

서울특별시 우면산터널 통행료 지원 조례안

검 토 보 고

1. 경 과

가. 발 의 자 : 문병훈 의원 (찬성자 12명)

나. 의안번호 : 제 177 호

다. 발의일자 : 2018. 10. 17.

라. 회부일자 : 2018. 10. 29.

2. 제안이유

서초구 서초동과 우면동을 연결하는 총 연장 3.0km의 우면산터널은 경기도에서 서울로, 서울에서 경기도로 출퇴근 등 용도로 이용하는 사람이 증가하면서, 서초구 일대 교통정체, 대기오염 등의 불편을 초래하고 있으나, 2004년 터널 개통 이후 거주 지역 주민들에 대한 지원이 전혀 없어 관련 민원이 증가하고 있는 상황임. 이에 우면산터널 인근 주민들에 대한 통행료 지원 근거를 마련하고자 함.

3. 주요골자

가. 조례안의 목적을 규정함(안 제1조)

나. “통행료”의 정의를 규정함(안 제2조)

다. 지역주민의 편의와 복리증진을 위한 기본계획 및 시행계획의 수립·시행에 관한 사항을 규정함(안 제3조)

라. 지원 대상과 기준, 방법에 대해 규정함(안 제4조, 제5조,

제6조, 제7조, 제8조)

마. 업무협약체결에 관한 사항을 규정함(안 제9조)

4. 참고사항

가. 관계법령 : 「유료도로법」

나. 예산조치 : 원안 참조

다. 기 타 : 해당사항 없음

5. 검토의견

■ 개요

- 본 제정안은 서초구에 위치한 우면산터널의 이용자 증가에 따라 일대 교통정체, 대기오염 등의 지역 주민들의 불편을 초래하고 있어 우면산터널 인근 주민들에 대한 통행료 지원 근거를 마련하려는 것으로
- 주요골자는 ‘서초구에 주민등록을 두고 실제 거주하는 주민’을 대상으로 ‘서초구와 서울시가 공동으로 예산의 범위 내에서 1세대 당 차량 1대에 한하여 1일 왕복 1회 통행료를 지원’하고자 하는 것임([표] 참조).

[표] 조례안 구성 및 주요내용

구 성	주요 내용	비고
제1조(목적)	<ul style="list-style-type: none"> • 우면산터널 조성으로 피해를 겪고 있는 지역주민에게 우면산터널 통행료를 지원함으로써 주민의 경제적 부담을 완화 	
제2조(정의)	<ul style="list-style-type: none"> • 통행료: 지역주민이 우면산터널의 선암IC(우면산터널 요금소)를 통과할 때에 납부하는 요금 • 유료도로관리권자: 유료도로관리권을 설정 받은 자 	
제3조(책무)	<ul style="list-style-type: none"> • 시장은 우면산터널 주변지역 주민의 피해 최소화 노력 	
제4조(통행료 지원)	<ul style="list-style-type: none"> • 시장은 자치구와 공동으로 예산의 범위 안에서 통행료 지원 가능 	
제5조(지원 대상)	<ul style="list-style-type: none"> • 서초구에 주민등록을 두고 실제로 거주하는 주민을 대상 	
제6조(지원 기준)	<ul style="list-style-type: none"> • 감면횟수는 1세대당 1대에 한하여 1일 왕복 1회 	
제7조(대상 차종)	<ul style="list-style-type: none"> • 승용차, 승차정원 12인승 이하의 승합자동차, 최대적재량 1톤 이하의 화물자동차 	
제8조(감면카드 관리 등)	<ul style="list-style-type: none"> • 감면카드 발급 관리절차 및 부정사용 등에 대하여는 규칙으로 정함 	
제9조(업무협약체결)	<ul style="list-style-type: none"> • 통행료 지원과 관련하여 필요한 사항에 대하여는 유료도로관리권자와 업무협약을 체결하여 시행 	
제10조(시행규칙)	<ul style="list-style-type: none"> • 시행에 필요한 사항은 규칙으로 정함 	

■ 우면산터널 건설이력 및 운영현황

- 우면산터널은 서초구 서초동(예술의 전당)과 우면동(선암삼거리)을 연결하는 왕복 4차로, 연장 2.96km의 유료도로로, 1999년 8월 착공해 2003년 12월 준공하여 2004년 1월 6일 개통하였으며,
- 총사업비 1,402억원(불변가)을 전액 민간자본으로 건설하여 사업시행자(우면산인프라웨이(주))가 30년간 운영하는 수익형 민간투자사업(BTO) 방식으로 추진된 민자도로에 해당함.

