

의안번호	제 4 호	의 결 안 건
제 출 년 월 일	2001. 3. 20. (제 1 회)	

비무장지대 보전 방안
(경의선 건설을 중심으로)

제 출 자	지속가능발전위원회 위원장 강 문 규
제출년월일	2001. 3. 20

1. 의결주문

비무장지대 보전방안(경의선 건설을 중심으로)에 대한 지속가능발전위원회의 검토의견을 별지와 같이 의결한다

2. 제안이유

2000. 6. 15일 남북정상회담 및 남북공동선언에 의거 경의선 철도 복원사업과 남북연결도로 건설사업을 남북간 공동으로 추진키로 함에 따라 50여년간의 분단의 고통으로 얻은 유일한 자연유산을 환경친화적인 공사를 통해 자연생태계의 파괴를 최소화할 수 있도록 대통령에게 자문하기 위한 것임

3. 주요 내용

- 가. 경의선 철도·도로공사는 철의 실크로드로 평화와 도약의 한반도 시대를 열어가는데 큰 기여를 할 것임. 그렇지만 단순히 경제적 관점에서만 보아서는 안되며 환경성의 바탕 위에 가치가 창출되고 평가되는 시스템으로 전개되어야 함
- 나. 이 지역은 저지대 지역인 사천강 유역의 습지, 독특한 저습지(低濕地)생태계를 이루고 있는 묵논, 야생동물의 서식처가 되고 있는 구릉지, 철새중간기착지 등으로 구성되어 있어 생태적 가치는 물론 경제적 가치 또한 지대한 것으로 평가되기 때문에 가능한 범위내에서 최대한 보전하는 대안이 필요함
- 다. 공사로 인하여 주변 자연환경에 미치는 영향을 최소화하기 위해서는 사전에 충분한 환경영향평가가 필요하며, 공사 기간중 지속적인 모니터링이 가능하도록 해야하고 이 과정에서 제시되는 보완방안이 반드시 반영되어야 함

라. 구장단역 부근에서 사천의 하류로 유입되는 소하천 연안 지대(하해혼성층)에 대한 지반조사 및 조류상에 미치는 영향을 최소화하기 위하여 철도·도로양쪽에 수림대를 조성하는 것에 대한 추가적인 조사연구가 필요함

마. 비무장지대(DMZ) 경의선 철도 복원사업과 남북연결 도로 건설사업 지역은 동일 환경영향권내에 위치하고 있으므로 생태계보전을 위한 종합적인 저감대책 등이 체계적으로 이루어지기 위해서는 통합적으로 추진할 것을 건의함

바. 경의선 공사구간뿐만 아니라 민통선지역과 비무장지대 전반에 걸친 자연환경을 체계적으로 보전·관리하기 위한 종합관리 기본계획수립이 필요하며, 이를 위해 비무장지대의 자연환경에 대한 남북한 공동조사 방안을 북측과 적극 협의해 나갈 필요가 있고, 우선적으로는 민통선지역에 대해서라도 조사를 추진할 것을 건의함

※ 이를 위해 비무장지대 등에 대해서는 우선 보전을 위한 조치가 필요함을 강조함

사. 비무장지대의 보전 및 평화적 이용에 대한 국제사회의 관심을 반영하여 추진중인 UNESCO 접경생물권보전지역 지정을 위하여 적극적인 의견수렴 과정이 필요하며 본 위원회의 역할참여를 건의함

아. 민통선지역내의 사유지로 인한 자연환경의 훼손을 억제하기 위해서는 특별법 제정등을 통해 사유지를 정부가 매입하는 방안을 신중히 검토할 필요가 있음

비무장지대 보전방안

(경의선 건설을 중심으로)

(별지)

비무장지대 보전 방안 (경의선 건설을 중심으로)

목 차

1. 경의선 철도·도로공사 개요
2. 경의선 철도·도로건설 주변지역의 생태적 특성
3. 사업시행에 따른 영향예측 및 저감대책
4. 관계부처간 협의된 생태계 보전방안 최종조정(안)
5. 종합평가 및 정책건의

