

수도권 내 지역간 간선도로 주변 토지이용특성에 관한 연구 : 국도 43번 노선을 중심으로

A Study of the Characteristics of Land Use in the Area along the Line through the
Highway in the Metropolitan Area : Focus on a national road line No.43

이 명 훈 한양대학교 도시대학원 조교수

정 준 화 한양대학교 도시대학원 석사과정

※ 주요단어 : 수도권, 간선도로, 토지이용

<목 차>

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 선행연구의 고찰
3. 연구의 범위 및 방법

II. 연구대상지역의 공간적 특성

1. 수도권에서의 대상지역의 위치
2. 인구변화
3. 토지이용변화

III. 지역간 간선도로 주변 토지이용 특성

1. 도로 거리구간별 토지이용 특성
2. 지역간 간선도로 주변 토지이용 특성

IV. 결론

I. 서론

1. 연구 배경 및 목적

수도권의 과밀억제권역의 경우와 같이 입지와 규모제한이 엄격한 지역에서는 상대적으로 규모가 작은 건축물이나 토지이용이 양산되고 있으며, 당해 권역 밖에 인접해서는 권역내부에서 제한되었던 규모와 용도의 시설이 집중적으로 입지하고 있다. 특히, 이러한 현상은 상대적으로 높은 접근성을 제공하는 지역간 도로 주변에 집중되고 있다.

여타의 수도권 내 지역간도로 주변에 있어서도 물류시설, 공장 등의 시설이 산발적으로 분포하고 있다. 이들 시설의 입지는 교통흐름에 영향을 주며, 이로 인해 지역 간 도로의 간선도로로서의 기능이 저해 받고 있다.

유통물류시설, 공장 등과 같은 대형 시설은 이전이 용이하지 않아 향후 계획적인 개발을 하고자 할 때 장애요소가 될 수 있다. 뿐만 아니라 대형 할인매장, 공장 등과 같이 과급효과가 큰 시설의 입지는 주변지역에 집합주택단지과 같이 다량의 교통과 서비스 수요를 가져오는 토지이용을 유인할 수 있으며, 이는 토지의 계획적·합리적 이용에 걸림돌이 될 수 있다.

따라서, 수도권에 대한 토지이용정책은 기존 제도에서의 '수도권공장입지총량제도' 등의 '규모적 측면에서의 접근에 더하여 '입지예정시설 또는 개발행위의

성격과 주변지역으로의 과급효과에 대한 고려' 등의 기능적 측면에서의 접근이 요구되며, 이를 위해 수도권 내 시설 및 토지이용의 성격, 과급효과 등에 대한 연구가 필요하다.

본 연구는 수도권 내 지역간도로를 대상으로, 노선주변의 토지이용현황을 파악하여 수도권정책의 합리적 정비에 일조하고자 하는데 그 목적이 있다.

2. 선행 연구 고찰

본 연구와 관련된 선행연구로서 정승일 외 1인(1984), 이태실 외 3인(1999), 오윤표(1986), 김학범(2000)의 간선교통로 주변에 대한 연구가 있으며, 권일(1990, 1996)의 토지이용변화에 대한 연구가 있다. 또, 류종현(1999, 2002), 원경호(2001)의 토지이용실태에 관한 연구, 이주형 외 1인(1999)의 대도시주변지역의 변화요인에 관한 연구가 있다.

이들 연구에서는 토지이용 현황과 변화, 변화의 요인, 특성에 대해 다면적으로 분석하고 있지만, 대부분이 도시지역 내의 토지를 그 연구대상으로 하고 있으며, 비도시지역을 대상으로 연구가 이루어졌다고 하더라도, 좀 더 세밀한 토지이용변화와 그 요인의 규명에 있어서는 연구가 미흡하다.

따라서, 본 연구에서는 수도권의 도시들과 이들 도시를 연결하는 지역간도로를 대상으로 하여, 노선주변의 토지이용현황과 그 특성을 파악하여 수도권정책

<표 1-1> 주요선행연구의 내용과 방법

구분	연구자	주요연구내용	연구의 방법
대구도심부의 입체적 토지이용에 관한 연구 -주요가로를 중심으로-	정승일 길용현 (1984)	- 연구지역 내 입지한 4층 이상의 고층건물의 공간적 변화과정과 입체적 기능분화 현상	- 문헌연구 - 고층건물의 연상면적 및 층별 기능면적비율의 분석, 비교
철도시설정비에 의한 연선지역의 토지이용 변화특성에 관한 연구	오윤표 (1986)	- 도심으로부터의 시간 및 직선거리대별 토지이용 변화실태 - 시설정비에 따른 지역의 용도별 토지이용의 구성 변화	- Mesh DATA에 기초한 변화 분석
토지이용규제에 따른 대도시주변지역의 변화 요인분석	이주형 기윤환 (1999)	- 토지이용규제에 따른 도시와 농촌지역 경계부의 변화에 미치는 요인과 효과를 분석	- 문헌연구 - 상관성 분석, 요인분석, 단계적 회귀분석
도시주변부 준농림지역의 입지유형별 특성과 관리방안	유종현 유병조 (2002)	- 강원도 도시주변부 준농림지역을 4개의 입지유형별로 사례 분석 - 정책적인 시사점을 도출하여 토지이용 방안을 제시	- 문헌연구 - 입지유형별 토지이용 특성 분류

의 합리적 정비를 위한 시사점을 파악하고자 하며, 이를 위해 계량적 기법을 채택하여 좀 더 객관적 자료를 통한 대안을 제시하고자 한다.

3. 연구의 범위 및 방법

1) 연구의 범위

수도권정비계획법은 제정(1982년) 이후 전문개정(1994년)을 통해 그 권역이 조정되었다.

이를 통해 일부지역이 ‘이전축진권역’으로 설정되었다가 ‘성장관리권역’으로 조정된 “포천군”과 ‘제한정비권역’에서 ‘성장관리권역’으로 조정된 “용인시”를 대상으로, 이들 지역을 통과하며 수도권 지역간도로로서의 역할을 하는 국도 43번 노선 도로에 연결한 토지를 중심으로

토지이용현황을 파악하는 것에 주안을 두었다.

‘포천군’과 ‘용인시’의 연구대상구간은 현재 동일한 권역으로 설정되어 있으나, 해당지역에서 나타나는 개발의 형태와 성격, 밀도는 상당한 차이점을 갖고 있다. 따라서, 각 지역의 토지이용특성을 살펴보고 두 지역간의 차이점 및 그 원인을 비교하여 다양한 시각에서 수도권 정책을 수립할 수 있는 기초토대를 마련하고자 두 지역을 선정하였다.

본 연구를 위한 자료수집은, 용인구간과 포천구간에 있어 연구 대상구간거리를 달리 하였다.

용인구간은 수도권정비권역경계가 되는 수원시와의 행정구역 경계로부터 6km까지의 구간을 공간적 연구범위로 하였으며, 포천구간은 역시 수도권정비권역경계가 되는 의정부시와의 행정구역

경계로부터 포천읍 도시지역의 경계까지의 15km 구간을 연구범위¹⁾로 하였다.

시간적 범위는 수도권정비계획법이 제정되고 시행된 시기가 1982년 이후임을 감안하여, 1980년대부터 2000년까지를 시간적 범위로 하였으며, 필요에 따라 2002년 8월까지를 시간적 범위에 포함하였다.

2) 연구의 방법

본 연구는 다음 두 단계로 나뉜다.

