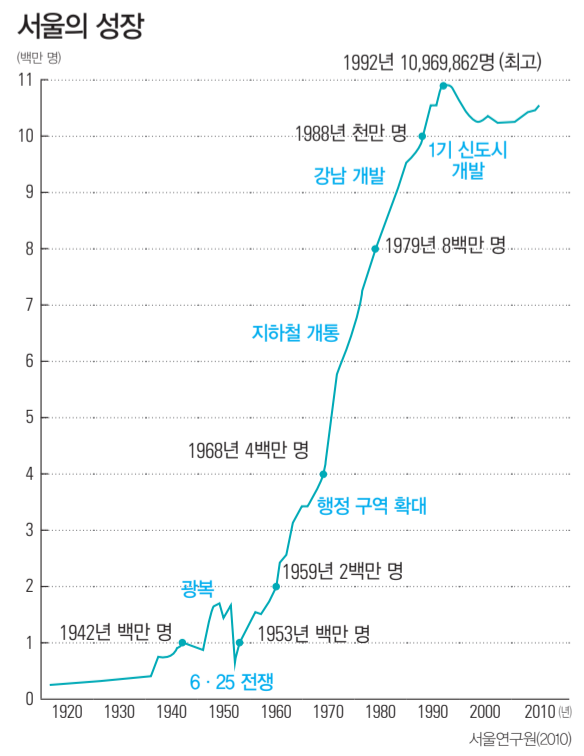


# 국토의 변화

한반도는 예전부터 산과 강, 바다가 비단에 수를 놓은 듯이 아름답다고 하여 '금수강산(錦繡江山)'이라고 불려왔다. 그러나 일제 강점기와 6·25 전쟁을 겪으면서 국토가 분단되고 황폐화되었다. 전국의 산업 시설과 공공 시설은 물론 많은 주택이 파괴되었고, 특히 남한은 지하 자원, 삼림 자원, 에너지 자원이 부족하게 되었고, 경제와 산업 기반이 붕괴되었다. 1960년대 초까지는 주로 외국의 원조를 이용한 공공 시설 복구 사업 등 전쟁의 피해를 복구하는 데 주력할 수밖에 없었다. 지난 60여 년간 한국의 국토 변화는 정부 주도의 국토 개발 사업과 도시화 및 산업화로 요약할 수 있다. 국토 개발 사업과 산업화가 진전되면서 도시화가 가속화되었으며 이에 따라 도시의 성장과 도시 권역의 확대가 이루어졌다.

1960년대 초반부터 본격적으로 정부 주도의 계획적 국토 개발이 이루어지기 시작하였다. 이 시기에는 단기간에 개발 효과를 극대화하기 위해 성장 거점 이론에 따라 개발 효과가 큰 지역을 개발하고 그 효과가 주변 지역으로 확산되도록 유도하는 방식을 추구하였다. 그러나 거점 개발로 인해 주변 지역의 인구와 자본이 성장 거점으로 유출되어 지역 격차가 심화되는 문제가 발생하였고, 이후 이를 해소하기 위해 균형 개발 정책이 추진되었다.

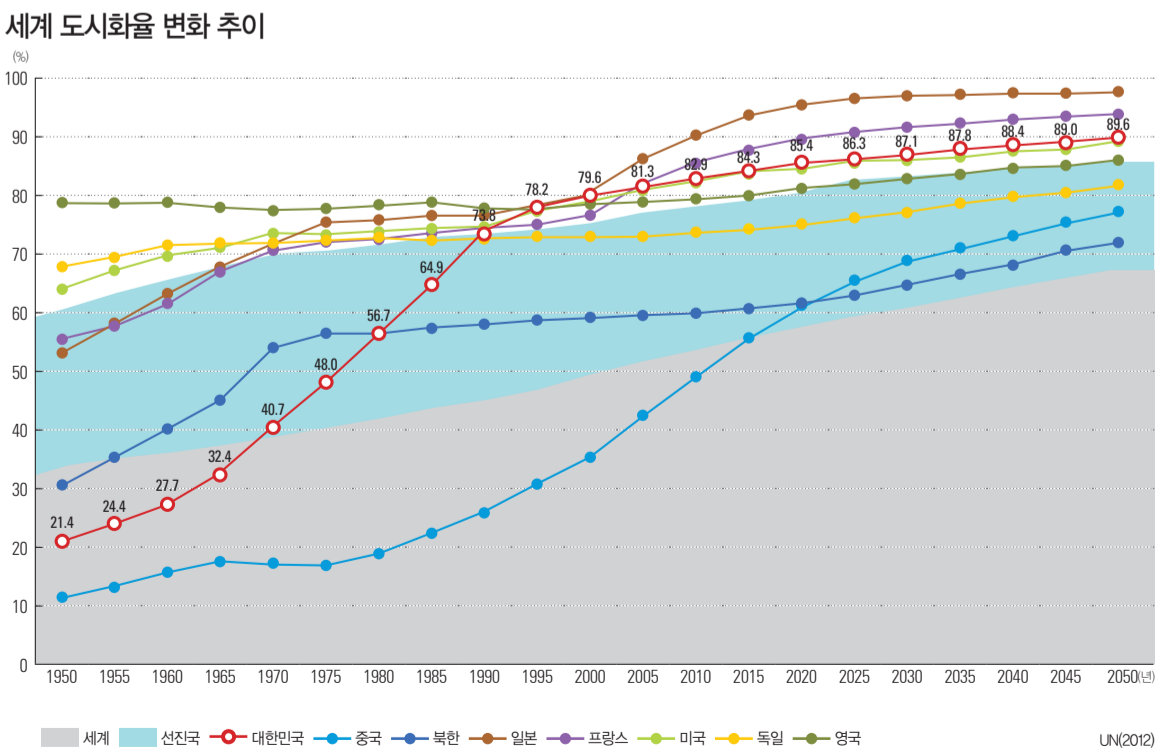
서울, 인천, 울산 등은 공업 단지로 개발하여 파급 효과를 주변으로 확산시키기 위해 특정 지역으로 지정되어 특정 지역 개발 사업이 이루어졌고, 산업화 진전을 위해 1960년대 초반부터 울산과 서울을 시작으로 산업 단지



조성 사업이 시작되었다. 또한 1960년대와 1970년대에는 이러한 산업 단지 주변에 공업 도시 건설 사업이 병행되어 울산, 여천, 포항, 구미 등 중화학 공업 중심의 도시들이 성장하고 인구가 집중하였다.

인구의 도시 집중, 핵가족화, 국민 소득 증대 및 삶의 질 향상 욕구 등으로 1980년대와 1990년대에는 주택 수요가 폭발적으로 증가하였고, 이에 주택 공급도 늘어났다. 1950년 328만 호이던 주택 수가 2011년에 1,813만 호에 이르게 되어 약 5.5배 증가하였고 주택 보급률은 이미 2000년에 100%를 넘어섰다. 이것은 근대적 주택 건설 사업, 주택 200만 호 건설 사업, 임대 주택 건설 사업, 강남 개발 사업, 신도시 건설 사업 등 주택 관련 여러 가지 개발 정책의 결과이기도 하다. 한편 농촌 지역에서는 농촌 새마을 사업, 농촌 정주권 개발 사업 등이 추진되었다.

우리나라 교통 분야 역시 1960년대 이후 수출 산업화 정책을 통한 급속한 경제 성장과 더불어 상대적으로 짧은 기간에 상당한 발전을 거듭해 왔다. 이러한 모습이 국토 공간 구조에 투영되어 수도권과 경부축 중심의 지역 성장 구조로 나타나게 되었다. 우리나라의 근대적 교통은 일제 강점기 때 철학과 수탈을 목적으로 건설된 철도를 중심으로 시작되었다. 1955년 철도 운영권이 한국 정부로 이관된 후 대지 기관차 및 전철의 도입과 지속적인 철로 복선화 사업을 추진하였고, 2004년 경부고속철도 개통에 이르기까지 철도 교통의 현대화를 추진하였다.



도로 교통의 본격적인 발달은 1970년대 경부고속국도의 건설을 중심으로 한 주요 국가 기간 도로망의 건설로 시작되었다. 특히 1980년대 후반 이후 자동차 수의 급증과 이에 따른 도로 교통 수요의 증가로 지속적인 도로 건설과 개선이 이루어지고 있다. 해상 교통은 국내보다는 해외 수송을 위주로 운용되고 있는데, 주요 항만이 남동부 해안에 위치하고 있는 것은 이 지역에 발달한 중화학 공업의 원료 수입 및 제품 수출과 관련이 크다. 항공 교통은 일제 강점기 군용 비행기 이착륙장 건설로 시작되었고, 1958년 김포공항이 개항하였으며 2001년 영종도에 인천 국제공항이 개항하면서 새로운 국면을 맞이하였다. 이외에도 1970년대부터 현재에 이르기까지 산림복합 사업, 간척 사업, 다목적 댐 건설 사업, 원자력 발전소 건설 사업 등 자원과 에너지 관련 사업들도 대규모로 진행되었다.

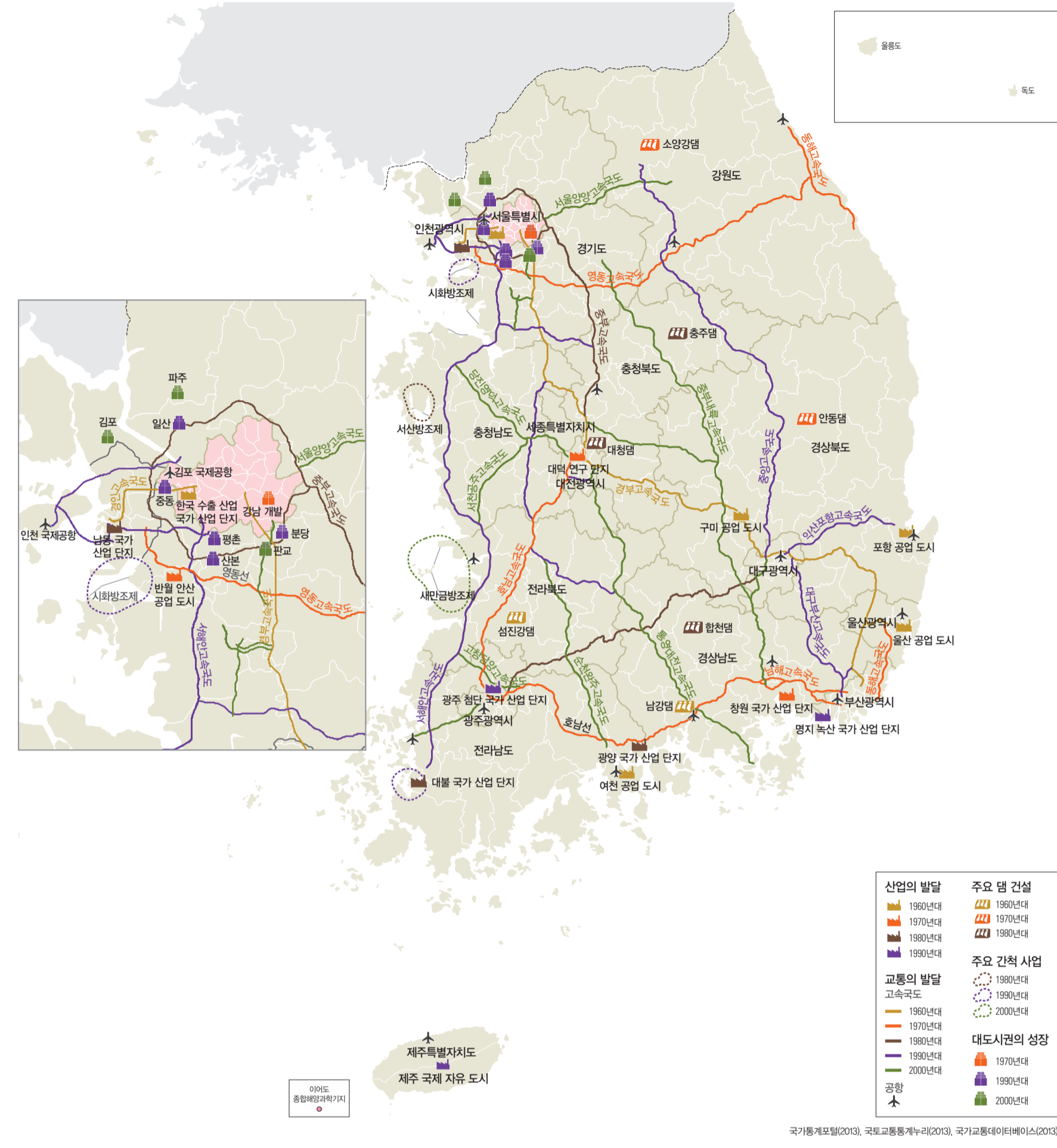
도시화는 인구적, 물리적, 사회 행태적, 경제적 측면에서 도시적 특성이 나타나고 강화되는 과정이다. 점으로서의 도시화는 도시의 수가 증가하는 현상으로, 도시 수가 증가하면 상대적으로 농촌 지역이 줄어들고 농림어업 직 종사자 수도 감소하게 된다. 한편 면으로서의 도시화는 기존의 도시 영역이 확대되어 도시 주변의 농촌 지역을 도시로 바꾸는 대도시권화를 의미한다.

