

# 지방 항구도시의 토지이용 변화에 관한 연구

## - 전라남도 여수시를 중심으로 -

### A Study on Changes of Land Use in the Local Port City

- Focused on Yeosu in Jeonnam Province -

정 금 호\*

Chung, Kumho

#### Abstract

This study is on the formation and the development process of urban space by referring to the literature in Yeosu where is the important location in logistics & transportation and maritime since the Japanese colonial period. There are many factors and results of the development process in Yeosu by the opening port, railroads, loads and industries. The purpose of this study is to understand the characteristics of the formation process of urban space and the characteristics of physical space in Yeosu. The results are as follow;

The urban formation and development process in Yeosu where was a small fishing village in the 1910s is largely divided into four processes. Formation: the population increased due to constructions such as of a railroad, a port, and roads and there were many reclamations around the center of the old city center in the Japanese colonial period. Stagnation: There was no urban development due to stagnation, war, and the Yeo-sun Incident. Expand: the industrialization of the Yecheon Industrial Complex and Gwangyang Steel and other areas around Yeosu led to a surge in Yeosu's population. To cope with this, the city was expanded through three land readjustment projects and the development of large-scale residential complexes. Decline and Remodeling: Yeosu's urban space declined due to the decline of fisheries and the decrease in marine and railway logistics. And the expansion and improvement of the transportation network for hosting the Yeosu World Expo increased the accessibility of the old city center, transforming it into a tourist city using cultural heritage and nature.

주요어 : 여수, 도시형성, 가로변화, 토지이용

Keywords : Yeosu, Urban Formation, Street Change, Land Use

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

해안에 위치한 여수는 해양·물류 및 군사적으로 중요한 위치를 차지하고 있어 조선시대 이래로 지리적으로 요충지이다. 일제강점기에 개통된 전라선 철도개통과 더불어 급격히 도시화가 이루어져, 전주, 광주 등 조선시대 행정중심 도시의 근·현대 도시공간 변천과는 다른 배경을 가지고 있다. 여수는 육상과 해상, 국내외의 물류 및 교통이 이뤄지는 장소로서 근·현대에 단시간에 형성된 도시이다. 따라서 여수는 근·현대 도시형성과 발전에 많은 요소가 축적된 공간이다.

본 연구는 도시화가 급격히 진행된 여수시를 대상으로 도시형성과정, 토지이용 및 가로변화를 중심으로, 일제강점기부터 도시공간의 변화와 그 특징을 고찰하여 도시의 형성과정 특징과 물리적 공간의 특성을 파악하는 것을 목표로 하고 있다.

### 1.2 연구의 범위 및 방법

여수는 개항 전 작은 어촌마을에서 출발하여, 여수면, 여수군, 여천군 및 여천시, 삼려통합(1998년 여천군, 여천시, 여수시 통합) 등 다양한 행정구역의 변천이 있었다. 개항과 더불어 형성된 여수면의 행정구역만이 지속해서 여수라는 지명에 중첩된다. 따라서 본 연구 공간적 범위는 1915년 형성된 여수면의 행정구역을 기반으로 한다. 시간적으로 1915년 일제가 조선을 합병하기 위해 토지 측량을 한 시점으로부터 현재의 시점까지로 한정한다.

연구 방법은 기존 문헌 고찰을 통하여 기초적 자료를 분석하며, 고지도와 지도 등을 중심으로 도시형성의 과정을 추정하였다.

지리적 특성과 역사적 사건을 중심으로 도시형성 과정과 특성을 시기별로 구분하여 정리하였다. 즉 본 논문에서는 시기적으로 철도부설, 개항, 통합도시, 세계박람회 등으로 연구대상지 도시변화가 급변하는 시기를 다음과 같이 구분하여 연구를 진행하였다. 즉 근대(개항 후 일제강점기), 현대(해방 전·후, 산업화시기, 세계박람회)로 구분하여<sup>1)</sup> 그 특성을 서술적으로 기술

\* 전남대학교 건축디자인학과 교수, 공학박사  
(Corresponding author : Department of Architecture Design, Chonnam National University, kumho@chonnam.ac.kr)

1) 본 연구는 『한국민중사』의 근대 1기(개항 이후 일제강점까지), 근대 2기(일제강점기), 현대(해방 이후)로 구분법을 따르고 있다.

하였다. 공간적으로는 일제강점기의 여수면·시를 중심으로 도시변화를 기술하였다.

## 2. 일제강점기-형성

### 2.1 도시의 형성

조선시대인 1896년 69개 도서를 합한 남원부 돌산군을 신설하고 전라남도 돌산군으로 개편하였다. 1897년 돌산군 일부에 여수군(율촌면, 소라면, 삼일면, 여수면)을 설치하여 순천으로부터 독립하게 된다. 여수 행정구역은 조선시대까지는 정치적인 상황에 따라 현(여수현), 군(돌산), 부(여수도호부)로 개편 및 조정되어 왔다. 1910년 일제강점 당시는 내륙지방의 여수군(8개면)과 도서지역의 돌산군(7개면)의 두 개의 행정구역이었다.

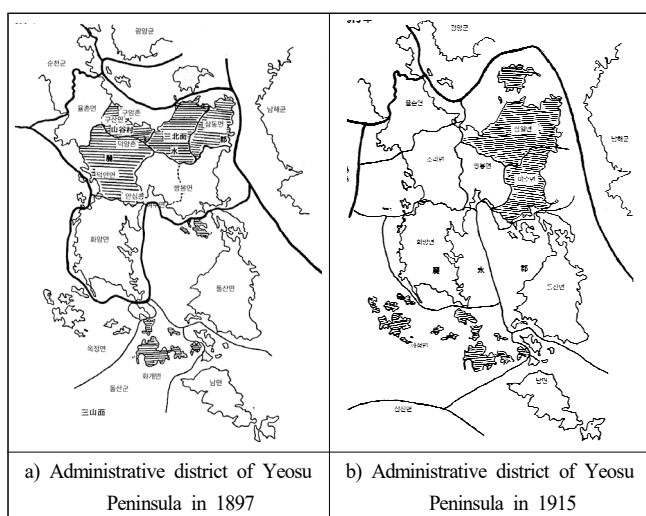


Fig. 1. Administrative district of Yeosu Peninsula in 1897 and 1915

1914년 3월 1일부터 시행하게 된 ‘도의 위치, 관할구역 및 부군 명칭, 위치관할구역(총독부령 제11호)’에 의해 면과 리·동의 대대적인 개편이 추진되고 지방행정구역의 명칭과 규모가 이때 확립되었다(여수시사, 2010). 이에 따라 1914년 돌산군을 폐지하고 일부 면을 통하여 여수군이 10개 면(여수면, 소라면, 율촌면, 삼일면, 쌍봉면, 화양면, 두남면, 남면, 화정면, 삼산면)을 담당하게 되었다. 현재의 1읍 6면 20동의 여수시 행정구역의 경계들이 이 시기에 형성되었다(Fig. 1). 이후 인구 증가로 여수면, 쌍봉면 및 삼일면은 작은 동으로 분할되었다. 본 연구의 공간적 범위인 여수면은 향후 여수읍, 여수시로 행정구역 명칭이 변경되게 된다.

