

# 中國 大連市 都市開發에 대한 歷史的 考察

-1945年~1990年을 中心으로-

洪世杓\*

(仁荷工業專門大學 建築科 副教授)

李東培\*\*

(仁荷大學校 建築工學科 教授)

## 1 서론

### 1-1 연구의 필요성

도시는 시대의 변천에 따라 자연적 환경과 지리적인 조건에 순응하며 각 지역의 민족성, 생활습관, 종교, 생활수준 및 정치·경제적인 영향에 따라 나름대로의 특징을 나타내면서 발전되어 왔다.

도시의 자연환경은 천연적으로 주어진 것이다. 그것을 보호하고 이용하며 더욱 아름답게 꾸미는 것은 인위적인 창조로, 인류의 창조 행위가 이룩해낸 물질 형태로서 인류 문화적인 의의를 지니고 있다.

인위적 행위로 나타난 건축문화의 특징과 도시건설은 서로 밀접한 연관을 맺고 있다. 도시의 건축문화는 한도시의 문화적인 특색을 나타내며 도시 발전에 중요한 요소가 된다. 지리적 환경이나 문화적인 영향으로 말미암아 같지않은 도시형태와 건축문화의 특징을 나타내기도 한다.

중국의 도시 발전은 성벽을 축조한 다음 그 내부에서 도시가 형성된다는 것을 의미하고 있다 「도시만 성벽으로 둘러쌓은 것은 아니고 皇城같은 경우에는 內城을 성벽으로 둘러쌓고 宮城은 그속에서 다시 성벽으로 에워싸는등 도시가운데 중요부분을 다시 성벽으로 둘러쌓았던 것이」<sup>1)</sup>

도시의 발전 과정이라 한다면, 「중국의 많은 도시들은 성장과정이 필요 없었으며 계획적으로 성벽을 건설한후에 내부공간을 형성하여 밖으로부터 안으로(由外而內)발전된 도시라는 것을 알수 있다.」<sup>2)</sup> 즉, 자연발생적으로 지리적인 조건에 의해 형성되었다기 보다는 방어기능의 성벽을 먼저 축조하여 외부와 철저한 차단과 경계로 보호받고 통치를위한 정치적 영향을 받아 발전된것이 중국도시의 특징이라 할수있다.

이러한 차이점들이 정치적이거나 지리적인 다원성에 의해 나타나지만 「도시는 인류가 창조한 가장 크고 복잡한 인공물」이란 것을 상기한다면 근대화 과정을 부르짖는 사회주의식 도시 발전에 대한 이해가 필요할 것이다.

개혁개방 정책이 시작된후 현대 도시로 급속히 발전하고 있는 중국내의 대련시는 그 발전속도가 더욱 가속화되어 옛모습은 사라지고 멀지않아 그자취는 콘크리트 잔해로 버려질지도 모를 이시점에서 대련시가 변화해온 모습을 시대적으로 정리한다는것은 한국과 인접된 동북아시아 대륙의 임해도시로서 우리의 역사를 연

1) 李王基 譯, 中國의 建築과 都市, 技文堂, 1995.3, p.70

2) 李相海, 仁荷大學校 용마루모임 招請講義中에서, 1977.4.14

구하는데 꼭 필요한 자료가 될 것이다.

### 1-2 연구의 범위와 목적.

중국은 960만km<sup>2</sup>의 광활한 국토에 12억의 인구 56개의 소수 민족으로 이루어진 나라이다.

자연 지리적으로 차이가 많고 발전 역사도 다르다. 문화적인 차이도 존재하는 등등이 각 도시의 독특한 특색을 결정하는 요소로 나타나고 있다. 중국의 도시 변화도 여러 가지 요인<sup>3)</sup>들이 서로 작용하여 이루어졌다고 볼 수 있다.

대련시의 도시 건설은 다른 도시와 같지않은 선명한 지방적 특색을 보여 주고 있다.

임해도시로 발전하기에 적당한 지리적 환경과 러시아 원동지구, 몽고, 조선반도, 일본열도의 접경지역에 위치한 발해만은 중국의 정치문화, 국제교류의 중심이며 북방 경제발전의 핵심 지역이다. 대련시는 발해만 지역 중심도시의 하나로 대외 개방계획의 중요한 위치를 차지하는 도시로서 중국 북방에 또 하나의 홍콩을 건설하기 위한 요충지로 선정된 도시이기도 하다.

그리하여 대련시로 하여금 홍콩이 동남 아시아 해상 운수의 중심으로 아시아 태평양 지역과 중국 남부를 잇는 문호인 것과 같이 동북 아시아의 가장 큰 대외 무역 항구로 발전하고 있는 것이다.

대련시는 이미 중국 북방의 대외 개방 전략에 있어 중요한 핵심도시로 지정되어 막대한 투자가 이루어 지면서 대대적인 건설이 도시의 변화를 가져오고 있다. 현대화 도시의 모습으로 도시건설이 이루어지는 현시점에서 바라본 대련시의 시대적 배경을 1945년부터 1990년까지 정리하고 개혁 개방 정책에 따른 개발 수준을 높이기 위한 방안과 문제점을 찾아보고자 한다.

### 1-3 도시계획의 기본방향

중국내의 대련시는 1985년 4월 도시총체계획을 국무원으로부터 허가 받았다. 1990년 인민 대

표대회 상무 위원회의에서 도시총체계획 조정을 가결 시켜 현대국제도시를 지향하는 「중국내의 홍콩」으로 발전시킨다는 목표로 대대적인 도시 건설을 추진하고 있다.

그러나, 중국의 도시계획은 「모택동의 플로레타리아 계급혁명<sup>4)</sup>과 마르크스 레닌주의적 혁명 이념에 입각한 공산당의 정치 방침에 따라 「도시 농촌건설이론」을 목표로 건설이 시작되었으며 1963연도에 발표된 주은래의 다음과 같은 4가지 기본 원칙<sup>5)</sup>을 따르고 있는 실정이다.

- (1) 工業結合(공업과 농업의 결합)
- (2) 城鄉結合(도시와 농촌의 결합)
- (3) 有利生產(생산에 유리)
- (4) 方便生活(생활에 편리)

이러한 원칙에 따라 신규 공업지구를 분산시키고 기존 기업의 확대를 규제하였다. 소도시를 건설하여 전국적으로 형평성을 갖도록 도시를 배치하였다. 그 규모는 수만에서 수십만으로 한정하였다. 지방 도시건설 규모는 인구 20~30만으로 규정하되 30만 이상일때는 국무원의 방침으로 별도로 정하고 있다.

