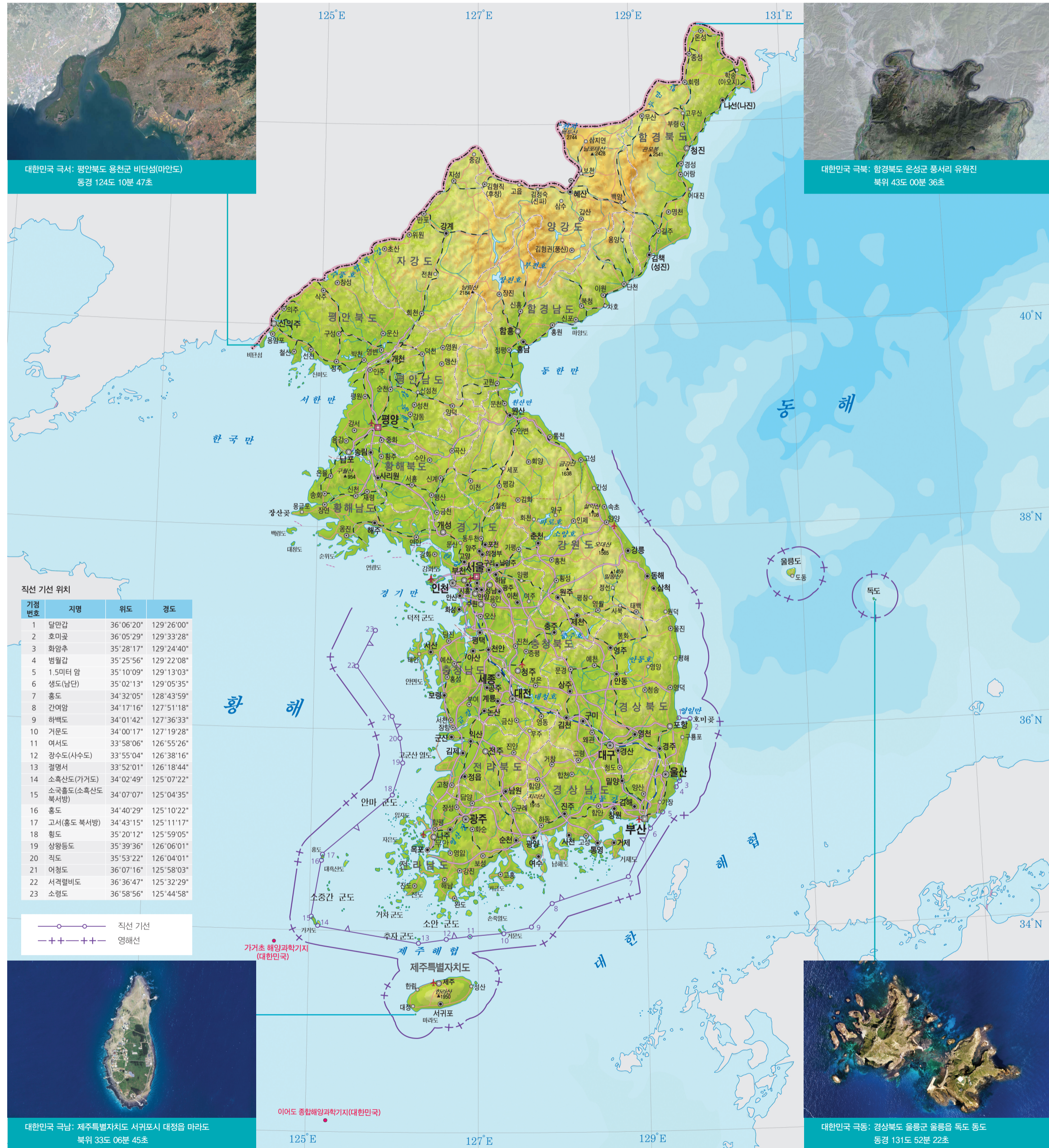


영토

위치와 영역

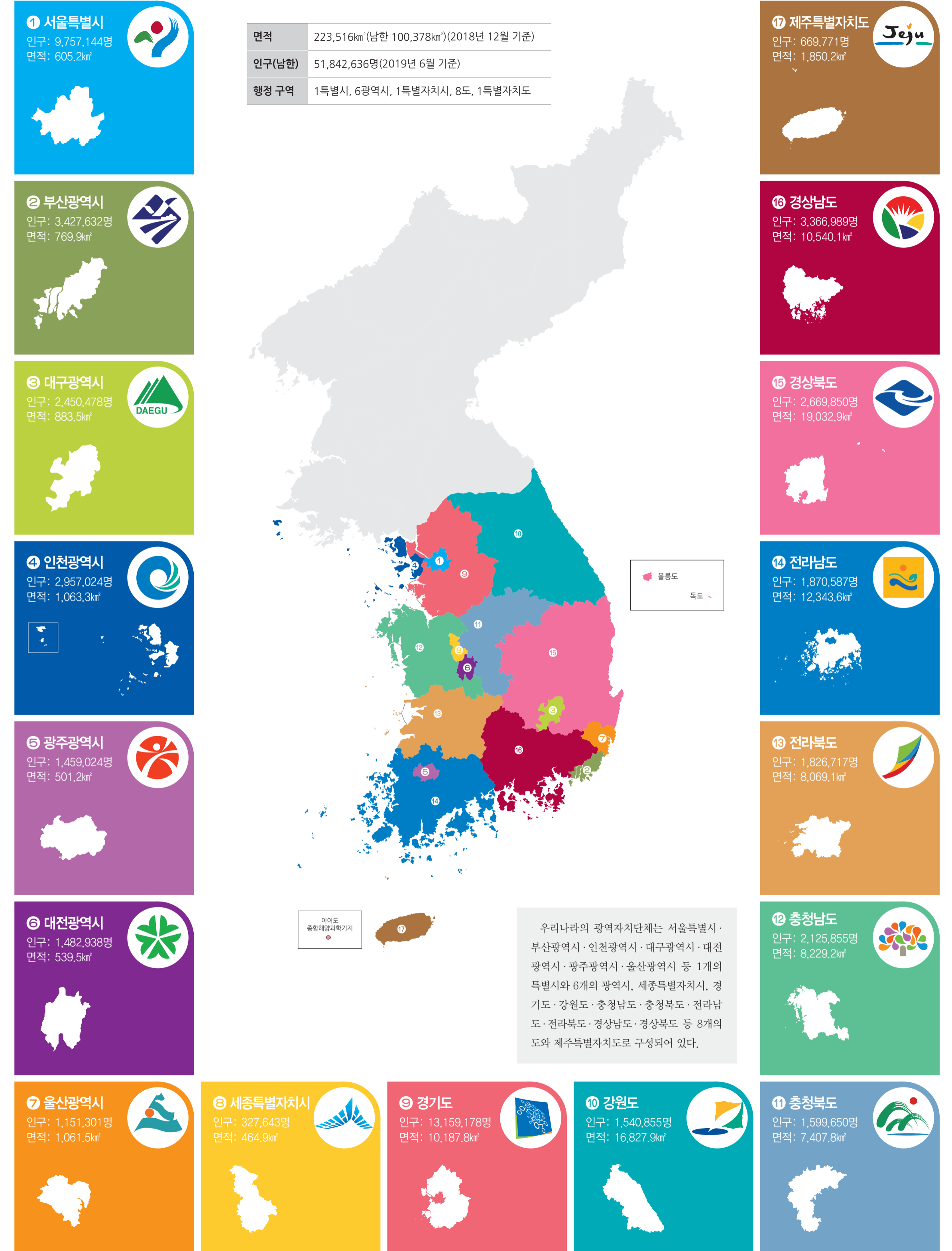
대한민국의 영토와 영해

대한민국의 극단



우리나라는 위도상으로 북위 33도와 44도 사이에 위치해 있어 냉·온대 기후가 나타나며, 경도상으로 동경 124도에서 132도 사이에 위치해 있다. 때문에 표준시는 본초 자오선이 지나는 영국보다 9시간이 빠르다. 또한 국토는 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 반도국으로 대륙과 해양으로의 진출에 유리하다. 우리나라 4극의 경우, 극서는 평안북도 용천군 비단섬(마안도), 극북은 함경북도 온성군 풍서리 유원진이며, 극동은 경상북도 울릉군 울릉읍 독도, 극남은 제주특별자치도 서귀포시 대정읍 마라도이다.

대한민국의 광역자치단체



우리나라의 광역자치단체는 서울특별시·부산광역시·인천광역시·대구광역시·대전광역시·광주광역시·울산광역시 등 1개의 특별시와 6개의 광역시, 세종특별자치시, 경기도·강원도·충청남도·충청북도·전라남도·전라북도·경상남도·경상북도 등 8개의 도와 제주특별자치도로 구성되어 있다.

대한민국과 세계

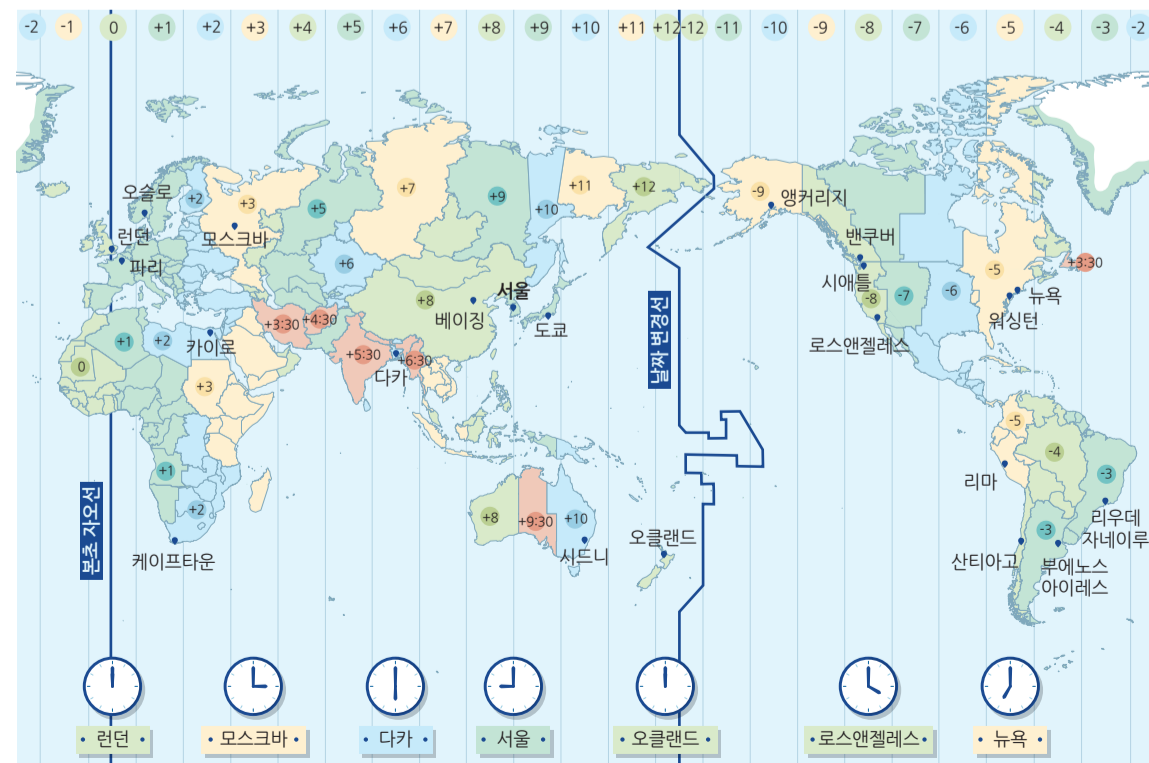
각국의 수도까지의 거리



우리나라는 동경 124도와 132도 사이, 북위 33도와 44도 사이에 위치해 있다. 우리의 영토는 북쪽으로는 중국, 러시아와 육상으로 국경을 맞대고 있고, 대한 해협을 사이에 두고 일본과 마주하고 있어, 광활한 유라시아 대륙과 태평양을 연결하고 있다.

