

2018 정책연구과제 요약보고서

강화·옹진군 교통 유발부담금 제도 시행 적정성 연구

최병국 교통물류연구실 선임연구위원

| 연구진

최병국 교통물류연구실 선임연구위원

032-260-2654 | bkchoi@ii.re.kr

| 열람방법

인천광역시 행정자료실

인천연구원 자료실, 홈페이지(www.ii.re.kr)

연구요약

I. 서론

- 1980년대 이후지속적인 경제 성장과 소득향상으로 자동차 수요가 폭발적으로 늘어났으며, 늘어난 교통 수요 때문에 교통문제는 더욱 심각해지고 있음
- 이러한 교통혼잡 문제에 대처하기 위하여 교통부문 투자 규모를 계속 늘려 도로를 개선하고 신설하는 정책을 이어가고 있으나 늘어나는 교통 수요를 따라잡지는 못함
- 우리나라는 교통 수요와 공급의 불균형을 해결하기 위해 1990년 이후부터는 교통수요관리 정책이 도입됨. 1990년에 도입된 교통유발부담금 제도는 교통수요관리 정책의 일환임
- 교통유발부담금은 도시의 교통혼잡 문제를 야기시키는 교통유발시설물이 교통혼잡을 유발하는 한계비용 만큼 교통유발부담금을 부과하여 실질적으로 도시의 교통량 유입증가를 최소화시키는데 목적이 있음. 징수한 부담금은 교통시설 확충 및 운영개선 등 교통혼잡 완화비용으로 사용하기 위한 재원에 사용됨
- 인천시는 1990년 6대 광역도시 교통유발부담금 제도 신설과 동시에 본 제도를 시행하고 있으며 현재 8구에서 시행 중이고 강화군과 옹진군은 시행하고 있지 않음
- 구청장에게만 위임하던 교통유발부담금 부과·징수권을 군수에게도 위임할 수 있도록 2014년 도시교통정비촉진법 시행령이 개정됨
- 본 연구에서는 인천시 교통유발부담금 제도 현황을 살펴보고 강화·옹진군의 건축물 및 교통현황을 조사하여 강화·옹진군에서도 교통유발부담금 제도 도입이 필요한지를 검토함

II. 교통유발부담금 제도현황

- 1990. 1. 13 도입된 교통유발부담금 제도는 대도시 교통혼잡 완화 대책의 일환으로 도시교통정비촉진법 상 도시교통정비지역 내에서 교통유발의 원인이 되는 시설물의

소유자로부터 교통유발부담금을 부과 징수할 수 있는 근거조항을 두고 있음

- 상주인구 10만 이상의 도시시설물로 각종 바닥면적의 총합의 1,000㎡ 이상인 시설물에 부과함. 다만, 부과대상 시설물이 「주택법 제2조제4호」의 규정에 의한 주택단지 안에 위치한 시설물로서 도로변에 위치하지 아니한 시설물인 경우에는 당해 각종 바닥면적의 합계가 3,000㎡ 이상인 시설물에 부과함
- 교통유발부담금 = 시설물연면적 × 단위부담금(1㎡당) × 교통유발계수
 - 시설물연면적 : 층별 바닥면적의 합
 - 단위부담금(1㎡당) : 지역별 단위부담금 적용
- 부담금 경감제도는 시설물 미사용에 따른 경감, 국가 및 지방자치단체 소유시설물에 대한 경감, 교통량 감축활동 이행에 따른 경감이 가능함
- 인천시는 교통량 감축활동과 관련하여 15개 유형에 대해서 부담금을 경감하고, 부설주차장 개방, 자전거보관소 설치, 기업체연합 통근버스 공동운행 등의 제도 시행을 통해 부담금을 경감하고 있음
- 인천시 교통유발부담금 부과현황을 살펴보면 2017년도 기준 부과건수는 6,034건으로 314억원 정도 부과되었고, 교통유발부담금 부과금액 대비 징수율은 97%로 조사됨

III. 교통유발부담금 군·읍면지역 부과사례 검토

- 울산시는 2000년 4월 조례 제정 시 ‘구(중구, 남구, 동구, 북구)’ 단위의 ‘동’지역만을 교통유발부담금 부과대상 지역으로 한정하였으나, 2015년 6월 조례 개정을 통해 ‘군(울주군)’ 단위의 ‘읍·면’ 지역으로까지 부과대상 지역을 확대하고 시설규모 3천㎡초과 건축물에 교통유발부담금을 부과함
- 교통유발부담금 읍면지역 부과사례 검토 결과, 부산과 양산은 1천㎡이상, 용인과 평택은 3천㎡이상, 김포는 1만㎡이상인 시설물을 대상으로 교통유발부담금을 부과시행 중인 것으로 나타남
- 대부분이 시에 인접한 군 또는 읍면지역이 부과대상 지역이었으며 강화·옹진군처럼 섬지역 부과대상은 없음

