

도시동향 City Trend



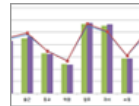
동해의 반대편에서 동해를 바라볼 수..
돛토리현은 일본 주고쿠 지방의 동해, 동쪽으로는 ..

IDI 소식 IDI News



인천교육정책포럼, 위기의 고교..
인천교육정책포럼 (공동대표:김민배 인천발전연구원..

인천지표 Incheon Index



인천시 통계지표

현재 인천시의 경우 다양한 형태의 개발사업과 더..

IDI 단상 IDI Platform



평화의 섬 오키나와, 평화도시 인천
오키나와는 우리에게 그리 잘 알려져 있지 않..

칼럼 Column



인천공항 자기부상열차

인천공항에 위치한 영종도는 인천 경제자유구역 중 하나로, 인천시와 인천국제공항공사는 경제자유구역과 인천...

IDI 연구 IDI Research



인천광역시 제2차 지역물류기본계획 수립연구
지역물류기본계획은 물류정책기본법에 따라 인천시 물류체계의 효율화를 구축하고 이를 통해 물류비용의 절감...

쯔인천 ZoomINcheon



(신)거북시장
거북시장에는 거북이가 없다(?)
거북시장 취재를 위해 시장을 찾았을 때 가장 먼저 생긴 의문이 '왜 거북시장일까?'라는 것이었다. '시장에...

인터뷰 Interview



인천교통공사 이종호 기술본부장...

아뜨리에 83호에서는 인천교통공사 이종호 기술본부장을 만나 영종도에 건설 중인 자기부상철도에 대한...

인천공항 자기부상열차

송 춘 호 _ 인천공항공사 자기부상철도팀 차장

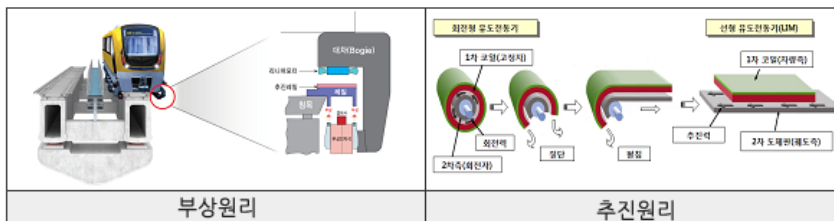
인천공항이 위치한 영종도는 인천 경제자유구역 중 하나로, 인천시와 인천국제공항공사는 경제자유구역과 인천공항 Aircity 개발사업의 활성화, 동북 아지역의 급증하는 관광객을 흡수하여 국가와 지역개발에 기여하고자 2007년 도시형자기부상열차 시범노선을 다른 지자체와 경쟁하여 공동으로 유치 하였다.

도시형자기부상열차 실용화사업은 정부에서 경제성 있는 친환경 도시교통수단 확보 및 신성장 동력 창출을 위하여 2004년 대형국가연구개발 실용화 사업으로 확정한 이후 2006년부터 착수하여 1993년 대전 EXPO때 국내최초로 선보인 자기부상열차를 기술보완하고, 궤도시설, 열차제어시스템 등을 국내 기술로 구축하는 대규모 연구개발 프로젝트이다.

전세계적으로 자기부상열차가 상용화된 곳은 중국과 일본이 있다. 중국은 독일 기술에 의해 2004년 상하이에서 푸둥공항까지 33km를 구축하여 운영 중이며, 이는 400km/h 이상의 초고속용으로 개발된 자기부상열차이다. 반면 일본은 100km/h 내외의 중저속용인 도시형자기부상열차로 2005년 8.9km를 구축하여 운영중에 있다. 따라서 이번에 인천공항 자기부상철도가 개통되면 세계에서 3번째로 자기부상열차를 운영하는 국가가 될 것이다.

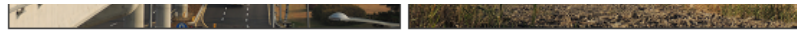
자기부상열차는 용도에 따라 중저속용(도시형)과 초고속용(장거리용), 부상방식에 따라 상전도 흡인식과 초전도 반발식, 추진방식에 따라 선형유도전동기와 선형동기전동기 방식 등으로 구분할 수 있으며 인천공항에서 운행될 자기부상열차는 도시형으로 상전도 흡인식, 선형유도전동기를 사용하는 시스템으로 제작되어 현재 일본에서 운영중인 자기부상열차와 유사하다.

자기부상열차의 부상 원리는 열차 하부에 부착된 전자석과 레일간 전자기력에 의해 부상되며, 갭센서를 이용하여 부상간격을 8mm로 일정하게 유지시킨다. 추진원리는 기존의 회전형 전동기를 잘라 펼쳐놓은 형태의 선형 유도전동기에 의해 추진된다.<그림 참조>



자기부상열차의 특징으로는 환경 친화적인 시스템으로 레일과 비접촉으로 주행하여 소음 및 진동이 작고 분진이 발생하지 않으며, 등판능력, 곡선통과 능력 등 주행성능이 우수하고, 건설비 및 운영비에 있어서도 바퀴식보다 경제성이 우수한 것으로 알려져 있다.





