

평택항 개항에 따른 배후 지역의 변화에 대한 연구

신 영 재*

A Study on the change of a hinterland according to the opening of a Pyeongtaek port

Shin, Yeong-Jae*

요약 : 1986년에 개항된 평택항은 국제무역항으로서의 역할을 다하고 있다. 평택항의 배후 지역인 평택시는 도시와 농촌이 공존하는 지역이다. 본 연구의 목적은 평택항 개항에 따른 평택시의 지역의 변화를 살펴보는 것이다. 평택항과 지역 간 평균 거리(23.7km) 기준으로 인구와 지가의 변화를, 입지 계수를 통해 산업별·지역별 산업의 변화를 살펴보았다. 인구와 산업별 종사자 수는 평택항에 가까울수록 증가율이 높았으며, 지가 상승률의 차이는 크지 않았다. 입지 계수로 보면, 제조업은 촌락 지역인 읍·면 지역에서, 3차 산업은 도시 지역인 동 지역에서 특화가 이루어졌다.

주요어 : 평택항, 평균 거리, 인구, 지가, 종사자수, 입지 계수

Abstract : Pyeongtaek port, opened in 1986, has played a role as an international trading port. Pyeongtaek city which is a hinterland with Pyeongtaek port has both landscape of city and rural area. Aims of this study is investigating the regional change of Pyeongtaek city according to the opening of Pyeongtaek port: the change in population and land value by the average distance(27.3km) between Pyeongtaek port and each region and the change in industry and regional industry with location quotient of region. The increasing rate of population and people who work for industry showed an aspect of rising as a place locates near Pyeongtaek port, yet the increasing rate of land value showed little differences. In short, as the area is closer to Pyeongtaek port, the number of population and employees are higher. Yet, the increasing rate of the land value showed little difference. The study showed that manufacturing industry is specialized in rural region(eup·myeon region), and tertiary industry is specialized in urban region(dong region) of Pyeongtaek city according to location quotient.

Key Words : Pyeongtaek port, average distance, population, land value, employees, location quotient.

1. 서론

1) 연구 목적 및 방법

지역의 변화에 대한 연구는 지금까지 지리학에서 다루어온 하나의 연구 과제이다. 특히 어떤 지역에 새로운 시설이 입지해 어떤 영향을 주며, 변화가 어떻게 이루어지는가는 지리학의 주요 관심 대상이다. 인간의 경제 활동이 이루어지는 공간인 지역은 인구, 자원, 위치, 경제 구조 등의 내부적 요인과 주변 지역의 경제 구조, 경제 주기, 국가 및 지역 정책 등의 외부적 요인에 의해 끊임없이 변화를 겪고 있다(Chisholm, 1990). 여러 요인들이 지역의 변화에 영향을 주고 있지만, 특히 경제 활동 및 산업구조가 지역을 변화시키는데 중요한 영향을 미치고 있다(Hayter, 1997). 새로운 시설

중의 하나인 항만은 배후 지역의 무역, 상공업, 금융업 등의 산업 기반의 성장과 발전에 영향을 준다. 따라서 항만과 관련된 관련 기능의 확충으로 인해 항만의 배후 지역은 여러 면에서 발달하게 된다.

항만은 사람과 화물 운송에 필요한 시설이 구비된 곳으로, 선박의 출입으로 인해 국제 무역의 관문 역할을 하며, 국가와 지역의 경제 발전에 중요한 역할을 담당하고 있다. 따라서 항만은 국가와 지역과 불가분의 관계를 유지하면서 끊임없이 상호 작용을 해나가야 한다. 이러한 기능을 가진 항만은 지역의 경제에 많은 영향을 주어 고용, 임금, 세금 수입 등의 변화를 가져오며, 특히 항만과 가까운 지역의 산업 구조에 영향을 주기 때문에 배후 지역에 많은 변화를 가져온다.

항만에 대한 연구는 지리학, 경제학, 교통 공학

* 잠신고등학교 교사(Teacher, Jamsin High School)(syj7161@hanmail.net)

등 다양한 분야에서 이루어지고 있다. 지리학에서는 교통·상업·공업·도시·역사지리학 등에서 다양하게 이루어지고 있다(한주성, 2010). 경제지리학의 한 분야인 교통 지리학에서는 항만의 역할, 배후지의 토지 이용, CBD 형성과의 관계, 입지 조건 등에 대한 연구가 많이 이루어지고 있다. 교통망과 교통의 흐름이라는 측면에서 볼 때, 항만은 교통의 시발점, 중계 지점, 종착점으로서의 기능을 가지고 있어, 교통 체계상의 단절점(breaking point)과 해양과 내륙의 접합점(junction)이 되어 교통의 중심지가 되는 경우가 많다.

새로운 국제 무역항이 개항되면 배후 지역에서도 다음과 같은 변화가 일어날 것으로 사려 된다. 첫째, 국제 무역항이 개항되면 배후 지역에는 항만의 의존 산업들의 입지에 필요한 새로운 공업 단지가 조성될 것이다. 둘째, 항만 의존 관련 공업이 집적되면 인구 유입이 일어나 배후 지역의 인구가 증가할 것이다. 셋째, 항만이 개항되어 항만 의존 산업의 집적이 이루어지면, 항만 확충과 함께 항만 운영에 관련된 업체들이 들어서면서 배후 지역의 산업 구조가 변하게 될 것이다. 넷째, 새로운 항만의 개항은 다른 지역과의 교통망 연계의 필요로 인해, 주변 지역과의 교통망의 확충이 이루어질 것이다. 다섯째, 항만의 개항은 항만 의존 산업 및 관련 시설의 입지, 인구 증가에 대비한 주택 건설 등으로 인해 배후 지역의 토지 이용이 변화될 것이다. 일곱째, 항만의 개항은 인구 증가와 토지 이용의 변화로 인해 지가가 상승될 것이다. 이와 같은 배후 지역의 지역별 개발 및 발달 상황은 항만과의 거리에 따라 다르게 나타날 것이고, 항만 개항 전의 지역별 발달 상황에 따라 다르게 나타날 것으로 판단된다.

동부 아시아 지역은 현재 세계 3대 교역권의 하나로, 동부 아시아에서 경제력 우위를 차지하기 위해 우리나라에서는 서해안 지역에 대 중국 교역에 대비하기 위해 항만 및 배후 단지 개발에 박차를 가하고 있다. 이러한 목적으로 개발된 항만 중의 하나가 평택·당진항이다. 평택·당진항은 1986년에 건설하기 시작하였으며, 건설 목적은 서울의 관문인 인천항의 시설 능력 포화에 따른 적체 현상을 완화시키고 분산시키기 위한 것이다.

본 연구에서는 연구 지역을 평택시로 한정하고,

평택항¹⁾ 개항에 따른 평택시의 지역 변화를 읍·면·동으로 나누어 경제 활동의 지표 중 인구, 지가, 산업별·지역별 업종의 사업체 수와 종사자 수의 변화를 살펴보고자 한다. 인구와 지가의 기준 연도는 3개 시·군이 통합된 해인 1995년이고, 비교연도는 2012년이며, 산업별·지역별 사업체수와 종사자수의 기준연도는 1996년, 비교연도는 2010년이다. 자료는 통계청의 전국 사업체 조사와 평택시 통계 연보를 이용하였다.

평택시의 인구와 지가의 변화는 평택항으로부터 지역별 행정 중심지인 주민센터(동사무소, 읍사무소, 면사무소)까지의 최단거리²⁾를 기준으로 산술평균³⁾인 평택항과의 평균 거리(23.7km)를 기준으로 지역별로 살펴보고자 한다. 평균 거리를 기준으로 살펴보고자 하는 이유는 도시 발달에 영향을 미치는 새로운 기능이 배후 지역의 인구와 지가 등에 영향을 주는 정도가 거리에 따라 차이가 있는 것을 살펴보기 위함이다. 이를 위해 산술평균인 평택항과 주민센터의 평균거리를 기준으로 평균 거리 이내와 이후 지역으로 나누어 살펴보고자 하였다. 다음으로 입지 계수(Location Quotient)를 통해 산업별·지역별 특화 정도에 대해 살펴보고자 한다.

입지 계수는 지리학에서 널리 사용되는 지수 중의 하나로 P. S. Florence가 만든 것이다. 입지 계수는 특정 지역의 어떤 지리적 현상을 기준치와 비교하여 특화정도를 지수로 표현한 것으로, 산업이나 경제 활동이 전체 산업이나 경제활동에서 특화되거나 전문화된 정도를 나타내기 때문에 특화계수라고도 한다(최재현, 2004). 입지 계수를 수식으로 나타내면 다음과 같다.

$$LQ(\text{입지 계수}) = \frac{X_i/X}{Y_i/Y} \text{이다. 여기서}$$

- X_i : 평택시의 특정 지역, 산업 i의 종사자 수
- X : 평택시의 특정 지역, 전체 산업 고용자 수
- Y_i : 평택시의 산업 i의 고용자 수
- Y : 평택시 전 업종의 고용자 수를 의미한다.

입지 계수의 값이 1보다 크면 해당 지역의 해당 업종이 다른 지역의 해당 업종과 비교했을 때 특화되었다는 것을 의미하고, 1보다 작으면 특화

되어 있지 않다는 것을 의미한다.

2) 연구 지역

평택시는 1995년 5월 10일에 평택시·송탄시·평택군이 통합되었으며, 이에 따라 도시계획법 대상 지역인 도시와 국토이용관리법상의 대상 지역인 농촌의 모습이 공존하는 지역이다. 평택시는 13개의 동과 3개 읍과 6개의 면으로 이루어져 있다. 평택은 3개의 고속국도(경부, 서해안, 동서)가 통과해, 전국을 빠른 시간 내에 연결하는 교통상의 요지에 위치해 있다.

본 연구에서 평택항의 배후 지역인 평택시의 지역 변화를 살펴보고자 하는 이유는, 평택항이 세계 제3대 경제권으로 급부상된 동부 아시아 중심에 위치해 있어 동북아 물류 거점 및 환황해권 교역의 중심 항만으로 발전할 수 있는 잠재력을 가지고 있기 때문이다. 또한 평택항은 경기도에 위치해 있어 우리나라 경제의 절반 이상을 점하고 있는 수도권과 충청권을 배후 지역으로 하고 있다. 현재 평택항의 배후 산업 단지의 분양은 완료되었고, 새로운 공단 조성 및 기업들의 입주 증가를 보이고 있다.

평택항은 2011년에 2단계 개발 사업이 마무리되면서 20만t 급 철제 부두와 자동차 부두 등이 새로이 건설되었다. 2012년 현재 모두 62개의 선석이 운영 중이고, 평택항-중국-동아시아를 연결하는 13개 컨테이너 항로와 4개의 대 중국 카페리 항로를 보유하고 있으며, 자동차 운송을 위한 16

개 선석을 이용하고 있다. 평택항은 화물 처리 증가율을 보면 개항 이후 매년 15% 이상의 증가율을 보이고 있다. 2011년 말 평택항 화물 처리 실적을 보면, 국내 29개 무역항 중 자동차 화물 처리량 1위, 컨테이너 처리량 4위, 총 화물 처리량 5위를 기록하고 있다. 2020년에는 79개의 선석을 갖추고 연간 240만 TEU의 컨테이너를 처리하게 되는 항구로 발달하게 될 것으로 예측하고 있다 (평택시 소식, 2012).

