

서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 활동 결과 보고서

서울특별시의회 차원에서 지상철도 지하화에 대한 실질적인 대책마련을 위해 지난 1년간(2023.7.5.~2024.7.4.) 활동한 “서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회” 활동결과를 보고함

I

위원회 구성

1. 구성목적

- 지상철도로 인한 생활권 단절, 토지이용의 효율 저하, 철도 주변지역 사회·경제적 쇠퇴 등의 다양한 도시 문제 해결 등을 위해 제도개선 등 다각적인 방안을 모색하고자 함

2. 구성경위

- 특별위원회 구성제안
 - ▶ 지상철도가 야기하는 지역 단절에 따른 도시문제, 그리고, 생활환경 및 도시미관 개선에 대한 지역 주민의 요구가 증가하고 있고, 지상철도 노후화에 따라 철도역 일대의 종합적 개발이 요구되고 있음
 - ▶ 노후화한 지상철도 대부분은 국가철도로서 지하화 사업을 위한 국가철도망 구축계획 우선 반영과 철도 입체화 전략적 추진을 통한 도시차원의 입체적 공간활용 방향 제시와 실현전략 마련이 필요함

- ▶ 이에, 서울 관내의 지상철도 지하화의 신속한 추진을 위한 법 제정촉구 및 서울의 마스터플랜과 국가정책을 연계한 실효적이고 적극적인 제도 개선과 정책·사업 마련을 위하여 「서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회」를 구성하고자 함

● 이후 추진경위

- ▶ 2023년 6월 23일 제319회 정례회 제2차 운영위원회에서 “서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 구성결의안”을 원안대로 의결하였음
- ▶ 2023년 6월 28일 제319회 정례회 제6차 본회의에서 “서울특별시의회 기본조례” 제37조의 규정에 따라 제출된 “서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 구성결의안”을 원안대로 의결하였음
- ▶ 2023년 7월 5일 제319회 정례회 제7차 본회의에서 “서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 위원 선임” 13인의 위원에 대한 선임안이 의결되어 1년간의 특별위원회 활동을 개시하였음

3. 위원명단

● 위원장 및 부위원장 선임

- ▶ 2023년 7월 17일 제1차 “서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회” 회의에서 위원장(이봉준 의원)과 부위원장(서상열 의원, 임규호 의원)을 선임하였음

● 위원명단

- ▶ 위 원 장 : 이봉준 의원(국민의힘, 동작1)

- ▶ 부위원장 : 서상열 의원(국민의힘, 구로1)
 임규호 의원(더불어민주당, 중랑2)

- ▶ 위 원 : 서호연 의원(국민의힘, 구로3)
 최민규 의원(국민의힘, 동작2)
 김재진 의원(국민의힘, 영등포1)
 김영옥 의원(국민의힘, 광진3)
 김태수 의원(국민의힘, 성북4)
 김종길 의원(국민의힘, 영등포2)
 이경숙 의원(국민의힘, 도봉1)
 이병도 의원(더불어민주당, 은평2)
 박철성 의원(더불어민주당, 구로4)
 최기찬 의원(더불어민주당, 금천2)

II

위원회 활동경과

- 2023년 7월 5일 특별위원회 위원 선임 이후 서울시 지상철도 지하화 실현을 위해 도시교통실, 도시공간본부, 균형발전본부 및 미래공간기획관이 추진한 사항에 대한 업무보고를 받고 추가 조치 필요사항 등을 논의

차수	일시 및 장소	회의내용	비 고
1차	<ul style="list-style-type: none"> · 2023.7.17.(월) · 교통위원회 회의실 	<ul style="list-style-type: none"> · 위원장 및 부위원장 선임 · 위원장 : 이봉준 의원 · 부위원장 : 서상열 의원, 임규호 의원 	
2차	<ul style="list-style-type: none"> · 2023.8.25.(금) · 교통위원회 회의실 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시교통실 등 업무보고 · 질의·답변 및 개선방안 논의 	
현장	<ul style="list-style-type: none"> · 2023.10.27.(금) · 구로역, 영등포역, 노량진역 	<ul style="list-style-type: none"> · 지상철도 지하화 관련 현장 방문 및 추진상황 점검 	
3차	<ul style="list-style-type: none"> · 2023.12.22.(금) · 교통위원회 회의실 	<ul style="list-style-type: none"> · 「대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안」 채택 	
4차	<ul style="list-style-type: none"> · 2024.2.20.(화) · 교통위원회 회의실 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시교통실 등 업무보고 · 질의·답변 및 향후 추진사항 논의 	
5차	<ul style="list-style-type: none"> · 2024.6.28.(금) · 교통위원회 회의실 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시교통실 등 업무보고 · 질의·답변 및 추가개선대안 논의 	

III

위원회 활동내용

1. 제1차 회의

● 일시 및 장소

- ▶ 2023. 7. 17.(월)
- ▶ 교통위원회 회의실

● 안건 : 위원장 및 부위원장 선임

안 건	주요 논의사항	비 고
위원장 선임의 건	· 위원장 선임 : 이봉준 의원(국민의힘, 동작1)	
부위원장 선임의 건	· 부위원장 선임 : 서상열 의원(국민의힘, 구로1) 임규호 의원(더불어민주당, 중랑2)	

2. 제2차 회의

● 일시 및 장소

- ▶ 2023.8.25.(금)
- ▶ 교통위원회 회의실

● 안건 : 도시교통실, 도시계획국, 균형발전본부, 미래공간기획관 업무보고

▶ 업무보고 및 토론요지

- 도시교통실장, 도시계획국장, 미래공간기획관, 균형발전본부장으로부터 지상철도 지하화 추진경과에 대한 업무보고를 받고 질의응답 진행
- 국가철도 부지의 위치는 서울시지만 국토교통부와 코레일의 관리구간 이다보니 서울시가 소극적으로 사업에 참여하고 있다고 지적하고, 창동역 개발과 구로차량기지 이전 등에 대해 서울시의 보완대책을 요청함

- 서울시가 지상철도 지하화에 대해 부가가치 창출 등 사업 타당성 확보 방안과 재원 충당을 위한 개발이익 환수 및 기금 조성 등을 검토 하도록 하는 한편 지상철도 지하화에 대한 특별법 재정이 필요함

3. 현장 방문 실시

● 일시 및 장소

- ▶ 2023.10.27.(금)
- ▶ 구로역, 영등포역, 노량진역

● 안건 : 지상철도 지하화 관련 현장 방문 및 추진상황 점검

▶ 주요내용

- 서울시 교통정책과장, 도시계획과장, 공공개발사업담당관으로부터 구로역, 영등포역, 노량진역에 대한 업무보고를 받고 질의응답 진행
- 현장방문을 통해 지상철도를 지하화하기 위해서는 특별법 제정이 반드시 필요하다는 의견과 함께 지속가능한 철도지하화를 위해서는 개발이익의 환수 등 재원조달 방안을 마련하고, 사업성을 확보할 수 있도록 관련 제도를 개선할 수 있는 방안에 대해 서울시와 논의함
- 향후 국토교통부 등 정부와 코레일 등 관계기관에 지상철도 지하화에 대해 강력히 건의하는 한편 지상철도 주변 지역주민의 불편함을 덜어 낼 수 있도록 서울시의회와 서울시간 긴밀한 협조체계 구축을 주문함

4. 제3차 회의

● 일시 및 장소

- ▶ 2023.12.22.(금)
- ▶ 교통위원회 회의실

● 안건 : 「대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안」 채택

▶ 건의요지

- 정부와 국회로 하여금 철도 지하화, 역사 부지 및 주변 지역 개발을 통합적으로 시행할 수 있도록 도시철도를 포함한 사업대상범위, 사업 시행자에 지방공사 추가, 사업절차, 건폐율 및 용적률 등 인센티브 부여 기준, 예산확보방안 등에 관한 특별법을 조속히 마련하고 즉시 시행할 것과
- 사업비용을 확보할 수 있도록 서울시가 철도 지하화 관련 기금을 조성·운영하고 지상철도 지하화 추진을 위한 전담조직을 구성·운영할 것을 건의하고자 함

5. 제4차 회의

● 일시 및 장소

- ▶ 2024.2.20.(화)
- ▶ 교통위원회 회의실

● 안건 : 도시교통실, 도시공간본부, 균형발전본부, 미래공간기획관 업무보고

▶ 업무보고 및 토론요지

- 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」('24.1.30. 제정, '25.1.31. 시행)과 관련하여 향후 대응방안 등에 대한 질의응답 시행
- 철도지하화 사업의 원활한 추진을 위해 관련기금 설치, 철도지하화 이외 도로 지하화를 연계한 지상부 개발, 타 지방자치단체와 협업 및 공동대응 등 다양한 의견을 제시함
- 철도지하화 사업과 유사한 시점으로 이문차량기지 및 구로차량기지

등 철도시설에 대한 대책 마련도 촉구함

- 아울러 철도지하화에 대한 신속한 용역시행을 주문하는 한편 철도지하화 선도사업으로 서울시 노선이 선정될 수 있도록 노력해 줄 것을 당부함

6. 제5차 회의

● 일시 및 장소

- ▶ 2024.6.28.(금)
- ▶ 교통위원회 회의실

● 안건 : 도시교통실, 도시공간본부, 균형발전본부, 미래공간기획관 업무보고

▶ 업무보고 및 토론요지

- 국회에서 '24년 6월 「도시철도 지하화 및 도시철도 부지 통합개발에 관한 특별법」 발의됨에 따라 법제정시 재정분담, 국공유지 출자 대상에 지방공기업 포함 등에 대해 서울시 의견이 반영될 수 있도록 노력이 필요함
- 철도지하화에 대한 정부정책 동향과 관련해 국토교통부 선도사업으로 서울시 구간의 노선이 선정될 수 있도록 “철도지하화 지자체 사업제안 가이드라인” 등을 고려하여 철저히 준비하여야 할 것임
- 아울러, 구로차량기지 이전, 노량진역사 입체 복합개발, 창동역 복합 환승센터 등 관련사업이 원활히 추진될 수 있도록 당부함

붙임 1. 보도자료 5부.

2. 지상철도 지하화 관련 업무보고 3부.

3. 대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안 1부.

■ 참고자료 1. 보도자료

2023. 7. 18.(화)
이 보도자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.



서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한
특별위원회

담당부서 : 서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을
위한 특별위원회

사진없음 사진있음 매수 : 3매

위원장	이봉준	2180-8601
수석전문위원	장훈	2180-8226
입법조사관	남승연	2180-8237

서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한
특별위원회 위원장 및 부위원장 선임

- 위원장 : 이봉준 의원(국민의힘, 동작구 제1선거구)
- 부위원장 : 서상열 의원(국민의힘, 구로구 제1선거구), 임규호 의원(더불어민주당, 중랑구 제2선거구)을 각각 선임
- 8월 25일(금) 오전 10시, 특별위원회 2차 회의 개최 예정

- 「서울특별시의회 지하철도 지하화 실현을 위한 특별위원회」(이하 “특별위원회”)는 7월 17일(월) 오전 11시 제1차 위원회 회의를 개최하고, 위원장에 이봉준 의원(국민의힘, 동작1)을 부위원장에는 서상열 의원(국민의힘, 구로1)과 임규호 의원(더불어민주당, 중랑2)을 각각 선임하였다.
- 이번 특별위원회는 13인의 특별위원으로 구성되었으며, 오는 8월 25일(금) 오전 10시에 2차 회의를 개최할 예정이다.
- 이 날, 위원장으로 선출된 이봉준 위원장(국민의힘, 동작1)은 “대부분의 지상철도는 시가지화가 높은 서울 시내를 관통하며 지역간 물리적 단절 등을 초래함에 따라 지역 주민들의 개선 요구가 제기되고 있으나 사업비용의 과다, 복잡한 규제 등으로 인해 실제 추진에 어려움이 있었다”고 하며, “서울특별시

의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 활동을 통해 추진 과제의 발굴과 후속 실행 전략을 구체적으로 마련하겠다”라고 밝혔다.

- **서상열 부위원장**(국민의힘, 구로1)은 “이번 특별위원회를 통해 지상철도의 지하화의 실현을 도모하기 위해 해결 방안을 모색하고, 서울특별시 의회 차원에서 정책 지원 역할을 충실히 해 나갈 수 있도록 하겠다”고 말했다.
- **임규호 부위원장**(더불어민주당, 중랑1)은 “지상철도 지하화라는 주제는 시민들의 오래된 숙원 사업으로 서울시의 미래 지향적인 균형 발전의 초석을 마련할 수 있도록 특별위원회를 통해 그 역할을 다할 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.
- 참고로, ‘서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회’는 지상철도로 인한 생활권 단절, 토지이용의 효율 저하, 철도 주변지역 쇠퇴 등의 다양한 도시 문제의 해결을 위해 철도부지 개발규정을 점검하고, 관련 특별법 제정 촉구와 효율적인 지하화 사업 추진 방안 등을 마련할 예정이다.
 - 특별위원회는 제319회 제6차 본회의(6월 23일)에서 구성결의안 의결을 거쳐 출범한 후 제7차 본회의(7월 5일)에서 위원선임 과정을 거쳐 구성되었다.
 - 특별위원회 임기는 2023년 7월 5일부터 2024년 1월 4일까지 활동할 계획이다.

■ 참고자료 2. 보도자료

2023. 8. 29.(화)
이 보도자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.

보도자료  **서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회**

담당부서 : 서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을
위한 특별위원회
사진없음 사진있음 매수 : 4매

위원장	이봉준	2180-8601
수석전문위원	장훈	2180-8226
입법조사관	온순현	2180-8236

서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 업무보고

- 지상철도 지하화는 서울시 도시구조를 변화를 위해 반드시 필요한 사업
- 지상철도 지하화를 위한 특별법 재정 등 국토교통부와 조속히 협의해야
- 지하화 및 창동역 주변 개발 등을 위한 서울시의 강력한 의지 필요

- 서울특별시의회 지하철도 지하화 실현을 위한 특별위원회(위원장 이봉준, 동작1)는 8월 25일(금) 제2차 위원회 회의를 개최하고, 도시교통실, 도시계획국, 균형발전본부 및 미래공간기획관으로부터 서울시 지상 구간 철도 현황, 지하화 추진사항, 관련 개발계획 등에 대한 업무보고를 받았다.
 - 현재 서울시 지상철도는 총 10개 노선 101.2km로 국가철도(운영기관 코레일)가 6개 노선 71.6km, 도시철도(운영기관 서울교통공사)가 4개 노선 29.6km이고
 - 그 동안 서울시는 2차 서울시 도시교통정비 기본계획(2014년), 서울비전 2030(2021년), 2040 서울 도시 기본계획(2022년) 등을 통해 철도 지하화에 대한 계획을 수립하였으나, 2호선, 4호선 등에 대해

타당성 조사 시행 결과 사업의 경제성을 확보하지 못하였다.

- 다만 미래지향적 도시공간 창출을 위한 ‘경부선, 경원선, 경인선의 지하화’ 정책이 대통령 공약에 포함되고 ‘지상철도 지하화’가 국정과제로 선정되었으며 서울시 또한 ‘서울시 지상철도 전구간 장기적 지하화’를 공약사업으로 추진하는 한편 서울시와 국토교통부는 관련 특별법 제정 등에 대해 협의를 진행 중에 있는 상황이다.
- 또한 지상철도와 연계하여 창동역 복합환승센터 건립, 노량진역사 입체 복합개발, 용산국제업무지구 개발 등에 대해 코레일, SH공사 등 관련 기관과 함께 추진하고 있다.
- 특별위원회 위원들은 “죽어있는 도시공간을 재편하고 철도 인근 주민의 주거환경 개선 등을 위해 지상부 철도 지하화에 대한 서울시 노력이 시급하다”고 밝혔다.
- 국가철도 부지의 위치는 서울시지만 국토교통부와 코레일의 관리구간이 다보니 서울시가 소극적으로 사업에 참여하고 있다고 지적하고, 창동역 개발과 구로차량기지 이전 등에 대해 서울시의 보완대책을 요청하였다.
- 또한 서울시가 지상철도 지하화에 대해 부가가치 창출 등 사업 타당성 확보 방안과 자원 충당을 위한 개발이익 환수 및 기금 조성 등을 검토 하도록 하는 한편 지상철도 지하화에 대한 특별법 제정에 대한 협의를 조속히 완료해 제도적 기반을 조성하도록 주문하였다.
- 이봉준 특위위원장은 “지상철도 지하화에 대한 지역주민의 염원을 고려할 때 특별법 제정 및 사업의 타당성 확보 등의 사항이 신속히 이루어져야 한다.”고 당부했으며, 끝으로 “지상철도 지하화가 빠른 시일 내에

추진되도록 특별위원회와 서울시 등 관계기관 모두 적극적으로 협의하고 협조해 나가겠다.”고 밝혔다.



**서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 위원장
이 봉 준 의원 (국민의힘, 동작구 제1선거구)**

- (현) 제11대 서울시의회 주택공간위원회 위원
- (현) 제11대 서울시의회 예산결산특별위원회 위원
- (전) 제5·7대 동작구의회 의원(부의장, 복지건설위원장)
- (전) 해병대전우회 서울연합회 사무처장
- (전) 서울아시아대도시네트워크 사무총장
- (전) 여의도연구원 정책자문위원

■ 참고자료 3. 보도자료

2023. 10. 30.(월)
이 보도자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.

