

## 국내 교통SOC 투자평가체계 효율화 방안

정성봉 · 남궁백규\*

서울과학기술대학교 철도전문대학원 철도경영정책학과

### Efficiency Plan of Transportation Investment Appraisal System

CHUNG, Sung Bong · NAMKUNG, Baek Kyu\*

Department of Railroad Management and Policy, Graduate School of Railroad, Seoul National University of Science and Technology, Seoul 139-743, Korea

#### Abstract

Recently interest and concern about the effectiveness of the transportation investment policy have been increasing because lots of transportation projects reflected to the National Transportation Plan are suspended or delayed during pre-feasibility study. For instance, the criticism such as overlap and deficiency in consistency in appraisal system were aroused because of the waste of budget, time and man-power etc. This is because the Korea government adopted pre-feasibility study for the purpose of efficient use of national budget, but the methodology and the appraisal contents are similar to the existing feasibility study. Also, the feasibility appraisal study was adopted in 1999 for the purpose of establishing efficient transport networks but the feasibility study has been substituting the function which should be conducted by feasibility-appraisal study. In this study, by reviewing the current situation and the purport of introducing these policies, the understanding of these policies could be increased. Then, the plans for improving the efficiency of transportation appraisal system are suggested in the context of strengthening the connectivity between these policies. This study is expected to play an important role in increasing the rationality, consistency and efficiency of transportation investment policies.

최근 국가상위계획에 반영된 교통SOC 사업이 예비타당성조사단계에서 중단·지연됨에 따라 투자평가방법 및 제도의 실효성에 대한 관심이 높아지고 있다. 특히, 현재 시행되고 있는 투자평가제도간 중복 및 일관성 부족 등으로 인해 불필요한 예산 및 시간 그리고 인력낭비가 발생한다는 논란이 제기되고 있다. 일례로 국가재정의 효율적 운영을 목적으로 예비타당성조사가 도입되었으나 타당성 평가와 분석방법 및 평가내용이 유사하며, 효율적 교통체계구축을 촉진하기 위해 도입된 타당성 평가 또한 현재 타당성 조사가 그 기능을 대신하여 타당성 평가가 유명무실해 지는 등 주먹구구식 투자평가제도 도입으로 인해 효율적인 교통SOC투자가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 이에 본 연구에서는 현재 수행되는 투자평가제도의 도입취지 및 운용현황을 살펴봄으로써 각 제도에 대한 이해도를 제고하고, 이를 토대로 현 투자평가체계의 효율화를 위해 각 투자평가제도간 연계성 강화방안을 제시하였다. 본 연구를 통해 현재 수행되는 투자평가제도를 체계적으로 정리할 수 있는 토대가 마련되어, 교통SOC투자제도의 합리성, 일관성 및 효율성 향상에 기여할 것으로 사료된다.

#### Keywords

appraisal system, efficiency of transportation appraisal system, feasibility study, pre-feasibility study, transportation investment policy

평가체계, 제도개선방안, 타당성 평가, 예비타당성조사, 교통투자평가제도

\* : Corresponding Author  
baekkyou@nate.com, Phone: +82-2-975-6696, Fax: +82-2-975-6696

Received 28 April 2014, Accepted 24 June 2014

© Korean Society of Transportation  
This is an Open-Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

## 서론

1990년대 말까지 교통SOC사업시행을 위한 표준적·합리적 절차 및 지침의 부재로 인해 주택구구식 사업계획, 나눠 먹기식 예산배정, 밀어붙이기식 사업추진 등으로 예산낭비, 건설재해 및 부실공사 등의 문제가 제기되기 시작하였다. 이에 따라 정부에서는 『공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)』을 수립하여 공공 건설사업의 기획·설계·보상·발주·시공 및 유지관리 등 모든 단계의 문제점을 분석하고 실효성 있는 개선방안을 마련하였다. 또한, 1999년에는 교통정책의 종합조정을 강화하기 위하여 교통시설에 대한 투자계획의 수립, 투자평가, 교통체계의 지능화 등을 추진하고, 『교통시설특별회계법』을 통해 교통시설의 확충 및 관리를 위한 재원을 마련하기 위해 『교통체계효율화법』을 제정하여 타당성 평가의 시행근거를 마련하였다. 하지만, 종합대책의 취지 또는 각 제도의 법적 도입배경과는 달리 교통SOC사업의 추진여부와 예산배분 및 투자우선순위 등이 예비타당성조사 단계에서 대부분 결정(계획 타당성 평가 기능의 유명무실화)되고, 분석방법 및 평가내용이 유사(타당성 평가와 예비타당성 조사)하거나, 동일 기능의 제도가 규정되어 혼란을 초래(타당성 평가와 타당성 조사), 그리고 최초 도입취지 및

목적과는 달리 예산배정 및 투자여부를 결정하는 제도로 자리 잡은 경우(예비타당성조사) 등으로 제도간 중복성 및 실효성 측면에서의 지속적인 논란이 제기되고 있다. 이러한 지속적인 논란에도 불구하고 각 제도의 도입경위 및 배경, 제도간 관계, 제도별 운용현황 및 문제점 그리고 개선방안 등에 대해 체계적으로 분석한 연구는 전무한 상황이다.<sup>1)</sup>

이에 본 연구에서는 지금 논란이 되고 있는 계획타당성 평가, 예비타당성조사, 그리고 타당성 평가 및 타당성 조사를 중심으로 관련 제도의 연혁, 도입배경 및 취지, 그리고 목적 등을 체계적으로 검토하여 국내 교통투자평가제도의 문제점 및 개선방향을 제시하도록 한다.

이를 통해 제도간 위계, 평가제도의 기능 및 목적 등을 명확히 설정하여 평가제도의 합리성·효율성을 제고함으로써 체계적인 평가절차 마련을 목적으로 한다. 본 연구를 통해 투자평가제도의 합리성·일관성·효율성 향상을 기대할 수 있을 것으로 판단된다.

## 투자평가제도 도입경위 및 정부 주요 대책

본 장에서는 국내 교통SOC투자 타당성을 판단하기 위해 수립된 4가지 평가제도의 도입경위와 이러한 제도 시행의 시발점이 된 정부대책에 대해 살펴보도록 한다 (Figure 1 참조).

