

도시 이야기

LH국토사랑

신은 자연을 만들고 인간은 도시를 만들었다.

도시의 형성

- 시가지 면적의 확대와 인구 증가

- B.C. 3000년경 등장한 모헨조다로는 240ha였고
- 바빌론은 최소한 11마일 이상의 성벽. 인구는 2000 ~ 20000명
- 대부분은 요즘 우리가 근린주구 단위라고 부르는 5000명 내외 추정.

- 성소와 성벽, 성채의 건설

- 도시의 중앙부, 신성한 장소로서 지구라트(ziggurat)가 건설

- 지구라트는 지배자의 권위의 표현

- 주술적인 의미

- 지구라트에서 어느 정도의 거리를 두고 성채

- 집단을 보호하고, 외적과의 전쟁을 수행하였다.

- 성채는 18세기까지도 도시를 상징하는 가장 큰 특징

- 도시와 농촌을 구별하는 중요한 경계

도시의 형성

- 도시의 경제적 생활을 발전에 따른 시장의 등장과 교통의 발달
 - 처음에는 시장이라고 할 만한 공공용지(open space)가 없었으나 공정의 기능이 분화되기 시작하면서 다른 공공시설과 함께 장소를 지정받았으며 인구가 많아짐에 따라 도시의 시장은 영구적인 장소로 지정받았다.
 - 교통과 통신수단의 발달로서 교통의 발달은 대규모 물자 수송을 가능케 하고, 다른 지역과의 교류를 통해 접촉이 확대되어 경제적, 문화적 영향권이 형성되었다.

도시의 형성

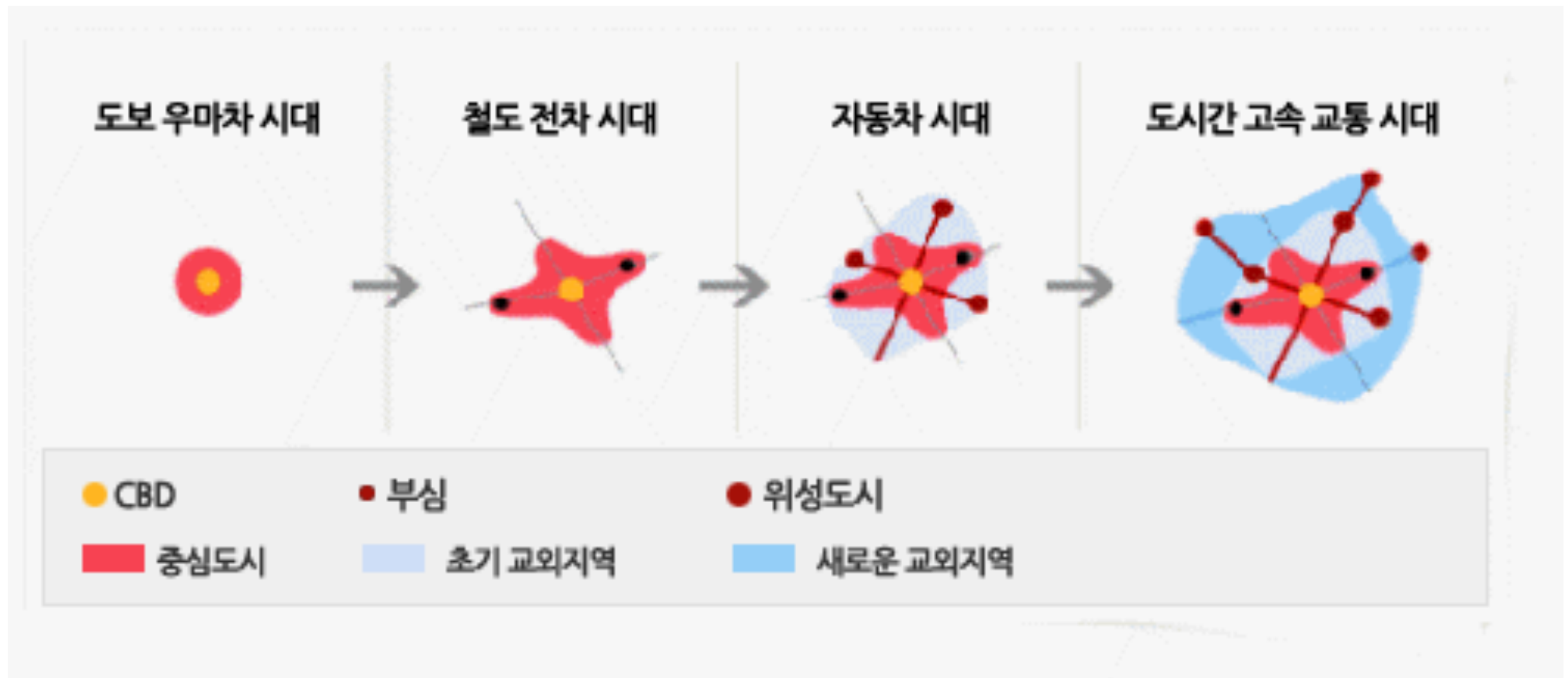
- 인구 천만명을 넘어선 도시지역은 거대도시(megacity)
- 세계 곳곳의 거대도시들은 엄청난 규모로 성장
- 현재 전세계인구의 절반 가까이가 도시지역에 산다
- 21세기 말에 이르면 전세계 인구의 80 ~ 90%가
- 미국의 경우, 보스턴과 워싱턴DC 사이의 도시지역(Bos-Wash)에는 약 3천 5백만명의 사람들이 살고 있다
- 도쿄-요코하마-오사카-고베를 잇는 지역에는 거의 5천만명 이상
- 파리 분지에는 이 나라 인구의 거의 절반 가량이 몰려있다
- 우리나라에서도, 서울-인천-경기를 잇는 수도권인 인구비율은 약 48%로서 인구집중현상이 심각한 상태

도시의 형성

- 대부분의 국가에서는 그 나라의 사회적정치적경제적 생활을 주도하는 중핵지역(core region)이 존재
- 여러 국가의 중핵지역들이 서로 인접해서 나타날 때, 여러 대륙의 해안과 하천과 계곡은 도시의 띠로 덮이게 되어 하나의 세계도시(ecumenopolise)가 형성된다 - 독시아디스(C. A. Doxiadis)

도시의 발달 및 기능

- 도시의 형태 변화



도보 시대의 도시

- 1단계는 주로 튼튼한 두 다리로 걷고, 무거운 짐은 우마차를 통해 나르던 시절
- 이 시절에는 공간상의 제약을 넘어서기 힘들었기 때문에 영역은 대체로 좁았고
- 중심 도시를 핵으로 주변 배후지는 원형의 형태를 띠게 된다.
- 즉, 도시는 사람이 걸거나 우마차가 다닐 수 있는 범위까지 확대되었으며 대부분의 경우 성곽에 의해 도시 윤곽이 형성되고 시가지가 형성되었다.
- 도시 내부의 공간 조직은 직장과 주택이 미분리된 작은 규모를 유지한다.

철도·전차 시대의 도시

- 도시에 뻗어 있는 도로는 주로 철도로 이 철도노선을 통해 사람들이 보다 먼 거리를 편하게 이동할 수 있었기 때문에 철도주변에 사람들이 모여 살게 되었다
 - 철도 주변 지역의 접근성이 높아진 것이다
- 철도 노선을 따라 도시권이 넓어지는데 이때의 도시 모양은 별 모양을 띠게 된다.
- 이 시기에는 노선의 종점에 주거 지역이 개발되면서 도심과 주변부 사이에 기능 분화가 이루어진다.

자동차 시대의 도시

- 철도가 놓이지 않은 곳은 자동차를 통해 활발하게 이동할 수 있게 되는 자동차 시대가 온다
- 철도노선 외에 발달하지 않았던 지역도 자동차를 이용해 접근성을 확보하게 되면서 도시는 다시 원형의 모양을 하게 된다.
 - 철도 노선 사이의 접근도가 높아짐에 따라 미처 개발되지 못했던 공간이 개발되어 도시의 형태가 다시 원형으로 변한다.
- 도로 교통의 결절점에 상업 및 업무 기능이 발달하게 된다.

