

**「지역균형발전을 고려한 지방재정투자사업의
타당성 평가 방법 연구」
관련 해외사례 조사 결과보고서**

출장일정 : 2019.06.23(일)~06.30(일), 6박7일

출장국가 : 일본

2019. 06

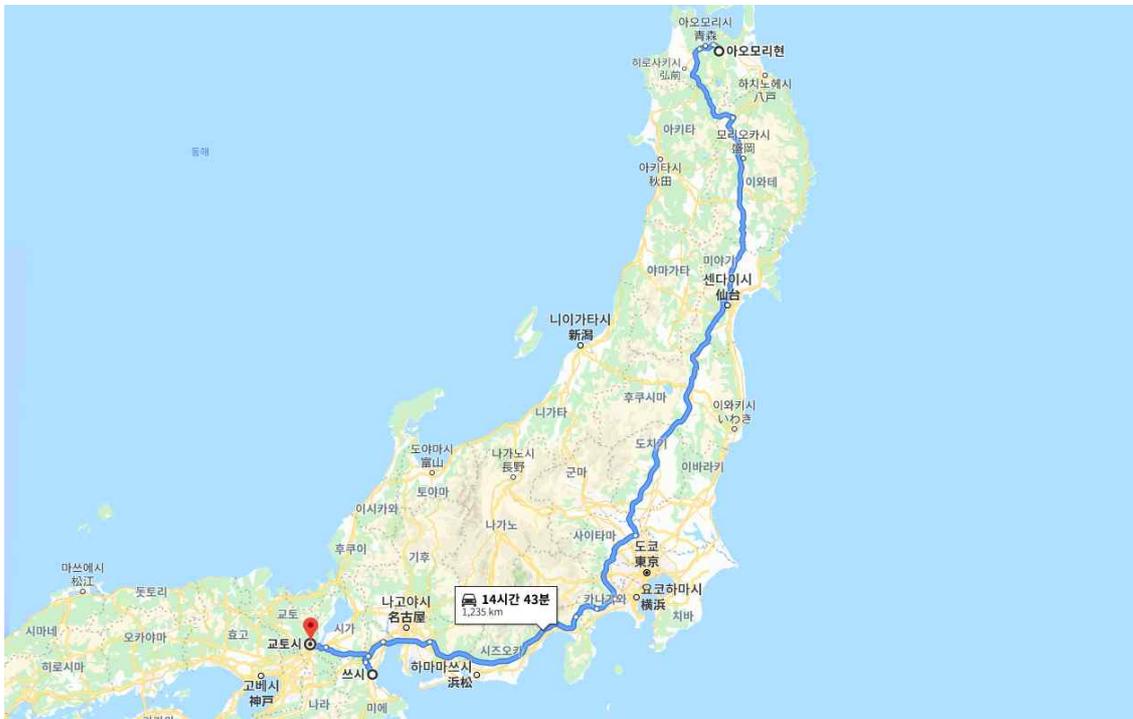
개 요

구 분	업무수행(업무협의 등 참석)			
여 행 자	소속: 한국지방행정연구원 지방투자사업관리센터 송지영 기획총괄부장, 박소연 전문분석원			
방 문 국	일본(아오모리현, 미에현, 교토부)			
방문기간	2019.06.23 ~ 2019.06.29.(6박 7일)			
여행경비	총여비(2인)	3,467천원	항공료 (2인)	1,078천원
	체재비	천원		
항공마일리지	항공사명	대한항공	취득마일리지 (2인)	2,632
보고서 요약	<p>○ 목 적 : 일본의 공공사업에 대한 사전평가제도 시 지역 균형발전 측면의 고려사항에 대한 구체적인 내용 파악 및 지방재정투자사업에 대한 지역균형발전 측면에서의 타당성 분석을 위한 일본의 사례 조사</p> <p>○ 관계자 면담:</p> <ul style="list-style-type: none"> - (아오모리현 현토정비부) 오카마에 노리히데, 스즈키 마사타카, 쿠도 카즈히코, 야기하시 사토시, 마츠이 카즈히로, 이이다 요시코 - (미에현 현토정비부 공공사업운영과) 기타 케이사쿠, 무라세 미츠야키 - (교토대) 경제학부 문세일 교수, 공공정책대학원 오카토시히로 교수 <p>○ 사례지 시찰:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ①국도250호 요모기타~카니타 국도개축사업(요모기타무라~소토가하라초) - ②아오모리현도269호 마스다 아사무시선(마스다~아사무시) 현도개축사업(히라나이초~아모모리시) - ③ 호쿠세중앙공원 도시공원사업(미에현 요카이치시 니시무라초) - ④ 교토시청사 정비사업 - ⑤ 무코이치초 가미도바선 가로사업 - ⑥ 코인거리 도로사업(교토부 교토시) 			
결과보고서	20190710 센터연구과제 출장보고서_균형발전			

I. 출장개요

- 목 적 : 일본의 공공사업에 대한 사전평가제도 시 지역균형발전 측면의 고려사항에 대한 구체적인 내용 파악 및 지방재정투자사업에 대한 지역균형발전 측면에서의 타당성 분석을 위한 일본의 사례 조사
- 기 간 : 2019. 06. 23. ~ 29.(토) (7일간)
- 대상국가 및 방문기간 : 일본 아오모리현 아오모리시, 미에현 쓰시, 교토부 교토시 / 6박 7일
- 여행자 인적사항

구분	소속	직급	성명
여행자	지방투자사업관리센터	기획총괄부장 (부연구위원)	송지영
	지방투자사업관리센터	전문분석원	박소연



II. 출장내용

○ 프로그램

일자	시간계획	주요내용	비고
6.23 (일)	~7:20	○ 인천국제공항 대한항공 체크인 카운터	제2터미널
	7:30~10:05	○ 조식 및 기념품 구입	
	10:05~12:25	○ 인천공항 → 아오모리현 아오모리 공항(대한항공)	KE 767
	12:25~14:00	○ 아오모리현 아오모리공항 → 아오모리시 숙소 도착 및 체크인	
	14:00~17:00	○ 면담 준비 및 아오모리 현청 답사	아오모리현청
	17:00~18:00	○ 석식	
6.24 (월)	08:30~09:00	○ 조식	
	10:00~12:00	○ 아오모리현 도로과 정비추진그룹 면담 - 아오모리현의 공공사업평가 추진현황 및 수정/확장비용편익분석의 적용현황과 방법 - 면담자(총6인): 아오모리현 현토정비부 도로과 과장 오카마에 노리히데, 총괄주간(그룹매니저) 스즈키 마사타카, 주간(서브매니저) 쿠도 카즈히코, 주간 야기하시 사토시, 주사 마츠이 카즈히로, 기사 이이다 요시코	아오모리현 관계자 면담
	12:00~13:00	○ 중식	
	13:00~18:00	○ 사례지 시찰 I - 사례지① 국도250호 요모기타~카니타 국도개축사업(요모기타무라~소토가하라초) - 사례지② 아오모리현도269호 마스다 아사무시 선(마스다~아사무시) 현도개축사업(히라나이초~아모모리시) - 동행자(총2인): 아오모리현 현토정비부 도로과 주사 마츠이 카즈히로, 기사 이이다 요시코	아오모리현 공공사업평가 사례지 시찰 (아오모리현 공무원 동행)
	18:00~19:00	○ 석식	
6.25 (화)	09:30~12:30	○ 이동 준비 및 식사	
	12:30~16:30	○ 아오모리시 → 동경역	
	16:30~19:30	○ 사례지 시찰 II - 동경역 인근 KITTE 방문	도쿄도 도시재생 (공공건축물 복합개발사업) 사례지 시찰
	19:30~22:30	○ 동경역 → 나고야역(긴테츠 나고야역) → 쓰역(미에현 쓰시) 숙소도착 및 체크인	
6.26 (수)	09:30~12:30	○ 면담/사례지 방문 준비 및 식사	
	13:00~15:00	○ 미에현 현토정비부 공공사업운영과 면담 - 미에현의 공공사업평가 추진현황 및 수정비	아오모리현 관계자 면담

