

용마터널 최초통행료 결정을 위한 의견청취안
심 사 보 고 서

의안 번호	77
----------	----

2014년 11월 10일
도시안전건설위원회

1. 심사경과

- 가. 제출일자 : 2014년 9월 4일
- 나. 제출자 : 서울특별시
- 다. 회부일자 : 2014년 9월 5일
- 라. 상정일자 : 제256회 임시회 제1차 도시안전건설위원회
(2014년 9월 23일 상정, 보류)
제 257회 정례회 제1차 도시안전건설위원회
(2014년 11월 10일 상정, 조건부동의)

2. 제안설명의 요지 (제안설명자 : 도시안전실장 조성일)

○ 제안이유

용마터널 준공일('14.11.20) 도래로 「서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례」 제8조에 따라 최초통행료 결정을 위해 회의 의견을 청취하고자 함.

○ 주요내용

가. 징수대상시설

- 서울특별시 중랑구 면목동 ~ 경기도 구리시 아천동의 총연장 3.56km의 왕복 4~6차로 용마터널, 지하차도, 교량 및 부속시설

나. 최초통행료

(단위 : 원/대, VAT포함)

소형	중형	대형
1,500	2,500	3,200

※ 경차 : 50% 할인 적용(800원)

다. 사용료의 산출기초

- 협약상 차종별 기준통행료에 소비자물가지수변동분을 누적 적용하여 산정(붙임 참조)

라. 징수기간 : 2014.11.21. ~ 2044.11.20.

마. 통행료 징수 방법 : 요금소 유인징수 및 전자요금(ETCS)징수방식 혼용

바. 사용료의 감면율 또는 할증률 및 그 대상

- 유료도로법 제16조 및 시행령 제8조의 감면 및 할증 차량(붙임 참조)

사. 유사시설의 사용료 수준 : 붙임 참조

○ 참고사항

가. 관계법령 : 사회기반시설에 대한 민간투자법 제25조 및 동법시행령 제23조, 서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례 제8조

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 해당사항 없음

라. 기 타

최초통행료 산정 관련 자료

1. 최초통행료

가. 최초통행료 산출근거

〈실시협약 제28조 최초통행료의 산정〉

- ③ 운영개시일에 적용할 최초통행료는 기준통행료에 운영개시일 전까지의 소비자물가지수변동분을 누적 적용하여 결정

나. 실시협약상 최초통행료

구 분	소형	중형	대형
기준 통행료	1,028	1,748	2,262
기준 통행료 수정	1,019.00	1,732.30	2,241.80
소비자물가지수변동분 적용	1,475.36	2,508.12	3,245.80
실시협약상 최초통행료	1,500	2,500	3,200

- 적용 소비자물가지수

구 분	물가지수
2001년 4월말 소비자물가지수	76.099
2014년 6월말 소비자물가지수	109.100
변경실시협약 물가상승율	3.00%
기준시점부터 소비자물가지수 변동분	144.79%

※ 2014년 6월까지의 실제 물가지수를 반영하였고, 이후는 연 3% 물가상승률을 적용(협약기준)함

다. 최초통행료 산정

기준 통행료에 소비자 물가 변동분을 반영하여 산출된 금액을 실시협약 제28조 제2항에 따라 100원 단위에서 사사오입 방식으로 절상 또는 절하하여 최초통행료를 산정함.

(단위 : 원/대, VAT포함)

구 분	소 형	중 형	대 형
최초통행료	1,500	2,500	3,200

라. 차종 구분

구 분	대 상 차 량 제 원	차 종
소 형	2축 차량, 율폭 130mm초과 279.4mm 이하 (승용차, 16인승 이하 소형버스, 2.5톤 미만 소형화물)	1종
중 형	2축 차량, 율폭 279.4mm 초과, 율거 1,800mm이하 (대형버스 17인승이상, 중형화물 2.5톤 이상~10톤 이하)	2종
	2축 차량, 율폭 279.4mm초과, 율거 1,800mm초과 (33인승 이상 대형 승합차, 2축 5.5톤~10톤 미만 화물차)	3종
대 형	3축 대형 화물차(10톤 초과)	4종
	4축 이상 대형 화물차(20톤 초과)	5종
경 차 할인대상	배기량 1,000cc 미만 경자동차, 길이 3.6m이하, 너비 1.6m 이하, 높이 2.0m 이하	6종

2. 통행료 면제 및 할인 대상

가. 면제 대상

구 분	내 용
관련법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 유료도로법 제15조 제2항 <ul style="list-style-type: none"> - 군작전용 차량, 구급 및 구호차량, 소방활동에 종사하는 차량 ○ 유료도로법 시행령 제8조 <ul style="list-style-type: none"> - 경찰작전용 차량, 교통단속용 차량 및 유료도로의 건설·유지관리용차량 국가가 경영하는 우편사업종사 차량 - 국가유공자(1~5급) 차량과 5·18민주화운동부상자(1~5급) 차량 - 기타 비상시 동법 시행령 8조에서 정하는 차량

