

:: SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시정연구
- 도시정보
- News

[→](#) [지난호 보기](#)

2009년 6월 후

→ 웹진 구독신청하기

컬럼 :

녹색성장과 신교통



인터뷰 :

인천경제청 한세원 교통계획팀장과의 만남



I/D/I/소/식



인천광역시 녹색교통 정
책토론회

우리 연구원(원장 어윤
덕)이 주최하고 인천광
역시와 인천광역시의회
가 후원...

행/사/정/보



다양한 현안과제에 관한
행사정보

◆[행사] '제5차 한반도
비전 전문가' 라운드테이
블 개최(5.25):...

Zoom INcheon



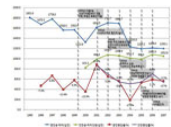
남동구-고품격 명품
도시 지향하는 살기좋은
푸른 도시
남동구는 도시와 자연
이 조화롭게 어우러진
친환경 주거도시이자
행정, 문...

● 도시동향



아랍에미리트연합
두바이 교통대책
두바이 교통혼잡은
144만명이 거주하는
두바이의 가장 큰 근
심거리이다....

IDI연구



인천광역시 도시철도
수요변화요인에 관한
연구
인천시의 도시철도 연
장 및 이용률은 도시
면적이나 인구 등을
감안할 때....

● 인천지표

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000
Export (in \$ bn)	399	474	561	649	733	811	894	979	1066	1156	1249	1344	1441	1540	1641	1744	1848	1954	2062	2172	2284	2398	2514	2632	2752	2874	2998	3124	3252	3382	3514	3648	3784	3922	4062	4204	4348	4494	4642	4792	4944	5098	5254	5412	5572	5734	5898	6064	6232	6402	6574	6748	6924	7102	7282	7464	7648	7834	8022	8212	8404	8598	8794	8992	9192	9394	9598	9804	10012	10222	10434	10648	10864	11082	11302	11524	11748	11974	12202	12432	12664	12898	13134	13372	13612	13854	14098	14344	14592	14842	15094	15348	15604	15862	16122	16384	16648	16914	17182	17452	17724	18000	18278	18558	18840	19124	19410	19698	19988	20280	20574	20870	21168	21468	21770	22074	22380	22688	22998	23310	23624	23940	24258	24578	24890	25204	25520	25838	26158	26480	26804	27130	27458	27788	28120	28454	28790	29128	29468	29810	30154	30500	30848	31198	31550	31904	32260	32618	32978	33340	33704	34070	34438	34808	35180	35554	35930	36308	36688	37070	37454	37840	38228	38618	39010	39404	39800	40198	40598	40990	41384	41780	42178	42578	42980	43384	43790	44198	44608	45020	45434	45850	46268	46688	47100	47514	47930	48348	48768	49190	49614	50040	50468	50898	51330	51764	52200	52638	53078	53520	53964	54410	54858	55308	55760	56214	56670	57128	57588	58050	58514	58980	59448	59918	60390	60864	61340	61818	62298	62780	63264	63750	64238	64728	65220	65714	66210	66708	67208	67710	68214	68720	69228	69738	70250	70764	71280	71798	72318	72840	73364	73890	74418	74948	75480	76014	76550	77088	77628	78170	78714	79260	79808	80358	80910	81464	82020	82578	83138	83700	84264	84830	85398	85968	86540	87114	87690	88268	88848	89430	90014	90600	91188	91778	92370	92964	93560	94158	94758	95360	95964	96570	97178	97788	98390	98994	99600	100208	100818	101430	102044	102660	103278	103898	104520	105144	105770	106398	107028	107660	108294	108930	109568	110208	110850	111494	112140	112788	113438	114090	114744	115400	116058	116718	117380	118044	118710	119378	120048	120720	121394	122070	122748	123428	124110	124794	125480	126168	126858	127550	128244	128940	129638	130338	1310																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														

인천광역시 교통혼잡
지표
2007년 우리나라 도시
의 교통혼잡비용은 16
조 4,885억원으로 전
년...



녹색성장의 개념

녹색성장은 이명박 대통령이 2008년 8.15 경축사에서 새로운 60년의 국가비전으로 제시한 것이다. 녹색성장을 주창한 것이 우리나라가 처음은 아니지만 국가차원의 비전으로 녹색성장을 제시한 것은 세계 최초이다. 대통령의 말씀대로 저탄소녹색성장은 세계적 흐름이며, 시대정신이다.

녹색성장은 '온실가스와 환경오염을 줄이는 지속가능한 성장'으로 녹색기술과 청정에너지로 신성장동력과 일자리를 창출하는 새로운 국가발전 패러다임을 말한다.

언뜻 보기에 녹색이라는 말은 환경보전을 중시하여 성장의 발목을 잡는 것으로 비칠 수 있다. 환경과 경제를 trade-off의 시각에서 보면 그런 측면이 있다. 하지만 국가비전으로 제시된 녹색성장의 녹색은 환경보다 큰 개념이다. 성장과 환경보전은 상호보완적으로 이해해야 하는 개념이며, 성장을 추구하되 그것을 녹색의 방향에서 얻자는 것이라고 할 수 있다. 김귀곤 교수의 표현을 빌자면 경제정책과 환경정책의 통합을 통한 환경과 경제 사이의 win-win 시너지 창출을 의미한다.

한편 세계 여러 나라는 '녹색 레이스'를 펼치고 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 녹색성장을 추진하고 있다. 우리가 이를 부정하면 세계적인 흐름, 즉 시대에서 뒤떨어지게 될 것이다. 선택이 아닌 필수라는 것이다. 이런 흐름 속에서 저탄소 녹색도시정책이 새로운 도시 의제로 등장하고 있으며 교통부문은 그 중요한 일부를 차지하고 있다.

녹색성장의 추진 배경

녹색성장 정책의 추진 배경은 여러 가지를 찾을 수 있겠지만 크게 다음 네 가지 측면으로 정리할 수 있을 것이다.

(1) 환경위기와 자원위기 심화 - 환경위기와 자원위기가 인류의 생존을 어떻게 위협할 수 있는지를 우리는 최근 고유가시대를 통해서 경험한 바 있다. 세계인구의 증가, BRICs 특히 중국의 급성장으로 인한 에너지, 자원의 수요가 급증하면서 위기현상이 가시화되었다. 우리는 지난해 고유가 시대에 내팔 등 일부 국가가 겪는 심각한 사회불안에서 자원위기는 곧 국가의 존립을 위협할 수 있음을 확인하였다. 자원위기는 그에 대한 적절한 대처능력을 갖지 못할 때 언제든지 그 사회를 근저에서부터 뒤흔들 수 있는 가공할 파괴력을 가지고 있는 것이다.

(2) 기후변화로 인한 환경문제와 경제문제 급증 - 토머스 프리드먼의 표현과 같이 우리는 지금 에너지기후시대의 시민이다. 유엔 산하 '기후변화에 관한 정부간 협의체(IPCC)'의 보고서(2008. 4)에 따르면 현재와 같은 화석연료에 의존한 대량소비형 시대가 지속될 경우 2080년의 지구 온도는 3.5도 이상 상승할 것이라는 예상이다. 이 정도면 지구상의 주요 생물 대부분이 멸종할 것이라는 전망도 나오고 있다. 기후변화의 심각성에 대한 인식이 확산되고, 기후변화 대응 능력의 중요성이 강조되면서 이 문제로부터 자유로운 개인이나 국가는 존재하지 않게 됐다. 하지만 우리나라는 기후변화에 대한 대응능력이 매우 취약한 것으로 나타나고 있으며, 세계 최고 수준의 온실가스 배출량 증가율을 기록하여 대응 능력을 적극적으로 확보해야 하는 상황이다. 특히 에너지 소비문제는 오랫동안 지적돼 온 것처럼 심각하다. 우리는 영국 등 산유국보다 더 많은 오일을 소비하고 있으며, 1인당 석유 사용량을 기준으로 영국은 한국의 60% 수준이라는 통계, 또한 우리나라가 세계 4위 석유 수입국으로 55조원을 오일 수입으로 소비하고 있는 상황은 에너지 자원의 확보나 '녹색기술'을 국가 경쟁력의 핵심으로 키워야 함을 웅변하고 있다.

