도시발전의 핵심코드를 찾아보는

새로운 도시 새로운

도시발전의 핵심코드를 찾아보는

새로운 도시 새로운

인천발전연구원
Incheon Development Institute

새로운 도시, 새로운 仁川

인천발전연구원 | 이용식

도시는 늘 새롭다

도시는 늘 변화한다. 아니 변화해야만 살아남고 번성하며 소위 경쟁력을 가질 수 있게 된다. 도시는 늘 움직여야 하고 그래서 기본적으로 역동적이다. 변화와 역동성, 이 두 가지야 말로 우리가 도시에 주목하고 그 가능성을 발견하려 하는 이유이기도 하다.

도시의 변화와 역동성은 기본적으로 그 도시의 위치와 위상에 기인한다. 도시가 처한 물리적/공간적 조건과 정치/경제적 환경이 도시의 변화와 역동성을 추동하기 때문이다. 여기에 도시를 구성하는 여러 주체들의 공력과 헌신이 더해지면 그 도시는 빠르게 진화하게 된다. 도시는 위치와 위상에 의해 결정적으로 좌우되면서 도시 주체들의 노력이 더해져서 그 변화와 역동성을 발휘하게 되는 것이다.

이러한 사실은 도시를 인위적으로 무리하게 이끌어선 안된다는 점을 이르는 것이기도 하다. 도시의 조건과 잠재성 또는 도시가 가진 여러 측면의 함량을 무시하고 일방적으로 이끌어선 안된다는 것이다. 그렇게 되면 도시의 변화와 역동성도, 그리고 올바른 방향의 도시성장도 기대할 수 없게 된다. 인간의 삶처럼 도시도 환경과 조건에 의해 좌우되는 이른

바 天運이란 것이 있어서 이를 거스르게 되면 많은 고통과 어려움이 따른다고 한다면 과장된 표현일까?

도시의 변화와 역동성은, 다른 한편으로는 새로운 외부환경과 조건에 얼마나 슬기롭게 적응하느냐에 따라서, 그 규모와 내용이 결정된다는 점이 여러 사례에서 쉽게 확인된다. 외생변수에 얼마나 기민하게, 그리고 현명하게 대응하느냐에 따라 도시의 잠재력이 극대화되기도 하고, 그렇지 못한 경우 반대로 쇠퇴의 길로 빠지게 되는 것이다.

그래서 도시를 관리하고 여기에 매 시기 의미 있는 구조와 내용을 채우기 위해 노력하는 사람들은 이 점을 명심하고 예민하게 주변 조건과 환경의 변화에 촉각을 곤두세우고 있어야 한다. 지금 이 시기 우리 도시가 지향해야 할 가치가 무엇이고 이를 충족시키기 위해 어떤 새로운 관심과 노력을 기울여야 할 것인가. 이러한 점을 늘 세심하게 살피고, 동시에 자생력을 키워 도시가 이러한 외부변화와 조건에 충실히 대응할 수 있도록 묵묵히 그 맷집을 키워가야 하는 것이다.

이렇게 도시는 늘 새롭게 변화하고 그 가운데 역동성을 가져야만

하는 운명을 가지고 있다. 새로우면서도 항상 외부변화에 능동적으로 움직일 수 있는 동력을 가지고 있지 않으면 도시는 멈추게 되고 그 순간 도시발전을 기대하기 힘들게 된다. 그래서 늘 도시는 새로워야 하는 것이다. 그것도 내부 동인을 확보하는 가운데 새로운 외생변수에 기민하게 대응하면서.

도시가 지향해야 할 새로운 가치

도시의 새로움, 도시의 진화를 얘기한다면 그 방향은 어느 쪽이어야 할까? 그간 우리의 정신과 행동을 쥐고 흔들었던 개발주의적 사고, 양적 개발의 논리에서 벗어나는 것이 맞는 방향이라 한다면, 그래야만 늘 새로워야 하는 도시의 진화와 발전을 기대할 수 있다면, 그 지향은 어느 쪽이어야 하고, 다음 단계의 도시의 모습은 무엇이어야 하나? 도시의 진화를 찾아 노력하는 자들이 가져야 할 도시에 대한 정서와 철학은 어떤 내용이어야 할 것인가?

도시를 둘러싼 패러다임의 변화는 지속가능성(sustainability), 여성(gender), 문화(culture/multi-culture)), 감성(emotion), 환경(environment), 지식(knowledge), 생태(eco), 공동체(community), 시민참여(civil participation) 등과 같은 말들과 관련되어 있다. 지속가능한 도시, 여성과 감성을 바탕으로 한 섬세하고도 따뜻한 도시구조와 도시발전의 모색, 물리적(남성적) 개발주의에서 벗어난 문화적(여성적) 도시발전의 지향, 환경과 생태를 고려한 친환경 에코시티의 건설 등등. 그리고 이를 실현코자 발휘하는 관심과 노력도 남성적 정치와 통치를 수단으로 한 방식이 아니라, 시민참여와 공동체적 노력을 매개로 하는 도시

가버넌스를 모색해야 한다는 등.

이즈음 이곳저곳에서 강조되고 있는 되는 이른바 '녹색'에 대한 관심도 이러한 이른바 패러다임의 변화와 깊은 관련을 맺고 있는 단어이다. 미국과 한국의 대통령이 거의 동시에 공개적으로 발설(?)함으로써 세계적으로 부각되고 있는 소위 녹색성장, 그리고 이로 인해 우리사회에서 현재 국가적으로 촉발된 녹색의 향연(?)도 기실 그 연원을 따져보면 패러다임의 모색, 즉 새로운 세상을 만들려는 구상과 전략의 검토에서 비롯된 것이다.

그렇다면 이러한 패러다임의 변화, 새로운 컨셉과 도시발전의 모색이란 관점에서 우리가 추구해야 할 도시발전의 새로운 방향은 구체적으로 어느 쪽이고, 그리고 어느 영역에서 우선 이런 변화와 발전을 시도해야 할 것인가? 그와 같은 도시발전 방향에서 우리나라 대도시들이 절감하고 있는 변화와 역동성 확보의 핵심 영역은 어디일까? 시민들이 일상에서 가장 쉽게 체감하고 있는 도시변화의 핵심 코드라 할 수 있는 것들로는 무엇을 들 수 있을까?

인천의 경우 '문화'와'노령화','다문화','생태·환경'과 '저탄소', 그리고 이른바 '녹색교통'이라 할 수 있을 것이다. 이들 영역이야말로 시민들이 직접적으로 체감하게 되는 도시구조와 내용의 변화라 할 수 있고, 본격적으로 시 행정이 대응해야 하는 과제라 할 수 있을 것이기 때문이다.

새롭게 강조되는 도시구성의 질적 개념들이 도시발전의 핵심 키워드가 되고 있는 이때, 따라서 도시는 이제 이러한 컨셉들을 결정적 기준과 핵심적 요소로 삼아 새로운 차원의 도시발전을 지향해야 할 것이다. 자기 지역의 물적/공간적 조건을 바탕으로 도시가 갖고 있는 주체적/객관적 역량을 따져보면서 새로운 차원의 도시발전을 그려보아야 한다는 것이다.

우리가 인천의 進化에 주목하는 이유

요즘 인천은 이 나라 도시 가운데 가장 변화무쌍한 모습을 보이고 있다고 얘기된다. 격변의 시기를 보내고 있다고나 할까. 여러 면에서 변화와 역동성을 보이고 있는 것이다. 그렇다면, 지금 보이고 있는 인천의 변화와 역동성은 무엇에 기인하는 것일까? 그 방향과 규모에 대한 문제의식을 일단 접어두고, 그 물리적 변량과 속도만을 놓고 본다면 가히 대단하다고 볼 수 있을 것인데, 그렇다면 그 동력은 어디에서 나오는 것인가?

우선 인천을 둘러싼 지정학적 여건과 정치경제적 환경의 변화가 인천의 역동성 발현에 매우 유리하게 작용하고 있다는 점을 들 수 있을 것이다. 해방 후 40여년 가까이 지속되었던 냉전의 시기가 지나고 황해가 이 지역 소통의 중심으로 되살아나면서 인천이 극적인 반전의 계기를 잡고 있다고 얘기된다. 인천은 항구도시로서 애초 환황해 지역 소통의 한 고리로서 역할을 할 수 있을 때만 활발한 모습을 보일 수 있는 조건에 놓여 있는 데, 그간 꽉 막혔던 황해의 숨통이 일단 트이면서 인천이 다시 한 번 가쁜 숨을 몰아쉬고 있다고 볼 수 있는 것이다.

대륙과의 단절, 북한과의 불통은 이 지역의 존재의미와 가치를 추락시켰고, 이는 인천의 공간적/경제적 불구상태를 의미하는 것이었다. 소통의 중심이어야 할 황해, 그리고 황해를 근거지로 삼아야 할 인천으로서는 먹통(?)이 되어버린 황해가 야속하기만 했던 것이다. 그러다 다시 황해가 살아났고, 소통의 공간은 새로운 기회를 맞이하게 되었으며 덩달아 인천이 제 몫을 할 수 있는 계기를 얻게 된 것이다.

분권의 장점이 부각되고 지역 또는 지방의 의미가 새롭게 해석되면서 인천은 보다 유리한 입장에 설 수 있게 되었다. 중앙집권의 폐해와 비효율성이 드러나고 있고 주변과 지역의 생산적 활용이 국가 발전에 더

큰 의미를 가질 수 있다는 점이 확인되면서, 수도권의 변방이자 중앙집권에 의한 정치권력적 의사결정에서 심하게 소외되었던 인천이, 그 인천이 새롭게 그 가치를 드러낼 수 있는 기회를 맞이하게 된 것이다.

인터넷과 네트워킹의 확산은 인천의 사회적/정치적 위상을 강화하는 데 긍정적인 영향을 미치고 있다. 그간 중앙에서 모여 한껏 그 위세를 떨쳤던 파당적/지역적 세력의 기세가 꺾이기 시작했고 정치권력적 의사결정에 의해 국가재원이 비효율적으로 배분됨으로써 사회경제의 발전을 가로막고 있다는 문제의식이 확산되면서 분권적 의사결정 시스템의 구축과 활용의 장점이 크게 부각되었던 것이다.

인터넷과 네트워킹의 정착은 이러한 분권적 의사결정의 효율성을 확보하는데 주요한 바탕이 되었고, 이는 수도권의 주변이면서도 수도권/비수도권의 갈등구조에서 손해를 감수해야 하는 인천에게는 숨통을 터주는 계기가 되었던 셈이다.

인천의 노력, 우리의 작업

격변 속에서 역동적인 모습을 보이고 있는 대도시 인천은 이제 '성장/팽창/양적발전/중심'지향의 도시발전전략에서 벗어나 이러한 새로운 개념(패러다임)을 바탕으로 한 새로운 차원의 도시발전을 탐색해야 할 것이다. 새로운 도시발전 컨셉이 향후 인천의 도시발전 전략과 그 구체적 구현에 어떻게 적용되어야 하는가를 종합적으로 탐구하고, 이를 실현할 방략을 찬찬히 모색해 보아야 한다는 것이다.

이처럼 핵심적 변수들을 적극 고려하면서 새로운 차원의 진화된 도시발전을 모색하기 위해서는 우선, 도시발전을 좌우하게 될 핵심적 변

수에 대한 인식의 공유를 전제로, 진화된 도시발전의 컨셉(코드)을 정립해야 할 것이며 이를 중심으로 도시발전의 핵심 아젠다를 기획하고 이를 현실에 구현할 수 있는 여러 차원의 방안들을 탐색해야 할 것이다. 그리고 최종적으로는 이러한 실천을 위한 노력에 각 주체들의 고민과 동참을 유인해낼 수 있는 방략을 고민해야 할 것이다.

우리는 이를 위해 전문적 논의과정을 통해 분야별 핵심 컨셉을 도출한 후, 이를 중심으로 그간의 도시성장 전략과 방안을 비판적으로 점검하고자 하였다. 이러한 작업을 바탕으로 대도시 인천의 바람직한 구조와 모습, 이를 실현할 수 있는 방략, 그리고 구체적인 정책과 아젠다를 도출할 수 있을 것이라 보았던 것이다.

그리하여 참여 연구자들은 먼저 '⑴노령화/다문화/도시문화/생태와 녹색/사람과 자동차 등의 측면에서 그간의 인천의 도시성장을 비판적으로 점검'하고, '⑵미래지향적 관점에서 인천이 어떠한 내용을 갖는 도시로 발전해야 하는가'를 분야별로 검토, 정리하자고 합의했다.

이러한 인식의 공유는 다음과 같은 문제의식을 반영한 것이었는데, 이는 인천이 향후 다음과 같은 측면을 적극 고려하면서 도시발전 전략과 아젠다를 설정해가야 할 것이라 판단한 것이었다.

이를 바탕으로 개별 연구자는 각자의 영역에서 분야별 연구팀을 구성, 컨셉을 구체화하고 연구회의와 토론, 그리고 워크샵 등을 거치면서 연구결과를 정리해 가기로 했다. 문화/노령화/다문화/녹지/교통의 분야로 나누어 연구팀별 연구회의 등을 거쳐 연구내용을 진척시키고, 이 과정에 외부 필진들을 적극 참여시키기는 방식을 취하기로 했던 것이다.

우리는 이러한 우리의 문제의식과 연구정리, 토의, 그리고 최종결과물의 단행본으로의 출간을 통해 우리의 이 과정과 최종 결과가 다음과 같은 현실적/정책적 성과로 이어지길 기대했다.

- 인천의 성장에 대한 비판적 검토
- 미래지향적 도시발전 모델 제시
- 인천의 도시비전 수립 및 도시발전 추진에 레퍼런스로 활용
- 도시발전 아젠다 제시 및 정책수단 개발의 적극적 계기
- 시민사회의 관심 및 논의 촉발, 그리고 이를 통한 도시역동성 확보에 기여

그러나 우리는 이런 우리의 기대가 이번 작업과 성과를 통해 충실하게 드러났다고 보진 않는다. 여러 측면에서 제약이 있었고, 우리의 접근과 문제의식도 충분한 숙성과정을 거쳤다고 할 수 없기 때문이다. 다만, 이 과정과 성과가 仁川의 進化에 조금이라도 기여할 수 있길 바라고, 향후 이러한 논의와 실천적/이론적 작업에 작은 초석이라도 되었으면 하는 바람을 가져보는 것이다.

도시발전의 핵심코드를 찾아보는

새로운 도시 새로운 仁川

새로운 도시, 새로운 仁川/ 04

인천의 '근대민속'과 문화콘텐츠화 방향/ 15

해안도시에서 도시민속의 형성과 의의 ····· 17
근대 개항도시 부산과의 비교 ····· 26
인천 구도심의 도시민속 자원 ····· 31
주요 도시민속 콘텐츠와 활용방향 ····· 44

행복한 노후를 위한 고령친화도시 인천/ 59

고령친화성을 가진 도시구현을 위하여 ····· 61
인천노인의 삶의 모습 ····· 62
노인이 선택할 수 있는 사회참여 ····· 76
노인을 배려하는 도시환경의 조성 ····· 88

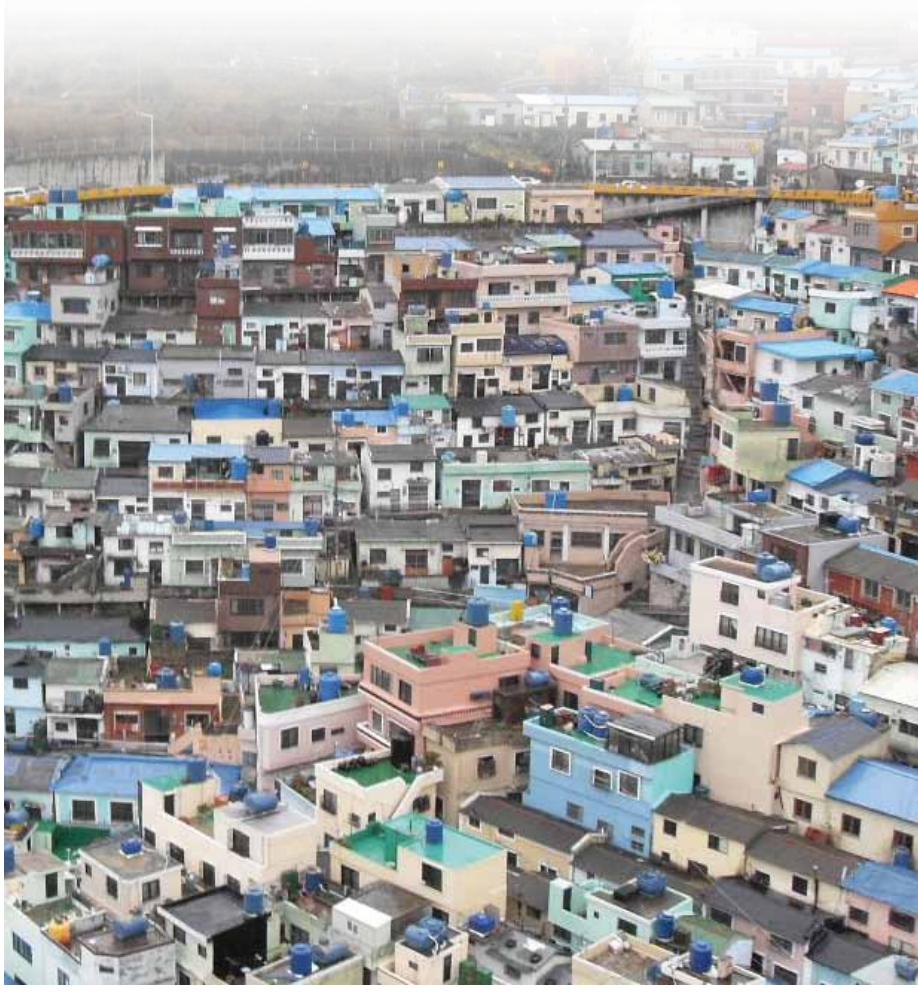
다양성이 공존하는 열린 도시/ 105
새로운 도시 – 다문화도시 ····· 107
다문화도시를 구성하는 사람들은 누구인가? ····· 108
다문화교육과 다문화능력 ····· 135
다문화 공간, 어떻게 만들 것인가 – 아이다마을 사례를 중심으로 ····· 145
새로운 다문화도시를 위하여 ····· 159

인천 공원녹지의 새로운 비전 "Green Design"/ 161
들어가는 말 ····· 163
그린 디자인(Green Design)의 필요성 ····· 165
인천시 그린 디자인 실행방안 ····· 169

에너지기후시대의 교통정책 : 녹색교통/ 199
들어가는 말 ····· 201
에너지기후시대, 교통의 현실과 전망 ····· 203
녹색교통을 어떻게 이해할까? ····· 216
녹색교통에 대한 논의의 장을 넓혀보자 ····· 219

인천의 '근대민속'과 문화콘텐츠화 방향

부산근대역사자료관 학예연구관 | 유승훈
인천발전연구원 | 신성희[1]



1. 유승훈 학예관과 함께 작업하게 된 것은, '배다리'의 한 헌책방에서 그의 '소금민속'에 관한 저술을 발견한 인연 때문이다. 원고의 방향과 취지를 전하니 흔쾌히 참여를 수락하셨다. 먼저 인천을, 그리고 부산을 답사하면서 달동네와 헌책방, 골목, 염전과 재래시장... 이제 행정이 새로운 일감으로 삼아야 할 도시자원이라는 확신을 굳혔다. 조심스레 내용을 궁리해 가는 동안 '배다리'지역의 개발을 멈추는 인천시의 용단도 있었고, 우연한 인연을 함께 이어가던 원고도 이렇게 일단락을 맺게 되었다.

인천의 근대성의 새로운 조명과 도시민속

인천의 문화적 정체성과 문화정책영역에서 '근대역사'와 '근대유산'은 그 중심적인 지위를 차지하여 왔다. 이때의 근대역사란 대부분 19세기 초 제물포 개항기 전후에서 개항장 주변이 국제도시로서 만들어 지면서 이루어진 서구문물의 유입과 깊은 연관을 맺고 있다. 이러한 국제주의 근대역사에서 한국인, 그리고 인천 사람들의 삶과 추억이 정겹고 진솔하게 묻어나지는 못할 것이다. 따라서 〈새로운 도시, 새로운 인천〉에서는 인천의 근대역사의 시점, 그 유산으로서의 공간, 이를 가꾸는 사람을 현재에 보다 더 '가깝게' 주민생활 곁으로 다가오도록 조명하는 일도 중요한 일감으로서 새롭게 여겨보고 싶었다. 새로운 문화의제를 설정하고 그에 맞는 일감을 모색하며 인천이 가깝고도 친근한 우리 삶 곁의 근대역사를 재창조하고 가꾸는 일에 참고할만한 다른 도시의 일들을 살펴보면서 방향을 찾아보는 것이다. 그래서 이번에 '근대민속'이라는 가까운 역사와 일상, 영웅이나 정치가가 아닌 평범한 사람들의 문화를 주목해보고자 한다.

윌리엄 쿠퍼(William Cowper)는 '신은 자연을 만들고 인간은 도시를 만들었다'고 말했다. 도시는 인간이 만든 창조물 가운데 가장 위대하다는 뜻이다. 지리학, 인류학, 사회학 등 인접학문에서는 이러한 도시를 주목하여 많은 연구를 진행한 반면, 민속학이나 문화재 분야에서는 도시문화에 대한 관심이 부족하였다. 아직까지 민속이나 문화재를 조사·연구한다면 농촌과 어촌 등의 전통적인 촌락으로 그리고 경주나 공주의 사찰과 궁궐로 그 발걸음이 주로 향하고 있는 형편이다.

최근 도시 서민의 삶과 일상문화에 대한 연구들이 활성화 되면서 그 중요성과 의미가 새롭게 부각되고 있다. 무릇 민속은 전통적인 농민·

어민의 생활문화이자 동시에 현대적인 도시민의 생활문화로서 이해가 된 것이다. 덧붙이자면, 도시야말로 무궁무진한 민속의 원천이며, 살아 있는 민속의 현장으로 주목을 받은 것이다.

도시민속은 도시화·산업화의 과정과 맞물려 있는데 이는 역사학에서 논의되고 있는 근대성의 문제와 연관되어 있다. 도시민속은 근대화의 과정에서 출현된 것이며, 이를 잘 반영하고 있는 곳이 부산, 인천, 원산, 마산, 목포, 군산 등과 같은 항구도시이다. 항구도시는 대체로 일제의 식민지화 과정에서 사람의 출입, 물자의 이출로 인하여 급성장하였다.

이 글에서는 근대사를 통하여 부상한 우리나라의 대표적 항구인 인천의 구도심에서 전래되는 도시민속을 발굴해 보고, 문화콘텐츠화의 전망을 살펴보고자 한다. 인천의 도시민속이 인천 서민의 일상적 삶과 생활이면서 아울러 문화적 자원으로 충분한 기능을 할 수 있음을 보여주고자 한다. 그런데 지금까지 인천 도시민속에 관한 현지조사도 이루어지지 않았거니와 도시민속의 문화콘텐츠화에 관한 연구를 쉽게 찾아보기는 어려운 실정이다. 비록 이 〈새로운 도시, 새로운 인천〉에서는 시론적으로 다뤄지는 한계가 있으나 향후 인천의 도시민속과 문화자원의 활용에 관한 관심을 환기시키고 보다 활성화 될 것으로 기대한다.

우선 이 글에서는 해양도시에서 도시민속의 형성과 의의를 짚어보고, 인천과 비슷한 근대사를 겪어왔던 인천과 근대 개항도시로서의 역사성을 공유하는 부산 원도심의 도시민속을 연구·개발한 사례를 비교하였다. 이와 관련하여 인천 구도심의 도시민속을 개관하였으며, 이 가운데 우선적인 핵심 아이템을 추출하여 그 활용방향에 대하여 살펴보았다.

1. 해안도시에서 도시민속의 형성과 의의

1) '도시민속'의 개념

장철수라는 학자는 민속은 무엇보다 사람들의 생활문화라고 하였다. 생활문화는 우리를 둘러싸고 있으며, 항상 접하고 있는 생활양식의 총체이다. 인간의 생활문화는 일상적인 일과 소비와 연관된 생활 및 활동으로서 '일차적 기반'과 이를 토대로 형성된 인간의 관념과 여가활동을 위한 행위들로서 '이차적 표현'이 복합되어 있다. 일차적 기반에는 사회민속, 경제민속, 의료민속, 언어민속이 있으며, 이차적 표현에는 의례민속, 연희민속, 신앙민속, 예술민속이 포함될 수 있다. 장철수와 마찬가지로 김태곤은 민속을 민간층의 생활일체를 지칭하는 '민간층의 문화현상'으로 개념을 지었고, 민속학은 "민간인의 입장에 서서 민간인의 생활문화를 연구하는 민간의 학문"이라 정의하였다.

이처럼 민속학자들의 최근 견해에서는 모두 민속을 '일상의 생활문화'로 보고 있다고 보아도 무리가 없다. 이를 도시민속학의 측면에 적용시켜보면, 도시민속은 도시에 거주하는 도시민들의 생활문화이며, 도시민속학은 궁극적으로 도시인의 총체적인 생활양식을 밝히는 것이다. 그러나 일상의 생활문화라는 점은 민속학의 민속과 상통하지만 도시민속의 속성은 종래의 민속 개념과 차이점들이 있다. 왜냐하면 민속의 공간적 기반이 농·어촌이 아니라 도시라는 점 때문이다. 무엇보다 도시는 토박이들이 떠나고 외지인들이 모여 사는 곳이며, 사람들의 움직임이 많은 유동적 공간이다. 게다가 1차적 산업은 거의 없고 상업,금융업,보험업 등 3차 산업을 생업기반으로 한 곳이다. 도시민속은 이러한 도시에 기초를 둠으로써 전통적 민속과는 다른 문화적 특징들을 갖게 되었다.

또다른 민속학자 김정하는 도시민속이 '향유주체의 익명성과 민주성', '소비문화를 향유하는 일상성', '자본주의의 논리', 그리고 '외부문화에 대한 개방성과 수용성', 혹은 '정보전달 매체의 다양성', '정보전파의 신속성' 등의 속성을 가지고 있다고 보았다. 이 사람의 논리를 따르자면 도시민속은 자본주의적 속성과 연결되는 것이다. 우리나라의 도시화는 전 세계적인 동향과 마찬가지로 자본주의화의 일 과정이라 할 수 있다. 산업화, 근대화, 도시화는 모두 우리나라가 자본주의로 변모하는 과정에서 나타난 현상이며, 도시문화 역시 이 과정에서 형성되는 것이다. 따라서 도시민속은 두레, 품앗이 등 공동체의 속성을 가졌던 민속과 달리 개인의 자유와 편의가 강조되면서 자본의 재편과 맞물려서 변화한다.

도시민속은 계층적으로 볼 때 서민의 일상문화와 밀접한 관련이 있다. 바꾸어 말하면, 도시민속은 도시사회의 정점에서 지식과 자본, 매스미디어를 장악한 채 매일 주목받는 세력들의 생활양식이 아니다. 마치 먹이연쇄(food chain)의 하부에서 스스로 광합성을 하여 생태계를 유지시키는 녹색식물과 같이 도시사회의 기층을 형성하여, 노동·생산하는 도시민중의 삶과 연관되는 것이다. 즉, 인천항의 선원, 남동공단의 노동자, 중앙시장의 소상인, 부두의 컨테이너 차량 운전사 등은 도시인의 삶을 1차적으로 유지시켜주는 생산과 유통의 업무에 종사한다. 이들의 문화적 관습과 양식이 도시민속과 직결되는 것이다. 하지만 현대의 도시사회, 달리 말하면 후기 자본주의 사회에서 도시민속의 민중성은 다양하게 분화되고 있으므로 단편적인 해석은 거리를 둘 필요가 있다. 현대의 도시민속은 끊임없이 대중문화와 소통하고 있으며, 계급 · 계층을 아우르는 문화적 속성을 지니고 있다.

도시민속은 다양한 갈래의 기원을 가지고 있으며, 여러 가지 경로를 통하여 성립된다. 도시민속의 역사적 형성을 따져보면 세 가지 유형

으로 구분할 수 있겠다. 즉 도시화되기 이전 지역에서 전승되던 민속, 외부의 영향에 의하여 혹은 이주민들에 의하여 유입된 민속, 도시에서 생성된 현대 민속으로 생각해 볼 수 있다. 지역에서 전승된 도시민속은 도시화 이전에 토박이들이 문화주체로서 전승해오던 민속이 도시 지역에서 잔존해 온 것이다. 이주민들에 의하여 유입된 도시 민속은 타 지역 혹은 외국의 민속이 유입되어 복합된 혼종의 민속이다. 도시에서 생성된 현대 민속은 근현대 도시화 과정에서 새롭게 출현한 민속이다. 지역에서 전승된 도시민속은 마을신앙 혹은 가정신앙 등 민속신앙과 관련된 것들이 대표적 보기이며, 유입되어 복합된 민속은 중국에서 기원했지만 인천에서 창출된 자장면, 화교의 민속과 같은 것이 있겠다. 현대 민속은 노래방, pc방, 찜질방 등과 같은 현대의 대중문화, 여가문화의 일환으로 나타난 부산의 '방 문화'를 들 수 있겠다.

2. 부산·인천의 도시민속 형성과 역사적 공유

1) 개항도시의 역사적 공유

우리나라 해양도시의 역사를 살펴보면 제국 침탈의 과정에서 외국의 문물을 수입하는 역할을 하였다. 해방 후에는 귀환동포의 이주와 한국전쟁으로 인한 피난민의 이주로 홍역을 치렀다. 이를 문화변동의 차원에서 보면 여러 가지 문화들이 뒤섞이고 혼종되는 과정으로 해석할 수 있다. 이처럼 해양도시의 문화는 이질적인 요소들이 복합·혼종되는 과정에서 창출된 다양성을 그 특징으로 하는 것이다. 해양도시 민속학적 관점에서는 인천의 화교사회, 피난민 시절에 만들어진 밀면과 돼지국밥

등도 민속의 하나로서 간주된다. 다시 말하면, 해양도시 민속은 근현대의 역사를 거치면서 탄생한 일상문화이자, 여러 가지 문화들이 복합되어 나타난 혼종의 문화이다. 이러한 도시민속을 제대로 바라보기기 위해서는 다원주의적 관점및 문화를 결과물이 아닌 과정과 맥락으로 보는 시선이 필요하다.

해안 도시인 부산과 인천은 비슷한 근대사를 거치면서 발전해왔다. 부산과 제물포라는 작은 항구가 개항이란 역사적 전환기를 맞이하여 커다란 근대의 항구로서 발전한 것이다. 부산과 인천은 개항을 통하여 외국인의 거류지가 형성되어 열강의 문물이 수입된 곳이며, 일제가 조선 침탈을 위하여 교두보로 삼은 곳이다. 근대시기 부산과 인천은 근대 항구로서 인구·경제·산업 등이 급성장하였지만 근대성의 이면에는 조선 침탈과 외국 문물의 침입이라는 제국의 욕망이 있었던 것이다.

1876년에 운요호 사건을 빌미로 조선은 부산·원산·인천을 강제로 개항하였으며, 치외법권을 인정하는 등 최초의 근대 조약이자 불평등 협약을 일본과 맺게 되었다. 이 강화도 조약 이후로 1877년 부산의 초량왜관은 부산일본인 거류지인 전관 거류지로서 개방되었다. 거류지가 설치되자 개항 당시 80여명의 불과했던 일본인들의 이주가 급증하였다. 일본상인들은 일본정부로부터 적극적인 지원과 보호 아래서 많은 재산을 모았고 토지를 매입하였다. 이처럼 전관거류지는 일본인들의 활동을 보장해준 지역이므로 조선인들과의 교류가 왕성해졌고, 일본문화가 유입되거나 조선 문화가 복합되는 문화의 경계지대가 되었다.

개항 이후로 인천에도 커다란 변화가 일어났다. 일본·청국을 비롯한 구미 여러 나라가 조계(租界)를 설정하고 영사관을 설치하여 자국민의 권익 보호와 통상확대에 주력하였다. 일본이 1882년 가장 먼저 영사관을 설치한 이후로 1884년 청국영사관이 설치되었으며, 이어서 영국

영사관, 러시아 영사관 등이 세워졌다. 인천항의 일정 지역을 외국인 전용 거주 지역으로 획정하고 지방행정권을 외국인에게 위임하는 조계도 만들어졌다. 1883년 인천개항이 이루어진 해에 조선은 일본과 인천구조계약서(仁川口租界約書)를 체결하였다. 최초의 인천조계로 설정된 지역은 현재의 자유공원 남쪽 관동 1·2가와 중앙동 1·2가의 약 7,000평을 비롯하여 약1만평이다. 또한 청국 상인들의 수가 늘어나면서 고종 21년(1884) 약 5,000여평의 청국전관조계를 설정하였다. 갑신정변 후 청국의 영향력이 확대되면서 청국 상인 이주자들이 급증하였으며나 이후 청일전쟁이 일본의 승리로 돌아가게 되자 청류거류민은 위축되고 청국조계도 쇠잔해졌다.

부산과 인천의 역사적 공유는 한국전쟁에서도 찾을 수 있다. 우리나라가 식민지에서 해방되자 일본과 만주 지방 등에서 돌아온 귀환동포로 부산은 한 차례 도시의 급속한 팽창을 이루었다. 그리고 연이은 한국전쟁으로 피난민들이 각지에서 몰려들었으며, 인구의 급속한 증가는 도시의 팽창을 가져왔다. 1.4 후퇴 이후 부산거리에 몰려온 피난민들로 부산은 몸살을 앓았으며 당시 언론들은 그 숫자를 70만 명으로 추산하였다. 40여개소의 수용소로 들어온 피난민과 부산에 인척이 있는 사람들은 방이라도 얻고 끼니라도 때울 수 있었다. 하지만 무작정 피난온 40여만 명은 엄동설한에 떨면서 임시로 산중턱을 개간하여 판잣집을 지었다. 깡통을 펴서 엮어 만든 양철판이나 콜타르를 바른 미군 야전용 식량박스로 얼기설기 엮은 판잣집이었다. 휴전 직후 이런 판잣집이 중구 관내에만 1만 5천여 채, 시내 전체로는 4만여 채가 있었다고 추산된다.

한국 전쟁으로 인하여 피해를 입기는 인천시도 마찬가지였다. 직접적인 인명 피해는 물론이고 전쟁 난민 발생으로 인한 휴유증은 참담한 것이었다. 인천지역에 몰려든 전재민과 피난민들은 중구 일대가 아니면

주로 동구의 만석동 일대와 수도국산 일대에 몰려들었다. 그 외의 일부 피난민들은 남구의 학익동 일대와 남동구 소래포구 일대에 삶의 터전을 마련했을 것으로 보인다. 그 정확한 비율을 확인할 수 없지만, 피난민들의 새로운 삶의 보금자리는 역시 변두리의 달동네나 해안가의 저지대 습지 외에 달리 없었을 터이다. 일제 강점기부터 개항장에서 밀려난 조선 사람들이 모여 살던 수도국산에도 한국전쟁이 터지면서 이북에서 피난 내려온 이들이 대거 몰려들었다.

이처럼 한국전쟁은 부산과 인천의 집중적인 인구증가를 가져왔으며, 이들은 정착지를 찾지 못하고 도시의 산비탈과 변두리에서 임시로 판잣집을 짓고 생활을 연명하였다. 이들은 무작정 피난 온 도시에서 석기 시대의 사람보다 못한 환경을 맞게 되었다. 피난민에 의하여 형성된 달동네는 이후 산업화를 거치면서 도시로 상경한 빈민들의 삶터가 되었고, 점차 대도시의 독특한 기층문화를 형성하였다.

2) 옛도심권 도시민속의 형성과 특징

주지하다시피 도시민속의 역사성은 부산과 인천의 옛도심 지역에서 찾을 수 있는 것이다. 이러한 옛도심은 근현대사를 정면에서 겪은 곳이기에 풍부한 도시민속의 자원을 갖는 반면에 현재는 퇴락한 재개발 지역으로 상정되어 곧 도시개발에 의하여 사라질 운명을 맞고 있다. 여하튼, 부산과 인천은 개항기와 일제시기, 한국전쟁 등 도시개발에 의하여 굴곡을 거쳤지만 이를 통해, 부산의 대표적인 해양 도시로 성장하였다. 부산과 인천의 도시민속은 우리나라 특유의 근대사가 낳은 근대성을 지니면서 개방성, 혼종과 복합성, 서민성과 같은 특징을 지니게 되었다.

개방성이란 해양성과 상통한다. 부산과 인천은 바다로 열린 길을

가지고 있으므로 수많은 사람들의 입출이 잦은 곳이다. 1905년 부산과 시모노세키 간의 관부연락선으로 뱃길을 열었고 이를 통해 수많은 조선인과 일본인들의 교류가 시작되었다. 또한 1902년 최초로 켄카이호가 하와이 이민 121명을 태우고 떠난 곳이 인천항이었다. 공식적인 이민의 역사가 인천항에서 출발된 것이다. 이처럼 입국과 출국이 모두 항구도시에서 이루어졌으니 부산과 인천은 출향(出鄕)과 이주에 따른 서러움과 아픔, 추억과 회환이 절절히 맺혀있는 도시인 것이다.

혼종과 복합성은 외지인들이 크게 늘어남에 따른 문화현상이다. 조선조 변방의 통로였던 동래는 일제강점기 전후 통치전략으로 인하여 순식간에 부산으로 대체되고 말았다. 일본인들이 대거 부산의 원도심권에 정착하여 살면서 일본풍의 문화가 부산 지역에 보급되었다. 해방과 한국전쟁 이후 난민들이 부산으로 몰려들자 전국의 민속이 부산으로 혼융되는 특이한 현상이 벌어졌다. 마치 민속 백화점처럼 부산의 도시 민속은 이질적인 지역 문화가 상호 혼종, 융합된 속성을 지닌 채 전승되었다. 인천 역시 황해도와 충청도 등 외지의 주민들이 크게 늘어 전통적인 인천 지역의 문화와 습합되는 현상이 벌어졌다.

과연 인천 문화의 정체성을 어디서 찾을 것인가? 어떻게 규정지을 것인가? 는 매우 난감한 질문이 된 것이다.

해양도시민속의 '혼종과 복합성'의 문화적 특징을 잘 보여주는 것이 음식문화이다. 인천 창영동 일대에서 피난민들에게 나눠준 꿀꿀이죽은 전쟁의 굶주림을 벗어나고자 미군부대에서 흘러나온 각종 음식 쓰레기를 수거하여 판 잡탕음식이었다. 속된 말인 '잡탕'은 바로 혼종의 상징이자 기표이다. 부산의 밀면, 인천의 냉면도 이북의 피난민들에 의하여 만들어지고 문화의 복합을 보여주는 음식이다. 냉면은 함경도와 평안도 등 북한지역의 음식이었지만 인천과 부산으로 유입되어 새로운 문화접변이

이루어졌다. 특히 부산밀면은 이북의 피난민들이 냉면의 주재료인 메밀을 찾기 어려워 밀가루를 사용하여 만들면서 탄생한 음식이다.

이러한 도시민속은 서민들에 의하여 소비·생산·유통되는 것이다. 정치의 권력층, 경제의 자본층, 문화의 지배층은 도시민속과 직접적인 관련을 맺고 있지 않다. 현대 사회에 들어 대중문화가 발달하고 문화의 경계가 약화된 측면이 있지만 여전히 도시민속의 주요한 향유층은 서민들이라 할 수 있다. 이들은 사회의 기저에서 각종 세파를 맞으면서도 꿋꿋한 문화를 구축해왔다. 부산과 인천 사람들은 삶과 죽음을 넘나드는 바닷가를 주요한 생업공간으로 하였고 아울러 폭풍우 같은 근현대사를 겪어왔기에 '억세고 뚝심 있는 기질'을 갖게 되었다. 이러한 도시민속의 서민성은 고통스러운 세상과 정면에서 싸운 결과이지만 내면에는 따스하고 인정이 풍부한 '정(情)의 문화'를 동시에 소유하고 있다.

근대 개항도시 부산과의 비교

1. 부산 원도심의 도시민속과 개발

주지하다시피 부산과 인천은 원래의 도심으로부터 점차 인근의 지역까지 흡수하여 크게 확장된 행정구역을 가지게 되었다. 예컨대 인천은 비약적인 인구증가에 따라 경기도 김포군과 옹진군 등을 편입하는 등 개항 당시에 비하여 면적이 135배로 확장된 것이다. 도시가 확장되면서 외곽지역에 대한 도시계획과 투자가 집중적으로 이루어졌고, 원래의 도심

권이었던 지역은 주민들이 떠나 공동화되어 문화적 에너지가 약화되고 있는 형편이다. 하지만 원도심은 그 역사성으로 말미암아 풍부한 역사·문화자원을 보유한 것이다. 근현대사의 중심에 있었던 지역이므로 근대의 유형문화와 함께 도시민속의 여러 소재들을 지니고 있다.

이처럼 문화자원이 풍부한 원래의 도심지였던 곳을 부산에서는 '원도심', 인천에서는 '구도심'이라 부르고 있다. 인천의 구도심은 아직까지 정확한 공간적 정의가 내려지지는 않았지만『구도심 역사문화자원 및 활성화 관련 사업 조사·연구』에서는 구도심 조사대상지역을 서측으로는 월미도지역, 동측으로는 도원역까지 포함하고, 북측으로는 화도진과 만석부두 일대, 남측으로는 소월미도를 포함한 범위로 설정하고 있다. 대체로 중구와 동구 지역을 대상으로 하는 것이다. 부산에서는 구도심을 신도심에 대한 상대적 개념으로 해석하여 '낡은 것', '뒤떨어진 것'이란 이미지를 연상시킬 것을 우려하여 원도심이란 용어를 사용하고 있다. 부산의 원도심은 중구, 동구, 서구, 영도구 지역으로 인천과 마찬가지로 개항 이후 급격한 발달이 이루어진 곳으로 대부분 구한말 이래 근대화 과정에서 형성되었다.

부산에서는 개항 이후 한국의 근현대 역사경관이 보존되어 있고, 도시민들의 생활과 이야기가 풍부하게 있는 원도심권의 도시 민속 콘텐츠에 대한 조사와 개발을 실시하였다. 부산대학교·부산문화정책연구소가 공동으로 조사·연구하여『부산광역시 원도심 문화공간 활성화를 위한 네트워크 구축과 도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅(이하: 도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅)』을 펴냈고, 부산학연구센터가 부산학기획연구로 실시하여『콘텐츠 부산– 지역사와 도시민속을 활용한 브랜드화』를 간행하였다. 이러한 연구는 원도심에 산재해 있는 도시민속을 문화콘텐츠로 개발하

고, 이를 활용하여 원도심의 문화 공간을 지속적으로 활성화시키기 위한 것이다.

구분	도시민속 조사내용	도시민속 원형 발굴	도시민속 문화컨텐츠화
『도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅』	1. 사회조직 2. 도시생활민속 3. 도시신앙민속 4. 예능과 축제 5. 구비전승 6. 역사에 대한 공적 이야기나 개인적 체험담 7. 역사를 증명하는 공적, 개인적 기록과 흔적	1. 기억과 흔적의 도시 가. 왜관거리 나. 영도다리 다. 학고방(하꼬방) 라. 책방골목 2. 멋과 인정의 도시 가. 활동사진 나. 자갈치시장 다. 돼지국밥 라. 용왕제	1. 자료활용(교과서 제작, 자료집 발간 2. 프로그램제작(구술, 시연회, 경연대회) 3. 문화상품제작(캐릭터 상품, 내러티브지원(소설,영화,연극) 4. 관광상품제작(답사코스,축제)
구분	**도시민속의 자원의 발견**	**도시민속 문화콘텐츠의 파악**	**도시민속 문화콘텐츠화**
『콘텐츠부산』	1. 마을공동체와 친족 화수회 2. 부산의 이북5도민회와 호남향우회 3. 유교식관혼상제의 변화 4. 도시사회의 세시풍속 5. 현대청소년들의 신풍속 6. '~방문화'의 탄생 7. 마을공동체신앙의 약화 8. 점복·주술의 변용과 확산 9. 여가생활과 대중적 관광 10. 부산의 지역축제	1. 추억과 교훈을 주는 도시민속 문화콘텐츠 :산비탈의 달동네 2. 희망과 체험을 주는 도시민속 문화콘텐츠:달집태우기와 대보름 세시풍속 3. 볼거리와 정체성을 주는 도시민속문화콘텐츠:축제콘텐츠로서 별신굿	1. 달동네와 골목길(캐릭터,이벤트와 축제,다매체와 활용, 테마파크, 각종 문화산업) 2. 달맞이와 달집태우기(캐릭터, 이벤트와 축제, 다매체 활용, 각종 문화산업) 3. 별신굿 브랜드(캐릭터, 이벤트와 축제, 다매체 활용, 각종 문화산업)

표1_부산의 도시민속 문화콘텐츠 개발의 내용

〈표1〉은 두 연구의 결과를 요약 정리한 것이다. 대체로 연구의 경로는 먼저 도시민속의 자원을 조사하여 발견하고, 다음은 도시민속의 원형과 자원을 파악하며, 마지막으로 도시민속을 문화콘텐츠화하는 내용으로 전개되고 있다. 차이점을 살펴보면, 『도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅』은 도시민속 컨텐츠를 활용하여 네트워크를 결성하고자 하며, 문화공간의 운영을 검토하고 있다. 향후 콘텐츠 개발의 지원에 대한 방식

을 정책제안으로 마무리하고 있다. 『콘텐츠 부산』은 콘텐츠 발견과 구축을 통하여 부산의 도시브랜드 전략으로 나아가고 있다. 도시를 '브랜딩(Branding) 한다'는 것은 그 도시에'이야기(Story)'와'컨셉(Concept)'을 부여한다는 것이다. 이 연구는 '부산의 이야기'를 담은 문화콘텐츠를 만드는 동시에 부산의 가치를 높이는 브랜딩 전략과 연결시키려 한다.

2. 도시민속 문화콘텐츠 개발과 그 의의

상술한 두 연구는 도시민속을 자원으로 하여 문화콘텐츠를 개발할 수 있는 가능성을 열어주었다. 지금까지 도시민속은 우리의 일상문화이기에 대수롭지 않고 평범한 것으로 치부되어 주목받지 못하였다. 게다가 우리의 전통적 문화와도 관련성이 부족하므로 외국인들에게 홍보할 수

그림1_ "부산의 마추픽추"로 알려진 감천2동 달동네(지역예술인들의 공공미술 작업이 활발함)

있는 문화자원으로 간주되지 못하였다. 이러한 상황에서 우리나라의 근대 도시가 배출한 일상적 생활문화에 시선을 돌리게 하였다는 의의를 갖는 것이다.

부산의 원도심, 인천의 구도심은 도심의 공동화현상이 가속화되고 있으며, 신도시에 비하여 낙후된 도심으로 판단되어 개발의 대상으로 여겨지는 곳이다. 그런데 도심 개발 이전에 반드시 원도심의 문화자원이 무엇인가에 대한 검토가 필요할 것이다. 무분별한 도시개발로 인하여 수많은 역사문화자원이 상실될 수 있으며, 역사문화의 가치와 경제자원의 이점을 가진 콘텐츠를 하루아침에 잃을 수 있기 때문이다.

원도심의 문화자원은 근대건축물과 같이 유형의 문화자원 뿐만 아니라 도시의 기층민이 남긴 수많은 무형의 자원이 있다. 현대의 문화산업에서는 유형 문화 보다 오히려 무형 문화에 대한 기대치가 높다. 왜냐하면 무형의 자원은 무궁무진할 뿐만 아니라 그 형태를 바꿀 수 있으므로 원소스 멀티유즈(One Source Multi Use) 효과가 높은 것이다. 원도심의 문화 자원에 대한 개발은 유형과 무형이 양 날개처럼 균형적으로 이루어져야 할 것이다.

그런데 도시민의 일상적 생활문화는 우리 주변에 널려 있는 것이므로 일정한 원칙과 기준 아래 발견하고 구축하는 작업이 먼저 필요하다. 이를 위해서는 먼저 도시민속에 대한 충실한 기초조사가 이루어져야 한다. 기초조사는 문헌조사와 현장조사가 병행되어야 하겠지만 중요한 것은 현지에서 서민들을 직접 만나 인터뷰를 하는 현장조사이겠다. 국립민속박물관과 서울역사박물관은 재개발 지역을 대상으로 도시민속에 대한 조사를 실시하고 있다.[1] 이러한 조사결과를 통하여 도시민속의 소재를

1. 이 조사의 결과물은 "서울역사박물관, 2008,『보광동사람들, 보광동』" 및 "국립민속박물관, 2008,『아현동 사람들 이야기』"이다 .

먼저 파악하고, 재구성하는 작업으로 이어질 수 있다.

그런데 도시민속의 조사, 도시민속의 발견, 도시민속의 문화콘텐츠화는 그 성격이 다른 작업임을 주의해야 한다. 도시민속 조사는 말 그대로 순수한 민속을 조사하는 것이며, 도시민속의 발견은 조사된 민속 가운데 문화콘텐츠화 할 수 있는 대상을 선정하는 작업이다. 따라서 발견이란 '재현'에 가까운 것이다. 도시민속을 재현하여 문화콘텐츠하기 위해서는 역사적 의미와 문화적 가치가 발견되어야 한다. 순수한 도시민속과 문화콘텐츠화할 도시민속의 차이점은 여기에 있다. 후자는 문화자원으로서의 재미, 홍보대상으로서의 보편성, 문화산업으로서의 전망을 고려하여 '의미'나 '가치'가 주입된 것이다. 덧붙이자면 도시민속의 문화자원으로서 숨과 생기를 불어넣어주는 작업을 거쳐야 비로소 도시민속 문화콘텐츠가 된다.

인천 구도심의 도시민속

1. 인천 도시민속의 발견

70~80년대 경제개발의 시대를 거치면서 도시 민중들의 일상적인 생활문화는 부끄러운 상처로 여겨지고, 하루 빨리 극복되어야 할 대상으로 치부되었다. 따라서 상당히 많은 일상적인 문화들이 잊히거나 개발의 메스(mes)에 의해서 사라지게 되었다. 아이러니컬한 점은 급속한 개발에 의하여 역사에서 퇴장하고 문화적 유물이 된 근대의 일상문화들에 대

하여 추억과 회상이란 이름으로 사회적 수요가 생성되었다는 것이다. 수도국산달동네박물관에 대한 많은 관심과 박물관계에 미친 파급력은 근대에 사라져간 일상문화에 대한 사회적 수요가 얼마나 큰 지를 예상할 수 있게 한다.

근대화 시기의 일상문화는 무엇이든 콘텐츠 자원으로 활용할 수 있지만 이를 위해서는 몇 가지 원칙과 탐색의 방향을 정해야 할 것이다. 첫째, 문화콘텐츠 자원 생산자의 입장에서 지역의 역사와 어떠한 관련성을 가지고 있으며, 도시 민중의 일상문화에서 어떠한 의미를 지니고 있는가? 둘째, 문화콘텐츠 자원 수요자의 입장에서 소중한 추억을 불러일으킬 수 있으며, 교육과 학습의 가치를 가지고 있는가? 셋째, 사회적인 관심과 파급력을 가질 수 있는 콘텐츠이며, 문화산업화의 소재로 활용될 수 있는가? 이것들은 문화콘텐츠화과정에서 논의되어야 할 질문들이며, 이를 통하여 '자원으로서 발견된 대상'을 '가치와 의미를 가진 존재'로 재창조해갈 수 있을 것이다.

이러한 문화콘텐츠의 재창조는 인천시의 브랜드화와 관련이 있다. 도시브랜드는 도시 이름, 슬로건, 심벌마크, 상징물, 이미지 등으로 표현되며, 이들의 결합체로 나타나기도 한다. 주요한 것은 이것들을 통하여 도시 자산의 가치를 높이며, 다른 도시와 차별화시키는 것이다. 후기자본주의는 개인, 기업뿐만 아니라 도시 간에도 경쟁이 심화되는 사회이다. 개인은 월급을, 기업은 이윤을 많이 얻으려는 목적으로 자신의 브랜드를 높이려 한다. 그러나 도시는 무엇보다 사람들의 거주공간이므로 브랜드화를 통하여 살기 좋은 도시, 편안한 도시, 역사문화가 있는 도시 등의 이미지를 갖추어야 한다.

근대 일상을 인천시의 브랜드로 재창조하고 할 때는 지금까지 해왔던 브랜드의 초점을 변화시킬 필요가 있다. 세련되고 고급스러운 도시

이미지 전략도 중요하겠지만 민중들이 겪어왔던 삶의 고통과 아픔을 껴안아 재생시키는 전략을 검토해야 할 것이다. 달동네의 도시재생 혹은 도시의 친환경 정책도 이러한 전략의 일환으로 볼 수 있다. 근대의 일상을 소재로 한 브랜드화는 인천시가 친서민적인 이미지 혹은 추억을 소중하게 간직한 '따뜻한 도시'라는 인상을 심어주게 할 것이다.

지금까지 인천시의 근대문화정책은 건축물로 대변되는 '유형의 자원'에 초점을 두었다. 앞으로는 '무형의 자원'에도 관심을 가져야 한다. 무형의 자원이란 사람이 갖고 있는 '경험의 자원'이며, 이것은 추억의 감정과 심리를 자극하는 '기억과 인지의 자원'인 것이다. 예컨대 '근대와 라면'이란 주제에서는 라면이란 인스턴트식품의 내용, 라면 용기, 포장지의 디자인도 중요하겠지만 '근대시기 민중들이 언제, 어떻게, 왜 라면을 먹었을까'하는 식생활사와 식문화에 대한 주의를 필요로 한다. 이 과정에서 라면에 얽힌 여러 가지 삶의 이야기들을 발굴하고 지난날의 추억을 도시자원으로 삼는 스토리텔링(storytelling)으로 이끌어 낼 수 있다.

도시민속 자원을 발굴하여 그 내용을 살펴보기 전에 인천의 현실에 맞게 콘텐츠 테마를 구성해야 한다. 왜냐하면 모든 도시 민속 자원에 대하여 논의할 수 없으므로 '선택과 집중'의 차원에서 콘텐츠 아이템을 발굴하기 위한 배경과 토대를 구축해야 하는 것이다. 본고에서는 '근대 최초의 생산과 발상지', '근대의 거리와 시장', '전통 민속과 도시 축제' '새로운 먹거리의 탄생', '추억과 애환, 달동네' 라는 5가지 콘텐츠 테마를 정해보았다.

표2_ 인천 도시민속의 주요 아이템

콘텐츠 테마	콘텐츠 아이템	콘텐츠 활용
근대 최초의 생산과 발상지	천일염전지, 정미소, 성냥공장	박물관 건립, 문화상품개발, 체험학습 등
근대의 거리와 시장	차이나타운, 헌책방골목, 긴담모퉁이길, 자유공원, 중앙시장, 신포시장	지역 관광, 스토리텔링, 근대 문화유적답사, 문화거리지도, 지역산업 등
전통 민속과 도시 축제	서해안 풍어제, 정월 대보름 축제	지역 축제, 문화상품, 체험 학습, 지역 관광 등
새로운 먹거리의 탄생	자장면, 화평동 냉면, 신포동 쫄면과 만두	향토음식, 음식의 내러티브화, 먹거리 지도, 음식축제 등
추억과 애환, 달동네	수도국산달동네, 만석동 달동네	문화예술공간, 견학과 체험학습, 스토리텔링 등

'근대 최초의 생산과 발상지'는 우리나라의 주요한 근대식 생업이자 인천을 시발점으로 전국으로 퍼져나간 도시민속을 주제로 한다. 이것은 인천이 여러 가지 신문물이 유입되는 개항장이었기 때문에 가능한 것이다. 개항장은 근대사를 통하여 역사에 전면적으로 등장하게 되며, 이곳에서는 타 문화의 입구이자 신문화의 출구였다. 근대의 일상문화는 대개가 이러한 개항장을 통하여 생산되었으며, 인천은 서울의 인후지지(咽喉之地)였기에 개항장 가운데에서도 중심적 위치를 점하였다. 최초의 천일염 생산, 정미소 운영, 성냥공장 설치에서 비롯된 근대의 생산민속은 인천의 실험정신과 근대를 앞장서나간 선구자적 이미지를 강화시킬 수 있다.

'근대의 거리와 시장'에서는 근대시기 인천에서 형성된 시가지, 광장과 공원, 상점 구역과 상업시설, 거리와 길 등을 대상으로 하며, 이 속에는 차이나타운, 헌책방골목, 긴담모퉁이길, 자유공원, 중앙시장, 신포시장 등이 포함된다. 이것들은 근대 도시의 본 모습을 잘 보여주는 사례들이며, 조계지의 형성과 한국전쟁 피난민의 유입 등 인천 근대사의 특

징을 반영하고 있다. 이는 답사코스와 문화지도를 작성하는데 적극 활용할 수 있으며, 특정한 도시 구역 전체가 지역 관광의 코스가 될 수 있으므로 문화콘텐츠로서 가치가 높다.

