

# 경기도 접경지역의 실태 분석

; 사회·경제적 환경을 중심으로

이현주<sup>1</sup> · 이원호<sup>2</sup> · 김상빈<sup>1</sup> · 박삼옥<sup>3</sup>

서울대 국토문제연구소<sup>1</sup>, 서울경제연구소<sup>2</sup>, 서울대 지리학과 교수<sup>3</sup>

## 1. 서론

경기북부의 접경지역은 우리나라의 왜곡된 정치 현실과 경제적 상황을 가장 극명하게 담아내는 공간이라 할 수 있다. 이 지역은 1955년 이후 국토의 분단으로 인한 인위적인 공간적 단절로 한반도 중심부적 입지에서 대한민국의 변방으로 입지여건이 수정된 곳이며 군사적, 정치적 이유로 주민들의 공간 행태에 많은 제약과 왜곡을 불러일으키는 공간이다. 접경지역은 서울 성장의 파급효과는 제대로 누리지 못하면서 도리어 과밀방지를 위한 규제의 불이익을 감당해야하는 이중적 제약이 나타나는 공간이다. 이런 정치적 제약성은 경제활동의 자유로운 공간행위를 제약하게 됨으로써 지역개발상의 차별성을 낮고 이런 정치적 환경에 기인한 제약성과 차별성은 사회·경제적 낙후성이란 형태로 공간에 표출되고 있다. 군사분계선과의 인접성 때문에 경기 북부지역의 개발은 제한되었고 수도권지방의 성장은 경기남부를 중심으로 진행되어 시간이 경과함에 따라 경기북부지역은 경기남부지역과의 격차가 벌어지게 되고 번성하는 수도권속의 고립된 낙후지역으로 전락하였다. 북쪽으로는 군사분계선으로 차단으로 인해 고립되고 군사보호시설법과 수도권의 과밀억제라는 테두리 안에서 남쪽의 서울대도시권으로부터 고립되는 이중적 격리 현상을 겪고 있는 것이다. 하지만 1990년대 말부터 불기 시작한 남북경협 바람을 타고 경기 북부지역은 북한과 서울권을 연결하는 중간지점으로써 또는 접경지역의 연계적 개발지역으로써의 새로운 역할을 부여받고 있다. 그 동안 상대적으로 외면 당해 오던 경기 북부 접경지역이 공동 투자사업과 통일 이후의 접경지역의 활용도 측면에서 많은 관심과 기대를 모으는 곳이 되었다. 이와 더불어 이 지역에 관한 연구가 여러 방면에서 이루어지고 있다. 그러나 이 지역에 대한 면밀하고 종합적인 지리학적 분석이 부족한 실정이다. 그러므로 본 연구는 경기도라는 하나의 지역이 정치적인 상황의 변화로 인해 인위적인 분리를 당하게 되고 그 일부가 '소외된 접경지역'으로 변형된 실태를 지리적인 접근법을 통해 분석하고자 한다. 경기 북부지역 접경지역의 범위와 현재 처해있는 정치·경제적 고유성을 고찰하고 정치적 제약성에 기인된 사회·경제적 낙후성을 인구, 경제구조, 복지, 사회간접자본의 측면에서 분석하여 경기북부 접경지역의 실태를 이해하고자 하여 본 연구가 경기 북부접경지역이 이중적인 고립의 상태를 벗어나고 상대적 낙후성을 해소할 수 있는 정책적 개발에 기여할 수 있기를 기대한다. 연구범위는 접경지역 지원법에서 규정한 접경지역에 해당하는 동두천시, 고양시, 파주시, 김포시, 양주군, 연천군, 포천군 7개 행정단위 중 그 포함지역이 전체 면적에 비해 작은 부분을 차지한 고양시를 제외하고 동두천시, 파주시, 김포시, 양주군, 연천군, 포천군이다. 문헌조사와 통계자료를 중심으로 연구를 진행하였고 설명력을 높이기 위해 인터뷰자료를 보충하였다.

