

광양만권 도시연합 인식과 평가 분석 : 전문가 집단을 사례로*

이정록** · 장문현***

Perceptions and Assessments on Inter-municipal Cooperation of Gwangyang Bay Region : A Case of Specialist Groups*

Lee, Jeong Rock** · Jang, Mun Hyun***

요약 : 우리나라 대표적인 임해형 산업지역으로 기능하고 있는 광양만권에 있는 여수시·순천시·광양시는 단일 생활권·도시권·경제권을 형성하고 있다. 이런 지역적 여건에서 일부 상공인과 전문가들이 3개 도시의 연합체 논의를 추동하고 있다. 이 연구는 광양만권 도시연합을 전문가 집단은 어떻게 인식·평가하는가를 분석한 것이다. 전문가 집단은 광양만권 발전 잠재력을 높게 인식하였고, 도시연합 타당성도 매우 긍정적으로 평가하였다. 여수·순천·광양의 도시연합에는 약 8.3년 정도 소요될 것으로 추정하였다. 도시연합을 성사시키기 위해서는 광양만권 발전 비전의 공유, 도시연합을 위한 주민의 이해와 동의가 선행 과제로 도출되었다.

주요어 : 광양만권, 도시연합, 여수상공회의소, 전문가 집단, 인식

Abstract : The three cities, Yeosu, Suncheon, and Gwangyang, in located in Gwangyang Bay which functions as a representative coastal industrial area in Korea, form a single functional area of living, municipality, and economy. In this regional context, some local merchants and scholars are promoting a inter-municipal cooperation of three cities. This study analyzes how the group of specialists perceives and evaluates the inter-municipal cooperation of three cities. The group of specialists highly evaluate the potential of future development of Gwangyang Bay region, and the relevance and necessity of feasibility of inter-municipal cooperation of three cities. It is estimated that the inter-municipal cooperation of three cities would need 8.3 years for its full-fledged shape. In order to accomplish the inter-municipal cooperation, the sharing the development vision of Gwangyang Bay region and the understanding and consent of the residents for the inter-municipal cooperation are suggested as the most important factors.

Key Words : Gwangyang Bay region, inter-municipal cooperation, Yeosu Chamber of Commerce & Industry, specialist groups, perceptions

1. 서론

1) 연구 목적

최근 국내의 많은 도시들이 지역 경쟁력 강화 차원에서 인접한 도시와 합병·통합을 비롯한 연합 활동을 활발하게 전개하고 있다(Alexander, 2013). 또한 도시의 경제 및 사회 활성화를 위한 지역정책의 일환으로 도시지역(city-regions) 구축에 관심이 많아(Goldfeld, 2007; Harrison, 2014) 이를 위한 논의

가 활발하다. 동시에 영국에서는 일정한 기능적 연계를 가진 경제지역 발전과 거버넌스 간 관계를 주목하고 있고, 이를 위한 새로운 형태로 소지역(sub-region) 거버넌스가 등장하고 있다(Pemberton and Morpher, 2013).

“전남 여수·순천·광양을 하나의 도시 연합체로 만들자는 움직임이 시작됐다. 주체는 지역 상공인들이다. 작년부터 여수상공회의소가 추동하고 순천과 광양상공회의소가 동참하고 있다. 이를 위해 ‘광양만권 도시연합을 위한 심포지엄’도 열었다. 지

* 이 논문은 여수상공회의소 재정지원(2015년)을 받아 수행한 『광양만권 도시연합의 필요성과 중장기 실행방안 연구』에 수록된 내용 일부를 재구성하고 수정·보완한 것임.

** 전남대학교 지리학과 교수(Professor, Department of Geography, Chonnam National University)(jrlee@jnu.ac.kr)

*** 전남대학교 지리학과 강사(Lecturer, Department of Geography, Chonnam National University)(jmh@jnu.ac.kr)

난달 여수·순천·광양상공회의소가 공동 주최한 강연에서 김무성 새누리당 대표가 “광양만권 통합을 위해 도움을 요청하면 적극 나서겠다”는 것도 이런 움직임의 연장선이다.” (이정록, 조선일보, 2016년 2월 11일)

우리나라 남해안의 중앙에 위치한 전남 여수시·순천시·광양시는 광양만을 중심으로 환형의 도시권을 형성하고 있다(그림 1 참조). 1960년대 후반 여천석유화학공업단지 조성 사업을 시작으로 1980년대 광양제철소 및 연관산단 건설, 1980년대 후반 광양컨테이너부두 지정과 1990년대 후반 광양컨테이너부두 개장, 2000년대 광양만권경제자유구역 지정과 개발 등이 이루어지면서 광양만권은 우리나라 대표적인 임해공업지역이 되었고, 하나의 경제권(economic area)으로 기능·성장하고 있다(이정록, 2006; 2016b).

경제적 동질성을 가진 광양만권에서 개최된 2012년 여수세계박람회와 2013년 순천만국제정원박람회는 지역사회에서 활동하는 상공인들에게 광양만권의 잠재력과 새로운 발전 가능성을 확인시키는 계기가 되었다. 왜냐하면 여수세계박람회 개최로 세 도시를 연결하는 광역 교통망이 대폭 확충·개선되어 연담도

시로 발전할 수 있게 되었기 때문이다. 게다가 3개 도시 인구는 72만 명(2016년), 지역내총생산(2013년)은 3조 5,000억 원이며, 지역발전에 필요한 공항·항만·산업단지 등을 보유하고 있다. 따라서 도시 간 협력과 연계체제를 잘 구축하면 광양만권의 지속적인 성장과 발전이 가능하다고 지역 상공인들이 인식하게 되었다.

이런 상황에서 2015년부터 여수상공회의소는 순천과 광양상공회의소와 함께 여수·순천·광양 3개 도시의 연합체를 만들자는 논의를 시작하였다. 지역사회에서 활동하는 일부 상공인들과 광양만권에 관심을 갖고 있는 일부 전문가들이 문화적·경제적 공통점을 가지고 있는 3개 도시가 기능적 연계 강화를 넘어 일본의 ‘간사이(關西)광역연합’과 유사한 형태의 도시연합을 만들면 좋겠다는 인식을 공유하게 되었기 때문이다. 3개 도시는 단일 경제권 및 도시권 구축이 가능한 사회·경제적 기반과 관련 인프라를 확보하고 있으므로 도시연합이 가능하다는 판단에서 본격적인 논의를 여수상공회의소가 주도하고 있다.