2. 항만 및 항만의 배후 지역에 대한 연구 동향

항만은 배를 정박시키기 위한 작은 부두의 의미 뿐 아니라, 큰 규모의 터미널 역할 및 산업과 물류의 중심지에 이르기까지 다양한 기능을 하는 곳이다(Bichou & Gray, 2005). 항만은 육상과 해상을 연결하는 지점에 위치해 있어 관련 산업을 발전시킬 수 있는 요인이기 때문에 다양한 분야에서 연구가 진행되고 있다. 경제가 발전하고 무역량이 늘어나면서 항만의 중요성은 증대되고 있으며, 이에 대한 연구는 외국에서 많이 행해지고 있다.

1950년대에 Hance and Dongen(1956, 1957, 1958a, 1958b)과 Weigend(1958)는 항만 지리학의 토대를 마련하였고, 1960년대에 Morgan(1961)과 Bird(1963)는 항만의 공간적 형태에 대해, Taaffe 등(1963)은 지역 발전 차원에서 교통 발달에 따른 항만과 도시의 성장 과정에 대해 아프리카의 가나와 나이지리아를 대상으로 경험적으로 분석하였다. Britton(1965)은 항만 자체는 물론 항만과 외부와의 관계인 연결성도 중요하게 생각해야 한다고 하였다. Kenyon(1968)은 항만과 항만 주변 지역의 토지 이용 상태를 연구하여 항만 공간의 구조를 파악하였고, Forward(1967, 1969)는 연구 대상 지역을 항만 기능의 영향을 받지 않는 도시 연변부를 포함한 수변(waterfront)까지 넓혀 토지 이용의 변화 및 수변 간을 비교하였다.

항만의 분석틀의 기반을 확립한 Bird(1980)는 항만의 기능은 화물 발생지와 도착지간의 교환 특성에 따라 정해진다고 보았다. Hayuth(1981)는 항만의 배후지와 지향지의 변화를, Hoyle와 Hilling(1984)은 항만을 연구하는 것은 육지와 바다의 경



그림 1. 연구 지역

개인 해안에서 발생하는 무역, 기술적 측면 등에 대한 관심이라고 보았으며, 배후지와 지향지로 구분하여 연구를 해야 한다고 하였다. 항만과 관련된 초기의 연구는 항만에서 나타나는 단편적인 현상보다는, 항만과 관련된 물류 활동의 원인과 배후지와 지향지와의 관계를 종합적으로 살펴보는 데 중점을 두었다.

지리학에서 1990년대의 항만 연구는 전체 물동량의 증감과 환적화물 유치를 위한 항만 간의 경쟁이 주요 연구 과제(Kreukel & Wever, 1996)였는데, 이는 글로벌 경제의 확대와 기술 발달로 인해 국제적인 해운 시장이 급변하였기 때문이다. Notteboom(1997)은 컨테이너 항만의 발달 단계를 5단계로 나누어 설명하였다. 2000년대에는 경제·물류 활동을 분석이 주류를 이루고 있다.

Daamen(2007)은 항만 도시를 육상 공간과 해상 공간 사이에서 다른 문화와 환경이 만나는 교류의 중심지이며, 지리학자와 경제학자, 사회학자들이 오랫동안 연구해 온 주제라고 하였다. 현재 지리학에서는 항만, 선박, 배후지, 지향지, 해양 공간, 화물 등에 대해 연구가 진행되고 있다. 지리학자들은 항만에 대한 연구를 식민 도시에서 글로벌 물류에 이르기까지 다양한 시기에 선진국과 개발도상국 개별 국가의 항만 성장 모델들을 다루어 왔으나, 모델의 적용에 있어서는 대 지역권이나 글로벌 수준의 분석보다는 사례 연구를 중심으로 이루어졌다(Ducruet, 2007, 158).

우리나라에서는 1970년대부터 항만에 대한 연구가 시작되었는데, 주 연구 주제는 항만 하역 노동과 하역 효율에 대한 것이며, 1980년대에는 항만 도시의 발달 과정과 개발 방향, (1981, 이종호), 도시 성장과 관련 있는 항만의 역할(김성곤, 1981), 항만 도시의 경관 특성(이관희, 1985), 항

만 도시의 CBD 입지와 공간 구조(이주한, 1987) 등 다양한 분야에서 연구가 진행되었다. 1990년대에도 도시 성장의 원동력으로 작용하는 항만의 역할에 대한 연구(정정인, 1991; 황기원 등, 1993)가 진행되었고, 이후 컨테이너 화물을 중심으로 한 항만의 수출입 배후지 분포(이정운, 2006) 등의 연구가 진행되었다. 최근에 한주성(2010, 2011)은 평택·당진항을 대상으로 항세권 및 항세권의 계층성, 이정운(2012)은 부산항의 변화에 대하여 연구를 하였다.

선행 연구와 관련 이론을 토대로 본 연구에서는 국제 무역항인 평택항의 개항에 따른 배후 지역인 평택시의 변화를 읍·면·동으로 나누어 인구, 지가, 산업별·지역별 업종의 사업체 수와 종사자 수의 변화를 살펴보고자 하였다.

3. 평택시의 지역별 인구 및 지가 변화

도시의 발달과 변화를 살펴보는 기준에는 여러 지표들이 있다. 여러 지표 중에서 토지 이용의 변화는 자연적인 추세보다는 계획에 의한 변화가 더 많다. 평택시의 지목별 토지 이용 현황을 보면, 1996년에는 밭과 논을 포함한 농지가 51.4%이고, 임야를 포함하면 74.5%이다. 2012년의 토지 이용을 보면 농지는 45.1%이고, 임야까지 합치면 63.5%로 10% 이상이 다른 용도로 바뀌었다. 기타(3.7% 증가)를 제외하고 나면, 가장 많이 늘어난 토지 이용은 공장 용지로 1996년에 비해 2.6% 증가하였고, 다음은 대지로 2.1% 증가하였고, 도로는 1.9% 늘어났다(표 1). 이와 같은 평택시의 토지 이용 현황 변화를 보면, 평택시가 많은 변화가 이루어지고 있음을 알 수 있다. 이를 토대로 평택시의 인구와 지가 변화에 대해 살펴보고자 한다.

표 1. 평택시의 지목별 토지 이용 현황 변화

(단위: km², %)

구분	계	밭	논	임야	대지	공장 용지	학교 용지	도로	공원	기타	
1996년	계	453.2	51.1	181.6	104.8	17.6	5.3	1.1	16.7	0.4	74.6
	구성비	100	11.3	40.1	23.1	3.9	1.2	0.2	3.7	0.1	16.4
2012년	계	457.5	42.5	163.8	84.2	27.5	17.2	1.7	25.8	2.9	91.9
	구성비	100	9.3	35.8	18.4	6.0	3.8	0.4	5.6	0.6	20.1

자료: 평택시 통계 연보(1997, 2012년 12.31 기준)

1) 인구 변화

인구 분포는 자연적 요인과 사회·경제적 요인의 특성에 의해서 결정된다. 본 연구에서는 평택시의 인구 변화를 3개 시·군이 통합된 첫 해인 1995년과 2012년의 인구 성장률을 중심으로 살펴보았다. 평택시의 지역별 인구 변화는 평택항으로부터 지역별 중심지인 주민센터(동사무소, 읍사무소, 면사무소)까지의 도로 상에서의 최단거리 기준으로 평택항과의 평균 거리인 23.7km를 기준으로 나누어 살펴보았다.

평택시는 1995년 312,927명에서 2012년에 434,305명으로 증가해 전체적으로 38.8%의 인구 성장률을 보였다(표 2). 평택시에서 가장 많은 증가율을 보인 지역은 평택항의 배후 도시인 안중읍으로 13,071명에서 40,252명으로 207.9%가 증가하였다. 안중읍은 평택항에서 9.9km이며, 인구 증가로 인해 2002년 11월 5일에 안중면에서 안중읍으로 승격된 지역이다. 도농복합 형태를 갖춘 서부 5개 읍·면의 생활 중심지이며 평택항 개항과 서해고속도로와 동서고속도로, 포승 국가산업단지 건설 등으로 배후도시 기반사업이 확충되고 있고, 안중·현화지구 택지개발사업 등으로 인해 21C 황해안의 중추적 거점 지역으로 평택의 중심지로 성장하고 있는 곳이다.

인구 증가율이 2번째로 높은 지역은 세교동(25.2 km)으로 쾌적한 새로운 주거 환경으로 인해 각광을 받고 있는 지역이다. 세교동은 1995년에 8,935명에서 24,252명으로 171.4%의 인구 증가율을 보이고 있다. 세교동은 주거, 상업, 공업, 농업 지역이 병존하여 도·농간의 균형발전이 이루어지고 있으며, 지체 전철 역사의 신설과 동서고속도로 등이 통과해 발전 잠재력이 무한하며, 도시기반시설의 확충과 세교지구 주거환경 개선 사업 등을 통해 쾌적하고 아늑한 삶의 공간을 조성해 나가고 있어 주거 지역으로 각광을 받고 있는 지역이다.

다음은 중앙동(25km)으로, 1995년(20,710명)보다 2012년(48,667명)에 135%의 인구가 증가하였다. 중앙동은 세교동과 마찬가지로 도시와 농촌의 모습이 공존하는 곳으로, 이충2지구와 장당지구 등의 택지 개발이 진행 중이며, 국도와 철도, 동서고속도로 IC 진입로가 있는 사통팔달의 교통 요지

인 지역이다. 다음은 청북면(17.3km)으로 1995년에 6,981명에서 15,593명으로 늘어 123.4%의 인구가 증가하였고, 읍으로의 승격을 앞두고 있는 지역이다. 청북면은 서해안고속도로와 동서고속도로가 만나는 지역이며, 농공 복합 지역으로 어연·한산 산업단지와 현곡 산업단지가 들어서 있으며, 새로운 주택 단지로 청북지구 택지 개발을 조성하고 있어 평택항 배후지역으로서의 면모를 갖추고 있다.

