

2024년도 국토교통위원회
국정감사 (2024. 10. 11.)

서면 요구 답변자료

2024. 10.

 국가철도공단

목 차

□ 서면질의에 대한 서면답변

더불어민주당

1. 맹 성 규 위원	1
1. 월곶-판교 복선전철 인천논현역 EMU260 추가정차	3
2. 복 기 왕 위원	5
1. GTX-C 연장 사업 국비 투입 필요	7
2. 동대구역 정비사업 정산 지연	11
3. 손 명 수 위원	13
1. 인덕원-동탄선 차질없는 개통	15
4. 송 기 현 위원	17
1. 철도시설물 검측차량 국내입찰 필요	19
5. 안 태 준 위원	21
1. 월곶판교선 서판교정거장 관련	23
2. 철도 유희부지 무단 점유 등 악성 사례 적극 대응 필요	25
3. 철도기관의 산업안전 대책의 현장 작동성 향상 필요	27

6. 염태영 위원	29
1. 고양은평선 광역철도	31
7. 이연희 위원	33
1. 평택지제 차량기지 예산중복 우려, 재검토 필요	35
2. GTX 개통지연, 수요예측 실패 문제없나?	39
3. 청주 국가철도사업 지원 촉구	44
8. 이춘석 위원	47
1. 철도공단 내 학연, 지연으로 얽힌 기득권 형성과 퇴직자 재취업	49
2. 철도건널목 CCTV 설치 필요	51
9. 정준호 위원	53
1. 서울역 선상통로 확장공사 시 음식점 등 부대시설 최소화	55
2. 신규 고속철도 차량(EMU-320) 정비를 위한 차량기지 차질없이 추진	56
3. 광주송정역 증축 공사 차질없이 추진	57

국민의힘

1. 권영세 위원	61
1. GTX-B 사업, 주민과 상생을 위해 노력해야	63
2. 재개발 사업과 철도건설사업 공존을 위한 협조 필요	64
2. 서범수 위원	67
1. KTX-이음 남창역 정차 필요	69

3. **업 태 영 위원** 73

- 1. ‘K-철도’의 세계시장 진출, 글로벌 선도적 역할 꾸준히 이어가야 75

4. **정 점 식 위원** 77

- 1. 남부내륙선 건설 및 역세권 개발의 원활한 사업 추진 79

조국혁신당

1. **황 운 하 위원** 83

- 1. 대전 신탄진(덕암동) 철도유휴부지 활용 재검토 85

서면질의에 대한 서면답변

더불어민주당

맹성규 위원

질의요지

1. 월곶-판교 복선전철 인천논현역 EMU260 추가 정차

- ① 인천광역시에서 인천논현역 EMU260 정차에 대한 타당성조사를 시행(B/C=1.72)하여 지난 7월 국토교통부에 결과를 제출, 현재까지 타당성 검증 절차에 돌입하지 못한 사유?
- ② 개통 이전에 EMU-260 정차역 확정에 지장 없는지?
- ③ EMU-260 열차가 각 지자체(인천, 시흥, 안양)가 요구하는 인천논현역, 월곶역, 안양역에 모두 정차하면 시간 차이는 얼마나 발생하는지? EMU-260의 경우 시간 차이로 인한 편익감소는 일반열차보다 적지 않은지?
- ④ 개통시기에 지장을 주지 않도록 인천논현역을 비롯한 각 추가정차 요구를 심도있게, 신속하게 검토할 것을 요청

답 변

- ① 안양시 등 타 지자체 추가 요구까지 접수하여 일괄 타당성 검증 용역을 시행할 예정입니다.
 - 인천시의 인천논현역(23.7.) 외에도 시흥시(21.2.)가 월곶역 정차요구를 위한 사업타당성 결과를 제출하였으며, 안양시가 안양역 정차를 위한 사업 타당성 결과를 '25년 6월까지 제출 예정입니다.

- 개통 전 타 지자체 추가정차 요구를 포함하여 사전타당성 재검증을 시행하고 그 결과에 따라 관계기관(기재부, 국토부, 철도공사) 협의 후 결정 예정입니다.

② 일정에 지장 없도록 추진하겠습니다.

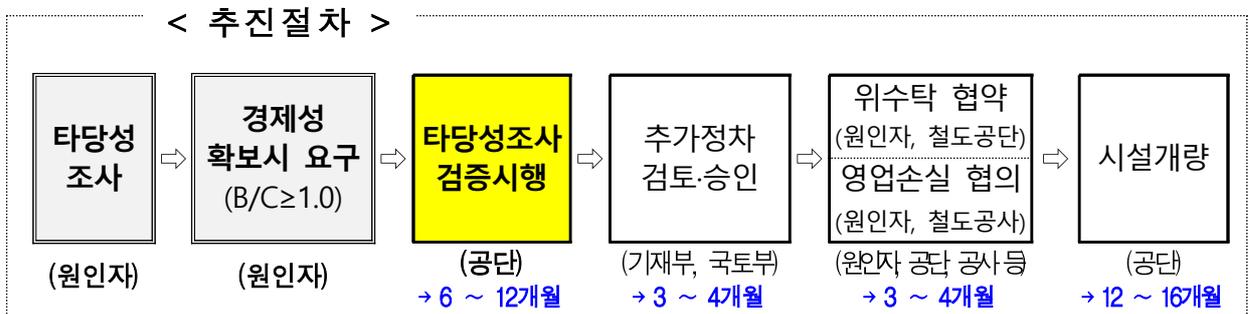
- 일괄 타당성조사 검증시행, 기재부·국토부 검토, 협약 및 시설개량에 총 36개월가량 소요됩니다.
 - * 월곶~판교 복선전철 건설사업은 '29.12월 개통 예정(사업실시계획상 '27.12월)으로 개통일정을 고려하여 '27.1월 이전에 타당성 검증용역 시행 예정
- 안양시 요구사항('25.6월까지 제출예정)까지 포함하여 검토해도 개통 일정에는 지장 없습니다.

③ 역사 1개소 추가 정차 시 2~3분 정도 운행시간이 늘어날 것으로 예상됩니다.

- EMU-260 열차가 일반열차에 비해 가감속 측면에서 유리한 것은 사실이나 타당성 검증용역을 시행하여 정확한 분석을 할 계획입니다.

④ 적기에 일괄 타당성 검증용역을 시행하여 개통일정에 지장없도록 추진하겠습니다.

<참고> 타당성조사 검증시행 추진절차 (총 36개월 소요)



- * 시흥시(월곶역 정차요구) '21.2월 사전타당성 조사 용역 결과 제출
- * 인천시(인천논현역 정차요구) '23.7월 사전타당성 조사 용역 결과 제출
- * 안양시(안양역 정차요구) '25.6월까지 사전타당성 조사 용역 결과 제출 예정

작성자 : 국가철도공단 건설본부 고속일반철도처 개통관리부장 변태운 (☎ 042-607-3482)

복 기 왕 위원

질의요지

1. GTX-C 연장 사업 국비 투입 필요

- ① GTX-C 본선은 국비를 지원하는데, GTX-C 연장 사업 지자체 100% 부담 시행은 비수도권/지방 홀대가 아닌지?
- ② GTX-C 연장 사업을 현재 기준으로 지방비 100% 원인가부담으로 진행하면 언제 완공될 수 있나?
- ③ 연장사업을 제5차 국가철도망 구축계획에 포함시켜서 진행하면 언제 완공될 수 있나?
- ④ 원인가부담으로 사업을 추진한다고 해도 국비가 50% 투입되는 사례가 있는지?
- ⑤ 원인가 부담 원칙을 전제하더라도 '환승역 개량'과 역사 건설비용보다 수입이 높은 경우에는 국비 투입이 가능하도록 관련 법령 개정 필요하다고 생각하는데 동의하는지?
- ⑥ GTX-C 연장사업에서 환승역이 될 아산역의 경우 국비를 투입해야 하는 거 아닌지?

