

지방재정 투·융자심사제도 해설(VI)

김 정 섭 / 행정자치부 재정정책팀 투·융자심사담당

16. 비용-편익(B/C)분석의 한계

지난호에는 타당성분석 기법중 가장 일반적으로 사용되는 B/C 분석을 중심으로 분석 개요 및 측정방법 등을 살펴보았다. 하지만 B/C분석의 경우 개별사업의 비용대비 편익을 측정할 수 있지만 분배적 공정성을 확보하기는 곤란하다는 치명적인 약점을 가지고 있는 것 또한 사실이다.

예를 들면, A라는 재정여건이 열악한 지역의 도로사업과 B라는 재정여건이 우수한 지역의 도로사업을 비교할 경우 B/C분석을 하면 당연히 A보다는 B를 추진하는 것이 타당한 것으로 나타나겠지만, 분배적 공정성 차원에서는 A라는 사업이 필요성, 시급성 등을 종합적으로 고려할 때 더 시급하게 추진될 필요가 있을 수도 있다.

정책을 판단할 때 이러한 점이 충분히 고려될 수 있으나 하는 문제가 남게 되고, 도로사업과 같은 공공투자사업의 경우 더욱 분배적 공정성이 중요한 판단요소로 작용함을 감안할 때 단순히 비용-편익분석 개념만으로는 사업의 타당성 분석을 하는 데 한계가

따르다 할 수 있다.

이와 같은 비용-편익분석의 한계를 감안하여 이를 보완하는 분석기법들이 개발되어 왔으며, 이번 호에서는 크게 가설시장평가법과 우선순위분석기법을 중심으로 살펴보도록 하겠다.

17. 가설시장평가법

17-1 가설시장평가법의 기본논리

가설시장평가법(CVM:Contingent Valuation Method)은 수량화·계량화하기 어렵지만 인간에게 의미있는 가치를 가져다 주는 다양한 환경재화를 대상으로 편익을 측정하기 위하여 도입된 분석기법이다.

조건적 평가법이라고도 하는데, 환경재에 대하여 시장이 실제로 존재하였다면 그 가격이 어느정도 되는지 추정하는 방법이다. 이 방법에 잠재적으로 내재된 기본전제는 인간의 심리나 생각속의 시장을 가정하는 것이다. 즉, 시장에 존재하지 않는 “환경의 질”과 같은 가치에 대한 비용과 편익을 계산하기 위하여 마음속에 자리잡고 있는 수요나 가격을 추정하여 가치를 산정하는 방법이다.

희귀한 동식물군이나 고대 삼림지, 황무지 등과 같이 계량화될 수 없지만 존재함으로써 여러 가지 편익을 가져다주는 환경재화의 가치는 비용-편익분석에서 불가피하게 제외될 수밖에 없다.

그러나 이러한 재화의 경우 인간의 심리속에는 쾌적한 환경에서 살고 싶어하는 욕구가 자리잡고 있으며, 어느 정도의 비용을 지불하고서라도 이러한 자원을 보호하고 싶어하는 의지(WTP:willingness to pay)가 있을 수 있다.

또한 개발정책 등으로 인하여 재산상, 환경상 손실을 입었을 경우 보상액으로 수락할 용의가 있는 수준(WTA:Willingness to accept)이 심리속에 형성될 수 있다.

이와 같이 가설시장평가법(CVM)은 이러한 지불의지(WTP)나 용인의지(WTA)를 측정하여 환경재의 편익이나 환경재화의 파괴로 인한 비용을 추정하려는 것이다.

대표적인 공공투자사업인 도로건설을 예로 들면, 희귀동식물군이나 천연 삼림지 보호 같

은 문제는 등장하기 어렵지만, 주변 경관의 파괴나 공기오염이나 소음 등으로 인한 환경오염을 심화시킬 수 있다.

따라서 이러한 일상생활에서 겪게 되는 환경문제에 대한 가치를 CVM을 통하여 평가할 수 있을 것이다.

앞에서 언급한 도로사업의 경우 신규건설에서는 경관파괴, 자동차 매연이나 일산화탄소 발생으로 인한 공기오염, 주변 산업단지나 소비시설로 인한 환경오염, 그리고 자동차증가로 인한 소음 등이 도로건설에 따른 비용으로 계산되어야 할 것이다.