인천공항 자기부상철도는 교통센터에서 용유역까지 6.1km 구간에 정거장 6개와 차량기지 1곳의 시설규모를 갖고 있다. 각 정거장은 나름대로의 특징과 컨셉을 가지고 건설되었다. 첫 번째로 교통센터내에 위치한 인천국제공항역은 공항철도와 환승할 수 있는 역으로 서울과 인천 등 수도권 이용객이 편리하게 이용할 수 있는 곳이다. 특히 교통센터에는 CGV 영화관, 실내스케이트장, 식음료점 등의 편의시설들이 갖추어져 있어 다양한 볼거리를 제공하고 있다. 두 번째 장기주차장역은 공항 주변지역, 자기부상열차 및 멀리 인천대교까지 조망이 가능한 전망층이 있으며 차량을 이용하는 이용객의 자기부상철도 접근성이 우수한 곳이기도 하다. 세 번째 합동청사역 주변에는 공항관리청사, 정부합동청사 및 하얏트 호텔 등이 있어 행정서비스의 중심지이며 호텔 이용객 등이 이용할 수 있다. 특히, 매년 실시되는 Sky Festival 등 다채로운 행사가 정거장 앞 잔디광장에서 개최되어 행사장 접근성을 높여줄 수 있다. 네 번째 국제업무단지지역은 오피스텔, 골프연습장 등의 시설을 이용할 수 있으며, 역 주변에는 카지노와 호텔이 들어설 예정이다. 다섯 번째 워터파크역은 경정훈련원이 운영중에 있으며 향후 인근지역에는 호텔과 편의시설이 건설 될 예정이다. 또한, 국제업무단지지역에서 워터파크역까지는 약 3km 구간으로 한쪽은 바다와 다른 한쪽은 공항을 바라보고 있어 다양한 볼거리를 제공하고 있다. 여섯 번째 용유역은 주변에 활어회, 칼국수 등 다양한 먹거리가 있으며 무의도, 해수욕장 등의 관광지와 연계되는 곳으로 많은 이용객이 이용할 것으로 예상된다.

인천공항 자기부상철도는 올해 말 개통예정으로 현재 시운전을 진행하고 있다. 연구개발된 철도 시스템인 만큼 초기 안정화를 위하여 많은 노력을 기울이고 있으며 가장 눈에 띄는 것으로 개통 초기 1년간은 시범운영의 형식으로 구간에만 열차 운행을 시행하고 안정성 검증이 된 이후에는 아침부터 저녁시간까지 운행 할 예정이다. 운영초기 열차 운임은 무료로 운행 될 예정이나, 여건에 따라 유료화를 검토할 계획이다.

인천공항 자기부상철도는 단거리, 단일노선 특성에도 불구하고 국내외 홍보효과가 극대화 될 수 있는 여건을 가지고 있으며, 국제업무단지 및 워터파크 지역의 개발사업이 유치되는 등 실질적인 Aircity 개발에도 긍정적인 효과를 가져다 주고 있어 인천공항의 허브경쟁력 강화에 큰 역할을 하고 있다. 더불어 경제자유구역 개발 활성화와 인천지역 관광객 유치에도 많은 기여가 있을 것으로 보이며, 이를 위하여 인천시, 인천도시공사, 코레일공항철도, 인천국제공항공사 등 관계기관이 협력하고 있다.

첨단 친환경 신교통수단인 자기부상열차가 인천공항에서 국내최초로 운영됨으로 인천의 이미지 제고에 큰 역할을 할 것이며 많은 국내외 철도 관계자 뿐만 아니라 많은 일반인들이 이용할 것으로 예상된다.

더 나아가 인천공항 자기부상철도의 활용성을 높이기 위해서는 2단계 확장노선이 이어져야 하고, 종래에는 영종용유 일원을 일주하는 순환노선을 통하여 궁극적으로 경제자유구역 발전에도 크게 기여 할 수 있을 것으로 보인다.

아무쪼록 자기부상열차가 인천공항에서 성공적으로 운영을 하여 친환경적이고, 경제적이며 안전한 교통수단으로 자리매김하여, 2013년까지 세계 서비스 평가 9년 연속 1위를 차지한 인천공항과 더불어 자기부상열차가 인천의 자랑거리이자 대한민국을 대표하는 브랜드가 되기를 기대한다.



최고의 안전성, 서비스 갖춘 세계 두 번째 자기부상철도 영종을 달린다



인천교통공사
이 중 호 기술본부장

아프리에 83호에서는 인천교통공사 이중호 기술본부장을 만나 영종도에 건설 중인 자기부상철도에 대한 설명을 들어보고, 자기부상철도와 관련한 인천교통공사의 운영방침 및 계획과 자기부상철도가 갖는 의미 등에 대해 알아보았다.

Q. 영종도에 건설하고 있는 자기부상철도와 관련한 열차의 운영을 인천교통공사에서 하는 것으로 알고 있습니다. 우선, 자기부상철도에 대한 간략한 설명을 부탁드립니다.

A : 먼저 자기부상철도 실용화 사업에 대해 말씀드리겠습니다. 이 사업은 한국기계연구원이 주관하고 한국철도시설공단이 참여합니다. 안전하고 쾌적하며 경제적인 신교통시스템인 자기부상철도를 세계에서 두 번째로 개발하여 대국민 서비스를 제공하고 수출기반을 확보하기 위해 추진되는 국가연구개발사업입니다.

이번에 개발되는 자기부상철도는 전자석의 힘으로 차량을 약 8mm 부상시켜 최고 시속 110km로 달릴 수 있으며 바퀴가 없어 탈선의 염려가 없고 소음과 진동, 분진이 거의 발생하지 않습니다. 또한, 일반 경전철 건설비로 자기부상철도의 건설이 가능하며 궤도, 바퀴, 기어, 베어링 등의 소모가 없어 유지보수비가 약 30~40% 절감되는 차세대 첨단 교통수단입니다.

