연구세미나 자료

대내외 여건변화를 감안한
新국토해양 정책방향

일시 : 2012. 11. 5 (월) 10:00~18:00

장소 : 국토연구원 강당(지하 1층)

국 토 연 구 원

한국교통연구원

한국해양수산개발원

한국건설산업연구원

목 차

Ⅰ. 국토해양 업무 및 특성 ····· 1

1. 국토해양 업무 ····· 1

2. 국토해양 업무의 특성 ····· 2

Ⅱ. 그간의 정책성과 및 과제 ····· 5

1. 정책성과 ····· 5

2. 과제 : 대내외 여건변화에 대한 대응 지연 ····· 8

Ⅲ. 향후 정책방향 및 추진전략 ····· 11

Ⅳ. 실천방안 ····· 12

1. 공통분모가 큰 대한민국 ····· 12

[1] 주거복지 희망의 사다리 구축 ····· 13

[2] 생활교통난 해소와 교통복지 실현 ····· 18

[3] 살기 좋은 마을, 걷고 싶은 동네 ····· 23

[4] 여유롭고 신나는 국토해양 ····· 27

2. 사람과 자본이 모이는 대한민국 ····· 30

1 도시권 육성과 지역생활권 정비 ····· 31

2 동북아 통합 교통물류체계 구축 ····· 39

3 품격있는 국토 및 도시 창조 ····· 45

3. 위기에 강한 대한민국 ····· 48

1 일본식 복합불황 방지 및 경기회복 지원 ····· 49

2 5년내 해외건설 수주 1조불 달성 ····· 53

3 신성장 동력 육성으로 양질의 일자리 창출 ····· 59

4. 함께 가는 대한민국 ····· 64

1 건설, 물류, 택시, 버스 등 산업구조 개선 ····· 65

2 국민들의 애로 해결을 위한 대응체제 정비 ····· 70

5. 지속가능하고 안전한 대한민국 ····· 74

1 기후변화에 대비한 국토해양 정책방향 ····· 75

2 선진국 수준의 생활안전 확보 ····· 80

6. 더 큰 대한민국 ····· 84

1 해양영토 수호와 전략적 국익 확보 ····· 85

Ⅰ. 국토해양 업무 및 특성

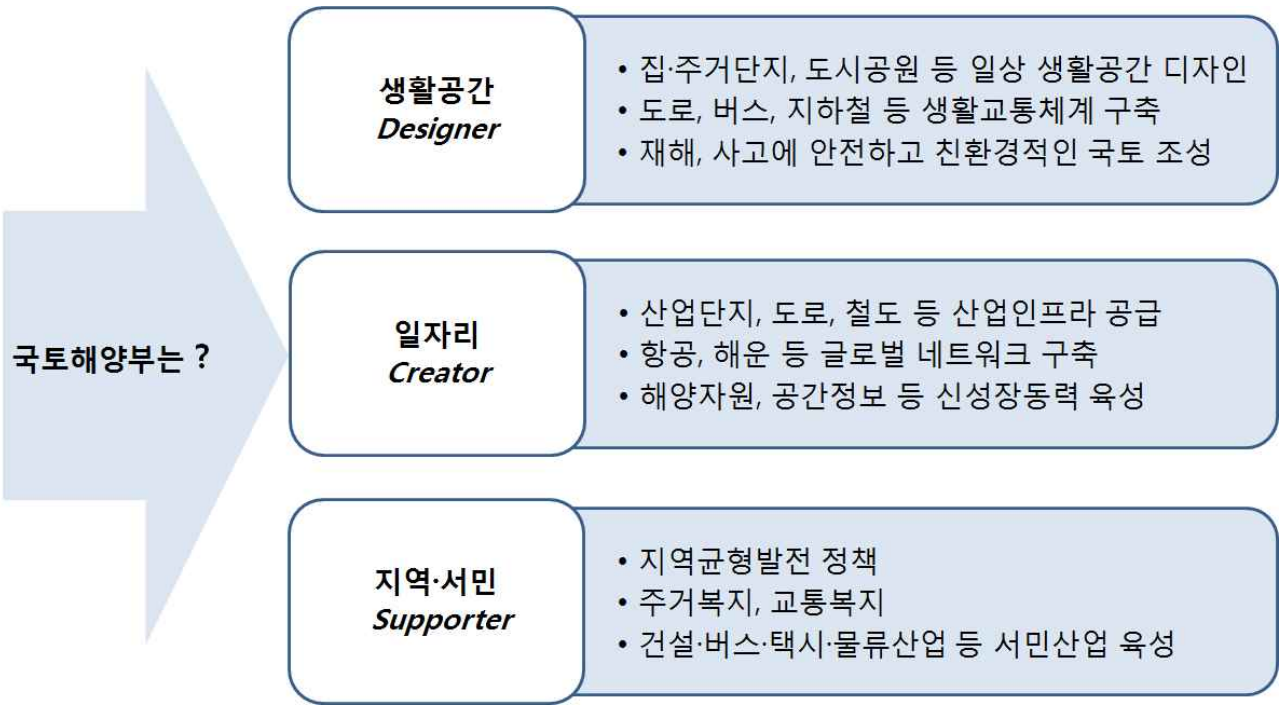
1 국토해양 업무

□ 국토해양부는 국민 삶의 터전인 「땅과 바다」의 개발 및 관리와 사람과 물자의 흐름을 다루는 「교통·물류」를 총괄

○ (국민적 관점) 사는 집과 마시는 물, 생활 교통은 물론 도시공원 등 일상 생활공간, 국토해양 환경보호 등 국민 삶과 직결된 업무 수행

○ (국가적 관점) 도시 경쟁력 제고, 글로벌 교통·물류 네트워크 확충, SOC 구축을 통해 국가 경쟁력 제고와 지역 균형발전 토대 마련

➡ 주택, 생활교통 등 국민의 일상생활 디자이너로 민생과 직결
+ 산업인프라 공급, 글로벌 교통물류망 확충으로 일자리 창출
+ 주거복지, 지역균형발전 정책 등 지역과 서민경제 지원



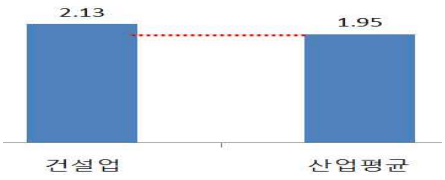
2 국토해양 업무의 특성

◈ 하늘과 땅, 바다, 그리고 아침부터 저녁에 이르기까지 국민생활과 직결된 국토해양 업무는

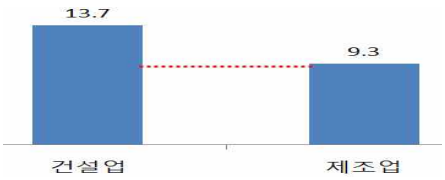
- 모든 계층과 지역에 영향을 미칠 뿐만 아니라,
- 일자리 창출, 복지, 경제 민주화 등 시대적 과제 해결에 핵심수단

1 GDP의 약 15%를 담당하며, 서민 일자리와 직결

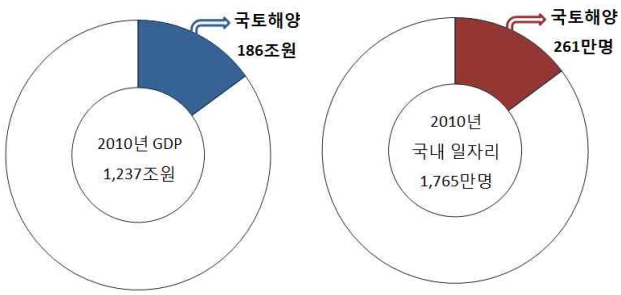
□ 국토해양부문은 GDP와 일자리의 약 15% 담당



<생산유발효과>



<고용유발계수(10억원당)>



□ 첨단 IT산업수요 창출 등 전후방 산업연관효과가 크고 취업유발계수도 커 여타부문에 비해 고용창출에 효과적

* 건설업 호조 시 IT 등 최첨단 업종부터 중개업소, 가구 판매점 등 서민 업종까지 긍정적 파급효과

□ 산업구조 전환에 따른 퇴출·잉여 인력을 빠르게 흡수 가능

* 비숙련 퇴출 노동자가 단기간 내 전직 가능한 일자리 창출

➡ 국토해양부문 투자 = 꼭 필요한 미래 생산 및 생활 기반 제공 + 서민형 일자리 창출(일자리 복지) + 단기 경기조절 기능 수행

② 국민생활과 행정의 최접점에 위치

□ 국토해양행정은 국민생활과 24시간 밀착되어 있을 뿐만 아니라 그 효과가 가시적

○ 주거문제부터 출퇴근 교통, 도시환경 문제에 이르기까지 국민들의 눈 가는 곳 모두가 국토해양 업무

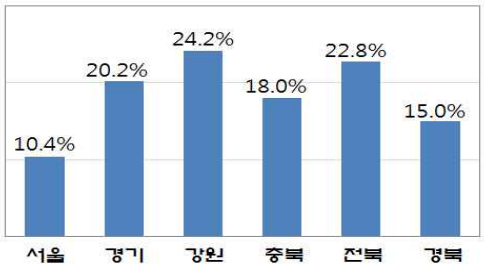
○ 따라서 주거문제 등 국토해양 행정의 성공여부는 정부에 대한 국민들의 만족도에 결정적 역할

□ 동시에 인천공항, KTX 등을 통하여 국민들의 자긍심 고취

➡ 임대주택, 출퇴근 교통, 도시공원, 생활체육시설 등 생활 인프라 확충 = 인프라 복지로 성장의 과실 공유 + 국민행복 제고

③ 지역경제의 버팀목

□ 건설투자는 전형적인 지역밀착형 산업이며, 대부분 지역경제의 건설투자 의존도가 매우 큰 상황



○ 농업기반 지방 중소도시의 경우 농업만으로는 지역경제 공동체 지탱이 어려워 도로 등 공공사업이 보완적 역할을 수행하는 상황

➡ 지방 국책사업 = 본연의 목적 + 토착 상공인의 지역내 재투자 유도 → 지역경제 공동체 지탱 기능 수행(일자리 유지형 복지)

4 도시 및 기업의 경쟁력에 지대한 영향

□ 오늘날 글로벌 경쟁체제에서는 국토의 물리적 면적보다 개방성이, 기업의 규모보다 속도가 경쟁력을 좌우

* 해방직후 부산-서울 9시간 → KTX 도입으로 전국토 90분 시대 개막

□ 따라서 국토공간·교통물류망 기획, 도시 및 토지이용 규제가 비효율적일 경우 도시 및 기업 경쟁력 제고에 한계

* '08년 기준 GDP의 12.5% 수준인 연간 128.3조원의 국가물류비 발생

➡ 글로벌 교통물류망 확충 = 우리기업의 해외시장 개척 지원 + 해외기업의 국내투자 유도 + 글로벌 관광·쇼핑객 국내 유치

5 다양하고 풍부한 신성장 동력

□ 중동의 풍부한 오일머니, 인도 등 개도국의 인프라 수요 급증 등을 바탕으로 한 해외건설의 新성장 동력화

* 2012년 해외건설 누적 수주액 5천억$ 달성

□ GIS, ITS 등에 기반한 위치기반서비스, IT와 건설업의 융합을 통한 U-City 등 첨단산업발전의 발판 제공

□ 소득 증가에 맞춰 본격적인 해양관광·레저, 항공레저 시대 개막

➡ 국토해양 신성장 동력 투자 = 국내 건설경기 침체 보완 + 첨단 융합산업, 관광·레저산업 발전 촉진 + 국민 삶의 질 제고

Ⅱ. 그간의 정책성과 및 과제

1 정책성과

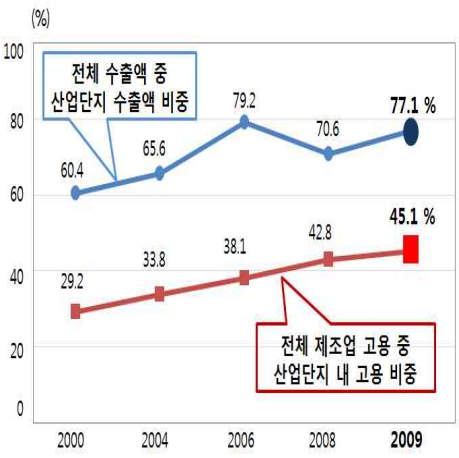
◈ 산업단지 공급, 전국토를 하나로 묶는 도로, 철도 건설, 한반도와 세계를 연결하는 항만과 공항 확충으로 국민소득 2만불 달성 견인

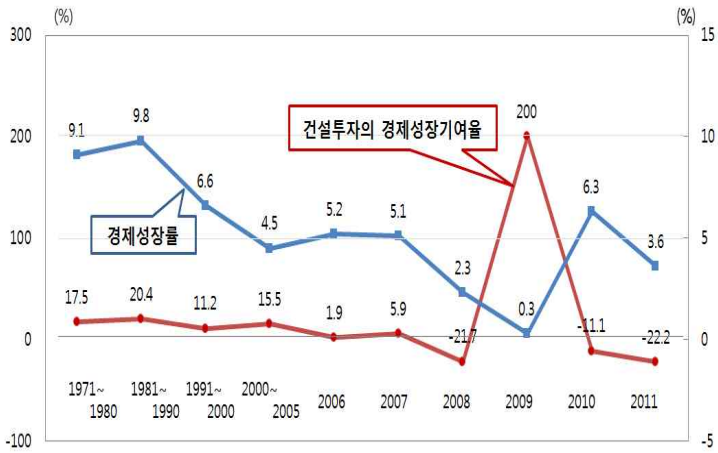
◈ 임대주택 공급, 지역개발 등 서민 주거안정과 지역 균형발전을 도모하고 국토와 해양의 지속가능한 개발체제 구축

1 경제성장과 글로벌 경제위기 극복 견인

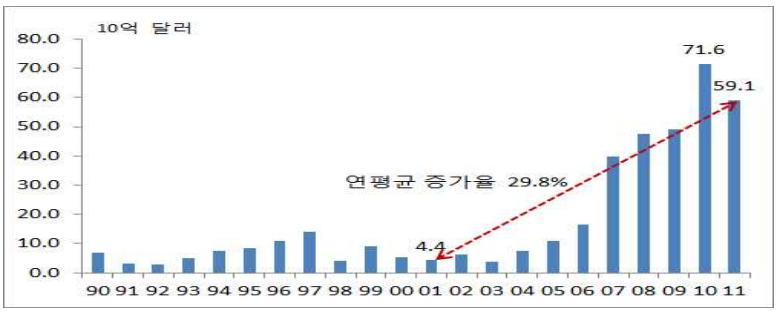
○ 총수출의 77%, 제조업 고용의 45%를 담당하는 산업단지 공급

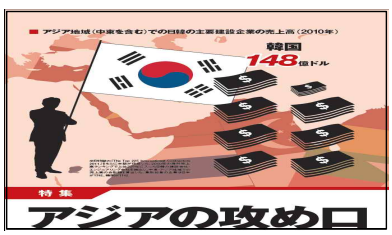
○ 건설투자는 '00년대 초반까지 경제성장의 11~20%를 담당했으며, '09년 글로벌 경제위기 조기 극복에도 큰 기여





○ '12년 누적 해외수주 5천억불 달성으로 세계 7대 건설강국 도약

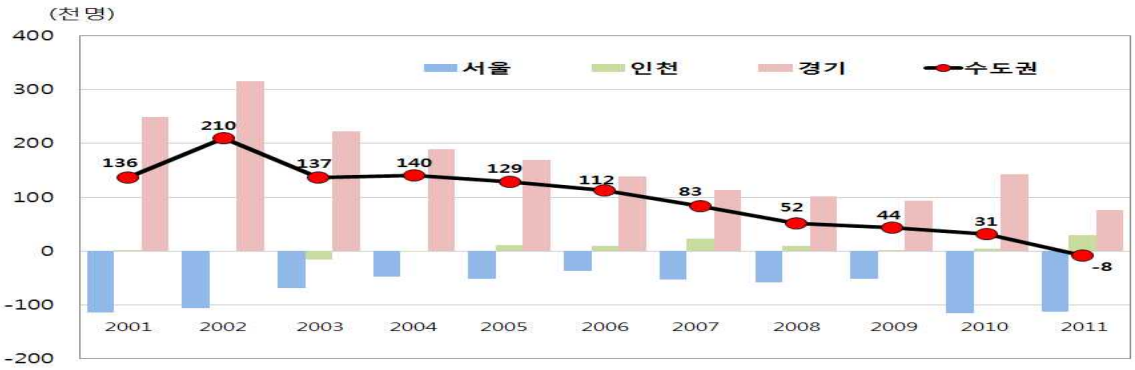




・日經Construction (2012.5.14): "약진하는 한국에서 배운다" 특집

2 손에 잡히는 정책으로 지역 균형발전 유도

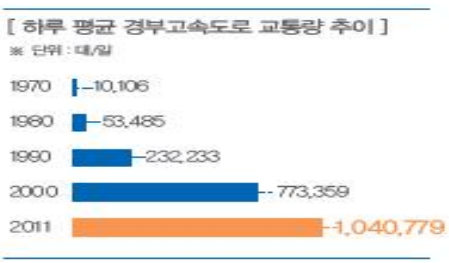
○ 세종시, 혁신·기업 도시 건설, 수도권 규제 등으로 계속 순유입되던 수도권 인구가 '11년 순유출로 전환



○ 비수도권 GRDP 비중도 '02년 50.7% → '10년 52.2%로 증가

3 세계 최고 수준의 교통물류 인프라 구축

○ 우리 경제의 대동맥인 경부, 서해안 등 고속도로·고속철도 건설로 지역 균형발전 및 전국토 2시간 생활권 형성



· '11년 경부고속철도 연 34백만명 이용
· 연 1.2조원 수익, 7.6조원 수입대체효과

○ 부산항, 인천공항 개발로 세계 5대 해운강국, 6대 항공강국으로 도약함은 물론 무역 1조 달러 시대 견인

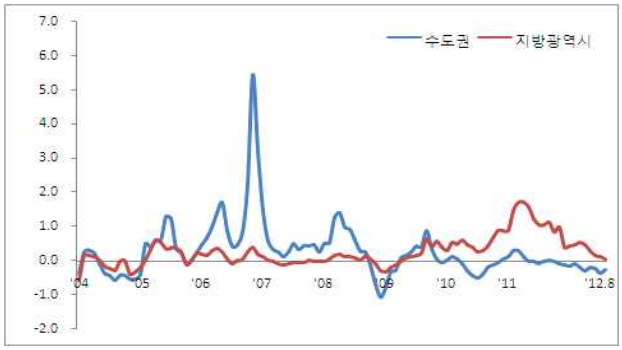
· 부산항 : 동북아 환적 1위 허브항만 도약

· '11년 35백만명 이용 (1.5조원 수익)

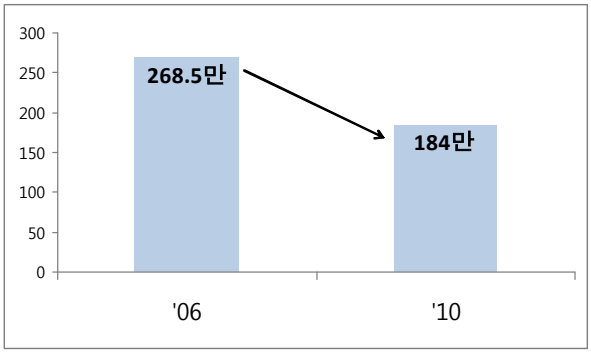
3 서민 주거안정 기반 마련

○ 임대주택 공급 등으로 집값안정 및 최저주거기준 미달가구 감축

【 집값 변동률 】



【 최저주거기준 미달가수 수 】



4 국토와 해양의 지속가능한 발전체제 구축

○ 선계획-후개발 체계 및 녹색도시 구현을 위한 제도적 기반 구축

* 국토의계획및이용에관한법률('03)
* 국토계획평가제도, 녹색건축물지원법제정('12)

○ 저탄소 교통물류체계로 전환 추진

* 지속가능교통물류발전법 제정('09) 및 기본계획 수립('11~20)

○ 연안오염총량관리제 등 해양환경보호 및 연안침식 모니터링 강화

5 국토해양분야 신성장동력 육성

○ 해양자원, 해양·항공레저, 공간정보서비스업 등 투자 확대

【망간각】

【마리나】

[국내 스마트 도시 시장 전망]

2 과제 : 대내외 여건변화에 대한 대응 지연

1 고도 성장기 정책 답습

◈ 경제, 인구 증가 속도 둔화 미반영 → 비효율 초래

○ 신도시 등 도시 외곽 개발 및 지역간 간선망 투자에 중점

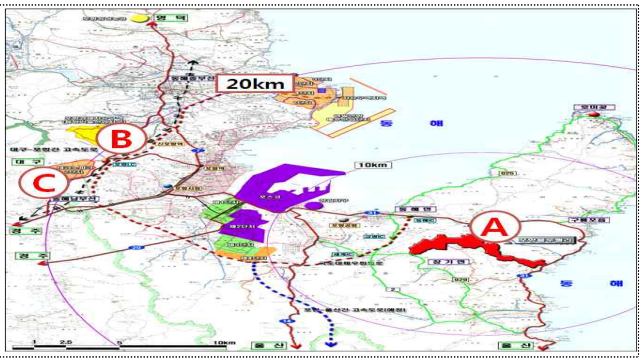
* 【사례】 인구 15만명에 불과한 광양시 인근에 12만명의 경자구역 계획

○ 부처간 경쟁적 과개발로 정책 효과성 저하

【사례 】 대구·경북 경자구역 (포항시)

: 반경 20km 내에 위치한 산업용지 개발사업이 조정없이 동시 추진

A. 포항블루밸리 : 국가산단
B. 포항융합기술산업지구 : 경자구역
C. 포항테크노파크2 : 일반산단



2 삶의 질 향상 & 저비용 생활구조 요구에 소홀

◈ 산업 인프라 중심 → 국민들이 희망하는 생활 인프라 공급 부족

○ 신혼부부, 사회초년생, 독신여성 등 생애 주기별 특성이 반영된 주거복지정책 미흡

○ 임대아파트 중심으로 소득 1~2분위 소외 및 주택 연계 주거복지 프로그램 미흡

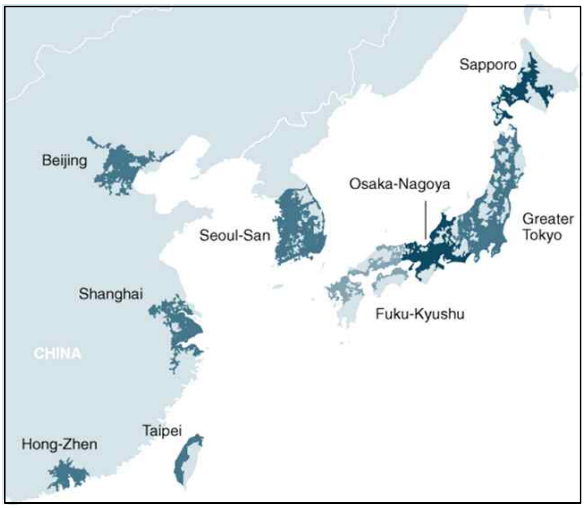
○ 출퇴근 등 생활교통난 여전 및 교통복지 미흡

○ 도시공원, 생활체육시설, 안전, 보육 시설 부족

3 글로벌 관점의 국토 경영 전략 미흡

◈ 치열한 국제경쟁 속에서 생존과 번영을 위한 전략적 관점 결여

<동아시아의 메가리전>



○ 지역정책 수립 시 동북아 경제권역 간 치열한 경쟁구도에 대한 인식 부족

○ 글로벌 항공, 해운 네트워크 확충도 시장개척 관점 미흡

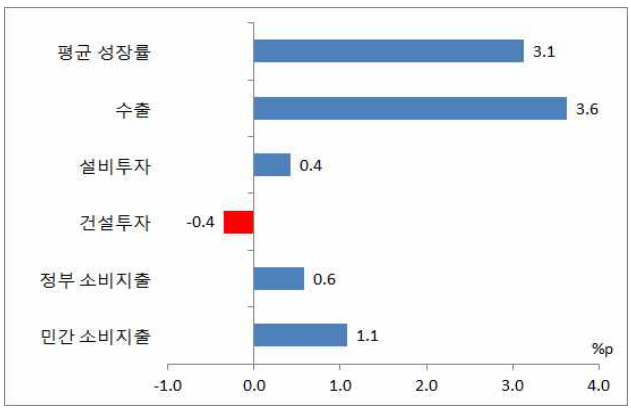
○ 독도, 이어도, EEZ 등 해양영토의 전략적 관리 미흡

4 경제위기 및 일자리 창출에 소극적 대응

◈ 위기극복과 미래준비를 동시에 충족하는 정책수단을 가지고 있음에도 적극적인 솔루션 제시 부족

○ 건설투자 (-) 경제성장 기여도

* 최근 4년 평균 기여도 △0.4%p



○ 부동산 시장 장기 침체

* 최근 5년 평균 거래량 대비 40% ↓

헤럴드경제 석간

주택거래 사상최저
올들어 30% 급감

하우스푸어 500만 … 비상구는 없나

연체-경매-파산

한국경제 2012년 08월 (24면

버블세븐 '반값세븐'되나

○ 건설업, 교통물류산업 구조개선 지연 및 해양자원 개발 등 신성장 동력 산업 가시적 성과 창출 미흡

5 상생형 산업 생태계 구축 노력 미흡

◈ 대·중소기업간 불공정 관행, 일용직 등 산업 종사자 보호 미흡

○ 불공정 하도급 관행 등 중소기업 및 지역업체 보호 미흡

○ 주기적인 임금체불, 열악한 근로조건 등 산업 종사자 복지 및 보호장치 미흡 등

6 기후변화 및 이상기후에 따른 대처능력 제고 필요

◈ 기후변화 등에 대비한 지속가능한 국토해양관리체계 구축 필요 및 이상 기후에 따른 도시 방재 총괄 기능 강화 필요

○ 신규·기존 건축물별 에너지 절감 세부 추진전략 필요

○ 자동차 수요관리와 연계한 녹색교통 정책 미흡

○ 이상 기후에 대비한 도시 방재대책 및 지류·지천 정비 미흡

《 서울 광화문 침수 ('10.9) 》

《 '12년 봄 가뭄 ('12.6) 》

Ⅲ. 향후 정책방향 및 추진전략

Ⅳ. 실천방안

1 공통분모가 큰 대한민국

생활인프라 복지로 경제성장의 과실 공유

지금까지 경제성장은 곧 국민행복을 뜻하였습니다.
그러나 저성장시대로 진입하면서 이러한 공식이 깨지고 있습니다.
양적 성장에도 불구하고 계층간, 지역간 양극화는 심화되고 있습니다.
복지에 대한 요구가 증가하고 있는 이유입니다.

