



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

유료도로법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈통합채산제 적용 예외 신설 등〉

■ 김교흥·박성민의원 대표발의
(의안번호 제2201051호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 김교홍·박성민의원 대표발의(제2201051호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 통합채산제 적용 예외 대상 신설 등(안 제18조)	2
※ 참고자료: 통합채산제 관련 헌법재판소 결정례	12

□ 김교홍 · 박성민의원 대표발의(2201051)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김교홍의원·박성민의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2024. 6. 27.
3. 회 부 일 : 2024. 6. 28.

II. 제안이유 및 주요내용

현행 유료도로 통합채산제에 따르면 도로별 통행료 수납의 형평성 문제 등을 해소하고 낙후지역의 신규노선 건설 등을 위하여 2개 이상의 유료도로를 하나의 유료도로로 하여 통행료를 받을 수 있으나, 통행료 수납 총액이 건설유지비 총액을 초과한 유료도로에서 계속적으로 통행료를 징수하는 것은 불합리하므로 이를 시정할 필요가 있다는 주장이 제기되고 있음.

이에 통행료를 받은 기간이 50년이 경과한 경우로서 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 유료도로의 건설투자비 총액의 2배를 초과하는 유료도로의 경우에는 해당 유료도로를 통합채산제의 대상에서 제외함으로써 유료도로 이용자의 경제적 부담을 경감하려는 것임(안 제18조제1항, 제18조제2항 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 통합채산제 적용 예외 대상 신설(안 제18조)

개정안은 현행 제18조에 따라 통합채산제의 대상이 되는 도로 중 통행료를 받은 기간이 50년을 경과하면서 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 건설투자비 총액의 2배를 초과하는 유료도로를 통합채산제 대상에서 제외하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제18조(통합채산제) ① 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자는 둘 이상의 유료도로가 다음 각 호의 요건에 모두 해당하는 경우 해당 유료도로를 하나의 유료도로로 하여 통행료를 받을 수 있다. <u>이 경우 유료도로관리권자가 통합채산제에 신규 유료도로를 포함시키거나 기승인 내용을 변경할 경우에는 제19조에 따른 통행료 및 수납기간 등의 공고 이전에 유료도로관리청의 승인을 받아야 한다. <단서 신설></u>	제18조(통합채산제) ① ----- ----- ----- ----- ----- -----, <후단 삭제> 다만, 통행료를 받은 기간이 50년이 경과한 경우로서 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 유료도로의 건설투자비 총액의 100분의 200을 초과하는 유료도로의 경우에는 해당 유료도로를 통합채산제 대상에서 제외한다.
1. 유료도로에 대한 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자가 동일할 것	1. (현행과 같음)
2. 유료도로가 교통상 관련을 가지고 있을 것	2. (현행과 같음)

3. 유료도로에 대하여 통행료를 통합하여 받는 것이 적당하다고 인정되는 특별한 사유가 있을 것 <u><신 설></u> ② (생 략)	3. (현행과 같음) ② 제1항에 따라 유료도로관리권자가 통합채산제에 신규 유료도로를 포함시키거나 기승인 내용을 변경할 경우에는 제19조에 따른 통행료 및 수납기간 등의 공고 이전에 유료도로관리청의 승인을 받아야 한다. ③ (현행 제2항과 같음)
제16조(유료도로관리청에 의한 통행료의 결정 및 기준) ① 유료도로관리청은 해당 유료도로의 통행으로 인하여 시간과 비용 면에서 통상적으로 얻는 이익의 범위에서 유료도로(고속국도는 제외한다)의 통행료를 정하여야 한다. ② 국토교통부장관은 물가 수준, 다른 교통수단의 운임, 그 밖의 공공요금 등과 비교하여 공정하고 상당하다고 인정하는 범위에서 유료도로인 고속국도의 통행료를 정하여야 한다. ③ 유료도로관리청은 해당 도로의 통행료 인하 등 공익적 목적으로 투입된 비용을 회수하기 위하여 통행료 수납기간을 연장할 수 있다. ④ 통행료의 총액은 해당 유료도로의 건설유지비 총액[유료도로관리청이 손실을 보전(補填)하기 위하여 대통령령으로 정하는 국가예산 또는 제24조제1항에 따라 지방자치단체의 특별회계에 계상(計上)된 손실보전준비금을 포함한다]을 초과할 수 없다. 다만, 제4조제4항에 따라 유료도로관리권을 설정하여 통행료를 징수하는 경우에는 통행료의 총액이 건설유지비 총액(유료도로관리권 설정 이후 발생한 비용에 한정한다)과 해당 유료도로의 통행료 인하 등 공익적 목적으로 투입된 비용을 합산한 금액을 초과할 수 없다. ⑤ 해당 유료도로의 통행료, 그 수납기간, 통행료 총액 및 건설유지비 총액 산정의 기준·방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	