도시간 고속 교통 시대의 도시

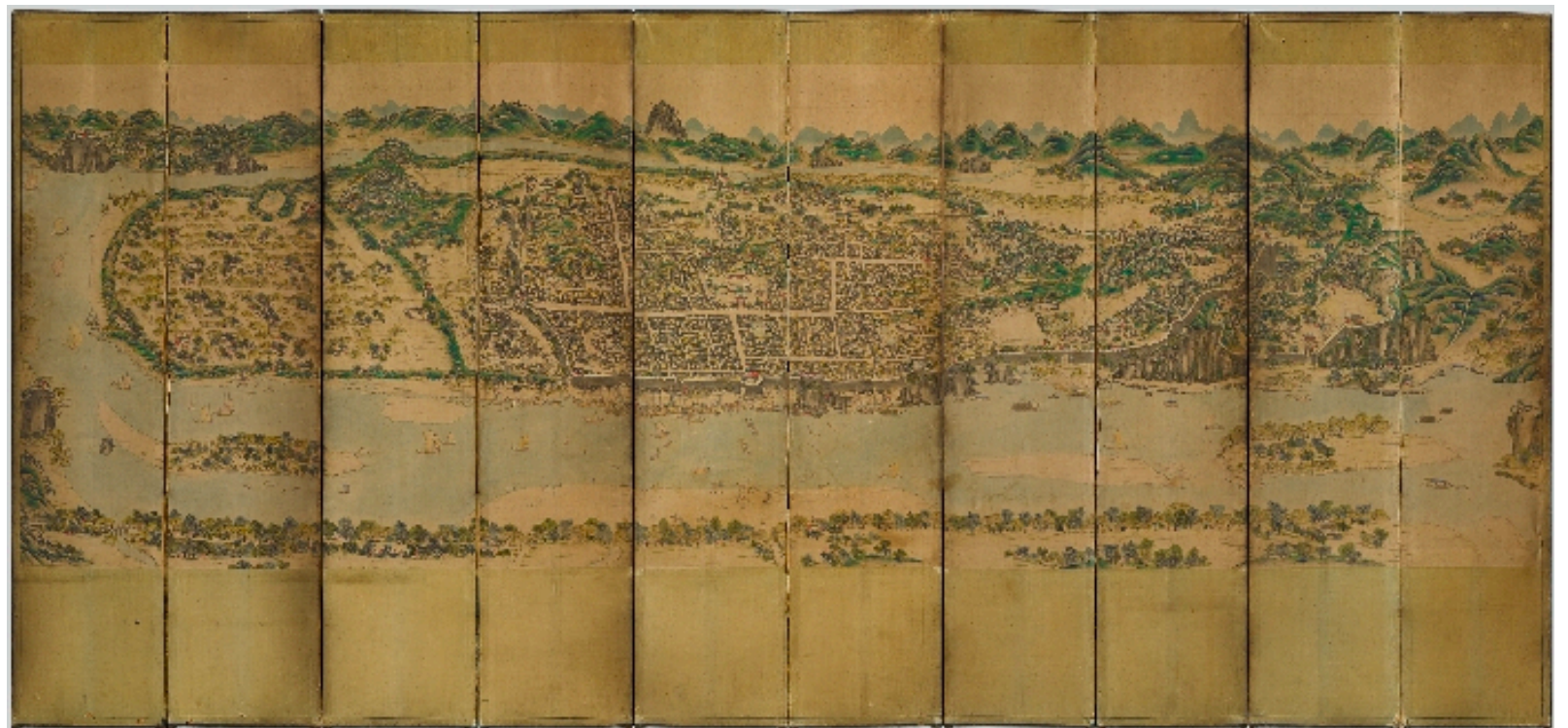
- 도시 고속 국도가 생기고 도시 외곽에 순환 도로가 생기면서 각 지역 간 왕래가 급속도로 편리해지는 시기
- 다른 지역과의 연계가 편리해지면서 중심도시와 주변도시가 연결되는 대도시권이 형성되었다.
- 다른 지역과 소통도 활발해지면서 그 동안 꽉 차있던 도심의 숨통이 트인 것이다.
- 또한 도시간 고속 도로가 건설되면서 주거지역의 교외화가 진행되어 도시의 형태는 교통로를 따라 더욱 확대되며, 신도시나 위성 도시가 발달한다.
- 그 결과 중심 도시와 교외 지역을 연결하는 대도시권이 형성된다.
- 도시권이 넓어지면서 서로 행정구역이 다른 도시임에도 분리가 되지 않고 시가지가 연속해서 나타나는 연담도시화 현상이 나타나게 된다. 우리나라의 경우 서울 ~ 인천, 서울 ~ 천안, 부산 ~ 마산 등이 이에 해당된다고 볼 수 있다.

우리나라의 도시 발달

조선시대 이전의 도시 발달

- 우리나라의 도시는 고대 국가의 형성과 더불어 발달하기 시작하였으나,
- 본격적인 도시 발달은 삼국 시대에 이르러 시작되었다. 이때의 도시들은 정치, 종교의 중심지
- 고구려의 국내성과 평양, 백제의 위례성과 공주 및 부여, 신라의 경주 등이 대표적
- 경주는 전성기의 인구가 15~20만 명에 이른 대도시로 추정되며, 효율적인 통치를 위하여 지방에 5소경을 두었다.
- 고려 시대에는 수도인 개경과 지방 행정 중심지인 평양, 한양, 경주 등의 3경이 발전하였다.
- 이들 도시는 생산력을 갖춘 도시가 아니라 행정 중심지였으며, 하천 유역의 분지나 방어에 유리한 지역에 입지하였다

평양성도



조선시대의 도시 발달

- 조선시대에는 강력한 중앙 집권 체제와 군현제의 실시로 정치와 행정 기능이 도시의 주된 기능으로 부각되어, 수도인 한양과 지방 행정 중심 도시인 충주, 청주, 전주, 평양 등이 당시의 주요한 도시들
- 한양은 국토의 중앙부에 위치하였고, 수륙 교통이 편리한 장소로 지방을 연결하는 모든 간선 교통로는 한성을 중심으로 방사상의 모양으로 구축
- 국경에는 방어를 위한 군사 도시가 형성되었고, 역원과 나루터 등의 교통의 요지에 도시가 발달하였다. 후기에는 상업의 발달과 함께 정기 시장을 중심으로 상업적 기능을 갖춘 도시도 등장



조선시대 촌락



일제 강점기의 도시 발달

- 우리나라에서 근대적 의미의 도시는 강화도 조약이후 부산, 인천, 원산 등의 개항과 더불어 나타나기 시작
 - 이를 근간으로 우리나라의 근대도시가 발달하기 시작
 - 일제의 식민지 수탈의 방편으로 이용
 - 일제의 식민지 정책에 의해 일본이 필요로 하는 자원의 개발과 대륙침략의 기지확보 등을 위해 도시가 형성
- 1900년대의 철도의 개통과 함께 개항장을 중심으로 한 신흥 항만 도시가 발달하여 우리나라는 일제의 원료 공급 및 상품 시장으로 변모
- 일제에 의해 실시된 부제에 의하면,
 - 인구 2만 이상의 도시를 부(오늘날의 시에 해당)로 승격
 - 부로 승격된 도시 12개 중에서 서울, 대구, 평양을 제외하면
 - 부산인천남포목포해주청진 등 모두가 신흥 항만 도시였다.
- 일제 강점기는 항만과 철도 교통의 중심지가 주요 도시로 발달



일제 강점기의 도시 발달

- 근대도시의 발달은 기반시설의 하나인 교통로의 발달과 관련이 깊다.
- 특히 철도는 근대국가에 있어 정치.경제.사회 및 기능의 여러 측면에서 도시발전의 절대적인 역할을 수행
- 그러나 우리나라에서 철도는 식민지 자원수탈을 위한 수단으로 출발
- 일제에 의한 철도건설은 도로교통시대를 거치지 않고 바로 철도교통시대로 돌입함으로써 지역 간 격차와 비정상적 도시발달의 중요한 원인
- 철도역, 항구의 부두 근처는 모두 일본인들이 장악하여 신시가지로 발달시켰고,
- 우리의 전통적 구 시가지는 대부분 쇠퇴하였다.
- 결국 우리나라의 정치, 경제 체계는 대부분 정체되었고, 도시가 기형적으로 발달하는 원인



광복 이후의 도시 발달

- 남하한 북한 동포들이 대부분 도시에 정착하여 도시 인구가 크게 성장하였다.
- 625 전쟁 중에는 부산을 비롯하여 대구, 마산 등 피난민들이 집중한 낙동강 이남의 도시들이 크게 성장하였다.

