

2020년 자체평가 결과보고서

(주요정책 부문)

2021. 1

국토교통부

1. 평가개요

(1) 중점 평가방향

□ 적절성 및 대표성 있는 성과지표 반영 유도

- 난이도 평가항목에 상위정책(국정과제, 업무계획 등)과 연계 정도, 결과 성격의 성과지표 설정 등을 반영하여 지표의 적절성 및 대표성 강화
- 세부평가기준에 자평위원·외부 전문가 참여하는 성과지표 개선 검토, 사회적 가치실현 성과지표 설정 여부 등 반영

□ 국민이 체감하는 정책 성과에 대해 평가 비중 강화

- 정책 성과 창출을 위해 과제목표 달성도(성과지표의 달성도, 정책 효과 발생 정도, 정책만족도) 배점을 60점('19년 35점)으로 상향
- * 성과지표의 달성도('19: 15점 → '20: 20점), 정책효과 발생정도('19년: 10 → '20년: 30), 정책만족도(10점, '19년 동일)
- 정책 수혜자인 일반국민 및 전문가 등 1,446명*을 대상으로 성과 관리계획의 모든 관리과제(39개)에 대해 정책만족도 조사 실시
- * 일반국민: 1075명 / 전문가(학계, 연구원, 공공기관 등): 371명
- ** 용역기간: '20.11.12 ~ '21.1.11

□ 객관적이고 내실있는 자체평가 체계 운영

- 연말평가(노력도, 달성도)시 관리과제 정량지표* 실적에 대해 평가 담당부서, 감사관실, 자평위를 통해 중복 검증하여 객관성 있는 평가 운영
- * 계획이행의 충실성(추진계획의 기한내 완료여부), 성과지표의 달성도
- 성과관리과제 수립 체계를 과단위가 아닌 정책관급 단위로 운영하여, 핵심정책 위주의 관리과제 구성·추진 및 정책 성과 제고

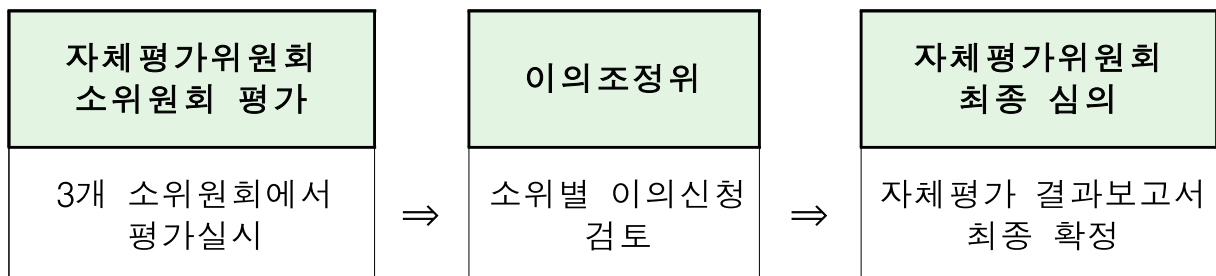
(2) 평가추진 개요

□ 평가추진 체계

- 「정부업무평가 기본법」, 「국토교통부 자체평가위원회 규정」 및 '20년 정부업무 성과관리 운영지침(국조실)에 따라 자평위 구성·운영
 - 평가의 전문성을 제고하고, 효율적인 평가 수행을 위해 분야별 소위원회를 구성하여 운영(3개 소위원회, 23명)
 - 각 소위 위원장 등으로 구성된 **이의조정위원회**를 별도로 구성, 소위별 **이의신청**을 종합적으로 검토하여 **최종 조정**

□ 평가방법

- 자체평가위원회를 통해 주기적인 평가 실시
 - 과제 난이도 평가('20.6~7) → 상반기 추진실적 점검('20.7) → 과제 이행 노력도 및 과제 목표 달성도 평가('20.12~'21.1)
 - 평가 주기별로 담당부서의 **과제 설명 및 질의·응답** 등을 진행*하고 평가의 효율적 진행을 위한 설명 자료는 평가위원들에게 사전 송부
 - * 코로나-19 상황을 감안하여 상반기 점검은 서면, 노력도 및 달성도 평가는 영상회의로 진행
 - 평가 종료 후에는 과제담당부서의 평가항목별 **이의신청**을 받아서 **이의조정위**(각 소위원장 등)에서 **최종적으로 조정**
- 자체평가위원회 전체회의에서 최종결과를 심의·확정



□ 평가대상 및 평가지표

○ 평가대상 : 「2020년 성과관리시행계획」상 관리과제(총 39개 과제)

○ 평가지표

평가항목	평가지표	측정방법 (측정기준)	배점 (100)		비고
과제 난이도	○ 계획수립의 적절성	- 정량화·결과성격의 대표성을 가진 성과지표 발굴 정도 (내외부 참여 검토회의 여부) - 국정과제, 업무계획 등 반영 여부(추진계획 및 지표 반영 여부) - 사회적가치 실현 지표 가점	10	20	
	○ 성과지표의 난이도	- 목표치의 적극적 설정 정도 - 이해관계자 의견대립 정도 - 과제내용의 신규추진여부	10		
과제이행 노력도	○ 계획이행의 충실성	계획의 기한내 완료여부	10	20	
	○ 행정여건·상황 변화에 대한 대응성	- 정책현장 의견수렴의 충실성 - 여건·상황변화에 대응정도 - 적극대응으로 문제해결 여부	10		
과제목표 달성도	○ 성과지표의 달성도	성과관리시행계획에 제시된 성과지표의 목표치 달성도	20	60	
	○ 정책효과 발생 정도	- 예상한 정책효과 발생여부 - 정책성과에 대한 홍보효과 감안	30		
	○ 정책만족도	일반국민, 전문가를 대상으로 정책만족도 조사 실시	10		

2. 평가결과

(1) 총 평

□ 총 25개 정책관급(118개 과) 中 20개 정책관*(105개 과) 소관 39개 관리과제에 대한 자체평가 결과,

* 지원부서(대변인, 감사관, 정책기획관, 비상안전기획관 등) 제외

○ 매우 우수 2개(5%), 우수 6개(15%), 다소 우수 7개(18%), 보통 12개(31%), 다소 미흡 6개(15%), 미흡 4개(10%), 부진 2개(5%)

구 분	2018년도	2019년도*	2020년도
관련 부서 수* (BSC 단위부서)	본부 102개 과	본부 25개 정책관급 (108개 과)	본부 20개 정책관급 (105개 과)
과제 개수	92개	46개	39개
지표 개수	325개	178개	180개
성과지표 목표치 평균 달성률	96.62% (11개 지표 미달성)	92.13% (14개 지표 미달성)	93.33% (12개 지표 미달성)
평균 점수(과제)	92.73	90.06	90.07
최대값-최소값(과제)	12.00	10.32	14.90
표준편차	2.99	2.87	3.35

* '19년도부터 성과관리과제체계 전환(과단위→정책관급 단위)으로 과제 수 감소

○ 우수 이상 과제는 '모빌리티 패러다임 전환에 대비한 항공산업 혁신', '안전하고 편리한 교통서비스 구현', '플랫폼 기반 모빌리티 서비스 활성화', '주거복지로드맵 중장기 계획 마련' 등이며,

○ 미흡 이하 과제는 '공간정보 산업 육성 및 생태계 강화', '무결점 항공안전관리체계 구축' 등으로 평가됨

□ 총 39개의 관리과제의 180개 성과지표에 대한 목표달성도 분석 결과, 성과지표 목표치에 대한 평균 달성률은 93.33%로

○ 168개 성과지표의 목표치는 충실히 달성하였으나, 12개 성과지표의 목표치는 달성하지 못함

- 성과 목표치 미달성은 법률 개정을 위한 국회 심의 지연, 코로나-19 등 정책환경 변화로 인한 목표치 미달성 등이 주요 원인인 것으로 분석됨

* 다만, 법령 개정 목표인 경우 법안 국회제출 실적 등 지표의 부분 달성에 대해서는 달성 비율에 따라 등급화하여 산정(50~90%)

(2) 주요성과

◆ ‘모빌리티 패러다임 전환에 대비한 항공산업 혁신’, ‘안전하고 편리한 교통서비스 구현’ 등 8개 과제는 우수한 성과를 보인 것으로 평가

1] 코로나19 확산을 막기 위한 총력 대응

- (항공) 중요한 노선에 특별출국절차* 선제적 도입하여 운항제한조치 사전 차단(‘20.3), 특별항공편 운항하여 교민 귀국·기업인 출국 지원(‘20.1~)
 - * 항공기 탑승 전 발열체크, 좌석 이격 배치, 탑승 후 특별입국절차 적용 안내 등
- 코로나19 초기 항공산업 고용유지 지원(‘20.3), 사태 장기화에 따라 고용·경영 안정을 위한 항공산업 지원방안(‘20.8) 마련
- (교통) 교통유발부담금 한시적 감면(1,100억 원), 맞춤형 특별수송대책(KTX 전용칸, 전용버스 운행, ‘20.3~), 추석연휴 철도 특별방역대책* 시행(‘20.9)
 - * 비대면 예매 100%, 창가측 좌석판매 등
- 버스 통행료 면제(332억원), 휴게소 입정매장 수수료 인하(106억원), 휴게소 운영업체 임대료(850억 원) 및 임대보증금(1,908억 원) 반환
- (주택) 영구임대 등 입주자에 임대료 감면 및 납부유예 지원*, LH 공공임대주택의 임대료 2년간 동결(‘21.1~‘22.12, 약 309억 원) 결정
 - * 영구임대주택(13.3만호) 임대료 6개월간 납부유예(대구·경북 3~8월, 전국 4~9월), 대구·경북지역 공공임대주택(8.5만호) 임대료 3개월간(4~6월) 50% 감면
- (건설) 건설기업에 긴급 경영자금 저리(1.5% 내외) 융자(총 6,500억 원 규모) 및 해외진출기업 분쟁 대비 법률 지원(‘20.9~12, 22개사 30개 프로젝트)
- (스마트시티 기술) 데이터 허브 플랫폼 활용 역학조사 지원시스템 개발(‘20.3)하여, 역학조사 시간을 획기적으로 단축(24시간→10분)

2] 미래 선도산업의 경쟁력 강화

- (스마트시티) 시범도시 SPC 우선협상대상자 선정(세종 ‘20.10, 부산 ‘20.12), 부산 스마트 빌리지 착공(‘20.7), G2G 협력 사업 선정(11개국 12개 사업, ‘20.4)

- (스마트물류) 스마트 물류센터 인증 관련 물류시설법 개정('20.4), 생활물류 발전방안 발표('20.9), 디지털 물류도시 마스터플랜 착수('20.10)
- (드론) K-UAM 로드맵 발표 및 UAM팀코리아 발족('20.6), 드론법 시행 및 하위법령 공포('20.5), K드론 시스템 실증('20.6), 드론택시 비행 시연('20.11)
- (미래차) 레벨3 자율차 안전기준 시행('20.7), 보험제도 관련 자동차 손배법 개정('20.4), 자율주행 트럭 군집주행 시범 운행('20.11)

③ 생애주기 주거 지원 강화 및 취약계층 주거권 보장

- 인구구조 변화에 대응, '25년까지 중장기적 공공임대 확충 및 생애주기별 지원방안을 담은 「주거복지로드맵 2.0」 리뉴얼 발표('20.3)
- 복잡한 유형(영구·국민·행복) 통합 및 청년·신혼·고령자·저소득 일반 가구 등 생애주기에 맞춰 계층별 특화된 공적임대주택 21.0만호 공급
- 주거급여 지원대상 및 금액을 단계적으로 확대하여 주거취약 계층의 주거비 부담 완화(평균지급액: '19. 13.5만 → '20. 15.4만원)

④ 국민 기대에 부응하는 교통 서비스 제공

- (플랫폼) 운송플랫폼 사업 제도화 등 여객법 개정('20.3), 모빌리티 혁신위원회 출범('20.5), MaaS 통합결제 시스템 기술 개발('20.6)
- (대중교통) 교통약자 위한 특별교통수단(저상버스 등) 확대('19. 3,457대 → '20. 3,716대), 알뜰카드 이용자 수 증가*('19년 대비 약 7배, 약 16만명)
* 월 평균 교통비 절감효과: 일반 이용자 12,756원, 저소득층 청년 13,026원
- (교통개선대책) 3기 신도시 광역교통개선대책 심의·확정('20.5, 12), 광역교통특별대책지구 2곳(수원호매실, 화성동탄) 지정 완료('20.12)
- (통행료) 민자 고속도로(대수부산, 서울춘천) 통행료 인하('20.12) 및 설 기간 통행료 면제(578억원 혜택), 추석 기간 통행료 수입(186억원) 공익기부
- (철도) 400km/h 급 중합계획 수립('20.12), 중앙선 EMU-260 투입('20.12), 원주-제천, 익산-대야, 수인선 3단계 등 9개 간선·광역철도 개통

(3) 개선·보완 사항

◆ ‘공간정보 산업 육성 및 생태계 강화’, ‘무결점 항공안전관리체계 구축’ 등 6개 과제는 미흡한 성과를 보인 것으로 평가

① 지역 경제 활력 제고를 위한 가시적 성과 미흡

- 수도권 인구 집중에 대응하여 지역 경제 활성화를 위해 도심융합 특구, 지역경제거점화 등 다양한 정책을 추진하였으나 체감도 낮음
- 임금직접지급제 개선, 국가산단 조성 등 양질의 일자리 창출을 위해 노력하였으나 코로나로 인한 경제·고용 침체로 국토교통 분야 취업자 수 감소
* 쉼산업 취업자수(천명) '19년 27,038 → '20년 26,562 / 국토교통 분야 '19년 4,075 → '20년 4,034

② 서민의 주거비 부담 증가 해소 필요

- 기준금리 인하, 1인 가구 증가 등으로 인해 전세가격 상승폭이 확대됨에 따라 서민 주거 안정에 대한 부정적 여론 증가
- 부동산시장불법행위대응반 신설 등 시장질서 개선 노력하였으나, 불법행위의 음성화·다양화로 인력부족·구조적 한계 존재
- 최저주거수준 보장을 위하여 주거급여 선정기준* 확대 및 기준 임대료 인상**에도 불구하고 취약계층의 임대료 부담 상존
* (중위소득) '19년 44% → '20년 45% / ** (기준임대료) 지역별 7.5~14.3% ↑ ('19 → '20)

③ 안전사고에 대한 국민 우려 지속

- 건설사망자 절반 감축*을 목표로 건설안전 혁신방안, 건설현장 화재안전 대책 등 제도적 기반 마련하였으나 지난 3년간 21.3% 감축(△103)에 불과
* '17년 506명 → '22. 253명(국민생명지키기 3대 프로젝트(대통령 신년사, '18.1))
- 전체 교통사고 사망자 수는 감소*하였으나, 배달 서비스 증가로 이륜차 사망자 수는 증가*하여 안전대책 재점검 등 노력 필요
* '20.10 기준, 전년 동기비 전체 사망자 5.5% 감소, 이륜차 사망자 9.0% 증가
** '20년 교통사고 확정통계는 '21.3월경에 산출 예정

(4) 평가결과 종합

성과 목표	관리과제명	자체평가 결과
I. 혁신 인프라를 구축하여 경제활력을 제고한다.		
1. 지역경제를 활성화 거점으로 육성한다.		
	① 지역경제 활성화를 위한 경제거점 확산 및 산업기반 혁신	보통
	② 도시재생뉴딜을 통한 도시활력 회복	보통
2. 지역균형발전 인프라를 확충한다.		
	① 혁신도시 시즌2 성과 가속화	미흡
	② 지역성장을 위한 공항개발 추진	미흡
	③ 국토전략 마련 및 안전 제고	미흡
3. 품격있는 도시공간을 구현한다.		
	① 그린리모델링 확산과 디자인 경쟁력 향상	다소 우수
	② 용산공원 조성 및 친환경 녹지공간 마련	우수
II. 국토교통 산업을 가고 싶은 좋은 일자리로 혁신한다.		
1. 혁신성장 사업의 성과를 가시화한다.		
	① 미래도시(스마트도시, 수소도시) 조성	보통
	② 미래자동차 산업육성 및 확산기반 조성	보통
	③ 스마트건설 확산 및 건설기술산업 활성화	보통
	④ 해외투자개발사업 확대	보통
2. 국토교통 일자리의 질을 개선하고 산업을 혁신한다.		
	① 제4차 산업혁명의 디지털 인프라 조성	다소 미흡
	② 항공산업 혁신을 위한 인력양성	미흡

성과 목표	관리과제명	자체평가 결과
	③ 건설혁신 성과 가시화 및 건설 일자리 질 개선	우수
	④ 공간정보 산업 육성 및 생태계 강화	부진
Ⅲ. 포용적 주거복지망을 확충하고, 부동산시장 질서를 확립한다.		
1. 사각지대 없는 주거복지망을 구축한다.		
	① 주거복지로드맵 중장기 계획 마련	우수
	② 공적주택 지속 공급기반 마련	보통
2. 속도감 있는 서민 주거거점을 공급한다.		
	① 실수요자 중심 주택시장 개편 및 맞춤형 주거금융 지원	다소 우수
	② 정비사업 투명성·공공성 제고 및 거주자 중심의 주택 건설·관리	다소 미흡
3. 공정한 부동산시장 질서를 확립한다.		
	① 부동산 시장관리 강화	보통
	② 부동산 산업 혁신	다소 미흡
Ⅳ. 교통 시스템 혁신을 통해 편리한 출퇴근길을 만든다.		
1. 광역 교통 인프라를 확충한다.		
	① 빠르고 편리한 광역교통 서비스 제공	다소 우수
	② 광역교통 개선정책 추진	다소 우수
	③ 고속·일반철도 속도 향상 및 철도서비스 확충	우수
	④ 철도산업 육성 지원 및 해외 철도시장 진출 확대	다소 미흡

성과 목표	관리과제명	자체평가 결과
2. 교통 편의를 제고하고 공공성을 강화한다.		
	① 안전하고 편리한 교통서비스 구현	매우 우수
	② 포용적 도로 교통서비스 제공	다소 우수
	③ 자동차 애프터마켓 활성화 및 소비자 보호·안전 강화	다소 우수
3. 교통 플랫폼을 통한 모빌리티 혁신을 구현한다.		
	① 플랫폼 기반 모빌리티 서비스 활성화	우수
	② 스마트 생활물류 활성화 추진	우수
	③ 모빌리티 패러다임 전환에 대비한 항공산업 혁신	매우 우수
	④ 공정·안전·친환경 물류산업으로 체질 개선	다소 미흡
V. 누구나 안전한 생활환경을 조성한다.		
1. OECD 수준의 교통안전을 확보한다.		
	① 안전한 도로환경 조성 및 미래 혁신성장 선도	보통
	② 무결점 항공안전관리체계 구축	부진
	③ 사람 중심의 공항관리 및 안전한 공항시스템 구축	보통
	④ 철도안전관리시스템 고도화	보통
	⑤ 철도안전산업 혁신성장기반 조성	다소 미흡
2. 건설안전의 위협요인을 근절하고 생활환경 안전을 확보한다.		
	① 건설현장 사망자 감축 및 선제적 시설물 관리·점검체계 구축	다소 우수
	② 전생애주기에 걸친 건축물 안전관리 강화	보통

3. 관리과제별 세부 평가결과

I-1-①

지역경제 활성화를 위한 경제거점 확산 및 산업기반 혁신

보통

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (도심융합특구) 특구 조성계획을 발표('20.9)하고, 이후 선도사업지(3곳) 지정, 범정부 인센티브 패키지 발굴('20.12) 등 신속한 후속조치
 - * 조성계획 발표('20.9) → 지자체 후보지 제출('20.10) → 지자체 최종 후보지 제출('20.12初) → 전문위 심의 및 선도사업지 선정('20.12.22)
- (산업경쟁력 강화) 캠퍼스 혁신파크 선도사업 2곳(한남대, 한양대 ERICA)의 산업단지계획 승인('20.9) 및 착공('20.12)
 - 신규국가산단 후보지 7곳 중 3곳(충주, 청주, 세종) 타당성 검토 완료, 나머지 4곳(영주, 논산, 나주, 원주)도 순차적 검토 추진
 - 국토부 주도(산업부 공동)로 노후산단 지원 방식을 대전환하고 산단 대개조 지역 5곳*을 범정부 합동 선정 후 협업예산 지원
 - * 경북(구미국가 등), 광주(광주첨단 등), 대구(성서 등), 인천(남동국가 등), 전남(여수국가 등)
- (새만금) 수변도시 통합개발계획 수립('20.11), 동서도로 개통('20.11), 재생에너지 사업 착공(육상태양광 선도사업, '20.12) 등 새만금사업 본격 착수
- (행복도시·제주) 행복도시 바이오·헬스 혁신 플랫폼 조성전략(세종), 제2첨단과학기술단지(제주) 등 신성장 동력확보 및 지역성장기반 구축
- (해안·내륙권) 특별법 유효기간 연장('20→'30)에 따라 국가차원의 정책 반영을 위한 5개 권역 발전종합계획 변경 수립 추진
 - * 각 권역별 사업발굴 및 평가항목과 지표에 따라 핵심사업 선정 등

□ 개선·보완 필요사항

- (새만금) 수변도시, 재생에너지업 등 사업구간의 행정구역 결정을 두고 새만금 인근 기초 지자체간 발생한 갈등 해소 필요
- (해안·내륙권) 관광거점 구축을 통한 지역간 교류 및 일자리 창출 등 지역경제 활성화를 위한 지속적인 예산확보 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 도심융합특구, 국가산단, 새만금, 행복도시 조성을 위한 대표성 있는 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 성과지표 등 목표 달성을 위한 지자체 등 이해관계자 의견 대립 및 목표치 적극성 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 새만금 수변도시 개발 추진 등 협의체를 통한 다양한 이해관계자 의견 수렴 노력,
3-1. 성과지표 달성도	100%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 노후산단 지역의 혁신 일자리 거점 전환 및 지역경제 활력 효과 기대, 해안·내륙권 관광 거점 인프라 확충에 따른 정책효과를 창출하기 위한 노력 필요
3-3. 정책만족도	8.81	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (도시재생사업 선정) 혁신지구, 총괄사업관리자, 인정사업 등 신사업 70곳 내외 선정하여 공기업 등의 투자 확대 및 신속한 사업 추진 도모
 - 시·도에서는 기존 소규모 재생사업(일반근린, 주거지, 우리동네)을 50곳 선정하되, 중앙에서는 국비지원 타당성 엄격히 심사
- (빈집) 도시재생뉴딜사업으로 적극 정비(1.2천호)하고, “빈집 특화 재생 시범사업*(서울서대문, 경남사천, 전북전주 등 5개소)” 추진
- (혁신지구 사업 본격화) ‘19년 선정 4개 사업중 고양 혁신지구 1호 착공(‘20.12)을 시작으로 사업추진 본격화
 - * 나머지 3곳(용산, 천안, 구미)도 ‘21년 시행계획인가 후 착공 추진 중
- (도시재생지원 출·융자) 사업성이 낮아 추진하기 어려웠던 도시 재생사업에 저리의 기금 출·융자를 통해 사업화가 가능하도록 지원
- (공간지원리츠) 저수익 도시재생사업의 자산을 매입하여 사업화가 가능토록 지원, 매입자산을 주변 시세 대비 저렴하게 임대 운영
 - * 제1호 공간지원리츠 영업 개시(‘20.3)

□ 개선·보완 필요사항

- (민간 투자 확대 필요) 도시재생 뉴딜사업은 올해 4년차를 맞아 공적재원이 투입되는 마중물 사업을 중심으로 본격화되는 상황
 - 도시재생 효과의 지속·확대를 위해서는 민간의 적극적 참여 필요
- (도시재생예비사업 확대) ‘22년부터 예비사업을 선행한 경우에만 도시 재생 뉴딜 본사업 신청자격 부여 예정으로 지자체의 신청기회 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 도시재생뉴딜 신산업 선정, 생활SOC 공급 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 주민역량강화사업 통합·운영, 전수 정밀점검을 통한 밀착 사업관리체계 등 여건변화에 대한 대응 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 도시재생뉴딜 사업 선정, 생활SOC 공급 등 주거복지 및 삶의 질 개선, 공동체 회복 및 사회통합, 도시활력 제고 등 기대
3-3. 정책만족도	90.6%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (산학연 클러스터 활성화) 지자체 분양유보 용지를 일반분양 용지로 전환(분양유보용지 132천㎡, '20.3)하고, 부지 분양대금 납부기간 연장 시행
 - * 광주전남·충북(2년 유이자→무이자, 50억이상 3년 무이자), 경북(2년→3년 무이자)
- (일자리연계형 주택공급) 충북혁신도시 클러스터 부지 10,000㎡, 300호 규모의 지역전략산업지원주택 공모 선정('20.7)
- (성과평가 및 환류) 종합발전계획 성과평가를 통해 '19년 우수사업 예산 지원(3억원, '20.6) 및 '20년 우수사례 선정·보고대회 시상(20.12)
 - 부진사업은 전문가 컨설팅을 통하여 사업 추진력 제고('20.3~9)
- (지역인재 채용 확대) 의무채용 대상기관 확대 관련 법령 개정 및 균형위 심의를 통해 대상 기관 109개→130개로 확대 지정 고시('20.6)
- (정주인프라) 10개 혁신도시 복합혁신센터 '22년 완공을 목표로 혁신도시별 설계, 발주, 착공 등 관련절차를 계획대로 진행 중
 - * '20년 8개소 착공 : 완주, 전주, 제주, 경남, 경북, 강원, 울산, 충북
 - '21년 3개소 착공 : 부산, 대구, 광주·전남
- 어린이·가족 특화 생활 인프라 건립 추진('21년 신규예산 국비 405억)

□ 미흡 원인분석 결과

- 「지역경제거점화 전략」('20.2) 등 혁신도시 활성화 방안을 추진 중이나, 앵커기업 부족, 클러스터 분양률 정체 등 문제 지속

□ 개선·보완 필요사항

- 도시첨단산단 지정, 공공임대형 지식산업센터 건립 등을 통해 수요 맞춤형 기업 입주 공간 공급 필요
- 공공기관 선도형 뉴딜사업을 혁신도시 클러스터에 집적하는 등 공공의 역량을 집중하여 클러스터 용지 활성화 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 혁신도시 내 입주기업, 지역인재 채용률 등 정량성격의 성과지표 적절 구성
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	97.0%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 발전기금 조성 의무화를 통한 혁신도시법 개정 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 혁신도시별 종합발전계획 추진 현황 점검 및 주요사업 현장방문을 통한 정책 추진 노력
3-1. 성과지표 달성도	95.3%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 혁신도시 내 입주기업 목표치 일부 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 의무채용 대상기관 확대에 따른 지역에 양질의 일자리 창출 및 청년 일자리 민원 해소에 기여
3-3. 정책만족도	83.8%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (신공항 건설) 김해신공항은 총리실 검증위원회 검증 결과 발표('20.11), 제주 제2공항은 정주여건 개선을 위한 상생발전방안 연구 추진 중('20.8~)
- 울릉 공항은 실시설계, 환경영향평가 등을 거쳐 공사 착공('20.11), 새만금 공항은 새만금 기본계획 수립 용역 착수('20.6)
- 백령도 공항은 예타대상 선정 요청('20.2(미선정), '20.11)
- (기존공항 시설 확충) 대구공항 국제선 시설개선 방안 마련('20.10), 김해공항 국제선 임시터미널 신축 착공('20.11)
- 제주공항 관제탑 신축 설계 착수('20.3), 무안공항 활주로 연장(2,800→3,200m)을 위한 기본설계('20.9) 및 실시설계 착수('20.11)
- (공항 주변개발) 공항중심 산업생태계 조성을 위해 도시개발과 지역특화산업을 연계한 주변 개발계획을 위한 연구용역 시행('20.7)
- (해외공항) 폴란드 바르샤바 신공항 건설 전략적 자문사 선정('20.11)
- 장관 서한 발송('20.10), 주한폴란드 대사 면담('20.4) 등 전방위 사전 지원활동 전개 및 종합적인 수주지원 방안* 마련('20.12)

