

湖南線 鐵道 移設에 관한 建議案

議案 番號	149
----------	-----

發議日字：1992. 8. 21.

發議者：李殷奎 議員외 5人

☐ 主文

한반도의 中心地이고 삼남의 關門인 大田直轄市內에 湖南線 鐵道가 都心地를 약 20km 貫通하므로 都心の 이원화 됨에 따라 都市均衡 發展沮害와 市民生活에 막대한 不便을 招來하고 있는바, 湖南線 鐵道를 早期移設토록 關係機關에 建議코자 함.

☐ 提案事由

- 湖南線 鐵道로 인하여 派生되는 都市均衡發展 沮害要인과 交通 障礙 등을 解消하기 위해 各種 都市基盤施設에 막대한 豫算投資 따른 經濟的 損失과 鐵道邊 施設綠地 指定으로 住民의 財産上的 被害는 물론, 列車運行時 騒音公害 등으로 110萬 大田直轄 市民의 人命과 財産에 막대한 被害가 있으므로 湖南線 鐵道는 大田 發展을 위하여 市 外郭으로 早期 移設을 하여야 할것임.

湖南線 鐵道移設에 관한 建議(案)

貴下

國政運營에 얼마나 수고가 많으십니까?

우리 大田은 우리나라의 대동맥인 京釜線과 湖南線 鐵道の 분기점으로 都市成長의 원동력이 되어 온 것이 事實이나, 現在에 와서는 既存 都心을 통과하는 鐵道로 인하여 都市成長 鈍化 및 都市均衡發展을 阻害하는 主要因이 되고 있는 것이 現實입니다.

특히 湖南線 鐵道는 약 20km가 都心の 中央을 適過 함으로서 都心 이원화로 派生되는 都市發展의 問題點을 最小化 하기 위하여

大田直轄市에서는 가도교設置등 都市基盤施設 投資에 막대한 豫算投資에 따른 經濟的 損失과 鐵道邊 施設綠地 地區 指定으로 인

한 私有財産權의 侵害와 騒音公害등 人命과 財産上の 被害가 막대함으로 110萬 大田直轄市民과 우리 議會 議員一同은 大田發展

을 위하여 湖南線 鐵道を 淸州, 全州, 蔚山地域과 같이 市 外郭地域으로 早期 移設하여 주실것을 別添과 같이 建議하오니 적극

檢討하여 大田直轄市民의 所望이 하루속히 이루어 질수 있도록 선처하여 주시기 바랍니다.

1992. . .

大田直轄市議會 議長

受 信 處

1. 大 統 領
2. 國 會 議 長
3. 國 務 總 理
4. 經濟企劃院長官
5. 內 務 部 長 官
6. 建 設 部 長 官
7. 交 通 部 長 官
8. 政 務 1 長 官
9. 鐵 道 廳 長
10. 大田地域 國會議員 (5名)
11. 民 自 黨 總 裁
12. 民 主 黨 總 裁
13. 國 民 黨 總 裁
14. 民自黨 政策議長

湖南線 鐵道移設의 妥當性

□ 現況

- 施設年度 : 1914年
- 延長 : $L = 25\text{km}$ (都心通過 약 $L=20\text{km}$)
 $B = 10 \sim 20\text{m}$
- 交通障礙
 - 건널목 : 7개소 (무인 : 3개소 유인 : 4개소)
 - 과선교 : 6개소 (계룡육교, 서대전육교, 문화육교, 도마육교
가수원육교, 중춘 우회도로신설)
 - 가도교 : 1개소
- 列車運行回數 : 왕복 - 100回/日
 - 旅客列車 : 왕복 - 64回/日
 - 貨物列車 : 왕복 - 36回/日

□ 必要性

- 都市均衡發展 沮害要人 解消
- 鐵路周邊 施設 綠地指定에 따른 個人財産 被害要人 解消
- 騒音, 環境公害 및 人名被害要人 除去
- 병목현상에 따른 都市交通 障礙要人 解消
- 都市基盤 造成費 節減으로 都市發展 寄與
- 周邊地域 住民의 民願 最小化

