

# 통합여수시 지역주민의 삶의 질 변화와 도시발전의 과제\*

## The Direction of Urban Development and the Change of Quality of Life in Integrated Yosu City

이 정록\*\* · 이 상석\*\*\* · 추 명희\*\*\*\*

여수시

본 연구는 통합여수시를 사례로 도시생활환경의 측정 및 삶의 질 변화에 대한 도시민의 인식·평가의 변화를 설문조사를 통해 살펴보고, 이를 바탕으로 지역주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 정책적 대안을 제시하였다. 통합여수시의 삶의 질은 5년 전에 비해서 전체적으로 삶의 질은 향상된 것으로 분석되었다. 그러나 삶의 질에 관한 9개 지표 중에서 주거생활, 도시행정 및 편의서비스 등은 5년전보다 상대적으로 향상된 반면, 자연환경, 문화 및 여가생활, 교통환경 등은 나빠진 것으로 평가하였다. 그리고 여수시민들은 통합여수시의 지속적인 발전을 도모하기 위해서는 교통문제, 문화 및 여가시설의 확충 등이 주요한 과제라고 인식하였고, 21세기의 통합여수시가 해양관광도시, 교육문화도시로 발전하기를 선호하였다. 따라서 여수대도시권을 구축을 위한 주요 과제로는 경제기반시설의 확충, 워터프런트의 개발 및 보전, 관광산업의 활성화, 시민중심의 도시경관 조성, 지역문화운동의 전개 등이 필요한 것으로 밝혀졌다.

주요어 : 통합여수시, 삶의 질, 주관적인 지표, 도시환경

## 1. 서론

### 1) 연구목적 및 방법

최근 지방자치제가 정착됨에 따라 지역주민의 주요 관심사 중의 하나는 "우리지역이 다른 지역에 비해 살기가 좋은가?" 하는 지역사회의 삶의 질에 관한 비교와 평가의 문제이다. 어느 지역이나 도시가 인간생활에 가장 적합한 장소인가에 대한 논의는 지리학자를 비롯한 사회과학자들의 오랜 연구주제 중의 하나이다.

일반적으로 사회과학자들에게 있어서 '삶의 질 (quality of life)'이라는 용어는 지역의 생활수준을 기술하는 데 많이 이용되었다. 그러나 삶의 질에 관한 학자들간의 상이한 개념규정과 접근방법은 다양한 논쟁을 불러 일으키고 있다(이정록, 1998). 우리가 많이 사용하고 있는 '삶의 질'이라는 용어는 생활의 질 또는 사회복지(social well-being) 등의 용어와 혼용되고 있는 데, 삶의 질에 대한 개념규정과 삶의 질 연구에 대한 분석방법은 학문과 학자에 따라 상이하다 (Campell, Converse, Rodgers, 1976; Cutter,

\* 본 논문은 여수상공회의소의 지역경제연구비(1998년도) 지원에 의해 이루어졌음  
\*\* 전남대학교 지리학과 교수  
\*\*\* 순천대학교 사회교육과 교수  
\*\*\*\* 전남대학교 지리학과 강사

1985; Liu, 1973; Meyers, 1987; Pacione, 1982; Lee, 1997; 장봉규, 1996, 1997; 김덕현·권용우, 1996; 김덕현·최병두·손일, 1997). 우리나라에서 삶의 질에 관한 연구는 1970년대 사회복지에 관한 연구에서 출발하여 지방자치제가 실시된 1995년 이후 관련된 연구성과가 활발하게 발표되면서 삶의 질에 관한 연구는 사회학, 행정학, 지리학, 지역개발, 도시정책 등 다양한 분야에서 이루어지고 있다.

특히 최근 지방자치제의 정착으로 사회복지 문제를 비롯한 개인 및 지역사회의 삶의 질 문제가 사회적 이슈로 등장함에 따라 단위지역의 생활수준 측정과 비교, 그리고 삶의 질을 향상시키기 위한 정책적 대안을 모색하는 실증적인 연구가 많이 행해지고 있다. 또한 국가 전체적인 수준에서 삶의 질에 대한 지역차의 연구보다는 단위 지역내에서 지역주민의 삶의 질에 대한 인식, 거주지의 생활환경에 대한 평가 등의 연구는 지방자치제하의 지역정책을 수립하는데 매우 중요한 연구로 등장하고 있다(이정록, 1997).

본 연구는 지리학 분야에서 새롭게 시도되고 있는 지역사회 또는 도시지역의 삶의 질 변화를 분석하기 위해 통합여수시를 사례로 선정하여 고찰하였다. 본 연구의 주요 목적은 첫째, 도농통합 도시로 새롭게 출발한 통합여수시를 대상으로 도시생활환경의 측정 및 삶의 질 변화에 대한 도시민의 인식·평가를 분석하고 둘째, 이러한 여수시민의 인식과 평가를 바탕으로 지역민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 정책적 대안을 모색하는 것이다.

또한 본 연구에서는 미국 도시지역의 삶의 질 변화를 분석한 Cutter(1985)의 분석방법을 토대로 Meyers(1987), Knox(1976), 김상균(1986), 이정록(1996, 1997, 1998), 장봉규(19916), 하규·김재

익(1997) 등의 연구에서 수행한 삶의 질 지표를 토대로 지역의 삶의 질 변화를 반영할 수 있는 9개의 지표를 도출하였다. 이들 9개의 지표는 주거생활, 근린주거, 자연환경, 경제환경, 교육환경, 여가생활, 문화생활, 교통환경, 도시행정 및 편익서비스 등이다.

본 연구에서는 통합여수시의 삶의 질 변화를 분석하기 위해 지역주민을 대상으로 설문조사를 통해 자료를 수집하였다. 설문조사에서는 삶의 질 변화에 대한 주민의 평가와 통합여수시의 바람직한 발전방향에 대한 시민들의 인식태도를 조사하였다. 통합여수시의 삶의 질 변화는 과거 5년전과 비교하여 조사하였다. 삶의 질 변화에 대한 주관적인 평가를 객관적인 도시생활 지표와 비교하기 위해 주택환경, 공공서비스, 경제 및 소비활동, 교육환경, 문화·여가생활 등 객관적인 통계자료도 연구에 원용하였고, 이들 자료의 수집은 주로 한국도시연감과 지역통계연보 등의 행정적 자료를 원용하였다.

그리고 설문조사에서는 여수시민이 생각하고 있는 통합여수시의 발전방향에 대한 인식도 조사되었다. 통합여수시의 발전방향에 대한 조사에서는 현재 통합여수시 도시발전의 문제점과 도시기능성, 도시경쟁력, 도시발전의 방향 등이다.

통합여수시의 삶의 질 변화 및 도시발전에 대한 지역주민의 인식 및 평가, 태도에 대한 자료는 설문조사를 통해 수집하였다. 설문조사는 통합여수시에 거주하는 가구수를 기준으로 조사를 진행하였다. 통합여수시 가구수인 93,731호(1996년 12월 기준)중에서 1.06%에 해당하는 약 1,000명을 표본집단으로 선정하여 설문조사<sup>1)</sup>를 실시하였다. 설문조사는 1998년 7월 1일부터 7월 20일까지 약 20일동안 진행되었으며, 수집된 자료 중에서 통계적으로 유의한 891명의 자료를 바탕으로 SPSS-PC를 이용하여 통계분석을

실시하였다.

본 연구지역인 통합여수시는 1998년 4월 여수시와 여천시, 여천군의 행정구역이 통합되어 새로운 여수시를 형성하였다. 따라서 본 연구에서는 행정구역이 확대된 새로운 여수시를 통합여수시로 표기하였다<sup>2)</sup>.

## 2) 연구자료의 통계적 속성

본 연구에 이용한 표본집단의 통계적인 속성으로 응답자의 성별 분포는 전체 표본집단의 약 47.3%가 남자이고, 여성은 52.4%를 차지하였고, 연령별 분포는 40대가 48.2%로 가장 많은 비율을 차지하고, 30대가 35.4%로 30-40대가 주류를 이루고 있다. 학력별로는 고졸이 전체의 50.1%로 가장 많은 비중을 차지하고 있고, 직업별 분포를 보면, 가정주부가 전체의 28.8%로서 가장 높고, 전문사무직(16.7%), 자영업자를 비롯한 경영관리직(16.5%) 등의 순으로 나타났다. 소득분포를 살펴보면, 조사대상자의 월평균소득 분포에서 100-200만원에 속하는 응답자가 전체의 43.7%로 가장 높고, 50-100만원(29.7%), 50만원 이하(11.7%) 등의 순으로 나타났다.