광복 이후의 도시 발달

- 1960년대 이후 경제 개발 계획이 본격적으로 추진되면서 이촌 향도 현상에 의해 서울, 부산이 대도시로 급속하게 성장
- 1970년대 들면서 이러한 현상은 더욱 가속화
 - 국가 정책적으로 집중적인 투자가 있었던 남동 해안 지역에 포항, 울산, 마산, 창원 등의 신흥 공업 도시들의 성장
- 1980년대에는 성남, 안양, 부천, 안산 등 대도시 주변의 위성 도시들이 급속하게 성장하면서 대도시의 성장이 다소 둔화
- 국가 전체로 볼 때, 경제 개발의 중심축인 경부 축을 따라 도시는 급속하게 성장하였고, 다른 지역에서는 도시의 성장이 미진
 - 이러한 도시의 지역적 편재는 그 동안의 수도권과 영남권 중심의 국토 개발 정책 수행 과정의 결과
- 수도권에서는 주로 서울의 과밀화에 따른 위성 도시 발달, 영남권은 신흥 공업 도시의 성장을 포함
- 우리나라의 도시 성장은 지역적인 불균형이 심화되는 형태로 이루어졌다.

1960년



2000년

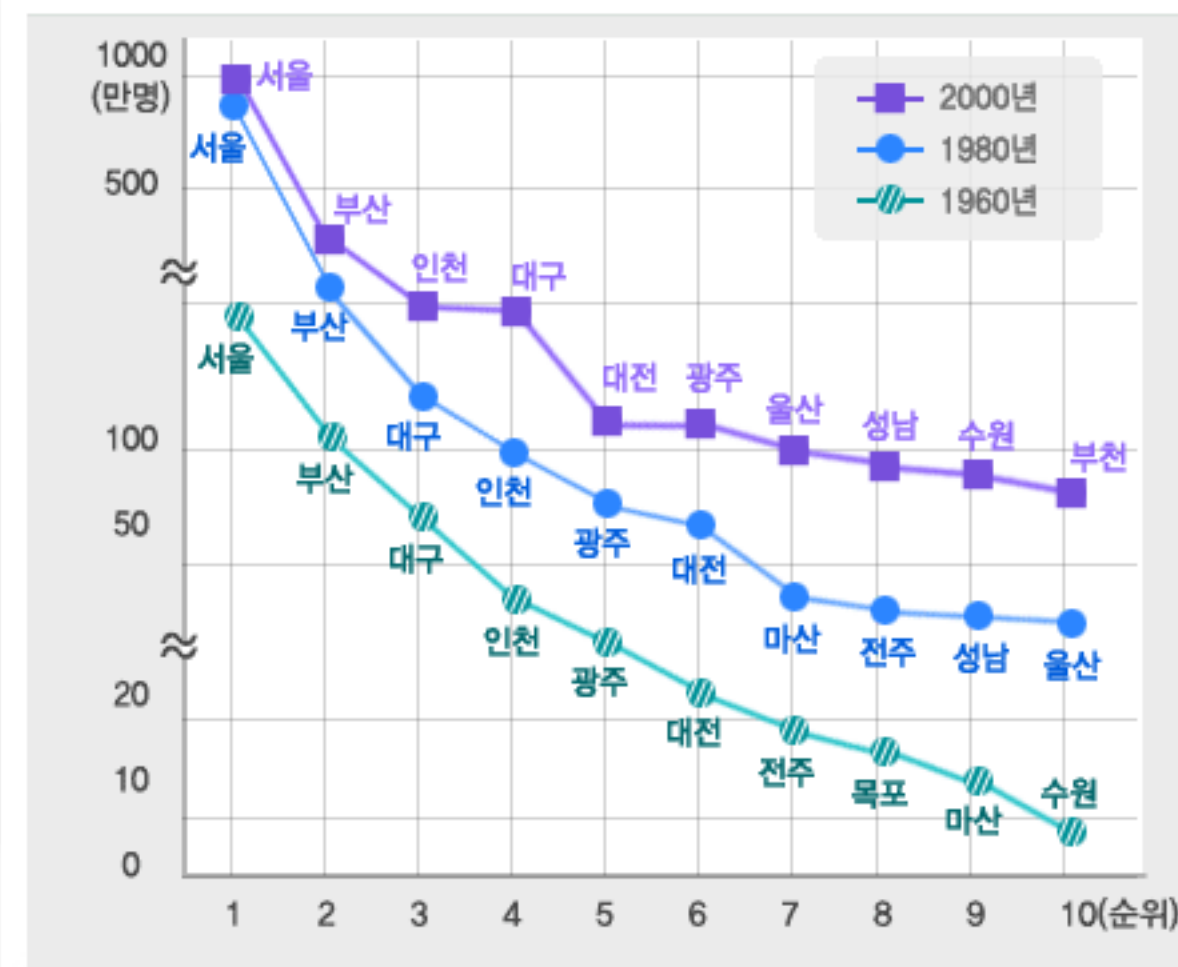


-
- 특히, 우리나라 최대도시인 서울은 인구 규모나 기능, 정보 면에서 절대적인 우위
 - 이러한 현상을 종주도시화라고 하는데 우리나라 도시화의 과정에서 나타난 문제점
 - 서울, 부산을 중심으로 하는 지역에서는 대도시권이 발달
 - 서울을 비롯한 대도시 주변에서는 대중 교통 수단이 발달하고 자가용이 보급되면서 사람들은 주택난, 지가 상승, 환경 문제 등의 이유로 거주지의 교외화가 빠르게 진행되었으며,
 - 대도시 주변에는 많은 위성 도시들이 발달

-
- 또한, 공업이나 유통, 상업 등도 교외에 거주하는 사람들을 위해 대도시 밖으로 이전하여 서로 기능을 분담하면서 교외화
 - 따라서 단순한 베드타운 기능만이 아니고 중심 도시와 상호 보완하는 영향권이 형성되어 대도시권이 발달
 - 수도권의 경우 서울로의 전입보다 서울에서의 전출이 많은 역도시화 현상이 일어나 대도시권의 성격은 강화되고 있으며, 공장, 사무소, 연구소, 대학의 분교, 여가 시설 등 다양한 기능들이 서울보다 주변의 경기도 지역에 늘어나고 있다.

