

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

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

CoverStory

세계일류 '명품도시' 의미와 조건



Contents

IDI Interview

연구/원/소식



2007 사무식
2007년 1월 2일 오전 10시
인천발전연구원 대강당에서
2007년 ...

인천/나/들이



수도권 최대, 최고의 해양생
태공원을 꿈꾼다.
...



인천광역시 이정호 정책기
획관과의 인터뷰
...

시/정/연구



인천광역시 대중교통 적
정수단분담구조 전망
○ 인천광역시 교통투자
사업은 도로와...

도/시/동/향



프랑스 리옹의 상수도 서
비스
유럽 지역의 역사에 등장
하는 대표적...

신/간/소/개



경기도 철도기본계획 수
립 연구용역
광역생활권으로 자리매
김한 경기도의 ...

IDI인/터/뷰

인천광역시 이정호 정책기획관과의 인터뷰

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

2007년 1월호



검색

▶ 웹진 구독신청

Q 인천시가 2007년도 시정슬로건을 “세계 일류 명품도시 인천 건설”로 정했습니다. “세계일류 명품도시”란 구체적으로 어떤 도시인가요?

A “명품”은 세계인 누구에게나 선망(羨望)의 대상이라고 생각합니다. 그래서 인천을 전 세계인이 평생 살고 싶어 하고 동경하는 도시, 전 세계인으로부터 사랑받는 도시로 만든다는 원대한 비전을 세웠습니다. 도시 인천을 명품화한다는 것은 인천이란 도시브랜드에 세계적 수준의 쾌적함과 편리함, 안전함, 그리고 아름다움과 문화적 즐거움, 뿐만 아니라 경제적 풍요로움까지 입히고 새기는 작업입니다. 간단히 말해, 인천을 뉴욕이나 샌프란시스코, 밴쿠버나 파리 등과 같은 세계 최고의 슈퍼스타시티로 만드는 것입니다. 세계인의 발길이 끊이지 않는 인천, 세계적 수준의 교육과 세계 고품질의 의료서비스가 제공되고 자연과 친구된 쾌적한 환경속에서 품격 높은 문화를 향유하는 삶이 보장되는 매력적인 도시공간인 동시에 국내외 유수의 기업과 연구소에서 21세기 한반도의 신 성장동력이 될 고부가가치 경제활동들이 지구상의 어느 곳보다 활발히 이루어지는 역동적인 도시로서 세계적 경쟁력으로 풍요로움이 구가되는 미래도시의 기준이 되는 도시, 바로 이러한 도시가 인천이 꿈꾸는 “세계일류 명품도시”입니다.



Q “세계일류 명품도시”는 하루아침에 이룰 수 있는 것이 아니라 체계적인 계획과 실행이 필요하다고 생각합니다. “세계일류 명품도시”를 구현하기 위한 정책은 무엇인가요?

A “세계일류 명품도시 인천” 건설이라는 원대한 비전을 실현하기 위해 도시공간의 재창조, 최고의 정주 여건 조성과 자립형 복지체계 구축, 국제수준의 문화와 교육환경조성, 인천도시브랜드 세계화 등 5대 정책목표를 설정하여 동북아를 넘어서 모든 부문에서 세계 최고 수준의 도시를 건설하기 위한 꿈을 향해 힘차게 내달리고 있습니다.

우선, 대한민국의 희망, 새로운 성장동력의 모델로서의 인천경제자유구역에 국제비즈니스·물류·지식기반산업 등 고부가가치의 핵심 산업 클러스터들이 역동하는 동북아 경제권의 중심도시로 조형함과 동시에 그 개발효과가 기존도시의 기능에 파급되고 결합되어 시너지를 창출할 수 있는 모델을 구축하는데 역점을 두고 시정을 이끌어 가고 있습니다. 이러한 의미에서 도시재생사업은 인천의 전체적인 도시경쟁력을 업그레이드하고 지역경제 활성화와 시민 삶의 질 향상을 위한 우리 인천의 역점사업 중 하나입니다. 특히 경제성장기반을 구축하고 도시이미지를 획기적으로 바꾸기 위한 경인고속도로 직선화사업과 가정오거리 도시재생사업을 중심으로 한 24개 핵심 선도사업들은 기존의 도시재생사업과는 차별화 된 신 개념의 재생사업의 모범사례가 될 것이며 동인천역세권 개발사업 등 55개 구·군별 균형발전사업도 도시재생사업과 조화롭게 단계적으로 추진될 것입니다.

