

심 사 보 고 서

의안 번호	2525
----------	------

2021년 6월 23일
운 영 위 원 회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자 : 2021. 6. 14. 최선 의원 외 16명 공동발의

나. 회부일자 : 2021. 6. 15.

다. 상정일자 : 제301회 정례회 제2차 운영위원회

- 2021년 6월 23일 상정·의결(원안 가결)

2. 제안이유 및 주요내용

- 서울 동북권(강북·성북·노원·도봉) 지역은 주거 인구 규모와 비교해 교통인프라가 부족하고, 도심과의 접근성이 떨어지는 대표적 대중교통 소외지역으로, 거주 주민들의 사회·경제적 활동에 많은 제약이 뒤따르고 있어 교통체계의 획기적인 개선이 꾸준히 요구되어왔음.
- 현재 ‘제2차 서울시 도시철도망 구축 계획’에 따라 동북권의 도심 접근성이 향상될 수 있는 강북횡단선 확장 등이 추진될 예정에 있어, 강남북 지역균형발전은 도모하고 동북권의 철도중심 대중교통체계가 구축될 것으로 기대됨.

- 이에 향후 동북권 지역의 도시철도 중심 대중교통 인프라가 확장되고, 교통
결절점 중심 환승체계를 구축하며, 대중교통 서비스 용량을 확장할 수 있도록
‘제2차 서울시 도시철도망구축계획’의 원활한 추진을 지원하는 서울특별
시의회의 차원의 특별위원회 구성을 제안함.

3. 참고 사항

가. 관련 법령 : 「지방자치법」 제56조 및 같은 법 시행령 제56조, 「서울특별시
의회 기본조례」 제37조

나. 예산 조치 : 해당사항 없음.

다. 기 타 : 해당사항 없음.

4. 전문위원 검토보고의 요지(수석전문위원 김선희)

1 특별위원회 구성결의안의 취지

- 본 결의안¹⁾은 지난해 국토교통부가 승인('20. 11. 16)한 '제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획'의 원활한 추진을 지원하기 위해 의회 차원의 특별위원회 구성을 제안함.

2 특별위원회 구성의 타당성 검토

- 서울시가 강남·북 균형발전을 위해 추진해 온 '제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획'²⁾이 '20년 11월 국토교통부로 부터 승인을 받음.
 - 당초 서울시는 '19년 2월 '제2차 서울시 도시철도망 구축계획(안)'을 발표하고, 시의회 의견청취, 주민설명회를 거쳐 국토교통부에 해당 계획 승인을 신청('19. 7)했으나, 지난 11월에야 「도시철도법」 제5조를 근거로 최종 승인·고시됨.
- 국토교통부 승인에 따른 고시³⁾ 내용을 살펴보면, 사업규모는 10개 노선(71.05km)으로 '21년부터 '30년까지 총 사업비 7조 2,600억원이 투입 되는 사업으로, 향후 예비타당성 조사, 노선별 기본계획 수립, 기본 및 실시설계를 거쳐 착공할 예정임.

1) 「지방자치법」 제56조제2항 및 같은 법 시행령 제56조, 「서울특별시의회 기본 조례」 제37조에 근거하여 구성됨.

2) 「도시철도법」 제5조(도시철도망구축계획의 수립 등)에 따른 법정계획으로 시도지사가 수립한 10년 단위의 도시철도망 구축계획

3) 국토교통부고시 제2020-822호.

<표-1> 제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획 노선 개요4)

구분	노선명	구간	연장(km)	정거장(수)	총사업비(억원)	비고
총계		-	71.05	-	72,599	-
지역균형발전 노선 신설 (6개)	강북횡단선	목동 ~ 청량리	25.72	19	20,844	재정 (민자→ 재정)
	목동선	신월동 ~ 당산역	10.87	12	11,692	
	면목선	청량리 ~ 신내동	9.05	12	9,936	
	난곡선	보라매공원 ~ 난향동	4.08	5	4,316	
	우이신설연장선	우이동 ~ 방학동	3.5	3	2,830	
	서부선(완·급행)	새철 ~ 서울대입구역	15.77	16	16,040	민자
연계·연장 (2개)	서부선 남부연장	서울대입구역 ~ 서울대 정문	1.72	1	1,330	민자
	신림선 북부연장	셋강역 ~ 서부선	0.34	1	561	
	기존선 개량 (2개)	4호선 급행화	당고개 ~ 남태령	-	-	2,372
5호선 직결화	둔촌동역 ~ 굽은다리역	-	-	2,678		

○ ‘제2차 서울시 도시철도망 구축계획’은 서울의 지역균형발전을 실현하고 교통 소외지역을 연결하는 목적으로 2030년까지 균형발전을 위한 경전철 6개(강북횡단선·우이신설연장선·면목선·난곡선·목동선·서부선) 노선과 기존 노선을 개량한 4호선 급행화, 5호선 지선 직결화를 추진하고, 서부선 남부연장, 신림선 북부연장 등 총 10개 노선을 구축하는 내용임.

