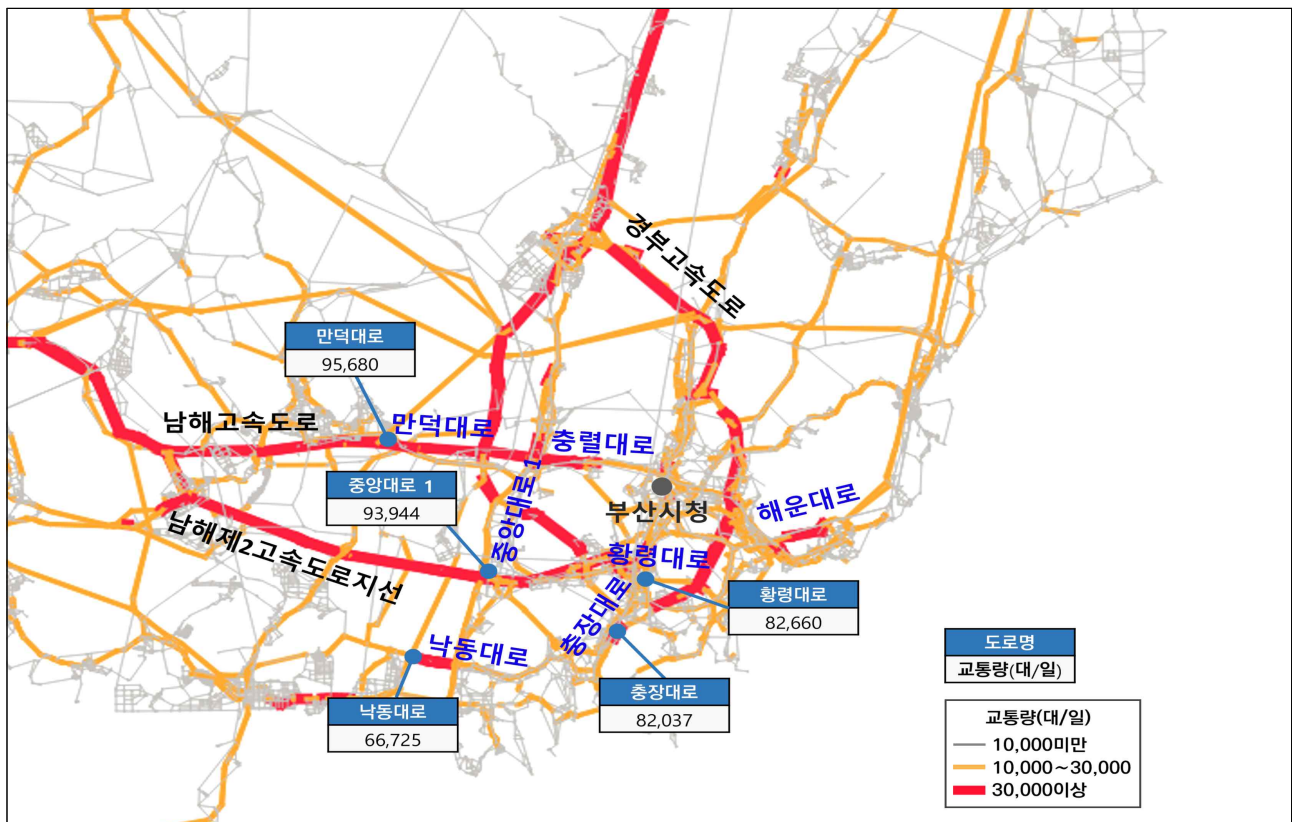
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 부산시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 9순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 3만~9만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 만덕대로임

[표 3-13] 부산시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	만덕대로	95,680	6	해운대로	66,195
2	중앙대로 1	93,944	7	충렬대로	58,962
3	황령대로	82,660	8	중앙대로 2	46,331
4	충장대로	82,037	9	가야대로	34,721
5	낙동대로	66,725	-	-	-

자료: 부산광역시(2025), 2024년도 부산광역시 교통조사 분석 용역 보고서



[그림 3-6] 부산시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 54분, 대중교통 118분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 2.2로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 42.8km/h, 대중교통 통행속도는 평균 21.2km/h로 나타남

[표 3-14] 부산·울산권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

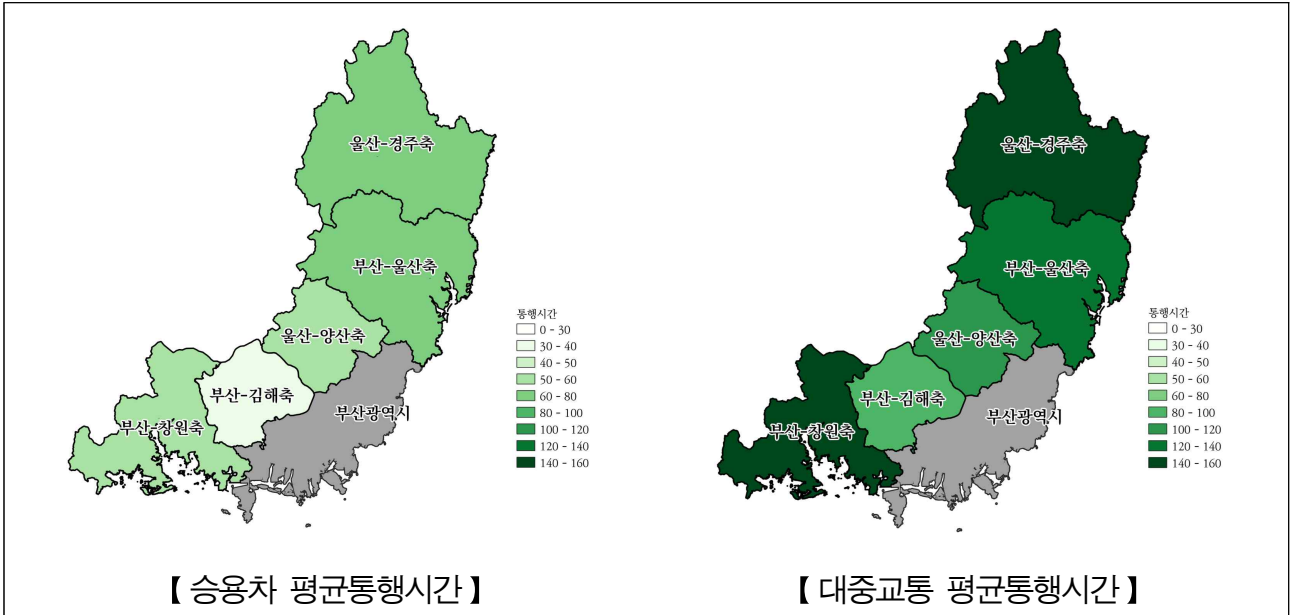
광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통 /승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
부산-양산축	16.6	35,023	39	70	1.8	42.4	28.1	34.9	35.1	17.7
부산-김해축	12.3	24,654	36	83	2.3	49.6	33.0	43.2	41.9	21.6
부산-울산축	6.1	9,125	76	132	1.7	45.9	36.7	41.5	41.4	26.8
부산-창원축	6.1	5,622	53	148	2.8	52.2	39.6	49.2	47.0	20.5
울산-양산축	5.3	3,916	53	119	2.2	47.7	46.4	45.5	46.5	23.0
울산-경주축	3.4	2,296	65	156	2.4	46.8	44.9	43.0	44.9	17.8
합 계	49.8	80,636	53.7	118.0	2.2	47.4	38.1	42.9	42.8	21.2

주: 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 T map API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

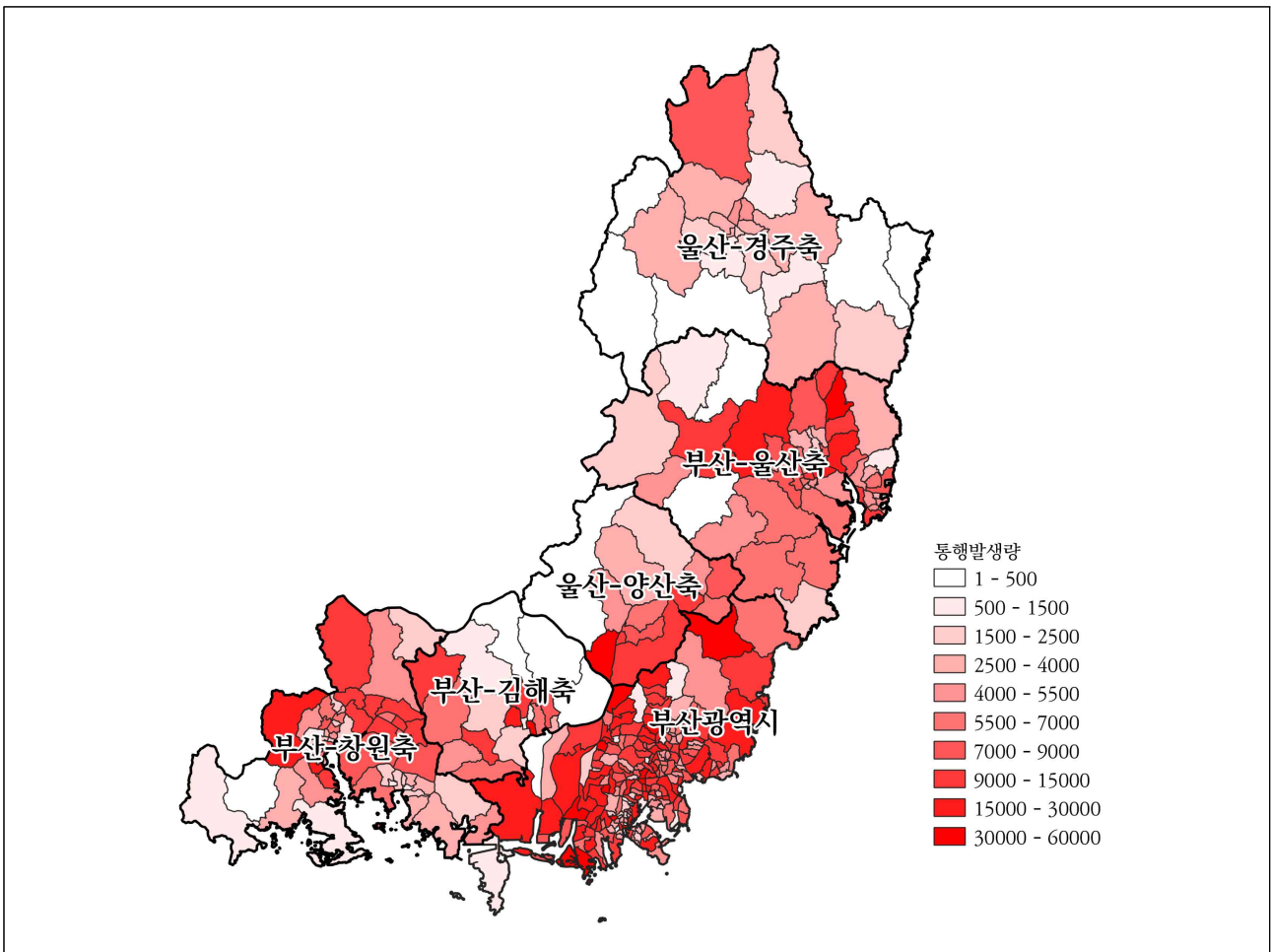
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「T map API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-7] 부산·울산권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-8] 부산·울산권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 701만 명에서 2050년 549만 명으로 예측되어, 연평균 -0.90%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 344만 명에서 2030년 361만 명으로 증가 이후 2050년 278만 명으로 예측되어, 연평균 -0.79% 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 96만 명에서 2025년 98만 명으로 증가 이후 2050년 62만 명으로 예측되어, 연평균 -1.61%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-15] 부산·울산권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	701	689	667	643	616	584	549	-0.90%
종사자수	344	352	361	349	324	305	278	-0.78%
학생수	96	98	85	73	68	63	62	-1.61%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 2,321만 통행/일에서 2025년 2,326만 통행/일로 증가 이후 2050년 1,839만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.86%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-16] 부산·울산권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	2,321	2,326	2,304	2,214	2,086	1,976	1,839	-0.86%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 부산울산권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 998만 통행/일에서 2025년 1,001만 통행/일로 증가 이후 2050년 784만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.89%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 334만 통행/일에서 2030년 362만 통행/일로 증가 이후 2050년 288만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.55%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-17] 부산·울산권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	998	1,001	978	943	891	842	784	-0.89%
택 시	116	116	112	107	101	96	89	-0.98%
대중교통	334	339	362	347	326	310	288	-0.55%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 부산울산권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 68.9%에서 2050년 67.5% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 23.1%에서 2030년 24.9%로 증가 이후 2050년 24.8% 수준을 유지하는 것으로 예측됨

[표 3-18] 부산·울산권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	68.9%	68.8%	67.4%	67.5%	67.6%	67.5%	67.5%
택 시	8.0%	7.9%	7.7%	7.7%	7.6%	7.7%	7.7%
대중교통	23.1%	23.3%	24.9%	24.8%	24.7%	24.9%	24.8%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 부산울산권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

3 대구권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 대구권 내 BRT 미운영

2) 도로

- 대구권 총 도로 연장은 약 8,276km, 포장도로 연장은 7,366km이며 포장률은 평균 89% 수준임

[표 3-19] 대구권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	597	590	99%
일반국도	1,108	1,108	100%
지방도	1,185	1,116	94%
특별·광역시도	911	911	100%
구도·시도·군도	4,475	3,641	81%
계	8,276	7,366	89%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 대구권 철도는 도시철도 3개 노선, 지역 간 철도 4개 노선, 광역철도 2개 노선이 운영 중

[표 3-20] 대구권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	3	92.1	94
지역 간 철도	4	132.4	31
광역철도	2	70.8	12
계	9	295.3	137

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)

행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

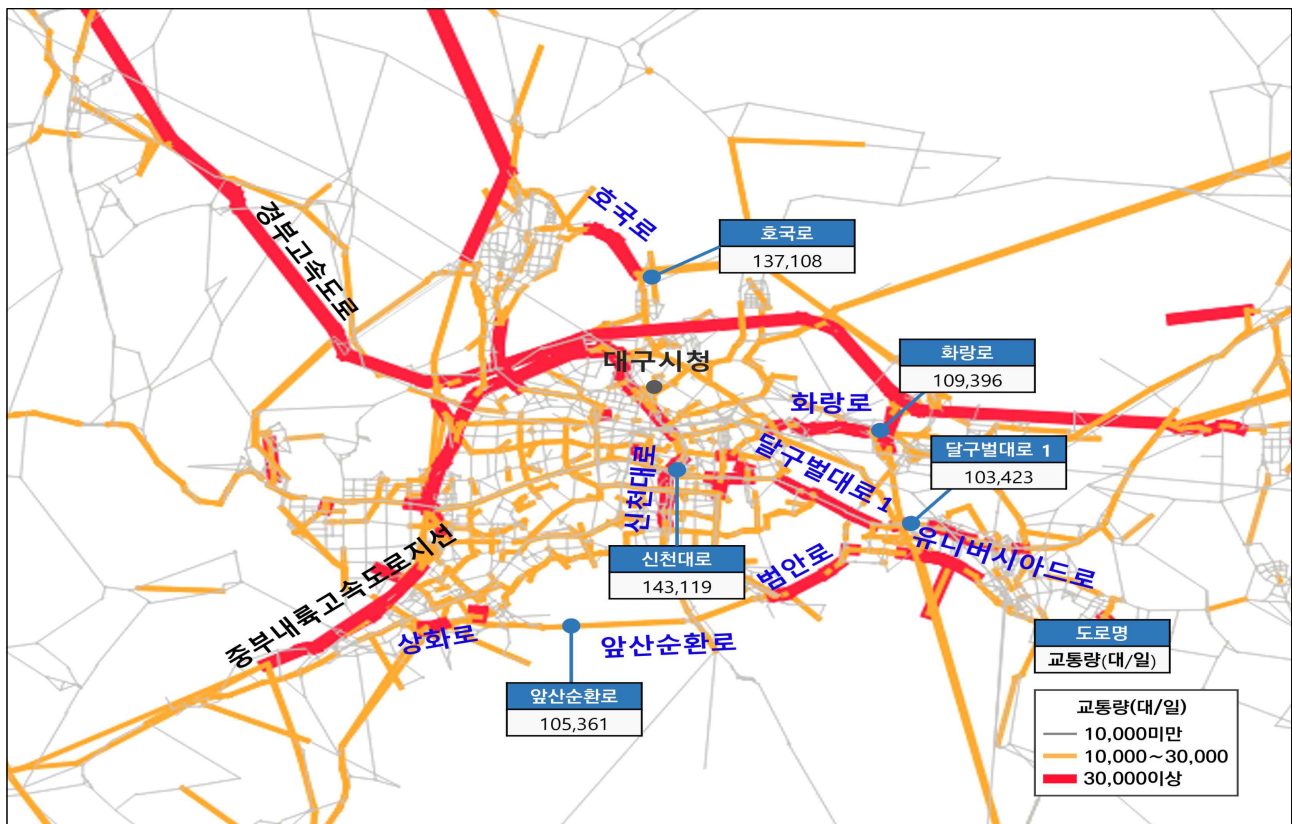
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 대구시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 10순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 8만~14만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 신천대로임

