

의안번호	2205321
의 퇴 인	복기왕의원
회 답 일	2025.1.13
추계번호	24B4883

철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안

【비용추계서 미첨부 사유서】

I. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제21조제4항제1호부터제5호까지 신설 (수익자·원인자의 비용부담)	제3항에 따른 국가 이외의 자로서 철도건설사업의 시행을 요구하는 자(이하 “원인자”라 한다)가 철도건설사업에 따른 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우 그 부담 비율은 다음 각 호에 따름(제4항) 1. 원인자의 요구에 의하여 운영 중인 철도노선을 옮겨 설치하는 경우: 옮겨 설치하는 데 드는 비용의 전액을 원인자가 부담함 2. 원인자의 요구에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선(해당 철도노선이 포함된 기본계획이 제7조제4항에 따라 고시된 이후의 철도노선을 말한다. 이하 제3호에서 같다)의 지하에 철도시설을 건설하는 경우: 경제적으로 가장 적합한 지점에 철도시설을 건설하는 경우의 건설비용과 비교하여 추가로 드는 건설비용의 전액을 원인자가 부담함 3. 원인자의 요구에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선에 역 시설을 건설하는 경우: 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제3항의 투자평가지침에 따라 산정된 역 시설 건설비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용의 100분의 50을 국가가 부담. 다만, 역사(驛舍) 진입도로의 설치비용은 원인자가 전액을 부담함 4. 원인자의 요구에 의하여 기존의 철도노선을 연장 또는 개량하여 신규 노선으로 활용하거나, 이와 연계하여 기존 역 시설을 증축 또는 개축하는 경우: 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제3항의 투자평가지침에 따라 산정된 사업 비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용의 100분의 5 이상 100분의 20 이하의 범위에서 국가가 부담. 다만, 역사(驛舍)가 환승역인 경우에는 건설비용의 100분의 50을 국가가 부담함 5. 원인자의 요구에 의하여 기존의 철도노선에 역 시설을 건설하거나 증축 또는 개축하는 경우: 건설·증축 또는 개축하는 데 드는 비용(역사 진입도로의 설치비용을 포함한다)의 전액을 원인자가 부담함	의무규정

Ⅱ 미첨부 근거규정 및 상세사유

1. 근거 규정

연번	조·항(조제목)	미첨부근거규정
1	안 제21조제4항제1호·제2호·제3호·제5호 신설 (수익자·원인자의 비용부담)	• 미대상: 안 제21조제4항제1호~제3호 및 제5호는 동법 시행령 제22조 ¹⁾ 사항을 법률로 상향하는 사항
	안 제21조제4항제4호 신설 (수익자·원인자의 비용부담)	• 제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우

2. 상세사유

- 개정안에 따라 원인자 요구로 기존 철도노선을 연장 또는 개량하여 신규 노선으로 활용하거나, 이와 연계하여 기존 역 시설을 증축 또는 개축하는 경우 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제3항의 투자평가지침에 따라 산정된 사업 비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용의 100분의 5 이상 100분의 20 이하의 범위에서 국가가 부담하고, 역사(驛舍)가 환승역인 경우에는 건설비용의 100분의 50을 국

1) 제22조(원인자의 비용부담 비율)

① 법 제21조제3항에 따라 국가 외의 자로서 철도건설사업의 시행을 요구하는 자(이하 “원인자”라 한다)가 철도건설사업 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우 그 부담 비율은 다음 각 호에 따른다.

1. 원인자의 요구에 의하여 운영 중인 철도노선을 옮겨 설치하는 경우: 옮겨 설치하는 데 드는 비용의 전액을 원인자가 부담
2. 원인자의 요구에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선(해당 철도노선이 포함된 철도건설기본계획이 법 제7조제4항에 따라 고시된 이후의 철도노선을 말한다. 이하 제3호에서 같다)의 지하에 철도시설을 건설하는 경우: 경제적으로 가장 적합한 지점에 철도시설을 건설하는 경우의 건설비용과 비교하여 추가로 드는 건설비용의 전액을 원인자가 부담
3. 원인자의 요구에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선에 역 시설을 건설하는 경우: 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제2항의 투자평가지침에 따라 산정된 역 시설 건설비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용의 100분의 50을 국가가 부담. 다만, 역사(驛舍) 진입도로의 설치비용은 원인자가 전액을 부담한다.
4. 원인자의 요구에 의하여 기존의 철도노선에 역 시설을 건설하거나 증축 또는 개축하는 경우: 건설·증축 또는 개축하는 데 드는 비용(역사 진입도로의 설치비용을 포함한다)의 전액을 원인자가 부담