'전통 민속과 도시 축제'는 전통적인 민속이지만 현대사회에서도 여전히 계승되고 있으며, 도시 축제로서 승화시킬 수 있는 테마이다. 공동체 신앙이자 전통적인 축제였던 마을신앙을 대표적 예로서 들 수 있다. 동해안과 남해안에서는 별신굿이, 서해안에서는 서해안 배연신굿 및 대동굿이 민속축제의 주요한 콘텐츠로서 주목받고 있다. 이것은 원래 황해도 해주, 옹진 및 연평도에서 전승되는 굿으로서 어부들의 안녕과 풍요를 기원한다는 뜻에서 '서해안 풍어제'라고 불리고 있다. 인천은 해양도시이자 항구도시이므로 서해안 풍어제의 상징과 의미를 살리기에 적합한 지역이다.

다음은 '새로운 먹거리의 탄생'이다. 이 새로운 먹거리는 다른 지역의 음식이 들어와서 생겨난 혼종과 복합의 식문화이다. 우리의 생활문화에서 먹거리는 제일 중요한 것으로서 작은 소재로서 큰 영향을 미칠 수 있는 콘텐츠 자원이다. 대표적으로는 자장면, 화평동 냉면, 신포동 쫄면과 만두 등을 들 수 있으며, 이를 홍보하기 위해서는 음식이 탄생하게 된 이야기를 전달하는 내러티브(narrative)화가 필요하다. 사연이 있는 음식은 미각보다 진한 흥미로움을 전해줄 수 있기 때문이다.

마지막으로 '추억과 애환이 담긴 달동네'이다. 달동네는 높은 산자락에 위치해 달이 잘 보인다는 의미로, 유래는 '달나라 천막촌'에서 비롯되었다. 1950년대말 ~1960년대 중반 사이에 도심에서 쫓겨난 판자촌 주민들이 정부가 정한 지역에 임시 천막을 치고 살면서 방에 누우면 밤하늘의 달과 별이 보인다고 해서 생겨났다. 수도국산달동네와 만석동달동네는 수많은 인천 서민들이 자라나고 생활했던 도시 마을이다. 이곳에

서의 삶은 수많은 애환을 남겨주었지만 당시의 생활상들이 모두 되돌아 보고 싶은 추억거리가 되었다. 달동네는 도심의 산을 개척하고 가난과 고난을 극복해왔던 서민들의 생활사를 보여줄 수 있는 문화콘텐츠이다.

2. 인천 도시민속의 주요 아이템

1) 재래시장

도시에 존재하는 재래시장들은 훌륭한 민속콘텐츠가 될 수 있다. 인천의 중앙시장은 근대사의 굴곡으로 인하여 인천시민에게 양키시장으로 더 알려져 있는 곳이다. 그런데 중앙 시장은 1910년대 이미 번성했던 시장이다. 『매일신보』(1915년 2월 14일자)를 보면 "가게마다 어찌 많이 들이덤비는지 사고팔기에도 자못 괴로운 대성황을 이루었더라."라고 하였다. 배다리 시장은 그 후에도 명맥을 유지하여 오늘날의 중앙시장으로 변모해왔다. 중앙시장은 오늘날의 동인천역 뒤편에 위치한 화평철교에서 배다리 철교 사이의 약 500m에 걸쳐 400여 점포가 밀집되어 있는 규모가 큰 시장이다.

그림2_인천 중앙시장

이곳은 해방 직전인 1940년대 초부터 사람들이 하나 둘 모여 물건을 사고팔면서 형성된 것으로 추정된다. 당시 축현역(현 동인천역) 앞에서 청과물을 팔던 채미전 거리가 활성화하자 역 뒤편을 중심으로 노점상이 늘면서 자연스럽게 시장을 이뤘다는 것이다. 일본이 패망할 무렵 윤창호가 야시장을 개설하면서 본격적인 상권을 형성하였지만 한국전쟁

이후 폭격으로 불에 타 없어졌다. 5.16 군사 쿠데타 이후에 중앙시장은 자유 시장으로서 제2의 전성기를 맞게 되었다. 아울러 부평 등 미군부대에서 흘러나오는 각종 물건을 밀거래하는 이들이 몰려들면서 이곳은 '양키시장'이라는 별칭을 갖게 되었다. 전쟁 직후 미군의 원조품이 늘어나면서 미군부대에서 빠져나오는 군복이나 군용품, 통조림, 담배 등을 파는 상인들이 급격히 늘었고 암달러상도 이 때 생겨났다고 한다.

이 중앙시장은 인천 시장의 역사를 그대로 웅변해주는 곳이다. 중앙시장은 아픈 역사에서도 끈질긴 생명력으로 오랜 세월을 버텨왔으며, 이곳에서 일하는 상인들은 시대의 격량을 헤쳐온 인천시민의 대표적인 보기라 할 수 있다. 중앙시장의 문화콘텐츠화는 인천지역 시장과 상인들의 역사적 가치를 보여주며, 상설시장·재래시장의 상호 네트워크를 지향할 수 있다. 또한 시민들에게 이러한 문화적 자원으로서 시장의 필요성을 인지시키고, 대규모의 할인 마트에 의하여 사라져가는 시장에 대한 보호 방안까지 고민할 수 있을 것이다.

2) 달동네, 판자촌

인천의 달동네는 근대의 상처와 고난을 증명해주는 도시민속콘텐츠이다. 이것은 인천의 역사문화에서 숨겨야할 과거가 아니라 상처와 고난을 적극적으로 극복하는 과정으로 이해해야 할 것이다. 인천은 이미 달동네라는 기억과 공간을 콘텐츠화화여 〈수도국산달동네박물관〉을 건립하였다. 수도국산(水道局山)의 원래 이름은 만수산(萬壽山) 또는 송림산(松林山)인데, 일제 통감부의 강압에 의해 한국정부가 이곳에 수돗물을 담아두는 배수지(配水池)를 설치하면서 생겼다. 일제강점기 조선인들은 일본인들에게 상권을 박탈당하고 중국인에게는 일자리를 잃고 인천 동구 송현동, 송림동과 같은 신설 마을로 찾아들었다. 비탈진 소나무

숲은 가난한 사람들의 보금자리로 변모하였다. 이어 한국전쟁으로 고향을 잃은 사람들이 일자리를 찾아 도시로 모여들었다. 산꼭대기까지 점차 작은 집들이 들어차면서 마침내 5만 5천여 평 규모의 수도국산 비탈에 3천여 가구가 모듬살이를 하게 되었다. 그 결과 수도국산은 인천의 전형적인 달동네가 되었다. 수도국산 달동네는 '송현지구 주거환경개선사업'으로 옛 풍광은 사라지고 대규모 아파트단지와 공원 그리고 박물관이 조성되어 있다.

그림 2_수도국산달동네박물관 전시실

이 외에도 인천에는 괭이부리마을로 알려진 만석동 달동네가 있다. 한국전쟁이 일어난 후 피난민이 내려와 만석동의 바닷가를 끼고 모여들었다. 널판목과 각목을 사용하여 벽과 지붕을 이었으며, 양회종이에 기름칠을 하고 도로 포장용 콜타를 발라 덮었다. 만석동 달동네는 이러한 판잣집으로 비를 막고 살았던 피난민의 정착촌이다. 세대수가 늘고 판잣집이 기하급수적으로 증가하면서 '똥마당'이 생겨났다. 이 속어는 동네 한복판에 여러 개의 공동화장실이 있었기 때문이며, 후미진 곳에서 아무데나 용변을 보는 이들이 많아서 생겨난 말이다. 달동네의 문화콘텐츠화는 인천 서민의 드라마틱한 주거사(住居史)를 증명해주는 것이며, 상처와 고난을 딛고 일어나는 극복과 치유의 지혜를 시민들에게 깨닫게 해준다.

3) 서해안 풍어제

풍어제는 어업을 생업으로 하는 바닷가 마을이나 배를 부리는 집에서 매년 또는 몇 년에 한 번씩 풍어를 기원하기 위하여 행하는 굿을 말한다. 서해안 풍어제는 크게 배연신굿과 대동굿으로 구성되어 있다. 배연

그림 3_서해안 풍어제 장면

신굿이란 선주(船主)들이 자기 배와 선원의 안전 그리고 풍어를 기원하기 위하여 무녀(巫女)의 관장 하에 배 위에서 이루어지는 굿을 말한다. 다시 말하면 배연신굿은 선주가 배와 뱃사람들의 안전을, 그리고 풍어를 기원하는 뱃굿으로 서해안 일대에서 행해지는 굿이다. 이 굿은 음력 정월이나 이삼월에 주로 한다. 정월에 하는 굿은 대개 재수굿의 성격을 띠고, 이삼월에 하는 굿은 불의의 사고나 특별한 사정이 있을 때에 한다. 서해안 일대에서 행해지는 배연신굿에는 임경업 장군에 얽힌 유래가 많이 전해지고 있다. 배연신굿은 신청울림을 시작으로 강변굿까지 12거리로 구성되어 있다.

대동굿은 마을 사람들이 해상에서의 안전과 풍어, 협동과 화목을 기원하기 위하여 공동으로 비용을 마련하여 행하던 마을공동의 제의(祭儀)를 말한다. 대동굿은 마을 사람들을 단합시키는 하나의 상징으로써 마을의 큰 축제였다. 대동굿은 신청울림을 시작으로 해상에서 생명을 잃은 넋을 달래고 마을의 액운을 띠배에 실어 보내는 강변용신굿까지 24거리로 구성되어 있다.

이러한 풍어제의 축제적 원리를 현재의 도시축제에서도 충분히 이어갈 수 있다. 풍어제의 도시 축제화는 현대사회에서 생산되는 수많은 지역 축제가 뚜렷한 전통콘텐츠 없이 무작정 생산되는 문제점을 타개할 수 있다. 한편, 지역주민과 관광객들은 지역축제를 통해서 그 지역의 전통문화를 체험하는 경우가 많다. 도시사회에서 풍어제를 테마로 한 지역축제는 황해권의 전통문화를 직접 체험하고 느낄 수 있는 공간이 될 것이다.

4) 천일염 전지

그림4_일제강점기 주안염전에서의 채염 장면

인천은 조석의 차가 크고 갯벌이 넓어서 오래 전부터 소금생산지로 유명했던 곳이다. 그러나 우리나라 소금의 역사에서 인천이 주목받는 이유는 19세기 말에 농상공부(農商工部)가 관할하는 제염 시험장이 들어섰으며, 1907년에는 처음으로 천일염전이 설치된 곳이기 때문이다. 특히 바람과 햇볕을 이용한 천일염전이 인천 주안에 설치되었다는 사실은 염업사에서 획기적인 일이었다. 일제는 1906년 천일제염을 시험하기 위한 준비를 하였으며 이듬해에 당시 인천부 주안면 십정리에 1정보의 천일염전 시험장을 설치하여 천일염의 본격적인 생산에 들어갔다. 천일염전 시험장에서 좋은 결과를 얻은 일제는 대단위 축조계획을 세워 주안과 남촌, 군자 지역 외에도 광양만과 덕동, 귀성 등 평안남도 지역에도 대규모의 천일염전을 건설하였다.

우리나라의 원래 소금은 갯벌을 갈아서 함수를 얻고 이것을 끓여서 결정시키는 자염(煮鹽)이었다. 인천은 천일염이 생산되기 전부터 자염의 생산지로 유명했던 곳이다. 일제가 대만의 갑종제염전을 본떠 인천 주안에 천일제염장을 설치한 이후부터 국가의 염업정책은 천일염 위주로 편성되기 시작한다. 그리하여 일제시기에는 수많은 천일염전이 설치되었을 뿐만이 아니라 해방 이후에도 천일염전을 통하여 소금의 상당량을 공급하게 되었다. 천일염의 역사가 백여 년 이어오면서 우리나라의 원래 소금이었던 자염이 완전히 사라짐에 따라 천일염이 전통적인 소금으로 오해하는 일까지 생겨났다.

근래부터 언론과 학계에서 천일염을 주목하기 시작하였다. 정제염과 달리 천일염이 미네랄 등이 풍부한 건강식품을 알려지면서 사회적인

수요도 형성되었다. 서해안의 천일염전도 신안군의 증도염전과 태평염전이 문화재로 지정되는 등 그 역사적 가치를 인정받고 있다. 천일염전이 테마박물관과 체험시설로서 진화하는 등 천일염전을 둘러싼 문화콘텐츠의 전략도 다양해지고 있다.

5) 근대산업시설: '성냥공장'

그림5_각종 성냥갑과 라벨 이미지

천일염 외에도 인천에서 최초로 생산된 것은 근대를 밝혔던 '성냥'이다. 1회용 라이터에 밀려서 아득한 추억이 되어버렸지만 성냥은 근대화시기에 집안 살림살이에서 가장 필요로 했던 생필품이었다. 1900년 러시아 대장성이 발행한 「조선에 관한 기록」이란 보고서에 의하면 "1886년 제물포에 외국인들의 지휘 하에 성냥 공장이 개설되었다. 이 성냥공장에서 생산된 것 중에서 약간은 중국에까지 수출되어 판매되었다"라고 하였다. 인천에서 성냥공장이 설치되었으며, 외국으로까지 수출되었다는 사실을 알 수 있다. 이 성냥공장은 일본의 성냥에 밀려 문을 닫게 되었지만 1917년 조선인촌주식회사가 인천 금곡리에 세워지면서 인천은 성냥공장의 메카로 떠오르게 되었다. 해방 후에도 성냥공장이 대다수 인천에 몰려있었고 전국에서 성냥이 가장 많이 생산되는 지역이었다. 인천 성냥공장은 전통적인 불씨 문화를 성냥으로 대체시키는 역할을 하였다. 언제 어디서든 편안하게 불을 켤 수 있는 성냥은 생활문화를 획기적으로 전환시켰다. 불씨의 뒤를 이은 성냥은 휘발유제 지포라이터와 가스제 불티나 1회용 라이터에 의하여 역전되기 전까지 불문화의 중심적 위치를 차지하였다.

이러한 성냥의 생활문화를 잘 보여주는 것은 이사한 뒤 집들이를

할 때 지인들이 성냥을 가지고 가는 풍속이다. 성냥을 선물로 들고 가는 것은 성냥이 타들어가며 내는 불처럼 새로 이사한 집에서 크게 번성하라는 뜻으로 해석된다. 또한 1980년대까지도 각종 행사에서 상품으로 성냥을 주는 일들이 많았다. 이것은 집들이 선물과 마찬가지로 성냥이 생필품이라는 이유도 있지만 성냥이 내재한 불의 상징성 때문이다. 인천은 근대화시기에 이러한 성냥과 불의 상징성을 갖고 있었던 지역이다. 인천 대한성냥공장이 수학여행의 인기코스였고 인천의 성냥공장 아가씨라는 가요도 있었다.

인천의 성냥은 근대적인 이미지와 미술품 등으로서 문화콘텐츠화의 전망이 밝다. 손으로 만드는 수공업적인 방식과 근대적인 공장제 생산이 적절히 혼융되었을 뿐만 아니라 불을 켜는 방식에서도 황을 손으로 마찰하는 방식이 전통과 근대의 복합을 상징적으로 보여주는 것이다. 성냥을 포장하고 있는 성냥갑의 라벨은 근대화 시기의 디자인을 총망라하고 있다. 각 시대의 문화적 특징을 반영하고 있는 라벨의 문양은 디자인의 변천사를 알려주는 소중한 자료이다. 근대시기의 생활에서 가장 어려웠던 점은 불씨를 보관하는 일이었다. 불씨는 집안의 흥망을 좌우하기도 했으며, 시어머니에게서 며느리에게로 대를 이어가며 보존되었다. 우리나라의 설화 가운데는 불씨를 소중히 간직한 며느리가 복을 받았다는 내용의 이야기가 많이 전해지고 있다. 전남 영광의 영월 신씨 종가는 500여 년 동안 불씨를 이어온 것으로 널리 알려졌다.

6) 근대 생활공간과 음식 : 차이나타운과 자장면

도시민속은 근대의 외래문화가 들어오면서 이질적인 문화적 요소들이 혼합되어 탄생하는 경우가 있다. 이러한 자장면과 화교사회는 문화접변을 알려주는 동시에 근대 도시의 포용력과 개방성을 보여줄 수 있는 콘텐츠이다.

그림6_인천의 차이나타운의 패루

이 자장면은 다진 야채와 돼지고기, 춘장과 볶은 양념을 국수에 넣어 비벼먹는 한국식 중화요리이다. 이 자장면의 고향은 산동성이다. 산동성의 자장면은 우리나라와 달리 물기가 없이 뻑뻑하다. 한국식 자장면은 산동성 화교들이 한국인의 입맛에 맞추기 위하여 개발한 것이다. 이 한국식 자장면은 인천에서 탄생하였는데 우리나라의 대표적 음식이자 세계적으로 유명한 음식이 되었다. 자장면의 역사는 인천에서 화교사회가 형성되면서 시작되었으니 자장면과 차이나타운은 같은 맥락에서 문화콘텐츠화가 가능하다.

한국의 화교사회는 1883년 인천을 중심으로 형성되기 시작하여 1884년 인천의 청국조계지 설정을 계기로 본격적으로 정착되기 시작하였다. 한국의 화교는 산둥지방 출신이 전체 화교의 90%이상이어서 이들이 한국 화교사회를 구축한 것으로 알려져 있다. 개항이후 '인천 드림'을 따라 산둥 지방에서 건너온 중국인 쿨리(苦力)들과 부두 노동자들의 간편식 끼니로서 자장면이 탄생하게 되었다. 그런데 이 음식이 처음 공화춘에서 만들어졌다는 설이 있으나 확실히 증명할 수가 없다. 그럼에도 여러 정황으로 미루어 인천 개항장의 청국조계 일대에서 세계적 음식이 탄생한 것만은 분명하다.

한국에서 개발된. 자장면은 음식문화의 복합성, 혼종성을 보여주는

소재이며, 이것의 원류가 화교사회라는 점도 흥미롭다. 자장면과 화교사회는 인천의 국제적인 특징을 부각시킬 수 있으며, 중층적인 역사성을 보여줄 수 있는 테마인 것이다.

주요 도시민속 자원과 활용방향

지금까지 인천의 도시민속 주요 아이템 가운데 재래시장, 달동네와 판자촌, 서해안 풍어제, 천일염전지, 근대산업시설, 근대생활공간과 음식을 각각의 대표 사례를 통해 살펴보았다. 이제 대표적인 도시민속 콘텐츠를 추출하여 문화콘텐츠로서의 활용과 전망에 대해서 살펴보겠다. 먼저 이들의 콘텐츠 포인트(Point)는 무엇인가를 찾아보고, 다른 지역의 도시민속 콘텐츠의 활용사례를 통해 인천에서의 활용방향을 전망해보도록 하겠다.

1. 천일염전지

1) 콘텐츠 포인트

인천이 근대식 천일염 기술을 도입하여 우리나라 최초로 염전을 축조한 곳임에도 불구하고 아직까지 문화콘텐츠 자원으로서 적극 활용되지 못하고 있다. 전술했듯이 천일염은 기계에서 생산되는 정제염에 비하여 미네랄 등 영양분이 풍부하고, 짠맛을 내는 염화나트륨이 적어서 건

강식품으로 각광을 받고 있다. 천일염전지의 콘텐츠 포인트는 세 가지로 압축할 수 있다. 첫째는 '처음 생산, 근대의 시발'이다. 인천이 근대 생산의 출발지이자 본거지로서의 브랜드를 강화시킬 수 있는 포인트이다. 둘째는 '바다와 갯벌의 조화, 소금의 탄생'이다. 우리나라 소금의 특징은 오로지 바닷물의 수분을 없애서 생산한 해염(海鹽)이었다는 점이다. 바다도시이자 개항도시인 인천의 해양적 의미를 살릴 수 있는 포인트이다. 셋째는 '현대인을 살리는 건강한 소금'이다. 우리나라의 전통적 소금인 자염과 천일염은 건강을 생각하는 현대인에게 맞는 21세기 상품이다. 일본에서는 진작부터 이를 상품화하여 식탁에 올리고 있다.

콘테츠화 및 활용사례

2009년 자염축제 포스터

● 태안문화원의 자염축제

태안문화원에서는 태안지역의 전통적인 소금방식인 '통조금'을 모티브로 삼아 지난 2001년부터 자염축제라는 행사를 개최하고 있다. 9회에 걸쳐 자염축제 행사를 하는 동안에 다양한 프로그램이 개발되고 있다. 원래는 자염행사를 복원하는 것에 초점을 맞추었지만 지금은 갯벌생태체험이 강화되었으며, 참가하려는 사람들로 성황을 이루어 미리 예약을 받아서 할 정도로 참석 규모가 많아졌다. 이 행사의 콘셉트는 '반도의 역사 소금마을 - 자염의 축제'이며 주요 행사는 소금고사, 길놀이, 갯벌공연, 자염재현 (통자락만들기, 갯벌말리기, 간수 나르기, 소금 굽기 등), 체험행사 (갯벌체험, 갯벌생물만들기, 망둥이낚시, 수차체험, 뜸엮기 등), 기타행사 (소달구지타기, 종이공예체험 및 재미로 보는 운세, 갯벌생물전시, 자염도구전시), 먹을거리판매 (자염국수, 찐 고구마, 찐 감자, 쑥떡, 마을농산물 전시 판매) 등이다.

● 신안증도소금박물관

전라도 신안 증도는 등록문화재로 지정된 태평염전(제360호), 석조소금창고(제361호)가 있는 곳이다. 태평염전은 1953년 피난민 정착을 위하여 서로 떨어져 있는 전증도와 후증도를 둑으로 연결, 그 사이의 갯벌에 조성한 국내 최대 규모의 천일염전이다. 석조소금창고는 태평염전을 만들 때 인부들에 의하여 직접 지어진 소금창고로서 현재는 그 독특한 모습을 유지한 채로 소금박물관으로 조성되었다. 이 소금박물관은 천일염을 주력산업으로 하여 다양한 분야로 사업영역을 확장해 가고 있는 '섬들채'라는 회사가 2007년에 지은 것이다. 소금박물관은 매우 이색적인 주제로서 박물관을 만들었을 뿐만 아니라 소금과 건강, 생명과 환경, 체험과 교육 등 다방면으로 활동의 폭을 넓히고 있다. 소금박물관의 소금밭 체험 프로그램을 살펴보면 '소금박물관 관람, 소금밭 갯벌길 체험, 소금밭체험(소금밀기, 수차체험 등), 염전창고 견학, 소금밭 습지, 소금 전시 판매장'의 순으로 진행된다.

활용방향

● 소금생태사 박물관

소금박물관 관람 장면

인천은 일제에 의하여 천일염 생산이 시작된 곳이지만 19세기 말에 이미 대한제국 정부가 제염시험장을 설치하여 근대식 소금생산방식을 고민했던 곳이다. 또한 전통적인 자염생산도 오래 전부터 이루어졌던 곳이다. 따라서 인천은 우리나라의 전통소금인 자염, 자염생산의 근대적 모색, 천일염 생산의 시작 등 소금역사의 전모를 볼 수 있는 곳이다. 이러한 중요성을 감안하여 소금문화의 전통, 근대, 미래를 모두 아우를 수 있는 소금사박물관의 건립을 모색해볼 수 있겠다.

인천에서도 이미 습지생명과 갯벌환경을 망라하는 해양체험학습관으로서 소래습지생태공원이 설립되었다. 이곳에서는 갯벌체험과 천일염 체험을 동시에 할 수 있다. 염전학습장에서는 소금생산과정을 볼 수 있으며, 소금창고에서는 소금을 직접 맛보고 만질 수 있다. 이러한 소래습지생태공원을 소금생태사 박물관으로 확대 개편하는 것도 하나의 방안이겠다.

이곳에서는 소금의 전 역사를 전시 관람할 수 있을 뿐만 아니라 전통적 소금인 자염을 재현하고, 근대적인 천일제염도 체험할 수 있는 공간이 되어야 하겠다.

● 소금장수와 제염노동자의 다매체 활용

소금장수 설화는 우리나라에 전국적으로 분포되어 있는 대표적인 민간설화이다. 소금이 값비싸고 귀했던 시대에 마을에 찾아온 소금장수는 각별한 의미를 지니고 있었다. 소금장수는 식생활의 주요한 재원인 소금을 운반해주는 존재인 동시에 떠돌이 행상으로서 풍부한 경험과 지식을 갖고 있는 이방인이었다. 소금장수 설화는 성(性)을 표현한 음담형, 부의 의미를 알려주는 횡재형 등 여러 가지 유형이 있는데 매우 재미있고 흥미롭다. 이러한 소금장수 설화는 스토리텔링, 애니메이션, 어린이 동화 등 다매체 활용이 가능하다. 천일제염장에서 일했던 제염노동자의 삶과 이야기도 중요하다. 초창기 천일제염 시 청국의 노동자를 불러왔던 이야기, 경인선으로 소금을 운반했던 일화, 천일염전에서 소금을 결정시켰던 염부의 삶 등은 스토리텔링이 가능한 이야기 소재이다.

2. 달동네와 판자촌

1) 콘텐츠 포인트

이제 중장년층이 된 인천 사람들은 달동네와 판자촌에 대한 기억을 갖고 회상하게 되었다. 당시는 이러한 경험이 부끄럽고 원망스러운 것이지만 시간이 지나고 주거 환경이 개선되면서 다시는 돌아갈 수 없는 그 시절과 이웃에 대한 노스텔지어가 짙어지는 것이다.

달동네와 판자촌의 첫 번째 콘텐츠 포인트는 '서민들의 추억과 애환'이다. 추억은 개인의 학습과 경험으로부터 나오는 인지 능력이기도 하지만 시대를 통과하면서 얻어진 보편적 문화 관습에 대한 기억이기에 문화콘텐츠화의 가능성이 높다. 둘째는 '공동체의 삶과 따스함' 이다. 달동네의 주민들은 농·어촌의 고향을 벗어나 도시로 이주해온 사람들이다. 주민들은 고향을 떠나왔지만 함께 일하고 나누는 두레와 품앗이, 각종

계와 같은 공동체 방식에서 익숙해 있었다. 달동네 사람들은 어려운 환경 속에서 서로 돕고 의지하는 상부상조의 전통을 이어갔으며, 도심 속에서 새로운 생활동체의 면모를 만들어 갔다. 셋째는 '근대적 삶의 교훈과 체험'이다. 달동네의 추억은 오랜 과거가 아니라 현재의 모습으로 여전히 남아있다.

하지만 달동네를 도시의 상처로 보는 시각에 의하여 곧 사라질 대상이기도 하다. 근대를 전면에서 통과한 달동네는 근대 도시인의 삶을 핵심적으로 보여주는 교훈과 체험의 문화콘텐츠가 될 것이다.

그림7_부산감천2동주민들과 달동네공공미술

콘테츠화 사례

● 수도국산 달동네 박물관

인천시 동구 수도국산달동네박물관

수도국산달동네박물관은 인천시 동구 송현동 163번지 송현근린공원내에 위치한 박물관으로서 지난 2005년 10월 25일에 개관하였다. 이 박물관은 1960~1970년대 달동네 서민의 생활상을 테마로 하였으며, 달동네의 삶을 되살리고자 옛 달동네 터에 건립되었다. 실존했던 수도국산 달동네 서민의 평범한 삶과 일상을 박물관의 주된 테마로 삼은 점은 우리나라 박물관사에서 매우 이례적인 일이다. 일반적으로 박물관은 오래된 유물을 수장하고 전시하는 공간으로 인식되었다.

이에 반하여 우리가 근래에 살아온 생활상을 그대로 박물관의 전시공간으로 살려보자는 취지는 매우 신선한 것이었다.

수도국산달동네박물관의 상설전시실은 수도국산달동네에서 실재했던 실상을 바탕으로 달동네 상점, 여럿이 사용하는 공간, 달동네 생활상 엿보기란 세 가지 주제로서 구성되었다. 달동네 상점에는 골목길에 배치된 구멍가게, 이발관, 연탄가게, 솜틀집 등이 있으며, 여럿이 사용하는 공간은 공동수도와 공동화장실을 꾸몄다. 달동네 생활상은 달동네 살림집 내부에 저녁식사, 연탄불, 텔레비전 시청의 모습 등 달동네의 생활문화를 구체적으로 재현하고 있다.

● 달동네의 다매체 활용

달동네의 생활기와 달동네 사람들의 생애사를 스토리텔링하면 여러 가지 매체로 활용이 가능하다. 『괭이부리말 아이들』은 2000년에 출판되었으며, 인천 만석동 달동네를 배경으로 하는 성장소설이다. 작가는 1987년부터 괭이부리마을에서 살면서 지역운동을 해왔고, 그곳에서 공부방을 운영하고 있다. 작가의 생생한 경험을 바탕으로 괭이부리말의 아이들이 소외된 삶속에서도 의젓하게 자라나는 줄거리를 보여주고 있다. 또한 어른을 위한 동화인 연탄길도 가난한 삶 속에서 교훈을 길러낸 출판물이다. 베스트셀러인 『연탄길』은 달동네 근처의 학원 선생님으로 일했던 평범한 저자가 아이들을 가르치면서 알게 된 이야기를 책으로 엮은 것이다. 그는 7년간 실제 사람들을 만나고 사진을 찍어 이를 그림으로 옮겼다. 또한 아이들과 어른이 함께 보는 '검정고무신'은 1970년대 가난했던 시절의 가족 간의 사랑과 갈등, 일상생활을 그린 추억의 애니메이션이다. 이처럼 '가슴 찡한 삶의 이야기'를 주제로 한 괭이부리말 아이들, 연탄길, 검정고무신 등은 따뜻한 감동의 이야기로서 사람들의 관심과 시선을 충분히 이끌어낼 수 있음을 시사하고 있다.

활용방향

● 도시재생과 문화예술공간으로서 달동네

수도국산달동네박물관은 수도국산달동네의 실상을 바탕으로 달동네 주민들의 생활을 전시했다는 의의를 가지고 있다. 하지만 수도국산달동네는 도시 개발로 인하여 완전히 사라지게 되었다.

달리 말하면 수도국산달동네박물관은 도시개발을 우려한 후차적인 대안으로 완전한 보존정책이란 평을 듣기는 어렵다. 이제는 달동네를 철거한 후 박물관을 건립하는 것도 일종의 개발방식으로 간주된다. 이러한 방식보다는 달동네를 도시재생과 문화예술공간으로 활용하는 전향적인 방식이 요구된다. 달동네는 성냥갑형의 아파트 일색으로 변모하는 회색 도시에서 유일하게 무질서 속의 아름다움을 찾을 수 있는 카오스적 공간이다. 달동네의 비뚤비뚤한 골목과 가파른 비탈의 좁은 집, 그리고 계단식 텃밭 등은 오히려 현대 도시에서 갑갑함을 털어줄 수 있는 문화자원이다. 산업도로 문제로 생겨난 배다리 시민모임과 이곳의 다양한 예술행사는 도시의 마을이 문화예술공동체로서 재생될 수 있음을 보여준다. 또한 영화 '1번가의 기적'의 세트장으로 잘 알려진 부산의 달동네 '물만골'이 지향했던 생태공동체는 주민들 스스로의 힘에 의하여 도시재생의 모델로서 발전된 사례들이다. 생태공동체, 영화세트장, 공공미술사업, 향토음식의 마을로 변화하는 부산의 달동네는 인천의 달동네 역시 허물고 새로 짓는 정책보다는 그대로 보존하되 문화콘텐츠를 소재로 한 문화공간으로 거듭날 수 있음을 시사한다.

● 체험장과 도보답사 코스 개발

달동네의 주거 공간은 역사성이 숨 쉬는 박물관일 뿐만 아니라 요소요소가 모두 살아있는 체험학습장이다. 달동네의 길은 '굽을수록 다양하고 가파를수록 풍부한 것'이며, 골목은 '인간 관계없이 살 수 없다'는 것을 보여주며, 오래된 집은 '새것이 흉내 낼 수 없는 독특한 멋을 발하는 것'이다. 또한 잘 살펴보면 가파른 계단은 그 동네의 역사와 경제사정을 보여주는 것이며 변화하는 라이프스타일을 반영하는 것이다. 다시 말하면 달동네의 공간들은 현대 사회 속에서 남아있는 근대적 삶을 보여주는 '우여곡절의 콘텐츠'인 것이다. 달동네의 골목, 계단, 집, 옥상주차장까지 모두가 우리가 겪은 근대의 생활사를 체험할 수 있는 매우 적절한 학습장인 것이다. 이를 '교훈과 추억의 답사코스'로 개발한다면 편리하고 안락한 생활을 영위하는 도시의 아이들에게는 우리나라의 근대사를 알려주는 교육 콘텐츠로서, 중장년층의 어른들에게는 추억과 애환을 일으켜주는 문화콘텐츠가 될 것이다.

3. 서해안 풍어제

1) 콘텐츠 포인트

그림 10_화도진 축제

인천에서도 세계도시축전을 비롯하여 화도진 축제, 소래포구축제, 월미관광문화축제 등 여러 가지 도시축제가 벌어지고 있다. 그러나 아직까지 인천을 대표적으로 알릴 수 있는 축제가 없거니와 전통적 문화적 요소를 살리고 있는 축제도 많지 않다. 지역축제는 문화적 전통성을 고양시키려는 취지에서 시행되기 때문에 무엇보다 지역적 문화자원을 발굴하여 활용하는 것이 중요하다. 요컨대 지역축제는 새로운 문화콘텐츠를 개발하는 전략 속에서 지역의 문화적 전통성을 담아낸 도시형 축제로 발전할 수 있다. 서해안 풍어제는 황해권의 전통문화를 잘 보여주면서 인천의 역사 문화적 특징을 살릴 수 있는 문화콘텐츠 자원이다.

서해안 풍어제의 콘텐츠 포인트는 첫째 '신성한 제의와 풍어 기원'이다. 인천에서 풍어제가 지속되는 이유는 늘 해상 사고의 위험성이 존재하며, 굿을 통하여 안녕과 평화를 기원하고자 하기 때문이다. 인천항은 언제나 선박의 출입이 이루어지고 이곳을 통해서 선원들이 먼 바다로 나아가기 때문에 안전한 귀항을 바라는 의식에 모두 공감하고 있다. 그리하여 인천항은 사람과 자연, 신이 상생하는 공간이 되어야 한다. 둘째는 '기쁨과 희망을 주는 축제'이다. 인천의 배연신굿이나 대동굿은 모두 축제이자 거대한 난장판이었다. 이곳에는 춤, 음악, 사설, 놀이 등 전통적인 연희요소들이 모두 복합되어 있다. 이러한 요소를 현대적 문화자원

으로 추출하여 축제의 프로그램으로 개발하려는 것이다. 셋째는 '축제를 통한 전통과 현대의 소통'이다. 인천이 역사와 문화가 살아있는 도시를 지향하기 위해서는 유형 자원을 복원하는 것에 그칠게 아니라 전통적 소재를 통하여 도시축제를 개발하는 등 무형의 유산에도 관심을 기울여야 한다. 풍어제의 현대적 축제화 전략은 무형의 전통문화가 살아있고 전통과 현대가 소통하는 인천 이미지를 알리는 데 일조할 것이다.

콘테츠화 사례

● 강릉단오제

강릉단오제는 강원도 강릉시를 중심으로 매년 음력 4월 5일부터 5월 7일까지 1개월 동안 진행되는 축제로서 2005년에는 유네스코 인류구전 및 무형유산 걸작으로 지정되었다. 강릉단오제는 조선시대 당시 관에서 주관하고 민중들이 참여한 읍치성황제의 하나였다. 일제시기에는 대성황사가 헐리는 등 심각하게 훼손되었을 뿐만 아니라 중앙시장 상인들을 중심으로 소규모로 명맥을 잇게 되었다. 본격적인 행사로 거듭나게 된 것은 1960년대였다. 1967년 국가로부터 중요무형문화재 제13호로 지정되어 한국의 대표적인 전통축제로 인정받게 되었으며, 1975년부터 민간단체인 강릉단오제위원회에서 주관하여 시민들의 축제로 자리를 잡게 되었다. 이처럼 강릉단오제는 마을굿의 일종이었는데 크게 도시축제, 시민들의 행사로 성장한 것이다. 강릉단오제가 심각하게 변형되었다는 문제제기도 있으나 강릉단오제의 원형에 집착하기 보다는 현대사회에서 도시축제로서 적응해가는 모습을 주목해야 할 것이다.

활용방향

● 도시 축제화

서해안 풍어제는 강릉단오제에 뒤지지 않는 훌륭한 축제 콘텐츠들이 잠재해 있다. 풍어의 상징적 의미, 황해도 무당들의 뛰어난 노래·춤·재담, 악사들의 무악, 연극적인 굿거리 등을 살린다면 서해안 지역의 대표적인 도시축제로서 발돋움을 할 수 있을 것이다. 서해안 풍어제의 주요한 테마는 풍어(豊漁)이며 국제 항구이자 해양 도시로서 발전하고자 하는 인천의 도시 이념과도 일치되는 것이다.

서해안 풍어제의 특징은 이러한 풍어적 요소를 연극적 굿거리로 보여주고 있다는 점이다. 예컨대 서해안 배연신굿의 쑹거주는 굿거리는 뱃동사 역의 인물들이 직접 그물망을 배에서 바다에 넣어 고기를 퍼 올리는 장면 등을 연출한다. 또한 물고기를 대신한 떡 조각을 사제무는 사공들과 선주에게 담아주고 받기도 한다.이것들은 풍어를 도모하는 모의적이고 상징적인 행위이다. 이러한 재미있는 요소들을 추출하여 축제 거리에서 재현하거나 시민들을 참여시킨다면 전통을 살린 도시 축제가 될 것이다. 시민들을 대단위로 참여시키기 위해서는 당집에서 신을 맞이하는 과정, 도가집 및 각 집을 도는 세경굿을 축제의 거리 행렬로 개발시키는 작업도 필요하다. 한편, 우리나라에서는 서해안뿐만 아니라 동해안, 남해안 등 모든 해안가에서 풍어제가 실시되므로 이것들을 모아서 종합적인 풍어제 굿판을 벌이는 도시 축제도 바람직하다.

강릉단오제위원회 홈페이지(http://www.danojefestival.or.kr/) 참조

● 풍어제 신들과 굿당 장식물의 활용

서해안 배연신굿은 여러 가지 유래담이 전승되고 있을 뿐만 아니라 풍어제 무가에는 다양한 신화가 포함되어 있다. 역사에서 억울하게 죽어간 임경업 장군이 민속에서는 당신화를 통하여 수호신으로 좌정하고 있다. 예컨대 임경업장군이 가시나무로 조기를 잡아서 굶주린 병사들을 배불리 먹였으며, 이로부터 뱃사람들이 임경업 장군을 숭배하여 신으로 모시고 배연신굿이 시작되었다는 이야기다. 이러한 신의 내력은 스토리텔링의 주요한 콘텐츠가 될 수 있을 것이다. 한편 풍어제 굿당에는 이를 장식하는 지화(紙花)와 무신도, 뱃기와 장군장발 등 수많은 유형자원이 있다. 이러한 유형자원의 이미지들은 그림과 문양으로 활용할 수 있으며, 지화나 각종 장식물은 공예작품으로서 만들기 체험을 하거나 전통상품으로 개발할 수 있는 소재들이다.

지금까지 인천 구도심에서 도시민속을 발굴하고, 문화콘텐츠화의 전망을 살펴보았다.

앞서 상술했던 논의들을 정리하고 이글의 끝을 맺고자 한다.

첫째, 해양도시에서 도시민속의 형성과 의의를 살펴보았다. 도시민속은 도시에 거주하는 도시민들의 생활문화이며, 도시민속학은 궁극적으로 도시인의 총체적인 생활양식을 밝히는 것이다. 부산과 인천은 19세기 후반에 개항된 도시로서 공유할 수 있는 역사성이 적지 않다.

근대사의 큰 갈래인 개항에 따른 문호개방, 열강과 일제의 문물 침투, 한국전쟁으로 인한 피난민의 유입과 각종 혼란 등을 동시에 겪었다. 이러한 역사성을 전면에서 부딪친 공간이 부산의 원도심, 인천의 구도심이었다. 부산과 인천의 원도심에서 전래되는 도시민속은 개방성(해양성), 혼종과 복합성, 서민성과 같은 특징을 지니고 있다.

둘째, 인천과 역사를 공유하고 있는 부산에서 도시민속 콘텐츠 연구와 개발 사례를 살펴보았다. 즉 부산대학교 · 부산문화정책연구소의 『도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅』, 부산학연구센터의 『콘텐츠 부산』의 내용들을 검토해보았다. 이러한 연구는 원도심에 산재해 있는 도시민속을 문화콘텐츠로 개발하고, 이를 활용하여 원도심의 문화 공간을 지속적으로 활성화시키기 위한 것이다. 다시 말하면 도시민속을 자원으로 하여 문화콘텐츠를 개발할 수 있는 가능성을 열어 준 것이다.

셋째, 인천 구도심에서 도시민속 자원을 발굴해보았다. '도시민속 자원의 선택과 집중 전략'의 차원에서 먼저 '근대 최초의 생산과 발상지', '근대의 거리와 시장', '전통 민속과 도시 축제' '새로운 먹거리의 탄생', '추억과 애환, 달동네' 라는 5가지 콘텐츠 테마를 구성해보았다. 인천 도시 민속의 주요 아이템에서는 중앙시장, 인천의 달동네, 서해안 풍어제, 천일염전지, 인천의 성냥공장, 차이나타운과 자장면 등 6가지를 선정하

여 그 내용과 의의를 살펴보았다.

마지막으로 주요 아이템 가운데 천일염전지, 인천의 달동네, 서해안 풍어제를 정하여 집중적으로 도시민속 문화콘텐츠의 활용과 전망에 대하여 논의해보았다. 이들의 콘텐츠 포인트는 무엇인가를 찾아보고, 다른 사례들을 벤치마킹한 다음에 활용가능성을 전망해보았다. 다시 한 번 강조하면, 앞으로 인천 구도심에 대한 도시민속 조사가 급선무이다. 구도심에 대한 도시개발이 급속히 이루어지고 있으며, 시가지, 시장, 마을 등 근대적 생활문화의 공간들이 빠르게 사라지고 있다. 근대적 도시문화의 보존과 기록의 차원에서 조사가 철저히 된다면 이를 통해서 풍부한 문화콘텐츠 전략들까지 연구될 수 있을 것이다.

참고문헌

1.논문

김정하, 2001,「한국 도시민속학의 연구방법론 정립에 대한 연구」, 『 시학과 언어학』, 시학과 언어학회.
백성과, 2005,「문화콘텐츠 시나리오 창작 유형에 관한 연구」, 중앙대 석사학위논문.
유승훈, 2004,「20세기 초 인천지역의 소금생산–천일염을 중심으로」『인천학연구』3, 인천학연구원.
임재해, 2007,「도시속의 민속문화 전승양상과 도시민속학의 새지평」『실천민속학연구』제9호, 실천민속학회.

2. 단행본

국립민속박물관, 1996,『불의 민속』.
국립민속박물관, 2008,『아현동 사람들 이야기』.
김태곤, 1984,『한국민속학원론』, 시인사.
민병욱 외, 2008,『부산광역시 원도심 문화공간 활성화를 위한 네트워크 구축과 도시민속 컨텐츠 개발 컨설팅』.
민병욱 외, 2008,『콘텐츠 부산–지역사와 도시민속을 활용한 브랜드화』, 부산발전연구원 – 부산학연구센터.
박재환 외, 2008,『부산의 산동네』, 부산발전연구원 – 부산학연구센터.
부경역사연구소, 2003,『시민을 위한 부산의 역사』, 선인.
부산발전연구원, 2007,『부산지역 문화자원의 문화산업화 전략』.
서울역사박물관, 2008,『보광동사람들, 보광동』.
수도국산달동네박물관, 2006,『수도국산달동네박물관 상설전시 도록』.
수도국산달동네박물관, 2008, 『성냥을 통해 본 우리의 옛날』.
신성희, 2007,『 인천시 근대문화자원 밀집지역의 문화지구 제도 도입에 관한 연구』, 인천발전연구원.
신성희, 2009,『 인천지역 근대산업 유산의 문화적 재활용에 관한 연구』, 인천발전연구원
유승훈, 2008,『우리나라 제염업과 소금민속』, 민속원.
유승훈, 2009,『아니 놀지는 못하리라 – 우리 놀이의 문화사』, 월간미술.
이왕기 · 이현식 · 허소영, 2002,『구도심 역사문화자원 및 활성화 사업 조사 · 연구』, 인천발전연구원.
이희환 외, 2009,『인천 배다리 시간, 장소, 사람들』, 작가들.
인천광역시립박물관, 2008,『개항장 화교의 신앙과 민속』.
인천광역시 동구청, 2008, 『추억속의 동구이야기, 아! 옛날이여』.
인천광역시 역사자료관, 2005,『근대문화로 읽는 한국최초, 인천최초』.
인천광역시사편찬위원회, 2003,『인천의 역사와 문화』.

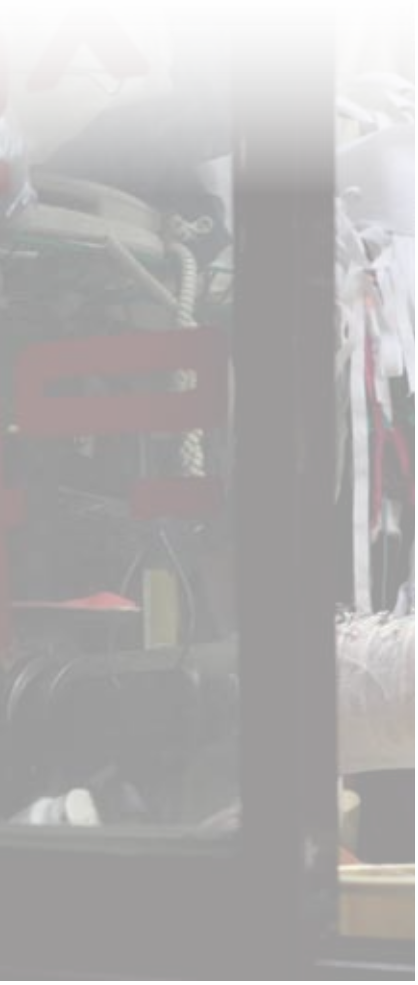
장철수, 2000, 『한국민속학의 체계적 접근』, 민속원.
하효길, 2002,『서해안배연신굿 및 대동굿』, 화산문화.

3. 기타

강릉단오제위원회 홈페이지(http://www.danojefestival.or.kr/)
서해안풍어제보존회 홈페이지(http://www.mudang.org/)
수도국산달동네박물관 홈페이지(http://www.icdonggu.go.kr)
신안증도소금박물관 홈페이지(http://www.saltmuseum.org/)

행복한 노후를 위한 고령친화도시 인천

권현진 | 김은혜 | 김예랑[1]



1. 이 글은 권현진, 김은혜, 김예랑이 공동으로 집필하였다. 김예랑(한신대학교 사회복지학과 조교수)은‘인천노인의 삶의 모습’부분을, 김은혜(CHA의과학대학교 실버산업복지학과 조교수)는‘노인이 선택할 수 있는 사회 참여’부분에 참여하였다. 권현진(인천발전연구원 연구위원)은 ‘노인을 배려하는 도시환경의 조성’부분에 대한 참여와 이글의 전체 구성과 편집을 담당하였다.

고령친화성을 가진 도시구현을 위하여

우리의 미래는 노인과 어떻게 공존하느냐에 달려있다는 것은 결코 과한 표현이 아니다. 우리나라 총인구 중 65세이상 인구가 차지하는 비율은 이미 10.7%에 이르고 있고 이는 10년전(1999년) 6.9%에 비하여 3.8%가 증가한 수치이다. 향후 9년후인 2018년에는 고령사회가 될 것이며, 2026년에는 초고령사회에 도달할 것이다. 인구의 고령화가 진행되면서 우리사회는 이전에는 예상하지 못하였던 다양한 변화를 경험하고 있으며 이에 대응하기 위하여 노인개인, 그의 가족, 그리고 노인을 둘러싸고 있는 사회에 이르기까지 적응을 위한 전환을 시도하고 있다. 인천의 노인인구 역시 꾸준한 증가세에 있고, 노인인구의 비율은 7.9%에 이른다. 인천은 그동안은 비교적 젊은 도시에 속하는 편이어서 고령화가 심각하게 진행된 타 지역에 비하여 고령사회로 진입하는 것에 대한 관심과 문제의식이 약하였다. 그러나 고령사회는 곧 다가올 인천의 미래임을 기억해야 하며, 이미 인천에서 살아가고 있는 노인들과 시민들을 위해서도 심도있는 논의가 있어야 한다. 따라서 현재 노인의 생활은 어떠한 상태이며, 노인이 살아가는 공간으로서 도시는 어떠한 곳이어야 하는가에 대해 고찰해볼 필요가 있다.

과거에는 노인이 필요로 하는 요구에 따라 특정 노인에 대한 단편적인 복지서비스 위주였다면 최근에는 노인인구 전반에 대한 보편적 정책으로서 사회서비스를 제공하고, 도시정책의 전반에 걸쳐 노인의 특성을 배려하는 추세로 나아가고 있다. 그러므로 노인생활의 현 주소를 짚어보고, 노인의 사회참여에 주안점을 두어서 실태와 발전적 대안을 찾아보려 한다. 아울러 도시차원에서 주거, 교통과 같은 노인을 위한 물리적

환경의 조성, 더 나아가 노인을 위한 통합적 정책의 필요성을 제시하고, 이에 대한 사례와 인천의 적용가능성을 제시할 것이다.

이를 통하여 인천이 노인의 활기있는 생활이 가능하며 노인의 자아실현을 지원할 수 있는 고령친화도시로서 발전할 수 있는 방향성을 찾아보도록 하자.

인천노인의 삶의 모습

1. 사회적 변화와 노인의 삶

전통적인 농경사회에서는 가족 공동체 속에서 경제적인 생산과 소비가 이루어졌다. 노부모는 가족의 생존을 위해 중요한 생산수단인 토지 혹은 경작권을 점유하고 있다가 자녀에게 상속함으로써 가족 내에서 강한 영향력을 행사할 수 있었다. 이와 더불어 가내 물품 생산과 관련하여 노인이 쌓아온 지식과 경험은 자녀세대에게도 매우 유용한 도움이 되었고 세대를 이어 전수 될 수 있었다. 이러한 맥락에서 노부모에 대한 부양은 '효' 규범 이외에도, 세대간의 실질적인 이해관계 충족이라는 기반이 있었던 것이다. 그러나 현대사회로 넘어오면서 경제적인 생산활동은 가정과 분리되어 직장에서 이뤄지게 되면서 노인으로서 가족 내에서 갖게 되는 영향력과 중요성은 점차 감소하였다. 또한 도시화와 산업화 과정의 심화는 가족구조의 변화도 수반하여, 부모와 자녀 중심의 핵가족 형태가 대표적인 가구구조로 자리를 잡았다. 3세대 이상의 확대가족 가구는 크게 감소한 반면, 1세대 가구와 2세대 가구는 크게 증가한 것이다. 특히

노인만으로 구성된 노인단독가구의 증가로 인하여 혼자서 생활하는 독거노인이나 노인부부가구가 늘어나고 있는 양상이다. 독거노인은 2008년 노인실태조사결과 노인가구 중 26.7%로서 2000년 20.1%보다 증가하고 있고, 노인부부가구의 비율도 39.7%로 조사되었다. 이러한 변화속에서 사람들의 의식과 가치관도 급격한 변모를 겪었다. 부모에 대한 효를 강조하고 가족을 중심으로 하는 전통적이고 집합적인 가치관을 떠나 개인을 중심으로 하는 개인지향적이고 성평등적인 가치관으로 변화하고 있는 것이다. 고령화 사회에서 가치관의 변동은 가족관계와 상호작용의 변화에서 관찰해 볼 수 있다. 연령이 낮을수록, 그리고 교육수준이 높아질수록 개인중심적인 가족가치를 뚜렷하게 보이며, 가족을 위해 개인이 희생해야 한다는 전통적 의식의 당위성에 의문을 제기하고 있다. 전통적으로 가족 내에서 여성은 가사와 양육의 책임을 지고, 환자나 노인을 부양하는 사실상의 주체였지만, 여성들의 교육수준이 향상되고 경제활동에 참여하는 여성들이 늘어나면서 전통적 성별 분업구조도 큰 변화를 경험하고 있다.

이처럼 사회구조와 가족구조가 변하고 그에 따라 개인들의 의식과 가치관이 함께 변함에 따라 고령화 사회에서 급격하게 증가하고 있는 노인부양의 문제가 커다란 사회적 쟁점이 되고 있다. 노인들이 고령에도 불구하고 신체적인 건강상태를 잘 유지하고 있고 물질적인 측면에서도 독립적인 생활이 가능하다면, 노인비율이 증가하는 것이 심각한 사회문제로 번지지 않을 수 있다. 그러나 노년기는 신체적인 건강이나 경제적인 측면에 있어 위험에 처할 수 있는 가능성이 매우 큰 시기이며, 실제로 이로 인해 곤궁에 처하게 되는 경우가 더욱 많다.

국가가 가족에 대해 갖는 기대와 달리, 가족은 노인의 부양을 책임지는 안전망이 되기 어려워지고 있는 것이다. 이는 다시, 사회적으로 심각하게 발생하는 노인문제의 충격이 가족이라는 보호망에 의해 걸러져 완화되지 못하고, 노인 개개인에게 직접적으로 전달되고 있음을 의미한다. 특히 노인독거가구나 노인부부 가구가 증가하면서, 일상생활을 하는데 필요한 지원을 받지 못하거나 정서적으로 고독하고 소외감을 느끼는 노인들도 증가하고 있다. 흔히 고령화 사회에서 노인들이 겪는 3대 문제는 건강상 어려움, 경제적 어려움, 그리고 정서적인 측면에서의 고독함이라고 축약하여 언급하곤 한다. 이처럼 변화된 우리사회의 특성을 고려해 볼 때, 노인개인이 사회나 가족 내에서 자신에게 중요성을 부여하고, 만족스럽고 자신감 있는 삶을 영위하는 것은 매우 어려운 문제가 되었다.

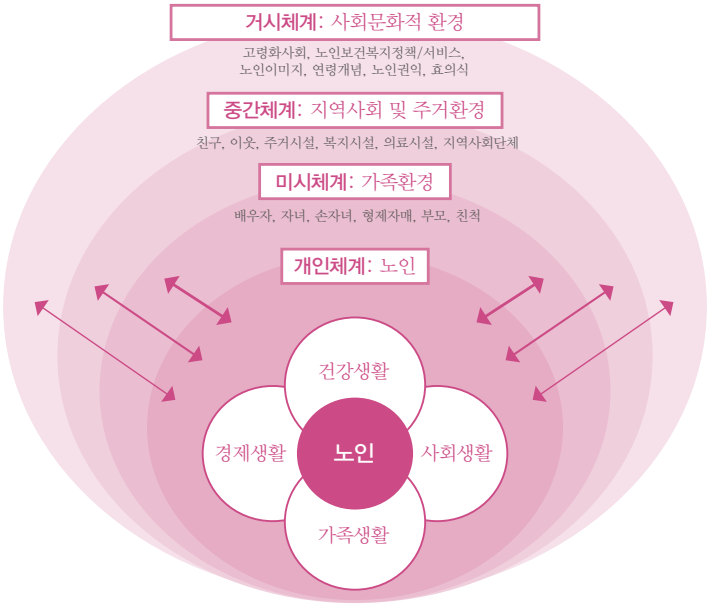


그림1_노인의 생활체계에 대한 생태체계적 접근
자료:2008년도 노인실태조사, 보건복지가족부, 2009

노인의 삶은 생태체계적인 접근(그림1)에서 보여지듯이 거시적인 사회문화적 환경, 지역사회 및 주거환경, 가족환경, 그리고 노인 개인에 이르는 모든 환경적 요인에서 영향을 받게 된다.

노인의 삶의 만족도를 조사한 결과(보건복지가족부, 2009)에서도 노인의 연령, 성별, 소득수준, 가구형태 등이 노인 생활전반의 삶의 질에 중요한 영향을 미치는 변수임을 밝히고 있다. 즉 노인연령이 낮을수록, 여성노인보다는 남성노인이, 교육수준이 높을수록, 월가구소득이 높을수록, 배우자가 있는 기혼노인일수록 삶의 만족도가 높게 나타났다. 반면 노인독거가구가 노인부부가구는 노인-자녀동거가구에 비해 삶의 만족 정도가 낮았다.

만족할만한 노인의 삶이 가능하기 위해서는 일차적으로 가족관계를 포함한 사회적 관계의 형성과 상호교류가 중요한 요소가 된다. 노인들은 다양한 사회체계 속에 속해 있으면서, 상호간에 도움을 지원하고 수혜 받는 과정을 통해서 자신의 존재가치를 느끼게 되고 심리적인 만족감도 증대될 수 있을 것이다.

