

교통영향평가 대행비용 산정기준

제1조(목적) 이 고시는 「도시교통정비 촉진법」 제32조에 따른 교통영향평가 대행업무에 대한 비용의 산정기준을 정함을 목적으로 한다.

제2조(적용범위) 「도시교통정비 촉진법」(이하 “법”이라 한다) 제26조에 따른 교통영향평가대행자가 법 제15조제1항의 사업자로부터 교통영향평가를 대행받는 경우(그 대책의 수립을 변경하는 경우도 포함한다)에는 이 기준을 적용함을 원칙으로 한다.

제3조(비용 산정방식) ① 비용 산정은 「엔지니어링산업 진흥법」 제31조제2항에 따른 「엔지니어링사업대가 기준」 제7조부터 제12조까지의 실비정액가산방식을 적용한다.

② 비용 산정기준의 구성 비목은 직접인건비, 직접경비, 제경비 및 기술료로 한다.

③ 제2항에 따른 구성비목 중 직접인건비와 직접경비는 「교통영향평가 지침」에 따른 대상 사업별 분석 항목과 방법을 기준으로 산정한다.

제4조(다른 기준 등의 준용) 이 기준에서 별도로 정하지 아니한 비용은 예산회계 관계법령 또는 「엔지니어링사업대가의 기준」 제7조부터 제12조까지에 따른 실비정액가산방식을 준용한다.

제5조(직접인건비) ① 직접인건비란 교통영향평가 업무에 직접 종사하는 기술 인력의 급여, 제 수당, 상여금, 퇴직적립금 및 산재보험금 등을 포함한 것으로서 기술 인력의 등급, 자격기준과 등급별 노임단가는 「엔지니어링사업대가의 기준」 제7조부터 제12조까지에 따른 실비정액가산방식에서

정한 기술자의 등급 및 자격기준과 건설분야의 엔지니어링 노임단가기준을 적용한다.

② 직접인건비의 기술업무 소요인력 산정기준은 별표와 같다. 이 경우 대상 사업별 범위와 여건에 따라 가감 조정할 수 있다.

제6조(직접경비) 직접경비는 교통영향평가 대행에 필요한 여비·현황조사비

·인쇄비·차량임차료 등으로서 그 실제 소요비용을 말하며 다음 각 호와 같이 산정한다.

1. 여비는 공무원 국내여비 규정을 적용한다.
2. 현황조사비는 「교통영향평가 지침」 제7조부터 제16조까지에 따른 현황조사항목을 조사하기 위한 비용으로 현황조사원의 노임은 공사부분 시중 노임 중 보통 인부를 적용하며 자료정리원의 노임은 제조부분 시중 노임 중 보통 인부를 적용한다. 이 경우 필요시에는 신공법·신기술·전산장비 등으로 현황조사를 할 수 있다.
3. 삭제
4. 인쇄비, 차량임차료 등 업무수행에 필요한 직접경비는 그 실비를 적용한다.

제7조(제경비) 제경비란 직접비(직접인건비 및 직접경비)에 포함되지 아니

하는 비용으로서 간접비를 말하며 임원·서무·경리직원의 급여, 사무실비, 사무용 소모품비, 비품비, 기계기구의 수선(감가상각비를 포함한다), 통신운반비, 회의비, 공과금 및 운영활동 비용 등을 포함한 것으로 직접인건비의 110% 내지 120%로 계산한다.

제8조(기술료) 기술료는 기술의 사용과 축척을 위한 비용으로서 조사연구비,

기술개발비, 기술훈련비 및 이윤 등을 포함한 것으로 직접인건비에 제경비를 합한 금액의 20% 내지 40%를 적용한다.

제9조(재검토기한) 국토교통부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 고시에 대하여 2021년 7월 1일을 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 6월 30일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

부 칙

이 고시는 발령한 날부터 시행한다.

(별 표)

기술업무 소요인력 산정기준(제5조 제2항 관련)

(단위 : 인 · 일)