기존도로확장의 경우 도로굴착이나 교통지체로 인한 운전자의 스트레스, 도로건설작업으로 인한 소음 등이 추가로 고려되어야 할 것이다. 또한 도로건설로 인한 소비생활의 편익성이나 삶의 질의 제고 등과 같은 비가시적인 편익이지만 사람들의 인지나 심리속에 비용이 어느 정도 계산되어 있는 것에 대해서도 추정할 수 있을 것이다.

17-2 가설시장평가법의 절차

가설시장접근법의 절차는 다음과 같은 6가지 단계를 거치게 된다.

- (1) 가설적 시장(hypothetical market)의 설정
 - 특정사업에 대한 가상적(Contingent) 시장을 설정하는 단계
- (2) 경매가격(bids)의 획득
 - 환경재나 기타 비계량적인 편익에 대하여 지불할 수 있는 한도액을 제시하기 위하여 조사원이 인터뷰 등을 통해 조사하는 단계
- (3) 지불의지(WTP)와 용인의지(WTA)의 평균추정
 - 응답된 WTP나 WTA의 평균값을 계산하는 단계
- (4) 경매가격곡선(bid curves)의 추정
 - WTP에 영향을 미치는 독립변수들의 크기를 추정한 다음 이를 바탕으로 경매가격곡선을 추정하는 단계
- (5) 자료의 수집
 - 평균 WTP를 총인구의 가치로 전환하는 단계
- (6) CVM적용의 평가

17-3 가설시장평가법 적용상 고려사항

가설시장평가법(CVM)은 앞서 언급한 바와 같이 계량화될 수 없는 비용과 편익을 산정할 수 있어 B/C분석의 한계를 보완해주는 역할을 할 수 있다.

특히 비사용자(non-user)의 가치를 추정할 수 있다는 것이다. 다시 말해 경험하지 않았거나 사용하지 않은 서비스나 재화에 대해서도 가치를 추정할 수 있다는 것이다.

예컨대 밀림이나 희귀동식물군에 대한 가치를 추정할 경우 그곳을 방문한 경험이 있는 사람에게 평가를 의뢰할 수 있을 것이다. 그러나 도로설계로 인한 생태계 파괴 등의 가치를 산정할 경우 물리적으로 방문한 경험이 없거나 사용하지 않았더라도 CVM을 통하여 가치를 추정할 수 있는 것이다.

이러한 장점에도 불구하고 약간의 제약이나 한계가 있으므로 CVM을 적용하여 비계량적 재화에 대한 가치를 추정함에 있어서 다음과 같은 몇가지 사항에 대해 주의해야 할 것이다.

첫째, 전략적 편향(strategic bias)이다.

이것은 경매자들이 가격을 제시할 때 전략적으로 행동하는 것이다. 예컨대 WTP나 WTA를 측정할 때 보상액을 높이기 위해, 또는 자산의 세부담을 줄이기 위해 전략적으로 행동할 수 있다.

일반적으로 환경보전을 위한 정책프로그램에 투입되는 비용을 조달하기 위해 환경재화에 부여하는 WTP를 측정할 경우 자신의 세부담을 줄이기 위해 낮은 수준의 WTP를 제시할 수 있다. 환경재의 비배제적 특성으로 인해 무임승차자(free-rider)의 형태가 나타나는 것이다.

반대로 도로건설로 인한 환경오염에 대한 조사에서 도로건설로 인해 피해를 입는 사람들의 경우 WTP를 높일 것이므로 측정치 자체가 실제보다 과장될 수 있는 것이다.

이러한 전략적 편향을 줄이기 위한 다각적인 연구가 시도되고 있다. 우선적으로 고려할 수 있는 방법을 간략히 살펴보면

- (1) 평균 WTP로부터 많이 떨어진 모든 극단치(outliers)를 제거
- (2) 환경보호에 따른 부담이 다른 사람들에게 지워진다는 점을 강조
- (3) 다른 사람의 경매가격(bids)을 감출 필요

(4) 응답자로 하여금 경매가격과 무관하게 나타나는 상황변화를 고려하지 않게 하는 것

이 외에도 Hoehn과 Randall이 제시한 투표식 질문을 통해 전략적 편향을 제거할 수 있고, 게임이론이나 실험경제학에서 제시한 인터뷰를 통해 “사실을 이야기 하도록 하는 것(truth-telling)”이 전략적 편향을 줄이기 위한 방법이 될 수 있다.

둘째, 설계상의 편향(design bias)이다.

