

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2008년 9월호

웹진 구독신청하기

컬럼 :

녹색교통에 자전거는 필요조건



인터뷰 :

인천광역시 이연창 도로과장과의 인터뷰



I/D/I/소/식



제7회 한·중·일 공동심포지엄
포지엄 개최
인천발전연구원이 주최하고 인천광역시, 인천광역시의회가 후원하는 제7회 한...

행/사/정/보



다양한 현안과제에 관한 행사정보
*[포럼] 녹색성장의 의미와 강원도에 주는 시사점 (9.8) : 강원발전...

Zoom INcheon



인천역사 - 9월

* 1885년 9월 11일 인천-의주간 전선가설 착공 * 1898년 9...

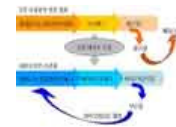
도시동향



암스테르담

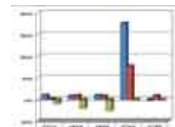
암스테르담은 2006~2010년 1억 6,000만 달러에 이르는 자전거...

IDI연구



인천지역 산업바이오 기술 육성방안
산업바이오기술 육성을 위한 정책 비전은 먼저 산업적 차원에서 새로운 시...

인천지표



인천광역시 주요 교통지표
인천시 승용차 보유대수는 과거 10여 년간 62.8%의 높은 증가율을 ...

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2008년 9월호

웹진 구독신청하기

녹색교통에 자전거는 필요조건

화석연료의 과다사용으로 인한 지구온난화와 에너지 위기는 이제 강 건너 불이 아니며 생활의 모든 방향에서 지속가능한 발전을 강제하고 있는 것이 현실이다. 이와 같은 친환경이슈는 교통문제에서도 녹색교통이라는 화두로 떠오르고 있는데, 지금까지의 자동차 중심의 교통체계는 교통 혼잡과 환경오염 등의 문제로 봉착되었다.

이러한 문제를 해결하기 위해 녹색교통을 향한 시선전환이 필요한 이제 모두가 인식하고 있는 듯하다. 환경의 질 저하 없이 지속가능한 발전을 가능하게 하는 패러다임을 충족할 수 있는 녹색교통수단은 자동차의 수요를 억제하면서도 교통의 기능을 유지하는 환경친화적인 교통수단인 자전거라 할 것이다.

환경친화적 수단으로서의 자전거는 자동차 26배, 전철 14배, 버스 2배의 효과로 에너지를 절약할 수 있으며 자동차 수요 억제를 통해서 자동차가 배출하는 이산화탄소를 줄일 수 있다. 에너지를 절약함으로써 차량운행비를 포함한 통행 비용이 감소되며 자전거 이용의 활성화로 교통량이 감소되어서 교통정체를 해소할 수도 있다.

1995년 자전거 이용 활성화에 관한 법률이 제정된 이래 많은 자전거 관련 정책이 입안되어 집행되었으나 많은 아쉬움을 남기고 있다. 인천을 중심으로 현황과 과제에 대하여 살펴보자.

처음에는 중앙정부 위주로 추진된 자전거 정책은 2003년 이후 지자체 위주로 전환되었다. 이로 인해 중앙정부의 예산지원이 낮아지면서 지자체의 의지도 줄고 담당부서도 없어 아직은 자전거 정책의 의지가 부족한 실정이다. 따라서 지자체 장의 관심에 따라 상대적 격차가 날 수밖에 없는 상황이며 도시의 물리적 특성 등에 따라 이용현황에 많은 차이를 보이고 있다. 상주처럼 전담부서를 두고 활성화를 이끌고 있는 도시가 있는 가하면 많은 도시들은 흉내만 내고 있는 실정이다. 그나마 최근 인천시나, 서울시, 창원시 등에서 지자체 장의 의지로 활성화 조짐이 있는 것은 다행이라 하겠다.

지금까지의 자전거 정책이 자전거를 많이 이용하도록 하는 것이 아니고 자전거도로를 많이 건설하는 방향에서 추진되어 온 것도 문제이다. 자전거는 그 자체로 목적이 아니고 수단이라 할 수 있는데 물리적 건설을 성과지표로 하는 등 정책성격을 정확히 측정하는 방법이 마련되어 있지 못한 것이 현실이다. 인천시의 경우 자전거 도로가 500여 km에 이르나 대부분이 자전거보행자 겸용도로로서 자전거 전용도로가 부족하여 자전거 이용자가 이용하기에 어려우며 자전거 네트워크가 구성되어 있지 못해 이용자들이 외면하고 있다. 인천의 자전거 이용률은 유럽의 자전거 도시들이나 도쿄 등 일본의 도시들과는 비교가 되지 않으며 상주나 전주에 비하여 거의 절반 수준이고 서울에 비하여도 떨어지고 있다. 자전거 이용률을 높이는 것이 자전거정책의 핵심이 되어야 한다.

이를 위해서는 먼저 관주도의 일방적인 정책을 지양하고 시민들을 처음부터 참여시켜 스스로가 주인임을 인식하게 할 필요가 있다.

또한 자전거 정책의 성과관리가 개선되어야 한다. 특히 현재의 시설 설치 위주에서 이용자 중심의 성과관리체제로 전환하여 자전거 이용자 확대, 자전거 이용 안전성 확보 등 자전거 이용 편의 개선 여부가 성과관리의 지표가 되어야 한다.

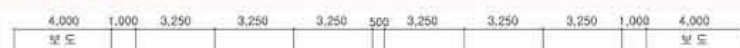
다양한 분야의 사업을 추진하기 위해서는 시와 구청에 전담부서 설치와 전문 인력을 배치하는 것도 중요하다.

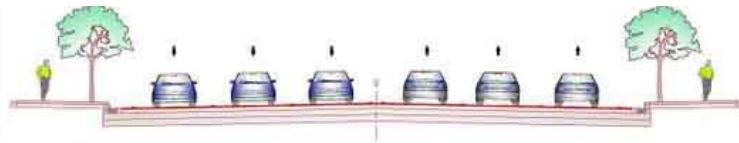
자전거를 단순한 레저, 스포츠 등의 목적뿐만 아니라 도시의 생활 교통수단으로서 적극 검토하고 활용해야 한다. 대부분의 선진외국도시들은 대도시임에도 불구하고 자전거 이용 증진 정책이 도시교통정책의 일환으로 종합적 관점에서 추진되어지고 있다. 인천도 자전거 정책을 교통정책의 기초 하에서 통일적으로 추진해야 한다.

