

인천시 공간구조의 특성 변화와 체계적 도시구조 운영 방향*

김 대 영**

The Characteristics of Urban Structure and Urban Restructuring of the Incheon City*

Dae Young Kim**

요약 : 본 연구는 인천시 도시구조의 특성을 제시하고, 도시구조의 재편과 효율적 운영을 위한 전략을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 인천시는 인구증가와 함께 지속적인 외곽으로의 평면적 확산이 진행되고 있다. 대규모 개발사업에 따른 새로운 주거지로의 인구이동이 활발해짐으로써 기존 시가지의 쇠퇴가 두드러지는데 반해 시 외곽지역에 많은 인구가 집중하고 있는 추세이다.

인천이 추구해야 할 도시구조 재편의 기본 방향으로 네트워크형 도시구조 창출, 개발지정구역의 설정, 도심재활성화를 위한 발전축 조성, 생활권 중심지 개발을 제시하였다. 인천시의 도시구조 운영전략으로는 국제지향적 단지개발, 새로운 거점과 발전축 조성, 전문테마거리 조성을 통한 특화지향적 개발, 세계도시형 도시로의 성장을 위한 네트워크형 개발, 지역생활권 중심개발을 제안하였다. 이를 통해 인천의 안정적인 발전과 주민의 삶의 질 향상을 위한 마스터플랜을 수립하고 효율적인 도시구조 운영전략을 수립하는데 기본적인 틀이 마련될 수 있도록 하였다.

주요어 : 인천, 도시구조, 네트워크형 도시, 세계도시, 발전축

Abstract : The purposes of this paper are to analysis the characteristics of urban structure and to provide the strategies of urban restructuring in Incheon. While old urban center has tended to decline, urban central functions have concentrated towards new suburban centers, outer regions of Incheon. The urbanization of Incheon to outer regions is continuing, together with the population growth.

The basic directions of urban restructuring are the formation of network urban structure, the establishment of development designation district, the formation of development, and axes for urban regeneration. It is also suggested that the systematic strategies of urban restructuring need to consider the district development for globalization, the formation of new growth pole and development axes, the establishment of special theme street, and development to network city for global city.

Key word : Incheon, Urban structure, Urban restructuring, Network city, Global city, Development axis

1. 서 론

인천은 지금도 빠른 속도로 성장하고 있는 국내 3대 도시이다. 개항 100년의 오랜 역사를 갖고 있는 항구도시 인천은 수도권의 관문도시로서, 경인 공업지역의 핵심 산업도시로서 성장을 거듭해 왔다. 인천시는 1997년 이후 대구의 인구규모를 앞지르기 시작하여 현재 인구가 250만을 넘어서고 있다. 주변의 개발환경이나 도시의 경제내역도 비교적 안정적 상태여서, 서울과 부산 다음의 명실상부한 한국의 3대도시로 부상할 전망이다. 최근에는 다양한 대규모 개발사업들이 인천시를 중심으로

계획되어 있거나 추진 중이어서 인천시의 도시성장이 더욱 커지고 빨라지리라 예상된다.

그러나 이러한 도시성장의 밝은 면 뒤에는 어두운 그늘이 드리워져 있다. 관문도시로, 또 수도 서울의 위성도시로 성장해 왔기 때문에 서울에 대해 지나치게 의존적이고 도시공간구조도 기형적이며, 사회문화적 통합성도 취약한 편이다. 또한 인천시는 1960년대 이후 인구의 증가와 무계획적인 시역의 확장으로 여러 가지 변화를 겪고 있다. 이는 수도권 집중 문제와 관련이 있으며, 이러한 변화에 능동적으로 대처하기 위해서는 수도권 전체 구조와의 연계성을 고려해야 할 것이다. 특히 최근의

* 이 논문은 2002년도 인하공업전문대학 교비연구비지원에 의한 논문임.

** 인하공업전문대학 지형정보과 전임강사(Full-time Lecturer, Department of Geoinformatics, Inha Technical College) (kdy@inhatc.ac.kr)

세계경제체제와 동북아 경제질서의 변화는 인천시의 세계도시화 가능성을 한층 높여주고 있다. 이에 따라 서울의 배후도시라는 종속적 성격에서 벗어날 수 있는 기회가 도래했다고 볼 수 있다.

그러나 아직 인천시의 공간구조는 어딘가 모르게 불안정해 보이며, 세계도시 인천시로 성장하는데 주변여건을 충분히 활용하지 못하고 있는 실정이다. 인천시에서 이루어지고 있는 많은 변화가 인천시의 도시구조 재편과 맞물리지 못하고 있는 것이다. 중요한 것은 인천시의 도시구조가 이러한 다양한 변화를 선도해 나갈 수 있는 모습이 되지를 못하고, 단기적으로 쓰아가기만 하는 모습을 보이고 있다는 사실이다. 이제는 장기적인 안목에서 인천이라고 하는 전체 틀을 놓고 인천시의 도시구조를 체계적으로 짜서 적절하게 기능을 배치하고 주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 체계적인 도시구조의 운영전략이 필요하다 하겠다.

아쉽게도 아직 인천시에 대한 지리학적 연구가 매우 미흡한 실정이다. 특히 인천시의 도시구조에 대한 체계적 연구가 이루어지지 않고 있으며, 인천시 도시구조의 정확한 특성과 문제점 파악 없이 도시계획이 이루어지고 있는 실정이다(서종국, 1997; 인천상공회의소, 1990). 이에 본 연구는 인천시 도시구조의 특성을 제시하고 도시구조의 재편과 효율적 운영을 위한 전략을 제시하는 것을 목적으로 하고 있다. 이와 더불어 앞으로 인천시의 도시구조에 절대적인 영향을 미칠 인천국제공항과 송도신도시 건설과 관련하여 인천시에서 이를 기능을 충분히 활용하고 뒷받침해 줄 수 있는 지역적 기능 배치가 이루어져야 할 것이다. 이를 위해서 기존의 경인축에 대응하는 새로운 인천시 발전축에 대한 논의를 시도하고자 한다.

