

국토 변화와 공간 계획

국토의 변화

한반도는 예전부터 산과 강, 바다가 비단에 수를 놓은 듯이 아름답다고 하여 '금수강산(錦繡江山)'이라고 불려 왔다. 그러나 일제 강점기와 6-25 전쟁을 겪으면서 국토가 분단되고 황폐화되었다. 전국의 산업 시설과 공공 시설은 물론 많은 주택이 파괴되었고, 특히 남한은 지하자원, 산림 자원, 에너지 자원이 부족하게 되었고, 경제와 산업 기반이 붕괴되었다. 1960년대 초까지는 주로 외국의 원조를 이용한 공공 시설 복구 사업 등 전쟁의 피해를 복구하는데 주력할 수밖에 없었다. 지난 60여 년 동안 대한민국의 국토 변화는 정부 주도의 국토 개발 사업과 도시화 및 산업화로 인한 발전으로 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 주변 지역으로의 파급 효과를 위해 특정 지역으로 지정되어 특정 지역 개발 사업이 이루어졌고, 산업화의 진전을 위해 1960년대 초반부터 울산과 서울을 시작으로 산업 단지 조성 사업이 시작되었다. 또한 1960년대와 1970년대에는 산업 단지 주변에 공업 도시 건설 사업이 병행되어 울산, 여천, 포항, 구미 등 중화학 공업 중심의 도시들이 성장하고 인구가

집중하였다.

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

1960년대 들어 수자원의 중요성이 대두되면서 1965년 섬진강 유역에 우리나라 최초의 다목적 댐인 섬진강 댐을 건설하였다. 1970~1980년대에 다목적 댐 건설이 많이 이루어졌는데, 소양강 댐, 대청 댐, 충주 댐 등이 대표적이고, 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.

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 농림어업적 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

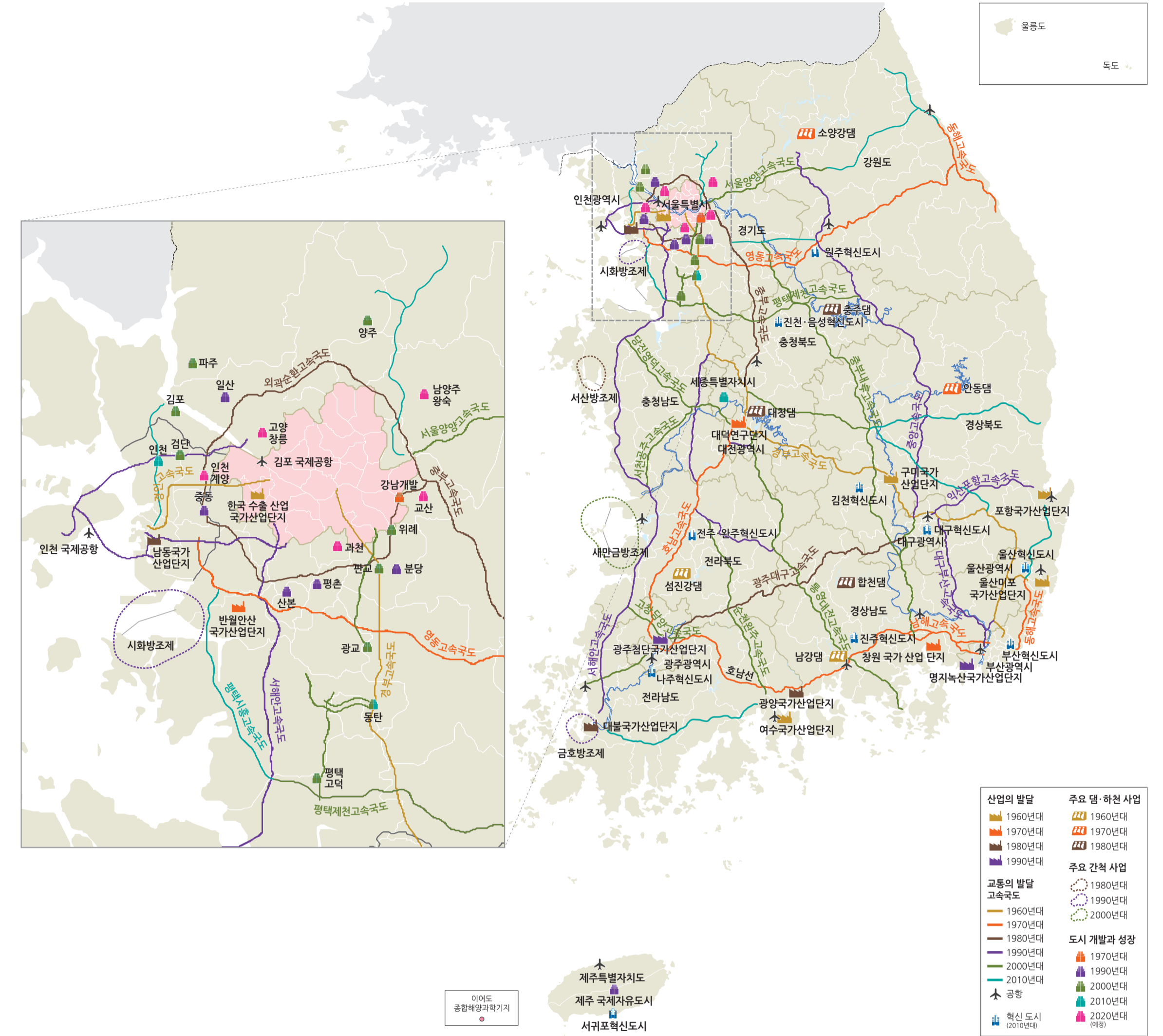
급격하게 진전되면서 도시에 2·3차 산업이 발달하고 일자리가 늘어나면서 농촌 인구가 도시로 대거 이동하였다. 도시화율은 전체 인구 중 도시 지역에 거주하는 인구 비중을 나타낸 것으로 도시를 어떻게 정의하느냐에 따라 차이가 있지만, 우리나라는 대체적으로 1980년대까지 급증세를 보이다가 그 이후 완만해지고 있다. 1970~1980년대의 급격한 도시화는 다른 나라와 비교했을 때 그 속도가 매우 빠른 편이다. 이에 농촌에서는 노동력 부족과 경지 이용률 하락, 고령화 현상이 발생하였고, 공동체 유지에 필요한 최소 수요를 달성하지 못하는 어려움이 발생하였다. 한편 도시에서는 과도한 인구와 산업의 집중으로 주택 부족, 교통 체증 등의 사회 문제가 발생하였고 공해와 환경 오염 문제가 심각해졌다.

한편, 도시의 성장을 살펴보면 수도권의 비대화와 더불어 남동 해 공업 지역을 배경으로 한 항만 도시들의 성장이 뚜렷하게 나타나고 있다. 이 두 권역이 경부축을 따라 연결된 양상을 파악할 수 있는데, 이는 경부축을 따라 산업화가 이루어진 것이 주요 원인이다. 수도권 발달을 자세히 살펴보면, 수도 서울로의 과도한 집중이 이루어졌고, 인근 경기도의 위성 도시 발달로 인해 수도권의 대도시권화가 나타났다. 서울의 인구 성장은 1990년대부터 정체를 감수 추세지만 인접 위성 도시 인구가 지속적으로 증가하고 있으며, 서울 대도시권으로의 인구 집중이 지속되고 있다.

