

2000年代를 向한 京畿圈 開發戰略

Development Strategies in Kyonggi Area toward the 21st Century

任 仕 彬

(京畿道知事)

〈目 次〉

- I. 問題의 提起
- II. 京畿圈 發展趨勢와 展望
- III. 京畿圈이 안고 있는 懸案課題
- IV. 2000年代를 向한 開發戰略
- V. 道民和合을 통한 開發意志 提高
- VI. 結 論

1. 問題의 提起

道の 中央에 首都서울을 감싸고 있는 京畿圈의 面積은 首都圈(서울, 경기, 인천)의¹⁾ 93%, 人口는 32%를 차지하고 있다.

또한 全國 工場의 16.5% (7,467개)가 이 地域에 자리하고 있으며, 千萬 서울인구에 필요한 農畜産物을 供給하는 適地(전국 근교농업의 1/3)이다.

특히 交通이 便利하고 高級 人的資源이 豊富하며 各 地域에 位置한 工場等 基盤施設과 함께 매우 큰 經濟的 潜在力을 갖고 있을 뿐만 아니라, 道內의 各 地域이 首都圈住民의 1日 觀光나들이 코스로

適合하기 때문에 住民所得을 增大시킬 수 있는 有利한 與件을 갖추고 있다.

아울러, 京畿道는 漢江流域의 文化發祥地이자 千年에 걸친 韓半島 中心의 都邑地로서 찬란한 文化遺跡이 많이 남아있기도 하다.

따라서 다가오는 西海岸 時代 나아가 地方化 時代에 國家發展의 中心의 役割을 擔當하여야 하는 國土의 心臟部이자 發展의 中樞部이다.

그러나 이러한 比重과 잇점이 있는 반면에 거대도시인 서울로부터 방출되는 諸般 都市問題, 즉 交通, 住宅, 上, 下水道, 쓰레기, 公害등의 問題를 計劃的, 效率的으로 收容해야 하는 큰 負擔을 안고 있다.

또한 서울을 중심으로 한 開發制限區域과 漢水以北의 軍事施設保護區域, 漢江上水源保護區域 등 地域開發의 制約으로 不均衡을 招來하고 있기도 하다.

그러므로 地方化時代의 主役으로서, 國土에서 京畿가 차지하는 役割과 比重을 勘案할 때 이러한 課題를 여하이 克服하면서 持續的인 發展을 이룩하고 그러한 成長의 利益이 住民에게 얼마만큼 골고루 돌아가게끔 하느냐의 與否가 2000年代 京畿圈 開發의 課題이자 發展의 가능자가 될 것이다.

1) 여기에서의 京畿圈은 行政區域上 京畿道에 限함.
2) 首都圈概念속에 강원도 철원군을 포함시키기도 하나 여기에서는 除外함.

따라서 本稿에서는 이러한 趣旨에서 그간의 京畿道 發展趨勢와 앞으로의 發展모습을 主要社會指標을 통해 간략히 살펴본 다음 현재 京畿도가 안고 있는 課題를 中心으로 2000年代를 향한 京畿圈 開發方向을 제시해 보기로 한다.

二. 京畿圈 發展趨勢와 展望

1. 長期人口 展望

京畿道の 人口는 '87. 11. 1 現在 5,387千名(1,338千 家口)으로 서울特別市 다음으로 人口가 많아 全國의 13%를 차지하고 있다. 邑 以上の 都市人口는 4,082千名으로 부산市 보다도 많고 農村人口도 1,305千名으로 忠淸北道 人口와 같은 規模이다.

最近 7年間 年平均 人口增加率은 平均4.92%의 增加를 보여 全國 人口增加의 38.8%를 차지하고 있으며, 이는 每年 光明市(273,332명)보다도 큰 市가 새로 생기는 結果로 많은 行政需要가 誘發되고 있다.

또한 長期人口推計에 의하면³⁾ '87년부터 '93년까지의 京畿道の 平均人口增加率은 4.25%로 全國數值 1.14%보다 크게 上廻하여 道 發展과 더불어 行政需要가 急増할 것으로 展望된다.

(表 1) 京畿道 人口趨勢와 展望 (單位：千名)

구분	'80		'87		'93(추계)		연평균증가율	
							'80-'87	'87-'93
전국	38,124	100.0	42,082	100.0	45,052	100.0	1.42	1.14
서울	8,364	21.9	9,991	23.7	-	-	2.57	-
경기	3,850	10.1	5,387	12.8	6,917	15.4	4.92	4.25

자료：경기도, 경기통계연보, 1980-87

서울특별시, 상주인구조사결과 보고, 1987

3) '85 人口 및 住宅센서스 結果(경계기획원)를 基礎로 最小自乘法에 의해 算出

2. 主要社會指標을 통해 본 發展모습

가. 住民生活 水準

現在の 發展趨勢를 볼 때 '93년에는 道民總生産이 지금의 3배에 이를 것으로 展望되며 1人當 住民所得은 全國 豫想水準(6,200弗)을 약간 上廻할 것으로 보인다.

醫療保障은 '87년의 80% 水準에서 '93년에는 100% 惠澤이 주어지며 實質의인 醫療서비스面에서도 第2次 國土綜合開發計劃의 目標인 醫士 1人當 人口數(700-900명)와 病床當 人口數(200-300명)에 最大로 接近할 展望이다.

그러나 島嶼地域과 僻地 無醫村에 대한 醫療서비스의 均衡的 供給을 위하여 公共部門의 投資가 要望되고 있다.

自動車는 '87년 現在 181千臺로 年平均 24%(1日 平均 109臺) 정도씩 增加하고 있으며 住民所得增大와 生活패턴의 變化에 따라 自動車에 대한 需要는 더욱 增加될 展望이어서 道路 및 駐車場 確保가 무엇보다도 時急하다.

(表 2) 住民生活水準

	'80	'87	'93(추계)
○ 공 장 (수출업체)	4,858개소 (548)	7,467개소 (2,500)	-
○ 의료보장	977천명	4,288천명	6,917천명
○ 대 학	28개교	44개교	-
○ 유 아 원	175개소	337개소	-
○ 관광업체	126업체	297업체	-
○ 자동차보유 (1대당인구)	62천대 (62명)	181천대 (30명)	492천대
○ 전화보급	189천대	1,265천대	

電話保有臺數는 '87年 12月末 現在 100人當 23臺로(서울 28臺, 全國의 21臺) '93년에는 40臺 정도로 점차 높아질 것으로 豫測된다.⁴⁾

나. 生活基盤施設

住宅은 '80년의 562千棟 보다 現在 857千棟으로 1.5倍 增加되었으나 지속적인 인구증가로 住宅 普及率은 66%에서 64%로 오히려 減少하였다.

따라서 住宅建設 促進을 위하여 共同住宅 特別 賃貸住宅建設의 擴大로 '93년에는 住宅 普及率 71.5% 水準까지 끌어올릴 計劃이다.

京畿道の 물사정은 과거에 비해 많이 나아지긴 하였으나 全國水準⁵⁾에는 未達되는 실정이지만 首都圈廣域上水道事業과 이와 連繫된 地域上水道 擴充 및 簡易上水道開發로 上水道 普及率은 '93년에 77% 水準으로 增加되어 給水難은 점차 緩和될 展望이다.

下水道 普及率(管渠 施設率)은 '87년 64%로 지난 '80년에 비해 3.2배가 증가되었으며 특히 下水處理施設에 있어서는 水原, 城南등 下水處理場 竣工('87-'91)과 함께 '93년에는 73%의 水準이 될 展望이다.

끝으로 道路鋪裝率에 있어서는 農村地域이 相對的으로 30-50%의 낮은 水準에 있어 '93년에 道路鋪裝率을 80.2%로 높이기 위하여는 이 地域에 보다 投資의 加重值를 두어야 할 것이다.⁶⁾

(表 3) 生活基盤施設

	'80	'87	'93(추계)
◦ 주택보급율 (66%)	562천동 (66%)	857 (64)	71.5%
◦ 상수도시설 (보급율)	235천톤/일 (30%)	946천톤/일 (59%)	77%
◦ 하수도보급율	19%	61%	73%
◦ 도로건설	4,130km	6,046km	-
◦ 도로포장 (포장율)	1,397km (34%)	3,690km (61%)	80.2%

다. 福祉農漁村

農漁村 所得水準은 産業化 趨勢로 都市所得 水準에 비해 相對的으로 隔差가 深化⁷⁾되고 있으며

(表 4) 福祉農漁村

	'80	'87	'93(추계)
◦ 농가인구 (인구대비)	1,135천명 (28.6%)	960천명 (17.8%)	-
◦ 경지면적	290천ha	282천ha	-
◦ 호당경지면적	1.26ha	1.31ha	-
◦ 쌀생산	4,026천석	5,328천석	-
◦ 경지정리율	56%	69%	95%
◦ 영농기계화율	6%	65%	90%
◦ 농어민후계자	159명	4,560명	-
◦ 어가수	8,260가구	7,625가구	-
◦ 어선세력	4,287척	3,611척	-
◦ 수산물생산 (연안, 양식, 내수면어업)	34천M/T	50천M/T	-

* 京畿道 漁船勢力은 仁川의 分離('81년)로 急減.