현행법 제18조제1항에서는 ① 유료도로관리청 또는 관리권자가 동일하고, ② 해당 유료도로가 교통상 관련을 갖고 있으며, ③ 통행료를 통

합하여 수납하는 것이 적당하다고 인정되는 특별한 사유가 있는 경우 통합채산제를 적용할 수 있도록 하고 있음.

통합채산제는 현행법 제18조에 따라 둘 이상의 유료도로를 하나의 유료도로로 보고 통일된 요금체계에 의하여 요금을 징수하도록 통합운영하는 제도로, 유료도로관리권자인 한국도로공사는 2023년 말일 기준 경부선 등 총 35개 노선, 총연장 4,119.8km의 고속국도에 대하여 통합채산제를 적용하여 일괄적인 기준에 따라 통행료를 부과하고 있음¹⁾.

이에 따라 2023년 말 기준으로 건설투자비에 유지관리비용을 더한 건설유지비 총액의 100% 이상을 통행료로 회수한 경부선, 울산선, 경인선, 호남지선 등 4개 유료도로 노선에 대해서도 통행료가 징수되고 있으며, 이 중 울산선, 경인선, 호남지선의 경우 회수율이 200%를 초과하고 있음²⁾.

1) 참고자료 1 참조

2) 전체 구간별 회수율에 대해서는 참고자료 2 참조

【 회수율이 100%를 초과하는 고속국도 노선 현황 】

(단위: 억원)

구분	건설투자비			회수액			미회수액	회수율 (%)
	완성	건설중	계	수익	비용 (유지관리비)	이익		
경부선	85,176	0	85,176	270,039	126,314	143,725	-58,549	168.7
울산선	915	0	915	4,876	2,488	2,388	-1,473	260.9
경인선	3,086	0	3,086	15,660	7,357	8,303	-5,217	269.1
호남지선	4,022	0	4,022	17,035	8,721	8,314	-4,292	206.7

※ 회수율(%) = {(통행료수납총액(수익) - 유지관리비(비용))/(건설투자비)}×100

※ 자료 : 한국도로공사

통행료의 총액이 해당 유료도로의 건설유지비 총액을 초과할 수 없도록 규정한 현행법 제16조의 취지를 고려할 때 회수율이 100%를 초과하는 도로에 대해 통행료를 징수하는 것은 적절하지 않다는 점, 동법 시행령 제10조제1항은³⁾ 30년의 범위 안에서 통행료 수납기간을 정하도록 하고 있는 점 등을 고려할 때 해당 노선 통행료 징수의 적정성과 관련하여 재검토가 필요하다는 의견이 지속적으로 제기되고 있음⁴⁾.

3) 「유료도로법 시행령」

제10조(통행료의 수납기간 등) ① 유료도로관리청은 법 제16조의 규정에 의하여 30년의 범위안에서 통행료의 수납기간을 정하여야 한다. (이하 생략)

- 4) 유사한 취지의 「유료도로법 일부개정법률안」이 제17대 국회 4건, 제18대 국회 6건, 제19대 국회 8건, 제20대 국회 2건 발의된 바 있음. 제21대 국회에서도 김교홍의원 대표발의안(의안번호 2100515호), 서범수의원 대표발의안(의안번호 2118368호)가 발의된 바 있음. 제21대 국회에서 김교홍의원 대표발의안의 경우 소위에 상정된 바 있는데(2020.11.17. 제3차 교통법안심사소위) 경인선 등 대상 구간의 경우 유지보수 비용만 제외하고 통행료를 감면하자는 의견, 이용자 측 입장을 전향적으로 고려해야 한다는 의견 등이 제시되었으나 국토교통부는 통행료 수입 감소로 인한 다른 노선의 통행료 증가, 한국도로공사의 적자 누적 등의 문제를 제기하였고 계속 심사하기로 함.