- 지역균형발전을 고려한 경전철 6개 노선은 기존 기본계획 노선 중 추진이 지연된 면목·목동·난곡·우이신설연장선 4개 노선이 제2차 서울시 도시철도망 구축계획에 반영됐으며, 서부선 완·급행계획과 강북횡단선이 새롭게 계획됨.⁵⁾

4) 제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획 총괄개요, 서울시 교통정책실, 2021. 6.

5) [보도자료] 서울시, 제2차 서울시 도시철도망 구축계획(안)발표, 서울시, 2019. 2. 21.

<표-2> 지역균형발전 노선 선정결과⁶⁾

연 번	노선명	경제성 분석 (B/C)	지역균형발전 지표값		선정 여부
			지역균형 발전지수 (100점 기준)	지역균형 발전효과	
1	우이신설 연장선	0.98	90.4	1,500	선정
2	난곡선	0.96	73.6	1,760	
3	강북횡단선	0.87	70.3	5,980	
4	면목선	0.93	63.5	2,310	
5	목동선	0.88	59.9	2,760	
6	서부선	1.07	57.9	3,150	

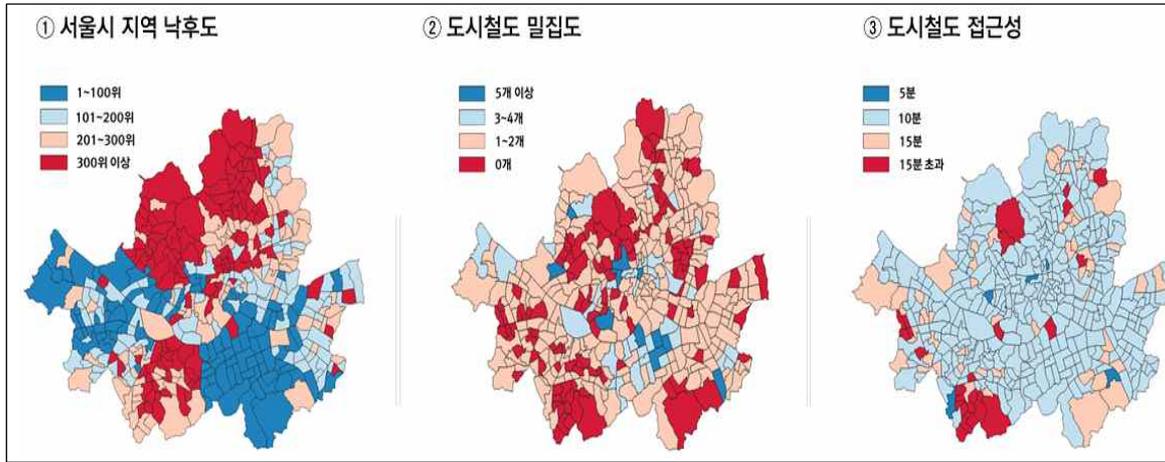
- 서울시는 이번 제2차 철도망 구축계획에서 철도 노선 설정의 기본방향을 “도시균형발전을 선도할 수 있는 노선선정”, “네트워크의 강화 및 연속성을 위한 노선 선정”, “이용 효율 제고 및 편의성 확보된 노선 선정”, “기술적 건설 가능성 및 운영 효율성 검토를 통해 실제 추진이 가능한 노선 선정”에 두었으며, 특히 지역균형발전을 선도할 수 있는 노선을 계획의 중점 노선으로 선정하였음.⁷⁾
- 이에 서울시는 지역실정을 보다 현실적으로 반영할 수 있는 ‘서울형 지역균형발전 평가지표안’(지역낙후도, 철도접근성, 철도밀집정도)을 마련해, 경제적 타당성(B/C 0.85 이상) 최소기준을 만족하되, 지역균형발전 효과가 높은 노선 즉 지역별 편차를 줄이는 노선을 종합적으로 판단하여 계획을 수립함.⁸⁾

6) 제2차 서울특별시 도로철도망 구축계획(2021-2030), 92p

7) 제2차 서울특별시 도로철도망 구축계획(2021-2030), 80p.