동아시아의 중심에 위치하고 있는 지리적 특성상, 우리나라를 중심으로 반경 5,000km 이내에 동아시아의 주요 도시들이 대부분 위치하고 있다. 베이징(956km), 도쿄(1,157km) 등이 서울로부터 비행기로 약 2시간 거리에 위치하며, 중국 동부 연안 대도시, 일본 대도시와의 접근성이 높다. 방콕(3,725km), 싱가포르(4,677km) 등 동남아시아 도시들은 7시간 이내로 접근이 가능하며, 동남아시아에서 미주로 가는 항공편의 다수가 우리나라의 인천 국제공항을 중간 경유지로 이용하고 있다. 또한 동남아시아는 양호한 접근성을 기반으로 우리나라의 주요 관광지가 되고 있다. 베를린(8,140km), 런던(8,875km), 파리(8,981km) 등 유럽의 대도시들은 약 10,000km 이내의 거리에 위치하고 있어, 유럽의 주요 허브 공항을 통해 유럽 전 지역으로 이동이 가능하다. 북아메리카의 경우 서부와의 거리는 약 11,000km, 동부와의 거리는 약 12,000km에 이르는데, 과거에는 항공기의 항속 거리 제약으로 인해 앵커리지와 같은 중간 기착지를 경유해야만 접근할 수 있

표준 시간대



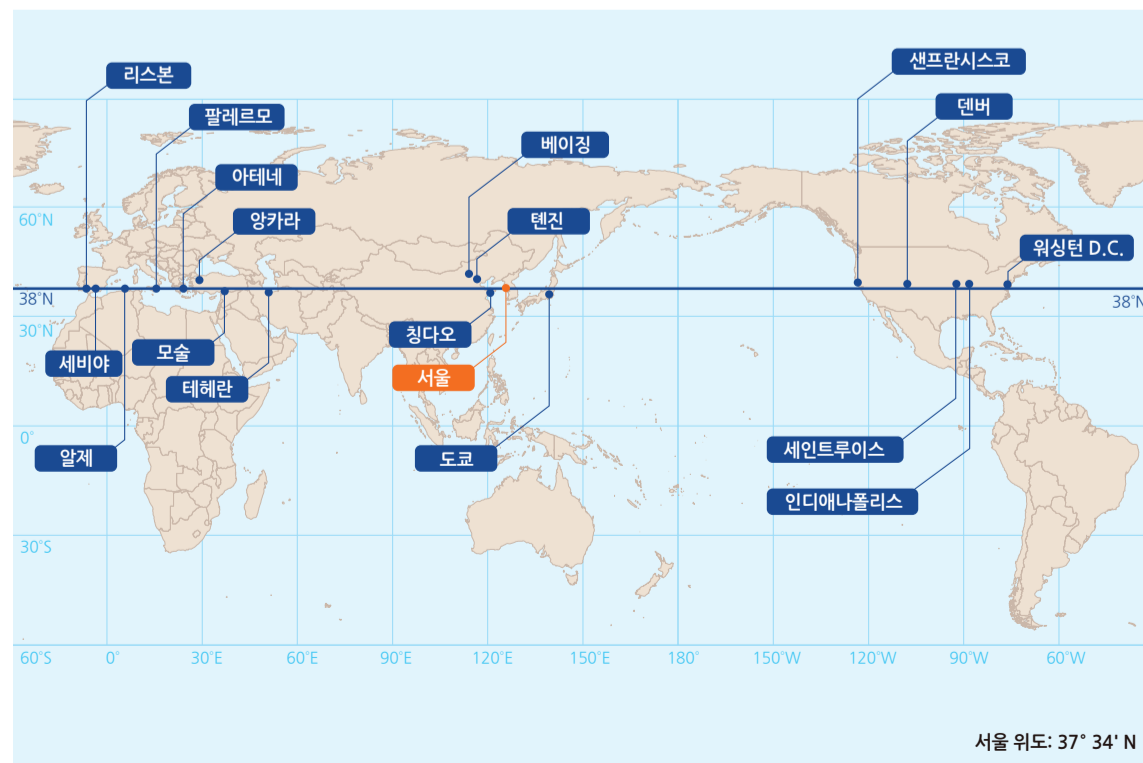
©IA World Factbook

서머 타임은 사용하고 있지 않다. 우리나라는 주변국인 일본과 동일한 표준시를 사용하고 있으며, 중국의 베이징은 우리나라보다 1시간이 늦다. 우리나라와 같은 표준시를 사용하는 나라는 비슷한 경도상에 있는 러시아 동부, 인도네시아 동부, 동티모르 등이 있다.

대한제국은 동경 127도 30분의 경선을 표준 자오선으로 공포하였다. 그러나 일제 강점기 1912년에 동경 135도 경선을 채택하였고, 광복 이후 1954년 동경 127도 30분으로 표준 자오선을 변경하였다. 현재의 표준 자오선은 1961년부터 사용되었다. 서울의 위치는 동경 약 127도이므로 서울에서 태양은 정오가 지나고 약 30분 이후에 정남에 위치한다.

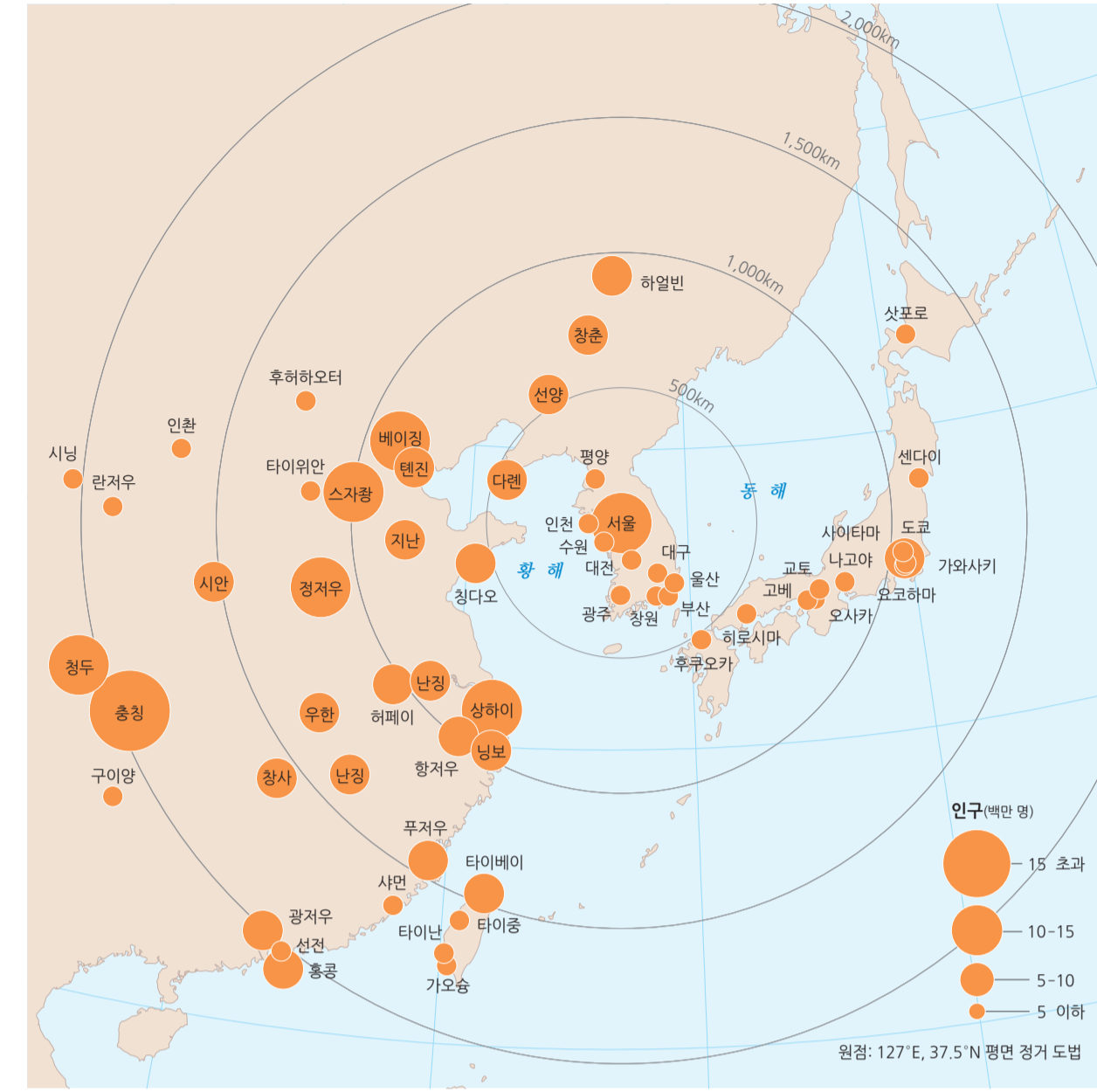
우리나라는 북반구의 중위도에 위치하고 있다. 우리나라와 비슷한 위도상에 위치한 국가는 포르투갈, 에스파냐, 알제리, 그리스, 터키, 이란, 이라크, 중국, 일본, 미국 등이 있다. 우리나라와 비슷한 위도의 지역들은 북반구 온대 지역에 속해 있으나, 대륙과 해양의 위치에 따라 강수량의 차이가 크기 때문에 국가 간 자연 경관에 차이가 있다. 서울과 거의 동일한 위도상에 위치한 도시로는 미국의 워싱턴 D.C., 세인트루이스, 샌프란시스코와 에스파냐의 마드리, 그리스의 아테네, 이탈리아의 팔레르모, 이라크의 모술 등이 있다.

서울과 비슷한 위도상의 도시



서울 위도: 37° 34' N

서울을 중심으로 한 인구 100만 명 이상 동아시아의 대도시



각국통계연감(2019)

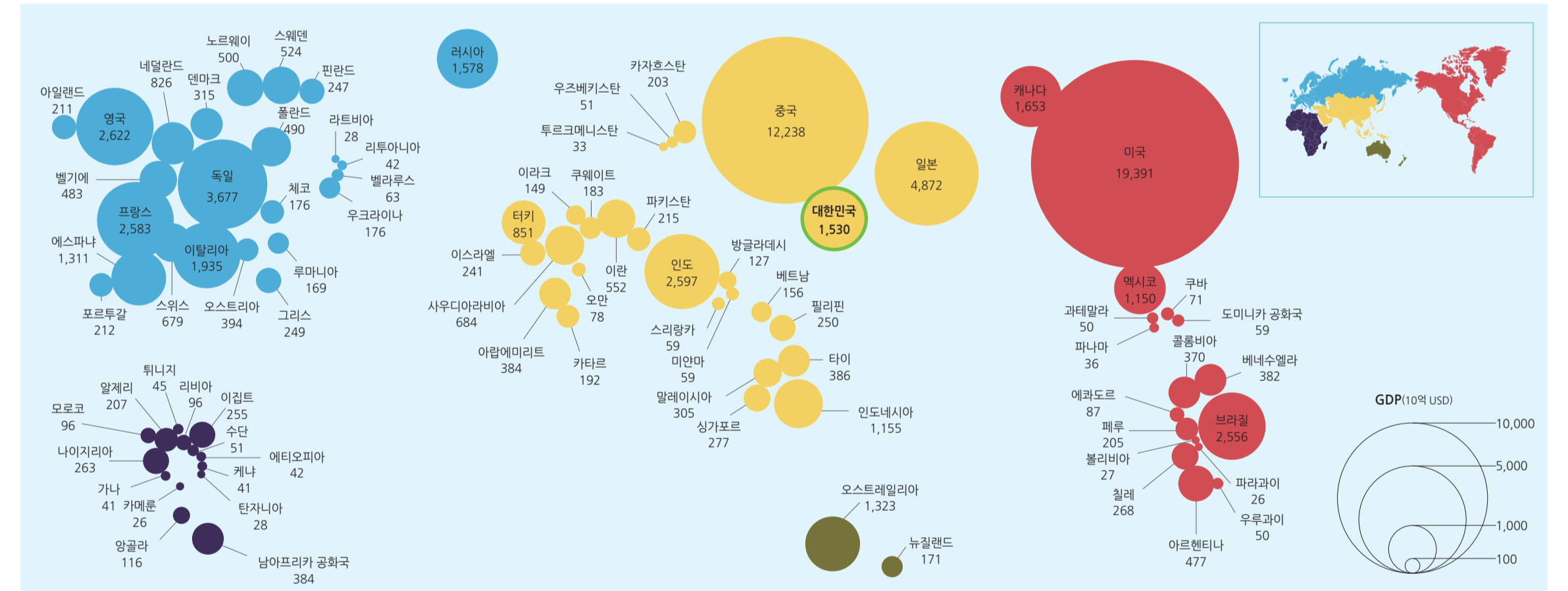
우리나라가 위치하고 있는 한반도를 바라보는 시각이 다양한 만큼, 아시아 대륙 북동쪽에 위치한 한반도를 바라보는 시각은 지속적으로 변해 왔다. 과거에는 국토의 크기가 작고 지정학적으로 반도에 위치해 있어, 상대적으로 외세의 침략과 지배에 노출된다는 부정적인 시각이 존재하였다. 그러나 현재는 반도에 위치해 있다는 점이 오히려 대륙과 해양으로 진출하기에 유리한 개방적 공간이자 접근성이 좋은 지역으로서 경제적, 문화적 그리고 지리적인 잠재력을 지니고 있다고 보는 시각이 증가하고 있다.