(3)Green의 관점에서 더딘 정책, 낮은 인식, 짧은 역사 - 우리나라는 에너지 소비량, 에너지의 구성비, 녹색정책의 시행 등 여러 측면에서 그 역사가 짧고 인식수준이 낮은 데 머물러 있다. 교통부문의 예를 들면 도시의 저에너지교통전략의 기본이라고 할 수 있는 보행자전용공간화, 보행자를 우대하는 법 제도 정비, 대중교통 우대정책(대중교통 전용 교통체계, 대중교통 물) 등의 여러 측면에서 추진은 더디고, 역사는 짧다. 당연한 귀결로 그 인식 또한 낮은 수준에 머물러 있다. 유럽의 도시들은 자치하고라도 브라질库里티바시가 10여년전부터 꾸준한 찬사를 받아왔음에도 불구하고, 서울의 버스중앙차로를 제외하고는 그 모방의 시도조차 이루어지지 않고 있다. 이런 상황이 높은 에너지 소비로 귀결되는 것이다. 근본적인 패러다임의 전환이 필요하다는 것을 확인하게 된다.

(4)새로운 가능성을 연 서울버스개혁과 청계천 복원 - 그럼에도 불구하고 우리나라는 서울교통개혁과 청계천 복원이라는 녹색도시혁명으로 세계의 주목을 받았으며, 녹색실험의 성공 가능성을 확인하였다. 교통개혁과 청계천 복원의 성공이 없었다면 이명박 대통령의 녹색성장에 대한 확신이 없었을 것이고, 국가비전으로 녹색성장을 주창하는 것도 어려웠으리라고 본다. 서울에서 달성한 녹색도시혁명의 성공은 녹색성장의 성공 가능성에 대한 확신과 추진력의 배경이 되고 있다는 것이다. 또한 IT기술 수준의 세계적 우위 확보는 새로운 기술융합을 통한 녹색기술의 성공기반으로 될 수 있다는 점에서 또하나의 중요한 동력이라 할 것이다.

녹색성장의 기본배경과 교통부문의 녹색성장 전략

아직 명확하게 정리되지 않았지만 지금까지 이루어진 녹색성장과 관련된 여러 논의에서 녹색성장의 기본방향을 도출하면 'ESCAPE' for the future라고 정리할 수 있을 것이다.

- o Energy Shift-에너지 전환과 절약, 저에너지 전략의 추구
 - o Sustainability-지속가능성, 친환경성
 - o Consumption Change-녹색 소비의 활성화, 기존 구매 시스템의 변화
 - o Advanced Technology-통합 및 융합적 기술을 지향, 녹색기술의 촉진, IT 기술의 발전을 적용한 새로운 정책 도입
 - o Paradigm Shift-코드 Red에서 코드 Green으로 전환, 적극적인 실천과 창의성, 고정관념의 극복
 - o Economic Growth-새로운 방식의 경제성장 추구
- 이같은 녹색성장의 기본방향을 교통부문에 적용하면 다음과 같은 녹색성장 전략을 도출할 수 있을 것이다.

기본방향	교통부문의 녹색성장 전략
Energy Shift	- 저에너지 교통전략, 도시전략의 추진 - 신교통시스템을 활용한 대중교통전용지구 확충 - 보행자전용공간화의 추진을 통한 보행자 중심의 시가지 구축 - 대중교통전용물 확충, 대중교통 취약지구 개선 등 대중교통 우대
Sustainability	- 혼잡통행료의 확대 시행 - Park & Ride를 활용한 도심과 교외 통합 도시계획 도입
Consumption Change	- 전기자동차 운행을 위한 제도 정비 - 저탄소 차량에 대한 보조금 지원 - 교통혼잡 감소를 위한 지방도시 프로그램 지원 체계 구축
Advanced Technology	- 국민전자사서함, 전자어음제도 시행을 통한 Paperless Biz 확대 - 전기자동차 등 국제경쟁력이 있는 상품에 대한 집중지원
Paradigm Shift	- 도로 중심의 사회자본 투자를 철도 부자로 전환 - 보행자와 자전거 이용자의 매력 증진 - 에메니티 중시, 우수 디자인을 추구하는 도로환경 조성
Economic Growth	- 교통전략과 경제활성화의 전략적 결합 - 보행자전용물 확충을 통한 구도심 활성화 - 저탄소녹색교통시범도시 프로그램 시행

녹색성장과 신교통

신교통에 있어서 녹색성장은 놓칠 수 없는 중요한 기회이다. 기회를 살리기 위해서는 적절한 판단력과 정확한 방향성을 설정해야 한다. 신교통 관련 전문가와 기업들은 신교통이 가진 친환경성과 미래지향성을 살리고 녹색성장 전략에 부응하는 신교통시스템의 정착을 위해 다음과 같은 노력을 기울여야 할 것이다.

첫째, 토목 위주, 거대 구조물 위주의 신교통은 녹색성장의 기본취지와 부합하지 않을 수 있음을 고려하여 보다 적극적으로 에메니티와 경관을 고려하고, 과대설계 배제를 위한 노력을 기울여야 한다. 용인경전철에서 우리가 목도하는 거대 구조물과 유럽의 도시들에서 흔히 볼 수 있는 신교통 트램 사이에는 엄청난 격차가 존재한다. 일부 도시에서 공사 규모의 확대로 인한 실익이 있을지 모르지만 소탐대실의 우를 범하는 일이 될 수 있음에 유념할 일이다.

둘째, 신교통수단이 저비용으로 경쟁력 있고, 주민의 사랑 받는 대안교통 시스템으로 정착될 수 있도록 해야 할 것이다. 돈이 많이 드는 도시계획은 결코 좋은 도시계획이 아니다. 고비용의 지하철 등을 당연히 하는 풍토 적정한가에 대한 진지한 성찰이 필요하며, 유럽의 Tram이나 LRT 시스템의 강점(특히 가선 없는 노면경전철)을 살려 비용절약을 적극 모색할 필요가 있다. 미래가 있는 대안은 시민들의 만족은

국내외시기변식도 미충은 최소와일 수 있는 것이어야 한다. 또한 신교통수단은 고미중의 시야월파의 경쟁력만을 고려할 것이 아니라 BRT와도 경쟁할 수 있어야 한다는 것을 고려해야 한다.

셋째, 신교통시대의 도래에 맞는 제도개선에 신교통계가 앞장서야 한다. 신교통시대는 곧 Tram, 버스, 자전거, 승용차, 보행자 등 도로를 이용하는 다양한 교통수단의 혼재를 의미한다. 이에 따른 상충 최소화 방안, 통행우선권 등과 관련된 제도적인 보안을 위한 신교통업계 차원의 노력을 강화할 필요가 있다. 신교통이 교통부문 내에서 신성장동력으로 자리잡기 위해서는 신교통 시스템의 위상 정립을 위한 제도개선방안을 적극적으로 찾아내고 이를 정책화해 나가야 한다는 것이다. 정부당국이 알아서 해주기만을 기다리는 안이함은 지혜롭지 않을뿐더러 신교통의 '새로움'과 어울리지 않는다.

