인천광역시
Incheon Metropolitan City

QR코드를 촬영하면
인천국제공항 주변지역
<하늘길 아래에서 사람의 길을 찾다>
기록 영상을 확인할 수 있습니다.

인천국제공항 주변지역 주민운동 기록집

하늘길 아래에서 사람의 길을 찾다

인천광역시
Incheon Metropolitan City

인천광역시
Incheon Metropolitan City

인천국제공항 주변지역 주민운동 기록집

하늘길 아래에서 사람의 길을 찾다

주민운동을 기록하다

인천국제공항이 영종도에 들어서면서 달라진 것은
자연환경만이 아니었다. 주민들은 대대로 살아왔던
삶의 터전과 생업을 떠나야 했고, 이웃과 이전처럼
살 수 없게 되었다.
이번 기록 작업은 공항 주변 지역주민의 삶의 변화와
지역 주민운동의 태동, 사회적 갈등 및 해소 과정 등에
대한 기록을 목적으로 진행되었다.
당시 주민운동에 참여했던 지역의 대표들,
인천시의 공무원들, 공항 건설과 운영에 참여했던
공항공사 직원들의 구술을 통해
함께 문제를 해결해 온 과정을 담았을 뿐 아니라,
공항의 성장에 따른 새롭게 대두된
주민운동까지 담아내었다.
세계 일등 인천국제공항의 탄생과 성공의 역사에는
함께한 인천 섬 주민들의 결단이 있었음을 알게 되었다.
특히 이 사업은 '2022년 주민참여예산 제안사업'으로
진행되어 주민들이 주체적으로 진행한
최초의 기록화 작업이라는 큰 의미를 갖고 있다.

2022년 12월

인천국제공항 주변지역 주민운동 기록집

하늘길 아래에서 사람의 길을 찾다

인천광역시
Incheon Metropolitan City

Contents

Prologue

004 주민운동을 기록하다

014 인천국제공항 주변지역 주민운동

Part 01 함께 살아내던 우리들의 섬 영종·용유·무의·북도면

018 1. 그리운 섬

040 2. 사라진 섬

056 3. 다시 불러보는 섬

094 4. 어업 공동체

104 5. 주민들의 생업

134 6. 공항이 들어서면서 겪게 된 변화

Part 02 인천 앞바다에 상륙한 수도권 신국제공항

150 1. 인천국제공항의 건설배경

154 2. 동북아의 중심,
대한민국 대표 관문 인천국제공항

166 3. 천혜의 공항 입지, 영종도

170 4. 인천시의 주도로 유치한 수도권 신국제공항

Interview

박연수_전 인천시 도시계획국장

김동용_전 인천국제공항공사 관리본부장

Part 03 인천국제공항 주변지역 주민운동

198 1. 인천국제공항 주변지역
주민운동의 역사와 변화

202 2. 1기 주민운동

203 • 토지 보상

Interview

강영복_전 삼목어향회 회장

유건호_전 삼목주민보상대책위원회 위원장

이광만_전 신불도 청년회장

220 • 어업 보상

Interview

박우연_전 구읍 어촌계장

신성철_송산 어촌계장

고충신_장봉발전협의회 회장

238 3. 2기 주민운동

239 • 토지 보상

Interview

채기석_전 영종발전협의회장

최인성_전 영종발전협의회 사무국장

257 • 소음피해 보상

Interview

고충신_장봉발전협의회 회장

260 • 통행료 인하 운동

Interview

김규찬_영종국제도시총연합회 공동상임대표

274 • 연육교 건설 운동

Interview

차광운_북도면총연합회 회장

국립항공의료센터설립연대 집행위원장

280 4. 3기 주민운동

281 • 확장된 주민운동

Interview

김요한_영종국제도시총연합회 정책위원장

302 • 소음피해 보상

Interview

김임곤_용유소음대책위원회 회장

Part 04 상생과 협력

310 1. 기반시설

314 2. 환경

Interview

조규혁_인천국제공항공사 친환경공항처장

322 3. 교육 및 문화

Epilogue

332 조사개요

339 마을기록학교

Prologue

주민운동을 기록하다

서울 인근, 24시간 운영되는 대규모 국가시설인 인천국제공항이 들어서면서 달라진 것은 자연환경만이 아니었다. 주민들은 대대로 살아왔던 삶의 터전과 생업을 떠나야 했고, 이웃과 이전처럼 살 수 없게 되었다. 공항이 대한민국 제일의 관문이 되고, 영종의 신도시가 발전해가는 동안 공항 인근 지역에 사는 주민들의 희생은 크게 주목받지 못했다.

이번 기록집은 〈2022년 인천국제공항 주변지역 주민운동 기록화 사업〉의 결과물이다. 이 사업이 시행될 수 있게 한 밑바탕은 주민참여예산제다. 주민참여예산제는 지방재정법 개정으로 2011년 9월부터 의무화되었는데, 시민참여를 확대함으로써 재정운영의 투명성과 공정성을 높이고, 예산에 대한 시민 통제를 통해 책임성을 고취하기 위해 도입되었다. 주민들은 이 제도를 십분 활용하여 공공기관인 인천광역시에 예산을 배정하여 기록화 사업을 시행해달라고 요구하였다. 기록 대상은 공항이 들어서면서 주민들이 겪은 삶의 변화와 그로 인해 촉발된 주민운동이었다. 이 책이 치열하게 투쟁했던 주민들의 삶을 시민들에게 알리고, 더 넓은 공감을 불러일으켜 주민들을 하나로 묶어내는 매개체가 되길 바란다.

세계 일등 인천국제공항의 탄생과
성공의 역사에는 함께한
인천 섬 주민들의 결단이 있었다

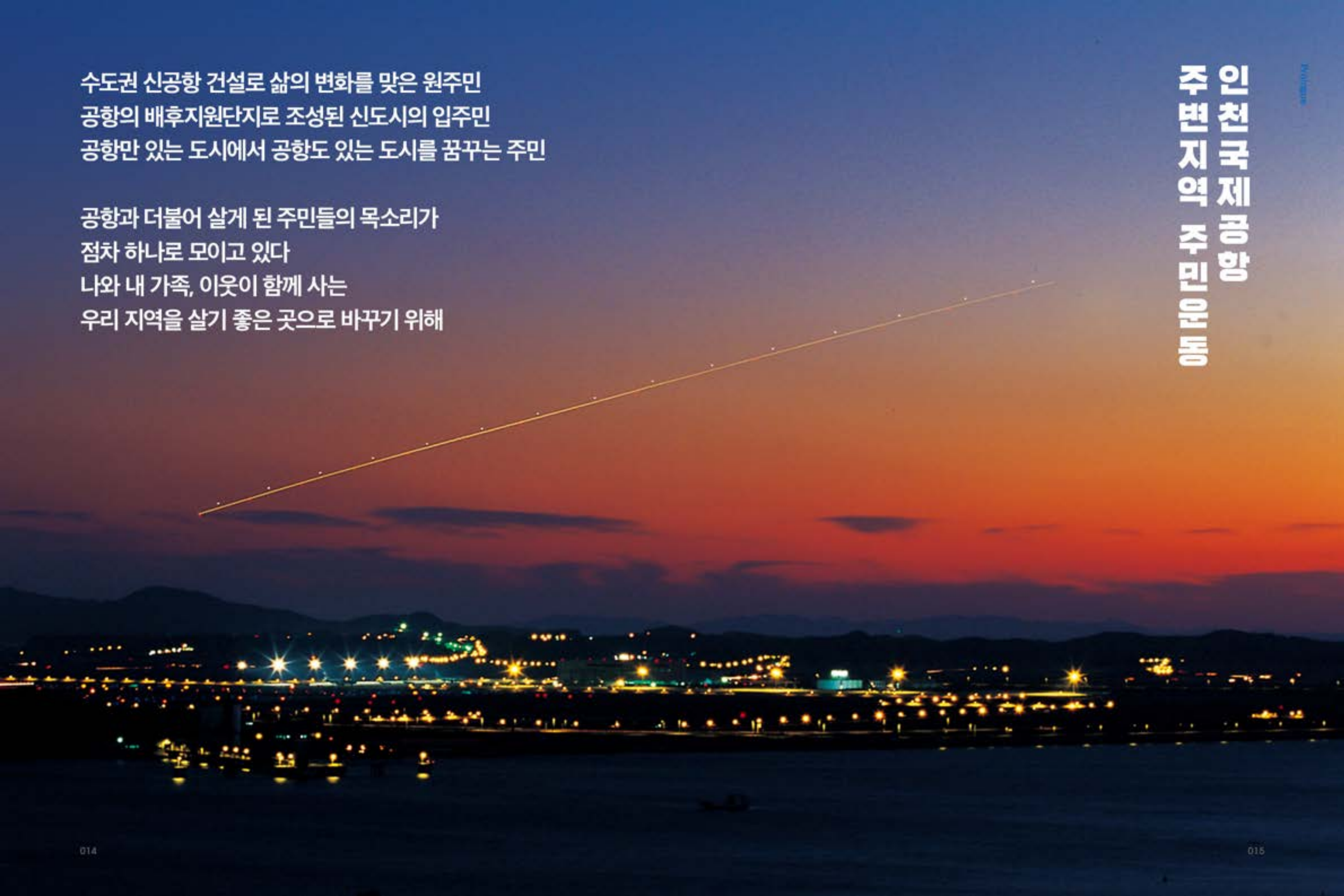
3
H
TRY

인천국제공항은
대한민국의 미래 발전전략을 실행하는
중요한 자원이다

인천국제공항
주변지역 주민운동

수도권 신공항 건설로 삶의 변화를 맞은 원주민
공항의 배후지원단지로 조성된 신도시의 입주민
공항만 있는 도시에서 공항도 있는 도시를 꿈꾸는 주민

공항과 더불어 살게 된 주민들의 목소리가
점차 하나로 모이고 있다
나와 내 가족, 이웃이 함께 사는
우리 지역을 살기 좋은 곳으로 바꾸기 위해



Part 01

함께 살아내던 우리들의 섬

영종 · 용유 · 무의 · 북도면

1. 그리운 섬
2. 사라진 섬
3. 다시 불러보는 섬
4. 어업 공동체
5. 주민들의 생업
6. 공항이 들어서면서 겪게 된 변화

1 그리운 섬

- 영종도(永宗島)
- 용유도(龍游島)
- 무의도(舞衣島)

출처: 『인천광역시사 8: 인천의 섬과 역사문화유산 상·하』, 인천광역시시사편찬위원회, 2017.
『해넘이 하늘섬 영종』, 한국토지공사·인천광역시도시개발공사, 2009.
『사진으로 보는 중구 어촌계 이야기』, 인천중구문화원, 2021.
『중구 영종·용유 옛지명·역사문화관광지도』, 인천광역시 중구청, 2022.

永宗島

영종도

인천국제공항이 들어선 영종도는 삼목도, 신불도, 용유도, 무의도가 군도를 이루었으나, 공항건설을 위한 매립으로 무의도를 제외하고 모두 매립되어 하나의 섬이 되었다. 인천국제공항이 들어선 영종도(永宗島)의 본래 이름은 자연도(紫燕島)다. 자주빛 또는 보라빛 제비섬이라는 뜻이다. 『동국여지승람』에는 이 섬에 대해 "자연도는 인천도호부 서쪽 27리 되는 곳에 있으며 주위가 55리이고 목장이 있다."라고 기록돼 있다. 자연도라는 이름에 대해서는 고려 인종 때 고려에 왔다 간 송나라 사신 서긍(徐兢)이 귀국 뒤에 여러 가지 견문을 모아 엮어낸 『고려도경(高麗圖經)』의 기록에서는 '경원정(慶源亭) 맞은편 섬에 제비가 많이 날아 붙여진 이름'이라고 전한다. 경원정은 고려 때 중국의 사신이나 상인들이 오가는 길에 묵었던 객사(客舍)로 지금의 구읍 선착장 주변에 있었다. 구읍 일대는 현재 영종도 본 섬과 이어져 하나의 섬이 됐지만, 원래는 조선 후기까지 자연도에 딸린 조그만 섬으로 떨어져 있었다. 이 때문에 서긍이 '경원정 맞은편에'라는 표현을 쓴 것인데, 김정호의 『대동여지도』에도 영종은 자연도 앞의 조그만 섬으로 떨어져 따로 표시돼 있다.

그런데 조선 효종 때 군사적 필요에 따라 화성군 남양면(南陽面)에 있던 군사기지 영종진(永宗鎭)이 이 조그만 섬으로 옮겨오게 된다. 그리고는 자연도와 다리를 놓아 연결하고는 다리 이름을 만세교라 불렀다. 이때 남양에서 옮겨온 영종진이 이곳에 자리 잡은 뒤로 계속 같은 이름으로 불리면서 자연도는 차츰 영종도라는 이름으로 바뀌었고, 마침내는 그 원래의 이름을 밀어내고 이제 제 이름처럼 쓰이고 있다. 만세교 역시 지금은 남아 있지 않으며, 그 뒤로 계속된 두 섬 사이의 매립에 따라 영종진이 있던 섬과 자연도는 이어지게 됐다. 행정구역상으로 영종도는 바로 옆의 용유도와 함께 구한말까지 인천부에 속한 섬이었다. 그 뒤 1914년 부천군, 1973년 옹진군을 거쳐, 1989년에 인천 중구로 들어와 다시 인천 지역에 속하게 되었다.

백운산(白雲山)

영종도의 한가운데에 우뚝 솟아있는 백운산(白雲山:255m)은 이 섬에서 가장 높은 주봉(主峰)이다. 아침저녁마다 산꼭대기에 흰 구름이 자욱하게 낀다고 해서 백운산으로 불린다 하는데, 이와 똑같은 산 이름이 우리나라 곳곳에 흔하게 있다. 이 산은 그다지 높지는 않지만, 이런 이름을 가진 산들이 대개 그렇듯, 저녁 무렵 석양에 비치는 오색 구름이 산봉우리에 머물 때면 선녀들이 내려와 놀고 간다는 전설이 있기도 하다. 산에는 활엽수와 단풍나무가 많아 가을철이면 예쁜 단풍으로 옷을 갈아입기도 한다. 이 백운산이 섬의 중심에 자리잡고 있기 때문에 영종도에 있는 동네들은 이 산을 기준으로 동서남북 어느 곳에 있느냐에 따라 운서동, 운남동, 운북동 등의 이름을 갖고 있다. 또 이 산이 둘러싸고 있는 가운데 동은 중산동(中山洞)이라는 이름을 갖고 있는데, 이 섬의 동쪽에 해당하며 구읍과 월촌 등의 자연부락으로 구성돼 있다. 이곳 사람들은 예로부터 백운산에 산신(山神)이 있는 것으로 여겨 때마다 산신제를 올리곤 했지만 최근 들어서는 그와 같은 풍습이 거의 사라지고 말았다.

운서동

1914년 옛 영종면 후소리(後所里) 일부와 삼목리, 신불도를 통합한 지역으로 백운산 서쪽 마을이다. 1989년 인천 중구에 편입되면서 운서동이 되었다.

가막골(가마골, 가마굴, 가마동, 개미골) 운서리의 가장 큰 마을로 지형이 가마솥처럼 생겼다 해서 부른 이름이다. 한자 명칭은 부동(釜洞)이다. **세퍼리(쇠퍼리, 세파리)** 가막골 남서쪽에 있는 마을. 마을 앞까지 바닷물이 드나드는 뻘에 갈대가 무성하여 쇠뻘마을이라 했다. 후에 쇠펄로 음이 바뀌었다. **넙뒤(넙듸, 넙디, 넓디)** 넙동애라고 불렸다. 넓다는 의미로 광동(廣洞)이라고도 불렸다. 가막골 북동쪽 마을로 넙듸산 밑이 된다. 넙듸 뒷산 봉우리는 삿갓봉이라 불렸다. **눈돌(는들, 눈들)** 은골 서쪽 큰 바위를 눈돌, 혹은 한바위, 백암 등으로 불렀는데, 눈돌이 이 마을을 지칭하는 이름이 되었다. **와석동(臥石洞)** 또는 백암촌, 백암동(白岩洞)이라고도 불렸다. **모래말** 눈들 남쪽의 모래가 많은 마을이다. 사동이라고도 불렸다. **어은골(은골, 음골)** 넙디 북서쪽 마을. 깊은 골짜기 안에 숨은듯하다 해서 붙인 호칭이다. **젓개** 옛날 영종도 북방 해안에 새우와 고기 등이 잘 잡혀 집집마다 '젓배' 한 척씩을 가지고 있었다. 그래서 이 마을을 젓배가 많은 마을이란 뜻의 '젓배마을'이라 했는데 나중에 젓개로 바뀌었다. **용우물** 우물 뒤쪽에 추(秋)씨 성을 쓰는 사람이 묘를 쓰고 아들을 낳았는데 장차 국가 변란에 연루될 것이 두려워 죽이니 용마가 나와 사흘 동안 슬피 울다가 사라졌다고 해서 용우물이라고 부른다. **용수말** 가막골 서쪽 마을로 마을 앞에 용마가 났다는 작은 소(沼)가 있었다고 한다. **벌미(淺尾)** 벌미 용수말 남쪽에 있는 마을로 앞에 염전이 있었다. 산의 한 줄기가 갯벌로 그 꼬리를 감아 돌아 멈췄다 해 '벌미'라 했다고 한다. **장안말** 댕굴 북서쪽에 위치하는데 마장이 있었다. 마장 안쪽 마을이란 뜻이다. **앵현(監峴)** 괴꼬리목, 괴꼴목으로도 불렸다. 지형이 괴꼬리 형상이어서 붙은 고개라고 한다.

중산동

옛 영종면의 구읍리와 송산리 일부, 중외촌 일부를 합친 지역. 백운산이 둘러싸고 있는 가운데 동이라 중산동(中山洞)이라 하였다. 1914년 경기도 부천군 중산리에서 1973년 옹진군으로 편입되었고 1989년 인천 중구 중산동이 되었다.

태평암 구읍 동쪽 바닷가에 있는 큰 바위로 위가 넓고 평평하다. 옆에 태평루와 만아정(挽阿亭)이라는 누각과 정자를 두었다. **구읍(舊邑)** 예전의 중심지로 관아가 있던 곳. 영종진이 있었다. **꽃산부리** 중산동에서 성으로 둘러싸여 있는 구읍 남쪽의 가파른 낭떠러지 지역을 가리키는 말. 봄이 오면 진달래꽃이 만발하여 붙은 이름이다. **돌박재(돌팍재)** 마을 어기저기서 박석(얇고 넓적한 돌)이 많아 붙여진 이름으로, 옛 지명은 '외중촌'이었다. **마장포(馬場浦)** 마당개라고도 부르는데, 말 목장이 있던 곳이어서 붙여진 이름이다. **대비현(大碑縣)** 영종성당에서 운북동 가는 길 왼쪽에 평소에는 없던 비석이 나타났다가는 사라지곤 했다고 전한다. 비석이 세워지면서 주민들이 이곳을 '대비현'이라 부르게 되었다고 한다. **소당골** 본래 서당이 있어서 서당골이었으나 훗날 음이 변하였다. **송산(松山)** 옛날에 국가에서 궁궐이나 기타 부속 건물을 신축 또는 보수할 때 사용하려고 지정한 조림보호구역이 있던 마을. 일제강점기와 광복 이후 무분별한 벌목으로 마을의 거송이 많이 사라졌다고 한다.