보도자료



서울특별시의회 지상철도
지하화 실현을 위한 특별위원회
사진없음 사진있음 매수 : 3매

위원장	이봉준	2180-8601
수석전문위원	장훈	2180-8226
입법조사관	온순현	2180-8236

서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 현장방문

- 1호선 구로역, 영등포역, 노량진역 현장을 방문하여 추진사항 점검
- 지상철도 지하화를 위한 특별법 제정 반드시 필요. 서울시와 함께 정부 설득해나아가야...

- 서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회(위원장 이봉준, 동작1)는 10월 27일 1호선 구로역, 영등포역 그리고 노량진역을 방문하여 지상철도부의 지하화에 대해 서울시 교통정책과, 도시계획과, 공공개발사업담당관으로부터 추진상황을 보고받았다.
 - 서울시 지상철도는 총 10개 노선 101.2km로 이 중 1호선 3개 노선(경부선·경인선·경원선)은 38.6km로 약 38.1%를 차지한다.
 - 1호선에 위치한 구로역은 일일 약 3만 3천명, 영등포역 약 6만 8천명 그리고 노량진역은 약 8만명이 이용하는 주요 교통요지로 지역주민에게 중요한 역이다.
 - 특히 노량진역 일대는 ‘한강철교남단 저이용부지 지구단위계획’이 추진중에 있어 향후 서울의 랜드마크가 될 것으로 기대하고 있다.

- 특별위원회 위원들은 현장방문을 통해 지상철도를 지하화하기 위해서는 특별법 제정이 반드시 필요하다는 의견과 함께 지속가능한 철도지하화를 위해서는 개발이익의 환수 등 재원조달 방안을 마련하고, 사업성을 확보할 수 있도록 관련 제도를 개선할 수 있는 방안에 대해 서울시와 논의하였다
 - 아울러 향후 국토교통부 등 정부와 코레일 등 관계기관에 지상철도 지하화에 대해 강력히 건의하는 한편 지상철도 주변 지역주민의 불편함을 덜어낼 수 있도록 서울시의회와 서울시간 긴밀한 협조체계 구축을 주문했다
- 이봉준 특위위원장은 “1호선 주요 역사를 둘러보니 그동안 불편함을 감수하고 살아오신 지역주민을 위해 지상철도 지하화는 반드시 필요한 정책임을 다시 한번 느꼈다”라고 말하고, “지상철도 지하화의 첫걸음인 특별법 제정이 조속히 이루어질 수 있도록 서울시와 협조하고 정부 등 관계기관 설득에 앞장서나아가겠다”라고 밝혔다.



서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 위원장

이 봉 준 의원 (국민의힘, 동작구 제1선거구)

- (현) 제11대 서울시의회 주택공간위원회 위원
- (현) 제11대 서울시의회 예산결산특별위원회 위원
- (전) 제5·7대 동작구의회 의원(부의장, 복지건설위원장)
- (전) 해병대전우회 서울연합회 사무처장
- (전) 서울아시아대도시네트워크 사무총장
- (전) 여의도연구원 정책자문위원

■ 참고자료 4. 보도자료

2023. 12. 27.(수)
이 보도자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.

보도자료



서울특별시의회 지상철도
지하화 실현을 위한 특별위원회
사진없음 사진있음 매수 : 3매

위원장	이봉준	2180-8601
수석전문위원	장훈	2180-8226
입법조사관	온순현	2180-8236

대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안 제안·채택

- 정부와 국회는 지상철도 지하화를 위한 특별법 등 제도 조속히 마련해야
- 서울시는 철도 지하화 기금 조성 및 전담조직 구성 필요

- 서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회(위원장 이봉준, 동작1)는 12월 22일(금) 제3차 위원회 회의를 개최하고, 「대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안」을 채택하였다.
- 서울시는 2·3·4·7호선과 경원선·경의선·경인선·경부선·경춘선·중앙선의 일부인 101.2km의 철도가 지하가 아닌 지상으로 운영되고 있어 주변 지역주민은 소음, 분진 등의 환경 문제로 피해를 보고있을 뿐만 아니라 철도로 인해 지역이 단절되어 지역사회의 연계성을 저하시키며, 지상철도 주변 지역은 도시개발에서 소외되어 도시 슬럼화가 더욱 가중되고 있는 상황이다.
 - 이러한 문제점을 해결하기 위해 지상에 설치된 철도를 지하화하고,

상부공간을 새로운 도시공간으로 재편하는 것이 반드시 필요하다, 경제적 타당성을 확보하지 못하여 향후에도 개선의 여지가 불분명해 지역주민의 고통은 나날이 심화되고 도시는 계속 노후화되어가고 있으며 한정된 도시공간을 비효율적으로 사용하고 있어 종합적인 대책이 시급히 필요한 실정이다.

□ 특별위원회는 대도시권 철도 지하화 사업을 체계적으로 추진하고, 사업성을 확보하는 한편 이를 제도화할 수 있도록 정부, 국회 및 서울시의 보다 책임 있는 자세가 필요하다는 입장으로 「대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안」을 제안하였고 12월 22일 본의회를 통과하였다.

○ 건의안은 정부와 국회로 하여금 철도 지하화, 역사 부지 및 주변 지역 개발을 통합적으로 시행할 수 있도록 도시철도를 포함한 사업대상범위, 사업시행자에 지방공사 추가, 사업절차, 건폐율 및 용적률 등 인센티브 부여 기준, 예산확보방안 등에 관한 특별법을 조속히 마련하고 즉시 시행할 것과

○ 사업비용을 확보할 수 있도록 서울시가 철도 지하화 관련 기금을 조성·운영하고 지상철도 지하화 추진을 위한 전담조직을 구성·운영할 것을 건의하는 것이다.

□ 이봉준 특위위원장은 “특별위원회의 이번 건의안 제안으로 지상철도 지하화가 서울시의 문제가 아닌 국가적인 문제로 인식될 수 있는 계기가 마련되었다”라고 말하고 “향후에도 서울시를 대표하여 지상철도 지하화를 위해 앞장서나아가겠다”라고 밝혔다.



서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 위원장
이 봉 준 의원 (국민의힘, 동작구 제1선거구)

- (현) 제11대 서울시의회 주택공간위원회 위원
- (현) 제11대 서울시의회 예산결산특별위원회 위원
- (전) 제5·7대 동작구의회 의원(부의장, 복지건설위원장)
- (전) 해병대전우회 서울연합회 사무처장
- (전) 서울아시아대도시네트워크 사무총장
- (전) 여의도연구원 정책자문위원

■ 참고자료 5. 보도자료

2024. 2. 21.(수)

이 보도자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.

보도자료



서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한
특별위원회

담당부서 : 서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을
위한 특별위원회

사진없음 사진있음 매수 : 4매

위원장	이봉준	2180-8601
수석전문위원	장훈	2180-8226
입법조사관	온순현	2180-8236

서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 업무보고

- '24년 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제정, '25년 특별법 본격 시행전 서울시의 선제적 대응방안 마련 주문

- 서울특별시의회 지하철도 지하화 실현을 위한 특별위원회(위원장 이봉준, 동작1)는 2월 20일(화) 제4차 위원회 회의를 개최하고, 도시교통실, 도시계획국, 균형발전본부 및 미래공간기획관으로부터 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제정과 향후 대응방안 등에 대한 업무보고를 받았다.
- 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법(이하 특별법)」은 철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 철도부지와 철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보에 기여하고자 '24년 1월 30일 제정되어 '25년 1월 31일부터 시행된다.
- 현재 서울시 지상철도는 총 10개 노선 101.2km로 국가철도(운영기관 코레일)가 6개 노선 71.6km, 도시철도(운영기관 서울교통공사)가 4개

노선 29.6km가 운영되고 있어 주변 지역주민은 소음, 분진 등의 환경 문제로 피해를 보고있을 뿐만 아니라 철도로 인해 지역이 단절되어 지역사회의 연계성을 저하시키며, 지상철도 주변 지역은 도시개발에서 소외되어 도시 슬럼화가 더욱 가중되고 있는 상황으로 특별법 제정은 이를 개선하기 위한 제도적 첫걸음이다.

○ 다만, 특별법 사업대상에 ‘도시철도’가 포함되어 있지않고, 지하화 비용 보조 주체로 지방자치단체만 규정되어 있는 점은 논란이 되었다.

□ 특별위원회 위원들은 “철도지하화 사업을 실질적으로 진행하려면 추가적 제도 보완과 함께 서울시의 선제적 노력이 시급한 시점이다”라고 밝혔다.

○ 철도지하화 사업의 원활한 추진을 위해 관련기금 설치, 철도지하화 이외 도로 지하화를 연계한 지상부 개발, 타 지방자치단체와 협업 및 공동대응 등 다양한 의견을 제시하였고,

○ 철도지하화 사업과 유사한 시점으로 이문차량기지 및 구로차량기지 등 철도시설에 대한 대책 마련도 촉구하였다.

○ 아울러 철도지하화에 대한 신속한 용역시행을 주문하는 한편 철도지하화 선도사업으로 서울시 노선이 선정될 수 있도록 노력해 줄 것을 당부했다.

□ 이봉준 특위위원장은 “지난 달 철도 지하화 특별법 제정과 대통령 민생토론회(1.25)를 거쳐 철도 지하화에 대한 관심은 더욱 높아지고 있다”라고 말하고 “서울시 도시경쟁력 강화와 철도 주변지역 주민 불편 해

소를 위해 지상철도 지하화를 위해 앞장서나아가겠다”라고 밝혔다.



서울특별시의회 지상철도 지하화 실현을 위한 특별위원회 위원장

이 봉 준 의원 (국민의힘, 동작구 제1선거구)

- (현) 제11대 서울시의회 주택공간위원회 위원
- (현) 제11대 서울시의회 예산결산특별위원회 위원
- (전) 제5·7대 동작구의회 의원(부의장, 복지건설위원장)
- (전) 해병대전우회 서울연합회 사무처장
- (전) 서울아시아대도시네트워크 사무총장
- (전) 여의도연구원 정책자문위원

■ 참고자료 6. 업무보고



지상철도 지하화
실현을 위한
특별위원회

주요 업무 보고

2023. 8. 25.



1. 도시교통실

1-1 서울시 구간 지상철도 현황

1-2 지상철도 지하화 관련 용역 및 계획 현황

1-3 「지상철도 지하화 특별법」 제정 추진 동향

1-4 지상철도 지하화 추진방안 검토

1-1 서울시 구간 지상철도 현황

□ 국가철도 지상구간 현황

- 운영기관 : 코 레 일 (주무부처 : 국토교통부)
- 노 선 수 : 6개 노선(경부선·경인선·경원선·경의선·중앙선·경춘선)
- 총 연 장 : 71.6km

연번	노선명	지상 구간	지상 연장	정거장수*
1	경부선	서울역 ~ 금천구청역	19.5km	12
2	경인선	구로역 ~ 온수역	5.8km	4
3	경원선	청량리역 ~ 도봉산역	13.3km	12
4	경의선	서울역 ~ 수색역	10.3km	4
5	중앙선	용산역 ~ 양원역	19.6km	10
6	경춘선	상봉역 ~ 신내역	3.1km	1

* 노선 간 환승으로 중복되는 정거장 수 제외



< 국가철도 지상구간 현황 >

□ 도시철도 지상구간 현황

- 운영기관 : 서울교통공사 (주무기관 : 서울특별시)
- 노 선 수 : 4개 노선(2·3·4·7호선)
- 총 연 장 : 29.6km

※ 한강 및 지천, 대부분 도로 상부를 고가형태로 통과

연번	노선명	지상 구간	지상 연장	정거장수
1	2호선	한양대역 ~ 잠실역(잠실철교)	8.02km	7
		영등포구청역 ~ 합정역(당산철교)	2.5km	1
		신림역 ~ 신도림역	4.82km	3
		신답역 ~ 성수역(성수지선)	3.57km	2
2	3호선	옥수역 ~ 압구정역(동호대교)	2.0km	1
3	4호선	동작역 ~ 이촌역(동작대교)	2.2km	1
		쌍문역 ~ 당고개역	4.5km	4
4	7호선	청담역 ~ 건대입구역(청담대교 하부)	2.0km	1



< 도시철도 지상구간 현황 >

□ 현황 사진



<경부선 서울역 일대>



<2호선 잠실철교>



<경원선 광운대역 일대>



<2호선 건대입구역 일대>



<경의선 가좌역 일대>



<4호선 동작대교>



<경부·경원선 용산역 일대>



<4호선 노원역 일대>

1-2 지상철도 지하화 관련 용역 및 계획 현황

① 주요 연구 용역

□ 2호선 지상구간 지하화 기본구상 및 타당성 조사 용역

○ 용역개요

- 용역기간 : 2015. 7. ~ 2016. 11. (16개월)
- 시행부서 : 도시계획국 시설계획과
- 과업목적 : 지상구간 주변 지역의 공간적 단절, 경관 및 교통문제 등 해소
- 과업내용 : 지하화 기본구상 및 기술적·경제적 분석, 사업추진전략 제시

○ 용역결과

- 모든 구간의 경제적 타당성(B/C 0.09)이 매우 낮아 단기적 사업추진 곤란
- 장기적 실현방안으로 철도 주변지역 도시발전방안 마련 및 민간자본 유치 예비타당성조사의 편익 항목 확대(경관개선, 지역개발 등) 등 제시

구 분	연장	사업비	B/C
한양대~잠실	8.02km	1조 6,420억원	0.14
영등포구청~합정	2.50km	6,691억원	0.07
신림~신도림	4.82km	9,279억원	0.06
신답~성수	3.50km	6,159억원	0.00



□ 2호선 한양대~잠실 지상구간 지하화 타당성 연구용역

○ 용역개요

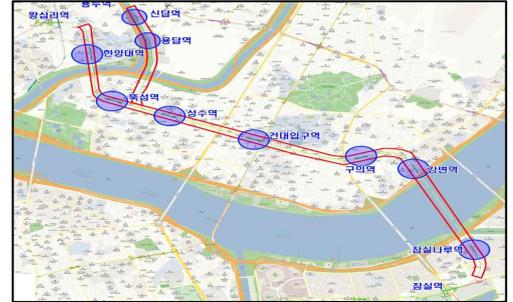
- 용역기간 : 2019. 9. ~ 2020. 12. (15개월)
- 시행기관 : 광진구
- 과업목적 : 공간적인 단절의 문제점, 주민들의 소음 및 진동 민원 해소
- 과업내용 : 주변 지역 도시재생 및 지하화 공간 활용방안 검토, 지하화 사업추진을 위한 당위성 및 전략 모색

○ 용역결과

- 예타 지침상 편익항목 외 추가 편익을 반영하였음에도 사업 타당성 부족
- 지하화 실현방안으로 예타 편익항목의 확대, 교통사업이 아닌 비교통 사업으로 접근 및 재원 조달 방안 선마련 등 검토 필요

구 분	연장	사업비	B/C
한양대~잠실	8.02km	2조 9,651억원	0.31*
신답~성수	3.50km		

* 현 예타지침 편익항목1) + 지침에 포함되지 않은 편익 항목 (세수증가, 상부개발 편익 등) 추가 반영



□ 4호선(창동~당고개) 지하화 사전타당성 조사 용역

○ 용역개요

- 용역기간 : 2020. 4. ~ 2021. 7. (16개월)
- 시행기관 : 도시교통실 교통정책과
- 과업목적 : 철도 주변 소음, 진동 등 공해를 해소를 통한 생활환경 향상
- 과업내용 : 철도시설의 지하화 최적 대안 모색 및 도시재생 전략 제시, 경제성 분석을 통한 사업 타당성 검토

○ 용역결과

- 예타 지침상 편익항목 외 추가 편익을 반영하였음에도 사업 타당성 부족
- 향후 주변 여건 변화에 따른 경제적 타당성 확보 시 사업추진 의사결정 필요

구 분	연장	사업비	B/C
창동~당고개	4.5km	9,677억원	0.41*

* 현 예타지침 편익항목 + 지침에 포함되지 않은 편익 항목 (경관개선, 역사 쾌적성 편익 등) 추가 반영



1) 차량운행비용 절감, 도로통행시간 절감, 교통사고 절감, 환경비용 절감 (예비타당성조사 수행 총괄지침)

□ 서울시 지상철도 지하화 추진전략 연구

○ 용역개요

- 용역기간 : 2021. 12. ~ 2022. 8. (8개월)
- 시행기관 : 도시계획국 도시계획과
- 과업목적 : 지상철도 지하화의 단계적 실현을 위한 추진전략 마련
- 과업내용 : 지상철도 지하화 정책 진단 및 사업추진을 위한 과제 도출, 서울시 차원의 지하화 추진전략 마련 및 단계별 추진계획

○ 용역결과

- 철도 지하화 및 주변 부지 통합개발을 위해 국가 차원의 특별법 제정 필요
- 기재부 예비타당성조사 편익 항목에 ‘도시 공간적 개선 가치’ 추가 필요

② 주요 관련 계획

□ 철도 및 주변 지역 도시재생 전략 계획

- 수립기간 : 2011. 6. ~ 2013. 2. (19개월)
- 수립기관 : 도시계획국 시설계획과(도시재생과→균형발전과→역사도심재생과)
- 수립목적 : 철도부지를 포함한 인근 지역의 통합적인 도시재생 방향 설정
- 주요내용 : 철도 노선별 도시재생의 방향 및 개발 가용용지 규모 제안