2001 . 3. 20

지속가능발전위원회 생태·보건분과위원회

1. 경의선 철도·도로공사 개요

- 철도연결 : 문산역~군사분계선(장단) 12.0km
 - 교량 : 신설4개소/145m, 보강1개소/702m(임진강교)
 - 터널 : 보강1개소/290m(문산터널)

- 도로연결 : 통일대교 북단~군사분계선(장단)5.1km
 - 연장 5.1km, 노면폭 20m(4차선)
 - 민통선지역구간 : 흙관 11개소/479m, 파형강판 4개소/173m, 암거 2개소/57m, 교량 3개소/420m
 - 비무장지대구간 : 흙관 3개소/82m, 파형강판 9개소/322m, 교량 3개소/135m, 에코터널 2개소/80m

- 총사업비 : 1,512억원(남북협력기금)
 - ※철도 466억원 도로 720억원

- 공사기간 : 2000. 9~2001. 9(12개월)

- 시 공 사 : 현대건설주식회사 등 6개사

2. 경의선 철도·도로건설 주변지역 생태적 특성

- 본 지역은 지난 50년간 인간간섭이 거의 없는 야생지역(Wilderness areas)으로서 과거 논(밭)이 습지로 천이(遷移)한 독특한 생태적 특성을 지니고 있으며, 특히 생물종의 다양성과 안정성이 우수하여 다른 지역보다 보호의 가치가 매우 높음

- 법적보호의 대상이 되는 야생생물종으로는 두루미(천연기념물, 멸종위기보호종), 재두루미(천연기념물 및 보호야생종), 독수리(보호

야생종), 검독수리(천연기념물), 새매(천연기념물), 큰말뚝가리(보호야생종), 멧꿩(보호야생종), 구렁이(멸종위기 보호종), 까치살모사(보호야생종) 등이 서식하는 것으로 조사되었음

- 주요 생물상을 보면 식물상은 창포, 낙지다리 등의 습지식물 45종과 은대난초, 신갈나무, 물푸레나무, 애기나리, 상수리나무, 물박달나무 등의 산지식물종을 포함하여 124종, 조류는 두루미, 재두루미, 독수리, 조롱이, 새홀리기, 말뚝가리, 큰말뚝가리, 꿩, 청딱따구리 등 32종, 수생식물은 가락지나물, 까풀, 담배풀, 향유 등 87종, 양서·파충류는 아무르산개구리, 도마뱀, 구렁이, 까치살모사, 유헬목이 등 10종, 포유류는 고라니, 너구리, 청설모, 다람쥐 등 4종, 곤충류는 노린재목, 벌목 등 12과 30종이 분포·서식함이 확인되었음

3. 사업시행에 따른 영향예측 및 저감대책

가. 영향예측

- < 민관 생태공동조사단의 조사결과에 따르면 경의선 공사구간 및 주변지역에 아래와 같은 영향이 나타날 것으로 예측되고 있음 >
- 민통선내에 절토구간 3개소와 성토 및 교량 구간 3개소, 비무장지대(DMZ)내에 절토구간 2개소와 성토 및 교량구간 3개소 등 총 11개 구간에 지형변화가 나타남
- 석포천 유역은 공사구간에서 가장 넓은 평야로 동물들의 주요 이동통로이나 공사로 인한 동물이동에 많은 지장을 줄 것임
- 비무장지대 내의 제2통문 주변(석포 교차로 연결구간)과 구장단역 주변에 있는 습지가 파괴될 우려가 있음
- 장마 때 절토사면의 붕괴와 토사유출로 인한 주변지역 피해 및 물 흐름 차단 등 수질오염 유발 가능성이 높음