## 2. 접경지역의 정치적 환경의 독특성 : 이중적 제약을 내포한 공간

### 1) 접경지역의 범위

접경지역은 일반적으로 국가간의 경계가 서로 맞닿은 국경지역 또는 국경에 인접한 지역을 의미하지만 우리나라의 접경지역은 명확한 정의에 의해 규정된 공간적 범위를 가진 개념이 아니고 연구자에 따라 여러 가지 기준이 적용되어 혼용되고 있다. 가장 많이 사용되는 범위로는 비무장지대, 민간인 통제지역, 군사시설 보호구역

등이었으나 현재는 2000년에 제정·발표된 접경지역지원법에 의거한 접경지역의 범위가 연구의 공간 범위로 많이 이용되고 있다. 2000년 8월 25일 제정된 접경지역지법시행령 제 2조에서는 접경지역 범위를 민통선이남부터 20 Km 이내에 소재한 시·군에 속하는 읍·면·동 행정구역으로 인구 증감률(최근 5년간), 도로 포장률, 상수도 보급률, 제조업종사자 비율, 군사시설보호구역 점유비율의 5개 지표 중 3개 이상의 지표가 전국 평균지표보다 저조한 지역으로 한정하고 있다. 다만 주변지역의 여건에 비추어 지역특성·개발 정도 등 특별한 사유가 있을 경우엔 이를 조정할 수 있다고 명시하고 있다. 이에 따라 접경지역은 3개 시·도에 15개 시·군의 98개 읍·면·동(15읍·76면·7동)이다. 이중 경기도는 동두천시, 고양시, 파주시, 김포시, 양주군, 연천군, 포천군의 7시·군에 46개 읍·면·동의 행정구역으로 구성되어 있다.<sup>1)</sup>

## 2) 정치적 환경의 독특성 : 단절성과 규제에 의한 이중적 제약성을 내포한 공간

국가적 분단 현실로 인해 경기도와 강원도는 격심한 변화를 겪었다. 이는 행정구역의 분할로 끝나지 않고 남북한의 교류단절을 초래하여 두 경제권(개성권, 서울권)간의 자본 및 생산재화의 이동 단절로 이어지고 두 도시권과 주변 농촌지역이 맺고 있던 중심지 체계상의 역할분담도 파괴하였다. 이로써 개성권의 2, 3차 산업중심지와 연계되어 있던 경기 북부 지역의 많은 농촌 지역과 하위 중심지들은 지역의 핵심중심지를 잃으면서 발전의 핵을 상실하였고<sup>2)</sup> 이 지역이 경계의 분리의 기능이 강조된 곳으로 발전되어가면서 경기 북부접경지역은 국토의 변방지역으로 변화되었다. 이 지역의 농촌 공간은 전통적 중심지체계와의 단절로 지역 핵심 도시권인 서울권으로 향하는 새로운 공간 구조를 창출하게 된다. 그러나 1960년 이후 경제 발전정책으로 파생된 수도권외곽의 과대집중의 문제점을 해결하기 위하여 수도권내에서는 개발을 제한하게 된다. 이로 인해 경기북부지역은 개성권과의 연계성에서 벗어나 새로운 경제 공간적 연계관계를 정착시키기도 전에 서울경제권과의 연계에 제약을 받게 됨으로서 서울권의 지리적 인접지역이면서도 중심지와 연계된 영향권역으로 편입되지도 못하고 지역 스스로의 개발역량을 발전시킬 여지 또한 여러 법률적 제한으로 인해 차단 당하고 있어 이중적인 소외와 차별을 경험하고 있다. 접경 지역에 관련되는 법령에는 접경 지역 지원법, 국토이용 관리법, 군사시설보호법, 수도권 정비 계획법, 자연환경보전법, 수도법, 농지법, 문화재보호법, 관광진흥법, 산림법, 자연공원법 등이 있다. 이들 법령에 의해 접경 지역 내에서의 개발 행위는 많은 제한을 받게 되는데 이중에서도 국토이용관리법, 군사시설 보호법, 수도권 정비 계획법 등은 접경 지역 지원법 제 3조에 의하여 상위법으로 분류되어 접경 지역 지원에 있어 걸림돌로 작용하고 있다.<sup>3)</sup> 경기 북부 지역은 수도권에 해당되므로 수도권 정비 계획의 골격을 준수해야 하는 것으로 되어 있다. 또한 접경 지역이 대부분 군사 지역이어서 군사적 토지 이용을 저해하지 않는 범위 내에서 개발이 허용된다. 이처럼 정치지리적 상황이 경기 북부 접경지역을 주변지역으로 전락시켰고 이러한 지역 성격의 수정이 지역경제 낙후성의 중요한 원인으로 작용하고 있다. 이러한 낙후성이 나타남에도 불구하고 경기북부지역은 수도권지역이므로 '지역균형개발법' 상의 낙후지역지원대상에서 제외되고 있다. 상기의 정치적 환경에 의한 제약이 경제적 환경에 미치는 영향은 지역적 차이를 보인다. 주로 서울과의 지리적 인접성과 경제적 연계성의 정도에 따라 차등적으로 나타난다. 김포권은 서울경제권과 인천경제권, 강화권 및 김포공항을 연결한 중간지역으로 현재 많은 서울경제권의 중소기업 입지지역 및 중산층 주거지역의 외연적 확장이 빠르게 진행되는 곳이다. 이 지역의 경우