CVM의 설계에는 정보가 개인에게 제시되는 방식, 질문의 형식, 그리고 제시된 정보의 양과 유형 등이 포함된다. 이러한 설계상에서 편향과 오류가 발생할 수 있다.

먼저 부담수단(bid vehicle)의 선택과 관련된 편향이다. 입장료(entry fee)로 하느냐, 신탁기금으로 하느냐에 따라 WTP수준이 달라질 것이다. 예컨대 황무지 보호에 있어서 신탁기금보다는 입장료를 선택할 경우 WTP수준은 낮아질 우려가 있다.

이러한 설계상의 편향을 감소시키기 위해서는 논란이 적은 부담수단을 선택할 필요가 있고, 앞서 언급한 바와 같이 최초 제시액을 다양화하는 방법과 가능한 필요정보를 사전에 제공하는 노력 등이 이루어져야 할 것이다.

셋째, 정신적 편향(mental account bias)과 가설시장적 오류이다.

정신적 편향의 경우 사람들은 환경재화에 투입을 여러 가지 환경재화 및 서비스에 할당(배분)해야 하는 결정을 해야 한다.

그러나 균형있는 배분을 하지 못하고 특정 환경재화에 대한 과다 WTP를 제시할 수 있는 것이다.

가설적 시장오류의 경우 가설적 시장이 현실시장의 중요한 특징을 대표할 수 없어 WTP가 진정한 가치를 대변한다고 보기 어렵다는 것이다. 대부분의 사람들은 실제 시장에서 다른 사람들도 가격에 대한 논쟁을 벌이고, “행동하면서 배우는 과정(learn by doing)”을 거치게 된다는 것이다.

따라서 수요 역시 일련의 반복적인 의사결정과정에서 나타날 수 있으므로 실제의 구매가격이 WTP보다 높을 수 있다는 것이다.

이상의 두가지 오류를 극복하기 하기 위한 방법은 제시되지 않고 있지만 연구에서 고려되어야 할 것이다. 그러나 이들 오류는 어떤 연구방법에서나 존재하는 제약으로 볼 수 있으며

로 CVM에 치명적인 약점으로 보기는 어려울 것이다.

넷째, WTP와 WTA의 차이로 인한 문제이다.

대부분의 경험적인 연구에서는 WTA가 WTP보다 더 큰 것으로 나타났다. 이러한 연구들에서 주장된 결과를 요약하면 다음과 같은 세가지 이유 때문에 WTA가 높게 나타난다는 것이다.

(1) 개인들의 손실회피적 성향(loss aversion)이다.

개인들은 자산의 감소를 동일액의 자신증가보다 더 높게 평가한다는 것이다. 따라서 자산의 손실을 가져올 수 있는 WTP보다는 자산의 증가를 가져올 수 있는 WTA를 높게 제시하는 경향이 있다는 것이다.

(2) 소득 및 대체효과 때문이다.

소득은 WTP를 제약하지만 WTA는 소득에 의해 제약받지 않는다는 것이다. 이에 따라 WTA와 WTP간 상당한 차이가 존재한다는 것이다. 따라서 대체가능성이 낮아 WTA가 WTP보다 높게 나타난다는 것이다.

(3) 해당 재화에 대해 1회 평가를 요구받은 위험회피적인 소비자는 보통 WTA를 과대평가하고, WTP를 과소평가한다는 것이다.

그들은 해당 재화의 진정한 가치를 확신하기 어렵기 때문에 진정한 가치보다 더 높은 경매 가격을 매기기 꺼린다는 것이다.

이러한 WTP와 WTA간의 차이로 인해 발생하는 문제점을 해결하기 위해서는 두가지 척도 중 어느 하나만을 사용해야 할 것이다.

실제로 환경재화에 대한 CVM의 적용에서는 대부분의 연구가 WTP를 중심으로 이루어지고 있다. 이 사실은 앞서 살펴본 바와 같이 WTA가 진정한 가치보다 과대평가될 가능성이 있기 때문이다. 우리가 도로산업으로 인한 환경파괴나 생태계파괴 등의 가치를 평가하기 위해 CVM을 적용할 경우에도 WTA보다는 WTP를 적용하는 편이 나을 것이다.

18. 우선순위 분석기법

지난호에서 살펴본 B/C분석이나 IRR 등을 통해서도 우선순위를 분석할 수 있고, 투자시

기분석을 통해서도 보다 엄밀한 투자우선순위를 파악할 수 있다.

