

2014년도 연구결과 요약집

Summaries of 2014 Research Reports

INCHEON DEVELOPMENT INSTITUTE

발 간 사

2014년은 민선5기 마무리와 민선6기의 출범에 따라 인천시정에 관한 다양하고 새로운 정책연구가 요구되는 한 해였습니다. 이에 인천발전연구원은 중점연구분야를 미래전략, 원도심, 관광, 해양산업으로 선정하여 추진하였습니다. 특히, '2014 인천아시아경기대회', '2014 인천장애인아시아경기대회'의 성공적 개최를 위해 문화, 관광, 교통, 환경 등 관련 연구분야의 연구지원을 아끼지 않았습니다.

또한, 중앙정부 국정운영 전략인 '창조경제' 구현과 관련하여 인천시가 보유한 잠재력을 발현시키고, 시너지 효과를 창출할 수 있는 선제적 연구아이디어 도출에 연구역량을 발휘하고자 노력하였습니다.

이러한 노력의 결실로 우리 연구원은 지난해 총 167건의 연구과제를 추진하였습니다. 실효성 있는 연구과제를 선정하고, 연구결과를 객관적으로 평가하고자 내·외부 전문가들의 평가와 의견을 적극 반영하였으며, 무엇보다도 시정현안과 연구과제 선정의 연계성을 높이고자 노력하였습니다.

'2014 연구결과요약집'은 주요한 연구성과를 중심으로 과제별 연구개요, 정책건의사항 그리고 각종학술행사 결과들을 함께 묶어 발간되었습니다. 연구결과의 원문은 인천발전연구원 홈페이지(www.idi.re.kr)에서 보실 수 있습니다.

앞으로, 인천발전연구원은 실효성 있는 연구를 통해 시정을 발전시키는데 기여할 연구원이 될 수 있도록 매진하겠습니다.

시민 여러분의 아낌없는 성원과 관심 부탁드립니다. 본 요약집이 관련 연구자들, 관계 공무원뿐만 아니라 지역사회 각계각층에서 인천의 미래를 걱정하고 준비하는 모든 분들께 유용한 자료로 활용될 수 있기를 바랍니다.

2015년 2월

인천발전연구원 원장

남 기 영



2014년도 연구결과 요약집

연구사업개요



연구과제 추진실적

(단위 : 건)

구분	기본과제	정책과제	기획과제	수탁과제*	현안과제	소계
행·재정/교육	4	6	3	3	10	26
사회복지	1	2	3	1	2	9
문화/관광	3	5	—	1	1	10
지역경제	4	7	2	5	7	25
도시계획	4	5	5	9	5	28
교통/물류	8	10	5	13	12	48
환경	4	6	—	10	3	23
동북아/국제	1	3	—	1	4	9
소계	29	44	18	43	44	178

* 수탁과제 11건 포함

학술행사·국제교류·정책간담회 추진 실적

국내학술행사	제7회 도시인문학세미나 외 15건
국제학술행사 및 국제교류	제1회 인천-톈진-요코하마 도시정책포럼 외 5건
정책간담회 및 특강	실·국별 연구성과 공유 및 시정현안 점검 간담회 외 25건

● ● ● 연구과제 구분

기본연구과제	연구자가 시정방향을 제시하기 위해 수행하는 연구과제
연구자별로 각 연구분야에서 중·장기적 정책을 심도있게 고찰하기 위하여 엄격한 과제선정 과정을 통해 추진하게 되는 연구원의 기본 연구사업으로 중·장기적인 관점에서 분야별 정책의 기본 방향을 제시할 수 있는 연구자료와 정책논리를 제공하는 과제	
정책연구과제	정책부서의 의뢰에 의해 수행하는 연구과제
연2회 상·하반기 각 부서별 요청과 광역기획담당관실의 조정과정을 통해 선정하는 연구과제로서 연구자의 전문가적 식견을 기초로 단기적 검토를 통해 현안에 대한 해결방안을 제시함으로써 정책집행에 직접적인 지침으로 활용하는 과제	
기획연구과제	정책수요 등을 고려하여 수행하는 연구과제
인천시 차원에서 긴급하게 요구되는 시정현안에 대응하고, 여러 분야가 동시에 추진해야 하는 학제간 통합연구와 같이 기본과제 형태로 추진하기 어려운 사안에 대응하기 위하여 관련부서의 협조 하에 연구원에서 자체적으로 추진하는 과제	
수탁연구과제	별도의 연구비가 수반되어 수행하는 연구과제
인천시 정책의 기본방향을 결정하는 분야별 법정계획과 광범위한 기초조사등이 수반되는 연구과제로서 조사비, 외부인건비 등 추가적인 사업비가 필요한 과제로 수탁과제는 발주부서에서 사전에 연구수행의뢰가 이루어지면 연구원 내부의 용역 사업심의위원회에서 수행여부를 심의·의결하여 별도의 계약 과정을 통해 추진하는 과제	
현안연구과제	시의성(時宜性)이 요구되는 시정현안에 대한 쟁점과 대안위주로 정리한 연구과제
시의성(時宜性)이 요구되는 주요 시정현안에 대해 쟁점별 이슈를 점검하고, 대응방안을 신속히 정리하여 관련 부서에 제공하는 연구과제	

Contents

도시경영연구실

I. 도시정책분야

기본 - 인천광역시 협동조합 활성화 방안	5
기본 - 중국 중부권역 지역발전에 관한 연구	10
기본 - 인천광역시 재난관리체계 개선방안 연구	17
정책 - 인천광역시 국제안전도시 공인을 위한 준비와 대응 과제	20
정책 - 인천시 중국인 유학생 실태분석 및 지원방안	23
정책 - 북한 지방금 경제특구 현황과 연계방향 연구	26
정책 - 정부3.0 10대 분야별 인천형 선도과제 발굴	30

II. 관광분야

기본 - 도시재생과 연계한 융합관광 육성방안 연구	35
기본 - 인천시민 여가활동 활성화 방안	46
정책 - 국제행사 주요 유형 및 사례 연구	56
정책 - 김찬삼 세계여행박물관 건립 기본방향 연구	61
정책 - 동인천 역세권 지하도상가 활성화 방안	64
정책 - 인천 MICE 활성화를 위한 유니크 메뉴 활용에 관한 연구	69

III. 사회복지분야

기본 - 인천광역시 ‘지역’ 사회복지사업 개발 방향 연구	75
정책 - 보훈대상자 지원 관련 지자체 역할 비교 연구	88
정책 - 사회적 자원 개발을 위한 인천광역시 자활기업 현황 연구	96
기획 - 시간선택제 일자리 창출을 통한 사회복지분야 일자리 확대 가능성 연구	105
기획 - 자활사업 활성화를 위한 인천광역자활센터 법적 형태 연구	112
기획 - 인천광역시 비수급 빈곤계층에 대한 소득보장 방향에 관한 기초연구	117

IV. 교육·문화분야

기본 - 인천시민의 생활문화 활성화를 위한 기초연구	123
기본 - 인천광역시 아동학대 현황 분석과 정책방향	127
기본 - 인천광역시 평생교육 활성화 방향	133
정책 - 인천무형문화재전수교육관 관리운영의 기본방향 연구	137

지역경제연구실

I. 지역경제분야

기본 - 인천 주조산업 생태계 경쟁력 확보 방안	149
기본 - 인천시 사회적금융 도입을 위한 기초연구	159
기본 - 인천광역시 지식재산행정체계 현황과 개선방안	165
기본 - 인천순환경제 연구 I	171
정책 - 인천 전통발효식품산업 육성에 관한 연구	174
정책 - 인천광역시의 AirportCity, Aerotropolis 개념 적용에 대한 사전 연구	182
정책 - 인천시 도시브랜드 재정립을 위한 정책제언	185
정책 - 중견·중소기업군 육성을 위한 무역진흥 지원 정책 연구	189
정책 - 인천시 좋은 일자리 창출을 위한 정책방안 연구	192

교통물류연구실

I. 교통분야

기본 - 원도심 순환형철도 기본구상	199
기본 - 교통복지시대를 대비한 인천도시철도 혼잡도 연구	202
기본 - 보행우선구역의 평가와 개선방안에 관한 연구	207
기본 - 인천도시철도 환승시설실태 및 계양역 개선방안 연구	216
기본 - 인천 시내버스업체 경영 및 서비스평가 시행효과 분석 연구	223
정책 - 석암고가 혼잡개선을 위한 우회구간 연구	232
정책 - 신촌사거리 혼잡개선연구	234

정책 - 경서동 ~ 왕길동(국지도84호)간 도로개설에 따른 교통영향연구	236
정책 - 노오지JCT 접속램프 증설에 따른 교통량 변화 연구	242
정책 - 인천시 항공산업 지원육성을 위한 정책방향 기초연구	250
기획 - 연수구 공공자전거시스템 도입 방안	255
수탁 - 2014 계양구 주차장수급실태조사 및 주차수급계획	263
수탁 - 인천광역시 연수구 주차수급실태조사 및 주차수급계획	269
수탁 - 옹진군 택시총량제 산정용역	275
수탁 - 제3차(2015~2019년)인천광역시 택시총량제 산정	280
수탁 - 제3차(2015~2019년)강화군 택시총량제 산정	286

II. 물류분야

기본 - 인천지역 중소기업의 물류공동화 실태분석 및 활성화 방안 연구	295
정책 - 준설토 투기장 제도개선 방안에 관한 연구	301
정책 - 인천광역시 자유무역지역 활성화 및 추가지정 방안에 관한 연구	304
정책 - 인천항 국제여객터미널 개장에 따른 크루즈산업 활성화 방안 연구	307
정책 - 인천국제공항 거버넌스 확보를 위한 기초연구	310
기획 - 국립해양안전체험관 인천 유치를 위한 기초연구	314
기획 - 인천국제공항과 지역경제와의 연관에 대한 기초연구	319

도시기반연구실

I. 도시계획분야

기본 - 인천 저층주거지 관리사업의 운용 특성과 과제	329
기본 - 인천광역시 폐·공가 현황 및 정책방향	332
기본 - 인천시 전월세시장의 구조적 특성에 관한 연구	336
기본 - 도시재생특별법 제정에 따른 인천의 대응과제와 방향	344
정책 - 옥외광고물 활성화를 위한 특정구역 관리방안 연구	352
정책 - 인천광역시 감정평가업자 선정업무의 효율적 운영방안	355
정책 - 인천광역시 도시재생지원센터 설립 및 도시재생조례 규정에 관한 연구	362
정책 - 주민참여를 통한 저층주거지 공동이용시설 운영 활성화 방안	367
수탁 - 용유·무의지역 개발방안 수립	370
수탁 - 인천광역시 남동구 도시경관계획	376

수탁 - 송도지구 워터프런트 기본계획	381

II. 환경분야

기본 - 매립폐기물 최소화를 위한 경제적 유인책 도입 필요성 및 적용방안 연구	389
기본 - 인천국제공항의 대기환경 영향분석 및 관리방안	396
기본 - 인천광역시 생물다양성 보전 전략 수립 방향에 관한 연구	403
기본 - 인천 수질감시체계 개선방안	409
정책 - 제2차 녹색성장 5개년계획 정책방안 연구	413
정책 - 인천대공원 분재정원 조성 및 운영방향	421
정책 - 월미관광특구내 신규 매립지 활용방안에 관한 연구	425
수탁 - 도시생태현황지도 작성 및 GIS 구축	428
수탁 - 인천광역시 한강수계 수질오염총량관리 시행계획 2013년도 이행평가 용역	433

학술행사 · 국제교류 · 정책간담회

I. 국내 학술행사

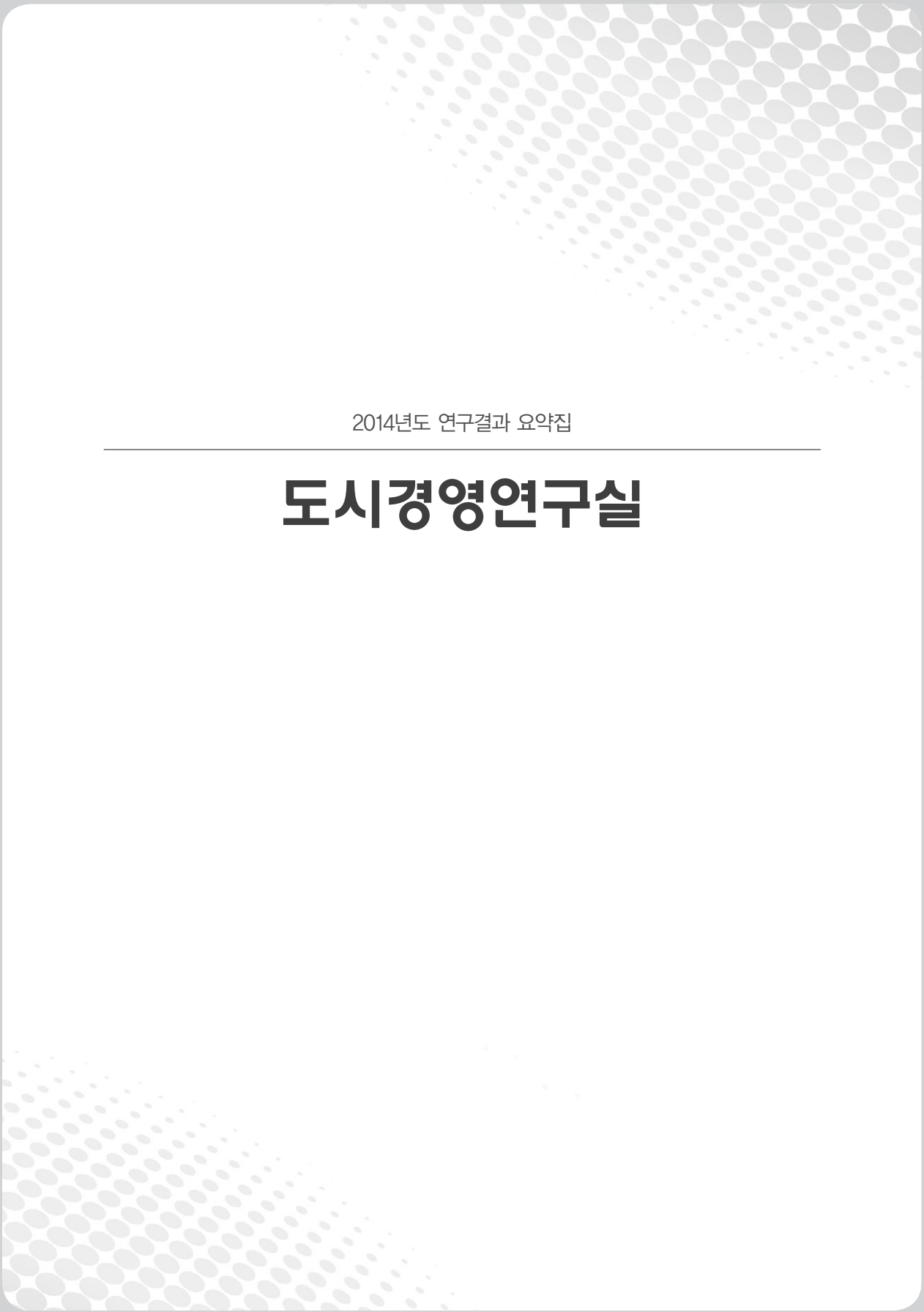
제7회 인천도시인문학세미나	443
제7차 인천재정포럼	444
중국교류 실무자 워크숍	446
서해평화포럼 - 남북평화 · 안보분과 세미나	448
인천지역 사회적경제 활성화 방안 토론회	449
한국재난정보학회와의 공동주최 학술행사	451
제5차 인천교육정책포럼	453
제9차 서해평화정책포럼	455
제10차 서해평화정책포럼	456
인천 근린재생형 도시재생사업 구 · 군 워크숍	457
제6차 인천교육정책포럼	458
수도권 광역정책 (교통분야) 토론회	459
제8회 인천도시인문학세미나	461
제9회 인천도시인문학세미나	462
경인일보와의 공동주최 지역경제 정책토론회	463

Ⅱ. 국제 학술행사

동아시아경제교류추진기구 회원도시 공동연구 세미나	467
라오닝사회과학원과의 국제학술세미나	468
중국 텐진시 주요 국유기업 경영·기술인원 인천연수	470
제1회 인천-텐진-요코하마 도시정책포럼	472
제9회 인천발전연구원-기타큐슈시립대학 공동연구발표회	474
라오닝사회과학원과의 한·중 경제협력 세미나	475

Ⅲ. 정책간담회·특강

기초자치단체와의 지역현안 간담회	479
시청출입기자단과의 현안점검 간담회	481
연구성과 공유 및 시정현안 간담회	482
연구자문관 특강	484
외부전문가 초청 강연회	486
인천경제콘서트	488
Spes Incheon: 희망 인천, 전문가 토론회	490



2014년도 연구결과 요약집

도시경영연구실



2014년도 연구결과 요약집

도시정책분야

■기본연구과제

인천광역시 협동조합 활성화 방안
중국 중부권역 지역발전에 관한 연구
인천광역시 재난관리체계 개선방안 연구

■정책연구과제

인천광역시 국제안전도시 공인을 위한 준비와 대응 과제
인천시 중국인 유학생 실태분석 및 지원방안
북한 지방금 경제특구 현황과 연계방향 연구
정부3.0 10대 분야별 인천형 선도과제 발굴

인천광역시 협동조합 활성화 방안

■ 이용식 : 부원장, 도시경영연구실 선임연구위원

✦ 연구개요

- 본 연구는 인천을 대상으로 하여 인천의 협동조합 활성화 방안을 연구하기 위해 인천의 현 상황과 제도, 정책수단 등을 분석하였으며, 관련 연구자·실무자·활동가 등과의 협업을 통해 실용적인 연구결과물을 도출하고자 하였음.
- 현재 다양한 분야, 산업, 지역과 계층을 중심으로 여러 형태의 협동조합이 만들어 지고 있으며 사회·경제적으로 다양한 유인들이 여러 측면에서 발생하고 있지만, 협동조합이 사업구상 및 운영에 대한 철저한 사전논의와 준비과정 없이 무분별하게 증가함에 따라 그에 대한 부정적인 부분도 나타나고 있음. 이를 위해 문제점을 최소화하고 현재 운영 중에 있는 협동조합을 좀 더 활성화 시킬 수 있는 정책방향과 대응책이 요구되고 있음.
- ‘인천광역시 협동조합 활성화 방안’ 연구를 위해 인천광역시 소재 협동조합의 책임자를 대상으로 설문조사를 실시하였고, 몇 개 대표적인 사례를 심층 조사하였음. 분석결과 인천지역내의 협동조합은 지역사회에서 일자리창출과 지역의 공동체형성에 기여하고 있으며 조직운영에 있어 조직의 운영자금부족을 가장 어렵다고 여기고 있었음. 다음으로 사업적 능력의 부족과 협소한 사업장의 설비 부족 순으로 조직운영의 어려운 점에 응답하였음.
- 또한 상품 또는 서비스 판매시 어려운 점을 홍보부족과 시장 및 가격 경쟁력의 부족, 상품 및 서비스의 안정적인 판매와 유통경로의 부재 순으로 응답하였으며, 이에 대해 시와 지원기관들의 노력이 필요할 것으로 여겨짐.
- 협동조합의 날 활성화 방안에 대해 필요한 것을 묻는 질문에 대해 지자체의 지원과 관공서의 안내·지하철 광고 등의 홍보, 그리고 협동조합의 주민참여를 위한 이벤트 개최 순으로 조사되었으며, 이에 대한 지자체의 지원으로 상설장터나 전시관

설립 지원, 2014년 아시안게임 경기장을 활용하는 방안도 생각해 볼 수 있었음.

- 정부나 지자체가 우선적으로 지원해 줬으면 하는 정책이나 방안에 대하여 재정지원, 네트워크, 교육, 경영·운영지원, 그리고 판로지원, 제도·정책적인 부분에서 많은 의견들이 제시되었음. 또한 인천광역시에 설립된 일반협동조합과 사회적협동조합의 사례를 통해 이에 대한 시사점과 앞으로의 협동조합들의 향후 발전전망을 알아볼 수 있었으며, 지원정책에 있어 바라는 부분을 정리해 보면 다음과 같음.
- 예산지원 부분임. 현재 은행권 대출과 같은 자금을 확보 할 수 있는 지원이 부족한 실정임. 「협동조합 꿈꾸는 문화놀이터 뜻」의 경우 영역자체가 문화예술이다 보니 예산지원 부분이 더욱 어려움. 따라서 이러한 부분의 보완·홍보 지원 사업의 활성화를 위해 소액지원 사업들의 필요성도 요구되고 있으며, 운영자금 지출 및 대출에 시 보증이나 정책 금리지원이 요구됨.
- 사업 전반에 대한 컨설팅 부분임. 설립 초기 조사와 검토로 보내는 시간이 너무 많기 때문에 이에 대한 컨설팅이 시급함.
- 홍보지원 부분임. 홍보물 제작 지원뿐만 아니라 공공기관과 지역의 대기업을 통한 홍보의 기회도 요구되었으며, 홍보를 위해 협동조합 홍보관 및 협동조합 제품 상설 판매장 건설이 필요하다고 보고 있음. 또한 사회적 경제에 관한 공무원의 인식제고 및 시민 인식 제고를 위한 교육 및 홍보의 필요성이 요구되고 있음.

❖ 정책적 방향과 대안제시

- 인천지역 협동조합을 활성화시키기 위해서는 여러 측면에서의 다양한 노력이 있어야 하고, 동시에 초기 단계인 만큼 정책효율을 높이기 위해 특정 분야에 집중하는 정책적 선택이 있어야 할 것임. 이에 대해 현 시기에 집중적으로 필요한 정책적 방향과 대안을 제시해 보면 다음과 같음.

■ 저변확대를 위한 시민사회 인식제고

- 신용협동조합과 소비자협동조합을 중심으로 협동조합이 오랜 기간 동안 활동했지만, 생산과 소비, 유통의 모든 측면을 포함한 협동조합 본연의 활동이 시작된 것은 협동조합기본법 제정을 통해 제도적 기반을 갖춘 이후라 할 수 있음. 이처럼 본격적 협동조합 설립이 이제 막 시작 단계인 만큼 협동조합에 대한 시민사회의 인식을 높이고 관심을 촉발시켜 이에 대한 여러 측면의 관심과 직간접 참여의식을 제고하는 것이 급선무라 할 것임.
- 이에 대하여 우선, 협동조합의 활성화를 위한 지역 생태계의 구축을 위해서도 사

회적 인식을 높이려는 노력이 있어야 함. 즉, 그 가치를 전파하고 여러 측면에서 지역주민들의 참여를 촉발시켜야 하며 협동조합에 대한 시민사회의 인식을 확대해야 하는데 이는 곧 지역주민들을 대상으로 하는 전략적 홍보시책을 마련해야 한다는 뜻임.

- 다음으로, 협동조합의 활성화를 위해 지역 대학이 가지고 있는 여러자원을 활용하여 지역 대학이 협동조합 인재를 육성하고 협동조합 교육을 통해, 지역 협동조합 활성화에 기여하도록 노력해야 할 것임. 또한 협동조합 운동과 사회자본에 대한 제도권 교육이 필요한 시점으로 대학 교양강좌를 비롯하여 협동조합에 대한 교육이 제도권 교육에서 다양한 형태로 이루어져야 할 것임.

■ 사회적경제조직의 연대체계 구축

- 협동조합 등 사회적경제의 정착과 발전을 위해서는 여러 전문가들이 지적하는 바와 같이, 협동조합간 협동 네트워크의 구축, 나아가서 사회적경제 조직과의 협력적 네트워킹이 절실함. 이를 위한 협동조합의 업종별·지역별 조직화가 필요하며 권역별 지도자 연수 등 상호협력을 위한 다양한 프로그램 마련이 시급하다고 판단됨.
- 사회적경제 발전을 위한 기본전제인 네트워킹 활성화는 민간부문 주도로 추진되는 것이 효과적이란 점을 인식해야 하며, 산업체, 기업지원기관 등 다양한 외부 협력기관을 포함시켜 민간주도의 인적·물적 자원의 연계를 이룰 수 있도록 해야 할 것임.
- 사회적경제 조직은 유형별로 각기 다른 장단점을 보유하고 있으므로 조직유형별로 가지고 있는 특징을 지역단위에서 클러스터 단위로 각 조직을 융합한다면 유형별 단점을 상쇄하고 장점을 극대화할 수 있는 효과를 가질 수 있을 것이란 점을 인식해야 함. 또한 협동조합의 공간적 집약을 위해서는 도시 내 유희시설 재활용, 시설 조성 등을 통해 도시재생 마을기업, 협동조합 콤플렉스 조성에 대한 검토가 필요함.
- 생산적 네트워킹을 위한 중요한 과제는 협동조합이 지역사회 및 시민단체와 효율적인 연대관계를 맺고 연대활동을 활발히 추진하는 일이며, 협동조합 발전을 위하여 이를 지속가능한 지역발전과 연계하기 위해서는 다양한 지역사회 주체와 자원들을 발굴하고 이들을 협력 당사자로서 파트너로 조직하고 연대해야 함. 따라서 생산적 네트워킹을 통해 협동조합네트워크(협의회)는 여러 과제를 해결하기 위해 노력해야 하는데, 우선 교육 및 컨설팅 사업을 활발히 추진해야 함. 네트워크를 구성하는 협동조합 특히 신생 협동조합에 대한 교육 및 컨설팅사업을 적극적으로 펼쳐야 함. 자체 교육사업은 물론이고 기존의 ‘인천광역시 사회적기업·협동조합 통합지원센터’나 ‘인천광역시 사회적경제 지원센터’와의 협력을 통한 교육사업은 매우 중요함.
- 특히 초기 단계에서는 정부와의 긴밀한 협력이 긴요함. 정부가 협동조합 활성화를

위해 노력을 다할 때 협동조합들은 빠른 시간 내 정착하고 성장할 수 있을 것임. 그리고 이러한 정부의 정책적 노력이 효과를 거두기 위해서는 협동조합 및 사회적 경제 관련 각 부처의 협업이 긴요함.

- 협동조합이 활성화되기 위해서는 정부와 지방자치단체의 노력과 더불어 협동조합을 비롯한 전체 사회적경제 추진 주체들의 노력이 선행되어야 함. 협동조합기본법에 따르면 협동조합의 공동이익을 도모하기 위해 협동조합의 연합회를 둘 수 있고, 또한 필요한 경우 다른 협동조합, 다른 법률에 따른 협동조합 등과의 협의회를 구성·운영할 수 있음. 아울러 협동조합네트워크의 구성원을 협동조합만으로 한정할 수도 있고, 협동조합을 지향하는 사회적경제조직과 협동조합 지원 및 인큐베이팅 기관 등을 포함 할 수도 있음.

■ 협동조합 전문화·지역화 노력

- 협동조합이 활발히 설립되고 일정 수준의 경쟁력을 가지려면 사회적기업으로서의 전문성을 가지고 지역특성을 반영한 사업모델을 개발해야 함. 이를 위해서는 전문 인력을 양성하고 중간지원기관이 효율적으로 기능해야 하며, 지역특성에 적합한 사업모델을 적극 개발해야 할 것임.
- 협동조합제도가 정착하고 협동조합 사업이 활성화되기 위해서는 협동조합에 대한 지식과 사업경험을 함께 갖춘 전문인력이 필요함. 다양한 영역에서 협동조합의 설립을 유도하기 위해서는 협동조합의 정신을 이해하고 실천할 지역 리더를 적극 양성해야 하고, 전문 지원기관과 지역내 대학 등에 다양한 협동조합 전문가 양성 과정을 개설하여 협동조합이 자생적 발전기반을 갖추도록 해야 함.
- 또한 은퇴자들이 협동조합 등 사회적경제 분야에서 자신의 전문경험을 펼칠 수 있도록 다양한 영역을 교육할 필요가 있으며, 은퇴자들의 업종별 네트워크를 구축하여 전문분야에 대한 지식과 경험을 활용할 수 있는 다양한 비즈니스 모델을 은퇴자 스스로 개발하고 상품화 할 수 있는 제도적 지원장치를 마련해야 할 것임.
- 사업 초기인 만큼 통합지원센터가 중간지원기관으로 제 역할과 기능을 충실히 수행할 수 있도록 다양한 노력이 이루어져야 하고, 실시과정에서 노정된 불합리와 한계가 개선되고 극복되어야 할 것임. 현재 인천시가 직접 추진하고 있는 사업들이 중간지원기관을 통해 효과적으로 기획되고 전문적으로 관리될 수 있도록 해야 할 것임.
- 인천에서는 협동조합 기본법에 의거 설립된 일반협동조합이 1년 만에 100여개가 되었음. 기본법에 의거, 일반협동조합은 사업에 제한이 없고 5명이상이면 누구나 설립할 수 있어서 설립이 활성화되고 있는 모습이나, 쉽게 설립할 수 있는 만큼 벌써 제정규모나 인력구성 등 전문성에서 취약성이 나타나고 있는 실정임. 따라서

이러한 정책과 사업들이 현장에서 제대로 기획되고 추진될 수 있도록 중간지원기관이 제 역할을 해야 함.

- 협동조합이 설립되어 지속가능성을 갖고 성장하기 위해서는 확실한 사업모델을 기획하는 것이 긴요함. 지역 특수성과 수익창출 가능성이 높은 사업분야를 적극 개척하고 관련된 협동조합 모델과 시스템을 발굴해야 할 것임.

■ 생태계 조성을 위한 종합적 대응

- 협동조합이 활발히 설립되고 발전하기 위해서는 이를 둘러싼 객관적 조건과 주관적 역량이 제대로 갖춰져야 할 것임. 다양한 측면에서 지역 내 친협동조합 생태계가 조성될 수 있도록 효율적인 대응이 이루어져야 할 것임.
- 협동조합형 사회적경제 활성화를 위해서는 사회적경제 육성지원 조례를 조속히 제정하는 등 제도적 기반을 갖추고, 다양한 전문가들이 정책 기획 및 집행과정에 참여하도록 해야 할 것임.
- 지역 협동조합 발전을 위해서는 체계적인 지원이 있어야 하는데, 이를 위해서는 그 근거가 될 수 있는 활성화 계획이 수립되어야 하고, 체계적인 지원 정책이 지속되어야 함.
- 협동조합 등 사회적기업은 재원조달의 어려움이 크므로 이를 체계적으로 지원할 수 있는 제도와 운용이 필요함. 그리고 이를 위한 적극적 대안의 일환으로 기금을 조성하는 일인데, 현재의 시 재정형편상 인천시가 주도적으로 기금조성에 참여할 수는 없는 상황이므로, 지방정부가 일정부분 역할을 하되 지역 내 관련 주체들이 기금 조성에 기여할 수 있도록 해야 할 것임.
- 또한 사회적경제 전반에 대한 정보제공이나 인적·물적 자원의 연계 네트워크 운영기반이 취약한 상태이므로 사회적경제 현황, 설립 안내, 자원 연계, 컨설팅, 교육 훈련, 자원봉사 연계, 공동 마케팅 판매, 홍보 등의 다양한 정보를 제공해 줄 수 있는 종합정보시스템을 탑재한 사회적경제 포털 구축이 필요함.
- 기존 협동조합기본법은 조합의 설립을 촉발하고 성장을 유도할 수 있는 긍정적 측면의 내용을 담고 있으나, 아직 여러 면에서 한계를 가지고 있음. 먼저, 일반협동조합과 사회적협동조합 간 구분이 불분명하여 정책 수립과 집행시 혼선과 비효율을 빚게 할 우려가 있으며, 협동조합에 대한 제도와 규제가 비현실적이며 일방적이란 지적도 나오고 있음. 또한 일반협동조합의 공신력 확보 조건이 미흡하다는 점도 확인되고 있으며, 협동조합 설립 및 운영에서 재원조달이 갖는 의미가 매우 크다는 현실을 감안할 때 금융 및 보험업을 그 설립대상에서 제외한 것은 한계로 지적되고 있음. 이러한 측면에서 협동조합기본법의 전향적 개정이 필요함.

중국 중부권역 지역발전에 관한 연구 -권역거점도시 육성과 역량분석을 중심으로-

■ 김수한 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구목적과 의의

- 연해도시 우대의 개혁개방 정책으로 인해 저성장의 낙후지역으로 전락했던 중국의 중부권역이 발전패러다임 전환에 힘입어 새로운 성장거점으로 부상하고 있음
- 중부 권역 성장거점 도시들의 등장은 우리에게 국가·지역 차원의 보다 체계적이고 종합적인 대 중국 교류·비즈니스 전략 마련을 요구하고 있음
- 이 연구는 중부 권역 거점도시 형성 및 그 역량에 대한 분석을 중심으로 중부 지역발전 현황을 탐색하고 시사점 도출을 시도하는 해외지역 기초연구임
- 거점 도시육성을 중심으로 한 중국 중부권역 지역발전에 대한 조사에 기초하여 교류·협력 방향을 제시하고 효과적 연계를 위한 정책과제를 제안하고자 함

✧ 연구 범위 및 방법

■ 연구의 공간·시간적 범위

- 중북부의 경제역량 수위도시인 허난성 정저우와 중남부 수위도시인 우한을 중심으로 중부권역 거점도시 육성현황과 역량 분석
- 중부굴기전략이 본격화된 2006년 이후로 설정하고, 거점 역량 분석을 위해서 2013년 관련 성과 시의 통계연감을 사용

■ 연구의 내용적 범위

- 중국 중부지역 발전과 관련된 국가전략·정책분석 및 도시경제지표 분석을 통해 관련 해외지역 정보를 제공하는 기초연구

■ 연구 접근법

- 문헌연구 및 정책 분석
 - 중국 지역발전 관련 연구보고서, 정책문건 검토
 - 중국 정부홈페이지 등을 통하여 국가·성급의 지역발전 전략 및 성장거점 육성 관련 정책문건을 수집·검토
- 통계분석
 - 중부 거점도시의 경제 역량 및 성장잠재력을 파악하기 위하여 관련 통계 분석을 통해 ① 4대 직할시와의 경제 역량 비교 ② 거점도시 경제집중성 파악
- 현지조사 및 자문
 - 중국 정저우와 우한 현지조사 (2014.5.19.~ 5.22)
 - 우한 한국총영사관, 현지 KOTRA 사무소, 진출 한국기업 관계자, 중국 관광업체 관계자 면담조사
 - 인천시 중국팀, 인천국제교류재단, 인천도시공사 관광팀, 인천의료관광재단 실무자 자문

✦ 연구결과 요약

- 중국 권역 성장거점 육성전략 동향과 함의
- 후진타오 정부 이후 중국 당국은 도시군의 형성 및 발전으로 대표되는 중국 지역 발전전략의 변화를 통해 동남 연해지역 중심의 성장일변도 정책의 결과로 인한 지역 간 불균형 발전의 문제를 해결하려하고 있음

- 그러나 이와 같은 현재 중국에서 추진되고 있는 지역발전전략이 개혁 초기 선부론으로 대표되는 기존의 불균형 전략을 전면적으로 수정한 단순한 균형발전 전략을 의미하는 것은 아님
- 최근 중국의 지역발전전략은 세계경제의 침체 속에서 권역별 거점도시와 도시군 육성을 통해 경제성장의 중심축을 육성하고 경제활동의 지역적 집적도를 높임으로써,
- 지역별 성장 동력과 내수시장을 확보하기 위한 도시화의 가속화를 도모하는데 그 핵심목적이 있음

■ 중부지역의 성장거점 육성전략

- 개혁개방 이전까지 중국의 주요 공업기지로써 비교적 빠르게 발전했던 중부지역은 개혁개방 이후 동부 연해지역 중심의 발전정책이 추진됨에 따라 상대적으로 둔화됨
- 그뿐 아니라 2000년 서부대개발, 2003년 동북진흥전략의 추진으로 서부와 동북지역의 성장 역시 가속화됨에 따라 중부지역만 지역발전전략에서 소외됨
- 이러한 현상을 개선하기 위하여 중부굴기전략이 제기되었지만 공업화, 도시화, 시장화의 수준이 낮고 대외개방 경쟁력이 뒤떨어져 있는 중부지역의 경제구조 그리고 전반적인 세계경기 침체 국면 등의 제반 여건을 고려했을 때, 중부지역은 동북진흥전략이나 서부대개발 경우와 같은 중앙정부의 전폭적인 재정지원이나 해외로부터의 투자를 통한 지역발전을 기대하기 어려움
- 중국 당국은 이 같은 여건을 극복하기 위하여 제한된 자원을 도시군과 핵심 거점 도시에 집중시키고자 하는 중부 권역 성장거점 육성을 중부굴기의 핵심전략으로 추진하고 있음
- 중부 6개성에서도 각각 도시군을 형성하여 지역 특색에 맞는 성장거점 육성을 도모하고 있음
 - 후베이성과 허난성의 우한도시군 및 중웬도시군은 중부지역 내에서 가장 경제규모가 크고, 성장잠재력이 높은 지역임
 - 두 도시군은 각각 우한과 정저우라는 명확한 성장거점을 중심으로 지역발전을 견인하고 있음

- 우한도시군은 거점도시인 우한에 자동차, 기계, 전자 등의 고부가가치형 중공업을 집중시키고 주변도시에서 주요 생산재 및 중간재를 생산하는 형태의 산업구조 재편을 지향
- 중웬도시군은 역사자산을 활용한 관광산업 발전과 거점도시인 정저우를 중심으로 경공업 기반의 선진 제조업, 물류 등의 산업 육성을 도모
- 중국의 교통, 물류 요충지라는 중부지역의 지리적 이점을 활용해 물류 산업에 대한 정책도 활발히 진행되고 있음
- 우한도시군을 중심으로 창장을 활용한 수운 물류를 중점적으로 발전
- 허난성에서는 상대적으로 부족한 수운 인프라 및 산업기반을 상쇄하기 위해 국제물류 시스템 구축을 핵심으로 소비재 중심의 육상 및 항공 물류를 중점적으로 발전

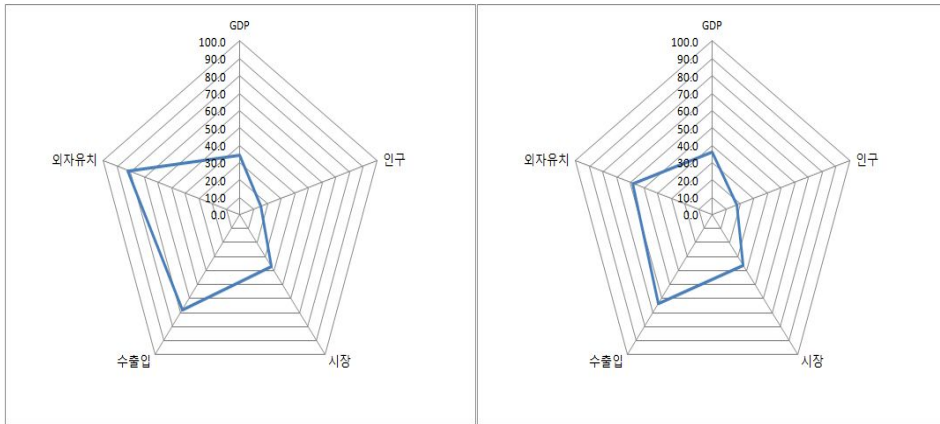
■ 중부 권역 거점도시 역량분석

○ 중부지역 경제 역량 비교

- 2012년을 기준으로 하여 중국 중남부 거점인 후베이성, 우한도시군, 우한 그리고 중북부 거점인 허난성, 정저우와 4대 직할시의 경제역량을 비교
- 생산 및 시장 부문에 있어서 중부 도시군 및 성은 규모의 측면에서 상당한 경제 단위이지만 실질적인 역량은 거점도시인 우한과 정저우에 집중
- 우한과 정저우의 생산 및 시장 역량은 이미 4대 직할시의 수준에 상당히 근접하고 있으며, 산업구조 및 발전 추세를 미루어 볼 때 잠재력 큼
- 대외연계 부문에 있어서는 아직 부족한 수준임

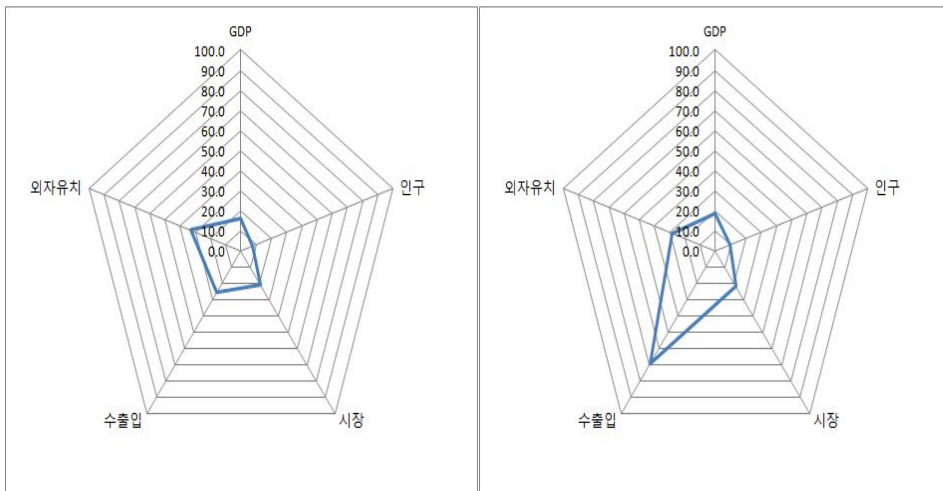
○ 거점도시 경제역량과 집중도 분석

- 현재 중부 도시군 육성정책이 주로 중심도시의 선도작용 제고에 집중되어 있는 점에 주목, 중부굴기 전략이 대두되기 시작한 2006년과 2012년 현재 사이의 각 도시군에서의 우한과 정저우의 경제역량 추이 탐색
- 우한시는 경제 전반에 걸쳐 후베이성 내에서 매우 집중된 역량을 지님
- 우한의 역량집중도는 2006년 수준보다 2012년 더욱 강화



<그림1> 우한의 후베이성내 경제 집중도 분석(2006, 2012년)

- 허난성에서 정저우의 역량이 점차 강화되고 그 집중도가 높아지고 있음
- 정저우의 생산, 소비, 대외연계 부문에서의 집중도는 2006년 20% 내외를 기록, 2012년 교역량의 비중은 허난성 전체의 약 70% 수준으로 증가, 생산 및 시장 부문에 있어서도 비중 소폭 증가



<그림2> 정저우의 허난성내 경제 집중도 분석(2006, 2012년)

- 후베이성의 경제역량이 고도로 집중된 우한은 중남부 권역의 생산, 시장, 물류 거점도시로서의 위상을 가짐
- 정저우의 경우 대외연계를 중심으로 중북부의 발전을 이끄는 선도도시로서의 역할을 보여주고 있음

■ 인천-중부권역 교류여건 및 연계방안

○ TWO거점 연계 전략

- 중국 지역발전 전략이 권역별로 구성되어 전개되고 있는 점에 주안점을 둔 지방 외교전략을 수립하여 전개할 필요가 있음
- 2012년 인천-허난 우호결연체결이후 관광분야 등에서 양 도시 협력이 활발히 진행되고 있음
- 중북부 권역의 허난성과의 교류 협력과 더불어 중남부 후베이 우한과의 교류를 적극적으로 추진해야 함
- 중남부 권역 거점도시로서 우한이 지니고 있는 집중성과 경제역량에 주목한 인천의 적극적인 지방외교 전개가 필요함

○ 인천-중부 산업연계

- 중부권역 성장거점 부상에 따른 기회를 활용하는데 약점을 갖는 인천산업 여건을 극복하기 위해서는 유망 제조업을 중심으로 한 중부권역 교류 활성화를 도모
- 동시에 새로운 유망업종을 발굴하여 집중적으로 육성해야 함
- 투자 대비 고부가가치 창출과 중국시장 진출 잠재력이 큰 뷰티산업을 유망업종으로 집중 육성
- 내륙의 중부권역을 대상으로 한 관광산업을 보다 체계화하고 내실화
- 인천-중부권역 거점도시 간 국제공항 등의 항공물류인프라를 활용한 전자상거래 공동사업
- 중국 최대의 식량생산기지인 허난성의 산업특징과 한국의 농업가공기술을 결합한 농산물가공산업 가능
- 중국 기업인 연수프로그램 추진
- 인천시의 대 중국 중부권역 비즈니스·교류 기반 조성을 위한 사업으로 현지 기업인 초청 연수프로그램을 제안
- 중부권역의 국유기업 경영진 및 고급엔지니어를 대상으로 한 연수프로그램을 통해 인천의 미약한 중부와의 교류여건을 극복하는 한편,

-
- 인천 제조업과 중국 국유기업 간의 비즈니스 연계 기회 창출 기대

○ 향후 연구과제

- 보다 체계적인 경제역량 측정 분석틀 필요
- <중국권역거점역량분석(가칭)> 연간보고서를 통해 중국 교류·비즈니스 토대자료 제공
- 시도연구원 공동사업과 연구과제로 선정하여 추진

인천광역시 재난관리체계 개선방안 연구

■ 채은경 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구의 목적

- 본 연구의 목적은 개괄적인 측면에서 인천의 재난관리체계를 전반적으로 살펴보고, 조직과 제도에 대한 문제점을 인식하는 데 중심을 두었음. 연구 범위는 인천광역시 재난관리와 관련된 부서와 공무원을 대상으로 하였고, 방법은 문헌 연구를 중심으로 공무원에 대한 설문조사와 인터뷰를 병행하였음.
- 본 연구를 통해 2014년 4월 16일 세월호 사건 이후 전국적으로 재난 관리에 대한 관심이 높아지고 있는 가운데 중앙정부 중심으로 정책이 집행되고 있는 상황을 환기시키고 지역 재난 연구에 대한 관심을 높이는데 기여하기를 기대함.

✧ 연구의 내용과 분석결과

- 제2장에서는 재난 및 재난관리의 개념과 유형, 재난관리체계의 개념과 유형을 검토하였으며, 우리나라와 외국(미국과 일본)의 재난관리체계를 검토하였음. 이에 따라 재난관리는 개념적 특수성에 따라 정책이 집행되어야 하며, 특히 단계별 재난관리의 필요성을 도출하였음. 또한, 통합 재난관리체계의 유용성이 주장되고 있으며, 우리나라의 법제도적 차원 역시 통합 재난관리체계를 중심으로 설계되어 있음을 확인할 수 있었으나 현실적으로는 통합적 재난관리체계가 중앙정부 중심적이며 실제 운영 측면에서는 유형별 분산관리체계를 유지할 수밖에 없는 구조임을 확인

할 수 있었음.

- 제3장에서는 인천광역시 재난관리체계의 실태와 현황을 살펴보았음. 인천의 재난 현황을 분석하여 특성을 도출하였고, 타 지방자치단체와 동일하게 운영되고 있는 법제도적 현황을 확인할 수 있었음. 인천광역시 소방안전본부와 안전행정국 안전총괄과를 중심으로 조직, 인력, 정책 현황을 분석하였음. 이를 통하여 인천의 재난은 유형이 매우 복잡하고 다양하다는 점을 확인할 수 있었으며, 중앙정부와 정책연계를 해야 하는 특수 분야가 많음을 확인할 수 있었음. 또한 법제도적으로는 통합적이고 기본법 성격의 재난관련 조례가 없음으로 인하여 재난관리가 “과” 단위로 이루어져 있음을 확인할 수 있었음. 조직 운영에 있어서는 이원적이지, 전국 지방자치단체와 동일한 구조로 재난관리가 되고 있어서 지역의 특성이 반영되지 않았음. 단계별 재난관리체계를 정책을 통하여 확인한 결과, 예방 및 대비 단계에서는 부서의 복합적 성격의 정책이 많으며, 대응 및 복구 단계에서는 소방안전본부를 중심으로 하는 정책이 다수임을 확인할 수 있었음.
- 또한, 인천광역시 본청에 근무하는 97명을 대상으로 설문조사를 이용하여 재난관리체계에 대한 인식 조사를 실시하였음. 재난관리체계에 대한 공무원들의 인식을 조사한 결과 재난 관리에 있어서는 전문성과 의사결정 역량이 매우 중요하며, 지역재난대책본부의 역할과 기능이 보다 명확해질 필요가 있으며, 이를 위해서는 지역재난대책본부를 통한 업무 경험을 늘릴 필요가 있음을 확인할 수 있었음. 인천광역시 재난관리체계에 대한 문제점으로는 재난관리 업무 수행에 대한 동기부여 제도 마련, 업무 중복의 문제, 중앙정부와의 협력 문제, 시민 참여 장치 부족의 문제, 교육과 훈련의 부족, 장비첨단화 필요성 등이 지적되었음. 인천광역시 공무원들은 인천이 인적 재난 부분이 취약하다고 생각하고 있으며, 특히 회복 역량에 있어서 지원 역량 및 자원구축 역량이 필요하다고 인식하고 있었음. 또한 재난관리체계는 통합적일 필요가 있다고 지적하고 있음.
- 제4장에서는 제2장과 제3장에서 나타난 문제점을 6가지로 요약하였음. (1) 재난관리의 개념적 특성을 감안하지 않은 운영체계 (2) 단계별 통합적 재난관리에 대한 접근 미흡 (3) 통합적 재난관리체계와 조직간 갈등 (4) 중앙정부 지향적이며 지역적 특성에 맞지 않는 재난관리체계 (5) 체계화되지 않은 재난 단계별 정책 (6) 동기부여를 위한 재난관리 교육훈련 체계 미흡.

❖ 정책적 제언

- 중앙정부 차원에서는 통합적 방향의 재난관련 법률 제개정, 통합적 재난관리 조직 및 인사운영 방안 마련 필요, 협력적 재난관리 운영체계 마련 필요, 재난관리 조직의 역량 및 위상 강화가 필요성을 지적함.
- 지방정부 차원에서는 지역적 특성에 맞는 재난관리체계 운영, 재난관리의 통합성 제고를 위한 조례 제정과 재난관리조직의 위상 강화, 지역 재난관리 기본계획 수립과 예방 대비 단계를 포함한 매뉴얼 정비, 재난관리 운영체계로의 공무원 참여와 교육훈련, 부서간 협력체계 구축을 대안으로 제시하였음.
- 시민 거버넌스 차원에서 시민들의 자율적 참여를 위한 학습 방안 마련과 예방과 대비 단계에서 시설 정비를 위한 시민참여 프로그램 개발을 제시하였음.

인천광역시 국제안전도시 공인을 위한 준비와 대응 과제

■ 이용식 : 부원장, 도시경영연구실 선임연구위원

✧ 연구개요

- 도시성장, 시민의 안전사고 증가, 노인 인구 격증 등의 변화에 따라 사회경제적 취약계층 보호를 위한 도시정책의 필요성이 커지고 있음. 그리하여 정부의 체계적 대응 요구가 커지고 있는데 이는 이러한 문제를 체계적으로 분석하고 잠재적 위험성을 예측함으로써 도시안전을 도모해야 할 필요성이 커지고 있음을 반영하는 것임.
- 지금까지의 사후약방문식 안정정책 및 사고처리에서 벗어나 사전에 안전교육 및 안전문화운동 등 사회구성원 모두가 참여하는 종합적인 안전대책을 찾기 위해 노력하고 있으며, 인천광역시도 시민들의 건강과 안전을 담보로 할 수 있는 도시임을 나타내는 공적인 인증을 취득해야 한다는 요구가 있음.
- 이러한 연구목적을 달성하기 위해 본 연구는 국제안전도시 공인에 대한 개념을 살펴보고, 국내외 공인된 국가, 특히 최근 광역시로는 최초로 국제안전도시 공인을 받은 도시(부산광역시)의 사례를 통해 인천시의 국제안전도시사업의 방향을 제시하고 이를 통해 국제안전도시 공인기준에 부합하는 예방 및 안전증진 프로그램 운영방안을 제시함.
- 그 결과 기존의 기초자치단체 차원의 안전도시들은 안전도시사업을 직접 실시하고 있으나, 부산광역시의 경우 광역시 차원으로 안전도시 추진을 위한 공공정책을 수립하고 상호 협력기반을 구축하였음. 또한 조례제정 및 손상감시체계구축, 안전도시 홍보 등을 통해 광역시 전체를 대상으로 하는 프로그램을 수행하고 예산을 확보하여 기초자치단체의 안전도시사업을 위한 지원체계를 마련하였음.

❖ 정책적 제언

- 인천광역시의 국제안전도시 공인을 위해서는 자치구(군)과 민간단체, 시민과 연계 체제를 구축하여 지역실정에 맞는 안전프로그램 개발 및 지역주민의 안전도를 높일 수 있는 노력이 필요 할 것임.
- 이를 위해 시범지역을 선정하고 중점 사업을 제시하는 것이 중요한데 『생활안전지도』 시범지역인 남구를 고려할 수 있을 것이며, 어린이 생활 안전 분야를 중점사업으로 검토할 수 있을 것임. 또한 도시안전분야의 관련 내용을 조사·연구를 위해 네트워킹을 강화하는 등 다양하면서 전문적인 준비사업을 시행하여야 함.
- 인천광역시의 안전도시 관련 조례 제정뿐만 아니라 최근 공인을 받은 부산광역시 국제안전도시의 적극적인 벤치마킹이 필요하며, 광역시의 특성을 고려한 추진을 기획하여야 함.
- 따라서 광역자치단체 수준에서 안전도시 추진을 위한 공공정책 수립, 광역시 및 관내 기초자치단체 유관기관 간 상호협력기반 구축, 광역시 전체를 대상으로 하는 프로그램의 수행, 광역시민의 주민참여형 정책 수립과 기초자치단체 주도의 안전증진 사업 정착 지원, 기초자치단체의 안전도시사업 평가 등이 필요함.
- 자치단체장의 의지와 함께 체계적인 기획과 사업추진을 위해서는 확고한 추진주체를 세워놓아야 할 것이며, 시청 안전총괄과가 중심이 되어 외부 협력기관과 전문가, 시민사회 등을 포함한 중장기 테스크포스팀(가령, 인천국제안전도시공인 TF팀)을 구성, 일차적으로 기본계획을 수립해야 할 것임.
- 마지막으로 인천의 국제안전도시 공인을 위해 초기 계획 단계에서 시범지역과 시범사업을 결정해서 이에 집중해야 할 것임.
- 이를 통하여 인천광역시가 국제안전도시로 공인인증을 받지 않더라도 지역주민 뿐만 아니라 앞으로 지역을 방문하는 외부인들에게 보다 안전한 도시로 인식될 수 있을 것임.
- 광역단위 최초라는 부산의 사례를 놓고 볼 때, 국제안전도시 공인에는 최소 4년

여 기간 동안 많은 인력과 비용이 투입되어야 한다는 것을 확인할 수 있는데, 따라서 이를 추진하기 위해서는 우선 이에 대한 세심한 판단과 확고한 의지가 선행되어야 할 것임.

인천시 중국인 유학생 실태분석 및 지원방안 -지방공공외교를 중심으로-

■ 김수한 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 한중관계 내실화를 위한 공공외교의 자원으로서 유학생이 갖는 중요성에 주목하는 이 연구는 인천 시정부 차원에서의 중국인 유학생 지원을 위한 정책방향과 과제를 제시하고 있음
- 연구목적 달성을 위해 보고서는 다음과 같은 접근법과 구성을 가짐
 - 인천 중국인 유학생의 실태조사를 위하여 관련 통계자료를 정리하고, 인천 중국인 유학생 설문조사와 집단면담을 진행
 - 설문조사와 집단면담은 인하대와 인천대의 중국인 유학생을 대상으로 진행
 - 국내 16개 광역 시도 지자체에서 실시하고 있는 중국인 유학생 지원정책 86개 사례를 수집·검토하고 이를 유형화하여 그 특징을 파악함
 - 이에 기초하여 현재 실시 중인 인천시의 중국인 유학생 지원 정책을 평가하고 개선점을 제시하는 한편 관련 정책강화를 위한 기본방향과 과제를 제시

✦ 중국인 유학생 실태조사와 관련 정책동향

■ 중국인 유학생 규모와 분포 특징 및 시사점

- 우선 인천의 중국인 유학생 규모와 분포 특징으로는 ① 2개 대학으로의 집중성

②본과생의 1/3을 넘는 대학원생수 ③높은 이공계 비율을 들 수 있음

- 재정이 안정되어 있는 지방국립대와 거점사립대학에 유학생이 집중되어 있는 특징으로 인해 인천시의 경우 대학 재정난 타개를 위한 무분별한 중국인 유학생 유치라는 문제를 겪지 않을 수 있음
- 또한 중국인 유학생 연계점을 단일화하고 집중시킬 수 있다는 장점을 들 수 있음
- 인적자원의 측면에서 상대적으로 높은 이공계 전공비율 및 2개 대학의 대학원생 비율 등은 지역 산업체 연계 인턴쉽 등의 지역특화 지원사업 기획과 추진에 유리

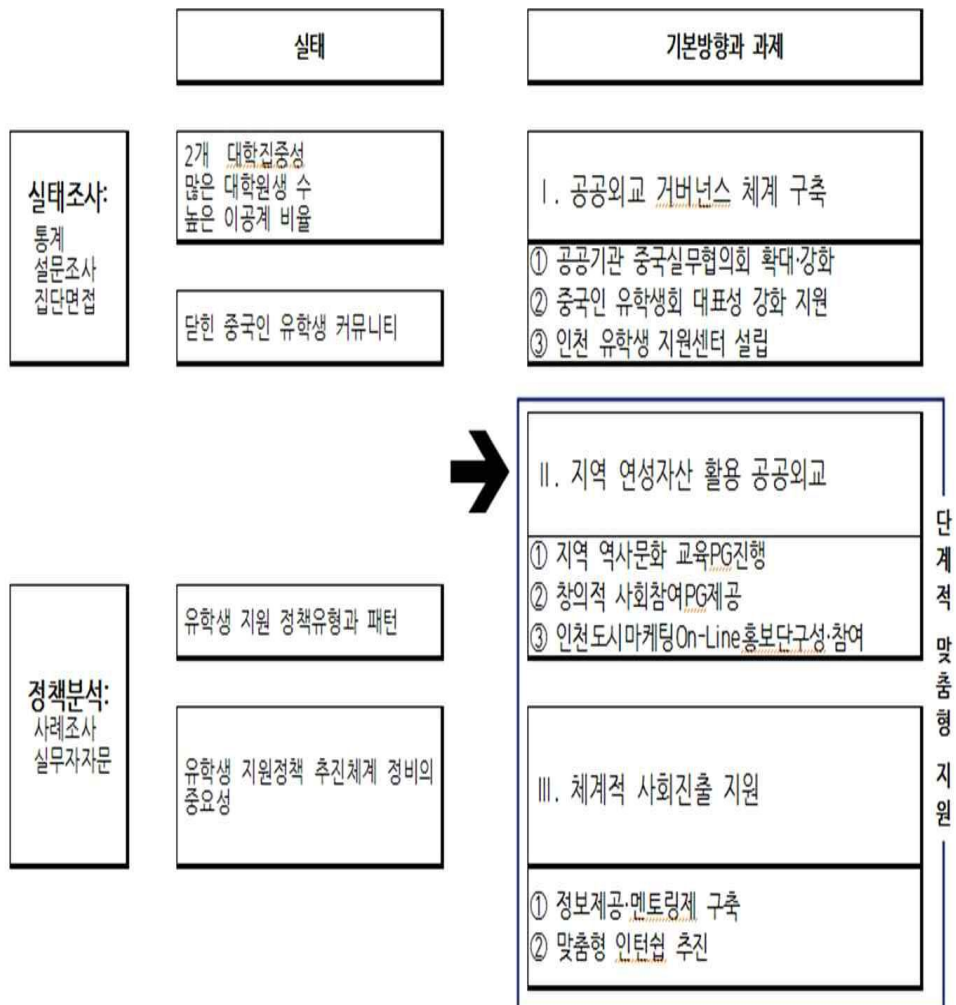
■ 닫힌 중국인 유학생 커뮤니티

- 인천 중국인 유학생의 경우 여타 지역의 중국인 유학생과 유사한 단절된 커뮤니티를 가짐
- 이와 같은 단절성은 학내 한국학생과의 관계뿐만 아니라, 지역사회 그리고 중국인 유학생 사회 내에서의 관계와 소통에도 영향을 미치게 됨
- 따라서 이 같은 중국인 유학생 집단 특징을 극복하기 위한 다각적 연계방안을 시급히 마련해야 함
- 그런데 여기서 강조해야 할 점은 중국인 유학생 커뮤니티가 갖는 단절적 특성은 그들의 소극적 태도로부터 기인한 측면도 많다는 점임
- ‘안으로부터 닫힌’ 중국인 유학생 커뮤니티의 문제점을 극복하기 위해서는 학내외 활동에 대한 그들 스스로의 자발적 참여와 적극성이 전제되어야 함
- 이런 측면에서 중국인유학생들의 자치조직인 중국인유학생회의 활동과 대표성 강화를 지원할 필요가 있음

■ 지원 정책유형과 패턴, 추진체계

- 중국 유학생에 대한 타 시도 지방정부 지원사업을 유형화하면 생활정보·인프라 제공, 지역사회네트워크, 사회진출 지원으로 나눌 수 있는데,
- 주로 생활정보 제공에 국한되었던 관련 사업이 점차 지역사회 네트워크 구축으로 확장되는 정책패턴을 확인할 수 있음

- 부산시의 사례와 같이 관련 정책의 확장 과정 속에서 보다 체계적이고 내실 있는 사업 전개를 위해서는 민관협력의 추진체계를 마련하는 것이 필요
 - 특히 여러 영역에 상당한 중국교류 역량이 분포해 있지만 업무공조의 체계가 미흡한 인천시의 경우 중국인 유학생 지원 관련 추진체계의 정비가 무엇보다도 시급함
- 이상의 분석 종합에 기초하여 아래와 같이 인천시 중국인 유학생 지원정책 기본방향과 과제를 제시함



북한 지방급 경제특구 현황과 연계방향 연구

■ 김수한 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 이 연구는 북한의 지방급 경제특구 현황 분석을 통해 그 성공가능성을 탐색하고 인천의 연계방향을 제시하는데 목적이 있음
- 현재 구상단계 머물고 있는 북한 지방급 경제특구 현황과 관련 정보취득의 어려움을 고려하여 구체적 정책과제 도출이 아닌 현황과악에 주안점을 둠
- 북한의 경제특구 경험과 법제 검토
- 북한의 13개 지방급 경제특구의 위치, 인프라, 경제·산업 여건 조사
- 북한 지방급 경제특구의 성공 가능성 및 잠재력을 검토하고 지방정부 차원에서 인천의 연계를 위한 기본 방향을 제안

✧ 연구결과

■ 본문의 내용에 기초하여 북한 지방급 경제특구를 전망하면 다음과 같음

- 내생적 발전동력이 부족한 체제 특성으로 인해 대외의존형 발전 전략을 선택할 수밖에 없는 북한의 입장에서 협력파트너 다변화를 꾀하고 있는 지방급 경제특구 지정은 중국으로의 과도한 의존을 피하기 위한 전략적 선택임

- 각 지역별 교통·물류 접근성, 전력·통신 등 인프라 여건 그리고 산업경쟁력을 고려해 북한 지방급 경제특구가 선정된 것으로 판단됨
- 김정은 북한정권은 이 같은 대외협력 방침을 뒷받침하기 위해 「경제개발구법」을 제정하여 공포하는 등 법제 기반을 마련하였음
- 그러나 국가경제를 이끌어가는 성장거점이자 외부세계를 연결해 주는 창 의 역할을 하는 북한 경제특구의 성공을 위해서는
 - ① 지리적 이점과 경제·산업 기반과 같은 일반적 조건 외에도,
 - ② 대외협력에 관한 일관된 국가방침은 물론 협력 대상과 상호부합하는 전략적 이해,
 - ③ 그리고 부족한 시장경제 기반과 경험을 보완할 수 있는 특구 법제와 정책 지원이 필요함
- 여전히 경색국면에서 벗어나지 못한 남북관계 그리고 일본과의 미비한 국제협력 상황 등을 고려했을 때 북한 지방급 경제특구 투자 활성화를 위한 동북아 국제협력 환경이 충분히 조성되었다고 보기 어려움
- 북한 경제특구의 기본법 역할을 하게 될 2013년 「경제개발구법」은 2011년 북중 접경 「경제지대법」과 비교했을 때, 중앙당국의 역할과 통제권의 강조, 시장원리 준수 원칙 조항 삭제, 그리고 모호한 재산권 보호조항 등의 한계를 드러내고 있음
- 비록 김정은 북한정권이 2013년 이후 경제 중시의 정책기조 속에서 분명한 대외 협력의 의지를 보이고 있기는 하지만 현재의 여건 속에서 지방급 경제특구의 순조로운 진행은 매우 어려울 것으로 전망됨

■ 협력 다변화를 추구하는 북한의 전략 활용이 필요함

- 북한 경제특구를 통한 남북협력 확대와 북한의 점진적 개혁개방을 유도할 수 있는 가능성과 같은 기회요인을 간과할 수는 없음
- 협력 다변화를 추구하는 북한의 대외전략은 북한경제의 대중 의존도 심화를 완화할 수 있음
- 경제성장과 중국 의존형 개방의 갈림길에서 북한은 국제관광산업의 육성과 인력수출, 그리고 협력 다변화를 추구하는 경제개발구 설치 등의 정책방안을 내놓았음

- 이런 상황에서 북한 지방급 경제특구에 대한 한국정부의 보다 유연한 정책방침이 필요

■ 지방정부 참여의 연계 방안을 모색해야 함

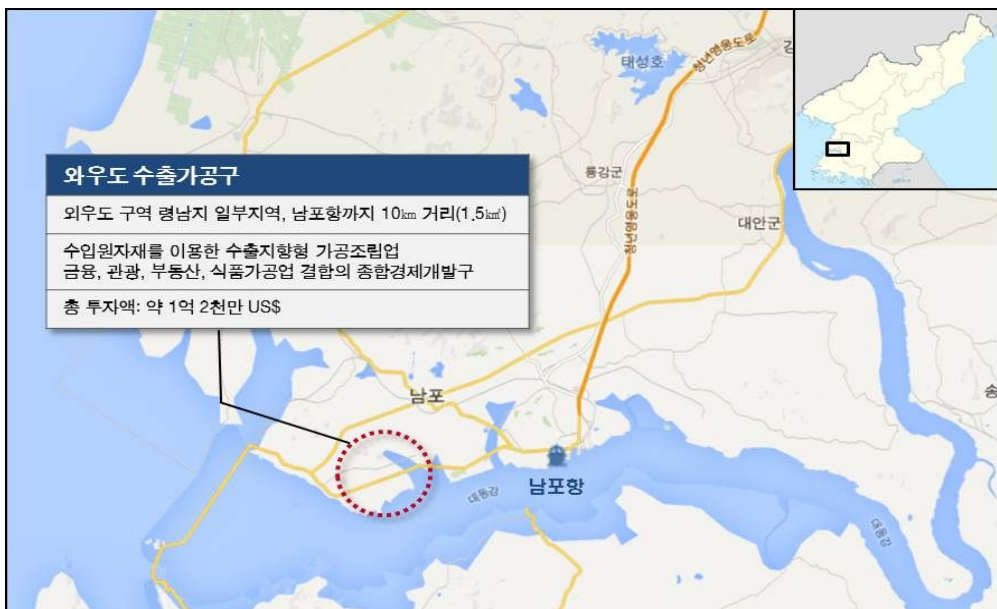
- 중앙정부 차원의 전면적 접근이 어렵다고 한다면 지방정부 참여를 통해 우호적 여건을 조성할 필요가 있음
 - 북한 지방급 경제특구에 대한 협력파트너로서 지방정부를 설정하는 방안 고려
- 중앙정부의 전유물처럼 여겨졌던 남북경제협력에 대한 지방정부의 참여는 접근채널과 교류방식의 다양화를 가져올 수 있음
- 지방정부는 중앙정부와 비교할 때 정책결정·집행과정에 있어서 상대적으로 높은 자율성과 유연성 및 민첩성을 지님

■ 연계를 위한 인천의 기본방향으로 다음과 같이 제안함

- 북한 지방급 경제특구 연계를 통해 새로운 남북협력 분야의 발굴, 북한의 점진적 개혁개방 유도 그리고 북한의 중국의존 완화 등의 효과를 기대할 수 있음
- 그러나 동시에 북한 지방급 경제특구 투자 활성화를 기대할 수 없는 동북아 국제협력 환경, 미비한 북한 경제특구 법제 여건 등의 위협요인과 분명한 한계가 동시에 존재하고 있음
- 지방정부 차원에서의 남북교류협력 사업의 주도적 전개, 인천경제자유구역 육성 등의 인천시 경험 그리고 인천항과 북한 남포항 연계를 통해 갖는 남북교류 거점도시로서의 위상 등 인천은 북한 지방급 경제특구와의 협력을 위한 강점요인을 갖고 있음
- 그러나 동시에 인천이 겪고 있는 재정난과 1990년대 후반 인천 중국 단둥산업단지 조성과 같은 정책실패는 관련 정책 추진에 있어서 약점요인으로 작용할 것임
- 북한 지방급 경제특구가 갖는 기회요인을 적극적으로 활용하는 한편, 위협요인을 회피하기 위해서 인천시가 갖는 강점을 극대화하고 약점요인을 보완하는 연계방향과 전략을 수립할 필요가 있음
- 이를 위해서 국제관계에서 국가전략으로 사용되는 관여(engagement), 다자주의(multilateralism), 위험분산(hedging)의 개념을 운용하여 인천시의 연계방향과 전략을 수립할 것을 제안할 수 있음
- 즉, 점진적이고 단계적인 ▲관여를 추진하며 그 추진형태는 한국 접경지역 지방정

부와의 ▲다자간 협력을 유지하여 약점과 위협을 ▲분산시키는 것임

- 이런 전략을 운용하여 인천시는 남북 접경지역 지방정부와의 긴밀한 협력관계를 구축하여 남북교류 사업의 불확실성을 감소시키는 한편 공동사업 추진을 통해 업무공조 효과를 제고해 나가야 함
- 관련 사업 역시 국제정세 및 북한의 지방급 경제특구 진행 현황에 대한 면밀한 관측에 기초하여 교육프로그램 개발 등의 기초·토대 사업부터 착수해야 함
- 인천의 경험에 기초하여 점진적이고 단계적인 연계 추진 필요
 - 인천경제자유구역청은 인천경제자유구역(IFEZ)의 개발 모델을 남미 에콰도르에 성공적으로 수출한 경험이 있음
 - 남북관계가 개선되는 시점에 인천광역시-남포특별시/ 인천경제자유구역청- 와우도수출가공구 간 자매결연을 선제적으로 제안하는 對북한 지방외교를 전개할 필요가 있음
 - 양 도시 간 파트너십에 기초하여 국제물류기술인원, 전문관료 양성지원 등 교육 프로그램 추진을 통하여 인적 네트워크 구축
 - 인천경제자유구역 개발모델의 해외 수출경험 노하우와 전문성을 바탕으로 북한 지방급 경제특구에 적용 모델을 고안할 수 있는 종합적 심층연구의 추진이 필요함



출처: Google map기반 제작

<그림> 와우도수출가공구 위치 및 개요

정부3.0 10대 분야별 인천형 선도과제 발굴

■ 채은경 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 박근혜 정부 출범과 함께 중앙정부 중심의 ‘정부3.0’정책을 추진하고 있음.



<그림 1> 정부 3.0의 추진구조

- 정부3.0에 따라 안전행정부를 중심으로 실천적으로 ‘정부3.0’ 추진 필요성이 대두됨에 따라, 지방자치단체에서도 ‘정부3.0’의 정책과제를 발굴하고 있음. 정부 3.0은 아래 표와 같이 10대 중점과제를 중심으로 유형화하여 추진되고 있음.

- 따라서 본 연구에서는 정부3.0의 가치(개방, 공유, 소통, 협력)와 지방3.0의 개념 및 정책 동향을 살펴보고, 타 지방자치단체 지방3.0 과제에 대한 사례와 인천의 환경을 종합적으로 고려하여 인천형 지방3.0 과제를 발굴하는 것을 연구 목적으로 함.

<표1> 정부3.0 10대 중점과제

구분	중점과제
소통하는 투명한 정부	① 공공정보 적극 공개로 국민의 알권리 충족 ② 공공데이터의 민간 활용 활성화 ③ 소통을 통해 민·관 협치 강화
일 잘하는 유능한 정부	④ 정부 내 칸막이 해소 ⑤ 협업·소통 지원을 위한 정부운영 시스템 개선 ⑥ 빅데이터를 활용한 과학적 행정 구현
국민 중심의 서비스 정부	⑦ 수요자 맞춤형 서비스 통합 제공 ⑧ 창업 및 기업활동 원스톱 지원 강화 ⑨ 정보 취약계층의 서비스 접근성 제고 ⑩ 새로운 정보기술을 활용한 맞춤형 서비스 창출

❖ 정책적 제언

- 인천광역시 정부 3.0 추진과제를 비교 검토하고, 타 시도 사례 검토를 통하여 추진과제 발굴방향을 설정하고, 인천광역시의 현행 취약한 부문에 대한 과제를 제안 하였음. 또한, 인천광역시의 지역적 특성을 반영할 수 있는 특화과제와 기타 과제를 제안하였음.
- 인천광역시 정부3.0 과제 발굴방향으로는 1) 전략적 방향 설정을 위한 인천시 환경 및 자원 분석 필요 2) 정부3.0에 대한 교육과 학습 지속 3) 수요자 맞춤형 서비스 정부 지향과 복합적 성격 과제 발굴 4) 정부3.0 추진 결과에 대한 내부적 진단과 평가와의 연계 5) 민관 거버넌스 구축을 통한 정부3.0 추진체계 구축을 제시 하였음.



<그림2> 인천광역시 정부 3.0 추진과제 도출

○ 인천광역시 정부3.0 추진과제로는 다음과 같은 과제를 제시하였음.

<표2> 인천광역시 정부3.0과제 발굴

과제명		과제유형	
지역특화 과제	인천국제공항 이용 정보와 인천국제여객터미널의 정보를 통합하여 여행서비스 제공 앱 개발 유도	서비스 정부	[2/10]
	바다날씨예보로 해양선박을 이용하는 관광객이나 주민들에게 편의 제공		[2/10]
	인천 둘레길 통합 앱 수요 조사와 개발 방향 등 제시		[2/10]
	섬 관광과 축제 정보 공개		[2/10]
	기존 앱을 활용한 학교 교육 부교재로의 활용 가능성 탐색		[2/10]
	인천 무형문화재 전수관 개관과 교육 맛보기 프로그램 제공		[2/10]
정보소외 계층 서비스 접근권 강화	인천시 내의 탈북청소년 등 취약계층에 대한 스마트 교육 제공	서비스 정부	[7/9]
	맞춤형 여성정보 지원서비스 제공		[7/9]
	인천광역시 정보 취약계층을 위한 기상정보 서비스 문자제공		[6/9]
	탈북청소년을 위한 전담 코디네이터 제도		[7/9]
부서간 칸막이 해소	S자형 생태환경보존을 위한 협력적 거버넌스 구축	유능한 정부	[4/7]
	책의 수도 인천과 작은 도서관 네트워크 사업구축		[4/6]
	지역 고유 콘텐츠 개발과 군·구 문예회관과의 네트워크화		[4/7]
기타과제	인천광역시 특화 스마트 빅보드 개발	유능한 정부	[6]
	인천광역시 주민참여형 안심·안전지도 작성		[3/6]



2014년도 연구결과 요약집

관광분야

■기본연구과제

도시재생과 연계한 융합관광 육성방안 연구
인천시민 여가활동 활성화 방안

■정책연구과제

국제행사 주요 유형 및 사례 연구
김찬삼 세계여행박물관 건립 기본방향 연구
동인천 역세권 지하도상가 활성화 방안
인천 MICE 활성화를 위한 유니크 메뉴 활용에 관한 연구

도시재생과 연계한 융합관광 육성방안 연구 : 인천 개항창조도시를 중심으로

■ 심진범 : 도시경영연구실 선임연구위원

✧ 연구 목적 및 의의

- 인천시가 역점 사업으로 추진 중인 개항창조도시 도시재생 사업은 원도심 관광 활성화를 도시재생의 주요 수단으로 전제하는 사업으로 인천 개항창조도시 구상계획에서는 예술, 문학, 누들이 재생 사업의 주요 요소이자 자산으로 반영되어 있음.
- 따라서, 이 지역은 추진 중인 도시재생사업과 연계하여 예술, 문학, 누들 등을 기반으로 하는 융합관광 육성 정책을 체계화할 필요가 있음. 융합관광 육성 과정에서 지역자산을 활용한 관광콘텐츠의 재창조, 새로운 관광시장의 창출과 관광시장의 질적 다변화에의 대응, 융합을 통한 새로운 일자리와 비즈니스 육성과 같은 도시재생사업과 연계한 관광정책의 효과를 기대할 수 있기 때문임.
- 이와 같은 배경에서, 이 연구에서는 인천시가 도시재생 사업으로 추진 중인 개항창조도시를 공간적 범위로 하여 융합관광 육성방안을 제안하고자 함. 연구는 개항창조도시의 플랫폼 전략과 정합적 관계에 있는 관광정책을 개념화하고 지역자산과 연계한 융합관광의 예시적 기획을 통해 장소 특화적 융합관광 정책 개발이 이루어졌다는 점에서 의의가 있음.

✧ 연구 범위 및 방법

- 연구의 공간적 범위
 - 개항창조도시 재생 사업의 대상지인 인천광역시 중·동구 북성동·송현동 일대

- 1883년 개항 이후 근대도시로 성장한 곳으로 주거 및 상업 지역의 노후화와 지역경제의 쇠퇴가 도시재생사업 추진의 주요 배경

○ 연구의 내용적 범위

- 개항창조도시 융합관광에 대한 개념적 논의
- 개항창조도시 융합관광 육성 기반 및 동향 검토
- 관련 사례 검토
- 개항창조도시 융합관광 육성방안 제안

○ 연구 방법

- 문헌 연구
 - 융합관광 및 산업 융합을 중심으로 관련 문헌 고찰
 - 인천 개항창조도시 구상계획, 중앙정부 도시재생정책, 유관기관의 계획·방안 등의 자료 검토
- 자문회의 및 관계자 면담
 - 관계 공무원 및 전문가가 참여하는 자문회의 수행
 - 개항창조도시 융합관광 관련 관계자 및 사례 지역 관계자 면접조사 수행

✧ 연구결과 요약

■ 개항창조도시 융합관광의 개념

- 개항창조도시 융합관광은 ‘개항창조도시의 플랫폼 전략과 연계하여 관광과 예술·문학·누들 등의 타 영역 간 창의적인 결합과 복합화를 촉진시킴으로써 지역자산에 기반한 차별적인 관광콘텐츠 개발과 지역관광의 창조성을 제고하는 관광’으로 개념화할 수 있음.
- 이는 서로 독립적으로 존재하는 예술, 문학, 누들과 관광의 경계를 해체·재구조화함으로써 융합을 통한 새로운 부가가치 창출, 일자리와 비즈니스 개발, 도시관광 경쟁력 제고와 같은 정책 효과를 기대하는 목적 지향적인 관광접근법으로 볼 수 있음.
- 개항창조도시 융합관광은 도시재생정책이 추구하는 지역자산, 창의적 인재, 도시재

생을 위한 성장동력 확보와 새로운 부가가치 창출이라는 정책의 목적에 부합하는 정책 개념으로 창조성을 통한 지역역량 강화, 지역자원의 가치 재발견 등의 측면에서 개항창조도시 재생사업과 융합관광은 개념적 정합성이 있음.

■ 개항창조도시 융합관광 육성 의의

- 개항창조도시가 재생 전략으로 설정하고 있는 플랫폼과 연계한 융합관광 육성 정책은 상호 시너지 효과를 발휘하면서 융합 과정과 융합 성과를 통해 다음과 같은 정책 의의를 기대할 수 있음.
 - 개항창조도시 관광정책의 창조성 제고와 영역 간 협력을 유발함으로써 장소중심의 통합적 재생사업 추진에 기여
 - 융합관광 육성 과정에서 지역자산을 활용한 관광콘텐츠의 혁신 가능
 - 관광콘텐츠가 재창조·확장되는 과정에서 관광시장의 질적 다변화에 대응하고 신규 관광시장 창출에 기여
- 도시재생정책과 연계한 관광정책의 창조성 제고와 관광콘텐츠 혁신 및 시장변화에 대한 전략적 대응은 궁극적으로 도시관광 목적지로서의 경쟁력을 강화하고 관련 일자리와 비즈니스 기회 확대를 통해 개항창조도시 도시재생 효과 실현에 기여할 수 있음.



<그림 1> 개항창조도시 융합관광 육성 의의

■ 개항창조도시 융합관광 육성 기반 및 동향

- 연구대상지역에는 인천아트플랫폼, 한국근대문학관 등 운영 중인 예술·문화 플랫폼을 기반으로 창의적인 인적자원과의 관계 형성 및 문화·예술과 문학 융합형 콘텐츠 기획이 확대되는 양상임.
- 최근에는 갤러리, 공방, 공연장 등의 민간 문화예술 공간과 이를 기반으로 하는 전시·공연, 체험프로그램, 공연 등의 프로그램이 증가하고 있으며 관광두레, 문화예술, 청년기획가들의 관련 활동도 증가하면서 공간, 인적자원, 콘텐츠 기획 경험 등의 관점에서 융합관광 육성 기반이 갖추어져 가고 있는 상황임.
- 개항창조도시 융합관광 육성방향에 대한 관계자들의 시각은 지역자산을 활용한 융합 콘텐츠 개발 및 경험재 창출, 운영 중인 플랫폼의 창작 기능 활성화 및 관광과 연계, 융합관광 콘텐츠와 비즈니스 연계 개발 등으로 제시됨.



<그림 2> 개항창조도시 융합관광 육성 기반 및 동향 검토 종합

■ 관련 사례의 선행 경험 및 시사점

- 관련 사례는 예술, 문학·스토리텔링, 음식 등 개항창조도시 융합관광 육성 대상과 유사한 사례를 대상으로 의도적 표집을 통해 선정함.
 - 부산 감천문화마을 등 예술관광 유형 3개, 대구 마당깊은 집 등 문학·스토리텔링 관광 유형 2개, 온고푸드커뮤니케이션즈 등 음식관광 유형 2개 사례
- 일반현황 및 진행과정, 융합관광 관련 주요 프로그램, 성과 등을 통해 본 선행 경험에서는 참여·체험형 콘텐츠 개발과 다장르 융합, 관광경험을 매개하는 콘텐츠 전달자 양성, 융합콘텐츠 생성 거점 공간 구축 등의 시사점이 발견됨.

참여·체험형 콘텐츠 개발과 다장르 융합

- 감천문화마을 미로미로 투어, APAP 또 다른 투어, 카셀 Studio d 등 전시, 설치미술, 공연예술이 융합된 프로그램 기획·운영
- 스토리텔링, 음악, 춤, 전시, 퍼레이드, 전통 공연 등 다장르가 융합된 스코틀랜드 트레이드페스트 (TradFest) 기획·개최
- 온고푸드 Beginner 프로그램, 뉴욕 쿠킹클래스 등 요리수업과 음식 도보 관광이 연계된 프로그램 기획·운영

관광경험을 매개하는 콘텐츠 전달자 양성

- APAP 도슨트, 카셀 Worldly Companions 등 예술작품에 대한 전문지식을 갖춘 인력 양성을 통해 투어 및 체험 프로그램 운영
- 대구 골목가이드, 스코티쉬 스토리텔링 센터 스토리텔러 등을 양성하여 지역 스토리텔링 개발 및 도보관광 프로그램 운영
- 푸드 큐레이터, 푸드 오브 뉴욕 투어 가이드 등 음식과 지역 역사문화에 대한 전문지식을 갖춘 인력 양성 및 관광 프로그램 운영

융합콘텐츠 생성 거점 공간 구축

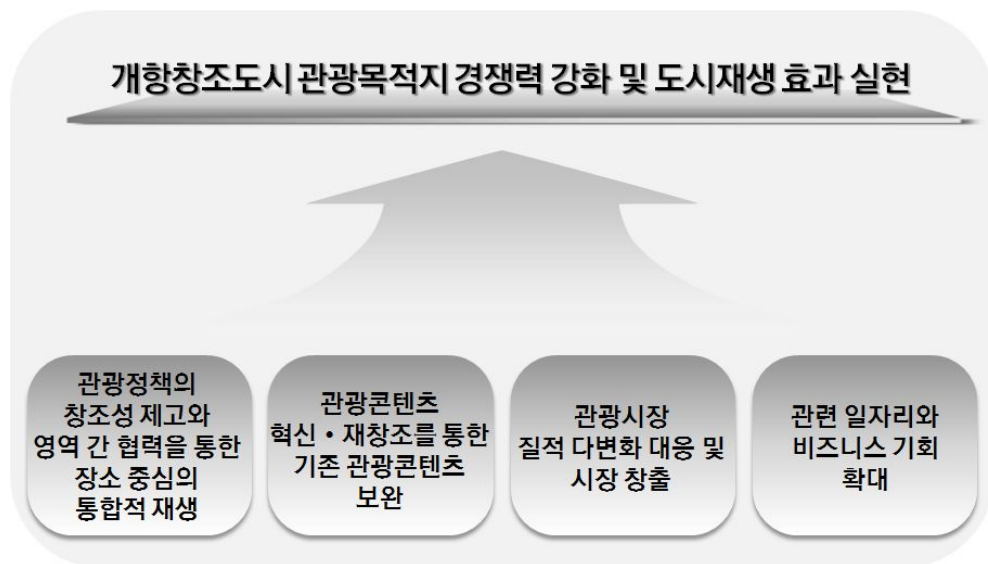
- 감천문화마을 레지던시, 공공예술전문센터 인양파빌리온 등 예술 융합 콘텐츠를 생성하는 창작 공간을 조성하고 프로그램 운영
- 대구 마당깊은 집 문화관(계획), 스코티쉬 스토리텔링 센터 등 스토리를 생성하고 체험할 수 있는 거점 공간 조성

<그림 3> 관련 사례 검토의 시사점

■ 개항창조도시 융합관광 육성정책의 기본방향

- 개항창조도시 융합관광 육성정책은 ‘도시재생 플랫폼 전략과 연계한 융합관광 콘텐츠 개발 활성화를 통해 개항창조도시 관광목적지 경쟁력 강화 및 도시재생 효과 실현’을 정책추진의 목적으로 설정할 필요가 있음.

- 그 효과는 개항창조도시 관광정책의 창조성 제고와 영역 간 협력을 유발함으로써 장소중심의 통합적 재생사업 추진에 기여, 지역자산을 활용한 관광콘텐츠를 혁신·재창조함으로써 근대역사탐방 중심의 기존 관광콘텐츠 보완, 관광콘텐츠가 재창조·확장되는 과정에서 관광시장의 질적 다변화 대응 및 신규 관광시장 창출,
- 융합관광을 통한 관련 일자리와 비즈니스 기회 확대 등으로 나타날 수 있음.

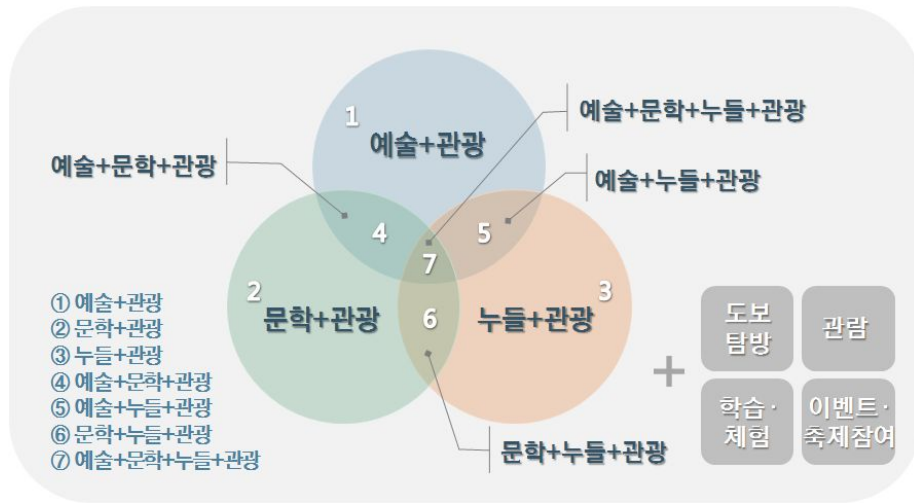


<그림 4> 개항창조도시 융합관광 육성정책의 목적

■ 개항창조도시 융합관광 프로그램의 예시적 구상

- 개항창조도시 융합관광 영역은 개항창조도시 재생사업의 핵심 요소이자 자산으로 설정된 예술, 문학, 누들을 중심으로 양자 혹은 다자간 융합이 가능한 특성을 고려하여 도출할 수 있음.
- 영역의 조합을 관점으로 한다면, 예술관광, 문학관광, 누들관광은 그 자체가 융합관광의 영역이 되면서 다시 예술+문학, 예술+누들, 문학+누들, 예술+문학+누들과 관광이 결합이 되면서 융합관광의 영역은 확장될 수 있음.
- 각각의 융합관광 영역은 도보탐방, 관람, 학습·체험, 이벤트·축제 참여 등의 관광활동과 결합되면서 융합관광의 프로그램은 다양한 형태로 구조화될 수 있음.
 - 스마트 기술이나 3D 프린트와 같은 기술 영역과 결합하면서 가치융합은 물론 기

שלל합과 연결되는 형태로 융합관광의 영역은 확대 가능



<그림 5> 가치융합 관점에서 본 개항창조도시 융합관광 영역

- 도보탐방, 관람, 학습·체험, 이벤트·축제 참여 등의 관광활동과 연결되는 과정에서 구상할 수 있는 융합관광의 영역별 프로그램 예시는 다음과 같음.

<표 1> 개항창조도시 융합관광 영역별 프로그램 예시

구분	예술관광	문학관광	누들관광	양자 및 다자 융합 관광
도보 탐방	• 아티스트와 떠나는 근대 역사문화 투어	• 스토리텔러와 떠나는 개항장 문학작품 투어	• 누들 큐레이터와 함께하는 누들 타운 투어	• 예술가 기획 누들 투어
관람	• 개항장 공공 예술 투어	• 문학작품 소재 공연 관람	• 누들플랫폼 기획전 관람	• 누들 창작 공연
학습·체험	• 개항장 토요예술학교	• 문학작품 스토리 텔링 체험	• 누들플랫폼 누들 스쿨 체험 • 누들 워크숍	• 누들 인문학 강좌
이벤트·축제 참여	• 개항창조도시 예술제 개최	• 개항창조도시 문학과 스토리텔링 페스티벌 개최	• 누들 기획전 및 페스티벌 개최	• 융합 페스티벌 개최 - 예술, 문학, 누들 융합 등

❖ 개항창조도시 융합관광 육성을 위한 정책과제

■ 융합을 촉진하는 플랫폼의 확대 및 네트워크 구축

① 플랫폼 운영의 개방성 확대

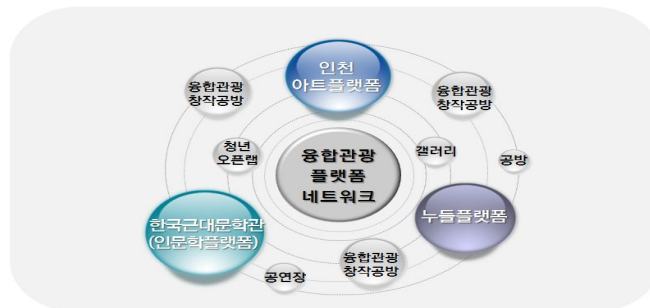
- 기 운영 중인 예술·문화 플랫폼은 운영상의 개방성을 확대하여 융합관광 콘텐츠 개발 및 창의적인 관광경험과 연계되는 프로그램 개발이 활성화될 필요가 있음. 누들플랫폼은 도입 예정인 누들스쿨을 중심으로 관광객 참여·체험형 콘텐츠를 개발을 확대할 필요가 있음.

② 융합관광 창작공방 지원 사업 추진

- 융합관광 창작공방은 창의적 아이디어를 관광콘텐츠와 관광창업으로 연결하기 위한 관광창작 허브 개념으로 공간 운영 주체에 따라 공공운영형과 민간자생형 정도로 구분하여 검토할 수 있음.
 - 공공운영형 : 융합관광 콘텐츠의 체계적 개발 및 융합관광 콘텐츠 매개자 양성
 - 민간자생형 : 청년기획가 등 지역주민이 주도하는 융합관광 거점 조성

③ 융합관광 플랫폼 네트워크 구축

- 융합관광 플랫폼 네트워크는 인천아트플랫폼, 한국근대문학관 등 기 운영 중인 플랫폼과 조성 예정인 누들플랫폼, 융합관광 창작공방, 갤러리·공방·공연장 등 다양한 유형의 민간 문화예술 공간, 청년 오픈랩(lab) 등이 기능적으로 연계되는 시스템을 의미함.

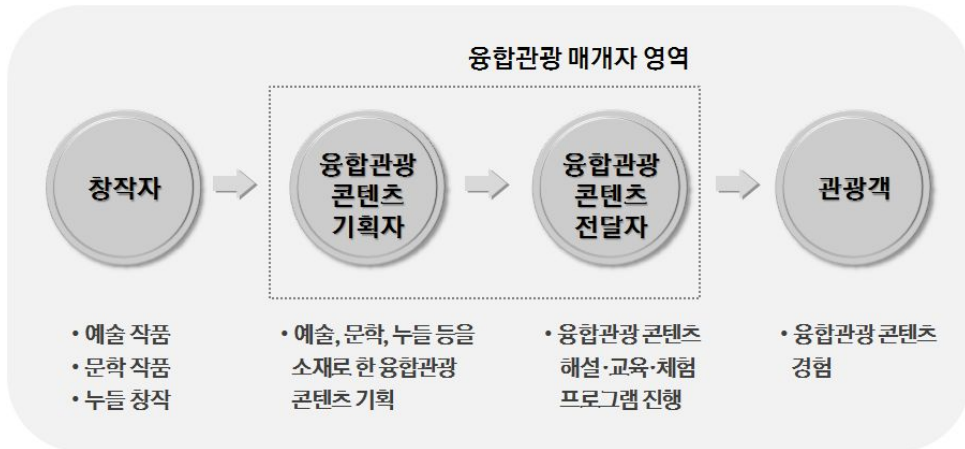


<그림 6> 융합관광 플랫폼 네트워크 구조

(2) 융합관광 매개자 양성

① 융합관광 매개자의 개념

- 융합관광 매개자는 예술가, 문학가, 누들쉐프와 같은 창작자들의 창작 결과물을 관광경험과 결합되는 관광콘텐츠로 전환하여 최종 소비자이자 경험자인 관광객에게 전달하는 인력을 의미함.



<그림 7> 융합관광 매개자의 영역

② 융합관광 콘텐츠 기획자 양성

- 융합관광 콘텐츠 기획자 양성은 관련 전공자 및 기획·활동가 등을 대상으로 대상자를 선발하고, 역량 강화 교육, 자원조사 및 멘토링을 통한 융합관광 프로그램 기획, 파일럿 프로그램 운영 지원, 모범 콘텐츠의 비즈니스화 지원, 기획자 네트워크 구축 등 일련의 과정을 통해 체계적으로 추진될 필요가 있음.

③ 융합관광 콘텐츠 전달자 양성

- 융합관광 콘텐츠 전달자는 ‘예술관광-도슨트, 문학관광-스토리텔러, 누들관광-큐레이터’와 같이 융합관광 영역의 특성을 고려하여 전문 역량을 강화하도록 하고 각 과정 간 연계 교육과정을 개설하여 양자 혹은 다자 융합형 관광콘텐츠 전달 역량도 강화해 나갈 필요가 있음.

■ 융합관광 비즈니스 육성

① 융합관광 비즈니스 모델 개발 지원

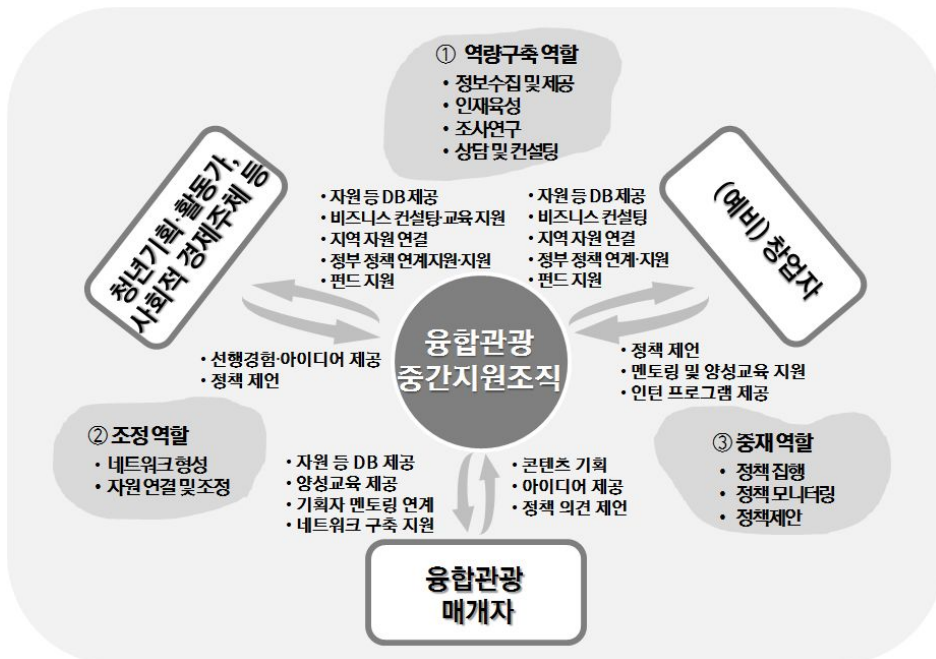
○ 개항창조도시 융합관광 비즈니스 유형을 크게 관광 커뮤니티 비즈니스형과 관광 벤처형으로 유형화하고 관련되는 정책 수단을 개발할 필요가 있음.

- 관광 커뮤니티 비즈니스형 : 지역주민 조직이 주도하는 융합관광 비즈니스 육성
- 관광 벤처형 : 창의적인 융합관광 프로그램을 운영하는 관광 벤처기업 발굴·육성

② 융합관광 비즈니스를 육성하는 중간지원조직 운영

○ 창의적인 아이디어가 관광콘텐츠 창작 및 관광 비즈니스로 연결되기 위해서는 중간지원조직을 통한 안정적인 전문적인 지원체계가 구축될 때 가능함.

○ 융합관광 중간지원조직은 개항창조도시 융합관광 비즈니스 생태계를 육성해나가는 핵심 조직으로서 정부 정책과 연계하여 다양한 영역에서 창의적 비즈니스 모델을 개발·육성하는 역할을 수행하게 됨.



〈그림 8〉 융합관광 중간지원조직의 역할

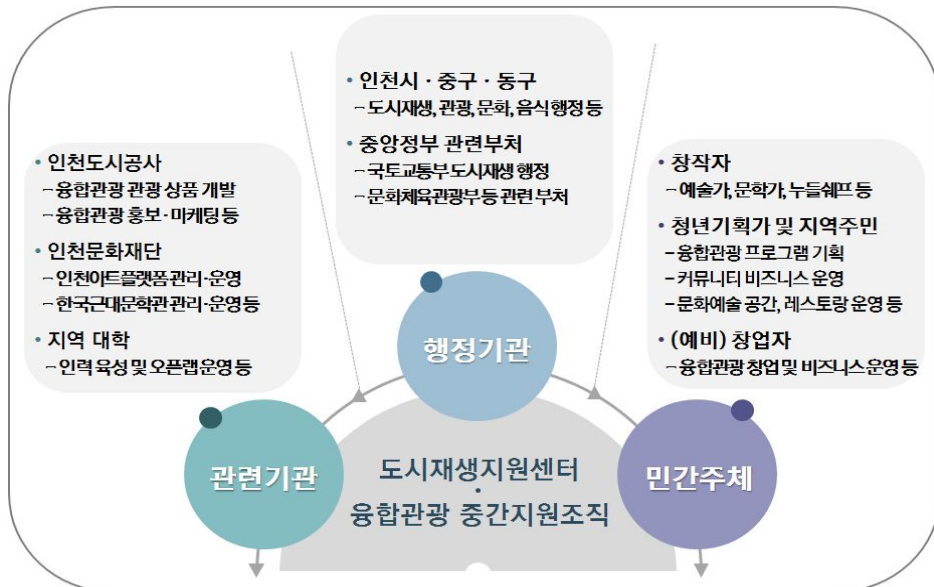
■ 관련 이해주체의 역량 강화와 파트너십 구축

① 관련 이해주체의 역량강화 프로그램 개발

- 개항창조도시 융합관광 관련 이해주체의 역량강화 프로그램은 아카데미 유형과 융합관광 교육을 축제와 연계하는 컨퍼런스 유형으로 구상할 수 있음.
- 아카데미 유형의 역량 강화 프로그램은 도시재생대학과 연계 추진 필요
- 컨퍼런스 유형의 역량 강화 프로그램은 융합관광 정책 및 우수 사례를 학습하고 관련 이해주체 간 교류를 촉진하는 형태로 기획

② 관련 이해주체 간 파트너십 구축

- 관련 이해주체 간 파트너십은 인천시·중구·동구 등 관련 행정기관, 융합관광 영역과 관련되는 인천도시공사·인천문화재단·지역대학 등의 관련 기관, 관련되는 다양한 민간주체 간 협력과 협업이 가능한 형태로 구축될 필요가 있음.
- 일차적으로는 행정단위에서 기존 경계를 해체·재구조화 한 융합행정 필요
- 도시재생지원센터나 융합관광 중간지원조직은 네트워크의 구심점 역할 필요



<그림 9> 개항창조도시 융합관광 파트너십 구조

인천시민 여가활동 활성화 방안

■ 조혜정 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

■ 연구 목적

- 최근 들어 삶의 가치와 목적을 노동이 아닌 여가를 통한 행복에 두고 있으며, 개인의 삶을 보다 윤택하게 해 줄 수 있는 여가문화에 대한 국민적 관심과 인식이 증가하고 있는 실정임.
- 정부차원에서도 국민여가활성화 기본법이 발의되고, 대체휴일제, 문화가 있는 날, 관광주간 선정 등 국가차원에서 여가를 창조경제의 한 축으로 설정하여 내수 활성화를 통한 경기회복과 고부가가치 산업 육성을 도모하고 있는 상황임.
- 인천시 여가정책은 그 초점이 주로 국내외 관광객에만 맞춰져 있어 시민의 생활여가를 지원하고자 하는 정책적 관심은 미흡한 실정이며, ‘시민여가’라는 개념이 명확히 정립되지 않아 관련된 정책사업들이 인천시 산하 부서별로 연속성 없이 추진되고 있는 상황임.
- 따라서, 여가이론 고찰과 정부정책동향 분석을 통해 여가에 대한 개념을 정립하고 인천시민의 여가활동공간에 대한 현황분석과 여가활동에 대한 실태조사 결과를 토대로 인천시민 여가활성화를 위한 정책의 기본방향과 그에 따른 활성화 방안을 제안하는 것이 연구의 목적임.

■ 연구 범위 및 방법

○ 연구의 내용적 범위

- 선행연구 고찰 및 정책동향 분석
- 인천시 여가환경(여가공간 및 시설, 프로그램 현황) 분석
- 인천시민 여가활동 실태 조사
- 정책기본 방향 및 활성화 방안 제안

○ 연구 방법

- 문헌조사 : 여가의 개념 및 기능 관련 문헌고찰, 여가 관련 선행연구 및 현황, 통계자료 검토
- 설문조사 및 인터뷰 : 인천시민 대상 여가활동 실태 조사, 전문가, 관련기관 등 관계자 인터뷰

✧ 연구결과 요약

■ 여가의 개념 및 선행연구

- 여가의 개념은 시간, 활동, 경험적 측면에서 통합적으로 접근하여 여가를 보내는 노력의 다양한 형태를 포함하는 것으로 접근해야 하며, 여가활동 하는데 제약이 되는 요인들을 최소화하고 여가활동의 주체는 개인이지만, 정부 및 지자체는 잠재되어 있는 여가 이용객들에게 자유시간과 주체적인 선택에 입각한 여가활동을 보장해야 할 필요가 있음.
- 여가 행위자의 여가제약 요인에 대한 이론적 검토 결과, 여가의 내재적 제약이나 대인적 제약을 여가 행위자 개인의 문제로 치부할 것이 아니라 여가활동 자체에 대한 흥미 유발을 위한 근본적인 시스템 형성이 중요하며 여가 활동을 사회 구성원들과 같이 할 수 있는 전반적인 사회적 여건을 조성해 나갈 필요가 있으며, 구조적인 제약의 경우 여가 공간 및 여가시설의 확충과 여가활동을 위한 경제적인

지원이 이루어질 수 있는 정책조성이 요구됨.

- 여가 행위자의 개인적 여가활동은 개인의 내·외적 환경요인에 의해 제약과 촉진에 영향을 미침. 일상생활에서 여가활동을 향유하고 여가공간을 통해 지역사회와 커뮤니티를 형성하기 위해서는 여가공간 및 여가활동을 매개로 지역사회와의 관계망 형성이 중요함.
- 이를 통한 행복감은 궁극적으로 개인적인 성장 뿐 만 아니라 여가 환경을 제공하는 지역 발전에도 긍정적인 영향을 미치므로 여가공간과 다양한 여가 프로그램 등 여가 행위자에게 여가기회가 주어져야 하며, 여가활동에 적극적으로 참여할 수 있는 기회를 적극적으로 만들 수 있는 지역 사회의 정책 추진이 필요함.

■ 관련 정책동향

- 여가분야 트렌드 변화를 분석한 결과, 여가는 시간소비, 비생산적인 활동으로 치부되면서 여가 문제는 부차적인 영역으로 간주되어 왔으나, 최근 여가를 개인의 행복의 기본권으로 인식하고 삶의 질 향상 차원에서 보호되어야 하며 그 권리를 보장해야 된다는 입장이 확산되고 있음.
- 가격은 합리적이면서도 감성적 가치를 얻고자 하는 여가 행위자의 욕구를 충족시킬 수 있는 다양한 여가 관련 상품도입이 필요하며, 지역주민들의 일상의 삶 속에서 여가를 향유할 수 있는 생활권 여가공간이 필요하며 기존의 여가공간은 시설물 형태의 물리적 공간에서 교육 놀이, 공연, 체험 등 다양한 프로그램이 결합한 복합 여가공간으로 변화하고 있음.
- 중앙정부차원에서는 여가기본법 제정 및 국정기조로 문화융성을 통한 국민행복을 주요한 정책목표로 제시하고 있으며, 문화체육관광부에서는 생활문화예술 활성화를 위해 생활밀착형 문화센터 및 유희공간의 활용 등 일상생활공간의 여가활동 공간화와 관련된 정책을 추진 중에 있음.
- 인천시 차원에서도 여가 관련 정책 추진의 중요성은 인식하고 있으나, 부서별로 개별적으로 이루어지고 있는 실정이므로, 통합적 관점에서의 정책수립과 집행을 위한 시스템 마련이 시급한 실정임.

■ 인천시 여가공간 현황분석

○ 인천시의 여가환경을 9가지의 유형별로 살펴본 결과 및 정책적 시사점을 요약하면 다음 표와 같음.