4) 京畿道地方公務員教育院, 首都圈行政與件의 變化展望과 그 對應策에 관한 研究, 1987.
 5) '87年 現在 全國 上水道普及率은 72%, 서울은 99%임.
 6) '87現在 京畿道道路鋪裝現況은 國道 85.3%, 市道 81.1%, 地方道 50.4%, 郡道 31.3%임.

7) 京畿道 地方公務員教育院, 前掲報告書, p. 397.

따라서 農漁村 地域經濟의 活性化를 위한 地域開發政策이 要求되고 있다.

營農機械化率은 現在의 65% 水準에서 '93年度 90%以上 水準으로, 耕地整理率도 現在 整理可能面積(82,824ha)의 72% 水準(59,953ha)에서 '93年度 90%以上으로 높아질 展望이다.

앞으로 福祉農漁村 建設을 위하여 農漁村 生産基盤施設 擴充을 위한 持續的인 投資가 要望된다.

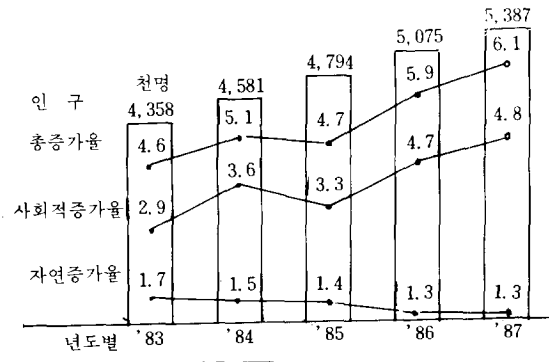
漁家는(表 4)와 같이 繼續 減少趨勢인데 비해 總生産量은 年 9%의 增加를 보이고 있다.

三. 京畿圈이 안고있는 懸案課題

1. 人口急增과 都市化趨勢

앞에서 살펴본 바와 같이, 京畿道는 急激한 人口增加趨勢를 나타내고 있으며(表 5)에서 보듯이 家族計劃事業의 成果⁸⁾ 등으로 人口의 自然增加率은 오히려 減少하였으나 社會的 增加率이 현저한 勢이다.

(表 5) 京畿道 人口增加率



8) 京畿道 家族計劃事業實績은 '85年 以後 全國最高를 記錄. 京畿道의 '88年 現在 避任實績率은 77.5%로 全國平均 70.4%를 上廻

즉 京畿道の 경우 '87년엔 轉入 706,866名, 轉出 515,414名으로 191,452名이 轉入超過되어 市·道中 가장 많은 超過人口를 나타내었다.

(表 6)을 보면 유일하게 仁川을 제외하고 其他市·道에서는 모두 超過轉入되었으며 이중 특히 서울이 심하여 97,450名으로 가장 많음을 알 수 있다.

(表 6) 京畿道로의 市·道別 淨 移動者 數

기여지	순이동자수	기여지	순이동자수
계	191,452	충북	9,756
서울	97,450	충남	17,225
부산	2,822	전북	14,927
대구	1,942	전남	21,014
인천	-4,312	경북	8,849
광주	2,059	경남	4,989
강원	14,080	제주	651

자료: 경제기획원조사통계국, 인구통계연보(주민등록에 의한 집계), 1987.

그런데 이와같이 急增하는 人口가 都市에 몰리므로써 急激하게 都市化를 形成하고 특히(表 8)에서 보듯이 서울교외주변과 경부축에 集中하는 傾向을 보이고 있다.

(表 7) 京畿道 都市化 趨勢

년도별	'80	'83	'85	'86	'87
총인구	3,850천명	4,358	4,794	5,075	5,387
도시인구 (시, 읍인구)	1,183	2,961	3,518	3,779	4,082
도시화율	56.7%	67.9%	73.4%	74.5%	75.8%

※ '80-'87년 평균인구증가율 5.7%, 동기간중 도시인구 증가율은 12.7%

※ '86전국도시화율: 61.4%, 5대도시제외(서울, 부산, 대구, 인천, 광주)

(表 8) 京畿道 人口의 서울周邊 人口分布('87年)

지역별	구분		면 적		인 구	
	면적	비율	인구	비율		
서울반경 20km 이내	751km ²	6.9%	2,177천명	40.4%		
서울반경 30km 이내	2,710km ²	24.9%	3,705천명	68.8%		

※ '70년 서울반경 30km이내 : 경기도인구의 48.9% 차지.

따라서 都市基盤施設이 충족하지 않은 狀態에서 急激한 都市化로 住宅, 交通, 上, 下水道 등 各種 都市問題가 惹起되고 있다.

더우기 문제가 되는 것은 首都圈整備計劃上的 目標人口와 實際人口가 큰 隔差를 나타내고 있음에도 目標人口에 의해 都市規模 및 施設容量을 策定함으로써 住民生活基盤施設이 不足하여 住民 不滿이 加重되고 있다는 점이다.⁹⁾

또한, 都市計劃樹立, 都市再整備, 都市計劃用途 地域決定 및 變更 등 權限이 中央의 權限으로 되어 있어 運營上 節次的 重複(최고 7단계)과 2-6년의 所要期間이 걸려 計劃과 執行에 時差(time-leg)가 심하므로 實效性있는 都市計劃의 推進이 어려운 實情이다.

그리고 京畿道一部地域(115.72km²)은 서울시 都

市計劃區域에 編入되어 있어 自治團體與件과 特性에 맞는 獨自的 開發이라는 側面에서 問題가 되고 있다.

2.-開發의 不均衡 問題

京畿道の 面積은 10,864km² (전국의 11%)로 道 全域이 首都圈整備圈域에 該當된다.¹²⁾ 이 중 國土利用 管理用途地域은 8,228km² (75.7%), 開發制限區域은¹³⁾ 1,329km² (12.2%), 軍事施設保護區域은 4,269km² (39.3%), 上水源保護區域은 478km² (4.4%)로 開發의 制限이 많으며 심지어는 5重의 規制를¹⁴⁾ 받는 곳까지 있는 實情이다.

이러한 事情으로 開發可能 面積은 지역별로 심한 不均衡을 이루고 있으며 특히 工場用地 面積은 道內 垜地面積 228km² 中 30km² 남짓한데 그것도 西海의 島嶼, 海岸, 接鄰地域은 全無한 狀態인 반면 富川 등 工業地域에 密集되어 있어 工業施設의 地域의 不均衡 配置가 심하다.¹⁵⁾

따라서 무엇보다도 地域與件과 特性을 살리는 均衡있는 地域開發이 要望되고 있으며 땅이 不足함으로써 發生되는 開發制限區域 毀損, 農地不法 專用, 山林毀損 및 無許可 建築의 亂立 등 各種 不

9) 京仁日報, '88. 8. 12; 現在の 京畿道 人口增加 趨勢로 볼때 目標人口와 實際人口는 점차 큰 폭으로 벌어질 것으로 보이며, 이에따라 都市基盤施設 不足으로 住民들의 不便이 갈수록 加重될 展望. 즉 '87년 京畿道 目標人口는 4,834千名이나 實際로는 5,387千名이고, 水原市의 경우 目標人口가 426千名이나 實際는 506千名이며 2001년에는 目標人口 583千名보다 實際 960千名 정도로 豫測됨.

10) 예를들어 國民學校의 경우 695個校 13,153學級中, 2,147學級 (16.3%)이 2部制 수업을 하는 실정임.

11) 과천시 전역(35.78km²), 광명시(0.98km²), 구리시 일부(4.09km²), 고양군 신도읍(52.9km²), 화전읍 전역

(17.95km²), 별내면 일부(4.02km²) 등이 이에 해당.

12) 京畿道面積 10,864km² 중 移轉促進圈域 1,101km² (10.1%), 開發制限圈域 1,312km² (12.1%), 開發誘導圈域 1,073km² (9.9%), 自然保全圈域 4,045km² (37.2%), 開發留保圈域 3,332km² (30.7%)

13) 開發制限區域(G.B)의 경우 全國 G.B의 24.6%에 該當하고 居住人口는 420,207명으로 道 全體의 7.8%를 차지하고 있음.

14) 京仁日報, '88. 8. 23; 1 중규제는 139km² (1.3%), 2 중규제는 7,549km² (69.3%), 3 중규제는 2,395km² (22%), 4 중 규제는 736km² (6.8%), 5 중규제는 61km² (0.6%)나 該當되는 實情

15) 京畿道 地方公務員敎育院 前揭報告書, pp. 159~165.

法行爲에 대한 法秩序의 確立이 時急한 課題로 대두되고 있다.

3. 營農漁業與件의 變化

앞서 살펴본 바와같이 農漁業部門은 産業構造의 側面에서 脆弱性を 보이고 있으나 그동안 持續的인 營農機械化 推進과 漁勞施設 擴充으로 不足한 일손이 解消되고 生産性이 점차 向上되고 있다.

그러나 反面에 地價上昇으로 農地가 減少되고 不在地主가 增加되고 있으며 生活工場廢水의 流入으로 被害가 發生하는등 營農漁業의 與件이 變化되고 있어 이에 對處하여 農漁民의 所得向上을 위한 持續的인 研究와 政策開發이 要望되고 있다.