넷째, 국내 기술수준이 정립되지 않은 상황에서 각개약진 방식으로 여러 도시에서 다양한 방식의 경전철 시스템 도입에 따른 문제점을 최소화하기 위한 표준화 노력이 보다 적극적으로 이루어져야 한다. 신교통계는 표준화의 지체로 인한 낭비와 비효율이 결국 누구의 몫이 될 것인가를 진지하게 고민해야 한다. 타산업의 사례에서 볼 수 있듯이 그것은 고스란히 국민들 몫으로 전가될 것이다. 신교통산업은 새로운 산업이다. 국민들의 삶 속에 뿌리를 내려야 성장, 발전할 수 있는 산업이라는 뜻이다. 국민들의 생활에 뿌리를 내리는 일은 국민의 마음을 얻는 데서부터 시작해야 함을 명심해야 할 것이다.

신교통에 있어서 녹색성장은 놓칠 수 없는 중요한 기회이다. 기회를 살리기 위해서는 적절한 판단력과 정확한 방향성을 설정해야 한다. 신교통 관련 전문가와 기업들은 신교통이 가진 친환경성과 미래지향성을 살리고 녹색성장 전략에 부응하는 신교통시스템의 정착을 위해 다음과 같은 노력을 기울여야 할 것이다.

인천경제자유구역의 차별화된 교통 환경, 저탄소 녹색성장 중심의 친환경적 신교통수단

인천경제자유구역의 차별화된 교통 환경, 저탄소 녹색성장 중심의 친환경적 신교통수단

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 35호에서는 인천경제자유구역의 친환경 신교통수단 도입 기본계획수립을 담당하고 있는 한세원 교통계획팀장을 만나 경제자유구역 신교통수단 도입현황과 문제점을 들어보고, 향후 추진계획에 대해서 의견을 나눠보았다.

Q 먼저 인천경제자유구역청 교통분야 중에서 올해 주요 추진 사업에 대한 간단한 소개를 부탁드립니다.



인천경제자유구역청
한 세 원 교통계획팀장

올해 인천경제자유구역청 교통분야의 올해 역점 사업이라 한다면, 송도국제도시, 영종지구, 청라지구를 포함한 인천 경제자유구역의 외국인 투자를 촉진하고, 나아가 21세기의 국가 경제 선도 및 지역간의 균형발전을 도모할 수 있도록, 저탄소 녹색성장 중심의 친환경적 대중교통체계 구축을 통한 첨단도시를 구현하고자 합니다.

이를 위해서, 투자유치 및 개발단계부터 교통계획의 연계추진을 통한 지구별 특색있는 교통종합계획을 수립하고자 합니다. 또한 광역·간선·지선 교통망간 환승체계 구축과 버스노선을 확충을 하여 지구별 타 도시와의 접근 및 지구내 교통이용을 편리한 환경을 만들고자 합니다.

아울러, 친환경 교통수단을 우선적으로 도입(신교통시스템 등) 추진 및 최첨단 IT 기술과 접목되는 첨단 지능형 교통시스템 구축을 통한 인천경제자유구역의 차별화된 교통 환경을 구현하고자 합니다.

Q 인천경제자유구역에 신교통수단 도입을 위해서 국내외 다양한 시스템에 대해 검토하는 것으로 알고 있습니다. 신교통수단의 의미와 국내외 추진현황에 대하여 간략한 소개 부탁드립니다.

대중교통에서 지하철과는 달리 신교통시스템은 우리에게 조금은 낯설게 느껴질 것입니다. 신교통시스템은 시간당 5천~3만 명 규모의 수송능력을 갖는 기존버스와 철도사이의 교통수단으로 정의되어지며, 신교통시스템은 쾌적하고 수려한 외적미관으로 구조물의 고가화가 용이하여 건설비가 적게 소요되며 (경전철 300~500억원/km, 지하철 600 ~1천억 원/km) 자동운전으로 운영비를 절감할 수 있는 장점을 갖고 있습니다. 또한 정시성, 신속성, 안전성과 저공해성의 특징을 지니고 있으며 가·감속 능력이 뛰어나 정거장 간격을 축소할 수 있으며, 탄력적인 운용과 짧은 운전시각으로 승객의 편의성을 제공하는 21세기 신개념의 최첨단 대중교통시스템으로 고가구조물 또는 지하에 독립된 전용주행로를 설치하여, 일정 노선을 따라 주행가능한 시스템으로 고무차륜 AGT, 철제차륜AGT, 모노레일, 신노면전차, BRT 등 도시교통시스템을 말합니다. 신교통시스템이 단순히 지하철의 대체 교통수단이 아닌 경제성 면에서도 뛰어나고, 지하철에 비해 수송력도 크게 뒤지지 않으며, 세계의 여러 시·환경단체에서도 강력히 지지하고 있는 에너지 절감이 가능한 환경친화적인 교통수단이라 할 수 있습니다.

최근 도시교통의 혼잡과 환경오염으로 인한 저탄소 녹색정책 하에 철도교통수단의 중요성이 증대되는 가운데 기존의 지하철의 과중한 건설비 부담 문제의 해결대안으로 신교통시스템 도입이 제기되면서, 이미 주요 선진국 미국, 유럽, 일본은 20~30년 전부터 활발하게 도입 운영하고 있으며,

최근 한국과 같은 경제성장이 비슷한 대만, 태국 등 동남아에서도 활발히 구축에 있으며, 우리나라의 경우 1990년대 초부터 신교통시스템 도입의 논의가 되어 용인, 김해뿐만 아니라 의정부, 광명, 그리고 서울시 각 구 지방자치단체들이 앞다투어 경전철 건설 사업을 추진하거나 도입을 계획하고 있습니다.

Q 앞서 국내 신교통수단 도입현황에 대해서 말씀해 주셨는데요. 우리 경제자유구역에서 신교통수단을 도입시 국내 여객에서 추진되고 있는 시스템과 차별성은 무엇이며, 각 지구별 도입시스템의 선정기준으로 가장 중요하게 고려하는 것은 무엇입니까?

인천경제자유구역 동북아 중심의 국제교류도시를 목표로 2020년까지 단계별로 진행하며, 외국인 투자 기업의 경영환경과 외국인의 생활 여건을 개선하여 외국인 투자를 촉진하고, 나아가 국가경쟁력을 강화하여 국가균형발전을 꾀한다는 기본 목표를 갖고 있습니다. 국제 업무·전사교류 등 국제적인 기능과 중심상업 첨단 정보·지식산업 공공행정 문화레저 및 주상복합기능 등이 상호 유기적인 관계를 유지할 수 있도록 교통동선계획과 오픈스페이스 배치계획을 감안하여 연계 배치를 도모하고자 합니다. 인천경제자유구역은 국제도시로 건설되고 있으며 신교통시스템은 대규모 수요유발을 개인교통수단에서 대중교통으로 전환을 유도하여 편안하고 정사상이 높은 친환경적 고급 대중교통수단을 제공하고자 합니다.

기존 대중교통체계와 연계한 효율적 교통체계 구축을 위한 다각적 측면 이용자측면 공공적 측면 운영적 측면을 고려한 미래지향적이고 친환경적 신교통시스템 도입을 구축함으로 인천경제자유구역 도시위상확립 및 지구별 개발에 사너지역할을 함으로 도시활성화와 이용의 편의제공이 가능한 신교통시스템 도입을 계획하고 있습니다. 시스템 선정시 가장 중요한 고려사항은 수송용량(시간, 방향당 최대 수송능력)으로 장래 이용승객의 예측과 함께 그 수요를 무리없이 처리할 수 있는 수송용량을 가지는 시스템 선정과 함께 도시환경적 요인을 고려하여 시스템 설치 구조물 하용공간, 소음진동, 기후 등을 면밀히 검토하여 가장 적합한 시스템을 선정 도입할 계획입니다.