답 변

- ① GTX-C 연장사업은 신속한 사업 추진을 위해 지자체 요청에 따라 원인가 부담 방식으로 추진 중입니다.

- GTX-C 본선은 국가철도망 계획에 반영된 광역철도로, 민자사업으로 추진 중임에 따라 민간투자비를 제외한 사업비의 70%을 국가가 부담하고 있습니다.
- 아산시 등 6개 지자체는 지자체가 비용을 부담하는 원인자 부담방식으로 사업추진을 결정, 국토부에 건의(‘23.10)하였으며, 국가철도망에 반영되지 않은 여타 연장사업도 원인자 부담으로 추진 중입니다.

* 서해선 운정 연장(파주시), 신안산선 향남 연장(화성시) 등

<참고 1> 관련 지침(원인자 부담 방식)

< 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 시행령 >

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.

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

<참고 2> 관련 사례(수도권 원인자부담 연장사업)

구분	사업명	내용	추진연도	원인자 부담주체	사업비 (억원)	비용분담 주체별 비용액
1	서해선	연장 운행 (운정역)	‘24~’26	파주시	115	파주시 (100%)
2	신안산선	연장 운행 (향남역)	‘23~’27	화성시	1,301	화성시 (100%)

② GTX-C 본선과 동시 개통을 목표로 추진 중입니다.

- 지자체 원인자 부담 방식으로 추진하여 GTX-C 본선과 동시 개통 목표로 추진 중입니다.

③ 현 사업 방식('28년 개통) 대비 3~4년 이상 지연 예상됩니다.

- 국가철도망계획에 반영 후 추진 시 예타선정·통과, 총사업비 협의, 적기 예산 확보 등 절차 과정에 있어 불확실성 및 시간 소요가 불가피합니다.

* 이 경우, 아산시가 요구한 정차역과 노선 등이 변경될 수 있는 만큼 사업 방식 변경은 6개 지자체의 일치된 의사결정 선행이 필요합니다.

<참고> 국가철도망 구축계획 반영 시 추진절차 및 소요기간

- * 사전타당성조사(6개월) → 국가철도망 구축계획 반영 → 예비타당성조사(약 1~2년 소요) → 기본계획(약 1년 소요) → 설계(약 14개월 소요) → 공사 (약 33개월 이상 소요) → 종합시험운행(약 7.5개월 소요)

☞ 각 사업 단계별로 재정당국과 총사업비 협의 필요(협의기간 미포함)하며, 제5차 국가철도망 구축계획은 '25년 고시 목표로 계획 수립 중

④ 신설 노선에 역 시설을 건설하면서 수입이 건설비용보다 클 경우, 국비가 투입된 사례가 존재(2건)합니다. 다만, 노선 연장사업에 국비가 투입된 사례는 없습니다.

- 지자체가 요구한 역신설 사업 중 국비가 투입된 사례로는 인덕원~동탄 복선전철 역신설 사업이 있습니다. (역 신설 수익 > 건설비용)

사업명	신설역사	원인자	사업비 분담	비고
인덕원~동탄 복선전철	106정거장 신설	수원시	국고(50%), 수원시(50%)	
	115정거장 신설	화성시	국고(50%), 화성시(50%)	

<참고> 철도건설법 시행령 제22조(원인자의 비용부담)

구 분	세부사항	비용부담		조 항
		국 가	지사체	
신설 노선 (기본계획이후 설계 및 시공 단계)	경제적 타당성 확보($B/C \geq 1$)			제1항 3호 및 제2항
	-역 시설 건설비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용	50%	50%	
	-역 시설 건설비용 중 수입을 초과하는 건설비용	-	100%	
기존 노선	경제적 타당성 확보($B/C \geq 1$)	-	100%	제1항 4호 및 제2항

⑤ 국비 확대가 필요하다는 질의 취지에는 공감하나, 현행 규정은 한정된 재원을 보다 효율적이고 형평성 있게 사용하기 위해 불가피한 측면이 있습니다.

○ 철도건설사업 기 수혜지역인 기존 철도노선의 역 시설 건설·증축·개축과 신설 철도노선의 역 신설은 차등적 지원이 불가피함을 양해하여 주시기를 바랍니다.

⑥ 환승 아산역도 기존 철도노선에 역 시설을 증개축하는 것으로, 원인자가 비용 전부를 부담하는 것이 원칙*임을 양해하여 주시기를 바랍니다.

* 철도건설법 시행령 제22조 제1항 제4호

질의요지

2. 동대구역 정비사업 정산 지연

- ① 3천억 규모의 국가사업을 지자체에 위탁하고 사업비 집행 내역을 제대로 확인하지 않은 것은 공단 잘못, 계획대로 사업비 정산과 준공고시를 반드시 이행해야 함

답 변

- ① 정비사업 적정 집행 여부 확인을 위한 필요서류 제출을 대구광역시로 요청하였으며, 완충녹지 소유권에 대하여 대구광역시와 조속히 협의하여 '25년 3월까지 준공 처리하겠습니다.

<참고> 향후 추진계획

- * ('24.10~12월) 대구시 시행분(철도변 정비사업) 집행내역 정산
- 준공도서, 발생이자, 준공내역서 등 대구시와 협의
- * ('25.2월) 대체시설물 등 공공시설물 및 완충녹지 귀속
- 누락개소 현황측량, 지적분할, 최종 토지세목조서 반영 등
- * ('25.3월) 준공고시(이관·양여되는 공공시설에 관한 조서 포함)

작성자 : 국가철도공단 영남본부 사업총괄부장 유일륜 (☎ 051-664-5051)

손 명 수 위원

질의요지

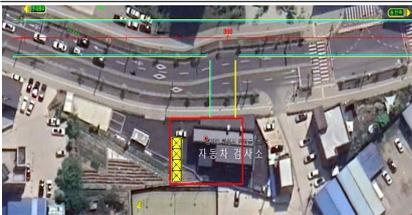
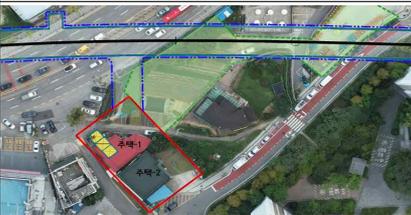
1. 인덕원-동탄선 차질없는 개통

- ① 인덕원-동탄선 10공구, 11공구에서 용지매수에 난항이 있는 것으로 파악, 어느 한 공구에 문제가 생겨 개통에 차질이 발생하지 않도록 철저한 사업관리 필요

답 변

- ① 현재 토지보상 절차 진행 중으로, 연도 내 열람공고 및 감정평가 등을 조속히 이행하여 적기 개통 노력하겠습니다.

<참고> 10공구 및 11공구 용지매수 대상

환기구 14번 (10공구)	환기구 15번 (11공구)	115 정거장 (11공구)
		
2필지(613m ²), 자동차검사소 편입	4필지(703m ²), 가옥 2채 편입	23필지(1,455m ²), 식당(15개) 주차장 일부 편입

작성자 : 국가철도공단 건설본부 고속일반처 개통관리부장 변태운 (☎ 042-607-3482)
국가철도공단 수도권본부 인덕원동탄사업단TF장 윤태정 (☎ 02-788-5181)

송 기 현 위원

질의요지

1. 철도시설물 검측차량 국내입찰 필요

- ① 철도시설물 검측을 위한 차량 구입을 위한 입찰공고가 지연되는 사유 및 향후 계획
- ② 국내입찰을 진행해야 한다는 의견이 있는데 이에 대한 입장은?

