

# 29. 제4차 국토종합계획(2000~2020) 요지

대통령공고 제165호 2000. 1. 8

## I. 국토계획의 의의와

### 1. 제4차 국토종합계획 추진경위

#### 1) 국토계획의 의의

가. 법적근거 : 헌법 제120조 제2항 및 국토건설종합계획법

- “국토와 자원은 국가의 보호를 받으며, 국가는 그 균형있는 개발과 이용을 위하여 필요한 계획을 수립한다.”(헌법 제120조 제2항)
- “국토건설종합계획이라 함은 국가 또는 지방자치단체가 실시할 사업의 입지와 시설규모에 관한 목표 및 지침이 될 종합적이며 기본적인 장기계획을 말한다.”(국토건설종합계획법 제2조)

나. 의의 및 성격

- 미래의 경제적·사회적 변동에 대응하여 민족의 삶의 터전인 국토의 미래상과 장기적 발전방향을 종합적으로 설정
- 국토의 이용·개발·보전에 관한 장기적·종합적인 정책방향을 설정하는 국가의 최상위 종합계획
- 인구와 산업의 배치, 기반시설의 공급, 국민생활환경의 개선, 국토자원의 관리 및 환경보전에 관한 정책방향 제시

## 2) 국토계획의 추진경위

- 1970년대 이래 지금까지 3차례의 국토계획을 수립·시행
  - 제1차 국토계획(1972~1981) : 고도경제성장을 위한 기반시설 조성을 목표로 수도권과 동남해안 공업벨트 중심의 거점개발 추진
  - 제2차 국토계획(1982~1991) : 인구의 지방정착과 생활환경 개선을 목표로 수도권 집중 억제와 권역개발을 추진
  - 제3차 국토계획(1992~2001) : 국민복지향상과 환경보전을 목표로 서해안 산업지대와 지방도시육성을 통한 지방분산형 국토개발추진

국토계획의 변천

구 분	제1차 국토계획 (1972~1981)	제2차 국토계획 (1982~1991)	제3차 국토계획 (1992~2001)
수립시점의 1인당 GNP	319달러('72)	1,824달러('82)	7,007달러('92)
배 경	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국력의 신장</li> <li>· 공업화 추진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국민생활환경의 개선</li> <li>· 수도권의 과밀완화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사회간접자본시설의 미흡에 따른 경쟁력 약화</li> <li>· 자율적 지역개발전개</li> </ul>
기본목표	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국토이용 관리 효율화</li> <li>· 사회간접자본 확충</li> <li>· 국토자원개발과 자연보전</li> <li>· 국민생활환경의 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 인구의 지방정착 유도</li> <li>· 개발가능성의 전국적 확대</li> <li>· 국민복지수준의 제고</li> <li>· 국토자연환경의 보전</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지방분산형 국토골격 형성</li> <li>· 생산적·자원절약적 국토이용체계 구축</li> <li>· 국민복지향상과 국토 환경보전</li> <li>· 남북통일에 대비한 국토기반의 조성</li> </ul>

구 분	제1차 국토계획 (1972~1981)	제2차 국토계획 (1982~1991)	제3차 국토계획 (1992~2001)
개발전략 및 정책	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 대규모 공업기반의 구축</li> <li>· 교통통신, 수자원 및 에너지 공급망 정비</li> <li>· 부진지역 개발을 위한 지역기능 강화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 국토의 다핵구조 형성과 지역생활권 조성</li> <li>· 서울, 부산 양대도시의 성장억제 및 관리</li> <li>· 지역기능 강화를 위한 교통·통신 등 사회간접자본 확충</li> <li>· 후진지역의 개발촉진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지방의 육성과 수도권 집중억제</li> <li>· 신산업지대 조성 and 산업구조의 고도화</li> <li>· 종합적 고속교류망의 구축</li> <li>· 국민생활과 환경부문의 투자증대</li> <li>· 국토계획의 집행력강화 및 국토이용 관련제도 정비</li> <li>· 남북교류지역의 개발관리</li> </ul>
특징 및 문제점	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 거점개발방식의 채택</li> <li>· 경부축 중심의 양극화 초래</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 양대도시의 성장억제 및 성장거점도시의 육성에 의한 국토균형 발전 추구</li> <li>· 구체적 집행수단의 결여로 국토의 불균형 지속, 올림픽 개최의 확정 등으로 1987년 계획 수정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 세계화·개방화·지방화 등 여건반영 미흡</li> <li>· WTO 출범 등 국토개발의 기조 변화</li> </ul>