운남동

영종도의 주봉인 백운산 남쪽에 있는 마을이라는 뜻으로, 옛 영종면의 전소리와 외중촌의 일부, 후소리 일부, 송산리 일부를 합한 지역이다. 1914년 경기도 부천군 운남리에서 1973년 옹진군으로 편입되었고 1989년 인천 중구 운남동이 되었다.

전소(前所) 백운산 전면에 마을이 있어서 전소라 불렀다. **말우물** 예로부터 샘이 많고, 산수가 좋아 힘 센 장사가 여러 명 탄생했다고 전한다. 특히 산을 달리던 말들이 샘에 와서 목을 축이며 쉬어 갔다 하여 '말우물'이라 불렀다. **잔다리** 마을 한 가운데로 작은 하천이 흐르고 있어 작은 다리를 이곳저곳에 많이 세워 그를 이용해 잔다리라고 했다고 한다. **도장간** 예부터 이곳에 도살장이 있었다고 하나 연대는 확실치가 않다. 일명 '도장간'이라고도 하는데, 무기와 농기구를 만들었던 대장간이 와전된 것일 수도 있다. 수십 년 전만 해도 이곳에 대장간이 있었다. **절골** 영종도에서 가장 오래 사찰인 용궁사가 있는 골짜기여서 붙은 이름. **관정말(관청말, 관창말)** 전소 마을에 관청을 신축하기 전 임시관청으로 쓰던 곳. 관창말은 관청마을의 와전으로 보인다. **남뒤(남디)** 백운산 남쪽 기슭 도로 부근에 있는 마을이라고 해서 남도마을이라 했던 것이 언제부턴가 와전되어 남뒤, 남디로 불렸다.

운북동

백운산 북쪽에 있는 동네로, 옛 영종면의 북촌리와 예호리, 후소리 일부를 합친 지역이다. 1914년 경기도 부천군 운북리에서 1973년 옹진군으로 편입되었고 1989년 인천 중구 운북동이 되었다.

동강리 금산의 산줄기가 동남쪽으로 내려와 농경지를 이루고, 이 줄기가 다시 솟아 석화산 북쪽 맥과 이어졌는데 그 산에는 구봉이 있었다. 세월이 흘러 구봉 남쪽에 마을이 생겼는데 오동나무 숲이 무성하고 마을 앞에는 강이 흐르고 있었다 한다. **분토골** 금산초등학교 뒤 골짜기는 예전에 고분이 많았던 곳이라 분토골이라 불렸다. **논골** 예부터 이 마을은 집집마다 한 섬지기 이상의 논을 소유하고 있을 만큼 토질이 좋은 논이 즐비하게 있어 논골이라 했다. **고염나무골** 원래 노송이 많아 고목송이라 불렸으나 자연생 고염나무에 감나무를 접붙여 재배해보니 그 열매가 튼실하게 열려 고염나무골이라 불렸다. **막은골(마은골)** 마을에 연일 바닷물이 들어와 피해를 받자 논골과 강촌 사이에 축대를 쌓아 바닷물을 막아 마을 이름을 막은골이라 했다. **살캐** 마을에 있는 산의 모양이 호랑이처럼 생겨 살견현(殺犬縣)이라 불리다가 살캐로 변했다고 한다. **입구지** 예단포로 들어가는 입구라 하여 '입구지'라 했다. **예단포** 효자가 많은 마을이었다 해서 예대포(禮待浦)라 불리다가 후에 예단포가 되었다는 설과 지형이 예단을 드리는 모습과 같다고 해서 예단포라는 이야기가 전해내려 온다. 또 고려 고종 때 영종도에서 왕이 있는 강화로 예단으로 드릴 물건을 싣고 왕래했다고 해서 예단포로 불렸다는 설도 있다. **볏뿌리(볏부리)** 예단포 당산을 중심으로 서쪽에 있는 부리. **장구염(장구도)** 섬 모양이 장구와 같이 생겨 장구도라 했다.

용유도 龍游島

용유도

영종도 바로 옆에 있다가 인천국제공항이 들어서면서 한데 이어져 버린 용유도(龍游島)는 본래 인천부 지역으로 1653년 영종진이 설치되면서 행정 구역에 들어가 영종진 용유면이 됐다. 1914년 신설된 부천군에 편입됐다가 1973년 옹진군으로 들어갔고 1989년 인천시 중구로 편입됐다. 그 이름에 대해서는 '섬의 모양이 용(龍)이 수영하며 노는(游) 모습'이라 해서 붙여진 것이라는 설명이 있다. 하지만 조선 시대 이 섬의 한자 이름은 원래 '용유도(龍流島)'였고, 그래서 『신증동국여지승람』에 보면 "용유도(龍流島)는 인천도호부 서쪽 55리 되는 곳에 있는데, 주위가 25리이고, 목장이 있다"고 기록돼 있다. 또한 김정호의 『대동여지도』에도 같은 이름으로 나와 있다. 이를 통해 보면 '용이 수영하며 노는 모습'이라는 해석은 근세에 들어 누군가가 그저 지금의 이름을 보고 갖다 붙인 이야기임이 틀림없다. '용유도(龍流島)'라는 원래의 한자 이름에 대해서는 '섬의 모양이 용(龍)이 흐르듯이(流) 오르내리는 모습'이라고 해서 붙은 것이라는 설명이 있다. 하지만 이 역시 얼마나 사실과 맞는 것인지는 판단할 길이 없다. 어찌 보면 많은 땅 이름에서 나타나듯이 용유도도 그 이전에 우리말로 된 이름이 있었을 것인데, 그 이름을 비슷한 발음의 한자로 바꾼 것이 용유도일 수도 있다. 물론 이제 와서 옛 이름을 유추해 내기란 어려운 일이다.

을왕리

오래전부터 해수욕장으로 유명해 지금도 여름철이면 피서객들이 몰려드는 곳이다. 지명 유래로는 왕산(王山)에 고려 희종의 왕자라고 알려진 이의 묘지가 있어 붙은 이름이라는 설이 있으나, '높은 산이 없이 느릿하고 길게 늘어진 목'이라는 뜻의 '늘목'에서 비롯됐다는 설이 유력하다. 이 '늘목'을 한자로 음차하면서 '늘'은 늘어진다는 의미의 어음(於乙)에서 을(乙)을, '목'은 잘록한 곳을 부르는 항(項)으로 표기되어 얼항(孼項), 을항(乙項), 을왕(乙旺)으로 불려 그 본뜻과는 달라진 이야기가 붙은 것이다. 본래 인천부 용유면에 속했다가 1914년 부천군으로, 1973년 경기도 옹진군으로, 1989년 인천 중구에 편입되어 오늘에 이른다.

왕산리 왕산염전 북쪽에 있는 마을. 왕자의 묘가 있다는 구전 때문에 지어진 이름. 통개 땅의 생김새가 마치 큰 통처럼 생겨서 불린 이름. 각지의 어선, 화물선 등이 항해하다 궂은 날씨를 피하거나 물품이 떨어졌을 때 이곳에 와서 기다렸다 출발했던 포구이며 그물 어장터로도 유명했다. **산디(산댕이)** 목개 서쪽에 있는 마을. 큰 산 밑으로 띠를 두른 것처럼 이어져 있는 마을을 가리키는 말로 본래 '산띠'라 했는데 나중에 음이 변했다. **못개** 늘목 남서쪽에 있는 마을. 옛날 마을에 큰 연못이 있어 '못개'라 했다고 한다.

남북동

인천부 용유면 지역으로 1914년 남리, 북리, 관청말, 날개, 등개, 영구리 등을 병합하여 경기도 부천군 남북리가 되었다. 1973년 옹진군으로 편입되었고, 1989년 인천 중구 남북동이 되었다.

등개 북리마을 남서쪽에 있는 마을. 옛날에 물이 부족해 가뭄이 잦았다고 한다. 항시 '둥개(일을 감당하지 못하고 쩔쩔맨다는 뜻'기만하지 살림이 늘지 않아 '둥개마을'이라 했다고 한다. **날개(나루개)** 관청말 동쪽에 있는 마을. 비포장군석이 있는 포구인데 언제나 나룻배가 대기하고 있다고 해서 붙은 이름이다. 또는 장군석이 용유도를 지켜주었다고 하여 '비포리'라고도 한다. **관청말** 남리 서쪽에 있는 용유도의 중심 마을이다. 문전옥답이 많았는데, 이곳에 마을을 다스리던 관청이 있었다고 한다. **영구리** 고개 밑에 커다란 굴이 있어 영굴리라 하였으나 후에 음이 변했다.

덕교동

옛날 마을에 덕을 받은 다리가 놓여서 지어진 이름이라는 설이 있지만 '큰 다리' 마을이라는 뜻일 수도 있다. 인천부 용유면 지역으로 1914년 거잠리, 공댕이, 마시안, 순묵개를 병합하여 경기도 부천군 덕교리가 되었다가 1973년 옹진군으로 편입되었고, 1989년 인천 중구 덕교동이 되었다.

마시란(마시안) 매도랑도 북서쪽에 있는 마을. 지형이 말안장처럼 생겼다고 한다. 또, 옛날 연못에서 용마가 안장을 지고 나와 그 집 주위를 돌며 목메어 울다가 어디론가 사라졌다고 하여 마시안(馬鞍鞍)이라 불렸다고도 한다. **순묵개(술무개, 순지동)** 덕교동과 남북동에 걸쳐 있는 마을로, 순지라는 연못에서 용마가 나와 울다가 자취를 감췄다고 한다. **거잠포(巨蠶浦)** 용유도에서 가장 큰 포구. 하늘에서 이곳을 내려다보면 마치 커다란 누에가 구부리고 잠을 자는 모습 같다고 한다. **북머리(벅머리)** 산의 형세가 범과 같이 생겼다고 '범머리'라 했는데 음이 변하여 '벅머리', '부엉머리', '북머리'라 불리게 되었다. **잠진도** 이 섬과 거잠포 사이에 바다가 있어 물이 잠겼다 나갔다 하여 잠진도라 했고, 이를 줄여 잠나루라고 불렀다. **매도랑도** 이 섬은 매도 또는 매도리라고 하는 두 개의 섬으로 이루어져 있다. 바위가 우뚝 솟아 매가 새끼를 치고 산다고 하여 붙은 이름이다.

舞衣島

무의도(舞衣島)

하나개, 큰무리, 실미 등의 해수욕장이 있는 섬이다. '섬의 모양이 장수가 관복을 입고 춤추는 모습'에서 이름이 비롯됐다는 설이 있으나, 조선 시대의 대표 지리지에는 『동국여지승람』, 『세종실록지리지』, 『대동여지도』에 '무의(無衣)' 혹은 '무의(無依)'로 표기되어 있다. 소무의도를 '떼무리(뙈무리)', 대무의도를 '큰무리'라고 하는데 본래 '물'에서 비롯된 말인 '무이(무리)'를 한자로 음차하는 과정에서 무의(舞衣)로 표기했을 것이라는 설이 유력하다.

진두곶(진두곶) 구낙구지 서쪽에 있는 곳. 전에 진을 쳤다고 한다. **개안** 마치 마을이 바다 안에 들어온 모습 같았다고 해서 '개안말'이라고 불렀다. 어선들이 마을 안까지 출입했다고 해 '포내(浦內)'라고도 했다. **하나개(하낙개, 하나께)** 개안 서쪽에 있고, 마을 뒤쪽에 모래가 많은 해수욕장으로 이곳에서 육지 쪽으로 유일하게 큰 개울 하나가 흐르고 있다고 하여 '하나개'라고 부르고 있다. **샘꾸미** 집집마다 사용하는 우물이 깊이가 얕으면서도 샘이 잘 난다고 하여 '샘꾸미'라 불렀다고 한다. **사렴도** 무의도 앞바다의 작은 섬으로 '대매랑도'를 향해 뱀이 웅크리고 앉아 있는 것 같다고 하여 붙은 이름. **팔미도** 무의도에 속하는 섬으로 인천항에서 남쪽으로 13.5km 떨어져 있다. 1903년에 세워진 우리나라 최초의 등대가 있는 곳으로 잘 알려져 있다. 사주(砂)로 연결된 두 개의 섬이 여덟 팔(八)자 모양이라고 '여달미'라 불렸다. '미'는 산을 의미하는 '뫼'에서 발음이 바뀌었다고 풀이한다.

2 사라진 섬

- 삼목도(三木島)
- 신불도(薪佛島)

출처: 『인천광역시사 8: 인천의 섬과 역사문화유산 상· 하』, 인천광역시시사편찬위원회, 2017.
『삼목향토지』, 삼목애향회, 2002.
「중구 영종·용유 옛지명·역사문화관광지도」, 인천광역시 중구청, 2022.

삼목도 三木島

삼목도

영종도와 용유도 사이의 작은 섬이었으나, 인천국제공항이 들어서면서 섬 사이의 바다를 모두 메워버리는 바람에 지금은 원래의 모습을 알아볼 수 없게 되었다. 섬 가운데 큰 나무 세 그루가 있어 붙은 이름이라고도 하나, 섬에 바닷물이 들어오고 나가는 갯골이 세 곳이어서 붙은 이름이라는 설이 유력하다. 발견된 선사 주거지로 보아 신석기 때부터 사람이 살았다고 추정되며, 조선 세종 18년(1436)부터 이웃한 영종과 용유를 비롯해 삼목까지 국영 목장이 설치되었다. 『세종실록지리지』에는 "목도는 자연도 옆에 있다. 둘레가 45리인데 수군, 목자, 염부 30여 호가 살고 있다. 매양 조수가 물러가면 자연도(지금의 영종도)의 말(馬)이 서로 왕래한다"라는 기록이 있다. 이를 통해 군사 방위를 위한 일 외에도 말을 기르고 소금을 만드는 섬이었음을 알 수 있다. 주민들은 근세에 목장이 폐지된 후 사람들이 더 이주해온 것 같다고 생각했다. "『삼목향토지』를 보면 알 수 있는데, 대부분 거주연대가 3, 4대로 짧았기 때문이라고. 공항이 들어서기 전까지 비옥한 땅, 어패류가 풍부하게 나는 갯벌과 바다 덕에 누구나 노력만 하면 의식주는 이어갔다고 한다. 한때 인구가 714명에 달했으며, 총면적 4.74㎢, 12.5km의 해안선을 따라 넓은 간석지에 염전이 많이 있었으며 쌀, 보리, 콩, 감자 등을 주로 농사지었다.

마을 큰말, 주녹골, 두뱃세, 정꽁이, 개골, 넘말, 장안, 머리, 해내지, 사뒨말, 안말, 솔넘어, 조기나래, 수구지, 태미재, 버렁말, 대안귀 **전답** 은머리, 산 너머, 뱀눈, 안 댕궁, 능안, 안방죽, 마을앞 **산** 조막산, 대안구산, 긴정기산, 매재비 산, 당제산, 벙어리 산, 입중고지(입중구지, 압중곳지, 용유도 왕산동과 예단포 중간에 배를 정박할 수 있는 곳), 간운대구지, 재비지굴, 셈막터, 악수터 **갯벌** 기천이개, 곰푸개, 살케, 새웃개, 모래지개, 수문통개, 마릇개, 줄안개, 정강이개, 해내지개, 매재비개, 안개골, 상아개, 가운데개, 고잠개, 살우개, 잔도래기, 쌍동뱅이개, 진등개

삼목도와 공항신도시 지도 ©영종도서관

● 三木島 三星三木이라해서 삼목도라 한다

삼목도 내에서 구장, 이장, 통장으로 일하시던 분

가구 130세대, 인구 530명이 거주하다 (2000. 10. 13.)

- 1대 최진학 1938~1940 구장
- 2대 최유창 1940~1941 구장
- 3대 유창운 1941~1943 구장
- 4대 김길환 1943~1950 구장
- 5대 추영실 1950~1951 구장

- 1대 김규환 1951~1955 이장
- 2대 김영재 1955~1956 이장
- 3대 추복영 1956~1959 이장
- 4대 유순택 1959~1973 이장
- 5대 김보일 1974~1977 이장
- 6대 이순천 1977~1979 이장
- 7대 구정회 1978~1981 이장 1981. 01. 01. 변경으로 운서7리, 운서9리로 2개리로 승격됨
- 8대 김종철 1981~1983 이장 운서7리 이영덕 초대이장
- 9대 안경득 1983~1986 이장
- 10대 김종철 1986~1992 이장 1989. 01. 01.로 인천시로 통합
- 11대 유건호 1992~현재 통장

행정구역상 운서7리

- 1대 이영덕 1981~1983 이장
- 2대 최효춘 1983~1985 이장
- 3대 서병옥 1985~1988 이장 1989. 01. 01.로 인천시로 통합
- 4대 김찬석 1988~1993 통장
- 5대 김유경 1993~1998 통장
- 6대 남도관 1998~2001 현재 통장

삼목 농산계의 발족

1960년대 주민들은 농한기에는 사랑방에 모여서 도박을 하며 주색잡기로 일삼고 허당한 세월을 보냈다. 심지어 남의 돈을 도둑질하는 만행을 하여 가정이 파탄되기도 했다. 도덕과 질서가 없어진 마을을 걱정한 주민들은 후세 교육의 나쁜 점을 염려하여 부락에 취미활동을 만들어서 젊은이들이 참여하는 농악계를 조직하기로 하였다. 농한기인 겨울이 되면 사물놀이를 연습하도록 하였다. 초대회장에 류칠성이 선출되어 마을회관에 모여 연습하였다. 1975년 구정이 되어 농악놀이를 하면서 남녀노소가 어울려 희노애락을 하며 친목도 되어서 부락공동체가 잘 이루어지니 도박이 없어지고 서로가 상부상조하는 마음으로 농사를 지으니 주민들은 넉넉한 생활을 하였다.