마지막으로, 지역특성을 고려한 자전거도로의 유형개발과 통행목적에 맞는 노선이 배치되어야 한다. 구도심과 신도시가 혼재하고 항구도시와 광역도시라는 인천의 특성에 맞는 차별화된 자전거 이용정책과 추진방법 등이 마련되어야 한다.

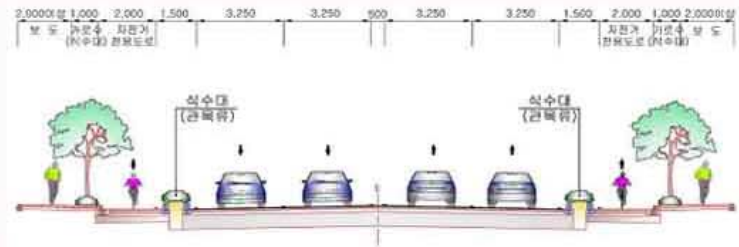
화석연료의 과다사용으로 인한 지구온난화와 에너지 위기는 이제 강 건너 불이 아니며 생활의 모든 방향에서 지속가능한 발전을 강제하고 있는 것이 현실이다. 이와 같은 친

환경이슈는 교통문제에서도 녹색교통이라는 화두로 떠오르고 있는데, 지금까지의 자동차 중심의 교통체계는 교통 혼잡과 환경오염 등의 문제로 봉착되었다.

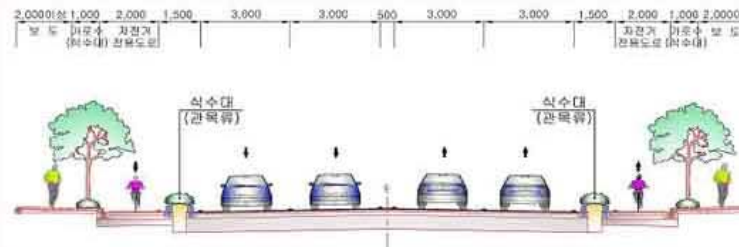




(자전거 전용도로 설치 1안)



(자전거 전용도로 설치 1안)



자전거 활성화를 위해 노력하고 있는 정책 ...

여러가지 정책들을 통해 자전거 이용을 활성화시키려고 노력하고 있습니다.
먼저, 자전거 이용시설의 인프라 구축입니다.
내년에 도심지내 도로다이어트를 통해 자전거 전용도로 50km를 건설하고자 200억 원의 예산을 반영 요청하였습니다.

설치지역으로는 시청 권역, 연수구 권역, 부평구 권역을 중심으로 자전거 이용이 활성화될 수 있는 구간을 우선 추진할 계획이며, 또한 통근로, 통학로, 대중교통과의 자전거 도로 연계망을 구축할 것입니다.

두번째로 시민들이 24시간 언제, 어디서든지 쉽고 편안하게 자전거를 이용할 수 있도록 공공자전거제를 시범적으로 도입·운영할 계획입니다.

현재 한국교통연구원과 인천발전연구원에서 자전거 이용시설 기본계획 재정비 용역을 추진 중에 있으니 멀지않아 자전거 이용시설 재정비에 대한 구체적인 실행 방안을 구상할 수 있을 것입니다.

세번째로 자전거를 이용하는 사회문화 분위기 조성사업입니다.
시설측면의 인프라 구축도 중요하지만 그것을 이용하는 시민들의 인식도 변화해야 합니다.

금년에 부평구와 연수구에 시비를 지원하여 관공서 업무용 자전거제를 시범으로 도입하여 운영 중이고, 자전거관련 민간단체와 협력하여 초등학교 학생들을 대상으로 어린이 자전거 교통안전교육을 관내 12개 초등학교에서 실시 중에 있으며 상당히 긍정적인 반응을 얻고 있습니다.

또한, 시민들의 자전거 이용 문화 증진을 위해 오는 10월12일에 문학경기장에서 시민 2,500여명을 모시고 범시민 자전거 대행진을 개최할 계획입니다.

내년에도 관내 초,중,고를 비롯 직장인들을 대상으로 자전거 이용 시범학교 30여곳과 시범직장 20여곳을 지정하여 자전거 이용시설 설치를 지원하고 행·재정적 인센티브를 부여하여 자전거 이용 문화 선도역할을 할 수 있게 추진할 계획입니다.

시민들에게 한마디 ...

우리시 자전거 전용도로는 현재 열악하지만 최대한 빠른 시일내 편안하고 안전하게 자전거를 이용할 수 있는 인프라 구축에 최선을 다할 것을 약속드립니다.

자전거 이용은 에너지 절약은 물론 환경오염, 지구온난화 예방 등을 위한 필수적인 교통수단으로 향후 자전거 이용에 대한 시민의식의 변화도 중요한 사항이라 판단됩니다.

니다.

시민들께서도 자전거전용도로를 이용하시면서 안전모 착용, 횡단보도 내려서 걷기, 과속금지, 음주운전 금지 등 자전거를 이용하는 문화시민으로서 최소한의 법규나 규정, 에티켓을 지켜주시길 당부 드립니다.

