

바람직한 수도권 철도·도로 SOC 투자 확대방안

2008. 12. 15 제27호

이광훈 / 서울시정개발연구원 선임연구위원
손기민 / 서울시정개발연구원 연구위원
김승준 / 서울시정개발연구원 부연구위원
조달호 / 서울시정개발연구원 연구위원

〈 목 차 〉

요약

- I. 수도권 SOC 투자 확대의 필요성
- II. 수도권 거점과 연계한 新광역급행
철도망 구축
- III. 수도권 경쟁력 강화를 위한 고속간선
도로망 확충
- IV. 수도권 SOC 투자의 재원조달 방안 및
파급효과

요 약

지난 10여 년간 서울경제의 극심한 침체로 인해 서울시와 전국의 성장률 격차가 계속 커지고 있다. 전통적으로 SOC 투자의 생산 및 고용유발효과가 가장 크다는 점에서, 향후 수도권에서도 철도와 도로를 중심으로 한 SOC 투자를 적극 검토할 필요가 있다.

수도권 교통문제의 핵심은 지속적인 광역화에 대비한 대중교통의 확충으로, 그 중에서도 대량 고속수송이 가능한 철도 서비스를 확대하는 것이 가장 시급한 과제이다. 현재 광역철도 서비스는 평균속도 40kph 이하로, 승용차에 비해 비교우위가 낮은 실정이다. 기존 광역철도계획 또한 수도권 공간구조와 긴밀하게 연계하지 못하는 문제가 있다. 따라서 수도권의 6개 광역방사축에 대한 급행철도와 서울시내 종점부 간을 연결하는 소순환선을 근간으로 새로운 개념의 수도권 급행철도망 사업을 추진할 필요가 있다. 방사축 급행철도의 서울시 종점은 노선의 방향에 따라 각각 영등포, 수색, 왕십리, 강남 등 4대 부도심으로 정해 이들 역세권 지역의 중심성을 강화한다. 6개의 방사축 노선 중에서는, 배후인구가 364만 명으로 가장 많은 주안·영등포 구간의 경인축 노선과 서울시내 소순환선 중 영등포·강남 구간을 우선으로 추진할 필요가 있다.

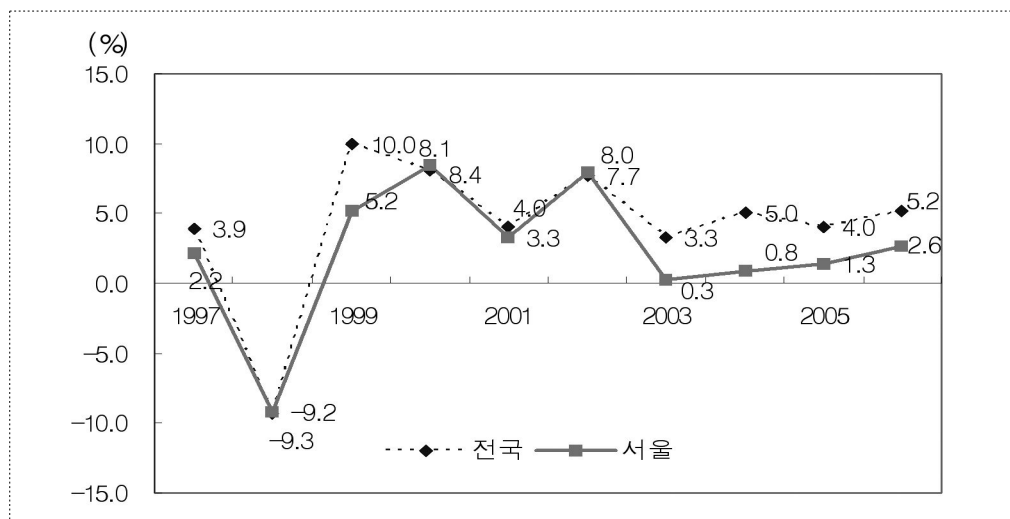
광역철도 확충과 더불어 도로 인프라 확충도 중요하다. 현재 소득증가에 따른 자동차 보유와 유발 교통의 증가속도가 도로 인프라 확충보다 빠르게 진행되고 있어, 교통혼잡이 계속 가중되고 있다. 1968년 경인고속도로 개통 이후, 대부분의 신규노선이 인천과 수도권 남부를 연결하는 방향으로 계획되어 서울-인천 간 고속화도로의 추가공급은 전무한 실정이다. 현재 추진 중인 수도권 남부지역과의 연결 도로도 이 지역의 고밀도 연담화 진행으로, 제2기 신도시가 건설되는 2010년 이후에는 고속도로의 기능을 완전히 상실할 것으로 예상된다. 따라서 수도권 지역의 교통혼잡을 완화하기 위한 방안으로 기존 경인고속도로와 경부고속도로의 하부에 지하고속도로를 신설하여 도로망을 확충하는 것을 대안으로 검토할 필요가 있다. 경인축의 경우 서울 도심과 청라·영종지구, 인천공항을 연결하는 최단거리 노선을 지하 개발을 통해 확보한다. 경부축의 경우 한남동~수원IC 남단 구간에 지하본선을 신설하고, 기존의 경부고속도로 상에 진출입 IC를 건설하는 방향으로 추진한다.

향후 수도권의 고속도로와 철도사업 투자를 위해서는 총 16조 9000억 원 정도가 소요될 것으로 추산된다. 그러나 수도권 SOC 투자사업으로 인한 생산유발효과가 대략 33조 6000억 원이고, 29만 5000명에 달하는 고용유발효과가 예상되고 있으므로, 국가 기간망 투자의 관점에서 수도권 SOC 투자에 대한 정부의 획기적인 재정지원이 필요하다.