농악계 회원

계장:류칠성

상쇠:유진, 장구:계귀인, 기주:김덕암, 부쇠:이도환, 북:박두성, 꼭두각시:남정우, 방성남, 김용일, 피리:공권성, 저금:유동선, 태증:김영재, 소구놀이:김현재, 김유석, 장희성, 김광윤, 김원영, 김덕성, 김용직, 남성환, 김남수, (덕담) 김영재

-농악계원은 21명이었음-

삼목 장학회

1979. 03. 25. 주민들이 삼목국민학교에 모여 마을에 대한 미래를 걱정하며 앞으로 삼목 마을개발에 앞장설 수 있는 젊은이들을 양성하기 위해 장학회를 설립하고자 하였다. 자식이나 후배의 양성에 열정으로 찬성을 하여 주민총회를 열었다. 주민들은 머리는 좋으나 돈이 없어서 대학 진학을 못하는 학생에게 기금을 조성하여 장학금을 지급하였고 대학을 졸업하면 삼목을 위하여 헌신 봉사하는 일꾼이 되기를 기대하였다. 초대회장에 김길환이 선임되었고 회원은 75명이었다. 장학금을 받을 수 있는 학생은 삼목에서 출생하고 삼목학교를 졸업한 자로서 4년제 대학에 응시 합격한 자로만 지급하기로 회칙과 정관을 정했다. 주민들의 인재양성의 깊은 뜻으로 이루어진 일이었다. 장학금은 삼목초 교장 류성영 60만 원, 삼목초 자활기금 180만 원, 삼목주민 18만 7,500원, 초대 김길환 회장 30만 원을 후원하여 총 122만 7,500원을 조성하였다. 맨 처음 강인순에게 장학금 20만 원을 하사하였다.

1983. 09. 2대 강영복 회장 선임, 1992. 02. 3대 이순신 회장 선임, 1998. 03. 기금 재앙성화하여 대책위 찬조 500만 원과 임원진 찬조로 총장학기금 1,000만 원 적립, 1987년 2월부터 2001년 3월까지 21명에게 장학금을 지급하였다.

장학금 받은 학생

강인순, 강선미, 이관도, 김인성, 유정필, 김혜경, 구민숙, 김애련, 서현경, 이미희, 김인화, 김선웅, 조진영, 신정근, 차인혜, 오현화, 조경선, 임현태, 김홍도, 김우경, 김현철, 김문성, 김진강, 남진태 (24명)

삼목마을의 농로개발 위원회

1945년 해방 이후 1960년대 당시만 하여도 우리나라 농촌은 농업생산기반이 미약하여서 농사짓는 방식이 소를 이용한 농사를 할 수밖에 없었다. 모든 작업이 소를 이용하여 소등에다 길마와 갈채를 얹어서 운반을 하고 땅을 갈고 써래질을 하니 모든 작업이 농로가 없어 농산의 진전이 없었다. 마을의 이장을 중심으로 대표성을 가진 주민들이 모여서 농로개발에 대한 토론을 하였다.

- 1963. 10. 주민총회의에서 주민 대다수가 농로 만드는 데 찬성했다. 이에 농로개발사업위원회를 조성하여 위원 18명을 선출하고 위원장에 이장 류순택 씨를 선정했다.
- 1970. 농로가 완공되자 관청에서도 크게 반겼다. 주민들은 우마차를 만들어 마을에서 나는 모든 농작물을 운반하고 수확하게 되었다.
- 1973. 농로개발위원회에서 마을 농로는 완공을 하였으나 삼목영종 간 연육로 도로를 만드는 것이 숙원사업임을 절실하게 생각하며 자동 해산하였다.

농로개발 추진위원 명단 (추진위원장 류순택)

김학선, 양형식, 강병학, 김종철, 이순신, 이영덕, 강영복, 남길우, 이계영, 유동수, 계성화, 김동삼, 최동의, 구정회, 김용직, 안경득, 김창윤, 김형구 (18명)

삼목어촌계

- 1962. 부천군 수협소속으로 삼목도 어촌계 인가
  (계원 18명, 초대 회장: 추덕노)
- 1967. 삼목어촌계를 폐지하고 운서어촌계로 법인인허가
  (계장: 김문일)
- 1978. 11. 운서어촌계 삼목지선 계원으로 등록하는 주민들은 가입비로 5,000원씩 지급하고 어장을 관리
  (계장: 김문일 / 간사: 김학선)
- 1989. 어촌계원은 가무락조개를 채취하여 허가지선에다 파종
  (삼목어촌계 간사: 김보규)
- 1992. 6 인천국제공항 건설을 시작하며 가무락 면허 양식장 보상 시행
- 1994. 어촌계 보상금 확정, 삼목지선 보상금으로 일인당 3,500만 원 수령(계원 110명)
- 1986. 삼풍건설 회사가 매재비 앞 공유지분 허가위축으로 어촌계 계원들의 동의서가 필요하여 동의 조건으로 계에게 3,000평을 주기로 약속
- 1998. 공항공사로부터 3,000평에 대한 토지 대금으로 평당 17만 원 대 일금 5억원을 수령하여 계원들에게 배당지급하였음
- 1999. 3. 인천시에다 주민 어촌계원들의 생계대책으로 3,000평의 대토를 요구함
  인천시는 의회에서도 허락하여 시장 최기선이 결재하였음

 # 삼목어촌계를 위해 헌신적으로 노력한 사람들

김학선, 김보규, 김진영

영종-삼목 연육도로 공사

동기 영종과 삼목은 본래 따로 떨어진 섬으로써 물이 밀면 서로 왕래할 수 없으며 들어오고 나가는 것을 잘 모르는 사람들이 이 다리를 건너다 생명을 잃기도 하였다. 또한 갑자기 환자가 발생하면 육지로 후송할 수도 없을 뿐 아니라 교육 문화에도 많은 영향을 가져와 자연히 삼목 주민의 생활은 낙후될 수밖에 없었다. 이러한 상황 속에서 1974년도 삼목국민학교 교장으로 봉직하던 류석영 선생님이 사전에 현장을 조사하고 거리를 측정하며 기계 장비의 문명혜택을 받지 못하고 있는 섬주민들 힘으로써 이 공사를 진행하였다. 먼저 부락 지도자인 이장(김보일)과 새마을 지도자(추덕적) 및 개발위원(각 반장)들과 숙의한 끝에 전 부락 회의를 열고 연육도로의 필요성을 인식시키고 설득하여, 전주민이 동참할 것을 다짐함으로 공사에 착공하게 되었다.

공사 지휘 체계 담당과 역할

이장: 김보일(사무행정 기관의 협조 요청)
지도자: 김진영(현장 인력 및 작업 지휘)
지도자: 추덕적(자재 운반 책임)
영농회장: 이순천(이장 김보일을 도우며 회계 금전출납을 담당)
협조위원: 유동원(현장 작업을 논의함)

삼목 염전 제방 토축공사

- 1960. 마을 서쪽 앞바다에 소금 생산을 위해 흙을 쌓아 제방을 쌓는 공사를 3년간 진행했다. 이북에 고향을 두고 온 전쟁 피난민들을 모아서 실향난민조합을 만들어 강냉이 가루와 밀가루를 노임으로 지급했다. 조합원은 약 200명이며 김형찬 씨가 조합장을 맡았다.
- 1961. 주민 약 160명이 조합원인 흥신조합을 구성했고, 김규환 씨가 조합장이었다.
- 1963. 삼목주민과 난민대표가 양식장조합을 조직했는데, 추영실 씨가 조합장을 맡았다.
- 1964. 05. 소금을 처음 생산했다.
- 1965. 공사를 하던 중 재정부족으로 조합이 해산될 위기에 처했고, 제방이 붕괴되어 농경지에 피해가 속출하니 김길환 씨가 조합원들의 노임을 지불하고 조합을 인수했다.
- 1968. 07. 재개한 제방공사를 완료했다.
- 1971. 삼목도의 염전 규모는 152정(45,600평), 소금 생산량은 연간 85만 입(입=가마니)이고 중량 50kg이었다. 약 80명이 종사했고, 연간 약 1억 8천만 원의 수익금으로 주민 대다수가 생활의 안정을 찾았다.
- 1992. 본격적으로 인천국제공항부지로 편입되었다. 삼목 주민들은 일터를 잃었고 생활에 어려움이 가중되었다. 주민들은 과거를 떠올릴 때마다 일터를 제공해준 염전 사장과 염전 조성을 위해 함께 애썼던 주민들에게 고마움을 느끼곤 했다.

삼목도에 들어선 삼목항과 SKY72 골프장 전경

삼목도에 들어선 SKY72 골프장 모습 ©인천광역시

삼목도의 옛 모습

자료제공 ©강영복

신불도

신불도

인천 중구 항동에서 서쪽으로 약 0.95km, 영종도에서 남서쪽으로 500m 떨어져 있었다. 2개의 삿갓을 엎어놓은 듯한 산봉우리가 남쪽으로 치우쳐 급경사를 이뤘던 섬이다. 총면적 2.9㎢에 해안선 5.9km로 작았다. 주민 299명이 살았고 대부분 간석지를 이용한 양식업과 맨손어업을 했다. 1992년 11월부터 인천국제공항 건설 공사로 섬 사이 바다가 매립되어 영종도, 삼목도, 용유도와 함께 하나의 섬이 되었다. 1989년 인천 중구에 편입되면서 운서동이 되었다.

신불도와 연결돼 있는 영종 지역은 '벌미'라고 했다. 영종도와 신불도 사이는 금흥염전이었고, 둑길로 이어져 있었다. 신불도와 연결된 길이 난 곳은 현재 BMW 드라이빙센터 뒤편이다. 도로 표지판에서는 옛 지명의 흔적을 엿볼 수 있다.

과거 영종도 매립전 지도 ©경인일보 제공

신불도의 옛 모습과 변화

고향 신불도에서 청년회장을 지냈던 이광만 영종1동 주민자치위원회장에 따르면, 이곳은 112가구 정도 살던 작은 섬마을이었다. 삼목도에 원주민이 많이 거주했던 반면, 신불도에는 실향민이 80~90% 이상이었다. 나머지는 그들의 자제였고, 그마저도 대부분은 직장 생활하러 시내에 나가 있었다.

"삼팔선이 그어지기 전에 고향 가시려고들 이제 대구나 부산, 여기저기 모여서 사시던 분들이 차츰차츰 고향 가까운 쪽을 향해서 오시다 보니까 최전방 신불도라는 데에 와서 사시게 된 거고, 휴전선이 그어지면서 못 올라가게 되신 거죠."

90년대 초반 공항건설로 이주하기 전 주민들은 염전 종사자 10여 가구를 제외한 나머지는 대부분 농업과 어업에 종사했다. 그중 어업 종사자의 비중이 70% 가까이 되었다. 주로 벼농사를 지었으며, 고구마와 감자도 심었다. 어민들은 꽃게, 새우, 숭어 등을 잡았다. 절반 정도는 집에서 먹었고, 나머지는 판매했다. 활어를 보관할 설비가 없었기에 주로 말려서 먹거나 팔았다고 한다. 꽃게는 일본으로 수출하기도 했다.

"당시에는 어류 종류도, 양도 많았고 어른 키보다 큰 민어가 잡힐 정도의 어장이었어요. 꽃게는 뭐 고봉이라 그러죠. 배에 고봉으로 싣고 올 정도로 수확했고. 둑 막이 공사 전에 조류가 왔다 갔다 잘할 때는 만석동, 화수동 배들이 많이 와서 굴을 채취해가고 조개도 많이 캐러 오고 했죠."

어업이 호황이었던 때 주민들이 가장 많이 살았던 곳은 신불IC 외곽, 스카이72 골프장의 마지막 홀 주변이었다. 꽤 높은 산이었던 서풀산은 1990년대 초반, 반쯤 깎여나가 공항부지 조성을 위한 매립토로 사용되었다. 지금은 그 자리에 레이더가 있다. 달라진 것은 주민들이 살던 터전만이 아니었다. 풍부한 어족자원을 자랑하던 연안 바다와 갯벌이 간척 때문에 황량해지고 말았다.

"조류가 바뀌면서 뻘이 올라타니까 굴이 살아나지 못하는 거예요. 운서나 송산까지도 뻘이 올라 차서 굴 양식장은 폐장할 정도가 됐고, 지금은 뭐 미생물들이 다 죽어서 망둥이도 못 살 정도의 어장이 되었죠. 조개나 낙지가 살 수 있는 뻘이 아니고 물에 쓸려서 올라온 앙금. 눈으로 봤을 땐 푹푹 빠지는 뻘처럼 보이죠. 미생물도 못 사는데 무슨 조개가 어떻게 살아요."

서풀 서푸리, 섶풀. 신불도에 있는 마을. **불당곳(불당골)** 절이 있던 곳이라 붙여진 이름.

신불도에 들어선 BMW 드라이빙 센터와 SKY72 골프장 모습

자료제공 ©인천광역시

3 다시 불러보는 섬

- 신도(信島)
- 시도(矢島)
- 모도(茅島)
- 장봉도(長峰島)

출처:자료제공(사진) ⓒ옹진군청
『인천광역시사 8: 인천의 섬과 역사문화유산 상, 하』, 인천광역시시사편찬위원회, 2017.

북도면 北島面

영종도 서쪽의 북도면(北島面)은 신도(信島), 시도(矢島), 모도(茅島), 장봉도(長峰島) 등 4개의 유인도와 10개의 무인도로 이루어진 행정구역이다. 신·시도는 『고려사』, 『세종실록지리지』 등의 문헌을 보면 강화도호부 소속이었고, 모도는 조선 후기부터 그 지명이 나타나는데 당시에는 신도의 부속 섬으로 표기되었다. 장봉도는 고려 시대부터 조선조 현종 9년(1668)에 이르기까지 강화도 진강현(鎭江縣)이었다가 강화부 내의 각 현이 없어지면서 강화도호부에 함께 통합되었다. 숙종 43년(1717)에는 장봉도에 수군진(水軍鎭)이 설치되었는데, 당시에는 교동도(喬桐島)에 있던 통어영(統禦營)의 소속이었다. 1894년 갑오개혁으로 강화도호부가 강화군으로 바뀌면서 장봉도의 수군진도 혁파된다. 이때 강화군 연안 도서 중 교동도를 제외한 14개 유인도를 한데 묶어서 제도면(諸島面)을 신설하여 신도, 시도, 모도, 장봉도가 모두 여기에 포함되었다. 1914년 행정구역 통폐합과 명칭 변경에 따라 장봉도, 신도, 시도, 모도 등 4개 도서만 부천군(富川郡)에 편입되면서 북도면이 신설되었고, 이들 섬은 모두 법정리(法定里)가 되었다. 1973년 7월 1일 법률 제2697호에 의하여 소사읍(素砂邑)이 부천시로 승격되면서 북도면을 포함한 6개 도서면은 옹진군으로 통합되었다. 1995년 3월 1일 인천직할시가 인천광역시로 개편되면서, 인천광역시 옹진군 북도면으로 편제되었다. 북도면의 명칭 유래에 대해서는 아무런 기록이 없어 확인할 길이 없다. 북쪽을 의미하는 '북(北)'은 단순한 방향을 의미하는지, 그렇다면 어디를 기준으로 북쪽을 일컫는지 정확하게 알 수 없다.

신도島

신도(信島)

북도면(北島面)의 4개 유인도 중 가장 동쪽에 위치하고 있다. 북서쪽으로는 강화도(江華島)를 마주하고 있고 동남쪽으로는 영종도(永宗島)와 용유도(龍遊島)를 마주보고 있다. 이 섬의 주민들이 착하고 순진할 뿐 아니라 다른 고장 사람들보다 신의(信義)가 월등히 두텁다고 하여 신도(信島)라 칭하게 되었다.
조선후기에 들어와서 현 신도 3리인 벗말(鹽村)앞 갯벌에 자염(煮鹽)을 만드는 염벗을 설치하고 바닷물을 끓여서 소금을 만들었는데 다른 고장의 소금과는 비교가 안될 정도로 품질이 좋았다. 그래서 서울의 귀족, 양반들까지도 이곳 소금이 아니면 장을 못담글 정도로 유명하게 되었고, 소금 중 참소금은 '신도 소금'이라 하여 이를 한자로 참 진(眞)자와 소금 염(鹽)자를 써서 진염(眞鹽)이라 칭하였다. 그리하여 '진염'은 신도와 신도사람을 가르키는 대명사가 되었고, 진염(眞鹽)이 신도(信島)의 별칭이 되었다.

구로지(九老地)

신도1리 마을을 이르는 지명이다. 신도(信島) 서쪽 끝 해안에 위치하고 있는 마을로서 동쪽 구봉산에서 용의 뿌리까지 내려온 산줄기와, 상여물산까지 뻗어 내린 산줄기가 사북지역에 형성되어 있다. 서쪽인 시도를 갯골을 사이에 두고 마주보고 있다.
강화도에서 노인 아홉 분이 이곳으로 들어와 살기 시작한 곳이라 하여 구로지(九老地)라는 지명이 붙여졌다. 『웅진군향리지』에는 "이 아홉 노인의 뒷얘기에 대해서는 전해지지 않고, 아는 이도 성씨도 그리고 후손들에 대하여도 모른다. 아마도 이 아홉 노인들은 난을 피하여 왔다가 끝이 나자 집으로 돌아갔거나 아니면 죄를 짓고 귀양살이를 왔다가 기한이 되어 풀려 나간 노인들로 짐작된다고 전한다."는 기록이 보일 뿐이다. 본래 이 마을은 어항으로서의 좋은 조건을 갖추고 있어 '진염나루'로도 불리워지던 마을이다.

용의부리 구로지에 중선(重船)이 많을 때는 10여 척씩이나 되었는데 전기 공급을 위해 전주를 가설할 때 용의 부리에 전주 2개를 세웠는데 공교롭게 용의 눈에 해당하는 부분에 세운 형국이어서 용이 아픔을 참지 못해 꿈틀거리면 마을에 사고나 근심이 생겼다고 한다. **구로지먹염** 신도리 서쪽에 있는 작은 무인도 중앙에 큰 웅덩이 자리가 있는데 이곳이 귀달린 먹구렁이가 용이 되어 승천하려고 도를 닦던 곳이라 전해진다. 광복 후 행정구역 명칭 변경으로 '신오도'로 불리고 있다. **초장골** 조선시대 말 목장이 있었던 곳으로 전해지는 골짜기로 풀이 무성하였다고 한다. **상여몰** 마을에서 사람이 죽으면 모두 이곳으로 나갔다고 해서 부르는 이름이다. **뒤동골** 구로지 마을 입구의 지명이다. 옛날 이곳에 대소변을 보던 곳이라 하여 '뒤똥골'로 불렸는데 변음되어 뒤동골이 되었다. **바가지우물** 상여몰 밑의 돌 틈에서 나는 우물이다. 크기가 바가지만 하다고 해서 부르는 이름이다. **달래고개** 구봉산 줄기에 있는 고개로 달래가 많아 이를 캐러 다니는 고개라는 의미이다. **선창구미** 구봉산 너머 북쪽 해안에 위치하며 옛날에는 이곳으로 배들이 들어왔다. **성지우물** 구봉산 중턱에 있는 우물이다. 이 우물물을 마시고 100일 기도를 드리면 아기 못 낳는 여자들도 아기를 낳을 수 있다는 전설이 있다. **방아다리고개** 구로지에서 고남리로 넘어가는 옛날 길 이름이다. 연자방아간과 관련이 있어 보이나 자세한 내용은 전하지 않는다. **쑥개** 마장 못미쳐 깊은 골짜기로 쑥 들어갔다고 해서 붙은 지명이다.
빨래우물 황새부리 지나 산 중턱에 있는 우물이다. 후미진 곳이어서 여인들이 여럿이 동행하여 빨래를 하는 곳이라고 하는데, 밤에 사람이 이 길을 지나갈 때면 아무 인적도 없는데 빨래하는 소리가 들려 혼비백산했다는 이야기가 전한다. **황새부리** 시도로 통하는 연륙교 인근으로 지형이 황새의 부리와 같다 하여 붙은 지명으로 보인다.