이 연구는 이런 지역 사회의 움직임과 함께 시작하였다. 이 연구 목적은 전국에서 활동하는 전문가 집단



그림 1. 광양만권 시·군의 위치

을 대상으로 광양만에 면해 있는 여수·순천·광양의 도시연합 또는 도시통합 가능성, 가능시기, 이를 위한 과제 등에 관한 인식을 분석하는 것이다. 또한 전문가 집단의 인식과 평가를 바탕으로 광양만권 3개 도시 도시연합 논의를 전개하기 위한 기본방향과 단계적인 실천방안을 도출하는 것도 중요한 연구 내용 중 하나이다.

2) 선행연구 검토

이 연구는 행정구역 통합과 합병, 광역도시권, 광역경제권, 도시지역 등과 밀접한 관련을 가지고 있다. 이 연구 주제인 도시연합은 전술한 개념을 광의로 포함하고 있기 때문에 이와 관련한 국내의 연구는 매우 많다. 최근에는 인접한 도시의 행정구역 통합보다도 행정구역을 초월한 새로운 도시지역 또는 경제권을 비롯해 세계화 경제의 심화로 등장하고 있는 거대 도시지역(global city regions) 연구가 상대적으로 많다(Harrison and Hoyer, 2014).

이 연구에서는 도시연합(inter-municipal cooperation)을 지리적으로 인접한 도시들이 협력·제휴·연대하여 도시행정과 도시개발계획을 포함한 각종 공공서비스를 공동으로 행하는 것으로 규정하였다. 유럽에서 오랫동안 활용한 방식으로 지금도 유럽 여러 국가와 미국에서 행해지고 있다(Warner, 2006). 1954년 토론토를 중심으로 하여 13개 시·군·읍이 연합해 종합적인 행정을 하고 있는 경우가 전형적 사례이다. 반면에 도시통합(municipal consolidation & amalgamation)은 인접한 도시들이 행정구역을 개편해 하나의 도시로 통합된 것을 뜻하며, 일명 ‘행정구역 통합’이라고도 불린다.

도시연합을 연구한 외국 사례는 제법 있다. 뉴질랜드 오클랜드가 2010년 인접한 8개 도시와 ‘오클랜드 슈퍼 시티’ 협의회를 구성해 광역 경제 전략을 구상하고 있고(McArther, 2017), 지역 내의 특정 정지 세력이 등장해 도시연합에서 탈퇴한 도시가 등장했던 미국 로스앤젤레스와 반대로 도시통합이 확대된 캐나다 토론토 사례(Kiel, 2000)는 지역사회 내 거버넌스 역할에 대한 중요성을 제시하였다. 캐나다 토론토 도시연합 10년 후 성과 사례(Schwartz, 2004; 2009), 오스트레일리아 빅토리아 주 농촌지역 사례 연구를 통해 행정구역을 넘은 통합에서는 지역 간 신뢰와 호혜

의 중요성 연구(Alexander, 2013)도 이 연구에 시사점을 제공하였다.

반면에 도시연합에 관한 국내 사례 연구는 거의 없다. 행정구역 통합 사례(강정운, 2011, 김영철·이우배, 2013), 도시연합과 관련하여 네트워크 이론을 적용해 동남권 광역 도시경제권을 고찰한 권오혁(2009), 도시 간 분업과 협력을 네트워크 이론 관점에서 접근한 손정렬(2011) 등의 연구가 있다. 한편 이 연구 사례지역인 광양만권 도시통합을 고찰한 여수상공회의소·순천광양상공회의소 연구(2005)에서는 설문조사를 통해 광양만권 주민의 도시통합에 대한 인식을 분석하였다.¹⁾

이 연구에서는 광양만권이 향후 지속적인 경제성장과 발전을 위해서는 정부정책, 기업유치 등도 중요하지만 행정구역을 초월한 개발사업 추진과 이를 용이하게 하는 기제로서 도시연합 또는 도시통합이라는 내부적인(endogeneous) 요인이 보다 중요하다는 관점을 견지하였다. 따라서 3개 도시연합·통합을 위해서는 지역사회 내에 이런 논의를 추동할 거버넌스가 필요한데 행정구역 통합과는 별개로 경제권 범위 확대를 위해서는 경제적 거버넌스 재규모화(rescaling)가 필요하다는 시각(Pemberton and Morphet, 2013)은 광양만권 도시연합 논의 확산에 중요한 시사점을 제시하였다.

3) 연구방법과 자료

여수·순천·광양에 거주하는 주민은 3개 도시의 통합에 대해 각각 서로 다른 인식과 태도를 가졌다. 지금까지 알려진 도시통합을 인식하는 태도를 보면, 순천시민은 적극적이고, 여수시민은 중간자적 입장이며, 광양시민은 매우 비판적인 태도를 나타냈다.

따라서 지역사회 주민의 이런 인식과 태도를 고려할 때, 광양만권 도시연합을 추진하는 과정에서 중요한 문제는 도시연합을 추진하기 위한 논의를 어떻게 어떤 과정을 거쳐 전개할 것이냐이다. 이런 지역사회 여건과 특징을 감안하여 이 연구에서는 광양만권에 거주하는 지역주민이 아닌 관련분야 전문가 집단을 대상으로 광양만권 도시연합을 어떻게 생각하고 이를 위한 과제는 무엇인가를 조사하였다.²⁾ 이를 위해 전문가 집단을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 전문가 집단 대상 조사 방법과 설계는 이정록 외(2016c)

를 원용하였다.

설문조사는 전국에서 활동하고 있는 관련분야 전문가 총 150명(광주·전남권 75, 타 지역권 75)을 대상으로 설문지를 이메일로 보내는 방식을 택하였다. 설문조사에는 행정학, 지역개발, 지리학, 도시계획, 경제·경영학, 사회문화 분야 전공자들이 참여하였다. 설문조사는 2015년 7월 29일부터 8월 11일까지 14일 동안 실시하였다. 유효응답자는 105명(광주·전남권 53, 타 지역권 52)으로 전체 응답률은 70.0%를 보였다. 기본적인 측정은 리커트 5점 척도(Likert's 5 Scale)를 사용했으며, 만족도 점수는 100점 만점 또는 100% 기준으로 환산하여 분석에 적용하였다. 즉, 각 문항 배점을 100%(매우 긍정), 75%(긍정), 50%(보통), 25%(부정), 0%(매우 부정) 등으로 환산하여 분석에 활용하였다. 이 설문조사에 활용된 표본의 최

대 허용오차는 95% 신뢰수준에 ±9.6% 포인트로 나타났다.

설문지는 세계적인 관점에서의 도시 광역화 및 국내 도시 광역화, 도시통합 사례에 대한 평가, 그리고 광양만권 도시연합 또는 도시통합 가능성과 시기, 문제점, 방향과 과제 등을 포함하는 내용으로 구성하였다(표 1 참조). 이 연구에서는 도시연합과 도시통합을 서로 다른 개념으로 구분하였다.