- 비무장지대 내의 습지에 성토하여 도로를 개설할 경우 심각한 수생식물의 훼손이 우려됨
- 도로를 통한 물류이동이 이루어지면 귀화식물이 습지대로 유입되어 식생의 교란이 일어날 수 있음
- 구장단역 북쪽 습지구간은 도로로 인한 격리현상으로 중·대형 수조류(獸鳥類)의 서식환경으로 부적합한 상태로 변모하게 될 것임
- 공사 차량으로 인하여 양서·파충류가 치어 죽는 사례 및 도로에 의한 이동장애가 발생될 수 있음
- 공사로 인해 줄, 물억새 군집 등의 습지 식물사회가 크게 훼손될 우려가 있음
- 투입된 군병력에서 발생하는 오·폐수로 인한 실개천의 오염우려
- 주변지역의 구릉지가 도로나 철도 개설로 인해 서로 단절되거나 고립이 될 우려가 있음
- 공사시 건설장비 가동 및 지뢰발파 작업등으로 소음·진동이 발생하여 동물들에게 피해가 예상됨
- 공사차량에 의한 비산먼지 발생이 예상되며 절·성토 공사로 주변환경 훼손이 우려됨
- 공사 차량과 투입된 건설현장 인부들로부터 발생하는 폐유와 폐기물로 인한 주변환경 오염이 예상됨

나. 저감 대책

(1) 지형·지질

- 백련교와 그 연결구간에서는 성토부를 단축하고, 백련교 교량의 구간을 연장해야 함

- 비무장지대 내의 절토구간인 제2통문 서쪽 구릉과 구룡육교 구릉에는 절토 후, 동물의 이동편의를 위해서 생태교량 설치 필요
- 비무장지대 내의 제2통문 주변(석포교차로 연결구간)과 구장단역 주변 발달된 습지를 보전하기 위해서는 석포교차로 연결구간은 성토부에 파형강판을 묻어 동물의 이동을 가능하게 하고, 구장단역 주변을 구룡육교 구릉에서 군사 분계선까지 교량을 최대한 설치 필요
- 비무장지대 내의 제2통문 서쪽 구릉에서 구룡육교 구릉사이의 골짜기는 폭이 좁고 구릉말단에서 거리도 짧아서 성토부에 파형강판을 묻어 동물의 이동을 가능케 해야 함
- 구릉은 심층풍화대로 토심이 깊어 절토할 때는 사면 붕괴에 유의하여 사면의 경사각을 유지시켜야 함
- 구장단역 부근에서 사천의 하류로 유입하는 소하천 연안지대의 지하는 하해혼성층의 연약지반일 가능성이 있기 때문에 지반조사를 철저히 해야 함
- 2001년 9월 완공 예정이므로 장마 때 절토사면의 붕괴와 토사유출 등, 공사기간중의 재해 가능성에도 대비해야 함
- 도로공사 구간 중 절토 및 성토 구간을 최소화하고 교량이나 터널 구간을 확장하여 자연생태계 보전 노력을 극대화 할 것(비무장지대 고유의 경관을 장기적으로 유지관리)

(2) 조류

- 임진강하구 장단반도와 사천강 중하류 서측습지를 최대한 자연 상태로 유지하기 위해서는 백연교~군량교 구간과 석포과선교 구간은 지역적 물 흐름을 보장하는 방향으로 설계되어야 하고, 특히 백연교로부터 군량교에 이르는 교량구간을 최소 150m로 연장되어야 함

- 동 지역에 서식하는 조류군집에 대한 부정적 영향을 저감하기 위하여
 - 도로의 기능상 필요한 가로등 설치를 위한 전력 공급 전봇대는 지하로 매설된 시설로 하여 조류 이동의 장애요인을 최소화 할 것
 - 도로상의 조명장치는 중앙 하향식으로 하여 조류의 서식지간 이동장애 요인을 최소화 할 것
 - 습지주변 도로 양측으로 각각 20m 정도의 또 다른 노변 ‘생태 보전림’ 구간의 설정이 필요 (현지에서 발견되는 습지성교목 및 관목 수종을 이식하되 임의(random) 배열로 할 것)