우리 국토는 광활한 유라시아 대륙과 거대한 태평양이 만나는 지점으로, 동아시아의 중심부에 위치한다. 따라서 우리나라는 교역과 물류의 중심지이자 지식과 정보가 유통되는 공간으로서 동아시아 경제권의 핵심 지역으로 주목받고 있다. 이미 동아시아 지역의 3개국인 대한민국, 일본, 중국의 국민 총생산의 합계는 미국 및 유럽연합과 근소한 차이를 보이고 있으며, 지역 내 교역 및 경제적 의존도가 날로 증가하고 있다. 이를 대륙의 측면에서 본다면, 앞으로 북한을 통한 전체 유라시아 대륙으로의 경제·문화 진출, 동·황해를 통한 중국·러시아·북한과의 해상 무역 확대 등을 통해 발전할 가능성이 있다. 또한 해양의 측면에서 본다면, 우리나라가 태평양 연안국 중 하나라는 점에 주목하여 다른 연안국 및 그 외 여러 나라들과 경제·문화적 교류를 활발히 수행함으로써 발전 가능성을 모색해 볼 수 있는 위치에 있다.

서울을 중심으로 한 반경 2,000km 내에는 인구 100만 명 이상의 대도시 40여 개가 위치하고 있다. 급속한 경제 성장을 보이고 있는 중국의 동부 해안 지역 및 일본의 거대 대도시권이 모두 우리나라를 중심으로 한 동심원 내에 위치하고 있다. 서울을 중심으로 한 아시아 지역의 성장은 지속되고 있으며, 인적·물적 이동도 급격하게 증가하고 있다. 2018년 기준 기준으로, 약 470만 명 이상의 중국인, 약 294만 명 이상의 일본인, 약 111만 명 이상의 타이완인이 우리나라를 방문하였다. 우리나라 역시 385만 명이 중국을 방문하였고, 일본 방문객도 753만 명, 타이완 방문객도 101만 명을 상회하였다.

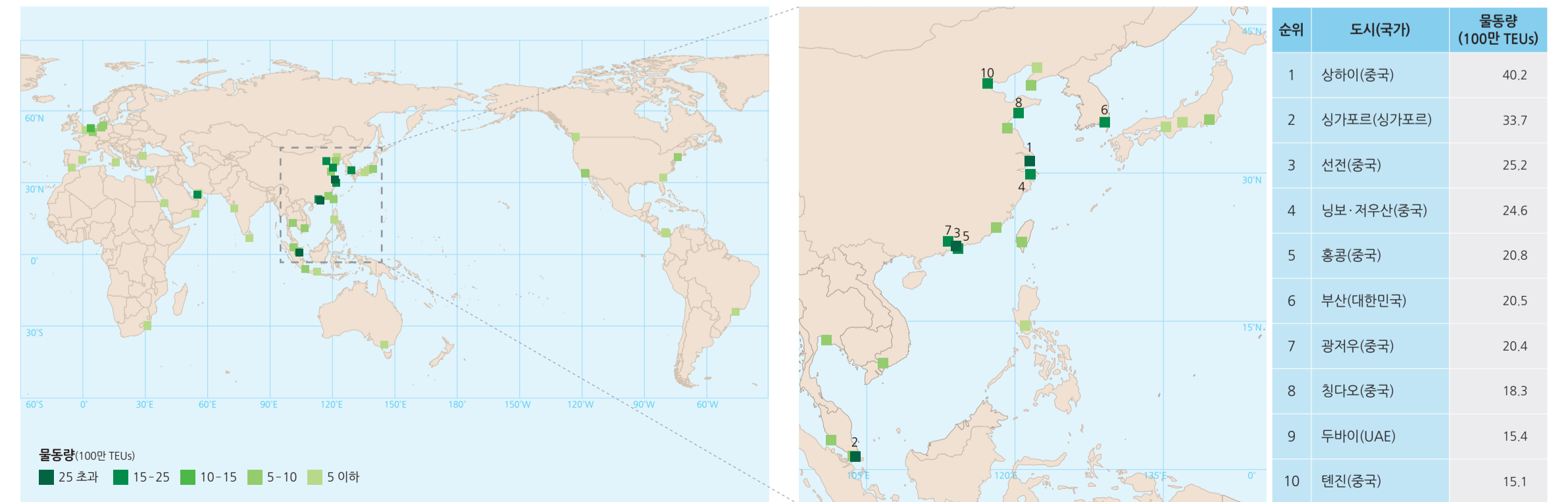
이러한 인적·물적 교류를 기반으로 아시아-태평양 지역은 세계 항공 수요의 30%를 차지하면서 매년 급속하게 성장하고 있으며, 향후 20년간 아시아-태평양 지역이 전 세계 신규 항공기 수요의 40%가 될 것으로 전망하고 있다. 우리나라 인천공항의 경우, 2018년 기준 국제선 여객 수송 세계 5위, 국제선 화물 수송 세계 3위를 기록하고 있다. 해운 물류의 측면에서도 상하이, 싱가포르, 홍콩 등 세계에서 물동량이 가장 많은 항만이 우리나라와 인접 지역에 위치해 있다. 부산항은 컨테이너 물동량 처리 실적 전 세계 6위의 해운 물류 중심 항구로 발돋움하였다.

국가별 국내 총생산



UN통계국(2018)

세계 주요 항구의 물동량

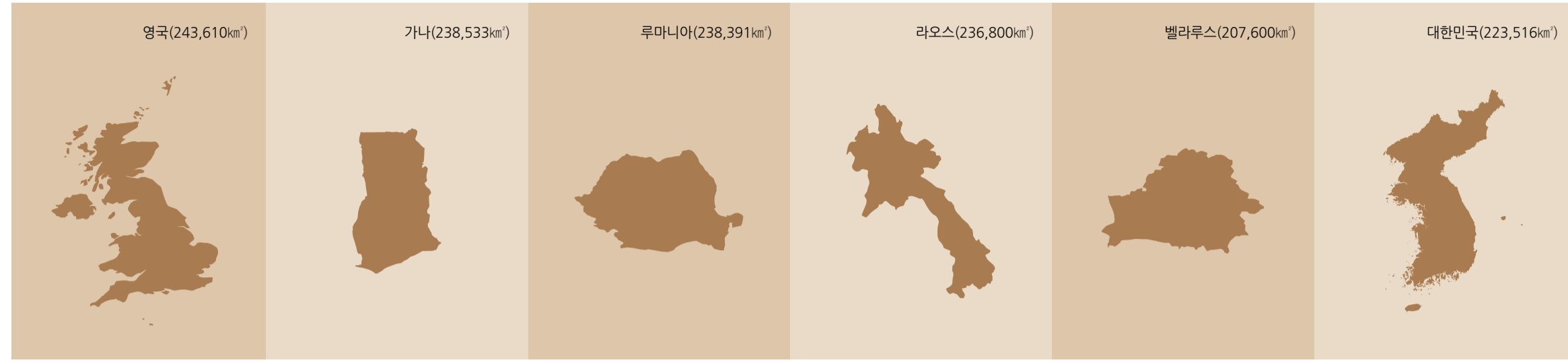


세계사협의체(2019)

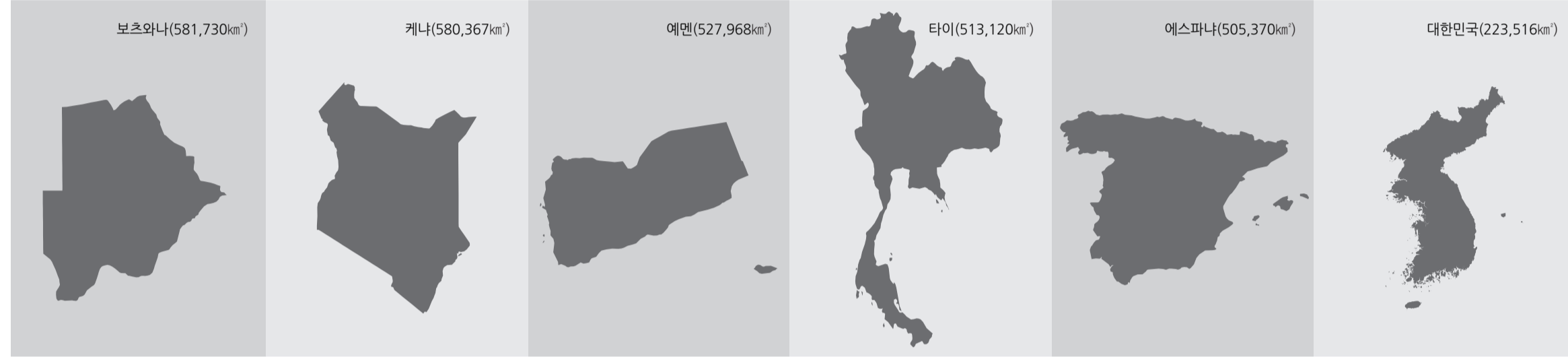
세계사협의체(2019)

