

광양제철소의 입지와 지역의 인구변화: 1980~2001

이 정 록*

요약 : 본 연구는 우리나라의 대표적인 새로운 공업도시에 해당하는 광양시를 사례로 광양제철소의 입지와 관련된 기업 활동이 지역의 인구변화에 미친 영향을 분석하였다. 지역의 인구변화를 파악하기 위해 광양제철소의 입지과정과 관련된 1981년부터 2001년까지를 연구기간으로 설정하였다. 광양제철소의 입지에 의해 광양시의 인구는 1981년 78,478 명에서 2001년 138,468명으로 증가하였고, 가구수 또한 1981년 14,917호에서 2001년 43,176호가 크게 증가 하였다. 광양지역의 인구성장은 전입인구에 의한 사회적 증가에 의해 주도되었고, 광양제철소의 제1기 건설공사가 준공 된 1987년부터 1991년 사이에 가장 현저하게 나타났다. 지역의 인구증가는 면부 지역을 제외한 광양읍과 동광양 지역에서 나타났고, 광양제철소가 입지한 동광양 지역에서 주로 발생하였다. 특히 동광양 지역의 인구는 1981년 13,211명에서 2001년 74,956명으로 크게 증가하였고, 광양시 전체 인구의 약 54.1%가 동광양 지역에 거주하고 있다. 전체적으로 보면, 1982년 광양지역이 광양제철소의 건설후보지로 결정된 이후, 지난 20년 동안 광양제철소의 입지와 기업활동은 광양지역의 인구구조 변화와 인구성장에 중요한 영향을 미친 것으로 분석되었다.

주요어 : 인구변화, 인구구조, 인구가동, 광양제철소, 동광양 지역, 광양시

1. 서 론

인간의 삶의 터전인 지역사회의 변화에는 여러 가지 특징이 있다. 지역의 인구변화를 비롯하여 경제구조, 사회구조, 도시구조, 경관구조, 지역주민의 가치관과 인식변화 등이 그것이다. 이러한 변화중에서 단위 지역의 인구와 인구구조의 변화는 지역변화의 과정에서 나타나는 일차적인 현상 중의 하나이다. 왜냐하면 지역사회의 인구변화는 지역의 산업구조 변화를 비롯하여 인구가동과 지역의 구조재편, 지역주민의 의식변화, 주변지역의 여건변화, 중앙 및 지방정부의 지역정책 등과 밀접한 관련을 가지고 있기 때문이다(Chisholm,

1990; Healey and Ilbery, 1990). 그래서 단위 지역에서 나타난 변화의 특징, 즉 경제적·사회적 변화의 특징을 규명하려는 많은 학자들은 지역의 변화과정에서 나타난 대표적인 요소인 인구 변화에 관심을 갖고 연구를 수행하고 있다.

특정 지역의 인구와 인구구조의 변화는 여러 가지 요인과 배경에 의해 발생하며, 이러한 특징은 인구의 유출과 유입으로 나타난다. 타지역으로 부터 전입한 인구에 의해 지역의 인구가 증가하는 사례는 주로 산업화 및 도시화 과정에서 대도시를 포함한 도시지역에서 나타나는 것이 일반적이다(關滿博·岡本博公, 2001). 또한 도시지역이 아닌 농촌지역에서 인구가 증가하고 지역이

* 전남대학교 사회과학대학 지리학과 교수

발전한 사례는 새로운 공업활동의 이동 또는 지역개발정책의 실시와 관련되어 있다(Blakely, 1980).

특히 전입인구의 증가로 지역인구가 증가한 유형중의 하나가 새로운 기업의 입지 및 공업단지의 개발에 의한 경우이고(關滿博·岡本博公, 2001), 이러한 사례는 국내외에서 구체적으로 나타나고 있다. 우리나라에서 기업의 입지 또는 공업단지의 개발로 지역의 인구가 증가하고, 새로운 기업도시가 출현한 사례는 정부의 지역개발정책과 밀접한 관련이 있다. 1962년부터 시작된 울산산업기지 개발과 함께 새로운 도시로 발전한 울산시를 비롯하여 1970년대의 포항시, 여천시, 창원시, 구미시, 그리고 1980년대의 광양시 등이 이러한 사례에 해당한다(이정록, 2002).

전술한 지역인구의 변화를 포함하여 기업 및 공업단지의 입지가 지역발전의 성장과 발전에 미친 영향에 관한 연구는 주로 경제·사회지리학 분야에서 활발하게 이루어지고 있고, 특히 경제지리학자들은 공업지역의 성장과 변화과정에 관심을 가지고 있고(이정록, 2002), 이러한 연구성과는 국내에서도 다양하게 발표되고 있다(김두일, 1991; 유성중, 2000; 이기석, 1984; 이정록, 1993, 2002; 허우궁, 1987; 황만익, 1989).

1960년대이후 정부의 지역개발정책에 의해 공업단지가 조성되고 새로운 도시가 출현한 사례중의 하나가 전남의 동부지역에 위치한 광양시이다. 광양지역은 1980년대 중반까지 전형적인 농촌이었다. 그러나 1987년 광양제철소가 준공되고 관련된 공업단지가 건설되면서 외부 지역으로부터 전입인구가 증가하여 지역의 인구가 크게 성장하였다¹⁾.

본 연구는 기업 및 공장의 입지가 지역사회의 변화에 미친 영향을 종합적으로 고찰하기 위한

연구작업의 일환으로 시작되었다. 이러한 측면에서 본 연구는 우리나라의 대표적인 새로운 공업도시에 해당하는 광양시를 사례지역으로 선정하여 광양제철소의 입지와 관련된 기업활동이 지역의 인구변화에 미친 영향에 중점을 두고 연구를 수행하려고 한다. 본 연구의 주요 목적은 광양지역의 인구증가에 결정적인 동인으로 작용한 광양제철소의 입지과정을 살펴보고, 이를 토대로 1980년 이후 2001년까지의 지역의 인구변화에서 나타난 특징을 분석하는 것이다.