이에 개정안은 통행료를 받은 기간이 50년을 경과하면서, 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 건설투자비 총액의 200%를 초과하는 노선에 대해서는 통합채산제에서 제외⁵⁾함으로써, 지속적으로 제기되고 있는 통행료 관련 문제를 개선하려는 것임.

다만, 국토교통부는 개정안에 따라 특정 노선을 통합채산제에서 제외할 경우 통행료 수입 감소로 인해 다른 노선에 대한 통행료 인상 요구가 증가되고 안정적인 고속도로 건설·유지관리가 어려울 수 있으므로 현 제도 유지가 필요하다는 입장임⁶⁾.

이를 감안할 때, 장기간 통행료를 수납하여 건설투자비 총액을 초과한 노선을 이용하는 국민의 경제적 부담을 경감하는 효과와 개정안 도입이 통합채산제 내 기존 노선에 미치는 영향, 유료도로관리권자의 안정적인 고속도로 운영 필요성 등 고속도로 운영 전반에 대한 정책적 고려와 함께 개정안에 대한 논의가 이루어져야 할 것으로 보임.

5) 개정안의 기준에 따라 통합채산제에서 제외될 수 있는 노선은 경인선(1968년부터 징수, 회수율(2019년 말 기준) 243.7%)과 울산선(1970년부터 징수, 회수율 238.2%)이고, 향후 동 요건에 근접한 노선은 경부선(1968년부터 징수, 회수율 152.4%), 호남지선(1972년부터 징수, 회수율 150.9%) 등임.

6) 국토교통부에 따르면 현재 개정안에 따라 통합채산제에서 제외되는 노선은 3개이나, 10년 내 4개 노선이 제외될 것으로 예상되며 해당 노선의 통행료 수입은 2023년 말 기준으로 전체의 28.7%를 차지함(전체 42,826억 / 경부선 10,498억, 호남지선 1,146억, 경인선 440억, 울산선 231억). 또한 한국도로공사는 현재 11개 적자 노선(2023년 말 기준 8,627억 적자)을 운영 중이고, 신설·확장을 지속 추진 중(20개 노선)으로 건설투자비 증가 등에 따라 전체 건설투자비의 32% 수준을 회수 중임.

참고로, 통합채산제가 재산권을 침해하는지 여부에 대한 헌법소원심판에서 헌법재판소는 통합채산제가 전국 고속국도에 대한 일원적인 유지관리체제를 통해 신규고속국도 건설재원의 확보, 기존도로에 대한 유지관리, 건설시점 차이에 따른 지역 간 불균형 해소 등을 목적으로 운영되고 있는 제도로써 개별 노선별로 독립채산제로 하거나 투자비 회수가 완료된 고속국도를 무료화할 경우 지역 간 불균형이 심화될 것이라는 점, 정부에서 예산을 배정하거나 민자고속국도의 건설을 추진하는 방법을 대안으로 보기 어려운 점 등을 이유로 통합채산제로 인한 통행료 부과가 과도하게 재산권을 침해하는 것은 아니므로 합헌이라고 결정한 바 있음.⁷⁾

문 의 처
02)6788-5575

7) 참고자료 3 참조

참고 1

통합채산제 적용 노선 현황(2023. 12. 31. 기준)

노선번호	노 선 명	구 간 명	연 장(km)	개 통 일
			4,119.8	
제1호	경 부 선	계	415.3	
		부산 ~ 대구	122.0	1969.12.29
		대구 ~ 대전	149.1	1970. 7. 7
		대전 ~ 천안	68.2	1969.12.10
		천안 ~ 오산	38.1	1969. 9.29
		오산 ~ 수원	14.1	1968.12.30
		수원 ~ 서울	23.8	1968.12.21
제10호	남 해 선	계	273.2	
		영암 ~ 순천	106.8	2012. 4.27
		순천 ~ 산인	112.9	1973.11.14
		산인 ~ 창원	15.4	2001.11.15
		창원 ~ 부산	38.1	1973.11.14
제12호	광주대구선 무안광주선	계	212.9	
		문흥 ~ 옥포	171.5	1984. 6.27
		무안 ~ 나주	30.4	2007.11. 8
		나주 ~ 광주	11.0	2008. 5.28
제14호	함양울산선	밀양~울산	45.0	2020.12.11
제15호	서 해 안 선	계	336.1	
		목포 ~ 무안	19.3	1998. 8.25
		무안 ~ 군산	113.8	2001.12.21
		군산 ~ 서천	23.6	1998.10.30
		서천 ~ 당진	103.5	2001.11.20
		당진 ~ 안중	20.7	2000.11.10
		안중 ~ 안산	40.9	1994. 7. 6
		안산 ~ 일직	9.9	1995.12.28
		일직 ~ 서울	4.3	1998.11.25
제16호	울 산 선	언양 ~ 울산	14.3	1969.12.29
제20호	새만금포항선	계	105.9	
		완주 ~ 장수	34.4	2007.12.13
		장수~장수분기점	2.1	2001.11.29
		대구 ~ 포항	69.4	2004.12. 7
제25호	호 남 선	계	194.2	
		순천 ~ 전주	169.4	1973.11.14
		전주 ~ 논산	24.8	1970.12.30
제27호	순천완주선	계	117.8	
		동순천 ~ 순천	5.6	2011. 4.29
		순천 ~ 서남원	47.0	2011. 1.31
		서남원 ~ 전주	65.2	2010.12.28