평택항에서 가장 가까운 지역이면서 평택항이 속해 있는 행정구역인 포승읍(5.2km)은 1995년에

표 2 평택 항과의 도로상의 최단거리 및 평택시의 지역별 인구 변화

구 분	평택 항과 최단거리 (km)	1995년	2012년	1995~2012년
		인구(명)	인구(명)	인구 성장률 (%)
포승읍	5.2	13,689	26,953	96.9
현덕면	8.8	7,395	6,605	-10.7
안중읍	9.9	13,071	40,252	207.9
오성면	15	6,677	6,755	1.2
청북면	17.3	6,981	15,593	123.4
고덕면	22.1	12,330	14,959	21.3
팽성읍	23.9	29,507	30,413	3.1
중앙동	25	20,710	48,667	135.0
세교동	25.2	8,935	24,252	171.4
원평동	25.2	10,789	13,227	23.0
통북동	25.7	6,327	4,922	-22.2
신평동	25.9	20,756	23,456	13.0
비전1동	26.5	14,615	24,032	64.4
신장2동	27.1	12,062	7,615	-36.9
서정동	27.2	29,564	32,411	9.6
비전2동	28	33,692	48,523	44.0
송탄동	28.2	5,855	9,834	68.0
지산동	28.4	12,048	10,418	-13.5
신장1동	30.1	7,612	5,315	-30.2
송북동	30.3	22,345	22,679	1.4
서탄면	31.4	4,899	3,988	-18.6
진위면	35.1	13,068	13,436	2.8
계	평균 거리	312,927	434,305	38.8
	23.7km			

자료: 평택시 통계 연보(1996년, 2012.12.31 기준)

13,689명에서 2012년에 26,953명으로 늘어나 96.9%의 인구 증가율을 보인 지역으로, 2006년 12월 29일에 포승면에서 포승읍으로 승격되었다. 포승읍은 평택항과 포승 국가산업단지, 해군2함대사령부, 평택발전본부, 가스 및 석유기지 등 국가 주요 기반시설이 위치하고 있다. 따라서 평택시 발전의 중추 역할을 하는 곳이다. 2011년 현재 포승 국가산업단지에 271개 업체(8,879명 근무)가 입지해 있으며, 포승 일원에 개별 업체도 44개(781명)가 입지해 있는 지역이다(<http://www.pyeongtaek.go.kr>).

인구 감소를 보인 지역을 6개 지역으로, 가장 많은 인구 감소율을 보인 지역은 신장2동(27.1km)과 신장1동(30.1km)이다. 이 지역은 1995년에 비해 각각 36.9%(신장 2동), 30.2%(신장1동) 감소하였다. 신장2동과 1동은 1997년 5월에 지정된 송탄관광특구의 일부에 속해 있는 지역으로 『쇼팔물거리』를 조성하여 지역 경제 발달에 크게 기여하는 상업이 많이 발달한 지역이다. 신장 1동은 미군부대에 많이 포함되어 있어 개발이 어렵고, 신장2동은 미군부대 앞에 위치해 있어 미국 공군부대인 K-55을 중심으로 상가가 밀집되어 있는 지역이기 때문에 인구 감소가 이루어진 것으로 사려된다.

통북동(25.7km)은 2012년 현재 인구가 4,922명으로 서탄면 다음으로 인구수가 적은 지역이며, 1995년에 비해 22.2% 감소하였다. 통북동은 상가 밀집 지역으로 신평동과 함께 금융 및 유통과 서비스 기능을 담당하는 평택시의 중심지로, 바로 옆에 위치한 신평동에는 평택역 및 터미널이 위치해 있다. 이런 영향으로 통북동은 상업과接客업 비중이 높은 경제 구조를 지니고 있으며, 전체의 80% 이상이 상업 지역으로 형성되어 있다.

지산동(28.4km)은 13.5%의 인구가 감소하였는데, 그 이유는 일부 지역이 송탄관광특구에 포함되어 있기 때문이다. 송탄관광특구로 지정이 되면 서 오래된 구시가지의 모습에서 벗어나 현대적 건

축물이 신축되는 등 신시가지의 모습으로 변모하고 있다. 또한 이 지역에 송탄시외버스터미널이 위치해 있어 유동 인구가 많으며, 관광객을 겨냥한 많은 금융 기관이 입지해 있기 때문에 상업 지역으로 지역 발전이 기대되고 있는 곳이다.

평택항에서 2번째로 가까운 거리에 위치한 현덕면(8.8km)은 10.7%의 인구가 감소하였다. 현덕면은 평택항과 가까움에도 불구하고, 평택호와 공군부대가 위치해 있는 관계로 개발이 쉽지 않다. 평택호는 주변의 뛰어난 경관과 넓은 호수로 인해 관광지로서의 역할을 하고 있으며, 주변에 바다가 있어 횃집들이 많이 입지해 있다. 이러한 이유들로 인해 인구가 감소했다고 볼 수 있다.

종합적으로 살펴보면, 평택시는 22개의 지역으로 나뉘어져 있고, 평택항으로부터 22개의 지역간의 평균 거리는 23.7km이다. 평균 거리 23.7km를 기준으로 평균 거리 이내에 해당하는 지역은 6개이고, 평균 거리 이상에 해당하는 지역은 16개이다. 이를 기준으로 살펴보면, 평균 거리 이내에 해당하는 6개 지역의 인구는 1995년 60,143명에서 2012년 111,117명으로 50,974명이 늘어나 84.8%의 인구가 증가하였다. 반면에 평균 거리 이상에 해당하는 16개 지역의 인구는 1995년 252,784명에서 323,188명으로 70,404명이 늘어나 27.9%의 인구가 증가하였다(표 3). 결론적으로 평택항에 가까운 지역이 먼 지역보다 개발이 많이 이루어졌으며, 이로 인해 인구 증가율이 높으며, 이는 평택항 개항에 따른 효과라 볼 수 있다.

2) 지가 변화

지가는 당시의 경제 상황과 주변 환경 등 여러 요인에 의해 결정되는 것으로, 어떤 수준이 적당한가를 판단하는 것은 쉽지 않다. 지가는 위치에 따라서 다르며, 시간이 흐르면서 나타나는 지역의 공간 변화에 따라 달라진다. 지가는 토지가 지니

표 3. 평택항으로부터의 평균 거리 기준 지역별 인구 증가 비교

구 분	1995년 인구(명)	2012년 인구(명)	1995~2012년 인구 증가(명)	1995~2012년 인구 증가율(%)
평균 거리(23.7km) 이내의 6개 지역	60,143	111,117	50,974	84.8
평균 거리(23.7km) 이상의 16개 지역	252,784	323,188	70,404	27.9

고 있는 고유한 특성, 위치, 경제 상황 등 여러 가지 요인에 의해 결정된다. 따라서 지가는 시계열적 변화 등을 종합적으로 고려하여 접근해야 한다. 본 연구에서는 통합 직후인 1996년과 2012년의 지역별 최고지가의 지가 상승률을 살펴보고, 평택항으로부터 지역별 행정 중심지인 주민 센터까지의 도로 상의 최단거리의 평균 거리인 23.7 km를 기준으로 평택항과의 거리가 가까울수록 지가 상승률이 높은 가를 살펴보았다.

먼저 평택시에서 1996년 대비 지가 상승률이 가장 높은 지역은 비전1동(26.5km)으로, 1996년 대비 776.5%의 지가가 상승하였다(표 4). 비전1동은 도시와 농촌이 공존하는 도·농 복합지역으로

경부와 동서고속도로 그리고 3개의 국도가 통과하는 교통의 요지이다. 또한 평택시 교육청, 평택 경찰서, 교육청, 우체국, 수원지방법원 평택 지원과 수원지방 검찰청 평택지청 등이 분포하고 있는 지역이다. 따라서 비전1동은 평택시에서 행정 중심지이면서도 새로운 주거 단지로 떠오르고 있어 평택시에서 가장 높은 지가 상승률을 보였다고 할 수 있다.

비전1동 다음으로 지가 상승률을 보인 지역은 고덕면(22.1km)으로 564.7%의 지가 상승률을 보였다. 고덕면은 평택시의 중심에 위치한 지역으로, 평택시의 도심과의 거리가 10km 정도로 출·퇴근에 유리하기 때문에 주거 지역으로 각광을 받고

표 4. 평택시의 지역별 최고지가 지점의 지가 변화

구 분	1996년			2012년			1996~2012년 지가 증 가율(%)
	최고지가 (원/㎡)	이용 상황	주위 환경	최고지가 (원/㎡)	이용 상황	주위 환경	
포승읍	580,000	상업용	국도변 상가지대	1,270,000	상업용	국도변 상가지대	119.0
현덕면	350,000	상업용	관광유원지대	872,000	상업용	해안 상가지대	149.1
안중읍*	2,600,000	상업용	시장주변 상가지대	2,800,000	상업용	미성숙 상가지대	8.0
오성면	350,000	상업용	국도변 상가지대	782,000	상업용	국도변 상가지대	123.4
청북면*	410,000	상업용	국도변 상가지대	1,290,000	상업나지	미성숙 상가지대	214.6
고덕면	170,000	주상용	국도변 상가지대	1,130,000	상업용	지방도변 상가지대	564.7
팽성읍*	800,000	주상용	노선상가지대	2,790,000	상업용	일반상가지대	248.8
중앙동	850,000	상업용	성숙중인 상가지대	3,090,000	상업용	성숙중인 상가지대	263.5
세교동*	1,100,000	상업용	국도변 상가지대	1,720,000	상업용	성숙중인 상가지대	56.4
원평동	610,000	상업용	노선 상가지대	1,110,000	상업용	노선 상가지대	82.0
통북동	4,400,000	상업용	고밀도 상가지대	5,100,000	상업용	고밀도 상가지대	15.9
신평동*	3,100,000	상업용	중심 상가지대	6,730,000	상업용	역 주변 상가지대	117.1
비전1동*	170,000	상업용	지방도 주변 농촌	1,490,000	상업용	주택 및 상가 혼용지대	776.5
신장2동	2,000,000	상업용	고밀도 상가지대	5,400,000	상업용	고밀도 상가지대	170.0
서정동*	1,400,000	상업용	시장주변 상가지대	4,350,000	상업용	노선 상가지대	210.7
비전2동*	1,800,000	상업용	노선 상가지대	2,530,000	상업용	일반 상가지대	40.6
송탄동	550,000	상업용	산업단지	908,000	상업용	산업단지	65.1
지산동	1,200,000	상업용	고밀도 상가지대	3,000,000	상업용	고밀도 상가지대	150.0
신장1동	1,800,000	상업용	노선상가지대	4,800,000	상업용	노선 상가지대	166.0
송북동*	470,000	주상용	노선상가지대	1,500,000	상업용	정비된 상가지대	219.1
서탄면*	155,000	주상용	지방도변 상가지대	732,000	상업용	지방도변 상가지대	372.3
진위면*	510,000	상업용	국도변 상가지대	2,100,000	상업용	국도변 상가지대	311.8

*최고 지가 지점의 소재지가 바뀐 지역, **자료: 2010년 표준지 공시지가 조사·평가 업무 요령

있는 지역이다. 또한 고덕면은 미군부대의 평택 이전으로 인해 평택고덕국제화계획지구로 지정되어 가칭 국제평화신도시 건설이 예정되어 있는 지역이다. 이를 위해 국제 업무 센터, 종합행정타운, 외국인 학교, 외국인 주거단지 등이 건설될 예정이며, 고덕 삼성 산업단지로 지정되어 약 135만평의 공단 부지가 조성되고 있는 지역이다. 따라서 쾌적하고 살기 좋은 도농 복합의 전원도시로의 발전이 기대되고 있는 지역이라 할 수 있다.