2. 취약한 사회적 관계와 경제적 상황

1) 취약한 사회적 관계

노인이 지역사회 속에서 사회적 정체성을 유지하고 다양한 자원과 서비스를 상호 교환할 수 있는 '사회적 관계망'을 형성하는 것과, 관계망에 속해있는 다른 구성원들과 정서적 · 도구적 · 신체적 · 경제적 지원

및 지지를 주고받는 것은 노인의 삶의 질을 결정짓는 핵심적인 요소이다. 노년기는 은퇴로 인해 사회적 역할을 상실함에 따라 공식적인 사회적 관계망이 전반적으로 축소하기 시작하는 시기로 가족, 친척, 친구, 이웃과 같은 비공식적 관계망이 더욱 필요하고 중요한 시기이다. 노년기의 삶의 질을 높이고 정서적인 건강을 유지하는 데 있어 비공식적 관계망과 적절히 자원과 서비스를 교환할 수 있도록 관계형성을 촉진하는 것이 매우 중요하다.

2008년 전국 노인실태조사 연구를 통해 나타난 인천노인의 사회적 관계망의 유무와 크기를 살펴보면, 자녀가 있는 노인은 조사노인의 98.9%이며, 형제나 자매가 있는 경우는 80.8%, 가까운 친척은 41.1%가 있다고 응답하였고, 가까운 친구 및 이웃이 있는 노인은 55.9%였다. 인천에 거주하고 있는 노인들의 가족 및 사회적 관계망의 크기는, 평균적으로 자녀 3.4명이나 동거하고 있는 자녀는 0.4명이며, 동거 손자녀는 0.2명으로 노인과 함께 사는 비율이 매우 낮았다. 인천의 노인들은 모든 자녀와 함께 거주하고 있는 노인이 2.5%에 불과했으며, 1명 이상의 자녀와 함께 거주하고 있는 경우는 33.7%, 노인이 자녀와 동거하고 있지 않은 경우는 63.8% 이다. 이렇듯이 고령화 사회에서 노인이 되어 맞이하는 주변여건은 노인들의 기대와는 전혀 다른 상황이 되어 있다. 노인들은 그들이 자신의 부모에게 행했던 것처럼 자녀세대(특히 장남)가 전통적인 가치관에 따라 자신들을 부양해 주기를 기대하나, 실제로는 자녀세대가 노인을 모시지 않고 노인부부 끼리만 거주하거나 노인이 혼자 사는 경우가 계속 증가하고 있다. 노인이 자녀와 함께 동거하기를 원하는 경우에도, 자녀세대의 가족가치에 대한 변화로 인해 함께 거주하게 되기가 점차 어려워지고 있는 것이다.

이는 노인과 자녀의 인식의 차이에서도 확인할 수 있는데, 인천 노

노인 사회적 관계의 새로운 대안: 노인과 어린이의 세대간 교류

고령화와 저출산, 핵가족화의 결과로 전통적 가족제도가 흔들리기 시작하면서 3세대가 교류할 기회가 적어지고, 노인과 함께 한다는 의미를 모르고 자라나는 어린이들에게 새로운 의식을 일깨워주기 위한 노인프로그램이 시도되고 있다. 미국에서는 청소년과 노인과의 교류를 사회정책적, 교육적 의미를 부여하여 1960년대 중반부터 인터제너레이션(intergeneration)이란 개념을 사용하였다. 이는 다른 세대의 사람들이 상호협력하여 상부상조하는것, 노인이 습득한 지혜와 예지, 사물에 대한 생각과 해석을 젊은 세대에게 전해주는 것을 의미한다. 즉 세대간 교류는 어느 한세대만을 위해서 필요한 것이 아니라 젊은 층과 노인상호의 생활의 질을 향상시키며 모든 세대가 이익을 함께 할 수 있다는 점에서 의의가 있다.

〉〉 뿌리와새싹의 활동모습
(위클리경향 846호, 2009. 10. 20)

일본은 보육원과 노인데이서비스센터, 아동관과 특별양호 노인홈 등 아이들과 관련된 시설과 고령자용 시설을 복합시설화 하여 노유(老幼)복합시설을 설치하고 노인과 아동의 세대간 교류를 촉진하고자 노력하고 있다.

우리나라에서도 최근 대덕테크로밸리에 노유복합시설인 '뿌리와 새싹'이 건립되어 운영 중에 있다. 대덕테크노밸리는 기존의 획일적인 복지시설 운영방식에서 벗어나 대안모델로서 아동과 노인세대가 함께 활동하며 소통하는 공동체로서의 노유복합시설인 '뿌리와 새싹'을 2008년에 설립하게 되었다. 대전시 유성구에 소재한 이 시설은 공동직장보육시설인 '새싹 어린이집', 노인문화시설인 '뿌리문화원', 주민 교류공간인 '커뮤니티센터'로 구성되었다. 특히 노인과 아동이 함께 어우러질 수 있는 연계프로그램을 만들어 노인들이 어린이집 아동들에게 생태교육, 전래놀이, 옛날이야기 등의 교육프로그램을 진행하기도 한다. 세대간 교류를 위한 위와 같은 노력들은 모두 노인 및 시민 개개인이 의식적 또는 무의식적으로 자기를 변화시켜가면서 공동체의 구성원으로서의 자질을 갖추어야 가능하며, 안정적이고, 활력이 있을수 있는 시스템이 수립되어야 한다. 무엇보다 사회적으로 노인의 역할에 대한 새로운 인식과 세대를 가로지르는 공동의 생활문화를 생성하는 다양한 시도가 있어야 할 것이다.

인들 중 기혼자녀와 동거하고 있는 노인들 중 54.2%는 '자녀와 같이 사는 것이 당연하다고 생각하므로' 자녀와 동거하고 있다고 응답하여 전통적인 가치관이 강하게 나타남을 관찰해 볼 수 있다. 반면 기혼자녀와 동거하지 않고 있는 노인들에게 그 이유를 물었을 때 가장 높았던 응답은 '자녀가 따로 살기를 원하여서'가 31%를 차지해 자녀세대의 가치관과 의식은 전통적인 노인세대와 현저한 차이를 보임을 알 수 있다.

노인의 취약한 사회적 관계는 경제적 수준이 낮은 독거노인의 경우 더욱 심각한 상황이다. 인천발전연구원에서 2007년에 실시한 저소득노인 조사에 의하면 저소득 독거노인중에서 가족, 친척, 이웃과 친구와의 교류는 모두 50%이하로 나타났으며, 36.5%의 노인들은 누구와의 교류도 없이 고립된 상태로 생활하고 있었다. 대부분 노인들의 사회적 관계망은 주로 가족을 중심으로 구성되어 있고 비혈연집단을 선택하는 비율이 낮다. 그러나 가족기능의 약화와 더불어 정서적 영역이나 사소한 도움의 경우 친구나 이웃의 중요성이 증가하고 있다. 이제 미래는 노인들이 비혈연집단과의 사회적 관계를 확대해야 하는 시대이다. 노인의 비혈연집단과의 사회적 관계 확대는 노인을 위한 사회서비스를 통하여 실천될 것이다. 따라서 노인에게 정서적, 심리적 지원을 할 수 있는 상담서비스, 여가 및 문화생활 지원, 기타 사회참여를 촉진할 수 있는 정책적 노력이 수반되어야 한다.

2) 노인의 경제적 어려움

노인의 사회적 관계의 취약성과 더불어 노인의 경제적 생활 또한 어려움에 처해있는 상황이다. 우리나라 노인이 빈곤화되는 현상은 개선되기보다는 심화되고 있는 양상을 보이고 있다. 우리나라 전체 빈곤률보

다 노인빈곤률은 약 2배 정도이며, 석재은(2004)의 연구에서는 노인가구주 10가구중에서 4가구가 빈곤상태인 것으로 조사되기도 하였다. 노인의 경제적 상황에서 주목해야할 또 한가지의 사실은 노인들은 한번 빈곤에 진입하게 되면 빈곤에서 벗어나기가 어렵고, 비록 빈곤에서 일시적으로 벗어나더라도 다시 빈곤에 진입하게 되는 특징을 나타낸다는 점이다. 영국을 비롯한 캐나다, 미국, 네델란드, 프랑스, 독일, 스웨덴 등의 국가들에서는 노인의 빈곤정도는 국가 전체 빈곤률보다 상대적으로 낮다. 그러나 우리나라는 부양가족의 책임감소와 노인을 위한 소득보장이 현실화되지 않은 점이 노인의 경제적 상황을 더욱 어렵게 하는 이유로 작용하고 있어 보인다. 특히 노인의 주요한 수입원은 본인 및 배우자의 소득, 자녀 및 친척의 지원에 의존하고 있어, 노인 자신이나 배우자, 자녀 생활의 변화에 따라 크게 달라질 수 있어 위험성이 크다. 노후생활대비가 전혀 없는 65세 이상 노인이 전체 노인의 65.3%에 달하고 있으며 이러한 취약성은 여성노인이 남성노인보다 높고 그리고 노인 연령이 높아질수록 더욱 경제적 취약성을 나타내고 있다.

2008년 전국 노인생활실태조사에 의한 인천노인의 취업 비율은 전체노인의 23.8%로 나타났으며, 취업노인의 월평균 소득이 50만원 미만인 경우가 48.3%로 다수였다. 노인의 취업이유는 '돈이 필요해서'가 88.8%로 경제적인 여건이 중요하게 부각되고 있다. 노인 개인소득이 월 60만원 미만인 경우가 69.3%에 달해 노년기 경제적 어려움을 살펴볼 수 있다. 노인에게 본인이 주관적으로 느끼는 경제상태에 대해 질문하였을 때, 3.7%의 노인만이 경제상태가 비교적 좋은 편이라 답하였고, 51.1%가 보통, 45.2%의 노인들은 경제적으로 열악하다고 응답하고 있다. 국민기초생활보장 수급자에 대한 통계치의 분석에서도 노인의 경제적 취약성을 찾아볼수 있다. 우리나라 65세 이상 인구의 국민기초생활

보장 수급률은 7.6%이며, 총 수급자에서 노인 수급자가 차지하는 비율은 26.5%로 매우 높으며, 특히 여성노인의 수급률이 남성노인보다 높은 특징을 보인다.

자녀와 동거하고 있는 노인의 경우, 경제적으로 자녀에게 의존해 있는 경우가 많다. 노인의 소득은 자녀의 경제력 변화와 자녀와의 관계 변화에 따라 크게 달라질 수 있어 더욱 안정적이지 못하다. 2008년 보건복지가족부 조사에 의하면, 노인이 동거자녀에게 경제적 지원을 제공하는 경우보다는 경제적 지원을 받는 경우가 4배 이상으로 높고 자녀로부터 지원을 받는 경우에도 주로 비정기적 현금을 통한 것이어서 노인이 안정적인 경제상황에 처할 가능성은 낮다.

3) 의료비용과 수발비용의 증가

노인의 경제적 상황에 가장 주요한 변수로 작용하는 것은 건강과 관련한 의료비용의 증가이다. 노인들은 연령이 증가할수록 신체적 기능이 저하되고 면역이 떨어져 병환을 갖게 되는 경우가 많으며, 이러한 병은 대개의 경우 만성적인 질병으로 이어지는 특성을 가진다. 인천노인 중에서 1/4정도 만이 만성질병이 없고, 의사로부터 진단을 받은 만성질병이 3가지 이상인 비율이 22%로 나타나 대부분의 노인들이 만성질병으로 고통을 받고 있어 이에 따라 의료비 지출도 늘고 있다. 실제로 노인가구의 지출 구성을 살펴보면 식비, 주거비 다음으로 보건의료비 지출이 가장 높다. 저소득 노인들은 보건의료비 부담이 더욱 클 것인데, 인천시에서 시행하고 있는 수급노인과 차상위계층 노인 대상 노인건강진단 결과에 의하면 대상노인의 71.4%가 질환을 앓고 있는 상황이다. 노인의 보건의료비 부담증가는 건강보험상 노인의료비 추이에서도 확인 할 수

있다. 2008년 기준으로 건강보험의 65세 이상 노인의료비는 2006년에 비하여 15.5% 증가하여 전체 의료비 증가율을 크게 상회하고 있으며, 노인의료비가 전체 의료비에서 차지하는 비중도 29.9%로 높았다.

또한 만성질환은 노인의 건강상태를 약화시키며, 건강상태의 약화는 노인개인과 부양가족에게 경제적 부담과 심리적 압박을 함께 지워주고 있다. 노인들은 만성질환이 진행됨에 따라 일상생활을 스스로 지속하지 못하고 타인의 수발이 필요하게 되며 수발서비스 비용 또한 재정 부담으로 작용하게 된다. 일상생활의 수행정도는 일상생활수행능력(Activities of Daily Living: ADL)과 도구적일상생활수행능력(Instrumental Activities of Daily Living: IADL)으로 측정할 수 있다. 일상생활수행능력은 옷 벗고 입기, 세수하기부터 화장실사용하기, 일어나 앉기 등의 능력을 스스로 수행할 수 있는지를 판단하는 것이며, 도구적일상생활수행능력은 집안일, 식사준비, 빨래, 교통수단 이용, 약 복용 등의 활동을 스스로 수행할 수 있는지를 판단한다. 인천노인의 약30%는 일상생활수행에 제한이 있는 것으로 파악되고 있으며, 일상생활수행에 제한이 있는 노인중에서 31%만이 간병수발자가 있었다. 2008년부터 시행된 노인장기요양보험제도는 노령화시대를 맞이하여 노인요양에 대한 국가책임을 강화하기 위한 사회적 장치로서 노인과 노인가족의 수발부담의 경감에 도움이 되고 있다. 그러나 아직은 시행초기로서 요양인프라를 확충하고 제도적 문제점을 개선해나가면서 노인 삶의 질을 높을 수 있는 방향으로 발전해 나가야 할 것이다.

3. 증가하는 노인학대와 노인자살의 심각성

1) 노인학대

노년기의 확장으로 노인이 타인의 도움에 의존해야 하는 기간은 증가하나 가족의 노인부양능력은 감소하고 있다. 특히 노인부양에 대한 과중한 부담은 노인학대의 잠재적 가능성을 높이는 것으로 알려져 있다. 노인학대의 경험률을 조사한 결과 전체 노인의 10.1%가 학대경험이 있는 것으로 나타났다. 학대를 받은 경험이 있다고 한 노인 중 신체적 학대는 5.6%, 정서적 학대는 77.2%, 경제적 학대는 14.3%, 방임(간병수발)은 13.7%, 방임(재정)은 24.1%로 나타났다. 성별로 보면 여성노인이 11.3%, 남성노인이 8.5%로 여성노인이 남성노인 보다 학대를 받은 경험이 더 많았다(보건복지가족부, 2009). 이에 따라 노인학대에 대한 상담건수도 꾸준하게 증가하여 2003년의 전국 노인학대상담건수는 3,179건이었으나 2007년에는 27,492건에 이르는 실정이다.

그러나 우리나라의 사회·문화적 특성으로 인하여 노인학대에 대한 제도적 개입 필요성에 대한 인식과 합의는 낮다. 특히 노인학대는 강한 가족주의의 인식으로 학대자체가 은폐되는 경우가 많아 반복적 발생가능성을 높이고 있다. 노인학대는 노인인권에 대한 문제제기와 함께 노인의 정신건강에 심각한 손상을 입히고 있다. 학대를 받은 경험이 있었던 노인의 우울상태를 살펴보면, 학대받은 경험이 있는 경우 우울상태비율이 47.5%로 학대경험이 없는 노인(24.8%)에 비해 상당히 높게 나타났다. 노인에게 적절한 간병수발을 제공하지 않고 방임한 경우(75.6%)와 재정적으로 방임하여 경제적 어려움에 처하게 한 경우(73.5%)가 우울상태에 빠지는 비율이 높게 나타났으며, 신체적 학대를 당한 경우(62.2%)

▌미국의 시설내 노인학대 예방을 위한 장기요양보호 옴부즈맨 프로그램
(Long Term Care Ombudsman Program:LTCOP)
:시설에 거주하는 노인을 대신하여 접수된 불만사항을 조사하고 해결하는 장기요양보호 옴부즈맨 프로그램은 2000년 현재 591개의 지역사무소에서 약 1,000명의 유급직원과 8,000명의 인증된 자원봉사 옴부즈맨이 활동하고 있다. 이들은 장기요양보호에 대한 정보를 노인들에게 제공하고 기타 노인 삶의 질과 수발의 질을 향상시킬 수 있는 변화를 원조하고 있다.

자료 : 정경희 외(2002), '무료 및 실비 노인요양시설에서의 인권실태 사례조사' 한국보건사회연구원

에도 우울증을 겪고 있는 비율이 높게 나타났다.

인천광역시노인보호전문기관에 신고 접수된 2005년부터 2008년까지의 노인학대 사례 323건을 분석한 결과, 가해자가 아들인 경우가 54.2%로 가장 많고, 딸/사위(13.4%), 며느리(12.6%), 배우자(8.4%)가 그 뒤를 이었다. 학대 유형으로는 언어/정서학대(36.3%), 신체학대(21.8%), 방임(22%) 등의 순이며 두가지 이상의 학대가 복합적으로 발생하고 있었다. 노인학대가 발생하는 장소로는 전체의 88.5%가 가정내에서 발생했고, 피해노인의 72.4%가 여성노인인 것으로 집계되었다(www.ic1389.or.kr). 특히 학대로 접수된 사례 중 수급자 가정을 포함하여 약 63%의 노인들이 저소득 노인으로 경제적 어려움이 학대를 증가시키는 요인이 되고 있다. 발생빈도로 보면 '거의 날마다' 학대가 발생한 사례가 30%, 일주일에 한 번 이상 27.2%, 한 달에 한 번 이상이 15.8%로 대부분의 학대피해가 만성화되어 있었다.

인천노인보호전문기관의 실무자에 따르면 노인학대는 경제적 어려움에 대한 신세한탄이 부모 탓으로 돌려지고, 이것이 언어 폭력으로, 나아가 신체 폭력으로 발생하는 것이 대부분이라고 한다. 또한 학대를 받는 노인들도 '자식이 이렇게 된 것은 부모 탓'이라는 생각에 적극적으로 문제를 해결하려는 의지를 갖지 못하고 있는 경우가 많다.

현재 학대 피해노인에 대한 지원은 크게 예방과 긴급지원으로 구분할 수 있다. 시에서 지원을 받아 운영되는 노인보호전문기관에 사례가 접수되면 사례판정위원회 등을 거쳐 지원이 이루어지게 된다. 도움이 필요한 상황이라고 판단되면 시와 기관은 해당 노인에게 긴급의료비를 지원하고 장기 입소할 수 있는 쉼터 및 요양기관으로 연계한다. 안정적인 기초 소득이 필요한 노인에 대해서는 기초생활수급비를 받을 수 있는 방

법을 함께 찾는다. 그러나 대부분의 노인은 이러한 사실을 모르거나 시설에 대한 부정적 인식 때문에 학대를 장기간 방치하는 경우가 많다. 앞서 전술한 바와 같이 노인학대는 가정내에서 발생하여 실제로 학대를 받고 있는 노인은 더욱 많을 것으로 추정가능하다. 따라서 증대해가는 노인학대에 대한 예방·신고·보호를 위한 포괄적이고 체계적인 공적보호체계가 강화되어야 하겠다. 이제 노인들이 시설에 거주하는 비율이 증가하고 있으므로 미국과 같이 노인시설 내의 노인학대 예방 프로그램 마련에 대해서도 검토해 볼 시점이다.

2) 노인자살의 심각성

우리사회에서 심각하게 떠오르고 있는 노인문제중 하나는 노인자살의 급격한 증가이다. 노인의 자살행동을 논의할 때에는 노인의 개인적 특성에 초점을 두기 보다는 생태체계적 관점에서 그가 속한 가족, 친인척, 친구·이웃 집단, 조직, 지역사회의 영향을 모두 고려하여야 한다. 매년 한국 노인의 자살률이 급증하고 있는 이유는 상당히 복합적이다. 노인인구의 급격한 증가에 대비한 사회적인 제도와 지원 미비, 가족의 핵가족화와 노인부양기능의 약화, 소득감소로 인한 경제적 어려움, 건강약화로 인한 신체적 · 정신적 장애와 만성질환의 발병이 원인으로 작용하고 있다. 또한 도시화로 인한 지역사회 내 공동체의식 약화, 노인의 사회적 역할 약화와 감소 등으로 인해 노인의 사회적 고독감과 소외, 절망감이 심화되기 때문이다. 노인은 은퇴를 통해 사회적 역할을 상실하며, 배우자나 형제 · 자매, 가까운 친구와 이웃의 사망을 주기적으로 경험하며 깊은 상실감과 고독감을 갖게 된다. 이러한 상황에서 가족이나 사회적 지원체계가 완충적 역할을 감당하여, 노인의 고독감과 소외감을

완화시켜 줄 수 있어야 하는데 그러한 지원이 결여 되었을 때, 노인들은 부적절한 대처방안으로서 스스로 목숨을 끊는 행동을 하는 것이다.

우리나라의 65세 이상 인구비율이 1998년의 경우, 전체인구의 6.6%를 차지하였으나, 2008년에는 10.3%로 1.56배 증가한 반면, 65세 이상 노인의 자살율은 1998년의 경우 인구10만 명당 37.96명이었으나 2007년 73.61명으로 1.95배 증가하였다. 고령화의 속도보다 자살증가의 속도가 더 급속에게 이루어지고 있는 것이다. 우리나라의 노인자살률은 OECD 국가 중에서 가장 높게 나타나고 있다. 우리나라를 제외한 OECD 국가의 연간 노인자살자는 평균적으로 인구 10만명당 65-75세 미만은 43.2명, 75세 이상은 60.4명인데 비해, 우리나라는 65-75세 미만 64.9명, 75세 이상 109.6명이었다. 1996-2003년 노인자살의 주요 이유를 보면 병고와 삶에 대한 비관이었다(한국자살예방협회, 2008). 더욱 문제시되는 것은 노인자살이 매년 꾸준히 증가하고 있는 추세를 보인다는 점이다. 또한 노인자살증가율은 다른 연령대에 비해서도 매우 높아 매년 약10.4%씩 자살률이 증가하고 있다. 2009년 고령자 통계에 의하면 지난 1년동안 자살하고 싶은 생각을 해본 노인은 7.6%로 높은 수준이며, 70대 노인은 8.2%, 80세 이상 노인은 무려 9.9%로 연령이 높을수록 그 비율이 커지고 있었다. 자살하고 싶은 주요 이유로는 질환과 장애가 40.8%, 경제적 어려움이 29.3%, 외로움과 고독이 14.2%로 조사되어 주요 노인문제로 거론되는 빈곤, 건강, 외로움이 결국 노인의 자살생각을 일으키는 주요변수가 되고 있다. 우리나라 노인 자살율의 감소를 위해서는 노인생활에 대한 총체적인 개선과 변화가 있어야 가능할 것이며, 현재의 높은 자살율은 노인을 위한 사회적 지원이 부족함을 보여주는 단면으로 부끄러운 우리 사회의 모습으로 기억해야 할 것이다.

노인이 선택할 수 있는 사회참여

1. 활기찬 노후를 위한 사회참여의 중요성

평균적으로 80년 이상을 살아가는 노인, 그들의 노년기가 어떠할 것인가, 어떻게 살아야 하는가, 노후에 무엇을 할 수 있는가에 대해 논의하는 것은 현재의 인구사회학적 진행사항으로 볼 때 학술적 차원뿐 아니라 정책적 차원의 중요한 주제이다.

최근 몇 년 전부터 노인복지 정책은 노인 스스로 '자립적','독립적'으로 노년기를 살아갈 수 있도록 지원하는 정책 방향을 지향하고 있다. 1990년 이후 나타난 생산적 복지의 개념에서 출발한 이러한 정책방향은 점점 신체적으로 건강하고 사회적으로 안정된 삶을 살고 있는 노인들이 등장하고, 그들의 노년기를 능동적으로 준비하고 적응함을 통해 삶의 질을 향상하고자 하는 노인들의 욕구 증가와 맞물려 '독립','자립'지향 정책지원 논의들이 사실상 많은 공감대를 형성하고 있다. 이러한 관심

자료: 인천광역시 남구노인복지관 홈페이지

을 반영하듯, 최근 중앙정부 및 지자체 중심으로 경제활동, 여가활동 등 다양한 사회참여활동을 독려하고 지원하기 위한 노력들이 시도되고 있다. 노인의 사회참여활동이 노후생활을 영위하는 개인적 특성의 문제로 국한되는 것이 아니며 사회적 관심과 지지가 요구되고 있음을 보여주고 있는 것이다. 그러나, 노년기를 살아가는 노인들의 삶의 과정 즉, 역사적 상황, 현재의 사회환경적 실태가 노인들의 삶의 방향을 설정하는데 밀접하게 연결되고 있어 사회참여를 위한 방안이 노인들의 인구사회학적 변화, 사회적 변화속에서 구체적 방안으로 논의되어야 할 것이다. 그러나, 무엇보다 중요한 것은 노인을 바라보는 사회의 인식 변화가 있어야 한다. 따라서 고령화 자체가 사회문제라는 사고에서 벗어나 고령화, 노인, 노후생활에 대한 다각적인 이해의 폭을 넓혀서 고령화로 인한 노인문제를 해결하고자 하는 자세가 필요하다. 이는 노인이 의존적이고 유약하며 수동적이라는 기존의 가정에서 벗어나, 노인도 생산적이고 활동적이며 나아가, 그러할 필요가 있다는 새로운 인식을 강조하는 것이다.

1) 활동이론으로 본 노인 사회참여

노인의 사회적 역할에 대해서는 초기노화이론의 대표적 이론인 활동이론(Activity theory)과 분리이론(Disengagement theory)의 논의를 통해 살펴볼 수 있다. 분리이론은 연령이 증가함에 따라 자아 에너지(ego energy)가 감소하며, 노화가 진행될수록 사회관계를 형성하고 유지하기 보다 자기자신에게 몰두한다고 주장한다. 따라서, 노인은 노년기에 접어들었을 때 젊었을때의 생활 방식에서 벗어나 안정감을 유지하고자 자신이 참여하고, 활동했던 사회와 자신을 분리하는 것이 바람직한 것으로 본다. 즉 노인이 되면, 신체적인 활동량이 감소하고 신체적 에

너지가 줄어들고, 사회에 대한 관심보다는 개인의 감정이나 사고에 보다 집중하고, 결과적으로 사회활동 감소로 이어져 노인 각자의 사회에 대한 공헌가능성이 적어진다는 것이다. 이와 같은 신체적, 심리적, 사회적 수준의 분리현상은 정상적이며 피할 수 없는 것으로서 사회가 노인에게 분리되는 것, 노인이 사회와 분리하는 것, 사실상 사회가 노인을 분리시키는 것이 노인 개인으로서도 사회적으로도 사회기능과 안정을 유지하는데 유리하다고 간주한다. 그러나 이러한 분리이론은 노년기에도 여전히 적극적으로 사회참여 및 사회적 관계를 유지하고 있는 노인들의 모습을 설명할 수 없다. 즉, 사회구조의 변화, 개인적 가치 및 태도의 변화 등으로 인한 역동을 설명할 수 없는 한계를 지닌다. 덧붙여, 사회적, 심리적, 신체적 변화가 각각의 차이를 가지고 변화함에도 불구하고 노년기를 통합적으로 이해하고자 하는 것에도 논란이 있어 보인다.

이러한 분리이론의 한계를 비판한 것이 활동이론(Active theory)이다. 노인이 나이가 들어도 이전처럼 적극적인 태도를 유지하면서 활발한 사회참여를 통해 노년기의 삶을 유지하는 것이 바람직하다고 간주하는 활동이론은 오늘날 평균수명이 길어지면서 새로운 노년기에 대한 기대감 등으로 인해 조명받고 있으며 나아가 '활동적인 노화(active ageing)', '성공적 노화(successful ageing)'을 설명해 주는 주요이론으로서 더욱 강조되고 있다. 성공적인 노화란 나이가 들어도 능동적으로 삶을 유지하고 노년기에 주된 사회적 참여를 통해 삶을 영위하고 나아가 노년기의 새로운 역할, 새로운 사회참여의 적극적인 생활을 하는 것을 의미한다. 여기서 새로운 사회참여 및 역할의 수행은 이전의 삶에서 하지 못했던 자원봉사활동과 같이 새롭게 노년기에 창출된 사회참여를 포함한다.

뿐만 아니라 활동이론은 사회적 활동의 참여 정도와 노인의 생활만

족도가 중요한 연관성이 있음을 말해준다. 즉 노인의 사회 활동 참여 정도가 높을수록 노인의 심리적 만족감 또는 생활만족도가 높아진다는 것이다. 즉, 노년기가 되면 사회적 분리를 원하는 것이 아니라 사회참여에 대한 욕구는 변함이 없으며, 또다른 사회참여를 통해 가족, 지역사회, 국가의 일원으로서 역할을 수행하고자 한다. 이와 같이 활동이론에서는 노인의 다양한 형태의 사회참여는 자연스럽고 필수적인 것이며, 이는 분리이론가들의 주장처럼 노인의 사회적 역할 수행은 사회의 안녕과 발전을 저해하는 것이 아니라 사회전체를 위해서도 바람직한 것이다. 노인들은 경제적인 여유, 신체적 건강, 지적인 수준의 성장 등의 복합적인 원인의 결과로서 다양한 사회참여 활동을 통해 노년기를 보내고자 하는 욕구가 증가하고 있어 이에 대한 적극적인 지원이 있어야 한다.

2. 일을 통한 사회참여

은퇴는 경제활동기와 노년기에 대한 확실한 구분을 지워준 사회제도이다. 그러나 우리나라 근로자들이 50대 초반에 직장(주된 일자리)에서 퇴직하는 것으로 볼 때, 노년기를 이러한 은퇴이후의 삶이라고 보기에는 조금 이른감이 있다. 특히 퇴직 이후에도 약 14년 이상의 '제2의 근로생애 기간'을 거쳐서 노동시장에서 완전히 퇴장하는 것으로 분석되어(한국개발연구원, 2004) 노인들의 은퇴이후 경제활동 참여가 생애과정속에서 지속적으로 이루어지고 있음을 알 수 있다.2008년 전국 노인실태조사 연구에 따르면, 60세 이상 노인 중에서 34.5%가 취업한 노인인 것으로 나타났다. 이상과 같은 수치는 고령자 통계 65세 이상 인구 고용률 31.1%(통계청, 2008)와 2004년 전국노인생활실태 및 복지

욕구조사(한국보건사회연구원, 2005)의 결과에서 나타난 65세 이상 인구의 고용률 30.8%와 유사한 수준임을 알 수 있다. 또한 최근 통계청이 발표한 2009년 5월 청년 · 고령층 부가조사 결과 에서 보여지는 전체고령층(55~79세)의 고용률 48.9%, 이 중 65세~79세 연령층의 고용률인 35.6% 과도 크게 다르지 않다.

그러나 지속적인 고령층의 경제활동 참여가 기대되는 이 시점에서 생산가능연령에 속하는 인구층 중 노인 인구의 증가는 결과적으로 전체 경제에 미치는 영향이 커질 것을 의미한다. 15세~64세의 생산가능인구가 2005년 71.8%이지만, 한국이 초고령 사회로 진입하는 2026년에는 67.5%로 감소할 것으로 예상되고 있다. 또한, 2001년부터 취업구조는 이미 40대가 중추를 이루기 시작하였고, 2030년에는 50대가, 그리고 2040년에는 60세이상 인구의 취업자 비중이 27.8%로 전체 인구 구조상 가장 높은 취업자 비중을 차지할 것으로 예상되고 있다. 고령화 사회에서는 이 같은 취업구조상의 고령화는 필연적으로 나타날 수 밖에 없다. 따라서 노인 인구 취업활동에 대해 노인 개인의 개별적 활동의 차원에서 뿐만 아니라 고령사회 노인인력활용으로서 국가의 경제성장과 사회발전 및 유지의 차원에서 논의되어져야 함을 시사하고 있다.

최근 정부가 시행하는 노인복지 시책중 '건강하고 활기찬 노후생활'의 주요 수행항목으로서 '경제활동', 즉 일을 통한 사회참여 기회의 확대가 강조되고 있다. 그러나 앞서 언급한 은퇴이후 노년기의 지속적 경제활동의 모습은 경제활동을 통한 사회참여의 긍정성을 내포하기 보다는 노후 소득을 위해 어쩔수 없이 진행되고 있는 것으로 보인다.

이는 대부분 고령자 고용 통계나 분석자료들이 제시하는 바와 같이 전체 취업노인의 취업군을 살펴볼 때 전문직군보다 농 · 어 · 축산업과

단순노무직 직군이 대다수를 차지하고 있어 노인의 소득활동은 열악한 노인취업 현황으로 인식될 수 밖에 없다.

더욱이 취업희망 이유 중 가장 큰 이유가 경제적 이유라는 측면 때문에 취업활동을 노년기의 긍정적 사회참여 활동으로 간주하는 것이 쉽지는 않다. 그러나 노인이 취업하는 이유로 일하는 즐거움과 같은 긍정적인 사회참여활동으로서 인식하고 있는 비율도 상당수 있음을 주목해야 한다. 한국보건사회연구원(2007)의 '우리나라 노인의 사회참여 유형분석' 보고서에서도 직업을 가진 노인들은 금전적 이유 못지않게 '떳떳한 삶'과 '독립적인 인생'에 대한 욕구 때문에 일을 하고 싶어하는 것으로 밝히고 있다. 앞으로는 일하고자 하는 취업욕구를 가진 노인이 많아질 것으로 예측된다. 노인들은 교육수준이 높을수록, 건강하고 젊은 노인일수록 취업욕구가 높다. 고등학교 졸업이상의 학력을 가진 노인인구가 2010년 27%, 2030년 66.6% 에 달할것으로 추정되고, 대학교 졸업이상의 학력을 가진 노인도 전체노인의 4분의 1에 해당할 것으로 추정되고 있어 현재보다 교육수준이 높고, 건강유지가 가능한 미래노인들의 취업요구는 더욱 커질 것이다. 특히 미래의 노인들은 기본적인 사회적, 경제적 자립이 가능한 기반하에서 취업을 통한 사회참여의 모습이 생계형보다는 다양한 사회활동의 하나로서 능동적이고 적극적인 참여로 나타날 것이다. 이렇듯 노인의 자립생활이라는 욕구충족을 위해 경제적 기반을 구축할 수 있는 경제활동 참여는 경제적으로 수입창출의 의미뿐만 아니라 사회적 참여활동의 형태로서 노인의 자아실현의 수단으로 긍정적으로 평가되어 더욱 적극적인 방향으로 추진되어야 한다.

1) 노인일자리 사업

현재 정부가 추진 중인 노인 일자리 사업은 비록 초기의 목적이 노후소득 보장측면에서 시행되었으나, 노인적합형 일자리를 창출하고 지속적으로 개선하여 노인의 건강, 사회참여 확대, 보충적 소득지원 등의 효과가 기대되어 주요 노인복지사업으로 발전하고 있다. 물론, 초기 시행에 있어서는 정부가 기존에 실시해오던 일자리 지원사업 방향과 크게 다르지 않고, 예산확보의 부담, 사업수행기관을 선정함에 있어 기존의 지원기관들과의 혼란이 나타날 수 있다는 문제점들이 지적되었다. 여전히 이러한 문제에서 자유로울 수 없으나, 현재 열악한 경제적 상황을 고려하고, 취업을 통한 사회참여를 지원하고 있는 대표적 사업으로 그 의의가 있다고 하겠다.

인천은 2009년 노인일자리 사업을 중점 노인복지시책으로 추진하고 있고 노인 일자리 수 11,279개를 목표로 176억의 예산을 배정하였다. 2008년에 비하여 61%이상 증가된 사업량을 감안할 때 인천의 노인 관련 사업의 중요성과 방향을 가늠해 볼 수 있다. 인천은 이러한 일자리 사업과 관련하여 우리동네 환경지킴이 사업과 노-노홈케어 사업 및 노인지도사, 실버 유아보조강사 파견사업, 아동의 안전통학을 돕는 실버 아동지킴이, 초등학교 급식도우미, 결식아동 도시락 배달, 다문화가족 지원 등 다양한 사업들을 추진하고 있다. 그러나 경제활동을 통한 노후의 사회참여의 욕구가 계속 증가함에 따라 취업환경에 대한 보다 구체적 차원의 논의가 있어야 하겠다. 노인일자리 수만을 늘이는 것이 아니라 노인의 특성을 반영하고, 사회변화와 '시장(market)'에 대한 이해를 바탕으로 체계적인 직업군의 변화와 지원의 차별화를 고려해야 한다. 아래 사례는 노인들의 특성을 고려하고, 새로운 사회변화에 대한 적응을 이끌어낸 경제활동참여의 예이다.

안양시의 노인일자리 지원 사례 : 전통성 고수 vs trend 읽기

안양시는 2008년 11월 동안구 호계동에 60세 이상 노인들이 운영하는 국수 전문점 '잔치하는 날'을 개업하는 데 점포 임차금과 설비비 등 2500만 원을 지원했다. 이 매장은 33m^2(약 10평)의 크기로 노인들이 기계에서 국수를 뽑고 매일 신선한 재료와 천연 조미료만을 사용해 손수 조리한다. 오전 10시부터 오후 8시까지 노인 16명이 2교대로, 일주일에 3, 4일씩 출근해 하루 5시간 정도 일한다. 이 매장의 월평균 매출은 500만원 정도이다.

▌할아버지 할머니 바리스타

안양시는 5300만 원을 들여 동안구 호계2동에 커플데이라는 커피점을 오픈했다. 직원은 모두 18명으로 퇴직교사나 회사원, 자영업자 출신의 만 60세에서 70대 중반의 노인들로만 구성됐다. 하루 3인 1조로 3교대 근무의 형식을 갖추고 있다. 노인들은 커피점 개점에 앞서 4주간 전문적인 바리스타 교육을 받았다(동아닷컴, 2009-06-24)

▌새로운 방법의 터득 : 온라인 창업지원

2009년 '제1회 어르신온라인창업아카데미' 참여자를 대상으로 한 설문조사서 80%가 온라인 창업을 선호하였다. 선호이유로는 상대적으로 저렴한 초기 투자비용, 성장가능성, 편리성등을 들었다(헤럴드신문 , 2009. 08. 29. 10:03)

첫 번째 안양시의 사례는 노인들의 예전의 삶에서 우러나온 경험을 살릴 수 있는 방안과 더불어 사회변화에 적합한 새로운 직업군에 대한 참여 가능성을 보여준 사례라고 볼 수 있다. 두 번째는 일자리 창출에 있어 현대사회의 변화를 이해하고 노인들의 변화된 능력을 고려할 필요성을 제기하고 있는 사례이다. 교육수준이 높은 노인들이 자신의 기존의 전문성을 살려 지속적으로 사회활동을 한다고 가정해 볼 때 보다 전문적이고 지속적인 노년기 경제활동이 이루어질 것으로 전망되고 있어 시사

하는 바가 크다고 하겠다.

3. TV보기에서 적극적 사회활동으로

노인은 퇴직, 자녀의 독립 등으로 인하여 자유롭게 활용할 수 있는 여가시간이 증가하게 된다. 그러나 대다수의 노인들이 자발적인 여가생활을 향유하는 것이 아니라 '역할없는 역할(roless role)'을 강요당한 채 불가피하게 여가를 보내는 경우가 많다. 특히 현재의 노인세대는 생계와 자녀교육에 모든 것을 헌신한 세대로서 여가에 대한 예비사회화가 거의 이루어지지 못하였기 때문에 여가시간이 주어져도 활용할 수 있는 능력이 제한되어 있는 것이 문제점으로 지적되고 있다(권중돈, 2004).

2004년 전국노인생활실태 및 복지욕구조사에 따르면(한국보건사회연구원, 2005), 한국의 노인들은 가족 및 친구를 방문하는 것을 제외하고는 주로 TV시청, 라디오 청취, 신문보기 등의 소극적이고 활동성이 적은 개인적인 활동으로 여가활동을 보내는 것으로 조사되었다. 이전에 실시하였던 1994년과 1998년의 조사결과에서도 TV시청 등이 노인의 주요 여가활동으로 지속적으로 높게 나타났었으며, 최근 조사에서도 한국의 65세이상 노인들은 주로 TV 시청(58.0%) 또는 수면(57.1%)으로 주말 여가시간을 활용하고 있는 것으로 나타났다 (한국보건사회연구원, 2007). 이를 뒷받침하듯 개개인의 적극성을 필요로 하는 자원봉사 활동 및 사회교육과 관련한 프로그램에 참여한 경험이 없는 노인은 80% 이상으로 조사되었다(한국보건사회연구원, 2005). 이와 같은 결과는 대부분의 노인들이 청장년층보다 근로활동이 적을 것이라고 가정해 보았을 때, 노년기의 대부분의 시간활용 실태를 간접적으로 보여주는 것이라 할 수

있다. 즉, 현재 노인들의 노후생활은 개인적 일상에 집중되어 있고, 사회 구성원과 상호작용하며 활동하는 사회참여의 모습은 극히 드물게 나타나고 있다. 한국보건사회연구원(2008)은 2004년 실시한 전국노인생활 실태 및 복지욕구 조사'에 응했던 65세 이상 노인 3,029명의 자료를 재분석하여 노인의 사회참여에 대해 유형화 하였다. 유형별 분포를 보면 경로당에 주로 있는 '경로당형'(1082명 · 36%), 종교단체 활동에 치중하는 '종교형'(702명 · 23%), 일에 집중하는 '직업형'(546명 · 18%), 봉사활동을 주로 하는 자원봉사형'(398명 · 13%)으로 나타났으며 집에만 있는 비참여형'도 301명(10%)였다. 결과적으로 아직까지 우리나라에서 노인의 사회참여라고 유형화한 활동들은 여전히 피동적이며, 정적 개념의 사회참여로서의 활동이 주를 이루고 있다고 해석할 수 있다. 이에 반해 적극적인 사회구성원간의 상호작용이나 신체 활동을 수반하는 사회참여활동은 그리 많이 포함하고 있지 않다.

그러나 주목할 것은 이러한 결과가 노인의 실제적 욕구를 대변하고 있지는 않다는 것이다. 노후에 하고 싶은 활동으로 근로활동(37.0%) 다음으로 여가 및 취미활동(33.1%)의 욕구를 가지고 있었으며, 나아가, 비록 현재 자원봉사 경험이 없지만(87.9%) 사회복지 분야에서 자원봉사를 해보고 싶다(62.7%)는 등의 최근의 조사결과 (보건복지가족부, 2008)를 볼 때, 현재 노인들도 능동적 여가활동의 욕구가 있다고 판단해 볼 수 있다. 더욱이 먼저 고령화를 겪었던 나라들의 경우 노인들의 현재 자원봉사 참여율이 20%를 상회하고 있는 것은 후발 고령사회주자로서 우리에게 가능성을 보여주고 있다고 할 수있다.

결과적으로, 현재는 이러한 사회참여, 사회활동욕구에 비해 그것을 할 수 있는 환경적 여건 예컨대, 물리적 시설의 부재, 정보의 부재 등의 요인이 노인들의 노년기 활동을 저해하고 있음을 간접적으로 보여주고

있어, 이러한 활동지원에 대한 관심이 요구되고 있다

덧붙여, 한국보건사회연구원(2008) 조사에서도 사회참여의 유형은 가구소득이 높을수록'자원봉사형, 소득이 적을수록 '경로당형'이 많았고, 대졸 이상의 노인일수록 '자원봉사형'과 '직업형'이, 초등학교 졸업 이하의 노인일수록 '경로당형'이 많았다. 이는 앞서 언급한 바와 같이 앞으로 다가올 미래, 즉, 건강하고, 학력수준이 높고 경제적으로 안정된 노인들이 증가하는 미래 사회에 있어 경제활동과 더불어 다양한 사회교류와 함께 사회참여적인 활동이 확대될 것으로 짐작할 수 있다.

인천광역시 시민생활의식조사에서도 전국단위의 조사들과 비슷한 결과가 나타났다. 인천 노인들이 주로 활동하고 있는 사회단체는 종교단체, 경로당 등의 친목단체가 많았으며, 사회봉사단체 활동은 10%를 차지하고 있다. 비교적 젊은 도시, 빠르게 변화하는 인천의 미래를 고려할 때 노인들의 여가활동 활성화를 위해 새로운 노인세대들의 특성을 파악하고 나아가 새로운 여가활동 환경구축과 정보체계확립등에 대한 논의가 필요하다. 다음은 서울시의 '9988 어르신 프로젝트'에 의한 노인문화사업의 사례들로서 노년기 사회참여에 대한 함의를 제공해주고 있다.

사례에서 볼 수 있는 바와 같이 노인의 여가생활에 대한 노인 스스로의 능동성을 되살림과 더불어 활동이론의 전제조건이라고 할 수 있는 참여할 수 있는 사회환경기반 조성은 사회참여를 이끌어내는 주요한 요소이다. 즉, 노인들의 다양한 능력과 욕구에 부응하여 선택할 수 있는 사회환경과 사회활동을 다각적 차원에서 마련하고 지원하는 것이 필수적으로 고려되어야 한다.

노인의 여가생활 사례

❙ 새로운 도전 : DJ로 나서는 어르신들

최근 어르신들이 직접 방송 시나리오 작성은 물론 진행, 엔지니어 등을 담당해 라디오 프로그램을 제작하는 노인전용 라디오방송국들이 속속 개설되고 있다. 특히 노인전용 라디오방송은 동년배들이 공유할 수 있는 소재를 중심으로 다양한 경험에서 나온 풍부한 이야기로 공감대를 형성하면서 어르신들에게 큰 호응을 얻고 있다 (노년시대신문, 2009-06-10).

자료: 노년시대 신문 2009. 6. 10

❙ 새로운 취미활동 : 교육과 연계

최근 노년층에 '열풍' 수준으로 퍼지고 있는 신종 여가는 밴드연주이다. 20, 30대 젊은이들에게도 밴드는 선망의 대상이지만 노인들에게도 마찬가지다. 자신이 평소에 연주하고 싶던 혹은 연주했던 악기를 특화해 밴드를 구성한다. 이러한 밴드구성의 경우 참여에 앞서 교습을 받는 것으로 시작하는 등 교육과 연계되어 활동이 이루어지고 있다.

❙ 새로운 노인여가 공간 구축

서울시는 서울노인욕구 조사(2008)결과 문화활동에 대한 욕구(28.4%)가 건강활동(38.4%) 다음으로 높게 나타났으며, 문화중에서도 영화에 대한 욕구가 높게 나타난 것에 착안하여 2009년 1월 국내 최초로 종로 허리우드 극장에 노인전용 극장을 개설하였다. 이러한 전용극장의 높은 호응과 더불어 종로 일대에 노인문화거리 조성을 계획하고 있다.

노인을 배려하는 도시환경의 조성

1. 노년기의 특성을 반영한 주거공간 마련

인간의 생활에서 가장 기본적인 요건 중 하나는 주거에 대한 것이며, 고령화시대는 노인을 위한 안전한 주거를 마련할 것을 요구하고 있다. 노인은 나이가 들수록 은퇴 등의 신상변화, 혹은 신체적 노화로 인하여 사회적 교류영역이 축소되기 때문에 사회적 활동공간으로서 주거환경은 더욱 중요성을 가지게 된다.

노인을 위한 주거보장대책은 재가목적 주거보장대책과 시설보호 목적의 주거보장대책으로 구분할 수 있다. 재가목적의 주거보장대책으로는 주택수당, 주택임대료 보조 및 할인, 주택수리 및 개조비용 융자, 임대료 및 재산세 변제, 공영주택 입주권 우선부여 등이 해당된다. 반면 시설보호 목적의 주거보장대책은 노인주거복지시설과 노인의료복지시설의 설립 및 운영지원이 포함된다.

우리나라의 노인주거안정을 위한 기존 정책은 '선 가정보호 후 사회보장'이라는 개념하에 일반노인의 생활은 가정의 책임하에 이루어지도록 하고, 무의탁 노인은 생계비를 지원하거나 시설에 수용보호하는 형태로 이루어져왔다. 세부적 내용을 살펴보면, 저소득 무주택 노인을 위한 영구임대아파트 지원과 노인공동생활가정 운영 등의 제한적인 주거보장대책이 실시되었다. 또한 대부분의 노인주거보장사업은 노인복지법상에 의거한 노인복지시설 설립과 운영지원에 의해 이루어지고 있는 미흡한 실정이다. 그러나 최근 급속한 고령화에 대응하여 노인전용주거시설, 노인전용공공임대주택이 공급되기도 하고, 노인을 위한 주택개조

자료: 인천광역시 남구노인복지관 홈페이지

프로그램이 마련되는 등의 변화가 일어나고 있다.

노인이 원하는 주거환경을 조성하기 위해서는 노인가구의 특성과 노인들이 원하는 주거란 무엇인지를 확인하고 이를 반영하는 노력이 수반되어야 한다. 노인가구는 2007년말 현재 전국적으로 약 369만가구로 우리나라 전체 가구의 22.5%에 해당하고 있다. 노인가구 중에서 67.3%는 도시에 거주하고 있으며, 독거노인인 1인가구와 노인부부로 구성된 노인독립가구는 53.8%에 이르고 있다. 또한 노인가구의 9.3%가 국민기초생활보장제도의 수급가구에 속하고 있으며, 1인가구 중에서 20.1%가 수급가구로서 노인가구의 경제수준이 열악하다(김혜승, 2009). 그러나 노인들은 경제수준의 정도와 관계없이 건강이 악화되는 등 상황이 변하지 않는 한 현재 살고 있는 주택에서 거주하기를 원하고 있다. 인천시 노인을 대상으로 한 향후 원하는 거주지에 대한 조사에서도 '자기집'이라는 응답이 76.6%에 이르고, '무료요양시설'이 10.1%이지만, '자녀집'을 원하는 비율은 9.7%에 불과하였다.

요양시설에 거주하기를 바라는 비율이 자녀집에 거주하기를 바라는 비율보다 높은 것은 이제 노인들도 가정보호보다는 사회보장을 요구하고 있는 현재의 추세를 반영하고 있다.

이러한 노인부양에 대한 인식변화와 노후 거주희망 형태의 변화, 그리고 앞서 살펴본 바와 같이 노인1인가구와 노인부부가구의 비율이 점차 증가하고 있어 노인을 위한 주택공급이 요구되고 있다. 특히 노후를 시설보다는 개인 주택에서 거주하며 생활하고자 하는 욕구와 이를 지향하는 노인보호의 가치(Aging in place)도 노인을 위한 주택공급을 지지하는 요인이 된다. 현재 노인빈곤율이 높고, 완화되지 않는 추세여서 저소득 고령자가 입주할 수 있는 주거공간에 대한 특별한 사회적 관심이 요구된다. 정부에서는 고령자용 국민임대주택 시범사업을 실시하였고, 이를 확대하려는 노력을 기울이고 있다. 이밖에도 노인주거에 대한 제도적 기반을 마련하기 위하여 '고령자 중장기 주거지원 계획'의 수립과 '고령자주거지원법(가칭)' 제정을 진행하고 있다.

노인주거를 논함에 있어서 반드시 고려해야 하는 한 축은 요양인프라를 포함한 노인복지시설에 관한 것이다. 노인의 건강이 악화되면 가정에 거주하는 노인은 재가복지서비스를 제공받아야 하고, 필요시에는 시설보호까지 이루어져야 한다. 노인주거는 노인돌봄체계와 분리할 수 없는 연계된 인프라로서 구축되어야 한다. 우리나라는 2008년 7월부터 노인장기요양보험제도가 시행되면서 노인정책에 있어서 획기적인 변화를 가져오고 있다. 인천의 요양인프라는 노인요양시설 68개소, 재가노인복지시설중에서 방문요양시설 191개소, 주야간보호시설 24개소, 단기보호시설 24개소가 운영되고 있다.

노인전용주택 공급의 지역사례

인천 강화도에는 무주택 독거노인을 위한 무료공동주택인'강화 사랑의 집'이 2009년 4월에 완공되었다. 이는 강화군이 부지를 제공하고 대한건설단체총연합회에서 건립한 것으로 무주택 독거노인 38명이 입주하였다. 경기도 성남시에도 이와 유사한 독거노인을 위한 무상복지주택인 '아리움'이 완공되어 2009년 5월에 19가구의 독거노인이 입주하였다. 아리움은 건물 3~6층은 원룸형 주거공간, 1층은 노인일자리 창출을 위한 베이커리와 까페, 2층은 경로당, 봉사실, 건강관리실이 마련되어 있다. 이 역시 지자체와 민간이 협력하여 건립한 방식이다.

자료: 연합뉴스 2009. 5. 12

노인주거에 있어서 또 하나의 흐름은 노인에게 주거, 복지, 보건에 대한 서비스를 동시에 제공할 수 있는 노인을 위한 복합단지를 조성하는 것이다. 흔히 '실버타운'이라고 지칭하기도 하는데 외국뿐 아니라 우리나라에서도 많은 사례를 찾아볼 수 있다.

국내 · 외 실버타운 사례

자료: 동아일보 2007. 4. 10

▌미국의 선시티(Sun City) : 은퇴자들의 천국, 세계 최고의 은퇴자 도시

선시티는 민간에 분양한 미국 최초의 실버타운으로서 1978년부터 운영되고 있다. 미국 애리조나주 피닉스 근교에 있는 노인촌락으로 현재에는 노인이 집단거주하는 도시로 탈바꿈하였다. 전원도시의 형태로서 병원 3개소, 요양시설 20개소, 골프장 18개소, 교회 30개소, 은행 등 금융기관 15개소, 여가센터 7개소, 쇼핑센터 7개소, 도서관 2개소, 대규모 묘지단지가 있다. 노인이 1인 이상 거주해야 이곳으로 입주가 가능하고 콘도와 단독주택의 형태가 있으며 거주자들은 중산층 이상으로 구성되어 있다.

자료: 동아일보 2006. 9. 25

▌일본의 행복촌 : 노인과 장애인을 위한 유니버셜 디자인이 장점인 일본 최대 복지타운

일본의 고베시가 '고베시민의 복지를 지키는 조례'제정에 의거하여 1989년 개설한 노인, 장애인, 일반인과의 세대통합을 위한 복합단지이다. 주요시설로서는 치매요양시설 등 사회복지시설 10개소, 숙박시설 및 골프장 등 일반시민과 공유할 수 있는 시설 24개소가 있고, 관광명소로서 연간 200만명이 방문하고 있다. 노인과 장애인을 위한 유니버셜디자인, 배리어프리, 노인 및 장애인을 위한 일자리 제공과 자원봉사 활동 등을 실현하고 있다. 즉 노인과 장애인의 특성을 배려하고 일반 시민들과 어울릴 수 있는 종합복지타운을 조성하였는데 일반시민의 이용율이 50%에 달하여 복지시설과 서비스, 여가시설의 통합모델을 마련했다는 평가를 받고 있다.

▌김제노인복지타운 : 공공부문 개발사례

전라북도 김제시에 위치하며, 2000년 11월 개원하여 김제시 '노인복지타운 운영조례'를 통하여 운영되고 있다. 대표적인 공공부문에 의한 실버타운으로서 노인전용주택 150세대(입주율 100%), 종합복지관, 전문요양시설, 경로

당, 실내케이트볼장, 야외공연장의 시설이 갖추어져 있다. 입주비용은 11평형은 1,350만원, 17평형은 2,000만원, 23평형은 2,700만원으로 책정되어 있어 낮은 비용으로 저소득 노인들의 입주가 가능한 공공에 의한 실버타운의 가능성을 보여주고 있다.

▌삼성노블카운티 : 민간부문 개발사례

삼성에서 2001년에 경기도 용인시에 고급화 전략을 표방하면서 개원하였다. 주거동은 총 540세대, 너싱홈은 197베드, 생활문화센터, 스포츠센터, 요리전문점, 레스토랑, 연회장, 어린이집 등이 입지해있으며 각종 생활서비스, 의료서비스 ,스포츠 등을 이용할 수 있다. 입주비용은 1인기준 36평형은 입주보증금이 3.2-4.45억원이며 월생활비는 155만원에 이르는 고가로 입주세대는 전문직종 경력자가 주류이다. 최근 운영이 흑자로 전환되어 고급화 전략이 필요한 실버타운의 수요를 증명하고 있다.

자료: http://kr.blog.yahoo.com/dss3737/9

▌창녕 써드에이지 : 민간부문 개발사례

써드에이지는 경상남도 창녕군에 위치하였으며 2007년 9월에 개원하였다. 한국교직원공제회에서 운영하고 있어 회원에게 입주 우선권을 주고 있다. 주거시설은 30-52평형으로 222가구, 요양시설 39실, 생활편의 시설인 골프장, 의료시설, 찜질방, 헬스장, 수영장, 어린이집, 노래방, 정보센터등이 운영되고 있다. 입주비용은 30평형대의 경우 보증금 약 1억7천만원 - 1억 9천만원이며, 월생활비 1인 80-90만원, 부부 120-130만원으로 책정되어 있다.

