

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월 호

검색

▶ 웹진 구독신청

ove Story

개원 10주년을
맞이하러....



Contents

ID Interview

연구/원/소식



개원 10주년기념식
인천발전연구원은 개원 10주년을 맞이하여 파라다이스호텔 카지노홀에서 인천...

인천/나/들이



인천 차이나타운
심진범 연구위원(인천발전연구원 도시경영연구실) 서울을 떠난 기차가 마지...



인천아프리에의 첫만남
- 김창섭 인천발전연구원
장 연구원 원장으로 부임하
시기 직전까지 인천광역
시 ...

시/정/연구



인천의 도시계획사
김용하 선임연구위원(인
천발전연구원 ...

도/시/동/향



일본 삿쵸로 기행
석종수 연구위원(인천발
전연구원 교통...

신/간/소/개



인천학의 탐구
인천학 연구는 연구자를
위한 학문이...

IDI인/터/뷰

인천아프리에의 첫 만남

- Cover Story
- IDI인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월 호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청



- 김창섭 인천발전연구원장

Q 연구원 원장으로 부임하시기 직전까지 인천광역시 정무부시장을 역임하셨습니다. 연구원에 대한 생각이 원장으로 부임하시기 전과 후에 어떻게 달라지셨는지 알고 싶습니다.

A 시에 근무하면서 바라본 인천발전연구원은 시정전반에 대한 현안을 체계적으로 조사 분석하여 시의 부족한 부분을 이론적 측면에서 보완해주는 기관이었습니다. 또한 지역현안에 대한 Task Force Team을 운영하면서 인발연 연구자들이 의사결정에 필요한 좋은 의견을 개진하는 모습을 자주 접할 수 있었는데 시정에 대한 깊은 이해가 있다는 걸 느낄 수 있었습니다. 원장으로 근무하면서도 개별 연구원의 역량에 대한 생각은 크게 달라지지 않았지만, 연구기관 차원에서는 인천광역시의 다양한 정책요구에 적절히 대응할 수 있는 준비가 필요하다고 생각합니다. 이것은 인천광역시 뿐 아니라, 지역사회에서도 연구원에 바라는 대내,외적 요구가 점차 커지고 다양해지고 있기 때문에 그에 대한 수요에 대해서도 제대로 진단하고 대처할 수 있는 준비가 필요하다고 생각합니다.

Q 원장님께서 연구원을 이끌어 오신지 어느덧 9개월이 지났습니다. 그동안 연구원의 특성이나 연구원의 당면한 현안문제를 어떻게 진단하시고 계신지 궁금합니다.

A 1996년 연구직 9명으로 시작한 연구원이 2006년 현재, 연구직 27명을 포함 전체 70명으로 증가한 것에서 알 수 있듯이, 인천발전연구원은 지난 10년 동안 타 지역의 연구원에 뒤지지 않는 연구역량을 확보하여 풍부한 연구경험을 쌓아왔습니다. 또한 예산규모나 지원체계, 연구성과의 양과 질 모두 괄목할만한 성장을 해왔고, 2005년 4월 청사 리모델링을 통해 쾌적한 연구공간을 갖게 되었습니다.

그 결과, 우수한 연구인력과 축적된 연구경험으로 인천광역시 및 구,군과 원활한 협조체계를 이루고 있지만, 아직까지 인천광역시에서 요구하고 있는 다양한 정책수요에 적정하게 대응할 만큼 충분한 연구진을 갖추었다고 보기 어렵습니다. 정책수요에 따라 연구진을 확충하고 내부조직과 운영체계 정비를 통해 인천광역시의 요구에 효과적으로 대응할 수 있도록 해야합니다. 또한 정책개발의 산실에 걸맞은 자료수집 분석 역량을 강화할 필요가 있다고 생각합니다. 앞

으로 인력확충에 따른 예산과 지원시설을 확충하고 직원들의 복지증진을 위한 방안을 강구해야 할 것입니다.

Q 올해로 인천발전연구원이 개원한 지 10주년이 되었습니다. 그런 만큼 원장님의 역할이 어느 때보다 중요하다고 생각합니다. 재직기간 중 가장 중점을 두고 펼치실 사업에 대해 말씀해 주시기 바랍니다.

A 지금 인천은 경제자유구역 개발과 국제공항 및 항만시설 등에 따른 인프라 확충을 통하여 동북아 허브도시로 발돋움하기 위해 총력을 다하고 있습니다. 개원 10주년을 맞이한 우리 연구원도 '제2의 개원'이라는 각오로 "세계 도시 인천을 견인하는 창조적 지식집단"이 되어야 하겠습니다. 그러기 위해서는 지역특성적 지식창조와 정책개발의 중추기관, 시민과 함께 정보를 공유하는 개방형 연구기관, 경계를 초월한 네트워크 사회의 허브기관을 만들기 위해 노력을 해야할 것입니다.