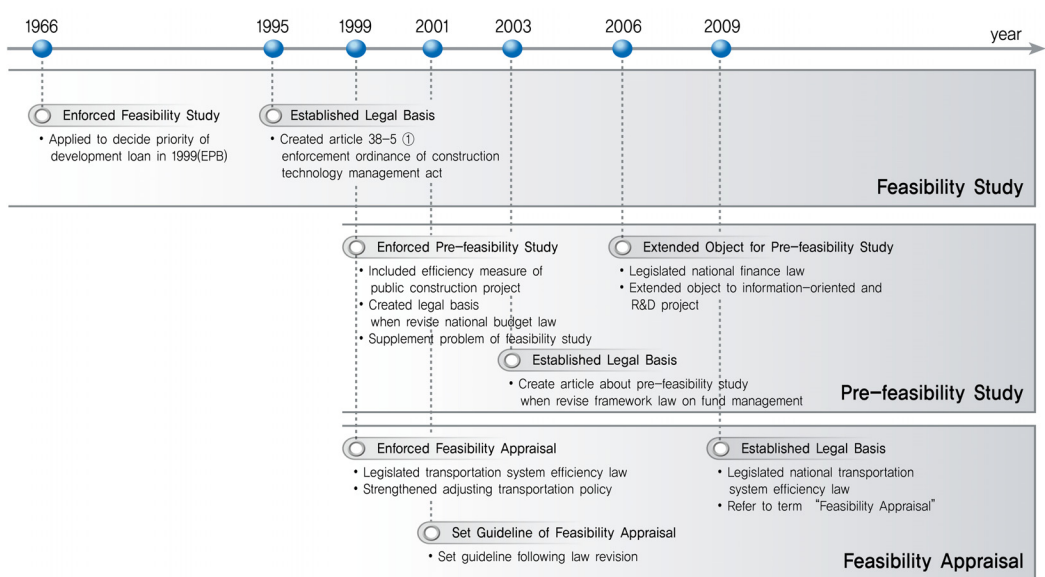


Figure 1. Introduction year of transportation investment appraisal system in Korea

1) 지금까지 대부분의 연구는 전반적인 투자평가체계에 대해 다루거나, 각 제도가 가지는 한계 및 문제점 특히, 최근에는 예비타당성 제도의 AHP기법에 대한 문제점을 증점적으로 다루는 수준으로 진행되어 옴.

## 1. 예비타당성 조사제도

1998년 11월 당시 예산청의 요청으로 KDI가 '예비타당성조사'의 개요 및 추진방식에 관한 기본방안을 작성하여 그 해 12월 '예비타당성조사' 수행방식에 대한 관계부처 회의가 개최되었다. 관계부처 회의에 따라 기획예산위원회와 건설교통부를 중심으로 '공공사업 효율화 추진단'이 구성되었으며, 그 다음해인 1999년 범정부 차원의 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」에 포함됨에 따라 제도적 근거를 마련하게 되었다.

이러한 과정으로 도입된 '예비타당성조사'는 무분별한 사업추진으로 인한 예산낭비를 방지하고자 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」의 일환으로 1999년 예산회계법시행령을 개정(예산회계법시행령 제9조의2(대규모 개발사업의 예산)), 근거조항을 신설하여 예비타당성조사 제도를 처음 도입하였으나, 시행령에만 언급되어 별도의 법적 근거가 명확하게 제시되지 않은 상황이었기 때문에 많은 논란이 제기되었다. 이후 2003년 기금관리기본법 개정 시 예비타당성조사 제도 관련 조항(기금관리기본법 제8조의4(예비타당성조사))신설하였으며, 2006년 국가재정법 제정(국가재정법 제38조(예비타당성조사)), 동법 시행령 제13조, 2007.1.1시행)을 계기로 예비타당성조사제도의 기본 운영 틀이 법제화<sup>2)</sup>되었다.

이러한 예비타당성조사는 예산낭비를 방지하고 재정 운용의 효율성 제고를 기여하는 목적으로 총사업비 500억 원 이상의 사업 중 국가재정지원 규모가 300억 원 이상인 신규 사업에 대하여 적용하도록 규정되어 있으며, 대규모 개발 사업에 대하여 교통수요추정, 경제성 분석, 정책적 분석 등 예산투입의 적정성을 평가하는 제도로써, 해당사업의 예산안 또는 기금운영계획안에 반영하고자 하는 경우 사업 시행 전전년도에 수행하여 사업을 추진하기 위한 근거로 활용되고 있다.

예비타당성조사의 표준적·객관적 분석을 위해 1999년 「도로 및 철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 연구(Korea Development Institute, 1999)」가 발간된 이후 2000년, 2001년, 2004년, 그리고 현재(Korea Development Institute, 2008)까지 모두 4

번 개정되었으며, 최근 비용부문의 일부 개정을 포함하여 5번째 개정작업이 완료된 상황이다.

## 2. 타당성 평가제도

건설교통관련 법령은 대부분 부동산, 수자원, 교통 등 국민의 일상생활과 매우 밀접한 관련이 있는 법령으로 구성되어 있으며, 2005년 1월 264개의 법령(법률 78, 대통령령 89, 부령97)이 있다. 업무 분야별로는 국토정책·토지·주택·도시·건설경제·기술안전·도로·수자원·수송물류·육상교통·철도·항공 등 12개 분야로 구분해 볼 수 있다.

「교통체계효율화법」<sup>3)</sup>은 이처럼 건설부문별 산발적으로 제정·운용되고 있는 법률에 대해, 교통정책의 종합조정을 강화하기 위하여 교통시설에 대한 투자계획의 수립, 투자평가, 교통체계의 지능화 등을 추진하고, 「교통시설특별회계법」을 통해 교통시설의 확충 및 관리를 위한 재원을 마련하기 위해 1999년에 제정되었다. 이를 위해 1998년 3월에 국가기간교통망계획수립을 국정과제로 선정하고 계획지침서 및 작업단을 구성·운영하여, 1998년 10월에 계획시안을 작성하여 각계 의견수렴을 위한 공청회를 개최하였고, 1999년 2월에 계획안 보완 및 관계부처협의의 통해 「교통체계효율화법」이 제정되었다. 동 법을 통해 교통시설투자계획을 기타 다른 국가계획에 반영토록 함으로써 타 법령과의 조화를 도모하고 있으며, 국가교통조사, 지능형교통체계기본계획, 국가교통기술개발계획 등을 규정하는 특별법 성격의 법으로 국가 단위 최상위 법률의 위치를 차지하고 있다.