가가 부담하도록 규정하고 있어, 추가재정소요가 발생할 수 있음

- 그런데 해당 사업에 대한 국비 지원금액을 추산하기 위해서는 추계기간 동안 원인자의 요구로 새로 건설되고 있는 철도노선에 역 시설을 건설하는 경우, 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제3항²⁾의 투자평가지침에 따라 산정된 사업 비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용을 추산하여야 함
- 그런데 현재 기존 철도노선 연장 또는 개량하여 신규 노선으로 활용하거나, 이와 연계하여 기존 역 시설을 증축 또는 개축하는 사례는 수도권광역급행철도(GTX) 노선별(A·B·C) 연장사업으로, 타당성 검증 연구용역이 실시되고 있어 투자평가지침에 따른 수입을 초과하는 건설비용에 관한 정보가 부재하고, 노선별 사업기간과 재원투자 계획, 국비부담율 등이 구체화되지 않아, 추계기간 동안 예상되는 사업비를 추산하는 데 한계가 있음
 - 다만, 해당 사업의 타당성 검증단계에서 추산된 비용을 기준으로 개정안에 따른 총지원 규모를 추산한 결과는 [참고자료]에서 확인할 수 있음

[표 1] 수도권광역급행철도 사업 추진 현황

구 분	사업구간	추정 사업비 ¹	사업기간
A 노선	동탄-평택 (20.9km, 1개역)	2,532억원	본선 동시개통(2028년)을 목표로 추진
B 노선	마석-가평-춘천 (55.7km, 2개역)	1,219억원	본선 동시개통(2030년)을 목표로 추진
C 노선	덕정-동두천 수원-화성-오산-평택-천안-아산 (79.5km, 7개역)	4,479억원	본선 동시개통(2028년)을 목표로 추진

주 1. A 연장 : GTX-A연장 타당성 검증용역 / B 연장 : GTX 통합 확충기획 연구 / GTX-C연장 타당성 검증용역
자료: 국토교통부 제출자료

2) 제18조(타당성 평가)

- ③ 국토교통부장관은 공공교통시설 개발사업의 교통 수요, 비용 및 편익 등에 대한 합리적·객관적인 투자 분석 및 평가를 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 공공교통시설 개발사업에 관한 투자평가지침(이하 “투자평가지침”이라 한다)을 작성하여 고시하여야 한다.

- 이상의 논의를 바탕으로 개정안에 따른 재정소요의 변화를 현 시점에서 추계하는 데 한계가 있으므로, 개정안은 「의안의 비용추계 등에 관한 규칙」 제3조제1항제3호의 비용추계서 미첨부 사유에 해당

III. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	문지은	배아형

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
문지은	02-6788-4645	mtsophia@assembly.go.kr

[참고자료 1] GTX 연장사업 개요

국토교통부 제출자료

- (A·C 연장) 지방재정 타당성 조사 실시 중('24.8~, LIMAC)
- (B연장) 타당성 검증용역 추진('24.11월 예정)

□ 사업 개요

※ 사업비 및 정차역은 타당성검증단계에서 검토된 추정사업비용으로 확정된 사업비용 및 정차역은 아님

- (구간) A(동탄)~평택(20.9km, 1개역), B(마석)~가평~춘천(55.7km, 2개역), C(덕정)~동두천, (수원)~화성~오산~평택~천안~아산(79.5km, 7개역)
- (방식/기간) 지자체 원인자 부담 / 본선 동시개통(A·C '28년, B '30년)
- (총사업비) A 2,532억원, B 1,219억원, C 4,479억원