Q. 영종도 하늘도시에 자기부상철도 운행이 어떤 의미를 갖는다고 보시는지요?

A : 세계 공항서비스평가 8년 연속 1위에 걸맞는 최첨단 기술의 자기부상철도가 운행된다면 우리 인천에 하나의 큰 국제적 명물이 등장하는 것과 동시에 관광객이 증가하고 역세권 개발이 활성화 될 것으로 보이며, 이에 따라 도시기반시설 정비가 촉진되는 등 지역경제가 더욱 발전하고 생동감 넘치는 도시가 될 것으로 기대됩니다.

Q. 자기부상철도 운영과 관련한 인천교통공사의 운영방침은 어떤 것이 있을까요?

전반적인 운영계획에 대한 말씀을 부탁드립니다.

A : 자기부상철도의 운영방침은 최고의 전문성, 안전성, 효율성, 서비스입니다. 최고의 전문 인력을 투입하여 시설물을 완벽하게 관리하고 비상상황 발생 시 신속□정확하게 조치할 수 있는 만반의 준비를 하여 안전성을 확보하며, 효율적인 무인자동운전시스템과 자기부상철도의 장점을 최대한 살려 최고의 경영을 하려고 합니다. 자기부상철도의 전반적인 운영계획을 말씀드리자면, 지금 진행 중인 시운전이 금년 10월까지 잘 마무리되면 11월에 개통할 목표로 있습니다. 개통 후 1년까지 시범운행을 하고 그 후에는 상업운행을 할 계획입니다. 다만 현재 자기부상철도는 실용화 사업으로 진행되고 있어 충분한 시운전이 필요하므로 일정은 다소 유동적일 수 있습니다.

Q 자기부상철도에 대한 장래계획은 어떻게 되는지요?

A : 인천공항 자기부상철도는 3단계로 나누어 건설될 예정인데, 현재 건설되고있는 1단계 시범노선에는 인천국제공항 교통센터에서 용유관광단지까지 6.1km에 6개의 역이 건설되고, 2단계는 용유관광단지에서 운서동 북측에 위치한 제2 국제업무지역까지 9.7km, 3단계는 제2 국제업무지역에서 운서동 남측에 위치한 제1 국제업무지역까지 37.4km가 건설될 예정입니다. 전체노선의 건설이 완료되면 영종경제자유구역 도시를 일주하는 총 53.2km노선이 만들어지는 것입니다. 또한 국내외에 다수의 자기부상시스템을 판매□보급 하여 국가

경제발전에도 기여 할 수 있을 것으로 기대합니다.

Q 끝으로 인천시민께 하시고 싶은 말씀은?

A : 인천교통공사는 절대안전, 고객감동, 녹색경영의 경영목표로 매진하여 인천1호선을 지난 15년간 사고 없이 안전하게 운영해왔습니다. 그 동안의 운영 노하우를 자기부상철도에 적용하여 최고 수준의 안전과 서비스를 제공하도록 하겠습니다.

인천국제공항을 이용하시거나 영종도를 관광하실 때 세계 두 번째, 국내 최초의 실용화된 자기부상철도를 많이 이용해 주시고 사랑해 주시기 바랍니다.



- 대담:임성수(도시기반연구부 연구위원)
- 기록·사진:강순지(정책연구실 연구기획팀)

인천시 서구 (신)거북시장 거북시장에는 거북이가 없다(?)

조 해 정 _ 도시경영연구부 연구위원



거북시장 위치도

거북시장 취재를 위해 시장을 찾았을 때 가장 먼저 생긴 의문이 '왜 거북시장일까?'라는 것이었다. '시장에서 거북이를 파나?' 하는 막연한 호기심을 가지고 시장을 방문하여 상인들께 여쭙보았으나, 정확한 유래를 아는 이는 없었다. 문헌¹⁾을 찾아본 결과 거북시장은 서구 최초의 인정시장으로 1984년 거북공업주식회사가 상가건물을 지어 분양하며 시장이 생겨났고, 상가 이름을 따서 거북시장이라 부르게 되었다고 한다.

거북시장은 인천시 서구 석남동에 위치하고 있으며, 개설 당시 상가의 점포는 12개였고, 시장이 번성할 때에는 50여개의 점포와 노점 40개가 있을 정도로 성행하였으나, 1990년대 후반부터 침체되어 현재는 거의 대부분의 상가가 문을 닫은 상황이다.

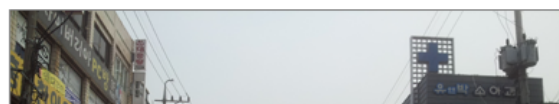
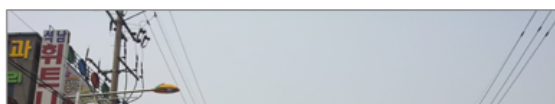
거북시장이 침체되자 노점상들이 모두 도로변으로 나가 장사를 시작하여 새로 형성된 시장이 신거북시장이다. 지금은 거북시장보다 더 활성화되어 더 큰 시장을 형성하고 있으며, 약 140여개의 상가와 노점에서 과일, 야채, 의류 등 다양한 상품을 취급하고 있다. 신거북시장은 도로변 상가와 노점이 연합하여 거북시장과는 별도로 인정받은 시장이며, 거북시장에 비해 접근성이 좋아 도로의 대부분이 노점으로 꽉 차 있으며, 인근 석남동 일대 주민들의 생활형시장으로서의 역할을 하고 있는 실정이다.