공업에 의한 농지 점유를 최소화 하는 동시에 도시 郊區의 농업 계획도 도시계획에 포함시켰다. 郊區의 縣·인민공사에 의해 농업을 지원하는 공업건설을 후원하였다.

주택지구내에서는 유해공장건설억제, 기존유해공장이전, 신공업구와 주택지구 사이에 일정한 위생방호지대설치, 폐수, 폐가스, 폐기물 등의 처리시설을 철저히 운영함으로써 환경 보호를 위한 기초 질서를 확립하였다.

평시와 전시를 결합하여 전쟁과 재해를 대비 하였으며 근검 절약하여 국민생활을 개선한다는 원칙을 정하고 있다.

또한, 중국 정황에 부합되는 사회주의식 도시 계획을 실현하기 위하여

- ① 도시건설은 지방성이 강한 특성을 갖도록한다.

4) 蘇致馨, 中共과 東北亞秩序, 도서출판 인간사랑, 1988.3.10, pp.274~281

5) 中華人民共和國に於ける都市計劃の現狀に關する資料(北京の都市計劃), 北京都市計劃管理局外 日本都市計劃學會, 1986, p110

3) 都市計劃을 都市空間의 形成過程이라고 볼 때 이에 影響을 미치는 條件은 自然的, 社會的, 經濟的, 그리고 物理的인 要求를 計劃的으로 充足시키는 것이다.

- ② 중앙과 지방을 상호 연결
- ③ 지방을 主導 하는 관리 체계의 형성
- ④ 中央·城·市·自治區 등의 각 도시의 分給管理 실시
- ⑤ 도시건설의 6 원칙(육통일)준수<sup>6)</sup>

위와 같은 도시계획원칙에 따라 지방 당위원회의 지도 아래 도시건설이 이루어졌다. 그 발전과정을 살펴보면 농촌지역에 소도시가 건설되면서 대부분의 「도시경계가 과도하게 설정(overbunded)되어 있다는 사실에 기인한다.」<sup>7)</sup> 신도시의 경계가 너무 광범위하게 설정되어 광대한 농촌지역과 인구들이 도시 내에 포함되어 있다는 것이다. 이러한 현상은 소도시를 전국적으로 육성하고자 하는 「정부의 정치적인 요소가 가장 큰 영향을 미쳤고 그 다음으로 중요한 것이 군사적인 요소로써 상업과 교통은 부차원적인 것에 불과했다.」<sup>8)</sup>

도시 건설을 위한 엄밀한 기준이 제시되지 못하였다. 「도시를 통하여 각 지방을 통치 한다는 의도가 현실화 될 수 있는 제도적 장치들이 체계화 되어 있지 못하였다.」<sup>9)</sup> 도시의 경계가 도시화된 지역만을 포함 하도록 조정되어 있지 않았다. 때문에 縣(xian)이었던 많은 지역이 市(shi)로 바뀌었고 鄉(xiang)이었던 곳이 鎮(zhen)으로 재분류 되는 과정을 거치면서 중국 도시에 영향을 준 정치성은 어느시대를 막론하고 일관되어 큰 변화는 없었다. 통치수단으로써 국가질서를 유지시키는 능력만 가질뿐이다. 또한 대련시는 많은 전쟁들이 발발했던 지역으로 여러 나라의 지배를 받았던 곳이다. 그때의 특징들이 다른 도시와 다르게 반영되어 발전되었다. 그 시대를 상징하는 건축물들이 아직

도 많이 남아 보존되고 있다. 보존상태는 취약한 것으로 산재되어 있는 실정이다.

## 2 대련시 형성배경과 역사변천

### 2-1 대련시의 1900년 이후 현황

대련시는 요동반도 남단의 북위 38° 31'~40° 10' 동경 120° 58' ~123° 31' 사이에 위치한 동북3성(요령성·길림성·흑룡강성)의 주요항만 도시며 해상교통의 중심지로 발전되었다.

중국 동북지구의 남부에 위치하며 대륙해안선이 2,178km이다. 거대한 요동 반도가 발해 가운데 뻗어 있어서 해안선이 많은 굴곡을 이루며 기후는 온대 계절풍의 영향을 받는 해양성 기후의 특징을 가지고 있다.

지리적인 조건이 북쪽으로는 黑大山이 위치하고 남쪽으로 황해에 이르기까지 지세가 北高-南底의 형태로 전형적인 임해도시로 사면이 바다로 둘러싸인 광활한 평야지대에 자리잡고 있어서 도시 개발축이 얼마든지 발전하기에 좋은 여건을 갖춘 곳이기도 하다.

대련항은 천연적으로 이루어진 항구로서 수심이 깊다. 항내가 넓으며 매몰이나 결빙이 되지 않는 항구이다. 항만내에 수역이 깊고 넓어 항만조건이 아주 좋은 자연적인 환경을 갖추고 있다. 주요부두는 다음과 같이 구분할 수 있다.

- (1) 동·서부 부두 : 항구의 남쪽이며 대련시가 인접된 곳으로 국제 여객항구와 국내 여객항이 있으며 부두의 길이는 5.5km이며 수심은 6~10m정도이다.
- (2) 鮎魚灣 부두 : 항구의 북쪽이며 수심이 깊어 대규모 항구로 10만톤급 유조선이 접안할 수 있다.
- (3) 甘井子부두 : 곡물 수출항이지만 시멘트 수출 항구로 개선계획이 연구되고 있다
- (4) 寺兒溝위험물취급부두 : 수심이 9~9.5m이며 48개의 유류저장 탱크가 있다.
- (5) 香爐礁 부두 : 콘테이너 수출입 항구이다 위와 같은 부두에서 「1985년까지 모두 112개의 버드가 설치되어 물동량이 4,381만톤에 이르렀다가 1992년에는 5,909만톤으로 증가하였

6) 曹言行 (國家 計劃委員會 幹部)이 1次 5개년 計劃의 都市建設을 總括하며 都市建設에 있어서 分散 建設의 混亂을 是正 시키기 위해 다음과 같은 六統一의 原則을 提示 하였다.

統 計劃 統一設計 統一投資 統一施工 統一分配 統一管理

7) 李 根, 中國經濟構造論, 서울大學校出版社, 1994. 6. 15, p.127

8) 韓東洙, 清代西安府城의 形制와 重建工程에關한 考察, 大韓建築學會論文集 13卷 3號 通卷 101號, 1997.3.

