

# 심사보고서

【덕송내각고속화도로 민간투자사업 사업 시행조건 조정에 따른  
예산 외 의무부담 및 변경실시협약 체결안】

의안 번호	465
----------	-----

2024. 6. 11.  
도시교통위원회

## 1. 심사경과

- 가. 발의일자 및 발의자 : 2024. 5. 31. / 남양주시장  
나. 회부일자 : 2024. 5. 31.  
다. 상정 및 의결일자 : 2024. 6. 11.

## 2. 제안설명 요지

### 가. 제안이유

- 2017년 개통한 덕송내각 민자도로의 운영 적자에 따른 사업시행자의 파산 및 도로 운영 중단이 예상되어, 도로의 공공성 상실에 따른 공익에 미치는 영향, 사업시행자 파산시 실시협약에 의한 우리시 일시 대규모 해지시지급금 부담 우려 발생
- 이를 해소하기 위해 기존 사업시행자와 사업 시행조건 조정<sup>1)</sup>(이하, ‘사업재구조화’) 협상을 완료하였으며, 사업방식 변경 등의 변경실시협약 체결에 대한 의회 동의로 도로의 안정적 운영 도모 및 우리시 예산 부담을 완화하고자 함

1) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2조제7호에 따라 주무관청과 사업시행자 간 사업시행의 조건 등에 관하여 체결한 계약을 “실시협약”이라고 함

○ 변경실시협약 의회 동의 외에 예산 부담에 대하여 「지방자치법」 제47조 제1항제8호 예산 외의 의무부담<sup>2)</sup>에 따른 의회의 의결을 받고자 함.

나. 주요내용

○ 덕송내각 고속화도로 민간투자사업 개요

- 사업위치 : 남양주시 별내동~진접읍 내곡리

- 사업량 : L=4.901km, B=20.0m(별내터널 1,318m, 진접터널 1,962m)

- 총사업비 : 1,649억원(2007. 10. 1. 불변가격)

※ 우리시 재정지원(건설보조금 및 보상비) 없음

- 관리운영기간

■ 당 초 : 2017. 4. 14. ~ 2047. 4. 13.(30년)

■ 변 경 : 2017. 4. 14. ~ 2067. 4. 13.(50년)

- 사업방식

■ 당 초 : BTO(Build Transfer Operate)<sup>3)</sup>

■ 변 경 : 사업시행자 책임변제 방식<sup>4)</sup>

- 우리시 예산 외의 의무부담 발생

■ 발생액 (기간 : 2024. 1. 1. ~ 2067. 4. 13. (44년 4월))

주무관청 부담액(경상가)	787억원	예산 외의 의무부담
주무관청 부담액(현재가치)	706억원	할인율 4.5%

2) 예산으로 편성되지 않았으나 협약 조건 충족시 자치단체가 의무부담

※ 예산외 의무부담(비용부담협약): 사업시행자, 협약당사자 등과 투자비용, 금융비용, 운영손실 비용 등을 보전하는 협약을 체결하는 경우

3) 사회기반시설의 준공(Build)과 동시에 해당시설의 소유권이 주무관청에 귀속(Transfer)되며, 사업시행자에게 일정 기간의 시설관리운영권(Operate)을 인정하는 방식

4) 실제 통용되는 시사용어는 아니나, "인천북항일반부두", "포항영일만신항" 민간투자사업에서 유사한 사업방식이 적용된 실례가 있으며, 사업재구조화 비용의 일부를 사업시행자의 책임으로 차입하여 변제하는 방식(사업재구조화 비용(1,682억원) 중 1,582억원은 주무관청 보장차입금(해지시지급금), 100억원은 미보장차입금으로 사업시행자 책임 변제)

○ 협상 결과에 따른 변경실시협약(안) 주요 내용

- 사업추진 방식 변경
  - BTO 방식 → BTO+사업시행자 책임변제방식
- 사업기간 연장 (당초 30년 → 변경 50년)
  - 기간연장으로 인한 우리 시 재정부담금 절감 및 연장 기간 기존사업 시행자 책임 운영
- 통행료 결정권은 주무관청, 미인상 통행료 차액은 주무관청 보전
- 해지시지급금 감소

구분	2020년 말	2021년 말	2022년 말	변경협약
금액	1,741억원	1,675억원	1,609억원	1,582억원
비고	사업시행자 귀책 해지시지급금			귀책 여부 무관

