

 국토교통부	보도해명자료	
	배포일시	2019. 12. 6(금) / 총 2매(본문2)
담당 부서 도로투자지원과	담당 자	• 과장 박병석, 사무관 김병철 • ☎ (044) 201-3897, 3906
보도 일시	배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

정부는 실현가능한 합리적인 방식으로 민자고속도로 통행료를 인하하고 있으며, 관리·감독을 지속 강화하겠습니다.

< 관련 보도내용 (KBS, '19.12.6.(금)) >

◆ ‘봉’잡은 민자고속도로, 요금은 절반 뚝?...결국은 조삼모사

- 요금인하 비밀은 ‘사업 재구조화’...일명 ‘할부기간 연장’ 결국은 ‘조삼모사’
- 민자도로 관련 문제의 근원은 정부의 사전 검증과 관리감독 실패

□ “요금인하의 비밀은 ... ‘할부기간 연장’이며 결국은 조삼모사”라는 보도내용은 사실과 다릅니다.

- 통행료가 인하되면 해당 고속도로의 현세대 이용자 부담은 줄어들고 미래세대 이용자의 부담이 발생하는 것은 사실이나, 사회간접자본시설은 시설을 이용하는 현세대와 미래세대간 이용요금을 합리적으로 분담하는 것이 일반적입니다.
- 서울외곽순환 노선 북부구간의 경우, 기간연장을 통해 통행료를 인하(‘18.3, 4,800원→3,200원)함으로써 이용자 만족도가 높아졌으며(‘18.4, 긍정적 88%), 향후 통행량이 더욱 증가하게 되면(‘18.4~‘18.12, 월 95만대 증가) 사업자의 초과수익은 정부가 환수해 통행료 인하에 지속적으로 사용할 수 있도록 사업을 재구조화하여 이용자의 총 부담이 줄어들 수 있도록 하였습니다.
- 연장된 기간 동안 신규투자자는 현재 금융시장 상황을 고려하여 2%대의 낮은 이자율(수익)만을 회수하는 구조이며, 비교적 높게

설정된 기존 사업수익률을 그대로 적용하면서 단순히 기간만 연장하는 방식이 아닙니다.

- 한편, 한국도로공사가 천안-논산 고속도로 노선에서 통행료를 수납할 수 있는 기간은 통행료 인하를 위해 도로공사가 선투입한 자금을 회수할 때까지로 한정하며, 무한대로 늘어나는 것이 아닙니다. 선투자금 회수가 완료된 이후 해당 도로의 통행료 수준을 비롯한 운영방식은 종합적인 연구와 함께 정책적 판단이 필요한 사항입니다.
- 민자사업과 관련된 논란의 근원이 “정부의 사전 검증과 관리감독 실패”라는 것은 협약 체결 당시의 금융상황과 정부 재정여건 등을 고려하지 않은 평가입니다.
 - 초기 민자사업의 경우 과도한 최소운영수입보장(MRG)과 부실한 수요예측으로 인한 재정부담 등의 문제가 야기된 것은 사실입니다. 이에 정부는 MRG 제도를 폐지('09)하여, '13년 개통된 평택-시흥 고속도로 사업부터는 MRG 약정이 없습니다.
 - 아울러, 정부는 국가교통DB 정확도를 제고하고, 부실 수요 예측 시 제재 강화, 수요예측 재조사 도입 등을 통해 수요예측의 정확도를 높여 왔습니다. 그 결과 최근 민자고속도로 사업의 경우 예측 대비 80%이상의 교통량이 발생하고 있습니다.
- * 협약대비 교통량('18년) : 평택-시흥 92.3%, 용인-서울 87.5%, 서수원-평택 107.0%
- 한편, '19.1월부터 법률·회계·수요추정 등 전문가로 구성된 민자도로 관리지원센터가 출범하여 운영 중인 민자도로사업의 교통량, 수익률, 운영비 집행 등에 대한 주무관청의 관리·감독을 지원토록 하여 민자도로 사업에 대한 관리·감독을 강화해나가고 있습니다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 도로투자지원과 김병철 사무관(☎ 044-201-3906)에게 연락주시기 바랍니다.