Q 도입시스템 선정기준과 함께 중요한 것은 경유노선이라고 생각하는데, 각 지구별로 교통수단의 운행노선은 어떤 기준을 고려하고 있습니까?

인천경제자유구역의 지구별로 개발단계별 계획 및 토지이용계획을 고려하여, 주요 교통유발시설(영커시설)의 대중교통 접근성을 높일 수 있도록, 도시공간구조 측면을 고려하고 있습니다. 또한, 교통시설의 효율성을 도모할 수 있도록 인천광역시 도시철도망계획 및 주변 연계 교통망과 환승연계를 통한 타 교통수단과의 연계 및 접근성 용이할 수 있도록 운행노선을 작성 시 반영하여 검토하고 있습니다. 인천경제자유구역의 도시개발방향과 부합할 수 있도록 교통체계, 이용자, 운영자, 기술적 측면 등을 종합적으로 고려하여 계획을 검토하고 있습니다.

Q 끝으로, 신교통수단을 도입함에 있어 사업추진과정에 문제점은 무엇이며 개선할 사항은 무엇입니까?

각 지방자치단체들이 10년 전부터 앞 다투어 신교통사업을 추진되어 왔으나, 수송수요 예측, 사업의 경제성 검토, 재원조달 방안 검토 등을 면밀히 하지 않고 선거 공약 등으로 추진되어 왔습니다. 그러다 충분한 재원조달이 이루어지지 않는다거나 사업성 검토가 부족하고 지방자치단체와 중앙정부간의 협의 미흡 등으로 사업이 추진되지 않는 경우가 있습니다.

재원조달의 측면에서 신교통시스템은 사회기반시설로서 정부의 재정지원이 뒷받침되어야 하는데, 정부의 재정사정이 넉넉지 못하다 보니까 대부분의 경전철 건설사업이 민자사업으로 추진되고 민간투자자는 사업의 수익성이 보장되지 않으면 선불리 사업추진에 나서지 않는 경향이 있어 사업시행이 어려워지는 경우가 있습니다.

신교통시스템 건설 및 운행기준의 표준화가 미흡하다는 점이 있습니다. 통일된 기준 없이 상이한 시스템을 채택, 사업을 추진함에 따라 비용낭비 및 호환성, 건설 기준표준화 미흡 등의 문제가 제기 되고 있는 실정이며, 이에 따른 정부의 주무 부처인 국토해양부에서 관련 연구기관 등과 함께 신교통시설의 건설규칙, 시스템 표준사양, 성능시험 기준, 안전기준, 품질인증기준 등을 마련 중에 있는 것으로 알고 있습니다.

■ 대담 : 한중학(도시교통연구실 연구위원)

■ 기록 : 장순지(시정연구협력센터)

인천발전연구원 웹진 '아프리에' 35호에서는 인천경제자유구역의 친환경 신교통수단 도입 기본계획수립을 담당하고 있는 한세원 교통계획팀장을 만나 경제자유구역 신교통수단 도입현황과 문제점을 들어보고, 향후 추진계획에 대해서 의견을 나눠보았다.

인천광역시 녹색교통 정책토론회

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 6월호

웹진 구독신청하기



인천광역시 보행자와 대중교통 중심의 '녹색교통' 정책 전환 방안
인천광역시 녹색교통 정책토론회

우리 연구원원장 어윤덕이 주최하고 인천광역시와 인천광역시의회가 후원하는 '인천광역시 녹색교통 정책토론회'가 지난 6월 18일 오후 2시 파라다이스호텔인천 에메랄드홀에서 개최됐다. 이번 토론회는 녹색교통에 대한 국내외 선진사례와 정책동향을 소개하고 이를 통해 인천이 세계일류 명품도시를 조성하는데 필요한 미래지향적 녹색교통 도입방안 및 정책방향을 제시하고자 마련되었다. '명품도시 인천의 녹색교통'을 주제로 열린 이번 행사는 자전거와 대중교통이용 활성화, 보행자 중심의 도로교통체계와 정주여건까지 고려한 도시계획 등 인천의 다양한 시책이 소개되었다. 또한 연구기관과 대학의 관련 전문가들이 열린 토론회를 통해 효과적인 시책추진을 위한 점검사항과 다양한 정책방안을 도출하는 계기가 되었다.

■기초자치단체장에게 듣는다-윤태진 남동구청장 초청 연찬회

우리 연구원은 지난 17일 오전 11시, 대강당에서 제5회 '기초자치단체장에게 듣는다'를 주제로 윤태진 남동구청장을 초청해 강연 및 연찬회를 가졌다. 윤태진 남동구청장은 강연에 앞서 남동구의 지역특성과 재정규모 등 구정 현황과 구정 성과 및 현안사항을 한눈에 볼 수 있는 영상물을 제시했다. 윤 구청장은 고품격 명품도시를 지향하는 인천의 중추적 도시로 자리매김하기 위해 장기적인 안목과 전략적 사고로 주요 사업과 시책을 성실히 수행하고 있다고 밝히면서 '푸르고 살기 좋은 남동구'건설을 앞당기겠다고 말했다. 또한 올해 주요 업무계획으로 구민만족의 고품질 행정서비스 실현과 지역경제 회복, 생산적 복지공동체 구현, 친환경 청정도시 구현, 문화체육 활성화, 평생학습 기반조성, 지역균형개발을 통한 품격도시 구축의 7가지 사업을 내놓고 구민이 원하는 남동구 건설에 주력하고 있다고 역설했다.



■2009 여성에게 토론회- "여성, 도시를 말하다"

인천광역시와 우리연구원이 주관하는 '2009 여성에게 토론회'가 지난 25일 오후 3시 파라다이스호텔인천 에메랄드홀에서 개최됐다. '여성, 도시를 말하다'를 주제로 열린 이번 행사에서 '도시계획과 젠더', '여성친화도시 조성에 있어서 여성의 역할'의 주제발표가 이루어졌으며 관련 관계자들의 토론 및 질의응답으로 이어졌다. 이번 토론회를 통해 서울과 지역에서 활발하게 전개되고 있는 여성친화도시의 의미, 도시계획에서의 여성의 역할 등에 대해 논의하는 계기가 마련되었다.



우리 연구원(원장 어윤덕)이 주최하고 인천광역시와 인천광역시의회가 후원하는 '인천광역시 녹색교통 정책토론회'가 지난 6월 18일 오후 2시 파라다이스호텔인천 에메랄드홀에서 개최됐다. 이번 토론회는 녹색교통에 대한 국내외 선진사례와 정책동향을 소개

하고 이를 통해 인천이 세계일류 명품도시를 조성하는데 필요한 미래지향적 녹색교통 도입방안 및 정책방향을 제시하고자 마련되었다.