구 분	작 업 공 정	기술사	특 급	고 급	중 급	초 급	보 조
1. 서 론	가. 사업의 개요	0.4	0.3	0.6	0.5	0.4	0.3
	나. 교통영향평가 사유 및 수립시기의 적정성	0.4	0.6	0.6	0.5	0.3	0.3
	다. 교통영향평가 범위	0.3	0.4	0.5	0.7	0.5	0.4
	라. 교통영향평가 결과 요약	0.3	0.4	0.7	0.8	0.6	0.5
	계	1.4	1.7	2.4	2.5	1.8	1.5
2. 교통환경 조사분석	가. 교통시설 및 교통소통 현황	0.8	1.0	1.7	3.4	4.6	8.3
	나. 인접지역 토지이용 및 개발계획 현황	0.5	0.6	1.2	2.0	3.1	4.4
	다. 교통관련 공공계획	0.5	0.6	1.5	2.3	3.6	4.7
	계	1.8	2.2	4.4	7.7	11.3	17.4
3. 사업지구 및 주변지역의 장래교통수요	가. 사업 미시행시 교통수요 예측	1.1	1.1	1.8	2.8	2.3	1.7
	나. 사업 시행시 교통수요 예측	1.3	1.3	2.1	2.9	2.3	1.8
	다. 주차수요 예측	1.0	1.0	1.4	2.2	2.1	1.5
	계	3.4	3.4	5.3	7.9	6.7	5.0
4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안	가. 사업시행으로 인한 문제점						
	(1) 주변가로 및 교차로(현황 및 문제점)	0.8	1.1	1.7	1.6	1.6	1.1
	(2) 진 · 출입동선(현황 및 문제점)	1.0	1.1	1.3	1.6	1.5	1.2
	(3) 대중교통 및 보행(현황 및 문제점)	0.5	0.7	1.2	1.4	1.5	0.9
	(4) 주차(현황 및 문제점)	0.8	1.0	1.4	1.3	1.4	0.9
	(5) 교통안전 및 기타(현황 및 문제점)	0.6	0.8	1.2	1.6	1.5	1.0
	소계	3.7	4.7	6.8	7.5	7.5	5.1
	나. 개선방안						
	(1) 사업지구 개선방안	1.3	1.3	1.7	1.8	1.9	1.8
	(2) 사업지구 주변지역 개선방안	1.3	1.3	1.6	1.7	1.8	1.7
	(3) 시뮬레이션 분석(필요시 적용)	2.0	2.0	2.5	3.0	3.5	3.0
	(4) 종합개선안	1.2	1.4	1.7	1.8	1.9	1.8
	소계	5.8	6.0	7.5	8.3	9.1	8.3
	다. 개선효과						
	(1) 계량분석	2.1	2.1	2.5	2.8	3.2	2.8
	(2) 비계량분석	0.9	1.0	1.1	0.9	0.6	0.4
	소계	3.0	3.1	3.6	3.7	3.8	3.2
	계	12.5	13.8	17.9	19.5	20.4	16.6
5. 개선안 시행계획	가. 시행주체 및 시행시기	0.8	1.0	1.4	1.4	1.2	0.7
	나. 공사중 교통처리대책(필요시적용)	0.8	1.0	1.3	1.1	0.9	0.7
	계	1.6	2.0	2.7	2.5	2.1	1.4
6. 성과품 작성	가. 보고서 작성	0.9	1.1	2.0	2.6	2.8	2.1
	나. 심의 준비	1.3	1.2	1.2	1.4	1.5	1.3
	계	2.2	2.3	3.2	4.0	4.3	3.4
합 계		22.9	25.4	35.9	44.1	46.6	45.3

주 : 1) 대상사업의 범위 증가에 따른 소요인력은 5)와 같이 할증율을 적용하여 총 소

요인력을 산출한다.

2) 약식 교통영향평가는 ‘교통영향평가 지침’ 제23조에서 규정한 경우를 대상으로 한다.

3) 변경심의는 변경심의 사유(내용항목의 변경)에 따라 기준 소요인력을 가감(加減)하여 일부만 적용한다.

4) 시뮬레이션 분석과 공사 중 교통처리대책은 필요시 적용한다.

5) 직접인건비 산정 방식

$$\text{총 소요인력} = S \times \alpha \times \beta$$

S : 기준사업 범위에 대한 소요인력(기술업무 소요인력 산정기준 참조)

α : 대상사업 범위 증가에 따른 할증률

$$\alpha = \left(\frac{X}{Y} \right)^{\frac{2}{5}}$$

X : 교통영향평가를 수립하고자 하는 사업의 범위

Y : 「도시교통정비 촉진법」 시행령 별표 1에 따른 교통영향평가의 수립 대상사업의 범위

β : 대상사업, 지역별 가중치

- 대상사업 : 건축물(1.0), 개발사업(1.3), 도로 및 철도사업(1.0~1.2, 인터체인지, 교차로, 정거장 수에 따라 가감한다)
- 지역별 : 도시교통정비지역(1.0), 교통권역(0.7)
- 약식 교통영향평가(0.7)