



지속가능한 국토이용 및 환경계획

15차시

1. 국내외 여건변화와 국토환경

- 전 세계적으로는 화석연료 사용 및 온실가스 배출 증가에 따른 지구 온난화(금세기말 6.4℃ 상승전망)에 따라 세계적인 관심과 우려가 고조되고 있음. 교토의정서(1997), 발리로드맵(2007) 등 글로벌 차원의 대응논의의 확산에 따라 온실가스 감축을 위한 범국가적 대책이 시급하며, 이미 EU, 미국, 일본 등 해외 주요국들은 탄소 의존형 경제패러다임을 탈피하고 녹색분야 선점을 위한 경쟁이 치열해지고 있음
- 석탄, 석유 등 주요 화석연료의 매장량이 한계에 도달하여 주요 에너지자원국의 공급 제한 및 국유화 시도가 증대될 전망이다. 해외 주요 선진국들은 에너지 위기에 선제적으로 대응하기 위해 친환경에너지 개발 및 사용 확대를 위해 정책적 지원 강화 중임. 자원빈국인 우리나라는 에너지 자원, 식량자원, 기초소재 자원 등의 대외의존이 심화될 것임
- 이에 따라 국제환경 협약에 탄력적으로 대응하며, 기후변화와 자원위기를 새로운 경제성장기제로 인식하는 저탄소 녹색성장 논의와 정책이 확산되고 있음. 국제적 기후 변화 대응노력에 동참하고, 저탄소 녹색성장의 국가비전을 구현하기 위해서 교통, 건물, 해양 등 국토관리 전반에 녹색국토 구상을 내재화해야 할 것임
- 기후변화에 따른 대규모 홍수, 가뭄, 지진 등 대형 재해가능성의 증대도 예견됨. 전 지구적 기후변화에 따라 우리나라의 기온(6대도시 평균)은 100년 간 약 1.5℃ 상승(세계평균 0.74℃), 해수면(제주지역)은 40년 간 22cm 상승(세계평균 매년 1.8mm) 하였음. 최근 10년 간 연평균 호우 피해는 3,900억 원에 이르며, 우리나라의 21세기 말 평균 기온은 평년 대비 4도 상승하고 강수량은 약 17% 증가할 전망이다¹⁾
- 국토에 가장 큰 영향을 미칠 인구는 2018년 4,934만 명을 기점으로 감소하여 2020

1) 기상청, 2009.2. 기상청 기후변화대책 추진계획.

년경 연령대별 인구구조가 역사다리꼴로 변화할 것임. 2008년 현재 4,861만 명인 우리나라 인구는 2018년 4,934만 명을 피크로 이후 점차 감소하여 2030년 4,863만 명으로 감소할 것임.²⁾ 고령화 속도³⁾(18년)는 OECD국가 중 1위(프랑스 115년, 스웨덴 85년, 일본 24년)로, 유례없이 빠른 속도로 진행되고 있으며 2020년의 고령화율 15.6%에 이를 것으로 전망됨

- 도시근로자의 외국인 유입과 농촌지역의 다문화 가정형성으로 다민족 사회의 도래에 따른 문화 다양성 수용 요구도 증대할 것임. 향후 인구감소, 고령화 및 다문화 시대를 맞이함에 따라 기존 경제성장 시스템 및 산업, 기업 및 개인의 행동양식 등 경제사회 모든 분야에 걸쳐 근본적 변화가 예상됨
- 미래 에너지 절약형 교통체계와 정보통신기술이 연계 발전하는 Ubiquitous- Green 통합형 시대가 본격적으로 전개되며, 고속철도, 스마트 하이웨이 등 저탄소 고속교통망의 구축으로 전국 2시간대의 녹색생활권시대가 도래하며, 과학기술의 발전에 따른 새로운 교통수단과 상품의 출현으로 통근권·경제·여가활동의 공간적 범위가 대폭 확대되는 등 생활패턴이 변화할 것임
- 이러한 생활패턴의 변화는 환경관련 국민의식 변환, 소득증대 등에 따른 소비행태 변화와 결합하여 국민의 공간이용 패턴을 근본적으로 바꿀 것임
 - 경제, 산업의 양적 발전에서 문화적 질적 생활환경의 추구하고 환경보전과 개발이 어우러진 지속가능한 국토공간에 대한 요구, 환경친화적인 저층중저밀도 주거환경, 안전하고 쾌적한 녹색교통 및 도시시설 정비 요구, 늘어난 여가시간과 소득을 생산적인 문화활동을 통해 소비하기 위한 녹색여가·문화 공간 수요 및 쾌적한 녹색환경에 대한 요구 등이 증대할 것임