- 관리운영권가치를 보장차입금과 미보장차입금으로 구분
  - 보장차입금 1,582억원(해지시지급금), 미보장차입금 100억원(사업시행자 책임 부담)
- 보장차입금 자금제조달 이익은 전액 주무관청 귀속
- 미보장차입금 자금제조달 이익은 주무관청과 50:50 이익공유
- 교통 수요 증가시 미보장차입금 원리금 상환 후 재정지원액 전액 상환까지 잉여금 주무관청 귀속→사업시행자 추가 이익 차단
  - 기존 사업시행자의 책임 변제 + 책임 운영 방안 마련
- 주무관청 지급금(환수금)은 매년 회계법인 등 검증 후 정산
  - 객관성 확보를 위해 주무관청과 사업시행자간 협의하여 회계법인 등 선정
- 임시운영기간 주무관청 기부담 비용(44.28억원)은 관리운영권 가치 및 운영비에서 차감(관리운영권가치 차감: 4억원, 운영비 차감 40.28억원)

○ 그간 추진 현황

- 2022. 12. 27. : 사업재구조화 협상 대행 위탁협약 체결

■ 市↔\*한국교통연구원 민자도로관리지원센터

\* 국책연구기관(「민간투자사업 기본계획」 기획재정부 지정 전문기관)

- 2023. 1. ~ 5. : 사업재구조화 대안 검토 및 분석(한국교통연구원)

---

<교통수요 추정위험이 높은 사업 특성 고려시 주무관청 리스크 최소화 재구조화 대안 설정>

1안) 재정전환(우리시 직접 운영)

2안) MCC방식<sup>5)</sup>(신규사업자, 기존사업자)

3안) 기간연장 + MCC방식(신규사업자)

4안) 기간연장 + 사업시행자 책임변제방식(기존사업자)

→ 실현가능성 검토 결과 재정부담 절감, 도로 지속 및 사업자 책임 운영 등을 고려한  
우리시 가장 유리한 대안

---

- 2023. 6. 12. ~ 2023. 12. 13. : 소실무회의 16회, 실무협상 3회,

본협상 4회(정부측↔사업시행자측)

■ 기간연장 + 사업시행자 책임변제방식으로 우리시 유리한 협상안 도출

- 2023. 12. 22. : 사업 시행조건 조정 협상 결과 최종 보고 (한국교통연구원→市)

- 2023. 12. 27. : 사업 시행조건 조정 협상 결과 최종 방침

- 2024. 4. 5.~ 4. 23. : “예산 외의 의무부담” 지방재정 중앙투자심사 가결

■ 운영비 등 시의 재정부담 최소화 방안 마련 및 지방의회 의결 등 행정  
절차 이행

### 3. 검토보고 요지 (전문위원 조공선)

○ “덕송내각고속화도로” 는 2017년 개통한 이후 지속적인 운영 적자로  
인하여 사업시행자의 파산 및 도로 운영 중단이 우려되는 실정임

---

5) 최소비용보전(MCC, Minimum Cost Compensation)방식: 통행수입이 지출비용(원리금 상환 및 운영비용 등)보다 적을 경우 그 부족액을 주무관청에서 지원하는 방식

- 본 협약안은 도로 운영 중단 등에 따른 시민들의 피해 최소화 및 사업 시행자 파산에 따른 우리 시 대규모 해지시지급금 부담 완화를 위한 방안을 검토한 것으로 이에 관한 내용 등을 규정하는 사항임
- 협약의 주요 사항은 민간투자사업 기본계획 전문기관인 한국교통연구원 에서 다각적인 대안 설정을 통해 우리 시의 가장 유리한 방안으로 검토된 내용이며, 사업 기간을 당초 30년에서 50년으로 연장하고, 사업추진 방식을 기존 BTO 방식에 사업시행자 책임변제방식을 더한 사업재구조화를 통해 도로의 지속 가능한 운영을 도모한 것으로 판단됨
- 본 협약의 완성도를 높이고 도로의 안정적인 운영 체계 구축과 우리 시 재정부담 최소화 등을 위해서는 도로 이용객의 증대 및 통행료 수입 증진 방안 등이 지속적으로 검토되어야 할 사항으로 사료됨

#### 4. 질의·답변 요지

- 회의록 참고

#### 5. 토론요지

- 없 음

#### 6. 심사결과

- 「원안가결」

#### 7. 소수의견 요지

- 없 음

붙임 : 덕송내각고속화도로 민간투자사업 사업 시행조건 조정에 따른 예산 외 의무부담 및 변경실시협약 체결안 1부.