노 선	철도축 유형	구 간	도시재생 방향
경부선	국제업무축	서울역~영등포	도심기능 확충 및 글로벌 업무기능 강화
	신산업 경제축	신도림~금천구청	R&D 생산이 연계된 신산업(지식/창조/문화)기능 강화
경인선	경인 관문축	구일~온수	경인 메갈로폴리스의 관문으로 산업, 유통기능 강화
경의선	창조 문화축	신촌~수색	문화, 공연, 미디어 산업 등 창조·미래산업 육성
경원선 4호선	신경제 거점축	왕십리~도봉산 창동~당고개	역세권 복합개발, 산학연계 강화를 통한 고용기반 강화
	한강 수변문화축	이촌~응봉	한강 접근성 개선 및 공공성 확보
중앙선 경춘선	동북 생활경제축	중랑~양원 망우~신내	지역기능 중심 강화 및 공공·문화시설 확충
2호선	신지식 산업축	강변~한양대	산학 연계를 통한 신지식산업 거점으로 육성
	도림천 생태문화축	신림~대림	도림천 생태하천 복원 및 수변 복합공간 조성

□ 제2차 서울시 도시교통정비 기본계획

- 수립근거 : 「도시교통정비 촉진법」 제5조(20년 단위의 계획 수립)
- 수립년도 : 2014년
- 수립기관 : 도시교통실 교통정책과
- 주요내용
 - 기존선 지상 구간의 지하화 방안 타당성 검토 및 타당성 확보구간 추진
 - 지상철도 구간 지하화를 통하여 지상 도로의 혼잡을 완화하고 친환경적인 지상 공간 조성

□ 서울비전 2030

- 수립목적 : 향후 10년간 서울시정 운영의 기본 방향 설정
- 수립년도 : 2021년
- 수립기관 : 기획조정실 기획담당관(서울비전 2030 위원회)
- 주요내용
 - 서울 비전의 정책적 구현을 위해 4대 목표 및 20대 핵심과제 추진 발표
 - ‘스마트 입체교통도시 구축’ 과제의 세부 내용으로 지상철도 지하화 추진 제시

□ 2040 서울 도시 기본계획

- 수립근거 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제4조
- 수립년도 : 2022년
- 수립기관 : 도시계획국 도시계획과
- 주요내용
 - 철도 지하화를 통하여 새로운 공간을 창출하고, 선형의 여가문화 공간과 복합개발의 거점으로 조성하여 서울의 도시공간을 재창조
 - 단계적인 지하화 검토를 통해 단절된 지역을 통합하고, 지상철도 부지의 높은 가치를 활용하여 공공재원 부담을 최소화하는 방안으로 사업 추진

1-3 「지상철도 지하화 특별법」 제정 추진 동향

□ 제정목적

- 지상철도 지하화 및 상부 개발사업의 통합 추진 근거 마련을 통하여 유희부지가 부족한 구도심을 미래형 도시공간으로 재창출

※ 대통령 공약 및 국정과제

- ① 대선 공약(1. 더 넓어지는 서울 : 미래지향적 도시공간 창출)
 - 경부선(서울역~당정), 경원선(청량리~도봉산), 경인선(구로~인천역) 지하화
- ② 120대 국정과제(38. 국토 공간의 효율적 성장전략 지원)
 - 지상철도 지하화 등을 통해 구도심을 미래형 도시공간으로 재구조화

□ 추진경위

- '19. 7. : 「대도시권 철도의 지하화와 통합택지·도시개발을 통한 도시 경쟁력 강화에 관한 특별법안」 발의 (김경협 의원 등 13인)
- '22. 1. : 「대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안」 발의 (김경협 의원 등 36인)
- '23. 1. : 국토교통부 신년 업무보고 (특별법 제정 내용 포함)
- '23. 1.~ : 특별법 제정 관련 협의 진행 (국토부 - 市 도시계획국)

□ 주요내용

- (사업모델) 철도 지하화, 역사 부지 및 주변 지역 개발 통합 시행
- (추진절차) 종합계획 → 기본계획 → 지구 지정 → 개발사업 착수
- (지원규정) 원활한 사업시행을 위한 건폐율, 용적률 등 인센티브 부여
- (재원조달) 개발이익환수금 등을 지하화 사업비용으로 선투자 명문화

□ 향후일정

- '23. 하반기 : 지하화 특별법안 입법 절차 착수 (국토부)
- '24. 상반기 : 전국 단위 종합계획 수립 착수 (국토부)

1-4 지상철도 지하화 추진방안 검토

□ 기본방향

- 철도 지하화 사업과 지상부지 및 주변 지역 개발사업의 통합 추진
- 지상철도 지하화 특별법 제정을 추진 중인 중앙 정부와 공동 추진
- 막대한 재정 소요 등을 고려, 사업 우선순위를 설정하여 단계적 추진

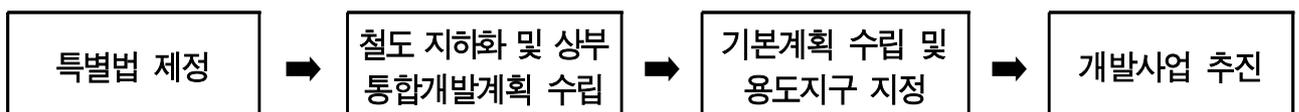
□ 추진방안

- 통합 추진 : 철도 지하화 사업의 *경제적 타당성 확보

$$\text{*경제적 타당성} = \frac{\text{편익(B)} \rightarrow \text{통행시간 감소, 차량운행비 절감, 교통사고 감소, 환경비용 감소 등}}{\text{비용(C)} \rightarrow \text{공사비, 용지보상비, 유지관리비, 예비비 등}}$$

- 철도 지하화 사업은 신규 철도건설 사업 대비 막대한 재원이 소요되는 반면 편익의 증가 효과는 매우 제한적
- 철도 부지 등 주변 개발이익을 편익에 추가 반영하여 사업성 제고 필수
- 공동 추진 : 특별법 시행 이후 통합개발 사업의 실행력 제고
 - 현재 철도 지하화 사업과 상부 개발의 연계 추진을 위해 국토부 주관으로 「(가칭) 철도시설 지하화 및 상부 개발 등에 관한 특별법」 제정 추진 중
 - 특별법 제정 단계에서부터 구체적인 법안 내용에 대한 협의 추진 필요
- 단계적 추진 : 재정투입 규모, 사업의 파급효과 등 종합 고려
 - 기존 지상 철도의 폐선 및 신규 철도노선의 신설 비용이 이중으로 소요
 - 통합개발 사업의 우선순위 설정 및 다각적인 재원 조달 방안 마련 필요

□ 추진절차



2. 도시계획국

2

지상철도 지하화 추진현황 및 계획

2

지상철도 지하화 추진현황 및 계획

국토부가 철도부지 고밀복합개발 이익을 철도 지하화 재원으로 활용할 수 있도록 서울시의 적극적인 도시계획 지원 추진, 정책의 실행력 제고

추진개요

- 서울의 지상철도를 지하화하여 단절을 극복, 新도시공간으로 재편
 - (국가철도) 71.6km 6개 노선(경부·경인·경의·경원·경춘·중앙선)
 - (도시철도) 29.6km 4개 노선(2호선·3호선·4호선·7호선)

정책 동향

- ▣ 20대 대선 공약 (1. 더 넓어지는 서울 : 미래지향적 도시공간 창출)
 - 경부선(서울역~당정), 경원선(청량리~도봉산), 경인선(구로~인천역) 지하화
- ▣ 윤석열정부 120대 국정과제 (38. 국토공간의 효율적 성장전략 지원)
 - 지상철도 지하화 등을 통해 구도심을 미래형 도시공간으로 재구조화
- ▣ 민선8기 서울시장 공약 ‘서울시 지상철도 전구간 장기적 지하화’



□ 여건진단

- 철도 지하화는 막대한 재정 투입이 필요하므로 단순 재정투입이 아닌 하나의 도시개발사업으로서 도시계획과 연계한 새로운 접근방식 필요
 - 경부선(서울~석수), 경원선(청량리~도봉) 지하화 사업비 6.16조원 ('22년 市 연구결과)

< 市 연구용역 개요 >

- ◆ 서울시 지상철도 지하화 추진전략 연구 / '21.12. ~ '22.8 / 서울기술연구원
- ◆ 주요내용 : 철도 지하화 실현을 위한 서울시 차원의 추진전략 마련
 - 지상철도 지하화 사업의 개념 전환, 「철도사업 ⇒ 도심 공간 재구조화」
 - 철도사업과 도시계획사업의 통합 추진을 위한 제도개선 건의
 - 특별법 제정 건의, 기재부 예타기준 개선(안) 등

- 정부에서 철도 지하화 특별법안 마련 중으로 서울시의 적극적 의견 개진을 통해 철도 지하화 기반 마련할 적기
 - 특별법 제정('23) → 법정 종합계획 및 대상 노선별 사업화 검토('24.~)

□ 추진방향

- ▶ (서울시) 도시계획 변경 통한 자원마련 적극 협조
- ▶ (국토부) 제도적 기반 마련

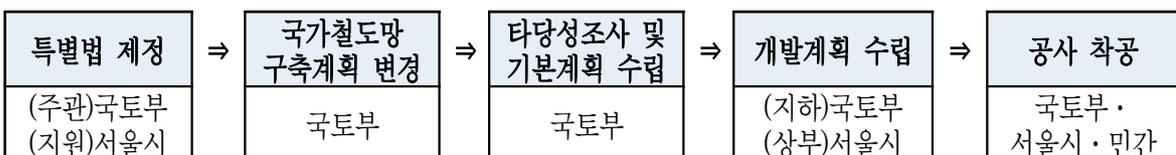
- 지상철도 지하화 사업은 막대한 재정이 투입되는 대규모 사업으로서 **상부공간의 개발이익을 극대화**하여 재정투입 부담 해소 필요
- 서울시는 국토부(코레일)가 소유한 철도(역사)부지의 고밀복합개발이 가능하도록 **도시계획 변경(→ 상업지역 등)을 적극적으로 추진**
- 국토부는 **토지가치 상승으로 인한 개발수익을 지하화 사업에 투입**

※ 도시계획 변경을 통한 토지가치 상승분 ('22년 市 연구결과)

구 분	부지가치		토지가치 증감
	현재	도시계획 변경 후	
경부선 (13개 역사부지)	7조 5,515억원	25조 2,922억원	17조 7,407억원
경원선 (12개 역사부지)	1조 3,034억원	4조 6,487억원	3조 3,453억원
소 계	8조 8,549억원	29조 9,409억원	21조 860억원

□ 향후계획

- 국토부 주관 특별법(안) 제정 : ~ '23. 12.
- 국토부와의 협업을 통한 단계적 사업 추진계획 마련 : '24. 1. ~



3. 균형발전본부

3

창동역 복합환승센터 건립사업 추진

3

창동역 복합환승센터 건립 추진

수도권 광역급행철도(GTX-C) 추진계획에 맞춰 창동역 복합환승센터를 건립하여 광역교통의 중심지로서 접근성 개선 및 지역 위상 강화 추진

□ 사업개요

- 위 치 : 창동 1-29, 1-9(대지 : 12,894㎡)
- 사업방식 : 도시개발사업(단계별 개발)
 - 1지구(14,529㎡) : 씨드큐브 창동('23.7.준공), 도로
 - 2지구(12,894㎡) : **복합환승센터, 광장 등**
- 사업기간 : '17.~'28. (사업비 5,078억원<예정>)
- 시 행 자 : SH공사
- 사업규모 : 지하8층/지상33층, 연면적 119,502㎡ (예정)



- 주요시설 : 업무시설(28%), 공공임대주택(36%), 상업시설(22%), 환승시설(4%, 승강장, 버스, 택시 등), 환승주차장(10%, 276면)

□ 추진경위

- 제3차 국가철도망 구축계획 확정·고시(국토부) : '16.06.
- 도시개발구역 지정 및 개발계획 고시(시행자 지정 : SH) : '17.09.
- 복합환승센터 사업화 구상용역 착수(GTX-C 확정지연 등 용역중지 중) : '19.12.~
- GTX-C 도봉구간(창동역~도봉산역) 지하화 결정(국토부) : '23.05.
- 복합환승센터 사업화 구상(안) 협의 중(市-SH-대도시권광역교통위) : '23.08.현재
 - 지상 또는 지하 교통수단 간 환승체계 구축을 위해 **균본SH공사도시교통실 간 협업 추진**
 - GTX-C 광역철도교통과 버스(4면), 택시(5면), 승용차, 개인형이동수단(킵보드, 전기자전거 등), 환승주차장(276면) 등 연계
 - 현대(GTX-C 사업자)·SH·市대광위 간 협약체 구성 후 운영(※ 국비지원가능 : 약 230억(환승시설비의 50%))
 - 시민약 4만명/일에게 소공원 광장 등 휴게공간 및 지원시설 판매업무주거을 조성하여 편의 제공

□ 향후계획

- 복합환승센터 기본구상용역 준공('23.9.) 및 사업계획수립 : '23.12.
- 기본 및 실시설계용역, 실시계획변경인가 고시 : '24.
- 공사착공 및 준공 : '25.~'28.

4. 미래공간기획관

4-1 노량진역사 입체복합 개발 추진

4-2 미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발사업 추진

4-1 노량진역사 입체복합 개발 추진

한강철교 남단 지구단위계획구역 내 노량진역사 부지에 대하여 철도 입체복합 개발 추진방안 마련

□ 개발방향

- (현황) 경부선·KTX·1호선 철도가 지상으로, 9호선 철도가 지하로 운행 중
- (단기) 철도 상부로 도로와 인공데크 설치하여 개발하도록 지구단위계획 수립
- (장기) 지상철도 지하화 시, 고가도로 철거 및 격자 도로망 확보

□ 지구단위계획 개요

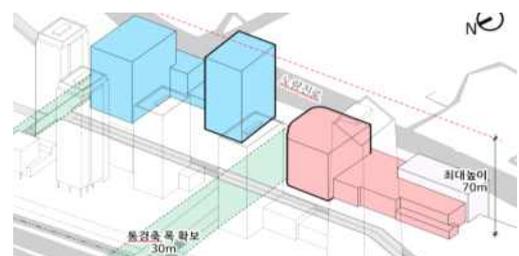
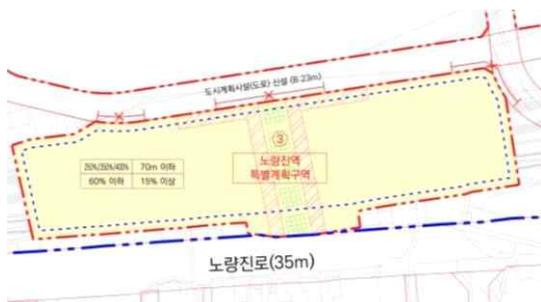
- 구 역 명 : 한강철교남단 저이용부지 일대
지구단위계획구역
- 위치/면적 : 노량진동 13-8번지 일대 / 171,829.8㎡
- 사업기간 : 2019년 ~ 2030년
- 주요내용



- 노량진~여의도 연결 등 도로 4개소 신설하여 교통망 개선
- 특별계획구역 3개소 지정하여 고밀 복합 개발 유도
 - 노량진역사(3종→준주거), 수협부지(3종→일반상업), 수도자재관리센터(1종→준주거)

< 노량진역사 특별계획구역 >

- ▶ 위치/면적 : 노량진동 68-1일대/31,289.2㎡
- ▶ 용도지역 : 일반상업, 제3종주거 → 준주거(세부개발계획 수립 시 / 공공기여 15%)
- ▶ 용적률/높이 : 상업지역 허용 800% 이하, 준주거지역 상한 400% 이하 / 150M이하



□ 추진경위

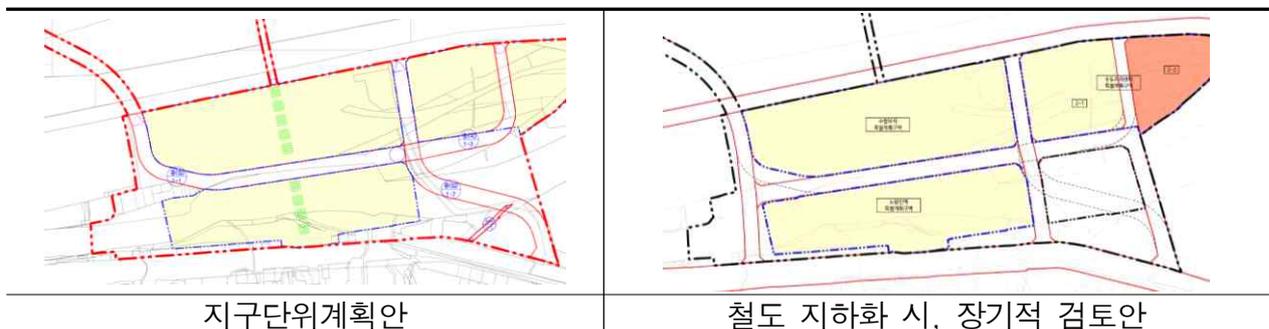
- '19. ~ '20. 한강철교남단 저이용부지 일대 기본구상
- '20.10.16. 지구단위계획 수립 용역 계약 및 착수
- '22. 4. 7. 도시건축공동위원회 자문
- '22. 7. 1.~7.14. 지구단위계획(안) 열람공고
- '23. 4.10. 교통영향평가 본위원회 심의(수정가결)
- '23. 7.26. 도시건축공동위원회 심의(수정가결)