2) 통계청, 2009.1. 향후 10년간 사회변화 요인분석 및 시사점

3) 고령화 속도 : 65세 이상 인구가 전체인구의 14%에 도달하는데 걸리는 시간

2. 국토공간 미래의 전개

2.1 국토공간의 전면적 개방화

- 최근 증가 추세를 보이고 있는 FTA(Free Trade Agreement, 자유무역협정)는 21세기 무한경쟁시대와 글로벌 경제시대의 도래를 알려주고 있음. FTA는 특정 국가 간에 배타적인 무역특혜를 서로 부여하는 협정으로서 가장 느슨한 형태의 지역 경제통합 형태임
- 우리나라도 칠레(04.4), 싱가포르(06.3), EFTA(06.9), ASEAN(07.6, 상품협정) 15개국과 FTA 체결을 완료하고, 미국(07.6)과 인도(09.8)와의 FTA에 각각 서명하였음 - 2009년 8월 현재 현재 캐나다, 멕시코, GCC, 호주, 뉴질랜드, 페루 등 11개국과 협상을 진행 중임.⁴⁾ 동아시아지역은 국가 간 경제발전 격차가 크고 정치적 이해관계의 차이로 인해 지역경제 통합이 순조롭지 못하나, ASEAN + 3(한중일)을 중심으로 국지적 경제통합의 외연이 확대될 것임
- 특히 세계경제대국인 일본과 함께 중국과 인도의 시장 및 경제가 성장으로⁵⁾ 동북아시아 통합경제권이 부상하고 있음
- 정부에서도 FTA 시대에 대응하여 광역경제권을 중심으로 열린 국토공간을 구축하여 내국적 균형에서 탈피하고, 글로벌 경쟁력을 창출하고자 함.⁶⁾ 광역경제권 전략은 과거 국가균형발전정책에서 부족하였다고 평가되는 광역화, 분권화 등 메가트렌드에 대한 적극적 대응이기도 함

4) 외교통상부 홈페이지(http://www.fta.go.kr/user/fta_korea/policy.asp) 참조

5) 유엔미래포럼 연구결과에 의하면 2020년 중국 19억, 인도 17억 등 아시아 인구 56억에 달한다고 한다.(박영숙, 2008, 「당신의 성공을 위한 미래뉴스」, 도솔: 서울, p.71)

6) 국가균형발전위원회, 2008, 제1차 지역발전정책 추진전략 보고대회 자료집

- 이러한 국토공간의 기능 및 물리적 개방화는 일본, 중국, 러시아, 태평양 등과 연접한 지정학적 요충지인 한반도를 동북아의 교류중심지로 우뚝 서게 할 것임. 또한 3면이 바다라는 국토공간의 특성을 최대한 활용하여 연안지역에 국제자유도시 및 국제무역 지대, 종합 해양리조트를 조성하는 것도 국토공간의 개방화에 기여할 것임

2.2 국토공간의 다층적 광역화

- 향후 글로벌 경쟁력, 주민 삶의 질 개선과 녹색성장을 추구할 수 있는 국토구조로의 변화가 다각도로 전개될 것임
- 특히 전 국토의 모든 지역이 성장잠재력을 극대화할 수 있도록 광역경제권을 중심으로 초광역개발권과 기초생활권이 연계되는 3차원적 지역발전전략이 이루어질 것으로 전망됨
- 3차원적인 지역발전정책은 국토공간을 기초생활권, 광역경제권, 초광역개발권 등의 다층구조로 개편할 것임

■ 기초생활권

- 기초생활권은 전국 어느 사군에서 살든지 주민의 기본적 삶의 질을 보장하고, 광역경제권 중심의 지역발전 과정에서 소외될 우려가 있는 사군의 개발과 체계적 지원을 위하여 광역시 군과 도의 사군을 단위로 163개를 설정됨
 - 기초생활권에서는 모든 주민들이 안정된 일자리와 소득을 창출하며, 일상생활에 필요한 수요를 기본적으로 충족함으로써 지속가능한 지역사회를 창출을 비전으로 함
- 이러한 비전을 달성하기 위하여 지역 특성을 살린 발전계획의 수립, 부존자원을 활용한 특화산업 육성과 소득 창출, 인접 사군과 공동연계사업 활성화 등을 추진하고 있음. 기초생활권에서는 종전의 마을단위 하드웨어적 개발사업보다는 교육, 의료, 복지, 문화 등 삶의 질 향상에 직접적인 영향을 주는 소프트웨어적 지역개발사업과 낙후 농

산어촌의 레저·휴양 거점화, 지역연고자원의 2·3차산업 융합 등 소득일자리 창출이 핵심적으로 추진되고 있음

- 또한 광역경제권과의 시너지효과 창출을 위하여 농산어촌의 거점과 광역경제권 거점 도시 간의 연계기능을 강화하고 있으며, 중소도시와 소도읍 및 배후 농산어촌을 연계 하는 도농 통합형 개발을 추진하고 있음
- 광역경제권의 하위적인 기초생활권 전략이 3층의 지역발전정책에서 걸맞는 위상과 역할을 차지하기 위해서는 일상생활을 위한 육아, 초·중·고등 및 중등교육서비스, 기초 및 응급의료서비스, 기본 문화 및 복지서비스, 권역 내부와 인접 권역과 교통연계, 환경 수준의 유지, 일상적인 쇼핑 수요 등의 충족 등 그야말로 기초적인 그리고 지극히 통상적인 행정 및 지역개발 범위에서 계획과 사업이 추진되어야 함