- 구장단역 북쪽 습지구간은 도로로 인한 격리현상으로 중·대형 수조류의 서식환경으로는 부적합한 상태로 변모하게 될 것이 예측되므로, 이 지역 습지면적을 대체할 인공습지를 사천강 유역에 확장 조성함으로써 보호조수 유치 및 보전효과를 기대할 수 있도록 해야 함

- 사천강 유역 습지와 장단반도, 그리고 판문점 일원의 물새 서식 환경을 계획적으로 디자인하여 회귀철새 보호지구로 조성, 부양할 필요가 있음

- 지역의 천연 지형조건에 의거, 소하천의 물길과 저층습지를 자연 상태에 가깝게 보전할 수 있는 대책을 세울 것 (토양의 보습 및 표면수량 유지)

- 현존하는 사천 범람원 습지와 초지 등, 비무장지역내 야생지역의 훼손을 최소화 할 것 (천연 및 이차식생 관리유지 및 개발면적 확대 방지)

- 도로공사 구간중 절토 및 성토구간을 최소화하고 교량이나 터널 구간을 확장하여 자연생태계 보전노력을 극대화할 것(비무장지대 고유의 경관을 장기적으로 유지관리하기 위함)

(3) 양서류 · 파충류

- 공사를 시행하는 도로변에는 그물망(1m높이)으로 좌우에 펜스를 쳐서 운행되는 차량에 의하여 양서 · 파충류가 치어 죽지 않도록 하여야 하고, 포유류가 공사장내로 들어오는 것을 방지하여야 함
- 주기적으로 양서 · 파충류가 산란하는 산란장소를 확인하여 산란장소가 개체수에 비하여 협소하거나 주변환경이 열악할 경우에는 대체 산란장소 혹은 생태연못(Biotope)을 주변에 만들어 주어야 함
- 도로 위에 양서 · 파충류가 치어 죽는 사례를 점검하여 이동통로를 보완 혹은 수정하는 후속작업이 반드시 있어야 함

(4) 어류

- 하천으로 토사의 유출은 하천의 용존산소량(D.O.)을 감소시키게 되어 어류종의 호흡에 막대한 지장을 초래하므로 공사시에는 토사유출을 방지하기 위한 스크린 설치가 필요함
- 하천과 하천주변의 식생대를 자연성 그대로 유지하기 위해서는 공사시 소실되었던 소로 주변의 하천변 식생대를 반드시 복원시키는 방향으로 유도되어야 함
- 제2통문 바로 앞(북한방향)의 양호한 습지대를 보호하기 위해서는 제2통문으로 연결되는 석포과선교를 200m로 연장되어야 함

(5) 곤충류(육상 및 수서곤충)

- 제2통문에서부터 구장단역 방면으로 구룡지를 절개하여 도로가 개설되는 부분은 가능한 한 모든 절개부에 지붕형 구조물을 설치하고 주변인력의 높이와 조화있게 복토를 하여서 원래의 식생이 복원 될 수 있도록 해주어야 함

- 주변지역의 구릉지가 도로나 철도개설로 인해 서로 단절되거나 고립되지 않도록 연속적인 동물이 동 통로를 복원시켜 주어야 함
- 도로에 의하여 습지가 절단되는 구간에는 교량을 가설하여 생태계의 연결성을 확보하여야 함
- 도로주변에 식생대를 조성하여 도로로부터 유입되는 오염물질을 여과할 수 있는 완충대를 확보하여야 함
- 도로 공사과정 중에 훼손된 도로 주변의 습지는 원상태로 복원시켜 주어야 함

(6) 식생

- 중간부 구릉지의 생태계 단절을 막기 위해서는 생태터널의 길이를 숲의 내부환경(interior environment)이 조성될 수 있도록 최소한 50m가 되어야 하며, 이러한 50m 길이의 터널이 5~6개 정도 조성되어 구릉지의 터널의 총 길이가 약 250~300m 가 되어야 함
- 철책이나 차단시설과 같은 군사시설의 설치도 생태계 단절을 피하는 방향으로 이루어져야 함
- 생태계 보전 및 복원의 모든 방안은 현지의 자연환경조건에 조화로운 잠재자연식생(潛在自然植生) 정보에 근거하여 실시하여야 함.