- 자연생태-휴양·관람형, 자연생태-교육·체험형
- 역사-탐방·관람형, 역사-교육·모방형
- 문화예술-관람·축제형, 문화예술-교육·참여형
- 생활근린-교환·구매형, 생활근린-사교·교육형, 생활근린-놀이·자치형

〈표1〉 인천시 여가공간 유형별 분석종합

여가공간명	강점 및 잠재력	정책적 시사점	약점 및 위협
자연생태-관람-휴양-교육-체험	1)해양-산림-하천자원 고루 발달 2)농촌/어촌자원 풍부해 가까운 곳에서 시민들의 체험활동 가능 3)해양(도서)요소는 여가자원으로써 매우 희소성 있음(송도갯벌 랍사르습지 지정)	• 해양자연생태자원을 시민들이 이용할 수 있도록 시설, 프로그램, 교통체계 보완 • 시민여가활동 관련 프로그램 간 공간/내용연계를 위해 부처 간 TF협업	1)해양-산림-하천 여가자원의 공간적/프로그램간 네트워킹 부족, 각 부처간 산발적 유사사업 추진 2)산림/해양여가시설·프로그램 참여도가 타시도에 비해 부족
역사전통-탐방-관람-교육-모방	1)고대~근대를 아우르는 역사자원 풍부 2)'08-'12년간 전통예술관련 공연 수 증가 3)강화고려역사재단 설립(고려사 전수목적)	• 고대/중세(고려)/일제시대 및 근대역사별로 특화된 콘텐츠 스토리텔링 필요 • 보유한 역사자원의 적극적 관리보존, 전통예술 분야 종사자의 인천시 거주지원 • 전통문화전승 관련 시설/프로그램 발굴	1)공식문화재 등재수가 전국대비 매우 낮아 자원의 여가활용력 저하 2)유물보존상태, 부대시설 상태 낮음 3)프로그램 수 및 역사전승관련 시설, 관련종사자 거주 수 낮음
문화예술-관람-축제-교육-참여	1)인천문화재단 설립, 인천아트플랫폼 사업으로 예술관심도 증가 2)축제개최 및 각종 문화행사 시 주요테마로 활발하게 추진	• 문화예술인의 인천시내 거주 지원 및 이를 통한 생활밀착형 문화예술 기회 확대 • 인천시민 대상의 상설공연 확대, 시민 문화예술활동 참여 시 혜택제공 • 인천시 문화예술정보 통합창구 구축으로 시민들의 접근성 높임	1)문화예술활동이 주로 방문객 유치와 같은 단발성 프로그램으로 시민향유 어려움 2)문화예술인프라가 각시도 대비 매우 부족 3)프로그램 구성이 주로 공연에 치중되어 다양성 떨어짐
생활근린-교환-구매-사교-교육-놀이-자치	1)기존 유통상권(지하도 및 신규쇼핑지역 개발예정) 2)세계책의수도 유치로 독서문화보급 확대 3)AG유치로 인천시 체육인프라 구축 4)각종 복지시설별 시민(어린이/청소년/여성/노인 등)대상 여가활동 프로그램(교육 및 문화체험) 제공	• 생활밀착형 시장의 활성화, 시설보완 • AG(메가스포츠이벤트) 사후 활용계획 시 시민여가활동 활성화방향 제시 필요 • 다양한 복지시설의 프로그램을 일원화 관리할 수 있는 통합시스템 구축 • 기존의 도시자투리 공간 등을 재활용한 여가시설 구축, 프로그램 발굴	1)복지시설에서 제공되는 각종 다양한 프로그램 간 내용중복, 홍보 및 정보접근성이 떨어져 시민이용률 저조 2)생활체육시설이 타 시도에 비해 매우 부족 3)쉽게 접근할 수 있는 자투리공간의 시설 및 상태 불량

■ 인천시민 여가활동 실태조사

- 인천시민들의 전반적인 여가실태를 파악하고, 인천시민 여가활동 활성화를 위한 정책과제 발굴을 위해 설문조사를 실시함.

<표2> 실태조사 개요

구 분	조사 대상
조사 대상	• 인천시 유동인구 주요지점 10군데를 이동하는 인천시 거주 시민 500인
조사 방법	• 구조화된 설문지를 이용한 개별 면접조사
조사 기간	• 2014.8.22. - 2014.8.29. 약 8일간
유효표본(회수율)	• 총 487/500(97%)

<표3> 인천시민 여가활동 참여실태 종합

설문항목	주요 내용
일반적 여가의향	여가관심도
	• 매우 관심(%), 관심 있음(%)이 전체의 약 56%로 관심도가 높음
	여가참여 현황
	• 소극적 여가참여가 53%로 적극적 여가참여비율(43%)보다 높음 • 연령별로는 50대 이상의 경우 적극적여가 참여도가 낮음
	여가제약요인
일반적 여가의향	• 문항별 5점 만점 중 경제적 여유가 없어서(3.41점) 및 다양한 여가시설 부재(3.41점), 여가시설 및 장소빈약(3.38점)으로 나타남
	여가참여의향
	• 소극적 여가참여자 중 여가제약요인 제거 시 참여의향이 51.5%
일반적 여가의향	여가목적
	• 개인의 즐거움을 위해(17.2%), 스트레스 해소(16.4%), 마음의 안정과 휴식(12.5%) 순으로 나타남 • 인천시내 여가활동 참여자의 경우 스트레스 해소(24.4%)를, 인천시 이외지역 여가활동 참여자의 경우 개인의 즐거움(25.8%)로 목적의 차이가 있음 • 인천시와 참가자들의 경우 '가족 및 친구와 시간을 함께 보내기 위해' 요인이, 인천시내 참가자들의 경우 '대인관계 및 교제' 요인이 두 집단 사이 특수한 차이점으로 나타남
일반적 여가의향	여가활동지역
	• 적극적 여가에 참여하는 인천시민들의 71.5%는 인천시내에서 여가활동에 참여하는 경향

설문항목	주요 내용	
인천시내 여가활동 유무 및 참여현황	인천시내 여가활동 현황	• 인천시내 여가활동 참여자의 경우 한달에 1~2회(40.2%), 한달에 3~4회(29.9%) 순으로 나타남 • 인천시내 여가활동 참여자들은 여가참여 회당 평균 10만원 미만(36.8%), 10~20만원(27.8%) 순으로 금액을 소비 • 여가회당 시간은 3시간(21.8%)이 가장 많았으며 5시간 이내가 전체의 73.9%를 차지함 • 인천시 여가활동 시 동반인 유형은 친구(연인포함)이 53.8%로 높은 비율을 차지하며, 배우자와 함께(27.1%)가 그 뒤를 차지 • 인천시 여가관련 정보 취득경로는 지인(가족, 친구, 동료추천)이 59.8%, 인터넷 광고 및 정보가 16.2%, 스마트폰 등 모바일 어플이 13.7%순으로 높은 것으로 나타남
	인천시 이외 여가활동 현황	• 인천시 이외에서 여가활동을 즐기지 않는 이유에 대한 응답 결과 '여가프로그램 빈약', '여가활동 시설 및 장소빈약', '금전적 혜택 및 할인제공 부족', '접근성 교통문제', '정보부족' 순으로 나타남 • 인천시외 주요 여가활동지역을 조사한 결과 서울(36.4%), 경기(29.6%), 강원(12.9%) 순으로 수도권 인근 타지역으로 주로 이동하는 것으로 나타남
인천시 여가환경 방문현황 및 선호도	인천시 여가환경 평가	• 인천시내 적극적 여가활동 참여자들의 여가활동 참여현황을 유형별로 분석한 결과 '문화예술_관람축제', '생활근린_교환구매', '자연생태_휴양관광'순으로 나타남 • 이러한 주요 여가활동유형은 각 인구통계별, 사회요인별로 약간의 순위별 차이가 있는 것으로 나타나 각 집단별 참여성향이 다른 것으로 볼 수 있음 • 이를 각 프로그램단위로 분석한 결과, 가장 높은 비율을 차지한 것이 '영화관람'(16.57%, 아이쇼핑(8.36%), 오락 및 위락시설 이용(7.8%) 순으로 나타남

설문항목	주요 내용	
인천시 여가환경 만족도	여가 만족도 (불만족 사유)	- 여가만족도가 가장 높은 여가프로그램을 조사한 결과, ‘동창회/동호회/사교모임’, ‘영화관람’, ‘온천/산림욕/등산’ 및 ‘연예공연 관람’ 순으로 각각 5점 만점에 4.04점, 4.03점, 3.90으로 나타남 - 인천시 여가참여자들의 인천시내 여가환경 만족도는 대체로 77.4%가 만족하고 있어 대체로 만족하는 편임 - 반면에 인천시내 여가에 만족스럽지 못한 요인으로는 ‘여가공간, 시설부족’이 28.3%, 경제적 부담이 22.1%, 여가시간 부족이 17.2%의 순서로 높은 비중을 보임
향후 인천시내 여가활동 의향 및 보완개선사항	여가활동 향후 의향	- 향후 인천시에서 적극적 여가활동에 참여한다면(인천시내& 인천시외 여가참여자 모두 해당)희망하는 여가유형은 ‘자연생태_휴양관람’, ‘문화예술_관람축제’, ‘자연생태_교육체험’, ‘역사 전통_탐방관람’, ‘생활근린_놀이자치’ 순으로 나타남 - 특히 인천시 여가참여자는 ‘문화예술_관람축제’가 가장 높은 비율을 차지하는 반면, ‘자연생태_휴양관람’을 인천시외 여가 참여자들은 보다 선호하고 있음 - 인천시에서 희망하는 특정 여가프로그램을 구체적으로 질문한 결과 ‘온천/산림욕/산책/등산 등 휴양’이 14%, 연예공연(쇼, 콘서트) 관람이 13.6%, 캠핑이 12.3% 순으로 도출됨 - 희망프로그램 상위 10순위 중 자연생태_휴양관람/교육체험 활동에 해당되는 프로그램이 50%를 차지함(해수욕장/섬관광, 수상레포츠활동, 유람선/요트/배타기 포함 5항목) - 이는 향후 희망 여가프로그램 선호도에서도 1위가 수상레포츠활동이 4.45점으로 가장 높게 나타났으며, 그 이외 연예공연 관람, 스포츠경기 관람, 연극/무용공연 관람, 생활체육 참여 순
	향후 개선사항	- 전체 표본을 대상으로 인천시민 여가환경 개선사항에 대해 질문한 결과, ‘집근처 여가활동 공간/시설 필요’, ‘질 좋은 여가프로그램 개발’, ‘다양한 여가시설 개방필요’, ‘소외계층 여가생활 지원’ 순의 결과 도출 - 인천시내 여가활동 참여자와 인천시외 여가활동 참여자 간 개선사항에 대한 차이가 나타났으며 인천시내 참여자는 ‘집근처 여가시설 필요’가 가장 높은 반면, 인천시외 참여자의 경우 ‘질 좋은 여가프로그램 개발 필요’로 그 개선사항의 최상위 요건의 차이가 나타남

설문항목	주요 내용	
향후 인천시내 여가활동 의향 및 보완개선사항	기타	• 인천시민들의 노동/여가인식 조사 결과 시민들의 여가에 대한 선호가 노동선호보다 월등히 높음(78% 대 22%) • 노동-여가선호경향이 여가관심도에 미치는 영향과 여가활동유형, 여가참여의향에 미치는 영향을 살펴본 결과 모두 미미한 수준에서 양의 상관관계¹⁾를 보임 • 이는 여가관심도가 여가활동 및 여가의향에 미치는 영향이 역시 미미한 양의 상관관계를 보이는 것을 통해, 간접적으로 시민들의 인식(관심도, 여가선호경향)이 참여수준을 작게나마 결정하는 것으로 유추할 수 있음

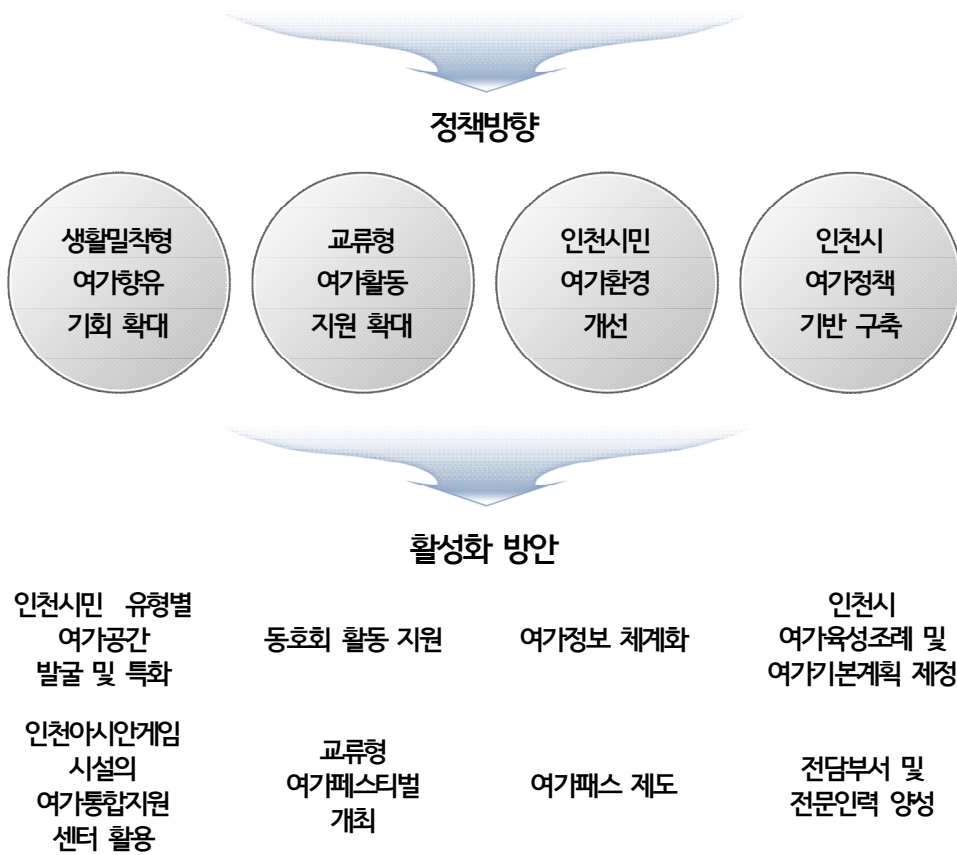
■ 정책 기본방향 및 활성화 방안

○ 종합분석 결과를 토대로 인천시민 여가활동 활성화 정책의 기본방향과 활성화 방안을 다음과 같이 제안함.

- 여가정책의 궁극적 목표는 ‘삶의 질 향상’이 설정되어야 하지만, 인천시 여가정책 목표는 보다 시정운영 방향과의 정합성과 정책대상의 구체성이 담보되어야 하므로, 본 연구에서는 ‘여가향유 생활화를 통한 행복한 인천시민’으로 설정하고 이에 따른 정책의 기본방향을 제안함.

1) 결과값이 음의 수치를 보인 것은, 설문문항의 정렬방식의 차이(한 문항은 오름차순/ 한 문항은 내림차순에 의한)로 생긴 결과로써, 실제로 그 관계는 양의 상관을 갖는 것과 같음

여가향유 생활화를 통한 행복한 인천시민



<그림> 인천시 여가정책 기본방향 및 활성화 방안

국제행사 주요 유형 및 사례 연구

■ 심진범 : 도시경영연구실 선임연구위원



연구개요

- 이 연구는 인천시가 향후 국제행사 발굴·검토 시 참조 가능한 국제행사의 주요 유형 및 사례 정리를 목적으로 수행함.
 - 아시아경기대회 경기장 시설 활용에 참조 가능한 연구 수행의 특성을 감안하여 지역체육이벤트에 대해서도 연계 검토함.
- 연구에서는 개최목적과 내용에 따라 국제경기대회, 국제박람회·전시회, 문화예술형 국제행사, 청소년 국제교류 등으로 유형화하여 국제행사의 개념 및 특성과 주요 사례를 살펴봄.
 - 아시아경기대회 경기장 시설 활용에 참조 가능한 연구 수행의 특성을 감안하여 지역체육이벤트에 대해서도 연계 검토
- 국제경기대회는 세계경기대회와 아시아지역 경기대회로 구분할 수 있으며, 최근에는 유스올림픽이나 청소년아시아경기대회 등과 같은 청소년 국제경기대회가 신설되는 특징을 보임.
- 국제박람회·전시회는 국제박람회 기구(BIE) 박람회, BIE 승인 박람회, 국제전시연합(UFI) 인증 전시회, 산업통상자원부 인증 전시회 등으로 구분할 수 있음.
 - 최근 개최된 2012 여수세계박람회는 국제박람회 기구(BIE)가 공인한 인정박람회,

2013 순천만 국제정원박람회는 BIE가 공인한 국제원예생산자협회(AIPH) 승인 박람회, 지속적으로 개최 중인 고양국제꽃박람회는 산업통상자원부의 국제전시회 인증을 획득한 전시회

- 문화예술형 국제행사는 국제영화제, 비엔날레, 국제음악 페스티벌이 대표적이며, 1~2년을 주기로 지속적으로 개최되는 특징을 보임.
- 청소년국제교류는 한·중·일 청소년교류, 국제 청소년 교류, 국제 청소년 지역 축제 등으로 구분할 수 있으며, 교류사업의 주요 내용으로 스포츠가 활용되는 특징이 있음.

❖ 국제행사 유형별 사례 검토결과 종합

- 검토한 국제행사는 개최 특성을 따라 국제 경쟁을 통해 유치가 필요한 국제 행사, 지자체 경쟁을 통해 유치가 필요한 국가·민간단체 행사, 일정 요건 충족 후 국제전시연합 등의 인증을 받는 지자체 행사, 자체 개최가 가능한 행사로 분류할 수 있음(<표> 참조).

<표> 국제행사 검토 결과 종합

유형	주요 사례	주체	주기	차기 개최년도
1. 국제경기대회	① 올림픽	국제올림픽위원회(IOC)	4년	(하계)2016 (동계)2018
	② 장애인올림픽	국제장애인올림픽 위원회(IPC)	4년	(하계)2016 (동계)2018
	③ 유니버시아드	국제대학스포츠 연맹(FISU)	2년	2015
	④ 유스올림픽	국제올림픽위원회(IOC)	4년	(하계)2014 (동계)2016
	⑤ 월드컵	국제축구연맹(FIFA)	4년	2018
	⑥ 세계선수권대회	종목별 국제 연맹	1~4년	-
(2)아시아 지역	① 아시아경기대회	아시아올림픽 평의회(OCA)	4년	(하계)2019 (동계)2017

유형		주요 사례	주체	주기	차기 개최년도
	경기대회	②장애인아시아경기대회	아시아-태평양양장애인 경기연맹(FESPIC)	4년	2019
		③청소년아시아경기대회	아시아올림픽 평의회(OCA)	4년	-
		④장애청소년아시아경기 대회	아시아장애인올림픽 위원회(APC)	4년	-
		⑤동아시아청소년경기대회	동아시아경기대회 협의회(EAGA)	4년	2019
2. 국제 박람회 · 전시회	(1)국제 박람회	① 국제박람회기구(BIE) 박람회	국제박람회기구(BIE)	(등록)5년 (인정)3~5년	(등록)2015 (인정)2017
		② BIE 승인 박람회	BIE 승인 국제 협회	1~2년	-
	(2)국제 전시회	①국제전시연합(UFI)인증 전시회	자체 개최 및 인증	1년	-
		②산업통상자원부(MOTIE) 인증 전시회	자체 개최 및 인증	1년	-
3. 문화예술형 국제행사		①국제영화제	자체 개최	1년	-
		②비엔날레	자체 개최	2년	-
		③국제음악 페스티벌	자체 개최	1년	-
4. 청소년 국제교류		①한·중·일 청소년 교류	정부기관	1년	-
		②국제 청소년 교류	청소년 민간단체	1년	-
		③국제 청소년 지역 축제	자체 개최	1년	-
5. 기타 이벤트	(1)지역 체육 이벤트	① 지역 내 체육 시설 프로그램	자체 개최	상시	-

<표> 우측계속

유형	주요 사례	특징	개최 특성 ¹⁾	
1	(1)	①	• 5개 대륙 순환개최 / 7년 전 개최지 선정 • 2022년(동계)와 2024년(하계) 개최지 미선정 • 하계올림픽은 서울('88), 북경('08), 도쿄('20)에서 개최, 동계올림픽은 삿포로('72), 나하노('98), 평창('18)에서 개최	A
		②		A
		③	• 대륙별 순환개최 / 6년 전 개최지 선정 • 2021년(하계/동계) 개최지 미선정 • 하계유니버시아드는 대구('03), 광주('15)에서 개최	A
		④	• 대륙별 순환개최 / 4년 전 개최지 선정 • 2024(동계)와 2026(하계) 개최지 미선정 • 하계유스올림픽은 싱가포르('10), 난징('14)에서 개최 • 기존 경기장 시설 이용, 예산 3천만 달러, 문화 교육 프로그램 운영 등	A
		⑤	• 대륙별 순환개최 / 12년 전 개최지 선정 • 2026년 월드컵 개최지 미선정 • 2002년 한국과 일본에서 공동 개최	A
		⑥	• 연맹 회원국 순환개최 / 2~6년 전 개최지 선정 • 대구세계육상선수권대회('11)와 충주세계조정선수권대회('13) 개최	A
	(2)	①	• 아시아 내 순환개최 / 6~7년 전 개최지 선정 • 2023년 개최지 미선정	A
		②	• 인천('14)을 포함, 서울('86), 부산('02)에서 개최	A
		③	• 아시아 내 순환개최 / 9년 전 개최지 선정 • 2025년 개최지 미선정 • 싱가포르('09), 난징('13)에서 개최	A
		④	• 아시아 내 순환개최 • 2017년 개최지 미선정 • 홍콩('03), 도쿄('09), 쿠알라룸푸르('13)에서 개최	A
		⑤	• 동아시아 9개국 순환개최 / 2019년 신규대회 개최 • 중국 항저우, 대만 타이베이, 몽골 울란바토르가 유치 경쟁 중	A
2	(1)	①	• 국제박람회기구(BIE) 총회에 등록 또는 승인한 비상업적 박람회 • 등록박람회는 8년, 인정박람회는 5년 전 개최지 선정 • 국가 단위로 유치하며, 6주~6개월 개최, 등록박람회 전시장 건설장비는 참가국이 자비부담	A
		②	• BIE로부터 국제공인박람회 개최를 승인 받은 협회가 승인하는 박람회 • 국가 간 경합유치 또는 승인을 받아 개최하며, 국가 단위로 박람회 참여	A
	(2)	①	• 지방자치단체 또는 민간단체가 자체적으로 개최	C
		②	• 인증기관의 일정 조건 충족 후 신청하며, 심사를 통해 인증	C
3		①	• 영화제는 필름페스티벌, 영화상, 쇼케이스로 구분 • 국내 국제영화제는 서울, 부산, 부천 등 지방자치단체가 자체적으로 개최 • 인천에서는 인천여성영화제, 인천인권영화제를 매년 개최	D
		②	• 비엔날레는 2년마다 개최되는 미술 전시 행사 • 국내에서는 광주, 청주, 경기, 부산 등에서 개최	D

유형	주요 사례	특징	개최 특성 ¹⁾
	③	• 국제음악 페스티벌은 록, 크로스 장르 등의 음악제로 국내에서 30여개 개최 • 지방자치단체 또는 민간기업이 2~3일 단위로 개최 • 인천시는 2006년부터 펜타포트 록 페스티벌을 개최	D
4	①	• 국가 간 협의에 의한 정부기관 중심 국제교류 • 한·중·일 순환 개최하며, 지방자치단체가 유치 • 한·중·일 청소년 우호의 만남('09, '12)개최, 한·중 청소년 스포츠 교류(매년 7월), 한·중 청소년 특별교류(매년 중국 청소년 500명 초청)	B
	②	• 청소년 민간단체가 자체적으로 또는 정부 지원을 받아 개최하며, 지방자치단체가 유치 • 국제야영대회는 3천명~1만명 규모로 개최	B
	③	• 지방자치단체가 자체적 또는 정부의 지원을 받아 개최 • 축제 프로그램은 국제교류캠프 등 참가 청소년 간 교류의 기회 제공	D
5	(1)	① • 경기장 내 지역민을 위한 아마추어 스포츠팀 리그전 연중 진행 • 대상은 남성인 3~14세 유아·어린이·청소년 등 • 리그전 외 관련 교육 프로그램 제공	D

주1) A는 국제 경쟁을 통해 유치가 필요한 국제 행사, B는 지방자치단체 경쟁을 통해 유치가 필요한 국가민간단체 행사, C는 일정 요건 충족 후 국제전시연합 등의 인증을 받는 지방자치단체 행사, D는 자체 개최가 가능한 행사

김찬삼 세계여행박물관 건립 기본방향 연구

■ 조혜정 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

■ 연구배경 및 목적

- 김찬삼 교수의 세계여행과 관련한 역사적·문화적 가치 고찰과 기 추진예정인 영종역사관 및 영종하늘도시 관련 계획 내용 분석, 관련사례 분석을 통해 관련 사업의 통합 및 연계 추진의 기본방향과 도입기능을 제안 하는 것이 연구의 목적임.
- 세부적인 도입시설, 시설계획 및 규모, 사업비, 수요 및 파급효과 등에 대해서는 추후 연구에서 진행될 사항이며, 정책적 판단을 위한 기초자료 제시

■ 연구범위 및 방법

- 문헌연구 및 현장조사
 - 김찬삼 교수 관련 문헌자료 및 영종도 관련 자료 검토
 - 영종역사관, 김찬삼 박물관 부지 및 주변지역 현장 조사
- 관계자 인터뷰 및 협의
 - 박물관 및 문화시설 관련 관계자 등 인터뷰 및 자문 실시
 - 인천시청 문화재과, 중구청 문화예술과 관계자 현장조사 및 협의

■ 연구의의와 한계

- 인천시와 중구청에서 개별적으로 진행 중인 사업계획의 연계 추진을 제안하여 시 예산의 효율적 활용과 사업추진의 효율성을 고려한 정책판단의 기초적인 자료를 제공하였다는 점에서 연구의 의의가 있음.
- 그러나 정책연구과제의 한계로 인해 해당부지와 주변여건에 대한 정밀한 조사, 도입시설, 시설계획 및 규모, 사업비, 수요 및 파급효과 등에 대한 구체적인 실행계획을 다루지 못하고 있으므로 향후 기본계획 수립이 필요한 것으로 판단됨.

정책적 제언

■ 김찬삼 교수의 여행사적 가치에 대한 전문적 가치 평가 전제

- 김찬삼 콘텐츠의 활용에 있어서 핵심 콘텐츠인 김찬삼 교수의 유품 및 유물에 대한 가치평가가 우선적으로 이루어져야함. 따라서, 이에 대한 상세한 목록 작성과 더불어 전문가들의 객관적인 자문과 평가가 전제되어야 할 것임.
- 따라서, 김찬삼 교수에 대한 대중적 인식과 여행사적 가치 및 의의에 대한 학술적이고 공론화된 논의과정을 통해 가치평가를 공론화하고, 공공부문과 민간부문의 역할 및 사업방향에 대한 논의구조를 마련할 필요가 있음.

■ 유사사업의 연계를 통한 사업 추진의 효율성 강화

- 인근 지역임에도 불구하고 개별적으로 추진되고 있는 영종역사관, 김찬삼 세계여행박물관 사업의 재검토를 통해 사업 추진의 효과성을 제고하기 위해서는 종합적 관점에서 개발방향과 콘텐츠 구성에 대한 접근이 필요하므로, 관련 부서간 협의를 통한 기본계획 수립이 선행되어야 할 것으로 판단됨.
 - 예산이 확보되어 기 추진 중인 영종역사관을 박물관 기능으로 부여하고, 기존 영종의 역사에 대한 전시 뿐만 아니라 세계여행의 선구자인 김찬삼 교수와 세계여행 테마를 특별관 형태로 운영하는 것을 검토해 볼 필요가 있음.
 - 기존 김찬삼 세계여행박물관 부지는 세계여행과 문화예술 테마의 복합문화공간으로 조성하여 인천국제공항 개항 이후 한국의 관문(關門)으로 부상한 영종에 한국의 역사와 문화를 조망하는 문화·관광시설로 활용하는 방안을 제안함.

■ 역사, 여행, 이야기를 테마로 한 복합문화공간 조성

- 영종의 과거와 현재를 스토리텔링 방식으로 관람객이 흥미롭게 콘텐츠에 접근하는 공간 구상이 필요한 상황에서 영종 지역에 새로운 지역성과 장소성을 부가적으로 만들어 내기 위해 ‘역사, 여행, 이야기가 있는 트래블 파크’라는 주제를 중심으로 한 복합공간 조성을 제안할 수 있음.
- 도입기능 및 도입시설 제안 예시는 다음 표와 같음.

<표> 도입기능 및 도입시설 검토내용

도입기능	도입시설	세부내용	비고
역사·교육	영종역사관	•기획전시실, 체험전시실 •다목적실 •수장고, 관리실 등	기 추 진 사업
여행·문화	세계여행문화관	•각국 문화원 연계 분점 설치 •여행문화사 전시 •여행관련 테마별 전시 기획	
	여행교류센터	•여행작가, 여행동호회, 문화예술가 교류 공간 •배낭여행 캠프 기획 •여행사, 문화예술단체 유치	
	여행도서관, 북카페	•지역별, 테마별 자료, 도서, 멀티 미디어 자료 구비 •여행북카페 조성(여행동호회 연계)	
체험·놀이	페스티벌 플라자	•프롬나드콘서트, 야외 전시 •벼룩시장, 오픈마켓 개최 •영화상영	
	세계여행놀이터	•어린이 대상 체험시설 •세계주요 여행지 미니어처	
	예술문화가든(숲), 게릴라가든	•지역주민, 방문객, 문화예술가가 함께 만드는 공간 조성	
전망·편의	전망휴게데크	•휴식 및 휴게용 전망대 •예술전망대	
	여행카페	•전망 및 조망을 위한 휴게공간 •만남의 장소, 휴식공간	
	뮤지엄샵	•영종역사관 및 여행관련 콘텐츠를 문화예술과 접목한 다양한 기념품 등 판매	

동인천 역세권 지하도상가 활성화 방안

■ 조혜정 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

■ 연구배경 및 목적

- 인천지역에는 5개 역세권을 중심으로 총 15개의 지하도 상가가 분포되어 있으나, 원도심의 기능 쇠퇴 및 인구 감소, 소비패턴의 변화 등으로 주변 상권 및 상가 활성화의 기본방향 정립이 필요한 상황에서 인천광역시 시설관리공단에서는 2013년 인천광역시 지하도 상가 활성화 방안 연구용역을 수행한 바 있음.
- 그러나, 전체 상가를 중심으로 연구를 수행하여 개별 지하도 상가별 집객을 위한 전략방향 제시에 있어 한계가 있는 바, 도시재생축인 동인천을 중심으로 한 동인천 역세권 지하도 상가 활성화를 위한 방안 제시가 선행적으로 필요한 상황임.
- 따라서, 동인천 역세권 지하도상가의 현황분석과 정부정책 동향 분석을 통해 지원 가능한 수단을 검토하고 집객력 강화를 위한 활성화 방안을 제시하는 것이 연구의 목적임.

■ 연구범위 및 방법

- 문헌연구 및 현장조사
 - 지하도 상가, 정부지원 사업에 대한 문헌자료 검토
 - 동인천 역세권 지하도 상가 5개소 및 주변지역 현장 조사

○ 관계자 인터뷰 및 협의

- 동인천 역세권 지하도 상가 상인회 간담회
- 인천광역시 시설관리공단 관계자 현장조사 및 협의

■ 종합분석 결과

○ 지하도상가의 기능 변화에 따른 상권 활성화 전략 수립 필요

- 지하도 상가는 지하보도와 의존적인 관계에서 독립적인 시장으로서의 역할이 증대되고 있는 상황에서 지역특성과 자산을 활용한 새로운 특화전략 수립의 필요성이 제기됨.
- 지역주민, 외부 관광객 등 새로운 소비계층 확대를 위한 새로운 기능과 역할의 부여가 필요함.

○ 상인 자생력 강화와 민관협력을 통한 상권활성화 강조

- 상권활성화의 성패는 주체가 결정하므로 시장구성원의 자발적 의지가 높고 객관적 기준에 의해 성장가능성이 높은 상권을 우선적으로 살릴 수밖에 없는 상황임.
- 동인천 역세권 지하도 상가 상인들의 경우에도 외부 환경변화에 따른 변화의 필요성에는 공감하고 있으나, 구체적인 수단과 방법에 대한 교육과 인식이 부족한 상황에서 공통된 목표와 전략이 부재한 상황임.
- 실제 추진 가능성을 확보를 위한 보다 강력한 방법 도입이 필요함으로 외부 전문가, 전문기관과의 협력을 통해 지속가능한 역량강화 사업 추진 필요

○ 특성화 및 주변지역 자원과의 연계성을 통한 지하도상가 활성화 필요

- 동인천 역세권 지하도 상가는 동인천역 상권, 신포시장 인접지역의 대표적인 원도심 상권으로서의 역할을 해왔으나, 최근 원도심의 인구감소, 학교 이전으로 인한 학생 수요 감소, 동인천역 쇼핑몰 중단 등으로 인해 상권이 침체되어 있는 상황임.
- 그러나, 주변 재정비촉진계획 및 도시환경정비사업 등으로 배후인구 증가, 도로망 정비 등으로 지역중심상권으로 성장이 예상되며, 동인천역 북광장 조성, 개항창조도시 조성, 인천항 크루즈선 운행 확대, 신포국제시장 조성 등으로 향후 관광객 유입 증가가 예상되는 지역임.
- 5개 지하도상가 특화 이미지 및 연계성 확보가 필요하며, 핵심 집객공간의 확보 및 일부 시설개선 및 편의시설과 휴게시설에 대한 보완이 필요한 상황임.

❖ 정책적 제언

■ 동인천 역세권 지하도상가 민관협의체 구성 및 상인역량 강화

- 전통시장 및 상점가 활성화의 가장 기본적이고 중요한 전제조건이 사업추진 조직의 활성화와 상인의 사업추진 역량 강화임.
- 현재 조성된 동인천 역세권 발전협의회는 상인회 중심으로 이루어져 있으므로 상인대표, 지역주민, 중구청 등 관계기관(인천도시공사 등), 시의회, 전문가 등이 참여하는 민관협의체로 구성
 - 역할 및 기능 : 동인천 역세권 지하도상가 사업방향에 관한 논의, 중앙정부 및 지자체 지원사업 추진, 공동사업 발굴 및 추진
- 상인역량 강화 및 인식 확산을 위한 사업 추진으로 사업의 주체로서의 자신감과 경험 형성 필요
 - 맞춤형 상인 교육(중국어 교육, 문화교육 등), 상인 및 상가 스토리 발굴하고 이를 중앙광장(오거리 광장) 전광판을 제작하여 상인 및 상점가 영상콘텐츠 제작 및 상영하여 점포별 명소화

■ 중심광장(오거리 광장)의 집객력 강화

- 동인천 역세권 지하도 상가는 5개 상가가 방사형으로 분절되어 있어, 핵심 집객 공간 및 고객 휴게공간이 부족함.
- 현재 오거리 광장으로 불리우는 광장을 동인천 역세권 지하도상가의 핵심 거점 공간으로 활용할 필요가 있음.
- 광장이 지하도 상가의 허브 기능을 담당할 수 있도록 조성하고 오픈 스페이스로 조성하되 공모를 통해 광장의 명칭을 개선하도록 함.
- 종합안내표지판, 전광판(벽면 스크린), 고객 쉼터, 포토존 등을 설치하고 이를 이벤트 공간으로 활용토록 함
 - 상인 및 지역주민 참여시장(프리마켓) 개최

- 동인천 역세권 지하도 상가 재고정리 세일(매월 마지막 주 금요일) 기획 : 동인천 역세권 오거리 광장 조성 준공 이벤트로 개최 이후 상설 개최 검토
- 수선상가가 밀집한 지역 대상 수선과 관련된 이벤트 개최
- 상인 패션쇼 개최 : 동인천 역세권 지하도 상가의 의류를 활용

■ 지역자원과 문화가 연계된 문화관광형 지하도 상가 조성

- 지하도 상가 인근 지역은 인천항, 개항장, 자유공원, 신포시장, 특화음식거리 등 문화관광자원과의 연계가 용이한 지역이며, 동인천 북광장 조성사업, 개항창조도시 조성 사업 등으로 인해 관광객의 증가가 예상되는 지역이므로 지역문화관광자원과 연계된 프로그램 개발로 상권 활성화와 연계 추진 필요
- 동인천역세권 탐사프로그램 개발
 - 동인천역세권 지하도상가와 인근 신포시장, 개항장 일대, 차이나타운을 연계한 도보 프로그램 개발
 - 공동마케팅 사업과 연계하여 스탬프 이벤트 사업 추진. 주변지역 연계 방문시 할인 혜택 부여
- 지하도 상가내 공점포에 대한 활용방안 마련 필요
 - 청년창업공간 또는 문화예술 작업공간으로 임대하여 지하도 상가 활력 조성과 더불어 커뮤니티 공간으로 활용
 - 현재 인천시 통상진흥원에서 추진 중인 휴띠크 사업과 연계하여 공점포 공간을 휴띠크 전시장 및 체험공간으로 조성하여 관광객 유치 검토

■ 공동마케팅을 통한 연계 전략

- 고객 및 매출 증대를 위한 이벤트, 홍보사업, 특화사업, 특가판매 판촉·홍보 등 다양한 마케팅 사업 추진을 통해 동인천 역세권 지하도 상가의 경쟁력 강화를 통한 상권 활성화 추진
- 5개 상가의 정체성을 대표할 수 있는 브랜드 부재하므로 동인천 역세권 지하도상가의 명칭, 브랜드, 캐릭터 등 독특한 상징 개발

-
- 기존의 안내지도 및 홍보 팜플렛과는 달리 지하도 상가의 자원과 문화적 요소를 종합한 동인천 역세권 지하도상가 시장지도, 가이드북 및 브로셔를 제작하여 주요 관광지 등에 배포
 - 동인천 역세권 지하도상가 및 인근 지역 정보제공 및 홍보수단으로서 온라인 커뮤니티 구축 사업 시행
 - 홈페이지 구축, 어플 개발을 통해 쌍방향 커뮤니케이션 시행
 - 중국 관광객을 타겟으로 한 중국소셜 네트워킹 매체인 웨이보 연계연구개요

인천 MICE 활성화를 위한 유니크 베뉴 활용에 관한 연구

■ 조혜정 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

■ 연구배경 및 목적

- 최근에는 MICE 행사 개최 시 리셉션, 만찬 등의 부대행사와 더불어 행사 자체를 컨벤션 센터가 아닌 독특한 장소(Unique Venue)에서 개최하는 것을 선호하는 경향이 있음.
- 인천만의 특색을 담은 유니크 베뉴의 발굴과 활용을 통해 MICE 개최지로서의 경쟁력 및 매력도를 강화를 위한 전략 수립이 필요한 상황에서 인천의 역사성과 장소성을 대표하는 유니크 베뉴의 조사 및 발굴, 활용 시스템에 대한 선행적 검토가 필요한 상황임.
- 따라서, 인천만의 특색을 담은 유니크 베뉴의 발굴 및 활용을 위한 기초 조사와 활용방안 제안이 연구의 목적임.

■ 연구범위 및 방법

- 문헌연구 및 현장조사
 - 유니크 베뉴의 개념 및 유형에 대한 문헌자료 검토
 - 유니크 베뉴 관련 국내외 사례조사(인터넷, 문헌자료)
- 관계자 인터뷰 및 협의

- 서울관광마케팅, 서울시 유니크 메뉴 담당자, 인천도시공사 컨벤션뷰로 담당자 인터뷰
- 한국관광공사 등 관련 전문가 자문

■ 종합분석 결과

- 국내에서도 유니크 메뉴의 활용은 지속적으로 증가하고 있는 추세이나, 지역별로 유니크 메뉴를 지정하는 기준이 상이하고, 시설유형을 분류하는 방식도 상이하므로 시설유형, 개방여건, 개방원칙 등에 대한 객관적인 기준 마련 필요함.
- 국내 유니크 메뉴 활용사례를 살펴보면, 고궁, 역사유적, 스포츠시설, 전시, 공연 등 여가시설 등이 유니크 메뉴로 활용된 사례가 있었으며, 주로 공공시설의 활용이 많고, 환영리셉션, 만찬장소 등 연회 장소로 활용되고 있음.
- 민간시설 등 중 크루즈선, 개인 미술관, 전시장 등이 유니크 메뉴로 활용된 사례가 있었지만, 만찬행사, 야간행사 등 소규모 부대행사 중심으로 단시간 활용된 경우가 대부분임.
- 외국의 유니크 메뉴와 관련한 사례를 분석한 결과 대부분이 지역별 유니크 메뉴 협회를 중심으로 한 민간의 자발적인 운영이 특징적임.
- 협회운영을 통한 공급 및 수요측면의 체계적인 유니크 메뉴 관리
- 유니크 메뉴 협회는 회원가입비·연회비·홍보비 등으로 자체적 운영
- 민간협회 중심으로 전용 웹사이트를 운영하고 있으며, 장소 및 시설에 대한 정보 제공, 매칭서비스, 뉴스레터 발간 등의 업무를 수행하고 있음.
- 인천도시공사 컨벤션뷰로에서는 인천시 유니크 메뉴 가능 예상시설 43개소²⁾를 한국관광공사가 조사하는 예비조사에 제안하였으나, 한국관광공사에서는 기준에 부합하는 21개소를 선정하여 현재 조사를 추진 중에 있음.
- 그러나, 현재 해당 시설들이 유니크 메뉴에 대한 인식 부족 및 필요성에 대한 공감대가 형성되지 않아 조사에 어려움이 있는 실정임. 일부 조사대상시설에서는 기존 시설의 운영목적과 운영형태, 인력 문제 등으로 해당 시설의 유니크 메뉴

2) 2014년 9월 기준, 인천도시공사 자체검토 기준

활용에 대해 다소 부정적 견해를 나타내고 있는 실정임.

- 따라서, 향후 선정기준 및 대상시설에 대한 객관적인 검토를 통해 이용가능한 시설의 풀을 만들고 이에 대한 추가적인 현장 보완조사를 실시하여, 인천시 유니크 메뉴에 대한 DB를 구축할 필요성이 제기됨.

❖ 정책적 제언

■ 유니크 메뉴에 대한 인식 개선 및 조사발굴

- 유니크 메뉴에 대한 인식 개선과 참여를 유도하기 위해 ‘인천 유니크 메뉴 공모’를 추진하여 민간시설 및 관련기관의 참여를 적극적으로 유도함.
- 선정된 유니크 메뉴에 대해서는 인천 MICE Alliance 가입을 우선적으로 추진하고, 홈페이지 내 유니크 메뉴 페이지를 통한 정보제공 및 홍보물 제작, 해외 MICE 박람회 및 설명회 참가 시 홍보 및 마케팅 지원
- 인천 유니크 메뉴 가능시설 지속적 조사·발굴 및 조사 정례화
 - 현재 조사 중인 유니크 메뉴 가능시설 조사는 1단계 현황 파악을 위한 조사이므로 향후 별도의 기준을 수립하여 계속사업으로 유니크 메뉴에 대한 조사사업을 정례화하여 추진
- 인천 Unique Venue 현황 및 정보에 대한 내용을 가이드북으로 제작하여 MICE 행사 주최자 및 기관 담당자를 대상으로 배포하도록 함.
- 오프라인 책자뿐만 아니라 인천컨벤션뷰로 홈페이지 및 제안된 유니크 메뉴 협회 홈페이지에도 게재토록 함.

■ 유니크 메뉴 운영 및 관리 시스템화

- 인천시 유니크 메뉴 DB 구축 및 웹사이트 구축
 - 유형별, 지역별 조사를 통해 DB를 구축하고 웹사이트를 구축하여 행사주최자에게 정보 및 이용편의를 제공하도록 함. 정기적인 업데이트를 통해 관리체계 마련 필요

- 행사목적, 행사유형, 인원 등을 입력하면 해당 메뉴의 검색결과 제공뿐만 아니라 예약이 가능하도록 원스톱 서비스 제공 필요

○ 인천 유니크 메뉴 협회 설립 지원

- 초기에는 현재 운영 중에 있는 인천 MICE Alliance의 분과 형태로 활동을 지원하며, 단계적으로 협회 설립을 지원하는 것을 검토할 필요가 있음.

○ 관련 조례 개정으로 유니크메뉴 활용에 대한 제도적 근거 마련

- ‘인천광역시 마이스산업 육성에 관한 조례’를 개정하여 ‘유니크 메뉴의 활용 및 지원’과 관련된 조항을 추가하여 제도적 근거를 마련토록 함. 유니크 메뉴의 개념 및 지정기준, 시설 개방 및 지원방안 등에 대한 내용 명문화

■ 인천 유니크 메뉴 특화상품 개발 및 마케팅

○ 유니크 메뉴 유형별·대상별 특화상품 개발

- 인천의 지리적, 역사문화적 특징을 활용한 유니크 메뉴 사례로는 해양도시와 개항도시로서의 도시 정체성을 나타낼 수 있는 장소로서 섬, 항만 등을 활용한 선상 마이스, 개항장 일대 근대역사공간의 활용을 통한 상품 개발이 필요함. 또한 아시안게임 시설의 활용한 유니크 메뉴 상품 개발을 통한 차별화 추진
- 인천시의 유니크 메뉴의 특성에 따라 해양형, 역사문화형, 레포츠형으로 구분하고, 소규모 회의, 만찬 및 연회, 팀빌딩 상품 등 대상별 상품 개발

○ 캠퍼서 실시

- 개발된 인천 유니크 메뉴 특화상품을 행사주최자, PCO업체, 언론기관, 여행사 관계자 등을 대상으로 캠퍼서를 실시하여, 인천시의 유니크 메뉴에 대한 정보 제공과 더불어 네트워크 구축을 통한 마케팅 효과 기대



2014년도 연구결과 요약집

사회복지분야

■기본연구과제

인천광역시 '지역' 사회복지사업 개발 방향 연구

■정책연구과제

보훈대상자 지원 관련 지자체 역할 비교 연구

사회적 자원 개발을 위한 인천광역시 자활기업 현황 연구

■기획연구과제

시간선택제 일자리 창출을 통한 사회복지분야 일자리 확대 가능성 연구

자활사업 활성화를 위한 인천광역시자활센터 법적 형태 연구

인천광역시 비수급 빈곤계층에 대한 소득보장 방향에 관한 기초연구

인천광역시 ‘지역’사회복지사업 개발 방향 연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구목적

- 본 연구는 인천광역시 사회복지 사업과 예산을 분석하고, 이를 중앙정부의 사회복지정책의 흐름에서 해석하고, 또한 다른 주요 광역지자체와 비교함으로써 인천광역시 ‘지역’사회복지사업의 특성을 확인하고, 민선6기에 시행될 수 있고, 또한 「제3기 지역사회복지계획」에 포함될 수 있는 ‘지역’사회복지사업의 개발 방향을 제시하고자 함.
- 이에 따라 본 연구는 다음과 같은 세부 연구 목표를 제시하고자 한다.
 - 첫째, 사회복지분야 보편사업과 지역사업 구분에 대한 분석
 - 둘째, 중앙정부 사회복지정책의 흐름 분석
 - 셋째, 2002년~2014년 인천광역시 사회복지분야 사업 및 예산 분석
 - 넷째, 2012년~2014년 인천광역시 및 주요 광역지자체의 사회복지분야 사업 및 예산 비교분석
 - 다섯째, 인천광역시 사회복지·보건의료 담당 공무원, 사회복지시설 종사자 및 사회복지 전문가 대상 설문조사를 통한 분야별 사회복지정책의 중요도와 실행도 분석
 - 여섯째, 인천광역시 ‘지역’사회복지사업의 방향 및 주요 사업 제시

❖ 연구결과 요약

○ 보편사업과 지역사업

- 『사회복지사업법』의 의미에서 “보편사업”과 “지역사업”의 구분
 - 국가가 실시하는 사회복지사업과 국가가 아닌 지역사회차원에서 실시되는 사회복지사업을 구분
 - 국가가 실시하는 사회복지사업은 지역구분 없이 우리나라 전체에서 국민들을 대상으로 일반적으로 실시하는 사회복지사업이라는 의미에서 “보편사업”으로 구분함.
 - 국가가 아닌 지역사회차원에서 실시되는 사회복지사업은 특정 지역에서 해당 지자체가 지역주민을 대상으로 실시하는 사회복지사업이라는 의미에서 “지역사업”으로 구분함.
- “보편사업”과 “지역사업”의 구분
 - 첫째, 보편사업의 대상은 거주지역과 무관하게 전 국민이 되지만, 지역사업은 해당 지자체에 거주하는 지역주민임.
 - 둘째, 이러한 의미에서 보편사업의 적용 지역은 전국이지만, 지역사업의 적용 지역은 해당 지자체임.
 - 셋째, 보편사업은 국회를 통과한 법률에 근거한 사회복지사업이지만, 지역사업은 해당 지자체의 의회를 통과한 조례에 근거함.
 - 넷째, 보편사업의 재원은 일반적으로는 국가가 70%, 해당 지자체가 30%를 부담하지만, 지역사업은 재원을 지자체가 자체적으로 부담함.
 - 다섯째, 보편사업과 지역사업의 유일한 공통점은 보편사업이던, 지역사업이던 사회복지사업의 실시는 지자체, 보다 정확하게 표현하자면, 국민, 또는 지역주민이 거주하는 기초지자체임.
 - 여섯째, 기초지자체가 수행하는 사회복지사업에 대한 관리감독은 보편사업인 경우 통상적으로는 광역지자체가 수행하고, 경우에 따라서는 중앙정부가 수행하지만, 지역사업의 경우 광역지자체가 관리·감독을 수행하거나, 기초지자체가 자체적

으로 모니터링을 함.

- 사업기준 “보편사업”과 “지역사업”의 구분

- 보편사업은 저소득계층을 위한 기초생활보장과 자활사업, 노인을 위한 기초연금과 노인일자리사업 및 노인돌봄기본/종합사업, 장애인을 위한 장애연금과 장애인활동지원사업 및 장애인일자리사업, 아동무상보육을 위한 영유아보육료지원과 시설미이용아동양육지원사업, 저소득취약계층의 의료보장을 위한 의료급여와 보건소사업 등임.
- 지역사업은 크게 두 가지 범주로 구분되며, 첫 번째 범주는 기초생활보장 수급자에 대하여 ‘교복비지원’이나, 장애인활동지원사업에 대한 지원시간을 확대하는 자체적인 ‘1급 중증장애인활동보조지원’ 등과 같이 보편사업이 전국적으로 동일한 기준에 따라 실시되기 때문에 보다 많은 지역주민들에게 보다 다양하고, 보다 많은 급여를 제공하고자 보편사업을 보완하는 지역사업들이다.
- 지역사업의 두 번째 범주는 둘째 자녀 출산 때부터 현금을 일시적으로 지급하는 ‘출산장려금’, 병원에 입원한 저소득취약계층 환자에 대한 간병을 지원하는 ‘보호자 없는 병실 운영’ 등과 같이 보편사업과 관계없이 지자체가 자체적으로 실시하는 사회복지사업임.

○ 중앙정부 사회복지정책의 흐름

- 전체적 기조

- 『국민의정부』에서 시작된 전 국민을 대상으로 하는 사회복지는 『참여정부』, 『이명박정부』 및 『박근혜정부』에서 노인, 장애인, 아동·청소년으로 그 대상과 사업이 지속적으로 확대되었음.
- 특히, 기초생활보장제도에서 부양가족조건과 재산기준의 완화, 근로연계복지 강화를 위한 자활사업 대상의 확대와 조건의 엄격화, 노인과 장애인에 대한 돌봄서비스의 강화와 확대, 노인과 장애인의 소득보장을 위한 기초연금·장애인연금 도입, 저출산사회 극복을 위한 0~5세 무상보육 등은 정부가 바뀌더라도 지속적으로 확대되었음.

- 『국민의 정부』 사회복지정책의 흐름

- 집권초기 IMF구제금융위기로 인한 경제위기가 기업과 산업의 구조조정 및 환율

인상에 따른 수출기업의 경쟁력강화에 따라 어느 정도 극복되면서 『국민의정부』는 사회복지정책에서 시대적 사명이라고 할 수 있는 국민기초생활보장제도·자활사업·의료급여를 축으로 하는 “기초생활보장체계” 및 국민연금·건강보험·고용보험·산재보험을 축으로 하는 “전 국민 4대 사회보험체계”를 구축함.

- 이에 따라, 그 이후 집권하는 각 정부들은 『국민의정부』가 구축한 “기초생활보장체계” 및 “전 국민 4대 사회보험체계”를 기초로 노인, 장애인, 아동·청소년, 여성과 가족 등 인구계층별로 다양한 사회복지사업을 개발하고 확대할 수 있었음.

- 『참여정부』 사회복지정책의 흐름

- ‘경제성장과 사회복지의 선순환’에 기초하여 ‘참여복지’을 통해 ‘더불어 사는 균형발전 사회’를 실현하여 국민들의 삶의 질을 향상시키고자 하였던 『참여정부』는 역사상 처음으로 대통령직인수위원회 보고서를 통해 사회복지정책의 목표와 추진과제를 제시함.

- 『참여정부』는 저출산고령사회 준비를 위한 보육비 지원·기초노령연금·노인장기요양보험제도의 법제화 및 실시, 근로장려세제(EITC) 법제화, 장애인활동보조 법제화 및 실시, (전국 가구 월 평균소득기준) 다양한 (전자)바우처사업 시작, 지역사회서비스투자사업 시작, 사회복지업무 지방분권과 함께 사회복지전달체계 구축 등을 통해 다음 정부의 사회복지정책의 큰 그림을 제시하고, 세부 사업들을 설계하였음.

- 『이명박정부』 사회복지정책의 흐름

- 사전예방적이고, 적극적인 사회복지의 실현을 위한 ‘능동적 복지’를 주창하는 『이명박정부』의 사회복지정책은 『참여정부』의 사회복지정책을 계승하고, 확대하였음. 즉, 보육비 지원 확대(만 3~5세 누리과정 도입), 희망스타트의 드림스타트로 확대, 기초노령연금 실시, 노인장기요양보험제도 실시, 근로장려세제(EITC) 실시, 장애인활동보조를 장애인활동지원으로 확대, 장애인연금 법제화 및 실시, 다양한 (전자)바우처사업 확대 등이 그 대표적 사례라고 할 수 있음.

- 하지만, 『이명박정부』 사회복지정책의 진정한 성과는 『참여정부』에서 시작한 보육정책을 누리과정을 도입하면서 어린이집에서의 보육과 유치원에서의 교육을 포괄하고, 그 대상을 소득기준 70%까지 확대하여 보육에 대한 국가의 책임과 이를 실현하기 위한 정책의 실시한 것임.

- 『박근혜정부』 사회복지정책의 흐름
 - 20013년 2월에 집권한 『박근혜정부』 사회복지정책 기조는 “맞춤형 고용·복지”임.
 - 이에 따라, 1997년 말 IMF 구제금융이 시작된 상황에서 1998년 2월 집권한 『국민의정부』가 국민기초생활보장제도의 도입과 4대 사회보험체계의 구축하면서 시작된 전 국민대상 사회복지정책은 『참여정부』의 “참여복지”와 『이명박정부』의 “능동적 복지”를 거쳐 경제와 일자리가 강조되는 “맞춤형 고용·복지”로 선회함.
 - 물론, 이와 같은 해석은 『박근혜정부』의 사회복지정책이 『국민의정부』 이전의 경제중심의 국정기조에 부가적으로 자리매김하는 사회복지정책으로 돌아갔다는 것을 의미하는 것이 아니라, 『박근혜정부』 사회복지정책의 기조가 다른 정부들과 달리 고용과 일자리를 강조한다는 것임.

○ 인천광역시 및 주요 광역지자체 사회복지 예산 및 사업 분석

- 사회복지예산 비교
 - 2014년 1/4분기 현재 인구 288.7만명의 인천광역시의 2014년 사회복지예산은 전체 예산 7조 8,372.8억원의 23.5%인 1조 8,400.6원이며, 인구 1,014.2만명의 서울특별시의 2014년 사회복지예산은 전체 예산 24조 4,133.3억원의 23.8%인 2조 5,578.0억원, 인구 1,226.6만명의 경기도의 2014년 사회복지예산은 전체 예산 15조 9,906.0억원의 33.9%인 5조 4,188.2억원, 인구 352.6만명의 부산광역시의 2014년 사회복지예산은 전체 예산 8조 4,049.2억원의 31.7%인 2조 6,649.4억원임.
 - 인천광역시의 사회복지예산 중 국비의 비중은 2014년 67.5%로, 서울특별시의 44%보다는 높지만, 경기도의 74.8%, 부산광역시의 72.5% 보다 낮은 수준임.
 - 인천광역시의 사회복지예산 중 지역사업에 지출하는 예산 비중은 2014년 9.7%로, 부산광역시의 4.7%보다는 높지만, 서울특별시의 20.6%, 경기도의 11.8% 보다 낮은 수준임.
 - 인천광역시와 서울특별시의 2014년 부문 별 사회복지예산을 비교한 결과, 저소득분야는 인천광역시가 15.4%, 서울특별시는 14.1%로 1.3% 높고, 노인분야는

서울특별시가 19.4%, 인천광역시가 22.4%로 3.0% 높지만, 여성·가족분야는 서울특별시가 31.5%, 인천광역시가 28.7%로 2.8% 낮음.

- 인천광역시와 경기도의 2014년 부문 별 사회복지예산을 비교하면 저소득 분야는 인천광역시가 15.4%, 경기도가 12.5%로 2.9% 높으며, 노인분야는 인천광역시가 22.4%, 경기도가 18.8%로 3.6% 높지만, 여성·가족분야는 인천광역시가 28.7%, 경기도가 41.3%로 무려 12.7%나 작음.
- 4개 시·도의 저소득, 노인, 여성·가족분야를 비교한 결과, 부산광역시는 타 시도와 달리 저소득·취약계층분야와 노인분야의 비율이 높고, 여성·가족분야의 비율이 낮음.
- 2008년부터 2014년까지 인천광역시의 분야별 보편사업 대비 지역사업 예산 비율의 변화를 분석하면, 저소득분야의 지역사업 예산의 비율은 1.0% 내에서 소폭으로 변동하며, 여성·가족분야는 지역사업 예산의 비율이 2008년 11.4%에서 2014년 20.5%로 크게 증가한 것으로 나타난 반면, 노인분야의 지역사업 예산 비율은 2008년 9.0%에서 2014년 4.4%로 지속적으로 감소하였음.
- 서울특별시의 2012년부터 2014년까지 분야별 보편사업 대비 지역사업 예산 비율의 변화에서 상대적으로 예산 규모가 작은 아동·청소년, 보건·의료, 다문화, 장애인분야의 지역사업예산 비율이 높으며, 저소득분야 지역사업 비율은 10%를 상회함으로써 1.0% 내에 머무른 인천광역시에 비해 크게 높음.
- 경기도의 2012년부터 2014년까지 분야별 보편사업 대비 지역사업예산 비율의 변화를 분석하면, 저소득분야는 인천광역시와 마찬가지로 1.0%이하로 감소하고 있으며, 장애인분야와 노인분야도 지속적으로 감소하는 추세인 반면에, 여성·가족분야는 증가하는 추세임.
- 부산광역시의 2012년부터 2014년까지 분야별 보편사업 대비 지역사업 예산 비율 변화의 경우 인천광역시와 경기도와 마찬가지로 저소득 부문은 1.0%를 약간 상회하는 수준에서 변동하며, 여성·가족분야는 급격하게 증가한 반면, 보건·의료 분야는 급격하게 감소함.
- 사회복지사업 비교
 - 2014년 기준 인천광역시의 지역사업예산 중 다른 광역지자체와 비교하여 상대적으로 그 비율이 높다고 할 수 있는 분야는 여성·가족분야이며, 인천광역시는 전

체 지역사업예산의 약 71%를 여성·가족분야에 투입하는 경기도 다음으로 높은 수준인 약 60%를 여성·가족분야에 투입하는 반면에, 서울특별시의 경우는 26.2%에 불과하며, 부산광역시의 경우는 4개 광역지자체 평균수준인 약 54%임.

- 반면에, 다른 광역지자체와 비교하여 상대적으로 그 비율이 낮다고 할 수 있는 분야는 저소득분야 및 장애인분야이며, 서울특별시 8.6%, 경기도 5.0%인 것과 달리, 인천광역시의 저소득분야 지역사업예산의 비율은 1.0%, 장애인분야 지역사업예산 비율은 6.5%에 불과하여, 서울특별시의 17.8%나 경기도의 9.0%보다 상당히 낮은 수준임.
- 분야별 대표적인 ‘지역’사회복지사업을 비교할 경우, 첫째, 저소득분야에서 인천광역시는 ‘기초수급자 교복비 지원’과 ‘사랑家꿈 사업 추진’, 서울특별시는 ‘저소득시민 부가급여 지원’, ‘서울시민복지기준선 마련’과 ‘희망온돌사업 활성화’, 경기도는 ‘위기가정 무한돌봄’임.
- 둘째, 일반사회복지분야의 경우 ‘서울복지재단’, ‘부산복지개발원’, ‘경기복지재단’과 같은 지역사회복지사업 연구개발을 위한 조직 및 사회복지시설 종사자 처우개선을 위한 ‘경기도사회복지공제회’가 다른 광역지자체의 대표적 지역사업임.
- 셋째, 장애인분야의 경우 인천광역시는 보편사업인 장애인활동지원사업을 보완하는 ‘시 자체 1급 중증장애인활동보조지원’이 대표적인 반면에, 장애인예산 비율이 대단히 높은 서울특별시의 경우 ‘저소득 장애인 주거개선(집수리) 사업’, ‘장애인일자리 통합지원센터 운영’, ‘여성장애인 홈헬퍼 지원’, ‘장애인 보조신발 지원’과 ‘장애인전환서비스지원사업’이 대표적이며, 경기도의 ‘장애인사회활동지원’과 ‘장애인의 사회참여 지원’이 있음.
- 넷째, 노인분야의 경우 인천광역시는 ‘장수수당’이 대표적이며, 서울특별시의 경우 ‘서울재가관리사 운영’ 및 경기도의 ‘노인자살예방사업’이 대표적임.
- 다섯째, 여성·가족분야의 경우 인천광역시는 ‘출산장려금 지원’과 ‘도담도담장난감월드 운영’이 대표적이며, 서울특별시의 경우 ‘직장맘 지원센터’, ‘서울여성가족재단’, ‘보육시설 방문간호사 서비스 지원’, ‘장애아통합보육시설 운영(지원)’ 및 공동보육시설인 ‘서울상상나라 운영’이 대표적이며, 부산광역시도 ‘출산지원금’을 지급하며, 경기도의 경우 ‘경기도가족여성연구원운영’과 ‘저출산 극복을 위한 부모코칭사업’이 대표적임.

- 여섯째, 아동·청소년의 경우 모든 광역지자체가 ‘학교 밖 청소년 지원’을 하고 있음.
- 일곱째, 보건·의료분야의 경우 인천광역시 ‘보호자 없는 병실 사업’을 운영하고 있으며, 서울특별시의 ‘토요 어린이 건강 클럽’, ‘생애주기별 여성건강관리강화’와 ‘취약계층 어린이 신체활동 늘리기’, 부산광역시는 ‘태아기형 사전예방’, 경기도의 ‘여성결혼이민자 건강진단사업’가 대표적임.
- 여덟째, 다문화분야의 경우 모든 지자체가 결혼이민자의 국내 적응, 사회통합과 자립 및 거주외국인의 국내 정착을 위한 지역사업을 수행함.
- 아홉째, 보건복지나 여성가족 관련 업무가 핵심 업무가 아닌 부서의 ‘지역’사회복지사업은 일반적으로 ‘새터민 지원’, ‘장애인체육 지원’, ‘평생학습 지원’, ‘장애인 콜택시 지원’을 수행한다. 이 중 가장 큰 규모의 지역사업은 ‘장애인 콜택시 지원’임.

○ ‘지역’사회복지 발전을 위한 설문조사

- 설문조사의 구성 및 대상자
 - 인천광역시 ‘지역’사회복지사업의 발전을 위한 방향을 탐색하고자 본 연구는 인천광역시의 공무원과 사회복지 전문가를 대상으로 설문조사를 실시함.
 - 설문조사는 지난 2010년 ‘제2기 인천광역시 지역사회복지계획’을 작성하면서 실시한 설문조사들 중 ‘전문가조사’를 ‘제3기 인천광역시 지역사회복지계획’ 수립을 가정하는 것으로 수정하여 2014년 5월~6월에 실시한 것이며, 이메일을 이용한 설문조사에는 인천광역시청 및 각 군·구청의 5급 이하 사회복지 및 보건 담당 공무원, 사회복지시설 종사자, 사회복지관련 대학교수와 시민사회단체 회원이 참여하였음.
 - 설문조사에는 모두 679명이 참여하였으며, 이 중 ‘공무원’이 609명으로 89.7%, ‘시설 종사자’는 52명으로 7.7%이며, ‘전문가’는 18명으로 2.7%임.
 - 설문조사의 주요 내용은 인천광역시 사회복지 현황, 인천광역시 복지재단 설립, 보건복지전달체계, 인천광역시 제2기 지역사회복지계획 평가, 인천광역시 제3기 지역사회복지계획 정책과제 등임.

- 설문조사의 주요 내용 및 시사점
 - 7점 척도로 평가한 인천광역시의 사회복지 수준은 2010년 3.79에서 2014년 3.90으로 약간 증가하였는데, 지난 4년 동안 변화가 없이 ‘보통(4점)’에 미치지 못하는 수준이라고 해석할 수 있음에 따라, 지난 4년 동안 사회복지예산이 1조 1,631.2억원에서 1조 8,400.6억으로 58.2%가 증가했음에도 불구하고 인천광역시 사회복지수준의 높아졌다는 평가가 제시되지 않는 원인을 분석해볼 필요가 있음.
 - 인천광역시의 사회복지분야 중 시행이 가장 잘되고 있는 분야에 대해서는 ‘노인복지’ 분야를, 인천광역시가 향후 가장 노력해야 한다고 생각하는 사회복지분야는 ‘아동복지’분야를 가장 많이 제시됨에 따라, 노인복지분야에 대해서는 평가가 왜 좋은가, 아동복지분야에 대해서는 평가가 왜 낮은가에 대한 문제가 제기되는 것이며, 특히 아동복지분야 사회복지사업에 대한 재검토가 필요하다고 할 수 있음.
 - 인천광역시의 사회복지 발전을 위해 우선적으로 보완되어야 할 사항으로는 ‘시장 및 군수·구청장 등 지도층의 인식’, 주민참여 방법으로는 ‘요구사항이나 문제점을 시 또는 군·구에 개진’이 가장 많이 제시됨에 따라 이는 예산편성과 사업 실시 등에서 권한을 갖고 있는 자치단체장의 사회복지에 대한 인식이 지역사회에서 사회복지발전에 가장 중용한 변수임을 알 수 있으며, 동시에 지자체장 및 지방의회 선거에서 사회복지분야 공약에 대한 집중적인 검토와 공약실천에 감시가 필요하다는 것을 의미한다고 할 수 있음.
 - 사회복지분야별로 정책의 중요도 및 개별 사회복지사업의 실행도 평가에 대한 검토할 경우 첫째, 기초생활보장분야 정책의 중요도 차원에서는 ‘최저생계비 이하 저소득층 기초생활 보장’ 및 ‘저소득층 주거 안정을 위한 공공임대주택 공급 확대’가 가장 많이 제시되었다. 정책의 실행도 차원에서는 ‘기초생활보장 지원확대(양곡할인, 교복비 지원 등)’ 및 ‘저소득층 기초생활보장 대상 발굴 및 확대’가 가장 높은 평가를 받았으며, 이에 따라 기초생활보장분야에서 기초생활수급자로의 선정 이외에 주거지원 및 양곡할인·교복비지원과 같은 기초생활보장 지원의 확대가 필요하다고 할 수 있음.
 - 둘째, 차상위계층에 대한 사회복지정책의 중요도 차원에서는 ‘사각지대 해소를 위한 복지사업 개발’ 및 ‘복지사각지대에 대한 민간 안전망 확대’가, 실행도 차원

에서는 ‘식품 나눔 문화 활성화(푸드마켓, 푸드뱅크사업)’가 가장 높게 평가받음에 따라, 차상위계층에 대한 사회복지는 공공부문에서는 사각지대 해소뿐만 아니라 민간부문에서는 안전망 확대, 생존을 위한 푸드 마켓·뱅크의 활성화가 필요하다고 할 수 있음.

- 셋째, 노인복지분야에 대한 정책의 중요도 차원에서는 ‘노인 일자리 창출 및 소득 보장’ 및 ‘사각지대·취약계층 노인 지원’이, 실행도 차원에서는 ‘의료보장 지원 및 개선’, ‘노인문화 및 여가활동 지원과 관련된 인프라 구축’ 및 ‘노인복지시설 확충’이 높은 평가를 받고 있고 있으며, 앞서 언급한 바와 같이, 인천광역시의 사회복지분야에서 가장 높은 평가를 받는 분야가 노인복지분야이기 때문에, 노인일자리사업, 기초연금, 노인기본·종합돌봄사업 등 다양한 종류의 보편사업들이 실시되고 있기는 노인복지분야에서 지역사업은 ‘노인문화 및 여가활동 지원과 관련된 인프라 구축’ 및 ‘노인복지시설 확충’이 중요한 과제라고 할 수 있음.
- 넷째, 장애인복지에 대한 정책의 중요도 차원에서는 ‘장애인 고용 및 취업 확대를 위한 일자리 개발’이, 정책의 실행도 차원에서는 ‘장애인활동보조 서비스 내실화’ 및 ‘일상생활지원 서비스 강화’가 가장 많이 제시됨에 따라, 인천광역시는 장애인복지분야에서 보편사업인 장애인활동지원서비스를 보완하는 다양한 종류의 지역사업을 개발하여 실시할 필요가 있고, 또한 보편사업인 장애인일자리사업 이외에 장애인의 고용·취업을 지원하는 교육·사회서비스 및 활동지원을 지역사업으로 개발할 필요가 있음.
- 다섯째, 여성·가족분야 정책의 중요도 차원에서는 ‘보육서비스의 질적 향상’ 및 ‘국·공립 보육시설 확충’이, 정책의 실행도 차원에서는 ‘다문화가정·한부모가정에 대한 지원’ 및 ‘여성의 경제적 자립지원: 일자리 창출, 직업능력 개발’가 가장 많이 제시됨에 따라, 인천광역시의 여성·가족분야 지역사회복지사업은 무엇보다도 국·공립 보육시설의 확충 및 보육서비스의 질적 향상을 유도하는 모니터링·평가사업의 활성화가 필요하다고 할 수 있음.
- 여섯째, 아동·청소년분야 정책의 중요도 차원에서는 ‘아동학대예방·아동보호체계 구축’이, 정책의 실행도 차원에서는 ‘결식아동급식지원 확대’가 가장 많이 제시됨에 따라, 인천광역시의 아동·청소년분야 지역사회복지사업은 무엇보다도 결식아동급식지원 및 아동보호체계구축이 필요하다고 할 수 있음.

- 일곱째, 사회복지 일반 중 ‘지역복지’분야의 정책 중요도 차원 및 정책의 실행도 차원에서 모두 ‘복지네트워크 강화’가 가장 많이 제시됨에 따라, 지역사회복지사업으로 공공부문/민간부문간, 공급자/ 수요자간 조정·연계가 가능한 복지네트워크의 강화를 지속적으로 추진할 필요가 있다는 것을 시사하고 있음.
- 여덟째, 사회복지 일반 중 ‘자원봉사’분야의 정책 중요도에서는 ‘주민참여의식 및 참여 활성화’가, 정책의 실행도에서도 ‘자원봉사센터 건립 및 운영’ 및 ‘2014 인천 아시안게임 자원봉사단 육성 및 지원’가 가장 많이 제시됨에 따라, 자원봉사분야의 경우 인천광역시 지역주민들의 자발적인 자원봉사참여 및 자원봉사센터 운영을 보다 적극적으로 활성화할 수 있는 지역사회복지사업의 개발과 실시가 필요하다고 할 수 있음.
- 아홉째, 사회복지 일반 중 ‘저출산·고령사회’분야의 정책 중요도에서는 ‘결혼, 출산, 양육에 대한 사회책임 강화’와 ‘노후 소득보장체계 강화’가, 정책의 실행도에서도 ‘건강한 미래세대 육성(보육, 아동복지 등)’가 가장 많이 제시됨에 따라, 저출산·고령사회분야의 경우 인천광역시는 결혼·출산·양육에 대한 사회책임을 강화하는 차원에서 건강가정, 출산지원 및 보육에 대한 다양한 지역사회복지사업을 개발하고 지속적으로 추진할 필요가 있다는 것을 시사한다고 할 수 있음.
- 열 번째, 사회복지 일반 중 ‘보건 및 정신보건’분야의 정책 중요도에서는 ‘정신보건사업 확대’와 ‘생애주기별 적극적 보건의료 서비스 제공’가, 정책의 실행도에서도 ‘생애주기별 적극적 보건의료 서비스 제공’이 가장 많이 제시됨에 따라, 보건 및 정신보건 분야의 경우 인천광역시는 정신보건분야에서 자살예방을 위한 다양한 지역사회복지사업을 개발하고 지속적으로 추진할 필요가 있다는 것을 시사한다고 할 수 있음.

○ 인천광역시 ‘지역’사회복지사업의 개발 방향

- 지역사회복지사업의 개발 원칙
 - 첫째, 지역사회복지사업은 각종 시설의 설립과 운영 지원, 종사자 인건비 지원 및 실제 프로그램이 혼재되어 있지만, 지역사회 주민들의 다양한 욕구를 충족시키는 ‘지역’사회복지사업 본연의 목적을 달성하기 위해서는 무엇보다도 프로그램의 다양화가 필요함.
 - 둘째, ‘지역’사회복지사업이 중앙정부 보편사업을 지원하는 것에 그치면 안 된다

는 것임.

- 셋째, 중앙정부의 무상보육, 기초연금, 보건소사업 등에 따라 정제되거나 축소된 저소득·취약계층, 장애인, 아동·청소년을 위한 ‘지역’사업의 활성화가 필요함.
- 넷째, 현금지원과 사회서비스 제공간 적절한 균형이 필요함.
- 지역사회복지사업의 개발 방향
 - 첫째, 저소득분야에서는 긴급지원을 체계화하고, 국민기초생활보장제도의 수급빈곤층과 비수급빈곤층의 생존을 가능하게 하는 ‘지역’사업들을 실시할 필요가 있으며, 이러한 의미에서 긴급지원을 체계화하는 경기도의 ‘위기가정 무한돌봄’, (비)수급빈곤층의 생존을 유지할 수 있게 하는 서울특별시의 ‘저소득시민 부가급여 지원’과 ‘서울시민복지기준선 마련’의 벤치마킹 및 설문조사 결과의 시사점인 ‘기초생활보장 지원확대와 ‘행복나눔 인천’의 활성화가 필요함.
 - 둘째, 일반사회복지분야의 경우 서울특별시의 ‘서울복지재단’, 부산광역시의 ‘부산복지개발원’ 및 경기도의 ‘경기복지재단’과 같은 ‘지역’사회복지사업 연구·개발과 시설의 복지경영을 컨설팅하는 조직의 신설과 운영지원이 필요하며, 이 경우 설문조사의 시사점이라고 할 수 있는 공공부문/민간부문간, 공급자/ 수요자간 조정·연계가 가능한 ‘복지네트워크의 강화’를 함께 포함하는 것이 필요함.
 - 셋째, 재가장애인의 주거안정과 사회통합 및 사회적응을 지원하는 프로그램이나 조직·시설의 운영이 필요하며, 이러한 의미에서 장애인대상 주거환경개선사업인 서울특별시의 ‘저소득 장애인 주거개선(집수리) 사업’ 및 탈시설·지역사회 자립을 지향하는 장애인들을 위한 서울특별시의 ‘장애인전환서비스지원사업’의 도입, 장애인이 지역사회에서 자립하기 위한 경기도의 장애인의 사회참여 지원’ 및 서울특별시의 ‘장애인일자리 통합지원센터 운영’의 벤치마킹, 설문조사의 시사점이라고 할 수 있는 ‘장애인의 고용·취업을 지원하는 교육·사회서비스 및 활동지원 서비스’ 개발을 검토할 필요가 있음.
 - 넷째, 노인분야의 지역사업은 노인들의 안정된 일상생활을 지원하는 프로그램의 도입이 필요하며, 이러한 의미에서 서울특별시의 ‘서울재가관리사 운영’ 및 경기도의 ‘노인자살예방사업’을 벤치마킹할 수 있으며, 또한, 설문조사의 시사점이라고 할 수 있는 ‘노인문화 및 여가활동 지원과 관련된 인프라 구축’ 및 ‘노인복지시설 확충’도 검토할 필요가 있음.
 - 다섯째, 여성·가족분야의 경우 지역사회에 필요한 여성정책과 사업을 연구·개발하는

조직에 대한 지속적이고 확대되는 지원이 필요하며, 이러한 의미에서 서울시의 ‘서울여성가족재단’과 경기도의 ‘경기도가족여성연구원’과 같은 ‘인천여성가족재단’에 대한 지원을 점차 확대할 필요가 있으며, 보육과 관련하여서는 ‘일과 가정의 양립’이라는 경제활동과 육아를 동시에 할 수 있게 하는 맞벌이부부의 어려움을 도와주기 위한 시간제육아의 확대 등이 필요하며, 이러한 의미에서 서울시의 ‘직장맘지원센터’를 참고할 수 있음.

- 여섯째, 아동·청소년의 경우 서울특별시와 경기도의 ‘학교 밖 청소년 지원’의 도입 및 설문조사의 시사점이라고 할 수 있는 ‘결식아동급식지원 강화’ 및 ‘아동보호체계구축’도 검토할 필요가 있음.
- 일곱째, 보건분야에서는 지역주민의 건강관리와 건강증진을 위한 다양한 프로그램 개발과 도입, ‘보호자 없는 병실 사업’은 대상자의 소득기준 완화를 통한 사업 확대, 서울특별시의 ‘토요 어린이 건강 클럽’과 ‘취약계층 어린이 신체활동 늘리기’를 벤치마킹하는 아동의 건강관리와 건강증진의 적극적인 추진, 서울특별시의 ‘생애주기별 여성건강관리강화’를 벤치마킹하는 여성건강관리의 보다 적극적인 추진, 경기도의 ‘여성결혼이민자 건강진단사업’의 벤치마킹, 설문조사의 시사점이라고 할 수 있는 ‘자살예방을 위한 다양한 지역사회복지사업’의 개발과 지속적인 추진을 검토할 필요가 있음.
- 여덟째, 장애인콜택시의 경우 장애인이동지원 차원에서 지속적으로 확대할 필요가 있음.
- 아홉째, 평생학습의 중요성이 강조되는 현실에서 야간과 주말 프로그램을 확대한다면 대상자가 여성·노인에서 남성·청장년으로도 확대될 수 있을 것이며, 프로그램도 다양화될 수 있음.

보훈대상자 지원 관련 지자체 역할 비교 연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 본 연구는 국가 및 지자체의 보훈사업 관련 법률과 조례 및 예산을 참전명예수당을 중심으로 비교분석하여 인천광역시의 보훈사업의 역할과 기능을 정립할 수 있는 기본 방향을 제시하고자 함.
- 본 연구는 이를 위하여 다음과 같은 내용으로 구성됨.
 - 법령과 예산을 중심으로 국가의 보훈사업 분석
 - 조례 및 예산을 활용한 주요 광역지자체의 보훈사업 비교분석
 - 인천광역시의 조례 및 예산을 중심으로 보훈사업 분석
 - 참전명예수당 관련 인천광역시 및 타 지자체 조례와 예산 분석
 - 인천광역시에 적합한 보훈사업의 기본 방향 제시

✦ 연구결과

■ 국가보훈 대상자 및 국가유공자에 대한 예우 및 지원

- 국가보훈처의 보훈사업
 - 국가유공자와 보훈대상 및 그 유가족을 대상으로 국가의 보훈사업의 수행하는 국

가기관인 『국가보훈처』의 보훈사업은 지난 4년 동안의 예산으로 확인할 수 있음.

- 국가보훈처의 예산은 2011년 3조 7,232억원에서 2014년 4조 2,954억원으로 증가하였으며, 가장 큰 예산지출 항목인 사업비의 경우 같은 기간 동안 3조 6,120억원에서 4조 1,828억원으로 증가함.
- 2014년 국가보훈처 예산 4조 2,954억원 중 97.4%인 4조 1,828억원은 사업비임.
 - 사업비 중 가장 큰 항목은 82.1%인 3조 43,60억원이 지출되는 ‘보훈심사 및 보상(보훈급여금)’이며, 그 다음으로는 12.6%인 5,250억원이 지출되는 ‘보훈의료복지(의료지원)’임.
 - 반면에, 보훈선양 예산은 1.4%인 604억원, 보훈단체지원은 0.6%인 232억원에 불과함.
- 이에 따라 2014년의 경우 국가의 보훈사업은 전체 예산의 4/5를 보훈급여금지급에 지출하고 있음.

○ 보훈심사 및 보상(보훈급여금)

- 국가보훈처 예산의 약 4/5를 사용하는 보훈심사 및 보상(보훈급여금)의 세부 내역은 법률에 따라 보상금과 다양한 수당으로 구성되어 있지만, 기본적으로 보상금이 가장 큰 몫이며, 그 다음으로는 참전명예수당임.
- 2014년의 경우 보훈심사 및 보상(보훈급여금) 예산 3조 4,360억원의 68.2%인 2조 3,435억원은 보상금이며, 14.9%인 5,122억원은 참전명예수당임.
- 그 외에 보훈심사 및 보상(보훈급여금) 예산 중 고엽제수당이 6.7%, 6·25자녀수당이 5.5%임.

○ 보훈단체 지원

- 2014년 국가보훈처 예산 중 보훈단체 지원은 사업비의 0.6%인 232억임.
 - 이 중 보훈단체에 지원되는 실질 금액은 132억원임.
- 이에 따라 2014년 국가보훈처 예산 중 실질적으로 보훈단체에 지원되는 예산은 전체 사업비의 약 0.3% 수준임.
- 국가보훈처에 등록된 14개 보훈단체 중 2014년에 국가보훈처로 부터 보훈단체지원을 받는 단체는 10개 단체임.

- 2014년 보훈단체에게 지원되는 132억원 중 67.7%인 89.7억원은 인건비, 29.3%인 38.8억원은 운영비로 지원됨.

■ 주요 광역지자체 보훈사업 예산 분석

○ 인천광역시 보훈사업 예산

- 인천광역시 보훈사업예산은 2009년 24.3억원에서 2010년 124.3억원으로 급격하게 증가한 후 2014년 139.6억원임.
- 2010년 급격한 증가는 2010년부터 지급된 ‘참전명예수당’임.
 - 2014년 보훈사업예산에서 ‘참전명예수당’은 전체 예산의 83.4%인 116.4억원임.
- 2010년 ‘참전명예수당’ 도입과 함께 급격하게 증가한 항목은 ‘보훈가족 격려’임.
 - 2009년 ‘보훈가족 격려’는 5.9억원에서 2010년 16.1억원, 2014년에는 전체 보훈사업 예산의 11.6%인 16.2억원으로 증가함.
- 반면에, ‘보훈단체 지원’은 2008년 3.6억원에서 2010년 7.3억으로 지속적으로 증가한 후, 그 다음 해인 2011년 5.5억원으로 감소하였으며, 그 후는 그 수준을 유지하고 있음.
- 인천광역시 보훈사업의 특징
 - 2009년까지는 ‘보훈가족 격려’와 ‘보훈단체 지원’ 및 ‘보훈시설 관리’가 각각 적절하게 균형적으로 배분되어 집행되었음.
 - 하지만, 2010년 ‘참전명예수당’ 도입이후는 ‘참전명예수당’ 지급이 전체 사업의 4/5이상이 되면서, 보훈사업이 참전명예수당 지급과 같은 의미가 됨.
 - 즉, 인천광역시의 보훈사업은 2014년의 경우 전체 보훈사업 예산 중 ‘참전명예수당’ 예산은 83.4%, ‘보훈가족 격려’ 예산은 11.6%가 되면서 결국 수당지급사업으로 전환되었다고 할 수 있음.

○ 서울특별시 보훈사업 예산

- 서울특별시 보훈사업 예산은 2013년부터 크게 증가하였음.
 - 2011년 202억원, 2012년 208억원이었던 서울특별시의 보훈사업예산은 2013년

298억원, 2014년 354억원으로 증가함.

- 서울특별시 보훈사업 예산이 2013년부터 크게 증가한 원인은 2013년부터 참전명예수당의 지급액이 월 3만원에서 월 5만으로 증가하였기 때문임.
- 이에 따라, 2012년 180억원의 참전명예수당 예산은 2013년 238억원, 2014년 312억원으로 증가함.
- 그 결과 서울특별시 보훈사업 예산 중 참전명예수당의 비율은 2012년 86.2%에서 2014년 88.1%로 증가하게 됨.
- 2014년 서울특별시 보훈사업 예산 중 보훈단체지원 예산은 인천광역시와 유사한 5.6억 수준임.
- 서울특별시 보훈사업의 특징
 - 서울특별시 보훈사업도 인천광역시와 유사하게 전체 예산의 4/5이상이 참전명예수당 지급이 되면서 보훈사업 전체가 수당지급사업으로 전환되었다고 할 수 있음.

○ 부산광역시 보훈사업 예산

- 서울광역시 보훈사업 예산은 2012년부터 크게 증가하였음.
- 2011년 22억원이었던 부산광역시의 보훈사업예산은 2012년 53억원, 2013년 84억원, 2014년 84억원으로 증가함.
- 부산광역시 보훈사업 예산이 2012년부터 크게 증가한 원인은 2012년에 도입된 참전명예수당 지급 때문임.
- 2012년 참전명예수당 예산은 44억원에서 2013년 65억원, 2014년 66억원으로 증가함.
- 그 결과 부산광역시 보훈사업 예산 중 참전명예수당의 비율은 2012년 82.4%였으나, 그 후 보훈사업예산과 참전명예수당 예산이 크게 증가하지 않으면서, 참전명예수당 예산은 2013년 77.7%, 2014년 78.4%가 됨.
- 부산광역시 보훈사업의 특징
 - 부산광역시 보훈사업도 인천광역시 및 서울특별시와 유사하게 전체 예산의 3/4이상이 참전명예수당 지급이 되면서 보훈사업 전체가 수당지급사업으로 전환되었다고 할 수 있음.

○ 경기도 보훈사업 예산

- 경기도 보훈사업 예산은 참전명예수당이 없기 때문에 서울, 인천, 부산 등과 비교하여 상당히 적은 규모임.
- 경기도 보훈사업 예산은 2009년 11억원에서 2010년과 2011년 약 25억원 수준으로 급격히 증가한 후, 2012년 24억원으로 약간 줄어든 후, 2013년 16억원으로 급격히 감소한 후 2014년의 경우 약 14억원 수준임.
- 경기도 보훈사업 예산의 이러한 변동은 2010년과 2011년에는 ‘현충시설 건립지원’ 예산이 크게 증가한 것과 ‘독립유공자 의료비 지원’ 예산이 2010년 대비 2012년에 거의 2배 가까이 증하였다가, 2012년 이후 ‘현충시설 건립지원’ 예산과 ‘독립유공자 의료비 지원’이 급격하게 감소하였기 때문임.
- 2014년 경기도 보훈사업 예산 중 ‘보훈단체지원’ 예산 전체는 인천광역시나 서울특별시보다 많은 7.2억 수준임.
- 경기도 보훈사업의 특징
 - 대부분의 광역지자체와 달리 경기도의 경우 참전명예수당을 지급하지 않기 때문에 보훈사업예산이 큰 규모가 아님.
 - 이에 따라, 경기도의 보훈사업은 보훈대상자 위문, 보훈단체 지원, 보훈시설 관리 등이 적절하게 실시된다고 할 수 있음.

■ 참전명예수당

○ 참전명예수당 지급 규정

- 『참전유공자 예우 및 단체설립에 관한 법률』 제6조 ‘참전명예수당’에 따라 65세 이상의 참전유공자에 대하여는 참전의 명예를 기리기 위하여 참전명예수당을 지급함.
- 2014년 현재 국가보훈처는 약 25만명에게 매월 17만원씩, 총 5,122.5억원을 참전명예수당으로 지급함
- 이 금액은 2014년 국가보훈처가 지급하는 현금급여인 보훈급여금 총액 3조 4360.5억원의 14.9%임.

- 국가의 『참전유공자 예우 및 단체설립에 관한 법률』을 기준으로 광역지자체와 기초지자체는 자체적으로 참전유공자 지원조례를 제정하였음.
- 2014년 9월 말 현재 12개 광역지자체 및 156개 기초지자체가 참전명예수당 지급을 규정한 참전유공자 지원조례를 제정하였음.

■ 인천광역시 참전유공자 지원

○ 조례에 의한 지원

- 「인천광역시 참전유공자 예우 및 지원에 관한 조례」에 근거하여 참전유공자들에게 사업을 지원하고, 수당을 지급함.
- 지원하는 사업은 다음과 같음.
 - 참전유공자에 대한 명예를 선양하기 위한 사업
 - 참전유공자의 호국정신을 승계하기 위한 사업
 - 참전유공자의 복지를 증진하기 위한 사업
 - 그 밖에 참전유공자의 긍지와 자부심 고취를 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 사업
- 지급하는 수당은 다음과 같음.
 - 월 5만원의 참전명예수당 지급
 - 매년 6월 5만원의 호국보훈수당 지급
 - 사망시 유가족에게 20만원의 사망위로금 지급

○ 참전명예수당 지급대상자 및 지급 금액

- 「인천광역시 참전유공자 예우 및 지원에 관한 조례」에 근거하여 지급하는 참전명예수당 지급 대상자는 2014년 9월 말 현재 19,704명임(<표 13>)
- 참전명예수당 지급대상자의 규모는 같은 기간 인천광역시 거주 국가보훈대상자 및 국가유공자 전체 인원 39,360명의 50.2%임.
- 2014년 인천광역시 보훈사업예산 139.6억원 중 ‘참전명예수당’은 83.4%인 116.4억원임.

■ 인천광역시 보훈사업의 특성

- 참전명예수당 지급대상자 확대에 따른 지급대상 제외자의 최소화
 - 조례개정을 통한 지급대상자 확대
- 참전명예수당 중심의 보훈사업
 - 2014년도 인천광역시 보훈사업 예산 139.6억원의 83.4%인 116.4억이 참전명예수당임.
- 기초지자체의 일괄적인 참전명예수당 지급
 - 전국적으로 광역지자체와 기초지자체가 모두 참전명예수당을 지급하는 유일한 사례

■ 인천광역시 보훈사업 활성화 기본 방향

- 참전명예수당 지급의 조정 필요성
 - 현재 수당지급 중심의 인천광역시의 보훈사업은 결국 2014년 기준 보훈사업예산의 83.4%인 참전명예수당 지급을 효율적으로 조정하는 것이 필요함.
 - 참전명예수당 지급을 효율적으로 조정하지 않고, 다양한 사업들의 균형적 집행이 가능한 보훈사업 확립하기 위해서는 보훈단체 지원이나 보훈시설관리 등 다양한 사업에 대한 예산이 대폭 증액될 때만이 가능하지만, 인천광역시의 중장기 재정 안정화를 고려할 경우 이와 같은 예산 증액은 현실화되기 어려움.
- 타 시도 사례를 벤치마킹한 참전명예수당 지급의 효율적 조정 방향
 - 타 시도의 사례를 벤치마킹할 경우 인천광역시의 참전명예수당 지급의 효율화는 크게 다음과 같이 두 가지 방향에서 추진할 수 있음.
 - 첫째, 참전명예수당 지급대상자들에게 연 12회의 참전명예수당 및 연 1회의 6월 호국보훈의 달을 맞이하여 지급하는 위로금인 가칭 ‘호국보훈수당’을 지급함으로써 실질적으로는 연 13회가 지급되는 참전명예수당 지급 횟수의 합리적 조정
 - 둘째, 지급대상자 및 지급대상 제외자 범위의 합리적 조정

■ 인천광역시 보훈사업 활성화의 방안

- 타 시도 사례를 벤치마킹한 참전명예수당 지급대상자 및 지급대상 제외자 범위의 합리적 조정은 상대적으로 어려움.
 - 이 방안을 추진하는 것이 합리적일 수는 있으나, 몇 차례 조례개정을 통해 지급대상자를 확대하고, 지급대상 제외자를 축소하였기 때문에 이 방안을 추진하는 것은 개악(改惡)으로 인식되어 참전명예수당 지급대상자들의 조직적인 반발을 초래할 수 있음.
 - 상징적 의미에서라도 이 방안을 추진할 경우 최소한의 방안을 제시하고자 함.
 - 인천광역시 최소 거주기간 규정은 명문화하지 않지만, 재외동포는 대상자범위에서 제외함으로써 상징적으로 지급대상자를 축소함
 - : 대구광역시, 광주광역시, 대전광역시, 제주특별자치도 사례를 벤치마킹하여 [65세 이상의 참전유공자로서 인천광역시에 주민등록을 두고, 거주한 사람]으로 개정
- 이에 따라 타 시도 사례를 벤치마킹하고, 중앙정부/광역시자체/기초지자체간의 역할 재정립을 고려한 참전명예수당 지급 횟수의 합리적 조정이 상대적으로 실행이 가능한 방안으로 제시될 수 있음.
 - 이 경우 인천광역시의 모든 기초지자체가 현행 규정을 유지하는 것을 전제로 함.
 - 즉, 국가보훈처가 17만원, 인천광역시가 5만원, 기초지자체가 3/5/6만원을 지급하는 것을 고려하여 타 시도 사례를 벤치마킹하여야 함.
 - 조례에 규정이 없는 매년 6월에 지급되는 가칭 ‘호국보훈수당’을 폐지하고, 조례의 규정대로 연 12회 참전명예수당 지급을 준수함.

사회적 자원 개발을 위한 인천광역시 자활기업 현황 연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 본 연구는 저소득·취약계층의 취·창업지원을 위한 인천광역시 소재 자활기업들의 지속가능성을 제고하고자 그 첫 단계로 자활기업 전체의 현황을 조사·분석하여 자활기업의 사회적 자원에 대한 조사·연구의 기초 자료를 제공하고자 함.
- 본 연구는 이를 위하여 다음과 같은 내용으로 구성됨.
 - 인천광역시 자활기업의 성장
 - 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 현황
 - 2009/2010년~2013/2014년 자활기업의 인력 구성 및 매출
 - 2014년 상반기 현재 자활기업의 사회적 자원 및 생존 전망
 - 자활기업의 사회적 지원을 위한 제언
- 본 연구는 인천광역시 소재 11개 지역자활센터가 작성한 해당 센터가 창업하고, 운영을 지원하는 자활기업에 관한 다음과 같은 두 종류의 설문조사 결과를 분석함.
 - 첫째, 2009년부터 조사시점인 2014년 6월 30일까지 설립, 합병 및 폐업된 자활기업에 대한 조사
 - 둘째, 2001년부터 2008년까지 설립, 합병 및 폐업된 자활기업에 관한 조사

❖ 연구결과

■ 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 규모

○ 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 규모

- 2001년부터 2014년 상반기에 설립된 자활기업 77개 기업 중 2014년 6월 30일 현재 운영 중인 자활기업은 50개 기업임.

○ 지역자활센터 기준 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 규모

- 남동지역자활센터와 부평지역자활센터가 7개 기업, 부평남부지역자활센터가 6개 기업, 계양·연수구·중구 지역자활센터가 각각 5개 기업임.
- 반면에, 남구미추홀지역자활센터는 1개 기업, 서구지역자활센터는 2개 자활기업이 운영 중임.

○ 업종 기준 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 규모

- 청소 17개, 집수리 9개, 폐자원활용 6개, 제조업 4개 기업 등임.

○ 지역/광역 자활기업 구분

- 2014년 6월 30일 현재 인천광역시에서 운영 중인 50개 자활기업 중 지역기업은 45개, 광역 단위의 자활사업 추진을 목적으로 광역자치단체에서 인정한 자활기업인 광역기업은 5개임.

○ 사회적 인증/비인증 자활기업 구분

- (예비) 사회적 기업이나, (사회적) 협동조합과 같이 사회적 인증을 받은 자활기업은 19개이며, 사회적 인증을 받지 않은 기업은 31개임.
- 5개 광역기업 중 사회적 인증을 받은 경우는 예비 사회적 기업 1개소, 사회적 기업 1개소 및 협동조합 1개소 등 총 3개 광역기업임.

■ 2014년 상반기 현재 운영 중인 자활기업의 일반 현황

○ 자활기업의 설립

- 2014년 상반기 현재 운영 중인 50개 자활기업의 설립 사유를 분석하면, 74.0%인 37개 자활기업은 참여자의 자활·자립을 위해서, 8.0%인 4개 자활기업은 자활사업 성과 극대화를 위해서 설립한 것으로 나타남.

○ 업종 기준 자활기업의 설립

- 모든 업종에서 ‘참여자의 자활·자립’이 가장 많았으며, ‘간병’, ‘택배’, ‘기타(영농)’ 업종의 각 1개 기업이 ‘사업의 시장성’을 이유로 자활기업을 설립한 것으로 나타남.

○ 자활기업의 법적 조직 형태

- 50개 자활기업의 법적 조직형태는 주식회사가 18개소, 개인사업자가 17개소이며, 협동조합은 5개소임.

○ 기업구분 기준 자활기업의 법적 조직 형태

- 지역기업과 광역기업은 전체 자활기업의 경우와 같이 개인사업자(40.0%) 및 주식회사(40.0%) 형태로 등록된 경우가 대다수임.
- 사회적 인증을 받은 자활기업은 주식회사 형태가 절대 다수(73.7%)인 반면에, 사회적 인증을 받지 않은 기업의 경우는 개인사업자가 58.6%임.

○ 업종구분 기준 자활기업의 법적 조직 형태

- ‘청소’는 17개 기업 중 11개 기업이 주식회사 형태이며, ‘집수리’는 9개소 중 개인사업자가 3개 기업, 공동사업자와 협동조합이 2개 기업임.

○ 법적 조직 형태의 이유

- 자활기업들이 현재와 같은 조직형태를 갖게 된 이유 중 15개 기업은 ‘인증조건 충족’으로 가장 많았고, 그 다음으로는 ‘참여자의 책임성’이 11개 기업, ‘지침 준수’와 ‘설립의 편의성’ 및 ‘운영의 편의성’이 각각 7개 기업임.

○ 자활기업의 사회적 인증 현황

- 50개 자활기업 중 사회적 인증을 받은 기업은 모두 19개 기업임.

- 이 중 ‘사회적기업’이 10개 기업, 예비 ‘사회적기업’이 6개 기업, ‘(사회적)협동조합’이 3개 기업임.
- 전체적으로 공공시장 진입이 필요한 청소업종이 사회적 인증을 가장 많이 받아서, 청소 업종 17개 자활기업 중 (예비) 사회적기업은 2개 기업, 사회적기업은 6개 기업, 협동조합이 1개 기업임.
- 자활기업이 사회적 인증을 받는 이유는 66.7%(12개 기업)가 ‘(공공시장에서) 사업수행의 유리함’을 제시하여, 공공부문에서의 수요확대가 자활기업의 생존을 위해 필요한 것으로 이해할 수 있으며, 청소가 대표적임.

■ 자활기업의 인적 구성

○ 자활기업의 인적 구성

- 2009년 자활기업 참여자 234명 중 30.8%인 72명이 기초생활보장 수급자였으며, 차상위계층은 23.5%, 일반인은 42.7%인 100명, 기타 인원이 3.0%인 7명이었음.
- 그러나, 2014년 전체 참여자는 598명으로 증가하였지만, 기초생활보장 수급자와 차상위계층은 각각 28명, 18명 증가한 것에 그친 반면, 일반인은 288명으로 매우 큰 폭으로 증가하였음.
- 그 결과, 자활기업 참여자 비율도 2014년에는 일반인이 전체 참여자의 약 65%를 차지하였으며, 수급자는 16.7%, 차상위계층은 12.2%로 2009년에 비해 자활기업에 참여한 일반 계층의 비율이 높게 증가하였음.

○ 지역/광역기업 구분 기준 자활기업의 인적 구성

- 전체적으로 지역기업에 기초생활보장 수급자가 상대적으로 많고, 광역기업에 일반인이 상대적으로 많다고 할 수 있음.

○ 사회적 인증 기준 자활기업의 인적 구성

- 전체적으로 사회적 인증을 받지 않은 자활기업에 기초생활보장 수급자가 상대적으로 많고, 사회적 인증을 받은 자활기업에는 일반인이 상대적으로 많다고 할 수 있음.

○ 업종 및 소득계층 기준 자활기업의 인적 구성

- 자활기업 참여자 중 청소의 경우 62.7%, 간병은 83.5%, 장기요양은 84.1%가 일반인임.

○ 자활기업의 남녀 구성

- 2009년의 경우 전체 234명 중 남성이 39명으로 16.7%, 여성이 195명으로 83.3%를 차지함으로써 여성의 비율이 압도적으로 높았으며, 2014년에도 남성 23.2%, 여성 76.8%으로 성비 불균형은 소폭 개선되었으나, 여전히 여성의 비중이 크게 높음.

■ 일반/공공시장에 대한 평가 및 거래 현황

○ 시장상황에 대한 자활기업의 자체 평가

- 2014년 상반기에 운영 중인 자활기업 50개소가 자신들이 참여하는 시장의 상황에 대한 전망을 5점 척도로 평가한 결과는 일반시장 상황은 2.47, 공공시장 상황은 2.67로 모두 보통(3.0)에 약간 미치지 못하는 비관적으로 평가하고 있다고 할 수 있음.

○ 업종 기준 시장상황에 대한 자활기업의 자체 평가

- ‘택배’가 일반시장은 평균 3.17, 공공시장은 3.00으로 가장 높게 평가함.
- 반면에, ‘폐자원재활용’은 일반시장 평균 1.50, 공공시장 평균 2.00로 시장상황에 대한 평가가 가장 낮음.
- 또한, 업체 수가 가장 많고, 사회적 인증을 받은 업체도 가장 많으며, 고용된 인력도 많은 ‘청소’업종은 일반시장 평균 2.29, 공공시장 평균 2.65로 전체 평균과 가장 유사하여, 시장전망이 밝지만은 않음.

■ 자활기업의 지역 자원

○ 자활기업의 교육기관

- 2014년 상반기에 운영 중인 자활기업이 첫 번째로 선호하는 교육기관으로 ‘지

역자활협회 및 센터’를 선택한 규모는 22개 기업으로 가장 많음.

- 그 다음으로는 ‘사회적기업진흥센터’를 선택한 경우가 8개 기업, ‘자체 교육’을 선택한 경우도 8개 기업임.

○ 자활기업의 사업지원 및 자문 기관

- 2014년 상반기에 운영 중인 자활기업의 절반 이상은 ‘지역자활센터나 협회’로부터 사업지원이나 자문을 받음.
- 지역자활기업과 사회적 인증을 받지 않은 자활기업은 ‘지역자활센터나 협회’에서 사업지원이나 자문을 받는 경우가 절대 다수인 반면에, 광역자활기업은 ‘중앙자활센터나 광역자활센터’, 사회적 인증기업은 ‘지역자활센터나 협회’, 또는 ‘지자체’에서 사업지원이나 자문을 받는 경우가 절대 다수임.

○ 자활기업의 후원기관

- 자활기업을 후원하는 단체는 자활기업의 구분과 관계없이 ‘지역자활협회 및 센터’가 22개로 가장 많았으며, 그 다음으로는 ‘협력업체’를 선택한 자활기업은 7개, ‘지자체’를 선택한 자활기업은 4개 등임.

■ 자활기업의 향후 3년에 대한 생존 전망

○ 자활기업의 향후 3년에 대한 생존 전망

- 2014년 상반기에 운영 중인 자활기업들이 향후 3년의 생존에 대하여 5점 척도로 자체 평가한 결과, 보통(3)과 나쁘다(2) 사이의 2.76으로 그다지 긍정적이지는 않게 전망하고 있음.
- 광역기업과 사회적 인증기업은 보통(3)이상으로 전망하는 반면에, 지역기업과 사회적 인증을 받지 않은 기업은 보통(3) 미만으로 전망하고 있음.
- 특히, 사회적 인증을 받지 않은 기업의 경우 전체 평균보다 낮은 수준으로 향후 3년에 대하여 긍정적이지 않게 전망하고 있음.

■ 자활기업에 대한 지역자활센터의 내부 평가

○ 자활기업에 대한 지역자활센터의 내부 평가

- 자활기업에 대한 5점 척도 기준 지역자활센터의 평가는 매출현황 평가를 제외한 나머지 항목에서 보통(3) 이상으로 평가하고 있으며, 특히 참여자의 열의와 직무능력을 상대적으로 긍정적으로 평가하고 있음.
- 지역기업은 매출현황 평가를 제외한 나머지 항목에서 보통(3) 이상으로 평가하고 있으며, 특히 참여자의 열의와 직무능력을 상대적으로 긍정적으로 평가하고 있음.
- 반면에, 광역기업은 참여자의 직무능력과 열의를 보통(3) 이상으로 평가하는 반면에, 전반적인 평가, 리더십 및 매출현황에 대해서는 나쁨(2) 수준에서 평가하고 있으며, 특히, 리더십에 대한 평가가 가장 부정적임.
- 사회적 인증 기업의 경우는 지역기업과 유사하게 매출현황 평가를 제외한 나머지 항목에서 보통(3) 이상으로 평가하고 있으며, 특히 리더십에 대한 평가가 가장 긍정적임.
- 반면에, 사회적 인증을 받지 않은 기업의 경우는 광역기업과 유사하게 참여자의 직무능력과 열의를 보통(3) 이상으로 평가하는 반면에, 전반적인 평가, 리더십 및 매출현황에 대해서는 나쁨(2) 수준에서 평가하고 있음.
- 이에 따라, 지역기업과 사회적 인증기업은 매출, 광역기업과 사회적 인증을 받지 않은 기업은 리더십과 매출에 대한 지원이 필요하다고 할 수 있음.

■ 자활기업의 생존을 위해 필요한 지원

○ 자활기업의 생존을 위해 필요한 지원

- 2014년 상반기 현재 운영되고 있는 자활기업들을 대상으로 자활기업의 생존을 위해 가장 필요한 지원을 확인한 결과, ‘공공시장 참여 지원’을 선택한 경우가 26개로 가장 많으며, 그 다음으로 ‘(대표의 리더십 배양을 위한) 인적 자원 지원’을 선택한 경우가 9개였음.
- 광역기업을 제외한 모든 종류의 자활기업은 ‘공공시장 참여 지원’을 향후 생존을 위해 필요한 지원의 1순위로 제시한 반면에, 광역기업의 절반은 대표의 ‘리더십

배양이라는 인적 자원 지원'을 1순위로 제시하고 있음.