첫째, 노선도로에 연결된 필지 중 현재 개발이 이루어진 필지를 대상으로 개발의 용도, 연면적, 건축연도를 조사하고, 수도권 권역설정의 경계로부터의 도로 구간거리를 측정하여, 도시로부터의 거리에 따른 토지이용현황을 파악한다.

둘째, 주성분분석을 통하여 노선주변의 토지이용의 특성을 파악하고, 포천과 용인구간의 특징을 살펴본다. 주성분분석을 통하여 도출된 주성분특점을 플로팅하여, 포천과 용인구간의 거리구간상의 분포특징을 파악한다.

본 연구에서 주성분분석을 주요 분석 방법으로 채택한 이유는, 연구대상지역에서 나타나는 토지이용요소들이 다양하

고, 각 요소간의 상관관계가 복잡하여, 회귀분석의 경우 다중공선성의 위험이 있기 때문에 주성분분석을 채택하였다.

II. 연구대상지역의 공간적 특성

1. 수도권에서의 대상지역의 위치

<그림2-1>은 연구 대상 지역과 구간의 위치를 나타내고 있다. 연구대상지역은 모두 서울을 중심으로 반경 40km 안에 위치하고 있다. 용인지역은 연구대상지역 주변으로 성남시 분당구와 용인시 수지구(죽전동, 풍덕천동), 구성읍 일대에 택지개발이 활발하게 이루어지고 있다.

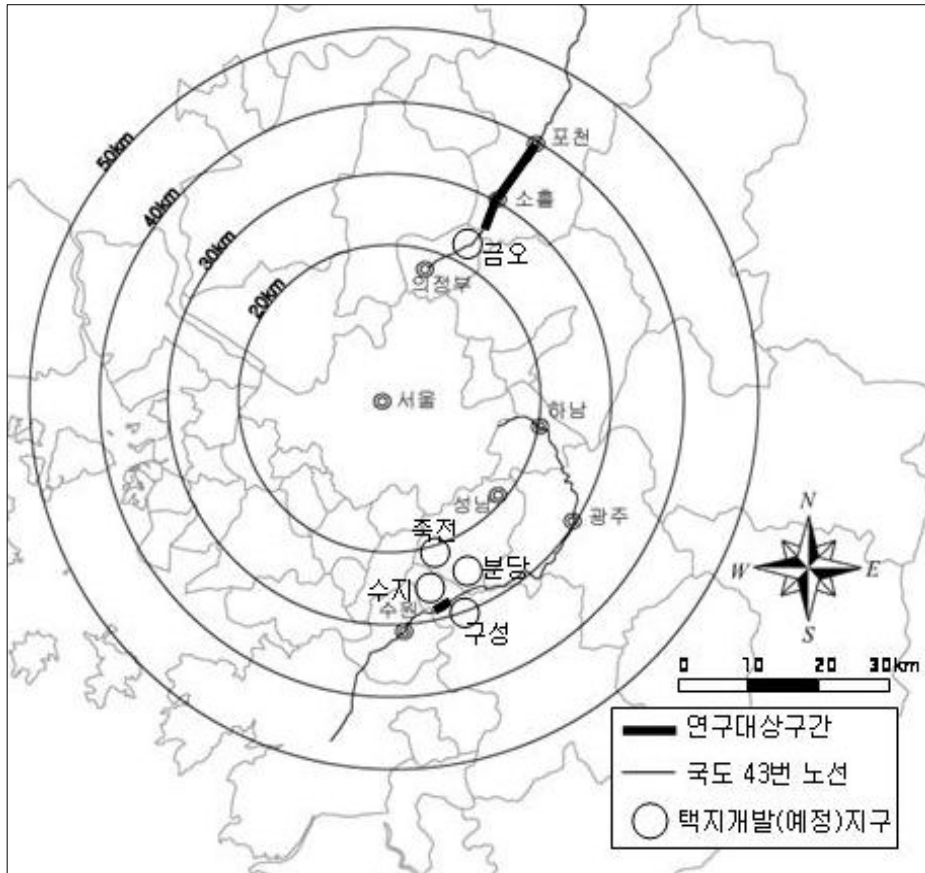
포천지역은 용인지역과 비교하였을 때, 대규모의 택지개발이 포천군지역에서는 나타나고 있지 않으며, 의정부지역에서는 포천군과 경계를 이루는 금오동 일대에서 “경기도 제 2 청사”를 비롯한 택지개발사업이 이루어지고 있다.

국도 43번 노선은 포천지역에서는 의정부에서 포천으로 연결되어 있으며, 용인과 수원을 비롯한 경기남부지역 구간에서는 수원과 광주, 하남지역을 통과하고 있다.

본 연구에서는 앞서 간단히 언급하였듯이, 도로구간을 따라 이루어진 시설입지 및 개발 상황에 따라, 용인구간과 포천구간에 있어 연구 대상구간거리를 달리 하였다. 위의 그림에서 굵은 실선으로 표현된 부분이 각 지역별 국도 43번

1) 두 구간의 연구범위가 다른 이유는, 도로를 중심으로 살펴본 개발상황에 따른 것이다. 포천구간의 경우 ‘의정부시경계~포천’의 15km 구간의 도로를 중심으로 개발행위가 계속적으로 나타나고 있었으나, 용인구간의 경우 ‘수원시경계~경기도 광주’에 이르는 30km 구간 중, 연구대상으로 삼은 6km 길이의 구간을 벗어나서는 개발제한구역 등의 지정으로 인하여 현재 이렇다 할 개발행위가 나타나고 있지 않기 때문이다.

<그림 2-1> 연구대상지역의 위치와 대상구간



노선상의 연구대상구간이다.

인구 증가분의 상당부분을 흡수하였음을 알 수 있다.

2. 인구 변화

<표 2-1>은 1980년~2000년까지의 용인시와 포천군의 인구변화를 나타낸 것이다. <표 2-1>에 의하면 20년 간 용인시의 총인구는 135,610명에서 386,124명으로, 포천군 총인구는 108,991명에서 148,102명으로 1980년에 비해 용인시는 285%, 포천군은 136% 증가하였다.

같은 기간 권역경계에 인접한 용인시 수지읍은 987%, 포천군 소흘읍은 295%, 포천읍은 193% 증가하여, 전체 시, 군의

<그림 2-2>와 <그림 2-3>에서 이들 지역의 인구변화추이를 살펴보면, 1990년 이후 용인시와 포천군의 다른 읍·면에 비하여 급격한 증가세를 나타내고 있으며, 특히 용인시 수지읍의 경우 서울과 수원에 인접해 있다는 입지특성으로 인해 대규모 택지개발사업이 있었고, 이것이 폭발적인 인구증가의 가장 큰 원인이 되었다. 이러한 택지개발사업이 가능하게 된 정책적 배경으로 수도권정비계획법의 전문개정(1994)에 따른 수도권정비권역의 완화개정과 준농림지역에 대한

<표 2-1> 용인시, 포천군 인구의 변화

단위:人 (%)

구 분	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년
용인시	135,610	153,858	187,977	232,643	386,124
수지읍	11,595 (8.6)	10,416 (6.8)	15,406 (8.2)	42,357 (18.2)	114,432 (29.6)
구성읍	9,894 (7.3)	11,966 (7.8)	15,365 (8.2)	15,748 (6.8)	32,924 (8.5)
포천군	108,991	108,585	110,919	128,702	148,102
소흘읍	10,251 (9.4)	11,515 (10.6)	14,921 (13.5)	21,021 (16.3)	30,289 (20.5)
포천읍	17,343 (15.9)	18,917 (17.4)	21,951 (19.8)	24,787 (19.3)	33,481 (22.6)

규제완화(1995)를 들 수 있다

3. 토지이용변화

<그림 2-4> ~ <그림 2-7>은 1980년부터 2000년까지의 용인시 수지읍, 구성읍과 포천군 소흘읍, 포천읍의 지목별 토지분류에 따른 주요 토지면적의 변화 추이를 나타낸 것이다.