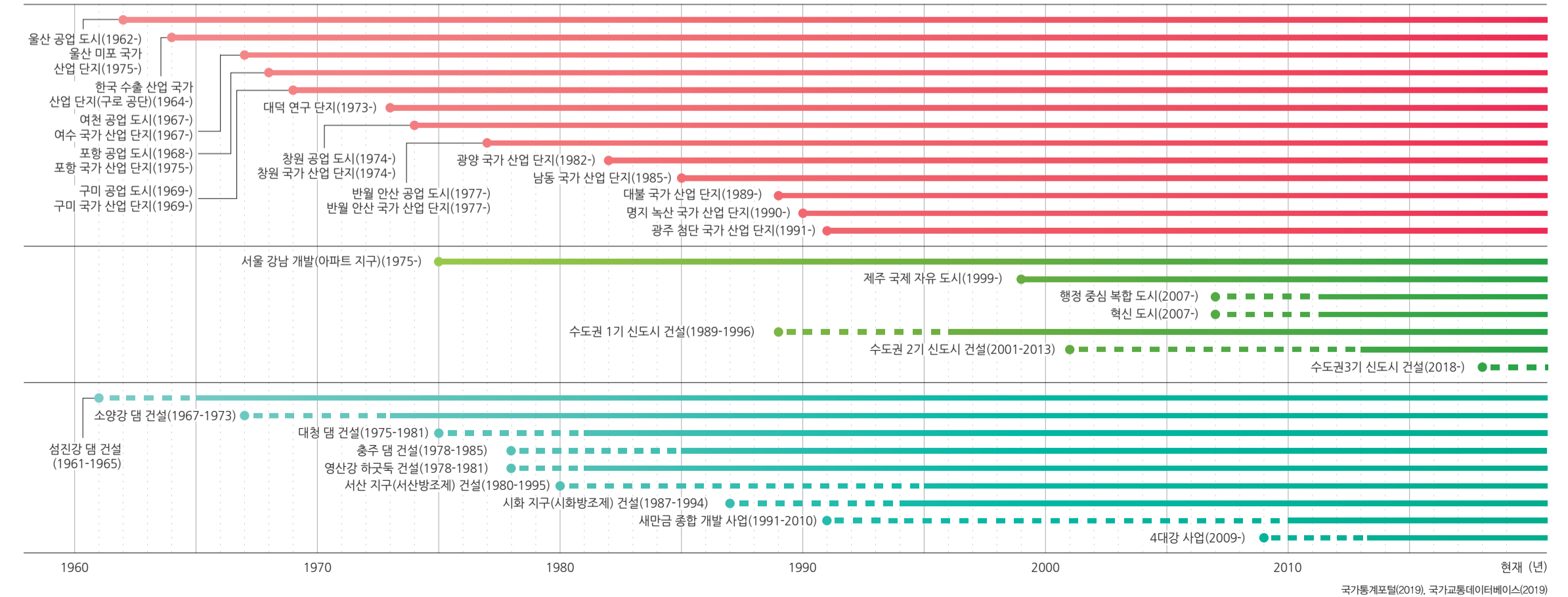
2000년대부터 국가 균형 발전을 위한 여러 가지 사업이 추진되었는데, 그 결과 2012년 세종특별자치시가 출범하였고 행정 중심 복합 도시가 건설되었다. 또한 공공 기관의 지방 이전과 더불어 비수도권에 혁신 도시들이 조성되었다.

국토 공간의 변화

주요 국토 개발 사업



시기별 주요 국토 개발 사업

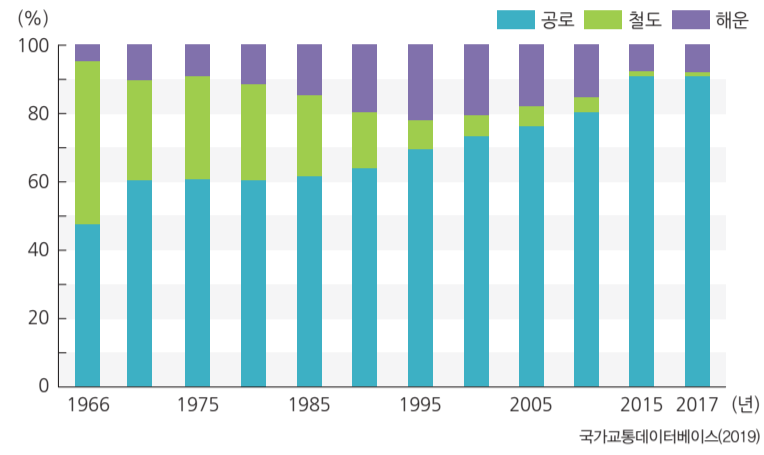


교통의 발달

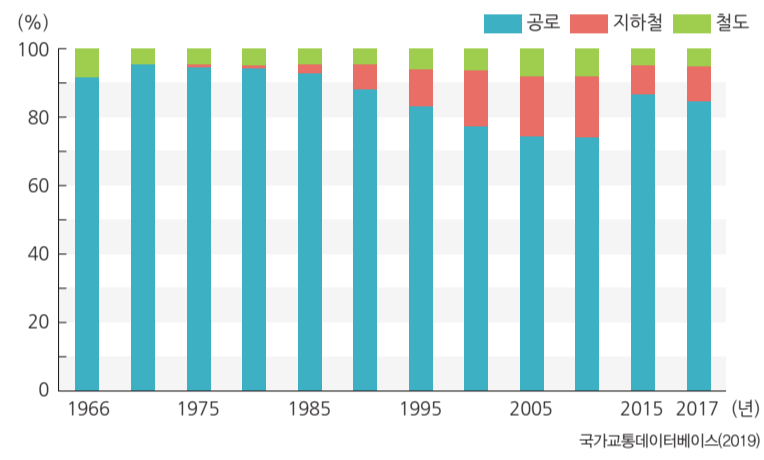
1960년대부터 교통 허부 구조의 건설이 빠른 속도로 이루어졌으며, 주요 국가 기간망인 고속국도, 철도, 공항, 항만 건설이 이루어졌다. 주요 산업이 경부축을 중심으로 발달하였고, 이러한 영향으로 주요 교통망 건설도 서울-부산을 중심으로 이루어졌다. 1970년 경부고속국도의 개통으로 전국이 '일일생활권'이 되었고, 이후 2004년 경부고속철도가 개통되면서 '반나절 생활권'이 가능해졌다.

국민 소득이 향상되면서 1980년대 후반부터 승용차가 급증하였다. 1966년 2만 대에 불과했던 자동차 등록 대수가 1990년 200만 대를 넘었고 2016년에는 1,730만 대를 돌파하여 인구 1,000명당 자동차 등록 대수가 335대를 넘어서게 되었다. 이에 도로의 수요도 급증하여 고속국도를 비롯한 도로 건설이 가속화되었다.