「국가통합교통체계효율화법」 제18조(타당성 평가)에서는 공공교통시설 개발사업의 교통수요, 비용 및 편익 등에 대한 합리적·객관적인 투자 분석 및 평가를 수행함으로써 사업의 추진여부를 결정하기 위한 '타당성 평가' 제도를 규정하고 있다. 2001년에 「교통체계효율화법」이 개정됨에 따라 평가의 일관성을 확보하기 위해 「교통시설 투자평가지침(Korea Transport Institute, 2001)」이 마련되었으며, 2014년 현재까지 타당성 평가를 수행하기 위한 교통시설 투자평가지침이 4번에 걸쳐 개정된 후, 현재 제5차 개정(Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2013)이 발간되어 적용되고 있다.

2) 예비타당성조사 대상사업 범위가 대규모 건설사업에서 정보화·국가연구개발사업으로 확대·시행

3) 2012년 현재 「국가통합교통체계효율화법」으로 개정

### 3. 타당성 조사제도

‘타당성 조사’라는 용어는 건설 또는 건축사업의 타당성을 판단하기 위해 일반적으로 사용되어 왔는데, 교통사업시행을 위해 본격적으로 타당성조사를 시행한 시기는 우리나라의 산업화가 시작되는 1960년대로 추정<sup>4)</sup>할 수 있다.

이러한 타당성 조사와 관련해서 처음으로 법적 근거를 마련하게 된 것은 1995년 8월 시행된 『건설기술관리법 시행령』 제38조의5(건설공사의 사전조사 및 기본계획) ①항이 신설되면서 부터이다. 제①항에 따르면 “발주청은 건설공사에 대한 합리적인 계획을 수립하고 예산을 효율적으로 집행하기 위하여 사전조사를 충실히 실시하여야 한다.”라고 규정되어 있는데, 여기서의 ‘사전조사’가 ‘타당성 조사’를 의미한다고 볼 수 있다. 이후 대통령령 제16765호(2000년 3월28일 일부개정)로 공표된 동법 시행령 제38조의6(타당성조사)에서 처음으로 타당성 조사에 대한 용어가 등장하게 되었는데, 이 또한 『공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)』의 일환으로 이루어졌을 것으로 사료된다. 이 조문은 모두 5개 항목으로 구성되어 있는데, 조사대상 공사비 범위, 검토항목, 기본계획과 동시시행 가능성 및 적정성 검토 등 일반적인 내용으로 규정되어 있다. 이 후 법조문의 내용은 변화 없이 제57조로 2010년 개정되어 현재까지 유지되고 있다.

하지만, 타당성 조사를 위한 지침은 현재 부재한 상황이며, 일반적으로 『국가통합교통체계효율화법』에 명시된 ‘타당성 평가’를 위한 지침 즉 『교통시설 투자평가지침제 제5차 개정(Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2013)』을 준용되고 있는 실정이다.

### 4. 공공건설사업 효율화 종합대책(1999-2002)

1998년 말부터 타당성조사 제도의 개선이 필요하다는 인식이 예산당국 및 관련 학계를 중심으로 확산되면서 범정부적인 대책 마련이 이루어지기 시작하였다. 이에 따라 기획예산위원회와 건설교통부를 중심으로 ‘공공사업 효율화 추진단’이 구성되었으며, 1999년 건설교통부 주관으로 공공투자 관련 기관이 공동으로 예산을 절감하

**Table 1.** Execution plans for proper procedure of project implementation in the comprehensive countermeasure

Classification	Contents
Pre-feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checking comprehensively the necessity of project implementation and broad travel demand and cost etc.</li> <li>• Determining whether feasibility study should be implemented or not</li> <li>• Determining whether feasibility study and basic design are carried out simultaneously</li> <li>• Implementing at neutral research organization</li> </ul>
Basic Design and Detailed Design	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementing &lt;Detailed Design&gt; after completing &lt;Basic Design&gt; for design substantiality</li> <li>• Reinforcing contents in &lt;Basic Design&gt; such as approval, impact assesment for implementing project</li> </ul>
Feasibility Recheck	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechecking feasibility in case of increase in cost as a result of &lt;basing design&gt; or &lt;detailed design&gt;</li> <li>• Determining whether doing feasibility recheck or not according to the results of sensitivity analysis</li> </ul>
Post-Evaluation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Institutionalization of 'Project Evaluation' both for improving / complementing problems produced during project implementation and for referring to the project for planing project in the future</li> </ul>

면서 공사품질도 확보할 수 있도록 범정부 차원의 『공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)』을 수립하게 되었다.

이 대책을 통해 ‘사업시행 적정 절차의 확립’, ‘예비타당성조사 제도 도입’, ‘타당성 조사의 객관성·중립성 확보’, ‘기타 대책<sup>5)</sup>’ 등 4가지의 제도개선방안을 마련하였다.

우선, 사업시행 적정 절차의 확립을 위해 공공사업의 <기본구상>단계에서부터 <사업시행>, <사후평가>단계에 이르기까지, 전 과정에 관한 절차를 표준화·법제화하는 방안으로 ‘예비타당성조사’ 단계를 ‘타당성 조사’ 이전에 설치하고, <기본설계>와 <실시설계>의 구분시행에 대한 근거를 마련하였다(Table 1 참조).

‘예비타당성조사’의 경우 당시 기획예산처에서 검토되고 있던 제도로 ‘타당성 조사’를 실시할 필요성이 있다고 판단되는 사업만 ‘타당성 조사’를 실시하는 방안을 마련하였다. 『공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)』에서 제시하고 있는 ‘예비타당성조사’의 검토내용은 ‘국민경제측

4) 과거 문헌자료를 검토한 결과 1966년 경제기획원의 신규 차관사업계획을 추진하기 위해 차관사업에 우선순위를 결정하기 위해 조사를 의뢰하였다는 기록이 있음.

5) ‘사업 우선순위 정립’과 ‘사후평가’ 시행방안이 제안

면에서의 필요성 여부', '국토개발계획의 부합여부', '다른 부문 공공사업과의 관련검토', '사업위치의 적합성', '개략적 규모 및 사업비', 그리고 '채원조달방안' 등으로 구성되어 있으며, 이를 종합적으로 검토하여 '타당성 조사의 필요성 여부' 등을 제시하는 목적으로 도입되었다. 이러한 목적에 따라 예비타당성조사의 수요 및 비용추정 내용은 상대적으로 개략적이며, 조사기간 및 예산은 사업 1건당 2-3개월, 그리고 조사예산은 총액예산으로 편성하도록 하였다(Table 2 참조).

타당성 조사의 경우, 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 사업주무부서 내에 민간 전문가와 관계 공무원 등으로 구성되는 '타당성 조사 평가위원회'를 구성하여 타당성 조사내용 및 결과 등을 검증할 수 있는 기구를 설치하고, 타당성 조사에 참여한 연구자 및 관계 공무원에 대한 실명제를 실시하여 분석내용에 대한 책임감을 고취할 수 있도록 하였다(Table 3 참조).