- 1) 통일부, 2001, 접경지역을 중심으로 한 남북교류방안, pp. 8-9.
- 2) 황지욱, 2000, 한반도 통일 이후 남북한 접경지역의 개발, in 김재한 편, DMZ II-획적분단에서 종적연결로, 소화.pp. 177-178.
- 3) 접경지역지원법이 접경 지역 지원에 관한 사항에 있어 다른 법률에 우선하여 적용되는 특별법의 성격을 가지고 있음을 명시함과 동시에 국토 건설 종합 계획법 수도권 정비 계획법 군사시설보호법 중 군사에 관한 사항에 있어서는 그렇지 않다고 밝히고 있다. 여기에 더해 한미 행정 협정에 의한 공여지 문제도 접경 지역 지원법에 대해 상위법적 성격을 가지고 있다.

접경지역에 따른 낙후성의 문제를 거의 인식하지 않고 있는 반면 수도권정비법에 의한 규제에 의한 생산시설 설립 제한에 의한 규제를 지역발전을 저해하는 환경으로 인식하고 있다. 90년대 이후 고양권·파주권의 경우도 주택 및 산업시설의 교외화로 인한 서울권과의 밀접한 연계성을 형성하면서 발전이 이루어진 곳으로 정치적 분단에 의한 규제보다는 수도권 정비법에 의한 제약이 나타나는 곳이다. 남북 교류의 물결을 타고 새로운 경제활동이 입지하고 있어 낙후지역이라고 분류하기보다는 개발의 잠재성을 내포한 개발진행지역으로 보아야 할 것이다. 그러나 이 축도 북쪽으로 전진할수록 서울과의 연계성은 미약해 지고 군사적 이유로 인한 활동제약성이 뚜렷이 부각되는 곳으로 경제활동 및 공간 행태의 제약과 왜곡으로 인한 낙후성이 나타난다<sup>4)</sup>. 통일로를 중심으로 동쪽지역의 경우는 서쪽지역에 비해 서울권과의 연계가 밀접하게 일어나면서 정치적 환경으로 인한 제약성의 영향이 경제적 낙후성으로 표출되는 정도가 미약한 반면 통일로를 중심으로 서부지역은 서울권 성장의 파급효과를 누리지 못하고 정치적 제약으로 인한 경제적 낙후성의 정도가 뚜렷이 나타난다. 동두천시, 포천군, 연천군의 경우 군사시설보호법의 규제에 의한 공간이용 및 경제적 활동의 제약성을 가장 강하게 느끼는 곳으로 군사시설 보호구역의 존재로 인해 군부대와의 합의와 허가를 통해 토지이용권이 조정되는 등 복잡한 절차로 인하여 적극적인 개발이 이루어지지 못하고 1차 산업적 토지 이용이 많다. 또한 수도권 과밀억제책의 규정으로 토지용도 이전이 까다로워 서울권의 환경규제에 의해 밀려난 많은 공해 유발 산업체들과 영세 규모의 산업체들이 불법적 토지 이용을 하는 실정이다. 접경지역의 경우는 북쪽으로는 군사시설의 보호라는 명목 하에 개발이 제한되고 남쪽으로는 서울권의 확장방지를 위한 규제에 의한 개발제한의 피해를 보고 있다.