I. 수도권 SOC 투자 확대의 필요성

서울경제와 국가경제 간 성장격차 확대

- 최근 4년간 서울경제의 극심한 침체가 국가성장율의 평균을 끌어내리고 있는 상황
 - 2004년과 2006년에는 서울경제의 성장률이 국가 평균 경제성장률을 각각 0.8%p, 0.4%p나 하회
- IMF 이후 지난 10년간 서울과 전국의 성장격차는 갈수록 심화
 - 1997~2006년 동안 서울의 경제성장률은 2.3%이며, 전국의 경제성장률은 4.2%로 성장격차는 1.9%p
 - 최근 4년간 서울의 경제성장률은 전국보다 2.5~4.2%p 하회한 결과 평균 성장격차는 3.1%p로 성장격차가 심화

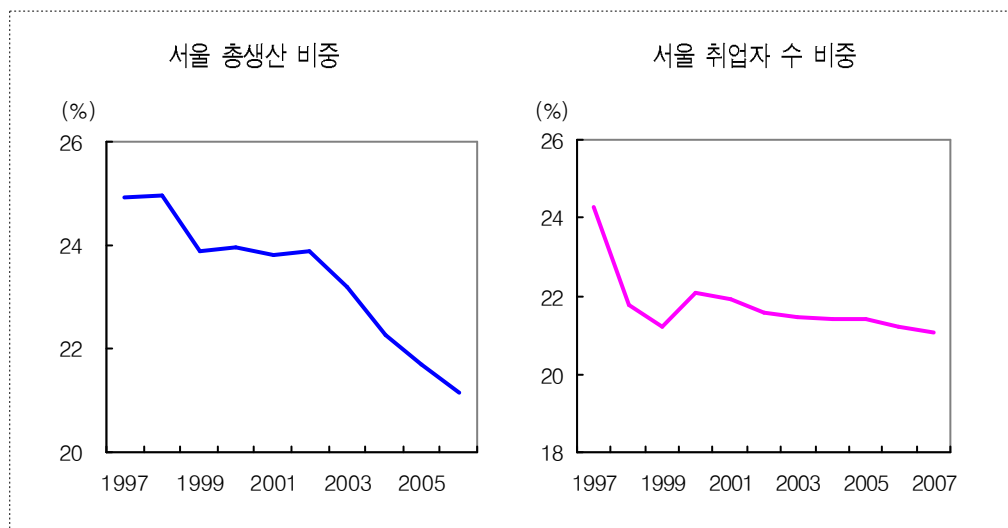


자료: 통계청, 국가통계포털 KOSIS

[그림 1] 서울과 전국 경제성장률 격차

서울의 생산·고용 비중은 지속적으로 감소

- 지난 10년간 서울경제의 비중은 생산 및 고용에서도 지속적인 하락세를 기록
 - 서울의 총생산 비중은 1997년 전국 대비 24.9%에서 2006년 21.2%로 하락
 - 전국 대비 서울의 취업자 수 비중은 24.3%(1997년)에서 21.2%(2006년)로 하락
 - 국가경제의 20% 이상을 차지하고 우수한 인력과 자본이 집중되어 있는 서울경제의 호전이 없는 한 한국 경제의 활기회복은 기대하기 어려운 실정



자료: 통계청, 국가통계포털 KOSIS

[그림 2] 서울의 총생산 비중(왼쪽)과 서울의 취업자 수 비중(오른쪽)

생산 및 고용 확대를 위해 수도권 SOC 투자 확대가 필요

- 국제 금융위기 확산으로 인한 실물경제 추락을 방지하기 위해서는 SOC 투자 확대가 긴요한 시점
 - 건설업(SOC 투자 포함)은 생산 및 고용효과가 전산업 중 최고를 기록

- 2003년 건설업의 생산유발계수는 1.980, 고용유발계수는 16.3으로 전산업 중 최고
- 특히 건설업의 고용효과는 제조업의 약 2배

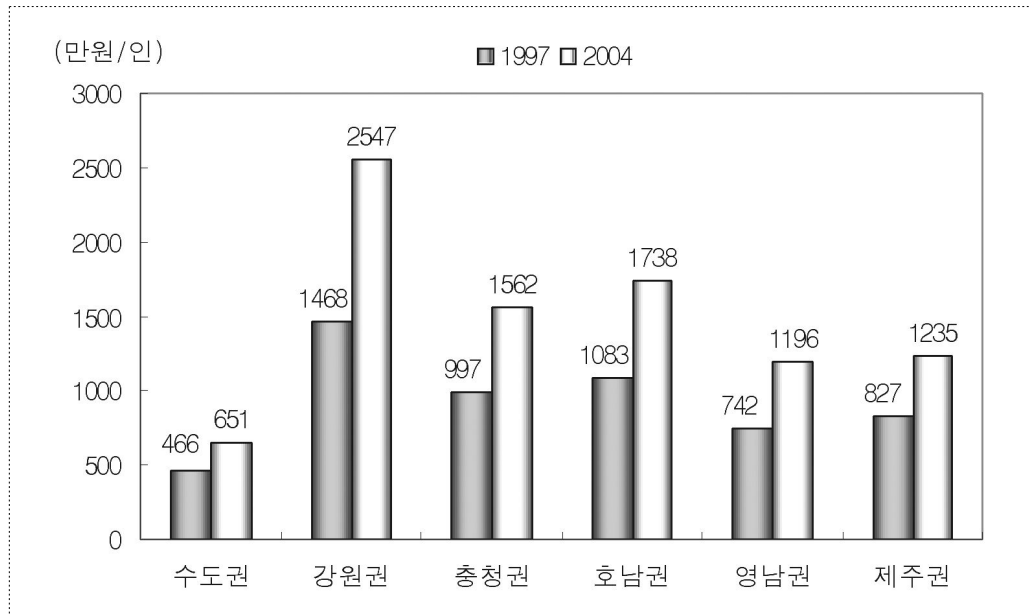
<표 1> 산업별 생산 및 고용유발계수(2003년)