조사대상자의 가족수별 분포는 4명이 49.0%로 가장 많고, 주거형태는 전체적으로 평균 13-25평(42.5%)에 해당하는 아파트(47.7%) 및 단독주택(43.3%)에서 거주하는 응답자가 높은 비율을 점하고 있다. 그리고 대부분의 주거소유형태는 자가(67.7%)

또는 전세(25.9%)가 높은 것으로 나타났다. 응답자의 지역내 평균 거주기간은 약 23.26년으로 나타나 대부분의 응답자가 약 23년 정도 거주하고 있고, 지역사회의 구성원 분포에서 유년기를 외부지역에서 보내고 직장생활을 위해 통합여수시로 전입한 가구의 수가 비교적 많은 비율을 점하고 있다. 이러한 특징은 '여

수'라는 지역사회의 공동체적 특성과 지역정체성의 형성을 위한 사회정책의 수립에 중요한 시사점을 제공한다고 할 수 있다.

## 2. 통합여수시 지역의 발전동인과 인문환경의 변화

### 1) 통합여수시 지역의 발전동인

통합여수시가 오늘날 인구 34만명의 대도시로 성장하게 된 배경에는 여러 가지 요인이 있지만, 지역발전의 가장 큰 동인(動因)은 해안에 입지한 항구도시라는 지리적 특성과 수산업, 그리고 여천공업단지로 대변되는 임해형 공업 등 3가지 요인이라 할 수 있다. 여수시는 1900년대 우리나라의 근대화 과정에서 남해안의 연안어업을 지원하는 작은 어항에 불과하였다. 그러나 1970년대 여천석유화학공업단지의 건설과 1980년대 광양만권의 공업화로 인해 공장의 원료와 제품을 수송하는 공업항의 성격으로 전환되었고, 이러한 항만기능의 전환은 지역의 발전에 커다란 파급효과를 제공했다.

그리고 통합여수시 핵심산업은 수산업이다. 1920년 이후 일본의 수산업 관련 자본의 유입으로 구여수시의 도시발전이 이루어졌고, 그후 여천석유화학공업단지가 건설되기 전까지 도시발전을 주도한 산업은 수산업이었다. 특히 1960년 이후 연안어업의 활성화로 인하여 여수시는 우리나라에서 연안어업의 중심지로, 남해안의 대표적인 수산업 도시로 성장하였다.

통합여수시의 도시발전을 주도한 세 번째 동인은 구여천군의 해안지역을 중심으로 하는 석유화학관련 공장의 입지, 즉 여천석유화학공업단지의 출현이다. 1970년대부터 본격적으로 추진된 정부의 수출지향적

공업화정책은 연안어업중심의 수산업 도시인 구여수시와 구여천군의 경제를 상대적으로 침체시키는 결과를 초래하였고, 1970-1980년대 구여수시와 구여천군의 인구는 다른 지역의 중소도시 및 농촌지역과 거의 유사하게 인구의 정체현상을 나타냈다.

이러한 지역경제의 침체과정에서 지역을 새롭게 변화시키고, 여수시의 도시화를 가속화시킨 동인은 1970년대부터 본격화된 여천석유화학공업단지의 개발이다. 석유화학중심의 여천산업단지는 항구로서의 지역적 위치가 갖는 잇점을 최대한 발휘하여 우리나라 석유화학 최대의 공업단지로 성장하였고, 에틸렌 생산액을 기준으로 우리나라 석유화학 생산량의 53%를 차지하는 최대의 공업단지로 성장하였다.

## 2) 통합여수시 지역의 인구변화

통합여수시의 인구규모는 약 34만명으로 전남에서 가장 많은 인구를 차지하고 있고, 전국적인 수준과 비교하면 비교적 소규모의 도시에 해당한다. 통합여수시의 인구는 다른 지방의 중소도시에 비해 지난 10년 동안 꾸준히 증가하고 있다. 지난 1985년 이후 구여수시의 인구증가에 직접적인 원인을 제공하고 있는 것은 1970년대부터 시작된 여천공단의 건설과 1980년대의 광양제철소의 준공, 그리고 1990년대의 울촌산업단지의 개발 등 통합여수시를 포함한 광역 광양만권의 공업화이다.

통합여수시의 인구변화와 도시발달의 과정은 수산업의 발달, 여천산업단지를 비롯한 지역의 공업화 과정을 통해 파악할 수 있다. 1920년대부터 일본인의 이주로 인하여 중앙동을 중심으로 도시인구가 증가하기 시작하였고, 여수와 부산간을 연결하는 기선항로가 개설되면서 여수의 인구증가와 도시발전이 이루어졌

다. 1896년 당시 돌산군의 인구는 6,283명, 1897년 당시 여수군의 인구는 8,300명이었다. 그리고 1928년 당시 여수군의 인구는 일본인을 포함하여 92,568명(15,554호)이며, 이 중에서 일본인 인구는 전체의 약 3.2%를 차지하였다. 1928년의 인구는 돌산군과 여수군이 합쳐진 1914년의 인구에 비해 약 6배의 증가를 나타냈다.

특히 여천산업단지의 준공으로 본격적인 지역변화와 도시발전이 이루어져 신흥공업도시인 구여천시가 출현한 1985년 이후의 통합여수시의 인구변화를 살펴보면 표 1과 같다.

1985년 이후 지역의 인구 및 가구수는 꾸준히 증가하고 있다. 1985년 인구는 312,806명이었으나 1990년 305,512명으로 약간 감소하였다. 그러나 1993년 330,624명으로 증가하였고, 1996년에는 330,954로 지속적인 증가를 보이고 있다. 그러나 가구당 인구수는 1985년 4.6명에서 1996년 3.5명으로 가족구성의 핵가족화가 나타났다. 지역별로 보면, 구여수시와 구여천시의 인구는 계속 증가하였으나 구여천군의 인구는 상대적으로 감소하였으며, 특히 구여천군의 인구감소는 지역내 및 지역외로의 전출인구의 증가에 기인한다.

## 3) 통합여수시 지역의 경제구조 변화

통합여수시의 경제구조에서 중심적인 기능을 수행하는 부문은 수산업과 공업이다. 이 지역은 연근해에 어족이 풍부하여 일찍부터 수산업이 발달하였고, 특히 1910년 이후 지역의 수산업 발달은 일본인에 의해 주도되었다. 그리고 공업은 여천석유화학공단을 중심으로 석유화학부문이 주종을 이루고 있다. 지역경제에서 산업구성을 비교하면, 전체적으로 2차산업보다는 1차

표 1. 통합여수시 인구구성과 변화추이(1985~1996년)

구 분 연 도	인 구			인구 증가율	가구수	가구당 인 구	인 구 밀 도
	계	남	여				
1985	312,806	158,111	154,695	-2.72	67,657	4.6	634
1987	317,568	159,785	157,783	0.80	69,943	4.5	641
1989	323,083	163,155	159,928	1.66	76,060	4.2	651
1990	305,512	154,098	151,414	5.44	78,649	3.9	616
1992	333,194	167,371	165,823	1.54	87,693	3.8	671
1994	329,342	165,483	163,859	0.39	89,724	3.7	661
1996	330,954	166,814	164,140	0.48	93,731	3.5	665

와 3차 산업의 구성비가 비교적 높다. 도농통합형의 도시인 통합여수시의 경제활동에서 중요한 부문을 차지하고 있는 농업 및 수산업 종사가구수의 변화를 살펴보면, 표 2에 나타난 것과 같이 전체 가구수에서 농업 및 수산업에 종사하는 가구수는 1985년 이후 계속 감소하고 있다. 1985년 농수산업에 종사하는 가구수는 전체의 약 47%를 차지하여 지역경제에서 농수산업이 차지하는 비중이 매우 높았다. 그러나 1989년 약 43%, 1993년 약 26%로 그리고 1996년에는 약 20%로 감소하였다.

1985년 이후 지난 10년동안 지역의 공업화와 도시화로 인하여 농업 및 수산업에 종사하는 가구수는

계속 감소하였고, 농업가구는 1985년을 기준으로 약 200%가 감소되었고, 수산업 가구수는 약 300%의 감소가 나타났다. 특히 수산업에 종사하는 가구수의 지속적인 감소는 1990년대 이후 지역경제에서 중요한 비중을 차지한 수산업이 1980년대 이후 제조업 및 상업 서비스업으로 대체되고 있음을 의미한다.