이러한 각종 대형 투자사업과 민자유치사업을 통한 지역경제 활성화와 일자리 창출을 통해 시민들의 삶의 여건을 획기적으로 개선하는 한편, 사회적 약자를 보호하기 위한 저소득층 자활, 자립, 장애인·아동의 지원강화, 노인복지 증대, 보육서비스 확대 등 사회복지서비스 향상에도 더욱 힘써 나갈 것입니다. 아울러, 시민 한명이 1평의 공원을 가지는 300만평의 공원조성과 대기질을 2014년까지 15% 줄여 파리, 동경 수준의 쾌적한 공기가 제공되고 곳곳에서 아이들이 뛰노는 하천을 가진 건강한 인천으로 만들어가고 있습니다. 또한, 락 페스티벌 등 인천의 대표적 축제를 브랜드화 시키고 송암미술관 일대 박물관, 미술관, 공연장, 도서관 등이 들어서는 복합문화단지 조성하고 송도와 영종(무의)경제자유구역에 세계유일의 공연·제작·교육 등 복합기능의 문화예술단지로 개발하여, Star브랜드 파워를 활용한 문화마케팅을 전개하는 등 문화·예술 공간의 확충과 스포츠와 레저를 영위할 수 있는 인프라를 조성하여 문화·레저가 생활의 일부가 되는 문화생활형 도시로 조성할 것 입니다.

마지막으로 세계와의 경쟁에서 이길 수 있는 인천사람(Incheoner)을 육성하기 위한 국제학교의 설립, 연세대학교 캠퍼스, 서울대를 비롯한 유수한 대학들의 생명공학·뇌과학 등 첨단의학 연구시설의 유치와 함께 특수목적고 3개교의 신설, 영어마을·원어민교사 지원확대 및 ‘영어로 꿈꾸기’를 실현시키기 위한 영어전담교육기구신설 등 국제도시에 걸맞은 영어환경조성과 대한민국 최고의 교육환경 도시로 조성해 가고 있습니다.

Q ‘명품도시’를 구현하려는 시도는 타도시에서도 일부 다루어지는 것으로 알고 있습니다. ‘세계일류 명품도시’를 구현하는 데 있어 다른 도시와의 차별성을 둔다면 어떤 것이 있을 까요?

A 우리 인천이 동북아의 허브, ‘세계일류명품도시’를 지향하는 근간인 인천국제공항의 개

영은 1883년의 개항에 머금기는 독립역과 의미를 갖고 있습니다. 영국의 급속한 성장, 영국 동북3성과 인천과의 관계 등은 인천의 기능과 역할을 한껏 강화시킨 요인입니다. 인천은 우리나라 유일의 대규모 공항과 항만을 갖춘 도시이며, 동시에 지식기반 산업화를 지향하는 도시입니다. 지금 인천을 둘러싼 지경학적 여건은 인천에 유리하게 급속한 변화를 겪고 있으며 시민들의 참여와 의식도 높아지고 있습니다. 인천은 한국에서 거의 유일하게 다면사회로 출발한 도시입니다. 여러 이질적인 것들이 합쳐져 이른바 혼혈사회를 형성해왔습니다. 다중정체성(Multi-Subjectivity)과 잡종성(Hybridity)에 기초한 내외로의 소통과 교류가 결정적인 인천의 도시정체성을 규정하는 요소가 되고 있고 이것이 또한 새로운 인천의 큰 장점으로 기능할 것으로 기대됩니다.

이제 인천은 문화간 융합, 다문화공존이 강조되고 있는 21C 세방화(Globalization)시대를 맞아 기존의 이중혼합의 특징에 기초하여 역동적이고 미래지향적인 이미지를 창출함과 동시에 다방면의 문화도시만들기 전략 추진으로 궁극적으로 창조적 국제문화도시, 다문화 공존 융합도시로의 발전을 향하여 발걸음을 재촉하고 있습니다. 이와 때를 같이하여 국가에서는 동북아의 핵심도시로 인천을 국제비즈니스 전진기지로 건설, 국제도시로서 최적의 경제활동 보장하여 국민소득 3만불 시대로 이끌도록 경제자유구역 지정하여 물류와 비즈니스 중심의 국가전략을 바탕으로 대한민국 미래의 새로운 성장 동력인 고부가가치의 지식집약형 산업클러스터의 조성을 통한 대한민국 경제의 새로운 패러다임 적용의 선도적 지역으로서의 육성·지원하고 있습니다.

마지막으로 시민들에게 당부하고 싶으신 말씀이 있다면 한 말씀 해주세요.