2. 인천시 도시구조의 특성

대부분의 항구도시가 그렇듯이 인천시도 행정구역의 확대가 대부분 해안 매립의 과정을 통해서 이루어졌다. 매립지의 용도가 시기별로 다르게 이루어져 왔는데, 이것이 인천시의 도시구조에 상당한 영향을 미쳤다. 매립을 통한 도시공간의 확장은 현재도 진행되고 있다. 이를 매립지역들은 인천시의 새로운 중심지로 등장하면서 인구와 기능이 구

도심지에서 이전·집중하고 있다. 여기서는 인천시의 도시공간이 어떻게 변화되어 왔으며, 도시구조의 특성과 문제점을 제시하고자 한다.

1) 도시공간의 변화

인천의 공간구조는 국내 다른 대도시처럼 행정구역의 편입과 서해안에 접해 있다는 특수한 지리적 여건 속에서 공유수면 매립이라는 과정을 거치면서 공간의 확장을 거듭하였다. 1995년 3월1일 강화군, 용진군, 김포군 검단면을 통합하여 954km² 면적을 가진 전국 제일의 광역시가 되었으며, 1999년 말 현재 인천시의 면적은 958.61km² 확장되었다. 인천시는 공유수면 매립에 의해 1883년부터 1999년까지 107km²(3,230만평)에 이르는 대규모 신규 토지가 공급되면서 서쪽으로의 대규모 도시성장이 진행되었다. 매립에 의하여 공급된 토지 면적은 현재 인천시 육지부 면적의 34%에 해당하는 엄청난 규모다. 특히 해안을 끼고 있는 중구, 동구, 서구는 행정구역 면적의 50% 이상이 해안매립에 의해 형성되었다(인천발전연구원, 2001, 220).

시기별 매립목적의 변화를 보면, 개항기는 도시용지의 공급이 주된 목적이었으나, 국가차원의 산업화 정책이 시작된 1960년대는 공업용지의 공급



그림 1. 인천시의 지역특성

인천시 공간구조의 특성 변화와 체계적 도시구조 운영 방향

이 주된 목적이었다. 1970년대는 항만확충을 위한 항만시설용지, 1980대는 서북부매립지 등의 농업용지와 쓰레기매립용지, 1990년대 이후는 송도신도시를 비롯한 도시용지, 항만시설용지, 빌전용지 확보를 위해 해안매립이 이루어졌다(김용하, 2001).

1960년대에 본격적으로 추진된 경제성장정책에 의하여 경인공업 지역의 주요 지점으로서 인천시의 역할이 강조되었으나 동시에 독립적 도시로서의 위상을 상실하게 되었다. 즉 이 시기에 이루어진 강력한 서울 중심적인 공간정책으로 인하여 서울주변의 위성도시들은 서울의 도심을 기점으로 하는 외곽 공업지역과 노동자들을 위한 저가의 주거지를 제공하는 장소로서 역할을 하게 되었다. 인천시의 경우 항구에 인접한 지역을 중심으로 중심 서비스업과 주거기능, 항만관련 경공업의 분포가 이루어졌지만, 여기에 서울의 공업지역이 구로·부천·부평·가좌·주안에 이르는 경인고속도로를 축으로 배치됨으로써 도시의 공간배열이 충돌하게 되었다.

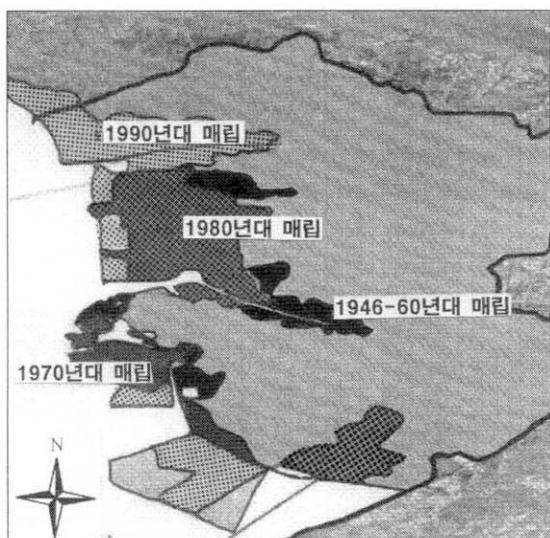


그림 2. 인천시의 공유수면 매립과정

자료 : 김용하, 2001, 인천공유수면 매립지 토지이용현황 조사연구, 인천발전연구원.

1980년대 중반 수도권 과밀화 해소를 위해 수도권정비계획이 추진되면서 인천시가 규제대상지역으로 지정되어 중심서비스 기능을 수행하는 시설물의 입지가 제한되어 공업기능 외의 중심 서비스 기능을 보유하여 도시의 균형적 발달을 도모할 수

있는 기회를 봉쇄당하게 되었다. 이 시기에 정부의 주택건설계획에 의해 인천시 외곽에 대단위 주거 지역이 계획, 건설되었으나, 대부분 인천시의 도시 구조와는 무관하게 일방적으로 결정되었다.

1990년대에 들어서면서 인천시의 공간구조는 새로운 변화를 맞이하게 되었는데, 주된 요인은 방대한 공간적 확장이었다. 매립에 의해 조성된 인천국제공항 배후지, 송도신도시, 서북부 지역과 광역시로 승격되면서 편입된 검단, 강화, 용진지역은 기존의 도시구조를 개편시킬 수 있는 성장잠재력을 지닌 곳이다. 인천과 영종·용유의 매립지역에 1992년 인천국제공항이 착공되고 송도신도시 매립이 진행되면서 도시의 공간적 확장과 더불어 지역내에 대규모 개발프로젝트가 새로운 도시발전의 축으로 등장하게 되었다.

인천시 전체인구의 지속적인 증가와 함께 내부적으로도 시가지 확산에 따른 활발한 인구이동이 일어났다. 가장 두드러진 특성은 구도심지역의 인구 감소와 남구, 남동구, 부평구 등의 기성시가지 인구증가세 약화 그리고 외곽지역인 계양구, 서구, 연수구 등의 인구가 상대적으로 높은 증가율을 보이고 있다(그림 4). 대규모 택지개발사업을 통해 대규모 아파트단지가 들어선 연수구와 계양구는 급격한 인구 증가가 발생하고 있음을 알 수 있다.