우리나라 도시화의 문제

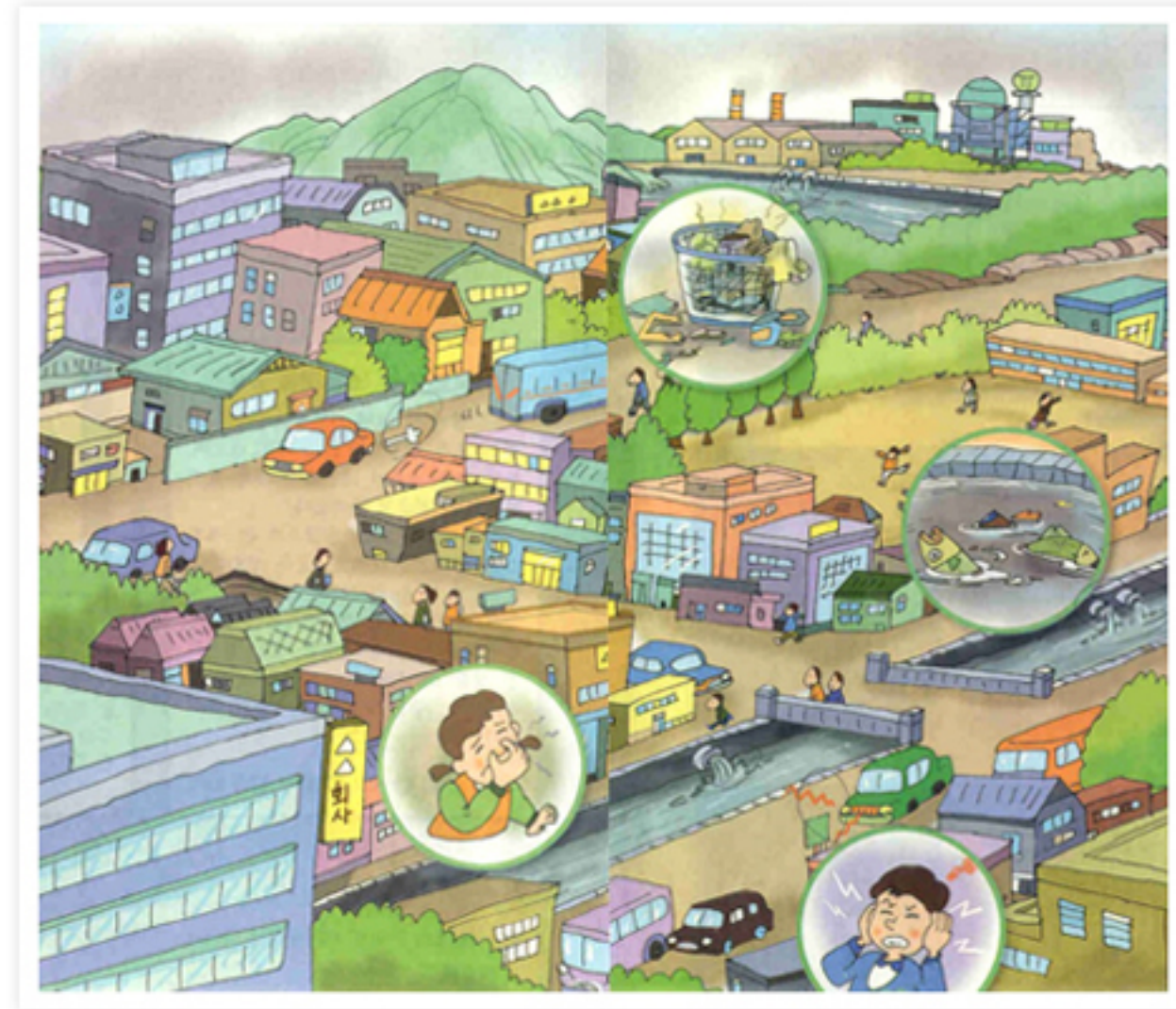
- 그동안 실시한 성장 위주의 경제 개발로 인해 지방 도시는 침체 하고 대도시와 수도권에 위성 도시가 급 성장
- 대도시, 수도권의 위성 도시, 신흥 산업 도시는 성장하고 지방의 중소 도시는 정체하여 국토 이용의 불균 형을 초래
- 수도권의 경우 이미 서울로의 전입 보다 서울에서의 전출이 많은 역도 시화 현상이 나타나 서울과 그 위 성 도시 간에 대도시권의 성격이 강 화되고 있다



- 인구집중으로 인해 도시화가 진행되면서
- 도시는 교통문제, 주택문제, 환경 문제와 같은 여러 가지 도시 문제
- 과도한 도시화로 인해 주택, 교통, 공공서비스 등의 각종 시설이 부족해지고,
- 시가지의 무질서한 팽창으로 인해 경지의 잠식과 지가의 양등을 초래하며 환경 문제를 야기
- 주택 문제는 도시의 과잉 인구 때문에 주택 수요가 증가하여 지가 상승, 택지 부족, 불량 주택 지구 형성 등의 문제
- 교통 문제는 도로의 부족, 자동차 교통량의 급증, 교외화로 인한 통근 거리 증가, 대중교통 수단의 빈약, 주차장 시설의 부족 등에서 오는 교통 체증 현상이 심각



- 우리의 도시 성장은 몇몇 대도시를 중심으로 급성장해 왔기 때문에 지역 불균형문제 심각
- 서울의 인구는 서울 다음 도시인 부산인구의 2배가 넘어 종주도시화현상
- 서울 및 수도권지방을 더욱 과밀하게 만들 뿐만 아니라 도시 성장의 지역 간 불균형 문제가 그만큼 크다
- 이를 해결하기 위해선 무엇보다 수도권의 인구를 분산시키고 균형적인 국토발전을 꾀하는 것이 필요



수도권 집중도

자료: 건설교통부 '국토집무현황' 2005



면적

수도권(수도권 비중)

1만1723km²(11.8%)

전국

9만9601km²



인구

2352만8000명(48%)

4905만3000명



지역생산

350조830억 원(48.1%)

727조6050억 원



대학교

67개교(39.2%)

171개교



차량

692만1000대(46.3%)

1493만4000대



공공청사

347개(85.4%)

403개

도시문제의 대책

- 도시 문제는

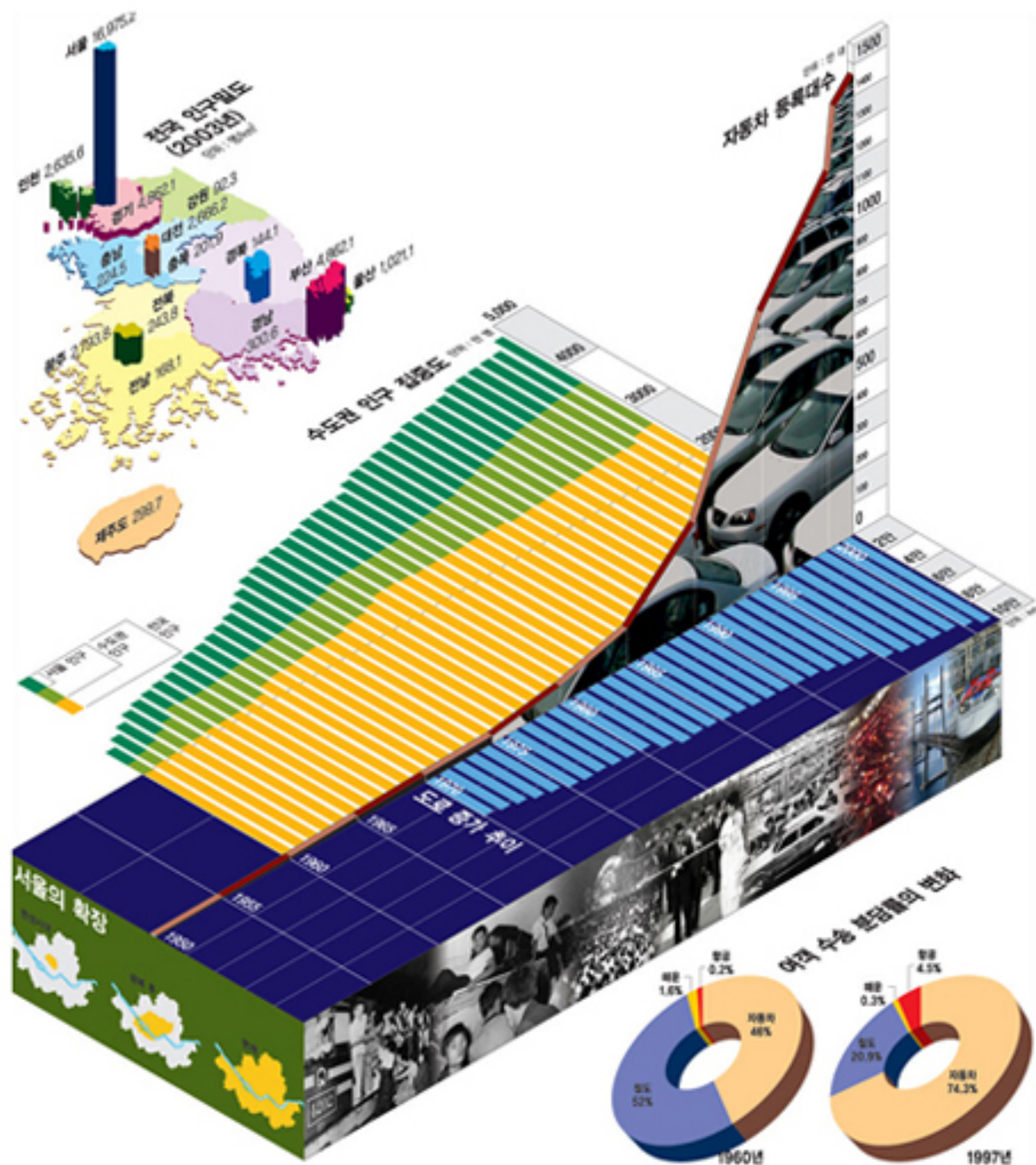
- 도시로의 급격한 인구 집중에서 오는 과밀화 및
- 대도시 위주의 성장에서 유래