### 3) 제4차 국토종합계획의 수립배경과 특징

#### 가. 수립 필요성

- 21세기에 전개될 새로운 여건변화에 주도적으로 대응하여 시대적변화를 국가발전의 기회로 전환하기 위한 국토운영전략 필요
  - 세계정책의 전면적 자유화, 지식기반산업의 성장 및 정보화의 진전, 각종 권한의 지방분산에 적극 대처하는 국토발전방향 제시
- 새천년을 여는 21세기에 국가의 융성과 국민의 삶의 질을 동시에 확보하기 위한 새로운

### 국토비전과 전략 필요

- 과거 국토개발과정에서 누적되어 온 국토의 불균형, 환경훼손 등의 문제점을 해소하면서 한반도가 세계로 도약하기 위한 새로운 국토발전의 마스터플랜 제시
- 삶의 질과 환경을 중요시하는 국민의식 변화에 따라 개발과 보전을 조화시킬 수 있는 국토관리방안 마련
- 중앙정부 지방자치단체·기업 등에 국토발전의 가이드라인을 제시하고, 산업·교통·주택 등 분야별 계획 및 정책추진방향을 제시
- 지방자치단체와 기업 등이 향후 발전계획 및 사업계획을 수립·추진할 때 지침이 될 수 있는 국토관리의 원칙을 마련

### 나. 국토 문제와 과제

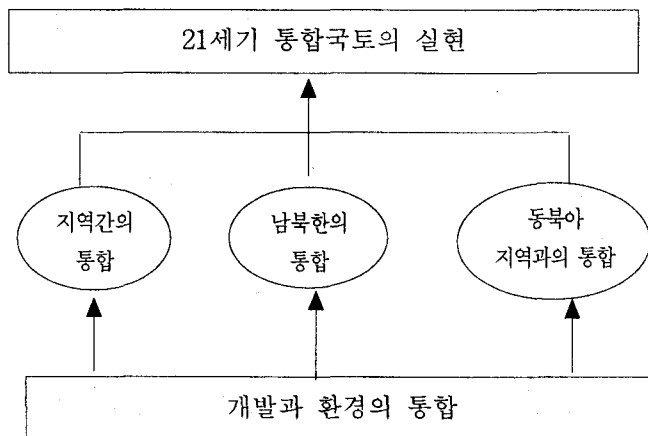
- 수도권집중과 지역간 불균형의 심화
  - 경제성장과정에서 경부축에 인구와 산업이 집중하여 교통혼잡, 과밀, 환경오염 등 사회적 비용이 국가발전에 막대한 부담으로 작용
  - 특히, 수도권에의 과도한 집중현상으로 인해 토지가격 상승 및 주택부족, 교통, 환경 등의 과밀문제가 발생하고 국가안보적 측면의 취약성도 가중
- 환경훼손에 따른 삶의 질 저하
  - 무질서한 개발로 인해 해변·강변·준농림지역에 음식점, 숙박시설, 아파트 등이 난립하는 등 자연과 경관이 훼손되고 고밀도 개발 지속
  - 주요하천의 수질이 상수원수 최하급인 III~IV등급으로 악화되는 등 환경오염 심화로 지구환경과 생태계 보전에 대한 국민요구 증대
- 인프라 부족에 따른 국가경쟁력 약화
  - 도로·철도·항만·공항·물류 등 기반시설 미비와 교통수단간 연계 부족으로 국민생활불편과 국가경쟁력 저하 야기
  - 전체 물동량의 70%가 경부축에 집중되고 동서간 연결 인프라가 부족
- 국토의 안전성 결여
  - 시설물 안전관리의 미흡, 자연재해 등 각종 재해에 대한 방재체계가 결여되어 국민들이 안심하고 살 수 있는 국토여건이 취약한 실정

