

수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업
왕십리역 신설 협약 추진 동의안

심 사 보 고

의 안 번 호	1447
------------	------

2023년 12월 20일
교 통 위 원 회

1. 심사경과

가. 제 안 자 : 서울특별시장

나. 제안일자 : 2023년 10월 16일

다. 회부일자 : 2023년 10월 23일

라. 상정일자

○ 제321회 정례회 제5차 교통위원회(2023년 12월 20일 상정·의결)

2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 도시교통실장)

가. 제안이유

- 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업은 수도권(경기~서울) 주요 지역을 30분 이내에 연결하여 출퇴근 시간을 획기적으로 단축하는 사업임
- 왕십리역 신설 사업은 민간투자시설사업기본계획(RFP)상 기본 정거장(10개)에 포함되지는 않았으나 왕십리역을 비롯한 추가 정거장 신설계획이 KDI 민자적격성 판단결과 타당성이 확보됨에 따라 기재부 민간투자사업심의위원회('23.7.)를 거쳐 C노선 민간투자사업 실시협약에 최종 반영되었음
 - 추가 정거장(4개) : 왕십리역, 인덕원역, 의왕역, 상록수역
- 수도권광역급행철도 C노선 왕십리역 신설의 효율적인 추진을 위해 민간사업자 및 성동구와 협약을 체결하여 시행하고자 하며 본 협약에 따라 우리 시의 예산편성 및 사업비 부담 등의 재정적 의무를 부담하게 됨
- 본 협약에 따른 수도권광역급행철도 C노선 왕십리역 신설 사업은 법령과 조례에 규정이 있는 사무이거나 예산이 편성된 사무가 아니므로, 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 제4조에 따라 서울특별시의회의 동의를 받고 민간사업자 및 성동구와 협약을 체결하고자 함

나. 주요내용

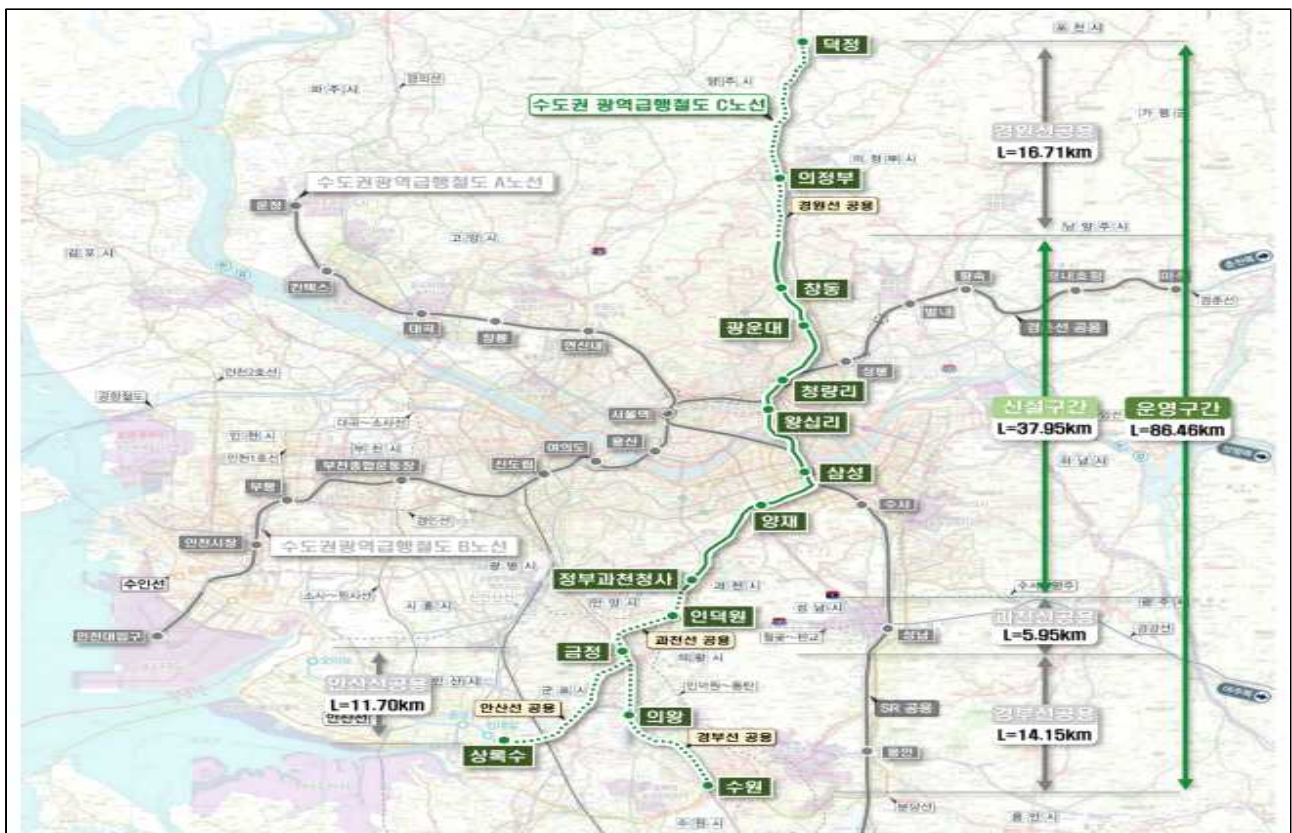
(1) 사업개요

【C노선 전체구간】

- 사업구간 : 경기도 양주~수원 ※ '23년말 착공 → '28년 준공
- 사업규모 : 연장 86.46km(정거장 14개소(서울6))
- 총사업비 : 4조 6,084억원(건설 5년, 운영 40년)
- 사업시행자 : 지티엑스씨 주식회사 ※ 대표사 : 현대건설