제30호	서산영덕선	계	278.9	
		당진 ~ 대전	91.6	2009. 5.28
		청주 ~ 상주	79.4	2007.11.28
		상주 ~ 영덕	107.9	2016.12.23
제32호	당진청주선	아산 ~ 천안	21.0	2023. 9.20
제35호	통영대전선 중 부 선	계	332.5	
		통영 ~ 진주	47.9	2005.12.12
		진주 ~ 서진주	7.5	1996.12.20
		서진주 ~ 함양	49.8	1998.10.22
		함양 ~ 무주	60.4	2001.11.29
		무주 ~ 산내	42.2	2000.12.22
		산내 ~ 비룡	7.5	1999. 9. 6
		남이 ~ 하남	117.2	1987.12. 3
제37호	제2중부선	마장 ~ 산곡	31.1	2001.11.29
제40호	평택제천선	계	126.9	
		평택 ~ 안성	25.7	2002.12.12
		서안성 ~ 남안성	10.2	2007. 8.31
		남안성 ~ 대소	22.0	2008.11.11
		대소 ~ 동충주	45.3	2014.10.31
		동충주 ~ 제천	23.7	2015. 6.30
제45호	중부내륙선	계	302.0	
		마산 ~ 현풍	52.4	1977.12.17
		현풍 ~ 김천	62.0	2007.11.29
		김천 ~ 북상주	45.1	2001. 9. 7
		북상주 ~ 충주	65.1	2004.12.15
		충주 ~ 여주	41.0	2002.12.20
		여주 ~ 북여주	17.6	2010. 9.15
		북여주 ~ 양평	18.8	2012.12.28
제50호	영 동 선	계	234.4	
		서창 ~ 안산	18.0	1994. 7. 6
		안산 ~ 신갈	23.8	2001. 5. 2
		신갈 ~ 새말	101.1	1971.12. 1
		새말 ~ 강릉	91.5	1975.10.14
제55호	중 앙 선	계	288.7	
		부산 ~ 대동	10.1	1996. 6.28
		금호 ~ 서안동	85.8	1995. 8.29
		서안동 ~ 풍기	35.6	1999. 9.16
		풍기 ~ 제천	51.5	2001.12.19
		제천 ~ 만중	36.3	1995. 8.29
		만중 ~ 홍천	44.1	2001. 8.17
		홍천 ~ 춘천	25.3	1995. 8.29
제60호	서울양양선	계	89.7	
		조양 ~ 동홍천	17.1	2009.10.30
		동홍천 ~ 양양	72.6	2017. 6.30

