

# 서울지하철 7호선 부천구간 재원마련 촉구 건의안 심사보고

## 1. 심사경과

가. 제안일자 및 제안자 : 2007년 3월 20일 박동학 의원 외 14인 제출

나. 회부일자 : 2007년 3월 20일

다. 상정 및 의결일자

- 제134회 부천시의회(임시회) 제4차 건설교통위원회 (2007년 3월 20일) 상정·의결

## 2. 제안설명 요지

(제안 설명자 : 건설교통위원회 박 동 학 의원)

### □ 주 문

- 중앙정부는 「도시철도 건설과 지원에 관한 기준」을 변경하여 도시철도 사업이라 할지라도 총 사업비 중 지방비 전액을 기초자치단체에서 부담하는 사업에 대하여는 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법 시행령」 제13조의 규정에 의한 국비 지원분 75%를 지원할 것.
- 경기도에서는 「경기도 도시철도기본계획」에 도비 지원기준을 조속히 마련하여 동 사업이 수도권 전체 주민을 위한 광역교통시설임을 감안하고, 재정력이 월등히 열악한 기초자치단체인 부천시의 예산규모를 고려하여 광역철도에 준하는 도비 부담분 17.5%를 시급히 지원해 줄 것

## □ 제안이유

### 가. 수도권 내 경기도 구간 지하철 건설비 부담사례 및 부천시 재정 악화 심화

- 부천시에서는 지하철 1호선의 이용승객 포화상태를 해소하기 위하여 서울지하철 7호선 온수역에서 부천 중·상동을 경유하여 인천 지하철 1호선 부평구청역까지 연장하는 사업을 추진하고 있음.
- 그런데 본 철도 노선은 서울시, 인천시, 경기도 등 3개 광역자치단체를 연결하는 전철사업인만큼 부천시에서는 광역전철로 연장 추진을 건의하였으나 도시철도 건설사업으로 결정되어 국고 지원이 당초 50%에 그쳐 그나마 건설교통부와 기획예산처가 지하철 부채 해소를 위한 국고지원 확대방안으로 2005년 1월 1일부터 60%의 국비지원을 받아 추진 해 오고 있음.
- 서울지하철 7호선 연장사업은 3개 시·도(경기도 부천시, 서울시, 인천시)를 통과하는 사업으로서 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」에 의거 광역철도로 건설되어야 하나, 인천지하철 1호선과 서울지하철 7호선이 도시철도라는 이유로 광역철도가 아닌 도시철도로 추진됨에 따라 사업비 부담액이 총 사업비 1조 2,456억원의 72%(거리비율)인 9천23억원 중 지방비 부담 40%인 약 3,600억원을 부천시가 부담하여야 하는바 기초자치단체인 부천시의 재정 여건상 부담 비율이 과중함.
- 수도권 내 경기도 구간 철도 건설비 부담금 현황을 살펴보면 운행 중인 3호선(고양시)과 4호선(과천·안산)은 국철사업으로 사업비 전액을 국가가 부담하였고 7호선(광명시)과 8호선(성남시)은 도시철도임에도 해당 기초자치단체에서 전혀 부담을 하지 않았음.
- 그리고 경기도 구간에 철도건설 8개 노선 모두가 광역철도사업으로 계획 및 추진 중에 있어 해당 기초자치단체에서는 총 사업비의 7.5%만 부담하면 됨.

- 더욱이 부천시의 재정자립도는 지하철사업 계획연도인 2003년도에 64.5%이었으나 2006년도에는 56%로 낮아졌고 갈수록 급속히 낮아질 상태라 지방비 부담 사업비(40%) 재원 마련이 매우 어려움에 도달하고 있음.

#### 나. 경기도의 지원 방안 조속히 마련해야

- 앞에서 언급했듯이 동 사업의 특성상 기초자치단체에서 사업을 추진하는 것은 무리가 따르며 사업 결과 또한 불리하거나 불합리한 구조를 가질 수 있기 때문에 무엇보다도 광역 지자체인 경기도의 적극적인 역할이 요구되고 있음.
- 따라서 경기도는 더 이상 부천지하철 문제를 외면하지 말고 「경기도 도시철도기본계획」에 도비 지원기준을 조속히 마련하여 동 사업이 수도권 전체 주민을 위한 광역교통시설임을 감안하고, 재정력이 월등히 열악한 기초자치단체인 부천시의 예산규모를 고려하여 광역 철도에 준하는 도비 부담분 17.5%를 시급히 지원하여야 할 것임.

