



보 도 자 료



보도일시	2026. 10. 14.(수) 배포 즉시	사진	×	자료	○	매수	3
담당부서	경기연구원 (모빌리티연구실)	내용문의	이혁성 연구위원 (031-250-3167)				
		홍보담당	정대영 연구기획실장 (031-250-3262)				
		보도자료	김성진 성과확산부장 (031-250-3292)				

경기연구원 “경기도 철도사업 경제성 넘어 정책효과까지 촘촘히 준비해야”

- 2026년 예타 개편으로 정책효과·사업추진여건·지역균형성장 평가 강화… 경기도 차원 대응 필요
- 최근 10년 철도사업 47건 분석… 정책성 평가의 역할 확대, 경기도-시군 협업 체계 마련해야
- 도농복합시 읍면 지역 특성 반영하고 철도사업 장기효과 고려해 사회적 할인을 재검토 제안

경기도 철도사업의 예비타당성조사(예타)가 경제성만으로 결정되는 구조에서 벗어나 사업의 정책효과와 지역 특성까지 종합적으로 보여주는 대응이 중요해지고 있다. 경기연구원은 2026년 예타 평가체계 개편에 맞춰 경기도와 시군이 사업별로 따로 대응하기보다 공통된 평가자료와 대응 논리를 마련하고 협업할 필요가 있다고 제안했다.

경기연구원은 경기도에서 의뢰한 ‘경기도 철도사업 추진을 위한 예비타당성조사 대응 방안 연구’에서 2015~2026년 전국에서 수행된 철도사업 예비타당성조사 42건과 타당성재조사 5건 등 총 47건을 검토하고, 이 가운데 제도 변화로 평가체계가 혼재된 사업을 제외한 43건을 중심으로 분석했다.

특히 2026년 예타 제도 개편으로 평가방식에 변화가 생겼다. 기존 경제성·정책성·지역균형발전 중심의 평가에서 정책성은 ‘사업추진 여건·사업계획의 적절성·정책효과’로, 지역균형발전은 ‘지역균형성장’으로 개편됐다. 수도권도 지역균형성장 평가가 일부 도입되고 경제성 평가 비중을 최대 5%포인트 낮출 수 있도록 바뀌면서 정책효과와 지역 특성을 얼마나 구체적인 자료로

보여주느냐가 더욱 중요해졌다.

실제 철도사업 예타 사례에서도 정책성 평가의 중요성이 확인된다. 연구진은 2019년 제도 개편 이후 주무부처가 정책성 평가자료를 직접 준비·제출하고 전문기관의 검토와 외부위원 평가를 거치는 방식으로 바뀌면서 사업을 추진하는 기관의 자료 준비와 대응 역량이 더욱 중요해졌다고 분석했다. 이에 따라 경기도가 시군 철도사업의 정책효과, 사업추진 여건, 지역 특성 등을 일관된 기준으로 정리할 수 있는 ‘공통 대응 틀’을 마련해야 한다고 제안했다.

철도사업의 특성에 맞춰 경제성 평가기준을 다시 살펴볼 필요성도 제기됐다. 철도는 건설 초기에 큰 비용이 들어가는 반면 개통 이후 장기간에 걸쳐 편익이 발생하는 사업이다. 연구진은 현재 예타에서 적용하는 사회적 할인율이 2017년 조정 이후 운영 초기 30년까지 4.5%, 이후 3.5%인 수준으로 유지되고 있다는 점에 주목했다. 현행 지침상 사회적 할인율은 경제·사회 여건 변화 등을 고려해 매 3년마다 조정 검토할 수 있다. 최근 성장률 둔화와 장기 공공투자 여건 변화를 반영하여 사회적 할인율 인하 여부를 재검토할 필요가 있다고 보았다. 할인율 수준은 장기간 발생하는 철도사업 편익의 현재가치와 경제성 분석 결과에 영향을 미치는 만큼, 철도사업의 특성을 고려한 할인율 체계 검토가 필요하다는 것이다.

경기도의 지역 특성을 예타에 반영하는 방안도 필요하다. 경기도의 도농복합시는 행정구역상 수도권에 속하지만 농촌적 특성을 가진 읍면 지역이 함께 존재한다. 경기도 도농복합시의 비도시지역 비율은 평균 66.6%로, 일반 도시지역 중심 시군이 평균 10.9%인데 비해 비도시적 공간 특성이 크게 나타났다. 지역낙후도 순위에서도 여주시 85위, 안성시 56위, 광주시 45위, 양주시 42위, 이천시 41위 등 일부 지역은 비수도권 주요 도시보다 낮은 순위를 보였다. 연구진은 수도권이라는 이유만으로 지역낙후도 평가에서 제외하기보다 도농복합지역의 실제 여건을 반영할 수 있도록 관련 제도의 적용 범위를 완화할 필요가 있다고 제안했다.

이와 함께 경기도는 예타 대응을 일회성 사업 업무가 아니라 지속적인 관리체계로 운영할 필요가 있다. 경기도 차원에서 제도 개선을 중앙정부에 건의하고, 시군이 작성한 평가자료를 사전에 검토하며, 관계기관 협의를 지원하는 한편 사업별 대응 TF를 운영해 축적된 자료와 경험을 다음 철도사업에 활용하는 방식이다.

이혁성 경기연구원 연구위원은 “예타 대응에서 경제성 확보와 함께 정책효과와 사업추진 여건을 구체적인 자료로 보여주는 것이 더욱 중요해지고 있다”며 “경기도와 시군이 개별적으로 대응하기보다 정책성 평가에 필요한 자료와 논리를 함께 준비하는 협업체계를 구축하고, 도농복합지역의 특성이 평가에 반영될 수 있도록 제도 개선을 건의할 필요가 있다”고 말했다.

이 연구위원은 이어 “철도는 장기간에 걸쳐 편익이 발생하는 기반시설인 만큼, 철도사업의 특성과 최근 경제·사회 여건을 함께 고려해 사회적 할인율과 편익 반영 범위를 다시 살펴볼 필요가 있다”고 강조했다.