설문조사에 응답한 전문가 집단의 거주지별 분포는 광주·전남지역 53명(50.5%)과 타 지역 52명(49.5%)으로 비슷한 비율을 보였다. 특히 설문조사에 응답한 전문가들은 광양만권을 최소 1회 이상 방문한 경험이 있는 것으로 밝혀졌다. 전공분야는 지리학이 26명(24.8%)으로 가장 많았고, 지역개발 19명(18.1%), 행정학과 경제경영학이 각각 17명(16.2%)으로 동일

표 1. 설문지 구성과 주요 내용

구 성	주요 항목
도시연합 및 통합에 관한 일반사항	<ul style="list-style-type: none"> • 선진국의 도시권 육성 추진 지속성 • 세계적인 도시발전 추세 • 세계적인 관점에서 도시 광역화 • 우리나라에서 도시발전 추세 • 우리나라에서 도시 광역화
우리나라 국토공간구조의 미래 시나리오	<ul style="list-style-type: none"> • 우리나라 국토공간구조 미래 시나리오 전망
우리나라 도시통합의 사례	<ul style="list-style-type: none"> • ‘마산+창원+진해’와 ‘청주+청원의 도시통합 • ‘마산+창원+진해’ 도시통합 실현요인 평가 • ‘청주+청원’ 도시통합 실현요인 평가
광양만권의 도시연합	<ul style="list-style-type: none"> • 우리나라에서 자족적 발전가능한 도시 인구규모 • 광양만권 잠재력 평가 • 광양만권 도시연합 가능성 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합 예상 시기 • ‘여수+순천+광양+하동+남해’ 도시연합 예상 시기 • ‘여수+순천+광양+하동+남해+사천’ 도시연합 예상 시기 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합이 가져올 잠재적 이익 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합이 가져올 잠재적 문제점 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합 추진 방해요인
광양만권의 도시통합 (행정구역 통합)	<ul style="list-style-type: none"> • ‘여수+순천+광양’ 도시통합 가능성 • ‘여수+순천+광양’과 ‘하동+남해’ 도시통합 가능성 • ‘여수+순천+광양’ 도시통합 예상 시기 • ‘여수+순천+광양’과 ‘하동+남해’ 도시통합 예상 시기
광양만권의 도시연합 및 통합의 방향과 과제	<ul style="list-style-type: none"> • 과거 ‘여수+순천+광양’ 행정구역 통합 주장 인지도 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합과 도시통합 적정성 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합 및 도시통합 논의 주제 • ‘여수+순천+광양’ 도시연합 성공 요인 중요도

하게 나타났다. 다음으로 도시계획 13명(12.4%), 사회문화 5명(4.8%)의 순서를 보였으며, 그 외에 기타 분야는 8명(7.6%)으로 집계되었다.

2. 광양만권 도시통합 논의 과정과 특징

여수·순천·광양을 하나의 행정구역으로 통합하자는 논의는 2000년대에 본격적으로 등장하였다. 1980년대 이후 광양만권이 임해형 공업지역으로 부상한 광양만권을 계획권역으로 하는 광역개발계획이 수립되면서 학계·언론계·시민단체가 중심이 되어 도시통합의 필요성을 강조하였다. 2012여수세계박람회 유치계획과 여수·순천·광양·하동을 범역으로 하는 광양만권경제자유구역이 지정되면서 그 타당성을 지역 주민들이 인식하기 시작하였다. 광양만권의 경쟁력 강화를 위해서는 기능적 통합보다는 단일 행정구역으로의 통합이 바람직하다는 주장이 제기되었기 때문이다(이정록, 2006).

광양만권 3개 도시통합 논의가 본격적으로 시작된 때는 2005년이다. 여수상공회의소와 순천광양상공회의소가 '광양만권의 21세기 비전과 도시통합이 타당성 연구'라는 보고서를 발간하면서 촉발되었다.³⁾ 하지만 3개 도시통합 주장은 일부 전문가 또는 지역사회 내의 여론주도층 사이에서 논의가 되었을 뿐이고 지역주민은 큰 관심을 갖지 않았다. 특히 광양시민들은 도시통합 논의에 비판적인 태도⁴⁾를 취하였다.

2007년에 접어들어 3개 도시통합 논의가 개재되었다. 2007년 4월 세계박람회 사무국(BIE)의 실사를 기점으로 도시통합이 세계박람회 유치에 긍정적인 영향을 미친다고 지역사회가 판단하였기 때문이다. 도시규모의 확대를 위해 도시통합이 필요하다는 인식이 확산되기 시작하였다. 2007년 9월 열린 토론회에서 10월 초까지 3개시 통합을 위한 양해각서(MOU)를 체결하기로 합의하면서 도시통합은 가시화되는 듯하였다.⁵⁾ 그러나 광양시가 통합에 반대하면서 3개 도시통합은 주춤거렸다.⁶⁾ 2008년 2월 순천시가 여수·순천·광양을 도시통합 시범지역으로 지정해 달라는 건의서를 대통령직인수위원회에 제출하기도 하였지만 후속 작업은 이루어지지 못하였다.

지방행정체제 개편을 주요 국정과제로 설정한 이명박 정부에서 도시통합 움직임이 재점화하였다. 2009년 정부는 기초자치단체의 자율통합을 유도하는 정책

을 취했고, 행정구역 자율통합 건의서를 받았다. 순천시와 순천경제정의실천연합은 도시통합에 적극적이었다. 9월 22일에는 광양시가 불참한 가운데 순천시장과 여수시장은 '도시통합논의기구'를 설치하기로 합의하였다. 이후 광양만권 도시통합 건의서가 정부에 제출되었다.⁷⁾ 하지만 10월 12일 순천에서 열린 주민공청회는 순천시만 참여하고 여수·광양·구례의 반대로 파행되었다.

3개 도시통합에 대한 지역 내 갈등은 2012년 다시 시작하였다. 2012년 5월 17일 지방행정체제개편추진위원회가 광양만권경제자유구역청에서 가진 광양·여수·순천 3개시 통합관련 간담회에서 광양시의회는 정부의 일방적인 통합 움직임에 분명한 반대를 표명하였다. 그리고 2012년 6월 대통령 소속 지방행정체제개편추진위원회가 여론조사 없이 광양·여수·순천시를 통합 대상지역으로 확정해 발표하면서 여수시민과 시민사회단체들도 반대하기 시작하였다. 이런 과정을 거쳐 2012년 재개한 도시통합 논의는 또다시 무산되었다.