[표 3-21] 대구시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	신천대로	143,119	6	달구벌대로 2	97,391
2	호국로	137,108	7	상화로	96,431
3	화랑로	109,396	8	동북로	93,445
4	앞산순환로	105,361	9	유니버시아드로	85,518
5	달구벌대로 1	103,423	10	범안로	85,208

자료: 대구광역시(2025), 2024년 교통관련 기초조사 용역 보고서



[그림 3-9] 대구시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 53분, 대중교통 111분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 2.1로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 47.7km/h, 대중교통 통행속도는 평균 20.6km/h로 나타남

[표 3-22] 대구권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통 /승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
경산축	19.6	51,560	49	67	1.4	23.9	17.3	21.3	20.8	16.2
왜관/구미축	9.8	13,164	46	92	2.0	61.3	43.2	54.4	53.0	28.3
군위축	6.2	1,140	55	133	2.4	70.0	52.7	62.2	61.6	25.4
고령축	3.1	1,897	57	126	2.2	57.4	42.3	60.4	53.4	18.9
영천축	1.7	667	57	117	2.1	61.7	48.5	57.2	55.8	19.6
성주축	1.4	378	54	115	2.1	56.7	42.2	50.9	49.9	18.6
청도축	1.0	155	53	127	2.4	36.8	33.5	47.3	39.2	17.2
창녕축	0.9	260	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	43.7	69,221	53.0	111.0	2.1	52.5	40.0	50.5	47.7	20.6

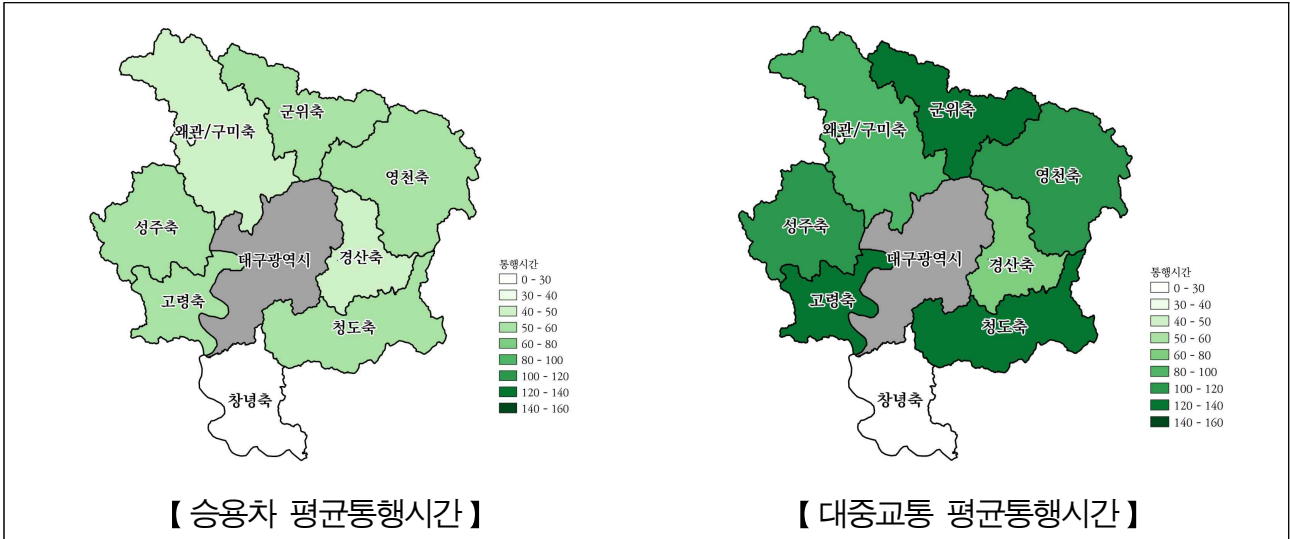
주: 1) 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 T map API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

2) 창녕축은 대중교통 경로검색 결과가 철도 또는 시외버스 기반 경로로만 도출되어, 본 분석의 대중교통 수단 범위인 지하철· 시내버스 기준에 부합하지 않아 평균 산정에서 제외함.

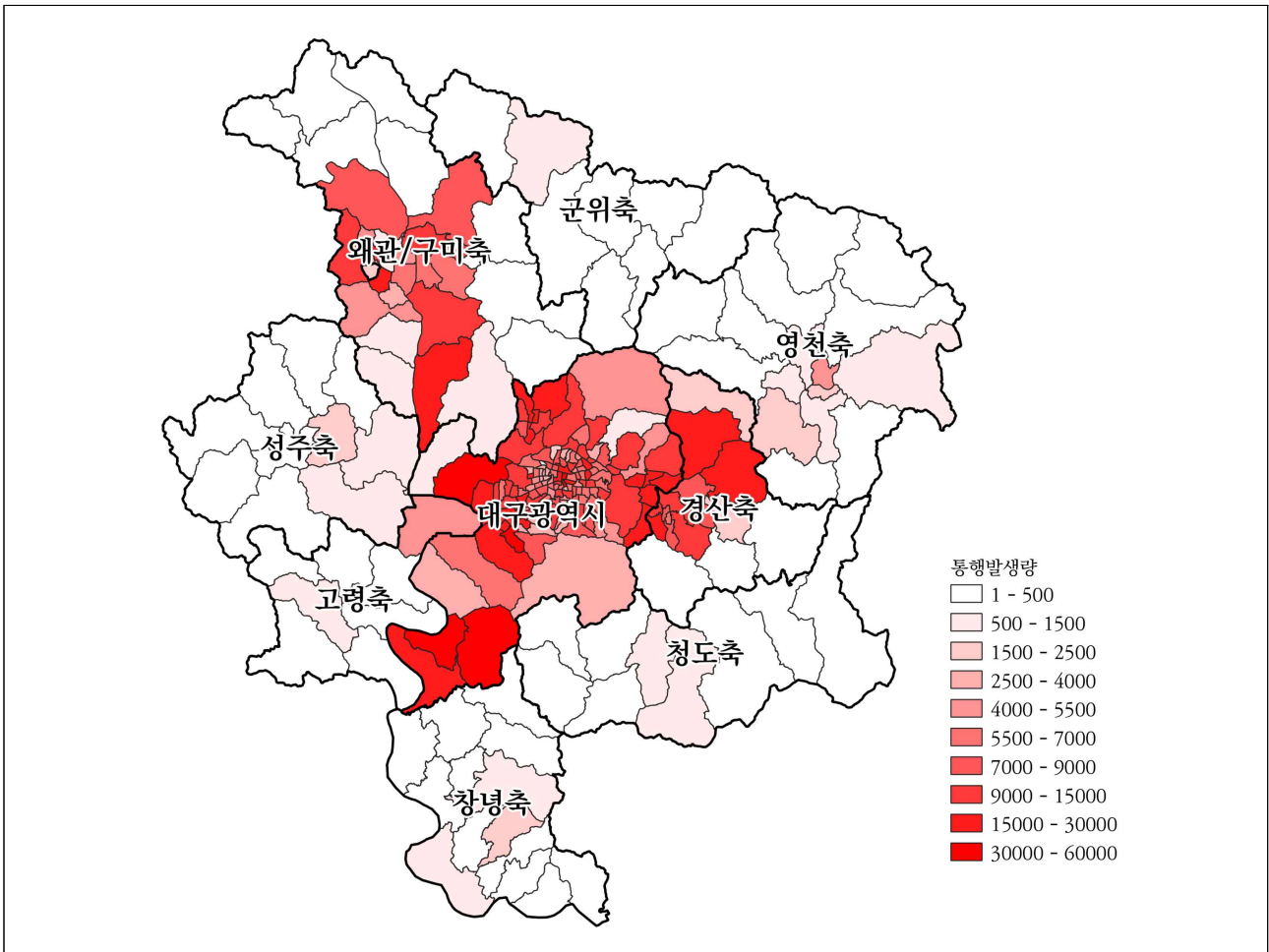
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「T map API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-10] 대구권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-11] 대구권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 412만 명에서 2050년 335만 명으로 예측되어, 연평균 -0.76%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 196만 명에서 2030년 205만 명으로 증가 이후 2050년 153만 명으로 예측되어, 연평균 -0.91% 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 68만 명에서 2050년 45만 명으로 예측되어, 연평균 -1.52%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-23] 대구권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	412	404	392	380	366	354	335	-0.77%
종사자수	196	203	205	192	177	167	153	-0.91%
학생수	68	66	57	49	46	45	45	-1.54%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 1,291만 통행/일에서 2050년 1,029만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.84%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-24] 대구권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	1,291	1,287	1,257	1,203	1,138	1,096	1,029	-0.84%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대구광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 552만 통행/일에서 2050년 437만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.86%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 178만 통행/일에서 2025년 190만 통행/일로 증가 이후 2050년 152만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.58%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-25] 대구권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	552	543	532	510	483	465	437	-0.86%
택시	62	61	60	57	54	52	49	-0.87%
대중교통	178	190	186	178	168	162	152	-0.58%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대구광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 69.7%에서 2050년 68.4% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 22.4%에서 2050년 23.8% 수준으로 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-26] 대구권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	69.7%	68.4%	68.4%	68.4%	68.5%	68.5%	68.4%
택시	7.9%	7.7%	7.7%	7.7%	7.7%	7.7%	7.7%
대중교통	22.4%	23.9%	23.9%	23.8%	23.8%	23.8%	23.8%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대구광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

4 광주권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 광주권 내 BRT 미운영

2) 도로

- 광주권 총 도로 연장은 약 4,234km, 포장도로 연장은 3,821km이며 포장률은 평균 90% 수준임

[표 3-27] 광주권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	204	175	86%
일반국도	493	493	100%
지방도	686	575	84%
특별·광역시도	582	582	100%
구도·시도·군도	2,269	1,996	88%
계	4,234	3,821	90%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 광주권 철도는 도시철도 1개 노선, 지역 간 철도 4개 노선이 운영 중

[표 3-28] 광주권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	1	20.5	20
지역 간 철도	4	155.3	30
광역철도	-	-	-
계	5	175.8	50

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)

행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

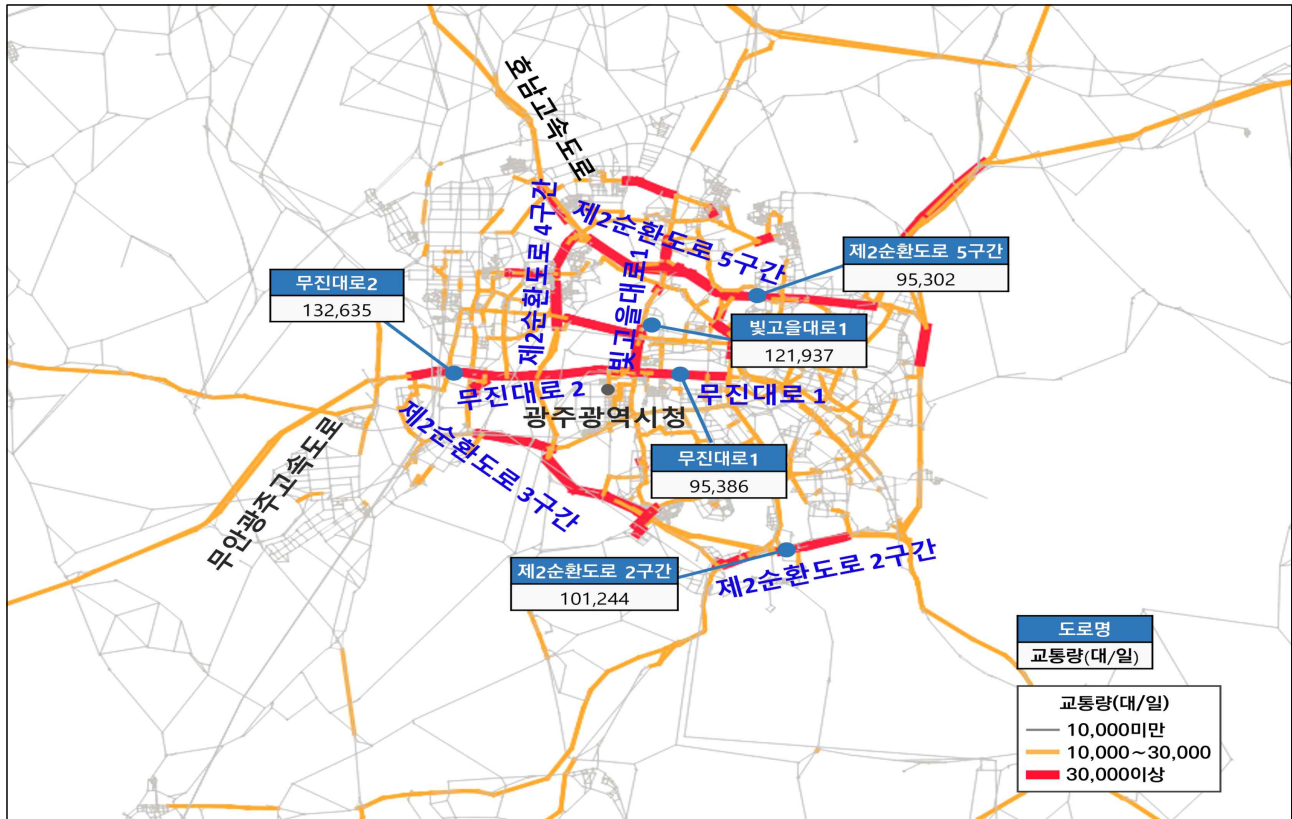
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 광주시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 10순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 7만~13만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 무진대로임

[표 3-29] 광주시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	무진대로 2	132,635	6	제2순환도로 4구간	88,902
2	빛고을대로 1	121,937	7	빛고을대로 2	76,129
3	제2순환도로 2구간	101,244	8	동곡로	72,847
4	무진대로 1	95,386	9	제2순환도로 3구간	72,698
5	제2순환도로 5구간	95,302	10	남문대로	71,621

자료: 광주광역시(2025), 2024 광주광역시 교통관련 기초조사 보고서



[그림 3-12] 광주시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 33분, 대중교통 100분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 3.1로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 52.5km/h, 대중교통 통행속도는 평균 18.2km/h로 나타남

[표 3-30] 광주권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

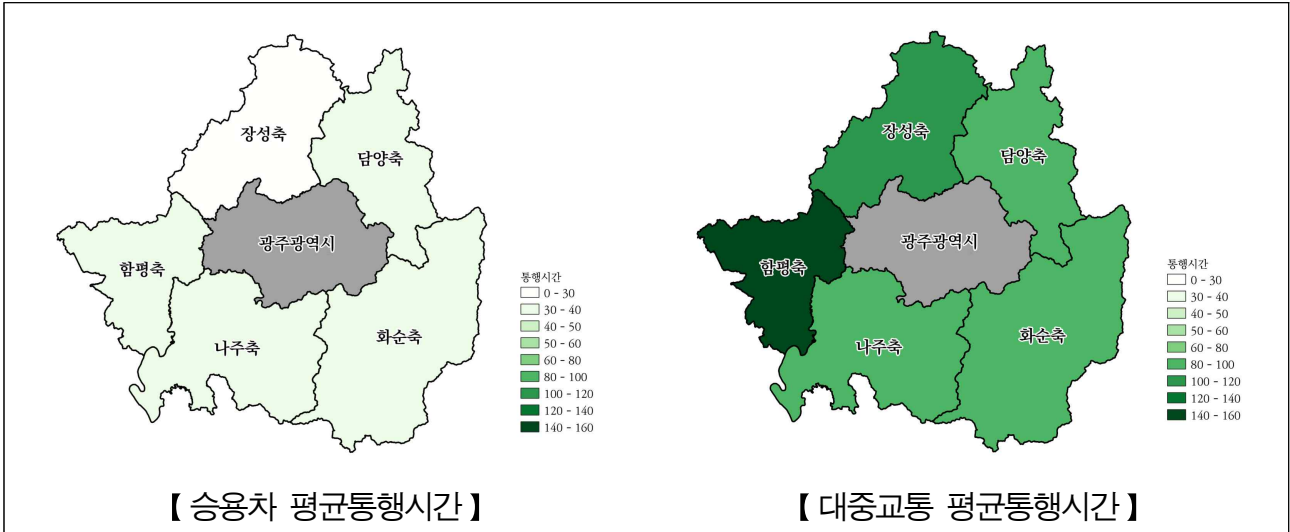
광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통 /승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
나주축	4.3	2,166	35	84	2.4	60.1	52.9	56.7	56.6	19.0
장성축	2.9	4,885	27	101	3.7	51.8	43.4	49.2	48.1	17.0
화순축	1.7	1,163	32	82	2.6	49.0	41.4	45.1	45.2	16.2
담양축	1.7	484	33	89	2.7	58.6	40.2	55.1	51.3	19.8
함평축	1.0	4,585	36	143	4.0	63.6	60.0	60.9	61.5	19.1
합 계	11.6	13,283	32.6	99.8	3.1	56.6	47.6	53.4	52.5	18.2

주: 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 Tmap API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