■ 인천 자활기업의 지속가능성 제고를 위한 사회적 지원 방안 모색

- 첫째, 자활기업의 범주화 및 범주별 사회적 자원의 맞춤형 지원방안 모색
 - 모든 자활기업을 하나로 파악하는 것이 아니라, 광역지자체차원에서 자활기업을 지역/광역이라는 활동범위, 업종, 사회적 인증 여부, 소재 지역 및 참여자 중 기초생활수급자·차상위계층 비율 등을 기준으로 범주화하여, 각 범주에 적합한 자원의 연계가 필요함.
- 둘째, 조례에 자활기업 지원 명시 및 지자체가 구매하는 공공시장에 자활기업의 참여를 위한 지침서 개발
 - 자활기업의 공공시장 참여 지원이 조례에 규정되고, 담당공무원 및 자활기업 관련자들이 지자체가 구매하는 공공시장에 참여하기 위한 지침서가 있을 때 자활기업의 공공시장 참여가 실질적으로 보장됨.
- 셋째, 다양한 업종에서 자활기업의 사회적 인증 획득 및 (사회적) 협동조합의 활성화
 - 자활기업에서 사회적 인증이 편중되어 있기 때문에 지원금이 제공되지 않는 (사회적) 협동조합으로의 결성이나, 타 업종에서의 사회적 인증이 활발하지 않음에 따라, 자활기업의 사회적 경제로의 적응은 다양한 업종에서 자활기업의 사회적 인증 획득 및 (사회적) 협동조합의 활성화가 필요함.
 - 특히, 지역자활센터나 대표자 본인이 운영의 책임을 지는 법적 형태가 아니라, 참여자 모두가 조합원이 되어 모두 함께 책임을 나누어 가지면서 본인이 참여하는 자활기업에 대한 열정과 책임이 강화되는 (사회적) 협동조합 방식으로의 전환이 확대될 필요가 있음.
- 넷째, (전자)바우처와 결합된 공공부문의 사회서비스 분야에서 기존의 자활사업을 자활기업으로 창업
 - (전자)바우처와 결합된 공공부문의 사회서비스 분야에서 기존의 자활사업을 자활기업으로 창업하는 노력이 필요함.
- 다섯째, 자활기업 대표뿐만 아니라 참여자 모두의 직무능력과 책임감 제고

- 현재의 법적 구조는 대표자가 경영에서 리더십을 발휘해야 하기 때문에, ‘자활기업 대표자의 리더십 배양을 내용으로 하는 인적 자원 지원’이 자활기업의 생존을 위해 반드시 필요한 지원 중의 하나임.
 - 또한, 사회적 경제의 활성화에 따라 (사회적)협동조합의 결성이 확대된다면, 리더뿐만 아니라 참여자 모두의 직무능력과 책임감 제고가 필요함.
- 여섯째, 자활기업 범주화 및 맞춤형 지원체계 구축에서 ‘지자체-광역자활센터-지역자활센터’의 역할과 기능 재정립
- 자활기업을 지역/광역이라는 활동범위, 업종, 사회적 인증 여부, 소재 지역 및 참여자 중 기초생활수급자 및 차상위계층 비율 등을 기준으로 범주화하고, 범주별 맞춤형 지원을 제공하는 것이 필요함.
 - 자활기업 범주화 및 맞춤형 지원체계는 광역자활센터가 지자체 및 지역자활센터의 도움을 받아 주도적으로 개발하고, 자활기업에 대한 실제 지원은 지역자활센터가 지자체와 함께 하는 역할분담이 정립될 필요가 있음.

시간선택제 일자리 창출을 통한 사회복지분야 일자리 확대 가능성 연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 본 연구는 정부의 시간선택제 일자리 확대 정책과 이에 대한 지원방안을 이해하고, 이에 대한 노동계·시민사회단체 및 경영계의 비판적 검토를 분석하고, 인천광역시의 사회복지시설종사자 대체인력지원 및 인천광역시소재 2개 고용센터의 민간부문 시간선택제 일자리 승인 현황을 분석하여, 인천광역시에서 ‘시간선택제 일자리’ 지원에 의한 사회복지분야 일자리창출 가능성 및 그 방향을 제시하고자 함.
- 본 연구는 이를 위하여 다음과 같은 내용으로 구성됨.
 - 정부의 시간선택제 일자리 확대 및 지원 정책 이해
 - 정부의 시간선택제 일자리 확대 정책에 대한 노동계·시민사회단체 및 경영계의 비판적 검토 분석
 - 인천광역시 사회복지시설종사자 대체인력지원센터의 대체인력지원현황 및 인천광역시소재 고용센터의 민간부문 시간선택제 일자리 승인 현황 분석
 - 인천광역시 사회복지분야에 시간선택제 일자리 창출 가능성 및 방향

❖ 연구결과

■ 시간선택제 일자리의 의미

○ 시간선택제 일자리의 의미

- 시간선택제 일자리는 다음과 같은 세 가지 조건이 충족되어야 함.
 - 자발적 수요 : 시간선택제 일자리는 육아, 점진적 퇴직, 학업 등으로 근로자가 자발적으로 선택하는 근로의 형태임
 - 근로조건 보장 : 시간선택제 일자리에 채용된 근로자에게는 4대 사회보험 가입, 최저 임금 보장 등 기본적인 근로조건이 보장됨
 - 균등처우 : 시간선택제 일자리에 채용된 근로자는 통상적인 의미의 정규직 근로자와 비교하여 임금, 근로조건 등에서 불리한 차별을 받지 않음.

○ 고용보험법상 시간선택제 일자리의 의미

- ‘시간선택제 일자리’란 “기간의 정함이 없는 근로계약을 체결하고 임금, 복리후생 등 근로조건에 있어서 차별이 없는 일자리로서 동 지원사업의 창출지원 승인을 받은 일자리”임.
- 고용센터가 ‘시간선택제 일자리’라고 승인한 경우에는 다음과 같은 지원을 받을 수 있음.
 - 임금 지원
 - 사회보험료 지원

○ 임금 및 사회보험료를 지원받을 수 있는 반듯한 시간선택제 일자리의 조건

- 첫째, 근로시간 주 15시간 이상 30시간 이하인 일자리
- 둘째, 기간의 정함이 없는 근로계약 체결된 일자리
- 셋째, 4대 사회보험 가입된 일자리
- 넷째, 임금이 최저임금의 130% 이상인 일자리

○ 시간선택제 일자리의 활용 목적

- 장시간 직무분할 : 근로시간 단축을 통해 장시간 근로 해소 및 생산성 증대를 목적으로 시간선택제 근로자를 추가적으로 고용하는 것
- 피크타임 해소 : 업무량이 집중되는 시간대에 추가로 시간선택제 근로자를 고용하는 것
- 우수 인력 확보 : 일·가정 양립, 퇴직 준비 등의 이유로 시간선택제 일자리를 원하는 인재의 확보를 위해 시간선택제 일자리를 창출하는 것

■ 중앙정부의 시간선택제 일자리 활성화 기본방향

○ 중앙정부의 시간선택제 일자리 활성화 배경

- 시간선택제 일자리 창출을 고용률 70% 달성을 위한 핵심 과제로 인식함.
- 중앙정부가 인식하는 시간선택제 일자리는 기본적으로 육아·학업·점진적 퇴직 등 개인의 자발적 수요와 부합하는 일자리이며, 전일제 일자리와 차별이 없는 일자리이며, 최저임금·4대 보험 등 기본적인 근로조건이 보장되는 일자리임.

○ 중앙정부의 시간선택제 일자리 활성화 기본 방향

- 시간선택제 일자리 확산을 위해서는 공공부문의 선도
 - 공공부문의 경우 시간선택제 공무원·교사, 공공기관에서의 시간선택제 일자리 창출 등을 통해 공공부문이 시간선택제 일자리 창출을 선도하도록 함.
- 민간부문의 시간선택제 일자리 확산 노력 지원
 - 민간부문의 경우 근로시간 단축제도 정비, 시간선택제 일자리 창출 기업에 대한 지원 확대(사회보험료 등) 등을 통해 확산하고자 함.
- 전일제 일자리 대비 취약한 근로조건 개선방안 마련
 - 근로시간 비례 보호, 사회보험 가입 확대 등 전일제 근로자와 시간선택제 근로자 간의 불합리한 차별을 시정하고자 하는 노력을 강화함.
- 처우개선과 노동시장에 미치는 영향이 큰 신규고용을 중심으로 시간선택제 일자리 창출을 우선 추진하고, 기존의 시간제 일자리에 대해서도 차별시정, 근로조건

개선 등을 지속적으로 추진하고자 함.

■ 2014년 보건복지부 업무계획에 제시된 '경력단절 여성 등을 위한 맞춤형 일자리 창출'

○ 경력단절 여성 등을 위한 맞춤형 일자리로서 시간선택제 일자리 창출 계획

- 보건복지부는 2014년 4/4분기에 사회복지사 등 전문직 경력단절 여성을 위한 시간선택제 일자리 창출 방안을 마련할 계획임.
- 보건복지부의 시간선택제 일자리 창출 계획을 '사회복지시설 근로여건 등 실태조사'와 서비스 일자리의 원활한 수급을 위한 '대체인력지원 시범운영'을 기초로 수립할 계획임.

○ 노인·장애인 등 취업이 어려운 계층의 보건·복지분야 고용 지원

- 근로능력을 감안한 맞춤형 직무를 개발하고, 이를 노인일자리사업과 장애인일자리사업에 적용하고자 함.

○ 보건복지부의 세부과제로 '병원의 시간선택제 간호인력 채용 지원을 위한 인센티브 제공'

- 보건복지부는 병원의 시간선택제 간호인력 고용을 확대하기 위해 건강보험 수가 산정에서 간호인력 인정기준을 개선하고자 함.

■ 인천광역시 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』

○ 인천광역시 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』 설치

- 2013년 인천광역시의 의뢰를 받아 인천발전연구원이 수행한 “인천광역시 사회복지시설 종사자 처우실태조사 및 개선 연구”에서 제시한 사회복지시설 종사자 처우개선 방안 중의 하나가 ‘인천광역시 사회복지시설 대체인력통합지원센터’ 운영 지원이었음.
- 이를 근거로 인천광역시는 2014년 5월부터 인천광역시사회복지협의회에 사회복지시설 종사자의 출산·육아 등으로 인한 업무공백 최소화하고, 경력단절 현상을

방지하기 위한 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』를 위탁하여 운영하고 있음.

○ 인천광역시 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』 성과

- 18개 사회복지시설이 각 1명씩 대체인력을 채용하고자 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』에 대체인력 추천을 의뢰함.
- 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』은 11개 사회복지시설에 35명의 대체인력 후보자를 추천함
 - 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』은 의뢰기간문제 및 적격자부재문제 등으로 7개 사회복지시설에는 대체인력 후보자를 추천하지 못함.
- 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』의 추천을 받은 11개 사회복지시설 중 6개 시설이 각각 1명의 대체인력을 채용함.
 - 채용된 대체인력의 근로기간은 11개월이며, 보수기준은 사회복지사 1호봉임.

■ 2014년 인천광역시 민간부문 시간선택제 일자리 승인 현황

○ 2014년 인천광역시 민간부문의 시간선택제 근로자 승인 현황

- 2014년 10월 말 현재 인천광역시 민간부문 사업주들이 신청한 시간선택제 근로자 채용 규모에 대한 인천광역시 소재 고용센터의 승인 규모는 모두 633명임.
- 사회복지·보건분야의 시간선택제 근로자 채용 승인 규모는 전체의 11.5%인 73명임.
 - 이 중 병·의원의 시간선택제 근로자 채용 승인 규모는 50명(전체의 7.9%)으로 승인된 시간선택제 근로자 규모의 약 2/3 수준임.
 - 반면에, 사회복지분야의 시간선택제 근로자 채용 승인 규모는 23명(전체의 3.6%)으로 승인된 시간선택제 근로자 규모의 약 1/3 수준에 불과함.

○ 2014년 인천광역시 민간부문 사회복지분야 시간선택제 근로자 승인 현황

- 사회복지분야의 시간선택제 근로자 채용 승인 규모 23명을 세분하여 분석하면 다음과 같음.
- 개인간병 및 유사서비스업 3명, 시설 노인요양서비스 관련 12명, 제가방문요양서

비스 1명, 보육시설 6명, 아동 및 부녀자 거주 복지시설 1명임.

- 이들 대부분은 장시간직무분할, 또는 피크타임해소를 위하여 시간선택제 근로자를 채용하고자 함.
- 채용이 승인된 사회복지분야의 시간선택제 근로자는 대부분이 (노인)요양시설이 채용하고자 함.
- 사회복지분야의 시간선택제 근로자 채용 승인 규모 23명 중 2/3 수준인 16명임.
- 채용이 승인된 사회복지분야의 시간선택제 근로자 23명 중 6명은 장시간직무분할 및 피크타임해소를 위한 보육시설의 요청인원임.

■ 인천광역시 사회복지분야 시간선택제 일자리 창출 가능성

○ 인천광역시 『사회복지시설 종사자 대체인력지원센터』 및 민간부문 시간선택제 근로자 채용 승인 의 시사점

- 첫째, 보건복지부의 2014년 업무계획이 제시한 의도와 달리 사회복지시설 종사자 대체인력을 시간선택제 일자리 확대를 위한 방안으로 활용하는 것은 어려움.
- 둘째, 민간부문의 시간선택제 근로자 채용은 병·의원이 대부분임.
- 셋째, 민간부문의 시간선택제 근로자 채용 중 사회복지분야는 노인요양관련 시설임.

○ 사회복지시설 종사자 대체인력이 아닌 전반적인 사회복지시설에 대한 시간선택제 일자리 확대 방향

- 임금지원은 근로기간의 최소 1년, 사회보험료 지원은 근로기간이 최소 2년인 시간선택제 일자리는 1년 미만의 기간제근로계약을 체결하는 사회복지시설 종사자 대체인력채용에는 적합하지 않음.
- 또한, 공모결과에 따라 사업비를 지원받아 사업을 수행하면서, 사업비에서 인건비가 지불되는 현실에서 시간선택제 일자리 지원 기준에 따른 인력채용은 어려운 상황임.
- 이에 따라, 먼저 시설의 행정·관리직을 대상으로 시간선택제 근로자를 채용하고, 그 다음으로 최소 2년 이상 사업이 진행되는 경우와 기간의 정함이 없는 시설·기관 고유의 사업을 수행하는 경우에 사회복지직을 시간선택제 근로자를 채용하는

방향으로 시간선택제 일자리 확대를 검토할 필요가 있음.

○ 노인요양시설·기관에 대한 시간선택제 일자리 확대 방향

- 인구고령화에 따라 수요가 증가하는 노인돌봄서비스를 제공하는 시설 및 재가 노인요양기관이 장시간직무분할을 위하여 요양보호사, 간호사, 물리치료사, 조리원, 행정인력, 사회복지사 등을 시간선택제 근로자로 채용할 수 있도록 적극적으로 홍보하고, 장려함.
- 시설 및 재가 노인요양기관의 시간선택제 근로자의 채용은 기존 근로자의 업무 부담 경감과 장시간 근로 감소, (경력단절)여성에게 일자리 제공, 이용자에게 제공되는 서비스의 질 향상 등이 가능하게 됨.

○ 보육시설에 대한 시간선택제 일자리 확대 방향

- 만3~5세 아동에 대한 누리과정의 의무화에 따라 어린이집과 유치원에 대한 수요는 공급을 초과하고 있어, 보육기관 종사자의 근무조건은 악화된다고 할 수 있음.
- 보육시설에서 피크타임해소를 위한 시간선택제 근로자의 채용은 지자체의 인건비 지원을 받는 보육교사를 제외한 행정·관리인력의 업무부담을 경감시키고, (경력단절)여성에게 일자리 제공할 수 있음.
- 지자체의 인건비 지원을 받는 보육교사를 시간선택제 근로자로 채용하는 것은 마찬가지로 지자체의 인건비 지원을 받는 사회복지시설 종사자의 경우와 같이 두 번째 단계에서 실시하며, 또한 이들 시간선택제 근로자에게도 인건비지원이 비례적으로 적용될 수 있도록 이와 관련한 규정이 변경할 필요가 있음.

자활사업 활성화를 위한 인천광역자활센터 법적 형태 연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 본 연구는 『국민기초생활보장법』 개정, “고용-복지 서비스 연계” 정책의 추진, 『협동조합기본법』의 실시와 『사회적경제기본법 안(案)』의 제정이라는 사회적 경제의 활성화라는 환경변화에 따라 자활기업 및 사회적경제 주체들을 위한 중간 지원조직으로서의 역할과 기능을 수행할 수 있는 인천광역자활센터의 법적 형태를 제안하고자 함.
- 본 연구는 이를 위하여 다음과 같은 내용으로 구성됨.
 - 사회적 경제에 대한 이해
 - 「국민기초생활보장법」의 개정 및 「사회적경제기본법(안)」의 제정 움직임에 따른 광역자활센터 환경변화 분석
 - 타 지역 광역자활센터 법적 지위 및 운영 분석
 - 인천광역시 직영을 대체할 인천광역자활센터의 새로운 법적 형태 대안 제시

✦ 연구결과

■ 사회적경제

- 사회적경제의 의미

- 사회적경제는 시장의 실패와 국가의 실패에 대응하는 상호배려의 정신에 기초하여 호혜와 나눔이라는 대안적 자원분배를 목적으로 시민사회와 지역사회의 이해 당사자들이 다양한 생활경제의 필요를 충족하기 위해 자발적으로 참여하는 경제라고 할 수 있음.

○ 사회적경제와 시장 및 국가

- 사회적경제는 시장 및 국가와 완전하게 구분되는 것은 아니지만, 시장 및 국가와 비교할 경우 다음과 같은 특성이 있음.
- 국가(공공부문)과 비교하여 사회적경제는 국가의존성이 낮고, 자립지향성이 높음.
- 시장과 비교하여 사회적경제는 영리추구성이 낮고, 비영리지향성이 높음.

■ 자활과 사회적경제

○ 사회적경제 조직의 한 종류인 자활기업

- 자활기업은 우리나라에만 존재하는 사회적경제의 조직으로서 「국민기초생활보장법」에 근거하여 저소득·취약계층에게 취·창업을 지원함으로써 이들의 사회적 및 경제적 자립을 목표로 하는 기업임.

○ 자활공동체의 협동조합 전환 전망

- 2012년 중앙자활센터의 연구(신명호 외, 2012)는 협동조합에 대한 인지와 교육은 높으나, 자활영역에서 협동조합으로 단시일 내에 전환할 수 있는 수요는 전체 10% 정도가 가능한 것으로 추산함.
- 이 연구는 자활공동체 협동조합의 활성화를 추진하는 과정에서 필요한 지원으로 협동조합의 주체 역량 강화를 위해서는 협동조합연합회의 협동조합 컨설팅 업무에 대한 지원 및 협동조합의 설립·운영을 위한 독립적인 협동조합 기금이 마련될 필요가 있음을 지적하였음.
- 이 연구는 자활공동체 협동조합들이 사회적 협동조합으로 등록할 경우 생산·분배·소비에 관하여 중앙정부와 지자체에 의한 사회적 경제 생태계 조성이 필요하다고 주장함. 즉, 사회적 기업이나 사회적 협동조합이 자체적으로 생존이 가능할 수 있

도록 법과 제도를 정비하고, 생산과 기금을 지원하고, 판로를 개척해주는 생태계 조성이 필요하다는 것임.

○ 새누리당의 『사회적경제 기본법 안(案)』 과 자활사업

- 새누리당이 발의한 『사회적경제 기본법 안(案)』은 자활사업을 사회적 경제로 포함하고자 광역자활센터를 “사회적경제 권역별 통합지원센터”로 통합하도록 규정함.
- 『사회적경제 기본법 안(案)』이 제정되어 시행될 경우 광역자활센터는 법 시행 일 2년 이내에 ‘사회적경제 권역별 통합지원센터’로 통합됨.
- 또한, 『사회적경제 기본법 안(案)』에 따라 광역자활센터가 “사회적경제 권역별 통합지원센터”가 되고자 할 경우 공공기관이나 준정부기관이 아닌 비영리법인과 단체여야 함.

■ 인천광역자활센터의 역할과 사업

○ 인천광역자활센터의 역할

- 보건복지부의 광역자활센터 시범사업으로 시작한 인천광역자활센터는 2004년 6월 센터 설립 이래 그 역할이 다음과 같은 세 가지임.
 - 광역자활센터
 - 인천광역시 자활교육센터
 - 인천 희망리본(Re-Born) 본부

○ 인천광역자활센터의 사업

- 인천광역자활센터는 현재 크게 다음과 같은 네 가지 사업을 수행하고 있음.
 - 자활지원 사업
 - 취업지원 사업
 - 교육지원 사업
 - 지역특화사업

■ 광역지자체 직영 방식 운영의 성과와 한계

○ 인천광역자활센터의 성과

- 광역자활센터 지원을 명시한 지자체 조례 제정
- 지자체와의 협력 하에 광역지자체 차원에서 자활사업의 종합적인 추진
- 광역지자체 차원에서 저소득·취약계층에 대한 다양한 사업에 대한 지원
- 광역지자체 단위 자활사업에 대한 민간 기업의 지원 명분 제고
- 저소득·취약계층 취업사업 활성화
- 저소득·취약계층의 자립·자활을 위한 유관 기관과의 연계 강화
- 민간과 지자체의 사업 협력으로 조사연구 및 정책사업을 통한 자활사업관련 DB 구축

○ 광역지자체 직영 방식 운영의 한계

- 광역지자체의 자활사업 지원 역할 수행
- 부족한 지역자활센터와의 대화 및 연계
- 활성화되지 못한 광역지자체 차원에서의 사업수행 능력 개발
- 유연하지 않은 광역자활센터 운영
- 변화하는 환경에 대한 적응이 어려움

■ 사회적경제에 적합한 인천광역자활센터의 법적 형태

○ 인천광역자활센터 법적 형태 변화의 필요성

- 첫째, 사회적경제의 확산에 따른 광역자활센터의 역할과 기능 정립
- 둘째, 법정 기구로서 광역자활센터의 역할과 기능 정립의 필요성
- 셋째, “고용-복지 서비스 연계” 정책 차원에서 자활분야에서 저소득·취약계층 취·창업 지원을 위한 광역자활센터의 역할과 기능 정립 필요성

○ 인천광역자활센터의 새로운 법적 형태 검토에서 고려사항

- 첫째, 확산되고 있는 사회적경제에 적응할 수 있는 광역자활센터
- 둘째, 저소득·취약계층 취·창업 지원을 위한 자활사업의 고유 목적을 달성할 수 있는 광역자활센터
- 셋째, 가칭 ‘인천복지재단’ 신설로 시작될 수 있는 인천광역시 사회복지계의 변화
- 넷째, 타 시·도 광역자활센터 법적 형태에 대한 벤치마킹
 - 자체 독립 법인의 위탁 운영 : 전라북도
 - 자활전문기관의 위탁 운영 : 강원도, 서울특별시, 충청북도, 경상남도, 경기도, 광주광역시
 - (재)시·도연구원의 위탁 운영 : 부산광역시

○ 사회적경제에 적합한 인천광역자활센터의 법적 형태 대안

- [대안 1] 공공 법인 위탁 운영: 가칭 ‘인천복지재단’에 운영 위탁
 - 가칭 ‘인천복지재단’이 설립된 후 인천광역시가 이 재단법인에 인천광역자활센터의 운영을 위탁함.
- [대안 2] 공공 법인 위탁 운영: 자활전문기관에 운영 위탁
 - 자활전문기관에 인천광역자활센터의 운영을 위탁함.
- [대안 3] 자체 독립 법인: 가칭 ‘(사)인천광역자활센터’
 - 인천광역자활센터가 스스로 독립적인 ‘사단법인’ 이 되어 가칭 ‘(사)인천광역자활센터’가 됨.

○ 인천광역자활센터의 법적 형태는 [대안 1] → [대안 3]이라는 2단계로 전환

- “현재 인천광역시의 직영”인 인천광역자활센터는 먼저 “[대안 1] 공공 법인 위탁 운영: 가칭 ‘인천복지재단’에 운영 위탁”을 거친 후 사회적경제 관련 법 안(案)이 제정된 후 법 내용에 적합하게 “[대안 3] 자체 독립 법인 : 가칭 (사)인천광역자활센터”으로 전환할 필요가 있음.

인천광역시 비수급 빈곤계층에 대한 소득보장 방향에 관한 기초연구

■ 이용갑 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 본 연구는 서울특별시에서 실시 중인 비수급 빈곤층에 대한 소득보장정책을 분석하여, 인천광역시 민선6기 사회복지분야 시정운영방향의 핵심인 “인천복지 Minimum 제정”을 위한 방안의 하나라고 할 수 있는 인천광역시 거주 비수급 빈곤층을 위한 소득보장의 필요성 및 도입을 위한 기본방향을 제시하고자 함.
- 본 연구는 이를 위하여 다음과 같은 내용으로 구성됨.
 - 국민기초생활보장제도에서 비수급 빈곤층의 문제 분석
 - 국민기초생활보장제도 개혁 계획
 - 서울형 기초생활보장제도의 수급자 선정기준 및 급여 분석
 - 인천 거주 비수급 빈곤층을 위한 소득보장제도 도입의 기본방향 제시

✦ 연구결과

■ 인천광역시 비수급 빈곤층 소득보장 기본방향 제시의 원칙

- 비수급 빈곤층 규모 추계
 - 인천광역시 비수급 빈곤층에 대한 소득보장의 기본 방향을 제시하기 위해서는 무엇보다도 먼저 비수급 빈곤층의 규모를 추계할 필요가 있음.

○ 서울형 기초보장제도에 대한 벤치마킹

- 현재 일시적인 긴급지원이 아니라, 지역사업으로 비수급 빈곤층에 대한 상시적 소득보장을 제공하는 지자체는 서울특별시가 유일함.
- 이에 따라 2013년 7월부터 시작된 서울시 기초보장제도에 대한 벤치마킹이 필요함.

○ 단계별 도입

- 인천광역시 비수급 빈곤층에 대한 소득보장은 인천광역시의 재정상황을 고려하여 단계적으로 도입함.
- 이에 따라, 2016년 7월을 기준 시점으로 상정하여 제도의 기본 방향을 논의하고, 단계적 도입방안을 검토할 필요가 있음.

■ 인천광역시 비수급 빈곤층 규모 추계

○ 비수급 빈곤층 규모 추계

- 인천광역시의 비수급 빈곤층의 규모는 2010년 77,790명, 2013년 81,166명으로 추정됨.
- 서울형 기초보장제도의 대상자 기준을 고려한 최저생계비 기준 2010년과 2013년 비수급 빈곤층 60% 이하와 80%이하의 규모는 다음과 같음.
 - 2010년의 경우 60% 이하는 23,610명, 80% 이하는 46,379명임.
 - 2013년의 경우 60% 이하는 24,634명, 80% 이하는 48,391명임.

■ 서울형 기초보장제도에 대한 벤치마킹

○ 기준

- 소득기준
 - 도입 첫 해에는 최저생계비의 60%, 그 다음해부터는 80%로 하고, 논의를 거쳐 최저생계비 100% 도입 시기를 결정함.
- 재산기준 :

- 1억원 이하(일반재산 + 자동차 + 금융재산 - 부채)
- 부양의무자 기준
 - 부양의무자 범위는 1촌의 직계혈족(부모, 아들·딸 등), 1촌의 직계혈족의 배우자(며느리, 사위 등)
 - 부양의무자 소득(및 5억원 이하 재산 기준 동시 충족)

○ 급여

- 생계급여
 - 국민기초생활보장제도 생계급여의 1/2를 소득구간(23% 이하, 46%이하, 80%이하)별로 차등적으로 지급
- 기타 급여
 - 교육급여, 해산급여 및 장제급여는 국민기초생활보장제도 수급자와 동일한 수준으로 지급
 - 의료급여는 급여범위에서 제외함.

■ 단계별 도입

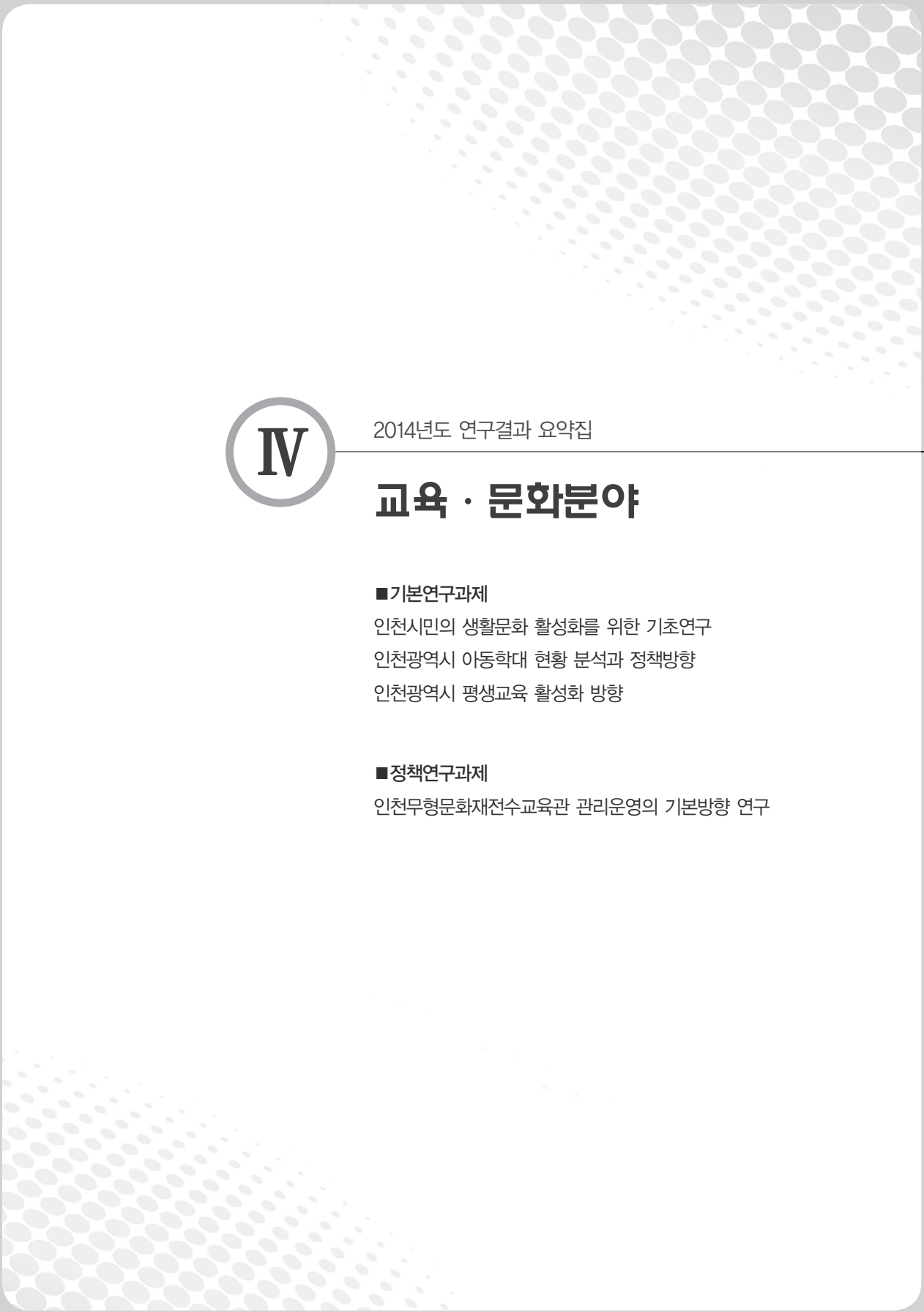
○ 대상자의 단계별 확대

- 대상자 규모와 최저생계비에 의한 대상자 선정 기준을 단계적으로 도입함.
 - 도입 첫 해에는 2개월의 시범사업을 운영한 후 7월 1일부터 12월 31일까지 6개월 동안 급여비를 지급함.
- 대상자 선정 기준은 도입 첫 해에는 최저생계비의 60% 이하 비수급 빈곤층, 그 다음 해에는 최저생계비의 80%이하 비수급 빈곤층을 대상자기준으로 하며, 최저생계비 100% 이하의 비수급 빈곤층을 대상자선정기준으로 하는 시기는 인천광역시 예산편성을 고려하여 결정함.
- 이에 따라, 대상자 규모는 도입 첫 해에는 최저생계비의 60% 이하 비수급 빈곤층의 45% 수준인 11,000명, 그 다음 해는 최저생계비의 80% 이하 비수급 빈곤층의 35% 수준인 16,000명.

-
- 도입 첫 해에는 2개월의 시범사업을 통해 대상자 발굴, 신청, 결정 및 행복e음 전산망 개편 등이 이루어짐.

○ 대상자의 단계별 확대에 따른 예산 규모

- 도입 첫 해 대상자 11,000명은 서울형 기초보장제도 2013년 대상자의 27.5% 수준이기 때문에 필요한 급여비 예산은 2개월 시범사업 급여비를 포함하여 6개월 동안 44.1억원으로 추정할 수 있음.
 - 이 금액에는 2개월의 시범사업에서 지급된 급여비가 포함된 금액임.
- 도입 둘째 해의 대상자 16,000명은 서울형 기초보장제도 2014년 대상자의 26.7% 수준이기 때문에 필요한 급여비 예산은 71.5억원으로 추정할 수 있음.



IV

2014년도 연구결과 요약집

교육 · 문화분야

■기본연구과제

인천시민의 생활문화 활성화를 위한 기초연구

인천광역시 아동학대 현황 분석과 정책방향

인천광역시 평생교육 활성화 방향

■정책연구과제

인천무형문화재전수교육관 관리운영의 기본방향 연구

인천시민의 생활문화 활성화를 위한 기초연구 -문화예술동호회를 중심으로-

■ 김창수 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구의 배경 및 목적

- 최근 문화예술 영역은 예술가와 관객, 창작과 소비의 영역이 접근하면서 ‘생활’문화에 대한 관심이 높아지고 있으며, 일상적으로 생활문화에 참여하여 활동하는 시민의 수도 점차 증가하고 있어, 이에 대한 활성화 방안을 마련할 필요가 있음.
- 생활문화란 “지역의 주민이 문화적 욕구 충족을 위하여 자발적이거나 일상적으로 참여하여 행하는 유·무형의 문화적 활동(「지역문화진흥법」 제 2조)을 의미함.
- 본 연구는 인천시민의 생활문화 활성화를 위한 정책 수립의 기초 연구의 일환으로 진행됨. 현재 인천시민의 생활문화 실태를 파악하고, 인천시와 각 문화기관이 추진하고 있는 생활문화 관련사업과 추진현황을 분석하여 인천시 생활문화 활성화 지원정책의 기본 방향과 분야별 추진과제를 제시하고자함.
- 본 연구의 목적은 생활문화예술 개념과 그 의미를 재정립하고 국내외 사례로부터 시사점을 도출하여 관련 학술연구의 주요 참고자료로 활용되고자 함. 이번 연구과정에서 진행한 인천시 생활문화동호회 간 실태조사는 처음 실시된 것으로 종합 실태조사에 앞선 선행연구의 필요성에 기인한 것임.
- 생활문화활성화는 단지 시민들의 개인적 취미활동을 지원하는 것에 국한되는 것이 아니라 구도심 재생의 동력을 만들어내는 일로, 창조경제와 관광산업 활성화의 원동력이 될 수 있음. 본 연구의 최종 목적은 인천시가 생활문화활성화를 현안과제로 설정하고 종합실태조사를 실시하여 제도정비를 비롯한 공간조성 재원 확보대책

을 포함한 활성화 계획을 수립할 것을 제안하는 데 있음.

✧ 연구의 내용 및 방법

○ 연구의 내용

- 생활문화의 개념 및 생활문화 지원의 법적 근거 검토
- 국내외 생활문화 활성화 사례조사 및 시사점 도출
- 인천시민문화수요조사 및 문화예술동호회 실태 진단
- 인천시민의 생활문화 활성화를 위한 기본방향 및 추진과제 제시

○ 연구조사 방법

- 문헌조사
- 관계자/전문가 자문 및 인터뷰
- 현장조사
- 인천시민 생활문화 실태 (간이) 설문조사

✧ 연구결과 요약

■ 생활문화의 개념 및 생활문화 지원의 법적 근거

- 생활문화 개념은 의미와 범주가 명료하게 정립되어있지 않으나 ‘생활문화예술’ 혹은 ‘생활예술’이라는 용어를 사용한다면 그 모호성을 줄일 수 있음. 생활문화예술은 “주민들이 여가 시간을 활용하여 문화예술의 학습이나 창작 활동을 통해 자기를 표현하고 계발하는 자발적 공동체 활동”으로 정의할 수 있음. 생활문화예술에서는 생활과 밀착된 활동, 주민이 주체인 활동, 자발적인 참여, 공동체 활동 등이 강조되어야 함.
- 생활문화지원의 법적 근거는 「문화기본법」(‘13년12월30일 제정)과 「지역문화진

홍법」(‘14년1월28일 제정)에 있음. 정부는 생활문화지원사업의 일환으로 생활문화센터의 조성과 운영을 지원하고 있음.

■ 국내외 생활문화 활성화 사례조사 및 시사점

- 국내 성남시와 정읍시 사례는 인천시 사례와 비교해볼 때, 활성화 과정 및 운영방식에서 다소 차이를 보임. 성남시와 정읍시 사례는 운영의 전체적인 틀과 기반시설을 시에서 제공하고 시민이 자유롭게 참여하는 방식이라면 인천시 ‘문화바람’ 사례는 기존에 자유롭게 형성되어 있던 동호회 단체가 자발적으로 네트워크 조직을 만들고 시의 지원사업에 참여하는 형태를 보임.
- 국외 사례중 가나자와 시민예술촌은 오래된 공장과 창고시설을 리모델링하여 생활문화시설을 확보하고, 아마추어 동호회인에게 최적화된 운영방식을 제공하고 있으며 영국의 자발적 예술 네트워크, 독일의 사회문화센터는 시민들의 자율적 참여를 이끌어내는 선진적 운영방식을 보여줌.

■ 인천시민문화수요조사 및 문화예술동호회 실태

- 인천 시민들의 동호회 참여율은 낮은 편이지만, 그 참여의지는 매우 높은 것으로 나타남. 동호회 활동을 하지 않는 이유는 여가시간의 부족을 꼽음. 이러한 점을 고려하여 거주공간과 근접한 주민자치센터 등 생활권형 생활문화시설의 확충이 필요한 것으로 보임. 또한 동호회 요구사항은 활동 공간 및 운영예산 지원에 관한 것으로 인천시 생활문화관련 정책이 보다 확대되어야 함을 시사하고 있음.

■ 인천시민의 생활문화 활성화를 위한 기본방향 및 추진과제

- 생활문화 활성화를 위한 기본 방향은 개방성과 자율성이라고 할 수 있음. 생활문화시설은 개방성의 원리를 공간설계 및 운영에 공통적으로 적용해야 하며, 자율적으로 운영하되 책임성을 높이기 위해 회원제나 협동조합 방식을 활용할 수 있음.
- 추진과제는 다음과 같다.
 - 연구조사 및 종합계획수립

-
- 생활문화예술 시설조성 및 운영
 - 지원조직 체계화 및 문화관련사업추진

정책제언

- 지역실정에 맞는 생활문화예술 지원정책을 수립하기 위해서는 종합실태조사가 우선 실시되어야 함.
- 인천시 생활문화 활성화 정책은 하나의 종합적인 계획안에서 이루어져야 하며, 기관별, 분야별, 대상별 등 생활문화활성화를 위한 추진계획들은 이 종합계획 속에서 상호 관련을 가지며 실행되어야 함.
- 생활문화의 중요성이 제기되고, 관련 조례가 제정되었으므로 인천시 차원의 지원 정책 수립과 집행을 위한 전담행정지원 체계의 구축이 필요함.
- 생활문화진흥에 필요한 재원을 확보하기 위해서는 일차적으로 기존 사업예산을 통합하여 규모를 파악한 다음 종합발전계획에 의거하여 연차별로 재원을 확대해나가야 함.
- 인천시와 구·군, 인천문화재단과 문화관련 기관간의 역할조정이 필요함.

인천광역시 아동학대 현황 분석과 정책방향

■ 배은주 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구 목적

- 최근 아동학대로 인한 사망사건이 연이어 발생하면서 아동학대에 대한 국민적 관심이 높아졌고, 이에 2014년 아동복지법의 개정과 아동학대 처벌에 관한 특례법이 제정되는 상황에 이르렀음.
- 인천광역시에서도 아동학대로 인한 사망사건까지 발생하여 언론에 보도됨으로써 인천의 아동학대 현황이 심각한 것으로 인식되고 있음.
- 이에 본 연구는 인천광역시의 보다 촘촘한 아동안전망 구축을 위해 아동학대 현황과 특징을 분석하고 현행 아동학대 예방과 보호 체계의 문제점을 파악하여 아동학대 예방과 보호 체계를 보다 강화할 수 있는 정책적 시사점을 제공하고자 함.

✦ 연구 범위와 방법

- 본 연구에서 아동학대 현황 조사는 2011년~2013년까지 중앙아동보호전문기관이 발행한 통계자료를 조사하여 비교·분석하고, 아동학대 사례조사는 2000년~2013년 중 언론에 보도된 인천의 사례를 중심으로 분석하였음.
- 본 연구의 시점은 2014년인데, 2014년 9월에서야 개정 아동복지법과 아동학대범죄의 처벌에 관한 특례법이 시행되기 때문에 연구의 내용은 주로 개정 아동복지법과 특례법이 시행되기 이전의 상황을 반영한 것임.

- 따라서 본 연구에서는 특례법 시행 이전의 상황이 주된 연구 내용이지만, 특례법 시행 이후 예견되는 변화와 문제점, 해소되는 부분 등을 함께 기술하였음.
- 인천광역시 아동학대 예방과 보호 사업을 주관하는 인천시아동보호전문기관, 인천 북부아동보호전문기관 상담원들과 면담조사를 병행하여 인천시 아동학대의 특징과 예방 및 보호체계의 문제점 및 보완책에 대하여 조사·분석하였음.

인천광역시 아동학대 예방 및 보호 정책

- 아동학대 예방 및 보호에 관한 조례는 전국적으로 20여 건이 제정되어 있으며, 인천의 경우 이와 관련하여 2010년 1월 18일 제정된 ‘인천광역시 아동·여성보호 지역연대 운영’에 관한 조례를 시작으로 가장 최근에는 2013년 5월 27일 ‘인천광역시 어린이 안전 지원 조례’가 제정되었음.
- 인천시의 조례내용은 아동학대 관련 예방·교육 프로그램 지원, 교육에 대한 홍보, 아동학대 예방·보호 기관 간의 공유 및 협력체계 구축, 경비지원, 예방계획수립 등 사업을 위한 내용 및 심의위원회 역할에 관한 내용으로 구성되어 있으며, 기초자치단체도 이와 유사한 조례를 제정해 두었음.
- 인천광역시는 2014년 기준 아동학대예방 및 아동학대사건 처리 및 학대아동 보호를 위한 아동보호전문기관을 3개소 운영하고 있는데, 그것은 인천광역시아동보호전문기관과 인천북부아동보호전문기관, 인천시아동복지관 내 아동학대예방조사팀임.
- 인천광역시아동보호전문기관은 2000년도에 설립되어 세이브더칠드런(Save The Children)이 지정받아 운영하고 있으며, 중구, 동구, 남구, 남동구, 서구, 강화군, 옹진군 등의 구역을 담당하고 있고, 인천북부아동보호전문기관은 계양구와 부평구를 담당하고 있으며, 아동복지관 내의 아동학대예방조사팀은 가장 최근인 2013년 12월에 직영기관인 인천시아동복지관 내에 설치되어 연수구 구역만을 담당하고 있으며 아동학대의 신고 접수, 현장조사 및 사례판정만을 담당하고 사후서비스제공은 인천시아동보호전문기관에 이관하여 처리하고 있음.

❖ 인천광역시 아동학대 현황 분석

- 인천시 아동학대 일반 현황의 통계자료를 분석한 결과 7가지 특징을 발견하였음.
 - 인천의 아동학대는 가정 내 학대가 많아 이웃의 신고비중이 높고, 아동 본인의 신고 비중은 낮음.
 - 아동 관련 공무원과 신고의무자의 신고 비율이 증가하고 있어 신고의무자교육 및 홍보, 그리고 아동학대 예방교육이 중요함을 알 수 있음.
 - 아동학대 발생율은 아동인구 1만명 당 6.3명으로 전국 평균 7.3명보다 낮으며, 전국 아동학대발생건수 중 인천이 차지하는 비율도 5%로 역시 낮은 편이나, 광역시급에서는 아동학대 발생율이 비교적 높은 편에 속하며, 아동학대 유형 중 인천에서는 방임의 비율이 높은 편임.
 - 학대피해아동은 여아, 초등학생, 일반가정과 한부모가정 자녀, 적응 및 행동문제를 가진 아동이 많은데, 인천은 전국 경향보다 영아의 학대가 많은 편이고 재혼 가정의 자녀가 많음.
 - 피해아동발견율은 전국 평균보다는 낮은 편이고 광역시급에서는 높은 편이며 초기 격리보호율은 높은 편인데, 이는 결국 인천의 아동학대는 학대가 심각한 수준에 이르러서야 발견된다는 점을 보여주는 것임.
 - 학대행위자는 전국 경향보다 20대의 젊은 부모의 학대가 많은 편이고, 사회경제적 스트레스를 가지고 있는 사람이 학대를 하는 경우가 많은 편임.
 - 인천의 아동보호전문기관의 경우 상담원 1인당 사례 담당 건수가 66.9건으로 전국 평균 58.3건보다 많고, 현장조사를 많이 하며, 서비스제공건수도 해마다 증가하고 있어 인천의 아동보호전문기관 상담원들의 업무량이 전국과 비교해 볼 때 과중한 편임.
- 언론에 노출된 아동학대 사례분석의 특징으로 5가지를 들 수 있음.
 - 높은 치사율을 들 수 있는데, 이는 신체학대의 비중과 정도가 매우 심각한 수준임을 말해 줌.

- 가정 내 학대가 심각한 편인데, 친부모에 의한 아동학대 사건이 많으며, 또한 특이점은 모에 의한 아동학대가 일어날 경우 부가 가정에 함께 거주하지 않고 지방에 근무하는 경우가 꽤 있다는 점이며, 부모들의 연령대가 그리 높지 않은 3,40대에서 많이 발생하고 있음.
- 아동학대 사건의 대부분이 훈육과 학대의 구분을 제대로 하지 못해 발생하는 경우가 많다는 점과 아동을 독립적 인격체로 존중하는 사고가 부족하다는 점을 들 수 있음.
- 가정 내 아동학대 사건의 경우 빈곤의 후유증으로 생기는 경우가 많은데, 부모의 실직으로 인한 빈곤과 더불어 부모의 삶의 의욕상실과 이에 수반되는 알콜중독, 정신질환 등 빈곤의 후유증을 극복하지 못하면 이로 인한 어려움이 아동학대로 이어지게 됨.
- 아동학대를 신고하는 사람들은 주로 피학대아동 주변의 인물들이라는 점에서 아동학대에 관한 주변의 관심이 매우 중요함을 알 수 있는데, 피학대아동의 경우 계절에 맞지 않는 옷차림을 하고 다닌다든지, 몸에 심상치 않은 상처가 나 있거나 주변에서 구걸을 하거나 아기의 경우 하루 종일 울음소리가 그치지 않는 등 주변에 조금만 관심을 두면 알 수 있는 징후들을 보임.

정책적 시사점과 정책제언

- 종합적 시사점으로 첫째, 부모상담 및 부모교육이 중요하며, 둘째, 아동인권 및 권리교육이 중요하고, 셋째, 아동학대 예방 노력이 강화되어야 하며, 넷째, 아동학대의 조기 발견 노력이 필요하며, 다섯째, 아동보호전문기관 상담원의 업무 경감과 보호가 필요하며, 여섯째, 다각도의 복지정책이 강화되어야 함을 제시하였음.
- 이에 의거하여 아동학대 예방 및 보호를 위한 정책 기본 방향으로, 첫째, 아동학대 예방 노력 강화와 둘째, 실효성 있는 아동보호체계 및 인프라 구축의 강화로 설정하였음.
- 정책 기본 방향에 의거한 정책 제언으로 8가지를 제안하였음.

- 첫째, 부모교육 강화로, 예비부모교육 강화와 학대가정 부모교육 의무화, 부모학습지원센터 설치가 필요함.
 - 둘째, 빈곤계층 복지지원 및 모니터링 체계 구축으로, 빈곤계층에 대해서는 자활이 가능할 수 있는 다각도의 복지지원이 이루어질 수 있도록 하고, 더불어 복지지원책을 제공하는 빈곤계층에게는 복지지원에 대한 점검과 동시에 아동학대 발생에 대한 점검을 수행함으로써 아동학대를 미연에 예방해야 함.
 - 셋째, 아동학대예방교육 강화로, 아동 유관기관 홍보를 강화하고 아동관련 기관 예비종사자에 대한 아동학대 예방교육을 강화해야 함.
 - 넷째, 재학대 예방의 내실화로, 학대행위자 및 피해아동에 대한 지속적 모니터링을 제도화 해야 하고, 원가정 회복을 위한 가족맞춤형 필요 서비스를 통합적으로 제공할 필요가 있음.
 - 다섯째, 아동보호체계 개선으로, 3번 이상 신고 시 현장조사 및 임시조치를 의무화 하고, 기존 유사시설을 일시보호소로 활용하고, 유관 기관 네트워크 구축을 강화해야 함.
 - 여섯째, 아동보호 인프라 확대로, 아동보호전문기관을 권역별로 확대하고, 학대아동 일시보호소를 확대하고, 아동학대 전담 검사·판사제를 운영해야 함.
 - 일곱째, 아동보호전문기관 상담원 고용 안정 및 지속성 확보로, 아동보호전문기관의 예산을 증대하고, 상담원의 업무를 경감시켜 주며, 상담원들에게 쉼 프로그램을 제도화 함.
 - 여덟째, 기초자치단체의 아동학대에 대한 관심과 지원으로, 법률에는 아동보호전문기관을 시·군·구에 둘 수 있도록 규정되어 있고, 상징적으로 기초자치단체도 조례를 제정해 두기는 했지만, 현실적으로는 기초자치단체가 관심을 기울이지 않고 있기에, 아동보호전문기관이 권역별 혹은 기초자치단체별로 설치되는 것이 바람직하다는 학계의 의견을 고려하면 향후 기초자치단체가 아동학대 문제에 관심을 가지는 것이 필요함.
- 아동학대 예방 및 보호의 실제와 관련하여 상담원들과의 면담조사에 기반하여 살펴본 상담원들이 겪는 문제점과 이에 기반한 정책제언을 도표로 정리하여 제시하면 다음과 같음.

〈표〉 아동학대 관련 문제점 및 정책 제언 요약

문제영역	문제점	정책방향	정책 방안	정책부서
학대 행위자	학대행위자의 부모교육 거부	부모교육 강화	예비부모교육	시청
			학대가정부모교육의무화	시청, 조례 규정
			부모학습지원센터 설치	시청
	비강제적인 사후조치 모니터링	재학대 예방	지속적 모니터링 제도화	시청, 조례규정, 여가부
아동 보호 체계	영아와 장애아 입소의 어려움	아동보호체계 개선	유사시설 일시보호소로 활용	시청
	일시보호시설 부족		일시보호소 확대	시청
	유관기관의 비협조		유관기관 네트워크 구축	시청
신고 의무자	신고의무자의 미비한 신원보호	특례법으로 해결		
아동보호전문기관 및 상담원	상담원의 업무과중	아동보호인프라 확대	업무경감	시청
	상담원들의 심리적 스트레스		쉼 프로그램 제도화	시청
	상담원들의 잦은 이직으로 인한 지역 전문성 저하		예산증대	시청, 여가부
	아동보호전문기관의 운영예산 부족		예산증대	시청, 여가부
	아동보호전문기관의 인력 부족		전문기관 확대	시청, 여가부
특례법 시행 이후의 문제점	응급조치의 판단과 아동의 의사의 대립	아동학대예방교육 강화	아동학대 예방교육	시청, 아동보호 전문기관
	아동학대 판단 관점의 대립으로 인한 낮은 기소율			
	인천 가정법원의 부재	아동학대사건처리	전담 검사, 판사제 운영	여가부, 법무부
아동학대예방		아동학대예방	아동 유관기관 홍보	시청
			빈곤계층 복지지원 및 모니터링 체계 구축	시청

인천광역시 평생교육 활성화 방향 -정책과 환경분석을 중심으로-

■ 배은주 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구 배경과 목적

- 인천광역시에서는 2013년에 평생교육진흥원을 개관하며 평생교육 진흥에 노력을 기울이고 있는데, 인천시 제1차 평생교육 중장기 발전계획이 2014년도로 종료되고 내년부터는 새로운 평생교육 중장기 발전계획에 의거한 사업 진행이 요청됨.
- 현재의 평생교육 정책 및 환경은 제1차 평생교육진흥계획 수립 때와는 많이 달라졌고, 따라서 새로운 평생교육진흥계획 수립을 위해서는 현재의 평생교육 정책 및 환경에 대한 면밀한 진단이 필요함.
- 이에 본 연구는 국가평생교육 진흥정책의 변천과 더불어 제1차 평생교육 중장기 발전계획의 비판적 검토 및 현재의 인천시 평생교육 정책과 환경을 면밀히 분석하여 향후 평생교육진흥을 위한 정책적 시사점을 도출하고자 함.

✧ 연구 범위와 방법

- 평생교육 정책과 관련된 부분은 국가 및 인천광역시를 중심으로 하고, 사례 검토 부분은 외국 주요 국가와 서울, 경기의 중장기발전계획을 검토하였고, 평생교육 환경은 인천광역시 및 군구의 범위 내에서 진행함.
- 평생교육의 개념 및 평생교육 법과 국가정책의 변천을 검토하고 외국의 평생교육 사례를 검토하여 시사점을 분석하고, 인천시 평생교육의 일반 환경과 평생교육 정

책 환경을 분석하여, 인천시 평생교육 진흥을 위한 정책적 제언을 제시함.

❖ 인천광역시 평생교육 환경 분석의 특징

- 고령화 현상이 심화되고 노인 인구, 여성인구, 다문화인구의 증가가 두드러지며, 장애인 인구의 증가는 둔화되고 있음.
- 인천시의 평생교육 참여율은 OECD 평균보다 훨씬 낮으며, 우리나라 평균보다도 낮음.
- 서비스판매직과 주부의 비중이 크고, 무직의 비율이 높은 편이며, 저소득계층이 비중이 큰 편이고, 실업률이 전국 평균보다 높음.
- 일반회계 대비 평생·직업교육 예산 비중이 서울, 경기보다 적으며, 평생학습도시들이 비지정도시들보다 높은 비율의 평생학습 예산을 편성하고 있음.
- 2011년 조사 기준 인천에는 준형식 평생교육기관 25개, 비형식 평생교육기관은 360개, 기타 법령에 의한 평생교육기관은 375개로 총 760개의 평생교육기관이 운영되고 있으며, 총 프로그램 수는 7,869개이며, 학습인원은 816,088명으로 집계됨.
- 기타 평생교육기관 중에서는 주민자치기관과 도서관, 복지관이 큰 비중을 차지하고 있음.
- 인천의 기타 평생교육기관에는 평생교육 업무 담당 인력이 부족하며 평생교육사 자격증을 가진 인력이 별로 배치되어 있지 않으며, 학점은행제나 평생학습계좌제를 운영하는 기관도 적은 편이며, 교육청이 지정하는 평생학습관도 8개에 지나지 않음.
- 문화예술과 인문교양 분야의 프로그램이 가장 많이 운영되고 있으며, 무료로 운영되는 프로그램이 약 35%에 이르고, 평생학습 프로그램 수강자의 대부분은 여성과 노인임.

❖ 인천광역시 평생교육 정책 분석의 특징

- 인천광역시는 평생교육 진흥조례를 제정하고 평생교육협의회를 구성하였고, 웅진군을 제외한 모든 기초자치단체도 조례를 제정하였으나 지역평생교육협의회는 활성화되지 못하고 있음.
- 제1차 평생교육 중장기 발전계획 보고서에서는 여러 가지 추진과제를 제안하였는데, 시청의 각 실국 내의 평생교육 유사 업무의 네트워크 구축과 마인드 제고는 여전히 미흡하여 교육지원담당관 내 평생교육팀의 위상 제고와 인천평생교육진흥원의 위상 제고가 여전히 과제로 남아 있으며, 인천평생교육진흥원 설립은 실현되었으나 독립법인행이 아니고 규모가 작아 그 사업 추진에 어려움을 겪고 있음.
- 평생학습도시와 비평생학습도시 간의 격차는 더 심화되고, 프로그램의 차별화와 특성화 과제가 실현되지 않았으며, 시청과 교육청 간의 평생교육 업무 협력도 개선되지 않고 있어, 이에 대한 실질적 개선이 필요한 상황임.
- 제1차 중장기 발전계획 보고서에서는 권역 및 세계 평생교육 기관 연계 발전과 권역별 평생학습벨트 조성 및 특성화 등을 제안하였으나 이는 실현되지 못하였고, 평생학습도시들 간의 연계 협력이 강화되고 있어 이를 잘 활용하는 것이 필요함.
- 노인교육이나 여성 및 다문화교육, 장애인 교육의 활성화는 여전히 지속적으로 강화되어야 할 부문이며, 특히 장애인평생교육의 필요성이 최근 주장됨에 따라 장애인평생교육이 강화될 필요가 있음.

❖ 인천광역시 평생교육 활성화 방향

- 인천시 평생교육 활성화를 위한 정책적 시사점으로 첫째, 고령화 사회에 대비한 평생교육, 둘째, 인구학적 특성을 고려한 맞춤형 평생교육, 셋째, 인적 자원 개발을 위한 평생교육, 넷째, 평생학습도시에 대한 관심과 특성화, 다섯째, 평생교육 활성화를 위한 법적·인적·물적 기반 구축, 여섯째, 평생교육 추진 체제 간 역할의 차

별화, 일급제, 평생교육기관 및 인력의 전문성 증대, 여덟째, 평생교육복지의 미래 비전 구현 등을 제시하였음.

○ 이에 근거하여 인천광역시 평생교육 활성화 방향으로 다음 8가지를 제안하였음.

- 지역적 특성을 고려한 평생교육 계획 수립으로, 첫째, 직업능력개발을 위한 다양한 맞춤형 프로그램 마련, 시민의식 제고를 위한 다양한 시민사회 영역의 프로그램 제공, 취약계층 중에서도 장애인 평생교육과 노인 평생교육의 강화 등을 제안함.
- 평생교육 추진 기반 구축 공고화로, 인천시 교육기획관 내 평생교육팀과 인천평생교육진흥원의 역할이 보다 강화되어야 하며, 평생교육 전문 인력 선발과 배치에 많은 노력을 기울여야 하고, 기초자치단체의 평생교육 업무 전담 부서와 평생교육협의회의 활성화가 필요함.
- 평생교육 추진체제 간 역할 구분과 연계 협력으로, 광역자치단체와 기초자치단체 간의 역할 구분과 협력, 시청과 교육청의 역할 구분과 협력 등이 필요함.
- 인천평생교육진흥원의 위상 제고 및 역할 강화로, 이를 위한 인천시의 제도적 지원이 필요함.
- 도시개발 정책과 연계한 평생교육 정책 개발로, 거주 마을이 재개발 또는 재구조화될 때 필요한 평생학습시설을 배치하는 것을 고려해야 함.
- 대학의 평생교육 기능 강화로, 우수한 물적·인적 자원을 활용하여 인천의 평생교육에서 취약한 부분으로 지적된 고등평생교육 그리고 전문적인 평생교육을 강화해야 함.
- 평생교육 전문 인력 선발과 활용으로, 평생교육기관과 업무의 전문성을 강화하고, 지역사회의 특성에 맞는 평생교육이 이루어지기 위해서는 그 지역사회의 실정에 밝은 평생교육 전문 인력을 선발하여 활용하는 것이 필요함.
- 평생교육 진흥을 위한 주기적인 중장기 발전계획 수립으로, 앞으로도 주기적으로 인천의 변화하는 여건에 적절한 평생교육 중장기 발전계획 수립이 요구되며, 이를 위해 주기적으로 주민들의 평생교육 욕구를 파악하고 평생교육기관들의 전수 실태조사를 할 필요가 있음.

인천무형문화재전수교육관 관리운영의 기본방향 연구

■ 김창수 : 도시경영연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 인천광역시에는 풍부한 무형문화유산을 보유하고 있으나 전수시설은 ‘은율탈춤전수회관’ 1개관에 불과해서 관련 시설 건립의 필요성이 꾸준히 제기되어 왔음. 인천광역시의 국가지정중요무형문화재는 4개 종목으로 서울(28개)에 이어 부산(4개)과 함께 광역시중 가장 많은 중요무형문화재를 보유하고 있음. 시지정무형문화재는 27개로 6개 광역시중 가장 많은 무형문화재가 지정되어 있음.
- 인천광역시는 국가지정중요무형문화재 및 시지정무형문화재의 전수교육과 전통문화의 복합 활용을 위해 ‘인천무형문화재전수교육관’을 남구 매소홀로 599(문학동 349-6) 일원에 ‘기·예능 복합 전수교육관’으로 건립 중에 있음.
- 본 연구는 인천광역시가 건립중인 ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리방식과 조직 및 예산 규모를 검토하고, 시설활용방안 및 프로그램 운영방안을 제시하는 것임. 이를 위해서 ‘인천무형문화재전수교육관’에 입주하는 무형문화재 보유자의 현황을 검토하고, 전수교육관의 관리방식과 전수교육관 운영방안을 제시하였음.
- 본 연구 결과는 ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리방식, 조직 및 인력 구성, 시설 활용, 운영프로그램 개발 등 전수교육관 관리운영의 기본 지침이 될 수 있을 것임.

✧ 주요 내용

■ 무형문화재의 개념 및 무형문화재전수교육관 건립추이

○ 무형문화재의 개념

- ‘무형문화재’는 문화유산(Cultural Heritage)의 일부로 지속적인 문화창조를 가능케하는 물질매개물 혹은 상상의 원천을 가리킴. 무형문화유산은 과거로부터 계승된 ‘전통’으로 여겨져 왔으나 그것은 부단한 ‘창조’ 활동의 결과로 오늘에 이르는 것이므로, 현재와 미래의 문화를 생성할 수 있는 자원으로 삼아야 한다는 관점이 점차 강조되고 있음³⁾.
- 최근 문화재청도 무형문화유산의 범위를 유네스코 기준에 맞추어 확대하고 전통문화의 창조적 계승·발전 위해 현행 「문화재보호법」에서 무형문화유산을 분리하여 보전 중심의 원칙을 전통과 현대의 조화를 꾀하는 내용을 담은 「무형문화유산 보전 및 진흥에 관한 법률」 제정을 추진하고 있음

○ 무형문화재전수교육관 건립추이

- 문화재청은 무형문화재 보유자의 후계자 양성 및 지역주민의 전통문화 향유기회 증진을 위해 1974년부터 무형문화재 전수교육관 건립사업을 시작하였으며, 2014년 2월까지 전국에 총 132개의 무형문화재전수교육관이 건립됨⁴⁾. 무형문화재전수교육관은 지역주민과 일반시민이 무형문화재와 전통문화를 체험할 수 있는 복합문화공간으로 그 기능과 역할이 확대되고 있음.

○ 기·예능 복합 전수교육관 사례 검토 결과

- 「서울중요무형문화재전수회관」, 「광주광역시전통문화관」, 「대전무형문화재전수교육관」, 「대전전통나래관」 등 전국 주요도시의 무형문화재전수교육관 사례조사 결과, 교육, 전시, 공연, 행사 등 프로그램을 운영하고 있으며, 이를 위한 공연장,

3) 유네스코 「무형문화유산 보호를 위한 협약」은 무형문화유산에 대한 참여와 향유를 중시함.

4) 무형문화재전수교육관은 ‘기능종목 무형문화재전수교육관’, ‘예능종목 무형문화재전수교육관’, ‘기·예능 복합 전수교육관’ 3가지 유형으로 구분됨. ‘기능종목 무형문화재전수교육관’은 31개소, ‘예능종목 무형문화재전수교육관’은 93개소, ‘기·예능 복합 전수교육관’은 8개소가 건립되어 있음.

전시장, 교육실 등 복합 시설을 갖추고 있음.

■ 인천무형문화재전수교육관 시설 조성 현황

- ‘인천무형문화재전수교육관’의 대지면적은 8,710.3㎡, 건축면적은 2,183.50㎡, 연면적은 6,982.30㎡임.
- ‘인천무형문화재전수교육관’ 기·예능동 규모는 지하 1층 지상 3층으로 주요시설은 ‘공방실’ 10실, ‘예능실’ 16실, ‘연습실’ 3실, ‘공연장’ 1실, ‘전시장’ 2실(상설 전시장 1실, 홍보관 1실) 등이 있음. 야외시설은 전통문화체험관 1동, 야외공연장 1개소 등이 있음.

■ 인천무형문화재전수교육관 관리방안

○ 관리방식 선정기준

- 전국 무형문화재전수교육관의 관리방식 조사결과 지자체 직영, 민간위탁(관련단체 및 보유자, 지자체 출연 문화재단) 등의 방식으로 관리되고 있음. 본 연구에서는 다음과 같은 기준을 적용하여 ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리방식을 선정함. ① 전통문화유산과 이를 계승 발전시킬 수 있는 전문성. ② 시설관리의 효율성. ③ 재정과 조직의 안정성

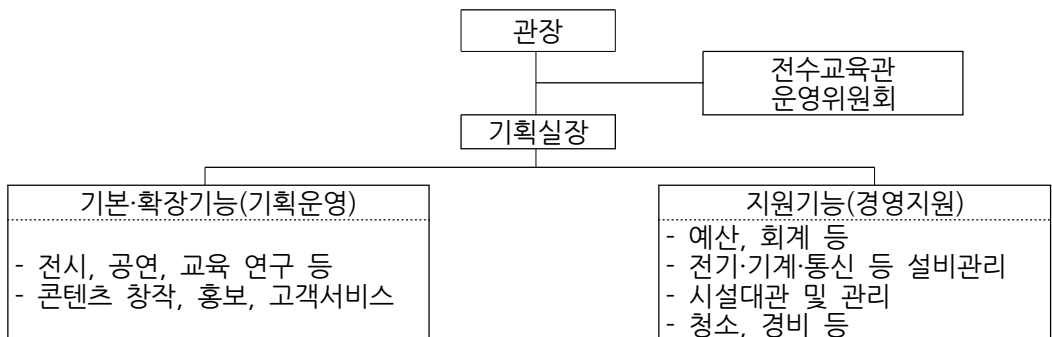
○ 관리방식 검토결과

- ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리방식 검토결과 민간위탁 방식이 적절한 것으로 판단됨. 민간 위탁은 초기 비용을 줄이면서 전문성과 문화경영 경험을 갖춘 단체를 선정할 수 있다는 장점이 있음. 또 위탁기관은 평가에 의해서 재위탁 여부가 결정되므로 효율적인 경영을 위해 노력하게 되며, 자율성이 보장되어, 전문인력을 탄력적으로 채용할 수 있음. 이를 통해 다양한 프로그램 기획과 양질의 문화서비스를 제공 할 수 있음.
- ‘인천무형문화재전수교육관’을 민간위탁 할 경우 「광주광역시 전통문화관」의 사례처럼 지자체 출연 문화재단에 위탁하는 방식과 「부산민속예술관」과 같이 무형문화재 관련단체에 위탁하는 방식이 있음.

- 지자체 출연 문화재단이 전수교육관을 운영할 경우 전문인력 위주의 운영이 가능하며 전통 문화유산을 현대 예술을 비롯한 다양한 문화 분야와 접목하여 확장 활용하는 데 유리하며 공공서 위주의 운영이 가능함.
- 무형문화재 관련 단체가 전수교육관을 운영할 경우 무형문화재 보존과 전승이라는 기본적 기능을 가장 충실하게 수행할 수 있으며 무형문화재 전문단체에 의한 자율적 운영이 가능함.
- 민간위탁의 경우 운영초기에 회계와 시설관리 면에서의 시행착오를 줄이고 조직을 안정적으로 운영하기 위해 일정기간 시청(문화재과) 소속 공무원을 파견하여 해당업무를 담당케 하는 것도 하나의 대안이 될 수 있음.

○ 관리운영 조직

- ‘인천무형문화재전수교육관’ 관리운영 조직설계의 기본방향은 다음과 같음. ① ‘기본기능’은 전시, 공연, 교육, 연구·조사 등 무형문화재 원형 보존 및 전수를 위한 업무와 기능. ② ‘확장기능’은 홍보 및 고객서비스 등의 업무와 기능, ③ ‘지원기능’은 예산·회계 등 행정업무, 전기·기계 등 설비업무, 청소, 경비 등 시설관리 업무.
- ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리운영 조직을 관장, 기획실장, 기획운영팀, 경영지원팀으로 설계함. 관리운영 조직은 전수교육관의 복합문화공간적 기능을 이해하고 중점사업을 추진할 수 있는 문화예술 경영 전문인력 중심으로 구성되어야함.



<그림> 인천무형문화재 전수교육관 조직설계(안)

○ 관리운영 인력

- ‘인천무형문화재전수교육관’의 관리운영에 필요한 인력은 총 13명으로 산출함. 이는 인천광역시 조례에서 정하고 있는 전수교육관의 업무, 타 지역 복합 전수교육관의 업무와 인력을 비교한 결과 등을 종합 검토한 결과임.

<표 1> 인천무형문화재전수교육관 산출 인력

구분	인원(명)	담당 업무 및 인력
관리자	2	관장 1명, 기획실장 1명
기획운영	3	전시담당 1명, 교육담당 1명, 공연담당 1명
경영지원	8	예산·회계담당 1명, 시설관리 1명, 청소 3명, 경비 3명
합계	13	

○ 예산규모

- ‘인천무형문화재전수교육관’ 관리운영에 필요한 연간 예산은 7억2천만 원 범위내로 추산됨⁵⁾. 이는 한국은행 경제통계시스템의 직종별 평균 임금, 국회예산정책처(2010) 「법안비용추계 기준정보」 등을 근거로 산출한 결과임.

<표 2> 인천무형문화재전수교육관 산출 예산규모

구분	금액(원) ⁶⁾	비고
인건비	459,223,867	
기본경비	140,522,503	
프로그램운영비	119,949,274	자산취득비를 제외한 전체예산 대비 20%적용
소계	719,695,644	연간 총 예산(월 평균 59,974,637원)
자산취득비	76,466,000	2014년도에만 적용
합계	796,161,644	

■ 인천무형문화재전수교육관 운영방향 및 운영프로그램

○ **우형방향**

- ‘인천무형문화재전수교육관’의 운영방향은 첫째, 무형문화재의 전승 및 보전 활동의 펼치는 전수관으로 기능하면서, 둘째, 인천시민들에게 지역의 무형문화재를 널리 알리고자 하는 교육·전시관으로서 역할에 중점을 둔다.

5) 자산취득비 76,466,000원을 포함할 경우 연간 예산은 약 8억 원으로 예상됨.

6) 소수점 이하 반올림.

리 알려 지역주민들이 인천의 무형문화유산을 향유할 수 있는 교육장으로, 셋째, 인천의 무형문화유산을 창조적으로 재해석하여 새로운 문화를 생성하는 데 기여하는 문화 창조의 산실로, 넷째, 국내외 관광객들에게는 인천의 문화 전통을 체험하는 관광자원으로 기능할 수 있는 복합적 문화공간으로 운영되는 것이 바람직함.

○ 운영프로그램

- '인천무형문화재전수교육관'의 운영프로그램은 '전시', '공연', '교육', '체험', '행사' 등 크게 5가지 프로그램으로 구성·운영할 수 있음. 전수교육관의 운영프로그램은 인천광역시의 무형문화재 지원사업과 지역사회와 연계하여 개발·운영하는 것이 바람직함.

■ 향후 과제

○ 운영평가 실시

- 인천무형문화재전수교육관은 개관 이후 종합적인 운영 평가를 매년 실시하여 관리와 운영의 개선사항을 보완하는 한편 2-3년 내에 무형문화재와 전통문화예술 복합 문화공간으로 발전시켜나가기 위한 중장기 발전방안을 수립할 것을 제안함

○ 기획전시공간의 확충

- 기획전시공간의 확충이 필요함. 건립중인 인천무형문화재전수교육관은 무형문화재의 보존과 교육, 홍보를 위한 상설전시장은 조성되어 있으나, 무형문화재 창작 발표 및 지역 전통예술분야 활성화를 위한 기획전시장으로 활용할 수 있는 공간은 부족한 것으로 보임. 매년 1회 개최해야하는 무형문화재 전승 작품전시를 비롯하여 무형문화재 초대전, 지역 문화유산관련 자료전 등을 개최하기 위한 전시 공간을 추가로 확충해야함.

○ 인천도호부청사 통합 관리

- '인천무형문화재전수교육관'은 인접한 인천도호부청사와 통합 관리할 경우 다양한 시너지 효과를 얻을 수 있을 것으로 보임. 두 시설을 통합 관리할 경우 인천도호부의 유휴공간 활용이 가능하며, 전문인력을 추가로 확보할 수 있어 수준 높은 프로그램 개발과 양질의 문화서비스가 가능함. 또 두 시설을 통합관리 할 경우

별도로 관리할 경우 보다 연간 약 8천6백만 원의 예산을 절감하는 효과도 있음.

■ 중장기 발전 방안

○ 인천무형문화유산박물관으로 발전

- 인천전수교육관은 중장기적으로 인천무형문화유산박물관으로 지정받아 발전시켜 나가야 함. 이를 위해서는 문형문화재의 전수와 학습, 공연과 전시, 무형문화유산의 발굴과 정리, 연구와 교류 사업 등으로 다각화해야 함. 인천무형문화재전수교육관을 제2종 박물관(교육관)으로서의 역할과 기능을 수행할 수 있다면 시설의 위상을 제고할 수 있음.

○ ‘인천역사문화 답사 코스’ 개발

- ‘인천무형문화재전수교육관’을 인천 역사문화탐방답사 코스에 포함시킬 수 있음. 현재 인천둘레길 8코스인 ‘인천의 뿌리를 찾아가는 길’과 연계하여 ‘인천 정명 600년 기념마당(2014년 조성예정)’, ‘인천도호부청사’, ‘인천향교’ ‘문학산’으로 이어지는 ‘인천역사문화 답사 코스’를 개발하여 인천의 전통문화와 역사를 탐방 체험하는 명소로 가꾸어 나갈 필요가 있음.

○ 관광자원화

- ‘인천무형문화재전수교육관’을 크루즈 관광 등 인천 고유의 관광자원으로 발전시켜 나가야함. 이를 위해서는 상설 공연과 전시 콘텐츠 확보, 무형문화재를 소재로 한 다양한 기념상품, 체험 프로그램이 개발이 이뤄져야 함.



2014년도 연구결과 요약집

지역경제연구실





2014년도 연구결과 요약집

지역경제분야

■기본연구과제

인천 주조산업 생태계 경쟁력 확보 방안
인천시 사회적금융 도입을 위한 기초연구
인천광역시 지식재산행정체계 현황과 개선방안
인천순환경제 연구 I

■정책연구과제

인천 전통발효식품산업 육성에 관한 연구
인천광역시의 AirportCity, Aerotropolis 개념 적용에 대한 사전 연구
인천시 도시브랜드 재정립을 위한 정책제언
중견·중소기업군 육성을 위한 무역진흥 지원 정책 연구
인천시 좋은 일자리 창출을 위한 정책방안 연구

인천 주조산업 생태계 경쟁력 확보 방안

■ 김번욱 : 지역경제연구실 선임연구위원

✧ 개요

- 주조산업은 주조산업중 제품의 형상을 제조하는 주요 공정을 담당하여 소재를 부품으로, 부품을 완제품으로 생산하는 기초 공정산업이다. 주조산업은 전방 산업에 대한 생산기반의 핵심이며, 견인차 역할을 하고 있는 6대 뿌리산업 중에서 가장 중요한 부분을 차지하고 있는 산업이다. 따라서 우리나라 성장산업인 자동차, 조선, 항공기 모든 사업기계 등의 부품소재를 생산하고 있어 지역 산업발전을 위해 꼭 필요한 산업이다.
- 그럼에도 주조산업의 현실을 살펴보면 한국 주물 생산성은 일본의 1/2수준이며, 고부가가치 생산기술은 기술 선진국에 비해 상당히 취약한 수준으로 평가되고 있다. 이러한 저생산성의 주조산업은 특히 인천의 경우 더욱 두드러진다. 인천의 주조업체들은 특히 다음과 같은 어려움에 처하고 있는 바, 첫째, 주조산업에 대한 환경오염, 에너지 과소비 산업으로의 인식, 둘째, 주조산업인력의 노령화 및 인재 유치 어려움, 셋째, 주조산업의 질적 성장 및 경쟁력 한계 직면 등을 맞고 있다. 이러한 저생산성, 환경오염원 등의 문제에도 불구하고, 인천의 전략산업인 자동차부품, 기계/금속산업과의 연계를 고려할 때, 주조산업 역시 지역 내에서 포기할 수없는 상황이다. 특히 대부분의 주조업체가 입주하고 있는 서부산단은 인천공항, 인천항, 고속도로가 인접하고 있는 물류요충지로서 주조산업을 영위하기에는 최적합한 위치에 자리 잡고 있다. 주조산업의 주물제품을 필요로 하는 수요처가 남동공단, 시화공단 등 수도권 내에 많이 자리 잡고 있어 국내 산업 경쟁력을 높이기 위해서는

수도권에 반드시 주물 전용단지가 육성되어야 하며, 여러 가지 여건상 새로운 주물단지 조성은 어렵기 때문에 현존하고 있는 인천지역 주물업체 생태계 경쟁력을 강화할 필요가 있다. 이러한 배경 하에 본 연구는 인천지역 주조산업의 실태를 분석하고 생태계 경쟁력 제고방안을 제시하고자 한다.

■ 주요 연구결과

- 제2장은 주산업의 개념 및 중요성을 분석하였다. 주조산업 (Foundry Industry)은 모든 산업의 근본이라는 영어 어원 “Foundry”에서도 알 수 있듯이 모든 제조업의 근간이 되는 뿌리산업 중에서도 가장 근원이 되는 소재부품 산업의 시발점이 되는 산업을 일컫는다. 한편, 주조기술은 금속재료를 로내에 장입하여 용융 상태로 만든 후 주형 (모래, 세라믹 또는 금속재) 속에 주입, 응고시켜 미리 설계된 형상으로 만드는 경제성이 큰 기술을 지칭한다. 이때 금속재료는 고체상태에 비해 용융상태에서 변형저항이 현저히 작으므로 주조기술은 복잡한 형상의 부품을 가장 경제적으로 제조할 수 있는 방법이다.
- 제3장에서는 주조산업의 국제현황을 살펴보았다. 세계 주조 생산량은 2008년 글로벌 금융위기를 기점으로 소폭 감소하다가 2009년 이후로 다시 생산량을 회복하고 있는 추세이며, 알루미늄 등 비금속의 생산량 비율이 늘어나고 있다. 향후 글로벌 주조산업 시장은 연평균 3%의 성장률로 성장해 2015년 400조원의 시장규모를 형성할 것으로 전망되며, 향후 환경이슈가 심화되면서 친환경 금속에 대한 수요가 성장동력이 되어 시장을 이끌 것으로 기대되고 있다, 이와 함께, 주조산업관련 주요국의 육성정책을 미국, 독일, 일본, 중국을 중심으로 살펴보았다. 이를 통해 인천 주조산업 생태계 경쟁력 강화를 위한 시사점을 도출하였다.
- 제4장에서는 주조산업의 국내현황을 살펴보았다. 전통적인 기계 및 금속관련 산업은 전자/정보 같은 분야에 비해 다소 침체되는 경향을 보이고 있으며, 이에 따라 주조산업 및 기술의 발전 속도가 둔화되고 있다. 또한, 글로벌 환경규제 강화와 녹색성장 정책의 추구로 대표적 공해산업으로 여겨지는 주조산업도 친환경화를 추구하고 해야 하는 상황이다. 주의할 점은, 원자재 수요 및 가격 상승으로 인한 주물품 생산단가 급증 및 납품단가의 정체로 인해 주물업체는 큰 어려움에 직면하고 있다는 사실이다. 따라서 원자재의 해외의존도가 심화되는 상황에서 고부가가치의 주조품

생산을 위한 원천기술의 개발을 통한 원자재의 확보가 중요하다.

- 제5장은 인천지역 주조산업의 실태를 기업체수·종사자수 및 지역분포 현황, 주요업체, 인프라 여건 등을 분석하였다. 특히 문제점을 정리하면, 우선 기술적 측면에서 공정상 비합리화, 낮은 국제경쟁력, 낮은 기술개발 등이 지적된다.
- 경영상 어려움은 인력난 이외에도 대기업과의 하청관계, 비현실적 납품가, 판로상 애로사항, 원부자재 및 물류가격의 어려움, 전기·에너지의 과다 사용 등이 제기되고 있다. 환경상 문제점으로는 주로 주조업체로부터 제기되는 바, 설비교체와 업종제한, 악취문제, 환경민원 관련 형평성 문제가 있으며, 제도적·비제도적으로도 많은 어려움을 호소하고 있는 실정이다.
- 제6장에서는 앞서 분석된 문제점과 시사점을 기반으로 인천 주조산업의 생태계 경쟁력강화를 위한 4가지 기본방향과 과제를 제시하였다. 첫째, 주조산업 기술경쟁력 강화방안으로 주조공정의 합리화, 제품신속개발 양산체제 확립 등을 통한 국제경쟁력 강화, 그리고 미래지향적 고부가가치 전환방안이 중요하다 (제2절). 둘째, 주조산업 경영경쟁력을 강화하기 위해서는 핵심인력 양성 및 공급하청구조 개선, 원부자재 수급개선, 산학연관 협력적 유치체계 구축 등이 중요하다 (제3절). 셋째, 제도적 개선방안으로 경영관련 지원제도 개선, 합리적 전기료 도입, 입주규제 개선, 환경규제 합리화 등이 중요하며, 비제도적 개선방안으로는 관련 인프라 구축지원, 원부자재 공동구매 지원, 에너지·환경 대책지원 등이 중요하다 (제4절).

❖ 정책제언: 주조산업 생태계 경쟁력 확보방안

■ 단계별 추진과제

- 앞에서 제시한 34개의 추진사업들을 단계별 측면에서 종합적으로 살펴보면, 불량을 지속감축 등 14개의 단기적 추진과제, 제품신속개발 양산체제 확립 등 15개의 중기적 추진과제, 차세대 대응 신기술개발 등 5개 장기적 추진과제 등으로 구성되었다 (<그림 6-1> 참조).

① 단기적 과제

- 단기적 과제로는 기술경쟁력 강화를 위해 불량률 지속감축, 친환경·저에너지 공정전환, 후처리 조합안정화 등 3개의 단기과제가 필요하며, 핵심인력 양성 및 공급을 위해서는 현 인력에 대한 교육 강화, 외국인 인력 활용도 제고 등 2개 과제, 원부자재 수급구조 개선을 위해 조달 자체점검, 비축확대, 공동수급 등 3개 과제가 각각 제시되었다. 이외에도 산학연관 클러스터 구축을 위해서는 업체간 기술제휴 및 협업시스템 구축 (산·학·연 협력체계), 기술지원센터 역할 강화 등 2개 과제, 제도적 개선을 위해서는 경영관련 지원제도 개선, 합리적인 전기료 방안, 인식변화 유도 등 3개 과제, 비제도적 개선방안으로는 원부자재 공동구매 지원 등이 제안되었다.

② 중기적 과제

- 중기적과제로는 기술경쟁력 강화를 위해 용해·주조공정 스마트관리, 제품신속개발 양산체제 확립, House Keeping 기술안착을 통한 수익성 제고, 첨단 소재개발 통한 지속성장 주조산업 구축 등 4개 과제, 핵심인력 양성 및 공급을 위해 기술인력 양성 및 안정적 확보, 고령 경력자 활용 등이 제안되었다. 한편, 하청구조 개선을 위해 원자재 가격과 납품가격과의 연동 조정, 납품단가 현실화가, 원부자재 수급구조 개선을 위해서는 고사수급 및 재활용방안이 각각 중기과제로 제시되었다,
- 이외에도 제도적 개선으로는 입주규제의 개선, 환경규제 합리화를 위해, 환경규제 최적화, 환경개선 지원, 환경관련 인식변화 유도 등의 3개 과제와, 비제도적 개선을 위해서는 관련 인프라 구축지원, 에너지·환경 대책지원 등으로 총 15개의 중기과제가 제안되었다.

③ 장기적 과제

- 장기적 과제로는 기술경쟁력 강화를 위해 차세대 대응 신기술개발, ACE 산업화, 3D Printing의 접목기술, 다품종 대량생산 기술 확산 등 4개 과제와, 산학연관 클러스터 구축을 위해 특화단지 조성 등 총 5개의 장기과제가 요구되고 있다.

■ 중점과제

- 단계별 추진과제 내용을 감안하여, 본 연구는 마지막으로 인천광역시가 주조산업의 생태계 경쟁력 제고를 위해 추진해야 하는 과제를 중심으로 정책제언을 하고자 한다.
- 인천 주조산업의 생태계 경쟁력 제고를 위해 상기 제시한 34개의 세부 추진과제 중 인천광역시가 담당해야 하는 과제들은 관련업체들이 단독으로 수행해야 하는 과제들 (특히 수요품목 중심 생산능력 확대추진 등)을 제외하고 8개나 차지한다. 그러나, 인천광역시 역시 담당부서 (기업지원과)의 조직구조나 소요예산을 감안하면 단독으로 수행하기 어려운 상황에 놓여 있다. 이러한 상황에서 인천광역시는 중앙정부 (산업통상자원부, 한국생산기술연구원 등) 추진사업과 연계하여 행·재정적 역할을 효율적으로 추진하는 여부가 가장 중요하다.
- 특히, 단기과제에서 제시된 사업들 기술개발 지원체계구축이나 업체 간 클러스터 구축을 위해 기본 조건이 되는 인천 주조산업의 실태조사를 단기적 중점사업으로, 기술개발 지원체계구축을 위한 인천지역에 특화된 핵심원천기술 선정 및 강화를 중기적 중점사업으로, 그리고 기술경쟁력 강화를 통한 전문 강소기업 육성을 장기 중점사업으로 제시하고자 한다.

<표> 주조산업 생태계 경쟁력 강화를 위한 단계별 세부 추진과제

단기적 추진과제	중기적 추진과제	장기적 추진과제
<기술경쟁력 강화> • 불량률 지속감축 • 친환경·저에너지 공정전환 • 후처리 조합안정화 <핵심인력 양성 및 공급> • 현 인력에 대한 교육 강화 • 외국인 인력 활용도 제고 <원부자재 수급구조 개선> • 조달 자체점검 • 비축확대 • 공동수급 <산학연관 클러스터 구축> • 업체간 기술제휴 및 협업시스템 구축(산·학·연 협력체계) • 기술지원센터 역할 강화 <제도적 개선> • 경영관련 지원제도 개선 • 합리적인 전기료 방안 • 인식변화 유도 <비제도적 개선> • 원부자재 공동구매 지원	<기술경쟁력 강화> • 용해·주조공정 스마트관리 • 제품신속개발 양산체제확립 • House Keeping 기술안착을 통한 수익성 제고 • 첨단 소재개발 통한 지속성장 주조산업 구축 <핵심인력 양성 및 공급> • 기술인력 양성 및 안정적 확보 • 시니어 활용 <하청구조 개선> • 원자재 가격과 납품가격과의 연동 조정 • 납품단가 현실화 <원부자재 수급구조 개선> • 고사수급 및 재활용 <제도적 개선> • 입주규제의 개선 <환경규제 합리화> • 환경규제 최적화 • 환경개선 지원 • 환경관련 인식변화 유도 <비제도적 개선> • 관련 인프라 구축지원 • 에너지·환경 대책지원	<기술경쟁력 강화> • 차세대 대응 신기술개발 • ACE 산업화 • 3D Printing의 점목기술 • 다품종 소량생산 기술확산 <산학연관 클러스터 구축> • 특화단지 조성

① 단기적 제언: 주조산업 육성전략 수립토대가 되는 실태조사

- 인천 주조산업의 육성을 위해서는 인천 지역 내의 주물제품의 특화영역 및 물동량 파악이 우선적으로 이루어져야 하며 이 과정을 통해 관내 주조 업체에 관한 제반 사항의 면밀한 분석이 필요하다. 현 상황에서는 인천 지역 내 주물제품의 물류 흐름 파악이 이루어지지 않고 있으므로, 주조의 물동량 파악이 우선되어야 한다. 주조의 물동량 파악 과정을 통해 인천항을 통해 수입되는 주물소재 및 원부자재의 유통 흐름, 그리고 일반 주조업체로의 보급 경로, 수입된 주조 관련 원부자재를 통해 주물제품 부품·소재화가 이루어지는 과정, 내수 조달 및 완성품 수출 단계까지의 일괄적 흐름 생태계를 파악해야 한다.
- 이 과정을 통해 주물제품을 납품받는 업체 현황을 분석할 수 있으며, 재활용·소재화·생산 업체 등을 표준화 시켜서 국제 경쟁력 적도를 알아볼 수 있다. 이를 통해 재활용·소재·부품·모듈·공정장비 업체 등의 업무 관계를 표준화 시키고 그에 맞는 지원과 정책을 세울 수 있다. 실태조사의 주요 내용으로는 인천지역 주조 물동량 분석 이외에도 업종별 산업체 경향 분석, 업체별 주조 수급 동향분석, 주조 제품의 재활용 현황 조사, 업체의 문제점 분석 등이 필요하다. 이러한 실태조사를 위해서는 한국생산기술연구원 인천지역본부의 협조를 얻어 전문가의 연구 용역이 필요할 것이다.

② 중기적 제언: 기술개발 지원체계구축을 위한 핵심원천기술 선정 및 강화

- 주조핵심 원천기술 확보와 관련하여 중앙정부는 한국뿌리산업센터를 통하여 이미 주조 관련 첨단 기술 및 산업원천기술 기술개발 과제를 선정 중에 있다. 이에 따라, 현재 주조 수요산업의 니즈(Needs)와 미래수요 예측 등을 통해 주조소재별, 기술분야별 핵심 기술개발 과제가 도출될 것으로 기대된다.
- 이러한 상황에서 정부 차원의 첨단뿌리산업 핵심기술군이 선정되고 있으며, 이러한 원천기술 중 인천에 적합한 특화 품목 및 핵심 원천기술과제 선정이 요구되고 있다. 이렇게 선정된 지역 전략 주조 원천기술에 대한 품목별·분야별 기술개발 로드맵 수립을 구축하는 것이 매우 중요하다. 특히 중앙정부 차원에서 작성할 내용과 주조별 지역여건과 현 기술 수준 등을 감안, 기술개발접근 방식과 목표를 차별화한 전략이 필요할 것이다.

③ 장기적 제언: 경쟁력 강화 지원을 통한 전문 강소기업 육성 (중앙정부와의 연계)

- 앞서 주조 전문 강소기업을 육성하기 위해 기술경쟁력 강화, 핵심인력 양성 및 공급, 대기업과의 하청구조 개선, 원부자재 수급구조 개선방안을 제안하였다. 특히 인천지역에서 경쟁력 있는 주조전문 강소기업 (제5장. 주요업체 현황 참조)을 육성할 필요가 있다. 또한, 대·중소기업 동반성장이 가능한 주조 분야에 대한 사업화 지원이 필요하다. 대·중소기업 연계형 지원에서 대기업이 직접 원천기술 종류를 제시하게 하고 그에 따라 정부 주도로 강소기업을 선정하여 사업 부문별·품목별 개발시에 대기업이 개발된 부품·소재 관련 기술의 납품을 유도하게 하는 방안이 있다. 앞으로 세계시장에 도약하기 위해서는 품목별 기술개발 및 확보전략을 차별화하여 강소기업에 집중 지원하는 체계 구축이 중요하다.
- 그러나, 상기한 지원정책은 주로 중앙정부 차원에서 추진될 수 있는 바, 인천광역시로서는 주조 전문 강소기업 육성을 위해 행·재정적 인센티브 제공에 집중할 필요가 있다. 주조 관련 연구개발 (R&D)에 대해 인천광역시 주도로 주조업체에 다양한 연구개발비를 지원하기 위한 기업지원 체계 정비 등의 방안도 제안할 수 있다.

❖ 연구의 한계 및 향후 계획

■ 본 연구의 한계

① 인천광역시 단독 추진사업의 한계

- 본 연구는 물론 인천지역 주조산업의 실태를 고려하여 생태계 경쟁력강화를 위한 과제를 제시하였으나, 관련 법·제도적 여건, 재정적 여건을 감안할 때 현실적으로 인천광역시 단독으로 추진할 수 있는 사업들이 많지 않은 상황이다. 예를 들어 기술경쟁력 강화로 제시된 3D Printing의 접목기술 등은 중앙정부나 대기업만이 추진할 수 있는 사업으로서, 인천광역시나 인천소재 주조업체가 추진할 수 있는 여건이 되지 못한다.
- 이외에도 핵심인력 양성 및 공급방안이나, 하청구조 개선, 원부자재 수급구조 개선 등은 중앙정부 중심으로 추진 가능할 것이다. 따라서 인천광역시로서는 관련 사업

추진에 있어, 중앙정부가 지자체와의 매칭을 요구하는 사업 가운데 인천지역에 특화할 수 있는 사업들에 집중하는 것이 중요하다.

② 주조산업 특성으로 인한 지역 차별적 방안 도출의 한계

- 본 연구에서 제시된 육성과제들은 상기한 바와 같이 성공적인 선진국 주조산업 육성정책의 시사점 및 지역 주조업체들의 실태에서 도출된 것이다. 그러나 주의할 점은, 제안된 육성방안 가운데 대부분이 주조산업의 특성상 인천지역에만 특화된 전략이 아니라는 점이다. 즉, 인천광역시는 인천지역 주조 소재의 물량흐름 분석과 함께, 개별 주조업체에 대한 구체적 실태분석 즉, 개별 주조업체의 규모, 세부 원소재, 개별 업체의 능력 (특히 가공) 등에 따라서 세부적으로 지역에 특화된 차별화된 전략이 필요할 것이다. 이를 위해서는 지역 내 원소재 별 물량 흐름분석과 함께 개별 업체에 대한 수급분석 등 구체적 추가분석이 요구되고 있다.

■ 향후 계획

- 이러한 한계에도 불구하고, 본 연구에서 제기된 과제들은 국가기관 (한국생산기술연구원)과 지역기업 간 역할 분담과 공조체계 구축에 대한 필요성을 강조함으로써 주조산업 육성을 물론 인천지역의 전통제조업의 지속가능한 발전에도 크게 기여할 것으로 기대된다. 특히 한국생산기술연구원내 주조기술지원센터가 인천에 소재하고 있으므로, 인천광역시는 당 센터에 대한 지원책과 활용방안을 강구하여 지역 업체와의 연계성속에 인천업체에 특화된 체계적인 지원을 하여야 할 것이다.
- 즉, 인천광역시는 주조자원 기술개발과 소재가공 산업 육성을 연계해 지역에서 부가가치를 지속적으로 창출할 수 있는 연결고리가 필요하며 기업 간 네트워크 구축도 필요할 것이다. 이를 위해 인천광역시는 중앙정부의 재정지원은 물론 주조기술지원센터과의 역할분담으로 통하여 지역 주조 R&D 분야에 대한 지원, 자금 지원 등 다양한 지원을 통하여, 지역 주조산업을 육성시켜 지역근간인 뿌리산업과 함께 전통 제조업의 지속적 발전을 달성할 수 있을 것으로 기대된다. 따라서 인천광역시 지역전체 주조업체의 잠재력 분석, 특히 인천 지역 내 주조제품의 물동량과 약과 이 과정을 통해 명확한 주조 업체 파악을 토대로 지역 주조산업의 육성을 위한 중장기계획을 수립하고 이에 입각하여 체계적이고 종합적인 활성화 사업을 이

뤄야 할 것이다. 그러나, 인천광역시가 이러한 장기적이고 종합적인 특성화를 독자적으로 추진하기에는 한계가 있으며, 지역 주조업체들의 경영·재정능력에도 어려움이 있기 때문에 중앙정부와의 공조체계 구축, 특히 법·제도적 개선을 통한 지역 주조 전문기업의 육성 방안이 동시에 이뤄져야 할 것이다.

인천시 사회적금융 도입을 위한 기초연구

■ 서봉만 : 지역경제연구실 연구위원

✧ 연구의 배경 및 목적

- 2008년 경제위기 이후 기존 자본주의 시장 경제 시스템의 작동에 대한 대안을 고민하는 제도 디자인 및 운동의 일환으로 사회적경제에 대한 논의가 활발하게 일어나고 있음. 특히 경제위기의 주범으로 취급 받고 있는 금융 산업의 재편과 관련해서는 다양한 국내외 논의가 진행되었음. 구체적으로, 사회적경제 진영 내에서 담보와 신용평가에 의존하는 기존 제도권 금융을 대신한 새로운 형태의 금융을 통해 사회혁신과 변화를 추동해 내는 기제로서 사회적 금융의 재발견이 필요한 시점이라고 주장함
- 이러한 배경 속에서 본 보고서는 기존 시장금융시스템의 보완재로서 부상하고 있는 사회적 금융을 지방자치단체 차원에서 도입하고 육성하기 위한 정책 수립을 위한 기초 연구를 수행함

✧ 연구 내용 요약

■ 선행연구 검토

- 사회적 금융은 기존 금융시스템에서 발생하는 서민층의 몰락과 지역경제의 침체와 같은 금융소외에 대한 문제의식과 금융의 반사회성으로부터 발생하는 문제들에 대한 반성에서 비롯되었음. 이에 대한 대안으로서, 기존금융시스템에서 소외되기 쉬

은 한계 집단에 대한 금융포용 정책과 관계금융 내지는 지역밀착형 금융 등이 추진되고 있으며, 또한 금융의 반사회성을 지양하기 위한 혁신적 사회투자금융 등이 모색되고 있음. 더 나아가, 이러한 사회적 금융을 통해 재정적자 위기에 봉착한 복지 국가의 재분배정책을 좀 더 생산적으로 만들고자 하는 만들고자하는 흐름이 있음.

- 사회적 금융은 이것을 연구하는 학자들이 지닌 금융시스템에 대한 관점에 따라 다양하게 정의되어 있음. 본 연구에서의 사회적 금융은 금융소외를 극복하고자 하는 포용적 금융, 지역밀착형 금융, 그리고 금융을 통해 사회를 개선하고자 하는 임팩트 금융 내지는 혁신적 금융 모두를 포괄하고 있음.
- 이렇듯 사회적 금융의 광범위한 스펙트럼이 제기되는 분석적 한계 때문에, 본 연구는 앞에서 논의한 사회적 금융이 대두되게 된 배경과 문진수(2013)의 사회적 금융 유형화를 고려하여, 개인수준, 지역수준, 국가수준에서 사회적 금융을 분석하고자 하였음.

<표1> 사회적 금융의 대두배경 및 대응과 사회적 금융

대두 배경	금융소외		금융의 반사회성	
필요성	한계집단에 대한 금융포용정책	낙후지역의 금융 활성화	혁신적 사회투자	재분배로서의 사회투자
사회적 금융	○ 금융소외를 극복하고자 하는 포용적 금융, 지역밀착형 금융, 그리고 금융을 통해 사회를 개선하고자 하는 임팩트 금융 내지는 혁신적 금융			
분석 수준	<개인 수준> 자활과 탈빈곤을 지원하는 금융 (예)마이크로파이낸스	<지역 수준> 낙후지역의 개발과 탈빈곤을 모색하는 금융 (예)지역개발금융	<국가 수준> 투자를 통한 사회적 복지 및 자활 지원 혹은 사회적 경제 활성화와 같은 사회적 임팩트를 추구하는 금융 (예) 사회목적 투자	

■ 해외의 사회적 금융 사례

- 미국 연방정부는 1960년대와 70년대 낙후지역에 대한 지역개발금융 지원 정책을 시작하였는데, 빌 클린턴 정권이 본격적으로 지역개발관련법을 제정함에 따라 본격화되었음. 1994년 지역개발금융기관기금(CDFI Fun : Community Development Financial Fund)을 설립하고, 다양한 관련법들을 제정하여 개인 소득세에 세액공제 혜택을 부여하여 낙후 지역에 대한 민간 투·융자를 활성화시켰음. 이러한 지원 속에서 다양한 지역개발금융기관들이 낙후지역 내 저소득층이나 사업체들 혹은 비영리 조직들에게 투자를 하거나 자금을 대출함.
- 캐나다 퀘벡노동자연맹(FTQ: Federation des travailleurs et travailleuses du Quebec)이 이니셔티브를 행사하여 1983년 연대금융 FTQ를 설립시켰음. 연대금융 FTQ는 일종의 개발자본펀드로서 50만명에 달하는 주주 겸 저축고객들이 은퇴를 대비하여 저축한 자금을 기초로 하여 중소기업을 대상으로 투자를 하고, 일자리를 창출하고 보호함으로써 지역경제 성장에 기여함. 연대금융 FTQ 연대펀드는 부동산펀드, 로컬펀드, 지역펀드 등으로 구분되며, 퀘벡의 주택, 오피스, 상업, 산업 관련 개발 사업, 지역 중소기업 등에 투자됨. 캐나다의 연대금융의 특징은 지역을 중심으로 모든 투·융자사업이 조직·운영되는 것임.
- 영국의 경우 2000년 노동자 총재였던 고든 브라운이 재무부 산하에 사회투자태스크포스(SITF: Social Investment Task Force)를 설립하여 경제성장, 고용, 그리고 저소득 커뮤니티의 사회적 재생을 추진하는 과정에서, 사회투자은행의 설립에 대한 논의가 나오게 되었음. 이에 따라 2009년 휴면예금관련법(the Dormant Bank & Building Society Account)을 제정하여 휴면예금과 2011년 정부와 영국 4대 은행이 맺은 협정(Merline Agreement)을 체결하여 조성한 2억 파운드를 합쳐서 2012년 큰사회기금(Big Society Bank)을 설립하였음. 큰사회기금은 직접 투자를 하는 것이 아니라, 영국 내 다양한 사회적투자 중개기관들을 통해 낙후지역의 재생, 혁신 기업가에 대한 창업 자금 지원 등을 간접적으로 지원하거나, 사회혁신채권 등의 발행을 촉진하는 역할을 함.
- 프랑스는 시민들이 사회투자계좌를 개설하여 그들의 저축이 사회 일반에 혜택이 되는 사업에 투자되도록 하는 연대금융을 실천해 옴. 이러한 분위기 속에서 1995년 사회적 이슈에 관심이 많은 다양한 금융기관들이 연대하여 파이낸슬을 설립하

여 연대금융을 실천하기 시작하였음. 이 과정에서 프랑스 정부는 ‘연대에 기반을 둔 직원 저축 플랜’을 통해, 근로자들이 회사가 설치한 직원 저축 플랜에 투자할 경우 자본이득과 배당금에 대한 세금을 면제해줌으로써 투자를 촉진시키는 역할을 하였음. 프랑스에서는 은행, 보험사, 금융기관 등 다양한 사회적 금융 전달자들이 시민들의 사회저축계좌와 투자 기금을 관리하고, 이것을 사회적기업, 협회, 투자펀드 등 사회적 금융운용자들이 사회적 기업가들에게 다양한 상품들로 제공함.

<표2> 분석수준에 따른 해외 사회적 금융 평가

분석수준 ↓	<개인 >	<지역> ↓	<국가사회>
CDFIs Fund	○	◎	
FTQ Solidarity Fund	○	◎	
Big Society Capital	○	○	◎
FinanSol Solidarity Fund	◎		○

- 요약하면 미국과 영국이 시장친화형 사회목적투자를 전형으로 발전한 반면, 캐나다와 프랑스에서는 연대형 협동금융이 주요한 사회적 금융의 전형으로 자리를 잡았다는 점에서 크게 구별이 가능함.

■ 국내의 사회적 금융 현황 및 평가

- 1960년대 서민층이 빈곤 탈출과 경제적 자활을 위해 신용협동조합, 카톨릭중앙신협, 마을 금고 등을 설립하면서 자생적인 형태의 사회적 금융이 태동되었으나, 이후 그 성격이 변질되거나 혹은 퇴출되었음. 이후, 경제위기 이후 급격하게 서민층의 생계 기반이 몰락하면서 시민사회단체들이 중심이 되어 마이크로파이낸스기관을 조직하기 시작하여, 2000년에는 신나는조합이, 2002년에는 사회연대은행 등이 설립되었음. 그러던 중 2007년에는 중앙정부 차원에서 서민층의 부채 문제를 해결하기 위해 휴먼계좌와 기부금을 활용한 미소금융재단을 설립하고 소액대출을 시작하기 시작하였음. 2012년에는 한국사회투자가 설립되어 적극적으로 사회투자시장을 형성하려고 하고 있음.

<표3> 분석수준에 따른 국내 사회적 금융 평가

분석수준 ↓	<개인>	<지역> ↓	<국가사회>
1960년대 신용협동조합, 마을금고	○	◎	
2000년 이후 신나는조합, 사회연대은행	◎		
2007년 이후 미소금융재단	○		◎
2012년 이후 한국사회투자	○	◎	

- 인천의 사회적 금융 관련 제도적 인프라는 거의 유명무실한 수준임. 민간의 경우, 소상공인의 창업 지원을 위한 특례보증 지원을 통해 대출을 알선해주는 (재)함께하는 인천사람들이 유일함. 인천광역시는 시금고 금융기관의 기부 및 창업 대출에 대한 이자보전을 통한 지원을 하고 있음. (재)함께하는 인천사람들은 현재까지는 기관들의 기부금과 개인 후원자들의 후원금으로 대출재원과 운영비를 조달하고 창업비용은 인천신용보증재단의 특례보증을 통해 협력은행으로부터 대출을 받는 형식으로 사업을 추진하고 있음. 서민층, 청년, 사회적경제기업 등 대상으로 하겠다는 애초의 계획과는 달리, 현재는 창업지원에 초점을 둠. 최근에는 사회연대은행으로부터 무이자 대출자금을 지원 받아 일종의 지점 기능으로서 직접소액대출을 위탁 받아 진행하기로 결정한 큼 사업의 확대에 따른 조직의 정비가 필요함.