#### 다. 제4차 국토종합계획의 특징

- 국토환경의 적극적 보전을 중시
  - SOC, 도시개발, 산업입지, 관광개발 등 국토계획 전 부문에서 환경과의 조화 중시
  - 지속가능한 국가발전을 선도하기 위하여 개발과 환경이 조화된 국토운영전략 제시
- 국가, 지방자치단체, 주민이 함께 참여하는 동참계획
  - 계획수립에서부터 민·연·관이 적극 동참하여 미래국토를 함께 설계
  - 중앙정부 주도의 계획수립방식에서 탈피하여 지자체 및 각계각층의 의견을 수렴하고 이를 계획에 적극 반영하는 상향식(bottom-up) 방식 채택
- 보다 장기적인 구상을 위하여 2000~2020년의 장기계획으로 수립
  - 고속도로망, 국제허브공항, 거점항만 등 기간시설이 대체로 2020년경 완성
  - 도시개발, SOC, 문화·관광, 산업입지의 결실에 20년 전후 소요

## II. 제4차 국토종합계획의 기초

### 1. 계획기조 : 「21세기 통합국토」의 이념



## 2. 기본목표

- 더불어 잘사는 「균형국토」
  - 국토의 균형개발을 통해 지역간의 통합을 도모하고, 각 지역이 저마다의 개성과 특성을 살린 발전기반을 확보
- 자연과 어우러진 「녹색국토」
  - 국토계획의 전분야에서 개발과 환경의 통합을 지향함으로써 지속가능한 국가발전을 도모하고 국민의 삶의 질 향상에 기여
- 지구촌으로 열린 「개방국토」
  - 21세기 세계경제의 핵심지역으로 부상할 동북아시아지역과의 통합을 지향함으로써 동북아의 중심교류국가, 나아가 세계경제의 주도 국가로 도약
- 민족의 화합하는 「통일국토」
  - 민족의 숙원인 남북의 조화로운 통일을 지향하면서 이를 위한 남북협력기반을 조성함으로써 남북한의 통합을 도모

## Ⅲ. 부문별 추진계획

### 1. 개방형 통합국토축 형성

#### 가. 기본방향

- 해양과 대륙이 만나는 지리적 강점을 전략적으로 활용하여 환황해경제권, 환동해경제권, 환태평양권과 연계한 발전을 도모하고, 안으로는 지방을 적극적으로 육성하여 국토의 균형성과 국가경쟁력을 동시에 제고

#### 나. 개방형 통합국토축의 구성

- 국토 3면을 활용하여 세계로 뻗어가는 「연안국토축」
  - 환동해축 : 부산·울산~포항~강릉·속초~(나진·선봉)

- 환남해축 : 부산~광양·진주~목포~제주
- 환황해축 : 목포·광주~군산·전주~인천~(신의주)
- 내륙지역의 균형개발을 추진하는 「동서내륙축」
  - 남부내륙축 : 군산·전주~대구~포항
  - 중부내륙축 : 인천~원주~강릉·속초
  - 북부내륙축 : 평양~원산(통일이후 장기적으로 고려)

#### 다. 개방형 통합국토축의 형성전략

- 동북아를 겨냥한 국제적 생산·교류기반을 구축
  - 인천~아산만~군산·장항~목포~광양만~진주 등을 연계한 신산업지대망 구축
  - 인천국제공항, 부산항·광양항을 동북아의 중심허브공항 및 중심항만으로 육성
  - 지역의 신개발거점으로서 무관세 「자유항 지역」과 「외국인 투자지역」 육성
- 지역발전의 선도역할을 수행할 10대 광역권을 개발하여 지역균형 개발의 핵심거점 및 지방의 세계화 전진기지로 육성
  - 아산만권, 전주·군장권, 광주·목포권, 광양만·진주권, 부산·울산·경남권, 대구·포항권, 강원동해안권, 중부내륙권, 대전·청주권 및 제주도 국제 자유도시