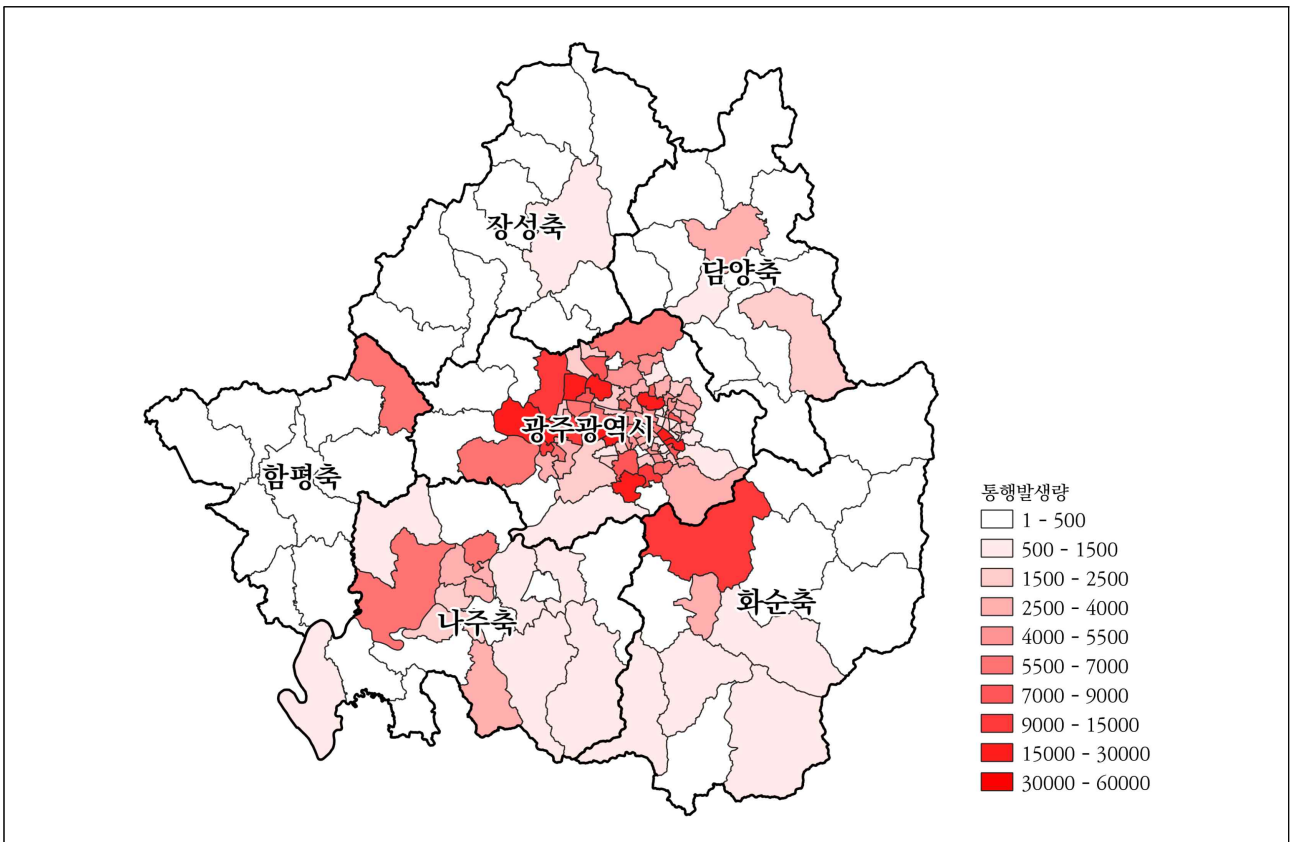
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「Tmap API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-13] 광주권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-14] 광주권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 173만 명에서 2050년 146만 명으로 예측되어, 연평균 -0.63%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 86만 명에서 2035년 89만 명으로 증가 이후 2050년 73만 명으로 예측되어, 연평균 -0.61%로 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 29만 명에서 2050년 20만 명으로 예측되어, 연평균 -1.37%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-31] 광주권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	173	171	168	164	160	153	146	-0.62%
종사자수	86	87	88	89	85	79	73	-0.58%
학생수	29	28	25	22	21	20	20	-1.28%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 531만 통행/일에서 2050년 442만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.68%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-32] 광주권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	531	530	524	516	494	468	442	-0.68%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 광주광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 249만 통행/일에서 2050년 202만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.77%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 57만 통행/일에서 2030년 66만 통행/일로 증가 이후 2050년 55만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.13%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-33] 광주권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	249	249	237	234	224	213	202	-0.77%
택 시	36	35	36	35	33	31	30	-0.67%
대중교통	57	56	66	65	62	58	55	-0.13%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 광주광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 73.0%에서 2025년 73.2%로 증가 이후 2050년 70.5% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 16.6%에서 2030년 19.5%로 증가 이후 2050년 19.1% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-34] 광주권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	73.0%	73.2%	69.8%	70.0%	70.2%	70.4%	70.5%
택 시	10.4%	10.3%	10.7%	10.5%	10.5%	10.4%	10.4%
대중교통	16.6%	16.5%	19.5%	19.4%	19.3%	19.2%	19.1%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 광주광역시권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

5 대전권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

○ 대전권 내 BRT 총 5개 노선 120.6km 운영 중

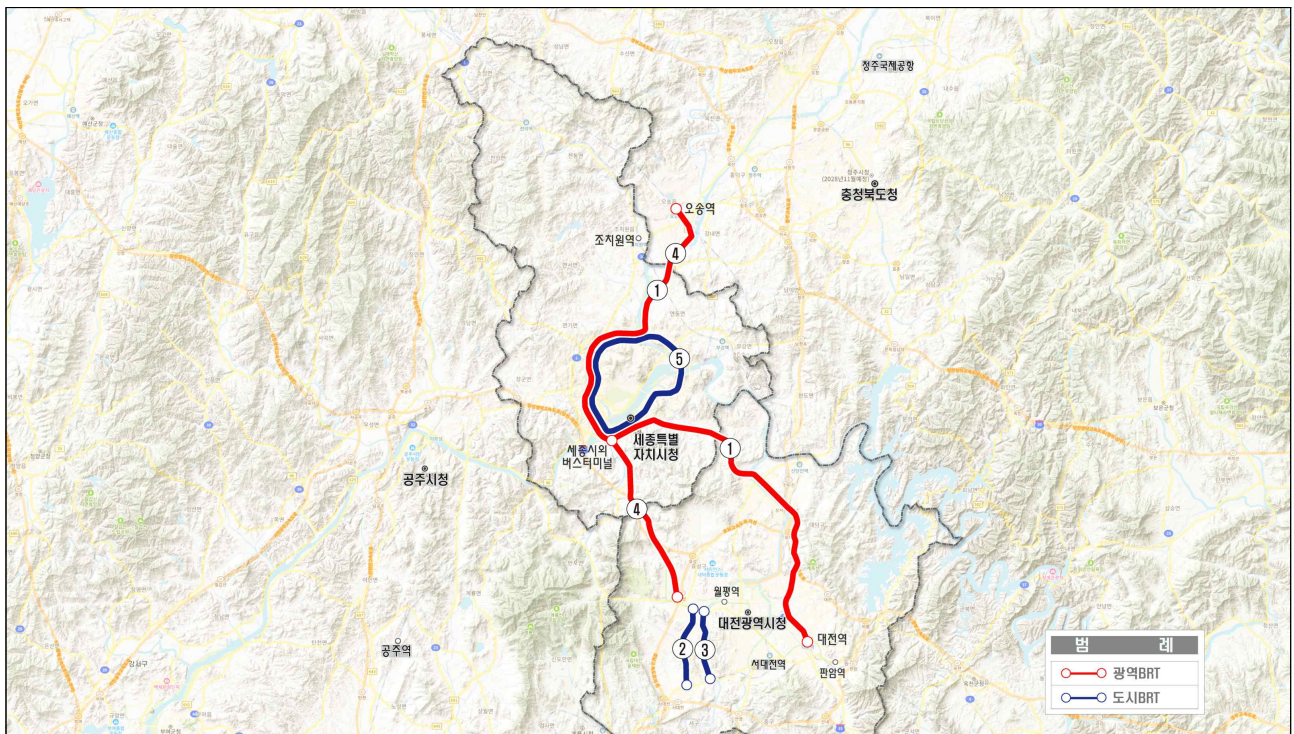
- 광역 BRT 2개 노선 89.1km, 도시 BRT 3개 노선 31.5km 운영 중

[표 3-35] 대전권 간선급행버스체계 현황

(단위: km)

구분	지역	노 선	구 간	총연장	분류
1	대전	대전역-세종	대전역~세종시~오송역	53.0	광역
2		도안대로	유성4가~용계동	3.0	도시
3		도안동로	만연교~가수원사거리	5.1	도시
4	세종	세종	유성IC네거리~반석역~세종시~오송역	36.1 ¹⁾	광역
5		한누리대로	세종시외버스터미널(내부순환)	23.4	도시

주: 1) 세종BRT 일부구간(반석연장)은 도시BRT이나 광역BRT로 분류. '세종 BRT', '대전역-세종BRT', '한누리대로는BRT'는 중복 운영



[그림 3-15] 대전권 간선급행버스체계 현황

2) 도로

- 대전권 총 도로 연장은 약 6,926km, 포장도로 연장은 6,397km이며 포장률은 평균 92% 수준임

[표 3-36] 대전권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	417	389	93%
일반국도	736	736	100%
지방도	963	909	94%
특별·광역시도	512	511	100%
구도·시도·군도	4,298	3,852	90%
계	6,926	6,397	92%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 대전권 철도는 도시철도 1개 노선, 지역 간 철도 6개 노선이 운영 중

[표 3-37] 대전권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	1	20.5	22
지역 간 철도	6	223.8	35
광역철도	-	-	-
계	7	244.3	57

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)
행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

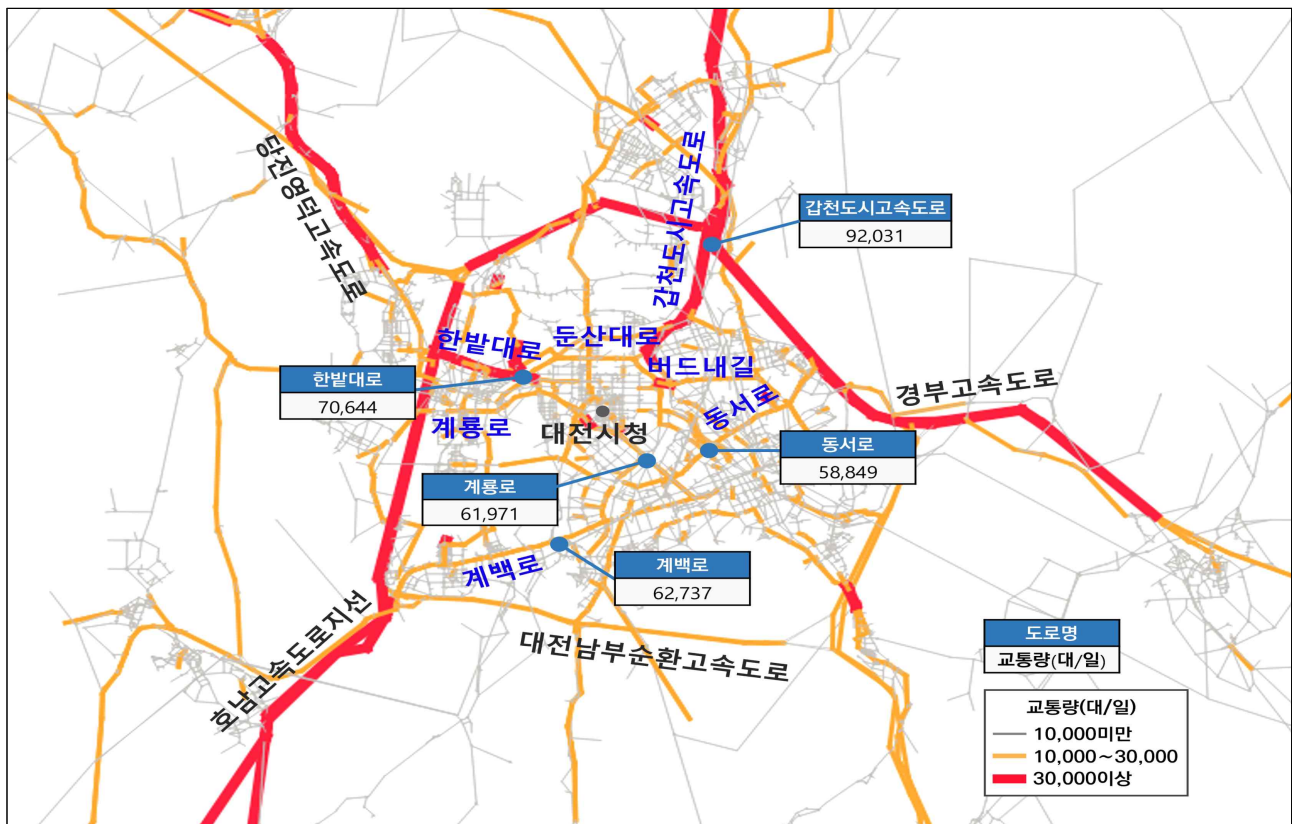
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 대전시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 10순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 3만~9만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 갑천도시고속도로임

[표 3-38] 대전시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	갑천도시고속도로	92,031	6	둔산대로	58,326
2	한밭대로	70,644	7	대덕대로 1	56,881
3	계백로	62,737	8	버드내길	56,515
4	계룡로	61,971	9	유성대로 1	44,617
5	동서로	58,849	10	도안동로	39,868

자료: 대전광역시(2024), 2024년 대전광역시 교통현황조사 분석보고서



[그림 3-16] 대전시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 51분, 대중교통 104분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 2.0로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 38.1km/h, 대중교통 통행속도는 평균 18.7km/h로 나타남

[표 3-39] 대전권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통 /승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
대전-세종축	7.8	9,591	58	86	1.5	43.4	32.8	44.5	40.2	27.2
대전-청주축	3.8	3,281	63	140	2.2	43.3	32.8	42.9	39.7	17.6
세종-청주축	3.5	5,915	48	93	1.9	43.1	37.1	44.1	41.4	21.9
대전-금산축	3.3	5,313	57	133	2.3	51.3	41.9	45.3	46.2	18.4
대전-옥천축	2.1	997	43	98	2.3	39.7	28.4	32.6	33.6	15.5
대전-계룡축	1.7	1,570	43	82	1.9	44.5	26.1	38.1	36.2	16.9
대전-공주축	1.7	1,899	56	111	2.0	40.5	31.6	45.6	39.2	18.6
세종-공주축	1.6	490	38	85	2.2	32.0	25.8	28.1	28.6	13.8
대전-논산축	1.8	1,493	-	-	-	-	-	-	-	-
대전-보은축	0.3	489	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	27.6	31,038	50.8	103.5	2.0	42.2	32.1	40.2	38.1	18.7

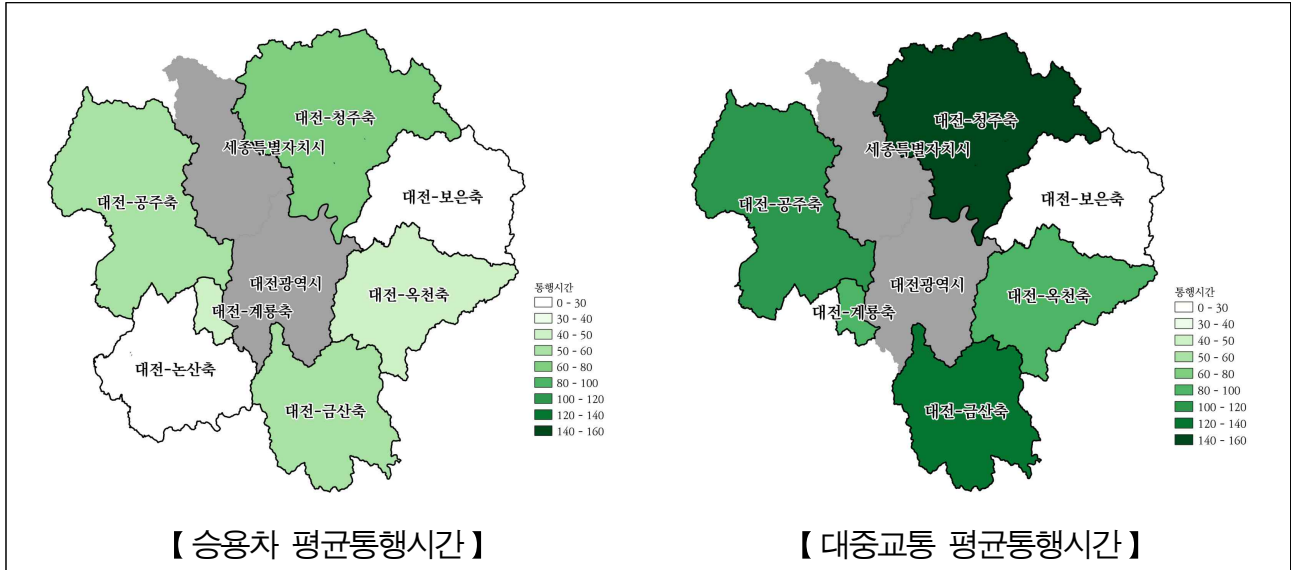
주: 1) 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 T map API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

2) 대전-논산축, 대전-보은축은 대중교통 경로검색 결과가 철도 또는 시외버스 기반 경로로만 도출되어, 본 분석의 대중교통 수단 범위인 지하철·시내버스 기준에 부합하지 않아 평균 산정에서 제외함.