그러나 전통적 복지만으로는 한계가 있습니다.
우선 재원이 충분하지 않습니다.
소비성 지출이 대부분이어서 미래에 대한 대비도 어렵습니다.
지속 가능성에도 의문이 제기됩니다.

새로운 개념의 복지가 필요한 이유입니다.
국토해양부는 생활 인프라 복지로 전통적 복지를 보완하여야 합니다.

비록 형편이 넉넉지 않지만,
주거복지제도가 잘 갖춰져 있어 집 걱정 없는 나라,
대중교통이 편리하고 저렴해 내 차를 살 필요가 없는 나라,
수돗물이 깨끗해 생수를 사 먹을 필요가 없는 나라,
도시공원과 생활체육시설이 잘 갖춰져 있어
굳이 피트니스 센터에 갈 필요가 없는 나라,
어린이 도서관이 잘 되어 있어 의지만 있으면
내 아이에게 마음껏 책을 읽어 줄 수 있는 나라,

이렇게 생활 인프라가 잘 갖춰져 있어
적은 비용으로도 기본적인 것들을 누리며 살아갈 수 있는
공통분모가 큰 나라,
바로 국토해양부가 꿈꾸어야 할 생활 인프라 복지입니다.

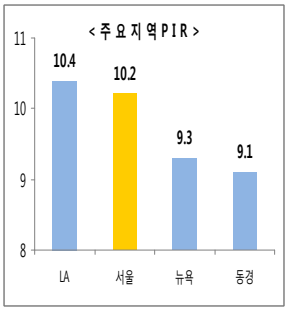
이를 뒷받침하기 위해
국토해양부는 정책 포커스를 지역간 도로, 철도 건설 중심에서
도시내 생활 인프라 확충으로
전환하여야 할 것입니다.

핵심과제	① 주거공간 - 주거복지 희망의 사다리 구축 ② 출퇴근길 – 생활교통난 해소와 교통복지 실현 ③ 생활공간 - 살기 좋은 마을, 걷고 싶은 동네 ④ 레저공간 - 여유롭고 신나는 국토해양

1 주거복지 희망의 사다리 구축

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 소득 대비 높은 집값, 전세가격

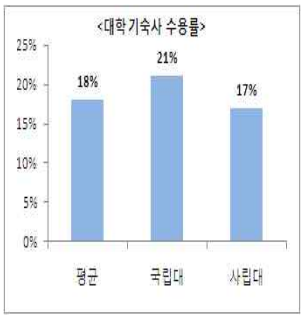


아직 높은 PIR

1억미만 전세 절반↓, 4억이상 2배↑

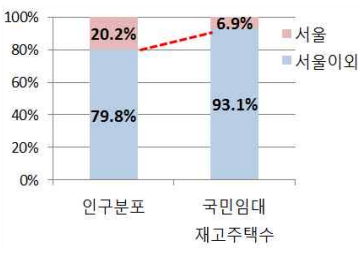
○ 생애주기별 지원 프로그램 미흡

신혼부부 연간 32만쌍중 정책수혜 연 7만가구



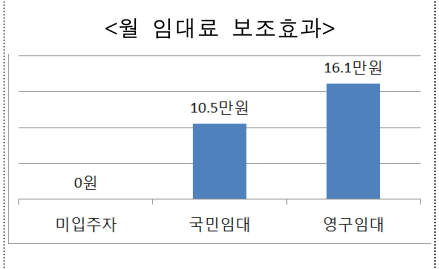
대학기숙사 평균수용률 18%

○ 임대아파트 건설 중심 주거복지 정책으로 3大 不均衡 발생



① 수요-공급지역 불균형

② 지불능력-임대료 불균형



③ 수혜자-비수혜자 불균형

○ 기존주택 주거환경 개선 지원 미흡 및 뉴타운 지연 갈등 심화

◈ 향후 정책방향

① 임대주택 건설호수 → 주거복지 수혜가구수로 정책목표 전환

- 5분위 이하 전 무주택가구 지원 및 생애주기별 지원 확대
- 한국형 바우처 도입 등을 통해 주거복지 3大 不均衡 해소

② 뉴타운 출구전략 수립 및 단독주택 밀집 지역 주거환경 개선

③ 가구구조, 라이프사이클 변화 등을 반영한 미래형 주택공급

1) 소득계층별·생애주기별 맞춤형 주거복지 강화

◈ 가칭 '희망의 사다리 프로그램'을 통해 매년 50만호씩 5분위 이하 무주택 임차 가구 전체에 주거복지 서비스 제공 필요

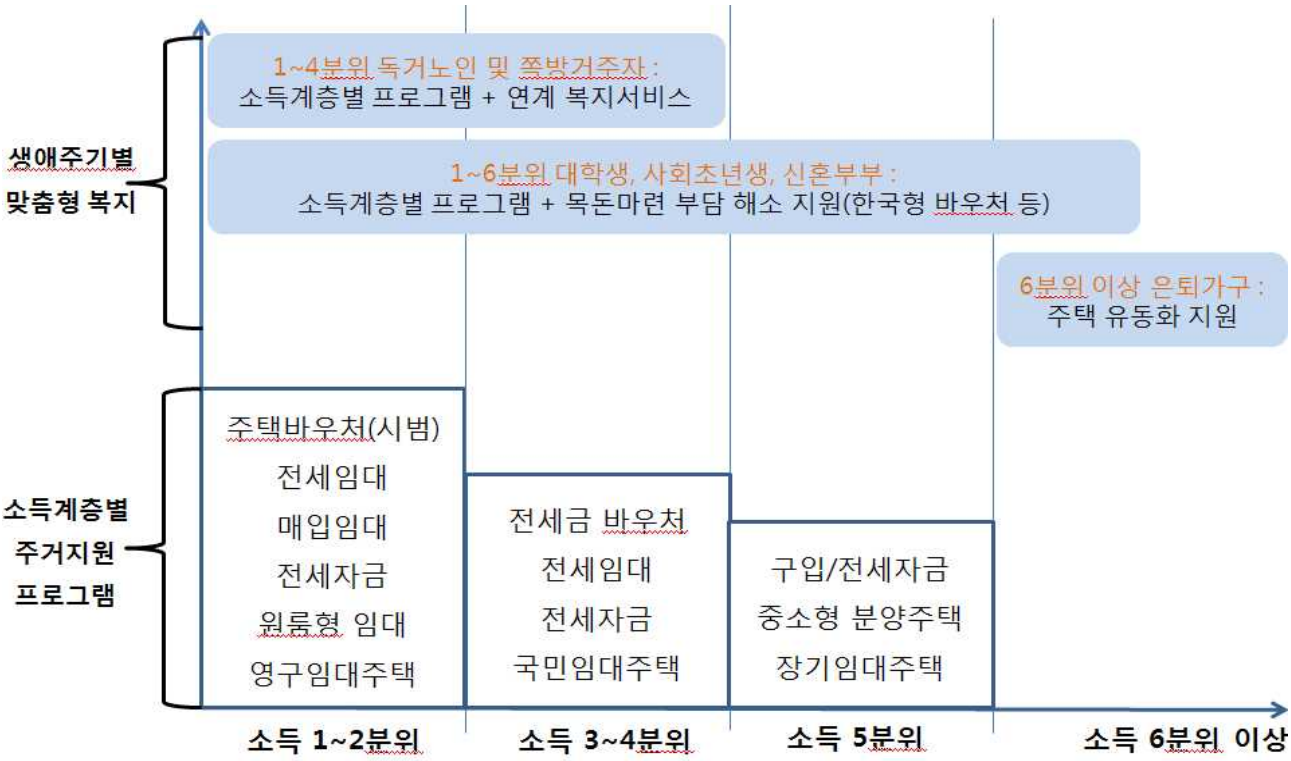
정책 목표	· 최저주거기준 미달가구 수 : '10년 184만호 → ' 18년 100만호 · 자가점유률 : '11년 54.2% → '18년 60%대

1 소득계층별·생애주기별 특성을 반영한 주거복지 지원체계 구축

○ 기존 소득계층별 지원을 원칙으로 하되, 신혼부부 등 생애주기별 특성을 반영한 추가 지원 프로그램 도입

○ 주거복지 3大 不均衡 완화, 시장상황 등을 고려, 임대아파트 공급 외에 한국형 바우처 등 수요 측면 지원 대폭 강화

* 연 50만호 주거서비스 : (임차) 한국형 바우처(주택바우처, 전세금 바우처, 전세·매입임대) 24만호, 건설임대 6만호, (구입) 구입자금 14만, 분양주택 4만호 등



2 한국형 바우처 도입을 통한 주거복지 3大 不均衡 완화

○ 수요-공급, 부담능력-임대료, 수혜-비수혜자간 괴리는 임대아파트 건설·공급 중심 정책에서 비롯 → 수요 측면 지원 강화로 완화

【지원 대상별 한국형 바우처 제도 개요】

저소득층	월세, 소액 보증부 월세 증가 → 지원 수단 부재
- 전세·매입임대 대폭 확대 + 주택 바우처(매월 정액 보조) 시범사업 (정책 효율성 제고를 위해 복지부의 주거급여와 통합 시행 필요) * 보증금 1천만원 미만 월세의 경우 전세금 융자 부적절(임대료 체납시 문제발생)	
중산화 가능계층	목돈 마련 부담 해소와 저축 유인 제공에 초점
- 전세금 바우처(대출금액에 따라 금리 0~7%) 공급 확대 * (금리) ~천만원 : 0%, 1~3천 : 4%, 3천~5천 : 5%, 5천~1억 : 6% 1억~ : 7% * (상한 등) 서울 기준 보증금 2억원 이내(보증금의 70% 이내), 최대 10년(2년씩 연장) ☞ 대출자간 교차보조 효과, 누적 대출액에 따른 금리체계 → 저축·조기상환 유도	

3 생애주기상 주거 취약시기 지원 프로그램 강화

○ 대학생 : 임대료 지불능력 취약

- 대학생 전세임대 확대('12년 1만호 → 1.5만호), 대학이 기숙사 건설시 저리(연 2%)의 건설자금 지원

○ 2030 독신자 및 신혼부부 : 목돈 마련 부담

- (임차) 기존 지원 프로그램 외 한국형 바우처로 목돈마련 부담 완화
- (구입) 생애최초 주택구입자금(또는 보금자리론) 지원

○ 은퇴자 및 고령층 : 소득은 없으나 자산보유, 리모델링 수요

- 주택연금 가입조건 완화, 고령자용 국민임대 공급 확대 등
- 저소득 독거 노인에 대한 주택 바우처 시범사업 추진

3 주택 연계 복지 프로그램 강화 및 주거복지전달체계 개선

○ 쪽방, 노숙자 등 저소득 단신가구를 위한 원룸형 임대주택 공급

- 집중적인 복지서비스가 제공되는 지원주택(Supportive Housing), 그룹홈 제공으로 자활과 사회복귀 지원

○ 주거복지지원센터 설립 등 취약계층 주거복지 컨설팅 서비스 제공

2) 뉴타운 출구전략 및 단독주택 밀집 지역 주거환경 개선

1 정비사업 활성화를 위한 공공의 역할 강화

○ 기반시설 설치비 국고 지원 확대, 도정기금·도촉기금 등 지자체 재원 확충, 정비사업에 대한 공공관리제 확대 등

* '12년 850억 → '13년 이후 연간 2,000억원 이상 확보

○ 영세조합원, 세입자 등 금융 지원(분담금 및 전세자금 융자) 확대

2 뉴타운 해제 지역 주거환경개선

○ 현지개량형 주거환경관리사업 또는 소규모 정비사업으로 전환

* 기반시설설치비 우선 지원, 주택개량자금 융자한도 확대 및 금리인하

정비사업 前

정비사업 後

○ 주거지정비 지원센터(가칭) 설립, 선도모델 개발 및 계획수립 지원

3 일반 단독주택 밀집지역

○ 주택개량은 물론 방범, 주차난 등 생활환경 개선 지원

○ 非아파트형 정비사업 활성화를 위한 지원 확대

- 주거환경관리사업에 대한 기반시설 및 주민공동이용시설 설치비 일부를 국고지원(뉴타운 해제지역에서 실시되는 주거환경관리사업 우선지원)

- 소규모 정비사업(가로주택정비사업) 활성화를 위한 건축 특례 확대

3) 인구·가구 구조 변화, 고령화 등을 반영한 미래형 주택공급

1 거주자 라이프사이클에 대응할 수 있는 가변형 주택 보급

○ 기존의 벽식구조에서 기둥식 구조로의 전환을 유도하여, 내부 구조 가변성을 높이고 주택 장수명화를 달성

2 다양한 수요에 맞춰 단기에 공급가능한 맞춤형 모듈주택 공급

○ 2~3개월에 시공이 가능한 공업화주택의 장점을 활용하여 주택수요에 부합하는 공급을 도모

3 바닥 충격음 차단구조의 성능 인정을 통한 층간소음 저감 실현과 오염물질을 최소화할 수 있는 청정건강주택 건설

Modular House
(Gun-san, 2009)

Construction cost : ₩1,000,000 /m²

Modular House
(Chung-ju, 2008)

2 생활교통난 해소와 교통복지 실현

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 고단한 출퇴근 길 ('09년 교통혼잡비용 27.9조 중 17.6조가 도시부에서 발생)

광역버스안

신도림 지하철역

광역버스 대기행렬

혼잡도로

○ 수도권 12개 광역교통축 중 8개 축 V/C 1 초과 → 혼잡 심각

○ 취약한 교통복지 ('11년 현재 저상버스 보급은 10대 중 1대로 대기시간 1시간)

◈ 향후 정책방향

① 출퇴근 등 대도시권 생활교통난 해소
(도로, 철도 투자 우선순위 조정 : 간선망 → 도시내)

② 빠르고 편리한 대중교통 운영체계 구축

③ 저소득층과 낙후지역에 대한 교통복지 강화

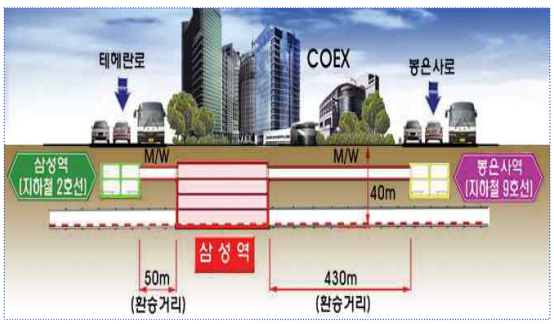
1) 출퇴근 등 대도시권 생활교통난 해소

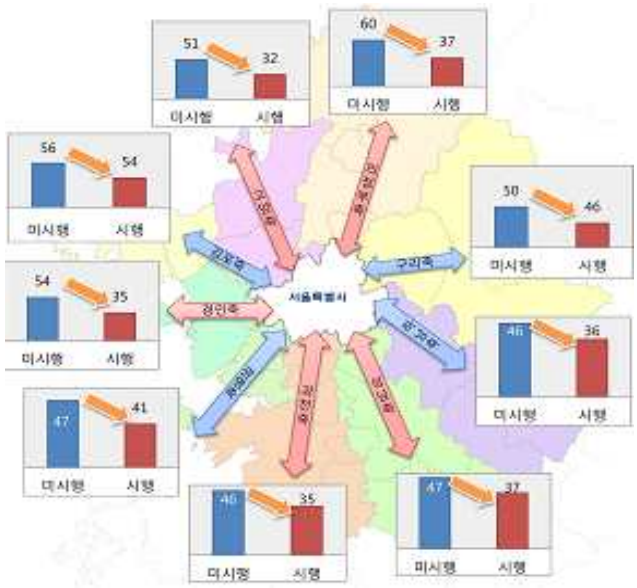
◈ 대중교통 중심 광역교통체계 구축, 도시내 혼잡도로 구간 해소

☞ 주요 축 출퇴근 시간 30분 이상 단축 및 도시내 통행속도 30% 개선

① 대중교통 중심 광역교통체계 구축

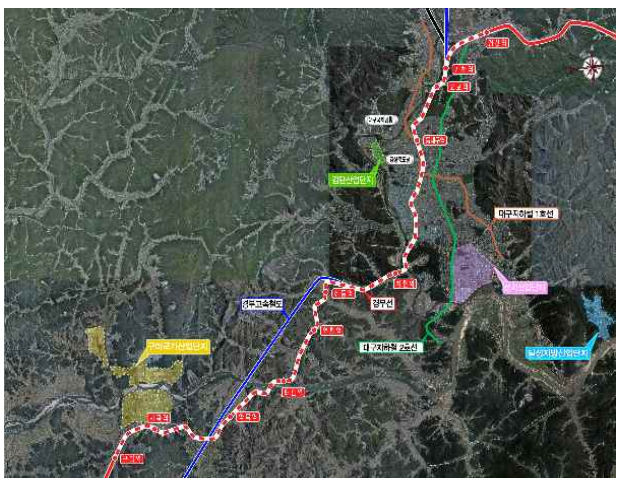
○ 수도권은 대심도 광역급행철도 건설, 지방 대도시권은 기존 일반철도 여유 선로용량을 활용하여 광역철도 서비스 제공



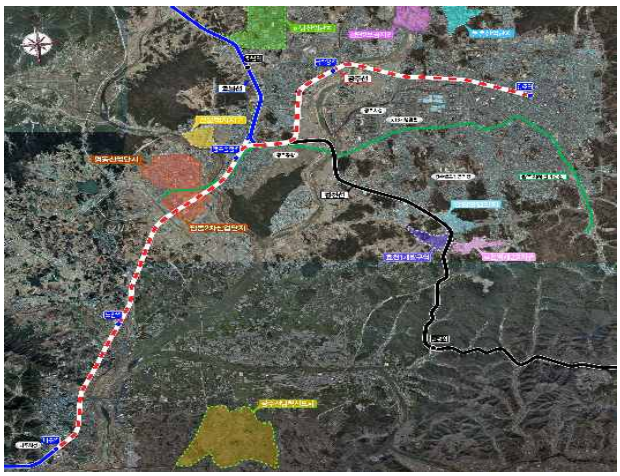


* 일산~삼성역(88분→19분), 송도~서울역(82분→27분)

* 수도권 전철 출퇴근 시간 혼잡도는 2호선 순환 202% 등 평균 150% 상회



구미~**대구**~경산 (경부선 활용)



광주~나주 (호남선 활용)

○ 광역급행버스(BRT) 노선을 확충하고 BRT와 연계하여 도시내 기존 간선도로를 입체화함으로써 속도 제고

- 좌석을 보장하는 예약제 고급형·탄력 노선형 서비스 도입 검토

* 수도권 광역버스 2대 중 1대 정원 초과 운행 중 (입석자 비율 12.5%)

○ 광역교통문제 조정기능 강화를 위해 광역교통전담기구 설립 검토

* 해외사례 : 영국(Transport for London), 일본(관동운수국), 미국(WAMATA)

2 도시내 도로교통 혼잡 해소

○ 도시내 도로에 대한 국가 역할을 강화하여 2020년까지 통행속도 30% 개선 및 혼잡비용 연 1조원 절감

* 양여금('04), 교부세('11) 폐지 후 지자체는 재정문제로 도로혼잡 해소에 소홀

【도시내 혼잡도로 국가 역할 강화방안】

구 분	現 대도시권 혼잡도로 개선사업	도시부 교통혼잡도로 개선사업
사업대상	6대 광역시	도시부(동 지역)
사업유형	신설·확장	시설용량증대, 통행체계 개선, 대중교통 개선, ITS 도입 등
혼잡기준	미정	도시 규모별로 혼잡기준 제시 (예 : 서울 15km/시 이하, 3시간/일 이상)
국고 지원	공사비 50%	총사업비 70% 이상
재원확보	시급성이 낮은 지방부 도로 사업 연착륙(공기연장) → 도시부 투자로 전환	

【서초·양재 IC 시뮬레이션 결과】

위치	사업내용	**사업비**	대기시간 감소	통행속도 개선	**편익/연간**
서초 IC	차로운영개선	**25.3억**	34초/대 (△15.9%)	5.6km/h (23.3%)	**520억원**
양재 IC	차로/신호개선	**13.6억**	22초/대 (△26.4%)	5.9km/h (17.3%)	**239억원**

○ 중장기적으로 국도관리체계 일원화, 도시 규모별 우회 및 순환도로망 확충

* 미 주정부 - 대부분 간선도로 관리

<시 관리 - 간선기능 저하>

<국가 관리 구간>

2) 빠르고 편리한 대중교통 운영체계 구축

◈ 전국 통합 대중교통망 구축, 스마트 교통수요 관리, 대중교통 요금 체계 개선 등을 통해 대중교통 이용률 제고

* 최근 20년간 승용차 등록대수 4.5배 증가, 지역간 대중교통 통행량은 64% 감소

1 전국 통합 대중교통망 구축

○ Network Integration : 전국 대중교통을 KTX역, 환승휴게소를 중심으로 Hub & Spoke 개념의 통합노선체계로 개편

○ Physical Integration : 교통 결절점 중심 연계환승체계 구축

KTX역 중심 연계환승체계

용산역 수직 환승체계 기본구상

○ Fare Integration : 철도, 버스, 택시 등 전국 단위 통합요금체계 구축

○ Infomation Integration : 통합 정보·지불시스템 구축

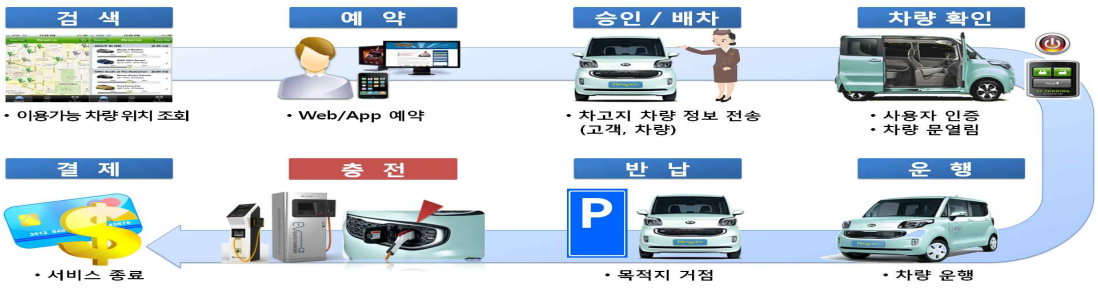
○ Institutional Integration : 전국 대중교통통합행정기구 설립, 이해 조정

2 스마트 교통수요 관리 (도로공급 정책만으로는 혼잡 해소 한계)

○ 면적별 단위부담금 차등 부과 등 교통유발부담금 실효성 강화

○ 스마트 주차수요 관리를 통해 교통량 축소 및 분산 유도

○ 공용주차장 활용 등 Car sharing 활성화 지원



3) 소외계층, 낙후지역에 대한 교통복지 강화

1 장애인, 임산부·고령자용 교통수단 지원 확대

'16년까지 시내버스의 50%로 저상버스로 전환 (저상버스 대기시간 1H → 10분으로 단축)

'16년까지 중증장애인용 특별교통수단을 법정 대수의 100%(2,793대) 확보

2 낙후지역 이동권 보호 강화

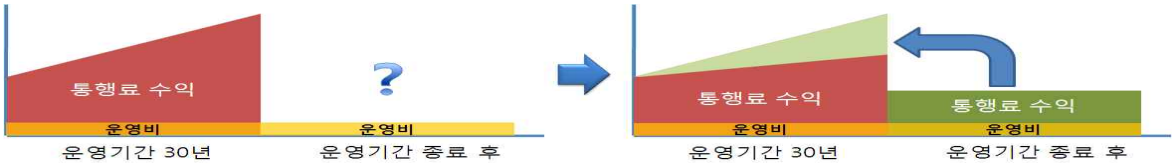
국도 59호선 강릉 연곡-양양 현북 구간 (미포장 도로 : 국도 + 지방도 = 9,536km)

춘천~화천 배후령 고개길 선형 개선(12.3월) (최근 3년간 사고 61건, 사상자 88명 → 전무)

3 지역·세대간 형평성 있는 고속도로 통행료 징수

○ 미래 통행료 수익 유동화, 재정 고속도로 요금 징수 강화(무정차 징수 시스템 도입) 등을 통해 재정·민자도로간 요금격차 완화

* 민자/도공 도로 통행료 : 현재 1.67배 → 2022년 2.18배 (저항 심화 예상)

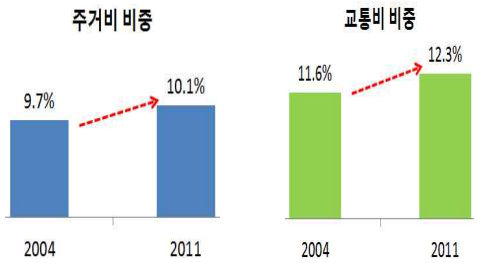


3 살기 좋은 마을, 걷고 싶은 동네

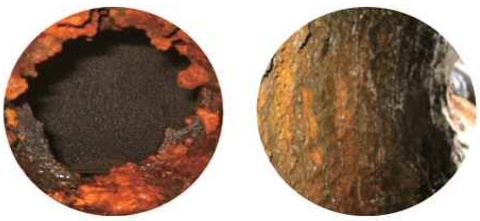
◈ 현 상황에 대한 인식

○ 생활 인프라 부족으로 삶의 질 저하는 물론 고비용 생활구조 야기

서울의 삶의 질(MHR Consulting, 2011)