나. 할인 대상

구 분	내 용	할인율
경자동차	○ 대상 : 배기량 1000cc 미만 경자동차(승용자동차, 승합자동차, 화물자동차 또는 특수자동차)	50%
장애인 차량	○ 대상 : 1~6등급 장애인(본인 혹은 보호자 명의)의 승용자동차(2000cc 이하) 단, 승용차량이 없는 경우 소형화물(1톤 이하), 승합자동차 12인승 이하 ○ 시행 방법 : 식별표지 부착 및 할인카드 제시차량	50%
국가유공자 차량	○ 대상 : 국가보훈처에 등록된 국가유공자, 6급 또는 7급의 상이등급을 받은 국가유공자 승용 자동차(2000cc 이하)(본인 혹은 보호자 명의) 단, 승용차량이 없는 경우 소형화물(1톤 이하), 승합자동차12인승 이하 ○ 시행 방법 : 식별표지 부착 및 할인카드 제시차량	50%
518 민주유공자	○ 대상 : 국가보훈처에 등록된 5·18민주유공자, 6급 내지 14급의 신체 장애등급을 받은 부상자 승용자동차(2000cc 이하)(본인 혹은 보호자 명의) 단, 승용차량이 없는 경우 소형화물(1톤 이하), 승합자동차 12인승 이하 ○ 시행 방법 : 식별표지 부착 및 할인카드 제시차량	50%
고엽제 후유증환자 차량	○ 대상 : 고엽제후유증환자, 고엽제후유의증환자(본인이나 세대주) 차량 ○ 시행 방법 : 식별 표지 부착 및 할인카드 제시차량	50%

3. 유사시설의 통행료 수준

관리청	시 설 명	연 장 (km)	통행요금
서울특별시	우면산터널	2.96	소형·중형 : 2,500원
강원도	미시령터널	3.69	소형 : 3,300원, 중형 : 5,600원 대형 : 7,200원
대구광역시	대구남부순환도로 (앞산터널로)	10.44	소형 : 1,400원, 대형 : 2,000원
경기도	수석-호평	11.2	소형 : 1,300원, 중형 : 2,600원 대형 : 3,300원

※ 통행요금은 2014년 7월 31일 기준

3. 검토보고요지 (수석전문위원 김종식)

■ 개요

- 본 의견청취안은 2014년 9월 4일 서울특별시장이 제출하여 9월 5일 우리위원회로 회부된 것으로 민자사업으로 추진 중인 용마터널이 준공을 앞두고 개통예정일('14.11.21)이 도래함에 따라 최초통행료 결정을 위해 「서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례」 제8조에 의거하여 시의회 의견을 청취하고자 하는 것임.
- 제안된 최초통행료([표] 참조)는 2009.11.12일 서울시와 용마터널(주) 간의 실시협약서(변경) 제28조에 근거하고 기존 통행료에 소비자 물가 변동분을 반영하여 100원 단위에서 사사오입 방식으로 절상 또는 절하하여 최초통행료(안)을 산정하였음.

[표] 최초통행료(안)

(단위 : 원/대, VAT포함)

구 분	소 형	중 형	대 형
최초통행료	1,500	2,500	3,200

※ 경차 : 50% 할인 적용(800원)

※ [참고] 우면산터널('12년 인상, 최초2,000원): 2,500원(소형, 중형)

■ 사업개요 및 추진경과

1) 사업개요

- 민간투자사업인 용마터널은 중랑구 면목동(사가정길)에서 구리시 아천동(암사대교)까지를 연결하고 규모가 왕복 4차로, 연장 3.57km(터널 2.56km)에 해당하며, 2009년에 공사 착공하여

금년 말(‘14.11.21) 개통예정으로 총사업비 1,172억 원 전액을 용마터널주식회사(〔표〕참조)가 투자한 사업임.

〔표〕 주주현황(2014.9월 현재 기준)

주주명	주식수(주)	지분율(%)
발해인프라투자회사	3,360,000	60.00
SK 건설(주)	694,400	12.40
대림산업(주)	537,600	9.60
롯데건설(주)	537,600	9.60
동부건설(주)	336,000	6.00
원하종합건설(주)	134,400	2.40
합계	5,600,000	100.00



〔그림〕 용마터널 위치도

- 실시협약 상 준공과 동시에 시설 소유권이 서울시에 귀속되며 사업시행자는 30년간 관리운영권(BTO방식1))을 부여받아 무상으

로 운영하고 투자금을 회수하도록 하고 있음.