### 3. 경기북부지역의 사회·경제적 낙후성

경기 북부지역은 지역 내생적인 발전의 원동력이 부족하여 지역의 발전을 이룩하는데 지원이 필요한 지역으로 인식할 수 있다, 특히 경기 남부와와의 상대적 낙후정도가 심각하여 경기남부와 북부와와의 분리 설이 제기될 정도이다. 이에 경기 북부지역 접경지역의 낙후정도는 어느 정도인지 그 실태에 정확한 이해를 바탕으로 내생적으로 형성하지 못하는 지역개발의 원동력을 외생적으로 이식시키는 방안을 모색하는 것이 필요하다. 인구성장 및 구조적인 측면, 경제 구조적 측면, 사회 복지적 측면, 사회 간접자본의 측면 등을 중심으로 경기도 접경지역의 사회·경제적 낙후성을 분석해 본다. 경기도 타 지역과 비교한 접경지역의 낙후정도와 접경성에 기인한 낙후성을 고찰한다.

#### 1) 인구성장 및 인구구조

경기도 접경지역의 인구구조는 인구밀도와 인구증감률, 노령화지수, 대졸 인구비를 통해 분석해 보았다. 경기북부지역은 경기도 총면적 41.6 %에 해당하는 면적을 가지고 있으면서 인구는 약 24.8 %에 불과한 저밀도 지역으로 나타나고 있다. 특히 접경지역의 경우 경기도 전체 인구밀도 855 인/km에 비해 접경지역의 인구밀도는 456 인/km으로 매우 낮게 나타나고 있다. 신도시개발로 인구밀집이 많은 고양시 (2,815 인/km)과 동두천시 (775 인/km)을 제외하면 약 4배정도 낮은 수치를 기록하고 있다. 특히 연천군의 경우 전체인구 49,483명(2000년), 인구밀도 78 인/km으로 인구 희박지역에 속하고 있다. 1985이후 인구 증감율의 경우, 김포시를 제외한 나머지 4군데 접경 지역은 여전히 평균보다 낮은 인구 증감율을 보이고 있으며 연천군은 지속적인 감소 추세에 있다. 그러나 김포시의 경우 지난 1995이후 5년간 무려 40%에 이르는 인구 성장률을 기록하는 데 이는 신도시 개발에 따른 급격한 인구 유입의 증대라 볼 수 있다. 접경 지역의 낮은 인구 밀도가 접경 지역에만 특수하

4) 파주시의 경우 2800여 평의 미군공유지를 포함하고 있어 도시개발에 많은 제약을 가하고 있다.

게 나타나는 것이 아니라 경기도 외곽 지역에 일반적으로 나타나고 있다는 점을 유념할 필요가 있다. 인구 밀도와 마찬가지로 인구 증감율에 있어서도 접경 지역만이 특별히 낮은 인구 증감율을 보이고 있다고 단언하기는 힘들다. 그러나 본 연구 지역 내 접경 읍면동과 비접경 읍면동의 인구 증감율(1995-2000년)을 나누어 본 결과, 대체로 동일 시군 내에서도 접경 지역과 비접경 지역 간 차이가 나타남을 볼 수 있다. 접경 지역은 인구가 감소하거나 매우 낮은 인구 증가를 나타낸다. 이러한 양상은 파주시와 김포시에서 더욱 극명하게 나타난다. 노령화지수를 살펴보면 경기도 전체의 노령화 지수(2000년) 24.2와 비교하여 접경 지역의 노령화 지수는 모두 평균을 상회한다. 특히 연천군은 노령화 지수가 64.8에 달해 15세 미만 인구 대비 65세 이상 인구의 비중이 매우 높음을 알 수 있다. 1990년과 비교하여 대부분의 시군에서 노령화 지수는 상승 추세에 있다. 한편, 앞서 살펴본 다른 인구 추세와 마찬가지로 노령화 지수도 일반적으로 경기도 외곽으로 갈수록 증가하는 경향이 나타난다. 연구지역 내 접경지역과 비접경지역의 노령화 지수(2000년)를 비교하면 접경지역의 지수가 그 지역 평균 노령화 지수보다 높게 나타나는 특징을 보인다. 그러나 이 현상은 일반화가 어려운 측면이 있다. 1990년대 후반이후 서울성장의 파급효과를 누리는 파주시와 김포시(고촌면 제외)의 경우 접경지역과 비접경지역의 차이가 극명하게 나타난 반면 포천군과 동두천시의 경우 지역 간의 차별성이 나타나지 않아 접경성에 의한 특성보다는 주변지역의 특성에 의한 인구 성장의 특성이 보인다.

