신안산선 만리재역 신설 촉구 건의안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 소영철 의원 외 11명

나. 의안번호 : 제238호

다. 제출일자 : 2022. 10. 12.

라. 회부일자 : 2022. 10. 21.

2. 주 문

○ 만리재길 인근 교통사각지대를 개선하고, 향후 증가하는 교통수요 대응하는 한편 지역경제를 활성화를 위해 마포, 용산, 중구 주민이 철도시설을 이용할 수 있도록 신안산선 노선내 “(가칭)만리재역”을 신설할 수 있도록 건의함

2. 제안이유

○ 신안산선은 경기도 안산에서 광명과 여의도를 거쳐 서울역까지 총 50.7㎞를 연결하기 위해 국토교통부가 추진하는 노선으로 큰 틀에서

수도권 서남부와 동북부를 연결하는 광역 철도망의 한축을 완성하는 한편 수도권 서남부 지역의 교통문제 해소와 서울 도심까지 연계체계를 마련하는 철도노선임

○ 신안산선 도입으로 수도권과 서울의 교통여건은 개선될 수 있지만, 신안산선이 지나가는 만리재길 주변지역은 경사 변화가 커 교통약자 등 보행자의 보행환경이 취약하고, 인근에 공덕역과 서울역이 위치해 있으나 역간거리가 2㎞이상으로 멀어 버스를 타고 이동해야만 하는 등 여전히 교통사각지대로 남고 있음

○ 또한 재개발 등을 통한 공동주택 건설로 유입인구가 증가하였고, 향후에도 공덕동 인근 추가적인 개발로 대규모 인구유입과 함께 교통수요 유발이 예상되나, '17년 서울역 고가 폐쇄로 지역의 이동성과 접근성이 떨어지는 등 교통환경이 악화되어 이에 대한 개선이 필요한 실정임

○ 아울러, 최근 형성되고 있는 만리재길 및 서울로 사잇길 상권을 많은 시민들이 찾아와 지역명소로 자리매김해 나아갈 수 있도록 성장동력이 필요한 시점임

○ 이에 서울특별시의회는 만리재길 인근 교통사각지대를 개선하고, 향후 증가하는 교통수요 대응하는 한편 지역경제를 활성화를 위해 마포, 용산, 중구 주민이 철도시설을 이용할 수 있도록 신안산선 노선내 "(가칭) 만리재역"의 신설을 강력히 건의함

3. 참고사항

가. 관계법령: 「도시철도법」, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」

나. 기타사항: 없음

다. 관련부서 의견조회 결과

○ 교통정책과 : 원안 동의[1)]

- 신안산선 2단계 구간의 국토부 사업추진 동향에 대해 지속 파악하고 사업추진이 구체화될 시, 국토부와 역사 신설에 대해 적극 협의하겠음

4. 이 송 처

○ 국회, 국토교통부, 서울시

1) 교통정책과-35773('22.12.12.)

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개 요

○ 동 건의안은 만리재길 인근 교통 사각지대 개선과 향후 증가하는 교통수요 대응 및 지역경제 활성화를 도모하고 마포, 용산, 중구 주민이 신안산선 철도시설을 효율적으로 이용할 수 있도록 신안산선 노선 내 “(가칭)만리재역”의 신설을 건의하고자 하는 것임

나. 검토의견

▌신안산선 사업개요 및 추진경과

○ 신안산선 복선전철 건설사업(이하 “신안산선”)은 서울 도심과 서남부지역 도시 간의 광역 교통문제를 해결하기 위해 추진되는 광역철도[2] 사업으로 총 사업비는 4조 3,055억 원이며 서울시 구간 12.1km을 포함한 전체 노선 구간은 안산~여의도~서울역 등 총 50.7km로 사업추진 방식은 BTO-rs(위험분담형 민간투자사업)[3] 방식으로 추진 중임

---

2) 광역철도 정의(「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제2조제2호) : 둘 이상의 시 · 도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도

3) BTO-rs(위험분담형: Build. Transfer. Operate-risk sharing)

- 기존 BTO 사업 방식은 손실, 이익 모두 민간이 100% 책임지는 구조로 민간사업자의 위험도가 높으나 BTO-rs 방식은 손실, 이익을 정부와 민간이 50:50으로 공유하여 사업 안정성을 높일 수 있음