다음은 서탄면(31.4km)과 진위면(35.1km)으로 평택항으로부터 거리가 가장 먼 지역들이다. 372.3%의 지가 상승률을 보인 서탄면과 311.8%의 지가 상승한 진위면은 평택시의 최북단에 위치한 지역이다. 최근에 이 두 지역에는 LG 디지털 산업 등 각종 기업체들이 입주하면서 서탄면에 약 47만평, 진위면에 약 110만평의 새로운 산업단지가 조성 중에 있다. 또한 벼농사는 물론 시설농업도 성행하고 있는 지역으로 전형적인 도농 복합지역에 해당하는 지역이다.

다음은 중앙동(263.5%)과 팽성읍(248.8%)으로, 중앙동은 앞에서 다루었듯이 인구 증가로 인해 택지 개발이 이루어지는 지역이다. 팽성읍은 평택 도심과의 거리(평택 시청과의 거리가 4.8km)가 가까우며, 70년대까지 미군부대(K-6)에 대한 의존도가 높았다가 계속 낮아지는 경향을 보여 쇠퇴하는 현상이 나타났다. 그러나 미군 부대 이전 대비를 위해 팽성읍 지역을 재개발하고 정비하고 있는 지역이다.

송북동(219.1%), 청북면(214.6%), 서정동(210.7%) 역시 지가 상승률이 높은 지역이다. 송북동은 농촌과 도시의 모습이 함께 나타나는 지역으로 지역 주민의 절반이상이 아파트에 거주하여 젊은 층의 비율이 높으며, 현재도 택지 개발이 한참 진행 중인 지역이다. 서정동은 3개 시·군이 통합되기 이전

에 송탄시청이 있던 곳으로, 현재는 평택시청 송탄출장소와 송탄등기소, 평택시 의회가 있으며, 송탄출장소 앞에는 송탄관광특구 서정 지구로 지정되어 있다. 따라서 행정 중심지일 뿐 아니라 금융과 교육의 중심지이고, 지역 경제를 선도하며 평택시의 북부지역의 중추적인 역할을 담당하고 있다.

마지막으로 지가 상승률이 가장 낮은 지역은 안중읍이다. 안중읍은 1996년의 최고지가가 2,600,000만원인데 비해 2012년에 2,800,000원으로 8.0%가 상승하여, 평택시의 행정구역 중에서 지가 상승률이 가장 낮았다. 현재 평택항의 배후도시인 안중읍은 1996년에 평택시의 지역별 최고지가 지점 중에서 통북동, 신평동에 이어 지가가 3번째로 높은 지역이었다. 안중읍은 1995년에 통합되기 이전까지는 안중면이면서 (구)평택군의 중심지 역할을 하여 1996년의 지가가 다른 지역에 비해 상대적으로 지가가 높았기 때문이며, 행정구역이 읍에 해당하기 때문에 지가 상승이 거의 이루어지지 않은 것으로 판단된다.

2012년 평택시의 22개 행정구역 중에서 최고지가가 가장 높은 지역은 신평동으로 m^2 당 6,730,000원이다(표 4). 신평동은 1996년에는 통북동에 이어 두 번째 지가가 높았던 지역이지만, 2012년에 최고지가 지점이 되었다. 신평동은 현재 평택시의 CBD에 해당하는 곳으로, 1960년대부터 평택역과 고속버스터미널과 시외버스터미널 등 평택시와 다른 지역을 연결하는 교통 요충지 역할을 하고 있다. 신평동은 평택역과 터미널을 중심으로 쇼핑거리로 이루어진 오거리로 나누어져 있어 대규모의 상권을 형성하고 있다. 상권은 통북동의 통북 시장까지 이어져 있으며, 현대식 시설을 갖춘 백화점 및 대형 상가 등이 계속해서 형성되고 있다.

지가 상승률을 평균 거리 23.7km를 기준으로 살펴보면, 평균 거리 이내에 해당하는 6개 지역의

표 5. 평택항으로부터의 평균 거리 기준 지역별 최고지가 지점의 지가 상승률 비교

구 분	1996년 평균 지가(원/ m^2)	2012년 평균 지가(원/ m^2)	1996~2012년 지가 증가(원/ m^2)	1995~2012년 지가 상승률(%)
평균 거리(23.7km) 이내의 6개 지역	743,333	1,357,333	614,000	196.5
평균 거리(23.7km) 이상의 16개 지역	1,307,188	2,959,375	1,652,187	204.1

평택항 개항에 따른 배후 지역의 변화에 대한 연구

1996년의 최고지가 지점의 평균지가는 743,333원 이고, 2012년은 1,357,333원으로 614,000원이 상승해 평균 196.5%의 상승률을 보였다(표 5). 반면에 평균 거리 이상에 해당하는 16개 지역의 최고지가 지점의 평균지가는 1996년 1,307,188원에서 2,959,375원으로 1,652,187원이 상승해 204.1%의 지가 상승률이 일어났다. 따라서 평택항에서 가까운 지역과 먼 지역 사이의 지가 상승률은 큰 차이를 보이고 있지 않다. 이것은 지가 상승률을 볼 때 평택항 개항의 효과가 평택항과의 거리에 상관없이 평택시 전역에 영향을 끼쳤다고 할 수 있다.

4. 평택시의 산업별·지역별 입지 변화

도시의 변화는 쉽사리 이루어지지 않지만, 새로운 기능에 의해서 도시의 기능과 구조가 변하기도

하고, 도시 전체에 영향을 주어 지역별로 다르게 변하기도 한다. 평택항은 수도권 화물 분담 및 대 중국 교역기지 조성을 위해 1986년에 개항하였고, 2011년 현재 집안시설을 62선석 개발하여 72만여 톤을 처리하고 있으며, 2020년까지 총 74개의 선석을 개발하여 연간 139백만 톤을 처리할 수 능력을 갖추게 되는 항구로 변하게 된다(<http://www.pyeongtaek.go.kr>). 평택시는 1995년에 3개 시군이 통합되어 새로운 행정구역으로 출발하였다. 통합이 되면서 개발이 되지 않은 읍·면 지역과 많이 개발이 된 동 지역의 개발 여지가 달라질 것이고, 발달하는 산업 역시 달라질 것이다. 따라서 3개 시군이 통합된 다음해인 1996년과 2010년의 산업 대분류별 사업체³⁾의 지역별 종사자수와 입지 계수를 비교하여 평택시의 지역별 산업 입지 특성의 변화를 살펴보고자 하였다.

표 6. 평택시 산업 대분류별 종사자수 변화

구 분	1996년		2010년	
	종사자수(명)	구성비(%)	종사자수(명)	구성비(%)
농업, 임업 및 어업	391	0.4	342	0.2
광업	167	0.2	88	0.1
제조업	44,757	42.2	66,617	40.5
전기, 가스, 증기 및 수도 사업	583	0.6	709	0.4
하수, 폐기물 처리, 원료 재생 및 환경복원업*	-	-	874	0.5
건설업	3,631	3.4	7,367	4.5
도매 및 소매업	16,781	15.8	18,219	11.1
운수업*	3,914	3.7	9,389	5.7
숙박 및 음식점업	10,675	9.9	14,919	9.1
출판, 영상, 방송통신 및 정보서비스업*	-	-	791	0.5
금융 및 보험업	4,167	3.9	4,191	2.5
부동산업 및 임대업	4,796	4.5	2,993	1.8
전문, 과학 및 기술서비스업*	-	-	2,239	1.4
사업시설관리 및 사업지원서비스업*	-	-	5,825	3.5
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	3,616	3.4	3,940	2.4
교육 서비스업	4,736	4.5	10,807	6.6
보건업 및 사회복지서비스업	2,321	2.3	6,713	4.1
예술, 스포츠 및 여가관련서비스업*	-	-	1,788	1.1
협회 및 단체, 수리 및 기타개인서비스업*	-	-	6,625	4.0
기타공공, 사회 및 개인서비스업*	5,487	5.2	-	-
계	106,022	100	164,436	100

*1996년과 2010년의 산업대분류 했을 때의 업종이 다른 경우.

**자료: 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준), 2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서

1) 종사자수 변화

평택시의 산업 대분류별 사업체 종사자수를 살펴보면, 1996년에는 제조업에 종사하는 종사자수의 비율이 전체 사업체 종사자 중에서 42.2% (44,757명)로 가장 많았으며, 다음은 도매 및 소매

업으로 15.8%가 종사하고 있으며, 숙박 및 음식점업에는 9.9%의 종사자가 차지하고 있다(표 6). 2010년의 사업체 별 종사자를 살펴보면, 제조업에 40.5%(66,617명), 도매 및 소매업에는 11.1%, 숙박 및 음식점업에는 9.1%가 종사해 1996년과 큰 차이를 보이지 않고 있다. 따라서 평택시는 공업 도시로서의 기능을 담당하고 있다고 볼 수 있다.

표 7. 평택시의 지역별 종사자수 변화

구 분	1996년		2010년		증감률 (%)
	종사자수 (명)	구성비 (%)	종사자수 (명)	구성비 (%)	
포승읍	4,649	4.4	18,919	11.5	306.9
현덕면	716	0.7	1,032	0.6	44.1
안중읍	4,509	4.3	9,185	5.6	103.7
오성면	1,268	1.2	2,096	1.3	65.3
청북면	1,361	1.3	11,924	7.3	776.1
고덕면	3,053	2.9	4,866	3.0	59.1
팽성읍	3,597	3.4	6,503	3.9	80.8
중앙동	4,030	3.8	10,471	6.4	159.8
세교동	5,849	5.5	8,165	4.9	39.6
원평동	1,184	1.1	2,046	1.2	72.8
통북동	3,434	3.2	2,781	1.7	-19.0
신평동	11,133	10.5	14,128	8.6	26.9
비전1동	3,965	3.7	5,415	3.3	36.6
신장2동	2,763	2.6	1,891	1.1	-31.6
서정동	6,030	5.7	7,334	4.5	21.6
비전2동	8,451	8.0	10,668	6.5	26.2
송탄동	20,584	19.4	14,744	9.0	-23.3
지산동	1,925	1.8	2,447	1.5	27.1
신장1동	1,016	1.0	821	0.5	-19.2
송북동	3,021	2.8	4,000	2.4	32.4
서탄면	3,043	2.9	7,022	4.3	130.8
진위면	10,441	9.8	17,978	10.9	72.2
계	106,022	100	164,436	100	55.1

자료: 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준)
2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서

2010년의 사업체 종사자수를 지역별 구성비를 살펴보면 다음과 같다. 가장 많은 종사자수가 분포하고 있는 곳은 포승읍으로 11.5%의 종사자가 있으며, 다음은 진위면으로 10.9%이고, 다음은 송탄동으로 9.0%의 종사자가 분포하고 있다. 1996년 대비 증감률을 기준으로 살펴보면, 가장 많은 증가율을 보인 지역은 청북면으로 776.1%의 증가율을 보였다. 청북면은 평택항과 가까운 거리(17.3km)에 위치한 지역으로 산업단지가 들어서 있으며, 새로운 주택 단지 건설을 위해 택지를 개발하고 있어 평택항 배후도시로 발달하고 있는 곳이다.