■ 광역경제권

- 광역경제권은 16개 사도를 인구 500만 내외의 5대 광역경제권과 인구 100만 전후의 비교적 독립적인 경제권인 2개 특별광역경제권의 7개 권역으로 재편하여 글로벌 경쟁력을 극대화하고자 하는 전략임. 광역경제권에서는 권역 내 광역지자체 간의 협력과 공조를 통하여 공동사업을 발굴, 추진함으로써 광역적 연계발전을 도모할 것임
- 광역경제권은 국가의 글로벌 경쟁력 제고를 위한 기초단위임. 따라서 신성장동력 등 미래 국가경쟁에 필요한 국책사업과 국가가 선도하는 성장잠재력 확충사업인 선도사업이 광역경제권을 중심으로 추진될 것임. 선도사업의 최우선적 추진을 통해 광역경제권별 지역발전의 전기가 마련될 수 있음
- 동시에 광역경제권의 글로벌 경쟁력을 제고하기 위하여 핵심 선도산업을 선정하고 이들의 활동에 실질적 도움을 주고 부가가치 창출을 극대화하기 위하여 인력 양성, R&D, 표준화, 특허, 브랜드화 등의 기능을 확충해 나갈 것임. 지역특화발전을 견인하고 권역별 성장거점으로 육성하기 위한 핵심 선도사업으로 과학비즈니스벨트, 첨단의료복합단지, 새만금, 여수EXPO 등이 추진될 것임



〈그림 1〉 5+2 광역경제권 현황

자료 : 국가균형발전위원회, 2008, 제3차 국가균형발전위원회 회의자료

- 또한 광역권 경제, 사회통합 및 권역내외 접근성 제고를 위하여 7X9 간선도로망, 철도망 국제공항 및 항만 등 광역기반시설이 늘어날 것임. 광역경제권 선도프로젝트의 원활한 추진을 위하여 개발용지의 확대가 이루어질 것임. 개발가용지 확대를 위하여 토지이용규제 합리화, 산업단지 추가 지정, 노후 산업단지 재개발 및 구조 고도화 등이 전개될 것임

■ 초광역개발권

- 초광역개발권은 동서남해안을 동아시아의 장소경쟁에 부응하여 장기적 관점에서 대외 개방형 국가경쟁력 제고를 위한 국토의 신성장축으로 부상할 것임.⁷⁾ 초광역개발권은 국토의 글로벌 경쟁력 강화를 위해 육성하는 초광역 성장지대임. 초광역개발권은

7) 국가균형발전위원회, 2008, 제3차 국가균형발전위원회 회의자료

동서남해안축 및 접경지역을 중심으로 부각될 것임

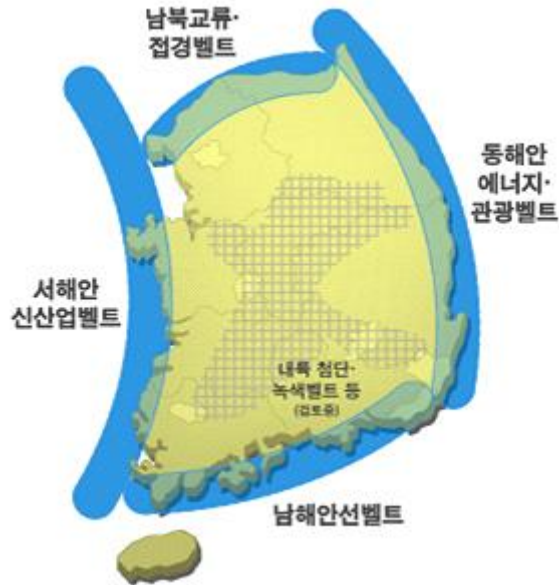
- 동시에 내륙벨트도 새롭게 나타날 것으로 전망됨. 초광역개발권은 산업, 문화관광, 인프라 등이 융합된 국토의 신성장축이며, 이를 통해 동-서, 남-북, 수도권과 비수도권 등의 지역갈등을 극복하고 여러 개의 광역경제권이 사업을 공동 기획, 추진하고 연계 개발할 수 있음
- 초광역권개발 중에서 동서남해안벨트가 특히 주목을 끌고 있는 데는 세 가지 이유가 있음
 - 첫째는 국토3면이 바다인 국토의 장점을 지정학적으로 그리고 지경학적으로 가장 효과적으로 활용할 수 있기 때문임
 - 둘째는 경제위기이후 전개될 글로벌 경쟁에서 핵심요소로 떠오를 거대지역권 즉 메갈로폴리스(megalopolis)⁸⁾로 발전할 수 있는 권역으로서 초광역권이 중요해질 것이기 때문임
 - 셋째는 한반도 전체차원의 국토경영을 도모하여 아시아의 전략적 거점을 조성할 수 있는 지역이기 때문임
- 현재 동해안 초광역권, 서해안 초광역권, 남해안 선벨트로 불리워지고 있는 남해안 초광역권, 그리고 남북한 접경지역을 동서로 연계하는 접경지역 초광역권에 대한 발전구상이 수립되고 있음. 금후 내륙지역 초광역권 등이 검토될 것으로 전망됨
- 이와같이 동서남해안의 해안권 초광역개발권은 바다를 끼고 있어 세계적인 경제블록인 중국, 일본, 러시아 등 동북아경제권과 접근성이 우수하고 태평양지역으로 진출할 수 있는 지경학적 이점을 가지고 있음. 동시에 독도, 울릉도, 연평도, 백령도, 나로도 등은 지정학이나 첨단과학기술 측면에서 가치가 매우 높은 도서임. 접경지역은 DMZ

8) 메갈로폴리스는 띠 모양으로 연결되어 있는 대도시 집중지역을 의미한다. 메갈로폴리스(megalopolis)는 1961년 프랑스 지리학자 고트만(Gottmann)이 처음 사용하였다. 고트만은 미국 보스턴, 뉴욕, 필라델피아, 볼티모어, 워싱턴 등 연담도시형의 거대도시 연속지대를 메갈로폴리스로 명명하였다.(권용우 외, 2002, 도시의 이해, 박영사, p.239)

를 중심으로 다양한 생태자원을 보유하고 있고, 신국제평화의 거점지대이자 남북교류 협력축으로 발전이 가능한 지역임.