조금 더 자세히 말씀드리자면 지난 10년이라는 시간이 인천 시민들의 꿈을 찾기 위해 연구하는 시간이었다면 새로운 10년은 그 꿈에 생명력을 불어넣는 시간이 될 것입니다. 인천의 역동적인 움직임을 견인하기 위해서는 개별연구영역에서의 심도 있는 연구도 중요하지만, 중점연구테마를 중심으로 개별 연구부문들이 상호협력하는 기회를 확대해야 합니다. 또한 학술행사를 통해 지역 내 다양한 의견을 수렴하는 기회를 마련하는 것이 무엇보다 중요하다고 생각합니다.

특히 인천은 공항과 항만, 다양한 환경문제, 중국 등 환황해권의 거점도시라는 차별화된 특성을 가지고 있습니다. 그렇기 때문에 물류와 환경, 동북아 문제에 대하여 특별한 관심을 갖고 특화된 연구역량을 확충함으로써, 다른 지역의 연구원과는 차별화된 정책개발을 해 나갈 필요가 있습니다. 이와 함께 동북아 허브도시의 중심 연구기관으로 성장하기 위해 연구원의 내부역량을 강화하고 지금까지는 다소 소홀하게 여겼던 연구성과에 대한 대내,외적인 홍보를 10주년을 맞아 창간될 웹진 '인천아프리에'를 통해 강화해 나가려고 합니다.

앞으로 웹진 '인천 아프리에'가 신속하고 정확하게 인발연의 내부역량 및 연구성과를 제공해 연구원을 대내,외적으로 홍보해주고 시민들간의 관계를 긴밀하게 연계해줄 것을 기대합니다.

Q 2006년 4월 20일에 있었던 인천발전연구원 10주년 행사에 많은 분들이 참석해 주셨습니다. 바쁘신 중에도 참석해 주셨던 분들께 감사의 말씀 한마디 해주시기 바랍니다.

A 이번 10주년 행사는 많은 내외 귀빈들과 과거 연구원 생활을 함께했던 임직원들이 참석해 주셔서 어느 행사보다 더 뜻 깊은 자리였습니다. 앞으로도 연구자들이 소신있게 연구할 수 있도록 한결같은 신뢰를 보내주시기 바랍니다. 모쪼록 연구자들의 열정과 신념이 언제까지나 식지 않도록 독려해주시기 바랍니다. 여러분의 관심과 기대를 저버리지 않도록 앞으로 더욱 더 시정발전을 위한 시민들의 소리에 귀 기울이는 인천발전연구원이 되도록 노력하겠습니다. 참석하셔서 함께 축하해주신 분들과 비록 참석하시진 못했지만 멀리서 축하의 메시지를 전해 주신 분들께 다시 한 번 감사드립니다.

Q 지금껏 많은 관심과 지원으로 연구를 키워주신 분들과 우리 연구원에 관심을 가지고 주목하고 계시는 웹진 독자들에게 한 말씀 부탁드립니다.

A 오늘날 인천은 세계화, 정보화, 지방화라는 시대적 흐름 속에서 빠른 속도로 발전하고 있습니다. 연구원은 그 속도보다 빠르게 인천이 나아갈 길을 제시해 줘야 합니다. 또한 여태까지 쌓아온 인천에 대한 지식과 경험을 지역사회 발전을 위해 기여할 수 있도록 활용할 수 있어야 합니다. 시민의 여망으로 설립된 인천발전연구원의 가족 모두 인천에 대한 애정을 통해 인천사회에 희망과 행복을 주는 공동체의 일원이 되어줄 것을 부탁드립니다.

앞으로 인천발전연구원은 인천이 우리나라의 앞서가는 도시에 머물지 않고 세계적으로 경쟁력있는 도시로 앞서 나갈 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다. 마지막으로, 연구원을 사랑해주시고 더 크게 발전할 수 있도록 많은 관심을 가져주시는 여러분께 감사드립니다. 아직까지는 미흡하지만 더욱 더 연구에 매진하고 노력함으로써 보내주신 성원에 보답하겠습니다. 앞으로도 많은 지원과 격려를 부탁드립니다.

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월 호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

연구/원/소/식

대련시인민정부발전연구중심 연구교류



2006년 4월 24일 월요일 오후2시

2006년 4월24일 본원의 교류기관인 중국대련발전연구원의 리차이주임을 비롯한 5명이 인천발전연구원을 방문했다. 이날 대련발전연구원은 인발연과 연구교류에 관한 회의를 한 후, 공동연구한 '대련의 11차 5개년 계획'(리차이 주임)과 '대련의 외국인 투자환경 변화와 한국기업 진출전망 연구'(왕링 부연구원)를 발표하였다.

인천발전연구원 직원 워크숍



2006년 4월 21일 금요일

개원10주년을 맞이하여 본원은 광릉수목원, 서운동산으로 직원워크숍을 시행하였습니다. 따사로운 햇살아래 넓게 펼쳐진 아름다운 자연, 광릉수목원에서 가이드의 설명을 들으며 여유로이 산림욕을 즐기고 난 후, 서운동산에서 시행된 여러 가지 레크레이션은 70여명의 연구원 직원들의 단결된 모습을 보여주는 즐거운 시간이었습니다.