답 변

- ① 철도시설물 검측차량은 다양한 분야(선로점검·궤도·전차선·신호·통신 등)의 검측 시스템 설치가 필요합니다. 현재 각 시스템의 기술규격 적합성에 대한 검토와 관계기관(한국철도공사) 의견 수렴 등 내부절차를 진행하고 있습니다.
 - 추진경과
 - '24. 7월 : 검측차량 기술규격서 작성
 - '24. 8월 : 기술규격서 관계기관·관련부서 의견수렴(1차)
 - '24. 9월 : 기술규격서 전문가 자문회의 시행
 - '24. 10월 : 전문가 자문의견 반영 여부 검토 중
 - 향후계획
 - '24. 10월 : 기술규격서 관계기관·관련부서 의견수렴(2차)
 - '24. 11월 이후 : 검측차량 구매 추진

② 국가철도공단은 WTO 정부조달협정과 공기업·준정부기관 계약사무 규칙*에 따른 국제입찰을 시행해야 하는 공공기관으로 철도를 유지 보수하는 종합검측차는 국제입찰 시행 대상입니다.

○ 철도시설물 종합검측차는 고속철도 및 일반철도 유지보수를 위한 검측장비로 국내 및 국외업체를 대상으로 입찰이 진행될 예정이며, 국내업체의 입찰을 위해서는 기술력, 가격경쟁력 향상을 통한 경쟁력 강화가 필요합니다.

<참고> 관련규정

< 공기업·준정부기관 계약사무규칙 >

[별표 1]

1. 「WTO 정부조달협정」에 따라 국제입찰의 방법으로 조달계약을 해야 하는 공기업·준정부기관

한국조폐공사, 한국전력공사, 대한석탄공사, 한국광물자원공사, 한국석유공사, 대한무역투자진흥공사, 한국도로공사, 한국토지주택공사, 한국수자원공사, 한국농어촌공사, 한국농수산물유통공사, 한국관광공사, 한국철도공사, 근로복지공단, 한국가스공사, 한국철도시설공단(국가철도공단)

[주 3] 한국철도시설공단(국가철도공단)의 경우 다음의 분야에만 적용한다.

- 1) 일반철도 시설의 건설 및 조달
- 2) 일반철도 설계를 포함하는 엔지니어링 서비스
- 3) 일반철도 시설의 감독
- 4) 일반철도 시설의 관리

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설유지부장 조영남 (☎ 042-607-3772)
국가철도공단 SE본부 기지차량처 차량부장 장기동 (☎ 042-607-4262)

안 태 준 위원

질의요지

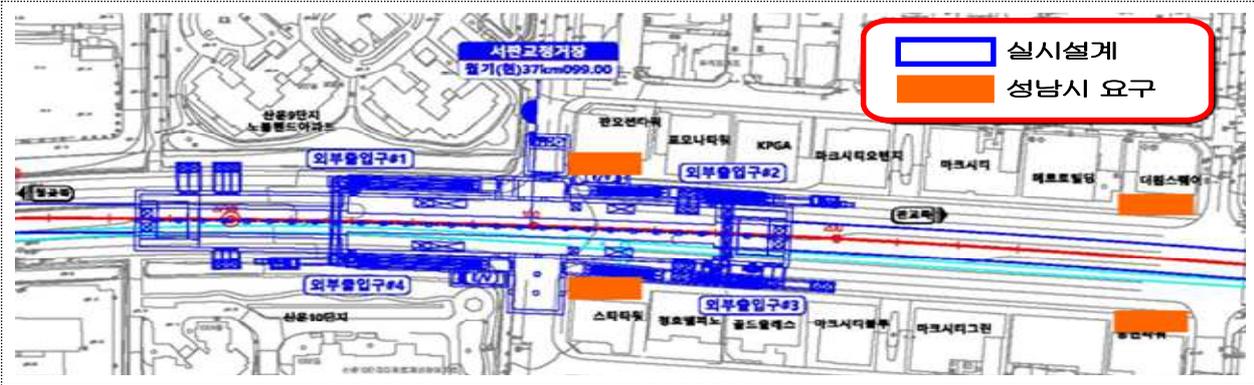
1. 월곶-판교선 서판교 정거장 관련

- ① 서판교정거장 실시설계 및 교통영향평가 심의결과, 전략환경영향평가, 공청회 결과 등 자료 제출
 - * 실시설계 도면, 공사개요, 주민설명회 개최 자료 등
- ② 정거장 위치 관련 지자체 협의 내용 또는 회의록, 전문가 의견 등 위치 변경과 관련한 근거자료
- ③ 기존 위치에 신규로 2개의 지하출입구를 설치하자는 민원에 대한 국가철도공단의 입장
 - * 가부 여부 포함, 불가 시 사유와 가능 시 조건 및 방향

답 변

- ① ①서판교정거장 공사개요, ②실시설계 도면, ③교통영향평가 심의결과 ④전략환경영향평가, ⑤공청회 결과를 별도로 첨부드리겠습니다.
- ② 설계 당시 경기도는 해당 지자체와 협의하여 출입구를 계획할 것을 요청하였고, 성남시에서는 출입구 위치 변경* 검토를 요청하였습니다.
 - * 판교신도시 택지개발사업 지구단위계획과 동일하게 변경
 - ** 판교신도시 택지개발사업을 설계한 LH에서는 별도 협의 요청 없었습니다.
- 성남시 의견에 대하여 공단에서는 추가되는 공사비와 역민원을 성남시에서 처리할 경우 반영이 가능한 것으로 답변하였습니다.
 - * 경기도, 성남시 수발신 공문을 별도 첨부드립니다.

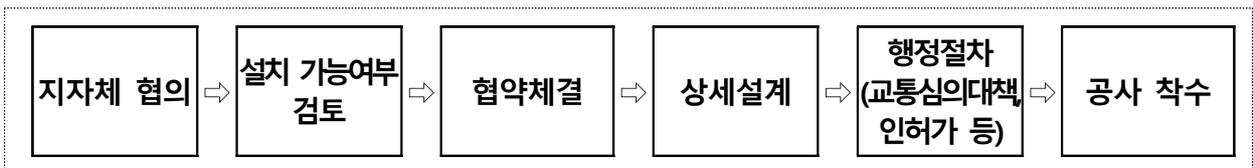
<참고> 서판교정거장 출입구 현황



③ 현재 출입구 위치계획은 설계단계(기본계획, 실시설계)에서 영향평가(교통, 환경) 및 관계기관 협의, 정거장 및 출입구 위치 적정성 검토 등을 통하여 확정되었으며, 공사단계에서 신규 출입구 설치는 사업비 증액, 지자체 형평성, 추가역 민원 등으로 어려울 것으로 판단됩니다.

- 다만, 출입구 신설 시 “철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 시행령 제22조(원인자의 비용부담 비율) ①항 2호”에 따라 추가 건설비용을 원인자(관할 지자체 등)가 부담할 필요가 있습니다.

<참고> 출입구 추가 신설시 추진절차



작성자 : 국가철도공단 건설본부 고속일반처 개통관리부장 변태운 (☎ 042-607-3482)
 국가철도공단 수도권본부 월곶관교사업단TF장 백승배 (☎ 02-788-5171)

질의요지

2. 철도 유희부지 무단 점유 등 악성 사례 적극 대응 필요

- ① 국유재산을 이용해 개인의 수익사업을 하는 등 국가를 기망한 행위에 대해 어떻게 대처할 계획인지?
- ② 지역 상생 방안 차원에서 지자체·LH와 협의해 주거환경조성 사업을 진행하는 등 철도 유희부지 활용 대책 마련

답 변

- ① 공단에서는 국유지를 무단점유한 자에게는 법과 원칙에 따라 원상회복과 악성 체납자에 대해서는 재산 압류 등 채권회수 조치를 적극적으로 이행하겠습니다.
 - (원상회복) 공단에서는 도심 외곽에 위치하는 철도 폐선부지 등 무단점유 취약개소에 대하여 예방점검을 주기적으로 시행하고 있으며, 적발된 무단점유에 대하여는 변상금 부과 및 원상회복 조치를 적극 시행 중입니다.
 - 철도운행에 저촉되는 경우나 악의적인 무단점유자에 대해서는 경찰(검찰)에 수사의뢰 및 고발 조치와 더불어 행정대집행을 통해 무단점유를 해소하겠습니다.