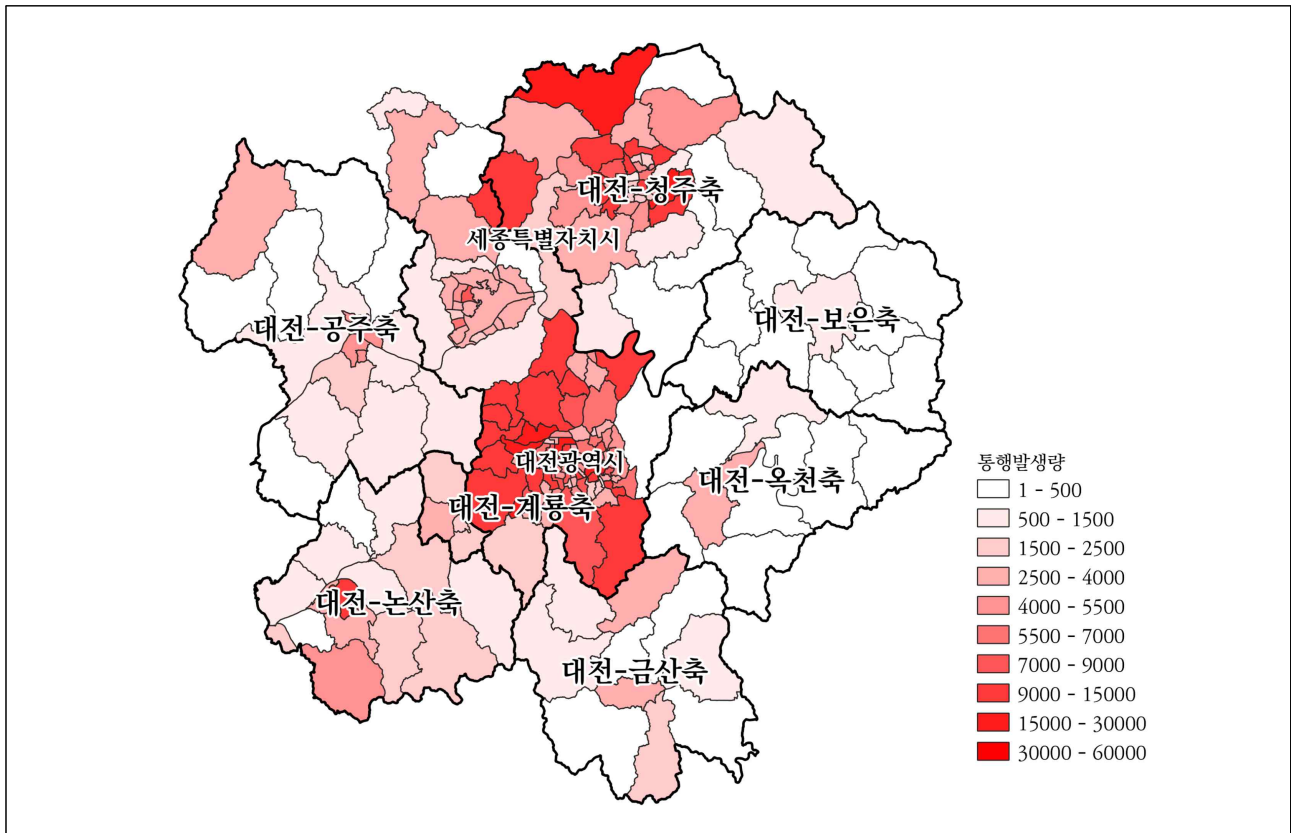
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「T map API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-17] 대전권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-18] 대전권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 305만 명에서 2050년 294만 명으로 예측되어, 연평균 -0.14%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 148만 명에서 2035년 161만 명으로 증가 이후 2050년 141만 명으로 예측되어, 연평균 -0.18% 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 54만 명에서 2050년 42만 명으로 예측되어, 연평균 -0.93%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-40] 대전권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	305	301	301	303	302	300	294	-0.13%
종사자수	148	147	158	161	155	149	141	-0.18%
학생수	54	51	47	43	42	41	42	-0.93%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 1,032만 통행/일에서 2030년 1,035만 통행/일로 증가 이후 2050년 922만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.42%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-41] 대전권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	1,032	1,030	1,035	1,030	1,007	984	922	-0.42%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대전세종충청권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 466만 통행/일에서 2050년 410만 통행/일로 예측되어, 연평균 -0.47%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 92만 통행/일에서 2035년 110만 통행/일로 증가 이후 2050년 96만 통행/일로 예측되어, 연평균 0.16%로 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-42] 대전권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	466	465	459	455	446	436	410	-0.47%
택시	55	56	54	54	53	52	48	-0.50%
대중교통	92	94	109	110	107	104	96	0.16%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대전세종충청권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 75.9%에서 2050년 74.1% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 15.1%에서 2035년 17.7% 증가 이후 2050년 17.3% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-43] 대전권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	75.9%	75.6%	73.7%	73.5%	73.6%	73.7%	74.1%
택시	9.0%	9.1%	8.8%	8.8%	8.8%	8.7%	8.6%
대중교통	15.1%	15.3%	17.5%	17.7%	17.6%	17.6%	17.3%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 대전세종충청권 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

6 전주권 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 전주권 내 BRT 미운영

2) 도로

- 전주권 총 도로 연장은 약 4,107km, 포장도로 연장은 3,539km이며 포장률은 평균 86% 수준임

[표 3-44] 전주권 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	213	183	86%
일반국도	538	535	99%
지방도	677	561	83%
특별·광역시도	-	-	-
구도·시도·군도	2,679	2,260	84%
계	4,107	3,539	86%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

3) 철도

- 전주권 철도는 지역 간 철도 5개 노선이 운영 중

[표 3-45] 전주권 철도 현황

구 분	노선 (개)	연장 (km)	역수 (개)
도시철도	-	-	-
지역 간 철도	5	125.3	20
광역철도	-	-	-
계	5	125.3	20

자료: 대도시권광역교통위원회, 광역철도·도시철도 운영현황(2025년 1월 기준)

행정안전부, 공공데이터포털(한국철도공사_철도운행거리_전체)

나. 통행 현황

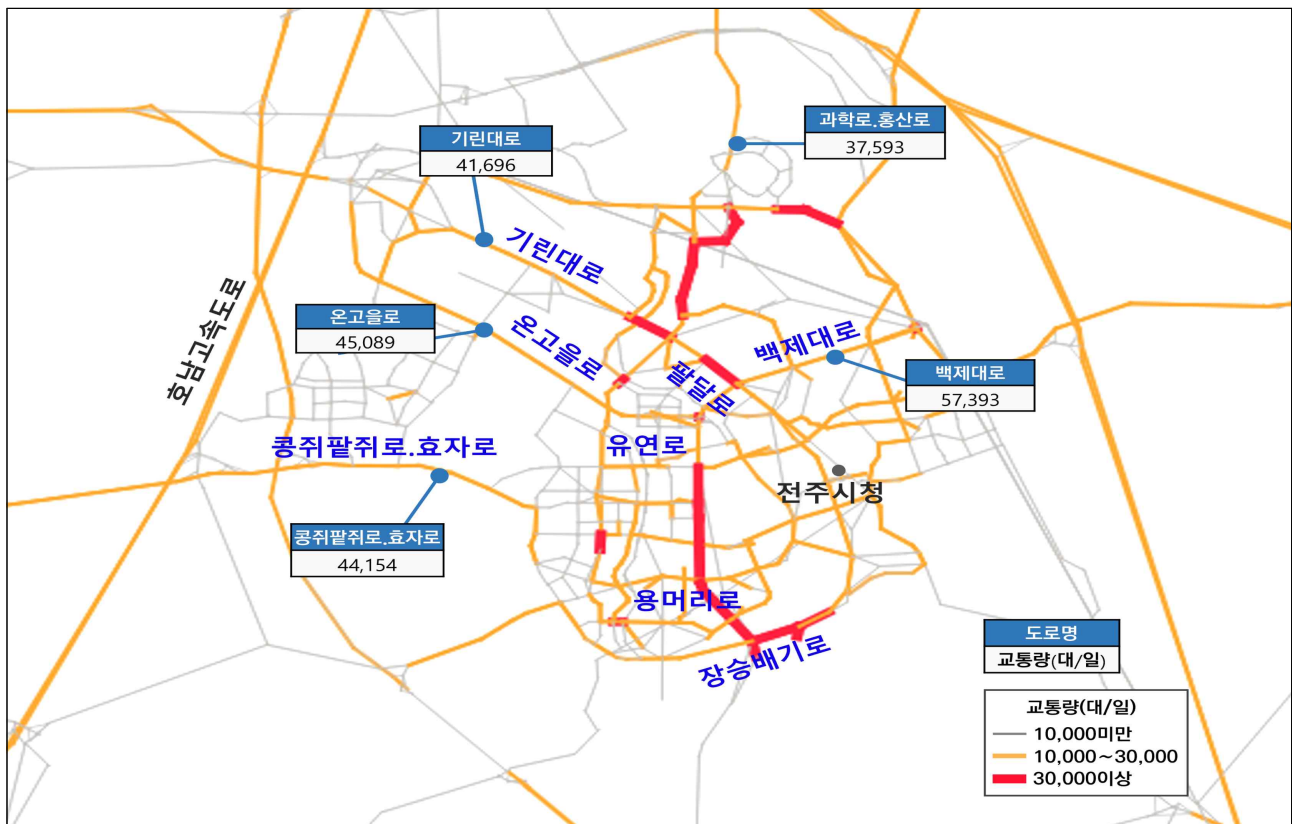
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 전주시 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 9순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 2만~5만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 백제대로임

[표 3-46] 전주시 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	백제대로	57,393	6	숙고개로·용머리로	37,273
2	온고을로	45,089	7	팔달로·천잠로	31,962
3	콩쥐팍쥐로·효자로	44,154	8	안덕원로	29,076
4	기린대로	41,696	9	서원로·충경로	28,567
5	과학로·홍산로	37,593	-	-	-

자료: 전주시(2021), 간선급행버스체계(BRT) 기본구상 보고서 (첨두시간 계수 적용 일교통량 산정)



[그림 3-19] 전주시 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 51분, 대중교통 96분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 1.9로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 33.1km/h, 대중교통 통행속도는 평균 16.9km/h로 나타남

[표 3-47] 전주권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

광역교통축	통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
	총통행 (만통행)	대중 교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통/ 승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
						오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
완주축	5.1	8,929	37	61	1.6	33.7	32.4	32.0	32.7	16.7
김제축	2.0	5,246	54	121	2.2	42.6	35.6	38.2	38.8	17.3
익산축	1.9	3,026	61	106	1.7	30.4	26.4	27.0	27.9	16.6
군산/새만금축	1.1	2,410	-	-	-	-	-	-	-	-
합 계	10.1	19,611	50.7	96.0	1.9	35.6	31.5	32.4	33.1	16.9

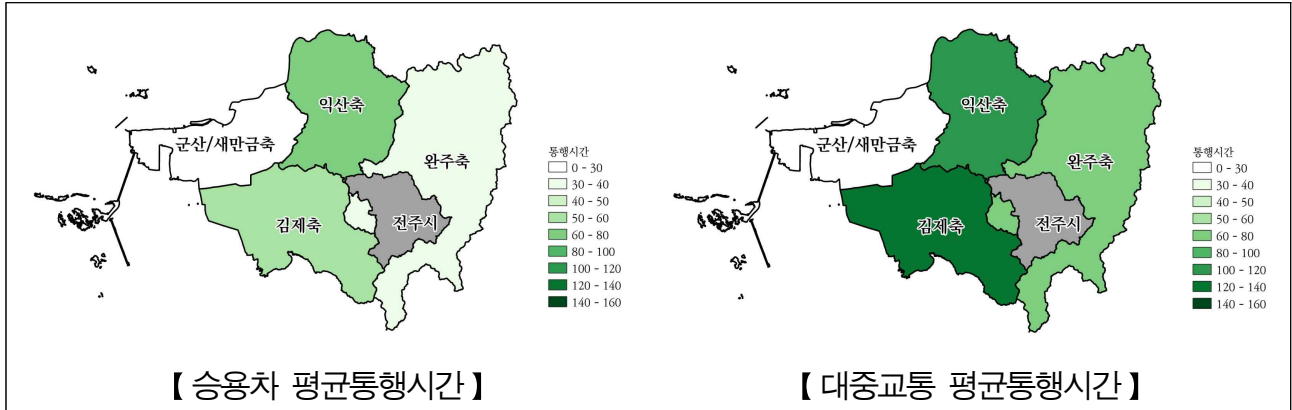
주: 1) 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 Tmap API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

2) 군산/새만금축은 대중교통 경로검색 결과가 철도 또는 시외버스 기반 경로로만 도출되어, 본 분석의 대중교통 수단 범위인 지하철·시내버스 기준에 부합하지 않아 평균 산정에서 제외함.

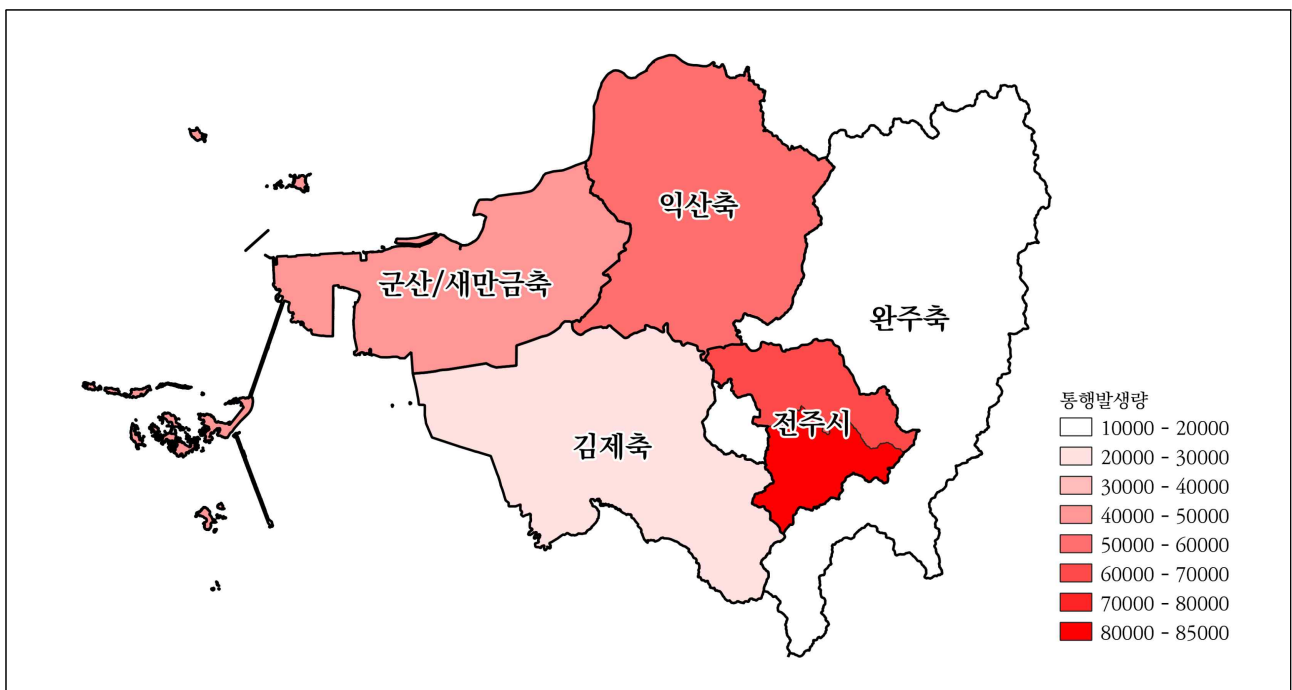
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「Tmap API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-20] 전주권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-21] 전주권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 134만 명에서 2050년 109만 명으로 예측되어, 연평균 -0.76%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 62만 명에서 2050년 41만 명으로 예측되어, 연평균 -1.52%로 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 23만 명에서 2050년 16만 명으로 예측되어, 연평균 -1.34%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-48] 전주권 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	134	132	127	124	120	115	109	-0.76%
종사자수	62	61	57	52	48	46	41	-1.49%
학생수	23	22	20	17	17	16	16	-1.41%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 273만 통행/일에서 2050년 208만 통행/일로 예측되어, 연평균 -1.00%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-49] 전주권 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	273	267	255	242	232	221	208	-1.00%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 245만 통행/일에서 2050년 186만 통행/일로 예측되어, 연평균 -1.02%로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 28만 통행/일에서 2050년 21만 통행/일로 예측되어, 연평균 -1.06%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-50] 전주권 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	245	239	228	217	208	198	186	-1.02%
대중교통	28	28	26	25	24	23	21	-1.06%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 89.7%에서 2050년 89.6% 수준으로 감소하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 10.3%에서 2050년 10.4% 수준으로 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-51] 전주권 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	89.7%	89.7%	89.7%	89.7%	89.6%	89.6%	89.6%
대중교통	10.3%	10.3%	10.3%	10.3%	10.4%	10.4%	10.4%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 주수단 OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

7 기타 권역 교통여건 분석

1. 교통 현황

가. 시설 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 기타 권역(제주) 내 BRT 총 1개 노선 6.6km 운영 중

[표 3-52] 기타 권역(제주) 간선급행버스체계 현황

(단위: km)