우리나라 도시 성장은 이촌향도(離村向都)와 수도권 인구 집중으로 인한 대도시권화가 특징이다. 1960년대 이후 산업화와 도시화가 급격하게 진전되면서 도시에

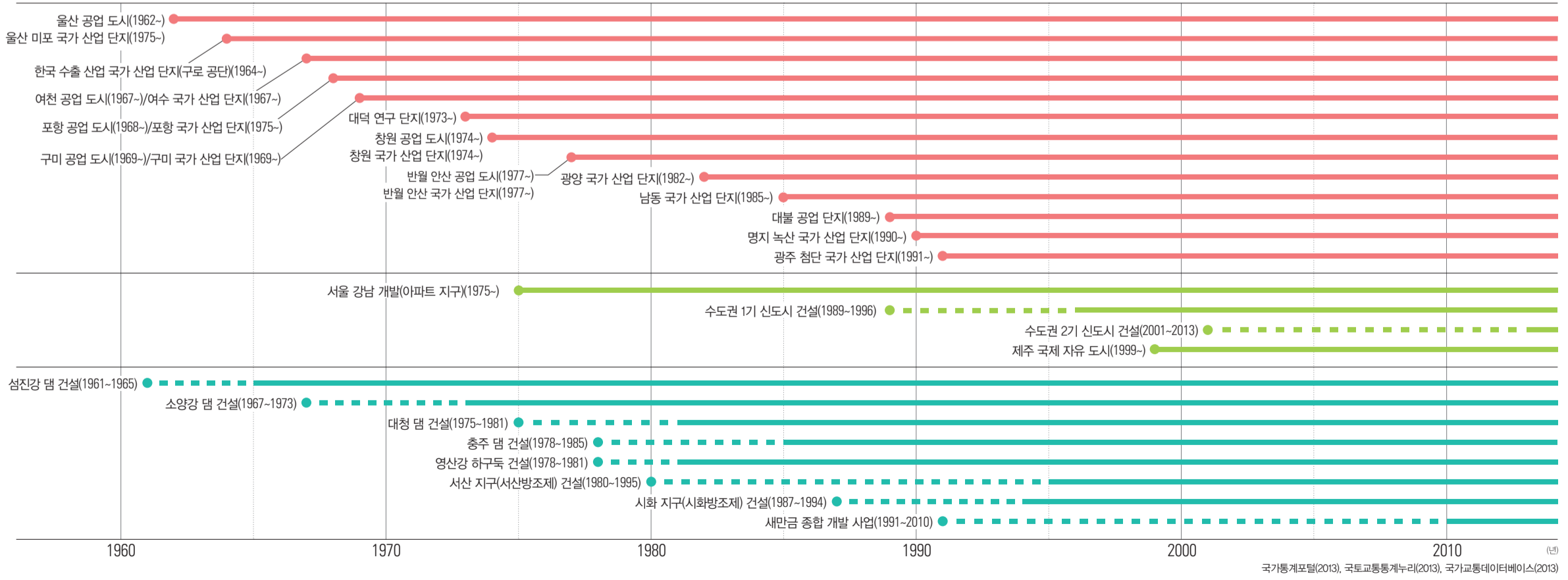


## 국토 공간의 변화

### 주요 국토 개발 사업



## 시기별 주요 국토 개발 사업



1960년대 이후 우리나라는 수출을 통한 경제 성장을 이루기 위해 공업 단지(현 산업 단지)와 공업 도시를 조성하여 수출 산업을 적극 육성하기 시작하였다. 1962년 울산 공업 단지, 1964년 서울 한국 수출 산업 공업 단지(구로 공단)를 시작으로, 1960년대 후반부터 1970년대가 지 여천(여수), 포항, 구미, 인천, 창원, 반월(안산) 등 여러 지역에 공업 단지 조성 및 공업 도시 건설이 이루어졌다.

한편, 1960년대부터 시작된 본격적인 경제 개발과 더불어 이를 뒷받침하기 위한 교통 하부 구조의 건설이 빠른 속도로 이루어졌다. 가장 대표적인 것이 서울-부산 428km 연장의 경부고속국도인데, 1968년 착공하여 2년여 만인 1970년 개통하였고 우리나라의 국가 대동맥 역할을 수행하였다. 또한 1992년부터 추진된 경부고속철도가 2004년 개통되면서 '반나절 생활권'이 가능해졌다. 우리나라 주요 항만은 원할한 수출입을 위해 주로 남동부 해안에 위치하고 있는데, 2006년 부산신항이 개항되어 국제 해상 수송의 중심지로서 위상을 다지고 있다. 항공 교통의 경우 1958년 김포공항, 1968년 제주공항이 개항했으며, 2001년 영종도에 인천 국제공항이 개항하면서 새로운 국면을 맞이하였다.

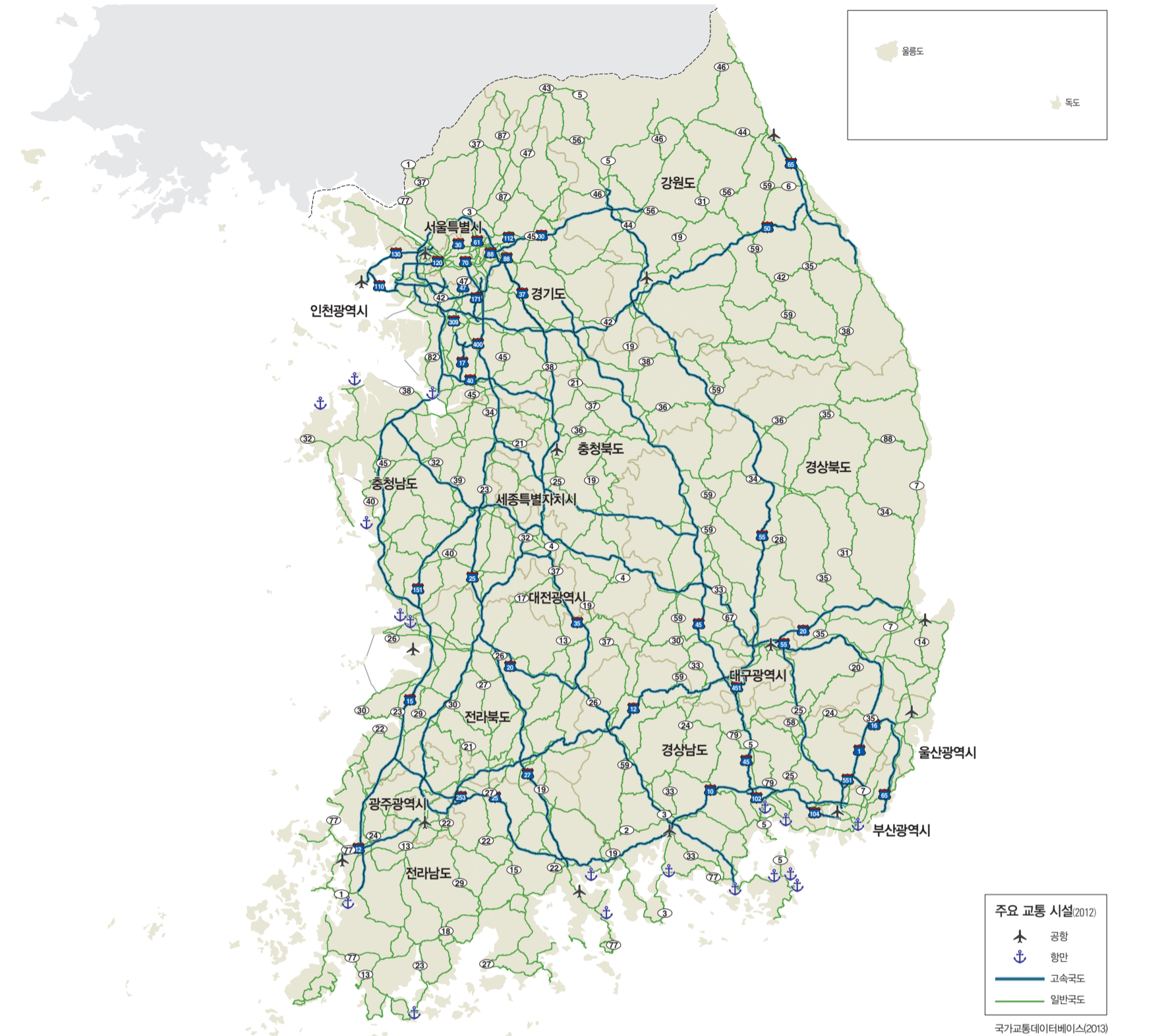
1980년대 들어 수자원의 중요성이 대두되면서 1965년 삼진강 유역에 우리나라 최초의 다목적 댐인 삼진강 댐을 건설하였다. 1970~1980년대에 다목적 댐 건설이 많이 이루어졌는데, 소양강 댐, 대청 댐, 충주 댐 등이 대표적이다. 수력 발전 시설을 갖추고 있다. 2009년부터 한강, 낙동강, 금강, 영산강에서 4대강 살리기 사업의 일환으로 퇴적토 준설, 댐 건설 등이 이루어졌다. 1978년에는 우리나라 최초의 원자력 발전소인 고리 원자력 1호기가 준공되어 가동을 시작하였고, 이후 월성, 울진, 영광 등에 원자력 발전소가 건설되어 가동 중이다.

