

懸案 및 主要政策課題

2003. 3. 27

建設交通部

(*www.moct.go.kr*)

報 告 順 序

I. 현안 및 쟁점과제

1. 교통 및 시설물 安全 확보	1
2. 高速鐵道 개통준비	3
3. 鐵道産業 구조개혁	4
4. 물관리 업무의 효율화	5

II. 주요 정책과제

1. 新행정수도 건설 및 국토의 균형발전	6
2. 집값안정과 住居福祉 실현	8
3. 東北亞 물류중심기지 구축	10
4. 도시 交通難 완화	11
5. 친환경 개발과 國民參與 확대	12

I. 현안 및 쟁점과제

1. 交通 및 施設物 안전 확보

(1) 현황 및 문제점

□ 지난 40여년간의 압축성장 과정에서 양적개발에 치우쳐 안전문제에 대한 체계적인 대처와 투자에 소홀

○ 안전관리체계를 전면적으로 재검토·보완함으로써 안전 문제를 최우선 과제로 추진할 필요

□ 현행 安全管理 시스템의 문제점

○ 시설특성에 맞는 과학적인 安全基準이 미비하고, 사고 방지를 위한 안전시설·운영체계 미흡

○ 안전관리 專門人力·組織이 부족하고 사고발생원인에 대한 객관적인 심층조사·예방대책을 전담할 조직 부재

* 삼풍사고 이후 보강되었던 안전조직이 정부조직개편시 축소 조정 (건설안전심의관, 교통안전국 ⇒ 건설안전과, 교통안전과)

* 미국은 국가교통안전위원회(NTSB)에서 원인조사 및 대책 전담 (NTSB : 대통령 직속, '74년 설치, 7개 室, 10개 지역사무소, 총 400명)

○ 사고예방을 위해 시급한 시설보강도 투자우선순위에서 밀려 豫算支援이 미흡

(2) 추진방안 및 조치계획

- 短期的인 조치로서 주요 시설물에 대한 特別安全點檢 및 보완을 통해 사고발생 요인을 최소화
 - 地下鐵에 대한 긴급 안전점검 결과를 토대로 안전시설을 보강하고 운영인력에 대한 교육훈련을 강화
 - 기존전동차(총 6,282량)의 의자·바닥 등을 불연 내장재로 교체하는 등 시설보완 작업에 착수
 - 지하철외에 지하상가, 공항 등 多衆利用施設物에 대한 특별점검을 실시('03.2~4월)하고 보완조치를 조속 완료
- 中長期 대책으로 근본적인 종합안전대책 마련·시행
 - 민간전문가 중심의 7개 분야 安全企劃團을 구성하여 투명한 절차를 거쳐 5월말까지 종합대책 확정
 - * 7개 분야 : 지하철, 철도, 항공, 육상교통, 도로, 건축, 수자원
 - 분야별로 안전시설·조직·예산 및 안전매뉴얼 등을 점검하고 보완대책을 마련
 - 특히, 지하철 및 철도는 차량·역사 등 설비기준 보강 등을 내용으로 하는 「철도안전에관한법률」 제정을 추진
- 범정부적인 안전전담기구 구성과 연계하여 건교부내 안전조직을 강화하고, 안전분야예산을 우선적으로 지원
 - 美 NTSB와 같은 독립적인 事故調查機構 설립 추진

2. 高速鐵道 개통준비

- 경부고속철도 1단계 사업은 '04.4월 개통을 목표로 마무리 공사와 운영준비작업을 착실히 추진중
 - 서울~대구간 新線건설과 대구~부산간 기존선 전철화는 금년말까지 공정 98%를 달성할 계획
 - 10월부터 종합 試運轉을 실시하고, 당초 '03.12월 우선 개통예정이던 서울~대전 구간도 완벽한 운행 안전성 검증을 위하여 내년 4월에 동시개통
- 서울~목포간 호남선은 기존선 전철화를 금년말까지 완료하여 경부고속철도와 동시에 고속열차를 운행
 - 호남고속철도 건설은 基本計劃 수립을 추진중이나 분기역 선정과 관련하여 논란이 있는 상태
 - 분기역 위치는 행정수도 이전과 연계하여 검토·결정
 - 호남고속철도사업의 지연방지를 위해 서울~화성(향남) 구간은 노선을 우선확정하고 기본설계에 착수
- 서울~부산(2시간 40분)과 서울~목포(2시간 58분)간 고속철도 운행으로 반나절 생활권 시대가 개막됨에 따라, 물류비 절감은 물론 영호남의 균형있는 발전토대를 구축

