

꼭 막힌 '철도사업 신규 제안', 규제 개선으로 확대된다.

- 창의적 노선계획 및 다양한 사업방식 제안 허용, 신규사업 제안 부담 완화

- 철도 분야에 민간의 창의적이고, 효율적인 아이디어를 충분히 반영하여 더 많은 국민이 철도서비스를 누릴 수 있도록, 신규 철도사업 제안과 관련한 규제가 완화되고, 경직적인 사업구조도 개선된다.
- 국토교통부(장관 원희룡)는 4월 24일(월) 어명소 제2차관 주재로 진행되는 '민자철도 업계 간담회'를 통해 이 같은 내용의 철도투자 확대를 위한 규제개선 사항을 공유하고, 업계의 애로사항을 청취한다.
- 이번 간담회는 최근 GTX, 지방 광역철도 등 철도에 대한 지역의 요구가 크게 증가하는 가운데, 이에 부응하기 위해서는 정부 뿐만 아니라, 민간, 지자체 등 많은 주체의 참여가 필요하다는 판단 하에 개최된다.
- 국토부는 이번 간담회에서 민간 등이 신규 철도사업을 제안하는데 있어 비용과 불확실성이 큰 문제가 있다고 진단하고, 업계 의견수렴을 거쳐 다음과 같은 규제 개선방안을 마련하였다.

신규사업 제안 확대

- ① 창의적 노선계획 허용
- ② 사업방식 다각화
- ③ 주기적인 신규사업 선정
- ④ 맞춤형 건설기준

사업구조 개선

- ① 역+역세권 동시 개발
- ② 부속사업 다양화
- ③ 이용자 부담 절감
- ④ 토지보상기간 단축

관리 공공성 강화

- ① 전담 전문기관 신설
- ② 건설안전관리 강화
- ③ 운영평가 도입

1. 신규사업 제안 확대



- 우선, 민간이 신규 사업을 적극적으로 제안하고, 철도사업에 창의성과 효율성을 가미할 수 있도록 사업제안과 관련한 그림자 규제를 개선한다.

- ① 현재는 국가철도망 계획에 있는 사업 그대로 제안토록 하고 있으나, 앞으로는 시·중점 연장, 지선 추가, 사업 병합 등 **창의적인 변형을 통해 효율성을 높혀 제안**할 수 있도록 허용한다.
 - 신도시 입주에 맞춰 철도 개통이 적기에 이뤄져 국민 불편이 없도록 신도시 광역교통대책에 반영된 사업에 대해서는 국가철도망계획에 없더라도 철도산업위원회의 의결을 거쳐 **제안을 허용**할 계획이다.
- ② 그간 ‘신규’노선을 ‘신설’하는 경우에 한하여 사업 제안을 받아왔으나, 앞으로는 지방 폐노선, 노후 철도시설 등 **기존 철도시설을 개량하는 방식도 제안**할 수 있도록 넓게 허용할 계획이다.
- ③ 투자규모가 큰 철도사업을 제안하는 민간의 불확실성을 낮추기 위해 주기적으로 투자우선순위를 결정하는 한편, 사전타당성 조사 수준의 사업의향서 제출로 **민간의 매몰비용도 대폭 절감**시킬 계획이다.
- ④ **보다 탄력적인 노선계획을 수립·제안**할 수 있도록 광역철도가 중(中)형·경량 전철인 경우, 일반철도 건설기준(대형차량)이 아닌, ‘도시철도 건설 기준’을 적용할 수 있도록 할 계획이다.

2. 수입 다변화를 통한 적자구조 개선

□ 고질적인 적자구조를 개선하기 위해 철도시설을 활용하는 부대·부속사업 등 수입경로를 다변화하여 사업을 제안토록 유도한다.

- ① 지자체 등 **공공 소유부지에 철도역과 역세권을 함께 개발**하고, **개발이익을 철도에 재투자하는 모델**을 마련하여 향후 사업에 본격 적용할 계획이다.

역세권 개발형		<p>< 지자체 역 신설 요구시(지자체 건설·운영비 부담) ></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 지자체 소유 부지를 민자사업자에 매각 ▶ 민자사업자는 역+역세권을 동시 개발 <p>⇒ 국민 요금 인하, 지자체 역 신설 부담 ↓, 사업자 수요·수입 증가</p>
출입구 활용형		<p>< 도심 내 건물형 출입구 설치시 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 철도 재산인 출입구를 건물형으로 조성 ▶ 상부를 청년 임대주택·상업시설 등 활용 <p>⇒ 국민 요금 인하, 역세권 거주, 사업자 수요·수입 증가</p>

② 현재까지 부속사업은 상가임대·광고 등으로 매우 제한적으로 허용했으나, 앞으로는 민간이 철도시설을 활용한 **창의적인 부속사업계획을 제안**할 수 있도록 유도하고, 정부도 적극 수용할 계획이다.

* (예시 : 비첨두 시간 활용 지하물류 사업) 이용객이 적은 새벽·낮 시간에 열차 1량을 소형화물(택배)칸으로 활용, 차량기지에 물류거점을 설치하고, 도심 내 거점으로 운송

③ 이용자의 부담 절감, 단거리 수요 추가 확보 등을 위한 **다양한 요금제, 할인 프로그램**을 제안할 수 있도록 허용하는 한편,

- 토지보상이 지연되고, 추가비용이 발생하는 문제를 방지하기 위해 보상비 선투자 제도 등을 철도분야에 적극 적용할 계획이다.

3. 관리체계 강화

□ 민자철도에 대한 관리를 더욱 강화하기 위해 **①전담 전문조직을 신설** (“철도관리지원센터”)하고, **국가철도공단의 지원 역할도 강화**할 계획이다.

○ 이에 더해, **②코레일** 등 공공기관에 준하는 민자철도 유지·관리 기준을 마련하고, **매년 운영평가**를 통해 운영 실태를 파악해 나갈 예정이다.

* 동 내용의 철도사업법, 국가철도공단법 개정 완료(23.3.30)

□ 어명소 국토부 제2차관은 “많은 국민이 충분한 철도서비스를 누리기 위해서는 정부 재정을 기본으로 민간투자를 보완하는 것은 필수”라고 강조하며,

○ “그동안 철도분야에서 민간의 역량을 제대로 펴지 못하도록 제약해 온 각종 규제를 이번 기회에 전면적으로 개선한다”고 밝혔다.

○ 특히, “사업성이 좋은 지역은 정부 재정과 민간투자를 병행하여 철도를 건설하고, 민간투자를 통해 절약된 정부 재정분을 활용하여 메가시티 등 지방의 공간구조를 개편하는 신규 철도사업에 활용할 것”이라며,

○ “민간업체는 국민들이 최소한의 부담으로 편하게 이용할 수 있는 **창의적인 사업계획**을 많이 고민하고 제안하기를 바란다”고 당부했다.

담당 부서	철도국 철도투자개발과	책임자	과 장	정수호 (044-201-3988)
		담당자	사무관 주무관	서형우 (044-201-4633) 백동현 (044-201-3984)