□ 移設案

區分	1 案	2 案	3 案
路線	湖南高速道路 併行 (상서-유성I·C - 학하- 두계)	既存 路線地下化 (中村洞 충남가스 -正林洞)	屯山地區 通過 (신대동-EXPO현장- 둔산지구-유성- 가수원)
長點	<ul style="list-style-type: none"> · 都市外郭地域으로 都市均衡發展 寄與 - 西南部 生活圈 隣接 · 線路의 선형양호 · G·B 地域으로 地價 低廉 	<ul style="list-style-type: none"> · 都市의 均衡發展 寄與 · 交通連繫體系 양호-市民利用便利 · 土地補償 전무 · 既存 鐵道道路 活用등 土地利用 提高 	<ul style="list-style-type: none"> · 屯山行政타운 및 大德研究團地 機能 活性化 誘導 · 交通連繫體系 良好 - 市民利用 便利
工事費 推定額	L =24.0km (터널 L=4km) 950億 원	L=7.0km (터널) 780億 원	L =14.0km (고가 L=7km) 660億 원
效果	<ul style="list-style-type: none"> · 大田外郭地域으로 地價 低廉 · 西南部 生活圈과 隣接 最適의 移設適地임. 	<ul style="list-style-type: none"> · 既存路線의 地下化 方案으로 土地活用등의 利用 提高 · 路面交通手段과 의 圓滑한 連繫 體系驅逐 및 역세권 開發 	<ul style="list-style-type: none"> · 大田엑스포事業場 및 屯山 西南部 新都市通過 交通連繫 良好 · 新都市와 連繫 交通網 驅逐 利用客 極大化



湖南線 鐵道 施設에 관한 建議案

審 查 報 告

1992年 8月 31日
産業 建設 委員會

1. 審 查 經 過

가. 提案日字 : 1992. 8. 21

나. 提 案 者 : 李 殷 奎 議員 外 5人

다. 回附日字 : 1992. 8. 22.

라. 上程日字 : 第13回 大田直轄市議會 (臨時會)
第1次 産業 建設 委員會 (1992. 8. 26)
上程, 質疑, 審查, 議決

2. 提案 說明의 要旨

(提案說明者 : 李 殷 奎 議員)

가. 主 文

韓半島의 中心地이고 삼남의 關門인 大田直轄市內에 湖南線 鐵道가 中心地를 약 20km 貫通하므로 都心の 이원화됨에 따라 都市均衡 發展 沮害와 市民生活에 막대한 不便을 招來하고 있는 바, 湖南線 鐵道を 早期移設토록 關聯機關에 建議코자 함.

나. 提 案 理 由

湖南線 鐵道로 인하여 派生되는 都市均衡發展 沮害要인과 交通 障礙등을 解消하기 위해 各種 都市基盤施設에 막대한 豫算 投

資에 따른 經濟的 損失과 鐵道邊 施設綠地 指定으로 住民의 財 產上的 被害는 물론, 列車運行時 騒音公害 등으로 110萬 大田

直轄市民의 人命과 財產에 막대한 被害가 있으므로 湖南線 鐵 道는 大田發展을 위하여 市外廓으로 早期 移設하여야 할 것임.

3. 專門委員 檢討 報告 要旨

(專門委員 : 鄭今弼)

가. 主文 및 提案理由 : 앞의 內容과 같음.