9) 國家統計局, 中國統計年鑑, 北京 中國統計出版社, 1982~1993

다.10), 이곳에서는 주로 원유, 석유제품, 기계, 강철, 곡물등을 수출하며 경공업 제품, 일용백화, 소금, 건재, 광석등을 수입하였다.

1990년도에는 대련에서 심양간 고속도로가 건설되어 도로운송의 중요성이 부각되기도 하였다. 도로의 전장은 370km이고 폭 26m의 편도 2차선 도로로서 1일 통과 차량은 5만대 정도이며 나날이 늘어나고 있는 실정이다.

화물운송량은 심양에서 대련간 복선철도를 이용하는 운송 총량과 거의 비슷한 정도이다.

화물량은 그지역 경제와 밀접한 관계를 유지하고 있다. 동북 지구의 경제적 발전은 여러 가지 요인들에 의해서 나타나고있다. 지리적인 조건, 지하자원 지역개발의 착수시기차이, 바다와 접한 임해도시, 기후차이, 경제구조, 등에 의하여 경제적 격차를 보이고 있다.

<표 1> 동북지구 각 성의 경제 상황

項目	遼寧省	黑龍江省	吉林省	東北地區合計
面積 (1만km <sup>2</sup> )	14.57	45.39	18.74	78.70
人口 (1만인)	4,016	3,608	2,532	10,156
人口密度 (인/km <sup>2</sup> )	276	79	135	129
農工業 總生産額 (1억원)	2,679	1,388	972	5,039
1人當 生産額 (1억원)	6,671	3,847	3,839	4,962
工業 生産額 (1억원)	2,338	1,103	768	4,209
農業 生産額 (1억원)	341	285	204	830

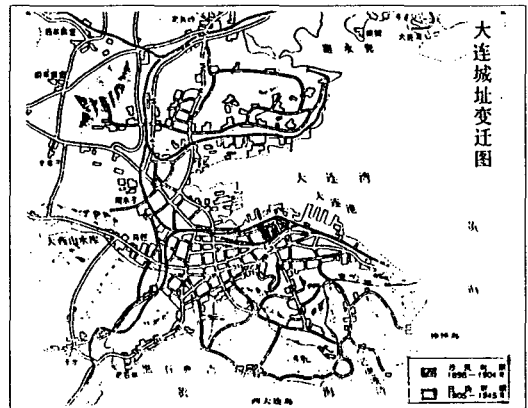
자료:중화인민공화국 행정구역수책,중국통계연감(1993)에 의거 작성

대련지역이 속해있는 요녕성은 동북지구에서 면적이 가장 좁은 성이다. 그러나 인구수, 밀도, 도시수, 총인구에 대한 도시인구의 비율, 철도망 밀도, 농·공업생산액, 평균생산액, 공업생산액 및 여러 가지 공업제품 생산량등이 모두 동북지구의 상위권에 들어있다. 1992년도 통계에 따르면 요녕성의 주요 농공업 생산물 및 교통

시설에 있어서 20여 항목이 전국적으로 중요한 지위를 차지하고 있다. 위와 같은 상황은 지리적 조건이 유리하기 때문이다. 임해도시의 근접 육해교통의 원활, 광산자원의 풍부와 근대 공업 발전이 비교적 빨리 이루어진 것들이 주요 원인이라 할 수 있다.

반면에 대련시는 역사적으로 많은 전쟁이 발발했던 지역이다. 도시의 발전도 오랜기간에 걸쳐 발전되어 왔다. 1840년도에 아편전쟁이 끝나자 淸朝정부는 독립을 위하여 旅順口와 대련항을 북방 해군 기지로 결정한 도시이기도하다.

대련시의 발전은 1898년도 제정 러시아 시대부터 동·서를 중심으로 축을 형성하며 어촌들이 주로 개발 되었다. 도로는 광장+방사형의 형태로 발전되었다. 1904년까지 유럽의 도시발전 형태를 모방하면서 나름대로의 특성을 갖춘 도시로 발전하게 되었다.



<그림 1> 대련 성지 변천도

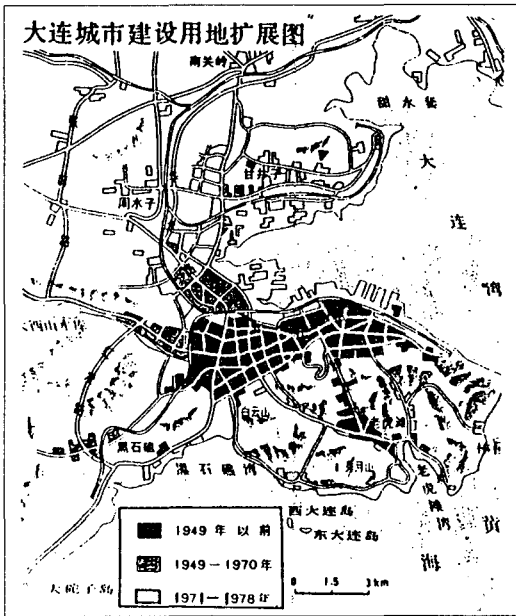
당시 도시면적은 4.25km<sup>2</sup>이며 인구는 4만명이었다. 1905년에 일본과 러시아의 전쟁은 중국내에서 이루어졌다. 러시아의 패전 후 일본이 대련 지방을 통치하기 시작 하였지만 도시발전 형태는 소련의 영향을 받아 발전되었다.

중국 공산당은 정권 수립시 부터 소련과 밀접한 관계를 맺어왔다. 신생국으로서의 대외적 목표를 달성하기 위하여 對蘇 一邊倒가 불가피한 실정이었다. 이 결과 소련의 발전모델과 지도양상이 중국에서는 상당한 영향력을 발휘하게 되었다.

1906년에 대련 專管地 설정의 건축 제한계획

10) 尹源鎬 역, 中國經濟地理, 도서출판 신서원, 1994.11.15, p.382

이라는 규칙을 공포한 것이 건축법, 즉 도시계획규칙이 기초가 되어 도시발전이 이루어졌다. 대련의 도시발전은 4단계로 구분할 수 있다. 제1기(1905~1915년)계획용지 면적 14.5km<sup>2</sup> 제2기(1916~1924년)계획용지 면적 56.5km<sup>2</sup> 제3기(1925~1928년)계획용지 면적 70.0km<sup>2</sup> 제4기(1929~1939년)계획용지 면적170.0km<sup>2</sup> 위와 같이 단계적으로 도시 면적을 늘려가며 발전하던 것이 1941년 태평양 전쟁이 발생 함으로 대련시의 건설은 대부분 정체된 상태이었다. 1945년 8월 15일 일본국의 무조건 항복으로 인하여 대련은 다시 회복기에 접어들게 되었다. 그후 도시 건설용지를 다음과 같이 확장하게 되었다.



