

韓國都市의 地理的 變遷過程

權 容 友

<目 次>	
1. 序 論	(4) 都市成長段階의 時代區分
(1) 研究目的	3. 韓國都市의 地理的 變遷過程
(2) 研究範圍	(1) 第Ⅰ時期(1789~1930)
2. 韓國都市成長段階의 時代區分	(2) 第Ⅱ時期(1930~1945)
(1) 都市成長의 理論的 背景	(3) 第Ⅲ時期(1945~1960)
(2) 都市成長要因의 指標變化	(4) 第Ⅳ時期(1960~1975)
(3) 都市人口指標의 變化相	4. 結 論

1. 序 論

(1) 研究目的

1789年의 韓國의 人口統計를 分析한 資料에 依하면 2萬人以上의 人口를 지닌 都市가 3個밖에 없다¹⁾. 그러나 1975年의 統計에서는 2萬人以上의 都市數가 南韓만 해도 141個이며 都市化率 또한 58.4%로 나타나 人口의 半이상이 都市地域에 居住하고 있음을 보여준다. 이러한 事實에서 우리는 現在의 既存都市가 어떻게 發祥하여 如何한 空間構造變化를 겪으면서 發展해 왔는가 라는 問題에 관심을 가지게 된다. 이제까지 우

리나라의 都市化研究는 地理的 立場에서의 時系 列別分析에 의한 都市成長 研究나 社會科學分野에서의 都市發達에 관한 研究가 있어 왔다²⁾. 그러나 중래의 都市化研究는 都市地域의 數나 規模上의 成長過程을 分析하는 데 치중되었을 뿐, 이들 都市地域이 全 國土空間上으로 擴大되어가는 問題에 重點을 두면서 空間化過程으로서의 都市化(urbanization as a spatial process) 研究를 行한 例는 별로 없었다. 우리나라 都市의 空間構造變化研究에서 提起되는 여러 問題中 가장 重要하게 생각되는 것은 다음의 세가지 問題라고 생각된다³⁾. 첫째로, 어째서 現在의 既存都市가 지금의 位置에 立地하여 成長해 왔는가? 둘째로, 都市變遷上 우리나라의 都市들이 어떻게 무슨 理由로 成長할 수 있었으며 특히 產業化와는

- 1) 孫禎睦, 1974, “李朝時代의 都市規模와 그 國際比較”, 도시문제, 제9권, 제10호, p.110. 本研究論文에는 1789年의 「戶口總數」 1907년 「韓國戶口表」 1917년 「朝鮮全道府郡面里洞名稱一覽」을 利用하여 1789년의 朝鮮人口를 算定해 놓았다.
- 2) 洪慶姬, 1962, “韓國의 都市化—第1部 日政時代”, 慶北大學校論文集, 第六集, pp.287~325.
 洪慶姬, 1963, “韓國의 都市化—第2部 解放後 南韓의 都市化”, 慶北大學校論文集, 第七集 pp.353~379.
 洪慶姬, 1973, “韓國의 都市化—第3部 人口面으로 본 1960~70年間의 都市化”, 慶北大學校論文集, 第17輯, pp.87~110.
 姜大玄, 1963, “韓國의 都市成長”, 地理學, 1號, pp.15~31.
 李漢淳, 1963, “南韓都市人口의 膨脹과 生態”, 地理學, 1號, pp.67~82.
- Renaud, B., 1974, *The Evolution of the Urban System in Korea, 1910~1970: An Economic Interpretation*, a paper presented as the 25th Annual Meeting of the Association for Asian Studies.
- 3) Yeates, M.H. & Garner B.J., 1971, *The North American City*, Harper and Row, New York, pp.46~47.

어떤 關係를 맺으며 成長하여 왔는가? 세계로, 어쩌서 우리나라의 一部都市들은 他都市에 비해 보다 빠른 差別的 成長을 이룩할 수 있었는가? 이와 같은 觀點에 立脚하여 本論文에서는 ① 都市成長과 密接한 關係를 가지는 地理學的 要因을 檢討한 後, ② 이들 要因의 變化와 都市人口에 나타나는 여러 變化에 따라 韓國都市의 成長段階를 時期別로 區分하고, ③ 區分된 各時期上에서 우리나라都市의 地理的 變遷相이 本研究에서 檢討된 要因과 如何한 關係를 가지며 展開되었는가를 考察하고자 한다.

(2) 研究範圍

本論文의 研究對象 都市는 2萬人이상의 人口를 지닌 '府·市·邑'으로 局限한다⁴⁾. 研究對象 都市地域의 設定에 있어서 解放前은 全國, 解放後는 南韓만을 다루었다. 또한 都市境界가 各時代마다 다르기 때문에 그 當時 都市名에 따른 都市人口만을 선정하였다. 곧 解放前의 都市는 1944年을 基準으로⁵⁾ 年度를 소급해 올라가면서 同一한 명칭을 가진 府·邑 가운데 人口 2萬人이상의 地域 만을 선정, 이를 都市로 規定하였다. 解放後에는 南韓에 位置한 人口 2萬人이상의 市·邑만을 고려 都市로 選定하였다. 年度를 소급하여 人口統計資料를 綿密히 檢討한 結果 1789년의 人口 2萬人이상의 都市가 漢城·開城·平壤의 셋으로 밝혀졌다⁶⁾. 따라서 研究對象 期間을 1789년부터 始作하여 1975년까지 原則적으로 5年間의 간격을 두고 設定하였다. 資料로는 解放前의 경우에 國勢調查報告·朝鮮總督府統計年報, 解放後에는 人口센서스·各種統計年鑑을 利用하였다.

2. 韓國 都市成長段階의 時代區分

(1) 都市成長의 理論的 背景

都市成長을 야기시키는 몇가지 一般的 要因은 序論에서 提起한 세가지 問題, 즉 現在의 既存 都市의 立地와 成長·産業化와 關聯된 都市成長 그리고 差別的인 都市成長現象을 說明하는 過程에서 考察할 수 있다⁷⁾.

都市의 聚落의 發祥은 絶對的位置나 相對的位置와 깊은 關係를 가지며 出發하는 경우를 본다. 例컨대 絶對的位置로서 隱匿處·飲料水 供給源·洪水 避難地·防禦 要塞地 等 人類捷息을 만족케 하는 自然環境의 場所들이 初期 都市立地의 主要한 고려사항이었을 것이라고 分析되어진다. 또한 相對的位置로서는 흔히 江의 合流點·橋梁地·交叉路·交通上의 要路 等 취락이 수행해야 할 機能과 關連된 場所들을 지적할 수 있다. 이러한 場所들은 交通手段의 發達과 밀접히 關聯되어 있음을 알 수 있다.

그러나 都市人口規模를 增加시키는 데 영향을 미치는 여러 要因中 가장 重要한 것은 技術의 進歩에 따른 工業과 産業成長이다. 그리고 이러한 産業成長은 産業動力의 變化와 不可分의 關係를 가지게 마련이다. 흔히 都市成長에서 說明되어 왔듯이 現在의 大都市地域의 大部分은 그곳에서 形成된 産業發達에 힘입은 바 크며, 特히 急速度로 전개된 産業化時期에 都市의 骨格이 形成되었음을 알 수 있다. 이러한 産業化過程은 原料產地·生産地·消費市場 間의 流通構造를 원활하게 하며 보다 擴大시키는 交通手段에 依해 더욱 促進된다. Myrdal은 都市의 工業化와 人口

4) 建設部の 都市地域 設定基準에 依하면 都市形態를 갖추고 있으며 人口規模 5萬人이상인 地域을 市로, 人口規模 2萬人이상인 地域을 邑으로 規定하고 있다.

5) 府 20個(南韓 10個, 北韓 10個), 邑 54個(南 27, 北 27), 合 74個(南 37, 北 37) <出處> 朝鮮總督府人口調查 結果報告, 1944.

6) 李朝時代의 人口統計로는 各地方戶口數를 綜合記錄한 唯一한 資料인 「戶口總數」(1789年: 正祖 13年)가 있으나 많은 不合理한 點이 있다. 따라서 本論文에서는 同資料를 比較적 合理的으로 處理하여 1789年의 都市人口를 算定해 놓은 前揭論文(註 1)에 依據하였다.

7) Yeates, M.H. & Garner, B.J., 1971, *op. cit.*, pp.46~53.

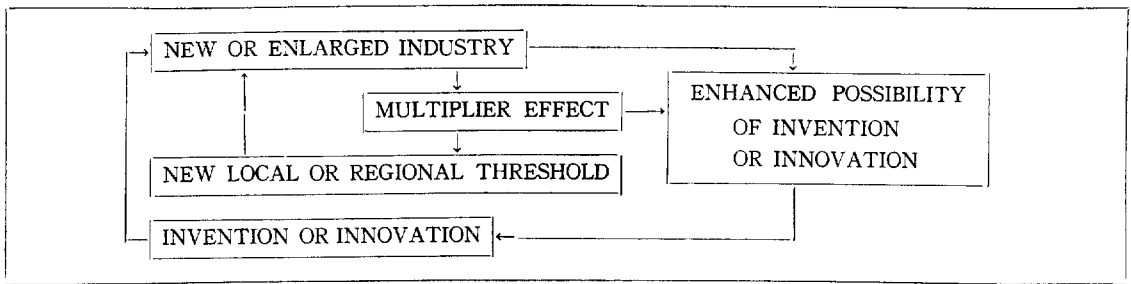


그림 1. The circular and cumulative process of industrialization and city-size growth.