* 공항·철도·도시 등이 융합된 한국형 공항 수주모델 구축

□ 미흡 원인분석 결과

- 제주 제2공항은 지역갈등*이 심한 상황에서 환경부의 3차례('19.10, '19.12, '20.6) 전략환경영향평가 보완 요구에 따라 조류·숨골·법정 보호종 등 요구사항을 철저히 보완 중이나 아직 협의 미완료

* 제주도·도의회는 갈등해소를 위해 '20.2월 제2공항 찬반 여론조사를 추진중

□ 개선·보완 필요사항

- 제주 제2공항 전략환경영향평가를 철저히 준비하며, 제주도가 합리적·객관적으로 의견을 수렴·제출시 후속조치 방안 마련('21.上)

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 신공항 건설 관련 향후 정책 효과 측정을 위한 결과지표 발굴 노력
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적인 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	91.3%	· 추진계획상의 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 울릉공항 공사 착공, 제주 제2공항 전략환경영향평가 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 신공항 건설 관련 쟁점에 대해 이해관계자간 갈등을 해소하기 위해 노력
3-1. 성과지표 달성도	88.0%	· 제주2공항 전략환경영향평가, 공항주변개발사업 선정 등 일부 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 신공항 건설 관련 쟁점에 대해 이해관계자간 갈등을 해소하기 위해 노력
3-3. 정책만족도	80.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (정주생활권 구상) 저성장·인구감소 대응 한국형 콤팩트-네트워크 생활권 모델 및 생활SOC 최소기준 마련을 위한 연구용역 착수('20.5~12)
- (지역자립역량 강화) 공모로 21개 신규 사업 선정*('20.7), 전남함평('20.9)·충북청주('20.11) 투자선도지구 2곳 지정 등 지역주도 사업 적극 발굴
 - * 전북 김제 특장차 클러스터 투자선도지구 1개, 경남하동, 전남 강진 등 지역수요 20개
- (수도권정비계획) 균형발전 도모, 삶의 질 개선, 혁신성장 역량제고, 평화경제 체계구축을 위한 「제4차 수도권정비계획」 확정·고시('20.12)
- (국토모니터링 체계 구축) 국토기본법('20.4), 동법 시행령('20.9) 개정
 - 국토모니터링 추진체계, 모니터링 주제, 모니터링 분야 등 구체적인 모니터링 추진 방안 마련을 위한 정책연구용역 실시('20.3~11)
- (스마트 하천관리) 그간 관리자가 현장에서만 조작·관리해온 배수 시설에 최신 ICT 기술을 적용한 원격제어시스템 도입('22 구축완료)
 - (기술로드맵) 신기술 도입이 상대적으로 미흡한 하천관리 분야에 적용 가능한 특화 스마트기술을 발굴하기 위한 “기술 로드맵*” 작성
 - * 스마트 하천관리를 위한 요소기술 특성 분석→핵심기술 도출→기술혁신·현장적용

□ 미흡 원인분석 결과

- (스마트 홍수관리) 복합공정에 대한 지자체 설계경험 부족, 업체간 민원, 수재해 대응 및 복구 등으로 설계 및 착공 지연

□ 개선·보완 필요사항

- (스마트 홍수관리) 점검회의를 통해 지자체의 사업추진을 독려하여 조속한 스마트 홍수관리시스템 구축 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 제4차 수도권정비계획 수립, 생활SOC 국가최소기준 도입방안 마련 등 대표성 있는 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	B	· 적극적인 성과지표의 목표치 설정 노력
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 수도권정비계획안 마련, 배수시설 원격제어 시스템 구축 등 관계부처간 협의 진행 노력
3-1. 성과지표 달성도	94.8%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 스마트 홍수 관리시스템 구축 등 성과지표 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 지역개발 공모사업 선정, 투자선도지구 신규 지정 등 지역 내 투자 활성화 기여, 하천관리 고도화를 통한 재난대책 수립 및 대응력 강화
3-3. 정책만족도	84.8%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (그린리모델링) 한국판 뉴딜 10대과제인 공공건축물 그린리모델링 사업을 신규 추진하여 그린리모델링의 저변확산 등 본격 활성화의 전기 마련
 - * (한국판뉴딜 10대 과제) 국공립 어린이집, 보건소 등 취약계층 이용 공공 건축물 2천여동에 대한 그린리모델링 추진('20.7~'21.12)
- (제로에너지건축) 공공 의무화('20.1) 및 도시단위 제로에너지화 시범사업* 착공, 민간부문 자발적 참여**로 최초 ZEB 1등급 본인증 취득 등 본격 확산
 - * (제로에너지도시) 구리 갈매역세권, 성남복정1지구 등 2개 지구 약 1만호
 - ** LG전자 LG ThinQ Home(국내최초 1등급), SK건설 과천위버필드 게스트하우스(1등급)
- (건축행정혁신) 건축허가 제도개선 등 「건축 규제혁신방안」 발표('20.10, 현안 조정회의), 건축정책 방향 설정을 위한 「제3차 건축정책기본계획」 수립('20.12)
- (디자인 향상) '20년 총괄·공공건축가 지원사업 시행계획 마련('20.1), 설계자 시공참여 등 「설계의도 구현 업무수행지침」 마련('20.9)
 - 3D 플랫폼(V-world 등) 활용 등 3차원 경관관리방안 수립('20.10)
 - 「한옥 우수교육기관 기준」 마련('20.10), 한옥 설계 프로그램 배포('20.11)

□ 개선·보완 필요사항

- (그린리모델링) 한국판 뉴딜('20.7) 정책 부응, 건물 부문 2050 탄소 중립 달성을 위해 공공건축물 그린리모델링 사업 지속 추진 필요
 - * 지자체 등 의견청취 결과 기존 사업대상(어린이집·보건소·병원) 외에 노인복지 시설 등 다양한 공공건축물 유형에 대한 그린리모델링 수요가 있는 것으로 확인
 - ** (EU) 매년 공공건축물 총량 3%에 대한 에너지효율 개선공사 의무화
- (제로에너지건축) 공공부문(1천㎡ 이상) 의무화 시행으로 인증건수가 증가했으나, 제로에너지건축 인증기관이 1개(에너지공단)에 불과하여 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 제로에너지건축 확산, 그린리모델링 선도사업 착수 등 정량적 성과지표 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 3차 추경 확보를 통한 공공건축물 그린리모델링 사업 신규 추진 등 탄소중립 실현 기반 마련 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 그린리모델링을 통한 건축물 부문 에너지성능 개선 및 온실가스 감축 중요성에 대한 국민 인식 제고 노력
3-3. 정책만족도	88.7%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (용산공원 조성) 담장·진출입로 공사를 거쳐 여가·휴식공간으로 전면개방, 용산공원 조성계획(안) 마련 및 대국민 공개('20.7)
 - 인접 정부시설을 공원부지에 포함하여 공원부지 약 23% 확장
- (장기미집행 공원) 민관 거버넌스를 통해 20년간 조성되지 않아 실효 예정인 공원부지 368km² 중 84%(310km²) 보존('20.7)
 - '20.7월 실효대상 368km² 중 137km²*는 공원조성 사업 확정(사업 승인), 「장기미집행공원 해소실적 및 계획」 발표('20.6, 현안점검조정)
- (개발제한구역) 미래 공공사업(서민주택공급 등)을 위해 해제물량 연장 등의 내용을 담은 GB조정지침 개정*('20.12)
 - * 주요내용 : ① 향후 별도로 GB 해제총량을 정할 때까지 차기계획에서 기정 계획('20년)의 잔여총량 사용을 지속 허용, ② 해제총량은 권역별 총괄 관리 등
 - GB 전산망 운영주체를 민간에서 공공(LX)으로 전환('20.2), GB를 고의 훼손시 GB해제를 금지하는 해제불가등급 신설('20.12)
 - 미세먼지 저감 및 탄소 흡수원 확대를 위해 GB 내 친환경 자동차 인프라 시설(전기·수소차 충전시설) 확대('20.12)

□ 개선·보완 필요사항

- (용산공원) 최대한 많은 국민들이 용산공원을 체험하고, 조성계획에 참여 할 수 있도록 비대면·온라인 매체 활용방안을 적극 추진
- (장기미집행공원) '20.7월 이후 이슈 예상되는 공원들은 지자체와 공동으로 지속 점검하고 공원 이용 주민들의 불편 없도록 적극 관리 필요
- (개발제한구역) GB 내 불법행위는 지속적으로 발생함에 따라 GB 실시간 관리 시범사업(대전)의 전국 확대 등 정책의 확산 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 용산공원 경계 부지 편입, 장기미집행 공원 해소 등 결과·정량적 성과지표 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립 정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 용산공원 조성 관련 공청회·세미나·사진공모전·국민참여단 등 의견수렴 추진 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 용산공원 대국민 개방, 장기미집행 실효 대상 공원 중 상당 부지 보전, GB 체계적 관리 등 향후 정책효과 발현 기대
3-3. 정책만족도	91.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (시범도시) 민간 중심의 지속가능한 스마트도시 조성 기반 마련
 - 기업의 적극적인 참여를 유도하여 우선협상대상자 선정 완료
 - * 세종 Sejong O1('20.10, 13개사) / 부산 The Grand('20.12, 25개사 컨소시엄)
 - 세종은 부지 조성 본격착수('20.7) 및 실증단지 조성 계획 수립, 부산은 스마트빌리지 착공('20.7) 및 입주자 선정(56세대, '20.12)
- (기존도시) 스마트시티 성과 국민체감 창출, 코로나19 대응도 지원
 - 스마트챌린지: '20년 18개 도시를 신규 선정하였으며, 현재 28개 도시에서 교통·환경·안전 등 125개 서비스를 실험 중
 - 통합플랫폼: 올해 59곳 지자체 보급하여 108개 지자체에 조기 보급 완료('22→'20.7)로 전국민의 60%가 스마트도시 안전망 수혜
 - 코로나19: 스마트시티 데이터 허브 플랫폼을 활용해 역학조사 지원 시스템 개발('20.3), 역학조사 시간 획기적 단축(24시간→10분)
- (규제개선) 민간의 혁신서비스 실증 지원을 위해 '스마트시티형 규제 샌드박스'를 도입('20.2)하여, 그간 총 18건 특례부여
- (해외협력) K-City Network로 11개국 12개 도시에 마스터플랜 수립 등을 지원, 협력센터 신설(4國)하여 우리기업 해외진출 지원도 병행
- (수소도시) 시범도시별 기본(종합)계획 수립('20.12) 등 추진 기반 마련

□ 개선·보완 필요사항

- 보다 많은 국민들이 스마트시티를 체감할 수 있도록 스마트 챌린지 사업 공모 등을 통해 검증된 성과들을 전국으로 확산시킬 필요
- 체계적인 수소도시 조성을 위해 '수소도시법' 제정 조속히 완료

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 스마트 빌리지 조성, 코로나19 대응 역학조사지원시스템 등 주요 추진과제를 반영한 정량적 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 국가스마트도시위원회, 스마트시티 특별위원회 등 의견수렴을 통한 국가시범도시, 규제샌드박스 추진, 주민설명회 및 컨퍼런스를 통한 수소도시 적극 추진 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 코로나19 확산에 대응하여 기존 스마트시티 기술을 유연하게 활용, 확진자 동선과약 기간 대폭 단축을 통해 감염병 확산 억제에 기여
3-3. 정책만족도	88.9%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (레벨3) 레벨3 자율차 안전기준 세계최초 마련 및 시행('20.7), 레벨3 자율차 보험제도 마련('20.4) 및 사고조사위원회 구성('20.10) 등
 - 자동차 사이버보안 가이드라인 및 자율차 윤리지침 마련('20.12)
- (실증기반) 자율주행차 도입·확산을 위한 「자율차법」 시행('20.5), 무인 셔틀 등 자율주행 서비스 실증지구인 '시범운영지구' 최초지정('20.11, 6곳)
 - * 서울, 충북·세종(공동), 세종, 광주, 대구, 제주
 - 민간의 자율주행 서비스 조기 사업화를 촉진하기 위해 공모를 거쳐 자율차 제작, 인프라 구축 등 비용 지원
 - * 경기 시흥 대중교통 부족구간(배곧신도시)에 자율주행 심야셔틀 운영(서울대, '20.10~)
- (C-ITS) 자율주행 인프라(C-ITS, 정밀도로지도) 전국 구축 추진
 - '25년까지 쏘 고속도로·국도 및 주요 지방도 구축계획 수립(한국판뉴딜)
- (R&D 등) 레벨4 자율차 상용화를 위한 범부처 기술개발 R&D 추진 ('20.4 예타통과) 및 자율주행차 임시운행허가 지속 확대(125건, 누적)
 - 중소·벤처기업 연구지원을 위한 혁신성장지원센터 구축 착수('20.5)

□ 개선·보완 필요사항

- '22년 레벨3 자율차 출시 및 '27년 레벨4 자율차 세계최초 상용화 지원을 위해 선제적 제도정비 및 규제개선과제 지속 발굴 필요
 - 자율차 상용화에 필수적인 자율주행 인프라(C-ITS, 정밀도로지도)도 '25년까지 전국 주요도로망에 차질없이 구축될 수 있도록 관리

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 자율자동차 시범운행 지구 지정, 임시운행허가, 정밀도로지도 확대 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표로 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 장관 주재 기업간담회, 컨퍼런스, 공개토론회 등을 통해 도출된 건의사항을 정책에 적극 반영, 레벨3 자율차 상용화 전 자동차손배법 및 하위법령 개정에 따른 향후 예상되는 여건 변화에 대한 선제적 대응 노력
3-1. 성과지표 달성도	96.0%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 자율주행차 임시운행허가 대수 성과지표 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· '20. 국가별 자율차 도입 준비지수에서 7위 달성하는 등 자율차 도입 준비상태 및 기술수준에 대한 국제적 인식 향상
3-3. 정책만족도	96.7%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (미래기술) 미래기술 확보를 위한 스마트건설 R&D* 사업단 선정 및 착수('20.4), 旣 건설 기반시설 스마트유지관리 R&D 예타사업 대상 선정('20.9)
 - * 스마트건설R&D('20~'25, 2천1백억원) : ① 건설장비 자동화 및 관제기술, ② 도로구조물 스마트 건설기술, ③ 스마트 안전 통합 관제기술, ④ 스마트 건설 디지털 플랫폼 및 테스트베드
- (BIM 활성화) BIM 전면설계 7건 사업 발주, 토목·건축 BIM 정책을 총괄하는 전담조직 설립('20.4, 건설연), BIM 설계지침('20.12)
- (스타트업 육성) 스마트건설 관련 스타트업의 창업, 성장 지원을 위한 스마트건설지원센터 제2센터 착수식 개최('20.6)
 - 시제품 제작, 전문 컨설팅, 투자설명회 등 지원 확대 추진('19년 8억 → '20년 49억 → '21년 64억, 미입주기업 지원 확대)
- (성과 홍보) 총 241명, 76개 경연팀이 참가하는 국내 최초 스마트 건설 경연대회(6개 분야) 성공적 개최('20.6~11)
 - * 자동토공+첨단측량 / 건설안전 / 유지관리 / 3D프린팅 / BIM 라이브 / UCC
- (해외진출 지원) 건진법상 건설기술용역사업자 해외 진출지원 근거를 마련(건진법 방침, '20.12)하고, 다각적인 기술 지원 확대
- (R&D 투자확대) 건설기술·플랜트 R&D 투자 예산 지속확대('19년 770억 → '20년 943억 → '21년 1,012억, '21년 신규사업 4건 착수)
 - * 탄소고분자 부식ZERO 철근대체재, 석유코크스활용 수소생산 실용화, 미활용 자원 기반 바이오매스 플랜트실증, AI기반가스·오일플랜트운영·유지관리핵심 기술개발
 - 해외건설플랜트분야 비전통오일 생산 기술을 개발하고 해외 실증을 위한 '비전통오일 생산플랜트 R&D' 예타 통과('20.11)

□ 개선·보완 필요사항

- (스마트 건설기술 적용) 일반 건설 사업에서도 상용화된 스마트건설기술 적용을 위해 대가 산정 방안 제시, 설계 규제 완화 등 지원책 마련 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 스마트건설 기업 지원, BIM 전면설계·스마트 턴키 발주 등 주요 추진과제를 성과지표로 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 스마트기술 기술형입찰 배전 확대 등 관련 업계·전문가 회의 개최, 건설 적정공기 산정 관련 공청회 개최 등 현장 전문가 의견수렴을 통한 대응 적극 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 스마트턴키 발주 확대, 스마트건설기술 경연 대회, 스마트건설 포럼 개최 등을 통해 국민 관심 제고 및 스마트건설기술 도입 저변 확대
3-3. 정책만족도	90.6%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (해외수주) 코로나-19 등 경제위기에서도 해외수주 351억 달성('20), 해외수주 위축 대비 「해외수주 활성화 방안」 마련('20.6, 대외경제장관회의)
 - 민관 협력 “팀코리아(Team Korea)” 수주지원 총력 결과, 연초 토목·플랜트 수주를 시작으로, 중남미지역 대형 인프라 수주
 - * 중남미 주요수주 : 멕시코 도스보카즈 정유공장('20.10, 37억불), 파나마 메트로('20.2, 28.4억불) 등
 - 태국·방글라데시 대상, 주요 인프라 PPP사업에 대한 우리기업 수의계약 기반마련 등 유리한 여건조성(태국 '20.2, 방글라 '20.1/10)
 - * 태국 : 양국 교통협력 MOC를 체결('20.2)하여 방콕 터널 등 수의계약 협의
 - 방글라 : 철도·도로·송전선로·교량 등 4개사업(103억불)에 우선사업권 확보
 - 인니 수도이전 사업 추진상황 공유 및 정부 지원사항을 논의하기 위한 범정부 협의체를 구성하고 기관별 추진현황 등 협력사항 논의
- (금융 지원) PIS펀드 중 조기 조성된 제안형 펀드(2천억)를 출시('20.3)하고, 총 1.2조원의 펀드재원 조성 완료('20.9)
 - KIND의 PPP사업 투자승인(6건*)을 통한 고부가가치 수주기반 마련
 - * 네 팔 수력발전사업, 칠레 태양광 건설운영, 카타르 담수발전 플랜트, UAE 송전선 건설운영, 한-베트남 경제협력 산업단지, 베트남 흥옌 주상복합아파트

□ 개선·보완 필요사항

- 코로나19 및 저유가에 따른 발주 축소, 중국·터키 등 후발주자와 경쟁 심화에 등으로 국외 진출 우리 건설기업의 수익성 악화
- PPP 사업 등 고부가가치 시장을 중심으로 우리기업 참여를 지원하면서 G2G 논의를 통한 ‘수익성’ 중심 사업발굴 강화 추진

⇒ PIS펀드 1.5조원 확충, KIND 인프라 전담기관 지정, 정부 고위급 논의 등으로 유망 투자처 발굴 및 중국·터키 공동 진출 등 노력

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 해외건설 펀드 추가 조성, G2G 방식 신규사업 발굴 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 주민역량강화사업 통합·운영, 전수 정밀점검을 통한 밀착 사업관리체계 등 여건변화에 대한 대응 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 코로나19 팬데믹 등 전례 없이 불리한 수주 여건에도 불구하고, 해외건설 수주액 351억불 달성, 5년래 최대 성과 달성
3-3. 정책만족도	87.4%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (디지털트윈) 디지털트윈의 체계적 추진을 위한 로드맵(데이터·플랫폼 구축, 기술개발, 제도 개선, 거버넌스 마련 등) 수립('20.12)
 - 공개가 제한된 고정밀 3차원 공간정보를 산업계에서 활용할 수 있도록 제도개선 추진(공간정보 기본법 개정 의원발의, '20.8.19)
 - 디지털트윈 기반의 도시·행정 서비스 모델 개발 및 실증(전주시, '20.11~), '건물 3D지도'(정밀도 4단계 중 1단계 수준) 시범구축(여의도·대구시, '20.7)
 - 초정밀(고정밀 구축·갱신), 초연결(도시행정 데이터 연결), 초지능(AI 분석 등)의 핵심기술 개발 추진(R&D 예비타당성 조사 중, '20.5 ~ '21.1)
- (공간정보 품질 통합관리) 중앙·지자체·공공기관 63개(148개 시스템)에 대한 품질평가 실시(전년 22개 대비 약 570% 확대)
- (국토위성 개발) 1호기 : 위성체(본체 + 탑재체) 최종점검('20.8 ~ 10), 2호기 : 탑재체 개발 완료('20.7), 위성체 환경시험 수행('20.7 ~ '21.6)
 - * 위성발사 시기 : 1호기 '21.3월, 2호기 '21.12월 발사 예정
- (지하공간정보 확충) 춘천 등 27개 市지역의 지하공간 3D통합지도(상하수도·전력·가스 등 15종 정보) 구축(전년 10개 市 대비 270% 상향)
 - * '15 ~ '20년 52개 市 구축 / '21년 전국 市(85개), '22년 전국 郡(77개) 완료 목표
- (국민 소유권 보호) 지적도에 등록이 누락되거나 경계가 잘못 등록된 토지에 대한 오류 정비를 위해 현황조사(44천필) 및 측량 완료(9.7천필)*
 - * '20년 : 서울, 경기 등 완료(154개 시·군·구) / '21년 : 전국으로 확대 추진

□ 미흡 원인분석 결과

- 디지털 트윈의 수요자인 국민·기업의 정책수용효과 홍보 확대 노력 필요

□ 개선·보완 필요사항

- 국민들이 디지털 트윈을 체감할 수 있는 다양한 홍보 및 활용 방안 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	B	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 디지털트윈 실증, 지하공간통합지도 구축 등 주요 추진과제를 성과지표로 반영 노력
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	97.5%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 공간정보 1차 품질진단 등 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 디지털 트윈 추진을 위한 토론회, 언론 홍보 등 한국판 뉴딜 10대 대표과제의 정책방향 설정 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 디지털트윈 로드맵 수립, 도시행정 서비스모델 개발·실증, 데이터 활용성 개선(품질진단 등)을 통해 국토정보 활용 고도화에 기여
3-3. 정책만족도	91.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (산업 지원) UAM 등 신기술 항공기의 연구·개발 시험비행 지원을 위한 “신기술 항공기 특별감항증명 절차” 마련(‘20.8)·인증발급(3건)
 - 국내 업체가 개발·우리부 안전성 인증을 받은 항공화물용 팔레트 제품에 대해 미 FAA 인증획득(‘20.3) 지원하여 해외 수출기반 마련
 - 국산 군용헬기(수리온)를 민간부문의 특수목적(산불진화·수색구조 등)에 활용할 수 있도록 민간인증(제한형식증명) 착수(‘20.6)
 - * 민수활용 확대를 위한 특정업무 범위 확대 관련 「항공안전법 시행규칙」 개정(‘20.12.10 시행)
 - 프랑스 소재 헬기(EC155B1) 생산라인 공장을 국내에 이전·유치하기 위한 한-유럽 인증당국 간 업무약정 체결 완료(‘20.9.17)
- (보건안전) 코로나19 대비 「관제시설 비상대응계획」 수립(‘20.2)·시행으로 관제사의 감염사례 없이 무중단 관제업무 제공
 - 감염병 발생·확산에 따른 공중보건 비상사태(관제사 집단 감염 등)의 단계별 대응계획을 수립토록 ‘관제기관 우발계획 수립 지침’ 개정(‘20.8)
- (인력양성) 코로나19에 대응 취업준비생 기량유지 등 특화과정 신설 운영·훈련비 부담 경감을 위한 조종인력양성 분야 지원 대책 마련(‘20.6)·시행

□ 미흡 원인분석 결과

- 코로나19로 인해 조종사 휴직 및 신규채용 감소 등이 지속되어 조종인력 양성사업 추진에 애로 발생

□ 개선·보완 필요사항

- 코로나19 회복 단계별 조종인력 수요예측을 통해 향후 조종사 채용 등을 고려한 조종인력 양성사업 추진방향 마련 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	B	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, FAA 국산부품 인증 등 주요 추진과제를 성과 지표 반영 노력
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 항공기 부품 제작업체와 수시 협의·기술지원 등을 통해 이해관계자간 의견대립 해소하고 산·학·연을 통한 인증 정책 등 항공산업 혁신을 위한 추진노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 드론택시 국내시연 비행 지원, 군용 헬기의 민수활용 인증 및 유류 헬기 생산라인 국내 이전 등을 통한 항공제작산업 분야 일자리 창출 기여
3-3. 정책만족도	90.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (코로나19 대응) 건설기업에게 총 6,500억 규모의 긴급 경영자금을 저리(1.5%내외) 융자하여 유동성 지원('20.3)
 - 확진자 발생으로 공사가 지연될 경우 공기·공사비를 합리적으로 연장·조정 지원(공기연장 28개소, 공사비조정 4개소)
- (제도개선) 지역의무 공동 도급시 패이퍼컴퍼니 등 부실기업 진입 차단(부적격업체 차단방안, '20.3), 「건설 규제개혁 로드맵」 마련('20.6)
- (업역폐지) 종합·전문업체 간 상호공사(종합↔전문)가 가능하도록 업역 칸막이 제거 ('18.12 건산법 개정, 21년 공공, 22년 민간 시행)
 - * '21년 시행 대비, 발주 세부기준·상호실적 인정기준 등 지원 정책 마련('20.12)
- (업종개편) 28개 업종(시설물업 제외)을 14개로 통합하고 발주자 지원을 위해 주력분야 제도 도입 ('20.12, 시행령 개정, '22년 시행)
- (근로자보호) 임금 직접지급제 개선대책 마련('20.5) 및 상습 체불업자 공표*, 적정임금제 도입(안) 마련('20.12)
 - * 2회 이상 체불하고 체불액이 3천만원 이상인 상습업체 공표('20년 2회)
- (안전) 건설기계 검사 주기 조정, 미수검 장비 제재 강화 등 개선방안 ('20.5), 소형 타워크레인 규격 기준('20.6) 및 안전장치 설치 의무화('20.7)