- 정부는 초광역개발권의 발전잠재력을 극대화하기 위한 추진전략으로 동북아유라시아 연계교통망 확충 및 주요 도시 간 교류협력 강화, ‘ㄷ’자형 고속화철도망 구상 등 국토의 초광역적 인프라 구축, 초광역권역별로 세계 일류수준의 산업벨트 및 관광벨트 조성, 국토공유자원(강, 산, 바다)과 역사문화유산 기반의 지역발전 추진, 한반도 통일시대에 대비하여 남북교류지대 등 국토기반 조성을 마련하고 있음
- 4대 대외개방형 벨트의 개발방향은 남해안 선벨트는 동북아 해양관광 및 물류산업 등 경제허브로, 동해안 에너지관광벨트(블루벨트)는 에너지와 해양관광 등 녹색성장의 전진기지로, 서해안 신산업벨트(골드벨트)는 동북아 국제비즈니스 거점과 신산업벨트로, 그리고 남북교류접경벨트(평화에코벨트)는 세계 유일의 평화생태벨트로 각각 설정하였음
- 향후에는 내륙지역 지자체들이 공유하는 초광역적 산업기반, 자연자원, 역사문화 등을 기반으로 내륙특화벨트도 추진될 예정임⁹⁾

9) 지역발전위원회, 2009. 7. 16, 「4+α 초광역개발로 국토의 대외개방형 미래 성장축 육성(보도참고자료)」



〈그림 2〉 4+α 초광역개발권 구상

자료 : 국가균형발전위원회, 2008, 제3차
국가균형발전위원회 회의자료

2.3 도시권 간의 국내외 경쟁 가속화

- FTA 등 초국경적 경제통합과 경제의 글로벌화로 개별 국가경제 체제가 약화되고 지역의 중요성이 증가하고 있음. 산업화시대는 개별 도시 및 거점이 경제발전의 중심이었으나, 초고속교통망 발달과 생활 및 경제활동 광역화로 인해 도시와 인근지역을 연계한 경쟁거점으로서 도시권이 핵심지역으로 대두하고 있음
- 전 세계적으로 40개의 도시권이 전 세계 경제규모의 67%, 신기술의 90%를 담당하고 있음. 향후 세계경제는 핵심 도시권에 의해서 좌우될 것이며 도시권의 성쇠가 국가의 성쇠를 결정하게 될 것임
- 향후 도시권은 경제위기 이후의 세계적 변화를 주도하는 원동력이자 사람, 자본, 정

보의 집적지로서 국가발전을 선도하는 핵심지역이 될 것임. 국제통상에서도 국가 간 교류인 국제(國際)보다도 도시권 간의 통상이 증가하는 도제(都際) 통상시스템이 부각 될 것임

- 공항, 항만 등을 통한 글로벌시장과의 직접 교류가 활성화되고, KTX 등 초고속교통 수단으로 전국 1일 생활권이 현실화되면서 글로벌 인프라와 양호한 정주여건을 갖춘 도시권을 중심으로 국토정주체계가 형성될 전망이다. 이와 같이 향후 도시권 중심의 경제구조 형성이 가속화될 것으로 예상됨에 따라 도시권과 광역경제권과의 조화가 필요 함

2.4 녹색성장형 국토발전

■ 녹색성장의 개념과 등장 배경

- 녹색성장(green growth)이란 환경과 경제의 선순환 구조 정착을 통해 경제성장을 도모하는 새로운 국가발전 패러다임임. 녹색성장은 환경오염과 온실가스 배출을 최소화하면서도 신성장동력과 일자리를 확충하는 경제성장을 의미함
- 국가발전 패러다임으로서 녹색성장은 동일한 성장을 하되 에너지 및 자원 사용량을 최소화하고, 동일한 에너지나 자원을 사용하더라도 이산화탄소 배출 등 환경부하를 최소화하며, 녹색기술을 신성장동력으로 개발하는 경제사회구조를 만드는 것을 주요 내용으로 함¹⁰⁾.
- 자원에너지 소모적인 기존 경제성장의 한계를 극복하기 위해서 녹색성장은 기술혁신 과 생태효율성 증진을 통해 저탄소화와 녹색산업화를 달성하고 궁극적으로 경제성장 력을 높이는 신성장개념이라고 할 수 있음