이후 2015년에 여수상공회의소를 주체가 되어 3개 도시의 행정구역 통합이 아닌 도시연합 논의를 다시 시작하였다. 2012여수세계박람회와 2013순천만국제정원박람회의 성공적 개최와 박람회 개최를 위한 광역 교통망 구축은 도시연합의 필요성을 더욱 갖게 하였기 때문이다. 지금까지의 논의과정과 차이는 도시통합이 아닌 도시연합의 개념이 등장한 것이다. 이정록(2016a) 주장도 그런 맥락에서 등장하였다.

“3개 도시를 하나로 묶을 이유는 많다. 3개 도시가 하나의 도시권·경제권·생활권을 유지하기 때문이다. …(중략)… 승용차로 순천과 광양은 15분, 순천과 여수는 30분, 광양과 여수는 30분 거리다. 여수의 여수국가산단과 울촌산단, 순천의 해룡산단, 광양의 초남산단·광양권부두·광양제철소 등이 광양만에 면해 'C자' 형태로 연결해 있다. 3개 도시 간 통근·통학 인구와 유동 인구도 많다. 여수와 광양 사람들은 주로 순천에서 쇼핑을 한다. …(중략)… 1970년대부터 광양만권 성장을 견인했던 석유화학과 철강 중심의 지역 산업 경쟁력이 예전만 못하기 때문이다. 지역 상공인들이 도시 연합을 주창하고 나 지역 상공인들이 도시 연합을 주창하고 나선 핵심 이유다. 지역사회와 주민이 열린 마음으로 도시 연합을 논의할 때가 됐다” (이정록, 조선일보,

2016년 2월 11일)

여수·순천·광양의 도시연합 논의에 대한 지역사회 내의 반응은 각각 다르다. 순천시는 가장 적극적인 반면, 여수시는 중간 정도의 입장이고, 광양시는 가장 반대하는 태도를 지금까지 견지하고 있다. 여수와 순천에 비해 도시규모가 작은 광양은 도시통합이든 도시연합이든 자기 지역에 불리하다는 피해의식을 갖고 있기 때문이다. 광양지역의 이런 인식은 향후 광양만권 도시연합의 주요 걸림돌로 작용할 개연성이 매우 높다. 행정구역 통합과정에서 신뢰와 호혜가 중요한 외국 사례(Alexander, 2013)가 이를 입증하고 있다.

3. 도시연합 인식과 평가 분석

1) 광양만권 잠재력과 도시연합 가능성

광양만권이 가진 잠재력을 자연환경, 경제적 여건, 교통 조건, 정주환경, 지리적 위치성 등으로 구분하여 분석하였다. 지역잠재력의 긍정적 평가에서는 ‘풍부한 천연자원과 자연환경(86.2%)’이라고 응답한 비율이 가장 높았다. 또한 ‘산업시설의 경제적 잠재력(82.9%)’과 ‘항만 등 교통의 편리성(72.4%)’도 높게 평가했다. 이러한 긍정적인 인식과 평가는 향후 통합의 논의 과

정뿐만 아니라 통합 이후 광양만권의 경쟁력으로 작용할 중요한 자산에 해당한다(표 1 참조).

전문가 집단 대다수(81.2%)가 국내에서도 도시연합의 중요성이 앞으로 더욱 강조될 것으로 예상하였다. 특히 광양만권 도시연합 필요성에 대해 긍정적으로 인식(77.9%)하였으며, 이를 시도할 여건과 조건을 갖추고 있다고 평가(76.2%)하였다. 나아가 여수·순천·광양의 도시연합이 성사될 가능성(75.2%)을 긍정적으로 보았다. 전문가들은 도시연합이 도시통합으로 가는 전단계라는 점에는 상당수(65.2%)가 동의하였다. 이런 평가는 3개 도시가 연합해서 단일 경제권을 구축하면 규모경제 또는 네트워크 경제를 향유해 권역 발전에 도움이 된다는 인식을 전문가들이 갖고 있다는 것을 뜻한다.

하지만 전남의 3개 도시(여수+순천+광양)와 경남의 2개 도시(하동+남해) 간 도시연합 가능성(49.3%)에 대해서는 부정적인 인식이 더 높았다. 대상 범위를 확대한 전남 3개 도시(여수+순천+광양)와 경남 3개 도시(하동+남해+사천) 간 도시연합 가능성(43.1%)은 다른 도시들 간 조합에 비해 더 낮게 나타났다. 이와 같은 평가는 동일한 광역자치단체 내 도시연합 보다 서로 다른 광역자치단체에 속하는 시·군 도시연합에 더 많은 갈등과 진통이 수반될 수 있음을 뒷받침하는 것이다.

표 2. 광양만권 도시연합 가능성 평가

(단위: %)

구 분	매우 그렇다	그렇다	보통이다	그렇지 않다	매우 그렇지 않다	100% 환산
우리나라에서 중심도시를 중심으로 인접한 도시들 간의 연합의 중요성이 앞으로 더욱 강조될 것이다.	34.3	56.2	9.5	0.0	0.0	81.2
도시연합은 도시통합으로 가는 전(前) 단계라고 이해할 수 있다.	11.4	50.5	25.7	12.4	0.0	65.2
광양만권은 도시연합을 시도할 여건과 조건을 확보하고 있다.	21.0	64.8	12.4	1.9	0.0	76.2
광양만권 도시 간의 도시연합을 추진할 필요가 있다.	25.7	61.0	12.4	1.0	0.0	77.9
광양만권 도시(여수+순천+광양) 간 도시연합이 성사될 가능성이 있다.	19.0	65.7	12.4	2.9	0.0	75.2
광양만권 전남 3개 도시(여수+순천+광양)와 경남 2개 도시(하동+남해) 간 도시연합이 성사될 가능성이 있다.	1.9	24.8	43.8	27.6	1.9	49.3
광양만권 전남 3개 도시(여수+순천+광양)와 경남 3개 도시(하동+남해+사천) 간 도시연합이 성사될 가능성이 있다.	1.9	12.4	47.6	32.4	5.7	43.1

2) 도시연합 예상시기

광양만권 도시들 가운데 여수+순천+광양 간 도시연합 예상시기에 대해서 전문가 집단은 평균 8.3년 정도로 예측하였다(표 3 참조). 각 구간별로 살펴보면, 향후 6~10년으로 예상하는 응답자가 56.2%로 가장 많았으며, 5년 이내에 이루어질 것이라는 응답은 32.4%로 나타났다. 또한 16~20년으로 예상하는 응답자도 9.5%로 집계되었다. 21~25년과 26~30년이라는 응답자는 두 구간 모두 동일하게 1.0%로 비율이 낮았다. 특히 11~15년 이내에 이루어질 것이라는 예상은 전체 105명 중에 한 명도 존재하지 않았다. 전체적으로 전문가 집단의 88.6%가 10년 이내에 여수+순천+광양 도시연합이 가능할 것으로 예상하였다.