□ 개선·보완 필요사항

- (산업혁신) 40여년간 이어진 낡은 생산구조가 한번에 개선되는 점을 감안, 기존 체계에 익숙한 업계의 혼란이 없도록 면밀히 살필 필요
- (건설기계) 지속적으로 발생('19년 18건, '20년 17건)하는 타워크레인 사고 예방을 위해 현장점검 강화 및 불량장비 결함조사 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 반영하고, 코로나 피해 극복을 위한 경영자금 지원, 체불근절·적정임금 지급 등 결과·정량적 성과지표 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	95.0%	· 추진계획상의 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 100대 혁신뿌리기업 선정 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 업역폐지 등 구조개편에 극심하게 반대하는 업종 관계자 대상 간담회, 적정임금제 관련 유관 기관간 협의 등 개편 제도의 안착 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 코로나19에 따른 건설업계 긴급 경영자금 저리 융자 등 유동성 지원, 임금체불근절 노력을 통해 국토부·산하기관 건설현장 설·추석 체불액 0원 달성 등 성과 도출
3-3. 정책만족도	84.6%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (기업지원, 인력양성) 공간정보 창업기업(10개) 대상 성장단계별 컨설팅('20.6~10, 56회), 전문인력 양성을 위한 장학금 및 교육운영비 등 지원*
 - * (지원 규모) 특성화 고교(3개, 289명), 전문대(3개, 577명), 대학원(7개, 35명) 등
- (국산 SW 육성) 부동산종합공부시스템의 외산 공간 SW를 대체할 국산 SW 전국 확산으로 국산 SW 산업 활성화 기반 마련
 - 국산 SW 기반 시스템 기능의 안전성 검증을 위한 시험운영 추진
 - * '20.12월까지 전국 229개 시·군·구를 대상으로 1차 확산을 완료하고 시험운영 실시
- (산업계 부담 완화) 측량업자 및 성능검사대행자의 등록취소 위반 행위 시 대체과징금 제도 도입으로 업계부담 완화(입안, '20.12~)
- (데이터 개방) 플랫폼 강화, 데이터 개방 등 국가공간정보센터의 효율적 운영을 위한 「제2차 국가공간정보센터 운영계획」 수립('20.3)
 - 공간정보 보유기관과 데이터 양방향 연계 확대*(44개 → 51개 기관), '공간빅데이터 분석 플랫폼' 민간 개방('20.5)
 - * 총 51개 기관, 81개 시스템('20년 : 7개 기관, 9종 시스템 추가)
 - (표준개발 및 적용 확대) 공간정보 산업 진흥을 위해 국제표준 도입, 고유표준 제정 등으로 21종의 공간정보 표준 개발

□ 미흡 원인분석 결과

- 공간빅데이터 시장 활성화를 위한 적극적인 정책 지원 노력 미진

□ 개선·보완 필요사항

- 대국민 시범 서비스를 오픈한 공간 빅데이터 분석 플랫폼 서비스 활성화를 위하여 구축한 표준분석모델 확산 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	B	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 양방향 데이터 연계, 공간정보 융복합 핵심인력 육성 등 주요 추진과제 성과지표로 반영 노력
1-2. 성과지표의 난이도	B	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 국가공간정보, 정책과제 발굴, 대체과징금 도입 등 관련 정책현장의 의견수렴 충실히 이행
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 창업지원·인력양성·SW기술개발 등 공간정보 산업육성 지원 노력을 통해 취업률 개선, 유지보수 비용 절감, 데이터 연계 확대 등 기여
3-3. 정책만족도	82.9%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (공공주택 공급) 1인가구 증가·고령화 등 최근 인구구조 변화에 대응하는 내용을 담은 「주거복지로드맵 2.0」 리뉴얼 발표('20.3)
 - 청년·신혼·고령자·저소득 일반가구 등 생애주기에 맞춰 계층별로 특화된 공적임대주택 21.0만호 공급
 - 복잡한 유형(영구·국민·행복)을 하나로 통합하고, 수요자 관점에서 입주자격·임대료 등 제도 전반을 개선한 유형통합 방안 마련('20.3)
- (생애주기별 지원) 도심 우량입지 중심으로 취·창업 청년 및 대학생 등에 공적임대주택 4.3만호 및 기숙사형 청년주택 1천호 공급
 - 육아시설이 확충된 공적임대 5.2만호 및 신혼희망타운 1만호 공급, 고령자 복지주택 등 맞춤형 공적임대 1만호 공급
- (취약계층 주거권 보장) 비주택거주자에 생활집기 빌트인 매입·전세임대 4.7천호 공급 및 보증금·이사비·생필품 등 통합지원
 - 주거급여 지원대상 및 금액을 단계적으로 확대하여 주거취약 계층의 주거비 부담 완화(평균지급액 :13.5('19) → 15.4만원('20))
- (임차인 권리 보호) 등록임대 부기등기 의무화(시행일 '20.12.10), 신규 등록 주택에 대한 임대보증금 보험 가입 의무화 추진(시행일 '20.8.18)

□ 개선·보완 필요사항

- (공공임대 입주 소득기준) 가구원수별 평균 소득기준이 낮아 입주 자격 상실되는 문제를 보완하기 위해 소득기준 현실화 추진
 - * 1인가구: 現185만원 → 238만원 ('21년부터 적용, 국민임대 기준)
- (취약계층 임대료 부담) 주거급여 선정기준을 확대하고(중위소득 45→50%이하)하고 기준임대료 현실화 추진(90→95('21년)→100%('22년))

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 공공임대주택 공급, 노후공공임대 그린리모델링, 주거취약계층 지원 등 결과·정량적 성과지표 발굴 노력 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 코로나19 확산에 대응한 공공임대 임대료 인하, 임대주택 품질 개선 요구에 부응한 질좋은 평생주택 공급방안 등 정책여건 변화에 충실히 대응
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 공공임대주택의 안정적 공급, 취약계층 지원사업 통한 최저주거기준 미달가구 감소, 지하·반지하·옥탑방 거주가구 감소 등 공적임대사업의 양적·질적 성과 확대
3-3. 정책만족도	83.8%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (수도권 30만호 공급) '19.5월 발표한 고양창릉, 부천대장 등 3차 지구 6곳* 지구지정 완료, 3기 신도시 5곳 포함 총 23곳(24만호) 지구지정 완료
 - * 고양창릉(3.6), 안산장상(5.4), 안산신길2(5.20), 광명학온(5.27), 부천대장(5.27), 수원당수2(12.11)
- (교통대책) 3기 신도시 5곳* 모두 광역교통개선대책 확정·발표
 - * 하남교산('20.5), 남양주왕숙·인천계양·고양창릉·부천대장('20.12)
- ** 적기 교통사업 추진을 위해 공공기관 예타 대상사업(1천억원 이상) 7건 중 부천·인천 S-BRT 등 5건을 예타 신청·진행 중(2건은 '21.初 추진)
- (보상·재정착 지원) 주민, 지자체 의견 등을 수렴하여 대토보상 활성화, 협의양도인 주택 특별공급 등 주민 보상·재정착 지원방안 마련('20.8)
- (사전청약 도입) 수도권 청약 대기 수요 해소를 위해 3기 신도시 등 우수입지 대상으로 공공분양 6만호 사전청약 계획 발표('20.9)
- (무주택 서민 주거안정) 총 8곳 지구계획 승인 완료
 - * 광주선운2(2.4), 성남북정1(6.30), 성남북정2(8.28), 의왕월암(12.7), 울산태화강변(12.18), 성남금토(12.30), 화성어천(12.30), 대구연호(12.30)
- (로드맵지구) 전체 10곳 중 지구계획이 수립되지 않은 4곳에 대한 관계기관 협의, 인허가 심의 등을 거쳐 모두 승인완료
- (신혼부부·청년) '18년 지구지정된 3곳의 지구계획승인을 완료하고, '19년 지정지구 1곳(대구연호)도 조기 승인 완료
- (쪽방촌 정비) 쪽방촌 밀집지역을 중앙도시계획위원회 심의를 통해 지구지정 고시(영등포 7월, 대전역 12월), 본격적 정비 사업 추진

□ 개선·보완 필요사항

- (신속한 사업추진) 주택공급 지연·교통시설 미비로 입주 이후 교통 불편이 발생하지 않도록 신속한 지구조성 및 교통대책 추진 필요
- (공정관리 철저) 공공주택 지구의 지구계획 수립 이후 부지조성이 적기에 완료될 수 있도록 조성공사에 대한 철저한 공정관리 시행

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 30만호 3차 발표지구 지정, 3기 신도시 광역교통개선대책 마련 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 3기 신도시 공급 관련 지역주민 간단회, 신도시 계획을 위해 전문가, 지자체 참여하는 MP회의 등 현장 의견수렴 노력 지속
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 3기 신도시 사전청약 및 수도권 127만호 공급 등 주택시장 기대 형성에 성과 도출
3-3. 정책만족도	83.8%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (주택시장 관리) “2020년 주거종합계획” 발표(‘20.5.20), 다주택자·단기 거래에 대한 세부담 강화 체계 구축(‘20.6.17, 7.10)
- (공급 관리) 수도권 주택 수급균형을 유지하고, 실수요자 내집 마련에 대한 불안감 해소를 위해 중·장기적 공급확대 기반 마련(‘20.5.6, 8.4)
 - 전세가격 상승에 따른 불안 해소를 위해 전국 11.4만호 전세형 주택을 '22년까지 공급하는 단기적 주택공급 방안 마련(‘20.11.19)
- (청약제도) 생애최초 특별공급 민영주택 도입, 대상 및 공급 비율 확대, 무주택자·신혼부부 등 실수요자 주택 마련 기회 대폭 확대(‘20.9.29)
- (임차인 보호 강화) 계약갱신청구권·전월세상한제를 본격 시행(‘20.7.31), 투명한 거래질서 확립을 위해 임대차신고제 도입(‘21.6 시행)
 - 계약갱신청구권·전월세상한제 안착을 위한 「주임법 시행령」 개정(‘20.9.29), 임대차 신고제 도입을 위한 연구용역 완료(‘20.10)
 - 세입자 보증금 보호를 위해 등록임대사업자의 임대보증금보증 가입 의무화(‘20.8), 임차인의 다가구주택 보증가입 애로 해소 등 제도개선(‘20.8.27)
- (주거 금융지원) 주택구입·전세자금을 저리로 용자 지원하여, 연말까지 약 23만 무주택 서민의 주거비 부담 경감
 - * 특히 청년전용 버팀목 전세대출의 ①대상자를 만 34세 이하로 확대하고, ②대상주택은 1억원 이하, ③대출한도는 7천만원으로 상향
- (코로나19 대응) 서민 주거 부담 완화를 위해 임차보증금 보호 상품 보증료를 할인(7~80%) 및 대출금리 3차례 인하

□ 개선·보완 필요사항

- (통계개선) 예산 확보를 통해 가격동향조사 표본수 확대를 추진하고, 표본 재설계를 통해 가격동향조사 통계 신뢰도 제고

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 주거종합계획 수립, 수도권 주택공급 확대방안 마련 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	97.9%	· 추진계획상의 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 26.2만 가구 대상 주거금융 지원 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 주택시장 과열 완화를 위한 규제지역 지정, 특공 대상 확대를 통한 청약제도 합리화, 코로나19에 대한 임차보증금 보증료를 인하 등 급변하는 부동산 정책환경에 긴밀 대응
3-1. 성과지표 달성도	98.7%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 금융 지원 가구 수 성과지표 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 주택공급 확대 기반마련, 임대차 3법 도입 등 임차인 주거여건 안정, 전세금반환보증 제도 개선으로 가입실적 증가 등 임차인 보호 확대 및 서민 주거비 부담 경감 기대
3-3. 정책만족도	72.5%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (정비사업 투명성·공공성 제고) 입찰보증금 납부방법·기한 기준 마련, 시공 外 제안금지 등 「정비사업 계약업무 처리기준」 개정('20.12)
- 재개발 임대주택 의무건설 비율 상한선 상향, 상업지역 임대주택 건설의무 신설 등 「도시정비법」 시행령('20.6) 및 고시 개정('20.7)
- (공동주택 품질 제고) 시공 후 바닥충격음 차단성능을 보장하는 '공동주택 바닥충격음 차단성능 사후 확인제도 도입방안' 발표('20.6)
- 감리자의 철저한 공정관리 및 품질관리를 통해 주택의 부실시공을 방지하도록 「주택건설공사 감리업무 세부기준」 개정('20.6.)
- (거주자 권리 강화) 입주예정자 사전방문의 절차·방법 및 품질점검단 설치·운영에 필요한 사항을 규정한 「주택법 하위법령」 개정('20.12.)
- * 사전방문 및 공동주택 품질점검단의 설치·운영 내용의 「주택법」 개정('20.1.23. 공포, '21.1.24. 시행)에 따른 하위법령 개정
- 하자분쟁조정위원회 재정절차 신설, 하자보수 결과 등의 관할관청 통보 등* 하자관리 강화를 위한 「공동주택관리법」 개정('20.12.)
- 반복·다발성 하자 등에 대한 하자판정기준을 정비하는 「공동주택 하자의 조사, 보수비용 산정 및 하자판정기준」 개정('20.11.)

□ 미흡 원인분석 결과

- 분양여건 개선으로 인해 조합의 참여 동기 약화, 매입임대 종부세 누진 과세로 임대사업자 참여 신중으로 공적임대 1만호 공급이 어려움 발생

□ 개선·보완 필요사항

- 공적임대 1만호 원활 공급을 위해 공공재개발로 건설한 주택을 공적임대인 '수익형전세'로 공급, 매입임대 종부세 면제 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 공적 임대 공급, 공동주택관리법 개정 등 주요 추진 과제를 반영한 성과지표로 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적인 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	89.3%	· 추진계획상의 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 공동주택관리법·주택법 하위법령 개정 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 주택단지 내 다함께돌봄센터 설치의무 관련 관계부처 대책 발표, 경비원 갑질 문제 등 대응 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	91.6%	· 공적임대 공급 등 일부 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 성능사후확인제도 등을 통해 층간소음 문제 해결 노력 및 도시정비법령 개정, 조합합동점검 시행 등을 통해 재개발·재건축 비리 근절 등 정비사업 투명성·공공성 강화 기대,
3-3. 정책만족도	82.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (공시가격 공정성 확보) '20년 공시가격 산정 시 시세 반영률의 제고와 불균형성의 개선 추진('20.1~4)
 - 특히 고가주택의 시세반영률이 중저가주택보다 낮은 문제를 개선하기 위해, 9억원 이상 주택의 현실화율 제고 중점 추진
 - * (공동주택 현실화율, '19→'20) 9억 미만 68.4%→ 68.1%, 9억 이상 67.1%→72.2%
 - 「부동산공시법」에 근거한 중장기 공시가격 현실화 계획 제시, 투명하고 일관된 공시가격 현실화 추진 기반 확보('20.10)
- (투기 억제) 실거래 조사·범죄 수사를 종합적으로 수행하는 상시 전담조직(부동산시장불법행위대응반 등) 신설('20.2)
 - * (조사·수사 결과) 전국 고가주택 이상거래 등 5,606건 실거래 조사 및 920건 범죄수사 실시
 - 업·다운계약 등 시장교란행위에 대한 차단조직 강화를 위해 관계부처 합동으로 '부동산거래분석원' 설립 발표·추진('20.9~)
 - 투기수요 조사체계 강화를 위해 자금조달계획서·증빙자료 제출 대상 확대* 등 주택 거래정보 수집기반 확충('20.3~)
 - 법인 주택거래 시 당사자 간 특수관계 등 신고, 자금조달계획서 의무화('20.10), 강남·용산 등 과열 우려지역을 토지거래허가구역 지정·관리('20.6)
- 전매제한 위반 시 형사처벌 등 대토보상권 전매제한 강화로 대토보상 제도 실효성 제고('20.10)

□ 개선·보완 필요사항

- 보유세 인상 논란 발생 대비, 관계부처 TF 구성하여 매년 추진실적 점검, 3년 단위로 재산세율 특례 등과 함께 계획 종합 검토하여 실효성 확보
- 투기 등 조사 실효성 확보를 위해 공조가 필수적임에도 소관업무에 따라 각 기관이 분절적으로 대응하는 現 체계의 구조적 한계 보완 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 공시 가격 형평성 제고, 편법증여, 실거래법 위반 등 이상거래 적발 등 정량지표 적절 구성
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 공시지가 현실화 위한 지자체, 전문가, 대국민 의견청취 다수 실시, 공시지가 상승과 증세의 연관성에 대한 언론 의혹제기에 대해 보도 설명자료 배포 등 적극 대응
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 불법행위 대응 전담 조직 신설 및 강도 높은 단속활동 추진 등 주택 시장 거래 질서의 투명성 제고, 부동산 시장 안정에 기여
3-3. 정책만족도	74.8%	

(1) 평가결과

☐ 주요성과

- (산업 전반) 향후 5년간('21~'25) 산업 혁신·신산업 육성의 기본 방향을 설정하는 '부동산서비스산업 진흥 기본계획' 마련('20.6)
- (新산업) 부동산 분야의 혁신적인 아이디어 및 스타트업 기업의 발굴·육성을 위해 창업경진대회 개최('20.3~)
- (중개업) 국민 눈높이에 맞는 중개서비스 제공을 위해 중개법인 역량 강화, 프롭테크 서비스 지원 등을 포함한 활성화 방안 마련('20.11)
- (감정평가업) 공정한 시장구조 조성, 감정평가 역량강화, 신뢰 확보 등을 포함한 개선방안을 마련, 산업 발전기반 구축('20.9)
 - 대책 주요과제*의 제도화를 위해 「감정평가법」 개정안 발의('20.11)
 - * 업역 명확화, 의뢰인 불공정관행 금지, 평가서 자율화 및 전자발급 근거, 기준원 설립 등
- (개발업) 신용평가 결과, 실적 순위 등 공개하여 우량업체 구분이 용이하도록 하고, 자율적인 경쟁력 강화 노력 유도('20.11)
- (리츠) “공모형 부동산간접투자 활성화 방안”(19.9) 후속조치로 공모 리츠 지원근거* 마련을 위한 「부동산투자회사법」 개정안 발의('20.7)
 - * 공모리츠에 대한 우량자산 공급, 투자유인 확대, 규제합리화 등 종합적 지원

☐ 미흡 원인분석 결과

- 새로운 부동산서비스업(프롭테크 등)의 창업을 위한 기술개발, R&D 투자 등 빠른 여건 변화에 대응하는 정책적 노력 미비

☐ 개선·보완 필요사항

- 코로나19 대유행 전후로 산업환경이 급변하는 상황에 대응하여 신규 창업 수요에 대한 서비스 도입 및 구축방안 모색 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 우수 부동산서비스 사업자 인증, 상장리츠 신규 공모금액 등 결과형 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 프롭테크, 감정평가 산업 등 관련 간담회 개최, 부동산서비스산업 관련 실무 TF 구성·운영 등 통해 현장 의견수렴 및 대응 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 新산업 포함 부동산 산업 전반에 대한 진흥방향 설정, 이행함으로써 산업 체질개선 및 공정한 산업 환경 조성
3-3. 정책만족도	73.8%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (트램 도입기반 구축) 노면전차 도입지원 협의체 구성(‘20.6.), 이를 토대로 “시설 설계지침 가이드라인(‘20.8.)” 및 “차량 표준화 방안(‘21.1.)” 마련
- (도시·광역 철도) 인천1호선 송도연장 개통(‘20.12) 및 하남선(5호선) 복선전철 1단계(‘20.8) 개통 및 인천호선 검단연장 착공(‘20.11), 대구엑스코선 예타 통과(‘20.12)
- (광역도로) 대전산성~구례 개통(‘20.9), 서대전IC~두계3가(‘20.6) 및 다사~왜관(‘20.6) 등 3개 사업 착공, 광주 하남~장성삼계 예타 통과(‘20.12)
- (혼잡도로) 산성터널(‘20.4), 동천제방우안제(‘20.12.) 개통 및 상무지구~침단산단(‘20.3) 착공, 부산대교~동삼혁신도시 예타 통과(‘20.5)
 - 체계적인 혼잡도로 개선사업 시행을 위한 ‘제4차 대도시권교통혼잡도로 개선계획(‘21~‘25)’ 수립 추진 중(~‘21.上)
- (수도권 BTX 도입) BTX 도입방안, 사업타당성 등 검토를 위한 연구용역 실시* 및 관계기관(지자체, 경찰 등) 협의 추진(지자체 20회, 경찰 3회 등)
- (S-BRT) BRT 전용도로 설치 및 우선신호 도입 등 창원 BRT 개발 계획 수립·고시(‘20.12) 및 세종권 BRT 고급화* 추진(‘20.9)
- (환승센터) GTX-B·C 간 초 단위 환승, 강북지역 거점 육성을 위한 도시계획 연계 등 ‘청량리역 광역환승센터 종합구상’ 발표(‘20.10)

□ 개선·보완 필요사항

- 수도권 이외지역에 보다 많은 광역·도시철도, 광역도로 등을 구축하여 확대된 광역교통 인프라를 통한 서비스 및 이동성 제고 필요
- 그간 대도시권 BRT에 대해서만 국비 지원이 이루어졌으나, 전주, 제주 등 비대도시권도 수요가 있는 경우 국비 지원 필요
- 서울지역 사업대상지(12곳)에 대해 광역버스 이용객 수요에 따라 경기도, 인천시의 사업비 분담방안 마련 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 청량리역 환승센터 개발 구상안, GTX 역사 환승센터 시범사업 대상 선정 등 주요 추진 과제를 성과지표로 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 수도권 BTX 도입시 이용자 혼란, 안전사고 등에 대한 우려를 불식하기 위한 관련기관과 실무회의 실시 등 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 인천1호선 검단연장 착공에 따른 고용유발 효과 발생 및 S-BRT 시범사업 지역의 출퇴근 시간 단축 기대
3-3. 정책만족도	96.5%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (M버스 확대) M버스 총 운행거리를 10,613km 증(‘20.12, 목표 대비 124%)
- (광역버스 준공영제) 전문기관 연구 결과를 토대로 관계 지자체 협의 등을 거쳐 추진 방안을 마련(‘20.8)하고 시범사업 추진
- (알뜰카드) 사업지역이 128개 시·군·구로 전국 확대, 총 이용자 수가 약 16만명(‘20.12)으로 전년 대비 약 7배 증가
 - (교통비 절감효과) 일반 이용자는 월 평균 12,756원(대중교통비의 19.4%), 저소득층 청년은 월 평균 13,026원(대중교통비의 31.3%) 절감(‘20.上)
- (광역교통특별대책지구) ‘20년 상반기 내 법률 개정을 완료(‘20.5), 제도 시행시기에 맞춰 시행령 개정(‘20.9) 등 세부규정 마련 완료(‘20.10)
 - 사업지연으로 교통불편이 큰 지역에 특별대책을 신속히 수립할 수 있도록 연내 2개 지역*을 특별대책지구로 지정 완료(‘20.12)
 - * 수원호매실 공공주택지구, 화성동탄2 택지개발지구
- (광역교통개선대책) 선교통·후개발, 대중교통중심, 주변지역과의 상생 등을 고려한 3기 신도시 광역교통개선대책 심의·확정
 - * 하남교산·과천 5월 / 남양주왕숙·고양창릉·인천계양·부천대장 12월
 - (수립시기 단축) ‘선교통 후개발’ 원칙하에 지구지정부터 대책확정 까지 15개월 이상 소요되던 기간을 대폭 단축(7~8개월)
 - * 하남교산 및 과천 7개월, 고양창릉 8개월, 부천대장 7개월

□ 개선·보완 필요사항

- (광역교통요금 지원 강화) 알뜰카드 가입·이용절차를 간소화하여 편의성을 증대시키고, 이용자 확대를 위해 지속 노력할 필요
- (광역교통특별대책지구) 광역버스 노선신설 등 즉각적인 효과를 낼 수 있도록 광역교통특별대책 조속 수립필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 알뜰카드 발급, 광역버스 운행거리 증가, 특별대책지구 제도 도입 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 코로나19 확산에 대응 노선별 이용수요에 따라 탄력적으로 감차 운행가능토록 적극 조치 및 M버스 증차지원사업을 통해 감차로 인한 이용 불편 완화 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 광역교통특별대책지구, 광역교통개선대책 수립으로 교통불편 해소 및 이동시간 대폭 단축, 알뜰카드사업을 통해 대중교통비 절감에 기여
3-3. 정책만족도	97.4%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (400km/h급 기반마련) 400km/h급 설계기준을 포함, ‘철도의 건설 기준에 관한 규정’ 개정(‘20.7), 400km/h급 종합계획(MP) 수립(‘20.12)
- (일반철도 속도향상) 중앙선(원주~제천) 시설개량 및 EMU-260 최초 투입을 통해 서비스 수준을 고속철도 수준으로 향상(‘20.12)

* (일반) 최고속도 : 150km/h, (EMU-260) 최고속도 : 260km/h

- EMU차량 신규 도입*과 400km/h급 속도향상 등 철도여건 변화에 대비하여 ‘중장기 철도운영 세부전략**’ 수립 추진(‘20.4)
- (서비스 범위 확대) 지자체 건의 사업의 기술사항·경제성 분석, 4차 철도망계획 비전·미래상 마련 등 검토를 완료하고 계획안 도출(‘20.12)
- 원주~제천(중앙선), 익산~대야(장항선), 수인선 3단계(수원~한대앞) 등 9개 철도 개통, 호남고속철 2단계(고막원~목포), 인천·수원발 KTX 착공(‘20.12)
- ‘23년말 개통 목표로 공사 진행(A노선), 기본계획수립 추진(B노선), 시설사업기본계획(RFP) 고시(C노선) 등 GTX 사업 본격 추진
- (서비스의 질적 향상) 큰글씨 표출(노인), 음성인식·문자음성변환(시각장애인), 수화영상 안내 확대(청각장애인) 등 취약계층 서비스 개선
- 신규 플랫폼 등을 통해 예·발매 및 간편결제가 가능토록 채널 다변화, 무궁화호를 포함한 모든 열차에 Wi-Fi 중계기 100% 설치(‘20.12)

□ 개선·보완 필요사항

- GTX-A는 사업 초기로 보상, 민원 등으로 공정률이 다소 낮은 편이나,
- 민원에 대해서는 주민과 지속 협의하고, 속도감 있게 사업을 추진하는 등 만회대책을 수립해 최대한 일정대로 추진할 예정