자료: 창녕 써드에이지 홈페이지

이러한 실버타운은 아직은 민간부문에서 주로 설립하여 운영하고 있어 중산층 이상의 노인들이 입주하는 시설로 인식되고 있다. 지자체 차원에서 저소득노인의 주거보장을 위하여 조성한 김제의 사례와 같이 노인들이 만족할 수 있는 다양한 주거형태를 개발하고 시도해야 할 것이다.

2. 노인의 이동편의 증진을 위한 교통환경 구축

1) 노인을 배려한 대중교통 및 보행환경

노인의 신체적 기능을 고려한 도로와 교통환경의 조성은 노인인구의 적극적인 사회활동을 증대시키며, 지역에서의 자립적 생활을 가능하도록 하는 기반이다. 그러나 노인을 배려하는 대중교통과 보행환경조성을 위한 충분한 사회적 기반이 마련되지 못하여 많은 개선이 요구되고 있다. 한국교통연구원(2004)의 조사에 의하면, 우리나라 노인보행자의 31.7%가 도로 보행중 보도턱, 장애물 등에 걸려 넘어진 경험이 있으며, 노인의 33.5%가 버스 승차 중 버스의 급출발 또는 난폭운전으로 인하여 버스안에서 넘어진 경험이 있고 지하철 이용시에도 29.7%가 계단 등으로 인하여 이용에 곤란을 겪고 있다고 한다. 인천의 경우도 예외는 아니어서 노인을 위한 교통환경 조성을 위한 노력이 요구되고 있다. 인천의 교통약자 이동편의 시설은 38.4%만이 기준에 적합한 것으로 조사되었는데, 세부적으로는 교통수단은 약 33.2%, 여객시설은 40.8%, 보행환경은 41.2%가 기준에 적합하게 설치되어 있었다. 또한 설치된 시설물 중 기준에 적합하지 않은 시설물이 30.7%, 편의시설이 설치되어 있지 않은 비율이 30.9%나 되는 것으로 나타났다.

인천발전연구원(2008)에서 실시한 노인의 통행특성과 노인들의 교통환경 만족도에 대한 조사결과에 의하면, 노인들이 주로 이용하는 교통수단은 도보(41.7%), 버스(38.3%)가 전체의 80%를 차지하고 있으며, 지하철, 승용차, 기타 교통수단, 일반택시의 이용률은 낮았다.

노인들이 이용하고 있는 교통수단의 불편정도에 대해서는 버스(33.3%)를 가장 많이 선택하였으며, 다음으로 지하철(30.6%), 도보

(24.9%) 등의 순서로 나타났다. 노인들이 여객시설에 대해서는 버스정류장(48.2%)과 도시철도역(43.9%)의 이용이 특히 불편한 것으로 느끼고 있었다. 보행환경에 대해서는 보도의 경우 자전거나 오토바이의 보도통행으로 인한 위험과 차량 진출입으로 인한 위험을 느끼고 있고, 통행이 자유롭지 못한 점을 불만사항으로 제기하였다.

노인들은 횡단보도의 이동편의시설 중 보도와 차도의 단차에 대해서는 대체로 만족하지만, 녹색신호시간의 길이에 대해서는 만족도가 낮았고, 육교와 지하보도의 모든 편의시설에 대한 만족도도 낮게 나타났다. 특히 엘리베이터, 에스컬레이터 등 수직이동시설의 설치 부분에 관해서는 만족하는 경우가 20%를 넘지 못하고 있어 인천노인이 이동하기 편리한 교통환경 조성을 위한 개선이 있어야 한다. 개선노력의 예로서 저상버스의 확대방안을 살펴보면, 『교통약자의 이동편의증진법』에는 신규 사업자의 저상버스 운행 비율을 50%로 규정하고 있고, 국토해양부의 『교통약자이동편의증진계획』에는 2011년까지 전체 운행버스의 31.5%를 저상버스로 보급하는 것을 목표로 하고 있다. 인천시에서도 저상버스의 비율을 높이기 위하여 2011년까지 총 108대의 저상버스를 확충하기 위한 계획을 수립하였다. 그밖에도 육교설치를 억제하고 횡단보도 복원을 지속적으로 확대하고, 지하철역 엘리베이터와 에스컬레이터를 설치하며, 고령자를 위한 콜택시 및 셔틀버스와 같은 특별교통수단을 확대

그림2_저상버스의 교통약자를 위한 시설물
자료 : 인천발전연구원 · 인천광역시(2008) 인천광역시 교통약자이동편의 증진계획

하는 방안이 추진중이다. 특히 노인들이 가장 많이 이용하는 교통수단은 도보로서 안전한 보행환경을 조성하는데 주안점을 두어야 한다. 노인복지시설 주변과 노인통행이 많은 지역에 노인보호구역인 실버존을 적극 도입하고 횡단보도 신호시간을 연장하여 노인들이 편하고 안전하게 보행할 수 있는 도시를 만들어야 한다.

2) 노인운전자에게 적합한 교통기반

한편, 노인을 위한 교통환경을 조성하는데 있어서 증가하는 노인교통사고에 대한 대응과 노인운전자에 대한 안전대책을 함께 마련해야 한다. 노인 교통사고는 해마다 증가하는 추세를 나타내고 있다. 우리나라의 최근 10년간 고령자 교통사고를 살펴보면 전체 교통사고 발생건수는 1998년 239,721건에서 2007년 211,662건으로 약 11.7% 감소한 반면, 65세 이상 고령자 교통사고 발생건수는 1998년 2,040건에서 2007년 8,326건으로 약 308.1% 증가하였다. 동기간 교통사고 사망자도 전체 사망자 수가 1998년 9,057명에서 2007년 6,166명으로 31.9% 감소한 반면, 65세 이상 고령자의 사망자 수는 1998년 177명에서 2007년 512명으로 189.2% 로 대폭 증가하였다. 전체 교통사고 사망자 수 대비 고령자 사망자 수의 비율 역시 1998년 1.95%에서 2007년에는 8.30%로 증가하였다(도로교통공단, 2009).

이는 국제적인 비교에서도 심각성이 드러나고 있다. 우리나라의 65세 이상 고령자의 인구 10만명 당 교통사고 사망자수는 43명으로 영국 6.9명, 스웨덴 7.7명, 일본 13.4명, 미국 17.7명에 비하여 매우 높은 수준이며, OECD 회원국 30개 국가의 전체 평균 12.3명에 비해서도 가장 높은 수준을 차지하고 있다. 노인들은 노화가 진행됨에 따라서 시각능력

을 포함한 여러 신체 · 정신적 능력이 저하되므로 교통을 이용하는데 있어서 어려움을 겪게 되는 점을 충분히 고려해야 한다. 그럼에도 아직 노인을 배려한 교통체계가 충분히 형성되지 못하여 노인들은 교통안전에 있어서 취약성을 드러내고 있다. 또한 과거와 달리 노인운전면허소지자들이 증가하고 이들에 의한 교통사고도 증가하고 있다. 우리나라의 65세 이상 고령운전자는 2007년 952천명으로 전체 노인의 20%에 해당되며, 2010년에 1,061천명(21.1%), 2020년에는 2,330천명(33.8%)으로 계속 증가할 것으로 예측되고 있다. 이에 노인운전자에게 적합한 교통기반을 마련하기 위하여 고령운전자 차량에 대하여 실버마크 부착을 통하여 노인운전자에 대한 사회적 배려와 양보운전 문화를 조성하고 노인교통사고 예방의 효과를 기대하고 있다. 또한 노인 및 노인운전자에 대한 교통안전교육을 실시하고 있다. 그러나 실버마크제도와 노인 교통안전교육은 아직 초기단계로서 전면적으로 시행되지 못하고 있으며, 특히 노인운전자에 대한 별도의 적성검사 및 교육이수제도는 이루어지지 못하고 있다. 향후 노인 운전면허제도의 개선과 실버마크 제도의 확대, 노인교통사고를 줄이기 위한 지속적인 교육과 캠페인, 시민홍보가 추진되어야 한다.

3. 노인 삶의 질 향상을 위한 고령친화적 지역사회 지향

1) 고령친화적 지역사회란 무엇인가

노령인구의 증가로 인하여 노인정책은 빈곤, 돌봄과 같은 특수한 문제를 가진 대상에 제한되지 않고 모든 노인의 삶의 질 향상을 위한 보

편적 관점으로 확대되고 있다. 특히 도시 차원에서 노인의 삶의 질의 문제에 접근하는 시도들이 발견되고 있는데 대표적 개념이 '고령친화적 지역사회(elder-friendly community)'이다. 고령친화적 지역사회는 노인들이 존중받으며, 역동적으로 생활하고, 그들의 욕구를 효과적으로 충족시킬 수 있는 시설 및 서비스가 지원되는 곳(Alley et al. 2007, 정경희 외 2008에서 재인용)이라 할 수 있다. 이를 도시로 적용한다면 고령친화도시는 시민의 활동적인 노화를 지원하는 도시정책과 서비스, 도시환경과 구조를 갖춘 도시를 의미하게 된다.

고령친화적 지역사회는 'aging in place'와 '생산적 노화(productive aging)'를 지향하고 있다. 'aging in place'는 노인이 노화로 인한 장애나 불편함이 증가하더라도 별도의 시설이나 다른 지역으로 이동하지 않고 거주해오던 지역에서 지역사회서비스를 통하여 안정된 생활을 유지하는 것이다(김선자 · 김경혜, 2008). 또한 생산적 노화는 나이가 들어도 생산성은 줄어들지 않는다는 가정에 기초하여 노년의 개념을 긍정적으로 재구성하고, 궁극적으로는 노인의 역할을 재평가하고 노인문제에 새로운 대안을 제시하려는 시도이다. 즉 노인이 행하는 모든 형태의 개인, 가족, 사회에 기여하는 활동이다(이소정 외, 2008). 이러한 생산적 노화에 대한 논의는 지역인구의 노령화를 '문제'가 아닌'기회'로 바라보는 시각을 제시해준다. 고령친화적 지역사회개발은 노인이 가진 자원과 능력에 주목하고 가족과 지역사회 및 지역경제에 가치있는 자원이 될 수 있는 그들을 위하여 우호적인 환경을 조성해야 함을 강조하고 있다.

2) 고령친화성의 구성요소

고령친화적 지역사회를 조성하기 위한 노력들을 살펴보면서, 무엇이 '고령친화성'을 구성하는 요소인지를 파악해보자. 우선 캐나다 캘러리의 '고령친화적 지역사회 프로젝트(EFCP: The Elder Friendly Communities Project)'는 2001년 캐나다 인구의 고령화와 함께 캘러리 시정부, 지역 보건당국, 캘거리 대학의 협력으로 시작된 대표적 프로그램이다. 여기에 참여하였던 Austin 등의 학자들은 고령친화적 지역사회의 기본요건으로 1) 가치있고 존경받는 존재, 2) 활동성 유지, 3) 지역사회역량강화, 4)최저생활 보장, 5) 편리한 주거환경, 6) 안전, 7) 노인의 욕구충족, 8) 이동성 확보의 8가지 주제를 규명하였다. 미국에서 고령친화적 지역사회 건설 프로젝트를 진행중인 The AdvantAge Initiative는 지역사회가 주민들이 건강하고 생산적인 삶을 살 수 있도록 중요한 역할을 하자는 취지에서 VNSNY(The Visiting Nurse Service of New York) 산하의 CHCPR(The Center for Home Care Policy and Research)에 의해 시작되었다. 그들은 이것을 종합하여 고령친화적 지역사회의 구성요소로서 4가지 주요 영역을 제시하고 있다. The AdvantAge Initiative에서는 고령친화적 지역사회는 1) 노인의 기본적 욕구를 해결하고, 2) 시민·사회활동의 참여를 장려하고, 3) 신체적·정신적 건강과 안녕을 최대한 유지하고, 4) 노약자 및 장애인의 독립성을 극대화하는 곳이라고 밝히고 있다. 또한 미국 클리블랜드 지역의 Successful Aging Initiative(2004)에서는 고령친화적 지역사회에 거주하는 노인들은 1) 그들의 기본적인 음식, 주거, 의료 및 안전의 욕구를 충족하고, 2)자급자족하고 독립적이며, 3) 신체적, 정신적, 영적으로 건강하고, 4) 지역사회 기반의 안전하고 편안한 주거환경에서 지내며, 5) 지역사회에 참여하며 적극적으로 활동한다고 제시하고 있다(정경희 외,

2008). 2006년 런던시에서는 '런던시장의 노인을 위한 전략(Mayor of London's Older People Strategy)'을 발표하여 도시정책대상으로서 노인에 대한 인식을 새롭게 하고 종합적인 접근을 시도하고 있다. 이 전략에서는 1) 노인에 대한 부정적 인식개선, 2)노인기여에 대한 사회적 인정, 3)소득보장의 실행, 4)지역사회서비스의 질 향상을 강조하였다(김선자, 김경혜, 2008).

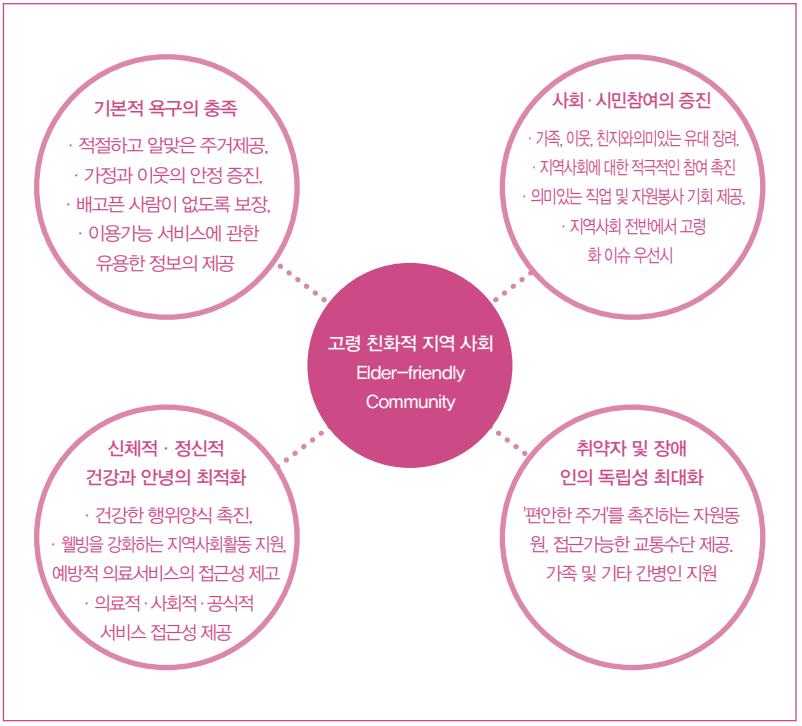


그림3_미국 AdvantAge Initiative의 고령친화적 지역사회의 구성요소
자료: 정경희 외(2008). 초고령 지역의 보건복지 모형설계를 위한 세부지침 개발. 한국보건사회연구원.

3) 고령친화도시 인천을 위하여

우리나라에서는 최근에서야 지역의 '고령친화성'에 대한 논의가 시작되고 있다. 이전에는 주로 노인복지의 차원에만 강조점을 두고 노인을

둘러싼 지역사회 환경 전반을 다루기 보다는 협소한 수준의 노인복지 향상에 주력하였었다.

그러나 고령사회에 대한 관심과 요구가 커지면서 도시가 추구해야 할 목표로 고령친화성 향상을 제안하고 고령친화적 지역사회 설계 지침을 개발하여 이를 초고령지역이나 대도시에 적용해보는 시도들이 나타나고 있다(정경희 외 2006, 정경희 외 2008, 김선자 · 김경혜, 2008, 강병익 외 2009). 또한 저출산고령사회 기본계획 '새로마지플랜 2010'의 보완(보건복지가족부, 2008)을 통하여 고령화정책의 주요 방향으로서 고령친화적인 지역사회개발을 더욱 강조하고 있다.

고령화가 지속적으로 진전되고 있기 때문에 초고령사회를 준비하는 대안으로 고령친화적 지역사회개발에 대한 관심이 높아질 수 밖에 없으며, 고령친화적 도시는 향후 도달해야 할 복지모형이기 때문이다. 그러나 고령친화적 지역사회를 형성하는 것은 노인만을 위한 것이 아니라 궁극적으로 지역사회의 모든 연령, 모든 조건의 거주자들에게 보다 나은 삶을 제공한다는 사실에 주목해야 한다. 노인 및 노인가족들의 편의와 지원을 위하여 각종 서비스, 프로그램, 정책, 그리고 시설 등 지역의 자원들을 노인들이 좀 더 사용하기 쉽게 만드는 것이므로 청장년층이 미래의 노인이 될 것이라는 점을 차치하더라도, 건강보호서비스, 쾌적한 주거환경, 이동성의 보장은 지역주민 모두에게 유용한 것이다. 즉 고령친화적 지역사회를 만드는 것은 노인에게 국한된 것이 아니라 지역주민 전체의 복지수준 향상에 기여한다.

인천은 우리나라에서는 비교적 젊은 도시에 속하고 있으나 지역별로는 이미 고령사회로 진입한 곳도 있고, 노인복지 인프라가 상대적으로 열악한 농어촌 지역인 곳도 있어 지역특성에 적합한 노인정책을 마련해야 하는 과제를 안고 있다. 그리고 인천은 고령사회를 지나서 초고령

사회로 나아가고 있음은 주지의 사실로서 미래의 인천에 대한 준비는 노인을 고려하지 않고서는 있을 수 없다. 앞에서 서술한 인천노인의 삶의 모습들, 노인을 배려하는 도시환경의 모습들은 인천이라는 도시의 고령친화성에 대한 하나의 지표가 될 수 있을 것이다. 그러나 더욱 중요한 것은 도시의 모든 모습에서 노인을 생각하고 배려하고, 공생하려는 의지가 깃들여져야 한다. 이에 새로운 인천의 모습이 UN이 정한 노인의 원칙인 자립, 참여, 보호, 존중, 자아실현을 실현할 수 있는 준비된 도시이기 위해서는 인천의 '고령친화성'에 대한 점검과 대안이 마련되어야 한다. 노인정책의 주요영역이었던 장기요양보호나 복지서비스는 물론 주거와 교통, 도시설계, 건강 및 의료, 문화, 평생교육, 안전과 시민참여 등 다양한 영역을 포함한 종합적인 고령친화도시의 실현계획이 있어야 한다. 그러나 무엇보다 중요한 전제는 노령화를 문제가 아닌 기회로 보는 시각, 그리고 노인이 가진 자원과 능력을 인정하고 노인에 대한 배려와 존경이 실현되는 도시가 '고령친화성'을 가진 도시라는 점이다.

참고문헌

강미나 외(2007) 노인주거복지 제고를 위한 종합계획수립연구, 국토연구원.
김선자, 김경혜(2008) 서울시 고령친화도 평가연구, 서울시정개발연구원
김은혜, 이효성(2006). 고령화 사회에서 고령장애인의 중복소외에 관한 연구.
장애인고용, 16(1), 23-44.
남기철.이문국.조성은.강성추.조준행(2009) 노인일자리사업 중장기 발전 전략 2009」,한국노인인력개발원
박수천(2007) 고령친화산업에 의한 노인의 소비주권 확보방안, 소비자문제연구 제31호
박신영, 최은희, 이경락, 김태일, 지은영, 박상희, 김은혜(2006). 고령사회 주거지원 종합대책.
저출산 고령사회 위원회.
보건복지가족부(2009) 지역특성을 고려한 고령친화모델지역 특성화 사업 추진계획
보건복지가족부(2009). 2008년 전국 노인생활실태 및 복지욕구조사
보건복지가족부(2008) 새로마지플랜2010 보완판.
보건복지부(2006). 독거노인 사회안전망 구축을 위한 복지서비스 기초조사
보건복지부(2005). 2004년 전국 노인생활실태 및 복지욕구조사
보건복지가족부 (2009) 저출산 고령사회기본계획
인천광역시 (2009). 시정발자취
인천발전연구원(2008) 인천광역시 교통약자이동편의증진계획
정경희 외(2008) 초고령지역의 보건복지모형설계를 위한 세부지침 개발, 한국보건사회연구원.
통계청 「2009년 7월 고용동향」
통계청 「2009년 5월 청년 · 고령층 부가조사 결과」
통계청 「2008 고령자 통계」
통계청(2008). 사회통계조사
한국노인인력개발원 (2009)「노인일자리사업 연령별 참여자 비율 및 시도별 참여현황, 2009」
,http://www.kordi.or.kr/
한국보건사회연구원(2009) 2009년 제1차 저출산고령사회포럼 자료집.
한국보건사회연구원(2008) 새로운정부출범에 따른 저출산고령사회정책 신규과제 발굴.
한국보건사회연구원 (2007) 「우리나라 노인의 사회참여 유형 분석 및 정책적 함의 연구보고서 2007」
한국여성정책개발원(2006). 가족 내 돌봄노동 실태조사
한국인구학회(2001). 고령화사회를 대비한 노인, 가족, 사회안전망의 역할
한국자살예방협회(2008). 노인자살 예방을 위한 실천적 정책 수립방안을 위한 연구
허준수.이금룡.원영희.권기환.손병돈 (2006) 「한국노인인력개발원 중장기발전방안」. 한국노인인력개발원
Antonucci, T. C., Sherman, A. M., & Akiyama, H. (1996). Social networks, support, and integration. in Birren, J. E. et al. (eds). Encyclopedia of Gerontology, 2, 505-515. New York: Academic Press.

Cumming, E. and Henry, W. E. (1961) Growing Old: The Process of Disengagement. New York: Basic Books.
Estes, et al.(2003) Social theory, social policy and ageing: a critical introduction. Open University Press.
Phillipson, C. (1998) Reconstruction Old Age: New Agendas in Social Theory and Practice London;SAGE.
Phillipson, C. & Baars, J. (2007) 'social theory and social ageing' in Bond, J., Peace, S., Dittmann-kohli, F., and Westerhof, G. (eds) Ageing in Society. SAGE.

다양성이 공존하는 열린 도시

김성미경 | 김영순 | 양혜우 | 홍미희 [1]

꿈꾸는 손들 | 베트남 이주여성 자조모임 '궁남따이'의 소모임인 '푸른구름'이라는 춤 동아리 여성들의 손을 형상화하여, 동아리 이끄미 주영이 그린 작품

1. 이 글은 김성미경, 김영순, 양혜우, 홍미희가 공동으로 쓴 글이다. 김성미경(아시아이주여성공동체마을 촌장)은 '다문화공간 – 아이다마을'에 대한 부분을, 김영순(인하대학교 사회교육과 교수)은 '다문화교육'관련 부분을 집필했다. 양혜우(이주노동자인권센터 이사)는 다양한 이주집단에 대한 정책담론과 인권적 쟁점에 대한 부분에 대해 썼고, 홍미희(인천발전연구원 연구위원)는 일반현황을 보완하고, 개별 원고를 편집, 총괄했다.

새로운 도시 - 다문화도시

다문화사회로의 변화가 숨 가쁘다. 한국사회는 이제 더 이상 '단일민족'임을 자랑스럽게 내 놓지 않으며, 많은 외국인들이 '코리안 드림'을 꿈꾸며 한국으로 몰려오고 있다. 이주민 100만인 시대를 맞은 한국사회는 익숙하지 않은 새로운 현상들을 어떻게 소화하면서 더 바람직한 사회로 발전해 나갈 것인가 하는 기로에 서있다. 국가차원이나 도시차원에서 '다문화'는 미래지향적인 사회발전의 핵심요소가 되었다.

다문화사회로의 급격한 변화의 중심에 인천이 있다. 인천공항과 인천항을 통해 하루에도 수많은 사람들과 수많은 물건들이 국제이동을 하고 있다. 세계와의 소통이 점점 증가하고 중요해지고 있는 지금, 인천은 바로 그 소통의 거점 역할을 하고 있는 것이다. 인천의 미래는 국제적 소통의 지리적 거점 역할을 넘어 진정한 다문화도시로 발전해나갈 수 있느냐에 달려 있다해도 과언이 아닐 것이다.

인천은 현재 다양한 도시재생사업과 신도시 건설사업을 통해 새로운 도시로의 도약을 꾀하고 있다. 그러나 새로운 도시로의 발전이 건물이나 도로 등의 신축과 개축으로만 달성될 수는 없다. 사람들의 삶에 영향을 미치는 사회변화를 포착해내고, 이러한 변화를 미래 도시의 기획에 충분히 고려해야 한다. 이것이 바로 인천에서 새로운 도시의 기획에 다문화도시를 이야기하는 이유이기도 하다.

그렇다면 진정한 다문화도시는 어떤 모습일까? 무엇보다도 '다양성이 공존하는 열린도시'일 것이라고 상상해본다. 다양한 생각과 문화적 배경을 가진 사람들의 생활방식이 충돌하여 갈등을 빚어내기보다는 공존

하면서 힘을 발휘할 수 있는 도시이며, 이런 도시에서 '다름'은 차별의 원인이 아니라 풍부함의 원천이 된다. 이런 도시는 울타리를 지어 기존의 것을 지키고 묶어 놓으려는 대신, 새로운 사람들과 새로운 사고들을 수용하고 새로운 것을 만들어내려는 실험을 두려워하지 않는다. 즉, 다문화도시는 개방성에 기초하고 있다.

개방성을 갖는 것은 능력이다. 다른 문화에 대해 개방성을 갖는 것, 이를 우리는 다문화능력이라 할 수 있으며, 다문화도시는 한 도시가, 그리고 도시 안에 사는 시민들이 다문화능력을 갖춘, 혹은 갖추기 위해 노력해가는 도시라 할 것이다.

다문화도시를 구성하는 사람들은 누구인가?

우리가 다문화사회 혹은 다문화도시를 이야기하게 된 가장 직접적인 배경은 사람들의 국경을 넘는 '이동'이다. 특히, 여행을 목적으로 잠시 들러 가는 사람들이 아니라 직장, 결혼, 학업 등의 좀 더 장기적인 체류목적으로 국경을 넘어 새로운 사회에서 살아가는 사람들이다. 이들을 지칭하는 용어는 다양하다. '이주민'은 가장 중립적인 용어라 할 수 있다. 국가가 발행하는 각종 자료에서 공식적으로 사용되는 용어는 '외국인체류자' 혹은 '외국인주민'인데, 인권단체 및 시민단체는 이런 용어가 내국인과 외국인을 구별함으로써 내국인만이 진정한 사회구성원이라는 인식을 함축하고 있으므로, 이런 용어의 사용을 지양해야 한다고 주장하고 있다. '외국인주민', '외국인체류자', '외국인근로자' 등의 용어에 작은따옴표를 붙인 것은 공식적 자료인용 및 공식적 용어사용이 불가피하지만,

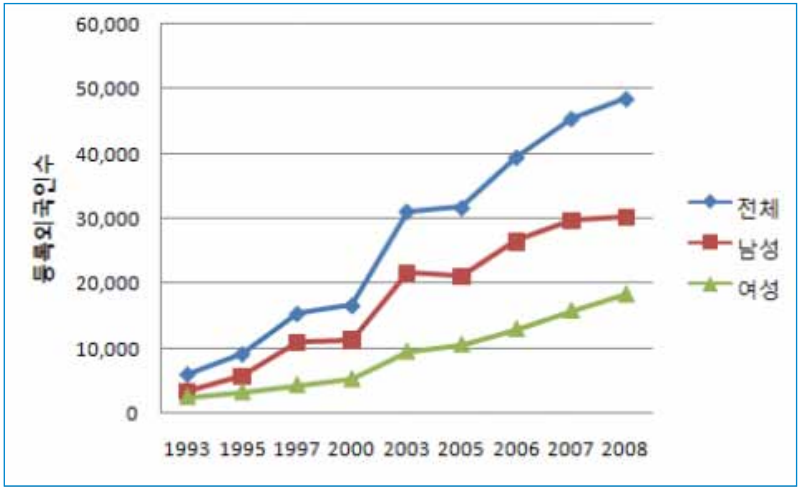
이런 용어에 담겨있는 문제점을 드러내고자 하는 것이다.

한국에 3개월 이상 거주하고 있는 '외국인체류자'는 꾸준히 증가하여 2009년 5월 현재 전국적으로 1,106,884명이다. '외국인체류자'의 수는 주민등록인구의 2.2%에 해당한다.

인천에는 2009년 현재 61,522명의 '외국인주민'이 있으며, 이는 주민등록인구 대비 2.3%이다. 주민등록인구 대비 '외국인주민' 비율은 서울(3.3%), 경기(2.9%) 다음으로 높고 충남(2.3%)과 함께 전국의 다른 시도에 비해 '외국인주민' 비율이 높은 편이다. 이주의 역사가 오래된 나라들의 경우에는 이주민의 비율이 전체 인구의 10%를 넘는 경우도 많다. 이런 점에 비추어보면, 전국적으로나 인천시의 경우 이주민 전체 주민의 2%정도인 점을 놓고 그리 놀라워할 일은 아닌 듯하다. 그러나 우리사회의 경우, 이주민의 증가속도가 매우 빠르다는 점이 특징이라 할 수 있다. 인천시의 경우만 해도, 1993년에 등록 외국인 수가 5,924명에 불과했으나, 2009년에 6만 명이 넘어 10배 이상 증가하였다.

아래의 그림은 이런 빠른 증가추세를 잘 보여주고 있다. 급속한 변

그림 1_인천시 등록외국인 추이



화는 우리사회가 다문화적 변화에 신속하게 대응하지 못할 경우 여러 가지 문제점이 나타날 수 있음을 시사한다.

인천시에 살고 있는 6만여 명의 '외국인주민'들은 구체적으로 누구인가? 이들은 '외국인주민'이라는 동질적 범주로 이해하기에는 너무도 다양한 사람들이다. 이들은 체류상의 신분, 처해있는 상황 혹은 그들을 둘러싸고 내국인이 만들어내는 담론의 측면에서도 매우 다양하다.

한국정부는 거주외국인을 체류목적별 및 체류신분에 따라 외국인 근로자, 유학생, 국제결혼이민자, 국제결혼가정자녀 등으로 구별하고 있다. 아래의 표는 정부가 공식적 집계를 통해 이주민을 몇 가지 집단으로 분류하는 방식을 보여주고 있다. 크게 체류자격에 따라 국적을 취득한자와 취득하지 않은 자를 나누고 있으며, 그 범주 안에서 다시 외국인 근로자, 결혼이민자, 유학생, 재외동포 등을 나누고 있다.

		전국	인천
주민등록인구		49,593,665	2,693,220
외국인주민 수		1,106,884	61,522
한국국적을 가지지 않은 자	소계	925,470	50,348
	외국인근로자	575,657	32,758
	결혼이민자	125,673	7,360
	유학생	77,322	1,901
	재외동포	43,703	1,542
	기타	103,115	6.787
한국국적 취득자	소계	73,725	4,512
	혼인귀화자	41,417	3.126
	기타사유 국적취득자	32,308	1,386
외국인 주민자녀	소계	107,689	6.662
	외국인부모	4,205	435
	외-한국인부모	88,485	4,946
	한국인부모*	14,999	1,281
외국인 주민 세대 수		186.566	11,470

표 1_외국인 거주주민 현황(2009)
자료: 행정안전부, 거주외국인 실태조사, http"//kosis.kr. *외국인 주민 자녀 중 '한국인부모'는 한국인부모 사이에서 출생하였으나 부 또는 모가 '이혼 후 외국인과 재혼'한 가정의 자녀임. **외국인 주민 자녀 및 세대수는 '결혼이민자'와 '한국국적 취득자'의 자녀 및 세대수임.

체류자격 및 체류목적별로 구별된 '외국인주민'은 출신국, 출신국에서의 사회문화적 배경이나 이주국에서의 직업 혹은 이주국 언어를 구사하는 능력 등에서 다양한 사람들이다. 다문화도시를 구성하는 사람들은 이런 다양한 이주민들과 또한 이들과 같이 살아가야 하는 다양한 인천시민들이라 할 수 있다.

1. 외국인근로자 – 손님근로자 혹은 주민?

표 2_이주 노동자 출신국별 현황
자료: 행정안전부, 거주외국인 실태조사, http://kosis.kr

출신국별	전국			인천광역시		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
소계	255,314	259,805	437,727	17,822	18,913	30,407
중국	36,235	30,352	31,720	2,481	2,179	2,920
중국(조선족)	73,328	87,162	222,547	4,445	5,420	11,487
대만	2,680	1,557	1,417	320	294	154
일본	3,542	2,741	1,249	104	134	138
몽골	10,229	11,569	14,391	892	1,072	1,230
베트남	–	25,659	40,620	–	2,152	3,381
필리핀	–	23,946	30,979	–	2,080	2,777
태국	–	17,862	23,813	–	1,549	2,362
인도네시아	–	14,036	20,103	–	1,222	1,803
기타 동남아국	–	5,960	9,063	–	316	362
남아시아(네팔등)	20,681	18,196	22,257	2,130	1,470	2,503
중앙아시아 (우즈베키스탄 등)	8,074	7,122	9,708	555	356	756
미국	5,502	3,472	2,304	99	222	134
러시아	1,601	1,047	1,521	56	74	75
기타	17,449	9,124	6,035	526	373	325

〈표 1〉에서 보듯이 2009년 '외국인근로자'는 전국적으로 575,657명으로 전체 외국인주민의 52%를 차지하고 있다. 인천시에 거주하는 '외국인근로자'는 32,758명이며, 이는 전체 인천거주 외국인주민의 65%이다. 인천시의 경우, 다른 지역에 비해 '외국인근로자'의 비율이 매우 높다는 것을 알 수 있다.

이주노동자의 출신국별 현황은 〈표 2〉와 같다. 중국(조선족)이 가장 많은 비율을 차지하고 있으며, 베트남, 필리핀, 태국, 인도네시아 등의 동남아 국가 출신 이주노동자가 그 뒤를 잇고 있다. 인천광역시의 경우 2008년 중국인 출신 노동자는 전체의 9.6%로 전국의 7.2%보다 높고, 조선족 출신은 37.8%로 전국의 50.8%보다는 낮다.

독일에서는 '외국인근로자'를 '손님노동자'(Gastarbeiter, guest worker)라고 불렀다. 이 단어 또한 노골적이지는 않으나 은밀한 배타성을 드러내고 있다. 손님은 예의를 갖춰 잘 대접해줘야 할 사람이긴 하지만, 어디까지나 손님일 뿐이다. 즉 자신의 집으로 돌아가야 할 존재인 것이다. 이런 점에서 이 용어는 노동력이 부족할 때 '외국인근로자'를 손님처럼 잘 대우하면서 활용하긴 하지만 시간이 지나면 다시 집으로 돌려보내겠다는 독일의 배타적 이주정책방향을 잘 보여주고 있다.

'손님노동자' 정책은 배타적이라 할지라도 손님을 정중하게 대하겠다는 원칙은 충실하게 이행했다고 할 수 있다. 독일의 경우, 이탈리아, 터어키, 한국 등에서 광부나 간호사 등을 초청하면서 '동일노동, 동일임금' 원칙을 적용했고 기본적인 사회보장을 해 주면서, '외국인근로자'들이 독일에서 일을 하고 있는 동안 잘 적응하면서 살아 갈 수 있는 배려를 했다. 독일이 외국인노동자를 대하는 방식은 배타적이긴 하였으나 '문명화된' 방식이었다고 할 수 있을 것이다.

1) 산업기술연수생 제도 – 이주노동력의 편법적 활용

한국사회가 이주노동력을 활용하는 방식은 다소는 '야만적'이었다. 그 대표적 예가 1993년에 도입된 〈산업기술연수생제도〉이다. 산업연수생 제도는 개발도상국과 경제협력을 도모하고 기업연수를 통하여 선진기술을 개발도상국에 이전한다는 명목을 내세워 해외노동자를 산업연수생 신분으로 국내로 유입이 가능하도록 했다. 그러나 명목상의 취지와 달리, 현실에서 이주노동자들은 3D 산업의 인력난을 해소할 목적으로 중소기업에 낮은 임금으로 고용되었다. 이 때문에 근무지를 이탈하여 불법체류자가 되는 연수생의 수가 증가하고, 불법체류자의 열악한 근무환경이 사회문제로 대두되었으며, 산업연수생제도에 대한 비판과 함께 이 제도가 폐지되어야 한다는 주장이 제기되었다. 산업연수생제도는 한 마디로 이주노동자에게 노동자로서의 권리를 부여하지 않고 연수생이라는 이름으로 이주노동력을 편법적으로 활용해온 제도라 할 수 있기 때문이다.

2) 고용허가제의 도입

산업연수생 제도의 문제점이 부각되자 이를 개선하고자 2003년 〈고용허가제〉가 도입되었다.[2] 고용허가제로 인해 한국정부는 베트남, 태국, 인도네시아, 방글라데시를 비롯한 아시아 15개국과 MOU를 체결하였고 외국의 인력을 도입하였다. 이렇게 도입된 이주 노동력은 주로 공단 밀집지역에 많이 분포되어 있으며 이중 인천 지역의 이주노동자의 비율은 2009년 기준 전체 이주노동자의 5.7% 정도이다.

2. 고용허가제는 2003년에 제정된 〈외국인 근로자의 고용 등에 관한 법률〉이 포괄하고 있는 제도를 일컫는다. 이 법은 '외국인근로자의 도입 및 관리를 통한 원활한 인력수급 및 국민경제의 균형있는 발전을 도모함'을 목적으로 제정되었다.

고용허가제는 독일에서의 '손님노동자' 정책과 매우 유사하다. 내국인을 우선적으로 고용하고, 인력이 부족한 분야에서 외국인 인력을 도입하여 사용하되, 단기간 고용 후에는 이들을 돌려보내 외국인의 정주화를 방지하겠다는 취지로 도입되었다. 고용허가제는 외국인 인력을 합리적으로 도입하기 위한 혁신적인 제도로 간주되었으나, 다른 한편으로 고용허가제의 핵심이라 할 수 있는 〈사업장 이동제한〉과 〈인력의 단기순환정책〉이 인권침해 소지가 많다는 비판 또한 제기되고 있다.

사업장 이동제한의 문제점

● 사업장 이동제한의 문제점

정부는 '외국인근로자'를 노동비자를 발급할 때, 특정 사업장에서만 일을 할 수 있도록 함으로써 사업장의 이동을 제한하고 있다. 정부는 이러한 '사업장 이동제한'은 내국인의 고용보호를 위해서는 불가피한 조치라고 주장한다. 즉, '외국인근로자'들이 더 나은 임금, 더 나은 작업환경, 더 나은 근로조건을 가진 사업장으로 이동하려는 욕구가 강하기 때문에 사업장 이동을 제한하지 않으면 결국 내국인의 일자리를 침식할 우려가 높기 때문이라는 것이다. 그러나 기존 연구 결과에 의하면 이주노동자들이 내국인의 일자리를 빼앗기 보다는 인력난을 메우고 있는 것으로 나타났다. 이주노동자가 주로 취업하고 있는 업종은 고용 인원 300인 이하, 자본금 80억 이하의 제조업으로 섬유, 가죽제품 제조업, 화합물, 석유화학, 석탄 고무 플라스틱 제조업 조립금속 기계 정비 제조업 부문으로 내국인 노동자 시장을 대체하기 보다는 보완하는 것으로 보고되고 있다.

설동훈(2000)은 이주노동자들의 체류가 장기화 될 경우 내국인 비숙련 노동자를 능가하는 숙련 수준을 가진 사람이 증가할 것이고, 따라서 숙련이주노동자에 대한 업주의 의존도가 높아져 이주노동자가 내국인 노동자를 대체할 가능성이 높아질 수 있다고 지적한다. 그러나 그는 이주노동자가 내국인 노동력을 대체할 가능성이 있는 산업부문 자체가 사양산업에 국한되기 때문에 이주노동자들이 취업하고 있는 사업체에 내국인 노동자들이 몰려들 가능성은 매우 희박하다고 본다.

생산직 인력난을 극복하기 위해 아무리 주부인력과 노인인력의 고용을 유도하려고 해도 저임금과 장시간 노동, 산업재해와 직업병이 만연한 작업환경으로 유인하기는 불가능한 일로 이주노동자에 의한 내국인의 고용기회 잠식이란

거의 있을 수 없는 현상임을 강조하고 있다. 이와 같은 결과로 비추어 볼 때 현 정부가 주장하는 '내국인의 일자리 보호'와 '사업장 이동의 자유'는 아무런 연관이 없다.

이주노동자의 '사업장 이동 제한'은 오히려 고용주에게 안정된 노동력을 제공하고, 이주노동자를 쉽게 관리 통제하며, 사업장을 이동하면서 생길 수 있는 임금 인상 효과 등을 억제하려는 의도에서 기인 된 것으로 볼 수 있을 것이다. 이러한 '사업장 이동의 제한' 이주노동자들의 고용주에 대한 종속을 강화시키고, 헌법에서 보장하고 있는 근로의 권리, 직업의 자유, 행복 추구권을 침해하고 있다는 점에서 문제다. 지난 2006년 이주인권연대에서 조사한 고용허가제 실태조사 보고서에 따르면, 응답자의 69.5%가 낮은 임금, 장시간 노동, 과중한 업무, 안전, 폭력, 열악한 주거 조건을 이유로 사업장의 이동을 희망하고 있으나 제도적 문제 때문에 옮길 수 없었다고 응답하였다. 따라서 사업장 이동 제한은 열악한 근로 환경이나 노동조건 개선을 지연시킬 소지가 높고, 미등록 체류를 증가시킬 우려가 높기 때문에 시급히 개선되어야 할 것이다.

단기순환정책과 가족동반 금지

고용허가제의 또 다른 독소조항으로 거론되는 것은 단기 순환정책이다. 즉 고용허가를 받은 이주노동자는 3년 고용기간 후 귀국하여야 하며, 고용기간 동안에 가족을 동반할 수 없다. 고용허가제 제정 당시 정부는 3년의 고용기간 후 귀국하도록 하였으나, 법률조항을 개정하여 고용기간을 2년 연장할 수 있도록 하였다. 그러나 추가 2년의 고용허가를 받으려면 이주노동자를 재고용하고자 하는 사업주의 고용 신청이 있어야하는데 이때 고용 연장의 권한은 전적으로 사업주에 부과된다. 이런 조항은 사업주에 대한 고용종속을 심화시키고, 이주노동자들이 인권침해에 대한 우려를 높이는 일이다. 또한 5년이란 계약기간 동안 가족 동반이 금지되는데, 이런 조항이 가진 인권침해적 요소에 민감해질 필요가 있다. 고용허가제에 의한 채용대상이 '20세에서 40세까지의 건강한 성인'이라는 점을 고려한다면, 가족과의 긴 별거를 고용조건으로 내거는 현 조항은 인간의 기본적 권리에 전면적으로 위배되는 것이라 할 수 있다. '이주인력의 단기 순환'이나 '가족동반 금지' 등은 한국이 어떤 이주정책으로 나아갈 것이며 궁극적으로 이민을 수용할 것이냐 하는 과제와 관련되어 있기 때문에 그리 쉬운 문제는 아니다. 그러나 향후 한국 사회의 산업구조와 노동력의 부족 문제를 고려할 때, 지금과 같은 단기 순환정책이 유효한지에 대해서는 숙고할 필요가 있다.

2. 국제결혼의 현황과 과제 – 매매될 수 없는 것들의 시장과 다문화로 은폐되는 것들

앞서 보았듯이 '외국인주민' 중 가장 높은 비율을 차지하고 있는 것은 '외국인근로자'이다. 그러나 우리사회에서 '다문화'에 대한 관심이 높아지고, 다문화가 정책아젠다가 될 수 있었던 것은 결혼이주자 특히 결혼이주여성의 폭발적 증가 때문이라고 할 수 있다. 아래의 〈표 3〉에서 최근 10년간 국제결혼 건수가 꾸준히 증가해오다 2000년 이후에는 전체 결혼건수 중 10%이상이 국제결혼임을 알 수 있다.

국제결혼 중 외국인 여성과의 결혼비율은 1995년 총 국제결혼 13,494건 중10,365건으로 76.8%, 외국인 남성과의 국제결혼은 3,129건으로 23.2%였고 이 후 1990년대 후반부터 2000년대 초반까지 국

연도	총 결혼건수	국제결혼		외국인 아내		외국인 남편	
		결혼건수	구성비율	결혼건수	구성비율	결혼건수	구성비율
1997	388,591	12,448	3.2	9,266	2.4	3,182	0.8
1998	375,616	12,188	3.2	8,054	2.1	4,134	1.1
1999	362,673	10,570	2.9	5,775	1.6	4,795	1.3
2000	334,030	12,319	3.7	7,304	2.2	5,015	1.5
2001	320,063	15,234	4.8	10,006	3.1	5,228	1.6
2002	306,573	15,913	5.2	11,017	3.6	4,896	1.6
2003	304,932	25,658	8.4	19,214	6.3	6,444	2.1
2004	310,944	35,447	11.4	25,594	8.2	9,853	3.2
2005	316,375	43,121	13.6	31,180	9.9	11,941	3.8
2006	332,752	39,690	11.9	30,208	9.1	9,482	2.8
2007	345,592	38,491	11.1	29,140	8.4	9,351	2.7
1997 ~ 2007	3,698,141	261,079	7.1	186,758	5.1	74,321	2.0

표 3_최근 10년간 한국의 국제결혼 추이
자료: 통계청(2008). 인구동태(혼인). kosis.kr

제결혼에서 외국인여성과의 결혼비율이 감소하다가 2003년부터 다시 70% 이상의 비율을 차지하였고 2007년에는 총 국제결혼의 75.7%가 외국인 여성과의 결혼이었다.

2007년 기준 인천광역시의 총 결혼건수는 18,227건이며 이중 국제결혼건수는 1,947건으로 총 결혼건수의 10.7%를 차지한다. 이 중 외국인 남성과의 결혼은 413건으로 21.2%, 외국인 여성과의 결혼은 1,534건으로 78.8%이다. 인천광역시의 국제결혼은 전국평균에 비해 다소 낮지만, 외국인 여성과의 결혼비율은 전국의 평균에 비해 다소 높다.

한국인 남성과 이주여성과의 국제결혼 추이를 연도별, 국적별로 살펴보면, 2001년 550건에서 2005년까지 지속적으로 증가하다가 2006년도와 2007년 다소 감소하여 2007년 1,534건에 이른다. 이는 2001년도와 비교하여 178.9%가 증가한 수치다.

인천시의 연도별 외국인 처와의 혼인 추이 및 국적별 추이는 아래의 〈표 4〉와 같다. 중국출신의 배우자가 가장 큰 비중을 차지하고 있으나 최근 약간의 변화를 보이고 있음을 알 수 있다. 2001년도 중국출신의 여성배우자와의 결혼은 모두 433건으로 전체 이주 여성과의 결혼 550건 중 78.8%를 차지하였던 반면 2004년에는 외국인 처와의 혼인 1,565건 중 중국여성배우자와의 혼인이 1,313건으로 83.9%로 그 비율이 높아졌다. 2006년도와 2007년도에는 중국인여성배우자와의 혼인비율이 낮아지고 필리핀, 베트남 출신 여성과의 혼인비율이 상대적으로 높아졌음을 알 수 있다. 베트남 여성과의 혼인은 2001년에는 6명, 1.1%에 불과했으나 매년 급속도로 증가하여 2006년도에는 인천시 이주여성배우자와의 총 혼인 1,572건 중 18.5% 인 291건이 베트남 여성과의 혼인이었다. 2007년 들어서 베트남 여성과의 혼인 건수는 다소 감소하였다.

국적별	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
계	550(100)	644(100)	1,163(100)	1,565(100)	2,015(100)	1,572(100)	1,534(100)
일본	28(5.1)	30(4.7)	29(2.5)	20(1.3)	26(1.3)	40(2.5)	30(2.0)
중국	433(78.7)	469(72.8)	904(77.7)	1,313(83.9)	1,620(80.4)	1,040(66.2)	1,026(66.9)
미국	7(1.3)	11(1.7)	10(0.9)	6(0.4)	12(0.6)	13(0.8)	8(0.5)
필리핀	21(3.8)	31(4.8)	34(2.9)	28(1.8)	45(2.2)	53(3.4)	59(3.8)
베트남	6(1.1)	31(4.8)	75(6.4)	94(6.0)	180(8.9)	291(18.5)	212(13.8)
태국	8(1.5)	9(1.4)	23(2.0)	18(1.2)	16(0.8)	12(0.8)	43(2.8)
러시아	11(2.0)	21(3.3)	25(2.1)	13(0.8)	17(0.8)	10(0.6)	8(0.5)
몽고	11(2.0)	7(1.1)	25(2.1)	37(2.4)	39(1.9)	33(2.1)	35(2.3)
기타	25(4.5)	35(5.4)	38(3.3)	36(2.3)	60(3.0)	80(5.1)	113(7.4)

표 4_인천광역시 외국인 처의 연도별 · 국적별 혼인건수
자료: 통계청 자료 재구성(www.kosis.kr)

2008년 5월 말 현재 인천광역시에 거주하고 있는 결혼이주민은 총 8,291명중 여성은 총 7,074명으로 전체 결혼이주민의 85.3%에 해당된다.

인천광역시의 결혼이주여성의 국적별 분포는 중국 조선족이 39.7%(2,810명)로 가장 많고, 그 다음이 중국 34.0%(2,408명), 베트남 9.8%(692명), 필리핀 4.5%(316명) 순이다.

결혼이주여성 7,074명 중 한국국적을 취득하지 않은 경우는 4,981명으로 전체 결혼이주여성의 70.4%이며, 한국국적을 취득한 여성은 2,093명으로 29.6%이다.

인천광역시 결혼이주여성의 국적취득 현황에 관한 아래의 〈표 5〉에 나타나듯이, 결혼이주여성 중 중국 조선족, 필리핀 여성의 한국 국적

표 5_인천광역시 결혼이주여성 국적별 현황 및 국적취득 현황
자료: 인천광역시 여성복지보건국 가족지원팀 내부자료

구분	계	일본	중국(조선족)	미국	필리핀	베트남	태국	러시아	몽골	기타
계	7,074	147	2,408(2,810)	7	316	692	146	40	107	401
국적별비율	100%	2.1%	34.0%(39.7%)	0.1%	4.5%	9.8%	2.1%	0.6%	1.5%	5.7%
국적취득	2,093	14	757(1,022)	0	115	80	9	6	17	73
국적미취득	4,981	133	1,651(1,788)	7	201	612	137	34	90	328
국적취득율	29.6%	9.5%	31.4%(36.4%)	0%	36.4%	11.6%	6.2%	15.0%	15.9%	18.2%

취득 비율이 각각 36.4%로 가장 높고, 그 다음이 중국(31.4%)의 순이다. 한국국적을 취득하는 비율이 가장 낮은 결혼이주여성은 미국(0%), 태국(6.2%), 일본(9.5%) 순이며, 이는 출신국에 따라 한국국적 및 국적취득의 의미가 다르다는 것을 보여준다.

결혼이민자는 한국사회의 '다문화' 논의에서 매우 중요한 의미를 지니고 있다. 우리사회에서 다문화에 대한 관심이 높아지고, 다문화 정책이 중요한 정책 아젠다가 될 수 있었던 것은 결혼이민자는 외국인노동자처럼 돌려보낼 수 있는 존재가 아니기 때문이다. 그들은 우리 사회의 기초단위라 할 수 있는 가족의 구성원으로서 살고 있기 때문에 '돌려보내면 그만'이라는 전제에서 정책을 취할 수는 없으며, 어떻게든 그들과 함께 사는 방법을 궁리해내야 하기 때문이다.

실상, 국제결혼은 관련 행위자들의 다양한 욕망이 만나서 이루어진다. 이주여성들은 가난한 나라에서 탈출해서 새로운 삶을 개척하고자 하며, 또한 모국의 가족들을 부양하고자 한다. 한국의 남성들은 '정상가족'을 이루고자 하는 욕망이 국내에서 녹록치 않은 상황 때문에 국제결혼을 선택한다. 국가에서는 사회가 처한 저출산 · 고령화 문제에 대응하기 위해 개인들의 기획을 정책적으로 지원한다. 정부는 결혼이주여성의 급격한 증가와 함께 이들을 지원하기 위한 다양한 정책을 시행하고 있다. 다문화가족지원센터를 설립하여 한국어 교육, 문화적응 프로그램, 자녀돌보미 사업 등을 시행하고 있다. 그러나 이런 정책은 몇 가지 점에서 비판을 피해갈 수 없다.

1) 지원 대상으로서의 결혼이주여성?

우선 다문화가족지원정책이 '다문화란 이름으로 각종 서비스를 제공하면서 이주여성들을 대상화시키고 있는 것은 아닌 지 성찰해봐야 한다. 현재 다문화가족지원센터에서는 결혼이주여성에게 한국어 학습을 통해 가족구성원들과 소통하는 법을 가르치며, 아이 키우는 법, 한국음식 만드는 법 등의 각종 생활예절 등을 가르친다. 결혼이민자가 한국사회에 적응할 수 있기 위해서는 이런 것들을 알아야 하지만, 문제는 결혼이주여성을 지나치게 대상화시킨다는 데 있다. 결혼이주여성은 한국가족의 규범에 맞게 자녀를 잘 낳아 기르고, 어른을 공경하고 부인으로서의 역할을 충실히 하도록 요구받지만, 이들이 새로운 사회구성원으로서 가져야 하는 경제적 혹은 정치적 권리에 대해서는 누구도 주목하지 않는다. 그들은 장가 못간 한국남성을 위해 정상적인 가족을 만들어 줄 존재이고, 한국사회의 저출산문제를 해결해 줄 존재로 도구화되고 있는 것이다.

이주민과 함께 살아가는 데서 생기는 갈등이 민족적 혹은 문화적 갈등 때문인 것 같지만, 실은 그러한 갈등 뒤에는 사회경제적인 이유가 숨어있으며, 문화적 갈등은 사회경제적 갈등과 불평등의 원인이 되기보다는 오히려 그 결과일 수 있다.[3] 따라서 다문화가족 지원은 결혼이민자에게 한국생활적응에 필요한 지식만을 전달해주는 데 그칠 것이 아니라, 결혼이민자의 법적 권리를 보장하고 경제적 불평등을 해소하려는 방향으로 전환되어야 할 것이다.

2) 결혼이주민의 체류자격

2002년 전까지는 국제결혼과 동시에 외국인 배우자에게 한국국적

3. 마르코마르티니 엘로. 현대사회와 다문화주의 (서울 : 한울. 2002) p. 51

을 부여하는 정책을 펴왔다. 그러나 체류권을 얻고자 하는 목적으로 위장결혼의 문제가 빈번히 발생하자, 외국인 배우자의 국적신청자격을 유예하여 2년이 지난 이후에 영주권신청이 가능하도록 하였다. 현재, 외국인 배우자는 국적을 취득할 자격을 얻기 위해서는 2년간 결혼생활을 했음을 인정받아야 하고 이는 흔히 내국인 배우자의 보증으로 증명된다. 이에 따라 결혼이주여성의 영주권 취득여부는 남편에게 달려 있게 되고, 이런 제도로 인해 특히 결혼이주여성의 가족 내 종속적 지위가 더욱 강화되는 결과가 된다.

사실 한국인과 외국인과의 결혼은 처음부터 동등할 수 없는 권력관계에서 시작된다. 언어적 우위, 문화적, 사회적 자원을 독점한 한국인에게 외국인 배우자의 신분적 체류 권한까지 부여한다면 평등해야할 부부관계는 종속적 관계로 고착될 수밖에 없으며, 시간이 지나서 외국인 배우자들이 종속관계에 대한 저항을 하게 되면 '국적을 받으니까 사람이 변하더라','처음부터 결혼이 목적이 아니었다'는 식의 왜곡된 이미지를 재생산하고 만다. 특히 이렇게 외국인 배우자가 가장 위협적으로 느끼는 체류자격을 빌미로 가해지는 폭언과 폭행은 생명을 위협하는 수위에 이르기도 한다.[4] 결혼이주민의 체류자격에 대해 다시 한 번 생각해야 할 이유가 여기에 있다.

3) 결혼장려정책과 결혼중개업의 합법화

1990년대 초부터 농촌지역에서는 '농촌총각 장가보내기 사업'의 일환으로 농촌 지역의 한국인 남성과 중국교포 여성과의 국제결혼 장려사

4. 2009년 1월에는 한 캄보디아 여성이 상습적인 남편의 폭언과 폭행을 참지 못하고 우발적으로 남편을 칼로 찔러 살해한 사건도 있었다. 이 사건은 2007년 남편의 폭력에 의해 사망한 베트남 여성 후안마이씨의 사건이나 한국에서의 삶을 더 이상 견딜 수 없어서 자살을 선택할 수밖에 없었던 쩌타이란씨의 사건과 연속선상에 놓여있다.