【왕십리역 신설】

- 사업규모 : 지하4층/지상2층, 시설면적 약12,142㎡(지하)
 - 승강장 규모 : 폭 7.1m, 길이 169.0m
- 총사업비 : 1,879.82억원(사업시행자 50% : 서울시 25% : 성동구 25%)
- 사업시행자 939.91억원 : 서울시 469.955억원 : 성동구 469.955억원
 - ※ 실시설계에 따라 조정될 수 있음



(2) 구간 추진경위

- '20.12.22. : GTX-C 시설사업기본계획(RFP) 고시
- '21.05.03. : 왕십리역 추가 건설 재정부담계획 협의 요청(성동구→시)
- '21.05.06. : 왕십리역 신설 자원부담계획 회신 요청(현대건설→시)
- '21.05.12. : 왕십리역 신설 자원부담계획 회신(시·성동구→현대건설)
 - 사업시행자 50% : 지자체 50% (市와 區가 분담) ※ 운영비는 사업자부담
- '21.06.18. : GTX-C 우선협상대상자 선정(현대건설 컨소시엄)
- '21.12.~'23.7. : 왕십리역 신설 자원분담 비율 협의(시↔성동구)
- '23.07.19. : 사업시행자 지정 및 실시협약(안) 통과(기재부)
- '23.08.22. : GTX-C 실시협약 체결(국토부↔현대건설 컨소시엄)
- '23.08.30. : GTX-C노선 왕십리역 신설 관련 의견 회신(성동구→시)
 - '23년 협약체결시점의 기준재정수요충족도 비율 수용(市 50% : 區 50%)

(3) 주요 협약내용

- 협약개요
 - 협약서명 : 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서
 - 협 약 자 : 서울특별시 - 성동구 - 사업시행자
 - 협약목적 : 수도권광역급행철도 C노선 구간 내 왕십리역 설치공사의 효율적 추진을 위해 상호협력

○ 주요내용

- (사업범위) 역사(역 운영에 필요한 부대설비 포함), 전차선, 전력, 통신, 신호, 승강장 등
- (사업 기간) 본 협약 체결일로부터 수도권광역급행철도 C노선 사업의 실제 준공일까지
- (사업비부담 및 업무분담) 본 사업 시행에 따른 사업비는 사업시행자 50%, 서울시 25%, 성동구가 25% 부담
- 1. 서울시·성동구의 업무
 - 사업민원 및 시공·운영민원 처리 협조
 - 본 사업 시행 관련 담당 인허가 전반(도시계획시설결정 등 공사 시행 인허가 포함)에 관한 협조
 - 본 사업의 부지 사용 협조
- 2. 사업시행자의 업무
 - 사업시행에 필요한 설계 및 공사시행과 각종 인·허가 신청
 - 시공 및 운영민원 처리
 - 그 밖에 실시협약에서 정한 사업시행자의 업무
- (연차별 투자계획) 연차별 공정과 투자계획은 공정률 및 사업비 변경을 고려하여 상호 협의 하에 조정 가능
- (사업시설의 귀속) 본 사업시설은 준공과 동시에 국토교통부에 귀속됨

3. 참고사항

가. 관계법령

○ 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 제21조

제21조(수익자·원인자의 비용부담) ① 사업시행자는 국가 이외의 자가 철도건설사업으로 현저한 이익을 얻는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 그 이익을 얻는 자(이하 “수익자”라 한다)에게 철도건설사업 비용의 전부 또는 일부를 부담하게 할 수 있다.

② 제1항에 따라 수익자가 부담하여야 할 비용은 사업시행자와 수익자가 협의하여 정한다. 이 경우 협의를 성립되지 아니하면 사업시행자 또는 수익자의 신청을 받아 위원회가 조정할 수 있다.

③ 국가 이외의 자의 요구에 의하여 철도건설사업을 하는 경우에는 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 한다.

④ 제3항에 따라 국가 이외의 자가 철도건설사업에 따른 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우 그 부담 비율은 대통령령으로 정한다.

○ 총사업비 관리지침 제82조

제82조(철도역의 신설) ① 철도역 신설은 다음 각 호에서 정하는 바에 따른다.

1. 기본계획 이후 단계에서 철도역을 신설하는 경우

가. 신설 역의 재무적 수익성이 확보되는 경우($R/C \geq 1$) : 국가와 지자체 또는 개발사업자 등이 100분의 50씩을 분담하는 조건으로 허용 가능. 다만, 역 신설에 따른 역세권개발 또는 택지개발 등 주변지역 개발효과가 큰 경우에는 전액 당해 수익자에 의한 부담을 조건으로 허용 가능

나. 신설 역의 재무적 수익성이 확보되지 아니한 경우($R/C < 1$) : 신설 역의 경제적 타당성이 인정($B/C \geq 1$)되고, 향후 신설 역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한하여 역 신설을 허용하되, 재무적 수익성이 확보될 때까지의 사업비('R/C ≥ 1 '에 해당하는 금액)는 국가와 지자체 또는 개발사업자 등이 100분의 50씩을 분담하고, 재무적 수익성이 확보되지 아니하는 부분에 대한 사업비('R/C < 1'에 해당하는 금액)지자체 또는 개발사업자 등이 전액을 부담

2. 운영중인 노선에 철도역을 신설하는 경우 : 신설 역의 경제적 타당성이 인정되고 ($B/C \geq 1$), 향후 신설 역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한하여 지자체 또는 개발사업자 등이 사업비의 전부를 부담하는 조건으로 역 신설을 허용

② 제1항의 규정에 의해 철도역을 신설하는 경우에는 국가와 지자체 또는 개발사업자 등 간에 재원분담에 대한 협약 체결 등을 전제로 한다.