### 2.2 교통망 개설

일제강점기 한국도시개발은 새로운 신도시, 일본인 거주지 형성과 기존도시와 연결, 기존도시 개조의 방법으로 이뤄졌다. 신의주, 나진, 진해가 신도시 유형이며, 수원, 함흥, 부산, 마산, 광주가 일본인 거주지 형성으로 도시를 개발한 도시이다. 개성, 청주, 공주, 논산, 진주, 경주 등은 기존도시에 도로 확장을 통해

도시를 개발하였다(허정도, 2011). 여수는 일본인 거주지 형성을 위한 매립과 교통망 개설에 따른 도시 확장을 통해 도시개발이 시작되었다.

여수의 도시화는 일제강점기의 여타 도시와 유사하게 일본인의 이주와 정착, 식민당국과 대자본이 주도하는 식민지 개발이라는 거시적 방향으로 진행되었다(허영란, 2009). 즉 1876-1910년 거주지 건설 시기, 1910-1934년 거주지의 식민도시화시기, 1934-1945년 전통도시를 포함한 신시가지 건설을 위한 전국적 개편 시기와 유사하다.

1910년 제1기 치도계획에 의해 순천-여수간 2등급 31.42km의 도로가 개설되었다. 제1기 치도계획은 일제 강점 초기에 총독부가 심혈을 기울인 대형 국책사업이었다. 일제는 군사적, 경제적, 행정적 목적을 위해서 반드시 이른 시기에 한반도 전역을 관통하는 도로망의 개수가 필요했고, 이를 통해 한국인들에게 식민통치의 위력을 과시하고 통치의 정당성을 확보하는 수단으로 이용하고자 하였다(국가기록원, 2010).

1928년 남조선철도 주식회사의 ‘대여수조성사업’은 여수면의 북쪽 신항개발 및 철도와 항만을 연결사업을 목적으로 계획되었다. 진남관 동북쪽, 현재 여수 세계박람회 지역을 중심으로 철도·항만의 물류유통을 위한 대단위 도시확장 계획이었다. 국가적 물류망 구축사업으로 큰 비용이 소요되어 조선총독부 주도하에 개발이 진행되었다.

일본의 조선 철도 지배 정책 표어 ‘국방공위 경제공통(國防共衛 經濟共通)’처럼, 일제는 군사적 목적과 함께 상품 판매와 원료 및 식량 약탈을 위해 여수에 철도를 급속히 건설했다.



Fig. 2. Map of Yeosu-cup in 1930

1930년 남조선철도주식회사가 여수와 광주간 사설철도를 개통하였다. 광려선 또는 광주선으로 불리던 여수 최초 철도는 1936년 국유 철도로 이관되고 광주-송정리간 철도와 합쳐서 송려선으로 불리게 되었다.

1936년 전북 이리(익산시)와 연결되는 전라선이 개통되었다(Fig. 2). 일제강점기 전남지역의 농산물 수출 편의의 산업적 가치와 남해의 효율적인 군대수송 편의를 위한 군사적 가치에 의해 전라선은 개발되었다. 이를 통한 여수와 시모노세키(下關)간 ‘관려연락선(關麗連絡船)’이 취항하여 조선과 일본 내륙을

연결하는 물류 교통이 확충되었다(여수시, 1995).

지역의 요구에 의한 개발이 아닌 식민정부의 지원과 일본자본을 배경으로 여수는 육상 및 해상 교통을 중심으로 점차 도시화가 추진되었다. 이때 개발된 지역이 구 여수역 일대이다.

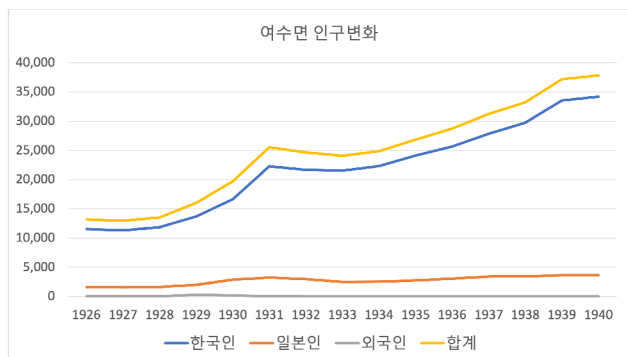


Fig. 3. Population change of Yeosu-Myeon 1926-1940

이후 1931년 인구 급증으로 인하여 여수면이 여수읍으로 승격하여 도시화의 기반을 다지게 되었다. 당시 인구 급증은 농민의 이주 및 철도부설 및 항만 공사, 도로 공사 등으로 조선인이 유입되었기 때문이다. 이는 <Fig. 3>에서 보는 바와 같이 1928년 이후 1931년까지 많은 조선인이 유입되어 인구가 급증하여 전체 인구가 25,000명이 넘게 되었다. 특히 1920년 여수면의 인구 6,109명(조선인 4,527명) 1930년 21,974명(조선인 18,885명)으로 급속히 증가하였다.

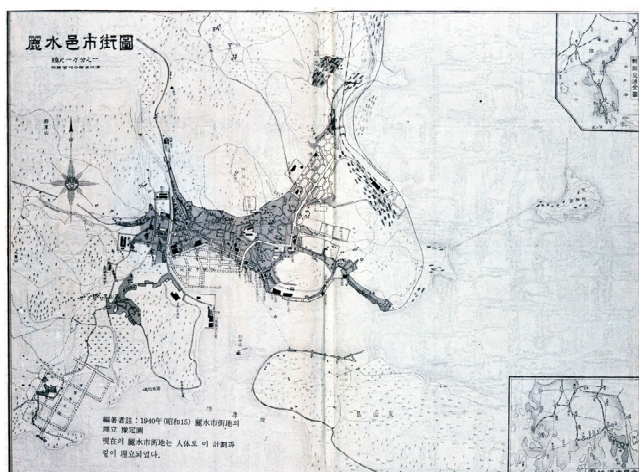


Fig. 4. Map of Yeosu-cup 1941

조선총독부는 급증하는 조선인, 일본인 수산업 및 경제기반 지원을 위한 매립, 물류유통을 위한 신항개발 등을 담은 ‘조선총독부 고시 제97호(1941. 1. 29)’에서 여수읍 시가지 계획과 토지구획정리 사업을 결정 고시하였다(Fig. 4~2).