한편, 지난 60년 동안 국토 면적이 6% 정도 증가했는데, 주로 바다를 매워 육지로 만든 간척 사업의 결과이다. 1970년대부터 식량 자급과 공업 기지 구축을 위해 대규모 매립 및 간척 사업이 이루어졌는데, 1977년 아산방조제, 1980년 서산간척지가 대표적이다. 그러나 1994년 방조제 공사가 완료된 시화 지구에서 연안 지역 환경 문제가 크게 대두되었고, 2010년 완료된 새만금 종합 개발 사업도 최초의 농지 조성 목적에서 산업 단지 및 관광 용지로 용도가 전환되었다.

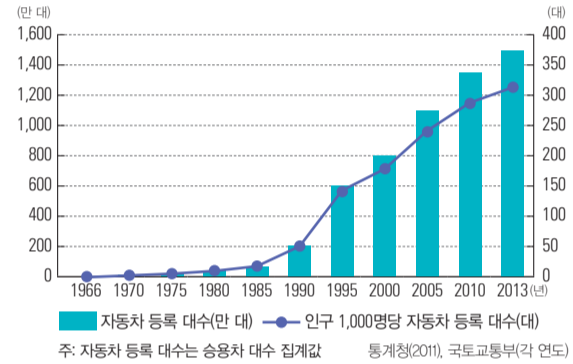
교통·통신의 발달

1960년대부터 교통 허브 구조의 건설이 빠른 속도로 이루어졌으며, 주요 국가 기간망인 고속국도, 철도, 공항, 항만 건설이 이루어졌다. 주요 산업이 경부축을 중심으로 발달하였고, 이러한 영향으로 주요 교통망 건설도 서울-부산을 중심으로 이루어졌다. 1970년 경부고속국도의 개통으로 전국이 '일일 생활권'이 되었고, 이후 2004년 경부고속철도가 개통되면서 '반나절 생활권'이 가능해졌다. 시내 교통인 지하철을 살펴보면, 1974년 서울지하철 1호선 개통을 시작으로 1980년 2호선, 1985년 3호선과 4호선이 개통되어 대중교통의 획기적인 변화가 이루어졌다. 또한 1994년에는 부산지하철이 개통되었다. 국민 소득이 향상되면서 1980년대 후반부터 개인 교통수단인 승용차가 급증하였다. 1966년 2만 대에 불과했던 자동차 등록 대수가 1990년 200만 대를 넘었고 2013년에는 1,500만 대를 돌파하여 인구 1,000명당 자동차 등록 대수가 300대를 나타냈다. 이에 도로의 수요도 급증하여 고속국도를 비롯한 도로 건설이 가속화되었다. 철도 교통은 화물 수송의 중요성이 감소하고 여객 수송의 중요성이 증가하는 변화를 겪었다.