그리고 본 연구에서는 광양지역의 인구변화에 나타난 특징을 도출하기 위해 1981년부터 2001년까지로 연구기간을 한정하였다. 광양시의 인구증가는 제철소의 입지 선정 및 건설과정과 밀접한 관련이 있기 때문에 1981년 이후의 약 20여년간의 인구변화를 파악하기 위해 1981년부터 2001년까지로 한정하였다. 연구에 필요한 자료는 행정기관²⁾에서 발행한 통계연보와 주민등록 인구동태보고서, 그리고 인구센서스 등을 활용하였다.

2. 광양제철소의 건설과정

1960년대에 실시된 경제개발계획으로 국내에서 철강수요가 증가하면서, 1970년대 초반부터 포항제철에 이어 제2의 제철소 건설의 필요성이 제기되었다. 1973년 당시의 건설부는 제2 제철소의 후보지로 충남의 아산만을 검토했지만, 1980년 6월 충남의 아산만이 아닌 전남의 광양만이 후보지로 최종 선정되었다.

1982년 6월 금호도종합개발계획이 확정되었고, 7월 광양만 산업기지개발사업 실시계획³⁾이 정부의 승인을 받아, 9월에 금호도 일대의 제철소 부지를 조성하기 위한 호안 축조공사가 시작

되었다. 1983년 2월 광양제철소의 부지 준설공사가 착공되었고, 10월에는 광양제철소 개소식이 거행되면서 본격적인 건설공사가 시작되었다.

1985년 3월에 270만톤 생산규모의 광양제철소 제1기 설비공사가 착수되었다. 종합착공 5개월전인 1984년 10월 15일 국내 핫코일 수요의 조기 충족을 위해 열연공장을 먼저 착공하였고, 1985년 3월 5일에는 고로·코크스공장·제강공장·연속주조공장 등을 착공하였고, 4월 3일에는 원료처리·소결·증가·가스·시험검정 설비를 착공하였다. 그리고 4월 6일에는 발전설비공장을, 6월 5일에는 산소설비공장을 각각 착공하였다. 광양제철소 제1기 설비공사는 내용적 3,800m²의 대형고로와 제강공장, 연속주조공장, 열연공장 등 모두 10개의 공장설비와 배수처리, 항만하역 설비 등 14개의 부대설비로 구성되었다. 광양제철소는 당초의 계획보다 6개월을 앞당긴 1987년 5월 7일 광양제철소 제1기 종합 준공식이 행해졌다. 그리고 1988년 7월 12일 광양제철소 제2기 설비의 종합준공이 이루어졌다.

광양제철소 제3기는 기존의 1·2기와 같은 규모의 조강연산 270만톤 체제로 장차 3기가 가동할 경우, 광양제철소는 연간 810만톤의 조강을 생산하는 것으로 계획되었다. 그러나 제3기 건설 과정에는 어업권 보상과 관련하여 지역주민과 갈등관계가 형성되었고, 지역주민들의 농성으로 준설공사가 지연되기도 했다. 그러나 1989년 1월 19일 연산 122만 5,000톤 규모의 제3 냉연공장이 준공되었다. 냉연공장은 국내의 자동차산업과 전자산업의 급속한 성장에 따라 고급강판의 수요를 조기에 충족시키기 위해 준공한 것이다. 그리고 1990년 12월 4일 조강 연산 270만톤 규모의 광양제철소 제3기 설비가 준공되었다.

1994년 1월 5일 조강 연산 330만톤 규모의 제

4기 설비공사가 착공하였고, 1992년 10월 2일 종합 준공되었다. 광양제철소 4기의 확장공사로 인해, 포항제철소(POSCO)는 조강생산 1,140만톤 체제의 광양제철소와 940만톤 체제의 포항제철소를 포함하여 총 2,080만톤의 조강 생산능력을 보유하게 되어 세계 3위의 대형 철강회사로 부상하게 되었다. 특히 광양제철소는 단위 제철소별 생산규모에서 1982년부터 9년간 세계 1위를 차지한 포항제철소를 제치고 세계 제일의 생산규모를 가진 단일제철소로 성장하였다.

3. 광양시의 인구와 인구구조 변화

1) 전체적인 개관

1980년이후의 광양지역 인구는 광양만권의 공업화와 도시화, 광양제철소의 입지와 준공, 광양제철소의 건설에 따른 행정구역의 개편, 광양컨테이너부두의 개장, 그리고 동광양시와 광양군의 행정통합 등의 사회적 요인에 의해 크게 성장하였다. 1980년대와 1990년대에 걸쳐서 광양지역의 인구가 다른 중소규모의 농촌도시에 비해 크게 증가한 것은 전입인구에 의한 사회적 증가에 기인한다. 이러한 광양지역의 인구증가는 광양제철소의 개발과 준공, 그리고 광양컨테이너부두의 개항 등 지역개발사업의 결과이다. 특히 1981년부터 1990년까지 광양지역의 인구는 전남의 시·군중에서 인구가 가장 많이 증가하였다.

2001년말 현재 광양시에 거주하는 인구는 138,468명으로 1981년이후 59,990명이 증가하여 전남에서 인구증가율이 가장 높은 지역에 해당한다. 2001년 인구를 기준으로 하면, 광양시는 전라남도 전체 인구(2,104,052명)의 약 6.58%를

표 1. 광양지역의 가구수와 인구수 변화 추이(1981~2001)

연도	가구수	인 구 수			세대당 인구수	인구 밀도	인구증감율(%)
		계	남자	여자			
1981	14,917	78,478	39,224	39,254	5.3	183.6	-
1983	15,505	80,257	40,865	39,392	5.2	187.0	1.13
1986	23,203	111,731	60,329	51,402	4.8	195.6	13.1
1988	26,875	139,404	76,076	63,328	5.2	205.2	12.4
1990	32,125	155,558	86,051	69,507	4.8	325.7	5.8
1992	37,770	128,445	66,160	62,285	3.4	290.6	-8.7
1994	37,719	127,783	65,438	62,345	3.4	289.0	-0.3
1996	39,291	131,306	67,208	64,098	3.3	296.2	1.4
1998	41,915	136,910	70,012	66,898	3.3	307.1	2.1
2000	42,670	138,097	70,449	67,648	3.2	309.6	0.4
2001	43,176	138,468	70,634	67,834	3.2	310.4	0.1

자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

차지하고 있고, 가구수(세대수)는 43,176세대로서 전남 전체의 약 5.92%를 점하고 있다. 광양시의 인구가 전남지역 전체에서 차지하는 비중은 비교적 많지 않지만, 인구밀도를 지표로 살펴보면 광양시(310.4명)는 전남(175.4명)에 비해 약 1.77배가 높아 상대적으로 인구가 집중되어 있음을 알 수 있다.