이들 지역은 전체 토지에서 농축산지(전, 답, 과수원, 목장)와 임야가 차지하는 비율이 크게 나타난다.

두 지역 모두 농축산지와 임야는 1980년에 비해 그 면적이 전반적으로 감소하는 추세를 보이나, 그 외 개발지 또는 개발가능지로 분류할 수 있는 대지, 공장용지, 학교용지, 도로, 잡종지의 면적은 약간의 증가 추세만을 보이고 있다.

특히, 용인시 수지읍의 임야 면적은 1990년부터 감소의 폭이 증가하고 있는데, 이는 앞서 인구 변화를 설명하면서

언급하였던, 택지개발사업에 따른, 택지 조성 및 부대시설 등의 입지 증가 추세에 따라 상대적으로 그 감소폭도 증가하였다.

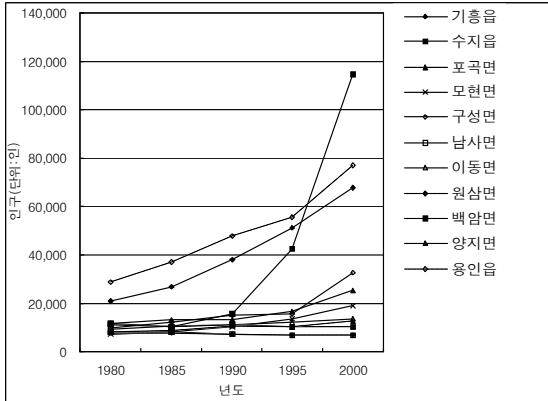
Ⅲ. 지역간 간선도로 주변 토지이용 특성

1. 도로 거리구간별 토지이용특성

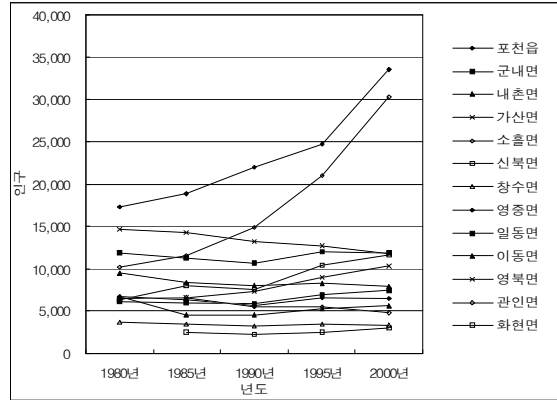
도로를 중심으로 한 거리구간별 토지이용의 특성을 살펴보기 위해, 현재의 과밀억제권역과 성장관리권역의 경계로부터 발생한 개발의 밀도, 개발의 용도, 개발의 시기 등을 살펴보았다.

먼저, 도로에 연결한 필지를 대상으로 개발행위가 이루어진 필지의 부동산등기부를 통하여, 해당 필지에서 이루어진 개발의 용도, 연면적, 건축연도를 조사하였다.

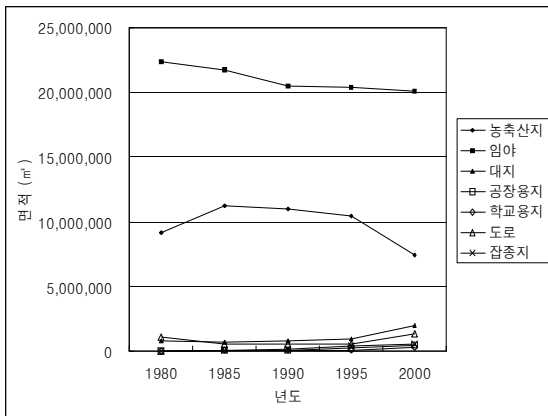
<그림 2-2> 용인시 인구변화 추이



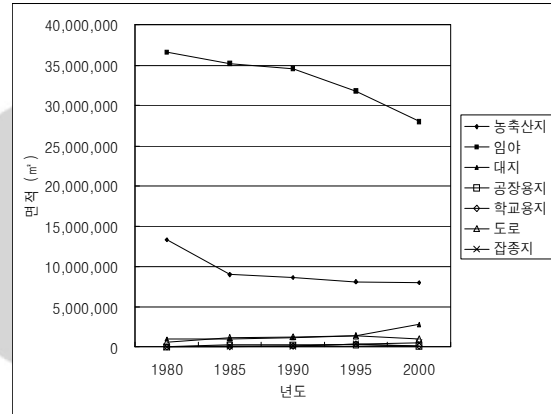
<그림 2-3> 포천군 인구변화 추이



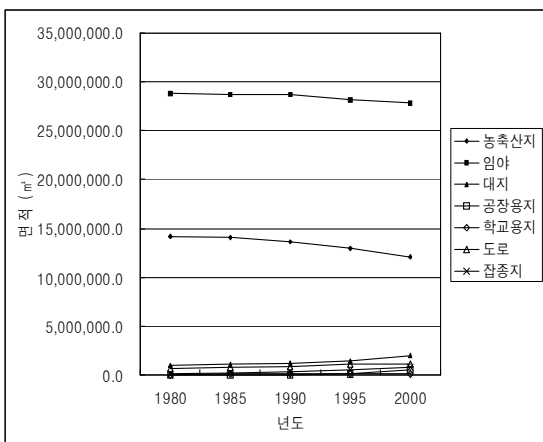
<그림 2-4> 용인시 구성읍 토지이용변화



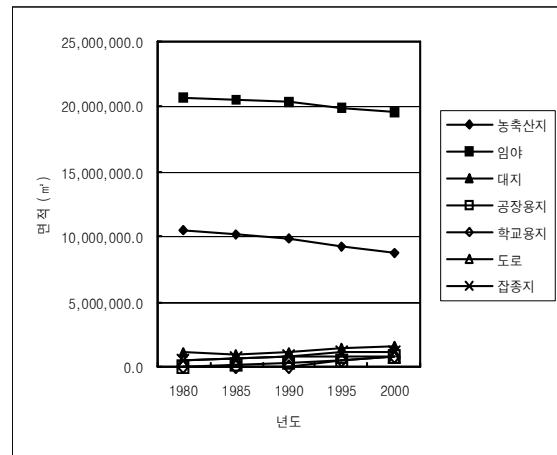
<그림 2-5> 용인시 수지구 토지이용변화



<그림 2-6> 포천군 소흘읍 토지이용변화



<그림 2-7> 포천군 포천읍 토지이용변화



조사된 데이터를 수도권 권역설정의 경계로부터의 도로 구간거리에 따라, 1km 단위의 구간으로 나누어 시설용도 및 건축연도를 정리하였다.

1) 용인구간

<표 3-1>은 용인구간의 토지이용현황을 기초로 권역경계로부터의 도로구간을 1km 단위로 나누어 시설용도별 연면적을 정리한 것이다.