3. 鐵道産業 구조개혁

- 지난 '96년부터 국유철도운영특례법에 따라 자체경영 개선을 추진하였으나, 적자누적으로 현재제하에서는 한계

* 매년 6천~7천억원의 영업적자, '97~2001년 총 3.1조원 누적

- 근본적인 경영개선 및 운영 효율화를 위하여 '99.5월부터 시설과 운영을 분리하는 구조개혁을 추진중

- 鐵道施設은 국가가 계속 소유·투자하되, 運營부분은 정부가 전액출자하는 운영회사 설립후 단계적 민영화

* 세계적으로도 국가직영체제로 운영하는 나라는 우리나라를 포함하여 인도, 스리랑카, 북한, 러시아 등 5개국에 불과

- 이를 위해 구조개혁 관련 3개 法律案을 국회에 제출 하였으나 노조반대 등으로 심의가 保留된 상태

- 구조개혁이 지연됨에 따라 고속철도의 운영주체 논란, 철도조직의 불안정 등 야기

- 인수위가 제시한 운영부문 公社化 방안을 토대로 노조를 적극 설득하여 금년 상반기중 법안통과에 최선

- 별도의 운영회사가 설립되기 전까지는 철도청이 고속 철도개통을 준비 (철도청에 「고속철도운영준비본부」 운영중)

4. 물관리 업무의 효율화

- 물관리 업무는 건교부, 환경부 등 부처별 기능과 정책 목표에 따라 役割을 분담하여 수행중
 - 건설교통부는 利水 및 治水업무를 전담하면서 수자원의 안정적인 확보와 수해방지를 위한 水量관리에 중점
 - * 환경부(수질), 행자부(재해), 농림부(농업용수), 산자부(수력발전)
- 공급중심의 물관리 정책을 수요관리중심으로 전환해야 한다는 이유 등으로 물관리 일원화 주장이 제기
 - 2011년에는 연간 40억톤의 물부족이 예상되어 수요관리를 강화하더라도 최소한 12억톤은 신규댐 건설로 확보해야 하나, 보전을 중시하는 환경담당부서에서는 추진이 곤란
 - * UN이 정한 물부족국가로서 1인당 강수량이 세계평균의 10%에 불과
 - 매년 반복되는 낙동강 유역 등의 수해방지를 위해서도 제방축조 등 치수사업을 지속적으로 추진할 필요
 - 주거 및 산업단지 조성, 도시개발 등의 국토개발업무는 用水供給이 반드시 수반되어야 하므로 건설교통부가 함께 담당하는 것이 효율적
- 물관리 업무를 부처별 기능에 따라 특화함으로써 개발과 보전에 대한 「牽制와 均衡」유지가 필요
 - 다만, 부처간 이견 등에 대하여는 총리실의 「수질개선 기획단」에서 효율적으로 조정

Ⅱ. 주요 정책과제

1. 新행정수도 건설 및 국토의 균형발전

(1) 신행정수도 건설과 수도권의 계획적 관리

- ☐ 참여정부 임기내에 新행정수도 敷地造成에 착수할 수 있도록 입지선정, 건설계획 수립 등을 추진
 - 청와대에 설치될 신행정수도 기획단의 업무를 실질적으로 뒷받침하기 위한 지원단을 건교부에 설치하고, 상반기중 관계기관 합동으로 현지조사에 본격착수
- ☐ 행정수도의 본격적인 건설에 앞서 지방분산효과가 큰 중앙부처 산하 공공기관의 地方移轉이 필요
 - 수도권내 공공기관을 지방으로 이전시키는 방안을 국가 균형발전위원회 및 관계기관과 협의·추진
- ☐ 수도권은 신행정수도 건설이 본격화될 때까지는 집중 억제기조를 유지
 - 수도권내 중앙부처의 청사신축 금지, 공공법인의 입지 허용범위 축소 등 공공청사에 대한 입지제한을 강화
 - 다만, 기업의 경쟁력 강화를 위해 공장총량제를 다년단위로 전환하고 경제특구는 총량적용 대상에서 제외