이때 만들어진 계획이 여수시 도시계획의 골격을 이루고 있다. 이 시기에 계획한 매립예상지역을 포함한 해안선은 현 도시

2) 출처 : 김계유, 여수·여천발전사, 1988, p. 1.

의 해안선과 거의 일치하고 있다.

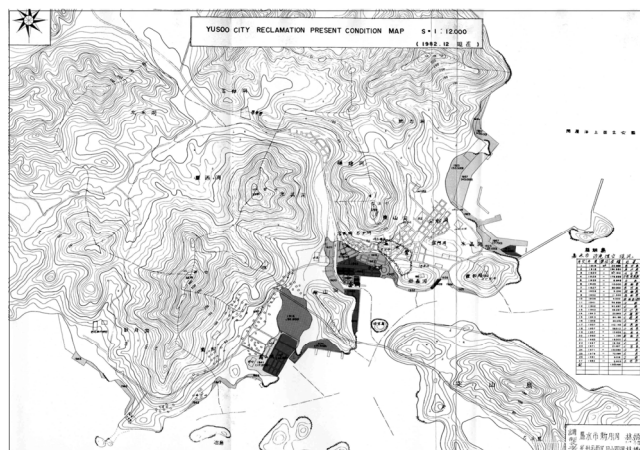


Fig. 5. Reclamation Map in 1940

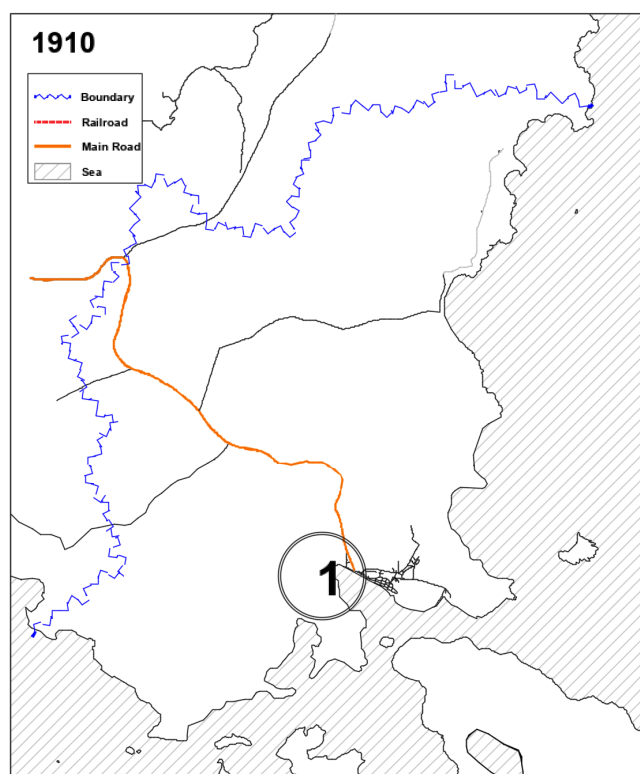


Fig. 6. Map in 1910s

## 2.3 매립

여수는 산지가 발달하고 해안가가 좁아 해안 굴곡이 심하고 평지가 많지 않았다. 따라서 시가지 확장과 항만구축이 주된 도시발전의 방향이었다. 여수 최초의 매립은 1916년 10월 12일에 완공되었다. 현 중앙동에 해당하는 1,300평과 교통 3,548평 전체 11,708평이 매립되어(박계유, 1988) 일본인들에게 분배되어 도심지를 점유하게 되는 계기가 되었다. 이를 시작으로 중앙동 일대의 매립이 시작되었다. 이후 1945년까지 여수 상업 중심지인 중앙동과 여수역이 위치한 중화동을 중심으로 767,075㎡의 면적이 매립되었다. 일제강점기 초창기에는 여수 중앙동을 중



심으로 일인 등의 생활거점을 만들기 위한 상업 및 어업을 위하여 매립을 하였다 (<Fig. 6> 1 지역). 1920년대 아이치현(愛知県) 어업이주단을 기점으로 연안어업에서 근해어업으로 어업활동 범위가 넓어져 최초 어시장인 중포어시장이 만들어졌다.

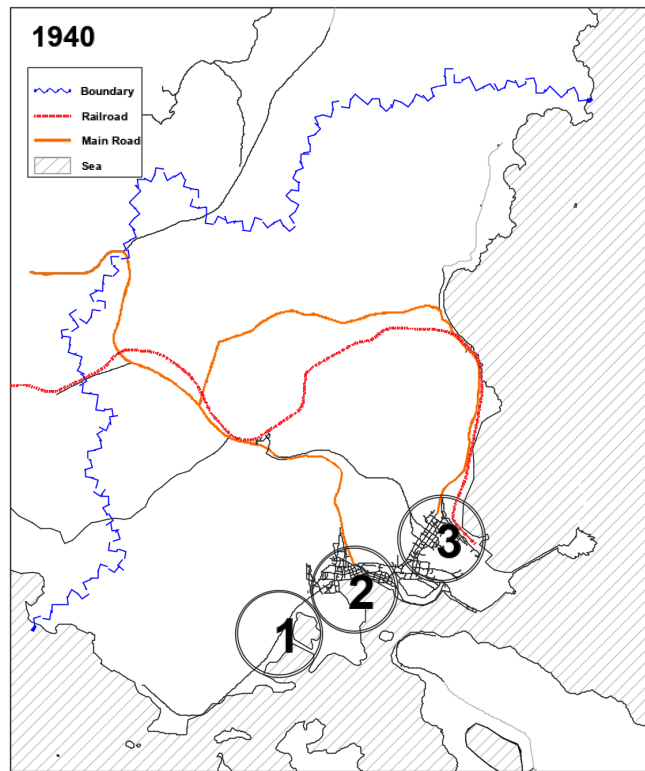


Fig. 7. Map in 1940s

1928년부터 남조선철도주식회사 주도의 ‘대여수 조성사업’은 광려선, 전라선 철도부설, 신항구축, 관려연락선 취항이다. 이를 위해 30만 평의 신시가지 조성, 구시가지 시구개정(市區改正) 등이 추진되었다. 신시가지 조성은 1930년 전라선 개설과 이에 따른 철도 화물을 위한 공간 확보와 여수-시모노세키 페리와 같은 대형 선박의 접항시설을 위해 매립되었다(<Fig. 7> 3 지역). 1932년 1차 시가지 조성사업과 시구개정 사업(총독부가 지방에 국고보조를 주어 시행)이 완료되어 여수 도시의 골격이 완성되었다. 이 시기에 항만을 위한 방파제가 필요하여 오동도와 신항을 잇는 오동도 방파제가 1930년에 완공된다. 방파제를 위한 채석을 위해 수정동 북사면의 암반을 채취하여 현재의 인공 암벽이 형성되게 된다.