다음으로 종사자수 증가율이 많은 지역은 포승읍으로 306.9%가 증가하였다. 포승읍은 평택항이 위치해 있는 지역으로 포승국가산업단지 등 중요한 국가기반시설들이 들어서 있으며, 황해경제자유지역으로 지정되어 있는 등 평택항으로 인해 발전이 기대되고 있는 지역이다. 다음은 중앙동(159.8%), 서탄면(130.8%), 안중읍(103.7%) 순으로 종사자수가 많이 증가하였다.

종사자수 증감률을 평균거리 23.7km를 기준으로 종합적으로 살펴보면, 평균 거리 이내에 있는 6개 지역의 종사자수는 15,566명에서 48,022명으로 평균 225.9% 증가하였으나, 평균 거리 이상에 해당하는 16개 지역은 90,466명에서 116,414명으로 39.6% 증가하였다(표 8). 따라서 평택항과 가까운 지역과 먼 지역 사이의 종사자수 증감률에서는 큰 차이를 보이고 있다. 따라서 평택항에 가까운 지역이 먼 지역보다 종사자수의 증가가 많이

표 8. 평택항으로부터의 평균 거리 기준 지역별 종사자수 증가율 비교

구 분	1996년 종사자수(명)	2012년 종사자수(명)	1996~2012년 종사자수 증가율(%)
평균 거리(23.7km) 이내의 6개 지역	15,556	48,022	225.9
평균 거리(23.7km) 이상의 16개 지역	90,466	116,414	39.6

이루어졌으며, 이는 평택항 개항에 따른 효과로 인해 나타난 결과라 할 수 있다.

2) 제조업과 건설업의 입지 변화

제조업의 입지 계수 변화 살펴보면, 1996년에는 특화 기준인 입지 계수 1 이상인 지역은 8개이며, 이 중에서 상대적으로 개발이 덜 이루어진 읍·면 지역이 5개 지역이고, 송탄동(2.26), 서탄면(2.08), 진위면(2.03), 고덕면(1.74) 순으로 입지계수가 높게 나타났다(표 9). 2010년의 제조업의 입지 계수

1 이상인 지역은 9개이고, 9개 지역 중에서 읍·면에 해당하는 지역은 7개이며, 서탄면(2.08), 청북면(2.01), 진위면(1.99), 송탄동(1.84) 순으로 특화가 되어 순위에서 변동을 보였다. 특히 청북면은 1996년 1.34에서 2010년 2.01로 입지 계수가 상승하였다. 종합적으로 살펴보면, 제조업은 평택시 지역 중 송탄동과 세교동을 제외하면, 1996년에 상대적으로 개발이 덜 이루어졌던 읍·면 지역에서 제조업이 특화되었다는 것을 알 수 있다.

건설업을 살펴보면, 1996년에는 입지 계수 1 이상으로 특화된 지역은 15개이고, 안중읍이 2.88로

표 9. 평택시의 제조업과 건설업, 도매 및 소매업의 입지 계수 변화

구 분	제조업				건설업				도매 및 소매업			
	1996년		2010년		1996년		2010년		1996년		2010년	
	종사 자수	입지 계수	종사 자수	입지 계수	종사 자수	입지 계수	종사 자수	입지 계수	종사 자수	입지 계수	종사 자수	입지 계수
포승읍	2,360	1.20	10,935	1.43	112	0.96	704	0.83	301	0.44	928	0.44
현덕면	39	0.13	133	0.32	70	1.35	48	1.04	125	1.60	165	1.44
안중읍	855	0.45	1,574	0.42	469	2.88	520	1.26	1,020	1.58	1,457	1.43
오성면	511	0.95	952	1.12	95	1.53	272	2.90	196	0.98	202	0.87
청북면	768	1.34	9,712	2.01	37	1.42	181	0.34	195	0.94	434	0.33
고덕면	2,239	1.74	2,884	1.46	19	0.38	375	1.72	225	0.51	340	0.63
팽성읍	1,121	0.74	2,889	1.10	128	1.83	406	1.39	740	1.88	724	1.00
중앙동	645	0.38	1,224	0.29	239	2.31	693	1.48	908	1.56	1,784	1.54
세교동	2,822	1.14	3,513	1.06	86	0.70	511	1.40	1,112	0.64	1,170	1.29
월평동	91	0.18	54	0.07	62	2.29	207	2.26	338	2.02	341	1.50
통북동	215	0.15	142	0.13	142	1.02	106	0.85	1,475	3.68	936	3.04
신평동	487	0.10	341	0.06	545	1.24	961	1.52	2,444	1.27	2,893	1.85
비전1동	185	0.11	296	0.13	434	1.71	312	1.29	896	1.00	508	0.85
신장2동	138	0.12	108	0.14	44	1.12	26	0.31	1,090	3.61	631	3.01
서정동	363	0.14	119	0.04	316	2.19	292	0.89	1,275	1.35	971	1.19
비전2동	483	0.14	94	0.02	637	1.26	615	1.29	2,170	1.07	1,405	1.19
송탄동	19,523	2.26	11,001	1.84	7	0.01	341	0.52	271	0.05	916	0.56
지산동	85	0.10	36	0.04	28	1.41	181	1.65	569	1.78	379	1.40
신장1동	56	0.13	4	0.01	9	0.76	25	0.68	258	2.15	161	1.77
송북동	164	0.13	201	0.12	74	1.03	295	1.65	816	1.84	711	1.60
서탄면	2,669	2.08	5,919	2.08	41	0.19	58	0.18	112	0.13	368	0.47
진위면	8,938	2.03	14,486	1.99	37	0.15	238	0.30	245	0.20	795	0.40
계	44,757		66,617		3,631		7,367		16,781		18,219	

자료: 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준), 2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서

특화 정도가 가장 높은 지역이었다. 1996년 당시 개발이 가장 활발하게 이루어졌던 지역이 바로 안중읍과 그 주변지역이었기 때문에 사려 된다. 다음은 중앙동으로 2.31이고, 원평동(2.29), 서정동(2.19) 순으로 입지 계수가 높았다. 2010년에는 건설업에서 특화된 지역은 22개의 지역 중에서 13개 지역으로 1996년에 비해 줄어들었으며, 오성면이 2.90으로 특화 정도가 가장 높은 지역이다. 다음은 원평동(2.26), 고덕면(1.72), 송북동(1.65)과 지산동(1.65) 순으로 나타났다(표 9). 2010년에 건설업은 읍·면·동 구별 없이 골고루 발달했다는 것을 알 수 있다.

2차 산업인 제조업과 건설업의 입지 계수를 종합적으로 살펴보면, 제조업은 주로 상대적으로 개발이 덜 이루어진 읍·면 지역에서 특화 되었으며, 건설업은 읍·면·동 구별 없이 골고루 특화되어 있다. 또한 제조업은 평균 거리인 23.7km 이내에 해당하는 지역인 6개 지역 중 4개 지역에서 특화되어 발달한 반면, 평균 거리 이상인 지역에서는 3개 지역에서만 특화되었다. 따라서 평택항 개항이 23.7km 이내에 해당하는 지역의 제조업 발달에 많은 영향을 끼쳤고, 이 지역은 개발의 여지가 많은 읍·면인 지역이다. 반면에 건설업은 평균거리 이내인 6개 지역 중에서 4개 지역이, 평균 거리

표 10. 평택시의 숙박 및 음식점업, 금융 및 보험업, 공공행정, 국방 및 사회보장 행정의 입지 계수 변화

구 분	숙박 및 음식점업				금융 및 보험업				공공행정, 국방 및 사회보장 행정			
	1996년		2010년		1996년		2010년		1996년		2010년	
	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수
포승읍	331	0.71	1,292	0.75	25	0.14	73	0.15	403	2.54	222	0.49
현덕면	224	3.11	296	3.16	18	0.64	12	0.46	63	2.58	18	0.73
안중읍	608	1.34	1,108	1.33	351	1.98	338	1.44	265	1.72	237	1.08
오성면	95	0.74	103	0.54	21	0.42	14	0.26	124	2.87	111	2.21
청북면	98	0.72	315	0.29	21	0.39	24	0.08	54	1.16	36	0.13
고덕면	112	0.36	176	0.40	15	0.13	11	0.09	44	0.42	73	0.63
팽성읍	517	1.43	709	1.20	91	0.64	58	0.35	128	1.04	60	0.39
중앙동	583	1.44	1,107	1.17	167	1.05	485	1.82	64	0.47	130	0.52
세교동	178	0.30	536	0.72	35	0.15	37	0.18	17	0.09	83	0.42
원평동	135	1.13	255	1.37	9	0.19	13	0.25	29	0.72	10	0.20
통북동	394	1.14	368	1.46	350	2.59	221	3.12	155	1.32	209	3.14
신평동	3,053	2.72	2,860	2.23	1,433	3.27	1,105	3.07	105	0.28	72	0.21
비전1동	356	0.89	333	0.68	127	0.81	186	1.35	571	4.22	1,027	7.92
신장2동	749	2.69	476	2.77	55	0.51	29	0.60	28	0.30	12	0.26
서정동	1,019	1.68	1,533	2.30	750	3.16	788	4.22	453	2.20	270	1.54
비전2동	703	0.83	1,220	1.26	386	1.16	639	2.35	878	3.05	1,023	4.00
송탄동	119	0.05	357	0.27	7	0.01	11	0.03	32	0.01	52	0.15
지산동	362	1.87	298	1.34	100	1.32	60	0.96	17	0.26	13	0.22
신장1동	449	4.38	394	5.29	26	0.65	20	0.96	21	0.61	9	0.46
송북동	408	1.34	596	1.64	145	1.22	28	0.27	62	0.60	168	1.75
서탄면	34	0.11	113	0.18	8	0.07	11	0.06	39	0.38	36	0.21
진위면	148	0.14	474	0.29	27	0.07	28	0.06	64	0.18	69	0.16
계	10,675		14,919		4,167		4,191		3,616		3,940	

자료: 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준), 2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서

이상인 16개 지역 중에서 9개 지역이 특화가 이루어져 평택항과의 거리와 상관이 없다는 것을 알 수 있다.

3) 3차 산업의 입지 변화

도시 내에서 3차 산업은 일반적으로 어느 지역에 집적하는 현상을 보이며, 특히 중심성과 접근성이 있는 업종은 도시의 중심에 입지하는데, 이는 도시의 사회경제적 활력과 세력을 상징한다고 볼 수 있다(Hartson, 1980). 서비스업은 도시 내의 거주지의 영역을 결정하는 중요한 요인이며, 도시 인구의 집중과 분산에 영향을 미치기도 한다. 후기산업사회로 접어들면서 서비스업은 더 빠른 속도로 발달하고 있으며, 이로 인해 사회경제 구조 또한 빠른 속도로 변화하고 있다.

