

구리-포천 고속도로 통행료 인하 촉구 건의안
심 사 보 고 서

의안 번호	1943
----------	------

2017년 8월 30일
도시안전건설위원회

1. 심사경과

- 가. 발의일자 및 발의자 : 2017년 7월 28일, 성백진 의원 외 11명
- 나. 회부일자 : 2017년 8월 2일
- 다. 상정일자 : 제276회 임시회 제1차 도시안전건설위원회
(2017년 8월 30일 상정, 원안가결)

2. 제안설명의 요지 (제안설명자 : 성백진 의원)

가. 주문

- 구리~포천간 고속도로가 개통 이후 통행료를 실시협약 당시 책정된 요금보다 비싸게 책정하여 이용주민들의 불만이 가중되고 있어 이용주민이 불편하지 않게 통행료를 합리적인 수준으로 인하 해줄 것을 관계 부처 및 기관에게 강력히 건의함

나. 제안이유

- 지난 6월 30일 구리~포천간 고속도로가 개통되어 서울시를 비롯한 경기도 동북부 지역의 발전은 물론 만성 정체에 시달리던 동부

간선도로와 43번 국도의 교통난 해소를 기대하고 있음

- 하지만, 국토교통부와 서울북부고속도로가 실시협약 당시보다 비싼 통행료를 책정하여 주민들의 이용부담 증가는 물론 지역개발 효과까지 반감시킬 것으로 예상됨
- 특히 구리, 남양주, 의정부, 포천 등 열악한 도로환경을 가진 지역적 특성에 따라 내부 통행이 많은 점과 요금이 한번 정해지면 바꾸기 힘든 전례가 있어 지역 내 불만 여론이 점차 가중되고 있는 실정임
- 따라서, 도로건설에 대한 재정부담이 이용주민에게 과도하게 전가되지 않도록 최초 실시협약에서 약속한 요금수준으로 인하 해줄 것을 관계 부처 및 기관에게 강력히 건의함

3. 이송처

가. 국 회 : 국토교통위원회

나. 정 부 : 국무총리실, 국토교통부

다. 기 관 : 서울북부고속도로 주식회사

4. 검토보고요지 (수석전문위원 이상근)

- 구리-포천 고속도로는 경기도 구리시 토평동에서 포천시 신북면을 연결(L=50.6km)하는 BTO¹⁾방식의 민자고속도로로 지난 6월 30일 개통하였음.
- 동 고속도로는 아래 그림과 같이 서울시 중랑구 일부 구간을 관통하고 있으며, 중랑 IC는 서울시에서 유일하게 구리-포천고속도로로 진출입이 가능한 곳으로 북부간선도로 등과 연계하여 인근 주민의 이용이 빈번할 것으로 예상됨.



[그림] 구리-포천 고속도로 중랑구 관통구간

- 본 건의안은 구리-포천 고속도로 통행료와 관련하여 2010년 실시협약 당시 2,847원(2004년 6월 물가, 승용차 기준)으로 책정했던 것을 개통시점에서는 물가상승분을 반영하여 953원이

1) BTO(Build-Transfer-Operate): 민간이 건설하고 소유권은 정부나 지자체로 양도한 채 일정기간동안 민간이 직접 운영하여 사용자 이용료로 수익을 추구하는 민간투자사업 방식

증가한 3,800원으로 결정했기 때문에 당초대비 133%가 인상되어 주민이 체감하는 부담이 크다는 이유로 요금 인하를 국토교통부에 요구하는 건의하는 것임.

- 먼저, 민간투자사업도로 통행료 산정에 대해 살펴보면, 통행료는 기획재정부의 ‘민간투자사업기본계획’ 제11조에 따른 수익률 및 사용료 결정 산식에 근거해 결정되며,

[참고] 민간투자사업 기본계획 제11조(기획재정부)

$$\sum_{i=0}^n \frac{CC_i}{(1+r)^i} = \sum_{i=n+1}^N \frac{OR_i - OC_i}{(1+r)^i} + \sum_{i=0}^N \frac{ANR_i}{(1+r)^i}$$

여기서, n : 시설의 준공시점

N : 무상사용기간의 종료시점

r : 사업의 실질수익률(IRR)

CC_i : 시설 준공을 위해 매년도 투입되는 사업비용

다만, 정부재정지원 금액은 제외

OR_i : 매년도 운영수입

OC_i : 매년도 운영비용

ANR_i : 부대사업 운영으로 인한 매년도 순익(수입-비용)

- 통행료 산정에 영향을 미치는 주요인자인 ① 준공을 위한 투입 비용, ② 협약교통량에 따른 운영수입, ③ 운영비용, ④ 사업수익률 등이 반영되고, 여기서 산정된 통행료에 ⑤ 소비자물가지수 변동분을 누적 적용하여 통행료가 최종 결정됨.
- 따라서 2010년 최초협약 당시 결정된 기준통행료(2,847원)는 앞서 ①~④까지의 항목이 반영되어 계산된 값이며, 실제 개통시점의 통행료(3,800원)는 소비자물가지수 변동분이 누적 적용된 결과라 할 수 있음.