✧ 연구 결과 및 정책제언

- 인천시 사회적 금융 도입의 기본방향
- 1) 인천시의 재정상황을 고려할 때 사회성과연계채권과 같은 사회투자상품을 활용한 사회적 금융의 추진을 우선적으로 검토
 - 2) 국내 사회적 금융기관들 중 사업의 확장을 고려하는 사회연대은행이나 한국사회투자와의 협력 네트워크를 적극 활용한 전략 추진
 - 3) 지역의 특성을 고려한 사회적 금융기관의 양성 추진

○ 인천시 사회적 금융 도입을 위한 정책제언

- 1) 인천광역시의 유일한 사회적 금융기관인 (재)함께하는 인천사람들의 역량을 강화
- 2) 인천시 사회적기업 육성 프로그램을 활용한 지역 사회적 금융(중개)기관 육성
- 3) 지역 금융기관의 사회책임활동을 활용한 사회투자기금 조성
- 4) 인천시 사회적 금융 추진에 있어 사회적경제과의 선도적 역할 부여
- 5) 인천시 사회적경제지원센터와 한국사회투자 간의 양해각서 체결을 통한 사회성과 연계채권 사업의 수행

인천광역시 지식재산행정체계 현황과 개선방안

■ 정지원 : 지역경제연구실 연구위원

✧ 연구목적 및 필요성

- 우리나라는 1998년 이전까지는 주로 미국, 일본 등 선진국의 지식재산권 보호강화 정책에 수동적으로 대응하는 수준의 정책을 고수하였으나, 이후 국가의 지식재산권 분쟁이 가열되고 첨단산업과 과학기술 분야에서 특허 등 지식재산권의 중요성이 강조되면서 국가 전체 차원에서의 지식재산권 정책을 모색하고 관리·보호 할 수 있는 체계를 모색
- 2011년에 지식재산기본법을 제정하고 대통령 소속의 지식재산위원회를 설치하면서 그 동안 분산적으로 관리해오던 지식재산 관련 업무를 보다 통합적이고 전략적으로 관리할 수 있도록 함.
- 최근 신성장산업 육성에 대한 지자체간 경쟁이 심화되면서, 일부 지자체에서는 자발적으로 지식재산육성기본계획을 수립하여 발표하고, 지역내 중소기업에 대한 산업재산권 창출 및 보호 정책을 강화 함. 그러나 중앙정부 주도식 지식재산행정 체계에서 지자체의 역할은 여전히 매우 제한적이며, 대부분 지역 지식재산관련 사업을 특허청이 주도
- 따라서 본 과제에서는 지식재산과 지식재산행정체계에 대한 개념, 중앙정부와 지역의 지식재산행정체계 현황 검토와 함께, 해외 주요국과 타 지자체의 사례조사를 토대로 인천시 지식재산행정체계에 대한 개선방안을 도출하는 것을 주요 목적으로 함.
- 이를 위해 먼저 선행연구를 통해 지식재산과 지식재산행정체계의 개념 및 범위를

살펴보고, 중앙정부의 국가 및 지역에 대한 지식재산행정체계 현황과 해외 주요국의 추진현황을 검토

- 주로 산업재산권에 한정하여 인천시 지식재산행정체계와 비교적 활발하게 지식재산 활동을 펼치고 있는 것으로 알려진 일부 지자체 사례를 ‘추진체계’, ‘예산’, ‘유관기관’의 3개 측면에서 검토하고 이를 토대로 전문가 자문회의를 거쳐 효율적인 지역 지식재산행정체계 구축을 위한 방안과 과제를 도출

❖ 연구결과 요약

■ 지식재산의 개념과 국내외 현황

- 과거 지식재산권의 범주가 전통적인 산업재산권(특허권, 실용신안권, 상표권, 디자인권 등)과 저작권(공업소유권, 문화예술분야의 창작물)의 개념만을 포괄하는 정도였다면, 최근의 지식재산권은 기존지식재산권 범주에 전통지식, 영업비밀, 유전자원, 신품종, 온라인디지털콘텐츠의 일부 등과 같이 새롭게 등장하는 신지식재산의 개념을 포함
- 지식재산행정체계는 OECD 과학기술행정체계 분류모형에 근거하여 조화형(concerted action system), 조정형(coordination system), 분산형(pluralist system), 집중형(centralist system)의 4가지 유형으로 구분
 - 2012년 이전 한국의 지식재산행정은 지식재산권별(산업재산권, 저작권, 신지식재산권)로 혹은 지식재산의 창출, 관리, 활용, 기반별로 각기 다른 부처에서 관리·보호하는 분산형 관리체제 유지
 - 2011년 7월 20일부터 시행된 「지식재산기본법」 제6조에 의거하여 2011년 7월 28일 대통령 소속 국가지식재산위원회가 출범되었으며, 이를 통해 과거 각 부처들이 분산적으로 추진해온 지식재산 관련 업무들을 보다 총체적이고 전략적으로 수행하기 위한 것으로, 기존의 분산형에서 조정형으로 전환되는 계기 마련
- 미국, 일본 중국의 지역지식재산행정체계와 정책으로부터 정책적 시사점을 살펴보면 다음과 같음.

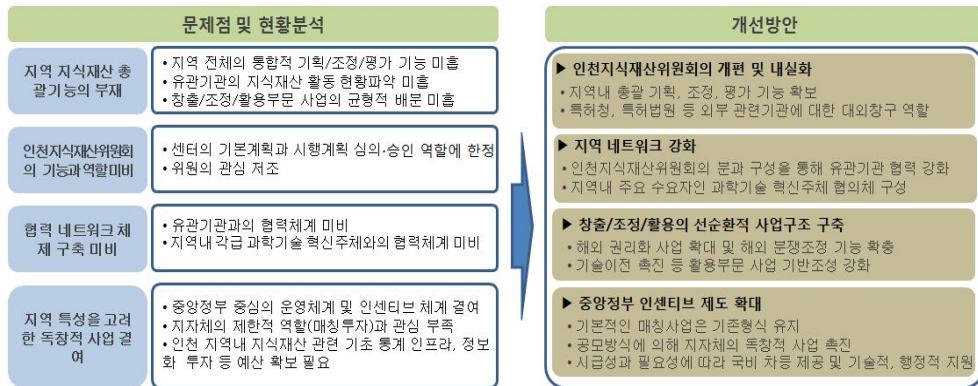
- 첫째, 각 국의 지역 지식재산행정체계는 주로 중앙정부가 기본적인 틀을 제시하고, 지방정부와의 역할분담을 통해 상호 협력하면서, 중앙정부가 지역의 창의적 지식재산활동을 적극 장려하는 형태를 띠고 있음.
- 둘째, 각국은 개별 지자체에서 독창적인 사업을 발굴하여 적극 시행하고 있으며, 중앙정부는 이를 권장하고 강력히 지원하고 있음.

■ 인천 및 타 지자체 지식재산행정체계 현황

- 인천은 2008년 5월 광역지자체 최초로 지식재산 진흥조례를 제정하여 지식재산관련 법체계의 근거를 마련하였으며, 2009년 8월에는 지식재산진흥계획을 수립하여 5개년 중장기 계획을 마련
 - 타 지자체에 비해 상대적으로 앞서 지식재산행정체계를 구축한 인천시는 인천지식재산센터를 비롯하여 인천시 산하 기업지원기관인 인천테크노파크, 인천경제통상진흥원, 인천정보산업진흥원 등을 통해 지식재산관련 사업을 다양하게 시행
 - 인천지식재산센터는 지식재산 관련 각종 사업에 대해 유관기관과의 협력체계 구축을 통해 적극 지원하고 있지만, 각 기관의 사업이 통합적이고 균형적인 기획과 계획을 통해 분산 시행되는 체계로 보기는 어려우며, 개별 사업단위에서 필요에 따라 일시적 협력관계를 유지하고 있음.
 - 따라서 지식재산권의 출원, 기술이전, 사업화 등에 대한 지원사업이 상호 연계성을 가지고 이루어지지 못하고 있으며, 마찬가지로 각종 지식재산관련 사업에 대한 성과평가도 해당 기관의 입장에서만 평가됨.
- 국내 타 지자체의 지식재산행정체계의 현황 및 최근 동향을 간략히 살펴보면, 인천시의 지식재산행정체계는 타 지자체와 비교하였을 때, 서울, 경기, 대전 등에는 뒤지지만 나머지 타 지자체에 비해 비교적 양호한 환경을 갖추고 있는 것으로 평가됨.
 - 각 시도의 예산내역이 유사한 것은, 특허청이 각 시도에 매칭형태로 사업비를 지원하면서, 사업의 내용도 정책적으로 관여하도록 되어 있기 때문임.
 - 당초 센터사업 초기에는 나름대로의 개별사업을 가지고 지역 독자적으로 사업을 추진한 적도 있지만, 현재는 특허청에서 공통사업으로 정해준 사업이외에는 예산

확보, 지자체의 지원 부족 등의 사유로 독자사업을 추진하기 어려운 실정임.

- 지역 지식재산위원회는 지역 지식재산진흥사업의 최고의사결정기구로서의 역할을 담당하기 위해 각 지자체마다 설립되어 있으나, 이들 위원회의 활동 수준은 각 지자체별로 다소 차이가 있음.
- 인천지식재산위원회는 활동 수준이 상대적으로 미흡하여 서면회의 정도에 그치고 있으며, 계획의 형식적 승인 정도의 활동 수준을 벗어나지 못하고 있음. 즉, 대부분 지자체에서 지역지식재산위원회가 지역 지식재산 활동의 컨트롤타워로서 중심점 역할을 제대로 하고 있다고 보기는 어려움.
- 지역 지식재산위원회는 지역내 지식재산 유관기관을 총괄하여 기획, 조정하고 사업시행 성과를 평가할 수 있도록 해야 하며, 이를 위해서는 지역 지식재산위원회의 정상화와 함께 유관기관간 협력 네트워크 체계를 검토할 필요가 있음.

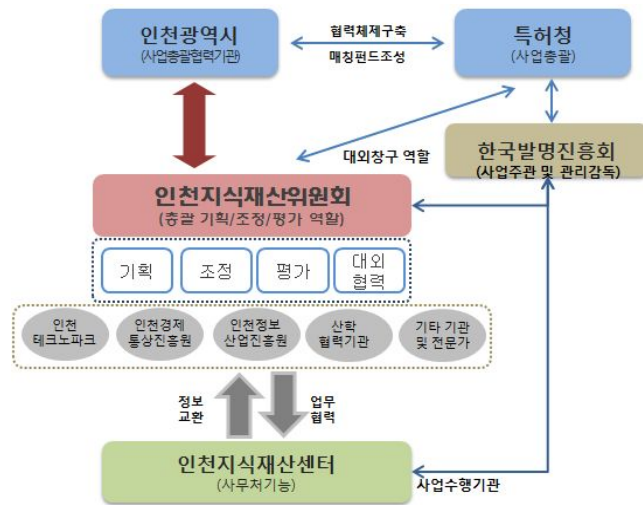


<그림1> 인천지식재산 기본방향 도출

■ 인천시 지식재산행정체계 개선방안

- 첫째, 인천지식재산위원회의 내실화 문제로서, 기능과 역할을 정상화하기 위해서는 위원회의 조직 강화 필요
- 인천지식재산위원회의 역할을 센터뿐 아니라 지역 내 지식재산관련 활동 범위로 확대하고, 지역 내 유관기관의 지식재산 활동을 총괄 기획, 조정, 평가할 수 있도록 해야 하며, 특허청 및 발명진흥회, 특허법원등 중앙정부 및 지역외부 관련기관에 대한 대외창구 역할을 담당할 수 있도록 위원회의 기능과 역할을 확대할 필요가 있음.

- 인천지식재산위원회는 센터와 지역 유관기관, 인천시청 관련부서 및 지역내 관련 전문가, 중앙정부 유관기관 담당자 등 2~30명 내외의 전문가로 구성하고, 산하에 기획, 조정, 평가와 함께 대외협력의 4개 분과를 설치하여 관련 전문기관 및 전문가 10여명 내외로 구성하는 것이 바람직함(<그림 2> 참조).



<그림2> 인천지식재산위원회의 역할

- 둘째, 지식재산관련 통합 기획과 조정기능을 원활하게 수행하기 위해 인천지식재산위원회와 센터 및 유관기관의 협력 네트워크가 잘 갖추어져야 함. 이를 위해 지역의 협력 네트워크 강화하여 유관기관뿐 아니라, 과학기술 혁신주체, 외부 유관기관과의 협력체계 확보
- 내외부 유관기관과의 협력체계는 인천지식재산위원회가 중심이 되어야 함. 대외협력기능이 위원회의 주요 역할이기도 하지만, 조례에 의해 설치된 공신력 있는 위원회가 중심이 되어야 기관간의 협력을 제도화 할 수 있음.
- 단, 위원회에 참여 및 활동할 수 있는 유관기관 및 전문가의 수는 한정적일 수밖에 없으므로, 지역 내 기업 및 과학기술 혁신주체와의 협력체계는 위원회가 아닌 별도의 협의체 수준의 조직 구성이 바람직함.
- 셋째, 지자체의 특성을 고려한 독창적 사업 추진을 촉진하기 위해서는 중앙정부가 지

역 배분적 예산투입 방식을 탈피하고 차등적 인센티브 제도를 확대할 필요가 있음.

- 기본적인 사업은 매칭방식을 기존대로 유지하되, 부가적인 사업에 대하여 광역자치단체 단위로 지역의 독자사업을 공모방식으로 선정하고, 우선순위에 따라 차등적으로 국비 및 행정적, 기술적 지원을 제공함으로써 지역의 관심과 창의적 활동을 촉진할 수 있도록 해야 함.
 - 이를 통해 지역의 과학기술 현황과 산업적 특성에 따라 지역마다 다양한 특성화 사업을 고려할 수 있을 뿐만 아니라, 지역의 전통문화나 독특한 자원을 발굴하여 상품화함으로써 기존의 지역불균형에 의한 불리한 조건을 극복할 수 있는 방안으로 활용
- 넷째, 지역내 각급 유관기관의 협력체계를 토대로 지식재산의 창출, 보호, 활용의 선순환적 사업구조를 구축할 필요가 있음.
- 지식재산의 창출이 지역경제의 활성화에 기여할 수 있도록 사업화 단계까지 지역내 기업지원기관간의 연계 지원체계가 구축되어야 함.
 - 특히, 지식재산 활용부문의 사업을 확충할 필요가 있는데, 단순히 시제품생산, 기술이전 등의 초기 지원뿐 아니라 홍보마케팅, 해외진출 등 사업화 및 경영전반의 기업지원 사업을 확충할 필요가 있음.

인천선순환경제 연구 I

■ 조승헌 : 지역경제연구실 연구위원

✧ 연구목적

- 한국경제의 활로로 선순환경제가 최근 주목받고 있음
 - 유효수요로 연결되는 가계소득 증대를 통하여 생산-분배-지출의 흐름을 활성화하여 경제적 파이를 크게 하는 동시에 소득의 양극화를 축소시킬 수 있다는 경제선순환은 현재 정체되고 있는 한국 경제의 돌파구이자 해법이라는 주장에 사회적으로 광범위한 지지가 형성되어 있음
 - 인천지역단위에서 선순환경제의 핵심구조는 수도권 세 지역 간에 일어나는 재화와 일자리의 순환 과정을 인천의 관점에서 접근하는 것
- 선순환분석에서 핵심 항목이 되는 부가가치(영업잉여, 피용자보수), 소득(재산소득, 근로소득, 종합소득세), 일자리에 대한 기본적인 수치를 도출하는 것이 연구의 주 목적임

✧ 연구방식

- 선순환 관련된 항목에 대하여 가용한 통계를 최대한 적용하여 수치를 도출하고 필요할 경우 기존의 자료를 원용하여 추정치를 산출
 - 선순환 분석의 대상은 생산(영업잉여), 분배(소득, 임금), 소비(개인 신용카드사용), 일자리(고용)로 구분

- 공간설정의 범주는 인천의 관점에서 서울과 경기지역과의 지역 간 순환을 중심으로 하되 인천내부의 순환양상을 동시에 고려
- 일자리와 소비(신용카드사용) 항목은 인천을 중심으로 하여 경기와 서울 사이의 교류 내역을, 영업잉여와 재산소득은 인천과 인천 이외의 전국과의 교류 내역을 분석

연구결과 요약

○ 생산의 선순환

- 기업의 영업이익률이 인천은 낮은 수준
- 첨단산업의 비중을 늘리고 부가가치 상승을 구현하는 개선안이 필요

○ 분배의 선순환

- 지역 간 통근자 유출입을 실증 분석한 결과에 근거할 때 피용자보수는 인천에서 유출되는 규모보다 유입되는 규모가 큰 것으로 추정
- 베드타운의 핵심 요건이라 할 수 있는 쾌적한 정주여건과 통근편의에 초점을 맞추는 것이 필요
- 인천지역의 시간당 실질임금이 낮고 소득은 타 지역과 비교하여 상대적으로 저소득층의 비율이 높은 것으로 나타남
- 저임금계층의 소득상승과 비정규직의 감소가 핵심적인 수단이며 사회경제적 약자들에게 경제적 자립기반을 제공하기 위하여 사회적 경제 체제를 견실하게 마련하는 노력이 필요

○ 지출의 선순환

- 생산(영업잉여, 피용자보수)보다는 역외소비수지적자가 선순환 맥락에서 개선이 시급
- 영업잉여의 순유출을 상쇄할 정도로 피용자보수의 순유입이 크지만 역외소비는 적자폭이 상당함
- 역내 소비를 높이기 위한 여가산업 진흥이 필요

○ 선순환연계 정책생태계

- 지방정부 차원에서 선순환체제와 연계되는 정책생태계 중에서도 가장 핵심이 되는 특정 분야가 도시개발과 교통 분야
- 현재의 교통과 도시개발 개념이 역외소비를 촉진하는지, 반대로 역외소비자들의 역내소비를 유인하는지, 나아가 역외주민들로 하여금 새로운 역내 소비를 창출하는지를 평가해 볼 일

<표> 경제 부문별 선순환경제요소, 선순환경제관점평가, 선순환경제 제안

생산		분배				지출		정책 생태계
선순환 요소	지역 조달	영업 이익률	비용자보수			영업 잉여	역외소비	
선순환 경제 관점 평가	본 분석에서 제외	영업 이익률 낮음	역외 유입 V 역외 유출	지역내 저소득층 비중 높음	지역내 시간당 실질 임금 낮음	역외 유입 ^ 역외 유출	역외 유입 ^ 역외 소비	대경기·대서울 역외 소비 적자 높음
선순환 경제 제안		첨단 산업 육성 · 구조 구도화	정주여건 제고 · 역외통근 편의개선	생활임금적용·비정규직감소·사회적경제 강화		본사유치	여가산업육성을 통한 역외 통근자의 퇴근 및 주말 역내 소비 유도	

인천 전통발효식품산업 육성에 관한 연구

■ 김번욱 : 지역경제연구실 선임연구위원

✧ 연구개요

- 최근 가공식품과 즉석식품을 즐기는 식생활의 문제점 증가에 따라 전통 발효식품에 대한 중요성 인식 및 관심이 증대되었음.
- 우리나라에서도 전통발효식품 시장이 급성장하고 있는 바, 특히 막걸리는 2009년 히트상품 1위 선정 등 우리 술의 새로운 가능성을 확인하고 있음. 국내 전체 막걸리 시장 규모 역시 2009년 4,400억원에서 2010년 7,100억원으로 61% 증가하였음
- 이러한 상황에서 중앙정부는 이미 2008년 초에 중앙정부 조직 개편으로 농림수산식품부가 출범하고 식품산업 진흥업무를 전담한 바 있음.
- 특히 2013년부터 농림축산식품부에서는 올바른 식습관 형성을 위한 식생활개선을 위하여 지자체에 국비지원사업을 통한 식생활교육사업을 추진하여 범시민적인 확산을 도모하고 있음
- 그럼에도 불구하고 인천지역에는 전통발효식품의 영양학적 우수성 등 가치에도 불구하고 산업화가 미흡한 실정임
- 인천지역에는 현재 전통식품 품질인증업체로 김치제조 업체 4개소, 전통주업체 11개소 등이 소재하고 있으며, 대부분 강화군 위주로만 소재하고 있고, 식생활 교육을 위한 체험도 일부만 이루어지고 있는 실정임.
- 특히, 인천의 전통주 생산업체는 11개소로 생산기반이 취약하고 매출액도 매년 소폭으로 감소하고 있으며 어려움을 겪고 있음

- 이러한 열악한 속에서도 인천광역시 지역내 소재하는 전통식품 관련단체(특히 비영리 민간단체인 서부공원사업소 내 전통음식문화연구원 등)를 활용하여, 공공기관 및 중국 관광객 등 외국인에게 한식체험관으로 운영하는 등 전통발효식의 육성을 위해 노력을 강구하고 있음
- 이러한 배경아래 본 연구는 인천광역시가 중앙정부의 관련 정책과 연계하여 시민의 식생활을 개선하고 전통발효식품 육성을 하기 위한 기본 정책방향과 세부추진과제 제시를 목적으로 하였음
- 이러한 연구목적을 달성하기 위한 연구결과는 다음과 같음. II장에서는 인천 전통발효식품산업의 여건을 김치산업과 전통주산업을 중심으로 분석하였음. 우선 인천 김치산업의 여건은 수요량, 제조업체, 기술개발 및 품질관리, 홍보·브랜드, 인천광역시의 관련 지원사업 현황을 살펴보고, 인천 전통주산업의 여건은 제조면허와 제조업체 현황, 홍보·브랜드 현황을 중심으로 분석하였음

✧ 주요 연구결과

- 이러한 연구목적을 달성하기 위한 연구결과는 다음과 같음. II장에서는 인천 전통발효식품산업의 여건을 김치산업과 전통주산업을 중심으로 분석하였음. 우선 인천 김치산업의 여건은 수요량, 제조업체, 기술개발 및 품질관리, 홍보·브랜드, 인천광역시의 관련 지원사업 현황을 살펴보고, 인천 전통주산업의 여건은 제조면허와 제조업체 현황, 홍보·브랜드 현황을 중심으로 분석하였음
- III장에서는 II장에서 분석된 여건에 대한 문제점 분석을 기반으로 인천 전통발효식품산업 육성을 위한 기본방향을 설정한 후 추진과제를 제시하였음
 - 즉, 산업기반 부족, 경쟁력 미흡, 홍보 및 마케팅 부족, 국제 경쟁력 부족이라는 문제점을 해결하기 위해 첫째, 산업기반조성, 둘째, 산업화(관련 업체의 경쟁력 강화), 셋째, 브랜드 개발 및 홍보강화, 넷째, 국제경쟁력 제고 등의 기본방향들이 설정되었음
- 이러한 기본방향에 따라, 인천 전통발효식품산업의 육성을 위한 세부추진과제가 제시되었음

- 첫째, 산업기반조성을 위한 과제로는 관련 지원조례 제정, 관련 업체 D/B 및 사업체 현황분석 등 3개 사업이 제시됨
 - 둘째, 산업화(관련 업체의 경쟁력 강화)를 위한 과제로 제조·가공시설 및 기계·장비 지원, 제조·가공협회 육성지원, 유통 물류비 지원, 우수 생산품목 발굴, 제조업체에 대한 R&D 지원확대, 제조업체 운영자금 지원 등 5개 사업이 제안되었음
 - 셋째, 브랜드 개발 및 홍보강화 위해서는 품평회 참가 및 홍보비 지원, 우수 품목 브랜드화 및 홍보강화와 직매장(판매장) 개설, 체험관·교육관 설립 등 4개 사업이,
 - 넷째, 국제 경쟁력 제고를 위해서는 신규 수출시장 개척지원, 박람회·전시회 참가 지원, 선진지 견학 및 벤치마킹, 수출촉진 자금지원, 국제 박람회 개최 등 5개 사업이 각각 제시되어 총 17개 과제가 제시되었음
- 단계별 측면에서 다시 살펴보면, 전통발효식품산업 육성 및 지원조례 제정 등 9개의 단기적 추진과제, 박람회 개최 등 6개의 중기적 추진과제, 그리고 체험관·홍보관 설립 등 2개의 장기적 추진과제가 제시되었음(<표 1> 참조).

■ 단기적 과제

- 우선 단기적 과제로는 우선 관련 산업기반조성을 위해 지원조례 제정, 관련 업체 D/B 및 사업체 현황분석 등 3개 과제,
- 산업화 지원과 관련하여 제조·가공시설 및 기계·장비 지원, 유통 물류비 지원 등 2개 과제가,
- 이외에도 브랜드 개발 및 홍보강화를 위해 품평회 개최를 통한 홍보강화, 국제경쟁력 제고를 위해서는 신규 수출시장 개척지원, 박람회·전시회 참가지원, 선진지 견학 및 벤치마킹 등 3개 과제 등 총 9개 과제가 제안되었음.

■ 중기적 과제

- 중기적 과제로는 우선 국제 경쟁력 제고를 위해 박람회 개최가 중요하며,
- 산업화 지원을 위해 우수 생산품목 발굴, 제조업체에 대한 R&D 지원확대 등 2개 과제가,

- 브랜드 개발 및 홍보강화를 위해서는 우수 품목 브랜드화 및 홍보강화, 직매장(판매장) 개설 등 2개 과제가,
- 국제 경쟁력 제고를 위해서는 수출촉진자금 지원 등 총 6개의 중기적 과제가 도출되었음

■ 장기적 과제

- 장기적 과제로는 우선 산업화 지원을 위해 제조업체 운영자금 지원이 중요하며, 브랜드 개발 및 홍보강화와 관련하여 체험관·홍보관 설립 등 2개 과제를 제시하였음

〈표〉 인천 전통발효식품산업 육성을 위한 단계별 세부 추진과제

단기적 추진과제	중기적 추진과제	장기적 추진과제
산업기반 조성 ① 전통발효식품산업 육성 및 지원조례 제정 ② 관련 D/B 및 사업체 현황 분석 ③ 제조·가공협회 육성지원	-	-
산업화 지원 ① 제조·가공시설 및 기계·장비 지원 ② 유통 물류비 지원	산업화 지원 ① 우수 생산품목 발굴 ② 제조업체 R&D 지원확대	산업화 지원 ① 제조업체 운영자금 지원
브랜드 개발 및 홍보강화 ① 품평회 개최를 통한 홍보강화	브랜드 개발 및 홍보강화 ① 우수 품목 브랜드화 및 홍보강화 ② 직매장(판매장) 개설	브랜드 개발 및 홍보강화 ① 체험관·홍보관 설립
국제경쟁력 제고 ① 제품 차별화 전략을 통한 신규 수출시장 개척 지원 ② 박람회·전시회 참가지원 ③ 국내·해외 선진지 견학 및 벤치마킹	국제경쟁력 제고 ① 수출촉진 자금지원 ② 박람회 개최	-

❖ 정책제언 (단계별 우선 추진과제)

- 상기한 추진과제들은 대부분 중앙정부의 지원정책과 연계하여 인천광역시가 추진하여야 할 사업들임
- 아래에서는 상기한 17개 과제 중에서도 인천광역시가 단계별로 우선적으로 실천계획을 수립하여야 할 과제를 다음과 같이 정책제언으로 제시하고자 함

■ 단기: 인천지역 전통발효식품산업 실태조사

① 추진방향

- 품목중심의 데이터 분석을 통한 전통식품 산업규모 추정
- 전통식품산업에서 원료사용 실태를 파악하여 농업의 부가가치 산정
- 품목별·업체별 시계열 분석을 통해 증감사유 분석 및 산업동향 조사
- 조사대상을 고정 패널화하여 실태조사의 정확성 추구

② 추진내용

- 조사대상은 인천 지역내 소재하고 있는 전통식품 제조업체 (농림부 고시 1999-69호 품목 생산업체)로 함. 이중 전통식품 품질인증업체는 전수조사로, 일반 전통식품업체는 표본조사를 실시함
- 주요 조사내용으로는 업체별 생산, 원료조달, 판매·수출현황, 경영현황 및 해외 전통식품제도 및 지원정책, 전통식품 소비자 인지도 조사 등임
 - 세부내용으로는 일반현황, 생산관리, 원료조달, 종사자현황, 판매현황, 품질관리, 매출현황, 수출현황, 가동률, 시설투자 현황 등임

■ 중기: 박람회 개최 지원

① 인천세계음식문화박람회의 강화

- 인천시는 이미 한국외식업중앙회 인천시지회와 공동 주관으로 세계음식을 한자리에서 체험할 수 있는 『2013 인천세계음식문화박람회』를 개최한 바 있음
- 이러한 배경아래 인천시는 국내 대표 식품박람회인 ‘KFS’와 ‘Seoul Food’(KOTRA 주관)를 벤치마킹하여 우수 식품기업 및 바이어 유치를 극대화하고 유명 식품박람회로 도약시킬 필요가 있음
- 이를 위해 인천식품의 발전상 및 미래상을 주제별로 구성·전시·홍보하여 Incheon-Food의 세계화 가능성을 제시하여야 할 것임

② 지원 주요내용 : 전시홍보.컨벤션.바이어 상담회 및 이벤트

- 국제박람회의 3대 트렌드 - 즉석 편이식품 비중확대, 건강식품 강세, 식품 안전성 부각 - 에 따라 인천 전통발효식품 박람회 역시 간편식, 즉석식품 비중확대, 소포장, 수출목표시장 마케팅 시도가 중요함
- 또한, 미국(애너하임, 워싱턴, PMA박람회)에서 나타난 바와 같이 유기농, 즉석 편이식품, 식품안전성, 이력추적제, 가 중요하며, 유럽(윔른식품박람회)의 경우에서와 같이 Catering 식자재, Bio Foods, 공정무역제품을 중점 거래할 필요가 있음
- 이를 위해 첫째, 전시·홍보를 위해 주제 전시관, 정책홍보관이 필요하며, 둘째, 국내외 식품기업 CEO 회의, 국내 농식품 클러스터 투자유치 포럼, 식품산업 및 농업 관련 컨퍼런스 개최가,
 - 또한 바이어 상담을 위해 해외바이어 수출상담 및 국내유통바이어 구매상담이 필요하며, 이밖에도 이벤트 행사로 경연, 볼거리, 먹을거리, 체험행사 등이 준비되어야 할 것임

■ 장기과제 : 체험관·운영관 설립 및 운영지원

① 전통발효식품 체험관 운영

- 전통발효식품 체험관주요 사업내용으로는 첫째, 식품 및 청소년·유아 관련 박람회 등과 연계한 체험관 운영, 둘째, 바른 식생활 개념 및 구체적 실천지침을 전달을 위한 체험형 구성, 그리고 탁상달력 등 활용도 높은 기념품 배포를 통한 바른 식생활 홍보 등이 있음
- 체험관 지원사업의 주요 대상으로는 국·공립 교육시설, 대학 및 관련기관·단체 중 지정기준 부합 기관이거나, 기존 구성되어 있는 농산어촌 체험 시설과 연계하여 지정함

② 전통발효식품 홍보관 운영

- 한편, 전통발효식품 홍보전시관(박물관 등) 운용지원은 전통발효식품 등의 홍보, 산업 활성화 및 전통 제조방법 보존 등을 위하여 전통발효 식품박물관 등 홍보전시관이나 교육관을 설치·운영하는 자에게 홍보 및 교육 사업비를 지원함.
- 단, 신청업체를 대상으로 홍보관의 프로그램 및 목적 등을 평가하여 예산의 범위 내에서 차등 지원됨. 특히 단순 시음행사 및 체험행사 등에서 벗어나 참신하고, 홍보관이 전통발효식품산업 발전과 연계 가능한 사업들로 구성됨
- 지원가능한 사업의 범위로는 지역의 전통발효식품을 발굴·복원·교육 사업, 지역 주민을 대상으로 하는 전통발효식품관련 강의 등 프로그램 운영, 전통발효식품 홍보 자료 발간 등 문화 홍보 사업 등을 위한 사업 등임

✕ 본 연구의 한계 및 의의

■ 지역 업체의 영세성으로 자생적 경영제고능력 부족

- 본 연구에서 제시한 육성방안의 대상인 인천 전통발효식품의 영세성을 감안할 때, 정부차원의 육성방안 수립의 의미에 대한 문제제기가 가능함
 - 특히 전통주 관련 업체의 경우 (주)인천 탁주를 제외하고는 중앙정부의 설비투자지

원의 사업타당성 자체도 낮은 상태임

- 특히 인천 전통 발효식품산업이 인천 지역경제에서 차지하는 미비한 위상을 감안할 때, 관련 산업 육성의 논리적 타당성을 갖는데 한계를 가짐
- 이러한 객관적인 한계에도 불구하고, 본 연구는 전통발효식품산업을 육성시키고자 하는 인천광역시 농축산유통과의 의뢰로 시작된 연구과제로서, 중앙정부의 적극적인 지원정책과의 연계 가능성에 기초하여 분석하였음

■ 관련예산 확보부족으로 인한 인천광역시 자체사업의 한계

- 최근 인천광역시의 재정상황에 근거하여, 농축산유통과 역시 자체적 예산을 수립하여 육성정책을 수립하는 것은 현실적으로도 한계가 있음
- 더 나아가, 관련 행정조직상 역량도 이러한 장기적이고 종합적인 육성화를 독자적으로 추진하기에는 아직 취약할 것임

■ 본 연구의 의의

- 상기한 한계에도 불구하고, 전통발효식품산업에 대한 중요성 인식 및 관심이 증대되고 있음. 즉, 가공식품과 즉석식품을 즐기는 식생활의 문제점 증가에 따른 고유의 각국의 전통 발효식품에 대한 중요성 인식 및 관심 증대
 - 특히 세계 각국의 전통발효식품에 대한 자료수집과 박람회 등을 통하여 지역 전통발효 식품을 더욱 발전시켜 나가고자 함
- 물론 인천 지역경제에서 전통발효식품산업이 갖는 정량적 위상은 아직 낮은 것이 사실이나, 특히 전통시장 등 서민경제에서 차지하는 중요성 때문에 육성될 필요가 있음.
- 본 연구에서 제기된 과제들은 중앙정부의 관련 지원정책과 연계하여 제시됨으로써, 전통발효식품산업 육성은 물론 인천지역 농업의 지속가능한 발전에도 크게 기여할 수 있을 것으로 기대됨
- 특히 aT 공사 인천본부가 인천지역에 소재하고 있으므로, 인천광역시는 당 본부와 연계 협력방안을 강화하여 지역 전통발효 식품업체와의 연계성속에 체계적인 지원을 하는데 기여될 수 있을 것임

인천광역시의 AirportCity, Aerotropolis 개념 적용에 대한 사전 연구

■ 서봉만 : 지역경제연구실 연구위원

✧ 연구의 개요

- 본 연구는 공항도시 개념의 인천시 적용 가능성에 관한 문헌 및 사례 연구를 통해 향후 인천공항도시 추진에 관한 기본 방향을 제시

✧ 문헌연구

- 경제환경의 변화에 대응하여 공항의 기능도 지속적으로 변화해 왔으며, 공항 기능의 변화는 공항과 주변 지역의 토지이용과 기능 변화를 초래
- 특히 항공과는 직접 관련성이 낮은 상업시설과 서비스의 집적이 공항의 기능과 운영의 변화를 요구
- 상업시설과 서비스의 집적을 통한 새로운 수익원의 창출은 공항 운영 기관들에게는 기존 시설의 현대화와 확장을 위한 재원을 제공해 주었다는 점에서 중요한 의미를 지님
- Güller and Güller(2001)은 다분히 유럽적인 상황에서 발달된 공항도시 개념을 제시
 - 다양한 국가들이 공항과 지상교통망을 통해 연결되어 있는 유럽의 특성을 반영하여, 공항도시가 단순히 항공 교통의 결절지가 아닌 다양한 지상교통과 항공교통의 수단 간 인터체인지가 빈번히 일어나고 있는 공간이라는 점이 강조된 개념

- 따라서 Güller and Güller(2001)은 복합수송의 인터체인지와 공항의 상업적 개발이라는 두 축을 중심으로 공항도시 개념을 전개
- Kasarda는 속도의 경제를 추구하는 비즈니스와 생산자 서비스업체들의 활동에 의해 공항도시 중심부를 중심으로 비즈니스의 집적과 관계자들의 주거개발 지역들이 반경 약 32Km 이내에서 고속연결망에 의해 연결되어 발전하는 양상을 공항복합도시라는 개념으로 정리
- Kasarda는 Güller and Güller와 달리 복합교통의 인터체인지 지점으로서 공항도시의 역할에 대해서 언급은 하고 있지만 중요성은 낮게 평가
- 마지막으로 스키폴공항의 발전과정에서 공항과 암스테르담의 도심에 잇는 교통 회랑을 중심으로 발전된 지역을 공항회랑도시로 개념화
- 개별 공항도시 개념의 특징 보다는 다양한 공항도시 개념이 발전된 지역적 맥락과 경제환경의 변화를 파악하는 것이 중요

✧ 공항도시, 공항복합도시 사례조사

- 일본 나리타 공항의 사례와 네덜란드 스키폴공항의 사례는 공항과 배후도시를 통합한 공간 차원에서의 계획과 이러한 계획 수립과정에서 이해당사자들 간의 협력 거버넌스가 공항도시 개발에 있어 중요하다는 점을 시사
- 일본 나리타 공항의 경우 공항도시로서의 개발 전략이 초기에 이해당사자들간의 갈등으로 원활히 추진되지 못하면서 다수의 공업단지가 무질서하게 추진되면서 공항복합도시(Sprawled Aerotropolis)형태로 발전
- 최근에는 지자체 간의 협의를 통해 나리타 국제공항도시 기본구상 및 기본계획을 통해 도시기반정비, 산업진흥, 관광 및 지역문화 진흥, 국제교류 등의 분야별 전략을 통해 보다 확장된 지역스케일에서 통합된 공항도시 추진
- 네덜란드의 스키폴공항의 사례는 정부, 암스테르담시, 그리고 운영회사인 스키폴 그룹의 협력을 통해 진화적으로 공항과 주변도시 그리고 암스테르담시를 아우르는 공항도시 개발 전략을 추진하는 과정을 소개

- 스키폴그룹은 공항 주변 지역 개발 전략인 ‘Business City Schiphol’과 같은 공항 도시 1.0에서 출발하여, 점차로 공항과 지역 간 시너지를 추구한 공항도시 2.0을 거쳐 향후에는 지역 거버넌스와 사회통합에 있어서도 일정한 역할을 하는 공항도시 3.0을 추구하는 모범적인 사례를 구축
- 인천국제공항공사의 기존 공항도시 사업은 공항 인접 지역에 대한 상업 시설 유치에 초점을 두고 진행되었는데, 개발 구상 단계에서 논의되었던 보다 공간적으로 확장된 스케일에서 지역 차원의 공간 및 경제 계획과의 연계성의 추구가 필요

공항도시 개념의 인천시 적용을 위한 기본방향

- 공항도시 개념의 인천시 적용의 기본 방향은 다음 4가지로 설정
 1. 인천광역시의 입장에서 본 공항도시 개념의 가치는 공항과 인근 배후지역과의 전략적 연계 및 협력 거버넌스 추구에 있음
 2. 인천광역시와 인천국제공항공사 간의 상생발전을 위한 구체적인 액션 프로그램으로서 공항도시 개념 활용 가능
 3. 공항도시 개념의 적용을 통해 복합적 기능유치를 통한 자족성 제고 도모
 4. 인천시와 인천국제공항과의 관계를 공항도시 개념의 단계적 적용을 점진적으로 발전시키는 전략의 도입

인천시 도시브랜드 재정립을 위한 정책제언

■ 정남지 : 지역경제연구실 연구위원

✦ 연구개요

■ 연구 배경및 필요성

- 세계 우수 도시들은 도시의 차별화와 경쟁력 강화를 위해 도시차원의 브랜드를 설정하고 확산시켜 왔음
- 인천시의 경우 지난 10여 년간 국제적 위상이 발전해 온 만큼, 그에 맞도록 인천시의 이미지와 핵심 아이덴티티를 대변하는 도시브랜드의 필요성이 커지고 있음
- 현재 인천시는 변화된 도시의 정체성을 대표적으로 반영하는 도시브랜드는 정립되어 있지 않고 CI와 BI를 별도로 제정해 활용 중
 - 그러나 선행조사에 의하면 CI/BI 모두 인지도가 낮을 뿐 아니라, 역동적으로 변해온 인천의 이미지를 반영하지 못하고 있다는 지적도 있음
- 따라서 통합적이고 강력한 도시브랜드 재정을 통해 인천의 새로운 가치창출의 타당성과 인천 도시브랜드의 방향성을 설정할 필요가 있음
- 현실적으로 CI/BI 상표출원마감일 도래에 따른 디자인, 색채 등의 정비가 필요한 시점이며 시의 ‘인천 비전 2050’ 준비에 대한 의지도 도시브랜드를 통합하기에 좋은 환경을 제공하고 있음

■ 연구 목적

- 인천시의 새로워진 위상과 미래 발전방향을 반영한 도시 이미지 제언
- 인천시 도시브랜드 통합을 위한 협의체 구상방안 및 사업방식 제언

■ 연구 주요내용

- 도시브랜드 개념정립 및 국내외 도시브랜드 성공 및 실패사례 조사
- 인천시 핵심 이미지 및 CI/BI 연관 이미지 문헌 조사
- 선행조사방법의 문제점 보완을 위한 새로운 조사방법 개발
- 새로운 조사방법을 활용한 pilot survey
- Pilot survey 결과를 바탕으로 인천시 통합 브랜드 개발의 방향 제언
- 도시브랜드 공유 및 확산을 위한 추진 협의체 구성방안 제언

■ 연구 방법

- 문헌조사
- 인천시 이미지에 대한 정성조사
- 인천시 CI/BI 연관 이미지에 대한 정량조사

✧ 실험적 조사(Pilot Survey)결과 인천시 이미지와 CI/BI 인지도

■ 인천시 핵심 이미지

- 본 과제의 일환으로 실시한 실험적 조사결과 인천이 가지는 뚜렷한 이미지는 ‘발전적이고 개방적이며 글로벌한 도시’
- 이와 함께 ‘역동적인, 포용의’ 등이 타도시와 비교했을 때 비교우위에 있는 이미지로 나타남

■ CI/BI 인지도

실험적 조사결과 인천시 CI/BI 프로그램들은 제정된 시점으로부터 많은 시간이 지났음에도 여전히 그 인지도가 낮은 것으로 나타남

또한 CI/BI는 현재 인천시가 비교우위에 있는 이미지(또는 핵심이미지)인 ‘발전적, 개방적, 글로벌한’ 등의 이미지를 제대로 반영하지 못하고 있는 것으로 실험적 조사결과 나타남시 이미지와 CI/BI 인지도

✦ 정책적 제언

■ 인천 도시브랜드 재정립 필요성과 방향성

○ 인천시의 고유한 가치와 아이덴티티를 상징적으로 표현하는 도시브랜드

- 실험적 조사를 통해 예시적으로 살펴본 바와 같이 인천시는 타도시와 구분되는 뚜렷한 특징을 지닌 것으로 보임
- 이러한 도시이미지를 도시의 자산으로 환원하기 위한 통합되고 강력한 도시브랜드의 정립이 필요한 것으로 판단됨
- 지난 10여 년간 역동적으로 변모해 온 인천시의 위상과 이미지의 변화에 비하면 현재 활용 중인 CI/BI 프로그램이 전달하는 메시지가 불분명하고 약함
- 많은 세계 유수 도시들은 이미 수십 년 전부터 도시를 대표하는 상징을 선정, 이미지를 강화해 왔음

○ 인천시 도시브랜드 재정립 방향

- 실험적 조사결과를 바탕으로 인천시 도시이미지는 아래 예시된 브랜드 아이덴티티와 같은 방향으로 진행할 경우, 현재까지 역동적인 인천시의 변화·발전 방향과 인천시가 지닌 자산을 효과적으로 표현할 수 있을 것으로 생각됨



■ 인천 도시브랜드 재정립과 활성화를 위한 정책 제언

○ 인천 도시브랜드 위원회와 도시브랜드 전담부서 구성

- 인천 도시브랜드 설정 및 활성화 계획의 주요의사결정 및 민·관 의사소통을 위한 한시적 기구로 인천 도시브랜드 위원회를 시장직속으로 설치할 것을 제안함
- 동시에 인천 도시브랜드 관련 실제업무를 담당할 조직을 시장직속의 주관부서로 신설하여 의사결정 내용을 신속하게 업무에 반영하고 강력한 추진력을 가질 수 있도록 환경 조성

○ 도시브랜드 활성화를 위한 협력적 사업분야 발굴

- 도시브랜드 인지도 향상을 위한 홍보 및 활성화를 위해 ‘인천시 공공디자인 개선 사업’ ‘도시재생사업’ ‘인천 미래비전 2050’등과 연계할 수 있는 프로그램 개발은 제안함

○ 시민참여를 통한 도시브랜드 활성화 프로그램 개발 제안

- 시민과의 소통을 통한 인천시 브랜드 공유 및 활성화를 위한 다양한 활동이 수반되어야 할 것임

중견·중소기업군 육성을 위한 무역진흥 지원 정책 연구

■ 윤석진 : 지역경제연구실 부연구위원

✧ 연구개요

- 인천의 수출 규모는 양적인 성장을 지속하고 있으나 지역경제의 주요 축인 중소·중견기업의 글로벌화가 지체되면서 수출의 대부분이 대기업 및 특정 품목에 의존하는 구조적 문제에 직면하여 있음. 최근 변화된 국제무역 환경에 적극적으로 대응하고 수출의 양적 성장 추세에 맞는 인천 수출의 질적인 개선을 위하여 수출지원체계의 개선이 논의되어야 하는 시점임
- 이러한 상황에서 본 연구는 글로벌 교역 구조의 변화 및 인천의 무역 동향을 분석하고 인천시가 활용할 수 있는 중소·중견기업 맞춤형 수출지원정책의 개선 방향을 제시하여 향후 인천시의 무역통상 로드맵 수립 근거를 마련함에 연구의 목적이 있음
- 첫째, 인천경제가 직면하고 있는 국제무역 환경 변화를 다각적인 차원에서 조망함. 둘째, 인천시의 주요 수출 품목, 주요 수출 시장, 중소기업 수출의 현황 등에 대하여 통계적 자료를 분석함으로써 인천시 수출의 특성에 대하여 검토함. 셋째, 중앙정부의 통상산업정책의 방향, 인천시의 수출지원사업, 타지방자치단체의 수출지원사업의 현황에 대하여 검토하고, 인천시 수출지원체제를 평가함으로써 개선해야 할 사항을 도출함. 넷째, 도출된 인천시 수출지원체제의 문제점을 개선하기 위한 정책적 방향을 설정하고 세부추진과제를 제시함

✧ 주요 연구결과

- 인천경제가 직면하고 있는 국제무역 환경의 가장 큰 변화는 FTA 다체결, 신흥개발도상국의 국제무역에서의 비중 확대, 세계 산업구조의 글로벌가치사슬 중심 재편의 세 가지로 요약될 수 있음
- 인천의 수출은 2013년 기준으로 273억 달러로 울산을 제외한 광역시 중 가장 높은 수준의 성장을 달성하는 등 양적 측면에서 성과가 뚜렷함. 또한 인천의 수출대상국은 중국, ASEAN, 미국, 일본, EU 등 비교적 고르게 분포하여 수출시장의 다각화 측면에서도 긍정적인 지표를 보이고 있음
- 그러나 인천의 수출기업은 전체 22,000여개의 제조업체 중 1.3%에 불과한 것으로 파악되고 있으며, 대기업 수출이 2012년 기준 전체 수출의 66.4%로 중소기업에 비해 압도적으로 많은 비중을 차지하고 있음. 수출품목 측면에서도 상위 10개 수출 품목이 전체 수출의 60% 이상을 차지하는 등 질적인 측면에서 인천의 수출은 구조적 문제점을 안고 있는 것으로 평가됨
- 인천시의 각종 수출지원사업은 다양한 수출지원기관들에 의해서 분산되고 있으며, 사업 내용의 측면에서도 유사중복성이 발생하고 있음. 이로 인하여 수출지원서비스의 수요자인 중소·중견기업이 인천시의 수출지원체계 내로 진입하는 데에 혼란이 발생할 우려가 있기 때문에, 수출지원체계의 효율성을 제고하기 위한 방안이 필요함
- 수출을 희망하는 인천 소재 중소·중견기업은 글로벌화 역량이 부족하여 자체적인 해외시장 진출 활동에 어려움을 겪고 있을 뿐만 아니라, 해외진출을 위한 기업 간의 자율적 협력 활동 또한 활성화되지 못하고 있음
- 지역경제의 무역진흥 인프라 측면에서 보면, 수출 희망 중소기업에 대한 구체적인 정보의 부족, 수출지원체계 내에서 민간부문 자원에 대한 낮은 활용도, 인천시 도시외교의 통상비즈니스적 취약성이 문제점으로 도출되었음
- 이러한 평가에 따라 인천시 수출지원체계를 개선하기 위한 세부추진과제를 다음과 같이 8가지로 제시함.

- ① 수출지원 관련 기관 간의 분업 및 협력을 위한 협의체로서 인천무역진흥전략위원회 구성 및 운영
- ② 일원화된 수출지원서비스 공급 창구로서 인천통상지원센터의 설립 및 운영
- ③ 통상지원센터-무역관-해외컨설팅지소 연결망으로 구성된 글로벌 마케팅 네트워크의 정비
- ④ 인천 소재 기업의 특성을 고려한 글로벌가치사슬 진입 지원
- ⑤ 기업 간의 자율적 협력을 촉진하기 위한 중소기업 수출협동조합 설립의 장려,
- ⑥ 수출기업 데이터베이스 구축
- ⑦ 수출컨설팅 전문 서비스를 제공할 수 있는 비즈니스서비스업의 육성
- ⑧ 인천시가 주관하는 통상외교 기반형 메가이벤트로서 글로벌비즈니스포럼의 개최 및 장기적 육성

인천시 좋은 일자리 창출을 위한 정책방안 연구

■ 최태림 : 지역경제연구실 부연구위원

✧ 연구개요

- 인천시는 총량적인 고용관련 지표에서 양호한 모습을 보여주고 있음. 하지만 인천시 일자리의 질에 대해서는 부정적인 인식들이 존재함.
- 중앙정부에서는 지역 일자리공시제도를 시행하여 지역중심의 일자리 정책 개발 및 책무 강화를 유도하고 있음.
- 적절한 임금수준, 고용의 안정성 증진, 사회보장 혜택의 확대, 일과 가정의 양립 등 일자리의 질적 수준을 증진하는 지역 일자리 정책을 개발할 필요성이 있음.
- 인천시 일자리의 질에 대한 현황을 조사하고, 국내외 지방자치단체의 양질의 일자리 창출을 위한 정책을 검토하여, 인천시가 좋은 일자리를 만들어 가기 위해 펼쳐야 하는 기본 정책방향에 대해 논의하고자 함.

✧ 인천시 좋은 일자리 특성

- 최저임금, 생활임금 이하의 낮은 임금을 받는 임금근로자의 비중이 수도권의 타 시도에 비해 높음. 저임금 근로자는 부가가치 창출이 낮은 도소매업, 음식숙박업, 사업지원 서비스업에 집중되어 있음.
- 고등학교 이하의 학력을 갖고 있는 계층은 대졸이상 학력의 계층에 비해 좋은 일자리를 갖는 비중이 60대를 제외한 전 연령에서 상당히 낮게 나타났고, 여성의 경

우는 40대 이상의 연령대에서 좋은 일자리를 갖는 비중이 급격히 떨어지는 것으로 나타남.

- 좋은 일자리를 제공하는 비중은 산업구조적인 특징에 따라 분명한 차이가 나타남. 정보통신, 전문, 과학, 기술서비스, 금융 및 보험업 등 양질의 일자리를 공급하는 비중이 높은 산업군의 발전이 취약한 점은 인천경제가 좋은 일자리를 창출하는데 있어 근본적인 제약 요인으로 작용.
- 제조업의 경우는 고용의 비중이 감소하는 추세이지만 좋은 일자리 제공이라는 측면에서 여전히 중요한 역할을 담당하고 있음.
- 저부가가치 업종에 종사하는 저숙련 근로계층의 높은 비중, 고학력의 인적자원 축적의 미흡, 산업구조적인 한계 등이 인천경제가 좋은 일자리를 창출하는데 있어 제한 요인이 되고 있기 때문에 지역임금제도, 인력개발, 기업지원 측면에서 정책적인 대응방안들을 탐색할 필요가 있음.

❖ 정책방향 논의

- 향후 저숙련, 저학력 계층에 대한 인력개발수요가 늘어나고 이들의 이행능력을 향상시켜야할 필요성이 증가될 것으로 예상되기 때문에 지역차원에서 효율적인 인력개발 지원체계를 강화시키기 위한 준비가 필요
- 서비스업 분야의 고도화를 담당할 수 있는 새로운 인력을 양성하는 인력개발 계획을 마련하고, 인천시에서 육성 하고자 하는 산업에 대한 직종훈련 개발과 지원 그리고 창업으로 이어지는 시스템을 구축.
- 인천시의 저소득층 비중이 높은 점에 대응하여 생활임금제도를 활용한 근로빈곤계층의 소득증진 방안 모색. 자발적인 참여를 기반으로 하는 생활임금제도는 재정적인 부담이 낮기 때문에 정책적으로 활용하기 수월할 것으로 판단됨.
- 좋은 일자리를 창출하는 기업에 대한 인증 및 지원제도를 세워 일자리의 질을 향상시키기 위한 노력에 기업들이 참여하도록 유도.
- 인천시 일자리의 질에 대한 모니터링을 시행하여 양질의 일자리를 창출하는 시의

일자리 사업을 세워나가는데 기초자료로 활용.

- 전략산업육성계획과 일자리 창출 정책이 상호 유기적으로 연결되어 일자리의 질을 향상하고 산업을 고도화하는 정책이 함께 조화를 이루며 진행될 수 있도록 협조 체제 구축.



2014년도 연구결과 요약집

교통물류연구실



I

2014년도 연구결과 요약집

교통분야

■기본연구과제

원도심 순환형철도 기본구상
교통복지시대를 대비한 인천도시철도 혼잡도 연구
보행우선구역의 평가와 개선방안에 관한 연구
인천도시철도 환승시설실태 및 계양역 개선방안 연구
인천시내버스업체 경영 및 서비스평가 시행효과 분석 연구

■정책연구과제

석암고가 혼잡개선을 위한 우회구간 연구
신촌사거리 혼잡개선연구
경서동~왕길동(국지도84호)간 도로개설에 따른 교통영향연구
노오지JCT 접속램프 증설에 따른 교통량 변화 연구
인천시 항공산업 지원육성을 위한 정책방향 기초연구

■기획연구과제

연수구 공공자전거시스템 도입 방안

■수탁연구과제

2014 계양구 주차장수급실태조사 및 주차수급계획
인천광역시 연수구 주차수급실태조사 및 주차수급계획
웅진군 택시총량제 산정용역
제3차(2015~2019년)인천광역시택시총량제 산정
제3차(2015~2019년)강화군 택시총량제 산정

원도심 순환형철도 기본구상

■ 최병국 : 교통물류연구실 선임연구위원

✧ 연구목적

- 인천에는 공항철도, 경인선, 인천도시철도 1호선이 운영 중에 있으며 인천도시철도 2호선, 수인선, 서울지하철 7호선 연장선이 현재 공사 중에 있음. 제2공항철도, GTX B노선이 계획되어 있고 경인철도 지하화, 인천도시철도 3호선, 수인선과 KTX 연결, 서울지하철 7호선 청라 연장, 송도 신항 철도 인입선 등이 검토되고 있음
- 검토노선들은 수도권 경쟁력 차원에서 검토되어야 하나 인천시의 경쟁력을 높이기 위해서는 이들 철도노선과 인천시의 철도서비스 취약지역인 원도심을 환승 및 연계시켜야 함
- 무엇보다도 경제자유구역 중심의 신도시 발전에 반하여 사회, 경제적으로 낙후성을 면치 못하는 원도심을 유기적으로 연계하여 시의 통합적 발전을 도모하고 원도심의 특성화된 자족기능을 지원할 수 있는 도시철도 중심의 인천시 교통체계 정립이 필요함

✧ 연구결과 요약

- 본 연구에서는 통계조사, 문헌조사를 통하여 원도심이 점점 쇠퇴하는 통계를 제시하여 원도심 활성화의 필요성을 제시하고 현장조사를 통하여 순환형철도 대안노선

을 제시함

- 노선연장과 정차 수는 전체 운행시간이 1시간을 넘지 않게 계획하였으며 인천도시철도 2호선 최고속도 70km/h, 정차역 정차시간 30초를 기준으로 표정속도는 약 40km/h정도로 계획함
- 대안(1)노선은 동서방향 공간을 최대한 확보한 안으로 서측지역은 증봉대로를 기본루트로 이용하고, 동측지역은 후정동로, 수변로, 백범로를 주요루트로 이용함
 - 서측지역은 원창동, 신흥동의 구도심일부와 북항지역을 교통수혜지역으로 하고 인천도시철도 2호선과 동서방향으로 약 2.38km의 공간적 간격을 유지함
 - 동측지역은 부천시계 주변을 교통수혜지역으로 하고 있으며, 인천도시철도 1호선과는 약 1.5km의 공간적 간격을 가짐
- 대안(2)노선은 동서방향 공간을 축소한 안으로 서측지역은 봉수대로를 기본루트로 이용하고, 동측지역은 장재로, 호구포로를 주요루트로 이용함
 - 서측지역은 석남 1, 2동과 가좌1동의 구도심과 가좌1동의 공장지역을 교통수혜지역으로 하고, 인천도시철도 2호선과 동서방향으로 약 1.20km의 공간적 간격을 유지함
 - 동측지역은 작전, 갈산, 부평동 및 구월동 구도심지역을 교통수혜지역으로 하고 있으며, 인천도시철도 1호선과는 약 0.5km에서 약1.5km의 공간적 간격을 가짐
- 기존계획(안)의 경우 55km를 넘는 노선연장으로 공사비가 4조 2천억을 상회하고 있어 사업추진을 위한 재정 부담이 큼에 따라 조기에 사업추진이 어렵다는 문제를 가지고 있음. 기존 노선이 타당성이 낮은 이유는 공사비 단가가 높기 때문이 아니고 총연장이 길기 때문임. 따라서 노선이 짧고 정거장 수가 적은 대안 노선들이 이용자의 혜택이 많아 도시철도 이용율을 높일 수 있음
- 이러한 문제를 해소하는 측면에서 검토된 대안은 인천시의 원도심 개발의 동력으로서 가치를 확보함과 동시에 도시철도 이용률을 높이는 방향에서 사업의 규모를 최소화하고 경제적 타당성을 제고하는 것을 목적으로 검토됨
- 상기와 같은 검토목적을 토대로 대안을 검토하면 원도심의 이용률과 공사비측면에서 대안(2)가 유리하고, 포괄적인 원도심 즉, 원도심 주거지역과 공장지역의 이

용성을 고려하고, 기존 철도망과의 교통영역을 균형적으로 분담한다는 측면에서는 대안(1)이 우수한 것으로 보임

- 대안(1), 대안(2)의 공사비는 각각 3조 1천억 원, 2조 9천억 원으로 기존안 4조 2천억 원보다 1조 원 이상 공사비가 줄어듦

✧ 향후과제

- 본 연구에서는 순환선 잠재수요 추정을 위해 역세권 기준으로 자료를 구축하였으나 수집 가능한 자료가 행정동 기준이기 때문에 역세권의 면적비율을 사용하여 분석한 추정값을 사용하였으나, 이러한 과정에서 오차가 발생하였으며 향후 연구에서 행정동이 아닌 역세권 기준으로 자료를 수집할 수 있다면 보다 정확한 분석이 가능할 것임. 역세권 기준의 자료 수집이 어렵다면, 면적 대신 연상면적을 사용하고, 주거, 업무/상업지역 등 역세권의 지역적 특성을 고려하여 수요를 추정하면 보다 정확한 예측이 가능할 수 있을 것임
- 본 연구에서는 자선수요와 환승수요를 구분하지 않고 분석하였으나 이를 구분하여 분석할 수 있다면 예측의 정확도를 높일 수 있을 것으로 기대됨
- 본 연구는 기본구상 연구이지만 향후 연구에서는 최근 수도권 내 통행특성 분석결과를 활용하여 도시철도 이용 시 경로선택패턴, 환승저항, 급행/완행 이용형태 등을 활용할 필요가 있고, 자동차 이용자의 수단전환 비중도 재검토 할 필요가 있음

교통복지시대를 대비한 인천도시철도 혼잡도 연구

■ 김종형 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구배경 및 목적

- 혼잡도는 국가나 자치단체에서 그 기준을 직접 관리할 정도로 중요한 개념임.
 - 교통수단이나 시간대, 혹은 운영주체와 관계없이 산출이 가능하며, 그 결과를 이용자들에게 제시할 수 있는 범용적인 서비스 지표임.
 - 철도혼잡도 연구는 쾌적하게 철도를 이용할 수 있는 시민들의 권리를 찾아 주고 자하는 교통복지 및 안전차원의 기초연구임.
- 그러나 현재 이용되고 있는 혼잡도 추정 방법에는 한계점이 있음.
 - 목적측(目測) 또는 설정된 경로 자료를 활용하여 전환 통행을 추정함.
 - 단선구간이나 환승역이 적은 경우에 적용할 수 있으나 복잡다기한 수도권 철도망에서는 오차가 매우 커 활용도가 떨어짐.
 - 운영기관 자체 측정 자료는 공신력 측면에서 중립성 논란이 제기됨에 따라 객관적으로 혼잡도를 추정하고 신뢰성을 담보할 수 있는 방법론 필요
- 본 연구의 목적은 다음과 같음.
 - 첫째, 운영구간에 대한 진단뿐만 아니라 장래 예상되는 교통 환경 변화에 대응할 수 있는 연구를 선제적으로 마련하고, 둘째, 교통복지차원에서 점증하는 대중교통 서비스 개선욕구를 충족시킬 수 있는 기반을 마련함.

✧ 혼잡도 모형의 구축

○ 자료의 구축

- 인천광역시 관련 철도노선에 대한 2011년 및 2013년의 교통카드 자료 이용 역사별 환승관련 조사자료인 환승이동거리, 환승경로, 환승역사의 형태 등에 대한 제반정보를 수집 분석연도별 철도 네트워크 구축

○ 모형의 구축

- 모형의 차별성
 - 기존 연구의 한계점인 미태그 환승수요의 고려를 위해 환승 및 대기시간, 환승횟수, 환승이동거리 등을 반영함.
 - 대규모 네트워크에서도 적용이 가능하다는 점과 그에 따른 수행 속도향상을 기할 수 있음.
- 혼잡도 추정 모형
 - 통행기반의 최소비용경로탐색 알고리즘(Time Dependent Least Cost Path Finding Algorithm)

목적함수

$$\xi^{rb}(t) = \min \{ \xi^{ra}(t) + D_{ab}(t + \pi^{ra}(t)) + C_b(t + \pi^{ra}(t) + d_{ab}(t + \pi^{ra}(t))), \xi^{rb}(t) \}$$

제약조건

$$\pi^{rb}(t) = t + \pi^{ra}(t) + \alpha \cdot d_{ab}(t + \pi^{ra}(t)) + \beta \cdot c_b(t + \pi^{ra}(t) + d_{ab}(t + \pi^{ra}(t)))$$

여기서,

$\xi^{rb}(t)$: 출발지 r 에서 t 시간에 출발하여 링크 b 의 도착노드까지의 최소통행비용

$\pi^{ra}(t)$: 출발지 r 에서 t 시간에 출발하여 링크 b 까지 최소통행비용인 $\xi^{rb}(t)$ 의 동일한 궤적을 통과한 통행시간

$D_{ab}(t)$: t 시점에서 a 에서 b 로 환승시 발생하는 통행비용

$d_{ab}(t)$: t 시점에서 a 에서 b 로 환승 통행시간

$C_b(t)$: t 시점에서 b 의 통행비용

$c_b(t)$: 링크 b 의 통행시간

α : 환승혼잡 파라메타

β : 열차지연 파라메타

여기서, α , β 는 1로 가정($\beta > 1.0$ 이면 열차가 delay)

- 구간 통행량 추정
 - 유입링크기반 k -경로탐색 후 수요 q_{rs} 를 k 로 나누어 주며, 유사경로에 동일하게 통행량을 배분

$$x_b(\bar{t}) = \sum_r \sum_s \sum_k \sum_b \sum_t q_k^{rs}(t) \cdot \delta_{kb}^{rs}(t)$$

여기서,

$q_k^{rs}(t)$: t 시점에 k 경로를 통과하는 수요

$\delta_{k,b}^{rs}(t)$: t 가 $\bar{t}$ 에 속하면서 경로 k 가 링크 b 를 통과하면 1 아니면 0

r, s : 출발, 도착

k : 경로

t : 시간대

✧ 혼잡도 분석 및 검증

○ 노선별 침두시 분석

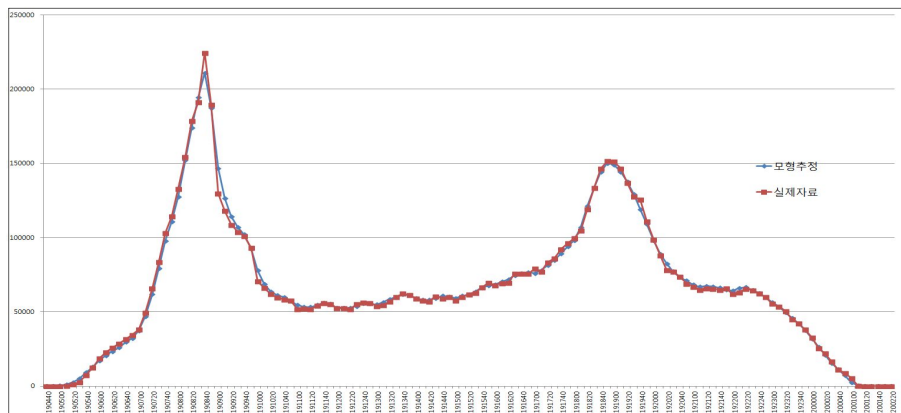
- 2011년과 2013년에 인천시의 철도이용 패턴은 급격한 변화를 보임. 지속적으로 신규개발지인 송도, 검단 등의 인구가 증가함에 따라 이용자가 증가하기도 했지만, 7호선연장구간 및 공항철도, 수인선 등 신규 노선이 개설됨에 따라 철도의 네트워크 효과가 발생함.
- 경인선은 2011년과 2013년 모두 인천구간에서는 혼잡도가 대부분 100%이하임. 그러나 부평역 통과 후에는 100%를 넘고, 구로역에서는 최대 155%의 혼잡비율

을 보임.

- 7호선 연장구간은 2012년 10월 개통 후 지속적으로 이용률이 높아져 2013년 5월 기준으로 20%이상 수요가 증가함.
- 공항철도는 영종도 구간을 벗어나면서 검암에서 계양역까지 혼잡도가 40.7%로 급격히 높아짐. 계양역에서 김포공항 방향으로의 이전구간에 2배 이상인 96.7%의 혼잡도를 보임.
- 인천지하철1호선은 첨두시간대에도 100%가 넘는 혼잡도를 보이는 구간은 거의 없으나, 2011년 대비 2013년에 노선 전반의 혼잡도가 높아짐.

○ 도착시간 분포빈도 비교 및 r^2 검증

- 실제자료와 추정자료의 도착빈도 분포도 분석 결과, 분포패턴이 일치하는 것으로 판단됨. 오전첨두시에 가장 높은 수요밀집 형태를 보였고, 오후첨두시는 완만한 형태의 수요패턴을 보이는 쌍봉형태임.
- 추정자료와 실제자료의 도착시간 r^2 가 0.91로 나타나 화장실 이용이나 쇼핑 등 철도 통행이외의 목적으로 설명되지 못하는 요소를 제외하고는 거의 일치함.



<그림> 시간대별 도착시간 빈도 분포 비교
(모형추정 및 카드자료 비교 : 10분간격)

❖ 결론 및 정책적 건의

- 혼잡도 및 재차인원 관리를 위한 연구는 대중교통수요 증진뿐만 아니라 대중교통을 보다 쾌적하게 이용하게 할 수 있는 단초를 제공한다는 측면에서 매우 중요함.
- 철도의 수단분담 비율을 증가시키기 위해서는 시내통행과 광역통행자들의 교통복지를 향상 시킬 수 있는 방안을 찾아야 함.
 - 철도망의 배치 특성으로 인해 인천시내통행의 대부분은 승용차와 버스가 담당하고 있고, 철도망은 크게 기여하지 못하고 있음. 또한 광역통행노선 역시 인천시 구간을 벗어나자마자 극심한 혼잡도를 보이고 있음.
- 인천시의 대중교통 수단분담률 증가를 위해서는 빠르게 변화하는 교통환경에 선제적 대응 필요하며, 자료기반 통합대중교통분석 시스템 구축 필요, 수요변화에 빠르게 대응할 수 있는 모형 구축 필요, 복합이용노선 혼잡도 추정 모형 및 환승수요 대응방안 필요, 인천교통공사 혼잡도 제시 개선이 요청됨.

보행우선구역의 평가와 개선방안에 관한 연구

■ 석종수 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구의 배경과 목적

- 보행우선구역 사업에 대해서 사업으로 변화된 물리적 환경을 평가하고, 지역을 찾는 방문자와 구역 내의 상인들이 어느 정도 만족하고 있는지를 분석·평가할 필요가 있음
- 보행우선구역 사업의 평가 결과를 바탕으로 향후 인천광역시에서 보행우선구역 사업을 시행할 때 필요한 개선 방안 등을 모색할 필요가 있음
- 구월동 로데오거리 보행우선구역 사업이 얼마나 사업의 목적을 달성하고 있는지를 평가하고 분석하는 것이 이 연구의 목적임
- 이 연구에서는 보행우선구역 사업의 대상지에 있는 상인들과 보행우선구역을 방문하는 방문자들의 의견을 취합하여 향후 인천광역시에서 보행우선구역 사업을 확대하여 시행할 때 필요한 개선 사항을 모색하고자 함
- 구체적인 연구의 목적은 다음과 같음
 - 시범사업의 목적을 얼마나 달성하고 있는가에 대한 평가
 - 사업 지역 내에 설치된 시설물들의 설치 목적 달성 정도
 - 상인, 방문객의 의식과 만족도 조사·평가
 - 인천광역시의 보행우선구역 사업 시행 방향성 제시

❖ 연구결과 요약

■ 구월동 로데오거리의 물리적 변화

(1) 보행환경의 개선

- 현장에서 보도의 폭을 조사하여 사업 시행 전에 조사한 자료와 비교한 결과, 대부분의 조사지점에서 보도의 폭이 넓어졌음

(2) 교통약자 이동 편의성 제고

- 보행우선구역에서는 시각장애인이 보행안전구역을 벗어나지 않도록 유도하여 가장 안전하고 편리한 단독보행이 가능하도록 했으며, 흰 지팡이로 단독보행을 할 때는 장애물 없는 보행로의 경계부분에 유도 및 경고용 바닥마감면의 띠를 설치하여 방향을 인지하도록 함

(3) 보행자 안내체계 개선

- 보행우선구역에서는 보행우선구역에 진입한 것을 알리는 보행우선구역 진입표지, 보행자에게 현재의 위치, 주변의 교통수단, 주변의 주요시설물, 여객시설 등의 정보를 제공하기 위한 보행자안내표지판, 주요시설물 등에 접근하기 위한 방향과 거리를 안내하기 위한 방향안내판 등을 설치함
- 보행우선구역 진입 표시는 보행자우선구역 경계부 도로(인하로, 중앙공원길, 파랑새길)의 진입부에 설치했고, 보행자 안내표지판은 지역의 중심부와 주요 결절점, 버스정류장 등 9개소에 설치함

(4) 교통규제 및 관리 개선

- 기존의 일방통행체계를 변경하여 주변 간선도로 및 보행우선구역 내의 교통소통을 원활히 하고, 보행우선구역 내의 차량 속도를 제어하기 위해 교통정온화 기법을 도입함

(5) 계획과 시행 간의 차이

- 최종 실시설계 내용을 바탕으로 현장에서 조사를 한 결과, 차도의 폭원을 비롯하여 통행방식, 주차면의 구성, 포장, 시설물, 속도규제 등에서 다소의 차이가 있음
- 차도 폭원은 실제 계획보다 좁아지거나 넓어진 곳이 있으며, 일방통행의 방향이 변경된 곳도 있음
- 조업 주차면이 27면으로 계획 되었으나 실제로는 4면 밖에 조성되지 않음

■ 상인들의 평가

- 보행우선구역 사업을 시행한 구역 내에 있는 상인들의 보행우선구역 사업의 결과에 대한 평가를 알아보기 위해 보행우선구역 내에 있는 상인들을 대상으로 설문조사를 함

(1) 주차환경에 대한 평가

- 상인들은 대체적으로 주차여건이 사업 전보다 불량해진 것으로 인식하고 있음
- 주차장의 위치가 부적절하다고 생각하는 상인이 적절하다고 생각하는 상인보다 3배가량 많으며, 주차 수급에 대해서도 응답자의 10.5%만이 적정하다고 생각하고 있고 절반이 넘는 62.1%는 주차 수급이 부적절하다고 생각하고 있음

(2) 보행환경에 대한 평가

- 보행우선구역 사업으로 보행환경이 개선되었다고 생각하는 상인이 많으며, 보행환경 요소 중 보도의 넓이가 적정하다고 평가하는 상인이 많음
- 보도의 포장상태가 양호하게 변했다는 상인들이 많지만, 보행에 지장을 주는 보행장애물이 적절하게 정비되지 않고 있다고 생각하는 상인들도 많음
- 보행우선구역 사업으로 보도의 포장 상태가 개선되고 보도가 넓어져서 주변 경관이 개선될 수도 있지만, 보행우선구역 사업으로 경관이 우수해졌다고 생각하는 상인은 많지 않음

(3) 방문객 수와 매출액 변화에 대한 평가

- 상인들은 보행우선구역 사업으로 로데오거리를 방문하는 사람의 수가 증가했다고 평가하고 있지만, 매장의 방문객이 증가했다고 하는 상인보다 그렇지 않다고 하는 상인이 조금 더 많고 매출이 증가했다고 하는 상인은 많지 않음

■ 방문객들의 평가

- 보행우선구역 사업 이전에 로데오거리를 방문한 경험이 있는 568명을 대상으로 보행우선구역 사업의 결과에 대한 평가를 조사를 한 결과 응답자들은 보행환경은 개선된 것으로 평가하고 있으나, 주차환경에 대해서는 부정적으로 평가하고 있음
- 로데오거리를 방문하는 횟수가 증가했다고 하는 사람의 수가 그렇지 않다고 하는 사람의 수보다 약간 많음
- 보행환경 개선 여부에 대한 의식과 방문빈도의 관계를 살펴보면, 두 변수 간의 상관관계수가 .491로 상당한 상관관계가 있는 것으로 볼 수 있으며 보행환경이 개선되었다고 인식하는 사람일수록 방문횟수가 증가하는 것으로 볼 수 있음
- 방문객들은 보행우선구역 사업으로 보도와 차도가 분리된 점을 가장 우수하게 평가하고 있으며, 보도가 확장되고 보도의 포장에 개선된 것에 대해서도 긍정적으로 평가하고 있음
- 보행우선구역 사업으로 일방통행으로 통행체계가 변경되고 차도가 좁아진 점을 보행우선구역 사업 후에 가장 불편해진 점으로 지적하는 응답자가 많으며, 쓰레기가 방치되는 점을 지적하는 응답자도 많음

■ 중요도-만족도 분석

(1) 중요도 평가

- 로데오거리를 통행하는 보행자들은 보도의 청결상태를 보행환경의 가장 중요한 요소로 보고 있으며, 다음으로 소음과 매연, 보도의 포장상태, 휴게시설 등을 중요한 보행환경 요소로 생각하고 있음
- 평가 대상이 되는 13개 항목 전부가 10점 만점의 평가에서 중간점인 5.5점을 상

회하고 있어 보행자들은 설문 대상이 된 13개 평가 항목 모두를 보행환경의 중요한 요소로 생각하고 있음

- 성별과, 연령, 직업에 관계없이 보행우선구역 내에서는 보도를 청결하게 하는 것을 가장 중요한 보행환경 요소로 평가하고 있으며, 다음으로 소음·매연을 저감시키는 것임

(2) 만족도 평가

- 로데오거리를 통행하는 보행자들은 보도의 청결상태에 대한 만족도가 가장 낮은 것으로 분석되었으며, 다음으로 주차차량 때문에 보행에 장애를 받는 부분에 대한 불만이 많고 소음과 매연에 대한 불만도 많음
- 설문 응답자들은 모든 평가요소에 대해 평가 척도의 중앙값에 해당하는 5.5미만으로 평가하고 있어 전반적으로 보행환경에 대한 평가가 좋지 못하다고 판단할 수 있음
- 보행우선구역 사업을 시행하면서 보도를 정비하는 사업을 주로 시행했기 때문에 보도의 높이 차이(보도의 단차), 보도의 경사, 보도의 포장상태, 보도의 너비, 보도에 설치되어 있는 공공의 장애물 등에 대한 만족도는 다른 평가 요소에 비해 상대적으로 높지만, 주행 차량, 휴게시설, 횡단보도의 위치, 상점에서 내 놓는 입간판 등의 사설 장애물, 이륜차의 보도 주행, 소음과 매연, 주차된 차량, 보도의 청결상태 등 보행우선구역 사업을 하면서 정비하지 못한 요소들에 대한 만족도는 상대적으로 낮음

(3) 중요도-만족도 분석 결과

- 사분면에서 중요도와 만족도가 모두 높아 ‘유지(Keep Up The Good Work)’에 해당하는 I사분면에는 보도의 포장 상태, 보도의 경사, 주행하는 차량이 배치되며, 이 영역이 상대적 우위를 계속 유지하기 위해서는 지속적으로 유지·관리를 할 필요가 있음
- II사분면은 중요도는 높은데 비해 만족도가 낮아 가장 우선적으로 개선이 필요한 ‘집중(Concentrate Here)’영역인데, 여기에는 보도의 청결 상태, 휴게시설, 소음과 매연, 주차 차량, 횡단보도의 위치 등 5개 요소가 배치되며 제한된 자원을 효율적

으로 활용하기 위해서는 이 영역에 대한 집중적인 투자가 필요함

- III사분면은 중요도와 만족도가 모두 낮게 나타나기 때문에 우선적으로 고려할 대상이 아닌 ‘낮은 순위(Low Priority)’ 영역으로 만족도가 낮지만 지금보다 더 많은 노력을 기울일 필요성이 낮은 영역이며, 이 영역에 해당하는 요소는 이륜차의 주행, 입간판 등과 같은 사설 장애물 등 2개 요소임
- IV사분면은 중요도가 낮는데 비해 만족도가 높게 나타나기 때문에 현재의 노력에 대해 다시 생각해 볼 필요가 있는 ‘과잉(Possible Over kill)’ 영역으로 이 영역에 투입되는 노력을 다른 영역에 집중시킨다면 더욱 효과적일 수 있는데, 이 연구에서 이 영역에 해당하는 요소는 보도의 유효 폭, 보도의 단차, 공공의 장애물 등 세 가지임

■ 상권의 변화

(1) 보행 교통량의 변화

- 보행우선구역 사업 전후의 보행 교통량을 비교해보면 대부분의 조사 지점에서 사업을 시행 한 후에 교통량이 증가했으며, 전체적으로 사업 전보다 사업 후가 총 5,351명이 증가하여 37.4%의 증가율을 보임
- 사업 시행 전후의 구간별 보행 교통량을 비교해보면 보도를 확장한 구간인 기러기길 북측 구간은 교통량이 증가한 반면, 보도의 넓이를 넓히지 않은 기러기길 남측 구간은 보행 교통량이 오히려 줄었음
- 중앙의 광장과 연결된 로데오거리의 보행 교통량이 크게 증가했으며, 이는 기본계획에서 수립된 계획대로 로데오거리의 정비가 이루어졌기 때문으로 볼 수 있음
- 보행 교통량 조사 결과를 살펴보면 기본계획에서 계획된 대로 보도가 정비된 구간에서는 보행 교통량은 크게 증가했으나, 그렇지 못한 구간에서는 보행 교통량의 증가가 크지 않음

(2) 상가 방문객 수 변화

- 빅데이터를 이용하여 로데오거리의 방문객을 추정해 보면 2013년 이후 방문객의 수가 꾸준히 증가하다가 2014년 1월을 정점으로 다소 감소하는 경향을 보이고 있음
- 보행우선구역 사업을 시행한 후인 2013년 3월부터 안정화가 이루어지는 2014년 1월까지 방문객 수가 지속적으로 증가하다가 안정화 이후인 2014년 1월부터는 더 이상 증가하지 않고 있음
- 구월동 로데오거리의 하루 방문객은 보행우선구역 사업 직후인 2013년 3월 65,618명에서 2014년 1월에 77,259명으로 11,641명 증가했으며, 증가율은 약 17.7%가 됨
- 연령대별로는 10대를 제외한 전 연령대에서 사업 전보다 사업 후의 방문객 수가 증가했으며, 방문객 수가 가장 많이 증가한 연령대는 50대 이후 연령대이고 증가율도 50대 이후 연령대가 가장 높음
- 이와 같은 현상은 젊은 계층보다는 노년 계층이 보행환경에 더 민감하기 때문으로 추정할 수 있음
- 거주지별로는 기타 지역을 제외한 전 지역 거주 방문객의 수가 증가했으며, 특히 경기지역과 서울지역 거주자 증가가 뚜렷함
- 구월동에서 가까운 남동구, 연수구 거주자의 증가 비율보다 구월동에서 상대적으로 먼 거리에서 방문하는 사람의 증가율이 높는데, 이는 보행우선구역 사업 전에는 구월동 로데오거리가 근거리의 방문객을 상대로 하는 상권에 머물렀지만 사업 후에는 좀 더 광역적인 상권으로 성장했다는 것으로 의미를 부여할 수 있음

(3) 상권 매출액의 변화

- 로데오거리에서는 보행우선구역 사업 직후인 2013년 3월부터 안정화가 이루어진 2014년 1월까지 매출액이 증가하다가, 2014년 4월에는 매출액이 감소했으며 이후 큰 변화가 없음
- 2014년 4월에 매출액이 감소한 것은 세월호 침몰 사고가 발생하면서 국가적으로 소비 심리가 크게 위축된 결과로 추정됨

- 같은 기간 동안 인천광역시 전체의 매출액 변화를 살펴보면 구월동 로데오거리와 달리 2013년 6월 이후 2014년 1월에 매출액이 급격하게 감소했다가 서서히 회복되는 추세임
- 이러한 결과를 종합해 보면 구월동 로데오거리의 업종 구성 특성 때문에 국가적 소비심리 위축의 영향을 크게 받기 시작하기 이전에는 구월동 로데오거리의 보행 우선구역 사업으로 매출액이 점진적으로 증가했다고 볼 수 있음
- 사업 직후인 2013년 3월과 현재의 업종별 매출액 변화를 살펴보면 식음료, 병의원, 유흥·여가, 의류·잡화, 휴대폰 업종은 매출이 감소한 것으로 분석되고, 이·미용, 편의점, 시계·액사사리, 기타 업종은 매출이 증가한 것으로 분석됨
- 기타 업종을 제외하면 매출 증가율이 가장 높은 업종은 편의점 업종이며, 다음으로 시계·액세서리 업종임
- 휴대폰 업종, 의류·잡화, 유흥·여가 업종 등의 매출이 감소한 것은 휴대전화 단말기 보조금 정책의 변화와 중장년층의 소비 심리 위축 등과 같은 외적 요인에 의한 것으로 추정되고, 전반적으로 젊은 층에서 소비하는 품목의 매출은 증가하고 중장년층에서 소비하는 품목의 매출은 감소했다고 볼 수 있음
- 이상의 결과를 종합해 보면 보행우선구역 사업으로 보행환경에 상대적으로 민감한 높은 연령대의 방문객 수가 많이 증가했으며, 구월동 로데오거리 상권이 연수구, 남동구 중심의 지역 상권에서 인천 전체와 수도권의 다른 지역까지 영향을 미치는 광역 상권이 된 것으로 볼 수 있음
- 보행우선구역 사업으로 사업 전보다 매출액은 증가했으나, 세월호 침몰 사고 이후에는 인천지역 전체의 경기를 위축시키고 중장년층의 소비심리가 위축되는 등 외적 요인 때문에 매출액이 감소한 것으로 분석할 수 있음

정책 건의

■ 주차 여건 개선

- 보행우선구역 사업으로 상권이 광역화되면서 원거리에서 상권을 방문하는 사람들

은 대중교통수단보다 개인교통수단을 이용하는 비율이 더 높아 주차 수요가 증가할 수 있으며, 보행우선구역 외곽에 주차수요를 충족시킬 수 있는 주차공급이 필요함

■ 비물리적 부분 개선

- 보행우선구역 사업으로 방문자 수가 늘어나고 체류시간이 길어지면서 주변의 청결상태가 열악해지고 보행 공간 주변의 청결상태나 쾌적함에 대한 방문자들의 기대수준이 높아지기 때문에 사업 후에는 보도의 청결상태 등과 같은 비물리적 환경에 대한 개선이 필요함

■ 계획의 체계적 실행

- 구월동 로데오거리 보행우선사업 기본계획에서는 보행 공간의 쾌적성과 안전성을 확보하기 위한 많은 기법들이 여러 곳에 적용되어 있지만, 주민들의 여론이나 관련 기관의 의견을 수렴하면서 많은 부분에서 기본계획의 내용들이 수정되거나 삭제됨
- 보행자 수 조사를 실시한 결과 기본계획에서 제시된 기법들이 적용된 구간에서는 보행자 수가 크게 증가했으나, 기본계획의 내용이 반영되지 않은 구간에서는 보행자 수가 크게 증가하지 않은 것을 확인할 수 있음
- 사업의 목적을 달성하기 위해서는 사업의 목적에 맞게 계획된 내용을 가능하면 충실하게 이행하는 것이 바람직하며, 이를 위해서는 계획 수립 단계에서부터 이해관계자, 관련 기관과 충분한 협의를 하는 것이 바람직함

인천도시철도 환승시설실태 및 계양역 개선방안 연구

■ 임성수 : 교통물류연구실 연구위원

❖ 연구목적

- 버스 및 도시철도와 같은 대중교통은 정해진 노선을 스케줄에 따라 운행하기 때문에 이용자는 경로의 선택 및 수단의 이용을 위해서는 수단 간의 연계 환승이 필연적으로 발생함
- 이러한 대중교통환승은 갈아타기 위한 추가시간 소요와 이동거리 발생 등 대중교통이용객으로 하여금 불편을 가중시켜 이용을 꺼리게 만드는 요인이 되고 있음
- 이에 본 연구는 인천시 도시철도를 중심으로 환승시설에 대한 서비스 수준과 이용실태 및 문제점을 분석하고, 이용자들의 환승편의를 증진시키기 위한 개선방안을 사례(계양역)를 들어 제시함

❖ 연구결과 요약

■ 서비스수준 분석결과

- 인천도시철도 환승역을 대상으로 첨두시간대 통행구간별(계단, 환승통로, 대기공간) 보행 서비스 수준 분석결과 대기 공간(승강장)의 경우 계양역은 상하행서 모두 서비스 수준이 D수준으로 타인과의 접촉 없이 대기가 가능한 것으로 나타남
- 부평구청역은 상행선 승강장의 경우 D, 하행선은 E수준으로 타인과 접촉 없이 대

기가 불가능한 수준으로 나타남. 그리고 부평역은 상·하행선 모두 서비스 수준이 F 수준으로 타인과 밀착되어 심리적으로 불쾌한 상태까지 도달하였으며, 원인재역은 상·하행선 모두 D수준으로 나타나 타인과의 접촉 없이 대기가 불가능한 수준까지 도달하는 것으로 나타남

- 계단의 경우 계양역 상·하행선 서비스 수준은 C수준으로 타인추월이 곤란하고 속도에 제한이 생겼으며, 하행선 서비스 수준은 A수준으로 보행속도의 자유선택이 가능한 수준인 것으로 나타남
- 부평역의 경우 환승을 위해 하차 시 이용할 수 있는 계단이 상·하행선 모두 3곳씩 있는데 그 중 특히, 환승보행거리가 짧은 중앙의 13호기와 14호기(<그림 3-13>참조) 계단은 서비스 수준이 E와 F수준으로 계단보행의 최저치, 교통마비상태, 떠밀리는 상태인 것으로 나타남
- 환승통로의 경우 부평구청역 상·하행선 모두 서비스 수준이 B수준으로 정상속도로 같은 방향 추월이 가능한 정도이며, 부평역 남부역 17·18호기는 서비스수준이 A수준으로 보행속도의 자유선택이 가능한 정도로 나타남
- 또한 중앙 환승통로도 서비스 수준이 B수준으로 정상속도로 같은 방향 추월이 가능한 정도로 나타났으며, 원인재역은 환승통로 2곳에서 모두 서비스 수준이 A수준으로 보행속도의 자유선택이 가능한 것으로 나타남

■ 환승이용실태 분석결과

- 인천도시철도 4곳의 환승이용실태 분석결과, 인천도시철도를 이용하는 승객이 환승을 위하여 환승역까지 접근하는 시간은 평균 5분 ~ 15분정도인 것으로 집계되었음
- 역에서 대기하는 시간은 평균 5~10분정도인 것으로 분석되었으며, 환승을 위한 이용객의 체감정도는 ‘적당하다’ 와 ‘조금 길다’가 전체의 82.5%를 차지하고 있는 것으로 분석됨
- 환승에 대한 만족도에서는 ‘보통이다’가 52.5%, ‘만족 한다’ 가 24.2%로 분석되었으며, ‘불만족’과 ‘매우 불만족’이 합하여 22.5%로 환승이용객의 만족도는 대체적으로 양호한 것으로 분석됨

- 그러나 환승불편사항을 묻는 질문에 ‘환승 이동거리’와 ‘열차 대기시간’에 대한 불편사항이 응답자의 절반이상인 61.7%로 나타나 ‘이동거리’와 ‘열차대기시간’ 단축에 대한 기대감이 높은 것으로 나타남

<표1> 환승시간

구분	5분 미만	5~10분	10~15분	15~20분	20~25분	25분 이상
접근시간	16.3%	30.6%	26.5%	12.2%	7.1%	7.1%
대기시간	17.5%	55.0%	20.0%	4.2%	3.3%	0.0%

<표2> 환승체감정도 및 만족도

구분	매우 길다	조금 길다	적당하다	짧다	매우 짧다
환승체감	10.8%	40.8%	41.7%	5.8%	0.8%
환승만족도	5.8%	16.7%	52.5%	24.2%	0.8%

<표3> 환승불편사항

구분	환승이동거리가 너무 길다	열차대기시간이 길다	철도역사가 복잡하다	편의시설이 부족하다	안내정보가 부족하다
불편사항	31.7%	30.0%	17.5%	7.5%	13.3%

■ 시사점

- 인천도시철도 환승역을 대상으로 첨두시간대 통행구간별(계단, 환승통로, 대기공간) 보행 서비스 수준 분석결과 계단(E/S포함)의 경우 계양역은 평균 B, 부평역은 평균 D수준으로 분석됨
- 특히, 「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 보완 설계 지침」에서 첨두시간대를 기준으로 계단의 설계서비스수준을 D수준으로 정하고 있음을 고려할 때 환승역사의 서비스 수준이 설계서비스 수준보다 좋거나 적절한 수준으로 판단됨
- 그러나 보행교통이 많이 몰리는 일부 계단에서는 서비스 수준이 E~F수준으로 나타나 계단보행의 최저치, 교통마비상태, 떠밀리는 상태인 것으로 나타남
- 승강장의 경우 국철 1호선과 환승이 발생하는 부평역의 서비스 수준이 F수준으로 나타나 타인과 접촉 없이 대기가 불가능한 수준으로 분석되었는데, 이는 부평역을

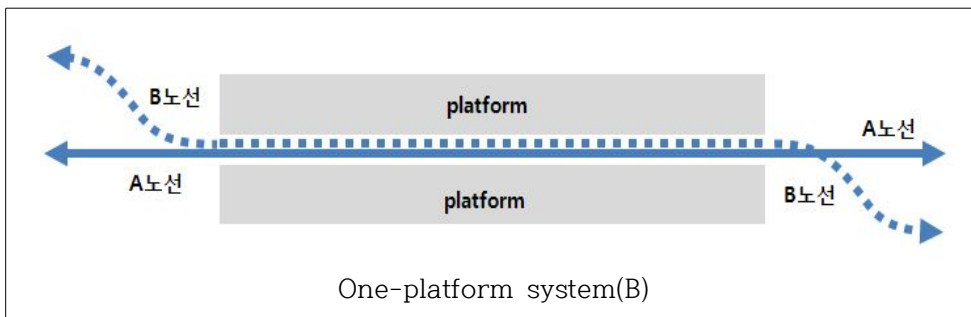
이용하는 수요가 많기도 하지만 대부분의 승객들이 환승이 편리하거나 계단 혹은 출구가 가까운 곳에서 승·하차함으로써 승강장의 한쪽에 집중적으로 군집되기 때문인 것으로 판단됨

- 반면 환승통로의 경우 서비스수준이 A~B수준으로 설계서비스 수준(E)을 상회하고 있어 보행속도에는 큰 무리 없이 자유선택이 가능한 것으로 분석됨
- 결과적으로 인천도시철도 환승역사 서비스 수준은 일부 환승역의 승강장(대기공간)을 제외하고는 이용객의 환승 및 이동에 큰 불편은 없는 것으로 판단됨
- 그러나 이러한 보행서비스 수준은 보행교통류의 질적 수준을 알아보는 것으로 단순히 보행자가 얼마나 안전하고 쾌적하게 보행하는지를 평가하는 객관적인 척도임
- 따라서 실질적으로 보행자들이 느끼는 주관적인 판단은 큰 차이를 보일 수 있음. 즉, 환승이용실태 분석결과에 따르면 이용객들이 직접 체감하는 만족도를 묻는 질문에 전체 응답자의 약 75%가 보통이하라고 응답함.
- 또한 이러한 만족도를 감소시키는 환승불편사항을 묻는 질문에는 약 31.7%가 환승이동거리가 너무 길다고 함
- 이처럼 이용객 대부분은 환승거리에 대한 거부감이 높고 환승에 큰 불편을 느끼는 것으로 나타남에 따라 환승거리 최소화를 위한 시설개선과 이용객 만족도 제고를 위한 방안을 중점적으로 고려하여 설계하고 운영할 필요가 있음

■ 환승시설 개선방안검토

- 본 연구는 환승이용실태 분석결과에서 나타난 것처럼 이용객의 최대 불편사항인 환승이동거리에 대한 최소화 방안을 위한 대안을 제시하고자 함
- 대안은 환승역사내 이동편의시설의 개선이 아닌 현 시설의 구조적인 문제점을 분석하여 향후 도시철도건설 시에 이용자가 보다 편리하고 빠르게 환승시간 및 거리를 단축할 수 있는 도시철도역사의 설계(안)방향을 제시하고자 함
- 이에 본 연구는 도시철도 환승역의 One-Platform System 도입을 제안하고자 함. One-Platform System은 하나의 플랫폼을 여러 노선의 열차가 공유하여 번갈아 사용하는 방식으로 이 때 각 열차는 운행시간차이를 이용하는 것임

- 즉, 하나의 플랫폼을 사용하게 됨에 따라 지하 3, 4층까지 내려가는 복잡한 구조가 필요치 않아 이용승객의 환승에 따른 불편을 최소화할 수 있고 또한 지하 깊은 곳까지 시공이 필요치 않으며, 별도의 플랫폼 설치 등에 따른 건설비용 및 유지관리비 측면에서 획기적인 절약을 기대할 수 있음
- 이러한 One-Platform System은 열차가 역에 정차할 때 플랫폼을 어떻게 이용하는가 하는 방식에 따라 크게 3가지 유형으로 분류할 수 있으며, 본 연구는 편의상 시스템을 A, B, C 형태로 분류하여 검토하였음
- 검토 결과, 모든 승객의 승·하차가 한 곳에서 이루어져 열차가 도착하면 그 자리에서 승차하게 됨으로서 별도의 방향별로 이동하여야 하는 불편함이 없고 열차 선로도 여러 열차가 시차를 갖고 1개의 선로만을 이용함으로써 건설비용 또한 절약할 수 있는 ‘B’ 형태의 One-Platform System을 제안함



<그림1> 환승역사 B형태 개선(안)

■ 계양역 환승시설 개선안

- 기존 계양역 열차 승강장은 대합실 바닥(1층)으로부터 약 8m 공간을 두고 2층 구조로 건설되었음
- 이에 따라 공항철도나 인천도시철도를 이용하여 계양역에서 환승하려는 환승객은 2층 승강장에 도착하여 에스컬레이터나 계단을 이용하여 1층으로 내려왔다가 다시 계단이나 에스컬레이터를 이용하여 2층 승강장으로 올라가야하는 불편함이 있음
- 따라서 계양역을 이용하는 열차승객의 내부동선을 최소화하기 위한 방안으로 현재 1층과 2층 사이 4m 높이 공간에 중간 데크를 설치하고 이를 중간 대합실로 활용

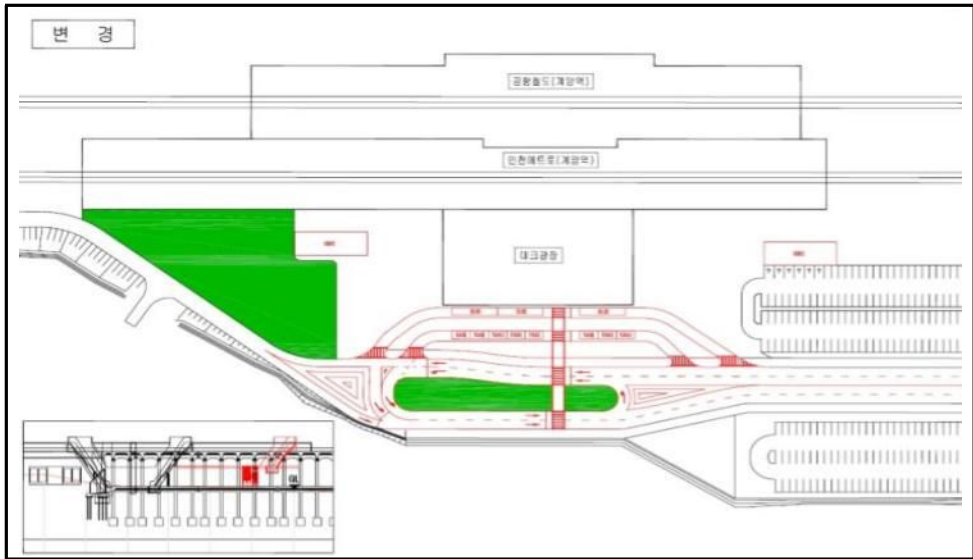
하면서 개찰구를 이 중간층에 위치하게 하는 방안임

- 이용객의 이동거리는 큰 변화가 없으나 에스컬레이터나 계단을 이용하여 이동할 때 위아래층간 고저차가 낮아짐으로(8m→4m)인한 안정감과 이동편리성이 향상되는 이점이 있음
- 또한 두 열차를 이용하면서 환승하고자 하는 환승객들은 환승하기 위하여 상하층을 약 20m이동하던 것을 중간에 설치한 데크를 이용하여 이동하므로 환승을 위한 이동거리가 반으로 줄고 환승을 위한 시간도 단축하게 됨
- 이와 더불어 현재 1층에 있는 매표소와 개찰구를 중층 데크 공간으로 이전한다면 1층의 넓은 공간을 확보할 수 있음



<그림2> 계양역 개선방안 개념도

- 계양역 광장의 경우 이용객의 이용편의를 향상시키기 위하여 광장의 일부(약 25m)를 조정(set-back)하여 버스 정류장 포켓을 만들고 그곳에서 버스의 승·하차가 이루어질 수 있게 한다면 버스에서 하차하여 계양역으로 이동하는 동선이 단축되는 효과가 있을 것임
- 또한 계양역 중층 데크를 최대한 버스정류장 가까운 곳까지 끌어내어 시설하고 중층 데크의 대합실로 직접 올라가는 시설(에스컬레이터 등)을 하도록 한다면, 중층 데크가 우천 시에도 버스승객이 편안하게 대기할 수 있는 유용한 공간으로 활용되어질 수 있을 것임



<그림3> 계양역 광장 개선(안)

■ 정책건의 및 향후연구

- 향후 건설될 인천시의 도시철도 네트워크를 감안할 때 환승이 이루어지는 5개역 (<그림 4-5> 참조)에서의 적용이 가능할 것으로 사료되는데, 기본설계 시 부터 이용자의 환승시설 이용편의에 대한 적극적인 고려가 있어야 할 것임
- 연구의 한계로 One-Platform System에 대한 기술적인 측면에서의 검토가 부족하였고 대상지점 또한 계양역 한 곳으로 한정하여 적용방안을 검토함에 따라 구조적인 문제에 따른 세밀한 검토를 수행하지 못하였음
- 그러나 대중교통 이용증대 및 활성화와 더불어 건설비용을 절감할 수 있다는 측면에서 이를 적용하기 위한 긍정적인 검토를 기대해 봄

인천시내버스업체 경영 및 서비스평가 시행효과 분석 연구

■ 한종학 : 교통물류연구실 연구위원

❖ 연구 배경 및 목적

- 그 동안 진행된 인천시내버스업체 경영 및 서비스 평가결과에 대한 정책지표분석과 평가체계개선에 대한 연구 필요성이 꾸준히 제기되어왔음. 이 연구는 준공영제 시내버스 업체 경영 및 서비스 평가지표를 국내 대도시와 비교·분석하여 향후 준공영제 시내버스 평가체계의 시사점을 도출하고, 국토부 및 준공영제 평가시행 연도별로 산출된 평가지표 추이를 통해 준공영제 시행이후 시내버스 경영 및 서비스 개선효과를 파악하는데 목적을 두고 있음.

❖ 인천시내버스 경영 및 서비스 평가체계

- 인천시내버스 경영 및 서비스평가는 국토부 평가와 준공영제 평가로 분류할 수 있으며, 다음과 같은 평가체계를 갖추고 있음.

<표1> 인천시내버스 경영 및 서비스평가 체계 비교

구분	국토부 평가	준공영제 평가
평가시기	2006년부터 매 2년 마다	2009년부터 매년 시행 상반기(1~6월), 하반기(7~12월)
평가범위	대중교통운영자 중 시내버스운송사업자	수입금공동관리 준공영제 운송업체
평가배점	경영평가 100점, 서비스평가 100점 총 200점 만점으로 분야별 가중치는 20:80	경영평가 100점, 서비스 평가 100점 총 200점 만점으로 분야별 가중치는 40:60
평가항목	경영평가부문 「경영관리(70)」, 「재무건전성(30)」 등 2개 분야 10개 항목 서비스평가부문 「운행관리(25)」, 「안전성(40)」, 「고객만족도(35)」 등 3개 분야 14개 항목	경영평가부문 「경영관리(40)」, 「재무건전성(25)」, 「차량고급화(15)」, 「운수중사자관리 (20)」 4개 항목 14개 지표 서비스평가부문 「운행관리지수(24)」, 「안전운행지수 (36)」, 「서비스만족지수(20)」, 「차량 관리지수(20)」 등 4개 항목 18개 지표 기타(가·감점) 6개 지표
평가 활용	- 우수업체 포상 - 신규노선 개발 및 노선조정우선권	- 성과이윤 차등지급 - 서비스 향상

❖ 국내 대도시 시내버스 경영 및 서비스평가 체계

- 서울시는 경영평가 및 서비스평가의 구분기준을 사용하지 않고, 대신에 「안전관리분야(600점)」, 「서비스개선 분야(900점)」 및 「경영합리화 분야(500점)」로 총 2,000점 만점의 본 평가와 가·감점 평가를 시행하고 있음.
- 서울시 본 평가의 배점에서 가중치가 100점 이상인 평가기준은 「차량 사고지수 등(300점)」, 「시내버스 서비스만족도(300점)」, 「버스운행실태점검(200점)」, 「연비개선도(120점)」, 「인건비관리 적정성(100점)」 등으로 구성되어 있음.
- 본 평가에서 「안전관리 분야」의 평가기준으로 버스승객의 차량 내 안전에 초점을 둔 평가를 시행하고 있다는 점이 특징임.
- 부산시는 「서비스평가(1500점)」, 「경영평가(500점)」로 총 2,000점 만점의 본 평가와 가·감점 평가를 시행하고 있음.
- 부산시 본 평가의 배점에서 가중치가 100점 이상인 평가기준은 「시내버스 이용만족도(200점)」, 「운전자 운전태도(150점)」, 「운전자 운전행태(150점)」,

「운행기록계(150점)」, 「자동차현대화율(100점)」, 「첫·막차시간 준수(100점)」, 「차량 내·외부 청결도(100점)」, 「교통사고 발생건수 및 보상액(100점)」 등으로 구성됨

- 본 평가에서 「운전자의 운전태도·행태」 및 「운행기록계」 등에 배점 가중치를 상대적으로 높게 두어 버스승객의 승차감 제고, 안전운전, 연비절감 등의 유도에 중점을 두고 있다는 점이 특징임.
- 대구시 평가체계는 서비스평가와 경영평가를 합산하여 평가하지 않고, 서비스평가, 경영평가, 합병성과 등으로 구분하여 분야별 평가순위를 정하여 분야별로 책정된 성과이윤을 배분하는 점이 특징임.
 - 서비스평가는 「고객만족분야(380점)」, 「운행관리 분야(360점)」, 「안전성분야(260점)」로 배점을 정하여 1,000점 만점으로 평가하고, 경영평가는 「경영효율성(80%)」, 「재무건전성(20%)」으로 나누고, 경영효율성은 다시 「수입금기여도(50%)」, 「원가절감기여도(30%)」로 구분하여 각 부문별 평가점수로 순위를 정하여 평가함.
 - 합병성과는 5억 원 범위 내에서 합병성과를 낸 업체에 대해 평가를 통해 성과이윤을 배분함.
- 대전시 평가는 「경영평가(100점)」, 「서비스 평가(100점)」으로 총 200점 만점에 각각 가점10점-감점a점을 적용하여 경영평가 110점, 서비스 평가 110점으로 총 220점 만점으로 평가함.
 - 시내버스 경영 및 서비스평가의 특징은 경영부문의 평가비중이 타 광역시보다 상대적으로 높다는 점이 특징임.
 - 서울과 부산은 경영부문 평가비중이 25% 수준이지만, 대전시의 경우 40%수준을 반영하고 있음.

❖ 인천시내버스 경영 및 서비스평가 효과분석

○ 국토부 경영 및 서비스평가 효과분석

- 「체불임금」 감소, 「운전자임금비율」 증가 등 평균값의 개선과 「운전자관리(부적격운전자)」 감소, 「운전자확보」 증가, 「운전자이직률」 감소 등 평균값

개선과 개선 업체비율의 증가로 운전자 복무여건이 개선되었음. 운전자 복무여건 관련 평가항목 평균값의 25%-75%수준 범위내 업체간 차이가 좁혀지는 것으로 나타났음.

- 「자동차 현대화율」 및 「경영개선노력」의 평균값 감소와 낮은 개선업체 비율과 「고급버스 도입율」의 개선 업체비율이 높지 않아 대 시민 대중교통 서비스 개선을 위한 경영관리는 상대적으로 미흡했던 것으로 평가됨.
- “재무건전성영역”의 「부채비율(하향목표)」은 감소추세를 보이는 자기자본보다 4~5배 이상의 규모를 나타내고 있으며, 「영업수지비율(상향목표)」 평균값은 100% 미만으로 업체 전체적으로 영업적자가 발생하고 있으나, 연평균 0.46%증가하여 영업적자 규모가 줄어들고 있음. 「유동비율(상향목표)」 평균값의 80.2%수준으로 일반적 기준인 200%보다 미흡하지만, 연평균 약23.54%의 증가율을 나타내고 있음.
- 서비스 “신뢰성”을 나타내는 「배차계획 준수율」은 96%수준이고, 업체간 편차가 적어지고, 업체의 80%수준에서 개선효과가 나타났음.
- 서비스 “안전성”은 「운전자 교육」수준은 다소 개선효과를 보이긴 하나 평가점수가 낮아 그 실효성이 떨어지는 것으로 판단되며, 전반적인 교통사고발생건수를 나타내는 「교통사고지수」는 개선되지 못하였음. 다만, 「사상자수」의 개선으로 「교통안전도평가지수」는 전반적으로 개선되었고 「산재보험료율」이 낮아지는 개선효과를 보이고 있음.
- 서비스 “고객만족”은 「운전자 친절도」, 「차량 내·외부 청결도」, 「차량 편의성」, 「차량 쾌적성」 등의 지표는 준공영제 시행 직후 만족도 점수가 증가하였다가 이후 고객만족도 점수가 다시 낮아졌음.
- 고객만족도 점수는 업체간 편차가 크지 않고 비슷한 값을 보이고 있는데 이는 시민들의 대중교통서비스에 대한 기대수준은 향상되고 있으나 서비스수준은 준공영제 시행 이후 그 수준을 유지하거나 보다 진전된 개선이 없어서 발생한 결과로 판단됨.

