

신안산선 대림삼거리역 출입구 추가 신설 촉구 건의안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 최민규 의원 외 28명

나. 의안번호 : 제313호

다. 제출일자 : 2022. 10. 11.

라. 회부일자 : 2022. 10. 21.

2. 주 문

- 신안산선 대림삼거리역에 대한 주민 접근성과 이용 편의성을 제고하고 지하철 이용 인구의 증가를 통한 지역경제 활성화를 위해 출입구 추가 신설을 건의함

2. 제안이유

- 신안산선은 서울 도심과 수도권 서남부 지역의 광역교통문제 해소를 위해 경기 안산~광명~서울 여의도, 송산차량기지~시흥시청~광명을 연결하는 44.7km를 잇는 지하철 노선으로, 19개의 역사와 1개의 차량기

지를 설치하는 민간투자사업임

- 대림삼거리는 대규모 아파트 단지, 종합병원 및 상가·종교 시설 등이 밀집되어 있고 유동인구가 10만 여명에 달하는 교통 상습 정체 지역으로 신대방동 지역 주민들의 강력한 요청에 따라 2010년 신안산선 기본 계획에 추가로 포함되었음
- 하지만, 신안산선이 2019년 민자사업으로 변경된 후에 대림삼거리역의 위치가 명칭과 달리 대림삼거리에서 약 350m 떨어진 대림사거리 인근(신대방동 607-27번대 일대)으로 확정되었고, 2개에 불과한 지하철 출입구는 인구밀집 지역인 아파트 대단지와도 거리가 많이 떨어져 지역 주민의 교통 불편이 예상됨
- 또한, 대림삼거리역이 완공되면 이용객의 증가와 함께 구로디지털단지 역, 신대방역, 신풍역 등 주변 역세권과 연계성이 강화되어 지역 전체의 경제 활성화에 기여할 것으로 기대되고 있음
- 따라서 지역 주민의 교통 편의를 도모하고 지역경제 활성화를 증진하기 위해 대단지 아파트가 밀집한 지역인 신대방우성아파트 방향으로 신안산선 대림삼거리역의 추가 출입구 신설을 건의함

3. 참고사항

가. 관계법령: 「도시철도법」, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」

나. 기타사항: 없음

다. 관련부서 의견조회 결과

○ 교통정책과 : 원안 동의¹⁾

- 국토부는 출입구 신설로 인한 본선의 사업기간 연장 불가, 사업 타당성 확보 및 원인가 비용부담원칙 충족시 검토 가능하다는 입장으로
- 국토부의 요건대로 신안산선 대림삼거리역 추가 출입구 신설의 타당성 확보, 원인가 비용부담 등이 담보된다면 국토부에 건의하겠음

4. 이 송 처

○ 국회, 국토교통부, 서울시

1) 교통정책과-36108('22.12.15.)

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개 요

- 동 건의안은 신안산선 대림삼거리역에 대한 주민 접근성과 이용 편의성을 제고하고 지하철 이용 인구 증가를 통한 지역경제 활성화를 위해 출입구 추가 신설을 건의하고자 하는 것임

나. 검토의견

■ 신안산선 사업개요 및 추진경과

- 신안산선 복선전철 건설사업(이하 “신안산선”)은 서울 도심과 서남부지역 도시 간의 광역 교통문제를 해결하기 위해 추진되는 광역철도²⁾ 사업으로 총 사업비는 4조 3,055억 원이며 서울시 구간 12.1km을 포함한 전체 구간은 안산~여의도~서울역 등 총 50.7km로 사업추진 방식은 BTO-rs(위험분담형 민간투자사업)³⁾ 방식으로 추진 중임
- 신안산선 노선구간은 1·2단계 구간으로 나뉘며 1단계는 안산~광명~여의

2) 광역철도 정의(「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제2조제2호) : 둘 이상의 시·도에 걸쳐 운행되는 도시철도 또는 철도로서 대통령령으로 정하는 요건에 해당하는 도시철도 또는 철도

3) BTO-rs(위험분담형: Build. Transfer. Operate-risk sharing)

- 기존 BTO 사업 방식은 손실, 이익 모두 민간이 100% 책임지는 구조로 민간사업자의 위험도가 높으나 BTO-rs 방식은 손실, 이익을 정부와 민간이 50:50으로 공유하여 사업 안정성을 높일 수 있음