<그림 2> 대련 성시 건설용지 발전도

2-2 해방후 회복시기 (1945년~1952년)

1945년 8월에 일본이 항복하고 물러가자 소련군은 대련을 침입하여 대련항을 지배하기 시작하였다. 해상 교통이나 도로·철도는 대부분 복구하여 사용 하였지만 균형지로서 항만시설은 개선하지 않고 그대로 사용하였다.

1950년 2월에 중·소 양국 정부는 「중국 장춘

철도, 여순구와 대련에 관한 협의」를 가결하였다 대련항 관리에 대한 기본적인 사항을 중국에 위임하기로 결정하였다. 그 후 1951년 2월에서야 소련은 중국정부에 대련시를 인도하기로 결정하였다. 그때부터 소련의 관리시대는 끝이 났다. 1953년부터 중국정부는 대련항 개발에 막대한 투자를 하기 시작하여 항만시설을 개선하여 근해운항의 중요한 항만으로 사용하게 되었다. 동북 지방에서 생산되는 철광석 및 강재 농공업생산물, 천연가스, 석탄, 목재등을 남부지방으로 운송하기 위하여 黑咀子항구, 香爐礁항구의 건설과 동시에 대련항내에 화물창고와 철도·상하수도 송전선등을 보수하여 중국 북방의 유일한 항구로서 그 규모를 갖추었다.

대련항에서 煙台·塘沽·威海·龍口·石島·靑島와 上海까지 정기적인 여객운항과 더불어 대련과 광주에 여객선을 취항하여 국내최장 항로를 자랑하는 해상교통의 시대를 맞이하게 되었다. 「1980년에는 국제 컨테이너 항구로 변모하기 위한 항구로 발전하였다. 1985년도에는 7,000톤급의 선박이 접안할 수 있는 시설」을 갖추기도 하였다.

대련시는 경제특구의 도시로 선정되면서 지리적인 특성을 살려 기능 分區를 실행하였다.

공업생산과 생활 편의의 방침을 분리하고 자연 녹지 공간을 충분히 활용할 수 있도록 계획 하였다. 砲台山의 북쪽과 大黑山의 남쪽지역을 공업구로 정하고, 砲台山 남쪽 馬橋子村일대와 동산 서산의 경사지를 생활구로 발전시켰으며, 大密灣灣底일대를 행정·금융의 중심구로 발전시켰다. 龍江路로 부터 동쪽까지, 長春路부터 북쪽의 삼각지역을 여행 중심구로 지정하여 도로 양측에는 호텔·상업빌딩·우정빌딩·금융무역등의 건물을 세웠고, 長鈴山과 小孤山일대를 과학·교육문화구·여행 별장 지구등 으로 분리하여 건설함으로써 도시 발전의 균형을 맞추려고 노력하였다.

47년간의 식민통치 시대 후 40년 이상의 건설을 통하여 1989년까지 대련시 건설면적은 152km<sup>2</sup>에 인구 140만인의 「항만·공업·관광」 등의 종합도시로 변하기 시작 하였으며 일찍부터 세 번이나 자유항으로 선포된 적이 있다.

회복기에는 개발과 경제가 거의 마비상태였다.

그 후 생산과정의 회복과 철도의 복구 다리의 보수보강 급수, 송전, 등이 단계적으로 이루어 졌다.

1946년 7월에는 자치적인 개발 통제 기구를 설립하여 대련 지방정부에 의하여 「대련 주택조정운동의 전개에 관한 결정」이 공포되었다. 이러한 결정은 3회에 걸쳐 주택조정운동을 할 수 있었다. 전쟁으로 빼앗긴 주택을 빈민과 공무원들에게 나누어 줌으로 국민들의 사기를 높여 사회발전에 적극적으로 가담할 수 있도록 하였다.

1949년 10월 중화인민공화국의 수립<sup>11)</sup>과 동시에 대련시의 건설은 다른 도시와 같이 3년 국민 경제 회복 시기를 맞이하게 되었다.

도시건설의 주요 사업으로 과학 교육 문화구의 계획을 실시하였다. 대련공학원·대련해운학원·대련의학원·요령재경학원등의 대학건설을 확정하여 건설하였다. 市中心區에는 바닥면적 7,100m<sup>2</sup>의 인민 문화 구락부를 건설하여 국민들의 복지 생활을 도모하였다. 中山廣場에는 「10개동의 건물」을 원형으로 배치하여 상징성을 부여 하기도 하였다. 元長者廣場에는 소련 열사 기념비를 세워 광장의 이름도 斯大林廣場이라 바꾸었다. 이러한 발전 계획에 의하여 도시의 발전은 회복 시기에 접어들어 큰 변화를 보여 주었으며 도시 발전의 기초를 이루는 역할을 하였다.

### 2-3. 제1차 5개년계획(1953년~1958년)

1953년부터 중국은 국민경제 제1차 5개년 계획을 시작하여 대련의 경제 개발은 새로운 단계로 돌입 하였다. 1957년도 시 공업 생산총액이 1949년의 5.8배로 증가하는 현상을 보이기도 하였다.

1953년도에는 대련 도시계획 전문 관리 기구가 신설되었다. 1953년도부터 3개년에 걸쳐 대련시 마스타 플랜 작성을 위한 자료 수집 및 측정조사등이 이루어졌다. 1955년부터 구체적인 마스타 플랜이 만들어 지기 시작하였다.

1958년도의 개발계획 확정은 대련시 발전에 중요한 지침서가 되었다. (그림 3)

당시 개발계획 확정의 방침은 공업과, 농업 생산을 위한 것이었다. 공업 건설을 촉진하기 위하여 국방과 항만건설, 노동인민의 주거환경 개선등을 위하여 본 계획이 작성되었다.

기계·화학공업을 중심으로 하는 공업도시로의 발전·계획도 확정하였다. 도시계획 목표의 특징은 건물의 질량을 높이고 실용적, 경제적인 건물을 만든다 라고 되어있다.