도시연합 대상범위를 넓혀서 여수+순천+광양에 하동+남해까지 포함시킨 도시연합 예상 시기는 평균 15.9년으로 나타났다. 이와 같은 결과를 여수+순천+광양의 예상 시기(8.3년)와 비교하면, 약 7.6년 정도 더 소요될 것을 예측된다. 한편으로 전남과 경남을 아우르는 여수+순천+광양+하동+남해+사천의 도시연합 시기는 평균 20.5년으로 예상하였다. 상기의 분석 결과를 여수+순천+광양의 도시연합 예상 시기(8.3년)와 비교하면, 그 시기는 약 12.2년 정도 늦을

것이라고 보았다. 또한 여수+순천+광양+하동+남해의 예상 시기(15.9년)에 비해 약 4.6년이 더 소요될 것이라고 전문가들은 응답하였다(표 4 참조).

3) 도시연합 잠재적 이익과 문제점

광양만권에서 여수+순천+광양 간 도시연합이 성사될 경우, 이를 통해 파생될 수 있는 잠재적 이익으로는 ‘규모의 경제로 인한 대도시권 경제화(79.3%)’가 가장 높은 비율을 보였다. 다음으로 ‘정치·경제·사회적 효과(72.4%)’와 ‘행정적 효과 및 재정적 자주성 확대(71.4%)’를 기대하는 것으로 조사되었다. 여수+순천+광양 도시연합이 가져올 잠재적 이익에 대한 평가는 모든 항목이 70%를 상회하며 매우 긍정적으로 인식하였다.

또 다른 시각에서 잠재적 문제점은 ‘도시의 역사·장소성 훼손(47.1%)’이 발생할 수 있고, ‘경제규모 차이로 정책집행의 불이익(62.6%)’을 유발할 것이라고 예상했다. 특히 ‘특정 도시 위주의 형평성 문제(67.4%)’가 대두될 것이라는 응답이 가장 높게 나타났다. 전술한 문제점들은 세 도시가 단일한 연합체를 구성하는데 있어서 선행적으로 해결하거나 장기적인 계획을 구상하여 순차적으로 풀어가야 할 과제에 해당한다.

표 3. 여수+순천+광양 도시연합 예상시기

구 분	빈도(명)		비율(%)	
	광주전남	타 지역	광주전남	타 지역
5년 이내	17	17	32.1	32.7
6~10년	29	30	54.7	57.7
11~15년	0	0	0.0	0.0
16~20년	6	4	11.3	7.7
21~25년	1	0	1.9	0.0
26~30년	0	1	0.0	1.9
계	53	52	100.0	100.0

4) 도시연합 추진 방해 요인

향후 여수+순천+광양 도시연합을 추진함에 있어서 걸림돌이 될 수 있는 방해 요인으로 1순위 선택항목에서 ‘시장과 시의회 의원 등의 이해관계(49.5%)’가 가장 높게 나타났다. 다음으로 ‘지역주민들의 경쟁과 이해관계(27.6%)’, ‘지역 간 재정·행정력의 불균형(12.4%)’이 그 뒤를 이었다(표 5 참조).

2순위 선택항목에서는 ‘지역주민들의 경쟁과 이해관계’로 가장 높았고(39.0%), ‘시장과 시의회 의원 등

표 4. 도시연합 대상범위별 예상시기

구 분	평균기간(년)		
	광주전남	타 지역	합계
여수+순천+광양	8.5	8.2	8.3
여수+순천+광양+하동+남해	16.1	15.7	15.9
여수+순천+광양+하동+남해+사천	20.3	20.8	20.5

표 5. 여수+순천+광양 도시연합 방해요인

구 분	1순위(%)	2순위(%)
지역 간 산업구조 불균형	5.7	2.9
3개 지역을 연결하는 교통기반시설 취약	2.9	3.8
지역 간 재정력 및 행정력 불균형	12.4	23.8
시장과 시의회 의원 등 이해관계	49.5	24.8
3개 지역 역사적, 문화적 차이성	1.9	5.7
3개 지역주민들 경쟁과 이해관계	27.6	39.0

의 이해관계(24.8%) '지역 간 재정력 및 행정력의 불균형(23.8%)'의 순서로 나타났다. 이와 같은 장애가 될 수 있는 방해 요소들은 도시연합을 논의하는 과정에서 충분히 고려되어야 할 사항들이다. 나아가 각 도시를 대표하는 주체들 간의 이해와 양보, 상호 배려가 요구되는 부분이기도 하다.

4. 도시통합 인식과 평가 분석

1) 도시통합 가능성 평가

앞에서 언급한 도시연합 수준을 넘어서 행정구역 통합을 수반하는 여수+순천+광양 도시통합 가능성에 대해서 전문가 집단은 평균 41.9%가 긍정적으로 예상하였다. 세부적으로는 '그렇다'는 응답이 68.6%로 가장 높았고, '불가능할 것이다' 23.8%, '매우 그렇다'는 7.6%로 나타났다. 전반적으로 여수+순천+광양 도시통합이 이루어질 수 있다는 긍정적 인식이 더 높다. 하지만 어려울 것이라는 부정적 인식도 상당한 것으로 파악되었다(표 6 참조).

반면에 여수+순천+광양과 하동+남해의 대규모 도시통합 가능성에 대해서는 평균 11.9%로 매우 부정적으로 평가하였다. 여기서 '불가능할 것이다'는 응답이 77.1%로 가장 높게 나타났다. 반면에 '그렇다'가 21.9%, '매우 그렇다'는 1.0%에 그쳤다. 결국 전남 3개 도시(여수+순천+광양)와 경남 2개 도시(하동+남해)를 아우르는 도시통합은 이루어지기 어렵다는

인식이 지배적이었다.

2) 도시통합 예상시기

여수+순천+광양 도시통합이 가능하다면, 언제쯤 이루어질 것인가에 대한 질문에 전문가 집단은 소요 기간을 평균 12.5년 정도로 예상하였다. 각 구간별로 살펴보면, 향후 6~10년으로 예상하는 응답자가 46.7%로 가장 많았다. 다음으로 11~15년은 19.0%, 16~20년은 12.4%로 조사되었다. 특히 도시통합이 5년 이내에 이루어질 것이라고 예상하는 응답자는 전체 105명 가운데 7명(6.7%)으로 매우 낮았다. 전문가 집단은 여수+순천+광양 도시통합에는 상당한 시간이 요구된다는 것을 일러주는 셈이다. 앞서 도출한 도시연합 예상치(8.3년)와 비교하자면, 그 기간보다 약 4.2년이 더 소요될 것으로 예측하였다(표 7 참조).