1) 인천광역시 역사자료관 역사문화연구실(2006), 인천의 길과 시장

시 장 명 (인정날자)	소 재 지	점포수 (노점)	대지면적 (㎡)	건물연면적 (㎡)	영업장면적 (㎡)	상인회명칭 (등록일자)	사무실
거북시장 (2005. 12. 22)	석남동 548 일원	53	7,126	6,793	5,670	거북시장상인회 (2005. 12. 22)	511-1188 (휴무일 없음)
신거북시장 (2005. 08. 17)	석남동 540-15일원	122 (87)	10,314	17,577	15,438	신거북시장상인회 (2005. 4. 18)	577-3528 f)577-3527 (휴무일 없음)

거북시장과 신거북시장 현황

자료 : 인천광역시 서구청 내부자료





거북시장 내부 모습



도로를 따라 형성된 신거북시장



거북시장 안내표지



신거북시장 안내표지

거북시장과 신거북시장 상인들을 인터뷰하면서 느낀 점은 현재 대부분의 전통시장이 그렇듯이 이 곳 상인들도 반복적으로 하시는 말씀이 '장사가 안된다 .. 어렵다'는 얘기를 하시는데 들으면서도 답답한 심정이었다. 또한 이 지역 일대는 석남 4 주택재개발사업이 진행 중에 있어 재개발사업의 추진상황에 따라 시장의 여건과 모습 또한 많이 변화될 것이다.

많은 사람들이 전통시장을 찾는 이유는 '情', '담' 등의 정서적 유대와 교류를 통한 지역사회와의 지속적인 소통을 원하는 것이라 생각된다. 거북시장이 비록 그 명칭 유래와는 관련이 없지만, 거북이의 끈기있고 독심있는 모습처럼 느리지만, 천천히 지역주민과 교류하고 소통하는 소박한 모습으로 남길 바라며, 더불어 상인들의 입가에도 웃음꽃이 피어나는 따뜻하고 활기있는 시장이 되길 바라는 마음으로 취재를 마치고 돌아왔다.

인천광역시 제2차 지역물류기본계획 수립연구

김 운 수 _ 도시기반연구부 연구위원

1. 연구 개요

지역물류기본계획은 물류정책기본법에 따라 인천시 물류체계의 효율화를 구축하고 이를 통해 물류비용의 절감 및 도시경제의 발전을 도모하고 나아가 인천시 지역물류체계의 미래상을 제시하고 있다.

2. 인천광역시 물류 현황

인천시의 물류산업의 규모는 2011년 기준 사업체는 12,536개, 종사자수 42,717명인 것으로 조사되었다. 인천시 전산업과 비교해보면 물류산업은 전체대비 사업체수는 7.4%, 종사자수는 5.0%인 것으로 나타났다. 물류시설의 경우 국제거점인 인천국제공항, 인천항, 경인항, 광역거점인 농축산물 도매시장과 지역거점인 일반물류터미널(화물자동차터미널), 공영차고지, 창고, 유통업체로 구분되어지며, 이들 물류시설의 부지면적은 총 17,033천㎡인 것으로 조사되었다.

3. 인천광역시 물류체계의 비전 및 목표

본 계획에서는 항만·공항 경쟁력 강화를 통해 인천의 경제 비상을 도모할 수 있으며, GCF 유치 등 도시비전과 미래 성장동력으로의 녹색성장을 위한 물류비전의 가치를 공유할 수 있도록 '항만과 공항이 조화로운 Global 물류거점 도시 육성'이라는 물류도시로서의 미래상과 3대 추진목표를 설정하였다. 이러한 3대 추진목표 아래에는 43개의 세부 추진과제를 설정하였다.

4. 세부 실천과제

먼저 물류시설 확충 및 기능개선을 위한 세부 추진과제로 국제물류거점 조기 확충, 지역물류유통단지 조성사업, 화물차 주차장 및 공영차고지 건설, 화물차 복합휴게소 개선 및 확충, 인천항 부두기능 정비 방안, 구월도매시장 이전사업을 담고 있고, 연계물류네트워크 확대에서는 특히 제2외곽순환도로의 개설을 통해 광역간선망과 도시내 간선망과의 연계성을 높여 항만배후수송망의 확충 필요성이 제시하였다. 지역내 물류산업 육성 및 경쟁력 강화로는 지역내 영세 중소물류기업 지원사업, 지역 물류기업의 글로벌 비즈니스 네트워크 구축 지원, 지역 운송업체 및 물류업체의 협동조합화, 지구물류개선을 위한 조업주차공간 확보 및 개선사업 그리고 친환경 물류체계구축을 위해 인천시 물류판 탄소포인트 제도 도입, 인천의 모달쉐프트 구축체계, 친환경 수송 수단 및 물류장비 전환사업을 계획하고 있다.

항만과 공항이 조화로운 Global 물류거점 도시 육성

녹색성장을 선도하는 글로벌 물류도시



5. 성과지표 및 투자계획

이와 같이 세부 추진과제는 지속적으로 증가되는 물동량에 대응과 인천시의 국내 및 국제물류와의 연계를 통한 경쟁력과 부가가치를 확대하는 방안으로 앞으로 인천시가 추진해야 할 다양한 과제들을 담고 있으며, 2021년까지 목표지표로 공동물류센터를 현재 1개소에서 4개로 확대하며, 화물자동차 휴게소를 현재 2개에서 5개로 확대하는 등 기반시설 확대와 물류전문인력을 매년 150명 이상 배출, 공동물류사업을 5개 유치 등을 계획하고 있다.