도(30.9km) 및 송산~시흥시청~광명역(14km) 구간이며, 2단계는 여의도~공덕~서울역(5.8km) 구간으로 계획되어 있음 [붙임1·2 참조]

※ 참고 : 신안산선 복선전철 건설사업

구분	신안산선 복선전철 건설사업	
	안산~여의도~서울역(50.7km)	
구간	〈1단계〉 - 안산~광명~여의도(30.9km) - 시흥시청~광명(10.072km) - 송산차량기지~월시(3.967km)	〈2단계〉 - 여의도~공덕~서울역(5.8km)
규모	- 정거장 19개역, 차량기지 1개소	- 정거장 2개역(안)
사업기간	- 2019년 ~ 2024년	- 사전타당성 조사 이후, 후속 절차 준비
총사업비	- 4조 3,055억 원	미정
특징	- 재정사업에서 민자사업으로 전환	미정

- 신안산선은 '10년 12월 국토해양부의 '신안산선 복선전철 건설사업 기본계획'4) 고시를 통해 재정사업으로 추진되었으나 국가재정 부담을 이유로 기재부와 국토교통부에서 민자사업 적격성에 대한 검토 후 '16년 국토교통부에서 민자사업으로 최종 전환5)하면서 1단계(안산~여의도), 2단계(여의도~서울역)로 구분하고 민자사업인 1단계 구간을 우선 추진6)하여 '19년 9월부터 공사를 진행 중이며 올해 10월 기준 공정률은 약 27% 수준임

- 신안산선 건설사업은 서울을 포함하는 수도권의 광역교통 여건을 향

4) '신안산선 복선전철 건설사업 기본계획' (국토해양부 고시 제2010-933호, '10.12.15.)

5) '15.8.17) 국토교통부 보도자료 '신안산선 민간투자사업으로 추진.. 2023년 개통' : 민자방식 전환 등

'신안산선 복선전철 민간투자 대상사업 지정 및 시설사업기본계획' (국토해양부 고시 제2016-665호, '16.10.13.)

- 사회기반시설에 대한 민간투자법 제8조의2 규정에 따라 신안산선 복선전철 사업을 민간투자 대상사업으로 지정하고, 같은 법 제10조 및 같은 법 시행령 제10조 규정에 따라 시설사업기본계획을 다음과 같이 고시합니다.(-이하 생략-) ※ 사업추진 방식 BTO-rs 결정 포함

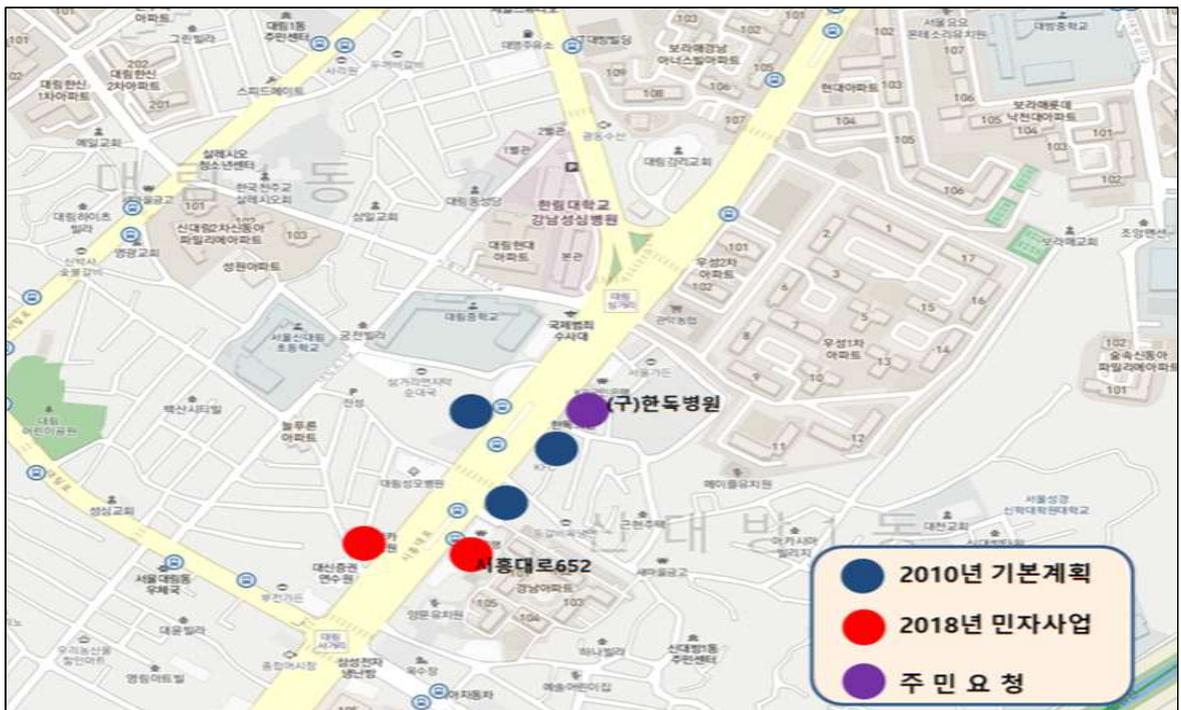
6) '신안산선 복선전철 민간투자사업 사업실시계획 승인(국토교통부 고시 제2019-446호, '19.8.27.)