2) 추진경과

- 용마터널 민간투자사업은 최초 2001.5.22일 SK건설 등 6개사가 민간제안서를 서울시에 접수하면서 시작하였고, 2003.8.12일 최초 실시협약 체결 후 2009.10.12일 MRG(Minimum Revenue Guarantee, 최소운영수입보장) 삭제를 전제로 한 실시협약 변경이 이루어졌으며, 같은 해 11월 21일 공사 착수하여 2014.8월 기준으로 현 공정률 96%임.

[표] 실시협약 변경 주요내용

구 분	최초 협약서 (2003.8.12)	변경 협약서 (2009.11.12)
총사업비	1,078억원	1,172억원
최소운영수입보장	80%	삭제
주출자자	군인공제회(60%)	국민은행 자산운용(주) 【발해인프라투자회사(60%)】
사업수익률(세후)	7.47%	6.59%
최초 통행량('14)	43,009대/일	22,362대/일
통행료(개통시점요금)	653원(1,000원)	1,028원(1,500원)
초과수입환수규정	120%초과시 전액 (추정통행료수입)	100%초과시 50% (추정통행료수입, 협약교통량 변경)
자기자본비율	30%	15%(후순위)
적용물가	5.0%	3.0%
법인세율	29.7%	22.0%

- 2014.11월 개통을 앞두고 용마터널(주)는 「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」 제23조제2항에서 민자사업자는 사용료 산출기준 등 법정요건을 갖추어 주무관청에 사용료 징수 시작 60

1) BTO방식은 건설(build) → 이전(transfer) → 운영(operate) 방식으로 진행되는 수익형 민간투자사업방식을 말함. 민간 사업자가 직접 시설을 건설해 정부, 지방자치단체 등에 기부 채납하는 대신 일정기간 사업을 위탁경영해 투자금을 회수하는 방식임.

일 전까지 제출토록 규정하고 있는 것에 근거하여 서울시에 관련 서류를 제출하고 서울시와 협상절차를 거쳐 금회 시의회의 의견을 청취하고자 하는 것임.

- 한편, 용마터널(주)는 서울시에 제출한 최초통행료에 대해 2014.8월 정현회계법인에 검토를 의뢰하여 자체적인 검증절차를 거쳤으며, 서울시는 2014.8.29일 서울연구원(서울공공관리센터)에 최초통행료 산정의 적정성 검토를 의뢰한 상태임.
- 상기 사실에 근거할 때 최초통행료를 산정하여 제출한 용마터널(주)는 개통 후 시설물을 직접 운영할 당사자이기 때문에 당사자가 선정한 회계법인이 검증한 최초통행료 산정의 적정성을 과연 신뢰할 수 있을지 의문시되고,
- 이에 대해 서울시가 서울연구원에 검증 의뢰를 한 것은 객관성 확보 측면에서 바람직한 조치라 여겨지나 서울연구원의 검증결과가 아직 미확보 된 상태에서 본 의견청취안이 제출됨에 따라 용마터널(주)의 검증 결과에 전적 의존할 수밖에 없다는 점에서 그 객관성과 적정성을 뒷받침하는데 한계가 있다 하겠음.

■ 최초통행료(안)에 대한 의견

- 제안된 최초통행료(안)의 산정은 기획재정부에서 발표된 민간투자사업기본계획(기획재정부 공고, 제2014-87호, 이하 “기본계획”) 제11조에 따른 수익률 및 사용료의 결정 산식에 근거하고 있고,
- 아래 기본 산식에서 알 수 있듯이 통행료 산정에 영향을 미치는 주요 인자는 ① 준공을 위한 투입비용, ② 예상통행량에 따른 운

영수입, ③ 사업수익률, ④ 부대사업수익 등이며, 여기서 산정된 통행료에 ⑤ 소비자물가지수 변동분을 누적 적용하여 최종 결정하게 되는데 이 중 부대사업수익은 용마터널의 경우 해당되지 않음.