2차산업인 광공업부문의 특색을 살펴보면, 표 3에 나타난 것과 같이 화학제품 제조업과 음식료품 제조업의 비중이 상대적으로 높은 비율을 점하고 있음을 알 수 있다. 특히 사업체 종사자수를 기준으로 하면, 화학제품 제조업이 전체의 58.6%이고, 음식료품이 22.4%를 차지하여 이들 2개 업종이 전체 종사자수의

표 2. 통합여수시 농어가 수의 변화(1985~1996년)

구 분	농 업 가 구	어 업 가 구	전 체 가 구 수
1985	19,136 (28.3%)	12,776 (18.9%)	67,657
1989	18,191 (23.9%)	14,792 (19.4%)	76,060
1993	14,824 (16.6%)	8,819 (9.9%)	89,142
1996	13,084 (14.0%)	6,186 (6.6%)	93,731

자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보

표 3. 통합여수시 제조업 증분류별 사업체 및 종사자수(1995년 기준)

구 분	사 업 체		종 사 자	
	업체수	비율(%)	종사자수	비율(%)
음료식품 제조업	126	39.9	3,219	22.4
섬유제품 제조업	5	1.6	32	0.2
의복 및 모피제조업	5	1.6	27	0.2
고무 및 플라스틱 제조업	11	3.5	94	0.6
비금속광물제조업	27	8.5	885	6.1
제1차금속산업	3	0.9	-	-
목재 및 나무제품제조업	11	3.5	98	0.7
출판·인쇄·기록매체복제업	6	1.9	17	0.1
화학물 및 화학제품제조업	39	12.3	8,431	58.6
조립금속제품제조업	46	14.6	817	5.7
기타기계 및 장비제조업	19	6.0	414	2.9
기타 운송장비 제조업	18	5.7	361	2.5
합 계	316	100.0	14,395	100.0

자료: 여수시, 여천시, 여천군, 1995, 통계연보

약 81%를 차지하고 있다. 이러한 업종별 구성은 여수지역의 경제적 특성을 잘 반영하고 있다. 음료식품 제조업은 주로 구여수시에 집중되어 있고, 화학제품 관련 제조업은 구여수시의 여천공단을 중심으로 집중 입지하고 있다.

그리고 음식료품 제조업에서는 수산물의 가공과 관련된 소규모형의 공장들이 오촌공단과 여수시내에 산재되어 분포하고 있다. 그리고 종업원수를 기준으로 통합여수시 제조업의 특징을 살펴보면, 5~9인 사업체가 전체의 27.6%를 차지하여 가장 많은 비율을 점하고 있고, 그 다음으로 20~29인 사업체(24.7%), 10~19인 사업체(23.5%), 50~99인 사업체(10.6%)의 순으로 나타나 50인 이하의 중소기업체

가 75.8%를 차지하여, 지역에 입지한 제조업체가 대부분 중소기업의 영세성을 면치 못하고 있는 것으로 밝혀졌다. 따라서 여천국가산업단지에 입지한 일부 대기업을 제외하면, 통합여수시의 제조업체는 대부분 영세한 규모이다.

통합여수시의 지역경제에서 중요한 역할을 하고 있는 여천국가산업단지는 약 931만평(확장단지 260만평 포함)의 공단면적에 86개의 업체가 입지해 있다. 표 4와 같이 여천국가산업단지에는 현재(1996년 기준) 86개 업체가 입지해 있고, 11개 업체가 공장을 건설중에 있으며, 14,795명의 직접적인 고용효과를 제공하고 있다. 그리고 여천국가산업단지의 생산 및 수출실적은 1987년을 기준으로 꾸준히 증가하고 있

표 4. 여천국가산업단지 입주업체수 및 종사자수(1996년 12월 기준)

구 분	입 주 업 체 수			고 용 인 구 수		
	가동	건설	계	남	여	계
합 계	86	14	100	14,160	635	14,795
정 유	1	-	1	2,454	26	2,480
비 료	1	-	1	955	5	960
석 유 화 학	16	-	16	7,866	284	8,150
석 유 화 학 관 련	17	6	23	570	81	651
조 립 금 속	20	5	25	709	100	809
기 타	31	3	34	1,606	139	1,745

자료: 여수상공회의소, 1997, 여수 여천 고흥 상공현황

다. 생산액은 1987년 39,154억원에서 1996년 82,434억원으로 약 2.1배 증가하였고, 수출액은 1987년 약 7억 7천만불에서 1996년 약 28억 8천만 불로 약 4배의 신장율을 보이고 있다.

한편, 지역내에서 어획된 각종 수산물을 가공하는 공장들이 입지한 오촌지방산업단지의 경우, 1979년 공업단지로 지정되었고 1983년 준공되어 현재(1996년 기준) 31개의 업체가 입주해 있으며, 직접 고용효과는 약 317명이다. 주로 식품가공 어분 연육 등의 제조업체가 입지해 있으나 입주업체의 규모는 대부분 종업원 10명이하의 영세한 규모이다. 그러나 현재 건설 중인 울촌1산업단지가 완공되면 지역내 경제활동에서 제조업체가 차지하는 비중이 점차 확대될 것으로 전망된다.

4) 통합여수시 지역의 주택·사회복지·문화·교육환경의 변화

(1) 통합여수시의 주택환경

지역의 주거상황을 나타내는 가장 기본적인 지표중의 하나가 주택보유율이다. 표 5와 같이 통합여수시의 주택상황은 다른 도시에 비해 비교적 안정적인 특성을 나타내고 있다. 1990년의 주택보급율은 76.1%에 불과하던 것이 1996년에는 96.0%로 성장하여 전국적인 수준에서 매우 높은 주택보급율을 보이고 있다.

그러나 지역별(구여수시, 구여천시, 구여천군)로 구분하면, 약간의 공간적 차이를 나타낸다. 즉 1996년을 기준으로 주택보급율(1997 한국도시연감 자료 기준)은 구여수시가 96.75%, 구여천시는 91.45%, 구여천군 들산읍이 94.99%이고, 구여천군은 농어의 주택보급율이 거의 100% 수준에 도달하고 있다.

주택유형을 살펴보면, 구여수시의 주택은 아파트보다 단독주택의 비율이 높다. 1991년의 주택유형은 단독주택(72.0%), 아파트(22.9%), 연립 및 다세대(2.0%), 기타(3.1%)로서 단독주택이 전체의 2/3를 차지하였다. 그러나 1996년에는 단독주택(55.5%), 아파트(38.7%), 연립 및 다세대(2.4%), 기타(3.4%) 등이다. 주택의 유형을 1991년과 비교해보

표 5. 통합여수시 주택유형 및 보급상황(1990~1996년)

구 분	단독주택	아파트	연립/다세대	기 타	합 계	보 급 율
1990	43,105	13,730	1,204	1,806	59,845	76.1%
1996	49,966	34,868	2,156	2,999	89,989	96.0%

자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보

면, 단독주택은 약 17% 감소한 반면, 아파트는 약 17% 증가하였고, 연립 다세대 주택 또한 증가하였다.

특히 구여수시의 주택유형(1996년 기준)에서 아파트는 45.4%, 구여천시는 55.7%로 시부지역에서는 아파트의 비율이 비교적 높은 반면, 구여천군 지역에서는 아파트의 비중이 낮아, 전체적으로 단독주택이 많은 비율을 차지하고 있다. 그리고 주택의 점유형태별 특징은 전체의 64.0%가 자가이고, 전세는 19.5%, 월세는 10.9%로서 주택소유별 형태에서는 자가소유 비율이 비교적 높은 편이다.

(2) 통합여수시의 사회복지 및 문화시설

지역사회의 사회복지환경에 대한 객관적인 사회지표 중의 하나가 의료서비스이다. 생활수준이 향상되면서 보건 및 의료에 대한 사람들의 관심이 점점 높아지고 있고, 인구의 증가는 의료서비스에 대한 욕구를 증대시키고 있다. 통합여수시의 의료환경은 절대적인 수

치에서 지난 1985년 이후 꾸준히 향상되고 있다. 병의원수의 경우, 1985년의 70개에서 1996년 164개로 약 215% 향상되었고, 병상수는 1985년의 421개에서 1996년의 801개로 약 200% 증가하였으며, 의사수 또한 1991년 200인에서 1996년 234인으로 증가하였다. 의사1인당 인구수의 경우 1991년 1,640.7명에서 1996년 1,414.3명으로 줄어들었고, 병상당 인구수는 1985년 743.0명에서 1991년 528.4명, 그리고 1996년 413.2명으로 낮아졌다. 따라서 의사1인당 인구수와 병상당 인구수에서 나타난 것과 같이, 1985년 이후 여수지역의 의료서비스는 꾸준히 향상되고 있다(표 6참조).