## 2. 지역별 경쟁력 고도화

### 가. 지역특성을 살린 개성있는 발전전략 추진

- 중앙정부의 기관과 권한, 기업본사 및 공장 등 중추적인 기능의 지방분산과 이전을 적극 유도하여 수도기능을 분산
- 수도권내 분산과 계획적 정비 추진
  - 수도권동부(전원도시지역), 수도권서부(국제교류지역), 수도권남부(산업·물류유통지역), 수도권북부(남북교류지역)
  - 수도권과밀과 집중문제가 어느정도 완화될 때까지는 공장 및 대학정원총량제 등 집중억제기조를 유지하고 비계획적 도시개발을 억제
- 지방도시의 산업별 수도화와 전문기능도시화
  - 지방대도시를 특정부문에서 한국을 대표하는 도시로 특화하여 서울에 집중된 수도기능

을 분담하는 「산업별 수도」로 육성

- 중소도시의 지역적 잠재력과 여건을 감안하여 전문기능도시로 육성하고 적정개발밀도를 유지함으로써 대도시와 차별화된 정주여건 조성
- 농산어촌 등 낙후지역의 새로운 활로 개척
  - 친환경농업 및 첨단영농기법의 도입 등 농수산업의 고부가가치화와 수출산업화를 유도하고 도농교류촉진을 통해 지역경제 다원화
  - 낙후지역의 불리한 여건을 극복하기 위해 이들 지역의 자연경관, 역사·문화자원을 「신자원」으로 활용한 생산·여가지대로 육성
    - 도시지역, 산간지역, 폐광지역, 접경지역 등
  - 도로신설, 물류기반 구축 등을 통해 물리적 접근성과 주거환경을 대폭 개선

#### 나. 지역산업구조 고도화를 위한 전략적 산업입지 조성

- 수요자 중심의 산업단지 조성 및 개발
  - 정부주도의 공급방식에서 벗어나 입지선정, 규모 등에 있어 산업구조변화에 대응할 수 있도록 입지수요에 맞게 산업단지를 조성
  - 산업정책방향과 지역특성에 따라 적절한 지원이 이루어질 수 있도록 기반시설, 정보, 기술 등 각종 인센티브의 총체적 지원체제 구축
- 지식기반사업에 적합한 다양한 형태의 산업입지 공급
  - 정보통신, 생산기술혁신에 대응하여 기존산업의 지식화를 도모하고, 테크노파크, 미디어밸리, 벤처단지 등 다양한 지식산업단지 개발
- 기존 산업의 쇠퇴화 및 침체우려가 큰 지역의 산업구조 개편을 위한 「산업전환지대」, 낙후지역 또는 전략적 육성이 필요한 지역에 「기업촉진지구제」 도입

#### 다. 문화·관광기반의 체계적 확충

- 전국을 7대 문화관광권으로 구분하여 다양한 문화·관광자원을 개발
- 지역발전과 관광을 연계한 「생태자원활용지대」 구축
  - 지리산~덕유산~월악산~소백산~오대산~설악산을 잇는 지역
  - 낙후지역의 수려한 경관과 생태관광자원을 지역발전의 계기로 활용
- 제주도를 아·태지역의 국제관광 중심지로 육성하고, 경북북부의 유교문화유산을 관광자



원화하는 등 국제적 관광지역을 개발

- 문화적 특수지역을 하나의 문화권으로 묶어 백제, 신라, 가야, 탐라, 증원, 강화 등의 문화유적을 정비·확충
- 지자체간 공동의 친환경적인 문화·관광지대 개발
  - 남해안국제관광벨트, 동·서해안의 연안관광벨트, 지리산통합문화권 등 지자체간 공동의 친환경적인 문화·관광지대를 개발