영토의 면적

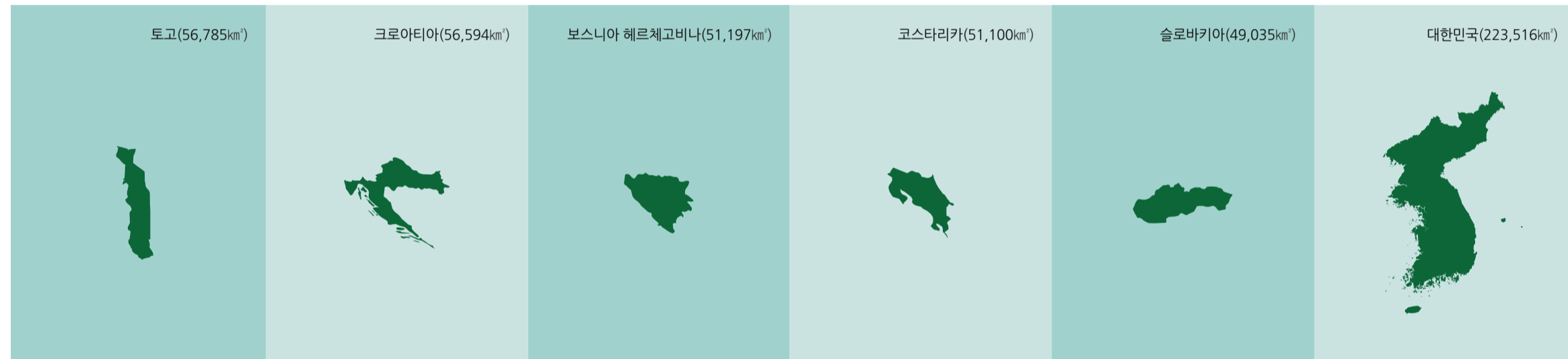
우리나라 영토 면적과 비슷한 국가



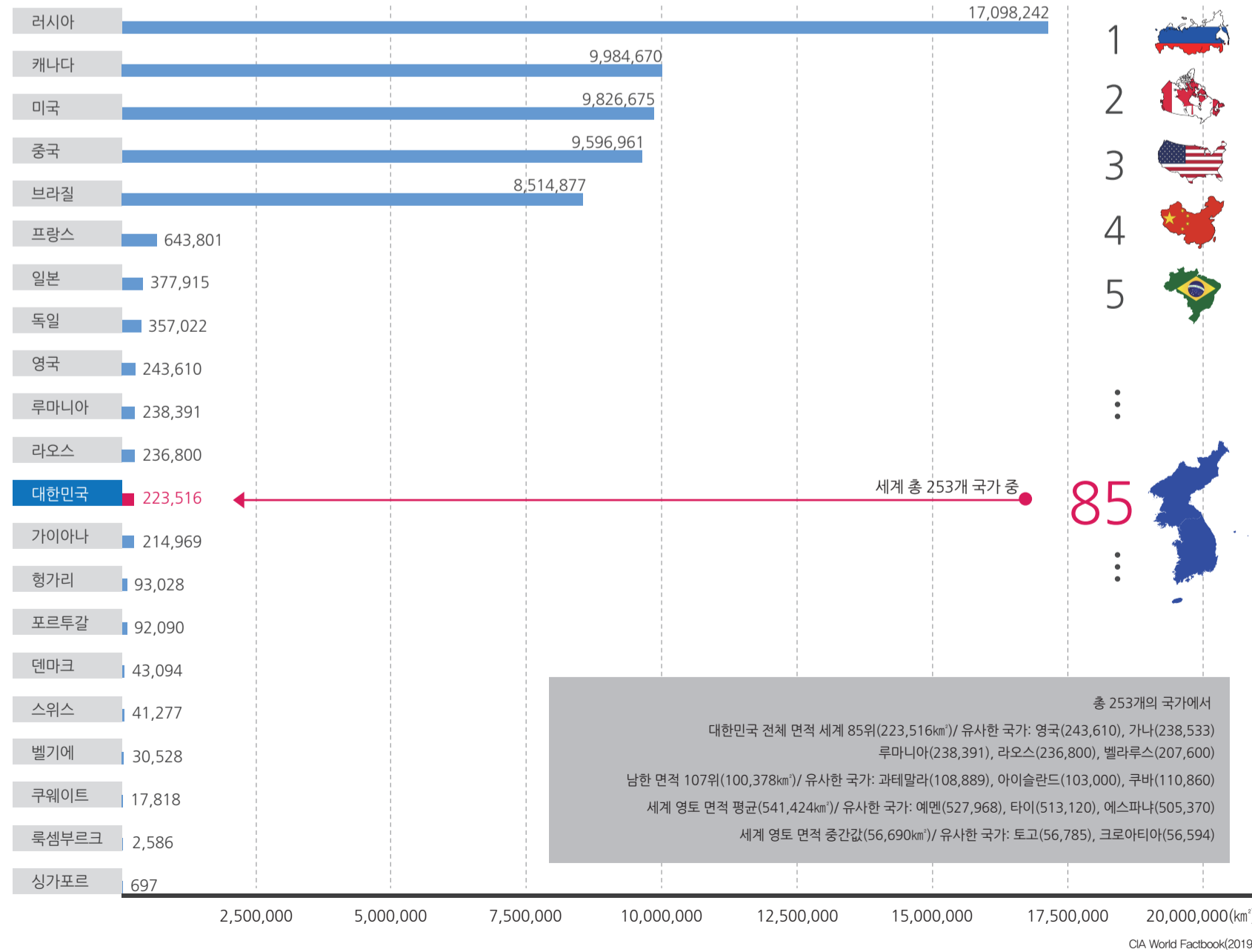
전 세계 국가의 영토 면적 평균(541,424km²)



전 세계 국가의 영토 면적 중간값(56,690km²)



세계 주요 국가의 면적

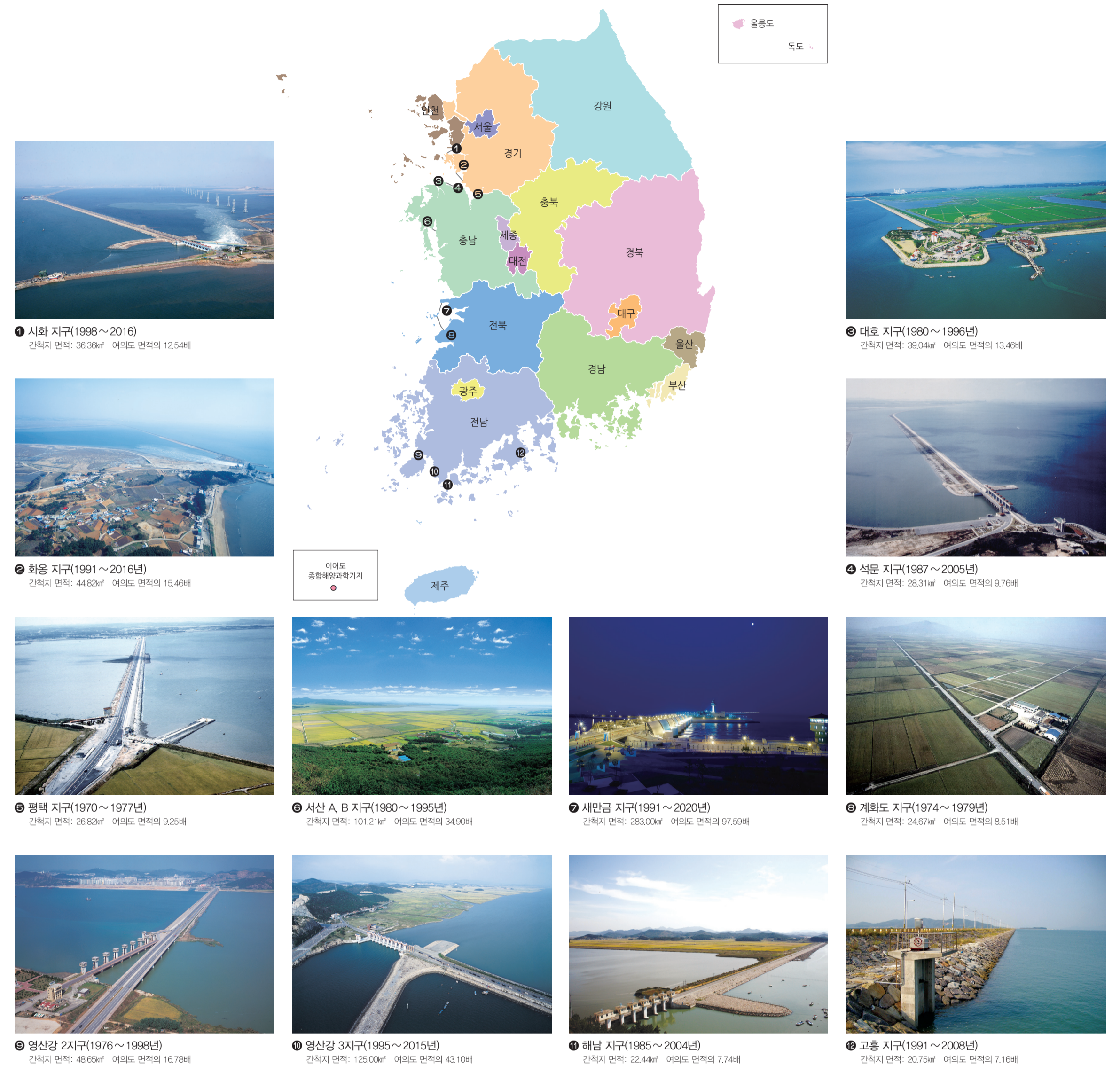


대한민국 영토의 면적은 남북한 전체 면적이 223,516km²로, 전 세계 253개 국가 가운데 85위에 해당한다. 세계의 다른 국가와 비교했을 때, 캄보디아(181,035km²)보다 조금 크고, 필리핀(300,000km²), 베트남(331,210km²), 일본(377,915km²)의 약 2/3 정도 크기이다. 대한민국 영토와 유사한 면적을 가진 나라는 영국(243,610km²), 가나(238,533km²), 루마니아(238,391km²), 라오스(236,800km²), 벨라루스(207,600km²) 등이다. 남한의 면적은 100,378km²로, 세계 107위이며, 북한의 면적은 123,138km²로, 세계 97위에 해당한다.

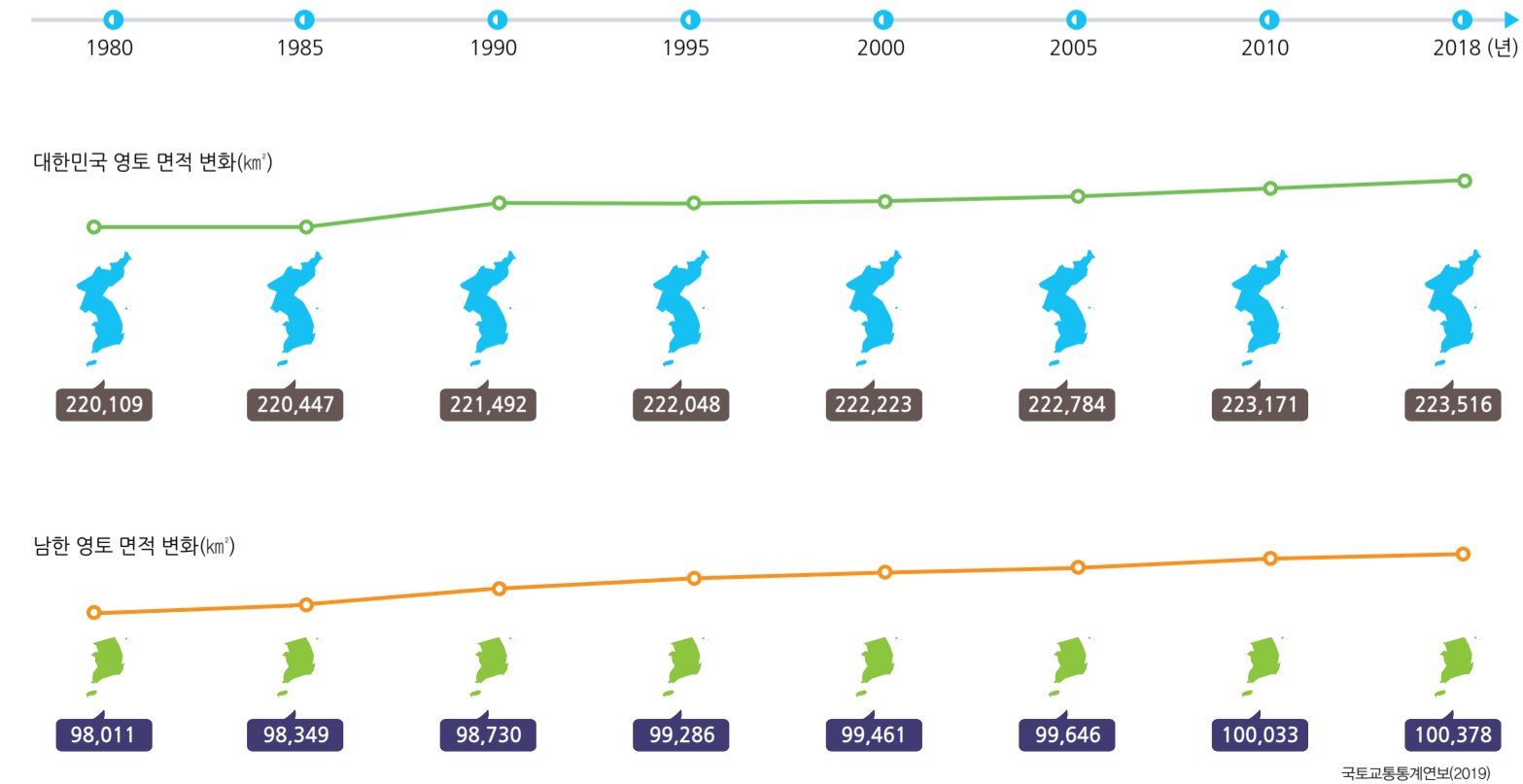
전 세계 국가의 영토 면적 평균은 541,424km²로, 이와 유사한 면적을 가지고 있는 국가로 보츠와나(581,730km²), 케냐(580,367km²), 예멘(527,968km²), 타이(513,120km²), 에스파냐(505,370km²) 등이 있다. 이들 국가는 세계 영토 면적 순위에서 40위권대 후반과 50위권대 초반에 자리하고 있다. 반면 전 세계 국가의 영토 면적 순위에서 중간에 해당하는 국가는 토고(56,785km²)로 이와 유사한 영토 면적을 가진 국가는 크로아티아(56,594km²), 보스니아 헤르체고비나(51,197km²), 코스타리카(51,100km²), 슬로바키아(49,035km²) 등이 있다.