개원10주년기념식



2006년 4월 20일 목요일 오후6시

인천발전연구원은 개원10주년을 맞이하여 파라다이스호텔 카지노홀에서 인천광역시 안상수 시장님과 관계 공무원, 인천광역시의회 박승숙 의장님을 비롯한 시의원분들이 참석한 가운데 기념식을 가졌습니다. 이날 연구원은 지난 10년의 발자취를 돌아보고 앞으로 "세계 도시 인천을 견인하는 창조적 지식집단"이라는 비전을 선포하는 영상물을 발표했습니다.

한중교류 연구 및 사업의 방향과 역할 분담 좌담회



2006년 4월 10일 월요일 오후4시

인천발전연구원 한중교류센터의 연구 및 사업의 방향과 역할 분담을 논의하는 좌담회가 본원 2층 대회의실에서 열렸다. 인천대 동북아경제통상대학 한광수학과장과 인천광역시 국제교류센터 최경보대표이사, 인천광역시 노창권국제협력관, 재능대학 유통물류학과 박창호교수가 참석해 한중교류센터의 미래상과 미래사업을 구상하는 다양한 논의가 이루어졌습니다.

3월 대화의 시간

2006년 3월 14일 화요일



인천발전연구원 직원들은 안보교육을 받기 위해 국가정보원 인천지부를 방문했습니다. 국가정보원에서 준비한 북한의 정세에 관한 영상물을 시청하고 국정원의 역할과 비전을 프리젠테이션 받았습니다. 국정원 관계자분의 인솔 하에 1.7km 남짓한 한강을 사이에 두고 남과 북이 대치하고 있는 서부 전선 최전방, 제적봉으로 향했습니다. 망원경을 통해 북한의 무채색 민가들과 그 속에서 바쁘게 움직이는 주민들의 모습을 생생히 관찰할 수 있었습니다.

신/간/소/개

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

2005 한국의 중소기업



기은경제연구소

최근 들어 내수회복의 조짐과 경기회복에 대한 기대감이 사회적으로 고조됨에 따라, 중소기업에 대한 활성화 정책에 이바지 하고자 기업은행에서 시도한 여러 가지 활동에 대한 내용을 담은 단행본. 단순한 금융지원 활동뿐만 아니라, 중소기업의 경쟁력 강화를 위한 지원 정책 및 소기업 육성 관련한 내용들도 담고 있어 정부의 중소기업정책 수립과 업계 및 학계의 참고자료로 널리 활용될 것으로 기대된다.

인천공부 - 인천문화와 인천학의 탐구



김창수. - 다인아트

인천학 연구는 연구자를 위한 학문이 아니라 인천문화발전의 기초이며 무표정한 도시에 영혼을 불어넣어 정겨운 도시로 만드는 작업이라고 보는 저자의 인천 전반에 걸친 에세이 모음집. 인천학으로 가는길, 인천의 문인들, 인천의 문화콘텐츠, 인천 문화의 현장 등의 큰 주제로 나뉘어 내용을 구분하였는데, 저자는 이 책이 인천과 인천문화에 대해 고민하는 분들에게 어떠한 형태로라도 참고가 되기를 희망하고 있다.

정부산하기관 관리정책에 관한 연구



설광연, 박재신. - 한국개발연구원

정부산하기관 관리 정책의 개선방안을 모색하는 것을 목적으로 하여, 정부산하기관의 현황과 이들 기관에 대한 관리체계와 법적 근거, 그리고 현재와 같은 법령에 의한 기관분류와 관리체계가 가져오는 문제점을 짚어본 후, 합리적 지배구조 설계를 위한 전제조건으로 공공기관의 새로운 유형분류방식을 모색하고자한 연구 보고서. 본 보고서의 저자는 공공기관들의 자율성, 책임성, 투명성 확보에 도움을 주고, 연구결과가 정책에 반영되어 공공기관들이 국민의 이익을 위하여 보다 효율적이고 책임성 있는 기관으로 거듭나는데 기여하기를 기대하고 있다.

지역산업 혁신체계 구축방안

임현섭, 김지철, 문환규. - 광주전남발전연구원

지역전략산업을 주 대상으로 지역의 혁신역량 및 문제점을 분석하고 이를 토대로 바람직한 광주, 전남 지역 혁신체계 구축 방향을 제



시하고자 시도한 연구보고서. 서두에서 지역혁신체계에 대한 이론적 검증을 통해 그 특성과 한계를 밝히고 있으며, 구축사례 및 지역 혁신환경 및 클러스터를 조사 분석하였다. 이 보고서는 가능한 다양한 관점에서의 접근을 시도 하고 있으며, 지역산업 혁신체계 구축방안을 제시하기에 앞서 선행되어야 할 과제도 제시하고 있다.