○ 신안산선 노선구간은 1·2단계 구간으로 나뉘며 1단계는 안산~광명~여의도(30.9km) 및 송산~시흥시청~광명역(14km) 구간이며, 2단계는 여의도~공덕~서울역(5.8km) 구간으로 계획되어 있음 〔붙임1 참조〕

※ 참고 : 신안산선 복선전철 건설사업

구 분	신안산선 복선전철 건설사업	
구 간	안산~여의도~서울역(50.7km)	
	〈1단계〉 - 안산~광명~여의도(30.9km) - 시흥시청~광명(10.072km) - 송산차량기지~원시(3.967km)	〈2단계〉 - 여의도~공덕~서울역(5.8km)
규 모	- 정거장 19개역, 차량기지 1개소	- 정거장 2개역(안)
사업기간	- 2019년 ~ 2024년	- 사전타당성 조사 이후, 후속 절차 준비
총사업비	- 4조 3,055억 원	미정
특 징	- 재정사업에서 민자사업으로 전환	미정

○ 신안산선은 ’10년 12월 국토해양부의 ‘신안산선 복선전철 건설사업 기본계획’[4] 고시를 통해 재정사업으로 추진되었으나 국가재정 부담을 이유로 기재부와 국토교통부에서 민자사업 적격성에 대한 검토 후 ’16년 국토교통부에서 민자사업으로 최종 전환[5]하면서 1단계(안산~여의도), 2단계(여의도~서울역)로 구분하고 민자사업인 1단계 구간을 우선 추진[6]하여 ’19년 9월부터 공사를 진행 중이며 올해 10월 기준 공정률은 약 27% 수준임

---

4) ‘신안산선 복선전철 건설사업 기본계획’ (국토해양부 고시 제2010-933호, ’10.12.15.)

5) ’15.8.17) 국토교통부 보도자료 ‘신안산선 민간투자사업으로 추진.. 2023년 개통’ : 민자방식 전환 등
‘신안산선 복선전철 민간투자 대상사업 지정 및 시설사업기본계획’ (국토해양부 고시 제2016-665호, ’16.10.13.)
- 사회기반시설에 대한 민간투자법 제8조의2 규정에 따라 신안산선 복선전철 사업을 민간투자 대상사업으로 지정하고, 같은 법 제10조 및 같은 법 시행령 제10조 규정에 따라 시설사업기본계획을 다음과 같이 고시합니다.(-이하 생략-) ※ 사업추진 방식 BTO-rs 결정 포함

6) ‘신안산선 복선전철 민간투자사업 사업실시계획 승인(국토교통부 고시 제2019-446호, ‘19.8.27.)

○ 신안산선 2단계 구간은 국토교통부의 사전 타당성 조사 후, 예비타당성 조사 등 후속 절차가 진행될 예정으로 서울을 포함하는 수도권의 광역교통 여건을 향상하기 위한 목적으로 추진되고 있으나 장기간 사업추진에 따른 지역 여건 변화로 해당 노선이 지나가는 일부 서울 구간에서도 역 추가 신설의 필요성과 요구가 점점 커지고 있는 상황임

▌만리재역 추가 신설 관련

○ 동 건의안은 신안산선 2단계 계획과 관련하여 (가칭)만리재역 신설을 촉구하는 것으로 현재 신안산선이 통과하는 만리재길 주변 지역은 교통 취약지역으로 주택가가 많고 향후 공덕1구역 주택재건축사업 등이 추진 중인 점을 고려할 때 향후 공동주택 건설 등에 따른 인구 유입이 증가할 가능성이 높다고 할 것임

○ 따라서, 신안산선 2단계 구간의 주요 역사인 공덕역과 서울역 사이에 만리재역을 신설하는 것은 도시개발 등으로 변화된 해당 지역의 현실을 반영하는 것은 물론 서울시민의 교통편의를 증진시킬 수 있다는 점에서 검토의 필요성이 있다고 할 것임

