

2023년도 국토교통위원회
국정감사 (2023. 10. 17.)

서면 요구답변자료

2023. 10.

 국가철도공단

목 차

□ 서면질의에 대한 서면답변

더불어민주당

1. 김 수 흥 위원	1
1. 유지보수 장비화·기계화를 통한 선진화 필요	3
2. 재해 예방시설 개량투자 확대 필요	6
3. 철도사고 막는 연동장치 노후도 46%… 장애·탈선사고 ‘적신호’	8
4. 익산시 오룡마을, 신리마을 방음벽 설치 요구	9
2. 맹 성 규 위원	11
1. 국가철도공단 재무구조 개선 필요	13
2. 철도시설물 관리, 체계적인 매뉴얼 필요	16
3. 월곶~판교선 인천논현역 추가정차 요청	22
4. 경인선 지하화 및 제2경인선 필요성	23
3. 민 홍 철 위원	25
1. 「통합방위법 시행령」 제32조 관련	27
2. 국제철도운송협정 가입에 따른 대륙철도 추진 과제	31
3. 국가철도망의 촘촘한 격자형 연결망 필요	32
4. 지역균형발전을 위한 국가 철도 대전환 필요	33
5. 가덕도신공항 기본계획에 동대구-삼랑진-김해공항-가덕도신공항 잇는 고속철도 교통망계획 반영 필요	34

6. 동남권순환 광역철도의 차질없는 진행 및 예타수요 반영 시작점을 진영이 아닌 창원으로 반영 필요	35
7. 남부내륙철도, 달빛내륙철도 차질없는 진행	38
8. 부전~마산 복선전철 적기 개통 추진 필요	42
9. 진영역, 수서행 SRT 수요 등 반영해 주차시설 확충 필요	45
10. 철도 유희부지 효율적 관리방안 필요	46
 4. 박 상 혁 위원	 47
1. 민자 PSD 개량 조속 추진하여 안전확보	49
2. 기후변화 대비 실시간 철도안전정보 감시시스템 구축 필요	51
 5. 조 오 섭 위원	 55
1. 광주송정역 증축 설계, 라운지 반영 필요	57
 6. 한 준 호 위원	 59
1. 대곡역, 지축역 시설개선, 이용자 중심의 역사 조성 필요	61
2. 향동역 신설 지연 없이 추진 필요	62
 7. 허 영 위원	 63
1. 구 강촌역사 안전대책 필요	65
 8. 허 종 식 위원	 67
1. 철도 지하화 추진 TF, 전담부서 등 마련해야	69
2. 노후역사 개량사업 적극 추진 방안은?	71
3. 수인선 인천역 동구 연장 방안 검토	72
4. 인천발 KTX 공정률 관련	73

5. 인천신항 철도 인입선 관련	74
6. 지역 특색 반영한 역세권 개발 필요, 지자체 참여 특화법 제정해야	75
9. 흥 기 원 위원	77
1. 주계약자 공동도급제도의 활성화	79

국 민 의 힘

1. 김 정 재 위원	83
1. 철도통합무선망(LTE-R) 구매설치 사업 관련	85
2. 강 대 식 위원	87
1. 철도사고 막는 연동장치 노후도 46%… 장애·탈선사고 ‘적신호’ 개선	89
2. 철도시설 단위사용료 도입방안 용역 지연	91
3. 권 영 세 위원	93
1. 반복되는 환경법규 위반	95
4. 김 학 용 위원	97
1. 아크릴 방음시설 신속한 교체 필요	99
5. 서 범 수 위원	101
1. KTX 울산역 역사증축 필요	103
2. 현존 철도시설물 중 30년 이상 노후 교량 및 터널, 개보수 계획 미흡	104

6. 서 일 준 위원	105
1. 전차선로 공사 전철전공 직종 신설 관련	107
2. 철도건널목 CCTV 구축 재원 확보	109
3-1. 수도권 지하철 미세먼지 저감 기준 문제	110
3-2. GTX 환경영향평가 미세먼지 대책 마련 관련	112
3-3. 집진열차 상용화 부진 문제	114
7. 엄 태 영 위원	115
1. 충북선 고속화 사업에 제천역 포함시켜야	117
2. 원주-제천 복선전철 제천역사 하자 조치 서로 책임 미루다 2년 넘게 걸려 피해는 국민 몫	118
3. ‘노량진역 개발사업’ 위해 대승적으로 협력해야	120
8. 정 동 만 위원	121
1. 철도교량 내진성능 확보 관련	123

서면질의에 대한 서면답변

더불어민주당

김 수 홍 위원

질의요지

1. 유지보수 장비화·기계화를 통한 선진화 필요

- ① 지금 인력중심의 유지보수체계를 점차 기계·장비 중심으로 유지보수 체계를 전환해야 한다고 생각하는데, 이에 대한 구체적인 계획은?

답 변

- ① 우리 공단은 인력중심의 유지보수체계에서 장비화·기계화로의 전환을 위하여 「철도시설 스마트 유지보수 마스터플랜 수립 용역*」을 추진 중에 있습니다.

* (용역사/기간/예산) 한국철도기술연구원 / '22. 12. 29. ~ '23. 12. 23. / 337백만원

- 국내·외 유지보수 현황을 비교·분석하고 최신 기술 조사를 통해 국내 철도환경에 적합한 유지보수장비 도입 계획을 수립하였으며, '24년도부터 첨단장비*를 순차적으로 도입할 예정입니다.

* '24년 통합검측차 등 총 24대 535억원 (국고 409억원, 공단 자체 126억원)

- 아울러, 신규 도입되는 장비는 연차별 도입을 통해 장비 도입 효과를 검증하고 검측 주기 강화*, 인력점검 대체**등을 순차적으로 진행하여 유지보수 선진화를 추진할 예정입니다.

* 레일탐상주기(연 1회 → 연 2회), 궤도선형검측(분기 1회 → 월 1회) 등(일반선 기준)

** 통합검측차(5대) 도입으로 도보순회 주기 점진적 확대(1주 1회 → 10주 1회)

- 장비 발주계획 및 소요예산 등 보다 자세한 사항은 참고자료를 참조하여 주시기 바랍니다.

□ '24년 장비 발주계획 ('24년 기준)

구분	장비명		국고 (일반철도 유지보수비)		공단 자체 (고속철도 유지보수비)	
			도입 수량	금액 (억원)	도입 수량	금액 (억원)
총계			21대	409	3대	126
보수 분야	· 레귤레이터(RE)	9대(55억 원/대)	9대	148		
	· 궤도안정화장비(DTS)	4대(45억 원/대)	4대	54		
	· 흡입식크리너	1대(150억 원/대)			1대	45
	· 이동식 플래시버트 용접기	2대(20억 원/대)	1대	6	1대	6
검측 분야	· 통합검측차(궤도검측+선로점검)	3대(250억 원/대)	2대	150	1대	75
	· 레일탐상차	1대(150억 원/대)	1대	45		
기타	· 제초장비	4대(1.5억 원/대)	4대	6		

* 계약 체결에서부터 도입 완료까지는 약 30개월 소요

□ 연차별 소요예산

장비명		도입수량	예산투입계획 (억원)						비고
			계	'24	'25	'26	'27	'28	
투입예산		합 계	4,125	535	836	1,372	778	604	
		국고	3,386	409	657	1,122	664	534	일반
		철도공단(자체)	739	126	179	250	114	70	고속
“검측분야” 소계			1,400	243	297	510	150	200	
통합검측차		5대 (250억원/대)	1,250	225	225	450	150	200	
	일반철도 (4대)		1,000	150	150	350	150	200	일반
	고속철도 (1대)		250	75	75	100			고속
레일탐상차		1대 (150억원/대)	150	45	45	60			일반
“보수분야” 소계			2,725	166	523	836	728	472	
레귤레이터(RE)		9대 (55억원/대)	495	148	148	199			일반
궤도안정화장비(DTS)		6대 (45억원/대)	270	54	81	99	36		일반
소형다집장비(JMTT)		12대 (75억원/대)	900		135	270	315	180	
	일반철도 (8대)		600		90	180	210	120	일반
	고속철도 (4대)		300		45	90	105	60	고속
흡입식 크리너		2대 (150억원/대)	300	45	45	105	45	60	
	일반철도 (1대)		150			45	45	60	일반
	고속철도 (1대)		150	45	45	60			고속
레일연마장비		1대 (220억원/대)	220		66	66	88		일반
이동식 플래시버트 용접기		2대 (20억원/대)	40	12	28				
	일반철도 (1대)		20	6	14				일반
	고속철도 (1대)		20	6	14				고속
이동식 작업차량		1대 (150억원/대)	150			45	45	60	일반
승강식 전철보수장비		20대 (12억원/대)	240		60	60	60	60	일반
자갈정리유닛		24대 (2억원/대)	48				24	24	
	일반철도 (21대)		42				24	18	일반
	고속철도 (3대)		6					6	고속
초소형 다집장비		19대 (2억원/대)	38			18		20	
	일반철도 (17대)		34			18		16	일반
	고속철도 (2대)		4					4	고속
제초장비		16대 (1.5억원/대)	24	6	3		15		
	일반철도 (10대)			6	3		6		일반
	고속철도 (6대)						9		고속

□ 도입 예정 유지보수장비 현황



통합검측차



레일탐상차



밸러스트 레귤레이터(RE)



궤도안정화장비(DTS)



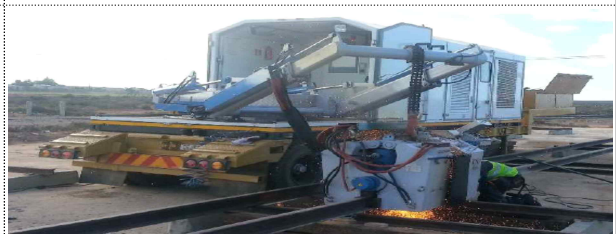
소형다짐장비



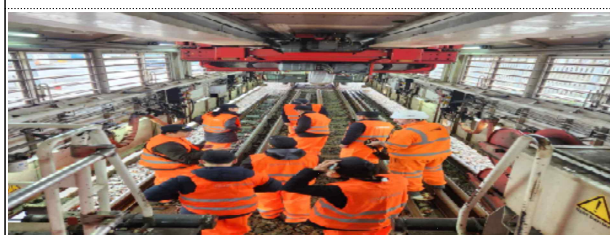
흡입식크리너



레일연마장비



이동식 플래시버트 용접기



이동식 작업차량



승강식 전철보수장비



초소형 다짐장비



제조장비

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설관리부장 정방수 (☎ 042-607-4302)

질의요지

2. 재해 예방시설 개량투자 확대 필요

- ① 극한 호우 등 자연재해 증가에 따른 공단의 대책은?
- ② 국민 안전·열차안전운행 확보를 위해서는 여전히 예산 투자가 부족하지 않은지?
- ③ 공단은 재해예방시설 개량사업 투자 확대를 위해 재정 당국과의 적극적인 협의뿐만 아니라 소요 예산에 대한 대응 논리 개발 등 적절한 예산이 확보되도록 노력해야 함

답 변

- ① 우리 공단은 선로변 낙석, 수해 발생 우려 개소에 대한 재해 예방시설 개량을 지속적으로 추진하고 있으며, 재정당국과 적극적인 협의를 통해 예산이 증액되도록 노력하겠습니다.
 - 재해 예방시설 개량은 기후변화로 인한 폭우, 지진 등 자연재해로부터 철도시설물을 보호하기 위해 교량의 경간장 확장, 옹벽 설치, 배수시설 설치 등 재해 예방시설을 확충하는 사업입니다.
- ② 지난 10년간('13년~'22년) 재해 예방시설 개량 예산은 점차적으로 확대(연평균 17.6%)되고 있으나, 최근 극한 호우 등 자연재해 대비를 통한 국민 안전·열차안전운행 확보를 위해서 적정예산 확보는 반드시 필요하다고 판단됩니다.

- ③ 극한 호우 등으로 인한 자연재해 피해 발생을 최소화하고 적극적인 대응 논리 개발 등을 통해 적정예산이 확보되도록 노력하겠습니다.

질의요지

3. 철도사고 막는 연동장치 노후도 46%... 장애·탈선사고 '적신호'

- ① 철도시설 개량 예산확보 및 노후화 장치 교체와 같은 노후도 개선 등의 노력을 통해 국민 안전을 담보해야 하는데, 개선할 것인지?