4. 地域經濟의 育成과 課題

京畿道는 그동안 首都圈人口와 産業의 分散政策, 地方工業育成策등으로 工業生産規模(表 9參照)가 現在 全國平均値에 크게 앞선다.

(表 9) 産業構造現況

(單位：%)

구분 연도별	농림수산업	광 공 업	사회 간접자본 및 기타 서비스업	
'82	19.2	44.6	36.2	
'83	18.8	43.5	37.7	
'84	15.4	50.0	34.6	
'85	14.7	54.8	30.5	
'86	경기	12.6	54.6	32.8
	전국	12.6	32.3	55.1

그러나 中小企業의 경우 大企業 보다 많은 雇傭機會를 부여하고 있는 것에 비해 中小企業에 대한

貸出比率는 '83年 43.9%에서 '87年 46.2% 정도밖에는 金融支援面에서 進展이 없었다.¹⁶⁾

(表 10) 京畿道 企業體 現況

(1988년 현재)

구 분	계	대 기업	중 기업	소 기업
업 체 수	7,467 (100%)	193 (2.6%)	3,891 (52.1%)	3,383 (45.3%)
종업원수	464,839 (100%)	159,537 (34.3%)	268,915 (57.9%)	36,387 (7.8%)

※ 대기업(종업원수 301인 이상), 중기업(21-300), 소기업(11-20인이하)

貯蓄額은 1兆 3千億('82)에서 5兆 7千億('87)으로 全國 貯蓄額에서 차지하는 比重도 3.6%('82)에서 4.8%('87)로 增加하였으나 必要投資 財源을 調達하기에는 미흡하다.

(表 11) 貯 蓄 趨 勢

(單位：千億 원)

연도 구 분	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88 (경기도목표)
전국	359	476	585	726	933	1,197	-
경기	13	18	23	30	41	57	75

그리고 '87년 輸出額은 85억\$로 全國 輸出額(471억\$)의 18.1%를 차지하고 있다.

5. 首都圈 慰樂空間의 擴充問題

경기도는 긴 海岸線(413km)과 아름다운 산 및 文化遺蹟이 많아 首都圈 住民의 休息空間을 提供하기에 充分하다.

16) 韓國銀行, 京畿地域, 主要經濟指標, 1988. 7.

(表 12) 道內 觀光客 推移

(單位：千人)

연도 구분	'81	'82	'83	'84	'85	年平均增加率
전국(A)	97,934	113,132	119,301	125,148	132,067	7.8%
경기(B)	24,120	27,690	27,248	29,963	33,174	8.3%
B/A	24.6%	24.5%	22.8%	23.9%	25.1%	

자료 : 한국관광공사, 한국관광 장기종합개발계획 1983

京畿道內 觀光客의 數는 (表 12參照) '81年 24,120千人에서 '85年 現在 33,174千人으로 同期間동안 年平均 8.3%의 增加率을 보여 점차적으로 成長하는 趨勢이다.

특히 우리나라를 찾아온 外國人 觀光客中 58%(1,875천명중 1,084천명)가 京畿道를 訪問하고 있다.

觀光行態를 살펴보면 종래 宿泊觀光에서 1日 觀光爲主로, 단순한 觀光에서 自然, 名勝구경, 遊興, 娛樂, 海水浴등 積極的이고 多樣한 觀光으로 바뀌고 있으며 이에 따라 道內觀光施設의 整備 및 開發과 이의 體系化가 時急한 課題가 되고 있다.¹⁷⁾

실제로 京畿道는 綠地空間이 相對的으로 많은데 반해 公園率은 5.4%로 서울의 16.3% 및 全國의 5.8%에 못미치며, 1人當 公園面積은 약 7.9㎡ (전국 1인당 公園면적 11.9㎡)에 不過한 實情이다.¹⁸⁾

6. 住民和合問題

均衡있는 地域開發을 통해 살기좋은 고장을 만들기 위하여는 産業施設, 都市 基盤施設 못지 않게 住民의 先進意識, 愛鄉精神을 바탕으로 한 和合基盤

이 무엇보다도 重要하다.

즉 都市化, 核家族化로 인한 疏外感을 解消하고, 地域, 階層間의 不均衡을 解消함으로써 住民 一體感을 造成하고 開發意志를 提高시켜야 한다.

이런점에서 人口移動이 심하고 都市化가 急激한 京畿道는 특히 住民和合이 強調되어야 한다. 參考로 京畿道 人口의 出生地 分布(表 13參照)를 보면 京畿道 總人口 4,792,617名中 京畿出生은 2,417,531명 (50.4%)이며, 他道 出生이 49.6%를 차지하고 있다.

(表 13) 京畿道 人口의 出生地 分布

(單位：千名)

총인구	4,793	100%	인천	59	1.2	경북	183	3.8
경기출생	2,418	50.4	강원	212	4.4	경남	107	2.2
타도출생	2,375	49.6	충북	180	3.8	제주	9	0.2
서울	575	12.0	충남	355	7.4	기타미상	93	2.0
부산	48	1.0	전북	210	4.4			
대구	31	0.7	전남	312	6.5			

자료 : 경제기획원, '85. 11. 1, 인구 및 주택센서스 결과보고서

그밖에 住民和合의 側面에서 零細民, 障礙者, 施設收容者, 老人등 疏外階層에 대한 福祉對策도 積極的으로 講究되어야 할 것이다.

四. 2000年代를 向한 開發戰略

1. 首都圈 政策과 京畿圈 開發方向

가. 首都圈 政策의 評價

首都圈의 過度한 人口 및 産業의 分散과 首都

17) 京畿道, 京畿道觀光圈域別 整備計劃, 1986.

18) 建設部, 建設統計便覽, 1985.

圈機能의 圓滑한 遂行을 위하여 1964년의 「大都市人口集中 防止策」으로부터 1984년의 「首都圈整備基本計劃」에 이르기 까지 많은 政府 努力¹⁹⁾이 있어 왔다.

그 結果 首都圈 특히 서울의 人口增加率이 鈍化되고 많은 綠地空間이 마련 되었으며 散漫했던 그간의 首都圈施策도 首都圈整備計劃등 綜合的인 制度的 裝置가 마련되는 成果가 있어 왔다.

그러나 첫째, 人口抑制策이 서울에 치중되어 各種 都心不適格施設을 周邊都市로 移轉토록 함으로써 서울문제가 周邊京畿圈으로 擴散되는 實情이며 서울을 意識한 開發規制로 地域의 不均衡이 深化되고 있다.

(表 14) 서울都心不適格施設 및 市民嫌惡施設の

京畿道 移轉實態

施設名	個所數
계	44
유아시설	9
장애인시설(정신질환, 부녀보호등)	8
양로원	3
분노하수종말처리	2
묘지시설	7
나환자촌	1
교정시설	3
철거민이주	3
기타시설(유류저장등)	8

※其他 道界에 移轉立志한 施設: 鐵製商街, 産業資材 流通센터

(表 15) 首都圈整備計劃上 京畿道 計劃人口와 實際

구분	'84	'87	'91	2001	평균증가율
계획	4,581	4,834	5,270	6,150	2.0
실제	4,581	5,387	6,420	9,110	5.3
초과인구	0	553	1,150	2,960	3.3

둘째, 앞서指摘한 바와같이 首都圈整備計劃上 京畿道 目標人口의 設定이 연평균 25만-30만 정도의 自然增加조차도 고려하지 않음으로써 道路, 上下水道등 各種 基盤施設 確保에 차질이 誘發되고 있다.

(表 16) 主要都市 人口增加率 比較

('86-2001平均)

도시별	계획인구증가(%)	실제인구증가(%)
수원	2.7(170천명)	7.8(425천명)
부천	2.9(160천명)	15.1(1,135천명)
성남	0.9(65천명)	3.9(267천명)
광명	2.0(75천명)	7.7(289천명)

자료: 경기도, 도시국

세째, 이러한 잘못된 計劃, 不足한 基盤施設, 不均衡등 廣域問題를 調整, 處理할 首都圈廣域行政 協議會가 사실상 運營되지 않아²⁰⁾ 首都圈政策의 調整이 어려운 問題로 대두되고 있다.

나. 京畿圈 開發方向

京畿道 開發은 우선 政府次元에서의 首都圈 政策을 토대로 均衡있는 地域開發을 하여 이뤄나가되 앞서 지적된 問題點들이 補完될 수 있도록 京畿道가

19) 京畿道 地方公務員教育院, 前揭報告書, pp. 409-420.

20) 首都圈行政協議會는 서울특별시의 무성의로 '83년 이래로 中斷되고 있다.

차지하는 比重과 役割을 충분히 勘案하고 地域與件 내지 特性을 살리는 方向으로 進진 되어야 할 것이다.

따라서 첫째, 都市의 均衡開發과 中小都市 및 背後農村地域을 連繫하여 生活圈中心으로 快適한 定住體系를 確立한다.

둘째, 住宅, 道路, 上下水道施設 등 生活便益施設의 均衡인 供給과 특히 交通網 體系, 環境汚染防止 등 廣域의 問題解決을 위해 圓滑한 調整을 기해 나가야 할 것이다.