대한민국 영토의 크기는 전 세계 국가의 평균 영토 면적보다 작지만, 세계 영토 면적 순위로 보면 중간에 해당하는 국가들의 영토보다 크다. 또한 러시아, 캐나다, 미국 등 매우 넓은 영토를 가지고 있는 소수의 국가를 제외하면 대한민국의 영토 면적은 세계 평균과 큰 차이를 보이지 않는다.

간척 사업과 영토 확장



영토 면적 변화



대한민국 영토의 면적은 1980년 220,109km²에서 2018년 현재 223,516km²에 이르기까지 꾸준히 증가해 왔다. 남한만의 면적도 같은 기간 98,011km²에서 100,378km²로 증가하였다. 특히 2010년에는 남한 면적이 100,033km²로 처음으로 100,000km²를 넘게 되었다. 이와 같은 영토 면적 증가에서 큰 비중을 차지하고 있는 것은 간척을 통한 국토의 확장이다. 하굿둑과 갑문을 설치하거나 방조제를 만들어 바다를 막고, 간척지를 농업 용지와 산업 용지, 주거 용지, 공공시설물 용지 등으로 바꾸는 간척을 통하여 영토 면적은 꾸준히 증가하여 왔다.

우리나라에서 간척은 농지의 확보를 위한 수단으로 긴 역사를 가지고 있으나, 대규모 간척 사업이 본격적으로 수행된 것은 1960년대와 1970년대이다. 서해안과 남해안을 따라 농지 확보를 위한 정부 주도의 대규모 간척 사업이 이루어졌다. 1980년대에는 정부 주도의 대규모 간척 사업과 함께 민간 기업에 의한 대규모 간척 사업도 이루어졌다. 1990년대에 들어서는 환경, 생태, 경관, 교육 등 다양한 측면에서 간척지가 갖는 가치에 대한 관심이 높아진 반면, 농지나 산업 용지 확보에 대한 필요성은 상대적으로 낮아지게 되었다.

영토의 접근성과 잠재력

아시안 하이웨이



유라시아 횡단 철도와 대한민국



우리 영토는 접근성의 측면에서 매우 큰 잠재력을 가지고 있다. 항공과 해운 노선을 통해 전 세계의 주요 도시들과 연결되어 있으며, 철도와 도로의 연결을 통해 유라시아 각 지역과의 접근성을 높여 국토의 잠재력을 극대화하려는 계획이 수립되고 있다.

구체적으로는 아시아 대륙 횡단 철도(TAR, Trans-Asian Railway)가 시베리아 횡단 철도(TSR, Trans-Siberian Railway), 중국 횡단 철도(TCR, Trans-China Railway), 만주 횡단 철도(TMR, Trans-Manchurian Railway), 몽골 횡단 철도(TMGR, Trans-Mongolian Railway), 한반도 중단 철도(TKR, Trans-Korean Railway) 등의 노선들로 연결되면, 한반도는 유라시아 물류·교통망의 전진 기지이자 관문의 임무를 수행하게 될 것이다. 2014년 한국철도공사(한국철도공사)는 러시아, 중국, 북한 등 27개 국가의 철도 협력 기구인 국제철도협력기구(Organization for Co-operation

between Railways)에 제휴 회원으로 가입함으로써 대륙 횡단 철도 구상에 중요한 진전을 이루었다.

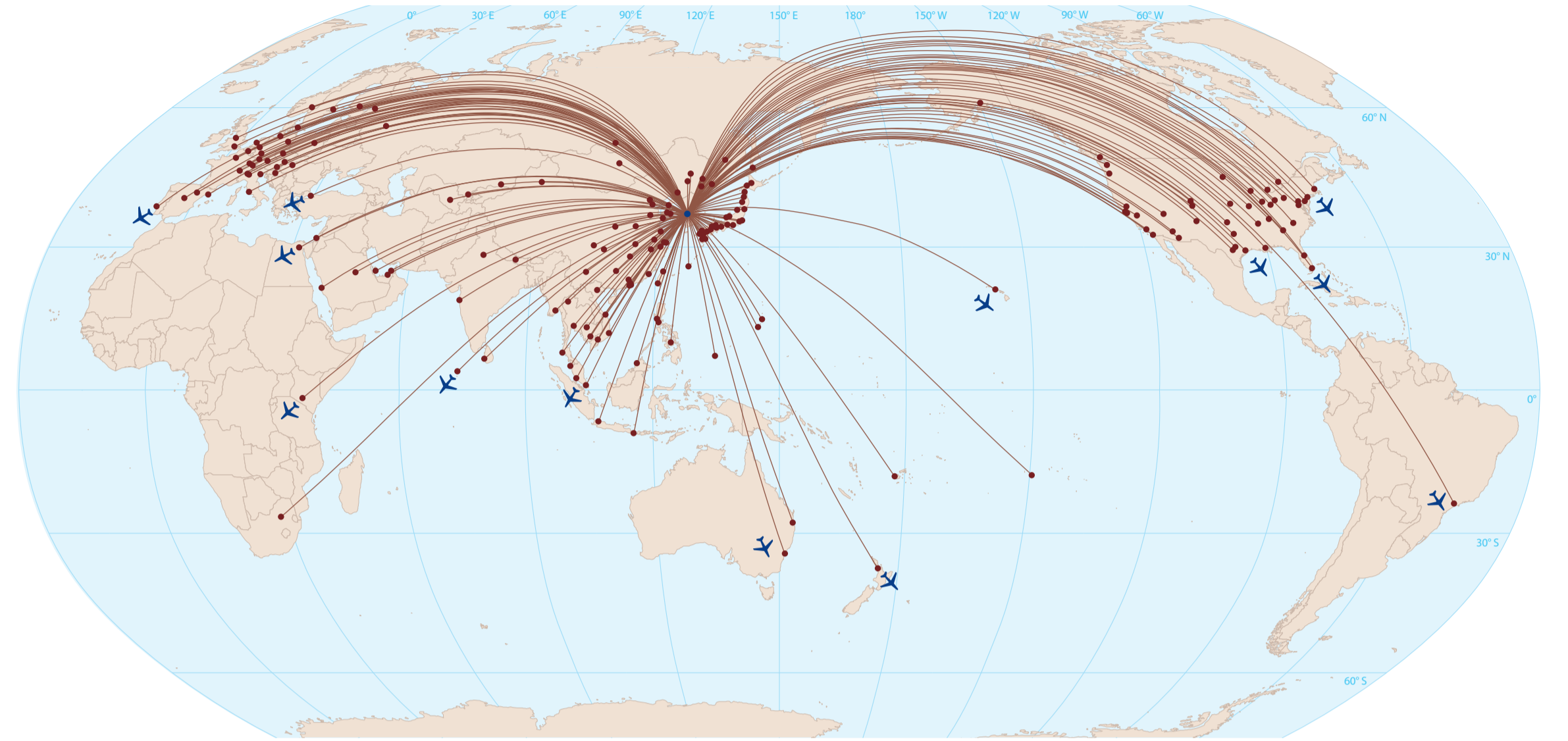
철도 교통의 발전과 함께 유엔 아시아·태평양경제사회위원회(ESCAP)의 주도로 추진 중인 아시안 하이웨이(Asian Highway) 프로젝트를 통해, 도로망 연결을 위한 아시아 국가 간의 교류와 협력이 강화되고 있다. 2005년 시작된 아시안 하이웨이 프로젝트는 8개의 주요 간선 도로를 포함한 총 55개의 노선이 아시아 32개국을 그물망처럼 연결하는 총연장 14만 km에 이르는 거대한 사업이다. ASIA의 머리글자 A를 따서 국제 간선에는 A1~9번, 동남아시아에는 A10~39번, 남아시아는 A40~69번, 중동 지역은 A70~99번의 번호가 배당되어 있다.

우리나라의 경우, 일본-부산-서울-평양-신의주-중국-베트남-타이-인도-파키스탄-이란-터키 등으로 이어지는 아시

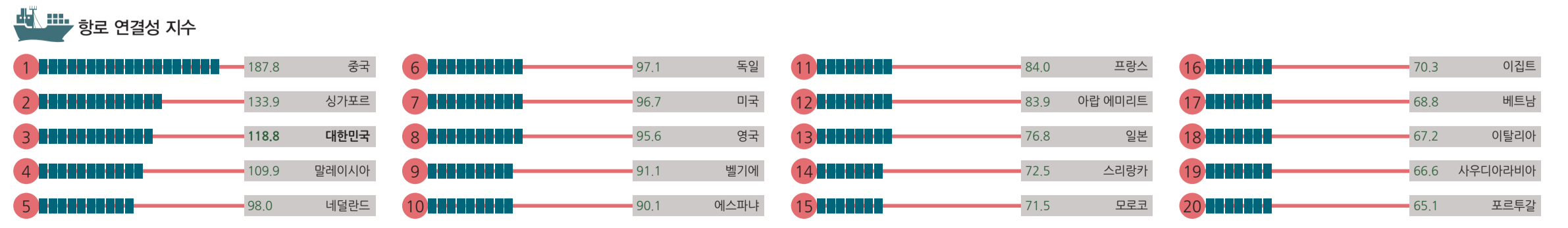
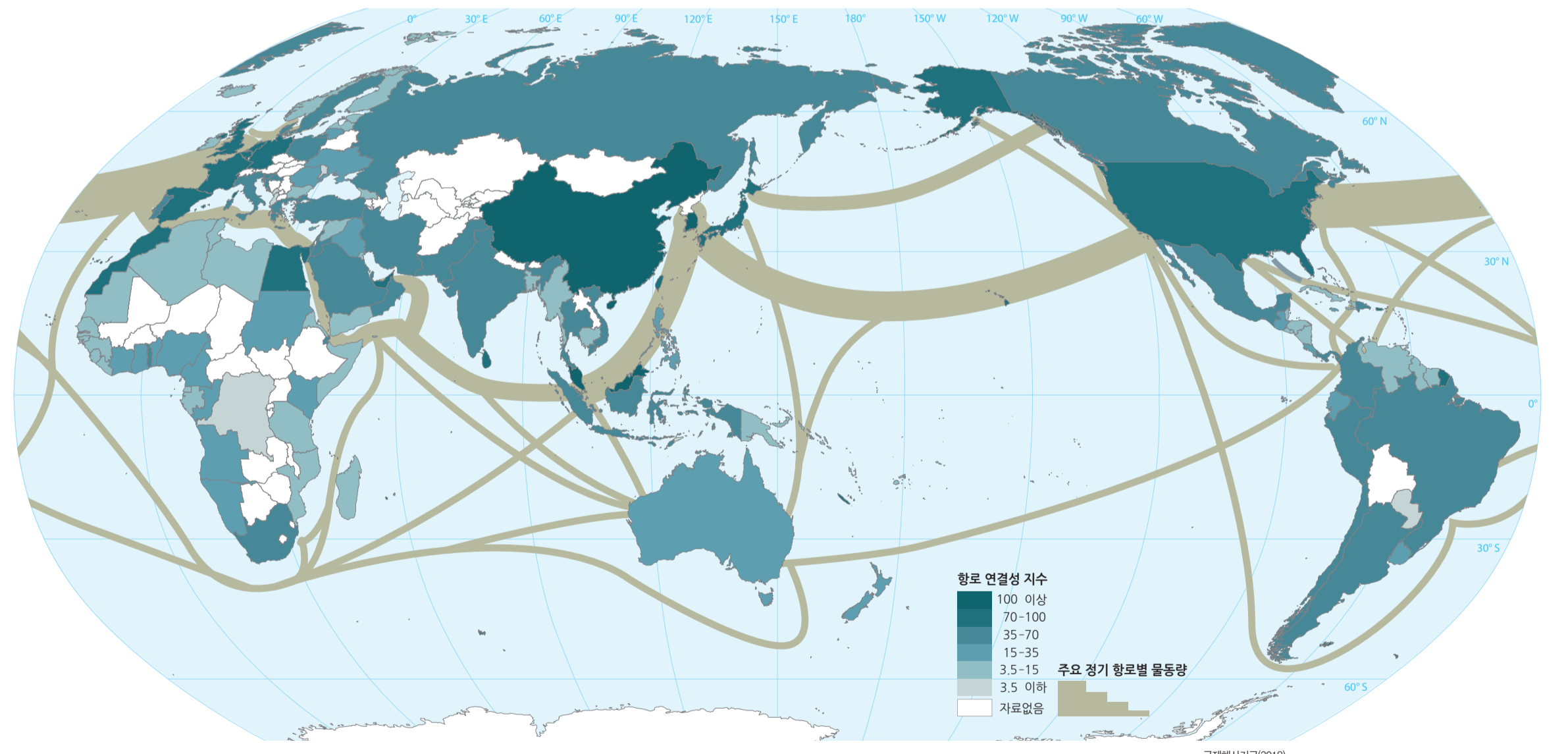
안 하이웨이 1호선(AH1)과 부산-강릉-원산-러시아(하산)-중국-카자흐스탄-러시아-조지아 등으로 이어지는 아시안 하이웨이 6호선(AH6) 등 2개 노선이 통과할 예정이다.