出處 : Pred, A., 1965, "Industrialization, Initial Advantage, and American Metropolitan Growth," *Geographical Review*, Vol.55, Fig.1.

성장과의 密接한 關係를 循環 및 累積의 因果原理(principle of circular and cumulative causation)에 立脚하여 說明하고 있다⁸⁾. (그림 1)

그는 그의 原理를 乘數效果의 過程으로 풀어서 說明한다. 새로운 工場과 勞動者의 增加된 購賣力은 새로운 地域의 需要를 創出한다. 이것은 2次·3次 産業發達을 誘發시킨다. 이에따라 그 都市의 人口는 增加하게 되고 또한 그 都市는 좀더 專門化된 工業活動을 지원하기에 充分한 만큼 巨大하게 된다. 結局 乘數效果에 依한 人口成長은 새로운 需要를 創出함으로써 都市機能을 지원하기 위한 最小要求值(threshold size)의 擴大를 誘發하여 都市의 成長을 촉진하게 한다. 이러한 最小要求值의 擴大는 成長의 두번째 循環을 유도하여 都市의 成長이 결국 成長을 거듭하게 한다는 것이다. 그는 또한 擴大된 都市人口 사이에서 생겨난 相互作用의 增加量은 技術增進과 發明의 可能性을 強化하고 나아가서 다른 地域으로 부터 도입된 技術과 知識의 擴散을 容易하게 한다고 說明하였다. 結局 이러한 새로운 發明이나 技術革新이 開發되면 새로운 産業 내지는 擴大된 産業이 나타나서 새로운 人口增加를 促進시킨다는 것이다.

한편 都市의 成長은 地表空間上에서 一律적으로 進行되는 것이 아니라 오히려 都市間의 差別成長에 따른 都市化의 空間擴大에서 이루어진다는 點을 指摘할 수 있다. 都市의 差別成長을 유도하는 主要要因으로서 우선 位置의 因子를 들 수

있다. 그밖에 差別成長을 主導하는 先發利益으로서는 接近性의 變遷·地方企業化·資本利用度 地方의 産業主導 등을 고려할 수 있다.

以上에서 살펴본 都市成長에 관한 說明過程에서 구체적으로 浮刻된 都市成長의 地理學的 要因으로서 是 ① 交通手段의 發達과 ② 産業動力의 變化로 집약될 수 있겠다⁹⁾. 여기에 또 한가지 重要한 地理學的 要因으로서 人口의 自然增加와 流動人口의 都市流入으로 因한 社會增加의 兩面을 包含한 ③ 人口變動의 餘波를 追加할 수 있을 것이다. 이상의 交通手段·産業動力·人口變動의 세가지 要因들은 각각 獨立的 影響變數로서 作用하기보다는 相互聯關을 맺으면서 複合的으로 作用하여 都市를 變形시키는데 強力한 구실을 했을 것이다.

(2) 都市成長要因의 指標變化

本研究에서는 都市成長을 야기시키는 여러가지 可能性 중에서 特히 交通手段과 産業動力 등을 都市成長變形要因으로 強調한다. 그림 2는 韓國의 交通手段, 産業動力 上에 나타난 各指標가 時代別로 變化하고 있음을 例示한 것이다.

1) 交通手段의 發達

交通手段에 依해 韓國의 都市變化가 일어난것은 開港以後의 일이다.

船舶이 都市成長과 밀접한 關聯을 맺은 事實은 港口를 形成함으로써 落後한 漁村을 近代港

8) Myrdal, G., 1963, *Economic Theory and Underdeveloped Regions*, London Methuen, pp.12~16.

Pred, A.R., 1965, "Industrialization, Initial Advantage, and American Metropolitan Growth," *Geographical Review*, Vol. 55, pp.164~166.

9) Borchert, J.R., 1967, "American Metropolitan Evolution," *Geographical Review*, Vol. 57, pp. 301~311.

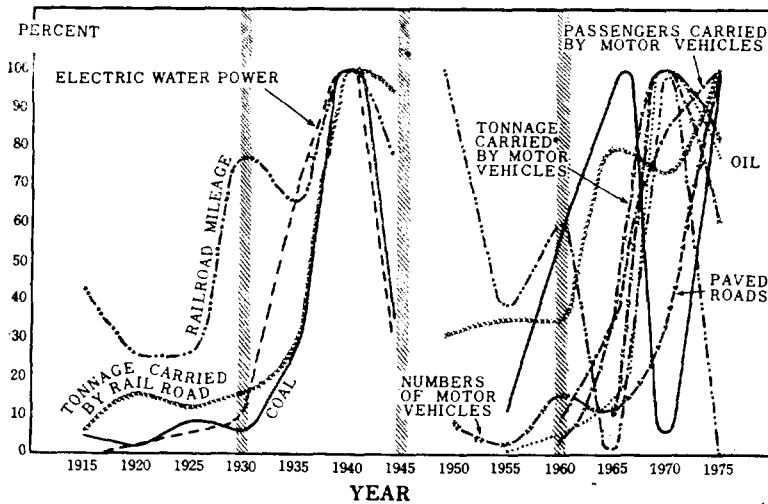


그림 2. Rise and decline of indicators in technology of transport and industrial energy.

註: 여러資料에 의해 各期間別 增加量을 指數化하여 筆者가 作成.

口都市로 變形시키는 背景을 이루었다는 點과 貨物輸送으로 사람과 物資가 港口에 集結되어 人口增加와 都市施設을 擴充시켰다는 點 등으로 分析된다. 實際로 開港後인 1893년에는 船舶噸數가 387,507t, 隻數가 1,322隻에 이르렀으며¹⁰⁾ 또한 韓國에 移住한 日人數는 1876年 開港當時 不過 54人이던 것이 1895년에는 12,303人, 1905년에는 42,460人, 1920년에는 347,550人으로 增加했다. 이들 대부분은 內陸進出 以前까지 主로 開港場에 居住하였는데, 一例로 1925年の 在韓日本人 總數 424,740명의 78.5%에 해당하는 333,453名이 都市地域에 居住하며 그 외의 21.5%만이 다른 小聚落에 살고 있었다¹¹⁾.

1899年の 京仁線 開通은 鐵道에 依한 交通革命의 始發點이 되었다¹²⁾. 그림 2는 鐵道營業路線과 鐵道貨物輸送噸數가 1925년부터 增加하기 시작하여 1940년에 最高點에 이르고 있음을 보여 준다. 또한 解放後는 1960년부터 急增하기 시작하여 1975년에 最高點에 다다르며, 鐵道營業路線은 1965~70年 사이에 크게 擴張되었음을 보여 준다. 이처럼 鐵道營業路線이나 鐵道貨物輸送

量이 增加한다는 事實은 各地域으로 交通網이 擴張되고 또 結節地域에 사람을 集結시킴으로써 그곳이 都市로 成長할 수 있는 背景을 이룬다고 分析할 수 있겠다.

實際로 鐵道の 開通時期를 追跡해보면 都市空間組織이 擴張되어가는 現象을 보다 明白히 파악하게 된다¹³⁾. 1899年에 京仁線이 開通된 것을 嚆矢로 하여, 1905年에 京釜線, 1906年에 京義線, 1910年에 平南線, 1912年에 郡山線, 1914年에 湖南線, 京元線 등이 차례로 建設되었다. 이것은 仁川, 釜山, 新義州, 南

浦, 群山, 木浦 등의 港口와 서울, 平壤, 大田, 裡里 등의 內陸地域을 連結시킴으로써 都市現象의 空間的 擴大를 가져오는 契機를 마련한 것으로 看做된다. 또한 1920年代에는 光州線, 晉州線, 安城線, 鎭海線, 忠北線이, 또 1930年에 黃海線, 1931年에 水驪線, 長項線, 慶北線, 1932年에 土海線, 1936年에 全羅線이 建設되었다. 이것은 京畿, 忠清, 全羅, 慶尙, 黃海道の 米作生産地 내지는 集散地와 이들 米穀이 搬出되는 港口를 連結시켜 이들 地域에 사람과 物資가 集結할 수 있는 與件을 만들었다. 나아가서 1928年에 咸鏡線, 1929年에 遮湖線, 茂山線, 1933年에 新興線, 1937年에 長湍線, 惠山線, 1944年에 白茂線 등이 關北地方에 建設되었고, 關西地方에는 1937年에 黃海線, 1939年에 平北線, 滿浦線 등이 建設되었다. 이들 鐵道들은 關北·關西地方에 두드러지게 發達한 電源開發과 함께 關北·關西工業地域을 形成하는데 커다란 役割을 하였으며, 이들 地域에서의 都市成長에 많은 利點을 提供했다. 1933년에는 三陟線이, 1937年에 東海北部線, 1939年에 京春線, 1940年에 嶺東線 등

10) 崔泰鎬, 1971, "日帝下の 韓國水産業에 關한 研究", 日帝下の 經濟侵奪史, 民衆書館, pp. 319~336.