평택시에서 도매 및 소매업의 입지 계수에 의한 특화 정도를 살펴보면 다음과 같다(표 9). 먼저 1996년을 보면, 9개의 읍·면 지역 중에서 3개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 11개 지역에서 특화가 이루어졌다. 따라서 개발이 많이 이루어졌고, 거주 인구가 많은 동 지역에서 주로 특화가 이루어졌다는 것을 알 수 있다. 입지 계수가 가장 높은 지역은 통북동으로 3.68이고, 다음은 신장2동(3.61)과 신장1동(2.15)이다. 이들 지역들은 평택시에서 상가가 가장 많이 밀집된 지역이며, 일부 지역은 관광특구로 지정되어 있다. 2010년의 도매 및 소매업의 특화 정도를 살펴보면, 1996년과 비슷한 양상을 보이고 있다. 1996년에 비해 특화 정도가 조금 낮아지기는 하였지만, 여전히 통북동(3.04)이 가장 높고, 신장2동(3.01), 신평동(1.85), 신장1동(1.77) 순으로 특화 정도가 높게 나타난다.

숙박 및 음식점업의 1996년의 특화 정도를 살펴보면, 9개의 읍·면 지역 중에서 3개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 9개 지역에서 특화가 이루어져 있어, 도매 및 소매업과 마찬가지로 인구가 많이 거주하는 지역에서 발달해 있음을 알 수 있다. 특화 정도가 가장 높은 지역은 신장1동(4.38)이고, 다음은 현덕면(3.11), 신평동(2.72), 신장2동(2.69) 순으로 특화 정도가 높게 나타난다. 2010년의 특화 정도를 살펴보면 1996년과 큰 차이를 보이지 않고 있다. 특화 정도가 가장 높게 나타나는 지역

은 신장1동으로 입지 계수는 5.29로 1996년에 비해 특화 정도가 더 높아졌는데, 이유는 일부 지역이 관광특구로 지정되었기 때문이다. 다음은 현덕면(3.16), 신장2동(2.77), 서정동(2.30), 신평동(2.23) 순으로 높게 나타난다. 현덕면은 앞에서 언급하였듯이 주변의 뛰어난 경관으로 인해 관광지로 발달해 있기 때문이다.

평택시의 서비스업 중에서 금융 및 보험업의 특화 정도를 살펴보면 다음과 같다. 먼저 1996년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 1개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 7개 지역에서 특화되었다. 금융 및 보험업에서 특화 정도가 가장 높은 지역은 신평동(3.27)이며, 다음은 서정동(3.16), 통북동(2.59), 안중읍(1.98) 순으로 높게 나타났다. 2010년을 살펴보면, 9개의 읍·면 지역 중에서 1개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 6개 지역에서 특화가 나타나 1996년에 비해 특화 정도가 낮아졌다. 2010년에 금융 및 보험업에서 특화 정도가 가장 높은 지역은 서정동(4.22)이며, 다음은 통북동(3.12), 신평동(3.07), 비전2동(2.35), 중앙동(1.98), 안중읍(1.44) 순으로 높게 나타나며, 이는 1996년의 순위와는 다르게 나타났다. 이것은 다른 업종과는 다른 변화라 볼 수 있다. 보통 다른 업종은 특화 정도의 순위에서 큰 변화를 보이지 않았지만, 금융 및 보험업에서는 큰 변화를 보였고, 특히 안중읍은 특화 정도에서 9개 읍·면 중에서 유일하게 특화 정도가 1이 넘는 지역이다. 이것은 금융 및 보험업이 높은 중심성 내지 접근성을 요하는 업종이기 때문이라고 볼 수 있다.

공공행정, 국방 및 사회보장 행정의 지역별 특화 정도를 살펴보면, 먼저 1996년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 6개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 4개 지역에서 특화되었다. 이는 다른 서비스업 기능과는 달리 읍·면 지역이 동 지역보다 특화되어 있다. 공공행정, 국방 및 사회보장 행정에서 특화 정도가 가장 높게 나타난 지역은 비전1동(4.22)과 비전2동(3.05)으로 평택시청과 경찰서 등 다수의 공공기관이 분포하고 있는 평택시의 행정중심지이다. 또한 행정기관의 보조 역할을 하는 업체들이 많이 분포하고 있다. 다음은 오성면(2.87), 현덕면(2.58), 포승읍(2.54) 순으로 특화되어 있다. 2010년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 2개 지역이,

표 11. 평택시의 교육 서비스업과 보건업 및 사회복지 서비스업의 입지 계수 변화

구 분	교육 서비스업				보건업 및 사회복지서비스업			
	1996년		2010년		1996년		2010년	
	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수	종사자수	입지계수
포승읍	146	0.70	364	0.29	28	0.28	156	0.20
현덕면	51	1.59	91	1.34	-	-	14	0.33
안중읍	295	1.46	1,301	2.16	149	1.51	798	2.13
오성면	75	1.32	106	0.77	-	-	21	0.25
청북면	89	1.46	96	0.12	2	0.07	117	0.24
고덕면	99	0.73	195	0.61	6	0.09	159	0.80
팽성읍	270	1.68	365	0.85	32	0.41	245	0.92
중앙동	313	1.74	1,360	1.98	232	2.63	907	2.12
세교동	190	0.73	537	1.00	17	0.13	180	0.54
원평동	80	1.51	262	1.95	3	0.12	119	1.42
통북동	59	0.38	42	0.23	222	2.95	148	1.30
신평동	379	0.76	765	0.82	781	3.20	1,842	3.19
비전1동	322	1.82	641	1.80	59	0.68	178	0.81
신장2동	226	1.83	225	1.81	25	0.41	28	0.36
서정동	368	1.37	713	1.48	116	0.88	338	1.13
비전2동	958	2.54	2,263	3.23	235	1.27	519	1.19
송탄동	157	0.15	634	0.65	6	0.01	144	0.24
지산동	167	1.94	135	0.84	168	3.99	228	2.28
신장1동	15	0.33	12	0.22	8	0.36	33	0.98
송북동	224	1.66	360	1.37	194	2.93	425	2.60
서탄면	52	0.38	59	0.13	-	-	5	0.02
진위면	201	0.43	281	0.24	38	0.17	109	0.15
계	4,736		10,807		2,321		6,713	

자료: 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준), 2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서

13개의 동 지역 중에서는 5개의 지역에서 특화되었다. 특화 정도가 가장 높은 지역은 비전1동으로 입지 계수가 7.92로 1996년에 비해 입지 계수가 매우 높아졌으며, 다음은 비전2동(4.00)으로 1996년과의 순위와 비교해 볼 때 같다. 그러나 다음은 통북동(3.14), 오성면(2.21) 순으로 특화 정도가 나타나 1996년과는 다른 결과를 보이고 있다.

교육 서비스업의 지역별 입지 계수를 살펴보면 다음과 같다. 먼저 1996년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 5개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 8개 지역에서 특화되었다. 교육 서비스업에서 특화 정도가 가장 높은 지역은 비전2동(2.54)이며, 다음은

지산동(1.94), 신장2동(1.83), 비전1동(1.82) 순으로 높게 나타난다. 2010년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 2개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 8개 지역에서 특화되어, 1996년과는 다른 결과를 보이고 있다. 교육 서비스업은 보통 초·중·고 학생을 상대로 하는 사업체로 학생이 많은 주거 지역이나 학교 주변 지역에 입지하는 업종이다. 2010년에 평택시에서 교육 서비스업의 입지 계수가 가장 높은 지역은 비전2동으로 3.23이다. 평택시의 인구 분포에서 비전2동은 1996년이나 2010년의 인구가 가장 많이 거주하는 지역 중의 하나이다. 2012년의 비전2동의 인구는 전체 인구 434,305명 중에서

48,523명으로 10% 이상의 인구가 거주하고 있는 지역이다. 다음은 안중읍(2.16)으로 거주 인구수가 40,252명이며, 다음은 중앙동(1.98)으로 거주 인구수가 48,667명으로 평택시에서 가장 많은 인구가 거주하고 있는 지역이다. 결론적으로 교육 서비스업은 초·중·고 학생들을 상대로 하는 업종이기 때문에 지역별 거주 인구의 규모와 관련해서 분포하고 있는 것이라 사려 된다.

마지막으로 보건업 및 사회복지서비스업의 입지 계수를 살펴보면 다음과 같다. 먼저 1996년에는 9개의 읍·면 지역 중에서 1개 지역이, 13개의 동 지역 중에서 6개 지역에서 특화되었다. 보건업 및 사회복지서비스업에서 특화 정도가 가장 높은 지역은 지산동(3.99)이며, 다음은 신평동(3.20), 통북동(2.95), 송북동(2.93) 순으로 나타난다. 2010년을 살펴보면, 신평동(3.19)이 가장 높고, 다음은 송북동(2.60), 지산동(2.28), 안중읍(2.13), 중앙동(2.12) 순으로 높게 나타난다.

4) 종합적 고찰

읍·면 지역은 일반적으로 동 지역에 비해 1차 산업의 비중이 상대적으로 높고 개발할 수 있는 공간이 많은 촌락 지역이고, 동 지역은 읍·면 지역에 비해 2, 3차 산업의 비중이 큰 도시 지역이다. 따라서 읍·면과 동으로 나누어 입지 계수 1 이상인 산업의 입지 현황 및 변화를 1996년과 2010년을 기준으로 살펴보고자 한다(표 12).

2차 산업인 제조업은 전체 22개의 지역 중에서 1996년에 7개 지역에서, 2010년에는 9개 지역에서 특화가 이루어졌다. 읍·면과 동으로 구분하여 살펴보면, 9개의 읍·면 지역 중에서 5개 지역에서 7개 지역으로 증가하였고, 동 지역은 2개 지역으로 변화가 없었다. 제조업은 넓은 부지가 필요하기 때문에 상대적으로 지가가 싼 읍·면 지역에서 제조업이 발달한 것으로 판단된다. 건설업은 22개 중에서 1996년에 특화된 지역이 15개 지역으로 가장 많은 지역에서 특화된 업종이며, 2010년에는 13개 지역으로 줄어들었지만, 평택시 전체가 여전히 개발이 이루어지고 있기 때문에 가장 많은 지역에서 건설업이 특화되어 있다고 사려 된다.