고남리(皐南理)

신도2리로 구봉산 주봉 남쪽 기슭에 형성된 마을로 삼목도(三木島)의 논머리 선착장과 마주보고 있다. 과거에는 현재의 마을까지 바닷물이 드나들었기 때문에 당시의 마을은 현 마을보다 윗쪽인 산 밑의 약간 언덕진 지역에 위치하였을 것으로 짐작된다. 그러기 때문에 이 마을이 언덕진 남쪽이라 하여 언덕 고(皐)자와 남녘 남(南)자를 써서 고남리(皐南里)라고 불렀다.

머리얹은 바위 처녀가 족두리를 쓴 형국이어서 지어진 이름이다. 바위 아래에 명당자리가 있어 풍수학적으로 구봉산 정기가 서려 있다고 한다. **작은달구지** 동쪽 신촌으로 내려가는 길 왼쪽 산 정성에 솟은 바위가 달 모양이어서 붙은 명칭이다. 바위가 작아 작은달구지라 한다고 한다. 원음은 '작은 달 고지'로 변음되어 '작은 달 구지'로 부른다. **큰달구지** 작은달구지 못 미쳐 간척사업지 첫머리 산 위의 큰 바위가 달 모양이어서 부르는 명칭이다. 작은달구지 바위보다 크다. **게구지** 고남리 마을 앞 선착장뿌리를 이른다. 지형이 바다의 게 형국이어서 붙은 지명이라고 하나 '게' 어장이었기 때문에 붙은 지명이 아닌가 추측된다. 또 한편 갯가로 펼은 곶이라는 의미의 '갯곶'이 변음되었다고 추정할 수 있다. **통돌이** 선착장 옆 바위로 둥글다 하여 '통돌'이라고 부른다. **안말** 고남리 큰 마을 서쪽편 마을을 부르는 지명이다. 고남리에서 가장 먼저 생긴 마을이다. **절골** 구로지로 넘어가는 골짜기로 이곳에 절이 있었기 때문에 붙은 지명이다. **남진골** 평촌으로 넘어가는 산골짜기이다. 당골 지나서 남쪽으로 골이 졌다 하여 남진골이라는 지명이 붙었다고 한다. **말바위** 고남리와 신촌 사이의 큰 산 중턱에 있는 바위로서 형태가 말을 닮아서 붙은 이름이다. **마석골** 한자로는 마사곡(馬死谷)으로 표기한다. 신도에는 조선시대 국영 말 목장이 조성되어 말에 관련한 지명이 많이 전한다 옛날에 모기가 얼마나 많았는지 목장의 말이 모기에 물려 죽었다 하여 마사곡이라 불리다가 마석골로 변음되었다고 한다. **마사골** 장문개발이라고도 부른다. 마사골은 목장의 말을 방목할 때 들고나는 말을 점검하던 곳으로 마장문(馬場門)이 있었고 아전(衙前)들이 주재하며 목장의 일을 보던 마사(馬舍)가 있었던 곳이라고 한다. 마장이라고도 불린다.
젓독골 선착장 앞 게구지를 돌아가 제방 안쪽 산비탈 좁은 평지를 이르는 지명이다. 옛날 이곳이 새우잡이 어장이어서 새우젓을 담그는 새우젓 독을 저장하던 곳이어서 붙은 지명이다. '젓터골'로도 불린다. **사람바위** 선착장 서쪽 작은 장술에 서 있는 바위 모양이 사람과 비슷하다 해서 부르는 이름이다. 고남리 마을에서 나는 연기가 사람바위 쪽으로 날리면 마을에 불상사가 생긴다는 이야기가 전한다. **당골** 구봉산 골짜기에 당이 있었기 때문에 지어진 지명으로 보인다. **숫고개** 신도2리에서 신도3리로 넘어가는 고개 이름이다. 숯을 굽던 곳으로 추정된다. '숯고개'의 와음으로 보인다. **금광굴** 일제 때부터 금을 채광하던 곳이다. **기도바위** 고남리에서 뱃말로 넘어오는 숫재고개 쪽의 네모난 바위를 이른다. 1920년경 강화에서 구로지로 들어와 교회를 세우고 학당을 설립한 '황도문'이라는 사람이 가족들과 기도하던 바위라 한다.

벗마을, 염촌(鹽村)

신도(信島) 동쪽 끝에 구봉산(九峰山) 능선을 배경으로 하고 동향한 마을이다. 신도3리의 옛 지명으로 우리말로 '벗마을' 이라고 한다. 옛날 이곳에 자염(煮鹽)을 생산하던 염벗이 있어 붙은 지명이다. 소금창고가 있던 지역에 '벗개'라는 지명이 남아 있다. 벗마을 앞 간척지를 일제시대 강화도 부자 김돌영이라는 사람이 방죽을 막아 논을 만들었는데 현재 구방죽 안의 논이 그때 조성한 것이라고 한다. 한때는 이곳을 평촌(坪村)이라고도 불렀다. 마을 앞은 바둑판같은 광활한 문전옥답이어서 섬마을이면서도 농촌형태를 갖추고 있다. 이 논벌에서 생산된 소금이 조선 말에 이르기까지 바닷물을 끓여서 만들던 자염(煮鹽)이다. 염분(鹽盆)이 있던 갯벌이라 하여 벗마을(鹽村)이라고 부르게 되었다.
이곳에서 만들던 소금은 그 품질이 뛰어나 소금중에 참소금이라 하여 진염(眞鹽)이라 하였고, 이곳 사람들을 진염사람이라 불렀다. 현재도 논벌 중앙지점인 소금창고가 있던 지역에 '벗개'라는 지명이 남아있어 옛날 진염의 고장임을 보여주고 있다.
이 마을의 염벗은 신도에 설치되었던 국영목장(國營牧場) 목부(牧夫)의 생계책으로 운영되었으나 구한말에 목장이 폐장되어 염전을 논으로 만들기 시작하게 되었고, 6·25전쟁 이후 피난민의 생계대책으로 대대적인 간척사업을 벌여 논벌이 형성되었다. 그러나 현재도 신방죽 남쪽으로 일부 염전이 운영되고 있어 옛 진염의 명맥을 이어오고 있다.

개부리 벗말 앞산 부리로서 갯가로 뻗어 나갔다고 해서 개부리라고 부른다. **갯말** 개부리산 서쪽 지명이다. 신도에 가장 먼저 사람이 살기 시작한 곳이라 한다. **가운데말** 벗말 중앙에 있는 마을로 앞으로 넓은 논들이 한눈에 보이고 바다가 내다보이는 중심 마을이라 해서 붙은 지명이다. 이곳에 있는 우물은 옛날부터 풍흉을 점쳤다고 한다. **골안말** 벗말 서쪽 끝 마을로 골짜기 안에 있다 하여 생긴 이름이다. **벗개** 벗말 앞 논들 가운데 창고가 있는 쪽을 벗개라 한다. 염벗이 있던 갯가여서 부르던 지명이다. **하머리** 1960년대까지 여객선 선창으로 '북풍받이'라 하여 하머리라는 지명이 붙었다고 한다. 또 왕봉산 줄기가 나비 모양이어서 '나방 아(蛾)' 자로 표기하여 '아머리'라 하던 것이 변음되어

하머리로 부르게 되었다는 설도 전한다. **왕봉산** 해발 122m의 벗말 북쪽 산이다. 산이름의 유래는 불명하다. **배주개마루** 벗마을 서쪽의 언덕마루를 이른다. '배주룩하게' 올라온 고개라는 의미라고 하나 정확한 의미는 불명하다. **골안** 구봉산에서 벗말 뒷산으로 뻗어나간 산줄기와 고두구지 쪽으로 뻗은 산줄기 사이 큰 골짜기를 이른다. **구방죽** 벗말 바로 앞의 논들 방죽을 이른다. 먼저 놓았기 때문에 구방죽이라고 부른다. **신방죽** 구방죽 밖으로 크게 건너 막은 방죽을 이른다. **마성(馬城)** 왕봉국 북쪽 중턱으로부터 왕봉산 북록까지 조선시대 때 경영하던 말 목장으로 말이 흩어지지 않도록 흙이나 돌로 쌓은 담이 있었기 때문에 붙은 지명이다. **마장(馬場)** 신도(信島)의 회주도로 북쪽 중앙지점으로서 구봉산 북쪽해안 산기슭의 작은 마을이다. 구봉산 북쪽은 경사가 완만하고 산중턱에는 습지와 우물이 있고 초지(草地)가 좋아 말 목장으로 적지였다. 아전(衙前)들이 주재하여 목장의 일을 보던 곳이라 하여 마장(馬場)이라고 불렀다. **수천내** 마장가는 길 중간에 있는 개울로 물이 흔하다 하여 '수천(水川)'으로 표기한다고 한다. **능언리** 옛날 어느 벼슬아치가 죽어 이곳에 매장되었다고 하여 붙은 지명이라고도하고 왕봉산이 능처럼 보인다고 해서 붙었다는 설이 있다. **그른말** 옛적부터 토지가 비옥하여 늘 거름을 준 것 같이 곡식이 잘 되어 '거름마을'로 불렀는데 변음되었다고 한다. **밸미** 왕봉산 북서쪽 끝 뿌리이다. 왕봉산이 나비형, 혹은 박쥐형이라 전하는데 그 뿌리가 나비나 박쥐의 꼬리 형태여서 그것을 나타내는 의미로 '벌미'라 불렀다고 하나 다소 신빙성이 떨어진다. 또 다른 설은 이곳을 '배알뿌리'라고도 부른다고 하는데 길게 뻗어나간 모양이 마치 뱀의 꼬리 같아서 '배암미' 뿌리로 부르다가 변음되었다고 한다. **모기네마루터** 배주개마루터에서 마장으로 약간 내려오는 곳이다. 양지바르고 산세가 좋아 옛날에 명당자리로 이름났는데 어느 사람이 이곳에 묘를 썼더니 얼마 안 되어 재산이 늘고 잘 살게 되었다. 그는 묘에 큰돈을 들여 묘비를 세웠는데 그 이후부터 재산이 줄고 가세가 기울었다. 이 묘를 썼던 산세가 가날픈 모기형 신세여서 무거운 비석을 세웠기 때문에 모기가 죽고 말았고, 이 묘주(墓主)도 망했다고 하는 이야기가 전한다. **왕봉산박쥐묘** 옛날 어떤 사람이 왕봉산에 조상의 묘를 썼는데 이후 부자가 되었다고 한다. 그래서 조상의 음덕을 기리기 위해 상석을 비롯한 망주석 등의 석물을 세우고 스스로 효자라고 자칭하던 중에 가세가 기울었다. 이곳 지형이 박쥐형이었는데 무거운 돌을 세우니 움직일 수 없어서 망할 수밖에 없었다는 것이다. 모기네마루터와 비슷한 전설이 전한다.

신촌(新村)

신도4리로서 섬 동남쪽 끝에 위치하고 있는 마을이다. 본래 이 지역은 인가가 없는 초원지로 6·25전쟁 때에 황해도 옹진반도 지역의 피난민들이 이곳에 정착하게 되면서 새로 생긴 마을이라 하여 붙여진 지명이다. 이때 정착한 피난민들의 자활 대책으로 신도3리 벗마을 앞의 구방죽 밖 앞에 광활한 갯벌을 막는 간척사업을 시작하여 논을 조성하였다.

장오리 구봉산 줄기 뿌리로서 옛날 영종에서 한 노인이 와 살면서 밭을 매거나 해안에서 낚시를 하던 곳이라 한다. 노인이 머리에 상투를 틀어 장오리 할아버지라는 별명이 붙었고 그때부터 이곳을 장오리라 불렀다고 한다. 그곳 지형이 '장오리'를 닮아 생긴 말인지 알 수 없다. **알봉산** 구봉산 줄기가 동쪽으로 뻗어 나와 이룬 산봉우리를 이른다. 일제 때 금광을 하던 산으로 똥산으로도 불린다고 하는데 어원은 알 수 없다. **솟바리골** 4리 앞바다를 솟바리골이라 부른다.

矢島

시도리 지역이다. 글자대로 해석하면 '화살섬'이다. 동쪽은 갯골을 사이로 신도에 가로막하고 서쪽으로는 모도(茅島)가 역시 갯골을 사이에 두고 마주보고 있다. 북쪽은 강화도(江華島), 남쪽은 용유도(龍遊島)가 둘러싸고 있다. 이와 같이 시도는 동서로 신도와 모도가 방풍과 방파제의 역할을 할 뿐만 아니라, 한강 하류에 있어서 민물과 바닷물이 섞이는 천혜의 어장으로 옛적부터 어선이 많이 모이던 섬이다.

고기 잡는 '살'을 많이 쳤다 하여 살섬이라 불렀다. 또 어류 등 해산물이 풍부해 사람이 '살 만한 섬'이라 하여 '살섬'이라고도 했는데 이를 훈차(訓借)하여 한자로 표기한 것이 '살 거(居)'자, 섬 도(島)' 자의 '거도(居島)' 또는 '거을도(居乙島)' 등이다.

이 길은 표기는 『신증동국여지승람』이나 『대동지지』에 보이는데 특히 '거을도(居乙島)'는 이두식 표기로 '乙' 자는 우리말 '살'의 'ㄹ' 받침을 나타낸다. 또 한가지는 『대동지지』에 보이는 '고려시대에는 매잉도(買仍島)라 하였다.'는 기록이다. 여기서 '買'가 '살 매'이므로 이를 통해서도 역시 이 섬이 '살섬'으로 불렸음을 알 수 있다.

한편 섬의 모양이 화살 같은 모양을 하고 있다 하여 살섬 시도(矢島)로 불렀다고도 하고, 고려 말 강화 마니산에서 군사들이 활쏘기 훈련을 하면서 이 섬을 그 표적으로 삼았기 때문에 '시도' 곧 '살섬'으로 불렸다는 등 여러 가지 지명 유래가 있다.

당말레산 시도에서 가장 높은 산이다. 이 산은 옛날부터 마을 전체나 개인의 무병장수와 풍어, 풍농을 기원하는 당제를 지내던 산으로 가뭄 때에는 제관을 뽑아 기우제를 지내기도 했던 시도의 영산이다. '당 마을 제'가 '당말재' '당말래'로 음운이 변한 듯하다. 신령한 산이란 의미로 한자로 영신산(靈神山)이라고도 불렀다. **길나드리** 동쪽 끝 마을 해변가 지명이다. 옛날 어선들이 드나들 때 사람들이 모두 이 길로 다녔다 해서 붙은 지명이다 옛날 마을 출입구였다.

안두산 마을 동쪽 끝 마을이다. 산이름의 유래는 불명하다. **배터골** 안두산 너머 시도 염전지대 지명이었다. 해안이 U자형 만곡을 이루어 배들이 정박하기에 적합해 배터골이라는 명칭이 붙었다. **오막골** 어막(漁幕)골이 오막골로 변음되었다. **개질뿌리** 시도 서북쪽 수기산에서 동쪽으로 뻗어나간 개질산 뿌리를 개질뿌리라고 부른다. 개질뿌리는 원음이 개잘뿌리로 개잘풀(바다풀)이 많이 붙어진 이름이라고 한다. 개잘>개질로 음이 바뀌면서 개질산, 개질뿌리로 불린다. **수기** 오막골 북쪽 개질산 너머 장승이다. 개질뿌리는 수기에서 시발되어 개질산이 되면서 길게 동쪽 바다로 뻗었다. 수기는 한의학에서 말하는 '신경(神經)의 음기'로 개질산이 마치 음경(陰莖)처럼 생겼다 하여 이곳 이름을 수기뿌리로 부르다가 개질뿌리로 고쳐 부른다는 이야기가 전한다. **구역들** 시도해수욕장 안쪽 지역의 지명이다. 옛날 부역을 나와 일하던 들이라 하여 '부역들'로 불리던 것이 구역들로 변음되었다 한다. **노루메기** 면사무소 뒤쪽 당재 너머에 있는 산줄기로 선착장까지 길게 뻗은 모습이 노루목 같이 길다 하여 부르는 지명으로 우리나라 여러 곳 지명에서 보듯 '땅 모양이 길게 늘어진 곳'을 의미한다. '노루'는 우리말 형용사 '늘어지다' 의 어간 '늘'의 변형이고 '메기' 는 '목'의 바뀐 발음이다. **노적봉** 노루메기 선착장 뒤에 있는 동산으로 옛날부터 연륙(連陸)이 되었었는데 어느 때부터인지 파도에 노적봉이 끊어져 마을에 흉사가 생기다가 다시 연륙이 되었다고 한다. 그 모양이 곡식을 쌓아 놓은 형상 같아서 붙인 지명이다. **거북돌** 모루메기 선착장 재방이 놓여 사라진 바위로 거북 모양이었는데, 머리 부분은 모도 쪽으로 향하고 꼬리 부분은 살섬 쪽으로 두고 있어 모도에서 물어다 먹고 시도 쪽으로 배설한다 해서, 모도는 가난해지고 시도는 잘 살게 된다는 전설이 전한다. **장골** 시도 서쪽 골짜기로 이웃 섬이나 육지의 해안에서 시체가 자주 떠내려 와 이곳에 걸리곤 하여 이곳을 송장골이라고 부르다가 장골로 불리었다. **남부리** 시도 가장 남쪽 부리로서 붙은 지명이다. **부엉낭타래** 뱀이 많고 부엉이가 서식하는 곳으로 전해온다. 부엉이가 서식하던 외딴 낭떠러지를 뜻한다. **늦은구지** 늦바람을 많이 타는 곳이라 하여 붙은 지명으로 옛날에는 고기와 새우를 잡아 말리던 건조장이 있었다고 한다. 구지는 '곶'을 뜻하는 말이다. **딴산** 늦은구지 동쪽에 외따로 떨어져 있다 해서 붙은 이름이다. 옛날 죽은 말을 묻었기 때문에 '마산소'로 불리기도 했다.