하지만, 이상의 방법들은 주로 재량적인 경제적 타당성에 분석의 초점을 맞추고 있다. 따라서 보다 포괄적인 우선순위 분석기법에 대해 살펴볼 필요가 있다.

물론 경제적 타당성분석 역시 위에서 살펴본 가설시장평가접근법으로 보완할 경우 우선순위를 분석하기 위한 방법으로 활용될 수 있을 것이다.

그러나 여기서는 이 외에 몇가지 다른 방법을 제시하고자 한다. 우선순위 분석방법으로 여기서는 V/C에 의한 분석기법, 단순설문조사방법, 그리고 계층분석법(AHP)에 대해 살펴볼 것이다

18-1 V/C에 의한 우선순위분석

(1) V/C의 기본논리

이 방법은 공공투자사업의 큰 부분을 차지하고 있는 도로의 신설 및 확장 등에 대한 사전적인 타당성을 검토하기 위하여 현재의 교통량을 기초로 미래의 교통량을 예측하고, 도로사업별로 투자우선순위를 규명하는 분석법이다.

현재의 교통량을 조사하고, 미래의 교통량을 예측하여 도로의 역량에 비추어 이러한 교통량이 충분하지 여부를 결정하는 방법으로 이를 통해 교통상태가 악화된 순위를 조사하여 투자우선순위를 결정하는 것이다.

이 분석에 있어서 핵심적인 개념은 V/C(volume/capacity)라고 할 수 있는데, 교통량에 대한 도로의 능력을 파악하기 위한 기준이다.

V/C는 간단히 말해 통행차량의 평균속도별 도로용량 대비 통행차량의 비율을 의미한다.

예컨대 평균속도가 40km, 50km, 60km로 변함에 따라 교통량은 1,000대, 1,200대, 1,800대가 될 경우, 이 수치를 실제로 따라 해당 도로서비스의 수준이 파악되고, 이 자료는 기존 도로의 확장 또는 신설을 결정하기 위한 근거가 될 수 있다.

이러한 V/C분석을 통해 해당 도로의 서비스수준은 물론 미래의 교통량만 정확하게 예측되면 미래의 V/C는 물론 도로서비스수준을 알 수 있어 투자사업의 시급성을 판단할 수 있게 된다.

따라서 V/C분석은 여러 도로 사업들간 투자의 시급성을 분석하여 투자사업의 우선순위를 객관적으로 입증할 수 있다는 측면에서 의의가 있는 것이다. V/C만 나오면 도로서비스의 수준을 자동적으로 알 수 있어 이들의 수치가 바로 투자의 필요성을 입증하는 근거가 되는 것이다.

(2) V/C를 이용한 우선순위분석

V/C분석을 위해서는 먼저 교통량이 분석되어야 한다. 그런데 교통량의 경우 기본교통량, 실용교통량, 그리고 가능교통량으로 나눌 수 있어 어느 개념을 적용할지 판단해야 한다.

기본교통용량은 도로 및 교통조건이 이상적인 상태에서 단위시간에 도로의 한 지점을 통과할 수 있는 최대한의 승용차대수를 말한다.

가능교통량은 도로 및 교통의 주어진 조건하에서 단위시간당 도로의 한 지점을 통과할 수 있는 최대 승용차 대수를 말한다. 이는 기본교통량으로부터 도로 및 교통의 주어진 조건하에서 최적의 서비스 수준을 유지하면서 단위시간에 도로의 한 지점을 통과할 수 있는 최대의 승용차대수를 말한다.

※ V/C에서는 대개 가능교통량을 적용하고 있다.

문제는 현재의 교통량(통행차량대수)은 산출되지만 미래의 통행차량대수는 추정해야 한다. 미래 교통량을 추정하기 위해 회랑분석법(corridor analysis)을 사용하면, 과거 지역총생산(GRP)과 수송실적에 기초하여 추정할 수 있다.

이 경우 GRP에 대한 교통량증가율의 탄력계수를 구하는 것이 중요하다. 예컨대 S라는 시의 연도별 여객 및 화물수송실적과 GRP의 증가율이 다음 <표 1>과 같다면 이를 근거로 GRP에 대한 교통량 증가율의 탄력계수를 산출할 수 있다.

이 가상적인 자료에서 택시, 버스, 트럭의 여객증가율을 GRP증가율로 나누어주면 각각의 탄력계수가 산출된다. 여기서 택시, 버스, 트럭의 10년간 평균 탄력계수는 1.43, 0.49, 1.99가 된다.