* 5년 평균 수사의뢰 및 고발조치 건 : 약 13건, 철거 등 원상회복 : 21건

- (변상금 징수 강화) 변상금 부과에도 불구하고 고의로 장기 미납하는 악성 체납자에 대하여는 납부 독촉 고지, 신용정보 조회 및 재산 압류 등 강력한 조치를 통하여 변상금 회수 등 국고 손실이 없도록 적극 노력하겠습니다.

* 5년 이상 국유재산 이용료 체납자에 대한 재산 압류율은 72% 수준

** 최근 5년간 체납자 압류조치 등을 통해 27억원 회수

- (유희부지 활용사업 강화) 공단은 무단점유를 근본적으로 해소하기 위해 지자체와 협력하여 선제적인 유희부지 활용사업을 강화하는 등 철도 국유재산이 지역주민들을 위한 공공재로 역할을 다 할 수 있도록 다각적 사용방안을 강구하겠습니다.

- 유희부지 활용사업 용역수행 시 지자체가 참여토록하여 정보를 공유하고, 사전 컨설팅을 시행하여 지역 경쟁력 강화 및 주민 친화시설을 확대해 나갈 예정이며,

* '15년부터 41개 지자체와 협력하여 67개 사업(407만㎡)을 산책로, 공원으로 조성

- 청년·벤처기업 창업촉진을 위한 스타트업라운지, 철도어린이집 및 방과 후 돌봄센터, 작은 도서관 등 사회적 가치 제고를 위한 사업 등도 병행하여 추진해 나가겠습니다.

② 주거용 무단점유 개소는 장래 철도사용계획, 무단점유자의 경제적 여건 등을 종합적으로 검토하여 대책을 마련하겠습니다.

- (매각) 장래 철도건설계획이 없고, 무단점유자가 국유지를 매수할 여건이 되는 경우 적극 매각을 통해 해소하겠습니다.

- (주거복지 지원) 전문기관과 유희부지 활용검토 용역을 시행하여 주거취약계층인 무단점유자가 지자체나 LH의 주거복지사업에 혜택을 받을 수 있는지 여부 등도 함께 검토하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 경영본부 재산운영처 재산운영부장 김정곤 (☎ 042-607-3832)

질의요지

3. 철도기관의 산업안전 대책 현장 작동성 향상 필요

- ① 공단의 안전활동 관련, 현장에서의 작동성 향상을 위한 노력은 무엇인지?

답 변

- ① 공단도 위원님 말씀대로 안전대책이 현장에서 제대로 작동하는지 여부가 안전활동의 가장 핵심임을 인지하고, 안전전문기관 등의 의견과 자구노력을 통해 안전업무를 개선해 나가고 있습니다.
- 공단은 앞으로도 발주현장의 근로자뿐 아니라, 철도를 이용하는 국민들의 안전을 최우선으로 생각하면서 안전활동을 지속적으로 강화해 나가겠습니다.

별첨 : 현장 작동성 향상 안전대책

작성자 : 국가철도공단 안전본부 안전계획처 안전계획부장 백승호 (☎ 042-607-4462)

염태영 위원

질의요지 (대도시권광역교통위원회 답변사항)

1. 고양은평선 광역철도

- ① 정거장 계획은 어떻게 되는지?
- ② 은평지역에서 요구하는 신사고개역에 대한 검토결과 및 향후 조치 계획
- ③ 고양은평선 광역철도 사업의 원활하고 신속한 추진을 위한 신중하고 협조적인 추진 요청

답 변

- ① 사업시행자(경기도)는 고양은평선에 총 8개의 정거장을 설치하는 기본계획(안)에 대하여 서울시 등과 협의 중인 것으로 알고 있습니다.
- ② 경기도는 인근 새절역(6호선, 약 700m)과 간격이 짧고, 신규 창출 수요 부족 등으로 경제성이 부족한 것으로 판단하고 있으며,
 - 신사고개역 반영 시, 총사업비 증가 범위(30%이상 증가) 초과로 타당성재조사(기재부) 대상사업이 되어 사업 지연(약 1~2년)은 물론 고양은평선 사업 재검토 등이 우려된다는 입장입니다.
 - 대안으로, 경기도는 요구자(서울시) 부담으로 신사고개역 설치를 시행하는 방안에 대하여 서울시와 협의 중인 것으로 알고 있습니다.

- ③ 우리 위원회에서도 고양은평선 광역철도 사업이 원활하고 신속하게 추진될 수 있도록 관계기관 등과 긴밀히 협조하겠습니다.

작성자 : 국토교통부 대도시권광역교통위원회 광역시설정책과
시설사무관 이주형 (☎ 044-201-5104)

이 연 회 위 원

질의요지

1. 평택지제 차량기지 예산중복 우려, 재검토 필요

- ① 평택지제 차량기지의 예비타당성조사 기준 총사업비
- ② 기본계획 수립 과정에서 총사업비가 예비타당성조사 결과보다 약 2,000억원 증가한 이유
- ③ 타당성 재조사를 받을 수준으로 증가할 가능성
- ④ 타당성재조사 여부와 상관없이 예타 대비 사업비가 2,000억원 증가하여 약 8,000억원에 이를 것으로 예상되는데 예산낭비 아닌지?
- ⑤ 현 고양, 부산, 광주차량기지의 시설 개량 및 확충을 통해 SR의 신규차량 정비를 시행할 수 있다는 주장이 있는데 동의하는지?
- ⑥ 예타 보고서에서는 2단계 사업에 대해 토지 확보 등의 조치 없이 사업을 추진할 경우 사업비 과다소요 등 비효율을 초래할 가능성이 높다고 지적하는데 동의하는지?
- ⑦ 진위천 인근에 위치한 평택지제 차량기지가 홍수로 인한 침수로 인해 차량을 폐차해야 하는 상황이 발생할 수 있는 것 아닌지?
- ⑧ 현재 공익감사청구 진행 상황
- ⑨ 공익감사 진행과 별도로 평택지제 차량기지 건설사업 재검토 필요

답 변

- ① 예비타당성조사(23.7.) 기준 총사업비는 5,985억원입니다.
- ② 예비타당성조사 결과 대비 총사업비 증가 요인으로는 건설공사 물가 상승 및 지역주민 요구사항 반영 등의 사유로 증가하였으며, 기본 계획 용역에서 최적의 시설계획 수립을 위한 여러 대안을 검토하고 있습니다.
- ③ 기본계획 단계에서 사업규모 최적화, 정비 효율성 등을 종합적으로 고려하여 경제적인 설계가 되도록 노력하겠습니다.
- ④ 사업규모의 최적화, 정비의 효율성 등을 종합적으로 고려하여 예산낭비가 발생하지 않게 경제적인 설계가 되도록 노력하겠습니다.
- ⑤ 전국 고속차량기지 정비 용량을 종합적으로 검토한 결과 기존 차량기지 개량만으로는 신규 도입 차량(14편성) 정비가 불가능한 것으로 검토되어,
 - 고속열차 운용률, 정비 효율성 등을 고려할 때 수서역 인근인 평택지제에 신규 차량기지 건설이 필요합니다.
- ⑥ 평택지제 차량기지는 1단계 및 2단계로 구분하여 건설 예정이며, 1단계로 경정비 시설(경정비 검수고, 유치선 등)을 우선 건설하고, 2단계로 중정비 시설을 건설할 예정입니다.
 - 다만, 중정비 시설에 필요한 부지는 1단계 건설사업에서 확보 예정이며, 중정비는 차량 운영 15년 후 도래함에 따라 중정비 도래 시점에 맞춰 건설 예정입니다.
- ⑦ 철도설계지침에 따라 평택지제차량기지는 100년 홍수위보다 1.2m 높게 계획하고 있으며, 아울러 원만한 배수계획을 수립하고 있습니다.
 - * 평택지제 차량기지 부지계획고 E.L = 109.12m, 홍수위 E.L = 107.92m, 여유고=1.2m