11) 李鉉涼, 1975, 韓國開港場研究, 一潮閣, pp. 180~185.

12) 交通部, 1958, 韓國交通六十年略史, 交通部양조성회, pp. 1~12.

13) 鐵道建設局, 1969, 철도건설사, 교진사.

이 關東地方에 集中的으로 建設되어 關東海岸地域開發의 與件을 마련했다. 1942년에는 中央線이 開通되어 南北間 流通體系가 보다 圓滑하게 되었으며, 1935년에 東海南部線, 1938년에 大邱線이 嶺南地方에 建設되었다. 1936년에는 裡里와 麗水가 1937년에는 仁川과 水原이 各各 連結되어 港市와 內陸都市 사이에 보다 活潑한 流通體系가 마련되었다. 解放後는 1955년에 榮岩線, 咸白線이 建設되어 江原道 鑛山地帶에 都市가 成長할 수 있는 背景을 만들었으며, 1960年代 後半期에는 晉州線, 慶北線, 慶全線 등이 建設되어 都市의 量的 成長을 이루는 與件을 이루었다. 이와같이 鐵道는 港口와 內陸을 連結하고 또한 內陸 各地域間의 交通網을 擴張함으로써 都市成長發展의 原動力이 되었을 것으로 看做된다.

交通手段으로서의 自動車에 關한 指標는 1960年代 後半에 이르러 크게 增加하고 있다. 即 1960年代 以後에 自動車臺數·自動車貨物運送噸數·自動車旅客輸送人員數의 指標가 크게 增加하고 있으며, 1965年以後에는 舗裝道路의 길이가 급격히 늘어나고 있다(그림 2). 1960年代 中半以後 旅客輸送上에서의 自動車分擔率을 보면, 鐵道와 海運의 輸送分擔率의 合計가 20% 未滿인데 反하여 自動車는 80~90%로 나타난다. 貨物輸送의 境遇 自動車分擔率은 50~60%로서 貨物輸送의 切半以上을 차지하고 있다. 1960年代以後 自動車指標와 自動車輸送分擔率의 增加는 總테에 鐵道에 의해 이루어졌던 人口集結化 現象이 自動車에 의해 代替補完되어 形成되고 있음을 보여주는 것으로 分析된다.

2) 産業動力의 變化

石炭은 1900年 前後부터 採炭되었다. 그러나 石炭生産量의 增加는 1930년부터 시작되어 1940년에 最高點에 다다랐으며 解放後에는 1965年·1975년에 急增現象을 보였다(그림 2). 石炭이 都

市成長에 영향을 주어 온것은 炭鑛의 立地로 해서 人口集積을 야기시켜 都市를 形成케 하는 直接的인 面과 動力으로 使用됨으로써 産業地域을 形成시키는 間接的인 面 등으로 지적할 수 있겠다. 1930年代 以後에 石炭鑛床開發로 인해 阿吾地, 會寧이 都市로 成長한 事實은 前者의 境遇에 해당된다.

1929年の 赴戰江水力의 開發을 始初로 하여, 電力發電量은 解放前까지 급속히 增加하였다(그림 2). 이에 따라 本格的인 工業地域이 形成되었으며 特히 電氣가 容易하게 공급될 수 있는 關北地方에 경이적인 都市成長이 이루어졌다. 石油는 1960年代 後半에 이르러 새로운 産業動力으로 등장하였다(그림 2). 特히 1970年 以後에 와서 石油는 石炭을 능가하여 現代産業動力의 主役을 맡게 되었음을 보여준다¹⁴⁾. 이에따라 輸入石油의 輸送과 處理가 容易한 南海岸 및 東海南部の 海岸地域에 새로운 工業團地가 형성되었다. 또한 石油는 産業工團을 형성하여 都市의 規模 成長을 촉진하고 自動車와 함께 오늘날 都市成長의 主要變數가 되었다.

3) 人口變動의 餘波

都市의 成長과 發展은 交通手段이나 産業動力에 의해 이루어지는 것 外에, 人口의 社會的 增加로 都市地域에 사람이 몰려 더욱더 큰 都市로 變貌하는 側面이 있다¹⁵⁾.

우리나라의 경우 가장 典型的으로 人口의 社會的 增加가 이룩된 例는 解放과 6·25戰爭을 겪으면서 나타났던 人口의 大移動 事例이라고 할 수 있다. 解放과 6·25動亂을 前後하여 나타난 人口移動數는 約 332萬人에 다달았다. 이들 移住同胞의 대부분이 農村보다는 都市에 定着함으로써 南韓都市의 人口膨脹을 유도하는 계기가 되었다¹⁶⁾. 그리고 都農間의 經濟的 隔差에 依한 離村向都의 人口移動現象은 都市人口의 社會的 增加를 先導하여 日帝時代부터¹⁷⁾ 오늘날까지 都市

14) 1970年の 石油使用量은 17,231% (石炭換算單位)으로 石炭使用量 12,064%를 능가하고 있다. <出處> 경제기획원, 1971, 계간경제조사, p.12.

15) Clarke, J.L., 1976, *Population Geography*, 2nd ed. Pergamon Press, Oxford, pp.141~143.

16) 石南國, 1972, 韓國의 人口增加의 分析, 勤草書房, 東京, pp.67~69.

17) 一例로 1929年 農業失敗로 都市的 産業인 商業·工業 등으로 轉業한 경우가 53,609人으로 나타난다. <出處> 久間建一, 1935, 朝鮮農業의 近代的樣相, p.29.

人口形成의 重要한 根幹을 이루었다.

以上에서 밝혀진 都市成長의 變形要因에 關한 分析을 要約하면 變形要因의 各指標은 1930年을 分岐點으로 增加하기 시작하여 1940年代에 鐵道·石炭·電氣의 指標가 最大의 增加現象을 보여준다. 그리고 解放以後에는 1960年을 起點으로 增加하기 시작하여 1970年代에 自動車·鐵道·石油·石炭 및 舗裝道路의 指標가 各各 最大의 增加現象을 나타내고 있다. 特히 1935~40年과 1965~70年의 期間은 各變形要因의 指標가 最大의 增加量을 보여줌으로써 産業의 非약적인 發展時期와 關連된 都市發達의 劃期的인 成長趨移를 暗示하고 있다(그림 2). 한편 解放과 6·25動亂을 前後하여 일어난 人口의 大移動現象이나 經濟的 隔差에 의한 離村向都의 人口移動現象도 都市人口形成에 큰 몫을 차지하고 있다.

(3) 都市人口指標의 變化相

표 1은 1789~1975年間에 있어서 人口規模 2萬人以上の 都市數·都市人口·都市化率의 變化相을 나타내고 있다. 그리고 隔年間 增加量의 變化가 표 2에 나타나 있다. 1945年은 南北의 分斷으로 자연히 變化相의 한 分岐點이 되고 있다. 표 1과 표 2의 數值를 指數化한 것이 그림 3이다.

1) 都市數의 變化

都市數의 變化를 보면 解放前의 경우 1920年부터 增加하기 시작하여 1935~40년 사이에 急增現象을 보인다. 解放後는 1955~60年과 1970~75年 사이에 커다란 增加現象을 보여준다(그림 3).

2) 都市人口의 變化

都市人口의 變化를 보면 解放前의 경우 1920年부터 增加하기 시작하며 1935~40年사이에 急增現象을 보인다. 解放後는 1955年부터 增加하기 시작하며, 1970~75年사이에 最大增加를 보인다(그림 3). 特히 1960年 이후 都市人口增加量은 1960年이전의 增加量에 비해 그 規模面에서 매우 크게 나타나고 있음을 볼 때 1960年이 都市成長의 重要한 變換時點임을 암시하고 있다.

표 1. 年別 都市數 都市人口 都市化率 變化

年 度	都 市 數	都 市 人 口	都 市 化 率
1789	3	238,791人	3.3%
1907	5	288,319	2.2
1909	6	379,741	2.9
1914	7	467,118	2.9
1920	8	562,802	3.2
1925	19	1,058,706	5.7
1930	30	1,605,669	7.9
1935	41	2,233,876	10.2
1941	65	4,659,299	18.9
1944	74	5,067,123	19.6
1949	65	4,994,989	24.8
1955	77	6,618,489	30.8
1960	103	9,166,816	36.7
1966	113	12,295,102	42.3
1970	114	15,295,102	50.3
1975	141	20,247,984	58.4

- 資料: 1. 戶口總數, 1789.
 2. 統監府統計年報, 1907.
 3. 韓國戶口表, 1907.
 4. 朝鮮總督部統計年報, 1907, 1911, 1914, 1920, 1941.
 5. 簡易國勢調查結果表, 1925.
 6. 朝鮮國勢調查報告, 1930, 1935, 1944.
 7. 大韓民國國勢調查結果速報, 1949.
 8. 大韓民國센서스報告書, 1955, 1960, 1966, 1970, 1975.

註: 上記資料에 依해 筆者가 作成.