물론 이러한 탄력계수가 그대로 적용될 수도 있겠지만 경제사정(유류가격의 인상)이나 대체수단의 확대(지하철의 추가) 등으로 인해 과거의 버스여객보다 낮아질 수 있다는 점에서

● <표 1> S시의 여객·화물수송실적과 GRP 증가율 ●

(단위: 100만명, 100만톤)

연도	택시여객		버스여객		트럭화물		GRP 증가율 (%)
	수송실적	증가율	수송실적	증가율	수송실적	증가율	
1996	378		1,744		14.8		
1997	396	48	1,913	9.7	15.9	7.4	9.8
1998	442	11.6	2,065	7.9	21.6	35.8	13.2
1999	675	52.7	2,184	5.8	22.9	6.0	10.1
2000	805	19.3	2,404	10.1	27.1	18.3	10.7
2001	943	17.1	2,491	3.6	29.4	8.5	9.4
2002	896	9.5	2,819	5.4	16.9	48.2	8.4
2003	931	3.9	3,242	15.0	23.6	39.6	11.9
2004	912	-2.0	2,791	-13.9	24.1	2.1	9.6
탄력계수	1.43		0.49		1.99		

보정될 수도 있다.

이렇게 하여 탄력계수가 정해지면 미래의 교통량 증가율이 계산되고, 이를 토대로 미래의 교통량이 추정될 수 있는 것이다.

여기서 나온 탄력계수 추정치와 GRP증가율을 기초로 2005년부터 향후 10년간 교통량 증가율을 추정하면 다음과 같다. 여기서 GRP증가율은 추정치이다.

● <표 2> S시의 교통량 증가율 추정치 ●

차종	2005 - 2009년			2010 - 2014년		
	GRP 증가율	탄력계수	교통 증가율	GRP 증가율	탄력계수	교통 증가율
택시		1.43	11.0		1.43	9.3
버스	7.7	0.49	3.8	5.8	0.49	2.8
트럭		1.99	15.3		1.99	11.5

〈표 2〉를 보면 미래의 교통증가율은 운송수단별(택시, 버스, 트럭) 탄력계수와 GRP증가율의 곱을 통해 표시된다.

또한, 평균 교통증가율을 현재의 교통량에 곱해주면 미래의 교통량이 산출된다. 이 수치를 평균속도별 교통용량으로 나누어 주면 V/C가 산출되게 된다.

이렇게 산출된 V/C의 수치를 도로서비스 수준에 비추어보면 도로의 상태를 알 수 있고, 이를 통해 S시 도로신설사업 이전과 이후에 V/C를 비교하면 좀 더 정확한 판단기준을 얻을 수 있을 것이다.

또한 S시의 V/C를 얻는 것은 물론, 유사한 재정여건의 T시의 도로투자사업에 대한 V/C와 비교하여 자치단체간 도로사업에 대한 비교는 물론 종합적인 투자우선순위를 결정할 수도 있을 것이다.

이러한 방법들을 통해 한 나라의 전체적인 교통수요 증가율을 예측하는 것은 물론 이에 따른 교통시설확충의 우선순위를 결정할 수 있는 중요한 정책자료로 활용될 수도 있음은 물론이다.

다음 표는 V/C에 따른 도로서비스의 수준을 나타낸 것이다.

● 〈표 3〉 V/C에 의한 도로서비스수준 분류 ●

수준	2차선	다차선
A	0.2 이하	0.3 이하
B	$0.2 < V/C \leq 0.45$	$0.3 < V/C \leq 0.5$
C	$0.45 < V/C \leq 0.7$	$0.5 < V/C \leq 0.75$
D	$0.7 < V/C \leq 0.85$	$0.75 < V/C \leq 0.9$
E	$0.85 < V/C \leq 1$	$0.9 < VC \leq 1$
F	1 이상	1 이상

이러한 수치가 산출되면 S시의 현재 도로상태와 미래의 도로서비스수준을 알 수 있을 것이다. V/C 수치에 따라 A, B, C, F까지 도로수준이 나오면, 이를 기초로 서비스수준별 교통상태를 파악할 수 있다.

만약 S시의 다차선 도로의 현재 V/C가 0.48로 나오고, 2001년도 V/C가 0.80으로 나왔다면 S시의 현재 도로서비스수준은 B수준으로 안전교통에 속하며, 2010년대에 가더라도 D수준으로서 상당한 제약을 받지만 견딜만한 수준을 보일 것이다.