[참고] 기본계획 제11조(수익률 및 사용료 결정 산식)

$$\sum_{i=0}^n \frac{CCi}{(1+r)^i} = \sum_{i=n+1}^N \frac{ORi - OCi}{(1+r)^i} + \sum_{i=0}^N \frac{ANRi}{(1+r)^i}$$

n : 시설의 준공시점

N : 무상 사용기간 또는 관리운영권 설정기간의 종료시점

(다만, 민간에게 소유권이 영구 귀속되는 시설인 경우는 분석대상기간)

CCi : 시설의 준공을 위해 매년도 투입되는 비용 (다만, 정부재정지원 금액은 제외)

ORi : 매년도 운영수입

OCi : 매년도 운영비용

ANRi : 부대사업으로 인한 매년도 세전 순이익 (수입 - 비용)

r : 사업의 실질수익률(IRR)

1) 준공을 위한 투입비용에 대한 의견

- 투입비용은 상기 통행료 산식의 좌변에 해당하는 것으로 좌변의 투입비용과 우변의 운영수익이 같아지는 수준에서 통행료가 산정되기 때문에 통행료 산정의 중요한 영향인자라 할 수 있음.
- 용마터널을 준공함에 있어 용마터널(주)가 민자로 투입한 총사업비는 불변가 기준으로 1,172억원인데 이는 용마터널(주)가 향후 30년간 운영하면서 회수해야할 투자금에 해당하는 것임.
- 여기서, 용마터널(주)가 제시하고 있는 총사업비(불변가) 1,172 억원은 공사에 순수하게 투입되어야 하는 비용으로 SK건설(주) 등 5개의 건설투자자들은 공사 과정에서 수익이 발생하는 것이 아니라 30년 운영과정에서 투자수익이 발생하는 구조임.

- 따라서, 서울시는 용마터널(주)가 제시하고 있는 총사업비 (1,172억원)가 실제로 공사에 순수하게 투입되었는지 확인할 필요가 있고 이를 위해 준공 이후 서울시가 인도할 최종목적물의 실질적 가치 즉, 순수 투입비용을 제3의 관련전문기관을 통해 검증하여 그 결과를 다음 통행료 조정시 감안해야 할 것으로 생각됨.

[표] 총사업비 변경내역

(단위 : 억원)

구 분	실시협약(A)	최초통행료 산정 재무모델(B)	차이금액 (C=B-A)
설 계 비	25.26	25.26	-
공 사 비	1,029.09	1,033.02	3.93
보 상 비	-	-	-
부 대 비	68.25	64.32	-3.93
설계감리비	0.72	0.72	-
시공감리비	29.12	23.76	-5.36
사후환경영향평가비	-	1.18	1.18
교통수요재분석비	-	0.25	0.25
건설공사보험	9.86	9.86	-
사업이행보증보험	1.55	1.55	-
금융부대비용	26.99	26.99	-
운영설비비	20.60	20.60	-
제세공과금	-	-	-
영업준비금	29.27	29.27	-
총사업비	1,172.47	1,172.47	-

2) 예상통행량에 따른 운영수입에 대한 의견

- 예상통행량에 기초하여 운영수입이 산정될 수 있기 때문에 예상통행량 역시 통행료를 산정하는데 있어서 매우 중요한 역할을 담당함.
- 용마터널의 경우 2003년 최초실시협약 당시의 통행량과 2009년 변경실시협약 당시의 통행량에서 상당히 큰 차이를 보이고 있는데 최초 대비 약 60%대 수준으로 내려감.

[표] 협약교통량 변경내역

(단위 : 대/일)

구 분	2014년	2019년	2025년	2031년	2037년	2043년
협약 교통량 (당초) (653원 불변)	43,009	59,500	69,783	71,505	73,270	75,079
협약 교통량 (변경) (1,028원 불변)	22,362 (52%)	38,673 (65%)	40,615 (58%)	42,399 (59%)	44,268 (60%)	46,215 (62%)

- 이러한 차이를 보이게 되는 원인은 최초실시협약 당시에는 MRG (최소운영수입보장) 제도가 있어서 민간투자자 입장에서는 예상통행량을 가급적 크게 추정하여 사업성을 포장하여도 실제통행량 미달에 따른 재정보전이 가능하기 때문에 상당히 과다 추정한 부분이 있고,

그러나 협약 변경을 통해 MRG가 삭제되면서 반대로 예상통행량을 가급적 보수적으로 산정해야 사업 위험성이 줄고 더불어 통행료 수준을 높일 수 있는 구조가 되어 2009년 협약변경 시점에서 예상통행량을 보수적으로 재산정 했기 때문으로 판단됨.

- 따라서, 예상통행량을 실제통행량에 가장 근사하게 추정할수록 최초통행료의 산정이 보다 정확해 질 수 있기 때문에 금회 의견청취안에서 제시한 최초통행료가 합리적인가는 2009년 변경협약 당시 제시된 예상통행량이 적정한가에 달려 있음.
- 현재 최초통행료 산정 기준이 되는 2009년 기준 예상통행량은 개통시점과 운영과정에서의 교통환경 변화를 미리 예상하여 고려한 추정치지만, 지금이 2014년이고 5년이라는 시간이 경과했기 때문에 교통환경 변화가 추정 당시 예상한 것과 상당부분 달라진 부분

도 있을 것이라 사료됨으로 이 또한 서울연구원(서울공공투자관리 센터)이나 KDI(한국개발연구원) 등을 통해 재검증하는 방안을 검토할 필요가 있다고 여겨짐.