다양한 현안과제에 관한 행사정보



◆[포럼] '서해 유류유출사고 환경대책' 제11차 포럼 개최(5.25):한국환경정책평가연구원 02-380-7777

◆[행사] '제5차 한반도 비전 전문가' 라운드테이블 개최(5.25):국토연구원 031-380-0114

◆[행사] 세계평화의 종공원 준공 기념 통일정책연구협의회·화천군·강원일보 공동학술회의 개최(5.26): 통일연구원 02-900-4300

◆[심포지움] 제3차 한·중 국제교통심포지움 개최(5.26):한국교통연구원 031-910-3114

◆[심포지움] '경제위기 이후 사회통합과 공동번영'을 위한 국제심포지움 개최(5.27-28):한국보건사회연구원 02-380-8104

◆[행사] '위험화물 국제운송 안전정책 세미나'개최(5.28):한국교통연구원 031-910

◆[포럼] 한-아세안 특별정상회의 기념 '여성과 발전' 포럼 개최(5.28):한국여성정책연구원 02-3156-7000

◆[행사] '제5차 한반도 비전 전문가' 라운드테이블 개최(5.25):국토연구원 031-380-0114◆[행사] 세계평화의 종공원 준공 기념 통일정책연구협의회·화천군·강원일보 공동학술회의 개최(5.26):통일연구원 02-900-4300◆[심포지움] 제3차 한·중 국제교통심포지움 개최(5.26):한국교통연구원 031-910-3114◆[행사] '위험화물 국제운송 안전정책 세미나'개최(5.28):한국교통연구원 031-910◆[심포지움] '경제위기 이후 사회통합과 공동번영'을 위한 국제심포지움 개최(5.27-28):한국보건사회연구원 02-380-8104◆[포럼] 한-아세안 특별정상회의 기념 '여성과 발전' 포럼 개최(5.28):한국여성정책연구원 02-3156-7000◆[포럼] '서해 유류유출사고 환경대책' 제11차 포럼 개최(5.25):한국환경정책평가연구원 02-380-7777

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

■ 지난호 보기

2009년 6월호

■ 웹진 구독신청하기



Zoom Incheon

HOME | CONTACT US | WWW.IDIARE.KR

Webzine Vol.

35

연수구-전통과 미래가 공존하는 교육, 문화, 예술 중심도시

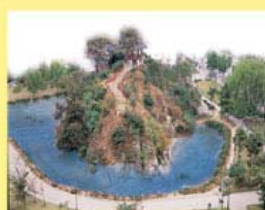
연수구



전통과 미래가 공존하는 교육, 문화, 예술 중심도시

연수구는 대한민국의 수도 서울에서 서쪽으로 32km 떨어진 해안에 위치하여 33.76km²의 넓이에 27만명의 인구(95,204세대)가 모여 사는 역동적인 도시로 중국진출이 활발했던 백제 초기 중국 사신들이 머물던 고유한 역사적 전통이 살아 숨쉬는 “능허대”를 감싸 안고 조성되었으며 낙조의 맛을 한껏 자랑하는 해안선과 인천의 명산인 청량산, 문학산을 경계로 현대적 도시계획에 의하여 조성된 전형적인 주거도시 지역으로 자연산림·녹지공간·내단위 아파트가 조화된 전원도시다.

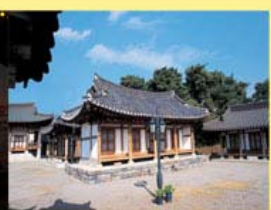
역사의 향기 가득한 하루나들이 코스



능허대



능허대 축제



원인재

능허대

어원은 “건널 능(凌)자에 허(虛)자로 하늘을 가르고 날아 간다”는 뜻의 복을 비는 뜻이다. 백제의 근초고왕때부터 100여년간 사신들이 중국을 왕래할 때 출발했던 나룻터가 있던 곳. 1990년 인천시 지정기념물 제8호로 지정돼 백제시대 전승유적으로 보존되고 있다. 정자 바로 아래 높이 7.5m 규모의 계단식 인공폭포를 설치, 해송과 진달래, 개나리 등 5천여 그루의 나무와 꽃을 심어 시민들의 쉼터로 이용되고 있다.

능허대 축제

능허대축제는 매년 10월 능허대공원과 옥련동 일대에서 펼쳐진다. 개막을 알리는 웅장한 사신 행렬과 사신 맞이 퍼포먼스는 역사체험을 할 수 있는 좋은 기회이며, 이틀에 걸쳐 평생학습과 주민자치센터 체험관을 운영하고 널뛰기, 떡매치기, 제기차기 등 민속놀이와 우리고유의 운동이 씨름대회 등을 개최하여 인천의 대표축제로 주민들의 많은 호응을 얻고 있다.

원인재

단아하고 소박한 한옥의 체취가 그대로 살아 있는 곳 인천시 문화재 자료 제5호인 원인재는 인천이씨의 시조인 이허겸의 제실로 조상의 음덕을 기리고 후손들의 뿌리 교육을 위해 만든 공간이다. 이곳은 옛 정취가 그윽히 배어나는 곳으로 원인재 외에도 돈인재, 승휴당, 율수실, 명인사, 이인로 문학비 등이 있어 휴식이기보다 휴교로 활용 가능하다.



송도유원지

인천사람이라면 누구나 이곳에 대한 추억을 갖고 있다. 봄 소풍때 친구들과 함께 즐겼던 대관람차나 회전목마, 연인들의 데이트 코스인 오리배 만으로도 행복했던 시절이 있었기 때문이다. 지금은 인공해수욕장에 온 가족이 즐길 수 있는 사계절 썰매장, 래프팅장, 보트장, 족구장과 축구장을 갖췄다. 여름에는 송도워터파크에서 스릴 넘치는 슬라이드를 즐길 수 있고 주말에는 한지만들기, 천연비누만들기, 북아트만들기 등 학습프로그램도 운영된다.

인천상륙작전기념관

한국전쟁 당시 북한의 기습 남침으로 낙동강 전선까지 후퇴할 수 밖에 없는 위기에서 전세를 역전시킨 맥아더장군의 군사작전을 기념하기 위해 세워졌다. 청량산 자락에 위치, 인천 앞바다가 한눈에 들어오고 인천대교도 볼 수 있어 최고의 전망을 자랑한다. 야외공연장과 전망대 등은 물론 남북한 군사장비와 생활모습, 당시 유물과 기록 등도 볼 수 있다.

인천시립박물관

국내최초의 공립박물관. 1946년 자유공원 기슭에 문을 열었으나 1990년 현재 위치로 위치를 옮기면서 현대식으로 단장했다. 200여석의 대강당과 기획전시실, 도서관 등으로 갖춰졌다. 특히 고미술품 4천300여점을 소장하고 있다. 역사실에는 선사시대부터 광복이전까지 주요 유적과 유물들이 전시되고 있다. 박물관으로 떠나는 음악여행을 테마로 클래식, 전통국악, 퓨전국악, 등 다양한 공연들이 무료로 선보이고 있다.

송도의 특색(꽃게) 음식거리



송도 꽃게거리

송도를 들어서면 꽃게를 주 메뉴로 하는 음식점 20여 곳이 모여 있는 거리가 눈에 띈다. 20여년전부터 송도 앞바다에서 잡히는 꽃게로 요리하는 집들이 모여 형성된 특색거리로, 제철인 4월부터 6월까지 송도유원지 앞에서 인천상륙작전기념관 이르는 길 까지 최고의 맛을 자랑하는 꽃게 요리를 맛보려는 사람들로 북적인다.

주제가 있는 도심속의 자연공원



- ① 용담공원 분수 ② 아암도 해안공원 ③ 선학어린이공원
- ④ 배수자공원 벚꽃 ⑤ 문화공원 전경

연수구는 공원과 녹지가 전체면적의 40%로 구성되어 있는 친환경 도시로서 근린공원 10개소, 어린이공원 37개소, 체육공원, 자연공원, 아암도 해안공원 등 아름답고 쾌적한 공원을 갖고 있으며, 이러한 공원들이야말로 연수구의 빼놓을 수 없는 귀중한 자원중의 하나이다.

따라서, 연수구에서는 풍요롭고 정감이 넘치는 도시환경을 조성하고 주민들이 어느 곳에서나 자연을 직접 느끼고 접할 수 있는 쉼터를 제공하고자, 관내 모든 공원마다 주제를 가진 공원으로 재정비하여, 자연과 현대의 맛이 조화를 이뤄 공존하는 도심속의 자연공원으로 조성해 나가고 있다.