표 2. 年別期 都市數 都市人口 都市化率 增加

期 間	都 市 數	都 市 人 口	都 市 化 率
1789~1907	2	49,528人	
1907~1909	1	91,422	0.7%
1909~1914	1	87,377	0
1914~1920	1	95,684	0.3
1920~1925	11	495,904	2.5
1925~1930	11	546,963	3.2
1930~1935	11	628,207	2.3
1935~1941	24	2,425,423	8.7
1941~1944	9	407,824	0.7
1944~1949	27	1,969,315	
1949~1955	15	1,729,901	6.5
1955~1960	26	2,548,327	5.9
1960~1966	10	3,128,286	5.6
1966~1970	1	3,000,000	8
1970~1975	27	4,952,882	8.1

- 資料: 표 1과 같음.
 註: 표 1과 같음.

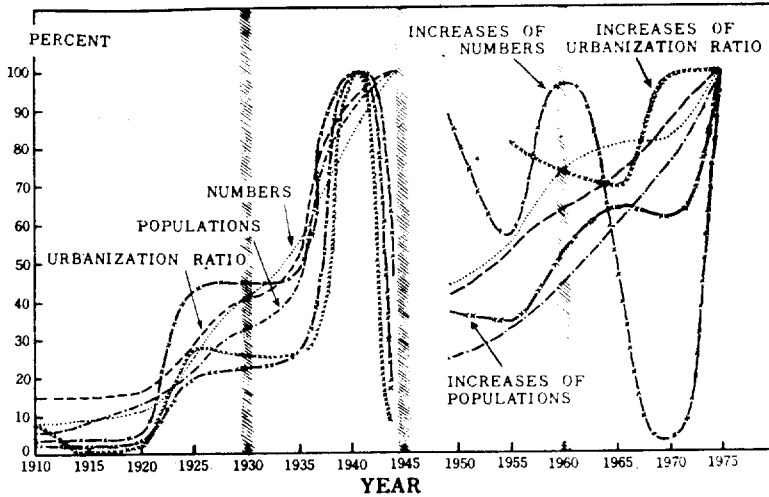


그림 3. Rise and decline of urban numbers, urban populations, urbanization ratio in Korea, 1910~1975.

3) 都市化率의 變化

都市化率의 變化를 보면 解放前에는 1920年을 起點으로 增加하기 시작하며 1935~40年 사이에 最大增加를 보인다. 解放後에는 1965~75年 사이에 急增現象을 보여준다(그림 3).

以上에서 나타난 都市人口指標의 變換分岐點은 解放前의 경우 1920년부터 增加하기 시작하여 1930年代로 이어지면서 1935년부터 또 한번 크게 增加하고 있음을 보여준다. 解放後는 대체로 1955년부터 不規則하게 增加하기 시작하여 1960年을 지나 1965年 이후에 都市人口指數가 增加하고 있음을 알 수 있다. 特히 解放前의 경우 都市數·都市人口·都市化率의 세指標가 똑같이 1935~41年 사이에 最大增加量을 보여준다(그림 3).

(4) 都市成長段階의 時代區分

이상에서 살펴본 都市成長要因의 指標과 都市人口指標는 時期別로 相互 密接히 關聯을 맺으면서 變化하고 있음을 보여준다. 即 解放前의 경우에는 1930年을 起點으로하여 鐵道·石炭·電氣 등의 變形要因의 指標가 急增하며 또한 都市人口指標는 1935年을 起點으로 急增하고 있다. 解放後에는 1960年을 起點으로 自動車·鐵道·

石油·鋪裝道路 등의 指標가 增加하며, 都市人口指標는 1965年 이후에 相當한 增加를 하고 있다. 결국 都市成長變形要因의 影響은 당장에 나타나지 않고 一定한 時間이 흐른 後에야야 都市人口變化上에 影響을 미치고 있다는 事實이 發見되어진다. 따라서 本研究에서는 都市成長變形要因과 都市人口指標上에 나타나는 이러한 變化를 根據로 하여 우리나라 都市成長段階를 다음의 네 時期로 나눌 수 있겠다.

第 I 時期(1789~1930) 第 II 時期(1930~1945)
第 III 時期(1945~1960) 第 IV 時期(1960~1975)

3. 韓國都市의 地理的 變遷過程

以上에서 區分된 네 時期동안에 나타난 都市成長變遷을 보다 容易하게 파악하기 爲해서 우리나라 都市를 人口規模에 따라 7階級으로 나누었다. 階級別 人口規模는 ① 1階級(100萬人이상) ② 2階級(50萬~100萬人) ③ 3階級(25萬~50萬人) ④ 4階級(10萬~25萬人) ⑤ 5階級(5萬~10萬人) ⑥ 6階級(3萬~5萬人) ⑦ 7階級(2萬~3萬人)으로 나누었다. 그리고 人口規模 2萬人이상의 都市에 對한 人口規模別 變遷相을 그림 4~그림 10에 나타내었다. 各 dot 右上端에 나타낸 數値는 各期間사이에 都市人口階級이 몇 階級이나 增加했느냐를 說明하여 준다. 空白으로 표시한 dot는 各期間 사이에 새로이 人口規模 2萬人이상으로 成長한 都市를 나타낸다.

이러한 過程을 通해 各時期동안에 人口階級面에서 새로이 成長한 都市, 衰退한 都市, 그리고 階級上에 變化를 나타내는 都市들을 考察함으로써 現在에까지 이르는 우리나라 都市의 空間的

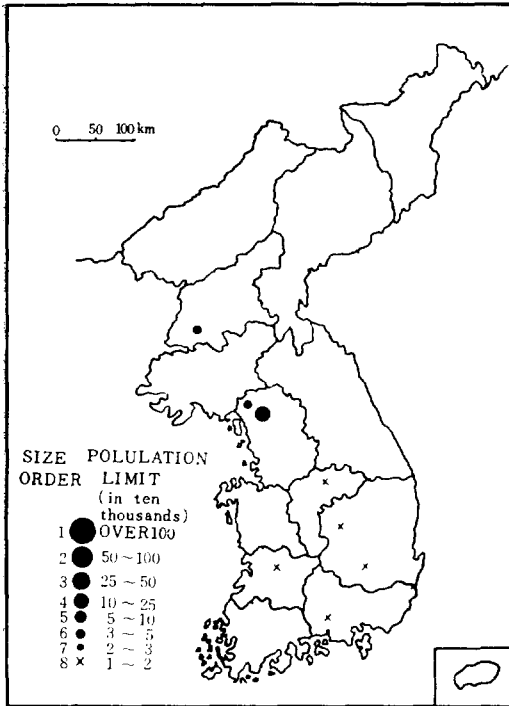


그림 4. Urban areas, 1789.

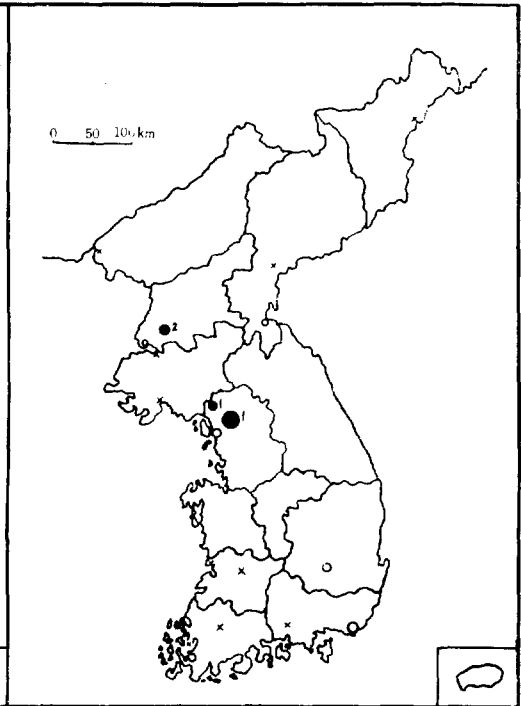


그림 5. Urban evolution, 1789~1920.

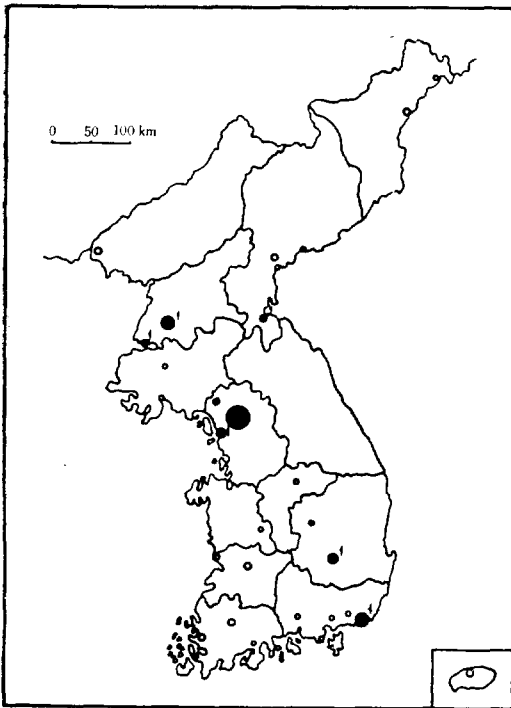


그림 6. Urban evolution, 1920~1930.