<참고> 기존 고속차량기지 부지정지고 검토

구 분	부지정지고	홍수위	여유고
고양 차량기지	E.L=110.00m	E.L=108.87m	1.13m
부산 차량기지	E.L=127.50m	E.L=118.55m	8.95m
호남 차량기지	E.L=134.49m	E.L=133.76m	0.73m

* 운영 중인 모든 차량기지는 부지정지고가 홍수위보다 높게 건설되었으며, 부산 차량기지는 입출고를 위해 가야조차장 부지정지고와 동일하게 계획

* 부지정지고 : 차량기지 검수고 등 부대시설이 들어설 부지의 높이(E.L=해수면 기준)

⑧ 철도노조와 경실련이 공익감사를 감사원에 청구하여('24. 8. 1.) 감사를 진행 중에 있으며, 공단은 의견서를 제출(8.28.)하였고, 현재 감사원에서 이에 대한 검토를 진행 중입니다.

⑨ 신규 도입되는 고속열차는 기존 차량기지 개량만으로 정비가 불가하고, 기존 차량기지 활용 시 수서역 유치 용량 부족으로 신규 도입 수서발 고속열차의 운영률이 저하됩니다.

○ 신규 고속철도 차량의 조속 투입을 통한 수도권 고속철도의 효율적 운영을 위하여 수서역 인근인 평택지제에 차량기지 건설이 반드시 필요할 것으로 판단됩니다.

○ 평택지제 차량기지 건설사업이 예산낭비가 되지 않도록 최적의 차량정비 계획을 수립하여 여객의 안전과 국민의 교통편의 증진에 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 SE본부 기지차량처 기지개량부장 이지현 (☎ 042-607-3732)

질의요지 (철도국장 답변사항)

1. 평택지제 차량기지 예산중복 우려, 재검토 필요

- ① 국토부가 철도경쟁체제를 유지하기 위해 중복투자과 예산낭비를 외면하고 무리하게 평택지제 차량기지 건설을 밀어붙이고 있다는 비판이 있는데 동의하나?

답 변

- ① 철도공단의 기본계획 수립과정에서 중복투자과 예산낭비 요소가 있는지 면밀히 살펴보겠습니다.

작성자 : 국토교통부 철도정책과 시설사무관 김강문 (☎ 044-201-3949)

질의요지

2. GTX 개통지연, 수요예측 실패 문제없나?

- ① GTX 사업에 재정을 투입하여 공단이 건설 필요

답 변

- ① 의원님 말씀에 공감하며, 한정된 재정예산 내에서 철도망 건설을 위한 종합적인 검토가 필요합니다.
 - 공단은 민자사업 관리기관으로서, GTX 민자사업에 대하여 재정 사업에 준하는 수준으로 사업관리에 최선을 다하겠습니다.
 - * '24.4월 조직개편하여 GTX본부(지역본부)를 신설, GTX사업의 전담조직을 구성하여 사업관리에 만전을 기하고 있음

작성자 : 국가철도공단 건설본부 GTX지원단 GTX부장 이병길 (☎ 042-607-3472)

질의요지 (철도국장 답변사항)

2. GTX 개통지연, 수요예측 실패 문제없나?

- ① GTX-A부터 F까지 모두 건설할 경우 총사업비를 얼마로 예상하는가?
- ② GTX 총사업비가 100조원을 훨씬 상회할 것으로 예상되는데 재원 조달 방식은 확정되었나?
- ③ GTX-A,B,C의 경우 일부 재정구간을 제외하고 모두 민자사업으로 추진하고 있는데 나머지 사업들도 민자사업으로 할 것인가?
- ④ GTX-A 실제 이용률이 예측치의 절반 수준에 그치고 있는 이유는 무엇인지?
- ⑤ GTX-A 삼성역이 개통되는 2028년까지 국토부가 지급해야 하는 손실보상금을 어느 정도로 추정하는지?
- ⑥ 삼성역 공사 지연의 책임이 누구에게 있는지? 지연 책임이 있는 서울시에 보상금 구상을 청구할 계획이 있는지?
- ⑦ 자칫 하다가는 민간사업자에게 국민 혈세로 수백억원의 보상금을 지급해야 하는데 예산낭비의 책임을 누가 질 것인지?
- ⑧ GTX-C 착공기념식 이후 10여개월이 지났는데, 첫 삽을 떴는지?

- ⑨ GTX-C 사업자금 모집 완료되었는지? A노선 수요예측 실패, 개통 지연, 건설비 증가 등 영향으로 어려움을 겪고 있는 것이 아닌지?
- ⑩ GTX-C 사업은 2028년 개통 가능한지?
- ⑪ GTX 추진 과정에서의 문제점이 충청권 광역급행철도 등 지방권에도 부정적 영향을 미칠까 우려되는데, 철도국장의 입장은?

답 변

- ① A·B·C는 총 17조원이며, D·E·F 신설 노선의 사업비는 향후 5차 철도망계획, 예타 등 후속 절차를 거치면서 구체화할 예정입니다.
- ② 향후 5차 철도망계획, 예비타당성조사, 기본계획 수립 과정 등에서 사업방식(재정 또는 민자) 및 재원조달 방식 등을 구체화할 예정입니다.
- ③ 재정 또는 민자사업 등 사업 추진방식은 향후 민자적격성 검토 과정에서 결정되는 사항으로 현재는 확정된 바가 없습니다.
 - 다만, 향후 시장 상황, 정부 재정 여력, 경제성 등을 종합적으로 고려하여 재정 당국과 면밀히 검토할 예정입니다.
- ④ 통상 철도 노선이 새로 개통하면 수요가 안정화되는데 일정 기간 (램프업, 약 1~2년)이 필요하며,
 - GTX의 이용 수요는 다른 사업과 비교할 때 양호한 수준으로 구성역 개통(6.29) 이후 지속 증가 추세입니다.
 - * (1일 이용객) 4월2주 7,734명 → **9월4주 12,758명**(예상수요 대비 59.3%)
 - '16년 신분당선 35%, '18년 소사~원시 47%, '22년 신림선 48% 등
 - 또한, 지자체와 함께 버스노선 신설, 주차장 확대 등 연계 교통도 강화하고 있어 이용객이 점차 늘어날 것으로 전망됩니다.
- ⑤ 최종 보전 금액은 '28년 삼성역 개통 이후 실제 이용자 수를 토대로 확정할 예정입니다.

- ⑥ 우선은 삼성역 구간의 차질 없는 개통('28년 예정)을 위해 서울시와의 협력에 집중하고 보상금 비용 분담에 대해서는 향후 서울시와 협의해 나갈 예정입니다.
- ⑦ 삼성역 단계적 개통 등 철저한 사업관리, 연계교통 강화 등 실수요 확보 노력 등을 통해 손실 금액을 최소화할 예정이며, 보상금의 책임 범위에 대해서는 향후 서울시와 협의할 계획입니다.
- ⑧ GTX-C 사업은 용지보상, 인·허가, 현장 개설 등 공사 준비중에 있습니다.
- ⑨ 사업시행자가 다양한 투자자와 협의 중입니다.
- ⑩ '28년 개통 목표로 용지보상, 자금조달 등을 진행 중이며, 착공계가 제출되는 대로 안전을 최대한 확보하면서 신속히 공사를 진행할 계획입니다.
- ⑪ CTX는 현재 민자적격성 조사 중('24.4~)이며, '25년 민자적격성 조사 통과 시 협상, 설계 등을 거쳐 착공할 예정으로,
 - RFP 고시 및 협상 시 수요예측의 정확도를 높인 사업계획을 마련하여 지방권 철도사업이 정상 추진될 수 있도록 노력하겠습니다.