2005 부산학 연구



부산발전연구원 부산학연구센터

부산학 연구를 주도하고 있는 부산학연구센터에서 2005년도 연구 성과물을 총괄하여 출간한 단행본. 올해 간행된 부산학 연구 보고서는 부산 관련 연구분야를 수산, 환경, 도시계획, 노동, 행정, 교통분야 등 6개의 구체적인 분야별로 연구 동향과 과제를 담아내고 있는 것이 특색이다. 각 연구들은 부산학이라는 학문적 패러다임을 통해 '지역읽기'라는 구도를 벗어나지 않는 범주에 머물면서, 자칫 학문적 대상으로서의 부산이라는 내용에 한정될 수 있는 부분을 넘어서 삶의 공간으로서의 부산에 대한 해석을 동시에 진행하고자 하는 노력을 보이고 있다.

시/정/연/구

인천의 근대도시계획사

김용하 선임연구위원(인천발전연구원 도시계획연구실)

지난 2월 23일 대한국토도시계획학회로부터 제23회 학술상을 수상한 「인천의 도시계획사」는 인천광역시의 지원에 의해 우리연구원 김용하 선임연구위원의 연구책임 하에 이루어졌다. 정책현안을 다룬 연구가 아니었음에도 불구하고, 적극적인 지원을 해준 인천광역시 도시계획과와 인천광역시의회에 감사드린다.

인천이란 도시는 우리나라 근대도시역사상 초창기도시로 120년의 역사를 지닌 도시이다. 도시의 역사는 내외적으로 복잡한 조건에 영향을 받으면서 성장과 정체를 반복한다. 인천도 지역시 예외는 아니다. 개항이후 120년동안 우리 나라 근대사와 맥을 같이하면서 국가 경제개발에 앞장서 왔다. 신개척지, 다양성과 개방성을 가진 희망의 도시였으나 전후 남북분단 및 중국과의 단교로 긴 시간 막장도시로 전락했다.

그러나 세계평화무드와 함께 중국의 개방과 남북간 정상회담(2000.6), 서울 아시안게임(1986.9)과 서울 올림픽개최(1988.9) 이후 인천앞바다에 다시 활기가 돌고 있다. 인천항을 통해 중국행 여객선과 컨테이너선이, 인천국제공항을 통해 세계 각국의 항공기가 시시각각 들고 나가고 있다. 현재 국가운명을 걸고 추진중인 경제자유구역이 성공적으로 개발되면 경제자유도시로 외국기업과 외국인이 선호하는 국제도시가 될 것이다.

도시역사를 통해 본 인천은 우리나라 근대 도시계획사에 있어서 실험도시(實驗都市)로 압축할 수 있다. 바다와 하늘, 섬과 육지, 농촌과 도시, 항만과 공항, 갯벌의 자연적 요소와 개발의 인공적 요소가 어우러진 종합도시이다. 21세기 인천은 종전 육지의 끝이 아니라 우리 나라가 세계로 나아가는 출발점이 되어야 하는 것은 분명한 사실이다. 디지털시대 도시의 성장과 정체의 사이클은 점점 좁혀지고 있다.

2004년 출간된 「인천의 도시계획사」는 총6권으로 구성되어 있다. 본보고서에는 개항이후 2001년까지 크게 1945년 전후로 구분하고, 다시 10년단위로 세분하여 상세하게 기술하였다. 요약본은 국문판과 영문판으로 도시계획, 도시개발, 도시시설을 중심으로 정리하였으며, 도면집은 도시계획도, 해도 지형도, 시가지도를 시대별, 주제별로 정리하여 본보고서와 요약본의 내용을 시각적으로 확인할 수 있도록 편집하였다. 그리고 연혁집과 목록집은 도시계획결정에 대한 변경사항을 총정리한 것으로 실무 공무원에게 유용한 자료가 될 것이다. 그럼 「인천의 도시계획사」의 내부로 잠시 들어가 보겠다.

○ 1883-1945(근대도시로의 시작)

인천이 근대적 도시로서 출발한 것은 부산(1876), 원산(1880)에 이어 1883년 인천 제물포(濟物浦)가 개항된 이후이다. 구한말 문호를 개방했을 당시 부산과 원산은 일본에 대한 무역항 및 군사항이었는데 비해 인천항은 다국적 정치,외교,통상을 위해 개항되었고, 수도 서울의 관문이라는 입지조건으로 해서 다른 지방보다 먼저 근대도시로 출발하였다.

개항초기 인천에는 정부와의 외국인 조계지조약(租界地條約)에 의해 일본과 청국, 그리고 각국인을 위한 전용 주거지가 인정되었고, 조계지에는 서구식 가로계획이 도입되었다. 항구를 가진 관문도시로서 세관의 설치, 전통적 건물과는 다른 양관과 공공기관, 부두, 공원, 묘지, 상수도 등 도시시설, 인천,서울간 철도부설 등 교통시설로 형성된 새로운 시가지가 현재 구시가지의 골격이 되었다. 개항후 인천과 서울간의 관계는 1899년 개통된 경인철도로 인해 시.공간적으로 가깝게 되었다. 1910년 한일합병이후 일본인 주도의 해안매립과 항만도크축조, 임해공장과 군수공장건설로 인천은 항만,공업도시로 변모하였고, 지금의 도시

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

성격을 결정짓는 주요인이 되었다. 1936년 인천인구는 약10만명으로 1937년 최초로 인천 도시계획이 수립되었다. 계획목표연도는 1965년에 인구 20만명을 수용하는 계획이었다. 도시계획면적 27.5㎢에 대해 가로망과 도시시설, 구획정리사업지구, 용도지역을 처음 지정했다.