1981년부터 2001년까지 지난 20여년간의 광양지역 인구변화를 살펴보면(표 1), 지역의 가구수와 인구수가 크게 증가하였다. 광양시 가구수는 1981년 이후 계속 증가하였는데, 이러한 배경은 개인의 가치관과 생활양식의 변화에 따른 핵가족화 현상도 주요 원인이지만, 광양제철소의 건설에 따른 외부지역으로부터의 전입가구 증가가 가장 큰 영향을 미쳤다.

광양지역의 가구수 변화추이를 보면, 1981년 광양의 가구수는 14,917세대에서 1986년 23,203세대로 약 1.6배 성장하였고, 1990년에는 32,125호로 증가하였다. 1981년 이후 10년동안 광양의

가구수는 약 17,208세대가 증가하여 연평균 1.2%의 높은 성장율을 기록하였다. 그리고 1996년에 3,9291세대, 2001년에 43,176세대로 지속적인 성장세를 나타냈다. 지난 1981년 이후 가구수가 가장 많이 증가한 시기는 3개 시기로서, 1990~1991년의 4,339세대, 1984~1985년의 3,165세대, 그리고 1988~1989년의 3,147세대로 밝혀졌다. 가구수가 급격히 증가한 이들 3개 시기는 모두 광양제철소의 준공과 설비증설, 행정구역의 개편 등과 밀접한 관련이 있는 것으로 판단된다(그림 2 참조).

한편, 인구수는 1981년 78,478명에서 1986년 111,731명, 1990년 155,558명, 1996년 131,306명, 그리고 2001년 138,468명으로 지난 20년동안 지속적인 성장세를 나타냈다. 인구변화에서 나타난 특징을 보면, 광양제철소의 건설공사와 설비준공에 힘입어 1981년부터 1990년까지 인구는 꾸준히 성장하였다. 그러나 1990년을 기점으로 인구성장은 급격하게 둔화되었고, 1991에는

오히려 전년에 비해 인구가 감소하였다. 즉, 1990년의 155,558명에서 1991년에는 126,680명으로 28,878명이 감소하였지만, 1991년 이후에는 인구가 지속적으로 증가하고 있다. 1991년 이후의 인구증가는 광양컨테이너부두의 건설공사와 제1단계 부두개발의 완공, 초남공단·태인공단·신금공단 등의 개발을 비롯한 각종의 지역개발사업의 결과이며, 향후 전개될 광양만경제자유구역 개발계획, 광양컨테이너부두의 시설투자, 그리고 광양항 배후부지의 개발 등 대규모 지역개발 프로젝트의 영향을 받을 것으로 예상된다.

1981년 이후 광양지역 인구변화에서 인구가 가장 많이 증가한 시기는 1985년부터 1989년까지의 기간이다(그림 1 참조). 즉, 1985~1986년, 1986~1987년, 그리고 1988~1989년 등의 시기이다. 1985년부터 1986년에는 20,394명이 증가하여 가장 많은 인구변화를 나타낸 시기로서 광양제철소의 개발, 동광양지역을 중심으로 한 '전라남도 광양지구출장소'의 설치, 그리고 동광

양지역에서 전개된 대규모 택지개발사업과 이주단지 조성 등의 영향을 받았으며, 전입인구의 증가가 인구성장에 결정적인 영향을 미쳤다. 1986년부터 1987년 사이에는 18,168명이 증가하였고, 1988년부터 1989년 사이에는 11,255명이 증가하였다. 인구증가가 주로 1990년 이전에 집중된 것은 전술한 것과 같이 광양제철소의 건설사업, 동광양 지구의 신시가지 조성과 택지개발 등과 관련이 깊다.

그러나 광양의 인구는 1990년을 정점으로 1991년에 급격히 감소하였다. 1991년 1년동안에 전체 인구의 22.8%에 해당하는 28,878명이 감소하였다. 이는 전국적으로 인구통계의 조사가 1991년 이전에는 상주인구조사인 반면, 1991년부터는 주민등록조사로 변경된 요인도 있지만, 1992년 광양제철소 제4기 종합준공을 앞두고 건설경기가 일단락되면서 건설근로자들이 다른 지역으로 유출되었기 때문이다(유성중, 2002). 1990년에서 1991년의 급격한 인구감소는 광양제철소의 종합

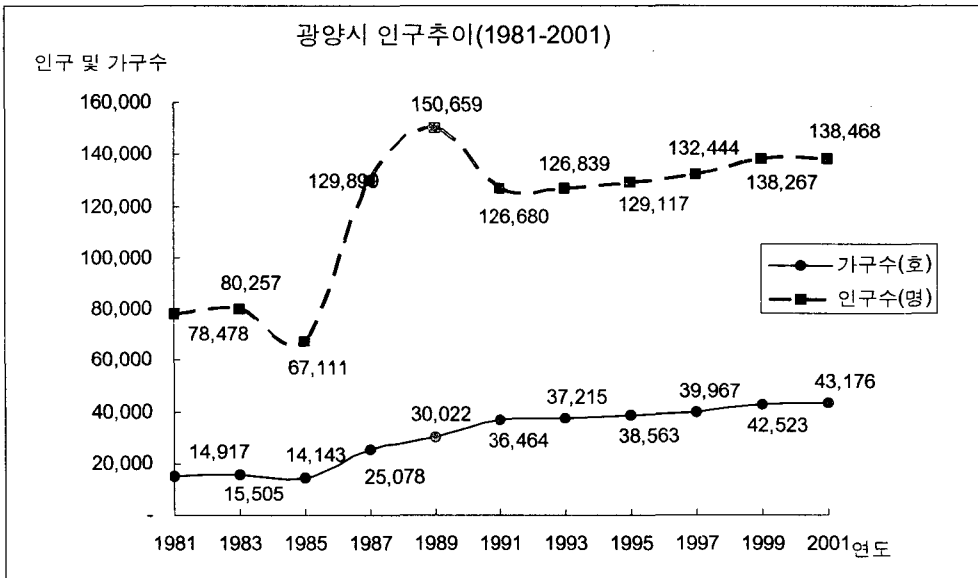


그림 1. 광양지역 인구변화 추이(1981~2001)

준공에 따른 건설관련 인구의 이출과 직접적인 관련이 있는 것으로 사료된다.