열린 국토의 잠재력은 우리나라가 항공과 해운 강국으로 발돋움하는 데에도 크게 기여하였다. 2019년(3월) 기준으로 인천 국제공항은 83개 항공사를 통해 전 세계 175개 도시와 직항으로 연결된 동아시아를 대표하는 허브 공항으로 발전하였다. 이러한 국토의 잠재력과 무역 규모의 성장을 기반으로 하여 우리나라는 전 세계 항공 수송 실적 5위의 항공 대국으로 성장하였다. 또한 우리나라는 전 세계 주요 해운망 중 하나인 동북아시아-동남아시아, 동북아시아-북아메리카 대륙 해운망의 중심에 있다. 항로 연결성 지수(전 세계 해운 연결망에서의 위상을 수치화한 지수)를 살펴보면, 2018년 기준으로 우리나라는 중국, 싱가포르에 이어 3위를 차지하고 있다.

우리나라 항공망



세계 주요 해운망





독도 전경



봄



여름



가을



겨울

독도의 지리적 개요

항목	내용	비고		
거리	독도와 울릉도	87.4km(47.2해리)	해안선 기준 최단 거리	
	독도와 경북 울진 죽변	216.8km(117.1해리)		
	울릉도와 경북 울진 죽변	130.3km(70.4해리)		
면적	독도	187,554㎡		
	동도	73,297㎡		
	서도	88,740㎡		
	부속 도서	25,517㎡		
동도와 서도 간 거리	151m	해안선 기준 최단 거리		
부속 도서의 수	동도와 서도 외 89개			
독도 좌표	동도	북위 37도 14분 26.8초 동경 131도 52분 10.4초	최고위점	
	서도	북위 37도 14분 30.6초 동경 131도 51분 54.6초		
	높이	동도		98.6m
		서도		168.5m
둘레	동도	2.8km		
	서도	2.6km		
평균 해수면 높이(기본 수준면 기준)	16cm			

*1해리=1.852m

독도지리사(2013)

독도는 한반도의 부속 도서로서 대한민국 동쪽 끝인 경상북도 울릉군 울릉읍 독도리에 위치한 섬이다. 신라 시대 이사부가 우산국을 편입한 512년부터 우리 영토가 되었다. 독도는 역사적으로 삼봉도(三峰島), 가지도(可支島), 우산도(于山島), 자산도(子山島), 석도(石島) 등 다양한 이름으로 불렸으며, 현재의 지명은 독도(獨島)이다.

행정 지명으로서 독도(獨島)라는 명칭은 1906년 울릉군수 심홍택에 의해 최초로 사용되었으며, 1914년 행정 구역 개편으로 경상북도에 편입되었다. 독도는 동도와 서도의 두 섬과 89개의 작은 부속 섬으로 이루어져 있으며, 총면적은 187,554㎡이다. 동도와 서도 간 최단 거리는 해안선을 기준으로 151m이다. 지리적인 위치는 각 섬의 최고위점에서 측정하여 동도가 북위 37도 14분 26.8초, 동경 131도 52분 10.4초이고, 서도가 북위 37도 14분 30.6초, 동경 131도 51분 54.6초이다. 독도는 서쪽의 울릉도에서 87.4km 떨어져 있지만, 동쪽의 일본 시마네현의 오키섬과는 157.5km 떨어져 있다. 독도는 울릉도의 여러 지점에서 육안으로 확인할 수 있기 때문에 역사적으로 울릉도의 일부로 인식되어 왔다. 이러한 사실은 우리나라 고문헌을 통해서도 확인할 수 있는데, 예컨대 조선 초기 관찬서인 『세종실록지리지』(1454년)에는 “우산(독도)과 무릉(울릉도) 두 섬은 서로 멀리 떨어져 있지 않아 날씨가 맑으면 바라볼 수 있다.”라고 기록되어 있다.

독도를 우리의 영토로 인지하고 통치해 온 사실은 우리의 관한 문헌을 통해서 확인할 수 있다. 위에서 언급한 『세종실록지리지』와 함께 독도에 대한 관찬 문헌의 기록은 『신증동국여지승람』(1530년), 『동국문헌비고』(1770년), 『만기요람』(1808년), 『증보문헌비고』(1908년)

등에서도 일관되게 나타나고 있다. 예를 들어 『동국문헌비고』에는 “울릉(울릉도)과 우산(독도)은 모두 우산국의 땅이며, 우산(독도)은 일본이 말하는 송도(松島)”라고 기술되어 있어 독도가 우리의 영토임을 확인해 준다. 대한제국은 1900년 칙령 제41호를 공포하여 독도가 울도군(울릉도)의 관할 구역임을 분명히 하였고, 울도군수로 하여금 독도를 통치하도록 하였다.

독도가 우리나라의 고유 영토라는 사실은 일본 측의 문헌에서도 드러난다. 17세기 후반 조선후기와 에도 막부 사이에 울릉도 주변 불법 어로 행위를 둘러싼 교섭이 진행되었는데, 이를 ‘울릉도쟁계’라고 한다. 이 결과 에도 막부는 1695년 12월 25일 “울릉도(죽도)와 독도(송도) 모두 일본의 뚝토리번에 속하지 않는다.”라는 사실을 확인하고 일본인들의 울릉도 방면의 도해를 금하였다. 그럼에도 불구하고 1905년 시마네현 고시를 통해 독도를 불법 편입하려는 시도를 하였다. 하지만 그 이전까지 일본 정부는 독도가 우리 영토임을 인정하였다. 대표적인 예로 1877년 메이지 시대 일본의 최고 행정 기관이었던 태정관에서 공포한 ‘태정관 지령’이 있다. 이처럼 일본 측도 역사적으로 우리의 독도 영유권을 인정해왔다.

제2차 세계 대전 종전 후에 진행된 국제 질서에 대한 논의에서도 우리의 독도 영유권을 확인할 수 있다. 1943년 12월 카이로 선언은 “일본은 폭력과 탐욕에 의해 탈취된 모든 지역으로부터 축출되어야 한다.”라고 규정하였으며, 연합국 최고 사령관 총사령부는 1946년 발표된 두 차례의 연합국 최고 사령관 각서(SCAPIN) 제677호와 제1033호를 통해 독도를 일본의 통치 및 행정 범위에서 제외하였다. 독도가 우리나라의 영토라는 것은 1951년 샌프란시스코 강화조약에서 재확인되었다.



독도와 태극기



한국령 표시



대한민국 영토 표시



대한민국 명표 표시



연합국 총사령부 각서 SCAPIN 제677호

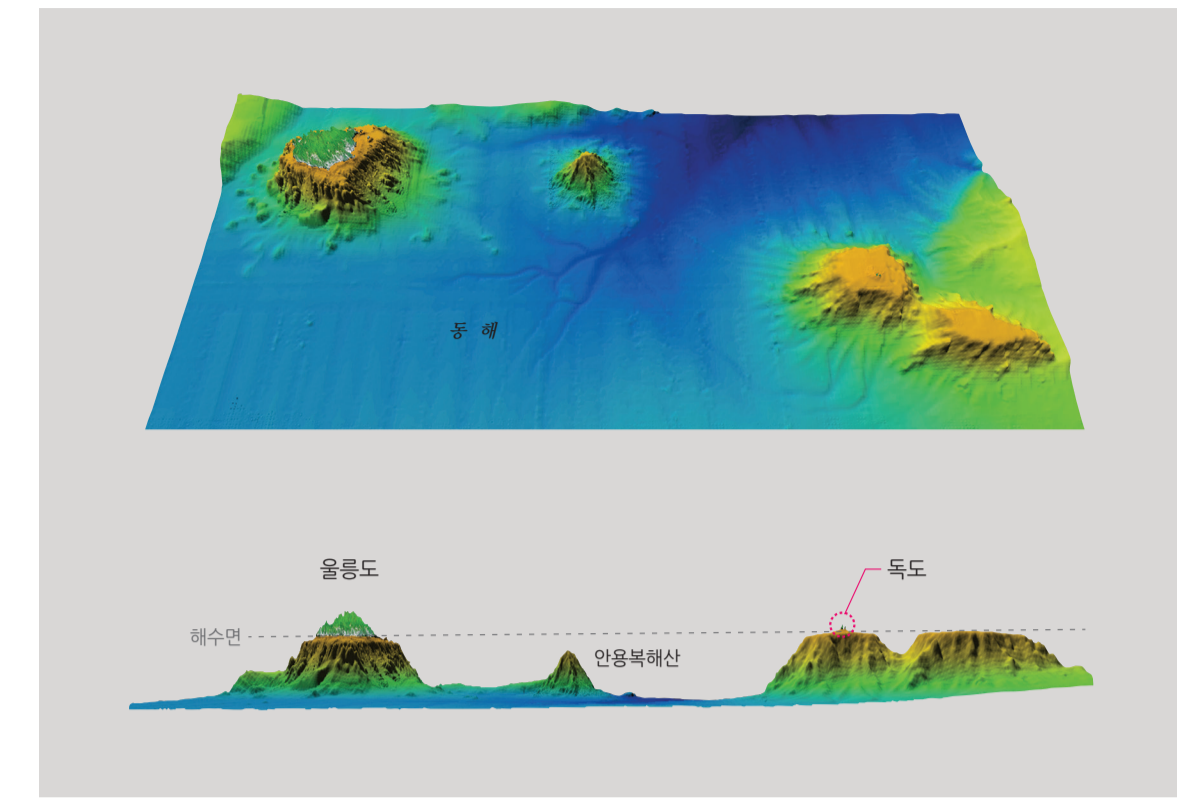




독도의 생태계



독도 주변 3차원 해저 지형



독도는 동해 2,000m 아래에서 분출된 용암이 굳어져 형성된 화산섬으로, 그 형성 시기는 대략 460만 년 전부터 250만 년 전 사이로 추정된다. 이는 약 250만 년 전에서 1만 년 전에 형성된 것으로 추정되는 울릉도보다 앞선 것이다. 독도는 주로 알칼리성 화산암으로 이루어져 있는데, 해수면 위는 안산암, 아래는 현무암으로 구성된다. 독도는 최고 높이가 2,000m가 넘고 하부 지름이 30km에 이르는 대형 화산(독도해산)의 일부이다. 독도해산의 동편에 심홍택해산과 이사부해산이 있으며, 울릉도와 독도의 사이에 안용북해산이 자리하고 있다.

독도가 있는 동해는 한반도, 러시아 및 일본의 섬들로 둘러싸인 바다로 오호츠크해부터 남중국해로 이어지는 일련의 북태평양 연해군에 속해 있다. 동해의 중심 수역에 위치한 독도 주변 해역은 북쪽에서 내려오는 북한 한류와 남쪽에서 올라오는 동한 난류가 교차한다. 독도 주변의 해저 지형은 3개의 고지대가 주를 이루며, 서쪽은 2,200m 이상으로 수심이 깊고, 동쪽으로 갈수록 점차 얕아진다. 서도와 동도 사이는 폭 110~160m, 길이 약 330m, 수심 5~10m의 해협이 존재한다. 서도 인근 해역의 수심은 동도보다 얕으나, 동도는 해안에서 조금만 떨어져도 수심이 수백 m에 이른다.