답 변

- ① 철도시설 개량예산 확보를 위해 재정당국과 지속적인 협의를 통해 신호설비 개량 사업비는 증가하는 추세이며,

* 연차별 투자현황 : '20년(1,213억), '21년(1,651억), '22년(1,685억), '23년(1,701억), '24년(1,990억)

- 적극적인 예산확보 및 정밀진단·성능평가 결과에 따라 노후 신호 설비를 적기에 개량할 수 있도록 노력하겠습니다.

- 정밀진단 및 성능평가 시행 근거(철도건설법)는 아래와 같습니다.

- (정밀진단, 31조) 설치 후 10년 이상 경과한 노후된 철도시설을 대상으로 4~6년마다 안전성·기능 결함의 원인을 평가하고, 보수·보강 방법을 제시하는 행위

○ (성능평가, 33조) 5년마다 철도시설의 안전성·내구성·사용성을 평가하여 시설별·노선별 등급(A~E)을 부여하고, 그 결과를 반영해 유지관리계획을 도출하는 행위

작성자 : 국가철도공단 시스템본부 신호처 신호개량부장 양표욱 (☎ 042-607-3932)

질의요지

4. 익산시 오룡마을, 신리마을 방음벽 설치 요구

- ① 전북 익산시 계문동 오룡마을과 망성면 신리마을에 대한 방음벽 설치 요구에 대한 공단의 향후 추진계획은?

답 변

- ① 익산시 계문동 오룡마을과 망성면 신리마을의 방음벽 설치 추진 계획은 아래와 같습니다.
- 2024. 상반기 : 방음벽 설치 중기계획 반영
 - 2024. 하반기 : 방음벽 설치 설계 착수
 - 2025. 상반기 : 방음벽 설치 공사 착수

맹 성 규 위 원

질의요지

1. 국가철도공단 재무구조 개선 필요

- ① 철도공단 부채가 '22년 결산기준으로 20조를 넘어섰는데, 그동안 공단의 재정적자에 대해 어떤 노력을 기울였는지?
- ② 자체 수익사업으로 벌어들이는 수익은 5,700억원에 불과한데 철도 역사 주변 토지 임대 외 다른 수익 창출원이 있는지?

답 변

- ① 철도공단은 신규 고속철도 사업비 조달을 위한 채권발행 등 차입이 불가피하나, 부채상환 재원인 선로사용료 증대 노력과 더불어 역세권 개발사업 및 철도 유희부지 등 국유재산 활용강화로 수익을 증대 하고, 이자비용 및 경상경비 절감을 위해 지속적으로 노력중입니다.

< 자산 및 부채현황('22.12.31.기준) >

자산	19조 157억원	부채	20조 4,252억원
		자본	(-)1조 4,095억원

< 최근 3년간 주요 수익실적 >

(단위: 억 원)

구 분	2021년	2022년	2023.9월	합 계
고속철도 선로사용료	5,491	7,430	5,899	18,820
수서역세권 개발수입	1,723	481	871	3,075
국유재산사용료 등	1,778	1,924	1,331	5,033
합 계	8,992	9,835	8,101	26,928

- ② 최근 3년간 수서역세권 개발사업으로 3,075억의 수입을 창출하였고 향후 377억원의 추가 수입 발생이 예상되며, 해외사업 및 수탁사업으로도 214억원의 수익을 창출하였습니다.

< 최근 3년 간 수서역세권 개발사업 수입실적 등 >

(단위: 억 원)

구 분	2021년	2022년	2023.9월	합 계
수서역세권 개발사업 수입	1,723	481	871	3,075
해외사업수익	14	30	12	56
수탁사업 수수료수익	55	57	46	158

- 향후 역세권 개발사업의 추가 발굴 등 수익증대를 위해 지속적으로 노력할 계획입니다.

작성자 : 국가철도공단 경영본부 재무법무처 재무부장 엄태준 (☎ 042-607-3702)

질의요지

1. 국가철도공단 재무구조 개선 필요

- ③ 우리나라 철도산업은 과거 해외에 의존했지만 이제는 수출경쟁력을 가질 수 있다고 평가함. 세계적인 철도강국으로 발돋움할 수 있는 공단의 해외사업 발전 방향 모색에 대한 견해는?

답 변

- ③ 공단은 축적된 고속철도 건설 경험으로 국내 민간기업과 동반하여 한국철도의 해외진출을 적극 추진하고 있습니다.
- 2004년 운행 개시한 고속철도는 프랑스 기술이 토대였으나, 호남·수서고속철도를 순차로 건설하면서 쌓은 고속철도 노하우로 올해 6월 폴란드 고속철도 사업을 수주하여 유럽시장에 최초로 진출 하였습니다.
 - 현재 모든 철도 기술은 국산화되었으며, 한국형 열차제어시스템(KTCS-2) 등을 실용화하는 등 철도 품질과 기술력이 세계 철도 강국 수준에 이르렀습니다.
 - 앞으로도 K-철도만의 강점과 한국인의 성실함, 근면성으로 세계 철도시장 진출을 더욱더 확대해 나가겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 신성장사업본부 해외사업처 사업계획부장 안성석 (☎ 042-607-3272)

질의요지

2. 철도시설물 관리, 체계적인 매뉴얼 필요

- ① 시설물 관리에 대한 민원이 들어왔을 때 어떻게 처리하고 있는지?
- ② 철도시설물 안전에 지장이 없는 도색 민원은 어떻게 처리하고 있는지?
- ③ 철도시설물의 소유자로서 책임 주체가 되어야 하며, 보다 체계적인 업무 매뉴얼 마련할 필요가 있어 보이는데?

답 변

- ① 우리 공단에서 자체적으로 해결할 수 있는 민원은 직접 처리하고 있으며, 유지보수 시행과 관련된 민원은 철도산업발전기본법 제38조 (권한의 위임 및 위탁)에 따라 유지보수 업무가 위탁된 철도공사에 즉시 이관하여 처리하고 있습니다.
 - ② 지자체에서 우리 공단으로 철도시설물 도색을 위한 재산사용허가 신청이 접수되면, 구조물 안전성 및 철도 안전운행 등을 종합적으로 고려하여 사용허가를 승인, 이후 지자체에서 직접 도색작업을 시행하고 있습니다.
- 철도시설물 관리에 대하여 지자체, 철도공사 및 재정당국 등 유관 기관과 협의하겠습니다.
- ③ 철도시설관리자로서 더욱 철저히 시설물을 관리하도록 노력하겠으며, 현재 공단 자체적으로 운영 중인 매뉴얼을 붙임과 같이 제출합니다.

* 붙임 : 국유재산 사용허가 업무처리 절차서(일부 발췌) 1부.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설유지부장 조영남 (☎ 042-607-3772)

2. 국유재산 사용허가 업무처리 절차서

업 무 호 롬	업 무 내 용	관련근거/ 사용시식
<div>국유재산 사용·수익허가신청</div> <div>↓ 검토</div> <div>철도시설사용 검토의뢰</div> <div>↓ 재산운영부서</div> <div> <div>철도시설 사용가능 검토 (시설관리부서)</div> <div>‘사용목적’ 사용가능 검토 (관할관서)</div> </div> <div>↓</div> <div>사용·수익허가 조건 및 사용료 통지</div> <div>↓ 재산운영부서</div> <div>사용료 납부</div> <div>↓</div> <div>국유재산 사용·수익허가 및 시설관리부서 통지</div> <div>↓</div> <div>공사착수계 제출 및 공사시행</div> <div>↓</div> <div> <div>선지공사 입회 및 준공내역 확인 통보</div> <div>↓</div> <div>사용료 정산 및 계속사용·수익허가</div> <div>재산운영부서</div> </div>	<p>1.1 청원자가 철도시설을 사용하고자 하는 경우에는 시공방법, 사용구간 등이 명시된 설계도서, 공사계획서 등이 첨부된 국유재산사용·수익허가 신청서를 소관 지역본부 재산운영부서에 제출한다.</p> <p>1.2 재산운영부서는 철도시설 사용가능 여부 등 기술사항 등에 대해 지역본부 시설관리부서에 검토를 의뢰하고, ‘사용목적’을 지정하여 입찰공고하는 경우 당해 재산이 ‘사용목적’대로 사용될 수 있는지 여부를 입찰공고 전 관할관서(지자체 등)와 협의하여야 한다. 다만 통신관로 임대 사항은 본사 시설관리처로 검토를 의뢰한다.</p> <p>1.3 시설운영부서는 열차안전운행 및 철도시설 관리 등에 지장이 없는 범위내에서 철도시설사용 가능 여부(필요시 철도공사에도 의견 조회)를 검토하고 철도시설 사용내역 및 청원자가 준수할 사항 등이 포함된 검토결과를 재산운영부서에 통보한다.</p> <p>1.4 재산운영부서는 시설관리부서의 검토의견 등이 반영된 국유재산 사용·수익허가 조건 및 사용료를 청원자에게 통지하고 사용료를 수납후 국유재산사용·수익허가서를 교부하되 청원자가 공사 착수 10일 전에 시설관리부서에 공사착수계를 제출하도록 하고, 시설관리부서에도 사용·수익허가서 발급사실을 통보한다.</p> <p>1.5 시설관리부서는 청원자가 제출한 공사착수계를 검토 후 이상 없을시 청원자에게 공사를 착수토록 통보하고 공사 착수후 당초 승인조건 및 철도시설 안전확보에 지장이 없도록 공사현장을 입회하며, 공사준공 시에는 청원자로부터 공사준공계를 제출 받아 준공검사 입회 및 준공내역을 확인 후 그 내역을 재산운영부서에 통보한다.</p> <p>1.6 재산운영부서는 시설관리부서로부터 통보받은 준공내역에 따라 당초 부과한 사용료를 정산하며 임대 기간 종료 전에 재산관리규정 제25조에 의한 계속 사용·수익허가를 위한 조치를 취한다.</p>	<p>- 청원자와 공단간 시설사용협정 등</p> <p>- 협조공문</p> <p>- 재산관리규정 제22조(사용·수익허가의 제한)</p> <p>- 재산관리규정 제30조(사용료)</p> <p>- 공사및용역관리 규정</p> <p>- 협조문</p> <p>- 청원자와 공단간 시설사용협정 등</p> <p>- 재산관리규정 제25조 (계속사용·수익허가 등)</p>

재산분야 준법체크리스트(사용허가)

검토 항목		검 토 내 용	자가진단	
			예	아니오
국유 재산 사용 허가	국유재산	- 행정재산인지 일반재산인지 확인하였는가?		
	용 도	- 무슨 목적으로 사용하려는지 사용 용도를 확인하였는가?		
	관리청	- 공단이 관리하는 국토교통부 철도계정 부지가 맞는가?		
	지적공부 확인	- 지적공부상 소유자, 소재지 지번 등은 정확한가?		
	장래사용계획	- 해당 부지에 대한 공단의 장래사용계획을 조화하였는가?		
	열차 안전운행	- 해당 부지를 사용허가할 경우 열차 안전운행에 지장이 없는지 확인하였는가?		
	철도시설물 및 건설사업에 지장	- 해당 부지를 사용허가할 경우 철도 시설물과 건설사업에 지장이 없는지 확인하였는가?		
	현 사용현황	- 무단사용 여부 및 다른 사용허가 받은 자가 없는지 확인하였는가?		
	사용허가 방법	- 수의계약 또는 경쟁입찰 대상인지 국유재산법과 규정을 확인하였는가?		
	사용가능 여부	- 해당 부지가 신청자가 요청한 용도로 사용가능한지 확인하였는가? * 지자체의 인허가 관련사항 확인 - 사용허가 시 인근주민의 민원발생 소지는 없는지 확인하였는가?		
	사용료 산정	- 국유재산법령에 명시된 용도별 요율대로 정확히 산정하였는가?		
	사용료 분할납부	- 분할 납부에 따른 이행보증 대상인지 확인하였는가?		
	보험가입	- 연면적 1,000㎡ 이상의 보험가입대상인지 확인하였는가?		
	사용허가조건	- 국유재산법령 및 공단 재산관리규정 등에서 요구하는 사용허가 조건이 포함되어 있으며, 이러한 조건이 관련 법규에 적합하게 작성되었는가?		
	기 타	- 해당 국유재산의 특성 상 추가로 확인 필요 사항		

4) 사용료 면제

- ① 행정재산으로 할 목적으로 기부를 받은 재산에 대하여 기부자(상속인, 포괄승계인)에게 사용허가하는 경우

(법 제34조제1항제1호, 시행령 제32조)