□ 우면산터널 사업개요

- 위 치 : 서초구 서초동(예술의전당) ~ 우면동(선암삼거리)
- 규 모 : 연장 2.96km(터널 1.7km 포함), 왕복 4차로
- 공사기간 : '99.08~'03.12(운영기간 : '04.01~'34.01 / 30년)
- 총사업비 : 1,402억원(전액 민간자본, '97.8월 불변가격)
- 통 행 료 : 2,500원 ('11.12.17 인상, 운영기간 종료일까지 고정)
- 사업시행자 : 우면산인프라웨이(주)

- 우면산터널 통행료의 경우, '98.5월 최초 실시협약 당시 최초 통행료는 불변가 기준으로 579원('97.8월)이었으나 '03.4월 1차 협약 변경 시 628원(불변가)으로 인상되었는데 이는 물가상승률 등을 감안한 경상가 기준으로 약 1,000원에 해당함.
- 따라서 개통 초기 최초통행료는 1차 협약변경에 의한 1,000원으로 정해지는 듯했으나 당시 서초구 지역주민들이 반포로의 심각한 교통대란이 예상된다는 이유로 극심한 반대민원에 봉착하자 우면산터널 통과차량의 인위적 감소 방안으로,

- '03.12월 2차 협약 변경을 통해 혼잡통행료 수준인 2,000원 (경상가)으로 2배를 인상하고 그 대신에 민자사업자의 운영기간은 단축(30년→19.03년)하여 '04.1월 정식 개통하기에 이름.
- 개통 후 2011.11월에 현재 통행료인 2,500원으로 재차 인상되었으며, 이는 협약 상 최초 통행료 2,000원에 매년 협약 물가 4%를 반영(500원 단위로 반올림)하여 2010년에 인상했어야 하나([표] 참조) 법인세율 인하에 따른 운영비용 감소효과(1,551억원→1,346억원)를 통행료 인상시기 지연('10.1.1.→'11.11.18.)으로 활용함에 따른 것임.

[표] 협약물가(4%)를 반영한 통행료 인상

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년
통행료	2000원	2080원	2163원	2250원	2340원	2433원	2531원	2632원

- 다음으로, 2016.1월 사업재구조화를 위한 6차 협약 변경 시 MRG¹⁾를 삭제하였고, 통행료는 운영기간 종료시(2034년 1월)까지 2,500원으로 유지하기로 결정된 바 있음.
- 한편, 우면산터널의 개통이후부터 교통량 변화추이를 살펴보면, 2004년 개통 시에는 일당 13,927대에서 2017년에는 일당 30,710대로 약 2.2배가 증가한 것으로 나타났음([그림] 참조).

1) 최소 운영수입 보장금(Minimum Revenue Guarantee): 사업시행자의 운영수입이 당초 약정한 추정수입의 일정비율에 미치지 못할 경우 사업시행자에게 재정지원을 약속하고 지급하여 주는 보조금



[그림] 우면산터널 교통량(대/일)



[그림] 우면산터널과 주변 우회 도로망

■ 조례안 제정 취지에 대한 의견

- 과거와 달리 도로의 신규개설이 지역의 발전을 도모한다는 순기능보다는 교통혼잡과 대기오염을 유발한다는 역기능에 주민들의 목소리가 높아지고 있는 현실을 반영할 때,
- 그리고 매년 통행량이 증가하고 있는 추세임을 감안할 때 서초구 주민 민원에 대한 보다 적극적인 조치로 이해되며 시대적 상황에서 공감할만하다 하겠음.
- 다만, 개통 초기에 동일한 민원 내용으로 서울시와 민자사업자가 최초통행료를 2배 인상(1,000원→2,000원)하는 인위적 통행량 조절방식을 채택함으로써 이미 관련민원에 대한 조치가 일차적으로 이루어졌었다는 사실과,
- 서초구의 교통정체와 대기오염에 미치는 영향이 우면산터널 뿐만 아니라 주변 도시환경 변화 등 다양한 인자가 작용하고 있다고 볼 때 그 중에 우면산터널로 인한 영향정도를 명확히 판단하기는 어려운 측면이 있다는 점 등을 고려할 필요가 있어 보이며,
- 다음의 법적·정책적 타당성과 형평성 측면 등을 면밀히 검토하여 신중히 결정할 사안이라 사료됨.