한류와 난류의 교차로인 독도의 주변 해역은 동·식물 플랑크톤이 풍부하며, 육지와 멀리 떨어져 있기 때문에 인간 활동의 영향을 많이 받지 않아 청정 수역을 이루고 있다. 따라서 이곳은 다양한 해양 생물의 서식에 유리한 환경을 갖추고 있다. 독도 주변 해역은 오징어를 비롯한 다양한 어류가 서식하고 있다. 특히 오징어의 경우 독도 연안

과 대화되 어장의 어획량이 국내 전체 어획량의 60% 이상을 차지하고 있다. 유자망 어업으로 잡는 가오리, 열어, 갯가리, 방어, 복어, 전어, 붕장어 등 잡어 어획량과 전복, 소라, 홍합 등의 패류와 미역, 다시마, 김, 우뚝가사리, 톳 등 해조류 역시 유용한 생물 자원이 다. 그 외에도 홍게, 새우, 해삼 등을 대상으로 하는 통발 어선의 어획량도 연간 수백억 원대에 이르고 있다. 2018년 현재까지 보고된 바에 의하면 독도에는 총 379종의 다양한 해양 생물이 서식하는데, 무척추동물 220종, 해조류 110종, 산호류 21종, 어류 28종 등이 서식하는 것으로 나타났다. 특히 해양 생물의 서식지와 산란지로 이용되는 해조류가 무려 110종이나 서식하는 것으로 나타나 주목받고 있다. 뿐만 아니라 독도 주변 해역에는 미탄 하이드레이트와 해양 심층수 등의 자원이 풍부하다.

또한, 독도는 어업 해역의 경제성뿐만 아니라 생태적 경제 수역 설정의 기준이 될 수 있으며, 동해의 교통 요지로 태평양을 향한 해상 진출 기지로서 중요한 역할을 할 수 있다.

독도는 철새 이동 경로상 중간 피난처 및 휴식처이므로 우리나라 생물의 기원과 분포를 연구하는 데 중요한 연구 가치를 가진다. 독도의 조류상에 대한 연구는 그동안 일부 학자들에 의해 이루어져 왔는데, 2005년 조사에서는 25종, 2013년에는 76종이 관찰된 것으로 보고되었다. 이렇게 결과의 차이가 큰 것은 계절에 따른 조류상의 변화 폭이 크고, 조사 시기나 빈도에 따라 종의 풍부도 및 다양성이 다르게 나타나기 때문이다. 대체적으로는 갯이갈매기, 바다제비, 습새, 황조롱이, 물수리, 노랑치파귀, 고니, 흰줄박이오리, 뫼새, 노랑

턱멧새, 알락할미새, 상모솔새, 메추라기 등 22종의 조류가 꾸준히 관찰되고 있다. 이들 가운데 개체 수가 가장 많은 조류는 갯이갈매기와 바다제비, 습새 순이며, 멸종 위기종은 매(1급), 벌매, 솔개, 뿔쇠오리, 올빼미, 물수리, 고니, 흑두루미(이상 II급) 등 8종이다. 동북아시아에서만 볼 수 있는 습새와 바다제비, 갯이갈매기 등 3종은 군집하여 서식하고 있다. 독도 서도의 남사면과 동도 독립문바위 서쪽은 비파 여러해살이 식물인 개말이 자라는 곳으로 갯이갈매기의 대번식지로 알려져 있다. 또한, 독도는 갑작도요, 황로, 왜가리, 습새 등의 여름 철새, 민물도요, 재갈매기, 말뚝가리 등의 겨울 철새와 깎도요, 노랑발도요, 청다리도요 등의 나그네새가 기착하고 있다.

독도의 식물상으로 보면 식물종은 최소 34종에서 최대 75종까지 조사 주제에 따라 다양하게 나타나지만, 일반적으로 독도에 자라고 있는 식물종은 총 48분류군으로 보고 있으며, 이 중 환경부가 지정한 식물구계학적 특정 식물종은 총 13분류군이다. 독도에는 교목인 굴솔과 함께 보리밥나무, 넓은잎사철나무, 섬피클나무 등의 관목, 개밀, 해국, 섬시호, 큰두루미꽃, 도깨비쇠고비, 왕김의털 등의 초본류가 자란다. 이 중 섬피클나무는 울릉도와 독도에서만 자라는 희귀종이며, 섬시호와 큰두루미꽃은 환경부에서 보호 식물로 지정·보호하고 있다. 한편, 곤충류로는 잠자리, 집게벌레, 매뚜기, 매미, 딱정벌레, 파리, 나비 등 37종이 보고된 바 있다.

이에 따라 독도는 1999년 12월 10일에 천연기념물 제336호로 지정되어 '독도 천연 보호 구역'이 되었으며, 2006년 9월 14일에 지정 구역 면적을 187,554m²로 지정 고시하였다.

독도의 인문 환경

우리나라는 독도에 대해서 입법·행정·사법으로 확고한 영토 주권을 행사하고 있다. 첫째, 경찰이 상주하여 독도를 경비하고 있으며, 둘째, 우리 군대가 독도 영해와 영공을 수호하고 있으며, 셋째, 각종 법령이 독도에 적용되고 있으며, 넷째, 등대, 집안 시설 등 다양한 시설물을 설치·관리 및 운영하고 있으며, 다섯째, 우리 국민이 독도에 거주하고 있다.

또한 독도는 '국유재산법' 제6조 규정에 의해 '행정 재산'(관리청: 해양수산부)으로 분류되어 있고, 91개 섬과 101필지로 구성되며, 이에 대하여 개별 공시 지가가 고시된다. 1997년 11월 완공된 독도 집안 시설은 1998년 8월 지적 공부에 등록되었다. 이후 2000년 3월 20일 울릉군 의회에서 '독도리(里) 신설과 관련된 조례안'이 의결되었고, 같은 해 4월 7일 조례가 공포됨에 따라 기존의 '울릉군 울릉읍 도동리 산42~76번지' 주소 체계에서 '울릉군 울릉읍 독도리 산1~37번지'로 된 새로운 주소 체계로 바뀌었다. 이후 2006년 독도리의 지번 조정에 따라 다시 주소 체계가 '울릉군 울릉읍 독도리 1~96번지'로 변경되었다. 그리고 최근 새로운 '도로명주소법'에 따라 국민

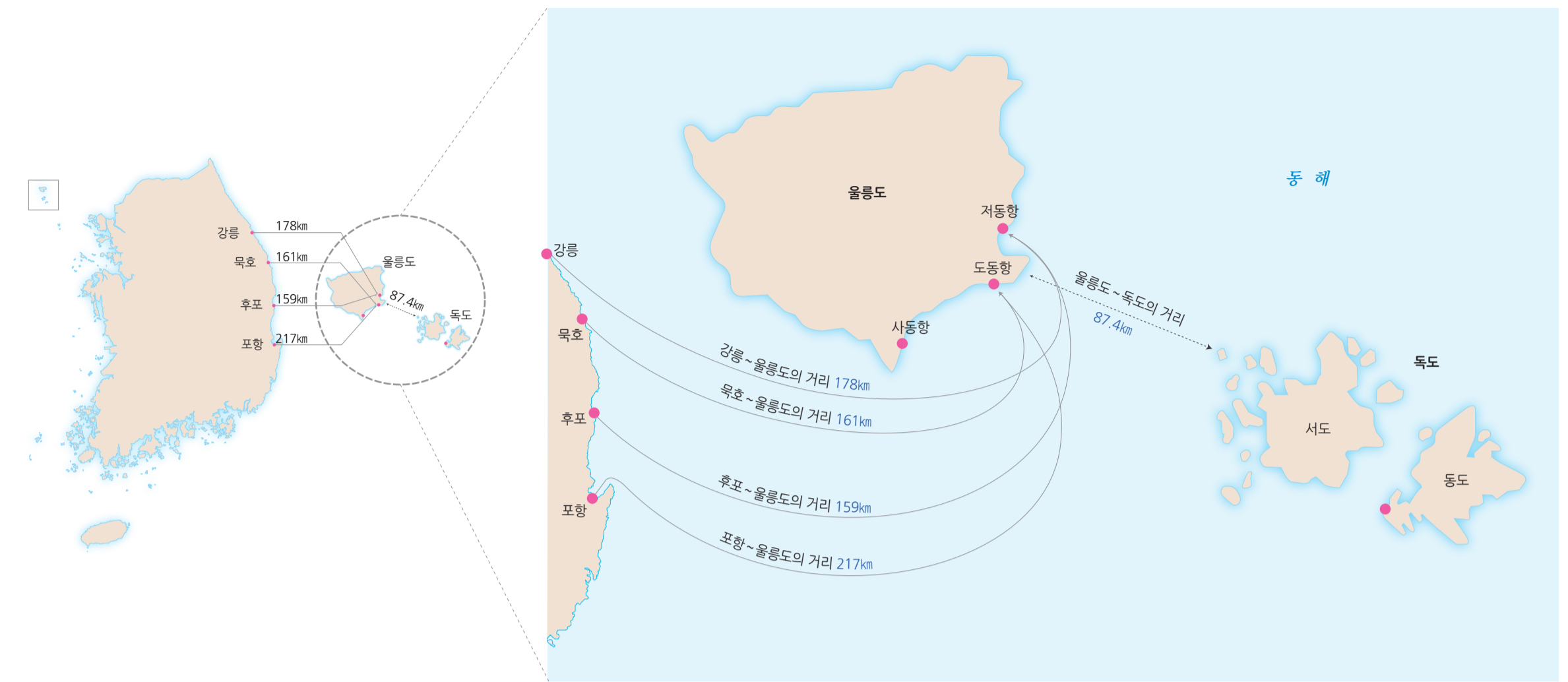
공포를 통해 채택된 '독도이사부길'과 '독도안용복길'이라는 새로운 주소가 사용되고 있다. 현재 행정 구역은 경상북도 울릉군 울릉읍 독도안용복길 3(주민 숙소), 독도이사부길 55(독도 경비대), 독도이사부길 63(독도 등대)이다.

독도에 처음으로 주민 등록을 이전하여 거주한 사람은 최중덕 씨로, 주소는 경상북도 울릉군 울릉읍 독도리 30(구 도동리 67)번지였다. 그는 1965년 3월에 울릉도 주민으로 도동어촌계 1종 공동 어장 수산물 채취를 위해 독도에 들어가 거주하면서 1968년 5월에는 시설물 건립에 착수했다. 이후 최중덕 씨는 1981년 독도로 주민 등록을 이전하고 1987년 타계할 때까지 독도의 서도에 거주하였다. 현재 2017년 12월 기준으로 주민 등록상 거주민은 20명(19세대)이 등록되어 있으며, 독도 경비대원 40명, 등대 관리원 3명, 울릉군청 독도 관리사무소 직원 2명 등 총 65명이 거주하고 있다. 참고로 독도에 입도하거나 선회 관리를 한 사람 중 신청자에 의해 발급되는 독도 명

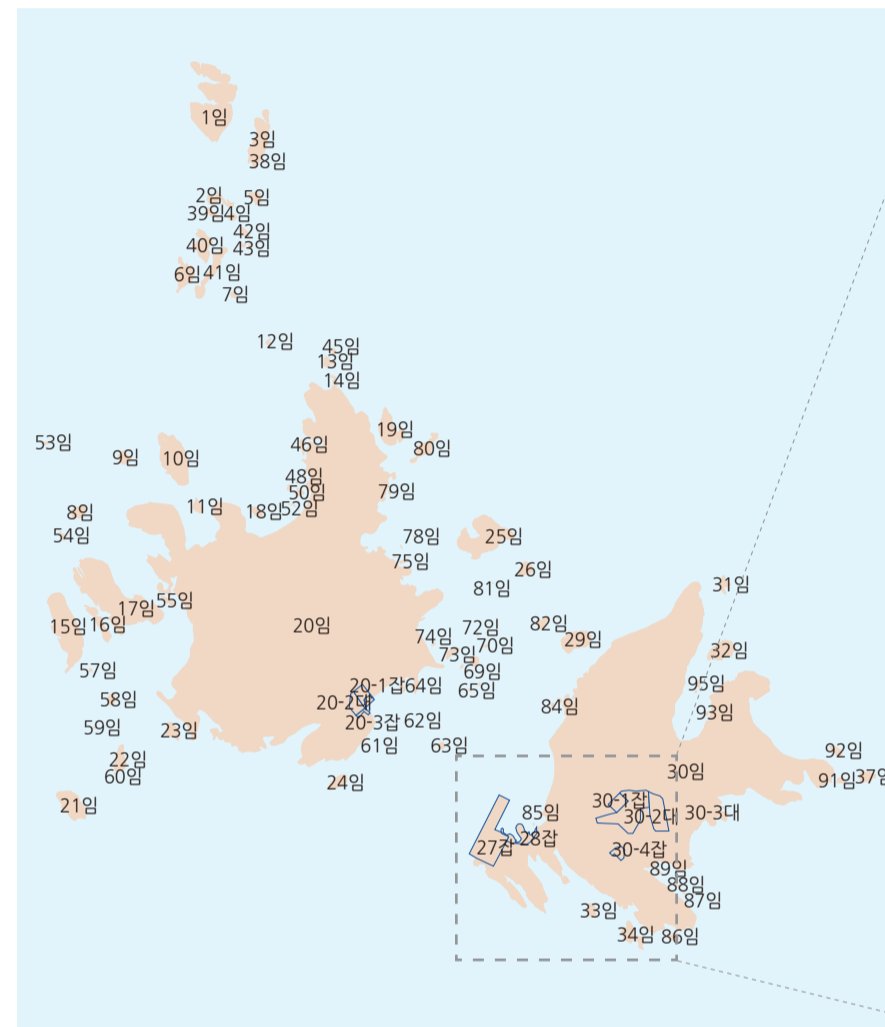
에 주민증은 2019년 3월 기준, 약 4만 5천 명이 발급받았다.

