

**인천공항고속도로 20년간 2조6,611억 보전**  
 - 제3연육교 건설계획 2767억 정부보전액 증가 -

■ **현 황**

○ 인천국제공항고속도로 건설현황

사 업 명	총 사업비	사업 기간	최소운영수입 보장	보 장 율
인천국제공항 고속도로	1조4,602억	1995년~2000년	20년	90%(2002년 부터80%)

○ 고속도로 통행요금 비교

(2004. 3 기준, 단위 : 원)

공통전제	재정사업통행료(A)	민자사업 통행료(B)	비율(B/A)
40km, 8차선	2,686	6,400 (인천공항고속도로)	2.38
81km, 4차로	3,966	7,300 (천안-논산간고속도로)	1.84

\* 2004년 건교부 국정감사 자료

○ 인천국제공항고속도로 수요예측과 검증교통량 비교

(단위:대/일, 억원)

년 도	예측교통량	검증예측교통량	교통량 차이	수익보장금 예상액
2001~2005	631,136	282,114(44.7%)	349,022	4,817
2006~2010	635,593	362,920(57.1%)	272,673	4,736
2011~2015	510,814	279,461(54.7%)	231,353	5,744
2016~2020	597,353	327,110(54.8%)	270,243	8,547
계	2,374,896	1,251,605(52.7%)	1,123,291	2조 3,844

\* 2004년 감사원 자료 재구성

## ■ 문제점

### ✓ 인천공항고속도로 건설 당시 교통수요예측 정부지침 없이 추진(04년 감사원 조사결과)

- 민자사업에 대한 교통수요예측 정부지침도 마련되어 있지 않은 상태에서 추진한 것으로 감사원지적을 받음

### ✓ 교통수요예측 자의적 판단에 따라 입력 조정

- 교통개발연구원자료<sup>1)</sup> 의하면 입출국자의 동행인원을 과다하게 적용하거나 대중교통 수단분담률을 과소평가하고 영종도 내의 각종 개발계획을 조기에 완공하는 것으로 계획하는 등 교통수요를 과다예측하였음이 2001년 당시 밝혀졌음에도 이를 보완하지 않음

\* 2000년 김포국제공항 국제선 이용객 1인당 동행인원은 0.472로 조사되었으나 인천국제공항고속도로 실시협약 예측수요에서는 1.2인을 적용

\* 2000년 김포국제공항 국제선 이용객의 70%정도가 버스 등 대중교통수단을 이용하는 것으로 조사되었으나 인천국제공항고속도로 실시협약 예측수요에서는 30%만이 대중교통수단을 이용하는 것으로 분석됨

\* 국제업무지역, 용유, 무의 관광지개발사업 등은 당초 계획보다 크게 지연되고 있는데도 당초 계획대로 모두 준공되는 것으로 반영됨

### ✓ 인천공항접근 교통시설 교통수요예측에 제대로 반영하지 못해

- 건교부는 당시 제2, 제3 공항접근도로에 대한 필요성이 예상되었음에도 불구하고 이를 제대로 검토하지 못했음. 따라서 2010 준공예정인 제2연육교와 현재 추진 중인 제3연육교 건설로 인한 수요감소분만큼 정부부담이 추가로 증가하게 되었음

---

1) 2000. 5. 17부터 2001. 2. 16까지 인천국제공항의 중장기 접근교통시설 계획의 타당성 등을 종합적으로 검토하기 위하여 실시한 “인천국제공항 교통수단별 접근교통수요예측” 용역결과

✓ **현행 교통수요예측 시스템을 근거로 최소운영수익을 보장하는 것은 막대한 자원낭비**

- 교통수요예측 결과는 사업타당성 평가의 중요한 판단기준이 되고 특히 민자사업의 경우 사용료, 건설보조금, 최소운영수입보장금등을 결정하는 중요한 자료가 됨
- 그럼에도 불구하고 건교부는 교통수요예측에 관한 기초자료를 보완하지 않고 과다적용함으로 인하여 막대한 자원을 낭비

✓ **향후 20년간 2조4천억원 보전예정, 통행료는 도로공사의 2배 이상 징수**

- 2001년부터 2005년까지 예측통행량 대비 실제통행량은 44.7%에 불과하여 수익보장금액은 4,817억인 것으로 나타났으며, 실제로 2004년 감사원 자료에 의하면 향후 20년간 예상되는 총통행량은 52.7%에 불과하여 이에 따라 정부가 지원해야 할 금액은 총 2조 3,844억이 넘는 것으로 예상됨
- 최근('06년 1월) 정부는 민간제안사업의 경우 최소운영수입보장제도를 폐지하고 정부고시 사업의 경우 단계적으로 보장 수준을 낮추는 등 제도개선<sup>2)</sup>이 추진되고 있으나 이미 건설된 민자사업의 경우 별다른 대책이 없이 막대한 자금지원이 계속되고 있음

✓ **제3연육교 건설시 정부부담 2,767억원 증가**

- 현재 인천국제공항의 배후지원 도로로 인천국제공항고속도로가 영종대교를 통하여 영종지구와 인천 서울을 연결하고 있으며, 공항 2단계 사업에 대비하여 제3경인고속도로와 연계한 인천대교 사업이 추진 중에 있고 경인고속도로 직선화와 연계한 제3연육교 사업이 검토 중에 있음
- '인천광역시 교통분석보고서'에 의하면 제3연육교 건설에 따라 인천국제공항고속도로 교통량의 약28%가 전환되는 효과가 있을 것으로 예상되고 있음

---

2) 90%(5년), 80%(5년), 70%(5년)에서 → 75%(5년), 65%(5년), 50%미만일 경우 보장 배제

- 제3연육교 건설 계획에 따라 2015년 건설된다면 예측통행량의 28%감소가 예상되고 이에 따라 정부의 재정지원금이 6년간(2015년부터 2020년까지) 9,885억의 28%인 2,767억이 증가함

## ■ 대 안

- 현재의 수요예측 시스템에 대한 전반적인 개선과 Input Data의 신뢰성과 타당성을 높이는 작업이 병행되어야 하며, 아울러 인천공항고속도로의 운영수익보전에 대한 계약내용의 전면적 재검토와 함께 적정통행료 수준에 대한 검토가 필요함