현재 국도 43번 노선에 연접하여 이루어진 토지이용의 규모는, 주거용도의 입지가 가장 크며, 그 다음으로 이러한 주거입지를 직·간접적으로 지원하는 성

<표 3-1> 용인구간 1km 구간별 용도별 연면적
단위 : m²

	0~1km	1~2km	2~3km	3~4km	4~5km	5~6km
주거	394.14	3,621,280.97	0.00	193,265.38	5,800.66	45,069.26
근린생활	499.70	2,236.07	0.00	78,029.67	34,152.40	2,402.00
공업	1,615.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
농업	124.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
자동차관련	0.00	116.40	0.00	0.00	3,211.70	115.50
종교시설	0.00	0.00	0.00	0.00	413.44	0.00
문화집회	0.00	0.00	0.00	5,431.08	74.12	0.00
군사시설	10,817.48	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
위험물	167.03	489.98	0.00	755.99	499.72	765.00
창고	0.00	200.25	0.00	0.00	0.00	0.00
교육복지	0.00	0.00	0.00	374.85	493.68	0.00
위생환경	0.00	0.00	0.00	5,528.64	0.00	0.00
노유자	0.00	0.00	0.00	0.00	1,640.81	0.00
숙박	0.00	0.00	0.00	0.00	444.88	0.00
업무	0.00	0.00	0.00	0.00	2,983.58	0.00
연구소	0.00	0.00	0.00	0.00	5,263.43	0.00
위락	0.00	0.00	0.00	0.00	1,679.69	0.00
저장소	0.00	0.00	0.00	0.00	52.64	0.00
창고	0.00	0.00	0.00	0.00	8,557.95	0.00
판매업	0.00	0.00	0.00	0.00	900.00	500.00
기타	0.00	0.00	0.00	0.00	157.56	0.00
계	13,617.69	3,624,323.67	0.00	283,385.61	66,326.26	48,851.76

* 구간거리는 수원시 행정구역 경계로부터의 거리임.

격을 갖는 근린생활시설의 입지가 높은 것으로 나타나고 있다.

택지개발사업이 시행된, 3~4, 4~5, 5~6km 구간의 개발 연면적이 가장 크게 나타나고 있으며, 시설의 종류 또한 그 외 다른 구간보다 다양하게 입지하고 있다.

2~3km 구간의 경우 도로에 연접하여 입지하고 있는 시설이 없는 것으로 나타나고 있는데, 현재 이 구간에서는 1~2km 구간과 3~4km 구간의 택지개발과 연결되어 현재 공동주택단지 건설이 이루어지고 있는 지역이다.

<표 3-1>에서 구간별 총 개발 연면적을 보면, 권역경계와 비교적 근접한 1~2km 구간이 가장 높으며, 권역경계에서 멀어질수록 그 연면적도 감소하는 추세를 보이고 있다.

용도별 건축시기를 기준으로 보았을 때, 현재 도로에 연접한 거의 모든 시설들의 입지가 1990년 이후로 집중되고 있으며, 용도별 연면적도 증가하였다.

먼저, 택지개발사업을 중심으로 1990년 이후 주거 연면적이 급격하게 증가하고 있으며, 이와 거의 동시에 주거 지향적 입지성격이 강한 근린생활시설의 연면적도 함께 증가하고 있다.²⁾

특히, 1995년 이후에는 근린생활시설의 연면적이 같은 시기에 개발된 주거시

2) 3~4km 구간에서의 주거 연면적은 1986~90년 사이에는 약 85m²에 불과했으나, 1996~2000년에 이르러서는 약 141,780.41m²가 되었다. 같은 3~4km 구간에서의 근린생활시설 연면적은 1986년~90년 사이에는 0m²였으나, 1996~2000년에 이르러서는 약 8,985m²가 되었다

설의 연면적을 크게 상회하고 있다.

그리고, 시간이 갈수록 주거지를 중심으로 근린생활시설 이외의 다양한 용도의 시설(문화집회, 자동차관련, 주유소,

교육복지, 종교, 운동, 대형물류창고, 노유자, 위락시설 등)이 입지한 것으로 나타난다.

2) 포천구간

<표 3-2> 포천구간 1km 구간별 용도별 연면적
단위 : ㎡

	0~1km	1~2km	2~3km	3~4km	4~5km	5~6km	6~7km	7~8km
주거	0.00	633.48	151.47	1,222.29	765.23	884.94	0.00	374.24
근린생활	1,745.26	3,761.15	2,863.19	3,609.15	8,947.86	1,242.49	2,234.84	1,803.03
자동차관련	60.25	878.60	0.00	0.00	387.00	49.80	0.00	0.00
위험물	0.00	0.00	1,266.55	0.00	0.00	445.60	0.00	41.40
문화집회	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
숙박	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
위락	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
공업	356.84	214.88	0.00	811.74	196.00	92.43	0.00	2,506.65
동식물	192.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
창고	0.00	0.00	0.00	324.00	227.13	0.00	0.00	0.00
운동	0.00	0.00	0.00	0.00	806.00	0.00	0.00	0.00
종교	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,528.71	0.00
통신	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
군사	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
기타	0.00	0.00	673.19	0.00	0.00	0.00	238.00	0.00
계	2,354.35	5,448.11	4,854.40	5,967.18	11,329.22	2,715.26	4,001.55	4,725.32

	8~9km	9~10km	10~11km	11~12km	12~13km	13~14km	14~15km
주거	96.00	51.90	426.83	460.15	739.89	932.82	132.00
근린생활	801.59	3,016.95	5,238.21	1,788.31	2,706.61	4,984.71	1,294.32
자동차관련	0.00	917.60	1,261.38	0.00	0.00	81.22	0.00
위험물	0.00	716.95	691.76	0.00	0.00	821.37	102.40
문화집회	0.00	531.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
숙박	0.00	812.52	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
위락	0.00	91.80	0.00	0.00	144.75	0.00	0.00
공업	0.00	1,419.52	2,232.74	294.80	0.00	0.00	0.00
동식물	0.00	0.00	0.00	0.00	330.00	0.00	0.00
창고	0.00	0.00	29.75	360.00	193.20	193.50	0.00
운동	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
종교	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
통신	0.00	0.00	0.00	0.00	399.88	0.00	0.00
군사	0.00	0.00	0.00	1,468.47	0.00	0.00	0.00
기타	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
계	897.59	7,558.84	9,880.67	4,311.46	4,424.33	7,013.62	1,528.72

* 구간거리는 의정부시 행정구역 경계로부터의 거리임.

<표 3-2>는 포천구간의 토지이용현황을 기초로 권역경계로부터의 도로구간을 1km 단위로 나누어 시설용도별 연면적을 정리한 것이다.

현재 포천구간의 국도 43번 노선에 연접하여 이루어진 토지이용은 근린생활시설의 입지가 가장 크게 나타나고 있다.

구간에 따라 조금씩 차이는 있으나, 주거와 공업, 근린생활시설이 혼재된 입지형태를 보이고 있으며, 구간별 총 개발 연면적은 모도시(의정부시)에서 멀어질수록 감소하는 현상은 보이고 있지 않다.

자료상에 나타나는 구간별 연면적의 규모는 크지 않은데, 실제로 해당구간에 연접한 건물의 형태는 대부분 단층이거나, 2~3층의 형태를 가지고 있다.

용도별 건축시기를 기준으로 보았을 때, 본 구간도 현재 도로에 연접한 거의 모든 시설들의 입지가 1990년 이후로 집중되고 있으며, 용도별 연면적도 증가하였다.

주거 연면적과 근린생활시설의 연면적이 거의 같은 시기에 증가하고 있으며, 그 이후 다양한 시설의 입지가 이루어진 것 등 전체적인 흐름은 용인구간과

비슷하다고 할 수 있다.

그러나, 용인구간에 비해, 입지의 시기적 집중도가 낮은 편이며, 연면적 규모도 작은 편이다.