대졸인구를 지역혁신 및 지역개발을 이끌어갈 지역 엘리트집단이라고 볼 때 접경지역의 대졸인구비를 경기도 전체 (11.5 %)와 비교할 때 1.5% 포인트 정도의 차이밖에 나타내지 않는다. 그러나 23.5 %를 차지하는 고양시를 배제하고 살펴볼 때 6 % 정도를 기록하여 1.5 - 2배 정도 낮은 수치를 기록하고 있다. 김포시의 경우는 9 %로 어느 정도 리더 집단을 형성하고 있다고 하더라도 그 외의 접경지역은 전체 인구 중 5-6%만이 대졸인구로 나타나서 지역 자체의 발전을 이끌어 갈 원동력이 부족한 실태이다. 이로써 접경지역은 고부가가치 산업이나 기술집약적 산업을 위한 고급 노동력시장의 부재로 저급 기술형 위주의 경제활동이 임지하게 되고 고급 관리기능이 필요한 대기업의 입지보다는 단순 노동력위주의 중소기업이 주로 입지하는 특징이 보인다.

## 2) 경제구조

경기북부 접경지역의 산업별 취업구조를 살펴보면 1999년 기준으로 1차 : 2차 : 3차 산업의 비가 12 % : 30.8 % : 57.2 %로 경기도 평균 7.1 % : 31.4 % : 61.5 % 와 비교할 때 1차 산업의 비중이 높고 3차 산업의 비중이 낮은 특성을 보이고 있다. 그러나 이 비중은 90년 이후 1차 산업의 비중이 감소하고 2,3차 산업의 증가가 뚜렷하게 나타나고 있어 접경지역의 산업구조의 변화가 진행되고 있음을 짐작할 수 있다. 경기 북부접경지역의 제조업분포를 분석해 보면 경기도 전체 중 경기북부지역이 차지하는 비중이 24 %, 접경지역의 비중이 14 %로 경기 남부 76 %에 비해 매우 저조한 수치를 나타낸다. 그러나 이 비중은 90년대 이후 경기 북부 접경지역에서의 빠른 제조업체의 증가로 1990년보다 접경지역의 비중이 2 %가량 증가한 것이다. 제조업 사업체의 증가율을 살펴보면 1990-2000년 사이에 접경지역은 89 %를 기록하여 경기도 전체 증가율 59 %를 훨씬 상회하며 63 %를 기록한 경기 남부와 비교할 때도 급속한 증가를 보이고 있다. 이는 경기북부지역에서 감소한 비중이 경기남부와 접경지역의 비중으로 흡수된 결과인데 이를 볼 때 경기북부의 제조업체치가 점점 북쪽으로 밀려나 접경지역의 공업화가 진행되는 것을 알 수 있다. 제조업 종사자 비중을 살펴보면 경기남부가 총 경기도 제조업 종사자수에서 차지하는 비중이 85 %로 절대 다수를 차지하고 경기북부지역은 15 %, 접경지역은 10 %로 여전히 경기 북부지역에서의 제조업 부분의 고용기회가 매우 미약하다. 제조업체 수와 함께 제조업 종사자의 수가 증가하고는 있지만 그 증가율이 크지는