1) 법적 타당성 측면

- 먼저 「유료도로법」(이하 “법”)제2조2)에서 정의하는 유료도로

2) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. "유료도로"란 이 법 또는 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제26조에 따라 통행료 또는

는 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제26조제1항³⁾에 따라 통행료 또는 사용료를 받는 도로도 포함되기 때문에 BTO방식으로 건설된 우면산터널 역시 유료도로이자 이 법 적용을 받는다 할 것임.

- 「유료도로법 시행령」(이하 “영”)제8조제4항⁴⁾에 따르면 “**유료도로관리청인 지방자치단체(특별시·광역시·특별자치시·도 및 특별자치도에 한한다)**는 그 관할구역내의 유료도로의 설치현황, 교통체계의 복잡성 및 통행료징수체계의 특성 등을 고려하여 조례로써 통행료의 감면대상 및 감면비율을 규정보다 확대하여 달리 정할 수 있다” 고 규정하고 있음.
- 현재 이 규정에 근거하여 조례로 감면 대상 및 비율을 확대하고 있는 지방자치단체는 다음 [표]에서와 같이 부산광역시, 대구광역시, 광주광역시로 감면 대상 및 비율에는 다소 차이가 있음.

사용료를 받는 도로를 말한다.

- 3) 제26조(사회기반시설의 관리운영권) ① 주무관청은 제4조제1호 또는 제2호에 따른 방식으로 사회기반시설사업을 시행한 사업시행자가 제22조에 따라 준공확인을 받은 경우에는 제25조제1항에 따라 무상으로 사용·수익할 수 있는 기간 동안 해당 시설을 유지·관리하고 시설사용자로부터 사용료를 징수할 수 있는 사회기반시설관리운영권(이하 "관리운영권"이라 한다)을 그 사업시행자에게 설정할 수 있다.
- 4) 제8조(통행료의 감면대상 차량 및 감면비율)
 - ④ 유료도로관리청인 지방자치단체(특별시·광역시·특별자치시·도 및 특별자치도에 한한다)는 그 관할구역내의 유료도로의 설치현황, 교통체계의 복잡성 및 통행료징수체계의 특성 등을 고려하여 조례로써 통행료의 감면대상 및 감면비율을 제1항 및 제2항의 규정보다 확대하여 달리 정할 수 있다.

[표] 조례로 통행료 감면대상범위를 확대한 지방자치단체

지방자치단체	근거	감면대상차량
부산광역시	「부산광역시 유료도로 통행료 징수 등에 관한 조례」 제3조	<ul style="list-style-type: none"> • 컨테이너 운송차량 • 승객이 승차하지 아니한 택시 • 장애인 및 노약자 특별교통수단으로 이용하는 차량(두리발 차량) • 다자녀가정 차량 • 우수기업인 차량 • 우수납세자 차량 • 효행자 차량 • 모범근로자 차량 • 환경친화적 자동차 • 시내순환 관광버스 • 장애인복지사업에 사용되는 자동차 • 전기자동차
대구광역시	「대구광역시 유료도로 통행료 징수·운용 등에 관한 조례」 제4조	<ul style="list-style-type: none"> • 시내버스 • 1,600cc 미만의 하이브리드 자동차 • 저공해 전기자동차
광주광역시	「광주광역시 유료도로 통행료 징수 및 운용 등에 관한 조례」 제5조 및 제6조	<ul style="list-style-type: none"> • 장애인복지사업에 사용하는 자동차 • 장애인의 통학을 위하여 사용되는 자동차 • 장애아보육사업에 사용되는 자동차 • 장애인의 이동편의를 위해 사용되는 자동차(‘행복콜’이라 함) • 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차(배기량 1,600cc 미만), 연료전지자동차 등 환경친화적 자동차
공통	「유료도로법」 제15조제2항	<ul style="list-style-type: none"> • 군작전용 차량, 구급 및 구호 차량, 소방활동에 종사하는 차량
	「유료도로법 시행령」 제8조제1항	<ul style="list-style-type: none"> • 경찰작전용 차량, 교통단속용 차량 및 유료도로의 건설·유지관리용 차량 • 긴급 사태에 대처하기 위한 수송용 차량 • 긴급통행제한에 따른 우회 관련 차량 • 독립유공자 관련 차량 • 국가유공자 관련 차량 • 5·18민주화운동부상자 관련 차량 • 장애인 관련 차량 • 고엽제후유증환자 관련 차량 • 기타