동 계획은 2013년부터 2021년까지 총투자계획은 13조 7천억원 수준으로 이중 인천시 부담액은 1조 9천여억원으로 전체사업비의 14% 정도를 계획하고 있다.

동해의 반대편에서 동해를 바라볼 수 있는 곳, 돛토리현

석종수 _ 도시기반연구부 연구위원

돛토리현은 일본 주고쿠 지방의 동해측에 위치하며 북쪽으로는 동해, 동쪽으로는 효고현, 서쪽으로는 시마네현, 남으로는 오카야마현과 히로시마현에 접해 있는, 동서 약 120km, 남북으로 약 20km~50km의 동서로 길게 뻗은 현이다. 우리나라에서 돛토리현으로 들어가는 방법은 동해에서 크루즈선을 타고 요나고항으로 들어가는 방법과 인천공항에서 비행기를 이용해서 요나고공항으로 들어가는 방법이 있다.



돛토리에서 가장 유명한 것은 남북 2km, 동서 16km의 광활한 돛토리사구다. 10만년이라는 세월이 걸쳐 만들어진 돛토리사구는 바람의 흔적이 고스란히 모래에 남아 물결무늬를 만드는 등 보는 이로 하여금 감탄사를 유발하게 만들기에 충분하다. 돛토리는 또한 일본의 여느 도시와 마찬가지로 많은 온천이 있으며, 온천마다 물의 성분도 다르고 온천에 딸린 료칸의 컨셉도 제각각이다.



돛토리현의 관문이라 할 수 있는 요나고시는 산인지역의 거의 중앙에 위치하고 있으며, 일찌감치 상업도시로 발전해왔다. 산인의 오사카로도 불리는 이곳은 철도 3선, 요나고자동차도, 산인자동차도, 요나고 공항 등의 교통시설이 집중한 교통요충지다. 요나고시에는 약 800미터에 이르는 만화 캐릭터 거리가 유명한데, 미즈키 시게루의 작품 「게게게의 기타로」에 등장하는 익살스러운 모습의 각종 요괴들의 브론즈 동상들이 세워진 길이다. 거리의 모든 간판과 상품이 요괴 관련 아이템으로 구성되어 있으며, 요괴 눈알 만주, 요괴 오징어포, 요괴 모양 빵 등 요괴를 주제로 한 다양한 아이디어 상품들을 판매하고 있다. 길에서는 요괴의 탈을 쓴 캐릭터들도 만날 수 있다.



JR 요나고역과 사카이미나토역을 잇는 구간에는 기타로와 네즈미오토코(쥐사나이)를 비롯한 갖가지 요괴들이 그려진 일명 요괴열차가 운행되고 있다.

요나고역의 0번 플랫폼에서 타고 내리는데, 그 이유는 0의 일본어 발음이 혼령을 뜻하는 한자 「靈」와 발음(레)이 같기 때문이다

돗토리의 한가운데에 위치한 구라요시시는 산인의 하와이로 불리는 하와이 온천, 도고 호반에 샘솟는 도고온천, 세계 굴지의 라돈 함유량을 자랑하는 미사사 온천, 무색투명하여 백금탕이라고도 불리우는 세키가네 온천 등 많은 온천이 있는 도시다. 도고호수는 산인 지방 팔경의 하나로 반경 12km, 면적 4.17㎢나 되는 기수호로 동해로 흘러든다. 학이 날개를 펼친 모습을 하고 있는 모양과 닮았다하여 일명 「학의 호수」로 불린다. 또한 구라요시시에 는 다미가와 강변을 따라 회반죽의 하양 토벽과 삼나무로 만든 검은 판자, 빨간 기와가 잘 어울리는 전통 건물이 늘어진 「시라카베도조군 & 아카가와라」가 있다. 옛날 전통이 느껴지는 이 마을은 일본 작가 다니구치 지로의 「열네 살」의 무대가 된 마을이기도 하다. 만화 속에서 주인공이 걸어 다니는 길과 상점들이 고스란히 남아 있다. 에도, 메이지 시대에 지어진 창고들과 1960~70년대 일본 지방도시의 상점가들이 들어서 있다. 구라요시 JR역이 신축되어 구시가지가 되어 버린 후 쇠퇴해 가는 마을을 오래된 창고의 외관은 그대로 살리고 내부를 새롭게 바꾸어 새로운 관광 명소로 만들었다.



산인 지방 유일의 특례시인 돗토리시는 돗토리 평야를 중심으로 시가지가 펼쳐져 있고, 산인 동부 지역의 핵심도시로 정치·경제·문화의 중심이다. 동해에 접하고 있으면서 연안에는 일본 최대의 사구인 돗토리 사구가 있고, 서쪽에는 일본에서 면적이 가장 넓은 호수인 고야마이케가 있다. 돗토리사구에서는 눈앞의 낙타와 함께 펼쳐지는 광대한 모래사막을 경험할 수 있는데 마치 아라비아의 사막에 온 듯한 느낌을 받을 수 있는 곳이다. 시시각각 변하는 모습이 마치 살아있는 생물같이 보이기도 하여 살아 있는 「모래언덕」이라고도 불린다. 관광뿐 아니라 레포츠 장소로도 인기가 좋은데 기복이 심한 사구를 이용한 패러글라이더나 샌드보드 등의 스포츠를 즐길 수 있다.