따라서 당장은 투자우선순위가 높지 않으며, 2010년대 이후에나 생각해볼 일로 간주된다.

만약 T시의 현재 V/C가 0.87이고, 2010년대의 V/C가 1.17이라면 T시의 현재 도로서비스수준은 불안정교통으로서 낮은 속도로 순간순간 멈춤을 강요당하며 한계용량에 접근하고 있음을 알 수 있다.

따라서 S시와의 비교적 관점에서도 투자의 우선순위가 높으며, 절대적인 기준에서도 투자의 시급성이 높은 것으로 판단된다.

다음 표는 서비스수준별 교통상태를 나타낸 것이다.

● <표 4> 서비스수준별 교통상태 ●

서비스수준		
A	자유교통	○ 적은 교통류, 낮은 밀도, 높은 속도로 운전 전혀 지장을 받지 않고 자유로이 운전
B	안전교통	○ 속도에 조금씩 제약을 받기 시작함
C	안정교통	○ 약간 많은 통행량으로 속도와 통행이 제약받음
D	불안정 접근교통	○ 차량통행에 상당한 제약을 받으나 견딜만함
E	불안정교통	○ 낮은 속도로 순간순간 멈춤을 강요당하며 용량에 접근하고 있음
F	강제교통	○ 속도는 거의 낼 수 없고 불규칙하며 교통혼잡이 발생함

18-2 설문조사에 의한 우선순위분석

이 분석기법은 설문조사를 통해 기본 항목이나 세부 항목에 대한 가중치를 부여하여 사업들간 우선순위를 결정하는 방법이다.

이 방법을 통하여 우선순위를 정하고 있는 연구도 있다. 이 방법은 먼저 심사분야를 경

제·재무적 측면, 사회적 측면, 정책적 측면으로 나누어 이 분야에 대한 가중치를 설문조사를 통해 부여하고 있다.

● <표 5> 도로교통사업의 가중치 예시 ●

심사분야		심사기준		지표	평가척도				평점
분야	가중치(100%)	기준	가중치(100%)		4점	3점	2점	1점	
경제·재무적 측면	(30%)	경제수익성	(20%)	EURR	20%이상	15%이상	10%이상	10%미만	
		재무수익성	(10%)	FIRR	20%이상	15%이상	10%이상	10%미만	
사회적 측면	(40%)	교통체증 완화	(15%)	혼잡감소	매우 크다	크다	보통	작다	
		지역개발·균형발전	(10%)	파급효과·낙후지역배려	매우 크다	크다	보통	작다	
		통행량분산	(10%)	연계도로망 형태	순환형	격자형	기타형	방사형	
		대량수송·환경개선	(5%)	수송량·에너지절약도	도시철도(지하철)	버스	승용차	기타	
정책적 측면	(30%)	주민수해도	(10%)	수혜인구비율	70%이상	50%이상	30%이상	30%미만	
		사업요구도	(15%)	민원유발	민원다발	민원 中	민원 小	민원 無	
		제원확보도	(5%)	지방비확보율	70%이상	50%이상	30%이상	30%미만	

※ 자료출처 : 이효(한국지방행정연구원)

위의 표를 보면, 도로교통사업의 경우 사회적 측면이 40%의 비중으로 나타나 간접적인 편익이 매우 중요함을 알 수 있다.

경제·재무적 측면에서는 계량화가 가능한 사업의 직접편익과 비용을 분석하는데 초점을 두고 있고, 사회적 측면에서는 계량화가 곤란한 것으로 자산가치증대, 지역자원보호, 지역

기업의 활성화, 지역가치증대, 지역후생증대, 지역균형개발 등과 같은 간접적 편익이 강조되고 있다.

그리고 정책적 측면에서는 사업의 필요성과 중요성, 관련정책과의 부합성, 재원조달구조의 효율성, 사업수행능력 등 정책적·전략적 측면에서 사업의 타당성이 평가된다.

물론 이 경우에도 농촌도로와 도시형도로는 가중치가 달리 고려되어야 할 것이다. 농촌도로의 경우 농수산물 수송 등 경제적 측면에 더 높은 가중치를 부여하고, 도시형 도로의 경우 교통난 해소 등 사회적 측면에 더 높은 가중치를 부여해야 할 것이다. 🍀