- 상기 영 제8조제4항의 규정을 살펴보면, 유료도로의 통행료 지원대상이 아닌 감면대상을 조례로 정할 수 있도록 하고 있다는 점과 조례로 정할 수 있는 권한을 기초자치단체장이 아닌 특별시장 등 광역자치단체장에 한정하고 있다는 점에 주의할 필요가 있음.
- 먼저, 조례로 정할 수 있는 사항이 통행료의 감면대상의 확대나 감면비율이라는 점에서 살펴볼 때, 본 조례안의 경우는 감면대상을 정하고자 하는 것이 아니라 통행료의 지원대상을 정하려는 것으로 영 제8조제4항에 근거한 것이라 보기는 어려워 보임.
- 또한, 감면대상 확대에 대한 조례 제정권을 특별시장 등 광역자치단체장에게만 국한한 것은 감면대상을 확대함에 있어 광역단위의 균형 및 형평성을 기하라는 취지로 이해됨.
- 따라서 감면대상이 아닌 지원대상을 정하려는 본 조례안이 영 제8조제4항에 근거한다고 보기는 어려울 것이나 지역주민의 복지 차원에서는 광역자치단체나 기초자치단체를 막론하고 지방자치법」 제9조제2항제2호(가)목5)에 근거하여 얼마든지 조례로 정할 수 있다고 여겨짐.
- 일례로, 「지방자치법」 제9조제2항제2호(가)목에 지방자치단체의 사무로 정한 주민복지에 관한 사업에 해당한다는 관점(대법원 2008.6.12. 선고 2007추42 판결⁶⁾)에서 인천광역시, 강원도

5) 제9조(지방자치단체의 사무범위) ② 제1항에 따른 지방자치단체의 사무를 예시하면 다음 각 호와 같다. 다만, 법률에 이와 다른 규정이 있으면 그러하지 아니하다.

2. 주민의 복지증진에 관한 사무
가. 주민복지에 관한 사업

에서는 유료도로에 대한 통행료 지원조례를 시행하고 있음.

- 다만, 이 경우는 해당 유료도로를 이용할 수밖에 없는 지역⁷⁾ 주민들의 이동권 보장을 목적으로 하고 있기 때문에 교통혼잡이나 대기오염에 따른 피해보상 차원의 지원대상을 정하려는 본 조례안과는 제정취지 차원에서 차별화 된다 하겠음.

[표] 지방자치단체 통행료 지원 조례

연번	지자체명	자치법규명	종류
1	인천광역시	인천광역시 공항고속도로 및 인천대교 통행료 지원 조례	조례
2	인천광역시 중구	인천광역시 중구 공항고속도로 및 인천대교 통행료 지원 조례	조례
3	강원도	강원도 미시령터널 통행료 지원 조례	조례
4	강원도 고성군	고성군 미시령터널 통행료 지원 조례	조례
5	강원도 속초시	속초시 미시령터널 통행료 지원 조례	조례
6	강원도 양양군	양양군 미시령터널 통행료 지원 조례	조례
7	강원도 인제군	인제군 미시령터널 통행료 지원 조례	조례

6) 【대법원 2008.6.12. 선고 2007추42 판결요지】

① 인천광역시의회가 의결한 ‘인천광역시 공항고속도로 통행료지원 조례안’이 규정하고 있는 인천국제공항고속도로를 이용하는 지역주민에게 통행료를 지원하는 내용의 사무는, 구 지방자치법(2007. 5. 11. 법률 제8423호로 전문 개정되기 전의 것) 제9조 제2항 제2호 (가)목에 정한 주민복지에 관한 사업으로서 지방자치사무이다.

② 구 지방자치법(2007. 5. 11. 법률 제8423호로 전문 개정되기 전의 것) 제15조 본문은 “지방자치단체는 법령의 범위 안에서 그 사무에 관하여 조례를 제정할 수 있다”고 규정하고 있으므로, 지방자치단체가 제정한 조례가 법령을 위반하는 경우에는 효력이 없고, 조례가 법령을 위반하는지 여부는 법령과 조례 각각의 규정 취지, 규정의 목적과 내용 및 효과 등을 비교하여 둘 사이에 모순·저촉이 있는지의 여부에 따라서 개별적·구체적으로 결정하여야 한다.