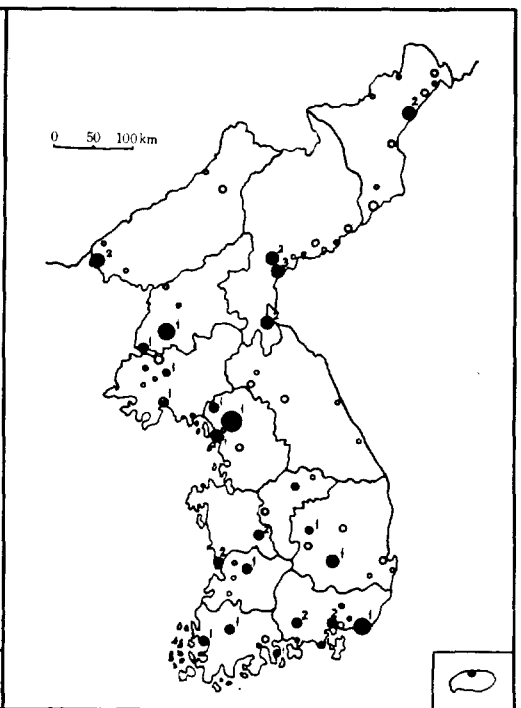


그림 7. Urban evolution, 1930~1945.

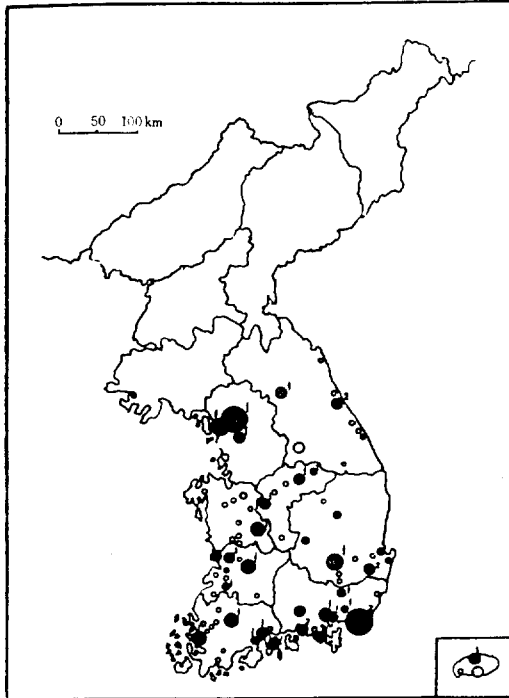


그림 8. Urban evolution, 1945~1955.

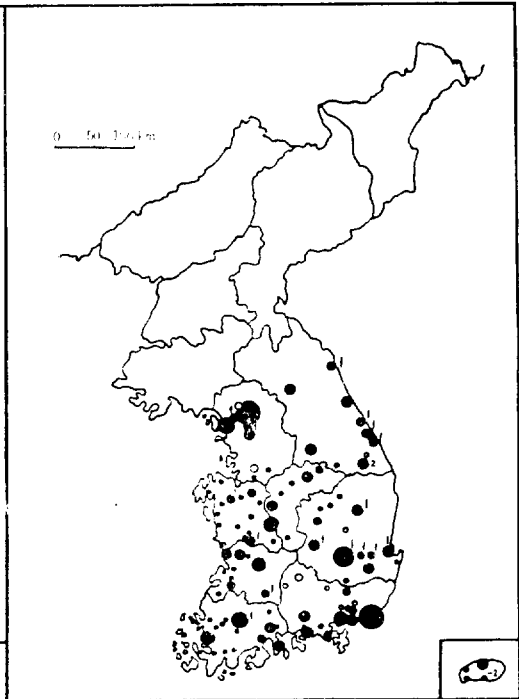


그림 10. Urban evolution, 1960~1975.

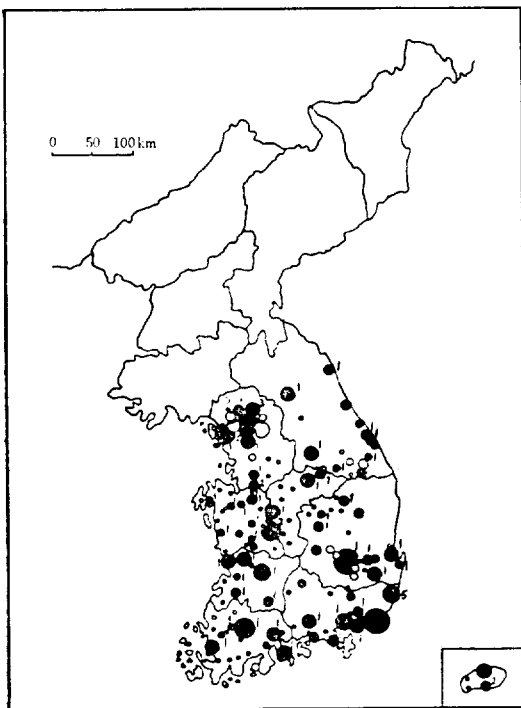


그림 9. Urban evolution, 1955~1960.

變遷過程을 分析할 수 있으며, 나아가서 各時期에 展開된 都市成長變形要因의 影響도 追跡할 수 있다. 따라서 여기에서는 區分된 各時期上에서 韓國都市의 變遷相이 都市成長變形要因과 어떤 關係를 이루며 全 國土空間上에 如何히 展開되어 가는지를 具體的으로 考察하기로 한다.

(1) 第 I 時期(1789~1930)

第 I 時期는 대체로 1876年の 開港과 交通手段 産業動力의 變化 및 植民地經濟體制의 形成 등 의 都市成長背景을 고려하여 1段期(1789~1876), 2段期(1876~1920), 3段期(1920~1930)로 細分할 수 있겠다. 1段期(1789~1876)의 都市變遷相을 보면 1789年の 경우 2萬人以上의 都市는 漢城·開坡·平壤의 세 곳으로 나타난다. 또한 尙州·全州·大邱·忠州·義州·晉州 등의 地方都市가 1萬人以上의 人口規模를 지니고 있다(그림 4). 이들 都市들은 府·牧·郡·縣의 廳舍가 所在한 行政의 中心地로서 철저한 行政都市의 성격을 지니고 있음을 알 수 있다. 이 當時 交通

手段은 徒步爲主로 이루어졌으므로 地域間의 人口移動은 활발하지 못했고 主로 自然增加에 의한 人口增加現象이 두드러졌다¹⁸⁾. 또한 産業化를 推進시킬 수 있는 뚜렷한 動力源이 없었으며 閉鎖型의 社會體制였기 때문에, 都市는 주변지역과 소규모 유통만을 수행하는 自給型의 中心地에 불과한 前産業的 消費都市였다.

2段期(1876~1920)의 門을 연 1876年の 開港은 우리나라 都市를 크게 變化시키는 契機가 되었다. 開港 以後 1920년까지 가장 두드러진 特色은 沿岸港口都市의 發達이었다. 釜山·仁川·南浦 等の 港口가 2萬人이상의 新興都市로 등장하였다. 이 期間에 咸興·木浦·海州·群山·松林·新義州·淸津 등의 항구는 1萬~2萬人的 都市를 形成했다(그림 5). 이러한 港市의 發達에는 交通手段으로서의 船舶이 重要한 役割을 하였다. 日本人들은 江華條約 締結以後 船舶을 利用하여 大舉 開港地에 移住하였다. 그들은 經濟活動을 目的으로 항만을 構築하고 海運을 비롯 各種 商業을 獨占하여 港口에 사람과 物資가 集結할 수 있는 輿件을 마련했다. 一例로 1912년부터 1920년까지 在韓日本人들의 職業을 살펴보면¹⁹⁾, 가장 많은 비율을 차지하는 것은 ‘商業과 交通業’으로 全體취업자中 28.49%(1918年)에서 33.72%(1920年)에 이르는 비율은 보여주는데, 이는 日本人이 商業權을 장악하고 都市地域에 陣을 치는 過程이라 보여진다. 此外 日人들은 ‘公務 및 自由業’에 22.16%(1912年)에서 30.09%(1916年)에 해당하는 비율로 증가하고 있고, 工業에 증가하는 10餘퍼센트의 人口까지 흡수면結局 都市的 産業에서 일하는 日人數는 在韓日人就業者의 60%를 훨씬 넘고 있음을 보여준다.

鐵道交通의 發達은 3段期(1920~30)에 와서 중요한 都市成長要因으로 擡頭되었다. 鐵道가 부설되는 곳에 따라 사람과 物資가 集積되어 급격한 都市成長이 이루어졌다. 港口에 局限되었던

都市發達은 鐵道에 依해 人口集積地域과 相互關聯性을 이루어 內陸으로 옮겨졌다. 鐵道에 依한 交通革命은 곧 都市成長의 획기적인 契機를 形成하였다. 또한 3段期는 日帝가 產米增產計劃等 農業爲主의 政策을 통해 韓國을 食糧基地化 하려던 時期이기도 하였기 때문에 內陸에서의 都市發達은 더욱 促進되었다.

그림 6에서 나타나듯이 1920~30년까지는 主로 各 穀倉地帶를 中心으로 쌀의 集散地가 形成되었다. 全州·光州 등은 6階級규모(3萬~5萬人)의 都市로 성장했다. 또한 沙里院·晉州 등 農產物集散地도 7계급규모(2萬~3萬人)의 都市로 성장했다. 良質의 米穀은 鐵道에 依해 항구로 옮겨져 日本에 搬出되었다. 이에 따라 米穀積出港에는 계속적으로 人口가 集積되어 경이적인 都市成長이 이룩되었다²⁰⁾. 木浦가 6계급규모의 都市로 발전했고, 群山·順天·麗水·統營(忠武)·馬山·海州 등 積出港이 7계급규모 都市로 성장했다. 그리고 新義州·咸興·淸津·濟州가 6계급규모의 都市로, 大田·忠州·興南·新浦·羅津 등이 7계급규모의 都市로 發達했다(그림 6).