		<p>용편익분석의 적용현황과 방법</p> <p>- 면담자(총2인): 과장 보좌겸 반장 기타 케이 사쿠, 주간 무라세 미츠야키</p>	
	15:00~16:30	○ 긴테츠 쓰역 → 호쿠세중앙공원역	
	16:30~18:30	○ 사례지 시찰 III - 호쿠세중앙공원 도시공원사업(미에현 요카이 치시 니시무라초)	미에현 공공사업평가 사례지 시찰
	18:30~20:00	○ 호쿠세중앙공원역 → 긴테츠 쓰역	
6.27 (목)	10:30~13:30	○ 긴테츠 쓰역 → 교토 숙소도착 및 체크인	
	14:00~15:00	○ 교토 숙소 → 교토대학교	
	15:00~17:30	○ 교토대학 경제학연구과/경제학부 교수 면담 - 일본의 수정비용편익분석 활용현황 및 학계의 관점 - 면담자(총1인): 교토대학 경제학연구과/경제학부 문세일 교수	교토대학교 교수 면담 I
	17:30~19:30	○ 석식	
6.28 (금)	08:30~09:30	○ 조식	
	09:30~10:30	○ 교토 숙소 → 교토대학교	
	10:30~12:30	○ 교토대학 공공정책대학원/경제학연구과 교수 면담 - 후쿠이현 공공사업평가 현황 및 수정/확장비용편익분석 관련 학계의 관점 - 면담자(총1인): 교토대학 공공정책대학원/경제학연구과 오카 토시히로 교수	교토대학교 교수 면담 II
	12:30~13:30	○ 중식	
	13:30~17:30	○ 사례지 시찰 IV, V - 교토시청사 정비사업 - 무코이치초 가미도바선 가로사업(교토부 무코이치초)	교토시 공공청사 정비사업 및 공공사업평가 사례지 시찰
6.29 (토)	09:30~12:30	○ 사례지 시찰 VI - 코인거리 도로사업(교토부 교토시)	교토부 교토시 공공사업평가 사례지 시찰
	19:35~21:20	○ 오사카 간사이공항 → 김포공항(대한항공)	6.29.(토)~30(일) 개인일정 소화 후 6.30.(일) 귀국(KE740)

○ 주요 활동 내용(사진)

6/24(일)



아오모리현 관계자 면담



아오모리현청사 북동



국도250호 요모기타~카니타
국도개축사업(사례지)



아오모리현도269호 마사다
아사무시선(사례지)

6/25(화)



동경역 KITTE(사레지)



동경역 KITTE(사레지)

6/26(수)



미에현 관계자 면담



호쿠세중앙공원(사레지)



호쿠세중앙공원: 물플라자(사레지)



호쿠세중앙공원: 야구장(사레지)

6/27(목)



교토대학교 문세일 교수 면담

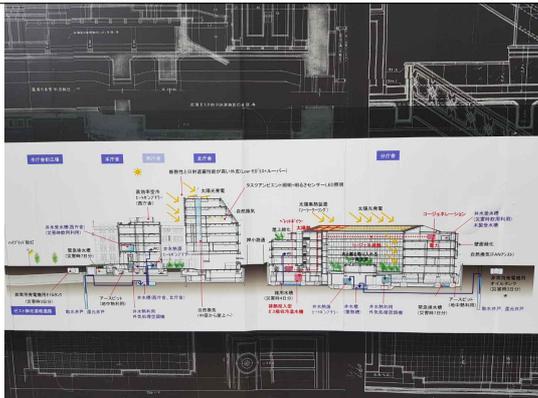
6/28(금)



교토대학교 오카교수 면담



교토시청사(사례지)



교토시청사(사례지)



교토시청사(사례지)



무코이치초 가미도바선
가로사업(사례지)



무코이치초 가미도바선
가로사업(사례지)



무코이치초 가미도바시 가로사업(사례지)

6/29(토)



코인거리 도로사업(사례지)



코인거리
도로사업(사례지)



코인거리 도로사업(사례지)

○ 면담내용(회의록)

1. 아오모리현 현토정비부 도로과 면담

- 일시: 2019년 6월 24일(월) 10:00~12:00
- 장소: 아오모리현 아오모리시 아오모리현청사 회의실
- 면담자(총 6인): 아오모리현 현토정비부 도로과 과장 오카마에 노리히데, 총괄주간(그룹매니저) 스즈키 마사타카, 주간(서브매니저) 쿠도 카즈히코, 주간 야기하시 사토시, 주사 마츠이 카즈히로, 기사 이이다 요시코

(1) 수정비용편익분석 도입시기 및 도입취지

- 도입시기: 도로 사업의 경우 2003년에 공공사업평가를 도입하였으며, 2007년에 추가편익을 반영하는 확장비용편익분석은 현단독사업에 대해서는 2007년부터, 교부금사업에 대해서는 2009년부터 도입하였음
 - 지역수정계수를 활용하는 수정비용편익분석은 2009년에 시험적으로 도입하였으며, 2010년부터 본격적으로 도입하였음
- 도입취지: 보조금사업과 비교하여 소규모 사업인 교부금 사업과 현단독사업의 경우 필요성은 높으나 종래 비용편익분석로는 충분한 효과를 얻을 수 있는 과제가 있었음
 - 또한 아오모리현공공사업재평가심의위원회에서 ① 지역특성, 개별 사업내용에 속한 독자의 비용편익비의 산정에 대한 고민이 필요하며, ② 인구감소와 과소화가 예상되는 상황에서 본 현의 지역진흥을 적극적으로 도모하기위해공공사업평가 수법에 대한 재검토가 필요하다는 의견이 있었음
 - 아오모리현은 일본 본토인 혼슈의 최북부에 위치하고 있어, 북쪽으로는 인구가 적어 수요 또한 적을 수밖에 없어 도로사업의 B/C가 낮을 수밖에 없었으며, 일본의 경우도 B/C < 1.0인 사업은 추진하기가 어려움
 - 아오모리현의 도로사업에 확장 및 수정비용편익분석을 적용하지 않으면 B/C가 1.0을 넘기 힘들
 - 이에 따라 확장 및 수정비용편익분석을 도입하게 되었음

(2) 수정비용편익분석 기법의 활용분야

- 수정비용편익분석의 경우 도로사업에 대한 지침에서 소개하고 있으므로, 도로사업에 대해서만 적용하고 있음
- 단순 개보수나 개량 사업이 아닌 신설 및 확장 등 개축사업에 대해서 적용함. 단순 개보수 사업은 B/C를 산정하지 않음

(3) 비용편익분석의 수행기관

- 비용편익분석은 컨설팅 회사 등 외부에 위탁함. 내부에서 공무원이 직접 할 수도 있지만 다른 일이 많아 직접하지는 않음. 그러나 한국의 경우와 같이 연구원에서 박사급이 비용편익분석을 수행하고 있지는 않음. 지침에 따라 그대로 단순 적용하는 정도임

(4) 일본 지방자치단체의 공공투자사업 추진 프로세스

- 한국 지방투자사업의 추진 프로세스와 유사함
 - 지자체에 별도의 위원회를 구성하여 각종 투자사업의 추진여부를 결정함 (도로사업 이외의 다른 분야 사업도 포함)
- 위원회의 구성 및 기능에 대해서는 별도의 규정이 있음(홈페이지에서 찾을 수 있음)