③ ‘인천광역시 공항고속도로 통행료지원 조례안’은 그 내용이 현저하게 합리성을 결여하여 자의적인 기준을 설정한 것이라고 볼 수 없으므로 헌법의 평등원칙에 위배된다고 할 수 없고, 구 지방자치법(2007. 5. 11. 법률 제8423호로 전문 개정되기 전의 것) 제13조 제1항 등에도 위배되지 않는다.

7) 인천시는 공항고속도로와 인천대교를 제외한 우회도로가 부재하며, 강원도의 미시령터널은 구(舊)도로 이용이 가능하긴 하지만 심한 굴곡과 경사로 통행 안전을 담보하기 어려워 부득이 유료도로를 이용해야 하는 상황임

■ 정책적 타당성 측면

- 민자도로는 수익자부담원칙⁸⁾에 기반을 두고 있다는 점에서 본 조례안과 같이 재정지원을 확대할 경우 당초 한정된 재정을 대신할 민간자본 유치 취지가 퇴색되기 때문에 민간자본을 유치할 당시 상황과 현재의 상황을 비교하여 재정지원의 확대가 비교우위에 있는지를 검토할 필요가 있다 하겠음.
- 또한, 본 조례안의 비용추계에 따르면 최근 3년 기준으로 우면산터널 1일 통행량이 29,145대이고 연평균 통행료 수입은 234억 7천만원인 것으로 파악되나 통행차량 중 서초구 주민 차량대수를 확인하기 어려워 비용추계가 어렵다는 입장인 만큼 이 조례안이 시행되기 위해서는 서초구 주민 통과차량 대수를 조사하는 것이 선행될 필요가 있어 보임.
- 참고로, 본 조례안에 대해 서울시 재정관리담당관(재정관리담당관-11285, '18.11.5.)은 자치구간 및 터널 이용자/비이용자간 형평성 문제가 발생할 것을 우려하면서 서초구가 생활수준이 높고 교통 인프라가 풍부한 지역임에도 불구하고 유료도로라는 이유로 시 예산을 지원할 경우 시의 지역균형발전 정책과의 상충 및 타 민자도로로의 과급에 따른 재정부담 문제가 대두될 수 있어 신중을 기해야 한다는 입장을 피력하고 있음.

8) 기존 저부담의 이용시설에 대비해 양질의 서비스 제공이 가능하고, 이용자가 이와 같은 고평익에 상응하여 고부담 사용료를 부담하는 것

■ 형평성 측면

- 안 제4조에 따르면 우면산터널 통행료 지원을 위한 예산은 서초구 재원과 서울시 재원이 협의에 의한 비율로 공동 투입되기 때문에 서초구 재원은 차제하더라도 서울시 재원이 투입되는 부분에 대해서는 형평성 측면을 고려하지 않을 수 없을 것이며,
- 따라서 우면산터널 중심 반경 거리상 오히려 근접한 인근 타 자치구 지역주민들과의 형평성이나 우면산터널 이외의 용마터널, 강남순환도시고속도로, 서울제물포터널(공사중), 서부간선지하도로(공사중) 등 타 유료도로와의 형평성 및 파급효과도 감안해야 할 것으로 판단됨.

■ 주요 조문별 검토

1) 통행료 지원(안 제4조 관련)

- 안 제4조는 시장이 해당 자치구와 공동으로 예산의 범위 안에서 통행료를 지원할 수 있도록 하며, 통행료 지원 금액 및 재정부담기준은 상호 협의로 정하도록 하고 있음.

제4조(통행료 지원) ① 시장은 제5조제1항에서 규정하고 있는 지역에 거주하는 주민에 대하여 해당 자치구와 공동으로 예산의 범위 안에서 통행료를 지원할 수 있다.
② 제1항에 따른 통행료 지원 금액 및 서울특별시와 자치구간의 재정부담 기준은 상호 협의하여 별도로 정한다.