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 열차 속도 향상, 철도사업 개통 등 주요 추진과제를 성과지표로 반영 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	94.2%	· 평택-오송 2복선화 건설사업 기본계획 수립 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 제4차 국가철도망계획 수립 관련 공모전, 전문가 자문회의 등 대국민 의견수렴 적극 수행 및 코로나19 확산을 방지하기 위해 방역조치, 해외 입국자 수송 등 적극 대응
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 준고속철도(EMU-260) 도입, GTX사업 본격 추진, 간선망 확충 등 거점간 이동 개선, 지역 균형발전에 직접적 기여
3-3. 정책만족도	100.0%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (종합지원방안 마련) R&D 확대, 기술 시험·인증 및 상용화 지원, 해외 진출 지원 등 내용을 포함한 「철도산업지원방안(‘20.2)」 마련·이행
- (신규 기술개발) 수입의존도가 높은 철도차량부품 국산화 및 IOT 등 스마트기술을 접목한 미래선도형 부품 등 연구개발 본격 추진(‘20.4)
- (제품 상용화 지원) 수요처인 운영기관과 적극 협의하여 현차시험을 지원하고, 현장적용성이 우수한 기술을 발굴하여 상용화 촉진
 - * 철도시설 자동검측모듈, 사전제작형 급속개량궤도 기술 개발성
 - 기업 부담 경감을 위해 유사형식의 인증을 동시 진행하는 인증 fast track 도입, 우수업체 사후검사 면제 등 제도 개선*
 - * 「철도안전법 시행규칙(‘20.8)」, 「철도용품 기술기준(‘20.5)」, 「철도용품 형식승인 시행지침(‘20.5)」, 「철도차량 기술기준(‘20.9)」, 「철도차량 형식승인지침(‘20.5)」 개정
 - 철도시험선로 日사용료도 인하(당초 1,427만원 → ‘21.1.1 101~253만원)
- (해외진출 역량 강화) 국제인증 취득지원 규모 확대(14건 지원), 국내 기술 3건이 최고 등급의 국제인증(SIL4) 취득
- (수주외교 확대) 코로나19에도 불구하고, 고위급 면담·협력회의·웹세미나 등 지속 추진, 페루·터키·코스타리카 등 사업별 팀코리아 구성
 - * 페루 메트로(10월), 터키 할칼리~게브제 고속철도(5월), 코스타리카 광역철도 팀코리아 구성(4월)
- (국제철도 연계 대비) 유라시아 국가간 국제철도 운송 질서를 규정한 OSJD 국제화물·여객운송협정 가입을 위해 국내 로드맵 마련(‘20.9)

□ 미흡 원인분석 결과

- 해외 철도시장 진출을 위한 정부차원의 지원으로 철도용품 국제인증 취득 성과는 우수하나, 지속 지원을 위한 중장기 추진 전략 필요

□ 개선·보완 필요사항

- 해외 철도시장에서 국제인증 취득을 지속 요구하고 있음에 따라 철도용품 국제인증 취득 지원 규모 지속 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 해외 수주 실적, 국가철도 R&D 성과물 구매실적 등 정량지표 적절 구성
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 철도업계 대상 장관 주재 간담회를 통한 철도 산업 지원방안 마련·시행, '21.6월 OJSD 장관회의 개최국 결정 등 유라시아 철도망 연계의 초석 마련
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 국가 R&D로 개발된 철도 우수기술 적극 발굴, 국내 기술 3건 최고 등급 국제인증 취득(SIL4) 등 국제적 위상 제고에 기여
3-3. 정책만족도	95.7%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (교통안전 강화) 교통사고 취약 분야별(보행자·고령자·이륜차 등) 맞춤형 대책 「2020 교통사고 사망자 줄이기 대책」 수립(부처 합동, '20.4)
 - 「이륜차 교통사고 사망자 감소 대책」 수립('20.4), 아파트단지 내 교통안전 관리 강화를 위한 교통안전법 시행령·시행규칙 개정 완료('20.11.27 시행)
- (교통약자 배려) 휠체어를 이용하는 중증 장애인의 이용대기시간 단축을 위해 특별교통수단 도입 확대('19년 3,457대→'20년 3,716대)
- (주차환경 개선) 경사진 주차장 등의 어린이 등 보행자 안전관리를 강화하기 위한 주차장법 시행규칙 개정 완료('20.6.25. 시행)
 - 구도심 및 주택가 등 주차난이 심각한 지역의 주차난 해소를 위해 주차장 17개 시·도 295개소 선정, 국비 2,872억원 지원
- (기계식주차장 선진화) 로봇주차장의 안정적인 도입 기반을 마련하기 위해 제도 이전 실증특례 승인('20.10)
- (교통유발부담금 개선방안) 코로나19 확산에 따른 한시적 부담금 감면 추진 이후 부과대상 기준 완화·규제개선 등 개선방안 마련
 - * 장관님 방침 결재(10.15) 및 기재부 부담금운용심의위원회 협의 중
- (수소교통 복합기지) 전국 주요 교통거점에 사업 후보지* 선정(6개소, '20.11)
 - * 평택, 춘천, 안산, 창원, 충주, 통영

□ 개선·보완 필요사항

- (교통안전) 도심부 제한속도 하향을 위한 대국민 인지도 제고를 위한 홍보 강화 및 법 시행 이전 조기 정착을 위한 지자체 관심 유도 필요
- (교통약자 배려) 특별교통수단 이용시 행정구역을 넘어서도 이용 가능하도록 광역이동지원센터 이용 활성화를 위한 제도보완 추진 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 교통사고 사망자 수, 교통약자 특별교통수단 도입 물량 등 주요 추진과제를 결과형 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	89.6%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 교통유발부담금 관련 개선 대책 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 관계기관, 협의회 등을 통해 지자체별 안전속도 5030 조기 추진 독려, 이륜차 교통사고 대응 추진 등 적극 대응
3-1. 성과지표 달성도	100%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 보행자 사망자 수 포함 교통사고 사망자수 전년 대비 감소, 교통약자를 위한 특별교통수단 도입률 상승 등 교통안전 및 생활편의 개선에 기여
3-3. 정책만족도	97.4%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (간선도로망 확충) 서울-문산(35.2km, '20.11), 밀양-울산(45.2km, '20.12) 고속도로 개통, 진접-내촌(9.0km, '20.12), 등 국도 22개 구간 개통,
- (하이패스 IC 확충) 광주-대구 서함양IC 개통('20.10), 남해2지선 율하IC('20.8), 중부선 청주홍덕IC('20.10) 착수
- (접속부 개선) 서울외곽 성남IC 연결로 개선 후 개통('20.7), 서해안 조남JCT와 남해2 가락IC의 연결로 확장 등 기하구조 개선 완료('20.10)
- (대심도 지하고속도로) 판교-퇴계원(33.8km, 왕복4차로), 일산-강일(40.2km, 왕복4~6차로) 지하고속도로 건설사업 기본계획 수립(~'20.12)
- (남북도로 연결) 서울-문산 고속도로('20.11 개통)와 개성-평양 고속도로를 연결하는 문산-도라산 고속도로(11.7km) 차질없이 추진
- (통행료 부담 완화) 대구부산, 서울춘천 통행료 인하('20.12)로 교통비 절감 (1,130억원/년), 설 명절기간 통행료 무료화 시행 578억원 통행료 혜택
- (코로나19 대응) 통행료 감면 버스는 총 10,847천건, 332억원(약 1.3억원/일), 재정으로 278억원·민자도로 54억원 면제('20.3.19~12.6)
 - 직영·임대 176개소 모두 입점매장 수수료 인하 시행('20.4.2~, 30%인하)
 - 휴게소 운영업체 임대료 약 850억원, 임대보증금 1,908억 반환

□ 개선·보완 필요사항

- 운전자 증가, 인구 고령화, 기상 악화 등에 따른 사고 발생 위험이 증가하여, 교통사고 사망자수의 획기적 감소에 한계
 - 고령자를 위한 도로설계 등 사람중심적 도로시설 건설과 활용을 위한 아이디어 발굴과 개선사업 등의 적극 추진 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 하이패스 IC 설치 및 접속부 개선, 민자고속도로 추진 및 통행료 인하 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건·상황변화에 대한 대응성	우수	· 이해관계자 참여하는 TF 상설화, 공청회·여론조사·온라인 소통창구 운영 등 의견수렴을 통해 민자 고속도로 통행료 인하 성과 달성
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 제2차 국가도로망종합계획 발표, 민자도로 통행료 인하, 상습과적 화물차 통행료 감면제한 등 국민 편의 제공 및 교통안전 기반 마련
3-3. 정책만족도	88.9%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (캠핑카 튜닝) 튜닝 대상 차종확대('20.2), 설비 안전기준 마련, 승차정원 증가 등 규제완화로 캠핑용 튜닝건수 약 3배 증가('19. 2,195 → '20.11 6,435)
- (튜닝 시장 확대) 안전이 확보된 차종 변경(화물↔특수차) 튜닝 허용('20.2)으로, 저렴한 맞춤형 특수차 제작 등 특수 튜닝 시장 발굴(4,040대, '20.11)
- (창업·스케일업) 튜닝 교육, 취·창업 정보, 기술 지원 등 튜닝 일자리 포털 구축('20.5) 및 튜닝카 시험센터 건립 추진(타당성 용역 완료, '20.9)
- (인증부품 생산) 산업위기지역(군산)에 부품업체 생산 활성화 지원(14개사 23개 부품 개발), 대체인증부품 인증지원센터(~'22, 홍성) 건립 착공('20.5)
- (중고차 성능점검) 성능점검 책임보험제도 개선대책 마련('20.7.16), 우수 성능점검자에 대해 보험료 인하(최대 25%, '20.6)
- (검사제도) 미수검차량 직권말소, 과태료 상향 등 제재수단 강화, 지정취소 검사소의 재지정 기한 상향 등 제도개선(개정안 발의, '20.11)
 - 자동차검사 역량평가 확대(60→600곳), 관계기관 합동 특별점검(연2회), 의심사례 모니터링(월별)을 통해 민간검사소 부실검사 방지
 - 수소차·자율차 등 첨단차 대비, 첨단차검사연구센터 준공('20.10) 및 수소·CNG 복합검사소 확충(6→10곳, '20.11), 수소차 전용검사소 예산확보('21. 25억)
- (리콜) 결함 은폐의 경우 징벌적(최대 5배) 손해배상 도입('20.2, 자관법개정)
- (보험제도) 음주운전자 자동차사고 보험금 최대 구상금액 상향(4백→1.65억), 과실상계제도 개선방안 마련('20.12)

□ 개선·보완 필요사항

- 차량번호만으로 자기차량에 맞는 인증·OEM·중고부품 등 한번에 비교·검색토록 통합 검색 서비스 구축하여 소비자의 정보 접근성 제고
- 공제조합 임·직원 채용의 투명성·공정성 확보를 위해 전문경영인 채용을 위한 공모제 도입 및 공개채용방안 마련 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 튜닝·대체부품 등 관련 제도 개선, 자동차검사 미수검률 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	99.0%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 소량생산차 기준 완화 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건·상황변화에 대한 대응성	우수	· 인증부품의 부정적 인식 개선을 위해 라디오, 온라인, 토론회 등 다양한 홍보 추진, 리콜제도 강화 관련 하위법령 정비를 위해 제작사 등의견수렴을 통한 쟁점사항 선제적 해결
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 차종 변경 튜닝 허용으로 신규 튜닝시장 창출, 징벌적 손해배상 도입 등 소비자 권익 보호 기반 강화에 기여
3-3. 정책만족도	89.9%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (플랫폼 사업 제도화) 여객자동차법 개정안* 국회 통과('20.3), 같은 법 하위법령 개정안(기여금 수준, 플랫폼운송사업 허가기준 등) 입법예고('20.11)

* 운송플랫폼 사업을 여객자동차 운수사업의 한 종류로 제도화, 운송 플랫폼 사업을 3가지 유형(운송, 가맹, 중개) 구분, 11인승 승합렌터카 기사알선 허용 범위 명확화

- (플랫폼·택시 결합 활성화) 플랫폼 가맹사업의 면허요건 및 개인 택시 양수요건 완화를 위한 여객자동차법 하위법령 개정('21.4)

- (플랫폼 사업 활성화) 규제특례 12건 신규 지정하여 플랫폼 사업자의 시장 진입 지원, 모빌리티 서비스 개시

* ('20년 규제특례 지정사업자) 로이쿠, 코엑터스, 파파모빌리티, 스타릭스, 코나투스, 카카오모빌리티, KM솔루션, KST모빌리티, 현대자동차, VCNC

- 출발지부터 목적지까지 한 번의 결제로 다양한 교통수단을 이용할 수 있도록 하는 MaaS 통합결제 시스템* 기술 개발 완료('20.6)

* 스마트 모빌리티 통합결제·정산 플랫폼 설계, 경로추천·예약·결제를 처리하는 통합어플 등 개발, 제주도 실증사업 수행 등

- 「개인형 이동수단 이용활성화 및 안전관리 방안」 발표('20.8, 현안조정회의) 및 「개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률」 신속 입안·발의('20.9)

□ 개선·보완 필요사항

- '카풀', '타다' 등으로 대표되는 첨예한 갈등 사안으로, 플랫폼 업계와 택시업계 간 이해관계를 신중하게 조율하면서 추진 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 규제 샌드박스 심의 건수, PM법 제정안 마련 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	97.5%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 개인택시 양수조건 완화 관련 교통안전교육 고시 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 택시업계-모빌리티업계-사용자 간 첨예한 이해관계 대립과 갈등을 조정 및 규제샌드박스 실증특례 등 규제 한시완화를 통해 다양한 시장수요에 적극 대응 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 플랫폼을 활용한 신규 사업의 법적 기반 마련으로 제도권 내에서 안정적인 사업 영위할 수 있는 기반 조성
3-3. 정책만족도	90.2%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (생활물류) '생활물류 발전방안' 발표('20.9), 생활물류법 국회 통과('20.12), 택배종사자 등 보호를 위한 「코로나19 생활물류 긴급대응반」 신설('20.11)
- (스마트물류) '한국판 뉴딜'('20.7)에 스마트 물류체계 반영('21년 399억원 확보), 스마트 물류센터 인증 제도적 기반 구축(물류시설법('20.4 및 하위법령('20.10) 개정
- (인프라 확충) 수도권 물류단지(E-Commerce 물류단지) 조성 추진(사전 타당성조사, ~'20.12, 화성, 구리), 도시 생활물류시설 공급 추진(10개소, '20.12)
- (물류시범도시) 디지털 물류도시 개념·구성요소 정립, 사업화 등 마스터플랜 마련 착수(연구용역, '20.10~)
- (물류혁신 R&D) 생활물류 배송·인프라를 포괄하는 기술개발을 위해 향후 7년간('21~'27) 1,461억원 확보('20.6)
- (해외진출/새싹기업) 한·중 복합운송 시범사업의 조속한 협약 체결 합의('20.9), 2차례 창업공모전('20.11, 12)을 통해 16개 새싹기업 창업지원
- (투자 연계) 물류펀드(민관 협업)를 통해 유망기업 투자 지원('20, 8개사 44억원 투자), 정책금융기관과 협업하여 뉴딜펀드* 조성 추진
 - * 산업은행과 협업하여 물류산업펀드(약 3,500억원 규모) 조성 추진, (대상) 스마트 물류시설 투자(3,000억원) 및 혁신물류기업 투자자금(500억원)
- (인력양성) 「물류전문인력 중장기 양성 추진방안(20~24)」 수립('20.3), 사업 시행기관 국고보조금 지원('20.6~), '2020 물류산업 청년 채용박람회' 개최('20.9)

□ 개선·보완 필요사항

- 전자상거래 수요 증가에 따른 新물류서비스 모델인 한중 복합운송 시범사업 개시를 위해 중국과 조속히 MOU 협의·체결 추진 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 새싹기업 투자, 스마트 공동물류센터 시범사업 추진 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표 발굴 우수
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 높음
2-1. 계획이행의 충실성	92.0%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 휴게소 설치기준완화 관련 법령 개정 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 코로나19로 인한 물류수요 급증에 따라 도심지 물류시설 확충 추진 및 이해관계자 등과 간담회를 통한 상생협약 체결 등 대응 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 생활물류법 제정을 통해 생활 물류산업 육성·지원, 종사자 보호 등 기여, 물류혁신기업 지속 발굴, 유망기업 투자연계 지원 등 창업 환경 조성
3-3. 정책만족도	92.7%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (항공산업 지원) 기반기금을 통한 안정적 지원기반 마련('20.5), 공항시설사용료('20.12)·면세점 등 임대료 감면(~'21.12)
 - (K-방역) 미국 등 항공·경제·외교적 중요 노선에 특별출국절차 선제적 도입('20.3), 최대한 노선 유지 중(운항제한조치 사전 차단)
 - (교민·기업 지원) 긴급 교민 귀국 및 기업인 출국, K-방역물품 수출 지원을 위해 120개 이상 국가에 특별항공편 운항 지원(5만여명 수송, '20.1~)
 - (디지털 뉴딜) 생체인식시스템을 국제선 소 탑승절차에도 적용·확대 (김포공항 시범운영, '20.10), 전자신분증(국내선) 대체 규정·절차 마련·시행('20.3)
 - (드론) R&D 지원 등 관계부처 합동 K-UAM 로드맵 발표('20.6), 민관협의체이자 정책공동체로 UAM팀코리아 발족·운영('20.6~)
 - 드론 아트쇼('20.7, '20.11), 음식배달 실증('20.9), 드론택시 비행시연('20.11) 등 체험 가능한 행사를 통해 국민 관심도 제고
 - 드론테러 대응 계획 마련('20.1), 불법드론 대응시스템 계획 수립('20.6), 국내공항 최초 인천공항 드론탄지시스템 구축·시범운영('20.7~)
 - (해외진출 지원) 국내 드론기업의 국제대회(세계은행 주최) 우승, 400억원 규모 수출상담 실적 및 세계 각 국과 MOU 체결
- * 아프리카 드론 포럼(ADF) 참가를 통해 르완다, 탄자니아, UA 등과 MOU 체결 성과

□ 개선·보완 필요사항

- 긴급한 항공수요를 적기 충족하기에는 입국제한 등으로 항공노선이 부족, 국민의 항공불편 상황 지속 예상에 따라 적기 대응 필요
- 관광 목적의 수요가 없는 상황에서 추후 입국공항 다변화 시 지방 공항 활성화 및 인바운드 확대 관련, 유관기관과 적기 대응 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	S	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 항공사 긴급 지원방안, 해외 공항 슬롯 회수 유예, 드론교통 로드맵 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 코로나19 발생 이후 해외 체류 국민의 무사 귀국을 전세기 운항, 항공업계 고용유지지원 실시 및 고용·경영 안정을 위한 항공산업 지원 방안 마련 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 운휴 여객기를 화물용을 활용토록 하여 항공사 경쟁력 제고, K-UAM 로드맵 발표, 기술 실증 등 추진으로 UAM 선도국 기반 마련
3-3. 정책만족도	97.0%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (안전운임제) '21년도 안전운임 산정을 위해 안전운임위원회를 28회 개최하는 등 이해관계자 간 합의여건 지속 마련(20.7~)
- (과로방지 대책) 택배 종사자 적정 작업시간 관리, 사회안전망 확대 등을 위한 「택배기사 과로방지 대책」 발표(20.11)
- (지입제 개선) 업계 간담회를 통해 의견 수렴(7.16) 후 「화물자동차 운수사업법」 시행규칙 개정(20.12)
- (유가보조금 부정수급 방지) 물리적으로 불가능한 거리에서 결제한 경우 자동 적발하는 시스템 개발(20.2), 국세정보시스템과 연계*(20.12)
 - * 휴·폐업상태인 화물차주에 대한 유가보조금 지급 사전 차단
- (화물차 안전) 화물차 사고 사망자 50% 감소 목표로 '화물차 교통안전 강화방안' 발표(20.2), 화물적재안전 확보(20.12 지침 마련) 등 추진
- (표준계약서) 이륜차 배송 표준계약서 2종(퀵서비스·배달대행) 마련, 주요 업계·노동계와 도입 협약 체결 및 홈페이지 공고(20.10)
- (배달 가이드라인) 배달대행 사업주가 노무제공계약 시 지켜야 할 법적 준수사항(산안법 등)·권고사항을 규정한 가이드라인(안) 마련(20.6)
- (환경보호) 개인운송사업자의 환경친화적 물류활동의 지원근거 마련 및 녹색물류협의기구 업무범위 확대를 위한 물류정책기본법 개정(20.10)
 - 대기기업의 친환경 물류 노하우(관리·운영, 에너지·온실가스 감축기술 등)를 협력업체와 공유 등 친환경 물류활동 확산(대·중소기업 간 상생협약 체결, 20.11)

□ 미흡 원인분석 결과

- 이해관계자간 첨예한 이견 대립 및 코로나19로 인한 차주·운수사 대상 대면조사 연기 등으로 인해 안전운임 논의 지연

□ 개선·보완 필요사항

- 합의 추진과 더불어 우리 부의 중재안 등으로 이해관계자별로 지속적인 설득·협상을 통해 안전운임 결정·공표 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 안전운임 공표, 지입제 개선 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	98.0%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 모바일DTG 관련 화물차법 시행령 개정 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· '21년 초까지 안전운임 한시 연장하는 업계합의 도출, 표준계약서 제정의 실효성 확보를 위해 당정이 업계·노동계와 함께 도입협약 체결 등 이해관계자와 갈등 해결 적극 노력
3-1. 성과지표 달성도	100%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 지입제 개선으로 인한 지입차주 권익개선 및 안전운임제 시행으로 화물차주 근로여건 개선, 과로·과속·과적운행이 해소될 것으로 기대
3-3. 정책만족도	88.7%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (안전한 도로 환경 조성) 보행 위험성 높고, 보행 수요 많은 곳 중심으로 보도설치 구간 확대(전년대비 2배, 32→62개소)
 - 마을주민 보호구간 설치 및 관련지침 제정('20.9), 공모를 통해 지그재그, 교차로 폭 좁힘 등 교통정온화 시설 우수모델 발굴('20.3)
 - 도로터널 안전강화방안에 대한 논의를 통해 터널 내 화재사고 예방을 위한 방재시설 설치기준 관련 지침 개정('20.9)
- (재해대응 강화) 비·눈 등 악천후시 20~50% 감속토록 도로전광 표지(VMS) 등으로 운전자에게 감속 안내('20.2~)
 - (결빙) 취약시간 순찰 및 제설제 예비살포 기준 강화(대기온도 外 노면온도에도 대응), 염수분사시설·노면흡파기 등 안전시설 확충
- (다차로 하이패스) 안전성이 확보되는 영업소 17개소 구축(누적 32개소)
- (중장기 관리방향) 구조물 노후화에 대비, 최소유지관리·성능개선 기준 등 예방적 관리체계 도입(제1차('21~'25) 구조물 관리계획 수립, '20.12)
- (도로안전시설 관리) 도로주변 소음피해 저감을 위해 배수성 포장(친환경&방음효과 우수) 활성화 대책 마련('20.3)
- (2030 스마트도로) 수소차·자율차 등 미래 도로교통체계 대비 인프라 구축, 자율차·비자율차 혼재시 운영, 디지털 도로망 계획 등 로드맵 수립('20.12)
- (수소충전소) '19년 착수한 2개소 준공(신탄진休, 춘천休, '20.12)

□ 개선·보완 필요사항

- 도로건설·기존도로 개선 사업 등에 교통정온화 시설 적용 확산 유도를 위해 지침 개정, 일반국민 대상 공모전 시행 등 지속 추진
- 다차로 하이패스 공사 시 이용자 불편 최소화를 위해 VMS·표지판·현수막 등을 통한 공사 기간·정체시 우회로 등 현장홍보 강화 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 고속도로 수소충전소 착수, 미래도로 로드맵 수립 등 주요 추진과제를 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 교통정온화 시설 확산 유도를 위한 아이디어 공모전, 스마트 도로 로드맵 수립 공청회 등 수요자, 전문가, 관계기관 의견 수렴 적극 수행
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 사고 잦은곳 및 위험도로 개선사업, 교통정온화 시설 적용을 통해 사망자 감축 등 교통사고 예방 및 도로교통 안전 제고
3-3. 정책만족도	97.0%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (안전장애 감축) 운항분야 안전목표·지표체계 도입('20.3), 예방대책 시행으로 주요안전장애(16종) 발생률 대폭 감소('19년 대비 41% 감소)
- (신속한 위기대응) 비대면 훈련인가('20.3), A380 조종자격 한시유예('20.5), 여객기 화물운송 허가('20.4~) 등 항공운송 정상재개·적기 운항지원
- (위험기반 감독체계 가동) 장애, 감독·심사결과 등 안전데이터 수집·분석을 통한 취약분야 사전감지·감독을 위한 한국형 안전감독시스템 구축('20.8)
- (외항사 음주단속 법제화) 외항사 조종사에 대한 음주단속 및 적발 시 제재근거 마련을 위한 항공안전법 개정안 마련·발의('20.8.18)
- (항공회랑) 제주남단 항공회랑 관제권 환수, 정규항로 신설 최종합의
 - * 제주남단의 항공회랑을 대신할 새로운 항공로와 항공관제체계를 '21.3.25일부터 단계적으로 구축·운영하기로 한·중·일 당국 간 합의('20.12.25)
- (수도권 공역체계 개선) 인천공항 4단계 운영대비 항공교통수용량 증대 및 안전확보를 위해 공항주변 공역개선(금지구역·군훈련구역 조정 등) 추진
- (공중충돌 위험감소) 민·관·군(韓·美) 합동 감소대책 마련·시행을 통해 민·군 항공기간 안전분리 미충족건 80% 감소('19년 5건→'20.10월 1건)
- (관제인력관리) 관제사 피로관리제도 도입('20.12)

□ 미흡 원인분석 결과

- 전년대비 준사고 발생 건수는 줄었으나 코로나19로 인한 항공교통량 극감으로 비행횟수 대비 준사고 발생률 목표 달성 애로

□ 개선·보완 필요사항

- 당사국간 합의한 대로 관제권 반환 및 신항로·항공관제체계 전환을 위해 차질 없는 후속조치 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 준사고 발생률, 항공기 지연율 등 주요 추진과제를 결과형 성과지표로 충실히 설정
1-2. 성과지표의 난이도	B	· 적극적인 성과지표의 목표치 설정 노력
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 항공회랑의 관제권 조정 등을 위한 관제기관 TF 운영 및 ICAO· IATA·항공사 의견 적극 수렴·반영 노력
3-1. 성과지표 달성도	71.4%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 준사고 발생률 목표치 일부 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 유도로 오진입 예방대책, 최첨단 지상등화 유도 관제 시행 이후 조종사 높은 만족도 달성 등 향후 준사고 발생 감소 기대
3-3. 정책만족도	92.1%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (지상조업 안전) 사고발생지역 시설개선, 노후도로 보수, CCTV 등 안전시설 설치, 휴게실·흡연실 등 편의시설 확충('20.12)
- 개인에게 한정된 행정처분을 고용주(법인)까지 확대(과태료 등)하는 등 책임성 강화 추진(공항시설법 개정안 마련, '20.9)
- 현재 공항 8km 이내 낙뢰예상시 경보를 발령하고 있으나, 실제 낙뢰 발생시(8km, 5km)에도 정보를 전달토록 개선('20.9)
- (공항소음) 선제적 소음관리 도입, 주민 체감형 사업, 지역 상생발전, 수혜대상 확대 등 종합적인 개선 방안(제3차 공항소음 중기계획, '20.12) 마련
- 지역 개발사업과 연계하여 정주여건 개선 등 상생발전방안 추진, 보다 합리적인 소음대책지역 경계 기준 마련하여 대책사업 수혜대상 확대('20.7)
- (KASS 구축) 한국행정밀위치보정시스템(KASS) 기준국, 위성운영국 등 인프라 구축('20.9) 및 제2호 위성 확보 추진 등 차질없는 사업 진행
- (정밀탐지 확대) 항공기 불감지역 해소 및 정확도 향상(12초→1초)을 위해 항로용 정밀감시시설(ADS-B) 구축 및 전국 운용 개시('20.5)
- (항행정보 제공 개선) 항적·기상 등 각종 항행데이터를 통합, 초고속·대용량으로 제공하는 시스템 개발 및 시험운영('20.12)