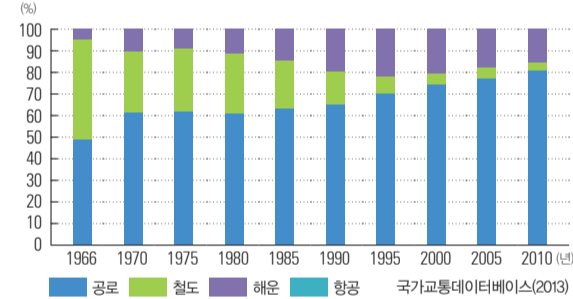
주요 교통 시설



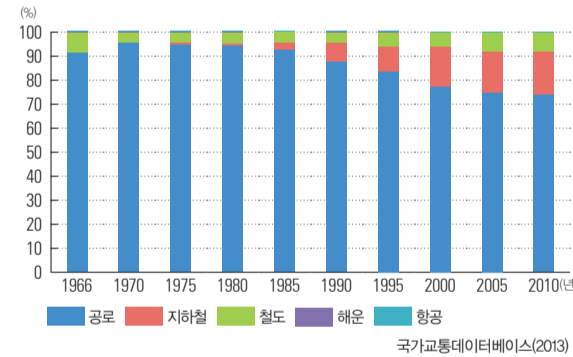
인구 1,000명당 자동차 등록 대수



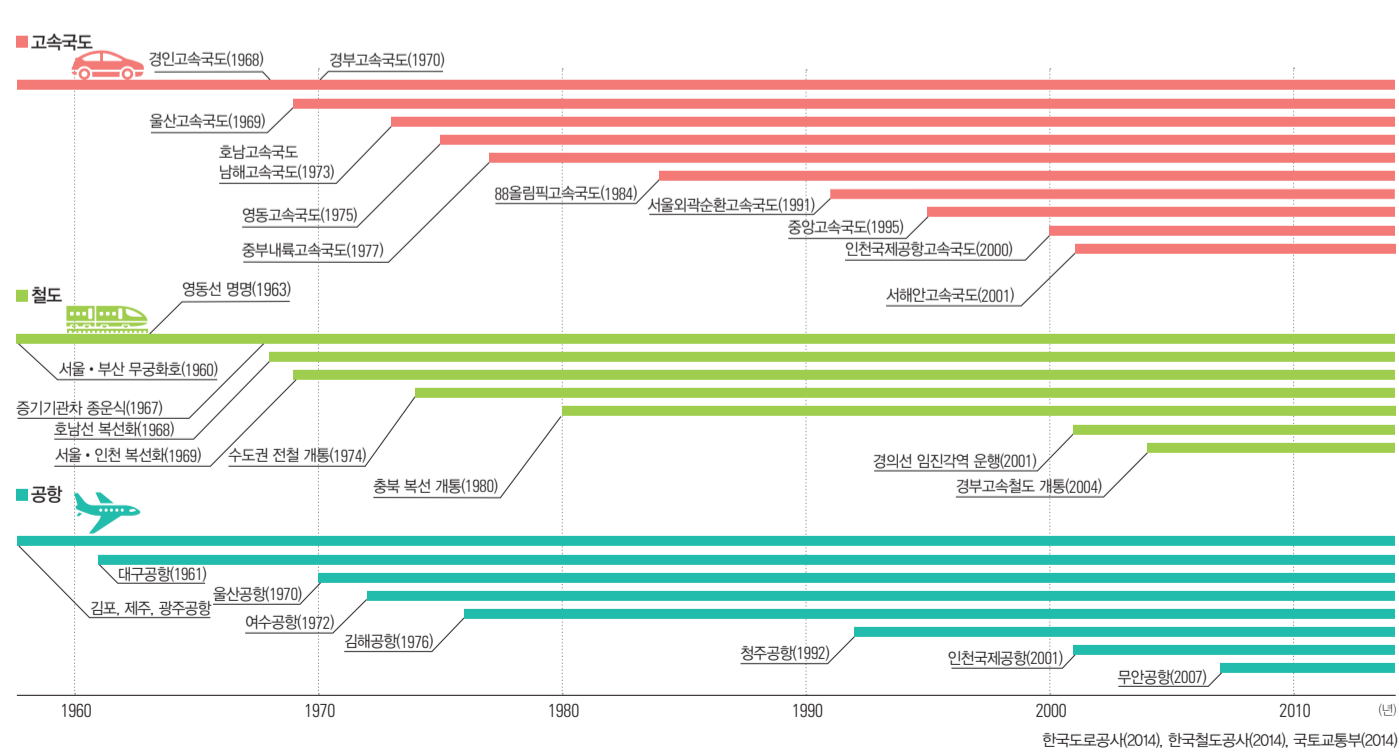
교통수단별 화물 수송 분담률 추이



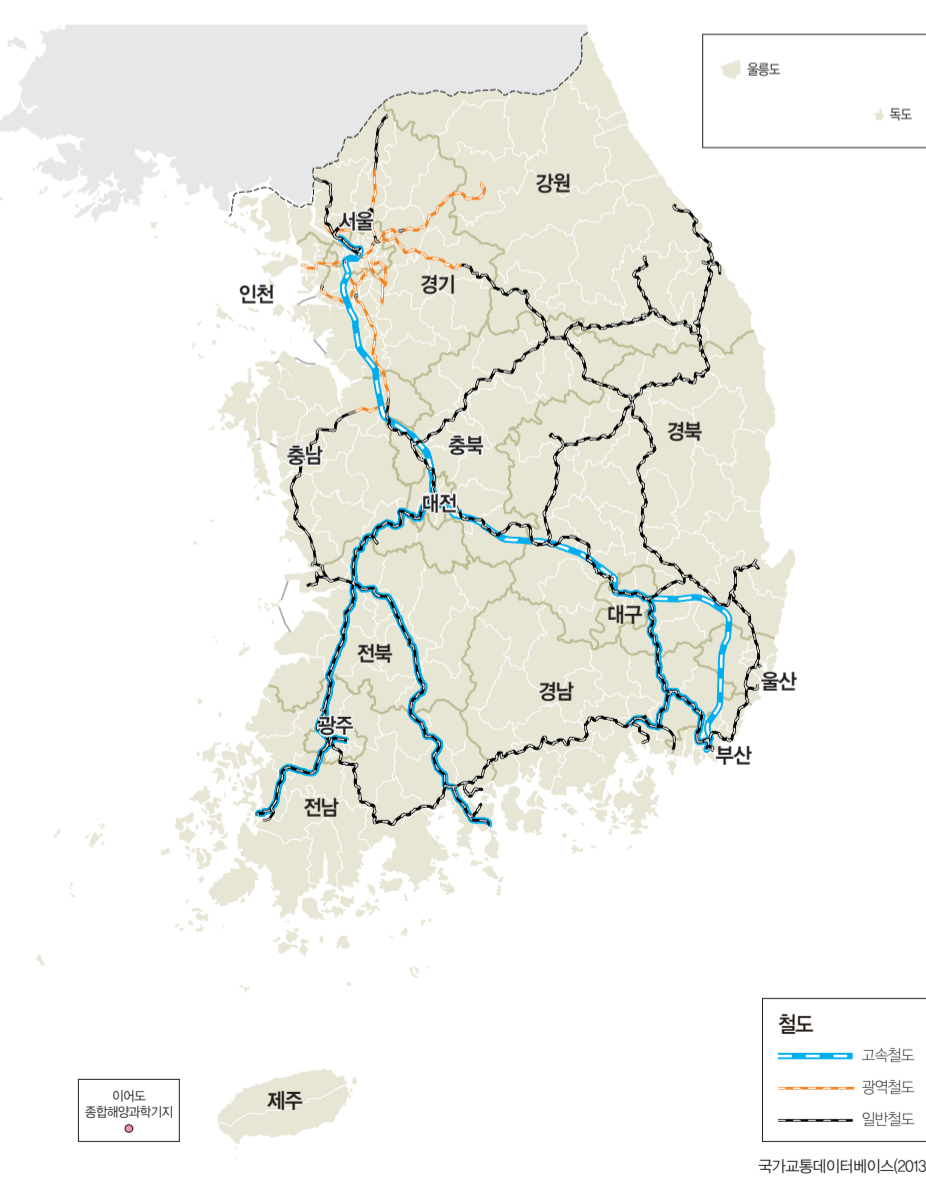
교통수단별 여객 수송 분담률 추이



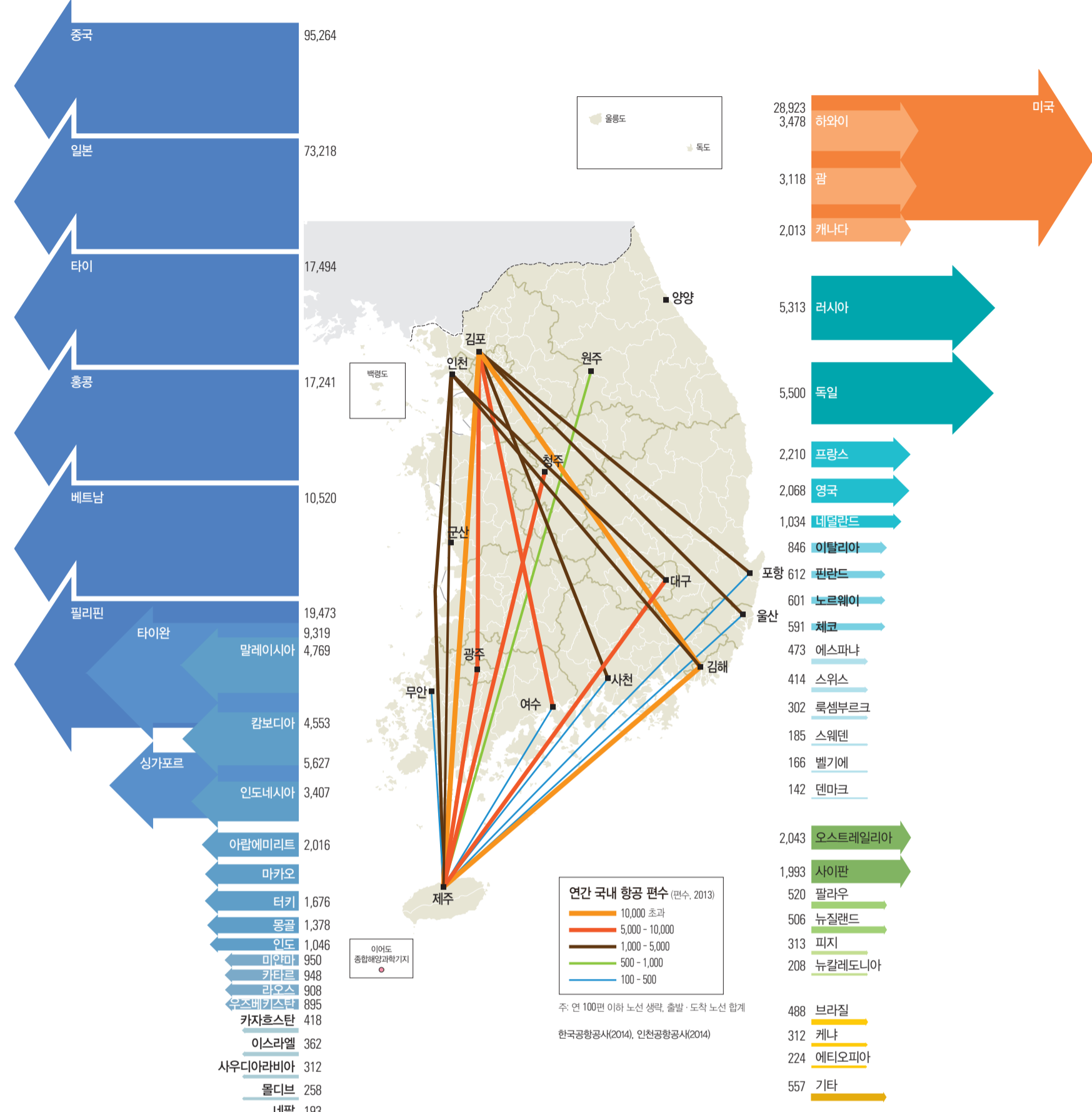
주요 교통망의 형성 과정



주요 철도망



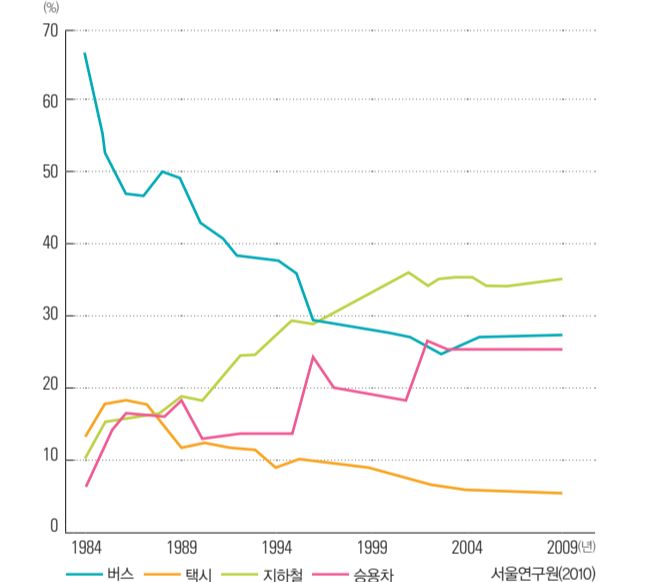
국내 및 국제 항공 편수



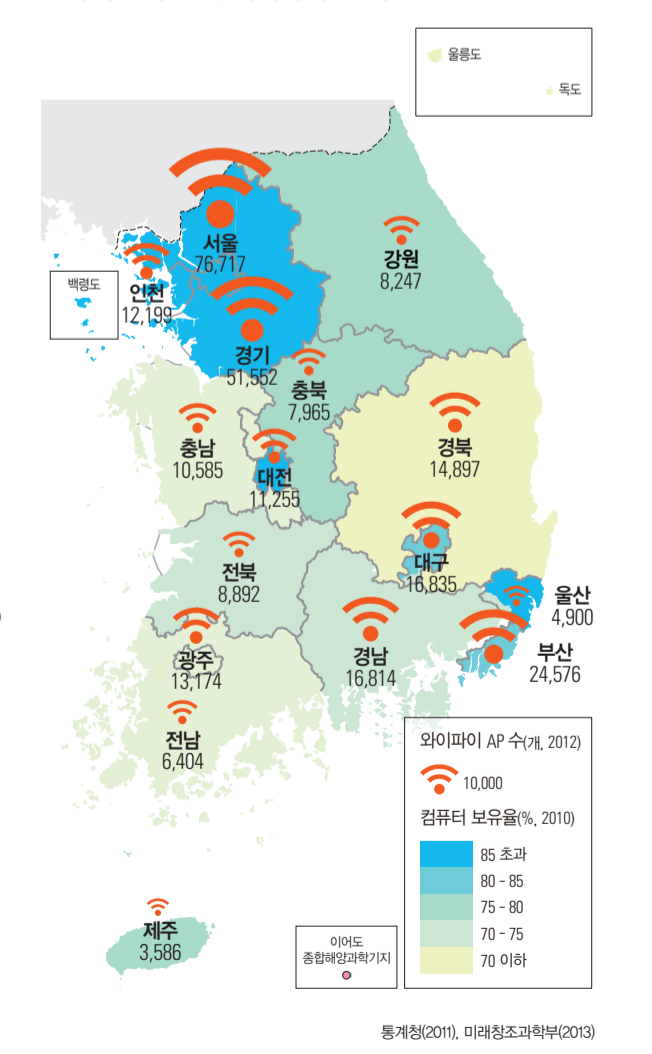
수도권 지하철 노선도



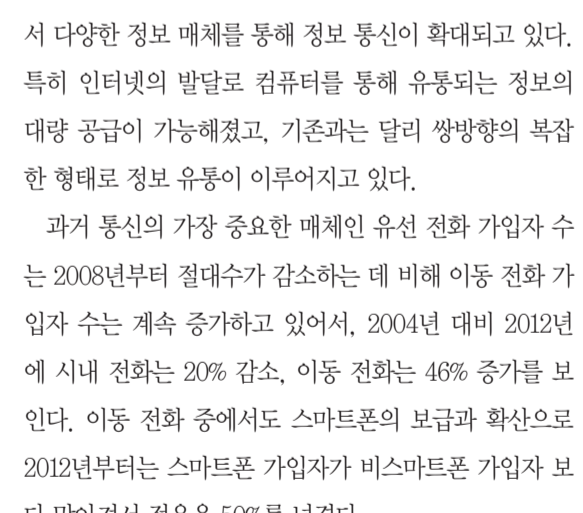
서울시 교통수단별 수송 분담률



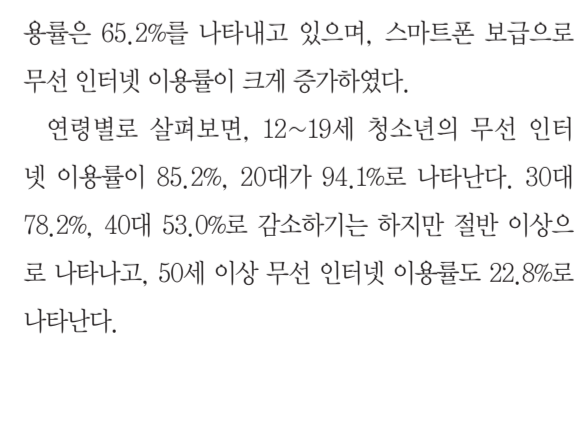
컴퓨터 보유율 및 와이파이 AP 수



인터넷 이용률 변화 추이

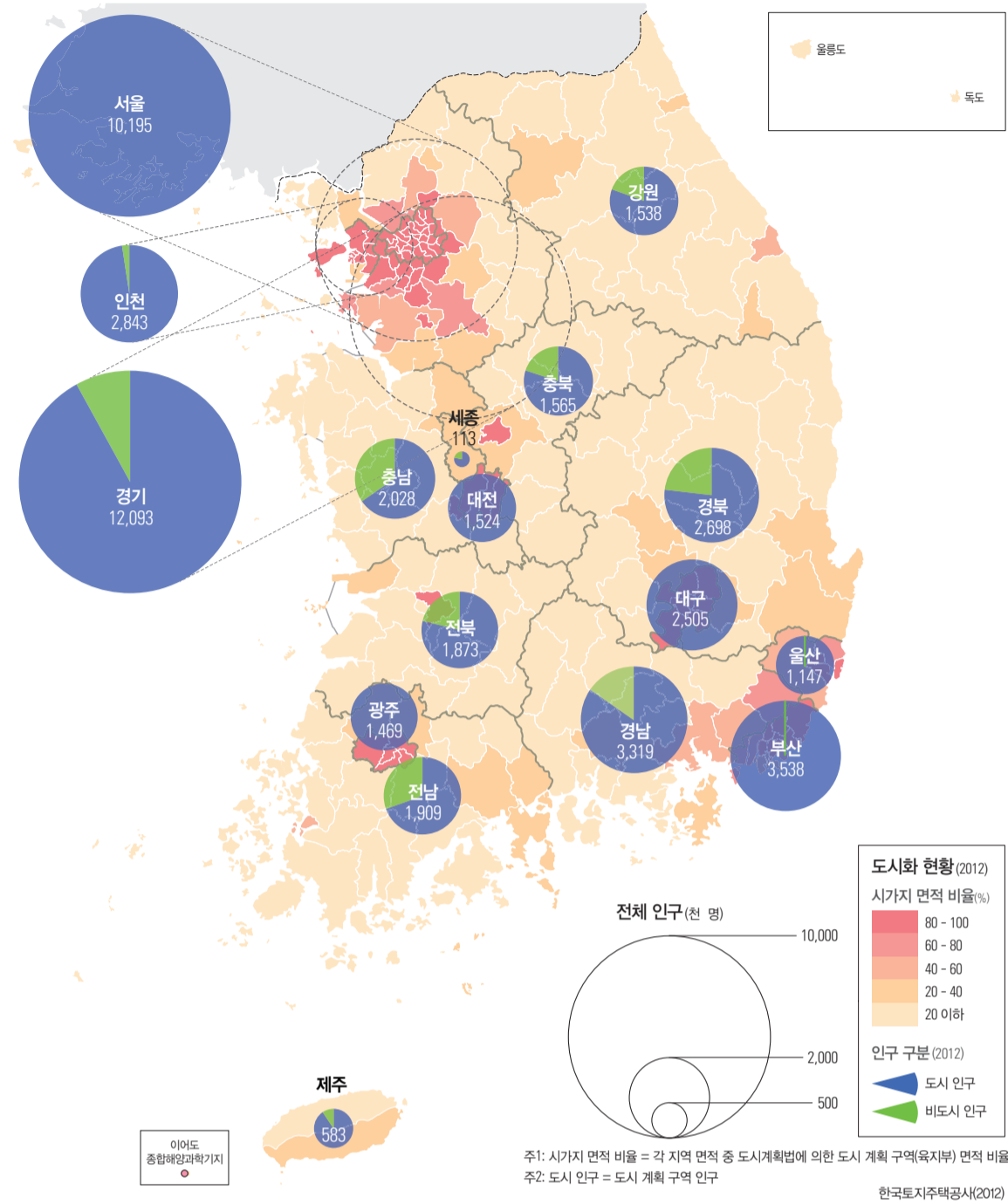


스마트폰 보급 추이

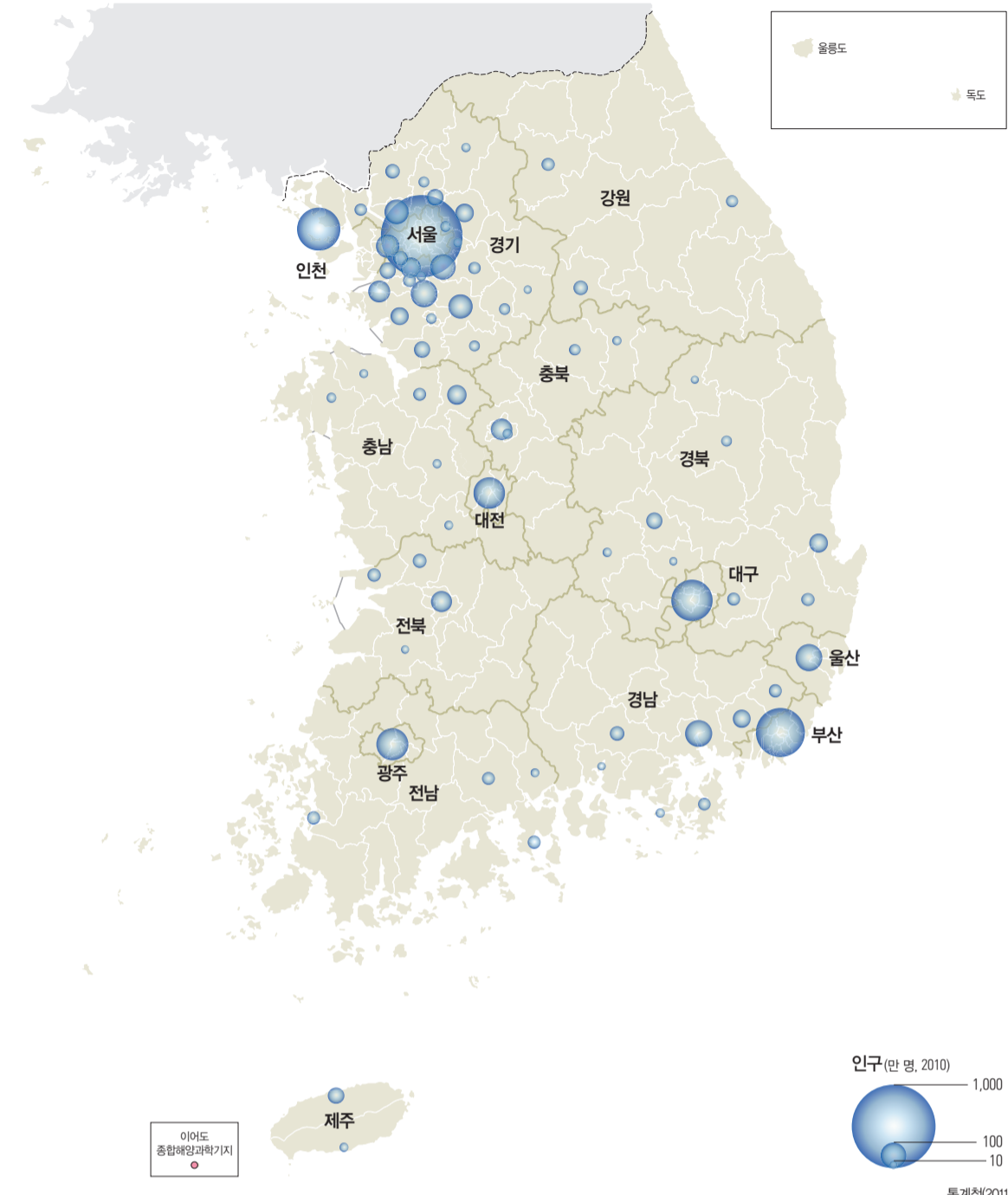


도시화와 생활 공간

도시화 현황



도시 규모별 분포