여수의 해안 매립은 다카시농장(高瀬農場)이 주도적 역할을 하였다. 다카시농장은 조선식산은행으로부터 토지개량을 위한 저금리 자금을 융통 받아 대규모 간척사업을 할 목적으로 1911년 다카시합명회사 여수지점으로 창설되어 1927년 지점에서 분리 독립하여 설립되었다. 이 회사는 여수의 서정(西町) 간척을 하여 현 중앙동 일대를 만들었다. 율촌면 신평리, 소라면 대포리, 덕양리, 쌍봉면 해산리, 삼일면 화치리 일대를 1932년 간척하였다. 소라면 현천, 죽림, 관기, 화양면 창무, 이천리 일대의 대규모 간척사업은 1940년대 ‘산미증식계획’ 명분으로 실행되

었다. 여수만의 많은 해안선 변화는 일제강점기에 다카시농장이 만든 것이다.

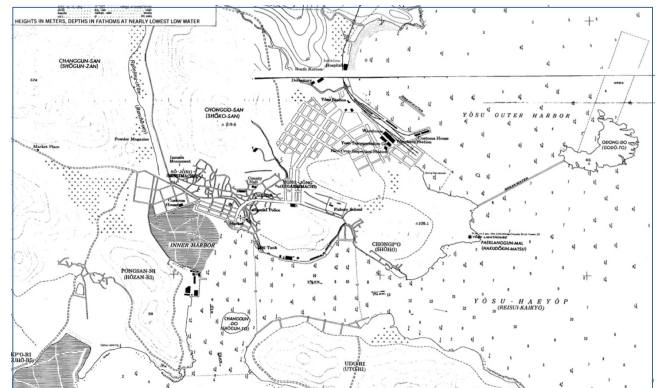


Fig. 8. Map in 1945 by CIA

### 3. 해방전·후 - 정체

1945년 4월 작성된 ‘미국 육·해군 합동 조선 관련 육·해 군부 합동 정보 연구(Joint Army-Navy Intelligence Study of Korea)’ 보고서에는 당시 일제 지배지인 한국의 국토 주요 도시를 상세하게 묘사하고 있다. 이 문서는 조선의 정부와 인민, 천연자원, 교통 및 통신, 그리고 군사 전략 정보에 필요한 많은 요소를 포괄하고 있다. 미국 육·해군 합동 정보연구원에서 보고서를 만든 이유는 태평양전쟁 말기에 일본 본토를 공격과 동시에 조선반도(KOREA로 표기됨)를 공격하기 위한 목적이 있었던 것으로 추측되어 진다(주철희, <http://www.nhanews.com>).

보고서에서는 여수를 부산항의 보조 및 대체 항구로 봤으며, 일본인이 상업적 또는 산업적 중요성이 거의 없어서 주로 군사나 해군의 관점에서 심해 항구를 개발했다고 기술하고 있다. 또한 원자재와 군수품은 규슈의 하카타와 여수 사이를 9-10시간의 해상 항로를 통해 오가고, 항구는 군대의 하선 지점으로 많이 사용되고 있다고 기술하고 있다.

이는 1941년 아시아태평양전쟁 반발 이후 여수를 군사적 중요한 요충지로 인식하여 요새사령부, 중포병연대와 수상항공기지가 배치한 것과 연관되어 있다(주철희, 2015).

매립된 북쪽 해안은 바르게 정돈되어 있으며 주로 일본인이 살고 있으며 정부 목적과 무역을 위해 사용한다고 기술되어 있다. 항구와 철도를 이용한 물류 중심에 일본인이 있음을 기술하고 있다(<Fig. 8>). 또한 당시에 전화 및 전신, 얼음공장, 전력과 2-3개의 작은 개인병원과 하수정비가 되지 않아 하수와 오물을 도랑 버린다고 상세하게 기술하고 있다. 다분히 군사적 목적으로 신항의 해군수송 및 이용에 중점을 두고 기술하고 있다.

1945년 해방후 1960년대까지 국가가 너무 혼란해서 모든 분야에 걸쳐 새법을 만들 만한 겨를이 없어 도시계획에 또한 백지상태였다. 이렇게 도시정비 및 법령이 정비되지 않았지만, 여수의 인구는 급격히 증가하였다. 1940년 여수시 인구가 불과 37,814명에 불과하였으나 1966년 101,851명으로 인구가 2.7배나

늘었다. 그러나 해방후 1948년 여순사건, 1950년 6.25 등으로 여수는 도시개발이 중지되어 이렇다 할 도시계획이나 개발이 없어 도시환경은 열악했다.

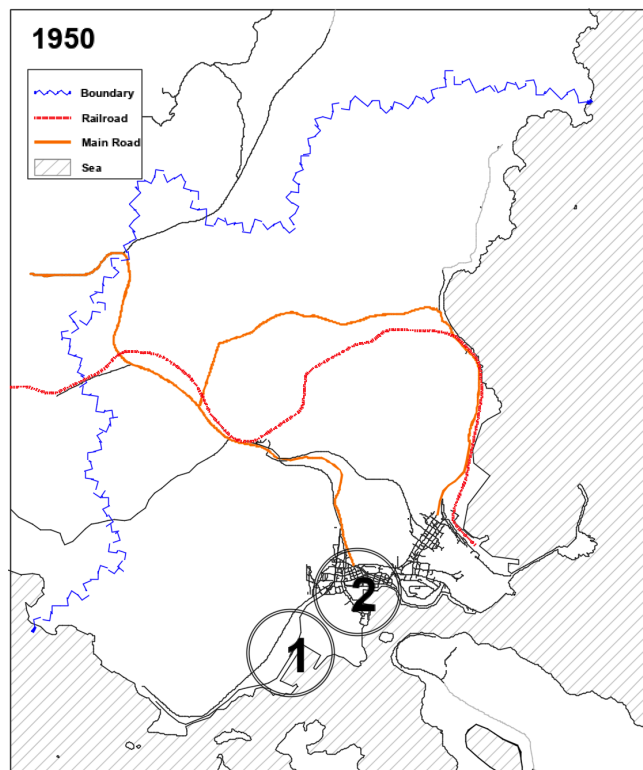


Fig. 9. Map in 1950s

1949년 8월 13일 ‘대통령령 161호’에 의해 여수읍이 여수부로 승격되고 여수군을 여천군으로 개편된다. 이틀 뒤인 8월 15일 직제가 개편되어 부(附)를 시(市)로 개칭하게 되어 여수시가 비로소 출발하게 된다.