나 檢討意見

- 大田直轄市는 國土의 中核都市로 浮上하여 持續적으로 成長 하여 왔으며, 直轄市 昇格以後 市勢의 擴張으로 既存 湖南 線 鐵道 約 20km가 都心을 通過하는 結果를 招來함.
- 또한 湖南線은 京釜線과 더불어 國家의 基幹 鐵道로 鐵道 運送의 큰 機能을 擔當해 온 것은 不認할 수 없으나, 現在 湖南線 鐵道の 大田都心 通過로 市內圈이 兩分되어 交通 및 騒音公害等の 障礙要因으로 登場하고, 都市 均衡 發展의 沮害 要因이 되고있는 實情임.
- 湖南線 鐵道 開設以後 交通疏通 및 騒音 公害 防止를 위한 陸橋, 架道橋, 防音壁 設置等 基盤 施設에 많은 財源 投資가 持續되었

으며, 앞으로急増하는交通難解消와地域發展을 위해市財政의持續的인投資가豫想됨.

- 市外廓으로移設方案등의細部的인事項은長期間에 걸쳐專門機關의用役과基礎調査로決定할事項이며新都市 및 湖南 高速道路와 병행한路線決定과既存鐵道の地下化方案 등이綜合的으로檢討되어야 할 것임.
- 아울러都市成長에 따른將來의施設擴充과經濟的인側面,全國的인鐵道體系,都市內的 다른交通體系와의連繫性等을考慮할 때,自治團體에서의事業施行은不可能할 것으로判斷되며,中央政府次元에서政策的으로施行하고,既存鐵道の財産歸屬 및市外廓移設計劃,路線에 대한都市計劃決定 등이隨伴되는事案이나,鐵道邊의 많은住民들의宿願事項을解消하고,大田의未來發展을 위해서長期的眼目에서市外廓地域移轉은不可避할 것으로豫想되므로中央關係部處에建議함은可할 것으로思料됨.

4. 質疑 및 答辯 要旨

質 疑 要 旨	答 辯 要 旨
○ 1案, 2案, 3案의 경우 湖南 高速道路 路線과 研究 團地 經由時 騒音 公害 發生, 地下化의 困難, 甲川 利用案등은 地域을 兩分시키는 結果 招來로 考慮되어야 할 事項이며 妥當性 調査後 建議하는 것은 어떤지	○ 많은 事項을 研究·檢討해서 나온 案이며, 湖南線 鐵道 移設 對策委員會 構成等 積極的인 意志로 中央에 建議하여 大選 公約 事業으로 推進되어야 할 것임. 交通部 次官補와 面談한 事實 이 있으며, 肯定的인 檢討必要

質 疑 要 旨	答 辯 要 旨
○ 鐵道 移設은 乘客들의 換乘 體系등이 檢討되어야 하며, 地域 兩分 現象 招來	○ 南部 循環 道路와 竝行한 鐵道 移設은 地域 兩分을 防止하고 京釜線과 湖南線의 連繫性이 良好

5. 討 論 要 旨

南部 循環 道路 路線과 竝行한 湖南線 鐵道 移設案을 第4案으로 追加하여 建議토록 하고, 大田直轄市長으로 하여금 市政 研究團 등을 活用하여 第4案의 移設에 대한 所要 經費 判斷을 하도록 促求

6. 修正案 要旨

- 가. 提案日字 및 提案者 : 1992. 8. 26. 産業建設委員會委員長
- 나. 修正理由 : 別 添
- 다. 修正 主要 骨子 : 別 添

7. 審查 結果 : 修正案 可決

- 嶺湖南과 連繫性이 良好하고, 地域의 兩分이 되지 않는 南部循環道路와 竝行한 路線의 第4案을 追加하여 中央에 建議하고 第4案 移設案에 대하여 執行部에서 所要豫算을 判斷토록 促求키로 議決

○ 其他 必要 事項 發生時 別途 協議토록 議決

8. 少數 意見의 要旨 : 없 음

9. 其他 必要한 事項 : 없 음

※ 建議文 別添

湖南線鐵道移設에 관한建議案에 대한修正案

提 出 日 : 1992. 8. 26.