□ 추진내용

- **철도 상부 도로 및 인공지반 설치**를 통한 토지의 입체적 활용



- **대중교통, 보행 중심의 TOD형 개발**
 - 노량진역 ~ 여의도 한강공원 공공보행통로(20M) 및 저층부 가로활성화 용도 도입
- **업무, 상업, 문화 등 복합용도 도입 및 고밀 개발**
 - 특별계획구역 신설 및 용도지역 상향을 통한 고밀개발방안 제시
- (장기) 지상철도 지하화 시, **고가도로 철거하여 격자 도로망 설치 여건 마련**

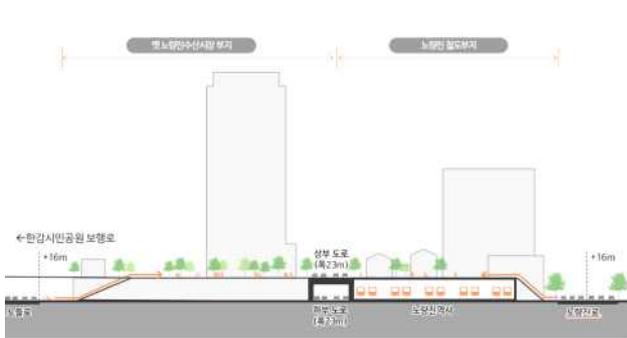


□ 향후계획

- '23.8.18.~8.31. 지구단위계획 재열람공고
- '23.9월 중 지구단위계획 결정 및 지형도면 고시

□ 개발방향

1. 토지의 입체적 활용을 통한 공간구조 재편



2. 복합용도 도입 및 고밀개발을 통한 전략거점화



3. 대중교통, 보행자 중심의 TOD형 개발 실현



4. 수변감성을 경험하는 워터프론트 개발



□ 기본구상

- 여의도 CBD기능을 확장·지원하기 위해 연결성 강화 및 고밀복합개발 유도



□ 지구단위계획 결정사항

① 지구단위계획구역 신설(171,829.8㎡)

- 여의도, 한강과 연결성을 강화하고 부지별 계획적 개발 유도

② 도시계획도로 4개소 신설(노량진~여의도 연결 등)

- 도로 : 노량진로~여의동로(여의도 성모병원 앞 접속) 연결

<상부도로(교량) : 간선도로 기능>

· 중로1-1 : 연장 798m, 폭 20~23m

· 중로1-2 : 연장 414m, 폭 20~23m

<하부도로 : 서비스도로 기능>

· 중로1-3 : 연장 726m, 폭 16~23m

- 보행로 : 노량진역과 여의도 한강시민공원 연결

· 소로1-1 : 연장 525m, 폭 10m

③ 특별계획구역(3개소) 신설

- 수변문화복합 거점 마련을 위해 고밀 복합개발 유도

구분	소유자	추진방향	용도지역 (공공기여율)	건축계획
특계① 수협 (옛 노량진 사장) 40,343.7㎡	수협	- 사전협상 대상지 - 여의도 기능 지원 - 업무상업·도심형 주거 복합	제1종,제3종 →일반상업 (40.07%)	· (용도) 문화집회, 숙박, 업무 (공동주택 50%미만) · (높이) 200M이하 · (용적률) 250/470/800
특계② 수도자재 관리센터 33,737.3㎡	국유지 38%, 시유지 62%	- 수변문화복합 및 창업 지원공간	제1종 →준주거	· (용도) 업무, 근생, 판매, 문화집회 · (높이) 150M이하 · (용적률) 150/310/400
특계③ 노량진 역사 31,289.2㎡	국유지	- 철도복합역사 - 상업·업무 및 배후 주거 생활서비스 지원	제1종,제3종 →준주거 (15%)	· (용도) 철도시설, 문화집회, 업무 · (높이) 150M이하 · (용적률) 250/350/400 ※임대주택 도입시 500%



공람공고안 ('22.7.)



도시건축공동위 상정(안)

4-2 미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발 추진

안정적이고 공공성 있는 용산국제업무지구 개발을 통하여 글로벌 도시 경쟁력과 기술혁신을 선도하는 미래 新중심지 조성

□ 사업개요

- 위 치 : 용산구 한강로3가 40-1 일대
- 면 적 : 약 493천 ㎡
- 사업방식 : 도시개발사업(수용·사용방식)
- 용도지역
 - 3종일반주거 → 준주거, 일반·중심상업
- 시 행 자 : 코레일, SH공사(지분율 7:3)
 - 토지소유 : 코레일 72%, 국토부 23%, 한전 등 5%
- 시행방식 : 공공 기반시설 先투자 → 민간 개별필지 개발 (서부이촌동 제외)



□ 추진경위

- '06.12. 개발사업자 공모 (코레일)
- '09. 4. 국제설계공모 당선작 발표 (다니엘 리베스킨트, 아키펠라고21)
- '10. 4. 도시개발구역지정 및 개발계획수립 고시 (서울시)
- '13.10. 도시개발구역지정 **해제** 고시 (서울시)
 - (해제사유) 사업자 자금력 부족(자기자본 3.8%), '08년 국제금융위기, 통합개발 등
- '19.6.~'21.12. 용산정비창 개발 가이드라인 마련 용역 시행 (서울시)
- '20.12. 용산국제업무지구 사업 예비타당성조사 완료 (코레일)
- '21. 5. 용산국제업무지구 공동사업시행 실시협약 체결 (코레일-SH)

- '22. 7. 용산국제업무지구 개발 가이드라인 대외발표 (市)
 - (4대 목표) 융복합국제도시, 녹지생태도시, 입체교통도시, 스마트도시
- '22. 8.~ 개발계획(안) 마련(협의) 중 (市-코레일·SH공사)
 - 실무협의체(市-코레일·SH공사) 구성·운영 및 전문가 자문
 - MP단* 구성·운영('23.4~)
 - *총괄계획가(MP) + 분야별MA(도시, 건축, 교통·도로, 도시개발, 조경·녹지)

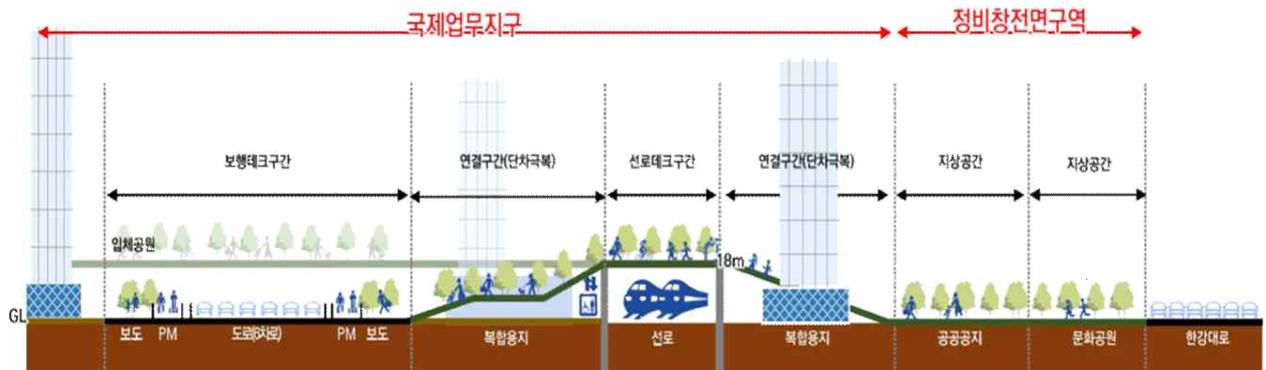
□ 추진방향

- 기후변화, 미래대비 용도·기능의 경계없는 융복합도시공간 조성
 - (織住樂) 일자리, 주거, 여가문화, 상업 등 다양한 보상일상권 도시조성
 - (도시혁신) 도입용도, 용적율, 높이계획 등 자유로운 화이트 존(White zone) 지정
- 국제기능 강화 및 국제기업 유치를 위한 글로벌 환경조성(주거, MICE, 문화, 의료 등)
 - (랜드마크) 핵심부지에 대한 상징성·지속가능성 확보, 민간투자 활성화 유도
 - (첨단기술) ICT, AI 등 기반 스마트 미래도시 인프라 확충 및 도시관리
- 쾌적한 생활환경 조성을 위한 입체적 보행·녹지네트워크 구축
 - (공원녹지) 평면적(지상+대지) → 입체적(지상+대지+건물) 공원·녹지 (50%이상 확보)
 - (특화조성) 보차 동선분리 및 보행·녹지 네트워크화, 기반시설 입체적·통합적 계획



□ 철도관련 계획

- 철도지하화 고려한 장·단기 계획수립하여 유연성 확보 및 지속 가능성 제고
 - (단기) 철도지하화에 따라 철도상부 데크조성 최소화 (용산역 중심 데크화)
 - (장기) 철도 전면지하화를 고려한 공간활용계획 마련
- 철도 상부를 활용, 한강과 용산공원 지역간 단절극복 및 입체보행 구현
 - (주변연계) 용산공원~용산역(데크공원)~선로부지(보행교)~노들섬과 연계한 보행네트워크화
 - (입체연결) 철도데크와 국제업무지구가 단절되지 않도록 입체적 연결 및 활용



□ 향후계획

- '23년 개발계획(안) 확정
- '24년 도시개발구역 지정 및 개발계획수립
- '25년 실시계획인가 및 착공
- '25~28년 기반시설공사
- '29년~ 획지별 개별건축 인허가 및 착공

□ **비전 및 목표**

○ 비 전 : 글로벌 도시경쟁력과 기술혁신을 선도하는 미래 新중심지 조성

○ 목 표

(융복합국제도시) 24시간 다양한 활동이 가능한 복합기능 도시공간 조성

(녹색생태도시) 시민 삶의 질을 높이는 쾌적한 생활환경 조성

(입체교통도시) 세계로 연결되는 사통팔달의 3차원 교통체계 조성

(스마트도시) 첨단 스마트기술 혁신의 전진기지 조성

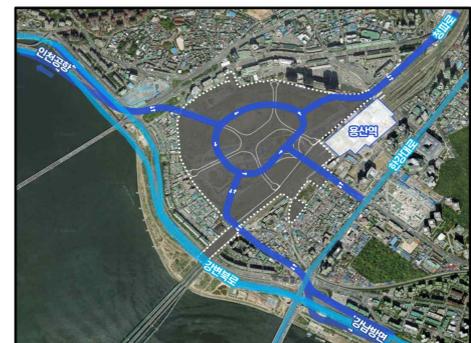
□ **주요내용**

구 분	주요 가이드라인 내용
사업구역	용산정비창, 용산역 후면부지, 한전부지 및 한강철교 북단 선로 포함
도입용도	전체부지의 업무, 상업, 주거 등 용도 융복합 (비주거비율 70% 이상)
용도지역	제3종일반주거지역 ⇒ 중심상업지역, 일반 상업지역, 준주거지역 변경
보행녹지체계	용산공원, 한강과 연계되는 방사형 선형녹지체계 구축
입체구조	공중(보행데크) - 지상(보행·녹지) - 지하공간(보행, 차량, 리테일) 연계 및 활용
교통계획	지하 교통체계 구축 / UAM 터미널 도입 및 3차원 환승체계 구축
기반시설을	전체부지의 40% 수준(도로, 공원, 학교 등)
사업방식	도시개발사업 (단계적, 체계적 사업 추진) (공공 기반시설 선투자 → 민간 개별필지 개발)
사업시행자	코레일, SH공사 공동사업시행 (지분율 코레일:SH공사 = 7:3)

<토지이용계획(안)>



<지하 도로계획(안)>



<공원·녹지계획(안)>



■ 참고자료 7. 업무보고

동행·매력
특별시서울

지상철도 지하화
실현을 위한
특별위원회

SE♥UL M! SOUL

업 무 보 고

2024. 2. 20.

 서울특별시

1. 도시교통실

1

철도지하화 특별법 제정 및 향후 대응방안

1

철도지하화 특별법 제정 및 향후 대응방안

□ 추진 배경

- 지상철도 지하화 및 상부 개발사업의 통합 추진 근거 마련을 통하여 유희부지가 부족한 구도심을 미래형 도시공간으로 재창출

※ 대통령 공약 및 국정과제

- ① 대선 공약(1. 더 넓어지는 서울 : 미래지향적 도시공간 창출)
 - 경부선(서울역~당정), 경원선(청량리~도봉산), 경인선(구로~인천역) 지하화
- ② 120대 국정과제(38. 국토 공간의 효율적 성장전략 지원)
 - 지상철도 지하화 등을 통해 구도심을 미래형 도시공간으로 재구조화

□ 추진 경위

- '23. 11. 14. : 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)
- '23. 12. 21. : 국회 상임위 심사(국토교통위, 대안가결)
 - 특별법안(위원회 대안) 상정 및 가결
- '24. 01. 08. : 국회 법사위 통과
- '24. 01. 09. : 국회 본회의 통과
- '24. 01. 30. : **법령 공포(시행일자 2025.1.31.)**

□ 주요 내용

- (사업대상) 일반철도·고속철도 및 철도 주변지역 개발사업(도시철도 제외)
- (사업체계) 철도 지하화, 역사 부지 및 주변 지역 개발 통합 시행
 - 철도부지개발사업에서 발생한 수익으로 철도지하화 사업 비용 충당
- (추진절차) 종합계획(국토부)→ 노선별 기본계획(지자체)→ 사업수행(사업시행자)
- (지원규정) 건축 제한, 용적률, 건폐율 등 규제 완화 및 부담금 감면
- (재원조달) 철도지하화통합개발채권 발행, 지자체의 비용 보조·용자
- (시행일) 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행

□ 쟁점사항

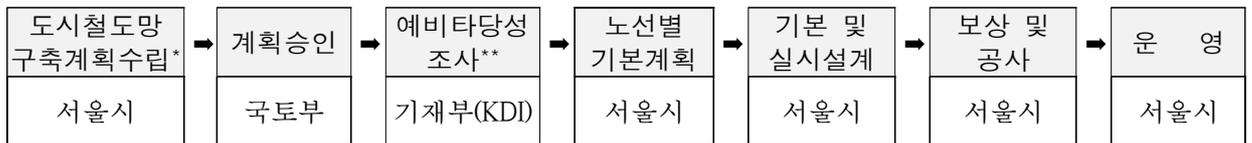
○ 특별법 사업대상에 '도시철도' 미포함

- 사업대상에 도시철도 제외되어 특별법에 따른 도시철도 지하화 불가
- 도시철도 지하화의 경우 현행 철도건설 관련 법령에 따라 추진되어야 하나 편익 증가 효과는 제한적인 반면 비용은 막대해 경제적 타당성 확보 곤란

※ 2호선 지하화 타당성 조사결과(2016) : B/C 0.09, 사업비 3조2천억원

$$\text{경제적 타당성} = \frac{\text{편익(B)} \rightarrow \text{통행시간 감소, 차량운행비 절감, 교통사고 감소, 환경비용 감소 등}}{\text{비용(C)} \rightarrow \text{공사비, 용지보상비, 유지관리비, 예비비 등}}$$

※ 도시철도 사업추진절차 (관계법령 : 「도시철도법」, 「국가재정법」)



* 도시철도망 구축계획 대상 노선 : B/C 0.7 이상 또는 AHP 값 0.5 이상

** 예비타당성조사 통과 기준 : AHP 값 0.5 이상(AHP 가중치 : 수도권사업 경제성 60~70%, 정책성 30~40%)

○ 지하화 비용보조 주체로 '지자체'만 규정

- 국비 지원이 불가하여 지자체 재정 부담 과중 우려
- 철도지하화 비용 및 철도부지 개발수익을 사전적으로 추정하기 어려운 상황에서 지자체에 과도한 비용부담이 발생할 가능성 존재

□ 대응방안

○ 도시철도 지하화 사업 추진을 위해 특별법 개정 건의

- 사업대상에 '도시철도' 추가, 현물출자 대상에 공유재산 포함, 사업시행자로 지자체 출자기업체(예시:SH) 포함 등 건의

○ 특별법 시행령 제정 단계에서 지자체의 비용 보조에 대한 구체적 근거 마련 건의

- 지자체의 비용 보조 상한 등 건의

[시행 2025. 1. 31.] [법률 제20177호, 2024. 1. 30., 제정]

제1조(목적) 이 법은 철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 철도부지와 철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

- “철도”란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 철도를 말한다.
- “철도부지”란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 철도시설이 위치한 부지와 대통령령으로 정하는 유희부지를 말한다.
- “철도지하화통합개발”이란 철도지하화사업과 철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것을 말한다.
- “철도지하화사업”이란 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 고속철도 및 같은 조 제4호에 따른 일반철도 중 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다.
- “철도부지개발사업”이란 철도부지 및 철도 주변지역의 개발을 위하여 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다.
 - 「공공주택 특별법」 제2조제3호에 따른 공공주택사업
 - 「도시개발법」 제2조제2호에 따른 도시개발사업
 - 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업
 - 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업

제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 철도지하화사업 및 철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.

제4조(철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① 국토교통부장관은 철도지하화통합개발의 효과적인 추진을 위하여 철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립하여야 한다.