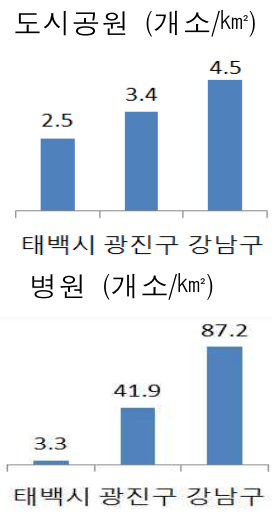
가계소비지출 중 주거비, 교통비 증가



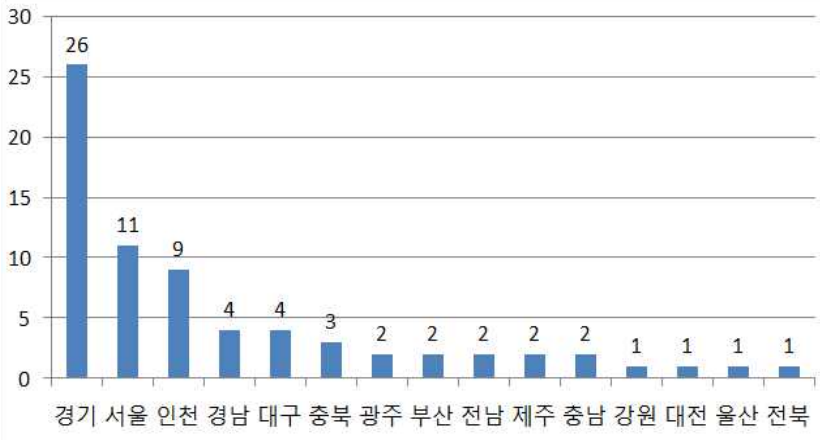
30년 이상 노후 광역상수도 362km(7.3%)

턱없이 부족한 도시공원(평촌 중앙공원)

○ 도시내, 지역간 생활 인프라 divide 심각



어린이도서관: 전국 71개 중 64.8%(46개소)가 수도권



◈ 향후 정책방향

① 생활 인프라 복지로 저비용 생활구조 유도

② 활기 넘치고 살기 좋은 마을 조성 (근린 재생)

③ 건축 디자인, 보행 환경 개선으로 걷고 싶은 거리 조성

1) 생활 인프라 복지로 저비용 생활구조 유도

◈ 모두 함께 누릴 수 있는 생활 인프라 확충을 통해 공통분모가 큰 도시(저비용 도시구조)를 창조하여 경제성장의 과실 공유

* 혜택이 수혜자에게 배타적으로 귀속되는 전통적 복지 보완

1 생활 인프라 복지의 개념 및 필요성

○ 산업 인프라에 대비되는 개념으로 일상생활에 필요한 기초 인프라

○ 성장과 국민행복의 괴리, 양극화에 대응 저비용 생활기반 조성

* 민영주택 vs 공공주택, 자가용 vs 대중교통(교통복지), 헬스장 vs 도시공원 & 생활체육시설, 사설 독서실 vs 공영 도서관, 생수 vs 맑은 수돗물

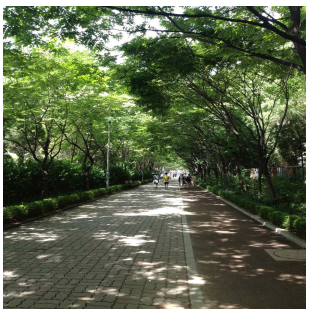
○ **지역간 · 도시내 생활 인프라 격차 해소**

분야	지표	단위	시군평균	최대시(군)	최소시(군)
주거	최저주거기준 이상 가구비율	%	78.1	96.1	34.6
	상수도 보급률	%	68.7	100	10
	하수처리율	%	54.5	100	10
교통	도보 15분이내 대중교통 운행회수	회/일	18.3	83.6	4.7
	도로포장률	%	73.1	99.3	46
	도로율	%	3.1	15.2	0.7
교육	유아교육기관	개소/㎢	0.2	2.7	0.0
	초등학교	개소/㎢	0.1	1.0	0.0
	보습학원	개소/㎢	0.7	11.5	0.0
사회복지	노인복지시설	개소/㎢	0.0	0.2	0.0
	아동보육시설	개소/㎢	0.3	6.0	0.0
정보통신금융	우체국	개소/㎢	0.0	0.4	0.0
	은행	개소/㎢	0.2	3.3	0.0
	인터넷 이용 인구비율	%	29.5	60.5	11.7

자료) 송미령 외. 2009. 「기초생활권 생활서비스 기준 설정에 관한 연구」

2 주요 사업 예시

Healthy Park


도시형 올레길

어린이 도서관

광역상수도 교체

3 추진방안

○ 도시재생법(또는 국토계획법)에 '생활인프라' 근거를 마련하여 개념 정의, 현황 평가, 중장기 계획수립, 예산지원, 시범사업 등 추진

- (국토연) 지역별 생활인프라 현황평가 및 생활인프라 지도 작성

- (중앙정부) 관계부처가 많은 만큼 범정부적 추진단을 설립하여 생활인프라 기본계획 수립 및 지자체 지원

- (지자체) 상위계획, 예산 등 제약범위 내에서 시행계획 수립·시행

2) 활기 넘치고 살기 좋은 마을 조성 (근린 재생)

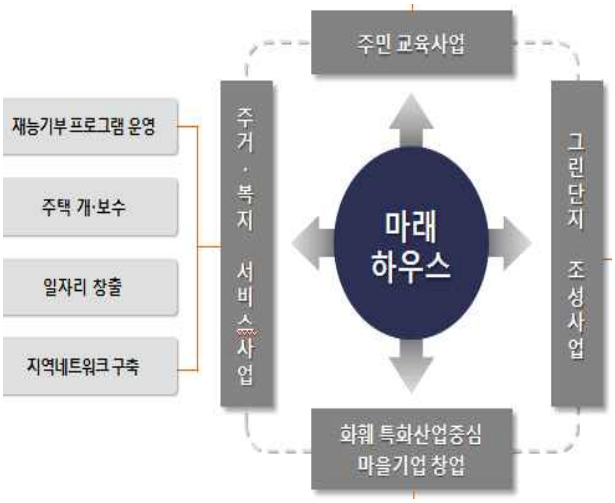
1 노후화된 주거지구 재생 추진

○ 공동체·생활권 단위에서의 양극화 해소, 생산적 복지 실현을 위해 주민이 참여·주도하는 근린 재생 추진

○ 주민 참여를 통해 마을기업, 복지, 문화, 주거 및 생활 인프라 개선 등 도시재생 프로젝트(사업)를 발굴·실행하고, 이에 대해 국가 지원

* 국가 지원(도시재생법 제정) : (역량제고) 계획수립비, 전문가 파견, 주민센터 운영, 교육 등 (사업지원) 도로·공원·주차장 등 기반시설, 마을기업 등 각종 S/W사업 등

2 창원 테스트 베드 근린재생 예시



창원시 주거재생 추진기구 마래하우스 주요 사업내용	빈 점포를 리모델링 → 예술촌 조성 1인 창조기업, 마을 기업 등 150명의 고용 창출

3) 걷고 싶은 거리 조성

1 보행 환경 개선

○ 좁은 보도, 무질서한 입간판 및 옥외 광고물, 에어콘 실외기 등 정비를 통해 걷고 싶은 거리 조성

과도한 크기·색채의 간판 난립

무질서한 입간판

에어컨 실외기

* 도시(경관)계획에 옥외광고물 세부지침 규정, 건축 인허가시 간판설치계획 제출

2 주택 디자인 다양화 및 공중선 정비

○ 성냥곽식 아파트 탈피 및 노후주택 개보수시 경관 기준 강화

* 가로주택 정비사업 도입, 맞벽건축 허용지역 확대, 특별건축구역 활성화 등

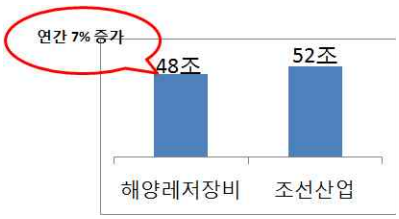
○ 전선·통신선 등의 지속적인 지중화 유도 (특별법 제정)

4 여유롭고 신나는 국토해양

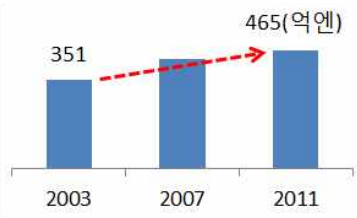
◈ 현 상황에 대한 인식

○ 소득 증가, 주 5일 근무 등으로 여가·레저 수요 급증, 산업적 측면에서도 성장 잠재력이 커서 일자리 창출에 크게 기여 예상

세계 해양레저 참여인구 증가



세계 해양레저 장비산업 전망



캠핑용품 시장추이 (일본사례)

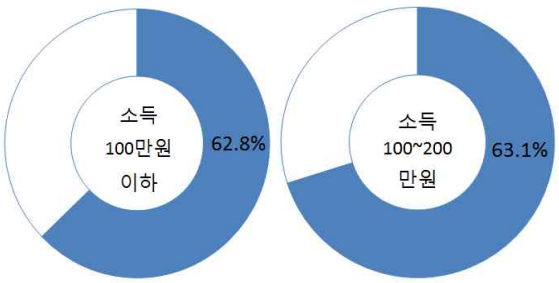
○ 반면, 크루즈, 마리나 항만 등 관련 인프라는 여전히 취약

인천항 크루즈 여객 승하차(화물부두 이용)

일본 오산바시 국제여객터미널

○ 저소득층은 경제적 부담으로 여가·레저 활동에서 소외

* 소득 200만원 이하 저소득층의 60% 이상이 경제적 부담으로 여가활동 제약 (통계청. 2009년)



저소득층 여가활동 제약 요인(통계청)

◈ 향후 정책방향

① 해양·항공 등 여가·레저 활성화 기반 조성

② 저소득층·고령층 등 여가·레저 소외계층 지원

1) 해양·항공 등 여가·레저 활성화 기반 조성

1 크루즈·마리나 등 해양 관광·레저 활성화

○ (수요 확충) 매년 50만명 요트, 카약 등 해양 레포츠 체험 프로그램 실시

- 지자체별 관광 프로그램과 연계한 크루즈 상품 개발

○ (기반 확충) 부산·인천, 제주·여수 등에 크루즈 전용부두와 국제여객터미널 확충하고 카지노업 허가 등 제도 개선 추진

* 부산('15)·인천('16)에 각각 10만톤, 15만톤급 부두·터미널 확충, 제주(외항에 8만톤부두 1선석 '11년 확보)에 국제크루즈 터미널 건립('12년 착수)

- '15년까지 마리나 35개소 확충 및 요트 차터업 등 법적 근거 마련

* 경인권~서남·제주권~동남권간 네트워크를 위해 고군산('15)·소호('15) 각각 개발

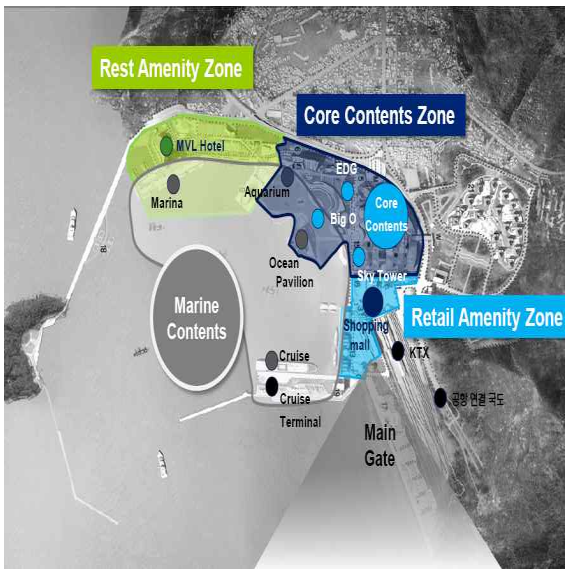
○ (여수 엑스포 시설 활용) 해양컨텐츠* 중심 3개 구역으로 구분, 휴양시설과 상업시설 등을 유치하여 해양복합관광단지 조성

* 크루즈, 마리나, 요트, 해양레포츠 등

① 상업시설존(Retail Amenity Zone)
: 복합쇼핑몰, 비지니스호텔 등 입지

② 핵심컨텐츠존(Core Contents Zone)
: 전시·컨벤션센터, 워터파크, 테마거리, 문화시설 입지(주제관·한국관·EDG 등 활용)

③ 휴양시설존(Rest Amenity Zone)
: 마리나를 중심으로 리조트, 호텔, 헬스케어시설 입지(MVL호텔 등 활용)



2 항공레저 활성화

○ (수요 확충) 국내 유명관광지 중심 항공레저 관광코스 개발 및 '전국 항공레저 스포츠 경진대회' 실시

타면조종형	동력비행장치	동력패러글라이더
176대(등록대수)	156대	188대

* '12.8월말 현재 경량항공기 800대 등록
* 최근 5년간 연평균 약 15.6% 증가
* 동호인 약 13만명
* 조정사 약 2,400명(매연 200명 증가)

○ (기반 확충) 항공법 등 개정, 육상·수상 이착륙장 확충 및 경량비행기 최첨단 안전체계 구축

- 경량항공기 개발 산업 지원 및 경량항공기 대여·정비업 육성

3 수변 및 캠핑 공간을 확충하고 안전한 자전거 이용환경 조성

○ 강과 댐 주변 지역에 국민들이 즐길 수 있는 수변 레저공간 창출

함평천(지역 나비축제와 연계)

오토 캠핑장

자전거 횡단로 설치

4 소외계층을 위한 여가·레저 공간 확충

○ 대도시 주변 구릉지를 활용 저소득자용 국민콘도 공급 검토

○ 도시내 자전거 이용환경 개선 및 도시 주변 산책로 정비

2 사람과 자본이 모이는 대한민국

대도시권 경쟁력 강화로 일자리 창출

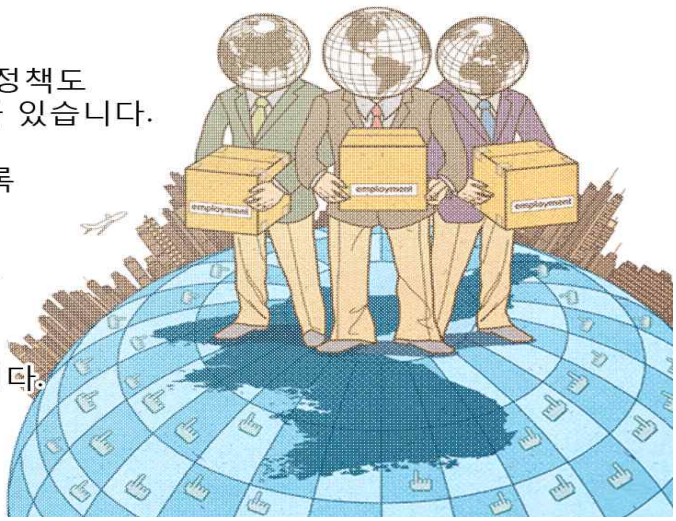
그동안 우리경제는 상품수출을 통해 국민소득 2만불 시대를 실현하였습니다.
그러나 이것만으로는 국민소득 4만불 시대를 열어나가기 어렵습니다.
국민들의 최우선 요구사항인 일자리 창출에도 한계가 있습니다.

이제 우리는 상품수출에 더해 공간수출 시대를 열어 나가야 합니다.
지금은 글로벌 두뇌와 자본, 관광·쇼핑객이 국경을 자유롭게 넘나드는
이른바 공간 쇼핑, 도시 쇼핑 시대입니다.
도시 쇼핑 시대를 맞아 지속적 번영을 위한 유일한 해법은
이들이 우리 대한민국을 선택(쇼핑)하도록 하는 것입니다.
국민소득 4만불 이상 국가들은 모두 이러한 나라들입니다.

이를 위해 우선, 규제 일변도였던 도시정책을 바꾸어야 합니다.
경제기반 재생을 통해 낙후된 도심에 활력을 불어넣는 등
한국경제를 이끌어가는 대표 도시권의 경쟁력을 높여나가야 합니다.
부산, 광주, 대구, 대전 등 지방 대도시권은
지역경제 및 동북아 중심지로서의 기능을 강화하고,
서울을 포함한 수도권은 뉴욕, 런던 경제권과 어깨를 나란히 하는
글로벌 경제 중심지로 키워 나가야 할것입니다.

'도시는 갤러리다', '건축물은 전시작품이다'라는 마인드를 갖고
우리 아이들에게 물려줄 도시를 만들어야 합니다.

새로운 공간정책에 맞춰
항공, 해운 등 글로벌 교통물류정책도
새로운 각도에서 접근할 필요가 있습니다.
글로벌 기업과 두뇌가
한반도에 쉽게 접근할 수 있도록
길을 놓아야 합니다.
세계 2위, 3위 소비대국인
중국, 일본의 2선, 3선 도시들과
네트워크를 확충해
그들의 막대한 소비력을
한반도로 끌어들여야 할 것입니다.

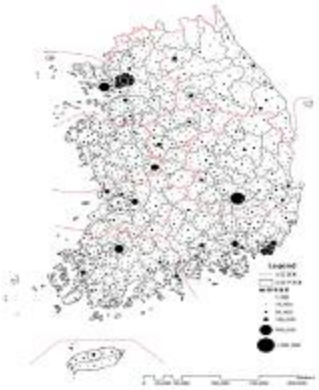


핵심과제	① 국토전략 - 도시권 육성과 지역생활권 정비 ② 교통물류 - 동북아 통합 교통물류체계 구축 ③ 국토품격 – 품격있는 국토 및 도시 창조

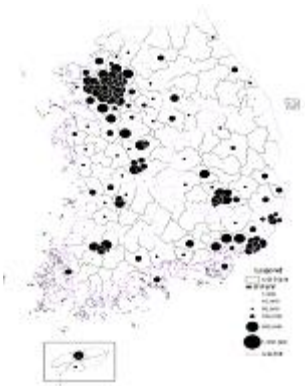
1 도시권 육성과 지역생활권 정비

◈ 현 상황에 대한 인식

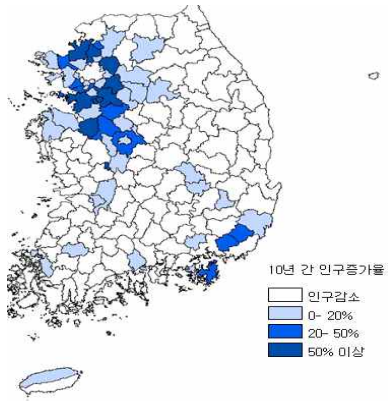
○ 교통·물류 발전으로 지난 50년간 서울~부산간 시간거리(9H → 2H대) 단축 ⇒ 지역간 경쟁 심화로 대도시권 위주 인구 집중



1960년 인구분포
(비교적 고른 인구분포)



2010년 인구분포
(대부분 지역 인구 감소)



2000~2010년 인구변화
(국토면적의 약 70% 인구감소)

○ 그간 도시발전을 위한 노력으로 우리나라의 도시경쟁력 수준이 주변국에 비해 낮지 않으나,

- 교통·통신수단의 급격한 발전으로 주변국 도시들과의 거리장벽이 낮아지는 등 도시간 경쟁 심화로 도시경쟁력 제고 필요

○ 지역생활권에서의 주민 삶의 질 제고를 위한 생활여건 개선에 대한 요구도 그 어느 때보다 높은 상황

◈ 향후 정책방향

① 도시권의 경쟁력 강화 및 지역의 생활여건 개선 추진

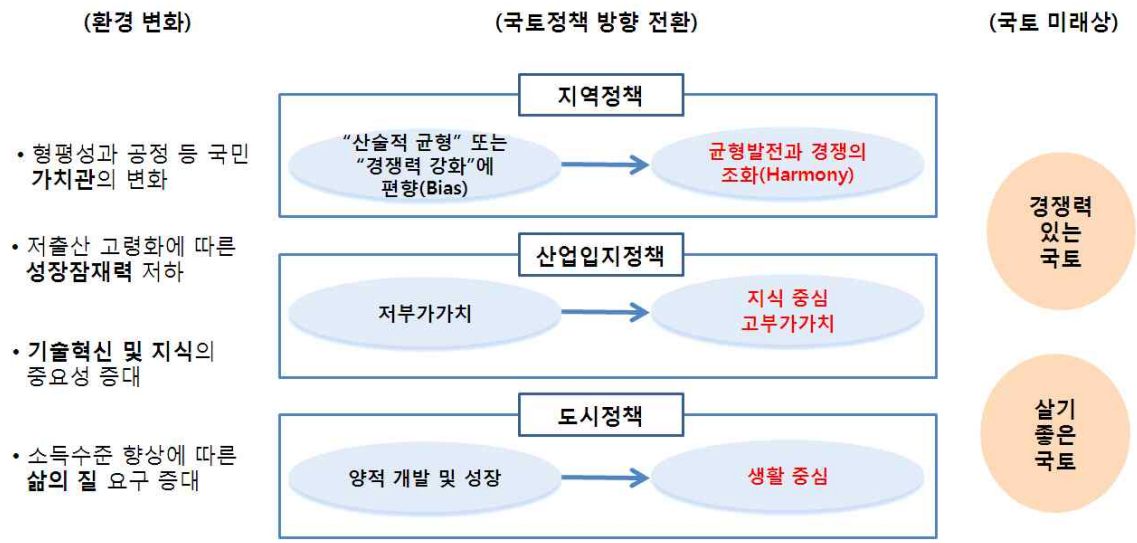
② 지역 신성장동력 확보와 도시재생으로 지방 활력 제고

③ 국토 및 인구구조 변화를 반영하여 과개발체제 해소

1) 도시권 중심의 발전전략 추진으로 경쟁력 있고 살기좋은 국토 조성

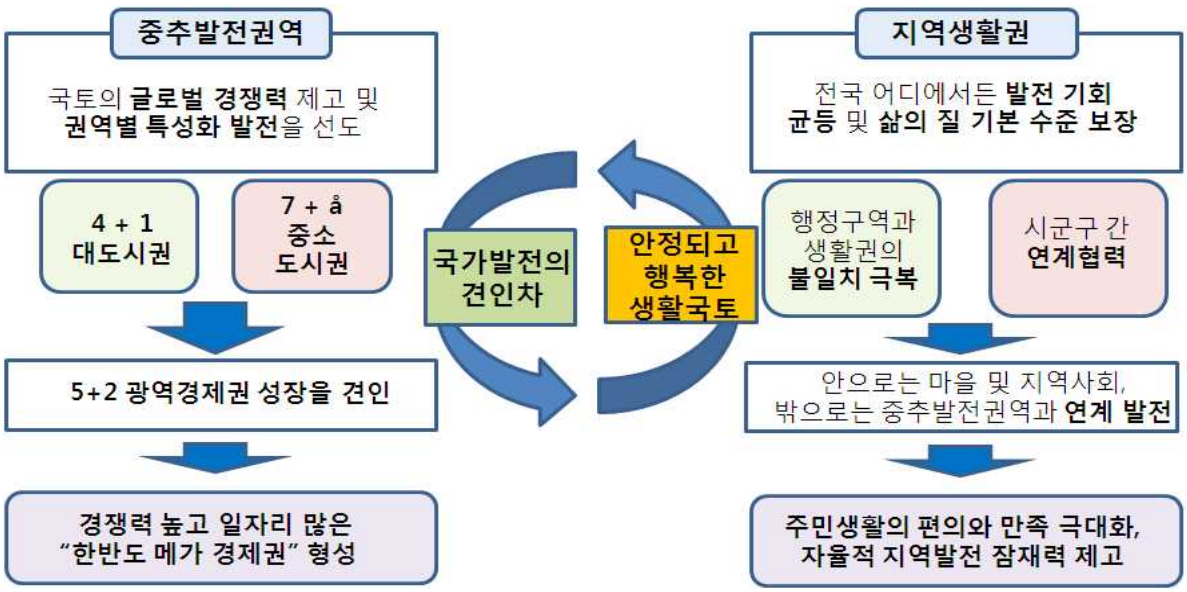
◈ 도시권을 중심으로 한 「중추 발전권역」의 육성 및 전국 「지역생활권」의 정주기반 조성

1 환경 변화를 반영하여 정책방향 전환



☞ 국민의 90% 이상이 거주하는 "도시권"을 중심으로 한 발전전략을 추진하면서, 지역주민의 생활여건 개선 병행

2 미래 국토 구상 : 중추발전권역 육성과 지역생활권 정주기반 조성



3 광역경제권을 선도하는 중추발전권역 육성

○ 광역경제권의 성장을 견인할 수 있는 권역별 성장거점으로서 “4+1 대도시권”과 중소도시의 연계권역인 “7+α 중소도시권”을 육성하는 특성화발전전략 추진

- 4+1 대도시권 : 대전권, 대구권, 부산권, 광주권 + 수도권의 5대 대도시권으로 글로벌 경쟁력을 갖추고 세계 유수의 도시들과 경쟁하면서 발전할 수 있는 지역

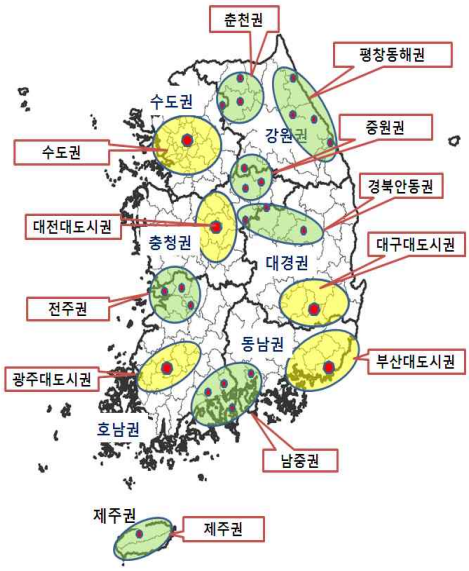
- 7+α 중소도시권 : 전주권, 남중권, 평창동해권, 춘천권, 경북안동권, 중원권, 제주권 등 지역발전의 모멘텀*을 가지고 이를 중심으로 연계 발전할 수 있는 지역