- 사용료 면제기간: 사용료 총액이 기부채납한 재산가액에 달할 때까지(20년 초과 금지)
- 건물 기타 시설물을 기부채납한 경우에는 그 건물 기타 시설물의 부지사용료를 연간사용료 총액에 합산
- 기부채납한 재산가액과 그 사용료계산의 기준이 되는 재산가액은 시행령 제29조제2항의 규정을 준용하여 산출하되, 최초 사용허가 당시를 기준으로 하여 결정

- ② 행정재산을 직접 공용·공공용 또는 비영리 공익사업용으로 사용하려는 지방자치단체에 사용허가하는 경우(법 제34조제1항제2호)

- 지방자치단체가 법제34조제1항제2호에 따라 사용료를 면제 받으려면 그 재산의 취득계획을 중앙관서의 장에게 제출하여야 함(시행령 제32조제5항)
- 국가도 직접 공용·공공용 또는 비영리공익사업에 사용하기 위하여 필요한 경우에는 지방자치단체 소유의 재산을 무상으로 사용할 수 있음(「공유재산 및 물품관리법」 제24조제1항)

- ③ 행정재산을 직접 비영리 공익사업용으로 사용하려는 대통령령으로 정하는 공공단체에 사용허가하는 경우(법 제34조제1항제3호)

- 공공단체의 범위(시행령 제33조)
 - 법령에 따라 정부가 자본금의 전액을 출자하는 법인
 - 법령에 따라 정부가 기본재산의 전액을 출연하는 법인

기부채납한 국유재산을 기부자가 사용료를 면제받아 사용하던 중 청사 재배치계획에 따라 다른 건물을 사용하게 된 경우 사용료면제 여부와 관련하여 사용료 면제요건은 ①기부자가 직접 사용할 경우 ②기부재산에 한하여 ③사용·수익을 허가한 경우이므로, 기부자가 기부재산이외의 재산을 사용할 경우에는 사용료를 납부하여야 함(국재22410-481, 1991.3.4.)

기부채납재산을 채납후 6년이 경과할 동안 행정재산으로 사용하다가 기부자에게 사용 허가할 경우에도 사용료면제가 가능함(재총1281-882, 1980.4.14.)

기부채납된 재산을 개량하여 재산가액이 증가한다면 기부자가 대체개량시설을 기부채납한 것인바, 기부자가 추가로 부담한 비용에 달할때까지 사용료를 면제할 수 있음(국재45501-455, 1994.5.13.)

국유재산 사용료 산출을 위한 사용면적은 전체 기부시설의 면적과는 관계없이 기부자의 수익목적으로 사용되는 면적만을 기준으로 함(국재45501-1214, 1993.12.20.)

국유재산법 제26조제2항(현행 법 제34조)의 규정에 의거 국유재산을 지방자치단체가 직접 공용·공공용 또는 비영리공익사업용으로 사용하고자 하는 경우에는 사용료를 면제할 수 있으나, 지속적인 갱신을 통한 허가기간의 연장은 장래 국가의 소유권 행사에 지장을 초래하므로 국유재산 관리·처분기준 제15조제4항제2호의 규정에 의거 사용료의 면제는 해당 지방자치단체가 그 재산을 매입할 계획을 구체적으로 세운 경우 또는 일정기간(1년 이내) 사용·수익하도록 허가하거나 대부함으로써 관리청의 관리비용이 충분히 절약되는 경우 등으로 한정하고 있음(국유재산과-3744, 2007.12.18.)

국유지상에 주차장 진입로 등 시설을 설치하거나 기타 용도에 이용할 목적으로 지방자치단체에 무상대부 승인을 할 경우 당해 국유지는 결국 계속 같은 목적으로만 사용되도록 용도가 제한될 수 밖에 없어 국가의 소유권 행사와 장래 행정목적에 위해 사용하고자 할 때 장애가 됨. 따라서 국유지의 무상대부를 승인하는 경우는 지방자치단체가 당해 국유지를 취득(매입 또는 교환)할 계획임을 자치단체장과 지방의회 의장의 결재를 득하여 국유재산관리계획에 계상한 경우에 실제 예산에 반영후 매입시까지 또는 교환에 의한 상호 소유권 이전시까지지만 한시적으로 승인함이 원칙임(국유재산과-3335, 2005.9.22.)

지방자치단체가 지역 주차난 해소를 위하여 요금을 징수하지 않고 공용주차장 용도에 제공하고자 하는 경우, 직접 공용·공공용으로 사용하고자 하는 경우가 아니므로 동법 제26조제2호(현행 법 제34조제1항제2호)의 규정에 의한 무상사용을 허가할 수 없음(국재 45501-82, 1996.1.30.)

지자체가 국유재산을 상수도 송·배수권의 매설부지로 사용하는 경우, 수도사업은 일반대중의 불특정다수인을 대상으로 시행한다는 점을 감안하여 비영리공익사업용으로 볼 수 있으므로 사용료 면제가 가능함(국재22400-2039, 1990.8.27.)

5) 취소 및 철회

① 사용허가를 받은 자의 귀책사유에 의한 경우

- 거짓 진술을 하거나, 부실한 증명서류를 제시하거나, 그 밖에 부정한 방법으로 사용허가를 받은 경우
- 사용허가 받은 재산을 다른 사람에게 사용·수익하게 한 경우
- 해당 재산의 보존을 게을리 하였거나 그 사용목적을 위배한 경우
- 납부기한까지 사용료를 납부하지 아니하거나 보증금 예치나 이행보증조치를 하지 아니한 경우
- 관리청 승인없이 사용허가를 받은 재산의 원래 상태를 변경한 경우

관리청의 철회가 있기전까지 동 재산을 사용목적에 사용하지 못하였다 하더라도 그것은 귀책사유가 본인에게 있고, 사용자가 계약취소를 하지않은 이상 계약은 유효한 것이므로 사용허가 철회시까지의 사용료는 납부하여야 하며, 관리청이 계약의 본질을 파기하여 계약자체를 철회한 경우 허가철회시부터 계약종료일까지의 사용료는 반환하여야 함(국재45503-592, 1994.6.17.)

국유재산 대부계약서 제7조 규정에 의하면 피대부자는 국가(관리청)의 승인없이 대부 목적을 변경할 수 없도록 하고, 국가의 승인없이 임의로 대부목적을 변경한 경우 제8조의 규정에 의거 당해 계약의 해약까지 가능하도록 하고 있으며 이 경우 잔여기간의 대부료(과납금)도 반환하지 않도록 하고 있는 바, 피대부자가 임의로 대부목적을 변경한 경우 이에 따른 대부료(목적변경에 따른 대부료 차액)의 반환은 허용될 수 없음(국유재산과-1583, 2005.7.16.)

질의요지

3. 월곶~판교선 인천논현역 추가정차 요청

- ① 월곶~판교선 개통 시 인천논현역 추가정차가 반영될 수 있도록 협조해주길 바람

답 변

- ① 추가 역사 정차는 타당성을 검증하여 경제성이 확보($B/C \geq 1$)되는 경우 가능합니다.
- 기본계획 변경과 운영손실 부담에 대한 관계기관(기획재정부, 국토교통부, 철도공사) 협의가 필요합니다.
 - 타당성 검증은 타 지자체의 추가적인 요구*가 예상되므로 월곶~판교선 개통 전('26년 이후) 일괄적으로 시행할 계획(인천시 협의 完)입니다.

* 추가정차 요구 : 인천논현역(인천시, 기제출), 월곶역(시흥시, 기제출), 안양역(안양시, 준비중)

질의요지

4. 경인선 지하화 및 제2경인선 필요성

- ① 제2경인선이 신설되고 인천 남부권 수요가 분산되면 경인선을 복복선이 아닌 복선으로 지하화할 수 있으니, 제2경인선 수요 분산 효과 검토를 요청

답 변

- ① 제2경인선 사업추진 방식(재정 vs. 민자)이 구체화되고 타당성이 확보될 경우, 현재 경인선(2복선)의 수요 전환 등을 종합 검토하여 지하화 시설규모(복선 vs. 2복선) 등을 검토하겠습니다.
- 현재 제2경인선은 인천시에서 제시한 대안 노선(사업 재기획)을 우리 공단에서 검증 중이며, 검증이 마무리되면 국토교통부에 그 결과를 보고할 예정입니다.

민 홍 철 위원

질의요지

1. 「통합방위법 시행령」 제32조 관련

- ① 법제처의 법령해석과 법령 집행기관의 법령해석이 다른 경우, 어느 쪽의 법령해석을 따르는 것이 옳다고 판단하는지?
- ② 법제처의 법령해석과 같이 국가중요시설 방호인력을 배치 및 운용하는 것이 타당한 법령 집행이라고 판단하는지?
- ③ (②번 질의에 대하여, 타당한 법령 집행이라고 판단하였다면) 법제처의 법령해석이 법령 집행의 기준이 되는 것이 옳다고 판단하는지, 그렇다면 그 근거가 무엇인지?
- ④ (②번 질의에 대하여, 부당한 법령 집행이라고 판단하였다면) 부당함을 해소하기 위해 법령 집행기관과 어떤 노력을 하였는지?
- ⑤ 공단이 국가중요시설에 배치 및 운용하고 있는 방호인력이 현행 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에 부합하지 않는다는 합동참모본부의 입장이 부당한 법령 집행이라고 판단하는지?
- ⑥ 현재 공단 소속 국가중요시설 방호인력의 신분이 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에 부합하지 않는다는 합동참모본부의 입장과, 부합한다고 지속적으로 주장하는 공단의 입장 중 어느 쪽의 입장이 타당하다고 판단하는지?
- ⑦ 공단이 합동참모본부의 「통합방위법 시행령」 제32조 개정을 반대함에 있어 구체적인 근거가 있는지, 아니면 단순한 의견 개진에 불과한지?

답 변

① 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에 대하여 법제처의 법령 해석을 따르는 것이 옳다고 판단하고 있습니다.

○ 정부 입법의 총괄기관인 법제처에서 수행하고 있는 정부 유권해석은 법령에 대한 해석이 서로 다른 경우에 정부 견해의 통일을 위하여 정부 전체 차원에서 법령해석에 대한 전문적인 의견을 제시하는 업무입니다.

○ 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에 대한 법제처의 법령 해석은 정부 전체 차원에서 통일된 견해이기에, 우리 공단은 법제처의 법령해석을 따르는 것이 옳다고 판단하고 있습니다.

② 타당한 법령 집행이라고 판단하고 있습니다.

○ 다양하게 해석될 여지가 없는 법령에 대하여는 법제처에서 법령을 해석할 이유가 없을 것이며, 법적인 구속력을 가진 법원의 확정 판결이 있는 법령에 대하여는 법제처의 정부 유권해석이 가지는 사실상의 구속력이 제한됨을 인지하고 있습니다.

○ 그러나, 현행 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에는 ‘등’이라는 용어가 있어 이에 대해 다양하게 해석될 여지가 있는 법령으로 보여지며, 오늘날 법적인 구속력을 가진 법원의 확정판결 또한 존재하지 않는 법령이므로 현재 시점에서는 법제처의 법령 해석이 사실상의 구속력을 가진다고 할 수 있어 이에 근거한 법령 집행은 타당하다고 판단하고 있습니다.

- ③ 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목에 대하여 법제처의 법령 해석이 법령 집행의 기준이 되는 것이 옳다고 판단하고 있습니다.
- 정부 유권해석의 정의와 효력 등에 대해 법제처에서 홈페이지 및 「법제업무 운영규정」 등을 통해 안내하고 있는 내용에 근거하여 우리 공단이 자체적으로 견지하고 있는 입장입니다.
- ④ 부당하다고 판단하지 않습니다.
- ⑤ 법령은 기관마다 서로 달리 해석할 수 있는 것이므로 법령을 그와 같이 해석한 행위 자체를 부당한 법령 집행으로 판단하지는 않습니다.
- 다만, 우리 공단과 합동참모본부가 같은 「통합방위법 시행령」 제32조 제1호 가목을 두고 서로 법령해석을 달리하던 2021년 5월경, 국회 국방위원회에서 이와 관련하여 불필요한 기관 간 갈등을 최소화하기 위한 취지로 ‘법제처를 통한 법령해석’이라는 좋은 정책 제언을 해주신 덕분에 우리 공단과 합동참모본부가 함께 이를 국방부에 건의하여, 국방부가 법제처에 법령해석을 의뢰하게 된 것입니다.
- ⑥ 앞서 보고드린 바와 같이 상술한 내용에 근거하여 우리 공단의 입장이 타당하다고 판단하고 있습니다.
- ⑦ 우리 공단은 「통합방위법 시행령」 제32조 개정에 대하여 합동참모본부에 의견을 개진함에 있어 아래와 같이 구체적인 근거를 제시하였습니다.
- 인건비 상승을 동반(청원경찰)할 수밖에 없거나 위험을 외주화(특수 경비원)할 수밖에 없는 등 공공기관 혁신 및 비정규직 고용 안정에는 부합하지 않을 것으로 판단됩니다.