또한 도로 건설에 있어서 공업구를 중심으로 甘西路·香周路·足進路의 완성과 더불어 海岸路 増設로 공업구의 도로 구조를 개선하여 교통 체증을 해결 하였다.

교육사업 발전에도 대단히 빠르게 접근되었다. 西山村 일대를 과학교육 문화구로 정하여 6개의 대학과 전문대학을 건설 하였다.

부대사업으로 棒島에 賓館區를 개발하였다.

시구내에는 중산공원을 비롯하여 3개의 공원과 방사형의 5·4광장, 등 3개의 광장과 15개소의 소공원을 만들었다.

주택 건설 계획에 의거 金家街에 공업직원촌과 春柳에 3개의 주택소구를 만들었다. 이곳에 상점·유치원·소학교를 배치하였고, 급수시설과 가스시설도 완료하였다.

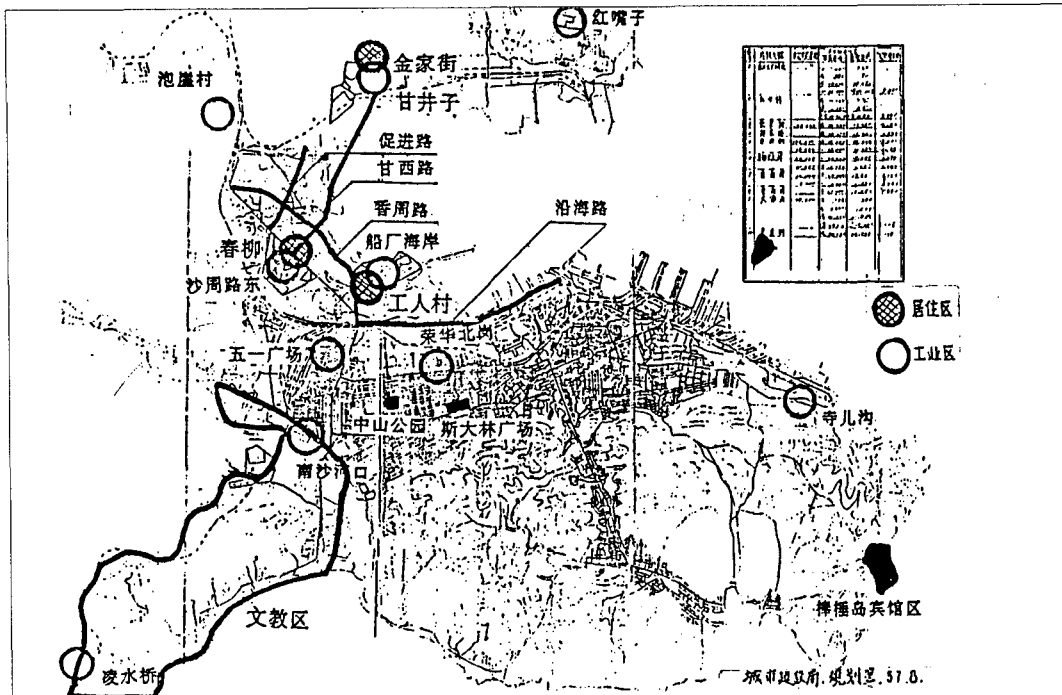
1954년도부터 1년 동안에 걸쳐 北大河댐으로부터 三道溝 정수장까지 직경 900mm에 길이 22km의 급수관 시설을 2개이던 것을 3개로 늘리는 공사를 마무리하였다. 연간 급수량은 3,660만톤을 공급하게 되었다. 1957년도의 가스 공급량은 6만m<sup>3</sup>이고 가스의 사용율은 22.5%로서 국민들의 생활은 점차적으로 개선 되었지만 개발 계획의 무질서 때문에 도시의 발전 형태는 기능을 갖추지 못한채 발전 되었다.

### 2-4 도시계획 조정시기(1958년~1965년)

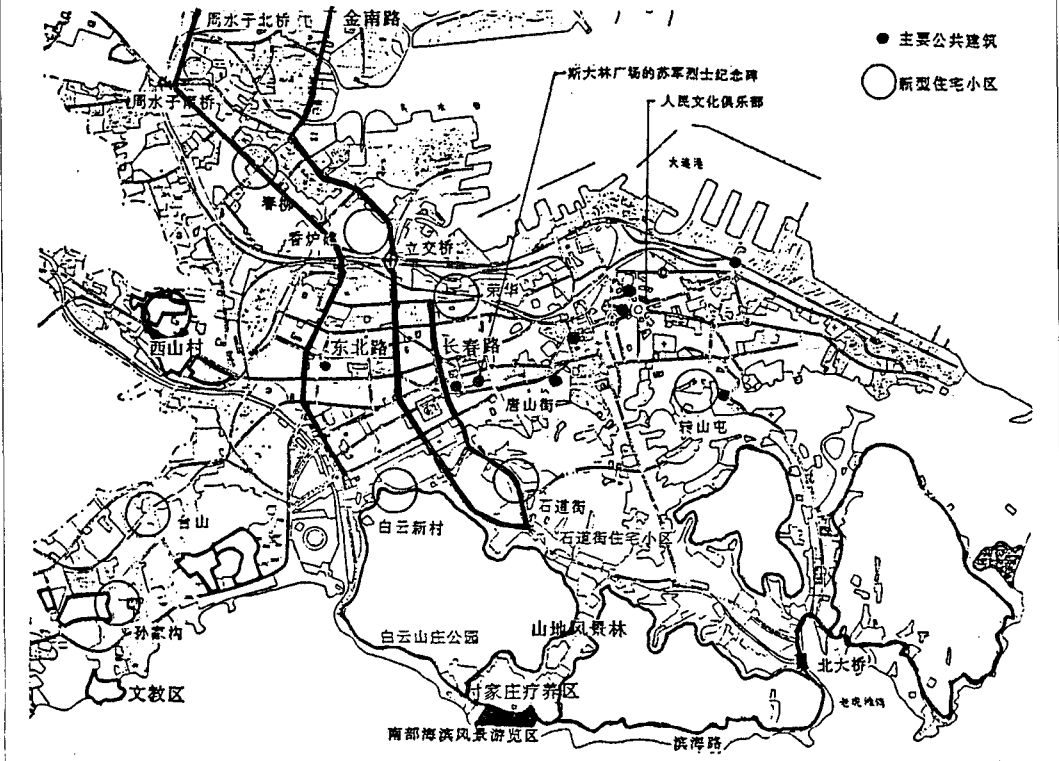
1958년도에 확정된 공업개발 정책은 계획대로 시행되기 시작 하였다. 개발이란 명목 아래 도시의 원래 기능이나 목적 이외로 개발 되어 주거구나 공원에서 도 공장이 마구잡이로 건설되었다. 도시 기능 分區는 대단히 혼란한 상태가 되었다.