-
1. 인구와 기능의 대도시 집중을 완화하고 지방 도시들을 육성
 2. 이미 형성된 시가지를 재편성하여 계획적으로 도시를 활성화시키는 재개발 사업이 필요
 3. 신도시와 위성 도시의 합리적인 건설이 필요

-
- 인구와 기능의 대도시 집중을 완화하고 지방 도시들을 육성해야 한다.
 - 현재와 같은 인구나 도시 기능의 서울 및 수도권 집중 현상은 근본적으로 도시 문제 해결을 어렵게 만들고 있다.
 - 따라서 서울에 집중되어 있는 기능들을 지방 도시들로 분산해야 한다.
 - 이러한 분산 정책의 일환으로 중추 관리 기능의 지방 이전, 공장의 지방 이전 등이 행해지고 있다.
 - 또한 대도시의 과도한 집중 억제와 근본 방안으로는 낙후 지역을 개발하여 지역간의 격차를 해소해야 한다.

-
- 이미 형성된 시가지를 재편성하여 계획적으로 도시를 활성화시키는 재개발 사업이 필요하다.
 - 도시 재개발은 도시의 효율적인 기능 수행과 쾌적한 환경의 조성을 목적으로 하며,
 - 일반적으로 도시 재개발의 내용은 공원 녹지의 조성구획 정리, 불량 주택 지구의 정비, 도로상하수도 시설 등 도시의 기반 시설을 확충하는 것이다.
 - 또한 시가지의 무질서한 팽창 억제하고 녹지 공간을 확보하기 위 해 개발 제한 구역을 설정하고 토지를 합리적으로 이용해야 한다.

-
- 신도시와 위성 도시의 합리적인 건설이 필요하다.
 - 대도시의 과밀한 인구, 기능, 산업 등을 분산시키기 위한 정책의 일환으로 1970년대와 1980년대에는 안산, 과천, 성남 등의 신도시가 서울 주변에 개발되고, 대덕은 기술 집약 산업과 연구 기관 등을 유치하여 과학 단지로 육성되었다.
 - 1990년대에 들어와서는 수도 서울의 날로 심각해지는 주택난을 해결하기 위하여 분당(성남시) · 일산(고양시) · 산본(군포시) · 평촌(안양시) 등의 주거를 위한 신도시를 계획하여 대규모 주택 단지를 건설하기도 하였다.



노력들

행정중심복합도시

- 행정중심복합도시 논거는 수도권 과밀 해소, 非수도권 육성, 상생의 국토관리정책 채택 등으로 집약된다. 행정중심복합도시는 현재 우리나라가 당면하고 있는 인구의 수도권 집중에 따른 사회경제적 비용의 급증과 지역간 격차의 심화로 인한 국가경쟁력 저하를 해결 할 가장 효과적인 대안으로 평가 받고 있다. 18개 부처를 포함해 49개 단위기관이 2010년 하반기부터 이전할 계획으로, 2008년에 착공한다. 그림 7. 행정중심복합도시 건설 예정지, 연기-공주 지역 행정중심복합도시 건설 사업을 담당할 한국토지공사에서는 행정중심복합도시를 국가균형발전을 선도하는 행정기능 중심의 자족도시, 자연과 인간이 어우러지는 쾌적한 친환경도시, 편리하고 안전한 인간존중도시, 문화와 첨단기술이 조화되는 문화·정보도시로 건설할 계획이다.
- 국민적 공감대를 토대로 연기-공주 지역은 행정중심복합도시가 들어서는 예정지로 선정되었다. 연기-공주 지역의 도시규모는 50만명을 수용할 수 있는 7,3124,296m²의 토지를 보유한 지역이다. 서울-연기 공주 간 거리는 직선거리로 120km이다.