작성자 : 국토교통부 수도권광역급행철도과 서 기 관 백정호(☎044-201-3983)
 국토교통부 광역급행철도전략추진단 시설사무관 진영민(☎044-201-3983)
 국토교통부 철도투자개발과 행정사무관 서형우(☎044-201-4633)

질의요지 (철도국장 답변사항)

3. 청주 국가철도사업 지원 촉구

- ① 동탄~청주공항 광역철도 진행 상황
- ② 동탄~청주공항 광역철도 종점을 오송역까지 연장할 필요
- ③ CTX 사업의 민자적격성 조사 결과는 언제 나올 예정인지?
- ④ 민자적격성 조사가 통과되면 이후 과정은 어떻게 되는지?
- ⑤ 강원~충청~호남을 잇는 X축 고속철도망 완성을 위해 오송연결선 사업의 제5차 국가철도망 구축계획 반영과 충북선 고속화 사업의 선형개량 사업에 정부의 적극적인 지원과 검토를 요청

답 변

- ① 현재 사타 마무리 단계로 연내 사전타당성 조사를 완료하고 적정 추진방안을 마련할 계획입니다.
- ② 기재부(KDI) 예타 등 통과 시 기본계획 수립 단계에서 기존선 여유 용량을 활용하여 오송역까지 연장 운행할 수 있는지 살펴보겠습니다.
- ③ 민자적격성 조사는 최소 1년 이상 소요되며, 경제성이 충분하다고 분석될 시 빠르면 내년에 결과가 나올 것으로 전망하며,

- 우리 부는 KDI에서 신속하게 분석할 수 있도록 적극 대응하고 있습니다.
- ④ 민자적격성 조사 통과 시, 제3자 제안공고(사업자 모집 공고), 협상 및 실시협약 체결 후 설계를 거쳐 착공('28년 목표) 예정입니다.
- ⑤ '제5차 국가철도망 구축계획('26~'35)' 수립('23.7~) 과정에서 오송연결선 사업의 신규사업 반영 여부를 검토하겠습니다.
- 충북선 고속화 사업은 현재 설계 진행중이며, 차질없이 사업을 추진하여 안전하고 빠른 충북선을 만들겠습니다.

작성자 : 국토교통부 철도정책과 과학기술서기관 박선영(☎ 044-201-3940)
 국토교통부 철도건설과 시설사무관 김은철(☎ 044-201-3952)
 국토교통부 철도투자개발과 시설사무관 이주열(☎ 044-201-3982)
 국토교통부 철도투자개발과 행정사무관 서형우(☎ 044-201-4633)

이 춘 석 위원

질의요지

1. 철도공단 내 학연, 지연으로 얽힌 기득권 형성과 퇴직자 재취업

- ① 철도공단 전·현직 임원들의 뇌물비리 관련 검경 수사 사실 관계
- ② 철도공단 내 학연, 지연으로 얽힌 기득권 형성에 대한 회사 차원의 특단의 대책
- ③ 퇴직자 재취업에 의한 비리문제 개선방안

답 변

- ① 해당 건 관련하여 관계기관으로부터 수사 대상 임직원 리스트 등에 대하여 통보받은 사실이 없습니다.
 - 언론을 통해 이인희 前 본부장 사건과 관련하여 또 다른 전·현직 임원들을 추가 수사 중이라는 사실을 알게 되었습니다.
 - 의원님 지적에 따라 해당 사항에 대해 현장 임원진에 직접 확인한 결과 사실관계를 확인할 수 없었습니다.
- ② 철도고·철도대학 출신 직원들은 매년 퇴직 등으로 자연 감소하고 있으며, 특히 전 직원 대비 비율은 약 9%에 불과합니다.

* (참고) 최근 5년간 철도고·철도대학 출신 비율 : 매년 감소

구분	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
전 직원 대비 비율	15%	12%	11%	10%	9%

- 신임 기관장 취임 후 주요 보직에 비 철도대학·여성간부 배치 등 특정 학교 쏠림현상이 없도록 최대한 공정하고 투명한 인사를 시행하였으며, 특히 전기분야 수석 간부직위에 중립성을 가진 직렬로 교차 배치함으로써 비위 발생 가능성을 원천 차단하기 위해 노력하고 있습니다.
 - 앞으로도 특정 학교가 편중되지 않도록 균형 있는 인사를 시행할 예정이며, 임직원 행동강령에 따라 공단 내 혈연·지연·학연 관련 사조직 결성 등 파벌에 따른 비위가 발생하지 않도록 주의하겠습니다.
- ③ 공직자윤리법에 따라 퇴직 후 3년 이내 취업심사 대상기관에 취업할 경우 공직자윤리위원회 취업심사를 받고 있습니다.
- 공직자윤리법 위반 시 개인에게 엄격한 처벌이 이루어지고 있으며, 공단은 2급 이상 퇴직 직원에 대하여 1년간 입찰현장 출입 금지 등 퇴직자 관리를 위한 엄격한 제도를 시행 중이나 향후 불미스러운 일이 발생하지 않도록 지속 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 경영본부 인재개발처 인사부장 김범수 (☎ 042-607-3642)

질의요지

2. 철도건널목 CCTV 설치 필요

- ① 철도 건널목 사고는 지난 5년간 51건 발생, 이 중 CCTV가 없는 곳에서 발생한 사고가 46건(90%)으로 절대다수를 차지, 현 개량 건널목 지정 기준에 따라 CCTV를 설치할 경우 사고가 발생한 건널목에는 5개 밖에 설치가 안 되는 사실을 알고 있는지?
- ② 사고 발생 우려가 있거나 안전 위해요소가 많은 곳에 추가적으로 CCTV를 설치하는 방안을 강구할 것

답 변

- ① 현 기준을 적용할 경우 사고 발생 건널목 중 5개소*밖에 설치가 안되는 것으로 알고 있습니다.

* 영동선 정동진건널목, 충북선 광산건널목, 경전선 고흥건널목, 괴동선 호자건널목, 중앙선 호당4건널목

** 「건널목 개량촉진법 시행령」 제5조 제1항 제1호~3호에 해당하는 건널목

제1호	제2호	제3호
철도통행 50미만 도로통행 30,000 이상	철도통행 50이상, 100미만 도로통행 20,000 이상	철도통행 100이상 도로통행 10,000 이상

- ② 관련 기준에 따른 의무 설치 전 개소에 CCTV를 설치하고 있습니다.
(25.8월 완료 예정)
 - 재정 당국과 예산협의를 통해 CCTV가 추가 설치될 수 있도록 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설개량처 시스템개량부장 손동식 (☎ 042-607-3492)

정 준 호 위원

질의요지

1. 서울역 선상통로 확장공사 시 음식점 등 부대시설 최소화

- ① 확장공사가 진행 중인 선상통로에 간이음식점 등 매장을 최소화 하여 보행과 승하차를 위한 공간을 확보할 것

답 변

- ① 선상연결통로 확장공사는 고객 서비스 수준 향상 및 보행 안전 확보를 위한 시설 개량사업으로 음식점 등 상업시설 추가계획은 없습니다.
 - 선상연결통로에 배치된 기존 상업시설은 역사 등 운영시설 사용 계약에 따라 철도운영사와 적극적으로 협의하여 승·하차 이용객의 이동 편의성 및 안전성을 최우선적으로 고려하여 조치하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설개량처 건축설비개량부장 최용무 (☎ 042-607-3982)

국가철도공단 SE본부 건축처 건축개량부장 강인석 (☎ 042-607-3942)

