

‘수도권 역차별’ 기획재정부 예비타당성조사 제도개선 촉구 건의안

(문성호 의원 대표 발의)

의안 번호	1972
----------	------

발 의 년 월 일: 2024년 07월 30일

발 의 자: 문성호, 곽향기, 김경훈,
김규남, 김동욱, 김용일,
김원태, 김재진, 김종길,
김지향, 김태수, 박수빈,
서상열, 송경택, 송재혁,
옥재은, 이경숙, 이민석,
이상욱, 이효원, 장태용,
최민규, 허 훈, 황철규
의원(24명)

1. 주문

- 서울특별시의회는 서울시 내 교통 소외지역 해소를 위해 필요한 철도사업이 타진될 수 있도록 수도권에 역차별적 요소로 작용하는 기획재정부 ‘예비타당성조사’ 지표개선을 촉구하는바, 이에 경제성과 정책성 평가 비중을 조정하고, 신규 편익 항목 개설 및 기존 편익을 개선하는 한편, ‘정책성’ 평가에 있어 ‘철도사업 파급효과’와 ‘지역균형발전 효과’를 특수평가 항목을 반영할 것을 건의함

2. 제안이유

- 예비타당성조사란 기획재정부 주관으로 「국가재정법」 제38조 및 동법 시행령 제13조에 따라 도로, 철도 등 재정사업에 대한 사전 타당성을 검토·평가하는 제도로, 평가항목은 경제성·정책성·지역균형발전 3가지 항목으로 구성되나 2019년 제도 개편에 따라 서울시를 포함한 수도권 평가지표에 ‘지역균형발전’ 항목이 삭제됨
- 서울시 교통 소외지역 해소를 위한 철도사업 추진에 있어 필수적으로 통과해야 하는 수도권 대상 예비타당성조사 평가 지표는 과도한 경제성 평가 비중, 편익산출 한계, 균형발전 효과미반영 등의 한계로 서울시 낙후지역 해소 기회가 박탈되고 있음

- 이에 경제성에 치중한 평가 비중을 조정하여 정책 평가 비중을 상향하고, 경제성 평가 편익 항목을 개선·발굴하며, ‘지역균형발전 효과성’을 정책성 평가항목에 반영하는 등 예비타당성조사 제도가 서울특별시를 포함한 수도권 내 교통 소외지역 해소를 위해 긍정적인 역할을 수행할 수 있도록 제도개선을 건의함

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「국가재정법」, 「국가재정법 시행령」 등

4. 이송처

- 대통령실, 국회, 국무조정실, 기획재정부, 한국개발연구원

‘수도권 역차별’ 기획재정부 예비타당성조사 제도개선 촉구 건의안

서울특별시는 도시철도 서비스 취약지역을 개선하고 도시의 균형발전을 도모하기 위해 우이-신설 연장선, 서부선, 목동선 철도사업 등이 포함된 ‘제1차 서울특별시 도시철도망 기본계획’을 수립하여 2008년 11월 「국토해양부 제2008-673호」로 고시했습니다.

그러나, 예산 부족 등의 이유로 사업이 10년 이상 지연되면서 서울특별시 내 교통 소외지역 심각성이 악화됨에 따라, 서울시는 도시구조 등 변화된 제반여건을 종합적으로 고려하고 경전철 개별 노선 재검증을 실시, 종합적인 타당성 검토를 기반으로 강북횡단선, 목동선 철도사업 등이 포함된 ‘제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획(국토교통부고시 제2020-822호)’을 2020년 11월에 발표했습니다.

한편, 도로, 철도 등의 사업추진에 앞서 타당성 검증 절차인 ‘예비타당성조사’ 제도가 개편(2019년 5월)되면서, 수도권외의 경우 기존 ‘경제성·정책성·지역균형발전’ 3가지로 구성되었던 평가항목에서 ‘지역균형발전’ 항목이 삭제되었습니다.