* KTX(역세권) 연계, 새만금 조성, 평창올림픽 개최, 한류(문화・관광) 등

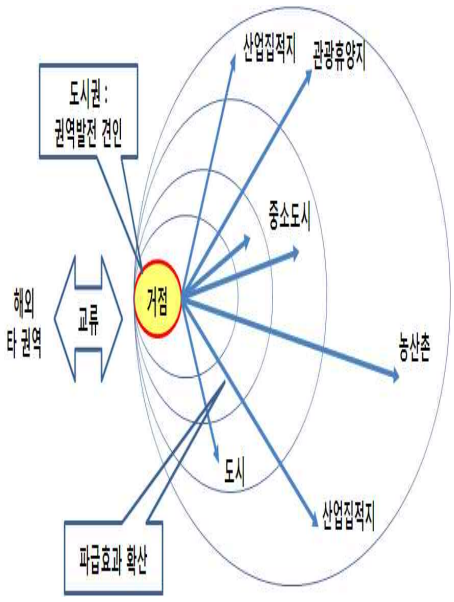
* 프랑스, 독일 등 주요국도 광역적 공간전략 하에서 도시간 연계를 통해 지역경쟁력 강화와 국토의 균형발전을 유도하는 것이 세계적인 추세

- 도시의 이점(OECD, 2006) : 집적경제, 특화와 다양성, 인적・물적 자본 축적
- 15% 법칙 : 도시인구 2배 증가 시 1인당 소득, 1인당 혁신건수 등 15% 증가

< 대도시권 및 중소도시권(예시) >



< 도시권과 광역경제권의 관계 >



○ 도시권이 실질적으로 육성될 수 있도록 통합적 지원체계를 구축하고 핵심 프로젝트 발굴·지원, 도시재생 및 SOC 지원전략의 전환 등 추진

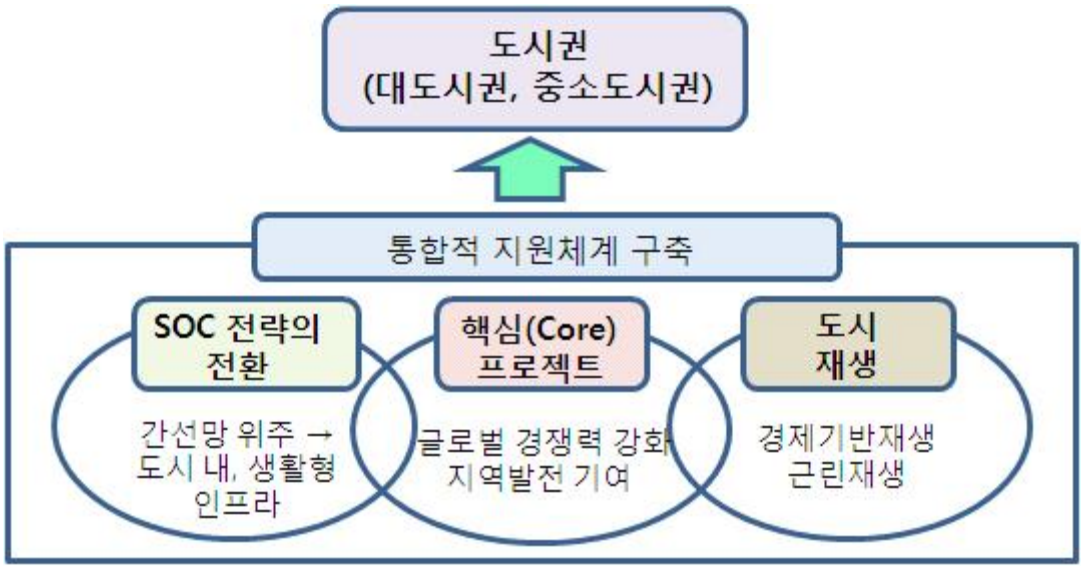
- 핵심 프로젝트 : 지역잠재력을 활용, 지역경제에 대한 기여효과 및 주변지역에 대한 파급효과가 높은 프로젝트를 발굴·지원

- 도시재생 : 고령화·경기침체 등 여건 변화에 따라 맞춤형 경제기반재생(도시의 핵심역량 강화) 및 근린재생(생활 인프라* 개선) 추진

  * 주택, 상하수도, 도시공원, 주차장, 학교, 체육시설, 보건소, 병원 등

- SOC 전략의 전환 : 도시권 형성 및 역량 강화에 기여할 수 있도록 간선망 위주에서 도시 내부 등까지 지원대상을 확대

< 도시권 육성 체계 >



○ 도시권 간 연계발전을 통해 궁극적으로 한반도가 지구상의 대표적 경제권으로 자리매김할 수 있도록 「한반도 메가경제권」 육성

  * 초고속 교통망 등에 의하여 도시권 간 거리장벽이 낮아지면서 궁극적으로 도시권들이 네트워크로 연결되는 메가도시축 형성 전망

  ** 플로리다(2008)는 인공위성 사진을 근거로 지구 상에 40개 mega region이 존재함을 확인한 바 있는데, 우리나라는 Seoul-San(서울,부산) 메가리전으로 명명

④ 전국 어디서나 발전기회 균등 및 생활서비스 국가기준 보장

○ 동일한 생활권을 형성한 하나 또는 그 이상의 시·군·구로 지역생활권*을 설정

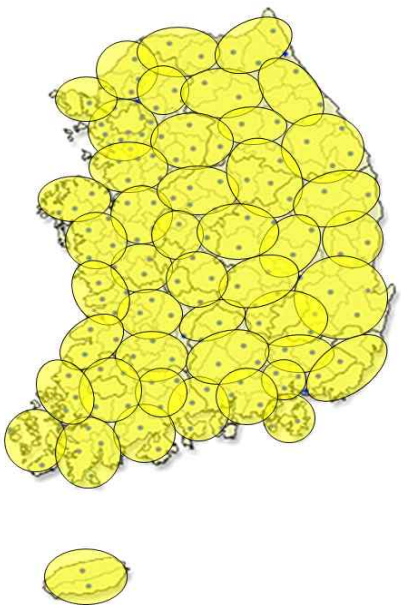
- 행정구역과 생활권의 불일치를 극복하고 지역갈등사업의 합리적 추진 등 효율적 지역발전 기반 조성

* 생활권 단독으로는 독자적인 서비스 공급 및 경제적 자립이 어려운 지역으로 대체로 2~4개 지자체, 최소인구 10~20만 이상

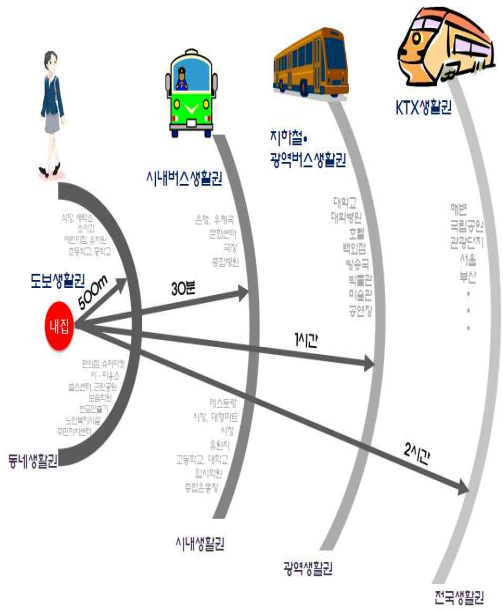
○ 지역생활권 어디에서든 지역발전 기회 균등과 주민 삶의 질의 "국가 기준(National Minimum Standard)"을 보장

* 예시 : 접근성 국가기준 ⇒ 어디서 살든 기초교통 서비스와 대형 종합병원, 백화점 등 고차원 광역 도시 서비스 접근성 보장

< 지역생활권(예시) >



< 동네-기초-광역-전국의 접근성 >



○ 지역자원·지연산업의 성장동력화 및 초고령화 시대 인구과소지역에서 귀농·귀촌자를 위한 농업·농촌발전거점 등 육성 지원

- 생활인프라 조성 지원 등 귀농·귀촌자를 위한 정주기반 조성

2) 도시 재창조(경제기반 재생)를 통해 지역 거점 도시권 활력 제고

◈ 글로벌 지식기반 경제에서는 사람, 자본, 지식이 집중되는 도시가 경쟁력의 핵심 → 경제기반 재생을 통해 거점 도시권 활력 제고

- 소규모 분산 개발 → 통합적 개발, 민간 주도 → 공공역할 강화

1 도시 재창조 정책방향 및 지원체계

○ 지역경제 회복효과가 높은 전략적 재생사업을 중심으로 시너지 효과 창출이 가능한 여타 사업을 연계·추진

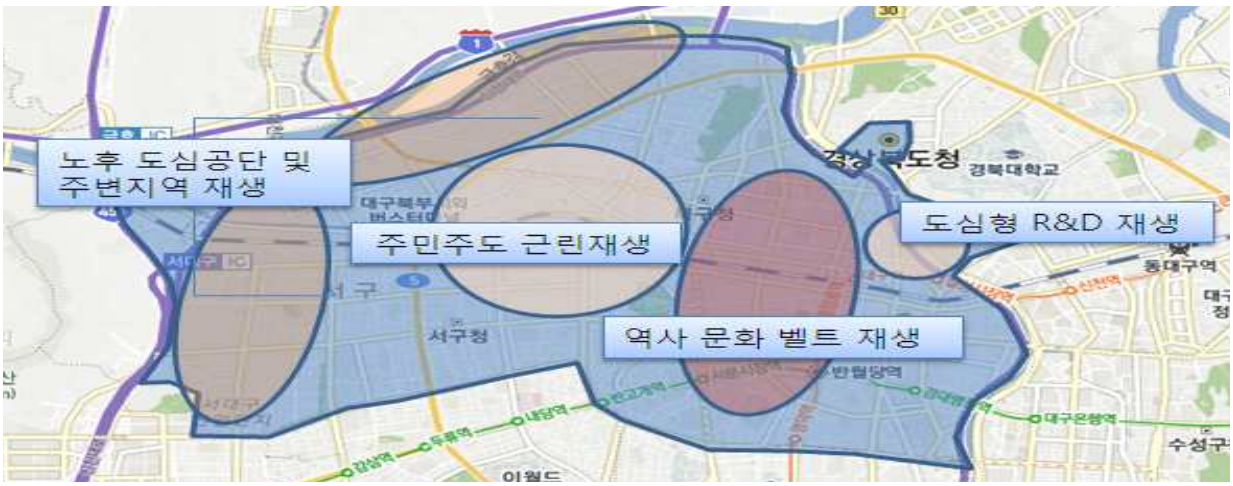
○ 국토발전 전략에 따라 노후산단, 역세권, 항만 등을 재평가하여 국가주도의 선도 사업을 선정하여 도시의 핵심역량을 강화

* 노후 산단, 역세권, 항만, 공항, 시관내 국도 등 국가시설은 국가가 100% 부담
* 공원, 도서관 등 기타 도시생활 편의시설은 지자체 주도·국가 보조

○ 도시재생법을 제정하여 기반시설 지원 등 원활한 사업 지원

* 지역단위 도시재생지원센터(주민, 전문가, 공공기관 등으로 구성)를 설치, 공동체 활동을 지원하고, 주민 주도의 재생사업 기획·관리·운영
* 안정적 재원확보를 위해 (중앙)도시재생기금, (지자체)특별회계 설치

2 도시 재창조 예시 (대구시)



3) 도시형 첨단산업 육성을 통한 도시 산업기반 강화

1 도시형 첨단산업단지 복합개발 활성화를 통한 시너지 유도

○ 도시첨단산단에 대하여 산업시설용지 확보비율을 하향조정(50%→40%)하고 연구·업무·상업 용지 공급을 확대

○ 단일 건물에 산업시설, 업무시설, 상업시설 등이 복합적으로 입주할 수 있도록 부지내 용도복합 허용

* (예) 연면적에 대하여 산업시설면적 50%, 업무시설 20%, 상업시설 10%, 주거시설 20% 등으로 개발계획에 명기

2 산학연계형 산업육성 도모

○ 대학내 소규모 산단조성을 통한 지식산업센터, 연구시설 건립을 통하여 대학벤처 및 연구기반 산업 육성 지원

○ 산단내 관련 유치업종과 연계된 캠퍼스 조성을 활성화하여 대학교육과 직업훈련, 고용창출 등을 연계 활성화

3 청년창업 등 지원을 위한 공공임대 지식산업센터 활성화

○ 대규모 용지임대의 한계를 극복하고 소규모 지식기반형 청년창업 활성화를 위해 산업단지에 공공임대형 지식산업센터 건축 지원

* 저렴한 임대료로 공급하기 위해 임대손실분에 대한 이차보전 지원

4 도심 노후 산단재생을 통한 기업 · 근로 환경 개선

○ 노후화되고 도심지역으로 편입된 산업단지에 공원 · 녹지, 주차장 확충, 전략 업종 재편 등을 통해 환경개선, 첨단산업 활성화 도모

4) 국토 및 인구구조 변화를 반영하여 과개발체제 해소

◈ 성숙경제시대 진입, 지역별 상이한 성장 및 인구 패턴 등을 반영, 고도 성장기를 전제한 기존의 지역개발 및 도시계획체제 정비

1 부처간 경쟁적 과개발 해소

○ 지역개발사업 전문성이 부족한 부처들이 개별적으로 개발사업을 추진, 중복·과잉 개발, 사업 지연, 효율성 저하 등 부작용 발생

* 사례) 구미시 반경 5km내 국가산단과 경자구역 산단개발이 동시 추진
→ 구미하이테크(국가산단/'09~'14), 구미디지털산업단지(경자구역/'11~'20)

* 사례) 인구 15만명에 불과한 광양시 인근에 12만명의 경자구역 계획

○ **지역개발사업 추진체계 개선방향**

개선방향	판 단 기 준	검토 대상
일원화	실질적 성격이 지역개발사업으로, 기추진 지역개발사업과 연계 추진이 필요한 사업	경제자유구역 새만금 개발
일부개선	부처별 전문성이 요구되는 사업으로 현행 추진체계 유지는 인정되나 협의절차 신설, 소관부처 일부 조정 등이 필요한 사업	연구개발특구 기초생활권 개발지원

2 지역·지구제도 통폐합 추진 및 중복사업 통제장치 마련

○ 개촉지구, 특정지역 등 사업절차·내용이 유사한 지역개발제도를 단계적으로 통합 추진

○ 지역개발계획 도입 시 국토정책위원회 심의를 거치도록 하고, 지역개발조정위를 통해 각 부처별 사업 중복성, 타당성 심사 강화

* 현재 지역·지구제도는 53종이 있으며, 총 지정면적은 남한의 1.2배

3 지역개발사업 사전·사후 평가관리체계 구축

○ 개발계획 적정성에 대한 사전검증, 진행사업 중간평가 등 사업 전주기에 대한 체계적 평가·관리시스템 구축, 과잉·중복 사업추진 방지

4 인구 감소지역 도시계획에 감축 관리 개념 도입(일본사례 참고)

2 동북아 통합 교통물류체계 구축

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 그간 도로·철도, 해운·항공 정책은 우리 기업의 상품 제조·수출입 화물수송 지원에 초점 → 국민소득 2만불, 무역 1조달러 견인

○ 그러나 국민소득 4만불 시대 도약을 위해서는 새로운 접근 필요

- 우리 기업의 세계 진출은 물론 외국기업의 국내 투자, 세계 제2, 제3의 소비대국인 중·일의 소비력 한반도 유인 발판 마련 필요

구 분	2008	2009	2010	2011	연평균 증가율
방한 중국인	1,167,891	1,342,317	1,875,157	2,220,196	17.4%
방한 일본인	2,378,102	3,053,311	3,023,009	3,289,051	8.4%

- 단순 제조업 지원 → 항공·해운 허브화 전략 가속화, 글로벌 물류기업 육성 등 교통물류 자체 부가가치 제고 및 서비스업 지원

구 분	인천	나리타	북경	상해	홍콩	싱가폴
취항사	78	75	80	60	95	90
취항도시	174	93	214	152	160	200

* 中·日은 인천공항을 따라잡기 위해 투자확대(中 '20년까지 97개 공항건설, 日 하네다공항 육성)

* 전 세계 물동량의 9%를 차지하나, 세계 물류시장 점유율은 3% 미만, {DHL(세계 1위, 獨) 36.3조원, 글로비스(국내 1위) 9.6조원}

- 한중일 단일 교통물류시장 조성도 초기 단계에서 답보

* 한중일간 피견인 트레일러 운행이 제한되어 해상·육상 복합운송 저해

* TCR도 철도궤도 차이로 중국-카자흐스탄 접경지대 물류적체 반복 발생

◈ 향후 정책방향

① 한중일 단일 항공시장 및 통합교통물류체계 구축

② 동북아 항공·해운 허브화 전략 가속화

③ 글로벌 물류기업 육성

1) 한중일 단일 항공시장 및 통합교통물류체계 구축

◈ 중국 등 2, 3선 도시까지 항공네트워크를 확대하여 기업 활동 지원 및 소비력을 국내로 흡수하고 동북아 주요국간 막힘없는 물류 실현

1 한중일 단일 항공시장

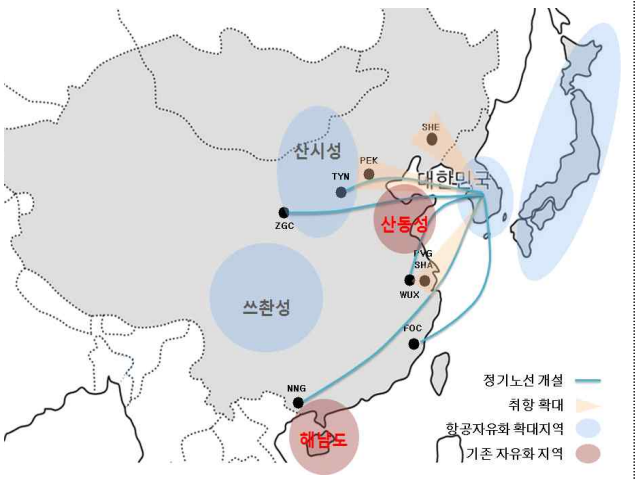
○ '13년 일본과 항공자유화 완료 후 중국을 참여시키고 이후 홍콩, 몽골, 대만 등으로 확대 (中은 자국 산업보호 위해 항공자유화에 소극적)

<중국 노선 확대 전략>

① 우선 우시, 푸저우, 난닝, 타이위엔, 란저우 등에 정기 노선 개설

② 공급이 부족한 베이징, 상해, 선양 등 취항 확대

③ 최근 급성장하고 있는 중서부(쓰촨성, 산시성 등)로 항공 자유화 확대

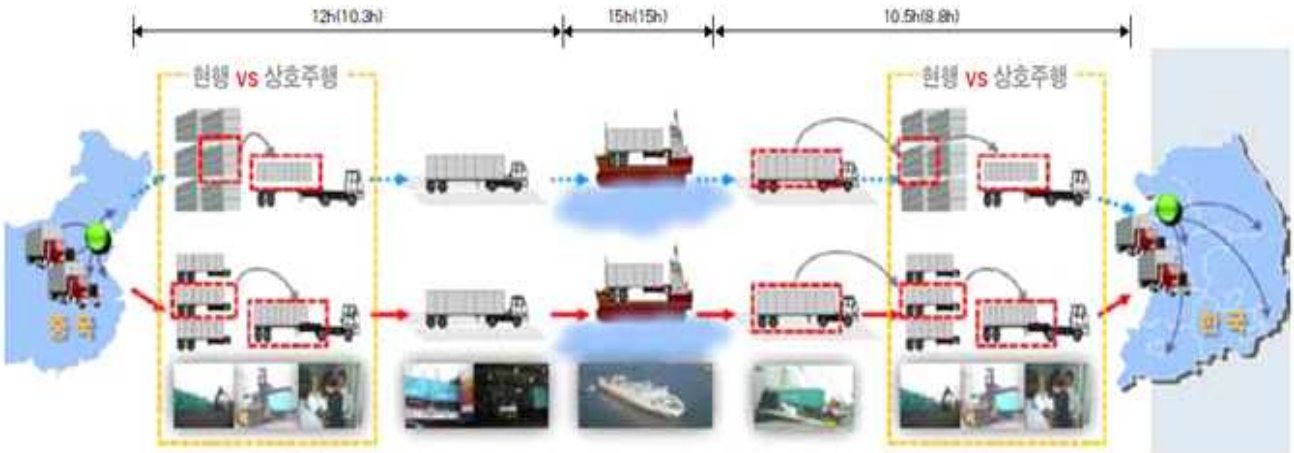


2 동북아 통합교통물류체계 구축

○ 한-중 및 한-일간 피견인 트레일러 상호주행 범위를 지속 확대하고, 러시아를 포함한 동북아 복합운송 활성화(트랙터 상호주행 포함) 추진

* 한중은 산동성내, 한일은 상호 등록 피견인 트레일러만 상대국 주행 허용 중

【현행 카페리와 피견인 트레일러 시간 단축효과(괄호안) 비교】



○ 동북아 물류정보서비스 네트워크 정보 범위를 선박 입출항 정보에서 컨테이너 이동 정보, 도로, 철도, 항공 정보까지 확대 추진

○ 재활용 파렛트의 표준화와 각국의 관세·통관 절차 등에 대한 공동 연구를 바탕으로 재활용 파렛트 공동 사용 시범사업 추진

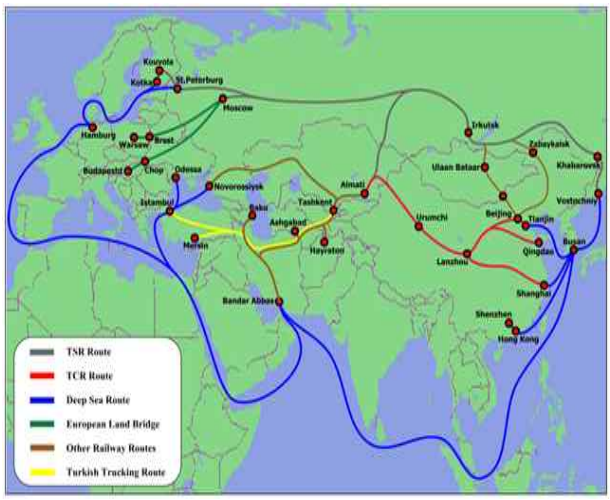
3 TCR(중국횡단철도), TSR(시베리아횡단철도) 활성화

○ (TCR) 중국-카자흐스탄 접경 지역 적체 해소방안 협의

* '11년 우리기업 TCR 이용 물동량 전년대비 50.4% 증가(114,398TEU)

○ (TSR) 통과국마다 상이한 통관 법규 및 요구 서류 표준화

* 한일 TSR로 연 20만TEU 수송중



2) 동북아 항공·해운 허브화 전략 가속화

1 인천공항 허브화 전략

◈ 중·일 등 주변국 투자 확대에 맞서 허브공항으로서 입지 강화

* 국제화물 2위, 국제여객 9위, 환승율 16.4%, 환적율 46.7%

○ 중남미 등 전략 지역 중심 국제 항공네트워크 "1·2·4" 전략 추진

* 100개 항공사, 200개 도시, 400개 노선 운항

○ 인천국제공항 건설 3단계 확장사업 추진('09~'17, 4조386억원)

- 제2여객터미널 건설, 계류장 및 화물터미널 확충 등

○ 배후 물류단지 활성화 및 공항복합도시(Air-City) 개발

* '12년말까지 물류단지 1단계 입주율 80% 달성 및 2단계 제조기업 투자유치
* 공항도시에 세계적 복합위락단지 조성을 위해 투자자와 실시협약 체결('12하)

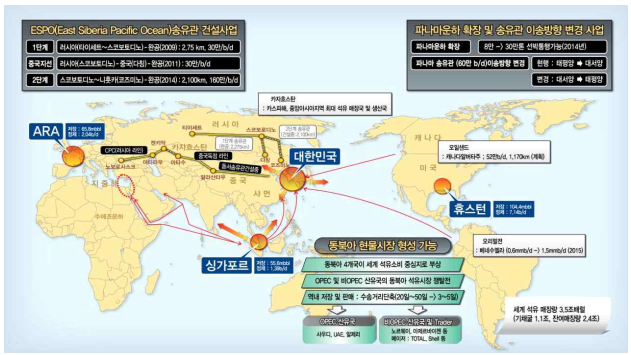
2 주요 항만별 발전전략 수립

◈ 파나마 운하 확장, 북극항로 개설 등 항로 재편과 선박 대형화 등 여건변화와 해양플랜트 등 신수종 산업과 연계, 장기 전략 수립

○ 부산·울산은 컨테이너, 오일 허브항만으로 육성하고 울산·광양·대산항은 석유화학, 인천·평택은 수도권 물류거점으로 육성

<동북아 주요 컨테이너 항만>

<전세계 오일허브 위치도>



- 환적화물 유치 및 신규 물동량 창출을 위해 부산항에 피더전용 부두(6선석) 개발하고 배후단지에 일본 물류기업 유치 추진

○ 수요 추종형 개발방식에서 벗어나 자원 및 식량산업, 해양플랜트 등 신성장동력산업에 대한 미래전략수요를 반영, 국제거점항만 개발

○ 크루즈 및 마리나 산업 등 활성화를 위한 해양관광 거점항만 육성

- 부산, 인천, 제주 등을 거점으로 하는 국제크루즈 거점항 개발

* 2020년까지 7개항만, 총 9선석의 크루즈 전용부두 개발·운영 추진

- 국제해양관광 중심지 구축을 위한 거점형 마리나(6개소, 300척 이상 규모)를 구축하고 소규모 마리나(4개소, 100척 규모)도 조성 추진

3 해운산업 발전을 통해 글로벌 네트워크 확충

◈ 톤세제, 국제선박, 선박펀드 등 선진해운제도 도입으로 국적선사 선복량이 55백만 DWT로 증대되어 세계 5위 해운강국으로 도약

* 주요국 선복량('11년, 백만DWT) : 그리스 217, 일본 210, 독일 125, 중국 116, 한국 55

- 해운산업은 수출입화물의 99.8%를 운송하는 국가 기간산업, 연약 300억불의 외화획득으로 수출 5위 산업이며, 제1서비스산업

○ (시황) 유럽 경제위기와 고유가, 선박공급 과잉 등 해운시황 침체

* BDI(연평균) : 6,390('08) → 1,540('11)