### 3. 건강하고 쾌적한 국토환경 조성

#### 가. 친환경적 국토관리 강화

- 지역개발, 산업입지, SOC, 관광, 도시관리, 자원관리 등 국토계획의 모든 부문에 환경과 조화된 지속가능한 발전개념 도입
  - 환경친화적 개발모형과 지침마련 및 대형개발사업에 대한 합리적인 환경영향평가수단 도입
- 주요산맥, 10대 강, 3대 연안지역을 네트워크화하여 통합적으로 관리하는 국토생태통합 네트워크를 구축
  - 생태적으로 보전가치가 큰 백두대간, DMZ, 습지·갯벌, 하천·계곡, 대형호소, 국립공원 등을 연계하여 관리
  - 백두산에서 지리산으로 이어지는 1,400km의 백두대간을 「민족생태공원」으로 지정하여 남북한 및 지자체간 공동으로 관리하는 방안 추진
  - 10대 유역권별 수질·수량·생태계 보전과 물순환의 건전성을 촉진하고, 수변역에 대한 체계적 관리와 환경친화적 하천조성 추진
- 환경오염의 예방과 적극적 치유
  - 녹색 생산·유통·소비체계의 정착을 통한 자원순환형 사회형성, 폐기물처리시설의 원활한 입지와 관리로 오염물질배출을 최소화
  - 대기환경기준의 단계적 강화, 청정연료사용 확대로 맑고 깨끗한 대기의 질을 확보
  - 환경기초시설 확충과 오염원에 대한 특별관리, 지하수관리 강화 등을 지속 추진하여 주요하천 및 상수원 수질을 1~2등급으로 개선

- 질서있는 토지이용 및 관리체계 구축으로 난개발을 방지
  - 보전할 지역은 철저히 보전하고, 개발가능한 지역은 계획에 입각하여 친환경적으로 개발하는 국토이용원칙을 정립
  - 도시지역과 비도시지역의 토지이용계획 체계를 통합하고, 복잡다기한 토지이용제도를 정비하여 질서있는 국토이용을 도모

#### 나. 살기좋은 주거환경 조성

- 주택정책의 기초를 「내집마련」 위주에서 「살기좋은 우리동네」 정책으로 전환하고 공동체 단위의 주거단지와 공공시설을 확충
  - 자원절약적·환경친화적 주택 조성 및 주거환경개선 프로그램 추진
- 계획기간중 총 770만호의 주택을 공급하여 주택보급률을 제고
  - 주택보급률 제고 : 92%('98)→100%(2002)→106% 이상(2020)
  - 저층·중저밀도의 주택공급확대 및 2000년대 초까지 연 10만호 이상의 공공임대주택 공급
  - 주거복지지표 및 최저주거기준을 개발·설정
- 쾌적한 도시생활환경의 정비
  - 재개발·재건축시 주변기반시설의 수용용량 및 시설확충계획을 고려하여 적정개발밀도를 유지하고, 불량주거지 및 생활환경 정비추진
  - 2020년까지 시가화구역의 1인당 공원면적을 현재의 2배 수준으로 확대하고, 도시하천주변의 수변공간 정비와 녹색교통환경 조성 추진

#### 다. 안심하고 살 수 있는 국토방재기반 구축

- 도시계획, 택지개발사업, 신도시건설, 산업단지 등 주요시설의 입지계획입안 및 수립단계에서부터 방재체계 및 수용능력을 종합검토 하여 추진하고, 범정부·범지자체 차원의 통합방재체계 구축
- 자연재해에 대한 대처능력 강화
  - 5대강 중심의 수계치수사업을 13대 강으로 확대하고 상습수해지역 해소
  - 2011년까지 자연형 하천공법 등을 통한 친환경적 하천개수사업을 100% 완료하고 현재 20억톤의 홍수조절기능을 34억톤 규모로 제고
  - 첨단홍수 예·경보 시스템을 구축하고, 시설물의 내진설계기준 강화