* 순밀도 = 인구수/시가화면적(대지+공장용지+학교용지+도로용지+철도용지)

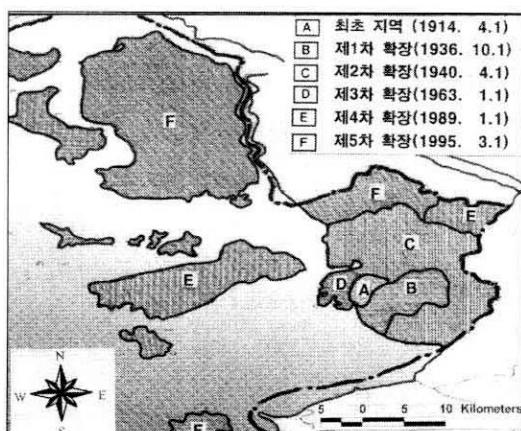


그림 3. 인천시 행정구역의 변천

자료 : 인천광역시, 1997, 2011년 인천광역시 도시기본계획, 8

표 1. 인천시 구별 인구순밀도변화(1980~2000년)

행정구역	인구순밀도(인/km ²)				
	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년
인천시	8,837	10,970	14,062	17,276	18,010
중구	9,746	9,615	8,290	7,624	7,302
동구	28,424	25,612	21,739	17,560	13,344
남구	19,959	23,477	24,702	24,758	23,698
연수구	2,590	3,337	3,310	25,738	31,880
남동구	5,453	8,381	14,216	18,076	18,423
부평구	15,580	20,503	27,272	32,056	33,567
계양구	6,005	10,057	20,500	28,113	33,361
서구	2,420	5,915	11,672	14,106	15,361

자료 : 통계청, 각년도, 인구주택센서스 인천시, 각년도, 인천시 통계연보.

인천시는 인구증가와 함께 지속적으로 평면적 확산이 진행되고 있으며, 이는 대규모 도시개발사업에 따른 새로운 주거지의 입지를 통해 많은 인구가 이동함으로써 발생하였다. 특히 1980년대 이후 연수구 및 계양구 일대가 대표적이며, 서구와 남동구의 외곽지역도 유사한 움직임을 보이고 있다.

인구 순밀도 변화를 지역단위로 보면, 인천시 평균을 상회하는 지역이 계양구, 부평구, 연수구, 남

구, 남동구가 있으며 서구는 아직 평균이하이지만 지속적으로 상승하고 있는 지역이다. 반면에 동구, 중구는 지속적인 감소지역으로 나타났다. 계양구와 연수구는 상당한 인구밀도를 보이고 있는데, 이들 지역은 1980년대 중반이후 도시개발사업을 통한 대규모 아파트단지들이 들어선 고밀의 주거지역이 형성된 결과이다. 남구는 구 도심에 인접하여 구도심의 역할을 1차적으로 수용한 지역이며, 대부분의

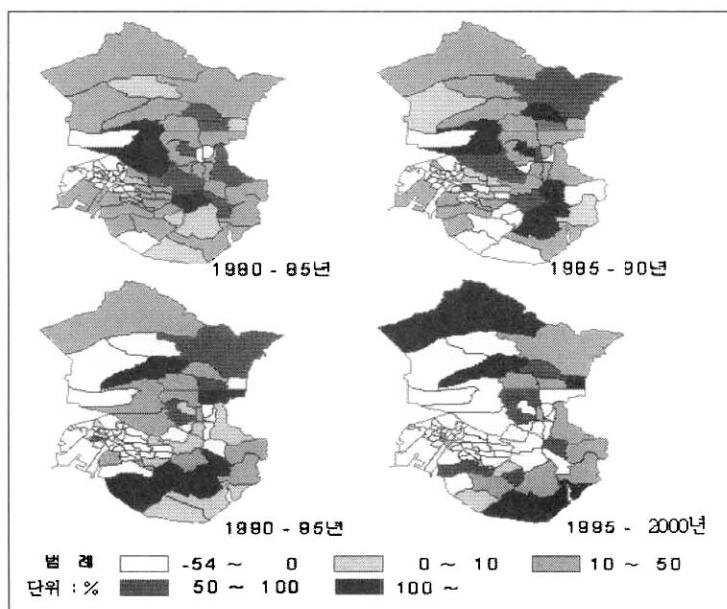


그림 4. 인천시 동별 인구증가율(단위 %)

자료 : 통계청, 각년도, 인구주택센서스.

인천시 공간구조의 특성 변화와 체계적 도시구조 운영 방향

토지들이 개발됨으로써 더 이상 개발여지가 없기 때문에 일정수준의 밀도수준에서 정체하고 있는 것으로 나타났다.

표 2. 인천시 구별 총사업체수 비중변화(1991~2000년)

행정구역	비 중(%)		
	1991년	1996년	2000년
인천시	100.0	100.0	100.0
중구	10.0	7.4	6.4
동구	7.2	5.6	6.0
남구	25.2	23.2	19.4
연수구	1.3	5.0	7.1
남동구	14.6	17.4	17.7
부평구	21.8	20.1	19.5
계양구	9.6	8.9	9.8
서구	10.2	12.4	14.2

자료 : 통계청, 1991, 1996, 총사업체통계조사보고서.
인천시, 2000, 사업체기초통계조사보고서.

총사업체수의 지역별 비중변화를 보면, 구 도심 지역인 중구와 동구지역은 계속해서 감소추세를 보이고 있는 반면, 신개발지역인 연수구, 계양구, 서구 지역은 비중이 증가하고 있는 것으로 나타났다. 구도심인접지역인 남구의 비중도 점차 감소하고 있으며, 공간이 입지해 있어 전체 사업체에서 제조업이 차지하는 비중이 높은 남동구는 정체상태에 있는 것으로 나타났다. 이는 인천시의 도시구조가 외연적 확장에 따라 신개발지역에 인구와 기능이 증가함으로써 새로운 모습으로 변하고 있음을 의미하는 것이다.

2) 도시구조의 특성

인천시는 현재 일부 산악지역을 제외하고 대부분 시가화되어 있으며, 기성시가지 내부로는 선형상의 중심기능지역(구도심, 주안역 일대, 간석오거리 및 시청 일대, 부평역 일대)들이 연달아 되어 있다. 경인전철은 인천시의 가장 중요한 도시구조 결정요인으로서 철도노선 주변지역의 시가지연달화와 함께 많은 기능의 집적을 유도하여 왔다. 인천시의 경인고속도로와 경인전철이 인천시의 도시성장에 중요할 역할을 해온 반면, 주거기능의 외곽이

전이 진행되면서 두 교통로가 도시를 관통함으로써 서울의 한강이 강남과 강북이라는 이질적인 지역을 만들어 낸 것처럼 하나의 도시를 양분하는 결과를 가져와 도시성장에 큰 장애가 되고 있는 형편이다.