또한, 용인구간과 비교하였을 때, 가장 큰 특징으로 두 가지를 들 수 있다. 첫째, 용인구간에서는 주거중심의 시설 입지가 눈에 띄게 증가하는 것에 반해, 포천구간에서는 전반적으로 주거시설보다 근린생활시설의 연면적의 증가폭과 규모가 크며, 근린생활시설의 업종 성격도 일부구간에서는 다르게 나타나고 있다.

또한, 주거중심의 시설입지가 이루어지는 용인구간은 출퇴근 거리를 고려하여 모도시(수원시)로부터 멀어질수록 개발밀도가 낮아지는 추세를 보이고 있는 반면, 근린생활시설 중심의 시설입지가 이루어지는 포천구간은 출퇴근 거리에 따른 영향을 받고 있지 않아 개발밀도가 거리에 따라 감소하는 현상은 보이지 않는다.

둘째, 포천구간에서는 주거와 공업시설(공장)의 입지가 동시에 이루어지고 있다³⁾. 양적인 측면에서는 주거나 근린생활시설에 비교할 수 없는 규모지만, 같은 구간에 주거시설과 함께 입지하며, 시기상 1990년 이후에 개발 연면적이 집중된 것으로 나타난다.

이상과 같이 구간별 토지이용특성을 살펴보았을 때, 두 구간에 있어 공통적

으로 나타나는 특징으로는 규모면에서 차이가 있지만, 두 구간 모두 1990년 이후에 시설의 입지가 두드러지게 증가하고 있다는 점이다.

특히, 1996년 이후부터는 그 증가세가 두드러지고 있는데, 본 연구에서 시설의 준공년도를 시설 건축시기로 삼고 있다는 점과 시설의 건축에 필요한 일반적인 건설기간을 감안하였을 때, 시설의 착공시기와 수도권정비계획법 전문개정으로 수도권정비권역이 개정된 시기(1994), 준농림지역에 대한 행위제한이 완화된 시기(1995)가 거의 일치하는 것으로 판단된다.

앞서 살펴본 바와 같이, 용인구간에서는 대규모 택지개발사업에 따른 주거중심의 개발이 연면적 증가의 주요인이 되었던 것에 반하여, 포천구간에서는 주거, 근린생활, 공업시설이 거의 동시에 입지하면서 연면적 증가가 이루어진 것이 두 구간의 가장 큰 차이점이라 할 수 있겠다.

이와 같은 시설용도상의 차이는 두 구간에 인접한 기성도시(용인-수원, 포천-의정부)의 규모와 성격에도 그 원인이 있는 것으로 판단된다.

즉, 비교적 인접한 기성도시로부터 개발의 압력이 강했던 용인구간의 경우, 앞서 언급한 정책적인 변화와 동시에 대규모의 택지개발이 이루어져 주거 중심의 토지이용이 이루어졌다.

반면, 상대적으로 개발의 압력이 약했던 포천구간의 경우, 용도시설의 혼재현

3) 1996~2000년에 3~4km 구간에서의 공장 연면적은 258㎡였으나, 2001년 이후에는 553.74㎡가 더 증가하였다.

상이 나타났으며, 과밀억제권역에서 입지가 제한된 공장들이 권역설정변경과 준농림지역 행위제한 완화에 따라 1990년 이후 시설 연면적이 증가한 것으로 판단된다.

이와 같은 현상을 수도권 교외화의 측면에서 살펴보면, 용인구간은 ‘거주기능의 교외화’ 양상을 보이고, 포천구간은 ‘제조업기능의 교외화’ 양상을 보이고 있다.

2. 지역간 간선도로 주변 토지이용특성

지역간도로 주변 토지이용특성을 파악하기 위해 2002년 시점에서 각 지역별 국도 43번 노선구간에 연결한 필지를 대상으로 주성분분석을 하였다.

분석에서 사용된 변수는 다음과 같이

선정하였다. 첫째, 토지이용현황을 파악하는 지표로서는 토지이용현황을 파악하기 위해 조사된 자료 가운데, ‘각 필지별 개발연면적’, ‘권역경계로부터의 거리’, ‘해당 필지의 건축연도’를 사용하였다.

둘째, 해당 필지의 토지이용에 영향을 미치는 지표로서는, 해당 필지의 건축연도 당시의 해당 읍·면의 ‘농축산지 면적비율’, ‘임야 면적비율’, ‘대지 면적비율’, ‘잡종지 면적비율’, ‘공장용지 면적비율’, ‘학교용지 면적비율’, ‘도로 면적비율’을 사용하였다.

해당 행정구역의 지목별 면적비율을 적용함에 있어, 해당 필지가 속한 ‘리(里)’ 단위의 자료를 적용하는 것이 보다 정확한 결과를 얻을 수 있겠으나, 자료 구축상의 어려움으로 읍·면 단위의 자료를 적용하였다.

<표 3-3> 용인구간의 토지이용 주성분 부하량

변수	I	II	III
연면적 (m ²)	5.301E-02	-5.787E-02	.699
권역경계와의 거리	3.276E-02	-.120	-.760
건축연도	.912	.199	2.030E-02
농축산지면적비	-.989	4.029E-02	3.087E-02
임야면적비	-.394	-.899	-1.642E-03
대지면적비	.949	6.421E-02	-5.120E-02
공장용지면적비	-2.793E-02	.977	5.007E-02
학교용지면적비	.735	.521	.117
도로면적비	.234	.948	2.199E-02
잡종지면적비	.881	.187	.103
인구밀도	.879	.363	-2.200E-02
고 유 치	5.955	2.243	1.080
기 여 율 (%)	54.137	20.395	9.815
누적기여율 (%)	54.137	74.532	84.346

1) 용인구간에 대한 주성분 분석

용인구간을 분석한 결과 <표 3-3>과 같이 고유치 1 이상의 주성분이 3개 도출되었으며 이들의 설명력은 약 84%이다.

제 I 축은 건축연도(최근), 대지면적비, 학교용지면적비, 잡종지면적비, 인구밀도 등이 (+)의 부하량이 높고, 농축산지면적비는 (-)의 부하량이 높게 나타나, 택지 개발사업 등에 의해 주거 중심의 개발이 일어난 정도를 나타낸 축이라 하겠다.

제 II 축은 공장용지면적비와 도로면적비 등이 높은 (+)의 부하량을 가지고, 임

야면적비는 (-)의 부하량이 높게 나타나고 있다.

이로써 제Ⅱ축은 간선도로주변 중 넓은 평지가 있는 지역에 입지하는 공장입지특성을 설명해주는 축이라 할 수 있다.

제Ⅲ축은 연면적은 (+)의 부하량이, 권역경계와의 거리는 (-)의 부하량이 높게 나타나, 앞서 살펴보았던 것과 같이 도로의 구간 거리를 중심으로 한 권역경계로부터의 거리가 가까우면 가까울수록 개발연면적도 높아지는, 기성도시로부터의 거리와 개발 연면적과의 관계를 나타내는 축이라 하겠다.

2) 포천구간에 대한 주성분 분석

포천구간을 분석한 결과 <표 3-4>와

<표 3-4> 포천구간의 토지이용 주성분 부하량

변수	I	II	III
연면적 (m ²)	2.286E-02	.573	-.111
권역경계와의 거리	.662	-.652	-.128
건축년도	.568	.747	-2.990E-03
농축산지면적	-.623	-.574	.476
임야면적비	-.503	3.607E-03	.857
대지면적비	.943	.267	4.927E-03
공장용지면적	.960	.171	5.191E-02
학교용지면적	.903	-.135	-.240
도로면적비	-.426	.203	-.872
잡종지면적	.946	6.705E-02	-1.636E-02
인구밀도	.978	.117	-1.256E-02
고 유 치	6.296	1.971	1.425
기 여 율 (%)	57.237	17.916	12.950
누적기여율 (%)	57.237	75.154	88.104

같이 고유치 1 이상의 주성분이 3개 도출되었으며 이들의 설명력은 약 88%이다.