따라서 환경 오염의 문제도 심각하게 되었

11) 야마다게이찌 저, 朴成桓 譯, 中國科學의 思想的 風土, 전파과학사, 1994.12, pp.231~244



<그림 3> 58年 建設用地 分布圖



<그림 4> 大連市 城市 現況圖

다. 도시 인구는 증가되고 주택·학교·교통시설 외 공공시설이 도시 공업생산과 주민 생활의 수요를 만족 시키지 못하였다. 이러한 상태로 1961년도 까지 도시건설은 계획을 무시한채 발전 없이 침체된 상태가 되었다.

1963년도 후 기본건설의 투자는 다시 시작되었다. 「국가 도시건설회의」를 열어 도시계획의 중요성이 인식되었다. 특히 공업과 도시 건설의 협조 관계를 강조하게 되었다.

1963년도부터 1965년도까지는 건국이후 건설된 甘井子·椒房·金家街·春柳·西山村 등의 주택소구의 공용시설을 완성하였다. 東北路 長春路 등의 연장으로 서부의 교통불편을 해결하였다. (그림 4)

#### 2-5 문화대혁명시기 (1966년~1966년)

1966년도에 문화혁명이 시작되면서 도시건설은 또다시 혼란 상태가 되어 격동기를 맞이하게 되었다. 도시총체계획은 폐기되고 계획기구나 기능도 없어지는 최악의 상태가 되었다. 공업구의 건설을 행하는 계획 배후에는 시내와 주택구가 구별되지 않았다 무차별로 건설이 이루어져 생태 계통과 기능을 마비 시켰다. 당초 계획에도 없는 문교구에 제3발전소가 건립되었고 시 중심에는 무질서하게 빌딩들이 건설되는 잘못들이 아무 꺼리낌없이 시행 되었다.

그 결과 가장 아쉬웠던 것은 문화적인 것이다. 「세계역사상 초유의 사건으로써 대량의 문화고성, 고건축, 고유지, 문물들이 철거되고 개조되었으며 산산조각이 났다.」<sup>12)</sup>는 것이다. 그러면서도 주택 건설은 감소 되었다. 문화혁명기간(10년간)을 거치면서 건설된 주택량은 제1차 5개년 계획때 건설된 주택량 정도이다. 건설부분에는 별관심이 없었고 오로지 정치적인 목적을 달성하는 목표가 우선적으로 작용 되었다.

도시공용시설, 공원 또는 녹지는 심히 파괴

되었다. 1970년대에 접어들면서 대외무역 사업의 발전과 석유 수출량이 증가 되었다. 1974년도에 이르러 다시 대련항 개축이 시행 되었다. 신항과 원유 수송항을 구분하여 1976년도에 비로서 건설이 완성되었다. 중국 최초로 제1의 석유 수출 항만이 탄생 되었다.

그 기간중 1973년도에는 대련공항, 1975년도에는 金南路 건설을 완성하여 대외교통이 활발하게 발달되기 시작 하였다.

#### 2-6 도시건설의 재개발시기 (1977년~1985년)

1976년도에 10년간의 문화혁명이 끝났다. 「中國 共產黨 十一屆三中全會」가 열리면서 중국은 도시계획에 대한 관심이 점차적으로 높아졌다. 대련시에 대한 관심도 또다시 중요한 문제로 검토하게 되었다.

1978년 8월 旅大市에 설계원이 건립되었다.

도시 총체계획은 전면 개정이 시작되어 동년 8월에 이르러 대련시 총체계획 개요가 중앙에 제출되었다.

1980년도 부터 2년간에 걸쳐 연구 계획과 심사가 진행되었다. 1982년도에 총체계획이 완성 되었다. 동년 10월 28일에 시 인민대표 상무위원회에서 이 계획은 심사를 받았다.

1983년 11월 요령성 정부 공작회의 심사를 통과하여 1985년 4월에 대련시 총체계획은 국무원의 허가를 받았다.

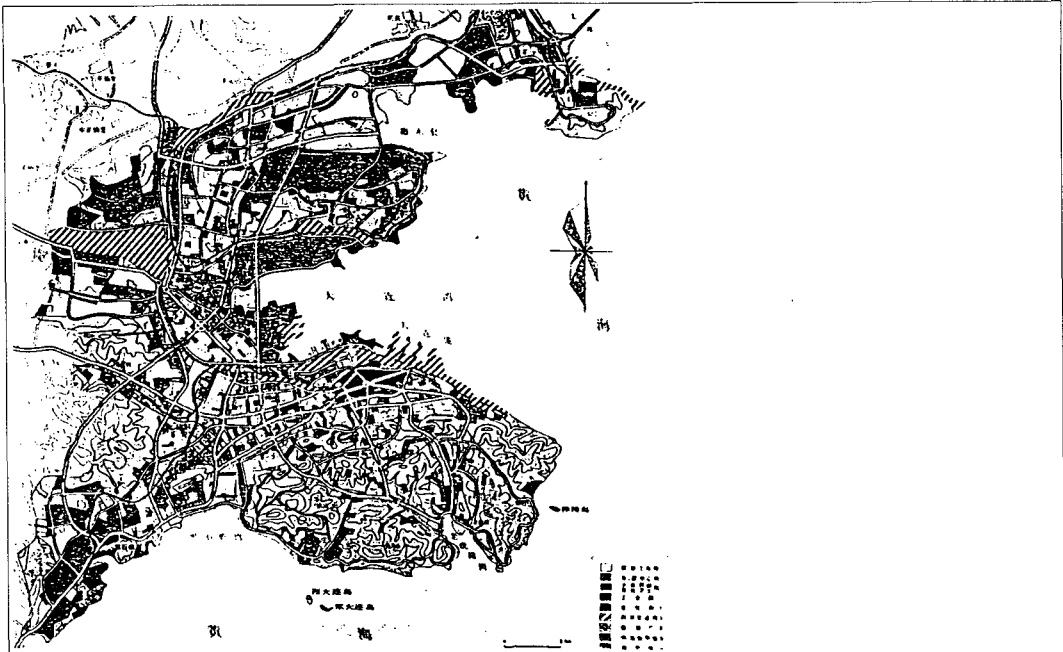
총체계획의 주요골자는 「항만·공업·관광」의 도시로 개발한다는 목표로 21개 항목의 專門 계획이 결정 되었다.