- 청원경찰 채용 시 추가로 소요되는 우리 공단의 인건비는 국가 재정의 영역이므로 해당 법령안의 시행으로 인하여 예상되는 재정 소요비용에 관하여 합동참모본부 통합방위과가 법령안 개정 추진에 앞서 기획재정부 등 유관기관과 충분히 합의할 필요가 있을 것으로 보입니다.
- 중앙행정기관 간 충분한 합의 없이 해당 법령안의 개정이 추진되는 경우 노동 부문 등에서 사회적인 혼란이 야기될 수 있습니다.
- 적의 침투 · 도발 등 유사시에 모든 작전가용요소를 동원하여 국가중요시설을 방호해야 할 필요 있음에도 불구하고 동원이 가능한 인력을 제한하게 되는 결과를 초래하는바, 이는 통합방위 법령의 목적과 입법 취지에도 크게 반하게 됩니다.
- 아울러, 국민의 기본권을 제한하는 내용의 입법 활동 시 목적의 정당성 · 수단의 적절성 · 침해의 최소성 · 법익의 균형성이라는 헌법상의 4가지 원칙이 반드시 준수되어야 하나,
 - 이번 개정안은 국가중요시설 방호인력의 자격을 제한함에 따라 해당 업무를 직업으로 삼아 수행하고자 하는 사람의 직업 선택 및 수행의 자유를 침해할 수 있으므로, 비례의 원칙(과잉금지의 원칙)에도 어긋날 소지가 있습니다.
 - 개인화기 이외에 다른 도구를 활용하는 것만으로 충분히 방호가 가능한 국가중요시설의 경우에는 일반방호원 · 일반경비원 등이 방호인력으로서 방호업무를 수행할 수 있음에도 불구하고 이를 제한하는 이번 개정안은 어떠한 실익 없이 직업 선택의 자유만을 침해할 수 있습니다.

작성자 : 국가철도공단 경영본부 경영노무처 비상계획부장 장성수 (☎ 042-607-3662)

질의요지

2. 국제철도운송협정 가입에 따른 대륙철도 추진 과제

- ① 대륙철도 추진을 위한 남북경제 협력이 국토부 소관은 아니지만, 철도 주무부처로서 대륙철도 필요성에 공감한다면 적극적인 대응 필요

답 변

- ① 코레일 등 관계기관과 협력하여 해송 - 철송 연계 복합운송* 활성화 등 현재 가능한 사항부터 우선 추진되도록 노력하겠습니다.

* 부산항 등에서 중국, 러시아 등으로 해운 운송 후, 국제철도 노선(TCR; 중국 횡단철도, TSR; 시베리아횡단철도 등)을 이용하여 운송

질의요지

3. 국가철도망의 촘촘한 격자형 연결망 필요

- ① 수요 기반의 철도망 건설로 인해 오히려 지방소멸은 가속화되고 지역균형발전을 저해하고 있으므로 예비타당성조사 분석체계의 전면적인 개선이 필요하다고 보는데?

답 변

- ① 지역균형발전을 위해 예비타당성조사 제도를 지속적으로 개선해 오고 있으며,
 - 예비타당성조사 분석체계를 근본적으로 개선하는 방안에 대해서도 재정당국과 협의해 나가도록 하겠습니다.

질의요지

4. 지역균형발전을 위한 국가 철도 대전환 필요

- ① 선공급 · 후수요 창출, 역세권 개발 등 복합 연계한 철도계획 수립 검토 필요

답 변

- ① 現 예비타당성 조사는 실시계획 승인 등 확정된 장래 개발계획만을 반영하고 있으나,
 - 경제성분석에 있어 철도교통의 특성을 반영한 ①철도 개통, 역세권 개발에 따른 유발수요 등 반영 ②기존 편익의 불합리한 부분의 개선 ③개통에 따른 운송수입 증가 효과 등에 대한 제도개선을 관계부처에 적극 건의하고 있습니다.
 - 이러한 제도개선 사항에 대한 논거와 타당성을 마련하고자, 「교통수요 예측 방법 개선」 용역*을 시행하고 있습니다.

* 철도 수요예측방법 개선 연구용역('23.1~'24.5, 미래전략연구원 정책개발처)

작성자 : 국가철도공단 건설본부 사업기획처 사업기획부장 유홍균 (☎ 042-607-3792)

질의요지

5. 가덕도신공항 기본계획에 동대구-삼랑진-김해공항-가덕도신공항 잇는 고속철도 교통망계획 반영 필요

- ① '23년 8월24일 국토부가 발표한 가덕도신공항 기본계획(안), 공항
인입 접근 교통망으로만 한정하여 도로, 철도망을 반영(여객, 물류의
핵심요소인 공항 주변 주요지역의 접근교통망 누락), 관문 공항의 역할을
위해서는 인입 접근 교통망뿐만 아니라, 신공항 주변지역으로 접근
교통망을 확대하여 기본계획 반영 필요

답 변

- ① 가덕도신공항 접근철도가 건설되면 동대구-삼랑진-가덕도신공항
구간에 KTX-이음 등 다양한 열차 운행이 가능합니다.
- 동대구-삼랑진-김해공항-가덕도신공항을 잇는 고속철도건설 방안은
여객수요, 총사업비 등 사업추진의 타당성을 충분히 검토한 후 추진
여부를 결정할 필요가 있으며,
 - 제5차 국가철도망 수립과정 중 지역에서 사업계획 건의 시 검토해
보겠습니다.

작성자 : 국토교통부 가덕도신공항건설추진단 시설사무관 김대현 (☎ 044-201-5203)
국토교통부 철도정책과 과학기술서기관 박선영 (☎044-201-3940)

질의요지

6. 동남권순환 광역철도의 차질없는 진행 및 예타수요 반영 시작점을 진영이 아닌 창원으로 반영 필요

- ① 경전선 진영역이 경남과 (서)부산의 관문역할을 하고 있어, 사타 진행 시 기존 마산 또는 창원중앙역과 장래 가덕도신공항역을 이용하는 수요를 반영할 필요가 있는데, 현재 용역의 진행사항은?
- ② 지자체(경남 김해·양산, 울산) 계획 중인 개발계획을 반영하고, 더불어 창원~진영~울산, 가덕도신공항~진영~울산 등 다양한 열차운행계획을 통해 본 사업노선 이용수요 검토 필요

답 변

- ① 현재 사전타당성조사 중으로 상위계획에 부합하면서 경제성 확보 가능한 여러 노선 대안과 다양한 열차운행계획을 검토하고 있습니다.
- 이용수요 창출 등 경제성 향상을 위해 경전선(마산, 창원중앙), 가덕도신공항인입선 등 주변 철도노선과 연계한 열차운행 방안을 추가적으로 검토할 예정입니다.
- '24년 6월까지 최적 노선(안)을 도출할 예정이며, 사전타당성조사 결과에 따라 예비타당성조사 신청 등 후속절차가 진행될 수 있도록 노력하겠습니다.

- ② 사전타당성조사 착수('22.10.) 시 지자체별로 추진 중 사업, 추진 예정 사업 등 개발계획에 대한 의견수렴을 진행하였으며 지속적인 모니터링을 통해 누락된 개발계획이 없도록 추진하겠습니다.
- 또한, 이용수요 창출 등 경제성 향상을 위해 경전선(마산, 창원중앙), 가덕도신공항인입선 등 주변 철도노선과 연계한 열차운행 방안을 추가적으로 검토할 예정입니다.

질의요지

6. 동남권순환 광역철도의 차질없는 진행 및 예타수요 반영 시작점을 진영이 아닌 창원으로 반영 필요

- ① 경전선 진영역이 경남과 (서)부산의 관문역할을 하고 있어, 사타 진행 시 기존 마산 또는 창원중앙역과 장래 가덕도신공항역을 이용하는 수요를 반영할 필요가 있는데, 현재 용역의 진행사항은?
- ② 지자체(경남 김해·양산, 울산) 계획 중인 개발계획을 반영하고, 더불어 창원~진영~울산, 가덕도신공항~진영~울산 등 다양한 열차운행계획을 통해 본 사업노선 이용수요 검토 필요

답 변

- ①,② 현재 사전타당성조사 용역을 통해 여러 노선 대안과 열차운행 계획을 검토하고 있습니다.
 - 「제4차 국가철도망구축계획」 시·종점은 진영~울산으로 되어 있으나, 현재 운행중인 경전선, 부산신항선 뿐만 아니라 공사중인 부전~마산선과 계획중인 가덕도 신공항 연결철도(가칭) 등을 포함하여 다양한 열차운행계획을 검토하고 있습니다.
 - 아울러 경제성 향상을 위해 지자체의 장래 개발계획 등을 적극 수렴하고 사업비 절감 방안 등을 검토하고 있습니다.

작성자 : 국가철도공단 건설본부 사업기획처 사업기획부장 유흥균 (☎ 042-607-3792)

질의요지

7. 남부내륙철도, 달빛내륙철도 차질없는 진행

- ① 남부내륙철도가 사업계획 적정성 재검토로 인해 착공 지연이 우려되므로 국토부의 관심과 협조가 필요하다고 생각하는데
- ② 기재부, KDI의 사업계획 적정성 재검토가 조속히 완료된다면 내년에 착공이 가능한지
- ③ 남부내륙철도 개통에 따른 파급효과를 극대화하기 위해 지역 도시계획과 역세권 개발도 함께 고려할 필요
- ④ 지역균형발전을 고려해 달빛내륙철도와 남부내륙철도가 해인사역에서 환승할 수 있도록 적극 검토 필요

답 변

- ① 사업계획 적정성 재검토 기간을 최대한 단축하여, 조속히 착공될 수 있도록 기재부와 적극 협의하겠습니다.
- ② 총사업비 협의기간 단축을 위해 관계기관과 적극 협의하고,
 - 사업계획 적정성 재검토 완료 후 조속히 설계를 마무리하여 사업지연이 최소화 되도록 만전을 기하겠습니다.
- ③ 남부내륙철도 추진 시 지자체의 역세권 개발도 계획단계부터 협의하겠습니다.
- ④ 달빛고속철도 추진 시 남부내륙철도와의 환승역 가능 여부 등을 종합적으로 검토하겠습니다.

작성자 : 국토교통부 철도건설과 시설사무관 김은철 (☎ 044-201-3952)

질의요지

7. 남부내륙철도, 달빛내륙철도 차질없는 진행

- ① 남부내륙철도 사업계획 적정성 재검토 협의가 조기에 완료되어 '24년 하반기 착공할 수 있도록 기획재정부와 지속 협의해주길 바랍

답 변

- ① 사업계획 적정성 재검토 기간의 단축을 위해 기획재정부 등 관계 기관과 적극 협의하고, 실시설계를 조속히 마무리하여 사업지연이 최소화 되도록 만전을 기하겠습니다.

질의요지

7. 남부내륙철도, 달빛내륙철도 차질없는 진행

- ② 남부내륙철도의 차질없는 추진뿐만 아니라 개통에 따른 파급효과를 극대화하기 위해 지역 도시계획과 역세권 개발도 함께 고려해야 함

답 변

- ② 현재 경상남도에서 진행 중인 「남부내륙철도 지역발전전략 및 역세권개발 용역」의 결과 및 투자선도지구(통영) 추진과 연계하여 관련 지자체와 적극 협의하여 추진토록 하겠습니다.

질의요지

7. 남부내륙철도, 달빛내륙철도 차질없는 진행

- ③ 지역균형발전을 고려해 달빛내륙철도와 남부내륙철도가 해인사역에서 환승할 수 있도록 적극 검토 필요

답 변

- ③ 달빛내륙철도와 남부내륙철도 환승이 가능하도록 해인사역 신설(안)을 포함한 여러 대안을 검토 중으로, 국토교통부와 협의하여 최적 노선(안)을 도출할 예정입니다.