□ 개선·보완 필요사항

- 정책연구용역 결과를 바탕으로 법인 안전관리 책임 신설, 개인에게 한정된 행정처분 법인까지 확대 추진 필요(「공항시설법」 개정)
- KASS는 항공용 서비스를 주요 목표로 추진 중, 전 국토에 정밀 위치정보를 실시간 제공 가능하므로 타 분야 활용방안 추진 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 공항 이동지역 장애건수, 항행안전시설 장애율 등 정량성격의 성과지표 적절 구성
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	92.5%	· 추진계획상 일정을 대부분 적기 완료하였으나, 제3차 공항 소음방지 중기계획 공청회 등 일부 과제 일정 지연
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 공항지상조업 근로자 안전강화, 공항소음대책 등 수요자 의견수렴이 필수적인 정책추진에 앞서 다수 공청회, 사전설명 개최 등 노력 우수
3-1. 성과지표 달성도	98.9%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 소음대책사업 주민만족도 목표치 일부 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 공항소음대책 관련 주민 지원사업을 도시재생 사업과 연계하여 주민 정주여건 개선
3-3. 정책만족도	91.2%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (철도안전시스템 고도화) 사고장애 전수조사 결과를 바탕으로 운행 장애 저감, 유지보수 작업자 보호강화 등 맞춤형 대책 마련('20.4)
- (종사자 역량강화) 정기적 직무교육 이수 의무화('20.4), 적성검사를 대대적으로 개편('20.10)하고 기관사 사전실무 수습을 법제화('20.5)
- (차량·시설 안전향상) 차량 입출고점검 의무화 방안 마련('20.0), 일반철도에도 고속철도 수준의 안전시설 확충('20.12)
- (철도안전법 개정) 새로운 철도안전 환경 변화에 대응하고, 신규 이슈 반영을 위한 철도안전법 전부개정을 최초로 추진('20.4~)
- (철도치안·보안 강화) 철도범죄(성범죄) 발생 빈도가 높은 취약열차를 선정('20.6)하여 철도경찰관 집중단속 실시
 - 서울역 폭행사건('20.5)과 관련 CCTV 사각지대 문제가 지적되자 모든 철도운영기관에 사각지대 전수조사 실시 명령('20.6)
- (철도 자살사고 저감) 자살사고 사고경로를 고려한 맞춤형 시설 강화, 첨단기술 접목 등 자살사고 저감대책 마련('20.8)
- (도시철도 안전관리) 사고사례 전수조사를 통해 민자노선 안전관리, 시설/차량 유지관리 개선 등 '도시철도 안전관리 강화방안' 마련('20.5)

□ 개선·보완 필요사항

- 장마와 같은 자연재해 등 외부요인에 의한 철도안전 위협요인에 사전예방적 대응이 가능토록 풍수해 관리 강화 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	B	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 철도사고 건수, 승강장 스크린도어 확충 등 향후 정책 효과 측정을 위한 결과지표 발굴 노력
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적인 설정 정도가 다소 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 현장종사자 워크숍, 철도안전 감독관 컨설팅 등 의견 수렴을 통한 사업 추진 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 노후 도시철도 적기 교체 지원을 위한 예산 최초 확보, 무인운전 사고발생 시 초동대처를 위한 안전관리체계 변경 추진 등 통해 철도안전 수준 제고 기대
3-3. 정책만족도	98.5%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (스마트 안전관리 컨퍼런스) 철도분야 스마트 기술 접목을 위해 운영기관·민간기업이 참여하여 관련 정보를 공유하는 場 마련('20.2)
- (스마트 철도역사 구축) 시설물·여객 원격 감시 등 도입 가능 기술 선정, 일정·예산 등을 포함한 스마트 철도역사 구축계획 수립('20.10)
- (철도시설 원격관리체계 구축) 구조물 및 전기설비에 대해 IoT 기반 시설상태 센싱, 실시간 고장관리 등을 위한 시범사업 추진('20.12)
- (철도시설 기술기준 개편) IoT, LTE-R 활용 철도시설 관리체계 구축 등 철도시설 관리 고도화를 위해 제도개선 방안 마련('20.12)
- (철도안전·관제시스템 구축) 구로관제시스템 관제운행시스템 고도화 상세설계안 마련('20.12.), 철도차량 이력관리정보망 구축('20.12.)
- (철도차량 제작기준 선진화) 철도차량 제작업계의 국제 경쟁력 확보를 국제수준으로 산업표준(KS)과 표준규격(KRS)을 개정 고시('20.12.)
- (철도기술 실용화 지원) 신규 부품·시설물 시험의 場 제공을 위한 오송 시험전용선로('18.12, 13km) 운영 합리화 방안 마련('20.7)
- (철도안전 거버넌스 구축) 철도기관 안전담당자들이 정기적으로 현안이슈 등을 논의하는 '철도안전 담당자 협의회' 개최('20.9.)
- (스마트 플랫폼) AI, IOT 등 첨단 기술을 접목한 철도 혁신제품이 시장에 진출할 수 있도록 수요·공급을 매칭해주는 플랫폼 구축('20.9)

□ 미흡 원인분석 결과

- 가속화되는 연구개발사업 이외 철도안전산업 성장과 직접적으로 관련한 정책 성과와 파급효과 미비

□ 개선·보완 필요사항

- 철도차량부품 및 데이터기반 철도안전관리시스템 R&D 등은 사업 착수 및 예타 신청 등 초기단계로서 지속적 성과관리 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 종합 시험선로 1일 사용료 절감, 철도차량 이력관리 정보망 구축 등 결과적 성과지표 발굴 노력
1-2. 성과지표의 난이도	B	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 노력
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 철도 안전관리에 스마트 기술 활용 등을 위한 산학연관 컨퍼런스, 간담회 개최하여 스마트 기술의 상용화 등 사업 추진 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 종합시험선로 사용료 대폭 절감하여 철도업계 활성화 및 철도기술 경쟁력 제고, 스마트부품 기술개발, 스마트 철도역사 구축계획 등 스마트 철도안전 기술·산업 발전 기반 구축
3-3. 정책만족도	94.4%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (건설안전 혁신) 건설안전 취약분야를 집중 관리, 현장중심 안전 관리 기반 조성 위한 「건설안전 혁신방안」 수립('20.4)
- (건설현장 화재대책) 적정 공기 보장, 근로자 재해보험 가입 등 화재 안전을 확보하기 위한 「건설현장 화재안전 대책」 수립('20.6)
- (별점 개선) 부실시공 및 안전사고 예방을 위한 별점 산정방식을 개선, 측정기준 객관성 향상을 위해 「건진법 시행령」 개정('20.11)
- (특별점검) 사망사고 건설사 명단 공개 및 고강도 특별점검을 통해 엄중처분, 불시점검 확대('20년 30%)하여 파급효과 유도(연중)
- (기반시설 관리) 「최소유지관리·성능개선 공통기준」 및 우수기관 인센티브 제공 가능한 「유지관리 우수 기반시설 선정 기준」 마련('20.8)
 - 「제1차 기반시설관리 기본계획('20~'25)」 고시('20.5), 6개 부처 소관 15종 기반시설 및 지자체(서울·광주) 관리계획 수립('20.12)
 - 부처, 광역 및 기초 지자체 소관 기반시설에 대한 인프라 총조사('20.5) 및 기반시설통합관리시스템(DB) 구축('20.6) 1차년도 사업 추진
- (시설물 부실점검) 상습부실 업체 명단공개 및 3진 아웃제(등록 말소), 점검 결과 미보완 시 이행강제금 등 처벌 구체적 명시('20.2)
- (실태점검) 부실업체 실태점검 대상을 확대(200→240곳/년)하고, 온라인 시스템을 통해 위법사항을 상시 적발·지자체 통보(분기별)

□ 개선·보완 필요사항

- 건설사망자 절반 감축('17 506명→ '22 253명)이 목표이나, 3년간 약 21% 감축에 그쳐 실질적인 사망자 감축을 위한 이행력 강화 필요
- 시설물 부실점검에 대해 처벌 강화 등 강화된 관리기준을 바탕으로 부실점검 업체 적극 적발·퇴출 등 안전점검 신뢰도 확보

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 국정과제, 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 100대 건설사 건설현장 사고사망자 수, 시설물 점검 진단 부실 개선을 등 주요 추진과제를 반영한 정량적 성과지표 발굴
1-2. 성과지표의 난이도	S	· 이해관계자의 대립정도와 정책개선 의지 및 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	우수	· 건설안전 대책 수립을 위한 전문가 구성 협의체 등 현장 수용력 제고 및 건설안전에 대한 국민 요구에 부응한 화재안전대책 마련 등 현안에 적기 대응
3-1. 성과지표 달성도	96.0%	· 성과지표 대부분 달성하였으나, 건설안전특별법 제정 성과지표 목표치 미달성
3-2. 정책효과 발생정도	우수	· 건설안전 강화 노력을 통해 대형건설사 사망 사고 감축목표 달성 예정, 추락사 사망자 전년 대비 감소, 시설물 부실점검률 하락 등 건설안전 제고를 위한 노력 우수
3-3. 정책만족도	91.6%	

(1) 평가결과

□ 주요성과

- (지역건축안전센터 확대) 대도시 대상 지역건축안전센터의 설치 의무화(‘20.12), 운영지침 마련 및 ‘22년 지자체 합동평가 지표 신설(‘20.11)
- (스마트 안전관리) 건축물 유지·관리 현황을 확인할 수 있는 생애이력 시스템 및 모바일로 점검할 수 있는 스마트 점검케어 시스템 구축(‘20.12)
- (건축물관리) 건축물 관리업무 원스톱 서비스 제공을 위한 「건축물관리지원센터」 지정·운영(‘20.3), 점검우수기관 선정(‘20.12)
- (화재대응) 화재안전 주요 건축자재에 대해 품질인정제도 도입(‘20.12), 건축물 화재대응 능력을 제고하기 위해 성능기반설계 도입방안 마련(‘20.10)
- (안전기준 강화) 태풍 등으로 인한 “종교시설 침탑” 전도 등을 방지하기 위하여 공작물 축조신고 대상 확대를 위한 법령개정 완료(‘20.12)
- (감리 내실화) 안전사고 책임 감리자의 민간 소규모 건축공사 감리 지정 배제(‘20.6), 안전성 확인 전 작업 진행 불허 대상 확대(민간공사 포함, ‘20.12)
- (방치건축물 정비) 10년 이상 방치된 건축물의 도시재생·공공임대 연계 등 공공주도 시범사업 추진(‘20.6)

□ 개선·보완 필요사항

- (관리기반 마련) ‘20년 시행된 「건축물관리법」이 정착할 수 있도록 제도적용 현황에 대한 관계자 의견수렴 등 지속 모니터링 필요
- (화재성능보강) 지자체 의견 수렴 등을 통해 화재성능보강이 필요한 건축물에 대해 용자사업 참여 활성화 방안 마련 필요
- (감리 내실화) 감리 대상 및 업무가 민간공사까지 확대됨에 따라 민간 영역의 부실행위자에 대한 업무배제방안 확대 필요

(2) 평가지표별 평가결과

평가지표	평가결과	평정근거 및 제언
1-1. 계획 수립의 적절성	A	· 업무계획 등 상위계획을 충실히 반영하고, 건축물 관리법 하위 법령 제정, 방치건축물 선도사업 계획 수립 등 주요 추진과제를 반영한 성과지표 설정
1-2. 성과지표의 난이도	A	· 정책개선 및 사업 추진 등 목표치의 적극적 설정 정도가 매우 높음
2-1. 계획이행의 충실성	100.0%	· 추진계획상의 일정 모두 완료
2-2. 행정여건 · 상황변화에 대한 대응성	보통	· 화재성능보강 관련 사업추진이 난망한 지자체와 협의, 사업지 방문, 사업홍보 등 의견수렴 절차 충실 이행 노력
3-1. 성과지표 달성도	100.0%	· 성과지표의 목표치 모두 달성
3-2. 정책효과 발생정도	보통	· 건축물 자재 관리 강화 등 안전한 생활환경 조성, 기존 취약 건물에 대한 화재안전 보강 사업 지속 확대 등 화재 방지를 위한 노력 중요
3-3. 정책만족도	89.4%	

4. 자체평가결과 조치계획

관리과제 번호	관리과제별 개선보완 필요사항	조치계획(조치시한)
I-2-①	○ 도시첨단산단 지정, 공공임대형 지식산업센터 건립 등을 통해 수요 맞춤형 기업 입주 공간 공급 필요 - 공공기관 선도형 뉴딜사업을 혁신도시 클러스터에 집적하는 등 공공의 역량을 집중하여 클러스터 용지 활성화 필요	○ 혁신도시형 도시첨단산업단지 지정('21.6) ○ 경남 공공임대형 지식산업센터건립(실시 설계, '21.上, 착공 '22) 및 타 지역 확산 ○ 공공기관 선도형 뉴딜사업 본격 착수('21.3) 및 지자체 뉴딜사업과의 연계('21.8)
I-2-②	○ 제주 제2공항 전략환경영향 평가를 철저히 준비하며, 제주도가 합리적·객관적으로 의견을 수렴·제출시 후속조치 방안 마련	○ 제주도에서 의견수렴결과 제출시 후속 조치방안 마련('21.6.) ○ 제6차 공항개발종합계획 수립('21.6.)
I-2-③	○ 점검회의를 통해 지자체의 사업 추진을 독려하여 조속한 스마트 홍수관리시스템 구축 필요	○ 월 단위 실집행 계획 수립(~'21.2.) ○ 지방청별 담당자 지정 및 관할지역 사업추진현황 점검 개시('21.2.~) ○ 선도사업 완료 추진(~'21.6.)
II-2-①	○ 국민들이 디지털 트윈을 체감할 수 있는 다양한 홍보 및 활용 방안 필요	○ 일상에서 활용되는 디지털트윈 사례를 방송 다큐로 홍보('21.8.) ○ 경부고속도로 대형간판('21.1분기), 기관 전광판 등에 디지털트윈 홍보('21.3.~12.) ○ 스마트국토엑스포('21.7.), 드림업 캠프('21.8.) 등 현장행사를 통해 디지털트윈 홍보 ○ 디지털트윈 활용 확산을 위한 ISP 수립 추진('21.2.~10.)
II-2-②	○ 코로나19 회복 단계별 조종인력 수요예측을 통해 향후 조종사 채용 등을 고려한 조종인력 양성사업 추진방향 마련 필요	○ 코로나-19 위기대응 조종사 수급전망 분석 및 조종인력양성 추진 계획 수립('21.3.) ○ 항공전문인력 양성 및 수요 예측 중장기 5개년 계획 수립('21.10.)

관리과제 번호	관리과제별 개선보완 필요사항	조치계획(조치시한)
Ⅱ-2-④	○ 대국민 시범 서비스를 오픈한 공간 빅데이터 분석 플랫폼 서비스 활성화를 위하여 구축한 표준분석모델 확산 필요	○ 지자체, 유관기관, 대학교 등에 확산을 위한 교육 실시("21.9.~11.) ○ 보도자료, 포스터, 배너 등 다양한 매체로 홍보하여 서비스 활성화("21.10.)
Ⅲ-2-②	○ 공적임대 1만호 원할 공급을 위해 공공재개발로 건설한 주택을 공적임대인 '수익형전세'로 공급, 매입임대 중부세 면제 확대 필요	○ 중부세법 시행령 개정("21.10.) (요지 : 매입형 공공지원민간임대 합산배제) ○ 공공재개발사업 정비계획 수립("21.12.) (요지 : 수익형전세주택 공급계획 포함)
Ⅲ-3-②	○ 코로나19 대유행 전후로 산업 환경이 급변하는 상황에 대응하여 신규 창업 수요에 대한 서비스 도입 및 구축방안 모색 필요	○ 산업환경 변화에 따른 프롭테크 육성, 신규 서비스업 제도화 방안 등 포함 "부동산 新산업 육성방안" 수립("21.上) ○ 데이터 경제 산업패러다임 전환에 따라 민간 창업촉진 및 고부가가치 창출을 위한 수요맞춤형 부동산 공공데이터 제공 확대방안 수립("21.12.)
Ⅳ-1-④	○ 해외 철도시장에서 국제인증 취득을 지속 요구하고 있음에 따라 철도용품 국제인증 취득 지원 규모 지속 확대 필요	○ 국제인증 취득 지원사업 확대시행("19년 5억원→'20년 10억원→'21년 20억원)("21.12) * 중장기 확대계획 예산당국 협의추진("21.12.)
Ⅳ-3-④	○ 합의 추진과 더불어 우리 부의 중재안 등으로 이해관계자별 지속적인 설득·협상을 통해 안전 운임 결정·공표 필요	○ 화물차 안전운임위원회 구성·운영("21.7.~)
V-1-②	○ 당사국간 합의한 대로 관제권 반환 및 신항로·항공관제체계 전환을 위해 차질 없는 후속조치 필요	○ 제주남단 항공회랑 관제권 반환 및 新 관제체계로 전환 개시("21.3.)
V-1-⑤	○ 철도차량부품 및 데이터기반 철도안전관리시스템 R&D 등은 사업 착수 및 예타 신청 등 초기 단계로서 지속적 성과관리 필요	○ 예비타당성조사 최종 통과("21.7.) ○ 데이터기반 철도안전관리시스템 R&D 착수("22.2.)

[붙임] 2020 전략목표 성과분석 보고서

국토교통부

1. 기관 개요 및 핵심 기능

- ◇ 국토교통부는 국토종합계획의 수립·조정, 국토의 보전·이용 및 개발, 도시·도로 및 주택의 건설, 해안·하천 및 간척, 육운·철도 및 항공에 관한 사무를 관장 (정부조직법 제42조)

□ 핵심기능

국토·도시	■ 국토종합계획, 지역개발정책, 하천관리계획 등 수립·추진 ■ 도시재생, 스마트시티 등 도시개발, 개발제한구역·도시공원 등 추진 ■ 토지이용규제 합리화, 국토이용정보체계 구축
주택·토지	■ 주택공급 확대 등 수급 균형을 통한 시장안정 기반 구축 ■ 내집마련 기회 확대 지원 및 무주택자를 위한 주거복지 강화 ■ 부동산 시장의 선진화, 국가 공간정보체계 기반 조성
건설	■ 건설산업 발전·육성 방안 마련 및 건설일자리 개선대책 추진 ■ 해외건설 활성화 대책 추진 및 글로벌 인프라협력외교 총괄 ■ 건설현장 및 기반시설물 안전대책 수립·추진
교통·물류	■ 종합교통체계, 광역교통체계, 통합연계형 물류체계 구축 ■ 교통약자 이동편의 증진 및 교통사고 감축 ■ 자동차 등록·안전관리·운행 등 자동차 정책 수립·추진
항공	■ 항공 관련 제도, 공항 개발, 항공물류 및 항공보안 등 총괄 ■ 항공협정 체결 및 운수권 배분, 항공자유화 ■ 항공사고예방 정책, 공항 소음대책·환경관리 총괄
도로	■ 빠르고 편리한 간선도로망 구축으로 국토경쟁력 강화 ■ 안전하고 과학적인 도로관리 등 국가 간선기능 유지 ■ ITS 등 첨단운영체계를 통한 도로교통서비스 제공
철도	■ 철도산업발전 지원 및 국가철도망 구축 ■ 일반·고속·광역·도시철도 제도운용 및 확충, 유지보수 ■ 철도사업제도 운용 및 철도물류체계 개선, 철도산업기술 육성

□ 조직도



※ 한시조직(1개) : 신공항기획과(~'21.6.30.)

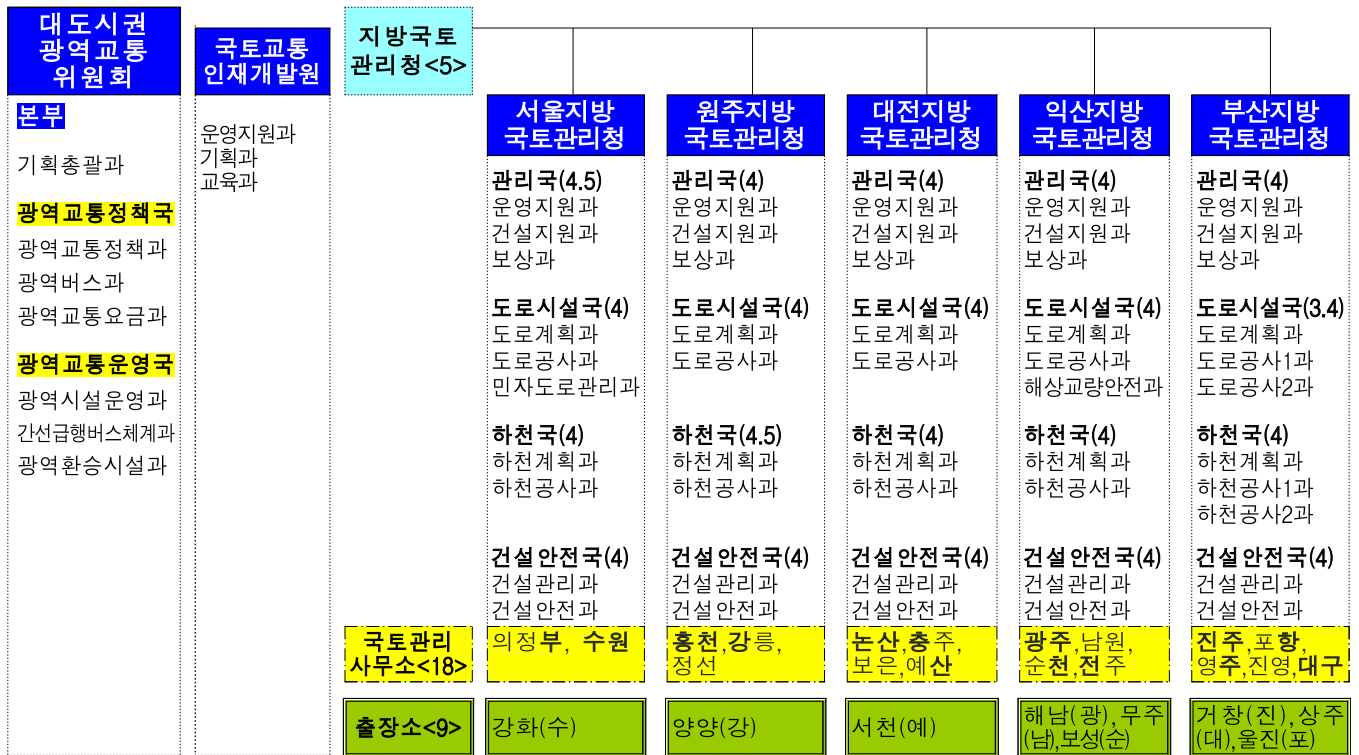
※ 총액인건비제팀(7개) : 디지털소통팀(~'21.9.30.), 스마트도시팀(~'23.1.31), 수도권광역급행철도팀(~'23.1.31), 공정건설추진팀(~'23.5.31), 국제민간항공기구전략기획팀(~'23.5.31.), 디지털도로팀(~'23.5.31.), 기업성장지원팀(~'23.9.30)

※ 벤처형 조직(1개) : 미래드론교통담당관(~'21.7.31)

※ 별도조직(8개) : 공공주택본부, 도시재생사업기획단, 동서남해안및내륙권발전기획단, 산업단지개발지원센터, 용산공원조성추진기획단, 지적재조사기획단, 혁신도시발전추진단, 국가건축정책위원회기획단

※ 긴급대응반 (2개) : 부동산시장불법행위대응반('20.2.14~'21.2.13), 코로나19생활물류긴급대응반('20.11.13~'21.5.12)

□ 소속기관 (87개 : 1차 15개, 2차 41개, 3차 31개)



1차 소속기관
2차 소속기관
3차 소속기관
 책임운영기관(2) : 국토지리정보원, 항공교통본부

2. 전략적 목표체계

임무

국토의 균형발전을 선도하고 효율적인 교통물류체계를 구축하여 국민 모두가 행복한 삶의 터전 조성

비전

활력 넘치는 경제, 편안한 일상 국토교통부가 만들겠습니다.

전략목표

I.
혁신 인프라를
구축하여
경제활력을
제고한다.

II.
국토교통
산업을 가고
싶은 좋은
일자리로
혁신한다.

III.
포용적
주거복지망을
확충하고,
부동산시장
질서를
확립한다.

IV.
교통 시스템
혁신을 통해
편리한
출퇴근길을
만든다.

V.
누구나 안전한
생활환경을
조성한다.

성과목표

1. 지역경제를
활성화 거점으로
육성한다.

1. 혁신성장
사업의 성과를
가시화한다.

1. 사각지대 없는
주거복지망을
구축한다.

1. 광역 교통
인프라를
확충한다.

1. OECD 수준의
교통안전을
확보한다.

2. 지역균형발전
인프라를
확충한다.

2. 국토교통
일자리의 질을
개선하고 산업을
혁신한다.

2. 속도감 있는
서민 주거거점을
공급한다.

2. 교통 편의를
제고하고
공공성을
강화한다.

2. 건설안전의
위험요인을
근절하고
생활환경 안전을
확보한다.

3. 품격 있는
도시공간을
구현한다.

3. 공정한
부동산시장
질서를 확립한다.

3. 교통 플랫폼을
통한 모빌리티
혁신을 구현한다.

3. 전략목표별 성과보고

(전략목표 1) 혁신 인프라를 구축하여 경제활력을 제고한다.

성과지표

수도권 인구집중도

□ 성과지표 개요

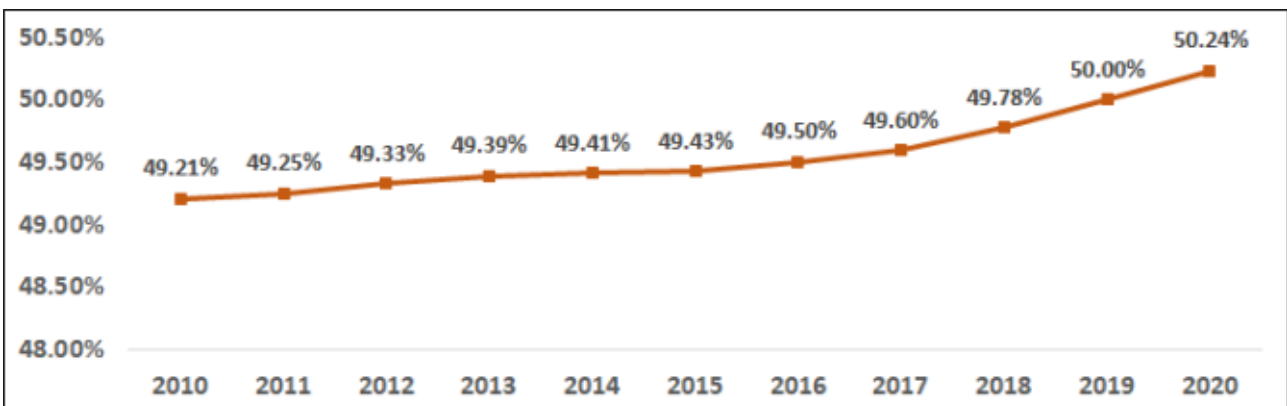
< 수도권 인구집중도 >

- 개념 : 수도권 인구집중도
- 조사기관 : 행정안전부 (지방행정국 주민과)
- 조사대상 : 주민등록인구 (외국인 제외)
- 조사방법 : 통계청 국가통계포털 주민등록인구
- 측정산식 : 수도권(서울, 인천, 경기) 주민등록인구 / 전국 주민등록인구

□ '20년 측정결과

- 현재 수도권의 인구집중도는 2010년부터 49%대 수준으로 유지되다가 2019년 50%를 초과하는 등 집중이 지속되고 있습니다.
- 지속적인 균형발전 정책의 시행으로 인구집중 속도가 빠르지는 않지만, 균형있는 발전을 위해 정책의 실효성 강화가 필요합니다.