- 현재 아오모리현의 규정에 따르면 분야별 전문가를 포함하여 15명 내외로 구성할 수 있으며, 현재 구성원은 10명임
- 위원회에서 사업별 추진여부를 판단할 수 있는 근거가 되는 문건(평가조서 등)은 도로과 공무원이 직접 작성하되, 비용편익분석 파트만 위탁함

(5) 사전평가-재평가-사후평가 비교

- 신규투자사업에 대해서는 사전평가를 하되, 한국과 같이 총사업비 등 규모로 대상사업을 결정하지는 않음. 사업규모와 상관없이 도로 확장 등 개축사업은 모두 해당함
 - 재평가 대상사업에 대한 기준 역시 홈페이지에 자료가 있으니 참고바람
- 일본의 경우 용지매입 등에 소요되는 시간이 길기 때문에 완공까지 10년 이상 걸리는 경우가 많음. 따라서 재평가는 사전평가 이후 10년 뒤에도 완공되지 않은 경우에 대상이 되고, 이후에도 완공되지 않았을 경우 5년마다 재평가함
 - 아오모리현 인근 도로사업 사례지 방문: 착공후 24년 지났는데 아직 완공이 안됨. 땅 소유자가 너무 많고 소유자를 확인하기 어려운 경우가 많아서 용지매입과 관련하여 가장 어려움이 많음, 또한 지자체의 한정된 자원상의 이유로 장기화되기도 함
- 재평가할 경우 B/C 산정시에도 기본안은 기존 투입된 비용을 매몰비용 처리하지 않고 과거에 투입한 비용을 현재시점으로 보정하여 분석함. 추가로 기존 투입된 비용을 매몰비용 처리한(남은 총사업비만을 대상으로 한) B/C도 산정함
 - 일본의 경우는 완공이전까지 별도의 면제기준 없이 계속 재평가를 하여야 한다고 함. 한국의 경우 도로사업에 대해 기성대가 10% 이상 투입된 경우 재평가를 하지 않는 것에 대해 놀라움을 표시함
- 사후평가도 B/C를 산정함. 이때 비용은 정산한 비용, 편익은 실제 교통량에 근거하여 재산정, 파급효과 등은 주변지역 주민 등을 대상으로 한 설문조사 결과 등을 반영함
 - 사후평가는 완공후 5년이 지난 사업에 대해 1회 수행하고, 해당 결과는 다른 사업의 사전평가시 반영될 수 있음
 - 다만, 해당 사업의 사전 및 사후평가 결과가 상이하다 하여 문제가 되지는 않음. 사후평가는 사전평가를 한 사업에 대해서 수행하고 있음
- 아오모리현의 경우 도로사업 사전평가는 연간 2~3건, 재평가는 5건, 사후평가는 2~3건 정도 수행함. 사후평가 대상사업은 연간 4~5건을 넘지 않는 범위내에서 조정하여 선정하고 있음
- 기본적으로 사전평가한 사업을 재평가하나 사전평가를 수행하지 않은 사업에 대해서도 재평가를 수행한 사례는 존재함

- 다만, 사후평가는 사전평가를 한 사업에 대해 실시함

(6) 지역수정계수

- 아오모리현의 지역수정계수는 1.429
 - 20년전 처음 만들어서 지금까지 적용중으로 원칙적으로는 매년 갱신하여야 하나 소득수준 등의 큰 차이가 없어 그대로 사용하고 있으며, 올해 10년만에 갱신 예정
 - 도로 지침에서의 ɛ등은 1을 기준으로 한 할당치의 개념으로 아오모리현에서는 도로 지침에서 주어진 기준에 따라 0.5로 적용하였음. 다른 계수치도 마찬가지로임

(7) 용지비의 잔존가치, 분석기간, 사회적 할인율

- 일본의 경우도 한국과 마찬가지로 투입된 용지비는 분석기간 종료시점에서 투입된 비용만큼 잔존가치로 처리함
- 일본 도로지침에서는 분석기간이 40년으로 제시하고 있으나, 현재 아오모리현에서는 50년을 적용하고 있으며, 과거에는 분석기간을 40년으로 적용한 적이 있는 것 같다는 의견 제시
- 사회적 할인율은 4% 적용

(8) 공공사업 사전평가 계속평가

- 사업별 세부평가 항목: 필요성, 유효성, 우선성, 효율성, 환경영향의 배려
- 효율성에 B/C가 포함: 외부 위탁
 - B/C를 제외한 나머지 부분은 모두 도로과 담당 공무원이 작성 → 위원회 심의를 통해 사업추진 여부 판단(계속, 보완후 계속, 중지, 휴지)

(9) 확장비용편익분석의 추가 편익항목

- 일본 도로지침에서 제시된 수치를 그대로 적용하는 정도임. 지역별 사업별 특수성을 감안하여 별도 추정하여 적용하고 있지는 않음

(10) 확장/수정비용편익분석 사례 소개

- 아오모리현 최북단 해안가 도로 소개
 - 해안가 도로의 우회도로 건설사업으로 전통적인 비용편익분석으로는 $B/C < 1.0$ 으로 사업추진이 어려움
 - 확장 및 수정비용편익분석을 통해 1.0을 넘기고 사업추진중임(아오모리시에서 거리가 멀어 방문불가)

2. 미에현 현토정비부 공공사업운영과 면담

- 일시: 2019년 6월 26일 (수) 13:00~15:00
- 장소: 미에현 쓰시 미에현청 회의실
- 면담자(총 2인): 미에현 현토정비부 공공사업운영과 과장 보좌겸 반장 기타 케이사쿠, 주간 무라세 미츠야키

(1) 미에현의 상황

- 북쪽의 경우 대도시 나고야와 인접하여 인구가 많은 편이며, 남쪽의 경우 고령화, 인구과소지역임
 - 북쪽은 공업지역, 이세시마 summit(관광지) 도시가 해안선을 따라 선형으로 발달. 내륙쪽으로는 산간지역이어서 개발이 어려움
- 즉 미에현 내부에서 북쪽과 남쪽지역의 지역간 격차가 크기 때문에 수정비용편익분석 기법을 도입하게 되었음

(2) 미에현 공공사업 종합추진본부

- 미에현에서는 공공사업 종합추진본부를 설치하여 공공사업평가를 포함한 종합적인 조정 및 공공공사의 종합적인 추진과 조정을 위해 필요한 업무를 수행하고 있음
 - 미에현 공공사업 종합추진본부는 공공사업의 각종시책을 종합적으로 추진 및 조정하여 원활하고 효과적으로 실시하는 것을 목적으로 함
 - 미에현 공공사업 종합추진본부가 대상으로 하는 사업은 원칙적으로 미에현이 소관하는 모든 공공사업으로 함

(3) 미에현의 공공사업평가제도 및 수정비용편익분석 도입시기 및 도입분야

- 공공사업평가제도 도입시기
 - 사전평가의 경우 2002년의 예산편성부터 공공사업사전평가시스템을 도입하고 있으며, 재평가의 경우 1998년부터 도입하여 사업착수 후 일정기간이 경과한 사업등을 대상으로 사업계속여부를 평가함
 - 사후평가는 2003년부터 도입하고 있으며, 사업완료후 일정기간을 경과한 사업을 대상으로 함
- 공공사업평가제도에 따른 평가대상
 - 현토정비부와 농림수산부가 소관하는 미에현이 사업주체로서 실시하는 공공사업(전체 신규, 계속사업)
 - 다만, 재해복구사업, 유지관리사업, 주택사업 등을 제외함
 - 유지관리사업의 경우 일상적인 대수선 등의 사업을 의미하며, 주택사업의 경우 복지분야에 해당하므로 제외함
- 수정비용편익분석 도입대상 및 시기