〈표2〉 국토부 평가시행 연도별 평가항목 결과

평가 영역	평가항목	지표특성		평가시행년도			연평균 증감률	개선 효과
				2008	2010	2012		
경영 관리	체불임금(일/회)	하향목표	계량	0.84	1.99	0.20	▽30.15%	유
	자동차 현대화율(%)	상향목표	계량	68.94	69.82	58.42	▽4.05%	무
	고급버스 도입율(%)	상향목표	계량	73.94	85.50	-	▲3.70%	유
	운전자 관리(%)	하향목표	계량	13.93%	3.29%	0.21%	▽64.96%	유
	운전자확보율(인/대)	상향목표	계량	1.91	2.11	2.14	▲2.88%	유
	운전자이직률(%)	하향목표	계량	58.50%	7.75%	31.85%	▽14.10%	유
	운전자임금비율(%)	상향목표	계량	89.25%	89.31%	89.39%	▲0.04%	유
	경영개선노력	상향목표	비계량	57.78	65.23	40.25	▽8.64%	무
재무 건전성	부채비율(%)	하향목표	계량	1,404.73	527.48	460.93	▽24.32%	유
	유동비율(%)	상향목표	계량	34.43	59.68	80.20	▲23.54%	유
	영업수지비율(%)	상향목표	계량	99.00	98.57	97.63	▽0.35%	무
신뢰성	배차계획준수율(%)	상향목표	계량	91.13	97.70	96.93	▲1.55%	유
안전성	교통사고지수	하향목표	계량	1.05	3.72	1.28	▲5.08%	무
	사상자수	하향목표	계량	6.54	5.79	1.28	▽33.49%	유
	위반지수(원/대)	하향목표	계량	21,631.1	9,079.7	16,733.5	▽6.22%	유
	교통안전도평가지수	하향목표	계량	3.01	3.45	0.90	▽26.05	유
	산재보험료율(%)	하향목표	계량	18.17	18.47	16.42	▽2.50%	유
	운전자교육	상향목표	계량	40.89	66.90	59.90	▲10.02%	유
고객 만족	운전자 친절도	상향목표	계량	54.24	68.51	63.05	▲3.83%	유
	차량 내·외부 청결도	상향목표	계량	59.84	69.97	61.99	▲0.89%	유
	차량 쾌적성	상향목표	계량	56.87	69.96	66.18	▲3.86%	유
	차량 편의성	상향목표	계량	59.10	72.58	60.78	▲0.70%	유

○ 준공영제 경영 및 서비스평가 효과분석

- 준공영제 시행으로 가장 개선효과가 뚜렷했던 부문은 운수종사자관리 평가영역에서 「운전직체불임금」이 100%감소하여 「체불임금」이 발생하지 않고 있음. 이에 따라 「운전자이직률」도 감소, 운수종사자 처우개선에도 보탬이 되고 있음.
- 「천연가스버스 총 도입율」은 전체차량의 90%이상이 천연가스버스로 운행되고

있지만, 「공회전제한장치 장착률」은 전체 차량 중 도입 비율이 매우 낮고, 「대여금」이 크게 증가하는 등 차량성능개선 및 운수사업자의 사익추구 방지를 위한 방안 마련이 필요한 것으로 판단됨.

- 2012년 평가항목에 새로이 추가된 “재무건전성 영역”의 「이자보상비율」, 「영업이익률」은 영업이익이 이 기간 적자가 발생하여 음(-)의 값으로 나타남. 하지만, 그 적자규모가 조금씩 개선되는 특징을 보임. 「부채비율」 감소에도 불구하고 준공영제 시행이전부터 영업이익을 내지 못하고, 적자발생 등으로 자본잠식이 발생했던 운수업체는 운송원가 재정지원에도 불구하고 「자기자본비율」 감소와 「대당 자기자본 증가액」 감소는 여전히 나타나고 있음. 「이자보상비율」, 「부채비율」, 「대당 자기자본 증가액」은 전체업체의 약 50%~66%의 업체만이 개선된 것으로 나타나 재무건전성 개선을 위한 자구노력이 필요한 것으로 판단됨.
- 이 외에도 “차량고급화”, “운행관리”, “안전운행”, “차량관리” 영역의 대중교통 서비스 수준과 시내버스 이용 고객의 만족도 평가항목이 전반적으로 제고된 것으로 나타남. 특히, 「운행대수 관리(가동률)」, 「배차의 정시성」 향상되었고 「첫차막차 출발시간 미 준수」, 「운행계획 미 준수」, 「패널티 부여실적」이 감소하였으며, 또한 「요금징수기 점검」, 「교통사고지수」, 「사상자수」, 「교통안전도 평가지수」, 「교통 불편 지수」 등이 크게 개선, 시내버스운행의 공공성이 상당히 제고된 것으로 파악됨.
- 그러나 「운전자 기본자세」, 「운전자 안전운전」, 「차량정비정도」, 「차량 내·외부 청결도」, 「차량 내·외부 정보체계정도」 등 만족도 평가항목의 경우 절대평가 점수가 60~70점대 수준으로 이에 대한 개선이 필요함.

<표3> 준공영제 평가시행 연도별 평가항목 결과

평가 영역	평가항목	지표특성		평가시행년도			연평균 증감률	개선효과
				2011	2012	2013		
경영 관리	운전자이직률(%)	하향목표	계량	24.11	23.32	14.92	▽21.33%	유
	천연가스버스충도입율(%)	상향목표	계량	94.48	94.97	94.00	▽0.25%	무
	공회전제한장치장착율(%)	상향목표	계량	-	9.5	9.32	▽1.89%	무
	대여금(천원)	하향목표	계량	-	80,942	198,860	▲145.68%	무
재무 건전성	자기자본비율(%)	상향목표	계량	-	26.14	26.06	▽0.31 %	무
	이자보상비율	상향목표	계량	-	-3.67	-0.63	▲82.83%	유
	영업이익률(%)	상향목표	계량	-	-2.22	-0.43	▲80.63%	유
	부채비율(%)	하향목표	계량	-	292.20	284.74	▽2.55%	유
	대당자기자본증가액(천원)	상향목표	계량	-	3,555.07	1,652.04	▽53.53%	무
차량 고급화	저상버스 총 도입율(%)	상향목표	계량	7.22	8.68	14.40	▲41.23%	유
운수 종사자 관리	운전직체불임금(일/회)	하향목표	계량	0.79	0.00	0.00	▽100.0%	유
	운수종사자확보율(인/대)	-	-	2.62	2.47	2.30	▽6.23%	-
	운수 종사자	운전직 확보	하향목표	계량	2.39	2.20	▽6.26%	유
		관리직 확보	상향목표	계량	0.14	0.18	▽7.42%	무
		정비직 확보	하향목표	계량	0.09	0.08	▽5.72%	유
운행 관리 지수	운행대수 관리(%)	상향목표	계량	-	99.57	99.73	▲0.16%	유
	배차의 정시성(%)	상향목표	계량	-	22.41	26.90	▲20.04%	유
	첫차·막차 출발시간 미 준수(건/일)	하향목표	계량	1.12	0.22	0.13	▽65.93%	유
	운행계획 미준수(건/일)	하향목표	계량	-	0.13	0.06	▽53.85%	유
	폐널티부여실적(천원)	하향목표	계량	-	7,045.7	5,398.3	▽23.38%	유
	요금정수기 점검(%)	하향목표	계량	1.36	0.00	0.00	▽100.0%	유
안전 운행 지수	교통사고지수	하향목표	계량	2.61	1.10	0.74	▽46.75%	유
	사상자수	하향목표	계량	3.83	1.10	1.05	▽47.64%	유
	운전자 기본자세	상향목표	계량	-	62.87	68.80	▲9.43%	유
	운전자 안전운전	상향목표	계량	-	64.57	68.41	▲5.95%	유
	교통안전도평가지수	하향목표	계량	2.31	0.77	0.70	▽44.95%	유
서비스 만족 지수	위반지수(원/대)	하향목표	계량	13,355.7	26,866.9	14,326.1	▲3.57%	무
	교통 불편 지수(건/대)	하향목표	계량	-	1.27	0.87	▽31.50%	유
차량 관리 지수	차량정비정도	상향목표	계량	-	69.84	72.23	▲3.42%	유
	차량 내·외부 청결도	상향목표	계량	-	61.96	76.90	▲24.11%	유
	차량 내·외부 정보 체계정도	상향목표	계량	-	65.62	70.84	▲7.95%	유

❖ 정책건의

- 준공영제 시내버스 경영 및 서비스평가체계와 관련 평가항목 및 지표 등 전반적인 평가체계에 대해 다음과 같이 정책건의를 정리함.
- 첫째, 준공영제 시행목적과 취지에 맞게 대시민 서비스개선을 유도하기 위한 평가체계를 유도하기 위해서 인천광역시 경영평가부문의 평가비중을 낮추고, 서비스평가부문의 비중을 높이는 것이 필요함.
 - 현재 인천광역시의 경우 「운수종사자 체불임금」, 「위반지수」 등 운전자와 버스업체 지도감독 차원의 경영평가부문에 평가배점과 가중치를 높게 두고 있음. 서울, 부산 타 대도시는 시민 서비스만족도에 높은 배점과 가중치를 두고 있음.
- 둘째, 경영평가부문에서 “재무건전성” 평가영역에서 ‘영업이익’과 관련된 평가항목과 가·감점 항목이 중복되어 재무건전성의 평가영역을 단순화할 필요가 있음.
 - 경영평가부문을 경영효율성과 재무건전성으로 분류하고, 경영효율성에는 노선효율성(운행 대수당 승객수), 원가절감기여도(대당임원인건비차액, 연료사용량개선도)등으로 세부적인 평가기준을 단순화할 필요가 있다. 현재 준공영제 경영평가부문의 “재무건전성” 평가영역에서 ‘영업이익’과 관련된 평가항목 「이자보상비율」, 「영업이익률」 등은 「운송비용절감 및 수입증대」 가·감점 항목과 중복되는 측면이 있음.
- 셋째, 서비스평가부문의 경우 불필요한 중복 항목을 개선할 필요가 있음. 세부평가항목을 기존 「위반지수」, 「교통불편지수」 등 과태료징수와 불특정 민원 등에 따른 평가보다는 「운전기사의 친절성」, 「차내청결성」, 「버스이용의 편리성」, 「버스운행의 정시성」, 「운전기사의 안전운행」, 「차량안전관리」 항목 등으로 세분화하고 시민모니터링단의 암행평가, 교통카드, BIS/BMS 자료 등을 통한 객관적인 평가를 시행하는 것이 바람직함.
- 넷째, 현재 6개의 가·감점 항목을 인천시내버스 운송사업여건에 맞게 수정보완 필요함.

- 가·감점 항목은 대부분의 업체에서 추진실적이 저조한 평가항목, 업체 도덕적 해이방지관련 평가항목, 평가지표의 목표달성율이 높은 평가항목 등으로 설정할 필요가 있음. 준공영제 경영평가부문에서 「운전직체불임금」, 「저상버스충도입율」, 「공회전제한장치 장착율」, 「영업이익률」 등이 가·감점 항목으로 변경이동이 가능하리라 판단됨. 서비스평가부문에서 「패널티부여실적」, 「요금징수기 점검」 등이 가능함.
- 타 지자체의 가·감점항목의 수정보완이 가능한 평가지표는 가점항목은 「 시내버스감차(서울시, 부산시)」, 「공동배차제시행(서울시)」, 「저상버스도입 및 보율(부산시)」, 「수범사례(대전시)」, 「부대사업수입실적(서울시)」, 가감점 항목은 「운행기록계설치 및 자금관리(대전시)」, 「표준회계처리준수(대전시)」, 감점항목은 「운수종사자 체불임금(서울시)」, 「운수과징금체납(서울시)」, 「운송비횡령(서울시)」, 「현금수입금 탈루(서울시, 부산시, 대전시)」, 「음주적발(서울시)」 등으로 적용이 가능함.

석암고가 혼잡개선을 위한 우회구간 연구

■ 김종형 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 2015년 국토교통부는 제3차 대도시권 교통혼잡도로 개선계획 수립연구 용역을 수립할 예정이며, 이 계획에 인천시 제안노선을 포함시키기 위한 국비지원 방안필요
- 인천시는 주요 간선축 중 경원로 석암고가 혼잡 개선이 시급하다고 판단하였고, 지점별 개선방안보다는 우회경로를 마련하여 석암고가 혼잡을 개선하고자 함.
- 이에 석암고가 동측 경인선 간석역에 의해 남북으로 끊긴 방축로와 석산로를 지하차도⁷⁾로 연결하는 방안이 필요하다고 제안하였으며, 그에 따른 지하차도(이하 간석역 지하차도) 건설을 교통 측면에서 검토하는 것이 연구 목적이라고 할 수 있음.

✧ 주요내용

- 석암고가는 인천광역시 남구 주안동에서 남동구 간석동으로 넘어가는 길목에 있는 전체 길이 약 400m의 고가교로, 석암고가 주변 북측 교차로인 석정삼거리, 6공단사거리, 십정사거리와 남측으로 석암사거리, 석바위사거리까지 1.7km구간은 인천시를 대표하는 남북축 간선도로로서 통과교통량 및 접근교통량이 혼재되어 있어 많은 교통량이 이용하는 구간임.

7) 고가교로 연결하는 방안은 간석역 상부를 넘어가는 물리적 시설을 건설하는 것으로 현실적으로 무리가 있는 대안이라고 판단하여 제외하였음.

- 석암고가 혼잡해소를 위해 경인철도 간석역 남측 석산로와 북측도로 석정로를 지하차도로 연결하여 현재 석암고가를 우회할 수 있는 노선(이하 간석역 지하차도)을 제시하였음.
- 우회도로 개설여부에 따라 시나리오를 설정하고, 장래년도별(2020년, 2025년, 2025년) 매크로 분석과 마이크로 분석을 통해 석암고가 주변에 위치한 경원로 및 영향권에 대한 교통 영향을 접근로별, 링크별로 분석을 수행함.
- 우회도로인 간석역 지하차도에 대한 시나리오별 전환교통량을 살펴보면, 연도별 대략 2만4천(통행/일)로 나타나 전환되는 규모는 비교적 큰 것으로 판단되지만, 타 경로통행 전환량이 대부분이며, 마이크로(VISSIM) 분석에도 경원로측 교통량 감소로 인해 석암고가 주변 혼잡도는 다소 개선될 것으로 예측됨.
- 장래 교통량 분석결과와 함께 ① 인천시 간선도로 연결축 관점, ② 대도시권 교통 혼잡도로 지정 지침기준 관점, ③ 주변 환경(주민민원발생 등) 관점, ④ 물리적 설치가능여부관점(U-type구간 등), ⑤ 수요전환 경로로서의 역할 관점(혼잡구간 해소 등), ⑥ 인천시 장기발전계획 관련 관점(경인선 지하화) 변화의 측면 등 정성적인 판단 준거를 활용하여 간석역 지하차도 개설 필요성 여부를 검토하였음.
- 정량 분석인 교통량분석 및 6가지 정성 분석기준으로 살펴본 바와 같이 제안된 간석역 지하차도 계획은 교통측면에 살펴봤을 때 개설에 따른 이점이 비교적 양호할 것으로 판단되지만, 정책적 판단이 지정을 좌우할 것으로 사료됨.
- 석암고가혼잡을 완화하기 위해 제안된 간석역 지하차도가 주변 환경이나 정책적으로 어려운 구간으로 판단되었을 경우 대안으로 제시될 수 있는 구간은 경인로로 분석됨.
- 경인로 혼잡을 완화하기 위해서는 별도의 축별 TSM 방안이 시행될 필요가 있으며, 특히 만월산 터널에서 나온 교통량과 시외로 진출입하는 통행이 혼재된 동소정사거리 지하화가 선행될 필요가 있을 것으로 사료됨.

신촌사거리 혼잡개선연구

■ 김종형 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 2015년 국토교통부는 제3차 대도시권 교통혼잡도로 개선계획 수립연구 용역을 수립할 예정이며, 이 계획에 인천시 제안노선을 포함시키기 위한 국비지원 방안필요
- 특히 『대도시권 광역교통관리에 관한 특별법』에 따라 지정되는 혼잡도로는 공사비 50%가 국비지원되어 타시도에 우선하여 지정되는 것이 중요
- 이에 인천시는 주요간선축인 경원로상의 신촌사거리가 개선이 시급한 지점으로 판단하였고, 신촌사거리 동측에 위치하고 있는 부평공원 지하를 연결하여 우회경로로 활용하는 방안(이하 부평공원 지하차도)이 타당한 지에 대한 판단이 본 연구의 목적이라고 할 수 있음.

✦ 주요내용

- 신촌사거리는 주요가로인 경원로와 마장로가 교차하는 인천시의 중요교차로이며, 신촌사거리 남측 접근로는 부원고가교에 의해 경인선으로 단절되어 있는 남북간축이 연결되어 있음.
- 또한, 경원로와 마장로가 교차하는 신촌사거리는 5지형태의 비정형 교차로로서 지속적으로 개선이 요구된 교차로로 신촌사거리를 중심으로 동서로 통행하는 경원로

상 교통량이 혼잡의 주요요인이지만, 부안고가에서 신촌사거리 방향 직진 및 우회 전교통량으로 인해 상충되는 문제로 혼잡이 가중되고 있는 실정임.

- 부평공원에 의해 가로막혀 있는 안남로를 남북으로 연결(이하 부평공원 지하차도) 하여 신촌사거리의 혼잡문제를 완화하려는 것이 인천시의 복안임.
- 신촌사거리 소통에 큰 영향을 미칠 것으로 판단되는 부평공원 지하차도 개통여부에 따라 시나리오를 설정하고, 장래년도별(2020년, 2025년) 매크로 및 마이크로 분석을 수행하여 접근로별, 링크별로 분석을 수행함.
- 우회가로인 부평공원 지하차도에 대한 시나리오별 전환교통량을 살펴보면, 연도별 각각 6천(통행/일), 8천(통행/일)으로 나타나 전환되는 교통량 규모는 크지 않은 것으로 판단되며, 마이크로 분석에도 신촌사거리 혼잡도는 크게 개선되지 않은 것으로 예상됨.
- 개설시 부평공원지하차도를 통행하는 규모도 비교적 적지만, 당초 목적인 신촌사거리 혼잡완화는 거의 달성하지 못하는 것으로 분석됨. 즉, 신촌사거리를 이용하는 통행량 전환이 아니라 타경로를 이용하던 통행량이나 인근 주민들의 이동 경로로 사용됨.
- 장래 교통량 분석결과와 함께 ① 인천시 간선도로 연결축 관점, ② 대도시권 교통 혼잡도로 지정 지침기준 관점, ③ 주변 환경(주민민원발생 등) 관점, ④ 물리적 설치가능여부관점(U-type구간 등), ⑤ 수요전환 경로로서의 역할 관점(혼잡구간 해소 등), ⑥ 인천시 장기발전계획 관련 관점(경인선 지하화) 변화의 측면 등 정성적인 판단 준거를 활용하여 부평공원 지하차도 개설 필요성 여부를 검토하였음.
- 장래교통량분석 및 6가지 정성 분석기준으로 살펴본 바와 같이 현재 제안된 부평공원지하차도 계획은 개설에 따른 이점보다는 사회적 비용을 증가 시킬 것으로 예상되어 제안된 사업은 유보하는 것이 나을 것으로 판단됨.
- 이에 따른 대안으로 신촌사거리 지하차도 개설사업이 검토되었으며, 정량 분석(매크로 및 마이크로 분석)과 정성 분석에서도 기존에 제안된 부평공원 지하차도보다 양호한 것으로 검토됨.

경서동~왕길동(국지도84호)간 도로개설에 따른 교통영향연구

■ 임성수 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 인천시는 수도권 서부지역의 광역 생활권 중심도시로 경제규모가 지속적으로 확대됨에 따라 인구 및 고용이 지속적으로 유입되고 있음
- 이로 인한 통행량 증가는 인천과 서울 및 주변 도시를 연결하는 광역간선도로망 구축 등 합리적 도로망 구축을 위한 도로정비를 필요로 하고 있음
- 이에 본 연구는 최근 인천검단지역의 개발 사업이 활발히 진행되고 있고 경인 아라뱃길 사업완료로 인천 남·북간 단절이 심화됨에 따라, 김포 신도시와 검단, 강화지역으로 접근할 수 있는 단절구간의 연속성 확보에 따른 교통 변화를 알아보고자 함

✧ 연구범위 및 사업개요

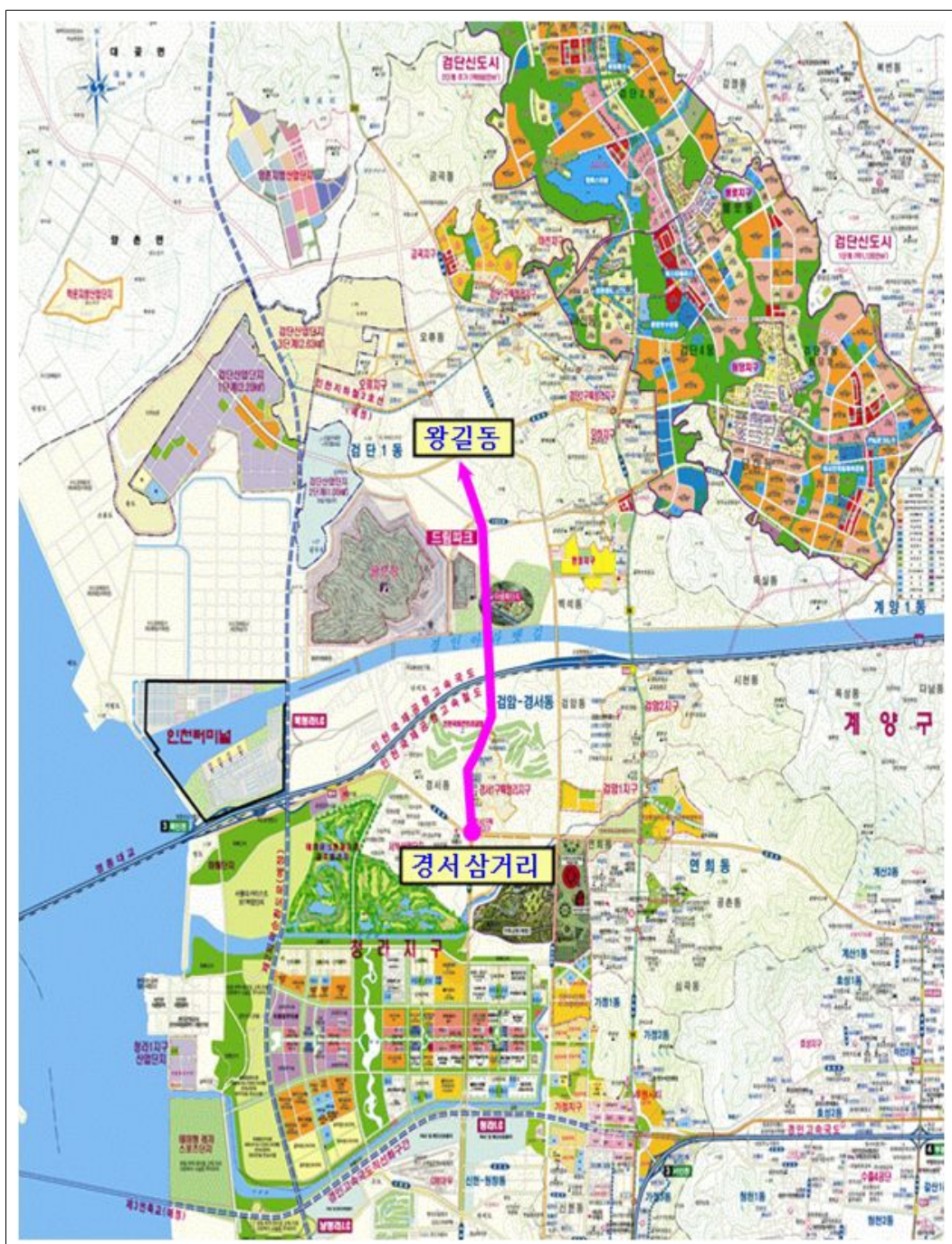
- 본 연구의 시간적 범위는 교통량 등 자료수집이 가능한 2012년을 기준년도로 하고 도로개설에 따른 장래 교통량 분석은 2025년으로 함
- 공간적 범위는 인천도시기본계획 및 도로정비기본계획에 반영된 남북연결 주간선도로축으로 청라지구~검단지역으로 연결되는 경서동~왕길동(국지도84호)구간 및 주변 영향권 도로(서곶로, 봉수대로, 중봉대로, 경명로)로 한정함

○ 사업개요

- 구간 : 인천시 서구 경서삼거리~왕길동
- 규모 : L=4.13km, B=50m
- 총 사업비 : 2,611억원(공사비 2,200(국비 50%, 시비 50%)억원, 설계비 104억원, 보상비 307억원)

○ 그동안 추진사항

- 2011. 03 : 제2차 대도시권 혼잡도로 개선사업 기본계획 반영 신청(시→국토부)
- 2012. 01 : 대도시권 혼잡도로 개선사업 선정(국토부)
- 2012. 03 : 2012 하반기 예비타당성 대상사업제출(시→국토부)



<그림> 연구범위

❖ 연구결과

- 2025년 경서동~왕길동간 도로망 연계에 따른 교통량 분석결과 도로 개설시 인접 간선도로(서곶로, 봉수대로)의 교통량이 도로 미개설시 대비 약 10~20% 정도 감소하고 있음
- 구간별로 경명로(북인천IC~공촌3거리)구간의 교통량은 평균 약 14.7%감소, 봉수대로(한들3거리~미나리깡4거리)구간은 약 20.2%, 서곶로(검암4거리~연희4거리)구간은 약 10%정도 감소함
- 반면 경서동~왕길동간 도로개설에 따른 중봉대로(경서3거리~서부공단입구)구간 교통량은 도로 미개설시 대비 약 16,518대(27.5%) 증가함
- 특히, 사업대상구간인 경서삼거리~왕길동간(국지도84호) 구간은 일일 약 45,791대의 교통수요를 유발시키는 분석되었으며, 이에 따른 V/C는 0.89로 예측됨
- 이는 제2외곽순환고속도로(남청라JCT~검단IC)의 전환된 수요(통행비용절감)와 신설 도로개설에 따른 신규수요 유입에 의한 것으로 분석됨

<표1> 2025년 신설도로 및 인접도로 교통량 분석결과

(단위 : 대/일, 양방향)

도로	구간	도로미개설	도로개설	증감율
경명로	북인천IC입구-경서3거리	71,693	55,536	16,157(-22.5%)
	경서3거리-다구리들4거리	34,269	31,352	2,917(-8.5%)
	다구리들4거리-공촌4거리	51,656	40,088	11,568(-22.4%)
	공촌4거리-공촌3거리	46,228	43,598	2,630(-5.4%)
봉수대로	한들3거리-다구리들4거리	35,164	28,304	6,860(-19.5%)
	다구리들4-미나리깡4거리	62,474	49,442	13,032(-20.9%)
서곶로	검암4거리-공촌4거리	60,243	52,677	7,566(-12.6%)
	공촌4거리-연희4거리	41,102	38,046	3,056(-7.4%)
중봉대로	왕길동-경서3거리(도로신설)	-	45,791	45,791
	경서3거리-서부공단입구	60,094	76,612	16,518(+27.5%)

- 한편, 한국교통연구원 제2차 대도시권 교통 혼잡 도로 개선계획 수립연구(2010)에서도 경서동~왕길동(국지도84호)간 교통수요예측 및 혼잡도 분석결과 2026년 43,602대/일, V/C는 0.85로 예측되었음

<표2> 교통수요예측 및 혼잡도

도로명	교통량(대/일) 및 V/C			
	2021		2026	
경서동~왕길동	42,620	0.83	43,602	0.85

자료(출처) : 한국교통연구원(2010), 제2차 대도시권 교통혼잡도로 개선계획 수립연구 최종보고서.

- 결과적으로 경서삼거리~왕길동간 신설 도로개설에 따른 인접 간선도로(서곶로, 봉수대로)의 교통 혼잡과 수요는 분산되는 효과를 보임

✂ 결론 및 정책제언

- 현재 청라지구~검단지역으로 연결되는 주요 노선인 봉수대로의 일평균 구간 교통량은 약 52,234대, 평균통행속도는 28.1km/h로 서비스 수준은 D로 나타나며, 서곶로의 경우 평균통행속도가 22.1km/h로 서비스 수준은 E로 나타나고 있음⁸⁾
- 향후 청라국제도시의 확대 및 가정오거리 루원시티 등 서구지역의 도시개발에 따라 교통량이 증가, 교통 혼잡은 더욱 악화될 것으로 판단됨
- 이러한 예견되는 교통 혼잡에 대처하기 위해서는 인천도시기본계획 및 도로정비기본계획에 반영된 남북연결 주간선도로축의 미연결 구간인 경서동~왕길동(국지도 84호)간에 대한 도로개설을 통한 도로망의 연속성을 확보하여 주변도로의 교통 혼잡을 최소화할 필요가 있음
- 2025년 신설도로(주변) 교통량 분석 결과 도로개설에 따른 인접 간선도로(서곶로, 봉수대로)의 교통량은 미개설시 대비 교통량이 약 10~20%정도 감소하는 것으로 분석되었음

8) 2013 도시교통기초조사, 인천광역시, 2014

- 구간별로 경명로(북인천IC~공촌3거리)구간의 교통량은 평균 약 14.7%감소, 봉수대로(한들3거리~미나리깡4거리)구간은 약 20.2%, 서곶로(검암4거리~연희4거리)구간은 약 10%정도 감소함
- 반면 도로개설에 따른 중봉대로(경서3거리~서부공단입구)구간의 교통량은 16,518대 증가, 미개설시 대비 약 27.5% 증가함
- 특히, 경서삼거리~왕길동간(사업대상구간) 구간의 일일 교통량은 45,791대의 수요를 유발시키는 분석되었으며, 이에 따른 V/C는 0.89로 예측됨
- 따라서 본 연구에서 검토된 경서삼거리~왕길동간(국지도84호) 건설은 인천의 간선도로망 체계에 있어서 남·북간을 연계시키는 매우 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 사료됨
- 다만, 이 도로는 서구의 국제컨트리클럽과 경인 아라뱃길을 통과해야하는 관계로 대부분의 구간을 지하 도로화하여야 하며, 이로 인해 다소 많은 건설비용이 필요할 것임(약 2,500억~3,000억원 추정)
- 그러나 기존의 남북연결도로인 봉수대로와 서곶로의 장래 교통 혼잡으로 인하여 발생하는 손실비용과 시민통행의 불편함을 감안한다면, 국지도84호(경서동~왕길동간)의 건설은 매우 필요하며, 따라서 도로개설을 위한 우선적인 투자가 필요함.

노오지JCT 접속램프 증설에 따른 교통량 변화 연구

■ 임성수 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 현재 인천공항고속도로의 연결로와 진출입로는 오직 서울에서 인천공항과 영종도로 통행하는 차량과 인천공항과 영종도에서 서울방향으로 나오는 차량만 고속도로에서 진출입이 가능한 상황임.
- 이로 인해 서울지역에서 통행하는 차량들은 서울외곽순환고속도로를 이용하기 위해서는 김포IC와 경인고속도로와 접속하고 있는 서운분기점을 이용함에 따라 상시로 지정체가 발생하고 있음.
- 이에 본 연구에서는 인천공항고속도로와 서울외곽순환고속도로가 교차하는 노오지JCT를 대상으로 인천공항고속도로 서울방향에서 서울외곽순환고속도로 계양IC 방향으로, 서울외곽순환고속도로 계양IC방향에서 인천공항고속도로 서울방향으로 도로(램프)를 연결할 경우 주변 도로의 교통변화(효과)를 분석하고자 함.

✦ 연구의 내용

- 본 연구의 시간적 범위는 교통량 등 자료수집이 가능한 2012년을 기준년도로 하고, 노오지JCT 연결로 설치에 따른 장래교통수요 추정 시에는 2025년을 기준년도로 함.

- 공간적 범위로는 노오지JCT를 중심으로 인천권 주요고속도로를 대상으로 함.
- 연구의 방법으로는 우선 공항고속도로 및 노오지JCT 교통현황 분석하여 기초현황을 검토하고, 노오지JCT 개량에 따른 장래교통수요를 예측하여 노오지JCT와 영향권의 교통량 변화를 분석함.
- 인천공항고속도로는 1994년 제정된 「사회간접자본시설에 관한 민간투자법」에 의한 제1호 민자 사업으로 국내 11개 기업이 컨소시엄을 구성하여 출자한 신공항하이웨이(주)가 1조 4,766억원(국고 2,838억원 별도)을 투입하여 건설함.
- 총 길이는 40.2km, 차로 수는 6~8차, 영업소는 신공항영업소, 북인천 영업소, 청라영업소 3개소가 있음.
- 연결도로망 및 진출입로는 용유/무의, 신불, 공항신도시, 공항입구, 금산, 북인천, 청라, 노오지, 김포공항, 88, 북로 등 총 11개가 있음.
- 2012년 인천공항고속도로(인천공항~북로JCT)의 평균 일교통량은 38,488대/일로 나타남.

<표1> 인천공항고속도로 교통량 (단위 : 대/일, 양방향)

구간	2008	2009	2010	2011	2012
인천공항~북로JCT (인천공항고속도로 평균 일교통량)	42,480	43,952	40,276	38,162	38,488
인천공항~공항신도시IC	48,507	41,254	55,032	53,394	48,167
공항신도시IC~공항입구JCT	46,355	44,889	38,189	37,237	38,086
공항입구JCT~북인천IC	60,119	64,384	54,072	51,322	53,166
북인천IC~노오지JCT	39,832	41,159	38,102	35,890	36,099
노오지JCT~김포공항IC	25,311	25,927	29,368	26,680	26,702
김포공항IC~88JCT	19,189	19,959	21,105	20,699	21,038
88JCT~북로JCT	7,139	6,723	8,194	7,818	4,692

자료(출처) : 도로교통량 통계연보, 국토교통부, 2013

- 최근에는 인천 서부지역의 통행여건 개선과 교통량 분산을 위해 2013년 6월 청라 IC가 개통됨.
- 청라IC개통 이후 최근 7개월간 진출입 교통량을 보면, 월 평균 10,659대로 나타남.

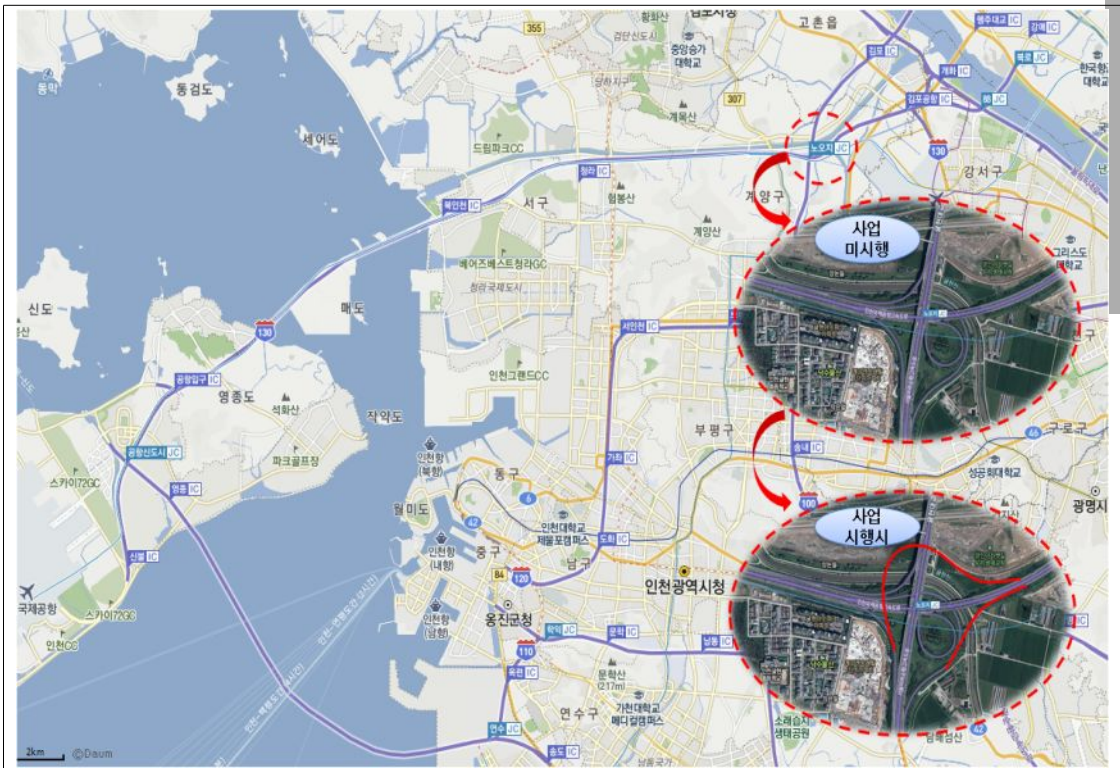
<표2> 청라IC 교통량 현황

(단위 : 대)

구분	2013년 8월	9월	10월	11월	12월	2014년 1월	2월
서울방향	3,757	4,724	5,474	5,858	5,874	5,914	6,204
청라방향	3,898	4,727	5,371	5,877	5,692	5,641	5,600
합계	7,655	9,451	10,845	11,735	11,566	11,555	11,804

자료(출처) : 청라영업소 내부자료, 2014.3

- 장래교통수요를 예측하는 목적은 과거 추세와 연계된 장래의 성장패턴을 예측하여 사업에 미치는 영향을 검토하고 사업시행 시 발생하는 수요와 비교하여 사업의 타당성과 교통개선대책을 강구하는데 있음.
- 이에 본 연구는 4단계 교통수요모형을 통해 교통수요를 예측함에 있어 수도권 교통분석의 기초자료인 「수도권 기·종점통행량(O/D) 현행화 공동사업, 수도권교통본부, 2014」의 O/D 및 Network자료를 활용함.
- 교통수요분석을 위한 프로그램은 Emme/3패키지를 사용하였으며, 2012년 기준년도와 2025년 장래년도로 구분하여 사업미시행시와 사업시행시의 교통수요를 분석함.
- 본 연구에서는 사업시행시 대안으로 공항고속도로와 서울외곽순환고속도로가 접속하고 있는 노오지JCT에서 공항고속도로 서울방향과 외곽순환고속도로 판교방향의 연결로를 추가하여 통행배정을 수행함.



<그림 1> 노오지 JCT 사업미시행시와 사업시행시

- 먼저 기준년도 O/D 및 네트워크를 가지고 정산작업을 수행하였으며, 정산결과 사업대상구간의 인접고속도로인 서울외곽순환고속도로 김포IC~서운JCT구간과 인천공항고속도로 공항입구JCT~88JCT 구간은 오차율이 약 15%이하로 허용오차범위를 초과하지 않는 것으로 분석됨.
- 그밖에 기타 영향권의 주요고속도로는 30%이하로 허용오차범위를 초과하지 않는 것으로 분석됨.
- 기준년도(2012년) 네트워크에 사업대상구간을 추가(사업시행시)하여 교통량을 비교·분석한 결과 사업미시행시에 비해 공항고속도로(북인천IC~김포공항IC)구간의 경우 평균 19,621대 증가하였으며, 서울외곽순환고속도로(김포IC~서운JCT)구간의 경우 평균 4,423대 증가하였으며,

<표3> 기준년도 노오지JCT 교통량 분석결과 (단위 : 대/일, 양방향)

도로	구간	사업미시행시	사업시행시	증감
공항 고속 도로	북인천IC-노오지JCT	34,723	31,976	-2,747
	노오지JCT-김포공항IC	27,476	69,465	41,989
교통량 평균 증감대수				19,621
서울 외곽 순환 고속 도로	김포IC-노오지JCT	170,015	153,518	-16,497
	노오지JCT-계양IC	176,690	197,788	21,098
	계양IC-서운JCT	197,244	205,911	8,667
교통량 평균 증감대수				4,423

- 장래년도(2025년)의 경우 사업시행시 노오지JCT 교통량이 사업미시행시에 비해 공항고속도로(북인천IC~김포공항IC)구간의 경우 평균 17,711대 증가하였으며, 서울외곽순환고속도로(김포IC~서운JCT)구간의 경우 평균 5,268대 증가함.

<표4> 장래년도 노오지JCT 교통량 분석결과 (단위 : 대/일, 양방향)

도로	구간	사업미시행시	사업시행시	증감
공항 고속 도로	북인천IC-노오지JCT	73,207	69,778	-3,429
	노오지JCT-김포공항IC	62,015	100,865	38,850
교통량 평균 증감대수				17,711
서울 외곽 순환 고속 도로	김포IC-노오지JCT	164,783	151,161	-13,622
	노오지JCT-계양IC	175,132	196,084	20,952
	계양IC-서운JCT	191,884	200,359	8,475
교통량 평균 증감대수				5,268
경명로	임학지하차도-계양IC	109,710	113,093	3,383

- 결과적으로 인천↔서울방향 교통량 분산처리를 위한 노오지JCT 개량 사업으로 영향권을 포함한 모든 지역의 장래 교통량변화는 다음과 같음.
- 인천공항고속도로(공항입구JCT-김포공항IC) 구간 교통량은 평균 약 18.90%, 서울외곽순환고속도로(김포IC-시흥IC) 구간은 평균 약 1.45% 증가하는 것으로 분석됨.
- 제1경인선(시점-부천IC) 구간 교통량은 평균 약 0.43% 감소하였으며, 제2경인선(공항신도시JCT-신천IC) 구간은 평균 약 0.25% 증가하는 것으로 분석됨.
- 또한 영동고속도로(서창IC-서안산IC) 구간 교통량은 평균 약 0.07% 감소하였으며, 경명로(임학지하차도-계양IC) 구간은 평균 약 3.08% 증가하는 것으로 분석됨.

<표5> 장래년도 노오지JCT 개량에 따른 교통량 변화율

도로	구간	구간 변화율
공항고속도로	공항입구JCT-북인천IC	-1.28%
	북인천IC-노오지JCT	-4.68%
	노오지JCT-김포공항IC	62.65%
편차 평균		18.90%
서울외곽순환고속도로	김포IC-노오지JCT	-8.27%
	노오지JCT-계양IC	11.96%
	계양IC-서운JCT	4.42%
	서운JCT-중동IC	0.99%
	중동IC-송내IC	0.69%
	송내IC-장수IC	0.39%
	장수IC~시흥IC	-0.05%
편차 평균		1.45%
제1경인선	시점-도화IC	0.34%
	도화IC-가좌IC	0.03%
	가좌IC-서인천IC	0.08%
	서인천IC-부평IC	0.35%
	부평IC-서운JCT	0.16%
	서운JCT-부천IC	-3.53%
편차 평균		-0.43%

도로	구간	구간 변화율
제2경인선	공항신도시JCT-학익JCT	1.59%
	인천시점-학익JCT	-0.70%
	학익JCT-문학IC	0.53%
	문학IC-남동IC	0.37%
	남동IC-서창JCT	0.16%
	서창JCT-신천IC	-0.46%
편차 평균		0.25%
영동고속도로	서창JCT-월곶JCT	-0.05%
	월곶JCT-서안산IC	-0.08%
편차 평균		-0.07%
경명로	임학지하차도-계양IC	3.08%

주 : 양방향 기준이며, 사업시행시와 미시행시의 교통량 편차율임.

결론 및 정책제언

- 기준년도(2012년) 사업시행에 따른 노오지JCT 교통량의 변화는 사업미시행시에 비해 서울외곽순환고속도로(김포IC-서운JCT)구간의 경우 평균 4,423대 증가하였으며, 공항고속도로(북인천IC-김포공항IC)구간의 경우 평균 19,621대 증가하는 것으로 분석됨.
- 구간별로 서울외곽순환고속도로의 경우 김포IC-노오지JTC구간 교통량은 1일 약 16,479대 감소하고, 노오지JCT-계양IC구간 교통량은 약 21,098대 증가하는 것으로 분석되었는데,
- 이는 노오지JCT의 개량 사업으로 김포요금소를 통과하던 차량이 요금소를 우회하여 외곽순환고속도로로 진입하기 때문인 것으로 판단됨(<표 20>참조).
- 장래 교통량(2025년)분석에서도 김포IC-노오지JTC구간 교통량은 감소하고, 노오

지JCT-계양IC구간 교통량은 증가하는 현상이 지속되는 것으로 분석됨(<표 21>참조).

- 한편 노오지JTC 영향권도로에 대한 장래 교통 분석 시에는 구간별로 교통량의 증·감은 있으나 그 변화의 정도가 크지 않은 것으로 분석됨(<표 22>~<표 30>참조).
- 결과적으로 노오지JTC 개량사업에 따른 효과는 노오지JTC에서 모든 방향으로의 연결이 가능해짐에 따라 전반적으로 노오지JCT 주변의 교통량은 증가하는 것으로 분석됨.
- 다만 서울외곽순환고속도로 김포요금소를 경유하던 차량이 요금소를 우회하여 인천공항고속도로에서 외곽순환고속도로로 연계통행이 가능하게 됨에 따라 김포요금소 주변 교통량은 감소하는 것으로 분석됨.
- 이러한 김포요금소 우회통행이 증가함으로 인해 계양IC-노오지JTC 구간교통량이 증가하게 되어 이 구간에서는 상당한 교통 혼잡이 발생할 것으로 예상됨.
- 또한 인천 도시부에서는 계양IC와 연결되는 경명로의 교통량도 계양IC의 교통량 증가와 연계되어 1일 약 3,300여대 증가할 것으로 분석됨(<표 21>참조).
- 이는 운전자가 새로운 연결도로를 이용할 경우 김포요금소를 경유하지 않고 인천·부천지역과 서울 서·북부지역이 통행할 수 있음에 따라 고속도로 통행요금 절약과 함께 서울강서구, 마포구 지역과의 통행시간도 단축할 수 있기 때문으로 판단됨.
- 반면, 서울외곽순환고속도로 김포요금소를 통과하는 교통량이 줄어(1일 약13,600여대 감소) 한국도로공사의 수입이 감소하는 현상이 예견됨에 따라, 개량사업에 대한 한국도로공사의 반감이 있을 것으로 사료됨.
- 또한 계양IC-노오지JCT구간의 교통량(1일 약20,900여대) 및 인천시 경명로 계양IC 주변의 교통량(1일 약3,300여대)이 증가할 것으로 예상됨에 따라 혼잡해소를 위한 면밀한 분석과 사전대책마련이 필요할 것임.
- 노오지JCT 개량사업은 인천시민 뿐만 아니라 그곳을 이용하는 모든 이용자에게 편의성을 한층 제고시킨다는 측면에서 개설효과는 분명히 있는 것으로 판단되나, 김포요금소 교통량 감소로 인한 한국도로공사의 거부감이 예상됨에 따라 상호협약이 필요하며, 나아가서는 국토교통부와 함께 협의하여 추진한다면 더욱 바람직할 것임.

인천시 항공산업 지원육성을 위한 정책방향 기초연구

■ 임성수 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 항공산업은 고용과 부가가치를 창출하고 자본 및 노동, 재화이동의 효율성을 극대화할 수 있는 21세기 핵심 산업임.
- 특히, 제조업 측면에서 항공산업은 자본 집약적이고 기술집약적이며, 축적된 기술은 정밀기계, 전자통신, 병기 생산 등의 공업 분야까지 널리 응용되므로 기술파급 효과가 매우 큰 산업이라 할 수 있음.
- 이처럼 국가 및 지역경제에 미치는 파급효과가 매우 큰 항공산업을 미래전략사업으로 육성하기 위해서는 현재의 실상을 올바르게 인식하고, 향후 항공산업의 전망을 예측하여 바람직한 육성정책을 수립하는 것이 매우 중요함.
- 따라서 본 연구는 국내 항공산업의 현 실태를 알아보고 앞으로 인천시가 나아가야 할 항공산업 육성을 위한 지원방향을 수립하는데 그 목적이 있음.

✧ 연구의 내용

- 연구의 범위는 항공기, 우주비행체, 관련부품기기·소재류 생산·재생·개조, 수리하는 사업 등을 포괄하는 항공우주산업 중에 우주분야를 제외한 항공산업만을 범위로 함.
- 본 연구는 항공관련 계획 및 관련 연구논문 등을 검토한 문헌적 연구방법으로 먼

저 국내외 항공산업의 현황과 전망을 검토하고 그에 따른 문제점과 시사점을 분석하여 향후 인천광역시가 나아가야 할 항공산업의 올바른 정책방향을 제시함.

- 항공산업이란 단순히 비행기 기체의 제작, 가공뿐만 아니라 엔진제작, 역학장치, 항법장치, 안전장치, 각종 통신장비 및 레이더 등 항공전자장비, 유압기기, 자동제어 및 컴퓨터 장치를 포함하는 제조산업 전 분야를 결속하는 첨단산업으로서 각 분야의 부분별 산업이 조화된 총체적 산업임.

〈표1〉 항공산업의 특징

구분	특징
항공산업	- 항공산업은 첨단기술이 융·복합된 시스템 산업으로 국가의 기술수준과 산업 역량을 종합적으로 구현이 가능 - 항공산업은 기반이 되는 기계·자동차·IT 등 기반산업과 연관도가 높아 기반산업과 연계가 가능 - 높은 생산/고용 유발효과, 고부가가치, 고임금의 선진국형 지식기반 산업 - 항공산업은 개발주기가 길고 자본 및 기술축면의 진입 장벽이 높으나, 진입 성공시 막대한 경제적 파급효과 및 장기간의 안정적인 수익 창출이 가능 - 항공산업은 국가방위력의 평가 척도이며, 국가안보 전략에 필요한 핵심기술과 생산기반을 제공하여 자주국방의 초석.

- 항공산업의 현황을 살펴보면, 현재 정부지원이 보편화 되어 있는 세계 항공우주시장의 규모는 2010년에는 4,000억불, 2020년에는 6,000억불로 성장을 예상하고 있음.
- 비용절감, 위험분산 등을 위해 국제공동개발 활성화에 주력하고 있으며, 저비용, 고효율, 친환경적 기술개발에 주력하고 있음.
- 경영리스크 축소를 위해 다른 산업 부문과 연계하고 있으며, 차세대 항공기(UAV, PAV 등)에 대한 사회적 요구 증대로 IT기술과의 융합이 강조되고 있음.
- 항공산업의 중요성과 항공기 개발과 관련된 비용의 거대화로 세계 각국 정부는 국가차원의 육성 및 발전을 위해 각종 지원조치를 강구하고 있음.
- 또한 기반산업 선도형 산업, 첨단기술의 산업으로 기업들간의 지식과 정보공유를 통한 시너지 효과를 위해 해외에서는 클러스터를 조성해 세계 항공우주산업을 이끌고 있음.

- 국내 항공산업의 경우 생산규모는 2011년 23.6억 달러로 연평균 9.1%씩 성장하고 있으며, 수출은 10.2억 달러로 생산액 대비 수출비중은 2005년 27.8%수준에서 2011년 43.2%로 급증함.
- 민수와 군수 비중은 40:60수준으로 군수 의존도가 감소하는 추세임.
- 2010년 말 사천, 창원을 중심으로 한 경남 지역이 전체 항공산업 매출액의 74.8%를 차지하고 있으며, 수출, 업체수, 고용 등에서도 60~70%이상의 절대적인 비중을 차지함.
- 국내 항공산업에서 국내 완제기 시스템 분야의 기술수준은 선진국 대비 상당한 수준이지만, 핵심 부품소재의 설계 제작 능력은 선진국 대비 30~50%수준에 불과함.
- 산업규모 대비 고급인력 공급은 안정적이나 인력수요는 상대적으로 부족한 수준임.
- 생산규모도 경제성 미달과 첨단 기술 및 제품의 수입의존도가 심화되고 있으며, 군수 중심 내수의존과 구조적 무역수지 적자가 지속적으로 확대되고 있음.
- 항공산업 분야 R&D 규모도 1,300억 원(정부 R&D 예산의 0.9%)수준에 불과함.
- 특히, 산업생산측면에서도 핵심주도기업의 역량과 관련기업의 수, 고용 등이 선진 클러스터에 비해 크게 미흡한 수준임.
- 따라서, 클러스터 위주의 성장전략 및 핵심주도기업의 역할·비중 강화, 중앙정부와 지자체의 적극적인 역할이 필요함.
- 이에 최근 정부는 2010년 대한민국 항공산업이 Global 7으로 도약하기 위한 “항공산업 발전 기본계획(‘10~’19)⁹⁾을 심의·의결하였음.
- 항공산업 발전 기본계획은 향후 10년간 항공산업 발전정책을 효율적, 체계적으로 운용하기 위한 기본 철학, 전체 목표를 제시함.
- 기본계획은 민수분야 발전전략 강화를 통한 안정적인 산업 기반 마련, 완제기 개발을 바탕으로 한 부품 수출기반 구축, 민·군 공동의 항공 기술로드맵 수립을 통한 국방기술 접근 제한성 해소에 중점을 두고, 국내 항공산업 발전을 위한 큰 틀을 중장기 정책을 제시함.

9) 법령상 규정은 항공우주산업(항공기 제조 및 개조, 수리 등 포괄)개발촉진법 제3조에 따름(항공우주산업개발 기본계획의 수립)

- 추진전략으로 완제기 개발을 통한 시장선점 및 핵심기술을 확보하고 핵심 부품 및 정비서비스(MRO) 수출 활성화, 항공기술 R&D투자 효율성 제고, 선진국 수준의 인프라 구축 등 4개 전략을 중심으로 13개 과제를 2019년까지 추진해 나갈 계획임.
- 이에 따라 인천광역시에는 기존 자동차 산업 등 인천이 보유한 기술과 역량을 기반으로 실현 가능한 항공산업을 육성·지원할 필요가 있음.
- 이를 위해 인천국제공항공사, 항공사 및 관련 유관기관과 공항이용자 등 다양한 분야에서의 니즈(needs)를 파악하고 이를 만족시키기 위한 목표와 전략을 설정해야 함.
- 또한 인천광역시의 항공관련 산업현황을 면밀히 조사·분석하고 그 중 발전가능성이 있고 부가가치가 높아 전략적으로 발전시킬 필요가 있는 업종을 선택하여 집중·육성해야 함.
- 이러한 항공관련 분야에 대하여 종합적이고 체계적인 정책방안을 마련하기 위해서는 우선적으로 포괄적이고 미래지향적(장래 20년~30년)인 Master Plan(예; 항공산업 육성 기본계획)의 작성이 필수적임.
- 인천광역시의 항공산업 육성을 위한 Master Plan에는 다음과 같은 내용이 포함되어야 할 것임.

<표2> 항공산업 육성을 위한 Master Plan 주요내용

구분	세부내용
항공산업 정책 목표 및 방향제시	- 인천광역시 항공산업 정책의 목표 및 비전 제시 - 항공산업 정책의 기간별, 부문별, 유관기관과의 역할
국내외 공항 및 항공산업 환경의 변화와 전망	- 국내 기존 계획 및 상위계획 검토 - 인천광역시 도시기본계획, 지역물류기본계획 등 인천지역 계획 검토
국외 주요국가, 도시의 항공산업 정책 및 환경 변화 검토	- 해외 선진도시 사례를 통한 벤치마킹 - 해외 항공산업 정책과 항공산업 환경 변화 검토 및 비교 - 해외 공항도시 항공산업 사례 조사 및 분석
항공산업 정책을 통한 도시경쟁력 강화 전략	- 인천의 항공산업 잠재적 경쟁력 분석 - 인천국제공항의 사회, 경제적 영향 분석 - 인천의 항공관련 산업 및 연관산업 영향 분석 - 공항과 항공산업을 통한 인천의 도시경쟁력 강화 방안
인천시 항공산업 정책추진	- 항공산업 정책 및 분야별 추진 전략 - 항공기제작·부품산업 - 항공운송산업 - 항공정비·개조서비스 산업 - 항공물류산업 - 공항산업(인천국제공항) 등 - 항공산업 기능별 추진전략, 정책, 실행계획
항공산업 정책의 우선순위 및 재원확보	- 투지계획 및 재원확보 방안 - 법규 및 제도 정비

✧ 결론 및 정책제언

- 항공산업은 고용과 부가가치를 창출하고 자본 및 노동, 재화이동의 효율성을 극대화할 수 있는 21세기 핵심 산업임.
- 또한 항공산업은 대표적인 융·복합 산업으로 국가기술역량의 총화라 할 수 있음.
- 실제 기계, 전자, 소재, IT 등 첨단기술이 융·복합된 종합시스템 산업이 바로 항공산업이며, 조립공정의 특성상 고용창출효과가 높고 부가가치 창출액이 큰 산업임과 동시에 타 산업으로의 파급효과 측면에서도 주요 기간산업으로의 가치가 매우 높음.
- 이러한 항공산업을 인천시의 주요 전략산업으로 육성하는 것은 지역경제 발전과 고용확대 등 여러 측면에서의 긍정적인 효과를 기대할 수 있음.
- 특히, 인천광역시는 지리적으로 인천국제공항이 입지하고 있어 항공관련 산업과 더불어 항공관련 사업을 전개해 나가기에 타 지역보다 매우 유리한 여건을 갖고 있음.
- 이러한 장점을 최대한 활용하여 조종사, 정비사 등 항공관련 인재를 육성하는 항공전문 인력 양성기관이나 학교 설립, 공항주변 관광지 개발 등 항공관련 사업에도 많은 관심과 적극적인 참여가 필요함.
- 그러나 항공관련 사업은 항공관련 산업과 그 성격이 상이 하므로 이를 2분화하여 구분하고 각기 다른 특성에 따른 접근 및 육성 지원정책을 마련해야 할 것임.
- 따라서 항공관련 분야에 대하여 종합적이고 체계적인 정책방안을 마련하기 위해서는 우선적으로 포괄적이고 미래지향적(장래 20년~30년)인 Master Plan(예; 항공산업 육성 기본계획)의 작성이 필수적임.
- 그리고 수립한 Master Plan을 기반으로 분야별로 사업 우선순위와 체계적인 실행 전략을 수립하도록 하고 이를 실행해 나아가야 함.

연수구 공공자전거시스템 도입 방안

■ 석종수 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 인천광역시 연수구에서는 주민들의 자전거 이용을 활성화시키기 위한 정책의 하나로 공공 자전거 시스템을 도입하고자 함
- 지방자치단체에서 공공 자전거 시스템을 도입할 때는 해당 지자체의 자전거 관련 시설, 주민들의 공공 자전거 이용 의사 등을 잘 파악하고 지자체의 실정에 적합한 시스템을 도입할 필요가 있음
- 이 연구는 연수구의 실정에 적합한 공공 자전거 시스템을 도입하는 방안을 모색하는 것이 목적임
- 이 연구의 내용 범위는 다음과 같음
 - 공공 자전거 운영 사례와 시사점
 - 연수구의 공공 자전거 수요
 - 연수구의 공공 자전거 시스템 구축 방안

✦ 외국의 공공 자전거 시스템 사례의 시사점

- 공공 자전거 프로그램은 최근 몇 년 동안 부정적인 환경 영향을 줄이고 증가하는 이동 수요에 대응하면서 자전거 이용을 증가시키는 방법으로 전 유럽으로 빠르게

확장되었음

- 스마트 기술의 도입은 이전의 공공 자전거 프로그램이 가지고 있던 파손과 도난의 문제를 상당부분 해결하고, 특히 젊은이들 사이에서 공공 자전거를 유행시키는 계기가 됨
- La Rochelle시는 단일 스마트카드 시스템을 적용해서 공공 자전거가 다른 대중교통수단과 통합될 수 있음을 보여줌
- 파리에서는 거리의 수많은 Vélib 사용자가 자전거 이용을 촉진하였고, 자전거 판매가 35% 증가함
- 공공 자전거의 성공을 위한 핵심 요소는 광범위하고 연속적인 자전거 도로와 통행로 또는 자동차 없는 도로망과 자전거 친화적인 지형과 기후임

✎ 우리나라의 공공 자전거 시스템 사례의 시사점

- 2012년 2월까지 집계된 자료에 의하면 우리나라에서는 서울시를 비롯한 14개 지자체에서 공공 자전거 시스템을 운영하고 있음¹⁰⁾
- 이 연구에서는 우리나라의 가장 대표적인 공공 자전거 시스템으로 평가되고 있는 창원시의 누비자, 고양시의 피프틴, 대전시의 타슈를 비교한 자료¹¹⁾를 참고로 하여 우리나라 공공 자전거 시스템의 특성을 분석함
- 서비스 밀도와 요금 수준에 따라 이용률이 달라지므로 유연한 요금 정책과 적절한 서비스 밀도 수준을 유지하도록 사업규모를 설계해야 함
- 공공의 재원을 투입하는 공공 자전거가 생활교통수단으로 역할을 할 수 있도록 해야 함
- 비수기에 자전거 이용률을 높일 수 있는 정책이 필요함
- 자전거 관련 시설 정비와 보행환경, 대중교통 환승 환경의 정비가 반드시 필요함

10) 신희철·김동준·정성엽, 공공자전거 효과 분석 및 발전 방안, 한국교통연구원, 2012.

11) 이재영·박진희·임운택, 도시특성에 따른 공공자전거 이용특성 및 정책방향 연구, 국토계획 제47권 제3호, 2012.

❖ 연수구 주민의 공공 자전거 시스템에 대한 인식

- 공공 자전거를 이용할 의사가 있다고 응답한 사람들을 대상으로 공공 자전거를 이용하고자 하는 이유(복수 응답)를 알아본 결과 건강에 좋기 때문에 공공 자전거를 이용하겠다는 사람이 가장 많고 다음으로 교통비를 절감할 수 있어서 이용하겠다는 사람이 많음
- 공공 자전거를 이용할 의사가 없는 사람들을 대상으로 그 이유(복수 응답)를 알아본 결과 걷는 것이 더 좋다고 응답이 가장 많고, 다음으로 자전거를 보관할 장소가 없다고 응답이 많음
- 공공 자전거를 이용할 의사가 없는 사람들의 의식을 분석해보면 공공 자전거의 이용률을 높이기 위해서는 다음과 같은 조치가 필요한 것을 알 수 있음
 - 자전거를 보관할 장소가 없다는 응답이 많으므로 자전거 보관 장소를 확충하여 자전거를 안전하게 보관할 수 있도록 해야 함
 - 자전거를 안전하게 탈 수 있도록 시설을 정비하고 자전거 안전교육을 실시할 필요가 있음
- 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람들의 공공 자전거 이용 주 목적은 레저·친교·여가활동이 52.4%로 가장 많고, 다음으로 출퇴근·등하교·출퇴근과 등하교를 위한 환승 등의 목적이 29.0%임
- 공공 자전거 이용 목적을 통별로 살펴보면 통별 분포가 다른 것을 알 수 없음
 - 환승 목적을 포함한 출퇴근 목적으로 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람의 비율이 높은 지역은 연수2동, 청학동, 연수1동, 동춘1동 등이며, 옥련1동이 상대적으로 비율이 낮음
 - 사업시설 등 쇼핑 목적으로 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람의 비율이 높은 지역은 연수2동, 옥련2동, 동춘3동, 동춘2동 등이며, 청학동, 연수3동 등이 상대적으로 낮음
 - 레저·친교·여가 목적으로 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람의 비율이 높은 지

역은 옥련2동, 옥련1동, 동춘1동, 동춘2동, 동춘3동, 선학동, 연수1동 등이며, 연수3동이 상대적으로 비율이 낮음

- 옥련2동, 옥련1동, 연수1동, 연수3동, 선학동, 연수2동, 동춘2동 등이 문화·종교 활동을 위해 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람의 비율이 높은 지역이며, 동춘1동, 청학동, 동춘3동은 상대적으로 비율이 낮음
- 전체적으로 레저·친교·여가 목적으로 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람의 비율이 높는데, 행정동별 차이가 크지 않음
- 연수구에서 공공 자전거를 이용하고자 하는 사람들의 주 목적지(복수 응답)는 도시철도역이 52.8%로 가장 많고, 다음으로 공원·유원지가 23.2%임
- 도시철도역 중에서는 동춘역을 주 목적지로 하는 사람이 전체의 12.3%로 가장 많고, 다음으로 원인재역, 송도역 순임
- 도시철도역이 공공 자전거를 이용하고자 하는 주 목적지인 사람들의 행정동별로 나누고 이를 도시철도역별로 정리해보면, 해당 도시철도역과 가까운 행정동의 응답자 비율이 높은 것을 알 수 있음

❖ 공공 자전거 임대 단위와 임대 시간대, 요금

- 공공 자전거의 임대 단위에 대해 응답자의 41.0%가 1개월 단위의 임대 기간을 희망하고 있으며, 다음으로 22.8%의 응답자가 3개월 단위로 임대할 것을 희망하고 있음
- 공공 자전거를 이용하기를 희망하는 시간대는 낮 시간대에 해당하는 오전 10시부터 오후 5시까지가 34.6%로 가장 많으며, 심야 시간대를 제외하면 비슷한 분포를 보이고 있음
- 희망하는 이용 시간을 1시간 단위로 환산해보면 출근 시간대에 이용하기를 희망하는 사람의 수가 많음
- 임대 기간별 희망하는 임대가격은 1주일 단위는 2,000원, 1개월 단위는 5,000원

❖ 공공 자전거 이용 수요 추정

- 성별, 연령대별 공공 자전거 이용 의사자의 비율에 연령대별, 성별 인구수를 적용하여 연수구 전체의 자전거 이용자 수요를 추정함

$$F = \sum_{i=1}^n (F_{ix} + F_{iy})$$

$$F_{ix} = P_{ix} \cdot p_{ix}$$

$$F_{iy} = P_{iy} \cdot p_{iy}$$

여기서, F : 추정 공공 자전거 이용자 수
 F_{ix} : i 연령대 남자의 추정 공공 자전거 이용자 수
 F_{iy} : i 연령대 여자의 추정 공공 자전거 이용자 수
 P_{ix} : i 연령대 남자의 인구수
 P_{iy} : i 연령대 여자의 인구수
 p_{ix} : i 연령대 남자의 공공 자전거 이용 의사자 비율
 p_{iy} : i 연령대 여자의 공공 자전거 이용 의사자 비율
 $i=10, 20, 30, 40, 50, 60$ 대 이상

- 공공 자전거 이용 수요를 추정한 결과, 남자 9만 1,079명, 여자 8만 3,236명 등 총 17만 4,315명이 공공 자전거를 이용할 의사가 있음
- 같은 방법을 적용하여 행정동별 공공 자전거 이용 의사자를 추정하면, 송도1,3동이 25,172명으로 가장 많고 다음으로 청학동 18,060명, 송도2동 15,246명 순임

❖ 공공 자전거 소요 대수 추정

- 창원시와 고양시의 사례를 기준으로 공공 자전거의 서비스밀도¹²⁾를 적용하면 연수구에서 필요로 하는 공공 자전거의 수는 807대에서 1,693대임

12) 자전거 1대당 담당하는 주민의 수

- 분석 기간 동안 공공 자전거를 이용한 사람들 전부를 조사한 결과, 대체로 단거리 통행에 공공 자전거를 많이 이용하고 있고 월 1~2회 정도 이용하는 것으로 분석됨
- 연수구에서 공공 자전거를 이용할 의사가 있는 것으로 추정되는 174,315명이 대전시에서 이용자들이 공공 자전거를 이용한 특성과 같은 특성으로 공공 자전거를 이용한다고 가정하고 수요를 추정함
 - 연수구에서 36일 동안 공공 자전거가 임대되는 횟수는 총 22만 3,992회로 추정됨(5회 이상은 5회로 간주했으며, 1회 미만은 1회로 함)
 - 월간 자전거 임대 수요가 균등하게 분포한다고 가정하면 1일 임대 수요는 6,222회임
- 1일 임대 수요에 이용자 1사람당 1회당 대여시간을 적용하여 최종적으로 소요 자전거 수를 추정함(2시간 초과는 4시간으로 가정하였으며, 30분이하는 30분으로 가정함)
 - 모든 이용자가 30분만 자전거를 임대한다고 가정하면 자전거 1대당 최대 48번 임대가 가능하기 때문에 임대 수요 6,222회를 충족시키기 위해서는 총 130대의 자전거가 필요하지만, 30분을 초과하여 임대하는 수요를 감안하면 총 188대의 자전거가 필요함
- 188대의 자전거를 수요에 따라 배분하면 행정동별로 11대에서 27대가 배정됨

❖ 저비용 유인 공공 자전거 시스템 도입 필요

■ 유인 공공 자전거 시스템의 장점

- 유인 공공 자전거는 사람이 직접 운영하기 때문에 확장을 할 때 고용이 증대되는 효과가 있음
- 반납을 받는 사람이 직접 고장 유무를 확인할 수 있어 고장 등에 대처하기 쉽고 관리가 쉬움
- 확장을 위한 적당한 공간만 확보되면 확장이 가능하고 사람과 자전거가 이동하는 것이 간단하기 때문에 확장성이 좋음

■ 유인 공공 자전거 시스템의 단점

- 사람이 근무해야 하므로 24시간 운영하기 어려움
- 자전거를 보관할 수 있는 건물 또는 공간이 반드시 필요
- 대여소를 확장할 때 비용이 확장하는 비율로 추가됨
- 대여소가 거점의 중심에 위치하기 때문에 도시 내 자전거 네트워크 형성과 자전거 이용률 증대에 크게 기여하지 못함

■ 시설비와 운영비

- 연수구에서 무인 공공 자전거 시스템을 구축하기 위해서는 약 7억 1,300만 원의 초기 구축비용이 소요되며, 유인 공공 자전거 시스템으로 구축할 경우에는 폐자전거 수거 및 수리비용과 추가 자전거 구입비용 정도가 소요됨

✧ 자전거 관련 물리적 환경 개선

- 연수구에서 공공 자전거 시스템을 도입하기 위해서는 자전거를 이용할 수 있는 물리적인 환경, 자전거 관련 프로그램 등 소프트웨어를 개선하는 것이 필요함
- 연수구민들이 연수구에서 자전거 이용을 활성화하기 위해서 개선해야 하는 물리적 환경 중 가장 중요하게 생각하는 것은 안전성이며, 다음으로 연결성, 편리성, 쾌적성 순임
- 연수구민들은 연수구의 전반적인 자전거 이용 환경에 대해 보통 수준 정도로 평가하고 있음
- 연수구에서 자전거 이용을 활성화시키기 위해서는 안전성 분야의 요소를 가장 우선 개선해야 함

✧ 연수구의 특성에 맞는 시스템 도입

■ 도시철도와 연계한 생활교통수단으로 지원

- 연수구민들을 대상으로 공공 자전거 이용 이유와 목적을 조사한 결과에서도 공공

자전거가 주로 레저용으로 이용될 가능성이 높음

- 연수구의 공공 자전거가 생활교통수단으로 적극 활용되도록 하기 위해서는 연수구의 교통 환경 특성을 반영한 정책이 개발되어야 함
- 자전거 대여소는 도시철도역을 거점으로 하고 주거지역에서는 주민센터 또는 아파트관리사무소 등을 활용하여 시설비와 운영비를 절감할 필요가 있음
- 대여소를 유인으로 관리하기 위해서는 자전거 임대와 반납을 관리할 수 있는 관리원이 필요하며, 연수구에서 추진하는 다른 일자리 창출 관련 정책과 연계하여 추진할 필요가 있음

■ 적절한 요금 수준

- 공공 자전거를 이용할 수 있는 회원을 1주일, 1개월, 3개월 단위로 다양화할 필요가 있음
- 1주일 회원의 회비는 2,000원, 1개월 회원의 회비는 5,000원, 3개월 회원은 15,000원으로 하는 것이 적당함
- 이 연구에서는 요금의 경제적 타당성은 검토하지 않았으며, 연구에서 제시하는 요금수준으로 운영비를 충당할 수 있는지 등에 대한 연구와 부족한 재원을 조달할 수 있는 방안에 대한 연구를 추가로 수행할 필요가 있음

■ 적절한 규모와 자전거 배치 계획 수립

- 연수구민들의 공공 자전거 이용 의사를 조사한 자료를 근거로 연수구의 공공 자전거 규모를 산정해보면 188대 이상의 자전거가 필요하며, 각 행정동별로 11대에서 20대 정도가 배치되어야 함
- 자전거 대여소별 자전거 배치 계획은 주변의 토지이용, 주변 시설과 특성, 교통특성 등을 종합적으로 감안하여 결정해야 함

2014 계양구 주차장수급실태조사 및 주차수급계획

■ 최병국 : 교통물류연구실 선임연구위원

☒ 연구개요

- 인천광역시 계양구는 심각한 주차문제 해결을 위하여 기존 주차시설의 효율 극대화 주차장 건설 등 시설 확충에 노력하였으나 급증하는 주차 수요를 감당하지 못하고 있는 실정임
- 특히, 복잡한 도심과 주거지역 특성에 적합한 주차정책 수립, 주차장 공급결정, 관리정책 수립을 위한 기초 자료가 부족하여 도로상 불법 주·정차 및 무질서한 주·박차 등으로 다양한 문제가 발생하고 있음
- 따라서, 지역별 주차공급실태 조사 및 이용실태 조사를 통한 주차공급 수준 파악과 주차난이 심각한 지역에 공영주차시설 조성 등 향후 주차정책 방향 제시를 위한 연구를 추진하게 되었음

☒ 주차수급 특성 및 문제점 분석

- 주차수급률은 주차수급 현황의 상태를 나타내는 지표로서 주차수요에 대한 주차공급의 비로서 계산함

$\frac{\text{주차수급}}{\text{주차수요}} \times 100$	> 100 경우	주차공급 여유
	= 100 경우	공급과 수요 균형
	< 100 경우	주차공급 부족

○ 동별 자동차등록대수에 의한 주차수급 현황

- 자동차등록대수에 의한 주차수급비율을 보면 계양구 전체 주차장수급율 52.2%이며, 주차장 수급율이 가장 높은 행정동은 계양2동(136.1%)이고, 가장 낮은 행정동은 계산1동(6.9%)으로 나타났음

<표 1> 동별 차량등록대수에 의한 주차수급 현황

행정동	현황조사면수(면)(A)	자동차등록대수(대)(B)	주차수급차(대)(A-B)	주차장수급률(%) (A/B)
계산1동	4,745	68,460	- 63,715	6.9
계산2동	4,394	5,769	- 1,375	76.2
계산3동	5,224	6,857	- 1,633	76.2
계산4동	13,028	13,608	- 580	95.7
계양1동	7,230	10,974	- 3,744	65.9
계양2동	10,936	8,036	2,900	136.1
작전1동	8,848	12,404	- 3,556	71.3
작전2동	7,979	16,676	- 8,697	47.8
작전서운동	12,152	11,619	533	104.6
효성1동	7,103	10,311	- 3,208	68.9
효성2동	10,286	11,439	- 1,153	89.9
합계	91,925	176,153	- 84,228	52.2

○ 동별 실제주차대수에 의한 주차수급 현황(부설주차장 제외)

- 부설주차장 제외시 실제주차대수에 의한 주차수급비율을 보면 주간 97.0%, 야간 74.7%로 주차시설이 부족한 것으로 나타났음

<표 2> 동별 실제주차대수에 의한 주차수급 현황

행정동	주차시설현황(면)(A)	실제주차대수(대)(B)		과부족(면)(A-B)		주차장수급률(%) (A/B)	
		주간	야간	주간	야간	주간	야간
계산1동	1,001	991	1,384	10	-383	101	72.3
계산2동	1,184	1,104	1,728	80	-544	107.2	68.5
계산3동	438	451	525	-13	-87	97.1	83.4
계산4동	521	332	440	189	81	156.9	118.4
계양1동	279	457	506	-178	-227	61.1	55.1
계양2동	765	750	859	15	-94	102	89.1
작전1동	402	463	475	-61	-73	86.8	84.6
작전2동	17	30	52	-13	-35	56.7	32.7
작전서운동	902	1,202	1,656	-300	-754	75	54.5
효성1동	568	583	731	-15	-163	97.4	77.7
효성2동	1,073	1,127	1,351	-54	-278	95.2	79.4
합계	7,513	7,747	10,057	-234	-2,544	97.0	74.7

☒ 주차환경개선 기본계획 구상

○ 주차환경개선 기본계획 지역 선정

- 주차실태조사 전체 블록수 74개 블록 중 재개발대상지역, 대규모 아파트 지역을 제외한 51개 블록을 기본계획 지역으로 선정
- 그 중 부설주차장 제외시 수급율 80% 이하 지역을 세부 대상지역으로 선정

○ 수급율 80%이하 지역 기본계획 구상

- 수급율 80%이하 지역 20개 블록에 대해서 기본계획 수립

<표 3> 수급율 80%이하 지역 기본계획 내용

행정동	블록	단기	중·장기	합계
효성1동	1	부설주차장개방(263면), 쌈지주차장(38면)	-	301면
	2	생활도로정비(2면), 부설주차장개방(44면), 그린파킹(4면), 쌈지주차장(10면)	공영노외주차장(11면)	71면
효성2동	6	부설주차장개방(35면)	-	35면
	8	부설주차장개방(28면)	공영노외주차장(98면)	126면
계산1동	1	생활도로정비(6면), 그린파킹(1면), 거주자우선주차제(1구간)	-	7면
	2	생활도로정비(3면), 부설주차장개방(67면), 거주자우선주차제(1구간)	공영노외주차장(40면)	110면
	4	생활도로정비(4면), 그린파킹(7면)	-	11면
	6	생활도로정비(3면)	-	3면
계산2동	1	생활도로정비(2면), 부설주차장개방(20면), 그린파킹(4면)	공영노외주차장(16면)	42면
	6	생활도로정비(3면), 부설주차장개방(68면), 거주자우선주차제(3구간)	-	71면
계산3동	4	생활도로정비(2면), 부설주차장개방(36면)	-	38면
작전1동	2	생활도로정비(1면)	공영노외주차장(34면)	35면
	3	생활도로정비(1면), 부설주차장개방(29면)	-	30면
작전2동	6	생활도로정비(2면)	공영노외주차장(30면)	32면
계양1동	1	생활도로정비(3면), 부설주차장개방(60면), 그린파킹(2면)	-	65면
계양2동	1	생활도로정비(3면)	공영노외주차장(26면)	29면
	2	생활도로정비(2면), 부설주차장개방(61면), 쌈지주차장(30면)	-	93면
	4	생활도로정비(2면), 그린파킹(2면)	-	4면
	5	생활도로정비(1면), 그린파킹(2면), 거주자우선주차제(1구간)	공영노외주차장(27면)	30면
	7	생활도로정비(3면), 부설주차장개방(53면)	공영노외주차장(38면)	94면

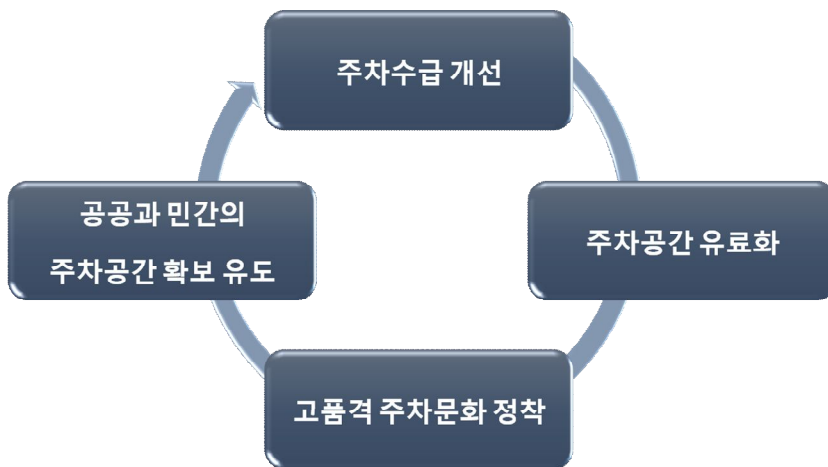
☞ 주차환경개선 정비 방안

- 이면도로 노상주차면 확충
- Green Parking 시행
- 부설주차장 야간개방
- 쌈지주차장 설치
- 공영 노외주차장 건설

- 거주자우선주차제 시행
- 화물자동차 공영차고지 적정부지 검토

❖ 계양구 주차정책 방향 제시

- 계양구 주차장 수급개선을 위하여 공공과 민간이 참여하는 공급정책, 주민이 자발적으로 참여하는 고품격 문화정책, 주차공간 유료화를 전제로 하는 규제정책이 선순환을 이루는 주차정책 방향을 제시함



- 공공과 민간이 참여하는 공급정책
 - 공공기관(시설물) 주차장 개방, 민간부설주차장 개방(은행, 음식점, 교회 등), 담장허물기 등
 - 민간부설주차장 개방 시, 회원제 운영 및 월 주차료 징수 필요
- 주민이 자발적으로 참여하는 고품격 문화정책
 - 주민이 참여하는 계양구 주차운동본부(가칭)설립
 - 민·관이 자발적으로 참여하는 공공·시설·기계식 주차장 개방 운동 장려
 - 화물차 불법 주·박차차량 주민 계도 활동(예, 서창지킴이(남동구))

○ 주차공간 유료화를 전제로 하는 규제정책

- 공영노외주차장 시간제 유료화 도입
- 거주자우선주차제 확대 시행
- 강력한 주차단속 시행연구개요

인천광역시 연수구 주차수급실태조사 및 주차수급계획

■ 최병국 : 교통물류연구실 선임연구위원

☒ 연구개요

- 인천광역시 연수구는 심각한 주차문제 해결을 위하여 기존 주차시설의 효율 극대화 주차장 건설 등 시설 확충에 노력하였으나 급증하는 주차 수요를 감당하지 못하고 있는 실정임
- 특히, 복잡한 도심과 주거지역 특성에 적합한 주차정책 수립, 주차장 공급결정, 관리정책 수립을 위한 기초 자료가 부족하여 도로상 불법 주·정차 및 무질서한 주·박차 등으로 다양한 문제가 발생하고 있음
- 따라서, 지역별 주차공급실태 조사 및 이용실태 조사를 통한 주차공급 수준 파악과 주차난이 심각한 지역에 공영주차시설 조성 등 향후 주차정책 방향 제시를 위한 연구를 추진하게 되었음

☒ 주차수급 특성 및 문제점 분석

- 주차수급률은 주차수급 현황의 상태를 나타내는 지표로서 주차수요에 대한 주차공급의 비로서 계산함

$\frac{\text{주차수급}}{\text{주차수요}} \times 100$	> 100 경우	주차공급 여유
	= 100 경우	공급과 수요 균형
	< 100 경우	주차공급 부족

○ 동별 자동차등록대수에 의한 주차수급 현황

- 자동차등록대수에 의한 주차수급비율을 보면 연수구전체(송도동제외) 자동차등록대수에 비해 주차시설면수는 1,794면이 여유가 있는 것으로 나타났으며, 수급비율은 102.3%로 나타났음

<표1> 동별 차량등록대수에 의한 주차수급 현황

행정동	차량등록대수 (A)	주차시설현황(면)					확보율	
		계 (B)	노상	노외		부설	과부족 (B-A)	B/A
			일반	공영	민영			
동춘1동	5,276	5,863	0	39	5	5,819	587	111.1
동춘2동	7,320	9,289	0	104	226	8,959	1,969	126.8
동춘3동	7,089	7,178	0	0	0	7,178	89	101.2
선학동	6,342	4,749	0	75	56	4,618	-1,593	74.8
연수1동	7,706	7,140	324	417	0	6,399	-566	92.6
연수2동	7,649	10,520	54	286	363	9,817	2,871	137.5
연수3동	6,639	6,225	0	271	0	5,954	-414	93.7
옥련1동	8,340	9,380	285	64	73	8,958	1,040	112.4
옥련2동	7,584	7,206	65	158	116	6,867	-378	95.0
청학동	12,382	10,571	699	237	0	9,635	-1,811	85.3
송도동	26,152	74,837	0	1,280	2,712	70,845	48,685	286.1
연수구전체	102,479	152,958	1,427	2,931	3,551	145,049	50,479	200.3
송도동제외	76,327	78,121	1,427	1,651	839	74,204	1,794	102.3

○ 동별 실제주차대수에 의한 주차수급 현황(부설주차장 제외)

- 부설주차장 제외시 실제주차대수에 의한 주차수급비율을 보면 송도동 제외시 주간 51.1%, 야간 47.6%로 주차시설이 부족한 것으로 나타났음

<표2> 동별 실제주차대수에 의한 주차수급 현황(부설주차장 제외)

행정동	실제주차대수(대)		주차시설현황(면)			과부족(면)		수급률(%)	
	주간(A)	야간(B)	계(C)	노상	노외	주간(C-A)	야간(C-B)	주간(C/A)	야간(C/B)
동춘1동	528	530	44	-	44	-484	-486	8.3	8.3
동춘2동	515	561	330	-	330	-185	-231	64.1	58.8
동춘3동	11	11	-	-	-	-11	-11	-	-
선학동	1,004	1,034	131	-	131	-873	-903	13.0	12.7
연수1동	2,203	2,472	741	324	417	-1,462	-1,731	33.6	30.0
연수2동	1,243	1,521	703	54	649	-540	-818	56.6	46.2
연수3동	222	274	271	-	271	49	-3	122.1	98.9
옥련1동	1,514	1,521	422	285	137	-1,092	-1,099	27.9	27.7
옥련2동	834	882	339	65	274	-495	-543	40.6	38.4
청학동	2,612	2,716	970	733	237	-1,642	-1,746	37.1	35.7
전체	15,465	16,694	7,943	1,461	6,482	-7,522	-8,751	51.1	47.6
송도동	4,779	5,172	3,992	-	3,992	-787	-1,180	83.5	77.1

주차환경개선 기본계획 구상

○ 주차환경개선 기본계획 지역 선정

- 주차수급률이 70%미만인 지역
- 노상 불법주차대수·불법주차밀도지수를 고려한 상위 순위 지역

○ 특별관리대상지역 및 시범지역 선정

- 주차환경개선 기본계획 대상지역 중 특별관리대상지역 4개 지역, 시범지역 2개 지역을 선정하여 구체적 방안 검토

○ 특별관리대상지역

- 실질적인 시설물 설치 등 주차공간 확보가 어려운 지역 선정
- 제도적 개선 방안 도출

○ 시범지역

- 주차수급비율과 실제적 주차문제를 고려한 주차난이 심각한 시범지역 선정
- 주차문제 해결을 위한 현실적인 주차정비방안 제시

〈표3〉 주차환경개선 기본계획 선정 지역

행정동	블록	단기	중·장기	시범/특별
선학동	6	체육공원부지 주차장 조성	-	특별지역
연수1동	1	-	수리봉근린공원 주차장 조성	특별지역
	4	부설주차장 개방, 함박외로50번길 노상주차면 설치	-	시범지역
	7	-	-	
연수2동	4	-	-	
	3	-	-	
동춘2동	8	기계식주차장 운영 활성화	동춘공영주차장 입체화 일방통행운영 및 노상주차면 설치	특별지역
청학동	2	-	쌈지주차장 조성	
	3	-	-	
	9	쌈지주차장 조성	-	
	10	부설주차장 개방, 쌈지주차장 조성, 수인선지상구간 공영주차장 조성	수인선지상구간 공영주차장 조성	시범지역
옥련1동	5	-	쌈지주차장 조성	특별지역
	3	-	쌈지주차장 조성	

쌈지주차장 검토

○ 쌈지주차장 참여에 따른 인센티브 제공

- 주차장 관리 업무 대행
- 인센티브 대안1 : 쌈지주차장 운영수익금 토지소유주에게 전액 지급
- 인센티브 대안2 : 토지소유주 지방세(재산세) 감면(지방세법제109조2항)
- 인센티브 대안3 : 토지소유주와 임대계약을 통한 지속적인 임대료 제공

○ 쌈지주차장 검토 지역

- 주차환경개선 기본계획 지역 외 연수구 전체를 대상으로 나대지, 공지 등을 조사하여 활용 가능한 국유지, 사유지 등 5개 부지 선정

<표4> 쌈지주차장 검토 지역

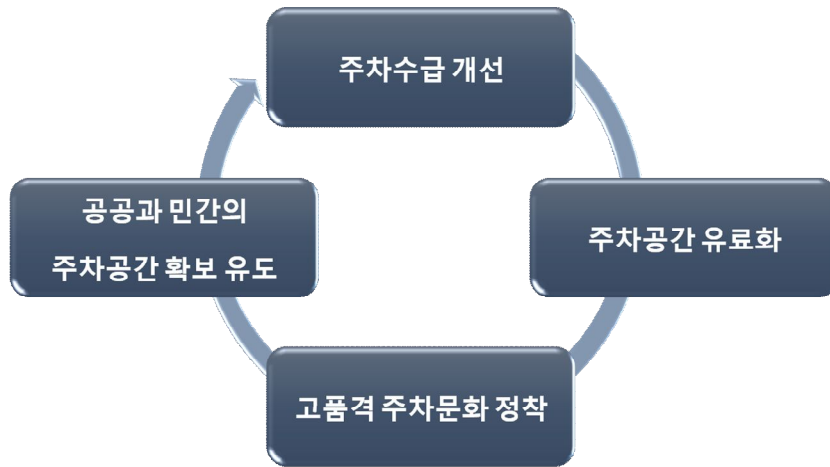
연번	주소	블록	소유구분	지목	면적
1	옥련동 163-5	옥련2동 6블록	국유지	대지	472.0㎡
2	옥련동 481-9	옥련1동 9블록	국유지	대지	395.7㎡
3	옥련동 368	옥련1동 4블록	개인	전	1,093.0㎡
4	청학동 496-2	청학동 1블록	법인	대지	840.9㎡
5	동춘동 820-20	동춘1동 1블록	개인	대지	255.6㎡
	동춘동 820-13		개인	대지	238.0㎡



<그림> 쌈지주차장 검토 지역 위치도

❖ 연수구 주차정책 방향 제시

- 연수구 주차장 수급개선을 위하여 공공과 민간이 참여하는 공급정책, 주민이 자발적으로 참여하는 고품격 문화정책, 주차공간 유료화를 전제로 하는 규제정책이 선순환을 이루는 주차정책 방향을 제시함



○ 공공과 민간이 참여하는 공급정책

- 공공기관(시설물) 주차장 개방, 민간부설주차장 개방(은행, 예식장, 교회 등), 담장허물기 등
- 민간부설주차장 개방 시, 회원제 운영 및 월 주차료 징수 필요

○ 주민이 자발적으로 참여하는 고품격 문화정책

- 주민이 참여하는 연수구 주차운동본부(가칭)설립
- 민·관이 자발적으로 참여하는 공공·사설·기계식 주차장 개방 운동 장려
- 화물차 불법 주·박차차량 주민 계도 활동(예, 서창지킴이(남동구))

○ 주차공간 유료화를 전제로 하는 규제정책

- 공영노외주차장 시간제 유료화 도입
- 자투리땅을 활용한 쌈지공영주차장 유료화
- 유료화 제도의 성공적 정착을 위한 강력한 주차단속 시행연구개요

웅진군 택시총량제 산정용역

■ 임성수 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 오늘날 택시운송 사업은 공급위주의 증차정책으로 인한 택시수급불균형, 개인교통 수단 증가에 따른 택시이용객 감소 및 유류비 상승으로 인한 택시업계 경영난 등으로 택시운송 사업의 어려움이 가중되고 있음.
- 최근 국토교통부는 무분별한 택시공급을 억제하고 적정공급량의 안정적 유지를 통해 택시운송 사업의 건전한 발전을 유도하기 위해 “택시 사업구역별 총량제”를 시행함.
- 이에 본 연구는 “택시 사업구역별 총량제 지침” 규정에 따라 웅진군 택시의 적정 공급규모(총량)를 산정하여 군 지역의 택시운송 사업을 개선하고 서비스 증진을 목적으로 함.

✧ 웅진군 택시운행실태 분석

- 웅진군의 경우 인구 100만 이하 도시로 표본율을 10%이상으로 하여야 하나, 현재 면허대수가 총 18대(개인택시)로 30대 미만인 경우에 해당함에 따라, 최소 30대를 조사하여야 함.
- 그러나 총 면허대수가 18대임에 따라 18대 전부를 대상으로 현황조사 함.

- 총 18대의 표본대수 중 대청면 1대(휴지상태), 설문지 미제출 2대, 설문조사 오류 및 부실답변으로 인한 4대 등 총 7대를 제외한 유효표본대수는 11대임.

<표1> 유효표본대수

구분	총 조사대수	표본제외차량	유효표본대수
북도면	1	0	1
백령면	8	3	5
대청면	2	1	1
덕적면	1	0	1
영흥면	6	3	3
계	18	7	11

- 유효표본 11대의 운행실태조사 자료에 따른 실차율 분석결과 운행시간은 평균 15시간 28분 50초, 영업시간은 1시간 54분으로 시간실차율은 12.3%로 분석됨.
- 거리실차율의 경우 평균 운행거리가 85.3km, 영업거리가 65.8km로 약 77.1%로 분석됨.

<표2> 운행실태 분석에 의한 실차율

구분	시간실차율			거리실차율		
	운행시간 (시:분:초)	영업시간 (시:분:초)	시간실차율	운행거리(km)	영업거리(km)	거리실차율
평균	15:28:50	01:54:00	12.3%	85.3	65.8	77.1%
합계	371:32:00	45:36:00		2047.8	1578.7	

주 : 오류발생 운행기록(운행거리, 영업거리, 운행시간, 영업시간)은 제외

- 또한 한 달 중 휴무일수와 근무일수에 따른 가동률 분석결과 가동률은 82.7%로 분석됨.
- 유효표본 운행대수 : 휴무일수와 운행시간 가중치를 고려하여 계산된 운행대수
 - 유효표본 면허대수 : 표본대수를 1개월 간 면허대수로 환산한 면허대수

<표3> 운행실태 분석에 의한 가동율

유효표본 면허대수	유효표본 운행대수	가중치적용 운행대수	가동율
330대	281대	272.9대	82.7%

주 : 미조사차량, 오류차량은 면허대수에서 제외

❖ 택시총량 산정방법

- 국토교통부 택시 사업구역별 총량제 지침에 따른 총량산정식은 다음과 같음.

$$\text{택시총량} = \text{현재면허대수} \times \left\{ \left(\frac{\text{현재거리실차율}}{\text{목표거리실차율}} \times 0.8 \right) + \left(\frac{\text{현재시간실차율}}{\text{목표시간실차율}} \times 0.2 \right) \right\} \times \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$$

- 현재 면허대수는 총량조사 시작 시점 당시에 사업구역 내에서 면허받은 전체 택시대수(개인+ 법인)를 기준으로 하며,
- 사업구역을 통합·운영하고 있거나 통합하고자 하는 경우, 전체를 동일 사업구역으로 간주하여 산정함.
- 현재 거리실차율은 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균값을 거리실차율로 선정함.

$$\text{현재거리실차율} = \left(\text{개인택시거리실차율} \times \frac{\text{개인택시면허대수}}{\text{전체면허대수}} \right) + \left(\text{법인택시거리실차율} \times \frac{\text{법인택시면허대수}}{\text{전체면허대수}} \right)$$

- 목표 거리실차율은 다음과 같음.

◆ 인구 500만 이상 도시	: 62%
◆ 인구 100 ~ 500만 도시	: 61%
◆ 인구 50 ~ 100만 도시	: 60%
◆ 인구 20 ~ 50만 도시	: 59%
◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외)	: 56%
◆ 군 지역	: 55%

- 현재 시간실차율은 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균값을 시간실차율로 선정함.

$$\text{현재시간실차율} = \left(\text{개인택시 시간실차율} \times \frac{\text{개인택시면허대수}}{\text{전체면허대수}} \right) + \left(\text{법인택시 시간실차율} \times \frac{\text{법인택시면허대수}}{\text{전체면허대수}} \right)$$

○ 목표 시간실차율은 다음과 같음.

◆ 인구 500만 이상 도시	: 50%
◆ 인구 100 ~ 500만 도시	: 45%
◆ 인구 50 ~ 100만 도시	: 38%
◆ 인구 20 ~ 50만 도시	: 34%
◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외)	: 25%
◆ 군 지역	: 25%

○ 현재가동률은 일반 및 개인택시 실태조사를 기초로 하여 현재 면허 대수(부제 차량 제외) 대비 실제 운행대수로 산정함.

- ◆ $\text{현재가동률} = \frac{\text{실제운행대수}}{\text{현재면허대수(부제 차량 제외)}} \times 100$
- ◆ 부제로 쉬고 있는 차량은 면허대수에서 공제
- ◆ 지침에 따라 총량조사를 시행한 이후에 부제를 강화한 지역은 총량조사이기 기존 부제에 따라 면허대수를 산정

○ 안정적 가동률은 부제수준에 따라 탄력적으로 적용함.

- ◆ 3~5부제 92%, 6~9부제 90%, 10부제 이상 88%

○ 일반개인택시의 부제가 다른 경우, 각각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나눈 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정함.

$$\frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적 가동률}} = \left(\frac{\text{개인택시 현재가동률}}{\text{개인택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{법인택시 현재가동률}}{\text{법인택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right)$$

○ 이와 같은 실차율과 가동률에 따른 산식에 의해 총량을 산정하되, 거리실차율 80%, 시간실차율 20%의 비율을 반영함.

❖ 응진군 택시총량 산정결과

- 택시총량 지침 상 군 지역에 해당하는 목표 거리실차율은 55%, 목표 시간실차율은 25%임.
- 그리고 현재 응진군의 시간실차율은 12.3%, 거리실차율은 77.1%로 분석됨.
- 안정적 가동률은 10부제 이상, 88%임(응진군 부제 운행 없음).
- 현재가동률은 실태조사를 기초로 하여 현재 면허 대수(부제차량 제외) 대비 실제 운행대수로 산정하며, 그 결과 현재 가동률은 82.7%임.
- 이에 따른 총량산정결과 응진군의 택시 총량은 약 20.6대로 약 2.6대 증차가 필요한 것으로 분석됨.

<표4> 응진군 택시총량산정 결과

현재 면허대수 (대)	현재거리 실차율	목표거리 실차율	현재시간 실차율	목표시간 실차율	가동률	택시총량 (대)	증차 대수 (대)
a	b	c	d	e	f		
18	77.1%	55.0%	12.3%	25.0%	94.0%	20.6	2.6

$$\text{주 : 택시총량} = a \times \left\{ \left(\frac{b}{c} \times 0.8 \right) + \left(\frac{d}{e} \times 0.2 \right) \right\} \times f$$

여기서, 현재 거리실차율= 총 영업거리/총 운행거리

현재 시간실차율= 총 영업시간/총 운행시간

가동률 = 현재가동률(82.7%)/안정적가동률(88%)

제3차(2015~2019년)인천광역시 택시총량제 산정

■ 한종학 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 인천광역시 택시운송사업은 공급위주 정책으로 인한 택시수급불균형, 자가용 증가에 따른 택시승객 감소, 유류가 상승으로 인한 택시업계 경영난 가중 등 택시산업 전반의 문제에 대한 근본적 대책 없이 지속되어 왔음.
- 택시공급과잉에 따른 대응책으로 “택시운송사업의 발전에 관한 법률안(택시발전법)”이 통과(2013.12.31.)함에 따라 과다 공급된 택시면허 총량계획에 대한 국토교통부장관의 권한과 감차지원 근거가 마련되었음.
- 본 과업은 여객자동차운수사업법에 따라 매5년 마다 지역별 택시총량 재산정 규정에 따라 수행함. 택시총량 재산정에 따른 택시 적정공급규모(총량)산정 및 택시 노사정 대시민 서비스 개선을 위한 시행방안 수립을 목적으로 함.
- 이에 따라 인천광역시 행정구역(강화-옹진군 제외)을 대상으로 기준년도(2013.9.~2014.2.)의 택시운행실태 분석을 통해 목표연도인 2015~2019년(5년간)의 택시총량을 산정하였고 택시 대 시민 서비스 방안을 수립함.

✦ 택시운행실태 조사개요

- 조사표본 : 총 면허대수(14,1486대) 중 807대(5.7%) 조사(법인 314대, 개인 493대)

- 법인택시(2013.9.~2014.2.) : 총 58개 업체 중 42개 업체 조사(72.4%)
- 개인택시(2014.1.~2014.2.) : 특정 제조사(금호, 이비) 미터기 장착차량 조사
- 조사방법 : 개별 택시차량에 장착된 미터기 영업자료 취득
 - 표본차량의 개별이벤트(출고~입고)별 원시데이터 : 출·입고일시, 영업시간 등
 - 일자별 운행시간 산정을 위한 엔진가동내역 조사¹³⁾

❖ 택시운행실태 분석결과

- 일반택시 운행실태 : 표본차량 택시운행기록자료(314대, 6개월) 기반
 - 가동률(일자별 운행대수/일자별 현재면허대수의 6개월 평균¹⁴⁾) : 86.6%
 - 거리실차율(6개월간 총 영업거리/6개월간 총 운행거리) : 48.6%
 - 시간실차율(6개월간 총 영업시간/6개월간 총 운행시간) : 34.8%

<표1> 인천광역시 일반택시 가동률 분석결과(2013년 9월~2014년 2월 : 181일)

유효표본 운행대수	유효표본 면허대수	표본 가동률
42,071.8대 · 일	48,574.0대 · 일	86.6%

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 유효표본 운행대수, 유효표본 면허대수에서 제외

13) 가동률 산정의 기초가 되는 총운행시간 산정시 차량의 출·입고일시 자료가 필요함. 그러나 인천시 대부분의 미터기가 실제 출고시간을 기록하지 못하기 때문에 엔진가동내역 분석을 통해 실제 출고시간을 산출하였음.

14) $\sum_{i=1}^{181} \text{일자별 운행대수} \div \sum_{i=1}^{181} \{(\text{표본대수}(314\text{대}) - \text{일자별 미터기 논리적 오류발생 차량대수}) - (\text{부제차량})\}$

<표2> 인천광역시 일반택시 실차율 분석결과(2013년 9월~2014년 2월)

구분	거리실차율			시간실차율		
	운행거리 (km)	영업거리 (km)	거리 실차율	운행시간 (시:분)	영업시간 (시:분)	시간 실차율
평균	215.0	104.4	48.6%	11:12	3:53	34.8%
합계	14,894,766.5	7,233,185.4		776,549:12	270,082:56	

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 운행거리, 영업거리, 운행시간, 영업시간에서 제외

○ 개인택시 운행실태 : 표본차량 택시운행기록자료(493대, 2개월) 기반

- 가동률(일자별 운행대수/일자별 현재면허대수의 2개월 평균¹⁵⁾) : 90.2%
- 거리실차율(2개월간 총 영업거리/2개월간 총 운행거리) : 48.1%
- 시간실차율(2개월간 총 영업시간/2개월간 총 운행시간) : 29.5%

<표3> 인천광역시 개인택시 가동률 분석결과(2014년 1~2월 : 59일)

유효표본 운행대수	유효표본 면허대수	표본 가동률
15,086.8대 · 일	16,724대 · 일	90.2%

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 유효표본 운행대수, 유효표본 면허대수에서 제외

<표4> 인천광역시 개인택시 실차율 분석결과(2014년 1~2월)

구분	거리실차율			시간실차율		
	운행거리(km)	영업거리(km)	거리 실차율	운행시간 (시:분)	영업시간 (시:분)	시간 실차율
평균	141.1	67.9	48.1%	9:24	2:46	29.5%
합계	3,676,979.2	1,768,969.7		245,247:01	72,463:30	

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 운행거리, 영업거리, 운행시간, 영업시간에서 제외

15) $\sum_{i=1}^{59} \text{일자별 운행대수} \div \sum_{i=1}^{59} \{(\text{표본대수}(493\text{대}) - \text{일자별 미터기 논리적 오류발생 차량대수}) - (\text{부제차량})\}$

❖ 택시 총량산정

○ 인천광역시 택시 실차율

- 목표 실차율(인구 100~500만 도시 기준) : 거리실차율 61%, 시간실차율 45%
- 현재 실차율 : 거리 실차율 48.3%, 시간 실차율 31.5%

○ 인천광역시 택시 가동률

- 안정적 가동률(택시 부제 기준) : 일반 88%(12부제), 개인 92%(3부제)
- 안정적 가동률 대비 현재 가동률 : 98.2%

○ 인천광역시 택시 총량

- 택시총량 산정식에 의한 인천광역시 택시 적정대수 : 10,770.1대
- 감차대수(과잉공급) : 3,415.9대
- 인천광역시 택시 감차대수 상한¹⁶⁾ : 2,837대(14,186× 20%)

<표5> 인천광역시 현재거리 실차율(2013년 9월~2014년 2월)

전체면허대수 (대)	일반택시 면허대수 (대)	개인택시 면허대수 (대)	일반택시 거리실차율 (%)	개인택시 거리실차율 (%)	인천광역시 현재거리실차율
a	b	c	d	e	
14,186	5,305	8,881	48.6	48.1	48.3

주) 인천광역시 현재거리실차율 = $\left(d \times \frac{b}{a}\right) + \left(e \times \frac{c}{a}\right)$

16) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」 제16조제2항에 따르면, 사업구역별 감차 규모가 전체 택시 보유대수의 20%를 넘는 경우 감차규모를 전체 택시 보유대수의 20%까지로 조정할 수 있도록 하였음.