도시통합 범위를 확대하여, 여수+순천+광양과 하동+남해를 대상으로 하는 대규모의 도시통합 시기에 대해 전문가들은 평균 23.0년으로 예상하였다. 이는 전남지역으로 한정할 여수·순천·광양의 12.5년보다 약 10.5년이 더 소요될 것으로 예측하였다. 각 구간별로는 향후 26~30년으로 예상하는 비율이 53.3%로 가장 높았다. 이에 비하여 16~20년은 23.8%, 21~25년은 10.5%의 비율을 차지하였다. 여기서 5년 이내라는 응답자는 전체 105명 중에 한 명도 존재하지 않았다. 즉, 빠른 시일 내에 두 권역 간의 통합은 거의 불가능하다는 인식이 지배적인 것으로 분석되었

표 6. 도시통합 가능성 평가

(단위: %)

구 분	매우 그렇다	그렇다	불가능할 것이다	인식도
여수+순천+광양	7.6	68.6	23.8	41.9
여수+순천+광양+하동+남해	1.0	21.9	77.1	11.9

표 7. 도시통합 예상시기 분석

구 분		비율(%)	
		광주전남	타 지역
5년 이내	A 유형	7.5	5.8
	B 유형	0.0	0.0
6~10년	A 유형	41.5	51.9
	B 유형	3.8	3.8
11~15년	A 유형	20.8	17.3
	B 유형	9.4	7.7
16~20년	A 유형	13.2	11.5
	B 유형	20.8	26.9
21~25년	A 유형	15.1	7.7
	B 유형	9.4	11.5
26~30년	A 유형	1.9	5.8
	B 유형	56.6	50.0

A 유형: 여수+순천+광양, B 유형: 여수+순천+광양+하동+남해

다(표 7 참조).

5. 도시연합 관련과제 인식과 평가 분석

1) 과거 도시통합 인지도

과거에 광양만권 내의 시민사회단체(기관 등)들을 중심으로 여수+순천+광양 간 행정구역 통합이 제기되었던 사실에 대한 인지도를 조사하였다. 그 결과 전문가 집단은 평균 63.2%가 알고 있는 것으로 나타났다. 세부 항목별로 살펴보면, ‘약간 알고 있다’는 응답이 55.2%로 가장 높았고, ‘모르고 있다’ 24.8%, ‘매우 잘 알고 있다’는 18.1%에 이르는 것으로 파악되었다. 특히 ‘전혀 몰랐다’는 응답자는 전체의 1.9%에 불과하여, 과거에 행정구역 통합에 관한 논의와 주장이 제기된 사실에 대해서는 비교적 인지도가 높은 것으로 나타났다.

2) 도시연합과 도시통합 적정성

향후 여수·순천·광양은 도시연합과 도시통합 중 어느 방향이 더 적합할 것인가를 조사하였다. 그 결과, 전문가 집단은 도시연합(56.2%)이 도시통합(37.1%)보다 더 적당하다고 응답하였다. 또한 둘 중 어느 것이나 상관없다는 응답(5.7%)과 소수이기는 하지만 두 가지 방식 모두 다 바람직하지 않다는 의견(1.0%)도 일부 있었다. 종합하면 전문가 집단은 광양만권에 위치한 ‘여수+순천+광양’은 도시통합보다는 느슨한 도시연합의 형태로 광역화를 추진하는 것이 바람직하다고 평가하였다(표 8 참조).

3) 논의주제 평가

도시연합 및 통합을 여수·순천·광양으로 한정할 경우, 이를 논의를 주도할 주체에 대해서 전문가들을 관련 지자체 및 의회(55.2%)를 가장 선호한 것으로 분석되었다. 다음으로 시민사회단체(21.0%), 지역 내의 전문가 그룹(17.1%) 순으로 나타났다. 반면, 전라남도가 주체로서 타당하다는 응답(4.8%)은 가장 낮은 비율을 보였다.

결과적으로 전남지역 여수·순천·광양의 3개 도시만을 고려할 경우, 광양만권 도시연합 및 통합에 대한 논의 주체는 관련 지자체 및 의회가 되고, 시민사회단체와 전문가 그룹이 적극 참여하는 방안에 무게를 두고 있다. 이는 향후 광양만권 도시연합 및 통합을 위한 주체로서 각 지자체들의 긴밀한 협조체제 구축 및 의회들 간 의사소통 체계 마련이 필요함을 시사한다.

특히 광양만권 도시연합을 달성하기 위한 선행 작업은 도시연합의 논의를 확산하고 지속시킬 거버넌스가 필요하다는 점을 확인할 수 있었다. 즉, 지역주민, 지역의회, 지자체, 시민사회단체, 지역기업, 상공회의소 등 지역사회 내 다양한 주체들이 자율적으로 참여하고 협력적 네트워크를 유지하는 거버넌스 구축이 매우 중요하다는 사실이다. 따라서 Harrison(2014) 및 Pemberton and Morphet(2014) 주장과 같이 광

표 8. 도시연합과 도시통합 적정성 평가

(단위: %)

구 분	도시연합이 더 적당하다	도시통합이 더 적당하다	어느 것이나 상관없이 적당하다	둘 다 바람직하지 않다
N=105	56.2	37.1	5.7	1.0

양만권 도시연합이라는 의제를 중장기적으로 지속시키기 위해서는 여러 이해당사자들이 자율적·적극적으로 참여하고 정책토론을 만들어가는 거버넌스 구축은 아무리 강조해도 지나치지 않다.

4) 도시연합 추진 성공요인

여수+순천+광양 도시연합을 성공적으로 이끌기 위한 고려사항을 분석하였다. 다수의 요인들 중에서 '지역발전의 비전 공유'와 '주민들의 정서와 동의'가 중요하다는 의견이 91.2%로 공히 가장 높게 나타났다. 다음으로 '시의회(원)의 적극 참여와 지지·합의'가 88.6%, '시장들의 추진 의지'가 87.9%, '중앙정부의 행·재정적 지원'을 중요한 요인으로 인식하는 비율은 80.5%를 보였다. 또한 '지역 시민사회단체의 요구와 지지'라는 응답도 79.1%로 나타났다(표 9 참조).

종합하면, 전문가들은 여수+순천+광양 도시연합을 성공적으로 추진하기 위해서는 도시연합이 가져다 줄 지역발전의 비전을 공유하고, 해당 주민들 간의 정서를 반영한 동의가 있어야 한다는 것이다. 따라서 지역의 고유한 잠재력을 바탕으로 도시연합의 시너지를 표출 할 수 있는 미래상을 제시하고, 주민의 공감대 형성이 선행되어야 할 것으로 사료된다.

