

 국토교통부	보도설명자료		
	배포일시	2019. 12. 22(일) / 총 2매(본문2)	
담당 부서	도로투자지원과	담당자	과장 박병석, 사무관 김병철 • ☎ (044) 201-3897, 3906
보도일시		배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

민자고속도로 통행료 인하는 ‘동일서비스-동일요금’ 원칙에 따라 합리적인 방식으로 추진하고 있습니다.

< 보도내용 (중앙일보, '19.12.22.) >

- ◆ 재정고속도로 수준으로 통행료 인하 민자사업 취지에 맞지 않아
 - 수익률 “0”, 사실상 국토부가 또 한번 도공에 부담을 모두 떠안긴 것
 - 대체도로가 명확하게 있는 민자도로까지 모두 재정고속도로 수준으로 통행료를 낮추는 건 애초 민자사업 취지에도 맞지 않는다

□ 이번 천안논산 구간의 통행료 인하는 서울외곽순환 북부구간에서 실행한 것과 같이, 통행료 인하로 인해 현 투자자(주주사)에게 발생하는 차액을 신규투자자가 보전하고 추후 회수하는 방식이며, 도로공사도 신규투자자로서 참여하는 것입니다.

- 투자자가 회수하는 금액은 투입한 원금과 이자만으로 제한되어 있으며, 이는 서울외곽 북부구간에서 민간이 선투자하여 통행료를 인하한 방식과 동일합니다.

* 서울외곽 북부구간 적용금리 2.74%, 천안논산 적용금리 2.37%

□ 도공이 선투자한 금액은 원금과 이자를 포함하여 전액 회수되기 때문에, 국토부가 도공에 부담을 떠넘기는 것이 아니며 도공에게 적자를 발생시키지도 않습니다.

- 천안논산 구간에 대한 한국도로공사의 투자결정은 공공기관 예비타당성조사(KDI, '19.11) 결과, 비용대비 편익이 1.58로 산출되어,

이용자 편익이 상당히 높은 것으로 조사되었으며, 도로공사 내부 심의위원회, 이사회 및 주총의결 등 심의과정을 거쳐 확정되었습니다.

- 현 통행료 인하 정책은, 과거 공급자 중심의 통행료 정책을 수요자 중심의 통행료 정책으로 전환하는 것으로, 제한된 회수기간 동안 높은 통행료를 징수하는 것이 아니라 재정고속도로 수준으로 통행료를 인하하는 대신 운영기간을 일정기간 연장하는 것입니다.
- 고속도로는 전체 네트워크망으로 연결되어 있으므로, 특정 노선이 다른 노선에 비해 과도하게 요금이 높은 경우에 한하여 통행료를 인하하고 있습니다.
- 다만, 민자고속도로에 대하여 민간이 선투자하는 방식과 도공이 선투자하는 방식의 선택여부는 통행료 인하에 따른 차액보전금 규모 및 장래 교통수요 등을 종합적으로 고려하여 회수기간이 최소화 되도록 노선별로 최적의 방식으로 추진할 계획입니다.
- 정부는 '동일서비스-동일요금' 원칙에 따라 민자고속도로의 통행료를 재정고속도로 수준으로 인하하여 현 세대의 과도한 이용부담을 완화하고 미래세대의 부담도 커지지 않도록 통행료를 지속적으로 관리해 나가겠습니다.



이 보도설명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 도로투자지원과 김병철 사무관(☎ 044-201-3906)에게 문의하여 주시기 바랍니다.