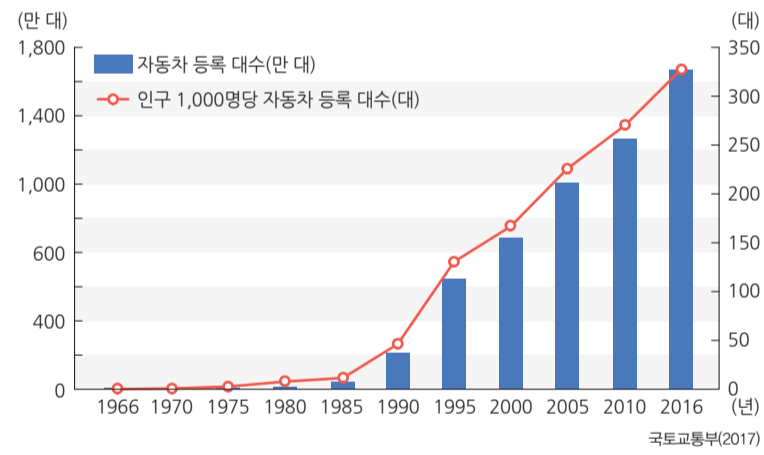
교통수단별 화물 수송 분담률 추이



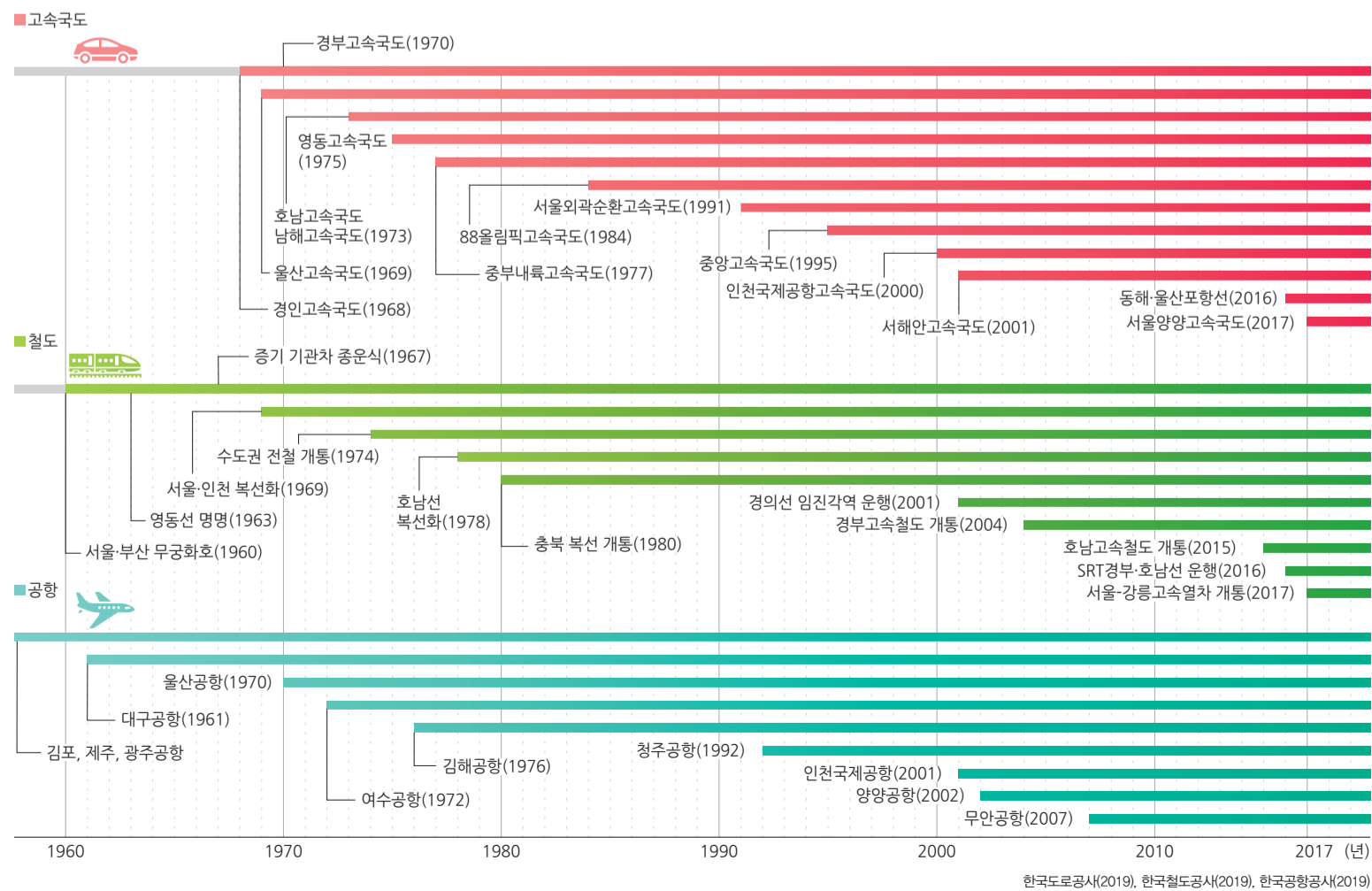
교통수단별 여객 수송 분담률 추이



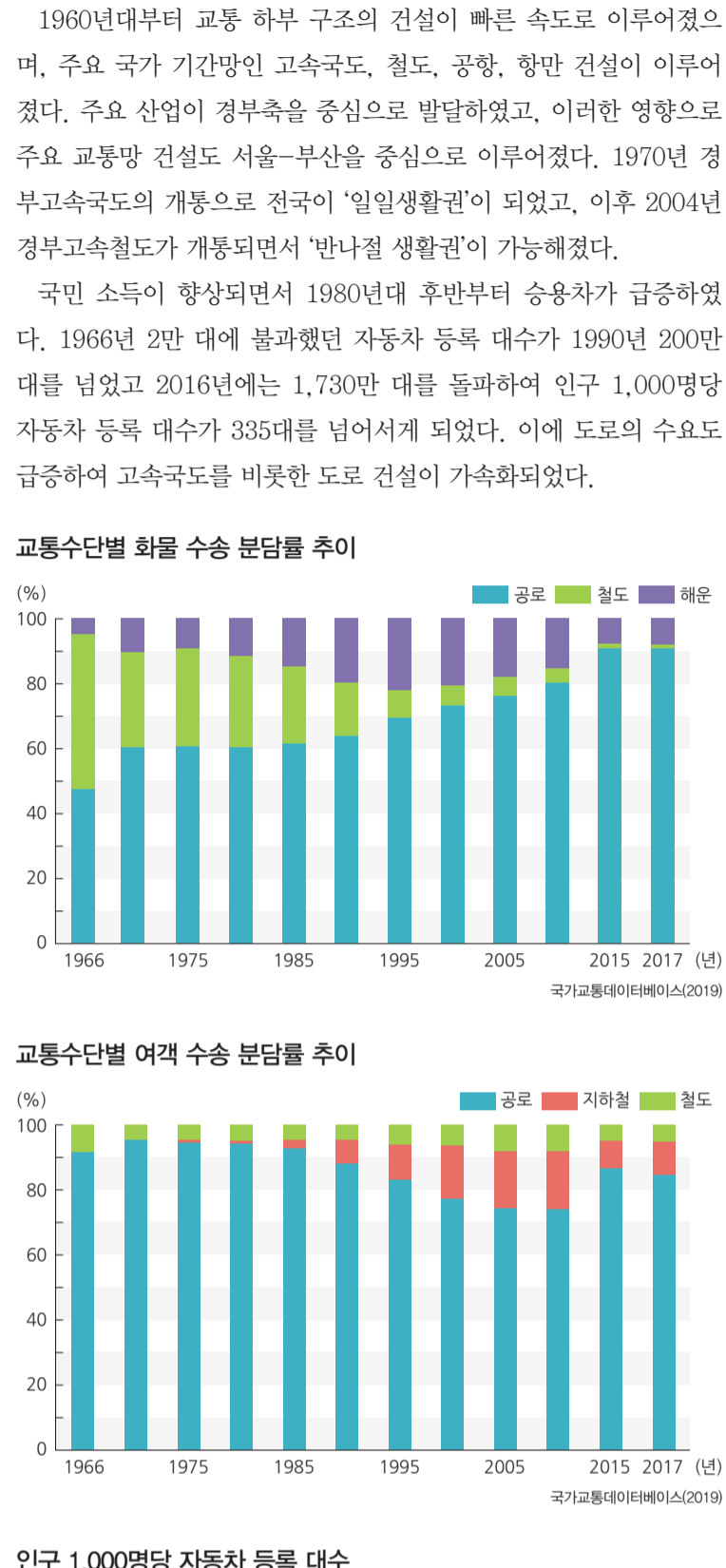
인구 1,000명당 자동차 등록 대수



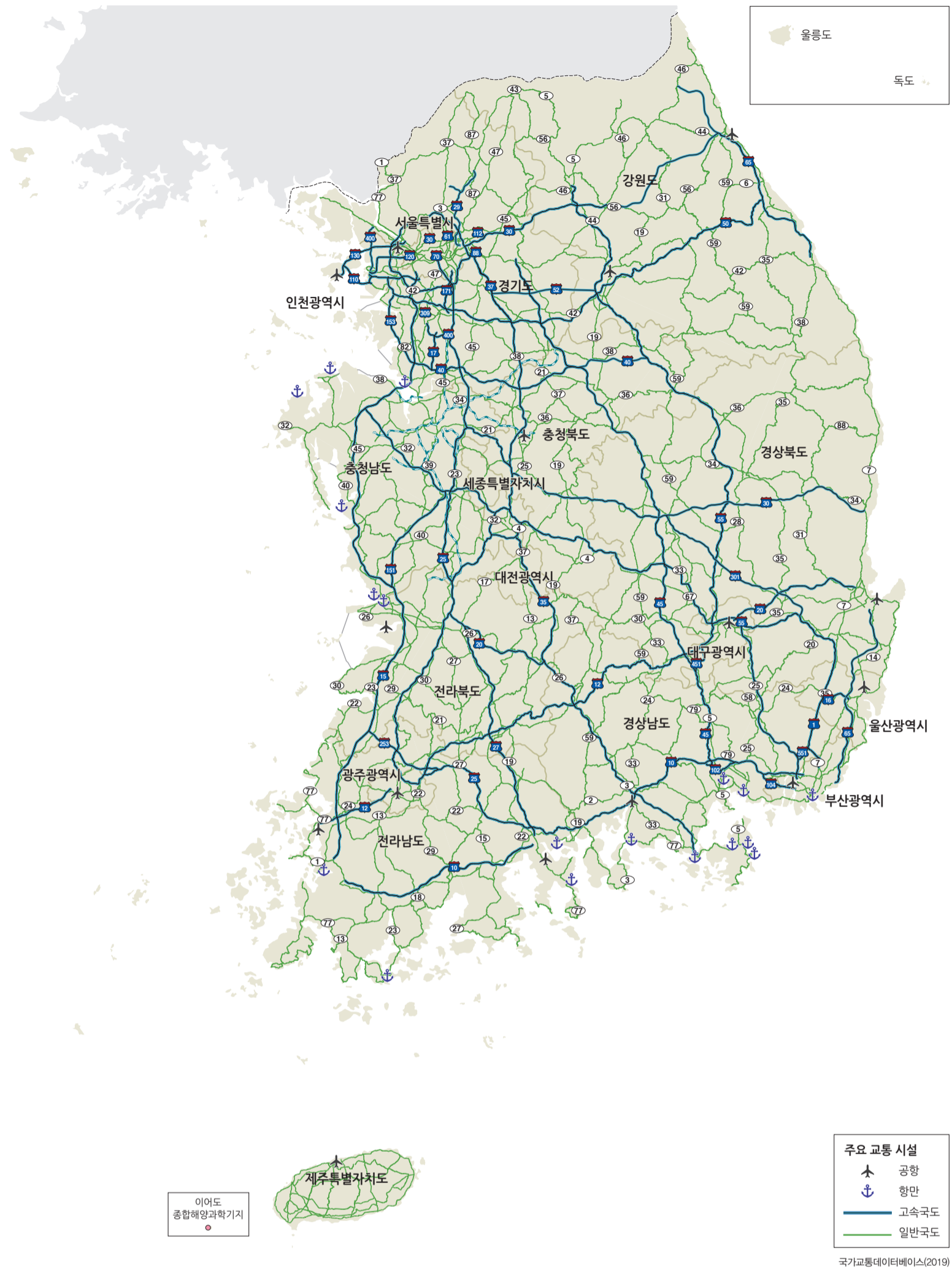
주요 교통망의 형성 과정



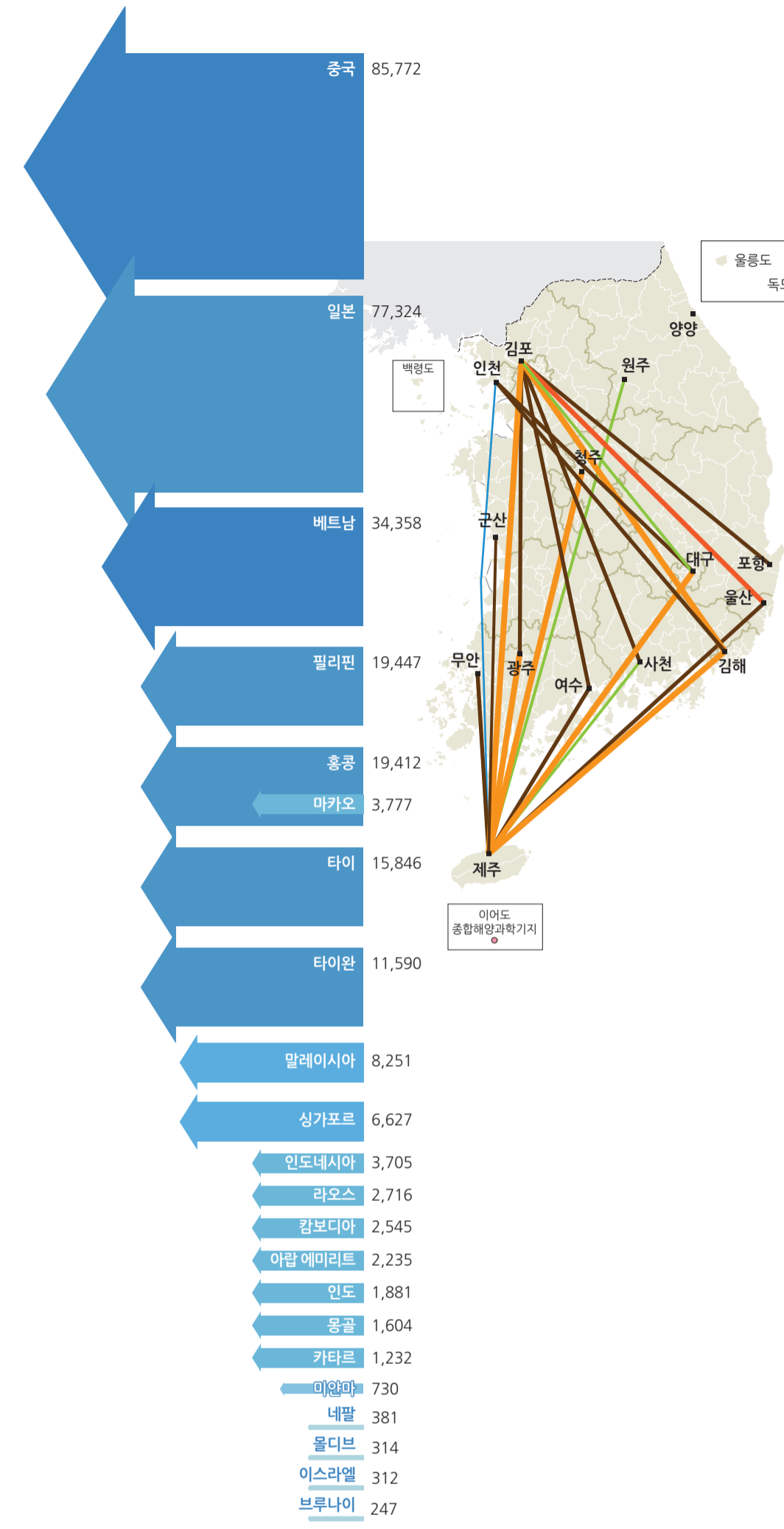
주요 철도망