- 미에현에서는 정부에서 정한 공공사업평가(재평가, 사후평가)에 대해서는 수정비용편익분석을 도입하고 있지 않으며, 사전평가에 대해서만 수정비용 편익분석을 도입하고 있음
 - 즉, 현토정비부와 농림수산부가 소관하는 미에현이 사업주체인 전체 공
공사업 중 사전평가에 대해서 수정비용편익분석을 도입
- 수정비용편익분석은 사전평가에 대한 공공사업평가제도가 도입된 2002년
부터 도입하고 있음

(4) 사전평가-재평가-사후평가

- 사전평가는 건수가 워낙 많아서(연간 400여건) 위원회에서 심의하지 않고
부서내에서 평가하며, 현토정비부의 경우 담당공무원이 직접 B/C 분석(엑셀
로 간단하게 분석가능함)
- 미에현의 경우 본격적인 평가는 재평가로 볼 수 있으며 연간 5~6건(10년
이상 계속 공사중인 사업, 이후 5년마다 재평가)가량 수행함
 - 재평가에서 기투입을 포함한 B/C와 제외한(앞으로 투입될 사업비만을 고
려한) B/C를 모두 산정함
 - 기본적으로 사전평가를 수행한 사업에 대해 재평가를 수행하나 사전평가
를 하지 않았던 사업에 대해서도 재평가를 수행한 사례도 존재함
 - 사후평가와 사전평가의 결과가 다른 것에 대한 위험부담은 없으며, 사후
평가 결과는 다른 사업의 사전평가에 피드백

(5) (지역별) 지역수정계수

- 지역수정계수를 적용하여서도 B/C가 1.0 미만일 경우 검토대상에 포함되
기도 어려움
 - 우선순위에 따라 I~V까지 5등급으로 구분됨. 계속사업은 I 또는 V(중
지). 신규사업은 II~IV의 우선도를 책정함
- 미에현에서는 신규사업에 대해서만 지역수정계수를 도입하고 있으며, 지역
내 도시들을 대상으로 지역수정계수를 차등화(1.0~1.6)하여 적용함
 - 지역수정계수의 추정방법은 『도로투자의 평가에 관한 지침(안) 제2편 종합
평가』의 방법을 준용하며, 도로사업이 아닌 경우에도 동일한 지역수정계수
를 적용함
 - 2002년에 만든 수치를 현재까지 적용중

(6) (분야별) 중점화 계수

- 중점화 계수는 분야별로 추정하며, 다양한 사업분야를 6개의 분야로 구분
하여 분야별로 통일적인 통일적인 비용편익분석을 실시하고 B/C러 평가
 - 전체 사업(현토정비부 및 농림수산부 소관사업)을 ① 산림 보전, ② 재해

방지, ③ 교통편의성 향상, ④ 생활배수처리에 의한 수질개선, ⑤ 공원정비 등에 의한 생활환경 쾌적화, ⑥ 식량의 안정공급으로 구분함

• 현토정비부: 도로사업, 가로사업, 하천사업, 사방사업, 해안보전사업, 항만사업, 하수도사업, 도시공원사업 등

• 농림수산부: 저수지 등 정비사업, 광역농도정비사업, 농지구획정비사업 (토지개량사업), 어항정비사업, 치산사업, 임도사업 등

□ 중점화 계수는 사전평가에만 적용하며, 국가와의 정비수준 비교, 현민의 니즈(현민을 대상으로 한 설문조사)를 3개 랭크로 구분하여 산정함

- 현민을 대상으로 하는 설문조사는 5년마나 실시되는 국정조사 수행자료를 토대로 함

- 설문조사는 그 당시의 정세를 반영하기 때문에 설문조사 결과와 국가 통계자료가 일치하지는 않음

- 중점화 계수를 통해 평균을 낮추어주는 역할을 함

(7) 공공사업의 B/C가 높은 이유(도시공원 사례)

□ 미에현의 공공사업평가대상이 된 사업의 B/C결과는 전반적으로 매우 높은 수준으로 파악됨

- 특히 공원의 B/C가 높게 나오는 것에 대해 미에현에서는 국토교통성의 공원 비용편익분석 매뉴얼을 준용하여 추정한 결과이며, 일본에서는 B/C가 1.0보다 낮을 경우 사업추진이 어려우므로 B/C가 높게 나올 수 있도록 매뉴얼이 만들어진 것으로 생각된다고 답변함

□ 일본에서는 중앙 주무부처에서 매뉴얼을 만들기 때문에 한국의 LIMAC에서 만드는 매뉴얼보다 낙관적일 것으로 판단됨

3. 교토대학교 경제학연구과/경제학부 문세일 교수 면담

□ 일시: 2019년 6월 27일(목) 15:00~17:00

□ 장소: 교토대학교 연구실

□ 면담자: 교토대학교 문세일 교수

(1) 수정비용편익분석기법

□ 수정비용편익분석기법은 2000~2005년 일본에서 화제가 되어 연구하는 학자들도 존재하였음

- 다만 이에 대해 논문을 발표하는 등 연구했던 학자들도 이후에는 관련 논문을 내고 있지 않음, 학자들 사이에서는 이론적으로 근거가 부족하다는 견해를 같이 하고 있음

(2) 수정비용편익분석에 대한 견해

- 비용편익분석은 효율성을 측정하는 분석방법이나, 수정비용편익분석은 효율성 이외에 공평성을 함께 측정하고자 하는 방법이라고 할 수 있음
- 그러나 효율성과 공평성을 하나의 틀 안에서 판단하는 것보다는 두 개의 이질적인 평가기준을 분리하여 각각 평가하는 것이 바람직함
- 또한, 『도로투자의 평가에 관한 지침(안) 제2편 종합평가』에서 제시하고 있는 지역수정계수 측정방법과 이를 통한 비용편익분석의 수정은 이론적인 근거가 미흡한 것으로 생각됨

(3) 확장비용편익분석에 대한 견해

- 확장비용편익분석은 OECD 등의 wider-effect와 같은 맥락이라고 판단됨
 - 간접편익은 비용편익분석에 반영하면 안된다는 경제학자들의 주장도 있으나, SACTRA report에 따르면 시장실패가 있을 때 간접효과도 반영할 수 있다는 의견도 있음(관련 논문 찾아서 확인 필요). 즉 시장실패가 일어날 경우 이에 따른 영향이 간접효과의 형태로 발현될 수 있으므로 이를 편익에 반영할 수 있다는 것으로 이론적으로 제대로만 분석한다면 문제가 되지 않는다는 입장도 있음
 - 다만 이러한 간접효과의 반영에는 신중해야 할 것으로 생각됨

(4) 일본의 공공투자사업 장기간 소요에 대한 사유

- 하수도, 임도, 수도 사업은 예산부족이 가장 큰 사유일 것으로 생각되며, 도로사업은 용지매입이 어려운 점이 대표적인 이유로 생각됨
 - 일본에서도 공공사업에 대해 토지수용의 방법이 있기는 하나, 대부분 협의매수로 진행되며, 강제수용을 하는 경우는 거의 없다고 할 수 있음
 - 따라서 토지소유자와의 협의에 장기간이 소요되는 경우가 매우 많음

(5) 일본 지자체의 수정비용편익분석기법 적극활용에 대한 의견

- 학자들의 우려에도 불구하고 일본 일부 지자체에서 수정비용편익분석 기법을 적극적으로 활용하고 있는 것은 사실이나 이는 해당 지자체에서 각자의 필요성에 따라 활용하고 있을 뿐임
 - 수정비용편익분석의 경우 『도로투자의 평가에 관한 지침(안) 제2편 종합평가』에서 제시하고 있으나, 국토교통성(도로사업 관할 부처)의 도로사업 관련 평가지침에는 정식으로 해당내용이 포함된 적이 없음
 - B/C는 엄격하게 객관적으로 산정하고, 공평성 등은 다른 정책적 분석에서 검토하는 방식이 바람직할 것으로 생각됨