또한 경인고속도로 주변에는 많은 공업지역이 분포되어 있으나 산업구조의 고도화에 따른 기존 산업의 경쟁력약화로 공장폐쇄와 이전이 이루어짐에 따라 이들 지역에 고밀도의 공동주택이 들어어서면서 공장과 주택이 엉켜있는 새로운 도시문제를 야기하고 있다. 많은 산업단지가 건설당시 시가지 외곽에 위치했으나, 점차 시가지가 확산되면서 오히려 외곽에 건설된 주거지역과 기존 중심부의 주거지역사이에 위치하게 됨에 따라 토지이용상 상충문제를 야기하고 있다(인천발전연구원, 2001, 238).

도시기능적인 면에서는 첨단산업보다 장치산업 위주의 제조업이 발달하여 도시의 중추관리기능과 유통을 비롯한 3차산업의 발달이 미약함으로써 장차 도시경쟁력의 약화가 우려되고 있으며, 전통적으로 도시성장을 주도하던 항만 및 항만관련시설이 도심과 인접하여 도심중추관리기능의 발전을 위축시키고 여러 가지 교통문제를 야기하여 도심 형성의 제약요인으로 작용하고 있다. 인천시의 발전은 인천항을 중심으로 시작되었고 이에 따라 중구와 동구가 인천시의 도심역할을 하면서 도시가 성장하였으나, 항구에 접해있어 지리적으로 확장의 한계를 가지고 있다. 또한 인천항 주변의 대규모장치산업들이 도심성장의 장애요인으로 작용하면서 점차 도심기능이 다른 지역으로 이전하고 있어 구도심은 정체현상을 보이고 있다.¹⁾

결국 구도심역할 기능은 경인철도를 따라 발생한 서울 지향적 중심지들에게 기능을 빼앗겨 쇠퇴함으로써, 인천시를 주도할 중심지가 없는 형편이다. 이에 선형적·소비적 중심지들로 인한 공간의 부조화가 발생되고 있다. 또한 서울 지향적 인구특성은 계양산과 철마산, 약사산으로 이어지는 소산맥으로 분리된 계양구와 부평구를 행정구역상 인천시 소속이지만 실제 생활권은 서울 지향적인 지역으로 분리되고 있다. 인천시는 다른 어느 도시보다도 제조업 중심의 산업구조를 가지고 있다. 이러한 제조업 중심의 인천시 지역경제의 특징은 自足性의 결여라는 심각한 부작용을 야기시켰다. 인천

시는 서울과의 지리적 인접성으로 제조업체는 많은데 이들을 지원하는 금융이나 정보, 통신 등 생산지원시설이나 고차생산자서비스 기능은 거의 서울에 의존하고 있는 형편이다. 그 결과 인천시는 강력한 도심기능을 갖지 못하고 있다(인천상공회의소, 1990, 87).

따라서 인천시는 시가지 대부분이 주택공급우선 정책의 논리에 따라 산발적 개발사업으로 형성되어 체계적 공간구조를 가지지 못하고 있으며, 서울 지향의 동서로 편중된 개발축이 형성되어 있다. 도시개발축으로 남북개발축의 형성이 미진함으로써 자력적인 도시성장력의 확보보다는 서울의 존성이 강화되고 있는 실정이다. 도시면적규모 및 구조는 개항 아래 지속적으로 이루어진 공유수면 매립에 의하여 확대되었으나 이와 더불어 도시공간구조는 신시가지형성 등의 개발사업으로 외연적으로 확산되고 도심의 기능이 외곽으로 유출하는 등의 분산화가 진행되고 있다.

3. 인천시 도시구조의 문제점 및 재편방향

인천시의 도시구조가 가지고 있는 대표적인 문제점은 지역간·중심지간 통합성의 결여이다. 항만 기반구조와 인천시 자체 지역구조와의 분리, 동시에 기존 시가지와 신시가지와의 분리현상이 중층적으로 구조화되어 있다. 향후 도시구조는 도시내 각 센터를 대등한 입장에서 인천대도시권 차원에서의 역할을 부여하는 방향으로 전환되어야 한다. 이를 위해 각 센터의 특성을 전문화하고 권역별로 배후지를 지원하는 역할을 담당하도록 함으로써 통합적 공간구조로 구성되도록 유도해야 한다.

통합성 결여라는 측면은 원활한 교통소통의 동선체계 취약도 한 원인이다. 통과교통의 시가지 통과와 인천시 자체의 교통수요 증가를 기준의 도로체계가 효율적으로 수용하지 못하여 도시환경의 악화를 초래하고 있다. 현재의 도로체계는 4원화된 공간구조를 통합하기보다는 도시기능을 분리시키는 방향으로 작용하고 있다. 기존의 경인간 교통은 인천시내의 지역간 연결을 위해 만들어진 것이 아니었고 오히려 지금에 와서는 지역간 도로의 연결성을 방해하여 지역을 분할하는 역할을 하고 있다. 광역 우회간선도로와 원활한 대중교통체계, 토

지이용의 효율성을 극대화할 수 있는 역세권개발 및 시내의 원활한 교통체계 구축 필요, 각 센터 간 교통 접근성을 우선 확보하며, 인천시 주요 중심지 발전축상에서 교통이 원활히 이루어지도록 하여야 한다. 이를 위해 주요 중심지를 연결하는 간선도로 및 외곽순환도로를 개설하고 불필요한 통과교통을 감소시키는 동시에 대중교통과 지하철에 의한 접근성을 제고시켜야 한다. 신공항과 송도신도시로 연결될 간선도로도 서울과의 연결성만 강조할 것이 아니라 인천시내 간선도로망 및 수도권 전체의 광역 교통망 체계와 연계시켜 개발해 나가야 할 것이다.

