

트라이앵글 거점도시 연계체계 구축을 통한 지역발전전략

The Regional Development Strategy
through Networking the 3 Core Cities in Gangwon Province

국토연 2011-20 · 트라이앵글 거점도시 연계체계 구축을 통한 지역발전전략

지은이·임동일, 조정곤, 변필성 / 펴낸이·박양호 / 펴낸곳·국토연구원

출판등록제2-22호 / 인쇄·2011년 10월 24일 / 발행·2011년 10월 31일

주소·경기도 안양시 동안구 시민대로 254 (431-712)

전화·031-380-0114(대표), 031-380-0426(배포) / 팩스·031-380-0470

ISBN 978-89-8182-822-6

한국연구재단 연구분야 분류코드·B170600

<http://www.krihs.re.kr>

©2011, 국토연구원

* 이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와는 관계없습니다.

국토연 2011-20

트라이앵글 거점도시 연계체계 구축을 통한 지역발전전략

The Regional Development Strategy
through Networking the 3 Core Cities in Gangwon Province

•

임동일·조정곤·변필성

■

■

■

■

■

■

■

연 구 진

연구책임 임동일 강릉원주대학교 교수

연구진 조정곤 강릉원주대학교 교수
변필성 국토연구원 연구위원

연구심의위원 손경환 국토연구원 부원장 (주심)
김동주 국토연구원 국토계획·지역연구본부장
이상준 국토연구원 한반도·글로벌국토전략센터장
차미숙 국토연구원 연구위원

연구자문위원 김갑열 강원대학교 교수
김주영 상지대학교 교수
정준호 강원대학교 교수
최충익 강원대학교 교수

발 간 사

제4차 국토종합계획 수정계획(2011년~2020년)은 광역경제권 중심으로 지역 및 국가의 경쟁력을 제고하는 새로운 공간 전략이 필요함을 제시하였고, 특히 대도시권 중심의 광역경제권 발전전략을 추진하고자 하였다. 즉 각각의 광역경제권에서 대도시로부터 주변지역으로 발전의 효과를 파급시킬 수 있게 대도시권을 육성함으로써, 일차적으로 광역경제권 전체의 발전을 도모하고, 더 나아가 국가 경쟁력 제고를 지향하였다.

하지만 강원도는 그 자체가 하나의 광역경제권으로 설정되어 있다는 차별성과 함께, 본 연구에서 언급한 바와 같이, 대도시권 중심의 광역경제권 발전전략을 전개할 만한 대도시가 부재하다는 또 다른 차별성을 갖는다. 비슷한 인구규모를 갖는 춘천, 강릉, 원주가 강원도의 거점도시라고 할 수 있으며, 각각이 거점도시로서 대도시권은 아니지만, 인접지역과 함께 도시권을 형성하고 있다. 대도시의 부재에 대응하여, 본 연구가 제시한 바와 같이, 대도시권 육성과 같은 효과를 거둘 수 있도록 3대 거점도시 간의 연계체계를 구축할 필요성이 있다.

그러나 본 연구에서 인정한 대로, 강원도 발전을 위해 3대 거점도시 간에 연계체계를 구축하기에는 적잖은 장애요인이 존재한다. 우선 춘천, 강릉, 원주 간에 기능적 연계·협력이 상대적으로 미약하다. 둘째, 도시 간의 연계가 활성화되기

위해서는 대대적인 교통인프라 투자가 필요할 정도로 춘천, 강릉, 원주는 서로 시간거리상 지리적으로 상당히 떨어져 있다. 셋째 문화적 측면, 특히 주민의 정서적 측면에서도 3대 거점도시 간에 거리감, 또는 배타성이 존재한다. 넷째, 수도권 성장과 그에 따른 영향력 증대로 일부 거점도시의 경우, 거점도시 상호간 연계보다는 오히려 수도권 시·군과의 기능적 연계가 활성화되어 있다. 다섯째, 춘천, 강릉, 원주를 제외한 강원도 나머지 시·군 모두가 거점도시 각각이 형성하는 도시권 중 최소한 하나에 들어갈 만큼 해당 도시와 높은 기능적 연계를 갖는 것은 아니므로, 거점도시 연계체계 구축이 곧바로 대도시권 육성, 또는 그것을 통한 강원광역경제권 발전이라는 효과를 거두기는 힘들 것이다.

이러한 장애요인을 극복하고 강원도 발전을 위해 3개 거점도시 간에 연계체계를 구축하기 위해서는 본 연구가 제시한 강원도 거점도시 연계체계 구축 전략을 검토할 만하다. 본 연구는 도시권 개념과 네 위 도시 개념을 복합적으로 적용하여 강원도의 선도전략 에 거한 3대 거점도시 간의 광역적 네 위 구축, 개별 거점도시와 주변지역 간의 연계 강화를 통한 도시권 육성, 수도권, 중부권, 환동해경제권 등 외부지역과 강원도 간의 연계·협력을 위한 개 형 네 위 구축과 그에 따른 대외 관문으로서의 거점도시 간의 기능분 , 강원도내 간선 및 광역 교통 인프라 조성· 충 등을 의하였다. 또한 동계 개최, 환동해 경제권 성장 등 대내·외적 변화 요인도 고려하였다. 요 대, 본 연구가 강원도 발전전략의 차원에서 거점도시 연계체계 구축에 대한 의를 활성화시킬 것으로 기대해 수 있다.

지 으로 본 연구를 접 제안하고 수행한 강릉원주대학교 임동일 교수, 조정곤 교수, 그리고 국토연구원측 공동연구진으로 여한 변필성 연구위원의 고에 감 를 드 다. 아 러 본 연구의 수행과정에서 강원도 지역 전문가로서 용한 조언을 아 없이 제공해준 자문위원들께도 감 를 드 다.

2011년 10월

국토연구원장 박 양 호

요 약

최 우리나라의 지역발전전략은 광역경제권을 단위로 하는 거점형 도시권을 육성하는 한 다수의 광역경제권이나 해외의 경제권과 연계되는 광역권 단위의 경제권 성장정책으로 전환되고 있다. 이와 같은 국가적 지역발전정책에 따라 국토계획에서도 전국을 7개의 광역권으로 구분하여 대도시권을 발전 으로 하는 거점개발의 개념을 도 하고 있다.

강원도 지역은 7개 광역권 중에서 인구나 등의 ·경제적 측면에서 제주도와 함께 우 은 수준을 보이고 있어 지역경쟁력이 약한 정이다. 이에 지역 내의 분 역 을 하고 대외 경쟁력을 갖출 수 있는 지역발전전략이 요구 다. 본 연구는 이와 같은 을 토대로 강원도 광역경제권에 대한 공간적 을 모 하여 제시하는 적이 있다.

제1장 서

본 연구는 중소도시들로 구성 강원도를 대상으로 거점도시 간 연계체계를 구축하여 지역발전의 공간적 모 을 구상하려는 적을 갖는다. 연구 적을 성하기 위해 도시공간구조에 관한 기 이 을 검토하고 강원도의 와 향 여 변화를 통계자 와 기존 계획 등의 문 자 를 토대로 고 하였다.

연구의 진행과정은 첫째, 선행 연구 과를 중심으로 거점도시 연계체계의 기본적인 개념으로서 도시권과 네 워 도시에 대한 개념과 를 조 하여 강원도의 거점도시 연계체계의 구축 방향을 정 하였다. 둘째, 강원도의 도시 간 연계성을 판단할 수 있는 관 자 를 분 하여 강원도의 거점도시 연계체계 구축을 위한 계획적 과제를 파 하였다. 강원도의 분 에서는 인구규모 및 인구가 동, 규모의 변화와 공간적 분포, 시·군별 통행 , 통 ·통학 및 통행 , 시외 스운행 수 등의 자 가 용되 다. 셋째, 강원도 관 지역종합계획 및 광역경제권계획을 비 하여 2011년 7월에 정 동계 의 효과와 환동해경제권의 전 에 관한 자 를 검토하여 강원도의 여 변화에 따른 거점도시 연계체계의 향과 과제를 재검토하였다. 넷째, 거점도시 연계체계와 관 이 적 검토를 통해 정 한 강원도 거점도시의 연계체계의 향과 강원도의 및 장 여 변화를 종합하여 강원도의 공간구조의 기본개념으로서 3대 거점도시 간 연계체계, 거점도시와 주변도시와의 네 워 , 국내 및 국외 경제권과의 개 형 네 워 에 대한 구축전략을 제시하였다.

제2장 이 적 고 을 통한 거점도시 연계체계의 구축 향 설정

거점도시 연계체계와 관 이 적 검토를 통해서 도시권은 다수의 도시가 동 적 공간으로 급되고 중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계가 이 어지며, 기능적 연계는 통 및 통학, 공간적 연결성, 공간적 또는 시간적 거리를 주요 확정요소로 적용하고 있 을 수 있다. 도시권의 형은 대도시 중심의 대도시권과 다수의 중소도시로 형성되는 중소도시권으로 구분되며, 도시권의 위상이나 역할 측면에서 국내 도시권과 글로벌 도시권으로 구분 다. 도시권 확정에 관한 선행연구의 고 을 통해서 도시권이 중심도시와 연결한 공간을 대상으로 일정한 거리 또는 통행시간 내에 있는 영역 중에서 통 이나 통학, 상 구 등의 일상 활이 영위 수 있는 공간적 위로서 정의 수 있다.

네 워 도시는 일정한 공간적 위 내에서 네 워 가 구축 으으로써 적경제와 네 워 경제를 동시에 추구한다. 네 워 도시를 구성하는 도시들은 이

적 기능으로 특화되어 도시 간에 상호보 성을 기 로 위의 경제를 추구하는 네 워 (web network)적 특 을 가지며, 네 워 도시체계에서는 네 워 상에서 도시의 성이 도시의 중심성을 정하고 도시 간의 관계도 네 워 에 의해 연하게 연계되고 상호보 성에 의해 지지 다. 즉, 도시 간의 수 적 연계와 향적 을 통해서 특정 도시의 이 시스 전반으로 파급되어 시 지효과가 상대적으로 게 발 한다. 네 워 도시의 대표적 인 스타에서는 네 워 의 원활한 기능을 위해 광역적 정책 및 계획체계를 운영하고 있는 , 상·하위의 지 정부와 지 의 , 기 단체, 시민단체 등이 수 적 상호조정을 통한 정책 정 시스 을 갖추고 운영하고 있다. 또한 광역적 계획에서는 활환경 및 동환경의 적 개선과 도시 간 협력과 연계, 경제주체인 기 간 상호 용 증진 등 도시네 워 의 효 성 제고를 위한 정책이 중심이 되며, 지 계획에서는 광역적 정책을 지원하기 위하여 교통연계성 제고, 지 기반 인프라 강화, 경관 및 자연환경보호, 도시재 , 러스터조성 등의 물리적 계획이 주로 다 어지고 있다. 즉, 네 워 도시의 간은 도시 간의 협력이나 기 간의 상호연계와 같은 정책 및 계획적 차원이며 교통 구축, 주거환경개선, 단지 조성 등은 네 워 의 형성과 활동을 진시 는 물리적 기반이다.

도시권과 네 워 도시에 관한 이 적 검토를 통해서 강원도의 거점도시 연계 체계 구축 향을 설정하였는 , 강원도의 에 비추어 네 워 도시체계를 기반으로 부분적으로 도시권을 설정하는 복합적 네 워 의 형 가 적 타당성이 있다고 판단하였다. 또한 수도권과 충 권을 비 한 국내의 다른 광역경제권과 환동해경제권 및 환 해경제권 등 주변 국가와의 국경적 네 워 를 감안할 경우 국내 타 지역 및 국외 주요 경제권과의 연계를 동시에 추구하는 개 형 네 워 로서 구축되는 것이 바 한 것으로 파 하였다.

제3장 라이 글 거점도시 연계체계 구축을 위한 강원도 분

강원도의 분에서는 강원도의 인구규모 및 인구이동, 지역 의 구조 및 공간적 분포 특성, 강원도 내부 및 외부 지역 간의 통행구조를 통해 네 워

구축의 여 을 검토하였다. 인구규모에서는 춘천, 원주, 강릉이 거점도시로서의 위상을 지하고 있으나, 강릉은 지 적인 인구의 감소를 보이고 있어 거점도시로서의 위상이 점차 감소할 우려를 나타내고 있다. 인구이동에서는 도내의 이동보다 강원도 외부지역, 특히 수도권 및 충청권과의 이동이 높 으며 수도권으로의 인구 출이 심각하여 인구감소의 주요인으로 해 되 다. 구조로

강원도의 주력 은 도소 과 및 숙박 위주이며, 제조 은 위로는 짜이나 상위 두 종과는 차를 보이고 있다. 또한 도소 과 및 숙박 은 양적으로는 3대 도시에 중되어 있으나 특화도(LQ)에서는 나

등 관광도시를 중심으로 분포되어 있다. 강원도와 외부지역 간 통행구조는 수도권과의 통행 이 월등히 높으며, 용차의 비 이 스나 도에 비해 우 높다. 그러나 대중교통 서비스가 발 지역에서는 스나 도 등 대중교통의 이용 이 높은 것으로 분 되 다. 춘천, 원주, 강릉 간의 통행구조는 춘천-원주, 원주-강릉 간에는 상대적으로 높은 반면 춘천-강릉 간에는 은 수준을 보였는 , 이는 원주에서 춘천이나 강릉이 비교적 거리인 반면, 춘천과 강릉 이의 거리는 상대적으로 원거리이기 문인 것으로 해 되 다. 또한 거점도시와 주변도시 간의 통행구조는 춘천- 천, 원주- 성- 천, -양양-강릉-동해- 등 거점도시와 인접한 도시를 중심으로 통행 이 높은 점에 비추어 대도시와 인접지역 간에는 연계성이 높으며, 동해안 지역에서는 부터 에 이 는 광역적인 선형 네 위 가 발 되어 있는 것으로 해 되 다.

인구, , 통행구조의 가지 측면에 대한 지역여 을 가해 보면 춘천, 원주, 강릉은 도시규모 면에서 거점도시로서 위상을 보 하고 있는 것으로 판단되 다. 구조에서는 제조 이 미약하다는 점에서 경제적 네 위 구축에 한계가 있으며, 구조의 재 과 도시별 기능배분에 관한 계획과 행전략이 시급한 과제로 판단되 다. 통행구조 측면에서는 거점도시를 중심으로 인접한 시·군과는 단일 도시권 형 의 접한 연계가 관 되며, 두 개의 축(춘천-천-성-원주, -양양-강릉-동해-)과 원주-강릉 간의 동서축에서 상대적으로 높은 연계성이 보이고 있다. 그러나 춘천-강릉 간의 통행 은 우 미약한

으로서 춘천-강릉 간의 고 교통인프라의 구축이 필요한 것으로 분 되 다.

제4장 강원도 관 계획 및 장 여 변화 검토

강원도 관 계획과 장 여 변화를 검토하기 위해서 강원도 차원의 종합계획 및 경제권개발계획과 중 정부 차원의 국토종합계획 및 지역발전5개년계획을 검토 다. 또한 동계 의 경제적 파급효과와 환동해경제권의 동향에 대해서도 검토에 포함시 다. 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)에서는 대도시권을 중심으로 하는 광역경제권 단위의 자체역 과 대외경쟁력을 강화하고 중심도시를 고 네 위 로 연계하여 게이 이 기능을 부여하는 도시권 계획을 제시하고 있다. 이와 같은 구조로 전환하기 위해서는 강원도의 거점도시 간의 기적인 네 위 를 구축해야 하며 이 경우 춘천-강릉 간의 연계성을 제고할 수 있는 안이 모 되어야 한다. 또한 거점도시는 타 광역경제권과의 게이 이 기능을 함으로써 강원도 내의 각 도시가 거점도시를 통해 외부지역과 하게 연계 수 있어야 한다. 제3차 강원도 종합계획 수정계획에서는 강원도의 7대 성장축으로서 3개 축과 4개의 동서축, 그리고 6개의 활권을 설정하고 있다. 그러나 6대 활권은 춘천, 원주, 강릉권 이외의 활권은 성장 재력이 우 은 을 고려할 형적 발전보다는 활권 간에 과도한 경쟁과 상호 배타성이 증대 가능성이 높다고 판단되 다. 지역발전 5개년 계획에서는 강원도의 선도프로 로서 춘천-양양 간 고 도로와 동해고 도로의 연장(동해-주문진-), 원주-강릉 간 도, 제2영동고 도로(경기 광주-원주)를 선정하고 있다. 동계 의 개최에 따라 원주-강릉 간 고 화 도의 설은 하며, 춘천-양양 간 고 도로는 춘천-강릉 간의 네 위 를 강화할 수 있는 간선교통축이 수 있다. 그러나 극적으로는 동서고 화 도(춘천-)를 통한 고 교통 이 증되어야 할 것이다. 강원광역경제권 발전계획에서는 선도와 전략 중심의 네 위 구축과 국제적 성장거점의 육성을 제시하고 있으나, 간 연계와 협력 강화와 같은 구체적인 천전략을 제시하지 하고 있다. 또한 발전거점 육성계획도 6대 활권별 기능만 제시되 을 이들 거점

간의 연계전략이 여되어 있다. 다만 광역경제권 간 연계로서 강원도와 충청권의 광역적 의 구상, 수도권과 연접지역의 관광개발 및 물류기지 조성 등이 제시되고 있으며, 동해안권은 단소제 과 포 및 의 제 간의 경제적 네 위 를 제시하고 있다.

2018년 개최 중인 동계 은 영동권 지역이 발전할 수 있는 호의 기 가 수 있다. 동계 개최에 따라 고 화 도 등의 교통인프라가 충 되고, 역 권 개발 등 각종 개발 이 상 다. 그러나 에 따른 기반시설 충과 개발 과 연계한 지역발전계획의 수 과 적극적인 추진이 없을 경우 이 재정적 위기에 위 성도 높다. 환동해경제권은 영동지역이 접적으로 포함되는 국제적 경제권으로서 한국, 일본, 중국, 러시아로 구성되며 이들 지역이 보 하고 있는 재력에 비해 재 지 가시적 성과가 우 미약한 지역이다. 그러나 두만강 지역의 GTI 을 비 하여 환동해 연안지역 간의 경제적 교류와 물류가 대 에 따라 동해안 지역은 환동해경제권의 심지역으로 부상할 가능성이 우 높다. 그러나 동해안 지역이 환동해경제권의 중추지역으로서의 지를 보하기 위해서는 교통 및 물류시설의 정비와 관 국가 간의 경제적 네 위 구축과 교류의 대 그리고 협력체제가 활성화되어야 한다.

제5장 강원도 라이 글 거점도시 연계체계의 구축전략

강원도 거점도시 연계체계의 구축전략으로는 거점도시 간의 연계체계와 거점도시와 주변지역 간의 네 위 그리고 강원도를 둘러 국내외 지역과의 개 형 네 위 체계를 구축하는 안을 제시하였다.

거점도시 간의 연계체계는 체 간의 연관을 중심으로 하는 경제적 네 위 로서 구축되는 것이 적이다. 발적으로 분포되어 있는 소규모 체를 거점도시를 중심으로 거점화, 단화하며 거점도시별로 과 기능의 적절한 배 분이 필요하다. 또한 관 간의 기 네 위 를 활성화하려면 간선교통 인프라를 충하여 거점도시가 고 으로 연 되어야 한다. 거점도시와 주변지역 간의 연계는 춘천, 원주, 강릉 거점도시를 중심으로 연계성이 강한 주변도

시를 대상으로 도시권을 설정한다. 거점도시가 주변 소도시와 도시권으로 연계
경우 규모의 경제를 통한 시 효과가 극대화 것으로 상 다. 거점도시와
공간적으로 이 도시는 네 위 로서 연계한다. 도시 간의 경제적 네 위
는 동일 또는 부문의 이나 기 내의 특성에 따라 거점도시와 소도
시 간에 기능을 배분한다. 또한 기 의 중추기능이 지하는 거점도시와 이
나 연구 등의 기능이 지하는 소도시 간에 한 이동을 위해 국지적 교통 이
충 하게 갖추어져야 한다. 지 으로 개 형 네 위 체계로서 춘천, 원주, 강
릉은 광역적인 경제교류의 거점으로서 강원도의 관문(gateway) 기능을 당해
야 한다. 거점都市는 물류거점 만 아니라 고차의 지 기반 서비스의 중심지
역할을 해야 한다. 이러한 점에서 거점도시에는 통 및 물류기능과 함께 대학과
연구소 등의 연구개발(R&D), 기 활동 지원 등의 다양한 경제활동 지원체계가
구축되어야 할 것이다. 거점도시가 대외적 교류 구의 기능을 원활하게 하기 위
해서는 광역적 교통 및 통 인프라가 구축되어야 할 것이다.

제6장

본 연구는 도시권과 네 위 도시를 이 적 기 로 강원도의 거점도시가 경제
적 네 위 로 연계되어야 하고 거점도시와 주변지역 간에는 도시권과 네 위
가 복합적으로 구축되며, 국내외 타 경제권과의 광역적 연계를 구축하기 위하
여 거점도시를 게이 이로 하는 개 형 네 위 체계를 제안하였다.

본 연구의 의의는 다 과 같다.

째, 거점도시 연계체계의 구축에 따른 강원도의 제반 문제와 계획적 과제를
도출 다. 강원도는 도시 간의 연계가 미약하며, 고 교통 도 충 하지 하여
도시 간의 이동성도 상당히 떨어지고 있다. 다만 거점도시를 중심으로 국지적 차
원의 도시권 형성의 가능성도 보이고 있다. 춘천-강릉 간의 연계성을 제고하는
것이 거점도시 연계체계를 위한 선 과제이다.

둘째, 관 계획이나 제도적 한계를 지적하고 계획적 대안을 제시 다. 기존
계획상의 활권계획에서는 거점도시권과 나머지 활권 간에 차가 심하여

형적 발전이 곤하다. 또한 춘천-양양 간 고도로와 동서고화도를 통해 춘천-강릉 간 연계성을 높이고 수도권과 환동해경제권 간의 간선축을 구축해야 한다. 동서고화도의 선을 춘천-양양 간으로 조정하는 것이 양양공과 동해, 등과의 연계성 측면에서 합리적이다. 거점도시별 연계과관지 기반 서비스와 지원체제를 구축하여 관문 기능을 강화해야 한다.

셋째, 강원도의 발전향을 제시하였다. 강원도의 여은네워형도시체계가 적하다고 판단다. 도시네워의 형성과 원활한 운영을 위해서는 도시 간 협의기구를 통한 수적 교류의 대와 도시 간의 한 이동이 가능한 교통인프라의 충이 되어야 한다. 수도권을 비한 국내 타 광역경제권과의 연계를 도모해야 하며, 특히 환동해경제권을 비한 국내외 경제권과의 기적 연계를 도모하는 개형네워체계를 구축해야 한다.

본 연구는 중소도시로 구성되며 도시 상호간의 연계성이 미약한 지역의 발전모을 제시하는 계획적 의의와, 강원도의 여과향변화를 고려한 공간구조의 향을 도출하는 정책적 의의를 갖는다. 또한 거점도시 간의 광역적 연계체계의 구축과 거점도시와 주변지역 간의 도시네워의 구축, 개형네워의 구축 안에 관한 체계적인 연구는 향연구과제로 제시다.

■ 색인어 : 네트워크도시, 도시권, 강원도

■ 한국연구재단 연구분야 분류코드 : B170600

차 례

발간	i
요 약	iii
제1장 서 론	1
1. 연구의 배경 및 적	1
1) 연구의 배경	1
2) 연구의 적	4
2. 연구의 위 및 	5
3. 연구의 	6
제2장 이론적 고찰을 통한 거점도시 연계체계의 구축방향 설정	9
1. 도시권 및 네 위 도시의 개념과 연구	9
1) 도시권의 개념 정의	9
2) 도시권 확정에 관한 연구	12
3) 네 위 도시의 개념	17
4) 네 위 도시 모 에 관한 연구	26
2. 네 위 도시의 공간구조와 계획적 특 	34
1) 네 위 도시의 공간구조와 정책	34
2) 네 위 도시의 특성과 계획적 고려요소	41

3. 강원도 라이 글 거점도시 연계체계의 구축 방향 설정	42
1) 도시권 및 네 워 도시 이 의 시 점	42
2) 강원도 라이 글 거점도시 연계체계의 구조와 기본 방향	44

제3장 트라이앵글 거점도시 연계체계 구축을 위한 강원도 현황 분석 47

1. 강원도의 인구 학적 분	47
1) 인구의 변화와 공간적 분포	47
2) 역내·역외 인구이동의 특성	50
2. 부문별 체수, 종 자수, 특화도(LQ)	56
1) 체수 및 종 자수 변화	56
2) 지역별 주요 의 특화도(LQ)	60
3. 통행구조로 본 도시 간 연계성 분	66
1) 수단별 통행 분	66
2) 통 ·통학 및 통행 분	73
3) 도시간 대중교통 연계성 분	77
4. 소	80

제4장 강원도 관련 계획 및 장래 여건변화 검토 85

1. 국토 및 강원도 종합계획	85
1) 제4차 국토종합계획 수정계획(2011 ~ 2020)	85
2) 제3차 강원도종합계획 수정계획(2006 ~ 2020)	89
2. 지역 경제권 발전 계획	91
1) 지역발전 5개년 계획	91
2) 강원광역경제권 발전계획	95
3. 동계 및 국제경제 환경의 영향	100
1) 동계 개최	100
2) 환동해경제권	104
4. 소	110

제5장 강원도 트라이앵글 거점도시 연계체계의 구축전략 115

1. 거점도시 연계체계 구축전략의 개요 115
2. 거점도시와 주변지역 간의 네 위 구축을 통한 도시권 육성 121
3. 거점도시 간의 연계를 통한 경제네 위 구축 123
4. 거점도시 연계체계의 개 형 네 위 로의 육성 124
5. 거점도시 연계체계 구축을 위한 SOC 충 안 126
 - 1) 간선 교통 인프라의 충 126
 - 2) 국지적 교통 인프라의 충 127
 - 3) 광역 교통 인프라의 충 128

제6장 결 론 131

1. 연구의 요약 및 131
2. 정책적 시 점과 향 과제 137

고문 141

SUMMARY 149

표 차 례

<표 2-1> 도시권의 정의와 정요인 및 형	11
<표 2-2> 외국의 도시권	13
<표 2-3> 국내의 도시권 확정	15
<표 2-4> 도시권 확정 에서의 중심도시, 주변지역, 기능적 연계에 관한 지표	17
<표 2-5> 계 적 도시체계와 네 위 도시체계의 비교	23
<표 2-6> 계도시지역, 가시 , 가지역, 가시 지역의 개념	24
<표 2-7> 가시 지역의 특 과 형	26
<표 2-8> 스타 계획주체별 주요 계획	28
<표 2-9> 외국의 네 위 도시	31
<표 2-10> 네 위 도시의 국내 연구	33
<표 3-1> 강원도 인구 및 대수 변화	48
<표 3-2> 강원도의 시·군별 대수 및 인구수 변화	50
<표 3-3> 강원도 전 ·전출의 구성	51
<표 3-4> 강원도와 4개 권역 간의 전 ·전출	53
<표 3-5> 강원도의 시·군별 인구이동수(2009년)	56
<표 3-6> 강원도 체수 및 종 자수 변화	57
<표 3-7> 강원도의 부문별 체수 및 종 자수 변화	59
<표 3-8> 강원도 주요 의 시·군별 체수 및 종 자수와 LQ (2009년)	62

<표 3-9> 고차 서비스 의 시·군별 체수 및 종 자수와 LQ (2009년)	65
<표 3-10> 강원도와 타 시·도 간의 통행 (2008년)	69
<표 3-11> 춘천, 원주, 강릉의 교통수단별 출 통행 (2008년)	72
<표 3-12> 춘천, 원주, 강릉의 적별 출 통행 (2008년)	76
<표 3-13> 3대 거점도시별 강원도내 타 시·군과의 시외 스 운행 수 (2010년)	79
<표 4-1> 동계 개최의 경제적 효과	103
<표 4-2> 환동해경제권의 인구 및 경제규모	106
<표 4-3> 환동해경제권 지자체간 협력의 대표적 	108
<표 4-4> 기존 TSR과 자 비 기점 TSR 운 의 경쟁력 비교	109
<표 5-1> 단소재 과 소재부 간의 연관성	124

그림 차례

<그 1-1> 연구의	8
<그 2-1> 스타 의 위 와 주요 도시	27
<그 2-2> 단 도시, 연 도시, 네 위 도시의 형	35
<그 2-3> 도시 상호의존성(연계)의 형 구분	37
<그 3-1> 강원도 인구 및 대수 변화	48
<그 3-2> 강원도의 시·군별 인구 (2009년)	49
<그 3-3> 강원도의 전 ·전출	51
<그 3-4> 강원도와 4개 권역 간의 인구 이동수(전 ·전출 합계)	52
<그 3-5> 강원도와 4개 권역 간의 전 수 / 전출수	53
<그 3-6> 강원도의 시·군별 인구이동(2009년)	54
<그 3-7> 강원도의 시·군별 인구이동(2009년)	55
<그 3-8> 강원도의 체수 및 종 자수 변화	57
<그 3-9> 강원도의 부문별 체수 및 종 자수(2009년)	58
<그 3-10> 시·군별 3대 의 체수 및 종 자수 LQ(2009년)	61
<그 3-11> 시·군별 고차 서비스 의 체수 및 종 자수 LQ (2009년)	63
<그 3-12> 강원도와 외부지역간 교통수단별 통행 (2008년)	68
<그 3-13> 춘천, 원주, 강릉의 스 출 통행 (2008년)	71
<그 3-14> 춘천, 원주, 강릉의 용차 출 통행 (2008년)	71

<그 3-15> 춘천, 원주, 강릉의 교통수단 출 통행 (2008년)	72
<그 3-16> 춘천, 원주, 강릉의 출 출 통행 (2008년)	74
<그 3-17> 춘천, 원주, 강릉의 등교 출 통행 (2008년)	74
<그 3-18> 춘천, 원주, 강릉의 출 통행 (2008년)	75
<그 3-19> 강원도내 시·군 간 시외 스 운행 수(2010년)	78
<그 4-1> 국토형성의 기본	86
<그 4-2> 광역경제권 30대 선도프로	87
<그 4-3> 광역경제권내 도시권 육성 전략	88
<그 4-4> 강원도 7대 성장축	90
<그 4-5> 강원도 6대 활권 구상	91
<그 4-6> 광역경제권 선도 및 인재양성대학	92
<그 4-7> 강원광역경제권 4대 발전축	94
<그 4-8> 강원광역경제권 공간배 구상	95
<그 4-9> 강원도 전략 공간계획	96
<그 4-10> 강원도 발전거점 육성계획	97
<그 4-11> 강원도 교통·물류 충 계획	98
<그 4-12> 광역경제권간 연계·협력 안	99
<그 4-13> 동계 경기장 배	102
<그 4-14> 환동해경제권의 위	105
<그 4-15> 환동해경제권의 교역규모	107
<그 4-16> 환동해경제권의 교통물류	110
<그 5-1> 거점도시 연계체계 구축을 통한 강원도 발전의 공간구조 구상 ..	130

본 장에서는 거점도시 연계체계의 구축을 위한 연구의 배경과 목적, 연구의 범위와 방법 및 연구진행과정에 대하여 전반적인 내용을 소개한다. 강원도는 타 경제권에 비하여 인구와 산업 등의 지역적 역량이 부족한 현실이며 도시 간의 연계성도 미흡하여 도시권을 통한 거점개발방식의 적용이 매우 불리하다. 이와 같은 현실을 토대로 춘천, 원주, 강릉의 3대 도시를 거점으로 하는 도시네트워크를 구축함으로써 강원도의 지역 발전모델을 모색하고자 한다.

1. 연구의 배경 및 적

1) 연구의 배경

2011년 1월부터 시행 중인 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)은 계획수의 배경으로서 글로벌 경쟁체제의 심화에 대응한 개 적 국토기반을 형성하여 광역경제권 중심의 국가경쟁력을 제고하는 새로운 지역발전 전략이 필요함을 시 하고 있다. 광역경제권계획이나 지역발전계획 등 행 국가적 경제발전의 개념은 전국을 광역경제권으로 구분하여 광역경제권 단위의 지역발전전략을 지향하고 있으며, 이에 따라 국토계획의 향도 광역경제권의 육성 위주로 전환되 다. 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)에서 고 있는 광역경제권의 육성 전략은 광역경제권별 대도시권을 육성함으로써 대도시로부터 주변지역으로 발

전의 효과를 파급시 광역경제권 전체의 발전을 통한 국가경쟁력 제고를 지향하고 있다.

이와 같은 국토의 계획 및 개발 환경의 변화 에서 강원도는 대규모 도시의 부재와 도시 간의 연계성 미 , 준한 지형과 지역 간 문화적 이 성 등 강원광역경제권의 육성을 위한 대도시권 중심의 발전계획을 적용하기에 우 어려운 조 을 가지고 있다. 강원도의 도 소재지인 춘천은 최 들어 인구가 증가 으나 2007년 지도 지 적인 인구감소를 경 으며, 기 도시와 도시 등 으로 성장이 기대되는 원주의 경우도 인구 30만을 우 어선 정도이다. 두대 간을 간으로 하는 지형의 지역적 특수성으로 인하여 역 적으로 영서와 영동의 양대 지역으로 구분되어 고 한 영역과 지역정서를 지해 오다가 1986년 강원감영이 원주에서 춘천으로 이전함에 따라 과거 강릉 중심의 영동권과 원주 중심의 영서권으로 구분되 강원도의 지역구조는 춘천의 성장과 수도권의 영향 등으로 인하여 강원도의 3대 도시 춘천, 원주, 강릉을 비 한 18개 시·군의 적 합체의 형 로 변화되 다.

이러한 행정구역체계 및 공간적 변화에도 구하고 2009년 강원도의 인구는 152만5천여 으로서 전반적인 정체와 일부 지역에서는 상 지 경 하고 있다. 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉의 인구규모를 보더라도 원주만이 30만을 어 으며, 춘천과 강릉은 20만 대의 인구규모에 그 고 있다. 특히 영동지역의 중심도시인 강릉은 2009년 인구가 219,067 이며 2000년 이 지 적으로 감소하고 있어 의 경향 보이고 있는 , 이는 원주와 춘천의 인구가 2007년을 전 하여 감소에서 증가로 전환 것과는 대조적인 상이다. 더 이 이들 3개 도시를 제외하고는 10만 이상의 인구를 갖는 도시가 없으며 동해, , , 천을 제외한 10개 군(郡) 지역의 인구는 5만 에도 미 며 이 도 지 적인 감소 상을 보이고 있는 정이다. 이 개별 도시의 규모가 미약한 가운 도시간의 일상적 활이나 ·경제적 측면에서의 상호 연계도 우 미약하고, 오 전부터 내려 리 은 배타성과 지역 간 감정의 대 구도 또한 여전히 지 되고 있는 것으로 관측 다.

이러한 상 을 고려할 광역경제권 중심의 계화, 지 화라는 국토발전의 대전제를 충 할 수 있는 계획적 토대를 구축하는 것은 강원도의 지 가능한 발전의 측면에서 보다도 중요하며 시급한 계획과제라 할 수 있다. 시도 단위의 광역경제권 체제로의 전환과 광역경제권 단위로 대도시권 위주의 도시권 체계를 구축함으로써 지역발전의 효과를 극대화한다는 국토계획전략을 상호 연계성이 미 한 중소도시들로 구성 강원도에 그대로 적용하기에는 상당한 리가 있을 것이며, 따라서 강원도 정에 적합한 지역발전모 의 모 이 필요하다.

지리적으로는 국토의 중간지역에 해당하지만, 그간 경부축과 호 축, 서해안 중심의 국토개발로 인하여 강원도는 국토의 종단부라는 이미지를 강하게 갖게 되 고, 두대간을 비 한 지형과 우수한 자원은 보전이라는 리로 인하여 개발의 에 하지 함으로서 상대적인 성을 면 하고 있다. 지리적으로 리 도시 분포와 도시 간 교통인프라의 부 , 인구이동의 정체성 등에 의해 도시 또는 지역 간의 연계도 우 으며 이는 주민의 정서적 측면에서도 상호 배타적이며 개별 시·군과 같은 소지역간의 과다 경쟁의 형 로 표출되기도 한다. 또한 수도권의 및 영향력 증대로 수도권과 인접한 강원도 내 일부 지역의 경우, 수도권과의 연관성이 도내 타 지역과의 연계성보다 더 높게 나타나는 상 전개되고 있다.

이러한 대내외적 여 변화와 강원도의 를 고려하면서, 강원광역경제권의 효과적인 육성과 이를 위한 공간계획을 수 하기 위한 선 과제는 지역 특성과 외부적 여 변화를 수용할 수 있는 공간적 을 는 것이다. 그러한 공간구조는 강원도 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉 간의 광역적 역할 및 기능의 분 과 기적 연계, 도시를 중심으로 한 국지적 도시네 위 의 형성과 같은 지역내부의 과제와 함께 수도권, 충 권, 대경권 등 인접한 국내 광역경제권과의 연계, 환동해권, 환 해권, 동 아 대 을 포함하는 국제적 교류기능의 구축 등과 같은 외부 지역과의 연계·교류 과제를 효과적으로 수행할 수 있어야 한다.

이와 같은 계획적 과제를 해 하기 위해서는 기존의 공간적 이 을 단 하게 적용하는 것으로는 한계가 있으며, 강원도의 과 대내외적 여 의 장 변화

에 적합한 공간구조의 모형을 개발하는 연구가 필요하다. 본 연구는 이러한 문제의 맥락에서 출발하며, 강원도의 대내외적 환경을 고려하고 향후 예상되는 여의 변화를 수용하면서 지리적으로 가능한 발전을 도모할 수 있는 공간구조의 모형을 모색하는 것이 본 연구의 목적이다. 이와 같은 전제에서 본 연구에서는 도시권 및 도시권 외곽에 관한 연구를 거점도시 연계체계를 위한 목적으로 검토하게 된다. 즉 본 연구의 주제인 ‘거점도시 연계체계의 구축’은 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉을 도내 거점도시로 설정하고 이들 간의 연계체계를 구축함으로써 강원도 지역발전의 공간적 특성을 정하는 것이다. 이를 위해 도시권 및 도시권 외곽에 관한 연구를 하고, 강원도의 과장 역할을 분담하고자 한다.

본 연구의 과제는 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉을 중심으로 거점도시 간 및 거점도시와 주변도시 간의 연계체계를 구축함으로써 강원도 전체적인 지역발전 효과를 극대화함과 동시에 강원도 내에서는 3대 거점도시를 중심으로 하는 중소도시 중심의 지역발전의 모형을 제시할 수 있다는 점에서 지역발전 정책상의 함의를 갖는다. 또한 강원도와 같이 상호간 연계성이 미흡한 중소도시들로 구성된 지역의 공간적 발전모형을 제시한다는 점에서 지역계획 분야에서의 기여도를 가질 것으로 기대된다.

2) 연구의 목적

상기한 바와 같이 본 연구의 목적은 중소도시 또는 그 이하의 지역으로 구성된 강원도의 발전을 위한 공간구조의 모형을 구상하는 것이다. 이러한 연구 목적을 성하기 위해서는 도시공간구조에 관한 연구의 검토와 강원도의 현황 및 향후 변화에 관한 분석을 실시하고, 이를 기반으로 강원도에 적용 가능한 공간구조의 모형 및 이에 대한 효과적 성을 위한 SOC 및 인프라 층에 관한 전략을 구상해야 한다.

이러한 연구 목적을 성하기 위한 단계는 강원도 공간구조의 모형으로 제안

되는 거점도시 간의 연계체계에 대한 향성을 설정하는 것이다. 그리고 연계체계의 구축 향을 설정하기 위해서는 도시 간 연계와 관 이 적 검토가 선행되어야 하는 , 도시권 및 도시네 워 에 관한 이 은 도시의 장과 도시 활동의 광역화에 따라 단일 도시의 경계를 어나 도시와 주변지역 또는 도시 간의 연계구조에 관심을 두고 있다는 점에서 거점도시 간의 연계체계 구축 향에 이 적 토대를 제공할 수 있을 것으로 다.

따라서 본 연구에서도 도시권과 도시네 워 에 대한 개념과 에 대한 분을 통하여 거점도시 연계체계의 구축 향을 설정한다. 다 으로는 설정 거점도시 연계체계의 구축 향에 거하여 강원도의 도시권 및 도시 간 연계와 강원도의 장 를 보여주는 지역계획 및 경제권계획을 분 함으로써 강원도 거점도시 간의 연계체계 구축에 요구되는 계획적 과제를 도출하고 거점도시 간의 연계 안을 강구한다. 지 으로 이와 같은 거점도시 연계체계를 통해 강원도가 광역경제권으로서 발전할 수 있는 공간구조 모 과 거점도시간의 연계를 위한 요 으로서 SOC 충 안을 제안한다.

2. 연구의 위 및

본 연구의 위는 공간적으로는 강원도 지역을 대상으로 하며, 자 의 분 은 강원도의 적 변화와 시·군별 에 한정한다. 이는 본 연구가 도시권의 분이나 설정과 같은 기 연구가 아 장 공간구조를 제안하는 지역계획적 접을 지향하고 있으며, 수 가능한 분 자 도 시·군 단위로 한정하는 것이 자 간 일관성을 지할 수 있기 문이다. 시간적인 위는 최 10년간으로 설정하여 2000년부터 최 의 자 수가 가능한 2009년 지의 10년간으로 하되, 시·군별 자 는 최 시점인 2009년을 기준으로 재 상 의 파 에 중한다.

또한 본 연구의 공간적 위가 강원도에 한정 다는 점에서 연구의 주제인 라이 글 거점도시의 연계체계는 강원도 내의 3대 거점도시인 춘천, 원주, 강릉을 중심으로 하는 도시 간 연계체계의 구축을 의미한다. 그리고 거점도시 간의

연계체계 구축은 3대 거점도시 간의 을 중심으로 한 경제적 네 위 와 거점도시와 주변 도시간의 국지적 도시권 및 도시네 위 를 통한 거점기능의 강화, 지 으로 강원도를 둘러 국내외 경제권과 거점도시 간의 개 형 네 위 를 구상하며, 이와 같은 다 적 연계체계의 구축을 지원하기 위한 물리적 조 으로서 교통인프라를 중심으로 하는 SOC 층 안을 포함한다.

연구의 으로는 선행연구 및 관 보고서, 기성 계획보고서, 통계자 등의 문 자 의 분 을 위주로 진행하며, 연구진행과정에서 대학, 연구원 등 관계 전문가의 자문을 통해 연구의 향과 자 분 의 타당성, 연구 과의 성을 검증해 가도록 한다.

3. 연구의

본 연구에서 적으로 하는 거점도시 연계체계의 구축을 통한 강원도의 지역 발전전략을 모 하기 위하여 다 과 같은 연구과정을 수행한다.

째, 선행 연구 과를 중심으로 거점도시 연계체계의 기 적 이 으로서 도시권과 네 위 도시¹⁾에 대한 개념을 정리하고 관 를 조 한다. 이 과정에서 도시권과 네 위 도시의 공통점과 차이점을 비교하며, 이들 이 에 거하여 본 연구의 주제인 강원도의 거점도시 연계체계에 대한 개념을 정 하고 연계체계의 구축 향을 도출한다.

둘째, 거점도시 연계체계의 구축 향을 기 로 도시권 및 도시간 연계성을 판단할 수 있는 관 자 를 분 하고 거점도시 간의 연계체계 구축에 대해 재성과 문제점을 도출함으로써 강원도의 거점도시 연계체계 구축을 위한 계획적 과제와 적인 연계 안을 모 한다. 강원도의 분 을 위한 통계자 의 분 은 인구 및 인구이동, 규모의 변화와 공간적 분포 등을 주요 분 대상이

1) 네 위 도시는 일반화 의미에서의 도시네 위 의 특수형이다. 도시네 위 에서는 지리적 또는 공간적 접성이 특별한 의미가 없는 비해서 네 위 도시는 구축되는 네 위 가 일정한 공간적 영역 내에 존재하는 것을 전제하고 있다.(손정 , 2011, p.183)

며 시기적으로는 2000년부터 2009년 지의 적 변화를 분 함으로써 강원도의 전반적인 여 의 변화를 이해한다. 강원도 내의 공간구조와 도시 간 연계를 분 하기 위해서는 최 연도인 2009년의 시·군 단위 자 를 통해 재의 를 분 한다. 또한 관 통계자 외에 한국교통연구원의 ‘전국 지역 간 여 O-D 조 자 (2008년 기준)’ 및 선행연구의 과를 통해 강원도의 역내·외 지역 간 통행구조 분 과 통행권 등의 를 분 한다.

셋째, 강원도에 관한 기존 계획의 검토를 통해서 장 의 여 변화를 전 함으로써 자 를 통해 분 거점도시 연계체계를 위한 계획적 과제가 재의 계획에 따라 장 에는 어 게 변화 것인가를 측한다. 강원도 관 계획으로는 제3차 강원도종합계획 수정계획과 강원광역경제권 발전계획 외에도 제4차 국토종합계획 수정계획과 지역발전 5개년계획과 같은 중 정부 차원의 계획도 검토 위에 포함한다. 특히 2018년 동계 개최에 따른 파급효과와 환동해경제권의 전 에 관한 선행 연구는 기존 계획에 반영되지 으나 장 강원도에 대한 영향력을 고려하여 향 여 변화의 분 에 포함한다.

넷째, 이상의 과정을 종합하여 거점도시 간 연계체계에 따른 강원도의 공간구조 모 을 구상하고, 이의 구축을 위한 계획적 과제와 거점도시 연계체계의 구축을 통해 성할 수 있는 지역발전 차원의 효과를 제시한다.

<그림 1-1> 연구의 흐름



이론적 고찰을 통한 거점도시 연계체계의 구축방향 설정

본 장에서는 도시권과 네트워크도시에 관한 이론적 검토를 통해서 강원도의 거점도시 연계체계의 방향을 설정하고자 한다. 주요 내용으로는 도시권의 개념과 국내외 도시권 확장에 관한 연구사례, 네트워크도시의 개념과 국내외 연구사례를 검토하며 도시권과 네트워크도시의 특성을 비교한다. 또한 네트워크도시의 공간구조적 특징과 계획 및 정책을 검토하여 거점도시 연계체계의 구축에 적용 가능한 요소를 도출하고 이에 기초하여 강원도 거점도시 연계체계의 방향을 정립한다.

1. 도시권 및 네 워 도시의 개념과 연구

1) 도시권의 개념 정의

도시는 단계별로 공간적 위를 장하며 성장한다. 성장의 기 단계에서는 주거와 고용이 특정 공간(도심)에 중하는, 이의 도시공간구조는 인구와 고용이 한 도시 중심부와 주변부로 구성되는 단형 도시의 형태를 갖는다. 도시화가 진행에 따라 지역 인구가 도시로 되어 인구가 증가하고 고용도 증가하게 되면서 다수의 인구와 고용이 기존의 도시 중심부를 어 외연적으로 하게 다. 이 단계에서는 도시 중심부와 주변부를 연하는 교통이 충되고 도시민 소의 증가로 자동차 보급이 대되어 도심부와 주변부의 경계는 점차 라진다. 특히 도심의 성장에 따른 지가 상이나 공해 등의 외부 경

제는 도시 외에서 제공되는 양의 환경을 선호하는 계층을 발하여 주변부에 이들을 중심으로 하는 새로운 주거지역, 그리고 고용 중심지가 등장하는 다형 도시구조가 형성된다. 즉 교외화(suburbanization 또는 decentralization)가 일어나는, 교외화상은 이러한 도시발전 단계를 함축적으로 가리키며, 대도시는 도시의 주변부에 다수의 새로운 중심지(center)를 보유하고 있는 도시를 지칭한다(김수, 2010).