정부는 부처별로 독도의 이용 및 관리 업무를 나누어 맡고 있다. 경상북도와 울릉군은 독도에 대한 일반 행정 및 독도의 정주 여건 개선과 주민 지원을 담당하고 있다. 경북지방경찰청은 독도 경비대를 운영하고 있다. 해양수산부는 2005년 11월 19일 시행된 법률 7497호 '독도의지속가능이용에관한법률'에 따라 독도와 독도 주변 해역의 지속 가능한 이용을 위한 다양한 활동을 전개하고 있다. 주요 활동은 생태계 보호, 해양 수산 자원 관리와 보호, 해양 관광 지원 연구와 개발, 독도 내 시설 관리 계획과 재원 조달 등이다. 환경부는 '독도등도서지역의생태계보전에관한특별법'에 의해 독도를 특정도서로 지정하여 독도의 자연환경 및 생태계 보전을 위해 노력하고 있다. 문화재청은 '문화재보호법'에 따라 독도를 천연기념물로 지정하여 보호하고 있다. 또한 정보통신부(현 우정사업본부)는 1954년, 2002년, 2004년, 2007년 네 차례에 걸쳐 독도 관련 우표를 발행하였으며, 독도 우체통 운영 등 우정 사업을 담당하고 있다.

울릉도·독도 항로



독도 지지도



독도 우체통



독도 위령비



독도 선착장 집안 시설 1997년 11월 건립/최대 500톤급 집안 가능/길이 80m, 넓이 1,945㎡/선착장 2003년 7월 건립



주민 숙소 2011년 8월 중축 완료(주민, 울릉군청 직원 각 2명 거주)/1동 373㎡/담수기 27(4톤/1일 생산)/다열 발전기 27(50kW)



독도 등대 1954년 8월 최초 설치/1968년 12월 중축 및 유인화(3명 근무)/등탑 높이 15m, 넓이 161㎡/광원 거리 25마일/다열 발전기 27(75kW)/태양 광 발전(15kW)



독도 경비대 1997년 8월 중축(30명 근무)/숙소 1동 658㎡/담수 시설(27톤/1일 생산)/헬기장 1개소 400㎡/서도 1기/해수 정화 시설



해양 경찰의 경비함정



독도 평화선(독도 전용 관리선)



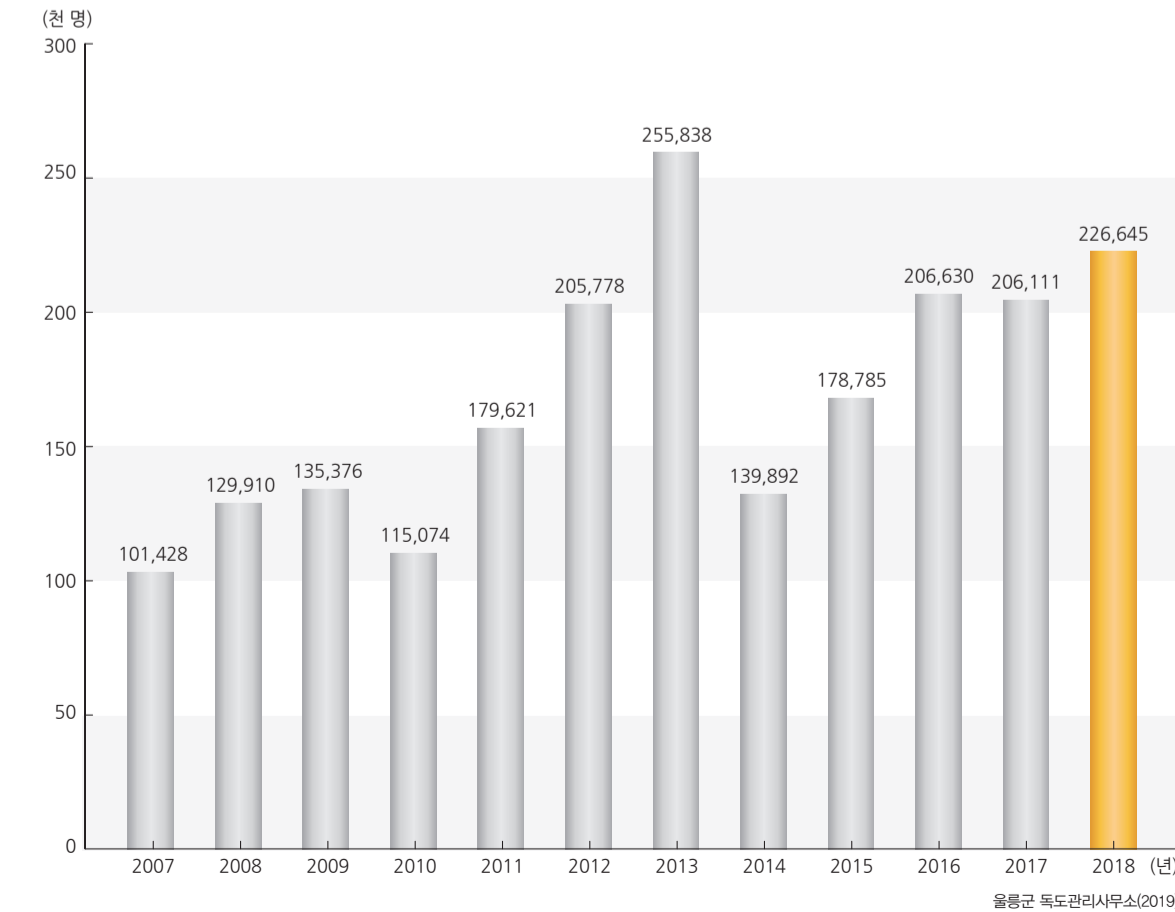
해양 경찰

독도는 천연기념물로 지정되면서 환경 보전을 위해 공개 제한 지역으로 설정되어 있어 일반인들의 방문이 쉽지 않았다. 1990년대 초까지 학술적·행정적·교육적 목적 이외에는 독도의 입도가 어려웠다. 1997년부터 입도 신청에 따른 승인이 이루어져 일반 방문객의 숫자가 늘어났으나, 2004년까지 독도의 방문객은 매년 1,000명에서 2,000명 정도 수준이었다. 그러나 2005년부터 동도가 일반인의 출입이 가능하도록 공개 제한 지역에서 해제되었고, 입도허가제에서 입도신고제로 전환되었다. 또한 이와 함께 울릉도와 독도 사이에 관광을 위한 여객선 운항이 정기적으로 이루어지면서 독도 관광은 새

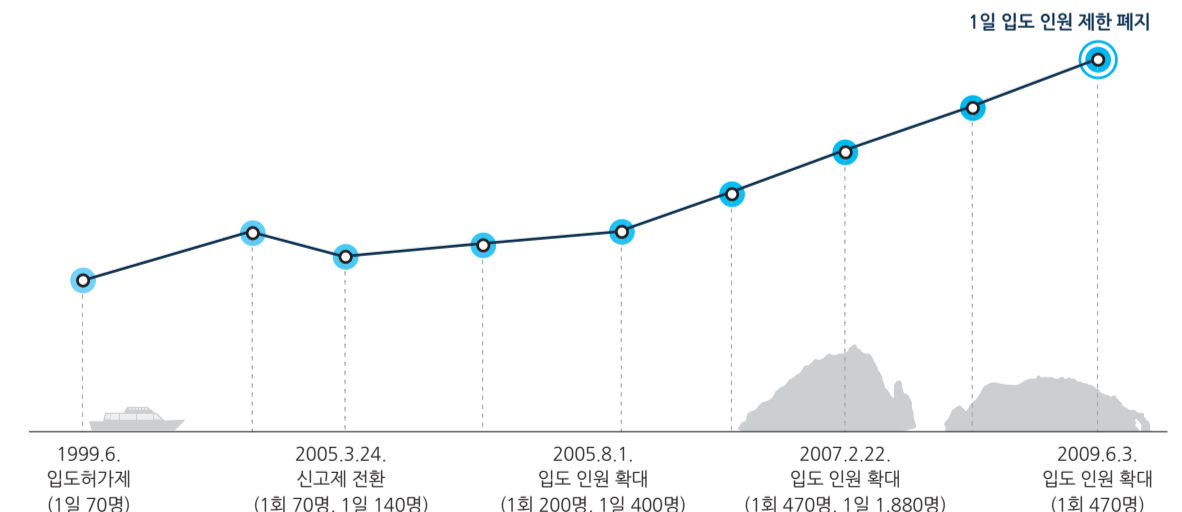
로운 시대를 맞이하게 되었다. 이후 독도 방문객의 숫자는 급증하였다. 특히 2009년 6월부터 기존의 하루 입도 제한 인원(1,880명)을 폐지하면서 방문객의 숫자는 계속 증가하는 추세를 보이고 있다(단, 독도 입도는 1회 470명으로 유지). 독도 방문객은 2017년 12월까지 약 20만 7천 명에 이르며, 이 중 내국인은 1천 3백 명, 외국인이 105명이다. 독도 방문객은 2004년부터 2017년까지 3년 연속 20만 명을 넘었다. 독도를 방문하려면 우선 울릉도로 입항해야 한다. 역사적으로 본토와 울릉도 사이 정기선이 본격적으로 취항한 것은 1912년 부산과

울릉도를 연결하는 항로였으며, 1963년에는 울릉도와 포항 간 취항이 이루어지면서 본토와의 연계가 높아졌다. 특히 1977년에는 800톤급의 고속 여객선이 취항하면서 울릉도 방문객의 수가 늘어나게 되었다. 1980년대에는 동해안에서 울릉도 간의 소요 시간이 3시간 대로 단축되면서 관광객의 수가 급증하였다. 현재 포항, 묵호, 강릉, 울진에서 울릉도까지 총 8척의 여객선이 운항하고 있으며, 운항 시간은 2~3시간 정도이다. 울릉도-독도 항로의 경우(울릉도 도동항 출발~독도 동도 선착장 도착) 총 6척의 선박을 운항하고 있으며, 소요 시간은 대략 1~2시간 정도이다.

독도의 연도별 방문 추이



독도 입도 절차 변천



선박 운항 현황

항로	여객선(수)	소요 시간	승선 인원	운항 횟수
울릉 ↔ 포항	1척	3시간	920명	정기
울릉 ↔ 강릉	2척	2시간 30분	400~550명	부정기
울릉 ↔ 묵호	2척	2시간 30분~3시간	350~450명	부정기
독도 ↔ 울릉(사동항)	3척	1시간 30분~2시간	300~450명	정기
독도 ↔ 울릉(저동항)	3척	1시간 30분~2시간	400~550명	정기

울릉군청(2019)