시정을 이끌어면서 가장 보람되고 어려운 일은 도시 브랜드 가치를 높이는 일이라 생각합니다. 예전보다 인천브랜드 가치가 국내외적으로 엄청나게 높아져서 각 지자체가 인천을 부러워하고 있고 국제적으로도 인천이 희망과 미래의 도시로 인식되고 있으며, 인천의 부동산 값이 총 90조원인데 인천의 브랜드 가치는 아마 200조원은 될 것이라 추정되고 있습니다. 시민들의 자부심도 높아져 예전에는 '기회만 있으면 인천을 떠나고 싶다'는 시민이 60%였는데 지금은 기대를 걸고 계속 살겠다는 시민이 70%나 된다는 통계도 가슴을 벅차게 합니다. 인천은 그동안 짧은 기간에 역동적인 변화를 주도해 왔고 앞으로도 국가경제발전의 견인차 역할을 할 것으로 확신합니다. 그동안 변방으로만 인식됐던 우리 인천이 이제 세계의 중심으로 떠오르고 있는 것입니다. 우리 인천시 1만3천여 공직자는 270만 인천시민의 뜻과 여망에 부응하여 인천시민 모두가 '일등시민, 일등 세계민'의 긍지와 자부심으로 인천에 영원히 뿌리내리고 살고 싶어하는 **세계일류 명품도시 인천**을 건설해 내고자 혼신의 노력을 다하고 있습니다. 이러한 번영과 도약의 새 지평을 여는 인천을 위해 우리 인천사람(Incheoner)모두 뜨거운 관심과 성원으로 동참해 줄 것이라 믿고 있습니다.



이경호 정책기획관

연/구/원/소/식

2007년도 주요업무계획 보고



2007년 1월 19일

2007년 1월 18일 인천발전연구원 2007년도 주요업무계획 보고가 있었습니다. 주요업무보고로 한중수교 15주년 기념 심포지엄과 한일 공원녹지 국제심포지엄, 그리고 인천아시안게임 등 국제행사의 성공적 추진을 위한 정책토론회 등을 개최할계획을 보고하였습니다. 또한 2007년에는 기타큐슈시립대학과 도시정책과 관련한 공동연구가 진행되고, 대천시 인민정부발전연구원과 천진사회과학원과의 공동연구발표가 추진되며, 북경국제도시발전연구원 등과의 정기적인 교류도 이루어 질 것입니다.

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

대화의 시간

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청



2007년 1월 9일

인천발전연구원 직원들은 2007년 1월 새해 첫 대화의 시간을 국제교류센터 최경보대표님께 국제정세에 관한 강의를 들으며 유익하게 보냈습니다.

2007 시무식



2007년 1월 2일

2007년 1월 2일 오전 10시 인천발전연구원 대강당에서 2007년 새해를 힘차게 시작하자는 시무식이 열렸습니다.

시/정/연/구

인천항 서비스 마케팅 분석 및 개선방향에 대한 연구

동북아·물류연구실 정태원 연구위원

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

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

연구의 배경 및 목적

- 해운·항만업계의 환경변화를 살펴보면 컨테이너를 수송하는 정기선사의 경우, 비용절감을 통한 이익 극대화의 방안으로 컨테이너 선박의 대형화를 지향하게 되었으며 기존 컨테이너 운송 네트워크를 빠르게 Hub & Spoke체제로 변화시켜 항만간의 양극화(중심항과 주변항)를 심화시키는 요인으로 작용하고 있음.
- 이러한 환경변화 속에서 동북아 3국의 중심항 선점을 위한 경쟁상황을 살펴보면, 일본과 중국은 자국내 동북아의 허브항 유치를 목표로 항만물류 인프라시설을 확충하는데 총력을 기울이고 있음.
- 따라서 고조되고 있는 항만간의 경쟁에서 우위를 확보하고 중심항으로 살아남기 위해서는 고객의 니즈를 파악하고 서비스의 질을 향상시키는 항만 마케팅 활동의 필요성은 더욱 절실하다고 할 수 있음.
- 이에 본 연구는 인천항이 주요 항만들과의 경쟁에서 우위를 확보하기 위한 구체적인 마케팅 전략을 제시하고 주체별 역할과 개선방향을 제시하는 것을 목적으로 함.

인천항 서비스 마케팅 방법론

- 현재 인천항에서 컨테이너를 처리하는 고객(선사)들을 대상으로 서비스 만족도 현황을 파악하기 위한 다양한 설문조사를 실시.
- 이를 위한 분석절차로는 우선, 문헌조사를 통해 1차 평가항목을 도출한 후 전문가, 선사의 실무자를 대상으로 파일럿 테스트를 거쳐 최종평가항목을 결정하고 이를 토대로 선사 및 인천 컨테이너터미널의 운영사를 대상으로 설문조사를 실시하였음.
- 설문결과는 통계 패키지(SPSS/Win 10.0)를 활용하여 빈도분석(Frequency Analysis), 교차분석(Cross-tab Analysis), 상관분석(Correlation Analysis), IPA)importance분석, CSP분석 등을 사용하였음.

인천항 서비스 마케팅 분석결과

- 인천항 서비스의 종합 만족도는 선사집단의 경우 59점으로 나타났으며 운영사 집단의 경우 약간 높은 65점으로 나타났으며 세부 4P 믹스에 대한 CSI(Customer Satisfaction Index) 지수 결과를 살펴보면 촉진, 경로, 서비스, 시설, 비용 순으로 나타남. 전체적으로는 주요 고객인 선사는 비용면에서 가장 불만족이 높은 것으로 나타났으며, 덧붙여 비용과 경로측면에서 선사고객과 운영사 고객의 만족도 차이가 커 상호간의 의사소통이 원활하지 못한 것으로 나타남.