이와 같은 도시발전단계는 종종 인접한 주변 도시와 연화하는 단계로 진행되는, 연화는 도시성장과정의 자연스러운 상으로 중심도시와 주변도시가 기능적·공간적으로 연되어 있는 상이라 할 수 있다. 도시권은 연화상을 전제로 두 개 이상의 상이한 지역이 행정구역은 다르지만 하나의 동적 공간으로 급다고 수 있다. 또한 도시권을 정의하는 주요 요인은 공간적으로 인접한 중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계이며, 이는 공간적 위에서 활권만 아니라 경제권을 포함하는 개념이다. 기능적으로 연계 중심도시와 주변지역으로 형성 도시권에는 경제·적 동성과 정·행정적 이성이 공존하게 된다. 도시의 성장에 따른 광역화와 교외화상은 개발에 따른 환경과 광역시설의 부족으로 시민의 의하 등 경제·적 동성에도 구하고 정·행정적인 이성이 존재하는 기존의 도시체계로는 다기 곤한 광역적 문제가 발되기도 한다(김수, 2010).

김광익 외(2007)에 따르면, 도시권은 기체 간의 경제적 연계 및 상호용이이 어지는 공간적위를 나타내는 ‘경제권’, 상 및 서비스 구 활동, 문화·여가활동 등 주민의 일상적 활이이 어지는 공간적 위인 ‘활권’ 등으로 구분할 수 있다. 또한 도시권 내의 중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계 및 상호용이 활발해에 따라 중심도시와 주변지역이 단 모습에서 하나로 통합되는 형로 변모한다. 도시권은 일상적인 활동 중 정기적으로 또는 하게 발하는 통 활동을 토대로 공간적으로 정의 수 있는, 하나의 도시를 중심으로 형성되는 통 권을 기로 해당 도시와 그 주변지역 간의 기능적 상호용이이 어지는 권역으로 정의 다. 그리고 Marvin et al.(2006)은 도시권과 개념

인 city-region을 통 이터를 비 한 flow data를 기반으로 정의하고 있다.

도시권의 형은 규모와 공간구조 측면에서 대도시권과 중소도시권으로 구분 수 있는 , 대도시권은 광역시 등의 거점도시(dominant core) 및 그 주변지역 (시·군)으로 구성되며 통상 단 형(monocentric)의 공간구조를 다. 한 중소도 시권은 중소도시나 성장거점을 중심으로 다수의 시·군으로 구성되며 다 형 (polycentric) 구조를 형성하는 것이 일반적이다.(김동주·구정은, 2009, p.8) 갈로 리스(megalopolis) 또는 가도시권(megacity region)은 다수의 대·중·소도시들 로 형성되는 거대규모의 도시지대를 지 한다. 도시권을 위상과 역할로 구분하 면 경제력, 장소적 력도, 인프라 등이 계적 도시권과 경쟁할 수 있는 글로벌 수준의 도시권과 국내적 경쟁력을 가지나 향 글로벌 수준을 지향하는 국내 수 준의 도시권으로 구분할 수 있다(김동주·구정은, 2009).

<표 2-1> 도시권의 정의와 결정요인 및 유형

구분	주 요 내 용
정의	•두 개 이상의 행정구역이 하나의 동질적 공간으로 취급되는 공간 •통근권을 기초로 도시와 주변지역 간의 기능적 상호작용이 이루어지는 권역 •중심도시와 주변지역 간 기능적 연계 및 상호작용이 활발해짐에 따라 중심도시와 주 변지역이 하나로 통합되는 형태로 변모
결정 요인	•중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계 •기능적 연계는 생활권과 경제권을 포함 -생활권 : 상품 및 서비스의 구매, 문화 및 여가 등 주민의 일상생활이 이루어지는 공간적 범위 -경제권 : 기업 간의 경제적 연계 및 상호작용이 이루어지는 공간적 범위
유형	•규모와 공간구조 측면에서 대도시권과 중소도시권으로 구분 -대도시권 : 광역시 등의 거점도시 및 주변지역으로 구성 -중소도시권 : 중소도시나 성장거점을 중심으로 다수의 시·군으로 구성 *메갈로폴리스/메가도시권 : 다수의 대·중·소도시로 형성되는 거대규모의 도시지대 •도시권 위상과 역할 측면에서 글로벌 수준의 도시권과 국내 수준의 도시권으로 구분 -글로벌 도시권 : 경제력, 장소적 매력도, 인프라 등이 세계적 도시권과 경쟁할 수 있는 도시권 -국내 도시권 : 국내적 경쟁력을 가지나 향후 글로벌 수준을 지향하는 도시권

2) 도시권 확정에 관한 연구

(1) 외국의 도시권 확정

외국의 도시권 확정을 살펴보면 <표> 2-2와 같다. OECD는 상주인구 100만 이상인 PU(Predominantly Urban Area)를 통틀어 1.1 미만이 지 주변의 PU를 포함시 상주인구가 150만 이상이 되도록 대도시권(metro-region)을 확정함으로써 원국을 대상으로 78개의 대도시권을 확정 다. 미국의 CBSA(Core Based Statistical Area)은 상주인구 1만 이상인 Urbanized Area/Urban Cluster와 기능적 연계성이 높은 주변 지역으로 구성되며, 기능적 연계의 기준으로는 중심도시와 주변지역 간의 통 및 역통 기준을 활용하고 있다. 캐나다의 CMA(Census Metropolitan Area) 또는 CA(Census Agglomeration)는 상주인구 1만 이상인 Urban Area와 물리적으로 중 되거나 기능적으로 연계 주변지역으로 구성되며, 중심도시와 주변지역 간의 통 및 역통 기준을 기능적 연계의 기준으로 활용한다. 일본의 UEA(Urban Employment Area)는 DID(Densely Inhabited District) 인구가 1만 이상인 시·정·과 기능적 연계가 높은 주변 시·정·으로 구성되며, 기능적 연계의 기준은 중심부와 주변 지역 간의 통 기준을 활용하고 있는 , 여기서는 역통 기준은 적용하지 고 있다(김광익 외, 2007).

EU의 FUA(Functional Urban Area)는 중심도시와 경제적으로 연계 주변지역으로 구성되는 , 특정 중심도시로의 통 비중이 가장 높은 지역으로 구성 다.

이의 Labor Market Area는 중심도시로의 통행시간이 30~75분 거리에 위치해 있고 중심도시에 상주 인구의 10% 이상이 통 하는 지역을 포함한다. 스

의 Local Labour Market Region과 의 Local Labour Market은 동시장중심(Labour market center)과 기능적 도시지역(Functional Urban Area)으로 구성 다. 동시장중심(Labour market center)은 특정 지역의 상주 인구 중 외부지역으로 통 하는 인구의 비중이 20% 미만이고 상주 인구 중 7.5% 이상 통 하는 외부 지역이 없는 지역이 되며, 동시장중심이 되지 하는 지역은 당해 지역의 상주 인구 중 가장 이 통 하는 동시장중심의 기능적 도시지역

(Functional Urban Area)이다.

<표 2-2> 외국의 도시권 사례

국가	도시권의 정의
OECD	Metro-Region •획정의 기본공간단위는 OECD에서 설정한 TL3(Territorial Level 3)임 → 예 : 우리나라의 시도, 일본의 현(縣), 캐나다의 Census Division •농촌지역(인구밀도 150인/km² 미만)에 거주하는 인구의 비율이 15%미만인 지역, 즉 Predominantly Urban Area(이하 PU라 칭함)를 대상으로 확정 •상주인구 100만 이상인 PU를 중심으로 인접한 PU를, 순통근비율(Net Commuting Rate: 야간인구대비 주간인구의 비율과 유사)이 1.1 미만이 될 때까지, 포함시켜 나감으로써 Metro-Region을 확정 •Metro-Region의 총상주인구는 150만 명이상이어야 함 •이상의 방법으로 OECD 회원국을 대상으로 78개 Metro-Region을 확정
미 국	CBSA(Core Based Statistical Area) •상주인구 10,000명 이상인 Urbanized Area/Urban Cluster 및 기능적 연계성이 높은 주변지역(교외지역)으로 구성 •기능적 연계기준으로서 중심부와 주변지역 간의 통근 및 역통근 기준을 활용
캐나다	Census Metropolitan Area/Census Agglomeration(CMA/CA) •상주인구 10,000명 이상인 Urban Area(Urban Core) 및 물리적 중첩 또는 기능적으로 연계된 주변지역으로 구성 •기능적 연계기준으로서 중심부와 주변지역 간의 통근 및 역통근 기준을 활용
일 본	Urban Employment Area(UEA) •정부의 공식적인 도시권 정의는 아니지만, 학계에서 널리 활용됨 •DID 인구가 10,000명 이상인 시정촌, 그리고 그것과 기능적 연계가 높은 주변 시정촌으로 구성 •기능적 연계의 기준은 중심부와 주변지역 간 통근기준을 활용. 단, 중심부에서 주변으로의 역통근에 관한 기준은 사용하지 않음
EU/ ESPON	Functional Urban Area(FUA) •중심도시와 그것과 경제적으로 연계된 주변지역으로 구성되는데, •즉 고용 중심지, 그리고 다른 고용 중심지보다도 해당 중심지로의 통근 비중이 가장 높은 지역으로 구성 •29개국(27 EU회원국과 노르웨이, 스위스)을 대상으로 획정한 결과, 상주인구 20,000명 이상인 FUA가 총 1,595개 인 것으로 나타남
노르웨이	Labor Market Area •중심도시(urban core area)로의 통행시간이 30~75분 거리에 위치해 있고 중심도시에 상주 취업인구의 10% 이상이 통근하는 지역을 포괄
스웨덴	Lokala Arbetsmarknadsregioner (Local Labour Market Region) •지역 A의 상주취업인구에서 A의 밖으로 통근하는 인구의 비중이 20% 미만이고 해당 상주취업인구 중 7.5% 이상이 통근하는 개별 지역이 없는 경우에 A는 노동시장중심(Labour Market Centre)이 됨 •노동시장의 중심이 되지 못하는 지역의 경우, 해당 지역 내 상주 취업인구 중 가장 많은 수가 통근하는 노동시장 중심의 Functional Urban Area에 속하게 됨
덴마크	Local Labour Market •스웨덴의 Local Labor Market Region과 동일한 기준 활용
독 일	Labour Market Region(LMR) •유입 통근자수가 유출 통근자수보다 1,000명 이상 많은 지역(Municipality)을 Labour Market Centre로 설정 •Labour Market Centre와 그것으로부터 편도 45분 거리(최대 통근 시간 거리)에 있는 지자체가 Labour Market를 형성하고, 다시 복수의 Labour Market를 기능적 상호연관을 토대로 하나의 LMR로 통합시킴 •LMR을 district 또는 county의 경계에 맞춰 설정하되 최소 상주인구가 100,000명이어야 함 Spatial Planning Region •고차 중심기능을 갖춘 도시와 이를 중심으로 District/County 수준에서 통근지역을 설정함으로써 확정됨
프랑스	Functional Urban Area •일자리가 5,000개 이상인 일단의 지자체를 중심도시(Urban Pole)로 설정 •상주 취업인구의 40% 이상이 중심도시로 통근하는 지자체를 중심도시와 함께 Functional Urban Area에 포함시킴
이탈리아	Sistemi Local del Lavoro (Local Labour Market Area) •주거지와 근무지 간의 통근 데이터를 토대로 확정되는데, 서로 인접해 있는 2~3개 지자체로 구성

자료) 김광익 외(2007), pp.14-15

일의 LMR(Labour Market Region)은 통 자 수가 출 통 자 수보다 1천 이상 은 지역인 Labour Market Center와 그것으로부터 도 45분 거리에 있는 지자체인 Labour Market으로 구성 다. LMR의 경계는 District 또는 County의 경계에 추며 최소 상주인구는 10만 이상으로 한다. 또한 고차 중심기능을 갖춘 도시를 중심으로 District/County 단위로 통 지역을 설정함으로써 Spatial Planning Region을 확정한다. 프 스의 Functional Urban Area는 일자리 5천 개 이상인 지자체를 중심도시(Urban Pole)로 설정하고 상주 인구의 40% 이상이 중심도시로 통 하는 지자체를 중심도시와 함께 Functional Urban Area에 포함시키고 있다. 이 리아의 Local Labour Market Area는 주거지와 지 간의 통 이터에 기 하며, 인접한 2~3개의 지자체로 구성 다(김광익 외, 2007).

(2) 국내의 도시권 확정

국내의 도시권 확정도 외국 와 하게 중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계성이나 주변지역의 도시적 특성을 기준으로 도시권을 설정하고 있다. 주요 연구로는 이 일(1982), 최진호·이종 (1984), 국토개발연구원(1985), 권용우(1986), 이 연· 종 (1995), 권용우(2001), ·이종상(2003)이 수도권 지역을 대상으로 도시권을 설정하였으며, 김호 ·김 수(2004)는 대구광역도시권, 이 열·주미 (2007)은 부 광역도시권을 대상으로 도시권 확정을 수행하였고, 권 가정 (2007a, 2007b)은 서 , 부 , , 대구 대도시권을 대상으로 도시권 확정을 진행하였다. 이들 연구에서 용 도시권 설정기준은 중심도시와 주변 지역 간의 연계성과 주변지역의 도시성이다. 연계성 기준을 위해 통 , 통학, 의 시설 이용, , 시간거리 등에 관한 지표가 용되 으며, 주변지역의 도시성 지표로는 인구 도, 주간인구 도, 인구증가 , 임대가구비 , 년 비 , 비 종 자 비 , 가인구비 , 단 주 비 , 제조 종 자수, 서비스 비 , 전 가비 , 시설원 가비 , 전 지가비, 시내 스의 시외 연장운행대수, 문보급 , 상수도보급 , 용차보급 , 도시적 토지이용비 , 경지면적비 등이 용되 다.

<표 2-3> 국내의 도시권 확장 사례

연구자	대상 지역	설정 기준		설정방법
이태일 (1982)	서울과 주변지역	통합성	- 상주인구 대비 중심도시로의 통근비율 5% - 중심도시로 1주일 6회 왕래	1개 이상 만족
		도시성	- 인구밀도 200인/㎢ - 전담 지가비율 0.9:1 - 비농업 취업인구비율 50%	2개 이상 만족
최진호·이종렬 (1984)	서울과 주변지역	동질성	- 취업자의 서울로의 통근비율 5% - 시·군 근무인구 중 서울거주 비율 5% - 거리 45km이내	3개 이상 만족
		도시성	- 비농업 인구비율 60% - 인구증가율 10%	2개 이상 만족
국토개발연구원 (1985)	서울 대도시권	중심도시 이용도	- 통근통학권 - 취업권 - 구매권 - 의료권 - 농산물판매권	요인점수 양수 값
		도시화 진행도	- 인구증가율 1%이상 - 전담지가비 1%이상 - 인구밀도 300명/㎢이상 - 전업농가율 25%이하 - 임대가구비율 10%이상 - 시내버스 시외연장운행대수	요인점수 양수 값
권용우 (1986)	서울과 주변지역	연계성	- 취업자의 5%이상이 서울로 통근 - 편도 1시간 내외	1개 이상 만족
		도시성	- 비농업취업인구 50%이상 - 인구증가율 10%이상 200명/㎢ 이상	2개 이상 만족
이희연·송중홍 (1995)	서울 대도시권	기능적 연계	- 통근 1일 통행인구비율 - 옷 구매 - 귀금속 및 혼수품 구매 - 도매시장 이용 - 의료시설 이용 - 통학비용 - 시간거리 - 가전제품 가구 구매 - 예식장 이용 - 농산물판매시설 이용	종합점수 500이 상, 요인점수 양수 값, 설문 조사결과 활용
		도시화 지표	- 전업농가비율 - 시설원예작물면적비율 - 인구증가율 - 제조업종사자수 - 서비스산업 비율 - 상수도 보급률 - 시설원예농가비율 - 인구밀도 - 노년층비율 - 제조업종사자의 증가율 - 신문 보급률 - 승용차 보급율	종합점수 500이 상, 요인점수 양수 값, 설문 조사결과 활용
권용우 (2001)	수도권 광역도시권	연계성	- 통근율, 통근율+역통근율 - 통근율과 역통근율에 통근·통학자 수 활용	1개 이상 만족
		도시성	- 전업농가율 - 도시적 토지이용비율 - 인구밀도	2개 이상 만족
		제도	개발제한구역설치 여부	모두 포함
신윤철·이종상 (2003)	서울 광역도시권	연계성	통근통행 O-D 행렬	지역간 연계성 과 도시성 지표의 주성분 분석
		도시성	- 농가인구비율 - 단독주택 보급률 - 통근연결도 - 인구이동비율 - 경지면적 비율 - 주간인구밀도 - 노령화 지수 - 사업체밀도	
김호철·김철수 (2004)	대구 광역도시권	연계성	- 중심도시와 주변지역 상호간의 통근통학인구수 - 총유출입 통근통학인구수 대비 중심도시와의 통근통학 인구비율 - 총인구대비 중심도시와의 통근통학 비율 - 중심도시와의 연결성	3개 지표 중 각각 평균을 기준으로 1개 이상 만족하는 시군과 중심도 시와 연결한 시군
		접근성	공간적 거리, 시간적 거리	
		도시성	- 인구증가율 - 공동주택 점유율 - 도시용지 점유율 - 인구밀도 - 공동주택 구성비 증가율 - 도시용지 구성비 증가율	
이희열·주미순 (2007)	부산 광역도시권	연계성	통근율, 통근율+역통근율 5% 이상과 군부평균 이상	연계성 1개 이 상 만족하고 도시성 모두 만족
		도시성	- 전업농가율 - 농가비율이 전체평균 또는 군부평균 이하, 인구밀도, 도시적 토지 이용 비율이 전체평균 또는 군부평균 이상	
권창가·정현욱 (2007a, 2007b)	서울·부산· 울산·대구 대도시권	연계성	주변지역의 중심도시 직업의존도, 중심도시의 주변지역 직업 점유율, 도시간 통근·통행량	모두 5% 이상 이며 적어도 2 개 이상 만족

자료) 김광익 외(2007), pp.17-18의 <표 3>을 재정리

이상의 연구 외에 김광익 외(2007)는 우리나라 전국을 대상으로 도시권을 설정하는 , 도시권 설정의 공간단위가 시·군인 경우와 시(洞部)·면인 경우로 구분하여 각각의 기준을 제시하고 있다. 시·군 단위의 도시권 설정의 경우, 중심도시를 “상주인구 5만 이상인 동부(洞部)를 포 하는 시(특별시, 광역시의 區部 포함)”로 정의하고 중심도시와 기능적 연계가 높은 주변지역을 교외지역으로 설정 다. 교외지역의 설정기준을 위해 통 및 역통 지표를 활용 으나, 통 학 은 선행 연구 및 와 자 의 한계 등으로 배제 다. 통 요 은 주변 지역에 상주하는 인구 중에서 중심도시로 통 하는 인구의 비 이 일정 기준 이상인 경우이며, 역통 요 은 주변지역에 하는 인구 중에서 중심도시로부터 통 하는 인구의 비 이 일정 기준 이상인 경우이다. 공간적 연결성 조 에서는 중심도시와의 기능적 연계기준을 충 해서 교외지역으로 설정 수 있는 시·군이라도 공간적으로 비지적인 위 일 경우에는 도시권에서 배제하고 기능적 연계기준에 미 되는 경우라도 도시권내 교외지역으로 설정 시·군 에 둘러 일 경우에는 도시권에 포함시 는 포 원리를 적용하고 있다. 도시권 내부의 계 체계는 중심도시와 교외지역으로 구분하되 교외지역 내에서 부분적인 ‘중심도시-교외지역’의 구조를 갖는 지역이 발 하는 경우에는 이를 2차 도시권으로 구분하고 2차 도시권은 2차 중심도시와 2차 교외지역으로 구성되며, 2차 도시권 내에서도 ‘중심도시-교외지역’의 구조가 발 하는 경우에는 이를 3차 도시권으로 설정함으로써 1차, 2차, 3차 등의 공간적 위계를 갖는 계 적 도시권 구조를 설정하고 있다. 또한 적 여 을 고려하여 교외지역 설정의 조 으로 하나의 주변지역이 동시에 복수의 중심도시에 대해 교외지역의 조 을 가 경 우 해당 주변지역을 통 과 역통 의 합이 가장 높은 중심도시의 교외지역 으로 설정하고 있다. 중심도시가 도 복합시인 경우에는 중심도시와 주변지역 간의 통 지표 (통 , 역통)과 중심도시 전체 인구 중 동부(洞部) 인구의 비 을 하여 이를 도시권 설정을 위한 통 지표로 적용한다. 복수의 중심도시 가 접한 경우의 도시권 설정 서는 상주인구규모가 가장 중심도시를 우선 으로 하였다.

한 도시권 설정의 공간단위가 시(洞部)·면인 경우, 중심도시는 “상주인구 5만 이상인 동부(洞部)”로 정의하며, 공간적 연결성의 조으로는 시·군 단위와 가지로 배제원리와 포 원리를 용 는 , 배제원리는 특정 시(동부)·면이 중심도시와의 기능적 연계 기준을 충족 해서 교외지역으로 설정 수 있더라도 공간적으로 비지적일 경우에는 도시권에서 배제하며, 포 원리는 중심도시와 통 상 연계기준을 충족 하지 하여 교외지역으로 설정 수 없더라도 동일 도시권 내 교외지역으로 설정 시(동부)·면으로 둘러 인 경우는 도시권에 포함시 으로서 시·군 단위의 연결성 조 과 동일한 원 을 적용하고 있다(김광익 외, 2007).

<표 2-4> 도시권 확정 사례에서의 중심도시, 주변지역, 기능적 연계에 관한 지표

구 분	설 정 요 소	
중심도시	•일정 규모 이상의 상주인구 •유입통근자와 유출통근자의 격차 •일자리 개수	•상주 취업인구의 도시 내 취업비율 •고차 중심기능
주변지역	•인구밀도 •전답 지가비율 •인구증가율 • 시내버스 시외연장운행대수 •노년층 비율 •상수도 보급률 •도시적 토지이용 비율 •단독주택 보급률 •노령화 지수 •사업체밀도	•비농업 취업인구비율 •중심도시로부터의 거리 •전업농가율 •시설원예농가 및 작물재배면적 비율 •신문 보급률 •승용차 보급률 •경지면적 비율 •통근연결도 •인구이동비율
기능적 연계	•통근 및 역통근 •통학 •농산물판매 •1일 통행인구 비율 •중심도시와의 통행시간	•중심도시로의 왕래회수 •의료시설이용 •생필품 구매 •중심도시와의 연결성

주) 도시권 확정 지표의 구체적 연구사례는 <표 2-3> 참조.

3) 네 위 도시의 개념

(1) 네트워크도시의 개념과 정의

도시 간 관계 또는 도시체계에 대한 기존의 접근이 주로 중심지이 에 의존

한 반면 네 워 도시는 인 도시 간의 네 워 를 강조하는 이 으로서 인접한 도시들이 경쟁적 관계를 어 연관 분야로 특화하거나 분 관계를 형성하여 새로운 의 경쟁력을 구축하는 상으로 설 다(권오 · 지, 2005, p.155).

Batten(1995)에 의하면 네 워 도시 “2개나 그 이상의 적인 도시들이 기능상 상호보 적으로 협력하고 교통수단과 통 시설에 의해 적경제를 성하는 경우”를 이른다. 일반적으로 네 워 도시는 다른 중심지적 도시 적체로서 단일 중심을 가진 대도시권과 구별되는 , 이는 기존의 중심지형 도시체계가 인 도시 간의 경쟁을 특성으로 하는 것과 대조적으로 네 워 도시들은 거비용의 감과 협력구조를 통해 상호 용적 성장의 시 지를 는다. 최 에는 네 워 도시는 국경을 어 다양한 연계를 구축하고 있다(권오 · 지, 2005).

네 드의 스타 는 네 워 도시의 대표적 로 지 되고 있으며, 스 의 우 아(Umea City)와 인접한 지역(county)은 복지서비스, 문화정책, 지역경제개발, 행정기능 등의 부문에서 다차원적으로 상호협력과 거 스 체제를 구축하여 상호보 적으로 기능하고 있다고 설 다. 또한 - 임 리지도 네 워 도시의 주요 로 지적되는 이들 도시 간의 연계는 계 적이기 보다는 수 적이고 상호보 적이기 문이다. 이 외에도 일의 분- 도 프- 른, 프 - 인 -기센, 하이 - 투 가 , 기에의 - 바인- , 일본의 교토-나라-오 -고 의 경우도 네토워 도시의 상으로 설 되고 있다(권오 , 2009).

(2)네트워크도시의 형성 배경

기 경영의 측면에서 규모의 경제와 위의 경제 등이 내부적인 기 활동의 효 성 제고를 위해 추구하는 효과라면 외부경제는 기 이 외부적으로 추구하는 효과이다. 외부경제는 적경제와 네 워 경제로 구분할 수 있는 (Cabus and Vanhaverbeke, 2006), 적경제는 공간적 적을 발하는 반면 네 워 경제는 네 워 자체로부터 효과가 발 하므로 공간적 적이 필수적 요 은 아니다

(Suarez-Villa and Rama, 1996). Gordon and McCann(2000)에 의하면 도시권 내에서
적경제의 효과는 기 간에 네 워 에 의한 상호 연관과 관계없이 공간적으
로 접하게 되면 나타 다. 그러나 네 워 경제의 효과는 공간적 접성은 필
수적 요 이 아 반면, 기 간에 네 워 로써 연계되어야 한다.

네 워 는 행위의 주체인 부문만이 아니라 도시와 같이 공간상에서 특
정 영역을 중심으로 하는 공간적 차원을 포함한다(박 , 2002). Capello(2000)에
따 면 도시는 네 워 에 여함으로써 상호 보 적 관계 에서 규모의 경제
를 추구하고 상호 협력적 활동 에서 시 지효과를 출할 수 있다. 도시네 워
는 네 워 , 네 워 외부성, 상호협력의 가지 요소로 구성 다. 이들 요
소는 대 도시의 상호관계가 적인 배 영역을 갖는 중심지 간의 관계만으
로 설 되기 곤 하며 외부경제효과가 공간적 접성만으로 성되기 곤 하고
도시의 성장도 계 적 위계 서나 경쟁관계만이 성장가능성을 규정하지 는다
는 인 의 변화를 반영하고 있다. 제로 의 Health City Network에 가
도시를 대상으로 도시네 워 가 외부경제 효과를 나타내는지 분 한 증연구
에서 네 워 에 가 도시의 성 도와 효 성이 향상되 이 제시되고 있다
(Capello, 2000).

네 워 도시는 일반적인 도시네 워 의 특수한 형 로 수 있다. 도시네
워 에서는 지리적 은 공간적 접성이 특별한 의미가 없는 반면 네 워
도시는 네 워 의 구축이 일정한 공간적 영역 내에 존재하는 것을 전제하고 있
다. 따라서 외부경제효과 측면에서 네 워 도시는 네 워 경제의 효과와 함께
적경제의 효과도 동시에 추구할 수 있는 여 을 구비하고 있다(손정 , 2011).
도시권 내에서 네 워 는 시 지효과 발 의 니 에 따라 네 워
(club network)와 네 워 (web network)로 구분 다(Meijers, 2005). 네 워
는 한 기능으로 특화 도시 상호간의 협력을 통하여 규모의 경제를 추구
하는 형으로서 도시 간에 수 적 시 지효과를 출할 수 있다. 반면 네 워
는 이 적 기능으로 특화 도시 간에 형성 상호 보 성을 기 로 위의
경제를 추구하는 수 적 시 지효과를 을 수 있다. 네 워 도시는 네 워

형의 시 지효과를 추구하는 도시 공간조 으로서 상호보 성이 심적 구성요소로 용한다. 보다 구체적으로 van Oort et al.(2010)은 도시 간 경제네 워 측면의 상호보 성을 중요하게 판단하였고 경제네 워 의 상호보 성은 네 워 도시의 심인 공간적, 기능적 통합을 이 어 것이라고 주장하고 있다.

(3) 계층적 도시체계와 네트워크 도시체계

도시체계는 기능과 규모, 물리적 성을 리하는 다수의 개별 도시가 상호한 연관성을 지하면서 형성시 공간적 조 이라고 할 수 있다. 기존의 도시체계는 계 체계와 중심성의 차원에서 그 형 를 이해하고 접 함으로써 도시 간의 제적인 상호 용의 을 반영하지 하는 한계가 있다. 계화와 정보화의 영향으로 연 가 출 되고 있으며, 도시 간 정보 의 네 워 가 경 조 구조화 에 따라 기존의 계 적 도시체계에 변화가 일어나고 있다(김정호, 2011). 계 적 도시체계는 수 적 계 관계를 형성한 것으로서 도시 간 관계의 전통적 형이라 할 수 있다. 중심지이 에 따라 은 계 을 가지고 있어 도시 간의 관계가 경 되어 의존적 내포형 를 고 있어서 하위계 의 도시는 상위계 의 도시에 종 되는 관계를 형성하게 다. 그러나 이와 같은 도시 간의 관계는 교통 및 통 의 발 , 분권화로 인하여 점차 계 수가 감소하며 양극계 적 관계로 변화하게 다(김정호, 2011).

리스 러(Christaller)의 중심지이 은 제조 이 상대적으로 미약하고 재화와 서비스가 경제활동의 중심이 되는 비교적 쇠 경제 환경에서는 설 력이 높은 도시체계이 이 다. 그러나 20 기 중반 이 제조 , 특히 20 기 반 지 기반 제조 으로 대변되는 과 고차 자서비스 이 경제의 중심이 되면서 중심지이 에 의한 도시체계의 설 력은 의성을 게 되 다(Camagni, 1993). 중심지이 과는 리 대도시는 기능적 특화를 통해 차 도시에서 고차의 기능을 제공하기도 하며(Capello, 2000) 기능의 도시 간에 수 적 연계가 존재하고(Capello, 2000) 이를 통해 시 지효과가 성 다(Camagni et al., 1994). Capello(2000)가 지적한 바와 같이 이러한 도시 간의 관계 변화는 도시의 공간조

을 설 하는 기존의 중심지이 보다 네 위 의 리가 설 력을 갖는 배경 이 다.

Batten(1995)에 의하면 중심지이 과 네 위 체계 간의 차이점은 중심지체계 에서 도시의 서열을 정하는 요인은 중심성이며 중심성은 도시의 기능적 다양 성 정도를 반영하는 지표이다. 이에 대하여 네 위 체계에서 도시의 중요성을 나타내는 심적 요소는 성이며 성은 네 위 상에서 도시가 갖는 위상 학적 특성을 반영한다. 중심지체계에서는 규모, 즉 도시별 기능의 합과 그에 따른 시장으로서의 인구규모가 체계를 구성하는 중요한 요소이고 중심성에 따른 도시규모에 의해 도시 간의 서열관계가 형성 다. 그러나 네 위 체계에서는 대규모 자체는 별로 중요 으며 도시간의 관계는 보다 연한 으로 연 계되고 도시 간 상호보 성에 의해 지지 다. 도시간의 연계특성은 중심지체계 에서는 상위도시와 하위도시간의 수 적 연계만 형성되며 도시간의 은 기능 의 제공 측면에서 상위도시로부터 하위도시로의 일 적 이다. 반면 네 위 체계는 규모나 기능적으로 한 도시 간의 수 적 연계가 중요하며 도시간 의 도 향적 이라는 특 을 갖는다. 중심지체계에서는 고전경제학 모형의 특성상 전한 정보의 제공이 전제되므로 등 적 공간에서의 운 비용이 중요한 비용요소인 반해, 네 위 체계에서는 전한 정보의 공 에 따른 정보비용이 네 위 체계로의 진 에 중요한 비용요소가 다. 중심지체계에서 는 등 적 상 을 대상으로 한 전경쟁시장을 전제하지만 네 위 체계에서는 차별화 상 을 대상으로 하며 기능별 특화의 정도가 다 다는 점 등에 의해 가 차별화가 발 하고 이에 따라 전경쟁시장이 형성 다는 리를 가지고 있다(손정 , 2011).

이상의 비교를 정리하면, 네 위 도시체계가 중심지이 에 기 한 기존의 계 적 도시체계보다 우월한 점은 도시시스 의 연성 증대와 시 지효과의 출 을 통한 계경제체제에서의 경쟁력 강화이다. 도시시스 의 연성 증대 측면 에서 기존의 계 적 도시체계에서는 중심성이 약한 소규모 도시는 대도시와의 공존구도 에서 새로운 이 발 하더라도 이 시장이나 경제 환경의 변

화에 미치는 영향의 정도가 제한되고 그에 따라 자체적 성장의 기회를 갖기 어렵다. 그러나 네 위 도시체계에서는 규모의 중성과 양향성으로 인해 을 통한 변화의 영향이 상위계 의 도시를 포함하여 다른 도시 지용이하게 으으로써 보다 영향을 미칠 수 있다. 이러한 과정을 통해 전파되는 경제부문에서의 은 도시시스 전체의 경쟁력을 하게 높여 만 아니라 을 제공하는 중소도시에게도 대도시로 성장할 가능성을 열어 준다. 시 지효과 출의 측면은 도시간의 상호보성과 이를 통한 상호협력 관계의 구축이다. 중심지이 상의 도시체계에서 하위계 의 도시는 상위계 의 도시에 대해 종적이고 수 적 교류만 가능하며 동일계 의 도시들은 동일 종류의 재화와 서비스만 제공하므로 이들 간에는 경쟁관계만 존재한다. 따라서 각 도시별로 단일 도시의 수준을 어서는 규모에서의 외부경제효과를 추구하는 한계를 갖게 다. 한 네 위 도시체계에서는 도시별로 차별화 전문화를 통해 상위도시와 하위도시간의 일 적이고 수 적인 위계관계를 수 적이고 보 적인 협력관계로 전환시 으으로써 상호 공 할 수 있는 시 지효과를 출하며, 이러한 효과는 단일 도시의 규모를 어선 공간적 위에서 발 하는 외부경제효과를 통해 발 수 있다. 김용 (1997)은 이와 같은 네 위 도시체계로의 변화를 통해 중심기능의 상호 이용을 위한 도시군 형성, 활동에 대한 협동과 합, 과정에서의 이점 공 , 새로운 도시경쟁수단으로서의 기능, 단일 도시권으로서의 대외적 등과 같은 네 위 의 이점을 활용할 수 있다고 지적하였다.

중심지체계에서 네 위 체계로의 이동은 최 계도시체계 연구에서도 나타나고 있다. 계도시체계에 대한 연구는 1980년대 이 활발하게 진행되지만 기존 연구들은 도시간의 계 중심으로 진행 반면 Castells(1996)의 네 위 에서의 도시 간 네 위 에 대한 이 적 은 계도시체계 연구의 접 이 중심지체계에서 네 위 중심으로 전환되는 계기를 하였다 (Taylor, 2004). 그러나 이러한 전환은 기존의 계 적 관계가 전히 라 다는 의미가 아니라 계 과 네 위 의 두 가지 특성이 에서 공존하고 있다는 의

미를 내포하고 있다(Thompson, 2003).

<표 2-5> 계층적 도시체계와 네트워크 도시체계의 비교

구 분	계층적 도시체계	네트워크도시체계
도시 위계의 기준	•도시의 중심성 - 기능적 다양성 •도시의 규모 - 도시별 기능의 총합과 시장으로서의 인구규모 •도시규모에 의해 도시 간 서열관계 형성	•도시의 결절성 - 네트워크상에서 도시의 위상학적 특성 •도시 간 관계는 유연한 방식으로 연계되고 상호보완성에 의해 지지
도시 간 연계	•상위도시와 하위도시 간의 수직적 연계 •상위도시에서 하위도시로 일방적 흐름	•유사한 규모와 기능의 도시 간 수평적 연계 •도시 간에 쌍방향적 흐름
비용요소	•등질적 공간에서의 운송비용	•불완전한 정보 공유에 따른 정보비용
시장형태	•등질적 상품을 대상으로 한 완전경쟁시장	•차별화된 상품과 기능별 특화정도의 차이에 따른 가격차별화와 불완전경쟁시장
도시시스템의 유연성	•중심성이 약한 소규모 도시는 새로운 혁신이 발생해도 시장이나 경제환경 변화에 미치는 영향이 제한적 •혁신을 제공하는 중소도시의 성장기반 미약	•규모의 중립성과 흐름의 양방향성으로 혁신의 영향이 상위 및 다른 도시권까지 확산 •경제 혁신은 도시시스템 전반의 경쟁력 제고 •혁신을 제공하는 중소도시의 성장기반 확보
시너지효과	•하위도시는 상위도시에 대해 종속적이고 수직적 교류만 가능 •동일계층 도시들은 동일 종류의 재화와 서비스만 제공하므로 경쟁관계만 존재 •도시별 위계를 초월한 규모에서의 외부경제 효과 추구에 한계	•도시별 차별화된 전문화를 통해 도시 간에 수평적 보완적 협력관계 •도시 간의 상호공생의 시너지효과 창출 •도시별 위계를 초월한 범위에서의 외부경제효과 발현

(4) 메가시티지역과 네트워크도시

20 기 반 들어서 계도시지역, 가시 , 가지역, 가시 지역 등 계의 주요 대도시권을 설 하는 다양한 개념이 등장하기 시 다. 계도시지역은 Scott(1999)가 제안한 개념으로 계화의 과정에서 경제적, 정 적 자 성과 계경제체제로의 연계를 강화해 가는 거대도시지역이다(이재하, 2003).

한 개념인 가시 는 Castells(1996)이 제시 으며 대규모 인구 적지로 서 글로벌 경제의 기능을 수행하는 도시이다(구정은, 2009). 한 가지역은 중심지로서의 도시와 배 권을 포함하는 면적(面的) 개념으로서 기존의 대도시와 한 기능을 수행하나 그 위는 국가 내에 한정되지 고 계적인 경쟁 체제에 출되어 있는 지역으로 정의 다(Florida et al., 2008).

가시 지역은 점적(點的)인 가시 에 지역의 개념을 포함한 용어이며(구

정은, 2009) 도시를 면적으로 파악한다는 점에서 계도시지역, 가지역 등과 한 성을 다. Hall and Pain(2006, 3)은 의 가지 지역에 대한 연구에서 가지 지역은 대략 10 ~ 50개 정도의 도시들이 공간상에서는 분리되어 있지만 기능적으로는 연계되어 있으며 하나 또는 다수의 상대적으로 대규모인 중심도시 주위에 적합으로써 새로운 형태의 동의 기능분화를 통한 다양한 경제적 을 추구하는 지역으로 정의하고 있다. 가지 지역의 개념은 1960년대 Gottmann(1961)이 미국 동부지역을 대상으로 제시한 개념인 갈로리스(Megalopolis) 지 거 러 라가며 점차 의 대도시로 적용 위가 장 되고 최 에는 일본, 중국, 인도네시아 등 아시아권 국가의 대도시에 대한 설 에도 이용되고 있다(Pain and Hall, 2008). 경제적 측면에서 가지 지역은 두 가지 특 을 갖는 , 째는 전 계적 연계를 가진 고차 자서비스가 지역 내의 한 도시에 중되는 양상을 보인다는 점이며, 둘째는 고도로 전문화되고 숙 경제활동이 고차 자서비스가 중 특정 도시 또는 다른 도시에 중 되는 양상을 보인다는 점이다(Kloosterman and Lambregts, 2007). Hoyler et al.(2008)에 의하면 이러한 기능의 적은 가지 지역 내에서 특정 부문의 도시화경제와 지역화경제의 효과를 출하는 기반이 되기도 한다.

<표 2-6> 세계도시지역, 메가시티, 메가지역, 메가시티지역의 개념

구 분	개 념
세계도시지역	•세계화의 과정에서 경제적, 정치적 자율성과 세계경제체제로의 연계를 강화해 가는 거 대도시지역
메가시티	•대규모 인구집적지로서 글로벌 경제의 결절기능을 수행하는 도시
메가지역	•중심 도시와 배후지를 포함하여 대도시와 유사한 기능을 수행하나 세계적 경쟁체제에 노출되어 있는 지역
메가시티지역	•10~50개 도시가 공간상으로 분리되어 있으나 기능적으로 연계되어 하나 또는 다수의 대규모 중심도시 주변에 집적하여 새로운 형태의 노동의 기능분화를 통한 다양한 경 제적 혜택을 추구하는 지역

Taylor et al.(2009)은 두 가지 형의 도시지역을 구분하고 이들의 형성과정도 차별적임을 제시하였다. 째 형은 다 가지 지역인 특정 도시가 성

강하면서 도시의 공간적 권역도 확장되어 교외지역을 포함한 기존 도시영역을
어 거대도시권화 되는 과정을 통해 형성 다. 두 번째 형은 다 도시 지
역으로 일단의 도시들이 공간상에서 비교적 접한 상에서 경제성장을 반영하
는 도시 장을 통해 거대 도시지역을 형성하고 도시 간의 계 성이 비교적 약한
대표적인 다 도시지역이다. 두 형간의 차이는 형성과정의 차이를 반영하는
동시에 도시지역 내에서 도시 간에 계 적 관계가 강한지 또는 수 적 관계가
강한지에 따라 구분되는 형이다.

가시 지역을 대상으로 한 증적 연구는 의 거대도시권을 중심으로 이
어 는 , Taylor et al.(2008)과 Taylor et al.(2009)은 의 주요 가시 지역
을 모두 연구대상에 포함하였다. 이들 연구는 고차서비스 기 의 지 을 대상
으로 의 8개 가시 를 분 한 과 라인 우 와 스타 지역이 우
높은 수준의 다 성을 나타내는 비해 파리, 더 , 라인 인, 영국 동부 지
역은 비교적 강한 계 성을 보이며, 기에 중부지역과 스위스의 부 도시권은
이들 간의 중간 수준임을 다. 그러나 Pain(2008)은 을 포함한 동부 대
도시권의 경우 ‘중심-주변’의 이분 적 구도로 설 하기에는 적합하지 으며
과 외 의 다른 도시들 이에 기능적 연계가 관 되고 이들 간에 기능적 보
성이 나타 을 보임으로써 Taylor et al.(2008)나 Taylor et al.(2009)의 연구와는 다
른 과를 제시하였다.

가시 지역과 네 위 도시는 모두 변화하는 대 도시권의 양상을 설 하
는 개념이라는 점에서 공통점을 가지며 네 위 적 연계를 중요하게 고려한다는
점에서 일정 부분 네 위 도시의 성이 내재되어 있다고 수 있다. 하지만
이들 두 개념의 본 에 대한 부분에서는 분 한 차이를 보인다. 가시 지역은
계경제로의 연계와 구성 등이 중요한 판단기준인 비하여 네 위 도시는
지역 내부적인 경제시스 의 운용 이 판단기준이라는 점에서 두 개념이
단선적으로 연계되지는 는다(손정 , 2011).

<표 2-7> 메가시티지역의 특징과 유형

구 분	내 용
경제적 특징	•세계적 연계를 갖는 고차 생산자서비스가 지역 내의 한 도시에 집적 •고도로 전문화되고 숙련된 경제활동이 고차 생산자서비스가 집중된 도시나 다른 도시에 집적
유 형	•다핵 메가시티지역 : 특정 도시가 성장하면서 도시의 공간적 권역도 확장되어 교외지역을 포함한 기존 도시영역을 넘어 거대도시권화 되는 과정을 통해 형성 •다핵 멀티시티지역 : 일단의 도시들이 공간상에서 비교적 근접한 상태에서 경제성장을 반영하는 도시 확장을 통해 거대 도시지역을 형성하고 도시 간의 계층성이 비교적 약한 대표적인 다핵 도시지역

4) 네 워 도시 모 에 관한 연구

(1) 외국의 네트워크도시 모델 연구

네 드의 스타 는 네 워 도시의 대표적 인 , 네 워 도시 모 을 제안한 Battten(1995)의 연구에서 네 워 도시의 로 분 되 으며 네 워 도시의 전형적 특성을 보이고 있다.

스타 는 스 을 중심으로 형성 계적인 네 워 도시로서 타 로 리스(Deltametropolis)로도 리며 다수의 도시들이 적이면서도 상호 연계 전형적 네 워 도시의 형 를 고 있다. 중 부터 각국과 중계 역을 통해 다수의 상 도시가 성장 으며, 각 지역의 다양한 문화를 아 들여 개 적인 도시문화를 발전시 다. 스타 지역의 면적은 네 드의 15%에 과하지만 국가 경제력의 반을 차지할 만큼 경제적, 정 적으로 선도 지역이다.

스타 는 드(North Holland), 드(South Holland), 히 (Utrecht), (Flevoland) 등 4개의 운 로 구성되어 있는 , 주요 도시 인 스 , 로 , 이그, 히 를 비 하여 다수의 중소도시로 구성되어 있다. 주요 도시간의 거리는 스 - 이그 약 50km, 이그-로 약 20km, 로 - 히 약 55km, 히 - 스 약 35km이다. 스타 의 GNP는 205조 로(2002년 기준)로서 의 광역도시권 중 5 켤

이며, 1990년대 최고의 성장 을 보인 이 2000년 이 에는 이 스 성장 을 기록 다. 스타 의 심적 강점은 동 여 이 높고 이 4%대로 은 수준이며, 교육과 인적 자원의 수준이 EU의 을 다는 점이다.

<그림 2-1> 란트스타트의 위치와 주요 도시



자료) 권오혁&신철지(2005), p.162

스타 는 광역적 거 스 체계를 구축하고 있는 , 지역의 와 행위원 가 있으며 지역의 는 각 지 정부와 기타 기관들의 수 적 상호협력에 의해 운영 다. 지역정부의 정책 정에는 각 도시의 정부(지자체), 지 의 , 공 , 상

공단체, 시민단체, 개인 등이 고 여한다. 정책 정과정은 대체로 상향적, 비 공 적, 수 적이고 상호 간의 조정을 통해 수행 다. 그간 스타 지역의 는 장기적 투자를 통해 지역 의 경쟁력을 강화하기 보다는 지역 내의 약부 문을 지원하고 단기적인 문제의 해 에 중해 다. 그것은 지역의 가 갖는 권 한 및 역 의 한계와도 관 되는 , 그러한 과로 스타 가 의 심 지 역으로 부상하는 적극적으로 기여하지 다는 지적도 있다. 이러한 지적에 따라 1990년대 스타 의 주요 도시들은 지역 의 경쟁력 제고와 의 향상을 위해 본 적인 상호 협력을 추진하기로 하였으며, 이러한 상호 협력과 경쟁력 제고를 위한 전략적 접 은 상당한 성과를 가져 다. 2003년에는 스타 의 경쟁력 강화를 체계적으로 추진하기 위하여 지오 스타 (Regio Randstad)가 설 되 다.

<표 2-8> 란트스타트 계획주체별 주요 계획

계획주체	주요 계획 부문
란트스타트 지역경제발전전략	•광대역 통신망 구축계획 •주요 항만, 공항 확장계획 •주요 고속도로, 고속철도(HST) 증설계획 •순환망, 교통난 해소와 정책 •신도시계획 •주요 도시 간 교통시간 단축계획 •새로운 CBD 조성계획 •물류(Logistics) 계획 •첨단산업단지 조성계획 •고급 인적자원 육성계획
카운티 경제발전전략	•대규모 산업단지 조성과 재구조화·재개발 계획 •과학공원 조성계획 •지역통합계획
시 경제발전전략	•농촌과 도시 간의 주거단지 조성과 조정계획 •다국적기업과 대기업 유치계획

자료) 권오혁&신철지(2005), p.166

스타 지역 내의 주요 도시 간에는 분 이 받 되어 있는 , 드 지역은 12개 이상의 도시와 하위시스 이 협력하여 하나의 도시체계를 형성하고

있으며 계적인 해운 물류 중심도시인 로 과 국제기구가 발 한 이고, 대학도시인 라이 , 구도시인 도 히 가 대표적인 도시이다. 드 지역은 스 과 스 공 을 중심으로 도시화가 이 어 는 , 상 및 문화 활동의 중심지이자 국제적인 서비스 중심지의 기능을 하고 있다. 특히 스 공 과 인 대도시의 기능과의 합이 경제적 영의 심적 역할을 하고 있다. 히 지역은 지리적으로 스타 와 주변지역을 연 하며, 그 하 지역은 스타 의 중심부에 위 하며 지대이자 양지대이며 최 단 중심의 러스터가 형성되고 있다.