한편, 도시민이 일상적으로 이용하는 문화시설과 관련된 기초환경의 변화와 속성을 살펴보면, 도시공원과 체육 및 문화시설은 꾸준히 증가하고 있다. 자연공원과 도시공원의 분포를 살펴보면, 자연공원의 경우 국립공원에 해당하기 때문에 전혀 변화가 없다. 그러

표 6. 통합여수시 병의원 및 의사수의 변화(1985~1996년)

구 분	병의원수(개)	병상수(개)	의사수(인)	의사1인당인구수	병상당 인구수
1990	70	421	-	-	743.0
1996	106	621	200	1,640.7	528.4
1996	164	801	234	1,414.3	413.2

주: 병의원수는 종합병원, 일반 병의원, 치과병원, 한의원이 수치임  
 자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보



표 7. 통합여수시 자연공원 및 도시공원의 분포

(단위: 개소)

구 분	도 시 공 원			자연공원 (국립공원)
	어린이 공원	근린 공원	자연 공원	
1991	55	16	6	2
1996	76	28	4	2

자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보

나 도시공원의 수는 증가하고 있다. 표 7과 같이, 어린이 공원은 1991년 55개에서 1996년 76개로 약 138% 성장하였고, 근린공원은 16개에서 1996년 28개로 175%의 증가를 나타냈다. 그러나 자연공원은 1991년보다 오히려 감소하였다.

체육 및 문화시설을 살펴보면, 대도시 지역과 달리 지방의 중소도시에서 나타나는 일반적 경향과 유사하게 시설면에서 절대적인 부족을 보이고 있다. 체육시설은 1991년과 현재(1996년)를 비교하면 커다란 변화가 나타나지 않는다. 반면에 문화복지시설은 약간의 증가가 있는데, 복지회관과 청소년 회관이 각각 절대적인 수치에서 증가하였다. 그리고 도서관은 변화하지 않았고, 공연장만 1991년 1개소에서 1996년 3개로 증가하였다.

(3) 통합 여수시의 교육환경

지역사회의 교육환경은 교육관련 시설수, 진학률, 교육기회 등 다양한 사회지표를 통해 파악할 수 있다. 교육환경의 변화과정에 나타난 특징을 파악하기 위하여 유치원, 초등학교, 중학교, 고등학교의 학교수 및 교사1인당 학생수의 변화를 살펴보았다.

표 9와 같이, 유치원수는 1986년 67개소에서 1991년 95개소, 1997년 97개소로 증가하였다. 그리고 교사1인당 학생수 또한 1986년 21.5명에서 1997년 18.8명으로 낮아져 유치원의 교육환경은 향상되었다. 초등학교의 학교수는 1986년 100개소에서 1997년 93개소(분교 포함)로 감소하였으나 교사1인당 학생수는 1986년 32.2명에서 1997년 23.2명으로 낮아져 초등학교의 교육서비스는 향상되었다. 특히 초등학교수의 감소는 농어촌지역의 소규모 학교의 통폐합에 기인한다.

중학교의 학교수는 1986년 28개소에서 1997년

표 8. 통합여수시 체육 및 문화시설의 분포

(단위: 개소)

구 분	체 육 시 설		문 화 복 지 시 설			공연장	도서관
	실내	종합	시군민회관	복지회관	청소년회관		
1991	2	1	2	-	-	1	2
1996	2	3	2	3	1	3	2

자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보

표 9. 통합여수시 교육환경의 변화(1986~1997년)

구 분		1986	1991	1997
유치원	학교수(개소)	67	95	97
	교사1인당 학생수(명)	21.5	16.3	18.8
초등학교	학교수(개소)	100(1)	99(3)	63(30)
	교사1인당 학생수(명)	32.2	30.0	23.2
중학교	학교수(개소)	27(1)	23(1)	23(6)
	교사1인당 학생수(명)	35.1	20.4	19.3
고등학교	학교수(개소)	12	11	13
	교사1인당 학생수(명)	31.4	22.7	20.7

주: ( )는 분교수를 의미함.  
 자료: 여수시, 여천시, 여천군, 해당년도 통계연보

29개소로 거의 변화가 없었으나 교사1인당 학생수는 1986년 35.1명에서 1997년 19.3명으로 낮아졌다. 그리고 고등학교 학교수는 1986년 12개에서 1997년 13개소로 1개교 증가하였고, 교사1인당 학생수는 1986년 31.4명에서 1997년 20.7명으로 크게 낮아져 교육서비스의 향상이 나타났다. 또한 전문대학을 포함한 대학의 교육환경도 향상되었다.

통합여수시의 교육환경은 지난 10년동안 전체적으로 향상되었고, 특히 유치원과 초등학교에 비해 중학교와 고등학교의 시설 및 교육환경이 크게 향상되었는데, 이러한 특징은 교사1인당 학생수의 비율에서 잘 나타나 있다.

### 3. 통합여수시 삶의 질 변화에 주민의 평가

통합여수시 삶의 질 변화에 대한 여수시민들의 인식 및 평가분석을 위해 도시환경과 삶의 질 변화를 측정할 수 있는 지표를 선정하여 설문조사를 실시하였

다. 설문분석에 사용된 여수시민들의 삶의 질 측정지표는 크게 주거생활, 근린주거, 자연환경, 경제환경, 교육환경, 여가생활, 문화생활, 교통환경, 도시행정 및 편익서비스의 9개 분야로 구분하였고, 이에 대해 여수시민들이 5년 전과 비교하여 어떻게 인식·평가하고 있는가를 분석하였다.

#### 1) 주거생활 및 근린주거

5년 전과 비교하여 여수 시민들의 주거생활에 대한 삶의 질 변화에 대한 평가를 보면, 주거생활에 대한 평가는 보통(53.4%), 좋아짐(32.9%), 나빠짐(10.5%), 매우 좋아짐(2.3%), 매우 나빠짐(0.9%)의 순으로 나타났다. 좋아졌다와 나빠졌다의 수준을 비교하면, 좋아졌다가 35.2%, 나빠졌다가 11.4%로 여수 시민들은 주거생활에 있어서 삶의 질이 5년 전보다 대체적으로 좋아졌다고 평가하고 있다. 이는 주택 유형 중에서 아파트의 비중이 1991년 22.9%에서

표 10. 근린주거의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우나빠짐
이웃 등 동네여건	2.4	23.7	59.8	12.5	1.6
이웃관계	4.7	26.1	52.5	14.6	2.2

1996년 38.7%로 증가함에 따라 주거의 편리성과 쾌적성이 향상되어 나타난 것으로 추정할 수 있다. 그러나 보통이다라는 평가가 53.4%로 여수시민의 절반이상이 주거생활에 대한 삶의 질의 변화가 없었다고 느끼는 것으로 평가할 수 있다.

한편, 여수시민의 근린주거생활의 친숙성과 안정성에 대한 지표로서 이웃(neighborhood) 등 동네여건과 이웃관계를 살펴본다. 근린주거의 삶의 질 변화를 살펴보면, 이웃 등 동네여건은 좋아졌다가 26.1%, 나빠졌다가 14.1%로 삶의 질이 좋아진 것으로 평가하였다. 이웃관계는 좋아졌다가 30.8%, 나빠졌다가 16.8%로 좋아졌다는 비율이 높게 나타나고 있다(표 10 참조).

전반적으로 여수시민들은 근린주거에 대한 삶의 질

이 5년 전보다 좋아졌다는 평가가 나빠졌다는 평가보다는 높게 나타났으나 보통이다라는 평가가 절반이상을 차지하고 있어 삶의 질에 있어 변화가 없었다고 느끼는 시민들도 많다는 것을 알 수 있다. 근린주거에 영향을 줄 수 있는 지표들인 자연환경, 범죄로부터 안전성 등과 같은 지표는 나빠졌다고 평가한 것에 반하여 근린주거의 변화에 대한 평가가 높게 나타난 것은 개인주의적 생활문화와 아파트 주거가 결합하여 나타난 현상으로 파악할 수 있다.

## 2) 자연환경

통합여수시의 자연환경의 삶의 질 변화에 대한 평가는 나빠졌다가 48.8%, 좋아졌다가 14.5%로 나타

표 11. 자연환경의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
자연환경의 쾌적성	1.5	13.0	36.7	40.4	8.4
대기환경	0.9	5.4	27.4	51.9	14.4
수질환경	0.5	5.5	25.1	53.1	15.8
쓰레기·산업폐기물처리	1.0	5.1	27.6	47.3	17.9
해양오염	1.1	3.5	20.4	50.5	24.4
소음	1.7	5.5	33.2	45.9	13.7

나고 있고, 대기환경은 나빠졌다가 66.3%, 좋아졌다가 6.3%로 평가하고 있고, 수질환경에 대한 평가는 나빠졌다가 68.9%, 좋아졌다가 6%로 인식하고 있고, 쓰레기 및 산업폐기물 처리에 대한 평가는 나빠졌다가 65.2%, 좋아졌다가 6.1%, 해양오염에 대한 평가는 나빠졌다가 74.9%, 좋아졌다가 4.6%, 소음에 대한 평가는 나빠졌다가 59.6%, 좋아졌다가 7.2%로 나타나고 있다(표 11 참조).