업을 추진해왔다. 지방 지방자체 단체에서는 1990년대 초부터 농촌 활성화를 위해 관내에 거주하는 농촌 총각이 국제결혼을 할 경우 결혼 장려 비용을 지급하는 등의 결혼장려정책을 펴왔다. 또한 외국인 여성과 한국인 남성이 결혼할 경우 당사자가 없어도 중개자를 통해 입국 비자 수속을 밟을 수 있으며, 절차가 간소하고 짧은 반면, 한국인 여성과 외국인 남성이 결혼할 경우 한국인 여성의 재정상태, 만난 동기, 국제전화 사용내역서, 부모 동의서 등을 요구하는 등 까다로운 절차를 거쳐야한다. 이는 국가가 나서서 특히 한국인 남성과 이주여성과의 결혼을 장려하고 있다는 것을 잘 보여주는 것이다. 이런 결혼장려정책은 국가가 외국인 여성에 대한 국제결혼을 저출산 · 고령화 사회를 준비하기 위한 하나의 수단으로 다루는 것이 아닌가 하는 의심이 들게한다.

국제결혼중개업을 법률제정을 통해 합법화 시킨 것 또한 이와 같은 의구심을 더욱 증폭시킨다. '우편주문신부'와 유사한 상업적 중개업체에 의한 국제결혼은 서구는 물론 베트남, 필리핀 등 여성을 송출하는 국가에서도 인신매매로 규정하여 상업적 국제결혼을 금지하고 있으나, 한국에서는 국제결혼 중개법안을 제정함으로 이를 합법적인 수위로 끌어올렸다. 이런 결혼중개업 합법화를 어떤 관점에서 봐야할 지를 고민해야 할 때다.

3. 재외동포 정책이 풀어야할 과제 – 중층적 분할을 넘어서

2009년 현재 전국적으로 43,703명의 재외동포가 살고 있다. 이 중 인천에는 1,542명이 거주하고 있어서 인천 전체 외국인주민의 2.5%를

차지하고 있다. 전체 '외국인주민' 중 재외동포의 비중은 크지 않지만, 재외동포 문제를 접근하는 방식에서 이주 및 다문화사회와 관련한 복합적 문제를 읽을 수 있다.

1999년 '재외동포의 출입국과 법적 지위에 관한 법률'(재외동포법)이 제정되었다. 이 당시 재외동포를 1948년 이후에 해외로 이주해간 자 및 그의 직계비속으로 규정함으로써 1948년 이전에 해외로 나간 중국동포와 러시아지역 동포를 재외동포의 범주에서 제외하였다. 이 때문에 시민단체와 인권단체들이 헌법소원을 내서 헌법재판소가 이 조항에 대해 헌법불일치 판정을 내렸다. 그리하여 2004년 재외동포법이 개정되었고, 이에 따라 재외동포의 정의는 대한민국정부 수립 이전에 국외로 이주한 동포까지 포함하는 것으로 확장되었다. 이러한 변화에도 불구하고 재외동포 관련 정책은 몇 가지 해결해야할 과제를 가지고 있다.

1) 선진국 교포 – 후진국 교포?

교포관련 정책에서 가장 중요한 고리가 되는 것은 조선족 문제이다. 1991년 한 · 중 국교가 수립되면서 중국교포들의 한국입국이 급격하게 증가하기 시작하였다. 친척 방문으로 한국에 입국한 후 장기체류하면서 취업을 하던 교포들은 불법체류라는 신분적 약점에도 불구하고 원활한 언어 소통과 한국인 노동자와 차이가 나지 않는 외모로 비교적 높은 임금을 받고 쉽게 취업할 수 있었다. 때문에 한국 사회에 진입하기 위한 경쟁은 치열했고, 소박하고 조용했던 중국의 조선족 사회는 한국으로 오기 위해 신분 위조, 엄청난 브로커비 지불, 밀항, 사기 등으로 크게 동요하기 시작했다. 한국으로의 유입은 해마다 증가하여 중국교포는 전체 이주 노동력의 절반을 차지했으며, 미등록자 중 가장 높은 비율을 차지했

다.

정부는 이런 문제를 해결하기 위한 방안으로 해외동포에 대해 3년간 취업을 허용하고 미등록자의 재입국을 보장하는 등 적극적인 정책을 추진하였으나, 그동안 체류하고 있던 미등록 교포의 수를 줄이지는 못하였으며, 1948년 이후 해외로 이주 한 교포에게만 적용되는 차별적인 재외 동포 법률에 대한 재중 동포들의 반감을 해소할 수 없었다.

이에 정부는 2007년부터 25세 이상의 재중동포 및 구 러시아 연방의 동포들에게 5년간의 복수 비자를 발급하고 최장 3년까지 취업을 보장하며, 취업이 허용된 종목에 한해서 사업장 이동을 보장하는 방문취업제를 실시하였으나 새롭게 보완된 방문취업제 역시 동포의 문제를 우회적으로 해결하기 위한 제도에 불과하였다. 만일 재외 동포의 입국을 전면적으로 개방했을 경우 약 200만 명이 넘는 재중, 구 러시아 연방 동포들이 노동시장에 진입하여 국내 노동자들과 충돌할 수밖에 없는 현실적인 문제를 간과할 수 없기 때문이다. 재외동포 정책의 문제는 중국과 구 소련 동포들에 대해 재외동포법에서 규정하는 출입국 및 경제 활동의 자유를 보장하는 것이 아니라, 외국인력 수급제도의 외국인근로자 고용 등에 관한 법률의 틀 속에서 예외적으로 출입국 및 경제활동을 인정하는 것이기 때문에 서구 선진국 거주 동포 – 중국, 구 러시안 연방 거주 동포라는 차별을 낳는 한편, '동포 대 외국인'이라는 중층적 차별을 초래하고 있다.

2) 교포 – 외국인

한국에서의 해외 동포 우대 정책은 아시아계의 다른 외국인 보다는 같은 문화와 언어를 가진 동포들이 한국사회에 훨씬 빨리 동화되기 쉬울

것이라는 판단에서 출발한 것이다. 일본 정부가 일본계 남미인들의 이주를 허용하고, 단순노동시장의 인력부족을 메우고 있는 정책을 적극 도입한 것과 같은 맥락이다. 해외 동포에 대한 우대정책은 교포와 외국인을 대립시켜 외국인에 비해서는 교포를 우대하지만, 동시에 내국인이라는 범주로 온전하게 받아들이지 않는다는 점에서 복합적 차별 메카니즘을 담고 있다 할 수 있다.

그러나 보다 근본적으로 생각해 보아야 할 문제는 해외동포에 대한 정책이 실상 민족이라는 '상상적 공동체'에 근거한 정책이라 할 수 있는데, 이런 정책이 지구적 이주가 빈번하게 발생하고 있는 지금 출입국의 정책으로서 바람직한 방향인가 하는 것이다. 이에 대해서는 논란의 여지가 있다. 베네딕트 앤더슨(2002)은 민족을 '경계가 분명하고 주권을 가진 것으로 상상되는 정치공동체'라고 정의하면서, 각 민족 안에서 실질적 불평등과 수탈이 보편적임에도 불구하고, 민족은 언제나 심오한 동료의식으로 상상되고 있음을 지적한다.[5] 한국의 재외 동포 역시 민족이라는 상상의 가치에 기초하면서도 한편으로 다른 외국인 노동자 보다 사용하기 훨씬 용이하고, 사회적 비용이 덜 드는 효율적인 노동력으로서의 가치가 있기 때문이 이들을 단순노동 등에 활용하면서 실질적인 이들의 권리보장이나 사회통합은 등한시하고 있는 것은 아닌지 반문해보지 않을 수 없다.

5. 베네딕트 앤더슨. 윤형숙 역. 2002. ≪상상의 공동체≫. 나남 출판 p. 27

4. 외국인주민 자녀 – 다문화교육의 대상?

한국에 거주하고 있는 외국인주민자녀는 2009년 현재 모두 107,689명으로 전체 외국인주민의 9.7%이다. 인천의 경우, 외국인 주민 61,522명 중 외국인주민자녀는 6,662명으로 전체의 10.8%를 차지하고 있다. 이 들 중 대다수인 4,946명은 한국인과 외국인부모 사이에서 태어났으며, 435명은 부모가 모두 외국인이며, 1,281명은 한국인부모 사이에서 출생하였으나 부 또는 모가 이혼 후 외국인과 재혼하여 소위 '다문화가정'에서 자라고 있는 자녀이다.

외국인주민 자녀의 수는 지속적으로 증가할 것이고, 이들 중 취학아동의 수 또한 늘어남에 따라, 이들의 사회통합이 다문화정책의 핵심적 화두가 되고 있다.

이주민 2세대에 대한 정책적 관심은 무엇보다도 장기적 사회발전을 위해 필요하다는 것을 이미 다문화사회에 진입한 몇몇 국가들의 예에서 배울 수 있다. 이주의 역사가 비교적 긴 프랑스에서는 이미 오래 전부터 이민자들이나 그 자녀들이 차별을 받지 않도록 하기 위해서 '인종차별금지법'을 두고 있었다. 그러나 프랑스에서 2005년 무슬림 이민자 자녀들이 일으킨 폭동사건은 이주민 통합정책이 얼마나 어려운 가를 단적으로 보여주었다 할 수 있다. 이민 1세대의 경우 이주의 능동적 주체로서 여러 불평등 및 차별에도 불구하고 그 사회에 적응하고자 노력하는 반면, 이민 2, 3세대는 아웃사이더로서 정부나 사회의 무관심 속에서 상대적 박탈감과 좌절감을 느끼게 된다. 이 속에서 축적된 사회에 대한 분노가 한꺼번에 폭발한 셈이다. 이민 2, 3세대가 사회에서 소외감과 박탈감을 느끼는 반면, 이주국의 원주민들은 그 사회의 정치적, 경제적, 사회

적 불만을 이주민을 향해 표출하고 있다. 독일 내무부의 통계에 따르면 최근에 세계적인 경제위기를 맞이해 독일에서 외국인을 상대로 한 극우 범죄가 급증하고 있는데, 이는 실업률의 증가와 복지혜택의 축소에 따른 불만을 외국인을 향해 표출하기 때문이다. 이러한 상황은 이주의 역사가 긴 나라에서도 사회통합과 관련한 완전한 해법을 찾아내지 못하고 있다는 현실을 반증하는 것이지만, 다른 한편으로는 이민 2세대들이 사회에서 온전히 뿌리내릴 수 있도록 하는 정책과 원주민이 이들과 조화롭게 살아갈 수 있는 것을 터득하는 것이 얼마나 중요한 가를 역설한다고 하겠다. 이들에 대한 교육적 관심이 시급한 이유이다.

외국인주민 자녀들이 교육에서 얼마나 소외되고 있는지는 인천시 교육청 자료를 보면 분명해진다. 이에 따르면, 다문화가정 자녀 10명 중 6명은 초, 중, 고등학교 등 정규교육을 받지 못하고 있는 것으로 나타났다. 6,662명의 외국인주민 자녀 중 취학적령기에 있는 2,983명의 63%에 해당하는 1,884명이 학교에 다니지 않고 있는 것으로 나타났다. 다문화가정 자녀의 미취학률은 초등학교 입학시기인 7세부터 12세까지가 51%, 13-15세 77%, 16-18세의 경우 89%였다. 한국 전체로 볼때 초, 중, 고등학교 취학률 및 진학률이 100%에 가까운 현실에 비추어보면, 이주민 2세대의 교육권에서의 소외가 얼마나 심각한가를 알 수 있다.

이주민 2세대 교육에 대한 접근권을 확대하기 위한 노력과 함께, 다른 한편으로는 초중고에 다니는 다문화가정 자녀의 학습 및 학교적응을 위한 정책 또한 필요한데, 이러한 맥락에서 '다문화교육'이 도입되었다 할 수 있다. 교과부에서는 2006년과 2007년 사이에 '다문화가정 자녀교육지원계획'을 발표하고, '2007 개정 교과과정'에서는 범교과 주제의 하나로 '다문화교육'을 도입하기로 하였다. 또한 각 지역의 교육대학에 다문화교육 강좌가 개설되고, 초등학교 교사양성과정에서 다문화교육을

강화하기 위해 최근에 교과부는 '초등교원 양성대학 다문화교육 강좌개설지원 사업'을 추진하고 있다. 인천의 경우도 인천광역시 교육청에 다문화교육 담당 장학사가 배정되고, 초 · 중등학교에 다문화교육 연구학교가 지정되었으며, 교사를 위한 다문화교육 연수가 진행되고 있다. 여러 학교에서 다문화학급이 운영되고 다문화가정 자녀상담 등이 이루어지고 있다.

그러나 이런 세부사업을 시행하기 전에 우선 다문화교육이란 무엇이고 다문화교육이 지향하는 궁극적 이념이 무엇인가를 질문할 필요가 있다. 일부 다문화교육 전공 학자들은 다문화교육을 '다양한 문화적 배경을 지닌 학생들의 다양한 교육적 요구에 보다 적합한 교육의 개념, 관점, 틀 혹은 기준'(Gay, 2000)이라고 정의하였다. 또한 미국백과사전(1996:60)에 따르면, 다문화교육을 '다양한 문화, 인종, 사회에 속한 집단들이 서로 다른 방식으로 사회발전에 기여한다는 사실을 강조하고, 이를 가르치는 교육과정을 채택, 실행하는 것'이라고 정의하였다. 이런 정의에 따르면, 다문화교육이란 특정 교과과정이 아니라 다문화사회가 지향하는 교육에 대한 새로운 관점이라 할 수 있다.

이러한 맥락에서 대표적인 미국의 다문화교육학자인 뱅크스(Banks)는 다문화교육을 커리큘럼과 교육제도의 재구성을 주요 골자로 하는 개혁 운동으로 정의하였다.[6] 즉, 다문화교육은 다양한 성별, 언어,

6 다문화교육 연구의 세계적인 권위자 제임스 뱅크스 워싱턴대 교수는 한국다문화교육학회가 2009년 9일~10일 한양대에서 '세계화, 다문화 사회, 그리고 교육'라는 주제로 개최한 국제세미나 자리에서 '순수혈통'을 중시하는 한국사회에 대한 경고로 말문을 열었다. 그는 "다양성이 좀 더 존중된다면 미국의 9 · 11테러 같은 극단적인 갈등을 줄일 수 있다"며 "세계화 시대에 사회 안정을 위해서는 통일성만큼이나 다양성이 중요하다"고 설명했다. 그는 "다문화사회로의 흐름은 이미 거역할 수 없는 세계적인 현상이 됐다"며 "학생들이 문화적 다양성의 가치를 배우고 세계시민으로 거듭날 수 있도록 다문화교육을 해야 한다"고 강조했다. 과거에는 통합만을 강조하는 교육이 효과적이었지만 세계화 시대에는 그렇지 않다는 것이다. 그는 "국가 영웅을 찬양하고 존경하도록 강요했던 교과서 내용을 이제는 찾아볼 수 없다"며 "다문화사회 학교교육도 바뀌어야 한다"고 강조했다. 뱅크스 교수는 한국의 높은 교육열에 관심을 보이며 "소수민족 집단과 주류집단의 학업 성취도 수준은 차이가 날 수밖에 없다"며 "한국과 같이 교육열이 높은 사회에서는 그 격차가 더 벌어지게 될 것"이라고 말했다. 그는 "소수민족 집단의 아이들이 언어 장벽을 극복하고 학업 성취도 격차를 줄여나가고 함께 어울릴 수 있도록 다문화교육

사회계층, 인종, 인종 집단에 속한 사람들이 동등한 교육적 기회를 가질 수 있도록 노력하는 개혁적인 운동이라는 것이다. 또한 다문화교육은 동등성, 정당성, 인권과 같은 민주주의 이상을 실천하는 것을 목적으로 하는 것이며, 민주주의의 이상과 사회적 현실사이에 모순이 있을 수 있기 때문에 항상 변화와 개혁을 시도해야 하는 끝나지 않는 과정(Banks, 1993)이라고 제시하고 있다.

'다문화교육'을 단순히 하나의 교과과정으로 이해하는 것을 넘어서 다문화교육을 상이한 문화적 배경을 가진 학생들에게 동등한 교육권을 보장해주고, 동등한 사회구성원으로 성장할 수 있도록 하는 교육으로 정의하고 있는 것이다. 인천에서도 다문화교육 관련 프로그램을 도입, 시행할 때 이러한 관점을 견지해야 할 것이다.

5. 국가경쟁력 강화를 위한 해외 우수인력 유치?

2009년 외국인 정책위원회의 인력 정책을 보면 "세계적 우수 인재 확보가 국가 기업 경쟁력의 핵심 요소로 부상하고 있어서 고급인력 유치를 위한 출입국 체류 혜택을 부여할 필요성"이 있으며 "우수 인재에 한해서 고용 계약 없이도 학력·경력·소득 등을 종합평가한 후 비자를 발급하고, 근무처 이동의 자유를 확대하며, 우수인력 배우자의 취업 절차를 개선하고, 우수 인재의 일반 귀화조건을 완화하는 동시에 이중국적을 허용할 것"임을 밝히고 있다.

을 더욱 강조해야 한다"고 덧붙였다. 뱅크스 교수는 현재 미국 워싱턴대 교육학과 교수로 재직 중이며 다문화교육센터장을 겸임하고 있다. 미국교육학회(AERA)와 미국사회교육협회(NCSS) 회장을 역임하고 저서 '문화적 다양성과 교육' '다문화교육개론' 등과 100편이 넘는 논문을 발표해 학문적 깊이를 인정받고 있다(동아일보 2009.05.11).

이런 정책기조에 대해 우리는 두 가지 방향으로 생각해볼 필요가 있다. 하나는 좀 더 근본적인 문제제기로 국가경쟁력은 곧 우수인력이고 단순인력은 곧 국가발전저해라는 등식을 만들어내는 것이 옳은 것인가 하는 것이다. 해외고급 인력에 대해서는 각종 규제와 절차를 허물면서 받아들이는 반면, 미숙련 이주노동자에 대해서는 엄격한 기준을 들이대는 것이 다문화사회를 준비하는 이 시점에 우리사회에 적합한 정책기조인지를 질문해보아야 한다.

다른 한편으로 우리는 세계의 이미 양성된 우수인력을 우리나라로 유치하는 것에만 관심을 가지고 있는데, 우리 스스로가 해외 우수인력을 양성해내는 장이 되도록 해야 한다. 이는 무엇보다도 유학생의 적극적 유치와 지원을 통해서 가능할 것이다. 2009년 현재 전국적으로 유학생 수는 77,322명에 이르고 있어, 전체 외국인주민 1,106,884명의 7%인데, 인천시의 경우, 유학생 비율은 전체외국인주민의 2.2%에 머물고 있는 실정이다. 이주의 역사가 오래된 나라의 경우, 장기적인 안목으로 유학생에 대한 지원을 하고 있다. 유학생은 유학기간을 통해 우수인력으로 양성됨은 물론이고, 귀국했을 경우에는 유학했던 나라와의 교류에 크게 기여할 수 있다. 인천시의 경우도, 유학생의 유치와 지원에 좀 더 관심을 기울이고, 그 사람들이 돌아갔을 경우에 그 나라에서 우수인력으로 활동함은 물론이고, 인천시와의 경제적, 문화적 교류를 활성화하는데 기여할 수 있도록 해야한다.

6. 추방된 자들의 외침 – 난민의 현황

칸트는 '환대권'이란 용어를 사용하면서 환대권은 다른 나라의 땅에 도착한 이방인이 적으로 간주되지 않을 권리로 이것은 인류애가 아니라 바로 '권리'임을 강조한다. 또한 외국인과 이방인이 본국민의 생명과 복지를 해치지 않는 가운데 평화롭게 일정한 지역과 그 자원을 향유할 수 있는 권리를 부정해서는 안 되며,[7] 만일 환대권을 거부하여 타자의 몰락을 초래할 수 있는 경우 임시 거주권을 부여해야함을 요구한다. 칸트의 환대권은 오늘날 망명권에 해당되며 1951년 UN에 의해 강제송환금지의 원칙으로 명문화 되었고, 칸트의 '몰락한 위험에 처한 자'들은 오늘날 '난민'에 해당된다.

'난민'이라 함은 '인종, 종교, 국적, 특정사회집단의 구성원 또는 정치적 견해를 이유로 박해를 받을 것이라는 충분한 근거 있는 공포로 인해 국적국 밖에 있으면서 국적국의 보호를 받을 수 없거나, 이러한 공포로 인하여 '자신의 국적국으로 보호를 받는 것을 원하지 않는 자'를 가리킨다. 한국은 1992년 난민의 지위에 관한 국제협약에 가입함으로 국제사회가 요구하는 난민을 보호할 의무를 표명하였고 이 법에 근거하여 난민의 신청을 받고 있다. 한국에 난민을 신청 사유에는 정치적 활동(31.6%), 종교 (15.6%), 전쟁 (내전)등의 폭력사태 (13%)를 때문이며, 신청자의 국적으로는 미얀마 (20.4%), 네팔(14.2%), 나이지리아 (12.6%), 스리랑카, 우간다 순으로 해당국가가 내전 상태이거나 독재로 인한 정치적 탄압이 심각하고, 비교적 국내 이주 비율이 높은 국가들로 구성되어 있다. 난민 심사 기간은 기약 없이 장기화되고 있는데, 2008년 국내 난

7. 세일라 벤하비브, 앞의 책, p. 54

민 등 인권실태조사 보고서에 의하면 1년이 넘도록 난민 심사 인터뷰를 하지 못한 비율이 24%에 이르고, 난민 신청 후 3-4년이 경과하도록 그 결과가 나오지 않은 신청자가 다수를 차지하였다. 2008년 11월 통계에 의하면 22,155명이 한국 정부에 난민 신청을 하였으며, 이중 101명이 난민 인정을 받았고 본국의 정치 상황 등으로 인도적 견지에서 체류가 허가된 사람이 66명이다. 난민 인정율은 신청자의 4.2% 밖에 되지 않는 낮은 비율로, 법무부가 승인한 난민은 불과 36명에 불과하고 나머지는 법원을 통해 승인 받은 사람들이다. 난민 인정을 받는 사람들은 체류자격이 보장되고, 교육, 의료 등 일부 사회보장 혜택을 받을 수 있고, 이동의 자유, 종교의 자유, 가족 동반의 권리가 보장되지만, 난민 신청기간동안에는 주거, 취업, 의료 등의 기본권이 보호되고 있지 못해 난민신청자들의 생계문제는 심각한 상황이다.

한국의 난민심사에 관련하여 유엔인종차별위원회는 난민신청자에 대한 의사결정 과정의 복잡성과 정차의 장기화로 난민 지위에 관한 협약이 발표된 이후, 제한된 수만 난민신청자로 인정받고 있다고 우려를 표하며 난민신청 절차의 공정성과 신속함, 난민 신청자를 위한 취업허가 및 한국사회 통합을 촉진하기 위한 포괄적 조치를 취할 것을 권고하고 있다. 이는 아직까지 한국에서 난민의 문제는 우리와 동등한 인간의 문제로서가 아니라, 남의 문제나 우리와 상관없는 사람의 문제로 받아들이는 경향이 있고, 난민의 존재를 사회의 짐으로 바라보는 의식수준을 벗어나지 못하고 있는 것이 현실을 그대로 반영하고 있는 것이다.[8]

다문화도시를 지향한다면, 지금까지 도외시했던 난민의 문제까지도 인권적 관점에서 성찰하고 이를 도시정책의 기획에 포함시켜야 할 것이다.

8. 유재건. ' 난민 문제 어떻게 볼 것인가? – 출입국. 외국인정책 통계 월보 2008년 9월호

7. 불법 사람은 없다 – 배제된 사람들 : 미등록 이주민

다문화정책 담론을 구성하는데 빠질 수 없는 것이 미등록 이주자에 대한 것이다. 미등록이주자를 어떤 관점에서 접근해야 할 것인가?

한국의 이주정책은 때로는 미등록노동자를 배제하기도 하고 때로는 이들을 포섭하는 정책을 펴왔다. 미등록 노동자들은 계층화된 노동시장의 맨 밑바닥에서 저임금, 장시간의 열악한 노동환경, 불안과 억압의 구조에 놓여 있었고, 국가권력에 의한 침탈의 대상이 되어왔다. 그러나 미등록 이주노동자의 성장과 증가 원인은 왜곡된 한국의 산업구조와 정책에서 기인했으며, 이들의 희생은 일정정도 한국 경제의 성장과 함께 하였음을 부인할 수 없다.

현재 미등록 이주노동자를 단속하는 과정에서 발생하는 폭력들은 인권문제를 야기해왔다. 단속 시 수갑은 물론이고 마취 총과 전자 충격기까지 사용하여 논란이 빚어지고 있으며, 이주노동자가 자신의 동료 미등록자를 밀고하도록 하는 수법까지 사용하고, 출입국관리소 직원들과 경찰로 구성된 합동 단속반원들은 공장 단속은 물론 주거지까지 들어와서 무조건 강제 연행을 하는 등 합법적인 절차를 무시한 채 단속을 집행하고 있다.[9]

정부가 미등록이주노동자를 단속할 때 내거는 주장은 이주노동자 밀집지역이 범죄의 온상이 되고 있으며, 이를 방치할 경우 슬럼화될 가능성이 높다는 것이다. 치안논리로 정당화되는 미등록노동자 단속은 그 결과가 강제추방이고, 미등록노동자에게 강제추방은 재산이나 거주지

9. 단속 후에도 한손의 수갑은 차량 철장에 걸리고, 한 손의 수갑은 다른 외국인의 손에 채워진 채 4–5시간을 차량에 갇혀있으며 다른 외국인 더 잡힐 때까지 기다려야하며 그 와중에서 물을 마시는 것은커녕 소변조차 볼 수 없어 고통을 겪었다는 진술이 국가인권위원회의 조사를 통해 밝혀지고 있다.

의 생활기반 모두를 박탈당한다는 점에서 인권의 문제가 제기된다.

인권운동을 하는 사람들은 치안논리에 맞서 '노동에는 불법이 없음'을 강조하며 단속을 중단하고 자유로운 노동을 보장할 것을 요구하고 있다. 법조계는 단속의 불가피성을 인정하면서, 단속 시 공장이나 기숙사, 숙소를 무단 침입해서는 안 되며, 영장을 제시할 것을 의무로 해야 한다고 주장한다. 현재 정부는 미등록 이주노동자를 단속하는 것은 국가 고유의 권한으로 세계 어느 나라도 이들을 단속하는데 영장주의를 채택하고 있는 나라는 없으며, 현재 미등록자를 사면할 경우 오히려 재 사면을 기대하여 더 많은 미등록 노동자가 입국할 것이라며 장기 체류자의 사면에 대해서는 완강하게 거부하는 입장이다. 이주관련 사회학자 설동훈 역시 외국인 불법 체류자는 산업의 역군이면서 인권보호의 대상이기도 하기 때문에 불법체류자의 인권을 존중하는 것은 한국이 국제사회의 일원으로서 마땅히 준수해야할 요건이지만 국가가 불법 체류자를 단속하고 그들을 강제 출국하는 것은 주권의 영역으로 정당화 되어야한다고 강조한다.

이와 같이 미등록이주노동자를 둘러싼 다양한 입장이 대립해있는 상황에서 어떻게 미등록이주자의 인권을 보호하면서도, 불법체류 등으로 인한 부작용을 막을 것인가는 다문화정책이 직면하고 있는 가장 큰 도전이라 할 수 있다.

다문화교육과 다문화능력

다문화사회에서 시민들이 스스로의 자아정립과 삶의 방식, 사회적 관계를 형성하는 과정에서 자신들이 속해 있는 문화에 대한 올바른 이해와 다른 문화에 대한 올바른 지식, 가치, 태도를 갖출 수 있도록 다양한 문화에 대한 교육을 다문화교육이라고 부른다(김선미 · 김영순, 2008). 아울러 다문화교육을 통해 갖추어야하는 세계시민의 자질들을 '다문화능력'이라고 할 수 있다.

다문화교육에 대한 관심은 무엇보다도 국제결혼가정 자녀가 취학연령이 되면서 크게 증대되었다. 그러나 다문화교육의 대상은 국제결혼가정의 자녀뿐 아니라 모든 시민들이며, 다문화교육의 궁극적 목표는 다양한 문화적 배경을 가진 사회구성원들이 다문화능력을 갖추는 데 있다.

이 때, 다문화능력이란 우선 다른 문화에 대해 관대하고 포용할 수 있는 능력을 의미한다. '다문화'에 대한 이해란 결국 다른 문화에 대한 관용으로부터 시작되기 때문이다. 또한 다문화능력은 세계의 역사 속에 있는 다양한 문화들과 집단들을 연계시킬 수 있는 능력이며, 각 문화의 차이점을 인식함과 동시에 각 문화권이 세계의 문화역사에 동등하게 기여하였음을 이해하는 것이다. 이는 결국 자기 문화 중심적인 사고와 관점을 극복하는 것이며, 자신이 속한 문화와 다른 문화들간의 관련성을 이해하는 것이다. 따라서 다문화능력은 가치관이나 관점, 다른 문화를 이해하기 위한 언어와 같은 구체적 기술, 차이를 인식할 수 있는 인지능력 등을 모두 포괄하는 개념이라 할 수 있다.

다문화능력을 갖추기 위한 첫 단계는 자신의 것에 대한 성찰이다. 우리사회의 '민족주의'를 예로 들어보자. 일본이나 독일에서는 '민족주의'

는 다른 나라를 침공하기 위한 이데올로기로 작용을 했다. 독일 나찌정권의 유태인 학살은 '독일 민족의 번영'이라는 기치아래 이루어졌다. 민족의 이름으로 행해진 잔혹한 사건 때문에 현재 독일사회에서 '민족'이라는 단어는 적어도 지식인들 사이에서 금기어가 되었으며, 현재 동독지역을 중심으로 부활하고 있는 민족주의는 매우 위험한 현상으로 간주된다. 한국에서 민족주의는 좀 다른 의미를 가지고 있었다. 주변 강대국의 침략위협에 시달려왔던 작은 나라에서 민족주의는 나라의 생존을 위해 필요하기도 했으며, 일본 식민지하에서 민족주의는 침략이데올로기라기보다는 저항이데올로기였으며, 남북이 분단된 상황에서 '우리는 한 민족이다'라고 외치는 것은 그 나름의 정치적 의미가 있었다. '민족주의'가 여러 가지 사회문화적 맥락 속에서 형성되었지만, 개별 사회구성원은 이런 맥락을 고려하지 않은 채 당연한 가치로 받아들이게 되고, 사회적 맥락이 바뀌어도 그 가치를 고수하려고 한다. 지금 한국은 동남아 국가들이 경제적으로 선망하는 나라가 되어서 아시아의 주요 이주목적국이 되었다. 이런 상황에서 민족주의라는 가치는 여러 모로 소수 민족을 배제하고 사회통합을 저해하며 세계의 평화로운 공존을 방해하는 요소가 된다. 한 사회의 지배적인 가치 및 문화를 특정한 역사적 맥락 속에서 다른 사회와 비교하여 성찰할 수 있다면, 사람들은 그 가치가 어떤 결과를 가져올 것인가를 알게 되고, 다른 문화를 좀 더 잘 이해할 수 있다.

따라서 다문화교육 관련 학자들은 다문화교육의 첫 단계는 '상호문화이해'라고 본다. 이는 다문화교육을 '외국인교육' 혹은 외국인대상 교육이라고 이해하는 관점과는 매우 큰 차이가 있다.

1. '외국인교육'에서 '상호문화 이해교육'으로

상호문화이해 혹은 상호문화이해교육이란 개념은 독일에서 외국인 이주민들이 사회문제로 등장한 1970년대 초 외국인자녀에 대한 교육정책의 일환으로 파생한 것이다. 처음에는 '외국인교육(Auslaenderpaedagogik)' 프로그램으로 불리었으며, 외국인 자녀 또는 다른 문화권의 아이들을 위한 특수교육이라고도 명명되었다. 이 프로그램의 목표는 다른 문화적 배경을 지닌 청소년들을 독일학교와 독일사회에 '동화'시키는 것이었다. 따라서 독일어 사용에 어려움을 겪고 있는 외국인 자녀에게 독일어와 독일어를 통한 독일문화를 가르치는 데 주안점을 두었었다.[10] 그러나 민족적 문화적 소수자들에게 일방적인 동화를 강요했던 '외국인 교육' 프로그램에 대한 부정적인 견해는 '더불어 사는 사회 실현'이라는 입장에서 여러 민족의 문화적 다양성을 인정하는 움직임으로 나타났다. 이와 같은 맥락에서 동화주의 교육 프로그램에 대한 비판적 대안으로 '상호문화' 교육프로그램이 제시되었다. 이 교육 프로그램은 한 사회를 구성하는 사회집단들의 고유한 문화적 특성이 다양하게 존재하고 있으며, 주류집단의 문화와 비주류집단의 문화들이 동등하게 존중되어야 한다는 인식에서 출발한다.

1980년대 중반 독일에서 상호문화 이해교육에 관한 논의는 '다문화

10. 독일은 2차 대전 후부터 지난 60년간 전체 인구의 15% 이상, 즉 천 2백만 명의 이민자가 들어 왔고, 등록된 학교 학생의 16% 이상이 이민 온 자녀들이다. 주에 따라서 20% 이상의 이민자녀들인 학교도 있다. 독일정부는 독일과 상호협력계획에 의해 들어온 나라들, 스페인, 터키, 포르투갈, 전 유고슬라비아 어린이들을 위해서 그들의 언어를 인정해 주고, 우선 그 언어로 교육받으며, 계속해서 그 언어를 공부할 수 있는 길을 열어주었다. 그리고 학계와 지방정부, 유럽 동맹 국가들의 압력으로 인하여 다른 소수민족들의 언어도 인정하였다. 결국 1991년 새로운 법을 제정하여 이민자들의 언어와 문화를 인정하게 되었다. 유럽통합을 선도하는 독일정부는 이민 온 어린이들이 독일학교에 무료로 다닐 수 있게 하였고, 그들의 모어도 제1 또는 제 2 외국어로 선택할 수 있게 되었다. 독일에서 실시되고 있는 상호문화이해교육의 형태는 소수민의 전반적인 문화뿐만 아니라, 언어까지도 인정하고 이해하는데 그 목표를 두고 있다.

사회에서의 '상호문화 이해교육'이라는 새로운 관점에서 폭 넓게 이루어진다. 이러한 논의는 이주노동자 자녀의 교육에 대한 질적인 전환을 촉구하는 입장에서 민속학, 문화인류학, 사회학에 기초한 문화교육을 강조한다.

상호문화 이해교육 프로그램의 궁극적인 지향점은 사회구성원들 모두가 타문화에 대한 편견과 고정관념을 줄이고, 서로 다른 문화집단에 속하는 사람들이 평등하게 공존할 수 있도록 하는 데 있다. 독일을 비롯한 다른 나라의 경우, 상호문화교육은 유입된 소수민족들뿐만 아니라 선주민들 또한 의식변화를 위한 교육과정을 밟도록 하고 있다.

이런 점은 다문화사회가 도래한 우리 한국 사회에 대해 시사하는 바가 크다. 한국에서는 아직 다문화사회에 적합한 상호문화교육의 실천방안이 구체적으로 논의되지 않고 있기 때문이다. 한국사회에 적합한 상호문화교육 프로그램의 개발 및 실천이 필요한 시점이다.

상명대 정영근 교수는 상호문화교육을 한국에 소개한 대표적인 교육학자로 세계화와 상호문화교육을 연관시켜 상호문화교육의 목표와 중심적 과제를 제시하였다. 그는 세계화 시대의 문화교육은 상호문화교육의 성격을 지녀야 하고, 한국의 교육학계도 시대의 변화에 다른 상호문화교육의 현실적 필요성을 인지하고 그에 다른 노력을 보여야 한다고 주장한다. 또한 상호문화교육을 일반교육학의 차원에서 이론적으로 검토하고 그 학문적 타당성을 논의해야 하며, 다문화사회에서 상호문화교육의 필요성을 역설하고 있다. 나아가 다문화교육에서 상호문화성을 자국의 문화뿐만 아니라, 외국의 언어, 문화와 종교에 대해서도 선입관 없는 태도를 취하게 하는 의미로 해석하였다(정영근, 2006;2009). 이와 같이 다문화교육의 첫 단계로서 상호문화이해 교육은 한국에서는 2000년대에 들어서야 학문적 차원으로 논의되었다고 볼 수 있다. 또한 교육현장

의 실천적 차원에서는 이미 유네스코의 '국제이해교육' 프로그램이 개발되었으나 학교교육에서는 7차 교육과정에서야 다문화 개념이 포함되기 시작했다. 그러나 빠르게 진전되고 있는 한국사회의 다문화에 대한 흐름을 교육현장에서 적시에 포착하지 못했다고 볼 수 있다. 이미 독일, 미국, 프랑스, 캐나다, 호주 등에서 동화교육 실패의 전철을 밟지 않기 위해 상호문화 이해교육을 채택하고 이를 교육과정에 편입시킨 많은 사례들을 찾아볼 수 있다. 특히 상호문화이해 교육에 대한 연구는 다음과 같은 세 가지 측면에서 중요하다.

첫째, 다문화사회에서 서로 다른 문화에 속하는 개인 상호간의 의사소통을 위해서는 다른 문화를 인정하고 이해하는 것이 필수적이다. 하지만 현재 진행되고 있는 교육정책은 국제화사회에서의 소통의 필요성을 인식하고 의사소통의 목표를 달성하기 위해 단순히 외국어 습득만을 강조하고, 다른 문화를 이해하는 것의 중요성을 간과하고 있다. 유창한 언어로 의사소통에 성공하더라도 뭔가 석연치 않고 지속적인 관계를 유지하기 힘들 때, 이것은 문화 간의 갈등, 상호문화 이해의 부족에서 기인한다고 볼 수 있다. 현대사회는 국제화 시대에 걸맞은 교육의 필요성을 인식하고 있다. 따라서 상호문화교육은 현대 다문화 사회를 살아가는 모든 아동과 청소년에게 이루어져야 한다.

둘째, 다문화사회에 진입하고 있는 한국과 같은 나라에서 상호문화교육은 인종에 대한 모든 편견, 차별, 적대감을 불식시키는 데 필요한 하나의 수단이 될 수 있고, 서로 다른 실체를 이해하기 위해 다양한 렌즈를 끼고 있는 세계시민이 되기 위한 방법이 될 수 있다.

셋째, 자국문화와 유입된 타문화 사이에 빚어진 문화갈등 또는 문화충돌을 극복하고 사회통합을 이룩하기 위한 다문화가정자녀의 상호문화교육은 아시아를 넘어 세계시민 양성의 토대를 마련할 것이다.

2. 상호문화이해 교육을 어떻게 실천할 것인가?

그렇다면 이 글에서 제안하고 있는 각 급 학교에서의 상호문화이해 교육은 어떤 식으로 가능할 것인가? 학교 급별에 따라 다양한 방식을 생각해볼 수 있다.

우선, 유치원에서의 상호문화이해 교육에 대해 살펴보자. 다문화가정이 가장 어려운 문제에 부딪히는 부분은 언어부분이다. 우리사회에도 이제 한국어를 못하는 외국인가정이나 다문화가정의 아동들이 늘어나고 있다. 이들은 한국어를 못할 뿐 아니라, 이들의 가정이 경제적으로 풍요롭거나 부모가 교육적 관심을 기울이지 않을 경우, 모국어 또한 제대로 구사하지 못하는 경우가 많다. 모국어는 사람의 사고능력을 결정하기 때문에 언어능력이 제대로 형성되지 않는다면, 이후 사고체계에 대해서도 문제가 생길 수 있고, 문화이해에서도 차이를 보여 정체성 등에서도 혼란을 겪을 수 있으며, 심지어는 사회 부적응을 겪을 확률도 높아질 수 있다. 이런 상황에서는 유치원교사들이 외국인자녀들의 적응을 돕기 위해서 외국인 부모의 도움으로 상호문화교육을 실시해야 한다. 유치원에서는 한국어를 모국어로 사용하는 어린이들과 외국인자녀들이 함께 팀을 구성하여 여러 가지 놀이를 하며, 공동으로 작품을 만들고, 또한 다양한 종교의 휴일과 상징들을 가르쳐야 한다. 이와 같이 방식의 상호문화교육은 궁극적으로는 이들이 언어를 보다 자연스럽게 익힐 수 있는 환경을 마련해 주는 것이기도 하다. 특히 유치원생의 경우, 다른 언어를 말하는 사람들과의 자연스런 교류를 통한 언어습득은 매우 효과적이기 때문이다.

상호문화교육으로서 청소년 교류 프로그램을 고려해볼 수 있다. 청

소년 교류 프로그램의 목적은 두 국가 혹은 여러 국가 간의 화해와 신뢰의 형성 및 상호문화의 교류에 있다. 국가 차원만으로는 여러 국가 간의 화해를 성취하기에 충분하지 않다. 이 프로그램은 청소년들이 타 국가에서의 체류를 통하여 경험을 교환하고, 그 결과 선입관을 허물어뜨리는 효력을 가지고 있다. 청소년들은 문화의 차이점도 배우게 되지만, 공통점도 인식하고 다른 나라에 대한 개인적인 인상도 받게 된다. 대기업의 후원으로 혹은 대학 자체의 지원에 의해 대학생들이 다른 나라의 문화를 경험하는 프로그램이 이미 성행하고 있다. 이미 성인이 되어 다른 문화를 경험하는 것보다 청소년기에 다양한 문화권을 경험하는 것이 세계관 형성에 큰 영향을 줄 것이다. 물론 우리나라에서도 청소년교류 프로그램은 매우 한정적으로 진행되고 있다. 이른바 '특목고'라 불리는 외국어 고등학교에서의 해외 필드웍이 그 예라고 할 수 있다. 인천시의 경우, 지자체 차원에서 자매결연한 도시와 청소년교류 프로그램을 시행하고 있다. 이런 프로그램이 더욱 확대되어야 하는데, 이 때 경제적 형편에 관계없이 청소년들이 기회를 누릴 수 있도록 배려해야 할 것이다. 국경을 초월하는 청소년운동은 이미 20세기 초에 시작하였다. 제 2차 세계대전 이후 청소년 교류는 유럽에서 특별지원을 받았다. 그래서 1963년 독일과 프랑스의 청소년회가 설립되었다. 이 청소년회는 최초의 교류단체들 중의 하나이며, 예전과 다름없이 지속적으로 다른 청소년회의 모범을 보이고 있다. 동서갈등이 종결되면서 폴란드와 같은 구 동산주의 동맹국가와의 교류프로젝트가 새롭게 등장하고 있다. 독일의 청소년들은 최근 들어 외국어 습득을 위해서뿐 아니라, 삶의 경험을 넓히고자 국제교류에 대한 관심을 보이고 있다. 청소년들은 이 두 가지 요인을 미래에 좋은 직업을 갖기 위한 필수적인 요소로 바라보고 있다. 우리나라에서의 청소년 교류는 대부분 영어권 나라에 특히 미국에 집중되고 있다. 청소년교류가

문화경험을 확대하기 위한 목적보다는 오로지 '영어 배우기'만을 목표로 하는 경우가 대부분이다. 이런 경향은 결국은 문화의 다양성을 이해하는 데 기여하기보다는 특정 언어, 특정 나라에 대한 문화사대주의적 사고를 강화시킬 위험마저 있는 것이다. 문화교류 참가자들이나 문화교류 프로그램을 조직하는 관리자는 진정한 청소년문화교류가 바로 상호문화이해에 있다는 사실을 염두에 두어야 할 것이다.

또한, 상호문화이해를 위해 종교 교육이 필요하다. 종교는 현대 사회에서 다른 어떤 영역보다도 다양한 문제와 갈등을 불러일으킬 수 있다. 외국의 경우가 아니더라도 실례로 2007년 7~8월에 아프가니스탄에서 발생한 한국 기독교 선교단의 피랍 사건은 이슬람 종교와 문화에 대한 우리 사회의 몰이해를 단적으로 보여주는 예이다. 결혼 이민자뿐만 아니라 전문직 이주민의 출신국가가 이슬람 문화권 국가로 확대되면서 이슬람 종교와 문화에 대한 이해, 즉 다른 종교와 문화를 가진 사람들에게 무엇인가를 가르치겠다는 생각보다는 그들의 종교와 문화를 배우겠다는 포용의 자세가 바로 그러한 이유에서 더욱 더 우리 사회에 절실히 필요해지고 있다.[11] 이런 점에서 인천이 대한민국에서 유일하게 중동문화원을 두고 있는 것을 자랑스럽게 내놓을 수 있다. 설립초기 종교적 이유로 중동문화원의 설립을 반대하는 사람들도 있었으나, 2007년 10월에 개원되어 중동지역과의 국제교류 활성화에도 기여하고 있으며, 또한 시민들에게 다양한 문화를 접할 수 있는 기회를 확대했다.

특히, 다문화교육의 가장 실질적인 영역인 학교 현장에서 상호문화

11 독일은 2001년 종교교육문제로 논란을 빚은 적이 있다. 옛 동독에 속했던 5 개주 가운데 튀링엔, 작센-안할트 등 4개주는 전통적인 방식의 종교교육을 수용하였으나, 브란덴부르크주만이 종교교육 대신 'LER(Lebensgestaltug-Ethik-Religionskunde)' 즉 생활태도, 윤리, 종교라는 새로운 교과과정을 도입하면서 발생하였다. 브란덴부르크주는 2001년 9월부터 'LER'을 정규과목으로 의무화하여 7학년을 대상으로 가르치기 시작하였다. 브란덴부르크의 교육장관을 지낸 바 있는 마리안 버틀러는 'LER'이 다원사회를 살고 있는 학생들에게 다른 종교에 대한 이해를 길러주는 데 도움을 줄 것이라고 단언하였다. 그러나 이에 대한 반대 입장에서는 지금까지 시행해 오던 종교교육을 폐지하고 종교일반에 대해 가르치는 새 교육과정은 구동독지역의 비기독교화를 가져올 것이라고 우려하였다.

이해를 실천하는 것이 중요하다. 구체적으로 교사의 태도, 수업방식, 교과내용 등의 복합적 차원을 포함하고 있다. 교사와 교직원은 모든 학생에게 높은 기대수준을 가지고, 긍정적 태도로 대해야 한다. 종종 교사가 다문화가정 자녀나 외국인자녀에 대해 사회적, 문화적 편견에 사로잡혀 여러 방면에서 능력이 부족할 것이라는 전제를 가지고 대하는 오류를 범하기 쉽다. 이런 태도는 잠재적 능력을 가지고 있는 학생들에게 발전기회를 박탈하는 결과를 초래하게 될 것이다. 학교 상담을 담당하는 교사의 경우도 다양한 인종, 민족, 언어 집단에서 온 학생들에게 높은 기대수준을 가지고 직업목표를 정하고 이를 위해 노력할 수 있도록 도와주어야 한다. 교과과정은 다양한 문화·민족 집단의 경험, 문화, 관점을 반영하는 방식으로 구성되어야 하며, 학교에서 사용하는 수업교재 또한 여러 문화권에서 일어난 사건과 상황, 개념 등을 반영하는 것이어야 한다. 교사들의 수업 양식은 학생들의 학습, 문화, 동기유발적 특징에 부합하여 설계해야 하며, 교사와 교직원은 학생들의 제1언어 및 방언을 존중해야 한다.

마지막으로, 인천 지역사회내의 다문화교육 실천 네트워크 체계 구축이다. 인천 지역사회에서 다문화교육이 바람직한 방향으로 실천되기 위해서는 관·학·연 협조체제가 구축되고 각각이 지닌 기능들을 통합하고 조절하는 전담기구가 필요하다. 인천광역시 혹은 인천광역시 교육청 산하에 다문화교육위원회(가칭) 혹은 다문화교육진흥원(가칭)을 조례를 정해 설치하고 지역내 산하 교육기관, 연구기관 등을 묶어서 교육의 시너지 효과를 기대해 볼 수 있겠다. 새로운 기관을 설치하기 어렵다면 인천발전연구원 산하에 다문화교육정보센터를 두는 방안이 있거나 특정 대학교의 교육 관련 연구소에 이와 같은 기능을 할 수 있도록 지원책을 강구하는 방법도 있을 수 있다.

먼저 지역사회내 다문화교육 실천을 위한 인프라 구축에 있어서 지역의 대학교가 어떤 기능을 해야만 하는가 살펴보자. 인천에는 세 개의 4년제 종합대학교(인하대, 인천대, 가천의대)가 연구 기능과 교육 기능을 갖추고 있으며, 시민교육을 위한 평생교육원 및 사회교육원을 운영하고 있다. 여기에 다문화교육 프로그램을 운영하는 방안도 강구해야 한다. 대학의 평생교육원이나 사회교육원에서는 몇 가지 유형의 다문화교육 프로그램을 운영할 가능성이 있다. 다문화가정의 자녀교육 프로그램, 다문화가정의 외국인 주부 및 한국인 남편에 대한 상호문화이해 프로그램, 시민들을 대상으로 한 다문화교육 프로그램 등이 있으며, 이러한 프로그램을 진행하고 기획할 수 있는 다문화교육전문가 양성과정도 설치되어야 한다.

다음은 지역내 사회교육 영역의 다문화교육에 관한 제안이다. 인천은 이미 연수구, 남구, 부평구, 계양구, 남동구 등에 평생교육관이 설치되어 있으며, 여기에서 다문화가정 주부들에 대한 상호문화이해교육을 수행할 수 있다. 기존의 다문화가정 주부들만으로 운영되는 한국요리배우기 강좌를 넘어서 자원봉사를 하는 한국가정의 주부들과의 상호 음식문화교류를 통한 상호문화이해 프로그램도 운영할 수 있다. 뿐만 아니라 다문화가정지원센터 및 각 동의 주민자치센터, 각 도서관 등에서 상호문화이해에 관한 강좌를 개설하고 상호문화이해 사례를 개발하여 교육 자료로 활용할 수 있을 것이다.

또한, 각 동의 주민자치센터에 이주민 전문상담원을 배치하여 이주노동자 및 다문화가정 구성원들의 애로사항을 창취하고 해결할 수 있는 제도적 장치를 마련해야 한다. 아울러 2020년까지 인천에서의 다문화가정 증가율이나 이주노동자 유입 현황을 예측하여 이에 대한 중장기 다문화정책을 입안할 수 있으며 다문화교육에 관한 소요 예산 측정 및 프로

그램 개발을 계획할 수 있을 것이다.

상호문화이해를 목적으로 한 다문화교육은 공허한 계획이 아니라 관련 정책기관들과 다문화사회 및 다문화교육 전문가들이 머리를 맞대고 어떻게 실천해야 할 것인가를 고민해야 한다. 궁극적으로는 인천 시민들이 외국인 이주민들과 평등하게 더불어 사는 삶을 살 수 있도록 상호문화이해 프로그램을 다각도로 개발해야 하고 이를 통해 다문화능력을 배양하여 인천이 진정한 동북아 허브 도시로 비상할 수 있도록 노력해야할 것이다.

다문화 공간, 어떻게 만들 것인가

'아이다마을'(Asian Women's Community) 사례를 중심으로

다문화도시를 만드는 것은 도시를 다문화공간으로 만드는 것이기도 하다. 일상적으로 머물고 일하고 살아가는 소소한 일상으로 구성되어 있는 공간은 인간의 삶의 본질적 요소라 할 수 있을 것이다. 이주민이 증가하면서 문화의 다양성에 대한 공론이 시작되고 있는 한국사회에서 다문화적 생활공간을 어떻게 만들어가야 할 것인가를 고민할 필요가 있다.

다문화적 생활공간은 한편으로는 다문화적 사회변화와 함께 자연적으로 형성되는 것이다. 예를 들면, 이주노동자들이 많이 거주하고 있는 지역에 다양한 국가에서 공수되어온 물품들과 음식을 구할 수 있는 공간들이 생겨난다. '서래마을'이나 '중국인마을'처럼 특정 국가 출신 사람들이 모여 살면서 그들의 생활습관이나 문화가 공간으로 만들어지는 것이다. 뿐만 아니라 이주민들을 지원하는 사회단체들에 의하여 그들과

함께 하는 교육공간, 문화공간들이 생성되었고 이러한 공간들을 통해 한국사회 안에서 존재를 알리고 새로운 문화를 생성해 내며 공동체 활동을 통해 역량을 강화하는 등 활발한 활동들이 이어지고 있다. 이런 점에서 '공간'은 물리적으로 주어진 것이라기보다는 사회적 행위의 결과로 볼 수 있다. 1970년대부터 시작된 공간에 대한 이론적 연구들은 공간이 갖는 사회적 의미를 강조하고 있다.

최근 공간에 대한 이론적 담론은 물리적 의미의 공간들과 사회적 주체간의 관계를 고려하고 있다. 인간이 사회적 존재이며 동시에 공간적 존재이고 사회는 공간적으로 생산되며 공간은 사회적으로 생산된다는 '시간-공간-사회'의 삼변증법을 제창한 소자(Soja)와 하비(Harvey)의 역사적 지리유물론과 일상적인 사회생활과의 연관성 속에서 공간을 이해하는 르페브르(Lefebvre)의 사회공간론 등이 대표적인 논의들이다.[12] 이들은 사회의 공간은 그냥 만들어진 것이 아니고 사회적으로 생산된 공간이며 (재)생산을 둘러싼 다중적인 사회관계들이 상호교차하고 중첩되는 사회적 네트워크라고 강조하며, 공간의 사회적 생산방식 대해 연구하고 있다. 이런 점과 연결해서 생각해 보면 공간 안에는 인종과 성, 지역, 가족내의 지위 등과 관련된 차별 또한 존재한다는 것을 알 수 있다.

이 글에서는 이주여성들을 위한 공간만들기 프로젝트라 할 수 있는 아시아 이주여성 마을 공동체(아이다마을) 사례를 중심으로 이주여성을 둘러싼 공간의 구성방식과 (이주)여성들을 위한 공간이 갖는 정치성에 대해 살펴봄으로써 다문화공간을 어떻게 만들 것인가라는 물음에 시사점을 얻고자 한다.

12. 이무용 2007, 재인용

1. 아이다마을의 설립과정

'인천여성의전화'가 이주여성을 위한 공간 만들기에 대한 관심을 갖게 된 계기는 필리핀 출신 결혼이주여성들의 자조공동체인 '다마얀'과 만나면서부터라 할 수 있다. '다마얀'은 결혼해서 이주해 온 필리핀 여성들이 공통으로 겪고 있는 문제들, 특히 아이들 양육과 관련한 지점들에서 서로 의견을 모으고 정기적인 모임을 만들어 문제를 함께 해결해 나가려는 지지공동체이다. 다마얀은 2005년 아이들의 생일파티를 해 주기 위해 모인 몇 명의 필리핀 결혼이주여성들이 정기적인 모임을 만들었고 이후에 1년에 한번씩 "리틀다마얀페스티벌"을 개최하고 있다. 이러한 과정을 통해서 아이들에게 자존감을 심어주고, 사회적 존재감을 느낄 수 있도록 하였다. 또한 다마얀 멤버들은 어려운 상황에 빠진 필리핀여성들을 적극적으로 돕는다. 한국살이 중 발생하는 아내구타 등 폭력의 문제, 유기, 가출 체류자격 관련한 문제, 모국 가족과 관련한 문제, 송금관련, 생계문제 등의 이주여성 개인이 해결하기 어려운 문제들에 관하여 함께 의논하고 돕는다. 폭력 등의 문제가 발생했을 경우, 경찰보다도 더 빨리 멤버들이 현장에 도착하는 경우도 있었다.

'인천여성의전화'가 이들과 관계를 맺게 된 것은 모임의 회장인 주와니타 덕분이었다. 그녀는 '인천여성의전화와 2003년부터 개인적으로 인연을 맺고 있었고 간간히 찾아와서 상담도 하고 정보도 구하며 동료들을 돕는 역할을 하고 있었다. 그녀를 통해서 알게 된 다마얀 공동체의 활동은 매우 구체적이며 현실적인 것들이었다. 하지만 다마얀 모임을 지속적으로 하기 어려웠던 조건 중의 하나가 '장소'라는 것을 알게 되었다. 모두가 결혼한 이주여성들로 주로 이들의 집에서 돌아가면서 모임을 가져

왔는데, 어느 날 남편이 집에 있으면 모임을 할 수 없게 되곤 했던 것이다. 그런 상황이 되면 식당에서 모임을 하기도 했는데 그것도 쉽지 않았다. 왜냐하면 음식점에서 오래 머물기 어려우며 멤버들과 마음놓고 이야기 할 수도 없고, 뛰어다니는 아이들과 함께 할 수밖에 없는 상황들 덕분에 눈치를 봐야 했기 때문이다. 때마침 인천여성의전화 사무실에 빈자리가 있었고 교육실 공간은 주말에는 늘 비어 있었기 때문에 다마얀에서 사무실 공간과 교육실을 활용할 수 있도록 제안하였다. 그 후 다마얀 멤버들과의 교류가 지속되어 왔다. 함께 다마얀 축제도 기획하고 아시아 이주여성 다문화 공동체 마을을 만드는데도 기여했다.