結論的으로 第Ⅰ時期에 나타난 우리나라 都市變化相은 開港과 鐵道の 등장으로 그 特徵을 달리하였다고 볼 수 있다. 即 開港前 1段期에는 前産業的 消費都市인 行政都市가 主로 發達하였으며, 開港後 2段期에는 沿岸港口都市들이 급격히 建設된 期間이었다고 看做된다. 그리고 3段期에는 鐵道交通手段과 食糧基地化 政策에 따라 農產物集散地·米穀積出港 등의 都市發達로 特徵 지을 수 있겠다.

(2) 第Ⅱ時期(1930~1945)

第Ⅱ時期는 日帝가 본격적인 植民政策을 수행한 時期로서 工業發達과 더불어 비약적인 都市成長이 이룩된 期間이었다. 즉, 日帝는 1931年에 滿州事變, 1937年에 中日戰爭, 1941年에 大

18) 石南國, 1972, 前掲書, pp.49~57.

19) 朝鮮總督府, 朝鮮の人口現象, p.193.
李鉉淙, 1975, 前掲書, p.184

20) 米穀輸出量을 보면 1920년에 185萬石에 안되었던 것이 1926년에는 544萬石으로 增加되고 1933년에는 870萬石으로 急增하였다. 이것은 該해의 總生産量 1,630萬石의 半이상에 達하는 量이다. 1920년부터 1933年の 13年間 쌀은 360萬石이 增産된 셈인데 같은 13년간의 수출량은 685萬石이 증가한 것으로 나타난다. 〈出處〉 吳海鎭, 1962, “日本의 朝鮮米收奪”, 大田大論文集, 1.

平洋戰爭을 일으키어 1930년이후의 우리나라 都市를 工業爲主의 兵站基地로 만들었다. 이에 따라 原料產地와 그 周邊地域 그리고 많은 大小規模의 人口集積地域이 石炭, 水力 등 近代의 產業動力의 強力한 背景 및 鐵道路線 擴張등의 影響에 의해 집중적으로 발달하게 되었다.

계속되는 鐵道利用과 產業發達로 石炭需要가 急增하자 各炭田地帶가 개발되어 都市로 成長했다. 阿吾地가 5계급규모(5萬~10萬人)의 新興都市로 급성장했으며, 會寧도 7계급규모의 都市로 성장하여 두 都市가 褐炭產地의 本據를 이루었다(그림 7).

그러나 工業化를 推進하는데 決定的인 背景을 이룬 것은 關北地方에 두드러지게 개발된 水力이었다. 1929年 赴戰江水力을 비롯하여 長津江, 虛川江, 그리고 富寧江 水力이 關北地方中心으로 建設되었다. 이러한 電源開發과 함께 이 地方에 賦存된 地下資源·水產資源도 工業地域 形成에 큰 原動力이 되었다. 1920年代에 咸鏡南北地道方에 立地한 工場은 製材所·鐵工所·벽돌工場·釀造工場·통조림工場·고무工場 등에 불과했을 뿐이다²¹⁾. 그러나 1940年代에 이르러서는 窒素工場·마그네슘 金屬工場·火藥工場·製鐵所·高周波工場·마그네사이트 化學工場등 軍需産業과 연관된 各種工場이 興南·城津·吉州·淸津을 據點으로 存立하게 되었으며 關北海岸에는 群小 魚油肥工場이 무수히 亂立하게 되었다²²⁾.

이러한 關北地方 發展에 決定的인 影響을 준 또 하나의 要因은 交通手段으로서의 鐵道였다. 그것은 日帝가 北滿洲와의 連結을 最短距離에서 行하는 길이 關北地方을 通하는 길이였기 때문에 이 地域에 對한 鐵道建設에 拍車를 加한데서 비롯된다. 日本은 우선 關北地方과 滿洲를 연결하는 鐵道로서 圖佳線(圖們~佳木斯), 京圖線(圖們~新京), 朝開線(朝陽川~上三峯)을 廣軌로 敷設하였고, 既敷設된 咸鏡線 中에 南陽~淸津間 鐵道の 複線化를 企圖하였다. 이들 鐵道는 北滿

洲에 대한 日本商品의 販賣와 滿洲로부터의 大豆 및 地下資源의 流出을 容易하게 하였다.

한편 日本과 關北地方과의 빈번한 海上輸送으로 因해 雄基·羅津·淸津·興南·城津·端川·元山 등의 諸港이 商港 내지는 工業港으로서의 機能을 담당하여 크게 成長했다. 即 1930年에 비해 1944年에는 興南·城津이 3階級, 咸興·元山·朱乙·羅津·端川이 2階級씩 증가했다. 또한 吉州·新昌·遮湖 등이 7계급규모도시로 成長했으며, 茂山은 7계급규모의 鐵產地로 開發되었다(그림 7).

또한 關西地方에서도 계속 人口增加 추세틀로 平壤·南浦·沙里院을 中心으로 工業地帶가 形成되었다. 產物積出港으로 松林이 5계급규모 도시로 성장했으며 新義州·海州 등도 크게 발전하였다(그림 7).

鐵도에 依한 物資流通이 원활해 지면서 南部 地方에도 交通網의 連結地와 消費市場이 都市로 成長했다. 水原·鐵原·春川·淸州·尙州·浦項·三千浦·麗水·順天 등의 各 結節地域이 6계급 규모의 都市로 成長했으며, 大田·群山·晉州·馬山 등의 既存都市도 1930年에 비해 2계급씩이나 증가했다(그림 7). 特히 서울은 1940년에 이르러 100萬人규모의 大都市로 成長하였는데 이것은 交通上의 結節性으로 因한 서울中心地域의 工業的 早期成長에도²³⁾ 一因이 있는 것 같다. 即 京仁·京釜·京義·湖南·京元·京春線 등이 1899년부터 1940年前後에 이르기까지 開通되었으며 서울을 포함하는 龍山·永登浦는 이들 幹線의 最上位 結節點 구실을 擔當했기 때문이다.

同期間에 都市에서의 自然增加와 人口移動에 依한 社會增加는 都市人口의 絕對的 增加를 도왔다. 日帝의 虐政에 시달린 農民들은 상대적으로 고용기회가 많은 都市地域으로 몰렸다. 이것은 이 당시 서울·釜山 등 大都市地域에 토막村이라고 불리우는 슬럼地區가 곳곳에 발생하고 있었음에 비추어 零細民으로 轉落한 다수의 農漁村人口가 都市에 流入하였음은 짐작할 수 있다.

21) 朝鮮總督府, 1927, 朝鮮の物産, pp.526~583.

22) 邢基柱, 1976, “韓國工業立地의 展開過程(Ⅱ)—解放前 工業地域構造의 動態的 軸”, 地理學, 14號, p.32.

23) 邢基柱, 1976, 上揭書, p.26.

특히 이 第Ⅱ時期에는 7계급규모 都市가 27個, 6계급이 15個, 5계급이 2個로 증가, 2~10萬人 규모 도시의 도시화율이 9.1%가 되었다²⁴⁾. 이러한 수치는 同時期에 開發可能地域의 대다수가 都市로 발돋움 했음을 보여준다.

그리고 1935~41년의 期間은 우리나라 도시수가 量的인 면에서 크게 증가된 시기이며 解放前 都市의 骨格이 形成된 時期라고 看做된다²⁵⁾.

결론적으로 第Ⅱ시기에 나타난 都市變遷相을 요약하면, 1930年을 前後하여 본격적으로 대두된 石炭·電氣 등의 근대적 産業動力과 鐵道交通手段, 그리고 兵站基地化 내지는 農工並進政策 등의 배경아래 北部鑛工業都市와 中南部 交通 및 消費都市가 급성장한 時期로서 특징지을 수 있겠다. 곧 第Ⅱ時期는 工業成長과 보조를 맞춘 都市成長의 急成長期라고 규정할 수 있을 것이다.

(3) 第Ⅲ時期(1945~1960)

第Ⅲ時期는 解放·戰爭·戰後復舊 등에 의한 人口變動 및 産業構造變動 등의 都市成長背景을 고려하여 크게 1段期(1945~55) 및 2段期(1955~1960)로 나눌 수 있겠다.