□ 추진경위

- '23.10 : A·C 연장 지자체 원인자 부담사업 건의
(A연장 : 평택, C연장 : 동두천·화성·오산·평택·천안·아산시)
- '24.1 : A·B·C 연장 등 2기 GTX 추진방안 발표(민생토론회)
- '24.2~8 : A·C 연장 타당성 검증용역 실시(국가철도공단)
- '24.9 : B 연장 지자체 원인자 부담사업 건의(춘천시·가평군)

□ 향후계획

- (A·C 연장) 지방재정 타당성조사('24.8~, LIMAC) 및 관계기관 위·수탁협약('24.9~) 등 거쳐 '28년 본선 동시 개통 목표로 추진
- (B 연장) 타당성 검증용역 진행 중('24.11 착수예정)으로, 지방재정 타당성 조사 등을 거쳐 '30년 본선 동시 개통 목표로 추진

【 GTX 연장구간 노선도 】



※ 자료 : 국토교통부

[참고자료 2] GTX 연장 사업에 따른 국비지원 규모 추정

국토교통부 제출자료

□ GTX-A·B·C 연장사업 개요

- 사업비 및 정차역은 타당성검증단계에서 검토된 추정사업비용으로 확정된 사업비용 및 정차역은 아님

□ 사업구간

- A(동탄)~평택(20.9km, 1개역)
- B(마석)~가평~춘천(55.7km, 2개역)
- C(덕정)~동두천(수원)~화성~오산~평택~천안~아산(79.5km, 7개역)

□ 재원: 연장사업 요구자인 지자체 원인자 비용부담

□ 추정사업비: A구간(2,532억원), B구간(1,219억원), C구간(4,479억원)

□ 개정안에 따른 국비 지원 규모 추정액

- 다만, 국토교통부는 현재 추진중인 연장사업 중 환승역 외 연장비용에 대하여 국비를 5~20% 지원하고, 환승역의 경우 건설비용의 50%를 국가가 부담하는 것으로 가정할 경우, 타당성조사 검증단계 기준으로 추정할 경우 다음과 같이 나타남

[개정안에 따른 GTX 연장사업에 대한 국비 지원 규모 추정치]

(단위 : 억원)

구분		GTX-A 연장사업	GTX-B 연장사업	GTX-C 연장사업
환승역		1개소 (평택지제역)	2개소 (가평, 춘천역)	5개소 (오산역, 평택지제역, 천안역, 아산역, 온양온천역)
환승역 개량비용	비용	370	268	1,282
	국비 부담 추정액 (50%)	185	134	641
환승역		2,162	951	3,197

구분		GTX-A 연장사업	GTX-B 연장사업	GTX-C 연장사업
외 연장 비용	국비 부담 추정액 (5~20%)	108~432	48~190	160~639
국비부담 추정액		293~617	182~324	801~1,280

주 1. 타당성조사단계에서 검토된 추정사업비용으로 확정된 사업비용이 아님

2. 기본가정: 연장사업에 5~20% 국비를 지원하고, 환승역의 경우 건설비용의 50% 국가 부담
자료: 국토교통부 제출자료

【 지자체 원인자 부담사업 추진 절차도 】

절차	내용
지자체 건의 (지자체→국토부)	■ 원인자 부담 추진 건의(공문)
↓	
타당성 검증	■ 지자체 사전타당성조사에 대한 사업타당성 검증(국가철도공단)
↓	
타당성 조사 및 투자심사	■ 지방재정법에 따른 타당성 조사 (지자체→지방투자사업관리센터) ■ 지방재정법에 따른 투자심사 (지자체→행안부)
↓	
사업계획 승인	■ 원인자 부담사업에 대한 사업계획 승인 (국토부→지자체)
↓	
위수탁협약	■ 지자체, 철도공단, 운영기관 등 위·수탁협약
↓	
설계	■ 기본 및 실시설계
↓	
시공	■ 착공 및 준공
↓	
개통	■ 운영

※ 자료 : 국토교통부