4. 교토대학교 공공정책대학원/경제학연구과 오카교수 면담

□ 일시: 2019년 6월 28일(금) 10:30~12:30

□ 장소: 교토대학교 소회의실

□ 면담자: 교토대학교 오카 토시히로 교수

(오카교수는 2004년 후쿠이현 공공지침 평가에 참여하였음)

(1) 후쿠이현의 공공사업 사전평가 기준

□ 후쿠이현에서는 2004년 새로운 공공사업 사전평가기준 정함

- 새로운 평가기준은 ① 객관적 평가, ② 주민필요성·협력체제 등, ③ 정책적 평가의 3가지로 구성됨

- 객관적 평가 70점, 주민필요성·협력체제 등 15점, 정책성 평가 15점 등 총 100점 만점으로 공공사업을 평가함

□ 객관적 평가는 효율성과 공평성/외부효과로 구분되며, 효율성에 50점, 공평성 및 외부효과에 20점이 배분됨

- 효율성은 기본적으로 비용편익분석, 비용효과분석으로 평가하며, 50점 만점에서 결과가 적당히 분포되도록 기준화하여 효율성 점수를 산정함

- 공평성의 경우 사업이 주민의 시빌미니멈을 달성하는지에 대한 부분을 평가하며, 생명선도로, 긴급수송도로, 통학로, 재해약자관련시설 등을 포함한 사업의 경우 공평성의 관점에서 가점됨

- 외부효과에는 산업활성화 등 경제파급효과 및 공동교통 등 다른 시설의 이용촉진효과 및 관광자원의 활용촉진효과 등을 포함함

□ 주민필요성·협력체제 등은 지역주민의 요구를 반영하고 주민필요성조사의 결과를 토대로 가점되는 항목임

□ 정책적 평가는 정치적 고려사항에 의해 가점되며 시정촌합병관련 사업이나 다른 중요프로젝트와 관련된 사업 등의 경우 가점되며, 본 항목에서 지역균형을 고려한 조정이 수행됨

(2) 후쿠이현의 공공사업 사전평가기준 적용대상

□ 후쿠이현의 공공사업 사전평가기준의 적용대상은 도로사업, 가로사업, 교통안전시설 등 정비사업, 도로재해방지사업, 설한지역도로정비사업, 전선공동구정비사업, 하천개수사업, 하천환경정비사업, 사방사업, 급경사지붕괴대책사업, 산사태대책사업, 눈사태대택사업, 해안사업, 항만정비사업, 공원시설정비사업 등 15개 사업임

□ 적용대상 사업별로 사전평가기준의 항목과 득점방법이 달라짐

- 예를들어 도로사업의 경우 국토교통성의 비용편익분석 매뉴얼에 따라 B/C가 결정되며, 이에 따라 효율성을 평가하며, 공평성은 통행규제도로, 긴급수송도로, 생명선도로, 사고위험개소, 통학로 유무 등이 고려되어 5점

까지 가점됨

- 그러나 교통안전시설 등 정비사업의 경우 편익을 화폐가치로 평가하기에는 어려움이 있어 효율성을 물적 효과(보행자와 자전거 교통량, 자동차교통량, 사상사고건수)와 비용의 비로 평가하며, 공평성은 통락로 또는 의료·복지·공공시설 등의 유무에 따라 최대 20점까지 득점할 수 있으며, 외부효과인 경우 점수가 배분되지 않음

(3) 수정비용편익분석에 대한 견해

- 후쿠이현의 공공사업 사전평가기준을 새롭게 개정된 시기에도 공평성에 대한 고려가 쟁점이 되었음
- 다만 이를 효율성 평가기준이라고 할 수 있는 비용편익분석상에 포함하는 방법에 대한 의견도 존재하였으나, 이에 대해서는 이견을 제시하여 최종적으로 효율성과 공평성을 별도로 검토하는 것으로 정리되었음
- B/C의 기준이 1이라는 것에 대해서는 맞고 틀리고를 논할 부분은 아니라고 생각하나, 지자체 입장에서 공공사업을 평가할 때 효율성뿐만 아니라 공평성의 고려하고자 하는 것은 당연한 부분이며, 필요하다고 생각됨
 - 다만 이를 하나의 틀로서 검토하기보다는 별도의 틀로 구분하여 평가하는 것이 타당할 것으로 생각됨

(4) 확장비용편익분석에 대한 견해

- 확장비용편익분석의 경우 편익항목의 추가로 해당 항목이 직접적인 효과가 아닌 간접효과라면 반영하는 것에 신중해야할 것으로 생각됨
 - 간접효과는 외부효과이므로 이를 비용편익분석에 반영하는 것은 이론적인 검토가 필요할 것으로 생각됨

○ 사례지 개요

1. 아오모리현

(1) 국도250호 요모기타~카니타 국도개축사업(2017년 재평가대상사업)

- 사업명: 국도250호 요모기타~카니타 국도개축사업
- 사업대상지: 요모기타무라~소토가하라초
- 채택시기: 2003년(용지착수 2004년, 공사착수 2006년)
- 종료예정시기: 2022년

- 사업목적
 - 일반국도 280호는 아오모리시를 기점으로 츠가루반도 최북단의 소토가하라초까지의 반도순환도로로 연장 약 102km의 간선도로로 동아오모리지역

의 생활 및 산업, 경제, 관광을 시작으로 주변지역의 진흥 등을 담당하는 도로임

- 본 사업구간의 현도로보는 폭원이 좁아($W_{min}=5.3m$) 차량통행이 곤란한 상황으로 바이패스사업을 실시하여 상황도로에 있어서 안전하고 원활한 교통기능을 확보하고 관광진흥 등에 있어서 교통편리성을 향상하는 것을 목적으로 함

□ 주요내용

- 당초계획한 종점부의 용지는 필지경계가 미정이거나 관계자가 다수인 공유지가 존재하여 용지취득에 장기간을 필요로하며 막대한 비용이 소요될 것으로 확인되어 사업대상지역인 소토가하라초와 협의하여 해당지역을 회피하도록 계획을 변경하는 것으로 협의됨
- 이에 따라 종점부의 선형을 변경하고 계획연장을 단축하여 당해구간의 바이패스기능의 조기효과발현을 도모함

□ 비용편익분석

- 비용편익비: 당초계획 1.32, 재평가 0.95
- 수정비용편익비: 당초계획 1.89, 재평가 1.36

□ 대응방침(사업실시주체)

- 도로주변의 환경개선효과와 관광진흥 등 지역경제에의 파급효과 등을 종합적으로 평가하여 종점부 선형을 변경하여 사업을 추진할 필요가 있는 것으로 판단되는바, 대응방침은 계획변경이 타당할 것으로 판단됨

□ 공공사업재평가등심의위원회 의견: 사업실시주체의 대응방침(안) 대로 사업 계속

□ 시사점

- 해안가 bypass(2차로) 건설사업: 대부분 구간이 완공되었으나, 종점부에 용지매입 등의 어려움으로 인해 종점부 설계 변경($L=7150m \rightarrow 6800m$)으로 재평가함
- 경제성 분석용 비용에서 소비세 등을 제외해야 하는데 실수로 제외하지 않은 것으로 판단됨
- 완공구간의 교통량은 오전7시~오후 7시까지 12시간 교통량 기준으로 4338대, 기존 해안가 도로는 2278대임
- 용지매입의 어려움으로 인해 장기화된 사례로 판단됨

(2) 아오모리현도269호 마스다아사무시선(마스다~아사무시) 현도개축사업(2018년 재평가대상사업)

- 사업명: 아오모리현도269호 마스다아사무시선(마스다~아사무시) 현도개축사업
- 사업대상지: 히라나이초~아모모리시
- 채택시기: 1998년
- 종료예정시기: 2022년(전회평가지 2020년 종료예정이었으나, 2018년 공기 변경)