1段期(1945~55)의 都市形成에는 人口變動의 영향이 가장 크게 작용한다. 산업의 根幹이었던 北韓으로 부터의 電氣送電이 중단되고 여기에 사회적 불안정이 添加되어 南韓의 모든 工業生産은 거의 정체상태에 빠졌다. 그러나 石炭에 의한 鐵道利用은 계속되어 流動人口의 地域的再分布에 중요한 역할을 했다. 1949年の 南韓人口는 20,166,756人이었다. 이것은 1944年の 南韓推定人口 15,879,000人보다 4,287,756人이 증가한幅이 된다. 여기에는 越南 및 海外同胞의 歸國 등에 의한 3,323,000人의 社會的 增加가 포함되어 있다²⁶⁾. 또한 1955年の 人口는 21,502,386人이

었다. 이것은 6·25事變으로 인한 南北間 人口移動現象의 結果로서 1949年에 비해 1,335,630人의 증가가 있었다는 것이 된다. 이처럼 격심한 人口變動現象아래에서 1段期에는 慶南·江原地方의 人口增加가 두드러졌다. 특히 避難時의 臨時首都였던 釜山은 100萬이상의 大都市로 성장했고, 軍事都市의 性格이 짙은 原州·鎭海가 5계급규모(5萬~10萬人) 都市로 급성장 했다. 또한 大邱·馬山·大田·光州 등도 크게 성장했다. 이에 反해 戰爭의 피해가 컸거나 對日貿易이 중단됨에 따라 영향을 받은 서울·群山·木浦·浦項·晉州 등의 성장은 극히 微微하거나 停滯現象을 보였다(그림 8).

2段期(1955~60)는 戰後復舊와 大規模産業時代로의 變化를 지향하는 時期이다. 2段期는 榮岩線(榮州~鐵岩), 咸白線(堤川~寧越~咸白), 聞慶線(店村~加恩)의 三大産業線의 開通으로 시작되었다²⁷⁾, 이러한 鐵道開通은 江原道鑛山地帶·忠北北東部地方·慶北北部地方 成長의 原動力이 되었다. 即 1955年에 비해 1960年에는 長省·尙州가 2階級씩이나 增加하여 長省은 5계급규모(5萬~10萬人)의 都市로 成長하였으며, 道溪·榮州·店村·寧越이 새로이 7계급규모도시로 成長했다(그림 9). 鐵道建設은 더욱 拍車가 더해져 1950年代에는 11개 路線이 新設되었다²⁸⁾.

그리고 大邱·全州·光州가 인접지역을 市域에 編入시킴으로써 이들地域에 對한 都市人口增加가 있었다²⁹⁾. 大邱는 2계급규모(50萬~100萬人) 도시로 成長하였다. 특히 2段期에는 忠南의 大川·錦山·扶餘·唐津·洪城과 全南의 和順·長城·求禮·海南 그리고 慶南의 咸陽·昌寧·進永·三浪津·南湄 등이 7계급규모 도시로 成長함으로써 都市數의 量的 膨脹이 두드러지게 나타났다(그림 9).

한편 6·25終戰後의 baby boom을 타고 人口의

24) 同時期末(1944)의 도시화율이 19.6%이니 第Ⅱ時期에 形成된 도시들의 거의 절반이 새로이 성장한 도시임을 보여준다.

25) 1935~41年 사이에 무려 24個의 都市가 2萬이상의 도시로 크게 성장했는데 이것은 해방전 도시수(1944) 74個에 대한 약 32%에 해당된다.

26) 石南國, 1972, 前掲書, pp.62~69.

27) 鐵道建設局編, 1969, 鐵道建設史, pp.63~106.

28) 鐵道建設局編, 1969, 上掲書, pp.113~146.

29) 李智皓, 1962, “韓國의 人口增減形態”, 統計月報, 經濟企劃院, p.17.

自然增加率は 2.88%라는 경이적인 數値를 기록하였던 바³⁰⁾ 이는 都市人口形成의 큰 背景을 이루었을 것으로 간주된다. 卽 同期間(1955~60)中 市部人口增加가 7.9%인데 反하여 農村增加는 1.0%를 보여주고 있어³¹⁾ 이 當時의 狀況을 잘 說明해주고 있다.

第Ⅲ時期는 人口階級別 都市變遷相을 보더라도 研究期間인 1789年에서 1975年 사이 中에 變化起伏이 가장 甚하게 나타난 期間이었다. 즉 人口規模 10萬人을 基準으로 잡았을 때 1945~60年에는 대체로 人口順位 10位 以上인 上位都市가 下位그룹의 都市보다 큰 成長을 보이고 있다. 또한 1949~60年에는 等位 10位以下 都市들中 人口規模 2萬~5萬人의 都市가 急增하였음에 反하여 人口規模 5萬~10萬人 階級の 都市成長은 미약했다³²⁾.

이상에서 나타난 第Ⅲ時期에서의 韓國都市變遷相을 要約하면, 1段期에는 8·15解放과 6·25事變 等에 의한 苛심한 人口變動現象으로 東南部 避難都市와 南韓의 既存都市에서 급격한 人口成長이 이루어졌다는 點과, 2段期에는 産業鐵道에 힘입어 關東鑛工業都市 發展이 두드러지며 특히 忠南·全南·慶南지역에 7계급규모 都市成長이 컸다는 點 등으로 特徵지을 수 있겠다.

(4) 第Ⅳ時期(1960~1975)

第Ⅳ時期는 지금까지 論述한 어느 時期보다도 다양하고 複雜한 變形要因에 의해 都市成長이이룩된 現代의 産業時期이다. 第Ⅳ期에는 鐵道路線의 擴充 및 石油와 高速道路의 등장 그리고 經濟開發計劃 등에 의해 都市成長의 變化幅은 어느 時期보다도 크게 나타났다.

同 期間中 交通手段上에 많은 質的인 變化가 있었다. 우선 鐵道路線이 1960年代에 무려 31개나 新設되었다³³⁾. 이들 新設路線은 第3肥料線·第4肥料線·全州工團線·光州工團線·湖南工團線·浦項工團線 등의 工業地域에 連結되는 路線

과 京仁複線·京義複線·湖南複線 등의 補強路線, 北坪線, 慶全線, 그리고 聞慶·店村·榮州를 深浦里·백산·甌山·九切과를 連結하는 路線들 이다. 이들路線中 特히 太白山地區에 敷設된 鐵道는 에너지資源으로서의 石炭增產 및 地下資源開發에 힘입어³⁴⁾ 이 地域 成長發展의 原動力이 되었다. 同期間(1960~75)中에 黃池는 일거에 5계급규모(5萬~10萬人) 都市로 急成長했으며, 榮州·史北이 2階級 증가하여 榮州는 5계급규모 도시가 되었고, 道溪·旌善·寧越·上東, 墨湖·北坪, 聞慶·店村·加恩이 1계급씩 增加하는 現象을 보였다(그림 10).

1960年 後半에 이루어진 高速道路의 開通과 함께 크게 대두된 自動車는 交通革新을 야기시켰다. 여기에는 石油에 의한 燃料供給이 강력히 뒷받침되고 있는바 새로히 建設되는 京釜·湖南·南海·嶺東 高速道路의 起終着터미널 내지는 沿邊地域에 刮目할 만한 都市成長이 이룩되었다. 同期間中 大田이 2계급 증가하여 50餘萬人 規模의 2계급도시로 成長하였으며, 龜尾·倭館·慶山이 6계급규모 도시로 새로히 成長하였다. 또 永川·慶州·全州·裡里·井州, 馬山·鎭海·順天이 1계급씩 증가하였으며, 新灘津·儒城·琴湖, 利川·驪州가 7계급규모 도시로 새로히 成長했다(그림 10).

한편 1960年代後半에는 主油從炭政策에 따라 石油가 새로운 産業動力으로 등장하였다. 이렇게되자 輸入石油의 運送과 處理가 容易한 海岸都市가 새로운 工業都市로 탈바꿈하여 急成長하였다. 重化學工業都市로 성장한 蔚山은 石油를 기반으로 急成長한 代表的인 都市이다. 그리고 浦項·馬山·龜尾 등이 新産業都市로 탈바꿈하면서 急成長하였다(그림 10).

第Ⅳ時期에는 人口變動도 크게 나타났다. 離村向都·行政地域改編에 의한 都市人口 增加現象도 뚜렷했다. 1963年 서울市의 江南地區編入, 釜山市의 龜浦·機張地區編入은 두드러진 市域

30) 經濟企劃院, 1974, 한국통계연감, p.37.

31) 姜大玄, 1975, 都市地理學, 教學社, p.288.

32) 權容友, 1977, "韓國의 都市規模分布變化 pattern," 駱山地理, 第四號, p.47.

33) 鐵道建設局編, 1969, 前揭書, pp.410~416.

34) 李智皓, 1975, "韓國의 地域別 人口增減에 關한 研究", 地理學과 地理教育, 第4輯, p.51.

擴張의 例이다. 特히 1970年 이후에 이르러서는 人口構成面에서도 큰 變化가 나타났는데, 1970年 센서스資料를 보면 第2次·第3次産業 等の 都市의 産業에 종사하는 취업자수가 全國 취업자수의 49.9%로 나타나 巴야흐로 都市時代가 到來하고 있음을 보여준다.

第Ⅳ時期의 都市空間分布상에는 都市成長要因과 密接히 關聯을 맺으면서 ① 衛星都市의 發達, ② 宗主都市化現象, 그리고 ③ 巨大都市化現象의 特徵이 나타난다.

첫째의 경우를 보면, 서울과 그 위성도시인 城南·安養·富川·議政府·水原, 大邱와 그 衛星都市인 慶山·倭館·河陽·安心, 그리고 釜山과 그 위성도시인 金海가 급격히 成長하였다(그림 10). 이것은 서울·釜山·大邱 등의 大都市가 過大化해짐에 따라 新産業施設이 大都市近郊에 立地했³⁵⁾, 大都市 內部에서의 集積의 不經濟에 의해 物資輸送이 容易한 大都市周邊이 發達한 데

起因한 것으로 分析된다.