<수도권 인구 집중도>



□ 성과분석

○ 국토교통부는 ‘지역의 경쟁력이 곧 국가의 경쟁력’이라는 국정 기조에 따라 수도권 집중완화와 국토의 균형발전을 위해 지속 노력하고 있습니다.

- 도심융합특구 조성, 혁신도시, 도시재생, 그리고 새만금, 행복도시 등 주요 성장거점 조성을 통해 많은 영역에서 최선을 다하고 있습니다.

- 첫째, 지방 대도시의 인재유출 등을 막고 지역경제의 새로운 구심점을 만들기 위해 지방 광역시에 **도심융합특구 조성계획**을 발표('20.9) 하였으며, 광주·대구에 특구 조성 후보지도 선정('20.12)하였습니다.

- 둘째, 혁신도시는 산·학·연 클러스터 활성화, 입주기업 인센티브 확대 등 「**혁신도시의 경제거점화 방안**」 발표('20.2)하고, 입주여건 개선 및 지역 산업발전 지원 등을 지속 추진하고 있습니다.

* (정주인구, 만명) 5.9('14) → 15.0('16) → 19.3('18) → 20.1('19) → 21.6('20.9)
(입주기업수, 개社) 249('16) → 412('17) → 693('18) → 1,330('19) → 1,630('20.9)

- 셋째, 전국 186개 지자체, 총 401곳의 도시재생뉴딜사업을 선정하여 활발하게 추진되고 있으며, 쪽방촌과 위험건축물을 정비하는 도시 문제 해결형 재생사업을 통해 도시활력을 제고하였습니다.

* 도시재생 사업 : (~'17년) 114곳 → ('18년) 214곳 → ('19년) 330곳 → ('20년) 401곳

- 넷째, 지역 특화산업 육성을 위한 신규 국가산업단지 후보지를 선정과 함께 대학이 지닌 입지적 장점과 혁신 역량을 적극 활용하기 위해 **캠퍼스 혁신파크 사업**에 착수하였으며, 선도사업 3개 대학을 중심으로 지역 내 혁신 생태계를 조성하고 있습니다.

* 신규국가산단 : 세종, 오송, 충주 등 7곳, 캠퍼스 선도사업 : 강원대, 한남대, 한양대

- 다섯째, 주요 균형발전 거점인 새만금은 공공새만금 사업을 속도감 있게 추진하기 위해 매립사업을 민간주도에서 공공주도로 전환하여,

첫 선도사업인 수변도시 조성을 시작하였고, 행복도시는 행정거점 기능 강화를 위해 행안부('19.2) 및 과기부('19.8) 추가이전을 완료하였고, 정부세종청사 건립도 착공('20.6) 하였습니다.

- 또한, 인구·산업의 수도권 집중도가 여전히 높은 현실을 고려하여 현행 관리체계의 수도권 규제 큰 틀을 유지하며 운영을 내실화하는 방향으로 「제4차 수도권 정비계획(2021~2040)을 수립하였습니다.
- 다만, 일자리·인프라 이외에도 교육·문화·의료 등 다양한 분야에서 여전히 수도권에 비해 높은 수준의 서비스를 제공하고 있어 이로 인한 인구의 수도권 집중 현상이 계속되고 있습니다.
- 따라서, 전국가적으로 경제적·사회적 등 다양한 측면에 대한 국토 균형발전을 위한 노력이 함께 병행되어야 수도권 인구집중도를 완화할 수 있을 것으로 보입니다.

□ 향후 추진계획

- 도심융합특구, 혁신도시, 새만금 등 지방의 주요 거점도시의 역할 강화를 통해 지역경제를 살리고 균형발전 효과를 높이겠습니다.
- * 향후 5년간 목표치(%) : '21년 50.2 → '22년 50.3 → '23년 50.4 → '24년 50.5 → '25년 50.5
수도권 인구집중 통계청 추계('19.6) : '20년 50.1 → '25년 50.7
- ** 혁신도시는 수도권-비수도권 인구 역전시점을 8년 늦췄다고 평가(국토연구원, '20)
- 지역의 균형발전과 원활한 이동권 보장을 위해 예타면제로 추진하는 도로·철도·공항 등 국가균형발전프로젝트를 속도감있게 추진하여 교통망 확충 및 지역 경제 활성화에 기여하겠습니다.
- 또한, 수도권 일극체제에 대응하기 위한 지방 연대협력을 지원하고 전국 어디에서나 최소한의 적정생활 서비스를 누릴 수 있도록 낙후 지역을 지원하는 균형발전 정책을 지속 발굴하겠습니다.

(전략목표 2) 국토교통 산업을 가고 싶은 좋은 일자리로 혁신한다.

성과지표

① 국토교통분야 취업자 수

□ 성과지표 개요

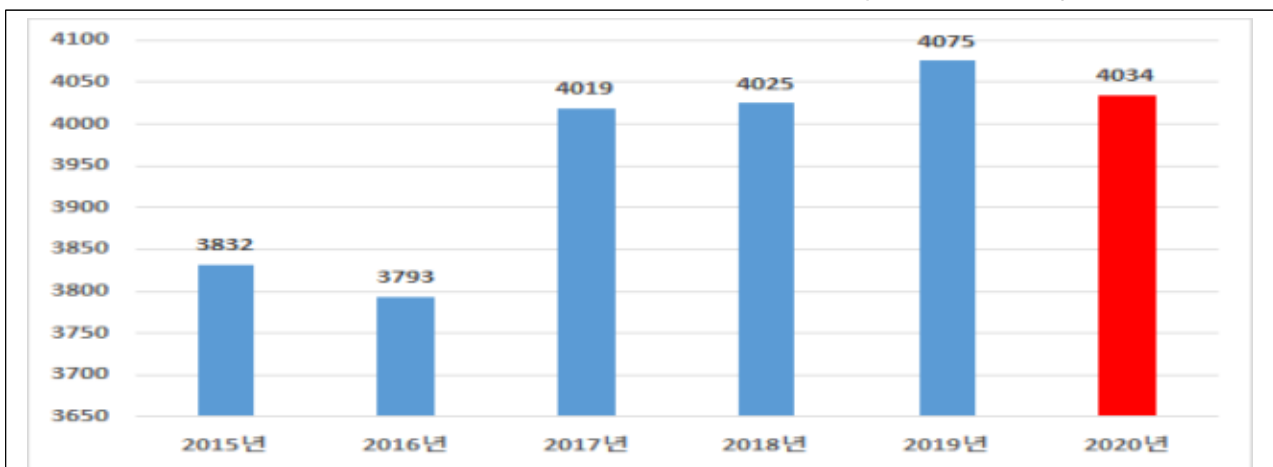
〈 국토교통분야 취업자 수 〉

- 개념 : 통계청의 지역별 고용조사 자료 중 국토교통부 소관 업종의 취업자 수
(소분류 기준 : 건물건설업, 육상 여객 운송업 등 22개 업종)
- 조사기관 : 통계청
- 조사대상 : 전국 233,900가구 내에 상주하는 만15세 이상 가구원
- 조사방법 : 면접조사 방식
- 측정산식 : 통계청에서 발표하는 지역별 고용조사 통계자료 중
국토교통 소관 산업(건물건설업, 육상여객 운송업 등 표준산업분류 중
22개 소분류 업종)의 총 취업자 수를 합산

□ '20년 측정결과

- 건설, 항공 등 국토교통 소관분야의 '20년 취업자수는 403.4만명
으로 전년대비 약 4만명 감소하였습니다.
- '17년부터 취업자 수가 400만명을 초과한 이후 완만한 상승세를
유지하다, '20년은 코로나19 팬데믹 등 고용충격의 영향으로
취업자수가 감소세로 전환되었습니다.

< 최근 5년 국토교통 소관분야 취업자 수(단위 : 천명) >



□ 성과분석

○ 국토교통 분야에 종사하는 국민들이 4차 산업혁명 기술, AI 등 미래유망분야에 적응하고 질 좋은 일자리를 가질 수 있도록 **혁신 분야의 일자리를 창출**하고, 더욱 **안전한 환경**에서 근무할 수 있도록 제도를 개선하였으며,

- 특히, 스마트 시티, 드론 등 **국토교통 혁신기업** 육성을 통해 국토교통 산업이 고부가가치 산업으로 성장하고 **양질의 일자리**가 창출되도록 기반*을 마련하였으며 **건설, 택배** 등 노동집약적인 서비스를 **사람중심의 산업**으로 전환**하기 위해 노력하였습니다.

* 기업성장지원팀 구성, 국토교통 혁신기업 육성을 통한 일자리 창출방안('20.10월)

** 임금직접지급제 개선방안('20.5), 생활물류 발전방안('20.9월)

- 또한, **SOC 디지털화, 디지털 트윈, 그린 리모델링** 등 한국판 뉴딜*의 주요과제를 발굴하고 조기 추진하여 위축된 경기·고용을 회복하고 코로나 이후 **선도국가로 도약**할 수 있도록 토대를 구축하였습니다.

* ('20년추경, 조원) 0.6(디지털 0.34 + 그린 0.26) / ('21년) 2.3(디지털 1.6 + 그린 0.7)

○ 코로나로 특히 피해가 심각한 취약계층의 **고용충격을 완화**하고 생계를 보호하기 위해 **디지털·비대면 일자리**를 공급*하고 **청년 고용촉진**을 위한 지원책**을 마련하였습니다.

* '시설물안전진단 DB구축사업'을 통해 2,300명 채용완료('20.8월)

** 혁신펀드, 초기 액셀러레이팅 등을 통한 청년창업 등 강화('20.7월)

- 아울러, 경영난이 심각한 **항공운송업** 등을 **특별고용위기업종**으로 지정하고 공항시설 사용료 감면, 고속도로 통행료 면제, 차령 1년 연장 등 업종별 대응책을 마련하여 **고용유지**를 지원하였습니다.

- 다만, 이런 노력에도 불구하고, 전세계적으로 **코로나 감염병 확산**이 장기화되면서 **경제·고용은 침체**되었고 고용취약계층을 중심으로 '20년 전체 취업자수는 감소하였습니다.

* 쏘산업 취업자수(천명) '19년 27,038 → '20년 26,562 / 국토교통 소관 '19년 4,075 → '20년 4,034

□ 향후 추진계획

- '25년 국토교통분야 취업자 수 지표를 4,075천명 수준*으로 회복하는 것을 목표로 국토교통 일자리·고용 정책을 추진하겠습니다.

* 코로나 확산 이전인 '19년 국토교통분야 취업자 수 4,075천명

- **한국판 뉴딜**을 통해 비대면·디지털 산업을 육성하고 그린경제를 활성화하여 성장가능성이 높고 지속가능한 **양질의 일자리** 창출 기반을 마련하겠습니다.

- 4차 산업혁명 기술, AI 등 미래산업 핵심기술 확보를 위해 첨단 산업 **중점분야 R&D**를 지속 **확대***하고 규제개혁을 통해 미래 일자리를 확보하겠습니다.

* 혁신 및 핵심 부품·장비 분야 R&D 예산 '20년 2,202억원 → '21년 2,784억원

- 또한, 국토교통 **혁신펀드 확대** 및 스마트시티, 스마트물류 등 국토교통 **혁신분야에 대한 지원·육성을 강화**하여 신산업 일자리를 창출하고 혁신 인재육성 추진하겠습니다.

- 아울러, 코로나로 지속되는 고용위기를 극복할 수 있도록 항공 운송업 등에 대한 **특별고용위기업종 지정기간 연장**과 같은 고용 유지 지원책을 지속적으로 추진하겠습니다.

성과지표

② 해외건설 수주액

□ 성과지표 개요

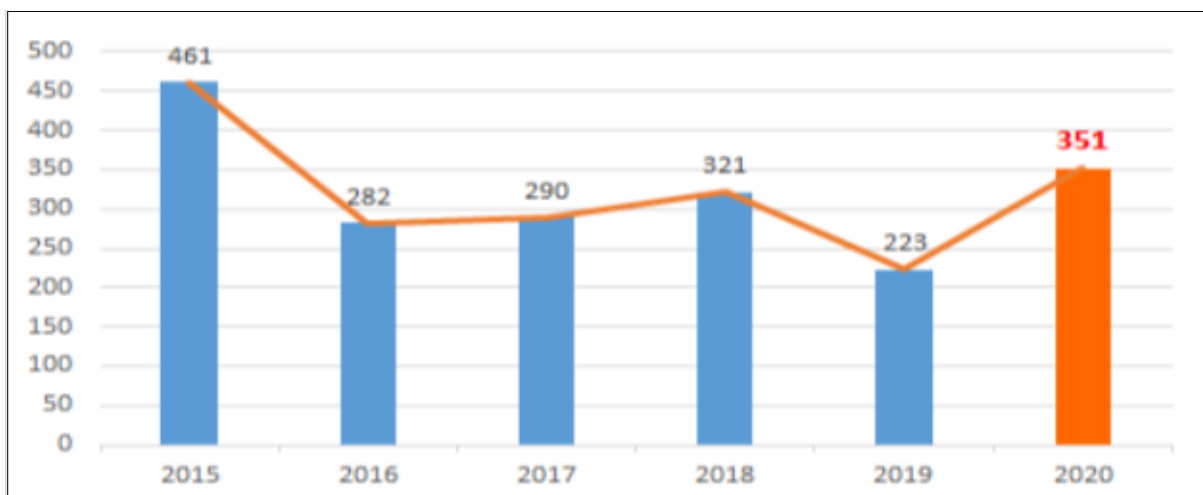
〈 지표명 〉

- 개념 : 우리 기업이 해외에서 수주한 건설·엔지니어링 사업의 합계금액
- 조사기관 : 해외건설협회
- 조사대상 : 해외건설촉진법 제6조에 따라 해외건설업 신고한 자로서, 법 13조에 의거 해외공사의 상황 통보한 자(건설·엔지니어링 기업 등)
- 조사방법 : 해외건설협회 통계자료를 통해 해외건설 수주액 자료 조사
- 측정산식 : 매년 각 기업의 수주액을 합산하여 측정

□ '20년 측정결과

- '15년 말부터 시작된 저(低)유가 등 발주여건 악화로 해외건설 수주는 감소세가 지속되었으며,
- '20년에는 코로나19 대유행으로 인한 봉쇄 조치 등 수주환경이 악화되었음에도 불구하고, 최근 5년간 수주액 중 가장 높은 351억불을 달성했습니다.

< 해외 건설 수주액(단위 : 억불) >



□ 성과분석

- '20년 해외건설 수주 성과는 코로나19, 저유가 등 다양한 어려움 속에서도 '19년 대비 57% 증가한 351억을 달성하였습니다.
- 특히, 지역 다변화 등 우리 건설업체의 진출전략 강화 노력과 정부의 「해외수주 활성화 방안」 마련('20.6), 팀코리아를 통한 전방위적 수주 지원 등에 힘입은 결과로 평가됩니다.
- 지역별로는 중동(38%), 아시아(33%), 중남미(20%) 순으로 중동 지역 수주실적이 크게 반등(전년 대비 180% ↑)한 가운데, 중남미 지역에서도 수주(69억불)가 대폭 증가(1.3%('19)→19.7%('20))하면서 수주지역 다변화를 이뤘습니다.

* 중남미 주요 수주 : 멕시코 도스보카즈 정유공장(37억불), 파나마 메트로(28.4억불)

□ 향후 추진계획

- 해외건설 수주 모멘텀이 '21년에도 지속될 수 있도록 고위급 수주 지원, Team-Korea 플랫폼 구축, 금융·투자 지원 등 전방위적 수주지원 활동을 지속하기 위해 노력하겠습니다.
- 또한 PPP사업 등 투자개발형사업·PM·스마트시티 등 고부가가치 사업에 대한 수행 역량과 진출 기반을 확대하기 위한 범부처 차원의 다양한 지원 정책을 추진할 계획입니다.

※ 기존 성과지표인 "건설산업 글로벌 경쟁력 평가"의 경우, 2020년부터 조사기관인 한국건설기술연구원에서 해당 지표를 발표하지 않기로 하여 유사한 지표인 "해외건설 수주액"으로 대체

(전략목표 3) 포용적 주거복지망을 확충하고, 부동산시장 질서를 확립한다.

성과지표

① 장기 공공임대주택 재고율

□ 성과지표 개요

< 지표명 >

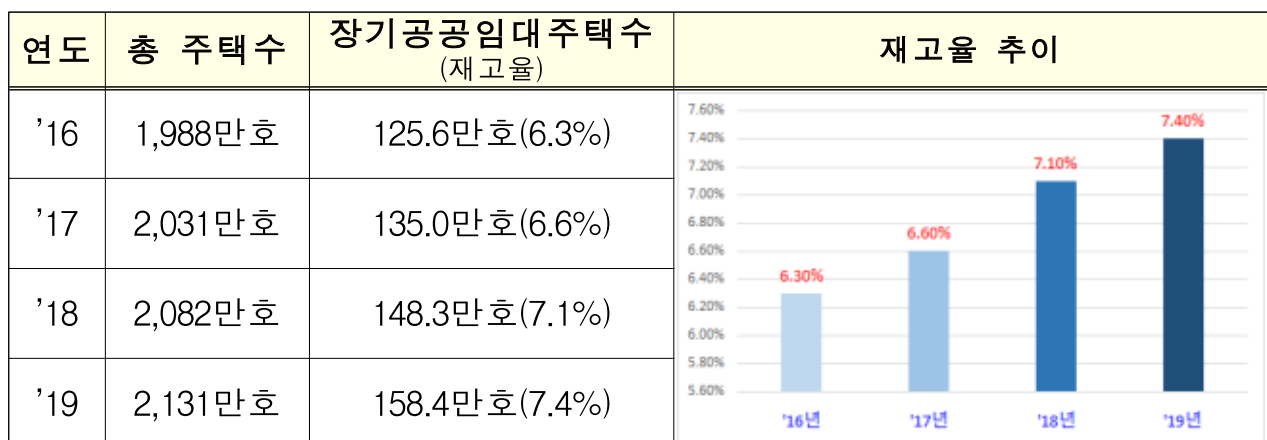
- **개념** : 장기 공공임대주택을 확대공급하고 저소득 고령자, 장애인 가구 등 주거취약계층에 대한 주거지원을 표현하는 지표
- **조사기관** : 국토교통부
- **조사대상** : 전국단위의 주택을 표본으로 조사
- **조사방법** : 총 주택수(통계청 인구주택 총조사), 장기공공임대주택 수(임대주택통계)
- **측정산식** : 장기공공임대주택수(B)를 총 주택수(A)로 나눈 값의 평균치를 구하여 계산

□ '20년 측정결과

○ '19년 기준 장기공공임대주택 재고율은 7.4%(158.4만호/2,131만호)로 '18년 기준 7.1%(148.3만호/2,081만호)에 비해 0.3%p 증가하였습니다.

- 무주택 서민의 주거안정을 위한 주거복지로드맵(17.10) 등에 따른 공급 확대에 최근 3년간 공공임대주택 재고율은 지속 증가

< 장기공공임대주택 재고율 추이 >



* '20년 '장기공공임대주택수'의 임대주택 통계는 21년 하반기에 발표예정

□ 성과분석

- 국토교통부는 서민 주거 안정을 통해 “누구나 집 걱정 없이 살 수 있는 나라”를 만들기 위해,
 - 「주거복지로드맵(‘17.10)」, 「신혼부부·청년주거지원대책(‘18.7)」, 「주거복지로드맵 2.0(‘20.3)」 등을 마련·추진 중입니다.
 - 정부 출범부터 5년(‘18~’22)동안 공공임대주택 70만2천호 공급 계획을 수립하였으며, 주거복지로드맵 2.0(20.3)을 통해 ‘25년까지 공급계획을 확장(공공임대 연평균 14만호 공급)하였습니다.
- 이를 통해 ‘25년에는 무주택 서민을 위한 저렴한 임대료의 장기 공공임대 주택 240만호 시대를 열고,
 - 임대주택 재고율은 공공임대주택이 활성화된 OECD 선진국의 평균 8%를 넘어서는 10% 이상으로 끌어올릴 계획입니다.

< 선진국 장기공공임대주택 재고율 비교 >

한국	네덜란드	덴마크	오스트리아	영국	프랑스	아일랜드	미국	일본	독일	OECD 평균
7.4%	37.7%	21.2%	20.0%	16.9%	14.0%	12.7%	3.3%	3.1%	2.9%	8%

* 한국(‘19), 네덜란드·덴마크·오스트리아·영국·프랑스·일본(‘18), 아일랜드(‘16), 미국·독일(‘17)

** (출처) OECD Affordable Housing Database(‘19.12.16 업데이트)

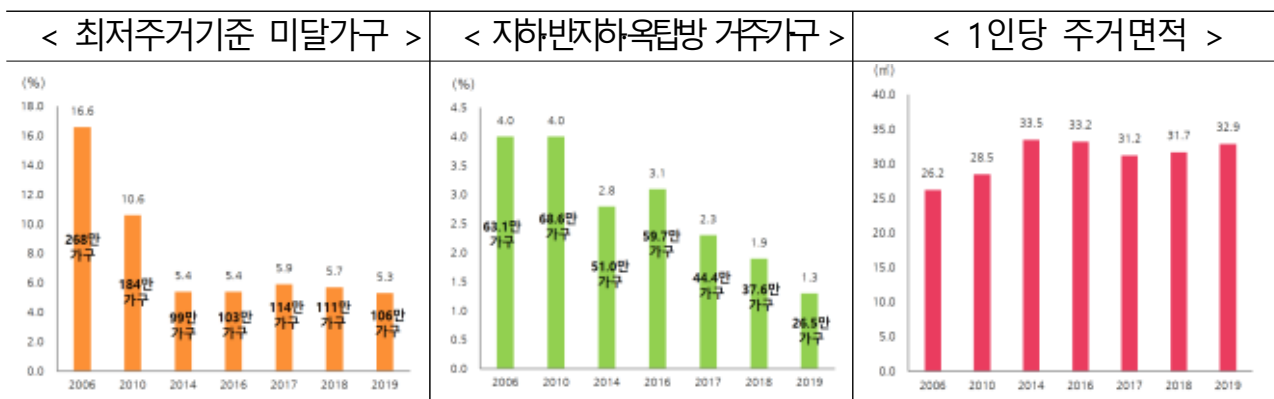
- 지난 3년간(‘18~’20) 공공임대 총 43.7만호 공급을 완료하였습니다
 - 도시 외곽위주로 공급하던 과거와 달리, 선호도가 높은 도심 위주로 공급을 늘려가고 있으며,
 - 아울러, 청년을 위한 기숙사형·일자리 연계형, 신혼부부를 위한 육아특화형, 고령자를 위한 복지서비스 연계형 등 맞춤형으로 공급하고 있습니다.

< 공적주택 공급계획 및 공급실적 >

* 단위: 만호

구분	'18~'22	'18		'19		'20		'20.末누적
		계획	실적	계획	실적	계획	실적	
합계	105.2	19.0	21.3	20.5	21.6	21.0	22.0	65.2
공공임대	70.2	13.2	14.8	13.6	13.8	14.1	14.9	43.7
공공지원	20	4	4.6	4	4.7	4	4	13.4
공공분양	15	1.8	1.9	2.9	3.1	2.9	3.1	8.1

- 이러한 국토부의 정책 노력이 다음과 같은 실제 서민 주거 지표의 개선으로 나타나고 있습니다.
- 최저주거기준 미달가구는 '14년 이후 5~6% 수준을 보이고 있으며, '19년(5.3%, 106만가구)에는 '18년(5.7%, 111만가구)에 비해 감소하였으며,
- 지하·반지하·옥탑방 거주가구는 '19년(1.3%, 26.5만가구)에는 '18년(1.9%, 37.6만가구)에 비해 크게 감소하였으며, 이는 '06년 이후 최저 수준입니다.
- 1인당 주거면적은 '19년 32.9m²로 '18년(31.7m²) 대비 소폭 증가하였습니다.



- 특히, '22년 공공임대 200만호 시대 도래에 맞춰 임대주택의 질적 업그레이드를 위해 '질 좋은 평생주택 공급' 방안을 발표('20.11) 하였습니다.

- ☞ 다양한 계층의 수요자가 오랫동안 안심하고 거주할 수 있는 질 좋고 편리한 임대주택을 공급하겠습니다.



□ 향후 추진계획

- 생애주기별 주거지원을 지속적으로 추진하겠습니다.

< 주거복지로드맵 공적주택 공급계획 및 실적(단위:만호) >

공급유형	합계	'18년 ~ '20년		'21년	'22년
		계획	실적 ('20년)		
합계	105.2	60.5	65.0 (22.0)	22.0	22.6
공적임대	90.2	52.9	57.0 (19.0)	18.5	18.7
청년	21	12	13.8 (5.2)	4.5	4.5
신혼부부	25	13.1	12.1 (4.7)	5.8	6.1
고령자	5	2.8	3.3 (1.0)	1.1	1.1
일반 저소득	39.2	25	27.8 (8.1)	7.1	7.0
공공분양	15	7.6	8.0 (3.1)	3.5	3.9

* '25년 장기공공임대주택 재고 240만호 확보

- 청년층을 위해 동대구벤처(100호) 등 일자리연계형주택(8.6천호) 등 공적주택 4.5만호 및 대학교 인근에 기숙사형 청년주택 1.5천호를 공급하겠습니다.

- 노후 우체국 복합개발 시범사업(3곳), 오피스·상가 리모델링(3천호) 등을 통해 인프라·일자리 등이 갖춰진 도심 내 공급을 확대하겠습니다.

○ 신혼부부를 위해 국공립 어린이집, 층간소음 저감 등 육아특화로 설계된 **신혼특화단지*** 등 공적임대 5.8만호를 공급하고 **신혼희망타운 1.1만호***를 분양할 예정입니다.

* (신혼특화단지) 남양주 별내, 화성태안3, (신혼희망타운) 구리갈매역세권, 수원당수 등

○ 고령자를 위해 무장애 설계가 적용되고 저층부에 건강·여가시설 등을 갖추었으며, 사회 복지시설이 함께 공급되는 ‘고령자복지주택’ 20곳 2천호를 선정할 계획입니다.