○ 1962-1971(공업도시로 육성)

60년대는 경제개발계획의 추진과 함께 공업화, 수출지향정책에 의해 부평,주안수출산업단지 조성(1965), 경인고속도로 개통(1969), 내항 도크공사 재개(1966-1974) 등으로 공업도시로 각인된 시기이다. 염전과 해안을 매립하여 북성동, 용현,학익동에 공장들이 입지하였다. 또 경인공업지역의 공업용 원자재 수입항으로써 도크확장공사가 이루어졌다. 인천은 1966년 인구50만명으로 서울, 부산, 대구에 이어 가장 많았다. 인구증가에 따라 택지조성을 위해 주안, 부평지구에 토지구획정리사업이 활발히 시행되었다. 그 결과 북구는 부평을 중심으로한 공업지역으로, 남구는 주안을 중심으로한 주택지로 개발되기 시작했다.

○ 1982-1991(도시공간구조의 재편과 정비)

1981년 7월 직할시로 승격되었고, 1982년은 인천개항 100주년이 되는 해이다. 인천은 수도권권의 대표적 공업도시로 최고조에 달했다. 1984년말 산업구조를 비교해 보면 제1차, 제2차, 제3차 산업이 각각 2.8%, 52.4%, 44.8%로, 기계,금속,화학 등 중화학공업이 제조업 전체 70%를 차지하는 공업중심도시로 변모하였다.

고도 경제성장으로 수도권으로의 인구 및 산업의 집중이 사회문제로 대두되고, 이를 해결하기 위해 수도권정비계획법(1982)이 제정되었다. 인천은 제한정비권역에 포함되어 대하, 국가기관청사, 대규모 상업시설, 공장 등 신규입지를 제한받았다.

1981년 도시계획법 개정에 따라 도시기본계획수립 제도가 도입되었다. 직할시로 승격한 인천시는 21세기를 향한 도시장기종합계획을 수립하여 1984년 도시기본계획을 확정했다. 이때 도시계획구역은 326.1㎢로 송도해면매립(지금의 송도경제특구)과 서북부 해안매립(지금의 청라경제특구) 계획이 반영되었다. 두 번째 도시기본계획은 1991년에 수립되었다. 웅진군 영종면 및 용유면과 김포군 계양면이 편입(1989)되고, 울도주변의 대규모 해안매립(현재의 청라경제특구)이 완공단계로 행정구역이 확장되었고, 송도신도시, 영종 신국제공항, 인천지하철 건설계획을 반영하기 위해서 수립된 것이다. 인천은 그동안 공업도시, 공업항으로써 비약적인 도시발전을 해왔으나 수도권정비계획법에 의해 침체위기에 직면했다. 이것을 계기로 21세기 인천의 도시기본목표를 관광위락도시, 수도권의 국제공항 및 해상관문도시로 정했다. 이때 도시계획구역은 공유수면을 포함하여 975.9㎢였다. 이러한 인천시의 주요사업을 계획하고 집행하기 위한 전담부서로 공영개발사업단(1989.3)과 도시전철건설본부(1991.12)가 설치되었다. 원문이 필요한 독자들에게서는 인천광역시 홈페이지(<http://www.incheon.go.kr>)와 우리 연구원 홈페이지(<http://www.idi.re.kr>)에서 전자문서의 형태로 된 책자를 다운로드하시면 됩니다.

인/천/나/들/이

전철표 한 장으로 떠나는 중국 여행, 인천 차이나타운

심진범 연구위원(인천발전연구원 도시경영연구실)

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청



서울을 떠난 기차가 마지막 숨을 고르는 곳, 경인선 종점 인천역에 내려보자. 한 20년쯤 시간 여행을 한걸까? 참 예스러운 광경이 눈앞에 펼쳐진다. 좀 낡아 보이는 건물, 좁은 도로, 손님을 기다리는 버스와 택시... “별로 볼 게 없겠는걸” 그것도 잠시, 붉은 색 큰 대문이 반갑다는 인사를 건넨다. “어 저게 뭘까?” 패루다. 패루는 중국 전통 대문으로 중국인들의 정신적 지주가 되는 건축물이다. 지금 보이는 패루는 중국 산둥성 위해시의 기증으로 설치된 것이다. 중국 정부가 무상 기증한 최초의 패루라 한다. 신호등을 건너 패루를 지나보자. 4개의 붉은색 기둥과 7개의 지붕을 확인했다면 이제 중국 속으로 들어온 것이다. 여권을 두고 왔어도 안심. 입국 수속이 없으니. “중국! 태산, 만리장성. 오르긴 올라야 하나.” 끝이 막혀 보이는 완만한 오르막길이다. 길 양편으로 중국식 잡화점과 식당이 드문드문 지나간다. 그때, 중국풍의 큰 건물이 오른쪽으로 들어온다. “뭘까?” 바로 이곳 북성동의 동사무소이다. 중국인이 사는 곳인 만큼 중국풍의 건물로 몇 년 전 리모델링 한 것이다.