질의요지

8. 부전~마산 복선전철 적기 개통 추진 필요

- ① 부전~마산 복선전철의 개통지연에 따라 지역 경제 침체 장기화 및 교통불편이 가중되고 있는바, 적기 개통 추진이 필요하다고 보는데 개통계획은?
- ② 부전~마산에 운행 예정인 준고속열차(EMU-260)외 일반열차를 추가 도입하는 방안을 마련해야 할 것으로 보는데?
- ③ 지자체에서 열차 추가 투입에 소요되는 시설비를 부담키로 하였고 운영사인 코레일의 중장기운영계획 상 EMU-150 운영계획이 반영되어 있음에도 국토부에서 열차 도입 결정을 지체하는 사유는?

답 변

- ① 현재 사고구간 복구작업 진행(공정률 90%) 중으로 전 구간 시설 공사, 안전점검, 종합시험운행 등을 완료하고 최대한 빠른 시일 내 개통될 수 있도록 노력할 계획입니다.
- ② 현재 일반열차(EMU-150) 추가 도입 추진을 위해 경상남도에서 제출한 사전타당성조사에 대한 타당성 검증 진행 중으로, 타당성이 인정되면 관계기관·지자체와 비용분담·열차투입 방안 등을 협의할 계획입니다.
- ③ 경상남도에서 제출한 사전타당성조사에는 열차 구입비 및 운영비 손실 부담이 누락되어 추가 협의가 필요하며,

- 현재까지 열차 추가 투입에 소요되는 시설비 부담에 대한 정식 의견제출이 없는 실정으로 사업의 빠른 추진을 위해서는 원인자인 경상남도, 부산시의 적극적인 협조가 필요한 실정입니다.

⇒ 관계기관·지자체와 협조하여 열차운행 확대* 검토 등을 통해 이용객의 편의가 증진될 수 있도록 노력할 계획입니다.

* ①부전에서 끝나는 동해남부선 열차를 마산까지 연장 검토('24년), ②경전선(광주~부전)에 EMU-260 추가 투입 검토(~'28년), ③EMU-260에 비해 속도 차이가 없고 운임이 저렴한 EMU-150 투입 검토

질의요지

8. 부전~마산 복선전철 적기 개통 추진 필요

- ① 부전~마산 복선전철, 사업 현장의 철저한 사업관리로 적기 개통 추진 필요
- ② 준고속열차(KTX-이음) 외 일반열차 추가 도입하여 교통인프라 확충 및 시격 단축 필요

답 변

- ① 「부전~마산 복선전철 민간투자시설사업」의 경우 낙동1터널 침하 사고('20.3.)로 인한 복구공사가 진행 중이며
 - 복구공사 이후 궤도 및 시스템분야 공사, 시설물 안전점검, 종합 시험운행 등을 완료하고 '24년 말 개통될 수 있도록 노력하겠습니다.
- ② 부전~마산선 일반열차(EMU-150) 투입을 위한 타당성 검증 중으로 검증결과 타당성이 인정되고 사업비 및 운영비 부담에 대한 합의가 완료되면 일반열차(EMU-150) 추가 투입을 적극 검토하도록 하겠습니다.
 - * 열차 추가 투입에 소요되는 사업비 부담에 대한 원인자의 정식 의견이 없는 실정으로 사업의 빠른 추진을 위해서는 원인자(경남도·부산시)의 적극적인 협조가 필요합니다.

작성자 : 국가철도공단 건설본부 광역민자철도처 민자사업부장 이승훈 (☎ 042-607-3972)

질의요지

9. 진영역, 수서행 SRT 수요 등 반영해 주차시설 확충 필요

- ① 9월 수서행 SRT 진영역 운행, 코로나 이후 이용객 증가에 따른 진영역 주차부족 문제 해결 위한 주차시설 확충 필요

답 변

- ① '23.9월부터 수서행 SRT가 경전선 진영역에 정차함에 따라 일일 수송실적 확인결과 철도공사(KTX, 일반열차) 1,328명/일, SRT 127명/일 으로 '23년 일일 평균수송실적은 1,455명이며, 이는 계획수요 2,198명/일 대비 약 67%의 이용률을 보이고 있어 현재 설치된 주차면수는 수요를 충족하고 있습니다.
- 다만, SRT 정차 초기단계로 향후 홍보 및 코로나 종결에 따른 이용수요 증가가 예상됨에 따라 주차장의 수요를 지속적으로 모니터링 하겠습니다.

질의요지

10. 철도 유희부지 효율적 관리방안 필요

- ① 방치된 철도 유희부지가 효율적으로 활용될 수 있도록 개선 필요

답 변

- ① 우리 공단은 매년 철도 유희부지 관리계획 수립, 지자체 대상으로 매년 상·하반기(4월, 10월)에 철도유희부지 활용사업 공모, 사전컨설팅 등을 시행하고 있으며,
- '22.7월 철도산업발전기본법 시행령을 개정하여 지자체의 국유재산 사용료를 대폭 감면(60%)하여 지자체 대상 활용사업 수가 증가 추세에 있습니다.

< 유희부지 활용사업 현황 >

년도	계	2020 이전	2021	2022	2023
건수	64	27	6	14	17
면적(천 m ²)	4,249	1,459	298	876	1,616

- 또한, 민간에서 국유지를 보다 쉽게 임대할 수 있도록 민간플랫폼을 이용한 정보공개 등 다양한 아이템을 발굴하여 철도유희부지 활용이 확대될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 신성장사업본부 재산운영처 재산운영부장 박성선 (☎ 042-607-3832)

박 상 혁 위 원

질의요지

1. 민자 PSD 개량 조속 추진하여 안전확보

- ① 민자설치 스크린도어의 안전문제 해결을 위해 공단, 공사, 민자 사업자간 국토부가 적극 중재·개입할 필요

답 변

- ① 안전에 문제가 없도록 유관기관과 적극 협의해 나가겠습니다.

- 참고로, 국가철도역사의 경우 스크린도어 안전보호벽* 안전성 개선을 위한 예산을 편성하여 추진 중에 있습니다.

* 스크린도어 사이의 유리벽으로 비상시 대피토록 개폐가 가능한 구조로 개선 중 ('24년까지 개량대상 3,041개소 중 1,903개소 개량 예정)

작성자 : 국토교통부 철도시설안전과 공업사무관 전성진 (☎ 044-201-4880)

질의요지

1. 민자 PSD 개량 조속 추진하여 안전확보

- ① 최근 5년간 민자역사 스크린도어의 장애발생 건수가 얼마나 되는지?
- ② (주)효천은 지난 9월 12일 스크린도어 광고판의 사용허가 철회를 요구했는데, 이에 대한 공단의 입장과 향후계획은?

답 변

- ① 최근 5년간 민자역사 스크린도어의 장애발생 현황을 조사한 결과 총 265건의 장애가 발생하였습니다.
- ② 안전보호벽 개폐가 가능토록 관련기관(공사, 민간사업자)과 협의하여 안전에 문제가 없도록 추진하겠습니다.

질의요지

2. 기후변화 대비 실시간 철도안전정보 감시시스템 구축 필요

- ① 현장에 설치된 각종 안전정보의 감시시스템을 집중화하여 구축해야 한다고 보는데?
- ② 철도시설 종합정보시스템이 제대로 작동되기 위해서는 실시간 시설물의 상태정보의 취득이 함께 이루어져야 할 것으로 보이는데?
- ③ 안전정보들을 하나로 통합하고, 실시간 감시를 바탕으로 위험요인을 사전에 감지하고 예측하는 시스템을 구축해야 한다고 보는데?

답 변

- ① 위원님의 의견에 동의하며, 각종 안전정보를 바탕으로 안전조치가 신속하게 이루어지도록 감시시스템을 집중화할 필요가 있습니다.
- ② 위원님 말씀과 같이, 현재 IoT 기반 원격감시시스템을 구축하여 시설물 상태를 실시간으로 확인하고 있습니다.
 - 아울러, 철도시설 이력정보를 관리하기 위해 철도시설종합정보 시스템(RAFIS)도 구축 중으로, 향후 IoT 기반 원격감시시스템을 통해 수집한 시설물 상태정보와 RAFIS를 상호 연계할 계획입니다.
- ③ 위원님의 의견에 동의하며, 분야별 시스템을 운영하는 관계기관과 협의하여 효과적인 통합 운영방안을 적극 검토하겠습니다.

작성자 : 국토교통부 철도시설안전과 시설사무관 현기창 (☎ 044-201-4626)

질의요지

2. 기후변화 대비 실시간 철도안전정보 감시시스템 구축 필요

- ① 철도에도 비탈면 붕괴 경보시스템과 같은 시스템을 설치하여 폭우 등 자연재해 발생시 즉각 열차운행을 중지시키는 등 신속하게 대응해야 할 것 같은데, 이에 대한 의견은?
- ② 철도시설관리자인 철도공단과 운영자인 코레일이 협조해서 감지센서 또는 지능형 CCTV를 활용하여 비탈면 붕괴 등을 실시간 감시하고, 사전에 감지할 수 있는 시스템을 구축해야 한다고 보는데, 이에 대한 의견은?

답 변

- ① 공단은 교량, 터널, 사면 등 시설물의 상태를 실시간으로 감시하고 신속대응이 가능하도록 강릉선에 원격감시시스템을 시범구축하여, 현재 모니터링을 시행 중에 있으며,
 - '22. 10월 강릉선 서원주~횡성간 11km 구간 대상시설물(교량, 터널, 옹벽·절토사면, 토노반, 구교, 전철주, 궤도 등 11개소)에 사면변위계 등 19종 181개 센서의 시범설치를 완료하여 모니터링 진행 중입니다.
 - 아울러, '23년 말까지 모니터링을 통한 실효성 검증을 통해 '24년 초까지 단계적 확대 방안을 검토 예정입니다.
- ② 기후변화에 대응할 수 있는 시스템이 설치될 수 있도록 정부와 적극 협의하겠습니다.

- 지능형 CCTV 등 비탈면 붕괴를 실시간 감시하고, 사전에 감지하는 시스템 등을 구축할 수 있도록 운영기관(코레일)과 필요개소를 확인 후 소요 예산확보를 위해 재정당국과 적극 협의하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설개량처 시설개량부장 김훈 (☎042-607-3782)
국가철도공단 시스템본부 시스템계획처 시스템개량총괄부장 이희성 (☎042-607-3492)

조 오 섭 위원

질의요지

1. 광주송정역 증축 설계, 라운지 반영 필요

- ① 광주송정역 증축 설계중이나 라운지 설치를 위한 설계가 누락되어 있는데 이에 대한 조치계획은?

답 변

- ① 철도역사 라운지시설은 한국철도공사에서 직접 설치하고 있으나,
- 라운지 설치가 가능하도록 기반 시설물(수도시설 등)은 한국철도공사와 협의하여 설계에 반영토록 하겠습니다.

한 준 호 위원

질의요지

1. 대곡역, 지축역 시설개선, 이용자 중심의 역사 조성 필요

- ① 대곡역, 지축역 역사 시설개선사업이 지연없이 완료되어야 하며, 에스컬레이터 등 이용자 편의시설이 설계단계부터 제대로 반영되어야 함. 설계완료 전 중간보고 요청

답 변

- ① 지축역은 '24년 상반기 설계완료 후 '24년 하반기 공사 발주 예정이며 대곡역은 '25년 상반기까지 설계를 완료하여 '25년 하반기 공사 발주 예정입니다.
- 또한, 에스컬레이터 등 여객 편의를 위한 승강시설을 반영하였으며 설계완료 전 시설개선(안)을 의원실에 보고토록 하겠습니다.

질의요지

2. 향동역 신설 지연 없이 추진 필요

- ① 향동역 신설에 대한 조속한 착공요청 및 지연요소 발생 시 의원실에 즉시 보고 요청

답 변

- ① 사업지연 요인 발생 즉시 의원실과 협의하겠습니다.

<참고> 주요 추진경위

- * '20. 2 : 향동역 신설 타당성 조사(고양시, B/C : 1.56)
- * '20. 4. 8 : 역 신설(향동역) 승인(국토부)
- * '21. 10. 26 : 위·수탁 협약 체결
- * '22. 5.~'22. 9 : 향동역 신설에 따른 지장물 이설 등 사업비 분담 협의(고양시↔공단)
- * '23. 7. : 역사 기본설계 착수(토목 승강장 '23.1월 설계착수)

작성자: 국가철도공단 건설본부 건축설계처 고속광역부장 김청섭 (☎ 042-607-3952)

허영위원

질의요지

1. 구 강촌역사 안전대책 필요

- ① 구 강촌역사 피암터널 하부구조 기둥 어긋나고 균열 발생. 안전 사고 위험이 있는 만큼 정밀진단 시행 등 대책 마련이 필요한데 이에 대한 공단의 견해와 계획은?