(2) 국토의 균형발전

□ 행정수도 이전을 차질없이 지원하면서 권역별·도시별로 特性化된 개발전략을 적극 추진

○ 경제특구 개발과 병행하여 전국 8대 광역권개발계획을 보완하여 지방대도시를 경쟁력있는 「産業別 首都」로 육성

○ 문화·관광자원이 풍부한 지역과 간선고속도로주변의 새로운 국토축을 「特定地域」으로 지정, 체계적으로 개발

○ 제주도를 국제자유도시로 개발하기 위하여 관광단지 조성 등 7대 선도프로젝트 사업계획을 금년중 마련

□ 지방분산을 선도할 據點都市를 시범 육성

○ '04년 개통될 경부고속철도와 연계하여 아산신도시를 주거·산업·교육기능을 고루 갖춘 복합도시로 본격 개발

○ 충북 오송 생명과학단지에 식약청·국립보건원 등을 이전하여 바이오산업의 핵심지역으로 육성

□ 중소기업체가 저렴하게 입주가능한 「國民賃貸産業團地」를 향후 10년간 420만평을 공급(금년중 200만평 조성착수)

⇒ 이러한 균형발전전략을 차질없이 추진하기 위하여 향후 5년간의 국토관리방향을 담은 「新국토관리전략」을 수립

2. 집값안정과 住居福祉 실현

(1) 주택정책 방향의 재정립

□ 그동안 주택공급 확대로 양적인 문제는 거의 해소되었으나, 수도권 집값문제나 주거의 질적문제 등은 상존

○ 수도권은 주택보급률이 90%(서울 83%)수준으로 집값·전세값은 여전히 불안한 실정

- 서울지역 집값은 작년에 22.5% 상승하고 금년 3월 들어서도 봄 이사철 영향으로 매주 0.2% 내외 증가

○ 330만 가구(전체가구의 23%)가 지하셋방 등 최저주거기준 이하 주택에 살고 있고, 이중 112만 가구가 단칸방에 거주

- 최저주거기준 : 3인가구의 경우 8.8평 이상, 방 2, 전용 화장실
- 1인당 주거면적(평) : 한국 6, 미국 17, 영국 12, 일본 9

□ 계층별 부담능력에 맞는 住居福祉 지원체계 확립 필요

◇ 저소득층 (소득 1~4분위) * 월소득 180만원 이하	⇒	◇ 최저주거기준 제도화 · 국민임대주택 공급 · 달동네 주거환경 정비
◇ 중산화 가능계층 (5~6분위) * 월소득 180~270만원	⇒	◇ 내집마련 지원 강화 · 5년임대·소형분양주택 공급 · 주택금융 확대
◇ 중산층 이상(7~10분위) * 월소득 270만원 이상	⇒	◇ 공공택지의 원활한 공급을 통해 집값안정

(2) 중점 추진과제

☐ 低所得層에 대한 주거복지 지원을 강화

- 국민임대주택을 금년에 8만호(5년간 50만호) 건설하고, 택지 부족 등 애로사항을 해소하기 위해 特別法 제정을 추진

* 택지개발 절차 간소화, 각종 부담금 및 조세감면 근거마련

- 무주택 서민·근로자에 대한 주택자금 지원금리를 인하고, 생애최초구입자금 지원규모를 확대(6,225억원→1조원)
- 486개 달동네에 대해 도로, 상하수도, 공원 등 주거 환경을 정비하고, 이를 위해 금년중 3천억원을 지원
- 주택보급률외에 최저주거기준 등 질적수준을 반영한 주거복지지표를 정책지표로 도입하고, 주거생활의 질적 향상을 위한 「주거복지종합계획」을 금년 상반기중 수립

☐ 수도권의 집값안정을 위해 매년 30만호 이상을 건설하고, 이를 위해 약 600만평의 公共宅地를 개발·공급

- 판교신도시를 조속히 개발하고, 금년 상반기중 2~3개의 신도시 후보지를 선정

☐ 집값동향을 매주 점검하고, 집값이 급등하는 지역을 投機 過熱地區 또는 투기지역으로 지정하여 투기수요를 차단

3. 東北亞 물류중심기지 구축

□ 동북아 경제중심국가를 위해서는 물류기지화가 필요하며
우리경제에 과도한 부담이 되고있는 物流費 절감이 절실

○ 물류비 감축목표 : GDP대비 12.9%(2000년) ⇒ 10%(2010년)