넋바위 딴산 동쪽 부리에 있는 바위로 평평하게 생겼다. 물에 빠져 죽은 사람이나 풍랑으로 익사한 뱃사람들의 넋을 기리기 위해 이 바위에서 굿을 했다

하여 붙은 명칭이다. **가골** 옛날 마을 이름으로 지금은 사람의 집이 있다 하여 가곡(家谷)이라 부른데서 유래한다. **맹꽁이장수리** 검은 바위가 맹꽁이처럼 생겼다 해서 붙은 이름으로 맹꽁이바위가 있는 장술을 이른다. **살막구지** 이 섬에서 처음으로 살을 맸던 갯골 살터이며 살을 지키던 살막이 있던 '곶'을 의미한다. 이 살터로 해서 살섬이라는 지명이 전해졌다는 이야기도 있다. **용머리** 산부리가 용의 머리형이라 하여 부르는 지명이다. **못테** 용머리에서 농협 쪽으로 돌아오는 산모퉁이를 이른다. '못테' 는 '모퉁이' 의 변음으로 추측된다. **상아골** 원래는 '상여(喪輿)골'로 마을의 상여가 꼭 이곳을 지난다 해서 붙은 지명이라고 한다. 옛날 아이들이 죽으면 이곳에 묻었다고 해서 아이들 공동묘지의 의미로 '상아골(喪兒谷)'이라 불린다는 설도 있다. **항아지골** 골짜기 모양이 항아리 형태여서 붙은 지명이다. 원래 '항아리골' 인데 변음되었다. **범정골** 상돌깨 동북쪽에 있는 후미진 곳이다. 어원은 불명하다. **서래(西來)** 서쪽 노루메기 골짜기에 살던 사람들이 이곳으로 이사와 산다고 해서 붙은 지명이다. **상돌깨** 묘지에 상석 돌이 있었다 해서 부르는 지명이다. **수기논골** 수기산 중턱의 작은 논이 있는 골짜기를 이른다. **이무기두멍** 수기 장술 앞에 있는 낮은 갯벌 구멍으로 먹염에 있는 굴과 상통하여 이무기가 왕래하는 두멍이라고 한다. **송여** 송 씨 성을 가진 여인이 이곳에서 굴을 따다가 죽었다하여 붙은 바위 이름이다. **제번여** 송여 옆에 있는 바위로 파도소리가 마치 죽은 송 여인의 넋을 위로하기 위해 제를 지내는 소리처럼 들린다 하여 붙은 지명이라고 한다. **검배바위** 이무기두멍 옆의 검은 바위 이름이다. **먹염** 검은 바위섬을 이른다. 시도 인근에서 가장 큰 섬이다. 한자로 '오도(梧島)'라고 표기하는데 '오(梧)'자는 '벽오동나무' 외에도 '떠받치는 기둥'의 뜻이 있어 남쪽에서 시도를 받치고 있는 섬이라는 뜻이 된다. 달리 '시오도(矢梧島)'로 표기하기도 한다. **까치곱패** 큰 당산에서 남쪽으로 내려가는 곳을 이른다. '까치고들빼기' 가 많아 이런 지명이 붙었는데 축음되고 변음되었다고 한다.

모도
茅島

행정명은 모도리다. 북도면 4개 유인도 중 가장 작은 섬으로 시도의 서쪽에 위치하고 있다. 동쪽은 시도와의 갯골 사이에 수중도로(水中道路)가 설치되어 썰물때에는 도보나 차량으로 왕래할 수 있다. 서쪽으로는 장봉도(長峰島)와 약 6㎞ 거리를 두고 있으며 북쪽은 강화도이다. 1914년 강화군 제도만에서 신도, 시도, 장봉도와 함께 분리되어 부천군으로 편입되면서 새로 북도면의 1개 법정리가 되었다.

이 섬 부근 역시 좋은 어장이어서 중선들이 모이던 곳이었다. 통진(通津) 조강포(祖江浦)에서 중선을 부리던 차영선(車永善)이라는 사람이 그물질을 하는데 고기는 한 마리도 안 잡히고 띠 뿌리(뿜) 뭉치만 올라와 화가 나서 그물을 거두었다. 그때부터 띠만 걸리는 섬이라고 해서 '띠엄' 즉 띠 모(茅)' 자와 '섬 도(島)' 자를 써서 모도(茅島)라고 부르게 되었다는 것이다. 이런 이야기가 『옹진군향리지』에도 전한다. 지금도 이 지역 노인들은 이 섬을 '띠염'으로 부른다.

가무리부리 북쪽 끝 해안으로 가무락조개가 난다고 해서 붙은 지명이다. 가무래기산은 이곳 뒷산이다. **서두무리** 가무래기산 골짜기 바위 새 틈에서 샘물이 나온다 하여 '새틈물'로 부르던 것이 서두무리로 변음되었다고 한다. **뾰족바위** 섬 서쪽 해안의 바위로 멀끗과 마주보고 있다. **물성구지** 섬 서쪽 해안의 모래사장으로 오목하게 산 쪽으로 들어간 좁은 장술의 지명이다. 원뜻은 불명하다. **먼데끼미** 모도 서남쪽 해안 지명으로 모래와 자갈이 있는 좁은 골짜기이다. '끼미'는 '굼, 구미, 기미' 등과 같이 안으로 우목하게 들어간 곳을 뜻한다. '먼데+끼미'로 추측된다. **배니끼미** 모도 서남쪽 해안 장수리 지역을 이른다. 산 밑으로 약간의 평지에 좁은 밭이 있고 그 해안에는 한두 척 배를 댈 수 있는 지형이다. **박주가리** 남쪽 끝 부리의 지명이다. 모도의 모양이 박쥐 모양이어서 붙은 지명이다. 가리는 곡식을 쌓은 것 같은 높은 더미가 있는 곳을 뜻한다. **모도동안** 모도와 시도 사이의 갯골 어장을 옛날부터 모도동안이라 불렀다고 한다. **띠염산** 섬 중앙에 위치하고 있는 해발 94.8m 높이의 산이다. '원두막꼭대기산'이라고도 하는데 실제 원두막이 있었는지는 확인할 수 없으나 모도에서 제일 높은 산이라는 의미를 내포한 듯하다. **박주기산** 모도 남쪽 끝에 있는 야트막한 산으로 마을 안산(案山)으로도 불린다. 박주기는 그 모양이 박쥐같다고 해서 붙은 이름이다.

Modo

Photo by Ahmad Ardity on Unsplash

장봉도 長峰島

장봉도는 북도면의 4개 유인도 중 가장 서쪽에 위치하고 있다. 장봉리는 옹암, 평촌, 진촌, 촉동의 지명으로 불리는 4개리로 되어 있다. 동쪽은 모도, 서쪽은 동만도(東晩島), 서만도(西晩島), 동남쪽은 영종도·용유도, 북쪽은 강화도이다. 장봉도는 폭은 좁으나 길이가 길고 높고, 낮은 산봉우리들이 섬의 길이대로 끊이지 않고 줄지어 있는 형태이다. 실제로 중앙의 국사봉(國思峯)을 중심으로 동쪽 옹암의 상봉산(上奉山), 서쪽 싸리골의 봉화산(烽火山)등을 주축으로 많은 산봉들이 동쪽에서 서쪽 끝까지 이어져 있다. 장봉이라는 섬 이름은 여기서 연유한 것 같다.

고려 고종 18년(1231)에 몽골이 침공하자 다음해인 1232년에 왕도인 송도를 버리고 강화도로 천도할 당시 강화도마저 함락되는 것을 대비해 장봉도에 별궁을 세웠다는 설이 있다. 아무튼 장봉의 지명은 『고려사』에 가장 먼저 보이는데 '원종(元宗) 2년(1261) 4월에 왕이 장봉궁(長峰宮)에 이어(移御)하였다.'는 기록과 '동년 6월에 장봉궁에 환어(還御)하여 경내에 이죄(二罪) 이하를 유사(宥赦)하였다.'는 내용이 보인다. 그러나 왕궁이 어디에 있었는지 확인할 수는 없다.

옹암(甕岩)

장봉1리이다. 독바위란 뜻으로 마치 독 같은 모양을 하고 있는 바위에서 유래한다. 독바위는 동쪽 끝 해안에 있는 마을로서 19세기 말까지 국영 말 목장지대였기 때문에 일반이 살 수 없는 지역이었다. 근래에 이르기까지 활기찬 포구(浦口)로서 많은 어선들이 드나들었고 기적소리가 끊이질 않아 옹암기적(甕岩汽笛)이라 하여 장봉팔경(長峰八景) 중의 하나로 꼽히고 있다.

독바위란 지명은 마을 북쪽에 있는 마치 독같은 모양을 하고 있는 바위에서 유래하여, 독 옹(甕)자와 바위 암(岩)자를 써서 옹암이라 부르게 되었다.

조선 세종(世宗) 때부터 조선후기까지 400여 년간을 운영해온 장봉도목장(長峰島牧場)이 바로 이 옹암지역이고, 국사봉 밑의 말문고개는 말들을 들이고 내던 목마장의 출입구였다고 하며, 이 고개 남북 산기슭에는 마성(馬城)이 남아있다.

옹암6곡(甕岩六谷) 옹암6촌(甕岩六村)이라고도 부른다. 큰논골, 작은논골, 장골, 독바위, 늘논, 검어지 등 6개 마을이 옹암 지역에 생겨나 부르는 지명이다. 늘논과 검어지는 폐촌이 되어 지금은 4개 마을뿐이다. **멀곳** 옹암과 모도 사이의 작은 무인도이다. 가까워도 멀리 느껴진다 해서 멀곳이라 했다. 작은말곳도 있다. **독바위** 장봉도 동쪽 끝 뱀메기뿌리에 있는 독과 같은 형태의 바위를 이른다. **뱀메기뿌리** 독바위 북쪽 부리로서 배의 이물이나 고물같이 생겨 부르는 지명이라 하나 다소 신빙성이 떨어진다. **뒷장술** 뱀메기뿌리 서쪽 모래사장이다. 독바위 뒤에 있다 하여 뒷장술이라 한다. **심박골** 산이 양쪽으로 높아 골짜기가 길고 넓다 하여 부르는 지명이다. 한자로는 '심박곡(深拍谷)'으로 표기한다. **아기노골** 방죽에 나무가 무성한 것이 방패와 같이 견고하다는 뜻이라 하나 어원을 밝힐 수 없다. 한편 독바위 지역에서는 논 면적이 적은 골짜기라 하여 '아기논골'이라고도 한다. **옹암긴장수리** 큰논골 앞 해안으로 옹암에서 제일 큰 모래사장이다. **늘륜고개** 높고 험준한 고개를 이른다고 한다. 이 고개 밑에 두멍이 있고 논에 물이 흔하다 하여 '늘논'이라고도 한다. **거무지** 떡갈나무가 많아 붙은 지명이라고 하나 분명하지 않다. **거무지 장사바위** 거무지의 검은 바위들 중에 특별히 흰색 바위인데 이곳에 옛날 어떤 장사가 걸어간 발자국이 선명하다고 한다. **큰논골** 독바위 지역에서 논 면적이 제일 넓은 곳으로 옛날 이곳 마을이 제일 컸었다고 한다. **한증막터** 늘륜해변 큰 산 밑에 한증막이 있었기 때문에 붙은 지명이다. **아랫몰뿌리** 장골 아랫마을 소코바위 서쪽 산부리이다. **소코바위** 바위 모양이 소의 코같이 생겨서 부르는 바위이다. **오목장수리** 소코바위 동쪽으로 오목하게 들어간 해안을 이른다. **간덴몰** 독바위 남쪽 산기슭 지명이다. '가운데 마을'이란 의미로 추측된다. **배나무골** 말문 동쪽 해안 지대

를 이른다. **말문고개** 옹암 목장의 출입문으로 국사봉 남쪽에서 북쪽 해안까지 석성을 쌓아 말들이 서쪽농경지로 넘어 가지 못하게 하고 이 말문고개에서 육지 반출이나 입식을 했다. 한자로 마문현(馬門峴)이라 쓴다. **소둑** 안산과 바름이산 줄기 사이에 갯물을 막는 제방이다. **배나무골** 말문 동쪽 해안 지역이다.

평촌(坪村)

장봉도(長峰島)의 중앙으로, 동북쪽은 장봉도의 주봉(主峰)인 국사봉(해발 149m)이고 그 동쪽은 장봉1리인 옹암이며 서쪽은 '번덩이고개'이다. 3면이 산으로 둘러 쌓인 마을 뒤에는 주위의 산비탈과 계곡에 넓고 좁은 농경지가 형성되어 있다. 또 그 앞은 방파제시설이 되어 있어 평촌포구에는 뱃고동소리가 끊이지 않는다.

장봉도 지형은 대체로 길이에 비하여 폭이 좁아 들판을 볼 수 없는 섬인데, 유독 이 지역만은 남북의 폭이 넓은편이어서 넓은 농경지와 나름대로의 큰 마을이 형성되었다. 그래서 들판이 넓다 하여 평촌(坪村)이라고 부르게 되었다.

마을 뒤 산기슭에는 '절골' 또는 '옥당골' 등으로 전해지는 곳이 있는데 구전에 의하면, 고려 고종 강화천도 당시 몽고군이 강화도까지 침범하였을 경우를 대비하여 국왕의 제2 피난처로 이곳에 별궁(장봉궁)을 지었다.

와도(臥島) 장봉2리(평촌) 남쪽 해상에 있는 무인도이다. 이 섬을 와도(臥島) 또는 와도(蛙島)라고 부르게된 유래는 장봉도 쪽에서 내다보면 마치 개구리 같은 모양을 하고 있기 때문이다. 그래서 이 섬을 개구리가 누워 있는 형태라 하여 개구리 와(蛙), 또는 누울 와(臥)자를 써서 와도 또는 '아염도'라 한다. **사도(蛇島)** 평촌 남쪽 해상에 있는 바위섬으로서 뱀의 형상이어서 붙은 명칭이다. 옛날부터 뱀이 많기로 유명해 이 섬으로 고기를 잡으러 어선들이 갔다가 뱀 때문에 다른 곳으로 피했다고 하는 이야기가 전한다. '사염'이라고도 부른다. **날가지도, 비가지도(飛加之島)** 평촌 앞 해상에 있는 무인도로서 이 섬 주변은 고기들이 서식하기에 아주 좋게 되어 있다. 항상 고기떼가 몰려들어 날개 달린 새 모양으로 뛰어 논다하여 '날가지'라고 부르게 되면서 날가지도라 하였고 비가지도(飛加之島)라 하였다. **똥섬** 이 섬의 모양이 뱀 형상의 사도가 잡아먹으려 하자 등에 무엇을 업고 도망치려는 것 같다 하여 '도망섬'이라 부르다가 축음되어 '똥섬'으로 부르게 되었다고 한다. **벼룩우물** 우물 위에 물벼룩이 떠다닌다 하여 붙은 명칭이다. **제비우물** 물이 맑고 맛이 좋아 제비들이 목욕하는 우물이라 하여 붙은 이름이다. **할미당** 끝 당으로 가는 언덕길로 경사가 급해 잘 미끄러지는 고개라고 하여 붙은 지명이라고 하나 '할마이당'이라고도 불리는 것으로 보아 다른 전설이 있을 듯하다. **한들** 넓은 들판을 이른다. **가운데 당** 윗당과 끝 당의 중간이다. **도당너머** 마을 전체의 당제를 지내는 '도당' 의 너머를 이르는 지명이다. **중뜰** 평촌 중간 지점에 있는 논들이다. 중간에 있다 하여 중들이다. **고개밑뜰** 번등고개 밑에 있어 부르는 논들이다. **서녁뜰** 평촌 서쪽 논들이다. **행정개울** 옹암 쪽으로 가는 평촌 동쪽 개울의 이름이다. 개울이 이정표 구실을 한다 해서 행정천으로 불린다. **구재마루터** 평평하고 잔디가 있는 고개마루이다. 어원은 불명하다. 나뭇꾼들이 지게를 벗어 놓고 노래를 부르고 재주를 겨루던 곳이라고 한다. **장구재뿌리** 언덕이 높고 낮은 곳이 없이 일정하게 길게 이루어진 구릉지대이다. **옥당물** 감옥 터가 있던 마을을 이른다. **번덩** 섬의 가장 중요한 어장으로 이 어장 때문에 마을이 번창해졌다는 뜻으로 번동(繁洞)이라 불렀는데 변음된 것으로 추측된다. **터러먹고개** 옛날 해적들이 들어와 식량이나 물건을 약탈하여 달아나던 고개라고 한다. 터러먹은 '털어먹는다' 는 의미로 추정된다. **강구지** 도적에게 강탈당하고 산등성이에서 부덜대던 곳이라고 하나 그 원뜻은 알 수 없다. **야달** 선착장 좌우로 큰야달, 작은야달이 있다. 암초에 부딪는 파도소리가 너무 소란스러워 놀라는 곳이라고 한다. **돌우물** 동적골 지나 작은야달 못미쳐 우물이다. '석정(石井)'이라 표기한다. **동적골** 신골짜기에서 진흙물이 스며 내린다 하여 동적골이라 부른다고 한다. '동적(銅赤)'의 의미가 아닌가 싶다. **안산(案山)** 마을 앞에 있는 산이다. **당재 터** 풍어를 기원하고 무사고를 비는 곳이다.

진촌(鎭村)

진촌은 장봉3리 지역 명칭으로 마을 위치는 장봉2리 평촌 서북쪽 절터골 산동성이 너머에 있다. 동, 서, 북쪽 3면이 산으로 둘러싸인 남향받이 'U'자형 마을이어서 밖으로 노출이 안 되는 천연 군사기지의 입지를 가졌다. 이곳은 숙종 43년(1717) 장봉수군진을 설치하여 강화도와 서해방어의 군사기지로 이용되었고 종4품인 만호(萬戶)가 파견되었다.

진촌으로 부르게 된 것도 수군진(水軍鎭)이 있었던 데서 유래된 지명이다. 진촌 뒤 잿등 너머 해안을 '대빈창'이라고 부르는데 강화도와 교동통어영(喬桐統禦營)을 왕래하는 배들이 기항하던 장봉진의 전용포구였다. 또 진촌에서 대빈창으로 넘어가는 잿등을 '비석거리'라고 불렀는데 지금도 장봉백성을 위하여 선정을 베푼 진장들의 선정비가 남아 있다.