‘도로 다이어트’는 말 그대로 도로를 다이어트하는 것입니다. 현재 우리시 도심지내 도로의 차량통행 설계속도는 80km/h로 설계되어 있어 한 차로의 차로 폭을 3.25m 간격으로 차선을 그리고 있는데, 실제로 출퇴근 시간 도심지 차량통행 속도는 4-50km/h 정도밖에 되지 않습니다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2008년 9월호 ▼

웹진 구독신청하기

제7회 한·중·일 공동심포지엄 개최

2008년 10월 1일 수요일 14:00~18:00

인천발전연구원이 주최하고 인천광역시, 인천광역시의회가 후원하는 제7회 한·중·일 공동심포지엄이 파라다이스호텔인천(10/1)에서 개최됩니다. ※ 주제발표 : 제1주제-동북아시아의 에너지 전망과 일본의 에너지 환경 전략제 2주제-중국 도시에너지 발전 현황과 구조의 최적화 방안제3주제-국가 에너지기본계획(2008~2030)의 비전과 과제 제4주제-신재생에너지의 기술 현황 및 지원 제도 제5주제-인천시 에너지 수급 현황 및 에너지 관련 제도 ※ 종합토론 : 사회 : 강승진(한국산업기술대학교 지식기반기술8228;에너지대학원 교수 토론 : 고재경(경기개발연구원 환경정책연구부 책임연구원) 김용하(인천대학교 전기공학과 교수) 안영철(...

2008년 제2차 여성정책워크숍 개최

2008년 9월 30일 화요일 15:00~17:00

인천발전연구원 1층 대회의실에서 '다문화가족지원법 도입에 따른 인천지역 결혼이주여성정책지원방안'이란 주제를 가지고 제2차 여성정책워크숍이 개최되었습니다. 이날 워크숍은 김영순 인하대학교 사회교육과 교수의 사회로 진행되고, 김학실 충청북도여성발전센터 연구개발팀장이 발표하였으며, 김성미경 인천여성의 전화 부회장, 신숙자 강화결혼이민자가족지원센터장, 이은아 동덕여대 강사의 토론으로 이루어졌습니다.

제168회 임시회 추진

2008년 9월 25일 목요일 15:00~16:30

2008년 9월 25일 목요일 인천광역시의회에서 기획행정위원회 업무보고를 추진하였습니다.

전 연구진 워크숍 추진

2008년 9월 19일 금요일 9:00~18:00

인천발전연구원 전 연구진은 2009년도 연구사업방향을 수립하기 위하여 계양구 카리스호텔에서 워크숍을 추진하였습니다. 이날 워크숍은 연구원의 미래발전적인 과제방향과 여러 아이디어를 창출해 내는 뜻깊은 토론으로 마무리되었습니다.

2007년도 연구원 경영평가(실사평가)실시

2008년 9월 11일 목요일 13:30~18:00

2008년 9월 11일 목요일 인천발전연구원은 2007년도 연구원 경영실적보고서에 관한 실사평가를 받았습니다.

학술토론회 개최

2008년 9월 8일 월요일 15:00~18:00

인천발전연구원에서는 2008년 9월 8일 월요일 오후3시부터 '죽산의 평화통일론과 평화통일도시 인천의 지향'이란 주제를 가지고 토론회를 개최하였습

니다. 제1주제발표 이현주 (국가보훈처 공훈심사과 연구관) “죽산의 생애와 사상, 그리고 仁川” 제2주제발표 이철기 (동국대학교 국제관계학과 교수) “죽산의 평화통일론과 새로운 한반도 구상” 제3주제발표 김창수 (인천학연구원 상임연구위원) “죽산의 평화통일론과 ‘평화통일도시 인천論’” 토 론 윤승준 (인하대학교 인문학부 사학전공 교수) 전성원 (새얼문화재단 『황해문화』 편집장) 이현식 (인천문화재단 사무처장) 이희환 (인천작가...

다양한 현안과제에 관한 행사정보



- *[포럼]녹색성장의 의미와 강원도에 주는 시사점(9.8)
: 강원발전연구원 033-250-1351
- *[토론회]군사시설 보호구역:경제적 손실과 대책(9.8) : 경기개발연구원 031-250-3140
- *[포럼]2008경남 RHRD포럼(9.10) : 경남발전연구원 055-239-0123
- *[심포지움]온실가스 저감전략 수립 심포지움(9.10) : 전북발전연구원 063-286-9226
- *[세미나]대경 에너지·기후변화 포럼(9.17) : 대구경북연구원 053-770-5007
- *[토론회]지방행정체제의 대안적 개편방안 토론회(9.17) : 한국지방행정연구원 02-3488-7300
- *[토론회]행정구역개편 등 지방자치제도 개선을 위한 정책토론회(9.17)
: (재)여의도연구소 정치행정팀 02-2070-3324
- *[세미나]2020 부산하계올림픽 유치와 지역발전 세미나(9.18) : 부산발전연구원 051-860-8600
- *[전문가 특강]국책사업의 타당성 평가체계 및 방법(9.19) : 강원발전연구원 033-250-1330
- *[토론회]농정포럼 제2차 토론회(9.19) : 경기개발연구원 031-250-3234
- *[콜로키움]미래사회 대응전략(9.23) : 대구경북연구원 053-770-5000
- *[포럼]제5차 창조도시포럼(9.23) : 대전발전연구원 042-530-3500
- *[토론회]GRI경제포럼 제4차 토론회(9.23) : 경기개발연구원 031-250-3278
- *[포럼]낙동강 물길 살리기 정책포럼(9.24) : 대구경북연구원 053-770-5050
- *[국제심포지움]한국DMZ평화포럼 국제심포지움 2008(9.24) : 강원발전연구원 033-250-1320
- *[세미나]지역 소상공인 실태와 활성화 방안 세미나(9.26) : 대구경북연구원 053-770-5062
- *[포럼]최상철 국가균형발전위원장 초청 포럼(9.30) : 대구경북연구원 053-770-5000
- *[콜로키움] 전남·북의 광역경제권 협력방안(9.30) : 전남발전연구원 063-286-9244
- *[토론회]장소마케팅포럼 제3차 토론회(9.30) : 경기개발연구원 031-250-3161
- *[포럼]진해신항발전 TF1차 학술포럼(10.9) : 경남발전연구원 055-239-0128