최 들어 스타 가 당면한 문제는 도시권 에 따른 도시 관리상의 문제와 새로운 체계에 대한 대응의 한계이다. 도로를 따라 서한 개발이 진행되 으며 만과 인프라도 포화상 에 도 다. 서비스 의 지 적인 성 하 과 함께 지역 내의 높은 지 인프라는 기 과의 상호교류가 조하며, 대기 들은 연구의 대부분을 외국에 소재한 대학과 연구기관으로 아 소 하며 중소기 은 연구개발의 비중이 고 기 및 학습이 미진한 것으로 지적되고 있다(권오 · 지, 2005).

새로운 광역적 공간개발전략(The Metropolitan Spatial Development Strategy)은 공간계획, 하부구조 설, 및 지역경제 분야로 구분되며 주요 정책은 시스 간의 시 지 제고, 용수시스 , 교통시스 , 도시와 시스 , ·경제적 기반시설 대, 관광·위 시설 대 등이다. 개발계획의 심인 경제계획은 스타 지역경제발전전략(Economic Strategy Randstad)과 지 경제전략(Economic Strategy Province & Local)으로 구분 다. 스타 지역경제발전전략은 의 과 동환경의 을 개선하고 도시 간 협력과 연계를 강화하며 경제주체간의 상호 용을 극대화하여 계적 경쟁력을 갖추는 것을 적으로 한다. 지 경제 전략은 자동차전용도로의 설, 지 기반 인프라의 강화, 도시와 배 지간의 연계성 강화, 력적인 경관조성, 자연환경 보호, 지 적인 발전 등이며, 주요 도시들은 내부도시의 재 , 새로운 러스터의 조성, 지 기반경제로의 이 행을 위한 들을 계획하고 있다.

제7차 EU 연구 및 개발에 관한 기본계획(The 7th EU framework Programme R&TD)에 제출하기 위한 스타 경제발전전략(Economic Strategy for Randstad)에서 강조되고 있는 것은 도로·도·공 등의 인프라를 구축하여 주거지 및 단지를 고도로 연결함으로써 동시장, 연구 인프라, 비즈니스 간의 시너지효과를 창출하여 경쟁력을 향상시키는 것이다. 도시 경계지역의 상을 해소하여 주요 도시간의 연결성을 강화하고 도시 중심지간의 교통시간을 반으로 단축하여 지역이 응력 높은 단일체로 기능하도록 한다. 동시장과 소비시장의 다양성과 규모를 대하고 연구기관-연구기관, 기업-연구기관 간의 상호응과 협력을 진하여 경쟁력을 계적 수준으로 향상시키는 것이다.

스타를 기본모로 출발한 네 위 도시에 대한 연구는 최가시 지역에 대한 연구와 합되면서 대상의 위와 이적 내용이 심화되었다. 하지만 네 위 도시모의 본원적 성에서 보면 모가시 지역이 네 위 도시적 특성을 갖는 것은 아니며, 이는 가시 지역 내에서의 상호보성이 어느 정도 수준인가에 따라 정수 있는 문제이다. 라인 우 지역의 경우 비교적 스타와 비슷한 수준으로 네 위 도시적 특성을 갖는 도시권으로 가고 있다. 이 지역은 전통적으로 을 중심으로 성장한 도시지역으로서 린, 도 프, 스부, 에센, 도 문 등 다섯 개의 도시를 중심으로 도시권이 형성되어 있는 전형적인 다 도시권 중 하나이다(Hilbers and Wilmink, 2002). 그 에도 아 도시네 위 가 히 갖추어지지 으나(Albrechts and Lievois, 2004), 시적으로 네 위 도시모의 적용 차원에서 분되 지역으로서 워프, , 의 대도시와 이 모여서 다이아 드형 의 도시배 를 보이는 기에 중부의 미 다이아 드 지역도 하게 인용되는 이다. 이 중 은 연합의 본부를 비 해 정부기능으로 특화 반면 워프는 만 및 기능이 강 를 보인다. 미 다이아 드의 경우는 ‘지역’과 ‘국제’라는 두 가지의 상이한 공간적 스 일에서의 네 위 기능이 국제경쟁력의 강화와 자원의 효적 이용을 동반한 상호보적 네 위라는 정책 표를 수 하는 이적 기반이 되어 1997년부터 적인 공간계획이

이 어지고 있다(Cabus and Vanhaverbeke, 2006). 이들 도시권은 향 네 위 경 제의 영향력이 강해 수록 네 위 도시로서의 위상과 영향력이 강화 것으로 판단 다(권오 · 지, 2005).

<표 2-9> 외국의 네트워크도시 사례

구 분	내 용
네덜란드 란트스타트	• 암스테르담을 중심으로 형성된 세계적인 네트워크도시로서 다수의 도시들이 독립적이면서도 상호 연계된 전형적 네트워크도시 • 4개 카운티(North Holland, South Holland, Utrecht, Flevoland)로 구성되며, 암스테르담, 로테르담, 헤이그, 유트레히트 및 기타 중소도시들로 구성 • 주요 도시간 거리는 암스테르담 50km, 헤이그 20km, 로테르담 55km, 유트레히트 35km • 남 홀란드 : 12개 이상의 도시와 하위시스템이 협력하여 도시체계 형성, 로테르담(세계적 해운물류 중심), 헤이그(국제기구), 라이든(대학도시), 도르트레히트(항구도시)가 대표 도시 • 북 홀란드 : 암스테르담과 스키폴 공항을 중심으로 상업문화 활동의 중심지이자 국제적 서비스 중심지, 스키폴 공항과 인근 대도시 업무기능의 결합이 지역경제의 핵심 역할 • 유트레히트 : 지리적으로 란트스타트와 주변지역을 연결 • 그린하트 : 란트스타트 중심부의 농업 및 휴양지대, 최근 첨단산업 중심의 산업클러스터 형성 • 광역 거버넌스 체계 구축 - 지역의회와 집행위원회 - 지역의회는 각 지방정부와 여타 기관들의 수평적 상호협력으로 운영 - 지역정부의 정책결정에는 각 도시정부, 지방의회, 공사, 상공단체, 시민단체, 개인 등이 참여 - 정책결정과정은 상향적, 비공식적, 수평적이고 상호 조정을 통해 수행 - 1990년대 주요 도시 간 상호협력으로 산업경쟁력 제고를 위한 전략적 접근에 성과 • 레지오 란트스타트(Regio Randstad) : 2003년 란트스타트의 산업경쟁력 강화를 체계적으로 추진하기 위해 설립 • 광역적 공간개발전략(The Metropolitan Spatial Development Strategy) - 공간계획, 하부구조 건설, 혁신 및 지역경제 분야로 구분 - 주요 정책은 시스템 간의 시너지 제고, 용수시스템, 교통시스템, 도시와 농촌 시스템, 사회경제적 기반시설 확대, 관광위락시설 확대 등 - 경제계획은 란트스타트 지역경제발전전략(Economic Strategy Randstad)과 지방경제전략(Economic Strategy Province & Local)으로 구분 - 란트스타트 지역경제발전전략은 삶의 질과 노동환경의 질 개선, 도시 간 협력과 연계를 강화, 경제주체 간 상호작용 극대화로 세계적 경쟁력 지향 - 지방경제전략은 자동차전용도로건설, 지식기반인프라강화, 도시-배후지간 연계강화, 경관조성, 자연환경보호, 지속적 농업발전 등, 주요 도시는 내부도시재생, 산업클러스터조성, 지식기반경제로 이행을 위한 사업 계획 • 란트스타트 경제발전전략(Economic Strategy for Randstad) - 제7차 EU 연구 및 혁신에 관한 기본계획(The 7th EU framework Programme R&D)에 제출하기 위해 작성 - 교통인프라와 주거지 및 산업단지를 고속 연결하여 노동시장, 연구 인프라, 비즈니스 간 시너지 효과 창출로 경쟁력 향상 지향 - 주요 도시 간 연결성 강화, 도심 간 통행시간 단축으로 지역의 응집력 강화 - 노동 및 소비시장의 다양성과 규모 확대, 연구기관-연구기관, 기업-연구기관 간 상호작용과 협력 촉진으로 산업경쟁력을 세계적 수준으로 향상
독일 라인루우르	• 란트스타트와 비슷한 수준으로 네트워크도시의 특성을 갖는 도시권 • 전통적으로 석탄 산업을 중심으로 성장한 도시지역 • 5개 도시(켈른, 뒤셀도르프, 뒤스부르크, 에센, 도르트문트)를 중심으로 형성된 다핵도시권
벨기에 플레미쉬 다이아몬드	• 3대 도시(앤트워프, 브뤼셀, 겐트)와 루벤이 모여 다이아몬드 형태의 도시배치 - 브뤼셀 : EU 본부를 비롯한 정부기능 특화 - 앤트워프 : 항만 및 산업기능 • '지역' 및 '국제' 라는 이원적 네트워크 기능이 국제경쟁력 강화와 효율적 자원이용을 동반한 상호보완적 네트워크라는 정책목표 수립의 기반 • 1997년부터 실질적인 공간계획 추진 중
일본 간사이	• 도쿄의 영향력이 지배적인 상태에서 상대적으로 작은 규모의 도시가 네트워크를 형성하여 간사이 지역이 도쿄에 대한 대안적 입지를 제공 • 상대적으로 대도시(오사카교토고베 등)와 소도시(히메자나라오츠후와카야마 등)의 효과적 통합 - 나라교토 : 문화자원 중심으로 특화 - 오사카 : 항만기능, 상업과 산업의 중심지 - 고베 : 항만기능

이외의 지역에서는 네 워 도시 모 의 설 을 적용한 연구가 우 드물며 일본의 간 이[關西] 지역을 대상으로 한 모 의 적용(Batten, 1995)이 거의 일하다 일본의 경우는 최상위 계도시로서의 동경의 영향력이 지배적이 기 문에 개별 도시의 수준에서는 도 와 경쟁할만한 도시가 거의 없 다. 이러한 점에서 상대적으로 소규모의 도시들이 모여 네 워 도시를 형성함으로써 간 이 지역이 도 에 대한 대안적 지를 제공한다는 점은 주 할 만하다. 이 지역은 오 , 교토, 고 등과 같이 비교적 대규모의 도시들과 히 지, 나라, 오 , 와 야 등의 소규모 도시들이 효 적 으로 통합되어 있다. 이들 도시 중 나라와 교토는 문화자원을 중심으로 특화되어 있는 반면 오 와 고 는 만기능, 특히 오 는 상 과 활동의 중심지 기능을 제공하고 있다.

(2) 국내의 네트워크도시 모델 연구

네 워 도시의 모 이 우리나라 도시에 적용 는 우 적은 , 그 이 는 제가 네 워 도시의 모 이 최 의 도시 변화를 비교적 설 하지만 아 지 모 의 적용이 대부분 의 도시에 한정 다는 점이다. 둘째는 서 의 종주성으로서 전국 또는 수도권에서 서 이 월등한 수준의 경제력과 재력을 보 하기 문에 다 성과 상호보 성을 추구하는 네 워 도시의 특성이 나타나기 어 다는 점이다. 이러한 상 임에도 구하고 다 과 같은 선행연구들은 우리나라에서 네 워 도시 모 의 가능성을 한 선구적 연구라 할 수 있다.

대도시권 내에서 네 워 도시 모 의 적용가능성을 모 한 권오 (2009)의 연구에서는 우리나라의 동 권 지역을 대상으로 도시별 통계자 를 이용하여 네 워 도시로 규정할 수 있는지에 대하여 네 워 도시를 특성화하는 가지 차원의 기준으로 분 하였다. 분 과, 동 권 지역은 교통네 워 가 구축 되어 있고 도시간의 성이 지되고 있으며 기능적 분화를 통한 상호의존성과 연계의 가능성이 있고 도시들 특히 중소도시들이 높은 성장 을 보인다는 점 에서 네 워 도시지역으로 가 다.

최재 (2002)은 전국의 도시체계를 대상으로 네 워 도시의 여부를 가하는

연구를 수행 다. 1990년과 2000년을 기준으로 73개 도시의 통계자 를 비교·분 하였다. 이 연구에서는 수도권 지역이 접 성과 중도에서 우 하고, 지 도 시를 중심으로 인터넷 시설이 -스포 (hub-spoke) 을 구축하고 있지만 지 도시 상호간에는 고 도로 과 공 등에서 연 의 을 정할 수 있는 연계성이 미약한 수준이므로 전국적인 도시체계를 대상으로는 네 워 도시로 판단할 수 없다는 을 내리고 있다. 반면에 김주영(2003)은 네 워 도시 이 이 우리나라 도시체계에서 도시의 효 성을 가하는 적합한 이 이라고 주 장함으로써 우리나라의 도시체계도 일정 부분에서는 네 워 도시적 니 에 의해 기능하고 있 을 제시하였다. 그의 연구에서 네 워 도시는 도시의 적 정규모이 을 통해 도시성장을 설 하는 나타나는 한계점을 보 하여 도시의 성장 을 설 할 수 있는 이 체계로 되 다.

<표 2-10> 네트워크 도시의 국내 연구 사례

구 분	내 용
권오혁 (2009)	•우리나라 동남권을 대상으로 네트워크 도시체계의 여부를 분석 •양호한 교통네트워크, 도시간 독립성, 기능적 분화에 의한 상호의존성과 연계의 가능성, 중소도시의 높은 성장률을 근거로 네트워크 도시지역으로 평가
최재현 (2002)	•전국의 도시체계를 대상으로 네트워크 도시체계의 여부를 평가 •수도권 지역이 접근성과 집중도에서 우세 •지방도시 상호 간에는 고속도로망과 항공망 등에서 연계성이 미약하여 전국적 차원에서 네트워크 도시로 볼 수 없다고 결론
김주영 (2003)	•우리나라 도시체계의 일정 부분은 네트워크도시적 메커니즘에 의해 작동함을 제시 •네트워크도시 이론이 우리나라 도시체계에서 도시 효율성 평가에 적합한 이론 이라고 주장
손정렬 (2011)	•수도권을 대상으로 규모중립성(다핵성), 상호보완성, 수평적 접근성(쌍방향적 연 계)와 관련된 자료를 분석 •수도권은 네트워크도시 체계보다는 중심지 체계에 가까운 유형으로 판단 •산업구성 측면에서 서울-인천, 서울-경기 간의 차이는 상호보완성 측면에서 연 계가 높다고 주장

손정 (2011)은 수도권을 대상으로 Batten(1995)이 정리한 네 워 도시의 특 성 중 규모중 성(다 성), 상호보 성, 수 적 접 성(향적 연계)을 간접적 으로 보여주는 자 를 이용하여 적으로 분 하였다. 연구의 과로서 수도

권은 공간적 여 에도 구하고 네 위 도시로서의 성 을 규정 는 가지 지표를 중심으로 판단할 아 지 네 위 도시체계보다는 중심지 도시체계 즉 계 적 도시체계에 가 운 형으로 판단하였으며, 그러한 이 로는 서 의 종주성이 중요한 역할을 하고 하는 것으로 지적하고 있다. 그러나 구성의 측면에서는 수도권 내의 권역 간, 특히 서 과 인천, 서 과 경기 간의 차이는 상호보 성 측면에서 수도권 내 경제체계의 권역 간 연계정도가 비교적 높 을 간접적으로 시 하는 것이라 주장하고 있다.

2. 네 위 도시의 공간구조와 계획적 특

1) 네 위 도시의 공간구조와 정책

(1)네트워크도시의 공간구조

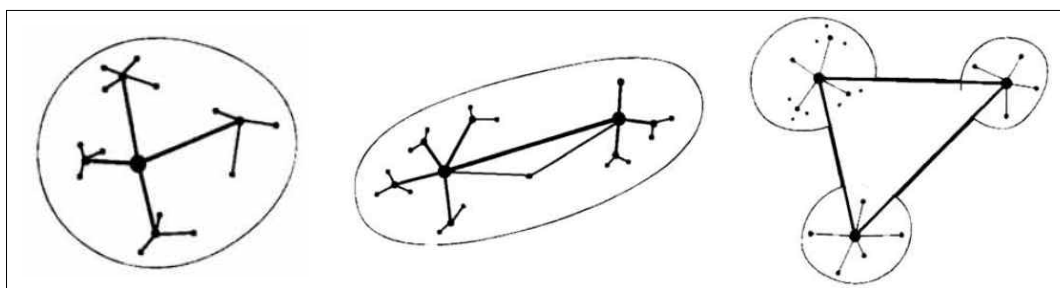
네 위 도시의 심요소인 네 위 는 경제활동의 공간조 을 설 하는 기존의 적경제를 통한 설 이 제한적이며 새로운 접 이 필요하다는 인 에서 도출 개념이다. 공간상에서의 지선 을 통해 을 는 과정을 접 성, 적경제, 네 위 라는 가지로 구분, 비교하고 이들의 공간적 함의를 토 지이용 과 지대효과 및 그 형 를 중심으로 다 과 같이 정리할 수 있다(김용 , 1997).

교통접 성을 중요한 으로 고려하는 접 에서는 거리와 이에 따른 교통비가 비용의 중요한 정요인이 되고 경제조 의 관점에서는 단일시장 을 갖는 개별기 차원에서 의 정을 하게 되므로 접 성이 가장 은 중심부로부터의 거리에 따라 위 별 지대가 정되고 과로서의 토지이용은 연 적 형 를 나타낸다. 적경제 에 대한 접 에서는 경제조 측면에서 다양한 경제활동 행위자들이 기능적, 공간적으로 조 화되고 계 화 경제 환경 에 서 외부경제효과의 여 이나 환경을 고려하여 선호 지가 정 다. 지대효과는 위 차 지대의 형 를 지하지만 토지이용의 경우는 교통접 성과 같이 접

성을 기준으로 특정 지점으로부터 연결을 보이기보다는 지역을 갖는 지역을 중심으로 연결을 나타낸다. 한 네 위 의 경우는 지리적 또는 공간적 을 월한 새로운 접 이 요구 다. 김용 (1997)에 의하면 네 위 접 에서는 도시의 지대수준이 인접 배 지의 지대 지 역 보다는 계 경제네 위 상에서 국제경쟁력을 갖는 활동의 역 에 의해서 정 다. 이들 활동은 네 위 상에서 성이 높은 도시들을 중심으로 지 선호를 보이고 이들 활동의 경제력과 지 능력은 선호하는 도시의 지대수준을 상 시 서 전통적인 지대 으로부터 네 위 위 지대 으로의 전환을 필요로 하게 다.

Batten(1995)의 도시체계 형에 따 면, 단 도시는 공간구조 측면에서 지역 내의 단일 수위도시를 중심으로 규모가 은 다수의 도시가 계 적 네 위 구조를 형성한다. 도시는 단 도시와 하지만 수위도시 급의 도시가 두 개 이며 이들 도시를 중심으로 수 적 네 위 가 형성 다는 점에서 차이를 보인다. 네 위 도시는 수 적 네 위 가 셋 또는 그 이상의 도시들 간에 형성되고 규모가 상이한 도시 간의 네 위 연계도 공간적 계 구조를 보이지 는다는 점에서 다른 형과 구분 다.

<그림 2-2> 단핵도시, 연담도시, 네트워크도시의 형태



자료) 권오혁(2009) p.279

대도시권내 도시네 위 를 설 함에 있어 중심지이 의 계 적 도시체계만 으로는 한계가 있다. 대도시권 내의 다양한 상호의존성을 여섯 가지로 형화할 수 있다. 가상의 대도시권 내에 두 개의 도시권이 있으며 각 도시권 다 하나의

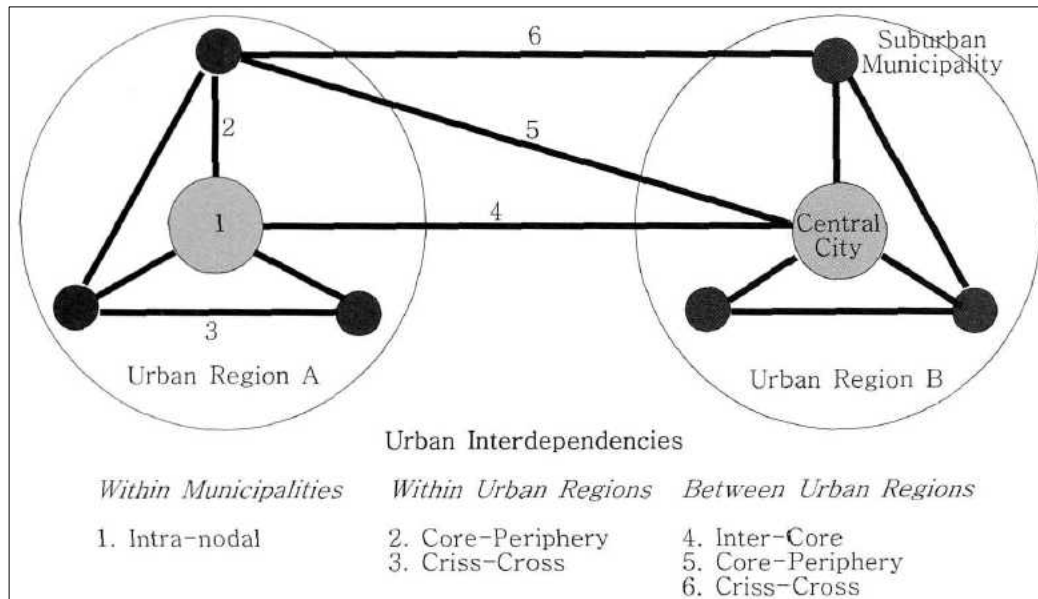
중심도시와 개개의 교외도시가 있고 도시 간의 상호 의존성 또는 연계는 도시 내의 연계, 도시권 내의 연계, 도시권 간의 연계로 구분할 수 있다. 도시 내에서의 연계는 행정경계를 갖는 도시 내에서 이루어지는 연계(형1)이다. 도시권 내에서의 연계는 중심-주변 간의 연계, 즉 중심도시와 교외도시 간의 연계(형2)와 교외도시간의 연계(형3)가 있다.

도시권 간의 연계는 특정 도시권의 중심도시와 다른 도시권의 중심도시권 간의 연계(형4), 특정 도시권의 중심도시와 다른 도시권의 교외도시간의 연계(형5), 특정 도시권의 교외도시와 다른 도시권의 교외도시간의 연계(형6)가 있다. 이들 여섯 가지 형 중 도시권 내의 교외도시 간 연계(형3)와 도시권 간의 네 가지 연계(형4, 형5, 형6)는 모두 계적 공간조직의 관점에서는 설이 가능하지만 네 위 도시에서는 일상적으로 나타나는 연계의 형이다. 또한 아그은 네 위 도시 내에서 도시내 위가 도시권 내에서의 네 위와 도시권 간의 네 위 두 가지 측면을 모두 고려할 필요가 있을 보여준다. 를 들어 대도시권에서는 네 위가 동하더라도 각각의 도시권 내에서는 단 도시 양상을 보이거나 또는 그 반대의 경우가 나타 수도 있다(Parr, 2004).

도시의 발전과정에서 도시공간구조는 도시가 성장함에 따라 단 도시형에서 다 도시형으로 장 다(de Goei et al., 2010). 거의 도시는 도심 또는 중심도시를 중심으로 주변의 교외가 ‘중심-주변’의 동심원적 계 구조(Burgess, 1925)를 이 는 단 도시이다. 다 단계에서는 교외화가 진행되면서 교외도시가 형성되고 중심도시의 기능이 교외도시로 이전해 나가면서 도시권 내에서 다 도시가 형성 다(Kloosterman and Musterd, 2001). 다 도시화 기에 ‘중심도시-교외도시’ 간의 계적 구조를 보이 도시체계는 본 적인 고용 및 인구의 교외화와 함께 교외도시의 수와 규모가 성장하면서 중심도시 및 교외도시 간의 경쟁과 함께 연계도 강화 으으로써 도시권 내에서 네 위 도시가 형성 다. 경우에 따라서는 중심도시는 중심도시대로 교외도시는 교외도시 간에만 자 적 연계가 이 지는 네 위 형 도시가 형성되기도 한다(Schwanen et al., 2004). 지 적인 도시 성장에 수반되는 교통 및 정보통신 기 의 발 은 기존의 도시권이 일일도시 활

권으로서 각 도시권별로 적으로 제되 에서 어나 도시권의 영향
위가 중 되고 도시권역을 월한 연계가 증가하는 도시네 위 의 형성을 진
한다(Parr, 2004). 네 위 도시 내에서의 도시 간 네 위 는 연계의 형에 따
라 도시네 위 와 통합도시네 위 로 구분할 수 있다. 도시네 위
는 주요 부인 중심도시 간에 네 위 가 형성되는 연계(형4)이고, 통합도
시네 위 는 (형5)와 (형6)에 해당하며 도시계 에 관계없이 다른 도시권에
한 도시간의 다 면적 연계이다(de Goei et al., 2010).

<그림 2-3> 도시 상호의존성(연계)의 유형 구분



자료) van Oort et al.(2010, 738), 손정렬(2011) p.187에서 재인용

이상에서 제시 다양한 형의 공간조 은 연계의 정도와 차원에
서 보면 한 복 한 형화가 필요하게 다. 이러한 연계의 정도와 을 규
정하는 요인이 ‘네 위 조 원리’이다. 네 위 가 조 되는 원리는 ‘조정
(coordination)’과 ‘협력(cooperation)’의 두 가지 이 있다(Heinelt and Niederhafner,
2008). ‘조정’은 네 위 에 여하는 행위자간의 한 합 형 이며, 이러한
합 에서 각각의 행위자는 이해의 추구하고 공통의 정책 표에 점을 공동

활동에 중할 수 있다. 또한 조정은 정보의 수 과 분배를 위한 중요한 구가 되기도 한다. ‘협력’도 네 위 에 한 행위자들의 공동 이해를 추구하지만 행위자가 조 되는 에서 차이가 있다. 협력은 보다 견고한 형 의 합이지만 행위자의 이해에 대한 부합의 정도에 따라 선별적으로 여한다는 점에서 위 가 상대적으로 제한적이다. 도시네 위 의 공간구조 측면에서 ‘조정’ 형의 네 위 는 도시 간 연계를 등한 수준으로 지시 으로써 도시간의 계 성도 상대적으로 약화시킬 수 있다. 반면 ‘협력’에 기 한 네 위 가 형성되면 네 위 의 별로 연계 수준의 정도차이에 따라 상대적으로 계 성이 강한 도시 관계를 나타 가능성이 있다. 그러나 특정 안에 대해서 반드시 동일하지 을 수도 있으므로 경제활동과 관 다양한 연계대상을 종합적으로 고려할 경우 ‘협력’ 이 상대적으로 강한 공간적 계 성을 보인다고 단언할 수는 없다.

(2)네트워크도시의 정책과 계획

도시네 위 는 계도시 간의 연계, 국경지대의 도시체계, 네 위 도시 등을 포함하는 일반적인 개념이다(우 , 2003). 하지만 은 의미에서는 네 위 도시 내에서 형성되는 도시 간 네 위 를 의미하는 용적 개념으로, 네 위 도시를 추구하는 도시지역에서의 도시계획이나 정책에서 하게 이용되는 개념이다. 도시네 위 는 공간적 측면에서 축도시 간의 네 위 형 를 하는 경제적, 지리적 지역이다(Priemus, 2001). 도시계획 관점에서는 지역적 위 에서 공간계획, 경제, 교통기반시설계획 등의 분야에서 협력하는 도시들이라고 할 수 있다(Priemus, 2007). 보다 구체적으로 정의한다면 도시네 위 는 도시권 내에서 기반시설네 위 가 주 , 및 기타 공간, , 여가시설 및 다양한 서비스와 이 는 조합이다(Priemus, 2007). 도시네 위 가 형성되기 위해서는 두 가지 조 이 만 되어야 한다(Priemus, 2001). 제 조 은 공간적으로 상호간에 경쟁하지 고 각각의 공간수요를 수용할 최적 장소의 정과정에서 상호 협의가 필요하며, 둘째 조 은 대중교통체계 등에 의해서 상호간에 연 성 이 높아야 한다.

도시계획수단으로서 도시네 워 는 최 의 도시를 중심으로 활발히 추진되 으나, 시행과정에서의 구체성 여, 개념적 모호성 등에 대한 비판은 계획과 정책을 추진하는 과정에서 여러 가지 문제를 발 시킬 수 있다(손정 , 2011). Govema and Salone(2005)은 이러한 문제의 해 을 위해 두 가지의 새로운 향을 제안 다. 첫째는 기능 지향적이고 규 적 접 (도시네 워)으로부터 행위자 지향적 접 으로의 전환이고, 둘째는 공간정책의 영역경계를 정책의 영향이 미 는 공간적 영역을 중심으로 다시 정의하는 것이다. 첫째 제안에 대해서는 Cabus and Vanhaverbeke(2006)에서도 동일한 문제가 제기되고 있는 , 이들은 경제활동 측면에서 기 간에 형성되는 네 워 로 영역은 도시네 워 의 로는 이해 수 없으며, 역동적인 니 를 형성하고 도시의 역할이 중요시되는 영역에 지한 기 간의 관계라는 측면에서만 이해 수 있다고 지적한다. 이들 연구에서 공통적인 지적은 도시라는 모호한 대상 간의 네 워 보다 는 제적인 정책과 계획 내에서 보다 구체적이고 체가 있는 행위자 간의 네 워 가 중요한 대상이라는 점을 강조하고 있다. 네 워 활동을 하는 행위자에는 경제활동을 당하는 기 도 있지만 계획과 정책 측면에서 중요한 행위자는 도시정부이다. 도시정부 간에 형성되는 네 워 는 강도와 성 에 따라 다양한 형의 네 워 가 있으며 이들이 지향하는 바는 도시정부와 도시정부가 한 네 워 도시지역 전체를 관장하는 상위 계획기구 간의 수 적 정책조 , 지역 계획기구에서 추진하는 다양한 정책 간의 수 적 조 , 그리고 도시간의 협력을 제도화하기 위한 도시연합의 추진 등이다(Arndt et al., 2000). 한 네 워 도시에서의 도시계획 전략은 다중적 공간 위에서 접 할 필요가 있다. 이는 도시지역 내 또는 외부지역과 형성되는 도시네 워 에 대한 요구와 기대효과가 특정 도시권, 이를 포함하는 네 워 도시권, 국가, 대 등 공간적 규모별로 다를 수 있기 문이다(Priemus and Zonneveld, 2004).

네 워 도시계획 전략이 성공적으로 정 되기 위해서는 네 워 내의 부에 해당하는 도시 간의 접 성을 향상시 는 것이 중요하다. 이는 기 단계에서는 제의 도시구조 상 접 성이 양호한 장소를 중심으로 하는 개발전략을

하며, 동시에 접 성이 은 도시라도 대중교통체계를 총합으로써 전반적인 접 성 향상이 가능하다(Curtis, 2008). 교통기반시설의 지 적 투자와 교통서비스의 개선은 네 워 연계의 강도를 더 강화시 는 동시에 공간적으로 네 워 도시의 광역화를 도할 것으로 기대 다. 하지만 Titheridge and Hall(2006)의 통 통행 분 에 의하면 이러한 시도가 내부적인 연계 강도는 증가시 지만 통 거리는 교통기반시설의 개선 전 간에 변화를 보이지 으으로써 네 워 연계의 공간적 위의 장 정도에는 제한적일 것이라는 점을 시 한다. 이는 네 워 행위자로서의 통 자를 기준으로 네 워 도시의 지리적 스 일이 일정 규모 이상으로 게 장되지 을 것이라는 점을 의미한다.

자원배분에서 시장이나 게 의 리와 네 워 의 리가 다른 것은 네 워 시스 이 동하도록 만드는 관리양 이라고 수 있다. Church and Reid(1996)는 네 워 관리 양 으로서 협동적 동 을 언급하고 있다. 에서의 협동적 네 워 는 지 이나 정보의 교환을 위해서 만들어 으나 여기에는 연합으로부터의 재정지원 보, 중 정부로부터의 자 성 추구 등의 정 적 적도 수 반되어 있다. 이를 통해 여 도시들은 네 워 경제의 효과를 수 있고 효과적인 장소 을 추진할 수 있으나, 도시간의 이해관계 및 갈등의 조정, 중 정부로부터의 간 배제, 도시 간의 경쟁관계 관리 등은 네 워 의 안정성을 지하기 위하여 관리가 필요한 부분이다(김용 , 1997).

네 워 도시가 추구하는 표는 도시 간의 네 워 을 통해 도시권의 경쟁력 을 향상시 는 것이다. 따라서 네 워 도시의 지지자들은 네 워 도시는 적인 도시에 비해서 높은 경제성장을 성할 수 있는 도시성장모 이라고 주장 한다(손정 , 2011). Hohenberg and Lees(1985)는 전통적인 중심지 형의 도시와 네 워 도시 간의 성장 차이를 비교 는 , 중심지이 과 같이 도시의 규모와 성장 간에는 양의 상관관계를 보이며, 일반적인 도시보다 네 워 형의 도시가 적으로 더 높은 성장 을 나타내고 있다(Batten, 1995). 더 이 중심지형 도시의 경우는 도시의 규모에 따라 성장 이 증가하는 양의 상관관계를 추할 수 있는 반면 네 워 도시에서는 중소도시의 성장 이 더 높은 경우가 은 것

으로 나타 다.

Frenken and Hoekman(2006)은 네 위 도시의 성 도를 분 하기 위한 증적 연구를 수행하였는 , 이 연구에서도 네 위 도시가 보다 높은 성장을 도한 다는 가설을 하고 있다. 이들은 내의 1,088개 지역을 대상으로 네 위 도시가 중심지이 배 지에 의존하지 고 도시 간의 연계를 통해 성장한다는 점과 이들 도시에서 기능적 분화와 상호보 성이라는 특성이 나타 다 는 점에서 계도시와 준 계도시 형의 도시를 네 위 도시로 정의하고 이들의 성장 도에 차이가 있는지를 분 하였다. 연구의 과로서 소 , 인구 도, 기 등 전통적 정인자 외에도 네 위 형 도시에서 성장의 발이 더 것으로 분 되 다.

2) 네 위 도시의 특성과 계획적 고려요소

네 위 도시에 대한 연구를 검토한 과 정책 및 계획적 차원에서 가지 점들을 고려할 필요가 있다(손정 , 2011).

째는 네 위 이 이 어지는 대상으로서의 도시가 반드시 지리적으로 연 성을 갖는 공간적 체로 제한하여 정책과 계획을 행할 필요는 없다. 이는 네 위 가 중요한 요소로 용하는 경제 환경에서는 지리적 인접성에 기 한 외 부경제효과보다 네 위 외부경제효과가 더 지기 문이다. 교통과 정보통 기 의 지 적인 향상은 이러한 공간적 연성을 더 강화시킬 것이다.

둘째는 관리 측면에서 네 위 도시체계 내 도시 간의 이해관계와 갈등, 그 리고 안에 따라 발 할 수 있는 경쟁 등을 어 게 조 함으로써 협력적 관계의 을 지해 가는가이다. 특히 최 의 자 주의적 경제 환경 에서 도시들이 기 가주의적 지 정부의 성 을 강화하고 있는 변화 에서 네 위 에 한 도시권 전체의 공동 이익을 위한 정책이 다양한 이해관계를 가진 도시들로부터 일관 지지를 을 수 있을지는 도시 간 네 위 에 의한 의 정도에 따라 라 수 있다. 아 러 도시 간의 네 위 으로 발 되는 이 여 도시들에

등하게 배분되는지도 변수가 될 수 있다.

셋째로 도시간의 네 워 전략을 통해서 지적 이익을 갖는 지역의 경우에도 성장 가능성을 가질 수 있다. 발전이 이루어지는 지역으로부터 멀리 떨어진 소도시들은 지적 단점으로 인해 발전지역으로부터 성장의 파급효과를 기대어 지만 교통네 워의 충으로 접성이 향상되어 지적 한계가 일정 부분 해소된다면 도시네 워에 참여 가능성이 높아지고 네 워 외부성의 파급효과가 미칠 수 있게 된다. 다만 이는 이들 도시들이 차별성과 경쟁력을 갖는 자질을 보유한 경우에만 가능하며 그렇지 할 경우에는 오히려 역류효과가 나타날 수도 있다.

3. 강원도 라이클 거점도시 연계체계의 구축 방향 설정

1) 도시권 및 네 워 도시의 시점

이상에서 도시권과 네 워 도시에 관한 이적고을을 통해서 다과같은 시점을 얻을 수 있다.

도시권은 두 개 이상의 도시(시·군)가 하나의 동적 공간으로 급되며 여기에는 중심도시와 주변지역 간의 기능적 연계가 이루어진다는 점이다. 중심도시와 주변지역이 동적 공간이 되기 위한 기능적 연계는 (역)통 및 통학이 주요요인이 되며, 공간적으로도 두 도시가 연접해야 하고 일정 거리 또는 통행시간 내에 위치해야 한다. 도시권의 형으로는 대도시를 중심으로 하는 대도시권과 다수의 중소도시들로 구성되는 중소도시형으로 구분할 수 있으며, 도시권의 위상이나 역할 측면에서는 국내적 경쟁력을 갖는 국내 도시권과 계적 도시권과 경쟁하는 글로벌 도시권으로 구분된다. 도시권 확정에 관한 선행연구에서는 중심도시는 인구규모, 기, 통, 고차적 기능 측면에서 일정 기준을만 해야 하며, 주변지역은 인구, 지가, 중심도시와의 거리, 비, 대중교통, 토지이용, 주 보급 등의 기준이 적용되고 있다. 또한 중심도시와 주변지역간

의 기능적 연계는 통 , 통학, 중심도시와의 수, 구 권, 중심도시와의 연결성 또는 통행시간 등이 도시권 설정의 주요 인자로 선 되고 있다. 이와 같은 도시권에 관한 정의와 도시권 확정 연구에서 이용 확정요소의 고 을 통해서 도시권이 중심도시와 연결한 공간을 대상으로 일정한 거리 또는 통행시간 내에 있는 지역 중에서 통 이나 통학, 상 구 등의 일상 활이 영위 수 있는 공간적 위인 것으로 정리할 수 있다.

반면 네 위 도시는 경제 환경 하에서 기 의 네 위 의 개념에 기 한 것으로서 공간적 적보다는 도시간의 네 위 구축이 필요 으로 제기되고 있다. 일반적인 도시네 위 가 공간적 인접성을 중시하지 는 것과는 리 네 위 도시는 일정한 공간적 위 내에서 네 위 가 구축되는 것을 의미함으로써 적경제와 네 위 경제를 동시에 추구하는 개념으로 이해 수 있다. 네 위 도시를 구성하는 각각의 도시는 이 적 기능으로 특화되어 도시 간에 상호보 성을 기 로 위의 경제를 추구하는 네 위 (web network)적 특 을 갖는다. 또한 계 적 도시체계에서 도시의 규모에 따라 도시 간의 서열관계가 형성되는 것과 리 네 위 도시체계에서는 네 위 상에서 도시의 성이 도시의 중심성을 정하며 도시 간의 관계도 네 위 에 의해 연하게 연계되고 상호보 성에 의해 지지 다. 즉, 도시 간의 수 적 연계와 향적 을 통해서 특정 도시의 이 시스 전반으로 파급 으로서 시 지효과가 상대적으로 나타나며 지적으로 리한 소도시일 경우라도 을 통해 그 이상의 도시 규모로 발전할 가능성이 높다.

국내외 연구 에서도 네 위 도시는 일정한 공간적 영역 내에 대도시와 중소도시가 공간적으로는 이 되어 있으나 기능적으로는 상호 하게 연계되어 있 을 수 있다. 또한 네 위 를 구성하는 주요 도시는 각각 특화 기능을 가지고 상호보 적으로 협력 시스 을 구축하고 있으며, 스타 의 경우는 네 위 의 원활한 기능을 위해 광역적 정책 및 계획체계도 구축하고 있는 것을 수 있다. 특히 스타 에서는 상·하위의 지 정부와 지 의 , 기 단체, 시민단체 등이 수 적 상호조정을 통한 정책 정 시스 을 갖추고 운영하

고 있으며, 광역적 차원의 계획은 활환경 및 동환경의 적 개선과 도시 간 협력과 연계, 경제주체인 기업 간 상호 용 증진과 같이 도시네워의 효성 제고를 위한 정책을 중심으로 다 어지고 지 계획에서는 이와 같은 광역적 정책을 지원하기 위한 구체적 계획으로서 교통연계성 제고, 지 기반 인프라 강화, 경관 및 자연환경보호, 도시재 , 러스터조성 등의 네워 구축을 위한 물리적 계획 위주로 구성되어 있다. 이를 통해서 네워 도시의 간은 도시 간의 협력이나 기업 간의 상호연계와 같은 정책 및 계획적 차원이며 교통 구축, 주거환경개선, 단지조성 등은 이와 같은 네워의 형성을 지원하고 진 시 는 물리적 기반의 구축이라는 것을 수 있다.

네워 도시는 도시권과 비교하여 도시 간에 물리적, 공간적 접성보다는 도시의 활동주체 간에 기적인 연계체계로 구축 공간으로 이해 수 있다. 따라서 도시권이 통 , 통학, 구 권과 같은 활권에 의해 구분되는 것에 비하여 활동주체 특히 기업 간의 네워 와 같은 경제권의 개념이 보다 강조 다. 이러한 네워 를 강화하는 것으로는 활동주체 간의 협력과 조정이며, 도시 정책적 측면에서는 지 정부 간의 상호연계와 협력체계의 구축이 요 이다. 또한 물리적 측면에서 네워 를 강화하기 위해서는 교통인프라와 대중교통의 충이 주요 과제로 거 다.

2) 강원도 라이 글 거점도시 연계체계의 구조와 기본 향

본 연구는 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉을 지역 내 거점도시로 설정하고 이들 거점도시 간의 연계체계를 구축함으로써 강원도의 효과적인 지역발전을 위한 공간구조 모 을 도출하는 것을 적으로 하고 있으며, 이러한 점에서 도시권과 네워 도시의 이 은 거점도시 간의 연계체계 구축에 이 적 토대를 제공할 수 있다.

강원도를 비 하여 전국을 대상으로 도시 간 연계를 통한 광역권 단위의 개발 전략은 1990년대에도 시도 바가 있다²⁾. 그러나 기존의 연구에서는 강원도의

일부지역만을 대상으로 하고 있으며³⁾, 접 또한 지역적 차원에서의
 및 경제적 연계성이나 외부지역과의 개 형 네 위 와 같은 광역적 및 광역
 적 접 보다는 활권 중심의 도시권 형성에 점을 주고 있다는 점에서⁴⁾ 본
 연구의 접 과는 차이를 보인다고 할 수 있다.

강원도의 도시권 설정을 다 김 수(2010)에서는 5개 중심도시(춘천, 원주, 강
 룡, 동해,)별로 도시권을 설정 으나 원, 양구, 영월, 정선, 은 이들 중
 심도시와 연계성이 없는 지역으로 분류 다). 이는 춘천, 원주, 강릉의 3대 거점
 도시를 중심도시로 하는 도시권의 설정이 가능함을 시 하는 것으로서 도시권
 이 만으로는 강원도의 거점도시 연계체계의 구축이 곤 하다는 을 반증하
 는 것이다. 이에 따라 도시권의 대안으로서 네 위 형 도시체계의 구축을 통한
 거점도시 간 연계체계의 구상은 보다 합리적인 안이 수 있다. 특히 도시 간
 의 거리가 상대적으로 리 떨어져 있고 대도시가 없이 중소도시로만 구성되어
 있으며 인 도시 간의 통 이나 통학 등의 활권 측면의 연계성이 우 미약한
 강원도의 지역적 여 을 고려할 네 위 도시 이 의 적용은 상당한 타당성
 을 갖는다고 판단 다.

그러나 적으로 춘천- 천, 원주- 성, 양양-강릉-동해 등 일부 지역에서는
 통 , 통학 등에 의한 도시권의 상이 되기도 하며, 영서지역 중 수도권 인
 접지역을 중심으로는 수도권과의 연계도 강하게 나타나는 등 역내·외적으로
 우 복 한 양상을 보이고 있다. 이와 같은 에 비추어 거점도시 간의 연계체
 계 구축 안을 도시권이나 네 위 도시와 같은 특정 이 만들 기 로 설정하는
 것은 곤 할 것이며, 상기한 가시 지역과 같이 도시권과 네 위 도시의 개

-
- 2) 강원동해안 광역권 지정·개발계획(강원도, 1999)에 따 면 강원도의 동해안 지역 10개 시·군을 연
 도시형으로 설정하고 대 교류증대 및 동해경제권 시대의 거점 형성을 통해 지역 형발전을 도
 모하기 위한 적을 제시하고 있다.
- 3) 강원도(1999)에서는 동해안에 인접한 5개 시(강릉, 동해, , ,)와 5개 군(고성, 인제, 양양,
 , 정선)만을 연 권에 포함하고 있다.
- 4) 강원도(1999)에서 광역권 설정을 위한 분 으로 통학·통 권, 교통시간 및 시내 스의 시외연장
 구간, 시내전화요 권역, 강의 위 , 구 권, 의 및 문화 서비스권 등을 하였으며, 이를 통해
 중심도시와 주변지역으로 구분되는 도시권의 설정을 주 적으로 계획이 수 되 다.

념을 복합적으로 적용하는 것이 적 타당성을 가 수 있을 것으로 다.

도시권과 네 위 도시의 개념과 더 어 항 강원도의 역할과 위상이라는 측면에서 수도권을 비 한 국내 타 지역과의 연계 및 환동해, 환 해, 동 아대 등 국제적 차원의 네 위 를 고려할 강원도의 공간구조는 내부적 도시기능 제고와 함께 외부지역과의 연계를 통한 경쟁력 강화를 동시에 추구해야 할 것이며, 이를 위해서는 국내 타 지역 및 국외 주요 경제권지역과의 연계를 동시에 추구하는 개 형 네 위 체계로서 구축되어야 할 것이다. 국내·외 지역과의 광역적 네 위 를 포함할 경우 광역경제권으로서 강원도의 관문(gateway)의 기능을 당할 만한 도시는 적으로 3대 거점도시 외에 존재하지 으며 이러한 의미에서 춘천, 원주, 강릉을 거점도시로 하는 연계체계의 구축은 강원도의 미 지향적 공간구조로서 의미를 갖는다.

이에 강원도를 대상으로 하는 거점도시 연계체계의 구상은 춘천, 원주, 강릉의 3대 거점도시에 대해 경제권 개념의 네 위 를 구축하고, 이들 거점도시와 주변의 도시 간에는 활권 개념의 네 위 를 구축한다. 거점도시와 주변도시 간의 활권 네 위 구축의 경우에는 김광익 외(2007)에서 제시 1차, 2차, 3차 계적 활권 개념의 적용을 검토할 필요가 있다. 또한 개 형 네 위 의 관점에서 국내·외 경제권과의 연계를 당할 관문으로서 거점도시의 기능과 위상도 정해야 할 것이다. 지 으로 이러한 거점도시 연계체계가 효과적으로 추진 수 있도록 하기 위한 광역적 계획 및 조정기구의 도 과 도시 간의 교통인프라 충 및 기능 배분 등의 구축이 되어야 할 것으로 다.

트라이앵글 거점도시 연계체계 구축을 위한 강원도 현황 분석

본 장에서는 2장에서 정립한 강원도 거점도시 연계체계의 구축방향을 토대로 강원도의 현황을 분석하여 계획적 과제와 현실적 여건을 고려한 구축방안을 모색한다. 강원도의 현황분석은 인구규모와 인구이동, 산업부문별 사업체수와 종사자수 변화, 그리고 특화도를 포괄한다. 또한 교통수단별 O-D 통행량 조사자료와 통근·통학 및 업무 통행수, 시외버스의 운행회수를 활용하여 춘천, 원주, 강릉 간의 통행패턴, 그리고 각 도시와 강원도내 타 시·군과의 통행패턴을 분석한다.