10) 미래기획위원회, 2008,「저탄소 녹색성장 추진 전략(안)」

■ 녹색성장과 국토관리

- 녹색성장을 위해서는 국토관리가 매우 중요한데, 크게 두 가지 이유에서 그러함
 - 첫째, 녹색성장은 국토라는 터전 위에서 달성되어야 하며, 녹색성장의 다양한 사업들이 표현되는 곳이 국토이기 때문임
 - 둘째, 국토가 변해야 녹색성장이 가능함. 산업구조, 토지이용패턴, 생활공간, 국토공간구조가 녹색성장형으로 개편되고, 생태계의 건강성 확보가 담보될 때 진정한 녹색성장이 가능하기 때문이다¹¹⁾.
- 국토관리 측면에서 볼 때 녹색성장은 녹색경제체계, 녹색생활공간체계, 녹색환경체계라는 3가지 요소가 동시에 달성될 때 가능함. 녹색성장이 국가성장모델이라는 점에서 자칫 경제체계의 변화만을 의미하는 것으로 축소 이해될 우려가 있음. 그러나 진정한 의미의 녹색성장은 경제체계의 변화와 더불어 생활공간체계, 환경관리체계의 변화가 수반될 때 달성이 가능함
- 녹색생활공간체계라는 것은 저탄소 사회를 실현할 수 있는 공간구조 및 인프라를 구축하고 나아가 편안하고 안전한 정주체계를 확보하는 것을 의미함. 녹색환경체계는 기존의 개발과정에서 발생하는 자연훼손 등의 환경문제를 경제 성장과정에서 발생하는 불가피한 과정으로 여기고 사후관리에만 치중하기 보다는 경제성장과 환경이 통합된 선순환 구조를 적극적으로 확립하는 것을 의미함

2.5 국토재생

- 국토재생프로젝트란 노후화되어 제 기능을 발휘하지 못하거나 방치되어 있는 생활환경, 산업공간 및 인프라의 재정비를 추진하는 프로젝트를 의미함. 국토재생프로젝트를 통해 국토를 선진적 삶의 공간으로 재편할 수 있고, 미래 국토경쟁력을 강화하는 동시에 어떠한 경제난국도 극복할 수 있을 것임

11) 최영국, 2008, “녹색성장을 위한 국토관리 전략과 과제”, 미래기획위원회, 녹색성장: 국가성장전략의 모색 심포지엄 발표자료

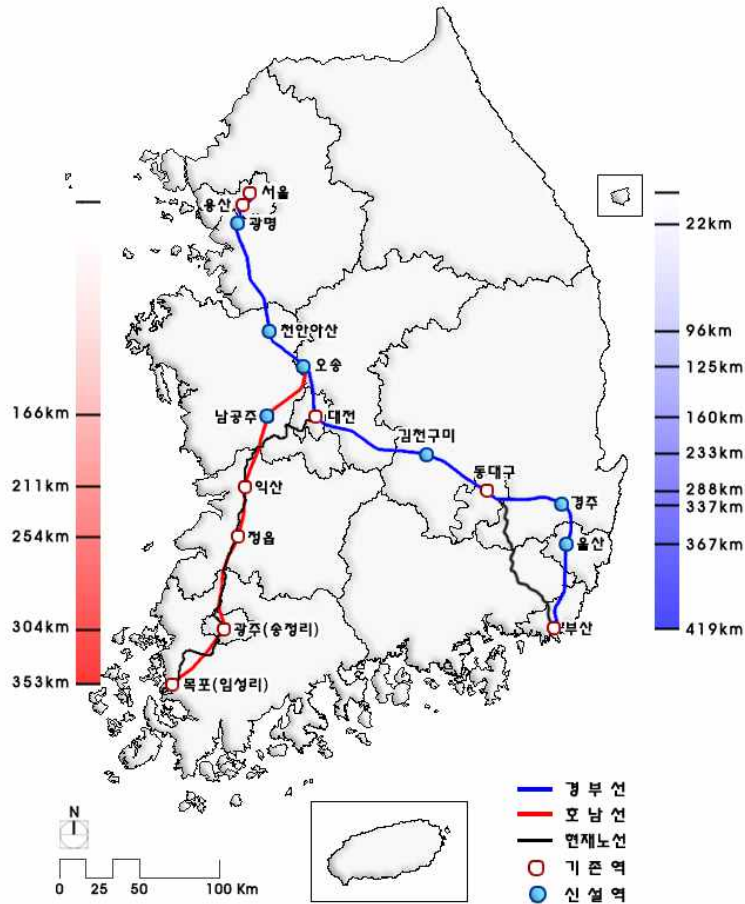
- 산업화시대에 건설된 많은 산업단지가 노후되어 제 기능을 발휘하지 못함에 따라 산업생산성이 떨어지고 있음. 고령화, 1인 가구, 무자녀가구의 증가로 인해 문화경제복지시설의 접근성이 양호한 기성시가지의 활용도(活用度) 증가도 전망되고 신도시 위주의 개발로 인한 구도심 쇠퇴현상도 극복되어야 함
- 특히 국민이 공감하고 피부에 와 닿을 수 있는 지역활성화 정책이 긴요함. 국민 대다수가 일상생활에서 필요로 하는 시설과 거주 및 산업환경을 개선함으로써 민생경제와 밀착된 시책이 필요함. 국토재생프로젝트는 이러한 필요성에 효과적으로 대응할 수 있는 프로젝트임
- 미국 오바마 대통령 경제팀의 핵심 전략이 된 브루킹스연구소의 해밀턴보고서에서는 공적 인프라의 적정관리에 대한 투자확대 필요성을 강조한바 있음. 해밀턴 보고서는 미국 인프라 투자는 건설에만 중점을 두고 관리에는 둔감하며, 밀집지역에 대한 충분한 투자를 소홀히 하는 잘못을 개선할 필요가 있음을 지적하고 있음
- 노후한 상수시설을 대체복구하는 데만 매년 110억 달러가 필요함을 지적하고 있음. 오바마 대통령은 신뉴딜 정책의 일환으로 노후한 도로와 학교시설의 정비에 위한 과감한 투자를 하겠다고 공언한 바 있음
- 국토재생프로젝트를 추진함에 있어서는 적어도 3가지의 기본방향이 필요함
 - 첫째, 국토 전반에 걸쳐 노후시설 및 노후지구의 재정비를 우선순위에 따라 선별적이고도 단계적으로 추진하여야 함
 - 둘째, 새로운 일자리 창출과 녹색성장과 연계된 재생사업을 추진하여야 함. 전국적으로 지역 맞춤형 재생프로젝트를 추진함으로써 지역경제 활성화 및 신규 일자리 창출과 지역산업경제의 회생을 촉진해야 함. 동시에 국토재생 사업을 녹색성장모델과 결합시켜야 함
 - 셋째, 중앙정부, 지자체, 지역주민 등 국민동참형 사업으로 추진하여야 함