*[토론회]경제선진화를 위한 제도개혁방안 토론회(10.10) : 경기개발연구원
031-250-3114

*[콜로키움]ERINA소개 및 탄소배출 거래권 비즈니스 모델 설명(10.13)
: 전북발전연구원 063-286-9201

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2008년 9월호

웹진 구독신청하기

인천역사 - 9월

- * 1885년 9월 11일 인천-의주간 전선가설 착공
- * 1898년 9월 18일 인천-노량진간 한국최초 철도개통
- * 1945년 9월 8일 하지장군 휘하 미군 인천상륙
- * 1946년 9월 16일 김대건 신부 순교100년 답동천주교회서 기념식
- * 1948년 9월 11일 서재필박사 인천발향미
- * 1971년 9월 10일 인천합동법률사무소 설립
- * 1977년 9월 1일 인천시내 국민교생 전원에 교과서 무상공급
- * 1984년 9월 15일 인천상륙작전기념관 준공

- 9.15인천상륙작전기념관 준공식이 제34회 상륙작전기념식과 겸해 15일 상오10시부터 인천시 남구 옥련동 513번지 상륙기념관 현지에서 있었다. 이날 준공된 기념관은 인천시가 시민성금등 43억원을 들여 옥련동 513번지일대 3만 4천1백㎡의 부지에 83년 5월1일 착공, 석조기념관 9천8백18㎡에는 1천7백93㎡의 본건물과 7백16㎡의 옥외전시장, 3백24㎡의 공연장, 1천 2백75㎡의 주차장 등을 갖추고 있다.

- * 1989년 9월 12일 인천고 황금사자기야구 35년만에 전국 제패

- 인천고교야구가 전국 정상에 우뚝섰다. 지난 50년대에 전국을 제패했던 인천야구가 실로 30여년만에 통한을 깨끗이 씻고 90년대 서해안 시대를 맞아 활짝 꽃피웠다는 것은 구도 인천시의 앞날을 밝게 조명 하고있다. 12일 서울 동대문구장에서 열린 제43회 황금사자기전국고교야구대회에서 인천의 명예를 짊어진 인천고가 숙적 서울의 선린상고를 4대2로 격파, 35년만에 감격을 안았다는 것은 봉황기대회 동산고의 우승과 더불어 불운의 구도로 낙인이 찍혔던 인천시로서도 경축하고 환호스러운 일로 온시민이 축하를 들고도 남았을 것이다. 만년준우승에 불운의 팀으로 불리웠던 인천고가 35년만에 고교야구 통한의 벽을 넘고 전국대회 정상에 오르는 뜨거운 감격을 누렸다.

- * 1994년 9월 10일 송도해상신도시 착공

- * 1994년 9월 29일

웅진군 검단면 인천시편입 주민의견 조사 찬성률 71.2%

- * 1995년 9월 16일 인천고 개교100주년 기념행사

- * 1997년 9월 25일 인천대 일본 기타규슈대학과 학술교류협정

- * 2000년 9월 1일 박문초등학교 개교백주년

**** 위의 내용은 인천일보사발행 [인천연감] 인천사연표에서 부분발췌 수록한 것임.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

■ 지난호 보기

2008년 9월호

■ 웹진 구독신청하기

암스테르담

도시계획·교통연구실 최병국 선임연구위원

암스테르담

암스테르담은 2006~2010년 1억 6,000만 달러에 이르는 자전거 관련 예산중 자전거 보관소 확충에 5,800만 달러를 투입하기로 했다. 이 도시는 자전거 통근율 55%, 자전거 통학율 33%의 세계에서 가장 높은 자전거 분담율을 자랑 하는 도시 이다.

중앙역 앞을 가로로 통과하는 도로는 암스테르담에서도 교통량이 가장 많은 곳 중 하나이다. 도로는 트램-차도-자전거도로-보도로 구성 되어있다. 도로 중앙에 트램1차로, 양옆으로 차도2 왕복4차로, 다음에 1차로 넓이의 자전거 도로가 있고 마지막으로 1.5차로 넓이 정도의 보도가 있다.

차로는 전체 도로의 절반에도 못 미친다. 암스테르담 시내의 도로 차로가 도로의 절반을 넘지 못하는 경우가 많은 것은 도로 중 차도의 비중을 계속 줄여온 결과이며, 차도를 줄이는 대신 보행자도로와 자전거 도로를 넓힌 결과이다. 암스테르담의 자전거 도로는 인친의 자전거 도로와는 달리 대부분이 자전거 전용도로이다.



<암스테르담 시내 자전거 주차장>

교차로에서는 자전거와 보행자들이 횡단하는 곳이 분리되어 있다. 또, 차량용 신호등과 자전거 신호등이 따로 설치되어 있다. 자전거 신호등의 경우, 위쪽과 아래쪽에 신호등을 2개씩 달아 놓은 것이 특이하다. 아래에 있는 미니 신호등은 정지상태의 자전거 이용자들이 위쪽의 신호등은 뒤에서 달려오는 자전거 이용자들을 위한 것이다.

네덜란드는 정부차원에서 차량증가로 인한 도시의 교통난, 환경오염, 에너지 문제 해결을 위해 자전거에 주목하게 되었고 자전거를 독립된 교통수단으로 인식하면서 도심에서의 자동차를 억제하고 1970년 1차오일 쇼크 이후부터 1970년 말 2차오일 쇼크를 지나 2008년 3차오일 쇼크인 현재까지 지속적으로 시행해 오고 있다.



<자전거 도로와 자전거 주차장>

암스테르담의 교통정책을 자세히 살펴보면 '지속적', '불합적' 이란 두 단어가 이

도시의 자전거 정책을 잘 표현하고 있다. 지속적인 자전거 정책이란 중장기적 기본계획 아래 수 십 년간 중단 없는 자전거 우선정책이다. 통합적인 자전거 정책은 자전거를 통하여 교통, 도시, 에너지, 환경, 관광, 레저 정책을 통합한다는 의미로 볼 수 있다.

우리나라는 1차오일 쇼크, 2차오일 쇼크때만 잠시 자동차 이용을 억제 하였을 뿐 70년대~90년대 산업발전에 따른 자동차 위주의 교통정책만을 계속 고수해오고 있다. 2008년 다시 3차오일 쇼크가 시작되었다. 2번의 교훈으로 충분하다. 1,2차오일 쇼크 때처럼 일시적으로만 자동차 이용을 억제하는 잘못을 더 이상 되풀이 하지 말고, 자동차위주의 교통정책에서 자전거를 포함한 보행자 위주의 정책으로 교통정책의 패러다임을 바꾸어야 하고 지속해야 한다. 암스테르담은 워낙 개인 자전거가 발달되어 파리의 벨리브 같은 공공자전거가 활성화되어 있지 않지만은 인천 같은 대도시는 공공자전거 도입을 적극 검토해 볼 필요가 있다.