**Table 2.** Execution plan of pre-feasibility study

Classification	Contents
Items	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessity of the project from the aspect of national economy</li> <li>• Coincidence with national land development plan</li> <li>• Review of relation between different sectors of public projects</li> <li>• Suitability of the location of the project</li> <li>• Broad size and cost of the project</li> <li>• Plan of procuring budget</li> </ul>
Application of Results	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Determination of the necessity of implementing Feasibility Study</li> <li>• Determining whether feasibility study and basic design are carried out simultaneously</li> </ul>
Period	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2-3 month per project</li> </ul>

**Table 3.** Execution plan of feasibility study

Execution Items	Contents
Institutionalization of Feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obligation of implementing the study of Feasibility Study</li> </ul>
Establishment of Standard Manual for Feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Joint implementation of Competent ministry and Budget Authority</li> <li>• Establishment of general and departmental manual</li> </ul>
Establishment of Feasibility Study Committee of Feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizing private experts and government official concerned</li> <li>• Validating the results and contents of the Feasibility Study</li> </ul>
Real-name system and administration measure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspiring sense of responsibility through adopting the system</li> <li>• Introduction of penalty count system</li> </ul>

## 제도별 운용실태 및 문제점 분석

국내에서 운용되고 있는 투자평가제도는 모두 국가의 예산집행의 효율성을 제고하고 효과적인 사업추진을 통한 국민복지의 증진이라는 큰 목표 하에 도입·운용되고 있다. 하지만, 주무부처간의 소통단절과 성과위주의 제도개편, 그리고 정치적 여건변화 등으로 인해 최초의 도입취치와는 다른 방향으로 제도가 운용되고 있는 실정이다. 이에 본 장에서는 국내에서 수행되고 있는 4가지 투자평가제도에 대해 최초 도입취치와 현 운용현황을 비교하여 각 제도별 문제점을 도출하도록 한다.

### 1. 계획타당성 평가

계획 타당성평가는 『국가통합교통체계효율화법』에 명시된 법정종합계획에 대한 타당성을 검토하는 제도로 국가전체의 네트워크 구축 및 보완계획과 노선에 대한 투자우선순위 선정이 가장 중요한 역할로 볼 수 있다. 계획 타당성 평가를 통해 추진이 확정된 사업의 경우 예비타당성조사를 받아야 하는데, 이 과정에서 계획 타당성 평가에서 도출된 사업의 우선순위를 무시한 채 예비타당성조사 결과에 따라 사업이 산발적으로 추진되고 있어 계획 타당성 평가의 본래의 목적이 희석되고 있는 실정이다. 물론, 계획 타당성 평가 수행 시 활용하도록 규정되어 있는 『교통시설 투자평가지침 제5차 개정(Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2013)』에서는 투자우선순위 방법을 제시하고 있으나, 평가항목이나 방법이 명확하지 않기 때문에 투자우선순위를 선정함에 있어 어려움이 있다. 또한, 우선순위 선정을 위한 지표로 경제성 분석결과인 B/C를 활용하고 있어 합리적인 투자우선순위를 선정하기에는 다소 문제가 존재한다.

예비타당성 조사와의 정책적 연계성 향상을 위해 국토교통부는 『예비타당성조사 신청 대상사업 선정을 위한 매뉴얼(Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, 2012)』을 발간하여, 적합성, 구체성, 시급성 등 3가지 평가지표를 토대로 대상사업의 선정여부를 결정하고 있다(Table 5. 참조). 하지만, 합리적·체계적 사업선정을 위해서는 계획타당성 평가단계에서 도출된 투자우선순위 등의 다양한 평가지표가 고려되어야 함에도 불구하고 이 매뉴얼에서는 상위계획에 포함여부만을 검토하도록 제시하고 있어 계획타당성 평가의 우선순위가 실질적으로 예비타당성조사 선정과정에서는 제대로 반영

**Table 4.** Comparison between application plan and introduction purpose of Transportation Investment Appraisal Policy

Classif.	Purpose	Application Plan	Current Status
Pre-feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>Improving limits and problems of Feasibility Study in 「Master Plan for efficiency of Public Construction Project」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Joint implementation of Competent ministry and Budget Authority, Request to National research institute and implementation</li> <li>Checking comprehensively the necessity of project implementation and broad travel demand and cost etc.</li> <li>Determining whether feasibility study should be implemented or not<sup>6)</sup></li> <li>Determining whether feasibility study and basic design are carried out simultaneously</li> <li>Project Period : 2-3 month per project</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Supervision (MOSF) and Management (KDI)</li> <li>Establishment of detailed Implementation Manual for standard application of demand and cost</li> <li>Substantial Decision-Making and assigning national budget, lack of connectivity to Feasibility Study</li> <li>Project Period: 4-6 month per project</li> </ul>
Feasibility Appraisal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establishment of 「Transportation System Efficiency Law」 for reinforcing the function of mediation and constructing efficient system</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Appraising the feasibility before constructing public transportation facility project</li> <li>Establishment and application of 「Investment Appraisal Manual」</li> <li>Submission of documentation of feasibility appraisal results</li> <li>Re-assessment</li> <li>Establishment of Investment Appraisal Association and agent registration for implementing feasibility appraisal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementation of comprehensive planning Appraisal</li> <li>Feasibility Appraisal was Substituted to Feasibility Study for a project</li> <li>Introduction of 「Investment Appraisal Manual」</li> <li>Substituting to Feasibility Re-Assessment in MOSF</li> <li>Establishment of the association and registration of agent</li> </ul>
Feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>Securing the legal basis through 「Master Plan for efficiency of Public Construction Project」</li> <li>Preventing poor feasibility study</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Establishment of standard manual for feasibility study</li> <li>Establishment of Committee to validate the result of Feasibility Study</li> <li>Introduction of real-name registration system for participation of a project</li> <li>Introduction of penalty count system</li> <li>Determining the implementation of Feasibility Re-assessment according to the sensibility analysis of cost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application of 「Investment Appraisal Manual」</li> <li>The Committee was not established</li> <li>Real-Name registration system and penalty count system were not implemented</li> <li>Feasibility re-assessment based on 「Circular for Total Cost Management」 of MOSF</li> </ul>

**Table 5.** Evaluation indices of selecting transportation project for pre-feasibility study

Classification	Indicator
Suitability	<ul style="list-style-type: none"> <li>Does the project suit to the requirement of Pre-feasibility Study?</li> <li>Is it possible for the project to receive the government subsidies?</li> <li>is the budget already reflected?</li> <li>Was Pre-feasibility study of the project implemented before?</li> </ul>
Concreteness	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is the project reflected to national plan?</li> <li>Is the contents of the project concrete?</li> <li>Are the related plans reviewed and reflected?</li> <li>Was a consultation between ministries concerned made?</li> </ul>
Urgency	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is the forecast demand enough compared to capacity?</li> <li>Does the possibility of duplication between facilities exist?</li> </ul>

Source: MLTM, Manual of selecting the requesting project for pre-feasibility study, 2012.