나. 예산조치 : '24년 추경예산 편성

4. 검토보고 요지(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 동의안은 국토교통부에서 당초 10개 정거장으로 추진하던 수도권광역급행철도 C노선(이하 GTX-C) 건설사업이 왕십리역을 포함한 4개 정거장을 추가 신설하는 것으로 기획재정부 민간사업 심의위원회를 통과('23.7)하여 GTX-C노선 민간투자사업 실시협약에 반영되어

왕십리역 신설에 대한 사업비를 민간사업자, 서울시, 성동구가 부담하는 협약 체결 전 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 제4조에 따라 서울시가 부담하는 재정적 의무에 대해 시의회 동의를 받고자 하는 것임

※ 참고 : 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 관련 규정

제4조(협약체결) ① 시장은 이 조례에서 의회의 의결을 받도록 규정한 사무의 경우에는 의회동의 후 협약을 체결하여야 한다. 다만 의회의 의결을 기다릴 만한 시간적 여유가 충분하지 아니한 긴급한 사무의 경우에는 「서울특별시의회 기본 조례」 제55조의3 단서에 따라 의장과 상임위원장에게 보고한 후 협약을 체결하되, 협약서에 “의회의 의결을 받은 때부터 효력을 발생한다”는 조건을 붙여야 한다.

② 시장은 의회의 동의와 다르게 협약을 체결할 수 없다. 다만 부득이하게 협약을 변경할 시에는 제1항 단서에 따른다.

나. 검토의견

■ 사업개요 및 추진현황

- GTX-C 노선은 경기도 양주시 덕정에서 수원까지 연결(86.46km)하는 BTO 방식의 민간투자사업(사업시행자:지티엑스씨(주), 대표사:현대건설)으로 '28년 준공을 목표로 하고 있으며 '23년 11월 현재 관련 인허가절차가 진행중이며 국토교통부 주관으로 국가철도공단이 사업관리를 하고 있음
- 왕십리역은 지상2층, 지하4층, 시설면적 약 12,142㎡, 승강장 폭 7.1m, 길이 169.0m의 규모로 사업비는 1,879억 82백만원이며, 사업시행자(50%), 서울시(25%), 성동구(25%)가 사업비를 분담하는 협약서 체결을 진행중에 있음

※ 사업개요

구 분	GTX-C	왕십리역 신설
사업시행자	지티엑스씨(주)	지티엑스씨(주)
사업내용	양주 덕정 ~ 수원 연결	건출형 출입구 1개(신설) 외부출입구 14개(기존) 2·5호선, 경의중앙선, 수인분당선 환승
규 모	86.46km, 정거장 14개로(서울 6) ※ 서울(6) : 창동역, 광운대역, 청량리역, 왕십리역, 삼성역, 양재역	시설면적 12,142㎡ 승강장 폭 7.1m, 길이 169.0m
사업비	45,084억원	1,879억 82백만원

※ 추진경위

- '20.12.22. : GTX-C 시설사업기본계획(RFP) 고시
- '21.05.12. : 왕십리역 신설 재원부담계획 회신(市·성동구→현대건설)
 - 사업시행자 50% : 지자체 50% (市와 區가 분담) ※ 운영비 사업시행자 부담
- '21.06.18. : GTX-C 우선협상대상자 선정(현대건설 컨소시엄)
- '21.12.~'23.7. : 왕십리역 신설 재원분담 비율 협의(市↔성동구)
- '23.07.19. : 사업시행자 지정 및 실시협약(안) 통과(기재부)
- '23.08.22. : GTX-C 실시협약 체결(국토부↔현대건설 컨소시엄)
- '23.08.30. : GTX-C노선 왕십리역 신설 관련 의견 회신(성동구→市)
 - '23년 협약체결시점의 기준재정수요충족도 비율 수용(市 50% : 區 50%)
- '23.9.~'23.10. : 왕십리역 신설 협약서(안) 관계기관 협의(4회)
 - 관계기관 : 서울시, 성동구, 국가철도공단, 사업시행자
- '23.10.05. : 협약서(안) 변호사 법률자문 완료
- '23.10.13. : 협약서(안) 서울연구원 공공투자관리센터 검토완료
- '23.11.19. : GTX-C 왕십리역 신설사업 추진계획 수립(市)

■ 왕십리역사 신설의 필요성 및 타당성

- 당초 GTX-C 노선은 10개 정거장¹⁾으로 계획되었으나 서울시는 그간 최종목적지 도달 신속성, 환승 편의성, 교통 효율성을 고려하여 왕십리역 추가 신설을 요청²⁾하였고

한국개발연구원 공공투자관리센터는 왕십리역 등 4개 정거장³⁾을 포함하여 GTX-C 노선의 민자적격성을 판단⁴⁾한 결과 B/C⁵⁾는

1) ①덕정, ②의정부 ③창동, ④광운대, ⑤청량리, ⑥삼성, ⑦수서, ⑧성남, ⑨용인 ⑩동탄

2) 수도권광역급행철도(GTX-C) 역사 신설 요청(교통정책과-13453, '20.8.11)