암스테르담은 2006~2010년 1억 6,000만 달러에 이르는 자전거 관련 예산중 자전거 보관소 확충에 5,800만 달러를 투입하기로 했다. 이 도시는 자전거 통근율 55%, 자전거 통학율 33%의 세계에서 가장 높은 자전거 분담율을 자랑 하는 도시 이다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2008년 9월호

웹진 구독신청하기

인천지역 산업바이오기술 육성방안

연구의 목적 및 배경

본 연구의 목적은 국내외 산업바이오기술의 시장 및 정책 동향 분석과 인천 산업바이오기술의 산업화기반 및 산업연관분석을 통해 인천 제조업 구조고도화에 기여할 수 있는 산업바이오기술 육성방안을 제시하는 데 있다.

산업바이오기술은 바이오매스(Biomass)를 원료로 바이오기반 화학제품 또는 바이오연료 등의 물질을 생산하거나 생산공정을 개선하기 위한 기술을 의미한다. 산업바이오기술은 재생이 가능한 바이오매스와 미생물이나 효소 등 생촉매를 사용하므로 석유의존도를 낮추고, 산업바이오기술을 이용한 생산공정은 대부분 상온 및 상압공정이므로 에너지 소모가 적고, 이산화탄소 등 환경오염물질의 배출량을 크게 떨어뜨린다. 또한 바이오매스의 가격이 원유에 비해 상대적으로 저렴하고 바이오기술의 발달로 생촉매의 기능과 생산공정의 효율성이 크게 향상되어 산업바이오기술 기반의 화학제품이 가격경쟁력을 갖출 수 있게 되었다. 이러한 기술적·산업적 특성에 따라 산업바이오기술이 기존의 석유의존적 제조업을 환경친화적이고 지속가능한 성장구조로 전환시킬 수 있는 핵심기술로 인식되고 있다.

미국, EU, 일본 등 선진각국에서 산업바이오기술을 발전시키려고 하는 배경에는 일차적으로 석유자원의 고갈, 고유가, 새로운 무역장벽으로서의 환경규제 강화 등 새로운 산업환경 변화에 적응하기 위한 노력이다. 그러나 거기에 그치는 것이 아니라 사회적 및 환경적 차원에서 지속적인 성장이 가능한 지식기반 산업구조 및 사회시스템을 구축하기 위한 것이다. 이는 산업바이오기술이 특정한 산업부문에만 국한된 것이 아니라 전산업의 생산 및 기술구조와 사회구조의 혁신적 변화를 초래할 수 있는 기반이 되기 때문이다.

정책제언

바이오의약부문이 바이오산업내에서 가장 큰 부분이지만 투자규모가 크고 투자회수기간이 길어 매우 위험성이 높은 반면 바이오연료나 바이오플라스틱, 기능성 화장품 등은 상대적으로 투자규모가 작고 효과가 비교적 빠른 기간내에 나타나는 부문이다. 국내에서의 산업바이오기술의 산업화는 아직 초기단계로서 민간부문보다는 공공부문의 연구개발 및 지원의 역할이 더욱 필요한 실정이다. 인천지역은 아직 충분한 기반을 구축하지 못한 상태이지만, 대학과 함께 인천바이오산업지원센터, 한국생활환경시험연구원 안전성 평가본부, 국립생물자원관 등과 같은 기초적인 연구개발 역량과 지원시스템을 갖추고 있으며, 기능성 화장품이나 화장품 원료 등과 같은 바이오화장품과 기능성 비누 등과 같은 생활화학제품을 생산하는 바이오벤처기업들이 있기 때문에 앞으로 산업화의 가능성은 열려 있다고 볼 수 있다.

산업바이오기술 육성을 위한 정책 비전은 먼저 산업적 차원에서 새로운 시장을 창출하고 고부가가치 제품이 많이 생산될 수 있는 방향으로 제조업 구조를 고도화하는 것이다. 환경적 차원에서의 정책 비전은 화석원료에 대한 의존도 저감, 환경오염 물질 배출량 감축 등을 위한 친환경 제조공정기술을 개발하고 환경규제를 벗어날 수 있는 제품을 생산하는 것이다. 사회적 차원에서의 정책 비전은 기업과 시민의 환경의식을 바꾸고 바이오에너지 이용 확대를 통해 바이오기반사회에 대비할 수 있도록 하는 데 기여하게 될 것이다.

이는 인천이 '친환경 도시'라는 브랜드 이미지를 형성해나가는 데 매우 중요한 것이다.

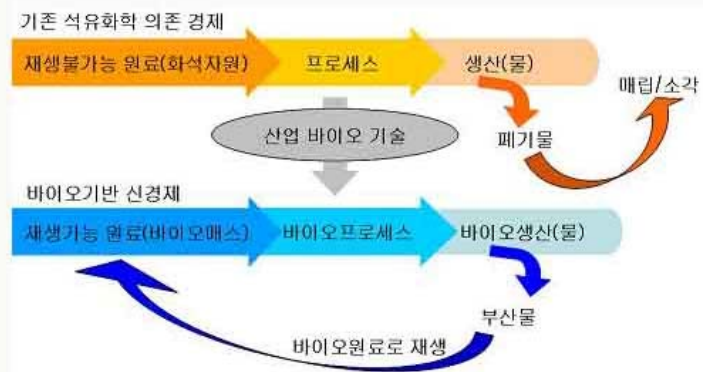
이러한 정책 비전을 실현하기 위한 정책 방향으로 인천지역의 잠재력과 발전단계를 고려해보았을 때 인천바이오산업재단 설립, 공공연구기반 확충, 바이오벤처기업 지원, 산학협력 활동 지원, 유망기업 및 공공연구지원센터 유치, 시범사업 실시 등의 정책과제를 도출할 수 있을 것으로 보인다.