提 出 者 : 産業建設委員會委員長

1. 修 正 理 由

湖南線 鐵道の 外廓地域 移轉은 大田市の 長期 發展을 위하여 肯定的으로 檢討하여야할 事項으로 移設 方案을 第1案, 湖南 高速 道路와 並行, 第 2案 既存路線의 地下化, 第 3案 屯山地區 通過 路線을 當初 提案하였으나, 地域을 兩分시키지 않고 京釜線과 連繫가 좋은南部 循環 道路 路線과 並行한 移設 方案을 追加하고자 함.

2. 主 要 骨 子

當初 提案한 1・2・3案에 南部 循環 高速道路 路線(大田驛~가오동~대별동~침산동~안영동~괴곡터널)과 並行한 移設 方案을 第4案으로 追加하여 建議하고자 함.

湖南線鐵道移設에 관한建議案에 대한修正案

湖南線 鐵道 移設에 관한 建議案中 다음과 같이 修正한다.

- 當初 1・2・3案에 別添과 같이 4案을 追加한다.

湖南線 鐵道移設에 관한 建議(案)

貴下

國政運營에 얼마나 수고가 많으십니까?

우리 大田은 우리나라의 대동맥인 京釜線과 湖南線 鐵道の 분기점으로 都市成長의 원동력이 되어 온것이 事實이나, 現在에 와서는

既存 都心을 통과하는 鐵道로 인하여 都市成長 鈍化 및 都市均衡發展을 阻害하는 主要因이 되고 있는 것이 現實입니다.

특히 湖南線 鐵道는 약 20km가 都心の 中央을 通過 함으로서 都心이원화로 派生되는 都市發展의 問題點을 最小化 하기 위하여 大田

直轄市에서는 가도교設置등 都市基盤施設 投資에 막대한 豫算投資에 따른 經濟的 損失과 鐵道邊 施設綠地 地區 指定으로 인한 私有

財産權의 侵害와 騒音公害등 人命과 財産上の 被害가 막대함으로 110萬 大田直轄市民과 우리 議會 議員一同은 大田 發展을 위하여

湖南線 鐵道を 淸州, 全州, 蔚山地域과 같이 市 外郭地域으로 早期移設하여 주실 것을 別添과 같이 建議하오니 적극 檢討하여 大田直

轄市民의 所望이 하루속히 이루어 질수 있도록 先처하여 주시기 바랍니다.

1992. . .

大田直轄市議會 議長

受 信 處

1. 大 統 領
2. 國 會 議 長
3. 國 務 總 理
4. 經濟企劃院長官
5. 內 務 部 長 官
6. 建 設 部 長 官
7. 交 通 部 長 官
8. 政 務 1 長 官
9. 鐵 道 廳 長
10. 大田地域 國會議員 (5名)
11. 民 自 黨 總 裁
12. 民 主 黨 總 裁
13. 國 民 黨 總 裁
14. 民自黨 政策議長

湖南線 鐵道移設의 妥當性

☐ 現況

- 施設年度 : 1914年
- 延長 : $L = 25\text{km}$ (都心通過 약 $L=20\text{km}$)
 $B = 10 \sim 20\text{m}$
- 交通障礙
 - 건널목 : 7개소 (무인 : 3개소 유인 : 4개소)
 - 과선교 : 6개소 (계룡육교, 서대전육교, 문화육교, 도마육교
가수원육교, 중촌 우회도로신설)
 - 가도교 : 1개소
- 列車運行回數 : 왕복 - 100回/日
 - 旅客列車 : 왕복 - 64回/日
 - 貨物列車 : 왕복 - 36回/日

☐ 必要性

- 都市均衡發展 沮害要人 解消
- 鐵路周邊 施設 綠地指定에 따른 個人財産 被害要人 解消
- 騒音, 環境公害 및 人名被害要人 除去
- 병목현상에 따른 都市交通 障礙要人 解消
- 都市基盤 造成費 節減으로 都市發展 寄與
- 周邊地域 住民의 民願 最小化