답 변

- ① 빠른 시일 내 관계기관과 협의하여 안전진단 등을 실시하고 그 결과에 따라 대책을 마련하여 춘천시민들과 관광객들의 불안감을 해소하도록 적극 조치하겠습니다.

허 종 식 위 원

질의요지

1. 철도 지하화 추진 TF, 전담부서 등 마련해야

- ① 철도 지하화에 따른 철도공단의 정책 방향 필요

답 변

- ① 현재 국토교통부에서 『철도지하화 특별법(안)』의 세부내용 검토 및 관계기관 협의 등을 진행 중이며, 이후 지하화 종합계획을 수립할 예정입니다.
- 국토부 종합계획 수립과정에서 검토될 정부 정책방향에 맞게 공단에서도 세부 추진계획을 수립하는 등 적극 대응하도록 하겠습니다.

질의요지

1. 철도 지하화 추진 TF, 전담부서 등 마련해야

② 철도 지하화 관련 TF나 전담 부서 설치 등을 제안

답 변

② 국토교통부 등 향후 정부 정책 방향에 맞춰 TF 및 전담 부서 구성을 검토하도록 하겠습니다.

질의요지

2. 노후역사 개량사업 적극 추진 방안은?

- ① 노후 철도역사의 증축 등 개량을 위해 지자체 소유부지를 무상 사용하는 동시에 철도 유허부지 역시 지자체가 무상사용하는 방안에 대한 국가철도공단의 입장은?

답 변

- ① 위원님의 국·공유지 상호 무상사용에 대한 취지는 공감하며, 이는 국유재산법령 개정 및 국가재정과 연관되어 있어 종합적으로 검토 하도록 하겠습니다.

질의요지

3. 수인선 인천역 동구 연장 방안 검토

- ① 인천발KTX 시점을 송도역에서 인천역까지 연장하는 방안 대안으로 수인선 인천역 종점을 동구 만석동까지 약 1km 연장하는 방안에 대한 검토가 필요하다고 보는데?

답 변

- ① 사업추진을 위해서는 국가철도망 구축계획 등 상위계획에 우선 반영되어야 하므로,
- 국토교통부에서 검토중인 '제5차 국가철도망 구축계획' 수립을 위한 용역('23. 7~'25. 4) 과정에서 지자체 의견을 수렴하는 등 검토하겠습니다.

* 지자체에서 '24.상반기까지 국토교통부 신규사업을 검토 건의하도록 추진 중

작성자 : 국가철도공단 건설본부 사업기획처 사업기획부장 유흥균 (☎ 042-607-3792)

질의요지

4. 인천발 KTX 공정률 관련

- ① 인천발 KTX 관련하여 역사 증축 공사와 토지 매입 상황을 보면 2025년 6월 개통이 어려워 보이는데, 이에 대한 국가철도공단의 입장 및 역사 증축 공사 계획, 토지 매입 계획은?

답 변

- ① 인천발 KTX 직결사업과 관련하여 공단은 '20년 12월 노반공사 착수 후 문화재 조사 및 인·허가 등으로 원활한 공사 진행에 일부 어려움이 있었으나, '25년 6월 개통을 목표로 주요 선행 공사 완료 및 후속 분야로 인계·인수(노반→궤도·시스템)하고, 동시 시공을 통해 적기 개통하도록 적극 노력 중입니다.
- 역사 증축 공사 계획은 현재 실시계획 변경을 위한 지자체 협의를 완료하였으며, 이를 토대로 관계기관과 조속한 실시계획 협의·변경을 통해 송도, 초지, 어천 역사 즉시 착수 예정입니다.
 - 토지매입 계획은 현재 사유지 기준 239필지 중 211필지 매수 완료 (매수율 88.3%)하였으며, 실시계획 변경 승인 후 미매수 토지 조기 매입을 통해 2025년 6월 개통하도록 노력 중입니다.

작성자: 국가철도공단 건설본부 고속일반철도처 수도권부장 황병복 (☎ 042-607-3481)

질의요지

5. 인천신항 철도 인입선 관련

- ① 인천신항이 인접국 주요 항만과의 경쟁에서 우위를 점하기 위해서 인입선 철도망 확충이 필요하다고 보는데?

답 변

- ① 사업추진을 위해서는 국가철도망 구축계획 등 상위계획에 우선 반영되어야 하므로,
- 국토교통부에서 검토 중인 '제5차 국가철도망 구축계획' 수립을 위한 용역('23. 7~'25. 4) 과정에서 지자체 의견을 수렴하는 등 적극 검토하겠습니다.
- * 지자체에서 '24.상반기까지 국토교통부 신규사업을 검토 건의하도록 추진 중

질의요지

6. 지역 특색 반영한 역세권 개발 필요, 지자체 참여 특화법 제정해야

- ① 도시정비 등 지역특성 반영을 위해 지자체 및 지방공기업 주도의 역세권개발이 될 수 있도록 기존법 개정 또는 별도법이 필요한단 의견에 동의하는지?

답 변

- ① 현행 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」(이하 “역세권법”이라함)에 따라 지자체 및 지방공기업이 역세권개발사업의 사업시행자로 지정받아 주도적으로 사업을 시행할 수 있으므로 별도 법을 제정하기 보다는 필요시 기존의 「역세권법」 개정을 통해 제도를 보완하는 것이 적절해 보입니다.
- 참고로, 행정절차 중복, 절차복잡, 오랜시간 소요 등 그간 문제점을 개선하기 위해 지방의회 의견 청취, 지구단위계획 수립 횟수 축소(2회→1회) 등 행정절차를 단순화하고 법조문이 명확히 될 수 있도록 「역세권법」을 개정(공포 : '23.8)하였으며,
- 역세권 개발사업의 원활한 시행을 위해 토지수용 방식에 환지 또는 혼용(수용+환지)방식을 추가하는 등 「역세권법」 개정안이 국회 국토교통위원회에 상정되어 개정 추진 중에 있습니다.

작성자 : 국토교통부 철도정책과 시설사무관 김재돈 (☎ 044-201-3942)

홍 기 원 위원

질의요지

1. 주계약자 공동도급제도의 활성화

- ① 주계약자 공동도급제도에 관한 최근 3년간 발주현황
- ② 주계약자 공동도급제도의 활성화 대책은?

답 변

- ① 주계약자 공동도급제도를 통한 최근 3년간 발주현황은 아래와 같습니다.

공고명 (공고일)	계약금액 (설계금액)	계약일	계약자 구분	계약상대자	지분율
철도교통관제센터 증축공사(변경공고) (‘21-06-07)	28,912,695,000 (33,203,785,615)	’21-08-18	대표사	주식회사 한진중공업	16.12%
			구성원	유호산업개발 주식회사	70.54%
			구성원	해원산업 주식회사	13.34

- ② 불공정 하도급을 해소하고 적정 공사비 확보 등을 위해 전문업체가 하도급에서 벗어나 원도급사 지위로 공사에 직접 참여하여야 한다는 지적에 우리 공단도 적극 공감하고 있습니다.
 - ’21년 이전에는 ‘주계약자 제도’가 전문업체가 종합건설공사에 원도급사 지위로 참여할 수 있는 유일한 방법이었으나,
 - 종합건설업과 전문건설업 간의 업역을 철폐하는 상호시장 개방 정책이 시행(’21.1)되어 전문업체도 종합건설공사에 단독 참여 또는 종합업체와의 분담이행을 통해 원도급사로 참여가 가능해졌습니다.

- 또한, 상호시장이 전면 개방되는 '24년부터는 전문업체 간 컨소시엄을 구성하여 종합건설공사에 참여가 가능해지는 등 전문업체가 하도급사의 지위에서 벗어나 원도급사로 직접 참여할 수 있는 제도적 기반이 점진적으로 확대되고 있는 상황입니다.
- 이에 공단에서는 '21년부터 종합건설공사 발주 시 전문업체가 직접 입찰에 참여할 수 있음을 공고문에 명시하고 있으며,
- 아울러 사회적 약자인 전문업체가 철도건설사업에 더욱 활발히 참여할 수 있도록, 내년부터 시행되는 종합건설업과 전문건설업 간 상호시장 전면 개방에 대비하여 사전 준비를 철저히 하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 경영본부 계약처 계약총괄부장 전병하 (☎ 042-607-3302)
국가철도공단 경영본부 계약처 공사계약부장 김정곤 (☎ 042-607-3722)

국 민 의 힘

김 정 재 위원

질의요지

1. 철도통합무선망(LTE-R) 구매설치 사업 관련

- ① 철도통합무선망(LTE-R) 사업에 대해 국가계약법에 따라 '물가변동에 따른 계약금액 조정' 요청이 있는 바, 이에 대한 계약분쟁조정위원회 조정 진행 상황은?

답 변

- ① 철도통합무선망(LTE-R) 사업 중 KT공동수급체가 「수원~부강 LTE-R 구매설치」 계약의 전체내역(물품+공사)에 대한 물가변동 조정요청 하였으나, 계약추가특수조건에 따라 설치공사만 물가변동 대상에 포함되고, 물품은 물가변동 제외 항목임에 따라 반려('23.6.19.) 처리 하였습니다.
- 계약상대자가 이에 불복하여 기획재정부 국가계약분쟁조정위에 심사를 청구('23.7.31.)하였고, 우리 공단은 조정청구에 대한 의견 제출('23.8.11.) 및 계약분쟁조정위원회 물품용역분야 소위원회 출석('23.10.17.)하여 사실관계에 대한 의견을 진술하였습니다.
- 소위원회 조정(안)은 본 조정위원회 심의(10월말 예정)를 거쳐 서면 통보될 예정(11월2주차)으로 우리 공단은 본 사안에 대하여 관계 법령 검토 등을 통하여 계약상대자와 원만히 조정될 수 있도록 적극 검토하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시스템본부 통신처 무선통신부장 하태길 (☎ 042-607-3672)

강 대 식 위원

질의요지

1. 철도사고 막는 연동장치 노후도 46%... 장애·탈선사고 '적신호' 개선

- ① 철도시설 시스템 분야의 노후도가 높은 이유는?
- ② 그리스, 인도 열차사고 원인에 대해 알고 있는지?
- ③ 신호 전기 제어장치의 내구연한 및 노후도 관리를 철저히 하기 위한 대책 및 향후 계획은?
- ④ 산악 지역 등에 대한 토사물 감시 신호시스템 도입에 대한 의견은?
- ⑤ 신호보안장치 장애의 원인이 시설 노후화가 맞는지?
- ⑥ 철도시설 개량 예산 확보 및 노후도 개선을 위한 향후 노력은?

답 변

- ① 설비의 내용연수 초과로 인해 노후도가 높아졌습니다.
 - 노후도(내용연수 초과)는 연동장치 교체 여부를 판단하기 위한 참고사항 중 하나이며, 철도건설법 제31조에 따른 정밀진단 시행 및 동법 제33조에 따른 성능평가 시행 결과에 따라 개량을 지속 추진하겠습니다.
- ② 신호시스템 결함으로 인한 사고로 알고 있습니다.
 - 노후화된 신호시스템 결함으로 두 대의 열차가 동시에 동일한 선로로 진입하여 충돌한 사고입니다.
- ③ 적극적인 예산확보 및 정밀진단·성능평가 결과를 반영하여 노후 신호설비를 적기에 개량할 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 정밀진단 및 성능평가 시행 근거(철도건설법)는 아래와 같습니다.

- (정밀진단, 31조) 설치 후 10년 이상 경과한 노후된 철도시설을 대상으로 4~6년
마다 안전성·기능 결함의 원인을 평가하고, 보수·보강 방법을 제시하는 행위
- (성능평가, 33조) 5년마다 철도시설의 안전성·내구성·사용성을 평가하여 시설별·
노선별 등급(A~E)을 부여하고, 그 결과를 반영해 유지관리계획을 도출하는 행위

④ 지장물검지장치는 낙석 및 토사물 등 선로 내 지장물을 자동 검지하여 열차운행 중지가 가능한 감시 신호 시스템으로, 고속철도 전 구간 126개소 설치 완료 및 일반철도 구간 94개소가 설치되었으며, 점차 확대해 나가겠습니다.

* 신규노선의 경우 설치기준에 따라 지장물검지장치 설치 중

⑤ 신호설비 결함, 인적오류 및 노후화 등 여러 요인이 있는 것으로 파악하고 있습니다.