구분	지역	노 선	구 간	총연장	분류
1	제주	제주 BRT	신제주입구~광양사거리~아라초등학교앞	6.6	도시



[그림 3-22] 기타 권역(제주) 간선급행버스체계 현황

2) 도로

- 기타 권역(제주) 총 도로 연장은 약 3,236km, 포장도로 연장은 2,877km이며 포장률은 평균 89% 수준임

[표 3-53] 기타 권역(제주) 도로 현황

지 역	도로연장 (km)	포장도로연장 (km)	포장률 (%)
고속국도	-	-	-
일반국도	-	-	-
지방도	773	733	95%
특별·광역시도	-	-	-
구도·시도·군도	2,463	2,144	87%
계	3,236	2,877	89%

자료: 국토교통부, 도로 및 보수현황 시스템(2025년 기준 행정구역별 도로현황)

나. 통행 현황

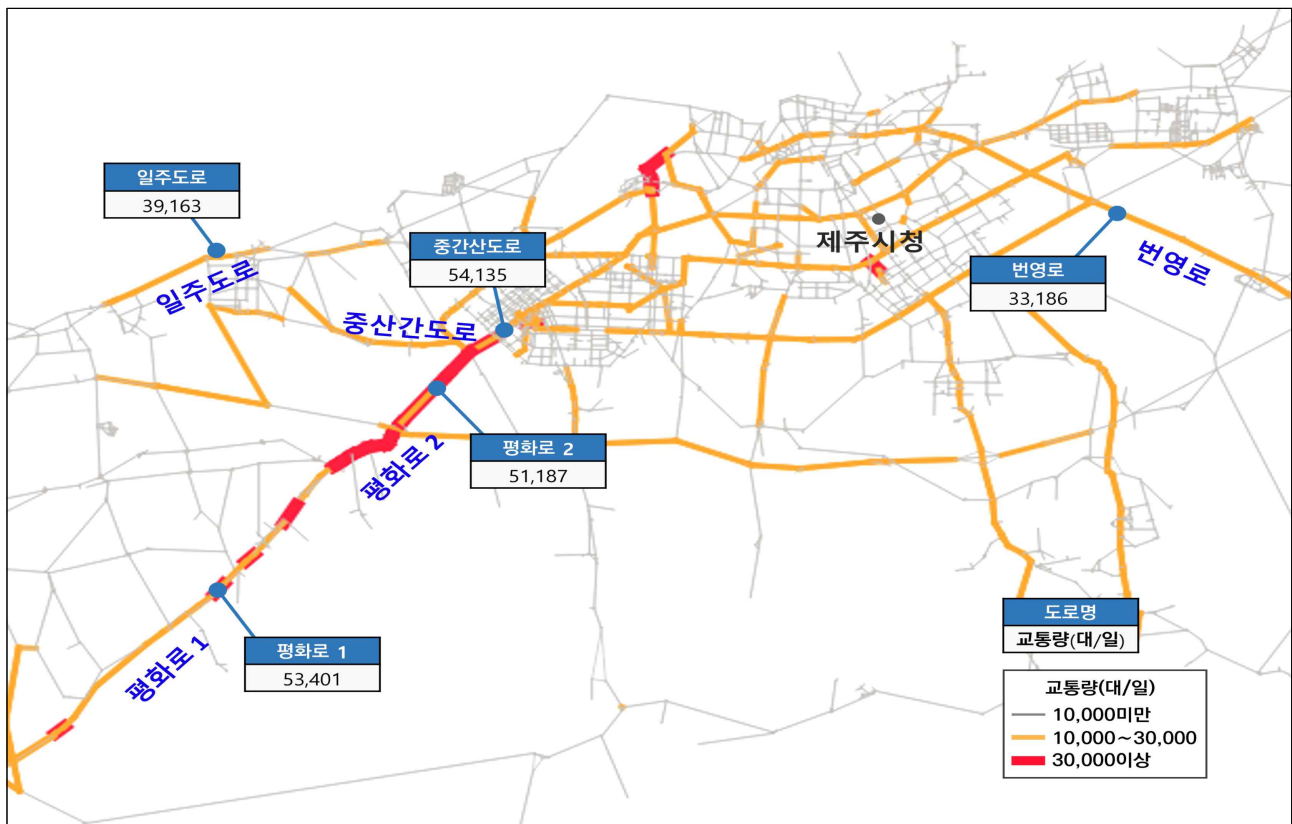
1) 주요 간선도로 교통량 현황

- 기타 권역(제주) 도심 주요 간선도로 교통량 중 상위 10순위에 속하는 도로의 1일 교통량이 2만~5만 대 수준을 보이고 있으며, 교통량이 가장 많은 도로는 중산간도로임

[표 3-54] 제주도 교통량 현황

순위	도로명	교통량 (대/일)	순위	도로명	교통량 (대/일)
1	중산간도로	54,135	6	평화로 3	33,031
2	평화로 1	53,401	7	변영로 2	30,526
3	평화로 2	51,187	8	일주도로 2	29,904
4	일주도로 1	39,163	9	변영로 3	29,111
5	변영로 1	33,186	10	일주도로 3	28,097

자료: 제주특별자치도(2025), 제주특별자치도 도로교통량조사결과



[그림 3-23] 제주도 주요 간선도로 교통량 현황

2) 대중교통 통행현황

- 평균 통행시간은 승용차 68분, 대중교통 92분으로 나타났으며, 이에 따른 승용차 대비 대중교통 통행시간비는 1.4로 분석됨
- 승용차 통행속도는 평균 31.8km/h, 대중교통 통행속도는 평균 21.9km/h로 나타남

[표 3-55] 제주권 광역축별 통행량 및 통행속도 현황

지역구분		통행량		평균통행시간(분)			평균속도(km/h)				
		총통행 (만통행)	대중교통	승용차 (A)	대중 교통 (B)	대중교통/ 승용차 (B/A)	승용차				대중 교통
							오전 첨두	오후 첨두	비첨두	평균	
제주 시	한림읍	9.1	14,587	62	92	1.5	25.7	28.9	28.3	27.6	20.0
	애월읍	17.9	21,383	41	71	1.7	24.2	29.5	29.3	27.7	15.1
	구좌읍	7.6	10,360	74	94	1.3	28.9	30.5	30.2	29.9	25.6
	조천읍	10.8	16,664	40	62	1.6	21.3	22.7	22.5	22.2	16.3
	한경면	3.3	8,594	68	94	1.4	36.6	38.6	38.4	37.9	26.8
	추자면	0.4	661	145	-	-	26.9	26.4	26.8	26.7	-
	우도면	1.7	1,022	92	-	-	33.4	36.3	33.6	34.4	-
	연동 외	138.3	233,926	20	33	1.7	16.6	15.4	17.0	16.3	12.6
서 귀 포 시	대정읍	4.8	7,154	61	123	2.0	37.1	40.2	40.3	39.2	22.1
	남원읍	4.5	5,458	72	95	1.3	32.5	36.7	32.9	34.0	27.5
	성산읍	10.2	12,570	76	125	1.6	33.9	37.6	34.2	35.2	24.8
	안덕면	8.4	7,873	51	96	1.9	38.2	41.0	41.6	40.3	21.4
	표선면	5.5	9,617	71	93	1.3	35.3	37.9	35.1	36.1	28.9
	서흥동 외	40.4	53,119	72	125	1.7	36.7	37.7	38.3	37.6	21.9
전체		262.9	402,988	67.5	91.9	1.4	30.5	32.8	32.0	31.8	21.9

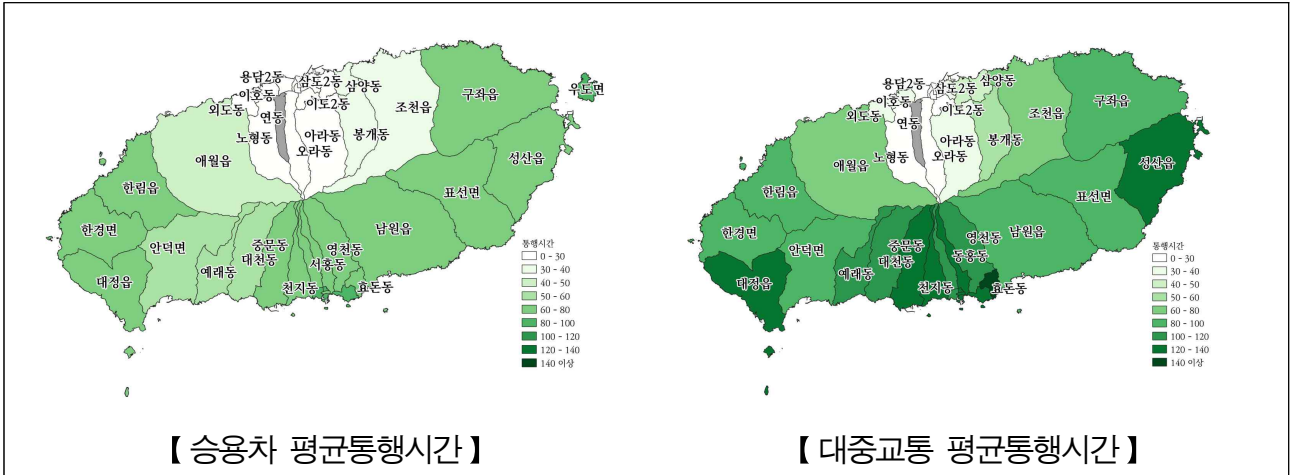
주: 1) 대중교통은 ODsay API의 경로검색 결과 중 지하철·버스 경로만 활용하였으며, 철도 및 시외·고속버스 경로는 제외함. 자동차는 T map API의 타임머신경로안내를 활용하여 출발시각 기준 오전첨두 08:00, 오후첨두 18:00, 비첨두 14:00으로 구분 산출함.

2) 제주권은 제주특별자치도청 소재지인 연동에서 각 읍면동사무소로 나가는 방향의 통행을 기준으로 분석하였으며, 대중교통은 시내버스 경로만을 대상으로 산정함.

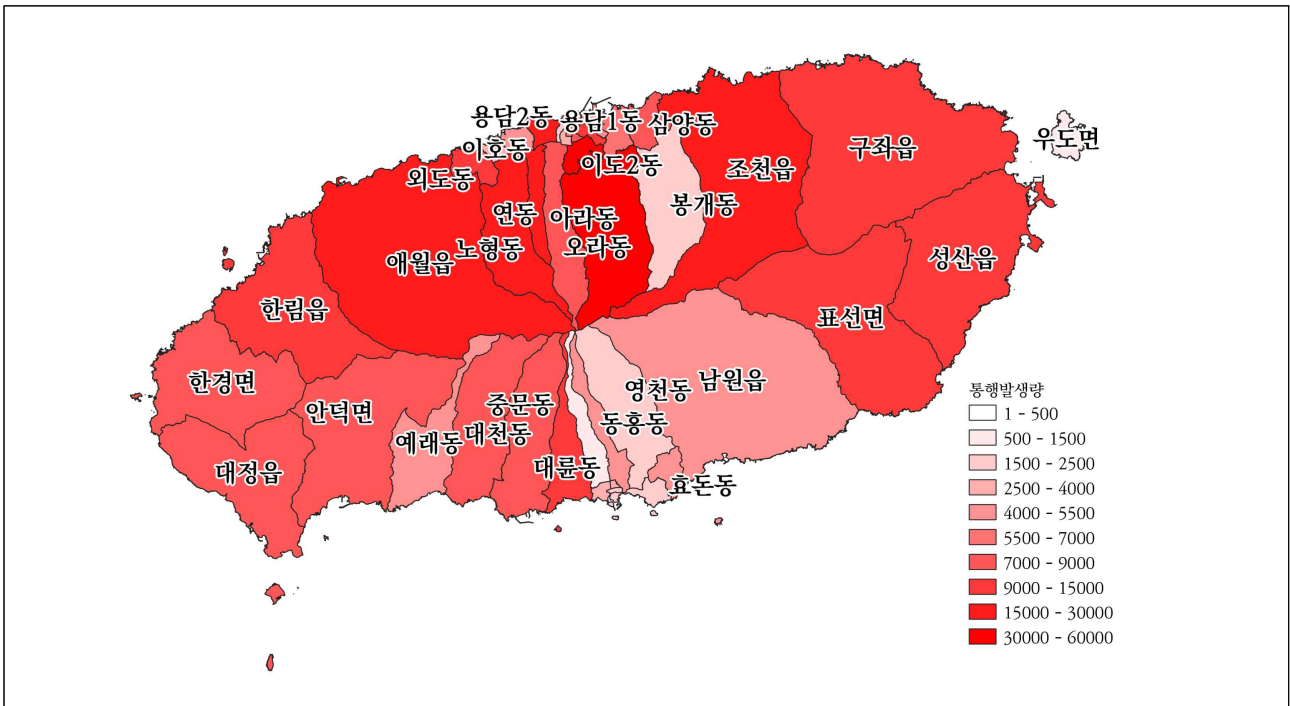
자료: 1) 한국교통연구원 국가교통DB(2025), 「2024년 기준 장래교통수요 예측자료」

2) SK open API, 「T map API」, 타임머신경로안내 분석

3) ODsay, 「ODsay API」, 대중교통 길찾기 분석



[그림 3-24] 제주권 지역 간 평균통행시간 비교



[그림 3-25] 제주권 행정동별 통행발생량

2. 교통수요 전망

가. 사회·경제지표 변화 전망

- 인구수는 2023년 66만 명에서 2030년 67만 명으로 증가 이후 2050년 64만 명으로 예측되어, 연평균 -0.11%로 감소하는 것으로 예측됨
- 종사자수는 2023년 33만 명에서 2030년 34만 명으로 증가 이후 2050년 29만 명으로 예측되어, 연평균 -0.48%로 감소하는 것으로 예측됨
- 학생수는 2023년 11만 명에서 2050년 8만 명으로 예측되어, 연평균 -1.17%로 감소하는 것으로 예측됨

[표 3-56] 기타 권역(제주) 사회·경제지표 예측

(단위: 만 명)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
인구수	66	66	67	67	66	65	64	-0.14%
종사자수	33	33	34	34	32	31	29	-0.50%
학생수	11	11	10	8	8	8	8	-1.23%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 전국지역간 사회경제지표(2025년 11월 기준)

나. 통행량 및 수단분담률 변화 전망

【통행량 변화】

- 통행량은 2023년 238만 통행/일에서 2035년 269만 통행/일로 증가 이후 2050년 261만 통행/일로 예측되어, 연평균 0.34% 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-57] 기타 권역(제주) 총 통행량 변화

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
통행량	238	263	268	269	268	265	261	0.34%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 제주권 주수단OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단별 통행량 예측】

- 승용차 통행량은 2023년 145만 통행/일에서 2035년 168만 통행/일로 증가 이후 2050년 164만 통행/일로 예측되어, 연평균 0.46%로 증가하는 것으로 예측됨
- 대중교통 통행량은 2023년 36만 통행/일에서 2030년 42만 통행/일로 증가 이후 2050년 41만 통행/일로 예측되어, 연평균 0.48%로 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-58] 기타 권역(제주) 수단별 통행량 예측

(단위: 만 통행/일)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	연평균 증가율
승용차	145	164	167	168	168	166	164	0.46%
택 시	14	15	15	15	14	14	14	0.00%
대중교통	36	40	42	42	42	42	41	0.48%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 제주권 주수단OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

【수단분담비 변화】

- 승용차 수단분담비는 2023년 74.6%에서 2050년 74.8% 수준으로 증가하는 것으로 예측됨
- 대중교통 수단분담비는 2023년 18.4%에서 2050년 18.9% 수준으로 증가하는 것으로 예측됨

[표 3-59] 기타 권역(제주) 수단분담비 변화

(단위: %)

구 분	2023년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년
승용차	74.6%	74.8%	74.8%	74.8%	74.8%	74.8%	74.8%
택 시	7.0%	6.7%	6.5%	6.5%	6.4%	6.4%	6.3%
대중교통	18.4%	18.4%	18.7%	18.7%	18.8%	18.9%	18.9%

자료: 한국교통연구원, 국가교통DB 제주권 주수단OD(2023-2050)(2025년 11월 기준)

제4장 비전 및 목표

비전	국민의 일상을 더 가깝고 편리하게 연결하는 BRT [지하철처럼 빠르게, 버스처럼 가깝게]
목표 [’30]	▪ 전국 BRT 전용주행로 연장 : 2배 확충 [351km → 707km] ▪ 전국 버스통행속도(평일) : 20% 향상 [21km/h → 25km/h] ▪ 친환경 수소전기 차량 : 50% 이상 [26% → 50%] ▪ 자율주행 BRT 노선 : 3배 확대 [6개 → 18개]
BRT 구축 방향	◆ 5극 3특을 연결하는 BRT 중심 도시공간 구조 변환 ◆ 도시 특성을 고려한 지역 맞춤형 BRT 구축
주요 추진 과제	① 전 국민 접근 가능한 BRT 네트워크 구축 • 권역별 BRT망 구축계획 수립 지원 • 간선-지선-DRT 연계 체계 구축 • BRT 지원체계 강화 • BRT 운송사업 활성화 ② 교통약자 중심의 포용적 BRT 구축 • 무장애 BRT 정류장 표준 정립 • 저상버스 확대 및 우선 도입 ③ 신교통기술을 활용한 BRT 고급화·첨단화 • BRT 운영 및 관제체계 고도화 • 자율주행 BRT 단계적 확대 • 신교통형차량 기술개발 및 제도개선 ④ 이용자 체감형 BRT 서비스 수준 관리 • BRT 서비스 수준 관리 • 서비스 수준 연계형 지원체계 도입 • BRT 전용주행로 용량 관리 ⑤ 무배출(Zero-emission) 운송체계로 전환 • BRT 친환경 차량 확대 • 차량·충전 인프라 패키지 지원 체계 구축