<Fig. 9>의 1, 2 지역의 일제강점기에 시작된 매립은 재원부족으로 진행되지 못하여 미완성으로 남아 있었다.

## 4. 산업화 - 확장

### 4.1 1960년대

1967년 전국에서 가장 늦게(여수·여천향토지, 1985) 동정(東町), 서정(西町)의 일본식 지명이 26개 동 이름으로 바뀐다. 비로소 여수는 일제 도시개발 잔재인 마을 명칭에서 벗어나게 된다. 현재 동 명칭은 이때부터 사용하게 된다.

1963년 제1차 경제계획 5개년 계획에서 국토 균형발전을 위해 당시 여수시 외곽의 여천군에 여천산업단지 조성계획을 수립하였다. 1967년 기공식을 거행한 호남정유는 1969년 전용부두 등을 건설하여 기공하였다. 이를 시작으로 1974년 정유 및 석유화학 전문공업단지로 지정되었다.

‘산업기지개발촉진법’에 근거하여 단순한 공업단지 조성

그치지 않고 배후 주거단지를 산업기지개발구역으로 여천군에 지정한다. 인구 5만 명의 1,142,000평의 주거지역, 4,580,000평의 공업용지를 포함 전체 5,722평(육지 5,590,000평, 해면 132,000평)의 여천공업기지가 지정되었다. 이를 통하여 여수의 경제 및 사회의 중심이 구도심에서 여천으로 이동하게 된다. 일제강점기에 시작된 수산, 물류, 항만의 중심지에서 화학공업 중심의 도시경제로 바뀌게 된다.

일제강점기에 시작된 여수 도심부의 매립 공사가 준공하게 되어 현 중앙동의 해안선이 만들어졌다(<Fig. 10> 1지역).

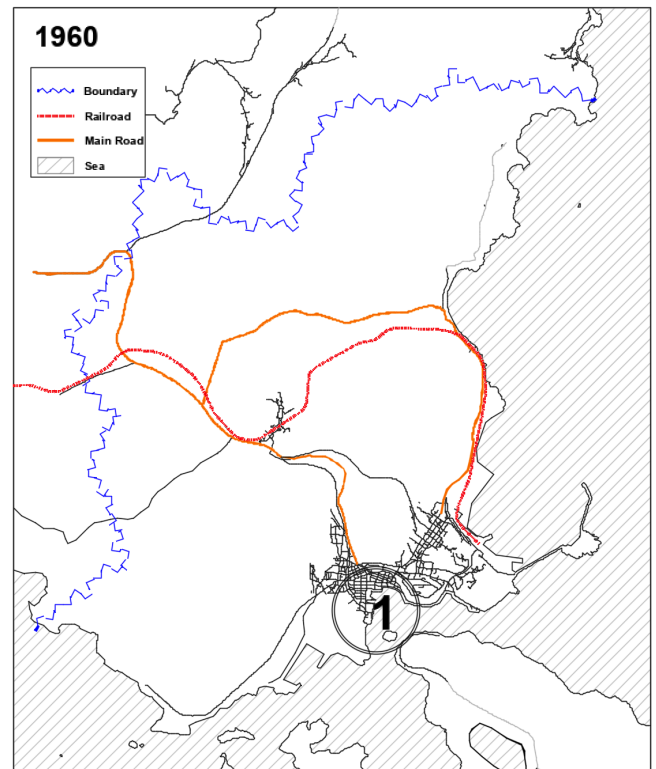


Fig. 10. Map in 1960s

### 4.2 1970년대

1970년 화정면 금오출장소 설치, 1973년 돌산군 경호리가 여수시로 편입하여 경호동 신설 및 광양군 골약면 송장리가 여천군 읍촌면으로 편입되었다. 여천공단의 가동으로 1974년 그 배후도시를 쌍봉면 학용리, 시천리, 선원리, 안산리를 비롯한 소라면 죽림리 일대를 5만 명이 거주할 수 있도록 계획하였다. 1976년 여천산업단지로 인한 인구 증가로 삼일면과 쌍봉면의 봉계리, 주삼리, 해산리를 담당하는 여천지구출장소가 설치되었다. 이는 향후 여천시로 변천하게 된다. 여천지역의 도시 확장이 본격적으로 시작되는 시기였다.

여수지역은 1970년 수정동 175번지(수정동 167-1번지) 일대 400여 평의 대지에 3층의 여수 최초의 아파트인 시민아파트를 100세대를 건립한다. 1970년 일제강점기에 다카시농장이 막아놓은 간사지를 여수시가 공유수면 매립을 하여 국동 어항단지가 만들어졌다. 국동은 일제강점기 때 다카시농장이 막아놓은

간사지로 미개발 상태였으나, 여수시가 1964년부터 매립을 시작하여 1970년 220,000평의 택지로 만들게 되면서 국동에 주거단지가 만들어지게 되었다(<Fig. 11> 1지역). 이 지역이 이리지방국토관리청이 시행한 여수의 ‘제1 토지구획정리사업’의 대상지이다.