- 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제4조에 따른 국가철도망구축계획
- 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획
- 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획
- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획
- 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2에 따른 대도시권 광역교통시행계획
- 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 광역도시계획, 같은 조 제2호에 따른 도시·군 계획 및 같은 조 제3호에 따른 도시·군기본계획

③ 국토교통부장관은 종합계획을 수립하려는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와 협의한 후 「철도산업발전기본법」 제6조에 따른 철도산업위원회의 심의를 거쳐야 하며, 수립된 종합계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

④ 국토교통부장관은 종합계획이 수립된 날부터 5년마다 그 타당성을 검토하여 필요한 경우에는 종합계획을 변경할 수 있다.

⑤ 국토교통부장관은 종합계획을 수립하거나 변경한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 고시하여야 한다.

제5조(종합계획의 내용) 종합계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획
2. 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석
3. 철도지하화통합개발의 범위
4. 소요 재원의 조달방안
5. 그 밖에 국토교통부장관이 효과적인 철도지하화통합개발을 위하여 필요하다고 인정하는 사항

제6조(철도지하화통합개발 기본계획의 수립) ① 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 종합계획에 따라 철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 철도지하화통합개발 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 하며, 노선이 둘 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하여야 한다. 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 철도지하화통합개발의 기본방향
2. 철도지하화사업 기본계획
3. 철도부지개발사업 기본계획
4. 철도부지개발사업을 시행할 예정인 지역의 범위
5. 철도지하화통합개발의 사업시행자에 관한 사항
6. 단계별 사업 추진계획
7. 자원 조달 계획
8. 기타 대통령령으로 정하는 사항

③ 제1항에도 불구하고 제2항제2호의 철도지하화사업 기본계획은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제7조에 따라 국토교통부장관이 수립한다. 철도지하화사업 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

제7조(기본계획 수립을 위한 의견청취) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우(제6조제3항에 따라 국토교통부장관이 철도지하화사업 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우는 제외한다)에는 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 제1항에 따른 공람의 대상 또는 공청회의 개최 대상과 주민의 의견청취 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려면 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제106조에 따른 중앙도시계획위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

② 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경한 때에는 이를 해당 지방자치단체의 공보에 고시하고, 국토교통부장관에게 그 내용을 통보하여야 한다.

제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조제1항에 따라 국유재산을 출자받은 자를 철도지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.

제10조(철도지하화사업의 추진) 철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에서 정하는 바에 따른다.

제11조(철도부지개발사업의 추진) 철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제5호 각 목의 법률에서 정하는 바에 따른다.

제12조(철도부지개발사업에 관한 특례) 시·도지사는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 법률에도 불구하고 대통령령으로 정하는 범위에서 다음 각 호의 사항에 대하여 완화된 기준을 정하여 시행할 수 있다.

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한
2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조에 따른 건폐율의 제한
3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따른 용적률의 제한
4. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제14조에 따른 도시공원 또는 녹지 확보기준
5. 「주차장법」 제12조의3, 같은 법 제19조 및 「주택법」 제35조에 따른 주차장 설치기준

제13조(비용부담의 원칙) ① 철도지하화통합개발의 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다.

- ② 철도지하화사업에 필요한 비용은 철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다.
- ③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획의 변경을 유발한 자가 부담한다.
- ④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 지방자치단체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

제14조(국유재산의 출자 등) ① 국토교통부장관은 철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 철도부지를 「국유재산법」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다.

1. 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체
2. 철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 정부출자기업체
- ② 제1항에 따라 철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없다.
- ③ 제1항에 따라 철도부지가 출자되었음에도 불구하고 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도의 기능은 유지되어야 한다.
- ④ 철도지하화사업으로 조성 또는 설치되는 「철도의 건설 및 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호의 철도시설은 준공과 동시에 국가에 귀속된다.
- ⑤ 국유재산의 처분 방법·절차·조건 및 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조(철도지하화통합개발채권의 발행) ① 사업시행자는 철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있다.

- ② 제1항에 따른 철도지하화통합개발채권의 발행을 통하여 조달된 재원은 철도지하화통합개발을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다.
- ③ 철도지하화통합개발채권의 발행 방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제16조(부담금의 감면) 국가 또는 지방자치단체는 철도부지개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 사업시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」에서 정하는 바에 따라 과밀부담금, 개발부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

제17조(기반시설 지원 등) ① 시·도지사는 철도부지개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대통령령으로 정하는 기반시설의 설치를 우선적으로 지원할 수 있다.

- ② 제1항에 따른 기반시설에 대한 지원 범위, 규모 등은 대통령령으로 정한다.

제18조(관계 공무원 등의 파견요청) 국토교통부장관은 철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.

제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업

시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다.

② 제1항에 따라 철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제20조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임하거나 사업시행자에게 위탁할 수 있다.

② 제1항에 따라 권한을 위임받은 시·도지사는 그 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다.

제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제19조제1항에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자
2. 제19조제1항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 자료를 제출한 자
3. 제19조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.

부칙 <제20177호, 2024. 1. 30.>

제1조 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조 제2조(다른 법률의 개정) ① 국가통합교통체계효율화법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제5조제3항에 제4호의2를 다음과 같이 신설한다.

4의2. 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합 계획

② 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부를 다음과 같이 개정한다.

제4조제2항에 제2호의2를 다음과 같이 신설한다.

2의2. 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 철도지하화통합개발에 관한 종합 계획

참고 2 서울시 지상철도 현황



구분	노선명	지상 구간	지상 연장	정거장수
국 가 철 도	경부선	서울역 ~ 금천구청역	19.5km	12
	경인선	구로역 ~ 운수역	5.8km	4
	경원선	청량리역 ~ 도봉산역	13.3km	12
	경의선	서울역 ~ 수색역	10.3km	4
	중앙선	용산역 ~ 양원역	19.6km	10
	경춘선	상봉역 ~ 신내역	3.1km	1
도 시 철 도	2호선	한양대역 ~ 잠실나루역(잠실철교)	8.02km	7
		당산역~합정역(당산철교)	2.5km	1
		신대방역 ~ 신도림역	4.82km	3
		신답역 ~ 성수역(성수지선)	3.57km	2
	3호선	옥수역 ~ 압구정역(동호대교)	2.0km	1
	4호선	동작역 ~ 이촌역(동작대교)	2.2km	1
		창동역 ~ 당고개역	4.5km	4
7호선	청담역~건대입구역(청담대교 하부)	2.0km	1	

2. 도시공간본부

2-1 철도지하화 특별법 제정에 따른 국토부 정책동향

2-2 철도지하화를 위한 선제적 도시공간구상 추진

2-3 노량진역사 입체복합 개발 추진

2-1 철도지하화 특별법 제정에 따른 국토부 정책동향

□ 추진배경

- 서울의 지상철도를 지하화하여 단절을 극복, 新도시공간으로 재편
 - (국가철도) 71.6km 6개 노선(경부·경인·경의·경원·경춘·중앙선)
 - (도시철도) 29.6km 4개 노선(2호선·3호선·4호선·7호선)

□ 철도지하화 추진일정

- 특별법 제정('24.1.30)으로 국가철도 구간 지하화 사업비 확보 및 추진근거 마련
 - ※ 우리시→국토부 등에 입법예고시 및 법사위심사 전 의견제출 하였으나, 도시철도 미포함
 - 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행 예정(국토부 시행령 제정 준비중)
- 철도지하화 추진일정(안)
 - 철도지하화통합개발에 관한 종합계획(국토부, '24~'25) : 철도지하화 중장기계획, 사업범위, 자원 조달방안 등(지자체에 사업계획 건의받아 전국단위 종합계획 수립)
 - 노선별 기본계획(지자체, '26~'28) : 세부사업 범위, 단계별 사업추진 계획 등
 - 개발사업(사업시행자, '29~) : 철도 지하화와 상부 개발사업 시행

□ 국토부 정책동향 ('24.1.25. 민생토론회 「교통분야 3대 혁신전략」 발표)

- “철도·도로 지하화를 통한 도시공간 재구조화”
 - 철도지하화 통합개발 종합계획 수립 (6대 특·광역시 대상, 노선선정('25.12))
 - 지하화 노선·구간, 상부 개발 구상, 철도 네트워크 재구조화 등
 - ▶ 예시 : (서울) 서울국제업무축(서울~구로), 신산업경제축(구로~석수), 동북 생활경제축(청량리~도봉)
 - 지자체 제인('24.9)받아 선도사업 선정('24.12) : 종합계획 前 기본계획 착수(1~2년 단축)
 - ▶ 공약사업 : 서울(경부선·경인선·경원선), 경의중앙선(지자체 추가 건의 시) 등 검토

2-2 철도지하화를 위한 선제적 도시공간구상 추진

□ 추진방향

- 철도지하화 특별법과 연계하되, 우리시 선제적 도시공간구상 마련
 - (서울시)지상구간 개발계획 + (국토부)철도지하화 관련계획
- 초기 단계부터 전문가 자문단 및 사업추진 TF 구성 및 운영하여 다양한 의견수렴을 통한 방향설정
 - 도시, 교통, 철도, 부동산 등 관련 전문가 및 중앙정부, 市 관련부서, 자치구 등 참여

□ 추진계획

- 서울시 전역 선제적 도시공간구상 수립·추진
 - 서울시 도시계획 체계 및 공간구조에 따라 지상철도 구간 공간구상 방향설정
 - 지하화, 데크화 등 유형별 입체복합화 방안 검토
 - 노선별 공간적 범위 및 우선순위 설정, 공간계획 수립 등

※ 우리시 선제적 도시공간구상 수립 및 추진(안)

- (24) 선제적 공간구상 수립 : 노선별 공간적 범위 및 우선순위 설정
- (24.9) 국토부 선도사업 제안 : 우선추진구간 조기 가시화
- (25) 국토부 종합계획 반영 : 전체구간 노선별 공간계획 마련

- 전문가 자문단 및 사업추진 TF 구성·운영

전문가 자문단
자문위원장 및 분야별 전문가 등 약 10인 (도시, 건축, 조경, 교통, 철도, 부동산 등)



사업추진 TF
국토부(철도국), 서울시(도시공간본부, 도시교통실 등) ※ 필요시 코레일, 국가철도공단, 서울시 타 실국, 관련 자치구 등 참여

□ 향후 추진일정

○ '24. 2 ~ : 용역시행 및 자문단/사업추진TF 구성

- 용역명(안) : 「서울시 철도지하화 주변지역 기본구상 및 사전계획 수립」
- 용역 기간 : '24.3. ~ '25.8. (18개월) · 용역비 : 500백만원('24년 100백만원)
- 주요 내용 : 서울시 철도지하화 주변지역 전체 기본구상 수립, 우선추진구간 선정 및 사전계획 수립 등
- ※ '24년 도시계획 현안검토 예산(시비 100백만원) 우선 사용(장기계속)하고, 국토부에서 철도지하화 용역비 지원시 활용(협의중) ('24년 국비 총 33억원 편성(경의중앙선 지하화 북복선 연구용역(3억원), 경부선 철도 지하화 연구용역(30억원))

○ '24.9 : 국토부 선도사업 제안

○ '25 : 국토부 종합계획에 반영 협의 등

붙임

국가철도 지상구간 노선현황

□ 노선현황 : 6개 노선 총 71.6km

구분	노선	서울시 내 구간 (전체구간)	서울시 내 선로연장(km)	비고	
1	경부선	서울역~석수역 (서울~부산)	19.5	구로역에서 경인선과 분기	용산, 동작, 영등포, 구로, 금천
2	경인선	구로역~온수역 (구로~인천)	5.8		구로
3	경원선	용산역~도봉산역 (용산~백마고지역)	26.1	회기역에서 중앙선과 분기	용산, 성동, 동대문, 성북, 노원, 도봉
4	경의선	서울역~수색역 (서울~도라산역)	10.3		중구, 서대문, 은평, 마포
5	중앙선	청량리역~양원역 (청량리~경주)	6.8	상봉역에서 경춘선과 분기	동대문, 중랑
6	경춘선	상봉역~신내역 (상봉~춘천)	3.1	2010년 복선전철 개통	중랑
		계	71.6		15개 자치구



2-3 노량진역사 입체복합 개발 추진

한강철교 남단 지구단위계획구역 내 노량진역사 부지에 대하여 철도 입체복합 개발 추진 사항을 보고 드림

□ 현 황

- 경부선·1호선 철도가 지상으로, 9호선 철도가 지하로 운행 중
- 철도 상부에 도로와 인공데크 설치하여 개발하도록 지구단위계획 수립

□ 개발 방향

- 노량진 역사 개발이 구체화되면 국가철도공단 등 관련기관 협의를 통해 철도 지하화 사업이 원활히 추진될 수 있도록 연계성 확보

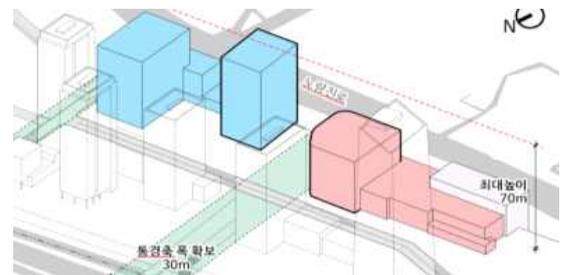
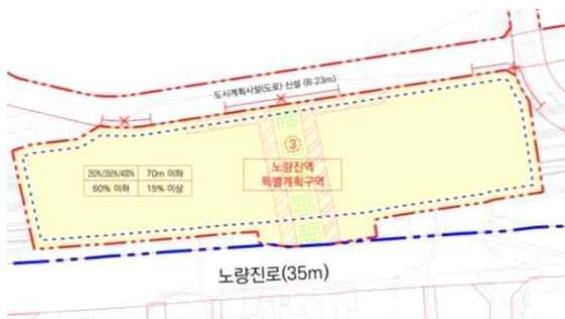
□ 지구단위계획 개요

- 구 역 명 : 한강철교남단 저이용부지 일대 지구단위계획구역
- 위치/면적 : 노량진동 13-8번지 일대 / 171,829.8㎡
- 주요내용
 - 노량진-여의도 연결 등 도로 4개소 신설하여 교통망 개선
 - 특별계획구역 지정하여 고밀 복합 개발 유도



<노량진역사 특별계획구역('23.11.2.지정)>

- ▶ 위치/면적 : 노량진동 68-1일대/31,289.2㎡
- ▶ 용도지역 : 제3종주거 → 준주거(세부개발계획 수립 시 / 공공기여 15%)
- ▶ 용적률/높이 : 준주거지역 상한 400% 이하 / 150M이하



□ 추진경위

- '20.10.16. : 지구단위계획 수립 용역 계약 및 착수
- '22.7.1.~7.14. : 지구단위계획(안) 열람공고
- '23. 4.10. : 교통영향평가 본위원회 심의(수정가결)
- '23. 7.26. : 도시건축공동위원회 심의(수정가결)
- '23.11. 2. : 지구단위계획 결정 및 지형도면 고시

□ 지구단위계획 세부내용

- 철도 상부 도로 및 인공데크 설치를 통한 토지의 입체적 활용



- 대중교통, 보행 중심의 *TOD형 개발

- 노량진역 ~ 여의도 한강공원 공공보행통로(20M) 및 저층부 가로활성화 용도 도입
- *TOD(Transit-Oriented Development) 대중교통 지향형 개발: 대중교통과 토지이용을 연계하여 대중교통 중심의 고밀개발을 유도하는 도시개발방식

- 업무, 상업, 문화 등 복합용도 도입 및 고밀 개발

- 특별계획구역 신설 및 용도지역 상향을 통한 고밀개발방안 제시

□ 향후계획

- 특별법 제정('24.1.30 공포, '25.1.31 시행)에 따른 진행사항 지속 모니터링
- 노량진 역사 개발시, 철도 지하화와 연계성 강화하도록 지구단위계획 관리

3. 균형발전본부

3

창동역 복합환승센터 건립사업 추진

3

창동역 복합환승센터 건립 추진

수도권 광역급행철도(GTX-C) 추진계획에 맞춰 창동역 복합환승센터를 건립하여 광역교통의 중심지로서 접근성 개선 및 지역 위상 강화 추진

□ 사업개요

- 위치 : 창동 1-29, 1-9(대지 : 12,894㎡)
- 사업방식 : 도시개발사업(단계별 개발)
 - 1지구(14,529㎡) : 씨드큐브 창동('23.7.준공), 도로
 - 2지구(12,894㎡) : **복합환승센터, 광장, 소공원 등**
- 사업기간 : '17.~'29. (사업비 4,406억원<예정>)
- 시행자 : SH공사
- 사업규모 : 지하8층/지상34층, 연면적 124,630㎡ (예정)
 - 주요시설 : 업무시설, 공공임대주택(150호), 토지임대부분양주택(150호), 상업시설, 환승시설(대합실, 승강장, 버스, 택시 등), 환승주차장(276면)



□ 추진경위

- 창동·상계 활성화계획고시(서고시 제2017-77호) : '17. 3.
- 도시개발구역 지정 및 개발계획 고시(사업시행자: SH) : '17. 9.
- 실시계획인가 고시(서고시 제2018-385호) : '18.11.
- 복합환승센터 사업화구상 및 실행전략 수립 용역(SH) : '19.12.~
- GTX-C노선 실시협약체결(국토부-현대건설) : '23. 8.
- 복합환승센터 설계공모 실시(당선작 선정: ' 24.4.) : '23.12.~
- GTX-C노선 실시계획승인고시(국토부, 도봉구간 지하화) : '23.12.27.