연수구는 대한민국의 수도 서울에서 서쪽으로 32km떨어진 해안에 위치하여 33.76km²의 넓이에 27만명의 인구(95,204세대)가 모여 사는 역동적인 도시로 중국진출이 활발

했던 백제 초기 중국 사신들이 머물던 고유한 역사적 전통이 살아 숨쉬는 “능허대”를 감싸 안고 조성되었으며 낙조의 멋을 한껏 자랑하는 해안선과 인천의 명산인 청량산, 문학산을 경계로 현대적 도시계획에 의하여 조성된 전형적인 주거도시 지역으로 자연산림, 녹지공간, 대단위 아파트가 조화된 전원도시다.



아동이 빈곤하다는 것은 아동의 신체와 정신의 건강한 성장에 필요한 자원이 결핍되거나 기회로부터 배제됨을 의미한다. 특히 아동빈곤을 경감하기 위해서는 가정의 소득을 지원하는 것뿐 아니라 급식, 의료, 주거, 교육영역에 이르는 포괄적인 지원이 있어야 한다. Start는 빈곤아동을 지원하는 각 국가별 지원사업의 일반적인 명칭이다. 미국은 Head Start, 영국은 Sure Start, 캐나다 Fair Start이며 우리나라는 We Start, 희망스타트 사업이 대표적이다. 이중에서도 가장 역사가 오래된 미국의 Head Start와 적극적인 지방정부의 역할이 강조되고 있는 영국의 Sure Start를 살펴보겠다.

■ 미국의 Head Start

Head Start는 아동빈곤의 근본적인 원인을 교육의 결핍에서 찾고 빈곤아동의 학습능력을 증진시키기 위하여 조기교육 내실화를 목적으로 하는 아동중심 지원사업이다.

1964년에 제정된 경제기회법(Economy Opportunity)이 사업시행을 위한 최초의 법적근거가 되었고 이를 기반으로 저소득 가족의 영유아에게 포괄적 의미의 교육지원 프로그램을 제공하게 되었다. 주요사업내용은 1) 장애 : 장애아동을 반드시 포함해야 하며, 장애특성에 따라 교육과 건강·의료재활 서비스를 제공, 2) 교육 : 학교수업을 따라갈 수 있도록 취학준비를 지원, 3) 건강 : 아동의 전반적인 건강상태 평가와 건강검진 실시, 구강·위생·영양의 생활습관을 지도, 안전교육 실시의 세 분야로 요약할 수 있다. 최근에는 아동의 발달에 필요한 보건·복지·교육을 연계한 통합적 서비스를 제공하는 것으로 발전하였으며 특히, 아동 뿐 아니라 부모역할 지원과 재교육 및 직업훈련을 포함한 2세대 사업으로 나아가고 있다. Head Start의 대상은 저소득 가정의 3-4세 아동들에서 최근 0-5세로 확대되었으며, 최초시행된 1965년이래 40년이 지난 현재까지 약2,300만 아동이 혜택을 받은 것으로 집계되고 있다. 1965년 56만1천명의 아동들이 수혜를 받기시작하여 2006년에는 90만9천명의 아동에게 혜택이 주어졌다. 특히 2001년을 기준으로 볼 때 미국의 전체 빈곤아동 136만명 가운데 80만명 이상이 Head Start에 참여하여 참여율이 빈곤아동의 60%에 이른다. 빈곤이 아동에게 미치는 부정적인 영향을 완화하고자 하는 Head Start의 실행노력은 사업의 효과성을 증명하는 여러 연구들에 의하여 입증되고 있다. 아동의 교육적 측면과 성장발달적 측면의 성과뿐 아니라 부모들에게도 아동양육기술의 향상과 같은 다양한 지원이 주어진다. 특히 부모들의 일부는 Head Start 직원으로 고용되어(1992년 기준으로 전체직원의 35%가 참여아동의 부모였음) 고용창출 효과를 가져오기도 한다. 이밖에도 Head Start가 가정, 학교, 도서관, 지역센터 등 지역사회 네트워크에 기반하는 것, 통합된 전달체계를 가지고 있는 것이 활발한 실행의 주요 요인으로 파악되고 있다.



■ 영국의 Sure Start

Sure Start는 열악한 환경에서 자라는 빈곤층 아동이 인생을 어려서부터 확실하게(Sure) 출발하도록(Start) 돕는다는 의미의 정부주도 정책으로 1998년부터 시작되었다. 빈곤지역의 아동들이 불평등한 출발을 하지 않도록 일반아동과 같은 수준의 보육·보건·교육서비스를 제공하는 것으로 2020년까지 빈곤아동 수를 0명으로 만든다는 목표를 설정하고 있다. 영국정부의 11개 관련부처들이 합동으로 운영위원회를 구성하여 가장 취약한 지역에서 사업을 수행하도록 계획되었다. '모든 아동에게는 공정한 출발을, 부모에게는 일할 수 있는 의지를, 지역공동체에게는 안정을'이라는 구호 하에 하위 20% 이하의

세금이 거주하고 있는 지역의 0~4세의 아동과 부모를 대상으로 한다. 빈곤 아동을 그대로 영시할 경우 이들이 성인이 되었을 때 지출해야 할 사회적 비용이 막대하므로, 이를 미리 투입한다는 논리적 근거하에 대규모 재원을 투입하고 있다. 1998년 -2003년간 약 19억 파운드(약 3조8천억원)의 정부예산을 투입하였다. 2004년 현재 Sure Start는 524개 지역에서 프로그램을 실시하고 있으며 수행기관은 지방자치단체와 자원조직이다. 또한 지역의 Sure Start센터는 보육시설, 영재센터, 학교, 보건소 등의 기존의 지역사회시설을 변경한 경우가 많다. 특히 Sure Start는 지방정부가 중심이 되어 저소득 지역 아동의 교육뿐 아니라, 부모의 취업활동에도 서비스를 제공하고 있어 근본적인 해결을 위한 노력을 병행하고 있다. 위의 Head Start에서도 나타나듯이 Sure Start에서도 부모에 대한 서비스를 제공하고 있으며 궁극적 해결인 빈곤 탈출을 위하여 부모에 대한 근로연계가 주요한 지원분야로 부각되고 있다.

자료 김미숙 외 5인(2007), 한국의 아동빈곤실태와 빈곤아동지원방안, 한국보건사회연구원.

한승준(2003), "교육복지투자우선지구 선정에 관한 연구", 『하계학술대회21C 거버넌스시대의 한국행정학과 정책학』, 한국행정학회.



아동이 빈곤하다는 것은 아동의 신체와 정신의 건강한 성장에 필요한 자원이 결핍되거나 기회로부터 배제됨을 의미한다. 특히 아동빈곤을 경감하기 위해서는 가정의 소득을 지원하는 것뿐 아니라 급식, 의료, 주거, 교육영역에 이르는 포괄적인 지원이 있어야 한다. Start는 빈곤아동을 지원하는 각 국가별 지원사업의 일반적인 명칭이다. 미국은 Head Start, 영국은 Sure Start, 캐나다는 Fair Start이며 우리나라는 We Start, 희망스타트 사업이 대표적이다. 이중에서도 가장 역사가 오래된 미국의 Head Start와 적극적인 지방정부의 역할이 강조되고 있는 영국의 Sure Start를 살펴보겠다.

인천광역시 어린이보호구역 실태 및 개선방안 연구

■ 연구의 목적 및 범위

○인천광역시 어린이보호구역의 문제점을 진단하고, 어린이 교통사고 예방에 실질적으로 도움을 줄 수 있는 개선 방안을 제시하는 것이 연구의 목적이다.

○이 연구에서는 우리나라의 「어린이보호구역 지정 및 관리에 관한 규칙」을 근거로 어린이보호구역 제도의 문제점과 인천광역시 소재 초등학교들의 어린이보호구역 실태, 어린이 통학로의 시설물 현황 조사 분석, 선진 외국의 어린이보호구역 또는 이와 유사한 제도의 검토, 어린이 교통사고 예방을 위한 어린이보호구역 개선 방안 등을 연구 범위로 하였다.