IV. 교통유발부담금 시행 타당성 분석

- 강화군은 주간선 도로를 따라 개발되는 농어촌지역 도시구조로 건축물 인접도로에 접근교
통과 통과교통이 혼재되는 특성을 보임
- 강화도를 진출입할수 있는 강화대교, 초지대교의 교통량은 2017 도시교통 기초조사에
따르면 각각 2.7만, 2.0만대로 조사됨
- 초지대교사거리, 알미골사거리, 강화우체국사거리 및 찬우물삼거리 교차로 분석결과
평일보다 주말에 더 혼잡한 것으로 나타남
- 향후 자동차전용도로인 국도48호선 우회도로, 국지도 84호선 등이 개통되면 통과교통이
분리됨에 따라 건축물이 밀집되어 있는 기존 강화읍, 길상면의 도로교통 정체완화가 예상됨
- 강화군의 경우 연면적 1,000㎡ 이상 시설물에 부과할 경우 연 3억 7천만원이 부과되고
연면적 3,000㎡ 이상 시설물의 경우 연 1억 8천만원 정도의 부담금이 부과됨. 옹진군의
경우 연면적 1,000㎡ 이상 시설물에 부과할 경우 연 7천9백만원이 부과되고 연면적
3,000㎡ 이상 시설물에 교통유발부담금을 부과하면 2천4백만원 정도의 부담금이 부과됨

IV. 결론 및 정책건의

- 교통유발부담금은 도심의 교통혼잡을 완화하기 위하여 교통혼잡을 유발하는 시설물의
교통량을 감축하는데 그 근본취지가 있음
- 강화-옹진군은 현재 대부분이 농어촌지역으로 인천시 기존 ‘구’ 단위의 ‘동’지역 부과기준
을 적용하는 것은 부적절함
- 강화 옹진군의 용도지역별 토지면적을 살펴보면 도시지역 비중이 강화군 4.2%(17.3km²/3
90.2km²), 옹진군 2.2%(3.6km²/162.7km²)로 구성되어 전형적인 농어촌 지역 특성을 보이고
있음
- 강화군 교통여건은 주중과 주말의 확연한 차이를 보여 주중에는 교통혼잡이 발생하지
않지만 주말에는 강화군 외부에서 방문하는 차량으로 초지대교, 강화대교, 강화읍 일대
상습 교통정체가 발생하고 있음. 옹진군은 영흥면을 제외하고는 도서지역으로 별다른
교통혼잡을 보이지 않고 있음
- 강화군은 다수의 관광자원을 보유하고 있어 1년간 약 190만명의 관광객이 방문하고,
매년 봄 개최되는 고려산 진달래축제 기간 43만명(2017년 기준) 방문하는 등 주요
관광지에 주말과 휴일에 교통량이 집중되고 있음
- 강화군 지역 내 건축물(44개)의 유발 교통수요와 도로교통혼잡과의 인과관계가 불분명하

며, 최근 개통된 인화~강화간 도로, 국지도 84호선(길상~선원) 확장 공사 등으로 도로교통 여건은 개선될 것으로 예상되어 교통혼잡 유발 원인자에게 경제적 부담을 주는 제도 취지와 다소 맞지 않는 것으로 판단됨

- 교통수요관리는 교통 기반시설(도로, 주차장) 확충이 어려운 대도시에서 승용차 교통수요를 대중교통(버스, 도시철도)으로 수단 전환시켜 한정된 도시공간에서 교통수요를 처리하는 기법이나, 강화-옹진군은 농어촌지역으로 일반 대도시에서 적용하는 교통수요관리 기법 적용은 시기상조인 것으로 보임
- 강화-옹진군의 교통유발부담금 부과 유예를 건의하며, 강화-옹진 지역의 사회경제적 규모 증가, 토지이용 변화, 대형 교통수요 유발시설/개발계획 시행 여건 등을 지속적으로 모니터링하여 추후 교통유발 부담금 부과 재검토가 타당함

이 보고서는 인천연구원이 수행한 연구보고서를 요약한 것입니다.
자세한 내용은 인천연구원 홈페이지(www.ii.re.kr)에서 열람할 수 있습니다.