다른 한편으로, 인천여성의전화에서는 2003년부터 매주 토요일마다 진행해 온 한국어 반 운영과정에서 나타난 문제들이 공간에 대한 갈망을 더욱 증폭시켰다. 이주여성들의 한국어 수준에 따라 7~8개 반으로 나누어서 분반학습을 진행하고 있었는데 가장 큰 어려움이 보육공간의 부족이었다. 엄마들이 공부하는 동안 아이들을 돌보아줄 사람과 공간이 필요했지만 현실적으로 공간을 마련하기 어려워서 공부하는 한쪽 구석에 돗자리를 깔고 아이들을 돌보기 시작했던 것이다. 이런 상황이 지속되자 남편들도 와서 아이들을 돌보기도 하고 비가 안 오는 날이면 데리고 밖으로 나가서 돌아다니기도 했다. 더운 여름날 공부할 공간이 부족하여 근처 도서관의 도움을 받아 공간을 사용했는데 다들 너무 힘들어 했다. 학습 환경이 그다지 좋지 않았지만 한국어 공부에 대한 열기는 식지 않았다. 보육 공간 마련에 대한 고민으로부터 시작된 상상은 "모국센터"에 대한 꿈으로 이어졌다. 여성들의 특성을 반영한 공간, 특히 이주여성들이라는 특수성을 반영한 공간을 꿈꾸게 되었다.

이렇게 구체적으로 공간의 필요성을 절감하게 되면서, 인천여성의전화는 이주여성을 위한 공간만들기 프로젝트를 기획하고 실행하게 되

었다. 그러면서 이주여성들의 다면적 욕구를 충족시킬 수 있는 공간을 만들고자 하였다. 그 공간은 구체적으로 다음과 같은 공간이어야 했다.

이주여성들이 꿈꾸는 공간

출처 : 아이다마을 블로그/blog.daum.net/hotline21

- 모든 정보와 지식을 접할 수 있는 곳
- 이주여성의 당면과제를 연구하고 정책을 도출하는 곳
- 교육을 받을 수 있는 곳(의식, 훈련, 사회적 능력)
- 상담 및 지원을 받을 수 있는 곳(문제해결을 도움 받을 수 있는 곳
- 아이를 보살피고 양육을 도움 받을 수 있는 곳
- 경제활동을 할 수 있는 곳 (공동체로서)
- 쉴 수 있는 곳
- 한국민들과 소통하고 국제적 네트워킹을 할 수 있는 곳

이주여성과 공간의 관계를 생각하면서 어떤 공간을 만들어야 되는지에 대한 답을 얻었다면, 필요한 재원을 마련하는 것이 다음 단계의 문제였다. 우선 후원자들을 찾아보았다. 공간마련에 필요한 비용을 마련하는 것이 급선무였던 것이다. 대략의 구상은 구체적인 사업을 위한 기획으로 바뀌었고 한국여성재단의 제안으로 생명보험사회공헌위원회에 제출되었다. 그래서 만들어진 것이 아시아 이주여성 다문화 공동체 마을(Asian Women's Community)이다. 마을이라는 이름이 붙게 된 것은 이주여성들이 단순히 교육을 받고 돌아가는 기존의 교육기관, 혹은 자활

기관으로써의 기능뿐만 아니라 이주여성들과 선주민여성들이 함께 참여하여 능동적으로 필요들을 채워가고 창조해 가는 장소로써의 기능을 더욱 중요하게 생각했기 때문이다. 아이다마을을 통해서 이주여성들은 자조모임을 만들고 멀리 떨어져 있는 친정보다 가까이 있으면서 서로에게 사회적 가족이 되어주는 친정으로서의 역할을 하게 되었다. 아이다마을 프로젝트는 다문화가족지원센터나 여성복지관이 제공해주고 있는 다양한 서비스를 일방적으로 받을 수 있는 공간이 아니라, 이주여성들 스스로가 주체가 될 수 있는 공간을 만들고자 하였다. 이런 공간과의 차이점을 드러내기 위하여 인천여성의 전화는 아이다마을의 존재목적을 다음과 같이 표방하였다.

아시아 여성들의 친정입니다.
아시아 여성들의 놀이터입니다.
아시아 여성들의 학교입니다.
아시아 여성들의 은신처입니다.
아시아 여성들의 에너지 발전소입니다.

2. 아이다마을의 다문화주의적 실험 – 공간과 프로그램

아이다마을에 있는 구체적인 공간을 소개하면 다음과 같다.

▶아이다 영상실
출처 : 아이다마을 블로그
/blog.daum.net/hotline21

'아이다 영상실'에서는 컴퓨터를 다루고 인터넷을 활용하여 정보를 취득하고 사이버 커뮤니티를 구성할 수 있는 능력을 배운다. 또한 자신들의 삶을 기록하고 반추해 볼 수 있는 다큐멘터리 제작을 위한 미디어 영상반이 운영된다. 자신들만의 영화를 통해서 사회와 소통하며 기자재를 다룰 수 있는 능력을 갖출 수 있도록 하고 있다.

▶소담방
출처 : 아이다마을 블로그
/blog.daum.net/hotline21

소중한 것을 마음에 담는 '소담방'에서는 재봉틀 소리가 들린다. 홈패션도 하고 재활용 리폼 기술도 배우고 각 국의 민속 디자인을 담은 소중한 물건들이 만들어진다. 앞으로는 이곳에서 생산되는 물건들은 세상 사람들의 물건들과 교환되고 팔리기도 하고 선물이 되기도 할 것이다. 함께 만들어서 함께 즐기고 든든한 공동체의 기반이 될 수 있도록 만들어 갈 목적이다.

'살리고 만나고 나누어 신나게!'의 앞말을 따서 이름 붙인 '살만나신방'에서는 작은 도서관이 운영되어 책을 통한 지식과 지혜를 갖추는 기회를 제공하고 각 국의 자조모임들이 이루어지기도 한다. 멘토링 활동을

통한 자국 공동체를 구성하고 그녀들의 모임을 스스로 이끌어간다. 인생의 선배로서 이주여성으로써 살아가는데 필요한 정보와 지지와 힘을 새로운 이주여성들과 나눈다. 그래서 한국사회에서 그들의 목소리를 내는데 큰 힘을 발휘할 수 있도록 서로 성장을 돕는다. 어느 날 가족 갈등으로 인해 집을 나와 갈 곳이 없는 이주여성들은 이곳 친정(아이다마을)으로 찾아와서 몸과 마음을 내려놓고 쉴 수 있도록 배려한다. 그래서 에너지를 충전하고 다시 한 번 자신의 삶에 대해 도전을 할 수 있는 자신감을 가질 수 있도록 응원한다.

'아이다 카페'에서는 모여서 차도 마시고 수다도 떨며 맛있는 음식도 만들어 먹으면서 그동안 쌓인 고단함을 푼다. 혹여 집에서 냄새난다고 모국의 음식을 해먹지 못해 고향에 대한 그리움으로 아팠던 사람들은 아이다 카페에서 그 향수를 달랠 수 있다. 그리고 많이 만들어서 함께 나누어 먹는다. 아시아공동체 밥상을 차려놓고 수많은 사연들이 오간다. 서로 위로하고 위안이 되며 상처를 치유한다.

▶도담도담방
출처 : 아이다마을 블로그
/blog.daum.net/hotline21

'도담도담방'은 아이들의 놀이터이고 체험학습현장이 된다. 엄마들이 공부하는 동안 울며 매달리던 아이들이, 한쪽 가슴에 젖을 물리고 열심히 공부하던 엄마의 곁을 잠시 떠나 춤추고 노래하고 그림책도 보며 온갖 장난감을 호기심어린 손으로 만지고 논다. 피부색이 달라도 그게 아무런 장애가 되지 않는 귀여운 천사이자 귀여운 악마인 아이들과 함께 자원활동가들이 마음을 다해 보듬고 돌본다. 엄마들은 이제 마음놓고 하던 일에 전념할 수 있다. 또한 이주여성들 스스로

자원활동가가 되기도 한다. 친구가 공부하는 동안 돌아가면서 아이들을 돌보기도 한다. 이제 나만의 아이가 아닌 우리들의 아이가 된다. "한 아이를 키우는데 한 마을이 필요하다"라는 말이 실감난다. 앞으로 이러한 스스로 돌봄의 공동양육이 자리를 잡을 수 있는 단초를 제공하고 있다.

아이다마을에서는 한국어교육을 비롯해서, 성평등 문제와 사회적 권리, 다양한 문화들에 대한 이해를 위한 교육들이 진행된다. 부부 성교육, 가정폭력에 대한 이해, 시민으로서의 권리와 의무, 다양한 문화, 각국의 문화적 풍습을 접하고 이해하기, 한국사회에 대한 이해, 가족관계에 대한 생각 나눔, 포옹에 대한 이해와 실천 등 여성이기 때문에 겪는 여러 가지 문제들을 해결할 방안들을 함께 머리 맞대고 고민하고 실천해 보려 한다.

또한 남편들의 모임을 통해서 부부간의 의사소통방식을 배우고 아이를 키우고 보살피는 아이디어들을 나누고 실천하여 평등하고 민주적인 부부로 살아가는 법을 찾아본다. 그리고 시어머니 모임도 해 볼 예정이다. 우리 시어머니들께서 다른 문화권의 며느리를 맞이하면서 여러 가지 어려운 문제들과 만나게 되는데 거기서 생기는 갈등과 속상함이 많다. 우리가 함께 해결해 나가려 한다.

아이다마을에서는 언어강사와 통 · 번역사, 다문화강사과정을 운영하여 이주여성들의 재능을 발굴하고 성장을 돕는다. 몇 개월 교육을 받는다고 해서 전문강사가 될 수는 없지만 자신들의 능력에 대한 자신감을 가질 수 있는 기회이기도 하고 또한 그 능력을 또 이웃들과 나눔으로써 공동체를 이룬다. 이 과정에서 발군의 능력을 가진 사람은 한층 더 강화된 교육을 통해 자신의 일을 찾을 수 있을 것이다.

아이다마을에서는 여성주의 상담실이 운영된다. 상담은 당연한 것이지만 상담의 철학이 여성주의라는 것이 중요하다. 여성들이 힘을 얻을 수

있도록 하고, 주체적으로 사고하고 행동할 수 있도록 에너지를 나눈다.

아이다마을에서는 마을 이웃사람들과 소통하기 위한 방법을 다양한 방식으로 시도한다. 연극, 음악, 영상, 그림, 춤 등 문화적 도구들을 활용한 소통은 굳이 한국말이 아니어도 가능하도록 방법을 찾아 간다. 소리로 전해지는 '말'이 의사소통에서 차지하는 비율은 매우 낮은데 우리는 말이 안 통한다, 말을 알아듣는데 말을 안 듣는다, 하면서 언어에 거의 의존하는 방식으로 소통을 하려 한다. 아이다마을에서는 언어가 아닌 몸으로, 눈빛으로 표정으로, 그리고 마음으로, 기운으로 소통한다. 이러한 방식들을 사용하여 이웃들과 서로 이해할 수 있는 자리들을 많이 만든다.

끝으로 아이다마을 주민들은 무엇이든 신나게, 그리고 간절한 마음으로 희망과 행복을 만들어 낸다. 그럴 수 있는 이유는 단 하나, 아이다마을은 바로 스스로가 주인이기 때문이다.[13]

이와 같이 아이다마을은 결혼이주여성들이 사회적으로 주체성을 획득하기 위한 경험과 학습, 그리고 무엇보다도 네트워크를 통한 세력화를 위한 공간이다. 이런 점이야말로 아이다마을이 정부주도의 다문화가족 지원을 위한 공간과 차별화되는 것일 것이다. 다문화 가족지원센터를 이용하는 사람들 중에 자신들이 원하는 프로그램이나 서비스를 주체적으로 선택하여 이용할 수 있는 상황이 아니고 센터가 기획해서 제공하는 프로그램에 수동적으로 참여하게 되는 것에 불만을 표시하는 경우가 있다. 더구나 어떤 상황에서는 센터의 행사에 동원되어지는 대상으로써 존재한다는 것에 불편함을 느끼기도 한다.

아이다마을의 중심에 존재하는 놀이방의 의미는 결혼이주여성들의 육아문제에 대해 깊이 고민하게 하는 지점이라는 것에 의미가 있다. 이

13. 인천여성의 전화, 물고 2008, 겨울호 시론.

주여성들이 공부하는 동안, 혹은 모임을 하는 동안 아이들이 안전하게 돌보아 지고 놀이방의 경험을 통해서 아이들간의 사회성 획득에도 도움이 되고 있다. 초기에는 활동가나 자원활 동가들에 의해 놀이방이 운영되었지만 점차 그 수요를 감당하기 어려운 지점에 이르자 이주여성들이 자발적으로 돌아가며 아이를 돌보는 방법을 선택했다. 차후에는 공동육아에 대한 고민들과 대안들이 나오게 될 것이라는 기대가 있다.

또한 아이다 카페에서는 자국의 음식을 나누고 모임을 하는 등 음식 나눔을 통한 공동체가 꾸려지고 있다. 집에서 자국의 음식을 해 먹을 수 없는 환경이거나 친구들과 모국의 음식을 나누며 향수를 달래며 임신한 후배들을 위해 선배이주여성들이 음식을 마련해 주고 서로 위로하는 모습들을 본다. 다른 다문화 공간에서도 보통 어느 행사에서나 모국의 음식들이 빠지지 않고 있다. 음식을 나누는 행위가 공통의 경험을 나누는 것이며 이를 통해 서로의 결속력을 높이고 안정감을 갖게 한다. 또한 다른 나라의 음식을 경험하여 낯설음을 없애고 타국 여성들과의 교류를 증대할수 있는 기회를 제공하기도 한다. 음식은 문화적 상징성을 지닌다. 함께 먹는 행위를 통해서 공통의 기억과 현재의 느낌을 서로 교감하고 공유하는 순간 연대의식과 소속감을 생성시킨다.

학습의 공간으로써 아이다마을 영상반과 홈패션방인 소담방에서는 각각의 독립된 프로그램들이 진행되면서 기술들을 익힌다. 뿐만 아니라 언제든지 열려있으므로 자신이 원할 때 이용할 수 있다. 특히 홈패션과 관련한 관심은 늘 폭발적이다. 자신의 손으로 작품을 만들어내고 실력을 인정받아 후배들을 자국어로 교육하는 보조강사로 활동한다. 이러한 과정을 통해서 자신감을 갖게 되며 리더십 교육이 자연스럽게 이루어진다.

또한 부부가 함께 참여하여 다큐멘터리를 제작하고 자신의 어린시절과 꿈을 이야기 하여 그것을 영상으로 기획하여 발표하는 활동을 통해

서 자신의 존재에 대한 사회적 인정의 과정을 거치게 된다.

가장 큰 공간인 패티김홀에는 작은 무대도 있다. 이 무대에서 토론 연극과 연극, 무용, 음악 발표회가 열린다. 특히 필리핀 자조모임에서는 늘 파티가 열리고 파티를 통해서 서로의 결속감과 소속감을 확인한다. 작은 무대를 활용하여 자신의 모습과 욕망을 드러내고 함께 공유하며 문제해결을 위한 노력을 지속한다. 공연을 통해서 타인들과 소통하는 것이다. 특히 지역 사회안에 선주민들과 교류하는 방식도 영상과 공연등 문화적 코드로 접근이 가능하다.

이주여성들을 대상으로 한 다문화 강사양성 과정은 젠더감수성과 인권, 그리고 여성주의 인문학 등의 경험학습을 통하여 '문화 변혁자'로서의 역량을 강화하는데 초점을 두고 있다. 유창한 모국어로 자국의 이주여성들과 젠더불평등에 관한 여성인권교육, 가부장제에 대한 논의, 시민적 권리, 여성성에 대한 자각 등 다른 문화권에 있는 사람들과 마주하면서 다양한 생각과 고민들을 나눌 수 있다. 이러한 활동을 통해 다문화 강사가 문화를 파는 사람들이 아니라 평등하고 평화로운 인권의식을 지켜내고 진화시켜가야 하는 중요한 임무를 가진 사람들이라는 것을 깨닫고 있다.

그리고 국가별 자조모임이 있는데 이 모임들은 아이다마을의 각각의 공간을 활용하여 모임을 하기도 한다. 카페에서 음식을 해 먹으면서 모임을 하기도 하고 회의를 열기도 한다. 현재 아이다마을을 이용하는 자조모임은 3개국 여성들이다. 필리핀의 '다마얀'과 베트남의 '궁남따이', 중국 한족의 모임인 '하모니'이다. 현재 다문화가족지원센터의 국가별 자조모임의 형태와는 좀 다르다. 이들은 아이다마을에 소속되어 있는 하부조직으로서의 구조를 갖고 있지 않다. 즉 각 모임별로 독립적인 자체 구

조를 가지고 있으면서 인천여성의전화와 네트워크 하는 방식이다. 단체에서 이들의 모임에 개입하지 않는다. 하부구조로 개입을 하기 시작하면 평등한 관계가 되기 어렵기 때문이다. 수평적인 관계로 의사소통을 하며 서로가 필요한 부분들에 연대하여 활동하는 방식을 선택한다. 특히 다마얀의 경우는 앞으로 모임을 운영하기 위한 시스템뿐만 아니라 역량을 강화하기 위하여 모임의 리더그룹의 훈련과 프로그램기획과 펀드마련을 위한 프로포절을 작성하는 과정을 학습중이다. 또한 지역사회 안에서 직접 자원들과 네트워크하는 방식으로 이주여성 자조그룹의 주체적 역량 강화에 힘을 쏟고 있다.

이와는 별도로 2008년 4월부터 국가별 멘토링이 진행되고 있는데 이는 자조 그룹안에 소속되어 있기도 하고 아니기도 한 멤버들로 자유롭게 구성되어 있다. 멘토링 활동은 인천여성의전화 사업안에 편재되어 멘토 1~2명과 멘티 5~10명 정도로 구성되어 있고 이들은 한국살이에 대한 폭넓은 경험을 하기 위한 프로그램들에 참여한다. 이제 1년 반이 지나 처음 한국인 멘토에서 자국인 멘토로 넘어가고 있는 중이다. 선경험이 많은 이주여성들이 이제 갓 입국한 이주여성들과 함께 프로그램을 담당하고 있다. 자신의 자원이 전혀 없는 이주여성들에게 선경험 이주여성들은 큰 힘이 된다. 또한 문제가 발생할 경우 자국어로 문제해결을 위한 방법을 찾고 서로 정보를 주고 받으며 돕고 도움 받는 관계를 지속적으로 재생산 해 낼 수 있는 큰 장점이 있다.

아이다마을의 모든 프로그램은 그 각각의 기술과 지식을 습득하는 것뿐만 아니라 만나는 시간들을 통해서 서로가 그물망처럼 사회적 가족이 되어줄 수 있도록 네트워크를 하는 것을 목표로 진행된다. 이러한 관계망을 통해 이주여성들이 한국사회에서 억압받는 소수자가 아닌 평등하고 주체적인 역량을 가진 자원으로 성장하고 한국과 아시아 국가 간의

일종의 교류자원으로써의 리더십을 획득하게 되는 것을 목적으로 한다.

위에 소개한 '아이다마을'은 애초에 제기한 '다문화공간을 어떻게 만들 것인가'라는 질문에 많은 시사점을 던져주고 있다.

공간은 인간의 삶을 담는 그릇과도 같은 것이라 한다. 다문화공간은 다문화적 사회변화를 겪고 있는 다양한 사람들의 삶의 특수성을 충분히 반영하는 것이어야 하며, 그 궁극적 목적은 그 공간 속에 사는 사람들이 주체로서 역량을 발휘하는 것이다. 그러기 위해서 정보의 습득과 필요한 학습이 이루어질 수 있는 곳이어야 하며, 서로 네트워크를 통해 사회적으로도 세력화될 수 있도록 하는 곳이어야 한다. 이는 우리나라에서 다문화공간을 다양한 문화들이 매우 피상적으로 – 음식이나, 전통의상, 전통 춤 등 – 나열되어 있는 곳으로 협소하게 이해되고 있는 현실에 시사하는 바가 크다. 즉 다문화공간은 문화적 소수자들의 게토화된 지역이 아니라, 이주민과 선주민들이 밀접한 관계가 존재하는 방식으로 만들어져야 한다. 이런 점에서 다문화공간을 만든다는 것은 다문화를 둘러싼 여러 가지 차원의 정책을 수반하는 것이다.

▶이야기 조각보 'Herstory Book'은 2009년 아이다마을의 이주여성들이 자신의 이야기를 동화로 만들어 출판한 책의 제목이다
출처: 아이다마을 블로그 /blog.daum.net/hotline21

▶2009년 아이다마을 축제에서 필리핀 자조모임 '다마얀'의 연극 공연 「선녀이야기」의 한 장면
출처: 아이다마을 블로그 /blog.daum.net/hotline21

▶82시간의 다문화강사 양성과정을 마친 이주여성들
출처: 아이다마을 블로그 /blog.daum.net/hotline21

새로운 다문화도시를 위하여

다문화사회라는 새로운 도시를 만든다는 것은 몇몇 정책을 내놓는 것만으로 완성되는 것은 아니다. 다문화 사회 변화의 중심에 있는 이주의 증가가 얼마나 복합적인 문제를 안고 있는가에 대한 보다 근본적인 성찰을 필요로 하는 것이며, 시민들 스스로가 변화를 이해하고 소위 '우리'와 다른 사람들과 소통하고 살아갈 수 있는 능력을 기르는 일이며, 또한 다양한 사람들이 자신의 능력을 발휘하며 어울려 지낼 수 있는 생활공간을 만들어내는 일이다. 다문화도시는 이런 총체적인 기획으로 가능하다.

인천이 진정한 다문화도시가 되기 위해서 크고 작은 다문화주의적 실험을 지속해야 할 것이다. 아이다마을 사례는 그런 실험의 한 가지 예라 할 수 있다. 다문화주의적 관점에서 보면, 다양한 소수문화집단은 주류 사회로 동화시켜야 할 대상이 아니라 '공존'의 단위이며, 사회통합의 매개체이다. 이런 점에서 다문화주의 실천에서 '이주공동체'를 지원하는 것은 매우 중요하다. 그러나 '이주공동체'를 지원함으로써 이 공동체를 주변화하고 게토화할 위험 또한 존재한다. 왜냐하면 자국민 이주공동체에 속한 사람들이 모국어만 말하고, 모국의 음식을 먹고, 모국의 생활규범을 고수하면서 더욱 폐쇄적으로 될 수도 있기 때문이다. 따라서 다문화도시에서 필요로 하는 것은 폐쇄적 이주공동체가 아니라, 이주공동체에서 힘을 얻되, 현재 살고 있는 지역사회의 주체가 되도록 노력할 수 있도록 돕는, 열린 공동체이다. 자신들이 살고 있는 사회의 여러 그룹과 소통을 두려워하지 않으며, 지역사회의 주체로서 성장하기 위해 서로 도와 능력을 키울 수 있는 열린공동체들이 많아지고 적극적 활동을 할 수 있도록 하는 일이 다문화도시로 가는 첫걸음 일 것이다.

참고문헌

강수돌(2004), “이주노동자의 삶의 자율성의 정체성”,≪실천문학사 ≫ 통권 74호 pp. 231–246
국가인권위원회(2008), ≪2008 미등록이주자 단속과 외국인 보호시설 방문조사≫
김선미 · 김영순(2008), 다문화교육의 이해, 한국문화사.
김성미경, 2008 “시론–여러분의 2009년을 희망찬 한해로 만들어 가는 방법!”, 물꼬 116호.
김종철 · 양혜우 · 이병렬(2008) ≪국내 난민 등 인권실태조사≫. 국가인권위원회 연구 용역 보고서
마르코 마르티니엘로, 윤진 옮김(2002). ≪현대사회와 다문화주의≫. 한울
박신연숙, 2007 “유럽지역 ‘돌봄과 교육공동체’ 탐방보고서”, 한국여성단체 연합
베네딕트 앤더슨. 윤형숙 역(2002), ≪상상의 공동체≫. 나남 출판
설동훈 · 최홍엽 · 한건수(2002), ≪외국인노동자 인권실태조사 ≫. 국가인권위원회
설동훈. 2000.≪노동력의 국제이동 ≫. 서울대학교 출판부
세일라 벤하비즈. 이성훈 옮김. 2008.≪타자의 권리 ≫. 철학과 현실사
아비바 촘스키. 백미현 옮김. 2008.≪그들의 우리의 일자리를 빼앗고 있다≫. 전략과 문화
외국인 정책위원회. 2009. “제 1차 외국인 정책 기본 계획 (2008–2012)”
유재건. ‘ 난민 문제 어떻게 볼것인가? – 출입국. 외국인정책 통계 월보 2008년 9월호
이무용, 2005「공간의 문화정치학」, 논형
이주노동자인권연대. 2006. ≪고용허가제 실태조사 보고서≫
이기라. 김창렬저. 2007. ≪공존의 기술≫. 그린비
장 지글러. 유영미 옮김. 2007. ≪왜 세계의 절반은 굶주리는가?≫. 갈라파고스
정영근(2006), 상호문화교육의 일반교육학적 고찰. 교육철학, 제 37권. 29~42쪽.
정영근(2009), 한국사회의 다문화화에 대한 교육학적 성찰. 교육철학 제 44집. 113~137쪽.
정정훈. 2009. “이주노동자 노동권 보장을 위한 고용허가제의 개선 방향과 과제”≪고용허가제 시행 5년 이주노동자의 기본권은 보장되고 있는가? ≫ 국가인권위 토론회 발표문 21~49쪽.
키이스포크. 이병천, 이종두, 이세형 옮김(2009), ≪시민정치론 강의 : 시티즌십≫. 아르케
Banks, J. A.(1993), Multiethnic education: theory and practice. Boston: Allyn and Bacon.
Banks, J. A.(2008), An Introduction to multicultural education. 4th ed., MA: Allyn & Bacon. (모경환외 역(2008), 다문화교육 입문, 아카데미프레스).
Dickkopp, K.H.(1982), Erziehung Ausl · nder Kinder als Herausforderung: das Krefelder Modell. D · sseldorf.
Gay, G.(2000), Culturally responsive teaching: Theory, research and practice, New York: Teachers College Press.
Klemm, K.(1985), Interkulturelle Erziehung. Versuch einer Eingrenzung. In: Die Dt.Schule(3).
Pommerin–G · tze, Gabriele(2001), Interkulturelles Lernen. In: Helbig, Gerhard/G · tze, Lutz/ Henrici, Gert/Krumm, Hans–J · rgen(H. g.) Deutsch als Fremdsprache. Ein internationales Handbuch. 2., Band. Berlin/ New York, 973–985.
Schulte, Dagmar(2000), Interkulturelle Erziehung. Manuskript.

인천 공원녹지의 새로운 비전 "Green Design"

이경재 | 한봉호 | 곽정인 | 권전오[1]

1. 이 글은 이경재, 한봉호, 곽정인, 권전오가 공동으로 쓴 글이다. 이경재(서울시립대학교 도시과학대학 조경학과 교수)는 도시녹화를 통한 그린디자인부분을, 한봉호(서울시립대학교 도시과학대학 조경학과 교수)는 수공간 조성을 통한 그린디자인부분을 집필하였다. 곽정인(서울시립대학교 도시과학대학 도시생태학 연구센터)은 관련 자료 취합과 함께 그린디자인 실천부분을 집필하였고, 권전오(인천발전연구원)는 전체 원고에 대한 편집과 총괄을 하였다.

들어가는 말

20세기 마지막 10여년 동안 IT산업의 눈부신 발전으로 지구촌은 마치 옛날의 이웃 마을처럼 가까워져 많은 정보를 서로 공유하며 살고 있다. 이런 초고속 정보문화의 고도화는 스트레스사회를 유발하고 있으며 다른 한편에서는 지구의 온난화를 더 이상 방치할 수 없는 신재생에너지시대로 접어들고 있다.

급격하게 진행된 도시화와 교통발달에 의한 이동의 고속화는 우리 생활의 패턴을 바꾸어 놓았다. 모든 생활이 항상 고속적으로 신기술의 IT화를 무기로 하고 있어 만일 다른 사람보다 신기술도입이 늦기라도 하면 뒤진다는 생각에 정신적 불안증을 갖게 되었다. 이런 증세는 사회전반에 만연해 IT기기를 소유하여 매일 사용하는 층은 경제적으로나 건강상으로 불안해하며 스스로 스트레스를 창출하고 있다.

한편, 건축 재료는 대부분 환경호르몬을 내뿜는 목재와 콘크리트 등을 사용하기에 면역성이 낮은 어린이들을 중심으로 아토피같은 피부질환 발병률이 계속 높아지고 있다. 아울러 초고층 건물에서 생활하는 인구가 증가하지만 이런 불안정한 환경에서 적응되지 못해 나타나는 우울증의 발병률도 계속 증가하고 있다.

스트레스, 아토피, 우울증 증가에 발맞추어 등산인구와 걷는 인구가 급속도로 증가하고 있다. 이제 오늘날의 공원녹지는 이러한 현대문명에 대한 반작용에 의해 본능적으로 발생되는 걷는 문화를 적극적으로 수용해야하는 “사회복지”의 영역 한가운데로 진입하게 되었다. 따라서 공원녹지 조성, 관리가 사람의 복지와 생물 서식처의 조화를 고려해야하는 시대가 도래하였기에 여기에 걸 맞는 조성, 관리, 프로그램운영을 해야

만 하는 것이다.

화석에너지 사용량의 급격한 증가에 따른 CO_2배출 증가는 기후온난화로 이어지고 최근 10여년 동안 수많은 재앙이 지구촌에 나타나고 있다. 미국 뉴욕타임지의 컬럼니스트 Thomas L. Friedman은 2008년 "Code Green" 이라는 저서를 통해 지구기후붕괴가 발생하고 있어 1999년 12월 31일부로 서력연호사용을 끝내고 2000년 1월 1일부터 에너지기후시대(E.C.E; Energy Climate Era) 연호를 사용해야 한다고 주장했다. 또한 그는 지구온난화라는 단어사용은 의미가 없고 "지구기후붕괴"라는 용어를 사용해야하며 이제 주저할 겨를도 없이 막바로 지구인 전체가 CO_2를 발생하는 더러운 에너지이자 지옥의 에너지인 탄소계 에너지(석탄, 석유) 사용을 중단하고 깨끗한 에너지이자 천당의 에너지인 신재생에너지 사용을 해야 한다고 하였다.

이제 신재생에너지시대로 접어들면서 새로운 국가정책이 수립되어야 한다. 즉 에너지 절약, 에너지 사용 효율의 증대, 신재생 에너지의 사용으로 모든 국가정책의 근간이 되고 아울러 국민생활도 이에 걸맞는 혁명수준으로 바뀌도록 정부는 솔선수범해야만 한다. 이런 신재생에너지시대에 가장 중요한 분야의 하나가 "신재생에너지 디자인" 분야이다.

난잡한 도시환경을 개선하기 위해 "도시 디자인"분야가 저탄소사회를 구현하기 위해 "신재생에너지디자인"분야를 통해 방향을 전환하고 있듯이 공원녹지분야도 공원 프로그램제공 확대 등과 같이 소극적 방향전환 대신 "Green Design"을 통해 새로운 시대에 맞게 개혁에 가까운 방향전환을 모색해야 한다. 물론 Green Design만으로 사회가 요구하는 새로운 공원녹지분야 수요를 충족시킬 수는 없으나 새로운 분위기 전환을 적극적으로 시도한다는 명분에서 Green Design을 제안하는 것이다.

그린 디자인(Green Design)의 필요성

1. 그린 디자인을 통한 지구적 환경문제 접근

최근 미국 NASA에서 발표한 바에 의하면 1975년까지 지구상 마지막 빙하가 물러난 후 1만년동안 성층권의 CO_2 농도가 280ppm으로 유지되었으나 1750년부터 매년 CO_2 농도가 2ppm씩 증가되어 2007년 현재 384ppm에 달하였다고 하였다. 이런 CO_2 농도의 증가로 지구평균온도가 0.8℃ 증가하였다. 지구생태계는 2℃까지 완충능력이 있지만 지금의 CO_2 농도증가 속도라면 시간이 별로 남지 않았다는 것이다.

지구상에서 CO_2 농도가 급격히 증가되고 있으나 산림과 바다가 흡수하는 CO_2 량이 얼마되지 않아 이제는 CO_2 절약을 위한 환경혁명의 방법이 필요한 에너지기후시대(Energy Climate Era : E.C.E)에 돌입되었다고 Code Green(2008년)의 저자 Thomas L. Friedman은 주장하고 있다. 에너지기후시대에서 온실가스감소를 위한 저탄소정책이 국가정책의 근본이 되어야 하는데, 가장 중요한 정책은 ① 에너지 절약, ② 에너지 효율 증대, ③ 대체에너지 활용인 것이다.

도시생태계는 자연생태계의 속성과 달라 화석에너지의 다량 투입 없이는 유지될 수가 없고, 대부분의 공간이 콘크리트와 아스팔트로 덮여 있어 토양의 증발기능 상실, 복사열의 다량 방출로 도심의 온도가 외곽보다 높은 도심열섬화(Urban Heat Island) 현상이 극심한 상태이다. 기후온난화로 가뜩이나 여름이 길어진 도시에서 도심열섬화현상으로 냉방을 위한 에너지사용량이 계속 증가할 수 밖에 없다. 삼림이 성층권의

CO_2을 흡수하는 양이 적지만 도시에서 콘크리트와 아스팔트의 면적을 줄이는 방법은 녹지밖에 없다.

도시녹지는 증산량을 증대시켜 높아진 대기습도로 지표면온도가 낮아짐은 물론, 그늘에 의한 복사열을 낮추게 한다. 아울러 옥상녹화와 벽면녹화는 콘크리트의 복사열을 떨어뜨리는 역할을 하게 된다. 그러므로 도시에 녹지와 실개천을 조성하고, 옥상과 벽면녹화를 시급히 확대하는 것이 지구환경해결을 위한 CO_2 저감에 일조를 하게 되므로 도시재개발 및 확충보다는 도시에 녹지를 확대해야만 한다.

2. 국제도시로서의 특색있는 경관정비

도시마다 고층건축물을 자랑하듯이 세계 최고층 높이의 건물이 몇 개월에 한번씩 갱신되고 있다. 우리나라도 예외는 아니어서 인천의 송도지역에 건축되는 초고층건물도 이런 경쟁에 나서고 있다. 과연 초고층건물로 세계도시의 면목을 세울 수 있는지? 초고층의 건물은 에너지 사용의 극대공간으로 앞으로의 신재생에너지시대에 지속가능한 건물로 유지될 수 있겠는가?

최근 유럽의 여러 도시에는 지속가능한 건물은 초고층건물이 아니라 저층의 4~5층 건물로서 건축 재료가 친환경소재이며 신재생에너지를 적극적으로 이용하되, 대지면적의 50% 이상의 녹지와 넓은 저수공간이 필요하다는 결론을 제시하고 있다. 석유의존 시대에나 가능한 초고층 빌딩으로 국제도시로의 꿈을 이룰 수가 있겠는가? 탄소의존시대에서 신재생에너지 의존시대로 이미 접어들었다고 하는 지금은 도시에서의 토

지이용을 환경친화적인 방법으로 강구해야 된다.

토지의 친환경이용은 토지이용시 50%이상의 녹지보전 및 복원이 제일 중요한 사항이다. 이제는 친환경시대로 도시에 넉넉한 녹지를 조성하기 위해서는 총체적인 Green Design방법이 필요하다.

3. 사회복지문제를 해결하는 그린 디자인

IT시대 중심으로 들어선 우리사회는 스트레스 증가, 아토피증상 증가, 우울증환자 증가 등의 부작용이 속출하고 있다. 이러한 사회적 문제를 해결하기 위해 Green Design이 필요한 것이다.

식물은 이동을 할 수가 없기에 초식동물인 1차 소비자들의 공격을 가능한 피하기 위해 진화과정에서 체내에 각종 항생물질을 축적하여 왔다. 짙은 솔향기, 옻나무에 함유되어 있는 옻성분 등 모두 항생물질인 것이다. 이런 항생물질 중 침엽수에 함유된 성분은 각종 기관지성 병을 유발하는 병원균의 발생을 억제하고, 정신적인 안정감을 주는 등 사람에게 치료효과가 있는 것으로 밝혀져 침엽수 숲을 치유의 숲(Healing Forest)이라고 하며 아울러 과밀한 도시에서 사람에게 발생되는 여러 정신적인 스트레스를 해결해 주는 것으로 알려져 있다.

최근 도시과밀화와 자동차 보급의 대중화로 걸을 수 있는 공간과 시간이 매우 부족해졌다. 그러나 인간은 원래 직립보행동물로 진화되면서 뛰고, 걸으면서 끼니를 해결하기 위해 활동을 하여 건강을 유지하게 된 것이다. 문명발달로 도시 속에서 움직임이 별로 없어진 도시민은 각종 질병의 유발로 문제가 사회화되면서 해답은 걸어야한다는 사실을 알게 되었다. 최근에는 모든 도시의 공원녹지에는 새벽부터 밤까지 걷는

시민이 가득차 있다.

건강하게 삶을 사는 것이 모든 사람들에게 제일 중요한 일인데 도시녹지는 도시민의 스트레스 해소와 걷는 공간으로서의 기능이 막중해져 이제 도시녹지는 우리 사회의 복지공간이 된 셈이다. 21세기에 진입하여 도시녹지의 복지기능을 잘 수행할 수 있게 하는 것이 매우 중요한 사안이 되었다.

4. 문화국가로의 기반조성

김구선생님은 1943년에 한 강연회에서 다음 같이 말씀하셨다고 한다.

> "우리 민족은 세계적인 문화인이 되어야 한다. 경제력은 먹고 살만하면 되고, 국방력은 외국침략을 막을 정도면 되지만, 문화는 세계적인 민족이 되어야 한다."

유럽여행을 하게 되면 도시별로 갖고 있는 각종 박물관, 갤러리, 도시경관, 문화유산 등이 부러울 뿐이다. 한편 미국의 경우는 신생국가로 문화적 유산은 별 것 없지만 자연문화유산보전은 기가 찰 정도이다.

우리 민족은 이 땅위에 오천년 동안 정주터를 일구어 올 동안 수많은 문화유산을 남겼지만 지난 백 여년 동안 일제시대, 한국전쟁을 겪으면서 거의 초토화되었다.

산업화가 1960년대부터 열리면서 우리는 경제상황이 여유가 있어지면 문화시대로 바뀔 수 있을 것으로 기대하였다. 1인당 GDP가 천불

에서 만불을 지나 이만불시대로 접어들었건만 삼만불, 사만불시대만 생각할 뿐이지 문화민족의 소중함은 경제에 항상 파묻혀 있다. 경제성장을 어느 정도까지 해야 문화의 소중함을 알 것인가? 잘 살겠다는 욕망은 소금물을 켜는 것과 같아 아무리 먹어도 갈증만 느낄뿐 만족할 줄은 모른다. 조금 못 살아도 문화를 먼저 생각해야한다는 김구선생님의 말씀을 오늘날 곱씹어볼 일이다.

문화나라의 기반은 문화재복원이라는 건축적 · 인문사회학적인 분야는 충족될지는 몰라도 문화유산의 바탕인 우리강산이 나날이 초토화되어 가는데 과연 문화의 나라를 이룰 수 있을 것인가를 깊게 성찰해 볼 문제이다. 오늘날 우리국토의 자연환경은 각종 토목공사, 예를 들면 고속도로, 갯벌매립, 골프장 건설로 경사진 지형이 65%이상인 국토에서 대면적의 토지이용은 필연적으로 자연훼손이 따르게 마련이다. 아울러 도시지역의 난개발로 사람이 어울려 살 수 있는 친자연적인 터전조성은 요원한 일이 되었다. 토지를 경제적인 측면으로만 생각하는 이 땅에 문화국가의 정립은 가능할 것인가?

인천시 그린 디자인 실행방안

1. Green과 Blue가 결합된 그린 디자인 실천방향

백두산에서 내려온 백두대간은 속리산에서 갈라져 올라오다가 칠현산에서 금북정맥과 분리되어 한남정맥이 되고 이 한남정맥은 인천지

역에서 소래산-철마산-계양산-가현산으로 연결되어 김포의 문수산으로 향하게 된다. 한남정맥은 인천대공원지역에서 문학산-청량산으로 지맥이 나뉘어진다. 인천은 한남정맥을 동으로, 황해를 서로하여 그린과 블루네트워크의 특징을 가진 도시이다.

이런 한남정맥은 각종 도로와 건축물로 능선부만 명맥상 연결되어 있다. 황해와 연결된 갯벌은 계속 매립되어 인천공항, 청라지역, 송도신도시 지역으로 개발되었다. Landsat자료에 의하면 인천의 토지이용은 1972년에 산림 15.9%, 농경지 33.6%, 도시화지역 16.4%, 갯벌지역 16.6%이던 것이 1993년에는 산림 12.3%, 농경지 20.4%, 도시화지역 31.8%, 갯벌지역 2.1%로 변하였다. 20여년 동안 인천은 갯벌을 잃어버리고 해안은 콘크리트제방으로 둘러싸인 바다를 외면한 도시가 되었다.

인천 녹의 특성을 살리는 길은 한남정맥을 위주로 한 내륙의 산지녹지와 바다의 녹지를 회복하는 길이다. 이미 10여년 전부터 인천의 Green과 Blue가 결합된 녹지조성계획구상이 알려져 있다. 내륙에는 한남정맥과 문학산-청량산에 이르는 녹지축을 연결하고, 인천대공원-수봉공원-자유공원-월미공원 녹지축을 구도심의 녹지축으로 하여 보조녹지를 연결하게 된다. 아울러 장수천, 승기천, 굴포천, 서인천의 하천들을 내륙 Blue 녹지축의 근간으로 삼게 된다.

내륙 녹지축연결은 구상대로 실행할 수 있지만 해안이 문제다. 이제 더 이상의 바다매립은 중지하고 먼 장래에는 일부 방파제를 헐고 갯벌을 복원할 각오를 해야 할 것이다. 다만 현재 조성한 방파제는 헐 수는 없을지라도 해안 방죽을 끝선으로 폭 100m 이상의 녹지를 조성해야 한다. 최소한 바다에서 인천을 바라볼 때 해안에 녹지가 풍요롭게 조성된 이미지는 보여 주어야 한다. 이렇게 Green과 Blue를 결합한 녹지에 시민의 복지를 위해 최근 유행하는 둘레길을 계획함이 바람직하다.

그림1_인천시 녹지조성 계획구상도(인천광역시, 2004)

한남정맥과 해안의 녹지를 근간으로 하여 인천외곽을 한바퀴도는 둘레길은 적어도 전체 길이가 60㎞이상의 거리에 이를 것이다. 이런 둘레길을 10㎞정도씩 나누어 문화 · 생태적인 특성에 따라 한남정맥의 길, 황해의 길, 논의 길, 신도시의 길 등으로 얼마든지 특색있는 둘레길을 만들 수 있을 것이다. 또한 강화도에도 역사 · 생태적인 둘레길을 만들어야 한다. 고려의 숨결과 인천광역시에서는 가장 안정된 식생군락을 갖고 있는 강화도를 인천시민의 우수한 복지공간으로 계획 · 조성하여야 한다. 인천과 같은 대도시에서는 절대절명하다. 우리나라 어느 도시가 훌륭한 백두대간, 바다, 역사가 결합된 지역이 있는가? 인천은 녹지측면에서 무한 가능성이 있는 도시이다.

2. 도시녹화를 통한 그린 디자인

1) 인천 City Gate의 그린 디자인

인천국제공항은 이제 전세계에 알려진 국제공항이다. 이런 공항과 각종 고속도로 I.C는 외국인과 다른 지방 국내인이 인천을 방문할 때 들어서는 대문역할을 하는 City Gate에 해당된다. 그러나 지금의 City Gate 지역은 거의 방치상태이다. 인천공항으로 입국하여 자동차로 공항

청사를 나서면 수형이 엉성한 해송이 손님을 맞이한다. 매립지인지라 토양이 배수가 되지 않아 식재한 해송이 제대로 크지 않기 때문이다.

공항을 빠져 나오면 영종도는 요즈음 한창 택지개발로 속살을 드러낸 산지가 뼈가 드러난 황소상이다. 이를 아름답다고 생각하는 사람이 있을까? 영종대교 인근 갯벌에 펼쳐진 퉁퉁마디와 칠면초 등 염생식물의 붉은 모습은 하느님이 우리에게 주신 자연경관인데 이를 닮아가려는 노력이 아쉽다.

2009년 10월에 인천대교가 완성되어 많은 사람들이 인천대교를 통해 송도국제도시로 들어오려면 송도IC 북쪽의 소위 송도구도시가 한눈에 들어오는데 시원한 인천대교의 경관과는 어울리지 않는 난개발의 현장이다. 이외에도 각종 고속도로에서 인천으로 진입하는 IC와 JC가 여러 개가 위치하고 있다. 그러나 자동차 주행속도가 줄어드는 이곳의 경관은 검은 비닐이 휘날리고 무질서한 비닐하우스가 가득 차 있다. 원형의 녹지대가 마련된 IC와 JC에는 무질서하게 수목이 식재되어 있고 식재한 나무도 제대로 자라지 못하여 한심한 경관이 보일뿐이다.

인천 City Gate에 해당되는 이런 지역은 인천의 기상을 상징하는 크게 자랄 수 있는 우리 자생의 교목을 식재하고 각종 꽃과 단풍이 아름다운 경관을 보여야 한다. 옛부터 우리 조상은 손님이 오실 때는 마당을 먼저 쓸었듯이 국제도시라는 인천관문은 제일 먼저 그린 디자인이 필요하다.

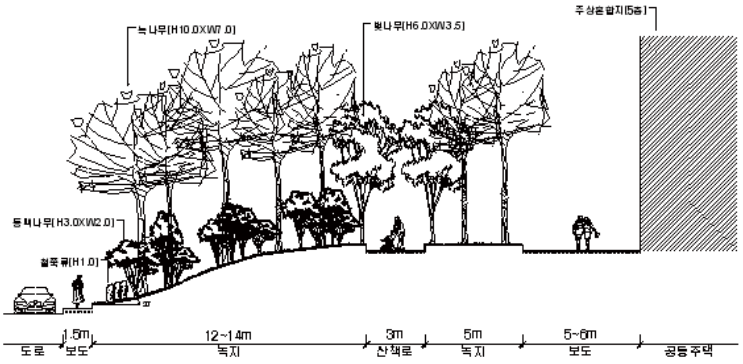
2) 간선도로 가로녹지의 그린 디자인

도시마다 전체면적의 10~15%정도가 교통시설지역으로 토지가 이용되고 있다. 교통시설지역 중 도로부분이 많은 비율을 차지하고 있다.

도로 중 간선도로는 각 도시의 특징을 자동차 이용자가 가장 잘 볼 수 있는 장소이다. 간선도로에서 보이는 인도는 8m 거리마다 가로수가 식재되어 있다. 인천지역 가로수는 대부분 낙엽수로서 일년중 6개월은 잎이 달려있지 않는데 줄기는 곧고, 가지가 달리는 높이(지하고)까지의 길이가 같으며, 가지는 일정하게 전정되어 있었어야 한다. 그러나 현실적으로는 줄기가 곧은 가로수는 없고 지하고는 제각각 다르며 가지모양도 일정하지 않아 잎을 달지 않았을 때의 가로수는 도시환경을 더욱 악화시킬 뿐이다.

인천 가로수는 2008년 현재 은행나무 30.3%, 양버즘나무 14.5%로서 두 수종의 비율이 44.8%되는데 이는 우리나라의 다른 도시보다는 종구성이 양호하였다. 인천을 상징하는 자생수종의 가로수를 우선 정하고 정형적인 수형을 갖춘 가로수를 양묘하여 식재해야 한다. 가로수가 식재된 공간의 폭을 최소 2m이상으로 하고 가로숲을 조성해야 한다. 가로숲은 교목을 8m거리에, 아교목 4주 이상, 관목을 높은 밀도로 식재하여 다층구조의 숲과 같은 형태로 조성해야 한다. 이런 가로숲의 대표적인 지역이 일본 고베시 포트아일랜드 지역이다.

그림2_일본 고베시 포트아일랜드 가로녹지 주상복합지 인접지역 현황도



공동주택단지에서 도로까지 폭이 26.5m이고 보도는 도로쪽에 폭 1.5m, 공동주택쪽에 폭 5~6m로 이를 제외하면 폭이 20m인데 이 지역을 다층구조의 가로숲으로 조성한 것이다. 가로수는 녹나무와 벚나무를 8m간격이 아닌 4~5m 간격으로 식재하고 이에 아교목으로 동백나무, 관목으로 철쭉류를 식재하였다. 겨울에 이곳을 방문하였을 때 수형이 정제되고 꽃까지 피어 "걷고 싶은 거리" 이었다.

▲일본 고베시 포트아일랜드 가로녹지

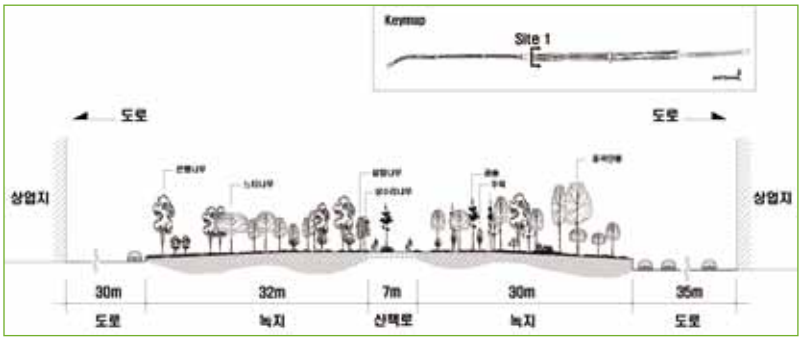
일본 요코하마시 馬車道는 일본 최초로 가로수를 식재한 도로인데, 2차선 차로를 1차선의 일방도로로 새롭게 조성하였다. 도로폭을 약간 줄이고 양쪽 보행로폭을 넓혔으며 느티나무를 가로수로 하고 가로녹지 폭 1.5m공간에 향나무를 아교목, 영산홍류를 관목으로 식재하고 휴게용 의자를 설치하고, 높이가 낮은 가로등을 설치하는 등 가로에서 그린 디자인과 가로디자인이 결합되어 있었다.

도로는 에코로드라 하여 보수성 포장을 하여 비가 오면 아스팔트를 침투하여 일정 깊이에서 고인 후, 비가 그친 후 아스팔트 표면이 뜨거워지면 고인 빗물이 증발되어 아스팔트 지표면 온도가 내려가게 하여 도심 열섬화를 막는 원리를 이용하였다.

▲일본 요코하마시 馬車道

최근 외신에 의하면 미국 한 도시에서 도로를 태양열집열판으로 시공하여 신재생에너지 생산가능성을 연구하고 있다고 한다. 도심열섬화 현상의 큰 원인인 도로의 표면온도를 낮추고, 신재생에너지 생산기지 뿐만 아니라 일부는 아스팔트를 제거하여 녹지를 조성하여 도시의 이미지를 새롭게 바꾸고 있는 것이야말로 석유의존시대 유물을 신재생에너지시대에 유용한 자원사용으로 시도되고 있는 것이다.

그림3_인천 계양구 봉화로 : 도로 중앙 차선소 후 녹지 조성



인천에도 도로일부를 파내고 녹지를 조성한 간선도로가 있다. 계양구 봉화로로서 본래 폭이 135m 되는 도로를 중앙에 폭 약 70m에 걸쳐 아스팔트를 들어내고 녹지를 조성한 지역이다.

▲인천시 계양구 봉화로 현황

은행나무를 산책로변에 8m마다 식재하고 녹지내부에는 느티나무, 갈참나무, 상수리나무, 중국단풍, 곰솔, 주목 등을 식재하고 산책로변에 폭 2m정도로 영산홍종류를 식재하였다. 이런 넓은 지역에 식재를 할 때는 디자인 계획을 하여 정제된 수형, 꽃, 단풍이 어울리는 아름다운 공간으로 조성하였으면 인천의 명물이 되었을 것이다.

3) 인천 얼굴 녹지의 그린 디자인

인천의 얼굴에 해당되는 거점녹지는 계양산, 철마산, 문학산, 청량산 등을 들 수가 있다. 이런 녹지는 한국전쟁이후 거의 초토화되어 이후에 식재한 아까시나무, 리기다소나무, 잣나무 등이 구성하는 인공림과 이차림으로 형성된 졸참나무와 신갈나무가 주 수종인 자연림으로 형성되어 있다. 이런 대규모 면적의 녹지는 인천 자연생태계의 근원지가 되어야 한다.

가급적 자연림이 주를 이루는 거점녹지가 되도록 장기적인 모니터링과 관리대책이 필요하다. 도시화가 진행될수록 도시의 거점녹지는 생물다양성을 확보하는 장소가 되어야할 것이다. 최근 계양산 북단에 골프

장조성 문제로 몇 년 씩이나 찬반논쟁이 계속되고 있다. 골프장은 녹지가 아니라 생태적 사막지대이다. 신재생에너지시대인 현재는 도시녹지내 생물다양성확보가 도시의 경쟁력확보에 중요한 요인이 되고 있다. 아직도 계양산에 골프장조성에 갑론을박하는 것을 보면 생태적 지식의 몰이해이다.

이런 거점녹지에는 식재된 리기다소나무, 잣나무, 낙엽송 등의 인공림이 많이 분포하고 있다. 침엽수는 4~6월에 신초가 생장하면서 고유의 벤젠화합물인 터펜물질을 상당량 분비한다. 이런 물질은 항생물질의 역할을 하여 사람들의 스트레스, 아토피, 우울증치료에 상당한 역할을 하는 것으로 알려져 있다. 일본에서는 침엽수의 인공림지역을 최근 도시민의 치유림(Healing Forest)으로 정하여 관리하고 있다. 사실 이런 지역은 생물종다양성이 낮은 곳으로서 다양성이 높게 개선하기 위해 자생종의 목본식물로 대치해야한다. 그러나 현재 시민의 요구에 따른 치유의 숲을 조성하기 위해 경사가 완만한 인공림지역에 어느 정도 대규모 면적에 대해 자생의 아교목과 관목을 제거하고 인공의 침엽수만 남겨둘 필요가 있다. 도시림이라도 종다양성 증진 지역과 치유의 숲 지역으로 나누어 각기 다른 관리대책이 필요하다.

종다양성이 높은 이런 거점녹지는 자연환경교육의 장소로도 운영해야 한다. 인천시의 자연환경교육의 중심으로 육성해야 한다. 그러기 위해서는 우선 자연환경 교육센터를 설치하고 각종 교육프로그램을 운영하되 많은 부분을 사회전문단체에 위탁하고 자원봉사자 위주로 운영토록 해야 할 것이다. 아울러 이런 거점녹지는 인천외곽 둘레길의 중심이 될 수 있도록 계획 · 운영해야 한다.

4) 대규모 조성형 공원의 그린 디자인

인천은 조성된 대규모의 공원을 여럿 갖고 있어 다른 도시에 비해 행복한 도시이다. 대표적으로 중앙공원, 인천대공원 일부지역, 송도중앙공원, 월미공원 일부지역, 자유공원 일부지역, 수봉공원, 부평공원 등을 들 수 있다. 그러나 이런 대형공원이 명소로 시민의 머릿속에 자리잡지 못하고 있다. 아름다운 공원 조성에 함량미달인 것이 원인이다.

중앙공원은 어느 도시에도 존재하지 않는 독특한 곳이다. 폭 100m, 길이 약3.5㎞, 면적 357,180㎡에 달하고 9개 지구로 구분되어 있으나 남북으로 7개 도로에 의해 단절되어 있고 9개 지구별로 특성있게 조성되지 않았다. 본래 기본계획에서 그린 디자인을 전혀 생각지 않아 조성 후에 추가식재를 해도 보완되지 않는다. 이런 좋은 위치의 공원에 이용프로그램과 자원봉사시스템이 없는 독특한 지역이다.

인천대공원은 정문에서 저수지주변까지 넓은 조성형 공원지역이 있다. 장미원의 규모도 작고, 입구의 Flower Garden은 일부 꽃종류로 조성하여 격이 낮은 공원이미지를 갖고 있다. 인천대공원의 2008년도 이용프로그램은 자체 프로그램, 자연생태 프로그램, 외부주관프로그램으로 나누어져 있었다.

자연프로그램을 제외하고는 모두 이벤트성의 프로그램이었다. 자연생태프로그램 중 2008년에 364회 진행에 10,872명이 참가한 수목원탐방 및 자연환경운영 프로그램이 돋보인다.

에너지기후시대를 이끌어나갈 현재의 유치원, 초등학교, 중 · 고등학교 학생들에 대한 자연환경 교육프로그램이 절실하다. 위의 수목원탐방 및 자연학교운영 프로그램 중 수목원탐방을 제외한 프로그램에 어느 정도 인원이 참가했는 지와 교육내용이 질적으로 어느 단계인지를 파악할 자료가 아쉽다. 자연환경 교육프로그램 중 에너지기후시대에 적합한

프로그램은 얼마되지 않는다. 현재와 같은 위기의 지구환경은 기성세대의 잘 살기 위한 물질획득의 욕심에 기원되었지만 기성세대의 환경교육은 거의 불가능하다. 이제 21세기의 주역이 될 신세대에 대한 에너지기 후시대의 환경교육이 더 중요하다. 신세대에 대한 공원이용프로그램 운영이 절실한 시기이다.