- 「지방자치법」 제9조제2항제2호(가)목 지방자치단체의 주민복지 사무에 근거를 두어 통행료 지원 조례를 제정·시행 중에 있는 인천광역시 ‘공항고속도로 및 인천대교’와 강원도 ‘미시

령터널'의 경우를 살펴보면,

- 인천광역시는 통행료 지원금액 분담비율을 조례에서 정하고 있는데 인천광역시가 일반회계와 특별회계에서 총 100분의 80을 중구와 옹진군이 나머지 100분의 20을 분담⁹⁾하고 있으며, 강원도는 협의에 의해 규칙에서 정하고 있는데 강원도와 속초시·인제군·고성군·양양군 간에 각각 50퍼센트를 분담¹⁰⁾하고 있음.
- 이들의 경우는 주민들의 이동권 보호 차원에서 광역자치단체와 기초자치단체가 통행료 지원에 적극적인 합의가 이루어진 반면, 서울시의 경우는 공동 예산부담자인 서울시가 반대 입장을 분명히 하고 있어 본 조례안 시행 과정에서 상당한 진통이 예상됨.

2) 지원 대상(안 제5조 관련)

- 안 제5조는 지원대상을 서울시 서초구에 주민등록을 두고 실제로 거주하는 주민으로 하고 감면대상 차량임을 증명하는 감면

9) 인천광역시 공항고속도로 및 인천대교 통행료 지원금액 분담비율(제4조제2항 관련)

기 관		비 율	
		2013년도분	2014년도분 이후
인천광역시	일반회계	100분의 55	100분의 40
	특별회계	100분의 25	100분의 40
인천광역시 중구·옹진군		100분의 20	100분의 20

※ 특별회계는 경제자유구역사업 특별회계로서 경제자유구역청장은 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」 제9조의8과 이 조례 제4조제3항제3호에 따라 개발사업시행자와 통행료 지원 금액에 대하여 협의·분담하여야 한다.

※ 중구·옹진군은 100분의 20에 대하여 해당지역 주민의 실제 이용 비율로 분담

- 10) 제3조(재정부담) ① 조례 제3조제2항에 따른 강원도와 속초시, 인제군, 고성군, 양양군간 재정부담 비율은 해당 지역 감면대상 시·군민이 이용하여 발생한 사업시행자 손실금액의 각각 50퍼센트로 한다

카드를 발급받아 소지한 차량으로 규정하고 있음.

제5조(지원 대상) ① 서울특별시 서초구에 주민등록을 두고 실제로 거주하는 주민을 대상으로 한다.

② 제9조에 따른 업무협약에 따라 유료도로관리권자로부터 감면대상차량임을 증명하는 감면카드를 발급받아 소지한 차량으로 한다.

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제2항에 따른 지원 대상 차량에서 제외한다.

1. 서울특별시 이외의 지역에 차량 등록이 되어 있는 차량
2. 단체 또는 법인이 소유하는 차량
3. 사업용(영업용 포함) 및 렌탈 차량

○ 이에 대해, 45만 명을 상회하는 서초구민의 진출입 등 신상정보가 수시로 변동하는 상황에서 감면대상차량임을 확인하고 감면카드를 발급·갱신함에 있어서 부정사례 차단방안도 함께 마련될 필요가 있다 하겠음.

○ 이는, 통행료 지원을 하고 있는 미시령터널과 관련해 속초시의 경우 2014년부터 2018년 6월까지 4년 6개월 동안 통행료 감면카드를 부정 사용했다 환수당한 사례가 563건, 그 금액은 90만 5840원이었던 것으로 언론에 보도¹¹⁾된 바가 있음에 근거함.

■ 종합의견

○ 본 조례안은 우면산터널로 인해 교통혼잡과 대기오염의 피해를 입고 있다는 지역주민의 민원에 토대하여 서초구민을 대상으로 서울시와 서초구가 협의에 의해 공동으로 통행료 지원을 할 수

11) “미시령터널 감면카드 부정사용…속초시, 4년 6개월간 563건”, 연합뉴스 2018년 7월 14일자

있도록 하려는 것으로,

- 우면산터널 통행량 증가 추세에 대해 서초구민이 감내하고 있는 불편을 고려할 때 피해보상 차원에서 통행료를 지원하려는 본 조례안 제정 취지에는 서초구민의 입장에서 공감할만하다 하겠음.
- 다만, 우면산터널 통행차량이 서초구의 교통혼잡 및 대기오염에 미치는 영향이 현재로서는 정량적으로 파악하기 어려운 측면이 있고 통행료 지원 비용이 추계되지 않고 있어 이에 대한 객관적 조사를 통해 사회적 공감대를 형성하는 과정도 필요해보이며,
- 공동 재정부담자인 서울시와 서초구 간의 합의도달 가능성, 타민자도로에 대한 파급효과, 수익자부담원칙과 주민복지 간의 비교형량 등을 면밀히 검토하여 결정할 사안이라 사료됨.