그리고 인천시의 해결해야 할 중요한 구조적인 문제점이 토지이용의 비효율성 문제이다. 시가화구역내 용도지역의 혼재로 토지의 효율적인 이용이 미흡한 실정이다. 또한 무질서한 개발사업으로 도시공간구조가 불균형하게 성장하고 있어 도시기능의 재배치가 요구된다(인천광역시, 1998). 신개발도 중요하지만 기존 지역의 효율적인 재개발도 필요하다. 종합적이고 체계적인 토지이용계획의 수립과 자연녹지 및 수변공간의 확보 또한 필요하다. 도시는 한번 쓰고 버리는 곳이 아니다. 무리한 투자를 통한 신개발을 되도록 자제하고 기존 개발지역을 새롭게 재활성화하여 이용함으로써 토지이용의 효율성을 추구하여야 한다. 현재 인천시의 도시구조를 안정적으로 강화시키는 것이 필요하다.

국제화 중추도시로서 인천시는 세계최대의 국제공항과 서해안 최대의 국제항만시설, 그리고 송도의 지식정보산업단지 건설로 물류의 중심도시, 첨단산업도시로 성장할 가능성이 매우 높다. 이와 관련하여 인천시 도시구조 재편의 방향을 네트워크형 도시구조, 국제지향 도시구조, 새로운 발전축 조성이라는 것에 초점을 맞추어 정리하면 다음과 같다.

먼저 네트워크형 도시구조를 창출해야 한다. 네트워크형 도시구조는 잠재적으로 상호보완적인 기능을 갖고 있는 둘 또는 그 이상의 센터들이 협력 관계를 형성할 때 이루어질 수 있다. 각 센터(도시 내 집적지)는 어느 정도의 자족성과 전문성을 동시에 지니고 있고 주변 배후지역과 충분한 지역적 연계를 맺고 있어야 한다. 각 센터들은 상호간의 협력적 관계에 의해 수반되는 상호보완성, 지식 및

정보의 교환 등 시너지의 수혜자가 된다. 네트워크형 도시구조는 중심지간 수직적 위계관계보다는 도시의 다양한 특성과 전문성, 상호보완적 역할에 의한 수평적 연관관계를 강조한다(Batten, 1995, 315).

선진국의 경우 자국 도시의 경쟁력을 강화하기 위해 네트워크형 도시 개념을 도입하고 있으나, 네트워크형 도시가 성공하기 위해 기반이 되는 인프라가 국제적인 공항이다. 인천시의 경우 국제공항이라는 중요한 기반시설이 도시내에 위치해 있고, 도시구조가 단일 중심지에 의한 체계보다는 다핵적 체계를 보이고 있기 때문에 네트워크 도시로의 발전 가능성이 높다고 볼 수 있다(Camagni, 1993).

기존의 산업단지와 송도신도시에 들어설 지식정보산업단지를 유기적으로 연결하여 지역간 체계적인 발전과 창출이 필요하다. 공항배후단지에 조성될 국제업무지역과 첨단산업의 기능 활성화와 기존 제조업의 관계도 고려를 해야 된다. 그리고 기존의 경인공업단지와 남동공단, 송도 지식정보산업단지와 신공항의 기능을 유기적으로 연결하여 산업별 상호간의 발전을 유도하여야 한다.

이를 위해 지역간(센터간) 네트워크 강화와 유기적인 연결 필요하다. 각 센터가 어느 정도 독립적이고 자립적인 기능을 유지하면서 다른 센터와의 충분한 유기적인 연계를 유지함으로써 상호보완적인 관계를 형성하도록 한다. 이를 위해서는 각 센터를 연결하는 기간교통로와 초고속통신망이 인천시 자체적으로 운영될 수 있는 기반이 마련되어야 한다. 이를 위해 우선 인천시의 교통과 통신망에 대한 체계적인 계획과 검토가 필요하다.

둘째는 개발지정구역의 설정이다. 공항과 연결되는 검단을 중심으로 한 서북부지역과 송도지역을 '개발지정구역'으로 지정한다. 각각의 개발지정구역내에 신공항배후단지의 기능을 겸한 국제업무, 국제금융, 박람회장, 호텔 등 국제적 업무기능을 수행하기 위한 중심 시가지를 조성한다. 또한 외국인을 위한 주택, 학교, 병원 등의 편의시설과 일부 지역에는 내국인도 거주가 가능한 세계

지향적 시가지를 조성한다.

국제적 기능을 갖춘 세계도시로의 성장을 위해 국제기능 특화지역 조성과 각 지역생활권 중심 센터의 기능 강화가 필요하다. 이를 위해서는 이들 지역에 고급주택지를 조성하는 것이 필요하다. 공항관련 고급노동자 및 국제업무지역 근무자의 주거지역으로 공급할 필요가 있다. 특히 검단을 중심으로 한 서북부지역에는 고층아파트 중심의 고밀도 주거지보다는 주변의 자연환경을 고려한 환경친화적인 전원주택단지를 조성함으로써 국제적인 주거단지로 계획하는 것이 필요하다.

셋째, 인천시 도시재활성화를 위한 발전축을 조성하는 것이다. 도심부의 재개발을 통한 업무·상업의 도심기능강화와 기존 시가지의 정비를 통하여 주거지 내의 공업용지의 조정과 토지이용에 있어서 용도의 혼재로 제 기능이 미약한 지역의 적정활용을 위한 조정의 필요성 대두된다. 이를 위해서는 현 인천시의 지역별 도시기능 분포와 배치에 대한 체계적인 조사가 필요하다. 조사 결과에 따라 지역에 어울리지 않는 기능은 과감히 재배치하여 토지이용의 효율화를 꾀한다.

기존의 서울의 존형 경인축 중심의 도시골격구조를 새로운 남북축 및 서해안축 중심 발전축의 성장을 유도한다. 이 발전축은 앞으로 인천시뿐만 아니라 수도권 전체 나아가 우리나라 전체 지역구

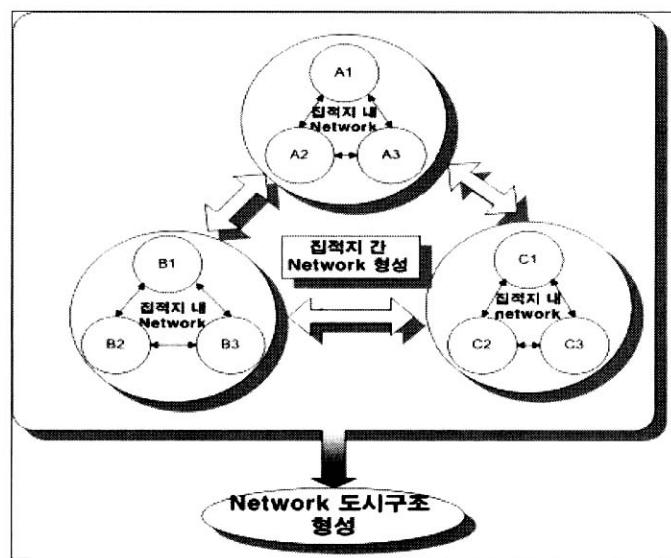


그림 5. 네트워크형 도시구조 형태

조 변화에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다. 특히 서해안축 중심 발전의 교두보로서 인천시의 역할은 중요하게 부각이 될 것이며, 공항, 항만, 정보통신이 완비된 중요한 발전축으로 등장하게 될 것이다.