○ 신안산선 2단계 구간은 국토교통부의 '21년 사전 타당성 조사[7] 시행 이후 예비타당성 조사 등 후속 절차를 준비하고 있는 단계로 실시설계는 아직 최종 확정되지 않은 만큼 역 신설의 타당성과 예산 등이 확보되면

---

7) 서울시 '신안산선 만리재역 추가신설 관련 현황' 추진경과: '20.05~'21.01 2단계(여의도~서울역) 사전타당성 조사(국토부) ※ B/C 0.89
B/C (Benefit Cost Ratio, B/C 비율) : 편익/비용 비율, 1.0이상(B/C ≥ 1.0)이면 경제성이 있다고 판단

최종 실시계획 등에 반영될 여지는 있다고 할 것임 〔붙임2 참조〕

※ 참고 : 신안산선 만리재역 신설 관련 _ 예상 위치도

○ 실제로 타 지방자치단체에서 신안산선 복선전철 민간투자사업 실시계획 변경을 통해 추가로 역 신설계획이 확정된 바 있고, 가장 최근의 경우 '22년 제4차 실시계획 변경[8]을 통해 국제테마파크역, 매화역, 학온역이 추가 역사로 선정된 바 있음

○ 다만, 신안산선 역사 신설을 추진하는 타 지방자치단체들의 경우 사업비를 해당 지방자치단체 및 한국토지주택공사(LH) 등이 원인자 부담[9]하는 방안으로 추진하고 있든 점을 고려할 때 만리재역 신설도

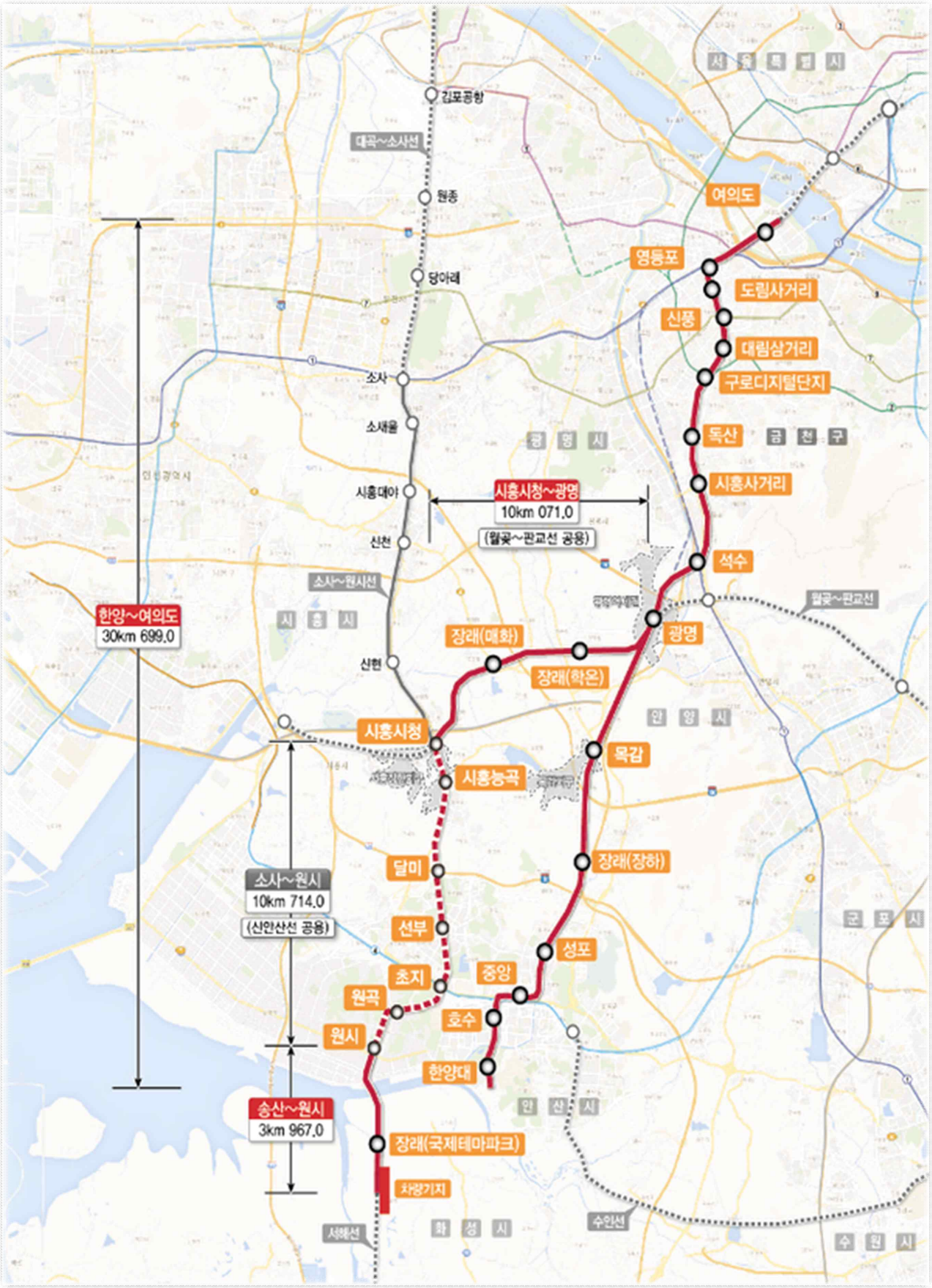
8) '신안산선 복선전철 민간투자사업 실시계획 변경(4차) (국토교통부고시 제2022-190호, '22.4.15.)
- 국제테마파크역(841억원), 매화역(1,443억원), 학온역(1,485억원): 기존 16개소→19개소(증 3개소)

9) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제21조(수익자·원인자의 비용부담) ③ 국가 이외의 자의 요구에 의하여 철도건설사업을 하는 경우에는 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 한다.

재원 마련에 대한 계획이 필요하고 특히 경제적 타당성(B/C)을 확보하는 것이 중요한 만큼 서울시도 만리재역 신설과 관련한 경제적 타당성 향상 방안을 강구해야 할 것임

○ 또한, 만리재역 신설에 있어 이용 수요의 증가도 중요한 판단 요소인 만큼 단순한 철도 건설사업 측면이 아닌 도시개발 측면에서 복합적인 추진계획을 수립해야 할 것이며 향후 신안산선 2단계 구간의 사업 진행 과정을 면밀히 주시하고 국토교통부 등과 지속적으로 협의하는 노력이 병행되어야 할 것임

【붙임1】 신안산선 복선전철 노선도



【붙임2】 광역철도 사업 추진 절차

국가철도망구축계획수립
철도건설법 제4조(국가철도망구축계획의 수립 및 변경)
- 사업구간(시점~종점), 연장(km), 총사업비 등 개략내용만 고시

↓

사 업 구 상
건설기술진흥법시행령 제68조(기본구상)

↓
- 예비타당성조사 대상사업 건의(시→국토부)
- 예비타당성조사 대상사업 우선 순위 선정(국토부→기재부)
- 예비타당성조사 대상사업 선정(기재부)

예비타당성조사(KDI)
국가재정법 제38조(예비타당성조사)

↓

타당성조사 및 기본계획
건설기술진흥법 제47조(건설공사의 타당성조사), 시행령 제69조(건설공사기본계획)

↓
전략환경영향평가(환경영향평가법), 사전재해영향성검토(자연재해대책법)

기본계획 고시
철도건설법 제7조(기본계획의 수립)

↓
* 대형공사 입찰방법 심의 : 일괄(턴키)·대안·일반입찰
  - 건설기술진흥법시행령 제70조(공사수행방식 결정)

기 본 설 계
건설기술진흥법시행령 제71조(기본설계)

↓

실 시 설 계
건설기술진흥법시행령 제73조(실시설계)

↓
환경영향평가(환경영향평가법), 교통영향평가(도시교통정비촉진법),

사업실시계획 고시
철도건설법 제9조(실시계획 승인)

↓
도시관리계획결정(국토의계획 및 이용에 관한법률 제30조)
지형도면고시(국토의계획 및 이용에 관한법률 제32조)

공 사 착 공
국가를 당사자로하는 계약에 관한법률 시행령 제14조(공사의 입찰)

↓
공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률 제4조
철도건설법 제12조(수용 및 사용)

준공인가 고시
철도건설법 제16조(준공확인)

↓

유지관리
철도건설법 제17조(시설의 귀속)