- 도시기반·교통시설 등의 안전·유지관리 강화 및 부설시공 방지

#### 라. 맑은 물의 안정적 공급

- 유역권별 수자원의 안정적 공급기반 구축
  - 4대강 대유역은 중규모댐 위주로, 중소하천의 소유역은 소규모 댐위주로 개발하고, 수요 및 공급관리를 통하여 물 절약 및 공급능력 제고
  - 광역상수도망의 확충 등을 통해 전국 상수도 보급률을 2020년까지 97%수준으로, 농어촌 지역은 현재의 19% 수준에서 85% 수준으로 제고
  - 해수의 담수화 추진, 지하수관리의 강화 등 보조수자원 개발을 통하여 해안 및 도서 지역, 낙후지역의 용수공급을 원활화
  - 남북한 수자원 공동관리 방안 등을 신중히 검토하여 추진
- 수자원의 적정수질 확보
  - 상수원보호구역 또는 폐수배출 밀집지역은 단기적으로 총량규제를 실시하고, 오염이 심각한 지역은 장기적으로 폐수배출권 도입을 추진
  - 유역권별 차등적 폐수배출기준의 적용으로 공장입지를 계획적으로 관리하고, 상수원보호구역 등에 대한 토지이용규제 강화
- 수자원의 절약 및 효율적 이용 유도
  - 물값 현실화, 수자원의 절약적 이용을 위한 인센티브를 강화
  - 중수도 시설 및 절수형 기기의 보급 확대 등
- 수자원의 합리적 관리체계 확립
  - 2010년까지 누수율을 8.5%선으로 유지하기 위하여 20년 이상된 노후 관거 4만3천여km를 교체하고 수도관리종합시스템을 구축
  - 유역별 하천 종합관리체계를 구축하고 물 이용 및 관리에 관한 종합법 제정을 추진

## 4. 고속 교통·정보망 구축

### 가. 전국을 하나의 생활권으로 묶는 종합기간교통망 형성

- 여객 및 화물교통수요와 수송수단별 특성을 균형있게 고려하여 교통시설간 수송분담율의 적정화를 도모하고 철도수송체계를 점차 강화

◦ 도로부문

- 국토의 균형발전과 교통수요에 부응하는 7×9 고속간선망을 단계적으로 구축
- 물류비용 절감 및 국민불편 해소를 위한 국도애로구간 정비
  - 도로총연장 : 87,000km('97) → 약 20만km(2020)
  - 고속도로 총연장 : 1,900km('97) → 약 6,000km(2020)
  - 일반국도 4차선비율 : 25%('97) → 50%이상(2020)

◦ 철도부문

- 고속전철 건설사업을 계획대로 추진하고 복선전철화 노선과 연계운영
- 철도노선의 개량 및 신설을 통해 철도의 수송분담율을 점차 제고
- 계획기간 전반기는 수요가 있는 기존선로의 직선화, 복(복)선화, 전철화로 수송능력을 향상시키고 후반기에는 철도망 신설 강화
- 철도영업연장 : 3,118km('97) → 약 5,000km(2020, 1.6배)
  - 복선화율 : 28.9%('97) → 80%(2020, 2.8배)
  - 전철화율 : 21.2%('97) → 82%(2020, 3.9배)

◦ 항만부문

- 컨테이너 화물비중의 증대, 선박의 대형·고속화, 복합운송의 확대 등을 감안하여 컨테이너 처리가 가능한 대형항만을 개발
  - 부산신항(24선석, 연간 460만 TEU), 광양항(24선석, 연간 528만 TEU)을 대형컨테이너 중추항만으로 개발
- 기존 항만도 기능개선차원에서 시설정비를 추진하여 2020년 20억톤으로 예상되는 항만 물동량 처리능력 제고

◦ 공항부문

- 국제항공수요를 처리할 수 있는 동북아 중추공항 육성
  - 인천국제공항을 2001년 상반기에 1단계 개항하고, 2020년까지 시설확충을 통해 동북아의 허브공항으로 육성
- 고속·고급의 통행수요를 수용할 수 있도록 권역거점공항과 지방공항의 여객처리능력

## 과 안전시설을 확충

- 소형비행기, 헬기 등을 이용한 근거리 항공의 실용화 추진
- 물류부문
  - 시설의 차별화 및 위계화(국가거점물류기지-내륙거점물류센터-지역중심유통단지)를 통한 전국 물류네트워크 구축으로 물류비용을 절감
  - 물류비 절감목표 : 현재 GDP대비 16.5% → 10%수준(2020)
- 중심도시와 배후지역을 연결하는 광역도로망과 광역전철망을 확충하고, 환승시설 확충 등을 통해 대도시 생활권의 광역화에 대응