6. 결론

이 연구는 광양만권에 위치한 여수·순천·광양을 하나의 도시연합체로 만들기 위한 논의가 적절하고 타당한 것인가라는 문제에서 출발하였다. 2000년대에 접어들어 광양만권 경쟁력 제고와 지속적인 발전

을 위해서는 도시통합이 필요하다는 주장이 학계·언론·시민사회단체를 중심으로 제기되었다. 하지만 도시통합을 둘러싼 세 도시주민 간 이해관계 차이로 갈등이 증폭되면서 도시통합을 위한 논의 확산은 중단되었다.

2012여수세계박람회와 2013순천만국제정원박람회를 성공적으로 개최하고 여수·순천·광양을 연결하는 광역 교통망이 확충되면서 도시통합 필요성에 대한 공감대가 일부 상공인을 중심으로 2015년에 재등장하였다. 이런 논의는 여수상공회의소가 주체가 되었는데 과거 통합 논의와는 다른 방식이었다. 세 도시 간 이해관계가 첨예하게 엇갈린 행정구역 통합 보다는 지금 행정구역을 유지하면서 보다 적극적인 광역 행정을 위해 도시연합체를 꾀할 수 방안을 모색해 보자는 것이었다. 그래서 도시통합이 아닌 도시연합 전략이 대안이 되었다.

이런 배경에서 시작된 이 연구의 목적은 여수·순천·광양 3개 도시의 연합체 구성을 관련분야 전문가들은 어떻게 인식·평가하고 있는가를 분석하는 것이다. 분석 결과가 도시연합이 필요하다고 나오면 이 결과는 광양만권 도시연합 논의를 확산시키는 중요한 자료로 활용할 수 있기 때문이다. 진술한 연구목적을 위해 전국에서 관련분야를 연구하는 전문가를 대상으로 이메일 설문조사를 통해 분석에 필요한 자료를 수집하였다.

전문가 집단은 광양만권 발전 잠재력을 매우 긍정적으로 평가하였다. 특히 항만과 교통여건 개선, 양호한 정주환경, 남해안 중앙이라는 지리적 위치성을 광양만권 발전에 활용해야 한다고 인식하였다. 또한 도시연합 타당성을 매우 긍정적으로 평가하였고, 도시

표 9. 여수+순천+광양 도시연합 성공 요인 중요도

(단위: %)

구 분	매우 중요하다	중요하다	보통이다	중요하지 않다	매우 중요하지 않다	인식도
도시연합을 통한 지역발전의 비전 공유	65.7	33.3	1.0	0.0	0.0	91.2
3개 시장의 추진 의지	55.2	41.0	3.8	0.0	0.0	87.9
3개 시의회(원)의 적극 참여와 지지, 합의	59.0	38.1	1.9	0.0	1.0	88.6
3개 시 주민들 정서와 동의	68.6	27.6	3.8	0.0	0.0	91.2
3개 지역 시민사회단체의 요구와 지지	31.4	55.2	12.4	0.0	1.0	79.1
3개 지역 경제활동 연관성과 연계성	21.0	61.0	17.1	1.0	0.0	75.5
중앙정부의행·재정적 지원	38.1	46.7	14.3	1.0	0.0	80.5

연합이 가능하기 위해서는 앞으로 약 8.3년이 소요될 것으로, 도시통합은 향후 12.5년으로 추정하였다. 도시연합의 잠재적 이익으로는 규모경제로 인한 대도시권 경제활화, 문제점으로는 세 도시 간 사회적 평형성 저해를 꼽았다. 도시통합 가능성은 도시연합보다 낮았고, 경남까지 포함한 도시통합보다 전남 3개 시(여수+순천+광양)만 통합하는 것이 바람직하다고 인식하였다. 광양만권 도시연합을 성사시키기 위해서는 비전 공유, 주민의 동의와 합의가 중요한 요인으로 밝혀졌다. 이런 전문가 집단의 인식은 향후 광양만권 도시연합 논의 및 추진과정에 중요한 시사점을 제공할 것으로 사료된다.

광양만권은 우리나라 임해형 공업지역으로 기능하면서 산업기반을 확보하였다. 그리고 2012여수세계박람회 개최를 계기로 광역 교통망이 확충되고 도시환경이 정비되면서 지역발전에 필요한 산업적·사회적 기반을 갖추었다. 이런 기반을 바탕으로 도시범역을 확대하면 규모경제를 꾀하면 지속적인 도시성장이 가능하다. 문제는 어떤 과정과 작업을 통해 도시범역의 확대를 도모하느냐이다. 도시범역의 확대는 행정구역 통합 또는 도시연합체 구성으로 가능하다. 이런 관점에서 이 연구 결과는 광양만권 도시연합에 귀중한 시사점을 제공하고 있다. 도시범역 확대를 위한 일환으로 도시연합체를 구성하기 위해서는 지역사회 내의 다양한 이해당사자들이 참여하는 거버넌스를 만들어 지역주민 이해와 동의를 끌어내는 작업이 중요하다고 전문가 집단이 진단하고 있기 때문이다.

이 연구는 광양만권 3개 도시연합을 전문가 집단은 어떻게 인식하고 평가하는가를 분석하였다. 도시연합을 결정하는 주체는 지역주민인데도 지역주민이 아닌 전국의 전문가 집단을 대상으로 연구를 진행한 것이 이 연구의 구조적인 한계이다. 이는 의견과 태도가 분명하게 구분되는 광양만권 주민보다는 객관적 입장을 견지하고 있는 전문가 집단을 대상으로 설문조사를 진행하지는 연구설계에 의한 것이다. 따라서 전문가 집단 조사를 바탕으로 후속 작업으로 지역주민 대상 조사를 차후에 진행해 전술한 한계를 극복하는 것이 필요하다고 판단한다.