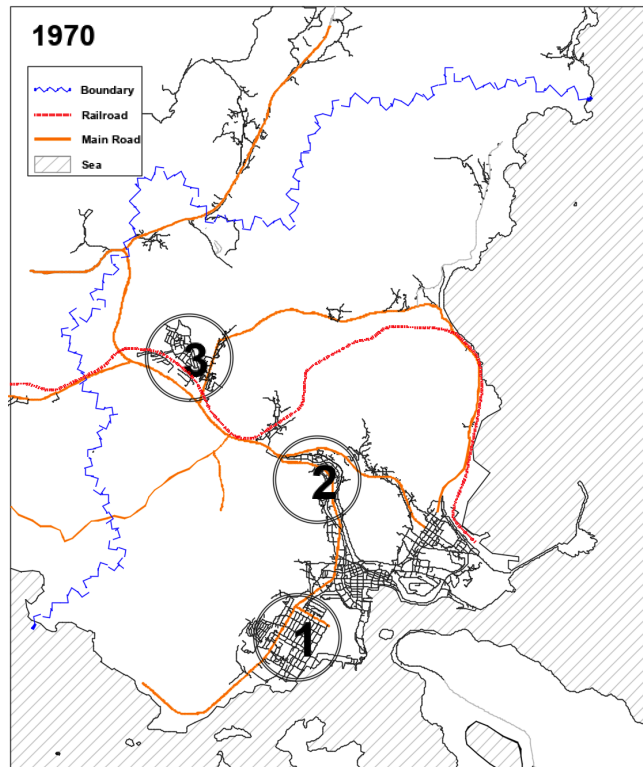


Fig. 11. Map in 1970s

1977년 대한주택공사가 발주하는 국동에 300여 동의 아파트 단지 계획이 신설되었다(건설부 공고 104호). 당시는 13평형 5층을 기본으로 건립하였다. 같은 시기에 덕충동에 49세대의 주공아파트가 건립되었다. 1977년부터 시작된 ‘취락구조개선사업’으로 율촌면 취적리 봉림마을부터 여수 순천간 간선도로변의 97개 동이 모습을 바뀌게 되었다.

1970년대 여수는 새로운 주거 형태인 아파트의 건립과 취락구조개선사업, 토지구획정리사업을 통해 도시를 정비하게 된다. 대표적으로 여수시 최초로 대규모 주거단지인 국동 주거단지 만들어진다.

#### 4.3 1980년대

1980년 삼일면이 삼일읍으로 돌산면이 돌산읍으로 각각 승격되어 1980년대에는 여수시(27개 동), 여천군(2읍 7개면 8출장소)으로 나누어졌다.

여수시에서는 폭증하는 인구증가를 대비하기 위해 문수동에 대지 97,960.5㎡, 539필지 115.5㎡ 276동 162㎡ 132동 231㎡ 31개 동을 IBRD의 차관을 들어 1982년 건립하였다(대한국토도시계획학회 50년사, 2010). 이 사업은 광주권 지역개발사업의 목

적으로 제1차 국토종합개발계획(1972-81)으로 이리지방국토관리청에서 주관하여 추진하였다(김태오, 2022). 지방의 소득수준 향상과 초과 인구유출 억제에 목표로 광주, 목포, 여수의 주택단지 여수 국동어항 및 수산센터, 순천 농산물유통센터 건립 등이 이루어졌다(건설부 이리지방국토관리청, 1985). 문수단지는 일반 주택단지와는 다르게 부지와 서비스(site and services)방식으로 개발되었다(<Fig. 12> 2지역). 이 방식은 1939년 푸에르토리코에서 국가주택으로 정책으로 적용되었다. 기본적으로 토지와 기반시설은 공공이 제공하지만, 주택은 입주자 스스로 노동력과 경제적 형편에 따라 점진적으로 건축해 나가는 자조주택이다(김태오, 2017).

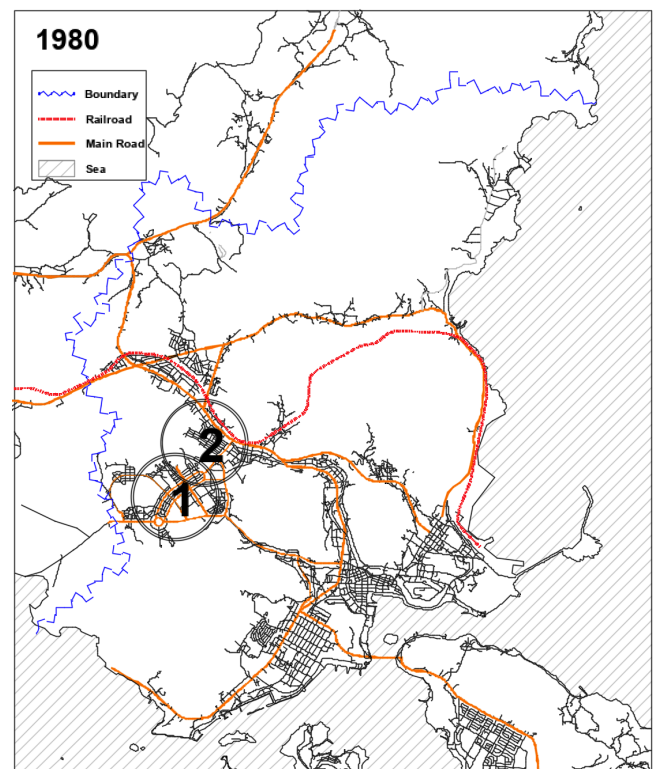


Fig. 12. Map in 1980s

17호 국도를 중심으로 도시의 무질서한 확장은 2차례의 토지구획정리사업을 통해 도시기반시설을 확충하였다(<Fig. 11> 2, 3지역).

광양제철공장의 본격적 가동과 여천공단의 확장계획 등 급속한 주변 지역의 공업화 추세에 따라 급격히 증가하는 인구증가와 소비도시의 기능 등을 기존도시가 그 수요에 대응할 수 없다는 전망에 여수문수지구를 개발하게 된다. 여수 문수지구에 369,000평의 택지를 새로 마련하여 23,000명 규모의 인구를 수용할 수 있는 신도시를 개발하여 이를 해결하려 하였다. 이 개발사업은 여서동 41번지 일대와 문수동 460번지 일대를 2단계로 개발하였다. 제1단계 공구 263,000평 제2단계 공구 106,000평으로, 1986년 9월 5일부터 경남기업이 도급을 맡아 1988년 말까지 조성하기로 하였다. 신도시개발의 발전을 촉진 시키고 균형 있는 도시발전을 위하여 1986년부터 시청사도 여서지구로 신축하여 1887년 말 이전하였다(<Fig. 12> 1지역).