<표6> 인천광역시 현재시간 실차율(2013년 9월~2014년 2월)

전체면허대수 (대)	일반택시 면허대수 (대)	개인택시 면허대수 (대)	일반택시 시간실차율 (%)	개인택시 시간실차율 (%)	인천광역시 현재시간실차율
a	b	c	d	e	
14,186	5,305	8,881	34.8	29.5	31.5

$$\text{주) 인천광역시 현재시간실차율} = \left(d \times \frac{b}{a}\right) + \left(e \times \frac{c}{a}\right)$$

<표7> 인천광역시 안정적가동을 대비 현재 가동률(2013년 9월~2014년 2월)

일반택시 면허비	개인택시 면허비	일반택시 현재가동률	개인택시 현재가동률	일반택시 안정적 가동률	개인택시 안정적 가동률	현재가동률 안정적가동률
a	b	c	d	e	f	
37.4%	62.6%	86.6%	90.2%	88%	92%	98.2%

$$\text{주1) 일반택시 면허비} = \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체면허대수}}$$

$$\text{주2) 개인택시 면허비} = \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체면허대수}}$$

$$\text{주3) } \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}} = \left(a \times \frac{c}{e}\right) + \left(a \times \frac{d}{f}\right)$$

<표8> 인천광역시 택시 총량 산정(2015년~2019년)

현재 면허대수 (대)	현재거리 실차율	목표거리 실차율	현재시간 실차율	목표시간 실차율	현재가동률 안정적 가동률	택시총량 (대)	감차 대수 (대)
a	b	c	d	e	f		
14,186	48.3%	61.0%	31.5%	45.0%	98.2%	10,770.1	3,415.9

$$\text{주1) 택시총량} = a \times \left\{ \left(\frac{b}{c} \times 0.8\right) + \left(\frac{d}{e} \times 0.2\right) \right\} \times f$$

☞ 택시정책 선진화 방안

○ 운수종사자 근로환경 개선

- 1일 2교대를 정착할 수 있도록 근로환경 개선

- 운수종사자 보수체계 개선 : 수입금 전액관리제 보수체계 정착
- 운전자 자격제 개선 : 누적벌점제, 운전자격 취득제한 강화 등
- 운전자 교육 개선, 운전자 복지지원체계 마련 등
- 고객중심 택시서비스 개선
 - 택시운송가맹사업 활성화 : 사업다각화, 서비스평가 및 법제도 개선
 - 안심택시 서비스 : 기존 브랜드콜 사업의 연장선상에서 추진
 - 택시운전자 실명제 : 운수종사자 관리시스템 구축
 - 실효적인 승차거부 단속 및 제도 개선 : 신고체계 단순화
- 깨끗한 택시이미지 개선
 - 운수종사자 복장개선 : 회사별 규정복장 착용 의무화
 - 택시 금연 및 청결 의무화
 - 택시내부 통합안내판 제작 및 배포
- 택시 경영 합리화
 - 택시업체 적정 경영규모 조정
 - 택시업계 운송원가 검증
 - 택시 경영 및 서비스평가제 개선
- 택시 인프라 및 환경 개선
 - 인천택시정보시스템(ITMS:Incheon Taxi Information Management System) 구축
 - 택시 승강장 정비사업 추진
- 택시행정조직 확대개편
 - 교통전문직 충원으로 전문직과 행적직의 조화를 이룬 조직 구성
 - 택시정책팀(시책발굴 및 추진)과 택시관리팀(인허가 및 지도감독)으로 이원화

제3차(2015~2019년)강화군 택시총량제 산정

■ 한종학 : 교통물류연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 강화군은 자가용 자동차 증가 등으로 택시 수요는 감소 추세에 있으나, 면허제의 특성 · 개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 택시공급이 과잉되어 있음. 따라서 무분별한 택시 공급을 억제하고 적정 공급량의 안정적 유지를 통하여 택시사업의 건전한 발전 유도 필요
- 택시공급과잉에 따른 대응책으로 “택시운송사업의 발전에 관한 법률안(택시발전법)”이 통과(2013.12.31.)함에 따라 과다 공급된 택시면허 총량계획에 대한 국토교통부장관의 권한과 감차지원 근거가 마련되었음.
- 본 과업은 여객자동차운수사업법에 따라 매5년 마다 지역별 택시총량 재산정 규정에 따라 수행함. 택시총량 재산정에 따른 택시 적정공급규모(총량)산정 및 강화군 택시종합발전대책 제시를 목적으로 함.
- 이에 따라 강화군 택시 사업구역을 대상으로 기준년도(2014.2.~8.)의 택시운행실태 분석을 통해 목표연도인 2015~2019년(5년간)의 택시총량을 산정하였고 택시종합발전대책을 수립함.

❖ 택시운행실태 조사개요

- 조사표본 : 총 면허대수(197대) 중 82대¹⁷⁾(41.6%) 조사(법인 27대, 개인 55대)
 - 법인택시(2014.2.1.~2014.8.17.)¹⁸⁾ : 전 업체(2개 업체) 대상 전수조사
 - 개인택시(2014.6.1.~2014.8.17.) : 특정 제조사(금호, 이비) 미터기 장착차량 조사
- 조사방법 : 개별 택시차량에 장착된 미터기 영업자료 취득
 - 표본차량의 개별이벤트(출고~입고)별 원시데이터 : 출·입고일시, 영업시간 등
 - 일자별 운행시간 산정을 위한 엔진가동내역 조사¹⁹⁾

❖ 택시운행실태 분석결과

- 일반택시 운행실태 : 표본차량 택시운행기록자료(27대, 198일) 기반
 - 가동률(일자별 운행대수/일자별 현재면허대수의 6개월 평균²⁰⁾) : 75.0%
 - 거리실차율(6개월간 총 영업거리/6개월간 총 운행거리) : 37.4%
 - 시간실차율(6개월간 총 영업시간/6개월간 총 운행시간) : 9.7%

<표1> 강화군 일반택시 가동률 분석결과(2014.2.1.~2014.8.17. : 198일)

유효표본 운행대수	유효표본 면허대수	표본 가동률
4,010.6대 · 일	5,346.0대 · 일	75.0%

주 : 휴지차량 9대 포함시 표본가동률 : 67.6%(유효표본 면허대수 5,881대·일)

17) 표본으로 선정된 82대는 휴지차량을 제외한 차량으로 휴지차량을 포함하여 분석할 필요 있음.

- 휴지차량 대수 : 20대

- 표본 대수 : 운행차량 177대 중 82대(46.3%)

- 휴지차량 표본포함 : 휴지차량 20대 중 9대(46.3%)

18) 일반택시 모든 차량이 2014년 8월 17일 미터기 교체한 이력이 있어 교체일을 기준으로 조사기간 산정

19) 가동률 산정의 기초가 되는 총운행시간 산정시 차량의 출·입고일시 자료가 필요함. 그러나 강화군 택시는 차고지를 매일 출·입고하지 않기 때문에 엔진가동내역 분석을 통해 실제 출·입고시간을 산출하였음.

20) $\sum_{i=1}^{198} \text{일자별 운행대수} \div \sum_{i=1}^{198} \{\text{표본대수}(27\text{대}) - \text{일자별 미터기 논리적 오류발생 차량대수}\}$

〈표2〉 강화군 일반택시 실차율 분석결과(2014.2.1.~2014.8.17.)

구분	거리실차율			시간실차율		
	운행거리 (km)	영업거리 (km)	거리 실차율	운행시간 (시:분)	영업시간 (시:분)	시간 실차율
평균	133.7	50.0	37.4%	14:34	1:25	9.7%
합계	714,673.7	267,104.5		77,917:01	7,587:31	

○ 개인택시 운행실태 : 표본차량 택시운행기록자료(55대, 2개월) 기반

- 가동률(일자별 운행대수/일자별 현재면허대수의 2개월 평균²¹⁾) : 97.0%
- 거리실차율(2개월간 총 영업거리/2개월간 총 운행거리) : 37.9%
- 시간실차율(2개월간 총 영업시간/2개월간 총 운행시간) : 14.7%

〈표3〉 강화군 개인택시 가동률 분석결과(2014.6.1.~2014.8.17. : 78일)

유효표본 운행대수	유효표본 면허대수	표본 가동률
3,977.9대 · 일	4,099.0대 · 일	97.0%

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 유효표본 운행대수, 유효표본 면허대수에서 제외

〈표4〉 강화군 개인택시 실차율 분석결과(2014.6.1.~2014.8.17.)

구분	거리실차율			시간실차율		
	운행거리(km)	영업거리(km)	거리 실차율	운행시간 (시:분)	영업시간 (시:분)	시간 실차율
평균	174.2	66.0	37.9%	14:51	2:10	14.7%
합계	714,024.1	270,356.4		60,903:15	8,932:06	

주 : 미터기 논리적 오류발생 운행기록 운행거리, 영업거리, 운행시간, 영업시간에서 제외

택시 총량 산정

○ 강화군 택시 실차율

- 목표 실차율(군지역 기준) : 거리실차율 55%, 시간실차율 25%

21) $\sum_{1}^{78} \text{일자별 운행대수} \div \sum_{1}^{78} \{ \text{표본대수}(55\text{대}) - \text{일자별 미터기 논리적 오류발생 차량대수} \}$

- 현재 실차율 : 거리 실차율 37.7%, 시간 실차율 12.7%
- 강화군 택시 가동률
 - 안정적 가동률(택시 부제 기준) : 88%(부제 없음)
 - 현재가동률 : 84.6%
 - 안정적 가동률 대비 현재 가동률 : 96.1%
- 강화군 택시 총량
 - 택시총량 산정식에 의한 강화군 택시 적정대수 : 122.9대
 - 감차대수(과잉공급) : 74.1대
 - 강화군 택시 감차대수 상한²²⁾ : 39.4대(197대× 20%)

〈표5〉 강화군 현재거리 실차율(2014.2.1.~2014.8.17.)

전체면허대수 (대)	일반택시 면허대수 (대)	개인택시 면허대수 (대)	일반택시 거리실차율 (%)	개인택시 거리실차율 (%)	강화군 현재거리실차율 (%)
a	b	c	d	e	
197	80	117	37.4	37.9	37.7

$$\text{주) 강화군 현재거리실차율} = \left(d \times \frac{b}{a}\right) + \left(e \times \frac{c}{a}\right)$$

〈표6〉 강화군 현재시간 실차율(2014.2.1.~2014.8.17.)

전체면허대수 (대)	일반택시 면허대수 (대)	개인택시 면허대수 (대)	일반택시 시간실차율 (%)	개인택시 시간실차율 (%)	강화군 현재시간실차율 (%)
a	b	c	d	e	
197	80	117	9.7	14.7	12.7

$$\text{주) 강화군 현재시간실차율} = \left(d \times \frac{b}{a}\right) + \left(e \times \frac{c}{a}\right)$$

22) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」 제16조제2항에 따르면, 사업구역별 감차 규모가 전체 택시 보유대수의 20%를 넘는 경우 감차규모를 전체 택시 보유대수의 20%까지로 조정할 수 있도록 하였음.

<표7> 강화군 현재가동률(2014.2.1.~2014.8.17.)

유효표본 운행대수(대·일)			유효표본 면허대수(대·일)			강화군 현재 가동률
일반	개인	계	일반	개인	계	
4,010.6	3,977.9	7,988.5	5,346.0	4,099.0	9,445.0	84.6%

주 1 : 강화군 현재가동률 = 유효표본 총 운행대수(7,988.5)/ 유효표본 총 면허대수(9,445.0)

주 2 : 휴지차량 9대 포함시 강화군 현재가동률 = 59.0%(유효표본 총 면허대수 13,544대·일)

<표8> 강화군 안정적가동률 대비 현재 가동률(2014.2.1.~2014.8.17.)

현재가동률	안정적가동률	$\frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$
84.6%	88%	96.1%

주 : 휴지차량 9대 포함시 안정적가동률 대비 현재가동률 = 67.0%

<표9> 강화군 택시 총량 산정(2015년~2019년)

현재 면허대수 (대)	현재거리 실차율	목표거리 실차율	현재시간 실차율	목표시간 실차율	$\frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$	택시총량 (대)	감차 대수 (대)
a	b	c	d	e	f		
197	37.7%	55.0%	12.7%	25.0%	96.1%	122.9	74.1

주 1 : 택시총량 = $a \times \left\{ \left(\frac{b}{c} \times 0.8 \right) + \left(\frac{d}{e} \times 0.2 \right) \right\} \times f$

주 2 : 휴지차량 9대 포함시 택시총량 = 85.8대(111.2대 감차)

❖ 택시종합발전대책

○ 수요대응형 택시서비스

- 충청남도 서천군 : 이용수요가 적어 대중교통 서비스가 취약한 지역에 버스요금 수준으로 수요대응형 전담택시(희망택시)를 1개월 운행한 결과 보조금이 약 550만원 소요(버스운행시 연간 2억원 소요)
- 충청남도 아산군 : 대중교통 결절지역에 수요응답형 서비스(마중버스 및 마중택시)를 투입하였고 마중택시 2개 지역에 2개월간 162,800원 소요됨. 운송원가는 1개 마을당 연간 약 60만원으로 산정
- 강화군은 수요대응형 택시서비스 도입에 적합함. 강화군 벽지노선 원가를 산출하여 아산시 마중택시 원가와 비교를 통해 도입 검토 필요

○ 택시 통합콜 서비스

- 3개 콜센터를 별도로 운영중인 강화군 택시콜 서비스 통합화 방안 제시
- 택시 통합콜 서비스 구축시 문제점 제시

○ 안심택시 서비스 : 기존 브랜드콜 사업의 연장선상에서 추진

○ 택시운전자 실명제 : 운수종사자 관리시스템 구축

○ 실효적인 승차거부 단속 및 제도 개선 : 신고체계 단순화

○ 깨끗한 택시이미지 개선

- 운수종사자 복장개선 : 회사별 규정복장 착용 의무화
- 택시 금연 및 청결 의무화
- 택시내부 통합안내판 제작 및 배포

○ 택시 인프라 및 환경 개선

- 인천택시정보시스템(ITMS:Incheon Taxi Information Management System) 구축시 강화군 포함 가능하도록 노력 필요
- 택시 승강장 정비사업 추진



2014년도 연구결과 요약집

물류분야

■기본연구과제

인천지역 중소기업의 물류공동화 실태분석 및 활성화 방안 연구

■정책연구과제

준설토 투기장 제도개선 방안에 관한 연구

인천광역시 자유무역지역 활성화 및 추가지정 방안에 관한 연구

인천항 국제여객터미널 개장에 따른 크루즈산업 활성화 방안 연구

인천국제공항 거버넌스 확보를 위한 기초연구

■기획연구과제

국립해양안전체험관 인천 유치를 위한 기초연구

인천국제공항과 지역경제와의 연관에 대한 기초연구

인천지역 중소기업의 물류공동화 실태분석 및 활성화 방안 연구

■ 유주영 : 교통물류연구실 연구위원

❖ 연구배경 및 목적

- 인천시 제조기능의 대부분은 산업단지를 중심으로 집적된 중소기업들이 담당하고 있으며 상시근로자수 50인 이하 영세중소제조업체의 비중이 전체의 85%가 넘음.
- 인천지역 중소기업들은 경제성장률의 둔화, 내수침체로 인한 자금난, 판매난등의 복합적인 어려움에 처해있으며, 이들 업체들은 대부분 사업장이 협소한 관계로 보관공간 부족은 물론 생산라인의 설치에도 어려움을 겪고 있음.
- 따라서 중소제조기업의 물류관련 취약점을 개선하기 위해서는 중소제조기업간 규모의 경제, 범위의 경제 및 네트워크 효과를 도모하는 방안으로서 물류공동화 사업의 도입이 필요함.
- 물류공동화(共同化)란 물류비용 절감을 위해 물류활동에 필요한 노동력, 수송수단, 보관시설, 정보시스템, 도로, 항만, 공항 등의 물류인프라를 동종업계나 이종업계 간 공유하여 물류활동을 영위하는 것임.
- 본 연구의 목적은 다음과 같음.
- 첫째, 국내외 물류공동화사업 사례를 분석하여 인천지역 중소기업 물류공동화사업의 시사점을 도출하고, 둘째, 인천지역의 산업특성 분석 및 현재 수행중인 인천지역의 물류 공동화사업의 분석을 통하여 인천지역의 물류공동화 실태를 분석하며, 마지막으로 위의 분석 결과를 토대로 인천지역 중소기업들의 물류공동화 모델 및 활성화 방안을 제안함.

❖ 물류공동화 사례 분석 및 주요 제조산업 특성분석

- 국내사례는 중소기업 및 협동조합을 이용한 물류공동화 사례를 살펴보았음.
 - 부산조선해양기자재공업협동조합의 조선기자재 공동물류센터는 이용규모 및 수행 기능 등에서 가장 성공적인 사례임.
 - 울산시 물류공동운송사업 협동조합은 울산광역시에 소재한 현대자동차, 현대중공업 등의 협력사와 기타업체들이 2013년 설립한 협동조합으로 현재 수배송을 중심으로 사업을 진행해 나가고 있음.
- 일본의 물류공동화 사업 지원제도의 기본 단위는 해당산업의 조합으로서 지역조합, 업종조합, 사업협동조합 등 매우 다양하며 물류 공동화를 지원하기 위해 각각의 맞춤형 지원제도가 구축되어 있음.
 - 사업에 대한 직접적 지원과 함께 사업 계획단계부터 시행 후 사후평가까지 전과정에 걸친 폭넓은 지원이 이루어지고 있어 중소기업체 및 유통업체간의 물류공동화사업도 성공적으로 안정화되어 유지되고 있음.
- 인천시 주요제조산업을 도출하기 위해 인천산업단지 주요입주업체 현황과 인천제조업통계를 고려하여 조립금속산업, 기계산업, 고무플라스틱산업, 자동차산업, 전자산업 등 본 연구의 분석 대상산업을 도출하였음.
- 인천시 주요산업 관련품목의 화물기종점을 분석한 결과, 주요 발생지는 남동구, 서구, 부평구 등 산업단지지역이며, 주요 도착지는 서울, 경기, 인천 등 수도권의 비율이 대부분 80% 전후임.
 - 수도권내 도착지는 대부분 서울 강남3구와 중구, 영등포구, 경기도의 부천시, 시흥시, 안산시 등임.
 - 화물 기종점 분석결과 5개 품목이 전반적으로 비슷한 이동특성을 가지고 있으며 이동거리가 길지 않고 경기 서부 지역에 밀집해 있음.

❖ 인천시 물류공동화사업 평가분석

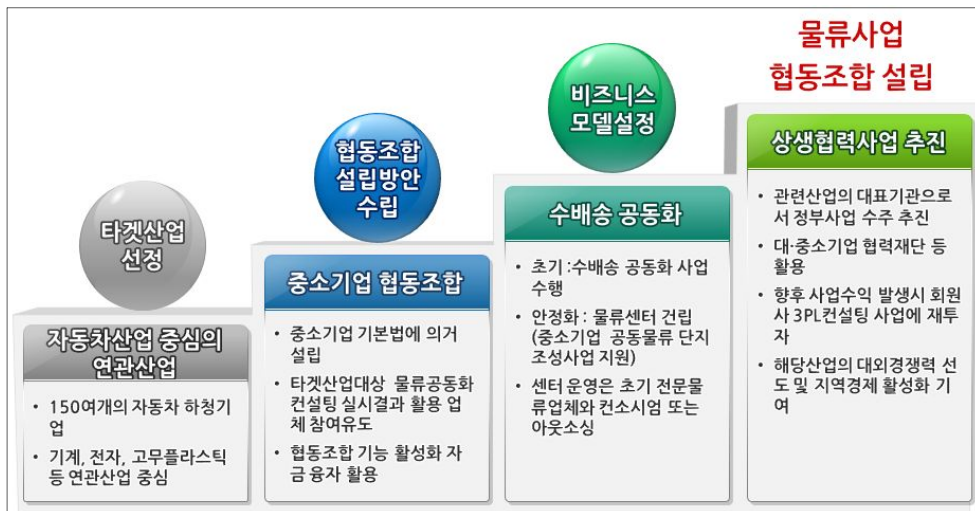
- 물류공동화사업 현황조사 결과, 현재 인천의 중소기업 물류공동화 시설은 2010년 개장한 남동공동물류센터 단 한곳으로써 중소기업을 위한 물류센터가 심각하게 부족한 실정임.
- 남동공동물류센터의 인천시 소재 중소제조기업의 이용비율은 전체의 30% 미만이며, 나머지는 서울 및 기타지역 소재 중대형 유통업체가 대부분인 실정이라 지역 내 영세 중소제조업체에게 미치는 영향은 미미함.
- 인천시에서 추진 중이거나 추진 예정인 중소제조기업 대상 물류공동화사업은 남동공동물류센터, 구조고도화 융복합물류센터, 도화 중소기업 공동물류사업 등 3개 사업이며, 남동공동물류센터를 제외한 2개 사업은 2017년 개장예정이지는 하나 도화사업은 추진계획이 불투명한 실정임.
- 따라서 현재 인천시는 향후 2017년 추가 사업 운영전까지는 물류공동화 사업현황이 개선되지 않을 전망이다.

❖ 중소기업 물류공동화사업 활성화 방안

- 연구결과 도출된 인천지역 중소기업 물류공동화사업관련 문제점은 다음과 같음.
 - 첫 번째, 인천 산업단지에 집적된 영세 중소기업대상 물류공동화 모델의 부재
 - 두 번째, 영세 중소기업의 물류공동화에 대한 무관심
 - 세 번째, 확실적인 물류공동화 사업 지원정책
 - 네 번째, 물류공동화사업의 대부분이 정부주도, 공공주도의 사업형태
- 본 연구에서 제안하는 중소기업 물류공동화 방안은 다음과 같음.
 - 수배송 공동화 방안
 - 영세 중소기업들이 보관 보다 수배송 공동화를 선호하므로 이를 위하여 유사한

운송특성, 기종점, 목적 등을 가진 동종 또는 이종 업체군이 필요하며, 현재 운영 중인 협동조합 및 협회 및 해당산업단지 입주자 대표회의 등이 수배송 공동화 사업의 추진동력이 될 수 있음.

- 신규협동조합을 이용한 수배송 공동화 모델
 - 인천시에 공동물류사업 협동조합을 설립하기 위해서는 먼저 타겟산업을 선정하고, 선정된 산업을 중심으로 설립 방안 및 비즈니스모델을 수립하며, 이를 이용하여 참여업체를 모집하고, 협동조합 설립절차를 거쳐 최종적으로 완성됨.
 - 타겟산업 : 자동차산업을 중심으로 한 기계, 전자, 고무 플라스틱 산업
 - 중소기업 기본법에 의해 중소기업 협동조합 설립
 - 수배송 공동화부터 시행 후 사업이 안정화단계에 들어서면 공동물류센터를 활용한 추가적인 공동화 사업 시행



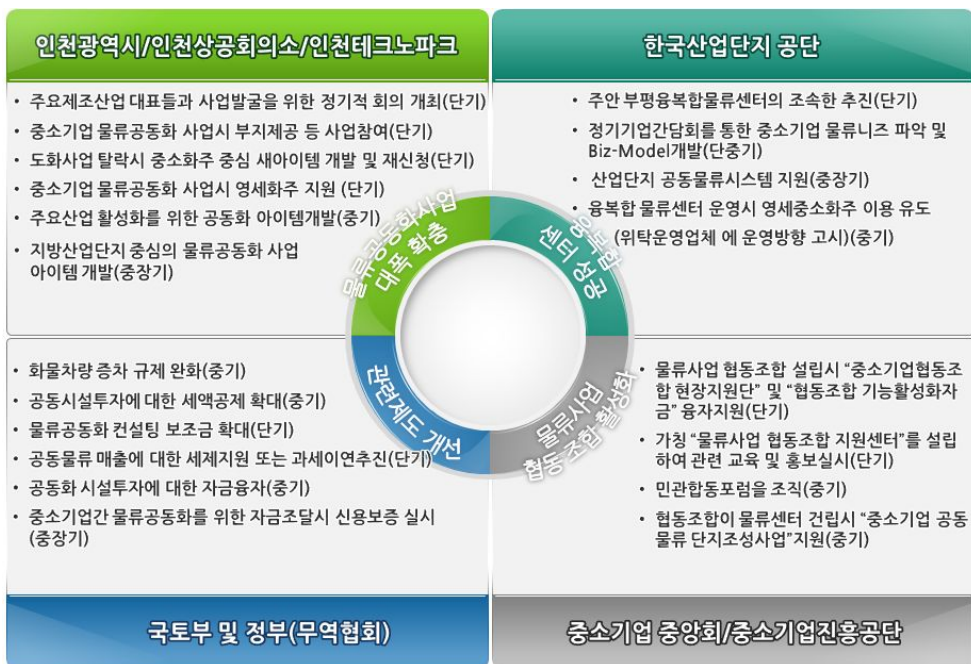
<그림1> 인천시 공동물류사업 협동조합 설립방안

○ 물류공동화 관련 법·제도 개선 방안은 다음과 같음.

<표 1> 물류공동화 관련 지원제도 개관

재무적 지원		기업활동 지원	
세제 지원	• 공동물류 매출에 대한 세제지원 또는 과세이연추진 • 공동시설투자에 대한 세액공제 확대	자격 특례	• 공공물류시설 사업자 및 입주기업 선정시 중소기업 조합 등을 우대 • 정부발주사업 입찰 참가시 우대 • 공동물류 공공지원 사업시 우대
보조금 지급	• 정보시스템 및 시설투자 보조금 지급 • 물류공동화 컨설팅 보조금 지급		
금융 지원	• 공동화 시설투자에 대한 자금융자		
신용 보증	• 중소기업간 물류공동화를 위한 자금조달시 신용보증 실시	요금 특례	• 공공물류시설 임대료 인하 • 전기세 등 공공요금 이하

○ 관련 주체별 추진방안은 다음과 같음.



<그림2> 주체별 추진방안

❖ 결론 및 정책제언

- 본 연구는 인천지역 중소기업의 물류경쟁력 향상방안으로 물류공동화사업을 제안하였으며, 특히 제조기업간 결성된 협동조합을 주축으로 수배송공동화 중심 물류공동화 방안을 제시하였음.
- 인천시의 성공적인 중소기업 물류공동화사업 추진을 위한 몇 가지 정책제언은 다음과 같음.
 - 첫 번째는 수배송 공동화 사업의 추진이며, 두 번째는 도화 중소기업 공동물류지원사업의 성공적인 추진이며, 만약 도화 중소기업 공동물류 지원사업이 평가에서 탈락할 경우, 중소기업 물류공동화를 위한 다른 형태의 사업신청이 필요하며 세 번째는, 중소기업 물류공동화를 위한 지방정부의 적극적인 지원과 향후 물류사업 관련 협동조합 설립 시, 사업의 조기 안정화를 위한 지방정부의 지원이 필요함.

준설토 투기장 제도개선 방안에 관한 연구

■ 김운수 : 교통물류연구실 연구위원

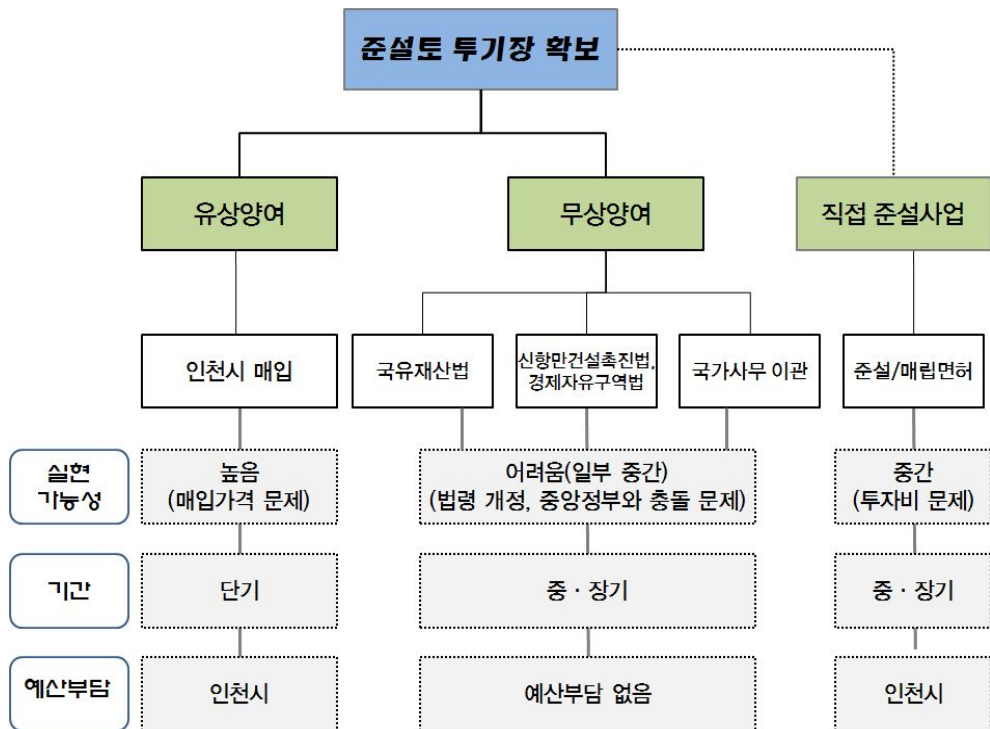
❖ 연구개요

- 기존 투기장 조성 후 항만 배후시설 및 물류단지 등 항만관련시설의 용도로 사용하여 이해관계가 발생하지 않았으나, 최근 항만 관련시설 사용이 아닌 관광, 상업 시설 용도로 사용되어 마찰 증대
 - 영종도 준설토 투기장 재개발사업을 진행하면서 개발계획 및 활용방안 등 계획수립 단계에서 인천시 의견이 반영문제와 항만의 지원시설은 전혀 없고 관광·위락·유원지시설 등으로 잡혀 있어 지자체와 공유할 수 있는 방안으로 지역에서 항로 및 부두준설로 인해 조성된 땅인 만큼 준설토 투기장의 소유권 확보 필요성 제기
- 본 연구는 항만구역의 연안환경 훼손, 항로준설 등 준설토 투기를 목적으로 형성된 토지지분 획득 논리로 공유수면매립의 토지소유권 문제에 대한 인천시의 역할을 강화를 목적으로 수행하였음

❖ 연구결과 요약 및 활성화 방안

- 인천항은 2001~2012년 동안 개발준설, 항로준설 및 유지준설 등으로 79,794천 m^3 의 준설토가 발생되었고, 경인항 7,956천 m^3 을 합하면 87,750천 m^3 의 준설토를 매립 처리하여 토지로 조성하고 있음.

- 인천항 준설량은 인천항 권역별로 다소 차이는 있지만 전역에 걸쳐 10cm/년 이상 퇴적됨에 따라 이에 대한 준설필요성으로 연간 5,769천m³의 준설량이 발생될 것임. 이는 2050년까지 2억1,751만m³에 달해 향후 추가적인 준설토 투기장의 확보가 가능함
- 준설토 투기장은 국유재산으로 국유재산법상 지자체에 무상으로 넘겨줄 수 있는 법적 근거가 없는 게 현실임. 과거 경남도에서 부산신항의 웅동지구 준설토 투기장 소유권 이전에 대한 노력을 하였지만 결국 토지매입을 통해 부지를 확보하였음.
- 준설토 투기장의 소유권 확보를 위한 방법에는 직접 매입하는 방법과 국유재산으로 무상양여가 가능하도록 하는 방안이 있으나, 현실적으로 무상양여는 다양한 법률의 개정 없이는 매우 힘든 과정임
- 정부에서는 국유재산 무상양여와 관련하여 직접공용 또는 공공용으로 사용하는 것 이외는 현실적으로 그 대상이 매우 제한적이며, 특례제한 역시 2011년 이후 강화되고 있음.



- 인천시는 준설토 처리를 위해 주변해역에 별도의 준설토 투기장을 설치함으로 인해 갯벌훼손 및 감소, 해양생물서식지가 훼손되고 주변 해양환경의 악화를 야기시킴으로 인해 형성된 투기장 일부를 지역에 환원시키는 요구는 어느 정도 가능한 논리임
- 재원부문에 있어 현재 비관리청공사를 시행하면 투자비만큼 보존하는 것을 국가도 항로준설비용만큼의 귀속하고 나머지를 지방정부와 공유하는 방안도 고려해 볼 수 있으며, 나아가 인천시가 항로준설에 참여하여 지방정부의 역할을 강화하는 차원에서 일정지분을 획득할 수 있는 방안 고려
- 공유수면매립, 준설 등 자연환경훼손에 대한 복원비용의 보조 성격 내지는 지자체와의 이익공유 차원에서 적용
- 향후 신규 투기장지정 계획 시 지자체장과는 협의사항 내용을 좀 더 구속력을 지닌 합의로 또는 지정고시를 현재 해수부장관에서 시도지사와 공유하는 방안으로 추진 변경 필요

인천광역시 자유무역지역 활성화 및 추가지정 방안에 관한 연구

■ 김운수 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 인천시 자유무역지역은 공항 배후지역, 항만과 그 배후지역을 중심으로 지정되었으나, 항만형 자유무역지역에서 지정효과 미비 및 관리운영 문제의 발생으로 일부 해제지역이 발생하는 등 자유무역지역 지정에 대한 찬반논란이 나타남
- 인천시의 지역의 항만 및 공항 배후지 자유무역지역 지정 운영과 관련하여 운영상 문제점을 발굴하고 보안대책을 마련함으로써, 향후 배후지역을 활용한 추가지정의 방향성을 제기를 통해 인천시 차원의 정책판단 기초자료 제공을 목적으로 함

✦ 현황 및 문제점

- 우리나라 자유무역지역은 산업단지형 7곳과 국제물류형 6곳에 총 32,400천㎡가 지정되어 있음.
 - 산업단지형은 현재 7개 자유무역지역에 6,512천㎡를 지정·운영하고 있으며, 174개 업체가 현재 가동 중이며, 고용인력은 10,681명에 이름.
 - 국제물류형 자유무역지역에는 국제물류의 관문지역인 항만과 공항지역 그리고 그 배후단지에 부산항, 광양항, 인천항을 비롯하여 6곳에 지정되어 있음
- 인천항 자유무역지역은 초기 인천 내항 및 남항 등 부두중심지역을 지정되고, 4부

두 배후지역 467천㎡가 확대되고 2,014천㎡가 지정되어 있음.

- 그러나 4부두 배후지역은 87%가 사유지이며, 기존에 보세창고, 사이로, 컨테이너 CY 등 이미 보세구역으로 설정되어 있어 실질적인 자유무역지역의 실효성이 없게 됨에 따라 2013년 2월 동 지역이 해제됨
- 자유무역지역은 산업단지에서의 수출자유지역과 공항 및 항만지역에서의 항만배후 단지의 관세자유지역을 2002년 자유무역지역으로 통합되면서 자유무역지역의 명칭을 사용
 - 항만형 자유무역지역은 태생부터 컨테이너터미널, 일반부두, 보세창고 위주로 설정되어 추가적인 물동량 창출이 발생되지 않는 지역에 지정되었음
 - 입주업체 및 운영에 관련해서도 자유무역지역 지정의 본래 목적과는 달리 항만형 자유무역지역의 입주업체들은 수출보다는 수입 또는 내수위주의 단순 보관 및 창고 업종이 주를 이루고 있음
- 아시아권 자유무역지역은 경제 활성화 및 외자유치를 위해 다양한 투자인센티브, 자유무역지역 등의 설치를 통한 기업활동 보장 등이 지속적으로 증가하는 추세에 있음.

❖ 자유무역지역 활성화 및 지정방향

- 항만, 공항으로 물류 및 제조활동이 통합되는 추세에서 제조기능이 제대로 가동되지 않고는 물동량 창출이 어려움. 해외사례에서 특구의 발전단계처럼 경제효과와 고용, 물동량 창출을 이루기 위해서는 제조와 물류기능이 통합되는 복합형 항만자유무역지역으로의 개발 필요
- 자유무역지역 확장대상지역에서 접근성, 부지여건, 사업추진 난이도 및 향후 파급효과 등을 고려하면, 신항 배후단지에서 복합형 항만자유무역지역으로 가장 적절함.
 - 생산중심의 산업단지로서의 기능과 물류기능, 상업 및 유통 기능, 나아가 도시기능까지 복합적으로 수행할 수 있는 지역이어야 함
- 자유무역지역의 활성화를 위해서는 신규로 지정될 자유무역지역은 제조업 유치가

수월하고, 경쟁력 있는 임대료를 가질 수 있는 지역으로 지정해야 함을 위해서는 입주업체의 선정 및 저렴한 임대료 정책이 필수적임

- 인천항의 사유지 지정에 대한 실패를 거울삼아 후보지에 대한 조사와 지정 시 파급효과, 물동량, 고용효과 등에 대해 보다 엄격하게 적용
- 고용효과와 부가가치 높은 제조기업, 국내유턴 기업 등의 유치를 위해서는 저렴한 임대료 정책이 있어야 함
- 제조형 기업의 경우 상위법에서 제한하고 있는 배후단지 임대면적 150천㎡의 면적 제한을 완화할 필요가 있음.

인천항 국제여객터미널 개장에 따른 크루즈산업 활성화 방안 연구

■ 김운수 : 교통물류연구실 연구위원

■ 조혜정 : 도시경영연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 인천항 국제여객터미널의 크루즈 전용부두는 2016년 12월에 완공할 예정임에 따라 현재 급증하고 있는 크루즈 관광객의 원활한 유치와 보다 많은 관광객에 원활한 서비스를 제공할 수 있는 다양한 준비과정이 필요함에 따라 본 과업을 추진함.
- 인천광역시 차원에서 인천항의 크루즈산업을 활성화시키기 위해 선제적으로 대응해야 할 방안과 세부 실천과제에 대한 검토를 통해 인천시 차원의 정책판단 기초 자료 제공을 목적으로 수행함.

✦ 연구결과 요약 및 활성화 방안

- 현재 아시아를 중심으로 급속하게 증가하고 있는 크루즈 산업은 고부가가치 융복합산업으로 범정부차원의 활성화 정책을 수립하고 있으며, 부산, 제주 등 지자체 차원에서도 크루즈 관광객 유치를 위한 다각적인 정책대응을 하고 있는 실정임.
- 인천항의 크루즈 산업 발전을 위해서는 기본적인 항만 인프라 구비를 바탕으로 한 모항 추진이 이루어져야 하며, 이를 위해 단계적 관점에서 기반시설 및 관광분야 대응이 필요한 것으로 판단됨.
- 크루즈 모항이 되기 위해서는 크루즈 전용선석과 전용터미널의 건설로 항만 화물

기능과 크루즈의 관광기능을 분리하며, 원활한 수속 및 편리한 승객서비스를 제공해야함.

- 또한 크루즈선박의 대형화에 따른 현재 선석의 확장 및 추가 크루즈 선석의 확보로 원활한 접안시설 정비가 아울러 필요
 - 승객 상하차 편의를 위한 시설 구비와 다양한 편의시설 및 선박 지원서비스 체계를 구축하여야 함. 이를 위해서는 주기적인 항만지원산업 실태 및 모니터링의 지속적인 과정이 수반되어야 함
- 인천항 국제여객터미널의 크루즈 전용부두가 2016년 12월 완공 예정에 있으며, 인천시, 인천항만공사, 인천도시공사가 협력하여 크루즈 관광 활성화 정책을 추진하고 있음.
- 신포시장, 송도 지역 쇼핑센터를 중심으로 승무원대상 할인쿠폰 및 셔틀버스 지원 등의 마케팅 활동을 펼치고 있으며, 크루즈 관계자 팸투어 실시, 크루즈 관광객 유치에 위한 인센티브 제공 등의 홍보 마케팅 활동과 크루즈 홍보물 제작, 입항 환영행사, 편의 서비스 제공 등의 노력을 기울이고 있음,
- 현재 기항지 중심의 인천항 크루즈 관광을 단계적으로 모항으로서의 역할을 할 수 있도록 관광객 유치를 위한 체계적인 준비가 필요함.
- 단기적으로는 기항지 크루즈 관광상품의 확대 및 마케팅을 강화하고 중장기적으로는 모항 추진을 위한 배후지역 연계 상품 개발 및 수용여건 개선이 필요함.
 - 인천항 크루즈 관광객의 94% 이상인 중국 크루즈 관광객을 위한 쇼핑과 한류문화 콘텐츠를 연계한 상품 개발로 서울 중심의 크루즈 시장을 인천 체류로 변화시킬 필요가 있음. 전통시장과 연계한 체험형 상품 개발로 지역 내 소비를 유도하는 전략이 필요함.
 - 승무원 시장 특화를 위한 쇼핑 및 유통업체와 연계한 셔틀버스 노선의 다양화와 대중교통 접근 가능한 관광지에 대한 홍보 강화가 필요하며, 섬, 아시아 누들타운 등 지역의 자원과 연계한 체험형 특화상품 개발과 함께 여름에 집중된 수요 분산을 위한 이벤트, 공연 등과의 연계상품 개발이 필요함.

❖ 정책제언

- 크루즈 산업 활성화를 위한 다양한 정책을 입안·추진하기 위해서는 현재의 12개 주요기관의 협의체인 ‘인천항 정부 기관장 협의회’의 유명무실한 기능을 실무자가 참여하는 실무협의회로 전환될 필요가 있으며, 동 실무협의회에는 업계의 참여 내지는 의견수렴 기능까지 감안하여야 함
- 기존 크루즈 통계자료에 있어 관련 기관별로 제공되고 있는 크루즈 통계의 기준 및 수집방식이 상이하여 일관성 있는 크루즈 통계 집계 필요
- 크루즈산업 육성 및 지원에 관한 법률안이 통과되면 지자체 차원에서도 크루즈산업 육성 종합계획 수립 또한 크루즈산업과 관련한 조사·연구사업의 지원을 지속적으로 펼칠 필요가 있어 이에 대한 대비가 필요

인천국제공항 거버넌스 확보를 위한 기초연구

■ 유주영 : 교통물류연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 인천시가 적극적으로 공항과 지역의 발전을 연계하고 정부와 민간 이해관계자와 중간자 역할을 수행하기 위해서는 인천공항공사의 거버넌스에 참여해야하며 더 늦기 전에 인천국제공항공사의 거버넌스 확보를 위한 기초 조사 및 연구를 수행해야함.
- 따라서, 본 연구는 공항거버넌스와 인천국제공항의 거버넌스 현황을 검토하고, 국내외 주요 공항의 거버넌스 사례를 검토함으로써 향후 인천시와 인천국제공항공사의 거버넌스 연계방안을 마련하기 위한 기초자료를 제공하는 것을 목적으로 함.
- 본 연구는 공항과 지방정부의 거버넌스 연계에 포커스를 두고 사례를 수집한 첫 사례로서 의의가 있으나 관련 선행 연구가 많지 않고 연구자원의 한계상 주요 공항의 지방정부 참여형태에 대한 조사를 집중적으로 실시하였음.
 - 또한 거버넌스 개념은 학문 분야별, 범위별, 대상별 다양한 의미를 가지고 있지만 본 연구는 개념적인 정의 검토보다 거버넌스의 범위를 한정하고 기능에 포커스를 두고 진행한 것이 본 연구의 한계임.

✦ 거버넌스와 공항거버넌스

- governance(거버넌스)는 사회 내 다양한 기관이 자율성을 지니면서 함께 국정운

영에 참여하는 변화 통치 방식을 말하며, 다양한 행위자가 통치에 참여·협력하는 점을 강조해 '협치'라고도 함.

- 오늘날의 행정이 시장화, 분권화, 네트워크화, 기업화, 국제화를 지향하고 있기 때문에 기존의 행정 이외에 민간 부문과 시민사회를 포함하는 다양한 구성원 사이의 네트워크를 강조한다는 점에서 생겨난 용어임²³⁾.
- 거버넌스와 관련한 개념은 개별 학문 분야의 특성과 관심 영역에 따라 다양하게 정의되고, 이론적으로도 다양하게 해석되고 있으며 우리말로 번역하는 데도 합의된 용어를 찾기 어려우며 연구자의 학문적 배경과 관점에 따라서도 강조되는 부분이 다르게 나타나고 있음.
- 공항 거버넌스란 좁은 의미로서 공항의 지배구조 및 소유구조이며, 넓은 의미로서 공항과 공항지역의 개발 및 운영의 활성화를 위하여 국가, 공사, 지방정부, 시민사회, 관련 사업자 등 공항의 다양한 주체들 간의 네트워크를 통한 파트너십을 형성해 공항운영에 참여하며 공항 발전 및 지역발전을 모색해 나가는 공항지역 거버넌스로서 그 의미를 확장할 수 있음.
- 본 연구는 좁은의미의 공항거버넌스와 공항지역 거버넌스를 포함하여 공항거버넌스로 정의하고 3장의 사례에서는 각각의 유형별로 사례를 검토함.

❖ 국내외 주요공항의 거버넌스 분석

- 지역별, 운영주체별, 소유주체별로 세계의 주요공항의 거버넌스 및 공항지역의 거버넌스 현황을 살펴본 결과, 세계의 주요공항들은 지방정부를 포함한 다양한 관련 주체들과 거버넌스를 조직하여 공항의 개발 및 운영, 공항도시의 개발 등에 활용하고 있음.
- 공항거버넌스에 참여하는 가장 직접적인 방법은 의사결정기구인 이사회, 감사회 등에 참여하는 방안으로, 일정비율을 후보 추천권을 거버넌스 이해관계자들에게 부여하는 사례가 있음.

23) 김석준 (2000), 한국 국가재창조와 뉴거버넌스

- 그러나 대부분의 경우 후보 추천 주체가 공항운영사에 지분이 있는 경우만 해당되므로 100% 민영화 된 공항 및 100% 정부소유인 공항에서는 그 사례를 찾기가 어려움.
 - 본 방안의 장점은 의사결정기구에 직접 참여함으로써 직접적 의사표현 및 반영이 가능함.
 - 단점은 의사결정기구에 참여하기 위해서는 공항운영사의 지분획득이 전제되므로 공항소유기관과의 협의 및 많은 규모의 제원이 필요함.
- 공항거버넌스에 간접적으로 참여하는 방법은 다양한 형태의 협의회를 통하여 참여하는 경우이며, 협의회 주체가 공항인 경우와 지방정부인 경우, 또는 환경, 경제 등 공항 관련 다양한 주체들이 주도하는 경우로 분류할 수 있음.
- 장점은 지방정부를 포함한 폭넓은 이해관계자의 참여가 가능하고 다양한 목적의 협의회 조직 및 운영이 가능하므로 공항에 대한 다각적인 접근이 가능함.
 - 단점은 협의회 구성 당사자 간의 협의를 전제되어야하므로 민감하거나 거시적인 문제의 경우 협의를 도출하는데 어려움이 있으며, 협의결과가 법적인 구속력이 없으므로 공항운영에 직접적인 영향을 미치지 못할 가능성이 존재함.

인천광역시의 인천국제공항공사 거버넌스 연계 기본구상

- 인천광역시가 현재 상황에서 인천국제공항관련 거버넌스와 연계할 수 있는 중·단기방안은 협의회 형태의 의사협의기구 조직이며 본 연구는 3가지 형태의 협의기구 구성을 제안함.

■ 대표자 협의기구

- 첫 번째는 의사결정력과 실행력을 겸비한 대표자 협의기구설립으로 국토교통부, 인천시, 공항공사로 구성하며 기능은 공항개발, 공항도시개발, 공항 주변환경 관련 사항 등 개발주체로서 현안문제에 대하여 협의하고 해결하는 기능을 수행함.
- 협의회의 주체는 공항공사 또는 국토교통부가 담당하고 연 2회 회의를 추진해야

하며, 초반에는 공항공사와 2자 협의기구로 운영 후 향후 운영이 안정되면 국토부와 협의하여 3자 협의기구로 구성해야함.

■ 지역사회·항공협의기구

- 두 번째는 지역사회·항공협의기구로서 지자체가 중심이 되어 지역시민단체, 공항공사, 국적항공사, 중앙정부 등으로 구성함.
- 협의기구의 기능은 공항과 관련한 계획, 개발, 환경, 사회공헌 등의 문제를 폭넓게 협의하는 포럼형식의 행사를 주기적으로 개최하여 다양한 이해관계자들의 의견을 제시하고 이와 함께 공항에 대한 지역사회의 관심과 참여를 유도하는 것임.

■ IAA(Incheon Airport Area)

- 세 번째는 항공도시의 효율적인 개발과 안정적인 자금조달, 중복투자방지, 공항과의 유기적인 개발 등을 위해 지방정부, 공항공사, 인천경제자유구역청, 은행, 부동산 개발회사 등을 포함한 지역 활성화 협의기구의 설립이 필요함.
- 가칭 IAA(Incheon Airport Area)는 인천국제공항 주변지역과 송도국제도시 등을 국제적인 비즈니스단지로 만들기 위해서는 해당지역에 통합적인 브랜드를 부여하고 다음과 같은 기능을 함.
 - 인천국제공항 공항도시에 관심 있는 기업들에게 원스톱 단일 컨택포인트 제공.
 - 이 지역에 관심 있는 국제기업들을 대상으로 다양한 규모의 부지와 옵션들을 소개.
 - 인천국제공항 공항도시의 마케팅.
 - 한국 및 동북아 비즈니스의 착수 컨설팅
 - 투자기업에게 IAA의 네트워크 소개
- IAA를 활용하면 현재 인천국제공항공사와 인천경제자유구역청으로 이원화되어 수행중인 인천국제공항공사 주변 항공도시와 송도국제도시, 영종하늘도시의 기업유치 마케팅을 협업관계를 이용하여 효과적으로 수행할 수 있을 것으로 예상됨.

국립해양안전체험관 인천 유치를 위한 기초연구

■ 유주영 : 교통물류연구실 연구위원

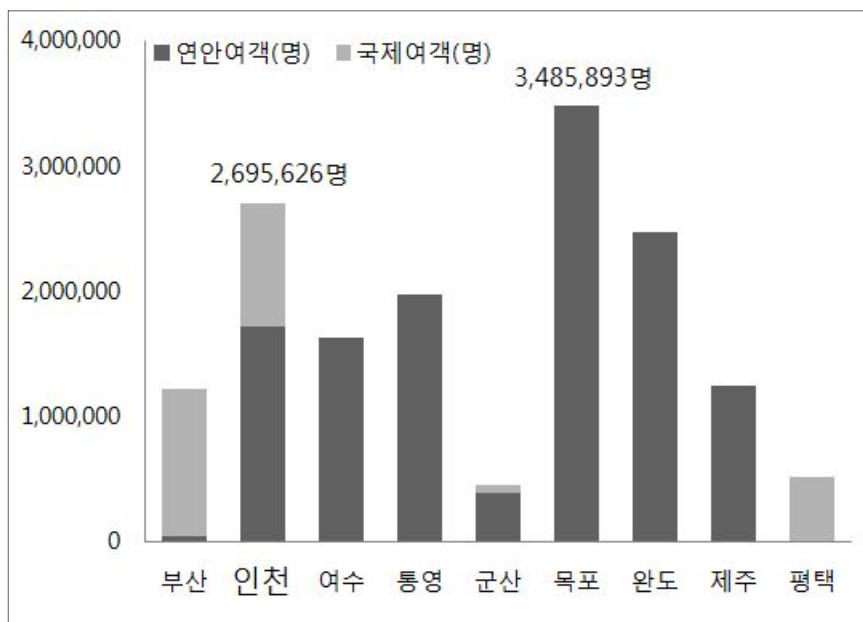
✦ 연구개요

- 정부는 국립해양안전체험관 건립을 통하여 전국민 및 청소년 등을 대상으로 하는 해양안전 훈련 및 각종 교육을 통하여 해양안전의식을 제고하고, 향후 국가발전의 큰 축을 담당할 해양 분야에 대한 친 해양마인드 제고를 위해 체험관 건립사업을 추진하고 있음.
- 인천시는 10개의 국제 카페리 노선과 13개의 연안항로가 개설되어 있으며, 이를 통해 연간 국제여객 91.8만 명, 연안여객 178.2만 명이 이용하는 해상교통 및 관광의 중심지임에도 불구하고 해양안전과 관련된 교육 및 체험을 담당할 시설이 없어 해양안전체험관 건립에 대한 필요성이 증가되고 있음.
- 따라서 본 연구의 목적은 국립해양안전체험관을 인천시에 유치하기 위하여 인천 관련 현황을 살펴보고, 국내외 체험관 사례검토를 통하여 인천시에 해양안전체험관 건립을 위한 기본방안을 도출하는 것임.

✦ 국립해양안전체험관 유치를 위한 인천시 환경 검토

- 국내 해양사고 발생 현황을 검토한 결과, 최근 5년간 여객선 사고는 연평균 26.6% 씩 증가하는 추세이고, 이로 인한 인명피해도 연간 2.1% 씩 증가하는 추세임.

- 해양사고 지역 검토결과, 전국 개항 및 진입수로에서 발생하는 사고의 약 11.1%~39.1%가 인천 수역에서 발생하고 있으며, 전체 영해에서 발생하는 사고 중 49.1% 서해에서 발생하고 있어 이에 대한 대책이 시급함.
- 인천항은 국제여객터미널과 연안여객터미널을 통해 연간 국제여객 91.8만 명, 연안여객 178.2만 명이 이용하는 서해안 해상교통 및 관광의 중심지이며 국내에서 두 번째로 이용객이 많은 항으로서, 인천지역에 해양안전과 관련된 교육 및 체험을 담당할 해양안전체험관 건립이 시급한 실정임.
- 지역 내에 종합안전체험관에 없고, 안전교육인원 분석결과, 전체 시민 중 안전교육 이수 인원비율이 전국 지자체중 2번째로 낮으며, 전국평균과의 차이도 큰 것으로 나타나 인천시 시민이 제공받는 안전교육의 질과 양이 전반적으로 낮은 것으로 분석되었음.



자료 : 해운조합 통계 및 인천항만공사, 부산항만공사, 경기평택항만공사 통계

<그림> 주요항 연안·국외 여객규모 현황(2012)

- 인천광역시에는 강화도, 백령도, 대청도, 영흥도, 덕적도, 굴업도 등 크고 작은 148개(유인도 38개, 무인도 110개) 섬들이 산재해 있고 무역항 2개, 연안항 2개, 국가어항 5개, 지방어항 15개, 어촌정주어항 31개항 및 소규모어항 39개 등 총 94개항을 보유하고 있는 수도권에서 가장 가까운 해양도시임.

국내외 해양안전체험관 사례분석

■ 국내사례

- 국내 해양안전체험 관련 시설을 조사한 결과, 해양안전체험만을 위한 상시체험관은 현재 국내에 없으며, 소방방재청에서 운영 중인 전국 4개 체험관은 약 20여종의 지진, 화재, 풍수해 등 다양한 체험을 제공하나 대부분 육상안전체험 위주로 구성되어 있고, 해양안전체험을 제공하는 체험관은 단 한곳도 없음.
- 해양박물관, 해양과학관 등 해양문화시설 중 일부 시설은 해양안전체험 및 해양생태체험을 제공하고 있으므로 국내 해양문화시설의 운영현황을 조사하였음.
- 국립영덕청소년해양환경체험센터는 국내 대표적인 해양환경체험시설로서 해양탐사, 해양안전훈련, 극지연구, 선박·항해로 구성된 해양환경체험관과 숙박시설, 연수시설 등 다양한 활동시설을 갖추고 있어, 청소년들이 해양의 소중함을 인식하고 창의적이고 도전적인 인재로 성장할 수 있도록 미래 해양기술 등 다양한 체험을 제공하고 있음.

■ 국외사례

- 일본의 해양안전체험관련 시설 조사를 위해 일본에서 전국적으로 144개 운영 중인 방재센터 사례를 검토하였음.
- 일본 전역에 있는 방재시설은 지역의 재난 특성별로 체험시설이 나누어져 있으며, 대도시는 지진으로 인한 건물 붕괴 및 화재에 대비한 재난교육 위주로 진행되고 있고 지방으로 갈수록 화산, 화학단지 등 각 지역별 재난에 대한 특성화된 체험시설로 이루어져 있음.
- 따라서 일본도 우리나라와 같이 육상중심 특히 지진중심의 방재교육이 이루어지고

있으며 해양안전체험만을 위한 시설운영사례는 찾아보기가 어려움.

- 재난·재해에 대비한 체험형 시민방재센터의 설치 및 운영이 전국적으로 이루어지고 있으며, 교육과 훈련 중심의 시민방재센터 기능과 함께 광역 방재센터, 정보관제센터, 소방시설, 연구시설, 자료보관시설, 전문인력 교육기능 및 재해 발생시 인력 투입기능 등 재해관련 기능이 복합적으로 구성되어 있음.

✧ 국립해양안전체험관 기본 구상

- 해양안전체험은 선박안전체험관, 수상생존체험관 등으로 구성하고 이와 함께 고층 화재, 지진, 지하철 등 육상안전 관련 체험 시설을 육상안전체험관으로 구성하여 포함함으로써 육상안전체험 전용시설이 전무한 인천시의 상황을 보완함.
- 어린이 전용 해양안전체험관을 별도로 구성함으로써 시설 이용연령대를 차별화 하여 다양한 연령대의 이용을 유도하는 동시에 전문적인 체험이 될 수 있도록 커리큘럼을 구성해야 함.
- 건립지역이 인천내항 및 월미도 지역과 인접할 경우, 월미도 유람선 등과 함께 패키지 판매 또는 해양안전체험관 이용 시 승선권 할인혜택 등의 연계운영을 통해 인천 해상관광의 활성화를 동시에 추진.
- 청소년 및 일반인을 대상으로 이용고객층을 설정하되, 학교, 회사, 가족 등 단체이용객 등을 타겟으로 1박2일, 2박3일의 체험교육 코스를 운영하여 체험교육의 다양화, 전문화 추구.

<표> 인천시 해양안전체험관 기본구상

구분	세부내용
시설컨셉	국내 유일의 해양안전체험전문 시설이며 일부 육상안전체험시설 추가
시설 구성	선박안전체험관, 수상생존체험관, 어린이전용해양안전체험관, 육상안전체험관(고층 화재, 지진, 지하철), 4D영상관, 전시관, 건물외부에는 어린이안전놀이터
이용 대상	영유아를 포함한 초·중·고생 및 성인
건립위치	인천 내항재개발 지역 또는 송도국제도시
시설규모	부지규모 10,000㎡내외 연면적 7,000㎡-8,000㎡내외
운영방식	국가 운영
운영인력	전문경력을 소유한, 승선전문가, 관련자격증 소유자, 소방전문가
소요시간	체험관 별로 1시간에서 3시간 까지 차이를 두어 교육의 전문성과 시설의 이용율을 높임
운영 프로그램	1회성 체험프로그램 운영과 함께 학교, 회사, 가족 등 단체이용객 등을 타겟으로 1박2일, 2박3일의 체험교육 코스를 운영하여 체험교육의 다양화, 전문화 추구

인천국제공항과 지역경제와의 연관에 대한 기초연구

■ 유주영 : 교통물류연구실 연구위원

■ 조승현 : 지역경제연구실 연구위원

✦ 연구배경 및 목적

- 인천국제공항은 인천시의 성장과 발전에 막대한 영향을 미치는 사회기반시설로서 공항의 사회경제적인 파급효과가 인천지역경제에 비중 있게 나타나고 있으며 이는 인천의 도시경쟁력을 제고하는데 주요 추진동력이 되고 있음.
- 인천은 경제자유구역을 중심으로 국내외 글로벌기업을 포함한 강소기업들을 유치하고자 노력하고 있으며, 인천을 선택한 기업들의 주요 원인 중에 하나는 인천국제공항 이용의 편리성 등인 것으로 나타났음.
- 이렇게 인천국제공항이 인천시의 발전전략에 중요축을 담당하고 있으나 구체적으로 인천공항이 인천지역에 미치는 경제적 파급효과에 대한 연구는 거의 이루어지지 않고 있는 실정임.
- 본 연구는 인천국제공항이 지역경제에 다양하고 비중 있는 영향을 줄 것이라는 추정에도 불구하고 관련 실증 분석이 미흡하다는 인식으로부터 시작되었음.
- 본 연구는 인천국제공항과 인천지역의 연관성을 공항관련 직간접산업, 지역고용 기여, 지역개발에 중점을 두고 분석하였음.

✧ 인천국제공항 현황

- 인천국제공항 현황과 공항관련 환경변화에 대하여 개관하였음.
 - 인천국제공항은 2001년 개장이후 이용객 및 환승객이 전반적으로 증가하고 있으나 환승비율은 2009년 18.5%를 기록한 이후 감소하여 2013년 17.2%, 처리화물은 최근 4년간 감소추세를 나타내고 있는데 환적화물 비율 또한 2007년 50.1%에서 지속적으로 하락하여 2013년 42.9%를 기록함.
- 인천국제공항공사는 공항 관련 직접 관련산업인 공항운영업의 주체로 공항개항 3주년인 2004년부터 10년동안 2조 7,023억 원의 순이익을 기록하였음.
 - 그러나 수익원천이 임대사업에 집중해 있고 복합도시개발등의 실적이 부진한 상황임.

✧ 인천국제공항과 인천지역 경제의 관련성

- 본 연구는 공항이 산업에 미치는 직접적이거나 간접적인 영향과 일자리와 지역개발을 포함하는 지역경제 효과로 나누어 분석하였음.
 - 공항관련 산업에 대한 직접효과는 공항의 운영과 직접적으로 연관되는 활동에 따라 발생하는 효과로 공항운영업, 항공운송업, 항공운수보조서비스업을 대상으로 매출, 수입, 고용항목을 중심으로 분석하고 공항도소매업은 자료 구득이 어려워 제외함.
 - 공항관련 산업에 대한 간접효과는 공항의 직접적인 활동에 부수적으로 연계되어 파생되는 효과를 의미하며 항공 및 부품제조업, 숙박업, 음식업, 육상운송업, 여행서비스업이 해당됨.
- 인천의 전체 운수업에서 항공물류산업 비중은 업체수 기준 0.3%, 종사자수 기준 12.3%이며, 항공운송업은 전국에서 인천이 차지하는 비중도 낮고 성장세도 낮음.
 - 항공운송지원서비스업은 전국대비 인천비중이 높으며 성장세도 높음

- 공항관련 간접산업인 항공및부품제조업은 산업자체의 높은 부가가치와 성장 예상률에도 불구하고 인천에 기반클러스터가 형성되어 있지 않아 인천국제공항이 인천의 항공 및 부품제조업에 미치는 영향은 미미한 상황임.
- 최근 부각되고 있는 MICE 관련된 숙박 및 음식점업은 2003년 이후 전반적으로 감소추세이며 인천국제공항의 이용객 및 환승객 증가에도 불구하고 인천지역의 숙박 및 음식점업에 미치는 영향은 미미한 것으로 나타남.
- 인천지역 여행서비스업은 증가추세에 있으나 상대적으로 경기, 제주, 부산 보다는 증가세가 떨어지는 실정이며 전국 대비 비중도 작은 것으로 나타났음.
- 인천국제공항을 통한 관광객 및 환승객은 지속적으로 늘어나고 있으나 인천지역에는 관광객 및 방문객을 유인할 수 있는 유원시설업, 관광편의시설업 및 국제회의업이 절대적으로 부족하며, 그 결과 숙박업 등에도 영향이 나타나고 있는 것으로 추론됨.
- 인천국제공항은 인천공항철도, 인천공항고속도로, 인천대교 등의 건설을 파생하여 인천의 육상운송관련 사회간접자본 축적에 기여하고 있으며, 특히 완전개통 후 계양역과 검암역의 연평균 증가율은 67~68% 수준으로 급격히 상승함에 따라 인천 서부 및 영종도지역과 서울도심지역의 접근성이 높아지고 이는 인천 서부 및 영종도지역의 주거환경의 질적향상 및 인구증가를 견인하는 것으로 분석됨.
- 지금까지의 산업 분석을 대상으로 하여 리커트 분석을 수행한 결과는 다음과 같음.
- 분석결과 인천공항과 연계된 공항운영업과 항공운송지원서비스업은 공항과 동반성장의 정도가 높으며, 육상운송업은 보통, 항공 및 육상화물취급업, 숙박 및 음식점업은 다소 부진하고, 항공 및 부품제조업, 여행서비스업은 매우 부진한 것으로 나타남.
- 공항공사와 직접적으로 관련된 공항운영업과 항공운송지원서비스업은 인천지역에서 지속적으로 성장하고 있으나 그 외 산업은 본사가 서울에 있거나 산업기반이 미미하여 인천시에 미치는 영향은 크지 않는 것으로 판단됨.



주 : 공항과 업종의 동반성장의 정도가 매우 부진 1, 보통 3, 높음 5

<그림> 인천국제공항 관련 인천의 직간접산업효과

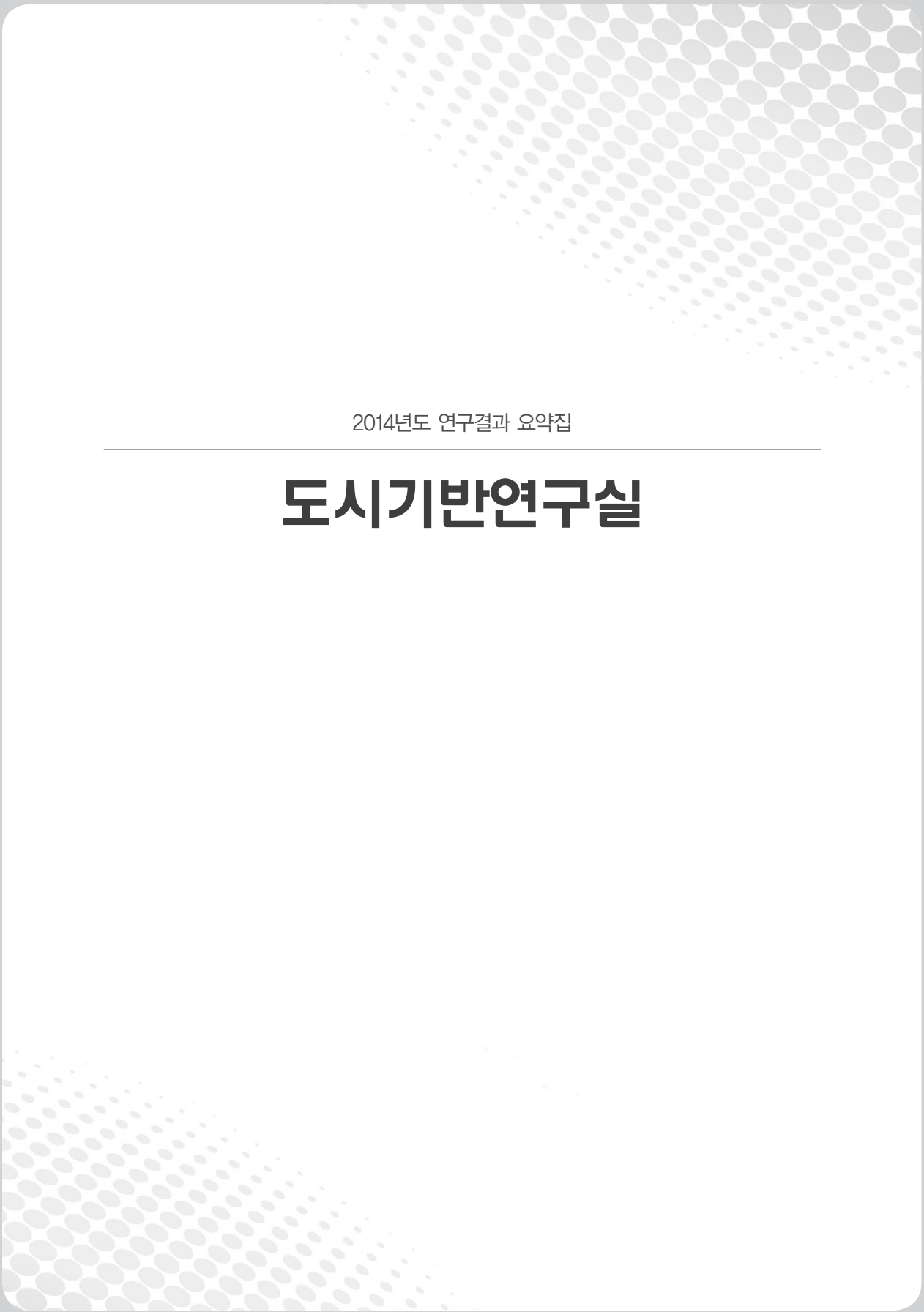
- 통신 빅데이터를 이용한 인천국제공항 지역 근무를 분석한 결과, 약 40,000여명의 인천국제공항 및 관련 화물터미널지역 근무 인원 중 인천시민은 전체의 32.6%이며 나머지는 서울과 경기지역출신 근무자로 나타남.
- 인천지역거주자의 거주지역을 분석한 결과, 공항이 소재하고 있는 중구지역거주자가 55.5%로 가장 높고 이어 서구 14.5%, 계양구 8.9%, 부평구 6.1%로 공항인접 지역 거주자가 인천거주 근무자의 80% 이상을 차지함.
- 따라서 영종신도시 지역은 인천국제공항과 결합된 Aerotropolis 기능과 부합되는 측면이 있다고 할 수 있음.
- 인천지역거주자의 연령대를 분석한 결과, 30대가 28.9%로 가장 높고 이어 20대가 24.8%이며 40대가 23.4%, 50대가 16.8%, 60대가 6.3% 순위임.
- 인천국제공항은 인천공항철도, 인천공항고속도로, 인천대교와 같은 사회간접자본 건설을 통한 지역개발 기여와 더불어 인천경제자유구역의 활성화에 대한 의미 있

는 기능을 하고 있다고 할 수 있음.

- 인천경제자유구역의 2005~2013년 연평균인구증가율은 12.5%로 인천의 1.3%, 전국평균의 0.6%를 크게 상회함.
- 종사자수규모는 2004년 6천명 대였으나 2012년 3만명 대를 상회하였고 기업규모도 2012년 1천개(이중 외국투자기업은 66개), 2013년까지 FDI누적규모는 50억 달러를 넘어섬.

✧ 정책제언

- 본 연구는 인천국제공항과 인천시가 논의해야할 안건 중 우선순위를 결정하는데 도움이 될 것이라 예상됨.
- 위의 연구결과에 근거할 때 공항의 영향을 많이 받지만 여건상 성장하지 못한 산업들을 우선 선정하여 발전의 장애요인을 제거하는데 정책의 우선순위를 두는 것이 합리적일 정책 수행이 될 것임.
- 관련 산업들의 성장을 위하여 항공산업 융복합 클러스터 육성방안과 공항정책 거버넌스 체계 재정립 방안을 공항과 지역사회 발전을 도모할 수 있는 중점정책으로 제언하고자 함.



2014년도 연구결과 요약집

도시기반연구실



2014년도 연구결과 요약집

도시계획분야

■기본연구과제

인천 저층주거지 관리사업의 운용 특성과 과제
인천광역시 폐·공가 현황 및 정책방향
인천시 전월세시장의 구조적 특성에 관한 연구
도시재생특별법 제정에 따른 인천의 대응과제와 방향

■정책연구과제

옥외광고물 활성화를 위한 특정구역 관리방안 연구
인천광역시 감정평가업자 선정업무의 효율적 운영방안
인천광역시 도시재생지원센터 설립 및 도시재생조례 규정에 관한 연구
주민참여를 통한 저층주거지 공동이용시설 운영 활성화 방안

■수탁연구과제

용유·무의지역 개발방안 수립
인천광역시 남동구 도시경관계획
송도지구 워터프런트 기본계획

인천 저층주거지 관리사업의 운용 특성과 과제

■ 이왕기 : 도시기반연구실 선임연구위원

❖ 연구의 배경 및 목적

- 그 동안 우리나라에서는 재개발·재건축사업을 중심으로 도시정비사업을 추진해 왔으나, 부동산 경기 침체로 사업여건이 악화되면서 새로운 도시정비 패러다임에 부합하는 사업방식을 도입하기 위한 노력이 진행되고 있음. 이에 공동체 활동과 주민참여 마을만들기 등 주민과 공동체 활동을 기반으로 하는 지역 활동과의 연계 방안이 활발하게 논의되고 있음.
- 2012년 「도시 및 주거환경 정비법」 개정으로 주거환경관리사업이 도입된 이후 각 지자체별로 주민참여와 공동체 활동을 기반으로 하는 재생사업을 도입하고 있는 추세로, 인천시에서는 지난 2013년부터 ‘원도심 저층주거지 관리사업’을 추진 중에 있음. ‘원도심 저층주거지 관리사업’은 과거에 재개발·재건축 등이 추진되었던 정비(예정)구역 해제지역을 중심으로 추진하는 사업으로, 지역주민 주도로 노후한 주거환경을 정비하는 새로운 형태의 도시정비 수단이라 할 수 있음.
- 그러나 인천시 저층주거지 관리사업은 공동체 기반 사업에 대한 시·구 실무담당자의 경험과 주민 참여가 부족한 관계로 사업 추진과정에서 다양한 문제가 제기되고 있음. 저층주거지 관리사업은 마을단위 주민과 공동체가 주도하여 추진하는 사업유형으로 주민 참여와 공감을 이끌어 내기 위한 충분한 시간과 준비가 필요함.
- 앞으로 저층주거지 관리사업과 같은 재생사업이 인천 원도심 활성화와 주거환경 개선을 위한 중요한 수단이 될 수 있다는 점에서 보완이 시급함. 이에 본 연구에

서는 인천시 저층주거지 관리사업의 추진실태를 조사하여 특성과 문제점을 파악하고, 향후 운영·관리측면에서의 개선방향을 모색하였음.

✧ 주요 연구결과

- 2013년부터 추진된 선도사업 8개 구역을 대상으로 사업실태를 살펴본 결과, 인천시 저층주거지 관리사업은 주민·공동체가 자발적으로 활동하거나 사업을 제안한 구역이 없는 것으로 파악되었음. 사업에 대한 주민인식이나 관심이 낮은 편으로 초기단계부터 공공 주도로 사업이 추진되고 있음.
- 저층주거지 관리사업은 짧은 기간 동안 시설조성 위주로 추진되고 있어 예산 집행 한계, 무리한 행정업무 추진, 보상협의 지연 등의 문제점을 발생시켜 왔음. 또한, 공동체 활성화 대책이 미흡한 실정으로 사업 본연의 취지를 살리기 위해서는 공동체 활동을 기반으로 하는 추진체계 개선이 필요한 것으로 파악되었음.
- 인천시 저층주거지 관리사업을 추진함에 있어서는 기존에 주민조직이 형성되어 있는 구역을 우선적으로 검토하되, 공동체 의식을 형성하기 적절한 규모로 사업을 추진할 필요가 있음. 주민·공동체 활동을 토대로 주민들이 직접 사업을 발굴·제안하고, 행정이 심사과정을 거쳐 단계별로 사업비를 지원하는 형태의 장기사업이 바람직함.
- 주민 중심의 거버넌스를 구축하기 위해서는 공동체 활동을 보다 중요하게 인식해야 함. 저층주거지 관리사업이 공동체 기반의 지속사업으로 유지될 수 있도록 다양한 교육·지원 프로그램을 제공해야 함. 공동이용시설 기반의 다양한 사회적 경제 활동을 이끌어냄으로써 주민 스스로가 공동체 활동을 유지하도록 이끌어야 함.

✧ 정책 건의

- 선도사업을 중심으로 살펴본 인천시 저층주거지 관리사업에서는 사업 이후 운용 주체가 되어야 할 공동체 지원 및 활성화 방안 등이 충분히 고려되고 있지 않아 지속 가능한 사업으로의 연계가 불투명한 실정임. 앞으로 저층주거지 관리사업이 안정적

으로 지속되기 위해서는 공동체 활동 기반의 주민 자체사업으로 전환해야 함.

- 시설사업 위주로 단기간에 추진 중인 현행 저층주거지 관리사업의 사업기간은 재고되어야 함. 일회성에 가까운 계획수립 방식을 지양하고, 공동체 기반의 장기사업으로 추진해야 함. 또한, 일괄적인 예산지원이 아닌 지역 현안사업을 중심으로 추진하고, 향후 추이를 살펴 추가사업을 진행하는 방향으로 조정해야 함.
- 주민 중심의 재생사업을 추진함에 있어서는 지역 문제에 관심이 높고, 의식있는 사람의 역할이 무엇보다 중요함. 주민과 관련자 대상의 전문교육과정을 사업 초기부터 적극 도입하여 거버넌스를 조직적으로 구성하고 공동체 활동의 기반을 구축해야 함. 특히, 사업 완료 이후에도 공동체 활성화가 이루어질 수 있도록 지원함으로써 ‘공동체 기반 구축 ~ 사업 시행 ~ 운영 활성화’가 연동·운영되는 공동체 기반의 ‘선순환구조’가 구축해야 함.
- 저층주거지 관리사업이 기존 정비사업의 대안이자 지속성있는 사업으로 진행되기 위해서는 행정체계를 비롯한 제도적 지원 틀을 보완하고, 인천시 차원의 구체적이고 세부적인 지침을 마련할 필요가 있음. 본 연구결과를 토대로 적절한 행정·제도적 개선이 이루어진다면 앞으로 인천시의 새로운 도시정책 브랜드로 활용할 수 있을 것임.

인천광역시 폐·공가 현황 및 정책방향

■ 이종현 : 도시기반연구실 선임연구위원

✦ 연구목적

- 원도심의 인구감소 및 고령화로 인하여 주거지역내 폐·공가는 계속 증가하고 있음. 특히 도시정비사업의 해제 및 사업지연에 따라 구역내 주택이 빈집으로 남게 되어, 관리소홀 등으로 인한 폐·공가가 발생하고 있음.
- 유사한 폐·공가 문제를 가지고 있는 일본의 경우, 폐·공가에 대한 체계적인 사후관리와 함께 폐·공가를 수선하여 지역주민의 소득증대 및 여가·복지시설, 소규모 창업을 위한 사무실 및 지원시설 등으로 활용하고 있으며, 서울 등 국내도시에서도 최근에 들어 폐·공가에 대한 전수조사와 더불어, 행정정보구축, 임대주택 및 텃밭, 주차장 등으로 활용하는 방안을 모색하고 있음.
- 이에 따라, 본 연구에서는 인천의 폐·공가 현황을 유형별, 지역별로 분석하여 향후 폐·공가발생 가능성을 전망하고, 국내외 폐·공가 관리사례를 조사하여, 인천의 폐·공가정책에 적용할 수 있는 주요방향을 제시하고자 함.

✦ 연구결과 요약

■ 폐·공가 유형 및 발생원인

- 폐·공가에 대한 2014년 전수조사결과, 전체 폐·공가는 1,737개소이며 2013년의

1,454개소에 비하여 약 20%정도 증가한 수치임. 일반지역의 경우 중구 19%, 동구 15%, 남구 64%로서 원도심에서 공가가 많은 것으로 조사되었음.

- 폐·공가 밀집도 분석, 군집분석을 통하여 도출한 주요 5개 지역의 입지적 요소를 사례별로 살펴본 결과, 폐·공가 증가에 영향을 미치는 요소는 폐·공가 발생원인으로 작용하는 물리적 요인과 폐·공가를 주변으로 확산시키는 사회적 요인으로 구분할 수 있음
- 물리적 요인 중 과소 필지 및 부정형 필지가 밀집한 지역의 경우 최소 정비규모를 설정하여 과소필지 증가를 예방하고, 개별적인 건축행위 보다는 공동개발을 유도하여 필지 통폐합을 통한 토지이용 합리화가 필요한 것으로 판단됨.
- 국·공유지 및 공가 밀집지역은 필지를 통합하여 주민의 커뮤니티 공간 등으로 활용할 수 있는 소공원, 공공공지를 조성하는 등 주거환경을 개선하고 생활공간을 활성화할 필요가 있으며, 활용가능성이 높은 폐·공가는 공공시설로 활용하고, 리모델링에 소요되는 비용, 시설운영비 등 향후 추가적으로 발생하는 비용까지 충분히 고려하여 추진할 필요가 있음.
- 한편 폐·공가는 대체로 정비사업구역 및 특정지역을 중심으로 밀집하고 있으며, 폐·공가 자체가 주변지역에 영향을 미쳐 주거환경을 열악하게 하고, 새로운 폐·공가 발생을 유도하는 요인이 될 수 있으므로, 폐·공가관리 측면에서 폐·공가의 면밀한 상태조사를 기초로 위험성이 높은 지역의 폐·공가는 철거를 통한 안전조치가 시급하게 이루어져야 할 필요가 있음.

■ 인구구조 변화와 폐·공가 발생

- 원도심의 폐·공가는 주로 청년인구 유출 및 고령자 사망 등으로 인하여 발생하게 된다고 볼 수 있음. 가구당 인구의 감소 및 신규 주택단지로의 청년인구 유출에 따라 원도심의 상주인구는 지속적으로 감소할 것으로 전망되며, 재건축 및 재개발 사업에 의한 주택공급이 미미하고 신규주택공급이 없다고 가정하고 2010년 현재의 주택재고에 거주하는 상주인구를 가구당 인구 변화를 감안하여 단순추계한 결과, 2030년까지 약 26.5만명의 인구가 감소할 것으로 예상됨.
- 한편 신규 주택공급에 의한 일시적 임대료 하락은 원도심의 인구유출을 야기하여

주택부문의 폐·공가의 원인이 되며, 상주인구 및 유동인구 감소는 상가수요를 감소시켜 상업건축물의 폐·공가화를 촉진하는 것으로 판단됨.

- 특히 원도심은 청년인구 유출로 인하여 고령인구의 비율이 증가하고 있는데, 앞으로 고령화 추세는 심화될 것으로 전망되며, 2006년 이후 고령사회에 진입한 중구·동구·남구에서 폐·공가가 많다는 점을 감안하면, 고령화가 폐·공가의 주요 원인이 되고 있다고 볼 수 있음.

■ 폐·공가 관련 정책방향

- 원도심의 폐·공가는 가구당 인구감소, 청년인구 유출, 고령화 등이 원인이므로, 기본적으로는 원도심의 상주인구 및 유동인구를 확보하는 정책이 필요함. 세부적으로는 첫째 폐·공가의 정기적인 실태파악 및 관리가 필요하며, 소유자의 자진 철거를 유도하기 위한 세제관련 제도개선이 필요할 것으로 보임.
- 둘째 폐·공가가 발생할 가능성이 높은 지역을 중심으로 유동인구 확보전략이 필요함에 따라, 이미 갖추어져 있는 기반시설과 관광·상업시설을 최대한 활용하고 청년층의 유동인구를 확보할 수 있는 프로그램을 만들고 요금인하 등을 비롯한 직접적인 지원제도를 운영할 필요가 있음.
- 셋째 청년인구의 상주를 유도하기 위한 정책으로 원도심의 주거환경을 신도시 수준으로 개선하는 데에는 한계가 있으므로 기존의 기반시설을 활용하여 교육·문화·복지 중심의 다양한 프로그램을 운영하고, 각종 요금 및 세금인하 등을 시행할 필요가 있음.
- 넷째 정비구역의 일시적 폐·공가 발생을 예방하기 위한 제도를 마련할 필요가 있음. 사업시행인가 이후에 입주하는 세입자에 대한 인센티브를 조합 또는 소유자가 제공하며, 이를 관리처분계획에서 보상받을 수 있도록 관련제도를 개선하여야 할 것임.
- 다섯째 지역내 거주상인에 대한 인센티브 제도로써, 상인이주로 인한 상가 및 주택의 폐·공가 발생가능성을 낮추기 위하여, 세제감면 및 각종 프로그램운영으로 상권을 활성화할 필요가 있음.
- 여섯째 원도심의 폐·공가는 지속적으로 발생할 가능성이 높으므로, 이를 재활용하는 방안을 마련할 필요가 있음. 다만 공공에서 매수하여 철거 및 정비하는 방식

은 공공의 위험부담이 선행되어야 하므로, 소유자로 하여금 재활용을 유도하도록 하는 벌칙과 인센티브 제도가 필요함.

인천시 전월세시장의 구조적 특성에 관한 연구

■ 기윤환 : 도시기반연구실 연구위원

❖ 연구목적

○ 연구배경 및 목적

- 2009년 이후 수도권을 중심으로 전세가격이 급등하고, 상승한 전세보증금만큼 월세로 전환하는 반전세가 나타나면서 전세가 월세로의 전환이 가속화됨
- 인천시는 서울, 경기도에 비하여 주택보급율이 높고, 상대적으로 소형 저가 주택이 많이 분포하여 주택매매가격이나 전세가, 월세가 등의 변동폭이 크지 않은 특징을 보임
- 하지만 최근 전세가격지수나 전월세전환율이 수도권에서 가장 높게 나타나 임대가격에 대한 관리가 필요한 지역으로 변화하고 있음
- 인천시 주택전월세시장 특성을 지역별, 시기별 분석을 통해 인천시 전월세정책의 방향에 대한 모색 필요
- 주택전월세 가격의 변화를 분석하여 인천시 주택전월세시장의 구조적 변화특성을 살펴보고, 인천시 차원에서 선제적으로 대응할 수 있는 임대주택정책에 대한 합의 도출

○ 연구분석방법

- 전월세 주택유형 : 아파트, 단독·다가구주택, 연립·다세대주택, 오피스텔
- 자료구축범위 : 국토교통부에서 전월세가격의 구축이 시작된 2011년 1월 1일부

터 2014년 4월 31일까지 약 3년간 매매, 전세, 월세 실거래가 자료

- 분석방법
 - 인천시 구·군을 기준으로 2011년부터 월단위 주택거래 통계자료를 기준으로 시기별, 지역별 추세분석 실시
 - 지역별 특성에 따라 원도심과 신시가지, 경제자유구역, 임대수요가 있는 대규모 시설, 서울 및 경기영향권 지역 등으로 구분하여 인천지역 하위임대주택시장간의 관계성을 분석
- 분석변수 : 주택유형별 전세가, 월세가, 전·월세비율, 전월세전환율, 월세/보증금비율, 전세/매매가비율, 연세/전세금비율 등

❖ 연구결과 요약

■ 연구결과

○ 주택하위전월세시장의 지역별 차별화 현상 발생

- 지역(구)별 기준의 전세주택에서는 아파트만 가격이 안정화되어 있어 하위 전월세시장의 가격대가 형성됨
- 단독·다가구주택과 연립·다세대주택은 지역별 특성이 나타나지 않음
- 월세주택은 월세보증금과 월세에 따라 다른 특성을 보임
 - 월세보증금의 경우 모든 지역에서 불안정한 양상을 보였는데 우선 월별 가격변동 폭이 크게 작용하는 것으로 나타난 반면, 월세는 상대적으로 안정적인 가격대를 형성하고 있음
 - 전세와 달리 월세는 보증금과 월세가 연동되기 때문에 지역별 차이보다는 개별주택의 특성을 크게 받고 있음을 확인

○ 지역간 관계성 및 영향분석을 통해서 유사한 특성과 인접지역과의 관계성 도출

- 원도심, 신시가지 및 서울, 경기영향권내 유사한 특성을 가지는 지역에서는 전세의 경우 주택유형별로 가격대가 형성됨
- 경제자유구역은 지역별로 높은 가격을 형성하는 주택유형을 일부 확인

- 주요시설의 영향을 검토하기 위한 산업단지와 대학 비교에서도 상대적으로 높은 가격대를 형성하는 주택유형 도출
- 인천시 하위주택임대시장은 구·군 단위로 분석하는 것 보다는 주택전월세시장으로 구분한 후 유사한 환경을 가진 지역적 접근 필요

○ 기대수익률과 전월세전환율에 따른 월세 가속화 가능성이 있는 지역 발생

- 월세/월세보증금 비율
 - 단독·다가구주택과 연립·다세대주택은 4% 내외이며, 동구의 변동폭이 크고 높은 수준을 유지
 - 아파트는 2% 내외 수준이며 중구가 2012년 10월 이후부터 높은 수준 유지
- 전세보증금 대비 연세(월세×12개월) 비율
 - 단독·다가구주택은 2011년 13% 내외에서 2014년 10% 내외로 하락하는 추세를 보이며, 중구와 동구가 높은 수준 유지
 - 연립·다세대주택은 10% 내외를 지속적으로 유지
 - 아파트는 10% 내외이며 점진적으로 감소하는 추세
 - 주택소유자의 임대금에 대한 기대수익율은 2%~10% 수준에서 결정
 - 월세가 안정화되지 않아 월세의 변동폭이 전세보다 상대적으로 크지만, 평균적으로 보증금의 10% 정도를 기대수익율로 보고 있음
- 전세에서 월세로 전환될 경우 월세수익율을 나타내는 전월세전환율
 - 단독·다가구주택 14% 수준이며 중구, 동구, 계양구, 서구가 높게 나타남
 - 연립·다세대주택은 14% 수준이며 중구와 동구에서 월별로 불안정한 변화 양상을 보임
 - 아파트는 7% 수준이며 지속적으로 감소하는 추세
 - 인천시의 전월세전환율은 수도권 지역에서 상대적으로 가장 높은 수준으로 나타나 임대인 입장에서는 전세보다 높은 수익을 얻을 수 있는 월세로 전환할 것으로 판단
 - 향후 전세에서 월세로의 전환은 서울, 경기지역보다 높게 나타날 것이며, 이로 인해 발생하는 수익은 한국은행 기준금리의 4배 수준 정도인 것으로 파악됨

- 전월세전환율이 높아 월세 전환가능성 높은 지역
 - 단독·다가구주택의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 문학동, 송의동, 청천동, 작전동 등
 - 연립·다세대주택의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 학익동, 연수동, 경서동, 당하동 지역
 - 아파트의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 송현동, 부평동
 - 임대가격 급등에 따른 가격관리가 필요한 지역
 - 아파트 임대시장 중에서 월세가 급등한 지역은 구월동
 - 오피스텔의 매매와 전세가격이 급등한 지역은 송도동, 구월동
- 수도권 임대시장 및 정책변화에 따른 인천지역 가격 연동성
- 수도권 전세가격변동 1기 시기
 - 인천 전월세시장은 수도권의 영향이 크지 않은 것으로 판단
 - 월세의 경우에는 단독·다가구주택에서만 낮은 수준에서 유사한 추세를 보임
 - 연립·다세대주택과 아파트에서는 가격변동이 거의 없음
 - 특히, 연립·다세대 주택의 월세가격의 경우 수도권은 상승(1% 수준)하는 반면에 인천은 하락(-0.5% 수준)하는 현상을 보임
 - 수도권 전세가격변동 2기 시기
 - 인천지역의 전월세시장은 전세의 경우 아파트와 단독·다가구 전세가격은 낮은 수준에서 유사한 추세
 - 월세의 경우 단독·다가구주택에서만 유사한 추세
 - 이 시기에는 단독·다가구의 월세가격만 수도권 전월세시장의 영향을 받고 있는 것으로 판단
 - 수도권 전세가격변동 3기 시기
 - 인천지역의 전월세 가격은 전세의 경우 단독·다가구, 연립·다세대, 아파트전세 가격 모두 수도권의 가격변동율과 유사한 추세
 - 하지만, 중구와 동구의 연립·다세대 전세가격은 반대 추세

- 인천시의 원도심 지역은 차별적으로 별도의 시장기제에 의해 가격이 변동됨
- 수도권 전세가격변동 4기 시기
 - 인천지역의 전월세 가격은 전세의 경우 단독·다가구, 연립·다세대, 아파트전세 가격 모두 수도권의 가격변동율과 유사한 추세
 - 남동구의 연립·다세대 전세가격은 반대의 추세
 - 특히, 아파트 전세가격은 수도권내에서 가장 큰 변동율을 보이고 있어 수도권 전세가격을 선도함

○ 인천의 주택전월세시장은 서울과 경기도와의 관계성이 작은 것으로 파악됨

- 전세가격이 지속적으로 상승하였지만 주택유형별 상호 대체재 역할을 하여 전세난에 대한 문제를 상대적으로 덜 체감할 수 있었던 것으로 판단
- 2013년 말 이후에는 상승폭은 작지만 수도권 주택전월세시장을 주도하는 지표들이 분석되고, 특히 전세가격의 문제보다는 전세에서 월세로 전환되는 추세가 가속화 될 수 있을 것으로 예상
- 향후 인천지역은 문제가 예상되는 지역에 대한 월세관리와 월세에 대한 부담이 높은 소득계층을 위한 방안 마련 필요

■ 정책제언

○ 전세에서 월세전환에 따른 정책적 대응 마련 필요

- 주거복지적 차원의 저소득계층에 대한 지원정책 마련
 - 인천시의 월세 수준은 서울, 경기 등에 비하여 낮은 수준으로 유지되고 있기 때문에 서민들의 부담은 크지 않을 것으로 판단됨
 - 모든 계층에 대한 지원혜택보다는 사회취약계층이나 저소득계층을 대상으로 하는 복지적 차원에서의 주거비 지원을 통한 월세 지원정책이 필요함을 의미
 - 노인계층과 다문화가정이 상대적으로 높은 수준을 보이고 있기 때문에 독거노인이나 다문화가정에 대한 월세 및 월세보증금에 대한 지원정책 마련
 - 주택정책에서 지방자치단체의 자체적인 정책마련 및 실행은 한계를 가지고 있기

때문에 지원정책은 중앙정부의 주택정책을 효율적으로 운영하는 것이 우선시되어야 함

- 인천시 차원에서는 중앙정부의 지원정책이 사회취약계층에게 효율적으로 전달될 수 있도록 전달체계구축과 주민센터에 전문담당창구 또는 담당자를 두어 사회취약계층이 쉽게 이용할 수 있도록 지원서비스를 강화해야 함
- 전월세전환율의 기준조정과 월세가이드라인 마련
 - 전세에서 월세로 전환될 우려가 높은 지역이나 월세가 급등한 지역 등이 나타나고 있듯이 이들 지역에 대한 관리를 위해 월세가이드라인을 제시해야 함
 - 전월세전환율에 대하여 전세계약기준에 월세로 전환되는 것만이 아니라 전세계약이 끝난 후 월세로 전환할 경우까지 확대하여 적용하고, 전월세전환율에 대한 기준을 인천시 자체적으로 마련하여 관리 필요
 - 전세에서 월세로의 전환가능성이 높은 주택유형도 단독·다가구 및 연립·다세대주택으로 파악되어 월세가이드라인을 만들어 관리
 - 월세 가이드란은 전세에서 월세로 전환될 우려가 높은 지역에 대한 관리와 전월세전환율을 주택임대차보호법에서 제시하는 수준보다 낮추어 서민의 주거비 부담 완화
 - 이를 위해서는 인천시 주거복지기본계획을 수립하여 주거복지에 대한 기본방향을 정립하고, 실천적 방안으로 월세가이드라인 마련
- 전월세 문제가 예상되는 지역을 중심으로 하는 하위주택전월세시장에 대한 차별적 대응 필요
 - 전월세전환율이 높아 전세에서 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 주택유형별로 차별적으로 나타남
 - 단독·다가구주택의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 문학동, 송의동, 청천동, 작전동
 - 연립·다세대주택의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 학익동, 연수동, 경서동, 당하동
 - 아파트의 전세가 월세로 전환될 가능성이 높은 지역은 송현동, 부평동

- 전월세 가격이 급등하여 가격에 대한 모니터링과 관리가 필요한 지역이 일부 지역에서 나타남
 - 단독·다가구주택과 연립·다세대주택의 전월세 가격은 안정적임
 - 아파트 전월세시장 중에서 월세가 급등한 지역은 구월동
 - 오피스텔의 매매와 전세가격이 급등한 지역은 송도동, 구월동
- 이와 같이 전월세 문제가 다르게 나타나기 때문에 이들 지역에 대해서는 지속적인 모니터링이 필요하며, 월세가이드라인을 우선적으로 적용하여 관리

○ 중앙정부의 전월세대책 활용

- 중앙정부의 전세대책은 서민주거비부담의 완화와 다양한 형태의 임대주택공급 등이 주를 이룸
- 서민주거비부담 완화정책은 사회취약계층에 대한 지원금액의 상향조정과 월세 및 월세보증금에 대한 저리대출에 초점이 맞추어짐
 - 중앙정부의 사회취약계층은 학교 졸업생으로서 취업 준비생, 근로중인 기초생활수급자로서 희망키움통장 가입자, 근로장려세제(EITC) 가입자가 지원대상
 - 사회취약계층 중에서 독거노인이나 다문화가정 등 중앙정부의 지원내용에 대한 숙지가 어려운 계층에 대한 적극적인 홍보를 통하여 지원혜택을 받을 수 있도록 유도
 - 중앙정부의 지원은 은행권에서의 대출로 이루어지기 때문에 지원대상자에 포함되지 못하는 일부 가구에 대해서는 인천시가 보증해주는 방식과 주민센터내에 전월세 지원에 대한 상담 및 행정지원 담당자를 두어 사회취약계층은 누구나 쉽게 지원혜택을 받을 수 있도록 유도
- 다양한 임대주택을 중앙정부의 지원을 받아 공급
 - 현재 연수역, 주안역, 동인천역, 남구 송의동 및 용현동 일원 등에 2,450호의 행복주택의 공급 추진
 - 매입임대 및 전세임대, 준공공임대 등의 추진 필요
 - 인천은 저가의 단독·다가구주택 및 연립·다세대주택의 주택재고량이 많기 때문에 매입임대 및 전세임대 가능한 지역을 선정하여 추진

- 우선 단독·다가구주택 및 연립·다세대주택의 전월세전환율이 높은 지역을 대상으로 해야 하며, 이들 지역은 문학동, 송의동, 청천동, 작전동, 학익동, 연수동, 경서동, 당하동 등의 지역이 고려 대상임
- 이상과 같이 중앙정부에서 추진하고 있는 전세대책의 적극 활용을 통하여 인천시 입장에서 재정적 부담을 완화하면서 서민지원 및 다양한 형태의 임대주택공급 가능

도시재생특별법 제정에 따른 인천의 대응과제와 방향

■ 조상운 : 도시기반연구실 연구위원

❖ 연구의 배경 및 목적

■ 도시재생특별법 제정

- 지난 2013년 6월 4일 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 제정되어 12월 5일 시행됨
- 도시재생특별법 제정은 그간 물리적 환경 개선 위주의 도시재생 정책이 사회·문화·공동체를 포괄하는 종합적 재생으로 정책적 패러다임이 전환된 것으로, 변화된 정책에 대해 지자체 차원의 대응방안 모색이 필요한 시점임

■ 인천시 차원의 원도심 재생방안 모색 필요

- 인천시는 원도심 쇠퇴 문제 해결을 위해 대규모 개발사업 위주의 도시재생사업을 추진해 왔으나 국내외 경제가 둔화되고 부동산 경기가 장기 침체국면으로 접어들면서 각종 정비사업이 답보상태에 있는 실정임
- 민선 6기 출범이래, 원도심 쇠퇴 문제에 적극적으로 대처하기 위해 중점 공약으로 ‘원도심 맞춤형 개발 추진’을 정하고, 도시재생전담조직 설치, 도시재생특별회계의 설치, 정비사업 출구전략 마련 등 11개 세부 공약사항을 채택함
- 이번 도시재생특별법 제정을 기회로 중앙정부의 법 제정 취지와 지원방식을 명확히 분석하여 인천이 당면한 원도심 쇠퇴 문제의 해결 방안을 강구해야 함

■ 인천시 도시재생 대응과제와 방안 제시

- 이러한 배경 하에 본 연구는 인천의 여건과 변화된 도시재생 정책을 반영하여 도시재생특별법 제정에 대응하는 인천시 차원의 대응과제와 방안을 마련하기 위해 수행된 연구임

✧ 연구결과 요약

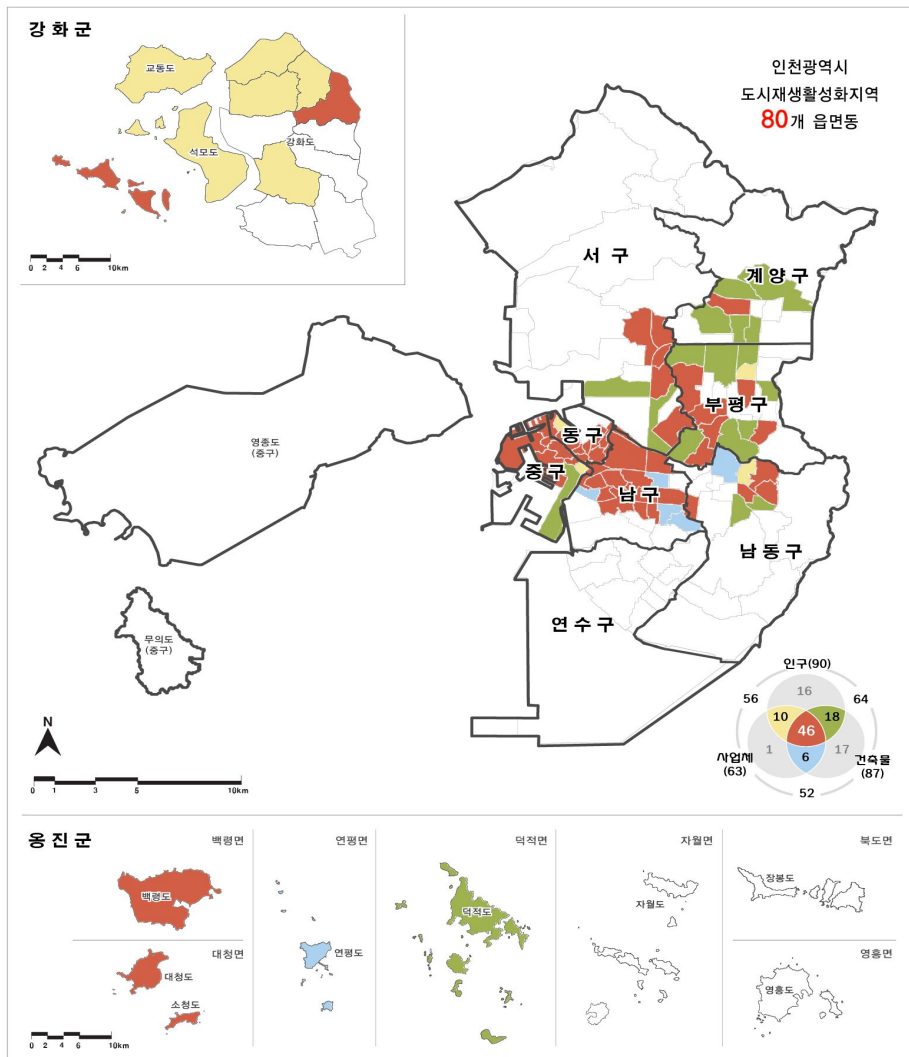
■ 인천시 도시재생 활성화지역 지정요건 충족지역 현황 분석

- 도시재생특별법 영 제17조에는 도시재생활성화지역 지정요건을 1)인구가 현저히 감소되는 지역, 2)사업체수의 감소 등 산업의 이탈이 발생하는 지역, 3)노후주택의 증가 등 주거환경이 악화되는 지역, 이상 세 요건으로 정하고 있음
- 인천시 전체 143개 읍면동 중 위의 활성화지역 지정요건을 만족하는 지역은 80개 (55.9%)이며, 이 중 46개 지역은 3개 요건을 모두 만족함
- 군구별로 활성화지역 해당 읍면동 비율이 높은 상위 3개 구는 동구(90.9%), 중구(내륙부, 87.5%), 남구(76.2%)이며, 활성화지역 해당 읍면동수가 많은 상위 3개 지역은 남구(16개동), 부평구(14개동), 동구(10개동)인 것으로 나타남
- 대체로 경인고속도로와 경인철도 시점에 집중되어 있고, 이들 지역은 물리적 낙후와 인구·경제적 침체가 복합적으로 발생하는 심각한 쇠퇴지역으로 도시재생사업이 시급히 요구됨

■ 활성화지역 지정기준의 한계

- 첫째, 인구수와 사업체수 증감추이와 노후건축물 비율을 산출할 수 있는 통계상의 최소 공간단위가 ‘읍면동’이므로, 동일 행정구역내 정비사업 등 신규 개발이 진행된 경우, 도시재생활성화지역에서 제외되어 도시재생사업의 추진이 어렵다는 한계가 발생함
- 둘째, 과거 행정구역 개편에 의해 다수의 읍면동이 합병 또는 분할되어 현재의 읍면동을 기준으로 한 인구, 사업체수 증감률 분석 시 오류가 발생함

- 셋째, 활성화지역 지정요건 자체가 단순하고 획일적이어서 지역쇠퇴의 다양한 특성을 반영하기에는 한계가 있음
- 넷째, 인천의 경우, 약 56%에 해당하는 지역이 도시재생활성화지역 지정요건을 만족하는 것으로 나타났는데, 이는 외곽의 신개발지를 제외하면 기성시가지내 대부분 지역이 해당하는 것으로, 지정요건이 상당히 완화되어 있어 과다한 후보지역이 추출됨



<그림> 인천 도시재생활성화지역 지정 후보지역

■ 도시재생특별법 제정에 따른 인천의 대응과제

- 도시재생특별법의 제정취지와 인천시 여건을 고려하여 인천의 대응과제를 다음과 같이 네 가지로 설정함



① 지역별 쇠퇴특성에 따른 맞춤형 재생방향의 설정

- 인천은 도시재생활성화지역 지정기준에 따른 해당지역이 전반적으로 경인전철과 경인고속도로 주변 지역에 집중적으로 분포되어 있으며, 군구별로는 중구, 동구, 남구에 집중되어 있음
- 인구, 사업체, 노후건축물 세 요소로 구성된 활성화지역 지정기준이 단순하고 획일적이므로 ‘인천형 쇠퇴지수’를 개발하여 활성화지역의 지정, 공공재원 투입 우선순위, 지역별 맞춤형 재생전략 수립 등에 활용할 필요가 있음
- 법에서 정해진 대로 도시재생활성화계획의 유형을 도시경제기반형과 근린재생형으로 이분하기 보다는 1)도시경제기반형(산업단지, 노후항만, 고속도로주변), 2)중심시가지형(상권활성화형, 지역자산활용형), 3)일반근린재생형, 4)주거취약지역개선형 등으로 세분화할 필요가 있음

② 도시재생의 지속성·효율성 확보를 위한 추진체계 구축

- 도시재생사업은 장기간에 걸친 체계적이고 지속적 지원이 필요한 사업이므로, 지자체 차원에서 전문성을 바탕으로 재생사업을 지속적으로 추진할 수 있는 추진체계를 구축하는 것이 중요함
- 심의조직 : 지방도시재생위원회
 - 도시계획위원회의 심의대상 간 충돌 또는 중복되지 않도록 역할분담을 명확히 할 필요가 있음

- 도시기본계획 및 도시·주거환경정비기본계획의 변경을 요하는 전략계획 또는 활성화계획은 도시재생위원회의 심의를 득하였더라도, 도시계획위원회의 심의를 거쳐 변경하는 것이 타당함

○ 행정조직 : 도시재생 전담조직

- 인천시 차원에서는 현재 도시관리국내 도시재생과를 확대 설치할 예정에 있으나, 시장 또는 부시장을 위원장으로 하는 ‘행정협의체’를 구성·운영하여 총괄·조정 역할을 하도록 함
- 구·군차원에서는 단기적으로는 관련 부서 간 연계 강화를 위해 행정협의체를 구성하여 운영하고, 중장기적으로는 각 부서별로 추진되는 다양한 사업과 예산을 통합·연계할 수 있도록 전담조직을 구성할 필요가 있음

○ 중간지원조직 : 도시재생지원센터

- 초기에는 공공주도로 인천시 광역센터를 우선적으로 설치하여 계획을 수립하고 인적·물적 네트워크를 구성하는 등 체계적으로 준비하는 것이 바람직함
- 현재 설치·운영 중인 마을공동체만들기지원센터, 사회적경제지원센터 등과 같이 도시재생지원센터와 유사한 업무를 지원하는 중간지원조직과 연계·협력할 수 있는 체계를 갖추

③ 안정적 예산 확보를 통한 지속적 사업 추진

- 법에서 규정하고 있는 도시재생특별회계의 재원은 타 특별회계와 대부분 중복되며, 관련 특별회계를 통합·운영하더라도 현재 조성된 재원규모가 극히 적어 실질적으로 효과가 없을 것으로 판단되므로 인천시 도시재생특별회계의 설치 방안을 새로이 모색할 필요가 있음

- 첫째, 단기적으로 기존 유사 회계에서 일정 비율을 도시재생 재원으로 확보하여 활용하는 방안이 있으며, 장기적으로는 관련 회계와 기금을 통폐합하여 도시재생 특별회계를 설치하는 것이 바람직함
- 둘째, 중앙정부 차원에서 부처별 분산투자에 따른 비효율 해소를 위해 장소중심으로 패키지 지원하는 것과 같이, 도시재생활성화계획에 포함된 각 부서의 유관

사업에 대한 예산을 통합하여 운영할 필요가 있음

- 셋째, 개별 법률 개정을 통한 도시재생특별회계의 재원 추가 확충 방안을 모색할 필요가 있음. 경제자유구역의 매각수익(개발이익)을 도시재생특별회계 세입으로 추가하는 방안과 지방소비세 세율 증대를 통한 도시재생특별회계의 재원확충 방안을 제안함. 구체적 방안에 대해서는 추가적인 연구가 필요함