토지이용, 인구발전, 공업발전, 창고, 대외교통, 생활주거, 錄水城, 원림녹화, 관광, 환경보호, 도로교통, 급수, 배수, 송전, 우편전보, 供熱, 가스, 人防, 공공복무시설등을 빠른시기에 건설 하겠다는 의도였다.

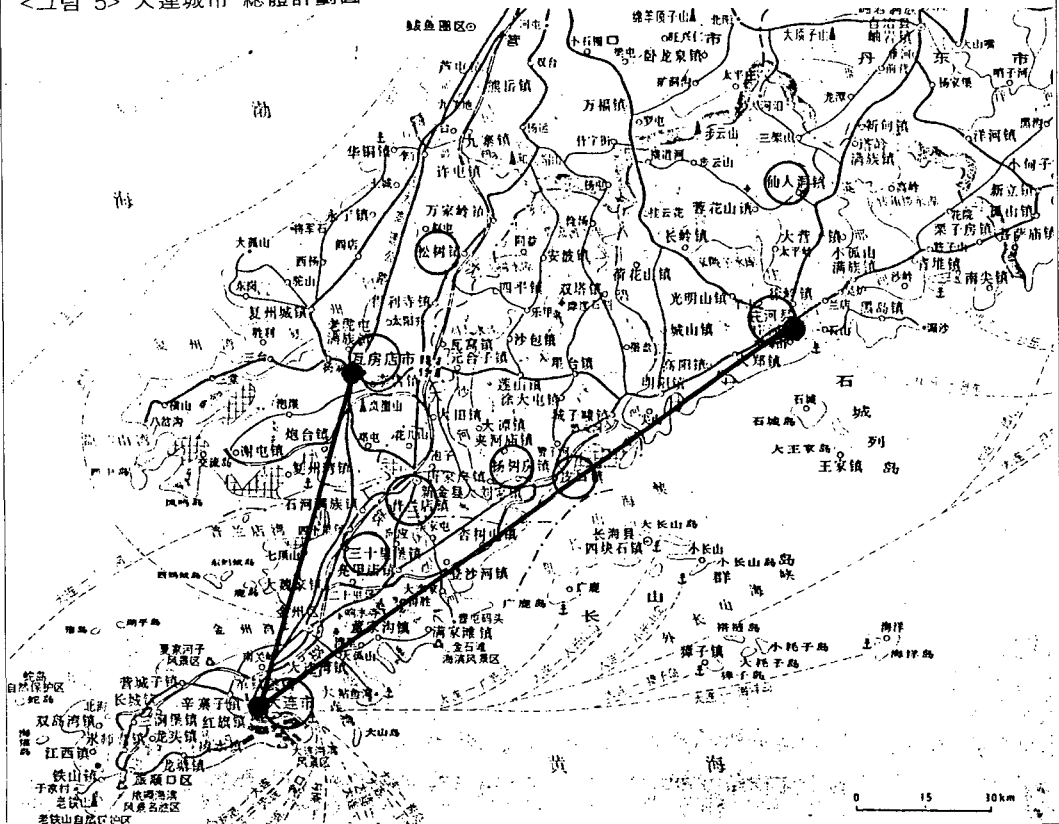
총체계획에 의하여 대련항의 남쪽으로부터 북쪽에 이르기까지 항만과 항만공업용지, 남부와 북서부 지역에 기계·화학·건재등을 주로 하는 공업용지를 배치하였다. 도시의 남부와 중부, 북서부는 생활구로 형성하였다.

12) 韓東洙, 中國古城保護運動의 展開와 北京의 都市計劃, 建築歷史研究 第5卷 2號 通卷10號, 1996년 12월, p.41





<그림 5> 大連城市 總體計劃圖



<그림 6> 大連市 城市圖

서남부는 과학·연구소·대학 등의 문교구로 확정하였다. 남부의 연해지역을 관광지구로, 동남부를 경공업지구와 지방어항으로 구분하여 배치하였다.

이러한 결과로 도시의 모양은 크게 변화되었으며 주택 건설에 있어 재개발과 신설을 동시에 관철시켰다. 도시의 발전은 빠른 속도로 변화를 가져오게 되었다.

대련시에서 계획한 모든 사업은 급속한 발전을 가져오게 되었다. 9년간 투자된 건설부분의 총비용은 13,808,22만원 이었다.

도로 건설의 방침은 관리를 우선으로 하고 관리와 수리를 결합하여 충분히 이용, 일보일보 개선한다는 목표로 순서를 정하고 있다.

1978년도에는 唐山街 공사, 1982년도에는 周水子 남입체교차로를 완성하였다. 1984년부터 周水子 북입체교차로 건설이 시작되어 대련시와 다른 외곽도시의 교통 편리를 위한 도로 건설들이 진행되었다.

그 외에 碧流河 댐 공사와 더불어 급수공사도 완료 되었다. 1985년도에는 老虎부터 南大亭까지의 海濱路 공사를 완성하였다. 남부 해안 觀光區가 새롭게 건설되었다. 관광 지역으로서 역할을 충분히 할 수 있게 되었다.

棒島부터 南大亭까지 10개소의 風景區를 계획하여 靑空(푸른하늘), 碧海(푸른바다), 靑山(푸른산), 島給(섬), 礁石(암석) 등의 상징을 갖는 풍경 관광구를 형성하였다.

#### 2-7. 도시계획 발전시기(1986~1990)

1980년부터 市정부는 地區 개편을 행하고 6년간의 건설을 거쳐 1986년 말까지 주거구 건설을 완성하였다.

1985년도에는 5개區를 增區하여 별도의 계획을 세웠으며 1986년도에 대련시 총체계획에 의거하여 총 33개 區로 分區하였다. 이 때 도시남부, 즉 白雲山 남쪽에 石道街 주거구를 건설하기도 하였다.

그 결과 농촌의 인구는 감소되고 도시인구는 증가하는 현상이 나타나게 되었다. 1949년 이

전에 외지로 부터 도시로 이주한 주민들을 석도가 주거구에 살게하였다.