주요 교통 시설



국내 및 국제 항공 편수

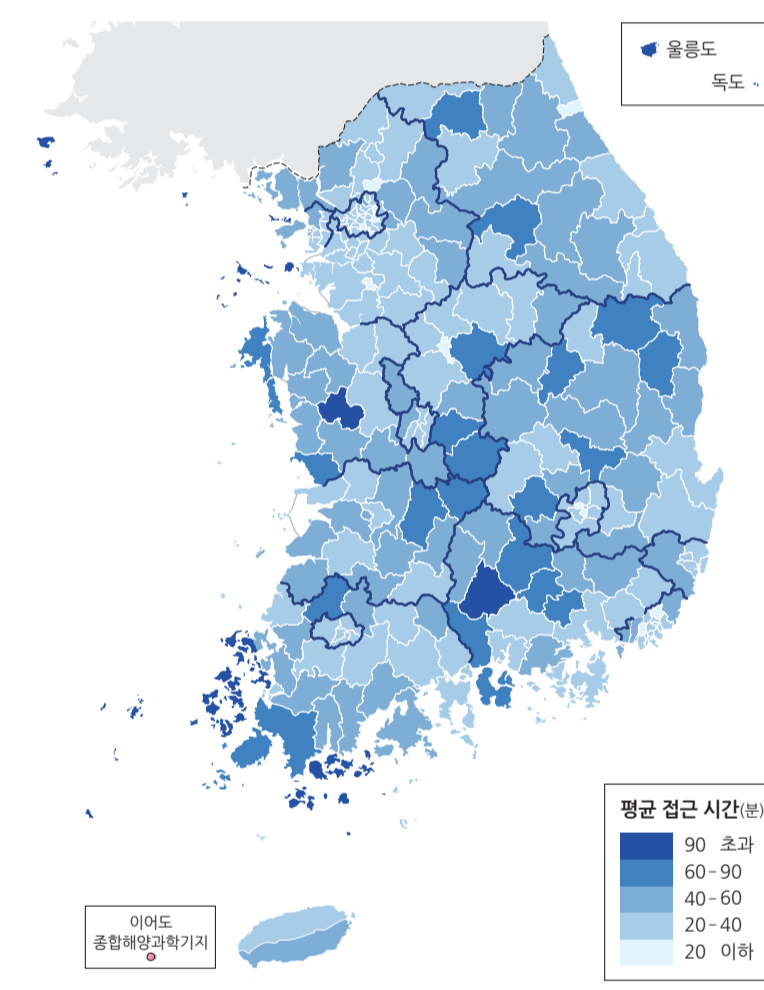


교통은 1960년대 이후 수출 산업화 정책을 통한 급속한 경제 성장과 더불어 상대적으로 짧은 기간에 상당한 발전을 거듭해 왔다. 이러한 모습이 국토 공간 구조에 투영되어 수도권과 경부축 중심의 지역 성장 구조로 나타나게 되었다. 1955년 철도 운영권이 대한민국 정부로 이관된 후 디젤 기관차 및 전철의 도입과 지속적인 철도 복선화 사업을 추진하였고, 2004년 경부고속철도 개통에 이르기까지 철도 교통의 현대화가 추진되었다.