대규모 공단과 항만의 입지로 내륙과 단절을 가져온 임해지역을 정비하여 육상, 해상의 특성을 모두 갖춘 공간으로 개발한다. 서울과 달리 항만기능을 갖추고 있는 인천시는 기존의 항만시설에 대해 공항과 연계한 물류산업을 활성화하는 대책이 필요하다. 공항과 연계한 수송망을 구성하여 신공항과 단절되어 있는 항만시설의 조정이 필요하다. 또한 인천항에 여객 및 친수공간을 조성하여 관광 및 레저의 용도로 사용하는 방안에 대해서도 강구되어야 한다.

넷째, 생활권 중심지 개발이 이루어져야 한다. 기존 주거지는 재개발, 재건축, 재활성화 등을 통하여 배후 주거지역의 환경을 개선하고, 주요 역세권을 중심으로 주거지의 상업 및 업무, 생활편의 서비스의 중심지로 특화한다. 인천시의 버스와 새로운 교통수단이 권역별로 주요 중심지를 순환하는 체계로 개편하여 지역차원에서 중심지간 연계성을 향상시키며 지하철 서비스가 미치지 못하는 지역에 서비스를 제공하도록 한다. 도시는 주거생활과 생산활동은 물론 상업기능을 비롯하여 각종 서비스활동이 복합적으로 이루어지기 때문에 다양한 서비스기능이 고르게 배치될 수 있도록 해야 한다. 각 생활권 중심지를 생산, 소비, 유통의 중심지로 성장시켜 주민들의 소비와 복지향상에 기여하도록 한다.

4. 체계적 도시구조 운영 전략

이 절에서는 앞에서 제시한 인천시 도시구조의 문제점 및 재편 방향에 맞추어 좀더 체계적으로 도시구조를 운영할 수 있는 전략을 구체적으로 제시하고자 한다. 전체 공간을 점, 선, 면으로 설정하고 도시구조의 운영 전략도 점, 선, 면을 효율적으로 관리하는 전략을 각각 도출하였다. 이는 지역간 통합성을 지향하고자 하는 방안이기도 하다.

1) 국제지향적 단지개발(面 개발)

세계지향적 특화지구를 인천시의 송도와 서북부에 조성하여 인천시의 세계도시 위상과 경쟁력을 강화한다. 이를 위해 국제도시 기능의 필수요건인 인프라구축의 조성과 국제화 전략의 지역거점을 마련하여 외국인 주거지역, 외국인 학교, 외국대학의 분교, 외교단지 등을 유치한다. 세계지향적인 국제기능 특화지구가 조성됨에 따라 외국인의 거주 및 왕래가 잦아지고 이들을 대상으로 하는 전용상가 및 전문서비스산업들에 기초한 교류가 활성화될 것이다. 따라서 인천시는 국제적인 문화와 인적·물적 교류의 장소이자 세계화의 선두지역으로 변모하게 될 것이다. 송도 신도시의 경우는 비즈니스 중심의 국제업무타운을 입지시키고, 서북부 지역은 외국인을 위한 국제외교단지를 유치한다.

2) 새로운 거점과 발전축 조성(點 線 개발)

공간적 개념으로서의 축이란 취락의 중심지를 및 이들 간을 연결하는 교통로의 뮤음을 통칭하는 전략적 개념이다(류우익, 1996, 83). 발전축이란 교통, 통신 및 산업활동이 활발히 일어나는 선형 또는 띠모양의 공간을 지칭하는 말이다. 발전축은 발전 중심지들간을 공간적, 기능적으로 연결시킴으로써 발전중심과 함께 지역의 발전을 주도하는 공간이다. 즉, 발전중심들의 기능을 원활히 연계시키고 그 기능의 일부를 나누어 수행하며 성장과 과실이 공간적으로 보다 효과적으로 확산되어 나가는 채널의 역할을 수행함으로써 전체공간을 통합하고 그 능률성을 높이는 공간구조의 틀이 된다.

지향하는 공간구조의 형태를 제시하고 개발투자의 일반적 우선 순위를 지정하기 위해 발전축에 계층 및 단계의 개념을 도입해야 하며 그 유형을 구분하여야 한다. 인천시에 권역별로 지구 및 생활권 중심지를 확보하고 이를 중심으로 기능별 공간 배분을 효율화한다. 기존의 중심지를 특별개발지구로 지정하여 체계적인 개발을 유도하고 적정 기능 배분으로 지구 및 생활권의 안정적인 중심지로 정비한다.

인천시의 남·북부 지역간 통합을 유도하는 남북간 방향의 주요 간선도로를 건설하고 유기적인

인천시 공간구조의 특성 변화와 체계적 도시구조 운영 방향

대중교통체계를 확립한다. 간선도로의 체계적인 정비와 순환도로의 건설은 인천시의 공간적 통합을 위해 매우 필요한 개발수단이라고 할 수 있다.

인천시에 입지한 사양산업을 과감히 척결하고 산업의 공동화를 막기 위한 수단으로 기존의 공업 지역을 중심으로 첨단 도시형 아파트공장을 과감히 수용한다. 이를 위해서는 우선 인천시에 흘어져 있는 각종 공업지역에 대한 체계적인 조사와 연구가 필요하며 각 지역에 맞는 업종을 선택하여 인천시 전체의 공업지역이 유기적인 연계를 맺으면서 발전할 수 있도록 산업입지 정책을 실시하여야 한다.

3) 특화지향적 개발 : 전문 테마거리

인천시의 주축을 이루는 도로를 테마별로 개성 있는 특화거리로 정비·조성하고 이면도로 혹은 이면의 공간을 각 테마에 맞게 공원화하여 인천시의 상징성을 부각할 수 있도록 유도함으로써 국제·정보타운의 지역연계 및 성장효과를 강화·확산시키는 통로로 역할을 하게 한다.