〈표〉인천 산업바이오기술 육성방안의 주요 내용 및 부문별 역할

	주요 내용	공공부문	민간부문
인천바이오산업재단(가칭) 설립	● 민간협력 파트너십에 기초 ● 정책비전 및 방안 수립 ● 네트워크 활동	● 재단 설립 ● 시의 예산 및 전문연 ● 력 확보	● 재단 설립 지원 ● 민간부문내 네트워크 활동
공공부문		● 타지역 지원센터 공	● 공공연구시설 활용

혁신역량	중소연구기관 변·확충	- 중소벤처기업 지원 - 신규 공공연구센터 유치	- 동이용 협약 체결 - 공공센터 유치활동	- 극대화 - 유치활동 지원
	시범사업 실시	- 기업의 수익성 및 사회적 이익 비교 평가 - 시장 수요 파악	- 시범사업에 대한 - 공공구매제도 활용	시범사업에 적극적 참여
민간부문 혁신역량	바이오벤처 기업 지원시 스템 구축	- 연천바이오벤처기업 인증제 - 인력, 장비, 기술, 마케팅 등 지원	- 인증제도 관련 - 연단심 제도 마련 - 지원성과 확산시스템 구축	- 지원시스템 참가 - 지원성과 극대화
	산학협력활 동 지원	공공지원센터 주도에 의한 기업수요 중심의 지원	- 기업수요조사 - 연구과제 도출	기업수요조사에 참 가
	유망벤처기 업 유치	- 벤처기업 지원을 위한 제도 - 적 환경 구축 - 국책 연구기관 유치	- 제도적 환경 개선 - 국책 연구기관 유치 - 활동 강화	- 개선 필요가 없는 - 제도적 환경에 대한 정 책제언

〈그림〉 바이오기반 경제의 개념도



산업바이오기술 육성을 위한 정책 비전은 먼저 산업적 차원에서 새로운 시장을 창출하고 고부가가치 제품이 많이 생산될 수 있는 방향으로 제조업 구조를 고도화하는 것이다.

인천광역시 SW산업 육성방안

연구목적

고성장, 고부가가치 산업인 SW산업은 네트워크 경제 및 디지털 경제로 급속하게 변화해가는 세계경제에서 부를 창출하는 핵심요소로서, 기업 혹은 경제 전체의 생산성을 향상시키는 경제적 파급효과가 높고 다양한 종류의 제품에 결합되어 그 제품의 부가가치를 높이는 주된 원천이 됨.

이와 같은 SW산업의 중요성에도 불구하고 대부분의 지자체가 디지털콘텐츠와 임베디드 SW 등 유사한 분야의 육성을 표방하고 있어 지자체별 특성에 근거한 특화전략이 미흡하고, 아직까지 구체적인 실천전략이 마련되지 않아 특화분야에 대한 산업기반이 취약하며 지역 경제에서의 위상도 매우 낮은 상황임.

송도 u-City 건설사업, u-IT클러스터, 로봇랜드 조성사업 등 인천시의 굵직한 현안들은 RFID/USN을 중심으로 한 유비쿼터스 IT산업뿐 아니라 관련 미들웨어와 임베디드 SW, SI 등 관련 SW산업의 발전을 위한 매우 중요한 기회요인으로 작용할 것임.

인천시 SW산업의 새로운 도약을 위해서는 RFID/USN 등 신산업을 중심으로 한 성장 동인을 최대한 효과적으로 활용할 수 있는 전략적 선택과 집중적 육성대책이 필요한.

이에 따라 본 연구에서는 인천지역 SW산업의 육성을 위하여 SW산업의 세부업종별 우선순위를 분석체계충화기법(Analytic Hierarchy Process : AHP)과 브레인스토밍을 통해 선정하고, 인천시의 SW집적지 조성계획을 바탕으로 이들 세부 특화분야에 대한 집적지 활성화 방안을 논의함.

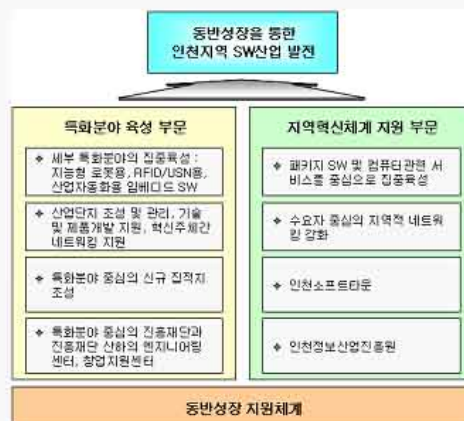
인천시 SW산업에 대한 실태조사 및 특화분야 선정

120여개 인천소재 SW기업 중 소재지 파악이 가능한 93개 업체를 대상으로 지역 SW산업의 일반 현황과 집적지 현황에 대한 실태조사를 수행함. 실태조사를 통한 인천소프트타운 발전단계 분석결과 '인천IT타워'를 제외한 인천소프트타운의 나머지 지역과 기타 지역이 상대적으로 낮은 발전단계를 보여 지역 SW산업의 열악한 집적지 환경을 나타냄.

10명의 전문가를 대상으로 AHP 기법과 전문가 그룹의 브레인스토밍을 이용한 2단계 접근법을 통해 지능형 로봇과 RFID/USN용(통신네트워크용), 산업자동화 및 산업기기용 임베디드 SW 등이 인천지역의 소프트웨어 세부 특화분야로서 선정됨.

특화분야 육성방안

- 특화분야와 지역혁신체계 지원 분야의 동반성장 지원체계의 확립
- 송도 소프트웨어파크 조성계획의 조기 실현을 위한 실행계획의 수립
- SW기업 이전에 대한 강력한 인센티브 제도의 도입을 통해 SW집적지 활성화 촉진
- 인천시 자체적인 u-City 관련 시범사업의 발굴과 지역 중소기업 참여 확대를 통한 초기 수요창출 및 지역 기업의 기술력 기반 확대



<그림> 특화 및 지역혁신지원 분야의 동반성장 지원체계

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

이전호 보기

2008년 9월호

웹진 구독신청하기



인천광역시 주요 교통지표

◆ 승용차보유대수, 자동차등록대수 변화분석

인천시 승용차 보유대수는 과거 10여 년간 62.8%의 높은 증가율을 보였다. 1996년부터 2002년에는 IMF로 인해 국가경제가 위축되어 있었음에도 불구하고 43.7%가 증가하였으며, 2002년 ~ 2006년에는 13.3% 증가했다.