□ 각 안별 비교

구 분	1 안	2 안	3 안	4 안
노 선	호남고속도로 병행 (삼서-유성 I.C-막하 - 두계)	기존노선 지하화 (중촌동 중남가스 - 정립동)	문산지구 통과 (신대동-EXPO장-문산 지구-유성-가수원)	남부순환 고속도로 병행 (대전역-가오동-대평동-침산동 - 안영동-괴곡터널)
장 점	<ul style="list-style-type: none"> 도시외곽 지역으로 도시균형 발전기여 -서남부 생활권인접 선로의 선형 양호 G.B지역으로 지가 저렴 	<ul style="list-style-type: none"> 도시의 균형 발전 기여 교통연계체계 양호 -시민 이용 편리 토지보상 전무 기존철도 도로 활용 등 토지이용계고 	<ul style="list-style-type: none"> 교통 연계체계 양호 -시민이용 편리 ※ 76.3.27 시설결정 -노선계획 : 피덕 - 유성 - 가수원 ※ 78.3.27 실효 - 지적고시 미필 -사유: 대덕연구단지 및 유성, 서남부신시가지 관통으로 이전 불가피 	<ul style="list-style-type: none"> 도시심의 외곽지역'이전으로 도시균형발전 기여 G.B 지역 및 자연녹지 지역으로 지가 저렴 영·호남간의 연계성 양호
단 점	<ul style="list-style-type: none"> 공사구간이 길어 많은공사비 소요 예상 선로변 주민 민원 야기 우려 ※ 집단부락 10개소 	<ul style="list-style-type: none"> 지하철도 건설에 따른 많은 공사비 소요 	<ul style="list-style-type: none"> 대전EXPO 사업장 및 문산, 서남부 신도시 통과로 도시균형발전 저해 -새로운 민원 야기 토지매입등 많은 공사비 소요 전면고속도로 및 기존 도로의 병행건설로 시공난이 76.3.27 시설결정되어 대덕연구단지 및 유성 서남부 신시가지 관통으로 실효된 노선임 	<ul style="list-style-type: none"> 산악지역으로서 공사가 지 난 하며 터널,고가철도 구간이 길어 많은 공사비 소요 예상 철도신설에 대한 인근 주민 민원 우려 ※ 집단부락 6개소
공 사 비 추 경 액	L = 24.0km(터널 L=4 km) 950억원	L = 7.0km(터널) 780억원	L = 14.0km (고가L=7km) 660억원	L = 14.0km (터널 4km, 고가 4km) 850 억원

※ 토지보상 별도

남부순환고속도로 노선과 병행이설(안)

◎ 이설 철도 노선 개요

- 현존 가수원역을 하행선 방향으로 약 1.6km정도 괴곡 터널부근으로 이전하고, 괴곡 터널(신가수원역)부근을 기점으로 서구 원정림을 경유하여 약 500M 정도의 터널 개설 통과.
- 안영동, 무수동을 경유하는 남부순환고속도로 노선 남측으로 남부 순환 고속도로 노선과 병행 진행하며, 구완동부근에서 이사동과 대별동 일부에 약 2km정도의 터널 개설 통과
- 옥계동을 경유하여 대성동 식장산 중턱에 약 2km정도의 터널 개설 통과하여 가오동 소정이부락 부근에서 경부선 상행선과 원망태 부락 부근에서 경부선 하행선과 연결

◎ 이설 효과

- 영남에서 호남방향, 호남에서 영남 방향으로 전환하는 경부 호남의 수송체계 및 연계성이 상당히 양호함. (수송거리 약 8.2km단축).
- 서대전역을 폐쇄하고, 대전역에 서대전역의 기능을 통합하여 대전역 기능을 향상시키고, 대전역과 서대전역의 승하차 혼선방지로 철도 이용객 및 대전 시민들의 불편을 해소하며, 기존 서대전역 근무직원을 대전역에 흡수하면 철도청 인력 관리의 효율성 제고.