자연환경의 삶의 질에 대해서 여수시민들은 5년 전과 비교해 볼 때 대부분이 매우 나빠졌다고 평가하고 있다. 자연환경 중에서 해양오염, 수질환경, 대기오염, 쓰레기 및 산업폐기물 처리, 소음, 자연환경의 쾌적성 순으로 자연환경이 나빠졌다고 평가하고 있다. 특히 해양오염에 대해서 나빠졌다는 비율이 가장 높게 나타나고 있는데 이는 여수시가 3면이 바다로 둘러싸여 있어 바다를 대상으로 하는 경제적 의존성이 높은 삶을 영위하고 있고, 또한 시프린스 호 기름유출로 인한 피해를 많이 보았기 때문에 해양오염에 대하여 심정적으로 높게 나타났다고 할 수 있다.

### 3) 경제환경

표 12는 경제환경의 삶의 질에 대하여 여수시민들이 5년 전과 비교하여 현재의 만족도를 나타낸 것인데 만족에 있어서 전체적으로 나빠졌다는 평가가 우세하게 나타나고 있다. 각 항목별로 살펴보면 시장여건은 좋아졌다가 27.9%, 나빠졌다가 24.2%로 나타나 5년 전보다 좋아졌다는 의견이 약간 높게 나타나지만 여수시민들은 시장여건이 5년 전보다 그렇게 좋아졌다고 판단하기는 어려울 것 같다. 장바구니 물가에 대한 평가는 좋아졌다가 4.6%, 나빠졌다가 69.8%로 나타나 대부분의 여수시민들은 5년 전보다 시장의 물건값이 크게 상승한 것을 알 수 있다.

개인의 소득수준 향상은 좋아졌다가 10.4%인 반면, 5년전보다 나빠졌다가 48.6%로 여수시의 경제적 활성화를 가져올 만한 새로운 기업의 입주가 없었고 어획량의 감소로 인한 여수경제의 침체성을 보여주는 지표라고 할 수 있다. 소비생활의 편리함은 5년전에 비해 편리해졌다가 23.3%, 불편해졌다가 25.8%로 재래시장의 현대화와 주거지역에 규모가 큰 슈퍼마켓 등이 입주하면서 편리해졌으나 새로운 쇼핑문화를 창출

표 12. 경제환경의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
시장여건	2.4	25.5	47.9	18.0	6.2
장바구니 물가	0.5	4.1	25.7	48.5	21.3
개인의 소득수준 향상	0.5	9.9	41.0	36.5	12.1
소비생활의 편리함	1.0	22.3	50.7	20.8	5.0
취업기회의 다양성	0.2	4.9	33.0	44.0	17.8
직장생활 여건	0.1	11.9	44.5	33.0	10.4

할 수 있는 유통업 즉 대규모 할인점, 백화점의 진출이 되어있지 않고, 자동차의 증가로 인한 주차난 등 교통문제에 의한 소비생활의 불편함이 더 강하게 느껴지기 때문으로 판단된다.

취업기회의 다양성에 대한 변화의 평가는 다양해졌다가 5.1%, 다양해지지 않았다가 61.8%로 여수시에 새로운 산업의 창출이 없고 기존의 산업이 중화학공업으로 주로 장치산업이기 때문에 다양한 고용창출을 가져오지 못하기 때문에 취업에 대한 기대가 크지만 이를 수용해주지 못하기 때문으로 생각된다. 그리고 직장생활여건은 좋아졌다가 12%, 나빠졌다가 43.4%로 여수시의 경제가 활성화되지 못하여 기업의 구조조정과 인원감축 등 직장 내에서 경쟁이 심화됨으로써 정신적 스트레스를 많이 받고 있다는 결과이다.

#### 4) 교육환경

여수시민들의 교육환경의 삶의 질에 대한 평가는 5년 전에 비해서 고등학교 이하의 교육여건은 비교적 좋아졌다고 평가하고 있으나 대학교육과 성인을 위한 교육여건에 대해서는 상당히 나빠졌다고 평가하고 있다(표 13 참조).

통합여수시 각급 교육환경에 대한 변화과정의 평가

결과를 항목별로 살펴보면, 유아·초등학교 교육여건에 대한 평가에서는 좋아졌다가 32.9%, 나빠졌다가 13.1%로, 유아·초등학교 교육여건은 5년 전보다 많이 좋아진 것으로 평가하고 있다. 중·고등학교 교육여건은 좋아졌다가 22.5%, 나빠졌다가 23.6%로 평가하고 있어 대체적으로 큰 변화가 없는 것으로 평가하였다. 전문대학·대학교 교육여건에 대한 평가는 좋아졌다가 17.4%, 나빠졌다가 27.8%로 나타났고, 성인을 위한 교육기회는 좋아졌다가 9.6%, 나빠졌다가 38.3%로 평가하고 있다.

이는 5년 전보다 평생교육 등 일반인들의 교육수요가 증가하고 있으나 지역권 대학에서 이를 수용하고 있지 못한데서 기인한다고 판단된다. 전체적으로 보면, 여수시민들은 교육환경이 지난 5년전에 비해 향상되지 않았다고 평가하였다.

#### 5) 문화 및 여가생활

5년 전과 비교하여 여수시민들의 문화 및 여가생활에 대한 삶의 질 변화를 분석한 결과, 문화생활에 대한 주요 지표로 공연·전시회 및 영화관에 대한 평가는 좋아졌다가 14.9%, 나빠졌다가 33.7%로 나타났다. 박물관·도서관에 대한 평가는 좋아졌다가 16.8%, 나

표 13. 교육환경의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
유아·초등학교 교육여건	3.0	29.9	54.1	10.1	3.0
중·고등학교 교육여건	1.5	21.0	53.9	18.6	5.0
전문대학·대학교 교육여건	1.5	15.9	54.8	21.5	6.3
성인을 위한 교육기회	0.7	8.9	52.2	30.0	8.3

표 14. 문화 및 여가생활의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
공연·전시회·영화관	1.3	13.6	51.4	26.1	7.6
박물관·도서관	1.6	15.2	50.9	24.8	7.5
아침운동·산책공간	4.2	25.7	50.2	14.8	5.0
체육시설	2.3	19.6	51.1	19.9	7.1
가족과 함께 할 여가공간	1.9	15.7	48.7	26.3	7.3
노인을 위한 여가공간	1.3	9.8	45.2	34.0	9.8
청소년을 위한 여가, 운동공간	0.5	6.7	37.8	37.3	17.8

빠졌다가 32.3%로 나타났다. 여수시민의 문화생활에 대한 평가는 5년 전보다 나빠졌다는 평가가 대체적으로 우세하다. 이는 여수시민들의 문화생활을 영위하고자 하는 욕구가 강한데 비하여 이를 만족시켜 줄만한 시설이 없는 것을 반영하고 있다.

그리고 여가생활과 관련된 삶의 질에 대한 전체적인 평가는 5년 전보다 아침운동·산책공간에 대한 평가를 제외하고는 대부분이 나빠졌다고 평가하고 있으며 특히 노인과 청소년을 위한 공간이 부족하다고 인식하고 있다(표 14 참조).

### 6) 교통환경

교통환경의 삶의 질 변화에 대한 평가에서, 시내버스 운행에 대한 편리성에 대한 평가는 좋아졌다가 15.4%, 나빠졌다가 30.9%로 나타나 여수시민들은 시내버스를 이용하는데 불편하다고 느끼고 있는데 이는 차량의 증가로 인한 여행시간의 증가에 대한 불편함과 새로운 주택단지의 형성에 따른 주민들의 증가에 비례하여 시내버스의 증편이나 노선의 연결이 원활하

지 못하기 때문에 나타나는 불만족이라 할 수 있다.

한편 도로의 포장상태와 도로의 운행의 만족도를 나타내는 도로상태에 대한 지표는 좋아졌다가 23%, 나빠졌다가 35.6%로 평가하고 있어 도로상태가 대체적으로 나쁘다고 느끼고 있다. 버스터미널·공항과의 접근성은 좋아졌다가 12.3%, 나빠졌다가 29.5%로 비교적 나빠졌다고 느끼고 있는데 이는 차량의 증가로 인한 이동시간의 증가에 의한 것으로 추정할 수 있다. 그러나 대부분의 시민들은 별로 변화된 것이 없다고 느끼고 있다(표 15 참조).

### 7) 도시행정 및 편익서비스

통합여수시의 도시행정 및 편익서비스의 변화에 대한 평가를 분석하기 위하여 동사무소 활동을 비롯한 행정서비스, 장애인을 위한 사회복지시설, 도시거리 및 미관 등의 3개 지표를 이용하여 5년전과 현재를 비교한 분석결과는 표 16에 제시된 것과 같다.