수도권광역급행철도(GTX-C) 정거장 신설 요청(교통정책과-2712, '21.2.10)

3) 왕십리역(서울), 인덕원역(안양), 의왕역(의왕), 상록수역(안산)

1.15, VfM⁶⁾는 31.54%로 나타나 왕십리역 추가 신설의 타당성을 확보하였음

- 코로나19 이전인 '19년 왕십리역의 일일 이용자⁷⁾는 약 86천명으로 향후 GTX-C 노선까지 연결될 경우 이용수용 증대 및 광역교통 환승연계 편의 증진이 기대됨에 따라 역신설의 필요성과 타당성은 인정된다 할 것임

■ 의무부담행위 대상여부

- 「지방자치법」 제47조제1항제8호에 따르면 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 지방자치단체의 “예산 외의 의무부담이나 권리의 포기”는 지방의회 의결을 받도록 하고 있음
- 또한, 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제2조제3호에 따르면 ‘의무부담’이란 ‘사무의 대상 또는 상대방에 대

4) 한국개발연구원 공공투자관리센터 2022년도 적격성 판단보고서 : 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 민간적격성 판단(20.2)

- B/C : 1.15, NPV : 7,895억원, IRR : 5.82%, VfM = 31.54%

5) 편익/비용(B/C) : 장래에 발생될 편익과 비용을 현재가치로 환산하여 편익의 현재가치를 비용의 현재가치로 나눈 비율로 1.0이상이면 경제성이 있음

6) VfM(Value for Money) : 정부실행대안(PSC1)과 민간투자대안(PFI1)에서 정부가 부담해야하는 총 비용을 현재가치화하여 두 대안의 정부부담금을 비교하는 것으로 $VFM \geq 0$ 이면 민간투자사업 적격성이 있는 것으로 판단

7) 왕십리역 연도별 이용객 현황

(단위:명/일)

연도	ITX	2호선	5호선	코레일	합계
2019년	1,005	36,479	11,104	38,769	86,352
2020년	890	24,983	7,989	27,786	61,648
2021년	939	24,447	8,235	27,512	61,133
2022년	1,007	27,927	9,004	31,387	69,325

※서울교통공사 홈페이지 자료실, 한국철도공사 수송통계(승차, 하차 합계)

하여 시장이 재정적으로 의무를 부담하는 것'으로 정의하고 있고,

같은 조례 제3조제1항에서는 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무와, 의회의 심의·확정을 거쳐 성립된 예산 외의 사무를 적용 범위로 두고 있음

※ 참고 : “예산 외 의무부담”의 법적 근거

구 분	내 용
「지방자치법」 제47조제1항제8호	제47조(지방의회의 의결사항) ① 지방의회는 다음 사항을 의결한다. 1. ~ 7. (생략) 8. 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 예산 외의 의무부담이나 권리의 포기 9. ~ 11. (생략)
「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제2조	제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다. 1. ~ 2. (생략) 3. “의무부담”이란 사무의 대상 또는 상대방에 대하여 시장이 재정적으로 의무를 부담하는 것을 말한다. 4. ~ 5. (생략)
「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제3조	제3조(적용범위) ① 시의 처리사무 중 법 제39조제1항제8호에 따른 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 의무부담이나 권리의 포기에 대하여는 이 조례를 적용한다. 1. 제2조제1호에 따른 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무 2. 제2조제2호에 따른 예산 외의 사무

○ 서울시가 수립한 “GTX-C 왕십리역 신설사업추진계획”⁸⁾에 포함된 「수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서 (안)」 제5조⁹⁾, 제7조¹⁰⁾ 및 제9조¹¹⁾에서 왕십리역 추가에 따른

8) GTX-C 왕십리역 신설사업추진계획(교통정책과-19806호, 행정1부시장 제255호, 23.11.19.)

9) 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서(안) 제5조(사업비부담 및 업무분담)

① 본 사업 시행에 따른 사업비는 “사업시행자” 50%, 서울특별시 25% 성동구가 25% 부담한다.

10) 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서(안) 제7조(사업비의 책정 및 변경)

① 본 사업의 사업비는 향후 “사업시행자”가 시행하는 실시설계 시 최종 산출되는 사업비를 기준으로 “당사자들”간 합의를 거쳐 최종 결정하며, 최초 협약의 사업비는 [첨부 1]과 같다.

※ 최초 협약의 사업비('19.12.31. 불변가) : 1,879.82억원(민간사업비 939.91억원, 서울시 469.96억원 성동구 469.96억원)

사업비 중 사업시행자(지티엑스씨 주식회사)가 50%, 서울시가 25%, 성동구가 25%로 부담하도록 하고 있고, 사업비는 실시설계 산출금액을 당사자들(서울시, 성동구, 지티엑스씨 주식회사)이 협의하여 최종 확정하며, 사업비는 분기별로 사업관리기관(국가철도공단)의 은행계좌에 이체하는 방법으로 지급하도록 하고 있어 서울시의 재정적 의무가 발생하는 것으로 보임

- 한편 일반적인 광역철도사업의 경우 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제10조¹²⁾ 및 같은 법 시행령¹³⁾에 따라 사업비의 70퍼센트를 국가가 부담하고, 30퍼센트를 해당 지방자치단체가 부담하도록 하고 있으나, 「사회기반시설에 대한 민간투자법(이하 민간투자법)」에 따른 민간투자사업은 해당법을 적용하지 않으며,

민간투자법 제3조¹⁴⁾는 민간투자사업의 경우 민간투자법을 우선

11) 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서(안) 제9조(사업비 지급)

② 사업비는 분기별로 지급하며, 사업관리기관과 “사업시행자”가 분기별 사업비를 확정하여 2019년 12월 31일부터 지급대상 분기의 직전분기말까지의 소비자물가지수변동분을 적용한 물가변동비를 포함한 금액을 서울특별시 및 성동구에 지급 요청하고, 서울특별시 및 성동구는 집행금액을 사업비의 지급요청을 받은 날로부터 [90일 이내]에 사업관리기관의 은행예금계좌에 이체하는 방법으로 사업비를 지급하며, 사업관리기관은 [15일 이내]에 “사업시행자”의 은행예금계좌에 지급한다.