주

- 1) 여수상공회의소·순천광양상공회의소가 2005년에 펴낸

- ‘광양만권의 21세기 비전과 도시통합의 타당성 연구’에 의하면, 설문조사 결과 3개 도시의 ‘통합논의에 대한 인지도’는 59.2%(시민)였고, ‘통합논의에 대한 관심도’는 61.0%(시민), ‘3개 도시 통합의 찬반 여부’에서는 시민의 경우 매우 찬성(9.2%), 찬성(45.2%), 상관없다(27.6%), 반대(7.6%), 매우 반대(0.9%), 무응답(9.6%)로 분석되었다(여수상공회의소·순천광양상공회의소, 2005).
- 2) 지역주민이 아닌 전문가 집단을 대상으로 한 이유는 전문가 집단이 광양만권 도시연합을 타당하지 않고 필요하지 않다고 인식·평가하면 일부 지역 상공인과 전문가를 중심으로 논의를 시작한 ‘광양만권 도시연합’은 의미가 없다고 판단할 수 있기 때문이다. 그래서 도시연합과 도시통합에 관심이 있는 전국의 관련분야 전문가 집단을 조사대상으로 선정하였다.
 - 3) 2004년 12월 4일 국무회의에서 2012년 세계박람회 여수 유치에 국가계획으로 확정하면서 지역사회 내에서는 3개 도시통합이 여수세계박람회 유치에 도움이 된다고 판단하여 도시통합 연구보고서가 만들어졌다.
 - 4) 여수상공회의소·순천광양상공회의소가 펴낸 ‘광양만권의 21세기 비전과 도시통합의 타당성 연구(2005)’에 의하면, 3개 시 통합에 대한 찬반 여부는 도시별로 뚜렷한 차이가 없었다. 여수시민은 매우 찬성(9.3%), 찬성(37.7%), 상관없다(29.6%), 반대(8.5%), 매우 반대(0.2%), 모른다(14.9%)로 나타났다. 순천시민은 매우 찬성(9.4%), 찬성(49.7%), 상관없다(31.1%), 반대(5.2%), 매우 반대(1.2%), 모른다(3.4%)로 분석되었다. 광양시민은 매우 찬성(9.0%), 찬성(49.7%), 상관없다(22.0%), 반대(9.2%), 매우 반대(1.2%), 모른다(10.4%)로 분석되었다(여수상공회의소·순천광양상공회의소, 2005). 그러나 연구서 발간 이후 통합 논의과정에서는 광양시민 반대가 3개 시 중 가장 많았다.
 - 5) 여수문화방송가 창사 37주년을 맞아 기획한 토론회는 여수상공회의소·순천광양상공회의소가 공동으로 참여하였다. 9월 5일 열린 ‘광양만권 도시통합과 광역행정 활성화를 위한 토론회’에서 3개 시 시장이 합의를 하였다. 여수시장(오현섭)은 “2012여수세계박람회 개최 이전의 통합을,” 순천시장(노관규)은 “세계박람회 개최 전후 빠른 시일 내의 통합을,” 광양시장(이성웅)은 “시간을 갖고 단계적 통합”을 각각 주장하였다.
 - 6) 광양시장은 2007년 9월 27일 기자회견을 갖고 ‘2012여수세계박람회의 성공적 유치를 위해 도시통합을 위한 MOU 체결에는 찬성 의사를 표시하였지만, 시의회와 시민단체 등의 여론을 수렴한 결과, 부정적인 의견이 많아 3개 시 만의 통합에 반대한다’는 입장을 표명했다(<http://www.dailian.co.kr/news/view/83194>).
 - 7) 2009년 9월 30일 순천시와 순천경찰서는 행정안전부에 제출한 건의서에는 ‘여수+순천+광양+구례’ ‘여수+순천+구례’ ‘여수+순천’ 등 3가지 방식을 제안하였다.

문헌

- 권오혁, 2009, 네트워크도시의 이론적 검토와 동남권 예의 적용 가능성에 관한 연구, 한국경제지리학회

- 지, 12(3), 277-290.
- 강정운, 2011, 지방행정구역개편의 논리 및 가치: 창원시 통합의 사례, 지역발전연구, 11(1), 1-22.
- 김영철·이우배, 2013, 지방자치단체 행정구역 통합의 성과 평가에 관한 연구: 경남지역 사례를 중심으로, 지방정부연구, 17(1), 181-204.
- 손정렬, 2011, 새로운 도시성장 모형으로서 네트워크 도시: 형성과정, 공간구조, 관리 및 성장전망에 대한 연구동향, 대한지리학회지, 46(2), 181-196.
- 여수상공회의소·순천광양상공회의소, 2005, 광양만권의 21세기 비전과 도시통합의 타당성 연구, 2005 연구보고서.
- 이정록, 2006, 광양만권 잠재력과 비전, 한울 아카데미.
- 이정록, 2016a, 여수·순천·광양의 도시연합 실험, 조선일보(2016년 2월 11일자).
- 이정록, 2016b, 기업도시 인구이동과 인구구조의 변화: 광양시를 사례로, 대한지리학회지, 51(6), 837-851.
- 이정록·김영기·이민석·장문현, 2016, 2012여수세계박람회의 도시발전효과에 대한 전문가 집단의 인식과 평가, 한국지역지리학회지, 22(2), 411-423.
- Alexander, D., 2013, Crossing Boundaries: Action Networks, Amalgamation and Inter-Community Trust in a Small Rural Shire, *Local Government Studies*, 39(4), 463-487.
- Goldfeld, KS(ed.), 2007, *The Economic Geography of Megaregions*, Princeton NJ: Policy Research Institute for the Region.
- Harrison, J., 2014, Rethinking City-regionalism as the Production of New Non-State Spatial Strategies: The Case of Peel Holdings Atlantic Gateway Strategy, *Urban Studies*, 51(11), 2315-2335.
- Harrison, J. and Hoyler, M., 2014, Governing the new metropolis, *Urban Studies*, 51(11), 2249-2266.
- Keil, R., 2000, Governance Restructuring in Los Angeles and Toronto: Amalgamation or Secession?, *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 758-781.
- McArther, J., 2017, Auckland: Rescaled governance and post-suburban politics, *Cities*, 64, 79-87.
- Pemberton, S. and Morphet, J., 2013, The Rescaling of Economic Governance: Insights into the Transitional Territories of England, *Urban Studies*, 51(11), 2354-2370.
- Schwartz, H., 2004, The Relevance of Toronto's New Governmental Structure for the 21st Century, *Canadian Journal of Regional Science*, 27, 99-154.
- Schwartz, H., 2009, Toronto Ten years after Amalgamation, *Canadian Journal of Regional Science*, 32, 483-494.
- Warner, M. E., 2006, Inter-municipal Cooperation in the U.S. : A Regional Governance Solution?, *Urban Public Economic Review*, 6, 221-239.
- 교신 : 이정록, 61186, 광주광역시 북구 용봉로 77, 전남대학교 사회과학대학 지리학과(이메일: jrlee@jnu.ac.kr, 전화: 062-530-2680)
- Correspondence : Lee, Jeong Rock, Department of Geography, Chonnam National University, 77 Yongbong-ro, Bukgu, Gwangju, 61186, Korea (e-mail: jrlee@jnu.ac.kr, phone: +82-62-530-2680)
- (접수 2017.04.25, 수정 2017.05.14, 채택 2017.05.20)