지난 60여 년 간 국토 공간 전반에서 나타난 변화는 도시화의 진전이다. 도시화 지표의 대표적인 것은 전체 인구 중 도시 지역 거주 인구의 비중을 백분율(%)로 나타낸 도시화율이다. 행정 구역상 동 지역만을 대상으로 하는 경우와 읍 지역을 포함시키는 경우에 따라서 수치가 달라지지만, 읍 이상을 도시 지역에 포함시켜 계산할 경우 한국은 이미 도시화율이 90%를 넘었다.

도시화를 추이를 살펴보면 1980년대까지 급증세를 보이다가 이후 완만해졌고 이는 도시화 곡선에서 우리나라

가 가속화 단계에서 종착 단계로 접어들었음을 보여 주는 것이다. 한편 물리적 측면에서는 도시 지역 면적 비중으로 도시화 정도를 고찰해 볼 수 있는데, 이때 도시 지역은 도시 계획법상 도시 계획 구역(육지부+해수부)으로 간주하였다. 따라서 각 지역별 면적 중 도시 지역 육지부의 비중으로 시가지 면적 비율을 계산하여 지도화하고 시·도 단위에서 이러한 도시 지역에 거주하는 인구의 비율을 나타냈다.

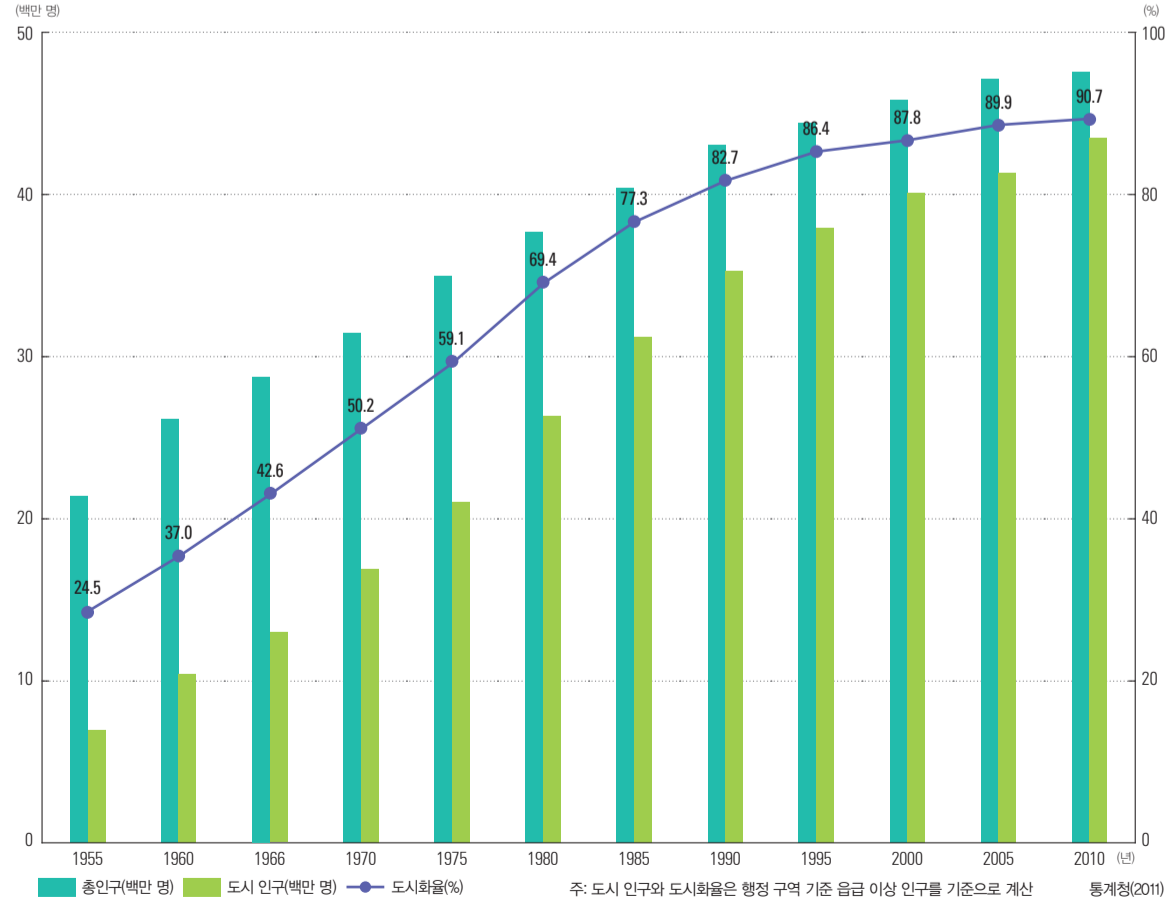
서울을 중심으로 한 수도권, 부산을 중심으로 한 부산

권, 기타 광역시의 시가지 면적 비율이 높게 나타난다. 우리나라 도시의 성장을 살펴보면, 1950년대 초 · 중반 서울(1953년), 부산(1955년)이 인구 100만 명 이상 도시가 되었고, 이후 대구(1969년), 인천(1979년), 광주(1988년), 대전(1989년), 울산(1997년)이 차례로 100만 명 이상 도시가 되었다. 광역시 외에는 수원(2002년), 창원(2010년)이 인구 100만 명을 돌파하였고, 성남시, 고양시가 뒤이어 100만 명 돌파가 유력하다.