1981년부터 2000년까지 20년간의 광양지역 인구추이에서 인구증감의 요인을 분석하기 위하여 자연적 증가와 사회적 증가로 구분해서 살펴본 결과, 자연증가율에 의한 인구증가는 15,646명인 반면, 타지역으로 부터의 전입을 포함한 사회적 증가는 43,816명으로 조사되었는데 이는 광양제철소를 비롯한 협력회사와 연관단지 종사자 17,240명의 약 2.54배에 해당되며, 구성인구를 보면 상업과 행정 등 서비스와 관련된 인구와 그 부양가족의 인구로 추정된다(유성중, 2002).

2) 인구이동의 특징

1981년부터 2001년까지의 광양지역 인구이동을 전출자와 전입자로 구분하여 분석해 보면, 지난 21년동안 광양지역에서 전출한 인구의 총수는 336,684명이었고, 전입한 인구의 총수는 333,057

명으로 추계되었다. 광양지역의 인구는 지난 1981년 이후 꾸준히 증가하였고, 이러한 인구증가는 주로 전입인구에 의한 사회적 증가에 기인한 것으로 나타났다(그림 2 참조).

광양지역의 전입인구는 1987년부터 1991년까지 지속적으로 증가하였고, 1989년(26,353명)에 가장 많은 증가를 나타냈다. 이러한 특징은 광양제철소의 건설 및 준공과 밀접한 관련이 있다. 특히 1989년은 광양제철소 제3 냉연공장이 준공된 시기로 광양제철소의 생산시설이 증가함에 의해 제철소 고용인구 및 관련인구의 증가로 전입인구가 급격히 늘어난 것으로 추정된다. 전출인구보다 전입인구가 상대적으로 많은 전입초과의 시기는 1986년(+3,146명), 1989년(+7,323명), 1990년(+2,992명), 1991년(+281명), 1994년(+1,432명), 1996년(+104명), 1998년(+2,790명) 등으로 분석되었다.

전입자와 전출자의 규모는 연도에 따라 약간씩 상이했지만, 인구이동의 경향은 대략 세가지 패

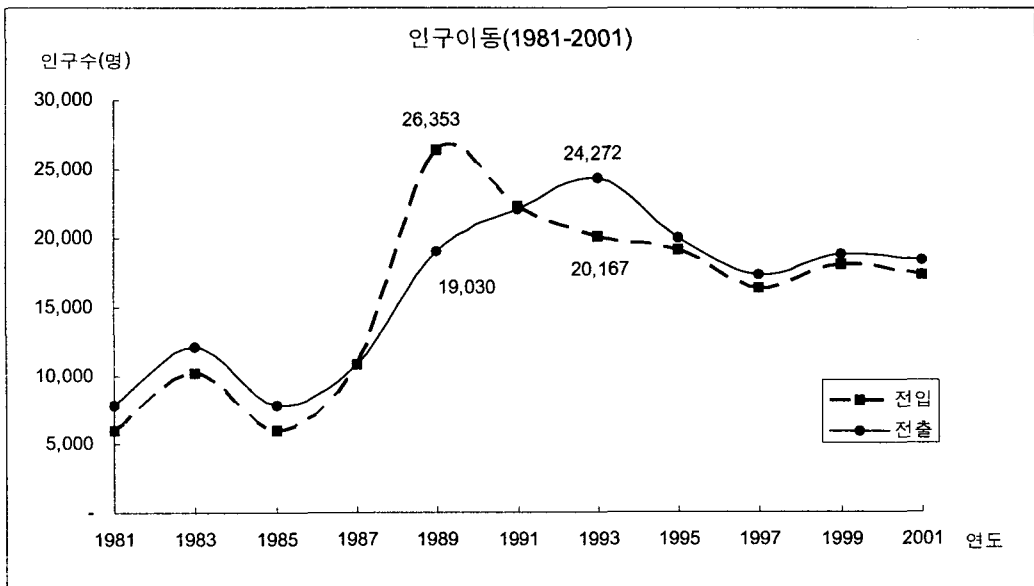


그림 2. 광양지역 전입인구와 전출인구의 변화(1981~2001)

턴을 나타냈다(그림 2 참조). 즉, 1981년부터 1988년까지의 전출인구 우세기, 1989년부터 1994년까지의 전입인구 우세기, 1995년 이후의 전입·전출인구가 서로 비슷한 복합기가 그것이다. 전체적으로 보면, 1980년대 후반까지는 전출초과 현상이, 1980년대 후반과 1990년대 초반에는 전입초과현상이 나타났는데, 특히 1989~1994년의 전입인구 초과현상이 지역의 인구증가에 결정적인 영향을 미쳤다.

3) 연령별 인구구조의 변화

연령별 인구구조의 변화는 가구수 및 인구수에 비해 그 특징이 뚜렷하지 않다(표 2 참조). 0~14세의 연령집단은 1986년 전체의 27.4%에서 1997년 26.7%, 그리고 2001년 26.4%로 완만하게 감소하였다. 15~64세의 연령집단 또한 1986년 67.6%, 1997년 67.1%, 2001년 66.6%로 감소하고 있다. 특히 1986년 67.6%에서 1993년 64.4%로 크게 감소한 것은 1991년의 인구감소, 즉 광양제철소의 준공이후 건설인력과 관련된 유동인구의 사회적 이동에 의한 결과이다.

연령별 인구구성에서 0~14세, 15~64세 연령집단의 지속적인 감소와는 달리 65세 이상의 노령인구는 꾸준히 증가하고 있다. 1986년 5.0%에서 1993년의 8.2%, 1997년의 6.2%, 그리고

2001년의 7.0%로 증가하였다. 노령인구의 증가는 전남의 농촌지역에서 나타나는 일반적인 현상이지만, 전남의 다른 시군에 비하면 노령인구의 비율은 그렇게 높은 편은 아니다.