제5장 권역별 간선급행버스체계 구축계획

① BRT 건설계획 수립 방향

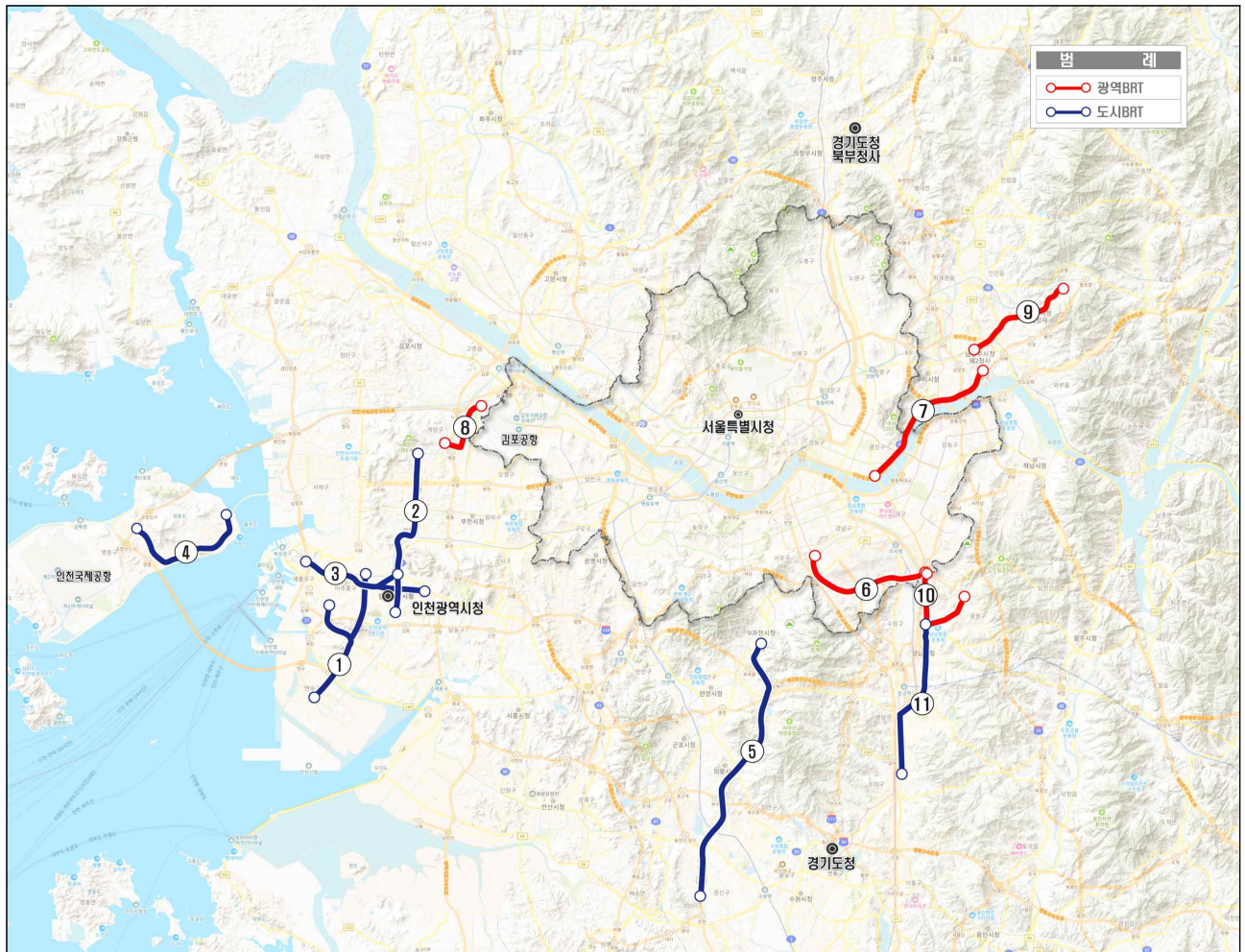
- ☐ (국토 균형발전 도모) 지방 대도시권 BRT 건설사업 투자를 적극 검토하여 5극 3특 국가 균형성장에 기여
- ☐ (도시/권역 특성 반영) 대도시권 권역별 특성 및 여건을 고려하여 실질적으로 대중교통 문제를 해결할 수 있는 현실적인 건설 방안 제시
- ☐ (교통수요 선제적 대응) 신도시 조성 등에 따른 도시/광역교통 수요에 선제적으로 대응하기 위해 BRT 건설사업 우선적 검토
- ☐ (환승 및 연계 고려) BRT는 간선 교통수단으로써 타 교통수단과의 연계가 필수적인 만큼, 도시/광역 대중교통체계 내에서의 도시철도 및 GTX 등 환승·연계 고려
- ☐ (현실적 건설계획 수립) 건설계획의 실효성 증진을 위해 BRT 건설사업 추진 효과 이외 지자체의 사업 추진 의지를 적극 검토하여 현실적인 BRT 건설계획 수립

② 수도권 BRT 건설계획

- ☐ 수도권 BRT 건설계획 사업은 총 11개 선정
 - 총연장 126.9km, 총사업비 7,015.9억 원
 - 광역 BRT : 5개 / 도시 BRT : 6개
 - 신규 BRT : 5개 / 계속 BRT : 6개

[표 5-1] 수도권 간선급행버스체계 사업 노선

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1	독배로-비류대로 BRT	인하대역-인천대입구역	2028~2030	13.6	753.0	도시
	2	부평-남동대로 BRT	계산삼거리-남동경찰서	2027~2029	12.9	715.9	도시
	3	경인로-구월로 BRT	동인천역-간석오거리역	2028~2030	11.0	598.3	도시
	4	영종대로 BRT	운서역-제3연륙교 입구	2028~2030	11.0	604.4	도시
	5	호매실-과천 BRT	호매실IC-과천IC(지방도309호선)	2029~2034	19.7	142.8	도시
계속	6	강남송파 BRT(3단계)	내곡IC-북정역	2026~2029	5.0	120.0	광역
	7	강변북로 BRT	수석IC-강변역	2029~2030	8.6	20.0	광역
	8	계양 BRT	계양-박촌역-김포공항역	2027~2031	16.7	2,900.0	광역
	9	남양주-평내 BRT	도농사거리-평내호평역	2027~2031	7.7	384.0	광역
	10	성남 BRT(1·2단계)	1단계: 모란역-남한산성 입구 2단계: 북정역-모란역	2022~2028	10.2	460.5	광역
	11	성남 BRT(3단계)	오리역-모란역	2028~2032	10.5	317.0	도시



[그림 5-1] 수도권 간선급행버스체계 사업 노선도

3 부산·울산권 BRT 건설계획

□ 부산·울산권 BRT 건설계획 사업은 총 8개 선정

- 총연장 81.7km, 총사업비 2,535.8억 원
- 광역 BRT : 2개 / 도시 BRT : 6개
- 신규 BRT : 5개 / 계속 BRT : 3개

[표 5-2] 부산·울산권 간선급행버스체계 사업 노선

구분	사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1 하단-대티 BRT	하단남영사거리-대티역	2028~2031	4.4	205.5	도시
	2 구포-만덕 BRT	구포대교-내성교차로	2028~2033	7.9	360.0	도시
	3 신호-하단 BRT	신호대교-하단역	2026~2030	8.6	391.6	도시
	4 하단-주례 BRT	하단교차로-주례교차로	2028~2033	7.0	320.0	도시
	5 진해-신호 BRT	진해 용원삼거리-신호대교	2027~2030	7.3	333.6	광역
계속	6 문현-수영 BRT	문현역-수영역	2028~2034	6.8	311.1	도시
	7 3·15대로 BRT	육호광장-도계광장교차로	2026~2028	8.7	234.0	도시
	8 창원-진해 BRT	가음정사거리-신항입구교차로	2029~2033	31.0	380.0	광역



[그림 5-2] 부산·울산권 간선급행버스체계 사업 노선도

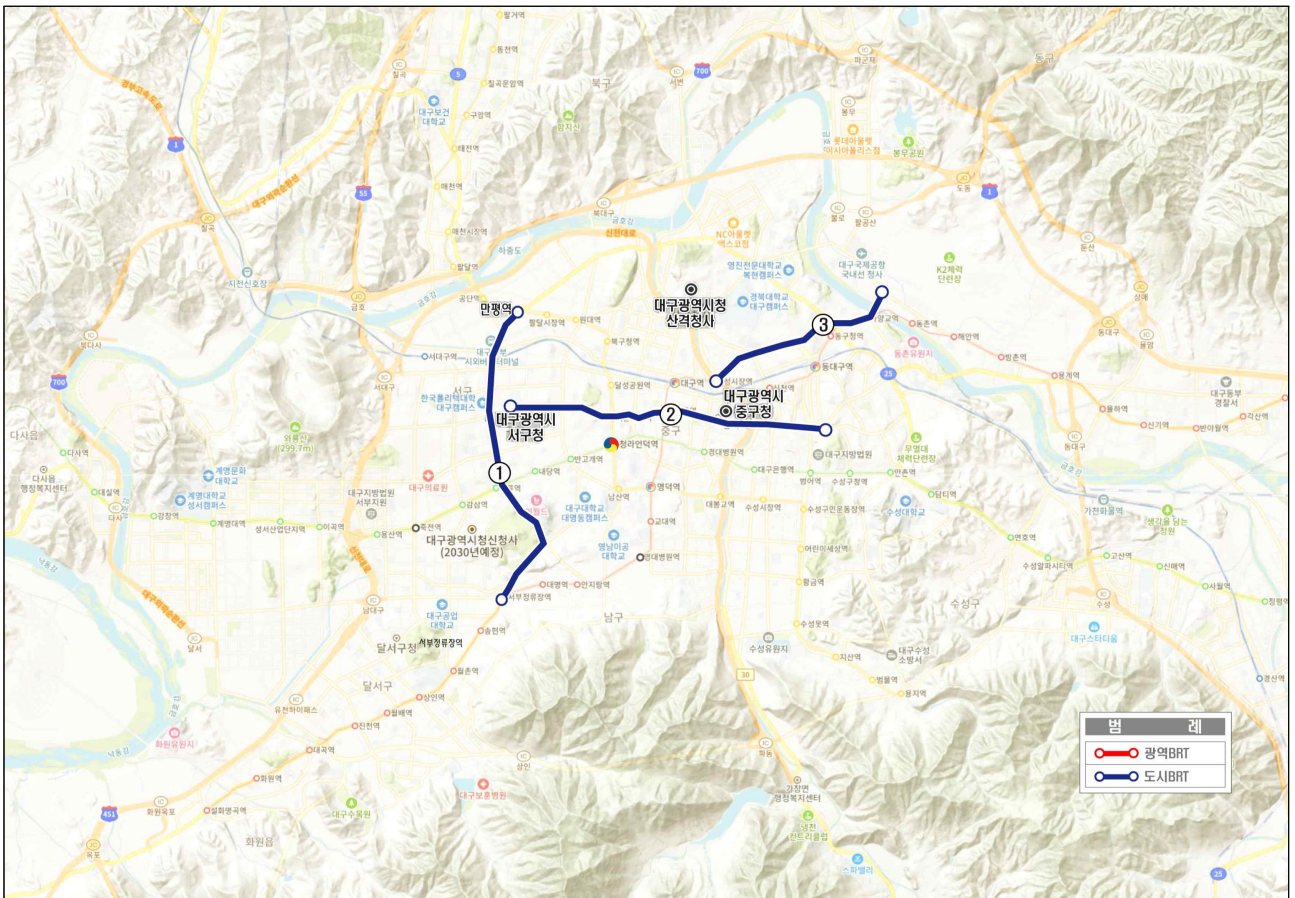
4 대구권 BRT 건설계획

□ 대구권 BRT 건설계획 사업은 총 3개 선정

- 총연장 16.4km, 총사업비 582.0억 원
- 광역 BRT : 0개 / 도시 BRT : 3개
- 신규 BRT : 0개 / 계속 BRT : 3개

[표 5-3] 대구권 간선급행버스체계 사업 노선

구분	사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
계속	1 대명-비산 BRT	서부정류장역-버스터미널	2027~2030	6.0	214.0	도시
	2 평리-신천 BRT	대구서구청-구)대구문화방송	2027~2030	6.5	231.0	도시
	3 아양신암로 BRT	칠성교-입석네거리	2027~2030	3.9	137.0	도시



[그림 5-3] 대구권 간선급행버스체계 사업 노선도

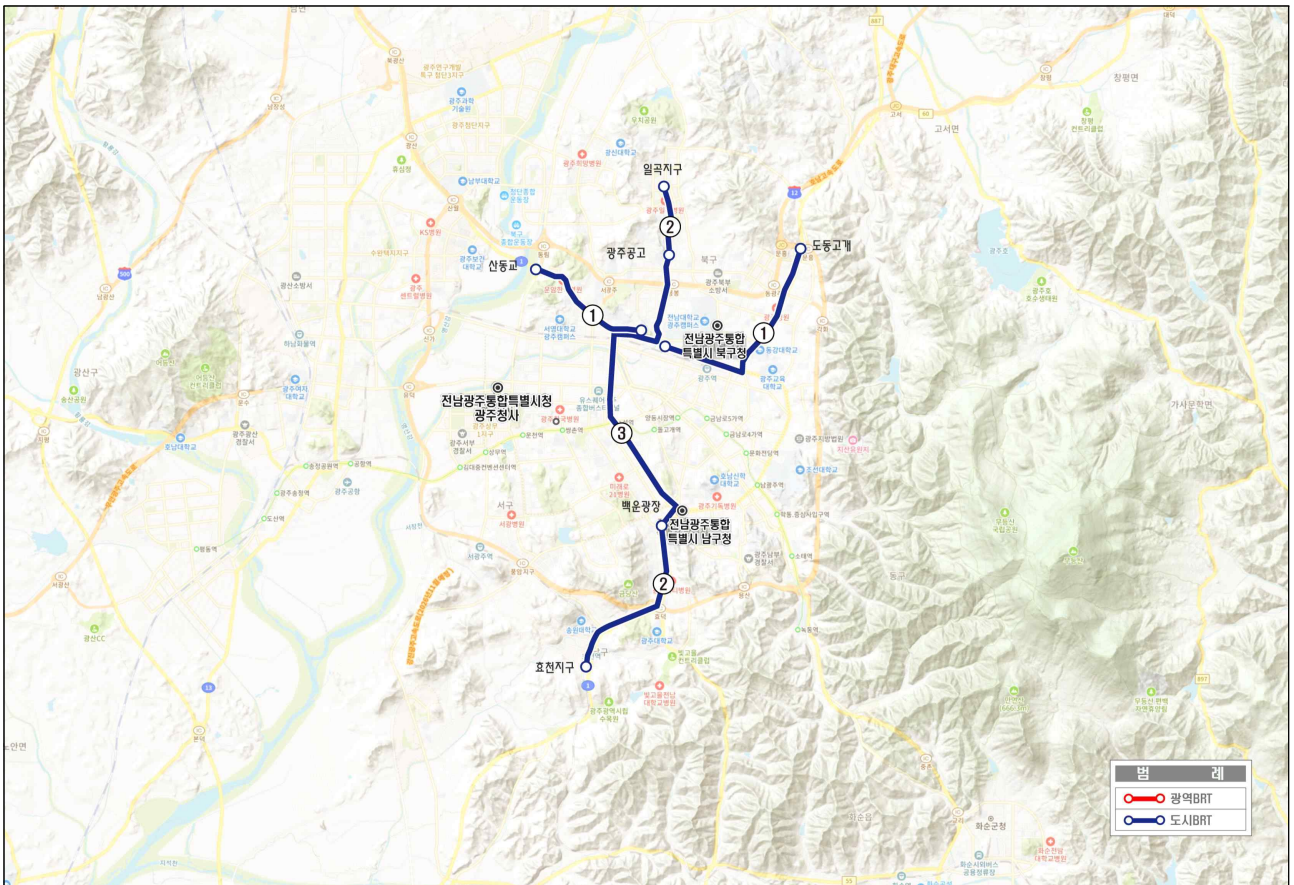
5 광주권 BRT 건설계획

□ 광주권 BRT 건설계획 사업은 총 3개 선정

- 총연장 23.1km, 총사업비 1,508.5억 원
- 광역 BRT : 0개 / 도시 BRT : 3개
- 신규 BRT : 2개 / 계속 BRT : 1개

[표 5-4] 광주권 간선급행버스체계 사업 노선

구분	사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1 운암-각화 BRT	북구 산동교-도동고개	2028~2033	8.4	637.8	도시
	2 효천-일곡 BRT	효천지구-구)대동고, 광주공고-일곡지구	2028~2033	6.0	418.1	도시
계속	3 백운-매곡 BRT	백운광장-광주공고	2025~2028	8.7	452.6	도시