대빈창 진촌뒤 잿등 너머 해안을 '대빈창'이라고 부르는데 강화도와 교동통어영(喬桐統禦營)을 왕래하는 배들이 기항하던 포구였다. 군대 주둔에 필요한 창고가 있어서 붙은 명칭이라고 하는데 장봉진과 연관이 있는 듯이 보인다. 다른 명칭으로는 대병창이라고도 한다. **비석거리** 진촌에서 대빈창으로 넘어가는 잿등을 '비석거리'라고 불렀는데 지금도 장봉백성을 위하여 선정을 베푼 만호 겸장봉감목관선정비(萬戶兼長峰監牧官善政碑)가 남아 있다. **매도래** 대빈창 서쪽 부리를 이르는 지명이다. 썰물 때면 뻘 위에 돌다리가 있어 이를 이용하여 건넜는데 '매'는 돌을 '도래'는 건너온다는 '도래(渡來)'의 의미로 '돌을 딛고 건너온다' 는 뜻이라고 하나 원래 다른 뜻의 우리말 지명으로 추정된다. **당산** 진촌 뒷산으로 옛날 마을의 큰 제를 올리던 산이다. **길청문** 수군진영이 있을 때 남쪽에서 진 청사로 들어오는 정문을 이른다. 진청문이 길청문으로 변음되었다. **절터골마루** 진촌 동쪽 마루터기다. 이 고개를 넘으면 평촌 절터골이 나온다 해서 부르는 지명이다. **버드나무깨학방** 옛 한문서당을 이른다. '깨'는 버드나무가 학방 옆에 있어서 '버드나무가 있는 그 언저리'의 뜻으로 '께'의 변음이다.

축동(杻洞), 싸리골

장봉도 서쪽 끝 마을로서 진촌(장봉4리)과 이웃 마을이며 모롱고지(모퉁곶지)를 경계로 서쪽에 위치하고 있다. 이 마을 산판에는 싸리나무가 많아 싸리골이라 부르게 되면서 싸리나무 축(杻)자를 써서 축동(杻洞)이라 부르게 되었다.
싸리골 서쪽에는 봉화산(烽火山)이 있는데 장봉진과 강화도를 비롯한 주위의 유인도와 봉화로 통신을 하던 곳으로 봉화재 또는 봉화뚝 등으로 불린다. 싸리나무는 다른 나무와 달리 불에 태워도 연기가 안나며 불빛만 멀리까지 잘 비치므로 봉화에 제일 좋은 재료라고 한다.

모롱구지 진촌과 싸리골 사이의 산모퉁이로 옛날 갯골 도랑이 있었다고 한다. 원래는 '모롱곶' 으로 '모롱'은 산모퉁이 휘어 돌린 곳을 의미한다. 또 '곶이 '구지'로 변음되었다. **용사골** 뱀이 많았던 골짜기이다. **재판터** 산언덕이 평평하고 고르다 하여 붙은 지명이라고 한다. **유노골** 골짜기에서 물이 흐르는데 그 바닥은 딱딱하여 길처럼 되어 있어 이런 지명이 붙었다고 한다. **배진머리** 유노골과 싸리골 중간 지역이다. '배 젓는 마을'이라는 뜻으로 추정된다. **쭉쭉골** 골이 양쪽으로 갈려진 곳으로 이곳에서 소쩍새가 잘 운다 하여 이같은 지명이 붙었다고 한다. **옻나무골** 옻나무가 많아 부르는 지명이다. **검어바위** 다른 바위보다 색이 검다고 해서 붙은 이름이다. **상여바위** 바위 모양이 상여처럼 생겼다 해서 붙은 바위 이름이다. **붉은바위** 바위가 유달리 붉어서 붙은 이름이다. **달배** 바위가 달팽이 같다 해서 부르는 바위로 큰봉 남쪽에 있다. **말등바위** 바위가 말 잔등 같다고 해서 붙은 이름이다. **큰봉** 긴등과 감악머리산 중간에 있는 산이다. **감악머리** 봉화산 서쪽으로 긴 능에 이은 높은 봉우리를 이른다. 해발 141m의 이 봉우리를 오늘날 '큰봉'이라 부르는데 옛날에는 '감악'이라고 불렀다. '큰 산 악(嶽)' 자를 쓴다. '감' 자에는 '상쾌하다'는 뜻풀이도 있어 산의 위엄과 함께 밝고 힘찬 모습을 형용해서 붙인 명칭으로 보인다. 감악머리는 감악산 끝머리라는 의미이다. **소반바위** 감악머리 해변에 있는 바위로 소반 형태여서 붙은 이름이다. '서반바위'라고도 한다. **죽의노리** 굴막터 서쪽 지역이다. 물이 썰어도 바위가 잘 드러나지 않아 굴의 생장이 나쁜 까닭에 죽어버린 굴이 있다 하여 부르는 지명이라고 한다. **굴막터** 막을 세우고 물때에 따라 굴을 따던 곳을 이른다. **당여** 해안에 마당같이 넓은 바위가 있어 붙은 이름이다. **물떨어지는골** 마당여 지나 물이 항상 뚝뚝 떨어지는 골이라 하여 붙은 지명이다. **긴골** 골이 길다고 해서 붙은 지명이다. 장승바위 서쪽에 있다. **장승바위** 바위 형상이 장승같아서 부르는 바위 이름이다. **봉화뚝** 서북쪽 산이다. 산 정성에 봉화 불을 놓던 뚝이 있다. **봉화독장술** 봉화뚝 서북쪽 해안 모래 독이다. **굴바위** 찬우물 서쪽 바위가 길게 뻗어 굴 번식이 잘 돼 부르는 바위 이름이다. **찬우물** 솔개재 근처 물의 수원이 좋고 여름에 차고 겨울에 김이 나는 우물이다. **봉화산** 싸리골 서쪽에 있는 130m 높이의 봉화산을 이르는 말이다. 옛날 장봉진과 강화도를 비롯한 주위의 유인도와 봉화로 통신을 하던 곳으로 봉화재로도 불린다. **긴등** 봉화산 뒤쪽 산인데 농처럼 생기고 길다 해서 부르는 이름이다. '긴농산'이라고도 한다. **만도리(晩島里), 동만도(東晩島) · 서만도(西晩島)** 장봉 4리에 속하는 무인도로서 장봉도 서쪽 끝 감악머리 뿌리에서 약 10㎞ 서쪽에 있다. 본래 섬이 하나였는데 오랜 세월동안 조수(潮水)의 침식(侵蝕)으로 인하여 섬 중간이 갈라지면서 두 개의 섬으로 되었다. 동쪽은 동만도, 서쪽은 서만도로 만도리어장(晩島里漁場)으로도 유명하였던 곳이다. 양쪽 섬 모두가 한쪽에 굴곡진 만(灣)을 이루어 어선들이 일시 피항할 수 있는 곳이라 하여 만도(灣島)라고 표기하기도 하나, 장봉도 지역에서는 가장 늦게 해지는 지역이라 하여 늦을 만(晩)자를 써서 만도(晩島)라고 부른다.

북도면 옛 모습

2000년 이전의 모습

2010년 이후의 모습

4 어업 공동체

- 영종도 어촌계
- 용유도 어촌계
- 무의도 어촌계

출처: 『사진으로 보는 중구 어촌계 이야기』, 인천중구문화원, 2021

어촌계 현황

어촌은 수산업어촌발전기본법 제3조에 따라 하천·호수 또는 바다에 인접해 있거나, 어항 배후지에 있는 지역 중에서 수산업으로 생활하는 읍(邑)·면(面)·동(洞) 지역 중 상업지역 및 공업지역(국토의계획및이용에관한법률)을 제외한 지역을 말한다.

어촌계는 어촌의 수산업 또는 지역 자원을 기반으로 공동의 목적과 사회적 가치를 실현하기 위해 협력하는 공동체인 어촌공동체의 중요 조직으로, 수산업협동조합법(이하 수협법)에 의해 수산업협동조합(이하 수협)의 조합원을 계원으로 하여 행정구역 및 경제권 등을 중심으로 설립된 어업인 단체로 연안어장을 소유하고 이용하는 주체이고, 정부 사업을 직간접으로 수행하는 주체이다.
어촌계는 전통사회에서 현대에 이르기까지 이어져 내려오고 있는 우리 사회의 다양한 계와 마찬가지로 공동체의 유산이면서 동시에 오늘날 개별 어가 및 어촌마을의 생존과 번영에 매우 중대한 영향을 미치는 경제조직이다. 최근에는 양식어업이 전개되고, 어촌계 계원의 관심이 어장의 분배, 이용방식, 생산, 수입의 분배 등에 점점 더 쏠리게 됨으로써 합리적·타산적 경제조직의 성격이 강화되고 있다.

법률적 근거를 갖는 어촌계가 조직되기 훨씬 이전인 조선시대에도 어촌사회에서는 양식계(養殖契), 해조계(海藻契), 포패계(浦貝契)등의 자연마을을 중심으로 한 자생적 협동조직체가 있었다. 일제강점기에 들어와 총독부가 1908년에 제정한 어업법을 대신하여 어업령(1911년 6월)을 공포하면서 어촌사회는 어업조합을 중심으로 조직되고 관리되었다.
1962년 수협법이 제정되면서 어촌계는 수협의 계통조직으로 조직되었다. 1975년 수협법 개정으로 1976년부터 어촌계는 어업면허의 우선권을 갖게 되었고, 비법인 어촌계도 어업권을 취득할 수 있게 됨으로써 어촌계는 어업권의 주체가 되었다. 수협법이 제정되기 이전까지 어촌의 마을 공동어장은 대부분이 마을공동체가 주체가 되어 배타적인 권리 행사와 함께 자체적으로 관리 및 운영을 해왔다. 공동어장은 입호제도에 의해 구성원의 수를 제한하고 수산물의 남획을 방지함으로써 지속적인 생산을 할 수 있어었다. 즉 마을의 공유재산인 공동어장을 이용하고 관리하는 방식은 개별 어촌 마을이 있는 지리적인 조건과 수산자원의 종류와 생산방식 등에 따라 마을마다 자체적으로 발전되어 왔다.
그러나 1962년 수협법이 제정되어 시군구별로 조직된 지구별 수협의 조합원에 한하여 어촌계를 구성할 수 있게 법적으로 제한되었다. 즉 기존의 마을공동체가 공동어장을 관리하던 관습에서 수협법에 따라 경제적 조직체로서의 어촌계가 공동어장을 관리·운영하는 체제로 바뀌었다.

수협동조합법시행령에 따르면 어촌계 설립의 기본 목적은 계원 상호 간의 협력을 통하여 경제적, 사회적 이익을 높이고자 하는 데 있으며, 이런 목적을 위하여 어촌계는 어업권 취득, 어촌 공동시설의 설치와 운영, 공동 구매사업, 판매, 어업자금 알선 사업 등을 할 수 있도록 하고 있다.

어촌계가 보유하고 있는 어업권은 크게 양식어업, 정치망어업 그리고 마을어업이 있다. 마을어업은 일정한 수심 이내의 수면을 나누어 패류, 해조류 및 정착성 수산생물을 관리 조성하여 채취하는 어업(수산업법 제8조 1항)으로, 어촌계 또는 지구별 조합만이 취득할 수 있는 면허어업이다. 1996년 개정된 수산업법에 의해 신설된 마을어업은 구 수산업법의 제1종공동어업과 유사하다. 하지만 개정된 마을어업에는 어촌계원이 아니라도 마을 공동어업의 실질적인 주체인 마을에 거주하고 있는 주민에게도 마을어업권을 행사할 수 있도록 함으로써 마을공동체와 어촌계 간의 괴리를 메우고 뒤늦게나마 공동어장에 대한 마을공동체의 관행을 어느 정도 인정하고 있다.

어촌계는 설립 당시 법령으로 성원의 자격을 구역 내 거주하는 어민으로서 "1년 이상 거주하고 연간 120일 이상 수산업을 경영하거나 또는 이에 종사하는 자"(수협법 시행령 제6조)로 규정한다. 어촌계원의 자격을 법으로 명시함으로써 입호제도 또는 마을 나름대로의 공동규제에 의해 유지되어 오던 관습을 무시하는 결과를 가져와 어촌계 설립 이후 여러 지역에서 마을 간 또는 마을 내 주민들 간에 갈등과 법정으로 이어지는 분쟁을 불러왔다.
어촌계를 설립하기 위해서는 구역에 거주하는 지구별 수협의 조합원 10명 이상이 발기인이 되어 설립준비위원회를 구성하고, 어촌계 정관을 작성하여 창립총회의 의결을 거쳐 지자체장의 인가를 받아야 설립할 수 있다. 지구별 수협의 조합원으로서 어촌계의 구역에 거주하는 사람은 어촌계에 가입할 수 있다.

인천광역시에는 중구 13개, 남동구, 동구, 서구 각 1개, 연수구 2개, 강화군 13개, 옹진군 27개 등 총 58개의 어촌계가 있다. 중구에는 행정구역 상으로 운남동에 구읍, 송산어촌계, 운서동에 운북, 운서, 신불어촌계, 남북동에 남북어촌계, 을왕동에 을왕어촌계, 덕교동에 덕교, 마시안어촌계, 무의동에 큰무리, 포내, 광명, 소무의 어촌계가 있다.
한편 큰무리, 포내, 마시안마을은 어촌계가 중심이 되어 어촌체험휴양마을을 지정받아 각기 다양한 어촌체험프로그램을 운영하며 어촌계 활성화를 꾀하고 있다. 큰무리마을은 2015년 8월, 포내마을은 2015년 9월, 마시안마을은 2017년 10월에 지정되었다.

중구 어촌계 현황 (기준년도 : 2019년)

지역	마을명	주요 어종	비고
영종	구읍	굴, 바지락, 가무락, 파래	
	송산	바지락, 민챙이, 낙지	
	운북	바지락, 가무락, 동죽	
	운서	바지락, 가무락, 동죽, 낙지	
	신불	바지락, 가무락, 동죽, 민챙이, 굴	
용유	남북	대합, 동죽, 바지락	
	을왕	낙지, 동죽	
	덕교	바지락, 굴	
	마시안	동죽, 백합, 가무락, 민챙이	체험마을
무의도	큰무리	바지락, 동죽, 굴, 낙지	체험마을
	포내	바지락, 가무락, 동죽, 굴	체험마을
	소무의	굴, 바지락	
	광명	바지락, 동죽	

신불어촌계 석산포구

영종도 어촌계

영종도는 인천국제공항 건설로 용유도와 삼목도 신불도 사이의 얕은 바다를 방조제로 연결하여 간척해서 만들어진 지역이다. 관내에는 구읍, 송산, 신불, 운북, 운서 어촌계 등 모두 다섯 개의 어촌계가 구성되어 있다.

1) 구읍어촌계

구읍어촌마을은 인천대교·영종대교가 만들어지기 전 섬에서 육지로 나가는 유일한 관문이었던 영종도 구읍뱃터가 있는 곳이다.

어촌계원 수는 78명이다. 이 마을의 주요 생산 어종은 굴, 파래, 바지락, 가무락, 파래, 낙지, 새우 등인데 마을어업을 통해서는 주로 가무락, 파래, 낚지, 굴을 수확한다. 주 수확시기는 3~11월이고, 연 생산량은 매년 다르지만 20톤 정도이다.

영종 앞바다를 삶의 터전으로 삼아 온 어민들의 항구이기도 한 구읍뱃터 일대는 어촌마을보다 관광지의 화려함이 더한 지역이 되어 어업의 흔적이 옅어지고 있다. 지금은 뱃터의 낚시용품 대여 가게와 회센터가 어촌 분위기를 보여주고 있다.

2) 송산어촌계

송산어촌계원 수는 총 68명이고 바지락, 낙지, 민챙이 등을 수확하고 있다. 송산어촌계는 다섯 개의 면허 어장을 갖고 있다. 면적은 825,000㎡(약 25만 평) 정도이다. 이곳에서는 예전부터 동죽, 바지락, 가무락을 주로 잡았다. 공동 작업은 1인당 동죽을 60㎏씩 두 개 120㎏을 잡아 올 수 있었다. 개인 작업의 경우 잡는 만큼 개인 몫이다.

2021년 9월까지는 공동작업을 하지 못했다. 개발의 여파로 동죽과 바지락의 수확량이 예전 같지 않은 까닭이다. 개인별 조업 일수는 사정에 따라 다르겠지만, 20일 정도이다. 지금은 조업 일수가 줄어 평상시에는 농사일이나 장사 등 각자가 다른 일을 하다 시간이 날 때 작업을 나가고 있다고 한다. 수확물의 처리도 수확량이 적어 수매보다는 개인적으로 음식점과 직거래하는 경우가 대부분이다.

3) 운서어촌계

운서어촌계는 영종도에 인천공항이 들어서면서 영종도, 용유도, 삼목도 등 4개 섬이 매립·간척으로 육지로 변하면서 지난 1995년 새롭게 출발했다. 현재 175명이 어촌계원으로 등록돼 있지만, 생활근거지는 영종도 신도시다.

운서어촌계는 맨손어업 50명, 어선어업 45명, 회타운 및 직판장 20명, 기타 60명 등이 계원으로 참여하고 있다. 주요 어획물은 꽃게(200톤), 쭈꾸미(100톤), 낙지(100톤), 새우(200톤), 민챙이(50톤) 등으로 어촌계 공동어장 95㏊에서 동죽, 가무락, 민챙이 등을 생산하며 9.77톤 이하 연안어선 50여 척이 통발과 자망, 복합어업을 하고 있다.

운서어촌계의 중심은 삼목항이다. 물이 드나드는 길목이 세 곳이라는 유래를 가진 곳이다. 예전 삼목도는 해안의 갯벌과 어업, 염전으로 생계를 유지해 왔다. 다양하고 풍부한 어족자원으로 어촌사회를 유지해왔지만, 공항 건설로 어촌마을이 없어지고 삶의 터전도 잃게 되었다. 2017년부터 어촌계 재활성화에 나서 영종, 용유 뿐만 아니라 신도시에 거주하는 계원들이 맨손어업과 어선어업, 회타운 및 직판장 등을 운영하며 여느 어촌계 못지않은 활동력을 보이고 있다.

4) 신불어촌계

신불도는 영종도와 용유도 사이에 있던 곳으로 인천공항을 건설하면서 영종도, 용유도, 삼목도와 함께 하나의 섬으로 합쳐졌다. 신불어촌계원 수는 총 62명이다. 주요 수확어종은 바지락, 가무락, 동죽(240톤), 참새우(3톤), 망둥어, 새우젓(60톤), 민챙이(10톤) 등이 있다. 어장은 인천대교 밑에 있다. 이 어장 옆에 운서어촌계 어장이 있다.

구읍어촌계

용유도 어촌계

용유도는 본래 경기도 부천군과 옹진군에 속했다가 1989년 1월 인천직할시에 편입되었다. 옹진군 당시에는 용유면이었는데, 용유면에는 남북리, 덕교리, 을왕리, 무의리가 있었다. 용유도가 인천시에 편입되면서 용유도에는 용유동, 남북동, 덕교동, 을왕동이 생겼다. 용유도는 영종도와 마찬가지로 공항 건설 이전에도 갯벌과 농경지가 모두 잘 발달한 풍족한 섬이었다.

1) 남북어촌계

남북어촌계원 수는 128명이다. 65,000㎡ 어장에서 대합, 동죽, 바지락 등을 수확하고 있다. 이 마을은 다양한 마을 자원을 보유하고 있는데, 자연자원으로 오성산, 해양자원으로 용유도 해변, 이색자원으로 조병수 가옥, 인천공항전망대 등이 있다.