이에 따라 도시철도 취약지역을 해소해 지역 균형발전을 이루고자 추진되는 수도권외의 도시철도망 사업이 철도사업 추진에 따라 창출되는 저개발 지역 지역균형발전 효과 등의 평가 지표는 부재한 채 과도한 경제성 평가 비중(최대 70%)을 기준으로 타당성 평가를 받게 된 것입니다.

실제로도 서울 관내를 통과하는 ‘신분당선 서북부 연장선’ 과 철도 접근성이 취약한 지역을 잇는 ‘강북횡단선’, 그리고 서울 서남부지역의 교통 불편 해소를 위한 ‘목동선’ 까지 줄줄이 경제성을 이유로 예비타당성 조사를 통과하지 못했습니다.

특히 강북횡단선의 경우, 현행 제도의 편익 산출 한계가 여실히 드러났습니다. 강북횡단선은 목동에서 홍제를 지나 정릉, 청량리까지 북한산을 따라 이어져 서울 강북지역 동쪽과 서쪽을 이으며 교통 취약지역 다수를 포함한 노선입니다.

북한산 관통구간은 산간 지역 공사로 대규모 비용 소요가 예상되지만, 서울 강북생활권의 동쪽에서 서쪽 지역 교류를 활성화하고 이동 편의성을 극적으로 높인다는 이점이 있습니다. 또한, 북한산 접근성이 높은 노선 특성상 등산 등 비업무(여가) 목적 통행량 가치가 높은 구간이나 현재 예비타당성조사 평가 기준의 한계로 해당 편익 가치가 제대로 반영되지 않았습니다.

결국, 서울특별시 내 도시철도가 없는 저개발 자치구에 대한 사업을 추진함에도 불구하고, ‘지역균형발전’ 이 수도권 예비타당성조사 항목에서 삭제된 채 경제성에 치중해 평가되고 있어 대한민국 균형발전이라는 근본적인 정책가치까지 뒤흔들며 궁극적으로는 교통 소외지역에 거주하는 서울시민께 역차별적 요소로 작용하고 있습니다.

그동안 서울특별시의회에서는 수차례 시정질의를 통해 서울시가 앞장서서 수도권 역차별로 종결되는 기획재정부 예비타당성조사의 문제를 개선하기 위해 노력해줄 것을 주문했습니다.

서울시는 현행 예비타당성조사 제도개선을 위해 학술용역, 대토론회, 전문가 자문단 운영 등을 추진하고, 서울연구원은 인천연구원 및 경기연구원과 공동으로 「예비타당성조사 개선 위한 수도권 균형발전지수 개발」을 추진해 제도개선 필요성과 구체적인 평가항목 연구를 진행했습니다.

이에 서울특별시의회는 서울시 균형발전본부가 기획재정부에 제출한 ‘예비타당성조사 제도 개선 방안(2024.7.10.)’과 같이, 현행 예비타당성조사 제도에 대한 개선을 다음과 같이 요구합니다.

첫째, 수도권을 대상으로 한 예비타당성조사에 대한 경제성 평가 비중을 현행(60~70%)에서 최대 20%까지 하향 조정(40~50%)하고, 정책성 평가 비중을 그에 비례하여 상향(30~40%→40~50%)하라.

둘째, 수도권을 대상으로 한 예비타당성조사 경제성 평가 시 반영하는 편익 항목에 시민 안전과 쾌적성, 만족도가 반영된 ‘혼잡도 완화’를 신설하고, 저평가된 여가 목적 통행량 가치를 편익에 제대로 반영될 수 있도록 기존 편익 항목을 개선하라.

셋째, 수도권 대상으로 한 예비타당성조사 정책성 평가 시 해당 사업으로 인해 기대되는 장래 가치 등을 편익 환산한 ‘철도사업 파급효과’와 2019년 이후 수도권 평가항목에서 삭제된 ‘지역균형발전 효과’를 정책성 평가 특수평가 항목으로 반영하라.

2024. 7. 00.

서울특별시의회의원 일동