되지 않고 있다고 볼 수 있다. 물론 국가상위계획에서도 아직까지 투자우선순위는 B/C에 의존하고 있어 합리적인 사업선정이 어려운 실정이나 제도간 일관성 및 연계성 등을 감안할 때 상위계획과의 관계는 반드시 확보되어야 할 것이다.

## 2. 예비타당성 조사

예비타당성조사는 1999년 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」을 통해 ‘타당성 조사 시행여부의 결정’이라는 목적으로 도입되었으나, 현재는 기획재정부가 자체적으로 사업의 추진여부를 결정하는 방식으로 수행되고 있다. 즉, 사업에 따라 제기된 문제의 적절성과 이에 대한 대안모색 및 사업추진의 당위성 등을 검토하기 위한 목적으로 도입되었으나, 정해진 사업의 타당성을 일률적으로

6) 기본설계 없이는 공사비 추정이 안 되어 타당성조사가 불가능한 사업으로 예비타당성조사 시 명시된 사업

조사하는 방식으로 수행되고 있다. 물론 이러한 방식의 사업수행은 '타당성 조사'가 가진 문제점을 극복하기 위한 방편으로 이루어졌다고도 볼 수 있으나, 예비타당성조사가 가지는 구조적인 제약요건<sup>7)</sup>을 감안해 볼 때 좀 더 신중한 사업시행이 필요하다고 볼 수 있다. 이 외에도 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」에서는 기본설계를 거치지 않고서는 타당성 검토가 불가능한 사업은 타당성조사와 기본설계를 동시에 시행할 수 있다고 제시하였는데, 이러한 동시 시행여부는 '예비타당성조사'에서 결정할 수 있도록 하였다. 하지만 현재 '예비타당성조사'에서는 이러한 동시 시행여부를 결정하는 내용은 포함되지 않고 있어, 이후 단계인 타당성 평가(조사)와의 연계성은 부족한 실정이다.

### 3. 타당성 평가

타당성 평가는 1999년 「교통체계효율화법」을 통해 공공교통시설 개발사업의 교통수요, 비용 및 편익 등에 대한 합리적·객관적인 투자분석 및 평가를 위해 도입되었다. 「교통체계효율화법」은 도로·철도·공항·항만 등의 교통시설이 체계적으로 연계되어 그 기능을 발휘할 수 있도록 국가기간교통시설에 대한 중·장기 종합계획의 체계를 마련하고, 교통시설의 이용효율을 높이기 위하여 전자·제어 및 통신 등의 첨단기술을 활용하는 지능형교통체계의 구축을 지원하려는 목적으로 제정되었다. 이에 따라 최초 제정되었을 당시 '타당성 평가'와 관련된 조문은 존재하지 않았으며, 단지 제10조에 '투자평가지침의 작성'과 관련된 조문만이 포함되어 있었다. 물론 「교통체계효율화법」의 최초 도입목적인 "국가교통시설에 관한 장기적인 조정 능력의 강화와 교통시설간의 효율적인 교통체계의 구축"과 관련해서는 「국가기간교통망계획」과 「중기교통시설투자계획」 등의 국가차원의 종합계획은 지속적으로 수립되어 사업이 시행되고 있다. 이후 2001년 1월 동법 2차 개정 시 제10조의2(타당성 평가의 대행) 조항이 신설됨에 따라 처음으로 타당성 평가라는 용어가 등장하게 되었으며, 이후 2009년 12월 시행<sup>8)</sup>된 「국가통합교통체계효율화법」 제18조에 '타당성 평가' 내용이 처음으로 포함되게 되었다. 물론 그 동안

「국가기간교통망계획」 등 「종합교통계획」 수립을 위해 '타당성 평가'라는 용어가 지속적으로 사용되어 왔으나, 법조문에는 2009년 말에 개정 시 정식으로 포함된 것으로 보인다. 결국 '타당성 평가'는 기존 '타당성 조사'의 문제점을 국토해양부 차원에서 보완하기 위해 도입된 제도로 보기는 어려울 것으로 보인다. 다만, 동법 제3조(다른 법률과의 관계)와 제5조(다른 계획과의 관계)에서 명시된 바와 같이 타 법과 다른 계획에 우선하여 적용하도록 명문화되어 있어, 동일 사업에 대해 '타당성 조사'보다는 우선적으로 적용할 수 있는 근거조항이 마련되어 있다고 볼 수 있다. 결국 '타당성 평가'는 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」의 일환으로 도입된 제도는 아니었으나, 결과적으로 기존 '타당성 조사'의 한계와 문제점을 해결할 수 있는 대안으로 인식되고 있다.

### 4. 타당성 조사

'타당성 조사'는 과거에도 '사전조사'의 명목으로 시행되어 왔는데, 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」의 일환으로 타당성 조사에 대한 법적 근거를 확보하고 부실 조사방지 등의 개선대책이 마련되었다. 하지만, 아직까지 사업의 추진여부를 결정하는 기능보다는 사업의 추진과정에 있어 문제시 되는 기술·환경·사회·문화 등의 측면에서 사업추진에 필요한 문제점 해결을 위한 조사로서의 역할을 수행하고 있다. 이는 타당성 조사와 기본계획 또는 실시설계와 함께 이루어짐으로써 본연의 기능인 사업의 타당성을 판단하는 것보다는 사업추진 과정에서의 문제점을 진단하고 이에 대한 해결방안을 마련하는 방식으로 진행되고 있다. 또한, 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」에서는 타당성 조사의 객관성과 중립성을 제고하기 위해 「타당성조사 표준지침」을 마련하도록 대책이 수립되었으나, '타당성평가'를 위해 작성된 「교통시설 투자평가지침」을 준용하여 사업이 시행되는 등 기존 문제를 해결하기 위한 노력이 제대로 이루어지지 않고 있다. 또한, '타당성조사'의 부실 수행을 막기 위해 「타당성조사 평가위원회」의 설치, 타당성 재검

7) 사업수행기간, 사업예산, 분석수준 및 의사결정방법 등

8) 「교통체계효율화법」에서 「국가통합교통체계효율화법」으로 법 명칭이 변경

검 여부의 결정 및 후속단계와의 결과 비교를 통한 PQ 점수감점제도 등 다양한 대책이 마련되었으나 아직까지 제대로 수행되지 못하고 있다.