셋째, 都農間의 隔差를 解消하고 살기좋은 農漁村을 建設하기 위하여 營農漁業基盤을 擴充하고 千萬 首都圈 人口의 市場을 活用하는 所得源을 開發해 나가야 할 것이다.

네째, 地方化時代를 앞두고 地域經濟의 力量을 提高하여야 한다.

다섯째, 京畿圈 觀光客 增加와 함께 首都圈 住民에 快適한 休息處를 提供하여야 하며 아울러 地域住民 所得增大를 기하여야 할 것이다.

끝으로, 이와같은 均衡있는 京畿圈 開發이 特續的으로 推進되기 위하여는 우선 住民 모두가 하나가 되는 和合基盤을 造成하고 나아가 開發利益이 住民에게 골고루 惠澤이 돌아가도록 하여야 하며 行政의 民主化를 통해 信賴받는 行政이 되도록 하여야 한다.

2. 均衡된 地域開發

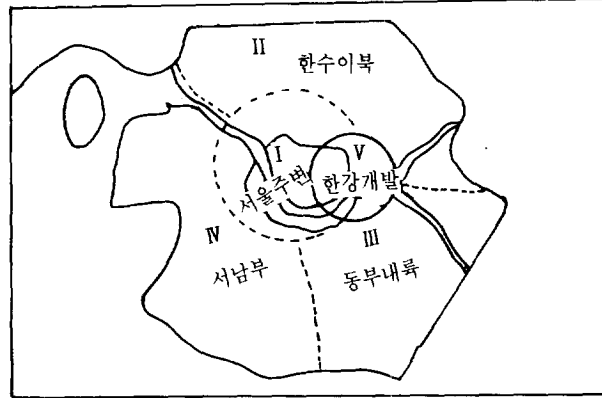
가. 圈域別 開發戰略

地域開發은 한 地域에 偏重되어서는 안되며 開

發의 可能性은 全地域에 擴大되어야 한다.²¹⁾ 이란 의미에서 京畿圈 開發은 우선 중첩되어 있는 開發制約要人을 克服하고, 地域別 潛在開發價値에 대한 認識을 새로이 함으로써 良好한 開發與件을 마련하여야 할 것이다.

여기에서는 首都圈整備計劃上의 圈域別 開發方向을 토대로 京畿道의 與件과 特性에 따라 圈域을 區分하여 개발전략을 생각해 보기로 한다.

(圖 1) 京畿圈域別開發



(1) 圈域 I 서울周邊 過密地域; 過密抑制 및 分散 整備

서울반경 20km以內의 地域으로 面積은 京畿道의 約 7% (751km², 4시 7읍)인구는 40% 이상(2,177천명)을 차지하는 人口過密地域이다.

따라서 大單位 아파트단지 및 工業團地의 新規建設은 抑制되어야 할 것이다.

그리고 既存 工場移轉을 위하여 아파트型 工場을 건립토록²²⁾함으로써 縫製, 玩具, 電子部品 등 都市型

21) 崔昌浩, 韓國地方行政의 再認識, (서울: 三英社, 1985), pp. 428 - 43.

22) 京畿道는 首都圈整備計劃法施行令의 改正에 따라 서울주변지역을 中心으로 아파트型 工場을 推進할 計劃이다.

業種을 誘致하고 이렇게 함으로써 零細製造業體 및 創業小企業의 工場敷地를 確保하며 都市零細민에게 就業機會를 주도록 한다. 그외의 業種은 農工團地로 移轉 誘導한다.

(2) 圈域 II 漢水以北開發; 새로운 可能性 創造

面積은 京畿道の 48% (5,179km²; 3市 8郡), 人口는 24% (1, 295千名)를 차지하며 軍事施設保護區域등 各種 開發制約要因으로 人口가 減少하는 地域이다.

그러나 저렴한 땅값, 豊富한 湧수로 投資費用이 적게들고 護國路, 京春國道の 建設로 道路網이 擴充되었으며, 일부 軍事施設保護區域의 開發規制가 緩和되어 自律領域이 擴大되는 등 開發與件이 보다 나아졌다.

따라서 첫째, 小規模 賃貸住宅建設의 擴大로 住宅不足에 對處하되 100世帶이상의 共同住宅 建立은 抑制한다.

둘째, 京畿南北 連結高速道路, 議政府 東部循環道路를 建設하여 道路網을 大幅 擴充한다.

셋째, 無公害 地緣性工場과 觀光레저산업(스키장, 가족호텔등)을 育成하여 住民의 所得基盤을 擴充한다.

네째, 軍事施設保護地域을 軍作戰에 必要한 最小限 地域만 除外하고 規制를 緩和하여 60,000m 以下 小規模 工業用地的 造成과 東豆川, 楊州, 坡州, 連川, 抱川등에 農工團地를 誘致한다.

다섯째, 軍事施設保護區域內 不良地區를 整備하여 聚落構造를 改善하고 戰略小都邑(例: 고양군 화전읍 18,05km²)을 示範 開發한다.

(3) 圈域 III 東部內陸地域; 開發과 保全의 調和 觀光資源(自然景觀, 文化遺蹟)이 豊富하고 首都

圈地域의 上水源이 되는 自然保全圈域이다. 最近 驪陽路, 梨浦大橋 建設과 首都圈整備計劃의 緩和로²³⁾ 觀光開發與件이 좋아지고 있는 地域이다.

따라서 地域의 特性을 살리기 위하여 첫째 神勒寺 江邊觀光地를 開發하여 세종대왕릉, 民俗陶藝村과 連繫하고, 백제유적지등을 開發하여 中部高速道路와 連繫토록 한다.

둘째, 無公害 地緣性工場을 誘致하여 住民 所得基盤을 擴充한다.

셋째, 八堂上水源保護를 위해 水上 및 空中監視體制를 驅逐한다.

네째, 八堂湖周邊의 水沒 및 落後地域 所得支援을 重點 推進한다.

(4) 圈域 IV 西海岸開發地域; 交易 前進基地 構築

京畿圈에서 유일한 開發促進圈域으로서 移轉人口와 施設을 收容하고 對共產圈交易에 對備하기 위하여 計劃的開發이 推進되고 있는 地域이다.

最近 平澤 LNG基地, 安山線 電鐵, 新葛-半月間 高速道路등 大規模 建設事業이 활발히 進行되고 있다.

앞으로의 開發方向은 첫째, '97년까지 華城(서신), 始興(군자), 甕津(대부)海岸을 埋立하는 國內 最大 規模의 始華地區開發事業을²⁴⁾ 積極 支援한다.

23) 自然保全圈域內 許容業種이 7種에서 15種으로 緩和되었으나 이와함께 과실, 채소통조림 및 절임식 식품제조업, 식물유지가공업, 장류제조업, 석재가공업, 전기·전자제품제조업, 광학렌즈 및 안경렌즈 제조업 등 無公害業種의 許容이 要請되고 있다.

24) 이 工事が 完了되면 人口 20萬의 新都市와 首都圈內 移轉對象工場 1,800여개가 입주, 8萬여명의 雇傭增大가 期待된다.

○事業期間: 1段階('86-'90), 2段階('91-'97)

○事業規模: 288km² (78,060千坪)

○事業費: 7,911億원(補償費 1,333億원)

둘째, 平澤港을 '87년부터 2011년까지 9,220億원을 投入하여 國內 最大의 港灣으로 建設한다.

(表 17) 平澤港建設計劃比較

구분 시설별	평택항	인천항	부산항	비고
화물처리능력	4,800만톤	2,300만톤	3,700만톤	
접안시설	63개 선좌	36	56	
선박접안	3천톤-12만 톤 63척	13마톤-5만 톤 36척	5천톤-5만 톤 56척	동시 접안

세째, '96년까지 周邊地域에 工業團地를 造成(11개 지구; 12.18km²)하고 이의 背後田園 都市로서 平택, 안중(인구 7만명 규모)를 開發하여 快適한 定住空間을 提供한다.

끝으로 西海岸 本格 開發에 對備해 西海 5島嶼 및 落後島嶼 開發에 集中 支援을 한다.

(5) 圈域 V 漢江綜合開發地域; 水系 및 環境 管理

서울 漢江綜合開發에 이어 인접된 京畿圈域의 漢江地域開發이 綜合的으로 推進되는 圈域으로서 이 圈域의 開發方向은

첫째, 自然空間과 人工의 努力이 調和를 이룬 江邊空間을 造成하고,

둘째, 漢江流入의 4個 河川을 整備하여 맑은 漢江을 保全하며

세째, 이와 關係하여 京畿東北部地域開發을 促進하는 것이다.

京畿漢江綜合開發의 計劃期間은 6個年('87-'92)으로 計劃區間은 서울市界-八堂岬(18km)이며, 이에 所要되는 事業費는 全額 모래, 자갈등 骨材

販賣大金으로 充當할 方針이다.

主要 事業으로는 堤防(兩岸 30.7km) 및 江邊道路(19km) 建設, 그리고 貯水路 整備(護岸 23km), 高水敷地의 造成(6개소 50만평)을 통한 體育公園, 野外音樂堂, 낚시터등 文化藝術의 空間으로의 活用이다.