	생산유발계수	고용유발계수(명/10억원)
농림어업	1.680	7.1
광업	1.574	8.1
제조업	1.972	8.6
전력·가스·수도	1.492	3.9
건설업	1.980	16.3
서비스	1.587	13.7
전산업	1.682	11.2

자료: 『2003년 산업연관표』, 『2003년 고용표』, 한국은행

□ 수도권의 SOC 투자 증가율이 전국 최하위권을 기록

- 1997~2004년의 SOC 투자 증가율을 지역별로 살펴본 결과, 수도권은 54%로 전국 최하위권
- 수도권의 SOC 스톡(교통기반시설과 수자원 시설의 가격스톡 합계)은 1997년에 각 지역 중 1위를 차지하였으나, 2004년에는 2위로 하락
- 2004년 수도권의 1인당 SOC 스톡은 651만 원으로 전국 최하위를 기록
- 이는 수도권을 제외한 타지역의 1인당 SOC 스톡의 1/2~1/4에 불과



자료: 국토해양부

[그림 3] 지역별 1인당 SOC 스톡

□ 철도·도로를 중심으로 한 SOC 투자가 바람직

- 효율성, 고용창출, 친환경성 측면에서 철도·도로를 중심으로 한 육상교통 인프라 확충이 파급효과가 클 것으로 기대
- '수도권 거점과 연계한 신광역 급행철도망' 구축과 '수도권 경쟁력 강화를 위한 고속 간선도로망 확충' 사업을 검토할 필요

II. 수도권 거점과 연계한 新광역급행철도망 구축

수도권의 지속적인 광역화에 대처할 광역철도 서비스 미흡

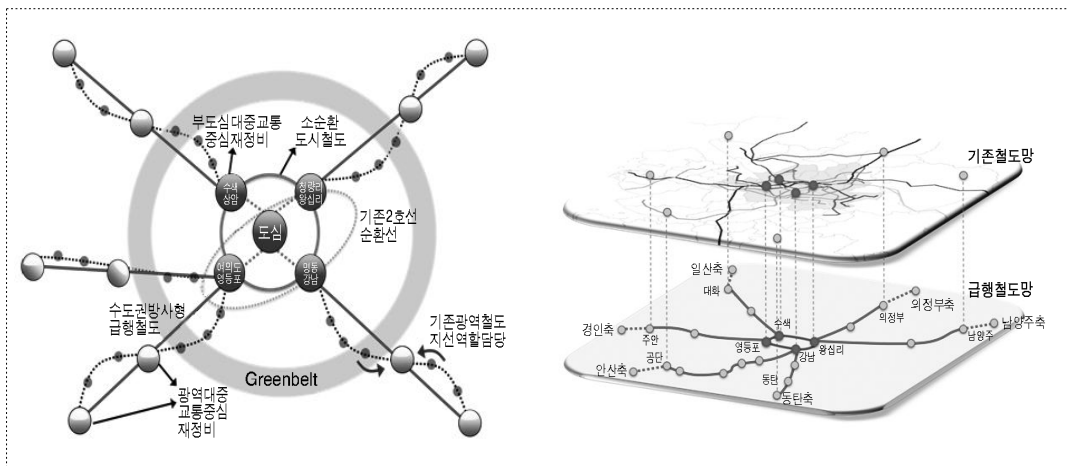
- 2002년 이후 증가일로에 있는 서울 유입 출근 통행량
 - 수도권의 지속적인 신규택지 건설로 인해 서울시로의 출근 통행량이 지난 4년간 65.5%로 급증하였으며, 전체 서울 유입 출근 통행량은 4년간 13.8% 증가
 - 향후, 수도권의 택지개발 규모는 계획인구로 300만 명 수준에 육박하여, 출근 통행량이 계속 증가할 것으로 우려
- 승용차 대비 광역철도의 속도 경쟁력이 미흡
 - 기존 광역철도의 표정속도는 40kph 이하로 30km 외곽의 수도권 거점에서 서울 중심지까지 1시간 이상 소요
 - 광역철도의 속도 경쟁력 미흡으로 승용차 통행은 1996년 이후 10년간 50.2% 증가
 - 반면, 수도권 대중교통 분담률은 1996년 53.4%, 2002년 52.6%, 2006년 51.5%로 지속적인 감소 추세
- 기존 광역철도 계획과 경기도의 대심도 철도 제안만으로는 수도권 광역화 대비에 역부족
 - 신분당, 신안산선 등 기존 광역철도 계획은 표정속도 60kph 남짓으로 진정한 급행 서비스로 보기에 역부족
 - 대심도 철도제안은 수도권 도시구조 개편과 연계하지 못한 계획으로 승객 수요 확보가 불확실

- 기존 광역철도 계획과 대심도 철도 제안은 서울시 종점 처리에 확실한 대안을 제시하지 못하고 있는 실정

새로운 개념의 수도권 급행철도망 구축이 필요

□ 수도권 6개 방사축에 급행철도 노선을 신설

- 기존 철도망과는 속도 경쟁력에서 차별되는 별도의 거점 정착방식 급행철도망을 구축
- 신설 급행철도는 간선 역할, 기존 광역철도 노선은 지선 역할을 담당