항만	종합CSI	요소별 CSI				
		제품		비용	경로	촉진
		시설	서비스			

인천	선사	59	57	62	51	62	65
	운영사	65	57	61	61	69	60
부산		77	80	78	67	70	69
상해		79	84	84	68	85	79
청도		73	77	78	65	80	72
대련		71	72	74	67	72	66

인천항 서비스 마케팅 개선방향

○ 마케팅 믹스 세부요소별 IPA(Importance-Performance Analysis) 분석 결과에서 도출된 개선우선 요소들을 토대로 개선방향을 제시하면 아래와 같이 나타남. ○ 첫째, 입출항 비용 및 인센티브 개선에 역점을 두어야 함. 인천항의 강취료, 예선료, 도선료 등 입출항 관련 비용은 국내 항만들 중에 가장 높은 수준이며 전반적인 입출항 서비스에 대한 인센티브의 다양성과 탄력성이 경쟁 항만에 비해 떨어지는 것으로 나타남

○ 둘째, 육상작업시 적절한 하역·보관과 서비스에 관한 인센티브 제공 방안이 마련되어야 할 것으로 판단됨. 특히 하역료의 경우 인천항은 부산항에 비해 비싼 것으로 나타나 적정 하역료에 대한 검토가 이루어져야 할 것임

○ 셋째, 입출항 및 접안시설 및 서비스의 개선이 이루어져야 함. 현재 인천외항을 통하여 입출항 하는 컨테이너 선박은 부산항에 비해 4배 이상의 시간이 더 소요되고 있는 것으로 나타나 향후 인천항의 입출항 운영에 있어서도 좀 더 탄력적이고 고객지향적인 서비스를 제공하기 위한 노력이 필요함.

○ 넷째, 육상항만시설의 현대화 및 효율성 향상이 이루어져야 할 것임. 인천항의 경우 하역장비의 추가적인 투입이나 신형장비로의 교체는 항만시설확충 효과뿐만 아니라 추가적인 컨테이너 처리능력의 향상이 기대됨.

○ 다섯째, 배후수송네트워크를 구축하기 위한 노력이 필요함. 향후 인천국제공항과 신항, 자유무역지역의 활성화 정도에 따라 비약적인 화물 물동량의 증가가 예상되므로 장래 화물수송 환경 변화에 상응하는 배후수송네트워크의 구축을 통해 물류중심도시로서의 화물운송기능을 확보해야 할 것임.

인/천/나/들/이

수도권 최대, 최고의 해양생태공원을 꿈꾼다.

도시환경연구실 권전오 연구위원

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

2007년 1월호

검색

▶ 웹진구독신청

수도권 최대, 최고의 해양생태공원을 꿈꾼다

영화 [공동경비구역 JSA]촬영지로 유명세를 타고 일약 전국 유명 관광지가 되어버린 충남 서천의 신성리 갈대밭은 10만평이 넘는 어마어마한 면적에 갈대가 장관을 이룬다고 한다. 갈대밭 사이로 우리가 익히 알고 있는 김소월, 박목월 등 옛시인의 시를 통나무 판자에 새겨두어 가족여행지로, 연인간의 데이트코스로서 제격이라고 한다.



인천광역시 남동구 수도권해양생태공원 조성계획도

그러나 수도권의 2천3백만 시민들은 머지않은 미래에 머나먼 신성리 갈대밭까지 가지 않아도 그보다 4배 이상 이 큰 수도권해양생태공원을 체험하게 될 것이다. 지금 당장이 아니라 미래라고 말하는 것은 수도권해양생태공원이 아직은 계획대비 일부만이 조성되었기 때문이다. 수도권해양생태공원의 면적은 정확히 447,773평이고 공원을 완전히 조성하는데는 총 500억원이 소요될 것으로 추정되기 때문에 앞으로 많은시간을 두고 서서히 조성되게 될 것이다. 많은 사람들이 알고 있듯이 인천은 바닷가 도시이다. 즉 갯벌과 떼려야 뗄 수 없는 그런 입지적특성을 갖고 있다. 우리나라 최초의 천일염을 생산했던 주안염전, 질 좋은 천일염을 생산하던 그곳은 지금 거대한 공장지대가 되어 버린지 오래이다. 거대한 쓰레기 동산이 되고 있는 수도권매립지 역시 서구의 대표적인 거대한 갯벌이었고 경제자유구역이 들어서고 있는 송도지구, 영종지구, 청라지구 모두가 갯벌위에 들어서서 신도시이다. 인천은 월미도 일대와 섬지역을 제외하면 바다로 나가서 특히, 갯벌을 체험할 수 있는 곳은 수도권해양생태공원이 유일하다고 할 수 있다

수도권해양생태공원 부지는 과거 거대한 염전터이었다. 이곳에서 생산된 소금이 수인선 협계열차를 타고 타지로 옮겨졌던 것이다. 따라서 현재의 갯벌은 살아있다고 보기는 어렵다. 물론 염전터가 아니었던 외곽부에는 살아있는 갯벌을 체험할 수 있다. 갯벌은 검정색이고 어두운 색이다. 그리고 밤을 나타내는 색을 갖고 있다. 그러나 검정색은 휴식과 재충전을 의미하며 에너지의 집약을 의미한다. 맑은 물에는 물고기가 살 수 없다는 말이 있지 않은가!