아울러 京畿東北部地方開發을 위하여 八堂大橋(남양주 와부읍-광주 동부읍: 3.2km 구간)를 建設하고 南北間 地域을 連結한다.

나. 地域定住體系의 確立

우리나라 地域開發의 變化를 살펴보면 '80년대에는 대구, 광주, 대전을 포함하여 5대 廣域都市圈으로 改編함으로써 서울, 부산의 兩極化 現象을 緩和하고 '90년대에는 地方中小都市를 中心으로 就業機會를 擴大하고 各種 便益施設을 擴充함으로써 그 地域內住民이 大都市 生活과 다름없는 生活을 營爲하도록 하고 있다.²⁵⁾ 따라서 京畿圈 開發에서도 이러한 地域定住體系의 確立이라는 側面에서 大都市 人口過密問題를 解決하기 위하여는 都市人口 集中의 抑制 및 地域內 分散政策을 推進하는 한편 中小都市와 農村의 地域開發을 活性化하여 地域間 隔差를 緩和하여야 한다.

따라서 都市는 現在의 人口水準과 都市性格 및 開發展望을 고려하여 段階的인 成長管理를 하고, 農村은 成長 潜在力이 큰 地方中小都市를 連繫하여 地方生活圈을 形成하며 其他 '島嶼, 山間奧地의 特殊地域은 政策的 支援과 開發을 통해 人口의 地方定着을 誘導해 나가야 할 것이다.

25) 韓國開發研究院, 2000年을 向한 國家長期發展構想. pp. 171 - 173.

(1) 都市의 均衡開發과 成長管理

都市成長 管理政策이 2천년대에는 全國的 都市化와 都農의 開發로 轉換함에 따라²⁶⁾ 現在의 도시가 급증하는 인구에 의해 過大都市가 되지 않도록 人口 60-70만명 範圍內에서 維持하고 邑 人口는 3萬名을 넘지 않도록 管理한다.

(表 18) 都市成長管理人口

구분	대 상	관리(상한)인구
대도시	수원의 4개시	60-70만
중도시	의정부의 6개시	30-50만
소도시	6개읍(미금, 오산, 동부, 군포의왕, 소래)	10-15 만
	13개읍(원당, 신도, 이천, 안성 금촌등)	3-4 만
지방도시	14개읍(화전, 연천, 와부, 양평 파주등)	2-3만
	160개 면	

그리고, 都市의 特色과 開發展望을 감안하여(表 19)와 같이 整備方向과 都市階層構造를 設定, 均衡開發이 되도록 한다.

(表 19) 都市性格 및 階層構造

방 향	대 상 도 시
지역중심도시	수원
대도시 주변도시	성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 구리, 신장, 벽제, 원당
지역서비스 도시	의정부, 안산, 평택, 송탄, 동두천, 이천 김포, 와부, 일산, 오산, 팽성, 양평
농촌 지원도시	장호원, 안성, 용인, 가평, 강화, 포천, 연천, 문산, 파주, 금촌, 광주

이처럼 都市의 體系의 管理를 통한 均衡開發을 위해서는

첫째로 過密地域은 서울로 부터 逆流하는 人口의 社會的 增加를 招來할 産業施設의 立地를 制限하고 都市基盤施設이 貧弱한 地域의 宅地開發, 大規模 建築行爲등 人口集中要인이 많은 開發事業을 抑制한다.

둘째, 土地利用의 高度化와 都市의 無秩序한 開發防止로 綠地 및 自然環境을 體系의으로 保全하고 나아가 道路, 駐車場, 公園의 都市 3大 空間을 餘裕있게 確保²⁷⁾함으로써 살고 싶은 집, 견고 싶은 거리, 머물고 싶은 空間을 創造한다.

셋째, 都市計劃의 再整備와 함께 都市化 面地域을 計劃的으로 管理하고 특히 示範 田園都市開發(예 : 평택 안중, 용인 수지)을 推進한다.

(2) 農村人口의 地方定着化와 特殊地域開發支援

人口의 地方定着을 주도할 핵심지로서 背後農村地域과 連繫되어 地方生活圈을 形成할 地方中小都市의 機能을 強化하여야 한다.

즉, 小都市는 地域成長의 據點機能的 性格이 강하여 自體의 적절한 生産機能만 가진다면 많은 雇傭機會를 創出하여 經濟의 地域內 循環 및 乘數效果를 통해 農村人口의 流出을 遮斷하고 都市 人口도 收容하는 效果를 期待할 수 있다.²⁸⁾

26) 韓國地方行政研究院, 2000年代를 向한 地方行政座標, 1985, p. 717.
 27) 都市 3大空間의 確保를 위해 10個 都市에 대해 '88事業費 397百萬원을 들여 都市計劃을 再整備함.
 28) 朴仁鎬, 地方發展政策論 (서울: 集文堂, 1985), p. 238.

따라서 農工團地를 育成하여 家内手工業 및 特產品, 農産物 加工과 農業支援産業, 中小製造業등 比較優位에 있는 産業에 特化하여 開發한다.

그리고 道路, 上·下水道 都市基盤施設 擴充과 함께 醫療福祉, 教育, 金融, 流通 및 行政서비스등 都市의 生活樣式을 提供하여 農村을 單純한 農業生産의 空間이 아니라 住民定住의 空間으로 轉換시킨다.

(3) 島嶼·山間奧地 特殊地域開發

不均衡 成長으로 뒤쳐진 西海島嶼, 接敵地域, 山間奧地등은 地域隔差의 解消와 住民生活의 平準化를 통해 基本的 福祉水準을 維持시켜 줌으로써 定着을 誘導하여야 한다.

(表 20) 京畿道島嶼現況

各島嶼該當部	島嶼數	面積	家口및人口	耕地
화성 44	211개소 유인: 49, 무인: 162	384.20km ²	12,917호	11,407ha
김포 4			(농가: 7,852)	(전: 4,046,
강화 88			비농가: 5,065)	답: 7,361)
용인 135개소			46,382명	호당 1.4ha

자료: 내무부 특수지역과, 1987

(表 21) 民統線 北方마을 一般現況

該當部	總面積 (ha)	家 口		人 口		耕地面積(ha)		行 業				
		計	農家	計	男 女	計	田 畜	耕地	所得			
파주,연천 강화,김포	62,674	6,411	5,653	758	28,121	14,081	14,040	9,007	2,366	6,641	1.6ha	6,496 천원

자료: 京畿道 企劃管理室, 1988.

山間奧地는 草地開發로 畜産業등의 生産空間을 擴大하고 그외는 觀光資源으로 開發하여 住民所得의 基盤을 다진다.

5. 快適한 生活環境基盤의 造成

가. 住宅普及의 擴大와 住居與件의 改善

앞에서 본 바와같이 人口急增으로 그동안 중단 없는 住宅事業에도不拘하고 需要에 비해 住宅供給이 매우 부족한 實情(表 22參照)이다.

(表 22) 住宅普及率

(* '87. 12月末現在)

인구수	가구수	주택수	주택보급율	비 고
5,387천명	1,338천호	858천동	64.1%	전국: 69.5%(*서울: 51.4%) 최고: 충북 81.6% 최저: 대구 50.6%

住宅普及率을 提高하기 위하여는 우선 住宅購買力의 擴散에 政策의 力點을 두어야 한다.

예컨대 住宅融資額을 負擔能力에 따라 增額시켜 주는등 住宅金融制度의 改善을 들 수 있다.

그리고, 供給側面에서는 야산, 宅地를 개발하고, 住宅觀念이 “所有概念”에서 “住居개념”으로의 轉換에 맞추어 賃貸住宅 및 空洞住宅 建設에 公營開發方式의 도입과 行政節次의 簡素化, 분양가격의 現實化를 통해 民間住宅建設을 促進하여야 한다.

京畿道는 (表 23)과 같이 '88년부터 '92년까지 38만동을 새로이 건설하여 住宅普及率을 70% 이상으로 높일 計劃이나 단지 슬림化를 招來할 小規模共同住宅의 集團建設은 尙급적 止揚할 計劃이다.

(表 23) 京畿道 住宅建設計劃('88-'92)

(單位:千戶)

구 분	계		'89	'90	'91	'92
민간주택	220	40	40	44	46	50

자료: 경기도 건설국, 1988.

아울러 住宅의 量的擴大政策과 더불어 住居與件의 質的 改善이 強調되어야 하는데 특히 農村의 경우 화장실, 부엌을 근대시설로 주택을 개량, 보수하고, 상·하수도등 下部構造(infrastructure)의 建設에 集中 投資한다.

(表 24) 農 村 住 宅 現 況

구분	동수	요개량동수	개량실적		향후계획
			자력	지원	
주택	359,683동	127,430동	41,403	22,367	63,660
변소	345,303동	130,027동	23,793	44,914	61,320

자료: 경기도 건설국, 1988.

나. 道路·交通網 擴充

京畿道는 道路 總延長 6,043km로 全國對比 11.1%를 占有하고 道路鋪製率은 61%로 全國平均 鋪製率의 57.2%보다 상회하고 있으나 서울에 비하면 크게 낮은 實情이다.