□ 향후계획

- 복합환승센터 지정 고시(市) : '24.12.
- 기본 설계용역(SH) 및 실시계획변경인가 고시(市) : ~'25. 2.
- 실시설계(4개월 소요) : '25.2.~'25.5.
- 공사 착수 및 준공 : '25.6.~'29.6.

4. 미래공간기획관

4

미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발사업 추진

4

미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발 추진

안정적이고 공공성 있는 용산국제업무지구 개발을 통하여 글로벌 도시 경쟁력과 기술혁신을 선도하는 미래 新중심지 조성

□ 사업개요

- 위 치 : 용산구 한강로3가 40-1 일대
- 면 적 : 약 495천 ㎡
- 사업방식 : 도시개발사업(수용·사용방식)
- 용도지역
 - 3종일반주거 → 준주거, 일반·중심상업
- 시 행 자 : 코레일, SH공사(지분율 7:3)
 - 토지소유 : 코레일 72%, 국토부 23%, 한전 등 5%
- 시행방식 : 공공 기반시설 先투자 → 민간 개별필지 개발 (서부이촌동 제외)



□ 추진경위

- '06.12. 개발사업자 공모 (코레일)
- '09.04. 국제설계공모 당선작 발표 (다니엘 리베스킨트, 아키텔라고21)
- '10.04. 도시개발구역지정 및 개발계획수립 고시 (서울시)
- '13.10. 도시개발구역지정 **해제** 고시 (서울시)
 - (해제사유) 사업자 자금력 부족(자기자본 3.8%), '08년 국제금융위기, 통합개발 등
- '19.6.~'21.12. 용산정비창 개발 가이드라인 마련 **용역 시행** (서울시)
- '20.12. 용산국제업무지구 사업 예비타당성조사 완료 (코레일)
- '21. 5. 용산국제업무지구 공동사업시행 실시협약 체결 (코레일-SH)
- '22. 7. 용산국제업무지구 개발 가이드라인 대외발표 (市)
- '22. 8.~'24.1. 개발계획(안) 마련 (市-코레일·SH공사)
- '24. 2. **용산국제업무지구 개발계획(안) 발표**(市·코레일·SH)

□ 추진계획

입체복합 수직도시+자연친화 미래도시 목표 담아, **글로벌 비즈니스 허브로 조성**

- 글로벌 인재들이 모이고 활력 넘치는 매력적인 직·주·락의 미래도시 조성
 - (융복합 국제업무도시) 용도와 기능이 어우러진 24시간 활력 넘치는 융복합 콤팩트시티
 - (입체보행 녹지도시) 지하·지상·공중 입체적 공간구조 및 개발면적 100% 입체녹지 확충
 - (스마트 에코도시) 첨단기술 활용한 대중교통중심도시, 서울형 탄소중립도시 조성
 - (동행감성도시) 시민이 누리는 7개의 힙(Hip)하고 펀(Fun)한 열린 복합문화공간 조성
- 안정적 사업추진 및 민간의 창의적 개발을 위해 단계적 추진
 - 先 공공 기반시설 및 부지 조성 → 後 민간 도시건축디자인 혁신 및 건축공사

□ 철도 관련 계획

- (단기) 용산역 중심으로 철도상부 데크조성 최소화, 뒤편부에 공중녹지(그린스퀘어) 조성
 - 공중녹지는 다양한 축제, 이벤트를 통해 세계인과 교류하고 소통하는 공간 조성

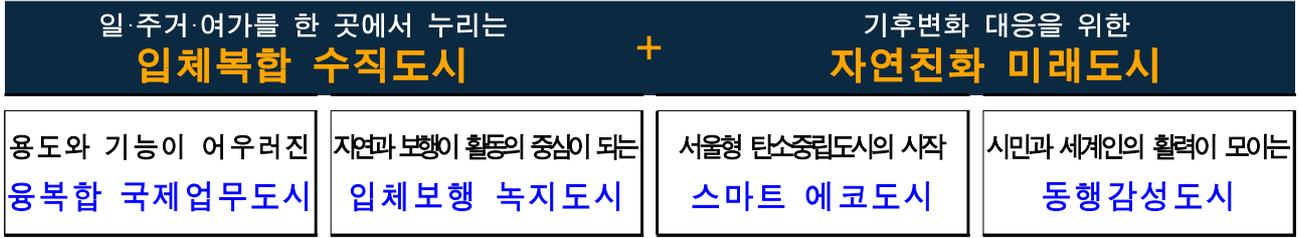


- (장기) 철도 지하화에 유연하게 대응할 수 있는 데크하부 활용계획 마련
 및 철로상부는 노량진으로 연결되는 보행녹지 조성

□ 향후계획

- '24년 上 : 도시개발구역 지정 및 개발계획 고시
- '25년 下 : 기반시설 공사 착공 / 토지분양. 끝.

□ 개발목표 및 핵심전략



□ 개발계획(안)

- (전략1) 업무·교류·주거·놀이가 한곳에서 가능한 **융복합 국제업무도시 조성**
 - (국제업무존) 프라임오피스, MICE, 호텔, 광역환승시설의 복합공간 조성
 - (업무복합존) 서울의 디지털신산업 경쟁력을 강화하는 업무복합공간 조성
 - (업무지원존) 글로벌 인재를 위한 새로운 주거트렌드의 직주공간으로 조성
- (전략2) 다층화된 공간구조 형성을 통해 **입체보행 녹지도시 조성**
 - 수직·수평의 녹지조성을 통해 개발면적만큼의 입체녹지 실현
 - 한강~용산공원까지 편리하게 연결되는 보행녹지축 조성
 - ▶ 공중녹지(그린스퀘어), 순환형 녹지(그린커브), 선형녹지(그리코리더)



- (전략3) 첨단기술을 활용한 지속가능한 **스마트 에코도시**
 - 2050 탄소중립 실현을 위해 제로에너지 건축물(ZEB) 계획 선제적 수립
 - 첨단교통, 대중교통수단 우선으로 선제적 교통수요 관리
 - 스마트 물류체계를 구축하고 도시통합관리시스템 운영
 - 서울형 LEED를 최초 적용하여 친환경 탄소제로지구로 조성

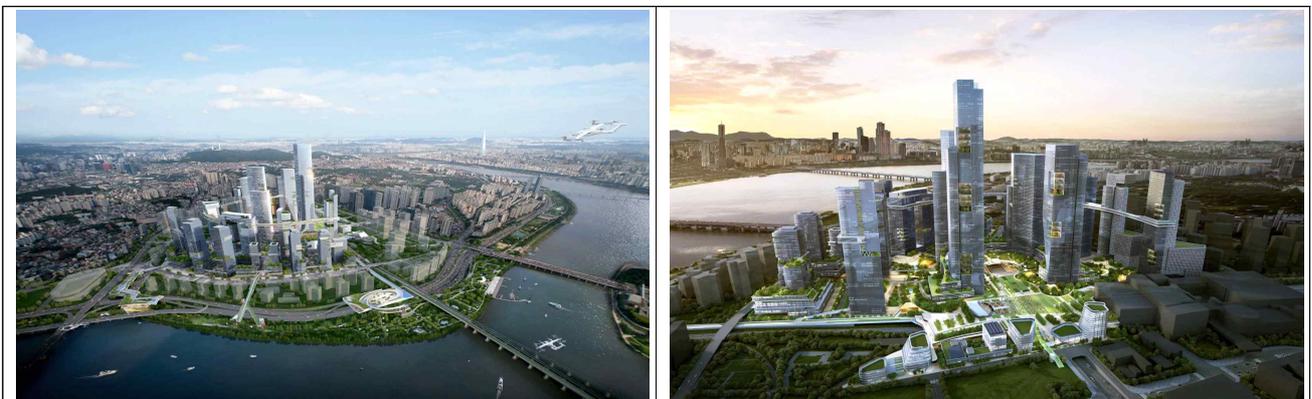
○ (전략4) 세계인이 사랑하는 7개의 힙(Hip)하고 편(Fun)한 동행감성도시 조성

- ① (스카이트레일) 시민 누구나 한강의 파노라마 경관을 한 눈에 감상
- ② (서울아트랜드) 한 곳에서 공연·전시 등 다채로운 문화 체험
- ③ (공중놀이공간) 최상층부에 색다른 재미와 감동을 주는 복합놀이공간 계획
- ④ (랜드마크) 국제업무지구 중심공간, 용산역 전면 미디어광장에 랜드마크 구현
- ⑤ (물길) 만초천과 연계, 도시의 생동감을 더하고 매력·낭만이 흐르는 물길 계획
- ⑥ (한강조망 데크공원) 한강의 풍경을 향유하며 걷는 감성조망 데크공원
- ⑦ (감성축제) 8만㎡ 면적의 공중녹지(그린스퀘어)에서 누리는 사계적 감성축제



□ **추진계획**

- 안정적 사업추진 및 민간의 창의적 개발을 유도하기 위해 단계적 추진
 - (1단계 : 공공) 도로, 공원 등 기반시설과 부지 조성
 - (2단계 : 민간) 혁신디자인 제안시 최대용적률 1700%까지 개발
- 글로벌 비즈니스 허브 조성을 위한 마케팅 및 홍보 강화
- 타운 매니지먼트 설립을 통해 지역브랜딩 강화 및 지속가능성 확보



■ 참고자료 8. 업무보고

동행·매력
특별시서울

지상철도 지하화
실현을 위한
특별위원회

SE♥UL M! SOUL

업 무 보 고

2024. 6. 28.

 서울특별시

1. 도시교통실

1

도시철도 지하화 특별법 의안발의 검토

1

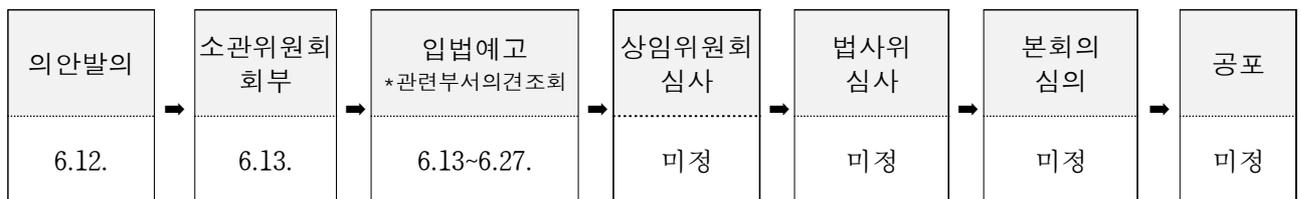
도시철도 지하화 특별법 의안발의 검토

□ 법안 개요

- 의 안 명 : 「도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안」
- 발의일시 : '24.6.12. (발의자 : 고민정 의원(더민, 광진을, 교육위) 등 15명)
 - 발의자 : 고민정, 김영배, 김한규, 김동아, 김준형, 최기상, 채현일, 안규백, 박성준, 정태호, 윤건영, 전현희, 조인철, 이광희, 박홍근 의원
- 제정목적 : 「철도지하화통합개발법」 도시철도 제외에 따른 제도마련
- 시 행 일 : 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행

□ 주요 내용

- (추진대상) 도시철도 및 도시철도 주변지역 개발사업
- (사업체계) 도시철도지하화사업 + 도시철도부지개발사업 = 도시철도지하화통합개발
- (추진절차) 종합계획(지자체) → 노선별 기본계획(지자체) → 개발사업 착수
- (재원조달) 지하화비용은 개발사업 수익 활용 원칙, 지자체 보조 가능
- (지원규정) 복합입체적 개발을 위한 건축물 건축, 건폐율, 용적률 등 규제 완화



□ 검토 의견

- 도시철도 지하화사업의 추진을 위한 **특별법 제정 필요성 공감**
 - 현행 철도건설 관련 법령에 따른 도시철도 지하화사업은 경제적 타당성 확보 곤란
 - ※ 2호선 지하화 타당성 조사결과(2016) : B/C 0.09, 사업비 3조2천억원
- 다만 원활한 사업 추진을 위해 법안 중 **일부 조문의 수정 필요**

□ 세부 검토내용

① **종합계획수립(제4조)** 도시철도망 구축계획 등 관련 계획 검토 필요

- (쟁점) 도시철도지하화 시 도시철도망 구축계획 및 각종 도시계획에 대한 검토 필요하나 해당 내용 미반영
- (검토) 도시철도망 구축계획 및 광역도시계획 등 관련 내용 포함

② **기본계획(제8조)** 기본계획 승인 고려사항에 지자체 자원분담비율 제외

- (쟁점) 노선별 기본계획 승인 시 지자체 자원 분담비율을 고려하는 것은 사업시행자 비용부담 원칙과 상충
- (검토) 지방자치단체의 자원분담 비율에 관한 문구 삭제

③ **사업시행자(제9조)** 원활한 사업추진을 위해 사업시행자 확대 필요

- (쟁점) '국유재산을 출자받은 자' 또는 '도시철도공사'로 사업시행자 한정
- (검토) 사업시행자에 '공유재산을 출자받은 자' 포함

④ **비용부담(제13조)** 도시철도의 특성을 고려할 때 정부의 재정 보조 필요

- (쟁점) 도시철도부지 중 국유지가 차지하는 비중을 고려했을 때 지하화사업 비용 보조 주체로 지자체만 명시하는 것은 부당
- (검토) 비용 보조 주체에 지자체 외에 국가도 포함

* 철도지상부지 면적 : 15만㎡ (시유지67%, 국유지14%, 교통공사16%, 구유지3%) ※교각제외

⑤ **출자관련(제14조)** 국·공유지의 출자대상에 지방공기업 등 확대 필요

- (쟁점) 도시철도부지는 국·시·구유지, 교통공사 소유지 등 혼재되어 있으나 출자대상을 국유지로 한정해 정부출자기업체만 사업시행자로 참여 가능
- (검토) 국유재산 외에 공유재산에 대한 출자 근거 마련 및 출자대상 기관에 지방공기업 등 추가

□ 향후계획

- 법률안 市 검토의견 정부부처 제출('24.6.) 및 진행경과 지속 모니터링

특별법안	검 토 안
<p>제4조 (도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① 생략</p> <p>② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획 2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획 3. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획 4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2에 따른 대도시권 광역교통시행계획 5. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획 6. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획 7. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따른 대중교통기본계획 	<p>제4조 (도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① 생략</p> <p>② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다.</p> <p>1.~7.(원안과 같음)</p> <p>8. 「도시철도법」 제5조에 따른 도시철도망 구축계획</p> <p>9. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제2조 제1호에 따른 광역도시계획, 같은 조 제2호에 따른 도시·군계획 및 같은 조 제3호에 따른 도시·군기본계획</p>
<p>제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 국토교통부장관은 제7조제1항에 따라 기본계획을 제출받으면 건설 노선, 사업기간, 총사업비, <u>지방자치단체의 재원 부담비율을 포함한</u> 자금의 조달방안 등 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 기본계획을 승인하여야 한다.</p> <p>② 생략</p>	<p>제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 국토교통부장관은 제7조제1항에 따라 기본계획을 제출받으면 건설 노선, 사업기간, 총사업비, 지방자치단체의 재원 부담비율을 포함한 자금의 조달방안 등 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 기본계획을 승인하여야 한다.</p> <p>② (원안과 같음)</p>
<p>제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조 제1항에 따라 <u>국유재산</u>을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사를 도시철도 지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.</p>	<p>제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조 제1항에 따라 <u>국·공유재산</u>을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사를 철도 지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.</p>

특별법안	검 토 안
<p>제13조(비용부담의 원칙) ① 도시철도지하화통합 개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다.</p> <p>② 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다.</p> <p>③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 자원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획 변경을 유발한 자가 부담한다.</p> <p>④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 지방자치단체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.</p>	<p>제13조(비용부담의 원칙) ① 도시철도지하화통합 개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다.</p> <p>② 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다.</p> <p>③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 자원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획 변경을 유발한 자가 부담한다.</p> <p>④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 국가, 지방자치단체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.</p>
<p>제14조(국유재산의 출자 등) ① 국토교통부장관은 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 「국유재산법」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체 도시철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 정부출자기업체 <p>② ~ ④ 생략</p> <p>⑤ 국유재산의 처분 방법·절차·조건, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제14조(국·공유재산의 출자 등) ①국토교통부장관, 시·도지사는 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 「국유재산법」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체 「지방공기업법」에 따른 지방공기업 도시철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기위해 설립하는 정부출자기업체 또는 지방자치단체 출자·출연기관 <p>② ~ ④ 원안과 같음</p> <p>⑤ 국·공유재산의 처분 방법·절차·조건, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p>

도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안

(고민정의원 대표발의)

의안 번호	393
----------	-----

발의연월일 : 2024. 6. 12.

발의자 : 고민정 · 김영배 · 김한규
김동아 · 김준형 · 최기상
채현일 · 안규백 · 박성준
정태호 · 윤건영 · 전현희
조인철 · 이광희 · 박홍근
의원(15인)제안이유

지난 2024년 1월 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」(이하 ‘철도지하화통합개발법’)이 공포되어 생활권을 단절시키는 철도의 상부 개발사업과 연계해 철도의 지하화 사업을 추진할 수 있도록 함으로써 쾌적한 생활여건 조성 및 노후화된 도심 지역의 체계적인 재정비를 통해 국민들의 삶의 질을 향상시키고 도시 경쟁력을 강화할 수 있게 됨.