- 다른 이설 방안보다도 남부 순환 고속도로 병행 노선 주변에 거주 주민의 규모가 월등히 적어 민원 발생 우려 격감, 또한 지가 저렴으로 보상비 지급용이.
- 철도의 도심 통과로 시내권이 양분되는 불합리한 점 해소 가능
- 현 서대전역에서 상행방향 계룡육교 부근과 하행방향 도마교 부근까지 유등천을 이용한 고속화 도로의 개설검토 필요
- 현재 대전시에서 추진중인 서대전고교 통로 도로확장 공사의 경우 약 2km 2차선 확장 투자비가 무려 700억원정도가 소요되는데 비교하면 호남선 철도 이설비 850억원은 대전의 장기 발전과 교통 체증 해소, 주민호응 등 제반효과를 감안할 때, 재원 투자의 무리는 없을 것으로 판단.
- 호남선 철도가 보유하고 있는 재산평가
 - 총연장 15km × 35M = 525만㎡ (약 15만평)
15만평 × 150만/평 = 2,250억원
 - 기타 부지 -
 - 대전역으로 연결되는 부분
22km × 30M = 66,000㎡ (약 20,000평)
20만평 × 200만/평 = 400억원
 - 서대전역 광장부지 약 3,000평 × 400만/평 = 120억원
 - 문화동 보급창 연결지선
330M × 30M = 66,000㎡ (약 20,000평)
3,000평 × 200만/평 = 60억원

• 문화동 보급소 옆 부지

$$620\text{M} \times 25\text{M} = 15,500\text{m}^2 \text{ (약 4,680평)}$$

$$4,680\text{평} \times 200\text{만/평} = 936,000\text{만원이므로 총 2,923억 6,000만원이며}$$

- 철도 주변의 사유지 $15,000\text{M} \times 10\text{M} \times 2 = 30\text{만m}^2$ 시설녹지로 지정되어 주민이 재산권 행사를 하지 못하던 것이 주거지역으로 환원된다면 9만평 \times 200만원 = 180억원의 재산에 대하여 대전시 세수 증대 가능

◎ 사후 대책

본 사업은 대전시에서 기채 1,000억원을 발행하여 제4안과 같이 완공하고

1. 한밭대로와 남부순환도로와의 직선연결 도로를 개설
2. 대전시 삼대하천의 고속화도로를 개설하여 첨부한 도면과 같이 기존 호남선 철도 부지와 연계
3. 삼대하천과 기존도로와 철도 부지와의 도시계획을 변경하여 잉여대지를 매매한다면 1,000억원 상당의 금액이 환수
4. 상기와 같은 상황이므로 대전직할시는 용역 설계를 의뢰하고 설계가 끝나는 즉시 재원을 확보하여 본 공사를 시행한다

◎ 효 과

1. 대전시에서 1,000억원을 기채 발행하여 본 공사를 완공후 도로 이외의 잉여부지를 청산하여 1,000억원 상당을 변제할 수 있으며, 한밭대로와 남부순환 도로를 연결하는 중앙대로 2,000억원 상당의 도로 부지를 무상 구입할 수 있다
2. 주변시설 녹지 90,000여평이 주거지역으로 환원되기 때문에 주민에게 많은 이익을 주며 1,800억원에 대한 세수가 증대된다.
3. 도시 균형 발전과 장기적인 계획에 차질이 없다
4. 방음벽 (15km \times 2 = 30km)중 20km \times 10만원 = 20억원
육교, 지하도등 10개소 \times 70억원 = 700억원
기타 건널목 보완, 인도, 육교등 100억원 도합 1,000억원 상당을 투자할 필요가 없다.
5. 주민들의 불편이 완전해소 되기 때문에 민원 발생이 전혀없다.
6. 대전직할시 가로 교통망이 잘되기 때문에 교통체증과 병목 현상이 없어지고 신뢰받는 정부의 이미지 상을 갖는다.