이러한 현상은 날이 갈수록 증가하였다 농촌 인구가 이동하는 변화는 불가피 하게 되었다.

이동의 주요 동기는 편리한 생활을 할 수 있다는 것과 이러한 생활을 영위하기 위한 수입 원천이 되는 소득이 농촌보다는 풍부하다는 것이다.

도시행정은 이와 같이 도시에 편리한 시설을 만들어 주면서 도시의 합리적인 생활질서를 정립하는 도구로서의 역할을 하게 되었다.

1986년 12월 1일에는 白雲터널을 완성하여 남북을 관통시켜 도시교통을 원활하게 하였다.

白雲 산장공원도 건설하여 남부해안의 최대 풍경구로서 도시민들의 안식처가 되게 하였다.

1987년 대련시는 총체계획을 이행하기 위하여 미 실시된 현황을 조사하는 과정에서 도시의 인구가 급증하여 계획 규모가 합당치 않은 상황을 알게되었다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 도시용지의 조정과 계획관리의 정책이 제안 되었다. 1988년 이후 임해지구 경제개발 전략에 의하여 도시 총체계획이 조정되었다.

1990년 대련시 도시 총체계획 조정은 인민대표 대회 상무위원회에 가결되었다. 도시건설 각 방면에 대한 지도와 적극적인 지원이 이루어졌다. 대련시의 발전은 나날이 달라지는 현상을 보여 주고 있다. (그림 5)

### 3. 결 론

대련시는 동북의 최대 임해도시로 해상 교통의 관문 역할을하는 중요공업기지의 하나이다. 全市는 6區·3市·1縣을 관할하며 그 면적은 12,574km<sup>2</sup>에 인구 523만이다.

시중심 인구는 167만명 이며 시구의 면적은 2,415km<sup>2</sup>이다. 농업에 종사 하지 않는 인구는 233만명이다. 1992연도의 공업 생산액은 459억 원으로 전국의 0.12%이다.<sup>13)</sup>

대련항의 물동량은 5,909만Ton으로 전국 3위로 상해·진도항 다음으로 큰항구이다.

13) 中國統計年鑑, 1993년의 자료에 의거 작성

현재 대련지역은 도시와 鄉, 鎮이 80개가 있는데 그중에서 도시가 4개 (大連市, 瓦房店市, 普蘭店市, 庄河市,) 鄉, 鎮이 76개이다.

이 도시와 鄉, 鎮은 주요하게 長大철도선과 황해 선을 따라 분포 되었으며 “V”자 형태을 이루고 있다. 하나의 중심(大連市), 두갈래의 축선(한갈래는 長大 철도선과 沈大 고속 도로 이고 다른 한갈래는 황해 해안선이다), 세계의 절점(瓦房店市, 普蘭店市, 庄河市),을 형성 하는 “V”자형 방사선 체계와 방사형도로+광장을 이루는 발전 형태는 대련 지방에서만 나타나는 독특한 지리적 특성이라 할 수 있다.(그림 6)

대련시 에서는 중심 도시를 집중적으로 발전시켜 도시권을 형성하고 있다.

항만, 공업, 관광시설을 분리하여 개발 시키며 지식과 기술이 집약된 밀집형의 산업을 개발하고 유통과 서비스 차원의 체계를 완벽하게 발전 시키고 있다.

그리하여 대련시로 하여금 대외 개방도가 높고 제3차 산업이 고도로 발달된 핵심 도시가 되도록 개발을 촉진하고있다.

瓦房店市, 普蘭店市, 庄河市를 대대적으로 건설하여 대련 중심도시의 집중적인 시설을 분산시켜 위성 도시로서의 역할을 수행 하도록 하며, 중심도시와 도시내의 향, 진 및 농촌이 자연스럽게 연결될 수 있는 도시구조의 확대와 외각지역인 시 북부와 동부 지역을 합리적으로 발전시켜 도시 전체가 균형을 이루도록 하여야 할것이다.

皮口, 仙人洞, 松樹, 楊樹房, 三十里堡 등 비교적 지리적으로 발전 전망이 높은 소도시를 선별적으로 발전시켜 현대화 공업 위주인 첨단 기술 산업기지로 발전시켜 나가며 해양자원과 관광시설, 공업, 금융, 무역의 개발을 추진 하면서 중심도시와 위성도시,시중심에 편입 되어진 鄉과 鎮, 농촌 등의 기능이 명확하게 제시되는 현대화 도시 체계를 이루도록 하여야 할 것이다.

## 參 考 文 獻

1. 韓東洙, 中國古城保護運動의 展開와 北京의 都市計劃, 『建築歷史研究』 第5卷 2號 通卷10號, 1996년 12월
2. 韓東洙, 清代西安府城의 形制와 重建工程에 關한 考察, 『大韓建築學會論文集』 13卷 3號 通卷 101號, 1997년 3월
3. 李王基 譯, 中國의 建築과 都市, 기문당, 1995.
4. 李相海, 仁荷大學校 용마루모임 招請講義중 에서, 1977.4.14
5. 蘇致馨, 中共과 東北亞秩序, 도서출판 인간사랑, 1988.
6. 北京都市計劃管理局外 日本都市計劃學會, 中華人民共和國にあげる都市計劃の現狀に關する 資料(北京の都市計劃), 1986
7. 尹源鎬 譯, 中國經濟地理, 도서출판 신서원, 1994.
8. 야마다게이찌 저, 朴成桓 譯, 中國科學의 思想的 風土, 전과과학사, 1994.
9. 中國統計年鑑, 1993
10. 中國城市 地圖編纂委員會. 中國城市地圖集 1994.
11. 于植元. 董志正. 簡明大連辭典 簡明大連辭典 編纂委員會. 大連出版社 1995.
12. 李 根, 中國經濟構造論, 서울大學校出版部, 1994.
13. 國家統計局, 中國統計年鑑, 北京 中國統計出版社 1982~1993

# A Study on the Historical Development of Dalian City in China

Hong, Se-Pyo\*

(Associate Professor, Inha Technical Junior College)

Lee, Dong-Bae\*

(Professor, Inha University)

## ABSTRACT

The city of Dalian has been developed under varied geo-political situation since the later part of nineteenth century up to now where a considerable mutation is taking place. In this study we tried to trace the historical evolution process of Dalian as second important port of China playing the role as center of North-Eastern Region in the field of industry, foreign exchange, finance and tourist industry. The result reveals possibility of the city to accelerate its development under present circumstances toward the opened system of economical policy.