

신안산선 만리재역 신설 촉구 건의안

심 사 보 고

의 안 번 호	238
------------	-----

2022년 12월 19일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 소영철 의원 외 11명

나. 제안일자 : 2022년 10월 12일

다. 회부일자 : 2022년 10월 21일

라. 상정일자

- 제315회 정례회 제3차 교통위원회(2022년 12월 19일 상정·의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 소영철 의원)

가. 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

나. 제안이유

- 신안산선은 경기도 안산에서 광명과 여의도를 거쳐 서울역까지 총 50.7km를 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 2km이상으로 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 동의1)

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

라. 이송처

- 국회, 국토교통부, 서울시

1) 교통정책과-35773('22.12.12.)

4. 검토보고 요지(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 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 광역철도²⁾ 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

- 신안산선 노선구간은 1·2단계 구간으로 나뉘며 1단계는 안산~광명~여

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

의도(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	
	안산~여의도~서울역(50.7km)	
구 간	〈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 전환5)하면서 1단계(안산~여의도), 2단계(여의도~서울역)로 구분하고 민자사업인 1단계 구간을 우선 추진6)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 조사⁷⁾ 시행 이후 예비타당성 조사 등 후속 절차를 준비하고 있는 단계로 실시설계는 아직 최종 확정되지 않은 만큼 역 신설의 타당성과 예산 등이 확보

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($B/C \geq 1.0$)이면 경제성이 있다고 판단

되면 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 변경⁸⁾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 부담⁹⁾하는 방안으로 추진하고 있는 점을 고려할 때 만리재역 신설도

8) '신안산선 복선전철 민간투자사업 실시계획 변경(4차) (국토교통부고시 제2022-190호, '22.4.15.)

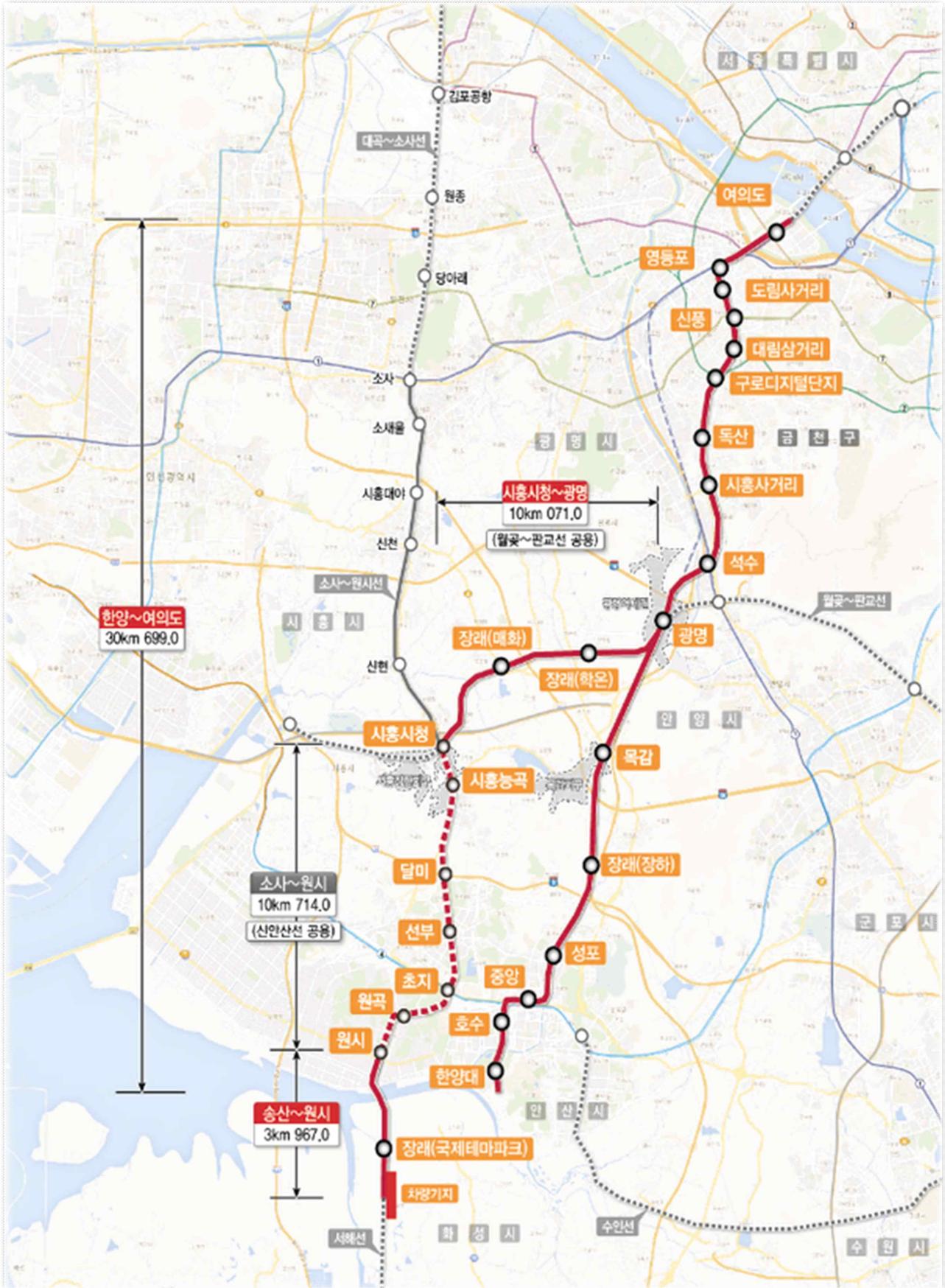
- 국제테마파크역(841억원), 매화역(1,443억원), 학온역(1,485억원): 기존 16개소→19개소(증 3개소)