제65호	동 해 선	계	175.4	
		남삼척 ~ 동해	17.8	2016.09.09
		동해 ~ 현남	60.2	1975.10.14
		현남 ~ 하조대	15.2	2009.11.27
		하조대 ~ 양양	9.7	2012.12.21
		양양 ~ 속초	18.9	2016.11.24
		울산 ~ 포항	53.6	2015.12.29
제100호	수도권제1순환선	계	91.7	
		판교 ~ 일산	58.2	1999.11.26
		퇴계원 ~ 판교	33.5	1991.11.29
제102호	남해 제1지선	산인 ~ 창원	17.9	1973.11.14
제104호	남해 제2지선	냉정 ~ 사상	20.3	1981. 9. 4
제110호	제2경인선	계	26.7	
		인천 ~ 서창	9.8	1994. 7. 6
		서창 ~ 안양	16.9	1994. 7. 6
제120호	경 인 선	인천 ~ 서울	13.4	1968.12.21
제151호	서천공주선	서천 ~ 공주	61.4	2009. 5.28
제204호	새만금포항선의 지선	익산 ~ 완주	24.5	2007.12.13
제251호	호남선의 지선	논산 ~ 대전	54.0	1970.12.30
제253호	고창담양선	계	42.5	
		고창 ~ 장성	17.2	2007.12.13
		장성 ~ 담양	25.3	2006.12. 7
제300호	대전남부순환선	서대전 ~ 산내	13.3	1999. 9. 6
제400호	수도권제2순환선	계	20.1	
		조안 ~ 양평	12.7	2023. 5.31
		시화MTV	2.6	2023. 9.25
		화도 ~ 조안	4.9	2024. 2. 7
제451호	중부내륙선의 지선	현풍 ~ 대구	30.0	1977.12.17
제500호	광주외곽순환선	남광산 ~ 남장성	9.7	2022.12.20
제551호	중앙선의지선	계	17.4	
		김해 ~ 대동	9.2	2014.12.16
		대동 ~ 남양산	6.2	1996. 6.28
		남양산 ~ 양산	2.0	2006. 5. 1
제600호	부산외곽순환선	계	48.8	
		진영 ~ 노포	37.9	2018. 2. 7
		노포 ~ 기장	10.9	2017.12.28
제700호	대구외곽순환선	대구 ~ 대구	32.9	2022. 3.31

※ 자료 : 국토교통부

참고 2

노선별 투자비 회수 현황 (2023. 12. 31. 기준)

□ **총괄**(단위 : 억 원)

구 분		투자자액(A)	회수액			미회수액	회수율 (B/A, %)
			수익	비용	회수액(B)		
합계		1,129,214	948,779	586,516	362,263	766,951	32.1
완성노선	경부선 외	929,356	948,779	586,516	362,263	567,093	39.0
건설중노선	세종-포천선 외	199,858				199,858	

□ **노선별 현황**(단위 : 억 원)

구 분		건설투자비			회수액			미회수액	회수율 (B/A, %)
		완성	건설중	계(A)	수익	비용	이익(B)		
합 계		929,356	199,858	1,129,214	948,779	586,516	362,263	766,951	32.1
제1호	경부선	85,176	0	85,176	270,039	126,314	143,725	-58,549	168.7
제10호	남해선	54,754	42	54,796	69,110	43,722	25,388	29,408	46.3
제12호	광주-대구선	37,870	0	37,870	15,242	18,276	-3,034	40,904	-8.0
제14호	함양-울산선	21,727	30,512	52,239	293	546	-253	52,492	-0.5
제15호	서해안선	56,786	66	56,852	71,086	47,657	23,429	33,423	41.2
제16호	울산선	915	0	915	4,876	2,488	2,388	-1,473	260.9
제20호	새만금-포항선	30,549	16,357	46,906	9,527	9,592	-65	46,971	-0.1
제25호	천안논산호남선	23,513	154	23,667	47,351	33,384	13,967	9,700	59.0
제27호	순천-완주선	24,053	0	24,053	6,356	7,147	-791	24,844	-3.3
제30호	서산-영덕선	63,288	524	63,812	24,263	17,790	6,473	57,339	10.1
제32호	당진-청주선	15,357	1,947	17,304	24	100	-76	17,380	-0.4
제35호	대전통영중부선	51,932	62	51,994	68,348	45,120	23,228	28,766	44.7
제37호	제2중부선	7,920	0	7,920	7,050	4,576	2,474	5,446	31.2
제40호	평택-제천선	31,280	238	31,518	15,652	10,407	5,245	26,273	16.6
제45호	중부내륙선	56,256	0	56,256	51,225	34,058	17,167	39,089	30.5
제50호	영동선	58,454	1,416	59,870	95,086	53,800	41,286	18,584	69.0
제55호	중앙선	55,928	0	55,928	34,407	29,369	5,038	50,890	9.0
제60호	서울-양양선	30,747	0	30,747	3,291	3,813	-522	31,269	-1.7
제65호	동해선	53,043	11,362	64,405	7,457	10,826	-3,369	67,774	-5.2
제100호	수도권제1순환선	44,480	0	44,480	63,634	33,520	30,114	14,366	67.7
제102호	남해제1지선	8,373	0	8,373	2,774	2,174	600	7,773	7.2
제104호	남해제2지선	8,045	0	8,045	9,462	5,195	4,267	3,778	53.0
제110호	제2경인선	8,636	0	8,636	7,364	5,630	1,734	6,902	20.1
제120호	경인선	3,086	0	3,086	15,660	7,357	8,303	-5,217	269.1
제151호	서천-공주선	10,503	0	10,503	3,692	3,891	-199	10,702	-1.9
제204호	새만금포항외지선	6,018	0	6,018	2,018	1,986	32	5,986	0.5
제251호	호남지선	4,022	0	4,022	17,035	8,721	8,314	-4,292	206.7
제253호	고창-담양선	9,446	0	9,446	3,055	3,327	-272	9,718	-2.9
제300호	대전남부순환선	3,736	0	3,736	2,409	1,670	739	2,997	19.8
제400호	수도권제2순환선	6,338	29,229	35,567	20	51	-31	35,598	-0.1
제451호	중부내륙지선	7,263	0	7,263	8,429	5,534	2,895	4,368	39.9
제500호	광주외곽순환선	3,945	0	3,945	31	46	-15	3,960	-0.4
제551호	중앙지선	4,504	201	4,705	8,465	5,996	2,469	2,236	52.5
제600호	부산외곽순환선	24,627	0	24,627	3,603	2,108	1,495	23,132	6.1
제700호	대구외곽순환선	16,786	0	16,786	445	325	120	16,666	0.7
기타건설중인노선		0	107,748	107,748	0	0	0	107,748	0.0