[그림 4] 새로운 개념의 수도권 급행철도망

- 경인축, 동탄축, 안산축, 일산축, 의정부축, 남양주축에 총 134km의 방사형 급행철도 노선 구축
- 이미 계획 중인 광역철도와 고속전철과는 일부 중복구간에 대해 선로 공유 가능



[그림 5] 수도권 방사축 급행철도망

- 방사축 급행철도의 서울시 종점을 연계하는 소순환 급행철도 노선 신설 필요
- 방사축 급행철도의 서울시 종점은 수색, 왕십리, 영등포, 강남등 서울시의 4대 부도심으로 설정
 - 향후 4대 부도심(수색, 왕십리, 영등포, 강남)을 급행철도의 서울시 종점이자 수도권 배후 권역을 대표하는 거점으로 육성



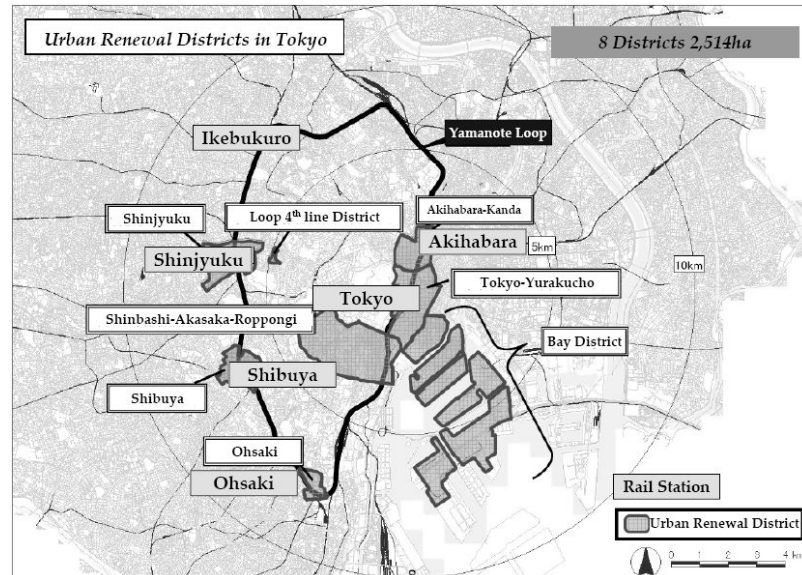
[그림 6] 소순환선 노선

구 분	수색·상암	청량리·왕십리	영등포	명동·강남
중심 철도역명	수색역	왕십리역	영등포역	강남역
통과 노선	현행	6호선	2호선, 국철	국철
	계획	DMC경전철, 공항철도, 경의선	분당선, 동북선경전철	-
도시계획 특성	수색 - DMC 첨단업무단지 연결 - 남북교류의 전략지점 - 수색·중산 뉴타운 거점	왕십리 - 도심형 뉴타운 지정지역 - 중심자율성 및 고용기반 확대의 부도심 잠재력	영등포 - 여의도의 금융기능과 연계한 IT 중점 부도심 - 낙후된 공업기능의 첨단사업화 추진 - 산업 네트워크의 요충지	강남 - 도심을 증가하는 중심성 보유 - 업무·상업의 핵심 요충지

[그림 7] 역세권 특성

일본 도쿄의 유사사례

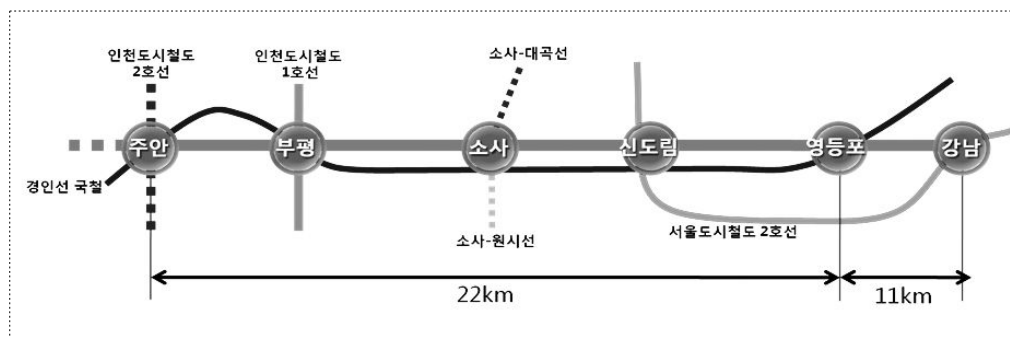
- 야마노테 노선(도쿄 소순환선)
 - 이케부쿠로, 신주쿠, 오사카, 아키하바라 등 부도심을 연결하는 순환선
 - 부도심 역세권을 중심으로 도시재생사업 활발
 - 야마노테 노선 역사를 시점으로 방사형 사철노선 개발(예: 조쿠바 익스프레스 등)



사업의 시급성에 따라 경인축 급행철도 사업을 우선 추진

□ 경인축 급행철도 및 소순환선 영등포~강남 노선을 우선 구축

- 경인축 배후 인구는 364만 명으로 수도권의 다른 축에 비해 많고, 경인축에서의 장래 신규 개발 규모도 이미 확정된 계획 인구만 34만 명 이상으로 상당
- 경인축 도로의 첨두시 정체구간은 평균 7km 이상으로 심각한 수준
- 경인축 철도의 혼잡도 또한, 경인선 부천~신도림, 지하철 2호선 사당~강남구간의 첨두시 혼잡도는 200%를 상회하여 대책이 시급한 실정