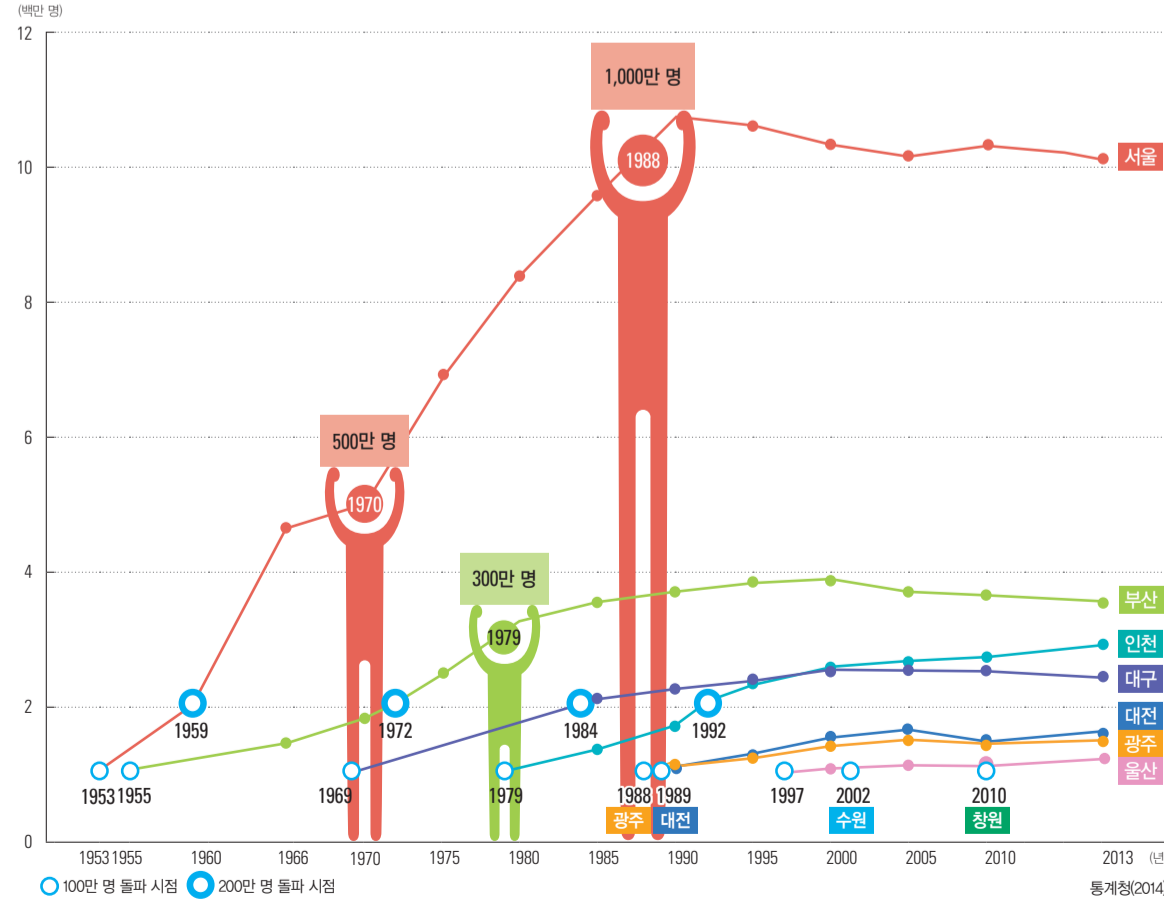
서울은 1988년에 인구 1,000만 명을 넘어 세계에서

소멸하는 거대 도시가 되었고, 제2도시 부산은 1979년 300만 명을 넘는 이례 인구가 정제되어 있다가 최근 감소하였다. 도시의 규모별 분포를 살펴보면 수도권의 비대화와 남동 공업 지역을 배경으로 한 항만 도시들의 발달이 뚜렷이 나타나며, 이 두 권역이 정부축을 따라 연결된 양상을 파악할 수 있다.

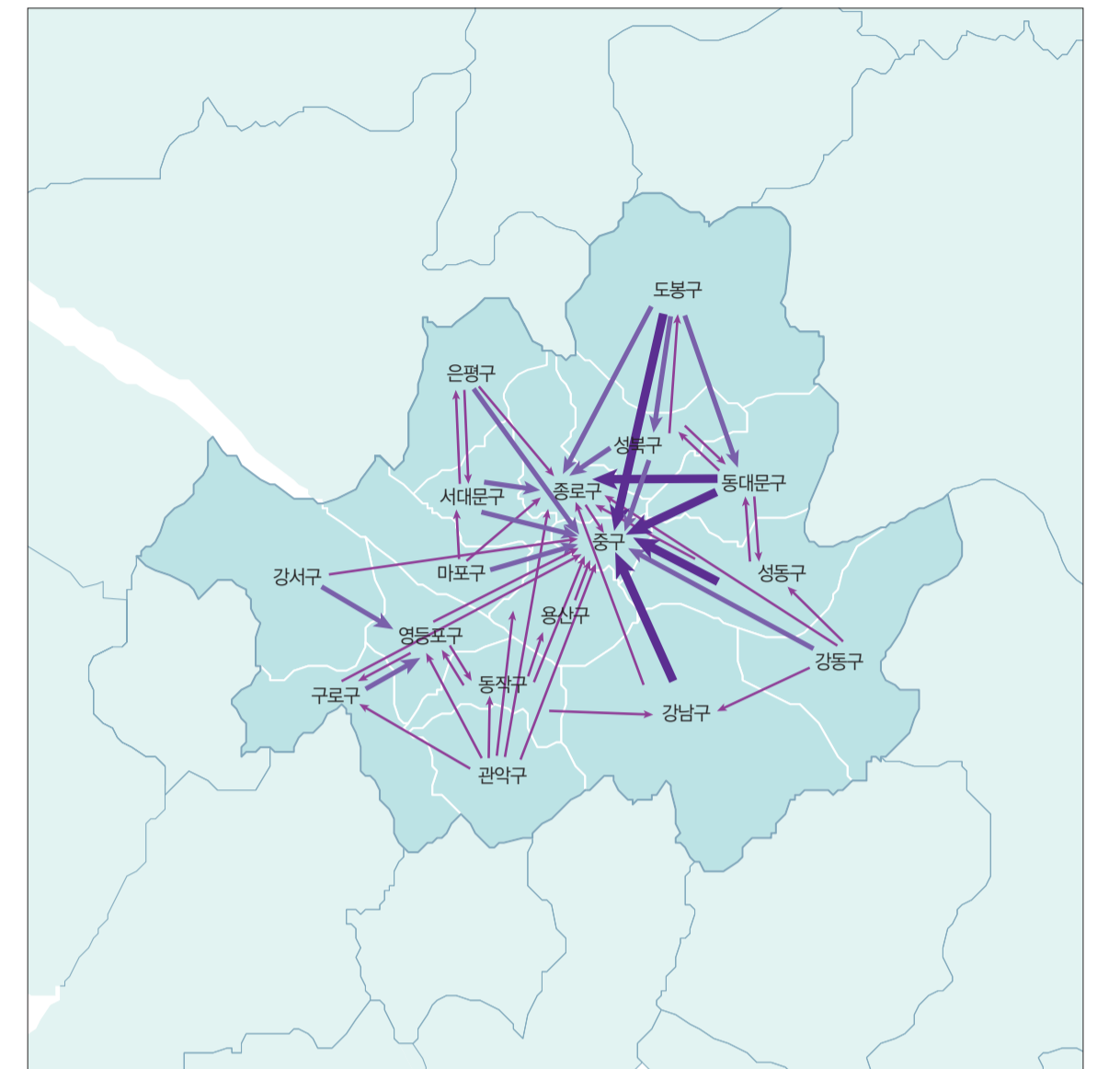
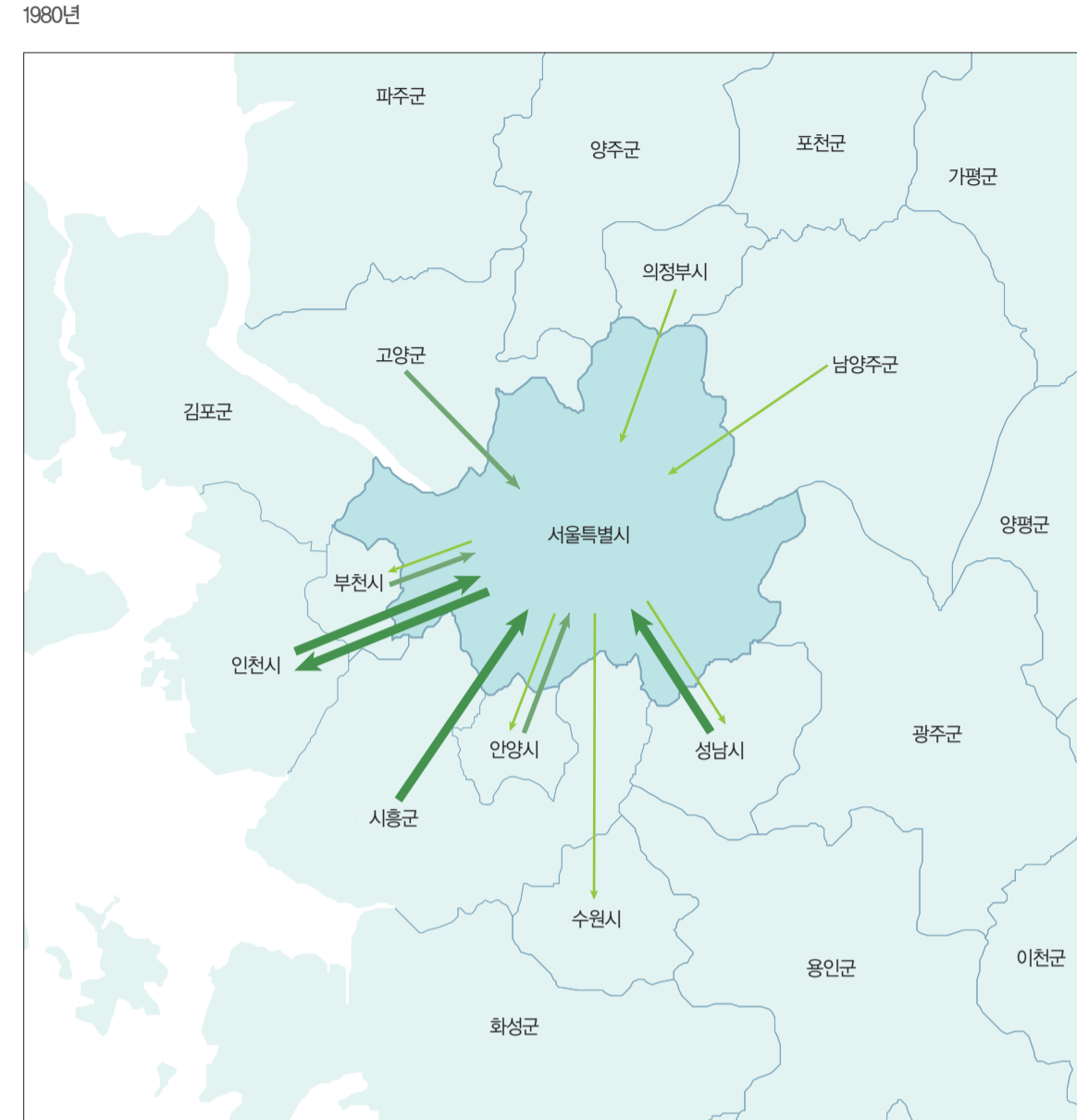
도시 인구와 도시화율