### 3. 주요질의 및 답변 요지 : 없음

#### 4. 토론요지

- 가. 찬성토론 : 없 음
- 나. 반대토론 : 없 음

#### 5. 심사결과

- 찬성의견 채택

#### 6. 소수의견의 요지

- 없 음

#### 7. 기타 필요한 사항

- 없 음

# 서울지하철 7호선 부천구간 재원마련 촉구 건의안

의안 번호	103
의결 연월일	2007. 3. 22

발의년월일 : 2007. 3. 20

발의자 : 박동학 의원 등 14인

## 1. 주 문

- 중앙정부는 「도시철도 건설과 지원에 관한 기준」을 변경하여 도시철도 사업이라 할 지라도 총 사업비중 지방비 전액을 기초자치단체에서 부담하는 사업에 대하여는 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 시행령 제13조의 규정에 의한 국비 지원분 75%를 지원할 것
- 경기도에서는 「경기도 도시철도기본계획」에 도비 지원기준을 조속히 마련하여 동 사업이 수도권 전체 주민을 위한 광역교통시설임을 감안하고, 재정력이 월등히 열악한 기초자치단체인 부천시의 예산규모를 고려하여 광역철도에 준하는 도비 부담분 17.5%를 시급히 지원해 줄 것

## 2. 제안이유

### □ 수도권내 경기도 구간 지하철 건설비 부담사례 및 부천시 재정 악화 심화

- 부천시에서는 지하철 1호선의 이용승객 포화상태를 해소하기 위하여 서울지하철 7호선 온수역에서 부천 중·상동을 경유하여 인천 지하철 1호선 부평구청역까지 연장하는 사업을 추진하고 있음.
- 그런데 본 철도 노선은 서울시·인천시 경기도 등 3개 광역자치단체를 연결하는 전철사업인 만큼 부천시에서는 광역전철로 연장 추진을 건의하였으나 도시철도 건설사업으로 결정되어 국고 지원이 당초 50 %에 그쳐 그나마 건설교통부와 기획예산처가 지하철 부채 해소를 위한 국고지원 확대방안으로 2005년 1월1일부터 60%의 국비지원을 받아 추진 해 오고 있음.
- 서울지하철 7호선 연장사업은 3개시·도(경기도 부천시, 서울시, 인천시)를 통과하는 사업으로서 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 의거 광역철도로 건설 되어야 하나, 인천지하철 1호선과 서울지하철7호선이 도시철도라는 이유로 광역철도가 아닌 도시철도로 추진됨에 따라 사업비 부담액이 총 사업비 1조2,456억원의 72%(거리비율)인 9천23억원 중 지방비 부담 40%인 약 3,600억원을 부천시가 부담하여야 하는 바 기초자치단체인 부천시의 재정 여건상 부담 비율이 과중함.
- 수도권내 경기도 구간 철도 건설비 부담금 현황을 살펴보면 운행

중인 3호선(고양시)과 4호선(과천·안산)은 국철사업으로 사업비 전액을 국가가 부담 하였고 7호선(광명시)과 8호선(성남시)은 도시 철도임에도 해당 기초자치단체에서 전혀 부담을 하지 않았음.

- 그리고 경기도 구간에 철도건설 8개노선 모두가 광역철도 사업으로 계획 및 추진중에 있어 해당 기초자치단체에서는 총 사업비의 7.5%만 부담하면 됨.
- 더욱이 부천시의 재정은 지하철사업 계획년도인 2003년도에 64.5%이었으나 2006년도에는 56%로 낮아졌고 갈수록 급속히 낮아질 상태라 지방비 부담 사업비(40%)재원 마련이 매우 어려움에 도달하고 있음.

## □ 경기도의 지원 방안 조속히 마련해야

- 앞에서 언급했듯이 동 사업의 특성상 기초자치단체에서 사업을 추진하는 것은 무리가 따르며 사업결과 또한 불리하거나 불합리한 구조를 가질 수 있기 때문에 무엇보다도 광역 지자체인 경기도의 적극적인 역할이 요구되고 있음.
- 따라서 경기도는 더 이상 부천 지하철 문제를 외면하지 말고 「경기도 도시철도기본계획」에 도비 지원기준을 조속히 마련하여 동 사업이 수도권 전체 주민을 위한 광역교통시설임을 감안하고, 재정력이 월등히 열악한 기초자치단체인 부천시의 예산규모를 고려하여 광역철도에 준하는 도비 부담분 17.5%를 시급히 지원하여야 할 것임.