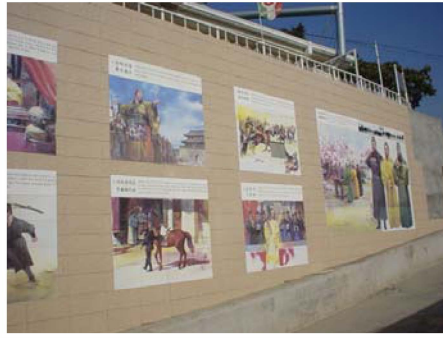
가로 막혀 보였던 그 언덕. 다 오르니 삼거리다. 왼쪽, 오른쪽, 고개를 돌려본다. 야트막한 중국식 점포가 줄지어 서있다. 붉은색 간판, 자스민향, 치파오(중국전통의상). 중국 어느 거리의 풍경이다. 아! 인천 차이나타운.

인천차이나타운은 인천의 개항역사와 함께한다. 1883년 제물포가 개항하면서 일본, 청국, 구미지역의 이방인들이 이곳 일대에 자리를 잡기 시작한다. 개항 이듬해 1884년 ‘인천구화상지계장정’이 체결되었고, 청국영사관이 설치되면서 이곳에 청인들이 집단 거주를 시작하였다. 당시 이 일대 5,000여평에 동지를 튼 청인은 한때 수천명에 이르렀으나, 이제 500여명 남아 한국 속의 중국, 화교촌을 형성하고 있다. 이른바 차이나타운. 삼거리의 왼쪽을 택했다면 중국식 절 ‘의선당’을 만날 수 있다. 자유공원과 연결되는 큰 계단위로 파란색 대문도 보인다. 이곳에 설치된 세 번째 패루이다. 계단을 오르면 자유공원과 이어진다.

삼거리에서 오른쪽으로 가보자. 이곳 화교촌의 역사와 다양한 문화를 맛볼 수 있다. 그리고 자장면의 탄생에 이르기까지. 화교촌의 중심거리쯤 되는 이 거리를 걷다보면 기름진 중국음식이 코끝을 자극한다. 도자기, 치파오, 차, 공갈빵 등이 눈을 즐겁게 한다. 쉬엄쉬엄 한 5분쯤 걸었을까. 붉은색 기둥이 인상적인 중국풍 2층 건물이 눈에 들어온다. 영화 ‘파이란’에서 중국 여성 강백란(장백지 분)이 위장 결혼한 한국인 남편 이강재(최민식 분)를 찾아 들렀던 중국식당이다. 이곳 차이나타운은 영화, 드라마, 소설의 무대로도 자주 등장했으니 이를 느껴보는 것도 이곳이 주는 재미이다.

이 건물을 오른쪽으로 끼고 한 열 걸음 옮겨보자. ‘공화춘(共和春)’, 국민음식 자장면의 탄생지이다. 아니 엄밀히 말하면 자장면이라는 이름을 정식으로 붙인 곳이다. 원래 자장면은 이 일대 부두 노동자들이 손쉽게 싸게 먹을 수 있도록 손수레를 끌고 다니면서 판 음식으로 전해진다. 1905년 이곳 공화춘에서 자장면이라 이름 붙였다 한다. 아쉽지만 100년 역사의 공화춘 자장면을 지금 먹을 순 없다. 보이는 것처럼 지금은 닫혀 있으니! 이곳을 자장면 박물관으로 만드

는 계획을 검토하고 있으니 다음을 기억해보자.



왔던 길을 다시 돌아보면 언덕길이다. 그 언덕 가운데 이곳 화교촌 아이들이 공부하는 '화교 중산학교'가 있다. 원래 청국영사관이 있던 자리이다. 학교 입구에 있는 중국 잡화점도 유서 깊은 곳이니 둘러보자. 아담한 교정! 그 맞은편 교문을 나서면 삼국지를 만날 수 있다.

150m 거리의 벽면에 유비, 관우, 장비가 벽화 속에 살아 있다. 이제 내리막이다. 인천항쪽으로 이어지는 긴 계단길과 만난다. 아래 쪽 끝으로 또 하나의 패루가 보인다. 두 번째로 설치된

패루이다. 차이나타운에는 총 세개의 패루가 있고 그렇게 삼각형을 그리면 개략 차이나타운의 경계를 형성한다. 마지막 꼭지점. 그곳으로 가보자.

이 계단길은 개항 이후 설치된 청국 지계와 일본 지계를 구분하던 경계였다. 지나왔던 오른쪽이 청국지계, 그리고 계단 왼편이 일본지계. 자세히 보면 줄지어 서있는 석등의 양식도 다르다. 그렇게 내딛 발걸음은 중국과 일본의 국경(100년전이기는 하나)을 지나고 있는 것이다.