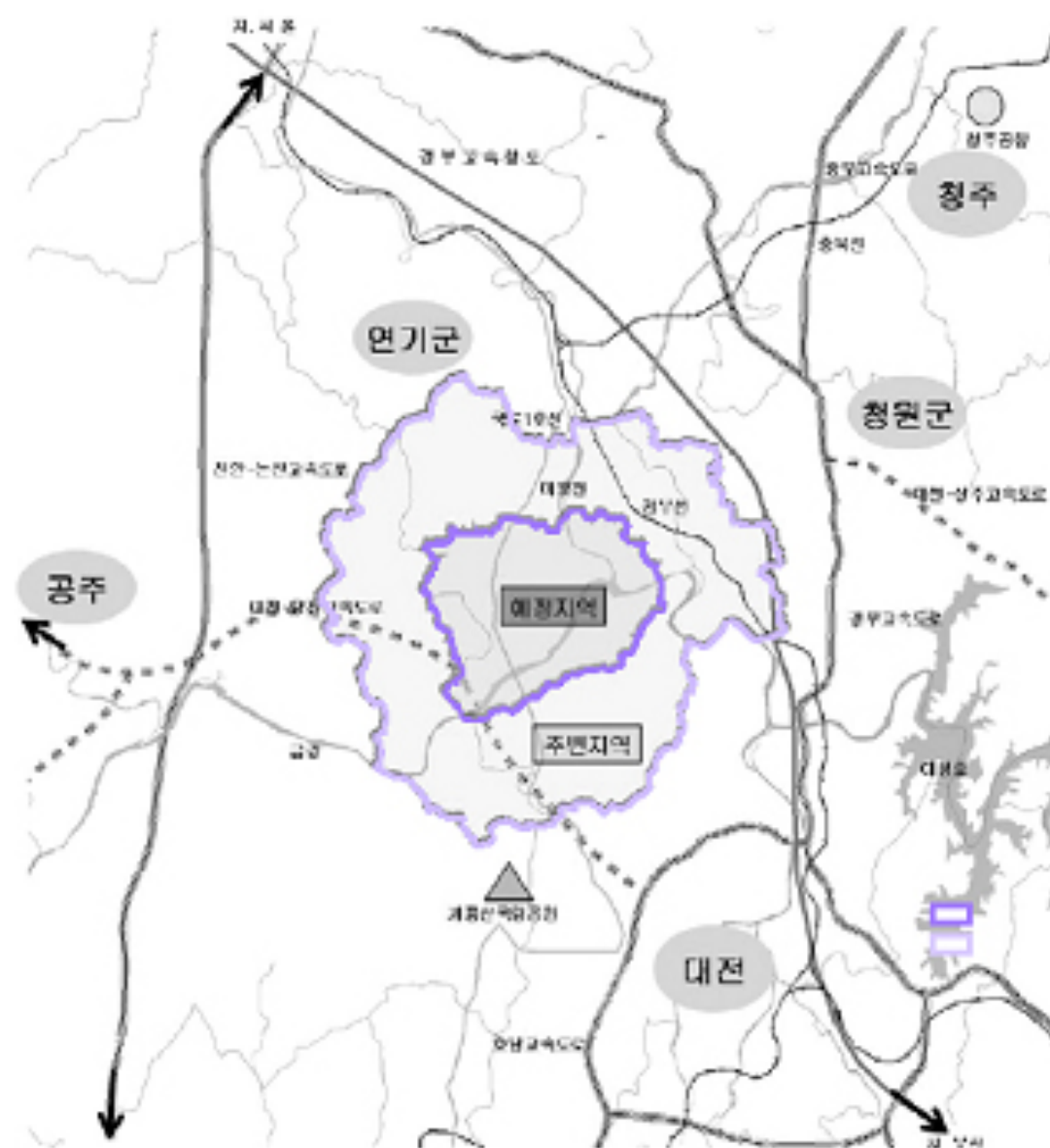
행정중심복합도시

- 행정중심복합도시
 - 수도권 과밀 해소, 非수도권 육성, 상생의 국토관리정책 채택 등으로 집약
- 행정중심복합도시는 현재 우리나라가 당면하고 있는 인구의 수도권 집중에 따른 사회경제적 비용의 급증과 지역간 격차의 심화로 인한 국가경쟁력 저하를 해결 할 가장 효과적인 대안으로 평가 받고 있다
- 18개 부처를 포함해 49개 단위기관이 2010년 하반기부터 이전할 계획으로, 2008년에 착공.
- 행정중심복합도시 건설 예정지, 연기-공주 지역 행정중심복합도시 건설 사업을 담당할 한국토지공사에서는 행정중심복합도시를 국가균형발전을 선도하는 행정기능 중심의 자족도시, 자연과 인간이 어우러지는 쾌적한 친환경도시, 편리하고 안전한 인간존중도시, 문화와 첨단기술이 조화되는 문화·정보도시로 건설

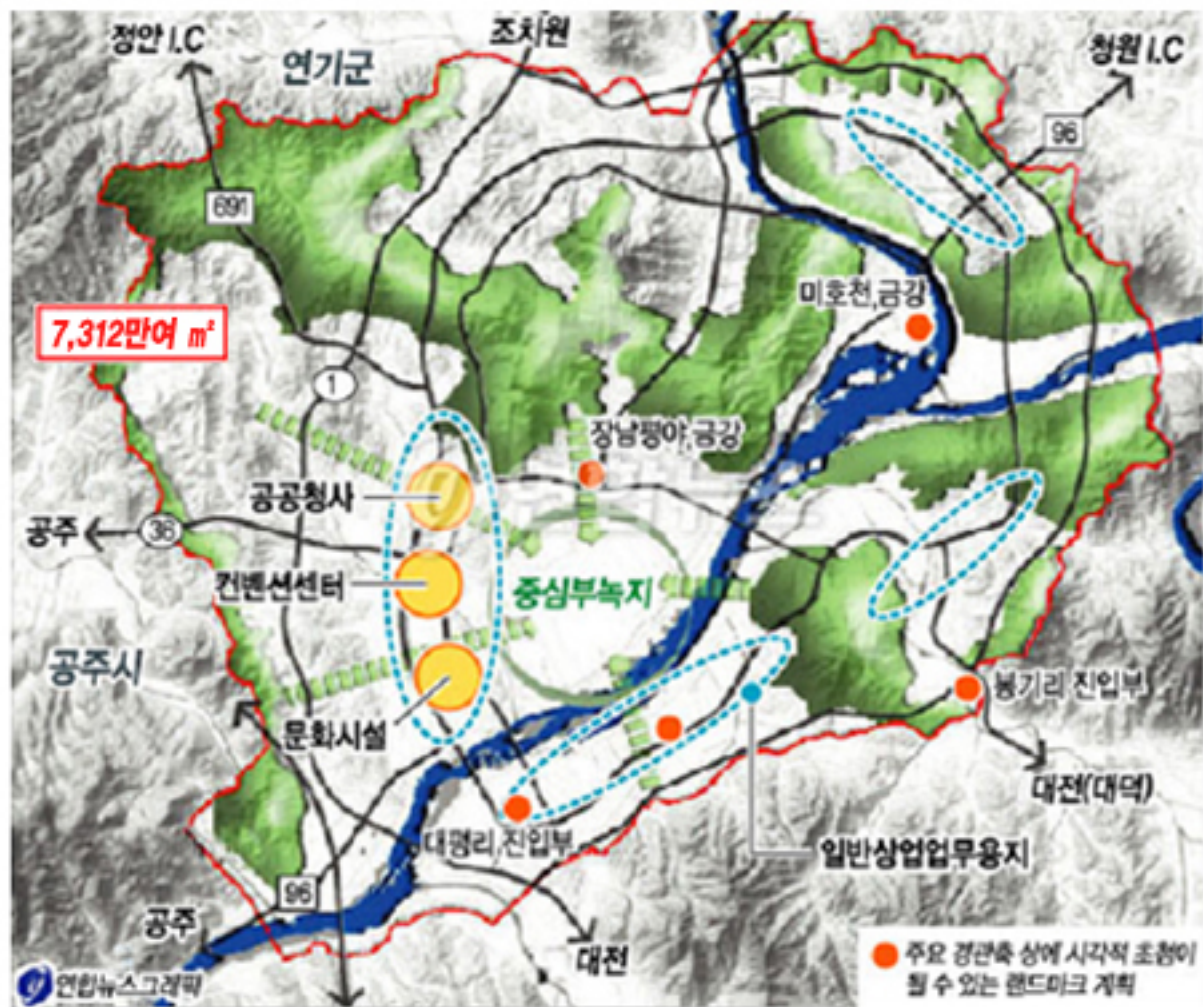
행정중심복합도시 예정지역 및 주변지역(안)



행정중심복합도시 위치도



행정중심복합도시 건설 예정지, 연기-공주 지역



행정중심복합도시 기본 구상도



건설효과

- 수도권 인구분산

- 행정수도가 충청권에 건설되는 경우 2030년까지 수도권 인구는 51만명이 감소하고 충청권 인구는 65만명이 증가하는 것으로 전망됐다. 행정수도 건설과 공공기관 지방분산이 함께 시행되는 경우 수도권 인구는 170만명이 감소하고, 영남권은 72만명, 호남권은 34만명 증가하는 등 실질적인 수도권 인구분산이 가능하다고 計上됐다.
- 국토연구원 추계로는 2012년경에 수도권 인구가 전국인구의 50%를 상회할 것으로 예상했으며, 통계청 추정은 2023년에 50.1%에 이를 것으로 전망했다. 따라서 행정수도의 건설로 수도권 인구가 51만명이 감소한다는 진정한 의미는 수도권 인구집중의 관성을 타파하고 수평적 지방화를 새로이 열어 가는 계기를 만들 것이다.

- 전국에서의 교통접근성 개선

- 행정중심복합도시~전국 주요도시간이 서울~전국 주요 도시간 보다 통행시간과 거리가 상당수준 감소
- 도로이용時 통행시간이 16.6% 줄어들며 통행거리가 17.9% 감소
- 철도이용時 통행시간이 1.4% 감소하며 통행거리가 8.9% 줄어든다.
- 전국적으로 연간 1.1조원의 교통비용이 절감
 - 구체적으로 수도권은 2.8조원, 非충청권은 0.7조원 각각 감소하며 충청권은 2.4조원 증가한다(新행정수도건설추진위원회 분석결과, 2004).

- 수도권 환경비용 절감효과

- 행정수도를 건설하면 폐기물, 대기오염, 하수도 유입감소 등 수도권 환경오염이 2.2% 감소하고,
- 연간 1,060억원의 환경비용이 절감되는 것으로 분석됐다.