- 종합재가센터를 단지 내에 설치하여 돌봄·장기요양·가사간병 등을 통합 제공하는 돌봄서비스강화형 시범사업(청양교월)을 추진하겠습니다.

- 65세 이상 고령자의 최대거주기간(20년) 제한을 없애고(매입임대) 원하는 만큼 거주하도록 하여 안정적인 주거를 제공할 것입니다.

○ 일반저소득층을 위해 매입·전세임대 평균 지원단가를 인상하고, 단칸방 등에 거주하는 취약아동가구에 다자녀 유형(면적확대, 보증금 50%할인) 4천호를 공급해 나갈 계획입니다.

성과지표

② 1인당 주거면적

□ 성과지표 개요

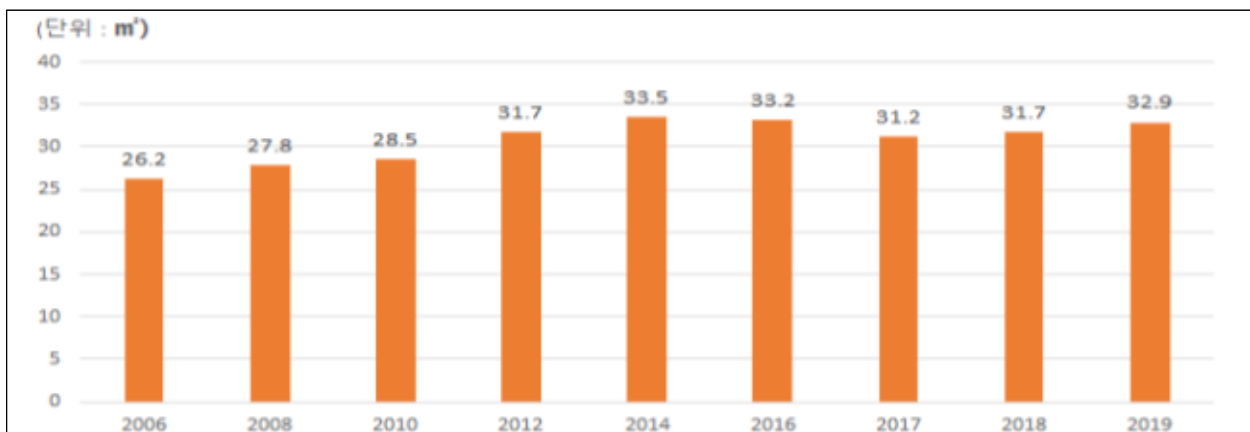
< 1인당 주거면적 >

- 개념 : 1인당 주거면적은 물리적 주거밀도를 비교할 수 있는 지표로, 국민의 쾌적한 삶과 밀접한 관계가 있는 주거의 질을 표현하는 지표
- 조사기관 : 국토연구원 및 한국리서치
- 조사대상 : 전국단위의 가구를 표본으로 조사(약 6만호)
- 조사방법 : 전국단위 가구방문 및 대면 면접조사 실시
- 측정산식 : 개별가구의 주택사용면적(S_i)를 개별 가구원수(n_i)로 나눈 값의 평균치를 구하여 계산

□ '20년 측정결과

- 2019년도 가구 표본을 대상('20.6.1 결과 발표)으로 실시한 1인당 주거면적은 32.9㎡로 2018년(31.7㎡) 대비 소폭(3.7%p) 증가하였습니다.
- '17년도 이전 수치는 객관화된 통계자료가 아니므로(행정자료 미활용), '17년도 이후 통계부터 비교 시 1인당 주거면적의 점진적 향상을 기대합니다.

< 1인당 주거면적 >



* 주거면적은 2017년부터 공동주택에 한하여 행정자료를 활용하였으며, 기존 조사 대상자의 응답에 의한 주거면적보다 작게 나타남

** '1인당 주거면적'을 포함한 주거실태조사 결과는 전년도 자료를 대상으로 익년도 상반기 중 발표되므로, '20년도 표본의 조사결과는 '21년 상반기 중 도출 예정

□ 성과분석

- 現 정부 출범이후 「주거복지로드맵」(17.11.29)을 발표 하여 공공주택 공급, 주거수준 향상을 목표로 세웠으며, 「주거복지로드맵 2.0」(20.3.20)을 통해 공공주택 공급 등을 추진·확대하고 있습니다.

- 특히, 신혼부부·청년 등 충분한 구매력을 갖추지 못한 계층을 위해 신혼특화, 역세권 인근 등 수요자 요구 반영 주택을 저렴하게 공급하여 주거면적을 포함한 거주여건이 향상된 것으로 판단됩니다.

* 우리 부 국정과제(46번, 47번) 과제와 연계하여 공적임대주택 연 17만호 공급, 신혼부부·청년 등 취약계층 주택구입·전세자금 지원 등 시행

< 공공임대주택 계층별 공급계획 및 실적(단위: 만호) >

구분	'18~'22	'18		'19		'20		'21	'22
		계획	실적	계획	실적	계획	실적		
합계	70.2	13.2	14.8	13.6	13.8	14.1	14.6	14.6	14.8
청년	14.0	2.2	2.3	2.7	2.8	2.87	3.39	3.1	3.1
신혼	23.5	3.0	3.0	4.3	4.4	4.90	4.60	5.5	5.8
고령자	5.0	0.9	1.4	0.9	0.9	1.02	1.02	1.1	1.1
일반	27.7	7.1	8.1	5.7	5.7	5.3	5.59	4.9	4.8

- 매년 실시하는 주거실태조사 결과, 최저주거기준 미달가구 및 지하·반지하·옥탑방 거주가구가 지속적으로 감소하여 주거수준이 전반적으로 개선되었습니다.(20.6.1 발표)

- 최저주거기준* 미달가구 비율은 '17년 5.9%(114만), '18년 5.7%(111만), '19년 5.3%(106만)로 지속 감소하였습니다.

* 3인(방2개, 36㎡), 4인(방3개, 43㎡), 5인(방3개, 46㎡), 6인(방4개, 55㎡)

- 지하·반지하·옥탑방 거주가구수는 '17년 2.3%(44.4만), '18년 1.9%(37.6만), '19년 1.3%(26.5만)로 지속 감소하였습니다.

□ 향후 추진계획

- 1인당 주거면적의 지속적인 확대를 추진하여 역대 최고 수치인 33.5㎡보다 0.2㎡가 높은 33.7㎡를 '25년까지 점차적으로 달성하는 것을 목표로 삼았습니다.(연평균 약 0.2㎡ 확대)

* (목표) '21년 : 33.1㎡ / '22년 : 33.3㎡ / '23년 : 33.5㎡ / '24년 : 33.6㎡ / '25년 : 33.7㎡

- '20년도 표본가구 6.1만호에 대한 주거실태조사의 원활한 수행을 위하여 대면조사를 원칙으로 하되, 코로나19로 인한 대면조사 불응 가구는 비대면 방식인 웹 및 전화조사로 대체하였습니다.

- 주거공간이 확보된 양질의 공적임대주택을 지속적으로 공급*하여 '25년에는 장기공적 임대주택 재고비율 10% 달성하고자 합니다.

* 공적임대주택 18만호(공공임대 14만호 + 공공지원임대주택 4만호) 공급(매년)

** 장기공적 임대주택 재고비율 OECD 수준인 9% 보다 높은 목표 달성('25년)

- 대출조건을 완화한 신혼부부 전용 대출상품을 통해 신혼부부가 부모 도움 없이도 쾌적한 보금자리를 꾸릴 수 있도록 지원하겠습니다.

- 청년 계층도 임대료가 저렴한 셰어하우스를 공급하고, 역세권 등 교통이 편리한 지역에 청년 주택 등 건설 및 임차자금을 지원하겠습니다.

- '21년 주거복지 향상, 주택시장 안정세 공고화, 투명한 시장질서 확립을 위하여 주거종합계획을 수립('21.5월 예정)하여 추진이 필요한 과제를 관리할 계획입니다.

- 공공임대의 공급평형을 넓히고, 입주자격을 완화하여 일부 중산층도 거주할 수 있는 『질 좋은 평생주택』 추진을 위해 '21년에 선도 사업을 추진하고 '22년부터 본격적으로 공급할 예정입니다.

(전략목표 4) 교통 시스템 혁신을 통해 편리한 출퇴근길을 만든다.

성과지표

①-1 철도 연장

□ 성과지표 개요

< 철도 연장 >

- 개념 : 철도 수혜지역 확대를 위하여 신규 철도 건설(개통)을 지속적으로 추진하고 그로 인해 증가하는 연장 현황을 측정
- 조사기관 : 코레일, SR 등 철도운영기관
- 조사대상 : 전국 철도연장(고속, 광역, 일반, 도시철도 등 연장)
- 조사방법 : 내부 통계 자료
- 측정산식 : 전국 철도연장(고속, 광역, 일반, 도시철도 등 연장) 합산

□ '20년 측정결과

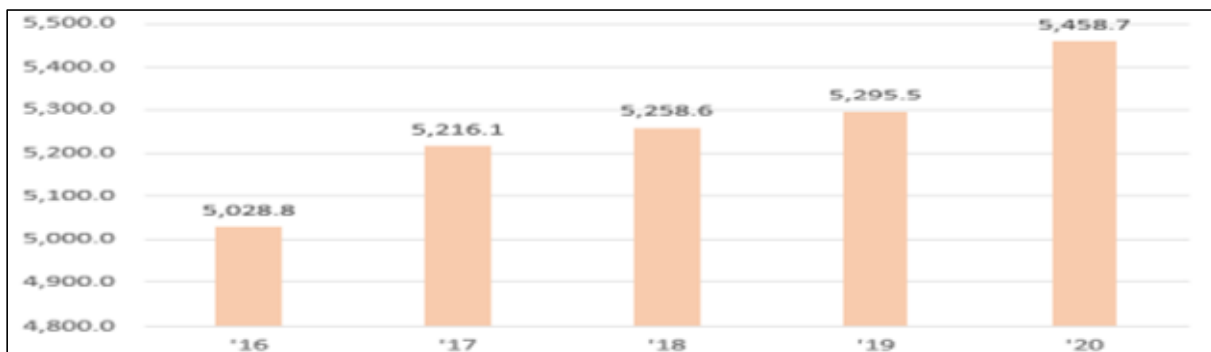
- 철도연장 '20년 목표는 올해 관리과제 성과지표 중 11개 노선의 개통* (부분개통, 전철화, 운행선 변경 등 포함)을 반영하여 설정하였으며, 당초 목표로 하였던 노선을 모두 개통하는 성과를 달성하였습니다.

* 대구선(동대구~영천), 중앙선(원주~제천), 장항선(익산~대야), 울산신항·군장산단 인입 철도, 수인선 3단계(수원~한대앞), 경의선(문산~임진강) 전철화, 장항선(남포~간치), 중앙선(도담~안동) 운행선 변경, 인천 1호선 송도 연장, 하남선 5호선 연장

- '20년 철도 예상 연장은 5,458.7km이며, '19년 대비 3.1%증가하였고, 최근 5년간 연평균 2.1%로 증가하는 추세입니다.

* 다만, '20년 측정결과에는 준공 연장을 포함하였으며, 최종 통계 확정 시 증감 가능

< 철도 연장 추이(단위 : km) >



□ 성과분석

- 철도 연장은 균형 발전, 교통 불편 해소, 나아가서는 한국-세계 철도 연결 기반 마련을 위한 철도망 확충을 반영하는 지표입니다.
 - 철도는 높은 정시성, 친환경성을 바탕으로 주요 도시를 연결(고속·일반철도)하고, 대도시권 교통난 완화에 기여(광역철도)하고 있습니다.
 - 국토교통부는 최근 강릉선(원주~강릉, '17)·동해선(포항~영덕, '18)·서해선(소사~원시, '18) 개통, 호남고속철(광주송정~고막원, '19) 개량을 완료하고,
 - 특히 금년에는, 중앙선(원주~제천), 장항선(익산~대야) 등 8개 간선 철도 노선을 개통하여 지역 간 이동 편의를 제고하는 한편,
 - KTX-이음(260km/h급 열차)이 최초로 운행되는 중앙선(원주~제천, 기존 무궁화 150km/h 운행중) 개통으로 새로운 고속서비스를 제공하였습니다.
 - 또한, 「국가균형발전 프로젝트('19.1)」를 통해 남부내륙철도, 평택~오송 2복선화 등 6개 철도사업*의 예비타당성조사 면제 확정 후 기본계획 수립 등 후속절차를 차질 없이 추진하고 있습니다.
- * 남부내륙, 평택-오송 복복선, 충북선 고속화, 석문산단 인입, 대구산업선, 동해선 전철화
- 그리고, 호남고속 2단계(고막원~목포) 및 인천·수원발 KTX 착공을 통해 인천, 경기 서남부권 및 중부권, 전라남도까지 고속철도 혜택을 확대하는 노력도 기울이고 있습니다.

<주요구간 예상 단축 시간>

구분	중앙선(원주~제천)	호남고속철 2단계	인천발 KTX	수원발 KTX
주요구간 이동시간	청량리~제천 (101분→68분)	용산/수서~목포 2시간10분	송도~부산 2시간20분	수원~부산 2시간10분

- 국토교통부는 대규모 국책사업이자, 융·복합적 사업관리가 요구되는 GTX의 원활한 추진을 위해 전담팀을 신설하여 A노선 공사, B노선 기본계획 착수('20.1), C노선 시설사업기본계획 고시('20.12) 등 사업을 본격 추진하고, 신분당선(광고-호매실) 기본계획을 착수('20.6)하였으며,

- 수인선 3단계(수원~한대앞) 개통을 통한 전 구간 개통으로 인천 및 경기 서남부 지역(시흥·안산·화성·수원)에서 경기 동부 지역(용인·성남 등) 간 이동 편의를 제고하였습니다.

<주요구간 예상 단축 시간>

구분	A노선	B노선	C노선	수인선
주요구간 이동시간	파주~서울역 (60분→20분)	송도~서울역 (80분→23분)	덕정~삼성 (82분→27분)	인천~수원 (90분→70분)

- 철도건설은 대규모 재정투자로서, 착수~준공에 장기간 소요되는 사업 특성상 예타, 환경영향평가 등 관계부처 이견과 지역 주민 민원에 영향을 받아 계획 대비 지연 가능성이 높으나,
- 이견 조정, 지속적인 설득과 동시에 공기 단축을 위한 다각적인 노력을 통하여 올해 목표로 한 사업을 모두 준공하였습니다.
- 아울러, 금년에는 향후 10년간의 철도망의 미래상을 제시하기 위한 ‘제4차 국가철도망 구축계획’의 본격적인 검토를 진행하였습니다.
- 이뿐 아니라, 판문점 선언(‘18.4.27)의 동해선 미연결 구간 합의에 의거 남측의 유일한 단절 구간인 강릉~제진 철도건설을 추진하였고,
- * 통일부 남북교류협력추진협의회를 거쳐 남북협력사업으로 인정, 예타면제 성공, ‘동해북부선 추진 기념식’ 국토부, 통일부 공동 개최(‘20.4)
- 코로나19 여파로 개최지가 결정되지 못했던 ‘21년 제49차 국제철도 협력기구 장관회의(OSJD)를 우리나라에 유치(‘20.12)하여 유라시아 철도협력 기회를 마련하는 등 한반도가 대륙철도의 중심으로 발돋움하기 위한 방안도 지속적으로 추진하였습니다.
- 더불어, 철도를 이용하는 국민들의 편의를 제고하기 위해, 노인(큰글씨 표출), 장애인(음성인식, 수화영상 확대) 등 취약계층 예발매 서비스를 도입하고, 모든 열차에 Wi-Fi 중계기를 설치하는 등 개선 사항도 적극 발굴하였습니다.

□ 향후 추진계획

- 국토교통부는 철도망 효율성 제고 등을 위해 중장기 철도 투자 방향을 제시하는 '제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)'을 수립하여 '21년 상반기에 고시할 예정입니다.
- 제4차 국가철도망 구축계획에 따라 지속적인 철도망 확충을 추진해 나가는 한편, 예정되어 있는 개통 및 착공 예정인 노선들의 일정에 차질이 생기지 않도록 공정 및 사업관리를 철저히 하겠습니다.

<2021년 개통 및 착공예정 철도노선>

구 분	노 선 명
개 통 (7개)	▶ 중부내륙선 이천~충주('21.12) ▶ 동해남부선(부산~울산) 일광~태화강('21.12) ▶ 동해남부선(울산~포항) 태화강~신경주('21.12) ▶ 중앙선 영천~신경주('21.12) ▶ 대구선 동대구~영천('21.12) ▶ 경의선 임진강~도라산 전철화('21.11) ▶ 진접선 당고개~진접('21.12)
착 공 (6개)	▶ 동해북부선 강릉~제진('21.12) ▶ 춘천~속초('21.12) ▶ 장항선 2단계 신성~주포('21.12) ▶ 충청권 광역 계룡~신탄진('21.12) ▶ 경강선 월곶~판교('21.9) ▶ 인덕원~동탄('21.4)

- 또한, 우리나라 OSJD 장관회의 개최를 계기로 러시아, 중국, 몽골 등 유라시아 철도 운행국과 협력관계를 강화하고 유라시아 철도망 연계의 초석을 마련하는 등 대륙철도 운행을 위한 준비도 함께해 나가도록 하겠습니다.

※ '25년 목표치는 '제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)'이 수립 시('21.상반기) 나올 예정으로, 현재 '25년 목표치를 제시하기 어려움을 알려드립니다.

성과지표

①-2 도로 연장

□ 성과지표 개요

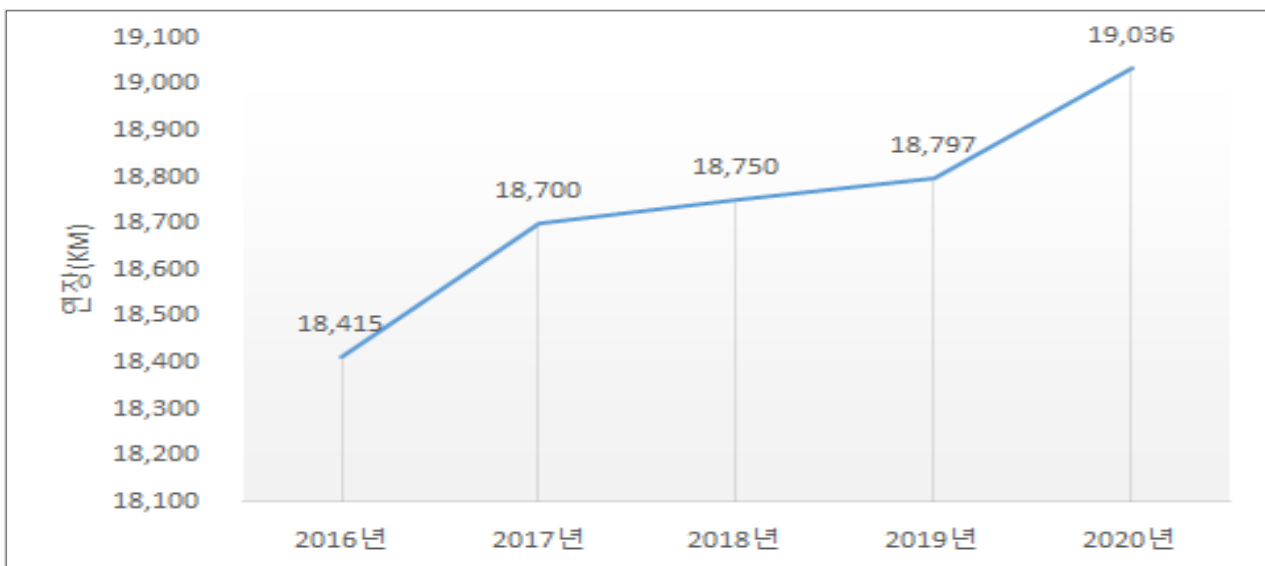
〈 도로 연장 〉

- **개념** : 편리하고 안전한 교통서비스 제공을 위한 간선도로망(고속 및 일반국도)의 연장 증가 현황을 표현하는 지표
- **조사기관** : 전국 380여개 도로관리청의 도로 현황 통계 조사
- **조사대상** : 「도로법」 제10조에 따른 고속국도, 일반국도, 특별시도·광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도의 도로 현황
- **조사방법** : 도로 및 보수현황시스템(RSIS)을 통해 이듬해 1분기에 전년도 12월 31일 기준의 도로 현황 통계 수집
- **측정산식** : 도로관리청별 연장 현황을 합하여 계산

□ '20년 측정결과

- 2020년 간선도로(고속·일반국도) 예상 연장은 19,036km이며, 2019년 대비 1.27% 증가 하였으며, 최근 5년간 연평균 0.97%로 증가 추세입니다.
- 다만, '20년 측정결과는 '20년 준공 예상 연장만 포함하였으며, 선형 개량 등에 따라 연장 증감이 있을 수 있으며, 최종 결과는 '21년 3월에 확정됩니다.

< 간선도로 연장 추이(단위 : km) >



□ 성과분석

- 최근 5년간 간선도로망을 계속 확충하여 네트워크 효율화를 통해 지역 생활권 기반의 교통 접근성을 강화하였습니다.

* (고속도로) '16년 4,438km → '20년 4,847km, (국도) '16년 13,977km → '20년 약 14,189km

- 고속도로는 서울-문산, 밀양-울산 구간을 개통하였습니다.

- 서울-문산* 고속도로는 인접한 통일로를 이용할 때 보다 약 40분(8km↓), 자유로를 이용할 때 보다 약 10분(10km↓) 단축되는 효과가 있습니다.

* (서울-문산) 왕복 4~6차로 신설, L=35.2km, 총 사업비 21,190억원, '15.11~'20.11

- 또한, 고속도로 제14호 함양울산선(145km) 중 우선 개통한 밀양~울산* 구간은 영남권의 동서방향 이동을 획기적으로 개선하여 주행시간을 22분 단축(49→27분)하고, 주행거리가 24.6km 단축(69.8→45.2km)되며, 물류비용을 연간 1,601억원 절감하는 효과가 있습니다.

* (함양-울산) 왕복 4차로 신설, L=45.2km, 총 사업비 21,436억원, '14.3~'20.12

- 일반국도는 연천 전곡-영중 등 22개 구간(152.3km)을 개통하였습니다.

- 대표적으로, 국도37호선 연천 전곡-영중 구간이 '20.6월 개통함으로써 지난 20여 년간 단계적으로 추진한 경기 북부지역 동서축(국도 37호선 파주~가평 73km 구간)의 확장 및 개량 사업(5개 사업구간, 총사업비 11,922억 원)이 모두 완료되었습니다.

- 이 지역은 경기 북부 접경지역으로서 군부대가 많아 군 차량 등 저속 차량의 운행으로 지체가 잦은 구간이었으나, 국도 37호선 파주~가평 전 구간이 확장·개량 되면서 통행시간은 67분(130분→63분), 운행거리는 13km(86km→73km) 단축되었습니다.

- '19년에 선정된 '국가균형발전 프로젝트' 대상 사업(고속도로 및 국도건설사업 14개)을 차질 없이 추진* 하여 국민 삶의 질을 높이고 국가 균형발전을 이루어 나가고 있습니다.

* (착공) 신안-생비량('20.6), (T/K 실시설계 적격자 선정) 화태-백야, 압해-화원('20.11)

- 국가간선도로망 조기 구축을 위해 민자고속도로(서창-김포, 오산-용인) 제3차 공고('20.2), 경인고속도로 추진방안 마련('20.2), 제2차 국가도로망종합계획 수립('20.12) 완료하였고,
- 도로 공공성 강화를 위해 버스 통행료 면제('20.3), 점용료 감면·과태료 징수 유예('20.5) 등 코로나19 피해 업계에 대해 적기 지원하고, 통행료 감면제도 개편안 마련('20.9) 하였으며,
- 교통편의 제고 및 사람 중심 도로 기반 구축을 위해 고속도로 환승벨트 구축계획 수립('20.11), 상습정체구간 개선대책과 사람중심 도로 설계지침 제정(안) 마련('20.12), 다차로 하이패스 17개소 구축(전체 32개소 운영), 하이패스IC 확충(서함양IC 개통 '20.8, 율하IC·청주 흥덕IC 착수 '20.10) 하였습니다.
- 그 밖에도 사고 발생확률이 높은 위험도로 및 사고 잦은 곳 개선, 마을주민 보호구간, 횡단보도 조명시설 개선, 보도설치 등 국민 체감도가 높은 **생활밀착형 안전사업을 확대**(인프라 개선)하고, 줄음 쉽터 확충 및 개량 등을 통해 **교통사고가 지속적으로 감소**하고 있습니다.

- **(효과)** 보행자·운전자에 대한 **생활밀착형 인프라 개선**에 따른 사고 및 사상자수가 크게 감소

* (사고건수) 마을주민 보호구간 43%, 사고잦은 곳 개선 44%, 위험도로 개선 22% 감소
 (사상자수) 마을주민 보호구간 54%, 사고잦은 곳 개선 49%, 위험도로 개선 30% 감소

- 더불어, 저렴하게 이용 가능한 민자고속도로 조성을 위해 기존 투자자 수익률 하락으로 현금유동성이 악화되어 주주사·대주단 반발이 매우 거세 협상이 어려운 상황에서도 공청회, 여론조사, 약 70여회의 협의·설득을 통해 변경협약 체결하고 **대구-부산, 서울-춘천 민자고속도로의 통행료를 인하***하여 연간 1,130억원의 국민들의 통행료 부담을 덜었습니다.

* (대구부산) 10,500→ 5,000원 52.4%↓, (서울춘천) 5,700→ 4,100원 28.1%↓

- 또한, 유료도로법 개정('20.12)을 통해 전기·수소차 및 화물차 심야할인 일몰기간을 2년 연장하고, 상습 과적·적재불량 화물차 심야할인 한시 제외방안을 도입 하였습니다.

* 전기·수소차와 화물차 운전자의 비용절감 효과는 '21~'22년 총 2,324억원(추정)

** (전기·수소차) '21년 190억원 '22년 294억원, (화물차심야) '21년 914억, '22년 926억

- 화물차 심야할인 한시 제외는 상습 과적·적재불량 등 법규 위반 차량 감소를 도모하여 도로 교통사고 감소 및 도로파손비용 절감을 기대하고 있습니다.

* 과적으로 인한 도로파손비용(755억원/년) 및 낙하물 교통사고(40건/년) 감소 기대

□ 향후 추진계획

- 국토교통부는 우리나라 도로망의 장래 도로교통 여건변화 등을 검토하여 미래 도로정책을 발굴하는 등 시대가 요구하는 제2차 국가도로망 종합계획*(2021~2030)을 수립 중에 있습니다.

