

---

---

# 타당성 평가제도의 도입배경

---

---

2021. 12

교통투자평가협회

## 타당성 평가제도의 도입배경

### □ 제도의 변천경위

- 1962년부터 경제개발5개년계획을 추진하면서 차관자금으로 시행하는 모든 도로사업은 IBRD등 차관선의 주도하에 타당성 조사를 실시함
- 1987년 건설기술관리법을 제정하면서 타당성 조사를 공공사업을 추진하기 위한 선행 절차로 명문화
- 1990년 이후 20여년간 타당성 조사가 잘못되어 사회적 물의를 일으킨 도로·철도·공항 건설사업이 여러 건 발생함
  - 특히, 경부고속철도 공사비가 건설과정에서 3배 이상 증가함
  - 1999년 국가재정법을 개정하여 예비타당성 조사제도를 도입함
  - 예비타당성 조사제도 도입에도 불구하고 타당성 조사의 부실사례가 각종 공공교통시설 사업에서 계속 발생함
- 2009년 타당성 조사제도의 미비점을 획기적으로 보완하기 위하여 국가통합교통체계효율화법을 개정하여 타당성 평가제도를 새로이 도입
  - 용역 시행업체의 자격요건을 규정하고 국토교통부에 등록토록 함
  - 타당성 평가에 관한 구체적 기술기준과 보고서 작성기준을 제정함
  - 타당성 평가 계획을 매년 2월 말까지 장관에게 제출토록 함
  - 타당성 평가 최종보고서를 장관에게 제출하고 적정성 여부를 검증받도록 함
  - 타당성 평가용역의 대가기준을 합목적으로 개선하여 고시함

## □ 현황 및 문제점

- 2010년 이후 매년 각급 발주청에 홍보자료를 배포하고 소속직원들에 대한 집체교육을 실시함
  - 그러나 참여율이 매우 저조하며 이를 높일 수 있는 수단도 없음
    - ※ 2019년의 경우 53개 기관에 참석 요청하였으나 17개 기관만 참석
- 타당성 평가는 설계 이전에 선행하여야 하나 대부분의 발주청이 설계 용역에 포함시켜 일괄 발주함
  - 타당성 평가를 설계의 부속 사업으로 간주하여 설계용역에 포함시킴
  - 설계업체는 무자격업체에 용역 대가의 기준을 무시하고 하도급을 줌
  - 타당성 평가는 수요예측 및 경제성 평가를 통하여 예비타당성 조사의 결과를 검증하고 최적의 건설대안을 마련하기 위한 것이므로 반드시 설계 이전에 발주해야 함
- 발주청 공무원 대부분이 타당성 평가제도로 바뀐 것을 모르고 있음
  - 용역 명칭을 타당성 평가가 아닌 타당성 조사로 사용함
  - 입찰참가자격업체를 국가통합교통체계효율화법에 의한 “타당성 평가 대행자”로 등록된 업체로 제한하지 않고 “엔지니어링활동주체”로 함
  - 교통수요, 비용산정, 재무분석 등 3개 분야 책임기술자를 평가대행자 등록 시 제출한 전문가로 구성하지 않고 미등록·무자격 기술자로 구성
- 타당성 평가용역의 대가를 고시한 기준에 의하지 않고 임의로 결정
  - 타당성 평가를 설계에 포함시켜 발주하는 경우는 당연히 고시된 대가 기준을 무시
  - 타당성 평가를 설계 이전에 분리 발주하는 경우에도 종래 관행대로 건설기술진흥법에 의하여 고시된 타당성 조사의 대가기준을 적용
    - ※ 타당성 조사의 대가기준은 교통수요예측, 비용산정 등 타당성 평가와 무관한 설계 관련 사항이 과다 반영되어 있음
- 타당성 평가제도가 10년이 지난 지금까지 정착되지 못한 점은 본 제도의 중요성을 제대로 인식하지 못하기 때문으로 판단됨
  - 타당성 평가는 한정된 재원의 효율적 사용을 위해서는 물론, 향후 투자개발형 해외건설시장의 개척을 위하여 긴요함