않다. 그 이유는 접경지역에 입지한 제조업체가 50 인 이하의 소규모 업체를 중심으로 증가하고 있기 때문이다. 영세규모 위주의 제조업 입지는 경기북부와 경기남부의 지역 개발 차이의 폭을 더욱 넓게 만드는데 이런 경향은 생산액지수와 부가가치 지수에서 더욱 뚜렷한 차이를 나타낸다. 경기남부 지역이 경기도 총 제조업 생산액의 92 %를 차지하고 경기북부지역은 8 %만을 담당하며 접경지역은 14 %의 제조업체가 5.7 %에 해당하는 생산액을 생산한다. 즉 접경지역으로의 제조업의 이전이 이루어지고 있지만 서울에서 밀려난 비 도시형 산업부문의 영세규모를 중심으로 입지하고 있어 경기남부와 비교할 때 낙후성을 극복하지 못하고 오히려 더욱 상대적 낙후성이 증가하는 경향이 나타나는 것이다. 접경지역의 제조업은 노동집약적 산업, 3D 업종, 오염 유발 산업이 주를 이루고 있고 첨단산업분야나 기술집약적 산업 분포가 미약하다.

### 3) 복지 및 주거 환경

주민 생활의 가장 중심을 차지하는 주거환경, 의료환경, 상하수도 보급률을 중심으로 살펴보면, 주거의 경우 접경지역에서는 60년대 이후 상대적으로 쾌적한 주거환경을 제공하는 아파트의 보급율이 저조하다. 김포시를 제외한 접경지역은 아파트 보급률이 33 % 이하를 나타내고 연천군과 포천군의 경우는 10 %를 기록하여 경기도의 평균 아파트 보급율과 비교할 때 4 배 이상 낮은 수치를 기록하고 있다. 이 지역에서는 새로운 주택의 공급이 이루어지지 않아 주택이 노후화하고 있다. 일부지역에서는 건물의 노후 문제가 심각한 것으로 조사되는데, 군사 시설 보호구역이 많은 지역에서는 60년대 이전에 지어진 건물로 경관상에서도 지역의 낙후성을 표출하고 있어 주민 생활의 질을 악화시킬 뿐 아니라 새로운 경제활동의 유치에도 장애요인으로 작용하고 있다. 상수도 보급율의 경우 경기도 평균 87 %과 전국평균 85 %에 비해 접경지역은 69 %로 나타나 매우 낙후되어 있음을 알 수 있으며 하수처리율에서는 낙후도가 더욱 심각한데 경기도 평균이 72 %에 비해 접경지역은 40 % 대를 유지하고 있으며 동두천시와 고양시를 제외하면 그 수치는 더욱 하락하고 파주시와 김포시의 경우 0.2 %, 0.5 %를 나타내어 하수처리시설 부족의 문제가 심각함을 알 수 있다. 주민 1000명 당 의료인 수를 중심으로 의료환경을 분석해 보면 경기지역 평균이 4.1명인데 비해 접경지역의 평균은 2.8 명으로 의료혜택을 제대로 받지 못하는 것으로 분석된다.

### 4) 사회 간접자본의 정비 환경

자동차가 현재 접경지역의 주민 및 기업들의 가장 일반적인 교통수단으로 인터뷰 결과 조사되었음으로 교통환경의 편의도를 자동차 보유대수와 도로포장율 지수를 가지고 분석하였다. 자동차 등록수는 경기 북부지방이 2000년 현재 631,589 대로 경기도 전체 자동차 등록대수의 1/4에 해당하는 수치이다. 이는 지하철이 잘 발달하지 않은 경기북부의 경우는 경기남부지역과 비교할 때 더욱 심각한 교통환경의 낙후도를 보여주는 것이다. 도로포장율 경우는 단순히 수치적 비교로만 본다면 경기 북부지역의 경기 남부에 대한 미약한 우세를 평할 수 있다. 그러나 동두천시 (100 %)를 제외한 모든 접경지역의 시·군부는 평균치를 밑도는 도로포장율을 가지고 있으며 김포시와 연천군의 경우는 경기도 평균과 비교할 때 20 %이상 차이가 나는 저조한 비율을 기록하고 있다. 김포시의 경우는 많아진 생산시설과 주거공간을 고려할 때 도로포장율의 저조는 훨씬 더 심각한 교통의 혼잡과 불편을 보여주는 지표라고 할 수 있다. 특히 김포가 유일한 서울과 강화권을 연결하는 통로라는 현실을 감안할 때 교통의 혼잡으로 인한 경제 및 주거 환경의 불경계가 심각한 문제로 대두될 것이다. 경기북부지역의 총 도로연장 수치(3,103 Km)를 여타지역과 비교할 때 개발의 핵을 차지하지 않는 지역 (강원, 충북, 전북)과의 비교에서도 2배 이상 저조한 수치를 나타나고 있어 경기도지역 (총 11,182. 5 Km)뿐 아니라 여타 지역과의 비교에서도 경기북부지역의 교통망의 미비상태가 심각