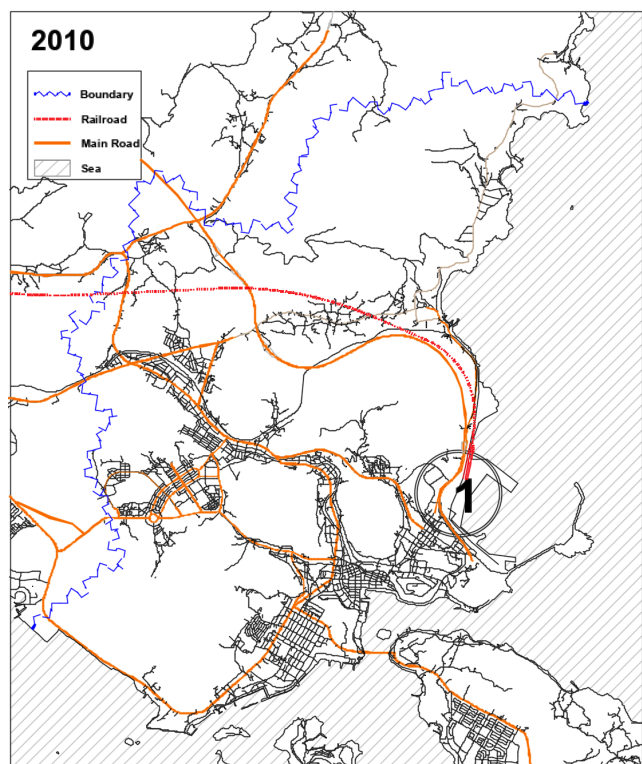


Fig. 13. Map in 2010s

#### 4.4 1990년대

삼려(여수시, 여천시, 여천군)통합은 지역의 동질성 확보, 행정의 효율성, 발전의 상승효과, 행·재정의 합리적 투자 운영, 광양만권 개발 이익 흡수 등의 이유로 여수상공회의소가 1983년 통합논의 제기로 시작되었다. 그 후 별다른 움직임이 없던 여수 지역통합논의는 1994년 초 중앙정부의 도농통합추진발표로 다시 시작되었다(복문수, 2010). 우여곡절의 4차례의 주민투표 결과 통합하게 되었다. 1997년 12월 17일 제정된 '전라남도 여수시 도농통합형태의 시설치 등에 관한 법률'에 의거 1998년 4월 1일 329,716명의 인구와 497km<sup>2</sup>의 면적을 가진 여수의 행정구역이 만들어진다. 통합 당시 여수시는 184,711인 45km<sup>2</sup>, 여천시는 73,608인 107km<sup>2</sup>, 여천군은 71,397인 345km<sup>2</sup>이었다.

삼려통합은 되었으나, 여천산단이라는 도시발전 동력을 가진 여천을 중심으로 도시 확장 및 발전이 이뤄졌다. 수산업의 쇠퇴와 해양 및 철도 물류량 감소와 인구유출 등으로 구 여수는 쇠퇴하였다.

### 5. 세계박람회-재생

#### 5.1 2000년대

2007년 11월 27일 파리에서 '2012 세계박람회' 여수 개최가 확정되었다. 이에 따라 2008년 1월 박람회종합기본계획, 박람회특별법 제정(2008. 3), 조직위원회 설립 (2008.4), 박람회 종합기본계획 BIE 인정(2008.12) 등의 과정을 거쳐 박람회를 준비하였

다. 이를 위해 박람회장에 대한 토지보상완료(2009. 8), 탄소중립형 박람회 단지조성 종합계획(2009. 9), 국가관, 주제관, 한국관 현상공모 및 당선작 선정(2009. 8-12)되었다.

‘살아있는 바다, 숨 쉬는 연안’이라는 주제 아래 ‘지속가능한 해양환경’, ‘현명한 해양이용’, ‘바다와 인간의 창조적인 만남’을 부제로 여수신항 일대 1,740,000m<sup>2</sup>(박람회장 250,000m<sup>2</sup>)에서 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 93일간 개최되었다.

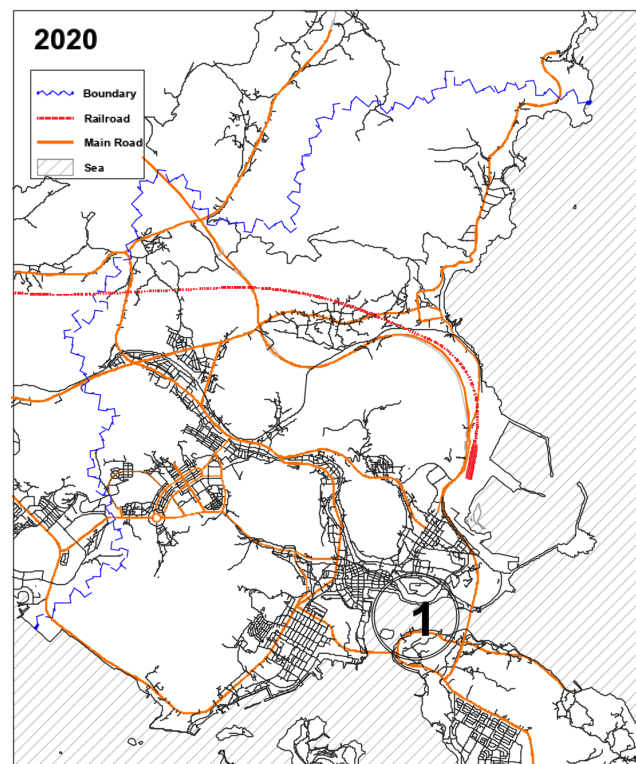


Fig. 14. Map in 2020s

세계박람회는 단순히 여수 신항에 대한 개발뿐만 아니라 여수 전체에 대한 교통 인프라를 개선하는 계기가 되었다. 전라선 복선화에 따른 철도 노선변경 및 역사 신축과 전라선 KTX 운행(2011. 10. 5), 광양-목포간 고속도로 개통(2012. 4. 27), 2012년 4월 8일 순천-여수간 자동차 전용도로 완공, 광양과 여수를 잇는 이순신대교 임시개통(2012. 5. 10) 등 여수반도와 외부와의 연결도로가 획기적으로 개선되었다. 또한 세계박람회를 위해 2008년 당시 왕복 3차선(오르막 2차선, 내리막 1차선)이었던 충민로는 여수세계박람회 확정 이후 하루 평균 9만여 명이 찾을 것으로 예상되면서 4차선 도로로 확장하여 포장하였다. 박람회장의 장소에 기존 있던 집하시설 및 창고, 여수역 등은 재배치되었다(<Fig. 13> 1지역).