8) 제2차 서울특별시 도로철도망 구축계획(2021-2030), 133p.

<그림-1> 지역별 서울형 평가지표 적용결과



○ 서울시 도시철도 서비스취약지역 현황을 살펴보면 주로 동북권, 서북권, 서남권에 집중되어, 여전히 지역별로 도시철도 서비스의 격차가 존재하고 있음.⁹⁾

<그림-2> 서울시 철도 서비스 취약지역 분포



※ 1) 철도 서비스 지역은 일반적인 보행속도 1.0m/s를 기준으로 10분내 지하철역 접근 지역을 산출
 2) 철도 서비스 취약지역은 시가화면적 기준으로 산정하였으며, 서울시 전체 약 38%가 취약지역
 3) 2018년 기준으로 운영 중인 1-9호선, 무이산궤면장선, 9호선 3단계 연장선 포함

9) 제2차 서울특별시 도로철도망 구축계획(2021-2030), 42p.

- 서울시가 발표한 ‘제2차 서울시 도시철도망 구축계획’에 따른 기대효과¹⁰⁾는, 철도 통행시간이 평균 15% 단축되고, 지하철 혼잡도는 평균 30% 감소하며, 철도 이용 가능한 신규 수혜자는 약 40만명 증가할 것으로 예상하고 있음.
- 또한 10분내 철도서비스 가능지역은 현재 63%에서 75%로 확대되며, 철도역 접근이 어려웠던 행정동도 기존 170개에서 104개(40.1%→24.5%)로 감소가 예상됨에 따라, 대표적인 철도 서비스 취약지역인 동북권, 서북권, 서남권 시민들의 철도이용이 대폭 향상될 것으로 기대됨.
- 이에 따라 대중교통 수단분담률은 현재의 65%에서 75%까지 올라(지하철 수단분담률은 40%→50%) 갈 것으로 예상되며, 대기오염도 약 15% 감소될 것으로 분석됨.
- 경제적 논리에 치중한 철도공급으로 접근성에 지역적 편차가 발생하면서 동북권·서북권·서남권은 도시철도 서비스 취약지역이 되었음¹¹⁾. 그러나 ‘제2차 서울시 도시철도망 구축계획’이 수립됨에 따라 이들 도심소외 지역은 교통편의성이 획기적으로 증대되면서 지역균형 발전을 선도하는 역할을 할 것으로 보임.
- 또한 당초 민간투자사업에서 지역균형발전 측면을 고려한 재정사업으로 사업방식이 다변화되어 공공영역의 책임과 역할의 영역이 넓어지고 있어, 향후 예비타당성 조사 등 원활한 추진을 지원하기 위해 의회 차원의 특별위원회를 구성하는 것은 시의적절하다고 볼 수 있음.

10) [보도자료] 서울시, 제2차 서울시 도시철도망 구축계획(안)발표, 서울시, 2019. 2. 21.

11) 제2차 서울시 도시철도망 구축계획, 42p.

- 제2차 서울시 도시철도망 구축계획의 주요 사업부서는 도시교통실(교통위)이며, 구체적 건설 방안에 대한 전문적인 평가(도시안전건설위), 국토교통부와의 협의(교통위) 등 복수의 상임위원회 소관과 관련되어 있고, 다각적인 의견 수렴과 정책 방안을 토대로 서울시의회 차원의 추가적인 지원방안 등을 모색할 필요가 있으므로 특별위원회 구성에 무리가 없는 것으로 판단됨¹²⁾.

3 관련 상임위원회 의견조치 결과

- 동 안건과 관련하여 「서울특별시의회 기본 조례」 제37조제2항에 따른 관련 상임위원회 의견조치를 했으나, 특별한 의견을 제시하지 않음.

5. 질의 및 답변요지 : 없음.