4. 지역별 인구 및 인구구조의 변화

2001년말 현재 광양시의 인구를 광양읍, 동광양 지역⁴⁾, 그리고 면부 지역으로 구분하여 살펴보면, 광양읍에는 전체 인구의 29.4%인 40,701명이 거주하고 있고, 동광양 지역에는 전체의 54.1%인 74,956명, 그리고 면부 지역에는 22,811명인 16.5%가 거주하고 있다(표 3 참조). 지역별 인구변화는 1981년이후 커다란 차이가 있다. 광양지역에서 광양읍이 차지하는 인구의 비율은 1981년 31.6%에서 1991년 33.6%로 증가하였고, 2001년에는 29.4%로 감소하였다. 반면에 동광양 지역의 인구비율은 1991년 52,492명(41.5%)에서 2001년 74,956명(54.1%)로 크게 증가하였다.

옥룡면과 봉강면을 비롯한 면지역의 인구는 1981년 53,699명(68.4%)에서 1991년 31,580명(24.9%), 2001년 22,811명(16.5%)로 감소하였다. 면부 지역의 지속적인 인구감소는 인구의 노령화, 농촌인구의 도시로의 이주 등에 기인한다.

표 2. 연령별 인구구조 변화 (1980~2001년)

구 분	1986	1993	1997	2001
0~14세	30,630 (27.4%)	35,605 (27.4%)	35,701 (26.7%)	36,482 (26.4%)
15~64세	81,101 (67.6%)	83,622 (64.4%)	88,402 (67.1%)	92,034 (66.6%)
65세 이상	5,604 (5.0%)	10,562 (8.2%)	8,185 (6.2%)	9,722 (7.0%)
총 계	111,731 (100.0%)	129,789 (100.0%)	132,288 (100.0%)	138,238 (100.0%)

주 : 외국인 제외의 수치임

자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

표 3. 읍·면·동부 지역의 가구와 인구변화 (1981~2001)

구 분	지 역	1981	1991	2001
가구수	동광양 지역	-	17,223 (47.2%)	22,428 (52.0%)
	광양읍 지역	4,882 (3 2.7%)	11,295 (31.0%)	13,004 (30.0%)
	면 지역	10,035 (67.3%)	7,946 (21.8%)	7,744 (18.0%)
	합 계	14,917 (100.0%)	36,464 (100.0%)	43,176 (100.0%)
인구수	동광양 지역	-	52,492 (41.5%)	74,956 (54.1%)
	광양읍 지역	24,779 (31.6%)	42,608 (33.6%)	40,701 (29.4%)
	면 지역	53,699 (68.4%)	31,580 (24.9%)	22,811 (16.5%)
	합 계	78,478 (100.0%)	126,680 (100.0%)	138,468 (100.0%)

자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

전체적으로 보면, 광양제철소를 비롯한 동광양 지역의 개발이 시작되기 전인 1981년에는 광양읍에 가장 많은 인구가 분포했지만, 1991년부터는 동광양 지역의 인구분포가 가장 많아 광양지역의 인구중심이 광양읍에서 동광양으로 이동했음을 알 수 있다. 이러한 인구분포의 변화는 동광양 지역의 발전과 관련이 깊다.

가구수의 분포를 읍·면·동별로 구분하여 살펴보면, 광양읍의 가구수는 1981년 4,882세대, 1991년 11,29세대, 2001년 13,004세대로 1981년 이후 계속 증가하였다. 동광양 지역은 1991년 17,223세대에서 2001년 22,428세대로 증가하였다. 면지역은 1981년 10,035세대에서 1991년 7,946세대, 2001년 7,744세대로 지속적으로 감소하였다. 인구수의 분포와 마찬가지로 동광양 지역에 전체의 54.1%에 해당하는 세대가 거주하여 가장 많은 비율을 차지하였다.

1) 광양읍의 인구변화

광양제철소가 입지한 동광양 지역이 개발되기 전까지 광양읍은 광양지역의 행정과 문화, 그리고 경제의 중심지 기능을 수행하였다. 그러나 동광양 지역 중심의 신도시 개발, 광양시청의 이동,

그리고 광양시 경제의 동광양 지역으로의 이동 등으로 광양읍이 수행했던 중심지적 기능 또한 동광양 지역으로 이전되면서 인구와 가구의 성장도 둔화되고 있다.

광양읍의 인구는 1981년 이후 꾸준히 증가하였다. 그러나 광양읍의 인구는 1990년을 정점으로 전반기에는 성장한 반면, 후반기에는 감소와 성장의 둔화 및 정체를 나타내고 있다. 이러한 인구수 변화와 함께 광양지역에서 광양읍이 차지하는 인구비율 또한 변화했는데, 1981년을 기준으로 2001년의 비중은 32.7%에서 30.0%로 감소하였다(표 4).

광양읍은 광양제철소의 입지과정 초기에 배후 도시로서의 역할을 수행하면서 1980년대에는 급격한 인구증가를 보였다. 특히 광양읍은 1981~1990년 동안 공단 관련인구와 서비스업 종사자들의 급격한 유입으로 2배이상의 인구증가를 보였고 1990년에는 47,499명이 거주하여 가장 많은 인구를 기록했다. 그러나 1991년의 인구급감 현상으로 광양읍에서도 4,891명이 감소하였다. 1991년 이후 동광양 지역의 지속적인 인구증가 현상과는 대조적으로 1990년대 초반에는 인구가 지속적으로 감소하였다. 그러나 1995년 이후 완만

표 4. 광양읍의 가구수와 인구수 변화 (1981~2001)

구 분	1981	1985	1990	1991	1995	2001
가구수 (A)	4,882	6,399	11,272	11,295	11,560	13,004
A/C (%)	32.7	33.4	35.1	31.0	30.0	30.0
인구수 (B)	24,779	29,207	47,499	42,608	39,934	40,701
B/D (%)	31.6	32.2	30.1	33.6	31.3	29.4
총가구수 (C)	14,917	19,159	32,125	36,464	38,563	43,176
총인구수 (D)	78,478	90,797	155,558	126,680	129,177	138,468

자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

한 증가를 보이면서 전체적으로 정체현상을 보이고 있다. 이는 동광양지역 중심의 도시개발정책에 기인하며 광양읍이 제철소의 2단계 배후도시로 발전하기를 희망했던 광양읍 지역주민들의 기대에 부응하지 못하고 있음을 나타낸다(유성중, 2002).