□ 사업목적

- 본 노선은 히라나이초 오오아자마스다지구를 기점으로 아오모리현의 주요 관광지인 아사무시온천가를 경유하여 아오모리시 오오아자마스다지구의 일 반국도 4호에 접속하는 연장 약 5.2km의 도로임
- 그러나 비포장구간인 해당 당해공구(약 2.2km)는 폭원이 좁고 (Wmin=2.5m) 급경사구간(I=8.8~16.5%)이 연속하며, 집락과 기간도로를 연결하는 도로로서 방재 및 안전상 문제가 발생할 수 있어 문제구간의 해 소를 목적으로 사업을 실시함

□ 주요내용

구분	재평가지(3차)	재평가지(4차)	증감
계획구간	1,921m	1,921m	-
계획폭원	5m	5m	-
개량공	1,968m	1,968m	-
포장공	9,500㎡	9,500㎡	-

- 3차 재평가지와 비교하여 사업계획의 변화는 없음

□ 비용편익분석

- 비용편익비: 3차 재평가 0.78, 4차 재평가 0.81
- 수정비용편익비: 3차 재평가 1.11, 4차 재평가 1.16

□ 대응방침(사업실시주체)

- 접근도로와의 계획조정과 경제성에의 배려에의한 계획변경 후 각 관계자 와의 지속적인 협의 및 조정을 완료하여 사업효과 확보를 위해 향후 사업 을 계획할 필요가 있음
- 따라서 대응방침은 계속으로 함

□ 공공사업재평가등심의위원회 의견: 사업실시주체의 대응방침(안) 대로 사업

계속

□ 시사점

- 내륙 미개설구간 도로 건설사업임
- 국도 4호선의 혼잡완화를 위해 내륙으로 shortest pass를 건설하는 사업으로 산지부 비포장 구간을 포장하고 확장하는 사업임
- 1.9km에 불과한 단거리 구간임에도 평성 10년에 착공하여 완공목표가 평성 34년으로 24년간 공사중인 상황
- 실질적인 교통량은 매우 적어 B/C < 1.0인 사업이나, 아오모리현에서는 북부의 인구밀집지역에서 아오모리시로의 접근도로가 국도 4호선으로 유일한 상황에서 혼잡완화 이외에 방재 및 안전 목적을 위해서도 산지부 비포장구간의 포장 및 확장이 필요하다는 입장임

3. 동경도 도시재생 사례(JR타워 및 상업시설 KITTE)

- 사업명: JR타워(구 동경중앙우편국 재개발사업)
- 소재지: 동경도 치요다구 마루노우치 2-7-2(동경역 마루노우치 남쪽출구 인근)
- 지역/지구: 상업지역, 방화지역, 도시재생특별지구
- 사업주체: 일본우편주식회사, 동일본여객철도주식회사, 미쓰비시지소주식회사
- 면적: 부지면적 11,633,87㎡, 연면적 189,63.3㎡(건폐율 722.99%, 용적률 1629.99%)
 - KITTE : JR타워 내 상업시설
 - 점포면적 : 9,400㎡
 - 개업일: 2013년 3월 21일
 - 사업자: 일본우편주식회사

□ 재개발 관련 쟁점

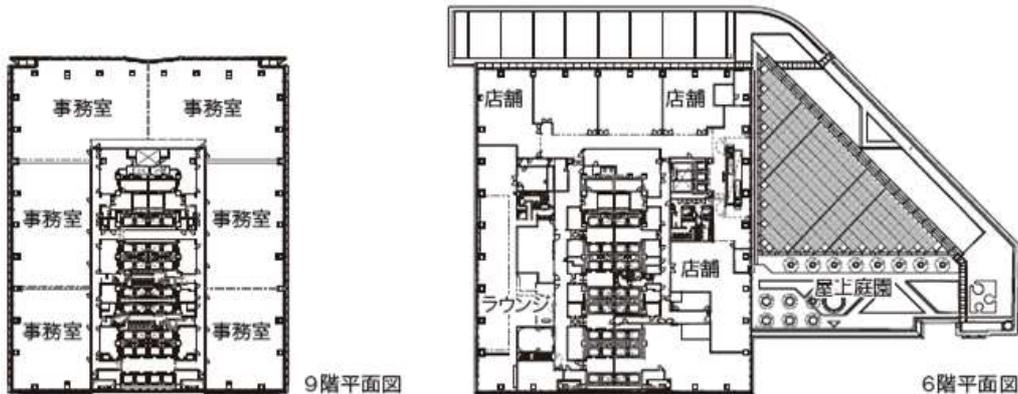
- 구 동경중앙우체국은 1933년 건립된 일본을 대표하는 근대건축물 중 하나이나, 동경 시내 중심부에 위치하고 있다는 점에서 일본의 우정민영화전후로 재개발을 통해 토지활용도를 높여야 한다는 의견이 대두되었으나, 반면, 해당 건축물이 근대건축물로서 보존의 필요성에 대한 의견이 대립됨
- 이에 일본우정주식회사에서는 2008년 건축물의 외벽을 가능한한 보존하되, 해당 외벽 뒷부분과 접하여 초고층빌딩을 건축하는 재개발안을 제시하였음
 - 해당 계획에 따르면 구 건축물의 외벽 약 20%만이 보존됨

□ 재개발에 따른 효과

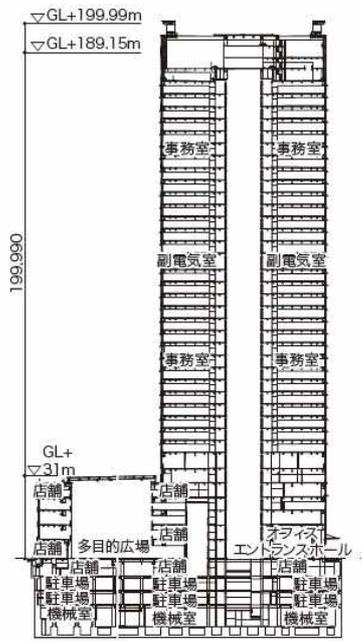
- JR타워는 일본우정주식회사의 대규모 부동산사업의 첫 프로젝트이며, 일본우편주식회사는 재개발을 통해 건립된 JR타워 내에 상업시설 KITTE를 개장하였으며, 동경역앞의 랜드마크로 자리매김함
 - KITTE의 내방객은 개업 5개월 만에 1,000만명을 돌파하였으며, 당초 연간 1,300만명을 예상하였으나 이를 크게 상회함
- 이후 일본우편주식회사는 보유자산의 유효활용이라는 측면에서 KITTE하카타, KITTE나고야를 포함하여 다양한 부동산사업을 전개하고있으며, 2017년 연간 부동산사업 영업수익은 285억엔에 달함

□ 시사점

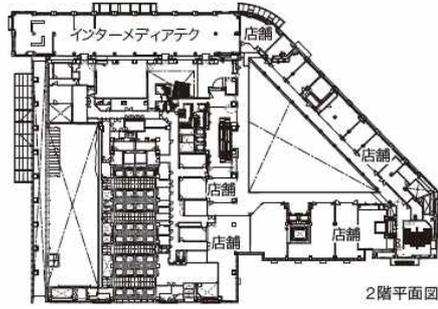
- 우정민영화를 통해 과거 일본우정공사가 보유하고 있던 국유지가 부동산사업으로 활용된 첫 사례로 큰 성공을 거두었으나, 민영화에 따른 국유재산의 부동산사업전개와 근대유산의 보존이라는 측면에서 부정적인 부분도 존재함
 - 2007년 우정민영화와 함께 설립되었으며, 일본우정주식회사는 우편사업 및 우체국 운영을 담당하는 총무성소관의 특수회사로 일본우정주식회사의 100% 자회사임
- 본 사업은 도시중심부에 위치한 구건물의 활용 및 민영화에 따른 국유재산에 대한 자산운용사례로서 국내 도시재생사업과 관련하여 시사점을 줌