표1_인천대공원 자체 프로그램(2008년)

프로그램	기간	주 요 내 용
설날 민속놀이	2.7	· 전통민속놀이체험 : 짚말타기, 제기차기, 투호놀이, 전통가마타기, 윷놀이 · 윷점보기, 전통절구 · 멧돌 · 지게체험, 민속의상체험, 포토존 · 볼거리: 연날리기시범, 풍물패공연, 쇼부라스밴드 마칭공연, 국악 퍼포먼스, 가족대항 제기차기 · 윷놀이경기 · 먹거리 : 가래떡구워먹기, 전통차
인천대공원 벚꽃축제	4.12~4.13	· 아시아 뮤직 페스티벌 · Sunny FM 공개방송 · 내가 그리는 인천세계도시축전, 인천세계도시축전참가 도시사진 전시회, 마술쇼, 판토마임, 풍물 및 거리 퍼레이드, 시민참여 음악회, 시민참여 레크레이션, 전통놀이체험장 등
추석 민속놀이	9.14	· 화합의 장: 은율탈춤, 경기민요, 각설이 품바 공연 · 나눔의 장: 떡메치기 및 시식, · 체험의 장: 윷놀이, 투호던지기, 민속줄넘기, 제기차기
성탄절 및 연말연시행사	12.6~1.11	· 크리스마스 장식, 포토존 설치 · 산타 이벤트 및 사탕나눠주기
축구 및 체육대회	1월~12월	· 장소: 운동장 · 횟수: 228회 11,000명 · 시민 자율 체육대회
야유회	4월~11월	· 장소: 야외극장, 야외음악당, 야외무대 · 횟수: 105회 20,000명 – 시민 단체 모임

이런 환경교육을 위해서는 인천대공원과 같은 대형 인천공원에 자연센터(Nature center)를 조성하여 신재생에너지, 대기 · 수질 · 폐기물, 생활환경, 자연환경 등에 대한 환경교육 프로그램을 운영해야 한다. 자연센터가 인천 환경교육의 중심지가 되어야 하고 인천 전지역에 구청

별로 1개소씩은 운영해야한다.

일본에는 도시공원제도에 국영공원(國營公園)이라는 제도가 있다. 국토해양성에서 직접 조성하고, 관리하는 도시공원으로서 지금까지 조성된 공원은 16개소가 되며 일반적인 평균면적은 300ha정도로서 경사가 거의 완만한 구릉지나 농경지에 조성되어 있다. 대부분의 국영공원은 경사가 완만한 지역에 조성하였기에 몇 천평의 초화류 정원과 어린이 놀이시설의 다양함을 특징으로 한다. 초화류 정원은 봄에 물망초, 히야신스, 유채, 튤립, 여름에 야생양귀비, 보랏빛유채꽃, 다알리아, 칸나, 해바라기, 가을에 코스모스, 사르비아, 국화 등을 식재하여 계절별로 다양한 꽃동산을 만들어 국민의 사랑을 받고 있다. 일본도 어린이가 자연과 접할 기회가 점차 없어져 요사이는 공원별로 자연속에 어린이 놀이시설을 다양하게 만들어 놓았다. 요즈음 우리나라 어린이들은 과외공부, 컴퓨터게임으로 거의 어린이놀이터에서 어린이를 볼 수 없는 것을 볼 때 20~30년후 각기 다른 환경에서 자란 어린이들이 어른이 되었을 때 국가 경쟁력이 어떻게 될지 걱정스럽다.

그림4_쇼화기념공원 안내도

도쿄도 다치가와시(東京都 立川市)에 30년 이상 걸려 조성한 쇼화기념공원은 국영공원으로서 면적은 180ha로 「녹의 회복과 인간성의 회복」을 테마로 한 공원이다. 특징은 사계절을 느낄 수 있는 초화류를 식재한 지역, 스포츠 및 놀이시설을 경험할 수 있고, 생물서식 거점이 될 수

표2_일본 도쿄 쇼화기념공원 개요

항목	내 용
위치	· 東京道 立川市 緑町 3173(도쿄도 타치가와시 미주마치 3173) · 도심에서 서쪽으로 약35㎞, 소시마시와이치가와 시의 경계
면적	· 180ha
개원	· 1975년 착공하여 현재까지도 조성중 · 천황 즉위 50주년을 기념으로 국영쇼화기념공원 조성
개념	· 「미도리의 회복과 인간성의 향상」을 테마 · 도시의『초록의 문화』를 창조 · 철수한 미군기지에 자연을 복원한 지역 · 4계절을 느낄 수 있는 초화감상, 스포츠, 놀이시설 등을 경험하고 생물 서식 거점이 될 수 있는 공원 조성

있는 공원을 조성하였다. 초화류 식재지역은 튤립, 야생양귀비, 보랏빛 유채 등이 식재되어 철마다 아름다움을 감상할 수 있다.

중요한 이용프로그램은 문화센터, 만남의 광장, 친목의 광장, 물새 연못, 레인보우풀, 잔디광장, 스포츠에리어, 일본정원, 어린이 숲 등으로 나뉘어져 특색있는 프로그램을 즐길 수 있다. 입구에 있는 하나미도리문화센터는 본 공원의 자연자원에 관한 모든 정보가 갖추어져 있고, 특별전시회와 옥상녹화가 특성있는 공간이다.

1. 일본 도쿄 쇼화기념공원 초입
2. 일본 도쿄 쇼화기념공원 꽃양귀비원

1

2

1. 일본 도쿄 쇼화기념공원 보라색유채꽃원
2. 일본 도쿄 쇼화기념공원 튤립 가든

5) 공공시설지역의 그린 디자인

녹지가 절대 부족한 도심지역에서 녹지를 제일 먼저 확충할 지역은 시청 및 구청사, 소방서, 경찰서, 교육청, 학교 등의 공공시설 지역이다. 이런 지역은 주차건물을 세우고 지상부 주차장이나 옥상 등에 태양광을 이용한 신재생에너지 생산시설을 설치하고, 나머지 옥상지역에 녹화, 벽면녹화를 통해 도심열섬화현상을 줄이는 효과를 얻을 수 있다.학교지역은 위와같은 신재생에너지 생산과 도심열섬화현상을 줄이는데 큰 역할을 할 수 있는 공간이다. 특히 학교지역은 생물서식공간을 조성하여 생물다양성이 높은 공간을 확보하기 위해 연못을 조성하던지, 생태적인 숲을 조성할 수 있다. 초등학교, 중학교, 고등학교가 서로 이웃하는 지역에서는 3개 학교 운동장 중 하나정도는 생태적인 숲으로 만들고 2개 운동장을 3개 학교가 이용할 수도 있다. 일본 고베시(神戸市)에 위치한 효고현(兵庫県) 청사 정면에는 도시숲이 조성되어 야생조류 서식처가 되고 있는데, 녹지세라는 목적세를 신설하여 녹지조성자금으로 사용하고 있다. 독일 비스바덴(Wieswaden) 시청사는 재건축을 하면서 옥상에는 허브식물원, 지상부 중정에는 식물원을 조성하여 시민에게 도시녹지체험의 기회를 주고 있었다.

1. 일본 도쿄 동경도청사 주변 가로녹지
2. 일본 고베 효고현청 앞 녹지
3. 독일 비스바덴시청 옥상녹화
4. 독일 비스바덴시청 중정

6) 재개발 · 재건축 지역의 그린 디자인

구도심에서 녹지면적을 제대로 확보하는 길은 재개발 · 재건축을 실행할 때이다. 이런 지역의 녹지면적률을 30% 이상으로 하고, 가능한 녹지조성지역은 지하터파기를 하지 않는 자연지반이 유지되도록 해야 한다. 자동차대수가 늘어나 주차장확보를 위해 지하터파기를 방치할 것이 아니라 주차빌딩을 세우고 가급적 지하주차장 설치를 막아야 한다. 최근 지하 주차장을 지하 4~6층까지 허용하는데 지하수위가 계속 낮아져 토양 건조화의 원인이 되어 증발량 감소로 도심열섬화를 확대시키고

▲독일 프라이부르크 Vauban 지역 배수지역을 침수가능지역으로 조성함

있다. 주차빌딩을 세우면 옥상에 태양광발전소를 설치하고 벽면녹화를 할 수 있겠다.

재개발·재건축지역에 녹지 면적비율을 30%이상으로 하여 면적인 녹지가 확보될 수 있어 거점녹지지역에서 단지내로 흘러드는 바람길 조성이 가능하다. 아울러 면적인 녹지지역을 생태적 지역과 경관이 아름다운 지역으로 구분하여 치밀한 그린 디자인을 적용할 수 있겠다.

우리나라 건축법에 의하면 개인이 건축을 할 때 건축연면적이 일정 면적을 넘을 때는 공개공지를 조성하도록 하고 있다. 공개공지는 녹지를 조성하여 일반시민에게 이용을 공개하고 관리는 건축주가 하도록 되어 있다. 도심에 업무·상업용의 대형건물을 지을 때 일정 규모의 녹지를 확보할 수 있는 방법이 공개공지제도이다. 인천에서는 공개공지제도에 의해 조성된 공개공지의 절반정도가 포장되어 있고, 녹지를 조성한 지역도 관리가 제대로 되어 있지 않아 도심에 녹지확충 기능을 제대로 수행하지 못하고 있다.

일본 오사카(大阪)시의 OBP(Osaka Business Park)지역의 공개공지는 대형면적으로서 마치 공원녹지와 같이 조성되어 있다.

수형이 양호한 녹나무, 느티나무 등을 교목층 수종으로 조성하였는데 수형이 매우 양호하고 아교목층에는 단풍나무를 위주로 식재하여 가을경관이 아름답게 연출되도록 하고 있고, 각종 영산홍을 식재하여 봄에 아름다운 도심경관이 되고 있다. 또한 공개공지녹지를 아름답게 디자인하여 조성하였을 뿐만 아니라 생물서식처까지 조성하였다. 일부 지역은 지하가 주차장임에도 생물서식처에 반딧불이가 살 수 있도록 실개천을 조성하고 야간 조명등의 밝기까지 조정하고 있다. 철저한 그린 디자인 계획의 결과이다.

▲일본 오사카시 OBP 지역의 공개공지

7) 기존 주택지역의 그린 디자인

구도심중 기존 주택지역의 녹지율은 통상 5~10% 정도에 미치지 못하여 녹지확보가 중요한 관심사항이다. 가능한 옥상, 벽면녹화를 추구하되, 이마져 할 수 없는 지역은 화분에 수목, 초화류를 식재하여 담장에 달아 놓거나 골목길에 설치할 수 있겠다. 이런 지역은 주민 스스로 할 수 있도록 지자체의 적극적인 프로그램도입이 필요하다.

1. 독일 칼스루에시 단독주택지 녹화
2. 일본 에도가와구 단독주택 화분녹화

8) 그린벨트의 정비

지난 40여년 유지되어 오던 그린벨트지역이 평지인 농경지의 경우 비닐하우스나 창고시설물로 들어차 생태적 가치를 잃어 이곳에 임대주택지역, 보금자리주택지역으로 지정하여 택지개발지역으로 전환하고 있다. 대표적인 지역으로 부평구 삼산지구가 될 수 있다. 그린벨트지역 면적 중 20~30%가 평지인 농경지이다. 본래 논이 절반정도이었으나 거의 다 성토되어 비닐하우스나 창고시설물을 설치하였다.

도심지역에는 농경지가 거의 사라졌고 외곽지역의 농경지가 그린벨트로 많은 면적이 지정되어 있지만 거의 토지이용이 지목대로 되지 못하고 있다. 생태적으로 산지형 수목생육지도 중요하지만 습지인 논의 생태적 가치도 중요하다. 그러므로 그린벨트지역 중 논이 성토되어 비닐하우스가 지어진 지역은 본래의 논이나 습지식물 생육지역으로 환원해야 한다. 또한 밭이 비닐하우스, 창고시설로 이용되는 지역은 밭으로 환원하여 독일의 Kleinen Garten(분구원), 영국의 City Farm, 우리나라의 주말농원의 도시농원형태로 운영하여 토지용도가 전환되는 것을 막아야 한다. 이와 같이 그린벨트의 토지형태가 변경된 농경지는 본래의

지목대로 환원하여 친환경적 토지이용이 되도록 해야지, 변경된 토지형태가 친환경적이지 못하다고 택지를 개발한다면 친환경적인 문제는 해결할 수가 없을 것이다.

▲독일 프라이부르크 클라이넨 가르텐

3. 수 공간 조성을 통한 그린 디자인

1) 도심 Blue-Network를 통한 그린 디자인

도심 블루네트워크를 위해서는 현재 복개된 도심 상류하천의 친수공원 조성과 도심가로변 실개천 조성이 중요하다. 현재 복개된 상류 하천으로는 만수천과 굴포천은 복개된 후 주차장으로 이용되고 있으며, 청천천과 학익천은 도로로 이용되고 있다. 이들 복개된 하천은 복개된 것을 철거하고 하천의 기능을 살리는 계획이 필요하다. 이들 하천 구역은 주변 토지이용과 상류하천의 특성으로 급경사이며 유속이 빠르므로 생태하천 조성이 어려우므로 도시민이 물을 이용할 수 있는 친수하천으로 조성하는

것이 타당할 것이다. 제방은 디자인하여 녹화하는 경관하천 조성방안도 필요할 것이다.

블루네트워크를 도시계획의 중요한 방향으로 설정하여 친수공원과 친수녹도를 통한 친환경적인 도시관리를 하고 있는 대표적인 도시가 일본 도쿄(東京)의 에도가와구(江戸川區)이다. 에도가와구는 일본 수도 도쿄의 23개구의 동부에 위치하고 있다. 남쪽은 도쿄만에 접해있으며, 구내에 7개의 하천이 흐르는 수변환경이 풍부한 도시이다. 도심으로부터 약 10㎞지점에 위치하고 있으며 주택지가 많이 입지하는 특성을 가지고 있다.

그림5_일본 도쿄도 에도가와구 친수공원 및 녹도 현황

에도가와구에 내 하천 및 수로는 130개가 위치하며 연장 430㎞이다. 친수공원은 5개, 연장 9.6㎞를 조성하였으며, 친수녹도는 18개, 17.3㎞, 친수강은 3개, 8.5㎞가 조성되어 전체 25개, 35.4㎞의 친수공원녹도가 조성되어 도시공간 내 네트워크를 형성하고 있다.

1973년 후루가와(古川) 친수공원을 시작으로 과거 하천 또는 수로였으나 도시개발이 진행되면서 지하화되었거나 사라진 하천을 복원하거나 물길을 새롭게 조성하여 인근에 큰 강인 에도가와(江戸川), 아라가와(荒川), 나카가와(中川) 등에서 물을 펌핑하여 물을 흘리고 있다. 조성 개념은 과거 물길을 복원하고 시민이 물과 접할 수 있는 친수공간을 조성하고 시간의 흐름에 따라 생명체가 살 수 있는 생태공간을 조성하여, 최근에는 도시경관의 중요한 축으로서 아름다운 공간을 조성하기 위한 노력을 하고 있다.

에도가와구는 세계 최초로 블루네트워크(Blue-Network) 용어를 발생시킨 도시이다. 조성방법은 하천 외곽 양방향은 수목을 식재하여 녹지로 조성하고 하천내부는 자연재료를 이용하여 수로 구조를 조성하며,

▾일본 에도가와구의 친수공간 및 친수녹도

수로내부에는 수생식물을 식재한다. 녹지에는 약 2m 정도의 산책로를 조성하여 시민들이 자연스럽게 하천과 녹지를 감상하며 산책할 수 있도록 조성하였다.

국내에서 도심 물길을 이용하여 도시 전체를 계획하는 블루 네트워크를 계획한 사례는 서울 송파구 물의도시 계획사례이다. 송파구는 과거 한강과 탄천에 의한 범람원 지역이었으나 도시가 개발되면서 물길은 사라지고 아파트단지와 상업건물이 입지하였다. 송파구는 북쪽으로는 한강, 서쪽으로는 탄천, 동쪽으로는 성내천과 감이천, 남쪽으로는 장지천에 의하여 둘러 쌓여있다. 이러한 입지 특성을 고려하여 송파구는 이들 5개 하천을 연결하고 도심 내 과거 물길을 상징화하는 실개천과 남부순환로 실개천을 이용한 네트워크 계획을 수립하여 도시관리를 하고 있다.

그림6_서울 송파구 물의 도시계획을 통한 블루 네트워크

그림7_인천광역시 실개천 조성 가능 가로

2) 도심 실개천의 그린 디자인

도심 가로의 실개천 조성은 보도 폭이 5m 이상되는 가로에 가능할 것이다. 인천광역시 가로 중 실개천 조성이 가능한 도로는 인주로, 경인로, 미추홀길, 경원로, 봉화로, 길주로, 부평로, 남동로, 청능로, 장수로, 백범로, 중봉로, 아암로, 서해로, 경명로 등 15개 가로가 가능할 것이다. 이들 가로에 실개천을 조성할 수 있는 거리는 약 264㎞ 정도이다. 이들 거리 중 주변 토지이용을 고려하여 실개천을 조성해야 하며, 자연형과 인공수로 등 지역 특성과 이용강도에 따라 다양한 방법으로 조성되어야 할 것이다. 특히 이용량이 많은 지역은 다양한 경관연출이 필요하며, 도시열섬화 현상이 두드러진 공업지역과 중심도시지역은 수 공간을 최대한으로 조성하는 방법이 필요할 것이다. 친수녹도를 핵심 도시정책으로 추진한 도시가 일본 도쿄도의 세타가야구이다. 세타가야구는 도시가 개발되기 전에는 소규모 하천이 도쿄만으로 연결되어 있던 도시로 도시개발에 의하여 도로로 복개되어 사라진 하천을 이용하여 도시녹지를 연결하고, 주민들에게 즐거운 산책로로 이용하게 하였다. 사라진 하천은 현재 토지이용여건을 고려하면 하천의 모습으로 되돌리는 것은 불가능하다. 그래서 복개된 하천 위에 또 다른 실개천을 조성하고 실개천과 함께 산책로를 조성하였고, 주변에 녹지를 확보하여 아름다운 수목과 생태적 공간 등을 조성하여 도심 내 자연이 있는 아름다운 산책보도를 조성하였다.

▲일본 세타가와구의 아름다운 꽃과 녹의 친수녹도

독일 프라이부르크는 1992년 독일 연방 환경수도로 선정되어 신재생에너지, 바람길, 생태하천, 자전거 교통, 생태주거단지, 도심 기후조절 실개천 조성 등 다양한 친환경 관리로 유명한 도시이다. 이중 물을 이용한 도시관리는 구도심지역을 차량이 없는 구역으로 지정하여 보행자와 자전거, 트램이라는 전차만 통과할 수 있다. 구도심지역에 백힐레(Bächle)라는 실개천을 1246년 쓰레기 운송목적으로 너비 50cm, 길이 15㎞를 도심 내부에 그물망 형태로 조성하였다. 시대가 흘러 그 용도를 변화하였으나 백힐레를 유지하여 도심환경에 기여하고 있다. 이 실개천으로 인하여 도심기온이 낮아졌으며, 도시 내 수 공간으로 관광요소가 되고 있다.

▲독일 프라이부르크(Freiburg) 도심 백힐레 실개천

3) 물순환 생태주거단지의 그린 디자인

현재 인천광역시 육지지역 중 서구와 남동구 등 도시 외곽지역에서 대규모로 각종 주거단지 조성이 시행되고 있으며, 앞으로 지속적으로 도시개발이 일어날 것으로 예측되고 있다. 이들 지역은 대부분 논경작지에 해당되는 지역으로 이들 지역을 개발할 시에는 물 순환에 중점을 둔 생태주거단지 조성이 바람직할 것이다.

2000년 독일 하노버엑스포의 배후가 되었던 크론스베르크 주거단지는 인근의 크론스베르크산이 남북으로 6km 뻗어 있는 구릉지경관을 가진 지역으로 특이한 건생초지와 경작지로 이루어진 땅이었다. 하노버엑스포와 함께 재개발되면서 6,000세대가 건설되었는데 전체지역은 북부, 중앙, 남부의 3지역으로 구분되며 몇 개의 주거단지 블럭과, 블럭사이의 축상녹지, 건생초지 등으로 구성되어 있다. 건강하고 사회적인 생활을 주제로 하고 있는 크론스베르크 지역은 생태주거단지로서의 세 가지 특징을 가진다. 엔트로피의 감소를 위한 에너지전략과 물순환체계의 확립을 위한 우수침투개념, 종다양성의 확보를 목적으로 한 생태계의 복

원과 보전이 그것이다.

크론스베르크 단지의 물순환체계확보의 목표는 단지건설 이전의 지하수위를 확보한다는 데 있다. 크론스베르크지역은 하노버 남동쪽의 구릉지대로 빗물이 저장되어 하노버 도심의 지하수를 형성하는 지역으로 빗물저장이 중요하기 때문에 우수는 몇 가지의 단계와 단위를 통해 지하로 최대한 흡수되도록 조성하였다. 우선 단지 내 빗물은 지붕에서 흄관을 타고 벽 전면의 투수층에 우선 침투된다. 여기서 유출된 물은 유수로를 따라 블럭별로 조성된 중정형태의 녹지에 모인다. 검은 쇄석을 이용한 것과 연못의 형태를 띄는 것, 자갈과 수변식생으로 꾸며진 것, 잔디로 피복된 것, 모래밭 등이 있다. 기본 목표는 지하수위의 유지이지만 방법 면에서는 이렇듯 다양하며 이용 또한 적극적 놀이공간, 자연학습의 공간, 경관감상의 공간 등 다양하다.

도로변 우수침투는 유입구와 구덩이로 이루어진다. 도로양측에 측구 대신 잔디로 피복된 오목한 구덩이가 있어 도로의 우수를 침투시켜 물고래와 시스템을 거쳐 단지전체의 우수조정지로 유도된다. 단지 서측에 전철이 있어 단지와 시를 연결시키며 엑스포단지와도 연결시킨다. 철로 또한 다른 철로와는 달리 잔디 등의 지피로 피복이 되어 있어 녹지축의 역할을 가능하게 하였다. 철로 서편에 우수유출을 억제하기 위한 녹지가 길게 조성되어 있으며 그 전단계인 우수침투용 녹지로 단지 북단과 중앙부의 동에서 서로 향하는 유수지형 녹지축이 있다.

이렇듯 단지의 우수는 기본적으로 땅에 침투되거나 저장되며 최종적으로는 다소 지표를 흐른다고 하여도 유출량에 크게 변화를 주지 않게 되어 있다. 주차장 또한 잔디블럭과 같이 투수형태이기 때문에 공적 공간이나 사적 공간 모두 물 순환이 가능하게 하였다.

▲독일 하노버 크론스베르크 (Kronsberg) 물순환 생태주거 단지

4) 해안과 갯벌의 그린 디자인

인천광역시는 매립과 간척으로 대부분의 해안선이 인공화되었으며, 군사시설, 공업지역, 부두, 도시개발 등으로 해변 이용이 불가능한 상태이다. 서구지역의 군사시설을 철거하고 수계와 연결되는 지역은 해안선을 자연상태로 되돌리는 방안이 필요하다. 해변 공원화를 위한 방안으로는 북항과 남항 항만시설 내 일부에 녹지를 확보하고 디자인을 통하여 아름다운 녹지공간으로 확보하는 방안이 필요하고 월미공원 인근 상업시설은 정비하여 깨끗한 해변을 유지하며, 해안가에 조성된 도로는 가

로수와 가로녹지 조성을 통하여 아름다운 드라이브 가로로 조성하는 계획이 필요하다.

인천광역시 육지지역 갯벌은 면적이 0.6㎢ 분포하며 주로 남동구 송도지역 인근에 위치하고 있다. 인천광역시에서 유일하게 해안도시로서 특성이 남아있는 지역으로 갯벌 생태공원으로 조성하는 방안이 필요하다. 현재 소래염전지역은 해양생태공원으로 조성되어 관리되고 있다. 나머지 갯벌지역도 공원조성 등의 보전관리가 필요하다.

그림8_인천광역시 해안선 복원 및 공원화 구상도

5) 계곡 습지의 그린 디자인

산림 내 생물서식공간 조성은 인천광역시의 일부 산림에서도 시행되고 있으며, 산림 내 물이 흐르는 계곡이나 약수터 등 지하수위가 높은 지역을 선정하여 습지로 조성하고, 계곡은 일부 소규모 댐을 조성하여 물을 저장할 수 있도록 하는 것도 바람직할 것이다.

그림9_인천광역시 소래 해양생태공원 조성 구상도

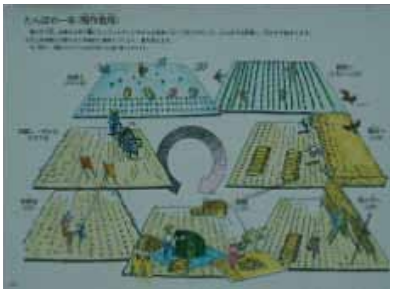
서울시에서는 산림계곡부에 물을 흘리고 이를 저수하여 생물서식공간으로 조성하는 사업을 대량으로 수행하고 있다. 생물서식공간은 산림계곡부 상류에 물을 흘리고 완경사지에 물을 담수하여 수생식물을 식재한다. 담수지는 양서류의 산란처로 활용되어 도롱뇽과 북방산개구리, 계곡산개구리가 산란하고 야생조류의 물공급원이 되며 산림규모가 큰 곳은 너구리, 고라니, 멧돼지 등의 물공급원 역할을 하기도 한다.

▸서울시 산림 소규모 생물서식 공간

6) 습지로서 논의 그린 디자인

인천광역시 도시외곽에는 20.4㎢ 면적의 논경작지가 분포하고 있다. 이는 주로 계양구와 서구, 남동구에 위치하고 있어 도시환경을 조절하는 중요한 역할을 하고 있으며, 겨울철새 도래지로서도 중요하다. 이 지역은 최근 도시개발압력을 받고 있는 지역으로 반드시 보존지역의 설정이 필요하다. 서구의 청라지구는 갯벌을 매립한 논으로 겨울철새 도래지이었으나 도시개발로 전체지역이 훼손되고 있다. 남동구 승기천 주변 논경작지는 논을 보존하면서 공원으로 이용할 수 있는 도시농업공원으로 조성하는 방안도 필요하다.

▸일본 자마야토야마공원 내 도시농업 체험장 사례



참고문헌

관악구 2009. 관악구 공원녹지 장기비전 기본 계획. 239p
대한주택공사. 2005. 해안 생태문화도시 건설을 위한 환경생태조사 및 계획구상 연구.222p
(사)도시녹화기술개발기구(2000) 도시생태네트워크계획, 시그마프레스(이승은, 홍선기(역))
서울시립대학교 에코플랜연구실(2006) 도쿄 에도가와구 환경친화적인 도시 및 공원녹지 조성 워크숍
서울시립대학교 에코플랜연구실(2009) 2009년 동계 일본 에도가와구 학술답사 자료집
서울시립대학교(2000) 서울시 비오톱 유형화 및 현황보고서
서울특별시(2007) 가로수 조성·관리 기본계획
서울특별시(2007) 소규모 생물서식공간 조성지 생태계 모니터링
송파구(2008) 물의도시 종합개발 기본구상
송파구. 2008.「자연도시-송파」조성 기본계획. 205p
인천광역시 부평구. 2005. 생태도시 구현을 위한 부평구 공원녹지 기본계획. 185p
인천광역시. 1995. 인천광역시 녹지공원 정책방향 291p
인천광역시. 2004. 인천 생태숲 조성 기본계획. 159p
인천광역시. 2009. 인천광역시 공원녹지 기본계획. 473p
인천발전연구원. 2004. 인천광역시 녹지의 보전 및 녹화추진에 관한 기본계획. 225p
토머스 프리드만(최정임, 이영만 역). 2009. 코드그린. 21세기 북스. 590p
한국건설기술연구원(2000) 생태도시 조성 핵심기술개발 연구보고서
한국토지공사 인천지역본부. 2007. 가현산 일원 생태복원을 위한 생태조사 및 기본구상. 213p
환경부(2007) 도시생태축 구축을 위한 가이드라인 개발

에너지기후시대의 교통정책 : 녹색교통

인천발전연구원 | 한종학

들어가는말

'녹색'이니 '친환경'이니 하는 말(言)과 글(文)들이 열병처럼 번져나가고 있다. 가히 녹색시대라 할 수 있다. 여기에 교통도 예외일 수 없다. '녹색교통'이 유행이다. 그런데 정의가 어렵다. '친환경 교통정책', '지속가능한 교통' 등이 익숙하다. 최근에는 녹색혁명, 소위 '그린혁명'이라는 소리들이 익숙해져 가고 있다. 녹색교통은 가능한 정책과제인지? 그리고 교통부문의 그린혁명을 우리는 어떻게 준비할 수 있는지? 궁금하다. 이 글은 이러한 궁금증에서 출발한다.

교통이 추구하는 가치는 사람과 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동시키는 모든 활동과 그 과정과 절차에 있어 시간과 공간의 제약조건을 얼마나 효율적으로 극복하느냐에 있다. 과거 인간의 활동에 있어 의(衣), 식(食), 주(住)가 필수조건이었다면 다양한 목적활동을 하는 현대를 살아가는 인간에게 교통은 제4의 필수조건이라 하는데 이견은 없다. 교통이 없는 인간의 생활은 상상조차 할 수 없다.

교통이 이와 같은 긍정적인 면만 있어왔던 것이 아니다. 18세기 후반 산업혁명과 20세기 초 내연기관의 발명에 따른 수송혁명은 화석연료에 기반 한 에너지 사용량의 기하급수적인 증가를 가져왔다. 그 결과로 21세기 오늘날 '에너지기후시대'(Energy-Climate Era)로 접어들면서, 에너지공급 및 천연자원에 대한 수요의 증가로 21세기 중엽에는 행성지구의 석유가 약 80%이상 고갈되어 석유가 풍요로웠던 시대의 생활을 더 이상 지속할 수 없으며, 결국 석유가 이 행성에서 영원히 말라 없어지게 될 것이라 지구상 많은 전문가들의 공감대가 형성되고 있다. 이로 인한 석유강국으로 부(富)의 이동에 따른 석유독재, 파괴적인 기후변화, 에너

지빈곤, 생물다양성의 감소 등의 핵심문제에 직면하고 있다.

그야말로 새로운 의식이 인간의 모든 차원의 활동에서 요구된다. 교통부문 역시, '지속가능한 교통'이 라는 용어가 널리 확산되고 있지만, 효율성, 신속성, 이동성, 접근성이 강조된 지금까지의 교통정책으로는 지구가 지속가능할 수 없다는 단순한 사실로 본다면, 필요한 것은 '지속가능하고 회복 가능한 교통활동 내지 생활방식'이 요구된다. 교통의 가치가 생태적 패러다임에 맞게 개혁되고 시민의 생활양식의 변화까지 요구되는 녹색교통정책의 추진을 체계적으로 준비해야 할 시점인 것이다. 인간중심의 교통정책보다는 지구에서 인간과 인간이 아닌 다른 구성요소들이 하나의 생명공동체를 형성하는 녹색교통정책이 요구된다. 그러나 지역차원의 교통현실을 살펴보면, 교통부문의 석유류 소비는 매년 계속 증가하고 있고, 도로 교통혼잡은 매일 재연되고 있으며, 지역경제를 위축한다는 논리에 치우진 교통수요관리정책에 대한 저항 등으로 녹색교통정책의 실효성 있는 추진은 그리 쉬운 일은 아니다.

이 글에서는 크게 3가지에 초점을 두고 있다. 에너지기후시대의 교통부문의 현실과 전망을 지역차원에서 짚어보았고, 지역차원의 녹색교통정책을 어떻게 이해해야하는지에 대해서 살펴보았다. 마지막으로 녹색교통정책을 추진하기 위한 세부과제를 제안하였다.

에너지기후시대, 교통의 현실과 전망

에너지기후시대 교통부문의 현실을 살펴보면, 2007년 기준 국내에너지 소비구조에서 교통부문이 21%를 점유하고 있고,[1] 온실가스 배출량은 1990년 대비 2005년 국내온실가스 총 배출량은 2배가 증가한 5억 9,110만 톤이었고 이중 교통부문에서 약 20%인 1억 톤(4조 5,000억 원)이 배출되었다고 한다.[2] 인천시의 경우[3] 2006년 기준 수송부문의 온실가스배출량은 37%이고, 에너지소비량은 44.4%를 차지하는 등 교통부문이 에너지 소비 및 온실가스 배출 비중, 국가경제 및 국민생활에 미치는 영향이 매우 크다.

우리나라는 현재 교토의정서(Kyoto Protocol)의 의무 부담국에 포함되지 않고 있으나, Post-2012 온실가스 감축 목표설정을 위하여 2009년을 시한으로 한 선진국과 개도국을 포괄한 협상이 진행되고 있는 상황이다. 국제사회는 한국이 Post-2012체제에서 합당한 의무를 부담해 주기를 희망하고 있는 것으로 알려지고 있다. 따라서 기후변화에 대비한 '저탄소'사회 구현은 피할 수 없는 현실이라는 인식하에서 국가정책과 연계하여 인천시의 교통정책의 패러다임을 녹색교통정책으로 전환해야할 시점이 되었다.

1. 에너지경제연구원(2008), 에너지통계연보
2. 이동민 · 유정복(2009), 교통으로 여는 녹색미래(녹색성장시대, 도로의 뉴패러다임), 한국교통연구원
3. 인천광역시(2008), 지역에너지계획 최종보고서

1. 교통과 에너지

교통은 그 자체로서 목적이기 보다 사회활동을 위한 수단으로 존재한다. 따라서 사회경제 체제의 유지와 지속적인 발전을 위해서는 사람이나 화물의 신속하고 효율적인 이동이 기반이 되어야 하는 것이다. 현재 대부분의 교통수단은 화석연료를 기반으로 하는 내연기관에 의해 작동되고 있다. 내연기관은 뛰어난 효율성과 소형화로 인한 이동의 편리성으로 인해 승용차에서부터 선박, 항공기에 이르기까지 모든 교통수단에서 사용되고 있는데 전 세계적으로 교통은 각 국가별 에너지 소비의 20~30%를 차지한다.

우리나라 에너지소비는 연간 2억 3,300만 TOE(Ton of Oil Equivalent: 에너지를 오일로 환상한 양)로서 전 세계 에너지의 약 2.1%를 소비하고 있으며, 세계 10위를 기록하고 있다. 문제는 에너지의 97%를 해외 수입에 의존하고 있다는 점이다. 2006년 에너지 총 수입액은 856억 달러로서 전체 수입액 3,010억 달러의 28%를 차지한다. 이 전

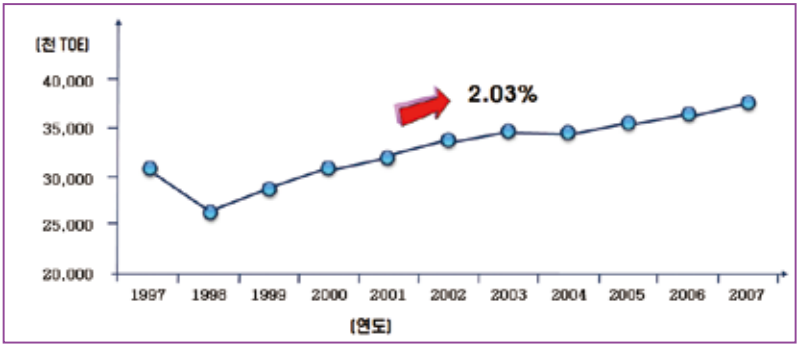
표 1_우리나라 부문별 에너지 소비 구조의 변화추이 (단위 : %)주 1) ( )안은 최종 에너지 소비량 (1,000 TOE)임
자료 : 에너지관리공단(2008), 「에너지통계」, 내부자료

구분	1986년	1990년	1995년	2000년	2004년	2007년	증가율 (1986~2007년)
산업부문	43.3	48.1	51.6	56.0	56.0	57.3	7.7
제조업	38.7	43.6	47.2	51.8	52.3	54.0	8.0
비제조업	4.6	4.5	4.4	4.2	3.7	3.3	4.0
수송부문	15.2	18.9	22.3	20.7	20.9	20.5	7.8
가정·상업	36.8	29.3	24.1	21.6	21.0	20.0	3.2
공공·기타	4.7	3.7	2.0	1.8	2.2	2.3	2.8
최종에너지	100.0 (50,524)	100.0 (75,107)	100.0 (121,962)	100.0 (149,853)	100.0 (166,010)	100.0 (180,499)	6.3

체 에너지 수입액 중 원유가 차지하는 비중은 65%이고, 그 다음이 천연가스(14%), 유연탄(6%)순이다.[4]

에너지의 주요 소비주체를 보면, 제조업, 수송, 가정, 상업 순이다. 2007년 기준 전체 에너지 소비중 제조업이 54%, 수송이 20.5%, 가정·상업이 20%를 차지하고 있다. 이를 합치면 95%에 달한다.

그림 1_교통부분 에너지 소비 추이 (1997년~2007년)
자료: 에너지경제연구원(2008), 에너지통계연보



교통(수송)부문의 에너지 소비추이를 1997~2007년간 살펴보면, 연평균 2.03%의 증가율을 보이고 있다. 교통은 사회경제활동의 수단이므로 산업이 성장하고 소득 수준이 증가하면 이에 따라 교통량은 증가하게 된다. 이러한 교통량의 증가는 필연적으로 에너지 소비량의 증가를 가져올 수밖에 없다. 더불어 산업의 고도화와 첨단화에 따라 산업부문의 에너지 소비량은 상대적으로 줄어드는 반면 교통부문의 에너지 소비 비중은 증가하고 있는 추세이다. 국내의 경우 교통부문의 에너지 소비 비중인 1981년 전체 국내 에너지 소비량의 9.6%에서 2006년 21%로 증가하였다.

4. 에너지경제연구원 통계정보 시스템(2008.11.기준)

인천의 에너지 소비 현황은 2006년 12월 기준 10,068 천toe로 전년대비 (10,324천toe) 약 −2.5% 감소하였다. 1998년을 기점으로 큰 폭으로 감소했다가 다시 증가하기 시작하면서 25%의 증가율을 보였다.

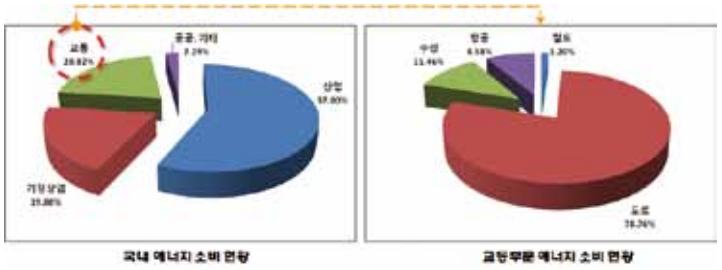


그림 2_2007년 교통부문 에너지 소비구조
자료: 에너지경제연구원(2008), 에너지통계연보

인천의 교통(수송)부문의 에너지 소비량은 전체 에너지 소비량의 44.4%(2006년 기준)의 비율을 차지하며, 1998년 23%의 비율과 비교하면 연평균 16.67%의 증가율을 보인 것으로 다른 부문의 증가율보다 높은 것으로 나타났다.

에너지원별 소비현황 비중에서 석유의 경우 전국적인 소비특성과 마찬가지로 가장 높은 비중을 차지하고 있으나, 인천지역에서 2006년 67.3%로 매우 높은 소비비중을 보였다. 석유소비를 기준으로 수송부문에서는 항공부문이 가장 큰 33%의 비중을 차지하며, 그 다음으로 육상 23%, 해상 8% 및 철도 1%의 순으로 나타났다. 항공부문의 석유소비가 큰 비중을 차지하는 이유는 영종도 인천국제공항의 운항으로 인하여 항공유의 소비가 크게 증가하였기 때문인 것으로 판단한다.

표 2_인천광역시 연도별 에너지 소비량 추이
(단위 : 천 TOE, %)
자료 : 인천광역시(2009), 지역에너지종합계획. (재구성)

구분	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	연평균 증가율
서울	16,733	17,082	16,450	15,402	15,004	14,777	15,062	15,182	15,586	−0.88
인천	5,668	6,183	7,069	8,901	9,227	9,320	9,398	10,324	10,068	7.45
경기	14,374	16,259	17,058	17,946	20,011	20,671	21,495	23,348	23,026	6.07

연도	합계	산업부문		가정·산업부문		수송부문		공공·기타부문	
		소비량	구성비 (%)	소비량	구성비 (%)	소비량	구성비 (%)	소비량	구성비 (%)
1998	5,668	2,811	49.6	1,486	26.2	1,302	23.0	69	1.2
1999	6,183	2,985	48.3	1,716	27.8	1,401	22.7	81	1.3
2000	7,069	3,155	44.6	1,576	22.3	2,247	31.8	91	1.3
2001	8,901	3,628	40.8	1,595	17.9	3,495	39.3	183	2.1
2002	9,227	3,574	38.7	1,719	18.6	3,820	41.4	114	1.2
2003	9,320	3,747	40.2	1,704	18.3	3,715	39.9	154	1.7
2004	9,398	3,549	37.8	1,727	18.4	3,959	42.1	163	1.7
2005	10,324	3,720	36.0	1,823	17.7	4,629	44.8	152	1.5
2006	10,068	3,642	36.2	1,793	17.8	4,470	44.4	164	1.6
연평균 증가율	7.45	3.29	–	2.38	–	16.67	–	11.43	

표 3_인천광역시 부문별 에너지 소비구조
(단위 : 천 TOE, %)
자료 : 인천광역시(2009), 지역에너지종합계획.(재구성)

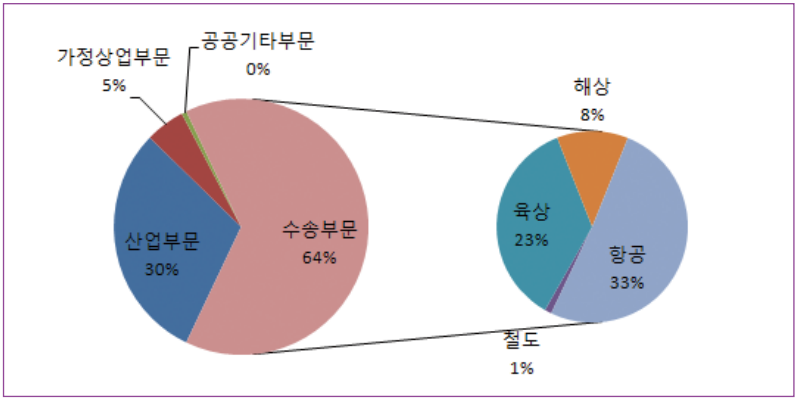


그림 3_인천광역시 석유소비의 부문별 구성비(2006년)
자료 : 에너지경제연구원, 지역에너지통계연보, 2007

2. 교통과 온실가스

일반적으로 온실가스의 배출이 에너지 소비량과 밀접한 관계가 있음을 고려 할 때 국가전체에서 교통부문의 온실가스 배출량의 비중은 에

너지 소비량 비중과 유사한 형태를 보인다. 1990~2005년 동안 국내 온실가스 총 배출량 추이를 보면, 1990년에 297.5백만t CO2eq, 2005년에 591.1백만t CO2eq를 배출하여 연평균 4.7%의 증가세를 보였으며, 1인당 배출량은 1990년 이후 연평균 3.9%씩 증가하여 2005년 12.24t CO2eq이었다.

연도	온실가스 총배출량 (백만tCO2eq)	인구 (천명)	GDP (10억원)	1인당 온실가스 배출량(tCO2eq/인)	온실가스/GDP (tCO2eq/백만원)
1990	297.5	42,869	320,696.4	6.94	0.93
1995	451.8	45,093	467,099.2	10.02	0.97
2000	528.5	47,008	578,664.5	11.24	0.91
2002	569.0	47,622	642,748.1	11.95	0.89
2004	587.3	48,039	693,995.5	12.21	0.85
2005	591.1	48,138	723,126.8	12.24	0.82

표 4_온실가스 총 배출량 관련 주요지표
자료:에너지경제연구원(2007), 기후변화협약에 의거한 제3차 대한민국 국가보고서

배출원별 비중은 에너지 부문이 84.3%, 산업공정이 11.0%, 농업이 2.5%, 폐기물이 2.2%를 기록하였는데 수송부문의 경우 에너지 부문에 포함되어 산출되고 있다. 에너지 연소부문에서는 수송부문이 19.9%를 차지하고 있다.

IEA에 따르면 국내 온실가스 배출량은 1990년부터 2005년까지 109%가 증가하였다. 이에 반해 교통부문의 온실가스 발생량은 155%가 증가하여 전체 온실가스 배출증가율을 훨씬 상회하고 있다. 2005년을

1990년부터 2005까지 변화율	배출량 증가	2005(백만톤)	인당 배출량 증가 (톤)	2005(톤)
국가 전체	109%	487.78	75%	9.3
교통부문	155%	125.73	126%	2.60
도로부문	145%	78.33	118%	1.62
항공부문	69%	10.96	50%	0.23
해운부문	241%	34.25	203%	0.71

표 5_국내 온실가스 배출량 증가 추이 (1990년~2005년)

주1: 국내 자료와 IEA의 산정방법의 차이로 전체 배출량은 차이가 있을 수 있음
주2: 온실가스의 종류 – 이산화탄소(CO2), 메탄(CH4), 아산화질소(N2O), 수소불화탄소(HFCs), 과불화탄소(PFCs), 육불화황(SF6)
자료: 이성원 외(2008), 에너지 위기시의 교통부문 대응방안, 한구교통연구원

기준으로 교통부문의 온실가스 전체 국가 온실가스 배출량의 26%를 차지하고 있다. 이러한 온실가스 증가는 다른 선진국가들과 현격한 차이를 보이고 있는데 가까운 일본의 경우 1990년 대비 2005년 교통부문의 온실가스 증가율은 20%에 불과하며 국가전체적으로는 15%에 그치고 있다. 또한 교통부문이 전체 국가 온실가스 배출량의 23%를 차지하고 있는데 이는 프랑스의 21%, 독일의 22%와 비슷한 수준이다.

표 6_일본의 온실가스 배출량 증가 추이 (1990년~2005년)
자료: 전게서

1990년부터 2005까지 변화율	배출량 증가	2005(백만톤)	인당 배출량 증가 (톤)	2005(톤)
국가 전체	15%	1254.47	11%	9.5
교통부문	20%	289.5	16%	2.27
도로부문	19%	224.24	15%	1.76
항공부문	57%	32.38	52%	0.25
해운부문	5%	31.1	2%	0.24

인천광역시 온실가스 배출량[5]을 살펴보면 2000년 이후 2005년까지 매년 온실가스 총배출량이 증하다가, 2006년 약간 감소하는 것을 볼 수 있으며, 2006년을 기준으로 하여 수송부문의 온실가스배출량이 가장 많으며, 다음으로는 제조업 및 건설업으로 나타났다. 2006년 인천광역시 에너지부문 온실가스 총배출량 현황 및 특성을 보면, 2006년 기준 인천광역시의 에너지부문 연료연소 온실가스 총배출량은 33,771 천톤 CO2로 나타났으며 수송부분이 전체 온실가스 배출의 37.3%를 차지하고, 다음으로 제조업 및 건설업이 34.1%, 광업/농림어업/가정·상업/공공 기타 등은 19.5%를, 에너지산업 부분은 9.1%를 차지하고 있다. 에너지원 중에서는 석유류가 57.0%, 전력이 23.8%, 가스류가 18.5%, 석탄류가 0.7%를 차지하고 있으며, 타도(경기도)와 마찬가지로 석유의 비중이 가장 높게 나타나고 있다.

5. 인천광역시(2009),지역에너지종합계획. 온실가스 배출총량 산정은 에너지부문, 산업공정, 농업, 토지이용변화 및 삼림, 폐기물 부문 크게 5부문으로 나뉘며 각 산출방법 및 기준은 IPCC에서 제시하는 방법론을 이용하여 산정함

구분	2000년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
에너지산업	2,232	2,705	2,843	2,779	3,095	3,082
제조업 및 건설업	9,650	10,841	11,399	11,082	11,727	11,512
수 송	6,422	10,839	10,544	11,202	13,069	12,597
광업, 농림어업, 가정/상업, 공공/기타	6,442	6,360	6,417	6,380	6,591	6,580
계	2,232	2,705	2,843	2,779	3,095	15,679

표 7_연도별 인천광역시 온실가스 배출 현황(에너지부문)
자료: 인천광역시(2009),지역에너지종합계획

(단위 : 천 톤CO2)

구분	CO2	CH4	N2O	계
에너지산업	3,079	1	2	3,082
제조업 및 건설업	11,482	7	23	11,512
수 송	12,529	36	32	12,597
광업,농림어업 가정/상업,공공/기타	6,561	8	11	6,580
계	33,651	52	68	33,771

표 8_인천광역시 에너지부문 온실가스 총배출량(2006년)
자료: 전게서

(단위 : 천 톤CO2)

구분	석탄류	석유류	가스류	전력	계
에너지산업	0	1	3,080	0	3,081
제조업 및 건설업	61	5,724	1,188	4,538	11,511
수 송	0	12,426	134	37	12,597
광업,농림어업 가정/상업,공공/기타	164	1,113	1,859	3,445	6,581
계	225	19,264	6,261	8,020	33,770
비율	0.7	57.0	18.5	23.8	100

표 9_인천광역시 에너지부문 에너지원별 온실가스 총배출량(2006년)
자료: 전게서

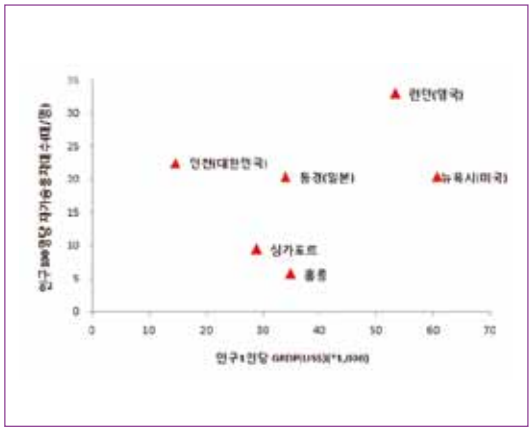
3. 대내외 여건 전망

1) 자가용 차량대수 및 인구

우리나라의 자동차 대수는 지난 반 세기동안의 경제성장에 의해 급격히 성장해 왔다. 이러한 자동차 대수의 증가는 경제 성장과 국민들의 여가활동 증가에 지대한 역할을 하였지만 역설적으로 우리나라 온실가스 배출량 증가에도 큰 영향을 끼쳤다. 우리나라의 현재 자동차 보유 대수는 인구를 기준으로 할 경우 자동차 보유대수는 다른 선진국들보다 낮은 편이나 일인당 GDP대비 자동차 보유대수는 0.85천대/US$로 스페인이나 영국에 비해 높은 것으로 나타나고 있다. 또한 이러한 추세는 향후 지속적으로 증가할 것으로 추정되고 있는데 기존 연구 결과에 의하면 2006년 1,590만대인 국내 자동차 대수는 2020년 2,319만대로 1.5배 가까이 증가할 것으로 추정된다.

표 10_국가별 자동차 보유대수준 및 인천시 현황
자료:OECD(2006/2007), Environmental Data Compendium 한종학(2008), 인천시내버스 요금체계개편을 위한 기초연구,인천발전연구원

구분	OECD 국가별자동차보유대수(2005년)	
	1인당자동차 보유대수 (대/인)	GDP 대비 자동차대수 (천대/US$)
미국	0.81	5.48
일본	0.58	2.16
한국	0.32	0.85
프랑스	0.59	1.02
독일	0.58	1.36
이탈리아	0.67	1.24
스페인	0.58	0.90
영국	0.54	0.82



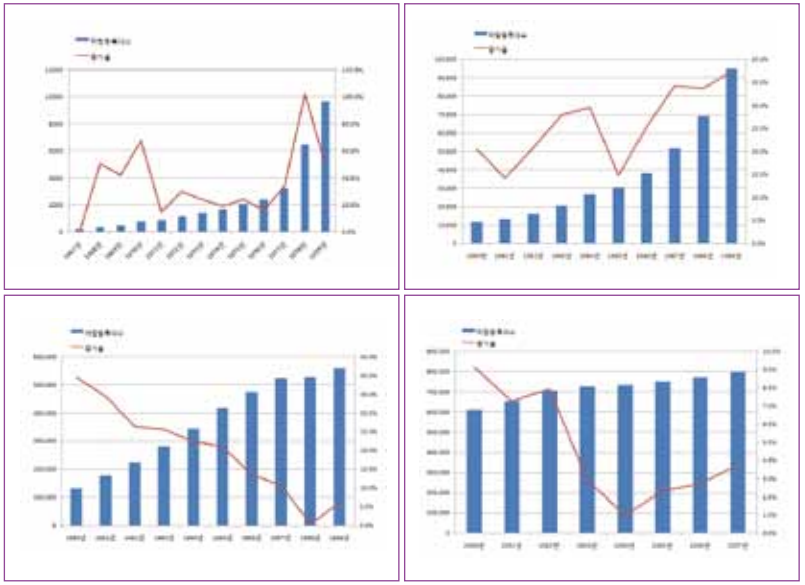


그림 4_인천광역시 시대별 자가용대수 증가추이
자료: 인천광역시 통계연보(각년도)

인천의 자가용 차량대수는 1970년대 연평균 37.5%의 급격한 증가율을 보여 '교통난'이 나타나기 시작했으며, 1980년대 이후 산업화, 도시화를 거쳐 1980년 1만 2천대 수준의 자가용대수가 2007년 기준 80만 대까지 증가하게 되었다.

인천광역시 인구는 자연 증가 및 각종 개발 사업에 따른 인구유입으로 2005년 266만 인으로 인구증가추세가 지속되고 있으며, 특히 경제자유구역을 지정하는 등 전략적 도시개발 사업이 추진되고 있어 대규모 인구이동의 요인으로 나타나고 있다. 인천도시기본계획(2006)에서는 2020년 목표연도 계획인구를 자연적, 사회적 증가에 의해 310만 명이 거주하게 될 것으로 예측되며, 승용차 보유대수는 2031년 100만 대를 넘을 것으로 예측하고 있다.

(단위 : 만명)

표 11_인천광역시 장래 계획인구
자료 : 인천광역시(2006), 2020년 인천도시기본계획

구분		2005년	2010년	2015년	2020년
추정인구	소계	263	282	297	310
	자연증가분	266	271	288	301
	사회증가분(순유입)	–3	11	9	9
계획인구		263	282	297	310

(단위 : 대)

구분	2006년	2011년	2016년	2021년	2026년	2031년	2036년
서울시	2,260,443	2,571,784	2,774,958	2,919,894	2,966,334	2,940,807	2,853,629
인천시	597,724	741,741	865,511	930,929	976,627	1,000,533	1,001,477
경기도	2,728,511	3,421,992	4,019,788	4,394,038	4,687,031	4,892,178	4,994,412
수도권	5,586,678	6,735,517	7,660,257	8,244,861	8,629,992	8,833,518	8,849,518

표 12_장래 인천광역시 승용차 보유대수
자료: 수도권교통본부(2009), 수도권 장래교통 수요예측 및 대응방안 연구

2) 화석연료에 대한 의존도 지속

교통활동의 지속적인 증가에 따라 교통부문의 에너지 수요도 지속적으로 증가할 전망이다. 특히 석유의 경우 수송용 수요의 증가에 따라 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있다.

(단위: 백만 TOE, %)

표 13_우리나라 부문별 최종에너지 수요 전망
자료: 이성원 외(2008), 에너지위기시의 교통부문 대응방안, 한국교통연구원

구분	2005	2010	2015	2020	2025	2030
산 업 (비중)	94.4 (55.2)	106.8 (54.8)	120.0 (54.6)	133.7 (54.4)	144.8 (54.3)	149.9 (53.6)
수 송 (비중)	35.5 (20.8)	40.5 (20.8)	45.5 (20.7)	50.5 (20.5)	54.0 (20.2)	56.5 (20.2)
가정상업 (비중)	23.7 (13.9)	26.5 (13.6)	29.3 (13.3)	32.8 (13.3)	34.7 (13.0)	36.5 (13.1)
공공기타 (비중)	17.3 (10.1)	21.1 (10.8)	24.9 (11.3)	29.0 (11.8)	33.2 (12.5)	36.8 (13.2)
계	170.8	194.9	219.8	245.9	266.7	279.7

수송부문의 에너지원별 에너지 소비를 살펴보면 경유의 소비 비중

이 45%로 가장 높고, 휘발유가 21% 정도 차지하며, 전력의 비중은 2%에 불과한 것으로 나타나고 있다. 이러한 화석연료에 대한 의존도는 기존의 내연기관 중심의 교통수단체계가 지속되는 한 별다른 변화가 없을 것으로 보인다. 인천광역시 지역에너지 종합계획에서 추정한 결과에 의하면 2006년 부문별 에너지소비와 2013년 부문별 에너지 수요전망을 비교하면 산업부문과 가정·상업부문은 다소 감소할 것으로 추정되며, 수송부문에서 크게 증가할 것으로 예측되고 있다.