2)을왕어촌계

을왕어촌계원 수는 320명이다. 주로 꽃게, 낙지, 동죽, 잡어 등을 수확하고 있다. 양식어업은 33ha의 어장에서 해조류양식 1건(8ha), 패류양식 2건(25ha)을 하고 있다.

마을 대표자원으로 해양레저스포츠를 즐길 수 있는 해변과 해수욕장이 있어 요트체험 및 계절별 해양 체험이 가능하고, 을왕리 해변 갯벌체험, 조개잡기, 갯벌체육대회 등을 할 수 있다. 가족단위 캠핑을 즐길 수 있는 왕산가족오토캠핑장, 서해캠핑장과 용유도 관광단지, 선녀바위, 을왕공원 등이 있다.

3) 덕교어촌계

덕교어촌계는 주로 거잠포마을 주민으로 구성되어 있다. 거잠포 마을의 가구 수는 총 317호이고, 그중 878가구가 어촌계에 가입해 있으며, 계원 수는 1가구당 1명씩 현재 87명이다. 6개월 이상 이곳에 거주하고 연간 60일 이상 바다 조업을 해야 가입할 수 있으므로 계원인 가구는 대부분 토박이이다. 어촌계원이 아닌 가구들은 농사에 종사하거나 주로 외지인 주거자는 음식업 혹은 공항건설공사 등에 종사하고 있다.

덕교어촌계는 1995년 보상이 완료되어 현재는 한정면허로 조업을 하고 있으며, 어장에는 어촌계원만 들어가 조업을 할 수 있다.

4) 마시안어촌계

마시안어촌계원 수는 52명이다. 130,000㎡의 어장에서 동죽, 백합, 가무락 등을 수확하고 있다. 수확한 것은 주변 상인들에게 직거래 방식으로 판매한다.

거잠포항

마시안어촌계는 공항건설을 위한 공유수면 매립 이후 소멸보상을 받고 그동안 해왔던 굴과 바지락 양식을 중단하였다. 공항건설은 조류의 흐름을 바꿔 놓았고 어촌계의 어획량이 급감하였다. 특히 공항 건설 이후 부동산 개발심리를 타고 외지인들이 들어오면서 어민들 중에는 소유 토지를 매각하는 사람들이 나타났다. 다른 매립지와 비슷하게 이곳 어민들도 공항청사, 화물청사, 호텔이 많이 들어섰기 때문에 몇몇 주민들은 그곳에 가서 새로운 직업을 찾았으나 청소부같이 단순 노무업이었다. 공항 건설이후 마시안 어촌계원들은 반농, 반어, 반서비스업의 생활방식을 갖게 되었다.

이후 활로를 모색하기 위해 2014년부터 지자체의 허가를 받아 갯벌을 활용한 '유어장' 운영을 새로운 소득원으로 삼고 있다. 이로 인해 공동체성은 더욱 강화되었다. 마시안 자율공동체의 성장과 갯벌체험장이라는 수입원은 사라질 것 같았던 마시안어촌마을을 재생시키고 있다.

큰무리어촌계

무의도 어촌계

섬의 형태가 투구 쓰고 갑옷을 입은 장수가 칼춤을 추는 모습과 같아서 무의도라는 이름이 붙여졌다는 설이 있지만, 바다를 뜻하는 '물'에서 이름이 비롯되었다. 함께 있는 섬 중 대무의도, 작은 섬이 소무의도다. 부근에 실미도가 있다.

1) 큰무리어촌계

마을의 이름은 예전부터 '무의도 안에 있는 3개의 마을에서 사람이 제일 많이 사는 마을'이라고 해서 '큰무리'라고 불려 왔다. 어촌계원 수는 93명이다. 주요 어종은 바지락, 동죽, 굴, 낙지 등이다. 45ha의 어장에서 주로 바지락을 수확하고 있다.

어촌체험장을 운영하고 있는데, 실미도 바다 갈라짐 갯벌체험, 바다낚시체험, 무인도체험, 맨손 고기잡이체험 등의 프로그램이 있다.

2) 포내어촌계

포내어촌계원 수는 70명이다. 주요 수확물은 바지락, 가무락, 동죽, 굴 등이고 양식어업 면적은 90ha이며, 마을어업은 400ha의 어장에서 이루어진다.

어촌체험장을 운영하고 있는데 갯벌체험, 조개잡기, 공예체험, 낚시체험, 갯벌 체육대회, 바다낚시체험 등 계절별 다양한 프로그램이 있다.

3) 소무의어촌계

소무의어촌마을은 가구 수 40호, 인구 60명에 불과한 작은 마을이다. 어가 및 어업 종사자는 17호, 28명이다. 어촌계원 수는 28명이다. 주요 어획물은 굴, 바지락, 잡어(우럭, 광어)등이다. 양식어업은 해조류 3건(45ha), 패류 1건(5ha), 복합양식 1건(5ha)을 하고 있다.

4) 광명어촌계

광명어촌마을은 가구 수 70호, 인구 110명이다. 어촌계원 수는 총 38명이다. 주요 어획물은 꽃게, 새우, 굴, 바지락, 동죽 가무락 등이 있다. 양식어업은 해조류 1건(30㎢), 패류 2건(30㎢)을 하고 있다.

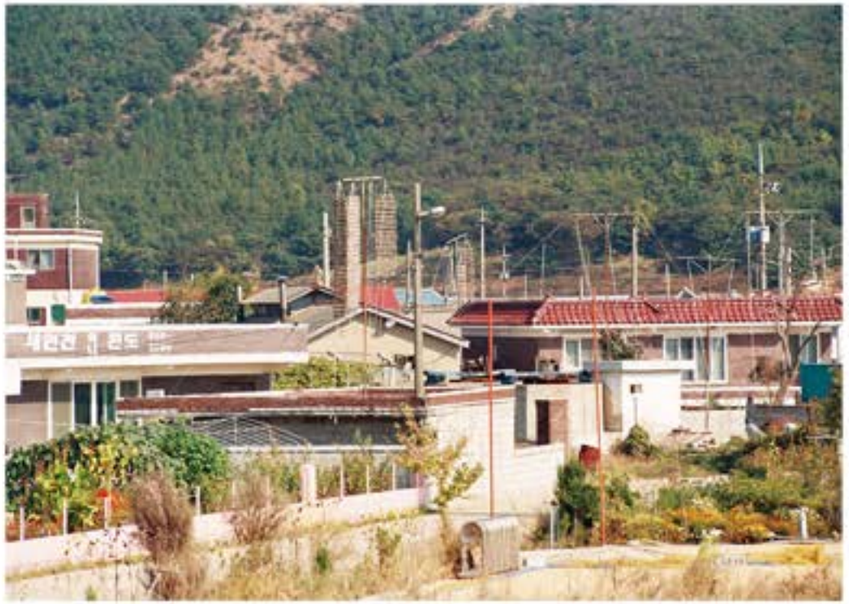
5 주민들의 생업

1. 어업
2. 염전
3. 농사

출처: 「해넘이 하늘섬 영종」, 한국토지공사·인천광역시도시개발공사, 2009.
자료제공(사진) ⓒ윤진군형

1 어업

간척사업으로 조류가 바뀌고 예전처럼 만선을 기대할 수는 없지만, 그럼에도 어부들은 바다로 나가는 것을 마다하지 않는다. 환경은 바뀌었어도 바다에 기대어 농사를 짓는 그들에겐 여전히 그곳이 일터이기 때문이다.



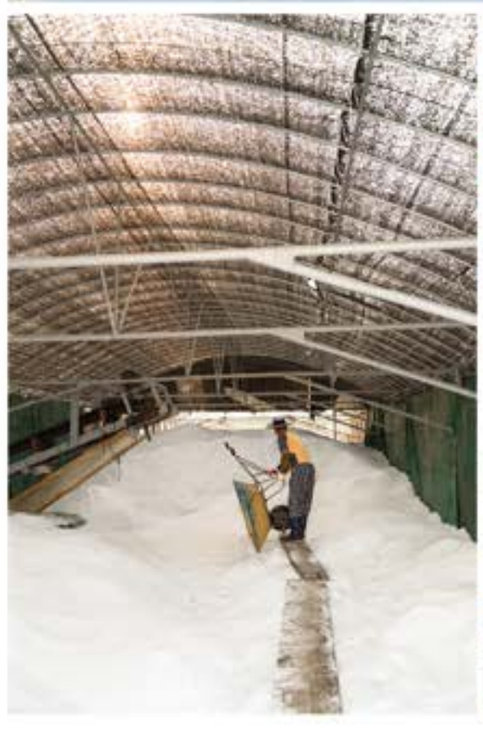
2 염전

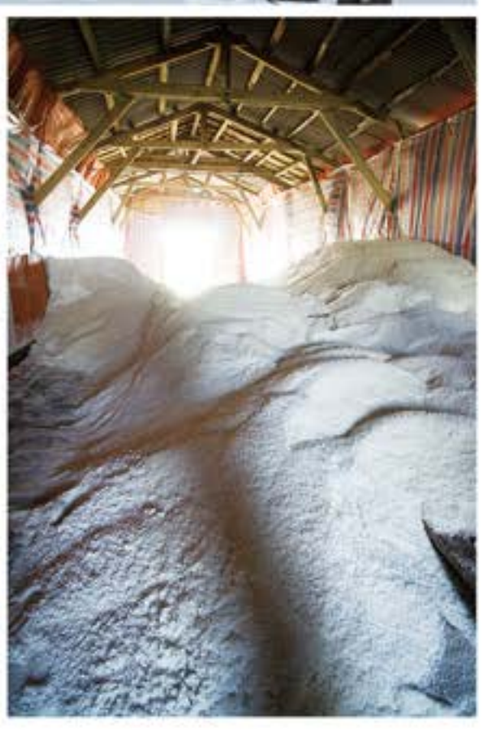
바다가 육지를 향해 그림자를 길게 드리우는 곳에 염전이 있다. 바닷물과 햇살이 만들어내는 바다의 눈물 '소금'이 만들어지는 곳이다. 그곳엔 사람들의 눈물과 땀이 담겼다. 더 이상 영종에서 찾아 볼 수 없는 추억의 풍경이다.

과거 영종·용유의 천일염전

❶ 늙목염전(현 동양염전)
❷ 왕산염전
❸ 난민정착지염전
❹ 삼목염전
❺ 금흥염전
❻ 흥대염전
❼ 정대염전

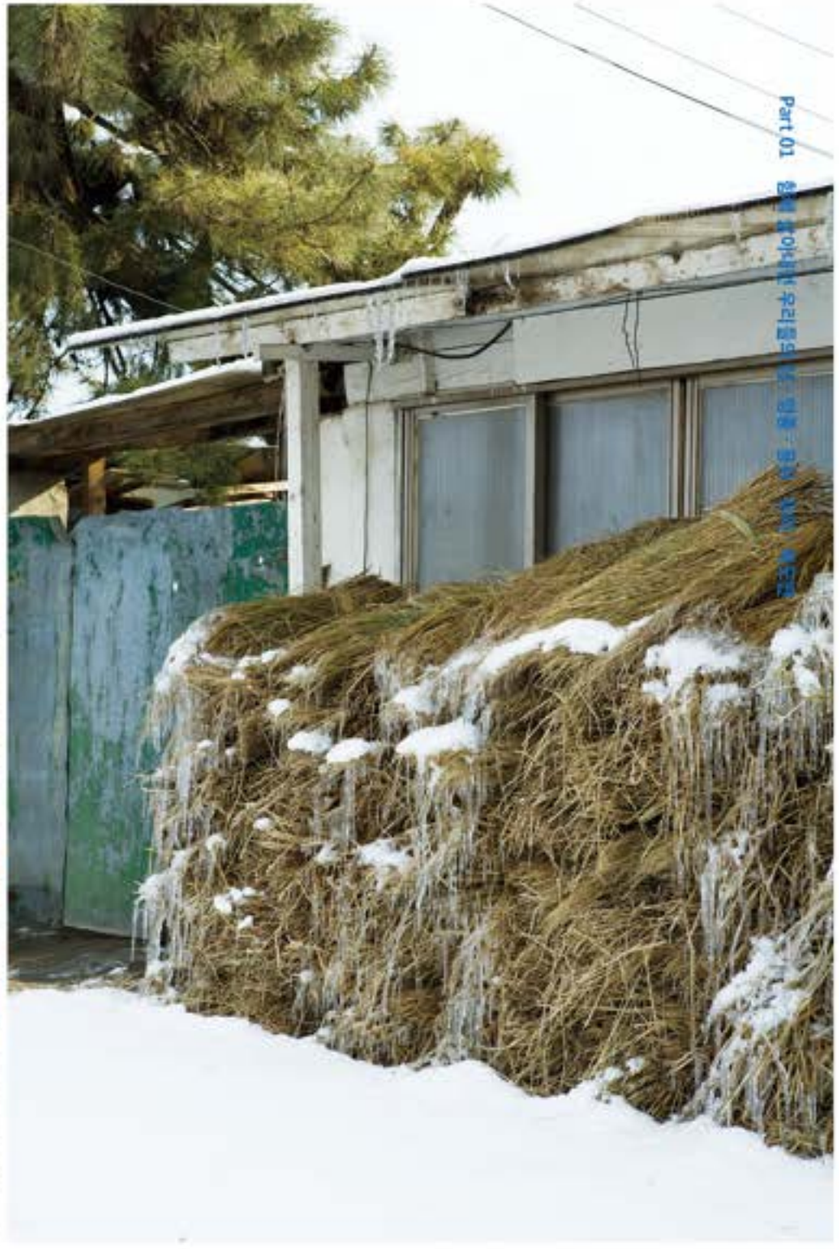
©경인일보 제공





3 농사

섬의 농사는 주민들의 중요한 자원이다. 바닷바람을 맞으며 농작물들이 자랐다. 오래전부터 벼농사가 이루어져서 벼 재배 기술이 좋았고 인심만큼 밥맛도 좋았다. 긴 일조량과 해풍, 비옥한 토양에서 빚어내는 수확물들은 늘 따뜻한 음식이 되어 주민들을 풍어주었다.



6 공항이 들어서면서 겪게 된 변화

– 갯벌과 간척

인천국제공항건설

인천국제공항은 총 4단계의 대규모 토목 공사로 조성되고 있으며 그간 공항부지 56㎢(1,700만 평) 중 46㎢(1,400만 평)의 갯벌이 매립되었다. 매립토를 확보하려고 주변의 산을 깎았기 때문에 주위의 바다와 산림이 이중으로 훼손되었다.

영종도는 아직 개발을 앞둔 부지들이 여럿 있다. 해안가의 대부분은 공항 1단계 조성 공사 때부터 방조제에 둘러싸이게 되었다. 영종도에는 아직 상당히 넓은 갯벌이 곳곳에 있으나 갯벌 매립이 진행되기 전인 1994년에 비하면 많이 소실되었다고 볼 수 있다.

영종도의 갯벌은 인천 근처의 육지에서 흘러나오는 하천 오염물질을 정화하여 바다의 오염을 막는 역할을 한다. 고유의 생태계가 존재하고 있으며 한반도를 지나는 철새들이 머무는 곳이기도 하다. 이러한 갯벌의 기능이 매립으로 많이 사라져 인근 해역과 어장이 피해를 받았다. 매립토 때문에 뿌옇게 변한 바다에서 김이 잘 자라지 않거나, 이전에는 나던 조개가 더는 보이지 않고, 자리를 잡아도 금방 죽어버리는 등의 사례가 보고되었다.

출처: 『인천의 갯벌과 간척』, 김수연 외, 인천광역시 역사자료관 편, 2009.
『해넘이 하늘섬 영종』, 한국토지공사·인천광역시도시개발공사, 2009.

영종도의 갯벌과 간척

인천국제공항, 삼목도 신불도 (간척 이전의 영종도)

영종도 (현재)

영종도 갯벌의 특징과 가치

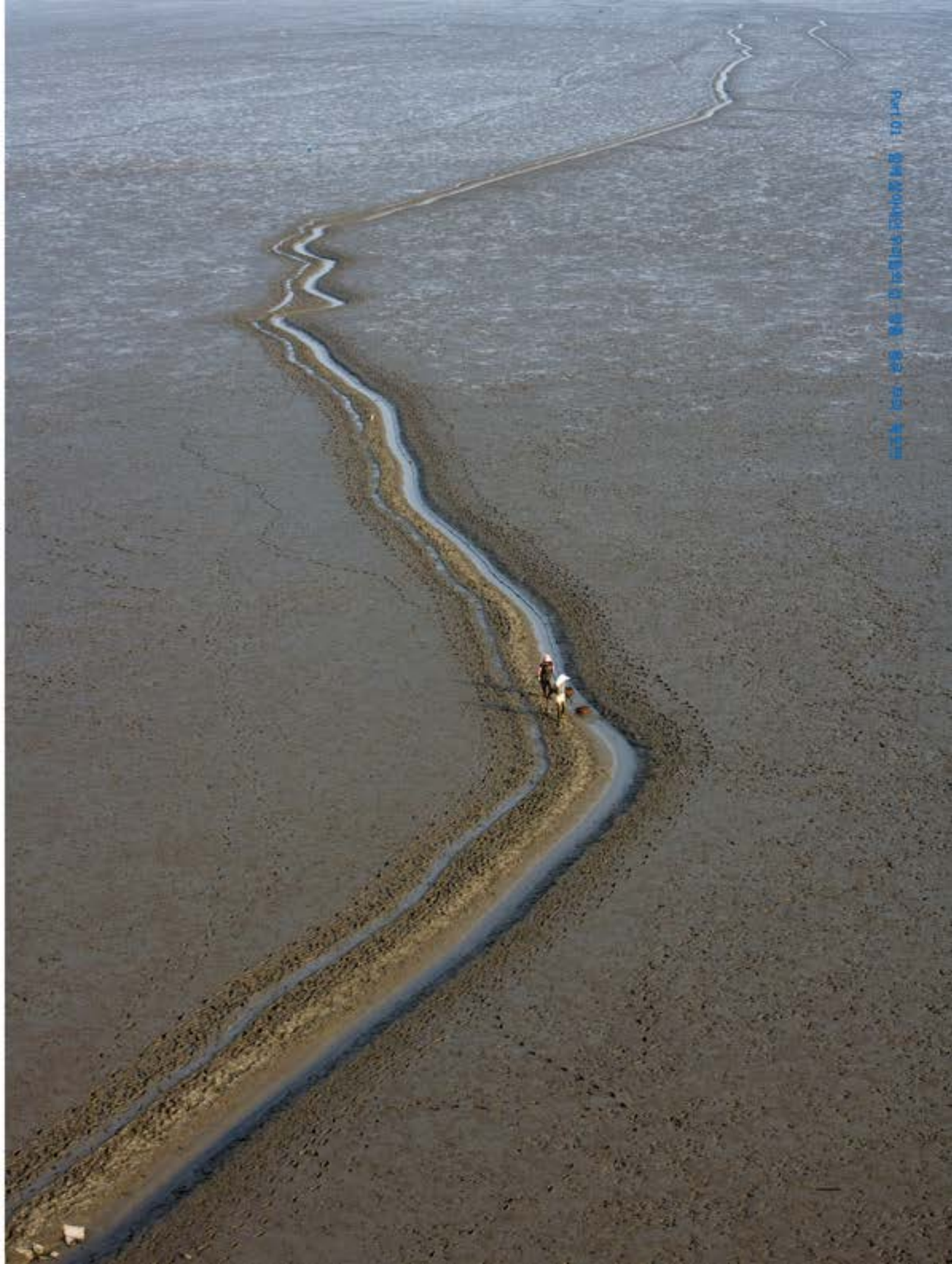
• 영종도 갯벌의 특징

영종도 일대의 서해안은 최대 9m 이상에 이를 만큼 조석간만의 차가 커서 이 지역에는 갯벌이 넓게 발달하였다. 공항부지에서 갯벌 퇴적층의 평균 깊이는 24m로 풍부한 영양을 포함하고 있어 해양생물들과 철새들에게 아주 중요한 장소이다. 특히 많은 철새가 갯벌에 사는 생물들을 먹이로 하여 살아가며 이 인근에서 산란하기도 한다. 또한, 철새들은 이동 중에 이곳에 3~4일간 머물면서 이동에 필요한 에너지를 보충하고 있다.