12) 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별 제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등)

② 국가와 지방자치단체는 노선의 기능, 국가와 지방자치단체의 재정 등을 고려하여 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용(국가 또는 지방자치단체가 민간기업과 공동으로 설립한 법인이 사업을 시행하는 경우에는 민간기업이 부담하는 비용을 공제한 사업비를 말한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 분담한다.

⑥ 광역철도의 건설 또는 개량이 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따른 민간투자사업으로 시행되는 경우 국가나 지방자치단체가 사업시행자에게 같은 법 제53조에 따라 보조금을 교부할 때에는 제2항부터 제5항까지의 규정을 적용하지 아니한다.

13) 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령 제13조(광역철도의 건설 및 개량에 관한 비용의 분담)

① 법 제10조제2항에 따라 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용에 대해서는 국가가 70퍼센트를 부담하고, 해당 지방자치단체가 30퍼센트를 부담한다.

14) 사회기반시설에 대한 민간투자법 제3조(관계법률과의 관계 등)

① 이 법은 민간투자사업에 관하여 관계법률에 우선하여 적용한다.

적용한다고 규정하고 있으나 민간투자법에서는 국가가 주무관청인 민자철도사업에 대한 신규 정거장 건설시 지방자치단체의 재정분담 의무를 따로 규정하고 있지는 않음

따라서 GTX-C 건설은 국토교통부 주도 사업으로 국토교통부 소관 노선에 신규 정거장을 추가하여 발생하는 비용 중 일부를 서울시가 부담하는 것은 “법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무”로 보는 것이 타당할 것으로 사료됨

- 향후 왕십리역 신설에 관한 협약을 체결하는 것은 서울시의 재정적 의무부담을 요구하고, “법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무”에 해당된다는 점 등을 고려할 때 현행 조례에서 정의하고 있는 “의무부담” 행위로 볼 수 있고, 서울시 법률지원담당관도 협약체결이 “의무부담”에 포함되어 시의회 동의가 필요하다는 의견¹⁵⁾임

■ 서울시 제정부담금 범위에 대한 의견

- 민간투자법 제53조¹⁶⁾는 민간투자사업의 사업시행자에 대해 보조금을 지급할 수 있도록 규정하고 있고, 같은 법 시행령 제37조제1항제5호¹⁷⁾ 및 「민간투자사업기본계획」(기획재정부공고 제

15) 시의회 동의 필요 여부 사전검토('23. 10. 4., 市 법률지원담당관)

- 본 협약은 서울시가 이행해야 할 재정적 의무 부담에 관한 내용을 포함하고 있고, 법령과 조례에 규정된 사무가 아니며, 예산이 편성되어 있지도 않은바, 협약 체결 전 시의회 사전 동의가 필요하다고 사료됨

16) 사회기반시설에 대한 민간투자법 제53조(재정지원)

국가 또는 지방자치단체는 귀속시설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요하면 대통령령으로 정하는 경우에 한정하여 사업시행자에게 보조금을 지급하거나 장기대부를 할 수 있다.

2022-123호) 제153조18)를 적용할 경우 사업시행자에 대한 재정지원이 가능할 것으로 보이나 왕십리역 추가 신설과 같은 사례에 대해 민간자본, 국비 및 시비의 분담기준에 관한 세부규정은 없는 실정임

- 다만 「수도권광역급행철도 C노선 민간투자대상사업 지정 및 시설사업기본계획」 고시¹⁹⁾에서 건설보조금은 50%를 초과할 수 없고, 추가 정거장 설치를 위한 총사업비 증액에 대해서는 국토교통부가 건설보조금을 지원하지 않는다고 명시함에 따라

GTX-C 왕십리역 추가시 총 사업비 1,879억 82백만원 중 사업시행자가 50%(939억 91백만원)를 나머지 50%를 시와 성동구가 함께 부담하는 것으로 하여 GTX-C사업의 실시협약²⁰⁾이 체결됨

17) 사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령 제37조(재정지원)

- ① 국가나 지방자치단체는 법 제53조에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 심의위원회의 심의를 거쳐 시설의 건설 또는 운영기간 중 예산의 범위에서 사업시행자에게 보조금을 지급하거나 장기대부를 할 수 있다. 다만, 지방자치단체의 예산으로 보조금을 지급하거나 장기대부를 하는 경우 또는 국가의 보조금이 300억원 미만인 지방자치단체의 사업인 경우에는 심의위원회의 심의를 거치지 아니한다.