국가철도공단 경영본부 재산운영처 재산운영부장 김정곤 (☎ 042-607-3832)

질의요지

2. 신규 고속철도 차량(EMU-320) 정비를 위한 차량기지 차질없이 추진

- ① 평택-오송 복복선화, 인천발·수원발 KTX 사업에 따라 도입되는 동력분산식 신규 차량의 안정적인 정비를 위해 추가적인 차량기지 건설 계획을 차질없이 추진할 것

답 변

- ① 신규 고속철도 차량도입시기에 맞춰 부산차량기지 DRMO 부지 내 유치선 공사 등 기존 차량기지 개량 및 신규 차량기지 건설을 조속히 추진하여 운영에 차질 없도록 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 SE본부 기지차량처 기지개량부장 이지현 (☎ 042-607-3732)

질의요지

3. 광주송정역 증축 공사 차질없이 추진

- ① 광주송정역 증축 공사가 차질없이 진행되도록 대책을 마련할 것

답 변

- ① 광주송정역사 증축공사 유찰을 방지하고자 재료 및 인건비를 최신 단가로 반영하고, 보다 많은 건설사가 입찰에 참여할 수 있도록 입찰기준을 완화하여 공사 입찰공고(‘24.9.30.)를 완료하였습니다.
 - 공사 착공 후, 호남선 운행선 인접 공사의 특수성 및 역사 운영 중 이용객 편의를 고려한 단계별 공사계획 등 시공관리계획을 철저히 수립하여 차질없이 공사가 진행될 수 있도록 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설개량처 건축설비개량부장 최용무 (☎ 042-607-3982)

국가철도공단 SE본부 건축처 건축개량부장 강인석 (☎ 042-607-3942)

국 민 의 힘

권 영 세 위원

질의요지

1. GTX-B 사업, 주민과 상생을 위해 노력해야

- ① 용산역 전면(제1-2구역) 재개발사업 정비구역 내 철도부지가 포함되어 있고 해당 부지에 GTX-B 용산정거장 대합실 환기구 설치가 계획되어 있어 지역 주민들 다수가 민원을 제기 중인데 알고 있는지?
- ② 철도공단은 '24. 8.27 개최한 회의에서 ❶용산역 광장으로 환기구 이동, ❷정비사업에 철도부지 상부공간이 사용 가능하도록 긍정 검토하기로 협의하였는데 검토가 되었나?
- ③ 철도부지 매각, 환기구 이동 등 대안에 대하여 검토하여 주기 바람

답 변

- ① 알고 있습니다. 민원해소를 위해 용산역 전면 제1-2구역 도시환경정비계획과 저축이 최소화되도록 적극 검토하겠습니다.
* (도시정비사업자 요구사항) 지상 돌출 구조물(환기구)을 도시정비구역 밖으로 위치 변경 및 지하 대합실은 구분지상권으로 설정하고 상부토지 소유권 요구
- ② 용산역 광장의 지하 지장물(주차장 등)로 인하여 환기구 이동은 곤란하나, 정비사업 구역 내 저축이 최소화되도록 위치조정을 검토 중입니다.
 - 환기구 설치 면적을 제외한 지상 공간은 도시정비사업에 활용이 가능하도록 용도폐지(행정재산→일반재산)하여 매각하는 방안 검토
- ③ 민원해소를 위해 용산역 전면 제1-2구역 도시환경정비계획과 저축이 최소화되도록 적극 검토하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 건설본부 GTX지원단 GTX부장 이병길 (☎ 042-607-3472)

질의요지

2. 재개발 사업과 철도건설사업 공존을 위한 협조 필요

- ① 신용산역북측 제2구역 재개발사업이 철도공단의 철도부지 매각에 대한 입장 변화로 3년 동안 지연된 것을 알고 있는지?
- ② 재개발 사업의 피해가 최소화될 수 있도록 철도공단의 협조 필요

답 변

- ① 정비사업 구역 지정 이후 대상부지가 국가철도망 구축계획에 반영되어 매각이 곤란해졌습니다.
 - 정비사업 구역 지정을 위한 최초 협의 시('11.9.)는 철도건설계획이 없어 용산구에 매각 가능함을 회신하였으나, '21년 수립된 국가철도망 구축계획에 따라 매각이 곤란함을 회신하였습니다.
- * GTX-B 및 수색~광명 고속철도 사업의 수직구·환기시설 등이 계획
- ② 수색~광명 건설사업 기본계획 고시(국토교통부, '25년 上) 이후 설계 단계에서 우선적으로 재개발 조합과 긴밀히 협의하여 철도 시설물 계획을 확정(환기구 위치 등)하고 재개발 사업이 원활히 추진되도록 적극 협조하겠습니다.
 - 기본계획('25.上) → 기본/실시설계('25.下~'27.上) → 실시계획 승인/착공('27.上)

<참고> 수색~광명 고속철도 건설사업 개요

- * (사업목적) 고속 전용선 건설로 선로용량 확충, 철도운영 안전성 향상
- * (총사업비 / 사업기간) 2조 4,505억원 / '23~'32 (예비타당성조사 기준)
- * (추진경위)
 - '16. 6. : 제3차 국가철도망 반영
 - '22. 7. : 예비타당성조사(기재부, B/C 1.11)
 - '23. 2. : 기본계획 용역착수 (국토교통부)

작성자 : 국가철도공단 건설본부 사업기획처 사업기획부장 정근예 (☎ 042-607-3792)
국가철도공단 경영본부 재산운영처 재산운영부장 김정곤 (☎ 042-607-3832)

서 범 수 위원

질의요지

1. KTX-이음 남창역 정차 필요

- ① 중앙선 도담~영천 복선전철의 개통 시 울산 지역 몇 번이나 정차를 계획 중에 있는지? 정차역 추가 시 추가 소요 시간은 얼마나 되는지?
- ② 정차역 선정 시 역간 거리도 중요한 고려사항인지? KTX-이음은 고속열차인지? 경주에서 북울산까지 200km/h로 운행하다가 그 이후 구간은 150km/h로 운용하는지? 신호설비가 개선된다면 운영 속도 향상이 가능한지?
- ③ 원주시나 영주시에는 KTX이음 정차역이 2개가 설치된 선례가 있음. 울산에서 2곳 이상 정차하는 것이 규정이나 형평성에 어긋나는 것인지?

답 변

- ① 철도노선의 세부적인 열차운영계획은 관련규정*에 따라 종합적인 검토 후 철도운영자(한국철도공사)가 결정할 사안입니다.

* 철도사업법 제12조(사업계획의 변경)

** 현재 중앙선 KTX-이음 수요예측 용역은 한국철도공사에서 시행 중

- ② 역간 거리는 선로의 수송능력을 결정*하는 중요한 고려사항이며, KTX-이음은 준고속열차**입니다. 또한, 경주에서 북울산(태화강)까지 설계속도는 150km/h, 그 이후 구간(태화강~부전)은 120~150km/h***로 속도 향상을 위해서는 신호뿐만 아니라 선형 개량(노반), 궤도, 전차선 등 전반적인 시설물의 개량이 필요합니다.

* (관련규정) 철도건설규칙 해설서 (p.158)

** 철도사업법 시행규칙 제2조의3(철도차량의 유형 분류)

구분	내용	비고
고속철도차량	최고속도 300km/h 이상	
준고속철도차량	최고속도 200km/h 이상 300km/h 미만	
일반철도차량	최고속도 200km/h 미만	

*** (태화강~부전구간 설계속도) 태화강~덕하 120km/h, 덕하~일광 150km/h, 일광~부전 120km/h

○ 태화강~부전구간은 부산 및 울산 시가지를 통과하는 급곡선과 급기울기가 많은 노선 특성상 선로 선형 개량은 면밀한 검토가 필요합니다.