○ 품질관리를 더욱 엄격히 하고, 노후 시설은 적기 개량하여 장애 감소를 위해 더욱 노력하겠습니다.

* 장애 현황 : '19년(25건), '20년(14건), '21년(9건), '22년(6건), '23년(5건)

⑥ 철도시설 개량예산 확보를 위해 재정당국과 지속적인 협의를 통해 신호설비 개량 사업비는 증가하는 추세이며,

* 연차별 투자현황 : '20년(1,213억), '21년(1,651억), '22년(1,685억), '23년(1,701억), '24년(1,990억)

○ 적극적인 예산확보 및 정밀진단·성능평가 결과에 따라 노후 신호 설비를 적기에 개량할 수 있도록 노력하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시스템본부 신호처 신호개량부장 양표욱 (☎ 042-607-3932)

질의요지

2. 철도시설 단위사용료 도입방안 용역 지연

- ① 관계기관의 이견이 좁혀진 만큼 단위사용료 관련 연구용역이 예정대로 11월 종료될 수 있도록 중재바람.

답 변

- ① 관계기관과 충분히 협의하여 단위사용료에 대한 합리적 방안을 도출하겠습니다.

질의요지

2. 철도시설 단위사용료 도입방안 용역 지연

답 변

① 철도시설사용료는 건설부채를 상환하고 유지보수 재원을 확보하는 등 철도 운영의 효율성을 도모하고자 도입된 취지로 알고 있습니다.

○ 그러나, 현행 철도시설사용료 체계는 운영자별 적용기준이 서로 달라* 향후 신규 운영자에 대한 사용료 적용기준과 사용료 조정 시 적용할 기준이 불분명하여 분쟁 발생 가능성이 존재하는 등 일관성이 결여되어 있습니다.

* 매출액 기준으로 코레일 34%, 에스알 50%

○ 따라서 우리 공단에서는 선로 사용량에 비례하는 부과체계인 단위 선로사용료 체계를 도입하고자 2021년 11월 “철도시설의 체계적 관리를 위한 개선방안 연구”용역을 발주하여 착수하였으나,

○ 철도시설사용료 체계 개편은 운영사(코레일, 에스알)의 재무여건 악화 등 경영여건에 큰 영향을 미침에 따라 최적의 결과 도출을 위하여 관계기관(철도공단, 코레일, 에스알) 간 협의 시행 등으로 부득이 본 연구를 연장하게 되었습니다.

○ 앞으로 우리 공단에서는 단위선로사용료 도입을 위한 대안(3개)에 대하여 관계기관의 의견을 수렴하여 금년도 11월 말까지 연구 용역을 준공하도록 하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 미래전략연구원 정책개발처 탄소중립기획부장 정광희 (☎ 042-607-3112)

권 영 세 위원

질의요지

1. 반복되는 환경법규 위반

- ① 국가철도공단은 최근 5년간 총 43건 환경법규를 위반했는데, 지속적으로 환경법규 위반사항이 발생하는 근본적인 원인이 무엇인가?
- ② 철도공단의 위반사항 들을 보면 폐기물 보관 위반, 공사 관련 신고 위반, 환경영향조사 관련 사항 위반 등 유사한 위반이 반복되고 있는데, 이런 상황이 발생하는 원인이 뭐라고 보는가?
- ③ 앞으로 환경법규 위반을 어떻게 줄여나갈 것인지 대책은?

답 변

- ① 환경에 대한 의식이 부족하고 환경법규 관련 행정절차 숙지가 미숙하였다고 생각합니다. 적극적인 교육 시행 등으로 위반사항이 없도록 하겠습니다.
- ② 우리 공단 및 공사관계자들의 환경에 대한 의식이 부족하여 공사 착공 시점 및 준공 시점에서 각종 법령관련 신고 또는 변경 등의 행정절차를 준수하지 못하여 발생하였습니다.
- 최근 2년간 환경법규 위반사례(14건) 중 13건이 행정처리 위반 사항입니다.

※ 최근 5년간 환경법규 위반사례(43건)

- * 폐기물보관위반 : 16건
- * 공사 관련 신고 위반(행정절차 미준수) : 19건
- * 환경영향조사 관련 사항 위반 : 8건

- ③ 환경법규 위반 재발방지 대책으로 법령 모니터링을 강화하고 실무자 준법의식을 고취, 위반법령에 대한 교육 시행 등을 시행하여 환경법규 위반을 적극적으로 근절하겠습니다. 아울러, 전사적 노력으로 올해 환경법규 위반사례는 현재('23.9.)까지 발생하지 않았습니다.

* ('18년) 16건→('19년) 8건 →('20년) 5건 →('21년) 6건 →('22년) 8건→('23년) 0건

[참고] 환경 법규 위반 재발방지 대책

- 법령 모니터링을 강화하고, 담당자의 준법의식 고취
 - 주요 위반법령(환경영향평가법, 건설폐기물법)에 대한 교육 시행
 - '준법체크리스트 자가진단의 날' 운영
- 환경법령 위반 시 보고체계 마련, 업무 부주의에 따른 과태료 적발건수 부서평가 반영 등 책임 강화
 - 환경사고 및 법규 위반 발생 시 경영공시하고 재발방지대책 관리
 - 과태료·과징금 등 유발부서에 대한 부서평가 감점 적용('20.7.)

작성자 : 국가철도공단 안전본부 품질관리처 품질환경부장 전병규 (☎ 042-607-3362)

김 학 용 위 원

질의요지

1. 아크릴 방음시설 신속한 교체 필요

- ① 제2경인고속도로 터널 화재의 원인으로 아크릴(PMMA) 소재가 지목되었고, 전국 5곳의 철도 방음터널이 아크릴(PMMA) 소재로 되어있어, 철도공단은 신속한 교체 필요

답 변

- ① 아크릴(PMMA) 소재가 적용된 철도 방음터널 총 5개소 중, 화재에 취약한 가연성 재질(아크릴)이 100% 적용된 용산선 구간은 신규 방음벽 설계가 진행 중으로 '24년 공사 착공 예정입니다.
- 아크릴(PMMA) 비중이 미비하고 화재 위험성이 적은 4개소는 단계적으로 교체 추진을 검토하겠습니다.

서 범 수 위원

질의요지

1. KTX 울산역 역사증축 필요

- ① KTX 울산역사 증축과 관련하여 관련 내용을 검토해서 의원실로 보고

답 변

- ① 고속철도역사는 철도설계지침(KR A-02010)에 의거 최대 이용 시간대(피크 시) 이용객 수를 기준으로 여객서비스 수준 “B”등급 이상의 시설계획을 하고 있습니다. 현재 울산역의 피크 시 여객 서비스 수준 검토 결과 “A”등급으로 1인당 점유면적(1.7㎡)은 적절한 것으로 판단됩니다.
- 아울러, 울산역은 목표연도 2030년, 계획수요 19,672명/일 기준으로 개통되었으며 '23년 일일평균 수송실적 확인 결과 16,857명/일 으로 현재 시설 규모는 수요를 충족하는 것으로 확인됩니다.
 - 다만, 코로나 종결 이후 이용객 증가 추세로 향후 이용객 증가 추이를 모니터링 하겠습니다.

질의요지

2. 현존 철도시설물 중 30년 이상 노후 교량 및 터널, 개보수 계획 미흡

- ① 구조물 개량을 위한 보수보강 계획에서 교량은 전체 노후수량 대비 6%, 터널도 20%에 불과함. 한 번의 사고가 커다란 인명피해로 이어지는 철도사고 특성상 안전에 무엇보다도 민감해야 한다고 판단되는데 철도구조물 관리에 대한 의견은?
- ② 올해까지 전체 노후 구조물의 중장기 보수보강계획을 수립하여 의원실로 보고

답 변

- ① 철도의 전 시설물에 대하여 「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법」 제11조, 제12조, 제13조 및 「철도의 건설 및 유지관리에 관한 법률」 제29조, 제30, 제31조, 제33조에 의거 정기안전점검, 정밀안전진단, 성능평가 등을 시행하고,
 - 본 점검·진단 결과를 기반으로 시설물의 보수·보강계획 수립 및 철도시설물 관리를 철저히 수행하도록 하겠습니다.
- ② 정기안전점검 및 안전진단 등의 결과를 기반으로 노후 구조물에 대한 중장기 보수보강계획을 수립하여 의원님께 별도 보고토록 하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설유지부장 조영남 (☎ 042-607-3772)
국가철도공단 시설본부 시설개량처 시설개량부장 김훈 (☎ 042-607-3782)

서 일 준 위원

질의요지

1. 전차선로 공사 전철전공 직종 신설 관련

- ① 철도 전차선로 공사는 열차에 안정적인 전원을 공급하고, 안전운행과도 밀접한 연관이 있어 높은 수준의 전문성이 요구되는 공사라는 것을 알고 있는지?
- ② 국내 전차선로 공사는 일반 전기분야 대비 작은 시장규모로 인해 전문직종 없이 전기철도 전압과 유사한 배전선로 노임을 적용하고 있는데 문제가 없는지?
- ③ 전차선로의 전문직종을 조속히 신설하고, 중요도에 부합하는 제도적 지원이 뒷받침되어야 한다고 보는데 이사장님의 생각은?

답 변

- ① 열차 집전장치(펜터그래프)와 접촉하여 전기를 공급하는 전차선로는 미세조정, 검측 등 정밀한 기술이 필요한 설비입니다. 공단은 전차선로 공사에 대한 특수성과 전문성을 확보하기 위해 공사 시행 시 전차선 시공실적(1km 이상)을 보유한 업체가 참여할 수 있도록 하고 있습니다.
- ② 전기철도에 대한 전문 직종이 없어 숙련된 전문 인력 확보, 양성 등에 어려움이 있습니다. 이를 해결하고자 전차선로 공사에 적합한 전문 직종 신설을 위해 유관기관과 지속 협의 중에 있습니다.

- ③ 우리 공단도 전문직종 신설 필요성에 공감하여 '17년부터 전철전공 신설을 추진 중에 있습니다. 철도 전기기술 교류협력회를 통해 직종 신설에 대한 철도 유관기관들의 공감대도 형성하였습니다.
- 또한, 직종 관리 업무 수행기관인 대한건설협회와 협의하여 '23.9월 사전조사를 시작으로 임금실태조사를 거쳐 전철전공 직종 신설을 위해 노력하고 있습니다.

질의요지

2. 철도건널목 CCTV 구축 재원 확보

- ① 철도건널목에 CCTV가 설치되지 않아 열차진입 시 건널목 상황을 모니터링할 수 없으며, 건널목 사고 시 신속한 대처와 원인분석에 어려움이 있는 것을 알고 있는지?
- ② 철도안전법 개정의 실효성을 확보하기 위해서는 철도건널목 CCTV의 적기 구축을 위한 연차별 재원확보가 시급히 확보되어야 한다고 보는데 이에 대한 대책은?

답 변

- ① 건널목 사고 발생시 모니터링을 할 수 있도록 건널목 CCTV 설치 대상에 대한 관련 법 시행령이 마련된 후 건널목CCTV 설치계획을 수립하여 추진하도록 하겠습니다.
- ② 철도건널목 CCTV 세부 설치기준, 대상 등에 대한 관련 법 시행령이 마련되면, 그에 따라 관련 재원의 규모 등을 예산당국과 적극 협의하여 시행하도록 하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시스템본부 통신처 통신개량부장 김억수 (☎ 042-607-4482)

질의요지

3-1. 수도권 지하철 미세먼지 저감 기준 문제

- ① 시민들이 열차 운행시 발생하는 미세먼지 위험에 노출되어 있어 지하철 내 공기 유지관리 기준이 마련 시급하다고 보는데 동의하는지?
- ② 지하철 터널내 고농도 미세먼지는(150~500mg) 실내공기질 관리 기준에 포함되어야 한다고 보는데 이에 대한 의견은?

답 변

- ① 공단은 모든 지하역사 및 연면적 2천 m^2 이상의 대합실은 실내공기질 관리법에 따른 유지기준 및 권고기준을 따르며, 그 기준에 적합하도록 내부기준을 명시하고 있습니다.