(表 25) 道 路 網 現 況

('88년 현재)

구분 도로별	노선수	총연장(km)	포 장	포 장 율	
				경기도	전 국
고속도로	4	188	188	100	100
일반국도	14	1,303	1,112	85	77
지방도	59	1,552	783	50	37
시 도	4,243	1,340	1,087	81	68
군 도	240	1,660	519	31	19

※서울: 총연장 7,322km, 포장율 79.6%

전국: 총연장 54,689km, 포장율 57.2%

자료: 경기도, 건설국 도로과·건설부, 도로현황조사, 1988.

따라서 地方의 産業發展과 새로운 産業立地形成에 큰 活力을 불어 넣을 수 있도록 地方道路網을 擴充, 整備한다.

첫째, 京水産業道路, 議政府 東部循環道路, 新葛-半月間 高速道路, 京畿南北連結高速道路(판교-구리간)등 大規模 道路建設事業을 차질없이 推進한다.

둘째, 道路의 效率性 提高를 위해 凹凸식 버스 정류소 設置(1차선 증설효과)와 집단 마을 區間 道路의 歩道를 設置하고,

셋째, 道路·橋梁台帳을 電算化하여 體系的인 補修計劃을 樹立함으로써 道路의 管理機能을 強化한다.

네째, 地方道路 및 農漁村 道路를 擴張, 鋪裝하고 학교문 앞길의 鋪裝事業을 추진한다.

다. "물" 問題解決을 위한 投資擴大

京畿地域은 比較的 降雨量이 豊富하고 하천이 發達되었음에도 不拘하고 用水의 需要와 供給은 地域에 따라 심한 不均衡을 나타내고 있다.

(表 26) 京畿道 上水道事業現況

급수도시	총인구	급수인구/%	급수량	1인급수량
69도시	5,387천명	3,178천명	59 742千톤/日	232ℓ/D
12시	2,950	2,525	86 622	250
57읍면	2,437	653	27 120	185

※施設容量：886千톤/日

따라서 이를 解消하고 2000년대에 豫想되는 用水의 需要增大를 充足시키기 위하여

첫째, 漢江의 水資源을 充分히 活用하고 用水不足地域에 대하여는 流路를 變更하는 등 廣域의 上水道 開發體系를 確立한다.

즉, 首都圈 廣域 上水道 3段階事業이 完工되면 1일 130만톤이 供給되고 이중 京畿地域은 99萬톤이 配分될 豫定이다.

廣域 上水道 3段階事業 完了時('88년말) 給水展望

급수인구 : 3,178천명 → 3,986천명
 상수도 급수율 : 59% → 67%
 1인1일 급수량 : 232ℓ → 273ℓ

둘째, 廣域 上水道事業과 連繫하여 上水道 施設을 擴充하며 특히 邑面 上水道 施設의 擴充으로 水質改善에 진력한다.

세째, 高地帶 및 광명, 수원, 안양등 都市地域의 冬, 夏節期 給水難에 對備하기 위하여 貯水地, 地下水 開發등 非常給水態勢를 갖추고

끝으로 西海岸의 用水不足地域에는 大規模 干拓事業과 더불어 淡水湖를 建設하여 自體用水로 利用하는 方案도 講究해 나가야 할 것이다.²⁹⁾

29) 韓國開發研究院, 前掲報告書, pp. 181 - 182.
 京畿道에서는 實例로 始華地區開發事業('86-'97)에서 淡水湖를 6,918ha造成할 計劃임.

라. 環境汚染의 防止

京畿地域의 急激한 産業化, 都市化는 大都市 및 主要河川地域에 심각한 環境汚染을 惹起하고 있으며³⁰⁾ 自然環境을 破壞하고 있다.

따라서 環境保全對策으로 公害排出業所의 管理를 徹底하게 하고 汚染原因者 負擔原則을 強化하는 한편 産業立地選定과 生産施設 設置時부터 環境保全對策을 講究해 公害發生을 未然에 防止하여야 할 것이다.

또한 首都圈 生活用水 保全을 위하여 上水道 保護區域內 人口 및 産業立地를 規制하고 漢江綜合開發과 並行하여 漢江流入支川을 淨化한다.

특히, 漢江上水源保護를 위한 管理專擔機構를 設置하며, 수원, 성남, 안양, 구리, 광주등 都市化地域을 中心으로 점차 大單位 下水終末處理場, 糞尿終末處理場을 設置하도록 한다.

아울러 土地保全을 위해 城南市등 쓰레기 燒却場 設置 擴大와 함께 始華地區와 金浦, 영종등 해안지대에 大單位 쓰레기 埋立場을 設置하고 나아가 쓰레기 收去 및 處理技術을 開發하여 資源化하는 方案도 아울러 講究해 나가도록 한다.

끝으로 특히 農村地域의 큰 汚染原因인 生活下水, 쓰레기 處理 問題에 보다 많은 關心과 努力이 集中되어야 할 것이다.

마. 廣域의 問題解決

交通, 通信의 發達로 經濟圈, 生活圈이 擴大되고

30) 예컨대 八堂上水源保護區域內 7個 漢江流入河川中 現在 경안천이 BOD13.0ppm으로서 環境許容基準值인 10ppm을 넘었으며 汚染源은 生活下水 76.1%, 工場廢水 17.7%, 畜産廢水 6.2%로서 分析되고 있다.

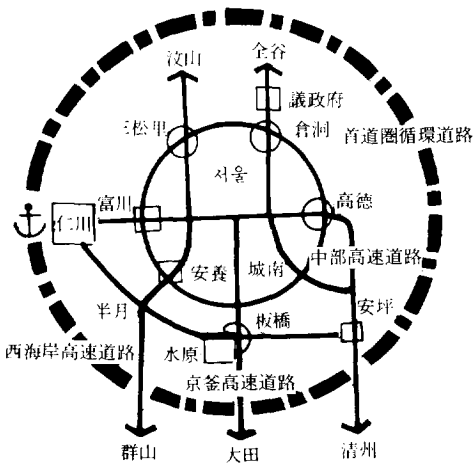
유동성(mobility)이 增大됨으로써 都市體制를 開放體制(open system)視 하고, 行政區域에 拘束받지 않는(boundary free) 視覺의 變化, 즉 行政需要的 廣域的 處理가 要望되고 있다.³¹⁾

이와같은 廣域行政的 問題는 우선 重複投資, 小規模投資로 因한 非能率性(inefficiency)을 解消하고 大衆交通手段의 運行, 環境汚染防止등에 있어서 行政協調 및 調整體制를 確立하며, 世제 大都市, 周邊地域, 都市와 農村間에 行政서비스의 均質的 供給을 통해 地域間 福祉水準의 不均衡(inter-regional disparities)을 解消하는 方向으로 解決해 나가야 하겠다.³²⁾

따라서 첫째, 首都圈內의 交通施設과 手段이 相互補完的으로 連繫될 수 있는 廣域 交通利用體系의 確立이 切實하다.

즉 既存 道路網을 最大限 活用하면서 新産業地, 觀光休養地, 背後地間을 잇는 迂迴道路의 新設로 首都圈 全域을 連結케 하고, 電鐵, 버스의 大衆交通手段을 相互連繫하는 交通體系를 確立한다.

(圖2) 交通體系構想



둘째, 首都圈內 貨物 및 旅客의 交通量에 비해 道路施設 容量은 限界에 이르러 首都圈內道路는 '84年 現在부터 경인, 경부, 영동 高速道路는 물론 國道 1호선 서울-안양간, 49호선 군포-사당구간, 地方道 논곡-광명구간등이 隘路區間으로 判斷되었다.³³⁾

특히 京畿道內 18個 交通滯增 尤甚地區(71km)中國道 1호선 安養市界의 경우 서울集中化로 병목(Bottle-neck)現狀이 심해 住民에게 苦痛을 주고 있으므로 首都圈 交通疎通對策의 一環으로서 廣域的으로 다루어져야 한다.

또한, 住民便宜의 交通網 側面에서 京畿南北間 直結路線과 首都圈內 버스料金體系도 廣域의 問題 解決에 包含되어야 할 것이다.

세째, 水資源의 廣域의 利用과 管理라는 觀點에서 首都圈廣域上 水源保護區域은 광활한 保護面積과 過多한 費用이 所要되므로 保護區域 管理專擔機構를 設置하고 漢江水質의 保存側面에서 下水處理場 建設費 및 管理 運營費를 受惠都市(서울, 인천)와 共同負擔하여야 할 것이다.

이와같이 交通, 施設廣域利用, 費用負擔體系등 自治團體間(서울, 경기, 인천, 강원 및 각 시.군) 利害相衝問題를 解決하고 中央部處와 自治團體間 各種 施策의 連繫性을 維持하기 위해 廣域行政協助體制를 강화하여 首都圈이라는 큰 次元에서 道路, 交通, 上下水道, 쓰레기, 公害등 廣域的 處理를 하여야 할 것이다.