③ 울산지역 추가 정차에 대한 확대 검토는 철도운영자(한국철도공사)가 관련규정*에 따라 추진할 사안입니다.

* 철도사업법 제12조(사업계획의 변경)

철도사업법 제12조(사업계획의 변경)

① 철도사업자는 사업계획을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 중요 사항을 변경하려는 경우에는 국토교통부장관의 인가를 받아야 한다.

중략

③ 제1항과 제2항에 따른 사업계획 변경의 절차·기준과 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

** 준고속철도 중장기(2025~2045) 수송수요 예측용역 시행중(한국철도공사, '24.5.~'25.1.)

작성자 : 국가철도공단 건설본부 고속일반처 사업총괄부장 안성진 (☎ 042-607-3892)

작성자 : 국가철도공단 건설본부 고속일반처 개통관리부장 변태운 (☎ 042-607-3482)

질의요지 (철도국장 답변사항)

1. KTX-이음 남창역 정차 필요

- ① 중앙선 개통 KTX-이음 남창역 정차 필요

답 변

- ① 지역의 교통편의 등을 고려하여 개통 1개월 전 정차역을 확정할 계획이며, 한국철도공사와 함께 지역 의견을 수렴하고 수요를 분석하여 열차운행계획을 수립하겠습니다.

업 태 영 위원

질의요지

1. K-철도의 세계시장 진출, 글로벌 선도적 역할 꾸준히 이어가야

- ① 국가철도공단의 해외사업 수주 현황
- ② 대한민국의 K-철도가 세계시장에서 지속적으로 선도적인 역할을 할 수 있도록 최선을 다해주실 것을 당부드립니다

답 변

- ① 2005년 해외사업을 시작한 이후 현재까지 약 8,250억원 규모의 사업을 수주하였습니다.
 - 올해 수주한 580억 규모의 몽골 울란바토르 지하철 PMC 용역을 비롯하여 지난해 수주한 430억원 규모의 폴란드 카토비체~오스트라바 간 고속철도 설계 용역 등 현재까지 약 50여 건의 해외수주를 이뤄냈습니다.
- ② 위원님 말씀대로, 공단은 앞으로도 K-철도의 세계시장 진출을 위해 민간기업 및 유관기관과 협력하며 한국철도 산업을 리딩하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 GLOBAL본부 사업계획부장 임영주 (☎ 042-607-3272)

정 점 식 위원

질의요지

1. 남부내륙선 건설 및 역세권 개발의 원활한 사업 추진

- ① 남부내륙선 추진계획 상 설계 마무리 및 건축 공사 착공 시기
- ② KTX 통영역세권 및 배후도시 조성사업 기본 구상 및 타당성 검토 용역의 진행 상황
- ③ 역세권 개발이 성공하려면 철도 건설 단계에서부터 이해관계자 간의 협의는 물론 도시계획 변경 등 개발에 필요한 제반여건을 사전에 갖출 수 있도록 하는 노력이 동반되어야 하는데 공단은 이 사업 관련하여 어떤 점에 방점을 두고 추진 중인지?

답 변

- ① 남부내륙철도 건설사업은 현재 기본 및 실시설계를 추진하고 있으며, **2025년 하반기까지 설계를 마무리하고 '25년말 착공을 목표로 추진하고 있습니다.**
 - 건축공사는 노반공사 약 50% 추진 단계에서 공사를 추진하는 것을 감안하여, **2028년 상반기 착공을 목표로 추진하고 있습니다.**
 - * 단, 김천역사는 운행선 상에 선상역사로 계획되어 있어 소요공기를 감안해 '27년 상반기에 착공 예정임
- ② 현재 통영역세권 투자선도지구 기본구상 및 사업타당성 용역을 진행하고 있으며 LH에서 대표발주하고, 통영시와 국가철도공단이 공동 참여하여 용역감독 역할 수행과 용역 비용을 분담하고 있습니다.

- 용역명 : 통영역세권 투자선도지구 기본계획 구상 및 사업타당성조사 용역
- 용역기간 : 2024. 3. 20 ~ 2027. 3. 19(단, KDI 예비타당성조사 완료일 까지)
* KDI 예비타당성조사 '25. 5월 신청 예정(잠정)
- 관련기관 : (용역사) 서영ENG, 동국ENG (시행기관) LH(대표발주), 통영시, 철도공단

- 관계기관 실무협의체를 구성(23.3.)하여 현안 사항 토의 및 검토를 위한 회의를 관계기관과 주기적으로 시행하고 있습니다.
 - 또한 KDI 예비타당성조사 신청(LH 대표신청) 시 공동대응 및 KDI 예비타당성조사 통과 시 공동사업시행을 위한 기관별 기본 및 실시협약 체결 등을 추진할 예정입니다.
- ③ 남부내륙철도 통영역 철도건설사업과 역세권 개발사업이 동시에 추진 되는 것을 방점으로 추진하고 있습니다.
- 철도역 개통 이후 주변 지역이 장기간 방치되거나 난개발이 발생하지 않도록 LH, 통영시 등과 적극적으로 협력하고 있습니다.
 - 철도역과 주변 지역을 초기 단계에 통합적으로 계획하여 지역 성장을 견인하는 경제·생활 거점이 조성되도록 적극 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 기획본부 사업개발처 역세권개발부장 강인순 (☎ 042-607-4232)
 국가철도공단 SE본부 궤도토목처 철도계획부장 김관용 (☎ 042-607-4562)
 국가철도공단 SE본부 건축처 건축부장 엄성준 (☎ 042-607-3922)

조국혁신당

황 운 하 위원

질의요지

1. 대전 신탄진(덕암동) 철도유휴부지 활용 재검토

- ① 신탄진 유휴부지 활용에 관해 논의한 적이 있는지?
- ② 신탄진 유휴부지 개발 검토 자문용역 결과는?
- ③ 대상지 일대는 화물차 사고가 종종 발생하는 곳인데 물류센터가 들어온다면 주민들의 정주 여건과 교통안전에 영향이 없을지?
- ④ 대전이 우주산업 연구·인재 개발특구로 지정됨에 따라 대상지에 관련 항공 연구복합센터나 우주물리학 전문도서관 시설 도입을 제안

답 변

- ① 개발사업 추진을 위해 대덕구청과 행정지원(용도상향 등)에 관해 협의(22.7)하였으나, 사업자 및 사업계획이 확정된 후 협의가 가능하다는 답변을 받았습니다.
 - 민간제안 공모 전, 개발사업 추진과 관련하여 지자체 의견 조회를 시행할 예정입니다.
- ② 자문용역(22.8.) 결과, 복합물류센터가 사업성이 있는 개발시설로 검토되었습니다.
 - * 철도유휴부지 자문용역을 통해 대상지별 효율적 활용방안 제시를 위한 도입 기능, 개발계획, 사업비, 사업수지분석 등 자문('22. 6. 27. ~ '22. 8. 26. 시행)

- ③ 민간제안 공모 시 사업자로 하여금 사업계획서상 교통처리계획 및 종합배치계획 등을 수립하도록 하고
- 사업계획서 검토 시 대상지 현황을 고려하여 해당 부분을 면밀하게 검토하겠습니다.
- ④ 용역 결과는 개략적 사업성 검토를 위한 참고자료로 사용되며, 개발을 위한 확정시설은 아닙니다.
- 향후 민간제안 등 개발 추진 시 요청하신 내용대로 의원실, 지자체 (대전광역시, 대덕구)와 지속적으로 소통하고 협의하겠습니다.
 - 공단 자체 개발사업이 취소될 경우 지자체 공모 또는 제안방식으로 사업 추진이 가능하며, 필요 시 국유재산 매각, 사용허가에 적극 협조하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 기획본부 사업개발처 개발기획부장 김용수 (☎ 042-607-4222)
국가철도공단 경영본부 재산운영처 재산운영부장 김정곤 (☎ 042-607-3832)