1. 강원도의 인구 학적 분

1) 인구의 변화와 공간적 분포

강원도의 인구는 2000년 1,559,042 이 2007년 1,515,800 지 계 감소하였으나, 2008년 이 증가 로 아서 2009년에는 1,525,542 에 이 고 있다. 최 인구가 증가 로 아서 으나 2000년의 인구수에 비해서는 33,500인이 감소한 규모로서 전반적으로는 인구감소 상을 고 있는 것으로 수 있다.

2000년 이 인구는 전반적으로 감소한 반면 대수는 지 적으로 증가하여 대조적인 경향을 보였는 , 2000년 521,728 대에서 2009년에는 617,693 대로 95,965 대가 증가 다. 인구의 감소와 대수의 증가로 인해 가구원수도 감소 는 , 2000년~2009년 동안 3.0인에서 2.5인으로 0.5인이 감소함으로써 가

화상이 심화되고 있다.

<그림 3-1> 강원도 인구 및 세대수 변화



<표 3-1> 강원도 인구 및 세대수 변화

(단위 : 세대, 인, %)

연 도	세대수	인구수	남자	여자	인구증가율
2000	521,728	1,559,042	783,469	775,573	-0.06
2001	531,123	1,556,904	780,995	775,909	-0.14
2002	538,613	1,543,665	774,281	769,384	-0.85
2003	552,319	1,533,331	770,529	762,802	-0.67
2004	563,355	1,528,640	768,714	759,926	-0.31
2005	574,019	1,521,099	764,840	756,259	-0.49
2006	583,890	1,515,672	762,233	753,439	-0.36
2007	594,360	1,515,800	762,219	753,581	-0.35
2008	606,950	1,521,467	765,413	756,054	0.38
2009	617,693	1,525,542	767,155	758,387	0.27

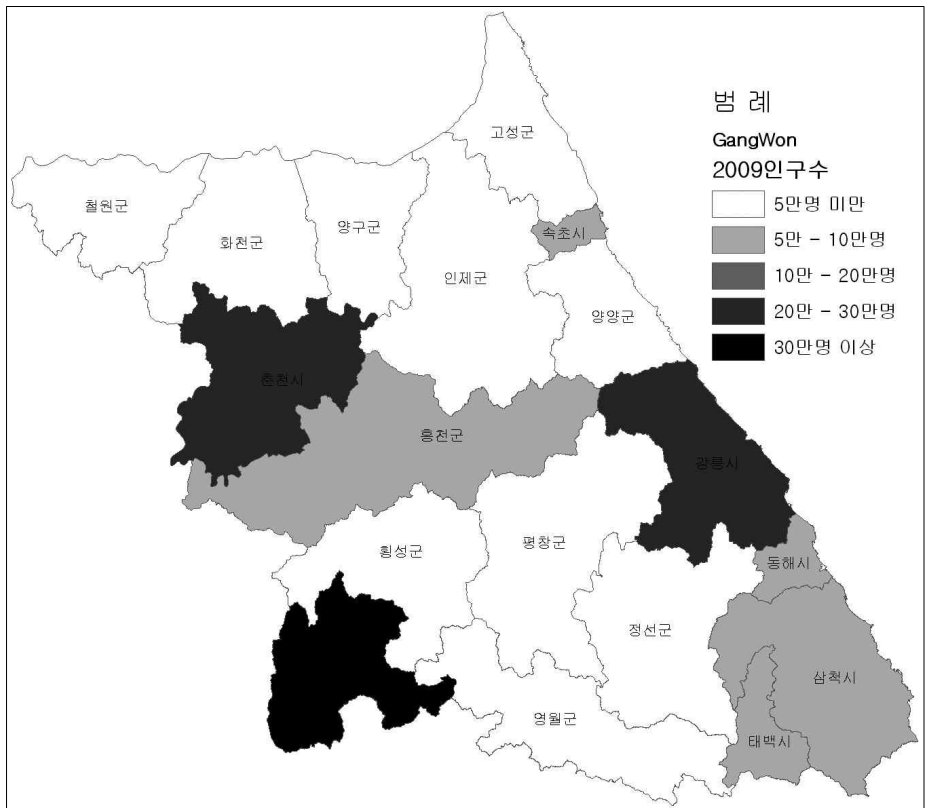
자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉을 제외한 나머지 시·군지역의 인구수는 10만 이하에 머물고 있으며, 특히 성, 영월, 정선, 원, 화천, 양구, 인제, 고성, 양양의 인구수는 5만 을 도는 수준이다. 2000년 이 시·군별 인구는 전반적으로 감소 상을 보이고 있는 , 춘천과 원주를 제외한 모 지역에서는 2000년 이 인구의 지 적인 감소 상을 보이고 있다.

춘천, 원주, 강릉의 인구는 2000년 이 20만 이상을 지하고 있어 다른 시·군과의 차가 2배 이상 벌어져 있어, 강원도 내에서는 상대적으로 대도시로서의 위상을 지하고 있다. 그러나 이들 도시의 인구추이를 보면, 영서지역

의 양대 도시인 춘천과 원주는 2000년 이 인구가 증가 반면, 영동지역의 대표적 도시인 강릉은 2000년 233,812 이 인구가 2009년에는 219,067 으로 14,745 이 감소함으로써 영동과 영서 지역 간의 차가 심화되고 있 을 보여주고 있다.

<그림 3-2> 강원도의 시·군별 인구 현황(2009년)



3대 도시 외의 나머지 지역 중에서는 성과 화천을 제외한 모 시·군에서 지적인 인구감소를 고 있으며, 성과 화천의 경우는 2000년~2005년 동안 인구가 감소 으나, 2005년 이 에는 증가한 것으로 나타나고 있다. 특히, , , 영월, 정선에서는 은 인구가 감소 으며 이에 따라 2000년 대비 감소 도 서 이러한 추 가 계 경우 이들 도시의 존 기반 자체가 우려되는 수준 에 도 할 가능성 배제할 수 없는 정이다. 이와 같은 은 3대 거점도시 와 기타 도시 간의 차를 화하고 도시 간의 상 적 발전을 도모하기 위해서는

거점도시와 인 도시 간의 국지적 네 위 을 통한 국지적 연계체계가 구축되어야 할 필요성을 보여주는 것이라 다.

<표 3-2> 강원도의 시·군별 세대수 및 인구수 변화

(단위 : 세대, 인)

구 분	2000년		2005년		2009년	
	세대수	인구수	세대수	인구수	세대수	인구수
계	521,728	1,559,042	574,019	1,521,099	617,693	1,525,542
춘천시	83,844	251,991	94,957	256,455	104,022	267,514
원주시	88,050	270,891	104,779	290,073	119,306	310,276
강릉시	77,753	233,812	84,259	225,595	87,636	219,067
동해시	34,200	104,409	36,713	99,547	38,053	95,850
태백시	19,042	57,067	20,320	52,614	21,182	50,730
속초시	32,019	90,201	34,484	87,583	35,787	84,568
삼척시	27,655	82,255	28,277	73,434	31,233	72,431
홍천군	24,930	74,637	26,997	71,324	28,707	70,264
횡성군	15,149	46,158	16,704	43,991	18,491	44,671
영월군	17,068	48,437	16,830	41,783	17,945	40,522
평창군	16,251	47,190	18,021	45,223	19,027	43,989
정선군	17,570	50,631	18,382	44,402	18,417	41,000
철원군	17,351	53,329	18,087	49,167	18,889	48,054
화천군	8,950	25,236	9,731	23,822	11,038	24,377
양구군	7,908	23,483	8,261	21,637	8,989	21,526
인제군	11,405	33,646	12,796	32,934	13,015	31,705
고성군	12,089	35,475	12,698	32,167	13,562	30,802
양양군	10,494	30,194	11,723	29,348	12,394	28,196

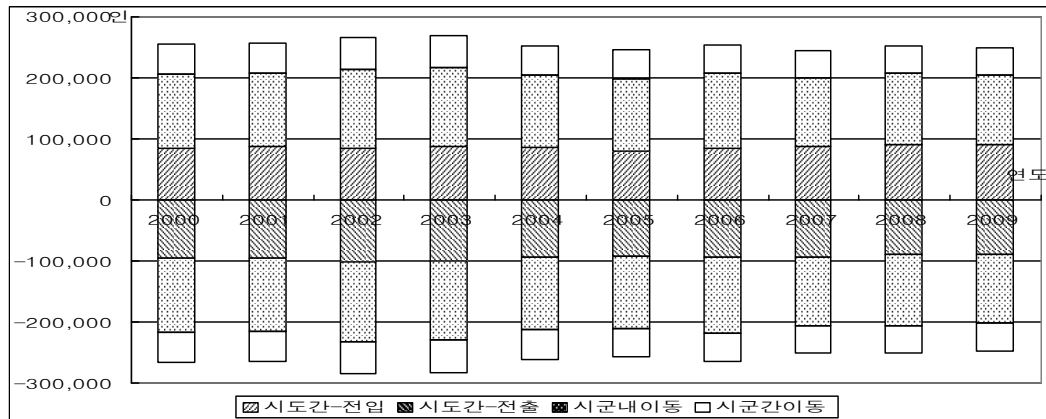
자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

2) 역내·역외 인구이동의 특성

강원도의 인구이동을 보면 2000년에는 11,134 이 전출하였으나 2008년 이 전 자수가 전출자수보다 증가하면서 2009년에는 1,818 이 전 하였다. 그리고 강원도의 시·도간, 시·군간, 시·군내 인구이동을 보면, 전체 인구이동 중 동일 시·군내에서의 이동비 이 약 45%이며, 그 다 은 시·도간이동으로 약 35% 수준이다. 반면에 시·군간 인구이동의 비 은 20% 정도에 과하다. 즉 대부분의 거주지 이동이 동일 도시(시·군) 내에서 이 어지거나 강원도 외 부지역과 이 어 으으로써 강원도내의 도시 간의 거주지 이동 상이 우 경 되어 있다는 을 반영하는 것으로 해 할 수 있다. 거주지의 이동 상은 통

이나 통학 등과 함께 장의 이동이나 진학 등의 원인에 의해 발생할 수 있으며 특히 대중교통이 상대적으로 미한 강원도의 여을 감안할 도시 간의 연계성을 반영할 수 있는 지표가 수 있다는 점에서 주거이동 측면에서 도시 간의 연계성이 상대적으로 높은 것으로 추정 다.

<그림 3-3> 강원도의 전입·전출



<표 3-3> 강원도 전입·전출의 구성

(단위 : 인)

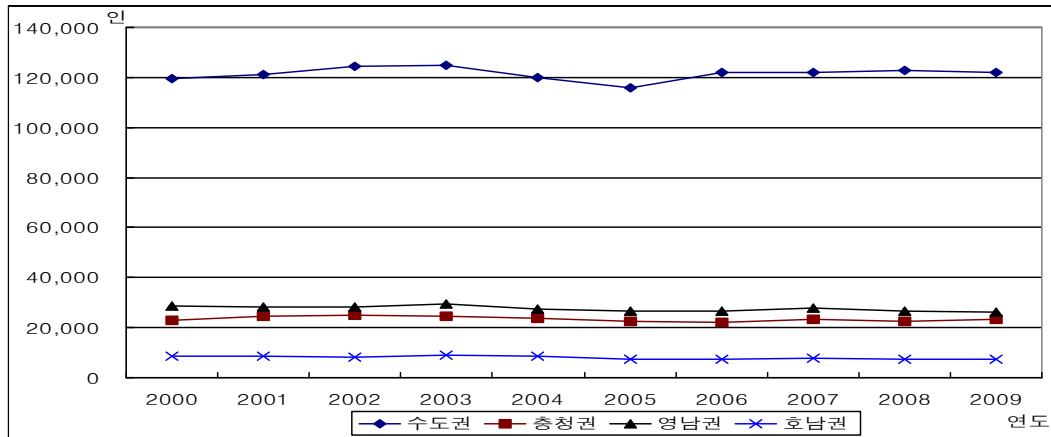
연 도	총이동		시·도간		시·군간이동	시·군내이동
	전입	전출	전입	전출		
2000	255,403	266,537	84,353	95,487	48,967	122,083
2001	256,767	264,880	87,276	95,389	49,208	120,283
2002	266,880	284,061	84,651	101,832	52,453	129,776
2003	269,296	282,359	87,579	100,642	52,533	129,184
2004	252,902	261,244	85,656	93,998	48,744	118,502
2005	245,689	257,162	80,612	92,085	46,506	118,571
2006	254,508	264,068	84,274	93,834	46,318	123,916
2007	245,182	251,328	87,116	93,262	45,271	112,795
2008	252,193	250,883	90,339	89,029	44,249	117,605
2009	249,191	247,373	90,365	88,547	45,325	113,501

자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

시·도 간의 인구이동을 권역별로 구분해 보면, 수도권(서울, 경기, 인천)이 충청권(충청, 대전)이나 영권(경북, 부산, 대구,) 또는 호권(전라, 광주, 부)에 비해 월등히 높게 나타나고 있다. 전과 전출을 합한 이동수의 경우 수도권 지역은 2000년 이 약 12만 수준을 지하고 있는 것에 비

하여 영 권과 충 권의 경우는 3만 에도 미 지 하는 수준이며, 호 권의 경우는 1만 미만으로 우 은 수준을 보이고 있다.

<그림 3-4> 강원도와 4개 권역 간의 인구 이동수(전입·전출 합계)



수도권과의 인구이동이 높다는 은 춘천, 원주 등과 같이 수도권과 인접 해 있으면서 교통접 성도 양호한 도시를 중심으로 수도권과 연계 발전할 수 있는 재력이 높다는 정적 측면도 있으나, 강원도 지역을 단위로 하는 광역 경제권의 공간적 형성이 외부지역의 강력한 영향력으로 인하여 어려워 수 있다는 부정적 측면도 간과할 수 없다.

지역 간의 인구이동을 출과 으로 구분해 보면 수도권과 충 권으로는 인구가 출되는 추 였으며 영 권과 호 권으로부터는 출보다 의 비중이 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 수도권의 경우는 인구이동의 양도 은 동시 에 보다 출이 다는 점을 주 할 필요가 있다. 다만 2008년 이 부터는 수도권으로의 출보다 이 아 으으로써 인구이동의 향이 역전되 는 , 이는 춘천과 원주의 인구증가 시기와 일 하고 있어 이들 지역으로 수도권으로부터의 이주가 증가한 것이 강원도의 인구증가에도 영향을 미 것으로 해 다.

<그림 3-5> 강원도와 4개 권역 간의 순전입수 / 순전출수



<표 3-4> 강원도와 4개 권역 간의 전입·전출

(단위 : 인)

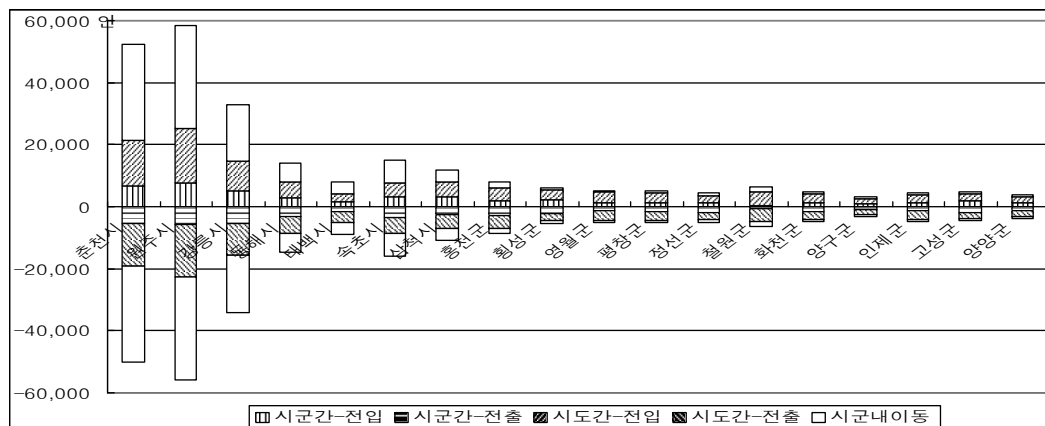
연도		계	도내	수도권	충청권	영남권	호남권
2000	전입	255,403	171,050	54,858	10,787	14,205	4,503
	전출	266,537	171,050	64,843	12,291	14,334	4,019
	순이동	-11,134	0	-9,985	-1,504	-129	484
2001	전입	256,767	169,491	55,873	12,443	14,487	4,473
	전출	264,880	169,491	65,140	12,101	13,947	4,201
	순이동	-8,113	0	-9,267	342	540	272
2002	전입	266,880	182,229	54,591	11,328	14,208	4,524
	전출	284,061	182,229	70,023	13,764	14,237	3,808
	순이동	-17,181	0	-15,432	-2,436	-29	716
2003	전입	269,296	181,717	56,303	11,558	14,986	4,732
	전출	282,359	181,717	68,675	13,178	14,618	4,171
	순이동	-13,063	0	-12,372	-1,620	368	561
2004	전입	252,902	167,246	55,709	11,136	14,256	4,555
	전출	261,244	167,246	64,064	12,703	13,373	3,858
	순이동	-8,342	0	-8,355	-1,567	883	697
2005	전입	245,689	165,077	52,860	10,488	13,395	3,869
	전출	257,162	165,077	62,982	12,114	13,398	3,591
	순이동	-11,473	0	-10,122	-1,626	-3	278
2006	전입	254,508	170,234	56,533	10,538	13,480	3,723
	전출	264,068	170,234	65,275	11,686	13,131	3,742
	순이동	-9,560	0	-8,742	-1,148	349	-19
2007	전입	245,182	158,066	58,258	10,863	14,034	3,961
	전출	251,328	158,066	63,643	12,352	13,650	3,617
	순이동	-6,146	0	-5,385	-1,489	384	344
2008	전입	252,193	161,854	62,013	10,972	13,262	4,092
	전출	250,883	161,854	60,753	11,617	13,249	3,410
	순이동	1,310	0	1,260	-645	13	682
2009	전입	249,191	158,826	61,985	11,461	13,148	3,771
	전출	247,373	158,826	59,961	11,795	13,214	3,577
	순이동	1,818	0	2,024	-334	-66	194

주) 수도권은 서울, 경기, 인천의 합계, 충청권은 대전, 충남, 충북의 합계, 영남권은 경남, 경북, 부산, 대구, 울산의 합계, 호남권은 전남, 전북, 제주의 합계

자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

강원도 내 시·군별 인구이동을 보면, 2009년의 경우 이동은 원주, 춘천이 전과 전출 각각 5만 이상이며, 강릉은 전 32,797, 전출 34,031으로 원주와 춘천에 비하여 인구이동이 상대적으로 정체 양상을 보인다. 또한 이동의 경우 춘천과 원주는 출보다 이어서 춘천은 2,257, 원주는 2,564이 반면, 강릉은 1,234이 출 것으로 나타나 대조적인 양상을 보였다. 강원도 전체의 인구이동과 가지로 이들 도시의 인구이동도 도내의 시·군 간 이동보다 외부지역과의 이동이 더며, 이는 도시성장의 기반으로서 인구 보의 문제는 개별 도시가 아 강원도 차원의 과제인 것으로 해 다.

<그림 3-6> 강원도의 시·군별 인구이동(2009년)



이들 지역 이외에는 동해, , 의 인구이동은 전 및 전출 모두 1만 이상 으로서 상대적으로 은 에 하며, 특히 의 인구이동은 31,284 (전 15,141, 전출 16,063) 으로서 이는 2009년 인구인 84,68 의 37%에 해당하는 규모이다.

강원도의 시·군별 인구이동을 시·군 간의 이동과 강원도 외부지역 간의 이동 으로 구분해 보면, 시·군 간의 이동보다는 시·도 간의 이동이 월등히 높 을 수 있다. 특히, 춘천, 원주, 천, 영월, , 원, 화천, 양구, 인제 등의 영서지역에서 시·도 간의 이동이 시·군 간의 이동보다 2배 이상 나타나고 있다.

<그림 3-7> 강원도의 시·군별 순인구이동(2009년)



이러한 상은 위에서 펴 본 강원도와 외부지역 간의 인구이동과 함께 고려할 영서지역의 인구이동에는 수도권의 영향이 우 게 용하고 있는 것으로 해 다. 아 러 동일 도시 내에서의 이동과 도시 간의 이동을 나타내는 시·군 내의 이동과 시·군 간의 이동을 보면 춘천, 원주, 강릉, , , 원의 경우는 시·군 내 이동이 시·군 간의 이동보다 2배 이상 높은 반면 , 천, 양구는 시·군내의 이동과 시·군 간의 이동이 비슷한 수준이며 성, 영월, , 화천, 인제, 고성, 양양은 시·군 간의 이동이 시·군 내의 이동보다 2배 이상의 수준으로 높은 경향을 보이고 있다. 또한 이동 측면에서는 강릉, 동해, , , 천, 정선, 원, 양구, 인제 양양이 보다 출이 은 것으로 나타나고 있는 , 이들 지역의 지리적 특 으로 강릉, 동해, 는 영동지역 도시라는 점, 그리고 천, 정선, 양구, 인제, 양양은 강원도 3대 거점도시인 춘천, 강릉, 원주와 인접한 도시라는 점을 들 수 있다.

<표 3-5> 강원도의 시·군별 인구이동수(2009년)

(단위 : 인)

구 분	총이동		시군내 이동	시군간		시도간		순이동
	전입	전출		전입	전출	전입	전출	
계	249,191	247,373	113,501	45,325	45,325	90,365	88,547	1,818
춘천시	52,494	50,237	31,153	6,651	5,387	14,690	13,697	2,257
원주시	58,477	55,913	33,156	7,663	5,897	17,658	16,860	2,564
강릉시	32,797	34,031	18,260	5,142	5,398	9,395	10,373	-1,234
동해시	13,941	14,589	5,847	2,915	3,200	5,179	5,542	-648
태백시	8,085	8,836	3,834	1,505	1,649	2,746	3,353	-751
속초시	15,141	167,063	7,587	3,294	3,597	4,260	4,879	-922
삼척시	11,825	10,759	3,817	3,290	2,686	4,718	4,256	1,066
홍천군	8,001	8,740	1,805	1,806	2,771	4,390	4,164	-739
횡성군	6,194	5,384	859	2,368	2,175	2,967	2,350	810
영월군	5,198	4,995	552	1,212	1,229	3,434	3,214	203
평창군	5,149	5,104	711	1,408	1,703	3,030	2,690	45
정선군	4,462	4,953	926	1,329	1,765	2,207	2,262	-491
철원군	6,383	6,515	1,730	447	606	4,206	4,179	-132
화천군	4,849	4,822	665	1,167	1,527	3,017	2,630	27
양구군	3,289	3,329	684	842	1,030	1,763	1,615	-40
인제군	4,397	4,691	588	1,122	1,377	2,687	2,726	-294
고성군	4,723	4,558	683	1,829	1,895	2,211	1,980	165
양양군	3,786	3,854	644	1,335	1,433	1,807	1,777	-68

자료) 강원도, 강원통계연보, 2010년

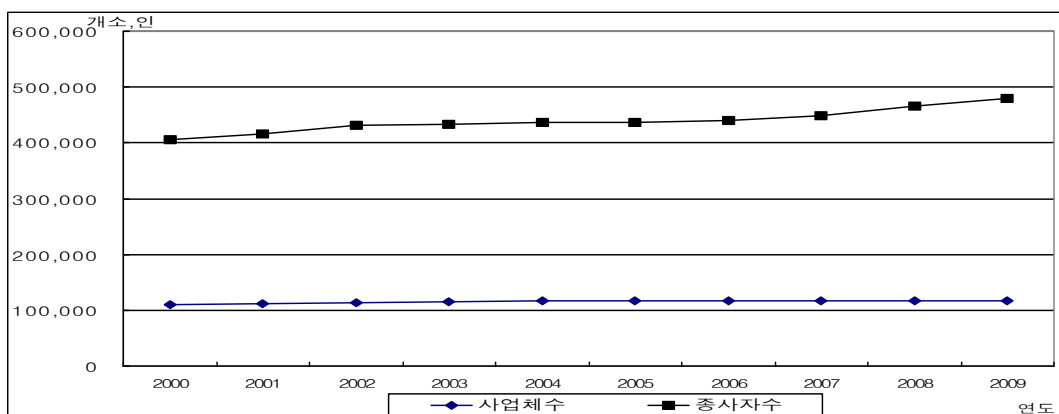
2. 부문별 체수, 종 자수, 특화도(LQ)

1) 체수 및 종 자수 변화

강원도 체수는 2000년 110,065개소에서 2009년 117,569개소로 미약하나 증가를 보였다. 그러나 2000년~2003년에는 전년대비 성장 이 1.4~1.79%의 수준으로 상대적으로 높은 반면, 2004~2009년에는 0.5% 미만 수준을 보이므로 최 들어 체의 성장이 위축되는 상을 나타내고 있다. 종 자수는 2000년 405,532인에서 2009년 479,165인으로 체수의 증가추 에 비해 상대적으로 높은 성장을 나타 으나, 2000~2002년에는 전년대비 성장 이 각각 2.42%, 3.78%의 높은 성장 을 보였다가 2003~2007년간에는 1% 이내로 아 으며,

2008년 이 다시 상대적으로 높은 증가를 보였다. 전반적으로 2000년 이 체수에 비하여 종 자수가 상대적으로 게 증가 으며, 특히 2000~2002년과 2008~2009년에는 체수 증가 과 종 자수 증가 간의 차가 상대적으로 게 나타 다. 이에 따라 체당 종 자수도 2000년에는 3.7인에서 2009년에는 4.1 으로 0.4인이 증가하여 체의 규모가 약간 증가한 것으로 분 되 다.

<그림 3-8> 강원도의 사업체수 및 종사자수 변화



<표 3-6> 강원도 사업체수 및 종사자수 변화

(단위 : 개소, 인, %)

연 도	사업체수	성장률	종사자수	성장률	연 도	사업체수	성장률	종사자수	성장률
2000	110,065	-	405,532	-	2005	116,163	-0.15	436,972	0.04
2001	111,610	1.40	415,357	2.42	2006	116,338	0.15	440,522	0.81
2002	113,276	1.49	431,064	3.78	2007	116,705	0.32	448,200	1.74
2003	115,302	1.79	433,109	0.47	2008	117,150	0.38	466,538	4.09
2004	116,338	0.90	436,787	0.85	2009	117,569	0.36	479,165	2.71

주) 성장률은 전년도 대비 증가분의 비율

자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

별 체수는 2009년을 기준으로 숙박 및 점 , 도 및 소 , 협 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스 , 제조 , 교육서비스 의 으로 나타나고 있으며, 이 중 숙박 및 점 , 도 및 소 , 협 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스 , 제조 은 2000년, 2005년, 2009년 모두 상위 5개 종에 포함 다.

종 자수의 경우는 숙박 및 점 , 도 및 소 , 교육서비스 , 제조 이 2000년, 2005년, 2009년 모두 상위 5개 종에 포함되고 있다. 2000년 이 의 체수와 종 자수의 추이를 보면 숙박 및 점 , 도 및 소 , 제조 의 부문이 강원도의 기간 으로 자리 김하고 있는 것으로 이해 다.⁵⁾

<그림 3-9> 강원도의 산업부문별 사업체수 및 종사자수(2009년)



이들 가지 기간 중에서 제조 의 체수는 숙박 및 점 이나 도 및 소 에 비하여 체수가 우 은 수준이며, 따라서 강원도의 은 숙박 및 점 과 도 및 소 의 두 부문에 중되어 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 이들 두 가지 은 소비지향적 서비스 이라는 점에서 강원도의 지역경제를 하는 기반 으로서는 한계가 있을 것으로 되며 특히 최 의 기 과 단 에 기 한 환경의 다변화 추 를 고려할 숙박 및

5) 2000년, 2005년, 2009년의 부문별 체수와 종 자수는 체수의 경우 개 연도 모두 도 및 소 , 숙박 및 점 , 협 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스 이 3대 이 으며, 제조 은 각 연도 모두 4 째였다. 또한 종 자수의 경우는 2000년에는 도 및 소 , 숙박 및 점 , 제조 이 상위 3대 이 으나, 2005년과 2009년에는 제조 대 교육서비스 이 째를 차지 다. 그러나 교육서비스 이나 협 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스 은 의 특성상 지역경제 의 성장과 발전을 주도할 수 있는 으로 보기에 는 곤 하다. 따라서 이들 두 대 제조 을 기간 에 포함하여 도 및 소 , 숙박 및 점 , 제조 을 강원도의 3대 기간 으로 보고 자 한다.

점 이나 도 및 소 중심의 구조는 개선되어야 할 것으로 판단
다. 더 이 이들 부문 중에서도 및 소 과 제조 은 2000년 이 체
수와 종 자수 모두 감소하고 있어 향 지역경제 기반의 안정성 우려 다.

<표 3-7> 강원도의 산업부문별 사업체수 및 종사자수 변화

(단위 : 개소, 인)

구 분	2000년				2005년				2009년			
	사업체		종사자		사업체		종사자		사업체		종사자	
전체 산업	110,065	100.0	405,532	100.0	116,163	100.0	436,972	100.0	117,569	100.0	479,165	100.0
농업 및 임업1)	119	0.1	1,148	0.3	118	0.1	1,674	0.4	145	0.1	1,786	0.4
어업	37	0.0	1,006	0.2	13	0.0	113	0.0	-	-	-	-
광업	140	0.1	6,566	1.6	144	0.1	6,163	1.4	141	0.1	5,349	1.1
제조업	6,351	5.8	43,174	10.6	6,567	5.7	42,120	9.6	6,181	5.3	42,029	8.8
전기, 가스 및 수도사업	102	0.1	2,872	0.7	101	0.1	2,986	0.7	115	0.1	3,133	0.7
하수·폐기물처리, 원료재생 및 환경복원업2)	-	-	-	-	-	-	-	-	275	0.2	2,764	0.6
건설업	2,820	2.6	22,744	5.6	4,080	3.5	30,455	7.0	4,186	3.6	35,927	7.5
도매 및 소매업	32,384	29.4	74,115	18.3	29,559	25.4	69,947	16.0	28,929	24.6	72,847	15.2
운수업	7,497	6.8	22,159	5.5	9,790	8.4	23,197	5.3	9,742	8.3	25,405	5.3
숙박 및 음식점업	30,898	28.1	72,856	18.0	32,841	28.3	77,916	17.8	33,520	28.5	82,272	17.2
출판, 영상, 방송통신 및 정 보서비스업3)	366	0.3	5,240	1.3	473	0.4	5,418	1.2	553	0.5	6,955	1.5
금융 및 보험업	1,420	1.3	21,935	5.4	1,328	1.1	17,476	4.0	1,441	1.2	19,035	4.0
부동산업 및 임대업	2,493	2.3	7,903	1.9	3,292	2.8	10,121	2.3	3,212	2.7	10,640	2.2
전문, 과학 및 기술서비스업 4)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,673	1.4	10,043	2.1
사업시설관리 및 사업지원 서비스업5)	1,712	1.6	9,323	2.3	2,209	1.9	14,925	3.4	876	0.7	11,570	2.4
공공행정 및 사회보장행정6)	837	0.8	26,744	6.6	838	0.7	25,675	5.9	808	0.7	30,064	6.3
교육서비스업	3,771	3.4	33,394	8.2	4,514	3.9	43,350	9.9	5,400	4.6	45,379	9.5
보건업 및 사회복지서비스업 7)	2,089	1.9	15,904	3.9	2,365	2.0	21,765	5.0	3,013	2.6	30,629	6.4
예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스업8)	4,463	4.1	12,086	3.0	4,493	3.9	15,949	3.6	3,597	3.1	15,176	3.2
협회및단체, 수리및기타 개인 서비스업9)	12,566	11.4	26,363	6.5	13,438	11.6	27,722	6.3	13,762	11.7	28,162	5.9

주1) 2009년은 농업, 임업, 어업의 합계.

주2) 2000년, 2005년 자료 없음.

주3) 2000년, 2005년은 통신업으로 분류.

주4) 2000년, 2005년 자료 없음.

주5) 2000년, 2005년은 사업서비스업으로 분류.

주6) 2000년, 2005년은 공공행정 및 사회보장행정으로 분류.

주7) 2000년, 2005년은 보건 및 사회복지사업으로 분류.

주8) 2000년, 2005년은 오락, 문화 및 운동관련산업으로 분류.

주9) 2000년, 2005년은 기타공공, 수리 및 개인서비스업으로 분류.

자료) 강원도, 강원통계연보, 각 연도

숙박 및 점, 도 및 소 및 제조 외에, 2000년~2005년 동안 설

이 계증가는, 2005년과 2009년에는 중 자수 측면에서 다섯 째 규모의
 으로 성장 다. 또한 공공행정 및 보장행정과 교육서비스, 보 및
 서비스 등도 상대적으로 높은 비 을 보이고 있다.⁶⁾ 반면, 고차 자서
 비스에 해당되는 및 보, 부동산 및 임대, 시설관리 및 지
 원 서비스 등은 아 지 상당히 은 수준이어서⁷⁾ 지역경제 및 육성을
 위한 적 지원체계가 미 한 것으로 이해 다.

2) 지역별 주요 의 특화도(LQ)

강원도내 각 지역의 부문별 특화 정도를 펴보기 위해, 체수와 중
 자수 각각을 기준으로 각 시·군의 숙박 및 점, 도 및 소, 제조, 그
 리고 고차 자서비스 부문으로서 및 보, 부동산 및 임대,
 시설관리 및 지원서비스 의 LQ를 출하였다.⁸⁾

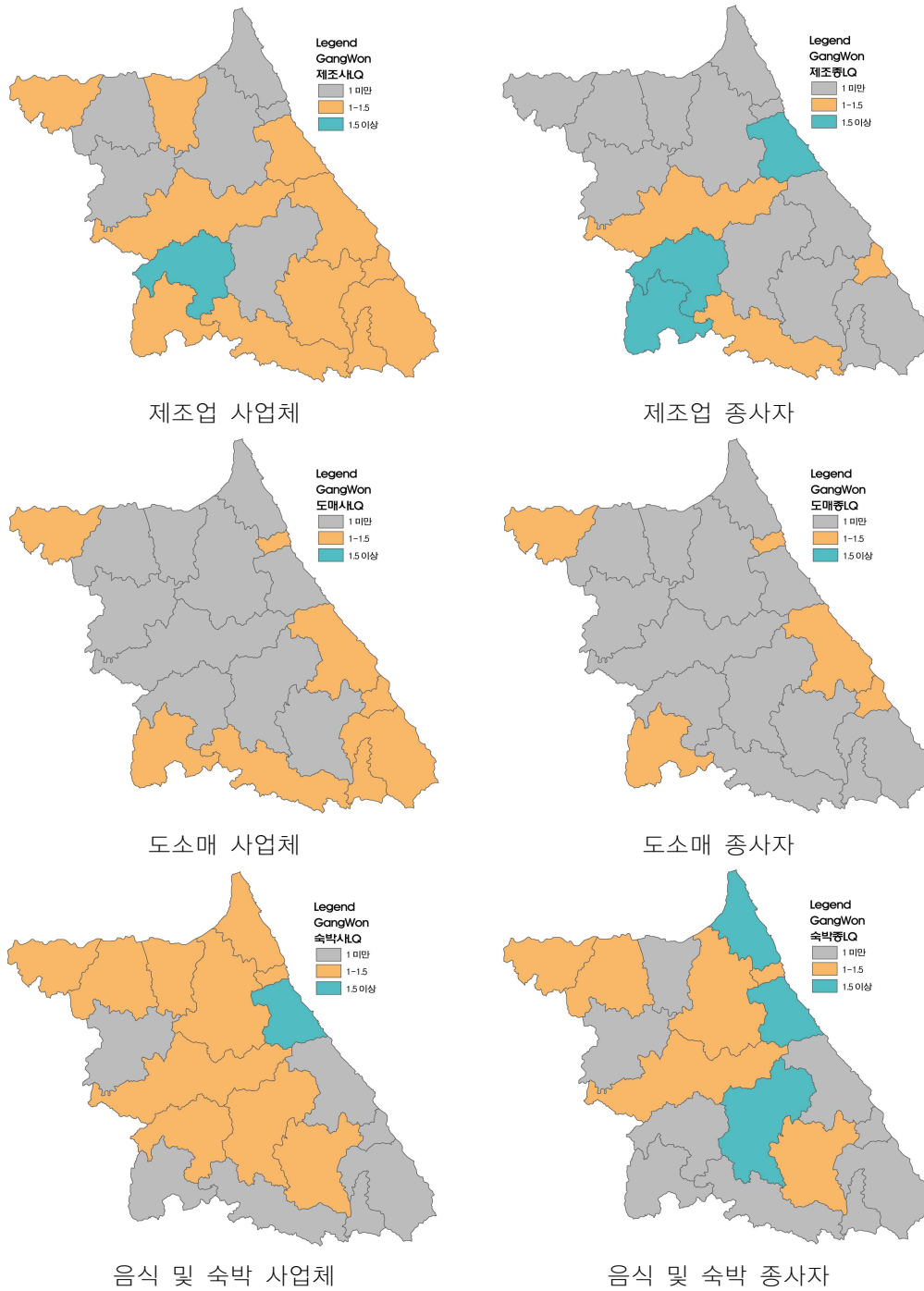
제조 은 체수에서 원주, 강릉, 동해, , 천, 성, 영월, 정선,
 원, 양구, 양양이 특화되어 있는 것으로, 그리고 중 자수로는 원주, 동해,
 천, 성, 영월, 양양이 특화되어 있는 것으로 나타 다. 이들 중 원주, 동해, 천,
 성, 영월, 양양은 체수와 중 자수에서 모두 제조 에 특화되어 있으며, 특
 히 성은 중 자수 기준 제조 의 LQ가 2.53으로 타 지역에 비해 상대적으로
 높게 나타나고 있다.

6) 이들 은 체수에 비해 중 자수의 비 이 우 높은 이며, 특히 공공행정 및 보장행정
 부문은 체수로는 1% 미만이지만 중 자수는 6% 이상으로 2009년에는 설 다 으로 높은 비
 을 나타 다. 교육서비스 과 보 및 복지서비스 도 2000년 이 지 적으로 증가하여
 2009년에는 중 자수 기준으로 각각 9.5%와 6.4%로서 우 높은 수준을 보이고 있다.

7) 및 보, 부동산 및 임대, 시설관리 및 지원서비스 은 2000년, 2005년, 2009년
 변화가 없으며, 체수의 경우 및 보 은 1.1~1.3%, 부동산 및 임대 은 2.3~2.8%,
 시설관리 및 지원서비스 은 0.7~1.9%이며, 중 자수 비 은 및 보 4.0~5.4%, 부동산
 및 임대 은 1.9~2.3%, 시설관리 및 지원서비스 은 2.3~3.4% 수준이 다.

8) 본 연구에서는 LQ의 이 1 이상인 경우를 해당 의 ‘특화’로 보 으며, 이는 <표 3-8>에서도
 수 있 이 LQ 의 대부분이 0.5에서 1.5 정도라는 점에서 특화의 판단 기준은 1을 기준으로 하는
 것이 타당하다고 판단하였다.

<그림 3-10> 시·군별 3대 산업의 사업체수 및 종사자수 LQ(2009년)



도 및 소의 경우는 체수에서는 원주, 강릉, 동해, , , , 원이 특화되어 있으며 종 자수에서는 원주, 강릉, 동해, , 원이 특화되어 있다. 도 및 소의 경우는 대부분의 시·군에서 체수에서 특화 경

우 중 자수에서도 특화 것으로 나타나고 있으나, 과 은 체수에
서는 특화 반면(LQ=1 이상) 중 자수에서는 특화되지 은 것으로 분 되
다. 특히 는 중 자수 측면에서 LQ 이 1.29를 나타 으로서 도 및 소
의 특화 수준이 가장 높은 것으로 분 되 다.

숙박 및 의 경우는 , 천, , 정선, 원, 화천, 양구, 고성, 양양
이 체수와 중 자수 모두 특화되어 있으며, 성과 양구는 체수에서만
상대적으로 특화되어 있는 것으로 분 되 다. 체수와 중 자수의 LQ를 중
합해 보면, 숙박 및 점 은 고성, 양양, 인제, 영월에서 특화되어 있는 것으로
해 다.

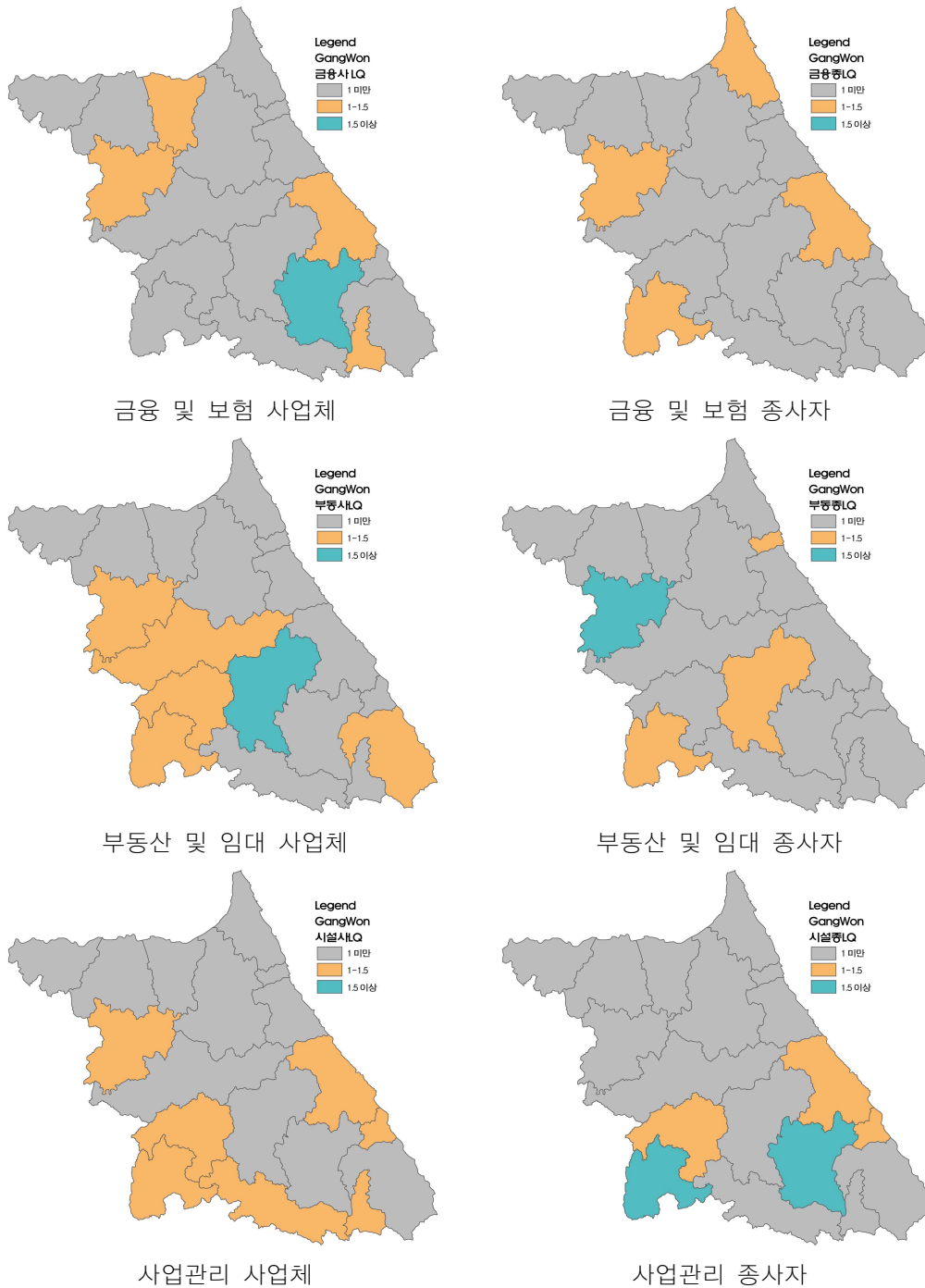
<표 3-8> 강원도 주요 산업의 시·군별 사업체수 및 종사자수와 LQ(2009년)

(단위 : 개소, 인)

구 분	전체산업		제조업				도매 및 소매업				숙박 및 음식점업			
	사업체	종사자	사업체	LQ	종사자	LQ	사업체	LQ	종사자	LQ	사업체	LQ	종사자	LQ
강원도	117,569	479,165	6,181	-	42,029	-	28,929	-	72,847	-	33,520	-	82,272	-
춘천시	18,918	84,163	871	0.88	4,280	0.58	4,398	0.94	12,362	0.97	4,868	0.90	12,584	0.87
원주시	22,628	99,201	1,276	1.07	13,460	1.55	5,671	1.02	16,549	1.10	5,330	0.83	13,444	0.79
강릉시	17,790	71,397	985	1.05	5,522	0.88	4,558	1.04	12,690	1.17	5,023	0.99	11,527	0.94
동해시	7,707	30,103	426	1.05	2,925	1.11	2,124	1.12	5,065	1.11	2,075	0.94	4,846	0.94
태백시	4,032	16,832	229	1.08	953	0.65	1,094	1.10	2,545	0.99	990	0.86	2,537	0.88
속초시	7,318	24,260	295	0.77	1,170	0.55	2,033	1.13	4,769	1.29	2,166	1.04	5,114	1.23
삼척시	5,264	22,684	279	1.01	1,574	0.79	1,388	1.07	3,014	0.87	1,474	0.98	3,208	0.82
홍천군	4,995	19,980	264	1.01	1,993	1.14	1,202	0.98	2,768	0.91	1,461	1.03	4,439	1.29
횡성군	3,109	13,106	248	1.52	2,913	2.53	671	0.88	1,429	0.72	893	1.01	2,162	0.96
영월군	3,307	13,856	186	1.07	1,719	1.41	816	1.00	1,616	0.77	862	0.91	1,793	0.75
평창군	3,887	14,741	154	0.75	850	0.66	781	0.82	1,769	0.79	1,524	1.38	5,009	1.98
정선군	3,415	16,525	181	1.01	738	0.51	752	0.89	1,410	0.56	1,163	1.19	3,201	1.13
철원군	3,215	10,703	173	1.02	889	0.95	821	1.04	1,669	1.03	939	1.02	1,993	1.08
화천군	1,709	5,675	83	0.92	344	0.69	402	0.96	815	0.94	551	1.13	1,044	1.07
양구군	1,612	6,489	94	1.11	407	0.72	389	0.98	727	0.74	483	1.05	999	0.90
인제군	2,807	9,591	135	0.91	565	0.67	626	0.91	1,250	0.86	1,104	1.38	2,133	1.30
고성군	2,492	8,733	117	0.89	537	0.70	551	0.90	1,073	0.81	1,002	1.41	2,291	1.53
양양군	3,364	11,126	185	1.05	1,190	1.89	652	0.79	1,327	0.78	1,612	1.68	3,948	2.07

자료) 강원도, 강원통계연보, 2010

<그림 3-11> 시·군별 고차 서비스산업의 사업체수 및 종사자수 LQ(2009년)



강원도의 주요 인 제조 , 도 및 소 , 숙박 및 점 의 도시별 특
화도 분포에서 특이한 점은 3대 거점도시 중의 하나인 춘천의 경우 이들 가지
중에서 어 하나도 특화 부문이 없다는 점이다. 이들 에 특화되어

있는 지역의 공간적 특성을 살펴보면, 제주시의 경우 성-원주-영월 지역, 춘천과 인접한 천, 양양-강릉-동해 지역과 같이 강원도 내 거점도시 및 그 주변지역을 중심으로 높은 특화도를 보이고 있다. 특히 제주시 LQ가 가장 높은 성은 거점도시인 원주와 지리적으로 인접한 지역으로서 원주-성 간에 측면의 연계가능성에 대해 시사하는 바가 크다.