(7) 수생식물

- 습지의 훼손을 최소화하기 위해서는 철도 남측노선이 타당하며 특히 군사분계 부근에서는 습지가 좁은 남쪽으로 도로를 우회하는 것이 타당함
- 도로주변에 식생대를 조성하여 도로로부터 유입되는 오염물질을 여과할 수 있는 완충대를 확보하는 것이 필요
- 도로 공사과정중에 훼손된 도로주변의 습지를 원상태로 복원시켜야 함

(8) 수질 오염 방지

- 공사시에는 완벽한 토사유출을 방지하기 위하여 스크린으로 제1차 토사 제거 후 침사지 설치 필요
- 투입된 군병력에 대한 오·폐수를 완벽하게 처리할 수 있는 시설을 구비하여 민통선 지역 내에 흐르는 실개천의 오염을 최대한 억제하여야 함
- 도로가 논이나 하천구간을 통과할 때 콘크리트 구조물이 쌓이게 되어 도로 상·하부의 높이차이로 인하여 생물이동에 장애요인이 발생되는데 이에 대한 피해를 최소화하기 위해서는 도로 옆 배수로와 도로주변 용수로에 이동통로 조성이 필요
- 양서·파충류에 산란장소를 유지하기 위해서는 도로에 의하여 지천이 파괴되거나 없어질 경우 반드시 대체수로 혹은 연못의 형태를 갖춘 물웅덩이를 만들어 주어야 함

(9) 소음·진동

- 공사시 소음으로 인한 영향을 최소화하기 위해서는
 - 주거지역 주변은 작업시간을 제한(22:00~06:00까지 야간 작업 금지)
 - 가능한 저소음·저진동공법 적용, 저소음·저진동 건설기계를 사용
 - 공사차량 주행속도 제한(20km/h)
 - 공정별 장비의 효율적 투입으로 소음발생을 최대한 억제(장비의 동시투입 지양하고 가능한 공정별로 분산 투입토록 함)

4. 관계부처간 협의된 생태계 보전방안 최종조정(안)

< 민관 생태공동조사단의 건의에 따라 당초 계획안보다는 생물서식 공간보호용 교량 및 야생동물이동통로용 생태계구조물이 아래와 같이 보완되었음 >

○ 민통선지역(3.3km) 생태계 보전방안

- 생물서식공간보호용 교량3개소(420m), 야생동물이동통로용 생태계구조물 17개소(과형강판 4개소, 암거 2개소, 흡관 11개소) 설치

○ 비무장지대(1.8km) 생태계 보전방안

- 장단역 부근 습지보호대책으로 습지보호가치가 높은 300m 구간은 일반교량 및 과형강판을 이용한 아치형 교량 설치

※ 일반교량 3개소 135m(45m×3개소), 과형 강판을 이용한 아치형 교량 설치(폭4.8m×높이1.65m, 4개소)

※ 이와 별도로 현장 지형여건에 따라 장단역 습지보호를 위해 북측과 접속 되는 종점부에 30m교량 1개소 추가설치하기로 함

- 중·소형 야생동물 이동통로 설치대책으로 비무장지대 전구간에 흡관을 이용한 통로(1.2m×3개소), 과형강판을 이용한 통로(폭4.8m×높이1.65m, 9개소)설치

