



공공교통시설 타당성 평가제도의 올바른 이해를 위한 Q&A

2017. 12





- 1] 타당성 평가와 통합시행 가능
- 2] 실시설계와 통합시행 가능
- 3] 타당성 평가 업무매뉴얼에 따름
- 4] 타당성 평가서 작성지침에 따름

현황 및 문제점

- 그간 도로, 철도, 공항 등 공공교통시설을 건설하면서 타당성 조사를 잘못하여 문제가 된 사례가 몇 차례 있었음
- 이러한 문제를 개선하고 평가의 객관성을 제고하기 위하여 관계법령을 개정, **타당성 평가** 제도를 새로이 도입하였음
 - 용역 수행자의 자격요건을 정하고 국토교통부에 등록
 - 용역 발주계획서 및 최종보고서를 국토교통부장관에게 제출
 - 타당성 평가기준 및 보고서 작성지침을 제정
 - 용역의 대가 기준을 새로이 고시
- 그러나 발주청 공무원들에게 새로 도입된 **타당성 평가** 제도에 대한 인지도가 낮아 예전 관행대로 용역을 발주하고 있음

관련 제도 현황

● 타당성 조사

- 근 거 법 : 건설기술진흥법('87년 제도도입, '06년 법개정)
- 적용범위 : 총 사업비 500억원 이상의 공공건설사업
- 성 격 : 건설공사 추진 시 반드시 거쳐야 할 1개 절차로서의 규정만 명시

※ 조사자의 자격, 용역 수행 절차, 교통수요 예측, 보고서 작성 등에 관한 구체적 기준이 미비

● 예비타당성 조사

- 근 거 법 : 국가재정법('99년 제도도입, '06년 법개정)
- 적용범위 : 총 사업비 500억원 이상의 공공건설사업
- 성 격 : 사업추진의 적정성 및 예산편성 여부를 판단하기 위한 예비적·개략적 조사

● 타당성 평가

- 근 거 법 : 국가통합교통체계효율화법('09년 제도도입, '09년 법개정)
- 적용범위 : 총 사업비 300억원 이상의 공공교통시설
- 성 격 : 타당성 조사 제도의 문제점을 보완, 공공교통시설에 적용되는 특별법

적용기관 및 대상

- 적용기관 : 중앙행정기관, 지방자치단체, 공기업(공사·공단), 민간투자자
- 적용대상 : 총 사업비 300억원 이상의 공공교통시설 개발사업



Q1 타당성 평가(조사)를 하는 목적 또는 효과는 무엇인가요?

- 사업시행으로 기대되는 경제적 효과와 투자비용을 비교하여 **투자의 당위성**을 입증
 - 장래 교통수요가 예상치에 미치지 못하면 예산만 낭비하고 사회적 문제가 야기되므로 이를 사전에 방지
- 민간투자사업의 경우 **수익성** 여부를 판단하고 연도별 상환계획을 수립
 - 수익금이 투자원리금과 유지관리비 합산액에 미치지 못하면 민간투자자가 도산하게 되므로 이를 사전에 방지
- 여러 가지 사업 대안 중에서 경제성, 수익성, 환경성, 지역 갈등이나 집단민원 가능성 등을 종합평가하여 **최적의 건설대안**을 도출
 - 사업시행 과정에서 발생할 수 있는 여러 가지 갈등요인 또는 민원을 사전에 예방 또는 최소화
- 아래의 경우와 같이 사업추진의 당위성을 **재확인**
 - 당해 사업이 중장기 교통망 계획에 이미 반영 되어 있으나 개별적으로 타당성 평가를 시행하지 않은 경우
 - 예산편성 과정에서 타당성을 개략적으로만 평가한 경우 (예비타당성 조사)
 - 타당성 평가를 제대로 했어도 추후 오랜 시간이 경과하여 사회적·경제적 여건이 현저히 변한 경우





Q2 타당성 평가와 타당성 조사의 차이점은 무엇인가요?