이를 위해 새로이 조성되는 남북개발축을 '국제화의 상징거리'로 조성한다. 서북부 지역에서 송도에 이르는 구간을 국제업무타운의 기능과 직·간접적으로 관련된 국제화를 상징하는 업무가로 유도·개발한다. 업무가로서의 특성상 광고·인쇄, 여행·관광, 전문식당가, 고급숙박단지, 전문쇼핑가의 개성을 살린 건축양식 유도한다.

그리고 기존의 동서축은 인천시의 발전과 연계된 행정업무와 인천시 '지방화·문화의 전통거리'의 특화장소로 선형 개발한다. 고전과 현대가 병존하는 개성적인 시가지축의 개발을 유도한다. 인천의 상징성을 나타내는 전통거리로서 전통음식식당가, 전통문화공연장, 종합쇼핑가 등 사람이 많이 모일 수 있는 장소를 입지시킨다. 남북축과 동서축이 만나는 기점에 해당하는 주안지역은 인천시 전지역의 공간적 중심지점에 해당한다. 따라서 주안역 주변에 강력한 역세권을 조성하고 이를 바탕으로 고밀 역세권 상업·업무지구로 개발한다.

기존의 상업밀집지가 재개발을 통해 업무중심지로 개발될 경우 사람들의 왕래가 줄어든 삭막한 거리로 변화될 수 있다. 이는 중심지의 상업기반을

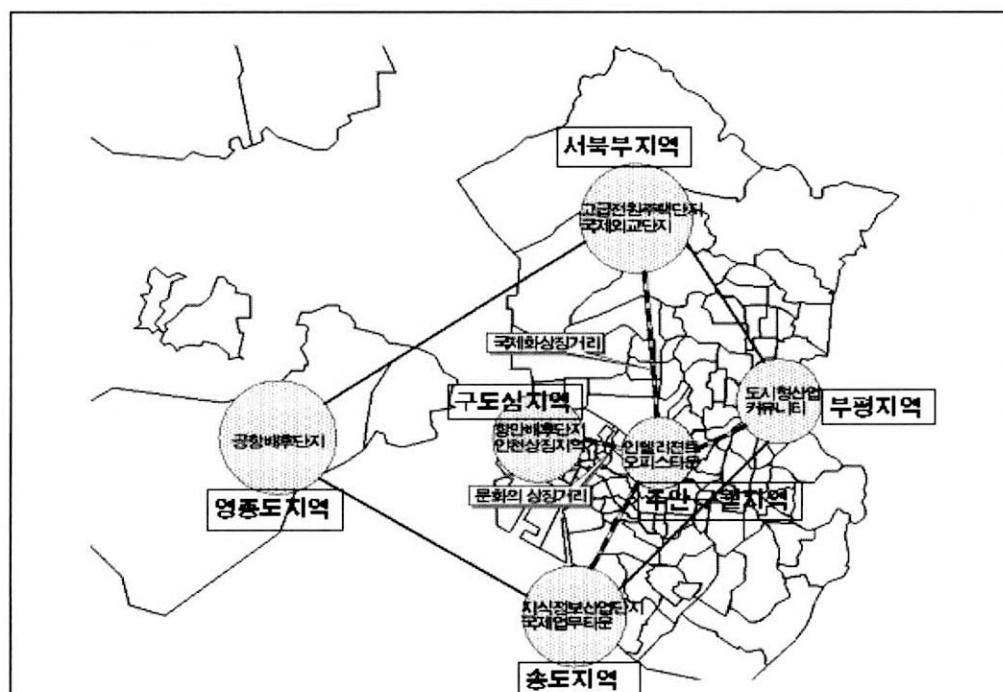


그림 6. 인천시 도시구조 운영 전략

약화시켜 중심지를 쇠퇴시키는 원인이 된다. 따라서 획일적인 업무기능만을 제공하는 개발을 지양하고 업무·상업·주거의 복합건물의 건축을 장려하는 정책을 적극적으로 추진하여야 한다. 복합적 건물이 아니더라도 업무, 상업, 주거 기능을 인접하여 건축하는 것도 바람직하다.

4) 지역생활권 중심 개발

대규모 택지개발에 의해 새로이 개발된 지역은 대부분 기존 시가화지역과는 분리되고 획일적이며 무개성적인 고층아파트 중심이다. 특히 이들 지역은 인천시와 분리되는 양상을 보이고 있다. 지역주민의 정주성 및 지역의식을 고양할 수 있는 문화적 구심점이 없다. 지역생활권 중심으로 주민의 삶의 질을 향상시키는 정책이 필요하다. 공장이전지의 재활용을 적극적으로 추진하여 인천시의 산업기반 저하를 막고, 동시에 공항기능을 충분히 활용할 인천시의 특화산업과 고부가가치 제품을 생산하는 도시형 산업의 중심지로 개발한다. 또한 주거지와 공업지역간의 체계적인 정비와 수변녹지공간의 조성을 통하여 직·주일치의 복합 산업공원으로 조성한다.

또한 공장이전지에 대해서는 주거환경의 질을 높일 수 있도록 해야 할 것이다. 공장이전지의 택지화로 토지이용이 혼재되고 도시기반시설의 수급 불균형이 초래되고 있어 용도지역이 실제 토지이용과 부합되지 않는 지역은 과감히 용도지역을 조정하는 것이 필요하다.

현재의 지역생활권을 강화시키는 방향으로 운영 전략을 추진하여야 한다. 신개발지에 대한 무리한 투자를 지양하고 현 도시구조를 재활성화를 통해 안정적으로 운영하는 전략을 추구해야 한다. 특히 지금까지의 관주도형 개발방식에서 과감히 탈피하여 지역주민들이 그들의 필요에 의해 주도적으로 환경을 개선하는 주민주도형의 개발방식을 도입하여 한다. 이를 위해 관련 전문가가 개선활동을 지원할 수 있도록 해야 할 것이다.