○ 중앙정부의 국비 지원사업을 적극 활용할 필요가 있음

- 국토부의 마중물 지원과 부처 협업지원 등 국비확보를 위해서는 국가도시재생기본방침과 연계한 전략계획 및 활성화계획을 수립하고 소관부처 지원사업에 대한 명확한 이해와 담당자와의 사전 교감이 무엇보다 중요함

④ 도시재생 실효성 확보를 위한 규제개선예의 대응

○ 도시재생특별법 상의 건축규제 완화 관련사항

- 인천의 경우 도시재생지원조례안에 도시재생특별법에서 정하고 있는 건폐율과 주차장 설치 기준 완화 조항을 명시하고 있으나, 이미 도시계획조례에서 건폐율의 최대한도까지 완화되어 있어 실효성이 없음
- 그러므로 도시재생활성화계획의 수립만으로 건폐율 등을 완화할 수 있도록 하고, 제어장치로서 도시재생위원회의 심의를 받도록 하는 것이 바람직함

○ 다양한 건축규제 완화 제도 적극 활용

- 기타 법률에서 정하고 있는 다양한 제도를 해당 지역특성에 맞게 적극 활용할 필요가 있음
- 「건축법」에 의한 특별건축구역 또는 특별가로구역
- 「한옥 등 건축자산 진흥에 관한 법률」에 의한 건축자산진흥구역
- 「지역특화발전특구에 대한 규제특례법」에 의한 지역특화발전특구
- 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 노후 산단 재생사업 등

❖ 정책제언

■ 신시가지 개발 위주에서 도시재생으로의 정책방향 전환

- 중앙정부는 국가도시재생기본방침 마중물 예산지원 기본원칙에서 ‘외곽신규개발 등 과도한 도시 확장 계획이 있는 지방자치단체에 대한 지원은 지양한다’고 규정하였음
- 인천시는 민선 6기 공약사항으로 ‘도시재생전담조직의 구성 및 도시재생특별회계의 설치’를 제시하는 등 도시재생정책의 중요성을 인식하고 있음.
- 또한, 도시재생특별법이 아직 시행초기이므로, 다음과 같이 추진체계를 구축하여 인천시 차원에서 중·장기적으로 대응해야 함

방향	세부내용	대응방안		비고
		단기	중장기	
맞춤형 재생전략 수립	도시재생전략계획의 수립	○		
	경제기반형 생활성화계획 수립	○	○	수립중
조례 제정	도시재생지원조례 제정	○		
통합적 도시재생 추진조직 구성 및 운영	도시재생 전담조직의 설치			
	과 단위 설치(도시재생정책관)	○		기설치
	국 단위 확대		○	
	도시재생 행정협의체 구성	○		
	도시재생위원회 설치	○		
	도시재생지원센터 설치	○		
	사업추진협의체 구성	○		
안정적 도시재생예산 확보	도시재생특별회계의 설치			
	유사 회계 및 기금 일정비율 확보	○		
	일반회계 전입 및 규모 확대	○	○	
	유사 회계 및 기금 통폐합		○	
구군 단위 도시재생예의 지원	근린재생형 활성화계획수립비 지원	○		
	근린재생형 활성화지역 공모 추진	○		
규제개선	건축규제 완화(건폐율) 조항수정	○		
	각종 건축행위 완화제도 활용	○	○	

■ 구·군차원의 대응방안

- 현재 인천시 차원에서는 도시재생지원조례를 제정하고 도시재생전담조직을 설치하는 등 도시재생특별법 제정에 적극적으로 대응하고 있으나 구·군 차원의 대응은

미흡한 실정임

- 구·군이 도시재생사업에 대한 관심을 갖고 참여할 수 있도록 하기 위해서는 ‘인천 도시재생 컨설팅 자문단’을 구성하고, 활성화계획 수립비 및 사업비를 일부 지원하는 등 인천시 차원에서 다양한 지원책을 강구해야 함
- 구·군 차원에서는 다음과 같이 도시재생 추진체계를 구축하여 중·장기적으로 대응해 나가야 할 것임

방향	세부내용		대응방안		비고
			단기	중장기	
통합적 도시재생 전담조직 설치	전담조직 설치				
		팀 단위 설치	○		
		과 단위 설치		○	
	행정협의체 운영		○		
지역특성에 맞는 도시재생방향 설정	근린재생형 활성화계획수립		○	○	
	도시재생 일반지역 지정 수시 대응		○	○	
주민역량 강화	도시재생지원센터 설치			○	
	주민협의체 지원		○	○	

옥외광고물 활성화를 위한 특정구역 관리방안 연구

■ 이인재 : 도시기반연구실 선임연구위원

❖ 연구의 목적 및 내용

- 최근 옥외광고물등관리법이 시행령이 개정되면서 특정구역지정 권한이 군수·구청장에서 광역시장으로 위임됨. 권한 위임에 따라 특정구역내 옥외광고물 표시방법 완화 및 제한사항에 대한 정비가 필요하게 됨
- 기존 특정구역의 지정현황을 살펴보고 개선방안을 제안함

❖ 연구결과

- 특정구역 지정 현황
 - 인천광역시에 특정구역으로 총 132 개소 지정됨. 군구별 지정현황은 남구, 연수구, 남동구, 부평구, 계양구, 서구의 구역지정수가 많음.
- 특정구역 특징
 - 인천광역시 특정구역은 각 구역이 위치한 구군의 상업지역등 주요 지역에 지정되는 특징을 보이고 있음
 - 지정사항은 추가적인 광고물 설치 및 표시내용을 제한하는 사항이 대부분임
 - 반면에 광고물의 표시내용을 완화하는 내용은 없는 것으로 나타남

○ 특정구역의 성과

- 이제까지 광고물 특정구역은 옥외광고물의 난립을 막는 역할을 수행하여 옴
- 특정구역으로 관리됨에 따라서 광고물의 개수, 크기, 색상, 모양이 제한을 받게 되고, 과거와 달리 무분별한 광고물의 확산을 방지하게 된 점을 성과로 볼 수 있음

○ 특정구역의 문제점

- 반면에 광고물 특정구역 적용으로 지역의 특성 반영이 이루어져야 하나, 시행과정에서는 지정목적 및 내용에 적합한 수단이 확보되지 못하는 문제점
- 광고물의 디자인 측면에서 향상되지 못하여, 전반적인 광고업계 경쟁력 향상에 기여하지 못하고 있음
- 광고물 특정구역은 지역특성 반영을 목적으로 대체로 광고물의 설치, 표시방법을 강화하는 방향으로 사용되고 있음

정책건의

○ 기본방향

- 기지정된 특정구역에 대한 재정비 추진
- 앞으로 특정구역에 대해서는 광고물 관리를 해야 할 곳과, 기존 법규 내에서 완화할 수 있는 사항을 도출하여, 지역의 특성이 반영되도록 함
- 도심지역 대표가로에 대해서는 광고자유표시구역등 완화하는 방안 제안

○ 특정구역의 역할 재설정

- 특정구역 제도를 시행한지 20여년이 경과되었으나, 타지역과의 차별화 측면에서는 성과가 부족하였음
- 실효성 낮은 특정구역 지정구역을 전반적으로 점검하여 재정비하도록 함

○ 기존 특정구역 재정비

- 특정구역이 일정 폭원이상 도로와 도시개발사업 지구 등을 위주로 지정되던 것을, 구군별로 대표하는 가로에 한정하여 1~2개소 지정하도록 함

○ 표시방법 개선

- 선별된 특정구역에 대해서 기존 광고물법규 범위에서 특정구역내 완화할 수 있는 사항을 적용하여, 옥외광고물 특성화를 유도하도록 함

○ 다양한 수단 적용

- 인천을 대표하는 상업지역에 대해서는 기존 광고물 규제수준을 뛰어넘어 국외 광고물 특화지역 사례와 같이 완화사항 적용을 검토하도록 함
- 원도심 중심 상업지역에 대해서 광고물 특성화위한 경관형성사업을 실시함

○ 한시적 자유표시구역 도입

- 특정기간을 한정하여, 일정구역에 광고물 설치를 허용하고, 광고물사업을 통한 지역분위기를 조성하도록 함. 연말연시 또는 주요 국제행사 등 한시적이 기간동안 건축물의 벽면 등을 이용한 조명 또는 홍보문을 설치할 수 있도록 함

인천광역시 감정평가업자 선정업무의 효율적 운영방안

■ 기윤환 : 도시기반연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 공익사업 및 공유재산에 대한 보상 및 감정평가는 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」과 「공유재산 및 물품 관리법」에 근거하여 보상 및 공유자산에 대한 평가시 감정평가사사무소의 참여가 제한적임
- 인천시는 각종 공익사업시행에 따른 토지 등의 협의 또는 수용, 공유재산의 관리·이용함에 있어 경제적 가치관정을 위한 감정평가업자의 선정 기준을 「인천광역시 감정평가업자 선정에 관한 조례」로 정하여 공정성과 신뢰성을 확보하고 있음
- 최근 공익사업 및 공유재산에 대한 보상 및 평가시 감정평가사사무소의 참여기회 확대에 대한 건의와 함께 중앙정부의 규제완화 논의가 진행중임
- 이에, 본 연구는 효율적인 감정평가업자 선정을 위하여 감정평가업무에 대한 원단위 분석을 실시하여 인천광역시 감정평가업자 선정심사기준 및 조례정비를 위한 객관적인 근거를 마련하는데 있음

✦ 감정평가업자 선정 기준 고찰

■ 법제도 기준

- 「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」은 약칭 「토지보상법」

으로 공익사업시행시 필요한 토지 등의 협의 또는 취득시 보상평가업무를 위하여 감정평가업무를 규정하고 있음

- 감정평가업자 선정은 시·도지사와 토지소유자 등이 법규정에 근거하여 감정평가업자를 추천하는 방식으로 이루어짐
- 「부동산 가격공시 및 감정평가에 관한 법률」은 약칭 「부동산공시법」으로 표준공시지가와 표준주택공시가에 대한 적정가격을 산정하는데 한정되어 있고, 감정평가, 감정평가업, 감정평가업자에 대한 정의와 기준, 범위 등을 제시함

■ 지방자치단체 감정평가업자 선정심사 기준 비교

- 감정평가업자 선정심사기준의 구분은 유사한 형태를 띄며 항목이 명확하게 나타나 있으나 인천은 세부심사항목으로만 구성되어 있어 타 지역 6곳의 구분을 기준으로 분류하여 비교함
- 감정평가업자의 규모측면에서 타 지역의 경우 지역업체에 대한 항목이 심사기준에 포함되어 있지 않은 반면, 인천은 배점(3점)을 두고 있으며 총 14점으로 구성됨
- 수행능력 및 실적 측면에서 타 지역은 평점(수행능력)이나 상위비율(실적)로 구분하는 반면, 인천은 실무경력 연수와 3년내 금액으로 판단하며 총 20점으로 구성됨

■ 관련법 제도 기준의 문제점

- 법제도 및 국토교통부 규칙이나 고시에서의 감정평가업자는 감정평가사사무소 또는 감정평가법인으로 되어 있지만 대부분 감정평가법인 위주로 되어 있어 감정평가사사무소의 참여가 제한적임
- 감정평가업자 선정기준에서도 감정평가 업무범위, 규모, 난이도 등에 대한 기준에 의해 선정하기 보다는 감정평가사 수나 실적 위주의 기준으로 선정하고 있음
- 감정평가업자의 윤리규정을 제시하여 감정평가지 기준으로 삼고 있지만, 감정평가의 질적 수준을 판단하거나 평가할 수 있는 근거나 규정은 부재한 실정임

❖ 인천시 감정평가업자 선정 기준 분석

■ 감정평가업자 선정 실태분석

- 2014년 현재 인천시 감정평가업무 참여 감정평가업자는 폐업 및 폐쇄한 법인을 제외하면 총 24개 법인이 참여하였고 소속 감정평가사 수를 기준으로 대형과 비대형으로 구분하고 있으며 감정평가사 평균인원은 208명임
- 감정평가사 1인 기준 감정평가업무 적용 범위를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 감정평가사 1인당 평균 추정감정액은 1,762.5백만원, 평가수수료는 1,030.2천원으로 파악됨
 - 감정평가사 1인 기준 추정감정액 1,762.5백만원까지 감정평가업무가 가능할 경우, 업무기준은 토지면적 2,259.6㎡, 건물면적 1,335.2㎡까지 가능한 것으로 분석됨

■ 인천시 감정평가업자 선정 기준 분석

- 감정평가업자 자격기준은 「부동산공시법」에 근거하여 신고한 감정평가사와 인가를 받은 감정평가법인으로 되어 있지만, 1인 기준 감정평가사에 대한 참여기준, 업무범위 등의 마련을 통하여 효율적인 감정평가업자 선정기준 마련이 필요함
- 참여 감정평가업자의 경력을 2년 이상으로 규정하고 있어 신규감정평가사의 참여에 제한이 있음
 - 2인 이하의 감정평가사사무소의 참여확대와 함께 신규로 개설하는 감정평가사사무소나 법인의 참여를 확대할 수 있도록 참여감정평가업자 경력에 대하여 확대 해석할 필요가 있음
- 순환식선정방식에서 사후평가결과에 대한 가중치의 제재조치 미흡
 - 제재조치를 강화하는 방식은 현재 사후평가결과 가중치 만큼 후순위로 배정하는 것을 순번과 함께 평가수수료 기준까지 연동하는 방안이 있음

- 선정심사표의 지표를 양적 심사가능지표는 담보가 가능한 배점이기 때문에 점수 편차를 줄이고, 질적 심사가능지표는 평가업무의 질적 수준을 담보할 수 있기 때문에 점수의 편차를 크게 하여 질적 수준을 도모할 필요가 있음
 - 이를 통하여 선정심사표의 지표를 평가업무의 질적 수준을 평가할 수 있도록 유도하여 향후 3인 미만의 감정평가사사무소 참여시 업무유형, 대상범위 등 정량적 기준과 함께 질적 수준을 담보할 수 있도록 유도할 필요가 있음
- 사후지원서비스의 실행여부 심사 강화를 통한 질적 수준 담보 필요
 - 사후지원서비스의 실행여부에 대한 평가를 발주부서에서 판단하는 것을 발주부서와 함께 선정위원회 위원을 선정하여 감정평가보고서와 제안한 사후 지원서비스 간 비교평가할 수 있도록 유도
 - 제재조치 강화를 통한 신의 성실 및 공정한 감정평가 담보

■ 감정평가사 1인당 업무범위설정

- 감정평가사 1인당 참여 가능한 추정 감정평가금액은 최소 677.9백만원에서 최고 1,762.5백만원 수준이 적정할 것으로 판단됨
 - 이는 3인 미만의 감정평가사사무소가 감정평가업무에 참여할 경우, 1인으로 구성된 감정평가사사무소는 추정감정평가금액 20억원 미만 업무, 2인으로 구성된 감정평가사사무소는 40억원 미만의 업무로 제한할 수 있는 근거가 됨
- 감정평가사 1인이 업무수행 가능한 대상물건의 기준은 토지 최소 면적 5,028.1㎡에서 최고 12,095.9㎡ 수준이고 건물기준으로는 최소 1,259.3㎡에서 최대 4,092.7㎡ 수준임
 - 이는 3인 미만의 감정평가사사무소가 감정평가업무에 참여할 경우, 대상물건의 범위를 토지 25,000㎡ 이하, 건물 10,000㎡ 이하로 업무범위를 제한할 수 있는 근거가 됨
- 감정평가사 1인당 평균 실무경력은 3년 10개월로 분석되어 법제도 및 조례 등의 기준으로 볼 때, 감정평가사 1인당 실무경력은 3년 이상으로 설정하는 것이 적절할 것으로 보임

❖ 정책제언

■ 감정평가사 1인당 경력기준 및 업무범위

- 감정평가사 1인당 실무경력은 최근 5년간 참여한 감정평가사의 평균 실무경력이 3년 10개월이고, 「부동산 가격공시 및 감정평가에 관한 법률」에서도 3년 이상으로 하고 있는 근거를 기준으로 3년 이상의 실무경력을 제안함
- 감정평가사 1인당 업무범위는 추정 감정평가금액 20억원 미만, 대상물건토지 12,500㎡ 이하, 대상물건 건물 5,000㎡ 이하로 제한함

■ 감정평가업자의 질적 수준을 담보할 수 있는 방안

- 감정평가업자의 업무부실에 따른 배제, 사후관리시스템 마련
 - 사후지원서비스의 실행여부에 대한 평가를 발주부서와 함께 선정심의위원회에서도 할 수 있도록 유도
 - 민원 발생에 따른 배제 조치를 현재의 2배 수준으로 강화
 - 1회 배제에서 1년간 배제조치, 1년간 배제조치에서 2년간 배제조치 등
- 감정평가사의 실무윤리 규정을 제정하여 관리
 - 현재 윤리규정 및 조항이 추상적이고, 평가업무의 윤리적 행위여부 판단이 난해하기 때문에 윤리규정을 구체화하여 사후 심의나 평가를 통하여 관리할 수 있도록 기준 마련 필요
 - 실무윤리규정은 관련 사례에 대한 조사를 통하여 사례별 기준을 구체화하여 관리할 수 있으며, 인천광역시 자체적인 기준으로 규정해야 함

■ 조례정비방안

- 조례 제6조 감정평가업자의 선정기준 제1항 시장은 감정평가업자 선정시 조사·평가 의뢰일 현재 감정평가 경력 2년 이상으로 규정되어 있는 것을 3년 이상으로 상향 조정함

■ 감정평가업자 선정심사기준 정비방안

○ 운영계획의 선정심사표의 항목 조정 필요

- 질적 수준 향상을 강조하기 위해서는 배점의 조정을 통하여 질적 심사가능지표의 변별력을 확보할 수 있도록 유도해야 함
- 최 직전 3년간 개최된 위원회에서 선정된 대상사업 추정감정가액 누계액이 적은 순은 최고 점수를 10점으로 줄이고 점수격차를 주는 것이 더 적절함
- 소속감정평가사 2년 이내 징계 및 행정처분 여부는 최고 10점에서 최저 3점으로 5단계로 배점하여 변별력이 부족하므로 최고 점수를 15점으로 상향하고, 배점 격차를 강화할 필요가 있음
- 사후 심사결과에 대한 만족도는 실질적으로 평가할 수 있도록 선정심의위원회 위원 중에서 1~2인을 선정하여 심사하도록 유도하고, 배점 격차는 10점, 6점, 2점, 0점 등과 같이 크게 하여 변별력을 확보하도록 유도

○ 선정배제 및 사후지원서비스 조건 강화를 통한 질적 수준 담보

- 질적 수준을 담보할 수 있는 장치 중의 하나가 사후지원서비스의 실행여부 심사와 민원발생에 따른 제재조치 등을 강화하여 신의 성실 및 공정한 감정평가가 담보될 수 있도록 유도해야 함
- 사후지원서비스의 실행여부에 대한 평가는 선정위원회 위원 중에서 1~2인을 선정하여 심사하도록 유도
- 민원발생에 따른 제재조치는 민원 2회 발생시 순환식 1년 배제(당초 금액별 1회 배제), 민원 3회 이상 발생시 순환식 및 선정식 2년간 배제(당초 1년간 배제) 조치하여 강화

○ 사후평가결과 가중치 적용에 순번과 평가수수료 기준 적용

- 사후평가결과 매우만족, 만족, 보통, 불만 등의 기준에 따라 가중치 적용하여 가중치 숫자만큼 후순위로 밀리는 것과 함께 평가수수료 기준을 적용하여 형평성 제고 필요
- 평가수수료 기준은 상위금액 참여제한으로 적용하는 방안이 있음

■ 기타

- 감정평가업무는 표준지를 기준으로 평가업무를 수행하기 때문에 해당 물건에 포함되는 표준지의 개수에 따른 평가수수료의 추가책정, 감정평가사 수의 추가 등의 기준 마련 필요
- 추정감정가액 총액 100억원 미만 순환선정시 감정평가업자의 인천지역소재제한은 지역경제활성화 측면에서는 효과적이지만 다수의 지자체에서 지역제한을 두고 있지 않고, 형평성 측면에서 문제발생이 가능하므로 완화 필요
- 감정평가의 물건이나 평가수수료의 기준이 추정감정가액으로 되어 있는 것을 공시가 기준으로 산정하는 것이 바람직함

인천광역시 도시재생지원센터 설립 및 도시재생조례 규정에 관한 연구

■ 조상운 : 도시기반연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」이 시행('13.12.5.)되고, 도시재생 선도 지역(13개)이 지정됨에 따라 중앙정부의 도시재생사업 추진이 본격화됨
- 이에 대응하여 인천시 차원에서 도시재생지원센터를 설립하고, 도시재생지원조례를 제정하는 등 주민주도 도시재생의 기반을 마련해야 함
- 본 연구는 타 시도 사례를 검토하고 인천시 여건을 고려하여 인천시 도시재생지원센터 설립 및 운영 방식을 제안하고, 인천시 도시재생지원조례에서 규정해야 할 내용을 제시한 연구임

✧ 연구결과

■ 인천시 도시재생지원센터

- 우선적으로 시차원에서 광역센터를 설립하여 도시재생전략계획과 활성화계획 수립을 지원하고 인적·물적 네트워크를 구성하는 등 기반을 마련한 뒤 점진적으로 구·군 단위 기초센터를 설립하여 장소중심적 현장 실행 조직으로서 기능을 하도록 함
- 도시재생특별법 도입 초기이므로 설립유형은 '공기업위탁형'이 적합할 것으로 보이며, 점차 안정적 운영기반이 갖추어지면 민간분야의 역할을 확대하여 진정한 주민

주도형 상향식 도시재생 체계를 확립하는 것이 바람직함

- 센터의 조직구성은 센터장을 중심으로 총괄·기획팀, 계획·교육팀, 사업·지원팀 3개 팀으로 구성할 것을 제안함
- 이밖에 지원센터는 각분야 전문가로 구성된 자문위원회를 두어 효율적 업무를 추진하고, 도시재생전담조직, 주민협의체, 사업추진협의회 등 관련 조직과 유기적 네트워크를 구성하여 안정적이고 지속적인 사업 지원체계를 갖추어야 함
- 선행연구 결과를 토대로 적정 인력 및 예산을 추정한 결과, 센터장을 포함한 지원센터의 상주인력은 최소 5인에서 최대 12명 규모이며, 연간 센터 운영 예산은 약 3.5억~8.4억원 가량이 소요될 것으로 예상됨

〈표〉 도시재생지원센터 인원 및 인건비 규모별 소요 예산 (단위 : 만원)

인원(인) 인건비	5	10	15	20
3,500	35,000	70,000	105,000	140,000
4,000	40,000	80,000	120,000	160,000
4,500	45,000	90,000	135,000	180,000
5,000	50,000	100,000	150,000	200,000

■ 인천시 도시재생지원 조례

- 도시재생특별법에서는 지자체 여건에 따라 세부사항을 다음과 같이 6개 조항을 조례로 정할 수 있도록 함.

조항		위임 내용
법 28조	도시재생특별회계의 설치 및 운용	· 특별회계 세출중 그밖에 필요한 사항 · 특별회계 설치 및 운용·관리에 필요한 사항
영 3조	공동이용시설의 종류	· 기타 공동이용시설의 종류
영 11조	전담조직의 구성·운영 등	· 기타 전담조직의 구성·운영 등에 관한 사항
영 14조	도지사 또는 구청장등의 도시재생지원센터의 설치	· 기타 도시재생지원센터의 설치방식, 인적 구성 등에 관한 사항
영 15조	도시재생지원센터의 업무	· 기타 도시재생지원센터의 업무
영 39조	건축규제의 완화 등에 관한 특례의 적용범위	· 법 제32조제1항제1호에 따른 건폐율 · 법 제32조제2항에 따라 도시재생활성화지역에서의 주차장 설치기준

- 국토교통부에서는 각 지자체가 조례 작성에 참고할 수 있도록 표준조례안을 제시하였고(2014.9), 현재까지 도시재생지원 조례를 제정한 지자체는 경기도(5.2.), 충청남도(9.22), 부산광역시(9.17), 충북 청주시(7.1.), 전남 순천시(9.11), 충남 천안시(10.13), 전남 보성군(5.9.), 전남 함평군(7.1.)이 있음
- 국토부 표준조례안은 1)총칙, 2)조직관련, 3)계획관련, 4)활성화지원관련, 5)특별회계 관련 내용으로 총 20개 조항으로 구성되어 있으며, 지자체 조례는 10~58개 조항으로 구성됨
- 인천시 도시재생지원 조례(안)을 제안하기 위해 국토교통부에서 제시한 표준조례안과 기 제정된 타 시도 조례안 내용을 참고하여 인천시 조례에 필요한 사항을 다음과 같이 총 19조로 구성할 것을 제안함.
 - 1)총칙(4개), 2)조직 설치·운영 관련 조항(6개), 3)계획 수립 관련 조항(3개), 4)도시재생지원 관련 조항(3개), 5)특별회계 관련 조항(3개)
 - 제3조(공동이용시설) : 공동이용시설은 지역의 여건에 따라 공동이용시설의 범위를 달리 정하는 것이 바람직하므로, 인천 여건을 고려하여, 다음과 같이 5개 유형의 공동이용시설 항목을 조례에 담을 것을 제안함

1. 관리사무소·경비실, 폐쇄회로 텔레비전(CCTV) 감시카메라 등 보안·방범시설, 독거노인 및 여성노약자응급 안전시설 등 주민의 안전을 위하여 필요한 시설
2. 주민운동시설, 독서실, 자전거이용대, 무인택배 수취함 등 주민공동체 활성화를 위한 복리시설
3. 쓰레기수거 및 처리시설, 재활용품 수거시설 등 마을의 환경개선을 위하여 필요한 시설
4. 담장허물기를 통해 설치되는 공동사용의 개방형 주차 및 조경시설
5. 그 밖에 주민이 공동으로 사용하는 시설로서 제1호부터 제4호까지의 시설과 유사한 용도의 시설

- 제4조(주민협의체) : 예산을 지원받은 주민협의체에 대한 투명한 예산집행과 지원금의 사용내역을 면밀히 파악할 필요가 있으므로, 지원금의 사용내역과 다음 연도의 사업계획을 회계연도 말까지 시장에게 제출하도록 하고, 시장의 요청에 따라 필요시 회계자료를 제출하도록 조례에 명시하도록 함
- 제7조(도시재생지원센터의 설치 및 인적구성 등) : 표준조례안에는 도시재생과 관련된 경험과 전문성 등 일정한 요건을 갖춘 법인이나 단체에 도시재생지원센터를 위탁 가능하도록 하고 있는데, 도시재생 관련 시 산하 투자·출연기관도 도시재생지원센터의 업무 수행이 가능하도록 이를 조례로 명시할 것을 제안함
- 제8조(도시재생지원센터의 업무) : 표준조례안에 지원센터의 업무로 중간지원조직과의 연계 및 소통에 대한 사항이 제시되어 있는데, 인천에서 현재 운영중인 지역문화재단, 자활센터, 마을공동체만들기지원센터, 사회적경제지원센터, 창조경제혁신센터 등 연계 가능한 조직명칭을 조례에 구체적으로 명시하도록 함
- 또한, 효율적이고 체계적인 도시재생사업 추진을 위해 조례안에서 추가적으로 검토가 필요한 사항을 다음과 같이 제시함
 - 첫째, 공동이용시설은 공공재원이 투입되어 설치되는 경우가 많으므로, 도시재생 활성화계획 내용에 명시된 시설로 명확히 규정할 필요가 있음
 - 둘째, 전담조직은 도시재생 관련 부서간 정책 및 사업 연계를 촉진하고 이를 총괄·조정하는 역할을 하므로, 도시재생활성화지역 내 ‘행정협의체’를 구성하여 협력관계를 더욱 견고히 할 필요가 있음
 - 셋째, 영 제23조에 의한 주민제안 시 ‘개략적인 도시재생활성화계획’ 내용을 제출하도록 하고 있는데, 이를 보다 명확히 조례로 명시할 것을 제안함

- 넷째, 주민협의체는 활동에 대한 예산을 지원받을 수 있으므로, 사전에 설립계획을 지원센터 또는 전담조직에 제출토록 하는 규정을 둬
 - 다섯째, 인천도시계획조례에서 이미 국제법 시행령 84조에 규정한 범위까지 건폐율을 허용하고 있으므로, 도시재생기반시설 설치와 상관없이 도시재생활성화계획 수립 시 건폐율을 완화받을 수 있도록 하고, 도시재생위원회의 심의를 받는 제어장치를 둬
 - 마지막으로, 구·군 단위 도시재생사업 추진을 원활히 하기 위해 구청장·군수에게 사무를 위임할 수 있도록 ‘행정재산의 관리와 사무의 위임’ 규정을 추가하도록 함
- 이밖에 도시재생지원센터의 위탁기간을 조례에 명시하고, 상가신탁·창업지원센터의 도입을 고려할 필요가 있으며, 인천시 마을공동체만들기 지원센터 등 유사단체와의 명확한 업무 분담 및 운영예산 확보 방안을 마련하여 인천시 도시재생의 기틀을 확립해야 함

주민참여를 통한 저층주거지 공동이용시설 운영 활성화 방안

■ 윤혜영 : 도시기반연구실 부연구위원

✧ 연구개요

- 기존의 대규모 전면철거 위주의 정비 방식은 지역 공동체 해체, 도시주택가 경관 훼손 및 획일적 경관조성에 따른 지역특성 소멸 등 여러 문제를 야기함
- 또한 수익성 위주의 물리적 정비방식은 경기 침체기에 사업 지연, 무산 등의 한계를 나타내었으며, 인천광역시도 사업 추진이 어려운 정비(예정)구역을 대상으로 해제 추진 및 해산 유도를 진행하고 있음
- 이러한 과제에 대응하기 위하여 원래의 도시구조와 지역 공동체를 유지하는 새로운 방향의 정비방식인 '주거환경관리사업'이 2012년 「도시 및 주거환경정비법」에 새로이 도입됨
- 인천광역시가 2013년부터 정비구역 해제지역에 추진하고 있는 '저층주거지 관리사업'은 도시 및 주거환경정비법에 근거한 주거환경관리사업으로 공공이 정비기반시설과 공동이용시설을 설치하고 주민 스스로 주택 개량을 실시하는 참여형 개선사업임
- 주거환경관리사업의 내용으로서 공공이 건립하는 공동이용시설에 있어서도 주민 주도의 운영 및 관리를 원칙으로 하고 있으나 현재 초기 운영 및 관리에 대한 지침이나 기준이 마련되어 있지 않아 초기이용비용 부담, 주민 공동체 프로그램 활성화 저조 등의 문제점이 예상되고 있음
- 주거환경관리사업은 전국적으로 시범 사업 단계에 있어 경험과 지식이 부족한 상

황에 있으며, 사업을 선행 실시한 서울시에서는 사업 실시에 있어 공동이용시설의 운영 및 관리와 관련하여 나타난 문제점의 개선을 위해 운영 활성화 계획 수립, 운영실태 점검 등을 시행 중에 있음

- 이에 본 연구는 주거환경관리사업 내 공동이용시설과 관련된 개념 및 계획 특성을 파악하고 타 지자체 공동이용시설 관리 운영 사례를 분석하여 향후 인천광역시의 주민참여를 통한 저층주거지 관리사업 내 공동이용시설 관리 운영 활성화 방안을 모색하고자 함

❖ 정책제언

- 사전 단계에서의 체계적 준비 필요
 - 사전 계획 단계에서 시설에 대한 운영 · 관리 계획과 자율적 관리 운영이 가능한 주민 조직 등 지역 역량이 구체화된 후 시설 확보를 추진하는 것이 바람직함
 - 공동이용시설의 계획이 선행된 경우 시설 운영이 가능한 주민조직이 구성될 수 있도록 공동체 활성화, 주민 역량 강화 등 교육적 지원이 필요함
- 초기이용에 대한 방안 마련
 - 초기 운영 및 관리에 있어서는 지역 역량에 따라 시 또는 자치구가 공동이용시설의 관리 운영 주체가 되어야 할 것으로 판단되며, 기간, 예산지원 등의 원칙을 정할 필요가 있음
- 운영 관리 사무 위임 등
 - 공동이용시설의 관리운영을 자치구에 위임하여 효율적인 공용재산의 관리를 도모하고, 자치구에서 각 관리 운영에 관한 방식을 결정하되 자치구가 관리하고 주민협의체 등에 의한 운영하는 방식이나 주민협의체에 관리운영사무를 위임하고 자치구에서 관리, 운영 실태를 점검하고 지도하는 형태가 바람직하다고 판단됨
 - 공동이용시설 운영은 공익적 목적을 우선적으로 하여야 하며, 수익시설로 활용할 경우 시설운영 관리비용 외의 재원을 마을로 환원할 수 있는 장치가 마련되어야 함

○ 사용허가 및 공익적 사용에 대한 기준

- 민간 주도의 공동이용시설의 관리 및 운영 활성화를 위해 인천광역시 도시 및 주거환경정비조례에 사용 목적에 따른 공유시설의 사용료 면제규정을 추가하는 방안을 도입할 수 있음

○ 지역 역량 강화를 통한 지속적인 운영 활성화 방안 마련

- 사업 초반 공동체 활성화에 관한 주민역량강화가 필요하다면 향후 공동이용시설을 기반으로 하는 일자리 창출과 같은 수익시설로서의 활용 시 문화, 예술, 기술 등 다양한 분야의 전문성이 요구될 것으로 생각되며 이에 대한 지원 방안이 강구될 필요가 있음

용유·무의지역 개발방안 수립

■ 이왕기 : 도시기반연구실 선임연구위원

❖ 연구개요

- 용유·무의지역 개발사업의 장기간 사업지연으로 인하여 주민 불편·불만이 가중되고 있어 이를 해소하기 위한 합리적이며 현실적인 개발방안을 수립하고자 함
- 용유·무의지역 현황 및 개발여건과 주민민원, 난개발 등의 문제점을 분석하고 이를 토대로 개발정책 전환의 방향 및 전략을 도출함
- 용유·무의지역 개발계획으로 전지역 개발방향을 종합적으로 설정하고, 공공이 시행하는 선도사업과 개발사업자 공모를 통한 다수의 민간제안사업 계획을 수립함
- 개발계획 미수립지역에 대한 관리 및 개선방안으로 기본방향 및 관리유형을 설정하고, 해변지역, 자연취락지구 등의 세부적인 관리방안을 마련함

❖ 용유·무의지역 개발정책 추진경위

- 1993년 도시계획시설(유원지) 지정, 1999년 관광단지 지정, 2003년 송도·청라지구와 함께 영종지구 인천경제자유구역으로 지정됨
- 2007년 인천시와 K-컨소시엄간 기본협약을 체결하여 용유·무의지역을 문화·관광·레저 복합도시로 조성하기 위한 사업을 추진하였으나, SPC의 자본금 증자 및 투자유치 불이행과 개발사업시행자 요건 미충족에 따른 보상, 실시계획 승인 등 사

업진행이 어렵다고 판단 인천시에서 2013. 8월 기본협약을 해지함

- 기본협약 해지 이후, 대응방안 모색을 위해 2013. 8월 ① 사업구조 전환, ② 개발 행위제한 전면완화, ③ 민간제안사업 추진, ④ 기반시설 설치지원 등을 골자로 하는 ‘주민종합대책’을 발표함
- 개발사업자 공모 및 주민설명회를 거쳐, 2013. 12월에 6개 우선협상대상자 및 인천경제자유구역청 직접 시행 지역 등 총 7개 사업대상지역이 선정됨
- 2014. 8. 5일 사업구조 전환 및 「경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 특별법」 제 8조의2 규정에 의거 일부면적(3.43km²)에 대한 해제예외 승인을 득함
- 단위개발사업지구별 개발방식으로의 전환에 따른 대규모개발사업지구(30.21km²)에서 8개 단위개발사업지구(3.43km²)로의 개발계획 변경이 2014. 11. 25일 최종 고시됨

<표1> 용유·무의지역 개발정책 관련 주요 추진경위

- 2003. 08. 11 : 경제자유구역 지정 (재경부고시 제2003-19호)
- 2007. 07. 25 : 기본협약서 체결 (인천시↔K-컨소시엄)
- 2013. 08. 01 : 에잇씨티와 체결한 기본협약 해지
- 2013. 08. 01 : 주민종합대책 발표
- 2013. 12. 10 : 우선협상대상자 선정
- 2014. 02. 03 : 경제자유구역 지정해제 예외 요청
- 2014. 08. 05 : 경제자유구역 지정해제 의제 (30.21km²→3.43km²)
- 2014. 11. 25 : 용유·무의 문화·관광·레저 복합도시 개발계획 변경 (산업통상자원부고시 제2014-222호)

✧ 개발계획 변경

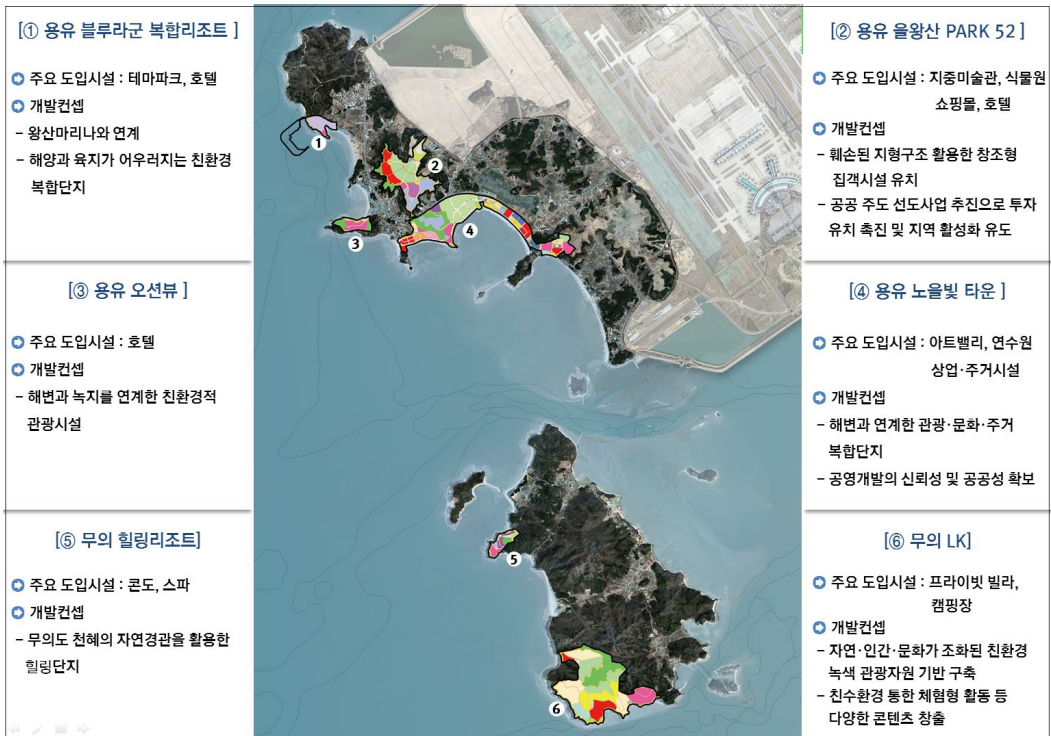
- 사업구조 전환 : 용유·무의지역 개발 활성화를 위하여 기존 SPC 주도의 전지역 일괄보상·일괄개발·단일사업자 사업방식에서, 부분개발·사업추진주체 다양화 등 투자유치가 용이하고 현실적으로 개발이 가능하도록 사업추진 구조를 다각화시킴
 - 개발계획 수립지역의 단위개발사업지구는 공공선도사업 1개 지역과 민간제안사업 공모를 통해 선정된 5개 지역 총 6개 지역으로 구성
- 공공선도사업 추진 : 용유·무의지역 투자유치촉진 및 지역 활성화를 위한 앵커시

설 유치 차원에서 집객시설 중심 공공선도사업을 추진함

- 용유 을왕산 PARK 52

○ **민간제안사업 추진** : 대규모 민간 중심으로 추진하던 사업구조를 전환하여 다수의 민간제안사업을 추진함으로써 투자유치 촉진 및 외자유치 활성화 효과를 도모함

- 민간제안사업 : 용유 노을빛타운 / 용유 블루라군 복합리조트 / 용유 오션뷰 / 무의 힐링리조트 / 무의 LK

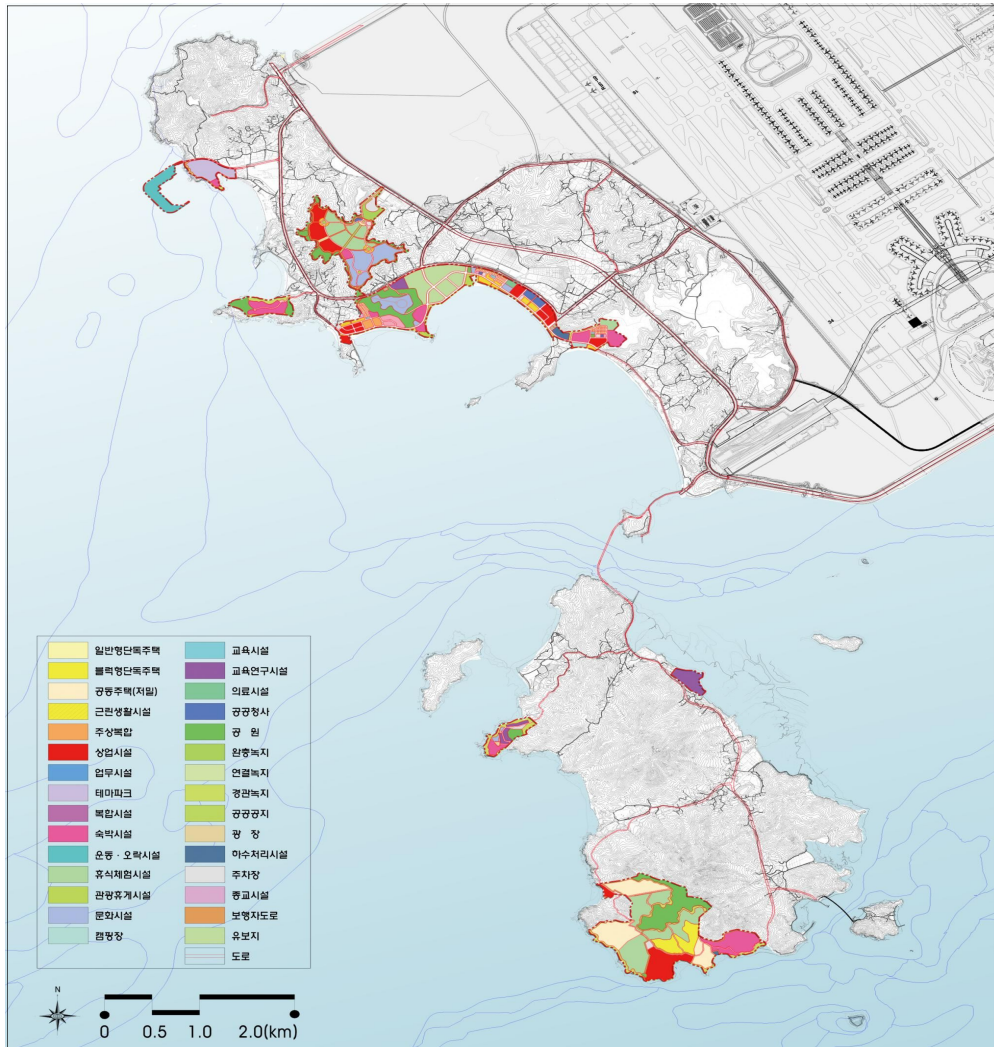


<그림1> 단위개발사업지구별 도입시설 및 개발컨셉

<표2> 단위개발사업지구별 사업개요

구분	면적 (㎡)	사업비 (억원)	인구(명) / 세대수(호)	시행자 (시행예정자)	사업기간
6개지구	3,267,711	11,852	3,410 / 1,312	-	-
용유 을왕산 PARK 52	615,940	1,276	-	인천광역시	'14 ~ '20
용유 노을빛타운	1,051,346	2,703	1,630 / 627	인천광역시 (인천도시공사)	'14 ~ '20
용유 블루라운 복합리조트	106,789	2,190	-	인천광역시 (㈜왕산레저개발)	'14 ~ '20
용유 오션뷰	124,530	2,648	-	인천광역시 (㈜오션뷰)	'14 ~ '20
무의 힐링리조트	123,000	1,135	-	인천광역시 (김시춘)	'14 ~ '20
무의 LK	1,246,106	1,900	1,780 / 685	인천광역시 (글로벌이씨) 외 2)	'14 ~ '20

- 토지이용계획 변경 : 용유무의 문화·관광·레저 복합도시 개발계획 변경에 의한 경 제자유구역 면적 축소에 따라 개발 분야를 '선택과 집중'에 의거 관광분야 위주로 특화시킴



〈그림2〉 단위개발사업지구 토지이용계획 (산업통상자원부 고시 2014-222호, 2014.11.25.)

개발계획 미수립지역 관리방안

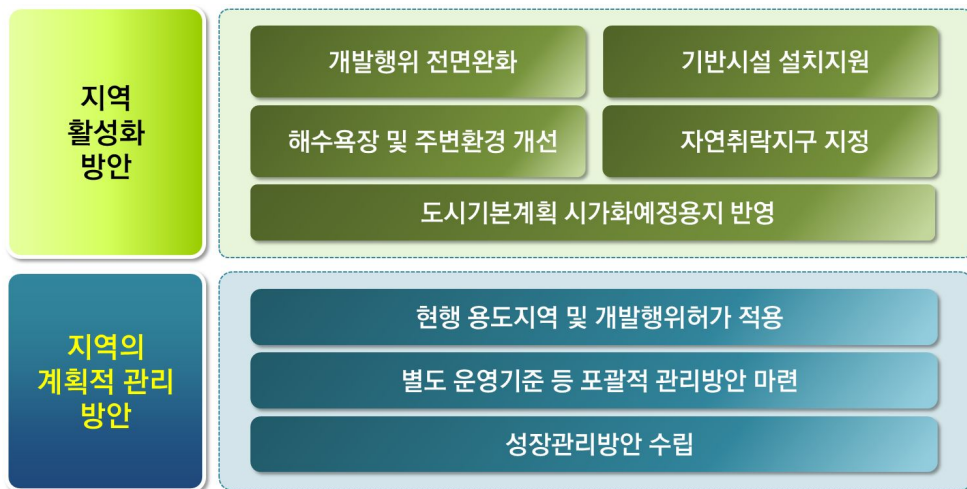
- **지역활성화 측면** : 장기간 개발행위 제한으로 인한 주민 불편을 해소하고, 우수한 자연환경 및 지리적 장점을 활용한 발전방향을 설정함
 - 각종 개발행위 허가 및 건축물의 신축, 증·개축이 가능하도록 현 용도지역 범위

내에서의 각종 개발행위 제한 완화

- 장기간 사업지연에 따른 주민 불편을 최소화하고, 생활 여건을 개선시키기 위한 기반시설 설치 지원
- 미수립지역내 해수욕장 및 집단취락지역 등의 정비·개선을 위한 관리방안 마련
- 민간개발 수요의 효율적 대응을 위한 2030년 인천도시기본계획 시가화예정용지 반영 요청

○ 지역의 계획적 관리 측면 : 난개발로 인한 지역잠재력 약화 및 환경훼손 방지를 위한 계획적 관리방안을 마련함

- 현행 용도지역 및 개발행위허가 기준을 적용한 지역 관리방안 마련
- 별도 개발행위허가 운영기준, 해안경관 관리 가이드라인 등 지역 특성을 고려한 포괄적 관리방안 마련
- 성장관리방안 수립을 통한 체계적이고 계획적인 관리방안 마련



<그림3>개발계획 미수립지역 관리 기본방향

인천광역시 남동구 도시경관계획

■ 이인재 : 도시기반연구실 선임연구위원

✦ 연구개요

- 남동구의 경관문제를 해결하여 도시환경의 질을 높이고, 중요 경관자원을 활용해 남동구 구정의 목표를 실현할 수 있는 창조적 도시경관창출 노력이 필요함.
- 본 계획은 「경관법」을 근거로 남동구 고유의 경관자원 발굴 및 바람직한 경관창출을 위한 경관사업 도출, 경관형성 및 유지관리를 위한 경관관리체계구축을 주요 목적으로 함.

<표1> 계획의 범위 및 구성

구분		내용
계획의 범위	공간적 범위	인천광역시 남동구 행정구역 전지역(57.01km ²)
	시간적 범위	기준년도 : 2015년 목표년도 : 2020년
	내용적 범위	도시경관계획의 기본방향 및 목표설정/ 도시경관자원의 현황분석 및 문제점 검토/ 상위계획 및 관련계획 분석 및 이를 통한 경관 전략과제 도출/ 남동구 지역특성 및 경관자원에 맞는 경관계획 수립/ 공공, 민간시설 도시경관 설치기준(가이드라인) 수립/ 도시경관 조성사업 실행계획 수립
계획의 구성		경관관련계획 검토/ 경관현황분석/ 경관기본구상/ 경관기본계획/ 경관가이드라인/ 실행계획

❖ 남동구의 경관현황

- 경관현황 분석 결과 인천대공원, 소래포구 및 소래어시장, 구월동로데오거리, 소래 습지생태공원, 장수천, 남동타워 등을 남동구의 대표 경관자원으로 도출함.

❖ 남동구 경관미래상 및 추진전략

- 남동구 경관미래상은 남동구의 도시잠재력, 지역별 우세경관, 주민의식조사에 의한 도시이미지 등을 종합하여 “남동구의 발전·자연·즐거움이 매력적인 경관”으로 정함.

“남동구의 발전 · 자연 · 즐거움이 매력적인 경관”



<그림1> 남동구의 경관미래상

- 경관현황분석에서 도출한 5대 중점과제를 토대로 남동구 경관계획의 목표와 추진 전략을 설정함.

〈표2〉 경관계획의 목표 및 추진전략

경관계획의 목표		추진전략
장기적으로 육성해야 할 남동구 경관이미지 정립	⇒	남동구 도시이미지 및 발전전략과 연계한 미래 경관이미지 정립
남동구의 도시이미지를 나타내는 지표적 경관 강화	⇒	남동구의 진출입부와 주요 결절부를 거점화하여 지표경관 형성
남동구를 대표하는 명소지역에 대한 경관관리 및 형성의 토대 마련	⇒	남동구의 중요 랜드마크를 중점경관관리구역으로 지정하여 경관형성 및 관리
중요 경관자원을 연결하는 경관 네트워크 설정 및 연출방안 제시	⇒	랜드마크를 연결하는 도로, 하천을 경관축으로 설정하여 경관형성 및 관리
중요 경관문제와 경관자원의 관리방안 제시	⇒	경관행정의 실행력 확보를 위한 경관관리 방안 및 실행수단 제시

❖ 경관기본계획

- 경관계획에서는 3개의 경관자원 연계축, 13개의 진출입부 경관거점, 4개의 중점경관관리구역 등을 선정하고 경관기본계획과 경관가이드라인을 수립함.
- 경관축은 남동대로축, 소래로축, 장수천축 등 남동구의 중요 경관자원을 연결하는 3개의 축을 설정하고 각 경관축의 특성을 살릴 수 있도록 계획을 수립함.
- 경관거점은 남동구의 도시이미지 홍보와 상징성 제고에 효과가 높을 것으로 기대되는 구경계부 13개소를 진출입 경관거점으로 선정하여 연출방안을 제시함.
- 경관중점관리구역은 남동구를 대표하는 로데오거리 주변 일대(도심 중점경관관리구역), 소래포구 주변 일대(소래 중점경관관리구역), 인천대공원 주변 일대(장수 중점경관관리구역) 등과 중점적인 경관관리가 필요한 남동인더스파크 일원(산업 중점경관관리구역) 등 4개 구역으로 설정하고 각 구역에 대한 경관관리 방안을 제시함.

경관축 기본구상

■ 남동대로 경관축

시가지와 산업단지의 부정적 경관 개선
연속된 가로녹지축 경관의 보완 및 강화
상징적인 축경관 연출

■ 소래로 경관축

소래선 자전거도로 경관개선
남동관문교 상징경관 형성
소래로의 장미길 이미지 강화

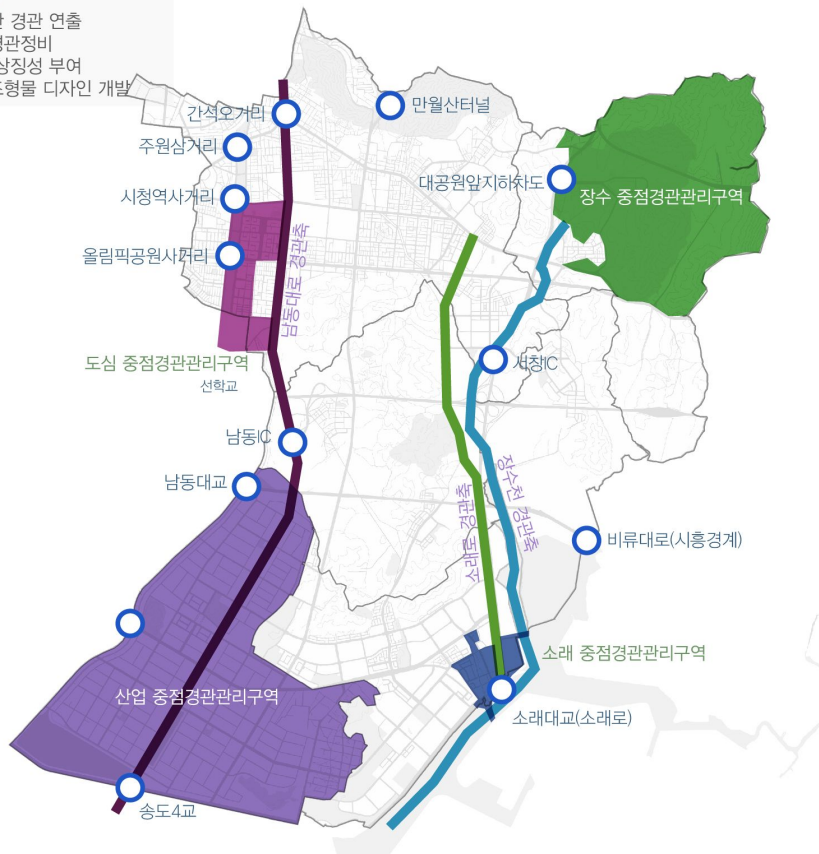
■ 장수천 경관축

하천의 녹지경관 보전 및 조화로운 이용 공간
안전과 편의를 개선 및 누리길 주변 경관 정비
체험 중심의 하천·해안 워터프런트 조성

경관거점 기본구상

○ 진출입부 경관거점

주변 시설물을 활용한 경관 연출
경계부 주변지역의 경관정비
축경관 형성을 통한 상징성 부여
남동구를 나타내는 조형물 디자인 개발



중점경관관리구역 기본구상

■ 도심 중점경관관리구역

건기 좋은 보행공간 조성
도심의 세련된 도시디자인 창출
예술과 문화 의 감성 더하기

■ 산업 중점경관관리구역

남동유수지의 조류서식지 보전
도로변, 산업단지 연결부 등의 경관문제 개선
잠재적 경관자원을 활용한 긍정적 이미지 창출

■ 장수 중점경관관리구역

소래산, 인천대공원의 산림경관 보전
인천대공원 주변지역 위해경관 개선
음식문화와 마을 고유의 특색을 살린 마을경관 형성

■ 소래 중점경관관리구역

소래포구 지역의 역사성 및 장소성 보전
포구주변 노후건축물, 가로경관 등 개선
해안 및 포구의 정체성을 반영한 경관 형성

〈그림2〉 남동구 경관기본구상도

실행계획

- 남동구 경관계획의 내용 및 행정여건 등을 고려하여 경관사업, 경관협정, 지구단위 계획과의 연계, 경관조례의 제정, 경관행정체계 개선 및 관계부서와의 연계 등의 실행방안을 제시

<표3> 실행계획의 주요 내용

실행방안	주요내용	비고
경관사업의 추진	경관사업으로 추진할 수 있는 사항 검토 경관사업의 우선순위 선정 단계별 경관사업 추진방안 제시	3개의 우선시행사업 선정
경관협정의 추진	경관협정의 활성화 방안 모색 경관협정 대상지역 검토 도시정비구역 해제지역 경관협정 반영사항 제시	4개의 경관협정 대상지 제시
지구단위계획을 통한 경관관리	중점경관관리구역 내 지구단위계획 현황 분석 지구단위계획과 중점경관관리구역과의 연계방안 마련	단기, 장기로 구분하여 경관관리방안 제시
경관조례 제정	경관법 및 인천광역시 경관조례 내용 검토 남동구 경관조례(안) 제시 경관위원회 운영 방안 제시	경관 심의 대상 및 심의기준 제시
경관행정체계 개선	남동구 경관관련부서 운영 현황 분석 남동구 경관관련부서 행정조직 개편(안) 제시	전문 인력 확충 제안
관계부서 연계 추진방안	관련부서 업무 연계의 문제점 및 지향점 도출 부서별 경관관련 업무 검토 업무 협조방안 제시	각 부서가 경관에 대해 고려해야 할 사항 제시

송도지구 워터프런트 기본계획

■ 이인재 : 도시기반연구실 선임연구위원

■ 기윤환 : 도시기반연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 송도지구는 북측수로, 6·8공구 호수, 중앙공원 호수 등의 수질관리문제해결을 위하여 수순환체계의 도입이 필요함
- 북측수로, 남측수로와 호수 등을 상호 연결하여 개방형 수순환체계를 구축하고, 수변공간에 대한 워터프런트 계획을 통하여 지속가능한 신성장 동력을 창출하여 고품격 친수국제도시를 구축하고자 함

<표1> 계획의 범위 및 구성

구분		내용
계획의 범위	공간적 범위	인천광역시 연수구 송도동 일원 약 53.4km ² (수공간 6.04km ²)
	시간적 범위	기준년도 : 2014년 목표년도 : 2025년
	내용적 범위	사업비 및 자원조달계획/ 투자우선순위/ 연차별·단계별 사업 및 공사 시행계획/ 시설물 유지관리계획/ 시설물 경관 및 차별화계획/ 환경보전계획/ 관광수요예측 및 기대효과/ 경제성 분석/ 기타, 공사수행방식 검토
계획의 구성		상위계획 및 관련계획 검토 / 선진사례 연구/ 개발여건분석/ 기본계획/ 사업계획/ 사업화방안

✧ 개발여건 분석

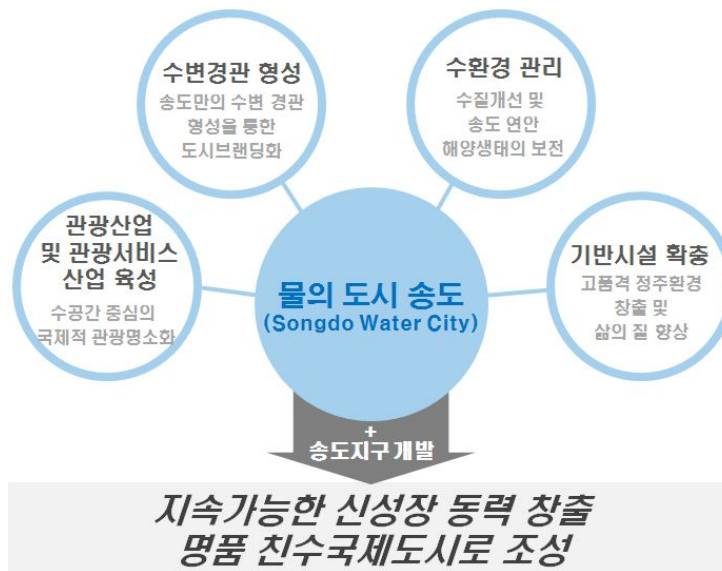
- 송도위터프런트 현황과 문제점은 <표 2>와 같고, 송도국제도시가 위터프런트를 주제로 하는 복합문화공간으로 조성되기 위한 주요 과제는 수질 및 수변 활용, 관광, 경관, 환경, 조성여건 등이 있음

<표2> 송도위터프런트 현황 및 문제점

구분		내용
조성여건	수질 및 수변 활용	수질 오염 악화와 관련 문제 발생 수공간 접근의 한계 및 수자원 활용의 미흡
	문화관광	특정 지역에 문화·관광자원 집중 분포 수변공간을 활용한 특색 있는 관광자원 부재
	자연생태	외부 자연환경과의 단절 연안습지 훼손에 대한 문제 발생
	교통 접근성	내·외부 차량에 의한 연결 및 접근 양호 지하철 등에서 시작되는 보행 접근성 부족
	주변개발계획	개발사업별 도시 기능 및 특성에 대한 차별화 가능 단계별 계획으로 인한 조성시기 차이 발생
	경관	기존계획에 의한 수로별 차별화 방안제시 수변공간에 대한 경관계획 내용 미흡
수로별 현황	6·8공구 호수	초고층 개발 속 초승달 모양의 넓은 호수공간 위터프런트 시설 조성 공간의 부족
	11공구 호수	울퉁불퉁한 형태의 호수, 남·북측으로 긴 연결수로 수공간을 활용한 주거, 문화, 상업시설 배치
	북측수로	달빛 공원 등 기조성 및 주민 이용도 높음 아암도 부근 반달모양의 대규모 호수 조성
	동측해안	송도습지지역 위치, 희귀조류 서식 개발로 인한 갯벌지역의 축소
	남측수로	폭 400m, 연장 5.5km의 대규모 수로 조성 수로 조성시기가 가장 늦으며, 수변공간 조성구간 없음
사례연구	위터프런트 조성을 도시활성화의 계기로 활용	
	물을 활용한 특색있는 수변경관 조성	
	주변문화요소 연계를 통한 복합문화공간 조성	

✧ 기본방향

- ‘명품 친수국제도시, 송도 워터시티’의 조성을 위하여 송도 워터프런트의 현황과 주변 여건을 토대로 네 개의 세부 목표와 8대 추진전략을 선정함



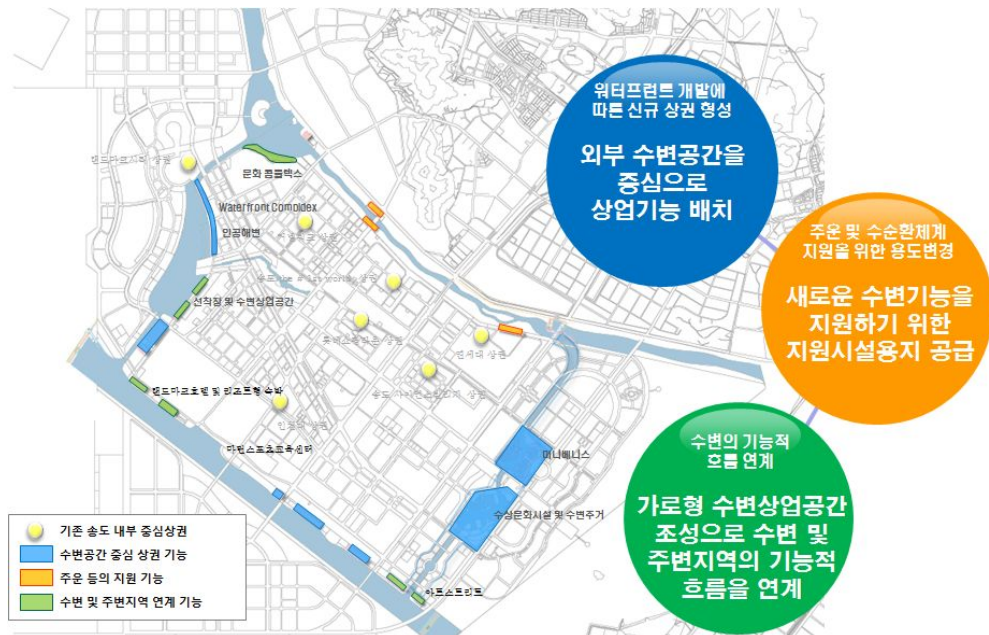
<그림1> 송도 워터프런트 조성목표

<표3> 송도 워터프런트 조성목표 및 추진전략

송도 워터프런트 조성 목표	추진전략
관광산업 및 관광서비스산업 육성	송도컨벤시아와 연계한 Green MICE산업 체계 구축 장소성을 강화하여 워터프런트 관광의 매력을 높임
수변경관 형성을 통한 도시브랜딩화	권역별 특성 부각을 위한 경관 형성방안 제시 이색적 수변경관 연출을 위한 경관 차별화 계획 수립
수환경 관리	송도습지 및 희귀 조류의 보전 수순환 시스템을 통한 수질개선
생활환경 개선	수변공간과 연계된 신교통체계 도입 공간시설 및 문화체육시설 등 수변공간을 향유한 기반시설 확충

✧ 기본계획

- 수공간과 접한 오픈스페이스 조성, 이용자가 옥외공간의 이용만으로도 다양한 워터프런트 체험을 할 수 있도록 조성, 수변건축물 옥상 공원화 등을 통한 수변공간의 공공성 확보
- 워터프런트 진입도로에서 수공간의 조망이 차폐되지 않도록 통경축 확보, 워터프런트 진입 축경관 형성, 진입거점부 광장조성 등 통경축 확보
- 권역별 배후 건축물의 외관, 재료, 색채 등과 조화로운 건축경관 형성, 해당 개발사업의 경관계획 반영, 워터프런트 권역별 경관의 통일감 부여 등 배후 송도 도시경관과의 통일감 부여
- 수변공간의 개방감 확보를 위한 건축높이 설정, 인간의 행태에 의하여 보행공간의 활기를 높일 수 있도록 조성 등 인간적인 규모의 수변경관 조성



<그림2> 토지이용 및 도입기능 기본방향

❖ 사업화 방안

- 워터프런트 기본계획에 의한 수순환체계 개발순서와 송도국제도시 단계별개발계획 및 사업별 개발단계를 고려한 단계별 시행
- 각 공구별 수로 및 기반시설 및 송도 Waterfront Complex, 마린교육스포츠교육센터는 IFEZ 예산 및 국비를 지원받아 IFEZ에서 직접개발
- 근린생활 및 일반상업 시설용지는 민간의 개발 유도
- 개발 및 운영의 리스크 경감 및 민간의 전문성이 필요한 레저/관람 및 체험관련시설과 마리나, 아쿠아리움, 체험관 등은 공공과 민간의 공동개발 추진



2014년도 연구결과 요약집

환경분야

■기본연구과제

매립폐기물 최소화를 위한 경제적 유인책 도입 필요성 및 적용방안 연구
인천국제공항의 대기환경 영향분석 및 관리방안
인천광역시 생물다양성 보전 전략 수립 방향에 관한 연구
인천 수질감시체계 개선방안

■정책연구과제

제2차 녹색성장 5개년계획 정책방안 연구
인천대공원 분재정원 조성 및 운영방향
월미관광특구내 신규 매립지 활용방안에 관한 연구

■수탁연구과제

도시생태현황지도 작성 및 GIS 구축
인천광역시 한강수계 수질오염총량관리 시행계획 2013년도 이행평가 용역

매립폐기물 최소화를 위한 경제적 유인책 도입 필요성 및 적용방안 연구

■ 윤하연 : 도시기반연구실 선임연구위원

❖ 연구 배경 및 목적

- 2012년 매립폐기물 중 생활폐기물의 가연성폐기물은 63.1%, 건설폐기물의 가연성 또는 혼합폐기물은 80.8%로 재활용이나 자원화가 가능함에도 불구하고 상당량의 폐기물이 매립되고 있음. 이는 폐기물처리시설 설치부지 확보 등 처리시설 확충의 어려움과 저렴한 매립비용으로 재활용보다는 매립처리를 선호하고 있기 때문으로 대책 마련이 시급한 실정임.
- 이에 환경부는 폐기물 자원화를 위하여 미처리된 폐기물의 매립 최소화 방안으로 자원순환사회전환촉진법(안)에서 폐기물처분부담금의 도입을 제안하고 있으나 제도의 운영에 대한 구체적인 방향과 내용은 확정되지 않은 상황임.
- 따라서 본 연구에서는 국내 폐기물 배출 및 처리현황과 매립폐기물의 성상을 환경부 통계자료를 활용하여 분석하고 처리방법별 소요 비용을 비교·검토함으로써 매립폐기물의 매립기준 강화 및 매립 관련 경제적 유인책의 도입 필요성을 제시하고자 함.
- 또한 국내의 자원순환 관련 정책과 선진 주요국가의 매립폐기물 최소화 정책을 검토하고 환경개선을 위한 경제적 유인책의 개념, 종류 및 운영현황 등을 파악함으로써 경제적 유인책 적용방안을 제안하고자 함. 이를 바탕으로 수도권매립지 반입 폐기물을 대상으로 매립부담금을 부과할 경우 반입폐기물 감량효과 및 세입 증대효과를 추정하고자 함.

❖ 연구결과

■ 폐기물 처리현황 및 비용분석

- 2012년 기준 폐기물 총 배출량은 꾸준히 증가하고 있으나 생활폐기물은 감소 추세인 반면, 사업장배출시설계 폐기물과 건설폐기물은 증가하고 있는 것으로 분석됨.
- 매립된 생활폐기물 중 가연성 폐기물은 종이류 30.4%, 플라스틱류 17%로 종이와 플라스틱류는 재활용이 가능한 폐자원으로써 생활폐기물 분리수거 강화 및 폐기물 에너지화를 통하여 매립폐기물의 감소가 가능할 것으로 사료됨.
- 매립처리된 사업장폐기물 중 가연성폐기물은 유기성오니가 72.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 유기성 오니는 퇴비화, 고화, 건조, 탄화, 소각 등 지역적 특성에 맞춰 자원화 기술을 적용 한다면 유기성 오니를 활용하여 신재생에너지 자원으로의 활용을 극대화 할 수 있을 것으로 사료됨.
- 건설폐기물 중 매립된 폐기물은 대부분 혼합건설폐기물과 불연성폐기물로 혼합건설폐기물은 다량의 가연성폐기물이 포함되어 있는 것으로 추정됨. 이는 재활용이 가능한 건설폐기물임에도 불구하고 매립 처리되고 있는 것으로써 혼합건설폐기물의 매립 감소를 위한 강화된 정책이 필요할 것으로 사료됨.
- 폐기물 처리방법별 설치 및 운영비용을 분석한 결과, 폐기물 처리방법 중 환경에 미치는 영향이 가장 크고 자원의 활용도 및 우선순위가 가장 낮은 매립비용이 가장 낮은 것으로 나타남. 이로 인하여 처리방법의 왜곡이 발생함에 따라 유효자원의 효율적 이용을 촉진하고 폐기물 처리방법을 매립에서 소각 및 재활용으로 전환할 수 있는 경제적 유인책의 도입이 시급하다고 판단됨.

■ 국내외의 매립폐기물 최소화 정책

- 환경부는 자원과 에너지가 선순환하는 자원순환사회를 실현을 위한 기반 마련의 일환으로 「자원순환사회전환촉진법(안)」 제정을 추진 중에 있음. 이 법안은 자원순환 목표관리, 소각·매립 부담금, 순환자원 사용 확대, 폐기물 종료 제도 등 다양

한 정책을 포함하고 있음.

- 특히, 재활용비용보다 매립비용이 과도하게 저렴함에 따라 재활용 자원이 매립으로 쏠리는 문제점을 개선하기 위하여 매립폐기물에 소각·매립부담금을 부과함으로써 폐기물의 재활용이 촉진되도록 처리비용의 구조를 개선하고자 함.
- 국외 사례로 EU에서는 매립지 부족현상, 불법매립의 사회적 문제, 환경오염 문제 등이 부각됨에 따라 매립을 억제하고 재활용을 촉진할 목적으로 1995년 폐기물 매립에 대한 환경기준과 인허가 조건 등 규제를 강화한 매립지침을 제정하였고, 이를 달성하기 위한 수단으로 매립세를 도입하고 있음.
- 독일은 2005년 도시고형폐기물을 직매립하지 않고 소각 후 소각재 또는 MBT과정을 거쳐 자원회수 및 생분해성 물질의 불활성화 후 매립하도록 하였으며 2020년까지는 도시고형폐기물 매립지를 폐지하려는 정책을 추진하고 있음.
- 영국은 1996년 매립세를 도입하였으며 유기성폐기물을 포함한 활성과 비활성으로 폐기물을 구분하여 감량, 재활용의 주목표가 되는 활성폐기물의 매립세를 지속적으로 인상하여 2014년 톤당 80£의 매립세를 징수하고 있음.
- 일본은 자원순환을 매우 적극적으로 추진하면서 다양한 법체계를 갖추고 있음. 소각을 통한 에너지 회수 및 유럽과 마찬가지로 매립세 형태의 산업폐기물세를 도입하여 산업폐기물 매립량을 감소시키고 있음.
- 이와 같이 선진국들은 순환형 사회 구축을 위하여 공통적으로 폐기물 발생 최소화 및 재활용 극대화를 도모하고 있음. 유럽은 매립억제를 통한 폐기물의 자원화 극대화 전략을 펴고 독일과 일본은 자원생산성 제고를 국가목표로 설정하고 자원의 효율적 이용을 추진하고 있음.

■ 매립 관련 경제적 유인책

- 환경부는 환경개선 유인 및 재정확충을 목적으로 2012년 기준 22개의 부담금 제도를 운영하고 있으며 22개 부담금 중 물이용부담금과 석면피해구제분담금은 기금형태로 운영되고 나머지 부담금들은 환경개선특별회계에 편입되어 환경개선 사업에 활용되고 있음.
- 환경 관련 부담금의 총 부과액 대비 징수액 비율은 2010년 49.4%에서 점차 감소

하여 2012년도 47.4%로 낮은 징수율이 문제로 제기되고 있음.

- 부담금운용평가단(2013)의 환경 관련 부담금의 운용평가 결과, 환경개선부담금을 포함해 20여개의 부담금이 오염저감 목적으로 부과중이나, 목적달성에 한계가 있다고 평가함. 오염저감 실효성이 낮은 이유는 부담금 부과대상과 목적상의 저감 오염원이 불일치하고, 징수금액을 오염저감 목적이 아닌 타사업 재원조달 수단으로 활용하고 있어 기존 부담금 설치 목적에 부합되지 못하기 때문으로 판단함.
- 환경오염으로 인한 사회적 비용을 내재화 하고 국내에서 소각이나 재활용에 비해 매립비용이 저렴함으로 인하여 발생하는 처리방식의 왜곡 현상을 개선하기 위하여 환경세의 일종인 매립세 또는 매립부담금 제도 도입 가능성을 검토함.
- 폐기물 매립시설은 폐기물 매립시설 주변지역의 주민들이 환경적 피해를 받고 있음에도 불구하고, 환경개선을 위한 재원은 부족한 실정으로 폐기물을 반입하는 원인제공자들에게 목적세 형태의 매립세 부과를 검토할 수 있음.
- 매립세는 보통세 보다는 목적세로 국세보다는 지방재원으로 활용 할 수 있도록 지방세로 신설함이 타당할 것으로 판단됨. 이는 폐기물 관리는 지방자치단체에 책임이 있으며, 발생지 처리원칙 및 폐기물 처리시설의 경우 처리시설로 인한 환경적 영향이 일정 주변지역에 한정되므로 매립세를 지방목적세로 신설함으로써 특정 사업을 위한 재원을 확보하기 위함임.
- 지방목적세로 매립세를 신설하기 위해서는 지방세법 중 ‘지역자원시설세’ 과세대상에 폐기물 매립시설의 추가가 필요하며 특수목적 사업을 위한 목적세 신설 목적에 부합하도록 매립시설 관리를 위한 지방자치단체특별회계의 신설이 필요함. 이때 매립시설의 적정 관리를 위한 충분한 세입 확보 및 매립폐기물이 소각이나 재활용으로 전환할 수 있도록 처리비용의 차이를 매립세로 부과하는 요율 결정 필요.
- 매립 관련 경제적 유인책으로 환경세의 또 다른 형태인 매립부담금 제도를 검토할 수 있음. 매립부담금을 신설하기 위해서는 기획재정부 소관 부담금운영심의위원회의 심사 과정에서 기존 부담금과의 중복 여부 뿐 아니라 부과목적, 부과절차의 공정성 등에 대한 세밀한 검토가 필요함.
- 매립부담금 제도의 도입에 따른 세입 관리방안은 폐기물 매립시설로 인한 주변 지역에 미치는 영향이 제한적이고 환경 개선을 위한 자치단체의 재원이 필요하다는

측면에서 자치단체 예산으로 편입하되 특수목적의 사업 추진을 위한 기금으로 관리하는 방안을 검토함.

■ 수도권매립지 매립부담금 도입 효과

- 폐기물 종류별 매립폐기물 성상 분석 결과를 토대로 폐기물 종류별 매립부담금 부과에 따른 감량효과 분석 결과, 50%의 매립부담금 부과시 생활폐기물 중 가연성 폐기물 92톤/일~170톤/일, 사업장배출시설계폐기물 중 유기성오니 154톤/일~284톤/일, 건설폐기물 중 가연성성폐기물 111톤/일~205톤/일의 감량효과가 있을 것으로 추정됨.
- 매립부담금 100% 부과시에는 생활폐기물 중 가연성폐기물 184톤/일~340톤/일, 사업장배출시설계폐기물 중 유기성오니류 307톤/일~569톤/일, 건설폐기물 중 가연성폐기물 222톤/일~410톤/일의 감량효과가 있을 것으로 분석됨.
- 수도권매립지에 반입되는 폐기물을 대상으로 매립부담금 부과시 탄력도에 따라서 50%의 매립부담금 부과시 1,207억원/년~1,265억원/년, 100% 매립부담금 부과시 2,551억원/년~2,784억원/년의 세입을 확보할 수 있을 것으로 추정됨.
- 2013년 수도권매립지 반입료가 1,151억임을 감안하면 50%의 매립부담금 적용 시 수도권매립지의 반입료는 약 2배 상승할 것으로 예상되어 매립지로 폐기물을 반입하는 자치단체와 사업자들의 부담이 증가할 것으로 예상되는 만큼 매립부담금 적용 초기에는 매립부담금의 50% 이하 수준에서 부담금을 부과한 후 점진적으로 부담금을 인상하는 방안을 모색하여야 할 것으로 판단됨.

❖ 정책제언

- 매립폐기물 중 재활용이나 자원화가 가능한 가연성폐기물과 유기성 오니류가 다량 포함되어 있음에도 불구하고 폐기물 처리비용은 재활용 및 소각에 소요되는 설치 및 운영비용은 높은 반면, 매립은 낮은 비용이 소요됨에 따라 재활용이나 소각처리가 가능한 종이, 플라스틱류 등의 가연성폐기물을 처리비용이 낮은 매립으로의 처리를 선호하는 경향이 나타나고 있음.

- 폐기물 처리방법 중 환경에 미치는 영향이 가장 크고 자원의 활용도 및 우선순위가 가장 낮은 매립처리 비용이 가장 낮음으로 인하여 처리방법의 왜곡이 발생하고 있는 것으로 판단됨에 따라 유효자원의 효율적 이용을 위하여 폐기물 처리방법을 매립에서 소각 및 재활용으로 전환할 수 있는 경제적 유인책 마련이 시급하다고 판단됨.
- 환경부에서 추진 중인 「자원순환사회 전환 촉진법(안)」은 처분부담금의 도입과 도입된 처분부담금을 환경개선특별회계에 편입하여 국가에서 관리·운용하는 것으로 제안하고 폐기물처분부담금의 징수를 지자체에 위임한 경우, 교부된 부담금을 각 지자체의 상황에 맞게 탄력적으로 운영할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체 자원순환특별회계 설치 근거를 마련하고 있음.
- 이와 같이 현재 지역의 환경관련 재원은 대부분 중앙정부가 지방자치단체를 통해 부담금을 징수하고 이를 재원으로 다시 보조금을 지급하는 방식을 취하고 있으나, 환경 관련 문제는 사후적 예방이 우선이라는 차원과 복구를 위한 자금이 소요된다는 차원에서 재원이 필요하므로 환경 관련 경제적 유인책은 지역성에 기초하여 지방의 중심적인 역할과 관리가 가능하도록 지방 재원을 확대할 필요가 있음.
- 따라서 매립부담금의 부과 및 징수와 재원관리의 권한은 지방자치단체에게 위임하고 자치단체의 세입 관리 방안으로 특별회계의 설치 또는 특수목적의 사업추진을 위한 자치단체 기금설치 방안을 검토 할 수 있으며 비교적 자율적으로 세입을 운영할 수 있는 지방자치단체 기금으로 관리 할 것을 제안함.
- 이에 자원순환사회전환촉진법(안) 제21조(자원순환사회로의 전환을 위한 부담금) 6항의 “폐기물처분부담금과 제4항에 따른 가산금은 「환경정책기본법」에 따른 환경개선특별회계의 세입으로 한다”를 환경부장관이 아닌 “폐기물처리시설 설치지역의 장은 자원순환사회로의 전환 촉진을 위하여 자원순환촉진기금을 지방조례로 설치하고 이에 적립한다.”로 수정하고 제23조 자원순환특별회계의 설치 조항은 삭제할 것을 제안함.
- 환경부는 매립부담금의 도입을 추진하고 있으나 매립부담금의 신설은 유사한 환경관련 부담금과의 차별성 및 통폐합 등 많은 어려움이 예상됨에 따라 매립최소화를 위한 또 다른 경제적 유인책으로 자치단체 소재 매립시설에 대하여 지방목적세인

매립세를 신설하는 방안을 제안함.

- 지방목적세로 매립세를 신설하기 위해서는 지방세법 제142조 ‘지역자원시설세’ 과 세대상에 폐기물 매립시설 및 제144조 납세지에 대해 “매립: 매립시설의 소재지 “를 추가하여 개정함으로써 매립시설이 소재하고 있는 지방자치단체 재원으로 활용할 수 있도록 하여야 할 것임.
- 국세목적세의 경우 특수목적 달성을 위하여 세입을 특별회계로 관리되는 반면, 지방자치단체의 목적세는 지역자원시설세 중 부산의 컨테이너세를 제외하면 특별회계로 운영하지 않고 있어 특수목적 사업을 위한 목적세의 신설 목적에 부합하기 위해서는 매립시설 관리 및 주변지역 환경개선을 위한 특별회계의 신설이 필요함.
- 매립부담금제의 도입이나 지방세법 개정을 통한 매립세 부과 방안은 국내에서 운영되고 있는 모든 매립시설을 대상으로 한 경제적 유인책 도입 방안으로 법제정이나 개정이 필요하고 이를 위한 이해 당사자 간의 의견 조율 등 제도 도입의 가능성을 가늠하기 어려운 실정임.
- 이에 매립부담금이나 매립세 신설에 앞서 수도권매립지를 대상으로 한 매립부담금의 도입 방안으로 “수도권매립지 반입수수료 및 부담금 부과·징수 규정”에서 매립부담금을 추가하는 방안을 제안함.
- 신설되는 매립부담금의 사용용도는 수도권매립지 주변지역 환경개선 및 폐기물 자원화시설 확충을 위한 재원으로 활용하고 부담금의 관리는 인천광역시 조례제정을 통하여 지방자치단체 기금으로 적립하여 관리하는 방안을 제안함.
- “수도권매립지의 반입수수료 및 부담금 부과 징수 규정”은 수도권매립지관리공사 운영위원회의 심의를 거쳐 개정이 가능한 사항으로 법 개정이나 제정보다 행정적인 절차가 용이하고 실현 가능성도 높을 것으로 판단됨.

인천국제공항의 대기환경 영향분석 및 관리방안

■ 조경두 : 도시기반연구실 선임연구위원

✧ 연구목적

- 지난 40여년에 걸쳐 항공기엔진에서의 배출량은 공항에서의 주요 오염물질 배출원으로 인식되어 왔으나, 최근에는 공항 내부 지상부에서의 항공기 및 지상조업장비(GSE) 배출량의 영향과 공항 주변지역의 대기질 영향 등에 대한 고찰이 활발함.
- 본 연구는 인천국제공항의 배출현황을 파악하고, 관리정책을 제언하기 위한 목적으로 수행됨.
 - 공항지역 대기오염의 특성 및 관리여건과 정책동향 및 관리사례 검토
 - 인천국제공항을 대상으로 대기환경현황 파악
 - 항공기 운항과 다양한 공항활동의 대기환경관리 관점의 유형화
 - 대기오염물질 배출량 산정
 - 인천국제공항 및 주변지역의 대기환경 개선을 위한 관리방안 제언

✧ 문헌 및 정책동향 검토결과 요약

- 공항주변의 대기질은 항공기 엔진의 배기가스, 지상조업장비 및 전력공급장치에서의 배기가스, 공항 내 차량 및 접근 교통에 의한 배기가스, 공항관련 발전 및 소각

시설 등에서의 배출물질, 공항 건설 및 확장공사 등의 다양한 배출원에 의해 영향을 받고 있으며, 최근에는 건강위해성과 관련하여 여객터미널 내 실내공기질도 중요하게 인식됨.

- 일반적으로 항공기를 포함한 공항에서의 대기오염물질 배출량 산정과정에서 대상으로 하는 물질은 질소산화물(NO_x; NO+NO₂), 황산화물(SO_x), 휘발성유기화합물(VOCs, NMHC 포함)²⁴⁾, 탄화수소(HC)²⁵⁾, 일산화탄소(CO), 미세먼지(PM₁₀)과 초미세먼지(PM_{2.5}) 등이며, 기후변화와 관련한 온실가스 배출량을 위해 이산화탄소(CO₂)도 고려될 수 있음.
- 국내외 여건과 해외 공항의 관리사례 등을 검토한 결과, 공항에서의 대기오염 배출을 줄이고 주변지역 대기영향을 최소화하기 위한 현실감있는 정책전략을 마련하고 이를 시행하기 위한 기초자료와 모니터링, 구체적인 실행프로그램 등의 미비점이 발견되었고 인천국제공항의 대기질 관리를 위한 정책적 시사점을 다음과 같이 요약할 수 있음.
 - 미국 환경청의 대기오염 배출계수와 EDMS 모형 등을 활용하여 공항에서의 배출량을 비교적 상세하게 산정할 수 있지만, 인천국제공항 내부에서의 대기오염 배출과 관련된 다양한 활동도 자료가 불충분하기 때문에 실효성있는 계획 수립이나 모니터링이 적절하게 이루어지기 어려움.
 - 국토교통부 고시인 공항환경관리기준 제11조는 다소 원칙적인 관리방향만 포함하고 있으며, 인천광역시 대기환경기준이나 수도권 대기환경개선 기본계획에서 요구하는 엄격한 대기환경기준을 기준으로 삼지 않고 국가환경기준을 관리기준으로 삼고 있음.
 - 인천국제공항에서도 항공기 지상전원공급시스템을 구축하고 이를 사용하고 있지만 이를 확대하기 위해서는 환경부와 인천광역시가 인천국제공항공사의 감독기관인 국토교통부와 의 공조를 통하여 이에 대한 관리지침을 법제도적 틀 속에서 제정하거나 개정하도록 적극적으로 대처해야 할 것임.
 - 일본과 영국, 덴마크의 공항에서는 저탄소 친환경 차량 도입과 교통수요관리, 온실가스 감축을 위한 저탄소 대책 등을 적절히 결합하여 저탄소 친환경 공항을 실

24) VOCs : volatile organic compounds, NMHC : non-methane hydrocarbon

25) THC : total hydrocarbon

현하기 위한 노력을 지속적으로 해나가고 있으며, 지역주민과 공항이용자, 공항 내부사업자와 종사자 등과 함께 대기오염과 온실가스 감축을 동시에 충족할 수 있는 통합관리전략을 점차 확대하고 있음.

- 인천국제공항에서는 저탄소 주기장 운영, 항공기 지상전원공급장치(AC-GPS) 사용 권장, Green Cargo HUB 구축을 위한 녹색물류를 지향하고 있으며, 저탄소 교통 시스템 조성, 친환경 첨단 교통서비스를 제공하는 노력을 하고 있음.
- 인천 대기질측정망의 운서동 측정자료와 비교한 결과, 오염물질 중 NO₂, 미세먼지(PM₁₀, PM_{2.5})가 측정기간에 따라 다소 차이를 보이며 공항지역에서 상대적으로 높은 농도수준을 보이는 것으로 파악됨.
- 국가 대기오염물질 배출량 자료를 사전 검토한 결과, 인천 전체 배출량 중 인천 국제공항의 배출되는 NO_x, SO_x, PM₁₀, VOCs의 배출량 기여는 각각 5.7%, 1.4%, 1.5%, 0.6%로 물질별로 다소 차이를 보임.

✧ 공항 관련 대기오염 배출량 산정결과 요약

- 본 연구에서는 대기오염물질 배출량 산정은 항공기 운항과 관련한 항공기, 보조동력장치(APU), 지상조업장비(GSE), 공항 내 차량이동(도로이동 오염원)과 주차시설, 공항 내 고정오염원 등을 대상으로 하였음.
- 화재훈련에 의한 대기오염 배출량은 다른 외국공항의 경우에도 미미한 편이며, 인천공항에서 이에 대한 집계자료가 미비한 상태여서 제외하였음.
- 공항과 연관된 교통 활동에 의한 배출량 기여정도를 가늠하기 위해 인천국제공항을 진출입하는 주요 도로를 대상으로 기초자료 확보가 가능한 수준에서 배출량을 추정함. 공항 진입 도로교통량 등에 따라 최소 시나리오(시나리오 1)와 최대 시나리오(시나리오 2)로 구성하여 배출량을 산정함.
- 2012년 인천국제공항의 배출원별 물질별 배출량 산정결과, NO_x와 SO_x는 항공기에서 배출량이 가장 큰 기여를 하고 있음. NO_x는 항공기 이외에 공항 유출입 고속도로, 열병합발전시설, 지상조업장비 순으로 배출량 기여가 큼. SO_x의 경우 항공기 이외에 APUs 및 지상조업장비에서 배출되며, PM₁₀ 및 PM_{2.5} 배출은

APUs, 항공기, 공항 유출입 고속도로 순으로 나타남. VOCs 배출량은 항공기에 대한 기여가 가장 크며, 다음으로 공항 유출입 고속도로 등의 순임.

- NOx 배출량에 대한 배출원 기여도는 항공기 엔진이 80%를 차지하고, 다음으로 근접 교통(9%), 고정오염원(6%), GSE(3%) 순으로 나타났음. SOx 배출량의 경우 항공기가 94%의 기여도를 보이며 다음으로 APU(4%) 등의 순으로 나타났음. PM10의 경우에는 APU(28%), 항공기(27%), 근접 교통(25%), GSE(12%) 등의 순임. VOC의 경우는 항공기 기여 59%, 고정오염원 18%, 근접 교통 17%, GSE 4% 등의 기여를 보였음.
- 하지만 실제 항공기의 지상활동에 의한 오염물질 배출량은 LTO 모드별로 소요되는 시간에 크게 영향을 받음. 따라서 공항에서 항공기 지상운영에 대한 배출량의 불확도를 낮추기 위해서는 해당 공항에서 실제 시행하고 있는 운영현황 및 저감수단들이 반영될 필요가 있음.

❖ 정책 제언

- 공항의 대기환경관리에 대한 정책사례 및 관리여건 검토와 주요 대기오염물질 배출량 산정결과를 기반으로 인천국제공항의 대기환경관리를 위한 기본원칙 및 관리방안을 제안하였음.

■ 인천국제공항 대기환경관리의 기본 원칙

- 대기오염물질과 온실가스의 대규모 배출시설인 인천국제공항의 대기환경개선을 위한 법제도적 기반을 국토교통부와 환경부의 협업체계 속에서 체계적으로 관리하고 인천국제공항이 인천광역시가 추진하고 있는 지역대기질 관리계획에서 상당한 배출비중을 가진 책임있는 관리주체라는 점을 인식하고 긴밀한 협력체계를 구성하는 것이 중요함.
- 인천국제공항의 대기질 평가 및 성공적 저감대책을 마련하기 위해서는 전반적 공항시스템과 관련된 모든 고려를 해야 하는데, 현재 공항 내 다양한 배출원 및 배출물질에 대한 기초자료를 체계적으로 수집하고 이를 정책적 활용과 대내외적 정

보공유를 동시에 충족할 수 있도록 시스템을 보완·확충해야 함. 여기에는 최근 정책여건을 고려하여 PM2.5와 유해대기오염물질에 대해서도 체계적인 자료수집 및 관리가 이루어질 수 있도록 준비해야 함.

- 인천국제공항에서 대기오염 배출비중이 비교적 높은 배출활동과 관련하여 이미 시도하고 있거나 계획 중에 있는 관리방안, 예를 들면 지상동력장치(GPU) 등의 도입 효과를 극대화할 수 있는 방안을 강구함.
- 최근 활발해지고 있는 신기후협상에 따른 온실가스 감축압력은 조만간 현실이 될 것이기 때문에 단지 대기질 개선에만 국한하지 않고 대기오염 및 온실가스 관리 성과를 동시에 기대할 수 있는 소위 ‘co-benefit’을 수확하기 위한 통합적 개선노력을 강조함.

■ 법제도적 기반 개선 및 관리주체 간 협력강화

- 국가대기환경기준을 공항 대기환경의 관리목표로 하고 있는 한계를 뛰어넘어 인천광역시와 수도권에 적용되고 있는 인천광역시 대기환경기준이나 수도권 대기환경 개선 기본계획에서 요구하는 엄격한 대기환경기준에 맞춘 관리목표 재정립이 선행되어야 함. 또한 인천국제공항 대기환경관리와 연관된 관리주체별로 역할 분담을 명확히 하여야 함.
- 무엇보다도 항공부문 녹색성장에 실질적인 도움이 되는 통계구축을 위해서는 전담 수집·분석조직과 전용 측정 툴의 제공 및 운영주체들의 적극적인 보고가 이루어져야 함. 이와 함께 항공기 운영뿐 아니라 항공사 시설, 공항 내 임대사업, 접근교통, 터미널 관리, 지상조업 등의 복합적인 시설이 그 관리대상이 된다는 점을 감안하여 전담조직 구성 시에는 항공분야 전문가뿐만 아니라 환경, 건축, 교통 등의 다양한 전문가들로 조직하여야 함.
- 특히 배출가스 추정을 위해서는 항공기 운항 기종별 엔진타입 등의 세부적인 통계구축이 필요한데 아직까지 우리나라는 관련통계가 구축되어 있지 못한 실정임. 모델 구축을 위해서는 보다 정확한 기초자료가 필요하며, 현실적이고 적용가능한 정책 마련 및 정책별 우선순위를 도출하고 효율적인 예산을 배정하기 위해서는 관련 기초자료의 수집을 위한 협력체계 구축이 필요함.

■ 체계적인 배출자료 구축 및 관리

- 인천국제공항은 항공기 및 주변차량 운영에 따른 대기오염 현황분석을 위해 중수 처리시설, 을왕동, 자유무역지역 등 3개소에 대기측정국을 설치하여 24시간 모니터링을 실시하고 있고, 환경조사차량을 이용한 이동지역 환경조사, 주변지역 환경조사, 매연저감 홍보활동 등으로 공항운영의 영향파악과 대기오염물질의 배출저감을 위해 노력하고 있음.
- 공항신도시와 영종동 동사무소 인근지역에는 고정오염원 및 이동오염원이 다수 위치하여, 인천국제공항에서 배출되는 대기오염물질의 영향을 감시하는데 한계가 있음. 인천국제공항의 항공기 이착륙시 배출되는 대기오염물질을 직접 관찰하여 배출원 자료를 검증하기 위해서는 유도로 및 활주로 말미에 대기 자동측정소를 설치하여야 함.
- 또한 공항 주변 지역의 환경과 주민들의 건강에 잠재적으로 상당한 영향을 가질 수 있기 때문에, 활주로에 대기오염 측정소를 보강한 후 공항신도시에 유해 대기오염물질 측정소 1개소를 운영하여 기초자료를 수집하도록 함. 이를 위해서는 정부 주도 하에 공항공사와 항공사 등 유관기관 간 항공환경 통계구축에 적극적인 관심을 가져야 할 것임.

■ 배출원별 대기오염 배출저감 방안

- 배출량 저감대책들은 일반적으로 다음과 같이 규제적, 기술적, 운영적, 경제적 방법 등의 4개의 범주에 포함됨. 다양한 배출수단들의 적용을 검토할 때에는 이러한 수단들을 이행하는데 있어 정책수단들의 기술적 용이성, 경제적 합당성, 환경편익, 저감수단들 간의 잠재적 상호의존성 등을 고려하여 잠재적인 장단점을 평가해야 함.
- 대체로 지상조업장비 및 지상차량의 친환경화 추진이나 친환경적 공항 운영, 에너지관리시스템(BEMS) 도입, 친환경 교통시스템 도입 등을 검토함.
 - - 지상조업장비 및 공항 내 지상차량의 탄소배출량은 항공기운항 시 배출되는 가스량을 제외하면 가장 많은 부분을 차지함. 배기가스의 환경적 영향을 최소화

하기 위하여 가능한 한 모든 지상조업장비를 대체연료나 대체에너지를 사용하는 장비로 전환해야 하며 공항의 각 게이트에서 제공되는 중앙통제에 의한 에어컨디션 및 전원을 사용하여 항공기 APU의 사용을 최소화하여야 함.

- 항공기의 운영효율 증가, 유도로 시간 단축과 유도로 통행, 이륙·도착 시 엔진 출력감소 등 친환경적 공항 운영방안은 대기오염물질과 온실가스 배출을 줄일 수 있는 장점이 있는 반면, 항공기의 편리성, 경제성 등에 직접 관련되므로 환경만을 최우선적으로 고려하여 결정하기 어려움.
- 공항 내 녹색공항시설 간 유기적 관계를 추구할 수 있는 녹색공항지도를 우선적으로 계획하여 수립하여야 하고, 이에 따라 친환경 공항디자인, 자전거도로, 열병합발전소 설치, 태양광 발전소 설치, 녹지조성 등을 단계적이고 종합적으로 교체해 나가야 함.
- 에너지관리시스템(BEMS) 도입을 통해 공항에서 사용 중인 에너지 소비현황을 모니터링하고 외부온도 등 다양한 요인을 확인하여 이를 반영한 최적의 에너지소비를 유도함으로써 대기질 관리와 온실가스 배출관리 모두 긍정적 효과를 기대할 수 있음.
- 공항으로의 접근교통수단 역시 공항과 주변 대기질에 많은 영향을 끼치므로 반드시 개선되어야 하는 부분 중 하나이지만, 인천국제공항공사의 공항이용객과 상주 직원 및 인근 지역주민을 위한 친환경 교통시스템 구축현황이나 계획은 완성도가 높은 편임. 따라서 새로운 접근교통수단의 확충보다는 기존 접근교통수단의 운행빈도 확대와 목적지의 다각화 등을 모색하도록 함.

인천광역시 생물다양성 보전 전략 수립 방향에 관한 연구

■ 권전오 : 도시기반연구실 연구위원

❖ 생물다양성 보전 관련 국내외 동향 및 인천광역시 현황

■ 생물다양성의 개념과 역할

- 생물다양성이란 유전자, 개체, 개체군, 군집, 생태계에 이르기까지의 모든 수준에서의 다양성을 의미함. 생물종은 유전적, 환경적인 요인과 다른 종과의 상호작용을 통해 오랜기간 진화하여 왔고 생태계 안에서 생산자, 소비자, 분해자, 기생자, 포식자 등의 독특한 역할을 담당하고 있기 때문에 생물종이 유실될 경우에는 생태계가 원활하게 움직이지 못하게됨.
- 생물다양성은 인간의 물리적 요구를 뒷받침하고 경제발전과 복리의 기반이 되어 왔기 때문에 생물다양성의 손실은 인간 생존을 위협하는 일이 됨. 인간은 자연 속에서 삶을 즐기고 예술을 창조하여 왔고 영감과 지식, 정신적 위안을 받아 왔음.

■ 국제 동향

- 1992년 리우 환경정상회의에서 생물다양성협약은 기후변화협약, 사막화방지협약과 함께 3대 환경협약의 하나로 채택되었음. 1994년 제1회 당사국총회를 개최한 이후 2014년 대한민국 평창에서 제12차 당사국총회를 개최하기에 이룸. 제10차 당사국총회에서는 2020 글로벌 생물다양성 목표, 일명 아이치타겟을 제시하였는데, 아이치타겟은 5대 전략과 20개 사업목표로 구성되어 있음.
- 평창 당사국총회에 앞서 인천 송도국제도시에서는 도시 생물다양성과 설계에 관한

국제학술회의(Urbio)가 개최되었음. SBSTTA(부록 주요 용어정의 참조)가 생물다양성협약을 기술적, 학술적으로 지원하는 것과 같이 도시생물다양성을 학술적으로 지원하는 전문가들의 국제학술대회로 2년 단위로 당사국총회가 열리는 기간에 개최되고 있었음. 한편 지속가능성을 위한 세계지방정부(ICLEI)는 지방생물다양성 전략 및 이행계획(LBSAP)을 수립하기 위한 지침을 마련하여 공표하였으며 이클레이 한국사무소에서는 이를 번역하여 자료로 제공하고 있었음.

- 해외 도시에서는 지방생물다양성 전략 및 실천계획을 종합계획으로 작성하여 실천하는 경우도 있었지만 단위 핵심사업을 중심으로 계획과 함께 실천하는 경우가 많았음. 주요 실천사업으로는 시의회에 생태보전 자문위원회 설치, 도시 마스터플랜에 자연보호 명기, 생물종 다양성 기초 연구 실시, 생물다양성 현장 제정, 생태 네트워크 구축 및 보전 사업, 공원 네트워크, 보호지역 확대, 갯벌 보호운동, 생물다양성 센터 설치, 생태통로 조성, 숲 보전, 조류 보호, 수목 식재, 어린이 및 시민 교육, 외래식물 억제활동 등이 있었음.

■ 국내 동향

- 국내에서는 제3차 국가생물다양성 전략 및 실천계획으로 6대 전략 및 18대 실천 목표를 제시하였고 강원도와 경상남도는 지자체 차원에서의 전략과 실천사업계획을 수립하였음. 그리고 한국 이클레이사무소는 지방정부와 함께 도시생물다양성 지역실천사업(LAB-Korea)을 제안하고 있음. 2012년에 12월에는 생물다양성 보전 및 이용에 관한 법률이 제정되었으며, 지자체 차원에서는 경기도가 최초로 조례를 제정하였음.

■ 인천광역시 주요 생태자원 현황 및 관련 계획

- 인천광역시는 2005년 10월에 마련된 자연환경조사를 바탕으로 인천광역시 보호야생동식물 24종을 고시하였으며, 환경백서에 따르면 두루미, 저어새 등 다수의 보호종이 인천시 관내에서 관찰되는 것을 확인할 수 있었음. 인천광역시 관내 천연기념물로 지정된 동물 및 식물 분포지는 총 9개소이며 기념물은 4개소이었음. 보전지역은 생태계보전지역, 습지보호지역, 람사르습지, 특별관리해역, 특정도서, 야

생동물보호구역, 천연기념물, 산림유전자원보호림 등이 있음.

- 2014년 9월에 작성된 도시생태현황도에서는 토지이용현황, 토양피복현황, 현존식생 등을 바탕으로 비오톱유형도면을 작성하였으며, 여기에 더하여 야생조류, 양서류, 보호수 및 큰나무 등의 분포현황을 조사하여 GIS 도면에 표현하였음.
- 생물다양성 보전과 관련이 큰 인천광역시의 주요 계획으로는 자연환경보전 실천계획, 인천 연안도서 해양환경조사 및 보전관리계획, 인천광역시 철새보전종합대책, 인천광역시 2025 도시기본계획, 2020년 인천광역시 공원녹지기본계획 등이 있으며 그 주요 내용을 본문에 정리하였음.

❖ 정책제언

■ 생물다양성 보전전략 및 실천계획 작성방법

① 생물다양성 보전 전략 및 실천계획 작성 원칙

- 인천광역시의 생물다양성 보전 전략 및 실천사업 작성의 원칙은 먼저 시민의 참여를 바탕으로 부문별 전문가들이 함께 참여하는 공동의 작업이 되어야 함. 둘째, 작성 과정 자체도 인식증진의 일환이므로 민주적인 절차에 따라 진행되어야 함. 셋째, 시의 생물다양성 전략은 CBD사무국의 기본 틀과 정부의 전략과 목표를 참고하여 작성하되 지역의 특성을 최대한 반영할 수 있어야 함. 넷째, 실천사업은 실행력을 담보하기 위해서 구체적인 시기, 주체, 재원을 함께 고려하여야 하며, 다섯째, 실행 사업을 모니터링하여 전략과 목표를 지속적으로 수정·보완되어야 함.

② 중앙정부 전략계획의 틀 활용

- 중앙정부의 전략과 실천목표를 참고할 경우 대한민국 정부와 나아가 국제사회의 추세에 맞추어 지역의 생물다양성 전략 및 실천계획을 짤 수 있기 때문에 이를 따를 필요가 있음. 이때, 지자체의 특성과 현장의 특성을 충분히 반영하여 도시의 생물다양성 전략 및 실천계획을 수립하여야 함.

③ 지역의 특성 반영과 시민 참여를 통한 계획 수립

○ 1안, 전문가의 초안을 바탕으로 시민의견 취합

- 전문가들이 중심이 되어 지역단위에서의 전략과 실천계획 초안을 먼저 수립함. 이렇게 초안이 작성된 이후에 시민사회단체, 관련 전문가(타분야), 공무원 등 다양한 이해 당사자를 대상으로 다양한 형태의 워크숍, 토론회, 설명회, 인터뷰, 설문조사 등을 거쳐서 우리 도시에 적합한 전략과 실천방안을 새롭게 구축하는 것임.

○ 2안, 시민의 의견에서 출발한 전략 수립

- 체계적인 작업이 진행될 수 있도록 작업 지원팀을 구성함. 작업지원팀이 일정이나 행사 등을 준비하며, 국가 전략이나 관련 자료를 확보하여 시민사회단체 공청회가 개최될 수 있도록 함. 시민공청회를 통해 전략수립 사업의 시작을 인지시킨 후 사회 각 분야가 참여하는 분야별 토론 팀을 구성하고 팀내에서 실천사업을 도출함. 그리고 일반 시민을 대상으로 한 설문과 인터뷰 의견을 반영하여 실천사업 초안을 마련함. 다음으로 토론회에서 나온 실천사업에 대한 유형을 분류하고 각각 실천사업에 대한 세분 실행계획을 작업 지원팀과 전문가들의 의견을 들어 작성한 후 이를 효과적으로 진행할 수 있는 전략을 도출함.
- 비전, 전략, 실천사업이 도출되면 일반시민을 대상으로 공표하고 관련 홍보자료를 공유하며 단계별로 실천사업을 진행함. 마지막 단계로 실천사업의 진행과정을 모니터링하여 다음 전략 수립에 반영할 수 있도록 진행함.

■ 생물다양성 보전전략과 기존의 자연보전 관련 계획과의 관계 설정

① 생물다양성 조사

- 생물다양성 조사는 자연환경 조사에서 생물종이 조사된다는 전제하에서 자연환경 조사에서 다루지 못하는 부분, 즉 생물다양성 전략이 추구하고 있는 다양한 도시의 현황을 조사할 것을 제안하고자 함. 즉, 시민 여론 및 인식조사, 전문가 인터뷰, 멸종위기종 및 위해 야생생물 수출입 및 반출 현황 조사, 교육속의 생물다양성, 문화속의 생물다양성, 역사속의 생물다양성 등을 포함하여 조사할 것을 제안함.