○ (대책) 선박금융 시스템 강화 및 新비즈니스 개척 등 추진

- 세계 경기변동에 따라 반복되는 불황에 대비, 해운분야에 특화된 별도 보증기금 신설을 통해 공적 보증기능을 강화

* 정부 및 선사 출연금을 재원으로 설립(별도기관 설립 또는 민간 금융기관 위탁), 해운 전문성을 바탕으로 선박 잔가보증, 담보부족 보증 등 다양한 보증상품 제공

- 몽골 등 자원부국 시장 개척, 러시아와 협력 강화 등 북극해 진출 기반 마련, 해양플랜트 서비스 산업 활성화 등 신비즈니스 개척

- 녹색선박 시스템 개발 등을 통해 세계 녹색 선박시장 선점 및 '15년까지 해기사 6천명 양성

4 글로벌 물류기업 육성 및 도심 물류체계 효율화

○ 글로벌 M&A 확대, 철도·우체국 택배 경쟁체제 도입으로 글로벌 TOP 10 물류기업 육성

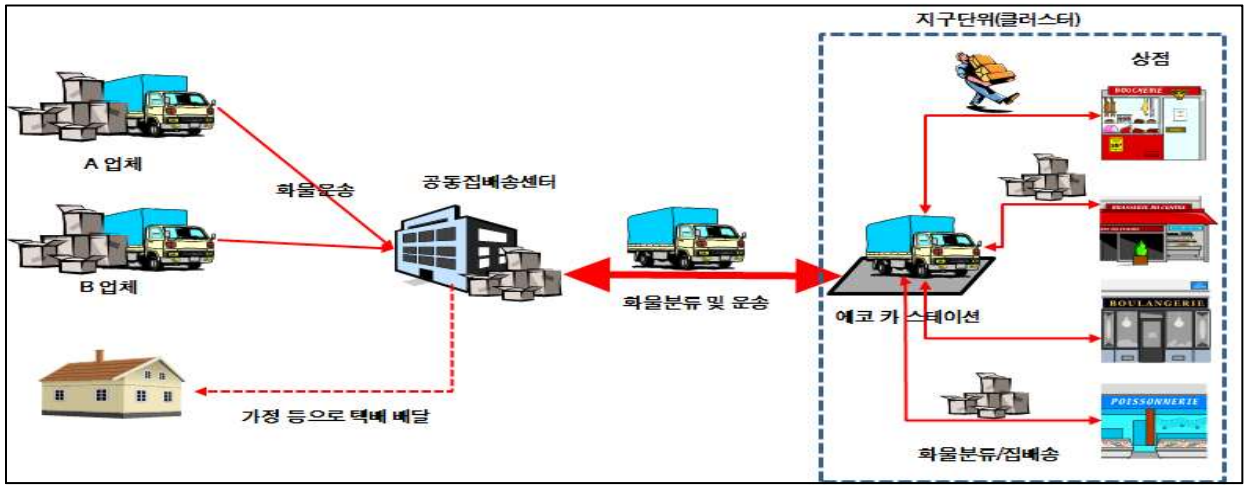
○ 공동수배송, 물류거점·시설 공동이용, 산재된 물류센터 집약화 등 공동물류를 활성화하여 물류비 절감, 교통체증 감소 유도

* 일본, 독일의 경우 도심지역의 공동물류화 사업을 정책적으로 지원중

- 대규모 건물 및 중소제조·유통업체 밀집지역, 도심內 재래시장 등에 공동물류 시범사업 실시

* 정부에서 제도적 기반 마련을 지원함으로써 민간의 자발적 참여 유도 필요

< 공동물류 사업 개요 >



○ 고가교 하부부지, 도시철도 차량기지 등 유휴지를 소규모 도심 물류거점으로 조성

< 고가교 하부부지 개발전후 비교 >

고가교 하부부지 개발전

개발후

3 품격있는 국토 및 도시 창조

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 도시 경관 및 건축물의 사회·경제·문화적 가치는 무한

- 이에 유럽제국은 22C 대비 문화유산(관광자원) 창조 프로젝트 추진

에펠탑 - 616조원

런던탑 100조원

빌바오 구겐하임('97년)

미테랑 프로젝트'(89년)

이태리 상공회의소 평가(관광, 고용창출효과)

22세기 대비 문화유산 창조 프로젝트 사례

○ 반면, 우리는 세계 7번째 2050 클럽 가입 등 국격향상에 불구하고 이에 걸맞는 국토·도시 경관, 건축자산 보존 및 개발정책 미흡

획일적·위압적인 공공시설

디자인을 고려한 공공시설

획일적 아파트 단지와 무질서한 스카이라인

수변공간을 활용한 도심경관 창출

◈ 향후 정책방향

① 도시 주변 지역의 계획적 개발 유도 및 관리 강화

② 경제적 가치를 창출하는 경관 및 건축물 조성

1) 도시 주변 지역의 계획적 개발 유도 및 관리 강화

1 비도시지역 관리체계 부재로 난개발 사례

○ 개발이익, 저렴한 조성원가 등으로 개별입지 선호 → 난개발 초래

<기반시설 부족> 약 10만㎡ 공장 등의 입주 지역에 폭 3.5m 진입도로 설치

<주변지역과 부조화> 무분별한 산지 절토에 따른 주변지역과 부조화

2 개선방안

○ 비도시지역 성장관리방안* 제도 도입 및 지구단위계획 수립 확대 유도(국토계획법 개정) 등 비도시지역 관리체계 정비

* 간이지구단위계획 성격으로 기반시설, 토지이용 및 건축계획 등 꼭 필요한 내용을 간략하게 반영하고 개발행위허가시 동 계획에 맞는 경우에만 허가

○ 개별입지에 대한 부담강화 및 준산업단지 등에 대한 인센티브 강화로 계획입지 확대 유도

2) 경제적 가치를 창출하는 경관 및 건축물 조성

1 국토경관 선도 사업 추진

○ 도로·철도·하천 등 공공시설물 유형별 대표사업을 선정하여 국가 랜드마크 조성

* 도로 : 특수지역 교량 및 터널, 하천 : 가좌천 등 지방대표 하천, 철도 : 청라역사 등

○ 지자체와 협력하여 역사적 건축·경관, 현대적 건축·경관, 자연경관 등 유형별 선도 모델 구축·확산

2 경관관리의 제도적 기반 강화

○ 범정부차원의 경관정책기본계획을 수립하고, 일정규모 이상(인구 30만) 지자체의 경관계획 수립을 의무화

○ 시설물·개발사업·건축물에 대한 경관심의 제도를 도입하여 각종 허가·승인단계에서 지역 특성을 반영한 우수 디자인을 유도

○ 공공건축물의 창의적 디자인 유도를 위해 "설계공모" 방식 활성화

* 경관상 중요한 공공건축물과 SOC사업은 설계공모를 우선 적용하도록 하고, 다양한 설계공모 방식(간이공모, 2단계공모 등)의 적용을 확대

○ 지자체의 공공사업 디자인 관리, 설계공모 발주 등을 지원하기 위한 공공건축지원센터 지정 및 전문가 지원('13년)

3) 전통 건축문화자산 보존 강화

1 역사적 건축자산의 창의적 재활용

○ 지자체별 건축자산 DB를 구축, 건축자산을 체계적으로 관리하고 근대 건축자산을 창의적으로 재활용, 지역 재생 도모(인천시 사례)

<인천아트플랫폼>

<적벽돌 창고군이 밀집되어 있는 가로경관>

<개항장 근대건축전시관 (舊 일본18은행)>

○ 보전 가치가 있는 한옥 등 건축자산에 대한 인정제도를 마련하고 수리·관리 비용 지원 및 신규 한옥 기술 개발 및 보급 촉진

3 위기에 강한 대한민국

당면 경제위기 극복 견인

당면한 경제위기 극복에 국토해양부가 앞장서야 합니다.

불합리한 규제 개선, 시급한 SOC 조기 완공 등을 통해
시차없는 경기회복을 지원하여야 합니다.

부동산 시장 정상화를 통해 일본식 복합불황을
조기에 차단하여야 할 것입니다.

한국형 성장모델을 수출자원화함으로써 건설경기 부진을
보완하여야 합니다.
우리의 신도시, 고속도로, 수자원, 항만, 공항을 세계로 수출해
세계 곳곳에 대한민국의 흔적을 남겨야 할 것입니다.

성장 잠재력이 큰 분야도 적극 발굴·육성하여야 합니다.
해양에너지·바이오, 해양 플랜트 서비스업, 공간정보산업, U-City 등
융복합 분야 신성장 동력 육성을 통해
국민편익을 증진하고 일자리를 창출하여야 할 것입니다.

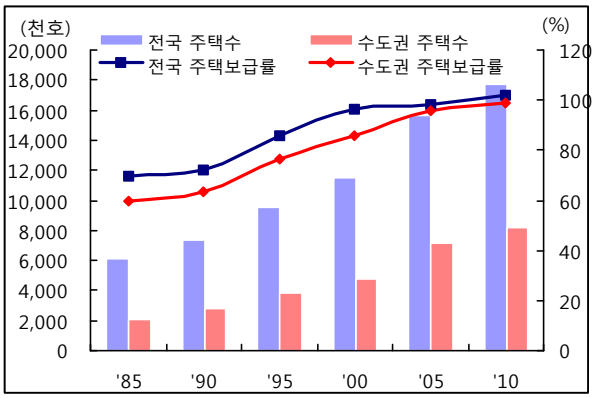
핵심과제	① 부동산시장 및 건설투자 - 일본식 복합불황 방지 및 경기회복 지원 ② 한국형 성장모델 수출 - 5년내 해외건설 수주 1조불 달성 ③ 신성장동력 육성 - 양질의 일자리 창출

1 일본식 복합불황 방지 및 경기회복 지원

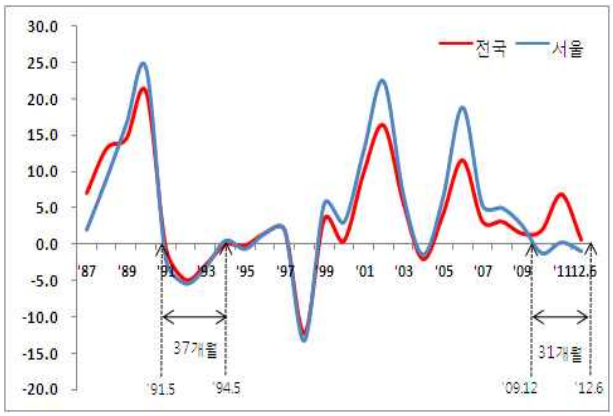
◈ 현 상황에 대한 인식

○ (주택시장) 주택의 양적부족이 완화된 상황에서 경제성장률 저하, 가계부채, 베이비부머 은퇴(714만명) 등으로 수요가 위축되면서 장기 침체

- 하우스 푸어 문제 및 건설투자, 소비심리 위축 등 거시경제 부담 초래

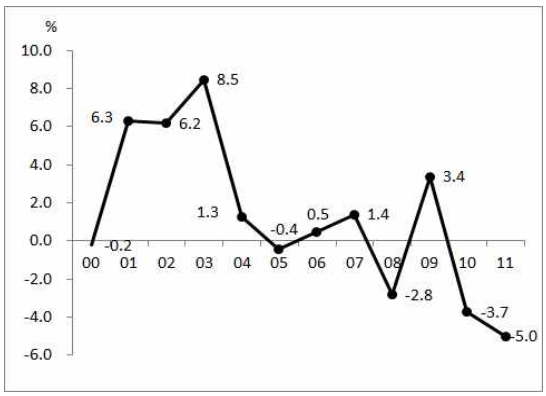


주택재고('08년 보급률 100% 달성)

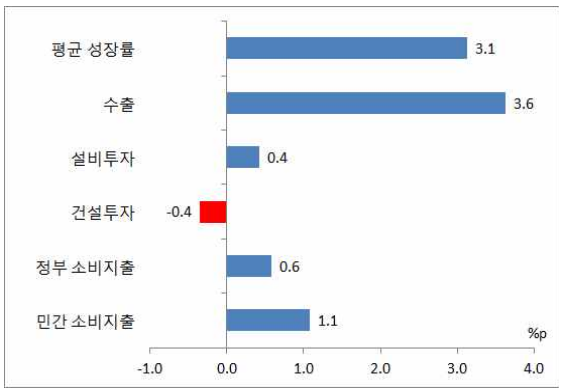


최근 주택가격 동향

○ (건설투자) SOC 투자 감소로 경제성장률 잠식 및 지역경제 침체 야기



<건설투자>



<최근 4년간 부문별 경제성장 기여도>

* 건설투자 의존도 : 전국 16.3%, 인천 23.1%, 강원 24.1%, 전북 20.6% 등

- 상장 건설사의 47%가 영업이익으로 이자비용도 감당 곤란

◈ 향후 정책방향

① 주택시장 연착륙 유도 및 시나리오별 하우스 푸어 대책 수립

② 건설투자 합리화 및 적정 투자 유지

1) 주택시장 연착륙 유도 및 시나리오별 하우스 푸어 대책 수립

1 시장기능을 저해하는 과도한 규제 폐지

○ 분양가상한제·다주택자 양도세 중과·재건축 부담금 등 시장 과열기에 도입된 과도한 규제를 정상화

○ 잔존하는 다주택자에 대한 차별적 규제 발굴·철폐

* 예) 종부세(1주택자 3억원 공제 vs 다주택자 없음), 양도세 장기보유특별공제(1주택자 연 4%, 최대 80% vs 다주택자 연 3%, 최대 30%) 등

2 유효수요 창출지원

○ 생애최초 구입자금은 실수요자에 대한 충분한 지원이 가능하도록 상시화('13년 2.5조원 지원)하고, 금리(현 4.2%)도 하향 조정

○ 기업형 임대사업자 육성을 통해 주택수요 창출

- 리츠 등 투자여건 개선으로 국민연금 등 시중 유동자금 투자 유도
- 토지임대부 임대주택, 임대관리업 신설로 자금 및 관리 부담 완화
- 기존 주택 취득에 대해서도 임대사업자에 취득세, 재산세 감면

3 보금자리 분양주택 등 공급 축소 → 시장수급 불균형 해소

○ 재고확대 등을 감안하여 분양주택 공급은 최소화하고, 일부 대규모 지구는 사업시행시기를 조절하여 민간시장과의 경합 방지

○ 원룸 도시형생활주택 공급과잉에 대응하여 2% 건설자금은 원룸형은 금년까지만 지원, 3~4인용 단지형은 지원 연장

○ 중장기 주택수요 감소, 소형가구 증가 등을 감안하여 중소형 주택의 공급비중을 확대하되 전체 공급물량 규모는 재검토

* 주택수요 연 45~50만호 → '20년 40만호 내외 전망

4 시장상황을 고려하여 단계별 맞춤형 하우스푸어 지원방안 마련

시나리오	주요 대책
① 집값 월 0.5% 미만 하락 담보대출 연체률 1% 미만	- 금융권 자율에 의한 부실채권 재조정 실시 (장기모기론 전환, 주담대 프리워크아웃, 경매유예) - 저금리 기조 유지
② 집값 월 2% 미만 하락 담보대출 연체률 3% 이상	- LH 등에서 저소득층 거주 소규모 주택 매입 (60㎡ 이하) 후 저렴한 임대료로 임대 - 하우스푸어주택 매입시 취득세, 양도세 50% 감면
③ 집값 월 4% 미만 하락 담보대출 연체률 5% 이상	- LH 매입대상을 주택규모 제한없이 확대 - 하우스푸어주택 매입시 취득세, 양도세 면제

2) 적정 건설투자 유지 및 건설투자 합리화

1 적정 건설투자 유지

○ '13년 우리경제는 잠재성장률 보다 낮은 3.5% 성장 전망(예산정책처)

○ 건설투자 성장기여도를 현재 -0.3%p에서 0.0%p 수준으로 제고하기 위해서는 연 약 10.3조원 규모의 추가 건설투자 소요

< 건설투자 성장기여도 제고 시나리오별 비교 (건설산업연구원) >

건설투자 경제성장 기여도	0.0%p	0.2%p
추가 건설투자 소요 (조원)	10.3	18.5
일자리 창출 (천명)	141.7	240.0

○ 과거 건설투자에서 차지하는 공공과 민간부문의 비중을 감안하여 경상가격 기준 10.3원 중 30%(약 3조원)를 재정에서 담당

2 추가 재원 투자방향

○ 추가 투입되는 재정은 시차없는 경기회복 지원과 예산 낭비 방지를 위해 원칙적으로 기존 SOC 사업 조기 완공에 투입

* 전체 SOC 현장 중 2/3에서 예산부족으로 공기 연장 발생(평균 6.7년) (건협 조사) → 공기 연장으로 매년 공사비 1.6조원 증가

○ 조기 완공 필요 사업 예시 : 평창 동계 올림픽 지원 사업 등

○ 신규 사업은 도시재생, 주거안정 등 서민 지원 사업 위주 투자

사 업 명	'13년 예산안	추가 투자	비 고
합 계	**81,828**	**29,748**	
▪ 30대 선도 프로젝트	**37,415**	8,000	광역경제권 경쟁력 강화
▪ 평창동계올림픽 연계교통망	9,425	5,000	'17년까지 완공필요
▪ 경부·호남·수도권 KTX	16,600	5,000	'14년 적기 완공
▪ 혼잡도로 혼잡 조기해소	14,806	6,748	
- 제2경부고속도로	-	200	교통혼잡 개선
- 충주-제천 고속도로	-	1,000	'14년 적기 준공
▪ 도시재생사업	5	2,000	
▪ 기초 조사	2,577	1,000	지적재조사, 국가기본도 등
▪ 주거 안정	1,000	2,000	뉴타운지원, 주택개보수

3) 공공사업 관리 효율화

1 사업비의 안정적인 확보를 위한 계속비 사업 지정 확대

○ 계속비를 40%까지 확대하여 공기지연에 따른 예산낭비 방지

2 발주기관의 자율과 책임에 기초한 입낙찰체계로 개편

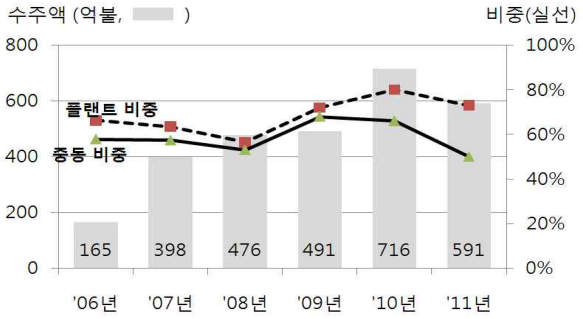
○ 가격경쟁 중심의 최저가낙찰제에서 가격·기술력·공사수행능력 등을 종합 평가하는 최고가치낙찰방식 중심으로 입낙찰체계 개선

○ 전기·정보통신공사와 건축공사의 통합·분리발주도 발주기관이 자율적으로 결정하도록 관련 규정 정비 (獨, 日도 분리발주는 임의사항)

2 5년내 해외건설 수주 1조불 달성

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 해외건설은 중동의 풍부한 오일머니, 신흥국 인프라 투자확대 영향으로 중동 건설 붐 이후 최대 호황

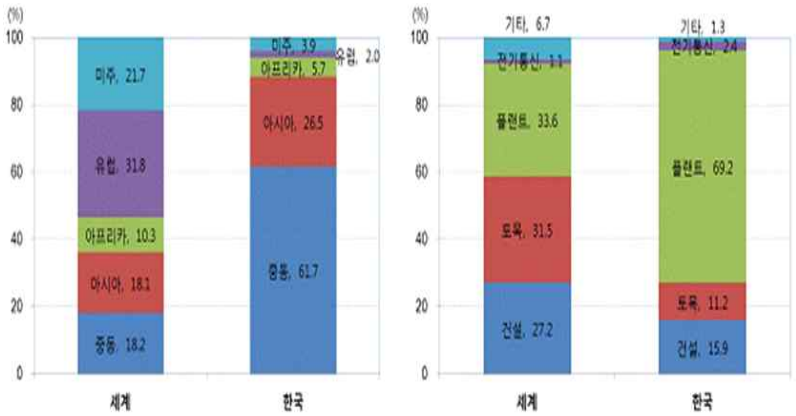


○ 다만, 기획·개념설계 등 고부가가치 부문 경쟁력 취약

* 인천공항·인천대교도 개념설계·PM 등은 AMEC(英)·Bechtel(美) 등이 수행

【국내외 업체간 주요 사업영역 비교】

○ 지역적으로는 중동, 업종별로는 플랜트 의존도가 높아 다각화 요구



◈ 향후 정책방향

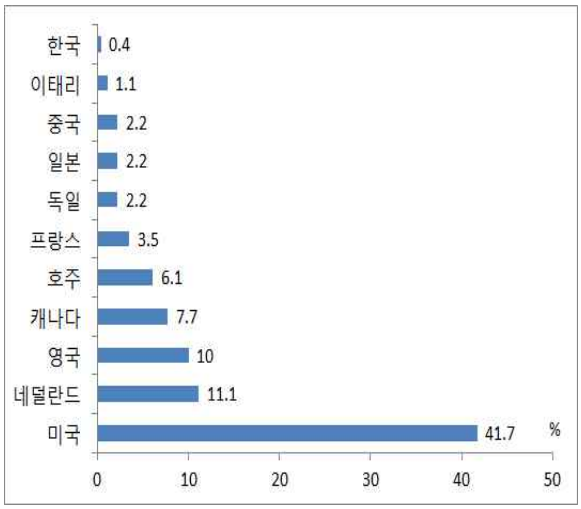
① 엔지니어링, 투자 개발형 사업 등 부가가치 제고

② 한국형 성장모델 수출을 통한 수요창출 및 지역 다변화

1) 엔지니어링, 투자 개발형 사업 등 부가가치 제고

1 (ENG 경쟁력 강화) 역량 확보를 통해 사업발굴·기획단계 참여 확대

<국가별 해외 설계·Eng시장 점유율(2007년)>



○ 미·영 등과 같이 설계, 감리, CM 등 ENG 세부 업역간 칸막이를 없애고 단일 업역체계로 전환

* 엔지니어링 업체 대형화·종합화 유도

○ 공공사업에 PMC 개념을 적용 → 국내 ENG업체가 기획·금융 등 종합ENG 역량을 키울 수 있는 기회 제공

○ 건설ENG 업계가 해외진출·기술력 제고 등을 위해 필요로 하는 기초정보를 정보시스템을 통해 제공('12년말 시범사업, '13년 구축)

○ 공기업과 민간 ENG업체간 컨소시엄 구성 확대를 위해 공기업 해외진출계획 수립시 공동진출 방안 포함(해외건설진흥위원회 심의)

* 도로공사는 평화ENG, 삼안 등과 함께 브루나이 도로 관리사업(PMC) 수주(8.2)

2 (투자개발형 활성화) 금융지원을 확대해 업체가 직접 투자자금을 조달하는 투자개발형사업을 활성화하여 고부가가치 창출

○ 글로벌인프라펀드(GIF)에 민간 투자를 유도하기 위해 여타 정부주도 정책 펀드(해외자원개발펀드 등)와 유사 수준의 혜택* 부여

* GIF 보유자산에 대한 제3자 담보제공 및 SPC에 직접대출 허용 등

○ 막대한 자금을 운영하는 중동 국부펀드를 전략적으로 활용하기 위해 GIF와 공동투자 활성화(MOU체결 확대 및 투자사업 제안)

* Invest AD(UAE)와 체결('12.5) 및 카타르 홀딩스(카타르)와 체결 예정('12.10)

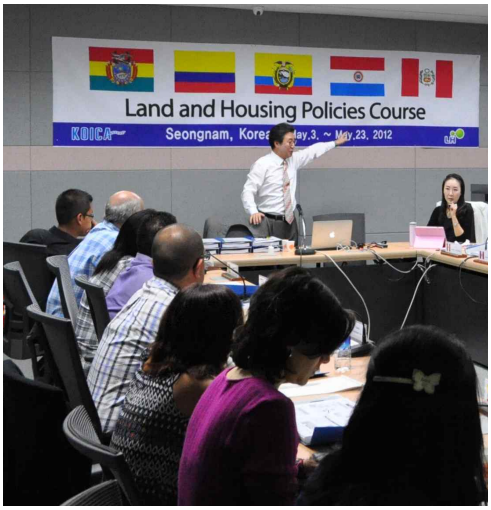
○ 공동포럼 개최 등을 통해 MDB와 공동 사업발굴 및 공동투자 추진

* 파키스탄 파트린트 수력발전사업에 IFC 기 공동투자('11.7)

○ 개도국 인프라개발사업 투자에 대한 연기금 투자활성화를 위해 리스크 저감방안 마련

* (예) 무역보험공사 또는 건설공제 조합내 별도 보증기금을 마련하여 연기금 투자에 대한 해외개발투자보험을 제공

2) 한국형 성장모델 수출을 통한 수요창출 및 지역 다변화



1 (개발경험 전수) 개도국이 우리 기술·제도·기준을 표준으로 채택토록 유도하여 향후 발주될 사업 선점 효과 도모

○ 국토부, 국책연구원, 산하기관 공동 『인프라개발협력센터』 설치

- 인프라분야 초청연수 통합 실시 및 MDB와 공동교육사업 추진

○ 전략 개도국 대상 한국 중심의 "다자 인프라 개발 협력체제" 구축 → 맞춤형 인프라 개발 프로그램 지원

2 (MDB사업 참여 확대) MDB와 우리기업간 교류기회 제공 및 사업 기획 초기 단계부터 참여 유도를 통한 MDB 사업 수주 확대

○ 서울을 MDB 협력 허브로 추진하기 위해 『인프라개발협력센터』 내에 IDB, MIGA 등 MDB 사무소 유치(무상 임대방안 검토)