그런데 철도계획 수립 주체의 차이 등으로 인하여 철도지하화통합개발법의 적용 대상에서 ‘도시철도’ 구간은 제외됨. 이에 지역단절 등의 문제로 동일하게 지하화의 필요성이 제기되고 있는 도시철도에 대하여 도시철도지하화 사업과 도시철도부지를 통합개발하기 위한 특별법을 제정하고자 함.

주요내용

가. 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 도시철도시설 및 도시공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보에 기여하는 것을 목적으로 함(안 제1조).

나. 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용되, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 함(안 제3조).

- 다. 도시철도지하화통합개발의 효과적인 추진을 위해 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획을 수립하도록 함(안 제4조).
- 라. 시·도지사가 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획을 수립하도록 함(안 제6조).
- 마. 도시철도지하화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하고, 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 하며, 지방자치단체는 사업시행자에게 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 함(안 제13조).
- 바. 국토교통부장관은 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위해 도시철도부지를 「국유재산법」에 따라 출자할 수 있도록 함(안 제14조).
- 사. 사업시행자가 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발 채권을 발행할 수 있도록 함(안 제15조).
- 아. 도시철도부지개발사업의 효과적인 추진을 위해 용적률, 건폐율 등의 특례와 함께 부담금 등의 감면, 기반시설 지원 등을 규정함(안 제12조, 제16조 및 제17조).

도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안

제1조(목적) 이 법은 도시철도를 지하화하고 이를 통하여 확보된 도시철도부지와 도시철도 주변지역을 효과적으로 개발하여 도시철도시설 및 도시 공간의 효율적인 활용을 통하여 공공복리 증진과 도시경쟁력 확보에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “도시교통권역”이란 「도시교통정비 촉진법」 제4조에 따라 지정·고시된 교통권역(交通圈域)을 말한다.
2. “도시철도”란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 말한다.
3. “도시철도부지”란 「도시철도법」 제2조제3호에 따른 도시철도시설이 위치한 부지와 대통령령으로 정하는 유휴부지를 말한다.
4. “도시철도지하화통합개발”이란 도시철도지하화사업과 도시철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것을 말한다.
5. “도시철도지하화사업”이란 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도 중 제4조에 따른 도시철도 지하화통합개발에 관한 종합계획에서 고시된 노선을 지하화하는 사업을 말한다.
6. “도시철도부지개발사업”이란 도시철도부지 및 도시철도 주변지역의 개발을 위해 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다.
 - 가. 「공공주택 특별법」 제2조제3호에 따른 공공주택사업
 - 나. 「도시개발법」 제2조제2호에 따른 도시개발사업
 - 다. 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 역세권개발사업
 - 라. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업

제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 도시철도지하화사업 및 도시철도부지개발사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.

제4조(도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획 수립 및 변경) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 도시교통권역에서 도시철도지하화통합개발을 효과적으로 추진하기 위하여 관계 시·도지사와 협의하여 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획(이하 “종합계획”이라 한다)을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 종합계획은 다음 각 호의 계획과 조화를 이루도록 수립되어야 한다.

1. 「국가통합교통체계효율화법」 제4조에 따른 국가기간교통망계획
2. 「국가통합교통체계효율화법」 제6조에 따른 중기 교통시설투자계획
3. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조에 따른 대도시권 광역교통기본계획
4. 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제3조의2에 따른 대도시권 광역교통시행계획
5. 「도시교통정비 촉진법」 제5조에 따른 도시교통정비 기본계획
6. 「도시교통정비 촉진법」 제8조에 따른 도시교통정비 중기계획
7. 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제5조에 따른 대중교통기본계획

③ 시·도지사는 종합계획을 수립하거나 변경하려면 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다.

- ④ 국토교통부장관은 종합계획의 내용 중 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐 승인하고, 이를 관보에 고시하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는 국가교통위원회의 심의 및 관보에의 고시를 생략한다.
- ⑤ 시·도지사는 종합계획이 수립된 날부터 5년마다 종합계획의 타당성을 재검토하여 필요한 경우 이를 변경하여야 한다.

제5조(종합계획의 내용) 종합계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

- 1. 도시철도지하화통합개발을 위한 중장기 계획
- 2. 종합계획의 추진 여건 및 사업효과 등에 관한 분석
- 3. 도시철도지하화통합개발의 범위
- 4. 소요 재원의 조달방안
- 5. 그 밖에 효과적인 도시철도지하화통합개발을 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항

제6조(도시철도지하화통합개발 기본계획의 수립) ① 시·도지사는 종합계획에 따라 도시철도지하화통합개발을 시행하려는 경우 노선별로 도시철도지하화통합개발 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립하여야 하며, 둘 이상의 특별시·광역시·도·특별자치도의 행정구역에 걸치는 경우 시·도지사 간 협의하여 기본계획을 수립하여야 한다. 기본계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

- 1. 도시철도지하화통합개발의 기본방향
- 2. 도시철도지하화사업 기본계획
- 3. 도시철도부지개발사업 기본계획
- 4. 도시철도부지개발사업을 시행할 예정인 지역의 범위
- 5. 사업시행자에 관한 사항
- 6. 단계별 사업 추진계획
- 7. 자원 조달 계획
- 8. 기타 대통령령으로 정하는 사항

제7조(기본계획 수립을 위한 의견청취) ① 시·도지사는 기본계획의 내용 중 대통령령으로 정하는 주요 사항에 대하여는 국토교통부장관과 협의한 후 공청회를 열어 주민 및 관계 전문가 등으로부터 의견을 듣고 해당 지방의회의 의견을 들어 기본계획을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 사전협의, 공청회, 지방의회 의견청취의 절차를 생략할 수 있다.

② 제1항에 따른 공람의 대상 또는 공청회의 개최 대상 및 주민의 의견청취 방법 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조(기본계획의 확정·고시 등) ① 국토교통부장관은 제7조제1항에 따라 기본계획을 제출받으면 건설 노선, 사업기간, 총사업비, 지방자치단체의 자원 부담비율을 포함한 자금의 조달방안 등 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의를 거쳐 기본계획을 승인하여야 한다.

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 기본계획을 승인하면 이를 관보에 고시하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는 그러하지 아니하다.

제9조(사업시행자) 시·도지사는 제14조제1항에 따라 국유재산을 출자받은 자 또는 「도시철도법」 제3조에 따른 도시철도공사를 도시철도지하화통합개발의 사업시행자(이하 “사업시행자”라 한다)로 지정한다.

제10조(도시철도지하화사업의 추진) 도시철도지하화사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」에서 정하는 바에 따른다.

제11조(도시철도부지개발사업의 추진) 도시철도부지개발사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 제6조에 따라 수립된 기본계획을 고려하여 제2조제6호 각 목의 법률에서 정하는 바에 따른다.

제12조(도시철도부지개발사업에 관한 특례) 시·도지사는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 법률에도 불구하고 대통령령으로 정하는 범위 내에서 다음 각 호의 사항에 대하여 완화된 기준을 정하여 시행할 수 있다.

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제76조에 따른 용도지역 및 용도지구에서의 건축물 건축 제한
2. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제77조에 따른 건폐율의 제한
3. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제78조에 따른 용적률의 제한
4. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 제14조에 따른 도시공원 또는 녹지 확보 기준
5. 「주차장법」 제12조의3, 같은 법 제19조 및 「주택법」 제35조에 따른 주차장 설치기준

제13조(비용부담의 원칙) ① 도시철도지하화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담한다.

- ② 도시철도지하화사업에 필요한 비용은 도시철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 한다.
- ③ 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 도시철도지하화사업에 필요한 자원 규모를 고려하여야 하며, 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 기본계획 변경을 유발한 자가 부담한다.
- ④ 제1항 및 제2항에도 불구하고 지방자치단체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

제14조(국유재산의 출자 등) ① 국토교통부장관은 도시철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위하여 도시철도부지를 「국유재산법」에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다.

1. 「국유재산법」 제2조제6호에 따른 정부출자기업체
 2. 도시철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위하여 설립하는 정부출자기업체
- ② 제1항에 따라 도시철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없다.
- ③ 제1항에 따라 도시철도부지가 출자되었음에도 불구하고 도시철도지하화사업이 완료될 때까지 도시철도의 기능은 유지되어야 한다.
- ④ 도시철도지하화사업으로 조성 또는 설치되는 「도시철도법」 제2조제3호의 도시철도시설은 준공과 동시에 국가 또는 지방자치단체에 귀속된다.
- ⑤ 국유재산의 처분 방법·절차·조건, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조(도시철도지하화통합개발채권의 발행) ① 사업시행자는 도시철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 도시철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있다.

- ② 제1항에 따른 도시철도지하화통합개발채권의 발행을 통하여 조달된 재원은 도시철도지하화통합개발을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다.
- ③ 도시철도지하화통합개발채권의 발행방법·절차 등 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제16조(부담금의 감면) 국가 또는 지방자치단체는 도시철도부지개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 사업

시행자에게 「수도권정비계획법」, 「개발이익 환수에 관한 법률」에서 정하는 바에 따라 과밀부담금, 개발부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

제17조(기반시설 지원 등) ① 시·도지사는 도시철도부지개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대통령령으로 정하는 기반시설 설치를 우선적으로 지원할 수 있다.

② 제1항에 따른 기반시설에 대한 지원 범위, 규모 등은 대통령령으로 정한다.

제18조(관계 공무원 등의 파견요청) 국토교통부장관은 도시철도지하화통합개발의 원활한 업무수행을 위하여 필요한 때에는 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장, 관계 기관·법인·단체에 소속 공무원 또는 임직원의 파견을 요청할 수 있다.

제19조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 이 법을 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 필요한 보고를 하게 하거나 자료 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원에게 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다.

② 제1항에 따라 도시철도지하화통합개발에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제20조(권한의 위임 또는 위탁) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임하거나, 사업시행자에게 위탁할 수 있다.

② 제1항에 따라 권한을 위임받은 시·도지사는 그 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수 또는 구청장에게 재위임할 수 있다.

제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제19조제1항에 따른 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고를 한 자
2. 제19조제1항에 따른 자료의 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 자료를 제출한 자
3. 제19조제1항에 따른 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

② 제1항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 부과·징수한다.

부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(다른 법률의 개정) 도시철도법 일부를 다음과 같이 개정한다.

제5조제3항에 제2호의2를 다음과 같이 신설한다.

- 2의2. 「도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법」 제4조에 따른 도시철도지하화통합개발에 관한 종합계획

□ 도시철도 지상구간 현황

○ 노 선 수 : 4개 노선(2·3·4·7호선)

○ 총 연 장 : 29.6km

※ 한강 및 지천, 대부분 도로 상부를 고가형태로 통과

연번	노선명	지상 구간	지상 연장	정거장수
1	2호선	한양대역 ~ 잠실역(잠실철교)	8.02km	7
		영등포구청역~합정역(당산철교)	2.5km	1
		신림역 ~ 신도림역	4.82km	3
		신답역 ~ 성수역(성수지선)	3.57km	2
2	3호선	옥수역 ~ 압구정역(동호대교)	2.0km	1
3	4호선	동작역 ~ 이촌역(동작대교)	2.2km	1
		쌍문역 ~ 당고개역	4.5km	4
4	7호선	청담역~건대입구역(청담대교 하부)	2.0km	1



< 도시철도 지상구간 현황 >

2. 도시공간본부

2-1 철도지하화 특별법 관련 국토부 정책동향

2-2 서울시 철도지하화 및 주변지역 기본구상 추진현황

2-3 노량진역사 입체복합 개발 추진

2-1 철도지하화 특별법 관련 국토부 정책동향

□ 국토부 철도지하화 관련 주요 추진사항

- 특별법 제정('24.1.30) → 국토부 종합계획 수립용역('24.3~, 30억원) → 협의체 출범식(4.4)
- 국토부 종합계획 수립 위한 지자체 사업제안 가이드라인 배포
 - 가이드라인(안) 설명회·배부(5.8) → 지자체 의견수렴(5.14) → 배포(6.3)

* 목적 : 국토부 선도사업 선정 및 종합계획 수립 위한 지자체 사업제안 평가기준
* 주요내용 : 5개 분야 22개 항목
· 사업추진 필요성 및 타당성
· 철도지하화 계획 합리성(철도노선계획, 철도운영계획, 역사조성계획 등)
· 철도부지 개발계획 합리성(토지이용계획, 배치계획, 수직/수평 연계방안 등)
· 사업실현 가능성(사업비·수요추정 및 재무적 타당성, 사업구조, 거버넌스, 자원조달방안, 단계별 투자·사업계획, 지자체 재정 지원확보방안 등), 사업효과(경제적·사회적·정책적 파급효과 등)

- 철도지하화통합개발 지자체 컨설팅 추진계획 발표 ('24.6.11)
 - 국토부, 국토연, 철도공단, 철도공사, LH 등 참여 ⇒ 지자체 지하화 계획(안) 컨설팅

□ 철도지하화 및 가이드라인 관련 쟁점사항 (5.14 市→국토부 의견제출)

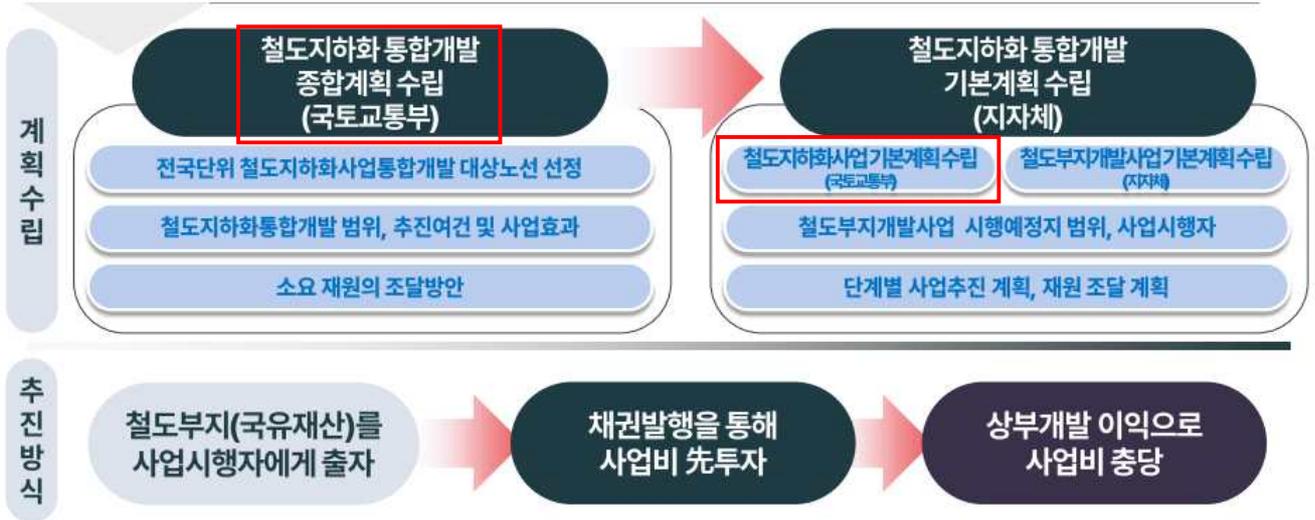
- 철도지하화 통합개발은 국가(철도지하화계획) + 지자체(상부개발계획) 협력 추진하여야 함에도, 지자체 주도 계획수립 및 책임부여
 - ☞ 국가 철도지하화 계획수립 주체 : 지자체 → 중앙정부 주도 추진
- 국가철도 지하화임에도 철도부지(국유재산) 출자 외에는 지자체 재정부담 요구
 - ☞ 철도 지하화 사업재원 부족분 : 지자체 보조 → 국가 부담
 - ※ 철도지하화 법령제정시('23.11) 기요청하였으나 미반영, 도시철도건설 보조금 40%
- 기타사항
 - 민자역사에 대한 처리방안 국토부 주도 수립 및 종합계획에 포함 필요
 - 향후 상부개발시 공공용도(공원 등) 활용토지 무상사용 법적 근거마련 필요
 - 상부개발이익 여러 지자체에 배분 국토부 의견(지하화사업 경제성 검토 선행 필요)
 - ※ 경기도·인천시 수도권 지자체와 협력하여 공동대응

□ 향후계획

- '24.7~ : 철도지하화통합개발 지자체 컨설팅 추진
- '24.10 : 선도사업 대상지 市→국토부 제출('24.12, 대상지 선정)
- '25. 5 : 종합계획 대상지 市→국토부 제출('25.12, 종합계획 수립)

□ 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법('24.1.30제정, '25.1.31 시행)

○ 철도지하화 통합개발 사업 절차



□ 철도지하화 지자체 사업제안 가이드라인 ('24.6.3 배포)

평가분야		세부 평가항목
I	사업 추진 필요성 및 타당성	가. 사업추진 필요성 및 사업 대상 분석, 목표 및 전략 등 적정성
II	철도 지하화 계획 합리성	가. 철도지하화 대상선정 적정성 및 기본구상 우수성 나. 철도지하화 사업계획 타당성 - 철도노선계획(시종점접속·기존노선연계 등), 철도운영계획, 역사조성계획 등 다. 단계적 추진계획 및 안전관리방안 합리성, 사업추진시 예상문제 등
III	철도부지 개발 계획 합리성	가. 철도부지개발 기본구상 및 사업구간 설정 우수성 나. 철도부지개발 계획 및 수직·수평 연계방안 타당성 - 토지이용계획, 배치계획, 수직(환승 등)/수평(기존도시와 연계) 연계방안 등 다. 단계적 사업 추진계획 합리성, 사업추진시 예상문제 등
IV	사업 실현 가능성	가. 사업비·수요 추정 및 재무적 타당성분석 합리성 - 철도지하·상부개발 사업비 및 수요추정, 재무적 타당성(PI, NPV 등) 등 나. 사업구조, 거버넌스 구성·운영 등 사업추진체계 적정성 다. 자원조달 방안, 단계별 투자·사업계획, 지자체 행·재정적 지원 적정성
V	사업효과	가. 경제적·사회적 파급효과, 정책적 파급효과 등