갯벌은 생명의 보고이다.

수많은 생명이 그곳에서 살고 있고 해양생태계가 갯벌의 생산성에 기반을 두고 있다. 그러나 우리가 알고 있는 상식으로 갯벌에 사는 생물은 게를 비롯해 망둥어, 갯지렁이, 조개 정도의 수준이다. 그렇기 때문에 막상 갯벌에 가도 생명의 신비를 느끼기는 쉽지 않다.

경상남도 남해에서 갯벌체험교육을 실제로 하시는 선생님이 자신의 교육방법을 말씀해 주신 적이 있는데, 학생들을 인솔해 갯벌로 들어가서 모두 갯벌 바닥에 엎드리게 한다고 한다. 그리고 한참동안 숨소리도 고요히 엎드려 있으면 바다생물들이 하나둘씩 갯벌 밖으로 나오고 그들만의 부단한 삶을 꾸려가게 되는데 그러한 신비한 광경을 체험한 학생들은 조용히 일어서 갯벌을 되 나온다고 한다.

차를 타고 지나가거나 요란히 떠들거나 노래하면서 어떤 곳을 관광하고 돌아온다면 기억에 남는 것은 강력 한 자극이 있는 그 무엇이 있어야 한다. 그러나 관광체험에 나서는 주체가 눈높이를 대상지에 맞추고 겸허하게 다가간다면 우리 주변에 관광지가 아닌 곳이 없을 것이다.



초입에 있는 갯벌체험장

갯벌에서 잠시 놓고 난 후 깨끗한 수돗물에 발을 씻고 염전체험장이나 습지체험장으로 갈 수 있다. 수도권해양생태공원이 일부만 조성되어 있지만 그래도 주차장, 쉼터, 화장실, 산책로, 전시장, 체험장을 갖추고 있다.

현재 수도권해양생태공원의 중심 주제는 염전이라고 생각이 든다. 염전바닥은 옛날에는 토판을 썼고 다음엔 옹패판, 그 후에는 타일판을 쓰고 있다는 안내문과 함께 넓은 시범염전이 있다.



수도권해양생태공원내 염전학습장 전경

이 시범염전에서는 실제로 소금을 생산하고 있으며, 운이 좋거나 공원에서 진행되는 프로그램에 참여하게 되면 기념품으로 소금을 조금 얻을 수 있다. 염전 옆에는 바닷물을 염전에 퍼 올리는 수차가 있는데 관광객들은 대부분 한번씩 올라가 수차를 발로 돌려보곤 한다. 옛날 수차를 돌렸던 사람들을 떠올려보면 안쓰러운 생각이 든다. 그들도 없는 염전에서 얼마나 힘들었을까 하는 생각이 스쳐지나가면서 옛 분들에 대한 감사한 마음이 든다.

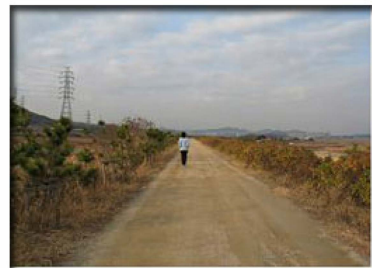
염전 너머로는 끝을 알 수 없이 넓게 펼쳐진 갈대밭이 보인다. 마을이 시원해지지 않을 수 없다. 예전에 소금을 나르던 협궤열차 선로가 있었을 독방에는 해당화와 해송 등을 심어 산책을 할 수 있도록 조성되어 있다. 이길을 따라 가다 보면 소금을 보관했던 소금창고가 하나 둘씩 나타나는데, 이제는 오랜시간의 무게로 낡고 허름한 모습을 갖고 있다.



염전에 바닷물을 퍼 올리는 수차

소금창고 중 그나마 쓸 수 있는 곳을 택하여 시민단체에서 NGO관을 운영하거나 인천의 옛날 사진을 전시하는 전시장으로 사용하고 있다. 그러나 NGO관은 창고 구조가 낡아 안전문제로 최근에는 개방을 하지않고 시에서 새롭게 탐방객안내소를 건설하면 옮길 예정이라고 한다.

수도권해양생태공원은 미완의 공원이다.