□ 공항·철도·도로 등 물류기반 SOC를 대폭 확충

○ 仁川國際空港 2단계 사업(활주로, 화물터미널)을 본격 시행
하고, 제2연육교의 사업시행자 지정 및 기본설계에 착수

○ 경부고속철도(금년중 1단계 개통준비)·호남고속철도를
차질없이 건설하고, 기존 철도망을 복선화·전철화

* 금년중 호남선·충북선 전철화 완공, 중앙·경춘선 복선화 추진

○ 금년중 영동고속도로 등 3개 구간(79km)을 확장개통하고
2020년까지 남북 7개, 동서 9개축의 幹線道路網을 구축

○ 2010년까지 전국 5대 권역에 내륙화물기지 건설을 완료
하고, 전국 10대 권역에 流通團地(금년 울산·대전)를 개발

* 중부권 및 영남권 내륙화물기지 사업시행자를 금년중 모집

⇒ SOC 투자재원의 안정적 확보를 위하여 금년말까지
운영예정인 交通稅 및 교통시설특별회계를 계속 존치

□ 민관합동의 「물류비 감축 특별작업단」을 구성하여 수송
물류체계 전반에 대한 종합개선대책을 수립·추진

4. 도시 交通難 완화

- 그동안 인구는 대도시로 집중되는데 비해 교통투자는 高速道路・國道중심으로 이루어져 도시교통문제 개선이 미흡
 - 지하철 위주의 재정지원을 경전철・버스 등 그간 상대적으로 투자가 소홀했던 대중교통수단으로 확대
 - 都市地域 도로의 경우에도 간선기능 확보에 필요한 순환도로, 연접도시간 도로 등에 대하여 재정지원방안을 강구
- 交通需要管理 강화와 주차난 해소대책을 적극 추진
 - 상시적인 혼잡지역을 특별관리구역으로 지정하여 주차장이용제한, 버스전용차로 우선설치 등 집중관리
 - 교통량 감축에 자발적으로 참여하는 기업에 대하여는 교통유발부담금 감면을 확대
 - 주거지역의 주차난 해소를 위하여 부설주차장 확보기준 강화, 공영주차장 확충 등을 추진
- 수도권 등 대도시권의 廣域交通문제에 효과적으로 대처
 - 용인 등 수도권 남부에 9개 도로 및 3개 전철을 2008년까지 차질없이 건설하고, 수도권 북부 및 서남부지역에 대하여도 광역교통대책을 금년중 수립
 - 대도시 외곽지역의 난개발에 따른 교통난 방지를 위해 「先 교통시설공급, 後 도시개발」 원칙을 확립

5. 친환경 개발과 國民參與 확대

□ 開發을 우선한 국토관리에서 탈피하여 「환경없이 개발 없다」라는 원칙하에 「선계획-후개발」 체제를 구축

○ 토지적성평가를 실시하여 전국토를 保存할 땅과 開發할 땅으로 구분하고, 보존할 땅은 철저히 보존

- 개발가능한 땅은 도로·공원 등 기반시설을 충분히 확보하고, 경관·환경심의를 강화하여 난개발을 방지

○ 도로·철도·댐 등 사업유형별로 자연생태계 복원기법을 개발하는 등 친환경적 개발기준을 전면보장

○ 입지선정 등 초기단계부터 환경전문가, 지역주민의 參與를 확대하여 사업도중의 환경논란을 최소화

- 건교부내에 전문가, 환경단체 등이 참여하는 「환경검토 자문단」을 구성하여 주요사업 및 계획수립시 자문

□ 건설교통행정 전반에 걸쳐 國民參與를 확대

○ SOC 등 예산편성 과정에 연구기관·시민단체를 참여

- 「예산자문위원회」를 구성(4월중)하여 금년도 예산편성부터 시행

○ 건축·토지이용 등 국민생활과 밀접한 분야에 대한 인터넷 정책제안을 활성화하여 제도개선에 적극 반영

- ◇ 안전한 국민생활여건을 조성하고,
「개발과 보전의 조화」라는 원칙하에
쾌적하고 편리한 國土를 만들어 나가면서,

- ◇ 동북아 물류기지화, 국토의 균형발전,
서민주거안정, 도시교통난 해소 등
참여정부의 國政課題를 차질없이 추진