행정서비스의 여건변화에 대한 평가는 좋아졌다가 26.9%, 나빠졌다가 18.3%로 비교적 좋아졌다고 평

표 15. 교통환경의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
시내버스 운행의 편리성	1.0	14.4	43.7	17.7	13.2
도로상태	1.8	21.2	41.4	26.9	8.7
버스터미널·공항과의 접근성	0.9	11.4	58.2	22.1	7.4

가하고 있다. 이는 지방자치제의 실시로 주민과의 밀착행정을 추진하기 때문에 나타나고 있는 현상이라 할 수 있다. 장애인을 위한 사회복지시설에 대한 평가는 좋아졌다가 10%, 나빠졌다가 44.1%로 나타났다. 도시미관에 대한 평가는 좋아졌다가 18.9%, 나빠졌다가 27.1%로 나타났다.

여수시민들은 5년 전보다 편익서비스에 대해서는 전체적으로 나빠졌다고 평가하고 있으나 행정서비스 여건은 좋아졌다고 평가하고 있다. 이는 지방자치제의 정착으로 인한 현상이라고 할 수 있다. 나머지 장애인을 위한 사회복지시설, 범죄로부터 안전, 도시미관을 비교적 나빠졌다고 평가하고 있다.

#### 4. 통합여수시 도시발전의 방향에 대한 시민의 인식태도

##### 1) 통합여수시 도시발전의 문제점에 대한 인식

통합여수시의 지역발전에서 있어 현재 장애요인에 관해 대부분의 시민들이 지역의 문제점으로 인식하고 있는 점은 도로 및 접근성의 부족 20.7%, 문화 및 여가 시설의 부족 17.8%, 도시계획의 불합리 16.1%, 공동체의식의 결여 14.6%, 제조업의 부족 11.4%, 행정능력의 부족 9.8%, 시민단체활동의 부족 5.6%, 정보관리기능의 부족 3.9%, 도로·접근성의 부족 2.7% 등의 순으로 나타났다.

그리고 통합여수시의 도시경쟁력 비교에 대한 인식을 살펴보면, 시민들은 통합여수시가 다른 도시에 비해 '경쟁력이 있다'가 47.3%, 경쟁력이 없다 28.8%, 모르겠다 23.9%로 주변도시들과 비교해서 경쟁력이 있다고 평가하여, 시민들은 통합여수시가 주변의 순천시와 광양시, 진주시보다 경쟁력이 있다고 생각하고 있다. 특히 시민들은 다른 도시에 비해 통합여수시의 자연환경, 수산업, 항만, 해양관광 등이 경쟁력이 있다고 평가하였다.

표 16. 도시행정 및 편익서비스의 삶의 질 변화에 대한 평가

(단위 : %)

구 분	매우 좋아짐	좋아짐	보통	나빠짐	매우 나빠짐
행정서비스 여건	2.6	24.3	54.8	14.0	4.3
장애인을 위한 사회복지시설	0.9	9.1	45.8	31.8	12.3
도시미관	1.1	17.8	54.0	21.4	5.7

## 2) 도시가능성 및 도시경쟁력에 관한 인식

통합여수시의 도시가능성에 관한 인식을 파악하기 위해 “현재의 통합여수시를 한마디로 표현한다면 어떤 도시라고 생각합니까?”라는 설문 결과, 여수시민들은 통합여수시를 수산업도시(39.1%), 해양관광도시(32.7%), 공업도시(16.5%), 주거도시(5.6%), 교육문화도시(3.0%), 전원도시(1.9%), 행정도시(1.1%) 순으로 인식하고 있으며, 전체 응답자의 71.8%가 수산업 및 관광도시를 현재의 통합여수시 모습이라고 평가하였다. 따라서 여수시민들이 인식하고 있는 통합여수시의 도시가능성은 수산업도시 및 해양관광도시로 대별할 수 있다.

한편, 통합여수시가 광양만권의 주변도시인 순천시, 광양시, 진주시 등과의 경쟁에서 우위에 있다고 생각하는 부문은 수산업(40.1%), 관광(22.3%), 항만(13.1%), 공업(12.2%), 쾌적한 주거환경(5.1%), 문화(2.5%), 교육(2.8%), 교통(2.1%) 순으로 나타났다. 여수시의 경쟁력있는 부문에서 수산업, 항만 등이 높게 나타난 것은 여수시만이 양호한 항구를 가지고 있기 때문에 당연한 결과라 할 수 있다. 관광이 두 번째로 유리한 부문이라고 한 것은 여수시에 관광자원이 주변도시들보다 많이 있다고 인식하고 있고, 관광이 여수시의 장기적 발전의 한 축이 되도록 중점을 두어야 한다는 것을 보여주는 지표라고 할 수 있다.

그리고 통합여수시 지역발전을 위해 가장 중점적으로 육성해야 할 부문에 대한 인식에서는 관광부문이 31.3%로 가장 높았고, 수산업 19.0%, 교육 13.6%, 문화 7.8%, 환경 7.3%, 교통 6.0%, 공업 4.5%, 여가 및 스포츠 3.1%, 금융·정보·통신 2.3% 등의 순으로 나타났다. 따라서 시민들은 21세기 통합여수시

의 도시개발에서 관광에 중점을 두어야한다고 인식하고 있고, 수산업, 교육, 문화, 환경도 강조하였다.

## 3) 도시발전의 미래상에 대한 인식

다가오는 2000년대 통합여수시의 미래상에 대한 시민들의 인식태도를 파악하기 위해 도시발전의 미래상, 도시개발의 공간구조, 도시의 기능성 등을 지표로 분석하였다. 통합여수시의 2000년대 미래상에 대한 설문 결과는 훨씬 살기 좋아질 것이다(12.3%), 살기 좋아질 것이다(60.2%), 별 변화가 없을 것이다(23.8%), 살기 나빠질 것이다(2.8%), 훨씬 살기 나빠질 것이다(0.8%) 등의 순으로 분석되어 시민들은 도시발전에 매우 긍정적으로 평가하였다.

한편, 통합여수시 도시개발의 방향에서는 해양관광도시(68.5%), 교육문화도시(18.5%), 산업도시(8.1%), 전원도시(2.4%), 행정도시(1.6%), 주거도시(1.0%) 순으로 발전하기를 선호하고 있다. 따라서 다가오는 21세기에 여수시가 광양만권의 중심도시로 기능하면서 지역주민에게 양호한 삶의 질을 제공하기 위해서는 여수시 도시개발의 방향이 해양관광도시와 교육·문화도시라는 2가지 도시건설의 목표에 중점을 두고 도시개발이 이루어져야 할 것이다.

## 5. 삶의 질 향상을 위한 통합여수시 도시발전의 과제

### 1) 경제기반시설의 확충

통합여수시는 우리나라 도시중에서 매우 열악한 교통시설을 가지고 있는 도시에 해당한다. 왜냐하면 우리나라 한반도의 최남단에 위치하여 수도권을 비롯한



주요 도시와의 지리적 접근성이 상대적으로 낮고, 지형적인 특성에 의해 시가지가 남북으로 길게 발달하여 육상교통체계가 불리한 것이 특징이다.

광역교통망 체계에서 가장 큰 문제점은 순천과 여수를 연결하는 국도 17호선을 통하여 호남 남해고속도로와 국도 2호선에 연결되는 매우 열악한 단선형의 교통체계를 가지고 있다. 특히 국도17호선은 화물과 여객교통량이 꾸준히 증가하고 있고, 도로의 굴곡과 구배구간이 매우 심해 간선도로의 기능이 현저하게 떨어지고 있으며 대형교통사고의 위험이 상존하고 있는 실정이다. 그리고 우회 도시고속도로를 비롯한 간선도로망이 발달되어 있지 않아 도심부를 관통하는 통과교통량은 교통체증을 야기시키는 주범이 되고 있고, 간선도로에 대응하는 동서 남북방향의 보조간선도로들이 제대로 개설되지 않아 간선도로상에서의 병목현상은 교통정체 및 교통사고의 원인이 되고 있다.

또한 통합여수시의 교통행정은 광역적 차원에서 시행되어야 하는 데도 불구하고, 과거의 여수시와 여천시, 여천군은 계획된 행정구역내에서 독자적인 행정을 집행한 결과, 종합적이고 체계적인 교통행정이 집행되지 못하였고, 교통행정의 전문성과 통합성이 결여되었다.

따라서 이러한 문제를 해결하기 위해서는 첫째, 광역교통망체계 구축을 위한 순환방사형의 도로망 구축이 필요하다. 현재 모든 화물과 여객물동량이 집중하는 국도 17호선에서 탈피하여 전주-여수간을 연결하는 새로운 고속도로가 건설되어야 한다. 둘째, 여수반도를 남북으로 연결하는 간선형의 도시고속도로를 구축해야 한다. 마지막으로 도심부의 원활한 교통소통을 위한 내부교통로가 정비되어야 한다. 즉, 제2 돌산대교의 건설, 오동도-자산공원-돌산공원-경도-신월동-소호동을 연결하는 해안순환도로의 개설, 그리고 여서

동과 덕충동을 연결하는 동서 횡단도로의 개설이 필요하다.