자동차등록대수 또한 1996년부터 2002년까지 49.8% 증가하였으며, 2002년 ~ 2006년에는 8.9% 증가했다.

(표1) 1996년, 2002년, 2006년 인천시 승용차 보유대수, 자동차등록대수 비교

(단위 : 대)

구분	1996년	2002년	2006년	증가량			증가율(%)		
				96-02	02-06	96-06	96-02	02-06	96-06
승용차보유대수	367,216	527,700	597,722	160,484	70,022	230,506	43.7	13.3	62.8
자동차등록대수	503,645	754,320	821,189	250,675	66,869	317,544	49.8	8.9	63.0

◆ 도로율 변화분석

인천시 전역의 도로율을 보면, 1996년부터 2002년까지는 약3.3% 증가한 것을 볼 수 있다. 2002년부터 2005년까지는 주거비율의 증가에 비해 도로의 증가가 0.7%, 1996년부터 2005년까지는 4.0%정도 증가하였다.

(표2) 1996년, 2002년, 2005년 인천시도로율 비교

(단위 : m², %)

구분	1996년		2002년		2005년		도로율(%)			변화량(%)		
	시가화 면적(m ²)	도로면적 (m ²)	시가화 면적(m ²)	도로면적 (m ²)	시가화 면적(m ²)	도로면적 (m ²)	1996	2002	2005	96-02	02-05	96-05
도로율	101,450,657	42,018,905	106,692,576	51,644,560	115,837,948	57,799,261	29.3	32.6	33.3	3.3	0.7	4.0

주1) 도로율(%)=(도로면적/거주면적)*100

주2) 시가화 면적과 도로면적은 2006년 자료가 없음.

자료 : 인천시 통계연보

◆ 인천시의 교통수단선택 변화 분석

2002년과 2006년의 총 수단분담 통행을 분석한 결과, 2002년에 지하철 환승을 포함하지 않을 경우 약564만통행, 환승을 포함할 경우에 약593만통행으로 조사되었다. 2006년에는 환승을 포함하지 않을 경우에 약637만통행, 환승을 포함할 경우에 약660만통행으로 2002년 대비 각각 12.9%, 11.4% 증가하였다.

(표3) 2002년, 2006년 총 교통수단분담 통행

(단위 : 통행)

구분	승용차	버스	지하철		택시	도보	기타	합계	
			환승미포함	환승포함				환승미포함	환승포함
2002년	1,688,026	1,382,056	405,185	688,952	440,618	1,383,109	347,601	5,646,595	5,930,362
2006년	2,120,679	1,468,482	347,322	580,858	420,764	1,492,955	522,545	6,372,747	6,606,283

주) 기타 - 철도, 오토바이, 자전거 포함.

각 년도의 수단분담 통행을 5가지 수단(승용차, 버스, 지하철, 택시, 기타)으로 분류하여 비교하면 다음 [표4]와 같다. 2006년은 2002년에 비해 총수단통행량이 14.5% 증가한 것으로 조사되었다. 인천시는 1990년대 중후반부터 광역도로교통망 개설과 간선도로망의 확충으로 2006년의 승용차 분담률이 2002년에 비해 3.9%증가하였다.

(표4) 2002년, 2006년 인천시 교통수단간 분담률 변화 (도보제외)

(단위 : 통행,%)

분담률		승용차	버스	지하철 (원승미포함)	택시	기타 (도보제외)	합계
2002년	통행량	1,688,026	1,382,056	405,185	440,618	347,601	4,263,486
	분담비율	39.6%	32.4%	9.5%	10.3%	8.2%	100.0%
2006년	통행량	2,120,679	1,468,482	347,322	420,764	522,545	4,879,792
	분담비율	43.5%	30.1%	7.1%	8.6%	10.7%	100.0%
증가량		승용차	버스	지하철 (원승미포함)	택시	기타 (도보제외)	합계
2002년	통행량	432,653	86,426	-57,863	-19,854	174,944	616,306
2006년	분담비율증감	3.9%	-2.3%	-2.4%	-1.7%	2.6%	-

주) 기타수단은 승용차, 버스, 지하철, 택시를 제외한 나머지 수단 모두임. 주) 외부준 제외

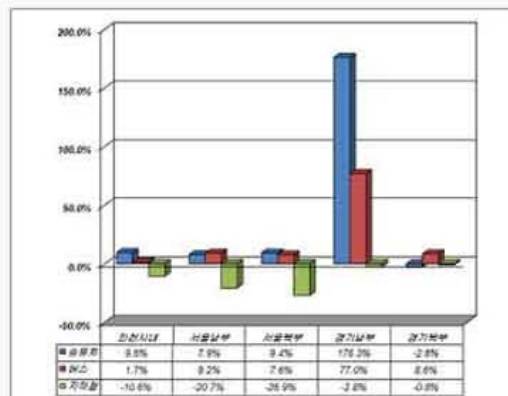
◆ 수도권 (인천-서울-경기관) 통행분포

인천과 서울, 경기간 수단분담통행의 분포를 분석한 결과 인천시 내부 통행은 승용차의 경우 9.6% 증가하였다. 또한 특징적으로 인천에서 출발하여 경기남부로 가는 통행이 큰 폭으로 증가하여 증가량 264,530통행, 증가율 176.3%를 보였다. 경기 남부지역으로의 통행은 승용차뿐만이 아니라 버스통행도 2002년도 대비하여 77.0%가 증가하였다. 이에 반해 경기 북부지역의 승용차, 지하철, 버스 증가율은 감소하거나, 소폭 증가하여 서울남부·경기남부지역과 대조적인 현상을 보이고 있다. 이는 광역/좌석버스의 노선이 2002년에 비해 대폭적으로 증가하여 기존에 지하철을 이용하여 이 지역으로 통행하던 수요가 신설된 버스노선으로 전환된 것으로 판단된다.