반면에 광양읍의 가구수는 1981년 이후 계속 증가하고 있다. 그러나 가구수는 증가하지만, 광양시 전체에서 차지하는 비중은 1981년 32.7%에서 2001년 30.0%로 감소하였다. 인구수와 마찬가지로 1990년에는 광양시 전체의 35.1%를 차지하였지만, 그 이후 감소하였다. 1981년 이후 가구수는 증가하지만, 광양시에서 차지하는 비중이 감소하는 주요 이유는 세대당 인구가 계속 감소하기 때문이다. 즉, 1991년 가구당 3.8명에서 2001년 3.1명으로 감소한 것이 이를 증명하고 있다.

2) 동광양 지역의 인구변화

동광양 지역의 가구수와 인구수는 1981년 이후 계속 증가하고 있고, 광양지역중에서 인구변화가 가장 빠르게 나타난 지역에 해당한다. 동광양지역은 광양제철소의 건설, 신시가지의 조성, 대규모 택지개발사업, 그리고 광양컨테이너부두의 건설공사 등으로 가구수와 인구수가 증가했기 때문

이다. 이러한 대규모 지역개발사업의 영향으로 광양읍과 면부지역에서 뿐만 아니라 타시·군에서 동광양지역으로 인구가 전입하여 동광양 지역의 인구는 크게 증가하였다(표 5 참조).

광양제철소와 연관단지가 입지한 지역인 만큼 제철소의 입지과정에 따른 일련의 사안에 따라 변화가 심하게 나타나고 있다. 제철소의 입지가 확정된 1981년 말 13,078명이었던 인구수는 1982년 2월 도로개설을 위한 기반공사가 시작되면서 1년만에 1,000여명이 증가하였고 제철소 부지조성 사업으로 인한 금호도 이주 대상 주민 304세대가 신이주단지인 옥곡면 광영으로 집단이주를 완료한 1983년에는 1,700여명이 일시적으로 감소하였다. 그리고 1985년부터 제철소 건설공사가 본격적으로 시행되고 광양제철소 임직원들의 이주, 연관단지의 조성 등이 이루어지면서 광양지역의 인구는 1984년 12,561명에서 1990년 70,118명으로 6년 동안 연평균 76.4%의 폭발적인 인구 증가율을 나타냈으며, 특히 상주인구가 대폭 증가하였다. 반면에 1991년 한해 동안에는 17,626명이 감소하여 광양시 전체 감소인구의 61.0%를 차지했다. 이러한 현상은 동광양 지역의 인구가 당시 광양지역 전체인구의 41.4%에 불과했던 점으로 미루어 이 지역이 건설근로자의 유출로 가장 큰 영향을 받았던 것으로 분석된다.

표 5. 동광양 지역의 동별 인구변화 (1981~2001)

(단위 : 호, 명, %)

구 분		1981	1985	1988	1990	1995	1998	2001
골약면	가구수	2,269(15.2)	2,114(11.0)	-	-	-	-	-
	인구수	13,211(16.7)	10,524(11.6)	-	-	-	-	-
태금면	가구수	-	1,198(6.3)	-	-	-	-	-
	인구수	-	5,741(6.3)	-	-	-	-	-
골약동	가구수	-	-	1,276(4.7)	1,288(4.0)	1,265(3.4)	1,151(2.6)	1,043(2.4)
	인구수	-	-	7,465(5.4)	7,553(4.9)	4,382(3.9)	3,617(2.6)	3,031(2.2)
중마동	가구수	-	-	1,441(5.4)	2,355(7.3)	5,004(13.1)	7,786(18.6)	9,915(23.0)
	인구수	-	-	11,267(8.1)	13,312(8.6)	10,257(8.2)	25,517(18.6)	33,534(24.2)
광영동	가구수	-	1,704(8.9)	2,932(10.9)	3,908(12.2)	5,403(14.0)	5,530(13.1)	4,888(11.3)
	인구수	-	7,421(8.2)	13,387(9.6)	18,695(12.0)	16,995(13.6)	17,411(12.7)	15,053(10.9)
태인동	가구수	-	-	1,129(4.2)	1,683(5.2)	1,239(3.2)	1,302(3.1)	1,127(2.6)
	인구수	-	-	8,571(6.1)	9,640(6.2)	4,293(3.8)	4,161(3.0)	3,477(2.5)
금당동	가구수	-	-	3,014(11.2)	3,830(11.9)	6,352(16.5)	5,886(13.9)	5,455(12.7)
	인구수	-	-	20,545(14.7)	20,918(13.4)	20,429(16.2)	20,775(15.2)	19,861(14.4)

주 : 괄호안은 전체 인구에서 차지하는 비율(%)임
 자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

1992년부터 2000년 기간 동안은 연평균 4.9%의 높은 성장률로 인구가 급증하면서 광양읍 지역의 정체현상과 면부 지역의 감소추세를 크게 상쇄하여 광양시 전체인구의 완만한 상승을 주도했다. 이는 광양제철소가 종합 준공된 이후 1995년 도농 통합도시의 새로운 청사가 동광양 지역으로 확정되고 동광양 중심의 도시개발정책이 시행됨에 따라 도시기반 시설이 확충되었기 때문이다. 도시화가 안정되면서 외지 유입인구가 늘어났고 광양읍과 면단위 지역으로부터의 인구유입 역시 큰 몫을 차지한 것으로 분석된다. 그리고 1997년 컨테이너부두의 1단계 준공과 계속되는 건설과정도 인구유입을 가속화시켰다(유성중, 2002).

한편 동광양 지역의 새로운 중심시가지로 기능하고 있는 중마동의 경우, 가구수는 1988년 1,441

세대에서 2001년 9,915세대로 약 7배정도 증가하였다. 특히 1990년 이후 세대수가 급증하였는데, 이러한 배경은 중마동 중심의 대규모 택지개발사업, 그리고 광양시청의 이전과 관련이 깊다. 인구수 또한 1988년의 11,267명에서 2001년 33,534명으로 약 3배의 증가가 나타났다. 현재 중마동이 광양시 전체 인구에서 차지하는 비율은 약 24.2%로 광양읍에 이어 2위를 차지하고 있다.