협궤열차 길이 해당화 피는 산책로가 텅,

갈대가 자라는 곳에는 갈대가 더 잘 자랄 수 있도록 여건을 만들어 주어야 하고 갯벌의 생명력을 복원할 수 있는 곳은 복원프로그램이 준비되어야 한다. 그리고 시민들이 갯벌을 체험하거나 소금생산을 체험하기 위해서는 보다 체계적인 운영프로그램이 마련되어야 한다. 수도권해양생태공원은 인천의 남동쪽 끝에 위치하고 있어 시민들의 관심을 크게 끌지 못하는 경향이있다. 그러나 논현택지, 한화택지, 서창택지의 개발과 수인선의 재개통이 완료되면 이웃한 소래포구와 함께 수도권 최상의 여가공간으로 변모해 갈 것으로 기대된다.

| 시/정/연구

인천광역시 대중교통 적정수단분담구조 전망

도시계획·교통연구실 한중학 연구위원

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

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

연구의 배경 및 목적

○ 인천광역시 교통투자사업은 도로와 승용차중심의 수단분담구조로 변화되어 왔으며, 인천광역시의 2005년 기준 수단분담율은 승용차(40%), 버스(30%), 지하철/전철(12%), 택시(9%)임. 국내외 도시를 막론하고 교통분야의 혼잡비용, 안전성, 에너지 효율성 그리고 환경오염 문제 등을 감안한 교통정책기조변화의 필요성이 대두되고 있음.

○ 본 연구는 계획된 많은 교통투자사업(도로, 버스, 철도 등)이 인천광역시 수단분담구조에 어떠한 영향을 미치며, 총사회비용(Generalized Social Cost)측면에서는 개인교통수단과 대중교통수단간 적정 수단분담구조가 무엇인지를 제시하여 인천광역시 교통정책의 기본방향을 제시하고자 함.

인천의 수단분담구조의 특징

○ 2002년 인천시 통행실태 조사결과 총 수단통행량은 1991년과 비교시 2,293,615통행(53%) 증가한 것으로 나타났는데 이 기간 차량등록대수는 498천대(25%) 증가하였음.

○ 통행수단별로 살펴보면 승용차통행이 10년 사이에 1,560,603통행(284%) 증가한 것으로 나타났는데 전체 수단통행량의 대부분이 자가승용차가 주원인임.

<표> 인천관련(시내간 통행, 시내외유출입) 수단통행량 추이 비교

(단위 : 통행/일, %)

구 분	승용차	버스	지하철 (전철)	택시	기타	도보	총수단 통행	총목적 통행	수단/ 목적
인천지하 철건설타 당성조사 연구 (1991 년)	548,246	1,424,240	474,598	395,564	835,929	652,145	4330722	2811079	1.54
	14.90%	38.72%	12.90%	10.75%	22.72%				
	12.66%	32.89%	10.96%	9.13%	19.30%	15.06%			
서울시 교통센서 스 (1996 년)	1,606,788	1,530,602	322,860	387,656	336,977	1,024,300	5209183	4873922	1.07
	38.40%	36.57%	7.71%	9.26%	8.05%				
	30.85%	29.38%	6.20%	7.44%	6.47%	19.66%			
인천교통 정비계획 (1997 년)	1,404,000	1,591,000	460,000	475,000	1,143,000	892,000	5965000	4985000	1.20
	27.68%	31.36%	9.07%	9.36%	22.53%				
	23.54%	26.67%	7.71%	7.96%	19.16%	14.95%			
인천시통 행실태조 사 (2002 년)	2,108,849	1,570,178	612,235	487,291	460,980	1,384,804	6624337	5772688	1.14
	40.25%	29.97%	11.68%	9.30%	8.80%				
	31.83%	23.70%	9.24%	7.36%	6.96%	20.90%			

적정수단분담구조 분석방법론

- 연구의 기본개념은 기존 교통사업에 대한 정책결정이 주로 개별사업의 타당성을 중심으로 이용자 중심의 경제적 효율성만을 기반으로 이루어져 왔으나 국가 또는 지역도시차원에서 부담해야할 사회적 비용을 최소화하는 수송네트워크 구조와 대중교통부문의 수단분담구조를 제안하는 것임.
- 총사회적비용의 적용은 사용자, 비사용자, 운영자로 구분하였으며, 사회적 비용에 대한 세부항목은 2004년 한국개발연구원에서 발간한 「도로·철도 부문사업의 예비타당성조사 표준지침연구(제4판)」에서 제시한 방법론을 바탕으로 보완·수정하여 분석을 수행하였음.