상하기 위한 목적으로 추진되고 있으나 장기간 사업추진에 따른 지역 여건 변화로 해당 노선이 지나가는 일부 서울 구간에서는 출입구 신설 등에 대한 해당 지자체의 요구가 매우 높은 상황임

■ 대림삼거리역 출입구 추가 신설 관련

- 동 건의안은 신안산선 준공 이후 구로디지털단지, 신대방역, 신풍역 등과의 교통 연계성이 강화되어 동작구 및 영등포구 주민의 교통복지 향상이 기대되고 있지만 대림삼거리역의 경우 출입구가 부족한 만큼 주민 접근성 향상을 위해 출입구 신설을 건의하는 것임

※ 참고 : 신안산선 대림삼거리역 출입구 신설 관련 _ 예상 위치도



- 신안산선 대림삼거리역 건설계획 현황에 따르면 정거장 및 지상대합실, E/V 9대, 외부 출입구 2개소(건물형 출입구-1, 2) 등이 건설될 예정임

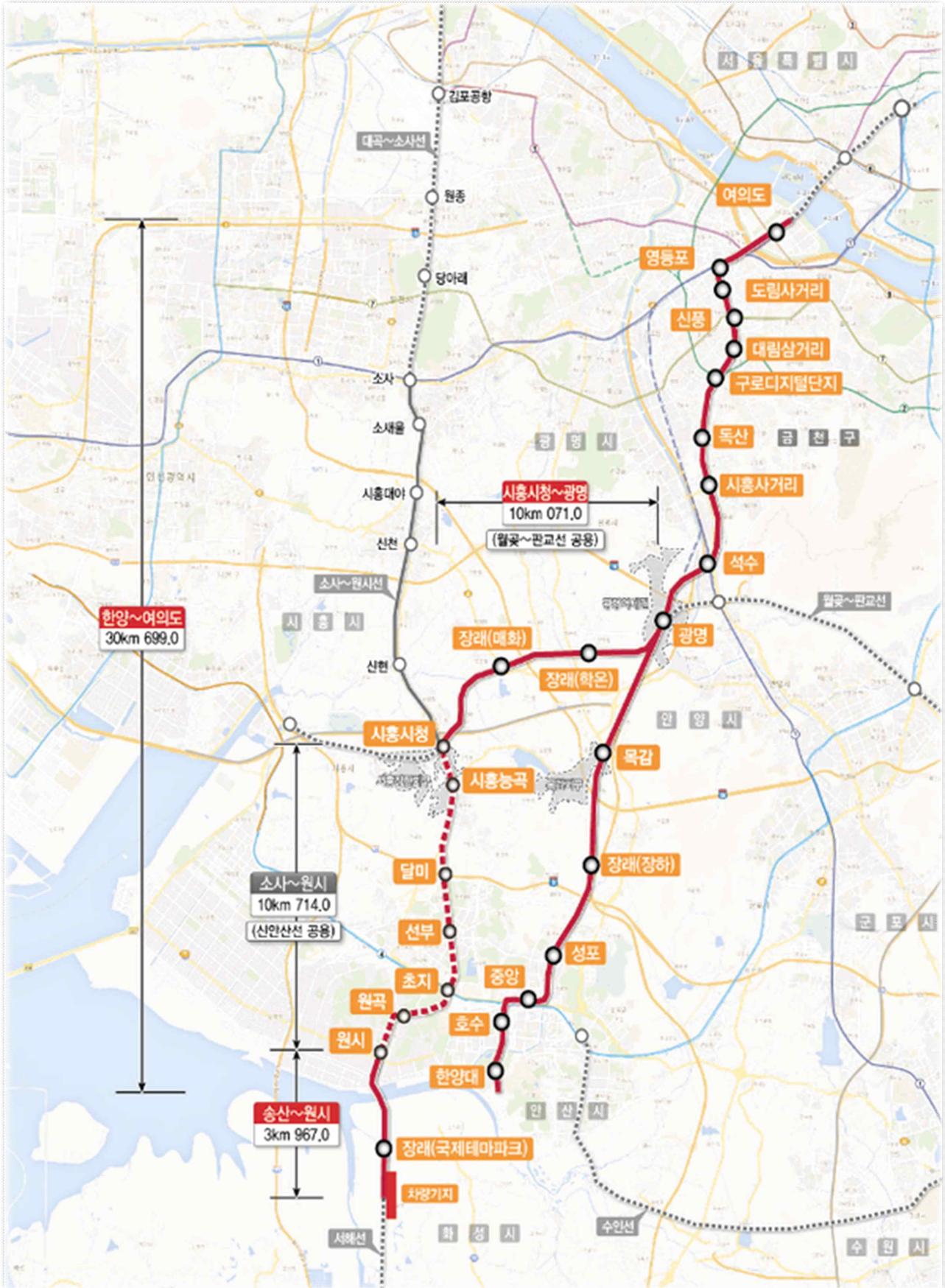
- 대림삼거리역은 ‘신안산선 복선전철 건설사업 기본계획’⁷⁾ 고시로 재정사업으로 추진하던 당시에는 출입구가 3개로 계획되었으나 민자사업으로 전환되면서 출입구가 2개로 줄었고 설치 위치도 대림삼거리 부근에서 대림사거리역 부근으로 일부 변경된 바 있음
- 대림삼거리역은 대규모 통행 유발 시설인 학교, 병원, 상가 등이 밀집되어 있어 이에 따른 교통수요가 상당히 많으나 현재 계획상 출입구가 대림사거리역에 치우쳐 있어 대림삼거리역 부근 주민들의 불편이 예상되는 바, 대림삼거리역 출입구 추가 신설에 대한 동 건의안의 필요성이 인정된다고 할 것임