○ MDB 파견인력을 확대하되, 분야를 기존 경제·금융 전문가 위주에서 인프라 개발 사업 관련 전문가로 전환

3) 해외진출 전략 분야 집중 지원

◈ 우리가 경쟁력을 지닌 통합적 물관리, 원자력, U-City, Smart Highway, 고속철도, 공항, 항만 분야 해외 진출 집중 지원

< 분야별 해외진출 전략 : 수자원 분야 예시 >

1 (목표) '17년까지 물산업 해외수출 60억불 달성

○ 통합물관리 기술 개발 및 노하우 축적 → 한국형 모델 수출 → 세계 표준 선점 → 지속적 수요 창출 → 글로벌 물관리 리더

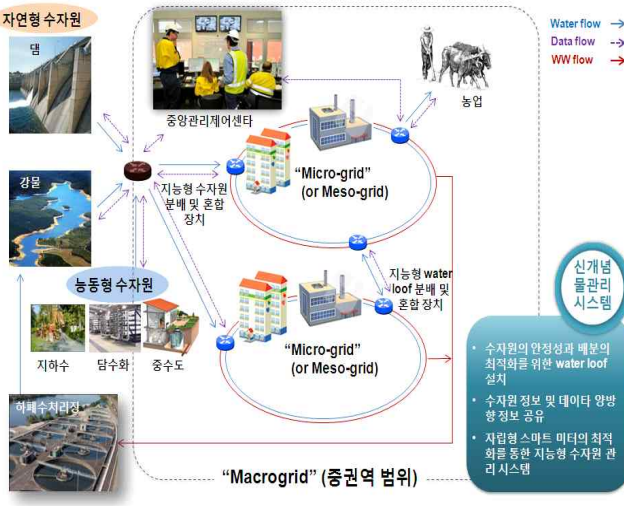
* '11년 현재 해외건설분야 수주액 중 물 관리 분야는 13.2억불 수준

○ 대기업-중소기업 동반 진출로 동반성장 견인

2 (기술개발) 통합 물관리 분야 R&D 투자를 現 360억원 수준에서 '17년까지 700억원 규모로 확대

○ IT기반의 하천관리 기술, Smart Water Grid 기술 등 핵심기술을 상용화, 세계시장에서 기술적 우위 확보

IT 기반의 하천관리 기술 개념



Smart Water Grid 개념

3 (인력양성) 수자원 전문대학원('13.3) 및 UNESCO IHP 연구교육센터 설립('14.下)을 통해 미래 물관리 전문 인력 양성

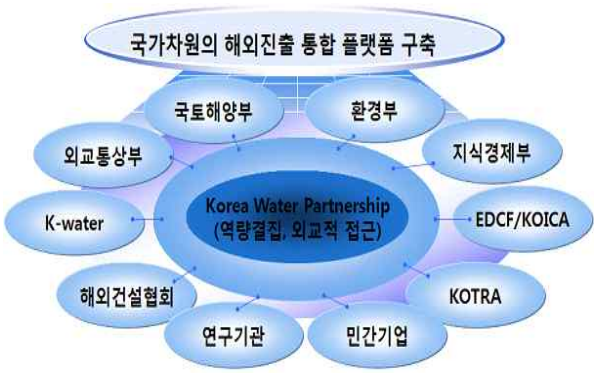
* 전략국가 공무원 등 장단기 교육 → 해외시장 진출 네트워크로 활용

4 (해외진출 지원) 물분야 ODA 확대 및 물산업 전문펀드 조성으로 시공·운영 통합 발주 시장 대응을 위한 금융지원 강화

5 (해외진출 통합플랫폼 구축) 중앙정부, 공공기관, 대·중소기업, 등 물관련 모든 기관이 참여하는 Korea Water Partnership 구축(~'15)

* 네덜란드, 일본 등은 세계물포럼 개최 경험을 기반으로 자국 물분야를 결집하는 "Water Partnership" 설립, 해외진출 추진 → 7차 세계물포럼 성공적 개최

< 해외진출 통합플랫폼 개념 >



< 해외 Water Partnership 구축사례 >

구 분	명 칭(설립년도)	회원기관
네덜란드	N W P (1999)	200여개
프 랑 스	F W P (2007)	100여개
독 일	G W P (2008)	240여개
일 본	해외 물 인프라 PPP 협의회 (2011)	186개

【최근 수자원 개발 사례】

◆ 사우디 아라비아 마라피끄 담수플랜트

○ 수주업체/수주금액 : 현대중공업/10.6억불
○ 수주년도/공사기간 : '07.6월/'07.6월~'10.3월

◆ 사우디 아라비아 라스 아주르 담수플랜트

○ 수주업체/수주금액 : 두산중공업/14.5억불
○ 수주년도/공사기간 : '10.11월/'10.9월~'14.3월

◆ 파키스탄 파트린드 수력발전

○ 수주업체/수주금액 : 대우건설/4.36억불
○ 수주년도/공사기간 : '12.5월/'12.6월~16.9월

◆ 콜롬비아 베요 하수처리장

○ 수주업체/수주금액 : 현대건설/3.5억불
○ 수주년도/공사기간 : '12.3월/'12.3월~'16.3월

< 분야별 해외진출 전략 : 항만 분야 예시 >

1 (목표) '17년까지 전 세계 3개 거점 항만* 건설 사업 진출을 통해 부산항 중심의 글로벌 항만 네트워크 구축

* 대륙별(아프리카, 아시아, 남미 등) 중심항만 건설·운영

2 (F/S지원) 개도국의 항만 개발 타당성 조사(F/S), 마스터플랜 수립 지원을 통해 사업 발굴을 지원하고, 정부 간 협의를 통해 사업화 추진

투르크멘바쉬항 현대화 사업

DR콩고 바나나항 개발 조감도

3 (항만 전 분야 통합 진출) 설계·건설, 배후단지 개발, 내륙물류기지, 크루즈·마리나 항만, 항만 재개발, 항만 자동화 등 운영 시스템, 물류 수송계획 등 항만의 전 생애주기를 지원

4 (컨소시엄 활성화) 항만공사(BPA, IPA)를 중심으로 운영사, 건설사 등 공기업과 민간기업의 동반 진출 추진 및 다국적 항만운영 기업(GTO)과 조인트 프로젝트 추진

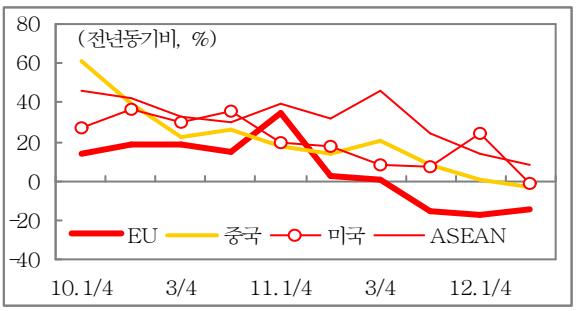
5 (인력양성) 선진국과의 교환 연수프로그램 구축을 통해, 지역 전문가를 양성하고, 개도국 연수 등 Korea Port Loyalty 강화

3 신성장 동력 육성으로 양질의 일자리 창출

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 글로벌 경제위기의 장기화로 우리경제의 양대 축인 수출과 내수가 동시에 둔화되는 움직임

우리나라의 지역별 수출동향

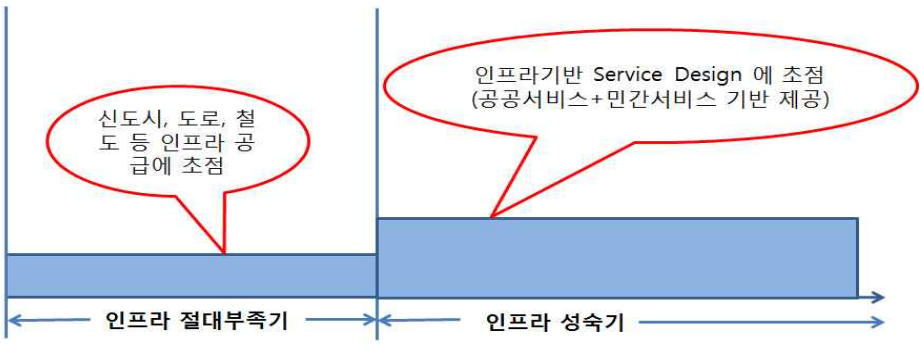


주요 내수 지표(전기비, %)

구 분	'11연간	'12.1/4	4월	5월
소매판매	4.3	1.0	0.9	0.7
설비투자	0.7	11.3	5.0	△0.8
건설기성	△6.7	△6.8	△5.8	2.5

○ 경기침체로 일자리 창출 요구가 증대되는 만큼, 적정 SOC 투자에 더해 새로운 관점의 정책 접근을 통한 신성장 동력 창출 필요

- 단순 인프라 공급 → 인프라 기반 서비스 디자인으로 정책 전환



- 국토해양산업과 IT, 바이오 등 융복합 분야, 사회복지 서비스업등 성장성이 크고 일자리 창출효과가 큰 산업 발굴에 초점

◈ 향후 정책방향

① 해양 에너지·바이오 및 해양플랜트 서비스업 육성

② IT 등 융복합 산업 및 사회복지서비스업 등 육성

1) 해양 에너지·바이오 및 해양플랜트 서비스업

1 해양 에너지

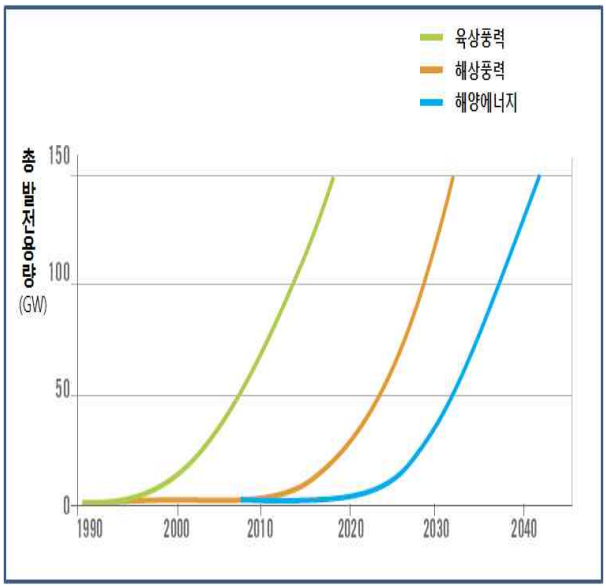
○ 해양에너지 시장 잠재력은 최대 1조 달러(Frost&Sullivan)

○ 현재 우리 기술수준은 선진국 대비 57.3%, 기술격차 5.6년

* '11년 시화호 조력발전소 준공으로 조력발전만 실용화 단계

○ 신재생 중 해양에너지 비중 15% 목표로 R&D 투자 확대 및 테스트 베드 조성

<해양에너지 산업화 예상시기>



2 해양 바이오

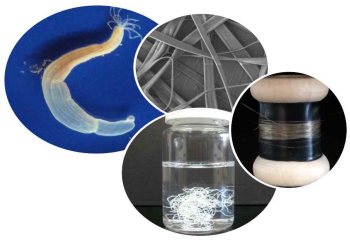
○ 해양생물은 전생물의 80%에 달하나 이용은 1%에 불과하여 향후 해양생명자원 확보를 위한 국가간 치열한 경쟁 예상

○ 해양바이오산업 육성 로드맵(Blue-Bio 2016)에 따라 신소재 개발 등의 원천 기술을 확보하고, 관련 산업의 파급효과 창출

* '16년까지 시장규모 125백만 달러 창출 및 해양생명공학기술 세계 7대강국 실현 추진

홍합 유래 의료용 접착제

해조류 유래 기능성 화장품



말미잘 유래 실크 섬유

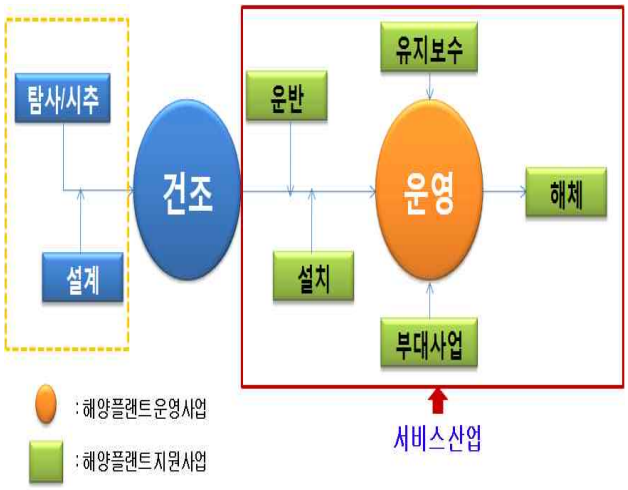
○ 산업적 활용도가 높은 해양생명자원의 국가 자산화 추진

3 해양 플랜트 서비스업 육성

○ 해양 플랜트 시장은 '10년 3천억불에서 '30년 5천억불로 성장 전망

○ 해양플랜트 건조실적은 세계 1위이나 부가가치가 높은 건조 후 운영 및 지원 서비업은 경쟁력이 매우 낮은 실정

<해양플랜트 생애주기>



○ 해양플랜트 산업 전반에 걸친 마스터플랜 수립('13.2월까지)

* 지식경제부('12.5.9)의 계획은 생애주기 중 육상 기반의 건조부문에 국한되어 실현가능성이 낮고, 건조 이후 서비스산업에 대한 육성방안이 부재

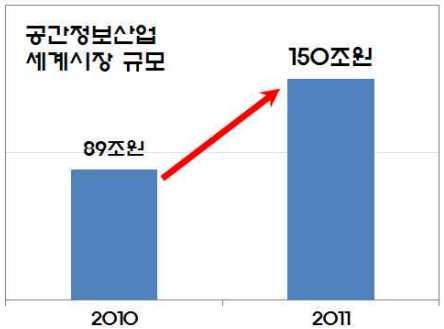
○ 해양플랜트 산업 전반의 원천기술 확보와 산업화 역량 강화를 위한 투자 확대('20년까지 6,270억원)하고 기업의 시장 진출 지원

- 해양플랜트 국내발주를 통한 선도사업을 추진하여 성공모델을 창출

2) IT 등 융복합 산업 및 사회복지서비스업 등

1 공간정보산업 육성

급성장하는 공간정보시장



공간정보서비스 사례

GOLFZON	골프존	스크린 골프
Geovision	지오비전	상권분석서비스
SK telecom	SK 텔레콤	1200만 고객분석
	팅크웨어	네이게이션

○ 세계 주요국과 기업은 공간정보 활용서비스의 기반 선점에 부심

▸ 애플은 새로운 OS에 자체 지도서비스를 포함시켜 탈 구글맵스 선언('12.6)

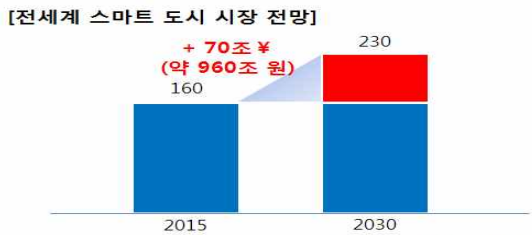
▸ (미국) Geospatial Platform 신설('11.3), (중국) 플랫폼 서비스 天地圖개시('11.1), (영국) 고든브라운 총리 공간정보 무상공개 방침 발표('10.11)

○ 기초 인프라 투자 확대 및 민간산업 발전 촉진을 통해 '17년까지 일자리 3만개 창출 지원(연 2천억원 투자 가정)

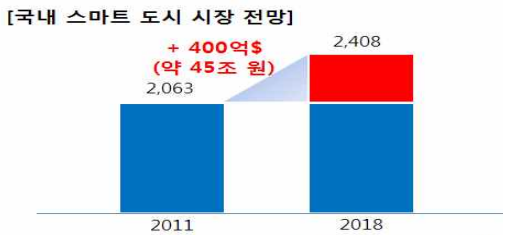
- 「공간정보산업진흥법」에 "공간정보서비스업"을 새롭게 신설
- 공간정보의 제작표준, 공개방법, 가격 등에 대한 기준 확립
- 교육, 창업지원 등을 통해 공간정보 서비스산업 발전을 촉진

2 한국형 미래도시(U-City)

○ U-City는 '30년 세계시장 3,156조원, '18년 국내시장 270조원로 성장



<Nikkei BP Clean Tech Institute(2012)>



<국토해양부 제1차 U-City종합계획>

○ 우리는 화성동탄 등 52개 지구에서 U-City를 추진하는 등 세계 선도

- 석·박사과정 전문인력 614명, 산업전문인력 약 1,600명 양성
- 350개 국내외기관이 참여하는 U-City 월드포럼 창립('11)
- 중국, UAE 등 로드쇼 개최 및 3.3억불 상당 기업상담·MOU 체결

○ 제2차 U-City 종합계획('14~'18) 수립, R&D 투자 확대를 통해 핵심 원천기술 개발, 월드포럼 내실화 등 해외진출 강화

3 스마트 도로교통

○ 세계 ITS 시장은 '11년 130억$ → '15년 186억$로 성장

* 최근 5년간 우리나라는 중국, 동남아, 중남미 등에서 약 5억$ 수주

○ 스마트 도로교통 구현과 해외 진출 확대를 차세대 ITS 인프라 구축 추진

* ITS 구축률 14%('11년) → 30%('20년)로 확대

* 차량-도로가 통신하여 교통사고 예방 등을 수행하는 차세대 ITS 구축

<차세대 지능형 안전도로 개념도>

4 항공기 산업

○ (정비) 현재 단순 경정비 외 해외업체에 의존 → 고가부가치 항공정비 산업 육성 중장기 계획 수립('13) → 1.4조원의 수입대체 효과 기대

* 항공정비 세계시장 규모 409억$('10년) : 미국·유럽 62%, 한국 1.5% 점유

○ (제작) 상용화를 전제로 '14년까지 2·4인승 항공기 정부인증체제 개발 및 항공안전협정을 체결하고 민간업체와 중형기 개발 공동투자 추진

○ (기타) 자가용 비행기 서비스 센터 설립 등 비즈니스 제트업 육성, 50석 이하 Public Air Shuttle 활성화로 항공의 대중교통화 추진

5 커뮤니티 비즈니스 등

○ 미국, 유럽과 같이 도시재생, 주거복지 전달체계의 핵심적 역할을 수행하는 커뮤니티 비즈니스 육성

○ 기타 성장 잠재력이 큰 부동산 임대업, 부동산 리츠 등 육성

4 함께 가는 대한민국

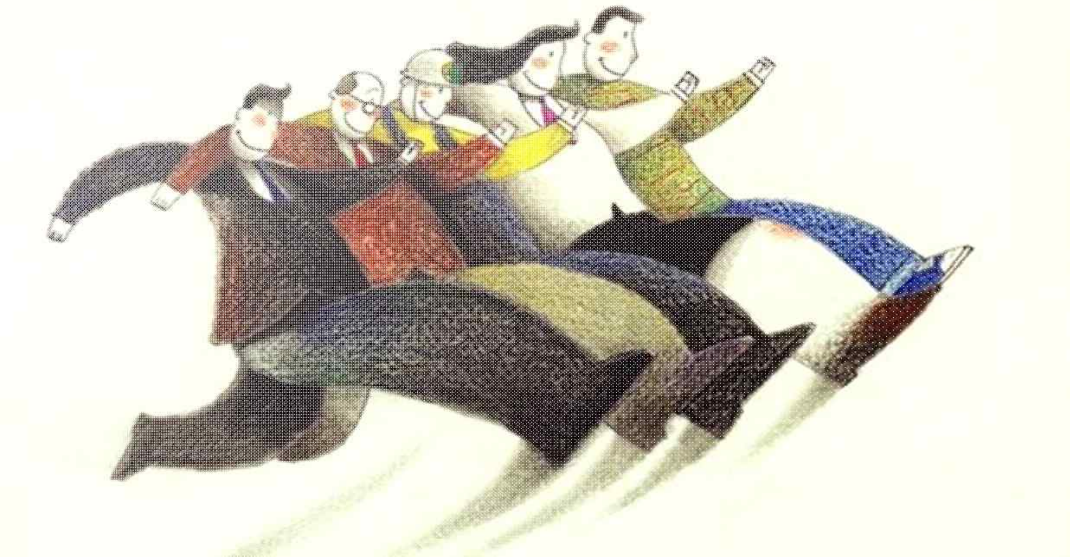
상생하는 산업 생태계 구축 및 대국민 지원 기능 강화

함께 가야 멀리갈 수 있습니다.

발주자-원도급자-하도급자간 장기협력관계 구축을 지원하고
건설 근로자의 근무여건과 복지제도를 개선해 나가야 합니다.
지역경제의 버팀목이 될 수 있도록 지역 업체를 보호해나가야 할 것입니다.

대표적 서민업종인 물류, 버스, 택시 등
교통물류 산업을 선진화하여야 합니다.
고부가가치화 등 산업구조 개선, 공급과잉 해소를 통해
주기적 파업을 방지하고 양질의 일자리로 전환해야 할 것입니다.

문제가 생겨도
물어볼 곳 없고 기댈 사람도 없는 국민들을 위해
국토해양부가 힘이 되어야 합니다.
건축물 하자 분쟁, 공동주택 분쟁을 앞장서서 해결할 수 있어야 합니다.
국민들의 재산권 행사와 밀접하게 관련된
도시·건축 민원 해결에도 최선을 다해야 할 것입니다.



핵심과제	① 산업 선진화 및 상생 협력 시스템 구축 - 건설, 물류, 택시, 버스 등 산업구조 개선 ② 찾아가는 국토해양 서비스 - 국민들의 애로 해결을 위한 대응체제 정비

1 건설, 물류, 택시, 버스 등 산업구조 개선

◈ 현 상황에 대한 인식

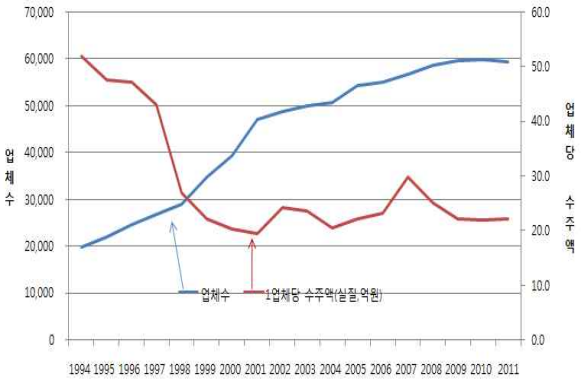
◈ 건설, 물류, 택시, 버스 등 국토해양 산업은 지역 중소업체, 서민 일자리와 직결되는 서민 업종

◈ 그러나 낮은 생산성 및 공급과잉, 불공정 관행, 열악한 근무여건 등 해결해야 할 과제 산적

○ (건설) 업체 수 과다로 우량업체 동반 부실, 임금체불 등 야기

* 2010년 중소업체 22.5% 적자

- 공사과정 원·하도급 업체간 수직적 문화 및 불공정 관행

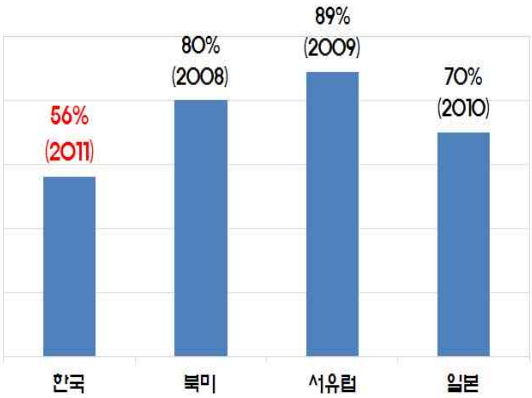


<건설업체수, 업체당 수주액(종합·전문)>

○ (물류) 일감 몰아주기로 자회사 물류가 급성장하면서 3자물류 기업 입지 축소

* 글로비스 등 물류자회사 최근 7년 성장률 300~1,000%로 고속성장

- 지입·다단계 거래 및 불평등·단기계약 관행 만연



<제3자 물류기업 활용률 비교>

○ (택시) LPG 가격 상승, 과잉공급(5만대)으로 애로 호소

○ (버스) 자가용, 도시철도 이용 증대에 따른 수요감소로 수익성 악화

◈ 향후 정책방향

① 각 산업별 구조개선 및 상생 협력 생태계 구축

② 산업단지 근로자 정주 및 근로환경 개선

1) 건설산업 구조개선 및 상생협력 체계 구축

1 (구조개선) 불법업체 퇴출, 등록기준 합리화, 발주제도 변별력 강화 등으로 부실업체 진입 방지 및 능력 있는 업체 수주기회 확대

* 등록기준 : 정상업체에 부담을 최소화하는 수준에서 등록기준 강화
  발주제도 : 분권형 조달방식, 최고가치낙찰제 등 우수업체 선별기능 강화

2 (공생발전 체계 확립) 발주자→원도급자→하도급자→근로자로 이어지는 수직적 구조를 개선하기 위해 문화와 제도를 동시에 개선

◈ (발주자～건설사) 제값 주고 제대로 시공하는 문화 조성

◈ (원・하도급) 적정대금 적시지급 관행

◈ (건설사～근로자) 땀 흘린 대가 지불

➡ 지속발전 가능한 건설산업 토대 구축

○ 이를 위해 적정공사비 확보 방안, 하도금대금 적정성 심사・지급확인, 노무비 구분관리・지급확인 등 제도 실효성 확보 방안 추진

3 (중소업체 지원 강화) 실력있는 중소업체의 성장을 지원하기 위해 입찰제도 변별력 강화를 전제로 중소업체 지원 강화

○ 입찰 시 시공계획서, 직접시공 등 실질적인 공사능력을 평가하여 우수업체를 선별하고 등급제한 확대 등 중견·중소업체 수주 지원

4 (기능인력 육성체계 구축) 기업이 아닌 산업 차원의 건설기능인력 육성 방안을 마련하여 젊고 우수한 인력의 건설업 참여 유도

○ 자격・경력에 따라 우대받을 수 있는 경력발전 경로를 제시하고, 「건설기능인력 지원・관리센터」를 설립하여 체계적 지원

○ 연차휴가 수당 도입 등 계절적 요인에 의한 수입 불안 완화

2) 물류산업 구조개선 및 상생협력 체계 구축

1 전문물류시장 확대

○ 제3자물류 이용 화주기업에 대한 세액공제 일몰연장('12→'15년)