도 및 소의 경우, 원주와 강릉, 강릉과 인접한 동해, 설악권 관광중심도시인 그리고 수도권과 인접한 원에서 특화도가 높게 나타나고 있다. 이들 도시 중 특화 수준이 가장 높은 는 도 및 소 이 관광 과 연계되어 발전되어 있는 것으로 해 다. 숙박 및 점 은 고성- -양양의 동해안 및 -정선 등 관광 양지역과 원-화천-양구 등의 부권 그리고 춘천과 인접한 천에서 특화되어 있다. 상대적으로 특화도가 높은 양양, 고성, 은 대표적인 관광 양지역에 해당한다는 점에서 도 및 소 과 함께 숙박 및 점 도 관광 과 연계성이 높은 것으로 추정 다.

위에서 살펴본 강원도의 3대 기간 외에 지역경제와 활동을 지원하는 자서비스 부문으로서 및 보, 부동산 및 임대, 시설관리 및 지원서비스 에 대해서도 LQ를 출하였다.

및 보의 경우, 춘천, 강릉이 체수와 종 자수에서 모두 특화되어 있는 것으로 나타나고 있으며, , 정선, 양구는 체수에서 그리고 원주와 , 고성은 종 자수에서 특화도가 높은 이다. 서 살펴본 강원도의 주요 과는 리 춘천과 강릉에 비하여 원주의 특화도가 상대적으로 은 수준을 보이고 있으며, 정선의 체수에 의한 LQ 이 2.41로 가장 높다. 부동산 및 임대 의 경우, 춘천, 원주, 이 체수와 종 자수에서 모두 높은 특화도를 나타내고 있으며, , 천, 성은 체수에서 그리고 는 종 자수에서 특화되어 있는 것으로 분 되 다. 이 부문에서도 이 높은 을 보인 점이 특기할 만하며, 춘천과 원주는 비슷한 수준이나 종 자수 면에서 춘천이 원주보다 약간 높은 수준을 나타 다. 반면 3대 거점도시 중 영동권의 중심도시인 강릉 은 부동산 및 임대 의 특화수준이 우 미약한 수준임을 보여주고 있다. 지

으로 시설관리 및 지원서비스 의 경우는 원주, 강릉, 동해, 성이
체수 및 종 자수에서 모두 높은 의 LQ를 나타내며, 춘천, , 영월은
체수에서 정선은 종 자수에서 상대적으로 높은 특화 수준을 보이고 있다.

<표 3-9> 고차 서비스 산업의 시·군별 사업체수 및 종사자수와 LQ(2009년)

(단위 : 개소, 인, %)

구 분	전체산업		금융 및 보험업				부동산업 및 임대업				사업시설관리 및 사업지원서비스업			
	사업체	종사자	사업체	LQ	종사자	LQ	사업체	LQ	종사자	LQ	사업체	LQ	종사자	LQ
강원도	117,569	479,165	1,441	-	19,035	-	3,212	-	10,640	-	876	-	11,570	-
춘천시	18,918	84,163	238	1.03	3,762	1.13	626	1.21	2,862	1.53	143	1.01	1,590	0.78
원주시	22,628	99,201	270	0.97	4,259	1.08	770	1.25	2,718	1.23	219	1.30	3,944	1.65
강릉시	17,790	71,397	231	1.06	3,177	1.12	334	0.69	1,289	0.81	150	1.13	1,949	1.13
동해시	7,707	30,103	88	0.93	1,129	0.94	206	0.98	557	0.83	68	1.18	782	1.08
태백시	4,032	16,832	55	1.11	627	0.94	74	0.67	287	0.77	33	1.10	205	0.50
속초시	7,318	24,260	75	0.84	1,275	1.32	176	0.88	669	1.24	47	0.86	193	0.33
삼척시	5,264	22,684	62	0.96	780	0.87	168	1.17	449	0.89	32	0.82	354	0.65
홍천군	4,995	19,980	52	0.85	586	0.74	164	1.20	339	0.76	24	0.64	169	0.35
횡성군	3,109	13,106	28	0.73	398	0.76	125	1.47	280	0.96	24	1.04	373	1.18
영월군	3,307	13,856	36	0.89	391	0.71	51	0.56	105	0.34	29	1.18	309	0.92
평창군	3,887	14,741	47	0.99	475	0.81	197	1.86	431	1.32	18	0.62	249	0.70
정선군	3,415	16,525	101	2.41	434	0.66	89	0.95	234	0.64	23	0.90	1,060	2.66
철원군	3,215	10,703	35	0.89	413	0.97	71	0.81	107	0.45	11	0.46	31	0.12
화천군	1,709	5,675	20	0.95	214	0.95	33	0.71	60	0.48	5	0.39	36	0.26
양구군	1,612	6,489	22	1.11	183	0.71	23	0.52	36	0.25	3	0.25	9	0.06
인제군	2,807	9,591	31	0.90	376	0.99	29	0.38	48	0.23	15	0.72	32	0.14
고성군	2,492	8,733	29	0.95	351	1.01	34	0.50	65	0.34	9	0.48	162	0.77
양양군	3,364	11,126	21	0.51	205	0.46	42	0.46	104	0.42	23	0.92	123	0.46

자료) 강원도, 강원통계연보, 2010

고차 자서비스 의 지역별 LQ를 보면 서 분 한 강원도 3대 기간
(제조 , 도 및 소 , 숙박 및 점)의 분포와는 리 춘천, 원주, 강릉
도시가 상대적으로 높은 을 보였으며, 특히 원주가 가지 모두 특화
되어 있는 것으로 나타나고 있다. 및 보 은 춘천과 강릉이 체수와
종 자수에서 모두 특화되어 있으며 원주의 경우는 상대적으로 은 수준을 보
임으로써 춘천과 강릉이 영서권과 영동권의 중심도시의 기능을 하고 있는
것으로 판단 다. 정선과 그리고 와 고성에서 특화 수준이 높은 것은
이들 지역이 3대 거점도시와 접 성이 리한 동시에 관광 및 기능이 중

지역적 특성상 서비스가 상대적으로 발한 것으로 해다. 부동산 및 임대 의 경우는 춘천과 원주가 상대적으로 높은 반면 강릉 및 인 지역은 상대적으로 은 수준으로 보임으로써 영동과 영서지역 간에 부동산 분야의 차를 간접적으로 보여준다. 또한 춘천- 천- 성-원주의 중 고 도로축에서 부동산 분야의 특화도가 높은 상은 수도권과 인접한 지리적 여 하에서 발 부동산 수요가 반영 과로 이해되며, 이에 반하여 영동지역의 경우는 과 를 제외하고는 부동산 부문이 체되어 있는 상 이다. 시설관리 및 지원서비스의 경우는 성-원주-영월- 지역, 강릉-동해 지역, 춘천이 상대적으로 높은 수준을 보이고 있다.

이상에서 펴본 바와 같이 강원도의 구조는 제조 , 도 및 소 , 숙박 및 점 위주로 구성되어 있으며, 제조 은 강원도 3대 기간 에 포함 되기는 하지만 도 및 소 과 숙박 및 점 에 비하여 우 은 수준을 보이고 있다. 이는 의 , 바이오, 소재 등 강원도의 선도 및 특화 의 육성 을 통하여 제조 기반을 대함으로써 지역의 경제적 기반 구축과 거점도시 별 특화를 도모해야 할 것으로 다. 또한 고차 자서비스 기능이 3대 거점도시 중심으로 적되어 있다는 점에서 거점도시를 심으로 하는 국지적 도시네 위 의 구축과 거점도시와 주변지역 간의 역할 배분과 기능적 연계를 통해 지역발전의 시 지효과를 도모해야 할 것으로 판단 다.

3. 통행구조로 본 도시 간 연계성 분

1) 수단별 통행 분

강원도와 외부지역 간의 연계성과 강원도 내의 3대 거점도시를 중심으로 한 도시 간의 연계성을 파 하기 위하여 시·도 간 통행 과 시·군 간 통행 을 분 하였다. 본 연구의 통행 분 은 한국교통연구원의 ‘전국 지역 간 여 O-D 조 ’ 자 를 용 으며, 조 시점은 2008년 12월이다.

강원도와 외부지역 간의 통행구조를 살펴보기 위하여 외부지역을 수도권(서울, 인천, 경기), 충청권(대전, 충청, 충청), 영권(부산, 대구, 경북, 경남), 호권(광주, 전남, 전북, 제주)로 구분하였다.⁹⁾ 이들 외부지역과 강원도 간의 통행량은 153,511.45통행/일, 출 179,242.68통행/일로서 일출은 25,731.23통행으로 보다 출이 많은 것으로 조사된다. 지역적으로는 수도권이 전체 통행량의 75%라는 도적인 비율을 보이고 있으며, 두 번째인 충청권에 비해서도 6배 이상의 차이를 보이고 있다. 수도권 중에서도 특히 서 및 경기 지역과의 통행량이 대부분을 차지하고 있으며 인천과의 통행량은 상대적으로 적은이다. 수도권 외에는 충청권의 충청 그리고 영권의 경북과의 통행량이 상대적으로 아 각 권역 중에서도 서, 경기, 충청, 경북 지역과 강원도 간에 통행량이 중되고 있음을 보여준다.

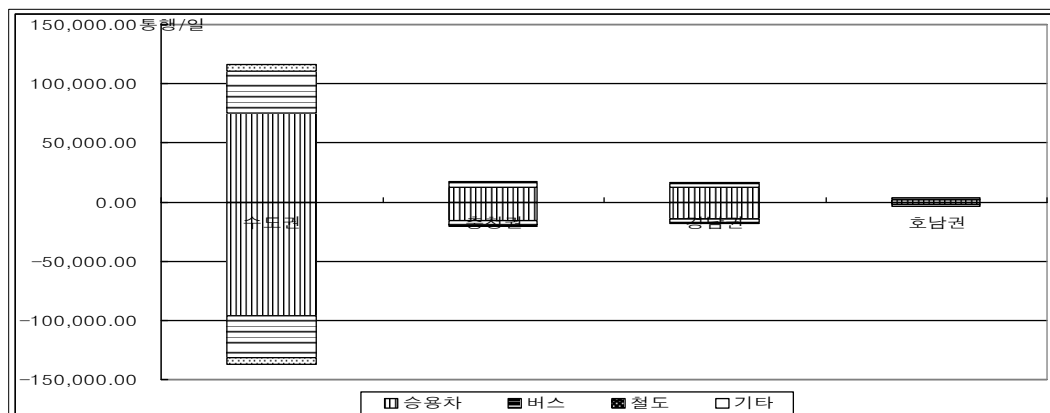
통행수단별로는 대부분 대중교통보다는 용차를 이용하고 있으며, 특히 충청권, 영권의 용차 이용비율이 70% 이상으로 높은 반면, 호권은 60% 내외로서 상대적으로 낮은에 해당한다. 교통수단의 선별비는 각 권역 중에서도 시도별로 차이를 보이는, 수도권의 경우는 서의 용차비율이 50%대로서 상대적으로 낮은 반면 인천과 경기는 70~80%로서 매우 높은 비율을 보이고 있다. 충청권의 경우도 충청과 충청은 용차비율이 80%의 높은 수준을 보이는 반면, 대전은 40%에도 미치지 못하고 있어 대중교통 위주의 통행이 이루어지고 있음을 보여주고 있다. 영권의 경우도 가지로 부과 대구의 용차비율이 경북과 경남에 비하여 크게 나타나고 있다. 호권의 경우는 전반적으로 용차 이용이 낮은이지만 전남의 경우는 80%에 가까운 매우 높은 수준을 보이고 있다. 강원도와 외부지역간의 통행수단은 대부분 용차와 스이이며, 도의 비중은 5% 미만의 매우 낮은 수준이다.

강원도와 외부지역과의 통행구조를 종합해 보면, 외부지역과의 통행은 대부분

9) 강원도 외부지역을 수도권, 충청권, 영권, 호권 등의 4개 권역으로 구분한 것은 강원도와의 통행 분포가 외부지역의 권역별로 다를 것으로 상정하며, 특히 수도권의 영향력이 상대적으로 어느 정도 인가를 비교하기 위해서 구분하였다.

수도권, 특히 서 과 경기도를 중심으로 이 어지고 있으며 충 권과 영 권이 그 를 따 고 있다. 또한 이들 상기한 바와 같이 이들 지역 중에서도 서 과 경기도, 충 도와 경상 도와 같이 지리적으로 인접한 지역과의 통행이 한 것으로 나타나고 있다. 교통수단별로는 대중교통보다는 용차가 위주이나 서 , 대전, 부 , 대구, 광주, 전 등은 상대적으로 스의 이용비 이 높게 나타나고 있는 , 이는 스 선 및 운행 수와 관 이 높은 것으로 추 다. 도의 경우는 전반적으로 5% 미만으로 우 은 비 을 보이고 있으며 도통행의 대부분은 수도권 특히 서 에 중되어 있다. 도의 경우는 스나 용차에 비하여 선이 한정되어 있어 이용할 수 있는 지역이 제한되어 있다는 한계를 갖는다.

<그림 3-12> 강원도와 외부지역간 교통수단별 통행량(2008년)



다 으로 강원도 내의 거점도시를 중심으로 도시 간의 통행구조를 펴보면, 춘천의 경우 전체 교통수단에 의한 양 향 통행 은 천, 원주, 화천, 강릉, , 양구와의 이 에 높은 을 나타내고 있으며, 특히 춘천과 인접한 천과의 통행 은 16,273.40통행/일로서 가장 높은 을 나타내고 있다. 거점도시 중 하나 인 원주와의 통행 은 7,527.25통행/일로서 두 째로 통행 이 은 반면, 강릉 과의 통행 은 3,163.69통행/일로서 원주에 비해 상당히 은 수준이다.

원주의 경우는 강릉, 춘천, 성, 천, 과의 통행 이 은 이며, 특이하

계 강릉과의 통행 이 8,408.51통행/일로서 가장 높고 다 은 춘천으로 7,527.25 통행이며 그 다 이 원주와 인접한 성으로 7,381.78통행/일이다. 춘천- 천간의 통행 이 16,273.40통행/일인 비하여, 원주- 성간의 통행 은 반에도 미 지 하는 7,381.78통행/일 수준에 머 고 있어 대조적인 양상을 나타내고 있 다. 또한 춘천과 강릉 간의 통행 에 비해 원주-강릉 간의 통행 이 월등히 높게 나타나는 점도 특기할 만하다.

강릉의 경우, , 원주, 동해, , 양양과의 통행 이 높게 나타나고 있으 며, 특히 강릉- 간의 통행 은 18,485.49통행/일로서 3대 거점도시 각각과 나 머지 시군 간의 통행 중 가장 높다. 또한 강릉과 , 양양, 동해, 각각의 지역과 강릉간의 통행 이 높게 나타나고 있다는 점에서 이들 도시 간의 연계성 이 비교적 높은 것으로 해 다.

<표 3-10> 강원도와 타 시도 간의 통행량(2008년)

(단위 : 통행/일, %)

구 분	전체		승용차				버스				철도			
	유입	유출	유입	비율	유출	비율	유입	비율	유출	비율	유입	비율	유출	비율
총통행	153,511.4	179,242.6	101,535.1	66.14	127,556.2	71.16	44,161.7	28.77	44,349.0	24.74	7,386.4	4.81	6,914.3	3.86
수도권	116,519.2	137,175.4	74,973.7	64.34	96,149.6	70.09	35,219.2	30.23	35,113.8	25.60	6,325.9	5.43	5,911.9	4.31
비율	75.90	76.53	73.84		75.38		79.75		79.18		85.64		85.50	
서울	57,116.5	62,969.3	28,368.3	49.67	35,753.3	56.78	23,496.5	41.14	22,284.5	35.39	5,251.2	9.19	4,931.4	7.83
인천	8,962.5	11,835.8	6,462.8	72.11	8,911.5	75.29	2,493.4	27.82	2,917.9	24.65	6.3	0.07	6.3	0.05
경기	50,440.2	62,370.2	40,142.5	79.58	51,484.7	82.55	9,229.2	18.30	9,911.3	15.89	1,068.4	2.12	974.2	1.56
충청권	17,027.1	20,121.6	12,403.7	72.85	15,420.3	76.64	4,124.3	24.22	4,234.0	21.04	499.0	2.93	467.2	2.32
비율	11.09	11.23	12.22		12.09		9.34		9.55		6.76		6.76	
대전	1,732.6	2,065.2	622.6	35.94	792.7	38.38	1,083.0	62.51	1,247.2	60.39	26.9	1.55	25.2	1.22
충북	10,659.6	13,022.1	8,004.1	75.09	10,421.2	80.03	2,220.6	20.83	2,170.1	16.67	434.7	4.08	430.7	3.31
충남	4,634.8	5,034.2	3,776.8	81.49	4,206.4	83.56	820.6	17.71	816.6	16.22	37.3	0.81	11.1	0.22
영남권	16,600.7	18,322.6	12,174.2	73.34	13,738.5	74.98	3,568.9	21.50	3,762.8	20.54	536.5	3.23	507.2	2.77
비율	10.81	10.22	11.99		10.77		8.08		8.48		7.26		7.34	
부산	1,478.5	1,483.4	896.1	60.61	885.8	59.71	486.3	32.89	510.7	34.43	85.3	5.77	77.0	5.19
대구	3,275.0	2,833.7	2,147.7	65.58	1,568.7	55.36	1,037.3	31.68	1,181.4	41.69	89.8	2.74	83.5	2.95
울산	962.9	896.6	757.0	78.62	647.3	72.20	170.6	17.72	213.4	23.81	35.3	3.67	35.8	4.00
경북	8,820.1	10,596.2	6,815.4	77.27	8,643.8	81.57	1,380.9	15.66	1,350.0	12.74	313.4	3.55	298.3	2.82
경남	2,064.1	2,512.5	1,557.8	75.47	1,992.8	79.31	493.6	23.92	507.2	20.19	12.6	0.61	12.4	0.50
호남권	3,364.1	3,622.9	1,983.4	58.96	2,247.7	62.04	1,249.1	37.13	1,238.2	34.18	24.9	0.74	27.9	0.77
비율	2.19	2.02	1.95		1.76		2.83		2.79		0.34		0.40	
광주	962.7	909.1	489.4	50.84	471.6	51.88	468.8	48.70	433.2	47.65	4.4	0.46	4.2	0.47
전북	1,322.2	1,465.3	727.0	54.99	843.1	57.54	585.5	44.28	612.5	41.80	9.6	0.73	9.7	0.66
전남	972.6	1,139.4	766.9	78.86	932.9	81.88	194.8	20.03	192.5	16.90	10.7	1.11	13.9	1.23
제주	106.7	109.0	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00

자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료 (2008년 기준)

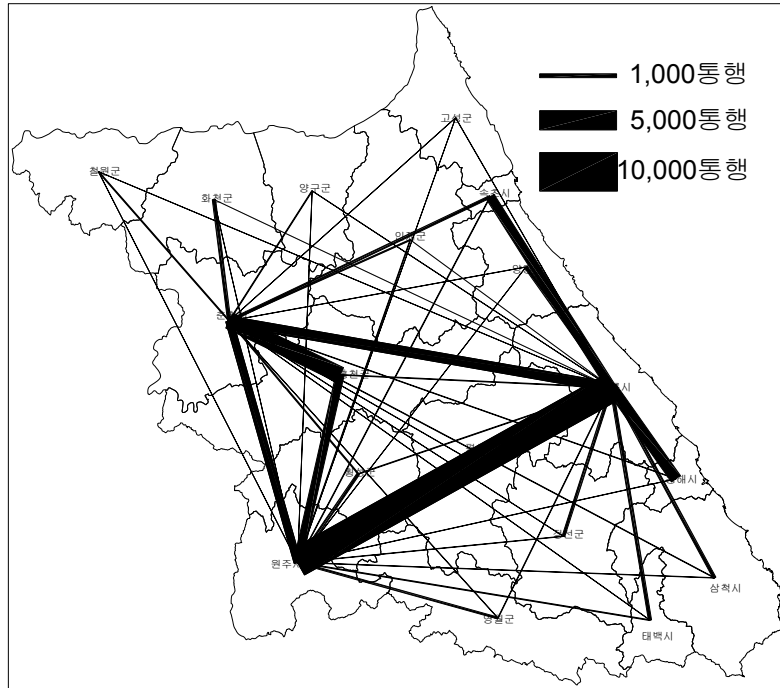
통행 과 함께 도시 간의 대표적 대중교통수단인 스의 통행 을 보면, 춘천의 경우는 천, 강릉, 원주와의 통행 이 은 이며, 원주는 강릉, 천, 춘천과의 통행 이 높은 이고 강릉은 원주, 동해, 춘천, 와의 통행이 높게 나타나고 있다.

통행 이 은 시·군과의 수단별 통행 에 거한 통행구조를 3대 거점도시별로 퍼보면, 춘천의 경우 강릉, 을 제외한 나머지 지역과의 통행은 스보다는 용차에 의해 더 이 이 어지며, 원주도 춘천과 비슷하게 강릉을 제외한 나머지 지역과는 용차를 통해 더 은 통행이 이 어지고 있다. 강릉의 경우, 춘천과 원주를 제외한 나머지 지역과는 용차를 이용한 통행비 이 높게 나타나고 있다.

강원도 내의 도시 간 통행구조를 종합해 보면, 통행 이 은 지역은 춘천을 중심으로 그 주변지역인 ‘ 천-춘천-화천-양구’ 지역으로 구성되며, 특이한 것은 춘천- 간의 통행 이 상당히 높게 나타 나는 점이다. 원주의 경우는 ‘원주-성- 천-춘천’으로 이 어지는 중 고 도로 축을 중심으로 통행 이 높게 나타나고 있으며, 이 경우에도 원주- 간의 교통 이 다는 특 을 보이고 있다. 강릉은 ‘ -양양-강릉-동해- ’으로 연 되는 동해안축을 따라서 통행 이 중하고 있는 , 강릉과 연결한 양양보다 와의 통행 이 약 5.7배 이상다는 점이 특기할 만하다.

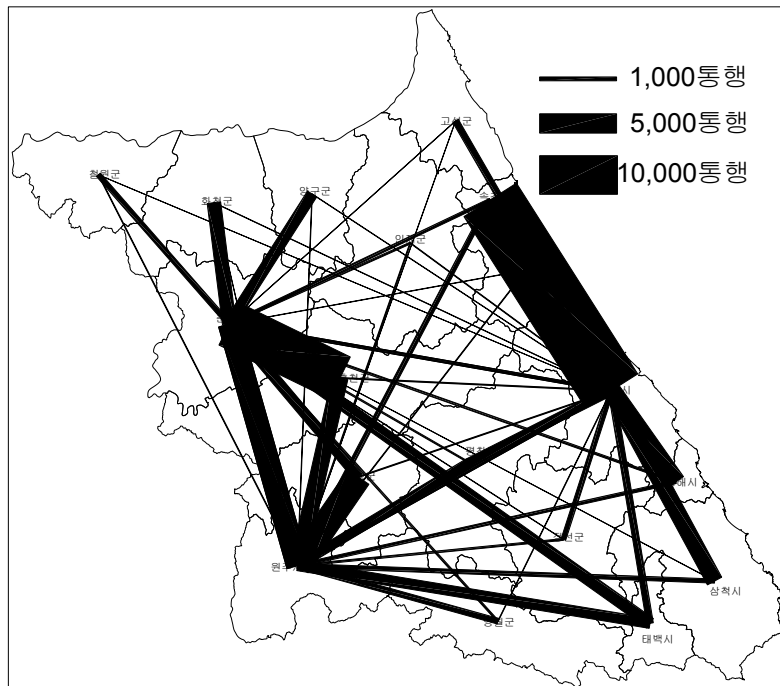
또한 강원도의 3대 거점도시인 ‘춘천-원주-강릉’ 간에도 비교적 은 통행 을 나타내고 있으나, 원주-춘천과 원주-강릉 간에는 통행 이 우 높은 반면 춘천-강릉 간에는 이의 반 수준에도 미 지 하고 있어 춘천과 강릉 간에는 상대적으로 연계성이 은 것으로 이해 다. 또한 전반적인 통행구조는 춘천- 천, 원주- 성- 천, 강릉-동해/강릉- 구간 등 거점도시와 주변지역 간에 통행 이 중되고 있다. 교통수단은 스에 비해서 용차의 이용이 우 우 한 , 춘천-원주 간에는 용차 위주인 반면 상대적으로 거리가 춘천-강릉 및 원주-강릉 간의 통행은 용차보다 스의 비 이 월등히 높게 나타나고 있다.

<그림 3-13> 춘천, 원주, 강릉의 버스 유출입통행량(2008년)



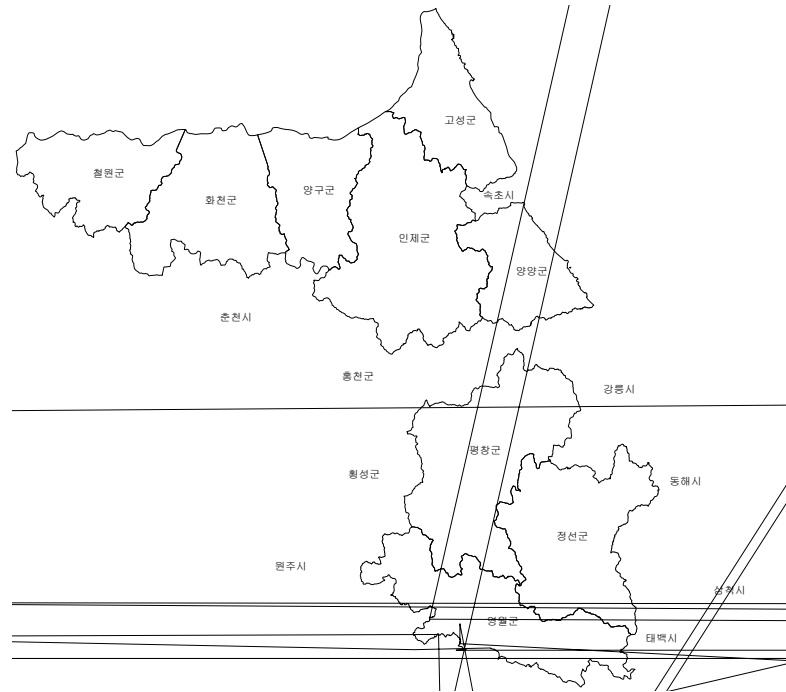
자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료(2008년 기준)

<그림 3-14> 춘천, 원주, 강릉의 승용차 유출입통행량(2008년)



자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료(2008년 기준)

<그림 3-15> 춘천, 원주, 강릉의 총 교통수단 유출입통행량(2008년)



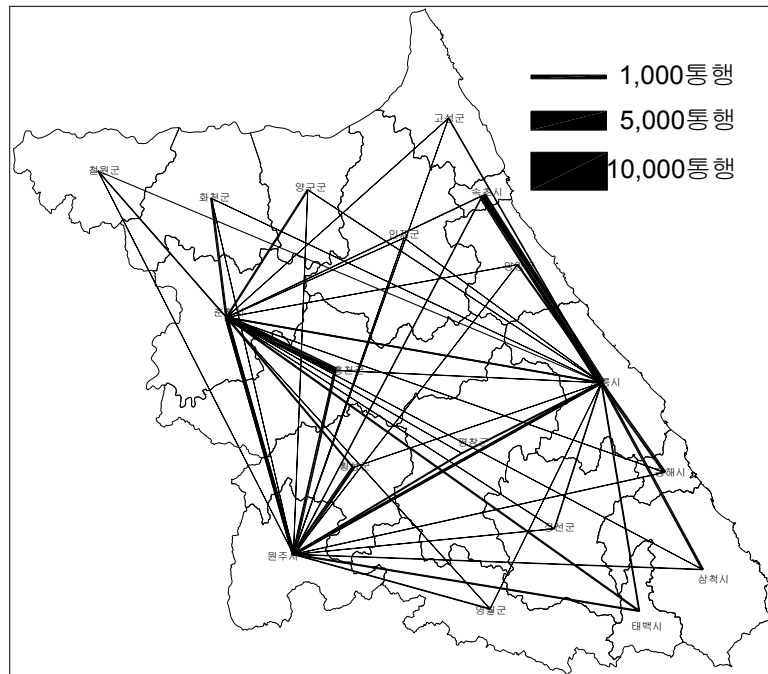
2) 통·통학 및 통행 분

3대 거점도시를 중심으로 강원도 내의 시·군과의 통·통학 및 통행의 적의 통행구조를 파악하기 위해서 한국교통연구원의 적별 O-D 통행조사 (2008년 기준)를 이용하여 출·등교, 통행을 중심으로 살펴보았다.

출 통행은 춘천의 경우 천, 원주, 화천, 양구의 으로 높은 을 보였으며, 원주는 성, 춘천, 천, 강릉, 의 이 으며, 강릉은 , 동해, , 원주, 의 으로 나타났다. 특히 춘천-천 간에는 일 1,490.34통행으로 두 짝으로 높은 춘천-원주 간의 693.75통행/일에 비해 두 배 이상 은 통행을 보이고 있으며, 강릉의 경우도 강릉- 간에 1,821.95통행/일로서 두 짝인 강릉-동해 간의 658.0통행/일보다 배 가 이 높은 을 보였다. 강릉과 간의 통행구조에 주 할 필요가 있는 , 와 강릉은 지리적으로 연결하지 은 반면 출 적의 통행 은 최대 를 보이고 있다. 이는 이들 두 도시가 공간적으로 연결되지 더라도 한 네 위 로 연계되어 있 을 보여주는 라고 해 다. 또한 거점도시 중 춘천과 강릉은 각각 천과 와의 이에 출 통행이 중되는 반면 원주의 경우는 특정 도시로의 출 통행이 중되는 상은 상대적으로 약하게 나타나며 성, 천, 춘천 지역과의 출 통행 이 비슷하다는 특 을 보이고 있다.

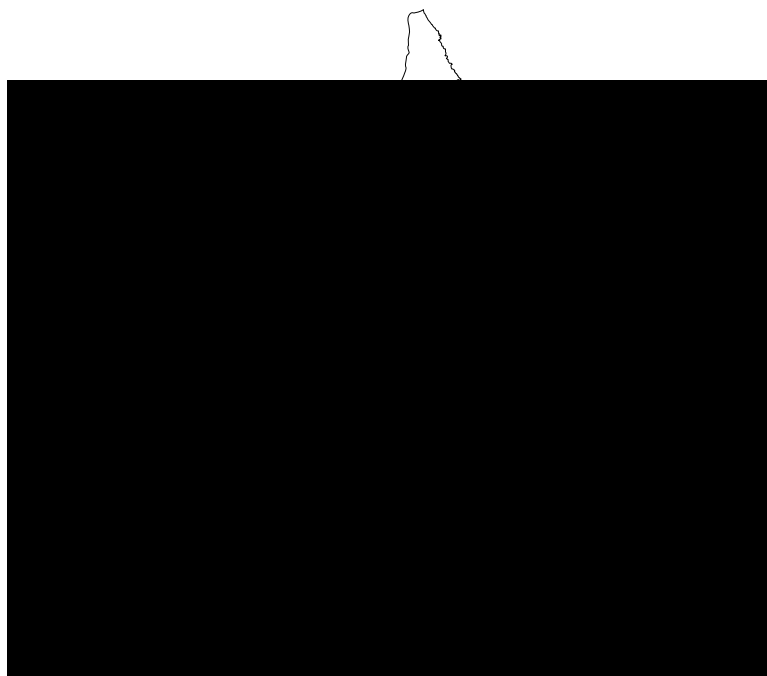
등교 적의 통행 은 출 적 통행 에 비해 전반적으로 통행수가 적지만 통행 의 공간적 분포는 출 통행과 하다. 즉, 춘천의 경우 등교 적의 통행은 천, 원주, 강릉, 화천, 양구의 서인 출 통행에서는 이 네 짝으로 반면 등교통행에서는 강릉이 짝였다. 원주의 경우도 강릉, 춘천, 천, 성, 의 서를 보였는 , 이 역시도 출 통행에서는 이 다섯 짝였 반면 등교통행에서는 이 다섯 짝으로 은 통행 을 나타 다. 강릉도 등교 적의 통행 은 , 원주, 동해, 춘천, 의 서였는 , 출 통행과의 차이는 강릉-춘천 간의 출 통행 이 상대적으로 반면 등교통행 은 네 짝로 높게 나타나고 있다.

<그림 3-16> 춘천, 원주, 강릉의 출근 유출입 통행량(2008년)



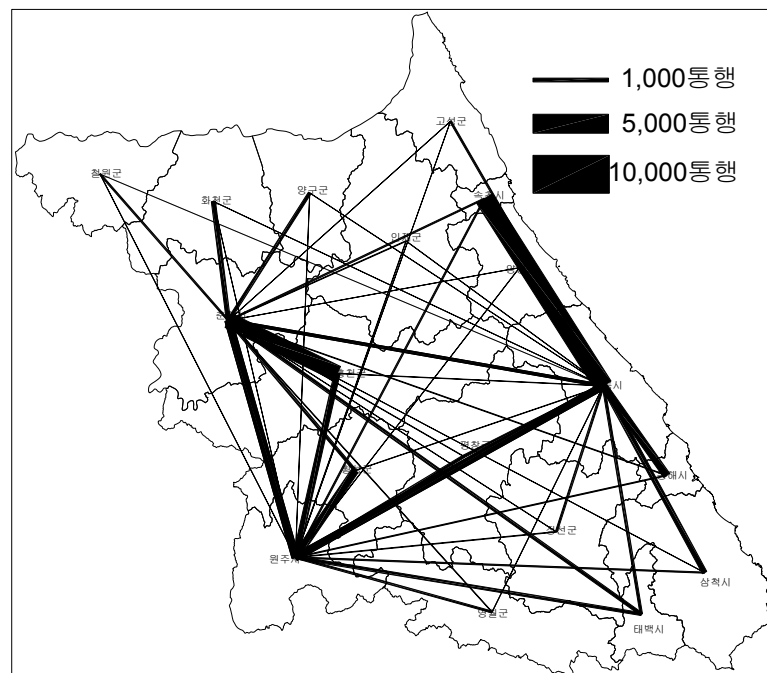
자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료(2008년 기준)

<그림 3-17> 춘천, 원주, 강릉의 등교 유출입 통행량(2008년)



적의 통행분포는 거점도시별로 통행 이 높은 시·군은 출 통행과 동일한 분포를 보이고 있다. 춘천은 천, 원주, 화천, , 양구의 서로 은 통행 을 나타내고 있으며, 원주는 성, 춘천, 강릉, 천, 의 서이고, 강릉은 , 동해, 원주, , 의 서로 통행 이 높게 나타나고 있다. 통행 의 분포도 춘천과 강릉의 경우는 각각 천과 에 중되고 있으며 원주의 경우는 성, 춘천, 강릉, 천에 비교적 비슷한 정도로 통행 이 분포하고 있어 이 또한 출 통행과 한 을 나타내고 있다.

<그림 3-18> 춘천, 원주, 강릉의 업무 유출입 통행량(2008년)



자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료(2008년 기준)

거점도시인 춘천, 원주, 강릉을 중심으로 기타 시·군과의 통 , 통학, 적의 통행구조에서 나타나는 공통적 특 은 거점도시와의 통행이 중되는 인 도시가 존재하고 있다는 것이다. 이러한 로는 춘천- 천, 원주- 성, 강릉- 가 대표적인 특히 춘천- 천과 강릉- 구간은 출 , 등교, 의 부문 에서 가장 은 통행 을 보임으로써 이들 도시 간의 연계성이 우 강하게 형성

되어 있을 것으로 해 다. 춘천과 강릉에서는 각각 천과 로 통행 이 중되는 상을 보이는 것과 대조적으로 원주에서는 춘천이나 강릉에서 보이는 정도로 통행 이 중되는 시·군이 없고 성, 천, 강릉, 춘천과의 통행 이 비슷한 수준을 보이고 있다. 또한 강릉의 경우는 출 , 등교, 의 모 통행 이 와의 이에 가장 게 나타나고 있는 , 이는 강릉과 이의 양양이 위 하고 있 에도 양양보다 와의 통행 이 월등히 높다는 점에서 강릉- 간에 네 위 에 의한 한 연계가 형성되어 있 을 껴 수 있다.

<표 3-12> 춘천, 원주, 강릉의 목적별 유출입 통행량(2008년)

(단위 : 통행/일)

구 분	출 근			등 교			업 무		
	춘천시	원주시	강릉시	춘천시	원주시	강릉시	춘천시	원주시	강릉시
춘천시	—	693.75	200.16	—	225.30	160.83	—	1,888.82	699.40
원주시	693.75	—	479.93	225.30	—	463.83	1,888.82	—	1,803.22
강릉시	200.16	479.93	—	160.83	463.83	—	699.40	1,803.22	—
동해시	65.27	92.03	658.00	18.72	20.76	271.14	173.71	235.96	1,886.62
태백시	321.01	294.23	229.38	63.34	68.11	85.78	808.06	758.48	644.64
속초시	117.01	135.88	1,821.95	56.03	33.99	467.77	347.62	353.60	4,760.76
삼척시	11.20	118.98	486.52	8.45	27.95	132.63	38.25	306.88	1,284.67
홍천군	1,490.34	542.49	35.47	493.97	211.27	15.28	4,073.68	1,533.54	102.63
횡성군	284.63	739.80	33.71	67.83	177.94	15.11	735.28	1,913.76	98.49
영월군	52.36	182.40	20.80	14.06	59.19	10.68	137.80	497.41	63.20
평창군	40.27	274.23	258.86	10.15	74.42	65.60	104.93	723.03	675.01
정선군	11.03	60.01	169.05	3.73	17.62	67.31	30.26	162.14	481.26
철원군	153.06	19.48	1.96	41.10	4.39	0.85	402.85	49.91	5.67
화천군	413.25	5.86	9.89	121.75	1.45	2.14	1,105.06	15.22	25.19
양구군	310.10	12.20	9.35	69.64	3.03	2.00	794.22	31.72	23.78
인제군	62.90	34.05	19.37	25.77	14.83	4.05	179.87	98.79	49.13
고성군	7.91	6.58	176.08	1.90	1.68	36.29	20.46	17.17	445.73
양양군	11.13	19.52	296.56	4.46	4.15	98.73	31.67	49.62	811.31

자료) 한국교통연구원, 전국 지역 간 여객 O-D 조사 자료 (2008년 기준)

거점도시 간의 적별 통행구조에서는 춘천과 원주, 원주와 강릉 간에는 출 , 등교, 의 부문 모두 비교적 은 통행 을 나타내고 있다. 춘천-원주 간의 출 통행은 693.75통행/일이며 등교통행은 225.30통행/일, 통행은 1,888.82통행/일로서 춘천과 원주에서 모두 2 째로 높은 수준을 보이고 있다. 원주-강릉 간에는 출 통행 479.93통행/일, 등교통행 463.83통행/일, 통행

1,803.22통행/일로 나타나고 있으며 특히 원주의 등교통행은 강릉과의 통행 이 가장 큰 것으로 조사 되었다.

3) 도시간 대중교통 연계성 분석

네 위 도시의 이 에서도 거 바와 같이 도시 간의 연계성은 대중교통의 연 성과 우 접한 관계를 갖는다. 본 연구에서는 강원도의 도시 간 대중교통 연 성을 파 하기 위하여 도시 간의 시외 스 운행 수를 분 한 연구 과(김 수, 2010)를 이용하여 3대 거점도시를 중심으로 도시 간 대중교통 연계성을 분 하기로 한다.

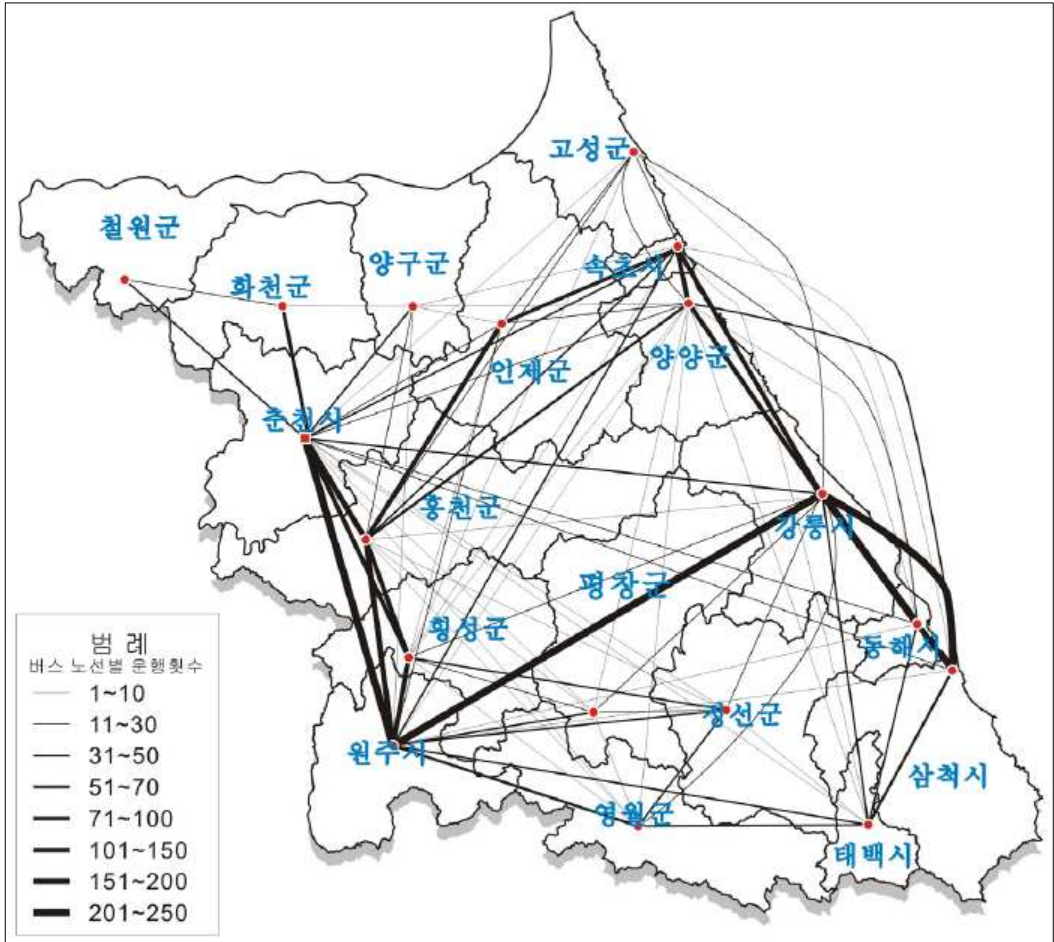
강원도의 시외 스 1일 운행 수는 3,544 이며, 3대 거점도시인 춘천, 원 주, 강릉을 기점으로 하는 운행 수는 1,339 로서 전체 운행 수의 37.7%를 차지한다. 각 도시별 운행 수를 보면, 춘천 기점의 운행 수는 491 (13.9%)이며 원주는 351 (9.9%), 강릉은 497 (14.0%)로서, 운행 수 면에서는 원주가 나머지 두 도시에 비해 적은 이다.

과 출을 합한 시외 스 운행 수를 펴보면, 춘천은 원주, 천, 성, 화천과의 운행 수가 높은 비 을 보임으로써 화천-춘천- 천- 성-원주로 구성 되는 중 고 도로축을 중심으로 지역간 시외 스 연 성이 높은 것을 수 있다. 이들 도시 중에서 천과 성의 경우는 춘천을 기점으로 하는 운행 수가 상대적으로 은 이며 화천의 경우는 반대로 춘천으로 되는 운행 수가 은 것으로 나타나고 있다. 또한 춘천을 중심으로 강원도의 모 시·군이 시외 스 연 이 구축되어 있다는 점에서 춘천이 다른 거점도시인 원주나 강릉과의 차별성을 갖는다.

원주는 춘천, 천, 성과의 운행 수가 은 것으로 분 되 다. 또한 거리 상으로 인접한 성에 비해 천과의 운행 수가 더 은 것을 수 있는 , 이는 성과는 시외 스보다는 시내 스나 용차를 이용하는 비 이 상대적으로 높기 문일 것으로 추 다. 또한 천의 경우 천에서 원주로의 운행 수가

원주에서 천으로의 운행 수보다 더 은 반면, 성의 경우 원주에서 성으로의 운행 수가 성에서 원주로의 운행 수 보다 다.

<그림 3-19> 강원도내 시·군 간 시외버스 운행회수(2010년)



자료) 김범수(2010), p.33

강릉은 동해, , , 양양과의 운행 수가 높게 나타나고 있으며 천, 성, 고성 등의 지역도 하 20통행 미만으로서 시외 스의 접 성이 상대적으로 열 한 것으로 분 다. 또한 원, 화천, 양구, 인제와는 시외 스 선이 전 없어서 -양양-강릉-동해- 의 동해안축을 중심의 선으로 성되어 있다.

두대간에 의해 지형적으로 영서와 영동지역으로 분리 을 감안할 강릉 중심의 시외 스 선이 동해안을 따라 축으로 발 하는 것은 당연한

상일 것이나 동해, 양양, 등 영서지역과의 교통 도시를 중심으로 고성, 원, 화천, 양구, 인제 등과의 대중교통 접 성을 제고해야 할 것으로 다.

<표 3-13> 3대 거점도시별 강원도내 타 시·군과의 시외버스 운행회수(2010년)

(단위 : 통행/일, %)

구 분	춘천시			원주시			강릉시		
	계	유입	유출	계	유입	유출	계	유입	유출
계	885	394	491	837	486	351	951	454	497
춘천시	-	-	-	221	129	92	48	23	25
비율	-	-	-	26.4	26.5	26.2	5.0	5.1	5.0
원주시	221	92	129	-	-	-	86	43	43
비율	25.0	23.4	26.3	-	-	-	9.0	9.5	8.7
강릉시	48	25	23	86	43	43	-	-	-
비율	5.4	6.3	4.7	10.3	8.8	12.3	-	-	-
동해시	29	14	15	3	3		202	87	115
비율	3.3	3.6	3.1	0.4	0.6	0.0	21.2	19.2	23.1
태백시	2	1	1	23	21	2	39	21	18
비율	0.2	0.3	0.2	2.7	4.3	0.6	4.1	4.6	3.6
속초시	40	19	21	28	14	14	132	44	88
비율	4.5	4.8	4.3	3.3	2.9	4.0	13.9	9.7	17.7
삼척시	23	13	10	3	3		204	96	108
비율	2.6	3.3	2.0	0.4	0.6	0.0	21.5	21.1	21.7
홍천군	168	48	120	196	140	56	9	4	5
비율	19.0	12.2	24.4	23.4	28.8	16.0	0.9	0.9	1.0
횡성군	137	44	93	114	52	62	16	9	7
비율	15.5	11.2	18.9	13.6	10.7	17.7	1.7	2.0	1.4
영월군	4	2	2	57	31	26	16	8	8
비율	0.5	0.5	0.4	6.8	6.4	7.4	1.7	1.8	1.6
평창군	6	4	2	39	10	29	30	20	10
비율	0.7	1.0	0.4	4.7	2.1	8.3	3.2	4.4	2.0
정선군	4	2	2	40	15	25	23	11	12
비율	0.5	0.5	0.4	4.8	3.1	7.1	2.4	2.4	2.4
철원군	36	29	7	0			0		
비율	4.1	7.4	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
화천군	89	56	33	0			0		
비율	10.1	14.2	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
양구군	37	17	20	4	2	2	0		
비율	4.2	4.3	4.1	0.5	0.4	0.6	0.0	0.0	0.0
인제군	17	12	5	19	19		0		
비율	1.9	3.0	1.0	2.3	3.9	0.0	0.0	0.0	0.0
고성군	4	2	2	0			17	10	7
비율	0.5	0.5	0.4	0.0	0.0	0.0	1.8	2.2	1.4
양양군	20	14	6	4	4		129	78	51
비율	2.3	3.6	1.2	0.5	0.8	0.0	13.6	17.2	10.3

자료) 김범수(2010), p.34

4. 소

본 장에서는 강원도의 거점도시 연계체계의 구축 여 을 검토하기 위하여, 인구규모 및 인구이동, 지역 의 구조 및 공간분포, 강원도와 타 시·도간 및 강원도내 지역 간의 통행구조를 펴보 다.