돗토리현의 가장 큰 매력은 뭐니 뭐니 해도 동해의 반대편에서 동해를 감상할 수 있다는 것이다. 일본 사람들이 아무리 일본해라도 우겨도 우리의 동해는 능률하게 동해로서 그 위용을 자랑하고 있다. 일본 땅에서 우리의 동해를 바라보는 기분은 단순히 바다를 바라보는 그 이상의 느낌이다. 시원스러운 바람과 파도 저 너머에는 울산과 포항이 있고, 더 가까이에는 국토의 막내 섬 독도가 있다고 생각하면 같은 동해지만 그 느낌이 확연히 다르다.



연구원소식 IDI News

Webzine Vol.83

인천교육정책포럼,
 위기의 고교 교육 해법을 제시한다



인천교육정책포럼(공동대표:김민배 인천발전연구원장, 가용현 인천학술재단이사장)은 지난 6월 4일, 송도에 위치한 한국뉴욕주립대학교에서 '고교 교육의 위기와 해법'을 주제로 제3차 인천교육정책포럼을 개최했다. 이번 포럼에는 인하대학교 교육학과 손민호 교수가 "인천시 일반계 고교의 현안과 개선방안"을 주제로, 인천지역 일반계 고교가 안고 있는 문제점을 분석하고, 발상의 전환을 통해 위기를 기회로 활용할 수 있는 다양한 방안을 발표했다. 이어서 인천대학교 창의인재개발학과 박용호 교수는 "특성화고 직업교육의 문제와 발전방향"을 주제로, 직업교육을 실행하는 특성화고가 취업보다는 진학으로 치우치는 현실과 특성화고의 정체성 문제를 제기하고, 원활한 직업교육을 위해 취업지원 전문인력의 양성과 활용 방안을 제시했다. 이번 교육정책포럼은 인천의 교육계 인사 및 전문가들로 구성된 포럼위원들과 관련 공무원 등 30여 명이 참석해 고교 교육의 위기와 해법을 제시하는 토대를 마련했다.

연수고 시사토론반, 우리 연구원 탐방



우리 연구원(원장 김민배)은 지난 6월 13일, 연수고등학교 학술동아리 시사토론반(지도교사 장영호) 학생들을 대상으로 연구원 탐방 행사를 가졌다. 이번 행사는 우리 연구원 직원들이 직접 인천시 시정 현황을 설명하고, 연구원의 역할과 연구활동을 소개했으며, 진로 및 진학 상담, 시설 견학 등의 프로그램으로 진행됐다. 연수고등학교 시사토론반 '가온누리'는 인문사회계 분야로 진출할 학생들이 자발적으로 모여 결성한 공부모임이자 학술동아리로서 현재 1~2학년 총 34명으로 구성됐다. 한편, '가온누리'학생들은 지난해 인천시 재정위기라는 문제로 인터넷에 다음 카페를 개설해 심도 깊은 토론을 하는가 하면, 재정위기 극복 방안들을 시민대상 설문조사, 인천경실련 방문과 집행위원과의 토론, 지역구 국회의원과의 이메일 문답 등을 통해 교내 동아리 경연대회에서 최우수동아리로 선정된 바 있다.

장영호 지도교사는 "여러 명의 전문가들이 준비해서 마련해준 이번 행사를 계기로 학생들이 궁금해 한 도시정책과 시정개발에 대한 이해를 높게 됐다"고 말했다. 우리 연구원 박미연 연구기획팀장은 "이번 행사가 지역의 우수 학생들에게 다양한 진로탐색과 구체적인 진학에 대한 비전을 제시한 만큼 앞으로 우리 연구원에서 구상 중인 '청소년 연구캠프'의 초기 모델로 활용할 계획이다"는 포부를 밝혔다.

인천시 통행지표

김태호 _ 도시기반연구부 초빙연구원

현재 인천시의 경우 다양한 형태의 개발사업과 더불어 지속적으로 인구가 증가하고 있으며, 토지이용변화 또한 시·공간적으로 다양한 변화를 보이고 있다. 이와 같은 인구와 토지이용은 도시생활패턴을 결정하는 주요요인으로 생활패턴의 변화는 사람의 움직임 즉, 교통의 변화로 이어져 통행의 목적 및 수단, 통행시간 등의 변화를 가져온다. 2011년 인천시 총 목적통행량은 694만 통행으로 인천시 내부통행은 71.6%인 497만 통행이며, 인천↔서울 간 통행은 11.9%인 83만 통행, 인천↔경기 간 통행은 14.4%인 100만 통행, 인천↔외곽 간 통행은 2.0%인 14만 통행으로 나타났다. 특히, 목적별 통행량의 경우 출근통행이 전체통행의 20.1%, 등교 8.0%, 업무/귀사 9.3%로 나타났으며, 귀가통행은 43.2%의 통행을 보이는 것으로 나타났다.

(단위 : 통행/일)

구 분	출근	등교	업무/귀사	쇼핑	여가/오락/친교	기타	귀가	합계
인천 ↔ 인천	807,152	461,926	373,746	235,037	271,616	609,208	2,150,375	4,972,060
인천 ↔ 서울	251,521	41,259	94,649	11,443	26,263	40,009	363,788	828,932
인천 ↔ 경기	267,673	41,899	138,937	11,915	45,227	55,852	441,377	1,002,881
인천 ↔ 외곽	4,523	7,853	33,834	599	36,286	11,155	46,637	140,888
합계	1,393,869	552,938	641,165	258,994	379,393	716,224	3,002,178	6,944,76
비율 (%)	20.1	8.0	9.2	3.7	5.5	10.3	43.2	100.0