한편, 통합여수시는 항만시설을 중심으로 도시가 발달하였다. 따라서 21세기 여수시 도시성장의 열쇠는 항만시설의 확충과 항만기능의 활성화에 달려있다. 그러나 지역의 항만시설은 매우 열악한 상태이다. 항만시설이 도심지역과 너무 인접해 있어서 지속적인 항만시설의 확충이 어렵고, 오히려 항만시설이 도시발전의 장애요인이 되고 있다. 또한 여객선부두와 여항, 수출입 항만시설이 서로 공간적으로 분산되어 항만발달에 필요한 배후지원시설의 효율적인 투자에 어려움이 있다.

따라서 여수항의 지속적인 발전을 도모하기 위해서는 여수항의 관리와 운영에 대한 여수시의 역할을 재고시켜야 한다. 이를 위해서는 먼저 도시기능과 항만기능의 조화를 위해 도시개발과 연계한 항만개발계획을 여수시가 중심이 되어 추진해야 한다. 그리고 항만시설의 통합화가 이루어져야 하고, 항만기능의 활성화를 위한 종합물류기지의 건설과 배후 연계수송망을 확충하는 것이 시급한 과제이다. 특히 여수시가 연안역개발과 해양관리의 주체가 되기 위해서는 전문직과 행정직을 대폭 보강하여 해양항만담당 부서를 신설해야 한다.

## 2) 여수시 워터프런트의 개발 및 보전

통합여수시는 남해안의 해안에 위치한 항구도시이다. 여수시의 효율적인 도시발전 을 위해서는 수변공간인 워터프런트를 효율적으로 이용하는 것이 필요하다. 미국을 비롯한 외국의 항만도시에서는 워터프런트의 이용과 보전을 통해 도시를 새롭게 난들고 있는 것이 오늘날의 일반적인 현상이다(이정록, 1997). 그러므

로 통합여수시의 효율적인 도시발전을 위해서는 워터프런트에 대한 장기적인 개발 및 보전계획이 이루어져야 한다. 워터프런트 개발과 보전의 기본 방향은 워터프런트의 잠재력과 개발의 중요성에 대한 재인식을 통하여 워터프런트의 특성과 위치적 속성에 따른 개발권역의 분류 및 체계적인 네트워크의 구축, 워터프런트의 기능별 특화 및 최적 연계화 방안의 도출, 도시민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 도시형 워터프런트의 개발과 보존, 그리고 미래지향적이고 친환경적인 워터프런트 개발방식의 적용 등에 중점을 두어야 한다. 워터프런트의 효율적인 개발과 보전을 위해서는 무엇보다도 통합여수시가 보유하고 있는 워터프런트의 자원성에 대한 종합적인 연구가 선행되어야 한다. 둘째로 가막만에 대한 종합적인 개발과 보전전략이 구체적으로 입안되어야 한다. 왜냐하면 여수지역의 가막만은 바다라기 보다는 호수성격이 강한 내해로써 해양형의 리조트로 개발이 가능한 많은 대상지구를 보유하고 있기 때문에 가막만을 중심으로 도시민을 위한 친수공간의 조성, 해양박물관 및 수족관의 건립, 위락 리조트의 분산배치 등을 통하여 여수시를 새로운 해양도시로 발전시킬 수 있다. 셋째, 워터프런트의 개발은 해양관광을 활성화시켜야 한다. 여수지역은 수려한 해상경관을 보유한 관광의 보고로서 지리산 국립공원을 비롯한 산악경관과 다도해 해상관광자원을 연계하여 개발할 수 있는 매우 유리한 지리적 입지조건을 가지고 있다. 또한 21세기의 관광객은 해양관광을 선호하기 때문에 워터프런트의 개발은 여수시를 해양관광도시로 탈바꿈시키는 중요한 계기가 될 것으로 예상된다.

### 3) 관광산업의 활성화

통합여수시를 포함한 광역광양만·진주권의 인구

규모는 220만명이다. 대도시지역에 거주하는 광양만·진주권의 지역주민들에게 쾌적하고 양호한 관광 레저 공간을 제공하고, 외부 관광객의 유인으로 지역의 관광소득을 증대시키기 위해서는 지역이 보유하고 있는 관광지 및 관광자원을 효율적으로 개발·보존하는 정책이 필요하다. 여수지역이 보유하고 있는 해양성 관광자원 및 시설의 개발, 관광시장의 다변화를 도모할 수 있는 관광활동 촉진방안 등을 장단기적으로 구축해야 한다. 이를 위해서는 가막만에 리조트형의 대규모 위락단지를 구축하여 국제적인 관광 위락지구로 조성, 돌산도~화태도~월호도~개도~제도~백야도~장수리로 연결되는 해상관광도로의 신설을 포함한 순환형의 관광벨트가 조성되어야 한다.

또한 여수 오동도에 선상유원지를 조성하여 도시근교 위락공간의 기능성을 확대하며, 오동도 인근에 대규모의 '상설 해물요리센터' 또는 '남도해물요리 먹거리街'를 조성하여 해물요리를 지역의 독특한 관광상품으로 발전시키는 전략도 필요하다. 그리고 현재 해맞이 축제로 많은 동계 관광객이 방문하고 있는 돌산읍 향일암을 중심으로 '향일암 일출제'를 관광이벤트로 발전시키기 위한 정책도 수립되어야 한다.

### 4) 시민중심의 도시경관 조성

여수는 우리나라 남해안의 항구도시이자 많은 관광자원을 보유하고 있기 때문에 다가오는 2000년대에는 남해안의 중추적인 해양관광도시로 등장하게 될 것이다. 따라서 통합여수시를 찾아오는 방문객들에게 '여수는 아름다운 경관을 가진 도시'라는 이미지를 심어주고, 여수에 살고 있는 시민들에게 쾌적하고 수려한 도시경관을 제공하기 위해서는 거시적인 관점에서 도시의 인공 구조물에 대한 경관관리대책을 수립해야

한다.

통합여수시가 아름다운 도시경관을 갖기 위해서는 우선적으로 스카이라인을 비롯한 경관관리계획을 구체적으로 수립하여 시행해야 한다. 그리고 중앙동을 비롯한 도심지역에 새로 건설된 구조물은 반드시 주변의 자연경관이나 건물들과 조화를 이루도록 설계하고 시공되어야 하며, 이를 위해서는 범시민적인 공감대가 이루어져야 할 것이다. 또한 수려한 가막만의 해상경관을 유지하기 위해서는 워터프런트 주변의 고밀도적 토지이용을 제한하고, 시민들에게 친수공간을 제공하기 위하여 주거지역과 인접한 해안의 인공화를 최대한 억제하는 워터프런트 관리 및 보전대책이 수립되어야 한다. 즉, 워터프런트에 입지하는 시설물의 규제, 조망권을 방해하는 시설물의 규제, 다양한 영향평가제를 도입한 시설행위의 규제방안 등이 대안이 될 수 있다.

### 5) 지역문화운동의 전개

통합여수에는 지역민을 하나로 결집시키고, 지역문화를 다른 사람들에게 알릴 수 있는 문화적 상징성이 미약하다. 충무공 이순신장군과 관련된 문화유적을 제외하면, 지역에는 다른 도시와 구분되는 고유한 지역문화가 상대적으로 적다. 이처럼 여수가 여수가 다른 도시에 비해 지역문화에 관심을 갖지 못한 근본적인 이유는 여수라는 지역의 저성장성, 지역발전의 낙후성 때문이다. 많은 사람들은 지역문화보다는 지역의 경제발전에 관심을 가진 결과, 여수는 문화가 없는 전남 제1의 도시가 되었다.

통합여수시에는 지역주민의 정체성을 결집시킬 수 있는 고유한 지역문화가 없다. 지역문화는 지역민을 하나로 결집시키고, 지역발전을 위한 원동력으로 기능하는 사회의 중요한 자원이다. 문화와 정보의 시대인

21세기에 지역문화의 활성화 여부는 여수시 발전에 중요한 영향을 미칠 것으로 전망된다.