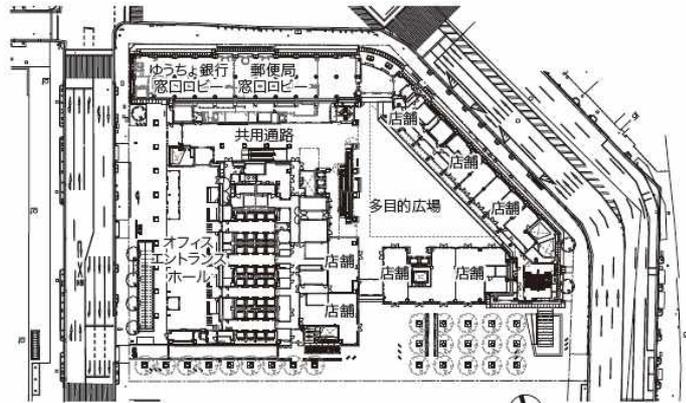
▶ 新築部との間にアトリウム



断面図 1/2,500 南西側に地上38階建てのオフィスを新築し、保存部との間にアトリウムを設けた。オフィスは2012年7月から使用を開始している



2階平面図



1階平面図 1/2,000

자료: 일경아키텍처 2013.05.25.일호, 명건축을 활용한 도시재생(2) JR타워, KITTE(새로운 건축의 기동 2014)

3. 미에현 도시공원사업(2018년 재평가 대상사업)

- 사업명: 호쿠세중양공원 도시공원사업
- 사업대상지: 미에현 옷카이치시 니시무라초 1080번지
- 사업기간: 1983년~2020년
- 사업비: 4차 재평가 16,714백만엔, 5차 재평가 17,285백만엔

- 사업목적
 - 자연환경 보전과 동시에 다양한 레크레이션 활동, 건강증진, 자연을 즐길 수 있는 장소를 제공하는 것을 목적으로 정비

- 사업내용
 - 전체면적 98.1ha
 - ① 테니스코트 16면, 야구장 1면, 서브그라운드 1면, ② 잔디광장 6.7ha, ③ 물플라자 0.9ha, ④ 주차장 4개소, ⑤ 사와의 숲 1.5ha, ⑥ 자연탐험에리어, 자연학습에리어, ⑦ 다목적 광장 2.5ha, ⑧ 공원도로 2.2km, ⑨ 호수 3개소, ⑩ 용지매입면적 98.1ha

- 주요추진상황 및 향후 예측
 - 전체 사업비 172억 8,500억엔 중 기집행금액(2017년말 기준)은 165억 8,900만엔으로 예산집행률은 96%임
 - 집행내역은 공사비가 79억 9,800억엔, 용지비 85억 4,100억엔임
 - 2019년도에 자연탐험에리어의 병용을 예정하고 있으며, 향후 테니스코트 증설, 서브그라운드, 자연학습에리어 등의 정비를 추진하여 2020년도에 완료예정임

- 비용효과분석: 4차 재평가 1.62, 5차 재평가 1.60

- 대응방침(사업실시주체)
 - 미에현 공공사업재평가 실시요강 제3조의 시점을 토대로 재평가를 실시한 결과 동 요강 제5조 제1항에 해당하는 것으로 판단되어 사업을 계속하길 원함

- 미에현공공사업평가심사위원회 의견: 1983년 사업에 착수하여 과거 4차례 재평가를 받았으며, 재평가후 5년이 경과해서도 지속중인 사업으로 재평가를 실시하였으며, 사업계속의 타당성이 인정되므로 이를 승인함

- 시사점
 - 본 사업은 30년이상 지속되고 있는 사업으로 장기간에 걸친 사업추진은 용지매입과 관련한 것으로 생각됨
 - 다만 완료를 2년 앞둔 상황에서 재평가를 실시하고 있는 점에서 평가의 실효성에 대한 의문이 있음
 - 또한, 현재 지방재정투자사업의 경우 공원사업에 대해서도 비용편익분석을 수행하는 반면, 일본에서는 공원사업에 대해 비용효과분석을 수행하는 것으로 판단되며, 인근 지역의 인구밀집도가 매우 낮고, 인구감소경향을 보임에도 비용대비 효과가 1을 넘는 결과를 나타내고 있어, 일본의 공원사업 매뉴얼을 통해 공원사업에 대한 평가방법과 국내 방법론과의 비교 검토가 필요할 것으로 생각됨
 - 다만 본 사업의 경우 재평가 사업으로 수정비용편익분석기법은 도입하지 않았음

4. 교토시

(1) 교토시청사정비

- 사업명: 교토시청사 정비사업
- 사업대상지: 교토시 나카교구 가미혼노지마에초 488번지

□ 사업기간: 2012~2022년(설계기간 포함)

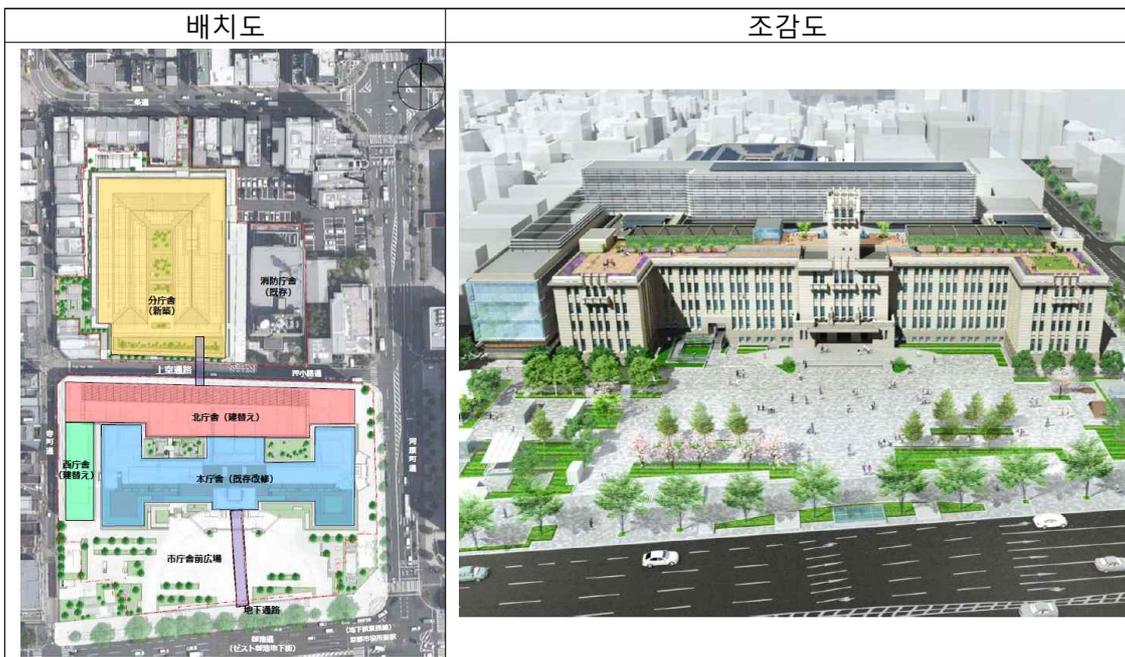
□ 사업비: 277억엔

□ 사업목적

- 내진기능 강화: 내진조사 결과 전체 청사의 내진성능이 매우 부족
- 집무실 등 분산화 및 협소화 해소 및 업무효율성 강화: 본청사의 약 1/3 이 인근 임대청사 활용, 법정시 평균 업무공간 대비 약 60%에 불과
- 시민공간 확충: 창구 및 응접 등의 시민대응공간 및 시민참여 심의회, 시정회의공간 부족
- 배리어프리화 대응: 계속된 증개축으로 청사간 높이가 달라 연결통로에 단차 존재, 서청사 엘리베이터 부재
- 건물 노후화: 본청사 건립후 83년 경과