대중교통 적정수단분담구조 분석

- 첫째, 철도수단의 사회비용이 다른 수단에 비하여 낮은 수준을 보이며, 다음은 버스, 도로 순으로 나타났음. 이는 인천시의 총사회비용을 절감하기 위한 가장 유리한 수단은 철도임을 보여주는 결과인데, 철도수단의 경우 SOC비용이 크고 공사기간이 길어 사업 결정에 있어 많은 제약을 수반됨. 버스사업은 적은 예산으로 사업을 추진할 수 있고 사회비용 절감 효율이 좋은 수단임. 도로 사업으로 인해 혼잡완화 효과는 나타나지만 버스나 철도에 비하여 사회비용 절감효과가 적은 것으로 분석됨
- 둘째, 인천시의 장래 계획을 반영한 총 사회비용이 낮은 수단별 분담율은 승용차 38.57%, 버스 33.85%, 지하철 18.8%, 택시 8.78%로 나타났으며, 이 분담율을 인천시의 적정 수단분담율임. 본 연구의 결과로 보았을 때 버스의 수단분담율이 승용차의 분담율을 넘어서지 못하며, 지하철의 분담율이 20%를 넘지 못하는 것으로 판단됨.



<그림> 적정수단분담구조 시행전후의 분담율 변화

해/외/출/장/리/포/트

프랑스 리옹의 상수도 서비스

도시환경연구실 김성우 연구위원

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

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

프랑스 리옹의 상수도 서비스

유럽 지역의 역사에 등장하는 대표적인 상수도는 로마의 수도시설(Roman aqueducts)이다. 기원전 300년경에 계곡수를 총연장 580km에 달하는 수로를 통하여 로마 시내에 공급하였다고 한다. 로마제국 멸망 이후 이러한 형태의 수도는 건설되지 않았다가 16세기 영국 런던에서 템즈 강물을 펌프를 이용하여 도시에 공급한 이후 19세기 중반부터 유럽 각지에서 본격적으로 근대적인 상수도가 건설되었다.

인천의 경우 1906년에 한강 노량진에 취수장을 건설하여 송수하는 공사를 착공하여 1908년 송헌배수지를 준공하고 1910년부터 본격적인 급수를 실시하였으며 오늘날 260만명에 달하는 시민에게 상수도를 공급하고 있다. 지난 2006년 봄, 역사적으로 앞선 프랑스 등지의 상수도 서비스 및 운영체계를 직접 살펴볼 기회를 통하여 인천 상수도의 미래상에 대한 많은 시사점을 얻을 수 있었다.

2006년 5월말 파리에서 테제베 고속열차를 이용하여 프랑스 제2의 대도시인 리옹에 도착했다.

리옹은 고대 로마와 중세시대의 유적이 남아있는 구시가지와 현대적인 고층 빌딩이 많은 신시가지가 공존하는 유서 깊은 도시이다. 유명한 보졸레누보 와인인 리옹 인근의 보졸레 지역에서 생산되고 있기도 하다. 리옹의 상수도 서비스는 프랑스 대부분의 도시들과 마찬가지로 상수도 전문회사에 위탁관리되고 있는데 최초의 계약은 1800년대에 이루어져 그 역사가 오래되었다.



그 당시엔 우리나라 개화기의 복청 물장수와 같이 물배달 서비스가 최초의 상수도 민간위탁 서비스였다고 한다. 프랑스엔 36,800여개의 지자체가 있는데 그 중 60% 정도가 상수도를 위탁관리하고 있다고 한다. 인구로 따지면 대략 프랑스 전체 국민 6,300만명 중에서 4,200만명 정도가 상수도 서비스를 민간위탁 방식으로 제공받고 있다. 이들 지자체들은 보통 동일한 상수도 서비스를 받는 지역 단위로 묶여서 위탁관리되는데 100년 이상 오래된 곳도 많다고 한다.

리옹의 상수도 위탁관리를 담당하는 세계적인 물관리분야 전문기업인 베올리아워터는 리옹 및 인근지역의 대략 300만명, 80만 수용가를 대상으로 상수도 서비스를 제공하고 있다. 특히 베

올리아워터 리용본부에서 운영되고 있는 상수도 콜센터가 인상 깊었는데 상수도 민원의 특성상 전화로 직접 고객과 대화하여 처리하는 것을 기본으로 하고 있었다.

상수도 콜센터에는 민원처리 전광판을 설치하여 민원처리 현황을 파악하기 용이하도록 하였고 ISO 인증을 받은 콜센터 민원처리 매뉴얼에 근거하여 체계적으로 고객을 응대하고 있었다. 10개팀 100여명으로 구성된 리용 콜센터는 하루 평균 2천건, 최대 4천건, 연간 55만건의 상수도 민원을 처리 중이며 전화민원의 85%가 30초내에 처리되고 있으며 민원인의 95%가 처리결과에 만족하고 있다고 한다. 또한 콜센터를 통해 접수되는 민원을 분석하여 위기관리에 활용하고 있는 점은 시사하는 바가 컸다.



리용의 주요 정수장 중 하나인 크로아루이제 정수장(공급인구: 110만명, 공급량: 45만톤)은 사암질로 구성된 암반층을 이용하여 간접취수한 여과수를 염소처리한 후 공급하고 있었다.