* 도로망의 건설 및 효율적인 관리를 위해 10년마다 수립

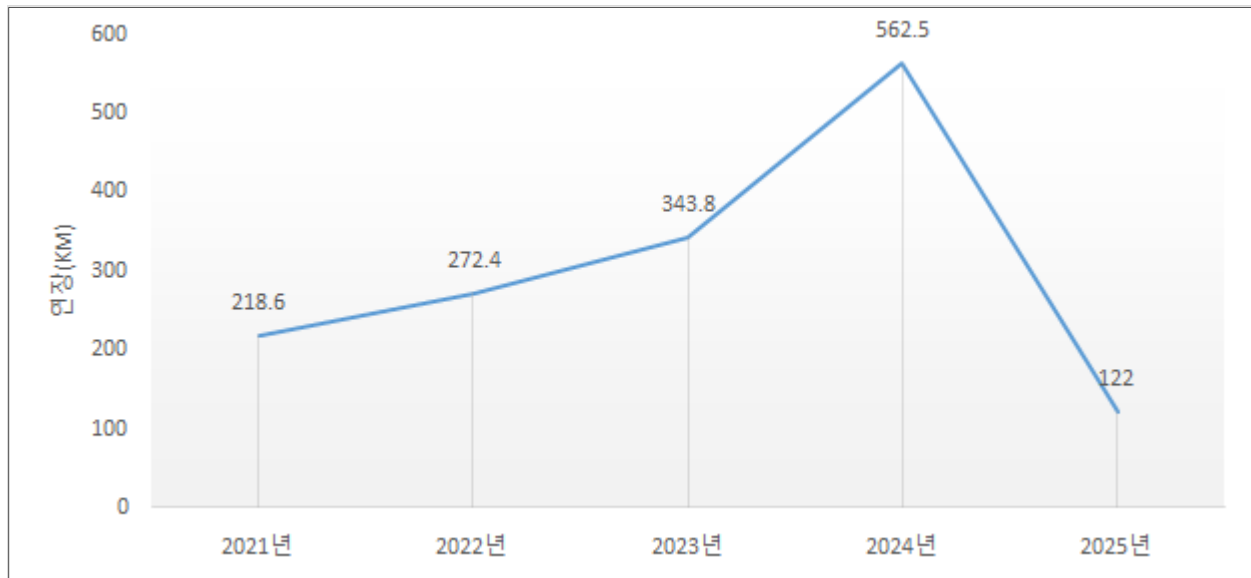
- 기존 지역 연결 및 공급 위주의 국가도로 정책에서 도로의 기능별 분류에 기반하여 국민들의 일상생활에서 지역 간 연계발전, 국가경제 활성화, 미래사회 준비에 이르기까지 시간-공간-사회를 모두 연결하는 패러다임을 제시하는 등 도로망의 효율적인 확충·관리 및 안전하고 편리한 이용을 위해 도로정책의 장기비전 및 추진전략을 제시하겠습니다.

- 또한, 여객·화물 이동 지원을 위한 네트워크 효율성 강화와 교통 혼잡 해소 및 경제활력 지원을 위한 간선도로망 적기 확충하겠습니다.

- 따라서, 간선도로 관련 건설계획 등을 통해 향후 5년간(2021~2025년) 간선도로를 1,519km 추가 확충*할 계획입니다.

* (재정고속도로) 대구순환고속도로, 화도-양평고속도로 등 13개 사업(512.5km), (민자고속도로) 봉담-송산고속도로 등 5개 사업(192.7km), (일반국도) 보령-태안 등 100개 사업(814.1)km

< 향후 5년간 연도별 간선도로 추가 확충 계획 >



< 연차별 고속·일반국도 개통계획 >

구 분		합계	2021	2022	2023	2024	2025
재정 고속	연장 (km)	512.5	32.5	126.6	84.3	243.7	25.4
	사업	13건	대구순환	광주순환 안성-구리 화도-양평 당진-천안 (염치-천안)	함양-울산 (창녕-밀양) 파주-포천 포항-영덕	함양-울산 (함양-창녕) 광주-강진 새만금-전주 세종-안성 문산-도리산	김포-파주
민자 고속	연장 (km)	192.7	18.3	31.2	28.7	114.5	-
	사업	5건	봉담-송산	이천-오산	포천-화도	광명-서울 평택-익산 (1단계)	-
일반 국도	연장 (km)	814.1	167.8	114.6	230.8	204.3	96.6
	사업	100건	보령-태안1 등 21건	상패-청산 등 16건	보령-부여 등 26건	무계-삼계 등 23건	춘천-화천 등 14건

□ 성과지표 개요

〈 국가물류 부가가치 비중 〉

- **개념** : 수송, 보관 및 창고, 하역, 포장, 물류정보와 일반관리 등 물류서비스 활동에 따른 물류활동의 부가가치(value-added)와 국내총생산(GDP)을 비교하여 물류활동이 국가경제에 기여한 정도 파악
- **조사기관** : 한국교통연구원
- **조사대상** : 물류 수송, 보관 및 창고, 하역, 포장, 물류정보 등 국가물류비용
- **조사방법** : 국토교통통계연보(국토교통부), 운수업조사보고서(통계청), 기업경영 분석(한국은행), 국가물류비 산정 및 추이분석(한국교통연구원) 등 각종 자료 확인
- **측정산식** : 물류활동 부가가치/국내총생산(GDP) × 100%

□ '20년 측정결과

- 2020년 국가물류 부가가치 비중은 2023년에 산출 예정이며, 금년도에는 2017년 기준 국가물류 부가가치 비중을 산출*할 수 있습니다.

* 국가물류 부가가치는 한국교통연구원에서 2~3년전 조사결과를 바탕으로 다음년도 약 5월에 발표(2020년도에는 2017년도 실적 발표)

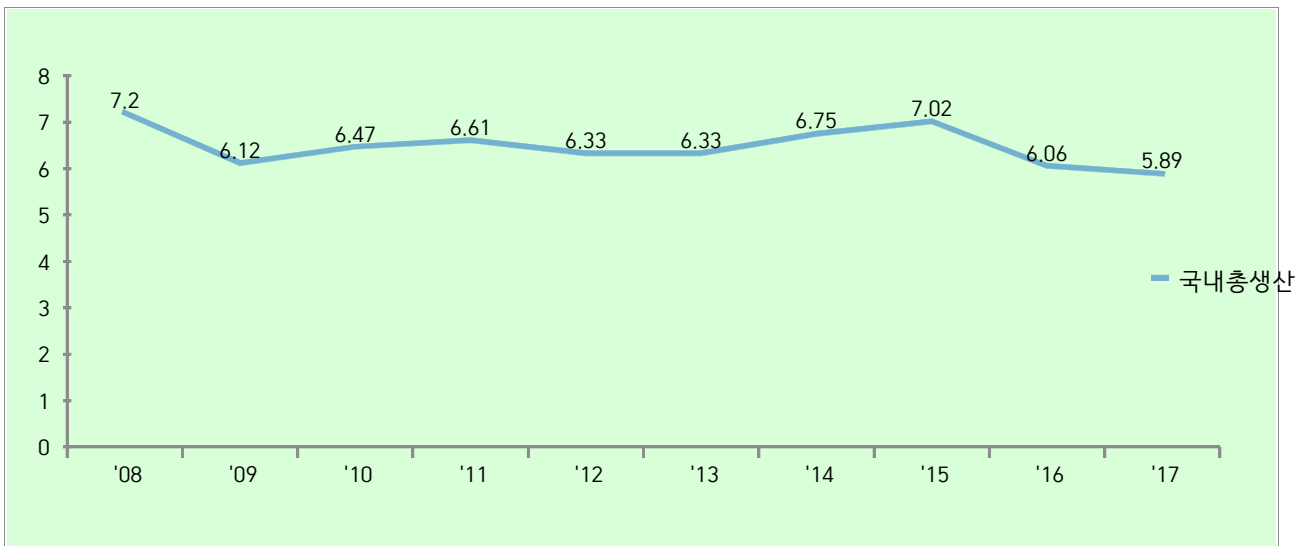
- 2017년도 물류활동 부가가치는 101,905십억원, 국내총생산(GDP)은 1,730,394십억원으로 국가물류 부가가치 비중은 5.89로 산정되었습니다.

- 국가물류 부가가치 비중은 국가물류 활동의 규모적 수준을 국내총생산(GDP)과 비교·가늠하는 척도로서,

- 물류산업이 국가 경제성장에 기여하는 정도를 추정할 수 있는 자료로 활용할 수 있습니다.

* (최근 10년) '08년 7.20 → '09년 6.12 → '10년 6.47 → '11년 6.61 → '12년 6.33 → '13년 6.33 → '14년 6.75 → '15년 7.02 → '16년 6.06 → '17년 5.89

<연도별 국가물류부가가치 비중>



□ 성과분석

○ '17년 국가물류 부가가치 비중은 **5.89%**로 전년대비 소폭 하락하였고 최근 **10년** 중 **가장 낮은** 수치를 기록하였습니다.

- 이는 '16년 국적선사인 **한진해운** 문제가 발생하면서 수상운송업의 매출이 전년대비 약 **18%** 급감한 여파가 계속 이어진 것으로 보입니다.

* 국내총생산(GDP)이 증가하는 동안 물류활동 부가가치는 정체 또는 감소함에 따라 국가물류 부가가치가 낮게 산출

- 다만, '18년 물류산업 매출액은 전년 대비 증가한 만큼 '21년에 산정될 '18년 국가물류 부가가치 비중은 약간 개선될 것으로 전망됩니다.

* 물류산업 매출액(조원, 통계청 운수업조사): ('15) 89.4 → ('16) 86.5 → ('17) 85.8 → ('18) 88.9

○ 물류산업을 발전시키고 물류활동의 부가가치를 높이기 위해 2019년 6월에 수립한 「**물류산업 혁신방안**」을 차질없이 수행하였습니다.

- 특히, '19년도부터 생활물류산업을 체계적으로 육성·지원하기 위해 추진했던 「**생활물류서비스산업발전법**」은 이해관계자간 의견 조정, 공청회 등을 거쳐 '21년 1월 국회를 통과하게 되었습니다.

- 주요내용으로 택배서비스사업 등록제 도입, 택배사업자와 종사자 간의 안정적 계약 유도 등 물류산업의 발전과 함께, 종사자·소비자의 권익 증진을 위한 제도를 마련했던 점에서 의미가 크다고 할 수 있습니다.
- 이 밖에 화주, 사업자, 차주 간 협의를 거쳐 **화물자동차 안전운임 결정**(’19.12.20), **위수탁제도와 다단계 관행의 부작용을 해소** 등을 위해 **다양한 정책을 추진**하고 있습니다.
- 2019년도에 이어 2020년 9월에 국토교통부는 물류산업을 체계적으로 육성·관리하고, 지속 가능한 산업구조로 혁신하기 위해 「**생활물류 발전방안**」을 마련·발표하였습니다.
- 최근 온라인 상거래 활성화 추세에 더해 코로나19로 인해 **비대면 소비**가 빠르게 증가하면서, 생활물류 서비스는 **국민의 보편 서비스***가 되었습니다.
- * 국민 1인당 연간 택배이용 : 2.4회(’00년) → 53.8회(’19년) → 63회 이상 전망(’20년)
- 특히, 4차 산업혁명으로 물류산업은 AI·IoT·로봇 등 첨단기술을 적용한 「**로지스틱스 4.0**」 체제로 빠르게 전환하고 있다.
- 반면, 우리 물류산업은 **디지털 혁신 지체, 물류 인프라 부족, 경유 중심 고탄소 산업구조, 종사자 사회안전망 미흡** 등의 문제로 산업 도약에 한계가 있는 상황입니다.
- 이에 정부는 “**세계를 선도하는 K-물류 구현**”을 목표로, 3대 정책 방향(스마트 물류, 그린 물류, 사람중심 물류)을 제시하고,
- **5대 추진전략**으로 첨단 물류·유통 인프라 확충, 물류·유통시스템 스마트화, 그린 물류체계 구축, 사람 중심 산업 생태계 조성, 산업 육성 기반마련 및 지원 강화를 마련하였습니다.

□ 향후 추진계획

- '25년 국가물류 부가가치 비중 지표('21년 기준)를 7%로 회복하는 것을 목표로 물류산업 지원정책을 추진해 나가겠습니다.

* 국가물류 부가가치 비중 향후 5년간 목표치 :

'21('18) 6.20 → '22('19) 6.40 → '23('20) 6.70 → '24('21) 7.00 → '25('22) 7.30

- 2021년 1월에 생활물류산업의 육성·지원 등을 위해 제정한 「생활물류법」 하위법령을 마련하고, 택배 근로자 과로사 대책 등 물류산업발전을 위한 정책을 차질없이 이행하겠습니다.
- 초기 시설투자비용이 높아 물류센터 확보가 어려운 중소 물류업체 등에 공공에서 보유한 유휴부지인 차량기지 등에 스마트 공동물류센터 시범 공급사업을 추진하겠습니다.
- 첨단장비 및 시스템을 도입하여 효율성·안전성 등이 우수한 물류창고를 국가가 스마트 물류센터*로 인증하고 민간투자를 유도하겠습니다.
- * 로봇, 고속화물기 등 첨단설비 및 IoT, AI 운영·제어시스템을 통해 입고·보관·집하·포장 등 물류 전 과정이 효율화·자동화된 시설
- 신규·기존 도시에 디지털 물류시스템 구현 및 물류기술을 활용하여 도시와 조화로운 디지털 물류체계를 구현하고, 도시물류 문제 해소 및 생활 편의 증진을 위한 사업을 적극 추진하겠습니다.
- 수소화물차 도입을 위한 실증 시범사업 추진을 위해 주요 물류거점을 선정하여 대용량 수소충전소를 구축하는 등 환경친화적인 물류환경을 조성하겠습니다.

- 이와 같은 정책 수립 및 성과를 바탕으로 물류산업이 발전하고 국가물류 부가가치 비중 지표도 개선될 수 있을 것으로 기대됩니다.

성과지표

③ 자동차 1만대당 교통사고 사망자수

□ 성과지표 개요

〈 지표명 〉

- 개념 : 교통사고 사망자 통계
- 조사기관 : 경찰청 통계(교통사고) 및 국토부·농림부 등 통계(자동차·농기계)
- 조사대상 : 교통사고 인한 사망자, 우리나라에 등록된 자동차
- 조사방법 : 경찰청 통계로 교통사고로 인한 사망자 수 확인, 국토부(자동차)·농림부(농기계) 등 통계로 자동차 등록대수 확인
- 측정산식 : ('20년 교통사고 사망자 수 / 자동차 등록대수) × 10,000

□ '20년 측정결과

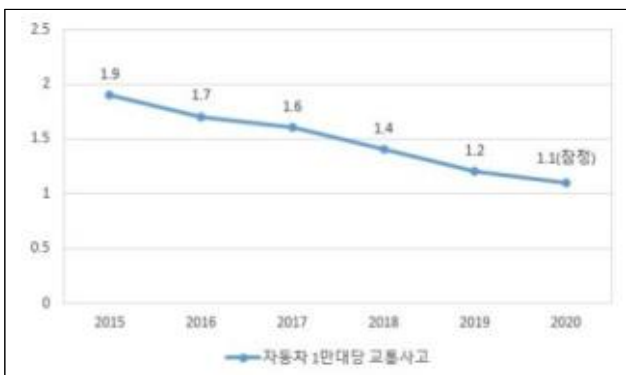
○ 교통사고 사망자 수는 국민이 체감할 수 있는 가장 직접적인 교통 안전 지표로서, OECD 국가의 교통 관련 지표로 활용 중입니다.

○ '20년 교통사고 사망자 기준으로 자동차 1만대당 교통사고 사망자 수는 1.1명(잠정)으로 예상되며,

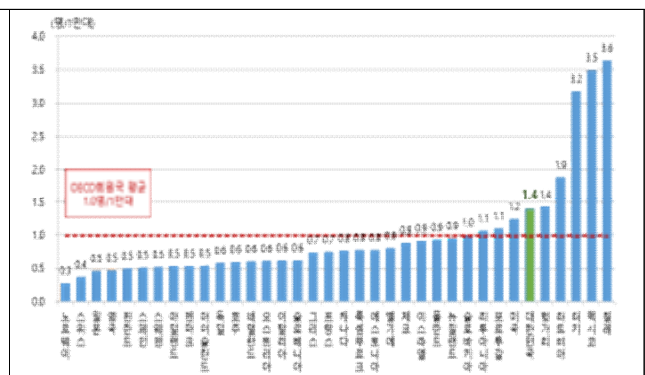
* '20년 교통사고 확정통계는 '21.3월경에 산출 예정

- '14년 2.0명 → '16년 1.7명 → '18년 1.4명으로 지속적으로 감소 추세를 보이고 있으며, OECD 국가 수준(0.9명)에 근접하고 있습니다.

<자동차 1만대당 교통사고 사망자수 추이>



<OECD 자동차 1만대당 교통사고 사망자수>



□ 성과분석

- (성과) 국민의 교통안전과 생명을 지키기 위하여, 관계 기관 합동 「교통안전종합대책」(’18.1)을 수립하였고, 범부처 협업을 통한 전방위적 관리로, 매년 교통사고 사망자 수가 감소하였습니다.

* (’18년) ’76년 이후 처음으로 3,000명대 진입/ (’19년) ’02년 이후 처음으로 2자리 감축률 달성

- (보행자 안전) 교통사고 사망자 중 비중이 높은 보행사망자*를 줄이기 위하여, 도시부 제한속도를 하향하는 ‘안전속도 5030’을 중점 추진하고 있습니다.

* (’19) 교통사고 사망자 3,781명 중 보행사망자 1,487명으로 전체 사망자의 40% 차지

- 도심부 제한속도를 50km/h로 하향하는 제도의 전국적 시행*에 앞서, 지자체의 이행력 제고를 위하여 매뉴얼을 수립하고, 차량의 저속 운행 유도를 위한 교통 정온화 설계기준**도 마련하여 차량 우선에서 보행자 우선 도로 체계 개선을 위하여 노력하였습니다.

* 도심 제한속도를 하향(60→50km/h)하는 도로교통법령 개정(’19.4.17, ’21.4.17 시행)

** 회전교차로, 차로폭 축소, 지그재그형 도로, 고원식 횡단보도 등으로 서행운전 유도

- 안전속도5030 영상을 제작하고, TV·고속철·아파트엘리베이터·옥외광고 송출 등 노출을 확대하여 속도하향 정책의 이해도 및 국민의 수용성도 높이고자 하였습니다.

- (시설개선) 국토부 보행 안전을 위해 마을주민 보호구간 1단계 사업(’19~’21, 152개소, 225km)을 조기 완료(’20)하였으며, 2단계 계획(’21~’23, 180개소) 수립(’20.12) 완료하였습니다.

* 4차로 80→60km/h 감속 및 2차로 60→50km/h 감속하고 미끄럼방지포장·표지판 등 설치

- (사업용차량 안전) 버스·화물차 등 졸음운전으로 인한 사고 예방을 위하여, 차로이탈경고장치·비상자동제동장치 등 첨단안전장치 장착 보조 사업을 실시하여 차량의 안전도를 강화하였습니다.

- (공공도로 외 구역 안전) 경사진주차장 미끄럼 방지 안전기준 마련 (주차장법 시행규칙 개정, '20.6) 및 아파트 단지내 사고 예방을 위한 기준을 마련 (교통안전법 시행령·규칙 개정·시행, '20.11)하여 안전 사각지대를 해소하였습니다.

- (교육) 유치원, 초등학교, 노인복지관 등 어린이·고령자를 대상으로 찾아가는 맞춤형 교육을 실시하고, 안전용품(어린이 카시트, 야광지팡이 등) 보급사업*도 실시하여 교통약자의 사고 예방, 안전을 확보하도록 추진 하였습니다.

* 어린이 카시트 무상보급(1,600대), 맞춤형 교육 시 야광지팡이(15,000개) 등 보급

□ 향후 추진계획

- (목표) '22년까지 교통사고 사망자 수를 절반(2,000명 수준)으로 줄이고, 자동차 1만 대 당 사망자 수는 주요 OECD 국가 평균(1.0명) 수준으로 목표를 세워 달성하고자 노력하겠습니다.

* ('18) 1.4명 → ('19) 1.2명(잠정) → ('20) 1.1명(잠정) → ('22) 1.0명

- (대책 마련) 이에, 기존 교통안전 종합대책('18~'22)을 재검토하고, 미진한 부문의 보완과 세부 원인분석을 통한 '21년 교통안전대책을 수립하여 교통사고 사망자 줄이기를 적극 추진하겠습니다.
- (보행자 우선 교통환경 조성) 비신호 교차로 일시정지 도입 및 차량과 사람이 혼재되는 이면도로 상 보행자 통행 우선권 부여 등 보행자 우선 교통체계를 구축하겠으며,
- (속도 저감) 마을주민보호구간 사업(現: 국도)을 지자체 관리도로에도 적극 확산*하여 국토부 마을주민보호구간 2단계 사업(180개소, '21~'23)을 조기 시행하겠습니다.

- (화물차 안전) 차로이탈경고·비상자동제동장치의 장착의무를 확대(20t → 3.5t 초과 신차, '21.7)하고, 운행제한단속원 등 단속 권한을 확대할 계획입니다.('21, 화물차법·교통안전법 개정)
- (시설 개선) 노인보호구역 안전시설을 점검·개선(70억원, 140개소)하고, 횡단보도 조명시설(1,066개소), 보도 설치(37개소) 등 보행안전시설을 확충하도록 할 것이며,
- (교육 확대) 찾아가는 맞춤형 교통안전교육도 지속 실시하고, 고령화 추세에 따라 기존보다 고령자 교육을 확대('20년 2,404개소 → '21년 4,000개소, 44.6% 확대)하여 운영할 것입니다.

※ **국민생명지키기 3대 프로젝트**(대통령 신년사, '18.1)의 일환, '22년까지 **교통사고 사망자 2,000명대 감축** 목표로 「교통안전 종합대책('18.1)」, 「어린이보호구역 교통안전 강화대책('20.1)」, 「교통사고 사망자 줄이기 대책('20.4)」 및 「고령자 교통안전 종합계획('20.10)」 수립·추진 중

(전략목표 5) 누구나 안전한 생활환경을 조성한다.

성과지표

건설현장 사고사망자 수

□ 성과지표 개요

〈 지표명 〉

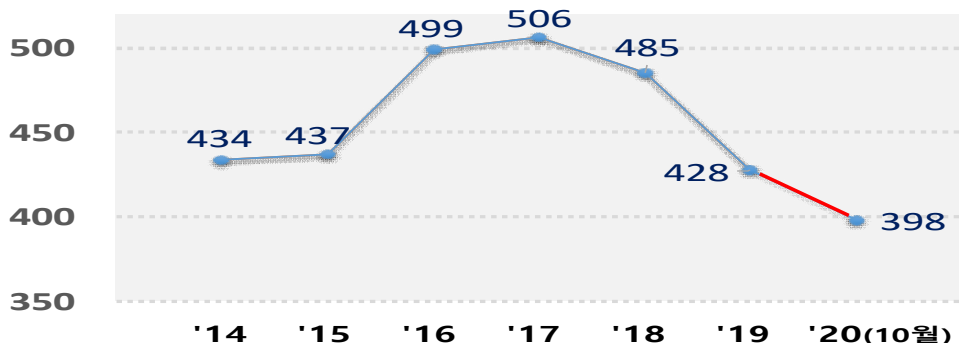
- 개념 : 산업재해 통계 중 건설업 사고사망자 수
- 조사기관 : 고용노동부
- 조사대상 : 산업재해 신고대상 업종 중 건설업
- 조사방법 : 고용노동부 통계자료로 사고사망자 수 확인
- 측정산식 : 고용노동부 산업재해 승인 통계자료 중 건설업 사고사망자 합산

□ '20년 측정결과

- 건설업 사고사망자는 '17년 이후 2년 연속 감소하여 '19년에는 역대 최저치를 기록하였으며,
- '20년에는 이천화재(38명 사망, 36명 통계 반영) 등으로 산재 사망자 감축은 어려울 것으로 보입니다.

* '17. 506명 → '18. 485명 → '19. 428명 → '20. 10월 398명(전년동기 대비 +17)

<'14년 이후 건설업 사고사망자 추이>



□ 성과분석

○ 각종 대책을 마련하여 건설안전 최우선 기조를 업계 전반으로 확산하기 위해 노력하고 있습니다.

- 현장 적용성 및 정책효과가 높은 과제 발굴을 위해 민간 전문가 중심의 위원회*를 구성(키오프회의 장관 주제)하고, 현장 근로자 릴레이 간담회를 통해 제안된 과제를 검토하여 「건설안전 혁신방안」을 수립(20.4)하였습니다.

* (주재) 1차관, (참석) 건협·전문협 등 업계, 양대노총, 공공기관 및 학계 전문가 등

- 38명의 사망자가 발생한 이천 물류창고 화재사고(4.29) 직후 2기 혁신위원회*를 긴급히 개최(5.8)하고, 민간 전문가 의견수렴 등을 거쳐 관계부처 합동 「건설현장 화재안전대책」 발표(6.18) 하였으며,

- 안전한 작업환경 조성을 위해 충분한 비용·기간 제공이 선행 되도록 발주자부터 설계·시공·감리 등 주체별로 권한에 상응하는 안전책임을 부여하는 「건설안전특별법」 제정안을 마련 및 발의(9월)하였습니다.

○ 한편, 5개 지방 국토관리청과 산하기관은 건설사고 예방을 위해 취약계절(해빙기·우기·동절기) 정기점검 및 사망사고 발생 건설사 특별점검 등을 연간 상시 실시하고 있습니다.

- '20년에는 총 4,246개 현장을 점검하여 9,872건을 현지시정하고, 551건은 행정조치(별점부과 502건, 과태료 49건) 하였습니다.

○ 제도를 여러 차례에 걸쳐 개선하였으나 현장에 확산·정착되어 이행되는 데는 시차가 있을 것으로 보이며, '21년에는 제도의 이행력 제고에 노력할 계획입니다.

□ 향후 추진계획

- 그간 진행된 제도개선 과제를 마무리하고, 현장 점검 등 이행력을 강화하여 '25년에는 건설업 사고사망자를 250명대로 감축 및 유지할 계획입니다.
- 「건설안전특별법」 제정을 통해 적정 공사기간, 비용의 제공 등 건설안전의 근본적인 문제점을 개선하기 위해 노력하겠습니다.
 - 설계·시공·감리 등 건설 주체별 권한과 책임을 명확히 정하여, 모든 주체가 건설안전을 위해 노력하는 환경을 조성하겠습니다.
- 국토안전관리원 출범('20.12)에 따라 국토관리청 및 산하기관과 함께 현장점검을 대폭 확대하여 안전정책 현장 이행력을 제고하겠습니다.
 - '21년에는 전년 대비 약 4배의 현장을 점검(1.6만 여개)하여 안전 사고 예방을 위해 노력하겠습니다.
 - 국토안전관리원은 민간 소규모 건설현장에 대한 상시점검하고, 소규모에 따른 관리체계가 미흡한 점도 고려하여 시설·장비의 올바른 설치·사용법 등 안전교육도 병행할 계획입니다.
 - 또한 불시점검 비율도 확대하여 건설공사 참여자가 자발적으로 현장을 관리하도록 유도하겠습니다.