도로 교통의 본격적인 발달은 1970년대 경부고속국도의 건설을 중심으로 한 주요 국가 기간 도로망의 건설로 시작되었다. 특히 1980년대 후반 이후 자동차의 급증으로 인한 도로 교통 수요의 증가로 국내보다는 해외 수출을 위주로 운용되고 있는데, 주요 항만이 남동부 해안에 위치한 것은 이 지역에 발달한 중화학 공업의 원료 수입 및 제품 수출과 관련이 크다. 1958년 김포공항이 개항하였으며 2001년 영종도에 인천국제공항이 개항하면서 새로운 국면을 맞이하였다.

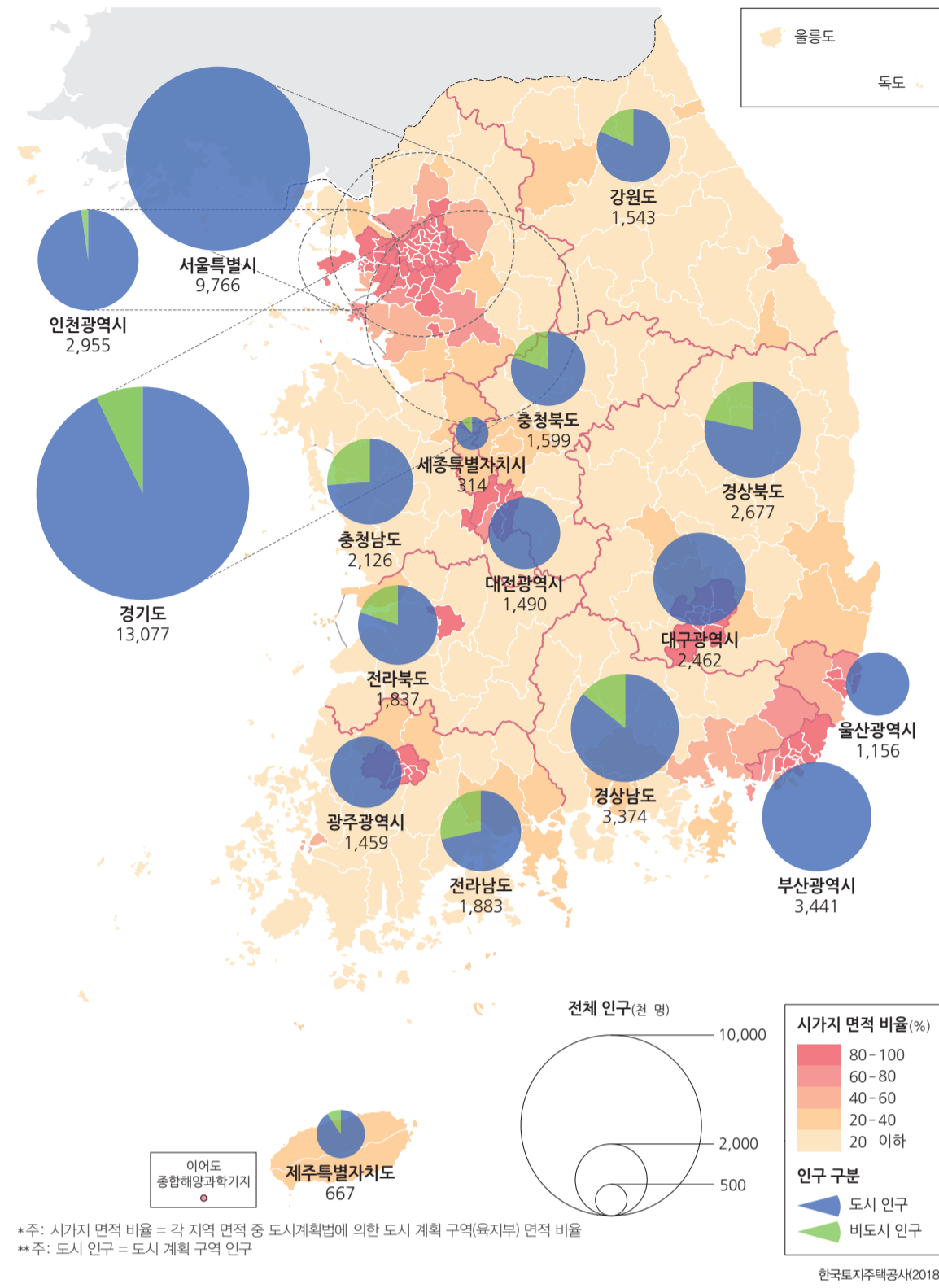
교통 접근성 지표는 각 지역 중심에서 버스터미널, 고등학교, 종합병원, 대규모 점포 등 여러 시설까지 대중교통 이용자의 평균 소요 시간을 측정한다. 수도권 대도시에 비해 지방 농촌 지역에서는 이러한 주요 시설에의 교통 접근성이 낮음을 알 수 있다.

교통 접근성(버스 터미널)