• 국민경제효과

- GDP는 투자소요가 많은 2010~2011년 기간 동안 최대 0.41% 증가할 것으로 전망
- 물가는 건설기간 중 최대 0.46% 상승하는 것으로 추정했다.
- 건설산업 고용은 2030년까지 연인원 36.9만명의 신규창출이 예상됐다.
- 행정수도 건설과 공공기관 지방이전을 함께 추진할 경우 GRDP는 수도권에서 9.4조원 감소하는 반면, 충청권은 3.2조원, 영남권은 4.1조원, 호남권은 2.1조원 증가하는 것으로 분석됐다

• 사회적 효과

- 서울 제일주의라는 편향된 가치관을 크게 완화할 것이다.
- 종래 서울 및 수도권에 독점하던 정보생산, 정책결정 기능 등을 각 지역이 분담해 수도권과 지방이라는 이분법적 사고로부터 협력과 보완구조로 전환될 것으로 전망
- 행정중심복합도시 건설을 계기로 고용, 교육 등 다양한 분야에 걸쳐 수도권과 지방간의 격차를 대폭 완화함으로써
- 지방도 국가발전을 견인하는 주체로서 재인식하게 되고 자기고장에 대한 자긍심을 제고해 지역자립의 기반과 국가균형발전을 촉진하여 새로운 도약과 상생의 계기로 발전할 것이다.

혁신도시

· 배경 및 내용

- 돈 · 기능 · 사람을 非수도권으로 옮기는 分散의 의미는 지역별 특성화 전략과 지역혁신체계 구축을 통한 혁신도시 건설 및 공공산하기관 이전으로 모아진다. 2004년 8월 31일 정부가 발표한 혁신도시 및 공공산하기관 이전 방안은 수도권 문제해결과 국가균형발전을 위한 또 다른 대안이다(국가균형발전위원회, 건설교통부, 2004.8.31, 新수도권 발전 및 혁신도시 건설 방안).
- 혁신도시 건설 및 공공산하기관 이전 방안은 국가균형발전을 위해 국토공간을 수평적 · 다극형 네트워크로 전환시키는 시발점이 될 수 있다.
- 수도권에 있는 산하기관을 특성에 따라 非수도권에 이전하는 조치를 취할 때 지방의 자치 · 재정력이 갖추어진다. 혁신도시는 지방이전 공공산하기관과 지역내 산 · 학 · 연 · 관 사이의 협력과 네트워킹을 통해 혁신을 창출 · 확산 · 활용함으로써 지역발전을 견인하는 지리적 공간이다. 혁신도시에는 공공기관과 함께 연구기관, 기업, 대학 등이 배치돼 지금의 과천과 비슷한 형태로 조성될 것으로 알려졌다. 혁신도시는 지역혁신체계가 배태되는 토양이며 지역 발전을 견인하는 허브공간으로 조성될 것이다.



혁신도시의 모습

- 혁신도시 개발 기본방향 : 개발 목표와 미래상, 도시 규모

- 혁신도시 개발목표는 혁신도시 건설로 지방의 자립기반을 구축하여 국가균형발전을 도모하는 것이다. 혁신도시가 지향하는 미래상은
 - 산·학·연·관 클러스터 형성을 통한 사이언스 파크 조성 등으로 지역발전의 성장동력이 되고 혁신을 창출하는 거점도시 - 지역의 특화산업 관련 기업, 연구기관 중심의 첨단산업도시 및 산업별 특성의 브랜드화 등 지역별 테마를 가진 개성 있는 특성화 도시
 - 자연지형을 최대한 보전하고 생태계의 다양성 등을 확보하여 누구나 살고 싶은 친환경 전원도시
 - 공영형 혁신학교 설치 등 우수한 교육환경 및 지역의 특성과 아름다운 경관이 살아 있는 교육문화도시를 지향하고 있다.

-
- 한국전력 등 410개 공공기관 가운데 175개 기관이 10개 도시에 나누어 이전
 - 토지공사 등 건교부 산하 기관은 2010년까지, 나머지 공공기관은 2012년까지 이전을 완료할 계획이다.
 - 2006년 혁신도시 건설 기본계획 수립 시작하여 2007년 혁신도시 건설 착공, 2012년 혁신도시 건설 및 공공기관 이전 완료할 계획이다.
 - 개발유형별로 도시내 개발형(혁신지구)은 $330,580\text{m}^2 \sim 1,652,900\text{m}^2$ 규모로, 신시가지 또는 신도시형은 $1,652,900\text{m}^2 \sim 6,611,600\text{m}^2$ 규모로 조성된다. $1,652,900\text{m}^2$ 규모로 조성될 시 한 곳당 2만명 정도를 수용하게 된다.
 - 혁신도시는 공공부문이 주도하지만 필요할 경우 지역여건에 따라 기업도시와 연계해 추진할 수도 있다는 것이 정부의 입장이다.

기업도시

- 배경 및 내용

- 일부지역에 인구와 산업시설이 편중되고,여타지역의 소외 및 지역 불균형을 초래하는 등 그동안 정부 주도의 개발 방식으로 인해 발생한 여러 가지 문제를 해결하는 방식
- 기업도시는 민간기업이 도시개발에 주도적으로 참여할 수 있도록 여건을 개선함으로써,
- 민간기업의 지역투자활성화 및 지역의 균형발전을 도모할 수 있게 하는 것

-
- 기업도시란 기업이 토지 수용권과 도시 개발권을 가지는 도시로
 - 기업도시는 산업, 연구, 관광·레저, 업무 등 경제활동을 위한 주된 기능은 물론
 - 주거, 교육, 의료, 문화 등 지역주민들의 삶의 질을 높이기 위한 자족적 복합기능을 함께 갖추게 된다.
 - 기업도시는 산업, 연구, 관광, 레저, 업무 등 경제활동을 위한 주된 기능은 물론 주거, 교육, 의료, 문화 등 지역주민들의 삶의 질을 높이기 위한 자족적 복합기능을 함께 갖추게 된다.

-
- 기업도시의 유형은 크게
 - 산업교역형, 지식기반형, 관광레저형, 혁신거점형으로 구분한다.
 - 기업체가 직접 도시건설에 참여하는 형태로 기업과 지자체가 협의한 뒤 정부가 기업도시 예정지를 선정한다.
 - 현재 6곳이 선정돼 있으며, 정부는 매년 한두 개씩 기업도시를 늘려간다는 계획이다.
 - 투자여건 개선을 통해 지방 경제를 살리기 위한 기업도시 사업이 본격적으로 시작되면 혁신도시 건설과 맞물려 국가 균형 발전의 중심축 역할을 할 것으로 기대된다

지역별 발전전략

강원	생명□건강산업의 수도	경북	첨단과학기술과 교통의 허브
충북	IT·BT산업의 테크노폴리스	대구	교육·학술산업의 메카
전북	전통과 첨단을 잇는 생물·생명산업의 메카	울산	친환경 첨단 에너지 메카
광주□전남	하나로 빛나는 첨단미래산업 클러스터	부산	해양수산·영화·금융도시
제주	국제교류·교육연수도시	경남	메카트로닉스의 거점

1 혁신도시 입지선정 결과(' 05.12)



기업도시 시범사업 현황

- 관광레저형
- 규모 : 1,563만여 m^2
- 참여기업 : 현대건설
- 사업비 : 7,150억원

- 관광레저형
- 규모 : 809만여 m^2
- 참여기업 : 대한건설
- 사업비 : 1,926억원

- 산업교역형
- 규모 : 4,033만여 m^2
- 참여기업 : 무안기업
도시개발, 서우, 남화산업,
동광건설 등 총 47개사
- 사업비 : 2조7,370억원

- 지식기반형
- 규모 : 330만여 m^2
- 참여기업 : 롯데건설,
국민은행, 상아약품,
한독산학협동단지
- 사업비 : 1,603억원

- 지식기반형
- 규모 : 694만여 m^2
- 참여기업 : 포스코건설,
임광토건, 동화약품공업,
대한주택건설
- 사업비 : 3,086억원

- 관광레저형
- 규모 : 3,305만여 m^2
- 참여기업 : 전경련,
관광공사 컨소시엄,
전남개발 컨소시엄,
일본기업 연합 등
총 18개사
- 사업비 : 2조7,813억원



건설효과

- 기업도시 건설은 투자활성화, 일자리 창출, 균형발전의 3가지 효과를 동시에 달성하고자
- 지역의 투자여건 개선으로 민간기업의 투자를 활성화하고, 도시개발과 산업활동으로 지역의 일자리를 창출할 수 있으며,
- 상대적인 낙후지역에 기업도시를 건설하여 국가균형발전을 도모할 수 있다.
- 앞으로 10여 년 간 기업도시 사업이 계획대로 추진될 경우 기업투자 및 직·간접 생산유발효과 52조원, 고용유발효과 42만명으로 예상하고 있다.