- 타당성 평가와 타당성 조사는 내용상으로는 유사하나 근거 법령, 시행절차, 시행기준 등이 전혀 다름
- 타당성 조사는 건설기술진흥법의 규정에 의하여 일반 건설공사에 적용되는 것이며, 타당성 평가는 국가통합교통체계효율화법에 의하여 공공교통시설에 적용되는 것임
- 행정법상 신법·특별법 우선의 원칙에 의하여 공공교통시설은 국가통합교통체계효율화법에 의하여 타당성 평가를 해야 함
- 공공교통시설에 관한 한 건설기술진흥법에 의한 타당성 조사는 '09년 이후 국가통합교통체계효율화법에 의한 타당성 평가로 대체 됨



Q3 예비타당성 조사를 거친 사업도 타당성 평가를 다시 해야 하나요 ?

- 예비타당성 조사는 예산편성 여부를 결정하기 위하여 여러가지 타당성평가 요소 중에서 경제적 타당성(비용/편익비) 위주로 개략적인 평가를 하는 것이므로 추후 별도로 본격적인 타당성 평가를 해야 함





Q4 타당성 평가를 설계와 동시에 발주해도 되는지요?

- 타당성 평가는 본격적인 사업을 착수하기 이전에 수행하는 것이므로 기본설계 또는 실시설계와 분리하여 그 이전에 발주하여야 함
- 다만, 기본계획과는 통합발주 할 수 있음



Q5 타당성 평가 용역비가 타당성 조사 용역비보다 더 드나요?

- 타당성 조사나 타당성 평가의 대가는 항목별 차이는 있으나 전체적으로는 비슷함
- 타당성 조사 용역의 대가 산정기준에서는 설계부문 인력이 과다 책정된 반면, 교통수요예측 부문 인력이 과소 책정됨
- 타당성 평가 용역의 대가 산정기준에서는 설계부문 인력을 줄인 만큼 수요예측 부문 인력을 늘렸음
- ※ 장래 교통수요는 타당성 평가에 결정적인 영향을 미치는 핵심요소이나 예측작업이 매우 복잡하고 오랜 시간이 소요되며 예측 결과를 타 전문가가 검증하기도 어려우므로 이 부문의 교통전문 인력을 보강한 것임





Q6 **용역발주 시 변동되는 사항은 무엇이 있나요?**

- **근거법령**을 건설기술진흥법
→ 국가통합교통체계효율화법으로 변경
 - **용역명칭**을 ○○○타당성 조사
→ ○○○타당성 평가로 변경
 - **입찰참가조건**을 「엔지니어링산업진흥법」에 의한 엔지니어링 활동주체로 신고를 필한 업체
→ 「국가통합교통체계효율화법」에 의한 타당성 평가 대행자로 변경
 - 사업수행능력 평가대상 기술자를 도로, 철도, 구조 등의 기술자 외에 **교통기술자**를 반드시 포함
 - 타당성 평가를 기본계획과 통합하여 용역을 발주하는 경우 이들 분야의 참여 기술자를 구분하지 않고 발주 내역서를 작성
→ 타당성 평가분야와 기본계획 분야의 참여기술자를 각각 분리하여 **발주내역서**를 작성
 - **용역대가**는 반드시 국토교통부장관이 고시('16. 3)한 「공공교통시설 타당성 평가 대행비용 산정기준」을 적용
 - **용역수행자**는 반드시 타당성 평가대행자로 등록된 자만 수행이 가능 (학술·연구기관도 등록 필요)
- ※등록요건 : 교통수요, 비용산정, 재무분석 전문가
각 1인 이상 보유
- ※평가대행자 등록현황('17. 12. 현재) : 총 59개 업체
(7개 연구기관 포함)



- **교통투자평가협회**

- 국가통합교통체계효율화법에 의해 2010. 1. 11 설립
- 타당성 평가 대행자의 등록 등 정부 위탁업무 수행
- 교통투자 평가제도에 관한 조사·연구, 교육·홍보 등 수행

- **<http://www.tiea.or.kr>**

- 협회가입/ 변경등록 서류안내/ 대행자현황/ 발간자료/ 소식 등의 다양한 정보와 각종 자료를 다운로드 받을 수 있음
- 주소 : 서울특별시 강남구 테헤란로 7길 22, 본관 406호 (역삼동, 한국과학기술회관)
- 전화 : 02-501-4433



**공공교통시설의 타당성 평가 활성화,
국토교통부와 교통투자평가협회가 함께 합니다.**