○ 공공운송 입찰시 3자 물류 비중이 높은 운송업체에 가점 부여 및 3년 이상 장기계약 체결 추진(☞ 공공분야 도입 후 민간 확산 유도)

2 화물운송시장 구조개선

○ 화물운송 및 주선 실적을 신고하도록 의무화하고 직접운송의무제 및 최소운송기준 도입하여 거래단계 축소 유도

○ 개별차주들이 협동조합 등을 구성(협동조합기본법, '12.12.1 시행)하여 화주로부터 직접 물동량을 확보하는 방안 검토

○ 택배업을 제도화하고 엄격한 차량수요 심사·분석을 통해 적정 수준에서 증차를 추진하되 철저한 사후관리 시행

3 운송료 현실화 및 화물차주의 근로·복지여건 개선

○ 운송원가 및 유가에 상응하는 적정운임(표준운임)을 산정·공표하고, 화주·운송업체의 준수를 유도(간접강제*)하여 운송료 현실화

* 위반업체 명단공표, 표준운임 준수 MOU 체결, 위반시 각종 인센티브 부여 중단 등

○ 「화물운전자복지재단」을 통해 화물차운전자 및 가족들을 위한 복지사업(장학사업, 건강검진 등)을 확대하고 신규 사업 발굴

4 화물운송시장 공생발전 추진

○ 화주·물류기업·정부가 참여하는 협의체를 통하여 공정거래 문화 확산, 화주-물류기업간 파트너십 구축 등 공생발전 도모

○ 다양한 협력모델 개발 및 우수·모범사례 발굴·홍보도 지속 추진

3) 택시·버스 산업 구조 개선

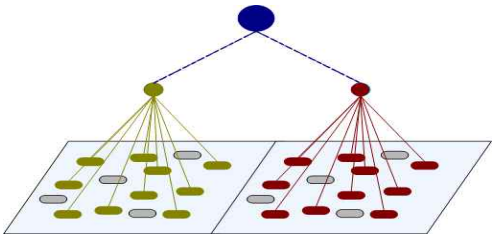
1 택시산업

◈ 택시 과잉공급 해소, 수요 창출 및 고비용 산업구조 개선 필요

○ (택시총량제·감차보상) 택시 과잉 해소를 위해 감차보상금의 일부(30%)를 국비로 지원하여, 지자체의 택시 총량제 엄격시행 유도

○ (택시 연료 다변화) 택시 사용 경유에 대해 버스·화물차와 같은 수준(ℓ당 345.54원) 유가보조금 지급(현재 LPG ℓ당 221.36원 지급)

○ (전국 택시 통합콜센터) 다양한 부가서비스를 제공하기 위해 택시 콜 전용 전국단일번호(13YY) 도입 및 통합콜센터 구축 지원

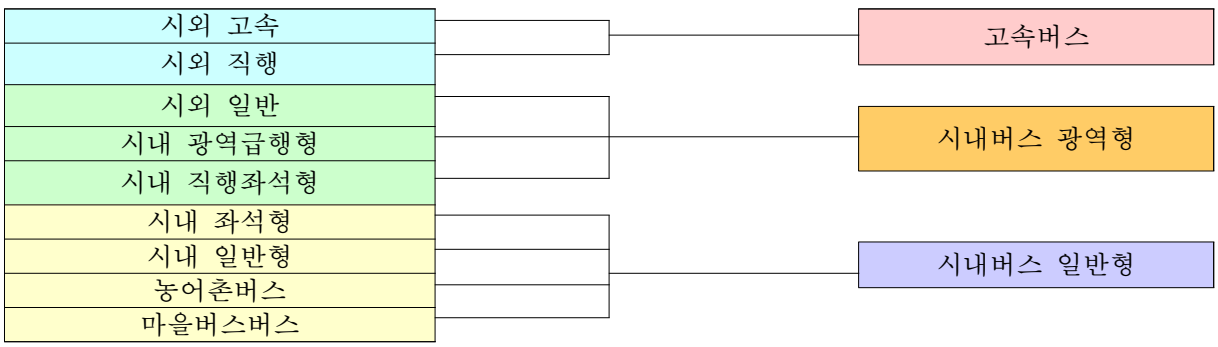


2 버스산업

◈ 경쟁 강화, 규제 합리화 및 정부역할의 선택과 집중을 통한 버스 산업의 효율성 개선 및 공공성 확보 필요

○ (업종개편) 현행 업종 체계를 지역 간 버스 및 지역 내 버스로 이원화하고, 장기적으로 지역 간 버스는 경쟁 자율 업종으로 전환

【업종체계 개편방향(안)】



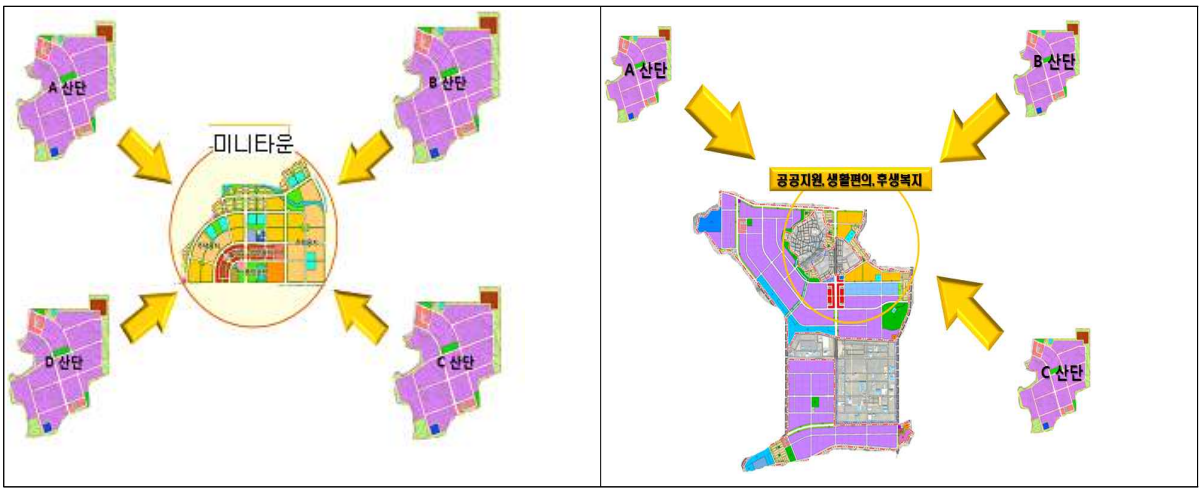
○ (기타) 포괄적 재정 지원에서 정책수단별 개별지원으로 전환하고, 수요응답형, 고급형 등 다양한 서비스 공급을 위해 요금체계 다양화

4) 산업단지 근로자 정주여건, 출퇴근 교통 등 근로환경 개선 추진

1 중소산단 근로자 정주환경 개선을 위한 미니복합타운 사업 추진

○ 지방 중소산단 근로자의 정주환경 개선을 위해 3~4개의 산단을 권역화하여 미니복합타운 사업 추진

○ 주거(임대주택 등)·문화(도서관·영화관 등)·복지시설(보육원·유치원 등) 등을 설치하여 지방산단 종사자의 정주 및 고용환경 개선



* 산단에서 일정거리를 이격하여 가장 근접한 산단의 개발계획에 포함하거나, 공해가 적고 규모가 큰 산단에 조성

2 산업단지 근로자 편의시설 확충 지원

○ 산업용지내 입지가능시설을 확대하고 공장 및 지원시설의 복합건축을 지원하여 근로자를 위한 시설 확충 유도

○ 산단 신규개발시 수익형 지원시설용지 분양과 연계하여 보육원, 사회복지센터 등 공공시설 유치 활성화 도모

3 광역·연계교통, 주차장 등 교통 여건 개선

○ 통근용 전세버스 운행*, 노후 산단 재생시 주차장 확충, 연계교통 대책 수립 등을 통한 근로자 교통여건 개선

* 통근용 전세버스의 경우 현재 9개산단에서 운영중에 있으며, 향후 교통여건이 불편한 타산단에 대해서도 확대적용 검토 필요

2 국민들의 애로 해결을 위한 대응체제 정비

◈ 현 상황에 대한 인식

◈ 24시간 국민생활과 밀착된 국토해양 행정의 특성상, 아파트 하자 분쟁, 도시·건축 규제 등과 관련 민원 또는 컨설팅 수요 다수 존재

- 그러나 해결방법을 모르거나 물어 볼 곳이 없어서 또 불충분한 민원 행정 조직·인력으로 인해 국민 불편 가중

○ (공동주택) 아파트 하자 관련 법원 소송 '03년 60건 → '11년 576건으로 크게 증가

* '03~'05년 하자건수 약 66만건

- 아파트 관리 분쟁도 크게 증가

* '11년 공동주택 민원 약 12,000건, 법적 쟁송은 약 1천건

○ (도시·건축) '11년 도시·건축 관련 민원은 92,264건(일 384건)

* 공무원 입장에서는 유사 민원이나 국민 입장에서는 재산권과 관련된 중요 민원→인력부족으로 만족도 저하

○ (기타) 이 외에도 투명한 중고차 이력 정보 관리 등 국민생활과 직결된 요구 다수 존재

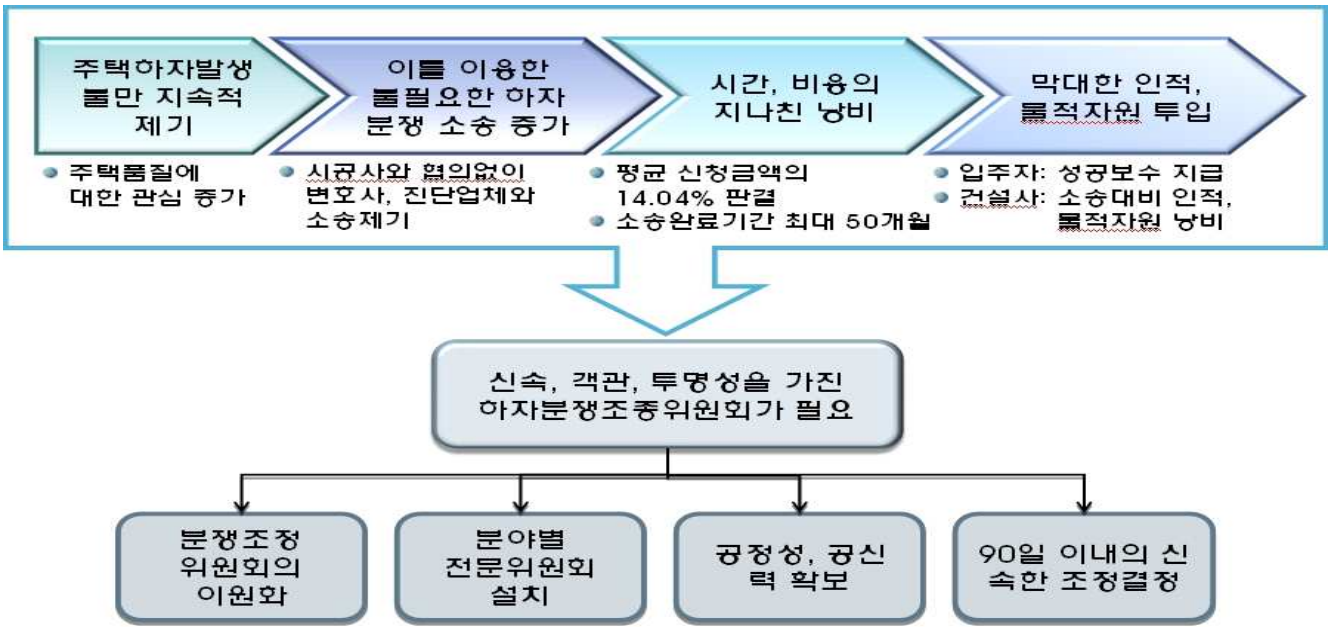
◈ 향후 정책방향

① 국민들의 애로 해결 기능 대폭 강화

1) 하자분쟁 상담 및 지원 기능 대폭 강화

① 「하자분쟁조정위원회」 기능 강화

○ '10.10월 개소 이래 992건 접수, 749건의 분쟁을 해결하였으나, 조정신청이 크게 증가하고 있어 현 인력으로는 신속한 대응 곤란



○ 개선 방안

- (위원수 확대) 위원수를 현재 15인에서 50인 이내로 확대

  * 소위원회를 구성하여 단순사건(소액사건)을 의결함으로써 대응성 제고

- (조정효력) 조정결과에 대하여 재판상 화해의 효력을 부여

  * 현재는 사업주체가 조정결과 수락 후 이행치 않더라도 이를 강제할 수단이 없어 입주자는 소송을 제기하여야 하는 등 조정의 실효성 미약

- (민간사업자의 의무적 참여) 민간 사업주체가 조정절차에 의무적으로 참여하게 함으로써 조기에 분쟁 해결 도모

○ (현장지향) “도시·건축 SOS”(안)를 구성하여 찾아가는 민원서비스 제공

- 기업이나 주민을 직접 방문하여 의견을 청취하고 민원해소 방안 검토

2 본부에 ‘도시건축 고객지원팀’을 신설하여 민원상담·처리 총괄 수행

○ 권역별 담당자 교육, 협의체 운영(정보 공유·합동 지도 점검 등) 등 병행

4) 자동차 관련 이용자 편의 증진 등

1 편리하고 스마트한 자동차관리시스템 구축

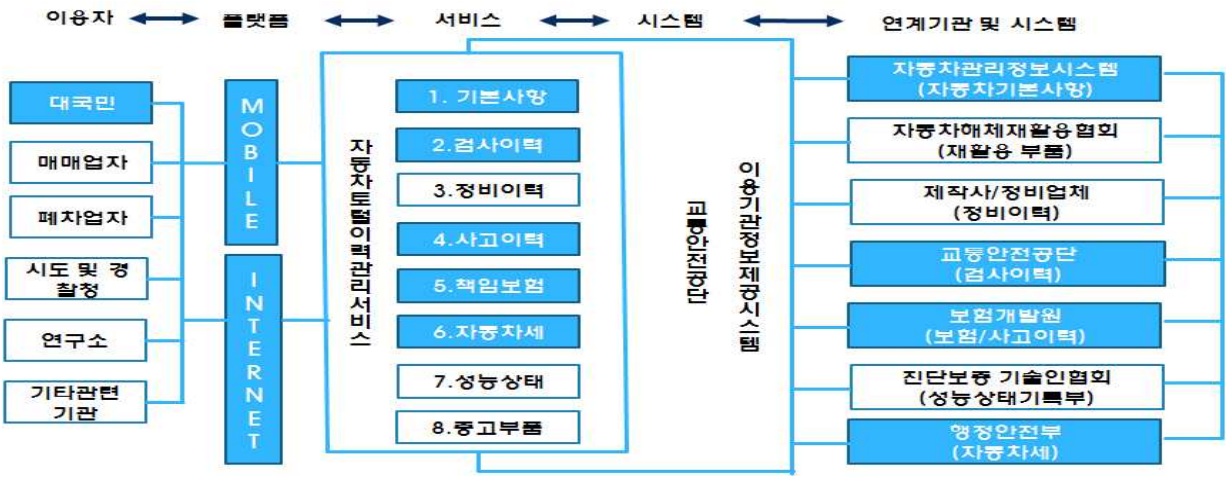
○ 자동차 등록 관련 통합전자 수납 및 온라인 이전등록 서비스를 전국 16개 시·도로 확대하고, 일괄 압류납부·해제 시스템을 구축

* 압류등록 차량 약 663만대(36%)
* 압류해제시 민원인은 평균 9개 기관 전화·방문 필요

2 자동차 관련 소비자 보호 강화

○ 자동차 품질 관련 소비자 불만 해소를 위해 자동차 취급설명서 제공을 의무화하고, 중대하자 발생시 교환·환불 권고제도 도입

○ 중고차 매매시 성능 정보 제공과 사후책임을 보장하기 위해 자동차 토털 이력 관리 서비스를 실시하고 피해구제 목적의 공제사업을 도입



5 지속 가능하고 안전한 대한민국

기후변화 대비 및 선진국 수준 안전 확보

국민들은 더 이상 속도전을 방불케 하는
밀어붙이기식 개발을 원하지 않습니다.

국토수용능력을 고려, 국토 과개발을 막아야 합니다.
기획·설계 단계부터 환경을 최우선적으로 고려하고,
국민들과 함께 호흡하며 일해야 합니다.

기후변화에도 선제적으로 대처해 나가야 합니다.

탄소저감형 도시·건축, 교통물류체계 구축을 통해
온실가스 배출량을 대폭 줄여 나가야 합니다.

웬만한 가뭄과 홍수, 지진에는 견딜 수 있도록
국가 물 관리 체계 및 도시 방재 시스템을 선진화하여야 합니다.

연 5000명 이상에 달하는 교통사고 사망자도
획기적으로 줄여 나가야 합니다.
특히 학교 주변, 아파트 단지 교통안전 대책을 강화하여
아이들을 마음 놓고 키울 수 있는
환경을 만들어 가야 할 것입니다.

핵심과제	① 환경 친화적인 개발 및 기후변화 대비 - 기후변화에 대비한 국토해양 정책방향 ② 안전사고 예방 - 선진국 수준의 생활안전 확보

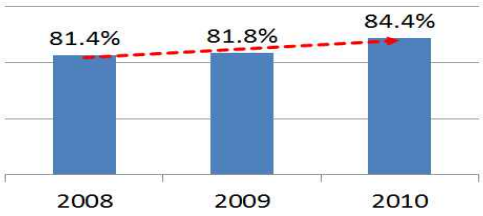
1 기후변화에 대비한 국토해양 정책방향

◈ 현 상황에 대한 인식

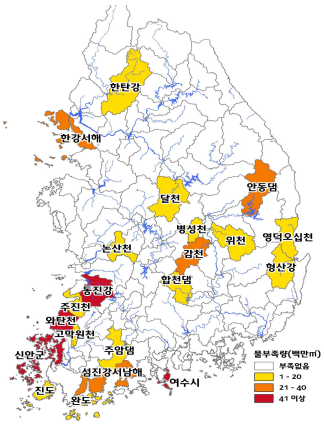
○ 온실가스 주요 배출원인 건물(25.6%), 교통(16.7%) 부문에 대한 다각적인 저감 대책을 강구 중이나 한계 존재

- (건축) 2025년까지 신축 건축물 탄소 제로화 추진 중이나 선진국과 비교시 가속화 필요

- (교통) 2020년 BAU 대비 34.3% 감축 목표 달성을 위해서는 대중교통 전환 등이 필요하나 가시적 정책 효과 미흡



<도로수송분담률 추이>



<2020년 물부족 예상지역>

<강원도 고성>

○ 이상 기후로 홍수, 가뭄 피해가 증가하고 있으나, 수자원 업무 분산으로 대응 애로

* '10.9월 수도권 3만가구 침수, '11.7월 74명 사망

* 국토부(총괄), 환경부, 농림부 등

○ 연안침식 모니터링(160개) 결과 우려·심각 지역 지속 증가('05 44% → '11 65%)

○ 41개 항만 방재시설 점검결과 32개 항만 기후변화에 대한 안정성 미흡

○ 해양오염(수질 1등급 해역 '08. 126→ '11. 111개)

◈ 향후 정책방향

① 탄소 저감형 도시 및 교통물류체계 구축

② 연안 침식 및 항만 재해 방지

③ 해양 환경 보호 강화

1) 탄소 저감형 도시·건축 조성

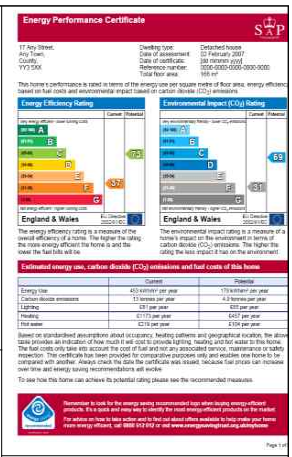
1 환경친화적인 도시계획 및 녹색건축 활성화 로드맵 수립

○ 각종 개발계획 수립시 환경 친화적인 계획요소를 반영하도록 하고, 녹색건축 기본계획 수립(5년 단위)

친환경 공간구조	직주근접, 대중교통중심의 복합적인 토지이용계획 수립
녹색교통	BRT(간선급행버스), CNG버스, 자전거 도로, 노면전차 등
녹지생태공간	공원녹지 확대, 생태공간 조성, 옥상·벽면녹화
자원 재활용	하수열 이용, MBT+RDF시설, 중수도 재활용
에너지 효율	패시브하우스, 고효율설비, LED조명
신재생에너지	태양광, 태양열, 지열, 풍력, 연료전지, 바이오매스
그린 IT	U-Eco City 생태적 도시관리

2 신규 및 기존 건축물 에너지 절감 대책 시행

신규 건축물	- 건축물 허가시 에너지절약계획서 제출대상 확대 - 친환경 건축물 인증제도 확대(국토·환경부) (신축 → 기존, 대형 건축물 인증 의무화) - 건축물 에너지효율등급 인증제도 확대(국토·지경) (신축 → 기존으로 확대, 단계적 의무화 추진)
기존 건축물	- 에너지소비 증명제 도입(부동산 거래시 활용) - 기존 건축물 그린 리모델링 가이드라인 마련



英, 에너지소비증명서

2) 에너지 절감형 교통물류체계 구축

1 교통수요관리 강화 및 대중교통 활성화

○ 원격근무, 승용차 요일제, 거리비례 보험제, 에코드라이브 활성화

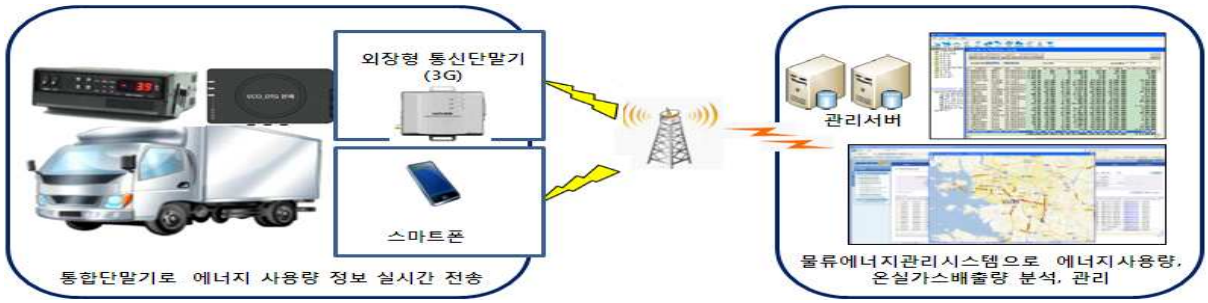
○ 간선급행버스(BRT), 대중교통전용지구 전국 대도시권으로 확대

2 교통혼잡·탄소배출 과다지역을 특별대책지역으로 지정 관리

○ 도시별 교통체계 지속가능성 조사·평가 실시, 하위 5% 도시는 녹색교통 개선 특별대책지역으로 지정하고 특별종합대책 수립·시행

3 철도·연안해운 위주의 저탄소 녹색물류체계 구축

○ 물류에너지 목표관리제·전환수송(Modal Shift) 확대, 온실가스 측정·검증·관리를 위한 물류에너지관리시스템·통합단말기 보급 확대



<에너지·온실가스 관리체계 구축>

3) 선진국형 통합 물관리체계 구축

1 도시 침수방지 등 이상 기후 대응능력 제고

○ (홍수 방어능력 제고) 도시침수방지시스템 강화, 지류하천 정비, 기존 댐 안전도 증대사업 등을 통해 홍수 안전도 제고

○ (가뭄 대처능력 확보) 중소댐 건설, 취약지역(도서·산간) 지하수자원 확보 등 대체수원개발 촉진, 급수체계 다원화 및 비상연결 시스템 구축

2 통합적 물관리 기능 강화

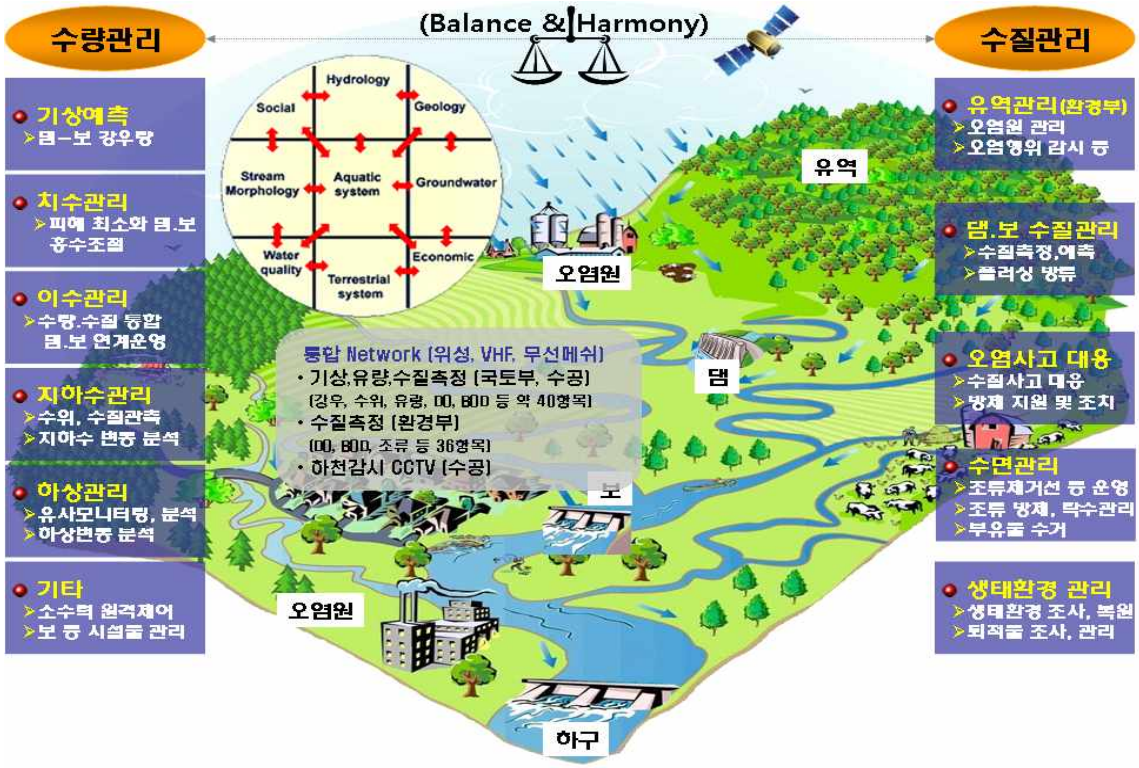
○ 환경 감시·감독 역할을 담당하는 환경부*가 상하수도, 하천 등 수자원개발·이용업무까지 수행하여 업무혼선, 중복투자** 초래