[그림 5-4] 광주권 간선급행버스체계 사업 노선도

6 대전권 BRT 건설계획

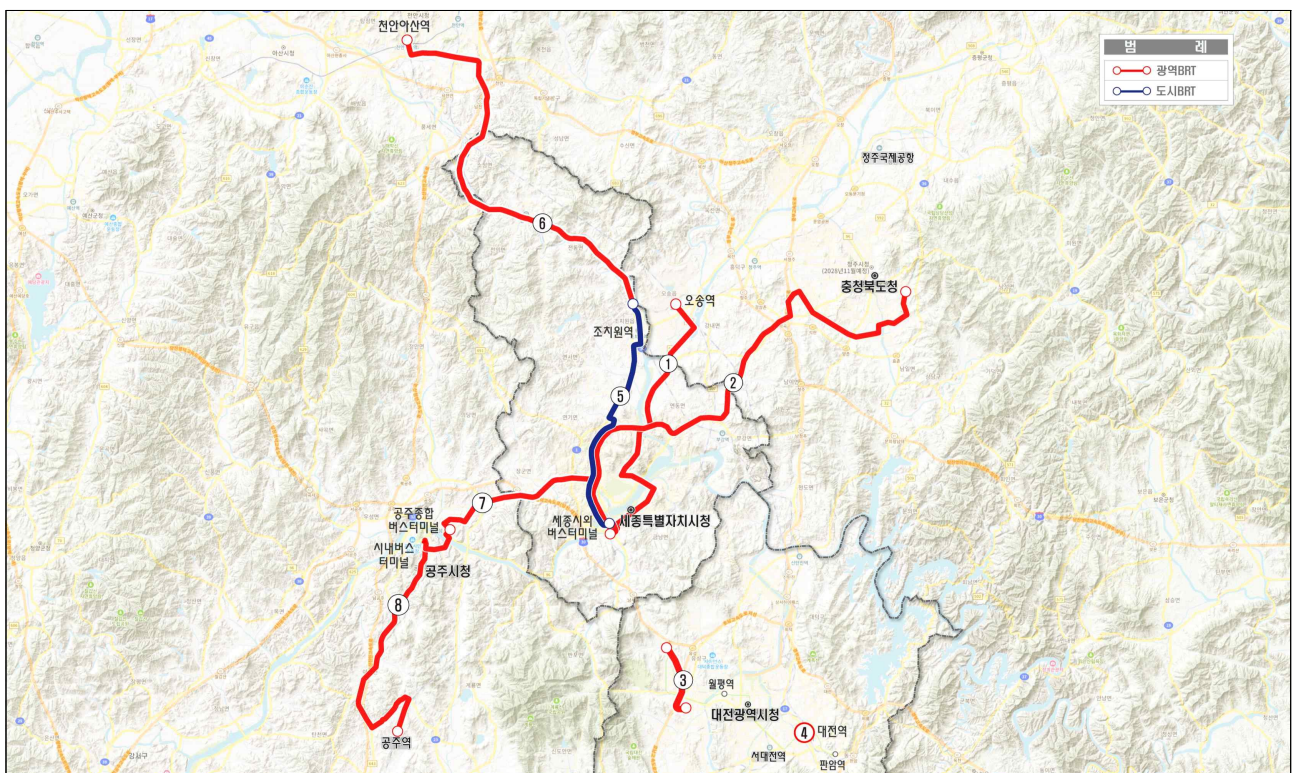
□ 대전권 BRT 건설계획 사업은 총 8개 선정

- 총연장 165.4km, 총사업비 1,833.2억 원
- 광역 BRT : 7개 / 도시 BRT : 1개
- 신규 BRT : 2개 / 계속 BRT : 6개

[표 5-5] 대전권 간선급행버스체계 사업 노선

구분	사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1 세종-오송 BRT	세종시외버스터미널-국회의사당-오송역	2027~2030	24.0	210.0	광역
	2 청주동남-세종 BRT	청주 동부종점-세종터미널	2027~2031	44.5	185.0	광역
계속	3 외삼-유성터미널 BRT	외삼네거리-유성터미널	2014~2030	6.6*	303.0	광역
	4 대전역-와동IC BRT	환승시설	2027~2030	-	290.0	광역
	5 세종-천안 BRT(1단계)	행복도시-홍익대입구	2020~2026	16.0	32.8	도시
	6 세종-천안 BRT(2단계)	홍익대입구-KTX천안아산역	2027~2030	33.5	395.0	광역
	7 공주-세종 BRT(1단계)	한별동-종합터미널	2022~2026	18.5	218.4	광역
	8 공주-세종 BRT(2단계)	종합터미널-KTX공주역	2027~2031	22.3	199.0	광역

주: 외삼-유성터미널BRT는 부분 운영 중인 구간이 포함된 총 연장임



[그림 5-5] 대전권 간선급행버스체계 사업 노선도

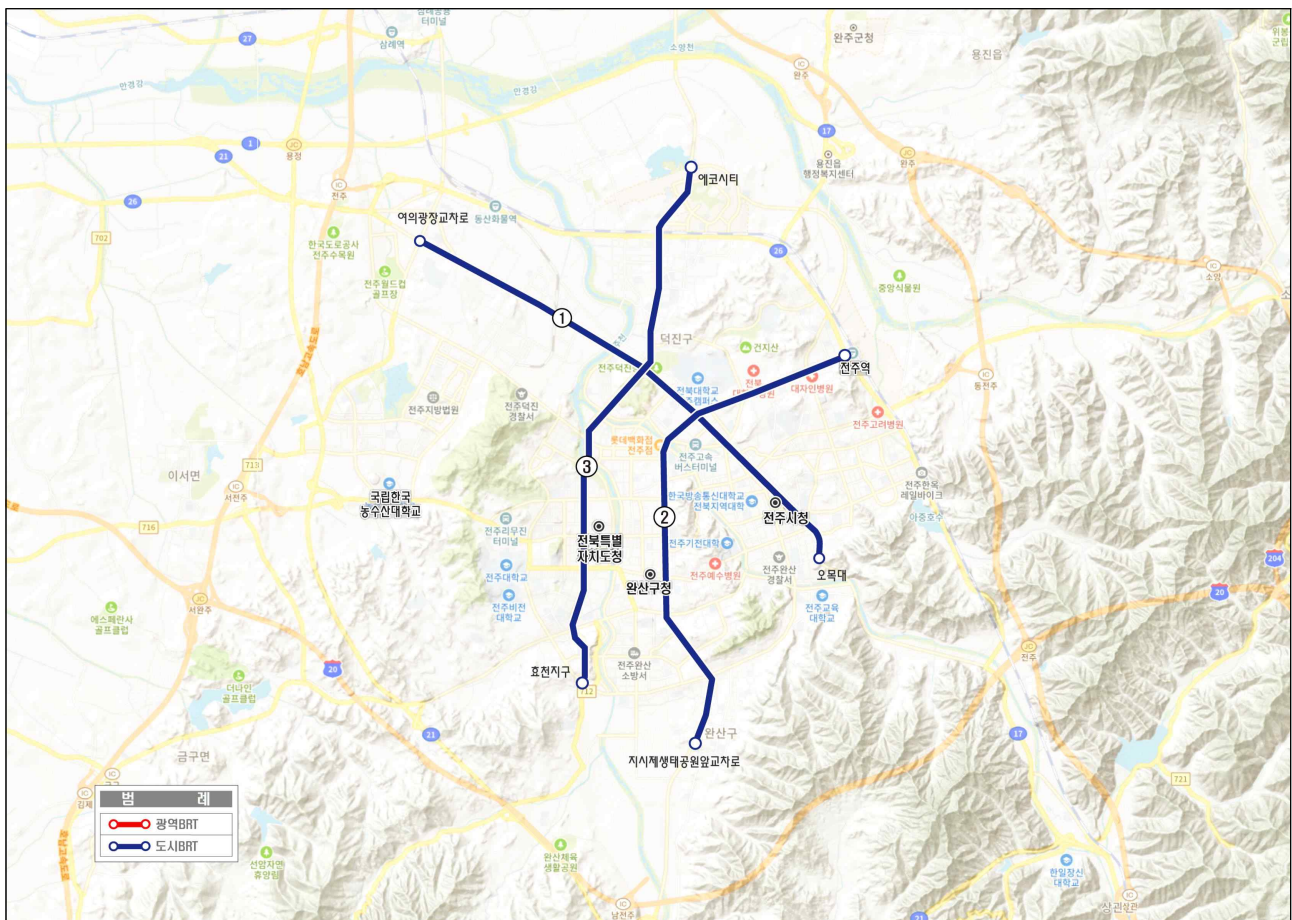
7 전주권 BRT 건설계획

□ 전주권 BRT 건설계획 사업은 총 3개 선정

- 총연장 28.6km, 총사업비 1,411.4억 원
- 광역 BRT : 0개 / 도시 BRT : 3개
- 신규 BRT : 0개 / 계속 BRT : 3개

[표 5-6] 전주권 간선급행버스체계 사업 노선

구분	사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
계속	1 기린대로 BRT	여의광장-오목대	2023~2026	9.5	448.5	도시
	2 백제대로 BRT	전주역-지시제생태공원앞	2026~2030	9.6	483.8	도시
	3 송천중앙로 BRT	에코시티-효천지구	2027~2031	9.5	479.1	도시



[그림 5-6] 전주권 간선급행버스체계 사업 노선도

8 기타 권역 BRT 건설계획

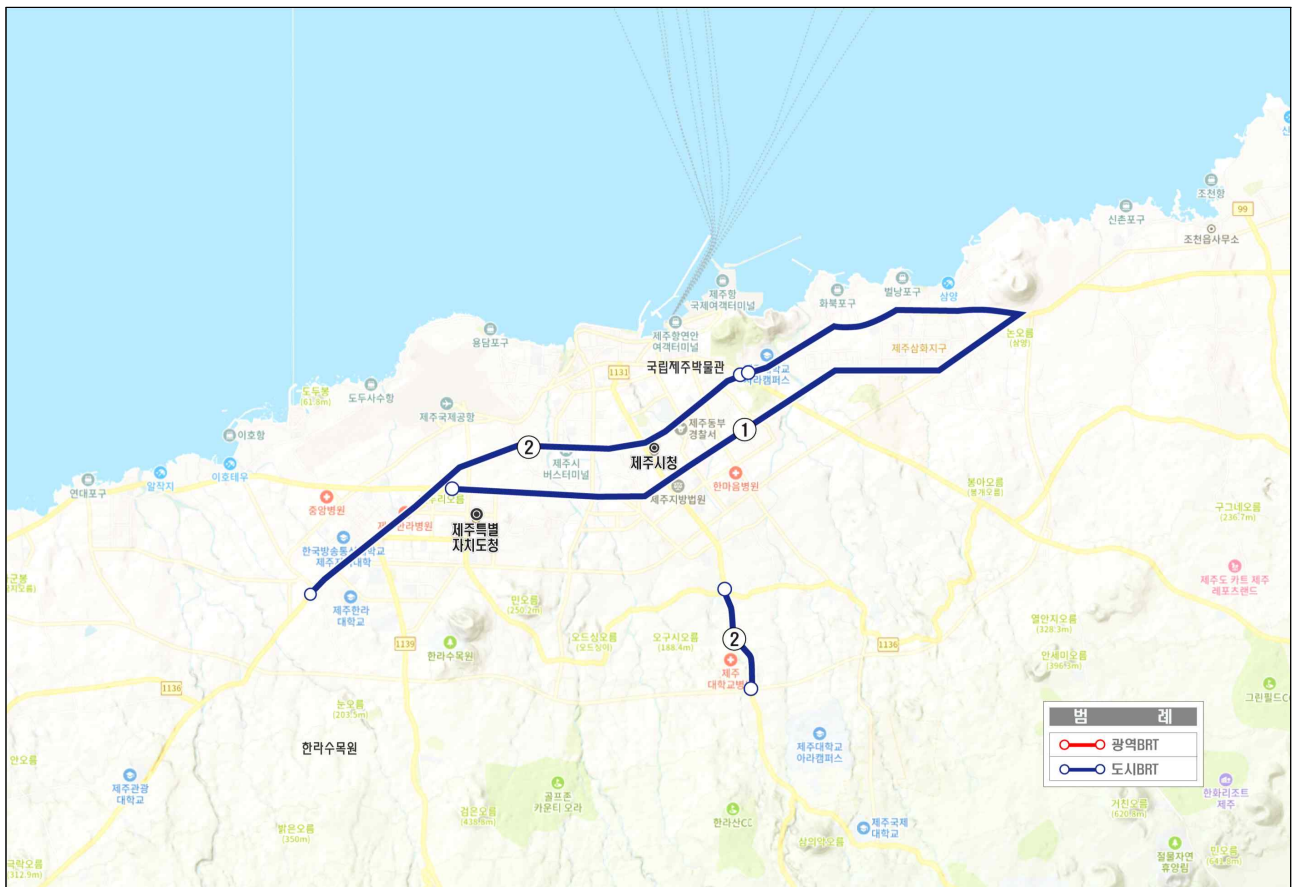
□ 기타 권역 BRT 건설계획 사업은 총 2개 선정

- 총연장 25.6km, 총사업비 798.0억 원
- 광역 BRT : 0개 / 도시 BRT : 2개
- 신규 BRT : 1개 / 계속 BRT : 1개

[표 5-7] 기타 권역 간선급행버스체계 사업 노선

구분		사업명	구 간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
신규	1	제주 BRT(2단계)	신광사거리-삼양검문소교차로- 국립박물관사거리	2027~2033	15.0	480.0	도시
계속	2	제주 BRT(1단계)	국립박물관사거리-월산마을, 아라초사거리-달무교차로	2022~2026	10.6	318.0	도시

주: 제주BRT1단계는 부분 운영 중인 구간(서광로)이 포함된 총 연장과 사업비임



[그림 5-7] 기타 권역 간선급행버스체계 사업 노선도

제6장 주요 추진과제

① 전 국민 접근 가능한 BRT 네트워크 구축

◆ BRT망 구축계획, 간/지선 연계체계 구축, 지원체계 강화, BRT 운송사업 활성화 등을 통해 **BRT 중심 도시공간 구조로 전환 유도**

□ 대도시권별 BRT 네트워크 구축계획 수립 지원

- BRT 중심 도시로 전환하기 위해서는 단일 노선사업 중심에서 벗어나, 중장기적 관점의 지역/단계별 BRT망 마스터플랜 마련 필요
- 「대도시권 BRT망 구축계획」을 개별 지자체의 임의적 계획이 아닌, 대도시권 교통체계의 핵심 하위 계획으로 위치 부여
 - BRT 종합계획 및 대도시권 광역교통 시행계획 등 기존 법정계획과 연계 근거 마련
- 계획 수립을 위한 중앙-지방 협력체계 강화
 - 「대도시권 BRT망 구축계획」 수립을 위한 지원 제도 마련
 - 계획 수립 초기 단계에서 전문 연구기관을 활용할 수 있도록 기술 지원
- 「대도시권 BRT망 구축계획」과 BRT 종합계획을 연계하여, 수립된 대도시권별 BRT망 구축계획의 실행력 제고

□ BRT 구축 추진을 위한 지원체계 강화

- BRT를 단순 버스시설이 아닌, 도시철도·광역철도와 비교 가능한 수준의 국가 교통정책의 핵심 인프라로 재정의

- 도시철도·광역철도와의 형평성을 고려하여 지원 수준 개선
 - 대도시권 핵심 노선*, 광역 노선, 교통취약지역 노선 등에 지원 강화
 - * 「대도시권 BRT망 구축계획」과 연계
 - 전용차량 운행, 정류장 수준, 신호·관제 도입 여부 등 'BRT 성능 확보 수준'을 지원 조건으로 설정

- 재정지원을 받은 BRT 사업에 대해 성능·효과 평가 강화

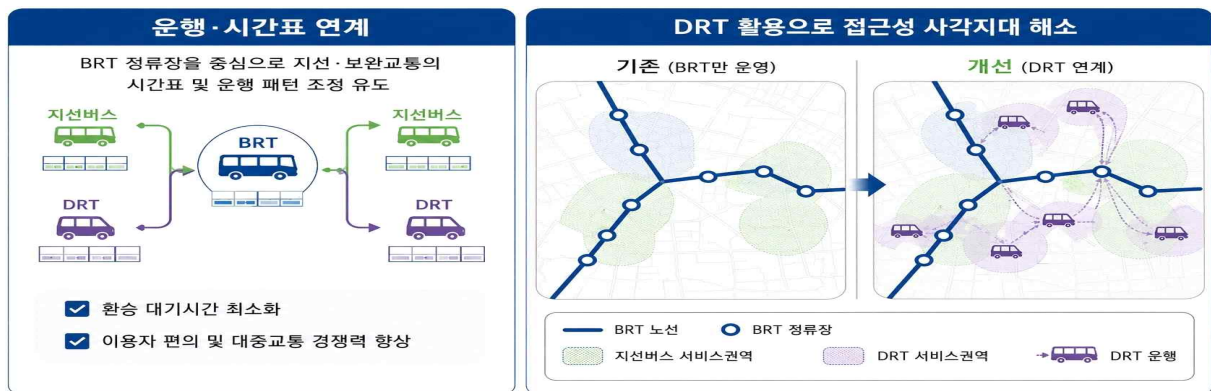
□ BRT 운송사업 활성화를 위한 운송사업 재정지원체계 마련

- 단순 적자 보전 방식이 아닌, BRT 유형 및 특성에 맞는 지원 항목 정의
 - 전용차로 유지관리, 신호·관제 시스템 운영, 고급 정류장 유지비 등 BRT 고유 비용을 지원 대상에 포함
- 서비스 수준 관리를 위한 최소 운영 기준 및 성과기반 지원체계 도입
 - 성과 달성 수준에 따라 운영비 지원을 차등 지급
 - 단순 비용 보전이 아닌, 서비스 수준 개선을 유도하는 구조로 설계
- 「대도시권 BRT망 구축계획」을 운영 지원의 기준으로 활용
 - 핵심 노선, 환승 중심 노선 등에 대해 안정적 운영 지원 우선 적용
 - 계획 - 건설 - 운영 단계가 단절되지 않는 구조 구축