#### 5.2 2010년대

여수세계박람회 개최로 인해 교통체계 및 접근성 개선, 지역경제 활성화, 관광 시설 확충과 활성화, 도시미관 및 도시재생 등이 단시간 내에 이루어졌다. 특히 수도권과 접근성 향상, 여

수와 주변지역 간의 접근성 개선, 지역경제 활성화, 도시이미지 향상, 관광숙박 시설 확충, 관광객 증가, 관광인프라 확충, 도시 기반시설 확충이 많아졌다(이정록, 2016).

메가 이벤트를 위한 인프라를 바탕으로 세계박람회 이후에 관광객을 위한 개발이 구도심을 중심으로 이뤄졌다. 고소동 천사벽화마을, 종포 낭만포차 등이 대표적인 사례이다(Fig. 14). <Fig. 15>에서 보는 바와 같이 2014년 이후 상업시설이 급격히 증가하였다(국가통계포털 KOSIS). 같은 시기에 여수시의 인구수는 점차 감소하고 있으나 급격한 상업시설 증가, 철도 이용자 증가 등은 관광도시화 되고 있음을 보여준다.

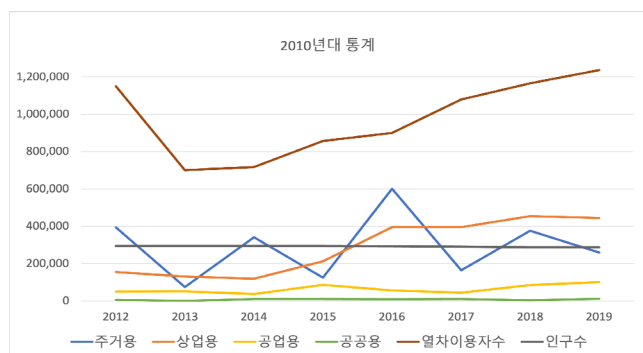


Fig. 15. Statistics of Yeosu in 2010s

## 6. 결론

본 연구는 물류 및 해양 전문적으로 중요한 위치를 차지하고 있는 해안에 위치한 여수의 문헌고찰을 통한 도시공간 형성과 발전과정에 대한 고찰내용이다. 개항과 더불어 육상과 해상, 국내외의 물류 및 교통이 이뤄지는 장소로서 근·현대 도시형성과 발전에 많은 요소와 그 결과물인 도시공간에 관한 내용을 고찰하였다. 도시 공간의 변화와 그 특징을 고찰하여 항구도시의 형성과정 특징과 물리적 공간의 특성을 파악하는 것을 목표로 한 결과는 다음과 같다.

Table 1. Development process in Yeosu

과정	시기	산업	방법	주최	목적
형성	1914-1945	수산업, 상업, 물류교통	매립, 대여수계획 시구개정	다카시농장, 조선총독부	수산업, 물류교통, 군사기지
정체	1946-1964	상업, 수산업	매립	여수시	이촌향도로 인구유입증가
확장	1965-1999	상업, 수산업	토지구획정리, 택지개발	여수시, 이리지방국 토관리청	주변 산업단지의 배후도시
재생	2000-현재	관광	메가이벤트, 교통망고도화	여수시, 여수세계박람회	새로운 경제기반 요구

1910년대 작은 어촌에서 시작된 여수의 도시형성과 발전과

정은 크게 일제의 교통망 개설과 매립에 의한 도시의 형성, 1960년대 말부터 시작된 인접 여천의 산업화로 도시성장, 1990년대 말의 삼려통합에 의한 도시의 공간적 확장 그리고 2012년 여수세계박람회 개최에 따른 교통중심의 인프라 확충에 따른 관광도시로서의 변모의 과정을 거치게 되었다. 여수 도시의 형성과정은 다음과 같은 단계를 거쳤다.

형성, 일제강점기 철도 및 국도개설에 의한 인구 유입에 대처하기 위하여 매립은 구도심부 중심부를 중심으로 이뤄졌다.

정체, 전쟁, 여순사건 등으로 도시발전이 이루어지지 않았다.

확장, 여천산단 광양제철 등 구여수 주변 지역의 산업화는 여수의 인구 급증을 불러오고, 이에 대처하기 위하여 3차례의 토지구획정리사업과 대단위 주거단지 개발로 도시의 확장이 이뤄졌다.

재생, 수산업의 쇠퇴, 해양 및 철도 물류량 감소로 여수 도시공간은 쇠퇴하였으나, 여수세계박람회 개최를 위한 교통망 확충 및 개선이 구도심의 접근성을 증가하여 문화유산 및 자연을 이용한 관광도시로 변모하게 되었다. 이상을 정리하면 <Table 1>과 같다.

## 참고문헌

1. 건설부 이리지방국토관리청, 광주권지역개발사업 완공보고서, 1985.
2. 국가기록원, 국가기록원 일제문서해제-토목편-, 도로 관련 기록물의 개설과 해제), 2010.
3. 김계유, 여수·여천발전사, 1988.
4. 김태오, 부지와 서비스 사업과 지역개발사업의 혼합 특성: 광주권 지역 개발사업 중 여수시 사례를 중심으로, 국토계획, 57(3), 2022.
5. 김태오, 최막중, 부지와 서비스, 자조주택의 한국적 변용, 대한국토도시계획학회지 국토계획, 52(4), 2017.
6. 대한국토도시계획학회 50년사 편찬위원회, 대한국토도시계획학회 50년사, 2010.
7. 복문수, 행정구역 개편과정에 관한 다중합리모형 분석: 삼려(여수시·여천시·여천군) 통합과정을 중심으로, 지방행정연구, 24(1), 2010.
8. 이정록, 김영기, 이민서, 장문현, 2012여수세계박람회의 도시발전효과에 대한 전문가 집단의 인식과 평가, 한국지역지리학회지, 22(2), 2016.
9. 주철희, 일제강점기 여수를 말한다, 흐름 출판사, 2015.
10. 여수시, 사진으로 본 여수발전사, 1995.
11. 여수시사편찬위원회, 여수시사, 2010.
12. 여수·여천향토사편찬위원회, 여수·여천향토사, 1985.
13. 허영란, 일제시기 여수의 도시화 과정과 지역사회의 대응, 대동문화연구, 67, 2009.
14. 허정도, 일제에 의한 진해신도시계획의 식민성고찰, 인문논총, 28, 2011.
15. JOINT ARMY-NAVY INTELLIGENCE STUDY OF TSUSHIMA AND QUELPART, JANIS 75 CHAPTER VIII, CITIES AND TOWNS, APRIL 1945.

접 수 일 자 : 2023. 01. 09

초 심 완 료 일 자 : 2023. 02. 04

게 재 확 정 일 자 : 2023. 02. 20