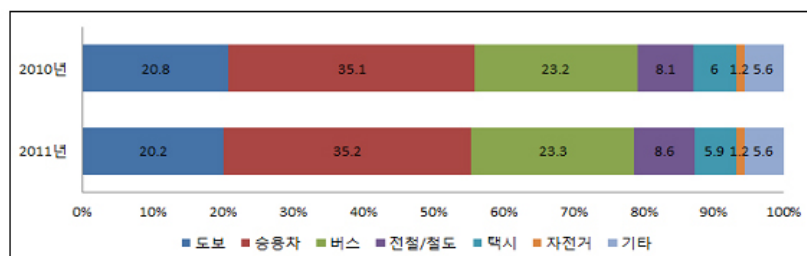
인천시 수단통행량의 경우 총 747만 통행으로 이중 인천시 내부통행은 73.3%인 547만 통행, 인천↔서울 간 통행은 11.0%인 82만 통행, 인천↔경기 간 통행은 13.9%인 104만 통행, 인천↔외곽 간 통행은 1.8%인 14만 통행으로 나타났다.

(단위 : 통행/일)

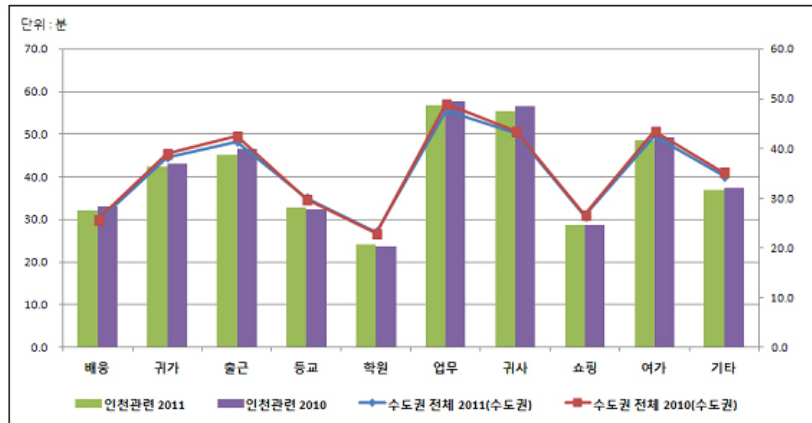
구 분	도보	승용차	버스	전철/철도	택시	자전거	기타	합계
인천 ↔ 인천	1,487,832	1,656,186	1,382,352	240,710	408,431	83,467	215,230	5,474,209
인천 ↔ 서울	7,035	347,630	106,173	283,018	10,553	353	64,695	819,457
인천 ↔ 경기	11,941	592,732	168,866	116,858	22,015	5,447	118,157	1,036,015
인천 ↔ 외곽	1,690	33,464	80,941	2,203	169	24	17,007	135,499
합계	1,508,498	2,630,012	1,738,332	642,789	441,168	89,291	415,089	7,465,179
분담률(%)	20.2	35.2	23.3	8.6	5.9	1.2	5.6	100.0

주 : 도보포함, 지하철 · 전철 환승미포함

특히, 인천시 관련 수단별 통행분담률을 살펴보면 승용차 통행이 263만 통행으로 35.2%, 버스는 174만 통행으로 23.3%, 전철/철도는 64만 통행으로 8.6%, 택시는 44만 통행으로 5.9%의 분담률을 보이는 것으로 나타났다. 이는 전년대비 승용차분담률의 경우 약 0.1% 증가하였으며, 버스는 0.1% 증가, 전철/철도는 약 0.5%가 증가한 것으로 인천시 도시철도 건설에 따른 전철/철도의 수요가 증가하는 것으로 나타났다.



통행목적별 평균통행시간의 경우 수도권 전체와 인천관련 통행 모두 업무-귀사-여가 목적통행 순으로 길었으며, 인천관련 통행 중 전년대비 등교, 학원 통행을 제외한 나머지 목적통행의 평균통행시간은 소폭 감소하는 것으로 나타났다.



평화의 섬 오키나와, 평화도시 인천

최 종 원 _ 도시경영연구부 초빙연구원

● Prologue

오키나와는 우리에게 그리 잘 알려져 있지 않다. 그냥 일본의 어느 지역 정도? 오키나와에 방사능이 연관 검색어로 나올 정도면 오키나와에 대한 우리의 일반적인 인식은 그리 크지 않다고 할 수 있다. 올해 봄, 연구원에서 연구여행으로 오키나와에 가게 되는 기회가 생겼다. 작년 하반기에 평화도시 관련 연구를 진행하면서 알게 된 오키나와, 그리고 오키나와 평화기념공원은 오키나와에 가게 되면 반드시 눈으로 확인해 보아야겠다는 생각을 하고 있었던 참이었다. 히로시마나 나가사키에도 평화박물관이 있지만, 제2차 세계대전의 전범국인 그들이 가해자임을 숨기고, 마치 피해자인 것처럼 행동하는 모습을 볼 때 그들이 말하는 평화에 대한 진정성에 의심 섞인 눈길을 거둘 수 없었다. 그러나 오키나와는 좀 다르게 다가왔다. 일본에 의한 강제합병, 전쟁동원, 학살, 차별, 독립의 움직임 등 오키나와의 역사를 보면, 평화를 외치는 그들의 모습에 어느 정도 고개가 끄덕여진다.