3) 사업수익률에 대한 의견

- 사업수익율 역시 최초통행료 산정에 직접적인 영향을 미치는 인자로, 용마터널의 경우 최초실시협약 당시는 사업수익률을 7.47% (세후)로 설정하였다가 2009년 협약 변경 당시 6.59%(세후)로 낮추었음.
- 사업수익률은 「민간투자사업 기본계획」 제12조에 의거 사업신청자와 주무관청 간의 협상에 의해 결정되는 사항으로 현재 서울시가 협약 중이거나 운영 중인 민자사업들과 비교(〔표〕 참조)할 때 서로 간에 다소 차이를 보이는데, 이는 협약조건에 따라 탄력적이어서 단순히 수치적으로만 비교할 사항은 아님.

〔표〕 서울시 민간투자사업들의 사업수익률 현황

구분			우면산터널	용마터널	제물포터널	우이신설	9호선(민자)	
불변가기준일			1997.07.11	2001.05.01	2007.03.01	2006.01.01	2003.01.02	2013년 재구조화
사업수익률	불변	세전	-	-	5.99%	6.10%	-	-
		세후	8.03%	6.59%	-	-	8.9%	-
	경상	세전	-	-	10.23%	10.34%	-	-
		세후	12.47%	9.79%	-	-	14.35%	4.86%

※ 1. 민간투자사업 기본계획에 의거 우이신설 사업부터는 세전 불변수익률 사용
 2. 상기 경상수익률은 평가시점의 금리에 따라 변동될 수 있음

[참고] 민간투자사업 기본계획 제12조(약정 사업수익률의 결정)

- ① 약정 사업수익률은 사업신청자가 해당 사업에 대한 투자비, 운영수입, 재원조달비용 등을 감안한 기대수익률에 근거하여 자율적으로 제시하되, 사업신청자와 주무관청의 협상을 통하여 결정한다.
- ② 주무관청은 협상시 다음 각 호의 사항을 고려하여 사업수익률 수준을 결정할 수 있다.
 1. 사회기반시설에 대한 국내·외 금융회사등의 평균적인 대출금리 수준
 2. 사업의 종류·사업규모·운영수입의 안정성·부대사업수익·정부의 위험분담 정도 등 해당 사업의 특성과 사업시행에 따라 예상되는 위험정도를 감안한 위험 보상을
 3. 국내·외 유사 민간투자사업의 수익률 수준
- ③ 실시협약으로 정해진 약정 사업수익률은 사업시행기간 중 원칙적으로 조정할 수 없다. 다만, 재정지원 규모의 축소 또는 사용료 인하가 전제되는 경우에는 협약 당사자간의 합의를 통해 약정 사업수익률 조정이 가능하다.
- ④ 주무관청은 협상에서 제시할 사업수익률 수준의 산정 및 사업수익률 협상과 관련하여 공공투자관리센터의 지원을 받을 수 있다.

○ 다만, 터널시설 중 앞 서 운영 중인 우면산터널의 경우 2008년 변경실시협약 기준으로 사업수익률을 8.03%로 정하고 있어 상대적으로 낮은 사업수익률을 책정하고 있지만, 최근 지하철9호선의 경우 사업 재구조화²⁾를 통해 세후 경상사업수익률을 14.35%에서 4.86%로 대폭 낮춘 사례가 있음을 감안할 때 용마터널의 경우도 향후 운영과정에서 사업의 효율성을 기할 여지가 있는지 관심 있게 지켜볼 필요가 있다 하겠음.

2) 2013년 지하철9호선 사업재구조화 전후 투자자 변경현황

재구조화 이전	⇒	재구조화 이후
<ul style="list-style-type: none"> ○ 건설출자자(7개사) <ul style="list-style-type: none"> - 현대로템, 포스코ICT, 현대건설, 포스코엔지니어링, 삼표이엔씨, 울트라건설, 쌍용건설 ○ 재무투자자(6개사) <ul style="list-style-type: none"> - 맥쿼리, 신한은행, 엘지화재해상보험, 신한생명, 중소기업은행, 동부화재 	⇒	<ul style="list-style-type: none"> ○ 자산운용사(2개사) <ul style="list-style-type: none"> - 한화자산운용, 신한BNP파리바자산운용 ○ 재무투자자(11개사) <ul style="list-style-type: none"> - 교보생명, 한화생명, 신한은행, 흥국생명, 삼성생명, 동부화재, 한화손해보험, 신한생명, LIG손해보험, 농협생명, 흥국화재