## 투자평가제도 연계성 강화 방안

### 1. 계획타당성 평가와 예비타당성 조사 연계성 강화

현재 예비타당성조사는 사업의 추진여부를 결정하는 중요한 투자평가제도로 운용되고 있으며, 본 타당성평가(조사)는 예비타당성조사 결과를 단순히 검증하거나 기본계획과 함께 형식적으로 수행됨으로써 본래의 목적이 유명무실해진 상황이다.

따라서 국토해양부에서 선정한 사업들에 대해 예비타당성조사를 시행하는 기획재정부에서는 이러한 상황을 감안하여 사업의 우선순위를 조정하여 예산을 투입하는 방식으로 사업시행절차의 개선이 필요할 것이다. 이를 위해서는 첫째, 국토해양부에서 예비타당성조사 요청을 할 때, 단순 사전조사결과에 따른 B/C만을 고려하여 우선순위를 결정하는 것이 아니라, 상위계획과의 연관성, 정책적 부합성 등에 대해 합리적·객관적 판단지표를 개발하여 이를 토대로 사업제안이 이루어져야 할 것이다.

둘째, 제안된 사업들의 연관성을 계획 타당성 평가 측면에서 검토하여 예비타당성조사 요청 시 요구한 사업계획을 단순히 고려하는 것이 아닌, 타 노선 또는 구간과의 연계성 및 건설계획 등을 종합적으로 고려하여 최종 예산배분이 이루어져야 할 것이다.

계획타당성 평가의 기능과 역할을 제고하기 위해서는 계획타당성 평가의 기본적인 구조를 Figure 2와 같이 교통현황분석 및 애로구간 도출, 최적 네트워크 선정 및 기존 네트워크와의 경합관계 분석, 투자우선순위 선정 등 3단계로 구분하여 분석하도록 한다. 현재 계획 타당성 평가는 사업별 효율성(경제성) 측면에서 투자우선순위를 선정하여 화폐가치화가 어려운 사회성, 환경성, 네트워크

완결성 등을 고려하지 못하는 한계가 있으므로 이러한 효과를 반영할 수 있는 합리적인 평가방법 개발이 필요한 상황이다. 특히, 계획타당성 평가를 통해 우선순위가 높은 사업에 대해서는 예비타당성조사 수행 시 계획 타당성평가 결과에서 제시된 투자우선순위를 준용하여 예비타당성조사가 수행될 수 있도록 지침 또는 법을 일부 보완함으로써 두 제도간 연계성을 확보할 필요가 있다.

이를 위해 국가 상위계획에서의 역할 및 기능의 현실적인 분배가 중요하다. 우선 중장기 종합계획인 「국가기간 교통망 계획」, 「중기교통시설투자계획」, 「대도시광역권 교통계획」, 「도시교통정비기본계획」 등에서는 수단간 투자우선순위를 명확하게 제시해야 한다. 그리고 이를 토대로 수단별 중장기 계획 즉, 「도로정비기본계획」, 「국가철도망구축계획」 그리고 「공항개발기본계획」 등이 수행되어야 하는데, 여기서는 수단내 투자우선순위를 객관적이고 체계적으로 판단하여 향후 추진되어야 할 사업을 구체적으로 제시해야 할 것이다.

이러한 상위계획을 토대로 우선순위가 높은 사업들을 대상으로 그 다음 단계인 예비타당성조사의 효율적인 수행을 위해 최대한 많은 정보를 제공해야 한다. 이 때, 예비타당성조사 및 본 타당성평가에서 투자의 적합성 여부를 판단할 수 있도록 경제성 외에 네트워크의 연계성 및 완결성, 사회성, 그리고 환경성 등 다양한 평가지표에 대한 분석결과를 명확하게 제시되어야 한다.

예비타당성조사에서는 경제적 타당성 외에 정책적 분석 및 지역균형발전을 기존의 방식으로 수행하는 것이 아니라 네트워크 완결성을 검증하고 이에 대한 가중치를 높게 부여할 수 있는 융통성 있는 평가구조가 마련되어야 한다. 이를 위해서는 상위계획에서 각 평가지표를 합리적, 객관적으로 판단할 수 있는 평가방법론의 개발이 선행되어야 할 것이며, 최종 의사결정을 위한 AHP평가 시 통상적인 가중치 범위 및 평가항목이 아닌 사업의 특수성을 감안한 가중치 선정 및 평가항목 추가 등에 대한 현실적인 대안마련이 필요하다.



Figure 2. Alternative of procedure for feasibility appraisal for national transportation scheme



### 3. 예비타당성조사와 타당성 평가 연계성 강화

예비타당성조사의 경우 「공공건설사업 효율화종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」에 포함될 당시의 의도대로 시행되고 있지 않다. 하지만, 현 상황에서는 예비타당성조사의 분석범위 또는 내용 및 방법 등을 조정하는 것 보다는 최종 의사결정 시 활용하는 AHP점수에 대한 판단절차의 합리화 및 이후 타당성 평가(또는 조사)와의 연계성 제고가 더 중요하다고 볼 수 있다.

먼저 AHP점수에 대한 판단절차의 합리화 관련해서는 예비타당성조사의 경우 경제성 분석, 정책적 분석, 지역균형발전 분석을 종합하여 AHP분석을 수행 후 AHP 대안이 0.5이상일 경우 사업추진이 이루어진다. 만일, AHP점수가 0.45에서 0.55사이로 분석될 경우 회색영역으로 간주하여 분석결과에 대한 추가적인 검토 필요성을 제시하고 있다. 하지만, 실질적으로 회색영역에 있는 사업에 대해서는 추가적인 분석이 없이 0.500을 기준으로 사업추진여부만이 결정된다. AHP기법의 도입배경은 집단의사결정과정의 합리화에 중점을 두고 있다고 볼 수 있다. 이에 따라 AHP에서 도출된 결과는 최종적인 결과라기보다는 하나의 과정에 도출된 값으로 이해하는 것이 적절하다고 볼 수 있다. 특히 AHP분석 결과 회색영역으로 도출된 사업에 대해서는 이러한 절차적 보완이 이루어져야 한다. 일례로, 회색영역이 나온 사업에 대해서는 응답자들이 한 자리에 모여, 적절한 결론이 도출될 때까지 수렴과정을 거쳐야 할 것이다. 물론 이러한 절차는 회색영역 뿐만 아니라, 다른 AHP점수 영역에 대해서도 일반적으로 수행하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.