2.6 국토공간의 초고속 네트워크화

- 과학기술의 발전에 따른 초고속 교통망 및 정보망의 구축은 국토공간을 네트워크화하여 좁은 국토를 넓게 쓸 수 있도록 함. 위그선¹²⁾ 등 새로운 해양수송수단의 상용화와 초대형 항공기 출현, 자가용 비행기 확산, 스마트(smart)도로¹³⁾ 건설 등으로 교통혁명이 일어나고 이에 따라 장기적으로 서서히 국토공간이 변화할 것임
- 고속교통망 구축으로 인한 접근성 향상은 초고속 정보망과 함께 국토공간을 초고속 네트워크로 연계하게 됨. 초고속 정보망의 구축 및 활용으로 정보접근성의 공간적·시간적 제약이 해소되는 유비쿼터스(Ubiquitous) 시대가 도래할 것임. 공간 및 정보의 접근성 제고는 지역 간 연계 강화와 상호작용 확대에 영향을 미쳐 국토 전체적으로 지역교류 및 발전을 촉진할 것임
- 고속철도의 운행은 국토공간을 크게 변화시킬 것임. 현재 서울에서 동대구까지 1단계만 개통된 경부고속철도는 2010년에, 호남고속철도는 2015년에 각각 완공될 계획임. 교통 요지인 대전광역시의 경우, 고속철도가 없는 경우를 상정한 2004년에도 이미 남해안 및 동해안 일부 사군을 제외한 전국 인구의 88.7%와 하루교류가 가능했지만, 고속철도가 완전 개통된 후인 2020년을 전후하여 150개 사군, 전국 인구 98.2%와 하루교류가 가능해질 것임

12) 위그선(WGS, Wing In Ground Effect Ship)은 WSES(Wing In Surface Effect Ship)라고도 하며, 물 위를 빠른 속도로 치고 나가는 초고속 선박 기술과 수면에서 떠오른 상태로 움직이는 항공기술이 접목되어 탄생된 최첨단 선박을 말함

13) 스마트(smart)도로란 안전하고 쾌적한 도로기술과 첨단IT기술 및 자동차기술을 결합하여 운전자의 이동성, 편리성, 안전성을 획기적으로 향상시킨 고기능, 고규격의 지능형 차세대 도로를 의미한다.