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.

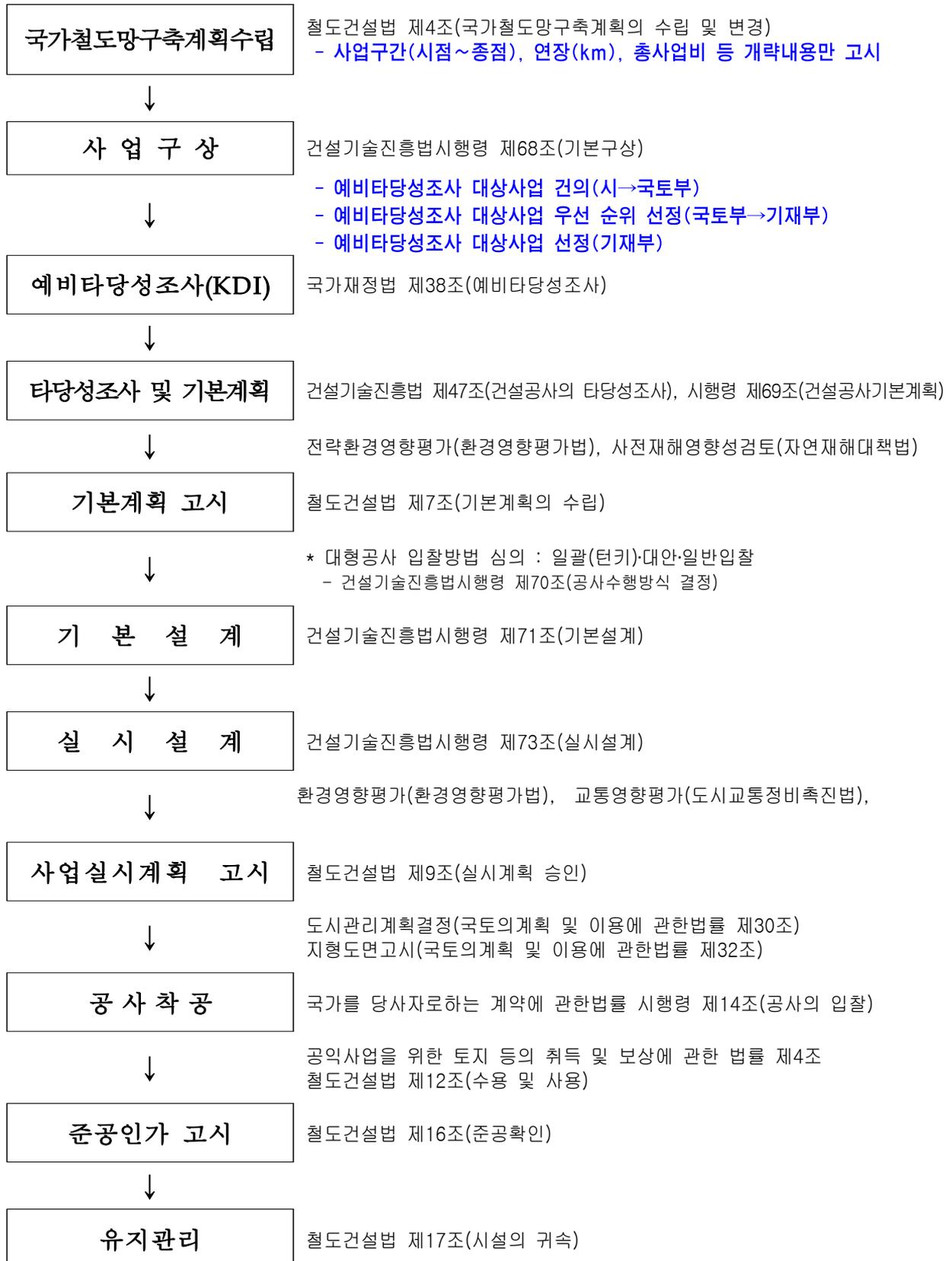
재원 마련에 대한 계획이 필요하고 특히 경제적 타당성(B/C)을 확보하는 것이 중요한 만큼 서울수도 만리재역 신설과 관련한 경제적 타당성 향상 방안을 강구해야 할 것임