- 또한, 신안산선 (가칭)한양대역 출입구 신설 추진 사례⁸⁾와 같이 해당 자치구인 동작구에서는 출입구 신설 타당성 조사용역을 준비하고 있는 상황으로 대림삼거리역 출입구 신설에 대한 지역적 요구가 매우 높은 상황임
- 다만, 역사 신설 및 출입구 신설은 원인자 부담⁹⁾으로 이루어지고 있는 바, 대림삼거리역 출입구 추가 신설에 대한 타당성이 확보될 경우 예산확보 계획이 중요하며 현재 신안산선 준공계획이 '24년으로 예정되어 있다는 점에서 향후 출입구 신설 타당성 조사용역 결과에 따라 대책을 마련하고 서울시도 지자체와 국토부 등과 적극적인 협의를 진행해 나갈 필요성이 있다고 할 것임

7) ‘신안산선 복선전철 건설사업 기본계획’ (국토해양부 고시 제2010-933호, '10.12.15.)

8) ‘신안선 한양대역 출입구 신설’ 국가철도공단, 넥스트레인(주), 한양대 협약서 작성('22.10.5.) 경제성 확보 후, 국토교통부, 민자사업자 등과 협의를 통해 최종 국토교통부 최종 실시계획 변경 후 출입구 신설을 추진하고 이후 운영협약을 맺을 예정임

9) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제21조(수익자·원인자의 비용부담) ③ 국가 이외의 자의 요구에 의하여 철도건설사업을 하는 경우에는 필요한 비용의 전부 또는 일부를 요구자의 부담으로 한다.

【붙임1】 신안산선 복선전철 노선도



【붙임2】 광역철도 사업 추진 절차