② 자연환경보전 실천계획(자연환경조사)과의 관계 설정

- 생태학과 생물학 전문가들 중심으로 자연환경조사를 실시하고 이를 바탕으로 자연환경보전 실천계획을 수립하고 있음. 생물다양성 전략 및 실천계획은 이들 관련 전문가들의 자료와 계획을 바탕으로 여타 분야의 전문인력, 이해관계자, 시민사회 단체 및 시민들이 함께 참여하여 도시의 생물다양성 전략과 실천방안을 도출하여 실제로 실천할 것을 제안함.

③ 환경생태계획의 활용

- 환경생태계획은 비오톱 지도를 바탕으로 자연환경의 보전, 복원, 네트워크, 시민이용 등을 위한 공간계획 수립하고 구체화시키는 계획으로 도시기본계획과 동일 위상으로 설정할 필요가 있음. 정부가 추진하고 있는 국토-환경계획의 연동제를 지원할 수 있는 계획체계인 것임. 본 환경생태계획 역시 도시생태전문가들이 작업하는 것이므로 여기서 나온 자료는 도시의 생물다양성 전략 및 실천방안 수립의 기초자료로 활용되어야 함.

■ 기타 정책제언

① 생물다양성 주류화를 위한 연구 및 실천사업 진행

- 생물다양성과 생태계 서비스를 이용하거나 영향을 미치는 관련 부문과 행위자들에 대한 파악이 필요하고 그들의 계획과 정책, 관련법을 검토하여야 함.

② 특정도서 추가 건의 및 정보 공유

- 인천 연안의 무인 도서에 대한 정밀조사를 바탕으로 특정도서를 추가로 지정하여 중앙정부와 지자체가 공동으로 모니터링하고 관리할 것을 제안함.

③ 관련 조례 정비

- 생물다양성 보전 및 이용에 관한 법률, 자연환경보전법, 야생생물보전법 등 중앙의 법률을 종합 분석하여 지역 실정에 맞는 생물다양성 관련 조례의 제정이 필요함. 이때 상위 법률 간의 상충이나 보완할 부분에 대한 검토가 필요함.

인천 수질감시체계 개선방안

■ 김성우 : 도시기반연구실 연구위원

❖ 연구의 배경 및 목적

- 수질감시체계의 확립은 하천·호소·연안해역 등 공공수역의 수질 및 수생태계를 적절하게 유지하고 보전하고 수질관리의 효율성을 높이기 위해서 필수적임.
- 최근 인천광역시에는 굴포천 유역을 중심으로 한강수계 수질오염총량관리제 시행에 따라 하천 수질 모니터링 강화의 필요성이 증대되고 있으며, 수질오염물질 배출사업장 대상의 수질TMS(Tele-Monitoring-System, 원격감시시스템)를 확대하려는 계획이 있음.
- 또한, 시화호관리위원회에서는 향후 시화호·인천연안 특별관리해역의 수질변화를 지속적으로 감시하기 위해서 시화호 및 인근 외측 유역의 직접적으로 영향을 받고 있는 시화호 배수갑문(대부도 방아머리) 및 송도LNG기지를 포함하는 연안해역을 연안오염총량관리 감시구역으로 설정하는 계획(안)을 검토 중임.
- 따라서 이러한 여건변화에 따라 현재의 미비점을 보완하고 최근의 수질감시체계 관련 정책 및 연구 동향을 반영한 전반적인 수질감시체계의 개선방안 마련이 매우 시급한 연구 과제임.

❖ 연구 결과

- 첫 번째로 본 연구에서는 인천광역시 수질감시체계 개선방안을 제안하기 위하여 수질감시체계와 관련 있는 법령·정책·계획과 선행연구 등을 고찰하고 국·내외 수질 감시체계 운영사례를 검토하여 동향을 파악함.
- 동향 파악 결과 ① 환경부 수질측정망은 향후 기존 수질측정망 체계 개편, TOC (총유기탄소) 및 건강보호항목 추가, 총량측정망 지점과의 통합 운영, 퇴적물 측정망 확대, 환경분야 참조표준 개발 기반 구축, 녹조대응을 위한 과학적 모니터링 대책 강화 등의 계획이 있음, ② 수질자동측정망은 수질자동측정망 설치·운영 목적 정립 및 중장기 계획 수립, 생물정보장치 병행 등의 동향이 있음. ③ 수질TMS는 운영성능 개선 및 설치 확대를 통하여 보다 과학적인 수질감시를 위한 노력이 계속되고 있는 중임. ④ 통합감시시스템은 자동측정자료의 통합관리시스템 구축 및 물환경정보시스템 확대 구축 관련 계획이 있음. ⑤ 지하수 및 비점오염원은 지하수수질측정망 확대 설치 계획(2030년 목표) 및 비점오염원 측정망 도입 계획이 있음. ⑥ 해양환경측정망은 2016년을 목표로 해양환경측정망을 종합모니터링 체제로 발전시킬 계획이 있음. ⑦ 해양수질자동측정망은 2016년까지 수질자동측정소를 14개소 신설하여 총 28개소를 운영할 계획이 있음. ⑧ 해양환경통합정보시스템은 협업 기반의 통합해양환경정보를 공유하는 방향으로 변모하고 있음.
- 두 번째로 인천광역시 수질감시체계 구축 및 운영 현황을 평가함. 수질감시체계의 검토 범위가 너무 광범위하게 되지 않도록 환경부 주축의 수질측정망 및 해양수산부 주축의 해양환경측정망으로 한정하여 현황을 파악하고 평가함.
- 현황조사 결과 인천 수질측정망은 일반측정망이 12개 지점, 총량측정망이 1개 지점, 굴포천 유역의 수질오염총량제 이행평가를 위하여 4개 지점이 있음. 하천 수질 TMS는 가좌천 상류·하류에 2개소가 운영 중임. 수질TMS를 운영해야하는 사업소는 107개소로서 1종 사업소는 11개소, 2종 26개소, 3종 70개소로 파악됨. 또한 인천광역시는 공공수역의 수질개선 및 감시를 위하여 시민참여 하천정화운동을 전개해오고 있음. 지하수는 각 군·구별로 5개소(인천시 전체 50개소)의 수질측정지점

을 선정하여 년 2회에 걸쳐 지하수수질기준 설정항목에 대한 수질검사를 실시하고 있음. 그리고 인천 해양환경측정망은 33개 지점으로 확대하여 해양수질과 해양 퇴적물 오염도 실태를 조사하고 있었으며 해양환경조사선을 이용하여 해상 정박하여 24시간 연속조사를 실시하고 있음. 해양수질자동측정망은 해양환경정화선 『인천 Sea Clean호』에 이동측정망을 탑재하여 운영 중임. 마지막으로 관내 다중이용해변 20개소를 대상으로 수질검사를 실시하여 해수욕장 수질기준 운용지침에 의거한 적합여부를 감시하고 있음.

- 환경부의 수질측정망 조사지점 선정기준을 기본으로 인천 현황, 관련 정책 및 연구 동향, 전문가 인터뷰 내용 등을 반영하여 각 부문별로 목적 적합성을 평가하고 개선할 미비점을 도출하는 평가 방법을 적용한 결과, 확충이 필요한 부문은 수질측정망, 수질자동측정망, 수질원격감시체계, 지하수 감시체계, 해양환경측정망, 해양수질자동측정망 등으로 나타났으며, 통합감시시스템, 비점오염원 감시체계, 통합수환경감시시스템 등은 신규 구축이 필요한 것으로 나타남. 또한 기타 수질감시 부문에 있어서는 운영 개선이 필요한 것으로 평가됨.
- 세 번째로는 인천광역시 수질감시체계의 구축 및 운영 현황 및 평가 결과에 기반하고 수질감시체계 관련 정책 및 연구동향 대비하여 미비점을 개선하기 위한 기본 방향 및 9개 부문의 세부 방안을 다음 <표>와 같이 도출함.
- 세부 방안 중에서 특히 당미교 수질측정망 확충, 청라신도시 중앙호수 및 주운수로의 수질자동측정망 확충, 지하수 및 비점오염원 감시체계 확충지점 선정방법 각각 자체적용 및 결과 제언, 인천 신항 해양수질자동측정망 확충 등은 우선적으로 추진할 필요가 있다고 판단함.
- 결론적으로 본 연구에서 조사·평가한 9개 부문의 세부 개선방안 중에서 다음 <표>에 제시한 바와 같이 본 연구의 현황 평가 및 관련 동향 파악에 따라 선정된 인천 수질감시체계의 우선순위에 따라 수질자동측정망 확충, 비점오염원 감시체계 확충, 인천 통합수환경감시시스템 구축 등의 개선방안을 지속적으로 추진할 필요가 있음.

정책 제언

- 인천광역시와 인천광역시의회에서는 국내 광역지자체 중에서 최초로 해양환경측정망을 운영한 위상에 걸 맞는 선도적이고 모범적인 공공수역 수질감시 및 관리를 위하여 본 연구 결과를 참고하여 다음과 같은 정책을 추진할 것을 제언함.
- 우선적으로 인천광역시의 비점오염원 감시체계 관련 담당부서에서는 환경부의 비점관리지역 지정기준 및 위의 3가지 선정원칙을 인천광역시에 적용함에 있어 무리가 없는 것으로 파악되었으므로 자체적으로 선정원칙을 적용하고, 도출한 비점오염물질 측정망 설치 지점을 사전에 충분히 검토한 후 환경부에 선제적으로 제안할 것을 제언함.
- 향후 인천광역시 수질감시체계 관리정책의 추진에 있어 본 연구에서 제시한 수질감시체계 세부 개선방안별 목표연도 및 우선순위를 참고할 것을 제언함.

<표> 인천 수질감시체계 세부 개선방안별 목표연도 및 우선추진대상

구분	중점내용	목표연도	우선순위	비고 (행정반영 등)
기본 방향	육역 및 연안해역 수질감시체계 통합			
세부 방안	2020년까지 8대 세부방안의 단계적 추진			
수질측정망 확충	당미교 측정지점 신설	2015	1	
수질자동측정망 확충	청라신도시 중앙호수 및 주운수로	2015	2	
수질원격감시체계 확대	폐수수탁처리업	2017	5	
통합감시시스템 구축	하천 및 사업장 TMS 통합관리	2018	8	
지하수 및 비점오염원 감시체계 확충	지하수 지역측정망 확대 청라신도시 비점오염원 감시체계 확충	2017	4	확충지점 선정방법 각각 자체 적용 및 결과 제언
해양환경측정망 확충	육상기인 오염부하량 측정망 신설	2016	7	
해양수질자동측정망 확충	인천 신항 측정지점 신설	2018	3	
인천통합수환경감시시스템 구축	육역 및 해역 통합	2020	9	2020년 이후
기타 개선방안	수질감시자료의 활용	2015	6	

제2차 녹색성장 5개년계획 정책방안 연구

■ 조경두 : 도시기반연구실 선임연구위원

✦ 개요

- 2014년 6월 2차 녹색성장5개년계획을 확정하였고, 인천광역시는 저탄소녹색성장 기본법에 따라 2차 인천광역시 녹색성장5개년계획을 수립해야함.
- 본 과제는 인천 2차 녹색성장계획 수립을 위한 선행연구를 추진, 시청 내 업무 담당자들을 구성원으로 하는 TF 운영의 기초자료로 제공되었음.
- 본 연구는 제1차 녹색성장 5개년 계획의 추진성과와 문제점을 분석하고, 최종 확정된 2차 국가 5개년 계획과 연계하여 인천광역시 녹색성장 정책 로드맵 수준의 정책방안을 제시함.

✦ 1차 녹색성장 5개년계획 성과분석

- 녹색성장 국가전략(2009~2050)과 “1차 국가 녹색성장 5개년 계획” (2009~2013)을 수립한 이후, 광역지자체 지역전략 수립의 필요에 의해 지방녹색성장 5개년 계획을 수립함.
- 1차 녹색성장 5개년 계획은 온실가스 감축목표를 설정하고 감축체계를 마련하였고 녹색기술 개발을 통한 미래성장동력 기반 구축과 녹색성장의 글로벌 의제화, 관련 국제기구 설립·유치 등을 통해 국가 위상을 제고한 긍정적 평가 외에, 재정 투입에

비해 녹색산업의 실질적 성과 창출이 미흡하고 정부 주도의 정책추진으로 기후변화 적응이나 사회 취약부분에 미흡했던 한계에 대한 부정적 평가가 상존하며, 여전히 국제사회의 기대수준과 우리나라의 감축실적 간에 일정 수준의 간극이 존재하고 있음.

- 인천광역시 지역녹색성장을 추진하기 위해 ‘세계일류명품도시 Green 인천 건설’이라는 비전을 세우고, 3단계로 추진목표를 구성하고 4대 전략 및 20대 주요 추진과제를 포함하는 녹색성장 5개년 계획을 수립하였음.
- 인천광역시 역시 1차 인천광역시 녹색성장 5개년 계획에 의거하여 88개의 세부과제를 도출하여 시행하였는데, 이는 16개 시·도의 세부과제 수에 비해 가장 적은 수였고 추진률도 특·광역시 중에서 낮은 편에 속함.

✧ 2차 녹색성장 5개년계획 관련 분석

- 2014년 6월 5일 국무회의 의결을 거쳐 공표한 「제2차 녹색성장 5개년계획」은 향후 5년(2014~2018) 동안의 녹색성장 정책방향과 세부 추진과제들을 포함하고 있음.
- 2차 5개년계획 추진을 통해 1차 계획기간 동안 구축된 제도적 기반을 활용하여 실질적 성과 달성과 녹색성장 정착에 초점을 두기로 했는데, ①저탄소 경제·사회구조의 정착, ②녹색기술과 ICT의 융합을 통한 창조경제 구현, ③기후변화에 안전하고 쾌적한 생활기반 구축 등을 3대 정책목표를 설정하였음.
- 이를 위해 효과적 온실가스 감축, 지속가능한 에너지 체계 구축, 녹색창조산업 생태계 조성, 지속가능 녹색사회 구현, 글로벌 녹색협력 강화 등 5대 정책방향을 도출하고, 20대 중점추진과제 및 녹색성장 추진을 위한 130개의 세부추진과제를 제안하였음.

❖ 2차 녹색성장 5개년계획 수립방안

■ 도시개발 및 관리 패러다임의 변화

- 최근 ‘녹색도시’ 관련 이론들은 기후변화 대응을 위한 ‘저탄소 녹색도시’로 확대되고 있으며, 인천에서는 녹색도시 뿐 아니라, GCF 유치도시에 걸맞는 선도적이고 적극적인 노력을 해나가야 할 책무가 중요함.
- 궁극적으로 인천이라는 도시가 처한 기회와 한계에 대한 면밀한 검토를 거친 종합적이고 체계적인 연계가 포함된 계획얼개가 필요함.
- 독일의 많은 도시들은 긴 시간동안 도시숲을 조성하는 일을 해오면서 도시용지를 확보해왔고 그린벨트나 국립공원, 자연보존지구 등 계획적 수단을 통해 저변을 오히려 확충하면서 건강하게 유지관리하고 있음.
- GCF 본부 유치를 통한 국제사회에서의 인지도 상승은 또 다른 국제기구 유치여건을 진일보할 수 있으며, 국내의 국제기구 유치는 주로 기후·환경·에너지 등 미래가치인 지속가능성과 녹색경제 중심으로 진행되고 있는 점도 입지적 비교우위를 가질 수 있음.

■ 2차 녹색성장 5개년계획의 핵심가치

- 인천광역시 계획에 담아야 할 기본적 정책방향 제시가 필요하고, 현재 인천광역시가 적극적으로 추진하고 있는 ‘글로벌 녹색수도’ 전략과의 관계를 정의할 필요가 있음.
- “저탄소”는 국가계획에서 5대 정책방향 중 하나인 “효과적 온실가스 감축”에 관한 정책적 지향을 의미함.
- “녹색경제”는 국가계획에서 5대 정책방향의 “지속가능 에너지 체계 구축”과 “녹색 창조산업 생태계 조성”에 관한 정책적 지향을 의미함.
- “녹색사회”는 국가계획에서 5대 정책방향의 하나인 “지속가능 녹색사회 구현”에

관한 정책적 지향을 의미함.

- “그린 리더쉽”은 기후변화 대응의 국제적 영역으로 국가계획에서 5대 정책방향의 하나인 “글로벌 녹색협력 강화”에 관한 정책적 지향을 의미하며, 인천에서는 ‘글로벌 녹색수도 전략’의 일환으로 추진될 수 있음.
- “추진기반”은 저탄소 녹색도시 기반조성 및 추진역량 확대를 지향함.

■ 2차 녹색성장 5개년계획의 비전과 정책방향

- 비전 : “녹색기후경제를 선도할 시민행복도시”
- 추진과제 : 5대 정책방향별 5개 세부추진과제 등 총 23개의 추진과제

■ 2차 녹색성장 5개년계획의 정책방안

① 효과적 온실가스 감축

- 온실가스 목표관리제 및 배출권거래제 정착
 - 공공 및 산업부문 온실가스·에너지 목표관리제 운영 개선
 - 온실가스 목표관리제 내실화, 배출권거래제 정착 및 탄소시장 활성화
 - 중소기업을 대상으로 한 맞춤형 컨설팅과 기술적 지원을 위한 OneStop 지원체계 마련
- 저탄소목표 재정립
 - 부문별 저탄소 목표의 구체화
 - 고연비·저탄소차 생산·소비 선순환체계 구축
 - 온실가스저감 친환경농업기술 지원
- 탄소흡수역량 강화
 - 저탄소 녹색행사 통한 탄소중립숲 조성 및 탄생수 보급
 - 산림자원 조성 및 목재이용 활성화, 해외 산림자원 확보 강화

- 해양부문 탄소흡수원 확충
- 녹색기후금융허브
 - 녹색기후금융 네트워크 구축, 녹색금융 활성화 및 인프라 확충
 - 녹색기후산업 클러스터 조성

② 지속가능한 에너지체계 및 녹색산업 생태계 조성

- 에너지효율 및 절약
 - 에너지 효율 향상을 위한 다양한 지원방안 마련
 - 집단에너지 확대 및 건물부문 에너지효율 개선
 - 건축물 내 각종 기기의 에너지 효율 개선
 - 농어업분야 에너지 이용 효율화 및 저탄소기술 보급 확대
- 신재생에너지 보급확대
 - 에코아일랜드 조성
 - 분산형 신재생에너지 보급 및 신재생에너지 열생산제도(RHO) 도입
 - 전력 다소비 사업장에 신재생 자가설비 확대 추진
 - ‘신재생에너지 자원지도’ 고도화 및 신재생에너지 공급의무화제도 개선
- 지역앵커시설 저탄소화
 - 자가발전 설치 유도
 - 저탄소 녹색물류체계 구축 및 인천항 Green Port 구축
 - 인천공항 저탄소 친환경 공항 중장기 추진
 - 친환경 에너지타운 조성 및 환경기초시설 탄소중립 온실가스 감축
 - 상수공급시설 등의 저탄소 친환경시설로의 변모
- 자원순환구조 선도
 - 폐기물 발생량 억제, 자원순환사회 전환 및 선진적 재활용체계 구축

- 자원순환산업 육성, 경종 및 축산 부문 온실가스 감축
- 저탄소 생태산업단지화
 - 고성능 LED 조명 모듈 핵심기술 개발
 - 자원순환형 산업단지 조성 및 신재생에너지 분야 녹색산업 기업유치
 - 녹색경영·기업·우수그린비즈 인증제 활성화 및 중소기업 녹색경영 지원

③ 지속가능한 녹색사회 구현

- 기후적응역량 강화
 - 기후변화 취약성 평가체계 고도화 및 기후변화 적응 신사업 발굴·지원
 - 선제적 재해예방시스템 구축 및 기후변화로 인한 질병 관리 강화
- 친환경 생활기반
 - 친환경운전 확대 및 쿨맵시·온맵시 실천 확대
 - 교통수요 관리 강화 및 교통운영 효율화
 - 도시철도 친환경 신재생에너지 시스템 구축
 - 대중교통 인프라 및 서비스 개선, 생활밀착형 보행 및 자전거 활성화
 - 저탄소 녹색성장 음식문화개선
- 녹색공간 조성
 - 생태휴식공간 확충 및 하천 건강성 회복
 - 생태문화공간 확대 및 건축물에너지 통합관리
- 녹색인재 양성
 - 녹색 전문인력 양성 및 녹색 일자리 창출
- 녹색기후복지 확대
 - 에너지 복지제도 개편
 - 취약계층 보호대책 강화 및 사회적 배려 대상자 녹색에너지 복지 증진

④ 글로벌 녹색협력 강화

- 글로벌 녹색수도 전략 추진
 - GCF 조기 정착 및 운영 지원, GCF본부 유치 후속대책 추진
- 국제기후협상 대응 및 녹색협력사업 확대
 - Post-2020 신기후체제 협상전략 수립 및 대응
 - GCF-GTC-GGGI간 협력 네트워크 구축
- 개도국 및 남북협력사업 확대
 - 개도국 녹색기술·산업 국제협력
 - 몽골 인천 희망의 숲 조성 및 그린데탕트 시범사업 적극 참여
- 녹색거버넌스 확충
 - 인천녹색기후포럼 운영, 시민단체-산업계-정부 간의 소통 및 협력 강화

⑤ 저탄소 녹색도시 기반조성 및 추진역량 확대

- 조례 등 제도정비
 - 환경과 조화된 국토관리체제로 전환
 - 통합행정조직 및 업무평가 연계
 - 인천기후변화센터(ICCC, Incheon Climate Change Center) 설립
- 포용적 녹색성장 지표에 의한 평가 및 모니터링 시스템
 - 녹색기술 제품 구매 및 공급 확대
 - 친환경 자재사용 확대 추진
- 건실한 녹색재원 확보
 - IGCF(Incheon Green Climate Fund) 재원설계
- 녹색교육 강화 및 시민참여와 홍보 확대 등

-
- 저탄소생활 실천네트워크 확대
 - 친환경·저탄소 농수산물 구매 및 직거래 활성화
 - 녹색생활 교육 및 홍보 강화

인천대공원 분재정원 조성 및 운영방향

■ 권전오 : 도시기반연구실 연구위원

✦ 연구개요

■ 분재에 대한 오해

- 분재가 대중화되는데 장애가 되는 오해가 다수 존재함. 철사 등을 이용해 수형을 잡는 일이나 가지를 치는 일이 나무를 괴롭히는 것으로 인식되고 있거나 분재가 일본에서 건너온 일본 문화라는 것이 대표적임.
- 그 외에도 분재는 너무 고가이므로 일반인이 접근할 수 없다거나 나이 들어서 하는 취미생활로 인식하는 등의 오해가 있음.

■ 분재에 대한 기초 이론

- 분재는 중국에서 시작되어 한국을 거쳐 일본에 전파되었으며 우리나라는 통일신라와 고려시대를 거치면서 발전하였던 것으로 보고 있음.
- 일본은 도쿄올림픽을 계기로 세계화의 전기를 마련하였고 기술적, 예술적 측면에서 선두를 달리고 있음.
- 분재의 분류는 다양한 방식으로 분류될 수 있으며 크기에 따라서는 대분재, 중분재, 소분재, 두(豆)분재로 나눔.
- 분재관리를 위해서는 햇빛, 통풍, 물주기, 거름주기, 분갈이, 가꾸기, 병충해방지,

동절기 대비 등 다양한 기술이 필요함.

- 분재시장은 성장세에 있으며 유럽, 캐나다, 중국 등으로 수출되고 있음. 최근 들어 중국시장이 커지고 있음.

■ 사례분석

- 제주 생각하는 정원은 다양한 수종, 다양한 유형, 다양한 크기, 다양한 방식으로 전시하고 있으며, 분재작품들은 최상품이라 평가됨. 분재의 배치간격도 여유롭고 좌대도 현무암으로 통일성을 갖춘. 바람을 막는 담장이나 제주 오름을 상징하는 언덕이 분재의 배경이 되어줌.
- 청주 운보의 집 분재정원은 운보 김기창화백의 옛집으로써 전통정원의 형태를 갖추고 있었으며 거기에 초대형 분재를 더하여 강한 인상을 줌. 전통담장, 전통화계를 배경으로 분재를 배치하였고 정원을 소요하면서나 정자나 건물에 앉아서 감상할 수 있음. 수석과 함께 전통 돌장식을 활용하여 볼거리를 더함.
- 신안 천사섬 분재정원은 공공이 운영하는 유일한 분재정원임. 전문기술을 갖는 직원을 별정직으로 채용하여 관리하고 있으며, 고가의 분재는 대부분 기증을 받아 전시함으로서 예산을 아낄 수 있었음. 기증자 기념관은 분재를 이해하는 공간으로 활용하여 대중인식증진 공간으로 꾸임.
- 포천 광릉분재예술은 좌대로 향아리를 사용한 것이 독특하였음.

✦ 정책제언

■ 분재정원 조성의 필요성

- 분재정원 조성의 필요성은 다음과 같음. 인천대공원에 새로운 주제공간 제공, 시민들을 친자연적인 여가 행태로 유도, 분재예술에 대한 시민인식 증진, 도시수목관리에 대한 공감대 형성 및 저변확대, 침체기에 빠진 분재산업 육성에 기여, 중국 및 유럽 분재시장 진출을 위한 교두보 확보

■ 분재공원 조성방향 및 공간개념 설정

- 한국 전통 분재정원을 구현함. 이를 위해 공간을 크게 바깥채, 사랑채, 안채의 개념으로 나누고 공간을 구획함.
- 분재 전시에 앞서 완결성 있는 정원 조성이 우선되어야 효과가 극대화될 수 있고 분재는 가급적 고급분재를 절제하여 배치함.
- 일반 시민들을 고려하여 분재 한가지만의 단순 전시보다는 꽃이 좋은 원예정원과 분재원의 중간형태 내지 조합한 형태로 조성할 것을 제안함.
- 고급분재의 확보를 위해서 민간과 함께 소통하면서 일을 추진하고 일부 작품은 기증을 받고 일부 작품은 인천분재조합의 분재를 순환전시하도록 함.

■ 분재정원 운영방향

- 총괄기술자, 보조기술자, 단순관리직 3인이 필요하며, 작업이 몰리는 시기에는 일용직으로 전문기술자를 고용함.
- 명품관은 분재조합에서 직접 운영하는 것으로 정리하였으며, 기본적인 지원은 공공에서 진행함.
- 판매요원, 교육요원, 안내요원 등이 필요함.
- 시정부의 지속적인 관심과 함께 예산지원이 필요함. 입장수입이나 카페운영수익, 판매수익으로 운영비를 충당하기가 쉽지 않을 것으로 판단됨.

■ 분재정원 도입의 장점

- 분재기술은 원예기술, 나무관리기술의 총화로 파급효과 큼.
- 분재시장이 중국을 중심으로 확대되고 있음.
- 공항과 항만이 있는 인천시 관내 분재정원은 입지적으로 유리함.
- 식생기후대로 볼 때 다양한 수종을 시도할 수 있음.
- 자연재해가 제주도 등에 비해 적음.
- 시민들이 생활속에서 분재를 감상할 기회 제공

-
- 시민들이 분재기술을 배울 수 있는 기회 제공

■ 분재정원 도입의 단점(한계점)

- 현대인의 생활패턴과 다소 맞지 않는 면이 있음.
- 아파트 주거문화로 인해 개인이 분재를 키우기 어려운 여건임.
- 분재기술을 개인이 배우기에 많은 시간과 노력이 필요함.
- 분재에 대한 오해가 만연함으로 인식증대에 시간이 소요될 것임.

■ 인천대공원내 분재정원 조성 및 관리의 위험요소 고려

- 기관장이나 담당공무원, 담당기술자 교체시 지속적인 지원 어려움.
- 고급기술자 및 일상 관리 인력 확보 어려움.
- 지속적인 운영예산 확보 및 고품질의 분재 확보 어려움.
- 동절기에 분재관리 및 이용객 확보 필요

월미관광특구내 신규 매립지 활용방안에 관한 연구

■ 권전오 : 도시기반연구실 연구위원

✧ 연구개요

■ 연구 배경 및 목적

- 인천광역시가 추진하고 있는 인천상륙작전·평화공원 조성 사업 대상부지에 대한 합리적인 조성방향을 제시하고자 하였음.

■ 사업 대상지 및 주변 현황 분석

- 본 대상지는 월미관광특구내 월미문화의 거리 끝자락에 새롭게 매립한 부지임. 복잡한 월미문화의 거리에 새롭게 넓은 공간을 제공함으로써 새로운 활력 공간이 될 수 있는 부지임.
- 인천 내항의 입구에 해당함으로 국제선 배들이 처음 인천으로 접어들었을 때 대한 민국과 인천의 이미지를 줄 수 있는 공간임.
- 인천 앞바다, 인천 내항 도크, 멀리 영종도 등을 조망할 수 있는 친수공간으로서 잠재성이 큰 부지임.

■ 사례분석

- 전쟁기념 관련 사례지로는 서울 용산구에 위치한 전쟁기념관, 인천시 관내의 수봉산의 현충탑, 자유공원의 맥아더 동상과 학도호국단 추모비, 송도에 위치한 인천상

륙작전기념관, 월미공원내 해군 제2함대 주둔지, 서구 가정동의 콜롬비아기념공원, 연안부두에 위치한 상트페테르부르크 광장 등이었음.

- 시민 유인시설로는 63빌딩아쿠아리움, 순천만 국제습지센터, 미국 시애틀 아쿠아리움 등이었음.
- 국내의 주요 전쟁기념 사례에서는 전쟁과 전쟁무기, 전쟁의 아픔을 직설적이고 강렬한 메시지로 표현하고 있었음. 따라서 엄숙하고 경건하고 비장함을 느끼게 함. 따라서 일반 시민들이 늘 친숙하게 찾고 즐길 수 있는 생활권 공원과는 이질감을 갖게 됨. 즉, 추모의 공간이라는 단일 용도로 공간을 이용할 수밖에 없었음.
- 반면에 콜롬비아공원의 기념비는 콜롬비아의 전통문양을 표현한 예술품으로 인식할 수 있었고 상트페테르부르크 광장의 조형물은 러일전쟁을 압축적이고 상징적으로 표현하고 있었음.
- 시민 유인시설로서 63빌딩 아쿠아리움은 면적이 넓지 않지만 어린이를 대상으로 다양한 체험프로그램과 어린이의 눈높이에 맞는 전시를 진행하고 있었으며, 미국 시애틀의 아쿠아리움은 지역에서 쉽게 확보할 수 있는 해양생물을 전시함으로써 비용 절감과 함께 시민들이 친숙하게 접근할 수 있게 하였음.

정책제언

■ 공간 개념 설정

- 본 대상지의 현재의 특성으로 볼 때는 월미관광특구의 기능보완과 강화가 중요함. 이를 위해서는 해안친수공간을 제공하고 다양한 문화체험공간 제공, 다양한 계층이 이용할 수 있는 공간을 제공하여야 함.
- 한편으로는 과거 인천상륙작전 공간으로서의 역사성을 가지고 있음. 그리고 미래 지향의 평화공원으로서의 사회적 요구가 혼재함.
- 따라서 과거에 대한 추모시설과 현재의 수요에 의한 유인 집객시설을 함께 고민하여야 하며, 이를 위해서는 건축과 조경이 함께 하는 건축의 조경화, 입체 공원화를 통해 융합공간으로 설계되어야 함.

■ 정책제언

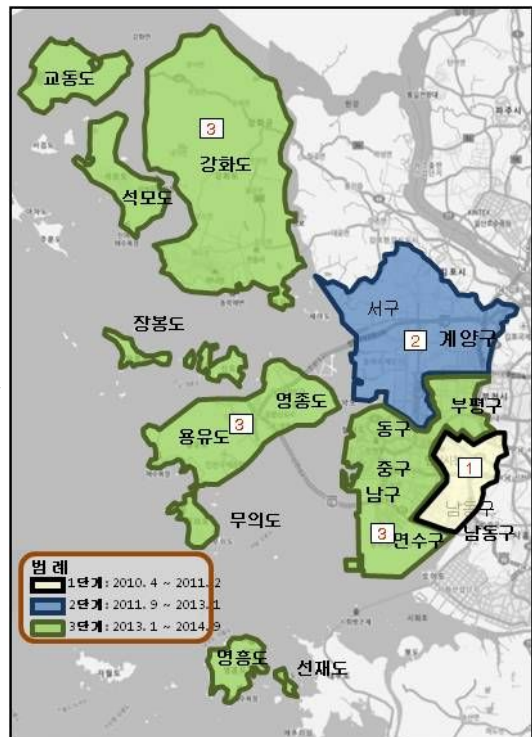
- 건물내부를 추모시설로 조성할 경우 시민과 관광객들을 유인하는데 한계가 있을 것이므로 건물내부는 관광객 유인과 집객시설로 설계되어야 함.
- 외부공간은 평화와 미래 지향의 분위기를 표현하여야함. 따라서 전쟁의 그늘을 표현하기 보다는 전쟁을 극복하고 미래를 지향하는 밝음을 표현하고 긍정과 젊음을 표현하여야 함. 각종 조형물들은 은유적, 반추상적인 예술품으로 설치되었으면 함.

도시생태현황지도 작성 및 GIS 구축

■ 권전오 : 도시기반연구실 연구위원

✦ 연구개요

- 비오톱이란 생물이 살 수 있는 서식공간, 물리적 환경을 포괄하여 생태적 공간경계가 명확한 서식공간을 의미함. 비오톱지도는 생물서식공간인 비오톱의 모자이크를 도면화한 것임.
- 비오톱지도 작성의 필요성은 효율적인 자연보호와 복원, 환경친화적 도시관리, 도시생태 기초자료 구축, 도시생태 해석 기반 마련 등임.
- 본 과업은 2010년 남동구를 시범사업으로 하여 2014년까지 8개구 지역과 주요 섬지역을 대상으로 도시생태현황을 파악하여 도면화하였음. 주요 섬은 강화본도, 교동도, 석모도, 장봉도 등 북도면, 영종도, 무의도, 영흥도와 선재도이었음.



❖ 도시생태 현황

- 인천광역시 토지이용 현황 분석결과 시가지가 39.4%, 녹지 60.6%로 녹지 유형의 면적이 더 넓었음. 시가지 중 주거지는 농촌주거지, 저층공동주거지, 고층공동주거지가 고르게 분포하였고, 도서지역은 대부분 농촌주거지이었고, 육지지역에 공동주거지가 다수 분포하였음.
- 녹지 중 산림 유형이 27.8%로 가장 넓게 분포하고 있었음. 육지지역은 가현산과 계양산, 원적산, 철마산, 문학산 등이 분포하였고, 도서지역은 강화도 내 별립산, 고려산, 혈구산, 진강산, 마니산, 길상산과 교동도 내 화개산, 석모도 내 해명산 등이 분포하고 있었음.
- 현존식생 현황 분석결과 시가지 40.5%, 녹지 59.5%로 녹지 비율이 상대적으로 높게 나타났음.
- 육지지역은 한남정맥을 따라 분포하는 산림과 계양구, 서구, 부평구를 중심으로 경작지가 넓게 분포하였고, 서구 매립지역 주변으로 대면적의 갈대 습지초지가 위치하였음. 강화도와 교동도, 석모도는 다른 도서지역에 비해 산림과 논경작지가 넓게 분포하고 있었고, 마을 인근 저지대 산림을 중심으로 밤나무, 잣나무, 리기다소나무 등 인공림이 분포하고 있었음. 영종도는 대규모 개발예정지를 중심으로 시가지지역과 택지개발지구 등 개발이 예정된 나대지가 넓게 분포하고 있었음.
- 육지지역 야생조류 조사결과, 총 85종 43,822개체가 출현하였음. 노랑부리저어새 등 겨울철새(WV) 41종, 중대백로 등 여름철새(SV) 5종, 알락꼬리마도요 등 봄과 가을철 우리나라를 지나가는 나그네새(PM) 등 4종, 박새 등 텃새(Res) 35종 등이었음.
- 도서지역 야생조류 조사결과, 총 70종 12,023개체가 출현하였음. 깎작도요, 개개비, 피꼬리 등 여름철새(SV) 16종, 큰기러기, 황오리, 원앙, 두루미 등 겨울철새(WV) 20종, 장다리물떼새, 흰물떼새 등 봄과 가을철 우리나라를 지나가는 나그네새(PM) 5종, 황조롱이, 오색딱다구리 등 텃새(Res) 29종 등이었음.
- 양서류 조사결과 심곡천 하류, 서운산업단지 예정지에서 금개구리가 서식하였고,

계양구 목상동 습지 및 소하천과 더프리고개 소하천에서는 도롱뇽, 한국산개구리, 두꺼비 성체, 알덩이, 올챙이 등이 관찰되었음.

❖ 바이오툼유형 평가

- 인천광역시 바이오툼유형 평가는 보존 및 복원지역의 설정을 위한 유형별 상대적 가치등급을 비교하여 양호한 자연지역의 경우 생물종 및 바이오툼 보호, 보존 및 이용 가능지역 구분, 자연체험 및 휴양공간 확보를 목적으로 평가하였음. 시가화지역은 도시환경 개선, 도시개발구역은 바이오툼 유형화 및 평가를 기반으로 한 친환경적 도시개발과 생태적 토지이용, 도시환경을 개선하고자 하였음.

- 인천광역시 바이오툼 유형 평가 등급은 등급 I~V로 구분함.

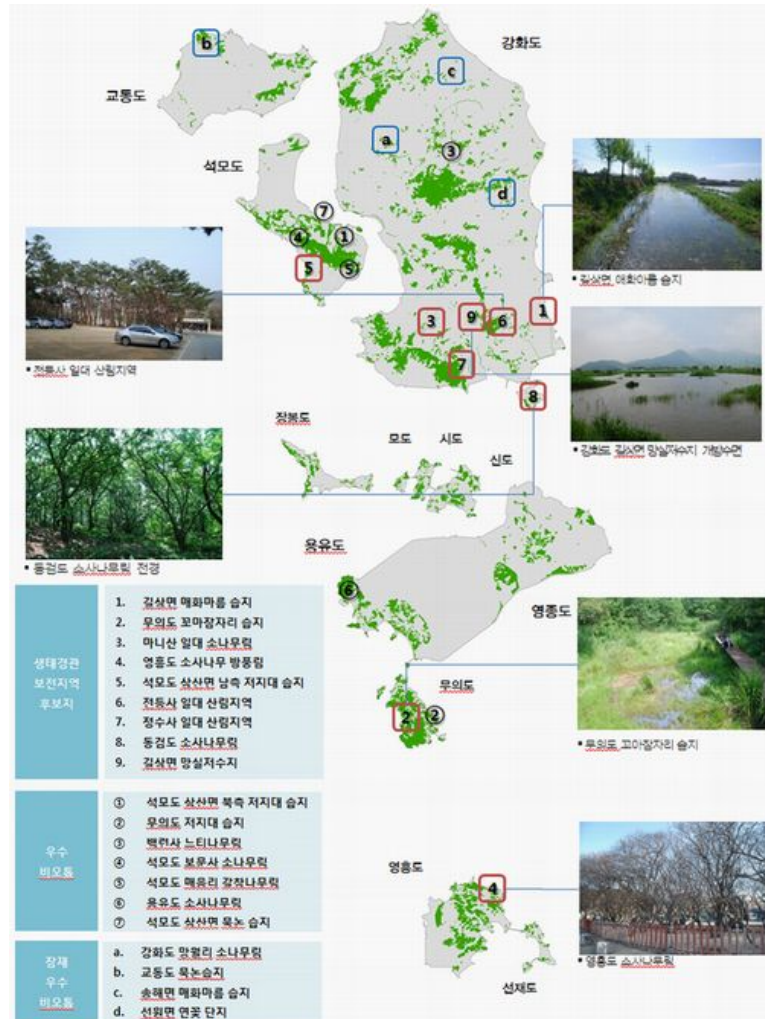
등급	바이오툼 유형 평가 내용
I	• 인간 간섭이 없거나 장기간 안정되고 성숙한 바이오툼 • 자연성이 높아 대체조성이 불가능하여 절대적인 보존이 필요한 바이오툼
II	• 인간간섭이 다소 있고 훼손에 대한 중간 정도 예민성을 가진 감소추세 바이오툼 • 일정 수준 자연성이 있어 복원 후 생태적 가치 향상의 잠재성이 높으며 조건부 대체가 가능한 바이오툼
III	• 인간간섭이 높고 훼손에 대한 예민성이 낮으며 자연성이 낮아 중·장기간 재생이 필요한 바이오툼
IV	• 인간 간섭이 매우 높은 바이오툼으로 자연으로의 재생 가능성이 낮은 바이오툼
V	• 과도한 에너지 이용 및 순환체계가 단절된 바이오툼으로 자연에 의한 재생가능성이 없는 바이오툼

- 바이오툼 최종가치 평가 결과 절대보전이 필요한 등급 I 지역에서는 다층구조의 건조지성 참나무류 자연림과 습윤지성 자생종 우점의 자연초지가 대면적으로 분포하였고, 소규모 하천 수면, 염습지 등이 해당되었음. 등급 II 지역은 단층구조의 외래수종이 혼효된 자연림, 자생종 우점의 조성형 공원 등이 주요 유형이었음.

- 등급 III 지역은 단층구조의 낙엽활엽수 인공림, 단층구조의 자생수종이 혼효된 인공림 등이 포함되었음. 등급 IV 지역은 식생이 없는 나지 등의 녹지지역과 일부 녹지율이 높은 시가화지역 등이 포함되었음. 등급 V 지역은 녹지율이 낮은 시가화지역 대부분이 포함되었음.

❖ 우수비오톱

- 인천광역시 우수비오톱 지역을 자연성, 다양성, 희귀성을 기준으로 우수비오톱, 시가화지역 우수비오톱, 잠재 비오톱으로 구분하였음.
- 우수비오톱은 주요 야생동물 서식지역으로 자연성과 다양성, 희소성이 높은 지역과 보전지역 지정을 통하여 보전 관리가 필요한 지역을 선정하였음. 시가화지역 우수비오톱은 우수 자연자원을 이용한 공원 및 휴양기능 잠재지역으로 도시계획조례 내 관리 및 보호조례 추가 검토가 필요한 지역임. 잠재 우수비오톱은 적극적인 생태복원사업을 통한 비오톱의 생태적 가치증진 가능지역과 외부 간섭 배제를 통한 비오톱 생태적 가치 증진이 가능한 지역임.
- 육지지역에서는 40개소의 우수비오톱, 37개소의 시가지 우수비오톱, 33개소의 잠재우수비오톱을 선정하였음.
- 도서지역을 대상으로 생태경관보전지역 후보지 9개소, 우수비오톱 7개소, 잠재 우수비오톱 4개소를 선정하였음. 생태경관보전지역 후보지는 우수비오톱 중 생태적 가치 보전 및 유지를 판단하기 위해 주변 환경 여건, 개발 위험 정도, 토지소유 현황, 접근성(환경 교육 및 자연체험의 기회 등)을 고려하여 선정하였음.



인천광역시 한강수계 수질오염총량관리 시행계획 2013년도 이행평가 용역

■ 김성우 : 도시기반연구실 연구위원

✧ 연구개요

- 인천광역시는 「한강 상수원 수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률」에 의거, 2013년 9월 “인천광역시 한강수계 수질오염총량관리 기본계획”, 2014년 4월 “한강수계 인천광역시 수질오염총량관리 시행계획”을 환경부 및 한강유역환경청으로부터 승인을 받음
- 상기 승인사항에 의거 한강수계 상수원수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제8조의 3, 「한강수계 상수원수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률 시행규칙」 제8조의 10, 「오염총량관리시행계획 이행평가기준」(환경부고시 제2014-71호 이하 “이행평가지침”이라 한다) 규정에 따라 인천광역시는 오염총량 시행계획에 대한 전년도(2013년)의 이행사항 평가가 필요함
- 이행평가 주체는 인천광역시장이며, 인천광역시 관내 한강수계 단위유역인 굴포A, 한강J 유역을 대상으로 관리대상 물질인 BOD, T-P에 대한 2013년도 오염총량관리시행계획에 대한 이행평가를 실시함

❖ 2013년도 이행평가 결과 요약

- 수질오염총량관리제도에서의 이행평가는 수질오염총량관리 시행계획에서 전망한 2013년도 할당부하량을 2013년도 이행평가 시 준수하고 있는지의 여부를 평가하고, 준수하지 못하고 있는 단위구역 또는 소유역에 대해 조치방안을 제시해야 함
- 인천광역시 한강수계 수질오염총량관리 시행계획에 따른 2013년도 이행평가 결과를 요약하면 아래와 같으며, 관련 사항은 <표 1> ~ <표 4>를 통해 준수여부 평가에 대한 사항을 나타냄
- 인천광역시 수질오염총량관리 대상지역인 굴포A의 2013년 BOD 배출부하량은 2,507.31kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 3,939.81kg/일을 준수하고 있는 것으로 평가되었고 1,432.50kg/일의 잔여량²⁶⁾이 산정됨
- 한강J의 2013년 BOD 배출부하량은 906.09kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 1,138.97kg/일을 준수하고 있는 것으로 평가되었고 232.88kg/일의 잔여량이 산정됨
- 인천광역시 수질오염총량관리 대상지역인 굴포A의 2013년 T-P 배출부하량은 75.052kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 133.210kg/일을 준수하고 있는 것으로 평가되었고 58.158kg/일의 잔여량이 발생
- 한강J의 2013년 T-P 배출부하량은 36.672kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 50.479kg/일을 준수하고 있는 것으로 평가되었고 13.807kg/일의 잔여량이 산정됨
- 부하량 관리지역인 굴포A01의 2013년도 BOD 배출부하량은 53.60kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 28.97kg/일을 초과하고 있는 것으로 평가되었고, 24.63kg/일의 초과량이 산정됨. 2013년 T-P 배출부하량은 2.335kg/일로 시행계획상의 2013년 할당부하량 1.315kg/일을 초과하고 있는 것으로 평가되었고 1.020kg/일의 초과량이 산정됨

26) 잔여량 = 2013년도 이행평가 할당부하량 - 시행계획 2013년도 할당부하량임

- 상기 이행평가 결과, 인천광역시 관내 한강수계 단위유역인 굴포A, 한강J는 시행 계획 대비 이행평가에서 2013년도 할당부하량이 초과하지 않는 것으로 나타나 준수하고 있는 것으로 나타난 반면, 부하량 관리지역인 굴포A01의 경우 초과하는 것으로 나타나 이에 대한 조치사항이 필요한 것으로 나타남

<표 1> 인천광역시 단위유역 BOD 할당부하량 준수여부 평가

단위유역	구분	BOD(kg/일)		
		할당부하량	이행평가 배출부하량	초과량
굴포A	점	1,623.79	208.68	-1,415.11
	비점	2,316.02	2,298.63	-17.39
	계	3,939.81	2,507.31	-1,432.50
한강J	점	376.83	206.34	-170.49
	비점	762.14	699.75	-62.39
	계	1,138.97	906.09	-232.88
인천광역시 총계	점	2,000.62	415.02	-1,585.60
	비점	3,078.16	2,998.38	-79.78
	계	5,078.78	3,413.40	-1,665.38

<표 2> 굴포A01 BOD 할당부하량 준수여부 평가

소유역	구분	BOD(kg/일)		
		할당부하량	이행평가 배출부하량	초과량
굴포A01	점	5.09	20.92	15.83
	비점	23.88	32.68	8.80
	계	28.97	53.60	24.63

<표 3> 인천광역시 단위유역 T-P 할당부하량 준수여부 평가

단위유역	구분	T-P(kg/일)		
		할당부하량	이행평가 배출부하량	초과량
굴포A	점	59.925	7.682	-52.243
	비점	73.285	67.370	-5.915
	계	133.210	75.052	-58.158
한강J	점	19.104	10.731	-8.373
	비점	31.375	25.941	-5.434
	계	50.479	36.672	-13.807
인천광역시 총계	점	79.029	18.413	-60.616
	비점	104.660	93.311	-11.349
	계	183.689	111.724	-71.965

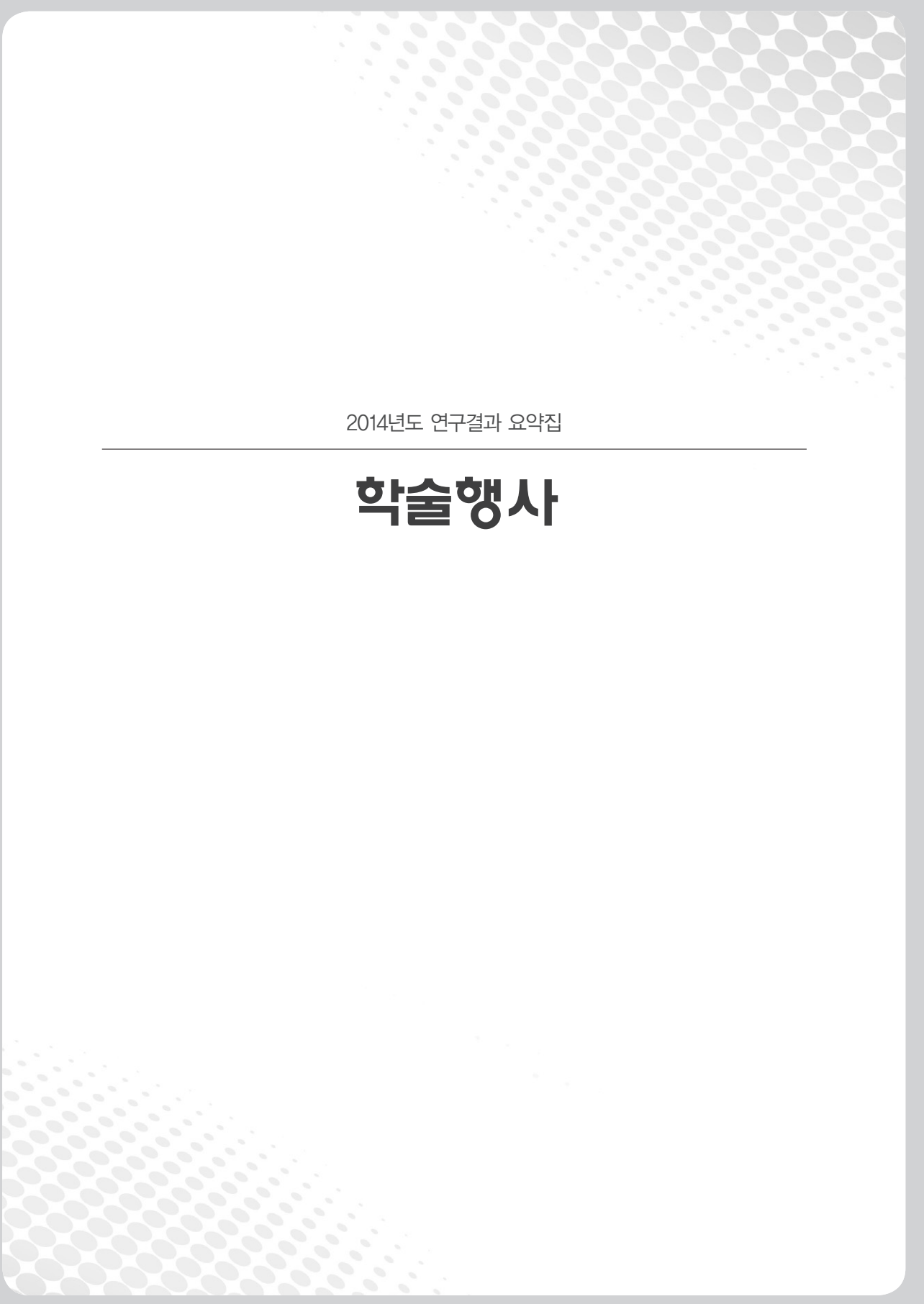
<표 4> 굴포A01 T-P 할당부하량 준수여부 평가

소유역	구분	BOD(kg/일)		
		할당부하량	이행평가 배출부하량	초과량
굴포A01	점	0.225	1.081	0.856
	비점	1.090	1.254	0.164
	계	1.315	2.335	1.020

❖ 2013년도 이행평가 결과에 따른 조치방안

- 인천광역시 오염총량관리 2013년도 이행평가 결과 굴포A, 한강J는 BOD 및 T-P 모두 연차별 할당부하량을 준수하는 것으로 조사되었으나 굴포A01 소유역은 BOD 연차별 할당부하량이 초과되는 것으로 나타나 이에 대한 조치 방안이 필요함
- 굴포A01 소유역의 부하량 초과 원인은 2011년 전국오염원조사 자료와 2013년 전국오염원조사 자료의 하수처리구역 편입유류 등에 따라 하수처리구역에서 하수미처리구역으로 변경된 2013년 전국오염원조사 자료를 반영하여 평가한 결과 할당부하량을 초과하였으며, 장래에도 지속적으로 초과할 우려가 있어,

- 오염총량관리시행계획 변경 수립 과정을 통하여 굴포A01 소유역에 대한 오염원을 재 예측하고, 삭감계획의 추가 반영 및 개발계획의 조정 등 조치를 통하여 장래 할당부하량을 만족할 수 있도록 관리해야할 것임



2014년도 연구결과 요약집

학술행사



2014년도 연구결과 요약집

국내 학술행사

제7회 인천도시인문학세미나

제7차 인천재정포럼

중국교류 실무자 워크숍

서해평화포럼 - 남북평화 · 안보분과 세미나

인천지역 사회적경제 활성화 방안 토론회

한국재난정보학회와의 공동주최 학술행사

제5차 인천교육정책포럼

제9차 서해평화정책포럼

제10차 서해평화정책포럼

인천 근린재생형 도시재생사업 구 · 군 워크숍

제6차 인천교육정책포럼

수도권 광역정책 (교통분야) 토론회

제8회 인천도시인문학세미나

제9회 인천도시인문학세미나

경인일보와의 공동주최 지역경제 정책토론회

» 국내 학술행사

제7회 인천도시인문학세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 최근 제정되거나 개정된 「문화기본법」, 「지역문화 진흥법」, 「문화예술 후원 활성화 위한 법률」, 「대중문화예술산업 발전법」, 「영화 및 비디오물의 진흥에 관한 법률」, 「국민체육 진흥법」, 「출판문화산업 진흥법」 등과 관련하여 각 지자체에서는 지역문화예술위원회와 문화재단의 위상, 문화영향평가제 도입과 문화향유권 신장 방향, 지역 고유문화 창조력 강화 방안 등에 관한 논의가 필요함.
- 이에 최근 입법화된 문화 관련 법안과 관련하여 지역문화정책 개선방향과 대안을 논의함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 2월 19일(수) 15:00~17:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “문화 관련 법 제정과 인천문화정책: 문화기본법·지역문화진흥법”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천도시인문학센터

■ 주제발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 박영정 (한국문화관광연구원 문화예술연구실 연구위원)
- “문화기본법과 지역문화진흥법의 제정 취지와 지역의 문화정책”
- 발 표 2 : 손동혁 (인천문화재단 기획경영본부장)
- “문화기본법과 지역문화진흥법의 제정과 인천문화정책 개선방안”
- 토론사회 : 김창수 (인천발전연구원 인천도시인문학센터장)
- 지정토론 : 강병수 (인천광역시의회 의원, 문화복지위원회부위원장)
이재상 (인천연극협회 회장)
임승관 (인천시민문화예술센터 대표)

제7차 인천재정포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 점차 증가하는 지방자치단체 산하 지방공기업 부채를 해소하기 위해 지방공기업의 경영 현주소를 진단하고, 이에 따른 지방재정 위기극복 방법을 모색하며, 인천도시공사 경영과 인천 지방재정의 관계, 재정여건의 개선방안 등을 제시하고자 함.
- 특히 ‘지방공기업 부채증가 원인’ 및 ‘부채감축 방안’을 중점적으로 논의함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014. 3. 14(금) 15:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 대회의실
- 주제 : “지방공기업 경영현실과 지방재정 위기”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천재정포럼 사무국

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 김현아 (한국조세재정연구원 선임연구위원)
- “지방공기업 부채의 경제적 의미: 도시개발공사를 중심으로”
- 발 표 2 : 정창훈 (인하대학교 교수)
- “인천도시공사 부채증가 원인 및 부채감축 방안”
- 토론사회 : 김재영 (인천대학교 교수)
- 지정토론 : 배정아 (한국지방행정 부연구위원)
이명헌 (인천대학교 교수)
이현우 (경기개발연구원 연구위원)
최원구 (한국지방세연구원 연구위원)
- 종합토론 : 김경환 (강남대학교 교수)
김성주 (한국지방행정연구원 연구위원)
김재훈 (서울과학기술대학교 교수)

유경문 (서경대학교 교수)
유태현 (남서울대학교 교수)
주만수 (한양대학교 교수)
황성현 (인천대학교 교수)

중국교류 실무자 워크숍

■ 행사 목적 및 성과

- 인천 공공기관의 중국교류 실무자 및 전문가 간 교류 및 화합의 장을 마련하고, 의견 교환을 통해 인천의 분산된 중국교류 역량을 집적하고 중국교류 이니셔티브를 확립하고자 중국교류 실무자 워크숍을 개최함.
- 공공기관 및 대학교 중국교류 실무자, 공무원, 중국유학생 등이 참석해 중국교류에 대한 다양한 의견을 토론했으며, 특히 각 기관의 2014년 중국교류 사업에 대한 정보 교류의 장을 마련하여, 업무 공유 및 기관 간 업무 협조방안을 함께 모색함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 3월 20일(목) 14:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “한중 인문유대와 인천 對중국교류 및 인천 중국네트워크 구성 제안”
- 주최 : 인천광역시, 인천발전연구원
- 주관 : 인천발전연구원

■ 발표자 및 토론자

- 우수사례 1 : 송승석 (인천대학교 HK교수)
- “인천대 중국학술원 설립 현황”
- 우수사례 2 : 이선아 (인천국제교류재단 국제교류팀 과장)
- “인천국제교류재단 중국업무”
- 우수사례 3 : 채자희 (인천의료관광재단 홍보마케팅팀 과장)
- “인천의료관광재단 중국업무”
- 주제발표 1 : 김수한 (인천발전연구원 연구위원)
- “한중 인문유대와 인천 對 중국교류”
- 주제발표 2 : 변주영 (인천광역시 국제협력관)
- “인천 중국네트워크 구성 제안”
- 지정토론 : 최성호 (인천도시공사 관광사업처 과장)

김형준 (인천경제통상진흥원 마케팅지원팀장)

손교문 (인천상공회의소 경제통상부장)

정 윤 (인하대학교 유학생회 회장)

유담담 (인천대학교 유학생회 학생)

» 국내 학술행사

서해평화정책포럼 - 남북평화·안보분과 세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 인천지역 기업의 개성공단 진출 10주년을 즈음하여, 그간의 성과를 평가하고 향후 활성화 전망에 대해 토론하는 세미나를 통해 서해평화정책포럼 연구과제에 반영하고자 행사를 개최함.
- ‘개성공단 시범단지 입주, 착공, 가동, 북측 근로자들과의 협업, 생산력 증대, 2013년 가동중단 사태, 재가동’이라는 남북관계의 장점과 리스크를 모두 경험하며 발전해 온 지난 10년간의 개성공단을 통한 남북협력 과정을 평가하고, 향후 전망을 진단하며, 인천시 개성공단 진출 활성화 방안을 다각적으로 논의함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 5월 16일(금) 13:00~15:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천시의 개성공단 진출 10주년: 평가와 전망”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 서해평화정책포럼

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 김번욱 (인천발전연구원 선임연구위원)
 - “인천시의 개성공단 진출 10주년의 의미와 서해평화정책포럼의 역할”
- 발 표 2 : 임을출 (경남대학교 극동문제연구소 교수)
 - “가동중단 사태 이후의 개성공단 현황 및 평가”
- 토론사회 : 김영봉 (한반도발전연구원장)
- 지정토론 : 유동욱 ((주)대화연료펌프 대표이사)
김연철 (인제대학교 통일학부 교수)
김호은 (인천광역시 남북협력팀장)
- 참 석 자 : 포럼위원, 시청 담당공무원 등

» 국내 학술행사

인천지역 사회적경제 활성화 방안 토론회

■ 행사 목적 및 성과

- 인천발전연구원, 인천광역시, 인하대학교 등은 공동으로 “인천지역 사회적경제 활성화를 위한 토론회”를 공동 개최함으로써, 지역사회의 전문가들과 시민들의 논의의 장을 마련하고자 함.
- 인천광역시는 최근 사회적경제과를 신설하고 사회적경제 정책을 추진하기 위한 본격적인 제도적 기반을 마련하고자, 사회적경제지원센터 개소를 추진하고 있는 시점에 인천지역 현황을 살펴보고, 사회적경제 활성화를 위한 방안을 논의함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 5월 22일(목) 14:00~17:00
- 장소 : 인하대학교 경영대학 6호관 226호
- 주제 : “사회적경제 관련 법안의 의의 및 인천지역 사회적경제 활성화 방안”
- 주최 : 인천광역시, 인천발전연구원, 인하대학교
- 주관 : 인하대학교 사회적경제센터

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 강병진 (인천광역시 사회적기업육성팀장)
- “인천지역 사회적경제 현황 및 정책방향”
- 발 표 2 : 서봉만 (인천발전연구원 연구위원)
- “사회적경제 관련 법안 발의의 의의 및 정책적 함의”
- 발 표 3 : 유홍성 (인하대학교 교수)
- “인천지역 사회적경제 활성화 방안”
- 토론사회 : 손동원 (인하대학교 교수 / 사회적경제센터장)
- 지정토론 : 성용원 (인천광역시 사회적경제과장)
남승균 (인천학연구원 상임연구위원)
박인규 (시민과대안연구소 소장)

윤성구 (인천사회적기업협의회 회장)

진대현 (인하대학교 교수 / 남구사회적기업육성센터장)

» 국내 학술행사

한국재난정보학회와의 공동주최 학술행사

■ 행사 목적 및 성과

- 우리 사회를 위협하면서 갈수록 늘어나는 다양한 재난에 대하여, 각종 재해요소와 미래재난에 대한 적절한 대응 및 인과적 대책방안을 제시하고자, <2014년 한국재난정보학회 정기학술대회>를 지원하여 공동으로 주최함.
- 이번 학술대회는 “미래재난 대응을 위한 예방 방안”이라는 주제로 재난의 학문적 발전을 기반으로 최근 급증하고 있는 각종 재난 문제를 다루고 이에 관한 예방과 대응방안 및 정책변화에 관한 다양한 연구내용을 공유함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 5월 30일(금) 10:00~18:30
- 장소 : 인천대학교 교수회관
- 주제 : “미래재난 대응을 위한 예방방안”
- 주최 : 인천발전연구원, 한국재난정보학회
- 주관 : 한국재난정보학회, 인천대학교 도시과학연구원
- 후원 : 소방방재청, 한국방재협회

■ 발표자 (재해/재난 분과)

- 발 표 1 : 유정흠 (국립재난안전연구원)
 - “인공위성 영상을 이용한 여수기름 유출 지역 상황분석”
- 발 표 2 : 이상진 (국립재난안전연구원)
 - “위성영상과 지상관측자료를 이용한 한반도 폭설 위험 지역 예측”
- 발 표 3 : 김성삼 (국립재난안전연구원)
 - “재난안전 공공정보를 활용한 생활안전지도 시범서비스”
- 발 표 4 : 구신희 (국립재난안전연구원)
 - “WebGIS기반 생활안전 활용서비스 모델 개발”

- 발 표 5 : 신건식 (국립재난안전연구원)
 - “MODIS 영상을 이용한 한반도지역 가뭄 예상지역 분석”
- 발 표 6 : 전영우 (국립재난안전연구원)
 - “공간분석을 활용한 우리나라 철새분포와 조류인플루엔자 발생지역 상관관계 분석”
- 발 표 7 : 박영진 (국립재난안전연구원)
 - “제원분석을 통한 CCTV의 재난안전분야 활용 및 고도화 방안”
- 발 표 8 : 이창열 (동의대학교 컴퓨터공학과) / 김태환 (용인대학교 경호학과)
 - “국가 방재자원 물자 연계 체계에 관한 연구”
- 발 표 9 : 이의형 (성균관대학교 방재안전공학협동과정)
 - “교내 연구시설물 안전관리를 위한 위험도 분석 방안”
- 발 표 10 : 송창근·한대희·이동율 (인천대학교 안전공학과)
 - “외수범람 해석을 위한 동수역학 모형의 개발”
- 발 표 11 : 김효석 (성균관대학교 방재안전공학협동과정)
 - “연안역의 해수면상승 모니터링에 관한 연구”
- 발 표 12 : 송창근·오승명 (인천대학교 안전공학과)
 - “급경사지 사면의 재해예방을 위한 토석류 해석 모형 비교”
- 발 표 13 : 이재준 (성균관대학교 방재안전공학협동과정)
 - “위험시설물 사업장 BCP 구축방안”
- 발 표 14 : 신호준·구원희·백민호 (강원대학교 방재전문대학원)
 - “목조문화재 방재시설 설치 및 관리 실태조사 연구”
- 발 표 15 : 구원희·신호준·백민호 (강원대학교 방재전문대학원)
 - “재난 대응을 고려한 표준운영절차(SOP) 작성 연구”
- 발 표 16 : 김덕환·한대건·홍승진·김형수 (인하대학교 사회인프라공학과)
 - “기후변화 시나리오에 따른 확률강루량 증가율 분석”
- 발 표 17 : 한희찬·강나래·김태균·김형수 (인하대학교 사회인프라공학과)
 - “해안도시침수에 대한 RCP 기후변화 시나리오 조위의 영향 평가”

» 국내 학술행사

제5차 인천교육정책포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 인천지역 교육의 수장격인 새로운 교육감 선출에 즈음하여, 향후 인천지역 교육의 미래를 전망해 보는 자리를 마련함으로써, 인천 교육의 나아갈 방향을 제시하고 추진 과제를 교육전문가와 함께 논의하기 위한 장을 마련함.
- 제5차 포럼은 교육전문가들의 논의뿐만 아니라 학생, 학부모, 시민단체의 의견까지 청취해 봄으로써 보다 다양한 의견 개진을 통해 인천 교육에 대한 바람을 담아내고자 외부공개 형태로 진행하였으며, 인천교육에 대한 다양한 계층의 의견을 청취함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 6월 11일(수) 14:00~18:00
- 장소 : 인천대학교 교수회관 대회의실
- 주제 : “교육의 변화 어떻게 할 것인가 : 인천교육의 미래 찾기”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천교육정책포럼 사무국

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 성기선 (가톨릭대학교 교수)
- “교육의 변화, 어떻게 할 것인가”
- 발 표 2 : 한성준 (신흥중학교 교사)
- “학교 변화의 사례: 방법과 시사점”
- 발 표 3 : 허은광 (인천문화재단 문화사업본부장)
- “학교문화예술교육의 실제와 제언”
- 포럼사회 : 임정훈 (인천대학교 교수)
- 지정토론 : 정기섭 (인하대학교 교수) / 김동원 (계산여자고등학교 교장)
박용호 (인천대학교 교수) / 구원모 (인천초등포럼 대표)
김예인 (인천부개고등학교 학생) / 김경언 (인천자치문화연구소 소장)

백준수 (인천석남초등학교 교사) / 이미영 (안남초등학교 학부모회장)

최길재 (인천교육희망네트워크 상임대표)

○ 참 석 자 : 포럼위원(교육정책 전문가) 및 관계공무원, 교육자, 학생 및 학부모 등

» 국내 학술행사

제9차 서해평화정책포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 2014 인천아시안게임이 남북화해와 협력의 평화축전이 될 수 있도록 남북 스포츠교류의 역사적 기능과 의미, AG의 평화축전 추진전략, 인천 AG의 성공적 개최를 통한 남북 스포츠 교류 지속방향 등을 주제로 전문가 포럼을 개최함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 6월 25일(수) 15:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “남북한 스포츠 교류를 통한 화해와 평화의 인천아시안게임 추진방향”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 서해평화정책포럼

■ 발표자 및 토론자

- 기조발표 : 김동선 (경기대학교 교수 / (사)민족통일체육연구원장)
- “남북한 스포츠 교류를 통한 화해와 평화의 AG 추진방향”
- 토론사회 : 백학순 (세종연구소 수석연구위원 / 서해평화정책포럼 분과위원장)
- 지정토론 : 김근식 (경남대학교 교수)
김경성 (남북체육교류협회 이사장)
장수경 (평화도시만들기 인천시민네트워크 집행위원장)
- 참 석 자 : 포럼위원, 시청 담당공무원 등

제10차 서해평화정책포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 인천시의 새로운 남북협력사업을 발굴·수립하기 위한 종합적 정책구상을 제언하고자 함.
- 2015년 분단 70주년을 앞두고 새로운 통일 청사진을 수립 중인 중앙정부의 정책기조에 조응한 인천시 차원의 남북 협력정책 기반을 조성하고자 함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 10월 21일(화) 13:30~15:40
- 장소 : 인천광역시청 영상회의실
- 주제 : “인천시의 남북한 화해·평화·협력 구상”
- 주최 : 인천광역시, 인천발전연구원
- 주관 : 서해평화정책포럼

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 고유환 (통일준비위원회 정치법제도분과 위원/동국대 북한학과 교수)
- “통일시대를 위한 인천시의 남북 화해·평화·협력 구상”
- 발 표 2 : 유동옥 (인천개성공단입주기업협의회 회장 / 대화연료펌프 회장)
- “개성공단 진출 10년과 인천시의 비전”
- 토론좌장 : 김영봉 (한반도발전연구원 원장 / 남북평화안보분과 위원장)
- 지정토론 : 김흥태 (대진대학교 스포츠과학과 교수)
신준영 (남북역사학자협의회 사무국장)
추장민 (한국환경정책평가연구원 연구위원)
이준한 (인천대학교 동아시아평화경제연구원장)
김동성 (경기개발연구원 통일동북아센터장)
- 참 석 자 : 포럼위원, 시청 담당공무원 등

» 국내 학술행사

인천 근린재생형 도시재생사업 구·군 워크숍

■ 행사 목적 및 성과

- 구·군 단위 근린재생형 도시재생사업에 대한 담당자의 관심과 이해를 높이고 2015년 3월에 예정된 도시재생 일반지역(근린재생형) 공모에 대응하기 위하여 워크숍을 개최함.
- 구·군 관련 공무원을 대상으로 도시재생에 대한 이해와 컨설팅 프로그램 마련을 통한 기초자치단체 단위 도시재생사업에 대한 참여를 유도하고, 인천도시공사와 연계하여 도시재생 컨설팅 프로그램 개발을 도모함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 10월 22일(수) 14:00~16:00
- 장소 : 인천발전연구원 1층 강당
- 주제 : “근린재생형 도시재생사업의 이해와 도시재생 활성화계획 수립 사례”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천발전연구원

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 서수정 (건축도시공간연구소 선임연구위원)
- “근린재생형 도시재생사업의 이해”
- 발 표 2 : 신중진 (성균관대학교 교수)
- “창신·송의 도시재생 활성화 계획”
- 토론사회 : 조상운 (인천발전연구원 연구위원)
- 토 론 : 내부 연구자 및 참석자 전원(시·군·구 관련 공무원, 인천도시공사 담당자)

제6차 인천교육정책포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 최근 인천 지역에서도 증가하고 있는 이주노동자, 결혼이주자 및 탈북가정 자녀 등 교육소외계층을 중심으로 ‘다문화교육’을 논의함.
- 또한 학교교육에서 소외되고 있는 청소년들의 ‘대안교육’에 대하여 정책대안을 모색함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 11월 5일(수) 14:00~18:00
- 장소 : 부평아트센터 2층 세미나실
- 주제 : “다(多)문화 시대, 다문화교육의 실천과 과제”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천교육정책포럼 사무국

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 장인실 (경인교대 교수)
 - “학교 다(多)문화교육의 오늘과 내일”
- 발 표 2 : 한만길 (한국교육개발원 석좌연구위원)
 - “탈북학생 교육의 쟁점과 대안”
- 발 표 3 : 홍현웅 (인천청담학교 교장)
 - “학교문화와 맞지 않는 아이들: 대안학교의 실태와 지원방안”
- 토론사회 : 김평국 (경인교육대학교 교수)
- 지정토론 : 이종일 (한국뉴욕주립대학교 교수)
 - 김자영 (부평구다문화가족지원센터 센터장)
 - 전연숙 (남북하나재단 교육개발부 팀장)
 - 김광선 (인천발도르프학교 대표교사)
- 참 석 자 : 포럼위원(교육정책 전문가) 및 관계공무원, 관계기관 실무자 등

» 국내 학술행사

수도권 광역정책 (교통분야) 토론회

■ 행사 목적 및 성과

- 수도권 3개 지자체 연구원 및 국책연구기관인 한국교통연구원, 대한교통학회 등 수도권 교통 관련 기관이 공동으로 광역교통의 문제점과 해결책은 무엇이 있는가를 토론하고 제안하기 위하여 전문가 중심의 토론회를 개최함.
- 수도권 광역교통(문제) 해결을 위한 개선방향에 대하여 주제발표 및 제안을 받고 그에 따른 토론으로 해결책을 모색함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 11월 6일(목), 15:00~18:00
- 장소 : 서울연구원 대회의실
- 주제 : “수도권 광역교통행정체계 및 광역교통 패턴분석”
- 주최 : 인천발전연구원, 서울연구원, 경기개발연구원, 한국교통연구원, 대한교통학회
- 주관 : 서울연구원

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 조응래 (경기개발연구원 선임연구위원)
- “수도권 광역교통 행정체계 발전방향”
- 발 표 2 : 추상호 (홍익대학교 교수)
- “수도권 광역버스의 통행패턴 분석”
- 발 표 3 : 이신해 (서울연구원 연구위원)
- “수도권 광역교통 연계방향”
- 토론사회 : 김익기 (한양대학교 교수)
- 지정토론 : 김종형 (인천발전연구원 연구위원)
류시균 (경기개발연구원 선임연구위원)
모창환 (한국교통연구원 연구위원)
유정훈 (아주대학교 교수)

윤희렬 (서울연구원 선임연구위원)
이승재 (서울시립대학교 교수)

» 국내 학술행사

제8회 인천도시인문학세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 국내외 전자출판 산업의 동향 및 현황을 점검하고, 인천시 문화산업 진흥정책의 일환으로 전자출판 분야의 발전 가능성과 이와 관련된 정책방향 등을 논의함.
- 이를 통해 국내외 전자출판 산업의 동향 및 현황을 점검하고, 인천광역시 문화산업 진흥정책 수립의 일환으로 전자출판 분야의 발전 가능성과 이와 관련된 정책방향을 검토함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 11월 12일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천의 전자출판 활성화 방안”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천도시인문학센터

■ 주제발표자 및 토론자

- 주제발표 : 이승환 (한림대학교 언론정보학과 교수)
- “인천의 전자출판 활성화 방안”
- 토론사회 : 김창수 (인천발전연구원 인천도시인문학센터장)
- 지정토론 : 김중현 (도서출판 지식노마드 대표)
김혜영 (출판사 DETO 대표)

제9회 인천도시인문학세미나

■ 행사 목적 및 성과

- “도시와 마을을 보는 문학예술인의 상상력”을 주제로 하여, 시인을 비롯한 지역 문인들이 도시와 마을에 대한 깊은 성찰을 바탕으로 현재 우리가 살고 있는 도시의 문제점을 짚어보고, 미래지향적인 ‘사람의 도시’에 대한 구상을 토론함.
- 이를 통해, 인천의 현안과제인 원도심 활성화와 도시재생사업에서의 인문학적인 시사점을 얻고자 함.
- 인문학적 상상력을 문학으로 풀어내고 있는 문인들로부터 ‘인간’이 도시를 어떻게 경험해왔는지를 들어봄으로써, 원도심 도시재생사업에 제공되어야 하는 인문학적 가치들을 검토함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 11월 27일(목) 15:00~17:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “도시와 마을을 보는 문인들의 상상력”
- 주최 : 인천발전연구원
- 주관 : 인천도시인문학센터

■ 주제발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 이문재 (시인, 경희대 후마니타스칼리지 교수)
- “우리는 모두 도시에서 죽는다”
- 발 표 2 : 함민복 (시인)
- “내가 만난 마을 혹은 도시에 관한 기록들”
- 토론사회 : 김창수 (인천발전연구원 인천도시인문학센터장)
- 지정토론 : 문계봉 (인천작가회의 회장)
이왕기 (인천발전연구원 선임연구위원)

» 국내 학술행사

경인일보와의 공동주최 지역경제 정책토론회

■ 행사 목적 및 성과

- 민선6기 인천광역시의 지역경제 분야 정책방향 설정에 기여하고자 정책토론회를 개최함.
- 인천발전연구원의 최근 연구성과를 토대로 지역경제 전반에 대한 총괄적인 시각에서 세부 분야별 핵심이슈를 선별하여, 전문가들과 함께 지역경제 현안을 진단하고, 지역경제 활성화를 위한 대응방향에 대하여 중점 논의함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 12월 19일(금) 14:00~17:00
- 장소 : 제물포스마트타운 11층 대회의실
- 주제 : “인천광역시 지역경제 현안과 대응방향”
- 주최 : 인천발전연구원, 경인일보
- 주관 : 인천발전연구원
- 후원 : 인천광역시, 인천광역시의회, 인천상공회의소, 한국은행 인천본부

■ 발표자 및 토론자

- 발 표 1 : 조승헌 (인천발전연구원 연구위원)
- “인천경제 선순환 방안”
- 발 표 2 : 서봉만 (인천발전연구원 연구위원)
- “인천시 서민금융 실태 분석을 통한 활성화 방안 연구”
- 발 표 3 : 정지원 (인천발전연구원 지역경제연구실장)
- “인천광역시 과학기술혁신정책 현황과 개선방안”
- 발 표 4 : 윤석진 (인천발전연구원 부연구위원)
- “인천시 수출지원체계 개선 및 중소기업 글로벌화 지원 방안”
- 발 표 5 : 최태림 (인천발전연구원 부연구위원)
- “인천시 좋은 일자리 창출을 위한 정책방안 연구”
- 토론사회 : 하석용 (홍익경제연구소 소장)

-
- 종합토론 : 전무수 (인천광역시 경제수도추진본부 미래창조경제정책관)
허덕진 (한국무역협회 인천지역본부장)
김하운 (인천신용보증재단 이사장)
성경창 (한국은행 인천본부 부본부장)
임성훈 (경인일보 경제부장)



2014년도 연구결과 요약집

국제 학술행사

동아시아경제교류추진기구 회원도시 공동연구 세미나

랴오닝사회과학원과의 국제학술세미나

중국 톈진시 주요 국유기업 경영·기술인원 인천연수

제1회 인천-톈진-요코하마 도시정책포럼

제9회 인천발전연구원-기타큐슈시립대학 공동연구발표회

랴오닝사회과학원과의 한·중 경제협력 세미나

» 국제 학술행사

동아시아경제교류추진기구 회원도시 공동연구 세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 동아시아경제교류추진기구 회원도시 연구기관간 공동연구로 추진한 “한·중·일 저탄소형 에코시티 비교연구” 수행과 관련하여, 공동세미나를 통해 그동안의 연구성과를 공유하고 향후 연구결과 활용에 관한 협의를 추진함.
- 일본 후쿠오카와 기타큐슈 현지의 관련 시설을 직접 답사하여 저탄소 생태도시를 지향하는 도시들의 성과와 활용방식에 대한 정보를 수집함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 2월 7일(금) 14:00~17:00
- 장소 : 일본 기타큐슈 국제동아시아연구센터 회의실
- 주제 : “한·중·일 저탄소형 에코시티 비교연구”
- 주최 : 인천 인천발전연구원, 기타큐슈 국제동아시아연구센터, 텐진 난카이대학
- 주관 : 국제동아시아연구센터

■ 패널 및 주요 참석자

- 주제발표 : 조 경 두 (한국/인천, 인천발전연구원 선임연구위원)
吳 婧 (중국/텐진, 난카이대학 환경과학·공학대학 부교수)
今井建一 (일본/기타큐슈, 국제동아시아연구센터 연구교수)
- 공동연구 : 한 성 일 (일본/기타큐슈, 국제동아시아연구센터 연구조교수)
張 一 心 (중국/내몽고, 내몽고대학 환경·자원대학 교수)
徐 鶴 (중국/텐진, 난카이대학 전략환경평가연구센터장)
周 渝 (중국/텐진, 난카이대학 전략환경평가연구센터 연구원)

랴오닝사회과학원과의 국제학술세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 동북아의 新성장거점인 중국 동북지역에 대한 연구·조사 기반을 조성하기 위하여 랴오닝성 랴오닝사회과학원과 협정을 체결함.
- 이와 더불어, 양국 간 교류 증진과 관계 내실화를 위한 인천과 랴오닝 간의 공동 과제와 협력 방안을 모색하는 세미나를 개최함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 6월 20일(금) 10:00~12:00
- 장소 : 중국 선양시 랴오닝사회과학원 대회의실
- 주제 : “한-중 관계 내실화와 인천-랴오닝 협력”
- 주최 : 인천발전연구원, 랴오닝사회과학원
- 주관 : 랴오닝사회과학원

■ 패널 및 주요 참석자

- 발표 1 : 김운수 (인천발전연구원 연구위원)
- “인천시 물류 현황과 협력 방안”
- 발표 2 : 韩 红 (랴오닝사회과학원 도시발전연구소장)
- “랴오닝 물류 발전 현황과 한-중 협력”
- 발표 3 : 김종형 (인천발전연구원 연구위원)
- “광역대중교통과 한국의 경험”
- 발표 4 : 金 哲 (랴오닝사회과학원 동북아연구소장)
- “김정은의 통치 특징과 북한경제 현황”
- 토 론 : 张天维 (랴오닝사회과학원 산업경제·WTO연구소장)
김수한(인천발전연구원 연구위원)
- 참석자 : 이갑영 (인천발전연구원 원장) / 박준용 (인천발전연구원 기획본부장)

孙洪敏 (랴오닝사회과학원 원장)

戴茂林 (랴오닝사회과학원 부원장, 당조 서기)

牟 岱 (랴오닝사회과학원 부원장) / 梁启东 (랴오닝사회과학원 부원장)

禹颖子 (랴오닝사회과학원 부연구원, 외사처 주임)

중국 텐진시 주요 국유기업 경영·기술인원 인천연수

■ 행사 목적 및 성과

- 중국 텐진시 국유자산관리감독위원회에서는 소속 주요 국유기업의 경영·기술인원이 참여하는 “기술혁신과 산업구조 재편”을 주제로 한 한국에서의 단기연수를 구상하고, 이의 세부계획 수립 및 추진을 텐진사회과학원에 위탁함.
- 텐진사회과학원에서는 한국 측 협력기관인 인천발전연구원에 5박6일 간(8월 24일~29일) 인천에서의 연수(天津国资系统优秀人才韩国高级研修班)를 의뢰하였음.
- 이에 인천발전연구원에서는 텐진사회과학원과의 협정관계 및 연수 참여기업의 위상 및 중요도를 고려, 중국 측의 요청을 적극적으로 수용하여 인천 연수프로그램을 진행함.
- 이를 통해 ①인천-텐진 정책연구기관 간의 교류 관계를 내실화하는 한편, ②인천시 對중국 교류·비즈니스 도시외교 토대를 마련하고, ③지역 내 유관기관들과의 협력을 통해 사업을 기획·전개함으로써 협력 노하우를 축적함.

■ 행사 개요

- 연수기간 : 2014년 8월 24일(일)~8월 29일(금) [5박6일]
- 연수장소 : 송도 G타워 UN대회의실, 인천발전연구원 2층 대회의실 등
- 연수주제 : “기술혁신과 산업구조 재편”
- 연수대상 : 尹家智 (텐진중앙제약유한공사 CEO) 외 24명
- 내 용 : 전문강의(한국·인천의 산업경제 현황), 현장수업(공공기관·산업체 탐방)
- 의뢰기관 : 텐진시국유자산관리감독위원회, 텐진사회과학원
- 주 관 : 인천발전연구원
- 후 원 : 인천광역시, 인천경제자유구역청, 인천도시공사, 인천항만공사, 인천국제교류재단, 인천의료관광재단 등

■ 추진 현황

- 08/24 : 인천 도시 팸-투어

- 인천도시공사 관광부서와 연계하여 인천 명소를 둘러보는 도시투어
- 송도 센트럴파크/수상택시, 컴팩스마트시티, 차이나타운, 인천중소화장품공동유통센터
- 08/25 : 개강식, 인천개항 소개, 시찰, 환영만찬
 - 시 국제협력관실과 연계하여 G타워 UN국제회의실에서 개강식
 - 현황 및 사업 설명회(IFEZ, 인천국제교류재단, 의료관광재단)
 - 경제자유구역 시찰(U-CITY 통제센터, 시스코, 생활쓰레기집하시설, 폐수처리장 등)
 - 텐진 인천연수단과 인천 시·공공기관 관계자 대상 만찬
- 08/26, 27, 28, 29 오전 : 전문 강좌(총7회)
 - 제1강: 한국기업발전과 신형산업 성공사례 / 박승찬 (용인대학교 교수, 중국경영연구소장)
 - 제2강: 인천물류산업현황과 발전 / 유주영 (인천발전연구원 연구위원)
 - 제3강: 한국 금융시장의 심화발전 / 진 쉬 (건국대학교 경제학부 교수)
 - 제4강: 인천국제사회문화교류사례 / 이선아 (인천국제교류재단 과장)
 - 제5강: 한국발전모델 / 리춘푸 (성균중국연구소 책임연구원)
 - 제6강: 인천경제산업 발전현황 / 서봉만 (인천발전연구원 연구위원)
 - 제7강: 브랜드의 중요성과 한류 브랜드 / 박승찬 (용인대학교 교수, 중국경영연구소장)
- 08/26, 27, 28 오후 : 현장수업(인천 관내 공공시설 및 산업체 탐방)
 - 인천항만공사가 주관하는 인천국제항만 시설 탐방
 - 인천국제교류재단이 주관하는 시민과 함께하는 문화시설 탐방 및 체험
 - 인천의료관광재단이 주관하는 지역의료시설 시찰 및 의료검진 체험
- 08/29 : 종강식 및 환송오찬
 - 수료증 수여, 환송오찬

제1회 인천-톈진-요코하마 도시정책포럼

■ 행사 목적 및 성과

- 인천, 요코하마, 톈진은 세계 경제의 핵심으로 부상하고 있는 동아시아 글로벌 도시 지역의 관문도시라는 점에서 유사한 지리경제적인 지위를 차지함.
- 특히 항구를 통한 해외 문물의 유입과 인적 교류는 세 도시가 성장하는 과정에서 공통적으로 중요한 역할을 해 왔으며, 최근 항만지역을 중심으로 한 도시의 재생 전략은 해당 도시의 연구자 및 정책결정자에게 시의적절한 연구대상임.
- 또한 해당 국가의 수도권에서 수도와의 역동적인 지리경제적 관계를 맺으며 성장하고 있는 이들 도시들을 이해하는 것은, 향후 동아시아 글로벌 도시지역의 성장을 관리하는 정책수립 과정에서 중요한 시사점을 제공할 것임.
- 이에 매년 정례적으로 인천·톈진·요코하마 도시정책 분야 전문가 포럼을 개최하여, 연구교류를 촉진하고 행정가를 포함하는 다양한 정책참여자간의 협력 네트워크를 구축하고자 함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 10월 10일(금) 14:00~18:00
- 장소 : 센트럴프라자호텔 Meet U Hall
- 주제 : “동아시아 개항도시의 도시재생 및 개발 전략”
- 주최 : 인천발전연구원, 톈진사회과학원
- 주관 : 인천발전연구원
- 후원 : 인천광역시, 인천광역시의회

■ 패널 및 주요 참석자

- 발표 1 : 鈴木伸治 (일본 요코하마시립대학교 국제총합과학부 교수)
- “요코하마시 도심의 변형과 항만 로지스틱스의 발전”
- 발표 2 : 董 薇 薇 (톈진사회과학원 도시경제연구소 박사)

- “수도권 발전모형과 관문도시 역할의 국제비교”
 - 발표 3 : 조 상 윤 (인천발전연구원 도시기반연구부 연구위원)
 - “인천 개항창조도시 재생전략”
 - 사회자 : 김 용 하 (인천발전연구원 초빙선임연구위원)
 - 토론자 : 곽 동 하 (인천대학교 도시건축학부 교수)
 - 임 현 우 (인하대학교 아태물류학부 교수)
 - 이 왕 기 (인천발전연구원 도시기반연구부 선임연구위원)
 - 田 香 兰 (테진사회과학원 일본연구소 부연구원)
 - 참석자 : 이 갑 영 (인천발전연구원 원장)
 - 张 健 (테진사회과학원 원장)
 - 박 승 희 (인천광역시의회 부의장) 등 외
- 인천광역시 공무원, 유관기관·시민단체·언론기관 관계자, 일반시민 등 40명

» 국제 학술행사

제9회 인천발전연구원-기타큐슈시립대학 공동연구발표회

■ 행사 목적 및 성과

- 인천발전연구원과 기타큐슈시립대학이 지난 2006년 체결한 연구교류 협정에 의거, 도시정책사례의 상호 벤치마킹과 연구 성과의 심화를 위해 매년 윤번제로 개최하는 행사임.
- 2014년 기타큐슈시립대학의 초청으로 기타큐슈를 방문하여, 도시교통 및 계획분야에 관한 공동연구발표회를 개최함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 10월 24일(금) 13:00~17:30
- 장소 : 기타큐슈시립대학 북방캠퍼스 본관 E-701호 회의실
- 주제 : 인천과 기타큐슈의 도시교통 및 계획분야 도시정책 연구사례
- 주최 : 인천발전연구원, 기타큐슈시립대학
- 주관 : 기타큐슈시립대학(도시정책연구소)

■ 패널 및 주요 참석자

- 발표 1 : 석 종 수 (인천발전연구원 도시기반연구부장)
- “도심 상업지역 보행환경 만족도에 미치는 영향 요인 분석”
- 발표 2 : 유 주 영 (인천발전연구원 연구위원)
- “인천시 중소기업의 물류공동화 활성화 방안: 산업단지를 중심으로”
- 발표 3 : 片岡寛之 (기타큐슈시립대학교 도시정책연구소 准교수)
- “오래된 빌딩의 리모델링을 통한 고쿠라 다운타운 지역 활성화”
- 발표 4 : 内田 晃 (기타큐슈시립대학 도시정책연구소 교수)
- “독일 도시들의 카세어링 시스템 비교 연구”
- 참석자 : 岡本博志 (기타큐슈시립대학 도시정책연구소장) 외 관련 임직원

» 국제 학술행사

랴오닝사회과학원과의 한·중 경제협력 세미나

■ 행사 목적 및 성과

- 2014년 6월에 체결한 랴오닝사회과학원과의 국제협력 협정에 의거해, 양 기관 간 연구교류의 일환으로 세미나를 개최함.
- 2014년 양 기관은 한·중 양국 및 인천·랴오닝성 양도시의 경제협력에 관한 연구성과를 발표하기로 합의함.
- 이에, 인천발전연구원 측에서는 “인천의 지역경제 및 산업구조 현황”을 발표하고, 랴오닝사회과학원 측에서는 “새로운 동북진흥정책과 인천-랴오닝성 경제협력 방안” 및 “랴오닝성의 농촌발전 현황과 한-중 농업분야의 협력 방안”에 대하여 발표함.
- 이와 더불어 랴오닝사회과학원 戴茂林(Dai Maolin) 부원장 일행에게 인천지역 시찰을 제공하고, 방한 일정 중의 조사활동을 지원함.

■ 행사 개요

- 일시 : 2014년 12월 8일(월) 15:30~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “한·중, 인천·랴오닝 경제교류 협력 방안”
- 주최 : 인천발전연구원, 랴오닝사회과학원
- 주관 : 인천발전연구원

■ 패널 및 주요 참석자

- 발표 1 : 张万强 (Zhang Wanqiang / 랴오닝사회과학원 경제연구소장)
- “새로운 동북진흥정책과 인천-랴오닝성 경제협력 방안”
- 발표 2 : 王 丹 (Wang dan / 랴오닝사회과학원 농촌발전연구소장)
- “랴오닝성의 농촌발전 현황과 한-중 농업분야의 협력 방안”
- 발표 3 : 윤석진 (인천발전연구원 지역경제연구실 부연구위원)
- “인천의 지역경제 및 산업구조 현황”
- 참석자 : 이갑영 (인천발전연구원 원장)

戴茂林 (랴오닝사회과학원 부원장)

禹颖子 (랴오닝사회과학원 외사처장) 외 관련 임직원



2014년도 연구결과 요약집

정책간담회 · 특강

기초자치단체와의 지역현안 간담회

시청출입기자단과의 현안점검 간담회

연구성과 공유 및 시정현안 간담회

연구자문관 특강

외부전문가 초청 강연회

인천경제콘서트

Spes Incheon: 희망 인천, 전문가 토론회

» 정책간담회 · 특강

기초자치단체와의 지역현안 간담회

■ 행사 목적 및 성과

- 연구원은 지난 2009년부터 기초자치단체와의 직접적인 만남을 통해서, 지역현안과 정책수요를 청취해, 자문을 제공하거나 연구과제 수행에 활용해 왔음.
- 이를 통해, 연구원에서 수행한 최근 연구성과 및 집중적인 연구가 필요한 정책수요에 대해 의견을 공유하고, 기초자치단체와 연구원 간 지역현안에 따른 공감대를 형성하고자 함.

■ 행사 개요

- 일 시 : 2014년 2월 3일(월) ~ 2월 26일(수)
- 장 소 : 해당 군수실 및 구청장실 [일정별 장소상황을 고려 해당 군·구에서 선정]
- 주 제 : 인천광역시 기초자치단체의 지역현안과 정책수요
- 주요내용 : 해당 군·구의 지역현안과 정책수요
- 참석대상 : [지자체] 청장·군수, 부서장급 이상 간부직원
[연구원] 원장, 기획본부장, 정책연구실장, 관련 분야 연구자 등

■ 추진 현황

순 번	구 분	일 시	장 소	비고(단체장)
1	용진군	02/03(월) 10:00	군 수 실	조운길 군 수
2	부평구	02/03(월) 14:00	구청장실	홍미영 구청장
3	연수구	02/03(월) 16:00	구청장실	고남석 구청장
4	동 구	02/04(화) 10:00	구청장실	조택상 구청장
5	남동구	02/04(화) 14:00	구청장실	배진교 구청장
6	계양구	02/04(화) 16:00	구청장실	박형우 구청장
7	서 구	02/05(수) 12:00	고베일식	전년성 구청장
8	강화군	02/05(수) 15:00	군 수 실	유천호 군 수
9	남 구	02/06(목) 10:00	구청장실	박우섭 구청장
10	중 구	02/26(수) 10:00	구청장실	김홍섭 구청장
11	서구청	10/06(월) 15:00	구청장실	강범석 구청장
12	강화군	10/07(화) 14:00	군 수 실	이상복 군 수
13	연수구	10/16(목) 11:00	영상회의실	이재호 구청장
14	동 구	10/16(목) 14:00	구청장실/상황실	이흥수 구청장
15	남동구	10/17(금) 15:30	구청장실	장석현 구청장

» 정책간담회 · 특강

시청출입기자단과의 현안점검 간담회

■ 행사 목적 및 성과

- 인천광역시 시청출입기자단(중앙지·지방지·비회원사)을 대상으로 연구원의 주요 사업계획 및 중점연구 분야 등을 설명하고 연구성과의 적극적 보도 요청 및 취재현장에서 얻을 수 있는 각종 연구주제 아이디어를 수렴하는 기회를 마련함.
- 이를 통해, 지역현안에 대한 공감대를 형성하고 취재·보도 현장의 다양한 의견을 수렴해 연구원의 연구사업에 적극적으로 반영하고자 함.

■ 행사 개요

- 일 시 : 2014년 3월 06(목) ~ 3월 18(화)
- 장 소 : 시청 인근식당 [일정별 장소상황을 고려 해당 기자실에서 선정]
- 주 제 : 최근 연구성과 공유 및 주요 시정현안 점검
- 주요내용 : ①연구원 운영현황 및 2013년 주요 운영성과 소개
 ②2014년도 주요 사업계획 및 중점연구 분야 설명
 ③시정 분야별 지역현안 관련 주요 연구과제 진행 현황 설명
 ④보도현장의 지역현안에 대한 의견 청취
- 참석대상 : 시청출입기자, 대변인실 담당공무원, 연구원 운영위원 등

■ 추진 현황

순 번	구 분	일 시	장 소
1	중앙기자실	03/06(목) 12:00	서해빨낙지
2	지방기자실	03/13(목) 12:00	시엔
3	비회원기자	03/18(화) 12:00	식객

(실·국별) 연구성과 공유 및 시정현안 간담회

■ 행사 목적 및 성과

- 연구원의 최근 연구성과를 중심으로, 지역현안에 대한 시정 분야별 심층적인 논의를 위하여, 시청 부서 단위별 ‘간담회’를 개최함.
- 매 회마다 해당 실·국·본부의 부서장급 이상 공무원과 연구원의 관련 분야 연구자들이 모여, 집중적인 연구가 필요한 지역현안을 논의함.
- 이를 통해, 정책부서와 연구원이 시정현안 진단 및 대응방안 모색과 공감대 형성의 계기를 마련하고, 또한 논의된 내용을 연구원의 연구사업에 적극적으로 반영하고자 함.

■ 행사 개요

- 일 시 : 2014년 3월 25일(화) ~ 5월 15일(목) [실·국·본부별 1회씩 개최]
- 장 소 : 시청 회의실 및 인근식당 [일정별 장소상황을 고려 해당 실·국·본부에서 선정]
- 주 제 : 최근 연구성과 공유 및 주요 시정현안 진단과 대응방안 모색
- 주요내용 : ①2013년도 연구분야별 주요 연구실적 공유
②2014년도 연구원 중점연구과제와 시정 업무계획의 연계
③분야별 시정현안 진단 및 대응방안 모색
- 참석대상 : [인천시] 해당 실·국·본부 부서장급 이상 공무원
[연구원] 원장, 기획본부장, 정책연구실장, 연구부장, 관련 분야 연구자 등

■ 추진 현황

순 번	구 분	일 시	장 소
1	건설교통국	03/25(화) 10:30	영빈관
2	환경녹지국	04/01(목) 11:00	중회의실/영빈관
3	문화관광체육국	04/02(수) 11:00	영빈관
4	항만공항해양국	04/08(화) 11:30	동원참치
5	안전행정국	04/09(수) 11:30	비원한정식
6	도시계획국	04/10(목) 11:00	영빈관
7	경제수도추진본부	04/16(수) 11:30	비원한정식
8	기획관리실	05/15(목) 11:00	비원한정식

연구자문관 특강

■ 행사 목적 및 성과

- 인천발전연구원은 국내·외 전문인력을 대상으로 수시 자문체계를 구축하여 연구원의 연구역량을 강화하고 효율적인 연구사업 추진에 기여하고자 「연구자문관 제도」를 운영하고 있음.
- ‘연구자문관’은 연구원의 연구사업 관련 자문, 국내·외 연구기관과의 협력사업 및 학술교류를 지원하는 역할을 수행하고 있으며, 또한 원내 임직원과 유관기관 관련 임직원을 대상으로 한 특강을 통해, 해당 전공분야에서의 연구 동향과 주요 이슈에 대한 정보를 제공함.
- 본 제도의 일환으로, 연구자문관을 초청하여 국내외를 비롯한 지역의 주요 현안 이슈에 대한 특별 강연회를 통해 정책시사점을 공유함.

■ 행사 개요 및 추진 현황

[남북평화교류·학술분야 연구자문관 특강]

- 일시 : 2014년 2월 14일(금) 10:00~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “북-중 관계 현황과 전망”
- 강사 : 손춘일 (중국 연변대학교 민족연구원장)

[환경녹지분야 연구자문관 특강]

- 일시 : 2014년 4월 15일(화) 10:00~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “지속가능성을 위한 녹색교육과 디자인”
- 강사 : 안창우 (조지메이슨대학교 환경과학 및 정책학과 교수)

[도시미래전략-교육분야 연구자문관 특강]

- 일시 : 2014년 7월 3일(목) 10:00~11:30

- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “싱가포르의 개발계획과 글로벌 대학유치 전략”
- 강사 : 배유일 (싱가포르경영대학교 사회과학대학 정치학 교수)

[도시재생분야 연구자문관 특강]

- 일시 : 2014년 7월 17일(목) 10:00~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “21세기 런던의 도시재생과 주요 정책”
- 강사 : 김정후 (JHK Urban Research Lab 소장)

외부전문가 초청 강연회

■ 행사 목적 및 성과

- 지역현안 해결을 위한 선제적 연구의 일환으로, 국내외 주요 이슈에 대한 폭넓은 이해와 시정현안에 대한 대응방안 모색을 위해, 외부 전문가 초청 강연회를 개최함.
- 브레인스토밍 형식의 원내 연구자 토론모임인 ‘브라운-백 미팅’과 연계하여, 원내 임직원을 대상으로 직원교육 차원에서 추진함.

■ 행사 개요 및 추진현황

[재난안전분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 4월 24일(목) 10:30~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천광역시 효과적 재난안전관리체계 구축방안”
- 강사 : 김계원 (인천경실련 도시안전위원장)

[금융경제분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 5월 8일(목) 10:30~11:50
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “우리나라의 금융시스템 안정성”
- 강사 : 원종석 (한국은행 거시건전성분석국 금융규제팀장)

[산업경제분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 5월 16일(금) 10:30~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “영국 스코틀랜드 글래스고우 산업구조의 변화”
- 강사 : 박미근 (스트레스클라이드대학교 한국글로벌산학협력프로그램 사업조정관)

[도시미래전략-지역개발분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 9월 18일(목) 11:00~12:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천의 미래를 위한 제언”
- 강사 : 이미영 (국토연구원 국토계획연구부 책임연구원)

[도시미래전략-미래연구분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 10월 23일(목) 10:00~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “미래연구와 도시정책”
- 강사 : 서용석 (한국행정연구원 국정전략연구부 연구위원)

[도시미래전략-미래연구분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 11월 06일(목) 10:00~11:30
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “지역의 미래정책 연구방향”
- 강사 : 이상대 (경기개발연구원 공감도시연구실 선임연구위원)

[도시미래전략-미래연구분야 외부전문가 초청강연]

- 일시 : 2014년 12월 04일(목) 10:30~11:40
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “요코하마 중기 계획”
- 강사 : 野上和義 (요코하마시 공무원 / 인천광역시 파견)

인천경제콘서트

■ 행사 목적 및 성과

- 중앙정부 경제부처 관련 공무원 초청 강연회 <인천경제콘서트>를 개최하여, 국내외 경제동향과 중앙정부의 경제정책에 대한 심도 있는 이해를 바탕으로, 인천지역의 경제분야 시정현안에 대한 정책방향과 대안을 모색하고자 함.
- 이를 위해, 인천상공회의소 및 기호일보 등과 지난 2014년 3월 11일 「인천지역 경제 발전을 위한 업무 협약」을 체결하고, <인천경제콘서트>를 정례적으로 공동 개최할 것을 합의함.
- 국정기조와 주요 정책 및 사업에 대한 폭넓은 공감대를 형성함으로써, 이를 통해 인천지역 경제정책이 국가 상위 기본계획 및 국책사업 추진계획 등과의 상호 유기적인 연계 속에 보다 효율적으로 추진될 수 있는 계기를 마련하고자 함.

■ 행사 개요 및 추진현황

[제1회 인천경제콘서트]

- 일시 : 2014년 3월 28일(금) 16:00~17:30
- 장소 : 인천발전연구원 1층 강당
- 주제 : “창조경제 추진현황과 과제”
- 강사 : 이창희 (미래창조과학부 창조경제기획과장)

[제2회 인천경제콘서트]

- 일시 : 2014년 6월 10일(화) 15:00~17:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “국제기구 조달시장 진출 지원정책”
- 강사 : 박미숙 (조달청 국제물자국 국제협력과장)

[제3회 인천경제컨서트]

- 일시 : 2014년 7월 18일(금) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “창조경제 시대의 관광정책 방향”
- 강사 : 이진식 (문화관광체육부 관광정책과장)

[제4회 인천경제컨서트]

- 일시 : 2014년 9월 26일(금) 16:30~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “국토 미래전망과 도시경영”
- 강사 : 이용우 (국토연구원 기획경영본부장)

[제5회 인천경제컨서트]

- 일시 : 2014년 11월 13일(목) 10:30~12:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천광역시와 텐진직할시 양 도시의 교류협력 방안”
- 강사 : 강용범 (연변대학교 인문사회과학대학 교수)

Spes Incheon: 희망 인천, 전문가 토론회

■ 행사 목적 및 성과

- 지역사회 전문가 그룹과의 정례적인 토론회를 통해, 연구원 연구사업 운영방향 및 인천시 시정현안의 정책방향에 대한 논의의 장을 마련하고자 함.
- 참여 패널은 시정 분야별 전문적이고 심층적인 논의가 가능한 시민사회단체, 언론계, 학계, 법률계 등의 관내 오피니언 리더들과 원내 연구자들로 구성함.
- 본 사업을 통해, 인천사회와 함께 시정현안에 대한 깊은 이해와 공감대 형성의 계기를 마련하고, 지역사회 주요 이슈의 의제화, 정책 모니터링 및 평가, 정책대안의 모색과 검토 등 연구원의 정책개발 및 시정자문 역할을 강화하도록 함.
- ※ “Spes Incheon”은 연구원의 새로운 슬로건 “인천의 희망엔진, 인천발전연구원”을 “Dum Spiro Spero(내가 호흡하는 동안 나는 희망한다)”라는 이탈리아 격언의 라틴어 ‘Spes(희망)’을 활용하여 간결하게 표현한 것으로, 지역사회 전문가들과 함께 지식공동체 ‘Spes Incheon’을 통해 인천이 희망을 일구어나가는데 앞장서는 계기를 삼고자 함.

■ 행사 개요 및 추진현황

[제1회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 2월 18일(화) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천발전연구원의 역할과 과제”
- 발제 : 이용식 (인천발전연구원 선임연구위원)

[제2회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 3월 19일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “2030년 인천도시기본계획의 미래상”
- 발제 : 이왕기 (인천발전연구원 선임연구위원)

[제3회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 4월 16일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천의 균형발전 방향”
- 발제 : 손동필 (인천발전연구원 연구위원)

[제4회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 5월 21일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “수도권 규제 정책과 인천의 과제”
- 발제 : 기윤환 (인천발전연구원 연구위원)

[제5회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 6월 18일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천시 재정 실태와 향후 전망”
- 발제 : 박준복 (인천참여예산센터 소장)

[제6회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 7월 16일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “경인축 급행화(경인 Express) 방안”
- 발제 : 최병국 (인천발전연구원 선임연구위원)

[제7회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 8월 20일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천산업의 구조고도화 방향”
- 발제 : 김번욱 (인천발전연구원 선임연구위원)

[제8회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 9월 24일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천 항공부품산업 발전 방안”

-
- 발제 : 유홍성 (인하대학교 교수)

[제9회 Spes Incheon]

- 일시 : 2014년 10월 15일(수) 16:00~18:00
- 장소 : 인천발전연구원 2층 대회의실
- 주제 : “인천광역시 항공정책 추진 방향”
- 발제 : 안인호 (인천광역시 항만공항정책과장)

IDI정책연구보고서 2015-01

2014년도 연구결과 요약집

발행인 남 기 명
발행일 2015년 2월
발행처 인천발전연구원
404-190 인천광역시 서구 심곡로 98
TEL 032) 260-2600
FAX 032) 260-2629
<http://www.idi.re.kr/>
인쇄소 청송출판인쇄사 (032-883-4437)

© 인천발전연구원 2015

ISBN 978-89-5678-525-7 93300