4) 소비자물가지수 변동분에 대한 의견

- 실시협약 제28조제3항에 따르면 운영개시일에 적용할 최초통행료는 기준통행료에 운영개시일 전까지의 소비자물가지수 변동분을 누적적용³⁾하여 결정토록 하고 있기 때문에 최초통행료 뿐만 아니라 향후 요금인상 과정에서 상당한 영향을 미치는 인자인데,

[표] 협약교통량 변경내역

구 분	물가지수
2001년 4월말 소비자물가지수 (A)	76.099
2014년 6월말 소비자물가지수 (B)	109.100
변경실시협약 물가상승률 (C)	3.00%
기준시점부터 소비자물가지수 변동분 (D) [$D = \frac{B}{A} \times (1 + C)^{(4/12)}$]	144.79%

- 2003년 최초협약 당시 물가상승률 5%였던 것을 2009년 변경협약 당시 3%로 낮추었으며, 의견청취안의 최초통행료 산정에서도 2014년 6월말 기준으로 산정한 물가상승률 역시 3%로 산정하여 별다른 변화는 없음.
- 그러나 향후 운영과정에서 소비자물가지수 변동분 즉, 물가상승률의 크기 정도에 따라 요금인상의 주된 요인이 될 수 있기 때문에 서울시는 물가상승률이 고공행진을 할 경우 시민들이 받을 교통비 부담을 예방하는 차원에서 물가상승률의 적용 상한치를 마련하거

3) 누적적용은 연간단위로 적용함을 원칙으로 하며, 1년 미만인 경우는 해당기간 동안의 변동분을 적용한다

나 물가상승률의 일정 비율만 반영하는 등의 보완대책도 검토할 필요가 있다고 여겨짐.

[표] 소비자물가지수 변동분(물가상승률)을 반영한 통행료 산정

(단위 : 원, VAT포함)

구 분	차종	배수	요금	비고
물가지수(①)	144.79%			
기준통행료(②)	소형	1.0배	1,019.00	
	중형	1.7배	1,732.30	
	대형	2.2배	2,241.80	
경상가격 (③ = ①X②)	소형	1.0배	1,475.36	
	중형	1.7배	2,508.12	
	대형	2.2배	3,245.80	
최초통행료 징수가격	소형	1.0배	1,500.00	
	중형	1.7배	2,500.00	
	대형	2.2배	3,200.00	

■ 종합의견

- 본 의견청취안은 현재 공사가 마무리단계에 있는 용마터널이 2014.11.21일 개통을 앞둔 상황에서, 민간투자사업자인 용마터널(주)가 관련법 및 협약에 근거하여 산정하고 최종 서울시와 협상을 통해 마련한 최초통행료(안)에 대해 「서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례」 제8조에 의거 의회의 의견을 청취하고자 하는 것으로,
- 용마터널은 민간투자사업이지만 엄연히 공공도로이고, 세금을 내고 있는 시민의 입장에서 볼 때 공공도로는 당연히 서울시가 재정을 투입하여 개설해 주는 것이 원칙임에도 불구하고, 서울시의 한정된 재정여건과 도로개설의 시급성, 시민들의 교통불편 해소 등

을 이유로 이용자부담 원칙에 근거하여 민간자본을 활용하고 그에 따른 통행료를 이용하는 시민들에게 징수한다는 점에서,

- 최초통행료 결정은 당해 시설을 이용하는 시민들이 체감하는 경제적 부담 정도가 최소화되는 쪽으로, 그리고 용마터널 이용자들이 터널이 개통되기 그 이전의 교통불편을 고려할 때 민자도로를 이용함으로써 절약되는 시간과 경제적 이득만큼 거부감 없이 지불할 수 있는 수준에서 이루어져야 할 것이라 여겨짐.
- 따라서, 본 의견청취안에서 제시하고 있는 용마터널 최초통행료 (안)에 대해 국내의 경제여건 및 이용시민들이 체감할 부담 정도, 그리고 앞서 언급했듯이 통행료 산정에 영향을 미치는 여러 주요 인자들에 대한 합리적 산정 여부 등 다양한 측면에서 신중한 검토가 필요하다 사료됨.