※ 지자체 사업계획의 창의성, 지자체 추진 적극성 등에 대하여 가점 부여

2-2 서울시 철도지하화 및 주변지역 기본구상 추진현황

□ 추진배경

- 서울의 지상철도를 지하화하여 단절을 극복, 新도시공간으로 재편 필요
 - (국가철도) 71.6km 6개 노선(경부·경인·경의·경원·경춘·중앙선)
- 특별법 제정으로 국가철도의 지하화 사업 추진 근거 마련
 - 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」(‘24.1.30 제정, ‘25.1.31시행)

□ 서울시 철도지하화 추진계획

- (‘24) 서울시 선제적 철도지하화 공간구상 수립 : 노선별 공간계획 및 우선순위 설정
 - 서울시 도시계획 체계 및 공간구조에 따라 지상철도 구간 지하화 구상
 - 노선별 공간구상 구체화 : 지하화, 데크화 등 유형별 입체복합화 방안 등
 - 노선별 개략 사업성 검토 등
- (‘24.10) 선도사업 제안 : 市 우선추진구간 선정 → 국토부 제안
- (‘25. 5) 국토부 종합계획 반영 : 전체구간 노선별 지하화·공간계획 마련 제안

- ▶ 국토부 철도지하화 종합계획 수립(지자체 제안받은 노선에 한해 평가 후 반영 예정)
 - 용역기간 : 2024.3 ~ 2026.3(2년) ○ 용역비 : 30억원(‘24년 7억원, ‘25년 23억원)
 - 발 주 처 : 국토교통부(철도건설과) ○ 용 역 사 : 국토연구원, 한국교통연구원, 유신 등
 - 주요내용 : 「철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법」에 따른 전국단위 종합계획 수립(철도지하화사업 및 철도부지 개발구상, 중장기 전략 등)
- ▶ 서울시 철도지하화 주변지역 기본구상 수립
 - 용역기간 : ‘24.4. ~ ‘25.10.(18개월) ○ 용역비 : 475→615백만원(‘24년 150백만원)
 - ※ 국토부 가이드라인에 따라 철도지하화 사업계획부분 과업내용 추가되어 증액(‘24년 도시계획정책 현안검토운영 예산 일부 우선사용)
 - 주요내용 : 지상철도 구간 노선별 철도지하화 및 상부 공간구상 수립 등

□ 검토방향

- 국가철도 6개 노선(71.6km, 경부·경인·경의·경원·경춘·중앙선)을 대상으로 국토부 종합계획에 반영하여 단계적으로 지하화 추진
- 선도사업(우선 추진구간)은 선제적 기본구상 수립 과정에서 기술검토 및 의견수렴을 통해 대상 노선을 선정, 국토부에 제안

□ 추진현황 및 실적

- '24. 2. 7 : '서울시 철도지하화 주변지역 기본구상 수립' 방침
- '24. 3. 13 : 『철도지하화 공간전략 자문단 및 TF 구성·운영』 방침
- '24. 3. 26 : 철도지하화 자치구 TF회의(1차)
- '24. 4. 4 : '철도지하화 통합개발 협의회 구성' 출범식(국토부장관, 서울시장 등 참석)
- '24. 4. 8 : 서울시 철도지하화 기본구상 수립용역 착수
- '24. 5. 8 : 철도지하화 통합개발 사업 설명회 및 가이드라인 배부(국토부)
- '24. 5. 14 : 가이드라인(안) 의견 제출(서울시→국토부)

※ 우리시 주요의견

- 국가 철도지하화 계획수립 주체 : 지자체 → 중앙정부 주도 추진
· (국토부)철도지하화 계획구상·추진 + (지자체)지하화 노선제안·상부개발구상
- 국가철도 지하화 사업재원 부족분 : 지자체 보조 → 국가 분담 요구 등

- '24. 5. 17 : 철도지하화 자치구 TF회의(2차)
- '24. 6. 3 : 철도지하화 통합개발 사업제안 가이드라인 배포(국토부)
- '24. 6. : 철도지하화 및 공간구상(안) 마련 검토중

□ 향후 추진일정

- '24. 7~ : 서울시 철도지하화 및 공간구상(안) 마련
국토부 철도지하화통합개발 지자체 컨설팅 추진
- '24. 7. : 도시공간본부 내 '철도지하화팀' 신설(조직개편)
- '24.10. : 국토부 선도사업 제안(서울시→국토부)
- '24.12. : 국토부 선도사업 선정(종합계획 前 기본계획 착수)
- '25.12 : 국토부 종합계획 수립('25.5 지자체 사업제안)

붙임

국가철도 지상구간 노선현황

□ 노선현황 : 6개 노선 총 71.6km

구분	노선	서울시 내 구간 (전체구간)	서울시 내 선로연장(km)	비고
1	경부선	서울역~석수역 (서울~부산)	19.5	구로역에서 경인선과 분기 용산, 동작, 영등포, 구로, 금천
2	경인선	구로역~온수역 (구로~인천)	5.8	구로
3	경원선	용산역~도봉산역 (용산~백마고지역)	26.1	회기역에서 중앙선과 분기 용산, 성동, 동대문, 성북, 노원, 도봉
4	경의선	서울역~수색역 (서울~도라산역)	10.3	중구, 서대문, 은평, 마포
5	중앙선	청량리역~양원역 (청량리~경주)	6.8	상봉역에서 경춘선과 분기 동대문, 중랑
6	경춘선	상봉역~신내역 (상봉~춘천)	3.1	2010년 복선전철 개통 중랑
		계	71.6	15개 자치구



□ 추진경위

- '20.10.16. : 지구단위계획 수립 용역 착수
- '22.7.1.~7.14. : 지구단위계획(안) 열람공고
- '23. 7.26. : 도시건축공동위원회 심의(수정가결)
- '23.8.18.~8.31. : 지구단위계획(안) 재열람공고
- '23.11. 2. : 지구단위계획 결정 및 지형도면 고시

□ 지구단위계획 세부내용

- 철도 상부 도로 및 인공지반 설치를 통한 토지의 입체적 활용



- 대중교통, 보행 중심의 *TOD형 개발

- 노량진역 ~ 여의도 한강공원 공공보행통로 및 저층부 가로활성화 용도 도입

*TOD(Transit-Oriented Development) 대중교통 지향형 개발: 대중교통과 토지이용을 연계하여 대중교통 중심의 고밀개발을 유도하는 도시개발방식

- 업무, 상업, 문화 등 복합용도 도입 및 고밀 개발

- 특별계획구역 신설 및 용도지역 상향을 통한 고밀개발방안 제시

□ 향후계획

- 노량진 역사 개발시, 철도 지하화와 연계성 강화하도록 지구단위계획 관리

※ [참고사항] 기존 노량진 민자역사 사업 진행 현황 : 회생 소송 중

- '23. 7. 20. : 회생(사건1) 절차 폐지 종결 (서울회생법원)
- '24. 2. 15. : 회생(사건2) 1심 기각 (서울회생법원)
- '24. 2. 28. : 회생(사건2) 2심 접수 (서울고등법원)

3. 균형발전본부

3

창동역 복합환승센터 건립 추진

3

창동역 복합환승센터 건립 추진

수도권 광역급행철도(GTX-C) 추진계획에 맞춰 창동역 복합환승센터를 건립하여 광역교통의 중심지로서 접근성 개선 및 지역 위상 강화 추진

□ 사업개요

- 위치 : 도봉구 창동 1-29(대지: 8,320.96㎡)
- 사업방식 : 도시개발사업(단계별 개발)
 - 1지구(14,529㎡) : 씨드큐브 창동('23.7.준공), 도로
 - 2지구(12,894㎡) : **복합환승센터, 광장, 소공원 등**
- 사업기간 : '17.~'29. (사업비 4,406억원<예정>)
- 시행자 : SH공사
- 사업규모 : 지하8층/지상46층, 연면적 122,647.69㎡ (예정)
 - 주요시설 : 업무시설, 공공임대주택(140세대), 토지임대부분양주택(140세대), 상업시설, 환승시설(대합실, 승강장, 버스, 택시 등), 환승주차장(281면)



□ 추진경위

- 창동·상계 활성화계획고시(서고시 제2017-77호) : '17. 3.
- 도시개발구역 지정 및 개발계획 고시(사업시행자: SH) : '17. 9.
- 실시계획인가 고시(서고시 제2018-385호) : '18.11.
- GTX-C노선 실시협약체결(국토부-현대건설) : '23. 8.
- GTX-C노선 실시계획승인고시(국토부, 도봉구간 지하화) : '23.12.27.
- 복합환승센터 국제설계공모 당선작 발표(공고: '23.12.) : '24. 4. 1.
- 기본 설계용역 추진(SH) : '24. 5. 3.

□ 향후계획

- 복합환승센터 지정 고시(市) : '25. 2.
- 기본 설계용역(SH), 실시계획변경인가 고시(市) : '25. 5.
- 실시설계(6개월 소요) : '25. 6.~'25.11.
- 공사 착수 및 준공 : '25.12.~'29.12.

4. 미래공간기획관

4

미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발 추진

4

미래 新중심지, 용산국제업무지구 개발 추진

안정적이고 공공성 있는 용산국제업무지구 개발을 통하여 글로벌 도시 경쟁력과 기술혁신을 선도하는 미래 新중심지 조성

□ 사업개요

- 위치/면적 : 용산구 한강로3가 40-1 일대/495천㎡
- 사업방식 : 도시개발사업(수용·사용방식)
- 용도지역
 - 3종일반주거 → 준주거, 일반·중심상업
- 시행자 : 코레일, SH공사(지분율 7:3)
 - 토지소유 : 코레일 73%, 국토부 22%, 한전 등 5%
- 시행방식 : 공공 기반시설 先투자 → 민간 개별필지 개발 (서부이촌동 제외)



□ 추진경위

- '10.04. 도시개발구역지정 및 개발계획수립 고시 (서울시)
- '13.10. 도시개발구역지정 **해제** 고시 (서울시)
 - (해제사유) 사업자 자금력 부족(자기자본 3.8%), '08년 국제금융위기, 통합개발 등
- '20.12. 용산국제업무지구 사업 예비타당성조사 완료 (코레일)
- '21. 5. 용산국제업무지구 공동사업시행 실시협약 체결 (코레일-SH)
- '22. 7. 용산국제업무지구 개발 가이드라인 대외발표 (市)
- '22. 8.~'24.2. 개발계획(안) 마련 (市-코레일·SH공사)
 - (총 130회 자문·보고·협의) MP단 및 전문가 자문, 실무협의체, 관련부서기관 협의 등
- '24. 2. **용산국제업무지구 개발계획(안) 발표**(市·코레일·SH)
- '24. 2. 14. 개발계획 제안서 접수(코레일·SH공사 → 용산구)
 - 용산구 : 공람·공고(2. 26. ~ 3. 11.), 區 도계위 자문(3. 22.), 구역지정요청(3. 29.)
- '24. 2. ~ **도시개발구역 지정 및 개발계획 결정 추진**
 - 용산구 : 공람·공고(2.26.~3.11.), 區 도계위 자문(3.22.), 구역지정요청(3.29.)
 - 서울시 : 관계기관(부서) 협의(4.29~5.3.), 도시계획위원회 사전자문(4.3.), 도시계획위원회 심의(수정가결) 완료(6.5.)

□ 추진내용

- (목표 및 전략) 4차 산업혁명, 기후·인구변화 등 도시패러다임을 유연하게 담아내는 새로운 도시개발체계 마련



- (정책방향) 용산국제업무지구를 ‘서울 공간 대개조’ 시범사업으로 추진하여 글로벌 Top5 도시를 견인하는 미래 글로벌 비즈니스 중심지로 조성
 - 비욘드 조닝(융복합도시), 정원도시 조성(공원녹지 확대), 도시건축 디자인 혁신 등
- (주요내용) 지하-지상-공중의 다층화된 특화공간으로서, 시민들이 즐기고 글로벌 인재들이 모이는, 24시간 활력넘치는 융복합 도시공간으로 계획
 - 업무·주거·여가를 도보권 내에서 해결할 수 있는 ‘콤팩트 시티’ 로 조성
 - 세계 최초 45층 건물을 도보로 잇는 ‘스카이 트레일’ 로 매력 발산

□ 지상 철도지하화 관련

- 지상철도 지하화를 고려한 개발계획 지속 보완·발전
 - 실시계획 수립 단계에서 경부선 철도 지하화 등 대상지 연접 대규모 공간구조 개편(기반시설 확보) 대응방안 마련
 - 철도테크 규모 최소화(면적 : 70,698㎡→37,898㎡ 축소, 약54%), 철도 지하화시 철로는 보행·녹지축으로 활용
- 역하부 공간선점으로 무분별한 계획 되지 않도록 기관간 협의조정 역할 강화
 - 용산역 신설노선(GTX-B, 신분당선, 공항철도, 수색광명 고속철도 등)과 관련계획(용산 국제업무지구, 용산케이트웨이) 정합성 확보되도록 국토부 및 민간사업자 협의 지속

□ 향후계획

- '24. 7. : 도시개발구역 지정 및 개발계획 고시
- '25. 상반기 : 실시계획인가
- '25. 하반기~ : 기반시설 공사 착공 / 토지분양. 끝.

■ 참고자료 9. 건의안

대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안

의안 번호	1500
----------	------

제출년월일 : 2023년 12월 22일
제출자 : 지상철도 지하화
실현을 위한 특별위원회 위원장

1. 주문

가. 대도시권 지상철도의 지하화를 체계적으로 추진하고, 사업성을 확보할 수 있도록 제도화 마련을 촉구함

2. 제안이유

가. 지하가 아닌 지상철도가 운영되고 있는 지역의 주민은 소음, 분진 등의 환경 문제로 피해를 보고있고, 철도로 인해 지역이 단절되어 지역사회의 연계성을 저하시키며, 지상철도 주변 지역은 도시개발에서 소외되어 도시 슬럼화가 더욱 가중되고 있음

나. 문제점을 해결하기 위해 지상에 설치된 철도를 지하화하고, 상부 공간을 새로운 도시공간으로 재편하는 것이 반드시 필요함

다. 이에 따라 서울시와 정부 등에 대도시권 철도 지하화 사업을 체계적으로 추진할 수 있는 법령 등 제도를 마련하도록 건의하고자 함

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」, 「도시철도법」, 「철도안전법」 등

4. 이송처

가. 국회, 국토교통부, 서울특별시

대도시권 철도의 지하화와 지상부 통합개발을 위한 제도 마련 촉구 건의안

철도는 수도권 교통체계의 근간이고 도시의 공간구조에 막대한 영향을 미치고 있으며, 서울 주변 대도시권의 경우 일일 평균 약 2천 5백만명이 철도를 이용하고 있어 대다수 시민의 이동권을 보장하는 한편 편리함도 제공하고 있어 시민 생활에 직접적인 영향을 주는 중요한 교통수단이다.

그러나 2·3·4·7호선과 경원선·경의선·경인선·경부선·경춘선·중앙선의 일부인 101.2km의 철도가 지하가 아닌 지상으로 운영되고 있어 주변 지역주민은 소음, 분진 등의 환경 문제로 피해를 보고있을 뿐만 아니라 철도로 인해 지역이 단절되어 지역사회의 연계성을 저하시키며, 지상철도 주변 지역은 도시개발에서 소외되어 도시 슬럼화가 더욱 가중되고 있는 상황이다.

이러한 문제점을 해결하기 위해 지상에 설치된 철도를 지하화하고, 상부 공간을 새로운 도시공간으로 재편하는 것이 반드시 필요하나, 경제적 타당성을 확보하지 못하여 향후에도 개선의 여지가 불분명해 지역주민의 고통은 나날이 심화되고 도시는 계속 노후화되어가고 있으며 한정된 도시공간을 비효율적으로 사용하고 있어 종합적인 대책이 시급히 필요한 실정이다.

이에, 서울특별시의회는 대도시권 철도 지하화 사업을 체계적으로 추진하고, 사업성을 확보하는 한편 이를 제도화할 수 있도록 정부, 국회 및 서울시의 보다 책임 있는 자세를 요구하며, 다음과 같이 건의한다.

하나, 정부와 국회는 철도 지하화, 역사 부지 및 주변 지역 개발을 통합적으로 시행할 수 있도록 도시철도를 포함한 사업대상범위, 사업시행자에 지방공사 추가, 사업절차, 건폐율 및 용적률 등 인센티브 부여 기준, 예산확보방안 등에 관한 특별법을 조속히 마련하고 즉시 시행하여야 한다.

하나, 서울시는 사업비용을 확보할 수 있도록 철도 지하화 관련 기금 조성·운영과 함께 지상철도 지하화 추진을 위한 전담조직을 구성·운영하여야 한다.

2023. 12.

서울특별시의회 의원 일동