도·소매업과 숙박 및 음식점업은 읍·면 지역보

표 12 입지 계수 10이상 산업의 지역 별 변화

구 분	연도	읍·면	동	계
제조업	1996	5	2	7
	2010	7	2	9
건설업	1996	5	10	15
	2010	5	8	13
도매 및 소매업	1996	3	10	13
	2010	2	11	13
숙박 및 음식점업	1996	3	9	12
	2010	3	10	13
금융 및 보험업	1996	1	7	8
	2010	1	6	7
공공행정, 국방 및 사회보장 행정	1996	6	4	10
	2010	2	5	7
교육 서비스업	1996	5	8	13
	2010	2	7	9
보건업 및 사회복지 서비스업	1996	1	6	7
	2010	1	8	9

다는 동 지역에서 특화되어 있는 대표적인 산업이다. 9개의 읍·면 지역 중에서 2~3개 지역에서 특화가 되어 있으나, 13개의 동 지역 중에서 9~11개 지역이 특화되어 많은 차이를 보이고 있는 산업이다. 도·소매업과 숙박 및 음식점업은 상주인구 및 유동인구가 많은 도시 지역에 입지하는 것이 유리하기 때문에 동 지역에 많이 분포하여 특화가 이루어진 것으로 판단된다. 금융 및 보험업 등 나머지 3차 산업들도 읍·면 지역보다는 도시 지역인 동 지역에서 특화가 많이 이루어졌다. 종합적으로 보면, 2차 산업인 제조업은 지가가 상대적으로 싼 읍·면 지역에서, 3차 산업은 유동인구 및 상주인구가 많은 동 지역에서 특화가 이루어졌다.

평택시의 지역별·산업별 입지 계수의 변화를 살펴보면 다음과 같다(표 13). 읍·면 지역 중에서 가장 많은 산업에서 특화를 보인 지역은 안중읍이다. 안중읍은 8개의 산업 중에서 제조업을 뺀 7개 산업이 특화되어 있다. 1996년에는 건설업(2.68)의 입지 계수가 높았으나, 2010년에는 거주 인구의 증가로 인해 교육서비스(2.16)의 입지 계수가 가장 높게 나타났고, 다른 산업들도 특화되어 있음을 알 수 있다. 이것은 안중읍이 평택항의 배후지역

표 13. 평택시의 지역별·산업별 입지 계수 변화

구 분	연도	산업 수	산업(입지 계수 1이상인 업종)
안중읍 (40,252명)	1996	7	건설(2.88), 금융·보험(1.98), 행정(1.72), 도·소매(1.58), 보건·사회복지(1.51), 교육서비스(1.46), 숙박·음식(1.34)
	2010	7	교육서비스(2.16), 보건·사회복지(2.13), 금융·보험(1.44), 도·소매(1.43), 숙박·음식(1.33), 건설(1.26), 행정(1.08)
팽성읍 (30,413명)	1996	5	도·소매(1.88), 건설(1.83), 교육서비스(1.68), 숙박·음식(1.43), 행정(1.04)
	2010	3	건설(1.39), 숙박·음식(1.20), 제조(1.10)
포승읍 (26,953명)	1996	2	행정(2.54), 제조(1.20)
	2010	1	제조(1.43)
청북면 (15,593명)	1996	4	제조(1.34), 건설(1.42), 행정(1.16), 교육서비스(1.46)
	2010	1	제조(2.01)
고덕면 (14,959명)	1996	1	제조(1.74),
	2010	2	건설(1.72), 제조(1.46)
진위면 (13,436명)	1996	1	제조(2.03)
	2010	1	제조(1.99)
오성면 (6,755명)	1996	3	행정(2.87), 건설(1.53), 교육서비스(1.32)
	2010	3	건설(2.90), 행정(2.21), 제조(1.12),
현덕면 (6,605명)	1996	5	숙박·음식(3.11), 행정(2.58), 도·소매(1.60), 교육서비스(1.59), 건설(1.35)
	2010	4	숙박·음식(3.16), 도·소매(1.60)(1.44), 교육서비스(1.34), 건설(1.04).
서탄면 (3,988명)	1996	1	제조(2.08)
	2010	1	제조(2.08)
중앙동 (48,667명)	1996	6	보건·사회복지(2.63), 건설(2.31), 교육서비스(1.74), 도·소매(1.56), 숙박·음식(1.44), 금융·보험(1.05)
	2010	6	보건·사회복지(2.12), 교육서비스(1.98), 금융·보험(1.82), 도·소매(1.54), 건설(1.48), 숙박·음식(1.17)
비전2동 (48,522명)	1996	6	행정(3.05), 교육서비스(2.54), 보건·사회복지(1.27), 건설(1.26), 금융·보험(1.16), 도·소매(1.07)
	2010	7	행정(4.00), 교육서비스(3.23), 금융·보험(2.35), 건설(1.29), 숙박·음식(1.26), 도·소매(1.19), 보건·사회복지(1.19)
서정동 (32,411명)	1996	6	금융·보험(3.16), 행정(2.20), 건설(2.19), 숙박·음식(2.23), 교육서비스(1.83), 도·소매(1.68)
	2010	5	금융·보험(4.22), 숙박·음식(2.30), 교육서비스(1.81), 행정(1.54), 도·소매(1.19)
세교동 (24,252명)	1996	1	제조(1.14)
	2010	3	건설(1.40), 도·소매(1.29), 제조(1.06),
비전1동 (24,032명)	1996	3	행정(4.22), 교육서비스(1.82), 건설(1.71)
	2010	4	행정(7.92), 교육서비스(1.80), 금융·보험업(1.35), 건설(1.29)
신평동 (23,456명)	1996	5	금융·보험(3.27), 보건·사회복지(3.20), 숙박·음식(2.72), 도·소매(1.27), 건설(1.24)
	2010	5	보건·사회복지(3.19), 금융·보험(3.07), 숙박·음식(2.23), 도·소매(1.85), 건설(1.52)
송북동 (22,679명)	1996	7	보건·사회복지(2.93), 도·소매(1.84), 행정(1.75), 교육서비스(1.66), 숙박·음식(1.34), 금융·보험(1.22), 건설(1.03)
	2010	5	숙박·음식(5.29), 보건·사회복지(2.60), 건설(1.65), 도·소매(1.64), 교육서비스(1.37)
원평동 (13,227명)	1996	4	건설(2.29), 도·소매(2.02), 교육서비스(1.98), 숙박·음식(1.51)
	2010	5	건설(2.26), 교육서비스(1.98), 도·소매(1.95), 보건·사회복지(1.42), 숙박·음식(1.37)
지산동 (10,418명)	1996	6	보건·사회복지(3.99), 교육서비스(1.94), 숙박·음식(1.87), 도·소매(1.78), 건설(1.41), 금융·보험(1.32)
	2010	4	보건·사회복지(2.28), 건설(1.65), 도·소매(1.40), 숙박·음식(1.34)
송탄동 (9,834명)	1996	1	제조(2.26)
	2010	1	제조(1.84)
신장2동 (7,615명)	1996	4	도·소매(3.61), 숙박·음식(2.69), 교육서비스(1.83), 건설(1.12)
	2010	3	도·소매(3.01), 숙박·음식(2.77), 교육서비스(1.81)
신장1동 (5,315명)	1996	2	숙박·음식(4.38), 도·소매(2.15)
	2010	2	숙박·음식(5.29), 도·소매(1.77)
통북동 (4,922명)	1996	6	도·소매(3.68), 보건·사회복지(2.95), 숙박·음식(2.59), 행정(1.32), 숙박·음식(1.14), 건설(1.02)
	2010	5	행정(3.14), 금융·보험(3.12), 도·소매(3.04), 숙박·음식(1.46), 보건·사회복지(1.30)

*행정(공공행정, 국방 및 사회보장 행정), 보건·사회복지(보건업 및 사회복지 서비스업)

으로서 가장 많은 발달을 보이고 있는 지역이라는 것을 알 수 있는 지표라 할 수 있다.

읍·면 지역 중에서 안중읍 다음으로 인구가 많은 팽성읍은 1996년에는 5개 산업이 특화되었으나, 2010년에는 3개로 줄어들어 지역이 거의 발달하지 않았음을 알 수 있다. 포승읍과 청북면, 고덕면, 진위면, 서탄면은 제조업이 특화된 지역이며, 현덕면은 주변의 뛰어난 경관으로 인해 숙박 및 음식점업에서 특화를 보이고 있으며, 다른 산업에서는 특화를 보이고 있지 않는다.

도시 지역인 동 지역을 살펴보면, 읍·면 지역에 비해 일반적으로 많은 산업들이 특화를 보이고 있고, 제조업에서는 특화를 보이지 않고, 3차 산업에서 특화를 보이고 있다. 가장 많은 산업에서 특화를 보이고 있는 지역은 1996년과 2010년에 다르다. 1996년에는 송북동이 7개의 산업에서 특화를 보이고 있어 가장 많았고, 6개의 산업에서 특화를 보이고 있는 지역은 중앙동, 비전2동, 서정동, 지산동, 통북동 등 5개 지역이다. 그러나 2010년에는 비전2동이 7개 산업에서 특화를 보이고 있어 가장 많은 지역이 되었으며, 6개의 산업에서 특화를 보이고 있는 지역은 중앙동, 5개의 산업이 특화된 지역은 서정동, 신평동, 송북동, 원평동, 통북동 등 5개 지역으로, 1996년과 큰 차이를 보이고 있다.

5. 요약 및 결론

평택항은 1986년에 개항된 이후 동북아 및 환태평양 교역의 중심지로 발전하고 있는 국제무역항이다. 1995년에 3개 시·군이 통합된 평택시는 도시와 농촌의 모습이 공존해 있는 지역으로 22개의 행정구역으로 이루어져 있다. 우리나라 경제의 절반 이상을 차지하는 수도권과 충청권을 배후 지역으로 하고 있는 평택항은 매년 화물처리 증가율이 15% 이상 증가하고 있으며, 배후 지역에 많은 영향을 주고 있다.

평택시의 토지 이용 변화를 보면, 1996년에는 농지와 임야가 74.5%이었으나, 2012년에는 63.5%로 줄어들었고, 대신 공장 용지(2.6%), 대지(2.1%), 도로(1.9%)가 늘어났다. 본 연구에서 평택항 개항에 따른 평택시의 지역 변화는 평택항과 지역별

평균 거리인 23.7km를 기준으로 인구와 지가의 변화를 살펴보았으며, 입지 계수를 통해 산업별·지역별 산업의 변화를 살펴보았다. 연구 결과는 다음과 같다.

첫째, 평택항과 22개 지역의 평균 거리(23.7km)를 기준으로, 평균 거리 이내의 6개 지역의 인구는 60,143명(1995년)에서 111,117명(2012년)으로 84.8%의 인구가 증가하였으나, 평균 거리 밖에 위치한 16개 지역의 인구는 252,784명(1995년)에서 323,188명(2012년)으로 27.9%의 인구가 증가하였다. 이는 평택항 개항에 따른 효과가 먼 지역보다는 가까운 지역에 영향을 더 주었기 때문이다.

둘째, 평택항과의 평균 거리를 기준으로 평균 거리 이내에 해당하는 6개 지역의 1996년의 최고지가 지점의 평균지가는 743,333원이고, 2012년은 1,357,333원으로 614,000원이 상승해 평균 196.5%의 상승률을 보였다. 반면에 평균 거리 이상에 해당하는 16개 지역의 최고지가 지점의 평균지가는 1996년 1,307,188원에서 2,959,375원으로 1,652,187원이 상승해 204.1%의 지가 상승률이 일어났다. 따라서 평택항에서 가까운 지역과 먼 지역 사이의 지가 상승률은 큰 차이를 보이고 있지 않다. 이것은 지가 상승률을 볼 때 평택항 개항의 효과가 평택항과의 거리에 상관없이 평택시 전역에 영향을 끼쳤다고 할 수 있다.