이러한 과정을 통해 평가결과를 AHP점수 대신 예산 투입 가능, 불가능, 재검토 등 3가지 항목으로 분류하여 예산투입이 가능하다고 판단될 경우 타당성 평가를 통해 사업추진여부를 결정할 수 있도록 한다. 즉, 사업추진이 확실시 되는 0.550이상의 사업에 대해서는 별도의 경제성 분석이 없이 기술적 검토 위주로 타당성 평가(조사)의 범위가 수정되어야 할 것이다. 물론 이 과정에서 비용과 수요에 큰 변화를 주는 추가적인 대안에 대해서는 경제성 분석이 이루어져야 할 것이며, 이에 따른 추가 분석에 대한 객관적 요건 마련도 필요하다. 만일, AHP점수가 0.45이하일 경우에는 예산배정이 어려우며, 이 경우 사업요청 시 주무부처에서 제시한 사업요청 배경 및 필

요성에 대해 사업추진이 어려운 이유에 대해 구체적인 언급이 이루어질 필요가 있다. 또한, 회색영역에 대해서는 사업을 요청한 주무부처 및 예산당국 등 관련 공무원들이 모여 최종 의사결정을 위한 체계적인 논의가 이루어질 필요가 있다. 물론 기 수행한 AHP를 재수행하여 수정된 AHP점수를 제시할 수도 있으나, 이는 동기적 편의 등 오히려 불합리한 결과를 도출할 가능성이 존재하기 때문에 이를 보완할 수 있는 방법론 개발이 필요하다. 일례로 영국의 의사결정과정에서 활용하는 평가요약표(AST, Appraisal Summary Table)를 만들어 사업의 추진경위, 배경 및 필요성, 분석결과 외에 사업이 해당 지역에 미치는 영향을 심도 있게 검토하는 절차가 보완적으로 마련될 수 있다.

예비타당성조사 보고서에서는 이러한 결과를 구체적으로 명시하되, 타당성 평가(또는 조사)에서 중점적으로 검토할 부분을 함께 제시하여 제도간 연계성을 확보할 필요가 있다. 물론 타당성 평가(조사) 수행 시 사전적으로 수행된 예비타당성조사에서 도출된 정보를 충분히 언급하고, 해당 타당성 평가(조사)에서 추가 또는 보완적으로 수행할 내용을 명확하게 설정한 후 연구가 진행되어야 할 것이다. 결국, 타당성 평가(조사)에서는 사업의 효과(Impact of the Project) 및 기술적 검토(Technical Review) 위주로 연구가 진행되어야 한다.

### 4. 타당성 평가와 타당성 조사의 관계정립

「국가통합교통체계효율화법」에 의한 타당성평가는 「건설기술관리법(시행령)」에 의한 타당성 조사로 대체되어 타당성평가가 유명무실한 상황이나 「건설기술관리법(시행령)」에서는 타당성조사에 대한 조사내용, 조사방법 등을 제시하는 지침이 부재하여 「국가통합교통체계효율화법」에서 도입한 지침을 활용하여 타당성 조사가 시행되고 있다. 건설기술관리법(시행령)에 명시된 타당성 조사는 교통시설 뿐만 아니라 교량, 건축물 등 다양한 시설에 대해 규정한 법규이다. 이에 따라 교통시설에 대해서는 「국가통합교통체계효율화법」이 특별법 성격으로 제정된 만큼 「건설기술관리법(시행령)」의 타당성조사보다 특별법에 근거한 타당성평가를 수행하는 것이 법 취지에 더 적절하다고 볼 수 있다. 또한, 타당성조사가 「국가통합교통체계효율화법」에서 제시하는 지침, 조사항목 및 방법, 수행주체 등을 준용하고 있으므로 명목상 타당성 조사일 뿐 실제 타당성평가를 수행한다고 볼 수 있다. 물

**Table 6.** Improvement plan of Transportation Appraisal Policies in Korea

Efficiency Plan	Contents
Improving the Reasonableness of the Feasibility Appraisal for National Plan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Determining investment priority through reasonable/objective indicators</li> <li>• Application of pre-feasibility study considering investment priority</li> <li>• Managing projects considering relation between projects</li> <li>• Developing reasonable appraisal method by reflecting the technique of investment priority</li> </ul>
Rationalization of selecting target project for Pre-feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Considering investment priority in selecting target project</li> <li>• Selecting the target project considering network connectivity/integrity, social equity and environmental soundness etc. besides economic feasibility</li> </ul>
Reinforcing connectivity between pre-feasibility study and Feasibility Appraisal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparation of plan for complementing grey area of AHP result</li> <li>• Simplifying the result of pre-feasibility study(Assigning budget/Re-assessment/Reject)</li> <li>• Suggesting important contents which should be reviewed in the next step</li> </ul>
Defining the relation between Feasibility Appraisal and Feasibility Study	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Substituting feasibility study to feasibility appraisal                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revising 「Construction engineering management law(Implementing ordinances)」</li> <li>- Implementation of Feasibility Appraisal through an authentic interpretation of laws concerned</li> </ul> </li> <li>• Increasing the status of Feasibility Appraisal by separating it from basic design/master plan</li> </ul>

론 타당성 조사를 수행하는 과정에 기본계획(설계) 또는 실시설계가 함께 이루어져 연관된 내용이 타당성 조사 시 포함되기도 하나 고유의 타당성 조사는 타당성 평가의 형식과 내용에 따라 수행되고 있다. 따라서 지금까지 둘 제도가 혼용되어 사용되는 상황에서 이를 개선할 필요가 존재한다. 즉, 중·단기적으로는 주무부처간 내부적 조정을 통해 사업조정이 이루어져야 하며, 중·장기적으로는 「건설기술관리법(시행령)」의 개정을 통해 교통시설에 대한 특별법 적용으로 타당성조사 대신 타당성평가가 수행될 수 있도록 하거나 법 개정이 어려울 경우 법 제처 또는 전문가 등을 통해 유권해석을 통한 타당성조사 대신 타당성평가가 수행될 수 있도록 제도개선이 이루어져야 할 것이다.