5. 민간투자사업에 포함된 시설사업 중 그 자체만으로는 민간투자사업으로서의 수익성이 적으나 전체 사업과 함께 시행되면 공사기간이나 경비가 크게 줄어드는 등 사업의 효율성을 높일 수 있는 시설사업에 대하여 사전에 보조금의 지급 또는 장기대부가 이루어지지 아니하면 그 민간투자사업을 원활하게 시행하기가 어렵다고 판단되는 경우

18) 민간투자사업기본계획 제153조(재정지원)

- ① 주무관청은 도로, 철도, 항만 등 당해 시설별로 재정지원이 없다는 전제하에 계산된 사용료와 대체 시설과 비교하여 발생하는 편익과 경쟁력 등을 고려한 적정사용료를 비교하여 적정사용료 수준을 유지하기 위하여 필요한 범위 내에서 법 제53조 및 영 제37조에 따라 사업시행자에게 재정지원을 할 수 있다.

19) 국토교통부고시 제2020-1002호('20.12.22.) : 수도권광역급행철도 C노선 민간투자대상사업 지정 및 시설사업기본계획

- p51 건설보조금 투입조건 : (중략) 최종 건설보조금 지원 비율은 실시협약으로 확정하는 건설사업비의 50%를 초과할 수 없음
- p62. 사업신청 및 시행의 세부조건 : 추가 정거장 설치를 위한 총사업비 증액 제안분에 대해서는 본사업 주무관청인 국토교통부가 건설보조금을 지원하지 않으며, (생략)

- 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제21조²¹⁾와 같은 법 시행령 제22조²²⁾에서는 원인자의 요구²³⁾에 의하여 새로 건설되고 있는 철도노선에 역 시설을 건설하는 경우 역 시설 건설비용과 수입을 비교하여 수입을 초과하지 아니하는 건설비용의 100분의 50을 국가가 부담하도록 하고 있음에도 왕십리역 추가에 국비지원이 전혀 검토되거나 반영되지 않았다는 것은 국토교통부와 논의가 필요할 것으로 보임
- 한편 성동구의 비용분담은 「서울시 지방보조금 관리조례」 제4조²⁴⁾ 및 시행규칙 제3조 별표2에 따라 기준재정수요충족도(재정력)에

20) 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 실시협약[’23.8.22. 국토교통부-(가칭)수도권광역급행철도씨노선주식회사]

21) 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 제21조(수익자·원인자의 비용부담)

③ 국가 이외의 자의 요구에 의하여 철도건설사업을 하는 경우에는 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 한다.

④ 제3항에 따라 국가 이외의 자가 철도건설사업에 따른 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우 그 부담 비율은 대통령령으로 정한다.

22) 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.

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.

② 제1항제3호 및 제4호에 따른 철도건설사업은 「국가통합교통체계효율화법」 제18조제2항의 투자평가지침에 따라 타당성을 평가한 결과 경제성이 있다고 인정되는 경우에만 시행할 수 있다.

23) 1. 수도권광역급행철도(GTX-C) 역사 신설 요청(교통정책과-13453, ’20.8.11, 市→국토부)

2. 수도권광역급행철도(GTX-C) 정거장 신설 요청(교통정책과-2712, ’21.2.10, 市→국토부)

- GTX-A<광화문(시청)역>, B<동대문(역사문화공원)역>, C(왕십리역) 신설 요청

24) 서울시 지방보조금 관리조례 제4조(차등보조율의 적용)

① 시장은 필요하다고 인정되는 지방보조사업에 대해서는 해당 자치구의 재정사정 등을 고려하여 차등보조율을 적용할 수 있다.

② 제1항의 차등보조율과 적용대상이 되는 자치구의 범위 및 적용기준 등은 규칙으로 정한다.

따른 차등보조율을 적용하였음

성동구의 기준재정수요충족도는 '23년 71.8%에서 '24년 67.0%²⁵⁾로 떨어졌고 차등보조율은 “50% 이내”에서 “60% 이내”로 높아졌으나 성동구에서 '23년 협약체결시점의 기준재정수요충족도 비율을 적용하겠다는 의견을 제출²⁶⁾함에 따라 향후 「수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서(안)」에 명기 한 사업비 분담비율을 준수하여야 할 것임

※ 차등보조율의 적용기준(서울시 지방보조금 관리조례 시행규칙 제3조 별표2)

재 정 력	40~50%미만	50~70%미만	70~100%미만	100%이상
보 조 율	70% 이내	60% 이내	50% 이내	필요시 30% 이내

- 자치구에 대한 차등보조율은 「서울특별시 자치구의 재원조정에 관한 조례」 제8조의 기준재정수요액의 산정 및 제9조의 기준재정수입액의 산정에 따른 기준재정수요충족도(재정력)를 기준으로 차등보조 함

25) 2024년 조정교부금 가내시 통보(자치행정과-19658, '23.11.16.) : 성동구 기준재정수요충족도 67.0%

26) 수도권광역급행철도 C노선 왕십리역 신설 관련 의견 회신(성동구 교통행정과-75434호, '23.8.30.)