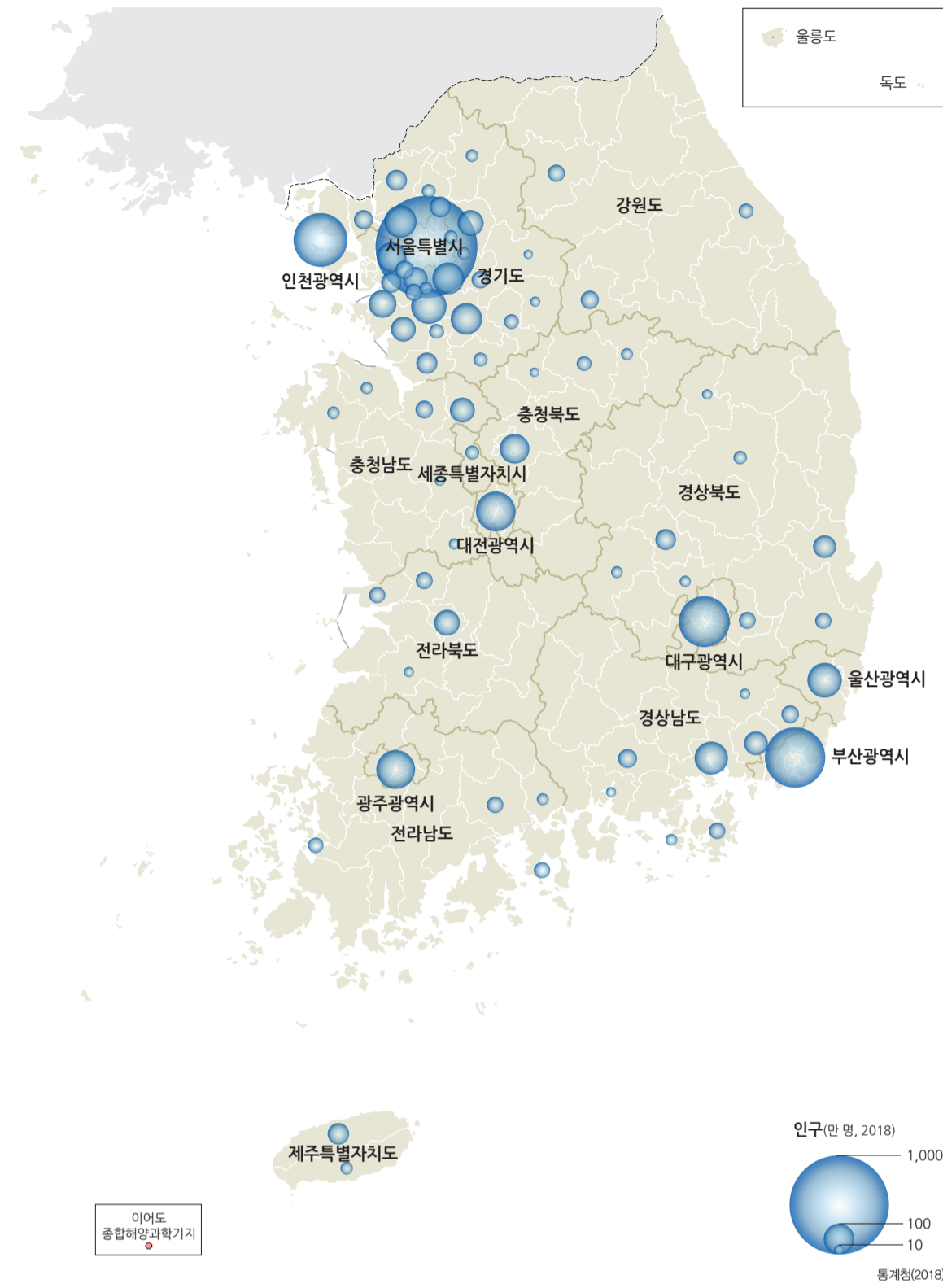


도시화와 생활 공간

도시화 현황



도시 규모별 분포

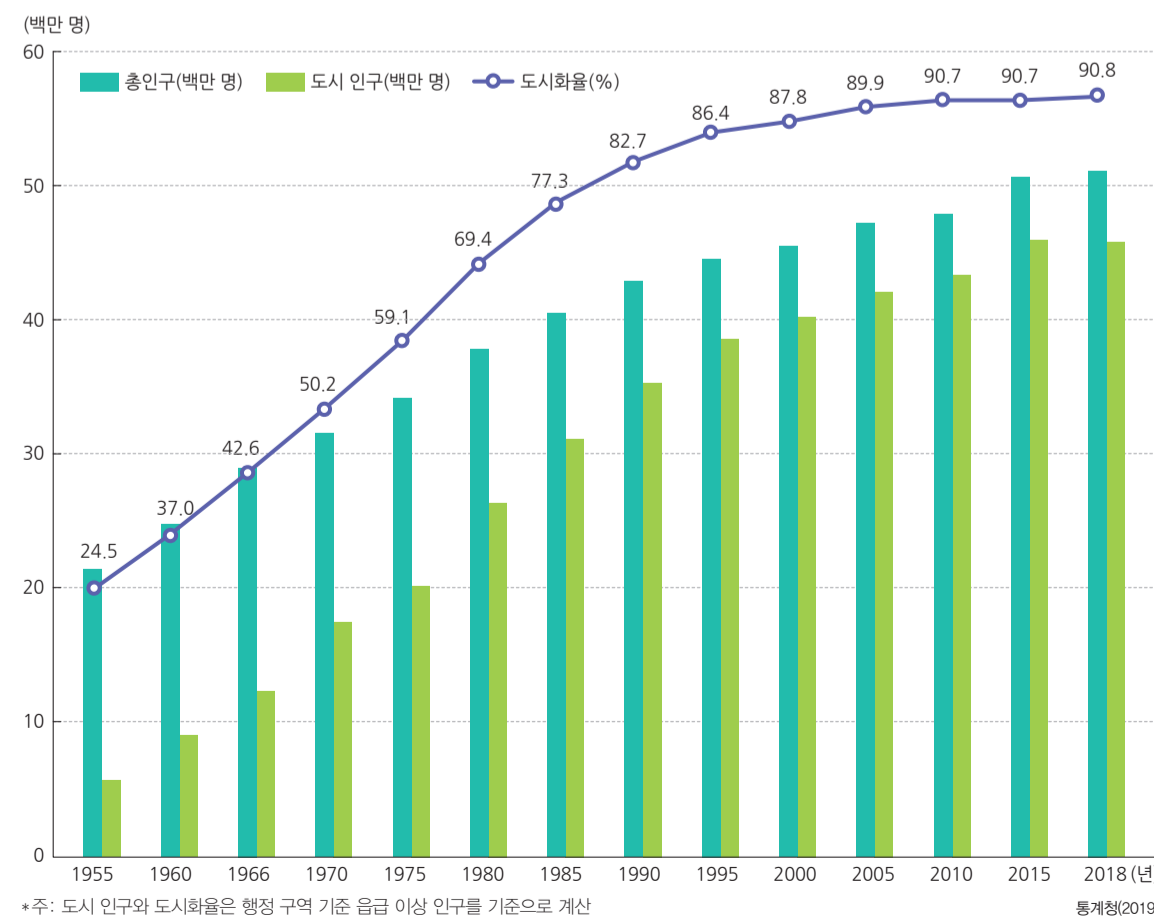


지난 60여 년 동안 국토 공간 전반에 나타난 변화는 도시화의 진전이다. 도시화 지표 중 대표적인 것은 전체 인구 중 도시 지역 거주 인구의 비중을 백분율(%)로 나타낸 도시화율이다. 행정 구역상 동 지역만을 대상으로 하는 경우와 읍 지역을 포함시키는 경우에 따라 수치가 달라지지만, 읍 이상을 도시 지역에 포함시킬 경우 대한민국은 이미 도시화율이 90%를 넘어섰다. 도시화를 추이를 보면 1980년대까지 급증세를 보이다가 이후 완만해졌다. 이는 도시화 과정에서 우리나라가 가속화 단계에서 정착 단계로 접어들었음을 보여 준다. 물리적 측면에서는 도시 지역 면적 비중으로 도시화 정도를 고찰

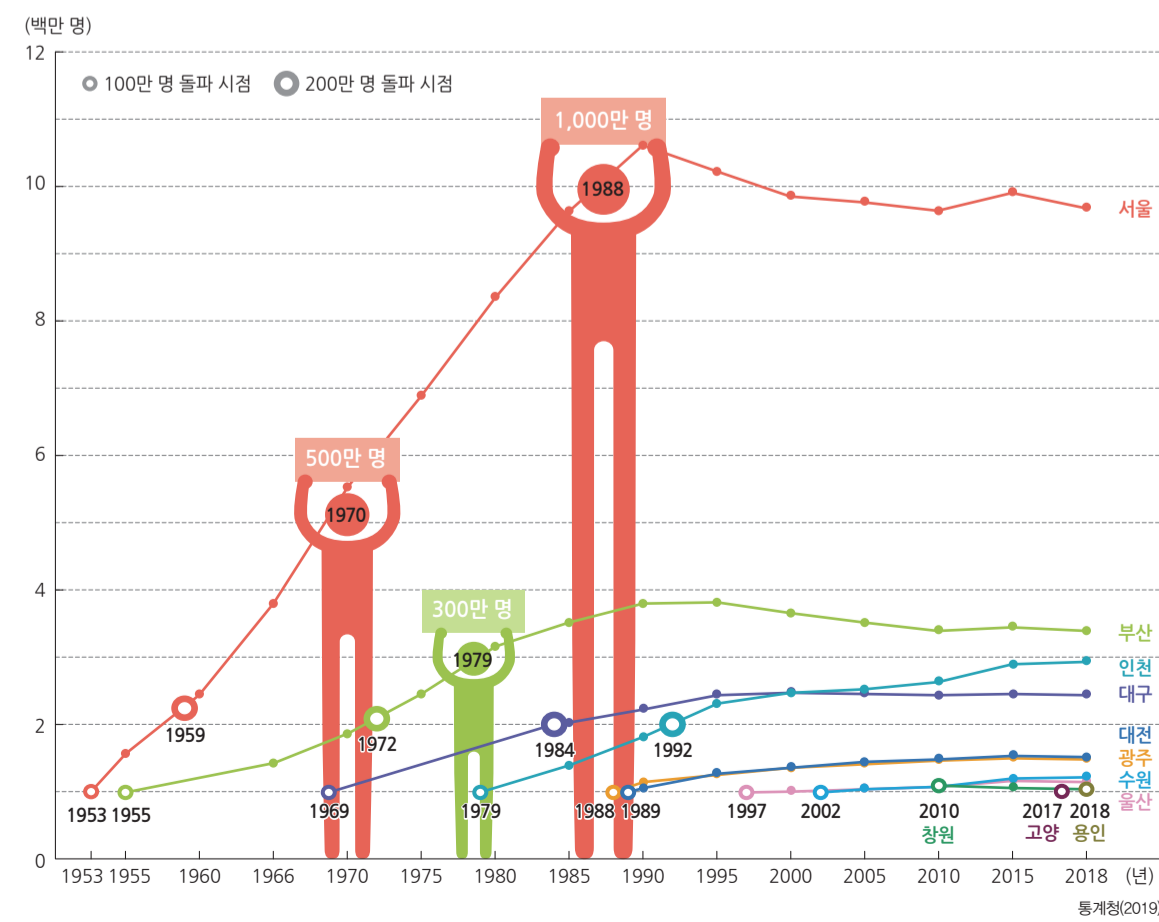
해 볼 수 있다. 이때 도시 지역은 도시 계획법상 도시 계획 구역(육지부+해수부)으로 간주된다. 따라서 각 지역별 면적 중 도시 지역 육지부의 비중으로 시가지 면적 비율을 계산하여 지도화하고 시도 단위에서 이러한 도시 지역에 거주하는 인구의 비중을 나타냈다. 서울을 중심으로 한 수도권, 부산을 중심으로 한 부산권, 기타 광역시의 시가지 면적 비율이 높게 나타난다. 우리나라 도시의 성장을 살펴보면, 1950년대 초-중반 서울(1953년), 부산(1955년)이 인구 100만 명 이상 도시가 되었고, 이후 대구(1969년), 인천(1979년), 광주(1988년), 대전(1989년), 울산(1997년)이 차례로 100만 명 이

상 도시가 되었다. 광역시 외에는 수원(2002년), 창원(2010년)이 인구 100만 명을 돌파하였고, 이어 고양시(2017년), 용인시(2018년)가 인구100만 명 도시가 되었다. 서울은 1988년에 인구 1,000만 명을 넘어 세계에서 손꼽히는 거대 도시가 되었고, 제2도시 부산은 1979년 300만 명을 넘어 인구 100만 명이 정제되어 있다. 최근 감소하기 시작하였다. 도시의 규모별 분포를 살펴보면 수도권의 비대화와 남동 일대 공업 지역을 배경으로 한 항만 도시들의 발달이 뚜렷이 나타나며, 이 두 권역이 경부축을 따라 연결된 양상을 파악할 수 있다.