5. 결론 및 전망

인천시는 동북아교역의 중심지라는 지정학적 이

점에도 불구하고 금융, 정보 등 도시의 중추관리기능과 지식집약서비스업이 낙후되어 있으며, 기존의 도심이 항만과 인접하고 있어 도심의 상업 및 업무기능이 약화되고 있다. 또한 항구에서 서울방면으로의 수평적 개발축의 형성으로 도시공간구조가 불균형적으로 성장하고 있으며, 도시구조를 고려하지 않는 무리한 개발과 확장으로 불균형은 더욱 심화되고 있는 실정이다. 이는 주거, 공업, 업무기능의 혼재라는 문제로 나타나고 있다. 그리고 서울과 연결되는 여러 개의 고속도로망과 철도망이 도시중심을 관통하고 있어 도시 내 중심지간 연결과 토지의 효율적 이용을 상당히 저해하고 있다. 그리고 해안 매립을 통한 무계획적인 신시가지 개발과 평면적 시역 확장은 인천시라는 전체 공간의 지역 간 통합성 결여라는 문제를 냉고 있다. 이는 비효율적인 도시구조 운영이라는 측면으로 나타났다.

인천시는 서울과 지리적, 기능적으로 유기적인 관계에 있기 때문에 다른 도시들처럼 독립적인 경제활동과 균형적인 산업구조, 그리고 확실한 성장 중심지를 보유하고 있는 도시구조를 가지는 것이 어려운 편이다. 그러나 서울과 보완관계를 유지하면서 인천시내의 지역여건과 잠재력을 고려하여 기능을 활성화시킬 수 있는 방안이 강구되어야 할 것이다.

신공항, 신항만, 송도 지식정보산업단지 등 각종 개발사업들이 인천시에서 이루어지고 있다. 그리고 인천시가 다양한 개발사업으로 어느 정도 들떠 있는 것도 사실이다. 그러나 만약 지금처럼 인천시의 도시공간구조가 이러한 주변 여건을 충분히 활용하지 못한다면, 경인축이 인천시의 도시구조에 미쳤던 영향처럼 단순히 땅만 제공해 주고 각종 물류기능의 통과지로서 좋지 못한 외부효과만 떠안을 가능성이 많다. 이제는 인천시가 능동적으로 주변의 변화를 선도할 수 있는 기반이 마련이 되어야 한다. 그리고 인천시의 도시구조가 이러한 기반 형성에 중추적인 역할을 담당하여야 할 것이다.

우선 인천시의 도시구조를 단기적인 모습이 아닌 장기적인 안목으로 틀을 짜야 된다. 인천시의 안정적인 발전과 주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 마스터플랜을 수립하고, 이것에 기초하여 효율적인 도시구조의 운영전략을 수립하여야 할 것이다. 또한 인천시 전지역을 유기적으로 네트워크

화하여 하나로 묶는 방안이 마련되어야 한다. 이는 향후 서울에 대해 상당한 독립성을 유지하면서 나아가 서울과 대등한 힘을 가진 동북아의 종주적인 세계도시로 성장하는데 기반이 될 것이다. 도시발전의 성공여부는 주거, 생산, 소비, 유통, 교통, 위락 등 도시기능의 원활한 수행에 있다고 볼 수 있다. 도시기능이 약화되거나 유기적 연결이 부족할 경우 도시의 활력은 줄어들고 도시의 경쟁력은 약화될 것이다. 인천시의 발전은 인천시 주민의 삶의 질을 향상시키는데 역점을 두어야 한다. 이제는 인천시 자체가 가지고 있는 지역의 매력과 수도권이 가지고 있는 집적이익을 동시에 향유하면서 또한 외부지역과의 상호보완성과 독립성을 동시에 추구 할 수 있는 도시공간구조의 창출이 필요하다.

註

- 1) 인천시 전체 면적 중 시가화 면적이 138.511km²으로 19.4%를 차지하고 이중 주거지역 55.7%, 상업지역 9.3%, 공업지역 33.0%를 점유하고 있다. 주거지역비율은 서울시가 85.3%로 제일 높고 인천시는 5대도시 평균 71.7%에 못 미치는 54.6%를 나타내고 있으나, 공업지역비율은 인천시가 36.3%로 가장 높게 나타나고 있다.

文 獻

- 권용우 외, 1998, 도시의 이해, 박영사.
김대영 외, 2001, 변화하는 수도권, 보성각.
김용하, 2001, 인천공유수면 매립지 토지이용현황조사연구, 인천발전연구원.
김홍순, 1999, 인천국제공항의 개항을 대비한 지역 발전 전략: 인천 내륙부에 대한 단지 정책과제를 중심으로, 인천발전연구원.
류우익, 1996, 통일국토의 미래상: 공간구조 개편 구상, 대한지리학회지, 31(2), 75-87.
서종국, 1997, 광역도시권 도시구조의 변화에 관한

- 연구인천시의 동태적 변화를 중심으로, 국토계획, 92, 67-90.
이용식, 1997, 인천의 도시발전과 삶의 질 확보를 위한 장기정책 구상, 인천발전연구원.
이종현, 1998, 인천광역시 도시기능강화를 위한 도심재개발 활성화방안 연구, 인천 발전연구원.
인천광역시, 1997, 인천도시기본계획.
인천광역시, 1998, 2020 인천드림, I-II.
인천광역시, 1999, 송도지식산업단지 Master plan, 1-3.
인천대학교 산업연구소, 1996, 동북아 주요 관문 도시의 발전전략과 협력방안, 1996년 국제학술심포지엄 발표논문집.
인천발전연구원, 1997, 동아시아의 도시발전과 인천의 성장, 97국제학술세미나 발표 논문집.
인천발전연구원, 2001, 2001 인천 재발견.
인천상공회의소 편, 1990, 인천의 도시구조 개선의 과제와 방안.
인천시민대토론회 준비위원회 편, 2000, 왜 다시 인천인가: 인천, 삶 그리고 대안, 다인아트.
인천의제21추진위원회, 1998, 살기 좋고 활기찬 인천 만들기: 인천의제 21, 인천광역시.
한국도시지리학회 편, 1999, 한국의 도시, 법문사.
Batten, D.F., 1995, Network cities: create urban agglomeration for 21st century," *Urban Studies*, 32(2), 313-327.
Camagni, R. and Salone, C., 1993, Network urban structures in Northern Italy: element for a theoretical framework," *Urban Studies*, 30(6), 1053-1064.
Cook, P. and Morgan, K., 1993, The network paradigm: new departures in corporate and regional development, *Environment and Planning D*, 11, 543-564.

(접수 : 2002. 12. 5, 채택 : 2003. 1. 7)