■ 인천광역시 어린이보호구역 운영 실태

○운전자의 77.7%가 어린이보호구역에 대해서 어느 정도 알고 있다고 응답하였지만, 실제 어린이보호구역 내에서 차량의 통행 제한속도에 대해서 알고 있는 운전자는 20%에도 미치지 않았다.

○조사에 응한 120개 학교 중 전체의 50.0%인 60개교만이 연석과 방호울타리로 보도와 차도가 구분되어 있고, 나머지 50.0%는 연석만으로 분리되어 있거나 보도와 차도가 전혀 구분되어 있지 않다.

○어린이들의 교통안전에 1차적 책임을 지고 있는 학교장들 중 자신이 관리하는 학교가 어린이보호구역으로 지정되어 있는지 여부조차 모르는 학교장이 전체의 10.8%나 된다.

○현장 조사의 대상이 된 47개 통학로 중 구간선도로(차로 수 4~8차로)에 해당하는 도로가 17개소(36.2%), 보조간선도로(차로 수 2~4차로)에 해당하는 도로가 8개소(17.0%)로 간선도로 급에 해당하는 도로가 무려 전체 통학로의 절반이 넘는 25개소(53.3%)나 된다.

○구도심과 신도심의 보차분리 정도에는 차이가 있었으며, 비교적 가로 정비가 잘 된 신도심의 보차분리 수준이 구도심보다 높다.

○통학로의 보차분리 형태를 도로 위계별로 나누어 살펴보면 구간선도로와 보조간선도로, 집분산도로는 모든 통학로에서 보차분리가 되어 있지만, 이면도로는 전체 통학로의 70%가 보차분리가 되어 있지 않다.

○전체 통학로의 83%가 주정차금지를 실시하고 있으나, 주정차금지가 실시 중인 통학로의 약 36%에 해당하는 통학로에서는 주정차 위반이 일어나고 있어 어린이보호구역의 역할을 제대로 하지 못하고 있다.

○조사 대상 통학로의 27.7%인 13개소만 속도제한 표지를 설치하거나 노면표시를 하였고, 나머지 72.3%(34개소)는 어린이보호구역을 알리는 표지 외에는 속도를 규제하는 표지를 전혀 설치하지 않았다.

○정문과 후문에 연결되는 47개 통학로 중 출입문에서 100m 이내가 어린이보호구역으로 지정된 경우가 전체의 절반에 가까운 46.8%로 가장 많으며, 다음으로 300m(21.3%), 200m(17.0%) 순이다. 또한 후문과 연결된 7개의 통학로는 어린이보호구역 지정에서 제외되어 있다.

○노면표시는 구도심이 신도심보다 많이 표시되어 있는 것으로 조사되었으며, 교통안전시설물은 지역적 특성에 따른 뚜렷한 차이가 없다.

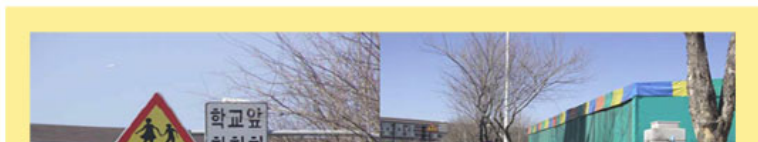
■ 인천광역시 어린이보호구역 운영의 문제점

○운전자들의 어린이보호구역에 대한 무지로 어린이보호구역 내에서 과속과 불법 주정차를 유발하고 있다

- 학교장들이 어린이 교통사고 예방에 대한 의지가 미약한 경우가 많고 어린이 교통사고 예방 교육이 형식적이다.
- 전체 초등학교의 50%만이 연석과 방호울타리로 보도와 차도를 분리하고 있을 정도로 안전시설이 절대적으로 부족하다.
- 이미 설치된 안전시설에 대한 유지관리가 되지 않고 있는 경우가 많고, 이를 관리하는 기관이 분산되어 있어 효율적이지 못하다.
- 어린이보호구역 내 안전시설물이 학교의 위치나 주변 환경 등을 고려한 체계적인 분석 없이 획일적으로 설치되고 있어 시설물 중에는 제 기능을 못하는 경우가 많다.
- 거의 대부분의 학교 출입문들이 차로와 바로 접하고 있으며, 특히 간선도로나 보조간선도로 등의 4차로 이상 도로에 접해 있는 경우가 많아, 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하기가 곤란하다.
- 통학로 상에 노상 적치물(전봇대, 쓰레기통, 교통표지판, 불법 적치물 등)이 무분별하게 설치된 곳이 많다.
- 횡단보도가 어린이들의 이동 동선과 안전을 고려하지 않고 설치되어 어린이들의 무단횡단을 조장하는 결과를 초래하는 곳이 많다.
- 어린이보호구역은 학교의 주 출입구에서 반경 300m 이내 지역을 지정하도록 되어 있지만, 이러한 획일적인 기준을 적용하다 보니 실제 통학로가 어린이보호구역에서 제외되는 경우가 많다.
- 학교 주변 담장이 주민들의 주차장소로 이용되는 경우가 많고, 단속은 거의 이루어지지 않고 있다.
- 통학로의 상당 부분이 별도의 속도규제를 실시하지 않고 있거나, 실시하고 있더라도 안전속도 이상으로 규제하고 있으며, 운전자들은 지정된 안전속도(30km/h)를 무시한다.

■ 어린이보호구역 운영 개선 방안

- 선진 외국에서 사용하고 있는 교통정온화 기법을 도입하여 지금까지의 선적 규제에서 면적 규제로 개념을 바꾸어야 한다.
- 각종 매체를 이용해서 어린이보호구역의 내용과 어린이보호구역 내에서 취해야 하는 구체적인 행동 방식에 대해 적극 홍보해야 한다.
- 운전면허 신규 취득자를 대상으로 어린이보호구역에 대한 교육을 강화해야 하고, 나아가 교사, 학부모 등이 쉽게 활용할 수 있는 어린이의 교통안전교육용 교재를 개발하여 인터넷을 통해 보급해야 한다.
- 통학로 교통사고 피해 실적을 기준으로 상벌제도를 운영하여 학교장들이 어린이 통학로 교통사고 예방에 대한 의지를 강화할 수 있도록 유도해야 한다.
- 학교 안전교육 시간 배정 등을 구체화하고, 안전에 관한 교육·훈련을 실시하고 시설물을 점검하기 위한 전담 인력을 양성하여 배치하거나 기존의 인력을 활용하는 방안 등에 대해서 강구하여야 한다.
- 학교의 출입문은 이면도로 쪽으로 이전하여 교통규제를 해야 하며, 어린이들이 대로를 횡단하여 통학하지 않도록 학구를 조정해야 한다.
- 각종 어린이보호구역 관련 표지와 표시, 시설물들은 운전자가 쉽게 볼 수 있도록 정비하고, 어린이보호구역 시점부를 비롯하여 구역 내 횡단보도, 교차로, 미끄럼방지시설, 속도제한 등에 특수 칼라포장을 하여 운전자가 어린이보호구역임을 쉽게 알 수 있도록 해야 한다.
- 어린이보호구역과 관련된 시설물의 설치 및 관리, 위법사항 단속 등을 통합하여 처리하는 방안을 강구하여야 하며, 필요한 경우에는 경찰과 도로관리청, 교육청으로 이루어진 협의체를 만들어야 한다.
- 어린이보호구역 내에서 발생하는 어린이 교통사고에 대해서는 자료를 특별히 수집하고 관리하여 같은 사고가 재발하지 않도록 해야 한다.
- 경찰도우미 제도를 도입하여 일정 기준의 자격 요건을 갖춘 녹색 어머니회 등이 준 경찰의 역할을 수행할 수 있도록 하는 제도 등이 필요하다.
- 어린이보호구역내 횡단보도의 상·하부 50m이내는 무조건 주·정차를 금지하고 횡단보도가 없는 보·차 공존도로에서도 주·정차를 금지하여야 한다.
- 강력하고 지속적인 단속을 통해서 불법주정차를 근절하여야 하고, 특히 화물 차량의 장기 주차 및 박차 등은 철저히 단속하여야 한다.