제Ⅰ축에서는 권역경계와의 거리, 건축년도, 대지면적비, 공장용지면적비, 학교용지면적비, 잡종지면적비, 인구밀도 등이 (+)의 부하량이 높고, 농축산지면적비, 임야면적비는 (-)의 부하량이 높게 나타나고 있다.

이로써 제Ⅰ축은 교외로 이전한 공장을 중심으로 주거지가 밀집된 정도를 나타내는 축이라 할 수 있다.

제Ⅱ축에서는 연면적, 건축년도 등이 높은 (+)의 부하량을 가지고, 권역경계와의 거리, 농축산지면적이 (-)의 부하량이 나타나고 있다.

제Ⅲ축은 권역규제의 해제와 더불어 의정부로부터의 거리에 따라 신규건축물이 증가하는 정도를 나타내는 축이라 할 수 있다.

제Ⅲ축에서는 임야면적비는 (+)의 부하량이 높게 나타나고, 도로면적비는 (-)의 부하량이 높게 나타나고 있다.

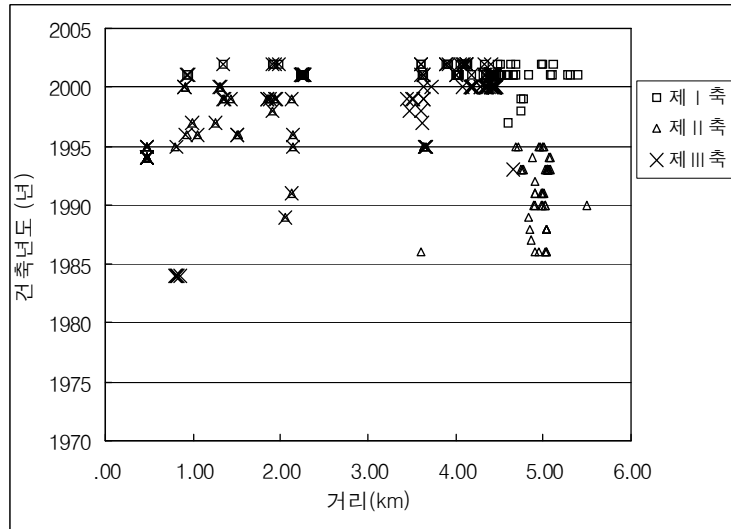
제Ⅲ축은 기반시설의 정비정도와 가용토지의 양에 따라 개발가능성이 상이함을 설명해주는 축이라 할 수 있다.

3) 각 구간별 주성분 득점 분포

주성분 분석의 결과를 통해 얻어진 각 구간별 주성분득점⁴⁾의 권역경계와의

4) 본 연구에서는 주성분 득점에 대하여, 판별기준을

<그림 3-1> 권역경계로부터의 거리와 건축년도에 따른 용인구간의 주성분특점의 분포



거리와 건축년도에 따른 분포를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 용인구간의 주성분특점 분포

<그림 3-1>은 용인구간에서의 각 축별 주성분특점의 분포이다.

제I축의 주성분 특점을 시기별로 보면 1995~2000년도 사이에 높게 나타나고, 수원으로부터의 거리별로 보면 수원에서 용인 죽전 방향으로 4~5km 떨어진 지역(필지)에서 높게 나타나고 있다.

이러한 특징은 앞서 살펴보았던 것과 같이 당해 지역이 제한정비권역에서 성장관리권역으로 이전되어 대규모 택지개발사업이 가능하게 되었다는 것과 밀접

한 관계가 있다고 판단된다.

간선도로 주변 중 넓은 평지가 있는 지역에 입지하는 공장입지특성을 설명하는 제II축의 특성을 가지는 토지이용도 전 구간에 걸쳐 발생하고 있다.

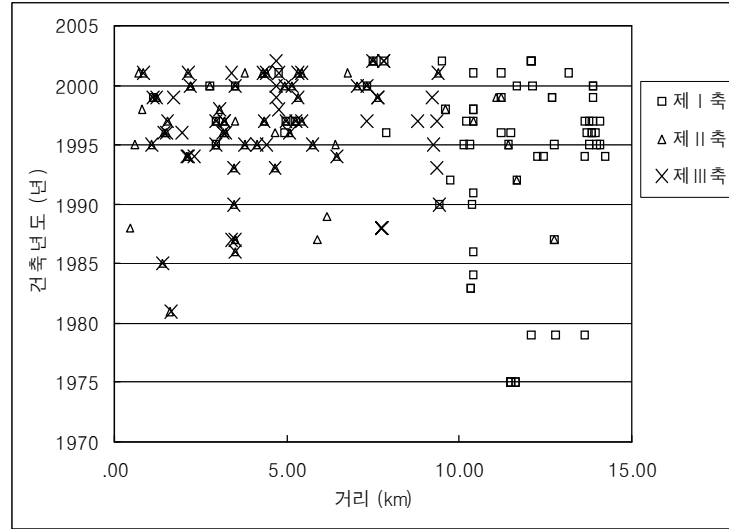
1985년~1995년 사이에 4~5km 구간을 중심으로 제II축의 주성분 특점이 높게 나타난 필지가 다량으로 분포하고 있으며, 1995년 이후로는 시간이 갈수록 그 발생이 감소하였다.

<그림 3-1>을 살펴보면, 현재 택지개발이 활발한 4~5km 구간에서는 1995년 이후 제II축의 주성분 특점이 높은 토지이용이 나타나고 있지 않으나, 그 구간을 벗어나 0~2km 구간을 보면, 1995년부터 2000년 사이에 다른 구간에 비해 비교적 많은 공장용도의 토지이용이 발생하였으며, 이후 이 구간에서도 택지개발사업이 활발해지면서 공장용지의 개발은 거의 나타나지 않게 되었다.

이러한 현상은 수도권정비계획법이

마련하기 위해 기술통계기법을 이용하였다. 즉 기술통계기법으로 각 축별로 얻어진 특점의 분포를 살펴보고, 상위 30% 안에 속하는 주성분 특점을 해당 축의 특징이 강하게 나타나는 판단기준으로 삼았다. 이 결과 용인구간에서는 $f1 > 0.5$, $f2 > 0.2$, $f3 > -0.1$ 의 기준이 적용되었고, 포천구간에서는 $f1 > 0.5$, $f2 > 0.6$, $f3 > 0.7$ 의 기준이 적용되었다.

<그림 3-2> 권역경계로부터의 거리와 건축년도에 따른 포천구간의 주성분특점의 분포



제정(1984)되면서, “이전축진권역”으로 지정된 지역에 입지하고 있던 제조업체들에게 더 이상의 생산시설의 신·증축이 허용되지 않으면서, 이들 제조업체들이 상대적으로 유리한 “제한정비권역”으로의 입지를 지향하게 되어, 1985년 이후 1995년까지 수원 근처 및 대규모 가용토지가 있는 지역으로 이전되었다는 것을 나타내는 것이다.

또한, 1995년 이후에는 준농림지역의 탄생과 분당신도시 등의 영향으로, 택지개발사업이 활발해져, 공장용지의 토지이용은 감소한 것으로 판단된다.