[그림 8] 우선 사업추진 구간

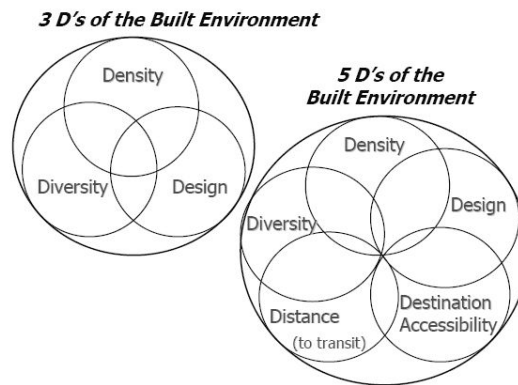
- 경인축 급행철도 주안~영등포 구간의 사업비는 1조 6000억 원, 소순환선의 일부 구간인 영등포~강남구간은 8000억 원의 사업비 소요 예상

□ 주안, 부평, 소사 역세권을 지역거점으로 재정비

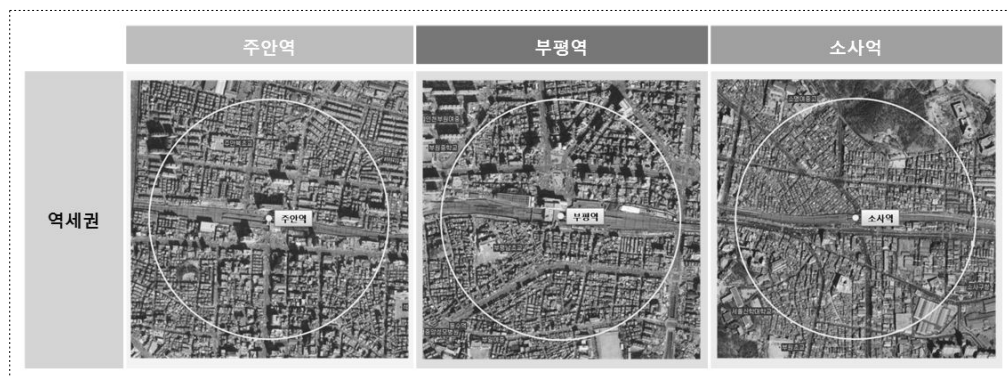
- 낙후된 수도권 외곽 역세권을 급행철도 역사 유치와 함께 지역거점으로 재생
- 대중교통중심개발(T.O.D) 원칙에 입각한 고밀복합 재개발을 유도하고 보행, 자전거 등 녹색교통 중심의 접근체계 구축

T.O.D 기본개념

- Density: 주변지역과 차등화된 밀도
- Diversity: 다양한 용도의 복합개발
- Distance: 보행, 자전거 등 친환경 수단을 통한 역 접근성
- Destination Accessibility: 주요 거점을 빠르게 연결하는 철도노선
- Design: 대중교통 이용자 편의 증대



- 주안, 부평, 소사 역세권 모두 지역 정체성 약화로 유동인구가 감소추세이며, 보행환경이 열악하고 공원 및 문화시설 등 기반시설이 미비해 상권 약화가 진행 중