* 선진국은 국토부서가 수자원총괄, 환경부서는 수질기준/감시만 담당

** 감사원 감사시, 광역·지방상수도('05.11), 지방하천 정비('07.9) 등의 중복투자 지적

○ 도시방재 등 이상기후 대응, 물산업 해외수출을 위해서는 선진국형 통합적 물관리 필요

- 국토부는 하천, 상하수도 등 수자원정책·사업을 총괄하여 통합 물관리기능을 강화, 환경부는 수질규제 및 환경감시에 집중



《 통합유역 물관리 개념도 》

4) 연안 침식 및 항만재해 방지

1 연안 침식 방지

* 경포대(좌측 사진)의 경우, 침식으로 해변 폭 10% 감소시, 소비자편익은 462억원, 직·간접적 경제적 편익은 연 925억원 감소 추정(KMI·Kordi, '10)

○ 침식이 심각한 연안의 육·해역을 하나의 '연안침식 관리구역'으로 지정하고 관리계획 수립을 의무화(연안관리법 개정)

○ 바닷가 자연형성지(4,419천㎡)를 연안완충구역으로 지정·관리하고, 해역이용협의시 사전에 침식영향평가를 하도록 제도화

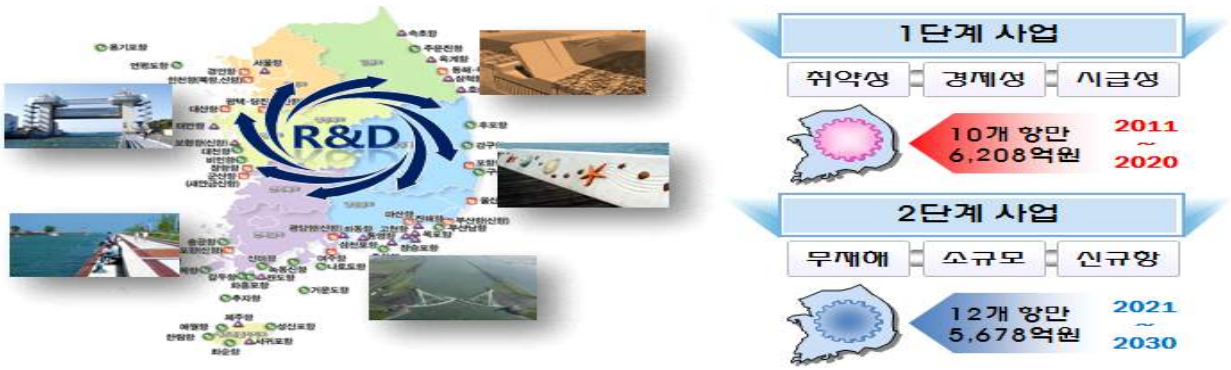
○ 연안침식 모니터링 대상 지역을 확대하고('11. 160개소 → '15. 250개소), 인공구조물 설치 영향, 사업효과 등 평가·개선

2 항만재해 방지

○ 기후변화, 해수면 상승으로 항만 및 인근지역 재해 위험도 증가

* 전국 54개 항만(무역항 29, 연안항 25) 인근지역의 예상 피해액이 4조 456억원 규모로 예상, 침수예상범위 고려시 22개 항만은 취약지역으로 판단

○ 대상항만의 중요도에 따라 2단계에 걸쳐 취약 항만을 정비

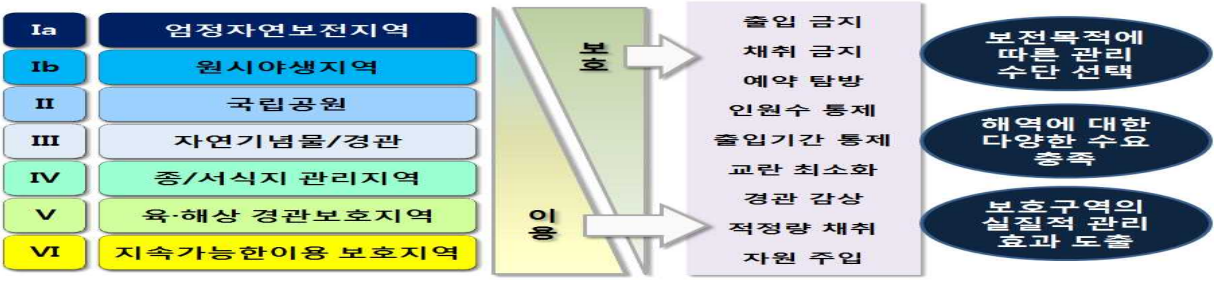


* (1단계) 부산항, 광양항 등 주요 10개항 우선 정비(사업비: 6,208억원 예상)
* (2단계) 평택·당진항, 완도항 등 주요 12개항 (사업비: 5,678억원 예상)

3 해양환경 보호 강화

○ 각 해안별 해양환경 전용 조사선 건조와 자동측정시스템 구축을 통해 선진국 수준의 해양진단 체계 확보

○ 해양보호구역 지정 목적에 따른 보호구역 유형과 관리 방안을 세분화



1) 선진국 수준의 도로안전 확보

◈ '16년까지 연간 교통사고 사망자를 OECD 선진국 국가 수준인 3,000명(자동차 1만대당 1.3명) 수준으로 감축

1 교통사고에 따른 사회적 비용에 합당한 수준의 교통안전 투자

○ 교통시설특별회계에 교통안전계정을 신설 및 교통범칙금을 교통안전사업에 재원으로 활용하여 연간 1.4조원(교특세입 10%) 투자

* 인적재난 중 도로 교통사고 비중은 사망자 기준 81.5%, 부상자 기준 97.9%이나, 연간 교통안전 투자액은 0.5조원에 불과

2 운전자의 Life-Cycle에 따른 교육·홍보 및 체험형 안전교육 확대

○ 안전교육 패러다임을 '이론중심→경험중심'으로 전환하고, 수도권 체험안전교육장 건립(~15년)으로 체험형 안전교육 확대

○ 연령·운전경험 등 운전자의 생애주기를 고려한 안전교육 및 홍보

< 체험형 안전교육 효과 >
교통사고 발생건수 (前 413건→後 181건)

연령·운전경험을 고려한 국민공감형 홍보

3 운전자 실수도 수용할 수 있는 Self Explaining Car&Road 구현

○ (도로) 도로가 교통사고를 사전에 예방하고, 교통발생시에도 심각도를 감소시켜 인명피해가 발생하지 않도록 안전한 교통인프라를 조성

○ (자동차) 차선이탈 경보 장치·자동제어 장치 등 첨단안전장치 보급을 확대하고, 운행기록 분석확대로 과학적 운전자 운행습관 개선

2) 항공기 수준의 철도 안전 확보

◈ '15년까지 세계 최고 수준의 철도안전 확보 목표

* 충돌, 탈선 등 대형사고 Zero화 / 1억km당 열차사고건수('11년 7.7건 → 6건 이하) 및 사망자수('11년 31명 → 15명) 감소(獨, 英, 佛 등 철도선진국 능가 수준)

1 (안전관리체계 선진화) 철도안전법을 연내 개정하고 인증체계 개편과 전문자격제도 확대를 통한 예방적·상시적 감독체계 구축('14)

2 (철도산업변화 선제적 대응) 관제인력 양성기반 구축 등 관제 역량 강화 및 철도공사 시설 유지보수부문 효율화 지속 추진(~'15)

3 (신기술 적용·효율화) 전용 통합무선망 기술개발('15) 및 단계적 구축('16~), 시설자산 통합 DB 구축('15)을 통한 안전성·효율성 제고

4 (미래 발전기반 구축) 핵심기술역량 강화, 운영 효율화를 위한 전략적 R&D 추진, 전문업체 육성('14)을 통한 시장 확대, 효율성 제고

3) 세계 최고 수준의 항공안전 확보

1 과학적 항공사고 억제 시스템 구축

○ 저가 항공사 시장점유율 확대 등으로 사고 위험성 상존

○ 우리나라 실정에 맞는 사고위험 분석·예측 프로그램 개발(~'15)

4) 주요 해운 선진국 수준으로 선박사고 감축

1 인적과실 예방을 위한 선박 종사자의 역량강화 대책 추진

○ 소형 선박 해기사 면허요건 실무 위주 개편 및 안전 교육 내실화

2 선박 안전성 강화

○ 단일선체 유조선(5천톤 미만) 조기 퇴출, 내항선·어선 등 안전 취약선박에 항해 당직 경보장치 및 선박위치 식별장치 등 항해 장비 설치 확대

3 안전(Safety)하고 스마트(Smart)한 해상교통 환경 구축

○ 항로표지 Blue Highway 사업, 취약 해역에 해상교통관제(VTS) 시설 확충 등 안전한 교통 인프라 구축

5) 시설물 및 위험물질 안전관리 강화

1 소규모 생활시설 안전관리 강화

○ 시특법 상 1·2종 외 시설물에 대한 안전관리체계 마련

○ 관리 대상 시설물설 확대에 대응, 시설물정보관리시스템 개선

2 범부처적 운송안전 관리체계 구축

○ 운송 全과정을 실시간 추적·모니터링하여 사고 예방, 사고 발생 시 신속·정확한 대응·방재, 테러악용 차단 등 물류보안 강화 도모

* 국내 위험물질 운송차량 : 약 9만대(유류 3.2만대, 유독화학물질 0.4만대, 고압가스 0.2만대, 수출입 컨테이너 5만대)

6 더 큰 대한민국

해양영토 개척

바다는 제2의 영토로 거대한 자원의 보고입니다.
이에 따라 바다를 둘러싼 각국의 경쟁도 점차 치열해지고 있습니다.

우리나라를 둘러싼 환경도 예외는 아닙니다.
일본은 호시탐탐 독도를 노리고 있습니다.
중국어선의 불법 조업은 날로 폭력화, 조직화되고 있습니다.

국토해양부는 우리 해양관할권에 대한
중·일의 부당한 훼손시도에 맞서 해양영토를 적극 수호하여야 합니다.

또한 국가적 차원의 미래 전략 이익 확보를 위해
원해 심해저 자원 개발,
북극, 남극 등 극지 개발과
북극 항로 개척에도 적극 나서야 할 것입니다.

핵 심 과 제	① 해양영토 수호와 전략적 국익 확보

1 해양영토 수호와 전략적 국익 확보

◈ 현 상황에 대한 인식

○ 한반도 주변 해역에서 중·일이 해양영토 확장을 위한 시도를 계속하고 있고, 우리의 해양관할권에 대한 침해 사례 빈번

한중일 갈등 현황

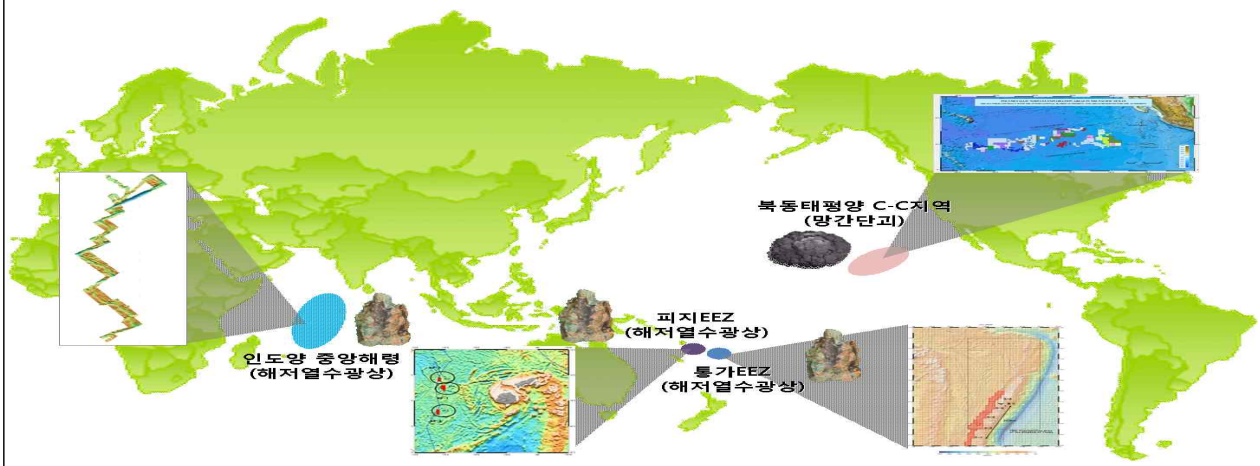
중국어선 (쇠창살 설치)

흉기 소지 폭력 저항

* 대형접안시설이 없어 영토수호를 위한 해경선박 긴급 출동에 9시간 이상 소요

○ 주요 선진국은 극지, 심해저의 전략적 가치를 인식, 과학연구를 명분으로 자원, 영토 선점 경쟁을 치열하게 전개 중

- 우리는 그간 순수 과학연구, 광구확보, 기술개발 등 기반 확보에 주력하였으나, 민간 참여 유도 등 상업적 개발체계 구축 필요



◈ 향후 정책방향

① 독도, EEZ 등 해양영토 수호 및 이용 강화

② 극지, 원양 심해저 자원개발 등 해양 경제 영토 개척

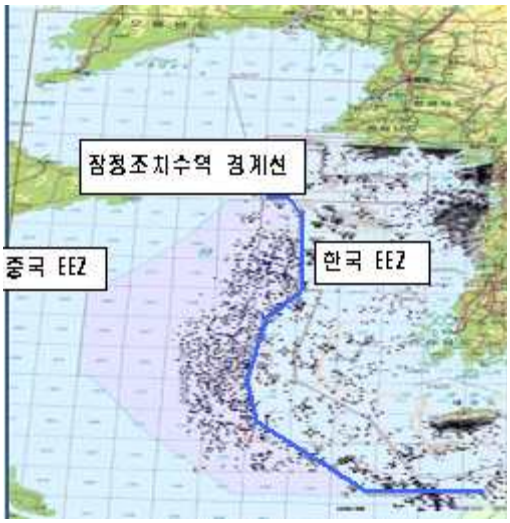
1) 독도, EEZ 등 해양영토 수호 및 이용 강화

① 중·일 등 주변국에 대응하여 해양영토 수호

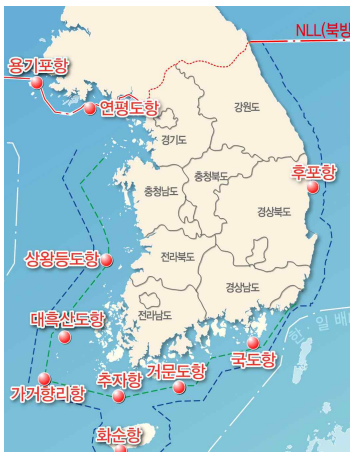
○ (조사강화) EEZ 경계 획정 대비 해양조사 및 영해기점 관리

- 한·중 EEZ 중첩수역 등에 대한 국가해양기본조사 실시(~'17)

- 영해기점이 포함된 대축척해도 제작('12~'15)과 상징조형물 시범설치('12~'15) 등 영해기점 도서 관리 강화



<중국 어선 조업 모습(검은 점)>



<국가관리연안항 지정 현황>

○ (인프라) 국가관리연안항 지정·개발, 해경 전용부두 및 전진기지 건설 등 해경 단속 역량

- 독도 영유권 강화사업 지속적 추진

  * 대형함정('12～'15, 3척, 16년 이후 3척) 및 고속단정('12～'14년, 18대) 확충

  * 인천 등 주요항만에 해경전용부두 확충, 연평도 등 주요도서를 해경전진기지로 개발

○ (국제활동 강화) 해외국가들의 지지를 얻기 위한 노력 경주

- 동해표기와 관련 국제수로기구(IHO) 회원국에 대한 지지 요청

- 동해가 표기된 전자해도 개발·보급

- UN 대륙붕한계위원회에 대륙붕한계 연장신청 등

○ (제도개선) 관할해역에 대한 실효적 지배와 강력한 해양관리 정책 추진을 위해 해양영토관리기본법 제정 추진

2 영해, EEZ 등 해양영토의 이용과 관리 강화

○ (자원 개발) 관할해역에서 광물자원 개발

- EEZ내 석유·가스 등 주요 부존자원 유망지역에 대한 정밀탐사('12~'17) 및 탐사기술 개발 추진

- 리 등 해수 용존자원의 회수기술 개발과 산업화기반 구축

  * 해수리튬 추출 상용화기술 개발('10~'14) 및 '15년 이후 상업생산 추진

○ (해수이용) 물 부족에 대비 대용량 담수화 핵심 기술 개발,

○ (도서관리) 무인도서의 실태조사 및 활용, 섬관광 활성화 추진

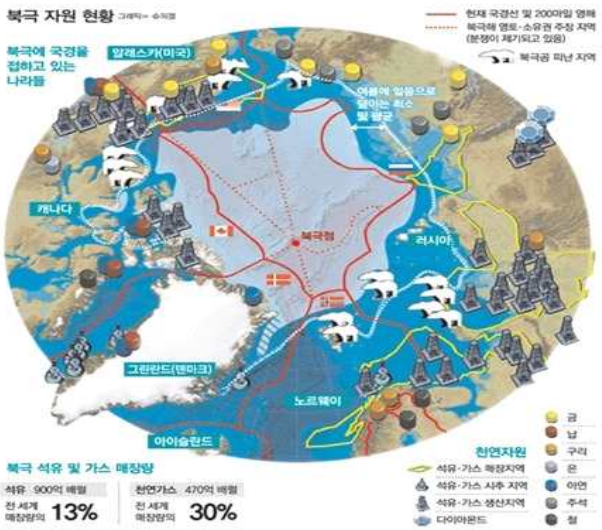
- 무인도서의 실태조사를 조기에 완료(~'13)하고 관리유형 지정에 따라 체계적인 보존, 이용 및 개발 등 관리체계 확립

2) 북극, 남극 등 극지정책 강화로 전략적 국익 확보

1 (북극) 해양자원 및 북극항로 활용을 위한 북극정책 마스터플랜 마련

○ 북극항로 연안국 법제 등 인문사회분야 연구 강화

○ 해운, 자원, 해양플랜트 등 수익창출이 가능한 비즈니스 모델 창출



▶**북극항로** 부산~로테르담(네덜란드)
운항시간 14일, 운항거리 1만2700km

▶**인도양항로** 부산~로테르담
운항시간 24일, 운항거리 2만100km

2 (남극) 향후 영토, 자원에 대한 권리 주장을 위해 기초과학 연구 및 인프라 확대를 통해 지속적으로 정보 축적

* 남극조약에 의해 '48년까지 개발이 금지되어 있는 상황

○ 빙원, 지질(부존자원 기초자료), 고층대기(우주 및 인공위성 연구자료), 기후변화 등 기초 과학 연구와 극한지 건설 기술, 장비 개발 등 추진

3 (제도) 극지 전담과 신설과 범부처 차원 위원회 설치를 통해 극지정책 총괄기능 강화, 체계적 극지정책 수립을 위한 극지기본법 제정

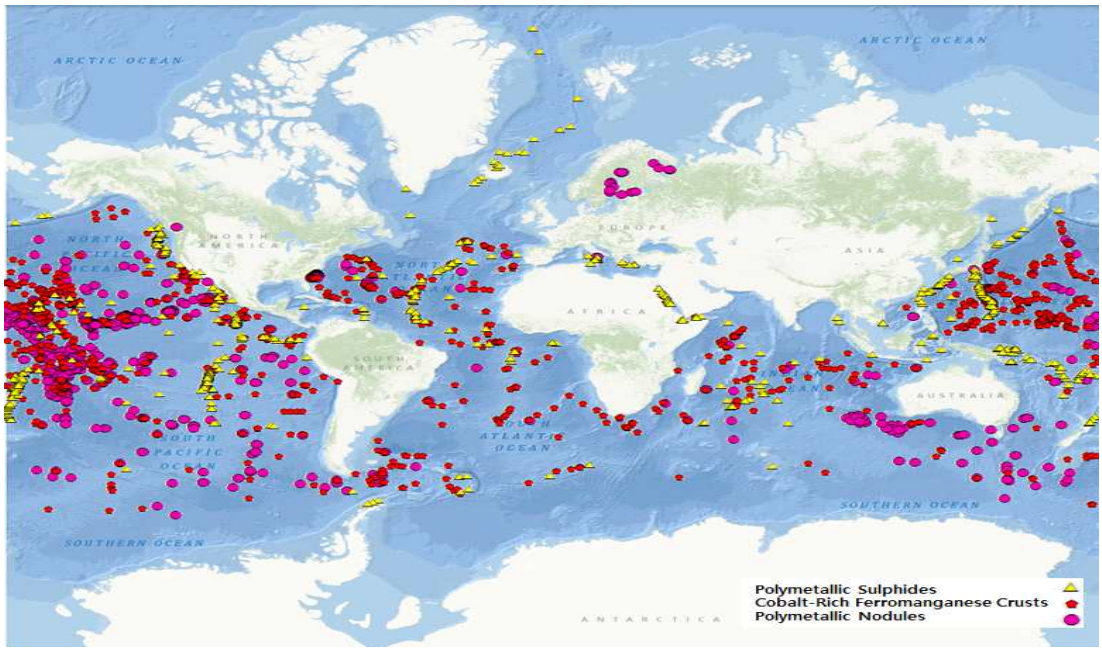
3) 심해저 광물 경제영토 확대

1 (제도) 해양자원개발 통합로드맵, 해양광물자원개발법 제정 추진

- 광종·광구·기술별 세부 로드맵을 통합하고, 탐사·기술개발·상업생산·산업육성을 포괄하는 '20~'30년까지의 중장기 로드맵 마련

- 심해저광물 관련 국제규범의 국내입법화와 중장기 로드맵 상 정부 정책 근거 마련을 위한 "해양광물자원개발법" 제정 추진

【해양 광물자원 분포도】

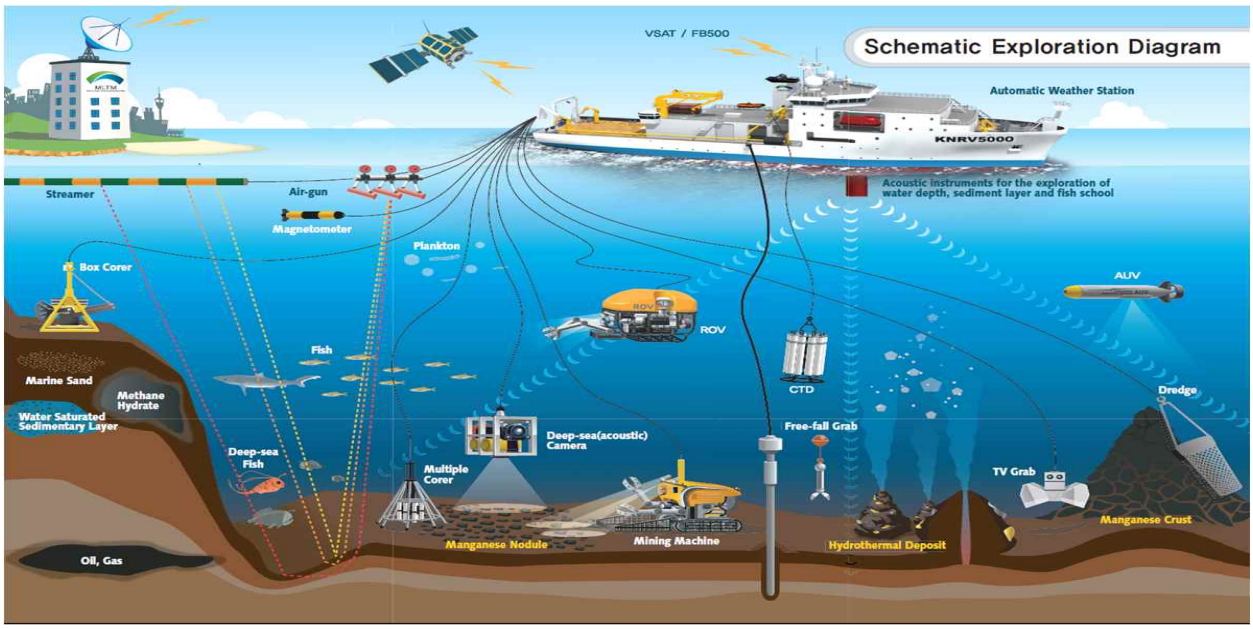


○ (민간지원) 민간 주도 해양광물자원개발 유도를 위한 정책지원 확대

- 민·관 합작 특수법인(SPC) 설립, 해외시장 여건(법·제도·문화 등) 분석, 맞춤형 비즈니스 모델 수립 지원 등 다양한 지원정책 추진

○ (인프라) 첨단 심해탐사를 위한 대형과학조사선, 심해플랜트 실험을 위한 심해공학수조, 심해 6천m급 유인잠수정 건조 등 추진

【해양 광물자원 채광 개념도】



○ (인력양성) 심해저 탐사, 연구장비 운영, 국제규범 전문가 등 관련 전문인력 양성('20년 200명)

○ (국제협력) 태평양 도서국에 대한 ODA, 관련 국제기구 고위직 진출 확대 등 해양자원 개발 국제협력 강화

【심해저 광물 독점 탐사 광구 확보 현황 : 4개 광구, 11.2만㎢】

위 치	광 종	관할기관	면 적 (㎢)
태평양 공해상 C-C 해역	망간단괴	국제해저기구	7.5만
통가 EEZ	해저 열수광상	통가	2.4만
피지 EEZ	해저 열수광상	피지	0.3만
인도양 공해상 중앙해령	해저 열수광상	국제해저기구	1.0만