- 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



5. 질의 및 답변요지 : 생략

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

신안산선 만리재역 신설 촉구 건의안

신안산선은 경기도 안산에서 광명과 여의도를 거쳐 서울역까지 총 50.7km를 연결하기 위해 국토교통부가 추진하는 노선으로 큰 틀에서 수도권 서남부와 동북부를 연결하는 광역 철도망의 한 축을 완성하는 한편 수도권 서남부 지역의 교통문제 해소와 서울 도심까지 연계체계를 마련하는 철도노선입니다.

현재 신안산선 건설은 크게 2단계로 나누어 추진하고 있으며 안산에서 여의도까지인 1단계 구간은 민간투자를 활용해 '24년말까지 완공을 목표로 하고 있고, 여의도에서 서울역까지인 2단계 구간은 사전타당성조사 후 향후 추진사항에 대해 검토중에 있습니다.

신안산선 도입으로 수도권과 서울의 교통여건은 개선될 수 있지만, 신안산선이 지나가는 만리재길 주변지역은 여전히 교통사각지대로 남고 있습니다. 만리재길 주변지역은 경사 변화가 커 교통약자 등 보행자의 보행환경이 취약하고, 인근에 공덕역과 서울역이 위치해 있으나 역간거리가 2km이상으로 멀어 버스를 타고 이동해야만 하는 서울에 몇 안되는 지하철 교통 취약지역입니다.

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 실정입니다.

아울러 최근 형성되고 있는 만리재길 및 서울로 사잇길 상권을 많은 시민들이 찾아와 지역명소로 자리매김해 지역경제가 활성화될 수 있도록 성장동력이 필요한 시점입니다.

특히 신안산선 2단계가 현재 실시설계가 확정되지 않은 상태로서 착공 전까지 충분히 역사신설 등의 세부사항을 조정할 수 있는 상황으로 만리재길 주변 지역주민의 의견 반영이 가능한 시기입니다.

이에 우리 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 촉구합니다.

2022년 10월

서울특별시의회의원 일동