[그림 9] 수도권 거점 도시재생 후보지 현황

□ 노선별 우선순위에 따라 단계적으로 사업을 추진

- 차순위 노선들은 동탄축(경부축), 안산축, 일산축, 의정부축, 남양주축 순으로 단계적으로 사업추진

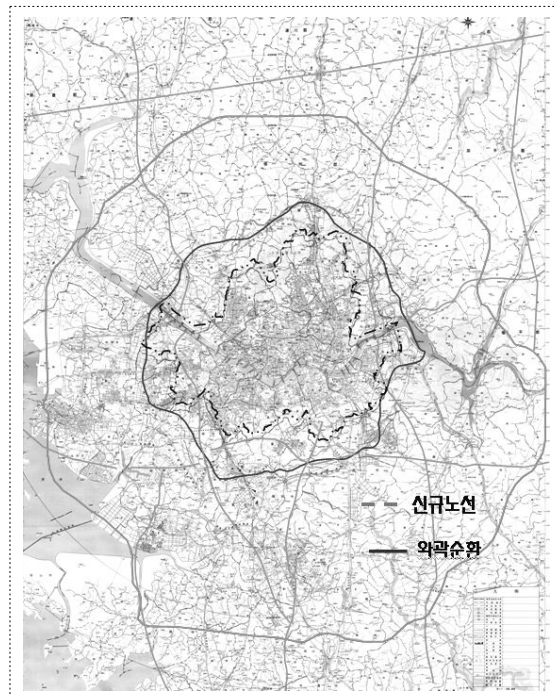
<표 2> 단계별 사업 추진 계획

우선순위	배경	노선 특성	개발 잠재력
2. 동탄축 (경부축)	-배후인구(2006): 303만 명 -신규개발규모: 계획인구 66만 명 -철도 분담률 22% (광역 평균 24%) -첨두시 도로 정체구간: 평균 7km 이상	-노선연장 28km -사업비 2조 1000억 원 -판교~강남 구간은 신 분당선과 선로 공용 가능	-죽전역 역세권 개발이 이미 추진 중 → 개발효과 증대 -판교역 개발 가능성 증대 -강남역은 이미 도심을 능가하는 중심기능 수행
3. 안산축	-배후인구(2006): 167만 명 -신규개발규모: 계획인구 60만 명 -철도분담률: 33% -첨두시 도로 정체구간: 평균 7km 이상	-노선연장 39km -사업비 2조 3000억 원 -기존 안산선의 노선 굴곡 및 각역 정차 단점 극복	-공단, 중앙, 군포, 평촌, 과천역 개발 유도 가능
4. 일산축 소순환선 (수색~왕십리, 수색~영등포)	-배후인구(2006): 117만 명 -신규개발규모: 계획인구 44만 명 -철도분담률: 16% -첨두시 도로 정체구간: 평균 9km 이상	-노선연장 42km -사업비 2조 7000억 원 -기존 일산선의 노선굴곡 및 각역 정차 단점 극복 -경의선과의 중복 구간은 선로 공용 가능 -수색~영등포 구간은 서울시 서북권역과 서남권역의 연결축	-대화역 개발 유도 -소사~대곡, 경의선과 교차하는 대곡역 개발 가능성 높음
5. 의정부축 소순환선 (왕십리~강남)	-배후인구(2006): 89만 명 -신규개발규모: 계획인구 38만 명 -철도분담률: 28% -첨두시 도로 정체구간: 평균 9km 이상	-노선연장 37km -사업비 2조 원 -기존 경원선의 노선굴곡 및 각역정차 단점을 극복 -서울 동북권~동남권 통행의 연결축	-의정부 역세권 재개발 촉진
6. 남양주축	-배후인구(2006): 74만 명 -신규개발규모: 계획인구 18만 명 -철도분담률: 16% -첨두시 도로 정체구간: 평균 4km 이상	-노선연장 26km -사업비 1조 3000억 원 -기존 경춘선, 중앙선을 교차 환승 -남양주에서 왕십리를 연결하는 최단 노선	-금곡, 구리 역세권 개발 활성화 유도

Ⅲ. 수도권 경쟁력 강화를 위한 고속간선 도로망 확충

극심한 교통 혼잡과 과도한 수도권 교통혼잡 비용

- 수도권의 도로연장은 크게 증가하지 않았으나, 지역 간 도로의 교통량은 증가
 - 전국지역 간 도로의 교통혼잡비용 9.2조 원 중 5.4조 원이 수도권에서 발생
 - 전국 도로연장의 23%에 불과한 수도권에서 59%의 혼잡비용이 발생
 - 이미 확정된 수도권 신규간선 도로망의 대부분이 서울을 우회하는 노선
 - 국토해양부가 추진 중인 계획노선(7×3+3R)의 대부분이 시계외부를 통과
 - 남북 7축, 동서 4축, 3순환 간선망을 구성



[그림 10] 신규 간선도로망 계획

- 인구기준 상위 50개 도시 중 19개가 수도권에 위치하고 있으며, 도시인구의 66%가 수도권에 거주하여 지속적인 도로투자 확대가 필요
- 국토해양부는 현재 10% 수준인 도시부 투자비용을 2010년까지 30%로 높여 도시부 교통난을 해소할 예정

사업1: 서울~인천 간 고속도로의 추가 공급

열악한 경인축 기반시설에 대한 수요가 급증

- 최대배후인구와 지속적인 신규개발 압력이 증대
 - 송도·청라·영종 등의 신도시 개발에 따른 330만 명에 이르는 배후인구
 - 인천 270만 명, 송도 25만 명, 영종 17만 명, 청라 9만 명
 - 2014년 인천 아시안게임 개최 확정에 따른 교통인프라 등의 대규모 도시 시설 확충이 필요
 - 거대한 경제적 이벤트화된 아시안게임의 직·간접적인 경제적 가치는 13조 원으로, 향후 경인축의 중요도는 증가일로 전망
- 인천을 중심으로 도로망 계획이 수도권 남부로 집중
 - 1968년 경인고속도로 개통 이후 서울~인천을 연결하는 고속화도로 추가 공급이 전무
 - 2000년 개통된 인천국제공항 고속도로는 공항 이용의 정시성 확보를 위해 만들어진 목적지 전용 고속도로로, 경인축 개발을 지원하는 효과는 미흡

- 제2경인고속도로, 제3경인고속도로, 제2경인고속도로(안양~성남) 연결 등 신규도로는 과거 경인축에서 인천~수원축으로 전환



[그림 11] 경인축 신도시개발(왼쪽)과 수도권 남부 중심의 신규도로 확충 오른쪽

서울~인천과 성격이 비슷한 도쿄~요코하마 간의 우수한 연계 인프라

- 2개의 국도와 3개의 고속도로로 구성된 간선도로망과 6개의 철도 인프라가 도쿄와 요코하마 항만을 연결

런던(히드로공항)		60분	
		15분	
파리(샤를드골공항)		60분	
		40분	
동경	하네다공항	40분	
		30분	
	나리타공항	70분	
		60분	
서울(인천공항)		100분	
		90분	

도시별 공항 접근시간



도쿄와 요코하마의 교통인프라

기존 경인고속도로를 중심으로 왕복지하 4차로 도로를 신설

- 서울도심에서 청라·영종지구와 인천공항을 연결하는 최단거리 노선을 확보
 - 기존 경인고속도로, 제물포로 민간투자사업, 경인고속도로 직선화 사업과 연계하여 추진
 - 여의도, 영등포, 경인TG에 업다운(up-down)형 진·출입 시설 신설

<표 3> 경인지하고속도로 사업구간

구간	길이	구분	사업내용
여의도~신월IC	7km	지하구간	제물포로 민간투자 노선과 연계
신월IC~서인천IC	14km	지하구간	경인고속도로 하부 지하도로 신설
서인천IC~영종도	20km	지상구간	경인고속도로 직선화 사업 및 제3연육교 사업과 연계 (지상구간)