기성도시로부터의 거리와 개발 연면적과의 관계를 설명하는 제Ⅲ축의 주성분 특점이 높은 토지이용은 1985년부터 최근까지 꾸준히 발생하고 있으며, 0~5km 구간까지 토지이용의 정도가 높다는 것을 나타내고 있다.

이것으로부터 모도시와의 접근성이 공장용지, 주거용지의 개발에 많은 영향

을 주고 있다는 것을 알 수 있다.

2000년을 기준으로 하여, 그 이전에는 공장용지의 토지이용이 활발하였던 것에 비해, 2000년 이후에는 주거용지의 토지이용이 활발한 것으로 나타나고 있다.

(2) 용인구간 분석의 소결

용인구간의 분석결과를 다음과 같이 요약할 수 있다.

당해 지역이 성장관리권역으로 조정되어 대규모 택지개발사업이 가능하게 된 1995~2000년도 사이에 주거중심의 개발이 높게 이루어졌다.

제한정비권역으로 지정되었던, 1985년~1995년 사이에 수원에서 죽전방향으로 4~5km 구간을 중심으로 다량의 공장이 입지하였으나, 1995년 이후로는 성장관리권역으로 변경되고 준농림지역 행위제한의 완화와 분당신도시 등의 영향으로 택지개발사업이 나타나면서 공장의

입지가 감소하고 있다.

또한, 수원으로부터 3~4km 떨어진 택지개발사업지구의 영향을 받아 수원으로부터의 거리가 가까울수록 소규모 개발이 활발하게 이루어지고 있다. 그 결과 수원경계로부터 1~2km 구간에서 가장 높은 개발밀도를 보이고 있다.

(3) 포천구간의 주성분특점 분포

<그림 3-2>는 포천구간에서의 각 축별 주성분 특점의 분포이다.

교외로 이전한 공장을 중심으로 주거지가 밀집된 정도를 나타내는 축인 제 I 축의 주성분 특점이 높은 필지는 전구간에서 나타나고 있으나, 특히 권역경계로부터 멀리 떨어져, 포천읍에 인접한 10~15km 구간에서 많은 분포를 보이고 있다.

시기적으로 보았을 때는 1995년 이후에 활발하게 이루어지고 있는데, 이는 수도권정비계획법이 제정되면서, 의정부시로부터 0~8km 구간, 즉 소흘읍 지역은 “이전촉진권역”으로, 그 외의 지역은 국가안보상의 이유로 “개발유보권역”으로 지정되어, 두 지역 모두 기본적으로는 산업시설의 신·증설이 제한되었던 것에 그 이유가 있는 것으로 판단된다.

1995년 이후부터 포천구간의 전반적인 토지이용이 활발해지기 시작하였는데, 이는 기존의 “이전촉진권역”과 “개발유보권역”에서, “성장관리권역”으로의 지정과 준농림지역에 대한 행위제한 완화

에 따라, 과밀억제권역 등지에서 이전해 온 공장을 중심으로 새로운 주거시설이 밀집했기 때문인 것으로 판단된다.

권역규제의 해제와 더불어 의정부로부터의 거리에 따라 신규 건축물(근린생활시설 등)이 증가하는 정도를 나타내는 축인 제 II 축의 주성분 특점이 높은 필지는 주로, 의정부시로부터 0~8km 구간에 집중되고 있으며, 1995년 이후부터 다량으로 발생한 것으로 나타났다.

제 I 축의 주성분특점이 높게 나타나는 구간은 의정부시에서 포천 방향으로 10~15km 구간이며, 제 II 축의 특점이 높은 필지는 의정부에서 가까운 지역에 많이 분포하고, 연면적 규모 또한 높은 것으로 나타났다.

즉, 포천구간에서 기존의 시가지틀 이루고 있던, 포천읍 지역(10~12km)에 근접할수록 공장용지의 토지이용이 활발한데 반하여, 의정부시와 연접해 있는 소흘읍 지역에서는 의정부시와 가까워질수록 근린생활시설 등의 토지이용이 증가하는 추세를 나타내는 것이다.

기반시설의 정비정도와 가용토지의 양에 따라 개발가능성이 상이함을 설명해주는 제 III 축의 주성분특점이 높은 필지는, 소흘읍 지역을 중심으로 활발히 발생하고 있다. 제 III 축의 주성분특점과 동시에 제 II 축의 주성분특점이 높은 필지, 즉 접근성이 좋은 곳에는 건축물들이 다량으로 입지하는 경향이 나타나고 있는 것이다.

(4) 포천구간 분석의 소결

포천구간의 분석결과를 다음과 같이 요약할 수 있다.

포천구간은 최초 수도권권역설정에서는 '이전촉진권역'과 '개발유보권역'으로 지정되어 개발이 활발하지 않으나, '성장관리권역'으로 설정된 1995년 이후에 활발하게 개발이 이루어지고 있다.

교외로 이전한 공장을 중심으로 주거지가 밀집되는 현상은 기성 시가지에 인접한 지역(10~15km)에 많이 나타나고 있다.

반면, 신규 건축물(근린생활시설 등)은 소흘읍 지역(의정부시로부터 포천읍으로 0~8km 구간)에 집중되고 있으며, 다른 지역에 비해 연면적 규모도 크게 나타나고 있다. 또, 이러한 신규 건축물은 기반시설(도로)의 정비 정도가 높고 가용토지의 양이 많을수록 다량으로 입지하는 경향이 나타나고 있다.

IV. 결론

본 연구에서는, 수도권 내 지역간도로를 대상으로, 노선주변의 토지이용현황을 파악하여 수도권정책의 합리적 정비를 위한 기초자료를 제시할 목적으로, 수도권정비계획법시행령을 통해, 성장관리권역으로 설정되어 있는 용인시와 포천군을 대상으로 하여, 이들 지역을 통과하는 국도 43번 노선에 연결하여 발생한 토지이용현황을 중심으로 그 특성을

분석하였다.

분석결과, 두 구간 모두 1990년 이후에 토지이용이 집중되고 있다는 공통점이 있었으며, 토지이용이 집중된 시기와 수도권정비계획법 전문개정으로 권역이 개정된 시기(1994), 준농림지역에 대한 행위제한이 완화된 시기(1995)가 거의 일치하고 있었다.

특히, 주성분분석을 통해 각 구간별로 추정된 요인 중, 공장의 입지와 관계가 있는 요인이 두드러지게 나타나는 토지이용은 해당지역이 수도권 권역설정에 따라 제조업체의 신·증설이 허용된 시점(용인구역:1984, 포천구역:1994) 이후에 집중되었음을 알 수 있었다.

그러나, 최근의 토지이용을 살펴보면, 용인구간에서는 대규모 택지개발사업에 따른 주거중심의 개발로 인하여, 구간의 개발 연면적이 증가하고 있으며, 이에 따라서 주거의 성격과는 상반되는 공장용지의 이용은 2000년 이후에는 나타나고 있지 않다.

이에 반해, 포천구간은 1994년 성장관리권역으로 지정된 이후 지금까지 공장용지의 개발이 주거용지의 개발을 선도했던 포천읍을 중심으로 꾸준하게 계속되고 있는 동시에, 의정부시에 인접하여 새롭게 성장하고 있는 소흘읍 지역에서는 도로를 중심으로 근린생활시설을 중심으로 한 신규건축물들이 증가하고 있는 추세를 보이고 있다.