* 통행료 수납 50년 경과 및 회수율 200% 이상(3) : 호남지선, 울산선, 경인선

* 회수율 100% 이상 노선(4) : 경부선, 호남지선, 울산선, 경인선

* 적자노선(11) : 광주-대구선, 함양-울산선, 새만금-포항선, 순천-완주선, 당진-청주선, 서울-양양선, 동해선, 서천-공주선, 고창-담양선, 수도권제2순환선, 광주외곽순환선

【심판대상조문】

구 유료도로법(2001. 1. 29. 법률 제6403호로 전부개정되고, 2012. 12. 18. 법률 제 11586호로 개정되기 전의 것) 제18조(통합채산제) 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자는 2 이상의 유료도로가 다음 각 호의 요건에 해당하는 경우 당해 유료도로를 하나의 유료도로로 하여 통행료를 받을 수 있다. 이 경우 유료도로관리권자는 유료도로관리청의 승인을 얻어야 한다.

1. 유료도로에 대한 유료도로관리청 또는 유료도로관리권자가 동일할 것
2. 유료도로가 교통상 관련을 가지고 있을 것
3. 유료도로에 대하여 통행료를 통합하여 받는 것이 적당하다고 인정되는 특별한 사유가 있을 것

【판시사항】

2. 전국 고속국도를 하나의 도로로 간주하여 통행료를 부과하도록 한 이 사건 법률조항이 경인고속국도를 통행하는 청구인들의 재산권을 침해하는지 여부(소극)

【결정요지】

이 사건 법률조항은 전국 고속국도를 하나의 도로로 간주하여 통행료를 부과할 수 있도록 하여, 개별 노선의 통행료 징수기간 및 비용원리금 초과 여부에 관계없이 유료도로인 고속국도를 이용하는 청구인들로 하여금 통행료를 납부하도록 함으로써 청구인들의 재산권을 제한한다.

전국 고속국도를 하나의 도로로 간주하여 통행료를 부과하는 것은 전국 고속국도의 원활하고도 일원적인 유지관리체제를 확립함으로써 지역균형발전을 위한 신규고속국도 건설재원의 확보, 기존도로에 대한 유지관리, 건설시점 차이에 따른 지역 간의 불균형을 해소하기 위한 것인데, 개별 노선별로 독립채산제로 하거나 투자비 회수가 완료된 고속국도를 무료화할 경우 지역 간 불균형이 심화될 것이라는 점, 정부에서 예산을 배정하거나 민자고속국도의 건설을 추진하는 방법을 대안으로 보기 어려운 점, 청구인들이 부담하는 통행료가 크게 부담되는 금액이라고 보기 어려운 점, 통행료 감면제도가 인정되는 점 등에 비추어 보면, 이 사건 법률조항은 과도하게 청구인들의 재산권을 침해하지 아니한다.