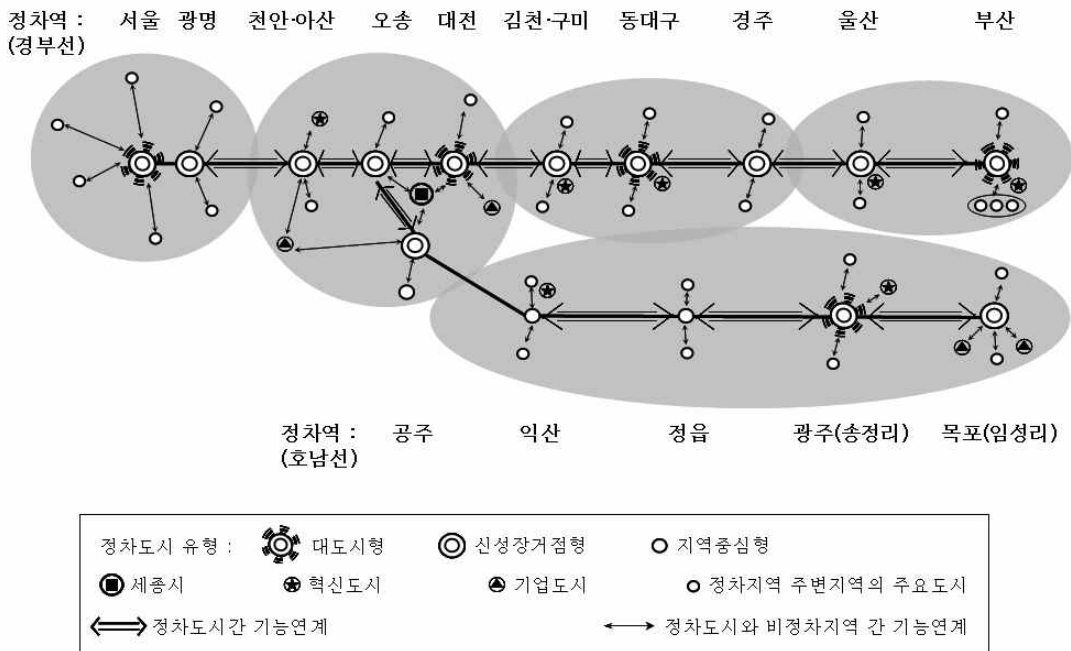
<그림 3> 고속철도 노선 및 정차역

- 고속철도 개통이 광역경제권 발전의 추진동력이 되고 이를 통해 다핵연계형 국토공간 구조를 형성하기 위해서는 고속철도 정차역과 주변지역 발전잠재력 간 접근성을 제고하는 광역교통망 정비가 급선무임¹⁴⁾
- 고속철도와 일반철도, 고속 및 시외버스 간 광역교통 환승이 원활하게 이루어질 수 있도록 역세권 복합환승체계 확충, 고속철도 정차역과 주변지역 발전잠재력을 연결하

14) 건설교통부, 2006, 고속철도 주변지역의 효과적 개발방안 연구

는 광역버스 및 BRT(Bus Rapid Transit)¹⁵⁾ 운행, 고속철도와 일반철도의 연결 등이 추진되어야 함

- 고속철도 파급효과는 정차역 신설 여부에 따른 역세권의 개발잠재력, 정차도시의 인구규모 등에 따라 차이가 있으므로 정차도시의 특성을 감안한 차별화된 광역경제권 기능 확충전략이 필요함
- 고속철도로 개선된 접근성을 활용하는 도시권 형성은 국토 전체적으로 다핵연계형 공간구조 형성을 가능하게 할 것임



〈그림 4〉 KTX 정차도시 중심의 다핵연계형 국토공간구조

자료 : 이용우 외, 2006, 고속철도와 국토공간구조의 변화(II), p.164

15) BRT(Bus Rapid Transit)란 승객중심의 대중교통서비스를 제공하기 위해 운행되는 고성능 버스로 편리하고 비교적 저렴한 요금으로 운행되는 버스의 일종이다. 통행권이 보장된 버스전용차로에 대용량 버스를 도입·운행하여 버스의 주행속도를 향상하고 지하철과 같은 수준의 운행 정시성을 확보함으로써 버스이용에 대한 대중의 인식전환에 중추적인 역할을 할 것으로 기대되는 신교통수단이다. BRT 구축에 필요한 비용은 기존 대도시에서 지하철을 구축할 때 드는 비용의 5% 정도에 불과하며 사업기간도 18개월 정도로 짧아 수도권과 같은 광역교통난을 해소하기에 적합한 대중교통수단으로 평가되고 있다.