● 평화기념공원의 첫 인상

2013년 4월 12일, 오키나와 여행의 둘째 날이었다. 아침부터 비가 추적추적 내렸다. 오키나와현 중심부인 나하시에서 남쪽으로 20km쯤 떨어진 곳에 위치한 평화기념공원은 평화기념자료관, 평화기념당, 평화의 비(평화의 초석이라고도 불림)를 중심으로 드넓은 바다와 접한 넓은 녹지로 조성되어 있었다. 그런데 아침 일찍 도착해서였을까, 비가 내려서였을까. 사람들이 그리 많지는 않아 조금은 쓸쓸한 느낌이었다.

● 평화기념공원, 전쟁의 아픔을 품다

가장 먼저 찾아간 곳은 평화기념당이었다. 이곳은 제2차 세계대전의 최후의 격전지였던 오키나와에서 약 20만 여명의 소중한 목숨이 사라졌던 참상을 반복하지 않기 위하여 1978년에 조성되었다. 안으로 들어가자 복도 양 옆과 벽면에 평화 관련 그림이 전시되어 있었다. 기념당의 중심에는 높이 12m의 불상이 중앙에 배치되어 있었고, 평화를 기원하는 문구를 적은 색색의 종지와 천이 그 주위를 둘러싸고 있었다. 불상의 측면 아래로 전 세계와 일본 각지에서 모은 돌이 전시되어 있는 영석실(靈石室)이 자리하고 있었다. 비가 오는 날씨여서일까 아니면 어두운 조명 때문이었을까 굉장히 분위기가 무겁게 느껴졌다.

기념당을 나와서 평화기념자료관으로 향하려던 중에 한국인위령탑공원이 한쪽에 자리하고 있는 것을 발견했다. 일제에 의해 강제 징용된 1만 여명의 아까운 한국 청년들이 희생된 것을 추모하기 위하여 1975년 8월, 위령탑이 세워지게 되었다고 한다.



우리나라의 각지에서 모은 돌로 하나하나 쌓아 올려 돛처럼 둥근 형상을 하고 있었다. 나라를 잃은 서러움과 전쟁의 비참함을 가슴깊이 느꼈을 그들을 생각하면, 답답함과 안타까움을 금할 수 없었다. 얼마나 많은 사람들이 전쟁으로 사랑하는 사람과 헤어지고, 고통 속에 죽어갔을까. 인간의 욕심과 잔인함을 다시 한 번 생각하게 된다.

그런데 그날 오후 비는 어느새 세지고 있었다. 발걸음을 재촉하여 평화기념



자료관은 독특한 양식으로 지어졌는데, 1층은 안내 카운터, 도서관, 퀴즈코너 등으로 이루어져 있었고, 2층은 상설전시실과 바다가 보이는 외부 경관을 살펴볼 수 있는 테라스가 있었다. 카운터에 전시물의 한국어 안내 장치를 빌려서 2층의 전시실을 둘러보았다. 역사와

테마별로 총 다섯 곳으로 이루어진 전시실은 생각보다 그 규모가 컸고, 콘텐츠가 잘 구비되어 있었다. 특히, 피난용으로 사용되었던 동굴, 막사에 직접 들어갈 수 있도록 만들어 놓았고, 귀중한 냄새로 현실감을 더했다. 사람이 죽거나 다친 것을 담은 사진을 볼 때는 소름이 돋기도 했다. 섬 전체에 걸친 전쟁의 소용돌이로 20만 명이라는 엄청난 수의 사람들이 죽었다. 미군의 폭격과 일본군의 학살... 전쟁의 가장 큰 피해자는 어느 한쪽으로부터도 보호받지 못한 선량한 민초들이었다.

자료관 밖에는 바다를 향하여 평화의 비(초석)가 쪽 늘어서 있었다. 국적이나 군인, 민간인의 구별이 없이 오키나와 전투에서 죽은 모든 사람들의 이름을 새겨놓아 애도의 뜻을 전하고, 전쟁의 비참함과 평화의 마음을 후세에 전하기 위하여, 태평양 전쟁, 오키나와전 종결 50주년을 기념하여 1995년에 세웠다고 한다. 평화의 비에서 바라보는 바다는 비가 조금씩 내리는 날씨에도 비교적 잔잔했다. 치열한 전투의 순간에도 바다는 잔잔했을까.



● 평화도시 인천

방송에서 북한의 위협에 대해 심각하게 다루고 있었던 한두 달쯤 전의 일이었다. 출근을 위해 경인교대역에서 택시를 탔다. 라디오에서 흘러나오는 뉴스를 듣고 있는데, 운전기사분이 북한의 위협에 대해 강하게 나가야 한다고 말씀하신다. 비록 전쟁을 하는 한이 있더라도 말이다.

인천은 많은 전쟁의 주요 전장이었다. 전쟁을 통해서라도 지켜야 할 것, 그것이 필요한 가치라면, 인류 본연의 가치를 지키기 위해서라면 전쟁을 각오해야 할 것이다. 그러나 우리는 전쟁을 함부로 입에 올려서는 안 될 것이다. 그것은 소중한 우리의 가족과 이웃을 잃을 수도 있는 것이기 때문이다. 인천이 평화도시가 되는 것은 인천의 시민들이 평화에 대해 무관심하지 않고, 그것을 마주보고, 알아가고, 염원하는 데에서 출발한다. 전쟁을 통해 가장 고통당하는 것은 바로 우리와 같은 소시민임을 잊어서는 안 된다.

● Epilogue

6월은 호국보훈의 달이다. 우리가 지켜야 할 것은 무엇인가. 지난 4월 오키나와 평화박물관 방문을 통해 느꼈던 평화의 의미를 되짚어 보고, 함께 느끼는 시간이 되었으면 한다.