원수 수질이 매우 우수하고 사암층을 통과하면서 간접적으로 정수효과를 얻기 때문에 별도의 침전지 등이 필요 없다고 한다. 상대적으로 원수 수질이 떨어지는 인천을 떠올리니 부러울 따름이었다. 또한 정수장 통제센터는 감시보다 조절 및 대응에 초점을 맞추고 있었으며 상수도 GIS(지리정보체계)도면을 구역별로 출력하여 별도 보관 및 사용 중이어서 상수도 정보화가 현장에서 실질적으로 도움이 되고 있음을 알 수 있었다.

리용의 상수도 위기관리체계는 지역적, 광역적, 국가적 대응의 3단계로 구분되어 있다. 주요 위기대처방안으로는 2시간 내 현장분석 및 역학조사 실시, 48시간 이내 지원가능한 이동식 정수공장(50톤/시간, 1,000톤/일 생산가능) 투입, 1.5리터 PET 식수 공급(4만명분 재생산 및 택배 항시 준비), 비상연락망 항시 유지 등이 시행되고 있다고 한다. 특히 비상급수용 이동식 정수처리유닛과 1980년대에 상수원을 이원화하도록 법제화된 후 운용 중인 비상급수 용도의 라빠빠 정수장 등에서 안정적인 수돗물 공급이라는 대명제를 충족시키기 위한 리용 사회 구성원의 노력을 엿볼 수 있었다.



신/간/소/개

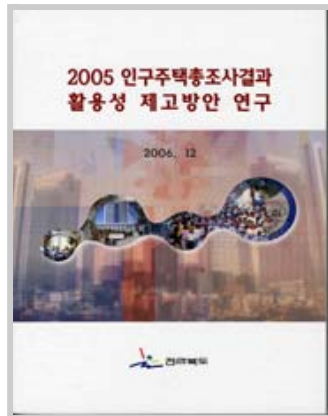
- Cover Story
- ID인터뷰
- 연구원소식
- 인천나들이
- 시정연구
- 도시동향
- 신간소개

2007년 1월호 ▼

검색

▶ 웹진 구독신청

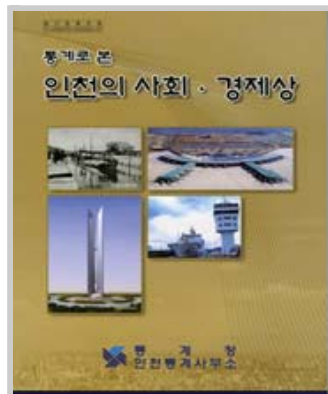
2005 인구주택총조사결과 활용성 제고 방안 연구



전라북도

5년주기로 전수조사가 이루어지는 인구주택총조사 결과의 활용성을 제고해 보고자 시도된 연구의 결과보고서. 인구주택총조사는 우리나라의 인구·가구·주택을 대상으로 실시하는 국가의 가장 기본이 되는 통계조사로서 전국적 규모의 통계조사로서 이 연구는 전라북도의 현황을 분석하여 전라북도의 인구8228;가구8228;주택의 구조의 특성을 도출해내고 이를 관련 연구에 활용할 수 있게 하는데 그 목적이 있다. 분석방법은 구조분석, 시계열자료를 이용한 횡단면분석을 이용하였으며, 장래인구추계 및 생산가능인구를 예측하였다.

통계로 본 인천의 사회 경제상



통계청 인천통계사무소

인천의 최근 10년간의 통계지표를 정리해 봄으로써 우리의 과거를 돌아보고 앞으로 나아가야 할 방향을 모색하고자 하는 시도로서 발간된 자료집. 1995년은 인천광역시 3월 1일자로 강화, 옹진, 검단을 통합한 오늘날의 행정구역인 인천이 된 해로서 이로부터 10년간의 각종 지역단위 통계지표를 통해 인천의 사회8228;경제현상의 흐름을 살펴보도록 소개되어 있다.

경기도 철도기본계획 수립 연구용역



경기도

광역생활권으로 자리매김한 경기도의 철도 서비스의 확대 및 기능 활성화를 위해 진행된 연구 결과 보고서. 국가주도의 철도 건설 및 운영에 따라 경기도 철도 위상이 수도권 내8228;외부 통행의 경유지로 저 평가되었다는 것을 지적하고 이에 기인하여 방사형 노선의 한계, 철도 연장 및 정차역의 절대적 부족, 고속철도 연계성의 부족을 지적하고 있다. 그리하여 대중교통서비스의 중심으로서 철도서비스의 확대 및 기능 활성화를 위해 경기도 철도정책의 기본방향을 설정하고, 광역철도사업에 대한 경기도의 대안수립과 도시철도사업관리계획 수립, 제반 철도사업 지원체계를 구축하는 구상안을 제시하고 있다.