- 특히, 미세먼지 배출을 저감 하기 위해 「미세먼지 특별법」 등이 제·개정('19.2.15)되고 관리 기준('19.07.01)이 강화되어 허용기준을 초과한 지상지하 역사의 대책 마련이 필요함에 따라, 실증역사*(6개)를 대상으로 관리기준 충족 여부 및 저감방안을 도출할 수 있는 미세먼지 저감방안 마련 연구용역을 시행하여,

* 실증역사(6개) : 화정, 한티, 인하대, 매탄권선, 평택, 망우역

- 공기질의 개선을 위한 ①방풍문의 설치 ②공기조화기의 성능개선, 승강장 내 ③공기청정기를 설치·운영하는 방안을 도출하였습니다.
- ② 현재 철도설계지침 및 편람(KR A-05031 건축기계설비 설계)에는 지하역사의 대합실 및 승강장 압력을 터널내부 압력보다 높게 유지

하고, 완전 밀폐형 승강장안전문을 설치하여 터널 내에서 발생하는 미세먼지 유입을 최소화하도록 하고 있습니다.

< 참고 : 관련 철도설계기준 현황 >

국토교통부 고시	설계기준	건축편	KDS 47 70 50 건축기계설비
국가철도공단 기준	설계기준	건축설비편	KR A-05031 건축기계설비설계

- 국토교통부(철도국장)의 답변과 같이 실내공기질 관리 대상 확대에 따른 비용 및 효과 등을 고려, 국토교통부가 환경부와 협의하여 기준을 마련하는 것이 선조치되어야 할 것으로 판단됩니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설관리부장 정방수 (☎ 042-607-4302)
국가철도공단 건설본부 기준심사처 토목건축설비부장 안기성 (☎ 042-607-4742)

질의요지

3-2. GTX 환경영향평가 미세먼지 대책 마련 관련

- ① 현재 수도권에는 10여 개의 민자철도 및 국철이 건설 중이며, 일부는 최근 개통되어 운영 중인 것을 알고 있는지?
- ② GTX-B, GTX-C의 노선도를 보면 모든 역이나 철길이 도심지를 통과한다고 봐도 과언이 아니라고 보는데, 동의하는지?
- ③ 수도권광역급행철도 한 노선의 환기구가 몇 개 정도 되는지?
- ④ GTX 환경영향평가서에 기재된대로 미세먼지 대책이 철저하게 수립될 수 있도록 최선을 다하고, 대책 마련안은 종합감사 때까지 제출 요청

답 변

- ① 수도권 교통난 해소를 위해 다양한 사업을 추진 중입니다.
- ② 대부분 도심 내 도심도로 통과하도록 계획되어 있습니다.
- ③ 환기구는 도심도 전용 구간을 기준으로 1~2km마다 1개소씩 설치되어, 노선당 30개 내외인 것으로 알고 있습니다.
 - GTX-C : 30개(총신설연장 : 37.95km)
 - GTX-B : 33개(총신설연장 : 59.8km, 민자^{L=39.9km} : 26개, 재정^{L=19.9km} : 7개)
- ④ 현재 GTX-C는 환경영향평가 진행 중으로 공사 및 운영단계로 구분하여 대기질 오염 저감방안*을 수립중에 있어 대기질 오염이 최소화될 수 있도록 노력하고 있으며,

○ GTX-B는 현재 민자 협상중으로 향후 환경영향평가 수립시 관련 법령 및 기준에 따라 미세먼지 저감 대책 등이 수립될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

* (저감방안) ❶스마트 공기질 유지시스템, ❷이동식 집진기(공사중) 및 열차 부착형 집진시설(운영중) 설치, ❸대기오염 예상지역 집진시설 계획, ❹살수청소 등

작성자 : 국가철도공단 건설본부 광역민자철도처 GTX부장 김창영 (☎ 042-607-3472)
국가철도공단 건설본부 광역민자철도처 민자기획부장 박범준 (☎ 042-607-4022)

질의요지

3-3. 집진열차 상용화 부진 문제

- ① 국가 R&D 예산으로 개발 중인 ‘집진열차’의 상용화 필요

답 변

- ① 개발 중인 ‘집진열차’는 지하철 전동차에 설치되는 기술이므로, 우리 공단에서 시설물 관리 중인 노선 중 3개선(과천선, 분당선, 일산선)에 투입 적정성의 검토가 가능합니다.
- 또한, 이 구간은 서울교통공사와 공용으로 사용 중입니다.
 - 이에 따라, 다수의 지하철 노선을 운행 중인 서울교통공사가 ‘집진열차’를 구매·운영시에 이를 임대하여 사용하는 것이 운영 효율성 및 예산집행의 적정성 측면에서 합리적일 것으로 판단되며, 서울교통공사에서 구매 시 적극적으로 협의하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설관리부장 정방수 (☎ 042-607-4302)

국가철도공단 시설본부 시설계획처 시설유지부장 조영남 (☎ 042-607-3772)

업 태 영 위원

질의요지

1. 충북선 고속화 사업에 제천역 포함시켜야

- ① 충북선 고속화 사업은 누구를 위한 사업인지?
- ② 현재 사업계획(안)이 합리적이고 효율적이라고 생각하는지?
- ③ 제천역과 봉양역의 열차 이용객 등 유동인구 차이가 얼마나 되는지 아는지?
- ④ 향후 계획에 제천역이 경유될 수 있도록 국토교통부와 합리적 방안에 대한 협의와 검토 부탁

답 변

- ① 충북선은 주요 간선축으로 호남권과 강원권을 연결하는 사업으로 충북선을 고속화하여 철도교통서비스를 편리하게 이용하고, 충청권의 경제발전을 견인하기 위한 사업입니다.
- ② 조속한 사업추진으로 국민에게 편리한 철도서비스를 조기에 제공하기 위해 노력하고 있습니다.
- ③ 작년 기준으로 봉양역 대비 제천역이 약 189배 많습니다.
* ('22년 기준) 제천역 156만 8,304명, 봉양역 8,318명 / 189배
- ④ 기본계획(안) 변경 시 본 사업의 장기 지연이 불가피하여 현재의 노선(안)으로 기본계획 고시 예정이나, 지자체(충북도)와 의원실에서 합의된 노선(안)을 제안할 경우, 설계과정에서 적극 검토하겠습니다.

작성자 : 국가철도공단 건설본부 사업기획처 사업조사부장 김환영 (☎ 042-607-4922)

질의요지

2. 원주-제천 복선전철 제천역사 하자 조치 서로 책임 미루다 2년 넘게 걸려 피해는 국민 몫

- ① 제천역사 하자 보수 관련해 보고 받은 적 있는지?
- ② 제천역사 하자 조치가 모두 완료된 시점이 언제인지?
- ③ 하자 발생 이후 2년동안 공단에서 시공사 측에 총 몇 번의 하자 보수 이행 촉구를 했는지?
- ④ 현재 제천역사의 소유권은 공단이 갖고 있고 '22년 9월 1일 시행한 '철도시설 유지보수 인수인계'로 그 이후부터는 철도공사에서 유지·보수 관리를 위탁받아 하고 있다고 알고 있는데 맞는지?
- ⑤ 제천역사를 2년여간 방치하고 있다가 의원실에서 지적하니 부랴 부랴 조치한 건 아닌지?

답 변

- ① 보고 받았습니다.
- ② 2023년 6월 흠지붕 누수 등 하자보수 완료하였습니다.
- ③ 우리 공단에서 시공사(계룡건설)로 총 6회 하자보수 이행을 촉구 하였습니다.
- ④ 「철도건설사업 시행지침(국토교통부)」 제44조 및 우리 공단과 철도 공사가 체결한 「철도시설 유지보수 시행업무 인수인수 협약서」 제5조, 제8조에 따라 2022년 9월 철도공사에 유지보수 업무가 인계 되었으며,

- 하자 발생 시 위 협약서에 따라 철도공사가 시공사에 통보하여 하자보수 시행(우리 공단에게도 통보)하고 있습니다.
- ⑤ 시공사의 협력회사 하자보수 인원 편성 및 재료수급과 제천역 구내 열차 운행선 차단, 야간 전차선로 단전 일정 조율 등의 사유로 다소 늦은 바가 있었으나,
 - 현재 하자보수를 완료하였으며, 이후 지속적으로 모니터링 관리 중에 있습니다.

작성자 : 국가철도공단 건설본부 기지건축처 건축사업부장 강인석 (☎ 042-607-3322)

질의요지

3. '노량진역 개발사업' 위해 대승적으로 협력해야

- ① 국가철도공단이 노량진역사 개발사업에 권한을 가지고 있는지?
- ② 국가철도공단의 노량진역사 개발사업에 대한 적극적인 협조가 필요해 보이는데, 이사장님의 견해는 어떠한지?

답 변

- ① 기존의 노량진역 개발 사업시행자였던 노량진역사(주)는 그 지위가 상실(대법원, '13.8월)되었으며, 공단은 노량진역사(주)와 어떠한 법적 관계가 없고 노량진역사(주)의 업무 감독행정청도 아닙니다.

* 불법선분양, 배임 등으로 인한 사업추진협약 취소(코레일, '10.1월), 사업시행자 지위소멸(대법원, '13.8월), 실시계획인가 실효(동작구, '14.12월) 등

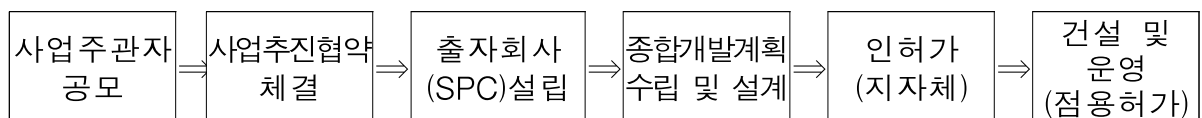
- 다만, 우리 공단은 국유재산(철도시설) 관리청으로서 철도건설법 등에 따라 철도시설에 대한 점용허가 권한이 있습니다.

* 「철도건설법」 제23조의2(점용허가), 「철도사업법」 제42조(점용허가)
「철도산업발전기본법」 제19조(관리청), 「철도시설자산 관리 위·수탁계약서」 등

- ② 노량진역 개발사업 필요성을 공감하며, 적극 협조하겠습니다.

- 다만, 우리 공단이 개발사업을 추진할 경우 관련법에 따라 별도의 사업자 공모 등의 절차를 진행하여야 합니다.

* 점용허가 방식 철도자산개발 주요절차(「철도건설법」 제23조의2 등)



작성자 : 국가철도공단 신성장사업본부 신사업개발처 역사개발부장 고광용 (☎ 042-607-4282)

정 동 만 위 원

질의요지

1. 철도교량 내진성능 확보 관련

- ① 국가철도공단이 적극적으로 내진성능 확보를 위한 투자에 나서야 한다고 생각하는데 공단의 입장은?
- ② 그동안 투자한 내진보강에 대해 내진성능이 투자 목적대로 제대로 기능이 확보되는지 확인해 볼 필요가 있다고 보는데 이에 대한 공단의 견해는?
- ③ 전단키와 관련, 전단키의 간극 때문에 성능유지에 의문을 제기하는 외부 전문가의 지적이 있는 등 내진보강에 대한 신뢰성 확보를 위해 기존보다 성능이 더 향상된 내진보강 대책을 마련할 필요가 있음. 이에 대한 의견은?

답 변

- ① 철도시설관리자로서 주인의식을 가지고 예산 당국과 협의하여 안전에 지장 없도록 적극적으로 투자하겠습니다.
- ② 내진보강공사 완료 후 공단 및 외부전문가와 합동점검을 통해 내진보강 성능의 확보 여부를 확인·점검 중에 있습니다.
 - 또한, 내진보강 설계 과정에서 전문가자문회의·설계심사·운영기관 의견 반영을 통해 최적의 내진보강 방안을 시행하고 있습니다.
 - 참고로 '21년과 '23년, 행정안전부 주관으로 내진성능평가 및 내진보강설계에 대한 표본점검을 시행하여 적정성 검증을 하였습니다.

- ③ 교량의 내진보강 방안으로 전단키 설치, 받침 교체, 댐퍼 설치, 기초 보강 등이 있으며, 내진보강 설계 시 경제성, 유지관리성 및 현장 시공성을 종합적으로 검토하여 최적의 보강방안을 선정 중에 있습니다.
- 최근, 전단키와 관련해서 전단키의 간격과 교량받침의 간격이 일치해야 지진 발생 시 성능확보가 된다는 주장이 있는 것으로 알고 있습니다.
 - 현재 공단에서 진행 중인 경부선 맹곡천교 등 132개소 내진성능 평가 및 실시설계 용역 등 5건부터 내진보강공사가 투자 목적대로 집행될 수 있도록 특정공법 심의 등 다양한 방안을 강구하겠습니다.