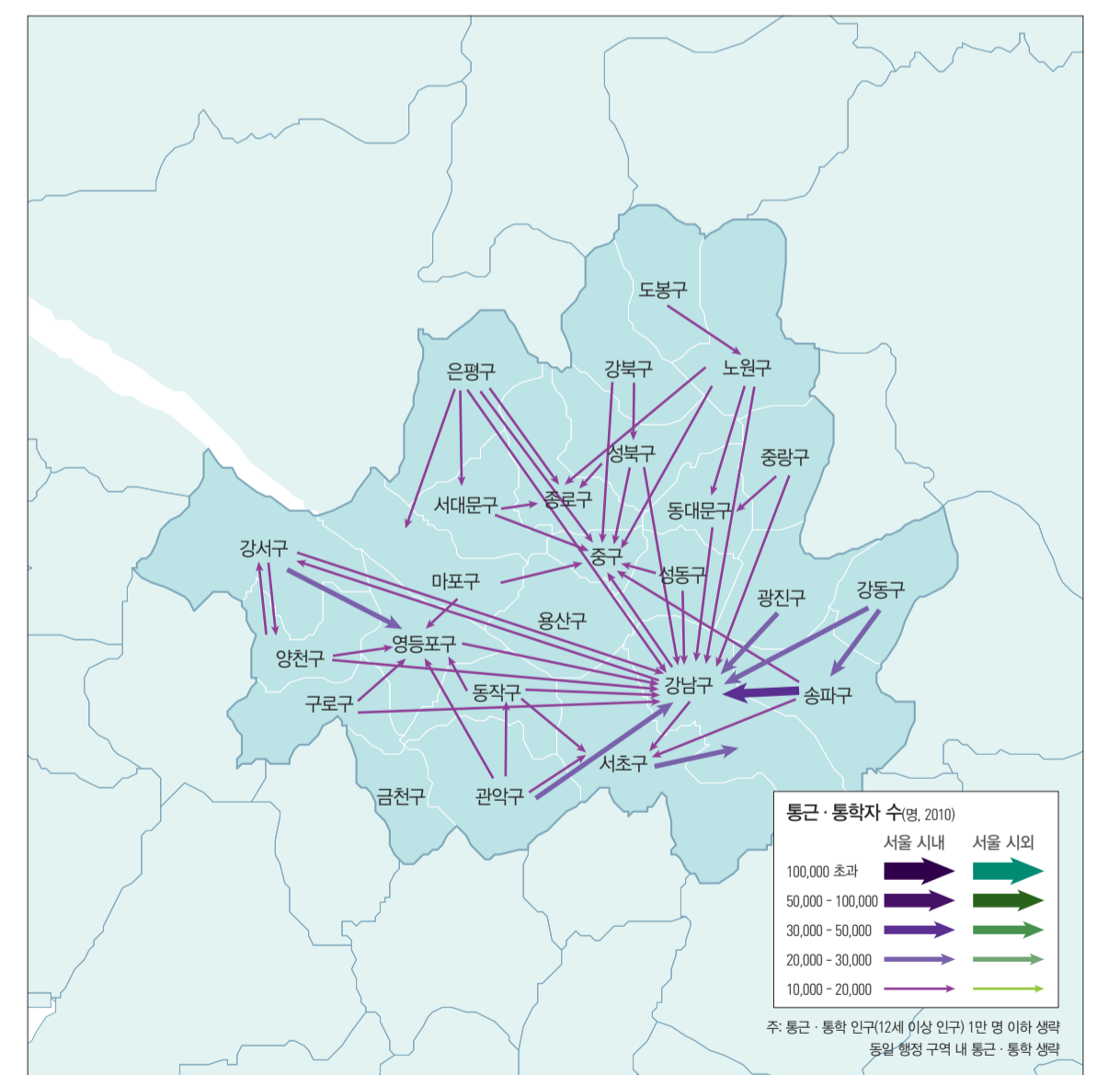
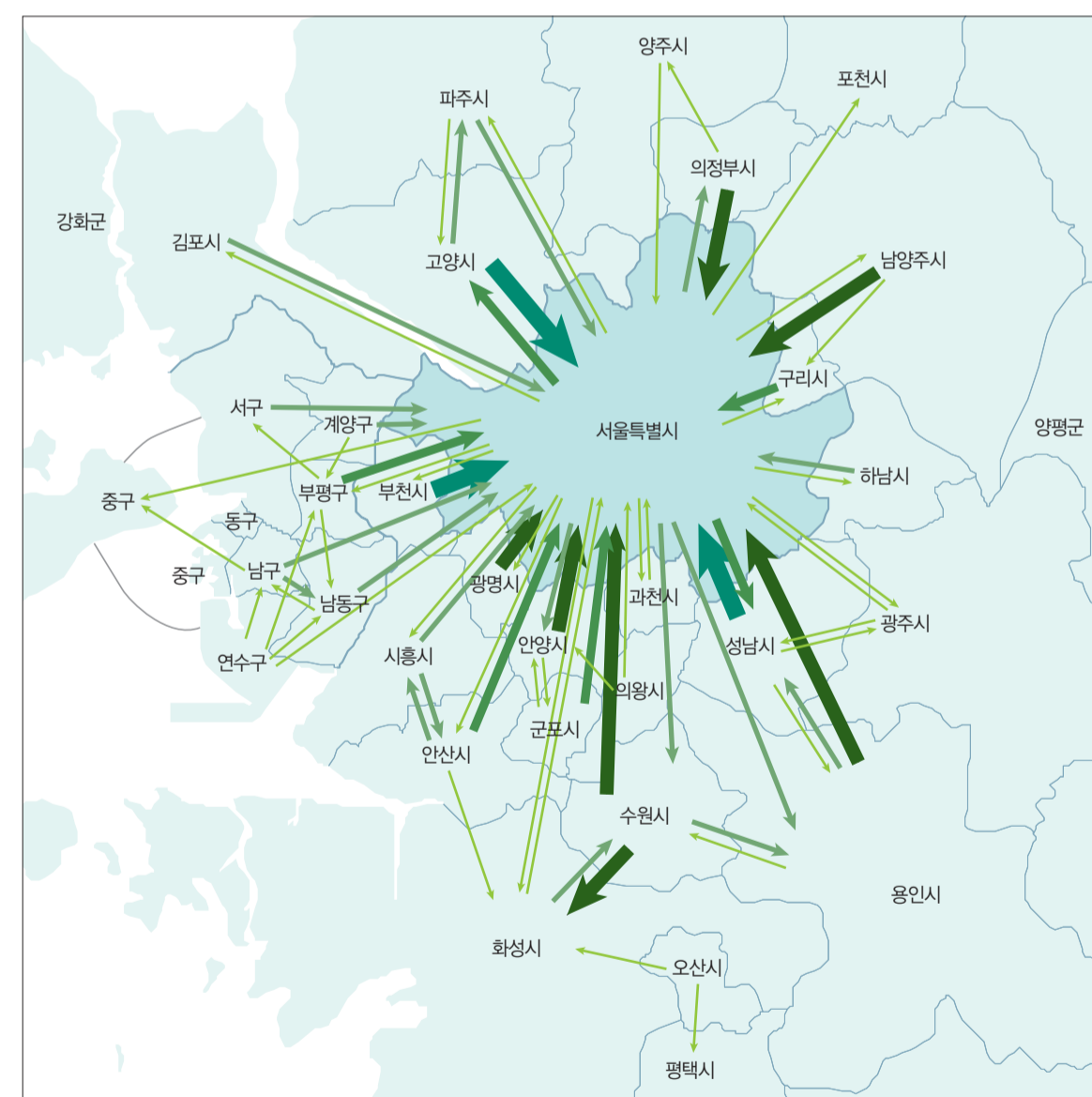
주요 도시의 인구 성장



수도권 통근·통학자 수 변화



2010년



도시화는 도시 인구의 증가로 인한 도시 규모 성장과 함께 도시의 수적 증가를 가져왔다. 이와 더불어 도시 인구가 교외로 이동하면서 도시 주변으로 광역화되고 대도시권이 형성되는 면적 성장도 나타났다. 교통의 발달과 거주 교외화가 진전되면서 도시 외부에서 통근·통학하는 인구가 증가하였고, 생활 공간이 확대되었다. 수도권의 경우를 살펴보면, 인천과 경기도에서 서

울로 통근·통학하는 인구는 1980년 239,000여 명에서, 1990년 669,000여 명, 2000년 1,072,000여 명, 2010년 1,423,000여 명으로 증가했고, 서울에서 인천과 경기도로 통근·통학하는 인구도 같은 기간 152,000여 명에서 336,000여 명, 527,000여 명, 572,000여 명으로 증가했다. 시·도 간 통근·통학뿐만 아니라 시내 통근·통학도 크게 증가하였다. 서울 내의 통근·통학은 1980

년 3,109,000여 명이었는데, 1990년 4,680,000여 명, 2000년 4,656,000여 명, 2010년 5,257,000여 명으로 증가하였다. 인천 내 통근·통학은 1980년 343,000여 명, 1990년 644,000여 명, 2000년 983,000여 명, 2010년 1,237,000여 명으로 늘었다. 경기도 내 통근·통학은 1980년 937,000여 명, 1990년 1,768,000여 명, 2000년 3,441,000여 명, 2010년 5,111,000여 명으로 매우 크

게 증가했다. 통근·통학 수단으로는 1980년에 시내 버스가 절반 정도를 차지했는데, 전철 및 지하철이 건설되고 승용차가 증가하는 등 통근·통학 수단이 다양해지면서 2010년에는 시내 버스의 비중은 20% 이하로 줄어들었다. 전철과 지하철을 이용한 통근·통학 비중은 2010년 서울에서 약 18% 정도를 보이고 있다.