두 번째 패루에 다다르면 웅장한 중국식 건물이 서있다. 언덕을 오르락 내리락 팔았던 발품을 쉬어갈 수 있는 곳, '한중문화관'이다. 차이나타운에 있는 중국박물관인 셈이다. 중국의 문화가 사진으로 공예품으로 그리고 공연으로 살아나는 곳이다.

그렇게 한중문화관을 나서면 '인천역'이라는 국경역에 도착한다. 중국 여행을 마치고 일상으로 돌아갈 수 있는 출국장. 해외 여행 하느라 지친 몸을 기차에 맡겨 본다. 플랫폼을 미끄러져 집으로 향하는 경인선은 한국 최초의 철도이다. 1899년 우리나라에서 최초로 설치된 철도를 타고 다녀가는 중국, 그곳이 인천 차이나타운이다.

해/외/출/장/리/포/트

일본 삿포로 기행

석중수 연구위원(인천발전연구원 교통물류연구실)

- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2006년 4월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청



설국(雪國)의 도시, 삿포로(札幌)

일본 5대 도시 중 하나인 삿포로는 홋카이도 서북부에 위치하고 있으며, 인구 약 187만 명이 살고 있는 홋카이도의 도청소재지다. 삿포로라는 말은 원주민인 아이누족의 언어로 ‘건조하다(삿)’라는 말과 ‘넓다(포로)’라는 말이 합쳐진 단어로 “오랫동안 메마른 강바닥”이라는 의미를 담고 있으며, 19세기 홋카이도 개척의 거점으로 건설된 이후에 홋카이도의 중심도시로 발전해 왔다. 삿포로에서 매년 2월에 열리는 눈 축제는 매우 유명한 축제 로 자리 잡았다. 시내에는 개척 당시부터 도시계획에 의해 건설되어 바둑판 형태로 반듯하게 구획되어 있고 남북은 오도리코엔(大通公園)을 경계로, 동서는 소세이가와(創成川)를 경계로 도로가 나 있다. 도로 이름은 미주나 유럽의 도시처럼 길 이름에 서수를 붙여 사용하고 있어 일본의 여느 도시와는 다른 특징을 가지고 있다.

삿포로 사람들의 전반적인 성격이나 행동, 생김새는 일본 본토 사람들보다 오히려 우리나라 사람들을 더 닮았다는 느낌이 들었다. 아마 도쿄나 오사카보다 춥고 눈이 많이 오는 지역이라 사람들의 성품과 성격도 변한 것이 아닌가 짐작된다.

눈의 도시에서는 지하철이 제격

삿포로의 공공 수송의 역사는 1909년 운행되기 시작한 마차철도부터 시작되었으며, 이 마차철도가 민영의 전차로 바뀐 것은 1918년이다. 시영 교통은 이 전차사업을 이어 받아서 1927년 12월 1일 발족했으며 1930년에는 버스 사업도 시작해서 시민생활의 중요한 교통기관으로 정착하였다. 이 후 1950년대 말과 1960년대 초에 들어서면서 삿포로시는 급속하게 발전하였고 도로 사정이나 교통사업 환경이 대폭 변화하여 삿포로시에서는 1971년 12월에 지하철을 개통하였다.



이를 계기로 적설의 영향을 받지 않는 지하철을 수송의 주력으로 하고 버스나 전차가 이를 보완하는 종합교통체계를 정비하게 되었다. 2001년 기준 삿포로시의 수송기관별 분담률을 보면 지하철과 시영버스, 시영 전철로 이루어진 시영 교통이 전체의 약 53.3%를 차지하고 나머지 46.7%는 민영 버스, JR, 택시 등 기타 기관에서 담당하고 있다.

삿포로의 지하철은 일본에서 4번째로 건설되었고 고무 타이어를 사용하는 중앙안내궤조방식의 컴퓨터 운영시스템을 이용한 지하철로 삿포로시 교통국에서 운영을 담당하고 있다. 1960년대 이후 인구가 급증하면서 대량 수송 수요에 대응하고 홋카이도 특유의 한랭한 기후, 폭설 등에 대응하기 할 수 있는 공공 교통기관으로서 지하철 정비 방침이 결정되었으며, 수송 수요가 가장 많은 난보쿠센(南北線)의 기타24조우(北24條)~마코마나이(真駒内) 간의 12.1km가 1969년에 공사를 시작하여 삿포로 동계 올림픽을 2개월 앞둔 1971년 12월에 개통하였다. 이후 1976년에는 토오자이센(東西線)의 코토니(琴以)~시로이시(白石) 간 9.9



km, 1988년에는 토요호오센(東豊線)의 사카에마치(栄町)~호오스이스스키노(豊水薄野) 간 8.1km가 개통하였으며, 각 노선의 연장도 순차적으로 길어져서 현재 3개 노선 48.0km가 운행되고 있다. 모든 노선에서 샷포로시의 독자 중양안내궤조방식(가이드웨이) 방식의 고무 타이어 차량을 채택하였고 지상부를 고가로 주행하는 난보쿠센의 히라기시(平岸)~마코마나이(真駒内) 간은 적설 대책으로 전 구간이 알루미늄합금 재질의 셸터가 설치되어 있고, 이 셸터는 소음 방지 효과도 발휘하고 있다.