- 비무장지대 입구에 위치한 습지보호 대책으로 지역여건을 감안 하여 과형강판을 활용, 아치형 교량을 최대한 설치

- 구봉지구 대형동물 이동통로용 생태터널 설치 대책으로 터널형 교량40m → 개구부도로60m → 터널형 교량40m 설치

※ 군사상 문제, 공사기간의 제약(2001. 9월 완공) 등으로 전 구간을 터널형 교량으로 설치하지 못함

5. 종합평가 및 정책건의

가. 종합평가

비무장지대는 한반도뿐만 아니라 국제사회가 주목하고 있는 지구촌의 자연자원을 포함하고 있는 야생지역이다. 따라서 현재 추진중인 경의선 철도복원과 남북연결 도로 건설사업은 남북통일 기반조성과 경제적 가치의 창출이라는 관점에서 뿐만아니라 환경성의 바탕 위에서 가치가 창출되고 평가되는 시스템으로 개발의 성격이 보완되어야 한다

비무장지대는 분단의 역사성, 상징적 가치 외에도 많은 환경생태적 가치를 가지고 있는데 저지대 지역인 사천강 유역의 습지와 독특한 습지 생태계를 이루고 있는 묵논, 야생동물의 서식처가 되고 있는 20~100m 높이의 구릉 지대 등은 동·식물의 생태적 보고가 되고 있으며, 두루미류의 철새 중간기착지가 되고 있는 습지지역은 경제적 가치 또한 큰 것으로 평가되고 있다. 따라서 철도복원과 도로건설에 앞서 이들 습지와 생태적으로 가치 있는 지역들을 최대한 보전하기 위한 지혜가 요구되고 있다

남북연결도로의 건설로 인한 생물다양성의 감소와 서식처의 상실 및 훼손·파편화, 수문학적 과정의 교란과 자연경관 훼손이 불가피할 것으로 평가되고 있고, 반면에 이를 최소화 하는 방안들 역시 안보상의 어려움, 비용과 공사기간의 문제, 매설된 지뢰로 인한 안전성의 문제, 그리고 시공상의 한계점을 가지고 있어 많은 어려움이 있는 것으로 평가되고 있다.

그럼에도 불구하고 이번 경의선 철도복원 및 남북연결도로 건설 사업에 의해 50년간 분단의 결과로 얻게 된 비무장지대만이 가지고 있는 독특한 생태적 특성을 지닌 지역에 처음으로 어떤 형태와 정도로든 영향을 미치게 되고, 또한 앞으로 예상되는 수많은 비무장지역내 사업추진계획에 대한 선례가 된다는 점을 고려할 때 이번 사업이 환경친화적으로 추진되어 지속가능한 발전의 모범이 되어야 할 필요성이 있으며, 이에 다음과 같은 정책건의들을 제시한다.

나. 정책건의

(1) 환경영향평가와 사후 모니터링의 이행 보장

- 사업 추진에 따른 환경영향을 최소화하기 위해서는 법이 정한 환경영향평가를 철저히 준수하는 것이 필요하며, 특히 국가사업의 경우 이의 준수가 반드시 요구됨
- 다만, 본 사업의 경우 남북간 합의의 준수와 안보적 특수성, 지뢰 매설에 따른 안전성 문제 등으로 조사기간과 지역이 불가피하게 제한될 수밖에 없는 현실을 감안하여 관계부처간 협의과정에서 생태공동조사단의 제안사항을 일부 반영하고 추가적인 조사 필요성에 대하여는 추후 공사기간 중 지속적인 모니터링을 실시하는 것으로 조정되었는바, 이미 협의된 보완방안과 지속적인 모니터링의 추진, 모니터링 결과 제시될 수 있는 설계변경 등 보완방안의 추가 반영을 최대한 보장할 수 있는 장치가 마련되어야 할 것임

(2) 공사 시행과정에서의 환경피해 최소화

- 본 사업으로 인한 환경영향을 최소화하기 위해서는 사전에 충분한 보완방안을 강구하는 것과 함께 공사 시행과정에서 발생할 수 있는 환경피해 요인을 최소화하는 노력이 필요함
- 따라서, 지뢰 제거시 환경피해를 최소화 할 수 있는 장비와 공법의 채택, 차량통행에 따른 먼지와 소음을 최소화하기 위한 노력, 공사중 발생할 수 있는 오·폐수 및 폐기물 처리대책, 토사 유출 방지 및 양서·파충류 등의 피해를 저감할 수 있는 방안 등을 강구해야 함