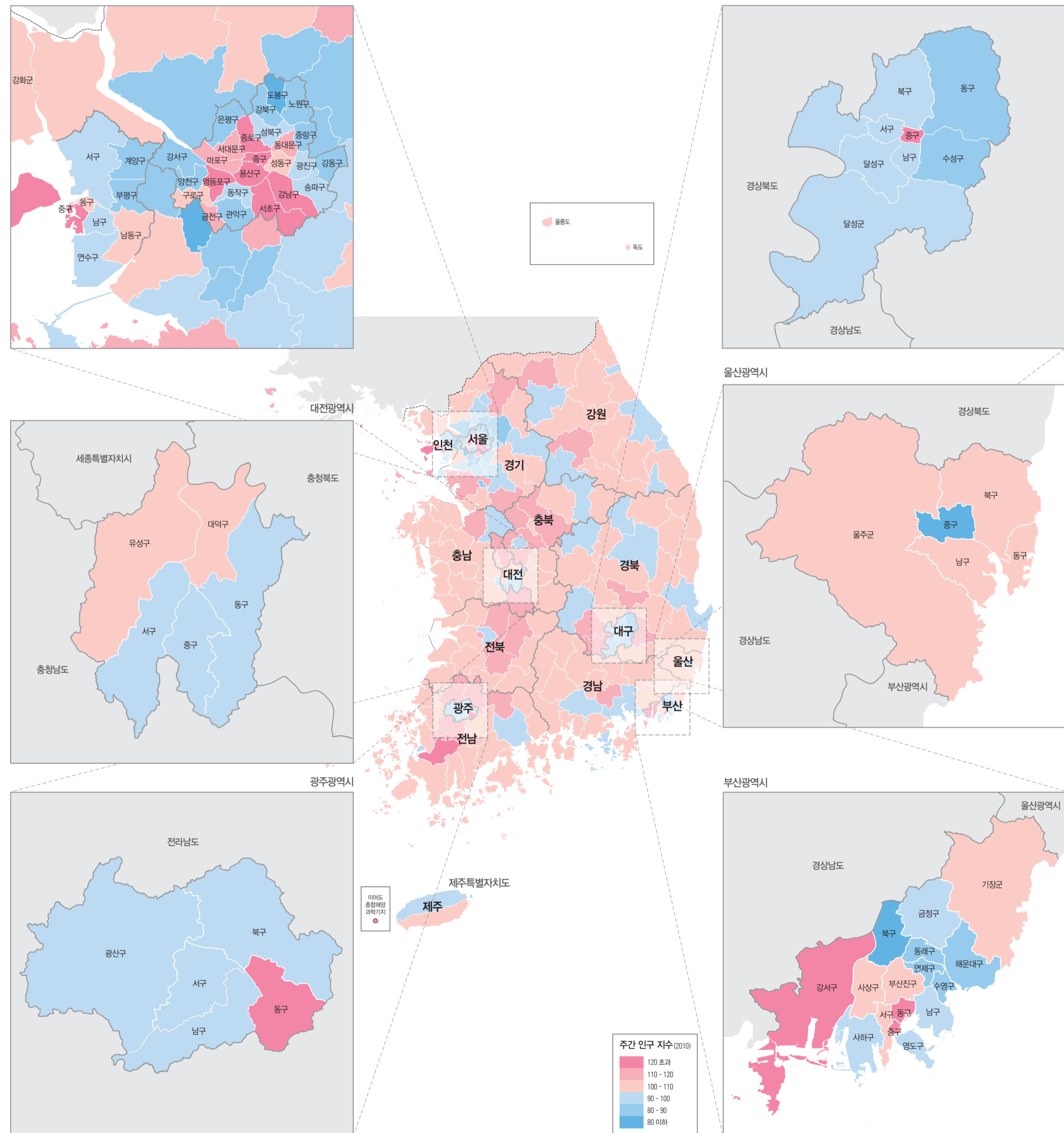
주간 인구 지수는 상주인구에 대한 주간 인구 비율을 나타내는 지수이며, 주간 인구는 상주인구(야간 인구)+(유입 인구-유출 인구)로 계산한다. 주간 인구에는 해당 지역에서 일하는 취업자나 통학자가 포함되는데, 통근·통학 인구 자료를 이용하여 계산한다. 이 지수가 100 이상이면 주간 인구가 집중되는 지역으로 상업·업무 지역의 성격이

강하고, 100 이하로 나타나면 주간보다 야간 인구가 많은 곳으로 주거 지역의 특성을 보인다. 서울의 경우를 살펴보면, 중심 업무 지구인 중구(348.1)와 종로구(238.7)는 주간 인구가 상주인구보다 월등히 높게 나타나는 대표적인 지역이다(2010년 기준). 이외에도 주요 도시 중심 업무 지구의 주간 인구 지수가 높게 나타난다. 도시화가 진행될수록 대

도시 중심부는 상업·업무·행정 등 중추 관리 기능이 밀집하게 되고, 반면에 주택은 도시 외곽으로 빠져나가게 된다. 이에 도시는 공업·상업·주거 지역 등 기능 지역으로 분화되고, 교통의 발달과 도시의 확대로 인구 유동이 더욱 심화된다. 주간 인구 지수는 대도시 도시 문제와 관련이 깊은데, 주간 인구와 야간 인구의 격차가 커지면서 도심 공

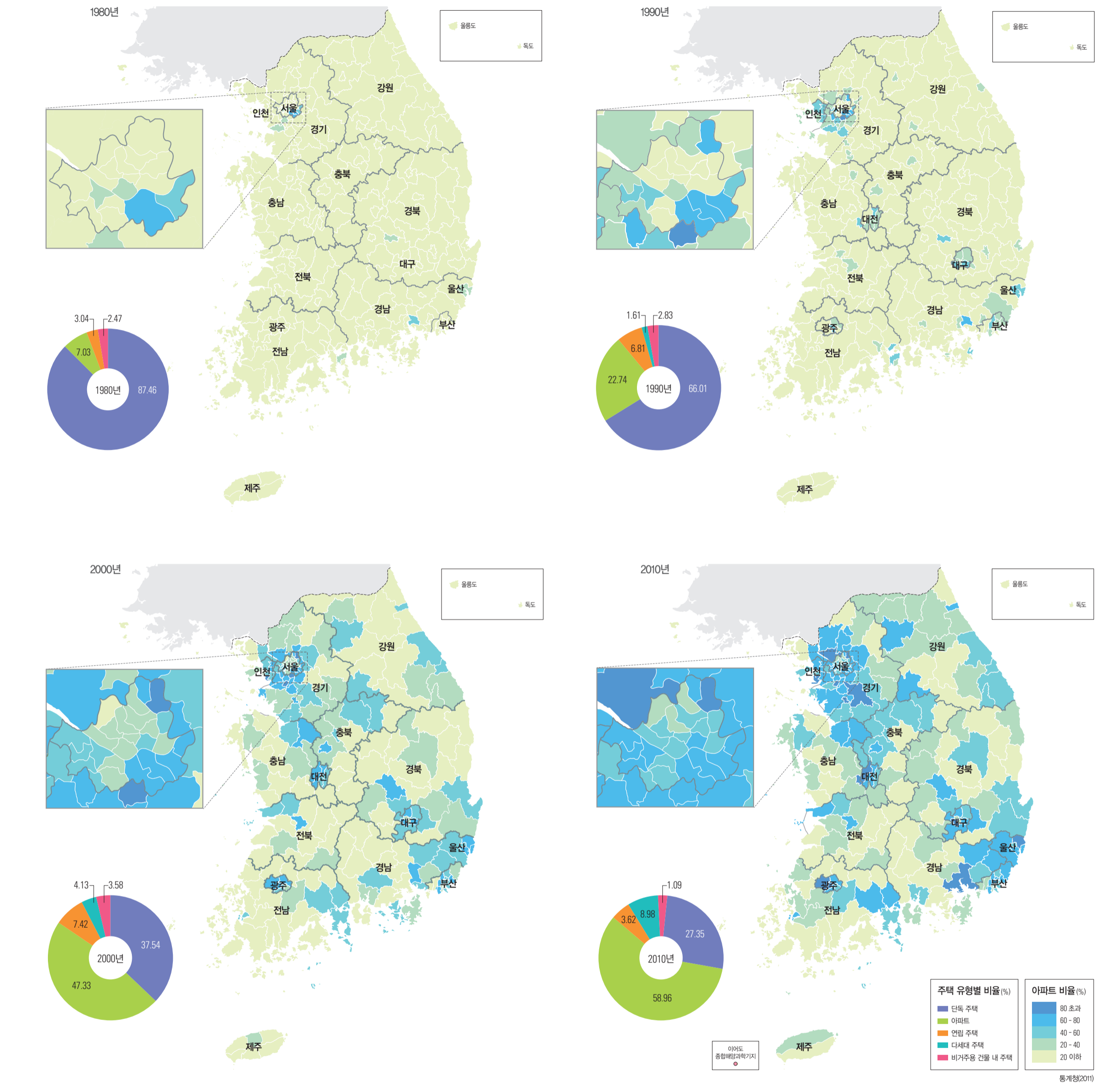
동화(空洞化) 현상을 야기한다. 주간에는 인구가 집중하지만, 야간 거주자가 감소하여 이웃이 없어지고 도심 빈곤화를 초래하여 행정구의 존립을 불가능하게 하는 정도에 이르기까지 한다. 또한 직주 불일치가 심화되면서 도시 외곽의 주택지에서 도심지까지 출퇴근이 매우 혼잡해지고 교통난이 가중되는 등 비능률이 심화되는 문제가 발생한다.

주간 인구 지수



통계청(2011)

주택 유형과 아파트 비율 변화

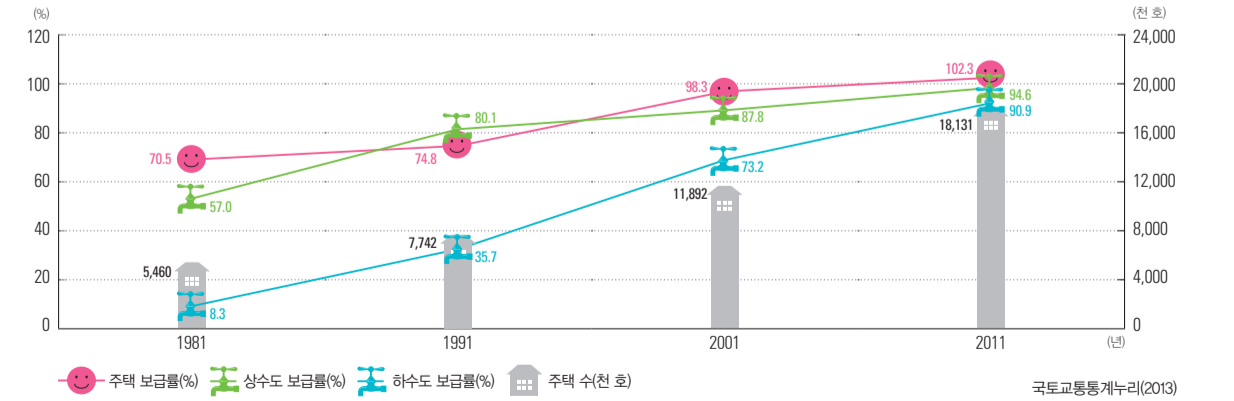


통계청(2011)

절대 인구 증가에 따라 주택 수요와 공급이 증가해 왔다. 특히 1980년대 이후 주택 공급이 급증하여 2000년에 1,000만 호를 넘었고, 신 주택 보급률(주택 수에 따라 구분 거처를 반영하고 1인 가구도 가구 수에 포함)은 2008년 100%를 넘었다. 전통적으로 주택 유형은 단독 주택 비중이 높았으나 최근에는 아파트 공급 비중이 절대적으로 많기 때문에 아파트 거주 비율이 상당히 높아졌다. 1980년 단독 주택 비율이 87.5%였던 것이 2010년 27.3%로 하락하였고, 반면 아파트는 같은 기간

7.0%에서 59.0%로 증가하였다. 아파트 공급 비율은 지역적 차이를 보이는데, 비수도권보다 수도권, 특별시 및 광역시를 중심으로 대도시에서 집중적으로 공급되는 경향을 보인다. 주거 환경의 변화 중 상수도 보급률은 1981년 57.0%에서 2011년 94.6%로, 하수도 보급률은 같은 기간 8.3%에서 90.9%로 증가하여 삶의 질이 향상되었음을 보여 준다.

주거 환경의 변화



국토교통과학기술진흥원(2013)