6. 토론요지 : 생략

7. 심사 결과 : 원안 가결

(재적의원 13명, 출석위원 11명 전원 찬성)

12) 제37조(특별위원회) ① 의회는 여러 상임위원회의 소관과 관련되거나 특히 필요하다고 인정
한 안건을 효율적으로 심사하기 위하여 의회의 의결로 특별위원회를 둘 수 있다.
② 제1항에 따라 운영위원회가 특별위원회 구성안을 심사할 경우 관련된 상임위원회와 사전
에 협의하여야 한다.

8. 소수 의견의 요지 : 없음.

9. 기타 필요한 사항 : 없음.

서울특별시의회 동북권역 교통발전 특별위원회 구성결의안

(최선 의원 대표 발의)

의안 번호	2525
----------	------

발 의 년 월 일 : 2021년 06월 14일

발 의 자 : 최 선, 강동길, 김광수,
김생환, 김용석, 김창원,
김춘례, 봉양순, 송아량,
송재혁, 안광석, 오한아,
이경선, 이상훈, 이은주,
채유미, 최정순 의원(17
명)

1. 주문

- 「지방자치법」 제56조 및 같은 법 시행령 제56조, 「서울특별시의회 기본 조례」 제37조에 따라 서울특별시의회 동북권역 교통발전 특별위원회를 구성한다.
- 위원 수는 15인 이내로 하고, 그 활동기간은 선임일로부터 6개월로 하되 필요한 경우 본회의의 의결로 연장할 수 있다.
- 본 특별위원회는 활동기간이 끝나기 전까지 활동결과 보고서를 본회의에 제출한다.

2. 제안이유

- 서울 동북권(강북·성북·노원·도봉) 지역은 주거 인구 규모와 비교해 교통인프라가 부족하고, 도심과의 접근성이 떨어지는 대표적 대중교통 소외지역으로, 거주 주민들의 사회·경제적 활동에 많은 제약이 뒤따르고 있어 교통체계의 획기적인 개선이 꾸준히 요구되어왔음.
- 현재 ‘제2차 서울시 도시철도망 구축 계획’에 따라 동북권의 도심 접근성이 향상될 수 있는 강북횡단선 확장 등이 추진될 예정에 있어, 강남북 지역균형발전을 도모하고 동북권의 철도중심 대중교통체계가 구축될 것으로 기대됨.
- 이에 향후 동북권 지역의 도시철도 중심 대중교통 인프라가 확장되고, 교통 결절점 중심 환승체계를 구축하며, 대중교통 서비스 용량을 확장할 수 있도록 ‘제2차 서울시 도시철도망구축계획’의 원활한 추진을 지원하는 서울특별시의회 차원의 특별위원회 구성을 제안함.

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「지방자치법」 제56조 및 같은 법 시행령 제56조, 「서울특별시의회 기본 조례」 제37조

다. 기타 : 없음

서울특별시의회 동북권역 교통발전 특별위원회 구성결의안

국토교통부가 확정·고시한 ‘제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획’(2020.11.16.)에 따라 서울시는 향후 10년간(2021~2030) 7조2천6백억원의 사업비를 들여 지역균형발전을 선도하는 철도 건설과 완성형 도시철도망 구축을 추진할 예정이다.

서울시의 대표적 교통취약지역인 동북권역은 대규모 주거 인구에 비해 대중교통 인프라가 부족하여 도시와의 접근성이 떨어지고 강남·북간 지역 격차의 주된 원인이 되어 왔다.

다행이도 동북권이 ‘제2차 서울시 도시철도망 구축계획’의 주요 개선 대상 지역으로 선정되면서, 대규모 재정사업을 통해 교통체계의 획기적 개선과 함께 강남·북 지역균형발전을 모색할 수 있는 계기가 마련되었다.

서울특별시의회는 그동안 국토교통부 승인을 위해 관련 사안을 면밀히 검토하고, 주민설명회를 개최하며, 계획 수립 과정에서 다각도의 의견을 제시하는 등 적극적 지원을 펼친 결과, 담보 상태에 빠져 있던 ‘제2차 도시철도망 구축계획’의 최종 승인을 이끌어내는 의정 성과를 보였다.

향후에도 서울시의회는 ‘제2차 서울시 도시철도망구축계획’의 원활한 추진을 통해 도시철도 소외지역 주민의 교통복지 향상과 동북권의 도시철도 중심 대중교통 인프라 확장, 교통 결절점 중심 환승체계를 구축하여 ‘동북권 지하철 시대’를 열 수 있도록 서울시의회 차원의 특별위원회 구성을 결의한다.

2021. . . .

서울특별시의회 의원 일동