인구규모에서는 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉의 인구가 기타 도시에 비해 2배 이상 높은 수준을 지하고 있어 거점도시로서의 위상을 가지고 있는 것으로 나타나고 있다. 다만, 이들 도시 중에서 영서권의 춘천과 원주는 2000년 이 인구가 증가하는 추 를 보이는 반면, 영동권의 강릉은 인구가 감소하고 있어 대조적인 상을 나타내고 있다. 특히 원주와 강릉의 인구수 차는 2000년 37,079 에서 2009년에는 91,209 으로 게 벌어지고 있어 이들 도시 간에 형이 와해 가능성도 보인다. 이들 도시 외의 도시들은 대부분의 도시가 인구감소를 고 있으며 특히 영동지역의 도시들은 대부분 인구가 감소하고 있어 영동과 영서지역 간의 형발전을 위한 대책이 시급함을 보여주고 있다.

인구이동 측면에서는 도내의 도시 간 이동보다 강원도 이외지역과의 이동이 높은 것으로 나타나고 있으며 특히 수도권 및 충 권과의 이동이 우 높게 나타나고 있다. 더 이 그간 수도권으로부터의 인구 보다 수도권으로의 출 이 고, 그러한 인구 출이 강원도 인구감소의 주요 요인이 되어 다. 다만 2008년 이 수도권과의 이동이 출에서 으로 전환 으로서 적 인구이동에 의한 인구감소 상은 다소 화 것으로 전 다. 선행연구에서도 거 바와 같이 우리나라의 경우 수도권의 영향력이 전국적인 수준인 만큼 수도권과 연결한 강원도 지역이 수도권의 영향을 게 는다는 것은 자연스

상일수도 있다. 그러나 강원도 내의 도시 간 네 위 구축이라는 측면에서 보면 도시 간의 연계성 강화가 우 중요한 과제임을 인시 준다고 할 수 있다.

을 보면, 강원도는 도소 과 및 숙박 위주이며, 켜를 차지하는 제조 은 이들 두 과 차를 나타내고 있다. 또한 도소 과 및 숙박 은 양적 측면에서는 3대 도시에 중되어 있으나, 도시 별 특화도(LQ)

는 나 등 관광도시가 높다. 따라서 재와 같은 국지적 규모의 관광 및 서비스 위주의 구조에서 하고 의 및 소재를 비 한 미 지향적 구조로의 전환과 이를 위한 공간구조의 개 이 우 하다고 판단 다.

다 으로 교통수단별 통행 분 에서는 강원도와 외부지역 간의 통행 의 경우도 인구이동과 한 경향을 보이고 있다. 수도권과의 통행 이 월등히 높게 나타나고 있으며, 교통수단별로는 용차의 비 이 스나 도에 비해 우 높은 수준을 나타내고 있다. 그러나 수도권 내에서도 서 이 인천이나 경기도에 비해 스나 도 등의 대중교통 이용비 이 상대적으로 높게 나타나고 있는 , 이는 대중교통 서비스가 대 경우 대중교통의 이용 이 높아 가능성을 보여주는 것으로 이해 다. 춘천, 원주, 강릉의 3대 도시 간의 통행 을 보면, 춘천-원주, 원주-강릉 간에는 상대적으로 높은 통행 을 나타내는 반면 춘천-강릉 간의 통행 은 은 수준을 보이고 있다. 이와 같은 이 는 두 도시간의 이동거리에 의한 것으로 추측되는 , 원주를 중심으로 춘천이나 강릉 간의 이동거리는 100km 내외이며 이동시간도 1시간 내외로서 비교적 거리에 해당 다. 그러나 춘천-강릉 구간은 영동고 도로와 중 고 도로를 이용함으로써 이동거리가 180km에 하며 이동시간도 2시간 이상 소요 으으로써 상대적으로 원거리라는 점이 두 도시간의 통행에 대한 요소가 되는 것으로 해 다.

한 이들 도시 간 교통수단별 통행 을 보면, 원주-강릉, 춘천-강릉과 리, 춘천-원주 구간에서는 스보다는 용차의 이용이 높게 나타나고 있는 , 이러한 상은 시외 스 운행 수 등 대중교통 서비스 수준보다는 도시 간의 이동거리와 관 성이 높은 것으로 추측 다. 즉, 용차 이용 이 높은 춘천-원주 간의 시외 스 운행 수는 221통행/일인 비해 스 이용 이 높은 원주-강릉 및 춘천-강릉 간에는 각각 86통행/일, 48통행/일로서 시외 스 운행 수가 은 춘천-원주 간에서 용차 이용 이 높게 나타내고 있다. 반면 스 이용 이 높은 춘천-강릉 및 원주-강릉 간의 거리는 춘천-원주에 비해 장거리이며 이동시간도 2배 이상 소요되고 있는 정이다. 3대 도시 간의 통행 이외에는 춘천- 천, 원주-

성-천, -양양-강릉-동해- 과 같이 거점도시와 주변지역간의 통행 이 높게 나타나고 있어 거점도시와 그 인접지역 간에는 비교적 연계성이 높은 것으로 이해되며, 특히 동해안 지역의 경우는 강릉을 중심으로 부터 에 이 는 광역적인 선형 네 위 가 발 되어 있는 것으로 해 다.

교통수단별 통행구조는 통 및 통학 이동 이나 시외 스 운행 수에서도 하게 나타나고 있다. 통 , 통학, 의 적별 통행 분포는 춘천-천, 원주-성, 강릉- 등 거점도시와 인 지역 간에 통행 이 중되는 상이 나타나며 특히 춘천-천과 강릉- 구간은 출 , 등교, 모두 통행 이 가장 이 중하고 있어 도시 간 연계성이 우 강한 것으로 해 다. 강릉의 경우 출 , 등교, 적의 통행 이 강릉과 연접한 양양을 어 어 강릉- 간 에 중되고 있다는 점에서 강릉과 간에 네 위 에 의한 한 연계가 형성되어 있 을 한다. 시외 스 운행 수는 춘천-천-성-원주로 이어 지는 중 고 도로축과 -양양-강릉-동해- 으로 연 되는 동해안축에 중되고 있다. 지형적으로 영서와 영동지역으로 분리 을 감안할 시외 스의 운행이 중 고 도로와 동해안을 따라 축으로 발 하는 것은 당연한 상일 수 있다. 그러나 3대 거점도시의 연계를 통한 네 위 의 구축을 위해서는 거점도시 간의 연계를 비 하여 동해, 양양, 등 교통 도시를 중심으로 도내 각 시·군 간의 대중교통 접 성이 제고 필요가 있다.

이상과 같이 인구, , 통행구조의 가지 측면에 대한 지역여 을 가해 보면, 인구분포의 경우 춘천, 원주, 강릉은 도시규모에서는 강원도의 거점도시로서 기능할 수 있는 가능성을 보 하고 있는 것으로 해 다. 다만, 강릉의 경우는 2000년 이 계 해서 인구가 감소하고 있어 인구 을 위한 대책 이 시 급한 것으로 판단 다. 구조에서는 강원도 지역이 아 지 도소 , 및 숙박 과 같은 단 서비스 중심으로 구성되어 있으며, 제조 비 이 상대적으로 은 이라는 점에서 측면에서의 네 위 을 구축하는 한계가 있을 것으로 추 다. 따라서 경제적 측면에서 광역적인 네 위 가 구축되기 위해서는 구조의 재 과 도시별 기능배분에 관한 계획과 행전략이 시급한

과제라고 판단 다. 통행구조 측면에서는 거점도시를 중심으로 연결한 시·군
과의 통·통학과 같은 활권 차원의 네 위 가 형성되어 있으며, 통행이나
대중교통 네 위 차원에서는 두 개의 축(춘천- 천- 성-원주, -양양-
강릉-동해-)과 원주-강릉 간의 동서축에서 상대적으로 높은 연계성을 아
수 있다. 그러나 춘천-강릉 간의 통행 은 우 약한 것으로 가되는 이는 통
행거리와 통행시간이 상대적으로 기 문인 것으로 해 다. 따라서 거점
도시간의 연계체계의 구축을 위해서는 춘천-강릉 간의 고 교통인프라가 구축
되어야 할 것으로 판단 다.

4

C · H · A · P · T · E · R · 4

강원도 관련 계획 및 장래 여건변화 검토

본 장에서는 강원도와 관련된 기존 계획과 지역계획 제도, 강원도에 미칠 외부 영향으로서 평창 동계올림픽의 개최와 환동해경제권의 변화를 검토한다. 기존 계획으로는 제4차 국토종합계획 수정계획을 비롯하여, 제3차 강원도 종합계획 수정계획, 지역발전 5개년계획, 강원광역경제권 발전계획을 살펴본다. 강원도의 거점도시 연계체계 구축의 관점에서 기존 계획의 수정 및 보완적 방안을 모색하고, 동계올림픽 개최 및 환동해경제권의 변화를 고려한 거점도시 연계체계의 방안을 강구한다.

1. 국토 및 강원도 종합계획

1) 제4차 국토종합계획 수정계획(2011 ~ 2020)

제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020)은 국토기본법에 의거하여 국토의 이용·개발 및 보전에 관한 최상위 계획으로서 국토 전역을 대상으로 수립되며, 기존 수정계획(2006~2020)을 대체하고 각종 공간계획의 기본이 되며, 각 부문별 계획과 지역계획, 광역경제권계획 등에 지지를 제공하는 것을 목적으로 하고 있다. 대외여건의 변화로서 전 세계적인 FTA 추진이 되고 경제 글로벌화로 글로벌 교역 및 투자가 대에 따라 지역 간 글로벌 경쟁에서 주도권을 보하기 위한 광역단위 지역경제권 형성이 심화됨으로 전하고 있다.

이에 따라 국토공간의 형성 방향을 동서·해안 등 3개 연안지역과 대 접

경지역을 중심으로 광역권을 구축하여 대외개척적이고 해양지향적인 국토구조를 형성하고 광역경제권 간의 연계와 연안개척과 내륙을 연계하는 내륙발전축 구축을 지향하고 있다. 또한 대도시권을 중심으로 광역경제권이 거점역할을 하는 광역연계형 국토구조로 개편하고 광역경제권 단위의 자체역량 및 대외경쟁력을 강화하고 권역의 중심도시를 고밀도 위주로 연계하여 권역의 게이이 기능을 부여하고 적·포·적·지·적 성장을 추구하는 대도시권의 개념을 도입하고 있다.

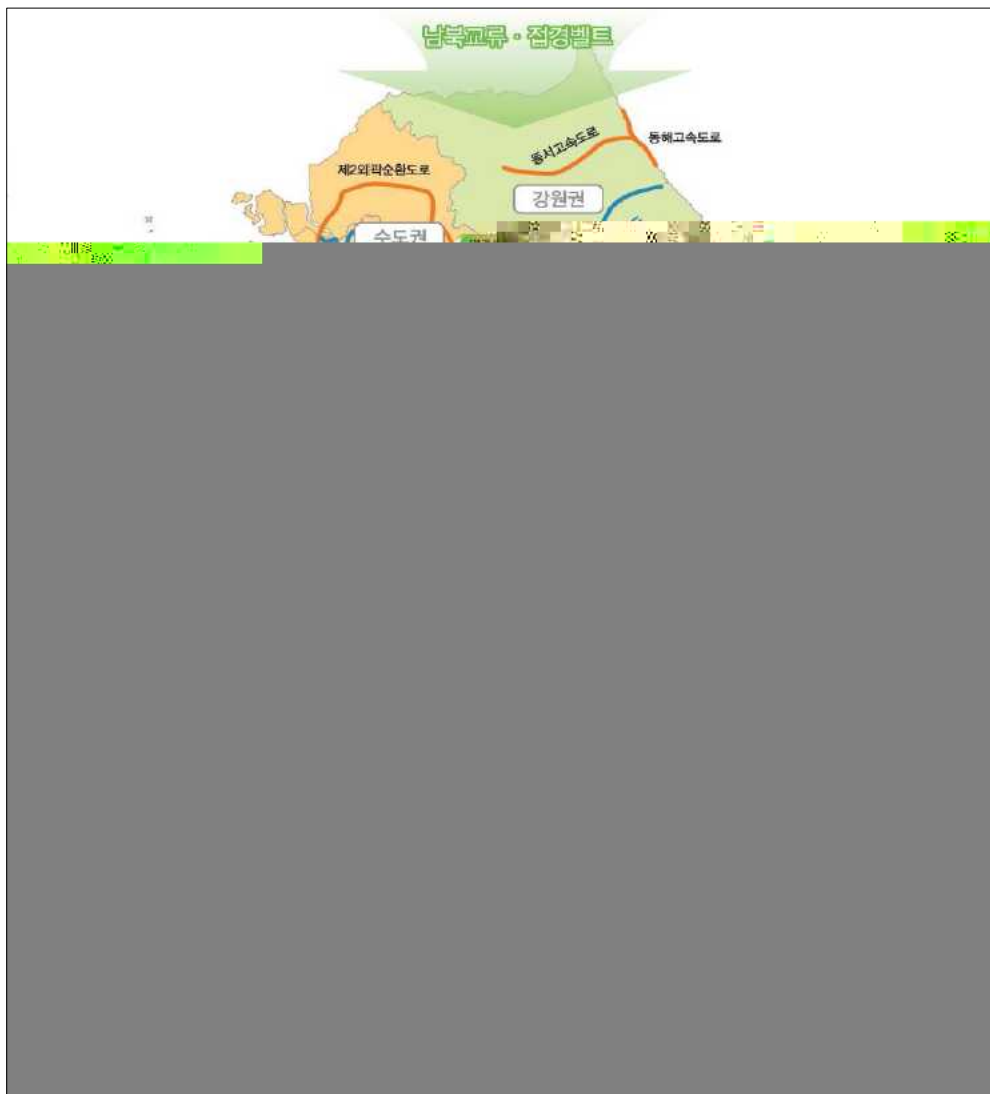
<그림 4-1> 국토형성의 기본골격



자료) 국토해양부, 제4차 국토종합계획 수정계획(2011~2020), p.27

광역경제권 전략으로는 ‘5+2 광역경제권’을 설정하고 지자체 주도로 지역 특성에 맞는 특화발전의 추진을 제시하고 있다. 또한 성장거점을 육성하고 권역 내 및 권역 간 접성 제고를 위해 교통인프라를 충구하고, 연계효과가 높고 지역 여건에 적합한 권역별 선도구를 육성하여 타 권역의 선도와 연계하고 지·대학의 인재양성 지원 및 우수 이공계 대학의 연구역량 강화, 지역·학·연 공동 R&D의 활성화를 통해 지역발전을 도모하고 있다.

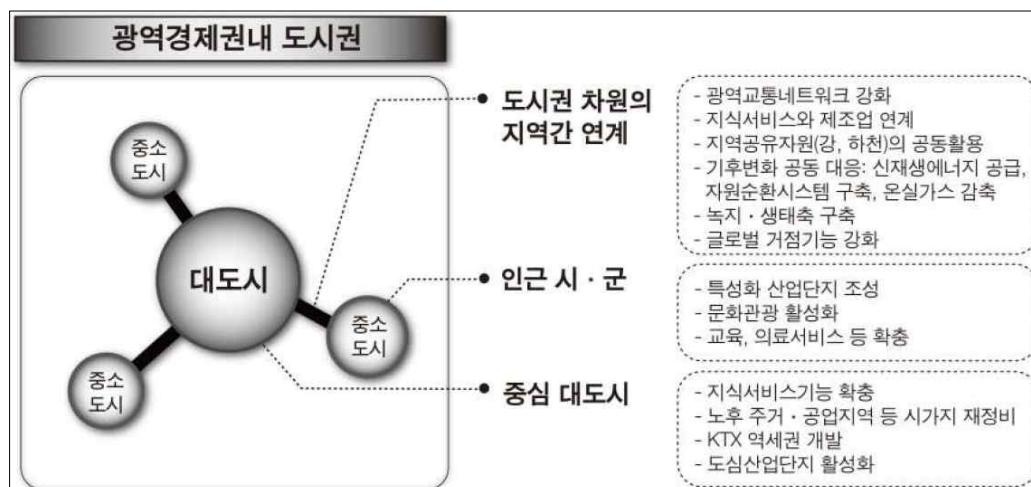
<그림 4-2> 광역경제권 30대 선도프로젝트



자료) 국토해양부, 제4차 국토종합계획 수정계획 2011~2020, p.27

지역발전전략으로서 광역경제권의 발전을 위하여 대도시 등 거점도시와 기능적으로 연계된 시·군을 경제, 문화, 교육 등 심기능이 적 국토 중추공간으로 육성하여 광역경제권의 발전을 선도하고, 대도시권이 글로벌 투자와 교육 및 네워의 중심지로 발전할 수 있도록 인프라, 교통, 고차서비스 및 단지, 우수한 정주환경 조성 등의 추진을 제시하고 있다. 또한 KTX 역권을 차적으로 개발하되 대도시역권을 우선적으로 개발하고 시가지형은 단계적으로 개발한다. 기성시가지의 기능강화를 위하여 도심재, 단지 재정비 등을 통해 도시경쟁력을 제고하고 고부가가치·복합 등 지역별 특화에 대한 KTX 광역역권으로의 지원을 지원한다.

<그림 4-3> 광역경제권내 도시권 육성 전략



자료) 국토해양부, 제4차 국토종합계획 수정계획 2011~2020, p.44

도시권의 특성화 발전 방향에 따라 대도시권내 주요 도시 간 연관성의 지원을 지원하고 교육 및 R&D 기능의 협력을 강화하며 기존 대도시와 도시 또는 기도시와 같은 성장거점 간의 연계를 강화한다. 도시내 단지를 복합기능의 환경·단지로 재하고, 대규모 재이곳한 지역은 지원시설의 증과 R&D 기능의 강화 등으로 단지 기능을 고도화한다. 대도시권내 심도시와 인접도시 간에 30분 이내의 이동이 가능하도록 환

형으로 교통을 증하고 도시 간의 환교통과 도시 내 대중교통 간의 환·연계시스템을 증하고 대중교통-자전거의 연계를 강화한다. 대도시권의 공간구조 개선을 원도심제와 연계하여 성장형 도시는 도시성장관리계획을

하고 정제형 도시는 토지이용의 효율성을 제고하며, 대도시권 차원에서 환경자원의 통합 관리·정비 시스템을 구축하고 도시민의 참여 개선을 위해 공원·시설을 증한다. 고 간선교통을 통해 대도시권 간의 연계를 강화하고 대도시권 간 및 중·정부와 지자체 간의 협력 체계를 활성화한다.

이상과 같이 제4차 국토종합계획 수정계획은 국토개발의 중심적 단위를 광역경제권으로 설정하고 광역경제권의 육성을 위해서 광역경제권 내의 대도시를 중심으로 한 대도시권 개발을 하고 있다. 또한 기성도시와 성장거점 간의 연계체계를 구축하고 광권 차원의 연계 뿐만 아니라 선도를 중심으로 한 간 연계를 강화함으로써 지역의 경쟁력 제고를 성하려는 전략을 제시하고 있다. 이를 위해서 주요 도시간의 KTX를 비롯한 교통을 증하여 이동시간을 30분대로 단축하고 역·권개발과 시설을 연계함으로써 시·지효과를 지향하고 있다.

강원도는 대도시가 부재하며 중소도시(시·군 단위)간의 연계성도 다는을 고려할 때 3대 거점도시를 중심으로 하는 도시간의 네·워 구축과 거점도시간의 연계체계를 구축함으로써 도시와 주변지역 간에 기능배분과 상호 연계를 통한 지역발전전략이 대안으로 제기 될 수 있을 것이다.

2) 제3차 강원도종합계획 수정계획(2006~2020)

제3차 강원도종합계획 수정계획(2006~2020))은 2006년~2020년을 계획기간으로 2006년 4월부터 2007년 1월 까지 강원도의 최상위 정계획으로서, 계획의 주요 내용은 지역발전을 위한 기본구상, 공간구조, 지·도시 및 어·, , 문화관광, 교통, 정보, 활·복지환경, 자원개발 및 환경보전, 경관 및 재 등 제반 분야에 대한 전략 및 시책을 제시하고 행·관리 안 등을 포함하

고 있다.

공간구조 측면에서 강원도의 발전축으로서 중 고 도로축, 영동고 도로축, 부고원지대축, 환동해축, DMZ 축, 동서고 도로축, 두대간축으로 구성되는 7대 성장축을 기반으로 강원도 전역에 대한 네 워 형으로 개발전략을 구상하고 있다. 그러나 이들 성장축은 국가계획의 반영이나 도로 및 도 등의 광역기반시설, 두대간과 같은 자연지형 등을 토대로 설정한 것이며, 거점도시 연계체계의 조 이 되는 지역간 연계나 협력, 등의 기능적 특화 등에 대한 충분한 검토가 이 어지지 은 것으로 판단되며, 이로 인하여 각 성장축의 주요 기능에서 양이나 관광 등이 중복되고, 그에 따라 과도한 경쟁이 가능성을 내포하고 있다.

<그림 4-4> 강원도 7대 성장축

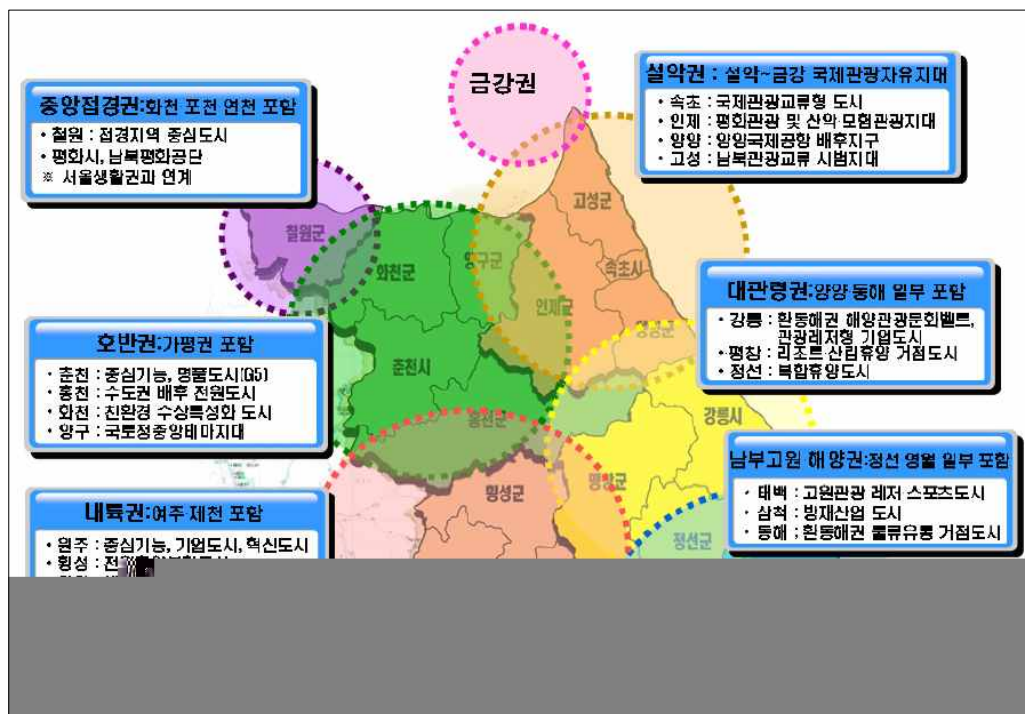


자료) 강원도, 제3차 강원도종합계획 수정계획(2006~2020), p.61

또한 권역별로 6대 활권을 설정함으로써 3~4개 시·군을 어 활권을 설정하고 있으며, 활권 설정의 거로는 제4차 국토종합계획 수정계획에서의 공간설정 대안, 주연계의 공간 위인 통 권, 시·군간 시외 스 동 , 기관의 네 워 와 지점 , 가전 체의 판 조 체계와 대리점 , 인터넷 통 판 체의 물류 네 워 와 상 배 체계, 인구이동권 등을 들고 있다.

그러나 이들 권역의 설정은 지리적으로 인접한 시·군 중심으로 설정되어 있는
 , 김 수(2010)의 연구에서도 나타 바와 같이 재의 강원도 여 은 6개의
 활권으로 구분되기에는 시·군 간의 연계체계가 우 미 한 정이다.
 더구나 활권 간의 네 위 구축에 대한 전략이 부재하며, 7대 성장축과
 가지로 대부분의 활권 기능이 관광, 양 중심이어서 활권 간의 상호
 협력적 관계보다는 과도한 경쟁에 따른 비효 성도 우려 다.

<그림 4-5> 강원도 6대 생활권 구상



자료) 강원도, 제3차 강원도종합계획 수정계획(2006~2020), p.64

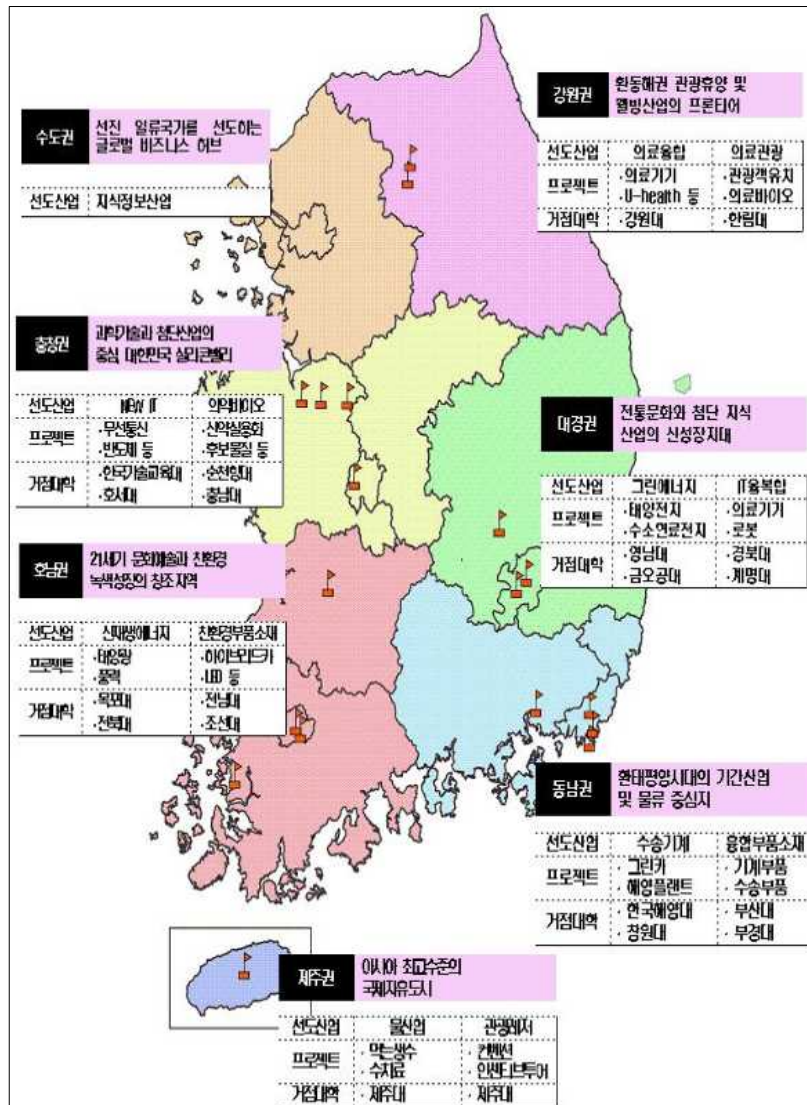
2. 지역 경제권 발전 계획

1) 지역발전 5개년 계획

지역발전 5개년 계획은 국가 형발전특별 에 의거하여 2009년~2013년을 계
 획기간으로 수 하였으며, 2008년 9월 광역경제권 활성화 전략 발표 이 중 부

와 5+2 광역경제권 발전위원회를 중심으로 수립하였다. 지역발전 5개년 계획은 4대 부문별 계획과 5+2 광역경제권별 발전계획을 기반으로 구성되며, 4대 부문별 계획은 5+2 광역경제권 구축, 시·군 기능활권 형성, 4+α 광역개발권 구상, 지방분권·구제합리화로 구성된다.

<그림 4-6> 광역경제권 선도산업 및 인재양성대학



자료) 지식경제부, 지역발전 5개년계획, p.8

광역경제권과 관련하여 주요 내용을 보면, 광역경제권을 구축하여 '5+2' 광역경제권 자원의 공동이용을 활성화하고 글로벌 경쟁력 확보를 위해, 인력 및

SOC 분야별 선도 을 추진하며, 중 정부는 지역내 인프라와 R&D 성과의 광역적 공 를 위하여 광역경제권 연계·협력 을 지원한다. 그리고 광역경제권의 기반시설 충을 위해 30대 선도프로 를 추진하는 , 30대 선도프로 중 강원권에는 동서2축 고 도로(춘천-양양), 7축 고 도로(동해- , 주문진-), 원주-강릉 도, 제2영동 고 도로(경기 광주-원주)가 배정되어 있다.

5+2 광역경제권 중 강원광역권은 환동해권의 관광· 양 및 의 프 어를 비전으로 · 강 의 육성, 다른 광역권과의 연계 강화, 성 장거점 조성, 동 아 거점화, SOC의 충을 표로 하고 있다. 강원도 내의 18개 시·군 단위로 기 활권을 설정하고 동해자 역지역, 관광·문화· 자원, 경 광물, 원주 의 기기 러스터를 성장 으로 설정하고 있으며, 선도 으로는 의 합 및 의 관광, 인재양성대학으로 강원대학교와 한 대학교를 선정하고 있다. 또한 강원도 종합계획의 7대 성장축의 기 를 제공하는 4대 발 전축으로서 ‘ 원-춘천-원주’의 수도권 배 기 축을 통해 수도권과 연계하고, ‘ 원-고성’의 접경지역에 한민 화축, ‘고성- -양양-강릉-동해- ’의 동해안발전축과 대경권 간의 연계를 추진하고, 두대간을 중심으로 두대간 ·관광축을 설정하고 있다.

광역경제권과 함께 한반도 주변의 해양 및 대 의 주요 경제권과의 광역적 인 경제적 연계를 도모하기 위하여 광역권을 구상하고 있는 , 동 아 국경 개발·협력 기반의 구축을 위하여 아시안 하이 이, 대 도 의 연 을 추진하고 환 해권, 환동해권, 환 양권의 주요 도시 간 경제교류협력의 활성화를 지향하고 있다. 광역 인프라 구축 및 거점 간 연계 강화를 위해 동·서· 해안축과 동서축을 포함하는 ‘口’자형 고 화 도 을 통해 동·서· 간선 교통물 류 을 구축하고, 국가 성장동력 육성 및 적연계의 강화를 추진하기 위하여 광역권별 주력 , 성장동력 등의 특화 을 중심으로 광역적 를 육성한다. 해안은 조선, 공 , 동해안은 에 지 , 서해안은 IT, 반도체, 접경지역은 , 소재 등의 특화 을 육성하는 경제권 개발 전략을 제시하고 있다.

<그림 4-7> 강원광역경제권 4대 산업발전축



자료) 지식경제부, 지역발전 5개년계획, p.28

광역권 중에서 강원도와 접적으로 관 동해안 에 지·관광 는 에 지 구축과 국제관광거점 기반의 조성 및 조 을 육성하고 부문 간의 연계강화를 통해 기간 을 고도화하며 인프라를 충하고 환동해권의 교류와 협력을 강화하도록 계획하고 있다. 교류·접경 에는 DMZ ·관광 를 육성하고 계 화협력의 상 공간을 조성하며 동-서, - 간의 교통인프라를 구축하며 · 한 간의 교류협력 지구를 조성하고 소 성 장지역을 육성하는 계획내용을 포함하고 있다.

지역발전 5개년 계획에서는 강원도의 에 비추어 다양한 계획적 과제가 거 되고 있 을 수 있다. 30대 선도프로 로서 제시 3개의 고 도로와 1개의 도계획은 강원도의 거점도시 연계체계 구축을 위한 기간교통 역할을 할 것으로 상 다. 그러나 춘천, 원주, 강릉의 거점도시간의 연계체계를 보다 효과적으로 구축하기 위해서는 동해선 도와 동서고 화 도(춘천-)의 개 설을 통해서 거점도시간의 이동시간을 30분대로 단축시 야 할 것이다. 또한 축이나 교통축에 기반을 4대 발전축 상에서 거점도시와 주변지역간의

역할분 도 있어야 한다. 동해자 역지대와 소재 그리고 의 기기를 연계할 수 있는 차원의 네 위 에 대한 전략을 통해 거점도시를 주축으로 하는 지역의 형발전전략도 모 되어야 할 것이다.

2) 강원광역경제권 발전계획

강원광역경제권 발전계획은 국가 형발전특별 에 의거하여 강원도 경제권 내 분 되어 있는 을 광역화하고, 타 광역경제권과의 광역연계 을 받 하며, 단일 경제권의 장점을 극대화하기 위한 광역경제권 모 을 구축하기 위하여 수 되 다. 5년간(2009년~2013년)의 중기 행계획으로서 선도 및 전략 의 육성, 인력양성 및 과학기 개발, 발전거점의 육성, 교통 및 물류 의 충, 문화·관광 및 자원이용, 광역권간 연계협력 등을 주요 과제로 다 고 있다.

<그림 4-8> 강원광역경제권 공간배치구상



자료) 강원도 광역경제발전위원회, 강원광역경제권 요약보고서, p.6

강원광역경제권 발전계획은 공간배 구상에서 지역발전 5개년계획에 따라 3개의 축을 구성하고 있으며, 이외에도 의 와 환경 그 부 러스터, 그 에 지 러스터 등의 광역적인 러스터를 계획하고 있다. 지역발전 5개년계획을 거로 강원도의 선도 으로 의 관광과 의 합을 선정하고 전략 으로는 바이오, 의 기기, 소재· 재, 관광·문화를 선정하고 있다. 그러나 전략 의 문제점으로 관광 의 성장에 한계가 있고 전략 간의 연계가 미 합을 지적하고 있어 지역내 경제네 워 의 구축에 대한 과제를 보여주고 있다.

<그림 4-9> 강원도 전략산업 공간계획



자료) 강원도 광역경제발전위원회, 강원광역경제권 요약보고서, p.15

선도 인 의 관광과 의 합을 육성하기 위하여 바이오, 의 기기, 소재, 응급· 강관리차 , IT 등의 전략 을 기 로 의 합 의 국제적 성장거점을 구축하고, 의 합 과 관광·문화를 합하여 동 아 및 국내 의

관광의 거점 구축을 목표로 하고 있다. 그리고 전략의 육성책으로는 의 기
기, 바이오, 소재·재의 추진과 전략별 차대 성장동력 기반의 구
축을 위해 글로벌스, CMO(Chief Medical Management Officer) 전
진기지 구축, 차대 통합기능모러스터의 개발을 제시하고 있다.

성장을 위한육성을 위하여환경그-부를 육성하고 규
광물자원을 활용한리증양단지를 조성하며 IT 분야의 고부가
제설계 및 상용화 지원을 위한비니스파의 조성을 계획하고 있다.

지역발전의심적 도시로서 춘천, 원주, 강릉을 지역특성에 따른 성장거점도
시로 육성하고, 설-강통일관광특구, 원주-강릉 간도연계 및역권시
가지의 조성, 천과성을 국제교육·연구·문화중심도시로 육성하는 특화도
시 조성계획을 포함하고 있다. 3대 도시의 개발표는 춘천은 수도권과 연계하
여거점도시로 조성하며, 원주는도시/기도시와 연계하여의 특
구도시로, 강릉은 환동해의 대표적 문화·관광 거점도시로 조성하는 것이다.

<그림 4-10> 강원도 발전거점 육성계획



자료) 강원도 광역경제발전위원회, 강원광역경제권 요약보고서, p.21

강원도의 글로벌 인프라 충을 위한 4대 선도 프로 로는 춘천-양양 간 고 도로, 동해안 고 도로, 제2영동고 도로, 원주-강릉 간 복선 도가 제시되고 있다. 춘천-양양 간 고 도로의 설로 인하여 통행시간이 1시간 30분으로 단축되며 연간 약 3천 원의 물류비가 감 것으로 추하고 있다.

<그림 4-11> 강원도 교통·물류망 확충 계획



자료) 강원도 광역경제발전위원회, 강원광역경제권 요약보고서, p.24

동해안 고 도로는 동해안의 에 지·관광 의 광역 선도축 기능을 강화하고 제4차 국토계획의 U자형 국토축의 환동해권 동 기능과 성장거점의 심 수 로 기능을 할 것으로 기대하고 있다. 제2영동고 도로가 설 경우 수도권 및 인천국제공 과 연계하여 동서 간의 교통지체를 화하고 강원도의 중 부내 권과 수도권 간의 통행시간을 30분대로 단축시 수도권으로부터 인구와 기 의 이 진 것으로 전 하고 있다.

원주-강릉 간 복선 도는 동해안과 수도권을 연 하는 국토축의 간을 형성

하며, 동서 간의 화물 수 시간이 단축으로써 물류비 감소효과가 극대화 것으로 기대하고 있다. 2011년 6월 정 동계 개최 정에 따라 원주-강릉 간 복선 도의 설이 시되고 있으며, 이는 강원도 영동지역에 대한 영향을 미 것으로 상 다. 이외에도 환동해 경제 록에 대비한 인프라 충을 위해서 동서고 화 도 , 원주 내 물류기지(ICD) 조성, 동해 과 의 국가 만지정 등이 제시되고 있다.

◁그림 4-12▷ 광역경제권간 연계·협력 방안



자료) 강원도 광역경제발전위원회, 강원광역경제권 요약보고서, p.31

강원도와 외부의 광역경제권 간의 연계·협력 안으로는 수도권, 충청권, 대경권과의 연계를 제시하고 있다. 수도권과는 연계·협력으로 ‘인천-파주-연천-원·고성’을 연하는 화관광고국도, 강원·경기 접도지역의 환경호수문화관광권 종합개발, 강원-수도권연정에지물류기반조성, 접경지역의축부물을활용한바이오가스러스터조성과접도지역의및물류단

지 조성 등을 구상하고 있다. 또한 충 권의 의약바이오 에 필요한 물의약 소재를 강원권에서 개발하고, 강원권의 의 기기 에 필요한 부 소재를 충 권에서 개발함으로써 강원-충 광역경제권 간의 광역적 의 의 구축을 구상하고 있다. 동해안권의 연계·협력 으로는 로 이 를 활용하여 기존에 전 수 하 그네 원소재의 을 국 화하고 포 의 부 소재 및 의 제 기 과의 연계를 도모하는 경 소재 국 화의 광역연계 구축을 계획하고 있다.

이상에서 펴본 바와 같이 강원광역경제권 발전계획은 공간적 계획에 중하고 있으며, 네 워 구축의 심인 간 연계와 협력 강화에 대한 구체적 내용을 지 하고 있어 행력에 한계가 있을 것으로 추 다. 물 외부 광역경제권과의 협력 안에서 수도권과, 충 권, 대경권을 대상으로 관광 , 의 및 바이오 , 소재 에 대한 연계 및 협력 안을 제시하고 있다. 그러나 거점도시 연계체계의 기반이 및 경제적 측면의 거점별 특화와 상호연계라는 측면에서 및 경제 부문에 대한 보다 체계적인 분 과 계획적 대안이 제시 필요가 있다. 전략 의 문제로서 관광분야의 성장한계와 간 연계 부진이 이미 지적되고 있다는 점에서 전략 네 워 에 대한 보다 심 적인 의와 안의 모 이 필요할 것으로 다. 그리고 활권에 기 하여 6개 거점지역을 설정하고 거점별 성장 표는 제시되어 있으나, 거점 내 및 거점 간의 역할분이나 연계구조에 대해서는 구체적인 내용이 되어 있다. 이와 같은 계획내용을 통해서는 6개 거점지역간의 기적 연계를 통한 지역발전의 시 지효과출이 곤 하며, 자 과도한 경쟁만 발 가능성 우려 다.

3. 동계 및 국제경제 환경의 영향

1) 동계 개최

동계 은 2018년 2월 9일부터 25일 지 17일간 개최되며, 전 계 80

여 개국에서 2만6천여 명이 가하는 세계적인 스포츠 행사이다. 성, 정선, 강릉 등 강원도 간 및 동해안 지역을 중심으로 개최 예정이다. 동계 올림픽 위원회는 동계 올림픽의 의의를 국가적 측면과 지역적 측면으로 제시하고 있는 바, 국가적 측면으로는 제1회 1988년 서울 올림픽과 2002년 월드컵에 이어 3대 국제스포츠 대회를 모두 개최함으로써 우리나라의 국제적 위상을 높일 수 있고, 둘째는 경기장과 교통 등의 SOC 정비와 층에 따른 경기부양의 효과와 함께 대 기간 중의 관광수 및 관에 파급효과, 국가적 위상과 드가 제고으로써 교역기 가 대되며, 셋째는 IT, 환경, 동계스포츠 용, 통 및 문화 등의 단 과 시설을 활용한 동계 관광 등의 육성기반이 되며, 넷째는 대의 준비 및 개최 과정에서 국민적 통합과 자 심을 고시킬 수 있으며, 지 으로 계 일의 분단지역인 강원도에서 화의 상인 을 개최하므로 한반도 장 화와 동 아 화체제 정 에 기여하는 것이다. 지역적 측면에서는 제1회 간접자본의 층으로 인구 및 기·투자가 진 수 있는 계기를 하고 이는 지역경제의 활성화와 성장동력의 출에 기여하며, 둘째는 이 개최되는 의 도시 드를 고급화하고 선진 관광지로서의 이미지를 제고함으로써 계화의 기반을 형성할 수 있고, 지 으로 동계 개최 이 아시아를 중심으로 하는 국제적 동계스포츠 및 관광의 중심지로 부상할 수 있다는 것이다.

동계 은 13개의 경기장에서 진행 정인 , 기존의 7개 경기장 외에 6개의 경기장이 국제규 에 따라 규 설 정이다. 규 설 경기장은 정선의 중 지구에 스 와 이 등 설상종 의 경기장이 설되며, 나머지 4개 경기장은 강릉 지역에 상종 경기장으로 설 정이다.

이와 같은 동계 의 개최에 따른 기대효과에 대해서는 연구원의 2008년 연구 과(2018 동계 위원 , 2011, p.19에서 재인용)와 박 일·주원(2011)의 추정 과를 중심으로 검토하기로 한다. 연구원에서는 접효과로서 발 20조 4,973 원, 부가가 발 8조 7,546 원, 고용 발 230,025인으로 추정 으며, 간접효과로는 인프라 층에 따른 민간투자 와

연관 효과의 발전의 진을 제시 다. 박 일·주원(2011)이 발표한 경제적 효과도 점효과는 21조 1,000 원으로 연구원의 추정 과보다 약 6천 원 정도 높은 수 를 제시하고 있으며 간접효과는 점효과의 약 2배인 43조 8,000 원 규모로 추정하고 있다.

<그림 4-13> 평창 동계올림픽 경기장 배치



자료) 평창동계올림픽유치위원회, 2018평창동계올림픽의 개최의의, p.7

박 일·주원(2011)은 동계 개최에 따른 점효과를 투자효과 16조 4,000 원과 소비지출효과 4조 7,000 원을 합하여 21조 1,000 원으로 추정 다. 투자효과의 주요 내용은 경기장, 교통 , 숙박시설 등 개최를 위한 투자 이 7조 2,555 원이며 이에 따른 경제적 효과는 약 16조 4,000 원이다. 소비지출효과로는 동계 관 한 외국인 관광 이 39만 이며 이들의 소비지출 규모는 7,213 원이며 이에 따른 경제적 효과는 약 1조 2,000 원 규모로 추정하고 있다. 또한 내국인 관광 도 약 200만 이 문할 경우 소비지출 규모는 2,390 원이며 경제적 효과는 약 4,000 원으로 추정되고, 대 의 경비지출 규모는 1조 9,014 원이며 경제적 효과는 약 32조 1,000 원으로 추정하고 있다.

<표 4-1> 평창 동계올림픽 개최의 경제적 효과

구 분		경제적 효과
총 계		64조 9,000억 원
직접효과	계	21조 1,000억 원
	투 자 효 과	16조 4,000억 원
	소비지출효과	4조 7,000억 원
간접효과	계	43조 8,000억 원
	지역인지도 제고	32조 2,000억 원
	국가이미지 제고	11조 6,000억 원

자료) 박태일·주원(2011), p.3

간접효과로는 동계 이 개최 에 따라 지역이 계적 동계 관광지로 부상함에 따라 외국인 관광 이 10년 간 1,000만 증가하고 이들로 인한 관광수 만 18조 4,960 원이며¹⁰⁾ 규 관광수 과 관 경제적 효과는 32조 2,000 원으로 추정하고 있다. 또한 지역 인지도 만 아니라 국가 드 및 기 이미지 제고의 효과로서 11조 6,000 원을 추정함으로서 지역 인지도와 국가 이미지 제고의 효과에 따른 간접효과를 약 43조 8,000 원 규모로 추정하고 있다.

임 성 외(2008)는 동계 에 대한 강원도 내의 주민의 인 과 지지도 및 협력의 를 분 하기 위하여 동계 보지인 과 그 외 지역 으로서 춘천 지역 주민을 대상으로 조 ·분 한 연구 과를 제시하고 있다. 연구 의 과는 동계 에 대한 성 은 두 지역이 비슷한 반면, 반대의 의 경우 는 춘천이 에 비해 높은 것으로 나타나고 있다. 또한 여성이 성에 비해 반 여부가 하게 나타 는 , 여성의 성 에서 이 춘천보다 높게 나타 으며, 여성의 반대비 에서는 춘천이 보다 높게 나타 다. 또한 지역주민 간

10) 박 일·주원(2011)은 재 우리나라를 문하는 외국인 관광 수는 약 1,000만 수준이며, 동계 개최 이 재의 연간 관광 수의 10%인 100만 의 관광 이 10년 간 발 할 것으로 가정하 여 동계 개최로 인한 관광효과를 추정하였다.

의 인 및 협력의 는 이 더 높은 반면 동계 가 지역 에 미
 정적·부정적 영향에 대해서는 춘천의 주민이 더 높게 인 하는 것으로 조 되
 다. 이를 통해서 동계 개최에 대해서 개최지역이나 기타 지역 모두
 전반적으로는 성을 하되, 반대의 의 경우는 보다는 춘천이 높은 이며
 특히 여성의 경우에 성과 반대의 의 가 하게 나타 을 수 있다. 또한
 의 동계 의 개최 정지로서 지역주민 대부분이 높은 주인의 을 가지
 고 있는 반면, 춘천은 강원도의 행정중심지라는 특성상 동계 가 지역
 의 정·경제·문화에 미 정적 또는 부정적 영향에 대해 관심과 우려를 동시
 에 나타내는 것으로 해 다.