[그림 12] 경인지하고속도로 노선도

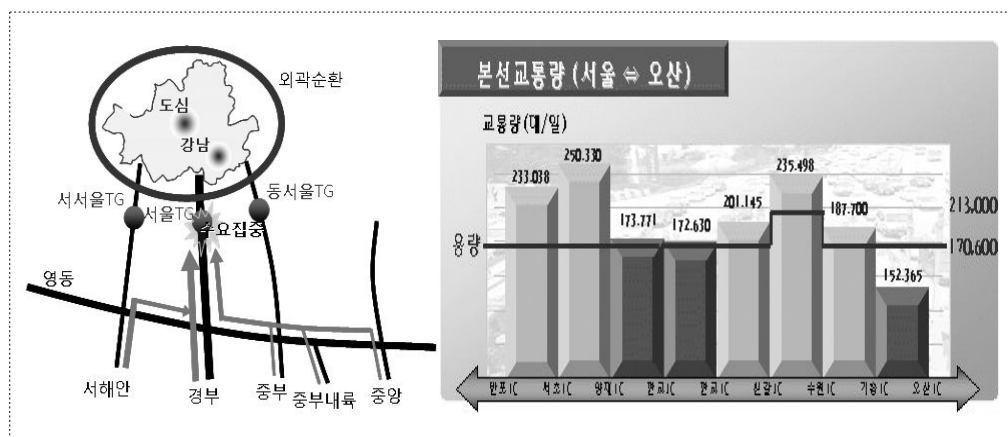
- 기존 고속도로의 기능을 이원화
 - 경인고속도로: 서울도심방향(도심↔여의도↔제안노선↔인천국제공항)의 수요를 처리

- 인천국제공항고속도로: 서울 강남방향(강남↔올림픽대로↔인천국제공항고속도로↔인천국제공항)의 수요를 담당

사업2: 경부고속도로 한남~수원 구간 이중화

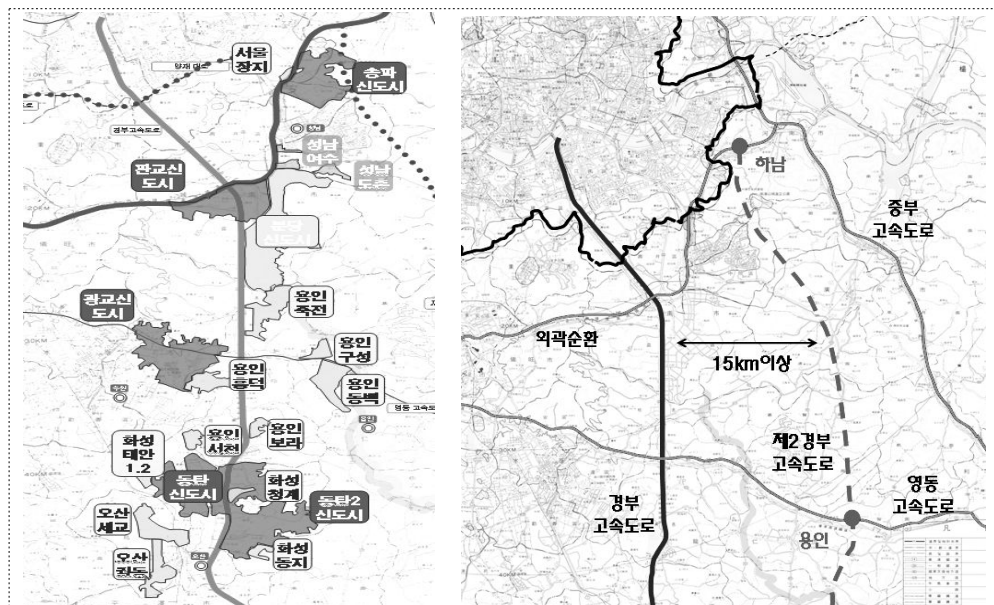
지역 간 고속도로의 수도권 교통수요가 경부고속도로에 집중

- 남북 중심축인 경부고속도로에 서해안, 중부, 중부내륙, 중앙고속도로의 교통수요가 집중
 - 전체 통행의 49%가 경부고속도로에 집중되어 대부분의 구간에서 용량을 초과
 - 특히, 경부고속도로를 이용하여 서울도심과 강남으로 접근하는 수도권 남부통행은 57%로, 전국평균을 상회
 - 오산IC~반포IC 구간은 전국 고속도로 연장대비 1.3%에 불과하나 혼잡비용은 12.5%를 차지(2006년 기준)



[그림 13] 경부고속도로 수요 집중(왼쪽)과 경부고속도로 용량초과구간(오른쪽)

- 경부축을 중심으로 고밀도 연담화 현상 지속과 버스전용차로제 시행으로 일반차로 정체 심화
 - 판교, 광고, 동탄 등의 신도시에서 서울시로의 유입 통행량 증가로 혼잡은 더욱 심화될 것으로 전망
 - 경부축의 통근 통행과 승용차 통행은 서울 중심 방사축 중 최대
 - 평일 버스전용차로제 시행으로 인하여 일반차로 정체 심화
 - 양재~판교 구간의 일반차로 통행속도는 전용차로제 시행 후, 99kph에서 23kph로 급격히 감소
 - 제2경부고속도로의 경우, 서울시계 동측외곽(하남)에 접속되어 도심과 강남방면으로의 통행에 대한 분산 처리 기능 의문시