[붙임] 1. 실시협약 제28조(최초통행료 산정)

[붙임] 1. 실시협약 제28조(최초사용료 산정)

- ① 최초통행료는 민간투자사업기본계획상의 수익률 및 사용료 결정을 위한 함수 관계식 및 제30조의 사업수익률에 따라 산출된 제29조의 차종별 기준통행료 (2001년 5월 1일 불변가격 기준, 이하 “기준통행료”)를 기초로 하여 산정한다.
- ② 사업시행자는, 통행료 징수 방식의 변경으로 100원 단위 이하로 징수할 수 있게 되지 않는 한, 기준통행료를 100원 단위로 사사오입 방식으로 절상 또는 절하하여 최초 통행료를 결정한다. 다만, 최초 통행료가 기준통행료 보다 높게 또는 낮게 결정되는 경우 그 절상(하)된 부분은 제31조 또는 제32조에 따른 차기 통행료 조정시 반영한다.
- ③ 운영개시일에 적용할 최초통행료는 제1항의 기준통행료에 운영개시일 전까지의 소비자물가지수변동분을 누적적용(연간단위로 적용함을 원칙으로 하며, 1년 미만인 경우는 해당기간 동안의 변동분을 적용한다)하여 결정함을 원칙으로 하되, 사업시행자는 운영개시일 60일전까지 최초통행료를 다음 각 호의 서류를 첨부하여 서울특별시에 신고한다.

1. 통행료
2. 통행료의 산출기초자료
3. 통행료의 징수방법
4. 유사시설의 통행료 수준
5. 기타 통행료에 관하여 필요한 사항

4. 질의 및 답변 요지 : 생 락

5. 토론요지 : 없 음

6. 소위원회의 심사보고 요지 : 해당없음

7. 심사결과 : 조건부 동의 (재석위원 전원찬성)

○ 동의 조건 :

① 3년 이내 재무 분야의 사업 재구조화를 통해 통행료 인하 등 시민부담을 최소화할 것

② 3년 이내 불리한 사업조건과 실시협약에 대해 다음사항을 고려하여 개선할 것

- 실제 교통량 조사 및 검증을 통한 협약교통량 합리적 조정
- 현행 사업수익율(6.59%)을 최소한으로 인하
- 초과수입환수, 변동비 등을 서울시가 유리한 방향으로 개선

③ 서울시가 매입하는 방안도 병행 검토할 것

④ 상기 ①항부터 ③항까지에 대해 3년 시점에서 추진결과를 의회에 사전 보고할 것

8. 소수의견의 요지 : 해당없음

9. 기타 필요한 사항 : 없 음

용마터널 최초통행료 결정을 위한 의견청취안

의안 번호	77
----------	----

제출년월일 : 2014년 9월 4일

제출자 : 서울특별시

1. 제안이유

용마터널 준공일('14.11.20) 도래로 「서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례」 제8조에 따라 최초통행료 결정을 위해 의회 의견을 청취하고자 함

2. 주요내용

가. 징수대상시설

- 서울특별시 중랑구 면목동 ~ 경기도 구리시 아천동의 총연장 3.56km의 왕복 4~6차로 용마터널, 지하차도, 교량 및 부속시설

나. 최초통행료

(단위 : 원/대, VAT포함)

소형	중형	대형
1,500	2,500	3,200

※ 경차 : 50% 할인 적용(800원)

다. 사용료의 산출기초

- 협약상 차종별 기준통행료에 소비자물가지수변동분을 누적 적용하여 산정(붙임 참조)

라. 징수기간 : 2014.11.21. ~ 2044.11.20.

마. 통행료 징수 방법 : 요금소 유인징수 및 전자요금(ETCS)징수방식 혼용

바. 사용료의 감면율 또는 할증률 및 그 대상

- 유료도로법 제15조 및 시행령 제8조의 감면 및 할증 차량(붙임 참조)

사. 유사시설의 사용료 수준 : 붙임 참조

3. 참고사항

가. 관계법령 : 사회기반시설에 대한 민간투자법 제25조 및 동법시행령 제23조, 서울특별시 민간투자사업에 관한 기본 조례 제8조

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 해당사항 없음

라. 기 타

※ 작성자 : 도로계획과 민자사업팀 백대열(☎ 2133-8075)

최초통행료 산정 관련 자료

1. 최초통행료

가. 최초통행료 산출근거

〈실시협약 제28조 최초통행료의 산정〉

③ 운영개시일에 적용할 최초통행료는 기준통행료에 운영개시일 전까지의 소비자물가지수변동분을 누적 적용하여 결정

나. 실시협약상 최초통행료

구 분	소형	중형	대형
기준 통행료	1,028	1,748	2,262
기준 통행료 수정	1,019. ⁰⁰	1,732. ³⁰	2,241. ⁸⁰
소비자물가지수변동분 적용	1,475. ³⁶	2,508. ¹²	3,245. ⁸⁰
실시협약상 최초통행료	1,500	2,500	3,200

- 적용 소비자물가지수

구 분	물가지수
2001년 4월말 소비자물가지수	76. ⁰⁹⁹
2014년 6월말 소비자물가지수	109. ¹⁰⁰
변경실시협약 물가상승율	3. ⁰⁰ %
기준시점부터 소비자물가지수 변동분	144. ⁷⁹ %