2) 환동해경제권

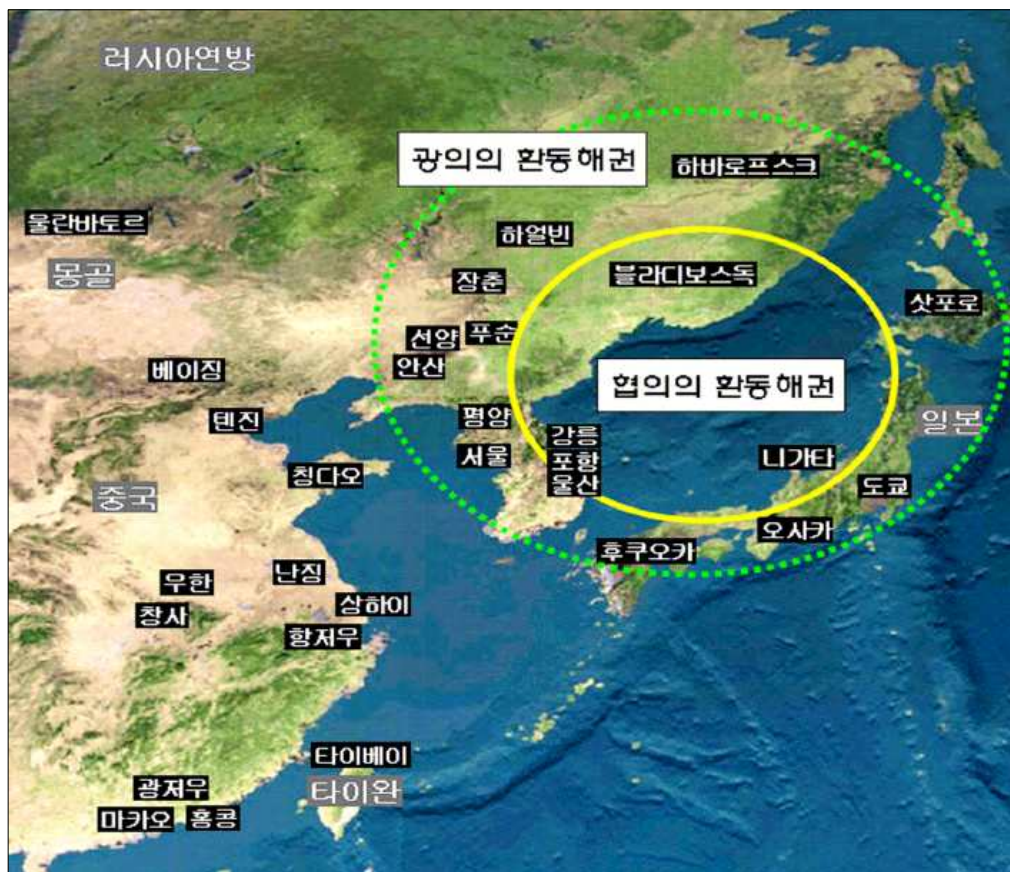
우리나라는 동해안을 이에 두고 일본, 중국, 러시아 등의 국가와 환동해경제
 권을 형성하고 있으며, 강원도는 환동해경제권의 중심지역으로서의 지적 재
 력이 우 높은 지역이다.

환동해경제권은 협의의 환동해경제권과 광의의 환동해경제권으로 구분할 수
 있는 , 은 의미의 환동해경제권은 우리나라의 강원도, 대구광역시, 경상 도,
 광역시와 한의 강원도, 함경 도, 함경 도, 일본 서부 연안의 12개 부
 (府縣), 중국의 성, 러시아의 연해주를 포함하는 환동해 연안지역으로 정의
 되며, 광의로는 연안지역과 경제적으로 상호의존도가 높은 중국의 동 3성, 러시
 아의 극동지역, 일본의 해도를 포함하는 지역으로 정의 다(김원배 외, 2005).

협의의 환동해경제권은 공간적 규모나 인구 면에서는 광의의 환동해경제권의
 일부이지만 경제력이나 역 규모는 광의의 환동해경제권의 80% 이상을 점 하
 는 심적 경제지역이다. 광의의 환동해경제권의 성장 재력을 고려할 경제
 교류와 협력의 강도는 두만강 지역 GTI(Greater Tumen Initiative) 의 대 및
 발전과 연계되어 중국의 동 3성과 러시아의 극동지역, 일본 서해안 그리고 우리
 나라의 동해안지역 간의 관계에 의해 정 전 이다.

중국의 동 3성은 동력과 시장, 러시아의 극동지역은 토지와 자원, 한은 동력, 일본 서해안은 시장과 자본, 기, 우리나라 동해안은 시장, 자본, 기 에 서 상대적인 비교우위를 보 하고 있으며 일본과 우리나라 간의 경쟁적 관계는 내의 역이나 전문화 등으로 극복할 여지가 은 것으로 분 되고 있다(, 2009).

<그림 4-14> 환동해경제권의 범위



자료) 윤승현(2009), p.116

환동해경제권의 장 는 발전 지역인 중국의 동 3성, 러시아의 극동지역, 한의 두만강지역과 일본과 한국의 양대 시장 및 미국이나 동 아 등의 원거리 시장 간의 관계에 의해 우 것이며 이는 수출 의 발전과 수출 물류 체계의 구축이 중시 것이라는 점을 의미한다(, 2009).

<표 4-2> 환동해경제권의 인구 및 경제규모

(단위 : km², 만 인, 억 달러, %)

구 분	면 적	인 구	GRDP	수 출	수 입	대외의존도
한국 동해안	38,604	1,160	1,411	624	439	75
북한 동해안	47,300	702	57	2.5	5	13
일본 서해안	79,509	2,058	5,492	616	397	18
중국 길림성	187,400	2,659	357	22	40	17
러시아 연해주	165,900	212	20	11	5	80
북해도 포함	162,963	2,625	7,081	636	463	16
중국 동북3성	787,300	10,725	1,669	162	137	18
러시아 극동	5,478,200	695	90	54	10	71
협정의 환동해권	601,044	6,987	8,590	1,248	897	25
광의의 환동해권	6,541,097	15,907	10,308	1,478.5	1,054	25

주) 대외의존도 = (수출입액 / GRDP) × 100

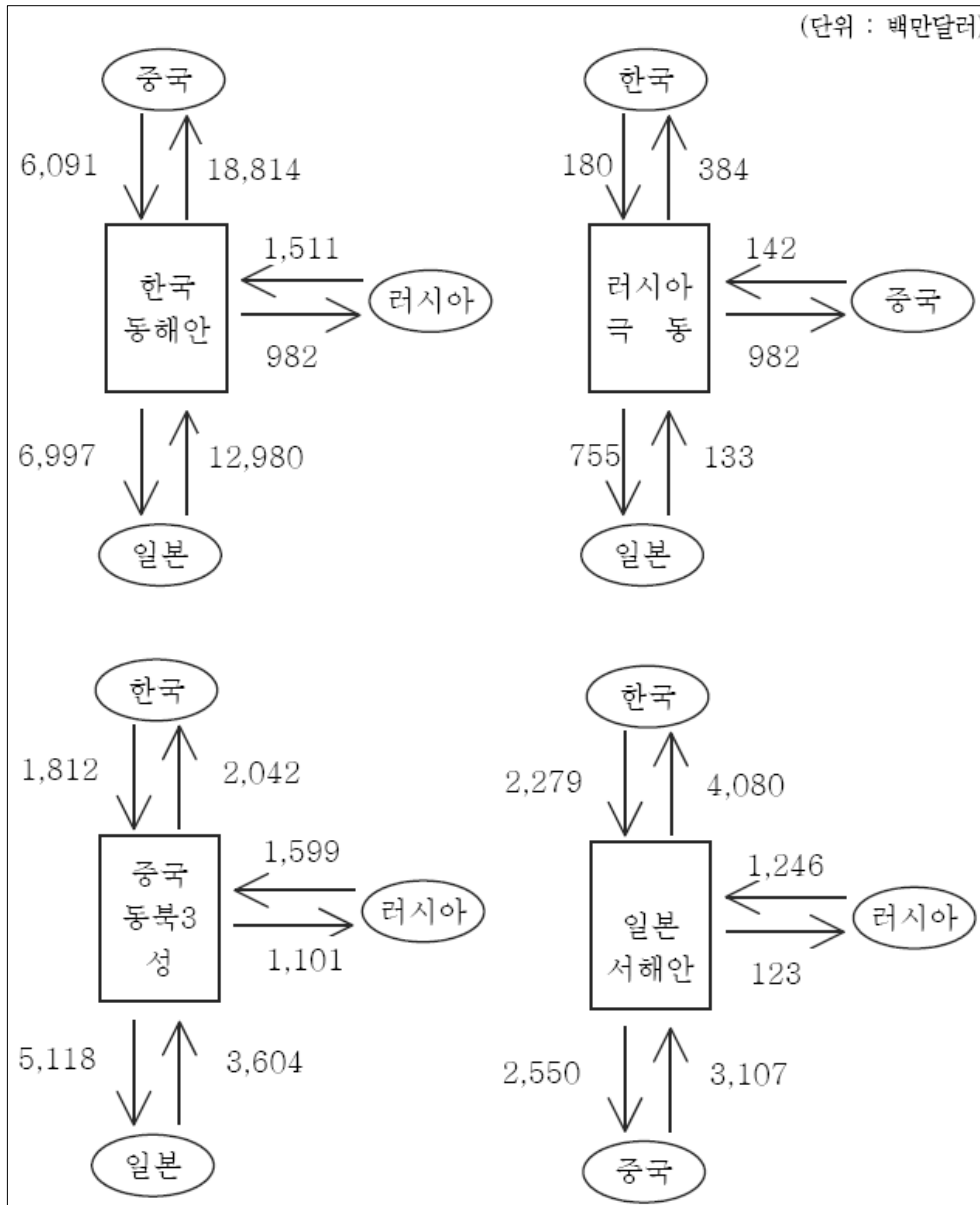
자료) 김원배(2006)의 자료를 윤승현(2009, p.117)에서 재인용

환동해경제권의 경제교류는 우리나라의 동해안 지역이 가장 개 적이며 수출
주요 대상국은 중국과 일본이다. 러시아는 대 규모에서 중국이나 일본에 비
해 미약한 수준에 있으나 러시아 극동지역의 장에서는 중국, 일본, 한국이 3대
교역국이며 중요한 경제과 이다. 중국의 동 3성은 일본, 한국, 러시아와의
교역이 중요한 비중을 차지하고 있으며, 일본 서해안 지역도 주요 교역대상국은
한국과 중국이며 수 에서는 러시아도 상당 부분을 차지하고 있다.

환동해경제권의 교역규모는 상대적으로 은 이므로 교역의 대가 선 과
제이다. 교역규모의 대를 통해 환동해경제권에 대한 투자와 물류 등으로 파급
효과를 가야 할 것이다(김원배 외, 2005).

1990년대 이 환동해경제권의 성장에 대한 기대로 지자체 간의 협력체제가
구축되어 운영 중에 있다. 대표적으로는 강원도가 주관하는 ‘환동해 4개국 지
성장 의’, 경상 도가 주관하는 ‘동 아 자 단체 연합’, 일본의 니가타 이 주
관하는 ‘동 아경제 의’, 환동해 4개국 11개 도시를 중심으로 하는 ‘환동해 거점
도시 의’가 있다.

<그림 4-15> 환동해경제권의 교역규모



주) 한국은 2004년, 러시아 극동은 2000년, 중국 동북3성과 일본은 2002년 기준
 자료) 김원배 외(2005), p.13

2009년 7월 23일에는 제14 동아시아 지 성장 의가 의 바토 에
 서 개최되 으며, 2009년 8월 19일에는 제15 환동해 거점도시 의가 포 에서
 개최되 다. 지자체 간의 협력 의는 지자체 간의 공감대 형성과 교류를 위한 제
 도적 기반의 구축에는 기여 으나 아 지 적인 경제적 성과는 미약한
 정이다(, 2009).

<표 4-3> 환동해경제권 지자체간 협력의 대표적 사례

명 칭	주도적 지자체	회원 및 지리적 범위	시작 연도	주요 활동
환동해4개국 지사성장회의	강원도	강원도, 돛토리현, 길림 성, 연해주, 중앙현(몽 골, 1999년 가입)	1994년 1차회의, 매년 순회 개최	환동해권 경제협의회 환동해권 관광촉진협의회 환동해권 거점도시회의
동북아 자치단체연합	경상북도	6개국 65 지자체	1996년 1차 총회, 격년으로 순회개최 2005년 사무국을 경북 포 항에 유치	경제통상, 문화교류, 환경, 방재 및 일반교류의 5개 분과위원회 + 비즈니스 촉진회의
동북아경제회 의	일본 니가타현	지자체 간 협의기구없이 광역의 환동해권 지역 내 중앙 및 지방, 학계, 기업 등 참여	1990년 1차 회의, 매년 니 가타에서 개최 1993년 ERINA설립 사무국 역할	교통, 환경, 에너지, 무역 투자, 개발금융 분과 운영
환동해거점도 시회의	-	4개국 11개 도시 한국 (동해·속초·포항), 일본(니 가타·돛토리·요나고), 중 국(도문·훈춘·연길), 러시 아(블라디보스토크·나호 트카)	1994년 설립, 일본 사카이 미나토 시에서 최초 개최 후 매년 거점도시를 순회 하며 개최	국제협력, 경제교류, 관광 개발

자료) 윤승현(2009), p.118

환동해경제권의 교통물류는 2000년 4월 -자 비 - 춘을 연 하는 해
교통로인 국제정기화 선(International Car-Ferry) 로의 과 2006년 8월 한·
중·일·러 4개국이 공동 추진하여 2009년 7월 새로운 국제 물류운 인 춘·자
비 -니가타- 를 연 하는 정기 로가 개설되 다. 2007년 7월에는 자 비
기점 TSR 시 운 2008년 2월 모스 바 스 그 과 자 비 기점
TSR 운 에 합의하여 6월 29일부터 을 출발하여 자 비 기점 TSR 운
을 상용화하였다(, 2009).

2009년 이 두만강지역의 도, 고 도로, 고 도 등의 인프라 구축에 더하
여 한국과 일본이 규 로를 개 함으로써 두만강지역의 발전이 가 것으로
전 다. 규 로는 -니가타-자 비 - 춘의 동 아 한·중·일·러 4개국
로와 동해- 이미나토- 라 보스토 의 한·일·러 로이다.

<표 4-4> 기존 TSR과 자루비노항 기점 TSR 운송의 경쟁력 비교

구 분		자루비노항	블라드보스토크항	보스토치니항
운송로		속초-자루비노-TSR	부산-블라디보스토크-TSR	부산-보스토치니-TSR
선적항(경유항)		속초항	부산항	부산항
국내육상수송 소요시간 (서울기준)		4시간(속초항)	11시간 (부산항)	11시간(부산항)
해상운송 소요시간		15시간(카페리)	2일(컨테이너선)	2일(컨테이너선)
운송주기		주 3항차	주 1항차	주 1항차
TSR 출발지 소요시간		10일	15-120일 (평균 18일)	7-10일(평균 9일)
주요 지역별 소요시간	모스크바	31일	51일	35일
	알마티	31일	51일	35일
	노보시비르스크	25일	45일	30일

주) 보스토치니항은 컨테이너 화물만 TSR 운송 가능

자료) 동춘향운의 언론사 보도자료(2008. 6. 27)를 윤승현(2009), p.126에서 재인용

동 아의 한·중·일·러 4개국 규 로의 개설로 인해 강원도는 동서고 도로 및 동서고 도 공 시에 물류기간 단축 및 물류기지의 등으로 수도권과 강원도 내 각종 물류 및 공 의 대일 수출과 일본의 관광 여 에도 변화가 상 다. 또한 동해- 이마나토- 라 보스토 로 개설로 강원도와 동해시는 5년차에 3만 5,000 의 이용 과 화물 2만 TEU의 리를 통해 53 원과 50 원의 경제효과가 발 할 것으로 추정되고 있다(, 2009)¹¹⁾.

11) 동해- 이마나토- 라 보스토 로의 개설에 따른 강원도와 동해시의 이용 과 화물의 추정 는 동아일보(2009. 6. 23)의 기 내용을 (2009)에서 재인용함.

◁그림 4-16▷ 환동해경제권의 교통물류 현황



주) 속초-니가타-자루비노-훈춘 셔틀항로는 2009년 7월 정기운항 개통
자료) 조선일보(2009. 5. 4)의 원자료를 윤승현(2009), p.129에서 재인용

4. 소

지 지 본 장에서는 강원도의 거점도시 연계체계의 구축과 관 하여 장 의
여 변화가 어 영향을 가져 것인가를 검토하기 위하여 강원도 차원의 종합
계획 및 경제권개발계획과 중 정부 차원의 국토종합계획 및 지역발전5개년계
획을 검토 다. 또한 2011년 7월 6일 정 동계 개최의 경제적 과
급효과와 환동해경제권의 동향 등 외부여 의 변화를 전 해 보 다. 강원도의
거점도시 연계체계의 구축은 오 기간 지되어 지역의 공간구조를 거점도
시를 간으로 도시 간 네 위 체계를 구축하는 것을 적으로 하며 새로운
공간구조가 정 되기 위해서는 장기간에 지 적인 력이 필요하다는 점에
서 재의 상 지 계 장 의 여 변화에 영향을 을 것으로 다.

기존계획의 경우, 제4차 국토종합계획 수정계획(2011-2020)에서는 대도

시권을 중심으로 광역경제권이 거점역할을 하는 광역연계형 국토구조로 개
 면서 광역경제권 단위의 자체역 과 대외경쟁력을 강화하고 중심도시를 고 네
 워 로 연계하여 게이 이 기능을 부여한다는 내용을 제시하고 있다. 이러
 한 계획기조에 따 면 강원도는 3대 도시를 광역경제권의 거점으로 설정하고 외
 부 광역권과 고 네 워 로 연계하는 게이 이 기능을 갖도록 할 필요가 있
 다. 그러나 이러한 구조로 전환하기 위해서는 재 연계성이 미약한 도시 간
 의 기적인 네 워 를 구축하는 것이 전제되어야 한다. 특히 3대 도시 중 춘천-
 강릉 간의 연계성이 상대적으로 미약한 수준 이므로 두 도시 간에 연계성을 제고
 할 수 있는 안이 모 되어야 할 것이다. 또한 이들 도시를 중심으로 타 광역
 경제권과의 교통 점, 즉 게이 이 기능을 할 수 있도록 거점도시와 기타 도
 시 간의 교통 을 충함으로써 강원도 내의 각 도시가 이들 거점도시를 통해
 외부지역과 원활하게 연 수 있도록 하는 교통네 워 를 구축하는 것이
 보다 시급하다.

제3차 강원도 종합계획 수정계획에서는 강원도의 7대 성장축으로서 3개
 축과 4개의 동서축 그리고 6개의 활권을 설정하고 있다. 그러나 이러한 성장축
 은 간선교통축 또는 두대간이나 해안선과 같은 물리적 환경 위주로 설정되어
 있으며, 6대 활권의 경우 춘천, 원주, 강릉권을 제외한 나머지 개의 활권
 은 상대적으로 성장 재력이 우 아 발전을 도모하기에는 상당한 어려 이
 있으며 오히려 활권 간에 과도한 경쟁과 상호 배타성의 대 우려 다.

지역발전 5개년 계획에서는 강원도의 선도프로 로서 춘천-양양 간 고 도
 로와 동해고 도로의 연장(동해- , 주문진-), 원주-강릉 간 도, 제2영동
 고 도로(경기 광주-원주)를 선정하고 있다. 동계 의 개최에 따라 원
 주-강릉 간 고 화 도는 가시화 상 에서 춘천-양양 간 고 도로는 재 연계
 성이 우 미약한 춘천-강릉 간의 네 워 를 강화할 수 간선교통축이 수 있
 다. 그러나 원주-강릉 간의 도가 개설 다는 점을 감안하면, 동서고 화 도
 (춘천-)의 개설을 통한 영동과 영서 지역 간의 고 교통 을 통한 연계성 강
 화가 보다 중요하다.

강원광역경제권 발전계획에서는 선도 및 전략 간을 중심으로 하는 네 워 를 구축하고 국제적인 성장거점을 육성한다는 비전을 제시하고 있으나, 공간적 계획에 중하고 있으며 간 연계와 협력 강화와 같은 구체적인 천전략을 제시하지 한다는 한계를 보이고 있다. 또한 발전거점 육성계획의 경우도 제3차 강원도 종합계획(수정계획)의 6대 활권 구분에 기 하여 활권 별 기능을 부여하는 내용으로 구성되어 있다. 그러나 이들 특성화 지역 간을 기적으로 연 하여 전반적인 시 지효과를 출할 수 있는 네 워 의 구축이 여되어 있다는 문제를 보이고 있다. 다만 광역경제권 간의 연계 안에서 강원도의 선도 인 의 에서 충 권과의 광역적 의 를 구상하고 있으며, 수도권과 연접지역을 중심으로 관광개발, 물류기지 조성 등을 계획하고, 동해안 권의 경우는 로 이 등의 소재 과 포 및 의 제 과의 경제적 네 워 에 대한 향을 제시하고 있다. 이와 같은 외부지역과의 경제적 네 워 의 구축과 운영은 개별 기 간의 네 워 가 중심이 되어 이 어 것이나, 지역계획의 관점에서 간의 전· 연계체계에 기 하여 적정한 거점을 계획하고 공급할 수 있는 네 워 의 구축전략이 되어야 할 것이다.

2018년 개최 정인 동계 은 지역적 상을 보이고 있는 , 정선, 강릉 등의 영동권 지역이 발 할 수 있는 호의 외부요인으로 수 있을 것이다. 연구원이나 박 일·주원(2011)에서 추정한 경제적 효과의 성 여부는 차 하더라도 수도권에서 동해안 지 고 화 도에 의한 교통네 워 가 구축되고, 역 권 개발을 포함하여 개최를 위한 각종 개발 이 당분 간 중 것으로 상 다. 이와 같은 국제적 스포 행 를 지역발전의 로서 효과적으로 이용할 수 있는 지역발전전략이 제시되어야 할 것이다. 이 나 강릉과 같이 이 개최되는 지역의 경우 에 따른 기반시설 충과 개발 과 연계하여 장기적인 지역발전계획을 수 하고 적극 추진하지 으면 여러 선 에서 보는 바와 같이 개최 이 에 경제적 곤 에 위 이 높다. 한 , 또 다른 외부환경의 변화 가능성을 환동해경제권에서 아 수 있다. 환동해경제권은 강원도의 영동지역이 접적으로 포함되는 동 아의 국제적

경제권으로서 한국, 일본, 중국, 러시아로 구성되며 이들 지역이 보유하고 있는 재력에 비해 재 지 가시적 성과가 거의 드러나지 않은 지역이라 할 수 있다. 항 두만강 지역의 GTI 이 활력을 고 환동해 연안지역 간의 경제적 교류와 물류가 대 경우 동해안 지역은 환동해경제권의 심지역으로 기능할 것으로 상 다. 이러한 지를 보하기 위해서는 양양공 과 동해 , 과 같은 동해안 지역의 교통 및 물류거점이 정비되어야 할 것이며, 보다 중요한 것은 이들 국가 간의 경제적 네 위 구축과 교류의 대, 그리고 관 지역 간의 협력체제가 활성화되어야 할 것이다.

강원도 트라이앵글 거점도시 연계체계의 구축전략

본 장에서는 제2장에서 제시한 강원도 거점도시 연계체계의 구축방향을 기초로, 제3장에서 고찰한 강원도의 인구와 산업 그리고 도시간 통행에 따른 연계, 제4장에서 검토한 기존 계획 및 관련 제도, 그리고 대외적 여건변화를 종합하여 강원도 트라이앵글 거점도시 연계체계의 구축방안을 제시한다. 강원도 트라이앵글 거점도시 연계체계 구축은 춘천, 원주, 강릉 간의 연계, 각 거점도시와 주변지역 간의 국지적 네트워크, 강원도를 둘러싼 국내외 경제권과의 초광역적 연계를 위한 개방형 네트워크 구축이라는 세 가지 측면에서 접근한다.

1. 거점도시 연계체계 구축전략의 개요

강원도의 거점도시 연계는 가지 측면에서 접 할 수 있을 것이다. 단 기적으로 3대 거점도시를 중심으로 주변지역과의 국지적 네 워 를 구축함으로써 거점도시권의 위상과 기능을 강화하고 거점도시를 중심으로 하는 지역 내 형발전의 기 를 구축한다. 다 으로는 춘천, 원주, 강릉 간의 연계를 통한 경제적 네 워 를 구축하는 것이다. 이와 같은 경제네 워 의 구축은 지역적 여 을 고려한 의 배 및 특화전략에 기반을 두고 간 연계효과를 극대화할 수 있는 접 이어야 한다. 지 으로는 강원도를 둘러 국내외 경제권과 상 발전을 도모하기 위한 개 형 네 워 의 구축이다. 수도권을 비 한 국내의 여타 광역경제권과 환동해권과 환 해권을 비 한 외국의 경제권이 강원

도에 간접적인 영향을 미치고 있다는 데 비추어 강원도의 자적인 발전에는 한계를 가질 수 없다. 따라서 국내외 다른 경제권과의 개척네트워크를 구축함으로써 상 발전을 도모해야 할 것이다. 이와 같은 다척네트워크의 구축은 활권이나 경제권 차원의 네트워크와 함께 물리적 기반으로서 교통 SOC의 충을 통한 이동성과 접성이 보되어야 비로소 가능하다는 것은 국내외를 통해서도 인정되고 있다.

또한 이와 같은 네트워크 구축의 가능성을 제고하기 위해서는 단기적으로 평가 가능한 부문부터 차적으로 접해야 할 것이다. 강원도의 경제적 여을 고려할 거점도시와 주변지역간의 국지적 네트워크의 구축을 우선적으로 추진하고, 거점도시 간의 경제네트워크와 국내외 다른 지역과의 개형네트워크의 구축은 중장기 과제로서 접해야 할 것이다.

① 거점도시와 주변지역 간의 네트워크 구축을 통한 도시권 육성

서지적인 대로 강원도의 은통이나 통학과 같은 일상 활을 중심으로 한 연계가 도시(시·군)간에 미약하게 형성되어 있다. 따라서 도시권의 개념을 적용하는 어려움이 따른다. 이러한 은 김광익 외(2007)나 김수(2010) 등의 도시권 설정에 관한 선행연구나 강원도종합계획의 활권계획 등에서도 나타나고 있다.

그러나 제2장에서 분한 바에 따르면 화천-춘천-천이나 원주-성 그리고 양양-강릉-동해 등과 같이 3대 거점도시 각각과 그 주변의 일부 지역 간에는 통행이나 통 및 통학과 같은 활권 차원의 연계가 높게 나타난다. 이와 같은 상은 전반적으로 도시규모가 은 데 비추어 도시권에 기한 규모의 경제를 도모할 수 있다는 점에서 우고적인 상이라고 할 수 있다. 더이 2000년 이 인구가 계속 감소하고 있는 강릉이 인 시·군인 양양 및 동해와 도시권을 형성하게 되면 영동권의 중추적 도시권으로서 발전할 수 있을 것으로 다.

따라서 춘천, 원주, 강릉 거점도시, 그리고 각각의 거점도시를 중심으로

재 연계성이 강하게 나타나는 주변도시를 중심으로 도시권을 설정하되 기존 계획이나 대규모 시설의 지와 같은 향 여 을 고려하여 거점도시와 인접한 도시 중 연계성이 높아 가능성이 높은 도시를 단일 도시권으로 설정할 필요가 있다. 각 거점도시가 주변지역과 도시권으로 연계되어 통합적 계획과 개발이 이루어 경우 규모의 경제를 통한 지역 간 시 효과가 극대화 가능성이 우 높다. 춘천과 천, 원주와 성 그리고 강릉과 동해가 이와 같은 이다. 이들 지역은 단일 도시권으로 육성함으로써 춘천과 원주는 거점도시로서의 위상과 기능이 강화 수 있을 것이다. 그러나 강릉과 기능적 연계성은 강하지만 공간적으로 이 되어 있는 경우에는 단일 도시권으로 설정하는 것이 곤 하며 따라서 이들 도시간에 네 워 체계를 구축하는 네 워 도시로서의 접 이 효과적일 것으로 판단 다.

거점도시와 소도시간의 네 워 가 형성되기 위해서는 두 가지가 충 되어야 하는 , 첫째는 거점도시와 소도시간의 경제적 연계성이 있어야 하며, 둘째는 두 도시 간에 원활한 교류가 이 어 수 있도록 교통인프라가 지원되어야 한다. 도시 간 경제적 연계성의 경우, 거점도시 간에는 광역적 차원에서 부문간 배분이나 전· 연계와 같은 상호보 적 접 이 바 한 반면, 거점도시와 소도시 간에는 동일 또는 부문의 이나 기 내의 특성에 따라 거점도시와 소도시 간에 기능을 배분하는 것도 가능할 것이다. 이러한 경우에는 기 의 중추 기능이 지하는 거점도시와 이나 연구 등의 기능이 지하는 소도시 지역 간에 한 이동이 가능해야 하며, 이를 위해서는 거점도시와 연계 소도시 간의 국지적 교통 이 충 하게 갖추어져야 할 것이다.

② 거점도시간 연계를 통한 경제네 워 구축

춘천, 원주, 강릉은 인구규모나 체의 적 수준에서 강원도의 3대 거점도시로서의 위상을 지하고 있으며, 다른 시·군과의 차도 므로 이들 도시를 중심으로 강원도 광역경제권의 거점도시 연계체계를 구축할 당위성은 충분하다고 판단 다. 다만, 재 우리나라의 지역발전체계가 시·도로 구성 광역경제

권을 중심으로 대도시권 위주의 발전전략을 하고 있어 다른 광역경제권과 비교할 이들 도시가 개별적으로 기능할 경우에는 대외경쟁력이 상당히 떨어진다는 문제가 상 다. 따라서 이들 도시가 기적 연계성을 갖도록 함으로써 강원도의 중추적인 대도시와 같은 기능을 수행할 수 있도록 해야 한다.

제2장에서 펴본 바와 같이 강원도의 여 에 비추어 대도시권의 형성은 적으로 우 곤 한 정이며, 이들 거점도시에 대해서는 네 위 도시의 개념에 거한 연계를 모 하는 것이 효과적이다. 영서와 영동으로 구분되어 있고 도시 간의 거리도 100km 이상이며 고 도로를 이용한 이동시간도 1시간 이상 소요되는 거점도시 간에 통 이나 통학과 같은 활권적 네 위 를 구축하는 것은 상당히 비 적이다. 이와 같은 상 은 제3장에서 펴 본 시·군 간의 통행구조 분 에서도 나타나고 있다.

따라서 춘천, 원주, 강릉 간의 거점도시 연계체계는 일차적으로 체 간의 연관을 중심으로 하는 경제적 네 위 로서 구축되는 것이 적인 안이라고 판단 다. 이를 위해서는 소규모 체가 발적으로 분포되어 있는 재의 상 를 거점도시를 중심으로 거점화, 단화하는 안이 효할 것으로 다. 또한 거점도시 간에 과 기능의 적정한 배분이 전제되어야 할 것이며, 거점도시 간의 연관 및 기 네 위 가 활성화되기 위해서는 간선교통 인프라가 충으로써 개의 거점도시가 고 으로 연 되어야 할 것이다.

③ 거점도시 연계체계의 개 형 네 위 로의 육성

계화와 지 화라는 대전제 하에서 강원도가 극적으로 지향하는 것은 대외 경쟁력 강화이다. 강원도는 동해와 접경지역에 접하고 있는 지리적 조 으로 인해 그간 국토의 종단부라는 인 이 강 다. 그러나 한 관계 개선과 환동해경제권 성장 등 강원도의 지리적 지조 에 대한 새로운 인 이 필요하다. 특히 동해안 지역은 환동해경제권의 중추지역으로서 중국 및 러시아를 통한 아시아, 진출의 전진기지로서 재성이 더 지고 있으며, 국내 의 해외 경제권 진출을 위한 전진기지로서도 역할을 할 것으로 기대 다.

대내적으로는 2,500만 인구규모의 수도권과 인접하고 있으며 춘천-원주의 중
고 도로축을 비 하여 수도권과 인접한 도시를 중심으로 수도권과의 연계도
우 강하게 나타나고 있다. 또한 원주를 비 한 강원도 북지역의 경우는 충
권과의 연계가 강하게 나타나고 있으며 특히 의 기기 을 중심으로 광역적
인 경제네 워 의 발전 가능성도 것으로 기대되고 있다. 그러나 수도권 및
충 권과의 연계성이 강한 반면, 내용적으로는 인구나 인적자원이 이들 지역으
로 출되고 있다는 점은 심각한 문제가 아 수 없다. 특히 전국적인 영향력을
갖고 있는 수도권과 인접해 있다는 점은 강원도의 장점이자 단점일 수 있으며,
강원도가 단일 경제권으로서 대내외적인 경쟁력을 갖고 자 적으로 발전하기 위
해서는 수도권의 일 적 영향력에서 어나 상호 협력체계를 구축하여 지역발전
을 추진해야 할 것이다.

강원도는 인구나 , 기반시설 등 여러 부문에서 상대적으로 성을 면
하고 있다. 이와 같은 을 어 국내외 다른 지역과 경쟁력을 갖고 발전하
기 위해서는 외부지역과의 협력이 중요하다. 이와 같은 개 형 체제를 상징할 경
우 거점도시 간의 연계체계 구축은 그 의미가 더 며 거점도시별 기능과 역할
분 과 접한 관 을 갖는다. 춘천, 원주, 강릉의 거점도시는 강원도와 연계
되는 외부지역과의 교류통로, 즉 관문(gateway)로서의 기능을 해야 하며, 이는 단
한 교통 점이 아니라 광역적인 경제교류의 거점이 되어야 한다. 이를 위
해서는 이들 거점도시가 물류거점 만 아니라 고차의 지 기반 서비스의 중심지
역할을 할 수 있어야 한다. 이러한 점에서 거점도시를 중심으로 통 및 물류기
능의 적은 물 , 대학과 연구소 등의 연구개발(R&D), 기 지원 등 다양한 경제
활동 지원체계 구축이 이 어져야 할 것이다. 그리고 이러한 거점도시가 대외적
인 교류 구로서 원활하게 기능하기 위해서는 전국적, 계적인 교통 및 통 인
프라가 구축되어야 한다. 그러한 조 에서 3대 거점도시는 국내외 경제적 교류의
거점이자 간선교통의 점의 기능을 가 수 있다.

④ 거점도시 연계체계 구축을 위한 SOC 층

강원도의 거점도시 연계체계를 효과적으로 구축하기 위해서는 서 퍼 본 관 이 이나 국내외 에서도 언급 바와 같이 교통기반시설의 층이 필수적 요 이다. 교통기반시설의 층은 상기한 가지 형의 네 위 구축에 적합한 형 로 이 어져야 한다.

적으로 가장 가능성이 높은 거점도시와 주변지역간의 도시권 육성을 위해서는 국지적 간선교통 과 대중교통 시스 의 층이 필요하다. 거점도시를 중심으로 하는 도시권은 통 및 통학 등의 일상 활권의 형성을 주 적으로 하며 이와 같은 일상 활의 의성 증진과 도시간 연계를 제고하기 위해서는 교통기반시설로서 도시간의 한 이동을 하는 간선도로의 설과 시내 스 및 시외 스 선 등 대중교통 서비스의 층이 심적 과제라 할 수 있다.

다 으로 춘천, 원주, 강릉의 거점도시 간에 특화 을 중심으로 하는 경제적 네 위 의 구축은 통행 및 연관 간의 원자재 및 제 수 과 같은 물류시스 의 구축이 심적 과제가 다. 거점도시간의 교통기반시설은 안정성과 정시성을 보할 수 있는 도에 기반을 두어야 할 것이며 기존의 고 도로로는 도를 보 하는 간선교통시설로서 상호 보 적으로 운영되어야 할 것으로

다. 특히, 거점도시 중에서 상대적으로 연계성이 미 한 춘천-강릉간에는 도와 고 도로 등의 간선교통 이 전 부재한 상 이며 동계 의 개최로 인한 원주-강릉간 도의 개설은 한정 재원 하에서 춘천-강릉간의 간선교통 층을 지연시킬 가능성도 것으로 판단 다. 국가 차원의 국제행 인 동계 의 성공적 개최는 강원도에도 지대한 파급효과를 미 것으로 상되므로 원주-강릉간 도는 차 없이 추진되어야 할 과제이나, 강원도의 형발전과 지 가능한 발전을 도모하기 위해서는 춘천-강릉간의 간선교통 의 층은 필수적인 교통기반시설이다.

지 으로 강원도의 자 적 성장에 한계가 있 을 감안할 국내외 경제권 과의 개 형 네 위 구축을 위해서는 거점도시가 특화 기능을 가지고 기능해야 함은 물 이나 보다 광역적인 교통인프라의 구축도 필요하다. 국내적으

로는 국가계획에 따른 도로 충이 충 하게 진행 으로써 거점도시가 극적으로는 도에 의해 연계되어야 한다. 아 러 강원도가 환동해경제권의 심적 역할을 수행하기 위해서는 재 적이 미미한 양양공 의 국제공 으로서 의 위상정 과 기능의 복이 보다 하다. 또한 동해와 등의 만기 능을 충합으로써 국제적 물류기능을 갖추어야 할 것으로 다. 이와 같은 국내외적 교통인프라의 충을 통해 강원도는 환동해경제권과 환 해경제권을 연 하는 전국적인 거점으로서의 역할을 수행할 수 있을 것이며 보다 장기적으로 동 아 및 라시아 대 으로의 전진기지로서의 역할도 원활하게 수행할 수 있을 것으로 다.

2. 거점도시와 주변지역 간의 네 워 구축을 통한 도시권 육성

춘천, 원주, 강릉 거점도시 각각을 중심으로 도시권으로 육성할 수 있는 권 역이 존재한다. 대표적으로 춘천- 천, 원주- 성, 양양-강릉-동해 권역을 들 수 있다. 이들 권역은 통 ·통학, 자동차통행 , 시외 스 운행 수 측면에서 거 점도시와 주변지역 간에 높은 연계성을 나타내고 있는 , 연계성의 요 을 화 시킬 경우 화천-춘천- 천- 성-원주와 -양양-강릉-동해- 으로 권역이 통 합· 대 수 있다. 그러나 이들 권역은 공간적으로 선형 구조이고 양 단의 도 시 간 거리는 100km에 하며, 권역 내의 모 도시가 거점도시와 점적인 연계 를 보이는 것도 아니다. 따라서 거점도시별 도시권으로는 춘천- 천, 원주- 성, 강릉-동해를 설정, 육성한다면 상대적으로 미약한 거점도시로서의 위상과 기능 을 강화할 수 있을 것으로 판단 다. 또한 재 단일 도시권으로 설정하기 곤 한 나머지 지역에 대해서는 거점도시를 중심으로 하는 네 워 를 강화함으로써 국지적 차원의 연계체계를 구축하고 거점도시와 주변지역간의 및 경제적 측면의 협력시스 을 갖추는 전략을 도 해야 할 것으로 다.

단일 도시권에서는 거점도시와 주변지역 간에 지역적 특성을 고려한 기능배분 을 통해 거점도시의 역 을 강화해야 할 것이다. 거점도시는 주변지역에 대하여

도시적 서비스를 제공하는 역할을 해야 하며, 주변지역은 거점도시의 광역적 기능과 관 , 연구개발 등의 체적 경제활동이 이 어지는 장소가 되어야 한다. 강원도의 제조 은 전국에서 하위 수준에 그 고 있으나, 상기한 바와 같이 의 ·복합이나 의 관광과 같은 선도 의 성장, 동해안을 중심으로 하는 단소재 과 춘천지역의 바이오 등의 특화 등을 중심으로 지역 이 성장하고 구조가 재 가능성은 우 다. 특히 포스코의 그네 제 단지가 설 중에 있으며, 원주의 의 기기 도 상대적으로 비교우위를 점 하고 있다. 그리고 동계 을 효과적으로 활용할 경우, 강원도의 국제적 위상 과 인지도를 제고시 으으로써 환동해경제권을 비 한 전 계적인 경제네 위 의 구축도 가능한 것이 아니다.

이와 같은 여 변화에 연하게 적응하고 능동적으로 대 하기 위해서는 강원 도 의 지역거점의 역할이 강화되어야 한다. 더구나 전통적인 광공 을 하고 정책에 기 한 단 과 ·복합 등으로 전환 에 따라 다 양한 지원서비스가 요구 다. 이와 같은 지 기반의 고차 서비스 은 춘 천, 원주, 강릉의 거점도시에 적되어 있으며, 이들 서비스 은 의 성 상 대도시에서의 지를 선호한다. 또한 지역 측면에서 강원도 지역은 R&D 부문에서는 상대적으로 양호한 반면 연구 과의 제 화는 우 조한 것 으로 드러나고 있다(강원광역경제권 연구 , 2010). 연구개발 만 아니라 연구 과를 으로 연 시킬 수 있는 기반을 조성해야 하며, 이를 위해서는 역 있 는 기 의 도 필요하 으나 학·연· ·관 등의 경제주체를 포함하는 다양한 지원체계의 정비와 적극적인 지원이 필요하다. 거점도시는 이와 같은 기 지 원 서비스의 제공센터가 되어야 하며 주변도시의 기능과 상호 접한 연계 를 지해 나아가야 한다. 거점도시와 도시권 또는 네 위 로 연계되는 주변도 시의 경우는 관 을 중심으로 러스터가 형성되도록 함으로써 간 연 계를 강화하고 거점도시에서 제공되는 지 기반 서비스와 각종 지원체계를 통해 지역 네 위 로 구축되어야 할 것이다.

3. 거점도시 간의 연계를 통한 경제네트워크 구축

강원도의 경제적 여건은 전국적으로 열악한 수준에 있다. 그러나 고성장과 이에 따른 환경의 여건 변화는 강원도에 새로운 발전 가능성을 보여주고 있다. 강원도 광역경제권의 선도인인 호남권과 전략인 소재업을 중심으로 산업 여건 변화에 따른 거점도시간의 경제네트워크의 구축을 구상할 수 있다.

소재업을 살펴보면, 강원도는 기존의 화력, 시멘트 등을 비롯하여 부한 지하자원을 보유하고 있으며, 최동해의 정해역을 이용한 소재도시로 되고 있다. 강원도의 대표적 자원으로는 운(dolomite), 리, 규 등을 들 수 있다. 첫째, 운은 그네제에 용되는 원이며 강원도에는 전국 장의 약 50%인 1,300이 장되어 있으며, 과 함께 출되는 운의 양도 전국 의 50% 이상을 차지하고 있어 다른 어 지역보다도 비교우위를 가지고 있다. 운에서 추출 그네은 타과지코의 환원제로 용다. 둘째, 리의 경우는 해수를 이용해서 추출할 수 있는, 해수 1리터 당 0.17mg이 포함되어 있다. 최지 자원연구원에서 해수를 이용한 리추출기를 개발함으로써 리에 대한 기대가 증대되고 있다. 리은 하이 리드 자동차의 2차전지의 원료용으로써 그의 전으로서 연계할 수 있다. 셋째, 규은 전국의 28.1%인 2,360에 하는 장을 보유하고 있는 리, 시, 제, 미제에 원료용되며 규에서 추출한 리은 반도체나 양전지의 원료이용되고 리의 제조과정에서 발하는 부물은 그네제에서 환원제로 용되는로 리의 원료용다.

포스코(POSCO)에서 진행 중인 그네제 시설이 가동 경우 러시아 극동 지역의 부한과지를 원료타과지코제도 가능해진다. 또한 해수를 이용한 리추출의 원천기의 상화도 가능하며 규을 이용한 리을 함으로써 강원도는 4대 단소재의 지역으로 발전할

가능성이 충분하다.

<표 5-1> 첨단소재산업과 녹색소재부품산업 간의 연관성

첨단소재산업	녹색소재부품산업
첨단소재합금 - 마그네슘 - 티타늄 - 지르코늄 - 리튬	• 의료소재 부품 - 임플란트, 인공관절 등
	• 비철소재 부품 - 초경량자동차부품, 경량 의료기기 및 부품
	• 친환경 에너지소재 부품 - 원자력소재, 2차전지, 수소저장합금, 친환경난연재

자료) 강원광역권 연구회(2010), p.424

이와 같은 4대 탄소재인 그네 (Mg), 타 (Ti), 지 코 (Zr), 리 (Li)을 효과적으로 및 가공하기 위하여 강릉지역에 탄소재 단지와 탄소재 합 단지를 통합하여 조성할 필요가 있다. 탄소재와 연계 수 있는 분야로는 의 소재부, 비 소재부, 환경 에 자·소재 으로 구분 수 있다. 소재 은 선도 인 의 ·복합 과 연계시킬 수 있는, 강릉에 서는 의 소재부 으로서 과용 소재를 특화하여 원주의 의 기기 과 연계 할 수 있다. 또한 춘천권의 경우 바이오 분야에 특화 점을 고려하여 진단용 바이오 (kit)이나 과용 제제, 과용 바이오 분야를 특화함으로써 거점 도시 간의 상호보 적 경제네 위 를 구축할 수 있다. 이와 같은 간 연계체 계의 구축은 강원도의 선도 인 의 분야에서도 가능성을 아 수 있다. 춘 천은 바이오 에 기 한 의약, 원주는 의 기기, 강릉은 의 관광 을 거점도시별로 특성화하고 이들 간 네 위 체계를 구축하고 시 지 효과를 도모할 수도 있을 것이다.

4. 거점도시 연계체계의 개 형 네 위 로의 육성

강원도를 둘러 외부 경제권은 국내와 국외로 구분해 수 있다. 국내의 경

제권으로는 수도권과 충청권이 대표적이다. 제3장에서 살펴본 바와 같이 이들 두 지역의 영향이 상대적으로 크며, 특히 수도권의 영향은 강원도내 일부 지역이 도내 다른 지역보다도 수도권과의 연계가 더 크게 나타나는 정도로 대하다. 국외의 경제권은 환동해경제권이 가장 직접적인 대상이며, 수도권을 통해 환해경제권과도 연계성을 갖게 되는 것이다. 그리고 춘천, 원주, 강릉은 강원도의 중심도시인 동시에 각각의 경제적 기능에 따라 국내외 외부 경제권과의 교류거점, 즉 관문(gateway)으로서 기능을 수행할 수 있다.

서 살펴본 바와 같이 춘천과 원주는 수도권의 영향이 크며, 이는 이들 도시의 인구수 증가에도 영향을 미칠 것으로 예상된다. 반면 강릉은 영동지역에 위치한다는 지리적 특성 상 수도권과의 연계가 상대적으로 미약한 것으로 예상된다.

이들 도시를 둘러 외부여유권, 춘천의 경우 경춘선 전의 개통으로 인하여 서울을 비롯한 수도권과의 이동이 급증되며 최근 인구도 증가한다. 원주의 경우는 수도권과 인접한 지리적 조건으로 인하여 기존 도시와 도시가 되고 향후 중선도가 연장 경우에는 수도권과의 연계성도 급히 높아질 것으로 예상된다. 또한 원주는 지리적으로 충청도와 인접해 있으며 의

에서도 충청의 옹골친연계가 상당히 높은 것으로 기대되고 있다. 교통여에서도 국내 각 지역에 대한 접근성이 도시 중 가장 양호하다. 그리고 강릉은 동해안에 위치하므로 춘천이나 원주에 비하여 국내 타 지역과의 접근성은 상대적으로 떨어지나 동해안을 따라 영동지역과 비교적 접근성이 양호하며 보다 환동해경제권의 중심적 위치라는 점에서 지리적 강점이 있다고 볼 수 있다.

이와 같은 여유권, 춘천은 바이오유권을 중심으로 수도권과 강원도를 연계하는 관문기능을 담당하고 국제적으로는 수도권을 통해 환해경제권과 강원도를 연계시키는 거점 역할을 부여할 수 있을 것이다. 또한 설악-강권관광지대가 활성화되고 환동해경제권이 부상할 경우에는 강원도의 관점에서 춘천을 중심으로 강릉-수도권-환해를 연결하는 국경적 네워의성도 가능하며, 관계의 개선 및 통일이 이루어질 경우 한지역과의 연계거점 기능을 담당할 수 있을 것으로 보인다. 원주는 국토 중부에 위치하며 국내 타 지역

과의 교통접성이 양호하다는 측면에서 수도권 부지역을 포함하여 충청권, 영권, 호권과 강원도를 연결하는 거점으로 육성할 필요가 있다. 강릉과 원주 간에 연계체계가 구축될 경우 환동해경제권의 관문인 강릉과 국내 각 지역 간의 관문 역할을 수행하는 원주가 상호 거점으로 연계됨으로써 환동해경제권과의 광역적 연계의 효과를 국내 전역으로 효과적으로 파급시킬 수 있을 것으로

다. 강릉은 국내적으로는 영남 지역의 동해안권과 강원도 간의 관문인 동시에 국제적으로는 환동해경제권의 핵심도시로서 국제적인 비즈니스와 교역의 중추도시로서 육성해야 할 것이다. 이와 같이 거점도시별로 대외 관문의 기능을 충실히 갖추고 이들 간에 고속 교통에 의한 네트워킹이 구축될 경우 강원도 지역은 국제적 경제거점지대로 발전할 것이다.