31) 金 源, 都市政策論 (서울:經營文化院, 1986), pp. 68-69.
 32) 金安濟, 盧隆熙, 崔相哲, 都市行政論 (서울:서울 大學校 出版部, 1982)
 33) 建設部, 京畿地域綜合交通體系調查, 1984.
 建設部, 道路交通量統計年報, 1986.
 34) 京仁日報, '88. 8. 22: 現在 東豆川-서울-水原 間, 水原-서울-金村間의 2個路線

4. 農漁村 所得增大

가. 農漁村 經濟 活性化

農漁村經濟를 活性化하기 위하여 첫째, 耕地整理의 擴大施行과 農機械 보내기운동³⁵⁾ 機械化營農團 運營을 통한 農業機械化率의 提高, 農業用水의 開發을 통한 水利安全率 提高등 營農基盤을 擴充한다.

둘째, 農漁村 負債를 輕減하고 農地購入 資金을 擴大 支援함으로써 農民의 生産意慾을 提高한다.

세째, 自律營農 示範面의³⁶⁾ 育成과 農漁民後繼子를 養成함으로써 農漁村 發展의 求心點을 形成해 나간다.

끝으로 京畿道는 넓은 해안과 많은 호수, 댐 등 天惠의 與件을 갖추고 있는 반면에 接敵地域으로 인한 漁場制約과 大單位 干拓 및 埋立으로 인한 漁場의 減縮으로 漁場開發에 어려움이 많은 實情이다.

따라서 漁業與件의 緩和와 함께 淸淨水域의 造成, 漁場施設의 擴充, 그리고 沿岸漁場의 牧場化 開發 등을 推進하고, 內水面 開發을 위한 內水面 開發 研究所, 持續的인 치어, 방어의 擴大에 노력하고 있다.

나. 農漁村 所得源 開發과 福祉基盤 擴充

먼저 다양한 農村所得源 開發을 위해 主産團地 및 複合營農團地를 育成하고 民俗工藝品, 食料品, 農水産資材등 農漁村 副業團地 育成과 家族休養園

35) 京畿道에서는 '88년부터 農村일손돕기의 一環으로 農機械보내기운동을 示範推進하고 있다.

36) 營農指導方法을 改善하여 農民 스스로 農事技術을 배워가도록 示範推進하고 있다.

시티 開發을 통해 農外 所得增大基盤을 擴充한다.

둘째, 바다농장 및 觀光漁村 開發로 漁村地域 所得基盤을 擴充해 나간다.

세째, 農漁村 所得源道路開設, 僻地路線新設, 農村地域下水道 整備로 農漁村 生活與件을 改善하고 面單位에 綜合福祉館을 建立하는 등 福祉基盤을 擴充한다.

다. 地域有名特産物 育成과 流通構造 改善

地域別 有名特産物의 育成을 위해 「特産物 別名 붙은 고장만들기」(예: 징기미, 여주 망콩, 가평 잣등)와 상표, 포장제 開發로 特産物 제품만들기를 推進한다.

또한 農産品 直去來를 擴大하여 安定된 市場을 確保하도록 努力하고 協同 出荷班 組織의 運營으로 流通構造의 改善과 價格安定에 기한다.

5. 地域經濟의 活性化

가. 地域經濟 低邊의 擴充

앞서 살펴본바와 같이 京畿道는 서울과 同一生活圈으로 容易한 情報接近과 높은 成長 潛在力을 가진 반면에 安保要衝地로서 開發과 土地利用 規制가 尤其하여 地域經濟發展의 鈍化要因으로 作用한다.

따라서 이러한 制約要件을 克服하면서 서울 域속경제에서 탈피하여 地域經濟發展의 기틀을 마련키 위하여는 우선 地方銀行을 地域의 金融센터로 育成하고 地方貯畜의 持續的 增大로 投資財源을 自體 調達케 함으로써 地方金融의 自力度 提高와 더불어 地域經濟의 底邊을 擴充해 나가야 하겠다.

그리고 產, 學, 官 協調 및 地域經濟協議會의 活性化, 産業情報센터의 設置 運營으로 地域經濟의 自律的인 發展 力量을 提高하여야 할 것이다.

나. 輸出振興과 中小企業育成

京畿道 輸出實績은 (表 27)에서와 같이 '83년 31억불에서 '87년 85억불로 대폭 신장 하였으며 對 共產圈交易에 대비한 西海岸 開發로 輸出은 더욱 늘어날 展望이다.

(表 27) 京畿道 輸出實績

(단위 : 백만 \$)

구분	'83	'84	'85	'86	'87
전국	24,223	29,245	30,283	34,714	47,300
경기	3,133 (12.9%)	3,849 (13.2%)	3,909 (12.9%)	5,653 (16.3%)	8,531 (18.0%)

※()은 전국대비

이를 뒷받침 하기 위해서는 우선 성남, 반월, 안성공단을 中心으로 産業 聯關體制를 構築하고 相對的으로 雇傭效果과 높은 中小企業의 育成基盤을 擴充해 나가야 할 것이다.

이러한 中小企業의 育成保護를 위하여는 우선 工藝品 生産業體, 優秀業體,³⁷⁾ 새마을工場等 地緣性有望 中小企業을 重點 支援하며, 建設工事に 있어서도 道內業體의 參與를 擴大해 나간다.

그리고 中小企業 技術開發, 品質向上 指導를 위해 經營相談室을 設置 運營하며 中小企業의 創業을 促進시킨다.

37) 京畿道 工藝品 生産業體는 329業體(도자기 공예 138, 목칠공예 50, 금속공예 34, 기타공예 107)로 年間 販賣額이 1,200億원(수출 1억 \$)에 達한다.

6. 首都圈 慰樂空間의 提供

京畿道는 훌륭한 自然景觀, 文化遺蹟, 觀光資源을 많이 갖추고 있음에도 불구하고 年間 2千萬名으로 늘어나는 觀光客을 收容하기에는 觀光施設이 不足하고, 觀光文化資源이 散在되어 있어 多樣한 機能의 觀光地 造成이 必要하다.

따라서 과감한 施設投資로 觀光基盤을 擴充하고, 民俗, 傳統文化資源과 숨어있는 觀光資源을 發掘하여 開發潛在力이 높고 文化 및 歷史價値가 높은 것부터 점차 整備保全함으로써 觀光地에 대한 開發 및 保全을 體系化하여야 한다.

즉 觀光資源分布를 體系的으로 묶어 觀光圈域을 마련함으로써(表 28參照)散在한 觀光 文化資源을 連繫하는 多樣한 廣域 觀光交通體系를 確立해 나가야 한다.

(表 28) 京畿道 觀光圈域

권역구분	대 상	개발 및 정비방향
민속관광권	경기남부지역 (용인, 이천 등 15개 시군)	· 용인사원동원, 민속촌 등 민속위락 관광 · 여주 신곡사, 노예촌 등 유물보존 및 문화관광 · 골프장, 스키장, 저수지 등 중심으로 한 주말 휴양지
수상관광권	경기동부지역 (기평, 남양주군)	· 북한강, 남한강의 수상관광 · 천마산, 용문산 등 산악관광 (수상내륙연계)
휴식관광권	경기북부지역 (의정부, 동두천시 및 연천, 포천, 양주군)	· 북한산, 도봉산 등 주말산악관광 · 백운계곡, 삼성호수 등 1일 휴식관광
안보관광권	경기북서지역 (과주, 김포, 강화)	· 강화 마니산, 의사유적 등 문화관광 · 원문섬, 어기봉, 오두산 등 안보관광
해안관광권	시부도서해안지역 (용인군 및 시해도 서 일원)	· 피서관광 - 음왕리, 덕적도 등 · 해상관광 - 다양한 도서경관

한편 京畿道는 不足한 公園率을 提高하기 위해 아래 (表 29)와 같이 264.9km²에 達하는 公園을 指定하였다.

(表 29) 公園 指定 現況

· 국립공원 : 1개소(북한산 78.45km ²) - '83. 4. 2지정
· 도립공원 : 1개소(남한산성 36.45km ²) - '71. 3. 17
· 군립공원 : 1개소(천마산 12.7km ²) - '83. 8. 29
· 도시공원 : 767개소(30개 시군, 137.30km ²) - '80년 이후 현재

※북한산-경기관할(38.74km²), 서울관할(39.71km²)

그러나 아직까지 都市公園의 開發狀態는 크게 不足한 實情으로 都市自然公園과 近隣公園의 擴充으로 住民의 보다 많은 休息處를 提供토록 하여야 할 것이다.³⁸⁾

五. 道民和合을 통한 開發意志 提高

1. 愛郷과 愛民으로 和合基盤 擴充

2000年代를 向하여 풍요로운 생활터전을 가꾸어 나가기 위하여는 앞서 살펴본 物的要人外에 온 道民이 하나가 되는 大和合을 이룩하고 그 和合속에서 成長의 受惠가 住民 모두에게 골고루 돌아 가도록 하는 것이 무엇보다도 緊要하다.

따라서 排他的이거나 閉鎖的인 것이 아니고 和合과 調和속에 出身이 어디든 京畿道에 살면 京畿人이라는 親和的이고 包容的인 愛郷運動과 내고상과 내고장 人들을 사랑하는 精神의 擴散이 이루어져야 한다.

38: '88年 現在 都市公園中에서 都市自然公園은 指定面積中 5km²(8.9%), 近隣公園은 指定面積中 3km²(8.6%)만이 開發된 狀態임.