한 것으로 분석된다. 경기북부지역의 고속도로의 경우도 서울시 외곽교통량의 소통을 목적으로 건설된 것으로 접경지역의 경우 고속도로의 혜택을 보지 못하고 있다. 자유로와 통일로(1번 국도), 3번 국도, 43번 국도 등을 통해 서울과 연결되고 있으며 7개의 국도와 5개의 국지도 19개의 지방도가 있어 접경지역 내를 연결하고 있다. 국지도, 지방도 도로변을 중심으로 많은 중소기업들이 입지하고 있으나 물류시설이나 유통단지가 없어 물류서비스의 낙후성이 심각하다. 이는 90년대 이후 증가한 제조업의 물동량과 향후 남북경협으로 증가할 수치를 가만하면 물류서비스의 부재가 경제활동의 제약하는 요인으로 작용하게 될 것이다. 대중교통의 경우 서울과의 연계는 그나마 연결성을 확보하고 있으나 경기북부 내부간의 연결성이 매우 부족하여 동일 행정구역내에서도 이동의 불편을 겪는 것으로 인터뷰 결과 조사되었다.

#### 4. 결론

경기북부의 접경지역은 오랫동안 군사적 제약과 수도권과 밀역제라는 두 가지 정치적 상황으로 인해 개발이 보류된 지역이었다. 그러므로 경기도의 타 지역과의 비교에서 평균에 못 미치는 발전 정도와 편의시설, 사회간접자본을 갖추고 있다. 인구성장이 미약하고 밀도가 낮아 서울의 30-40 Km에 속하는 서울 통근권역의 공간범위 내에서도 인구밀도가 경기 남부와 비교할 때 높지 않은 것으로 나타나고 특히 대졸인구의 비중의 낮은 수치를 지역개발을 이끌어 갈 리더집단의 부재로 현재의 낙후성의 원인이 될 뿐 아니라 미래의 지역발전에도 제약조건이 되고 있다. 교통조건과 물류서비스의 부재 또한 제조업 및 고급 서비스산업의 유치에 제약으로 작용하여 경제활동의 활성화에 걸림돌이 된다. 지역 노동시장이 단순 노동력 중심으로 형성되어 입지한 제조업의 성격 또한 노동 집약적인 산업분야와 비도시형 산업을 중심으로 형성되어 첨단산업분야나 연구 개발 분야의 발달이 미흡하여 접경지역의 생산액과 부가가치의 비중이 경기남부에 비해 확연한 차이를 보이고 있다. 향후 우리나라의 산업구조가 고부가가치 위주의 첨단산업으로 재편될 때 접경지역의 상대적 낙후성은 더욱 심각해 질 수 있다. 주거환경의 악화와 경관의 퇴락 또한 접경지역에서 경제적·사회적 낙후성의 원인을 제공하는 인자가 되는 것으로 고찰된다. 경제적 낙후와 교통시설의 미비로 서울권과의 연결성이 원활하지 못하다. 서울권과의 연계관계가 형성되더라도 경기 북부지역의 자율적 경제권에 바탕을 둔 보완적, 대등적 관계 형성보다는 서울권에 종속된 관계가 형성되어 있다.

1990년대를 기점으로 서울영향권 확장과 남북경협에 힘입어 서울 인접지역을 중심으로 주거환경과 산업체의 분산이 이루어져서 경기북부접경지역 내에서도 공간적 분화현상이 일어난다. 서울을 중심으로 서울과의 연계성이 좋은 김포시와 파주시의 경우 주요한 도로변을 중심으로 서울성장의 파급효과를 누리고 있으나 서울과의 격리도가 높아지거나 주요 교통축에서 벗어난 지역의 경우는 접경성과 주변성의 영향으로 낙후성의 정도가 높아지는 것을 알 수 있다.