3) 면지역의 인구변화

광양시에서 인구와 가구수가 지속적으로 감소하는 지역은 광양읍과 동광양 지역을 제외한 면부에 해당한다. 광양시의 면부지역 인구는 1980년 이후 지속적인 감소현상을 보이고 있으며 이

는 전남의 여타지역과 유사한 이촌향도 현상으로 분석된다. 면단위 지역에서 다른 지역으로 진출한 사람들의 약 70% 정도는 전남지역으로 이동하였고, 특히 순천시와 동광양 지역으로의 이동이 많은 것으로 분석되었다.

1981년이후 지난 20년동안 면지역의 인구변화에서 나타난 가장 큰 특징은 가구수는 커다란 변화가 없는 반면, 인구수는 모든 면에서 전체적으로 감소한 것이 특징이다. 면지역의 이러한 변화는 세대당 인구수가 감소했다는 것을 의미한다. 즉, 유소년 및 청장년층에 해당하는 인구는 지속적으로 도시로 이출한 반면, 노령인구는 계속해서 세대를 구성하며 잔존하기 때문에 가구수에서는 유의미한 변화를 찾을 수 없다. 오히려 봉강면, 옥곡면, 진상면은 1981년보다 2001년의 가구수가 상대적으로 많다(표 6 참조).

광양시의 모든 면부지역에서는 인구감소를 경험했다. 1981년 인구수를 기준으로 인구감소율을 살펴보면, 다압면이 가장 많은 53.0%가 감소하

였고, 옥룡면 48.3%, 진월면 46.1%, 진상면 41.7%, 봉강면 39.3%, 옥곡면 34.8%의 순으로 나타났으며, 다른 면에 비해 옥곡면의 인구는 상대적으로 적게 감소한 것이 특징이다. 광양제철소의 입지로 광양지역의 인구는 전체적으로 증가하였지만, 지역내의 면부지역의 인구는 광양읍 및 동광양 지역과는 상이하게 지속적인 인구감소를 보였다. 이러한 현상은 면부지역의 인구가 다른 시·군으로 진출한 영향도 있지만, 광양읍과 신도시에 해당하는 동광양으로 지역내의 인구이동도 영향을 미쳤기 때문이다. 그리고 면부지역의 인구감소는 광양지역의 산업구조 변화와 관계없이 앞으로 지속될 것으로 사료된다.

5. 요약 및 결론

지역의 변화과정에 나타난 특징을 파악하는 것은 지리학의 주요 연구주제이며, 특히 경제지역

표 6. 면별 가구수 및 인구수의 변화 (1981~2001)

(단위 : 호, 명)

구 분	1981	1985	1988	1991	1995	1998	2001
봉강면	가구수	889	880	885	921	937	939
	인구수	4,496	3,926	4,117	3,634	3,222	3,011
옥룡면	가구수	1,404	1,316	1,323	1,345	1,326	1,350
	인구수	7,264	6,437	6,404	5,307	4,453	4,101
옥곡면	가구수	1,400	3,275	1,502	1,725	1,583	1,616
	인구수	7,532	14,730	7,985	6,944	5,808	5,543
진상면	가구수	1,435	1,525	1,460	1,487	1,444	1,504
	인구수	7,446	7,552	7,379	5,916	5,072	4,742
진월면	가구수	1,720	1,675	1,666	1,666	1,655	1,645
	인구수	8,773	8,160	7,772	6,668	5,747	5,329
다압면	가구수	918	867	858	802	795	804
	인구수	4,997	4,520	4,376	3,111	2,585	2,443

자료출처 : 광양군, 동광양시, 광양시, 해당년도 통계연보

의 변화과정은 많은 경제·사회지리학자들이 관심을 갖는 분야이기 때문이다. 본 연구는 우리나라의 대표적인 기업도시에 해당하는 광양시를 사례로 광양제철소의 입지가 지역의 인구변화에 미친 영향을 분석하였다. 이를 위해 1980년부터 2001년까지로 한정하여 광양지역에서 나타난 인구 및 인구구조의 변화를 고찰하였다.

광양지역은 1980년대 중반까지 전형적인 농어촌이었다. 그러나 1987년 광양제철소 제1기 공사가 준공된 이후, 전입인구의 증가와 관련된 공단의 건설 등으로 도시화와 공업화가 빠르게 진행된 우리나라의 대표적인 신흥공업도시에 해당한다.

광양제철소의 입지는 1980년 이후의 광양지역 인구변화에 커다란 영향을 미쳤다. 1981년 광양지역의 인구수는 78,478명이었으나 1990년 155,558명으로 크게 증가하였고, 2001년 138,468명으로 지난 20년동안 인구는 꾸준히 증가하였다. 가구수 또한 1981년 14,917호에서 1990년 32,125호로 증가하였고, 2001년에는 43,176호가 되었다. 특히 1985년부터 1989년 사이에 가장 많은 인구가 증가하였는데, 이러한 인구 및 가구수의 증가는 광양제철소의 건설 및 입지과정과 관련이 깊다.

광양지역의 인구성장은 전입인구에 의한 사회적 증가에 의해 주도되었다. 전입인구의 증가는 1987년부터 1991년 사이에 가장 현저하게 나타났고, 1991년 이후에는 전입인구와 전출인구가 거의 비슷한 수준을 유지하였다. 이러한 인구의 동향으로 광양지역은 다른 중소도시에 비해 청장년층의 인구 비중이 상대적으로 많고, 65세 이상의 노령인구의 비율은 낮았으며, 공업도시의 인구적 속성을 그대로 반영하고 있다.

광양지역내의 인구변화에 나타난 특징을 종합

하면, 광양제철소가 입지한 동광양 지역에서 인구증가가 뚜렷하게 나타났다. 즉, 1981년 당시의 동광양 지역의 인구는 13,211명이었으나 1991년 52,492명으로 증가하였고, 2001년에는 74,956명으로 크게 증가하여 광양시 전체 인구의 약 54.1%를 차지하고 있다. 반면에 광양제철소가 건설되기 전까지 광양지역의 중심지 기능을 수행한 광양읍의 인구비중은 감소하였고, 광양지역의 중심지 또한 광양읍에서 동광양 지역으로 이동되었다.