(단위 : 천 toe)

년도	산업부문	수송부문	가정·상업부문	공공·기타부문	합계
2009	4,068.7	6,149.8	1,873.1	204.7	12,296.4
2010	4,156.3	6,562.6	1,898.8	215.0	12,832.7
2011	4,243.9	6,975.4	1,924.4	225.3	13,369.1
2012	4,331.5	7,388.2	1,950.1	235.6	13,905.5
2013	4,419.1	7,801	1,975.7	246	14,441.9

표14_인천광역시 부문별 에너지 수요전망
자료: 인천광역시(2009), 지역에너지종합계획

지구의 온난화에 따른 기후변화에 적극 대처하기 위하여 국제사회는 1988년 UN총회 결의에 따라 세계기상기구(WMO)와 유엔환경계획(UNEP)에 기후변화에 관한 정부간 패널(IPCC)를 설치하였고, 1992

구분		내용
기본원칙		–공동의 차별화된 책임 및 능력에 입각한 의무 부담 –개발도상국의 특수 사정 배려 –기후변화의 예측, 방지를 위한 예방적 조치 시행 –모든 국가의 지속가능한 성장의 보장
의무부담	공통의무 사항	–온실가스 배출 감축을 위한 국가전략 수립 및 시행과 공개 –온실가스 배출량 및 흡수량에 대한 국가 통계와 정책이행에 관한 국가 보고서 작성 및 제출
	차별화된 책임	–Annex Ⅰ 국가는 온실가스를 1990년 수준으로 줄이는 의무 이행 –Annex Ⅱ 국가는 개도국 및 도서국가들의 온실가스 감축을 위해 기술적, 경제적으로 지원

표 15_기후협약서의 기본원칙과 주요 내용
자료: 이성원 외(2008), 에너지 위기시의 교통부문 대응방안, 한구교통연구원

년 6월 유엔환경개발회의(UNCED)에서 기후변화협약(UNFCCC)를 채택하였다. 우리나라는 1993년 12월에 세계에서 47번째로 가입하였고, 2008년 7월 기준으로 192개국이 가입하고 있다.

기후변화협약에 의한 온실가스 감축은 구속력이 없음에 따라 온실가스의 실질적인 감축을 위하여 과거 산업혁명을 토해 온실가스 배출의 역사적 책임이 있는 선진국(38개국)을 대상으로 제1차 공약기간(2008년~2012년)동안 1990년도 배출량 대비 평균 5.2% 감축을 규정하는 교토의정서(Kyoto Protocol)를 1997년 일본 교토에서 개최된 제3차 당사국총회(COP: Conference Of Parties)에서 채택하였다.

2007년 말 제13차 당사국총회(COP13)에서 발리행동계획(Bali Action Plan)으로 2012년 이후의 기본변화체제에 대한 협상이 논의되었고, 개발도상국의 참여가 논의의 틀 속에 들어왔다. 2009년 코펜하겐 총회에서 2013년부터의 온실가스 배출량 규제를 위한 새로운 체제가 수립될 가능성이 높다.

우리나라의 경우 '부속서 2'(Annex Ⅱ)인 개발도상국으로 분류되어 현재 온실가스 배출량 감소 의무국은 아니지만 Post-2012이후 새로운 국제 기후체제에선 교토의정서의 '부속서 1'(Annex Ⅰ)에 버금가는 의무감축국 목록에 편입되느냐 여부가 쟁점이 되고 있다. 현재 우리나라는 각국이 온실가스를 어떻게 감축할 것인지 구체적 사항을 자발적으로 선언·공개토록 하는 등록부(레지스트리)를 만들자고 제안해 둔 상태이며 국제 기후체제협상에서 우리의 기본 입장은 우리 국력에 상응한 기여를 하겠다는 것이다. 따라서 우리나라의 기존 온실가스 배출량을 고려할 때 어느 정도의 배출의무를 가질 것으로 추정된다.

녹색교통을 어떻게 이해할까?

산업시대의 교통은 무엇보다 산업생산의 요소비용으로 중요 고려 대상 이었다. 교통기술의 발달은 교통비가 생산요소비용에서 차지하는 비중은 7~8%로 즐어들고 있지만 세계온실가스 배출원으로 따져 교통부문 비중이 꽤 상당한 13.1%에 이르렀다. 특히 사람이 많이 모여 사는 도시에서 교통혼잡이란 외부불경제는 심각하다. 2006년도 한국의 교통관련 총 사회비용은 26조 6천억 원, 사고비용, 환경관련 비용을 합하면 무려 66조 3천억 원, GDP대비 8.2%에 이른다. 영국 4.7%, 프랑스 5.6%, 독일 6.5%보다 높다.[6] 이러고 보면, 지속가능발전시대에 녹색교통이 운위(云爲)되는 것은 필연이다.

1. 기존 녹색교통정책에 대한 비판적 시각

국가적으로 보면, 2008년 8월 저탄소 녹색성장 국가비전이 선포된 이 후, 대통령직속 녹색성장위원회가 구성되어 활동하고 있으며, 저탄소녹색성장기본법 정부(안)이 확정되어 국회에서 법안이 계류 중이며, 저탄소·녹색성장 국가전략 및 5개년계획이 발표되었다. 지속가능교통물류발전법은 2009년 6월 제정되어 2009년 12월 10일 시행을 앞두고 있다.

지역적으로 보면, 인천광역시는 국가의 저탄소녹색성장 국가전략

6. 김형국(2008), 녹색교통과 지속가능발전, 월간교통 통권 제128호

에 연계하여 저탄소 녹색성장 추진로드맵(안)을 수립하였다. 그 동안 인천시 자전거도로 시범사업 추진과 국제 자전거도로 심포지움 개최 등의 사업을 추진하였으며, '저탄소 녹색 도로환경 조성(Green way)사업을 포함한 9개 사업을 건설교통 분야의 녹생성장 추진계획으로 수립한 바 있다.

국가전략 수립부터 인천광역시 녹색교통 추진계획에 이르기까지 현 시점에서 지난 짧은 기간에 대한 성과 논의나 평가는 좀 이르지만, 그럼에도 불구하고 그동안의 녹색교통정책에 대한 비판시각은 이렇다. 첫째, 녹색교통정책에 대한 시민들의 인식부족이다. 녹색교통정책을 자전거 도로의 확대정도로 인식하는 수준에 머물러 있다는 것이고 시민의 생활 실천적 프로그램으로 활성화되지 못하고 있다는 것이다. 둘째는 무늬만 바꾸는 기존 사업이나 계획의 변신이라는 비판이다. 녹색교통정책이 추구하는 진정한 패러다임의 이해가 부족하다는 것이다. 마지막으로 지역의 도시개발여건, 도시환경여건, 산업경제여건 등이 반영 융합된 시너지가 높은 녹색교통정책을 놓치고 있다는 것이다.

2. 녹색교통정책에 대한 이해 : 녹색과 교통

수년 전부터 논의되어 왔지만, 아직까지도 녹색교통의 범주는 단순히 친환경교통정책, 지속가능교통 등 언듯 이해가지만 쉽사리 정의하지 못한 채 많은 정책들이 쏟아져 나오고 있다. 녹색교통정책에 대한 이해를 녹색과 교통을 분리해서 생각해보고자 한다.

녹색과 교통은 추구하는 가치가 대립적이다. 마치 물과 불의 관계

처럼 서로 공존 내지 상종할 수 없다는 막다른 말로 통한다. 그러나 상쇄(trade-off)라 하면 대립 항끼리 하나를 얻으면 다른 하나를 잃거나 손해 볼 수 있다는 타협적 공존 가능성이 생겨날 수 있지 않을까? 교통이 추구하는 가치는 사람과 화물을 한 장소에서 다른 장소로 이동시키는 모든 활동과 그 과정과 절차에 있어 시간과 공간의 제약조건을 얼마나 효율적으로 극복하느냐에 있다. 과거 효율성 측면으로만 본다면 교통은 환경보존성이라는 '녹색'의 가치를 비용으로 생각했었다. 경제성장을 위한 교통의 효율성이란 가치의 고양(高揚)은 환경파괴를 낳고 반대로 환경보존은 교통의 효율성을 저해함은 한마디로 상식이었다. 산지를 관통하는 도로와 터널이 그 대표적인 예일 것이다. 그러나 상호보완적인 틈새가 있다는 것이 녹색교통정책의 올바른 이해가 아닐까 싶다. 좁은 도로에 검은 매연을 내뿜고 다니던 경유버스를 중앙버스전용차로로 CNG시내버스가 다닌다는 것은 타협적 공존의 예라고 하면 지나친 비유일까? 녹색교통정책은 환경의 유한성에 착안한 지속가능발전에 내포되는 개념으로 경제, 사회, 환경의 조화적 공존 하에서 미래세대의 가능성을 저해하지 않는 수준에서 동(同)시대적 요구와 통(通)시대적 요구를 조화롭게 다루는 교통정책으로 하면 어떨까?

최근에 논의가 활발히 되는 녹색교통정책에 대한 범주로 대체연료 자동차가 대안으로 나오고 있지만, 이른바 녹색자동차(Green Car)로 날로 치솟는 수입석유값에 덜 시달려서 좋고, 온실가스를 줄일 수 있어 좋다고 해도 이것이 고질적인 교통혼잡의 구조적 해결책은 못된다. 새로운 개념의 녹색교통정책은 교통혼잡문제를 아우르는 지속가능성을 염두에 둔, 후대의 교통정책 가치를 당대의 교통정책만큼이나 중요하게 고려하는 것이 진정한 의미의 녹색교통정책이 아닐까싶다.

녹색교통에 대한 논의의 장을 넓혀보자

녹색교통정책의 개념적 논의와 함께 국내외 환경선진도시의 사례와 약간의 상상력을 동원해서 우리 지역에서 논의할 수 있는 녹색교통 추진과제를 본격적으로 살펴보고자 한다. 제시되는 과제의 실현가능성 여부는 좀 더 긴 시간적 안목으로 봤으면 한다. 당장 내년부터 시행할 수 있는 것도 있지만, 우리가 이 세상을 떠난 뒤에 벌어질 수도 있는 것이 망라된 것으로 보면 된다. 이것이 그야말로 지속가능한 교통, 녹색교통 정책이 아닌가? 먼저 국내외 환경선진도시들의 대체적인 녹색교통정책 추진과제들을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 녹색혁명, 소위 그린혁명이라는 차원에서 승용차에 대한 새로운 인식의 전환이다. 승용차의존적인 우리의 생활양식과 비교해 되짚어볼 문제이다. 두 번째, 차량통행거리를 감축시키기 위한 정책분야이다. 대체교통수단의 서비스 확대, 혼잡통행료 및 탄소세 등 가격정책, 토지이용측면 등에 대해서 강조하고 있다. 셋째, 차량과 연료분야의 기술혁신을 위한 정책분야이다. 대체연료차량, 대체연료보급 확대를 위한 R&D추진 및 재정지원 등에 대해서 강조하고 있다. 또한 대체연료차량 보급 활성화를 위한 다양한 세제혜택 및 패널티(예, 저연비차량에 대한 세금가중 징수)를 시행하고 있음을 알 수 있다. 마지막으로 교통혼잡 해소방안에 대한 필요성을 강조하고 있다. CO2배출 감축을 위해 정책방안에서 교통혼잡 해소는 중요한 역할을 하며, 이를 위해서 차량통행거리 감축, 대체교통수단 보급, 혁신적인 토지이용계획, 교통수요관리전략 등이 정책과 병행하여 추진되어야 함을 강조하고 있다.

1. 승용차 이용에 거품(bubble)을 빼자!?

우리나라의 경우, 도시공간구조가 승용차이용이 불가피한 면이 없지는 않다. 도시공간이 확대되면서 직장과 거주지가 멀어지고, 지역이 광역화되면서 필요에 의해 승용차이용이 불가피한 면도 있다. 또한 통행목적에 따라서도 승용차이용이 불가피한 면이 있을 수 있다. 그러나 우리나라의 경우 5km이내의 단거리 승용차 이용비율을 외국과 비교해 보면 매우 높은 비율을 차지하고 있고, 특히 나홀로 승용차 통행비율이 높다는 것은 우리나라가 매우 승용차의존적인 생활양식에 있어 거품(bubble)이 존재하고 있음은 되짚어볼 문제이다.

구분	함부르크 (2007년)	스톡홀름 (2007년)	서울 (2002년)	인천 (2006년)
5km이내 단거리 승용차 통행비율(%)	10	8	44	16.4

표 16_인천광역시 5km이내 단거리 승용차 통행비율
자료: 함부르크- Hamburg(2008), Application for European Green Capital Award
스톡홀름- Stockholm(2008), Application for European Green Capital Award
서울- 이신해(2004), 서울시 단거리 승용차 통행 감축방안 연구, 서울시정개발연구원
인천- 수도권교통본부(2007), 수도권가구통행실태조사

이는 교통체계 전반의 비효율성을 가져오고 있지만, 무엇보다 기후변화에 대한 심각성과 직결될 수 있다. 물론 전기자동차가 100% 보급되는 날, 온실가스문제는 지금보다는 나아질 수 있을 것이라는 희망을 가져보지만, 교통혼잡으로 인한 또 다른 문제에 직면하게 됨에 따라 적절한 교통수요관리정책과 적정수송분담 구조는 불가피하다.

이러한 시민의식개선의 필요성에도 불구하고 이를 위한 정책방안은 매우 빈약하다. 시민들의 정서에 호소하고, 패널티를 주고, 인센티브를 주는 등의 방법외에는 별다른 방법은 없는 듯하다. 따라서 이러한 의식개선은 보다 장기적인 관점에서 정책적 접근이 필요하고 판단된다. 이

표 17_인천광역시 나홀로 승용차 비율
자료: 수도권교통본부(2007), 수도권가구통행실태조사

구분	평균재차인원(인/대)	나홀로 승용차 비율(%)
인천↔인천	1.28	78.4
인천↔외곽	1.10	90.9
인천시전체	1.17	85.2

와 유사하는 것이 교통사고 줄이기 캠페인이 대표적이다. 지난 수년간의 운전자 의식개선 등을 통해서 어느 정도의 효과가 나타나고 있다는 것은 '현명하게 승용차 이용하기(Smart Choice)'와 같은 저탄소 통행활동 계도 운동에 시사하는 바가 크다.

2. 교통활동과 도시공간의 조화 : 대중교통중심의 도시개발

교통활동은 본질적으로 그 자체로 목적이기보다 수단장치에 지나지 않고, 중심지 대 배후지, 생산지 대 소비지, 근무지 대 주거지로 양분되는 도시공간의 종속변수에 불과한 측면이 있다. 그러나 문명생활이 사람 역할의 전문화, 그 사람이 자리한 장소의 전문화를 전제한다는 측면에서 교통활동과 도시공간을 조화롭게 만드는 것은 녹색교통정책의 각별한 부문이다.

우리나라 대도시와 같이 많은 인구가 모여 사는 고밀화된 도시공간에서는 도로건설 및 택시조성, 공장건립 등 기반시설이 필요하고 사회적 비용이 발생하는데 사적 경제주체의 사회비용 무시와 적절한 규제의 부재로 난개발(Unplanned Development)[7]이 이루어져 왔으며, 인천광

7. 김종형·손지언(2007), 인천시 교통수요변화추이분석 및 정책활용방안, 인천발전연구원. 총 목적통행량변화율대비 도로율변화를 이용한 난개발지표(UDI)분석결과, 인천시 10개 군□구 중 8개 군·구가 난개발이 진행 중이거나 난개발 된 것으로 분석되었다.

역시의 경우[8] 구도심의 도시재생사업과 경제자유구역개발사업 등 대규모 개발사업이 주거 위주의 사업성확보에 치우친 개발형태가 주를 이루고 있다는 것은 교통정책차원이 아닌 도시정책차원에서 재고(再考)할 부문이다.

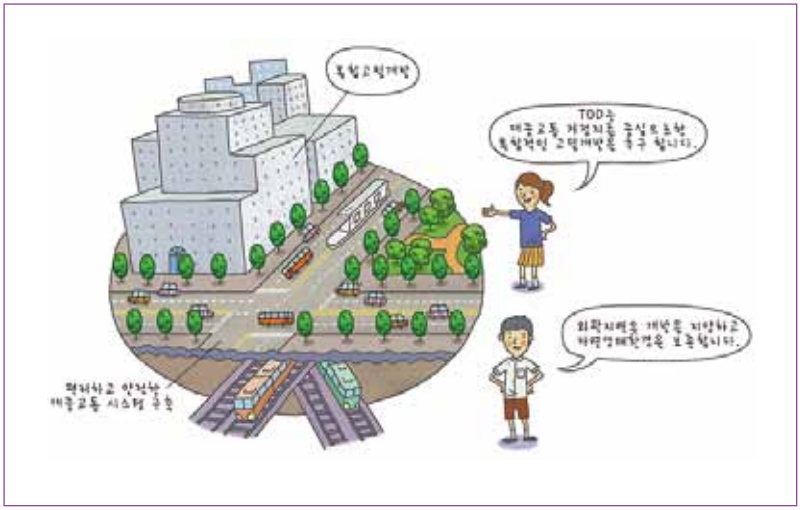


그림 5_대중교통중심의 도시개발 개념도
자료: 서울시 알기쉬운 도시계획 정보서비스(http://easyurban.seoul.go.kr)

미국 캘리포니아 출신의 건축가 Peter Calthorpe는 그의 저서 「The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dream」에서 대중교통중심의 도시개발(TOD:Transit-Oriented Development)이론을 제시하였다. '지하철이나 전철역으로부터 반경 2,000ft(610m)의 보행 또는 자전거 통행거리 내에 상업 및 고용중심지를 형성하고 그 외곽에 공공공지와 주택을 배치함으로써 자동차 통행이 없이도 직장 및 상가~주택 간을 대중교통, 보행, 자전거도 통행하도록 하는 토지개발 형태에 대한 이론이다. 이러한 도시개발은 자동차가 없는 사람들에게 교통수단의 선택과 접근을 용이하게 하여 교통혼

8. 기윤환(2007), 인천시 복합용도개발 추진방안 연구(정책과제), 인천발전연구원

잡이 감소되고 대기오염과 에너지소모를 줄일 수 있고, 도로확장과 같은 재정사업예산을 줄일 수 있으며, 도시의 압축된 도시공간의 활력을 불어넣을 수 있고, 도시의 외연적 확산을 줄일 수 있다는 것이 장점이다.

그러나, TOD는 과학적 이론이라기보다는 미국 도시의 경험에 정서적 규범적 가치가 더해져 탄생한 측면이 있어, 우리나라와는 사정이 많이 다를 수 있다는 점도 유념할 필요가 있다. 미래 인천의 도시모습을 그려보며, 몇 가지 염두해 둘 사항은 다음과 같다.

먼저, 도시재생사업 및 경제자유구역 등 인천시의 대표적인 도시개발사업에 있어서 토지의 기회비용을 높이는 개발전략이 필요하다. 이들 사업들의 주요거점을 중심으로 다양한 목적통행활동이 도시공간구조와 어우러지기 위해서는 거점지역으로 대중교통중심의 주거, 상업, 업무 등의 기능이 복합된 개발이 전제되어야 하는데, 이를 위해서는 이들 지역이 토지이용의 기회비용을 높여 사람과 자본이 모여들도록 토지이용 수요를 높이는 전략이 선행되어야 한다.

또한, 제도개선방안에 관한 사항이다. TOD는 개발사업이기 때문에 도시개발과 관련된 제도와 연계된 부분이 많다. 역세권 및 주요 대중교통 결절점 주변지역에 대한 지구단위계획 구역대상 지정 등에 도시개발 추진 시 근본적인 접근이 이루어져 한다.

그림 6_대중교통수단과 가장 근접하게 용도시설 배치
자료: http://www.transitorienteddevelopment.org/

마지막으로 TOD로 개발되는 지역의 대중교통이용을 높이기 위한 적절한 규제와 물리적 시설계획이 필요하다. 많은 토지를 점유하고, 승용차 이용을 유발하는 용도시설은 적절한 규제를 통해 억제되어야 하고, 대중교통수단간 연계환승 편의를 위해서는 지금과 같은 지하철(중전철)과 버스수단과 같은 이원화

된 대중교통수단보다는 다양한 수송능력을 갖춘 신교통수단과 보행·자전거 이용이 편리한 시설계획이 고려되어야 한다.

3. 대중교통수단의 다양화가 필요하다.

1960년대 노면전차가 사라진 이후 우리나라의 대중교통은 버스와 지하철(重전철)로 이원화된 대중교통체계로 지속되어 왔다. 기존 버스와 지하철의 대중교통수단 외 지역의 교통수요특성에 대응하는 다양한 수송용량을 갖는 새로운 교통수단으로 승용차와 경쟁할 수 있는 대중교통수단 다양화 정책이 필요하다. 여기에는 바이모달, 경전철, 트램 등 수송용량이 적은 신교통수단과 도시형 자기부상열차와 같은 급행철도의 신교통수단 등을 총 망라한다.

우리지역에도 최근 월미도 모노레일(소위 은하레일)이 운행을 앞두고 있고, 인천지하철 2호선이 철차륜 AGT[9]방식의 2량 1편성으로 운행되는 경전철로 건설 중에 있다. 또한 인천경제자유구역에 신교통수단도입계획을 발표하고, 인천도시철도기본계획을 수립하는 등 대중교통수단을 다양화하는 정책을 추진하고 있으며, 수도권광역급행철도(GTX)계획 등이 추진 중에 있다. 그러면 왜 에너지기후시대에 대중교통수단의 다양화는 왜 필요한 것일까? 인천의 경우로 설명하면 이렇다.

시내버스 교통체계의 보완측면이다. 인천시는 버스 준공영제 시행과 수도권통합요금제 시행으로 시민들에게 지속적이고, 편리한 버스 서비스를 제공하게 되었다. 그럼에도 불구하고 버스와 지하철(철도)간 연

9. AGT : Automated Guide-way Transit

계·환승 불편[10]은 버스수단이 갖는 대표적인 문제점이다. 이를 개선하기 위해서 많은 정책수단들이 동원되고 있다. 예를 들면, 연계환승체계의 개선을 위해서 버스노선체계 개편을 시도하였으나 기존 노선을 이용하는 주민의 민원 등에 의해 획기적 개편이 되지 못하고 있으며, 정시성향상을 위해서 중앙버스차로 등을 고려하고 있으나 인천시 도로여건상 승용차 이용자들의 민원이 많을 것으로 예상된다. 또한 지하철(전철)역의 환승환경여건 불편은 물리적으로 개선이 필요한 부문이라 개선의 어려움이 있다. 이러한 문제점은 단순히 노선개편이나 연계·환승시설을 개선하는 정책으로 국한시킬 것이 아니라 연계·직결을 위한 중소형 용량의 새로운 대중교통 수단[11]으로 보완하는 것이 필요하다.

그림 7_고쿠라 역 남쪽 출입구
자료 : http://commons.wikimedia.org/wiki/

다른 주요한 점은 지하철이나 버스수단보다 에너지효율적인 친환경 저탄소 대중교통수단의 도입이 필요하다. 인구밀도가 높은 도시에서 경전철과 트램(tram,노면전차) 등 신교통수단은 버스와 지하철(重전철)에 비해서 CO2배출량 측면에서 효율적인 수송수단이며, 공사비 대비 수송능력을 고려했을 경우 경쟁력이 있는 대중교통수단이다. 물론 신교통수단이 석유를 이용한 화력발전으로 생성되는 전기를 이용한다면 결국 전체 에너지소비량측면에서 효율적인 수단이 아닐 수 있다는 비판이 있다. 그러나 장기적으로 보면, 전기는 풍력, 조력, 태양광 등 신재생에너지로 생성이 가능하다는 측면에서 경유

10. 석종수(2007), 인천광역시 시내버스-도시철도 환승환경 평가 및 개선방안 연구, 인천발전연구원
11. 황기연(1997), 서울시 대중교통수단 다양화에 관한 연구, 서울시정개발연구원

나 천연가스를 이용한 현 버스수단보다 유리하며, 최근 국토해양부[12]는 수송·에너지분야 규제완화에 경량전철 시설기준 완화를 위한 건설지침을 발표하는 등 기존 경전철시설기준이 중전철 위주로 규정되어 과다한 건설비 및 유지관리비용이 지적되었는데 경량전철에 맞는 시설기준을 마련하도록 도시철도건설규칙을 개정하였다.

그러나, 장점이 있으면 단점도 있는 법이다. 유념해야 할 사항이 있다. 건설과 제조과정이 포함된 에너지소비량(소위, Lifecycle cost)을 고려할 때 대중교통은 낮은 잠재수요가 예상되는 지점이나 구간에서는 비효율적인 에너지 소비를 유발할 수 있다는 것이다. 〈표18〉는 승용차의 km당 1인당 탄소배출량과 같은 대중교통수단별 승객수를 추정한 결과인데, 낮은 인구밀도를 갖는 지방지역에서 경전철이나 트램(tram)을 건설하는 것은 실제적으로 CO2를 증가시킬 수도 있다.

(단위 : 인/차량 · 객차)

광역 대도시 지역	철도	지하철 (중전철)	경전철	트램	버스
운영	5.4	5.0	3.5	5.2	4.6
운영, 차량(객차)생산, 수리	6.0	5.8	4.0	6.0	4.6
운영, 차량(객차)생산, 수리, 기반시설 건설 및 유지관리	8.8	11.7	10.6	10.9	–
현재 평균 승객 집중도(전국 평균)	57.4	59.4	14.3	20.8	10.7
비 광역 대도시 지역	철도		경전철	트램	버스
운영, 차량(객차)생산, 수리	6.2		5.4	8.0	6.2
운영, 차량(객차)생산, 수리, 기반시설 건설 및 유지관리	9.2		7.5	10.5	6.7
현재 평균 승객 집중도(전국 평균)	13.4		16.1	16.5	–

표 18_승용차 인·Km당 CO2 배출량과 같은 수준의 대중교통수단별 승객수
주 : 승용차 평균재차인원은 1.34명으로 가장(1994년 도로교통센서스)
Ministry of Construction estimation from the Annual Railway statistics
자료 : Yoshitsugu Kanemoto(2000), Global Warming and Transport Policies

12. 국토해양부 보도자료(2009.11.18)

4. 자전거 전용도로는 성공되어야 한다.

인천광역시는 친환경 녹색교통 선도도시 창출이라는 목적으로 2009년부터 2013년까지 자전거 교통수단 분담율은 1.2%에서 7.0% 향상, 자전거전용도로 22km에서 805km 확대구축, 자전거보급률 16.6%에서 30%이상 이라는 추진목표를 설정하였다. 이를 위한 실행방안으로 '6E'[13]라는 구체적인 추진과제를 설정하고, 시행초기인 2009년 자전거도로 시범사업을 추진하였다. 인천시 자전거 활성화 정책방향은 에너지 기후시대에 자전거 교통수단이 가지는 많은 장점을 고려할 때 성공해야 하는 정책임에 반대하는 사람은 없다. 하지만 왜 시민들이 외면하고 있을까?

그림 8_인천시 자전거전용도로
자료: 중앙일보(2009.8.17)

먼저, 공공부문의 역할에는 한계가 있다. 자전거 도로의 확충은 공공부문에서 가능한 영역이지만, 수송분담율을 높이는 것은 시민들이 얼마나 자발적으로 자전거도로를 이용하고, 승용차에서 전환되어 올 것이냐에 달려 있다. 그런데, 이것은 그리 쉬운 일이 아닌 것 같다. 시민들이 승용차에 의존한 생활양식에서 하루아침에 자전거로 전환되어 올 것이라 기대하는 것은 순진한 발상이다.

Kevin J. Krizek(2009)는 일반적으로 사람들은 자전거를 교통수단으로 선택하기까지 3단계의 복잡 다양한 사고체계를 거친다고 한다. 자전거 이용활성화를 위해서는 이러한 모든 과정이 계량적 평가과정을 통

13. ① Engineering(자전거 시설 공급), ② Enforcement(자전거 통행권 확보를 위한 법규제), ③ Education(자전거 교육), ④ Encouragement(자전거이용 활성화 촉진), ⑤ Enlinking(자전거와 대중교통과의 연계) ⑥Evaluation(정책 모니터링)

한 정책추진이 필요하다고 하였다. 즉, 시민들의 참여를 높이기 위한 세심한 고려가 정책적으로 반영되어야 함을 강조하였다. 따라서 시민들과 정책추진계획을 공유하고, 이를 위해서 장기적인 홍보가 필요하고, 캠페인이 필요하다. 왜? 이 시기에 자전거를 타야하는지, 에너지기후시대의 심각성을 시민들과 공유하면서 자전거이용의 필요성을 설득해나가고 이해를 구해야 할 것이다. 어느 날 갑자기 자전거를 타자고 하면 그만큼 시민들의 반발이 커질 수 있는 것이다. 무엇보다 지역 내 공공기관에서 솔선수범하는 자전거 이용활성화 정책이 선행되어야 한다.

두 번째, 인천은 광역시라는 것이다. 창원, 상주 등 그나마 우리나라에서 자전거정책이 성공하고 있다고 자부하는 도시와는 뭔가 다른 거 같다. 도시규모의 차이? 시민의식수준의 차이? 좀 더 다양한 분석이 필요하지만, 확실한 것은 각 군구별 특성에 맞는 보다 세심한 자전거 활성화 정책이 추진되어야 한다. 인천시는 부평, 주안, 남동 국가산업단지가 있고, 연수구, 계양구처럼 대규모 아파트 단지가 있는 주거밀집지역과 강화군과 같은 역사문화 관광지가 있다. 각 군구별 이러한 특성을 반영한 '맞춤형' 자전거정책이 추진되어야 한다. 부평, 주안, 남동산업단지내

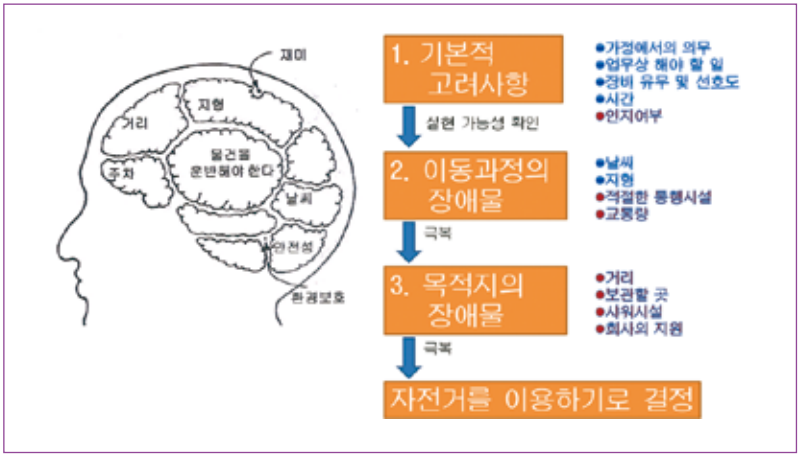


그림 9_자전거 교통수단의 선택을 위한 사고체계

5km이내 단거리 승용차 통행자를 대상으로 한 자전거이용을 유도하는 정책(소위 bike+business)을 추진하고, 대규모 아파트단지의 경우 주변 공원시설과 연계된 맞춤형 자전거코스 개발(소위 레저형자전거도로) 등을 통해 점차적으로 자전거이용의 '참맛'을 느끼도록 자전거도로 사업대상과 범위를 확대해 나가야 하는 것이 필요하다.

5. 탄소감축은 도로 위에서도 계속된다.

그 동안 도로는 산업화의 상징이면서 한편으로는 반환경적일 수밖에 없는 시설로 인식되어 왔다. 왜냐하면 건설 과정에서 산림을 훼손하고, 산허리를 잘라 내기 때문이다 그러나 경제가 돌아게 하는 혈관과도 같은 역할 하기 때문에 어쩔 수 없다고 생각했으므로 얼마나 빨리 이동시켜 주느냐 하는 경제성에 관심이 집중되어 있었다.

그러나 녹색교통체계와 도로시설공급의 관계는 많은 전문가들 사이에 의견이 분분하다. 더 이상 도로 공급은 승용차 이용을 촉진하기 때문에 온실가스 감축에 효율적이지 못한 정책이라는 주장과 승용차 보급은 향후 지속될 수밖에 없으며 순환도로망, 병목구간해소 등 적절한 도로 공급을 통해 교통지체를 개선하는 것이 온실가스 감축을 위해 필요한 정책이라는 주장이 있다. 이 문제는 시간과 장소에 따라 정답일 수 있고, 그렇지 않을 수 도 있다고 생각된다. 문제는 어떤 시기에 어떠한 장소에 선택과 집중을 갖고 도로정책을 추진하느냐는 사회구성원간의 합의를 통해 이끌어 나가야 하지 않을까 싶다.

시간적 측면에서 보면, 우리나라가 경제성장이 한창이던 70년대,

도로 공급은 당시의 필요한 정책이었다. 경부고속도로가 그러하고, 경인고속도로가 그러하다. 서울 청계고가도로가 개설되었을 때는 당시 서울시 동서를 도심에서 가로 지를 수 있는 연속류 도로가 필요하였고, 이후 내부순환도로와 서울외곽순환도로가 생기고, 버스교통개혁이 단행되면서 도심을 가로지르는 도로의 철거가 가능했던 것이다.

장소적 측면에서 보면, 현 시점에서 선진외국과 비교해서 인천의 도로 공급수준이 적절한가라는 측면이다. 〈표19〉와 같이 인천광역시는 경제수준에 비해 자가용 승용차의 보급률이 높으나 도로공급지표인 도로밀도(도로연장/도시면적)는 동경, 뉴욕보다 적으며, 혼잡통행료를 시행하는 영국 런던보다 작다. 이러한 측면에서 보면 인천시 아직은 불합리한 도시가로망의 정비차원에서 도로시설공급이 필요하다. 중요한 점은 이러한 도로공급정책은 대중교통시설, 교통수요관리정책이 함께 병행추진되어야 한다는 것이다. 적절한 도로공급은 하되, 너무 많이 도로공급을 하지 말자는 것이다.

도로부문의 탄소감축을 위한 노력은 많은 부문에서 이루어지고 있

표 19_인천과 선진도시간 사회경제지표 및 도로보급율 비교

자료:
- 일본(Tokyo, 23Ku) Tokyo Metropolitan Government (인구, 도시면적, 2007년 기준) Tokyo Statistical Yearbook, Statistical Data, TMG(2006)
- 미국(New York City) Regional Transportation Statistical Report(2005), NYMTC(2007)
- 영국(Greater London) London Travel Report, Transport For London(2007)
- 홍콩(Hong Kong) Census and Statistics Department Transport Department, Transport in Hong Kong, Transport Figures(2007)
- 싱가포르(Singapore) Land Transport Statistics In Brief, Land Transport Authority(2007)
- 대한민국(인천) 인천통계연보(2007)

구분	단위	동경 (일본)	뉴욕시 (미국)	런던 (영국)	홍콩	싱가포르	인천 (한국)
인구	천명	8,650	8,214	7,512	6,901	4,484	2,710
인구1인당 GRDP (US$)(*1,000)	US$	33.8	60.5	53.2	34.7	28.7	14.4
자가승용차 (Private Car)	천대	1,760	1,673	2,480	394	422	607
인구100명당 자가승용차대수	대/100명	20.35	20.36	33.01	5.71	9.41	22.40
도로연장 (Road Length)	km	11,845	9,775	14,926	1,984	3,262	3,119 (2,631)
도시면적 (Urban Area)	km2	621.5	799.7	1,579.0	1,076.0	704.0	1,007 (427)
도로밀도 (Road Density)	**km/km2**	**19.1**	**12.2**	**9.5**	**1.8**	**4.6**	**3.1(6.2)**

으며, 인천시에 적용가능한 부문도 많다.

그림 10_저탄소 도로포장기법 개념도
자료:한국건설기술연구원

먼저, 친환경 도로포장부문이다. 인천시의 도로연장은 2007년 기준으로 2,631km이며, 도로포장율은 93%에 이르고 있다. 2006년~2009년까지 인천시 종합건설본부 도로유지관리사업현황을 살펴보면, 도로포장면적이 연평균 85%의 증가율을 보이고 있고, 향후 지속적인 도로포장이 필요하다는 측면에서 도로포장부문의 친환경 기술의 개발은 녹색교통정책의 주요한 부문이라 할 수 있다. 지금까지 도로포장과 관련해서 가장 큰 문제점은 도로포장 시공 시 도시열섬현상과 도로건설 중 발생하는 탄소배출 및 에너지 과다사용문제, 교통량이 많은 도로구간에서 발생하는 소음문제가 대표적이다. 최근에는 중온형 개질 아스팔트포장을 포함한 다양한 도로포장기술이 개발되고 2010년경 실용화를 앞두고 있다. 향후 인천시에서 추진되는 도로개설사업시 상용화된 친환경 도로포장기술을 도입할 필요가 있다.

다음으로 에너지/자원의 소비지에서 생산지로 전환이 가능하다. 도로시설의 친환경 에너지(태양에너지,풍력) 활용이 필요하다. 특히 인천은 제1,2,3경인고속도로, 경인철도, 공항철도, 경인아라뱃길 등 고속도로IC녹지대 활용, 방음벽/교량 등의 도로시설물을 활용하여 다양한태양에너지 집전시설을 통한 전력생산이 가능할 수 있다. 또한 도로아스팔트를 대신해 태양광패널을 깔아서 에너지를 얻는 솔라로드웨이(Solar Roadway)가 가능할 수 있다. 또한 도로강우 유출수의 적극적 활용으로 도로공간을 넓고 훌륭한 강우 유출수위 집수면으로 활용할 필요가 있다.

마지막으로 민자터널 하이패스사업도 대표적인 온실가스감축이 가능한 분야이다. 하이패스(Hi-pass)는 고속도로의 통행료를 무선 통신으로 지불할 수 있게 하는 시스템의 총칭이다. 민자도로 구간 톨게이트의 하이패스 구축은 첨단도로와 자동차를 IT기술로 결합하여 도로용량을 증대할 수 있는 기반시설이며, 차량이 요금을 지불하기 위해 정차하였다 출발할 경우 에너지소모와 이산화탄소 배출량이 증가하는데 이를 하이패스를 통해 감축할 수 있게 된다.

그림 11_에너지/자원 생산지 : 도로

인천에는 3개 민자터널이 운영 중인데 2가지 측면에서 하이패스사업의 필요성을 생각할 수 있다. 첫째는 이용교통량 제고 측면이다. 3개 터널 구간은 인천시내 'S'자형 산지로 인해 단절된 간선도로를 가장 빠르게 횡단할 수 있는 도로구간이다. 이들 도로를 이용하지 않고 우회하면서 발생하는 에너지와 온실가스 감축을 위해서도 이용교통량을 늘리기 위한 방안으로 하이패스사업이 필요하다. 두 번째는 아직 이용교통량이 계획교통량 수준에 못 미쳐 교통혼잡이 발생하지 않지만, 그럼에도 불구하고 차량들이 톨게이트(Tollgate)에서 가다 서다를 반복하는 것은 에너지가 많이 낭비되는 원인이며 불완전연소로 대기오염을 물질이 발생한다는 측면에서 이를 개선하기 위해서도 민자터널의 하이패스 사업이 필요하다

그림 12_부산광역시 광안대로 하이패스 개통
자료:연합뉴스

지역 민자도로에 하이패스가 최초로 도입된 사례는 2007년 4월 30일 부산 동서고가도로 하이패스 개통이 처음이다. 도입후 한달만에 하이패스 장착차량이 14,000대가 증가하여 처음 혼용차로로 운영하였던 하이패스차로를 전용차로로 전환하였다. 부산시는 2009년 3월 24일 부산 광안대로에도 하이패스를 도입하였다.

6. 그린카(Green Car) 보급에 대비하자

녹색자동차(Green Car:그린카)는 기존 내연기관차에 비해 효율이 높고, 배출가스가 적은 신기술 자동차를 말한다. 유사개념으로서 환경친화적자동차(친환차)란 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 연료전지자동차, 천연가스자동차, 클린디젤자동차중 에너지소비효율이 높고(지식경제부령으로 정함) 저공해이며(환경부령으로 정함) 자동차 성능 등 기술적 세부사항이 우수하여(지시경제부령으로 정함) 지식경제부장관이 환경부장관과 협의하여 고시한 자동차를 일컫는다.[14]

그림 12_대표적인 그린카 사례 사진
자료:서울특별시(2009), 그린카 보급에 대비한 서울시 인프라 구축방안 연구

그린카 보급활성화에 있어 고려할 사항은 두 가지 측면에서 살펴볼

14. 환경친화적 자동차의 개발 및 보급촉진에 관한 법률 제2조. 환경친화적 자동차는 제5차 일부개정(2009년 5월 21일 법률 제9686호)에 따라 기존 전기자동차, 태양광자동차, 하이브리드자동차, 연료전지자동차 등 4종에서 천연가스자동차와 클린디젤자동차가 추가로 지정됨

수 있다.

첫째, 그린카의 주 에너지원인 전기(electricity)의 생산을 위한 1차 에너지원이 화석연료가 아닌 신재생에너지에 기반하여야 한다. 또한 효율적인 에너지사용을 위한 스마트그리드(SmartGrid) 기반 인프라 구축이 필요하다. 단순히 최종에너지를 확석연료 자동차에서 전기자동차로 전환해서 에너지와 온실가스를 감축한다는 것보다 그린카의 이용을 위해 소모되는 전 과정(1차+최종)의 에너지 및 온실가스 소모량을 줄이기 위한 정책방안이 함께 모색되어야 한다.

둘째, 그린카 보급활성화 정책과 승용차에 의존적인 현 자동차문화 개선과는 상충되는 면이 있을 수 있다는 비판이다. 합리적 목적통행을 그린카로 유도하기 위해, 불합리한 자동차이용은 강력한 교통수요관리정책으로 억제될 수 있도록 하는 정책이 필요하다. 자전거에서부터 고속철도까지 다양한 환경친화적이고 에너지효율적인 교통수단을 보급하고, 이를 합리적으로 이용할 수 있도록 하는 수송분담정책이 필요하다. 다시 말해서 교통수단의 소유할 수 있는 선택권은 제공하되, 교통수단의 운행에 따른 사회적비용은 이용자부담원칙이 작동될 수 있는 제도가 마련되어야 한다.

이러한 맥락에서 최근 세계 자동차 산업의 급속한 변화에 따라 인천시에서도 그린카 보급에 대비한 정책방안이 요구된다. 인천시 지역에너지여건을 고려하여 신재생에너지에 기반한 전기를 에너지원으로 하는 그린카 보급활성화에 대비한 인프라 구축계획을 마련하여 친환경 도시 이미지를 구축할 필요가 있다.

첫째, 그린카 보급을 촉진하기 위해서 인천시의 구매예고 등 정책로드맵 제시를 통해 그린카 기술개발과 인프라 확충을 위한 투자를 유도하도록 한다. 인천 지역내 공공기관(시청, 군구청, 산하유관기관), 지역

여객운수업체(버스, 택시 등), 교통 및 자동차 전문가, 자동차제조사(예, GM대우) 및 부품산업관련 기업, 한국전력공사, 에너지관련 기업체, 중앙정부 관계자 및 기타 이해당사자 등이 참여하는 협의체를 구성하여 인천시 그린카 보급을 위한 통합로드맵을 수립할 필요가 있다.

둘째, 이를 기반으로 우선 먼저 대중교통부문(버스,택시)에 대한 그린카 보급을 활성화할 필요가 있다. 시내버스의 경우 인천시는 CNG버스 보급을 추진하고 있으나 향후 10년 이후 현재 CNG버스의 차령이 지난뒤 CNG하이브드리차와 전기차의 보급으로 전환하는 것을 제안한다. 택시의 경우 LPG하이브리드차와 전기차의 보급을 국가 추진 로드맴을 고려하여 전환하도록 한다.

셋째, 일반차량에 대해서는 인천시내 본청 및 군구청, 유관기관의 관용차량에 대해서 근거리전기차(NEV: Neighborhood Electric Vehicle)를 도입 추진하고, 민간부문 업무차량과 일반시민들의 전기차 전환을 유도한다. 이를 위해서 구입 시 등록세, 취득세 지원과 현재 배기량기준 자동차세를 배출가스량 기준으로 전환, 이용활성화를 위한 그린카 전용차선 설치, 주행가능 도로의 설정(혼잡통행료시행구간, 대중교통우선지구 등), 스마트그리드(Smart grid)에 기반한 충전시설확충 등 저탄소 교통체계 구축을 위한 기반시설을 확충해 나가도록 한다.

7. 가격(pricing)정책 기반 교통수요관리방안의 불가피성

인천은 향후 10~20년 동안 도로교통부문에서 온실가스감축이 화두가 될 것이며, 정책적 수단으로 가격정책에 기반한 적극적인 교통수

요관리대책이 도입될 것으로 예상된다. 이는 기후변화에 대응하는 불가피한 선택이라는 측면과 저탄소 저에너지 기술이 실용화된다고 해도 늘어나는 주행거리가 연료절감을 상쇄시킨다면 그 효과는 기대하기 어렵다는 것이 그 이유이다. 도시교통수요의 통행량을 감축시키고 차량주행거리를 감축시킬 수 있는 강력한 교통수요관리정책이 대안일 수밖에 없다.[15]

일반적으로 교통부문의 가격정책은 혼잡통행료(road pricing), 유류세(fuel levy), 탄소세(carbon tax)가 대표적이다. 혼잡통행료는 자가용 통행비용을 증가시키고, 통행거리를 감축시키고 결과적으로 CO2를 감축시키게 된다. 유류세와 탄소세는 통행비용을 증대시킬 뿐만 아니라 고연비차량을 선택하거나 연료소모량을 줄이는 경제적 운전을 하도록 유도한다. Koopman(1995)은 유류세, 탄소세, 차량보유세, 연비규제법 등에 대한 경제적 효과 연구에서 CO2를 10%감축을 위한 가격정책별 사

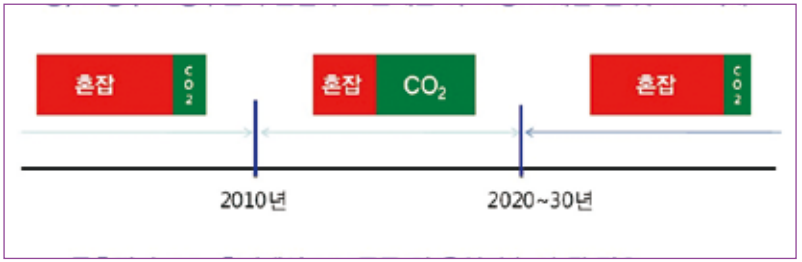


그림 14_중장기 시기별 교통문제의 화두
자료 : 조한선(2009), 녹색성장시대, 도로의 공급 및 운영방안, 한국교통연구원 세미나

회후생(social welfare)을 분석하여 탄소세가 전체적으로 볼 때, 경제적 후생 측면에서 가장 적합한 교통 가격정책으로 제안한 바 있다.[16]

〈표20〉의 분석결과를 보면, 생산자와 소비자의 측면에서 사회적 후생이 가장 이익이 되는 가격정책은 차량연비규제 및 연료효율성 정책이

15. 홍갑선(2009), 녹색교통도 교통혼잡완화와 함께 추진돼야, 월간교통 통권 제133호, 한국교통연구원

16. Yoshitsugu Kanemoto(2000), Global Warming and Transport Policies(discussion paper), University of Tokyo.

다. 세금수입 측면에서는 차량 보유세 정책이다. km당 연료소비는 차량 연비규제 및 연료효율성 정책이다. 연비규제정책은 연료소비량을 줄이는데 큰 효과가 상대적으로 없다. 차량보유측면에서는 차량보유세인상이고, 가장 이익이 되는 정책은 차량연비규제 및 연료효율성에 있다. 총

표 20_CO2배출량 감축을 위한 가격정책별 경제적 효과
주 : Koopman(1995), policies to Reduce CO2 emissions from Cars in Europe : A partial Equilibrium Analysis, Journal of Transportation Economics and Policy 30,53–57
자료 : Yoshitsugu Kanemoto(2000), Global Warming and Transport Policies

구분	경제적 후생	생산자와 소비자	세금 수입	km당 연료소비	차량 보유	총 통행 거리
유류세 (fuel levy)	–1.9	–4.3	2.4	–7.1	–3.6	–4.4
탄소세 (carbon tax)	–1.8	–4.2	2.5	–7.1	–3.3	–4.3
차량보유세 일률인상	–5.0	–22.7	17.8	0.0	–18.4	–12.3
차량연비규제 및 연료효율성	–2.2	–1.3	–0.8	–11.8	–1.9	1.0

주행거리 측면에서 사회후생에 가장 이익이 되는 정책은 차량연비규제 및 연료효율성에 있다.

가격정책(Pricing)에 의한 교통수요관리방안에 대한 가장 논란이 많이 되고 있는 부문은 지역경제를 위축시킨다는 비판이 대표적이다. 그러나 영국 런던의 혼잡통행료[17] 시행 후 '비즈니스 및 경제적 파급효과'를 보면 별다른 큰 영향을 미치지 않음을 알 수 있다. 징수구역 내외에서 납부된 부가가치세와 사무실 임대료 증감률 추이는 별다른 차이가 보이지 않아 그에 따른 파급효과가 특별히 발생되지 않음을 알 수 있다.

혼잡통행세 징수지역 및 기타 지역 등 런던 도심지역의 사무실 임대료 증감률 추이를 보면 혼잡통행세 1단계 도입지역과 기타 도심지역은 비슷한 추이를 나타내지만, 2단계 도입지역인 서쪽의 혼잡통행세 추

17. 2003년 2월 도심지역에 혼잡통행세를 도입하였다. 2005년 7월에는 일일 혼잡통행세를 5파운드에서 8파운드로 인상하였고, 2007년 2월에는 혼잡통행세의 징수구역을 도심지의 서쪽 방향으로 면적 기준 약 2배 확장하였다.

가 징수지역은 1단계 도입지역과 기타 도심지역에 비해 훨씬 높은 증가율을 보이고 있다.

혼잡통행료 도입을 위해서는 대중교통 서비스 개선을 위한 두 가지 필요조건을 생각해볼 수 있다. 첫째, 시설개선측면인데, 지하철, 중앙버스전용차로, 버스우선신호제(Bus Priority Signal), BIS/BMS(버스정보안내시스템) 등 대중교통 경쟁력 제고를 위한 투자가 지속적으로 선행되어야 한다. 특히 이러한 대중교통서비스 수준이 개선되는 축에 대해서 혼잡통행료를 도입해야 한다. 둘째, 승용차 이용자 중 대중교통 전환이용자 및 재정여건이 열악하여 대중교통 시설개선이 어려웠던 지역의 주민들에게 형평성 있는 대중교통이용보조정책이다. 이는 혼잡통행료정책으로 인한 저소득층 시민들의 반발에 대한 시행 용이성과 효과성을 제

그림 15_ 혼잡통행료 사례(영국 런던)
자료 : 원제무(2008),저탄소시대의 도시교통정책 방향, 한국교통연구원 세미나

그림 16_대중교통경쟁력을 위한 도로통행 우선정책
자료 : 전게서

고할 수 있고, 지역적으로 편중될 수 있는 대중교통 활성화를 위한 시설 공급정책의 문제제기에 대한 개선대책 차원에서 고려할만 하다.

현재 대중교통 선·후불 교통카드에 적용되는 신용카드 소득공제를 시행하고 있다. 이는 연간소득(급여)의 20%를 초과하는 신용카드요금의 일정비율(20%)을 공제대상으로 하기 때문에 신용카드이용율이 상대적으로 높지 않은 저소득 계층에게는 실질적 혜택이 돌아가기가 어려울 수 있다고 판단된다. 따라서 대중교통이용요금을 의료비, 교육비 등과 같이 특별공제항목에 포함하고, 일정비율(예, 20%)을 소득공제대상으로 인정하거나 일정비율의 세액공제 등을 통해 대중교통 이용자에 대해서 직접보조하는 방식으로 개선될 필요가 있다.

8. 전 지구적으로 생각하는 지역교통정책

인간은 합리적으로 행동하고 선택한다는 전통경제학의 기본원칙과 달리 인간의 비합리적인 선택은 언제일지 불분명한 미래에 일어날 일을 위해 선택할 때나 복잡하고 감정적이고 까다로운 결정을 할 때 빈번하게 발생한다.

본문에서 살펴본 바와 같이 교통으로 인한 전 지구적 혹은 지역차원의 위기의 징후가 명백하고 당장 문제 해결을 위해 발 벗고 나서야 하지만 변화가 가져올 혼란이 두려워 회피하고 있는 우리의 모습이 인간의 비합리적 선택은 아닌지 되돌아 볼 필요가 있다.

에너지기후시대를 살아가야하는 21세기, 녹색교통정책을 이해하고 실천해야 하는 우리의 합리적인 선택은 무엇인가? 이에 대한 질문에 대해서 1992년 브라질 리우데자네이루 회의에서 환경협약이나 생물 종 다양성 보전을 위한 협약 등이 나오는 과정에서 나온 말로'전 지구적으로 생각하고, 가장 가까운 것부터 실행하라 Think Globally, Act Locally'는 말의 의미가 적절한 표현인 듯 싶다. 녹색교통은 작은 것부터, 나 자신부터, 내 주변에서부터 시작해 보자는 맥락에서 이해 할 수 있다. 실행의 주체는 '나 자신'이다. '나' 자신이 시민의 입장이라면, 가까운 거리도 자가용을 고집하는 승용차 이용에 거품은 없었는지, 지하철, 버스요금이 얼마인지 알고 있는지, 자가용을 이용하면서 보행자와 자전거 이용자에 대한 위협운전을 한 적은 없는지, 주차장을 옆에 두고 불법주차를 한 적은 없는지, 지난 하루 동안 나의 통행일기(Trip Diary)를 생각할 필요가 있다. '나' 자신이 정책입안자의 입장에 있다면, 에너지기후시대에 지역교통체계의 에너지 · 온실가스 감축을 위해 시민으로서의 행동양식과 지침 등에 대한 홍보가 얼마나 이루어지고 있는지?, 에너지 효율적인 저탄소 도시공간을 창조하기 위해 대중교통,보행,자전거이용이 편리한 통행여건을 조성하고 있는지?, 기존의 도로공간과 자동차는 지속가능한 생활방식에 맞도록 합리적 통행을 유도하는 교통수요관리방안을 추진하고 있는지? 되짚어 볼 필요가 있다.

요컨대, 우리가 일상에서 향유하는 화석에너지를 조심스럽게 사용하면서 더 큰 생명 공동체 안에서의 생활방식을 익히고 지구로 돌아가는 길을 발견하는 것, 녹색교통으로 가능하도록 적극적으로 나서야 할 시점이다. 지구의 운명은 우리 자신과 인류의 운명임을 잊지 말자.

참고문헌

김형국(2008), '녹색교통과 지속가능발전', 월간교통 vol.128. 한국교통연구원

서울특별시(2009), 그린카 보급에 대비한 서울시 인프라 구축방안 연구

석종수(2007), 인천광역시 시내버스-도시철도 환승환경 평가 및 개선방안 연구, 인천발전연구원

수도권교통본부(2007), 수도권가구통행실태조사(2009), 수도권 장래교통 수요예측 및 대응방안 연구

에너지경제연구원(2007), 기후변화협약에 의거한 제3차 대한민국 국가보고서(2007), 지역에너지통계연보(2008), 에너지통계연보

에너지관리공단(2008), 에너지통계(내부자료)

원제무(2008),저탄소시대의 도시교통정책 방향, 한국교통연구원 세미나

이성원 외(2008), 에너지위기시의 교통부문 대응방안, 한국교통연구원

이신해(2004), 서울시 단거리 승용차 통행 감축방안 연구, 서울시정개발연구원

인천광역시(2006), 2020년 인천도시기본계획(2009), 지역에너지종합계획

조한선(2009),녹색성장시대, 도로의 공급 및 운영방안, 한국교통연구원 세미나

토마스 베리, 이영숙 옮김(2008), 「위대한 과업(The Great Work)」, 대화문화아카데미

토마스 프리드만, 최정임, 이영민 옮김(2008), 「코드그린(Code Green): 뜨겁고, 평평하고, 붐비는 세계」, 21세기 북스

한종학(2008), 인천시내버스 요금제도 개편을 위한 기초연구, 인천발전연구원

Hamburg(2008), Application for European Green Capital Award

OECD(2006/2007), Environmental Data Compendium

Stockholm(2008), Application for European Green Capital Award

Yoshitsugu Kanemoto(2000), Global Warming and Transport Policies(Discussion Papers), University of Tokyo

대중교통중심도시개발(TOD), http://www.transitorienteddevelopment.org/

서울시 알기쉬운 도시계획 정보서비스(http://easyurban.seoul.go.kr)