이런 意味에서 우선 사는 곳에 情붙이기 運動(예 : 이웃사촌만들기, 경조사돕기등), 自生組織의 活性化(1인 1취미 활동)등을 통해 隣保와 協同의 雰圍氣를 擴散하고 내고장에서 사는 보람을 가지도록 하며

둘째, 노년마을 整備와 정취가 담긴 郷土樹를 대대적으로 식재하는등 터잡고 살만한 水準높은 環境을 造成하여야 한다.

세째, 내고장 자랑거리를 育成하고 내고장 전통을 계승하며 質높은 大衆文化를 擴大 普及함으로써 道民 自矜心을 提高하여야 한다.

이를 위해 郷土遺産을 保存宣揚(예 : 도립박물관 건립추진)하고 文藝中興5個年 計劃('87-'91년)의 推進과 綜合文藝會館, 세종국악당 건립등 文化藝術空間을 擴充하며, 水原市響등 各種 文化藝術團體의 活動을 支援하여 水準높은 地方文化의 成長 基盤을 擴充한다.

네째, 體育施設의 擴充과 社會體育의 活性化를 통해 왕성한 活力을 불어 넣고 市.郡別代表 種目을 發掘 育成하므로써 住民結束의 求心力을 提高하여야 한다.

또한 郷土浮刻의 特產品(안산 유기, 강화 화문석등)에 藝術性과 文化性을 加味하여 名品の 고장으로 가꾸어 나간다.

끝으로 550萬 人口의 절반을 차지하고 있는 女性들의 比重과 社會參與의 重要性에 대한 認識을 새롭게 하고 女性의 參與 擴大 및 地位를 強化하여야 한다.

2. 골고루 잘사는 福祉行政의 內實化

福祉行政分野의 需要는 所得增大에 따른 生活水準의 向上과 多樣한 慾求噴出과 더불어 急增하게

되고 福祉均霑의 重要性은 날로 增大할 것이다. 따라서 住民福祉를 위한 投資를 擴大하고 특히 住民 窮고루에게 惠澤이 돌아가게 하는 內實있는 福祉 行政政策의 推進이 要望되고 있다.

그리하여 앞으로의 具體的인 福祉施策方向은 우선 國民年金制, 農漁村 醫療保險을 早期定着 시킴으로써 內實있는 國民福祉施策을 推進한다.

둘째, 低所得層을 위한 自活, 自立基盤을 擴充하고 (예; 생활안정자금, 학자금 융자) 低所得層密集地域의 生活環境을 改善한다.

예컨대 生活直結 共同施設(공동변소, 소방도로, 가압장, 방범등)을 우선적으로 解決하여 住民疏外感을 解消한다.

세째, 勤勞者 福祉增進을 위하여 健全한 勞使關係 定立과 함께 自活基盤을 위한 勤勞者 子女獎學基金 造成, 勤勞靑少年 賃貸아파트 및 勞動福祉 會館 建立을 擴大해 나간다.

네째, 老人福祉施策에 있어 從來의 補助形態에서 벗어나 일을 통해서 사는 보람을 갖도록 하기 위한 간단한 일거리 提供등 方案을 講究해 나간다.

끝으로 心臟病어린이, 少年 少女家長, 不遇靑少年 등 어려움을 겪고 있는 住民을 찾아서 보살피는 努力이 擴大되어야 하겠다.

3. 「公營開發」概念의 導入

그동안의 地域開發方式은 開發利益의 流出로 地域住民의 反撥과 地域經濟의 惡化를 招來하였으며,

특히 事業主體의 지나친 營利追究로 充分한 都市基盤을 確保하지 않음으로써 各種 都市問題를 惹起하였고 實績爲主의 人口 收容計劃으로 人口集中을 加速化 하기까지 하였다. 그러므로 地方自治 團體가 直接 受益性 있는 開發事業을 擔當하는

公營開發方式으로 地域開發利益이 當該地域에 歸着되도록 하여야 한다.

따라서 公營開發을 專擔하는 機構, 즉 公營開發 事業所내지 地方開發公社를 設立하고,³⁹⁾ 宅地開發, 住宅建設, 工團造成등 收益性 있는 地方的 開發事業을 施行하되 開發擔當人力의 專門化, 開發事業에 必要한 적절한 財源調達計劃, 特別會計 및 開發基金制度의 新設등으로 內實있는 運營을 기하여야 할 것이다.

이와같은 公營開發方式은 結果적으로 開發利益을 當該地域에 再投資 하여 開發에 대한 住民의 受惠意識과 開發意志를 提高하게 될 것이다.

4. 民主化·地方化時代에 相應하는 奉仕 行政體系의 確立

民主發展과 國民和合의 새로운 時代의 出帆과 함께 道民의 生活를 保護하고 向上시켜 나가기 위한 京畿道政도 보다 새롭고 發展的인 次元에서 活氣 차게 展開되어야 한다.

우선 行政形態面에서 權威主義의 舊習을 清算하고 正直한 行政을 實踐함으로써 신뢰받는 公職像을 定立하여야 한다.

또한 制度面에 있어서도 事前豫告制, 公開行政의 強化로 住民의 不滿을 事前 解消하고, 迅速·正確·親切한 民願處理로 住民이 皮膚로 느낄 수 있는 奉仕行政體制를 確立하며, 住民의 뜻을 謙虛하게 받아들여 實踐하는 努力이 增大되어야 한다.

아울러 앞으로 施行될 地方自治制 實施에 앞서

39) 京畿道에서는 優先 公營開發事業所를 設置할 豫定이며 向後 企業性, 專門性을 살려 公社化할 計劃임.

行政의 自律性을 확보해 나가고 나아가 住民 自治力量을 提高하여야 하며 이와 關聯하여 地方收入 增大와 經營收益事業의 積極인 開發로 財政自立度를 提高해 나가야 한다.

六. 結 論

漢江을 젓줄삼아 기름진 땅을 가진 京畿道는 역사적으로 수많은 先史遺蹟을 비롯하여 高麗와 朝鮮王朝의 千年 왕도를 품은 땅이었으며, 오늘날에는 首都圈으로서의 좋은 與件과 사통팔달의 交通網에 힘입어 國土의 心臟部이자 發展의 中樞部로서 그 比重과 役割이 높게 認識되고 있다.

그러나 그 어느지역 보다도 먼저 産業化, 都市化가 이루어지는 地域으로서 地域간의 不均衡을 解消하고 住宅, 물 問題 解決, 效果인 쓰레기 處理 등 快適한 生活環境을 마련하기 위한 보다 많은 關心과 努力이 경주되어야 한다.

이를 위해서는 먼저 京畿地域의 무한한 潛在價値를 發掘하고 均衡開發을 促進하여 어느 곳이나 落後됨이 없는 고장으로 살기좋은 京畿道를 가꾸어야 한다.

住民生活水準을 向上시키기 위하여 특히 低所得層이 삶에 대한 보람과 愛着을 느낄 수 있는 實質的인 福祉施策을 推進해 나가야 한다.

깨끗한 空氣, 맑은 강물 등 環境問題에도 보다 積極 對處하여 開發과 保全의 調和속에 살기좋은 自然環境을 마련하여야 한다.

그리하여 京畿道의 소중함과 자랑스러움을 바탕으로 愛鄉心을 鼓吹하고, 愛鄉을 통해 온 道民의 大和合을 이룩하며, 그 和合속에서 發展과 번영의 풍요로운 생활터전을 가꿔 나가야 한다.

앞으로 우리가 志向하고 있는 2千年代의 京畿圈은 住民의 信賴와 愛情이 함께하는 榮光의 터전이어야 한다.

〈參考文獻〉

1. 盧隆熙, 韓國의 地方自治, 綠苑出版社, 1987.
2. 崔昌浩, 韓國地方行政의 再認識, 三英社, 1985.
3. 盧春熙, 韓國의 小都市 開發計劃, 一潮閣, 1982.
4. 朴仁鎬, 地方開發政策論, 集文堂, 1985.
5. 韓坦澤, 都市 및 地方行政論, 法文社, 1987.
6. 金 源, 都市政策論, 經營文化院, 1986.
7. 金安濟外 2人, 都市行政論, 서울大學校出版部, 1982.
8. 韓國地方行政研究院, 2000年을 向한 地方行政 座標, 1986.
9. 韓國開發研究院, 2000年을 向한 國家長期發展 構想, 1985.
10. 韓國農村經濟研究院, 農村地域綜合開發研究의 課題, 1985.
11. 經濟企劃院, 鑛工業 統計調查報告書, 1985.
12. 經濟企劃院 調查統計局, 人口移動統計年報, 1987.
13. 經濟企劃院 調查統計局, 人口 및 住宅센서스 報告, 1985.
14. 建設部, 道路交通量 統計年報, 1986.
15. 農林水産部, 農林水産統計年報, 1986.
16. 京畿道, 京畿道 觀光圈域別 整備計劃, 1986.
17. 京畿道, 京畿統計年報, 1987.
18. 京畿道, 地域開發基本方向, 1986.
19. 京畿道 地方公務員教育院, 首都圈行政與件의 變化展望과 그 對策에 관한 研究, 1987.
20. 서울特別市, 常駐人口調查 結果報告, 1987.