[그림 14] 경부축 신도시 개발(왼쪽)과 제2경부고속도로 노선(오른쪽)

기존 경부고속도로 지하에 왕복4차로 고속도로를 신설

- 한남동~수원IC 남단 31km구간에 지하본선을 신설하여 장거리 통행을 분리하여 처리
 - 올림픽대로, 영동고속도로, 외곽순환도로, 동서축 민간투자노선(강남순환고속도로, 제2경인고속도로 연결노선)과 연계하여 지역 간 교통수요를 우회처리
 - 신규노선은 장거리 통행을 처리하고, 기존 노선은 도시고속도로로 활용하여 중·단거리 수요를 담당하도록 이원화
 - 판교JC~신갈JC 12km 구간에 3개의 IC를 신설(분당IC, 수지IC, 죽전IC)
 - 지역간선도로와의 유기적 연계를 위하여 교차로 정비 추진

Ⅳ. 수도권 SOC 투자의 재원조달 방안 및 파급효과

중앙정부의 획기적인 재정지원 필요

- 21세기 국가경제 성장은 수도권 메트로폴리스가 주도
 - 수도권 SOC 투자는 지역발전을 위한 자원배분 차원이 아니라, 국가경제 활성화를 위한 국가기간망 확충 사업
 - 국가기간망에 대한 재원조달은 중앙정부가 책임져야 할 당연한 의무
 - 국가경제의 활성화를 위해 수도권 SOC 인프라 투자에 중앙정부의 획기적인 재정지원이 필요
- 철도부문 투자비 12조 9000억 원에 대해 철도건설과 역세권 개발 일체화를 통한 재원조달
 - 민관합작(P.P.P) 방식으로 서울시, 경기도, 인천시 및 노선이 통과하는 지자체 간 연합체를 구성하여 사업 추진
 - 중앙정부의 획기적인 재정지원을 위해 가칭 「수도권 급행철도 건설과 역세권 재정비를 위한 특별법」 제정을 적극 검토
 - 수도권 철도사업에 중앙정부의 재정지원 근거 명시
 - 각종 인·허가와 부지 확보를 위한 중앙정부의 역할 명시
- 도로 부문 4조 원 투자비용 조달을 위해 신설되는 경인·경부고속도로의 진·출입부 주변 개발
 - 신설 진·출입시설을 중심으로 토지용도를 변경하여 업무·상업지역을 개발하고, 개발이익을 재투자

<표 4> 수도권 SOC 투자비용 추정

우선순위	철도부문		도로부문		합 계
	우선사업 (경인축, 영등포~강남 소순환선)	차순위 사업	서울~인천간 고속도로 추가 공급	경부고속도로 한남~수원 간 이중화	
사업비	2조 5000억 원	10조 4000억 원	1조 6000억 원	2조 4000억 원	16조 9000억 원

경제·고용측면, 환경·교통측면에 비용대비 2배 이상 편익창출이 기대

□ 수도권 SOC 투자로 인한 생산유발효과는 약 33조 2000억 원, 고용유발효과는 29만 5000명으로 추정

- 철도 우선사업의 생산유발효과는 4조 9000억 원, 고용유발효과는 4만 1000명으로 추정
- 철도 차순위 사업의 생산유발효과는 20조 3000억 원, 고용유발효과는 16만 9000명으로 추정
- 서울~인천 간 고속도로 추가공급 사업의 생산유발효과는 3조 2000억 원, 고용유발효과는 2만 6000명으로 추정
- 경부고속도로 한남~수원 구간 이중화 사업의 생산유발효과는 4조 7000억원, 고용유발효과는 3만 9000명으로 추정

□ 환경 및 교통 측면에서도 상당한 편익창출 기대

- 철도부문 사업을 통해 서울시계를 넘나드는 광역 승용차 이용자를 하루 30만 명 이상 감축할 수 있을 것으로 기대
- 도로부문 사업을 통한 고속도로의 혼잡완화로 연간 3007억 원의 편익이 발생할 것으로 기대

- 철도 부문 우선사업으로 경인선 부천~신도림, 서울시 지하철 2호선 사당~강남 구간의 만성적인 혼잡을 완전 해소 가능

<표 5> 수도권 SOC 투자 기대효과

우선순위	철도부문		도로부문		합 계
	우선사업 (경인축,영등포 ~강남 소순환선)	차순위 사업	서울~인천간 고속도로 추가공급	경부고속도로 한남~수원간 이중화	
생산 유발효과	4조 9400억원	20조 3500억원	3조 2000억원	4조 7000억원	33조 2000억원
고용 유발효과	4만 1000명	16만 9000명	2만 6000명	3만 9000명	29만 5000명
승용차수요 감축효과	30만/일 승용차통행 감축		-	-	-
오염배출 감축효과	4만톤/년 감축		37억원/년	158억원/년	-
속도 개선효과	40km 외곽에서 30분내 서울 중심지 도달		서울~인천 15분 소요 (기존 20분)	한남~수원 24분 소요 (기존 41분)	-
혼잡완화 효과	200%를 상회하는 지하철 최대 혼잡도를 150% 이내로 개선		407억원/년	2600억원/년	-

이광훈 | 서울시정개발연구원 선임연구위원
02-2149-1091
kwlee@sdi.re.kr

손기민 | 서울시정개발연구원 연구위원
02-2149-1110
kmsohn@sdi.re.kr

김승준 | 서울시정개발연구원 부연구위원
02-2149-1176
sjkim@sdi.re.kr

조달호 | 서울시정개발연구원 연구위원
02-2149-1233
dhcho@sdi.re.kr