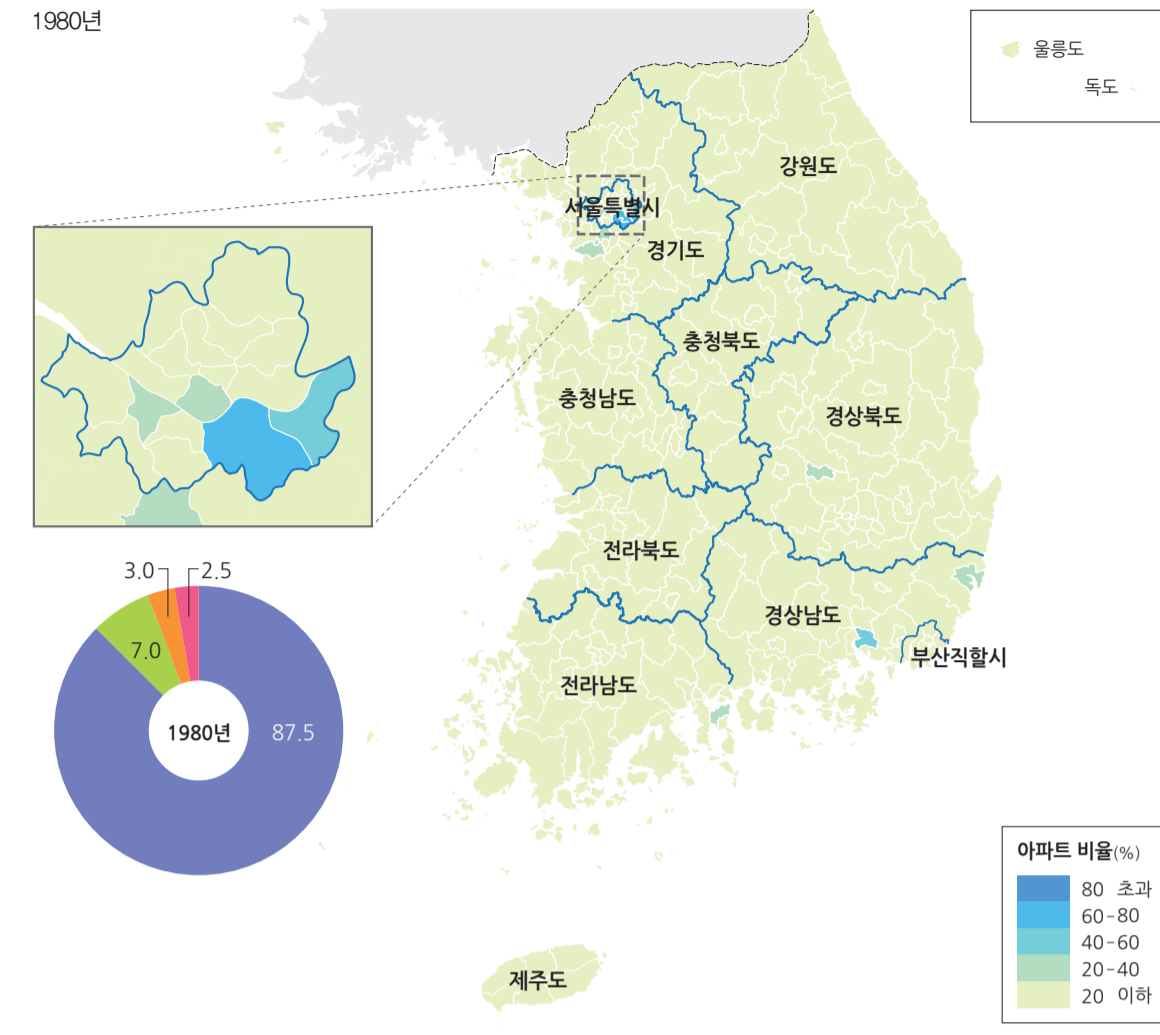
도시 인구와 도시화율



주요 도시의 인구 성장

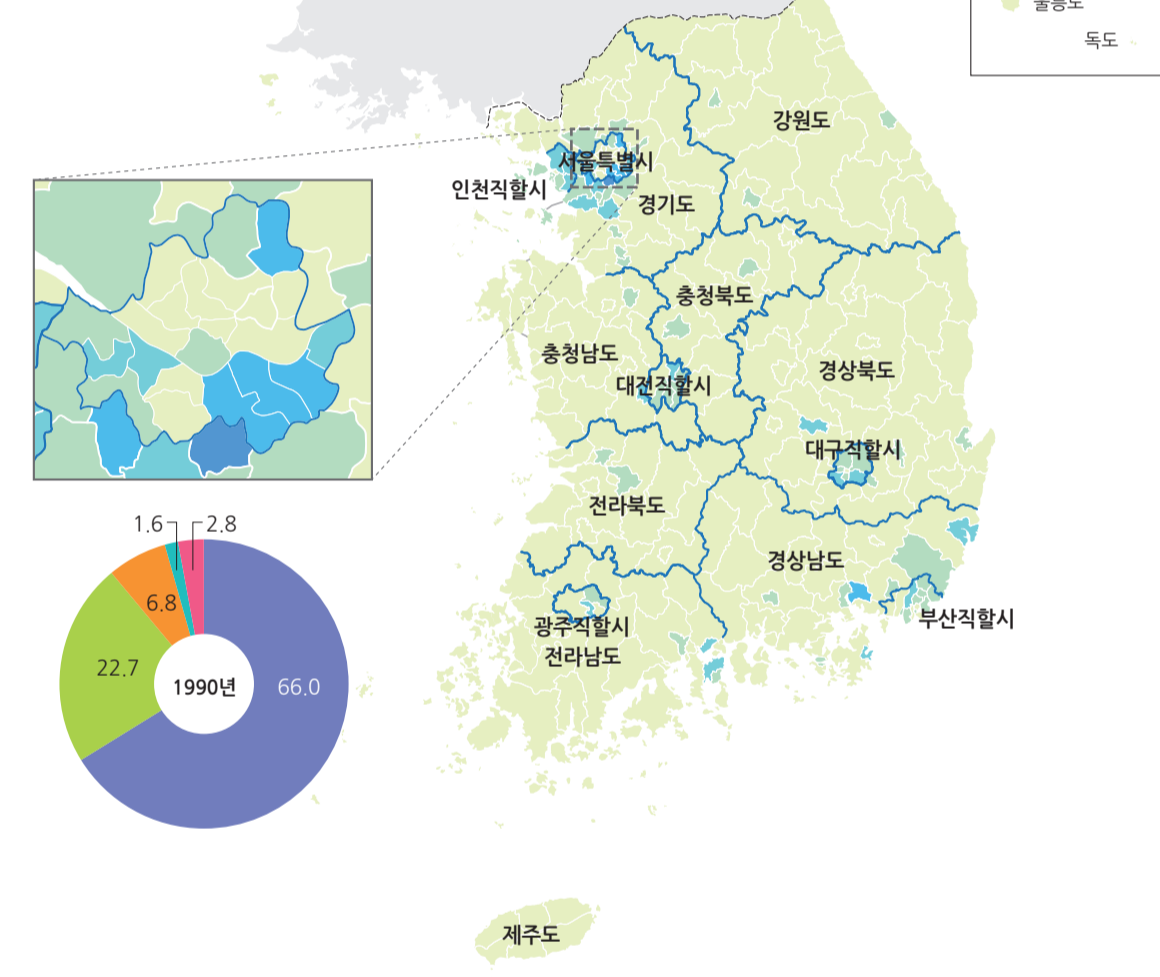


아파트 비율 변화

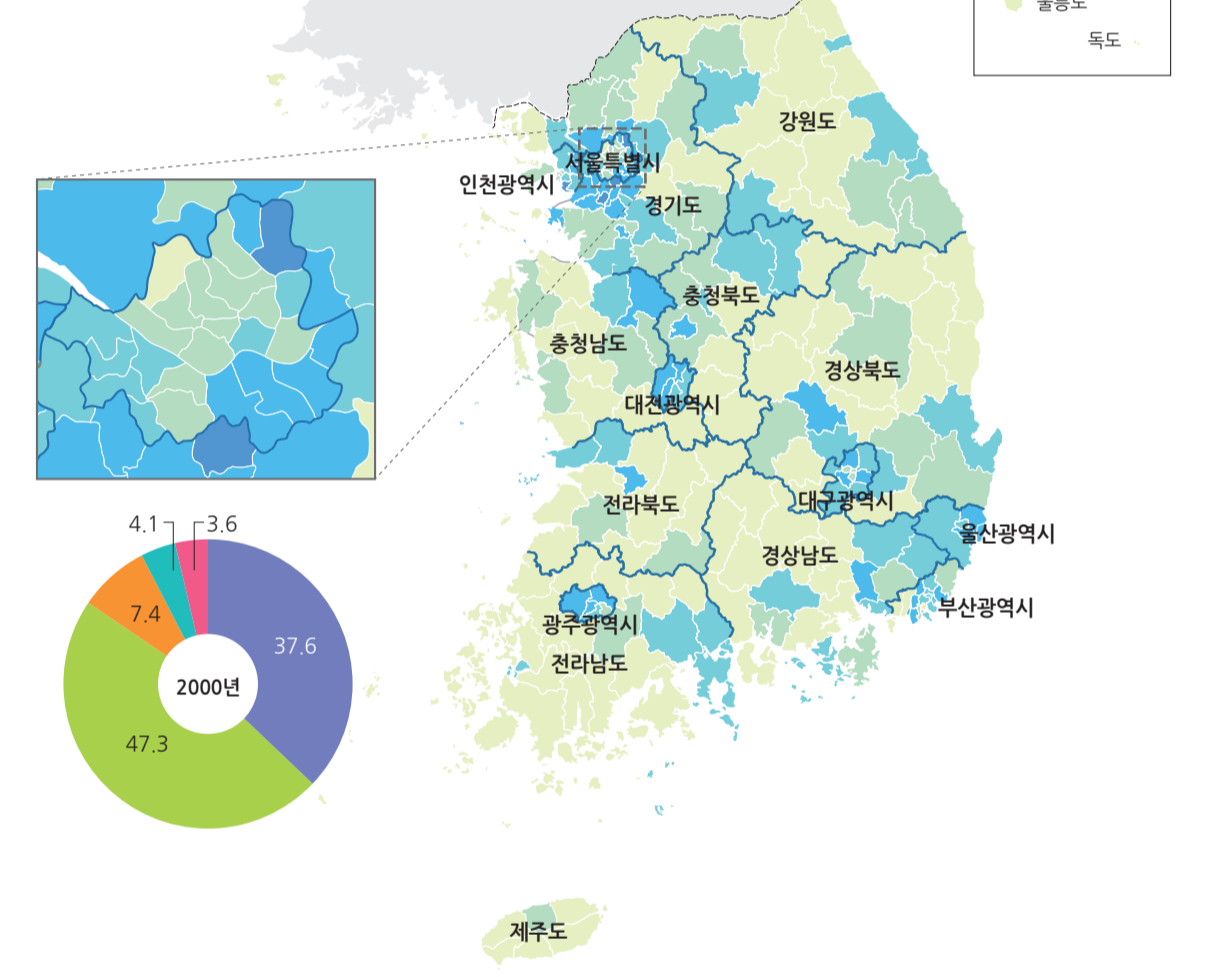


인구의 도시 집중, 핵가족화, 국민 소득 증대 및 삶의 질 향상 욕구 등으로 1980년대와 1990년대에는 주택 수요가 폭발적으로 증가하였고, 이에 주택 공급도 늘어났다. 주택 보급률은 이미 2000년에 100%를 넘어섰다. 이것은 근대식 주택 건설 사업, 주택 200만 호 건설 사업, 임대 주택 건설 사업, 강남 개발 사업, 신도시 건설 사업 등 주택 관련 여러 가지 개발 정책의 결과이기도 하다. 