5. 거점도시 연계체계 구축을 위한 SOC 방안

1) 간선 교통 인프라의 확충

재춘천, 원주, 강릉의 거점도시 간 간선교통은 고속도로를 중심으로 이루어지고 있다. 고속도로를 기준으로 춘천-원주 간은 약 75km이며, 원주-강릉 간은 약 107km이나 춘천-강릉 간은 중고속도로와 영동고속도로를 거치지 않고 이동하게 되므로 거리가 180km 이상이나 된다. 이와 같은 이동거리의 차이는 이들 도시 간의 통행에도 반영되어 나타나고 있는 것으로, 춘천-강릉 간의 통행은 원주-춘천, 그리고 원주-강릉 간의 통행에 비해 반수준 이하에 불과하다. 제2장에서 펴본 네트워킹 도시의 연구에서도 도시간의 이동거리는 30분 내외 최대 1시간 이내인 점을 감안하면, 춘천-강릉 간의 이동성을 높이는 것이 거점도시 간의 연계체계 구축을 위한 가장 시급한 과제라 할 수 있다.

2018년 동계 올림픽 개최에 따라 원주-강릉 간의 고속화 도로의 개량이 실시됨에 따라 두 도시 간의 교통시간은 1시간 이내로 단축될 전망이다. 그러나 춘천을 중심으로 하는 동서고속도로는 춘천-양양 간을 연결하며, 동서고속

화 도의 경우도 춘천- 선으로 계획되어 있어 강릉과의 이동거리나 이동 시간 단축에 한계가 있는 것으로 보인다. 특히 동서고 화 도의 계획 선은 양양국제공 에 대한 고려가 미 한 것으로 이해 다. 양양공 은 국제 선의 출 이 가능한 규모로 설계되 으며 향 환동해경제권이 활성화 경우 환동해권의 공 으로 기능할 수 있도록 해야 한다. 이 경우 공 을 중심으로 공과 도를 연계시 으으로써 수도권을 비 한 국내 각 지역과 환동해권의 동 아 지역을 원활하게 연 시킬 수 있는 간선교통 이 구축되어야 한다. 또한 와 양양은 20km 정도의 거리인 점을 감안하면 동서고 화 도는 양양공 과 연계되는 것이 보다 효과를 가져 것으로 판단 다. 아 러 동서고 화 도가 제기능을 발 하기 위해서는 동해선 도가 함께 연 되어야 한다. 두 도가 동시에 연 다면 춘천-강릉 구간도 도에 의해 접 연 으으로써 1시간 이내로 이동시간이 단축 수 있다. 또한 동해선 도가 경 하는 영동권의 도시들 도 도를 통해 영서지역과 연계를 강화할 수 있다.

으로 7년 개최 동계 을 준비하기 위해서는 대규모 재원이 개최지 주변에 투 되어야 하는 상 에서 동서고 도로의 연장과 동서고 화 도의 개설 시기는 상보다 상당히 어 가능성도 적지 다. 그러나 동계 이 강원도의 지역발전을 발시 는 계기가 되고 이를 하는 거점 도시 간의 연계체계가 구축되기 위해서는 도내의 광역교통 이 충되어야 가능하다. 이들 거점도시는 거리상으로는 상호 이 되어 있으나, 상호간에 경제적 네 워 를 형성하여 기적으로 동되어야 하기 문에 도시간의 고 교통 의 충은 필수적이다.

2) 국지적 교통 인프라의 충

거점도시와 주변지역 간의 네 워 를 구축하고 강화시 고, 동시에 거점도시 를 중심으로 하는 도시권을 육성하기 위해서는 강원도 시군 간에 전반적으로 교통접 성이 제고되어야 한다. 특히 거점도시를 포함하여 인 지역은 상대적으

로 교통 인프라의 정비가 양호한 이나 내 지를 중심으로 교통접 성이 우 미약하다. 네 위 의 특성 상 교통 의 층은 필수적 요소이며 모 도시는 상호간에 하게 연 수 있어야 한다.

이를 위해 강원도의 18개 시·군 간에 고 통행이 가능한 교통네 위 가 구축되어야 한다. 인접도시, 도역 또는 고 도로 I.C 등의 교통 점과 30분 이내에 접 할 수 있어야 네 위 의 효과가 충분히 발 수 있다. 통행여 이 한 구간의 선이나 면 등을 정비하고 상이 발 할 수 있는 도시 통과 구간은 우 도로를 개설하거나 교통개선을 통해 한 이동이 가능하도록 해야 한다. 광역적 차원에서 도로체계를 정비하여 도로효 을 극대화시 고 도와 고 스 또는 시외 스 등 대중교통과 연계되도록 함으로써 도시간 이동의 의성을 극대화시킬 수 있어야 한다.

3) 광역 교통 인프라의 충

국내외 경제권과의 네 위 구축을 위한 교통 인프라는 육상, 공, 해운으로 구성 다. 육상인프라의 경우는 수도권과 강원도를 연 하는 두 개의 도와 고 도로의 개설을 들 수 있다. 특히 서 -춘천- 를 연 하는 동서고 화 도는 환동해경제권과 강원도 및 수도권을 연 하는 기간 선으로 도가 개설 경 우 강원도 만 아니라 전국적 차원에서 효과를 가져 수 있다. 다만, 이들 두 도 선이 보다 효과적으로 운영되기 위해서는 서 의 용 역 지 연 되어 경부선과 호 선 KTX 그리고 인천공 도와 원활하게 환 수 있어야 한다. 또한 재 진행 중인 동해고 도로의 강원도 부와 부지역 구간을 공하여 고성에서부터 부 지 고 도로를 통해 여 및 물류의 이동이 하게 이 어져야 할 것이며¹²⁾, 극적으로는 동해선 도를 전 개통함으로써 동해안의 만과 공 을 국내의 고 도 과 연계시킬 수 있어야 한다.

12) 동해고 도로는 재 하조대~동해 구간이 개통되어 운영되고 있으나, 그 외 구간에는 7 국도를 이용하고 있어 고성에서 부 에 이 는 장거리 수 에 은 시간이 소요되고 있는 정이다.

공의 경우는 재운역이 조한 양양공의 활성화가 중요하다. 양양공은 당동해경제권의 공으로서의 기능을 당할 적에서 설되으나 아직 제 기능을 하지하고 있는 정이다. 환동해권을 구성하는 일본의 서부연안, 중국의 성, 러시아의 연해주는 상대적으로 지역이지만, 환동해경제권의 발전 전은 것으로 가되고 있다. 양양공이 환동해경제권의 중추적 공의 위치를 차지한다면 국가적 차원에서도 환동해경제권의 중심적 기능을 당하며 경제적 효과를 극대화할 수 있을 것으로 다. 이를 위해서는 재운역이 미진한 전기 운영에 대한 정부지원이 필요하며, 양양공과 강릉 및 등인 도시 그리고 춘천 및 수도권과 하게 이동할 수 있는 간선교통의 충이 필요하다.

지 으로 해운의 경우 환동해경제권 차원에서 연계와 협력이 활성화 경우 중국과 러시아의 부한 자원을 동해 과 을 통해 국내로 반 하고 이를 가공, 수출할 수 있다. 단소재 과 같은 제조 만 아니라 강원도의 선도

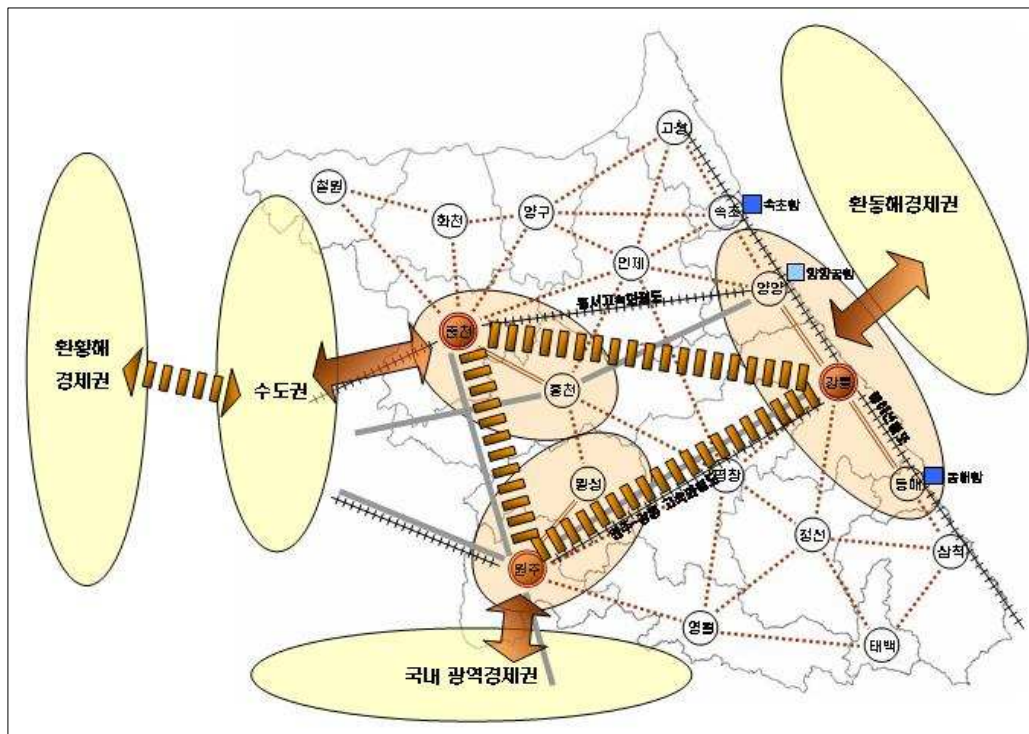
인의 관광을 비 한 관광부문에서도 한국, 일본, 러시아, 중국을 연 하는 환동해 도 가능할 수 있다. 이러한 점에서 강원도의 대표적 구인 동해 과 의 기능을 히 설정하고 장 여 변화에 대비하여 인프라 충계획도 수 해야 할 것이다. 동해 은 단소재 을 중심으로 하는 경제자 구역의 거점 으로서 물류 중심으로 계획하는 한 , 은 설 - 강국제관광지대와 연계하여 여 중심의 구로 기능을 배분할 필요가 있다.

국경적 거점과 교통인프라의 구축은 국내 다른 지역과의 기적 연계를 전제로 해야 한다. 강원도가 보 하고 있는 자원이나 경제기반만으로 강원도의 발전을 추진하기에는 한계가 있다. 따라서 새로운 시대의 강원도는 한국과 아시아 및 을 연 하는 한반도의 관문으로서의 역할을 해야 하며, 이와 같은 광역적 네 워 를 통해서만이 지 적인 발전이 가능할 것이라 다.

이상에서 의 강원도의 라이 글 거점도시 연계체계의 구축전략을 정리하면 춘천, 원주, 강릉 3대 거점도시 특화 간의 연계를 기 로 하는 경제네 워 의 구축, 거점도시를 중심으로 통 , 통학, 등의 활권 연계가 높은 주

변지역을 도시권으로 육성하여 거점도시권의 기능을 강화하고 거점도시와 주변 지역 간에 국지적 차원의 연계 및 네트를 형성한다. 또한 강원도를 둘러싼 국내·외 경제권과의 광역적 협력체계를 가능하게 하는 개형네트를 구축한다. 이와 같은 국지적·광역적·광역적 연계체계의 구축은 경제·문화적 측면과 기반시설충과 같은 SOC 투자를 비하여 국제적 차원의 협력체계의 충도 필요로 한다. 따라서 보다 원활한 추진을 위해서는 지역적 차원에서 우선적으로 시행 가능성이 높은 거점도시를 중심으로 하는 도시권 육성에서 출발하여 거점도시 간의 및 경제네트 구축과 광역적 SOC의 충, 장기적으로 환동해권 및 환해권을 비하여 수도권과 전국을 연하는 강원도의 관문으로서 3대 거점도시의 국제적 기능을 충해 나가는 단계적 접근이 필요하다.

<그림 5-1> 거점도시 연계체계 구축을 통한 강원도 발전의 공간구조 구상



본 장은 연구의 결론으로서 연구내용을 요약정리하고 본 연구가 갖는 정책적 시사점 그리고 연구의 한계와 향후 연구과제를 제시한다. 본 연구는 대도시가 부재하고 상호 간에 연계성이 미약한 중소도시가 거점도시를 형성하는 강원도의 지역발전을 위해 거점도시 간 연계체계 구축에 근거하는 공간구조 구상을 제시했다는 의의를 갖는다. 향후 연구과제로서 거점도시 연계체계의 체계적인 구축 및 운영방안에 관한 연구가 필요함을 제시한다.

1. 연구의 요약 및

본 연구는 대도시가 부재하고 중소도시가 거점도시를 구성하는 강원도를 대상으로 거점도시 간의 연계체계를 구축하여 지역발전의 공간적 모 을 구상하려는 적에서 수행하였다. 이와 같은 연구 적을 성하기 위해서 도시공간구조에 관한 기 적 이 을 검토하고 강원도의 와 향 여 변화를 관 통계자 와 기존 계획 등의 문 자 를 통해 고 하였다.

연구의 진행과정을 보면, 첫째, 선행연구를 중심으로 거점도시 연계체계의 기 적 개념으로서 도시권과 네 위 도시에 대한 개념과 를 고 하여 강원도의 거점도시 연계체계의 구축 향을 제시하였다. 둘째, 강원도내 도시 및 시·군 간의 연계성을 나타 수 있는 자 를 분 하여 강원도의 거점도시 연계체계 구축을 위한 계획적 과제를 파 하였다. 분 을 위해 인구규모 및 역내·역외 인구

이동, 의 변화와 지역별 특화도, 시·군 간의 통행, 통·통학 및 통행, 시외 스운행 수 등의 자를 활용하였다. 셋째, 강원도 관 지역종합계획 및 광역경제권계획 등, 그리고 2011년 7월에 정 동계 의 효과와 환동해경제권의 전 에 관한 자 를 고 하여 강원도의 여 변화를 의하였다. 넷째, 거점도시 연계체계에 관한 이 적 고 을 통해 제시한 강원도 거점도시의 연계체계의 향, 그리고 강원도의 및 여 변화를 종합하여 강원도 발전을 위한 공간구조의 기본구상으로서, 거점도시 간 연계, 거점도시와 주변 지역 간의 네 워, 국내 및 국외 경제권과의 개 형 네 워 를 포 하는 라 이 글 거점도시 연계체계 구축전략을 제시하였다.

거점도시 연계체계에 관한 이 적 검토에 따 면, 도시권은 중심도시와 주변 지역 간의 기능적 연계를 거로 다수의 도시가 동 적 공간으로 급되고, 통 및 통학 등을 통한 기능적 연계, 공간적 연결성, 공간적 또는 시간적 거리를 주요 확정요소로 활용하고 있다. 도시권 확정에 관한 선행연구의 고 을 통해서 도시권이 일상 활이 영위 수 있는 공간적 위로서 중심도시와 주변지역으로 구성되며, 주변지역은 중심도시로부터 일정한 거리 또는 통행시간 내에 있거나, 통 이나 통학, 상 구 등 중심도시와의 기능적 연계를 갖는다는 것을 인할 수 있 다.

네 워 도시는 공간적 적보다는 도시간의 네 워 구축이 필요요 이며 일정한 공간적 위 내에서 네 워 를 구축하여 적경제와 네 워 경제를 동시에 추구한다. 네 워 도시를 구성하는 도시들은 이 적 기능으로 특화되어 도시 간에 상호보 성을 기 로 위의 경제를 추구하는 네 워 (web network)적 특 을 가지며, 네 워 상에서의 도시가 갖는 성이 도시의 중심성을 정한다. 도시 간의 관계도 네 워 에 의해 연하게 연계되고 상호보 성에 의해 지지 다. 즉, 도시 간의 수 적 연계와 향적 을 통해서 특정 도시의 이 시스 전반으로 파급되어 시 지효과가 상대적으로 게 발 한다. 네 워 도시의 대표적 인 스타 에서는 네 워 의 원활한 기능을 위해 광역적 정책 및 계획체계를 운영하고 있는, 상·하위의 지 정부와 지 의

, 기 단체, 시민단체 등이 수 적 상호조정을 통한 정책 정 시스 을 구축·운영하고 있다. 또한 광역적 계획에서는 활환경 및 동환경의 적 개선과 도시 간의 협력과 연계, 경제주체인 기 간의 상호 용 증진 등 도시간에 형성 네 위 의 효 성 제고를 위한 정책이 중심이 되며, 지 계획에서는 광역적 정책을 지원하기 위하여 교통연계성 제고, 지 기반 인프라 강화, 경관 및 자연환경보호, 도시재 , 러스터조성 등의 물리적 계획이 주로 다 어지고 있다. 즉, 네 위 도시의 간은 도시 간의 협력이나 기 간의 상호연계이며 교통 구축, 주거환경개선, 단지조성 등은 네 위 의 형성과 활동을 진시 는 물리적 기반이다.

도시권과 네 위 도시에 관한 이 적 검토를 통해서 강원도의 거점도시 연계 체계의 향을 설정하였다. 강원도의 에 비추어 보 을 , 네 위 도시를 기반으로 하되, 부분적으로 도시권을 육성하는 형 의 라이 글 거점도시 연계체계가 적 타당성이 있다고 판단하였다. 또한 강원도의 거점도시 연계체계는 수도권과 충 권을 비 한 국내의 다른 광역경제권과의 연계·협력, 환동해 경제권 및 환 해경제권 등의 발전 전 을 감안할 경우 국내 타 지역 및 국외 주요 경제권과의 연계를 동시에 추구하는 개 형 네 위 로서 구축되는 것이 바 한 것으로 파 하였다.

강원도의 분 에서는 강원도의 인구규모 및 인구이동, 구조 및 지역 별 특화도, 시·도간 및 시·군 간의 통행구조를 고 하여 거점도시 연계체계 구축의 여 을 검토하였다. 인구규모에서는 춘천, 원주, 강릉이 거점도시로서의 위상을 지하고 있으나, 강릉은 지 적인 인구의 감소를 보이고 있어 거점도시로서의 위상이 점차 하 우려를 나타내고 있다. 인구이동에서는 도내의 시·군 간 이동보다 강원도 외부지역, 특히 수도권 및 충 권과의 이동이 높 으며 수도권으로의 인구 출이 심각하여 인구감소의 주요인으로 해 되 다. 구조로

강원도의 주력 은 도소 과 및 숙박 위주이며, 제조 은 위 로는 제이나¹³⁾ 상위 두 종과는 차를 보이고 있다. 또한 도소 과 및 숙박 은 양적으로는 3대 도시에 중되어 있으나 특화도(LQ)에서는

나 등 관광도시를 중심으로 분포되어 있다. 강원도와 외부지역 간 통행구조를 보면, 수도권과의 통행 이 월등히 높으며, 교통수단별로는 전반적으로 용차의 비 이 스나 도에 비해 우 높지만, 대중교통 서비스가 발 지역에서는 스나 도 등 대중교통의 이용 이 높은 것으로 분 되 다. 춘천, 원주, 강릉 간의 통행구조의 경우, 춘천-원주, 원주-강릉 간에는 연계의 수준이 상대적으로 높은 반면 춘천-강릉 간에는 은 수준을 보였는 , 이는 원주에서 춘천이나 강릉이 비교적 거리인 반면, 춘천과 강릉 이의 거리는 상대적으로 원거리이기 문인 것으로 해 다. 또한 거점도시와 주변지역 간의 통행구조를 살펴보면, 춘천- 천, 원주- 성- 천, -양양-강릉-동해- 등 거점도시와 인접한 도시 간에 통행 이 아 연계성이 높으며, 동해안 지역에는 부터 에 이 는 광역적인 선형 네 워 가 발 되어 있는 것으로 수 있다.

인구, , 통행구조의 가지 측면에서 여 을 가해 보면, 춘천, 원주, 강릉은 도시규모 면에서 거점도시로서 위상을 보 하고 있다. 제조 이 미약하다는 점에서 거점도시 간에 경제적 네 워 구축에 한계가 있으며, 구조의 재 과 도시별 기능배분에 관한 계획과 행전략이 시급한 과제인 것으로 판단되 다. 통행구조 측면에서는 거점도시 각각을 중심으로 인접한 시·군과의 도시권 개념의 연계가 나타나며, 두 개의 축(춘천- 천- 성-원주, -양양-강릉-동해-)과 원주-강릉 간의 동서축에서 상대적으로 높은 연계성이 나타나고 있다. 그러나 춘천-강릉 간의 통행 은 상대적으로 으므로 춘천-강릉 간의 교통인프라의 구축이 필요한 것으로 분 되 다.

강원도 관 계획과 장 여 변화를 검토하기 위해서 강원도 차원의 종합계획 및 경제권개발계획과 중 정부 차원의 국토종합계획 및 지역발전5개년계획을 검토 다. 또한 동계 의 경제적 파급효과와 환동해경제권의 전 도 의하였다. 제4차 국토종합계획 수정계획(2011-2020)에서는 대도시권을 중심으

13) 제조 을 강원도의 3대 에 해당되는가에 대해서는 이 의 여지가 있으나, 도소 과 숙박 및 점 다 으로 다수를 점하는 교육서비스 이나 협 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스 은 의 특성상 지역발전을 주도하기는 곤 하므로 제조 포함하여 도 및 소 , 숙박 및 점 , 제조 을 3대 기간 으로 본다. 자 한 내용은 p.58의 각주4)를 조 바 .

로 광역경제권 단위의 자체역과 대외경쟁력을 강화하고 중심도시를 고
위
로 연계하여 게이 이 기능을 부여하는 도시권계획을 제시하고 있다. 강
원도내 대도시 부재에 대응하면서 이와 같은 계획을 행하기 위해서는 강원도
의 거점도시 간의 기적인 네 위 를 구축해야 하며, 일차적으로 춘천과 강
릉 간의 연계성을 제고할 수 있는 안을 모 해야 한다. 또한 거점도시는 타 광
역경제권과의 게이 이 기능을 함으로써 강원도 내의 각 도시가 거점도시를
통해 외부지역과 하게 연계 수 있어야 한다.

제3차 강원도 종합계획 수정계획에서는 강원도의 7대 성장축으로서 3개
축과 4개의 동서축, 그리고 6개의 활권을 설정하고 있다. 그러나 6대 활권은
춘천권, 원주권, 강릉권 이외의 활권은 성장 재력이 우 은 을 고려할
활권 간에 형적 발전보다는 활권 간에 과도한 경쟁과 상호 배타성이
증대 가능성이 높다고 판단되 다. 지역발전 5개년 계획에서는 강원도의 선도
프로 로서 춘천-양양 간 고 도로와 동해고 도로의 연장(동해- , 주문진-
, 원주-강릉 간 도, 제2영동고 도로(경기 광주-원주)를 선정하고 있다.

동계 의 개최에 따라 원주-강릉 간 고 화 도의 설은 하며, 춘천
-양양 간 고 도로는 춘천-강릉 간의 네 위 를 강화할 수 있는 간선교통축이
수 있다. 그러나 극적으로는 동서고 화 도(춘천-)를 통한 고 교통
이 충되어야 할 것이다.

강원광역경제권 발전계획에서는 선도 과 전략 중심의 네 위
구축과 국제적 성장거점의 육성을 제시하고 있으나, 간 연계와 협력 강화
와 같은 구체적 천전략은 되어 있다. 또한 발전거점 육성계획도 6대 활
권별 기능만 제시하였을 이들 간의 연계전략이 여되어 있다. 다만 광역경제
권 간 연계로서 강원도와 충 권 간의 광역적 의 구상, 수도권과 연접지역
의 관광개발 및 물류기지 조성 등이 제시되 으며, 동해안권의 단소재 과
포 및 의 제 간의 경제적 네 위 를 제시하고 있다.

2018년 개최 정인 동계 은 영동권 지역이 발전할 수 있는 호의
기 가 수 있다. 동계 개최에 따라 고 화 도 등의 교통인프라가 충

되고, 역 권 개발 등 각종 개발 이 상 다. 그러나 에 따른 기반시설 충, 개발 과 연계한 지역발전계획의 수 과 적극적인 추진이 없을 경우 이 재정적 위기에 위 성도 높다. 그리고 환동해경제권은 영동지역이 접적으로 포함되는 국제적 경제권으로서 한국, 일본, 중국, 러시아로 구성 다. 환동해경제권은 보 하고 있는 재력에 비해 재 지의 가시적 성과는 미약하다. 그러나 두만강 지역의 GTI 을 비 하여 환동해 연안지역 간의 경제적 교류와 물류가 대 에 따라 영동지역은 환동해경제권의 심지역으로 부상할 가능성이 우 높다. 그러나 영동지역이 환동해경제권의 중추지역으로서의 지를 보하기 위해서는 교통 및 물류시설의 정비와 관 국가 간의 경제적인 네 워 구축과 교류의 대 그리고 협력체제가 활성화되어야 한다.

강원도 거점도시 연계체계의 구축 전략으로는 거점도시 간의 연계를 통한 경제 네 워 와 거점도시와 주변지역 간의 네 워 그리고 강원도를 둘러 국내외 지역과의 개 형 네 워 의 구축을 제시하였다.

춘천, 원주, 강릉의 거점도시 체 간의 연관을 중심으로 하는 경제적인 네 워 를 구축하는 것이 적이다. 발적으로 분포되어 있는 소규모 체 를 거점도시를 중심으로 거점화, 단화하며 거점도시별로 과 기능의 적절한 배분이 필요하다. 또한 거점도시별 관 간의 기 네 워 를 활성화하려면 간선교통 인프라를 충하여 거점도시가 고 으로 연 되어야 한다. 거점도시와 주변지역 간의 연계는 춘천- 천, 원주- 성, 강릉-동해와 같이 거점도시와 연계성이 강하고 공간적으로도 연 주변도시를 단일 도시권으로 설정한다. 거점도시가 주변 소도시와 도시권으로 연계 경우 규모의 경제를 통한 시 효과가 극대화 것으로 상 다. 또한 강릉- 의 와 같이 거점도시와 공간적으로 이 되어 있으나 기능적으로 한 관계를 갖는 도시에 대해서는 교통 기반시설의 충 등을 통하여 네 워 를 강화한다.

거점도시와 주변지역 간에는 이중 간의 전 연계보다는 종 간의 협력이나 동일 기 내에서 (단지 또는 제조시설 등)과 (오 스) 등의 특성에 따라 거점도시와 주변지역의 여 에 적합한 기능을 배분하고

이들간의 한 이동을 위한 국지적 교통인프라를 구축한다. 또한 기 의 중추 기능이 지하는 거점도시와 이나 연구 등의 기능이 지하는 소도시 간에 한 이동을 위해 국지적 교통 이 충 하게 갖추어져야 한다. 지 으로 개 형 네 위 로서 춘천, 원주, 강릉은 광역적인 경제교류의 거점으로서 강원도의 관문(gateway) 기능을 당해야 한다. 거점도시는 물류거점 만 아니라 고차의 지 기반 서비스의 중심지 역할을 해야 한다. 이러한 점에서 거점도시에는 통 및 물류기능과 함께 대학과 연구소 등의 연구개발(R&D), 기 지원 등의 다양한 경제활동 지원체계가 구축되어야 할 것이다. 거점도시가 대외적 교류 구의 기능을 원활하게 하기 위해서는 광역적 교통 및 통 인프라가 구축되어야 할 것이다.

2. 정책적 시 점과 향 과제

본 연구는 강원도를 대상으로 광역경제권 단위의 지역발전과 경쟁력을 제고하기 위한 공간적 모 을 제시하고자 하였다. 도시권과 네 위 도시를 이 적 기 로 하여 강원도의 거점도시가 경제적 네 위 로 연계되어야 하고 거점도시와 주변지역 간에는 도시권과 네 위 가 복합적으로 구축되며, 국내외 타 경제권과의 광역적 연계를 구축하기 위하여 거점도시를 게이 이로 하는 개 형 네 위 를 제안하였다.

본 연구의 의의는 다 과 같은 가지 측면에서 아 수 있다.

째, 거점도시 연계체계의 구축에 따른 강원도의 적 문제를 파 하고 계획적 과제를 도출 다는 점이다. 강원도의 적 문제는 거점도시 간의 연계가 비교적 은 수준을 나타내고 있으며, 지리적 특성상 고 교통 도 충분히 충 되지 하여 도시 간의 이동성도 미 하다는 것이다. 이로 인하여 도시권의 형성 이나 도시 간의 네 위 구축에 상당한 어려 이 상 다. 다만 거점도시와 부분적으로는 상호 접한 관 을 갖는 도시도 발견되고 있어 국지적 차원에서 도시권으로 육성할 수 있는 가능성도 있다. 또한 개의 거점도시 중에서 춘천-강

릉 간의 연계성이 상대적으로 우 약한 상을 나타내고 있다는 점에서 춘천과 강릉 간의 연계성을 제고하는 것이 보다 중요한 과제라는 점을 과 하였다.

둘째, 관 계획의 한계를 지적하고 계획적 대안을 제시 다는 점이다. 제3차 강원도 종합계획 수정계획에서 제시하는 6대 활권 중 거점도시 중심의 활권과 나머지 활권 간에 차가 심하여 활권 간에 형적 발전보다는 과도한 경쟁과 상호 배타성이 우려 을 지적하였다. 또한 춘천-양양 간 고 도로와 동서고 화 도(춘천-)는 춘천-강릉 간의 미약한 연계성을 획기적으로 제고할 수 있는 기반시설로서 강원도의 발전은 물 강원도를 통해 수도권과 환동해 경제권을 연 하는 간선축 기능을 할 수 있다. 동서고 화 도의 효과를 배가하기 위해서는 재 춘천- 간의 선을 춘천-양양 간으로 조정하는 것이 동해안의 국제적 교통거점으로 성장할 양양공 과 동해 , 등과의 연계성 측면에서 합리적이다. 강원도와 외부 광역경제권 간 간 연계를 위해서 거점도시별로 부문, 관 지 기반 서비스, 지원체제를 구축함으로써 관문 기능을 강화해야 한다. 또한 거점도시를 중심으로 하는 도시네 위 를 원활하게 구축하여 동시 기 위해서는 기 과 주민, 지 정부 등이 중심이 되는 광역적 협의·조정기구가 필요하다.

셋째, 강원도의 발전 향을 제시하였다. 재의 여 과 기존 계획, 그리고

동계 과 환동해경제권의 변화 등 외부적 여 변화에 기 하여 강원도의 공간구조는 도시권 형 보다는 네 위 형 구조가 보다 적합하며 네 위 를 통해서 거점도시와 주변지역, 거점도시와 거점도시 간의 연계체계를 구축하는 것이 효과적인 안으로 판단하였다. 그리고 네 위 를 기반으로 하는 거점도시 연계체계의 구축과 원활한 운영을 위해서는 도시 간의 협의기구를 통한 수 적 교류가 대되어야 하며 물리적으로는 도시 간을 하게 이동할 수 있는 교통 인프라의 충이 되어야 한다. 또한 강원도는 타 광역권에 비하여 인구, , 기반시설 등 대부분의 측면에서 경쟁력이 약한 정이다. 따라서 자체적인 성장에는 한계가 있 을 시하고 수도권을 비 한 국내 타 광역경제권과의 연계를 도모해야 하며, 특히 발전 재력이 우 것으로 가되고 있는 환동해경

제권과 면해 있다는 지적 장점을 적극 활용하여 국내외 경제권과의 기적 연계를 도모하는 개형네워를 구축해야 한다.

이상의 연구과를 통해서 본 연구는 지역계획 측면에서 강원도와 같이 대도시가 부재하고 거점도시가 중소도시로만 구성되며, 도시 간의 연계성도 부족한 지역을 대상으로 도시네워의 구축에 거한 지역발전의 공간모을 제시하였다. 또한 정책적 측면으로는 강원도의 3대 도시인 춘천, 원주, 강릉을 중심으로 거점도시 간 및 거점도시와 주변지역 간의 연계체계를 구축함으로써 강원도의 전체적인 지역발전 효과를 극대화함과 동시에 지역 내에서는 3대 거점도시를 중심으로 하는 중소도시 중심의 형발전의 모을 제시할 수 있다는 점에서 지역발전 정책분야에 일조할 수 있을 것으로 기대다.

다만, 여러 가지 여상 거점도시 간의 연계체계 구축을 통한 지역발전의 공간모에 대한 구체적 천안을 제시하지 하고 거시적 측면의 향 설정에 그고 있다는 점은 연구의 한계로는다. 따라서 본 연구에서 제시한 거점도시와 주변지역 간의 도시네워, 거점도시 간의 연계를 통한 경제적 네워, 그리고 수도권을 비한 국내 타 광역경제권 및 환동해경제권이나 환해경제권 등과 강원도를 연계시는 개형네워의 구축에 관한 체계적인 연구가 향에이어 필요가 있다. 특히 3대 거점도시별 기능적 특화 및 도시간의 기능분과 협력적 연계를하는 관정책의 개발과 추진안에 대한 체계적인 연구가이어져야 할 것으로다.

참 고 문 헌

- 강원도. 1999. 「강원동해안 광역권 지정·개발계획」. 강원 : 강원도.
- 강원도. 「강원통계연보」. 강원 : 강원도.
- 강원도. 2007. 「제3차 강원도종합계획 수정계획」. 강원 : 강원도.
- 강원광역경제권 연구회. 2010. 「강원광역경제권 형성의 전략과 과제」. 강원 : 도서출판 다 .
- 강원권 광역경제발전위원회. 2009. 「강원광역경제권 발전계획 2009-2013」. 강원 : 강원권 광역경제발전위원 .
- 구정은. 2009. “ 가도시권(Megacity Region, MCR)”. 「국토」 통권 제335호. 2009. 9.
- 국가균형발전위원회·산업자원부. 2004. 「제1차 지역발전 5개년계획」 .
- 서 : 국가 형발전위원 . 자원부.
- 국토개발연구원. 1985. 「대도시권 관리를 위한 정책연구(1) : 대도시권의 설정과 기능정 향」. 경기 : 국토연구원.
- 국토해양부. 2011. 「제4차 국토종합계획 수정계획 2011-2020」. 경기 : 국토해양부.
- 권오혁. 2009. “네 위 도시의 이 적 검토와 동 권에의 적용 가능성에 관한 연구”. 「한국경제지리학 지」 제12권 제3호 : pp.277-290. 서 : 한국경제지리학 .
- 권오혁·신철지. 2005. “네 위 도시의 연계구조와 발전전략”. 「공간과 」 통권 제24호 : pp.154-174. 서 : 한국공간환경학 .
- 권용우. 1986. “서 주변지역의 교외화에 관한 연구”, 「지리학 」 별호 2,
- 서 : 서 대학교 지리학과.
- 권용우. 2001. “수도권 광역도시권의 설정”. 「국토계획」 제36권 제7호 : pp.197-219.

- 서 : 대한국토·도시계획학 .
- 권창가정현욱. 2007a. “광역대도시권역 설정과 도시와 지역통계의 활용”. 「제10 지역발전포 발표문」 : pp.41-66.
- 권창가정현욱. 2007b. “대도시 광역권 설정과 권역별 공간특성 비교”. 「국토연구」 통권 제52권 : pp.39-58. 서 : 대한국토·도시계획학 .
- 김광익 외. 2007. 「도시권 확정」. 대전 : 통계 .
- 김동주구정은. 2009. “국토선진화를 위한 도시권 육성전략과 과제”. 「국토」 통권 제335호. 2009. 9.
- 김동주 외. 2010. 「글로벌 도시권 육성 안 연구 01」. 경기 : 국토연구원.
- 김범수. 2010. 「강원 도시권 설정 연구」. 강원 : 강원발전연구원.
- 김용웅. 1997. “광역권 개발계획의 도 배경과 발전 향”. 「국토연구」 제26권 : pp.1-18. 경기 : 국토연구원.
- 김용창. 1997. “ 재구조화와 도시공간구조 변화”. 「국토」 통권 제191호 : pp.32-40. 경기 : 국토연구원.
- 김원배 외. 2005. 「환동해경제권 형성을 선도하기 위한 동해안지역의 대외전략」. 경기 : 국토연구원.
- 김원배. 2001. “환 해권 도시네 위 의 형성과 전 ”. 「공간과 」 통권 제15호 : pp.168-197. 서 : 한국공간환경학 .
- 김주영. 2003. “네 위 도시이 을 적용한 도시의 효 성 분 ”. 「국토연구」 통권 제38호 : pp.63-78. 경기 : 국토연구원.
- 김진범·양하백. 2006. “광역권개발계획의 가와 진단”. 「국토연구 제48권 : pp.55-70. 경기 : 국토연구원.
- 김호철·김철수. 2004. “광역계획권 설정지표에 관한 연구”. 「국토계획」 제39권 제4호 : pp.7-18. 서 : 대한국토·도시계획학 .
- 류종현. 2010. 「강원도의 동 아 관문(gate-way) 도약 전략」. 강원 : 강원발전연구원.
- 류종현. 2010. 「강원-수도권 상 발전전략」. 강원 : 강원발전연구원.
- 박삼욱. 2002. “네 위 계의 ; 의 계화와 국지화”. 「대한지리학 지」 제37권 제2호 : pp.111-130. 서 : 대한지리학 .

- 박삼옥. 2003. “네 워 계에서의 변화; 워 대도시권의 러스터”.
「지리학」 제42호 : pp.17-32. 서 : 서 대 국토문제연구소.
- 박태일·주원. 2011. 7. 6. “ 동계 개최의 경제적 효과”. 「안과 과제」 :
pp.11-17. 서 : 대경제연구원.
- 손정렬. 2011. “새로운 도시성장 모형으로서의 네 워 도시”. 「대한지리학 지」
제46권 제2호 : pp.181-194. 서 : 대한지리학 .
- 신윤철·이종상. 2003. “서 광역도시권의 계보적 설정”. 「국토계획」 제38권 제3호 :
pp.57-67. 서 : 대한국토·도시계획학 .
- 윤승현. 2009. 「두만강지역의 개발 전략과 환동해권 대 안」. 강원 :
강원발전연구원.
- 이재하. 2003. “ 계도시지역 과 그 지역정책적 함의”. 「대한지리학 지」 제38권
제4호 : pp.562-574. 서 : 대한지리학 .
- 이주현. 2010. “대도시권 거 스 비교연구; 미국 미니애 리스와 그의
정책네 워 를 중심으로”. 「지 행정연구」 제24권 제1호 : pp.137-159.
서 : 한국지 행정연구원.
- 이태일. 1982. “서 과 주변지역간의 상호 용에 관한 분 연구”. 「국토연구 1」.
경기 : 국토연구원.
- 이희연·송종홍. 1995. “서 대도시권역의 설정과 지역구조에 관한 연구”.
「대한지리학 지」 제30권 제1호 : pp.35-56. 서 : 대한지리학 .
- 이희열·주미순. 2007. “부 광역도시권 설정에 관한 연구”. 「한국경제지리학 지」
제10권 제2호 : pp.167-181. 서 : 한국경제지리학 .
- 임태성·서세훈·박현욱. 2008. “2018년 동계 재도전에 대한 강원도민
인 조 ”. 「한국체육학 지」 제47권 제2호 : pp.259-268. 서 : 한국체육학
- 정상은. 2010. “중국의 도시화와 경제성장”. 「동 아경제연구」 제22권 제1호 :
pp.173-191. 서 : 한국동 아경제학 .
- 최재현. 2002 “1990년대 한국도시 계의 차원적 특성에 관한 연구”.
「한국도시지리학 지」 제9권 제2호 : pp.33-49. 서 : 한국도시지리학 .
- 최진호·이종렬. 1984. “서 교지역의 교외화의 성 과 특 ”. 「국토연구 3」 :

- pp.34-52. 경기 : 국토연구원.
- 한국교통연구원. 2009. 「전국 지역 간 여 O-D 조」 경기 : 한국교통연구원.
- 허우금. 2003. “인터넷 하이 로 본 도시네 위”. 「대한지리학 지」 제38권 제4호 pp.518-534. 서 : 대한지리학 .
- 2018평창동계올림픽유치위원회. 2011. “2018 동계 의 개최의의” 발표자 .
- Albrechts, L. and Lievois, G. 2004. The Fiemish diamond : urban network in the making? *European Planning Studies* 12(3) : pp.351-370.
- Arndt, M., Gawron. T., and Jahnke, P. 2000. Regional policy through co-operation : From urban forum to urban network. *Urban Studies* 37(11) : pp.1903-1923.
- Batten, D. F. 1995. Network cities : creative urban agglomeration for the 21st-century, *Urban Studies* 32(2) : 313-327.
- Burgess, E. W. 1925. *The Growth of the City*. University of Chicago Press., Chicago.
- Cabus. P. and Vanhaverbeke, W. 2006. The territoriality of the network economy and urban networks : evidence from flanders. *Entrepreneurship and Regional Development* 18(1) : pp.25-53.
- Camagni, R. 1993. From city hierarchy to city networks : reflections about an emerging paradigm, in Lakshmanan, T. R. and Nijkamp, P. (eds.), *structure and Change in the Space Economy : Restschrift in Honour of Martin Beckmann*. Springer Verlag. Berlin : pp.66-87.
- Camagni, R., Diappi, L., and Stabilini, S. 1994. City networks : an analysis of the Lombardy region in terms of communication flows, in Cuadrado-Rooura, J., Nijkamp, P., and Salva, P. (eds.), *Moving Frontiers : Economic Restructuring, Regional Development and Emerging Networks*. Avebury. Aldershot : pp.127-148.
- Capello, R. 2000. The city network paradigm : measuring urban network externalities. *Urban Studies* 37(11) : pp.1925-1945.

- Castells, M. 1996. *The Rise of ;Network society*. Blackwell. Oxford.
- Church, A. and Reid, P. 1996. Urban power, international networks and competition : the example of cross-border cooperation. *Urban Studies* 33(8) : pp.1297-1318.
- Curtis, C. 2008. Planning for sustainable accessibility : the implementation challenge. *Transport Policy* 15(2) : pp.104-112.
- de Goei, B., Burger, M. J., van Oort, F. G., and Kitson, M. 2010. Functional polycentrism and urban network development in the Greater South East, United Kingdom : evidence from commuting patterns, 1981-2001. *Regional Studies* 44(9) : pp.1149-1170.
- Florida, R., Gulden, T. and Mellander, C. 2008. The rise of the mega-region. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 1 : pp.459-476.
- Frenken, K. and Hoekman, J. 2006. Convergence in an enlarged Europe : the role of network cities. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie* 97(3) : pp.321-326.
- Gordon, I. R. and McCann, P. 2000. Industrial clusters : complexes, agglomeration and/or social networks? *Urban Studies* 37 : pp.513-532.
- Gottmann, J. 1961. *Megalopolis : The Urbanized North Eastern Seaboard of the United States*. Twentieth Century Fund, New York.
- Governa, F. and Salone, C. 2005. Italy and European spatial policies : polycentrism, urban networks and local innovation practises, *European Planning Studies* 13(2) : pp.265-283.
- Hall, P. and Pain, K. 2006. *The Polycentric Metropolis : Learning from Mega-City Regions in Europe*. Earthscan, London.
- Heinelt, H. and Niederhafner, S. 2008. Cities and organized interest intermediation in the EU multi-level system. *European Urban and Regional Studies* 15(2) : pp.173-187.
- Hilbers, H. D. and Wilmink, I. R. 2002. The supply, use and quality of Randstad

- Holland's transportation networks in comparative perspective. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie* 93(4) : pp.464-471.
- Hohenberg, P. M. and Lees, L. M. 1985. *The Making of Urban Europe : 1000-1950*. Harvard University Press, Cambridge.
- Hoyler, M., Kloosterman, R. C., and Sokol, M. 2008. Polycentric puzzles : emerging mega-city regions seen through the lens of advanced producer services. *Regional Studies* 42(8) : pp.1055-1064.
- Kloosterman, R. C. and Lambregts, B. 2007. Between accumulation and concentration of capital : comparing the long-term trajectories of the Dutch Randstad and London urban systems. *Urban Geography* 28 : pp.54-73.
- Kloosterman, R. C. and Musterd, S. 2001. The polycentric urban region : towards a research agendas. *Urban Studies* 38 : pp.623-633.
- Marvin, Simon, Alan Harding, and Brian Robson. 2006. *A Framework for City Regions*. Office of the Deputy Prime Minister : London.
- Meijers, E. 2005. Polycentric urban regions and the quest for synergy : is a network of a cities more than the sum of the parts? *Urban Studies* 42(4) : pp.765-781.
- Pain, K. 2008. Examining 'core-periphery' relationships in a global city-region : the case of London and South east England. *Regional Studies* 42(8) : pp.1161-1172.
- Pain, K. and Hall, P. 2008. Informational quantity versus informational quality : the perils of navigating the space of flows. *Regional Studies* 42(8) : pp.1065-1077.
- Parr, J. B. 2004. The polycentric urban regions : a closer inspection. *Regional Studies* 38 : pp.231-240.
- Priemus, H., 2001. Corridors in the Netherlands : apple of discord in spatial planning. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geographie* 92(1) : pp.100-107.

- Priemus, H., 2007. The network approach : Dutch spatial planning between substratum and infrastructure networks. *European Planning Studies* 15(5) : pp.667-686.
- Priemus, H. and Zonneveld, W. 2004. Regional and transnational spatial planning : problems today, perspectives for the future. *European Planning Studies* 12(3) : pp.283-297.
- Schwanen, T., Dieleman, F. M., and Dijst, M. J. 2004. The impact of metropolitan structure on commute behavior in the Netherlands : a multilevel approach. *Growth and Change* 35 : pp.304-334.
- Scott, A. J. 1999. Global City-Regions and the New World system. Department of Policy Studies and Department of Geography, UCLA. Los Angeles.
- Suarez-Villa, L. and Rama, R. 1996. Outsourcing, R&D and the pattern of intra-metropolitan location : the electronics manufacturing industries of Madrid. *Urban Studies* 33(7) : pp.1155-1197.
- Taylor, P. J. 2004. Regionality in the world city network. *International Social Science Journal* 56(3) : pp.361-372.
- Taylor, P. J, Evans, D. M., and Hoyler, M. 2009. The UK space economy as practised by advanced producer service firms : identifying two distinctive polycentric city-regional processes in contemporary Britain, *International Journal of Urban and Regional Research* 33(3) : pp.700-718.
- Taylor, P. J, Evans, D. M., and Pain, K. 2008. Application of the interlocking network model to mega-city-regions : measuring polycentricity within and beyond city-regions. *Regional Studies* 42(8) : pp.1079-1093.
- Thompson, G. 2003. Between Hierarchies and markets : The Logic and Limitations of Network Forms of Organization. Oxford University Press. Oxford.
- Titheridge, H. and Hall, P. 2006. Changing travel to work patterns in South East England. *Journal of Transport Geography* 14(1) : pp.60-75.

van Oort, F., Burger, M., and Raspe, O. 2010. On the economic foudation of the urban network paradigm : spatial Integration, functional integration and economic complementarities within the Dutch Randstad. *Urban Studies* 47(4) : pp.725-748.

SUMMARY

The Regional Development Strategy through Networking the 3 Core Cities in Gangwon Province

Dong-Il Lim, Jeong-Gon Cho, Pillsung Byun

This study is performed on the purpose of making the spatial model on regional development of small cities by networking the 3 core cities in Gangwon Province. And the main discussion of the study is as follows.

First, the basic concepts of networking the core cities of Gangwon Province are established on the basis of the theories and examples of urban area and network city.

Second, the planning tasks are suggested by analysing the data of inter-city linkages in Gangwon Province. In this analysis, the population and population migration, industry, commuting pattern, and bus schedule are examined.

Third, the basic concepts and the planning tasks of networking the core cities of Gangwon Province are re-examined and modified on the basis of plans and changes which are related to the future of Gangwon Province. And the visions and prospects of Pyeongchang Olympic Games and East-Sea Economic Area as well as the regional economic plans and development plans of Gangwon Province are examined.

Fourth, the concepts on spatial structure of Gangwon Province are proposed. And the concepts consist of 3-dimensional level : networking of the core cities and peripheral areas, networking among the 3 Core cities, and networking between Gangwon Province and economic areas outside the province.

■ Key words : Network City, Metropolitan Area, Gangwon Province