인천광역시 어린이보호구역의 문제점을 진단하고, 어린이 교통사고 예방에 실질적으로 도움을 줄 수 있는 개선 방안을 제시하는 것이 연구의 목적이다. 이 연구에서는 우리나라의 '어린이보호구역 지정 및 관리에 관한 규칙'을 근거로 어린이보호구역 제도의 문제점과 인천광역시 소재 초등학교들의 어린이보호구역 실태, 어린이 통학로의 시설물 현황 조사 분석, 선진 외국의 어린이보호구역 또는 이와 유사한 제도의 검토, 어린이 교통사고 예방을 위한 어린이보호구역 개선 방안 등을 연구 범위로 하였다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 5월호

웹진 구독신청하기

아동 안전과 인권

■ 사고에 의한 아동 사망률

○ 통계청이 금년 5월 6일 발표한 보고서에 따르면 2005년 OECD국가 사고에 의한 아동 사망률(인구 10만명당) 평균은 5.6명, 우리나라는 8.7명으로 스웨덴(2.7명)의 3.2배로 나타났고, 2005년 우리나라의 아동 사고사망 3대 사인은 운수사고(42.7%), 익사(20.0%), 타살(8.7%)순이다. 우리나라의 사고에 의한 아동 사망률은 매년 감소추세에 있기는 하지만 세계적으로 여전히 높은 편으로 지속적인 노력이 요구된다.

⇒ OECD국가 3대 사인: 운수사고(39.6%), 익사(14.9%), 타살(9.7%)

〈표 1〉 OECD국가 사고에 의한 아동 사망률 순위

연도	OECD 평균	1위	2위	3위
'05년	5.6명	멕시코(13.6명)	미국(9.2명)	한국(8.7명)
'91-'95년	10.5명	한국(25.6명)	멕시코(19.8명)	포르투갈(17.8명)

자료: 통계청(2009), 사고에 의한 어린이 사망 OECD국가 비교

○ 시도별 사고에 의한 아동 사망자 수는 경기도(150), 서울(84), 경남·경북(54) 순으로 높게 나타났고, 제주(14), 광주·울산(16), 대전(22) 순으로 낮게 나타났다.

○ 인천의 '05~'07년 평균 사고에 의한 아동 사망자수는 31명이다. 사고 사망률은 6.3명이며 이중에서 운수사고 사망률은 2.2명으로 나타났다.

〈표 2〉 시도별 사고에 의한 아동 사망자수 및 사망률, 2005~2007년 평균

(단위: 명, 인구 10만명당)

2005~2007년 평균	사고에 의한 어린이 사망자수	사고 사망률	운수사고 사망률
서울	84	5.3	1.9
부산	36	6.5	2.6
대구	23	5.1	1.8
인천	31	6.3	2.2
광주	16	5.5	1.8
대전	22	7.7	3.3
울산	16	7.2	3.9
경기	150	7.0	3.5
강원	31	11.9	6.1
충북	27	10.0	4.2
충남	35	10.2	5.4
전북	32	9.7	4.0
전남	41	12.4	6.2
경북	54	12.2	5.8
경남	54	9.3	3.8
제주	14	12.2	7.4

자료: 통계청(2009), 사고에 의한 어린이 사망 OECD국가 비교

■ 아동학대 관련 지표

○ 아동복지법 제2조에서는 아동학대를 "보호자를 포함한 성인에 의하여 아동의 건강·복지를 해치거나 정상적 발달을 저해할 수 있는 신체적·정신적·성적 폭력 또는 가혹행위 및 아동의 보호자에 의하여 이루어지는 유기와 방임"으로 정의하고 있다.

○ 아동복지법에서 제시하고 있는 신체학대, 정서학대, 성학대, 유기, 방임과 여러 유형의 학대가 동시에 가해지는 중복학대를 별도의 항목으로 분류하여 사례유형을 분석한 결과, 2007년에 발생한 아동학대사례 5,581건 가운데 방임이 2,107건(37.7%)으로 가장 높은 비율을 차지하였고, 다음으로는 중복학대 2,087건(37.4%), 정서학대 589건(10.6%), 신체학대 473건(8.5%), 성학대 266건(4.8%), 유기 59건(1.0%)의 순으로 나타났다.

○ 한편, 연도별 아동학대 사례유형 변화추이를 살펴보면, 방임과 중복학대가 매년 가장 많은 비중을 차지하고

있으며, 특히 방임의 경우 2004년부터 4년 동안 전체 아동학대사례의 35%이상을 지속적으로 차지하고 있다.

〈표 3〉 전국의 아동학대 현황

(단위)

연도 유형	2003	2004	2005	2006	2007
신체학대	347(11.9)	364(9.4)	423(9.1)	439(8.4)	473(8.5)
정서학대	207(7.1)	350(9.0)	512(11.1)	604(11.6)	589(10.6)
성 학 대	134(4.6)	177(4.5)	206(4.4)	249(4.8)	266(4.8)
방 임	965(33.0)	1,367(35.1)	1,635(35.3)	2,035(39.1)	2,107(37.7)
유 기	113(3.9)	125(3.2)	147(3.2)	76(1.5)	59(1.0)
중복학대	1,155(39.5)	1,508(38.8)	1,710(36.9)	1,799(34.6)	2,087(37.4)
계	2,921(100.0)	3,891(100.0)	4,633(100.0)	5,202(100.0)	5,581(100.0)

자료: 보건복지가족부(2008), 2008 아동·청소년백서.

○ 인천광역시의 아동학대 신고현황은 2007년 기준으로 331건이다. 이 중 정서적 학대는 27명, 신체적 학대는 12명, 성학대14명, 방임 126명이며, 두 가지 유형이상의 복합은 151명으로 가장 발생빈도가 높다.

〈표 4〉 인천의 아동학대 현황

구 분	학 대 유 형						
	계	정서	신체	성	방임	유기	복합
총누계	2,257	151	221	89	667	17	1,112
2000년	26	1	7	1	5	-	12
2001년	140	20	62	5	22	-	31
2002년	181	14	33	2	75	-	57
2003년	254	6	34	11	73	-	130
2004년	353	15	15	8	90	4	221
2005년	378	27	20	20	96	6	209
2006년	380	28	33	21	121	5	172
2007년	331	27	12	14	126	1	151

자료: 인천광역시(2008), 시정백서.

*** 참고문헌**

인천광역시(2008), 시정백서.

보건복지가족부(2008), 2008 아동·청소년백서.

통계청(2009), 사고에 의한 어린이 사망 OECD국가 비교.

통계청이 금년 5월 6일 발표한 보고서에 따르면 2005년 OECD국가 사고에 의한 아동 사망률(인구 10만명당) 평균은 5.6명, 우리나라는 8.7명으로 스웨덴(2.7명)의 3.2배로 나타났고, 2005년 우리나라의 아동 사고사망 3대 사인은 운수사고(42.7%), 익사(20.0%), 타살(8.7%)순이다. 우리나라의 사고에 의한 아동 사망률은 매년 감소추세에 있기는 하지만 세계적으로 여전히 높은 편으로 지속적인 노력이 요구된다.