(표5) 인천시 수단선택통행 분석 종합

(단위 : 통행)

D	O	인천			서울남부			서울북부		
		승용차	버스	지하철	승용차	버스	지하철	승용차	버스	지하철
	연간									
	2002년	1,362,314	1,279,821	193,372	105,427	31,594	85,504	46,841	20,425	69,109
	2006년	1,493,755	1,301,393	172,897	113,789	34,486	68,634	51,264	21,976	50,504
	증가량	131,441	21,572	-20,475	8,362	2,892	-17,870	4,423	1,551	-18,605
D	O	경기남부			경기북부			합계		
		승용차	버스	지하철	승용차	버스	지하철	승용차	버스	지하철
	2002년	150,067	43,021	54,565	23,377	7,195	1,635	1,688,026	1,382,056	405,185
	2006년	414,597	76,140	53,062	22,713	7,814	1,622	2,096,118	1,441,809	346,719
	증가량	264,530	33,119	-1,503	-664	619	-13	408,092	59,753	-58,466



(인천시 수단선택통행 분석 종합)

인천시 승용차 보유대수는 과거 10여 년간 62.8%의 높은 증가율을 보였다. 1996년부터 2002년에는 IMF로 인해 국가경제가 위축되어 있었음에도 불구하고 43.7%가 증가하였으며, 2002년~2006년에는 13.3% 증가했다.

인천의 자전거 관련 지표

오늘날 전 세계적인 트렌드는 친환경이라 할 수 있다. 사소하게는 친환경 주방세제부터 크게는 친환경 산업까지 사회 곳곳에서 친환경이란 용어를 들을 수 있으며, 교통 분야에서의 친환경이라 함은 단연 친환경 교통수단인 자전거와 이미 선진국에서는 실용화 단계인 하이브리드카를 예로 들 수 있다. 하이브리드 카가 진정한 친환경 교통수단으로 가는 과도기적 단계인데 비해 자전거는 보행을 제외한다면 진정한 친환경 교통수단이라 할 수 있다. 또한 최근 들어 중앙정부뿐만 아니라 각 지방정부들이 앞을 다투어 자전거 이용 활성화를 모토로 각종 계획을 세우고 있다. 인천시도 예외는 아니어서 기존의 형식적인 접근 방식에서 탈피하여 자전거에 대한 새로운 인식을 바탕으로 둔 계획을 수립하고 있다.

자전거와 관련된 지표에서는 다양한 것이 있는데, 가장 일반적으로 사용되는 것에는 기본 시설과 관련된 지표로 자전거도로연장, 자전거 주차장대수가 있으며, 이와 더불어 실질적으로 자전거의 교통수단 기여도를 나타내는 수단 분담률이 있다.

먼저 일반적으로 도시의 자전거 이용현황을 나타내는 지표인 자전거 수단 분담률을 살펴보면, 인천시는 0.9%에 불과하다. 서울이나 경기도의 1.2%와 1.3%에 비해서도 현저히 낮은 수준이나, 장기적으로 7~8%대로 끌어올리기 위해 노력하고 있다.

(표1) 자전거 수단분담률

구분	자전거 수단분담률
인천	0.9%
서울	1.2%
경기도	1.3%

2008년 현재 인천광역시의 자전거 이용과 관련된 시설을 살펴보면, 우선 자전거 도로의 경우 총연장 346.36km이며, 자전거 주차장은 190개소 5,455대 이다. 인천시 자전거 도로가 표면상으로는 충분한 것처럼 보이나, 자세히 살펴보면 대부분이 보행자와 같이 이용하는 자전거·보행자겸용도로로 좁은 폭과 보행자와의 마찰로 인해 실질적으로 자전거도로로써의 기능을 수행하는 곳은 거의 없는 실정이다. 또한 자전거 주차장의 경우 인구 1000명 2.01대에 불과하여 자전거 이용자가 손쉽게 이용하기에는 충분하지 못한 것이 현실이다.

(표2) 인천광역시 구별 자전거도로 현황

구분	계		자전거도로 유형별			
			자전거전용도로		자전거보행자겸용도로	
	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장
계	131	346.36	1	0.17	130	346.36
중 구	11	12.59	-	-	11	12.59
동 구	-	-	-	-	-	-
남 구	24	44.64	-	-	24	44.64
연수구	9	31.3	-	-	9	31.3
남동구	29	92.46	1	0.17	28	92.29
부평구	17	54.87	-	-	17	54.87
계양구	13	13.59	-	-	13	13.59
서 구	18	53.58	-	-	18	53.58
강화·옹진군	10	43.50	-	-	10	43.50

자료 : 인천광역시 내보자료, 2008. 3월 기준

(표3-3) 인천광역시 구별 자전거보관대 설치 현황

구분	계	자전거보관대로 유형별			인구1000명 당 자전거보관대
		대중교통주변	교육시설 주변	공공기관 주변	

	개소	대수	개소	대수	개소	대수	개소	대수	
계	190	5,455	95	3,739	38	939	57	777	2.01
중 구	11	181	3	74	3	55	5	52	1.94
동 구	1	21	-	-	1	21	-	-	0.28
남 구	19	578	11	433	5	117	3	28	1.38
연수구	45	1,364	8	557	17	566	20	221	5.02
남동구	17	500	11	290	-	-	6	210	1.14
부평구	18	1,115	9	982	-	-	9	133	1.94
계양구	44	1,291	44	1,291	-	-	-	-	3.73
서 구	31	338	5	45	12	160	14	133	0.83
강화·옹진군	4	67	4	67	-	-	-	-	0.80

자료 : 인천광역시 내부자료, 2008. 3월 기준

오늘날 전 세계적인 트렌드는 친환경이라 할 수 있다. 사소하게는 친환경 주방세제부터 크게는 친환경 산업까지 사회 곳곳에서 친환경이란 용어를 들을 수 있으며, 교통 분야에서의 친환경이라 함은 단연 친환경 교통수단인 자전거와 이미 선진국에서는 실용화 단계인 하이브리드카를 예로 들 수 있다.