- GTX-C노선 왕십리역 신설 재원분담에 대하여 '23년 협약체결시점의 기준재정수요충족도 비율을 적용하겠다는 의견 제출

5. 질의 및 답변요지 : 생략

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음

수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약 추진 동의안

의 안 번 호	1447
------------	------

제출년월일 : 2023년 10월 16일
제 출 자 : 서 울 특 별 시 장

1. 제안이유

- 가. 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업은 수도권(경기~서울) 주요 지역을 30분 이내에 연결하여 출퇴근 시간을 획기적으로 단축하는 사업임
- 나. 왕십리역 신설 사업은 민간투자시설사업기본계획(RFP)상 기본 정거장(10개)에 포함되지는 않았으나 왕십리역을 비롯한 추가 정거장 신설계획이 KDI 민자적격성 판단결과 타당성이 확보됨에 따라 기재부 민간투자사업심의위원회('23.7.)를 거쳐 C노선 민간투자사업 실시협약에 최종 반영되었음
- 추가 정거장(4개) : 왕십리역, 인덕원역, 의왕역, 상록수역
- 다. 수도권광역급행철도 C노선 왕십리역 신설의 효율적인 추진을 위해 민간사업자 및 성동구와 협약을 체결하여 시행하고자 하며 본 협약에 따라 우리 시의 예산편성 및 사업비 부담 등의 재정적 의무를 부담하게 됨
- 라. 본 협약에 따른 수도권광역급행철도 C노선 왕십리역 신설 사업은 법령과 조례에 규정이 있는 사무이거나 예산이 편성된 사무가 아니므로, 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 제4조에 따라 서울특별시의회의 동의를 받고 민간사업자 및 성동구와 협약을 체결하고자 함

2. 주요내용

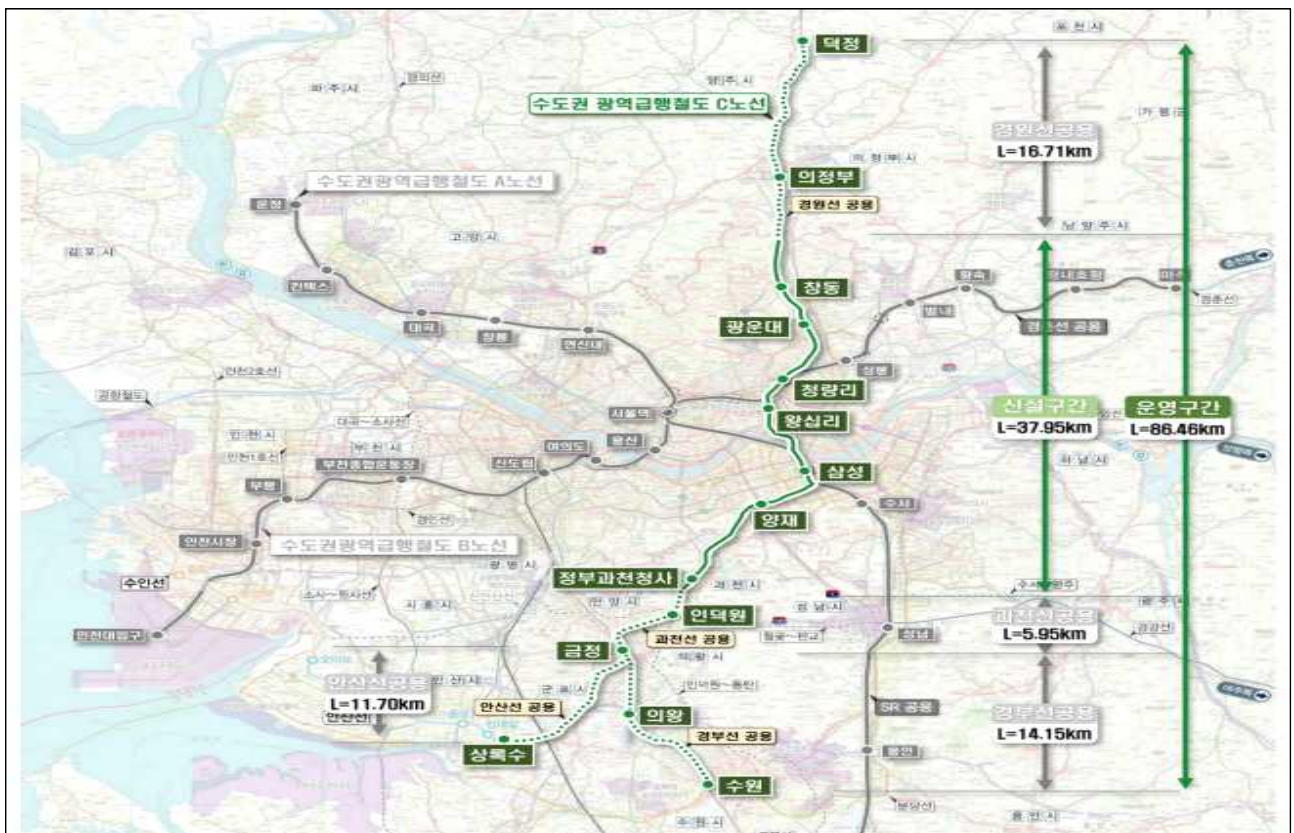
가. 사업개요

[C노선 전체구간]

- 사업구간 : 경기도 양주 ~ 수원 ※ '23년말 착공 → '28년 준공
- 사업규모 : 연장 86.46km(정거장 14개소(서울6))
- 총사업비 : 4조 6,084억원(건설 5년, 운영 40년)
- 사업시행자 : 지티엑스씨 주식회사 ※ 대표사 : 현대건설

[왕십리역 신설]

- 사업규모 : 지하4층/지상2층, 시설면적 약12,142 m^2 (지하)
 - 승강장 규모 : 폭 7.1m, 길이 169.0m
 - 총사업비 : 1,879.82억원(사업시행자 50% : 서울시 25% : 성동구 25%)
 - 사업시행자 939.91억원 : 서울시 469.955억원 : 성동구 469.955억원
- ※ 실시설계에 따라 조정될 수 있음