- 소비자물가지수 변동분 적용과 관련하여 구체적으로 살펴보면, 실시협약서에 명시된 기준통행료(2004.6월 기준)에 2004. 6월부터 운영개시일 직전 3개월인 2017년 3월까지의 소비자물가지수 변동분(35.2%, 통계청)을 누적 적용한 것으로,
- 이는 「사회기반시설에 대한 민간투자법 시행령」 제23조2)제2항에 따른 적절한 절차라 할 것임.
- 그러나 이용자의 입장에서는 당초 약정했던 금액(2,847원) 대비 크게 증가(953원)한 것에 대해 체감적으로 상당한 부담감을 느낄 수밖에 없는 상황이며,
- 또한 구리-포천 고속도로의 요금제를 살펴보면, 통행거리와 관계없이 부과되는 ‘기본요금’과 통행거리에 비례해 부과되는 ‘주행요금’이 결합된 ‘이부요금제(기본요금+통행거리×통행거리당 요금)’를 적용하고 있기 때문에 고속도로 통과차량보다는 인접도시로의 단거리 이동 차량의 경우 통행료 부담을 더 크게 느낄 수밖에 없는 구조임.
- 따라서, 주무관청(국토해양부)은 이용자들의 요금인하 요구에 부

2) 제23조(사용료) ① 법 제25조제4항에 따른 사용료는 사회기반시설사업의 총사업비, 적정 수익률, 무상 사용기간 또는 소유·수익 기간 등을 고려하여 실시협약에서 정한다.

② 사업시행자는 제1항에 따라 정한 사용료를 해당 시설의 사용자로부터 징수하려면 다음 각 호의 사항을 적은 서류를 사용료 징수 시작 60일 전까지 주무관청에 제출하여야 한다. 다만, 법 제4조제2호에 따른 방식으로 추진되는 사업으로서 국가나 지방자치단체로부터 임차료를 징수하려는 경우에는 해당 서류를 제출하지 아니한다.

1. 사용방법 및 사용료율
2. 사용료의 산출기초
3. 사용료의 징수방법
4. 사용료의 감면율 또는 할증률 및 그 대상
5. 유사시설의 사용료 수준
6. 그 밖에 사용료에 관하여 필요한 사항

③ 제1항에 따라 정해진 사용료는 물가 변동이나 그 밖에 실시협약에서 정한 사유가 발생한 경우에 실시협약에서 정한 방법과 절차에 따라 조정할 수 있다.

응하여 민간사업자(서울북부고속도로(주))와의 적극적인 협상을 통해 기본요금 인하, 사업수익률 재조정, 협약교통량의 합리적 조정, 그리고 자금 재조달 등을 통해 이용자들의 통행료 부담이 경감될 수 방안을 적극 모색할 필요가 있다 사료됨.

5. 질의 및 답변 요지 : 없 음

6. 토론요지 : 없 음

7. 소위원회회의 심사보고 요지 : 해당 없음

8. 수정안의 요지 : 해당 없음

9. 심사결과 : 원안가결(재석의원 전원 찬성)

10. 소수의견의 요지 : 해당 없음

11. 기타 필요한 사항 : 없 음

구리-포천 고속도로 통행료 인하 촉구 건의안

구리~포천 고속도로는 경기 동북부의 남북을 잇는 첫 고속도로로서, 서울시 중랑구를 비롯하여 구리, 남양주, 의정부, 포천, 양주 등 6개 지자체를 통과하는 총 연장 50.6km인 도로이다.

5년간의 공사를 거쳐 지난 6월 30일 구리~포천 고속도로 개통하였고 그로 인해 수년간 만성정체에 시달리던 동부간선도로와 43번 국도의 교통난 해소에 긍정적 효과가 줄 것으로 기대하고 있다.

하지만 구리~포천 간 고속도로의 통행요금이 2010년 실시협약 당시 약속한 한국도로공사 운영 고속도로 요금의 1.02배가 아닌 1.2배로 수준으로 책정되어 정부의 약속을 믿고 기다려온 지역주민들의 현실을 외면하고 도로 건설 부담을 지역 주민에게 전가하는 것이 아니냐는 여론이 확산되고 있는 실정이다.

이러한 요금인상은 구리~포천 간 고속도로가 구리, 남양주, 의정부, 포천 등 열악한 도로환경을 가진 지역적 특성에 따라 통과 교통을 처리하는 간선도로의 기능은 물론 집·분산 기능도 병행하기 때문에 지역 내 통행이 많은 점을 고려하지 못한 처사라 할 수 있을 것이다.

또한 서울외곽고속도로 북부구간의 통행료 인하를 위해 많은 비용과 시간이 소요된 전례를 볼 때, 한번 책정된 통행료를 바꾸기는 쉽지 않은 점을 고려하여 합리적인 통행료가 처음부터 책정되어야 할 것이다.

이에 천만 서울시민의 대표기관인 서울특별시의회는 경기도 동북부 지역을 통행하는 중랑구민을 비롯한 서울시민과 해당지역 주민들에게 과도한 비용 부담이 이루어지지 않도록 최초 실시협약에서 약속한 요금수준으로 인하해줄 것을 관계 부처 및 기관에게 강력히 건의한다.

2017. 7.

서울특별시의회의원일동