샷포로 지하철을 이용하는 방법은 발매기에서 승차권을 구입해서 자동 개찰기에 투입한 후 승차하는 방식이며, 운임은 200엔에서 360엔이다. 보통 승차권뿐만 아니라 1일 승차권(지하철 전용, 공통, 에코티켓), 정기권, 카드(공통 위드유, with you) 승차권 등이 함께 이용되고 있으며, 49개 역 중에서 38개 역에 엘리베이터가 설치되어 있다.

샷포로 지하철의 가장 큰 특징은 중앙에 가이드레일을 설치해서 가이드를 중심으로 주행로를 좌우로 배치한 중앙안내가이드방식철도라는 것이며 가이드레일을 고무

타이어로 양측을 잡아주며 주행 바퀴에도 고무 타이어를 사용하는 철도다. 고무 타이어 차량은 점착성이 높기 때문에 가속, 감속 성능이 좋고 역간 거리가 짧은 지형에서도 주행할 수 있는 특징이 있다.

최근의 차량에는 고 부하에 내성을 가지고 내구성이 우수한 특수 타이어를 장착하고 있다.

1개 노선만 유지되고 있는 샷포로 노면전차

시영 노면 전차는 1927년에 시영 교통 발족 이후 노선의 넓이나 차량의 개량을 거듭하여 “시민의 발”로서 역할을 수행해왔지만, 도로 사정이 변하고 지하철이 개통하면서 노선을 축소하여 1974년 5월에는 현재의 1개 노선만 남게 되었다. 한 때는 전면 폐지도 고려되었지만 시민의 열망으로 존속하게 되었다. 1985년부터는 신형 차량을 도입하였고 현재는 차량을 갱신해서 스스키노(薄野)~신세이칸쇼오갓코우(資生館小學校) 간을 센터폴(center pole) 설치, 궤도, 안전지대 개보수 등을 시행하여 샷포로시가 1993년부터 추진하고 있는 도시환경정비사업의 일환으로 정비가 추진되고 있다. 전차 전 정류소에 샷포로 교통국의 ST 마크가 그려진 행등 표지를 설치하였으며, 이 중 10개 정류소에는 정류소명뿐만 아니라 전차가 접근하면 “곧 전차가 도착합니다.”라는 음성 방송이 되는 접근 표시 장치를 설치하였다. 눈이 많고 겨울이 긴 샷포로의 특성에 맞춰 전 정류소에 안전 울타리와 히터장치, 지붕을 설치하였다. 그리고 샷포로시의 도심부를 특색 있는 환경으로 정비하는 계획의 일환으로 이루어지고 있는 스스키노(薄野)~쇼오세이쇼오갓코우(資生館小學校) 간의 센터폴(center pole)이 2005년 12월 20일 완공되었다. 이 센터 폴은 높이 약 9m로 스스키노(薄野)~신세이칸쇼오갓코우(資生館小學校) 간의 360미터에 11개가 설치되어 있고, 디자인은 개통 50주년 기념 음악당의 기념관을 모티브로 해서 주변의 경관에 어울리는 단순한 디자인으로 각 폴에는 2개씩의 가로등이 부착되어 있다.

100엔으로도 탈 수 있는 샷포로의 버스

샷포로의 버스는 JR버스(1999년 11월 1일 설립, 자본금 30억 엔, 노선버스 413대)를 비롯하여 주오(中央)버스(노선 수 665 노선, 노선버스 1,247대, 자본금 21억 엔, 1943. 4.월 1일 설립), 쇼우테츠버스(1915년 12월 20일 설립, 자본금 2억 엔) 등의 민영 버스업자들에 의해 운영되고 있다. 버스는 구간 요금제를 적용하고 있으며, 중간에 있는 문으로 승차하면서 정리권을 뽑고 앞문으로 하차하면서 구간에 해당하는 요금을 정산하는 방식으로 운영되고 있다. 버스 요금은 200엔부터 시작하고, 도시 내 100엔 버스는 보통 버스 노선 중 지정된 구간을 100엔(어린이 50엔)으로 이용할 수 있는 버스다. 100엔 버스를 이용할 때 대상 외 노선이나 구간에서 승차하거나 하차할 때는 통상의 요금을 지불하여야 하며, 지하철로 환승할 때는 적용되지 않는다. 그리고 공통 1일 카드, 에코 카드, 정기권, 경로복지승차권은 보통권으로 이용되며, 노선에 따라 정차하는 정류소가 다르다.

이들의 샷포로 여행 중 일본의 다른 도시들과는 다른 친근감을 느낄 수 있었고, 넓은 샷포로대학 교정을 거닐 수 있는 기회가 다시 한 번 더 오기를 기대해 본다.