이와 같이 성장관리권역으로 지정된 이후 시간이 지남에 따라서 발견되는 두

지역에 있어서 토지이용특성의 차이는 각각의 지역과 인접한 기성도시(용인-수원, 포천-의정부)의 규모와 성격에 그 원인이 있는 것으로 판단된다.

즉, 수도권 균형발전을 전제로 한 수도권 권역설정과는 관계없이 기성도시로부터의 개발 압력에 따라 그 지역의 토지이용성격이 정해지는 악순환을 가져오며, 이는 바로 수도권의 불균형적 과밀화를 가져오고 있다.

이의 해결을 위해, 무엇보다 권역설정과 이에 따른 계획을 수립함에 있어 중소도시와 농어촌에 대한 균형개발정책을 무엇보다 우선적으로 해야 할 것이다.

또한, 앞서 살펴보았듯이 수원인접 지역의 경우는 수원시와 가까운 지역일수록 개발압력에 의한 개발밀도의 증가가 현저하였다.

따라서, 권역경계 지역에 대한 강력한 토지이용의 규제가 필요하다. 과거의 법제도 아래에서의 대도시 주변의 준농림지역에 대한 무분별한 택지개발은 도시의 비대화와 수도권의 불균형적인 집중현상을 가속화시켰다.

이의 개선을 위해 제정된 “국토의계획및이용에관한법률”(2003년 1월 1일 시행)에서는 ‘제2종지구단위계획’을 도입하고 있다.

이 제도는 준농림지역에서의 산발적으로 이루어지는 소규모 개발이 발생시키는 기반시설 부족, 환경훼손 등의 부작용을 억제하기 위한 목적으로 도입된 제도로서, 개발압력의 진행정도, 개발방

향에 따라 자연녹지 및 관리지역에 대한 단계별 관리계획을 수립하고, 단계적으로 ‘제2종지구단위계획구역’을 지정하도록 하였다.

계획적 개발이 가능하도록 계획의 내용에는 기반시설의 배치, 가구 또는 획지 규모, 건축물의 높이는 반드시 포함하도록 하였으나, 건폐율, 용적률 등은 선택적으로 포함하도록 하고 있다.

또한, 토지의 합필 또는 분필시 양도소득세, 재산세, 취득세 등의 감면근거를 마련하고, 행위제한과 허용개발 밀도를 당해 용도지역보다 완화하는 등 계획지역내의 사업을 원활하게 추진하기 위한 인센티브를 제공하도록 하고 있다.

그러나, 제2종지구단위계획이 적용되는 규모가 주거단지의 경우 30만㎡ 이상으로 하고 있으며, 건폐율 및 용적률은 당해 용도지역의 한도보다 1.5배 완화하여 적용된다.

또한, 30만㎡에 미치지 못하는 경우에는 지구단위계획을 수립·적용할 수 없기 때문에 대규모 주거단지가 아닌, 다세대, 또는 다가구 주택의 건립 등 소규모 개발행위에 대한 통제는 힘들 것으로 보인다.

이 밖에도 <그림 3-1>과 <그림 3-2>에서 알 수 있듯이, 권역규제의 완화에 따라 시가지의 외연적 확산이 일고 있다.

수도권정책이 제 기능을 다하기 위해서는 현재의 규모적 측면에서의 접근에

기능적 측면에서의 접근이 더 해져야 하며, 또한 주변지역과의 관계를 고려한 합리적인 균형발전계획이 수립되어야 한다.

2003년 1월 1일부터 시행되고 있는 “국토의계획및이용에관한법률”에 의해 수립되고 있는 ‘광역도시계획’에서도 도시권을 대상으로 하여 도시의 외연적 확산을 막을 수 있는 도시성장관리정책 및 이와 관련된 내용을 고려하여야 할 것이다.

이를 위해 본 연구에서는, 수도권 내 기반시설과 토지이용과의 관계, 토지이용의 파급효과 등에 대하여 연구할 필요가 있으며, 정책에 반영되어야 한다는 것을 주된 논지로 삼았지만, 토지이용의 규모 및 기능적 측면에서의 파급효과에 대하여 심도 있게 다루지 못한 점과 토지이용에 있어 지형조건이나 토지이용규제 내용 등을 고려하지 못하였다. 이를 위하여 좀 더 다양한 유형의 토지이용을 살펴보고, 이를 통해 얻어진 각 특성에 따른 파급효과에 대한 고찰이 필요하며, 이에 대해서는 추후의 연구과제로 남겨두기로 한다.

2. 류종현·유병조 2002. “도시주변부 준농림지역의 입지유형별 특성과 관리방안 -강원도를 중심으로-”. 대한부동산학회지. Vol.19. pp199-216
3. 오윤표. 1986. “鐵道施設 整備에 의한 沿線地域의 土地利用 變化에 관한 研究 ~日本都市의 鐵道沿線地域을 中心으로 ~”. 『國土計劃』. 第21卷 第1號(通卷 44號) : pp157-173.
4. 이주형·기윤환 1999. “土地利用規制에 따른 大都市周邊地域의 變化 要因分析”. 『國土計劃』. 第34卷 第6號(通卷05號) : pp19-30.
5. 이태실 외 3인 1999. “간선도로변 상업지역 입체적 토지이용특성에 관한 연구 -대구광역시 동대구부도심 상업지역을 중심으로-”. 대한건축학회 학술발표논문집, 제19권 제2호 : pp20-32.
6. 정승일·길용현 1984. “대구도심부의 입체적 토지이용에 관한 연구 -주요가로를 중심으로-”. 지리학연구. Vol.9. : pp233-256.

<학위논문>

1. 권일. 1990. “江南 新市街地 形成過程과 토지이용 패턴 變化에 관한 研究”, 한양대학교 석사학위논문.
2. _____. 1996. “新市街地 開發 과 土地利用變化過程에 관한 實證的 研究 :서울시 江南 新市街地의 경우”. 한양대학교 박사학위논문.
3. 류종현. 1999. “도시주변부 준농림지역의 토지이용에 관한 연구”. 단국대학교 박사학위논문.
4. 원경호. 2001. “준농림지역 제도개선과 이용실태에 관한 연구 : 수도권 준농림지역 개발실태를 중심으로”. 건국대학교 석사학위논문.

참고 문헌

<학술논문>

1. 김학범 외 2인. 2000. “지방도로 주변 경관개선에 관한 연구 -안성 38국도의 주요 조망지점을 대상으로-”. 韓國庭苑學會誌. Vol.18. No.2. : p89-103.

A B S T R A C T

A Study of the Characteristics of Land Use in the Area along the Line through the Highway in the Metropolitan Area : Focus on a national road line No.43

Lee, Myeonghun· Jeong, Joon-Hwa

※ keywords : the metropolitan area, highway, land Use

The purpose of this study is to formulate reasonable plan of Metropolitan Area's policy and to classify land use in the Metropolitan Area.

The process of this study is as follows : First, the areas of case study are selected lands along the national road No.43 in Youngin and Pochun. Second, the data such as land use, effects, facility and so on are researched, and then to analyze Factor Analysis and to classify land use factors by each section.

In results, all uses of increased floor area nearly coincide with Metropolitan Area Policy and Land Use Policy at the point of time. Area mainly for using the residence segregate strongly from other functions in Youngin section, but there are functions disorder in Pochun section. Therefore, there are very big differences of the scale and the characteristics of development to surrounding influence even the same area.

These results make a few suggestions, and those are as follows : First, Metropolitan Area Policy for well-balanced development is not only in quantity but also functional approach. Also, it should be deliberated to create the area relation with existed cities around Youngin and Pochun.