따라서 여수의 문화발전을 위해서는 첫째, 여수만이 가지고 있는 고유한 문화정체성을 확보해야 한다. 즉, 여수사람들의 기질과 역사성에 대한 연구를 토대로 지역의 문화적 정체성(identity)를 결집시키고 발굴하는 노력이 필요하다. 둘째는 여수의 문화를 발굴하고 이를 지역발전으로 승화시킬 수 있도록 지역의 문화를 연구하는 가칭 '여수문화 발전센터'를 민관이 협력해서 만들어야 한다. 셋째는 21세기 통합여수시의 문화발전을 위한 청사진이라 할 수 있는 '여수문화중장기 마스터 플랜'을 수립하여 도시문화정책에 대한 종합적인 모색이 이루어져야 한다. 마지막으로 지역문화를 생산하고 향유하는 주체는 시민이기 때문에 시민들이 주체가 되어 새로운 여수문화를 만들어 가는 시민문화운동을 적극 전개해야 한다.

## 6. 결 론

최근 지방자치제의 실시로 지역주민들이 지역사회의 공간환경정책에 대한 요구와 참여가 확대됨에 따라 생활공간의 삶의 질 문제가 사회적 관심사로 등장하고 있다. 본 연구는 여수시를 대상으로 도시생활환경의 측정 및 삶의 질에 대한 도시민의 인식·평가의 변화를 설문조사를 통해 분석하였고, 이를 바탕으로 지역민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 정책적 대안을 제시하였다.

여수시민들은 통합여수시 도시환경의 삶의 질 변화를 5년 전과 비교하여 31.7%가 좋아졌다고 응답하여 5년 전에 비해서 전체적으로 삶의 질은 향상된 것으로 분석되었다. 그러나 주거생활, 근린주거, 자연환경, 경제환경, 교육환경, 문화생활, 여가생활, 교통환경,

도시행정 및 편익서비스 등 9개 지표별 평가에서는 약간의 차이가 나타났다. 즉 9개 지표 중에서 주거생활, 도시행정 및 편익서비스, 교육환경 등에 대한 삶의 질 변화는 5년 전에 비해 상대적으로 향상된 것으로 조사되었으나, 자연환경, 문화 및 여가생활, 교통환경, 여가생활에 대한 삶의 질 변화는 5년 전보다 상대적으로 나빠진 것으로 평가하였다.

여수시민들은 통합여수시가 광양만·진주권에 위치한 순천시, 광양시, 진주시와 비교할 때, 수산업·항만시설·해양관광자원 등이 비교우위를 확보할 수 있는 도시경쟁력이라고 평가하였으며, 통합여수시가 남해안의 거점도시로 지속적인 성장을 도모하기 위해서는 지역내의 도시문제, 특히 교통문제, 문화 및 여가시설의 확충, 도농통합형의 새로운 도시계획 정비, 여수지역의 정체성 확립과 새로운 시민정신의 함양 등이 주요한 과제라고 인식하였다. 또한 여수시민들은 현재 여수시의 중심적인 기능을 수산업, 해양관광으로 인식하고 있으며, 다가오는 21세기 통합여수시의 도시발전 또한 해양관광도시, 교육문화도시 등으로 특화되기를 선호하고 있었다.

이러한 통합여수시 삶의 질과 도시발전방향에 대한 여수시민들의 인식을 바탕으로 지역주민의 삶의 질을 향상시키고 지속적인 도시발전을 도모하기 위해서는 교통·항만시설 등 경제기반시설의 확충, 워터프런트의 개발 및 보전, 관광산업의 활성화, 바람직한 도시경관 조성, 그리고 고유한 지역문화운동의 전개 등 구체적인 전략이 설정되어야 할 것이다.

## 註

- 1) 본 연구를 위한 설문지 조사방법은 실질적인 설문조사와 사전의 예비조사 2단계로 구분하여 실시하였다. 작성된 설문지에 의한 사전조사는 1998년 6월 1일부터 2일에 걸쳐 약 100명의 표본집단을 무작위로 추출하여 직접 면접조사를 통해 자료를 수집하였고, 주로 설문내용의 문제와 한계점 도출을 목적으로 실시되었다. 실질적인 설문조사는 1998년 7월 1일부터 20일까지 20일 동안 진행되었다.
- 2) 통합여수시는 1998년 기존의 여수시와 여천시, 그리고 여천군이 통합되어 새로운 행정구역인 여수시로 승격되었다. 따라서 본 연구에서는 통합된 여수시를 통합여수시로 표기하였고, 과거의 여수시와 여천시, 여천군은 구여수시, 구여천시, 구여천군으로 표기하였다.

## 참고문헌

- 김덕현, 권용우, 1996, "삶의 질 대두와 공간 환경," *사회과학연구*, 제14집, 제1호, 경상대학교 사회과학연구소, pp. 5-22
- 김덕현, 최병두, 손일, 1997, "삶의 질: 공간 환경의 특성과 그 추구방안," *사회과학연구*, 제15집, 제2호, 경상대학교 사회과학연구소, pp. 5-36
- 김상균 외, 1986, 21세기 삶의 질에 관한 연구, 서울대학교 사회복지연구소
- 신도철, 1981, "한국인의 삶의 질 대연구 : 주관적 지표에 의한 분석," *정경문화*, 제195호, pp. 26-47
- 이정록, 1995, "지역개발정책에 대한 지역주민의 인식 및 대응행태: 전남 동부지역의 사례를 중심으로," *국토계획*, 제30권 제5호, 대한국토 도시계획학회, pp. 231-248
- 이정록, 1995, "21세기를 위한 여수반도권의 관광개발 방향과 전략," *여수·여천상공회의소 심포지움*
- 이정록, 1996, "공간 환경정책과 삶의 질," *사회과학연구*, 제14집, 제1호, 경상대학교 사회과학연구소, pp. 87-106
- 이정록, 1998, "광주시 도시환경과 삶의 질에 관한 지역주민의 만족도 분석," *지역개발연구*, 제29권 제1호, 전남대학교 지역개발연구소, pp. 21-47.
- 장봉규, 1996, "삶의 질: 개념과 측정," *사회과학연구*, 제14집, 제1호, 경상대학교 사회과학연구소, pp. 25-39.
- 최태룡, 1997, "제2차 진주 조사연구," *사회과학연구*, 제15집, 제2호, 경상대학교 사회과학연구소, pp. 241-282.
- Campbell, A., Converse, P. E. and Rodgers, W. L., 1976, *The Quality of American Life*, Russell Sage, New York.
- Cutter, S. L., 1985, *Rating Places: A Geographer's View on Quality of Life*, Association of American Geographers, Washington D.C.
- Hartshorn, T., 1992, *Interpreting The City: An Urban Geography*, John Wiley & Sons, New York.
- Knox, P. L., 1976, "Social well-being and North Sea Oil: an application of subjective social indicators", *Regional Studies*, 10, pp. 423-432.
- Lee, J. R., 1997, "Spatial Aspects of Quality of Urban Life in Kwangju City, Korea," *Journal of the Korean Geographical Society*, Vol. 32, No. 3, pp. 341-358.
- Liu, B. C., 1976, *Quality of Indicators in US Metropolitan Areas : A Statistical Analysis*, New York, Praeger
- Liu, B. C., 1977, "Economic and Non-Economic Quality of Life", *American Journal of Economics and Sociology*, 36(3), pp. 225-240.
- Meyers, D., 1987, "Community-Relevant Measurement of Quality of Life: A Focus on Local Trends", *Urban Affairs Quarterly*, 23, pp. 108-125.
- Pacione, M., 1982, "The use of objective and subjective measures of life quality in human geography", *Progress in Human Geography*, 6, pp. 495-514.
- Wish, N. B., 1986, "The quality of life: towards a microeconomic definition", *Urban Studies*, 10, pp. 3-18.

## Abstract

### The Direction of Urban Development and the Change of Quality of Life in Integrated Yosu City

Jeong-Rock Lee\*, Sang-Suk Lee\*\*, Myung-hee Chu\*\*\*

This paper examines the change of quality of life in the Integrated Yosu City and suggests the directions of urban development. Research into the quality of life in local and region scale is interesting both from the point of view of theory and practice, and has attracted much attention in the social sciences since the 1960s. This study is an attempt to examine the change of the quality of life in the Integrated Yosu City.

In the overall assessment of the level of satisfaction about the quality of life during the past five years, most of the respondents have positive evaluation of the changes of quality of urban life. In particular, the quality of living facilities, urban administration and convenience services has relatively improved during the past five years. On the other hand, the quality of physical environment, art and cultural opportunities, transportation options has been backward during the past five years. Therefore, the directions of urban development of the Integrated Yosu City may be summarized as follows: the establishment of a wide transportation network system, waterfront development, the activation of tourism industry and harbor works, the preparation of an urban landscape, the citizens' campaign for a community culture.

**Key words** : Integrated Yosu City, quality of life, subjective indicators, urban environments.

\* Professor, Department of Geography, Chonnam National University

\*\* Professor, Department of Society Education, Suncheon National University

\*\*\* Instructor, Department of Geography, Chonnam National University