※ 2014년 6월까지의 실제 물가지수를 반영하였고, 이후는 연 3% 물가상승률을 적용 (협약기준)함

다. 최초통행료 산정

- 기준 통행료에 소비자 물가 변동분을 반영하여 산출된 금액을 실시협약 제 28조 제2항에 따라 100원 단위에서 사사오입 방식으로 절상 또는 절하하여 최초통행료를 산정함

(단위 : 원/대, VAT포함)

구 분	소 형	중 형	대 형
최초통행료	1,500	2,500	3,200

라. 차종 구분

구 분	대 상 차 량 제 원	차 종
소 형	2축 차량, 율폭 130mm초과 279.4mm 이하 (승용차, 16인승 이하 소형버스, 2.5톤 미만 소형화물)	1종
중 형	2축 차량, 율폭 279.4mm 초과, 율거 1,800mm이하 (대형버스 17인승이상, 중형화물 2.5톤 이상~10톤 이하)	2종
	2축 차량, 율폭 279.4mm초과, 율거 1,800mm초과 (33인승 이상 대형 승합차, 2축 5.5톤~10톤 미만 화물차)	3종
대 형	3축 대형 화물차(10톤 초과)	4종
	4축 이상 대형 화물차(20톤 초과)	5종
경 차 할인대상	배기량 1,000cc 미만 경자동차, 길이 3.6m이하, 너비 1.6m 이하, 높이 2.0m 이하	6종

2. 통행료 면제 및 감면 대상

가. 면제 대상(유로도로법 제15조제2항 및 시행령 제8조제2항1호)

구 분	내 용
관련법	<ul style="list-style-type: none"> ○ 군작전용 차량, 구급 및 구호차량, 소방활동에 종사하는 차량 ○ 경찰작전용 차량, 교통단속용 차량 및 유료도로의 건설·유지관리용 차량 ○ 독립유공자 또는 독립유공자의 세대원 소유 차량으로서 독립유공자가 승차한 승용 차량 또는 12인승 이하 승합차량, 최대적재량 1톤 이하 화물 차량 ○ 국가유공자(1~5급) 및 5·18민주화운동부상자(1~5급)의 차량 또는 대상자의 세대원 소유 차량으로서 대상자 본인 탑승한 비업무용 차량(2,000cc 이하 승용자동차, 7인승~10인승 승용자동차, 12인승 이하 승합자동차, 최대적재량 1톤 이하 화물자동차) ○ 천재지변 또는 파업 등으로 긴급 사태에 대처하기 위한 수송용 차량으로서 국토교통부장관이 정하는 차량

나. 감면 대상(유로도로법 시행령 제8조제2항2호)

구 분	내 용	감면율
경자동차	○ 배기량 1,000cc 미만 경자동차(승용자동차, 승합자동차, 화물자동차 또는 특수자동차)	50%
장애인 차량	○ 등록된 장애인 또는 동일 세대원이 소유하는 차량으로서 당해 장애인이 승차하는 비영업용 차량	50%
국가유공자 차량	○ 6급 또는 7급 상이등급을 받은 국가유공자 또는 동일 세대원이 소유한 차량으로서 당해 국가유공자가 승차하는 비영업용 차량*	50%
5·18 민주유공자	○ 6급 내지 14급의 신체장애등급을 받은 등록된 5·18민주화운동 부상자 또는 동일 세대원이 소유한 차량으로서 당해 5·18민주화운동부상자가 승차하는 비영업용 차량*	50%
고엽제 후유증환자 차량	○ 등록된 고엽제후유증환자·고엽제후유의증환자 또는 동일 세대원이 소유한 차량으로서 위 환자가 승차하는 비영업용 차량*	50%
*비영업용 차량(시행규칙 제5조제4항) : 2,000cc 이하 승용자동차, 7인승~10인승 승용자동차, 12인승 이하 승합자동차, 최대적재량 1톤 이하 화물자동차		

다. 통행료 면제 및 감면 차량의 해당여부 증명

- 영 제8조제3항 및 시행규칙 제5조제5항에 따라 식별표지 부착

3. 유사시설의 통행료 수준

관리청	시 설 명	연 장 (km)	통행요금
서울특별시	우면산터널	2.96	소형·중형 : 2,500원
강원도	미시령터널	3.69	소형 : 3,300원, 중형 : 5,600원 대형 : 7,200원
대구광역시	대구남부순환도로 (앞산터널로)	10.44	소형 : 1,400원, 대형 : 2,000원
경기도	수석-호평	11.2	소형 : 1,300원, 중형 : 2,600원 대형 : 3,300원

※ 통행요금은 2014년 7월 31일 기준