## 나. 동북아 관문역할 수행을 위한 국제교통인프라 확보

- 인천국제공항을 동북아의 중심공항으로 육성하고, 부산항·광양항을 동북아 물류중심기지로 활용하여 동북아 관문국가로의 도약을 유도
- 동북아 철도망의 일환으로 한반도 철도망 구상을 추진하고, 남북관계를 고려하여 대륙연계에 대비한 간선도로망과 해운수송망 구축을 추진

## 다. 인간존중·환경중시의 교통체계 구축 및 투자효율성 제고

- 안전중심, 환경친화적 교통체계를 구축하여 사고피해 및 환경오염을 최소화하고, 대중교통 활성화 등 교통수요관리 정책을 대폭 강화
- 지능형교통시스템을 활용하여 효율적인 교통관리를 도모하고, 각종 교통시설 투자사업의 우선순위 조정을 통해 투자효율성 제고

## 라. 지능화된 디지털 국토의 형성

- 전국토를 거미줄처럼 연결하는 초고속정보통신망을 구축하여 첨단지식사회의 균등한 정보향유 및 접근권리를 보장
- 농어촌 및 낙후지역에 고도의 정보서비스를 제공하여 이들 지역주민의 생활의 질을 제고
- 국토센서스 조사와 데이터베이스 구축을 통해 국민생활의 편의성을 제고하고 국토관리의 합리성과 효율성을 확보

## 5. 남북한 교류협력기반 조성

### 가. 남북한 교류협력거점 및 사업의 적극적 발굴

- 접경지역을 개발과 보전, 안보적 요소가 조화를 이루도록 종합적으로 관리하고 중장기적으로 교류협력사업과 연계된 평화벨트를 조성
  - 경제·문화·환경 중심의 다양한 교류협력지구 개발 추진
- 다양한 교류협력사업 발굴·추진
  - 임해지역 산업단지 개발 및 이를 뒷받침하는 전력·통신 등 북한지역 인프라 확충을 추진하는 방안을 신중히 검토
  - 자원의 공동이용, 백두대간 공동관리 등의 환경분야 협력 강화

### 나. 남북연계 교통망의 복원 추진

- 남북한간에 단절된 육상교통망의 단계적 복원을 추진(국도 6개, 철도 4개 노선)하고, 중장기적으로 연안수송체계 구축을 추진

### 다. 남북교류협력 추진체계 강화

- 남북교류사업의 효율적 추진을 위하여 통합 추진체계를 마련하고, 민간과 국제적 협력을 활용하여 남북교류협력의 활성화를 유도

## IV. 계획의 실천력 강화

### 1. 국토개발투자재원의 다변화 및 효율적 조달

- 투자재원 확충방안으로 중앙정부의 재정지출외에 지방재정능력 확충, 사용료 및 수수료의 현실화, 민간자본 및 외국자본의 유치를 강구
  - 투자재원의 사회적 기회비용, 징세비용, 수수료, 자금조달의 부대비용과 간접효과, 거시경제효과등을 감안하여 재원 조달방안 결정

- 국토개발사업 투자우선순위에 대한 조정체계를 강화하여 가용재원의 합리적이고 효율적인 투자 도모

## 2. 국토계획의 법적·제도적 기반 강화

- 국토계획을 범부처·범지자체 차원에서 실천하기 위한 국토기본법제정을 추진하고, 「더불어 사는 균형국토」의 이념을 구체화하는 범정부적 추진기구로서 「국토균형발전기획단」 설치
- 부문별 실천계획의 수립과 예산과의 연계성을 제고함으로써 계획의 실천력을 높이고, 국토계획의 집행과정에서 범국민적 참여를 강화하여 계획의 민주성과 효과성을 극대화

## 3. 지역중심의 개발 및 지역간 협력체계 확립

- 중앙정부와 지자체간의 기능분담에 근거하여 중앙정부의 권한을 적극 이양하여 지방자치단체의 자율성을 제고
- 중앙정부와 지자체간 「지역개발투자협약제도」 등을 도입하여 국가이익과 지역이익이 조화되는 사업에 대한 안정적 추진기반을 확보하고, 지자체간 공동개발사업을 적극 발굴·지원
- 중앙정부와 지자체, 지자체 상호간의 분쟁조정장치를 강화하여 지역간 연대를 강화하고 갈등을 적극적으로 해소

주택회보