셋째, 평택항과의 평균 거리를 기준으로 평균 거리 이내에 해당하는 6개 지역의 종사자수는 15,566명에서 48,022명으로 225.9% 증가하였으나, 밖에 위치한 16개 지역은 90,466명에서 116,414명으로 39.6% 증가하였다. 결론적으로 평택항에 가까운 지역이 먼 지역보다 종사자수가 많이 증가하였으며, 평택항 개항에 따른 효과라 할 수 있다.

넷째, 제조업은 지가가 상대적으로 싼 촌락 지역인 읍·면 지역에서, 건설업은 읍·면·동 지역에 관계없이 골고루 특화가 이루어졌으며, 도·소매업을 비롯한 3차 산업은 유동인구 및 상주인구가 많은 도시 지역인 동 지역에서 특화가 이루어졌다.

다섯째, 1996년에 22개 지역 중에서 가장 많은 산업에서 특화를 보인 지역은 안중읍과 송북동이고, 2010년에는 안중읍과 비전2동이다. 안중읍은 8개의 산업 중에서 제조업을 뺀 7개 산업이 특화되어 있다. 1996년에는 건설업(2.68)의 입지 계수

가 높았으나, 2010년에는 많은 거주 인수로 인해 교육 서비스(2.16)의 입지계수가 가장 높게 나타났고, 다른 산업들도 특화되어 있음을 알 수 있다. 이것은 안중읍이 평택항의 배후지역으로서 평택항의 영향을 가장 많이 받아 발달하고 있는 지역이다.

여섯째, 도시 지역인 동 지역과 촌락 지역인 읍·면 을 비교해보면, 일반적으로 동 지역은 읍·면 지역에 비해 일반적으로 많은 산업 분야에서 특화를 보이고 있으며, 읍·면 지역은 제조업, 동 지역은 3차 산업에서 특화를 보이고 있다.

평택은 서해안 개발의 거점 지역으로 많은 변화가 예상되고 있는 지역이다. 또한 평택항은 중국과의 무역 증대 등으로 인해 수출입 항구로서의 기능이 강화되고 있으며, 자동차와 제철산업의 거점 항구로 거듭나고 있다. 따라서 평택항은 배후 지역인 평택시에 많은 영향을 주어 인구 및 지가, 산업 구조의 변화가 많이 이루어질 것으로 판단되며, 이와 관련된 연구가 지속적으로 이루어져야 한다고 사려 된다.

주

- 1) 평택항의 공식 명칭은 평택·당진항이나, 본 연구의 배후 지역은 평택시로 한정하여 연구하기 때문에 평택항으로 사용하였음.
- 2) 평택항으로부터 지역별 행정 중심지인 주민 센터(동사무소, 읍사무소, 면사무소)까지의 최단거리는 자동차 통행이 가능한 도로의 거리를 기준으로 삼았으며, 거리 계산은 <http://map.daum.net/>를 통해 산정함.
- 3) 산술평균(mean)은 집중치 산정으로 가장 많이 사용되는 방법이다. 집중치란 자료의 특징을 대표할 수 있는 것을 하나의 수치로 나타낸 것으로, 자료가 집중되어 있는 위치 또는 중심이 되는 위치를 하나의 수치로 나타낸 것이다. 집중치를 나타내는 방법으로는 최빈값, 중앙값, 산술평균 등이 있다. 최빈값은 자료의 분포에서 가장 많은 빈도를 가진 관찰값이며, 중앙값은 자료를 순서대로 정리해 놓았을 때, 중간에 위치한 사례의 관찰값이다. 산술평균은 모든 사례의 관찰값을 더한 다음 총빈도로 나누어 계산한 값으로, 산술평균은 모든 경우의 관찰값, 특히 극단치에 있는 값들이 잘 반영된다는 점에서 최빈값이나 중앙값보다 한 집단의 중심점을 잘 나타낸다고 할 수 있다(채구목, 2005).
- 4) 산업체 대분류에서 1996년의 표는 1992년 1월 1일에 시행된 제6차 개정 기준에 따라 분류한 것이고, 2010년의 표는 2007년 12월 28일에 시행된 제9차 개정 기준에 따라 적용하여 분류하였기 때문에 업종에

약간의 차이가 있다. 그리고 여기에서의 사업체는 영리와 비영리를 불문하고 개개의 상점, 사무소, 영업소, 은행, 학교, 병원, 여관, 식당, 학원, 교회, 사찰, 공공기관, 사회복지시설 등과 같이 일정한 물리적 장소에서 재화의 생산과 판매, 서비스 제공 등 경제 활동을 독립적으로 수행하고 있는 모든 경영단위를 말한다. 본 연구에서 입지 계수 변화에 대한 연구를 위해 선정한 산업은 8개이다. 8개를 선정한 이유는 먼저 1996년과 2010년의 산업대분류 했을 때의 분류 기준이 다른 산업(표 6의 * 참조)은 비교가 어려워 연구 대상에서 제외하였으며, 평택시 종사자 수에서 2% 이내를 차지하는 산업(농업·임업·어업, 광업, 전기·가스·증기·수도 사업, 출판·영상·방송통신·정보 서비스업, 부동산업·임대업) 또한 연구 대상에서 제외하였다.

문헌

- 국토해양부·한국감정평가협회, 2010, 2010년 표준지 공시지가 조사·평가 업무 요령.
- 김성곤, 1981, 항만과 도시 공간의 성장 모형에 관한 연구, 부산의 항만과 도시 성장을 중심으로, 건축 25(6), pp.1-71.
- 이관희, 1985, 한국 항만도시의 경관 특성에 관한 연구: 경남 충무시를 중심으로, 서울대학교 석사학위논문.
- 이정운, 2006, 한국의 대외무역 관문 체계 변화에 관한 연구: 1990년대 이후 수출입 구조 및 대중국 무역을 중심으로, 서울대학교 박사학위논문.
- 이정운, 2012, 수출입 화물 특성과 무역관문의 위상에서 본 부산항의 변화, 1991~2010, 한국지역지리학회지, 18(1), 55-70.
- 이종호, 1981, 우리나라 항구도시의 발달 과정과 개발 방향에 관한 연구, 서울대학교 석사학위논문.
- 이주한, 1987, 항만도시의 CBD 입지와 공간구조에 관한 연구: 우리나라 7개 항만도시를 중심으로, 서울대학교 석사학위논문.
- 정정인, 1991, 항만도시 부산의 성장과 내부 구조에 관한 연구, 지리학 26(1), 82-97.
- 채구목, 2005, 사회과학 통계분석, 65-84.
- 최재현, 2004, 지역분석의 기초, 151-152.
- 평택시, 2012, 평택시 소식 12월 호.
- 평택시 사업체 기초통계조사보고서(1996년 기준), 1997, 평택시.
- 2010년 기준 평택시 사업체 조사보고서, 2011, 평

- 택시.
- 황기원, 유병립, 이민우, 1993, 한국 항만도시의 도시 경관의 형성과 변화에 관한 연구(II), 한국조경학회지 21(2), pp.17-33.
- 한주성, 2010, 평택·당진항의 항만발달과 화물유동에 의한 항세권 변화, 대한지리학회지, 45(6), 766-787.
- 한주성, 2011, 평택·당진항의 화물유동에 의한 항세권의 계층성, 대한지리학회지, 46(6), 751-766.
- Bichou, K. & Gray, R., 2005, A Critical review of conventional terminology for classifying seaports, *Transportation Research Part A* 39, 75-92.
- Bird, J. H., 1963, *The Major Seaports of the United Kingdom*, Hutchinson University Library, London.
- Bird, J. H., 1980, Seaport as a subset of gateway for regions: A research survey, *Progress in Human Geography*, 4, 360-370.
- Britton, J. N. H., 1965, The external relations of seaport: some new consideration, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, 135-146.
- Chisholm, M., 1990, *Region in Recession, Restructuring and Resurgence?*, London: Unwin Hyman, pp.5-17.
- Daamen, T., 2007, Sustainable development of the European Port-City interface, *Proceedings of the International Conference on the Sustainable Urban Area*, June 25-26, ENHR, Rotterdam, 1-20.
- Ducruet, C., 2007, A metageography of port-city relationships in Wang, J. J., Olivier D., Notteboom, T. E., and Slack, B.(eds), *Ports, Cities, and Global Supply Chains*, Aldershot: Ashgate, 157-172.
- Forward, C. N., 1967, Recent changes in the form and function of the port of St. John's, Newfoundland, *Canadian Geography*, 11, 101-116.
- Forward, C. N., 1969, A comparison of waterfront land use in four Canadian ports: St. John, Halifax, and Victoria, *Economic Geography*, 45, 391-406.
- Hance, W. A. and van Dongen, I. S., 1956, The port of Lobiito and the Benguela railway, *Geographical Review*, 46, 460-487.
- Hance, W. A. and van Dongen, I. S., 1957, Lourenco Marques in Delagoa bay, *Economic Geography*, 33, 238-256.
- Hance, W. A. and van Dongen, I. S., 1958a, Matadi, focus of Belgian Africa transport, *Annals of the Association of American Geographers*, 48, 41-72.
- Hance, W. A. and van Dongen, I. S., 1958b, Dar Es Salaam, the port and its tributary area, *Annals of the Association of American Geographers*, 48, 419-435.
- Hartson, T., 1980, *Interpreting the City : An Urban Geography*, New York: John Wile & Sons, 307.
- Hayter, R., 1997, *The Dynamics of Industrial Location*, New York: Wiley, 15-32.
- Hayuth, Y., 1981, Containerization and the load center concept, *Economic Geography* 57(2), 160-176.
- Hoyle, B. S. and Hilling, D.,(eds.), 1984, *Seaport System and Spatial Change: Technology, Industry, and Development Strategies*, John Wiley, Chichester.
- Kenyon, J. B., 1968, Land use admixture in the built-up urban waterport: Extent and implication, *Economic Geography*, 44, 152-177.
- Kreukels, T. and Wever, E., 1996, Ports in Western Europe: Introduction to the special issue, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 87(4), 291-292.
- Morgan, F. W., 1961, *Ports and Harbours, 2nd Edn*, Hutchinson University Library, London. The Second Edition was revised by James Bird.
- Notteboom, 1997, Concentration and load center

- development in the European container in the European container port system, *Journal of Transport Geography* 5(2), 99-115
- Taaffe, E. G., Morrill, R. L and Gould, P. R., 1963, Transport expansion in the underdeveloped countries: a comparative analysis, *Geographical Review* 53. 503-529.
- Weigend, G. G., 1958, Some Elements in the Study of Port Geography, *Geographical Review*, Vol. 48(2), 185-200.
- <http://map.daum.net>
- <http://www.pyeongtaek.go.kr>
- (접수: 2013.07.29, 수정: 2013.08.20, 채택: 2013.08.25)