1982년 광양제철소의 건설후보지가 광양지역으로 결정된 이후, 지난 20년 동안 광양제철소의 입지와 기업활동은 광양지역의 성장에 커다란 영향을 미쳤다. 특히 광양제철소의 기업활동에 의해 광양지역의 인구는 약 8만명에서 약 14만명으로 증가하였다. 지역의 인구 및 인구구조의 변화뿐만 아니라 광양제철소의 입지에 의해 지역경제의 구조변화, 도시구조의 개편, 도시경관의 변화도 나타났다. 또한 광양제철소는 광양시의 변화와 발전뿐만 아니라 광양민권의 지역발전을 주도하는 선도기업으로 현재 기능하고 있다.

본 연구는 특정 기업 및 공장의 입지에 의해 나타나는 단위 지역의 변화를 종합적으로 고찰하기 위한 연구작업의 일환으로 시도되었다. 그러나 본 연구에서는 광양제철소의 건설 및 입지과정, 기업규모의 변화 등에 따른 지역인구의 변화간의 관련성을 명확하게 규명하는 데는 미흡하였다. 이러한 연구의 한계는 차후의 연구에서 보완할 예정이다.

주

- 1) 광양지역의 인구는 광양제철소의 건설과정 및 준공, 그리고 기업활동에 의해 지역인구가 크게 증가하였

- 다. 광양의 인구는 1981년 78,478명이었으나 1988년 139,404명으로 성장하였고, 1996년 131,306명, 그리고 2001년에는 138,468명으로 변화되었다.
- 2) 당시의 광양군은 1987년 1월 골약면과 태금면의 2개 면을 관할하는 전라남도 광양지구출장소가 설치되어 기존의 광양군은 광양읍을 포함한 1읍 6면으로 축소되었다. 그리고 광양지구출장소는 1989년 동광양시로 승격되었고, 1995년 동광양시와 광양군이 통합되어 현재의 광양시로 행정구역이 변경되었다. 따라서 당시의 광양군, 광양지구출장소, 동광양시, 그리고 현재의 광양시에서 발행한 인구통계자료를 사용하였다.
 - 3) 1982년 2월 9일 광양제철소의 설비 규모는 조강기준 연산 270만톤으로 최종 확정되었다. 건설에 소요되는 자금은 내자 13억 5,800만달러, 외자 8억 1,400만달러 등 총 21억 7,200만달러(1조 5,200억원)를 투입하여, 1985년 7월 1일 착공하여 1988년 3월말에 준공한다는 계획하에 건설사업이 시작되었다.
 - 4) 동광양 지역은 현재의 광양시 행정구역에서 골약동, 중마동, 광영동, 태인동, 금당동 등을 포함하는 동부 지역을 의미한다.

참 고 문 헌

김두일, 1991, "포항종합제철이 주변지역에 미치는 경제적 파급효과", *지리학연구* 17, pp.66-85.
 유성중, 2000, "광양제철소의 입지와 지역경제의 변화", *한국경제지리학회지* 3(2), pp.63-79.
 유성중, 2002, 철강산업의 입지에 의한 지역변화: 광양

지역 사례연구, 전남대학교 대학원 박사학위 청구논문.
 이기석, 1984, "산업도시의 인구성장과 고용구조 변화에 관한 연구", *지리학* 30, pp.14-27.
 이정록, 1992, "공업단지의 입지가 지역변화에 미친 영향" *국토계획* 27(3), pp.117-133.
 이정록 외, 1993, "광양제철 입지가 주변지역의 지역 성장에 미친 파급효과", *국토계획* 28(3), pp.163-178.
 이정록 외, 1999, "통합여수시 지역주민의 삶의 질 변화와 도시발전의 과제", *한국경제지리학회지* 2, pp.123-144.
 이정록, 2000, "광양만권의 공업화와 지역경제의 변화: 1987~1996", *국토계획* 35(2), pp.175-106.
 關滿博·岡本博公, 2001, *挑戰する企業城下町*, 東京: 新評論.
 一言憲之·安田尚道, 1993, *地域産業の再構築戰略*, 東京: 新評論.
 Blakely, E. J., 1989, *Planning Local Economic Development*, London: Sage.
 Chisholm, M., 1990, *Regions in recession and resurgence*, London: Unwin Hyman.
 Healey M. J. and Ilbery, B. W., 1990, *Location and Change: perspective on economic geography*, Oxford: Oxford University Press.
 Erickson, R., 1974, "The regional economic impact of growth firms: The case of Boeing, 1963-1978", *Land Economics* 50, pp.127-136.
 Marvel, M. abd Shkurti, W., 1993, "The economic impact of development: Honda in Ohio", *Economic Development Quarterly* 7, pp.50-62.

Population Change of Region and Location of Gwangyang Works of POSCO: 1981 ~ 2001

Jeong-Rock Lee*

** Professor, Department of Geography, Chonnam National University*

(e-mail: jrlee@chonnam.ac.kr)

Abstract : Location of firms and construction of new industrial complex generally have an effect on the population change of region. This paper focuses on the population change of Gwangyang city, in particular, the relationship between location of new firm, Gwangyang Works of POSCO, and population change of region. The first construction of Gwangyang Works of POSCO was finished in 1987. The number of population of Gwangyang city increased from 78,478 individuals of 1981 to 138,468 individuals of 2001, and the number of household also increased from 14,917 household of 1981 to 43,176 household of 2001 with the location and construction process of Gwangyang Works of POSCO. The growth of population was greatly revealed during the period of 1987 through 1991 with social increase of population transferred into Gwangyang city from another area. This period related with the completion of Gwangyang Works of POSCO. In addition, population increase was mainly appeared in Eastern Gwangyang area, neighboring area to Gwangyang Works 13,211 peoples of 1981 to 74,956 peoples of 2001. Therefore, it is clear that location of Gwangyang Works of POSCO had a significant impact on the change of population structure and population growth of Gwangyang city since 1981.

Key Words : population change, population structure, population migration, Gwangyang works of POSCO, Eastern Gwangyang area, Gwangyang city