2.7 통일을 향한 국토발전

■ 통일과 국토발전

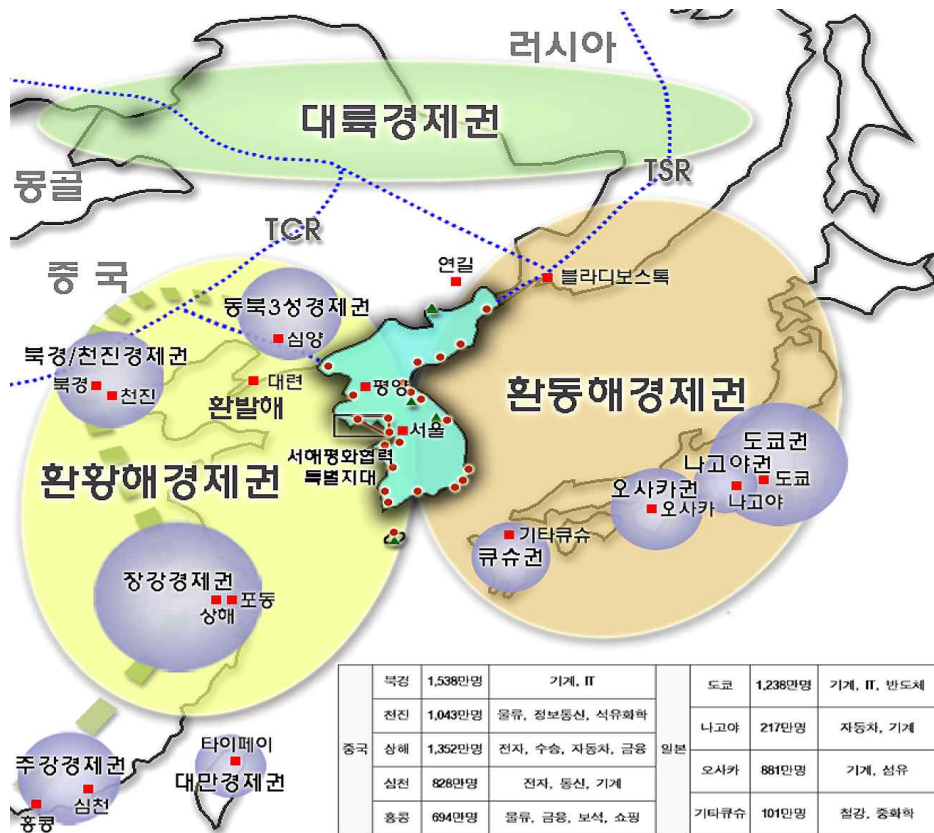
- 남북한의 분단은 지리적민족적으로 하나였던 한민족과 한반도를 둘로 갈라놓음으로써 한반도에 전반적인 이질화 및 왜곡화를 가져왔음. 이러한 문제점들은 1945년 분단 이후 계속적으로 심화되어 통일 이후 상당한 문제들을 야기시킬 것으로 예상됨
- 한반도가 두개의 국가로 분할되면서 남한은 북으로의 진출이 차단되어 대륙진출이 어렵게 되었고, 북한은 동해안과 서해안의 단절로 인해 해양진출의 어려움을 가지게 되었음. 또한 잠재력이 매우 큰 비무장지대가 거의 개발되지 못하는 등 국토자원의 낭비가 초래되고 있음¹⁶⁾
- 남북 분단으로 인한 국토발전 상의 문제점들을 감안할 때, 한반도의 통일은 국토의 통합으로써의 의미뿐만 아니라, 한반도 국토개발의 재편의미 또한 매우 큼. 이런 의미에서 국토의 이질성을 극복하는 것과 더불어 통일 한반도의 미래상에 부합되는 국토로의 재편이 필요함
- 특히 장기적으로는 동북아 경제권이 부상할 가능성이 매우 큰 만큼, 한반도는 지정 및 지경학적 측면에서도 중요성이 증가하게 됨. 이러한 국내외 여건들 속에서 통일을 향한 국토발전전략은 매우 중요한 의미를 가짐.¹⁷⁾ 우리가 통일국토를 내다보는 의미는 통일 가능성을 확대하고 통일에 대비하며, 통일 후의 국토의 틀을 미리 짜 나가는

16) 비무장지대는 하천에 있어서도 통합관리를 어렵게 하므로 자원 손실 및 재정 부담을 가중시킨다. 비무장지대를 흐르는 임진강의 경우, 홍수에 효율적으로 대응하지 못하여 재정적 피해와 함께 유관 사회간접자본의 중복 및 불필요한 투자를 유발한다. 이로 인한 자원의 손실은 통일 이후에도 계속 부담해야 할 것이다.(이천기, 2008, 통일 후 한반도 국토개발 구상연구-경평측 개발 구상을 중심으로, 한국지역사회발전학회, vol.33, No.2, p.6)

17) 이천기, 2008, 통일 후 한반도 국토개발 구상연구-경평측 개발 구상을 중심으로, 한국지역사회발전학회, vol.33, No.2, p.1-22

통일국토 정책을 구체적으로 시작한다는 데에 있음

- 한반도 공동번영을 위한 장기목표로서 남북경협을 통한 한반도의 경쟁력 확보가 선행되어야 함. 현재의 대만-중국 경제관계나 홍콩-선전(深圳)-광저우(廣州)의 경제관계처럼 남북 간 경제관계 역시 상호간의 비교우위가 연계되어 공동의 경쟁력을 강화해 가는 것이 필요함
- 한반도는 동북아 경제권의 전략적 관점이자 십자로에 위치하여 천혜의 지경학적 장점을 갖고 있음. 한반도를 중심으로 유라시아경제권, 환태평양, 환황해경제권, 환동해경제권 등이 형성되어 있으며, 주변국의 주요도시와의 접근성도 매우 우수하여 서울-상해는 856km, 2시간(비행시간), 서울-북경은 936km, 2시간 10분이 소요됨. 한반도가 보유한 전략적 관문기능을 최대한 활용하면 동북아의 경제중심지로 부각이 가능함



〈그림 5〉 한반도와 동북아경제권

자료 : 박양호·이상준, 2007, 「한반도와 동북아 공동시장 차원에서의 서해평화협력특별지대의 비전과 발전구상」, 국토연구원 국토정책브리프 제159호.

- 한반도의 경쟁력 강화와 균형발전을 위한 장기적인 발전구도에 있어서는 주요 과제들을 국토공간적 차원에서 단계적으로 통합하고 부문별로 연계시키는 종합적인 대응방안을 모색하는 것이 중요함
- 남북관계의 특수성을 감안할 때, 중단기에는 정부가 중심적 역할을 수행하며, 장기적으로는 민간기업들이 중심이 되어 국내의 공적자금과 연계하여 사업을 추진하는 것이 바람직함
- 또한 국제사회와의 협력을 통한 대응방안의 모색도 필요함. 국토분야의 여러 과제들

은 주변국들과의 협력을 필요로 하고 있음. 주변국들을 포함한 국제사회와의 공조를 적극적으로 추진하는 것은 필수적인 과제임¹⁸⁾

18) 이상준, 2008, 「한반도 공동번영을 위한 국토분야의 대응방안」, 국토연구원, p.xix