둘째의 宗主都市化現象은 서울·釜山·大邱의 세 都市에 人口가 集中的으로 密集된 데서 緣由된다. 1975年の 경우 이들 大都市의 人口는 總市の 31.7%, 邑을 포함한 總都市地域의 52.6%, 總人口에 대한 都市化率의 30.7%를 占하고 있다. 特히 서울은 1975년에 700萬人에 육박하는 超大都市로 膨脹되었으며, 서울(仁川)~大田~大邱~釜山을 잇는 巨大한 megalopolis 圈形成³⁶⁾의 조짐을 보이고 있다. 서울을 포함한 首都圈一帶의 人口過密化는 工業過密化와 연결지워서 說明해 볼 때 前述한 Myrdal의 理論처럼, 長歲月에 걸친 循環 및 累積現象이 다소 歪曲된 상태나마 이 地域에 나타난 結果라고³⁷⁾ 간주할 수 있다.

셋째의 경우를 보면, 人口階級上的 變化에 있어 4계급규모이상(10萬人이상)의 都市數가 1960년에는 9市에 불과했으나 1975년에는 28市로 急

표 3. 韓國都市變遷主要段階, 1789~1975

時 代	段 期	主 要 變 形 要 因			促 進 與 件	主 要 發 展 地 域	
		交通手段	産業動力	人 口 變 動			
				自然增加	社會增加		
前 產 業 1789~1930	鎖 國 1789~1876	徒 步		微		行政官廳의 立地	行政都市
	開 港 1876~1920	船 舶			外國人의 韓國移住	日帝의 海運獨占	沿岸港口都市
	農 業 1920~1930	鐵	石 炭		食糧基地化	農產物集散地 및 積出港	
植 民 地 產 業 1930~1945	工 業 1930~1945		水 石 力 炭	資源基地化 兵站基地化 消費市場化	工業原料產地 및 積出港 北部鑛工業都市 中南部消費都市		
產 業 停 滯 1945~1960	解 放 1945~1950	道	石	增	歸 國 越 南 難 民	8.15 解放	東南部의 避難都市
	戰 爭 1950~1955					6.25 事變	
	再 建 1955~1960		炭		激	經濟再健	關東鑛業都市
大規模產業 1960~1975	產 業 1960~1975	鐵 自 道 動 車	石 石 炭 油	增	離村向都 市 昇 格 區 域 改 編	國土經濟開發計劃 産業構造의 多變化 規模의 經濟, 不經濟	宗主都市·衛星都市 沿岸重工業都市 地域據點都市

35) 李智皓, 1975, 上揭書, p.51.

36) 金 仁, 1976, “國土의 都市化와 都市體系 空間構造의 變遷(1976~2001)”, 地理學, 第14號, p.55.

37) 邢基柱, 1976, 前揭書, pp.26~27.

增했다. 또 人口規模가 25萬人以上이 되면 人口減退現象이 일어나지 않고 序列上的 安定을보이며 계속적으로 成長하고 있는바 이는 産業化와 關聯된 소위 urban size ratchet 概念으로 說明될 수 있다.³⁸⁾ 卽 解放以後는 대체로 서울·釜山·大邱·仁川·光州·大田·馬山·全州的 順序로 都市人口序列이 定해져 내려왔으며³⁹⁾ 1975년에는 城南·蔚山도 25萬人이상으로 成長하여 인구 규모 25萬人이상의 都市가 10市나 되었다. 이러한 現象은 우리나라의 都市가 점점 巨大都市化해가는 추세에 있음을 보여준다.

結論的으로 第Ⅳ時期的 都市變遷相을 要約하면, 自動車·鐵道 등의 交通手段과 石油·石炭 등의 産業動力 그리고 經濟計劃 등의 都市成長背景아래 太白山地區·高速道路沿邊이 發達하였고, 特히 衛星都市化·宗主都市化·巨大都市化 現象이 두드러지게 나타난 時期라고 分析된다.

이제까지의 모든 分析을 綜合해 볼 때 交通手段·産業動力·人口變動의 要因에 依한 都市變遷은 産業構造上的 變化와 密接히 關係를 맺고 있음을 알 수 있었다. 이런 觀點에서 本 研究에서는 便宜上 各時期를 다음의 네 時代로 命名하기로 한다.

第Ⅰ時期→前産業時代·第Ⅱ時期→植民地産業時代·第Ⅲ時期→産業停滯時代·第Ⅳ時期→大規模産業時代

以上에서 살펴본 韓國都市의 地理的 變遷相을 圖表化하면 표 3과 같다.

4. 結 論

本 研究에서는 都市成長의 背景과 그 變形要

因을 檢討한 後, 變形要因과 都市人口上에 나타나는 여러變化에 따라 韓國都市의 成長段階를 時期別로 區分하였다. 이어서 區分된 各時期上에서 나타난 韓國都市의 地理的 變遷相을 論하였다. 以上の 研究結果를 要約하면 다음과 같다.

① 都市成長의 여러 배경중 地理的 變形要因은 交通手段·産業動力·人口變動 등이 두드러지게 영향을 미치고 있음을 確認하였다. 그리고 우리나라의 경우, 變形要因의 各指標는 解放前에는 1930年을 起點으로 增加하기 시작하여 1940年에 鐵道·石炭·電氣 등의 諸指標가 急增하고 있다. 解放後에는 1960年을 기점으로 增加하기 시작하여 1965年에 石炭指標가, 1970年代 前半에는 自動車·鐵道·石油 등의 諸指標가 各各急增現象을 나타낸다. 이들 各指標의 增加추세는 都市成長과의 關聯성을 強力히 示唆하고 있다. 特히 1935~40年과 1965~70年의 期間은 變形要因과 都市人口上의 各指標가 同時에 最大의 增加量을 보였다. 그리고 自然增加와 社會增加의 兩面을 고려한 人口變動現象도 都市人口形成에 큰 몫을 차지하고 있음을 確認하였다.

② 研究期間인 1789年에서 1975年까지는 都市成長要因指標와 都市人口指標上의 變化에 의해 都市成長段階를 크게 네 時期로 區分할 수 있었다. 그리고 各 時期는 前産業時代(1789~1930), 植民地産業時代(1930~1945), 産業停滯時代(1945~1960), 大規模産業時代(1960~1975)로 命名하였다.

③ 各 時代別 韓國都市의 地理的 變遷相은 표 3과 같다.

(淸州女師大專任講師)

38) Thompson, W.R., 1968, *A Preface to Urban Economics*. Baltimore, The Johns Hopkins Press, pp.21~24.

39) 權容友, 1977, 前掲書, p.44.

A Study on the Spatial Evolution of the Urban System in Korea, 1789~1975

Yong Woo Kwon

Summary

1. The purpose of this study is to clarify what geographical factors have been intimately related to the urban growth in Korea, and then to divide the time period of its evolution. Finally this research intends to inquire the geographical entity of the transformation of the urban places in Korea during each period.
2. The cities dealt with in this study are confined to 'Bu, Si, or Eup', whose population size is more than 20,000 persons, during the period 1789~1975. All the cities of Korea before the Liberation in 1945 are investigated. Because we can't get statistical sources of North Korea, only the cities of South Korea after the Liberation are analyzed.
3. As the result of this research following conclusions are gained:
 - (1) Geographical factors, which have been intimately related to the urban growth in Korea prove to be developments in the technology of transport, changes of industrial energy, and aftereffect in population variation.

Before the Liberation in 1945, the indices about railroads · coal · electric waterpower as geographical transformation factors showed the highest peak in 1940. After the Liberation, those about motor vehicles · railroads · oil · coal · paved roads recorded the highest peak in 1970s. Every index during the two periods, 1935~40 and 1965~70, shows the highest increase.

The highest peak or increase in every index suggests the connection with the urban growth during each period, and aftereffect in population variation including natural increase and migration played an important role to grow the urban population.

- (2) The research periods, 1879~1975, are divided into four periods by differences in urban transformation factors including numbers, populations, and urbanization ratio of urban places in Korea.
 - 1) Preindustrial period (1789~1930)
 - 2) Colonial industrial period (1930~1945)
 - 3) Industrial stagnation period (1945~1960)
 - 4) Large-scale industrial period (1960~1975)
- (3) The entities of the evolution of the urban places in Korea are as follows:

Period	Major Transformation Factors	Stimulus Situation	Major Developing Territories
Preindustrial 1789~1930 1876	—	National seclusion	Administrative centers
	Steam engine in water and land transportation, demographic variation	The opening of ports to foreign trade	Ports along coast
Agricultural base		Centers and ports distributing agricultural products	
Colonial industrial 1930~1945	Coal and electric water power	Supply base, mining	Northern manufacturing belt

Industrial Stagnation 1945~1960	Migration	Inflow of people into cities	Southeast, southwest
Large Scale industrial 1960~1975	Motor vehicle, railroads, oil, coal, paved roads	Economic developing plan, diversification of industrial structure, economies and diseconomies of scale	Primary city, satellite cities, local cities