나. 그간 추진경위

- '20.12.22. : GTX-C 시설사업기본계획(RFP) 고시
- '21.05.03. : 왕십리역 추가 건설 재정부담계획 협의 요청(성동구→시)
- '21.05.06. : 왕십리역 신설 자원부담계획 회신 요청(현대건설→시)
- '21.05.12. : 왕십리역 신설 자원부담계획 회신(시·성동구→현대건설)
 - 사업시행자 50% : 지자체 50% (市와 區가 분담) ※ 운영비는 사업자부담
- '21.06.18. : GTX-C 우선협상대상자 선정(현대건설 컨소시엄)
- '21.12.~'23.7. : 왕십리역 신설 자원분담 비율 협의(시↔성동구)
- '23.07.19. : 사업시행자 지정 및 실시협약(안) 통과(기재부)
- '23.08.22. : GTX-C 실시협약 체결(국토부↔현대건설 컨소시엄)
- '23.08.30. : GTX-C노선 왕십리역 신설 관련 의견 회신(성동구→시)
 - '23년 협약체결시점의 기준재정수요충족도 비율 수용(市 50% : 區 50%)

다. 주요 협약내용

- 협약개요
 - 협약서명 : 수도권광역급행철도 C노선 민간투자사업 왕십리역 신설 협약서
 - 협 약 자 : 서울특별시 - 성동구 - 사업시행자
 - 협약목적 : 수도권광역급행철도 C노선 구간 내 왕십리역 설치공사의 효율적 추진을 위해 상호협력
- 주요내용
 - (사업범위) 역사(역 운영에 필요한 부대설비 포함), 전차선, 전력, 통신, 신호, 승강장 등

- (사업 기간) 본 협약 체결일로부터 수도권광역급행철도 C노선사업의 실제 준공일까지
- (사업비부담 및 업무분담) 본 사업 시행에 따른 사업비는 사업시행자 50%, 서울특별시 25%, 성동구가 25% 부담
 - 1. 서울특별시·성동구의 업무
 - 사업민원 및 시공·운영민원 처리 협조
 - 본 사업 시행 관련 담당 인허가 전반(도시계획시설결정 등 공사 시행 인허가 포함)에 관한 협조
 - 본 사업의 부지 사용 협조
 - 2. 사업시행자의 업무
 - 사업시행에 필요한 설계 및 공사시행과 각종 인·허가 신청
 - 시공 및 운영민원 처리
 - 그 밖에 실시협약에서 정한 사업시행자의 업무
- (연차별 투자계획) 연차별 공정과 투자계획은 공정률 및 사업비 변경을 고려하여 상호 협의 하에 조정 가능
- (사업시설의 귀속) 본 사업시설은 준공과 동시에 국토교통부에 귀속됨

3. 참고사항

가. 관계법령

○ 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 제21조

제21조(수익자·원인자의 비용부담) ① 사업시행자는 국가 이외의 자가 철도건설사업으로 현저한 이익을 얻는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 그 이익을 얻는 자(이하 “수익자”라 한다)에게 철도건설사업 비용의 전부 또는 일부를 부담하게 할 수 있다.
② 제1항에 따라 수익자가 부담하여야 할 비용은 사업시행자와 수익자가 협의하여 정한다. 이 경우 협의가 성립되지 아니하면 사업시행자 또는 수익자의 신청을 받아 위원회가 조정할 수 있다.
③ 국가 이외의 자의 요구에 의하여 철도건설사업을 하는 경우에는 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 한다.
④ 제3항에 따라 국가 이외의 자가 철도건설사업에 따른 비용의 전부 또는 일부를 부담하는 경우 그 부담 비율은 대통령령으로 정한다.

○ 총사업비 관리지침 제82조

제82조(철도역의 신설) ① 철도역 신설은 다음 각 호에서 정하는 바에 따른다.
1. 기본계획 이후 단계에서 철도역을 신설하는 경우
가. 신설 역의 재무적 수익성이 확보되는 경우($R/C \geq 1$) : 국가와 지자체 또는 개발사업자 등이 100분의 50씩을 부담하는 조건으로 허용 가능. 다만, 역 신설에 따른 역세권개발 또는 택지개발 등 주변지역 개발효과가 큰 경우에는 전액 당해 수익자에 의한 부담을 조건으로 허용 가능
나. 신설 역의 재무적 수익성이 확보되지 아니한 경우($R/C < 1$) : 신설 역의 경제적 타당성이 인정($B/C \geq 1$)되고, 향후 신설 역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한하여 역 신설을 허용하되, 재무적 수익성이 확보될 때까지의 사업비('R/C ≥ 1 '에 해당하는 금액)는 국가와 지자체 또는 개발사업자 등이 100분의 50씩을 부담하고, 재무적 수익성이 확보되지 아니하는 부분에 대한 사업비('R/C < 1'에 해당하는 금액)지자체 또는 개발사업자 등이 전액을 부담
2. 운영중인 노선에 철도역을 신설하는 경우 : 신설 역의 경제적 타당성이 인정되고($B/C \geq 1$), 향후 신설 역의 운영단계에서 운영수입이 운영비용을 초과하는 경우에 한하여 지자체 또는 개발사업자 등이 사업비의 전부를 부담하는 조건으로 역 신설을 허용
② 제1항의 규정에 의해 철도역을 신설하는 경우에는 국가와 지자체 또는 개발사업자 등 간에 재원분담에 대한 협약 체결 등을 전제로 한다.

나. 예산조치 : 24년 추경예산 편성

※ 작성자 : 도시교통실 교통정책과 배정근 (☎2133-2238)