(3) 경의선 철도복원과 남북연결 도로건설사업의 통합추진

- 비무장지대(DMZ) 경의선 철도 복원사업과 남북연결 도로건설사업 지역은 동일 환경영향권내에 위치하고 있으므로 생태계보전을 위한 종합적인 저감대책 등이 체계적으로 이루어지기 위해서는 통합적으로 추진할 것을 건의함

(4) 추가적인 조사연구와 보전방안 검토

- 생태공동조사단의 조사결과에 대한 관계부처 협의과정에서 많은 보완방안들이 협의되었으나, 다음과 같은 사안들에 대해서는 우선적으로 추가적인 조사연구와 보완 검토가 필요한 것으로 판단됨
- 사업지역내 구릉들은 심층풍화대로 토심이 깊어 절토시에는 사면 붕괴에 유의하여 사면의 경사각을 유지하도록 하여야 하며, 구장단역 부근에서 사천의 하류로 유입되는 소하천 연안지대의 지하는 하해혼성층의 연약지반일 가능성이 높은 것으로 지적되고 있어 지반조사가 철저히 이루어질 필요가 있음
- 조류 생태계에 미치는 영향을 최소화하고 철도 및 도로변 경관을 쾌적하게 유지하기 위해서는 철도 및 도로 양쪽에 생태수림대를 조성할 필요가 있음

(5) 남북한 비무장지대 생태공동조사 실시 및 보전계획 수립

- 자연생태계의 보고인 비무장지대와 민통선 지역의 자연환경을 체계적으로 보전·관리하기 위해서는 종합적인 보전계획이 수립되어야 하며, 이를 위해서는 이들 지역의 자연환경에 대한 전반적인 실태조사가 선행되어야 함

- 또한 비무장지대 일대에 향후 다양한 사업들이 검토되고 계획되고 있는 바, 무분별한 개발을 지양하고 환경적으로 건강하고 지속 가능한 발전이 가능하도록 한다는 차원에서도 이들 계획과 사업에 대한 엄정한 절차와 내용평가를 담은 보전지침을 마련할 필요가 있음
- 따라서 비무장지대 생태공동조사 사업이 남북 교류협력사업의 하나로 채택될 수 있도록 관계부처간 적극적인 협조체제를 구축하고 남북대화에 적극 임해야 할 것이며, 우선적으로는 우리측 만이라도 남측 민통선 지역 일대에 대한 조사를 착수할 것을 건의함

※ 이를 위해 비무장지대 등에 대해서는 우선 보전을 위한 조치가 필요함을 강조함

(6) 유네스코 접경생물권보전지역 지정과 위원회의 역할

- 비무장지대의 보전과 평화적 이용에 대한 국내외의 관심을 반영하여 지난 1월 대통령께서 “유네스코 접경생물권보전지역” 지정 추진을 천명한 것은 매우 높이 평가받을만한 사안임
- 이를 위해서는 관계부처의 업무수행능력 제고방안 강구와 더불어 각계의 다양한 의견을 폭넓게 수렴하는 일이 또한 매우 중요할 것인 바, 정부와 산업계, 학계, 시민단체 등으로 구성된 지속가능발전위원회에서 이러한 의견을 수렴하고 조율하는 역할을 수행할 수 있도록 지시하여 주실 것을 건의함

(7) 민통선 지역 및 비무장지대내 사유지의 정부매입방안 검토

- 민통선 지역 및 비무장지대내의 일부 지역들은 민간인에 의한 소유권이 인정되고 있어 자연환경의 훼손이 우려되므로 특별법 제정 등을 통해 사유지를 정부가 매입하는 방안을 신중히 검토 추진할 필요가 있음