□ 사업내용

- 본청사 개보수 및 서청사/북청사/분청사 신축



□ 시사점

- 교토시청사의 공간부족, 분산화로 인한 업무효율성 저하 및 노후화로 인한 안전문제 해소등을 위해 시청사정비사업 추진
- 일본의 경우 민자사업으로 청사사업을 추진한 사례가 있으나 교토시의 재정여건이 좋지 않아, 사업추진이 연기된 적이 있는 것으로 확인됨에도 민자사업이 아닌 공영방식으로 사업추진
 - 다만, 1990년부터 시청사정비기금을 적립하고 있는 것으로 확인됨

- 교토시 공공사업 신규채택시 평가실시요강에 따르면 시예산이 10억엔 이상 투입되는 공공사업에 대해서는 평가를 실시하도록 되어있으나 본 사업의 경우 공공사업평가를 실시하지 않은 것으로 판단됨
- 다만, 교부금확보를 위한 사전평가를 실시하였으며 평가방법은 목표의 타당성, 계획의 효과·효율성, 계획의 실현가능성 등에 대한 정성적인 평가로 이루어짐

(2) 무코이치초 가미도바선 가로사업(2018년 신규채택사업)

- 사업명: 무코이치초 가미도바선 가로사업
- 사업대상지: 교토시 미나미구 쿠제토노시로초
- 총사업비: 2,500백만엔
- 종료예정시기: 2027년

□ 사업개요

- 무코이치초 가미도바선은 오오미야거리에서 국도 1호, 국도 171호를 거쳐 JR무코이치초역을 연결하는 동서간선도로임
- 본 사업은 JR무코이치초역에 접근하는 도로로서 무코이치초 가미도바선의 미정비구간(국도171호~무코이치성)을 정비함으로써 도시의 편의성 향상 및 지역활성화를 목표로 함
- 본 사업구간 정비에 의해 무코이치초 가미도바선 전구간이 완성됨



□ 비용편익분석

- 비용편익비: 2.47

□ 사업평가결과 A

- 무코이치선 가미도바선의 미정비구간정비에 의해 JR무코이치초역 동쪽출구에의 접근성을 확보 및 간선도로 네트워크를 형성은 교토시와 교토시 남부지역의 발전에 기여하는 것으로 필요성과 효과가 높은 사업임

□ 시사점

- JR무코이치초역의 경우 본 사업노선과 접하는 동쪽방향으로 출구가 부재하여 역으로의 접근성이 매우 나쁘며, 사업노선 인근에 공장 등에 대한 접근성 향상을 위해서도 필요한 사업을 생각됨
- 다만, 사업노선 상에 주거지가 조성되어 있어 용지매입에 난항을 겪을 것으로 생각됨
- 교토시의 경우 사업의 필요성 측면에서 정서적 측면(환경, 시민생활의 안전), 활성화(산업 및 상업, 관광), 건전성(장애자 복지), 마을만들기(보행거리, 토지이용과 도시기능 배치), 행정경영의 측면 등에 대한 항목을 정하여 이에 대한 객관적 평가지표를 제시하여 평가하고 있음
- 본 사업의 경우 정서적측면, 활성화, 마을만들기와 관련하여 사업의 유효성이 있는 것으로 제시됨

(2) 코인거리 도로사업(2017년 신규채택사업)

□ 사업명: 코인거리 도로사업

□ 사업대상지: 교토시 나카교구

□ 총사업비: 1,400백만엔

□ 종료예정시기: 2023년

□ 사업개요

- 코인거리는 시조거리와 센본거리를 연결하는 간선도로로 인근에 초등학교와 대학이 있어 보행자가 매우 많고 재해시 피난로로 지정되어있음
- 그러나 보도폭원이 좁고 횡단경사가 급하고 전신주 등의 점유물이 보도상에 다수 설치되어있어 휠체어 등의 통행에 지장을 초래하고 있으며, 많은 전선이 경관을 해치고 있음
- 이에 본 사업은 보도폭 및 단차, 경사 개선 등 근본적인 도로개축에 의해 배리어프리화를 도모하고 전선 지중화를 통해 안전하고 쾌적한 보행공간을 확보하여 도시방재기능 및 도시경관 향상을 목적으로 함



□ 비용편익분석: 미제시

□ 사업평가결과 A

- 2001년 이후 지역의 각종 단체로부터 지속적으로 보도폭 및 전선지중화에 대한 요구가 있었으며, 보도폭 확장 및 단차, 경사개선 등의 근본적 도로 개축으로 안전하고 쾌적한 보행공간 확보 및 도시방재기능과 도시경관 향상이 가능할 것으로 판단됨

□ 시사점

- 본 사업의 경우 실질적으로 보도 폭에 매우 좁으며, 전신주가 많아 미관상으로도 좋지 않으며, 보행에도 장애물로 작용함. 또한, 보도와 도로의 경계가 모호하여 안전상에도 문제가 있을 것으로 생각됨
- 다만, 보도를 확장하기 위해서는 도로폭원의 축소가 불가피할 것으로 생각됨
- 본 사업의 경우 필요성 및 효과는 기대할 수 있으나, 이를 화폐가치로 환산하기에는 매우 어려움이 있을 것으로 생각되며, 교토시에서도 이러한 사업에 대한 비용편익분석의 산출기법이 확립되어있지 않아 사업의 투자효과는 제시할 수 없다고 적시하고 있음
- 이에 사업의 필요성 측면에서 4개 항목 중 마을만들기(보행거리, 토지이용과 도시기능 배치) 와 관련하여 사업의 유효성이 있는 것으로 제시됨

Ⅲ. 시사점 및 특이사항

- 일본의 개별 지자체 방문 및 자문을 통해 대도시가 아닌 지자체의 경우 공공사업평가에 있어서 지역격차해소에 대한 고민이 있으며, 이를 위해 다양한 방법을 적용하고 있음을 확인할 수 있는 기회가 됨
- 이는 크게 수정비용편익분석 및 확장비용편익분석 등 효율성 측면의 지표인 B/C에 대한 직접적인 수정을 하는 방법과 효율성 지표인 B/C와는 별개의 지표를 통한 평가방법으로 구분할 수 있으며, 교토시와 후쿠이현의 경우 별개의 지표를 통한 평가방법을 활용하는 것으로 확인됨
- 또한, 각 지자체별로 수정비용편익분석을 적극적으로 활용하고 있는 것으로 확인되었으나, 일본의 관련 학자들의 경우 우려를 나타내고 있음
- 아오모리현과 교토시의 사례는 일반적인 비용편익분석으로는 긍정적인 결과를 얻기에는 어려움이 있는 사업으로 이를 위해 수정비용편익분석을 통해 검토하거나, 별도의 평가지표를 통해 사업추진의 타당성을 확보하고 있음
- 또한, 미에현의 도시공원 사례의 경우 일반적으로 국내에서 공원사업의 평가를 비용편익분석을 통해 수행하며, 편익이 매우 낮게 측정되는 것에 반해 일본에서는 비용효과분석을 활용하며, 효과가 높게 추정되는 것으로 확인되어, 일본과 한국의 평가방법론 상의 차이에 대해 생각해 볼 수 있는 기회가 됨

IV. 첨부자료

- 공무국외여행 계획서
- 계획에 따라 현지 일정이 진행되었음을 증명할 수 있는 자료(별도제출)
 - 항공권 및 열차·버스 승차권 등
 - 호텔 등 숙박비 Invoice 또는 영수증
 - 회의 참석 또는 기관 방문시 면담·회의장면 사진 등
 - 구득자료