한편 농촌 지역에서는 농촌 새마을 사업, 농촌 정주권 개발 사업, 오지 개발 사업 등이 추진되었다. 전통적으로 주택 유형은 단독 주택 비중이 높았으나 최근에는 아파트 공급 비중이 절대적으로 많기 때문에 아파트 거주 비율이 상당히 높아졌다. 1980년 단독 주택 비율이 87.5%였던 것이 2018년 22.4%로 하락하였고, 반면 아파트는 같은 기간 7.0%에서 61.4%로 증가하였다. 아파트 공급 비율은 지역적 차이를 보이는데, 비수도권보다 수도권, 특별시 및 광역시를 중심으로 한 대도시에 집중적으로 공급되는 경향을 보인다.

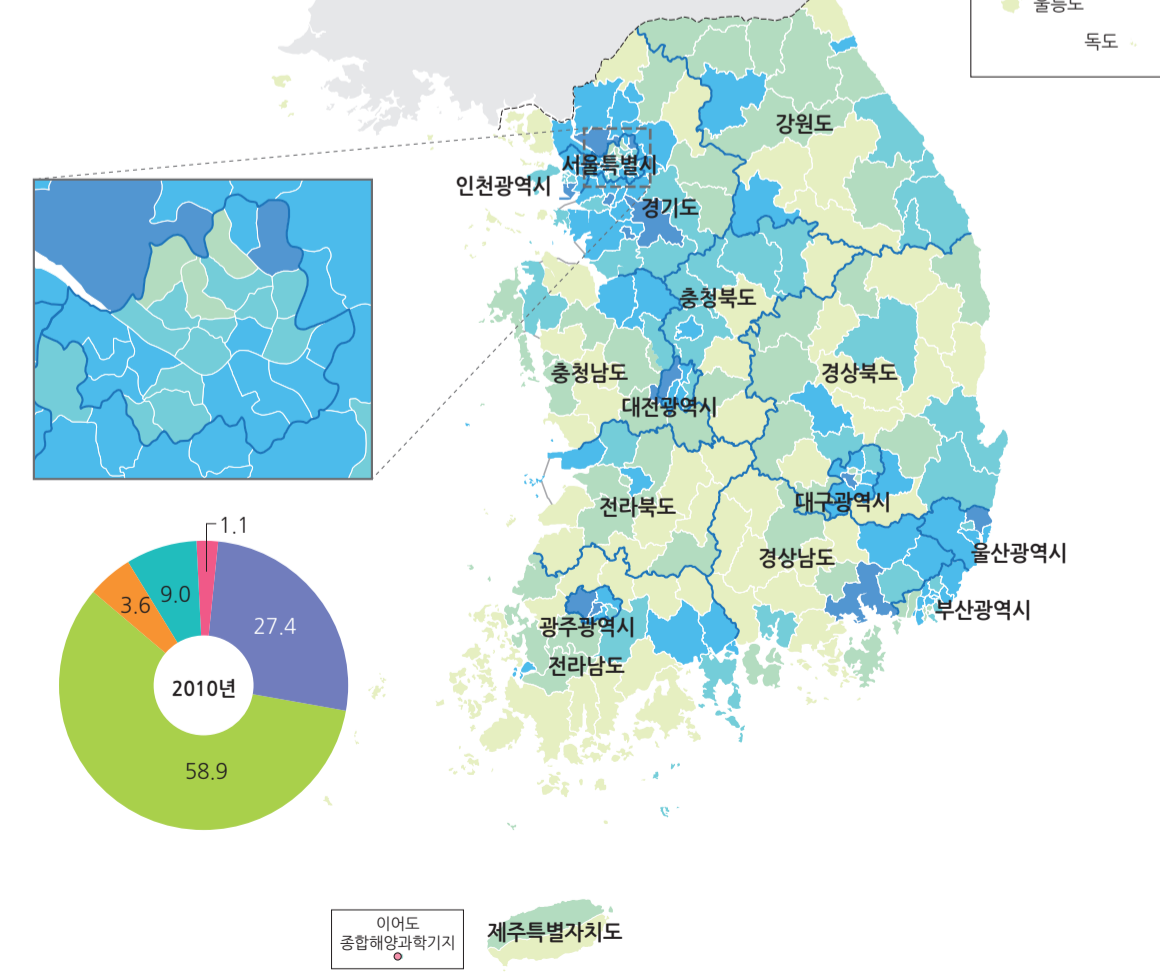
1990년



2000년



2010년



2018년