그리고 통상적으로 타당성 평가(조사)가 기본계획(설계) 또는 실시설계와 통합발주 됨으로써 발생하는 문제를 최소화하기 위해 분리발주를 원칙으로 하되, 예비타당성조사결과 사업시행이 확실시 되는 사업에 대해서는 통합발주를 통해 신속한 사업추진이 될 수 있도록 해야 할 것이다. 물론 타당성 조사 과정에서 대안노선의 변경 등으로 비용 또는 수요가 크게 변화할 가능성이 있는 사업에 대해서는 타당성 평가(조사)를 분리 시행하여 분석 결과에 따라 기본계획(설계) 또는 실시설계를 시행할 수 있도록 조정되어야 할 것이다. 이 외에도 현 타당성 조사 과정에서는 수리·수문조사 및 환경영향조사(또는 문화재 조사) 등이 필요 시 수행되나, 이러한 항목은 최초 기본계획이후의 단계에서 수행되는 항목이 타당성 조사에 포함되어 수행되고 있다고 볼 수 있다.

### 결론

1970년대 이후 건설부문의비약적인 발전으로 사업의 합리적 추진을 위해 타당성 조사가 부분적으로 시행되어 왔으나, 무분별한 사업의 추진으로 인한 타당성조사 신뢰성이 하락하게 되었다. 이에 1999년 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」을 통해 국내 투자평가제도의 일대 전환기를 거치면서 다양한 투자평가제도의 도입이 이루어졌다. 하지만, 기존 타당성 조사가 별도의 개선 없이 그대로 수행되는 상황에서 예비타당성조사와 (계획) 타당성 평가 등의 제도가 산발적으로 도입됨에 따라 제도간 연계성 및 일관성 부족, 불필요한 예산낭비 등 또 다른 문제점을 낳게 되었다. 즉, 계획 타당성 평가와 예비타당성조사의 연계성 부재, 예비타당성조사와 타당성 평가의 독립적 수행 그리고 타당성 평가와 타당성 조사의 중복시행 등 많은 문제점이 제기되고 있다. 최근에는 예비타당성조사 수행을 위해 기획재부에서 사전예비타당성조사를 요구해 불필요한 인력, 재원 등의 낭비가 발생한다고 지적되고 있다.

이에 본 연구에서는 기존 투자평가제도의 도입경위를 살펴보고 각 제도의 도입취지와 현재의 운용현황을 바탕으로 각 제도별 문제점 및 개선방안을 제시하였다. 특히, 투자평가제도 개선과 관련해서는 각 제도별 개선방안을 제시하였다(참조 Table 6). 즉, 계획 타당성 평가 합리성 제고를 위해 국가투자정책 및 교통시설 기능을 고려한 판단지표 도입, 효율적 교통망구축을 위한 노선(또는

구간)간 연계성을 감안한 투자우선순위선정, 그리고 예비타당성 수행 시 계획타당성 평가 지표에서 제시한 항목을 감안한 의사결정방법 도입 필요성 등 3가지 개선방안을 제시하였다. 이 외에도 계획타당성 평가와 예비타당성조사의 연계성 확보를 위해 예비타당성조사 대상사업의 합리적 선정과 예비타당성조사와 타당성 평가(조사)의 연계성 강화, 그리고 타당성평가와 타당성조사의 관계정립 등 국내 투자평가제도의 효율화 제고에 필요한 여러 가지 방안을 제시하였다.

이러한 제도개선은 단시일 내에는 이루어지지 않을 것으로 보인다. 하지만, 이러한 제도별 문제점에 대한 인식을 토대로 향후 다양한 투자평가제도 운용개선을 위한 과감한 정책적 판단은 빠른 시일 내에 이루어져야 할 것이다. 이를 위해서 국토해양부와 기획재정부는 첫째, 국가 교통SOC투자정책 방향과 목적에 대한 공감대를 형성해야 하며, 둘째, 합리적 투자정책추진을 위해 명확한 제도별 기능과 역할을 정립해야 한다. 마지막으로 이러한 투자평가제도를 효율적으로 추진하기 위해 각 제도별 평가방법 및 내용에 대해 심도있는 연구가 진행되어야 할 것이다. 아직까지 국내투자평가제도는 환경성, 안전성 그리고 사회성보다는 효율성 위주의 평가로 국가정책 방향과 목표달성에는 다소 부합하지 못하고 있다.

국내 투자평가제도의 전환기를 마련한 「공공건설사업 효율화 종합대책(Ministry of Construction and Transportation, 1999)」이 수립된 이후 10년 이상의 시간이 흘렀다. 이러한 종합대책을 통해 공공건설사업에 대한 투자합리화와 건설효율화는 어느 정도 달성했다고 볼 수 있지만, 실질적인 제도개선은 아직 이루어지지 못하다는 평가가 일반적이다. 이에 정부는 투자평가제도의 합리화를 위해 「공공투자평가제도 합리화 종합대책」을 조속한 시일 내에 마련하여 국내 교통SOC투자정책에 있어 제2의 부흥기를 마련할 시점이다.

for Preliminary Feasibility Studies(Road and Railroad) 도로 및 철도 부문사업의 예비타당성조사 표준지침 연구.

Korea Development Institute (2008), General Guidelines for Preliminary Feasibility Studies(Road and Railroad, Fifth Edition) 도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 수정·보완 연구(제5판).

Korea Transport Institute (2001), A Study of Appraisal Guidelines for Transport Facilities Investment 교통시설투자평가지침 연구.

Ministry of Construction and Transportation (1999), Comprehensive Efficiency Countermeasures in Public Construction Projects 공공건설사업 효율화 종합대책.

Ministry of Land, Infrastructure and Transport (2013), Appraisal Guidelines for Transport Facilities Investment(Fifth Edition) 교통시설 투자평가지침 제5차 개정.

Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs (2012), Manual of Selecting the requesting Project for Pre-Feasibility 예비타당성조사 신청대상사업 선정을 위한 매뉴얼.

- ♣ 주 작성자 : 정성봉
- ♣ 교신저자 : 남궁백규
- ♣ 논문투고일 : 2014. 4. 28
- ♣ 논문심사일 : 2014. 5. 28 (1차)  
2014. 6. 24 (2차)
- ♣ 심사판정일 : 2014. 6. 24
- ♣ 반론접수기한 : 2014. 12. 31
- ♣ 3인 익명 심사필
- ♣ 1인 abstract 교정필

## ACKNOWLEDGEMENT

This study was supported by the Research Program funded by the Seoul National University of Science and Technology.

## REFERENCES

Korea Development Institute (1999), General Guidelines