□ 간선-지선-보완교통(DRT) 연계체계 구축

- BRT를 철도와 함께 대도시권 대중교통의 '최상위 간선'으로 연계 체계의 정책적 원칙 정립

- 「대도시권 BRT망 구축계획」을 연계체계의 기준 계획으로 활용
 - BRT 주요 정류장 및 환승 거점 중심으로 지선·보완 교통 연계 원칙 설정
 - 환승거점 유형(규모, 수단 등)별 연계기준 및 가이드라인 제시
- BRT 정류장 중심으로 지선·보완 교통의 시간표 및 운행 패턴 조정 유도
- DRT 활용을 통해 BRT 접근성 사각지대 해소
 - 실증 사업을 통해 지역 특성에 맞는 운영 모델 축적



2 교통약자 중심의 포용적 BRT 구축

◆ 무장애 기반시설 확충, 저상버스 확대를 통해 내·외국인, 교통약자를 포함한 모든 이용자의 이동편의를 보장하는 포용적 BRT 구축

□ 무장애(Barrier-Free) BRT 정류장 표준 정립

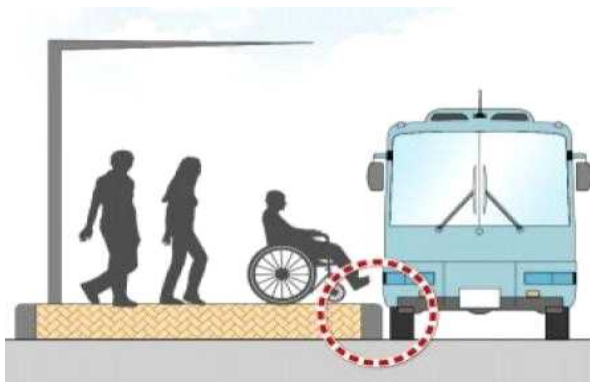
- BRT 정류장을 교통약자 이동권 보장의 핵심 인프라로 규정하고, 모든 BRT 사업에서 무장애 설계를 필수 요건으로 반영하도록 정책 원칙 설정
- 국가 차원의 무장애 BRT 정류장 표준 설계 기준 마련
 - 교통약자 이동편의 증진법, 보행 안전 기준, 스마트 교통 인프라

기준 등을 통합한 BRT 특화 설계 기준 정립

- 승강장과 차량 간 단차 최소화(수평 승하차) 기준 명확화
- 시각·청각·인지 특성을 고려한 정보 제공을 설계 단계에서 의무 반영 등 교통약자 정보 접근성의 통합적 강화
- 음성 안내, 점자 안내(지도), 고대비 안내표지, 디지털 기반 실시간 정보 제공을 통합적으로 적용
- 청각 장애인과 외국인을 위한 스마트폰 기반 다국어 문자안내방송* 도입

* 정류장, 버스에서 방송되는 음성안내를 스마트폰 화면에 다국어 텍스트로 실시간 표시해주는 서비스

【수평승하차 예시】



【스마트폰 기반 다국어 문자 안내 방송】



출처 : Yamaha Corporation, 「みえるアナウンス」 관련 보도자료

□ 저상버스 확대 및 우선 도입

- 저상버스를 BRT 서비스의 기본 구성 요소로 정의
- 저상버스 확대를 위한 제도적 유인 구조 설계
- BRT 운송사업 재정지원 시 일정 대수 이상의 저상버스 운용을 핵심 평가 요소로 반영
- 저상버스 운행 비율이 높은 노선에 대해 인센티브 부여

- 차량 교체 주기 도래 시 저상버스 전환을 자연스럽게 유도하는 제도 설계 등
- 차량·정류장 연계 관점에서의 통합적 접근
 - 저상버스 도입이 실질적 효과를 발휘할 수 있도록 수평승하차가 가능한 정류장 구조와 차량 도입을 패키지로 관리

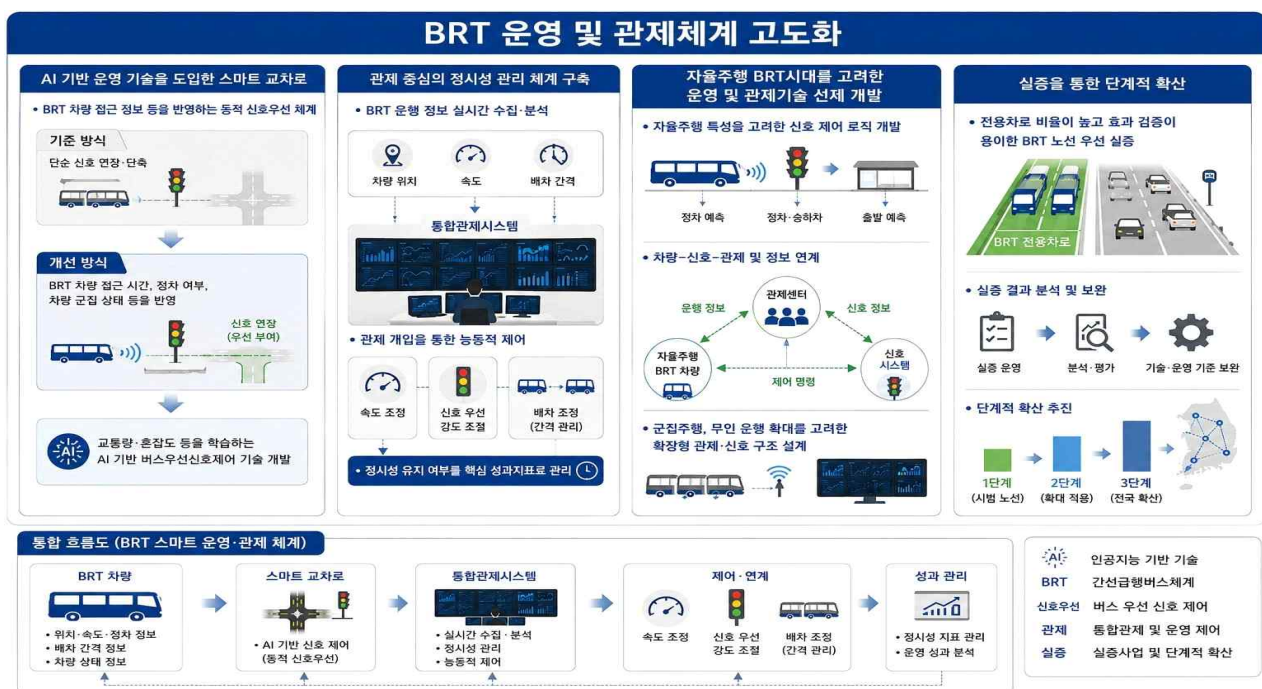
3 신교통기술을 활용한 BRT 고급화·첨단화

◆ BRT 운영/관제체계 고도화 및 신교통형차량 도입을 통해 지하철처럼 빠르고, 버스처럼 편리한 프리미엄 BRT 보급·확산

□ BRT 운영 및 관제체계 고도화

- AI 기반 운영 기술을 도입한 스마트 교차로 도입
 - 기존의 단순 신호 연장·단축 방식에서 벗어나, BRT 차량 접근 시간, 정차 여부, 차량 군집 상태 등을 반영하는 동적 신호우선 체계로 전환
 - 교통량·혼잡도 등을 학습하는 AI 기반 버스우선신호 제어기술 개발
- 관제 중심의 정시성 관리 체계 구축
 - BRT 차량 위치, 속도, 배차 간격 정보를 실시간 수집·분석하는 통합 관제시스템 구축
 - 배차간격이 벌어지거나 군집 주행이 발생할 경우 관제 개입을 통해 속도 조정, 신호 우선 강도 조절 등 능동적 제어 수행
 - 정시성 유지 여부를 핵심 성과 지표로 설정하여 운영 성과를 상시 관리

- 자율주행 BRT 시대를 고려한 자율주행차 운영 및 관제기술 선제 개발
 - 자율주행 차량의 정차·출발·정류장 접근 특성을 고려한 신호 제어 개발
 - 차량-신호-관제 간 정보 연계를 통해 자율주행의 안정적 운행 지원
 - 향후 군집주행, 무인 운행 확대를 고려한 확장형 관제·신호 구조 설계
- 전용차로 비율이 높고 효과 검증이 용이한 노선을 대상으로 우선 실증
- 실증 결과를 바탕으로 기술·운영 기준 보완 후 단계적 확산 추진



□ 신교통형차량 도입을 위한 기술개발 및 제도개선

- 지하철 수준의 이동편의성을 제공하기 위한 고무차륜트램(Trackless Rapid Transit) 기술 개발(R&D) 추진
- TRT의 원활한 도입을 위해 안전·운행·시설 기준 마련 등 제도개선 추진
 - 차량 길이, 연결 방식, 제동 성능 등 차량 안전 기준 정립
 - 전용차로, 정류장, 교차로 통과 방식 등 시설 기준 마련
 - TRT의 정책적·법적 정의 및 관련 규제 완화

○ 차량·시설·운영·재정 모델을 패키지화한 표준 도입 모델 마련

BRT (Bus Rapid Transit)		VS	TRT (Transit Rapid Transit)	
				
	간선버스를 전용차로 등에서 신속하고 대량으로 운행하는 시스템		개념	철도 수준의 정시성·수송력을 갖춘 신교통형 차량(무궤도 트램) 기반 BRT 고급화 시스템
	일반/굴절버스 (길이: 12~18m)		차량	신교통형 차량(TRT, 무궤도 트램) (길이: 25~33m, 다연결·대용량)
	운전사에 의한 수동 운전		운영 방식	첨단 운전자 보조·자율주행 기술 적용 가능
	우선신호(일부), 고정 시간 연장 방식		신호 운영	AI 기반 동적 신호우선 제어 (접근시간, 정차여부, 군집상태 등 반영)
	 약 90~150명 (1회 기준)		수송력 (1회 기준)	 약 300~500명 (1회 기준)
	★★★★☆ (교통혼잡 영향 큼)		정시성	★★★★★ (전용 수준의 신호우선으로 높은 정시성 확보)
	단순 모니터링 위주		운영·관제	통합관제 기반 능동적 제어 (차량·신호·정류장 연계)
	일반 버스 이미지		대표 이미지	철도 수준의 프리미엄 이미지
				

□ 자율주행 BRT 단계적 도입 확대 및 유인/무인 혼재 운행 체계 구축

○ 다가올 자율주행시대에 대비해 자율주행기술 성숙도와 안전성 수준에 따라 단계별 도입 로드맵 수립

- 초기에는 운전자 탑승 보조형(Level 2~3), 중기에는 원격 관제 병행형, 장기적으로 무인 운행(Level 4) 전환을 목표로 설정

○ 단계별로 요구되는 인프라, 운영 방식, 안전 기준을 명확히 구분

○ 자율주행 차량과 유인 차량의 혼재 상황을 고려한 운행 전략 수립 및 운영·관제 체계 구축

○ 자율주행 BRT 운행 환경을 고려하여 BRT 기술기준 보완

【서울시 자율주행 BRT(새벽동행버스) 운영 예시】



출처: 서울시 내부자료



4 이용자 체감형 BRT 서비스 수준 관리

◆ 전용주행로 용량 및 서비스 수준 관리와 재정지원의 유기적 연계를 통해
BRT 운영 효율성 극대화 및 이용자 체감 만족도 획기적 제고

□ BRT 서비스 수준 관리 시행

- 정기적인 BRT 서비스 평가를 위한 평가 체계 고도화
- 지속적 성과 모니터링 체계 구축
 - 교통카드 데이터, 차량 운행 정보 등을 활용한 상시 모니터링 체계 마련
 - 정기 평가 외, 운영중 발생하는 서비스 저하 요인 조기 파악 지원
- 평가 결과의 정책 환류 체계 구축
 - 서비스 평가 결과를 재정지원, 인센티브, 추가 사업 선정 시 참고 지표로 연계
 - 반복적으로 품질이 저하되는 노선에 대해서는 개선계획 수립을 조건으로 관리 강화

□ BRT 전용주행로 용량 관리 시행

- 개발계획 및 실시계획 수립 시 전용주행로 관리용량* 설정을 의무화 하고, 관리용량 고시 및 용량 관리 의무 부여를 위한 법제도 마련
 - * 전용주행로 관리용량: BRT 운영주체가 BRT의 일정 서비스 수준을 유지하기 위해 임의로 설정하는 1시간 단위 BRT 교통량의 상한
- BRT 관리용량 산정 방식 및 기준에 대한 가이드라인 마련
- 효율적 용량관리를 위한 BRT 서비스 평가체계 개선

□ 서비스 수준 연계형 지원체계 도입

- 신규 BRT 사업, 운영비 지원, 차량 교체 지원 등 재정지원 항목을 서비스 수준 평가와 연동하는 등 단계적 연계방안 마련
 - 즉각적인 일괄 적용이 아닌, 시범 사업 중심의 단계적 도입 추진
 - 제도 도입 초기에는 개선 유도형 인센티브 중심으로 설계
- 성과 기반 인센티브 및 개선 유도 체계 구축
 - 서비스 수준이 일정 수준 이상 개선된 노선에 대해 추가 인센티브 제공
 - 규모가 작은 지자체나 재정 여건이 열악한 지역도 개선 노력에 따라 혜택을 받을 수 있도록 설계
- 품질 미달 노선에 대한 관리 및 개선 연계
 - 반복적으로 서비스 수준 기준에 미달하는 노선에 대해서는 원인 분석 및 개선계획 수립을 의무화
- 평가 - 지원 - 개선의 선순환 구조 구축

⑤ 무배출(Zero-emission) 운송체계로 전환

◆ 친환경 차량 및 인프라 확대를 통한 탄소 무배출 운송체계 전환으로 지속가능한 대중교통체계 구축 및 국가 탄소감축 목표 달성에 기여

□ BRT 운송사업 중심으로 친환경 차량 확대 도입

- 단계별 친환경 차량 전환 로드맵 수립

- (단기) 신규 BRT 노선 및 차량 교체 시 친환경 차량 우선 도입
- (중기) 일정 성능 이상 BRT 노선에 대해 친환경 차량 도입 비율 의무화
- (장기) 주요 간선·광역 BRT 노선의 전면 무배출 차량 전환 목표 설정

○ 친환경 전환 이행 점검 및 관리 체계 구축

- BRT 노선별 친환경 차량 도입 현황을 정기적으로 점검·공개
- 목표 미달 노선에 대한 개선 계획 제출 및 기술·재정 컨설팅 연계

□ 차량·충전 인프라 패키지 지원 체계 구축

○ 차량 도입과 연계한 인프라 패키지 지원 체계 구축

- 친환경 차량 도입 시 충전 인프라 구축도 지원하는 패키지 사업 구조 설계
- 친환경 차량 구입비와 충전 인프라 구축비를 연계 지원하여 사업 효과 극대화

○ 스마트 에너지 관리 및 운영 효율화

- 충전 수요 예측, 운행 스케줄 연계 충전 관리 등 스마트 시스템 도입
- 전력 피크 관리, 에너지 비용 절감 기술 적용을 통한 운영 기반 구축

○ 친환경 차량 도입 비율이 높은 BRT 노선을 대상으로 시범 구축

- 운영 안정성, 충전 대기시간, 서비스 영향 등을 평가하여 확산 여부 결정

제7장 투자 및 자원조달방안

① 투자계획

- 금번 계획의 총 사업비는 1.6조 원, 투자규모(국비기준)은 약 5.3천억원임
- 계획기간(2026년~2030년) 동안 총 3,682억원(연평균 736억원) 투입 계획

[표 7-1] 연차별 투자계획

(단위: 억 원)

구 분	'25까지	제2차 BRT 종합계획의 연차별 투자계획						'31 이후	합 계
		'26	'27	'28	'29	'30	소계		
사업비	1,075.3	462.4	938.3	2,439.9	4,107.2	3,969.2	11,917.0	2,692.5	15,684.8
국비	536.2	228.0	362.8	751.6	1,170.5	1,169.4	3,682.3	1,062.7	5,281.1

주: 종합계획 상 투자계획은 국가 재정여건에 따라 변할 수 있음

② 자원조달방안

- 중앙정부와 지자체의 적정 재원 분담
 - 광역 BRT, 도시 BRT 등 BRT의 성격 등을 감안하여 중앙정부와 지자체 간 합리적 재원 분담
- 투자재원의 안정성 및 다양성 제고
 - 지역균형발전특별회계 재원의 안정적 확보를 통해 BRT 건설사업의 재원 조달 안정성과 적기 추진 가능성 제고
 - 광역교통 개선대책에 따른 개발사업자 분담금, 민간 자본 등 다양한 투자재원 활용
- 개발계획 수립 과정에서 세부 자원조달 방안 검토
 - 연차별 소요재원, 지자체 간 재원 분담 등은 중앙정부, 광역·기초 지자체 등 관계기관 협의를 거쳐 개발계획에 반영