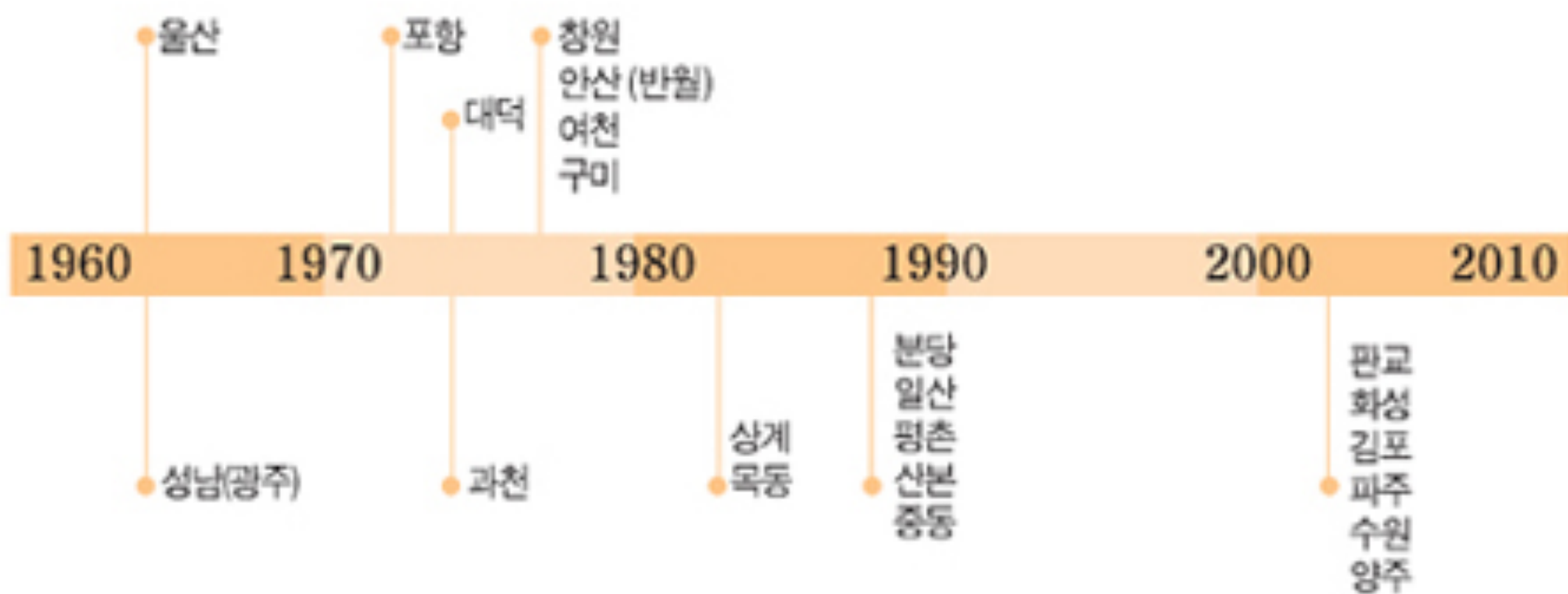
신도시 건설

- 배경 및 내용

- 혁명과 더불어 노정된 도시문제를 해결하고자 시도된 영국의 '새로운 지역 공동체(new community)' 건설로부터 비롯
- 하워드(Ebernezer Howard)의 전원도시론(1898)은 현대적 신도시의 개념을 정립하는 전환점이 되었으며,
- 본격적인 신도시 개발은 2차 세계대전 이후 전후 복구사업의 일환으로 범세계적으로 이루어졌다.
- 신도시는 산업혁명 이후 급속한 도시화와 인구증가로 대도시의 환경이 악화되자 이에 대한 대안으로 19세기말 영국에서 시작된 전원도시운동에서 비롯
- 신도시는 대도시의 과밀혼잡문제를 해결하고 낙후된 지역개발을 촉진하기 위하여 이용된 도시적 기능을 갖춘 정주공간을 의미한다.

신도시 건설

- 일반적으로 신도시란 다양한 도시문제를 해결하고자 특정의 목적을 갖고 새로이 건설되는 도시를 의미
- 우리나라에서 신도시 건설
 - 1960년대
 - 당시에는 경제개발이 국가의 최상위 정책이었던 만큼 건설된 신도시 역시 산업단지와 관련된 것
 - 대표적으로 울산신도시
 - 1970년대
 - 중화학공업 육성정책에 따라 임해지역인 창원과 여천에 공업도시가 건설되었다.
 - 1980년대
 - 수도권의 인구집중과 주택부족문제를 해결하기 위한 목적으로 건설
 - 서울은 이전에 겪지 못했던 급속한 인구증가가 진행되고 있었으며, 인구집중에 따른 다양한 사회문제가 나타나고 있던 시기
 - 정부는 주택건설 200만호 계획을 발표하면서 우리나라의 신도시 역사를 대표하는 수도권 5대 신도시 즉, 분당, 일산, 평촌, 중동, 산본 등 5개 지구에 총 50,115,928m² 을 택지개발사업지구로 지정하여 118만 명을 수용하는 신도시를 건설하게 되었다.
 - 최근에는 화성동탄, 성남판교, 김포양촌, 양주옥정 지역에 새로운 신도시가 활발히 건설되고 있다.



우리나라의 신도시 개발연대

- 2000년대 신도시 건설의 방향

- 과거 신도시에 대한 부정적 이미지 전환 및 소규모 분산적 개발을 대체하는 '계획도시' 개념의 신도시 건설을 추진하고 있다.

- * 개발사례 : 화성동탄, 성남판교, 김포양촌, 파주운정, 수원이의 등 수도권 <제2기> 신도시 건설을 추진하고 있으며, 지방 신도시로는 남악($9,124,008\text{m}^2$), 대구 달성($5,619,860\text{m}^2$), 부산($13,223,200\text{m}^2$), 광주수완($4,694,236\text{m}^2$), 대전서남부($4,363,656\text{m}^2$), 천안($10,446,328\text{m}^2$), 전주서부($2,876,046\text{m}^2$) 등의 건설이 추진되고 있다.

면적 단위: m^2 자료/건설교통부



수도권지역 주요 신도시와 택지지구

판교신도시 개발계획 평면도

-면적: 930만748 m^2
-수용가구: 2만9700가구
-수용인구: 8만9000명

단독·연립주택
아파트
주상복합
상업·업무용지
도시지원시설
녹지
학교(교육)시설

판교신도시 추진 일정

- 2001년 6월 당정 협의를 통해 판교신도시 개발계획 확정
- 2001년 12월 택지개발예정지구 지정 고시
- 2003년 12월 택지개발계획 승인 고시
- 2004년 12월 실시계획 승인 예정
- 2005년 4월 단지조성공사 착공
- 2005년 6월 아파트 분양 시작
- 2007년 12월 주민 입주 시작
- 2009년 12월 사업 준공



동아일보 2005년 2월 16일자