갯벌의 중요성이 새롭게 인식되면서 국토해양부는 최근 여러 곳에서 이루어진 우리나라의 갯벌 가치 평가를 한데 모아 그 추정치를 내놓았다. 우선 수산물 생산 등 직접 사용 가치는 ha당 평균 499만 4천 원이며 정화 기능 등의 간접 사용 가치는 평균 975만 7천 원으로 집계되었다. 이 두 가지 항목을 합쳐 갯벌의 ha당 가치를 1천 475만 1천 원으로 추정하고 있다. 영종도의 2,950ha에 이르는 면적의 갯벌의 가치는 435억 원이라는 어마어마한 경제적 가치를 지닌다. 여기에 갯벌의 홍수조절이나 문화적 가치, 생물의 다양성 유지 등의 가치를 합하여 계산한다면 그 가치는 무궁무진하다.

또한 1996년 한국해양연구소에서 갯벌의 경제적 가치를 추정하기 위하여 수산물 생산 기능, 서식지 기능, 정화 기능, 심미적 기능 등 갯벌의 네 가지 기능에 관하여 연구하였다. 그 결과 서해안의 홍보 지구, 군장, 대부도, 영종도 지구의 네 곳에서 면허 어업을 중심으로 갯벌 보전과 농지 이용의 가치 비교에 있어서 갯벌 보전이 농지 이용보다 약 3.3배가 높다는 결론이 나왔다.
인천광역시는 2004년 4월 영종도와 영흥도의 갯벌이 178㎢에 달하며 갯벌에서 생산되는 어패류의 경제적 가치가 연간 102억~167억 원에 이르는 것으로 추산했다. 특히 이 갯벌의 오염물질 정화기능을 돈으로 따지면 2조 5,000억 원의 가치가 있다고 평가했다.

영종도의 여러 갯벌 중 남측 해안도로 주변, 용유 해변, 마시안 해변, 거잠포에서 잠진포로 들어가는 입구, 마장포 해변의 갯벌 등이 유명하며 조개류 등을 쉽게 잡을 수 있어 갯벌 체험 장소로 널리 알려져 있기도 하다.



영종도 갯벌의 특징과 가치

• 해양생물의 보금자리

영종도 주변 갯벌에는 많은 저서동물들이 살아가고 있다. 상부에서 퍼덜콩게, 칠게, 중부에서 동죽, 하부에서 닻해삼 등을 발견할 수 있으며 전지역에 걸쳐서 갯지렁이 종류를 쉽게 발견할 수 있다. 이 외에 털콩게, 말똥게, 꽃부채게, 두드러기부채게, 비단부채게, 옆길게, 발콩게, 길게, 세스랑게 등 수 종의 게류가 서식하고 있다. 또한 가무락조개, 바지락, 민챙이, 낙지 등이 다양하게 서식하고 있다.
암반대에서는 상부에 조무래기따개비, 중부에서는 따개비, 중하부에서는 참굴이 많이 나타나고 이 외에 총알고둥, 올타리고둥 등과 호롱애기배말 등의 복족류와 풀게, 단각류를 볼 수 있다. 총알고둥류는 조간대 중상부에서, 풀게와 단각류는 조간대 하부에서 발견된다.

철새도래지

영종도 갯벌 일대에는 연간 철새들이 최소 10만 마리 이상 (흔히 20만 마리 이상으로 추정되기도 한다)이 통과하는 우리나라 4대 철새 도래지 가운데 하나이다. 여기에는 국제적으로 보호를 요청받고 있는 도요새를 비롯한 각종 철새들이 서식하거나 경유지로 이용하고 있다. 도요새는 겨울을 동남아시아와 호주에서 나고 여름을 시베리아에서 지내는데 봄과 가을에 수 십만 마리가 이동하면서 영종도에 머물게 된다. 영종도에 머무는 동안에 이들은 갯벌에 사는 생물들을 먹이로 하기 때문에, 공항의 건설로 인한 갯벌의 감소는 철새들에게 큰 영향을 주었다.
영종도 갯벌에는 국제보호철새인 도요새의 집단 도래지가 였다. 이 지역에서 도요새 및 물떼새 이동조사 활동을 벌여온 인천환경운동연합과 습지보전연대회의 등 환경단체들은 "인천국제공항 진입로 남쪽 방조제 안쪽 갯벌 1,950,422㎡(59만여 평)에 국제 보호 철새인 민물도요 1만 1,500마리를 비롯해 큰뒷부리도요 1,990여 마리, 알락꼬리마도요 570여 마리, 갯꿩 586여 마리 등 도요새와 물떼새 2만여 마리가 서식하고 있는 것을 발견했다."고 밝혔다. 특히 알락꼬리마도요 1마리와 큰뒷부리도요 2마리는 발목에 빨간플라스틱 띠를 두르고 있어, 이 지역이 오스트레일리아에서 시베리아로 이동하는 도요새들의 중요한 경유지임이 입증됐다고 환경 단체들은 밝혔다.
영국인 조류학자 닐 무어스는 "전세계적으로 13만 마리에 불과한 민물도요의 경우 람사협약의 람사사이트 지정 기준 (전세계 개체수의 1% 이상)보다 10배나 많은 수가 찾아왔다." 며 "국제보호철새의 중요한 서식지로서 가치가 높다."고 말했다.
갯벌의 매립은 철새들의 서식처 훼손이라는 문제뿐만 아니라, 매립된 갯벌을 지나던 철새들이 내려앉을 곳이 없어져 공항 상공을 날아다니는 경우가 잦아지게 되고 이·착륙하는 비행기와의 충돌이 우려되는 문제를 안고 있다. 경희대 원병오 교수는 "비행권 밖인 강화도 등에 인공습지 조성 등 생태계 복원을 통해 새떼들을 유인하는 것이 시급하다."고 밝히며 "조성 비용도 생각보다 크게 들지 않는다."고 덧붙였다. 정부는 인천국제공항 건설과 관련해 국제조류보호협회 등 외국 관련 단체들이 항의하자 인공 철새 도래지 조성을 약속했으나, 조성 경비가 많이 든다는 이유로 미루고 있는 것으로 알려져 있다. 이 일대에 서식하는 새들 중 검은머리물떼새와 노랑부리백로는 우리나라 천연기념물이며 청다리도요 사촌과 노랑부리백로 등은 국제보호조로 지정되어 있는 멸종 위기의 희귀종들이다.
원병오 교수를 중심으로 한 연구팀의 조사(1988년 9월~1991년 9월) 결과 "영종도와 삼목도 지역은 한국의 보금류 4대 도래지의 하나로서, 국제적으로 중요한 습지 기준인 섭금류 2만 개체 이상이 춘추계에 통과하며 국제적 보호조들의 도래지로서 매우 중요한 의의를 지니는 보호가 시급히 요청되는 지역이다." 라고 「영종도의 조류와 그 보호대책, 원병오, 1992년」에 보고되었다.

갯벌의 매립으로 인한 변화

· 갯벌 보존을 위한 대책

갯벌 매립의 피해에 대한 대책으로 영종도에서는 일부의 갯벌을 보존하는 방법을 취하고 있다. 모든 갯벌을 매립하는 것이 아니라 일부분을 매립하지 않은 채로 보존하여 갯벌 생태계를 보존하고 철새들의 서식처를 확보하려는 것이다. 선녀바위 근처의 갯벌 등 영종도 · 영흥도 일대 55㎢(1,670만 평)의 갯벌은 2002년 11월부터 2년간 임시 생태계 보전 지역으로 지정되어 일반인의 갯벌 출입과 어패류 채취를 금하였는데, 2004년 11월 15일에 그 효력이 정지되었다. 현재 남아있는 여러 지역의 갯벌이 습지보호지역으로 지정될 예정이다.

인천광역시는 생물 다양성이 높고 자연경관이 뛰어난 영종 · 무의 · 영흥 · 선재도 일대 갯벌을 습지보호지역으로 지정하였다. 다만 매립공사가 진행 중인 북항준설토 투기장과 기존 해수욕장은 습지보호지역에서 제외된다. 인천광역시는 영종 · 영흥도 일대 55㎢(1,670만 평)의 공유수면에 대해 지난 2002년 11월부터 2년간 임시생태계 보전지역으로 지정하고, 갯벌 출입을 제한하고 있다.

인천광역시는 임시생태계보전 지역이 갯벌 규모에 비해 협소하다고 보고, 면적을 크게 넓히기로 했다. 확장 대상은 영종 · 무의도 일대 갯벌 전체와 선재도 갯벌 등이다. 인천지역 습지보호지역은 장봉도 갯벌 68.4㎢(2,050만 평)이 유일하며, 전국적으로도 전남 무안 · 진도 · 순천 · 보성 등 5곳에 불과하다.

습지보호지역으로 지정되면 야생보호종 포획, 채취, 이식, 훼손, 고사행위나 화약류, 덫, 올가미, 그물, 함정설치와 유독 물, 농약 살포 등이 일체 금지된다. 또 건축물이나 공작물 신 · 증축, 토지 형질변경, 토석채취, 취사 · 야영 행위 등도 할 수 없다.

습지보호지역 지정 요건은 ▲자연 생태가 원시성을 유지하고 있거나 ▲희귀 · 멸종위기에 처한 야생 동 · 식물의 서식 · 도래지 ▲특이한 경관 · 지형적 가치를 지닌 지역 등이다.

습지보호지역의 지정은 자연 환경의 보호라는 측면에서 반드시 필요한 것이나, 갯벌이 보호됨으로 인해 철새들의 수가 늘어나게 되고 이로 인한 항공 사고가 예상되고 있다. 이러한 반론이 제기되고 있어 인천광역시의 습지보호지역 지정 추진이 이루어질지는 확실히 알 수 없다.

인천시와 인천공항공사가 영종도 · 무의도 · 실미도 일대 갯벌 보전 문제를 놓고 날카롭게 대립하고 있다. 인천광역시는 영종도와 실미도 등이 영화 및 드라마 촬영 지역으로 일반에 널리 알려진 뒤 이곳을 찾는 관광객이 크게 늘어나자 이 지역을 습지보전지구로 지정해 체계적으로 관리하고 있다. 그러나 인천시의 계획에 인천공항공사가 부정적 의견을 내세우고 있다. 영종도 일대가 습지보전지구로 지정되면 철새들의 먹이인 해양식물이 크게 늘어 새떼가 몰려다닐 것으로 우려되기 때문이다. 이 경우 항공기 이착륙 때 조류와의 충돌 위험이 커져 항공 사고로 이어질 수 있다는 입장이다.

항공기의 조류 충돌은 이착륙때 고도 1,500피트(약 430m) 아래에서 가장 많다. 인천국제공항에서도 개항 이래 발생한 21건의 조류 충돌 사고 가운데 8건이 그 아래에서 발생했다.

국제민간항공기구(ICAO)는 공항 반경 8km 이내에는 조류 보호구역지정을 금지토록 권고한다. 국내 항공법도 새들에게 먹이 등을 제공할 수 있는 각종 시설과 환경을 만들지 못하도록 하고 있다. 더욱이 인천광역시가 습지보호구역으로 지정하려는 곳은 제1, 2, 3, 4활주로와 반경 10km 내에 있다. 또한 인천공항공사에서는 '공항 주변이 습지보전지역으로 지정되면 외국항공사들이 인천국제공항을 꺼리게 되고, 결국 동북아 물류기지로서의 기능을 상실할지도 모른다.' 라는 우려감을 나타내고 있다.

인천국제공항과 영종도

· 어업의 중심기지 예단포

고려 말 몽골 대군이 침략하자 고려 왕조는 수도를 강화도로 천도하여 약 40여 년간 몽골 대군과 치열한 전투를 벌였다. 강화수로에서는 성과 목책으로 완전 봉쇄된 채 육지와 완전히 고립되어 고려 왕실의 앞날이 위태했다. 하지만, 바다 건너 영종도 예단포에서 물자와 인력을 공급하고 왕명을 8도 방백에게 지령하니 몽골 대군과 40년 동안 싸울 수 있었다고 한다. 후세 사람들이 칭하기를 임금에게 "예(禮)을 드리러 가는 포구" 라 해서 '예단포' 라는 호칭이 유래하였다고 한다. 예단포를 여담포, 여단포라고 별칭하는 것은 일제시대 복모음과 받침이 잘 안 되는 일본인들이 여담포, 여단포라 칭했던 것의 흔적이다.

예단포는 김포와 강화 사이의 염하를 통해 서울로 들어가는 길목에 위치한 곳으로, 중선 배가 27척이 되었고 가옥수가 180여 가구나 될 정도로 수산업이 발달하여 수산물을 서울로 직접 공급하는 영종도 어업의 중심 기지였다. 하지만 현재는 그 기능이 쇠퇴하여 포구로서의 명맥만 유지하는 수준이다. 예전에 많이 잡히던 조기 등의 고급 어종은 이제 구경조차 할 수 없게 되었다. 다만 통발 어업을 통해 게, 낙지 등을 잡고 있으나 그나마 어획량이 크게 줄어들고 있는 실정이다.

30여 년 전까지만 해도 바다에서 잡아들인 물고기를 싣고 운반선이 들어오는 날에는 도회지의 상인들이 돈을 곡물 부대에 담아왔을 정도였으나, 지금은 마을 주민들조차 대부분의 수산물을 연안부두에서 구입해오는 실정이다. 더구나 수 년 전까지만 해도 자연산 굴과 조개류의 채취도 성하였지만, 인천국제공항 건설 이후에는 토사가 쌓이고 갯벌이 오염되어 완전히 자취를 감추었다고 한다. 마을의 주요 기능이 쇠퇴함에 따라 인구 유출도 매우 심각하여 마을에 거주하는 인구의 평균 연령이 점점 높아지고 있다.

인천광역시는 2000년 6월 송도경제자유구역이 인근 봉재산 미사일 기지(연수구 동춘동 소재)에서 발사하는 미사일 비행 지역임을 고려하여 미사일 기지를 영종도로 이전하기로 결정하였다. 예단포 및 운북동 일대 주민들의 반발로 수년째 난항을 겪다가 결국에는 2005년 9월 이곳에 미사일 기지가 건설되었다. 221,488㎡(67,000평)에 885억 원이 투입된 영종 미사일기지는 금산에 레이더기지가, 수왓부리에는 발사대가 각각 위치한다. 그 옛날 영화로웠던 영종도의 어업 중심지가 흔적도 없이 사라질 위기에 처해있다.

· 서해의 요충지 영종진

사료에 의하면 효종 4년(1653년) 자연도(영종도의 옛 이름)에 영종진을 설치하였음을 확인할 수 였다. 영종진은 당시 북벌론을 내세웠던 효종이 국방과 경제 안보상의 이유로 한양으로 들어오려는 외적의 침입을 막기 위한 전초기지인 강화도와 영종도 일대에 군비 증강의 일환으로 설치하였다. 또한 삼남지방에서 조세를 거두어 운반하는 선박이 바로 영종도 일대를 통해 강화도에 이르고 서울까지 갔으니 영종진은 강화도 동남쪽 의 중요한 경제 · 안보 사수 지역으로 적합한 곳이었을 것이다.

영종진은 고종 12년(1875년에 구읍동(현재 영종 중 · 고교)에서 운남동(항공정보산업고등학교)로 이전하였다. 운요호 사건으로 인하여 구읍동의 구 영종진의 토성 벽이 무너지고 많은 피해가 일어난 후이다. 이후 20년간 존속하다 고종 32년(1895년)에 을미개혁으로 신영종진은 폐쇄되었다.

· 소금생산지 영종도

영종도 염전은 한국전쟁 당시 밀려드는 피란민들의 생계를 해결할 목적으로 1953년에 조성됐다. 광활한 들판의 소금밭 60여 동의 소금 창고가 2km에 걸쳐 줄지어선 모습은 장관을 이룬다. 영종도 도시개발계획에 따라 더 이상 볼 수 없는 풍경이다.

지난 2001년 소금시장 완전 개방 이후 값싼 외국산 소금에 밀리더니 급기야 생산한

소금을 창고에 고스란히 쌓아둘 수밖에 없는 지경에 이르렀다. 인천국제공항이 있는 영종도는 한 때 잘나가는 소금 생산지였다. 지난 1970-80년대 이곳 염전은 300정보(1정보=9,917.4㎡)에 달했다. 하지만 공항 활주로와 신도시, 골프장에 자리를 내주면서 지금은 절반을 밑도는 1,487,610파(150정보)도 되지 않는다. 이마저도 올가을 수확을 마지막으로 영종도에서 사라진다.

염부들에게는 팔리지 않는 소금 외에 더 큰 걱정이 있다. 내년에 염전이 폐쇄돼 일거리가 없어지는 것이다. "땅도 논도 없고, 다른 곳에 가봤자 나이가 많다고 써주지도 않는다."며 한숨 지었다.

(자료 :http://www.hani.co.kr/section-021027000/2007/10/021027000200710040679017.html)

· 섬과 섬을 이어주었던 옛 길

오성산 공항 전망대에서 을왕리로 넘어가는 지방도로 입구에는 인천국제공항이 건설되기 이전 영종도와 용유도를 연결했던 연육도로의 흔적을 찾아볼 수 있다. 섬과 섬 간의 교류를 막는 바다라는 장벽을 이 연육도로가 연결해주었다. 물론 지금은 마음만 먹으면 언제든지 갈 수 있게 영종도와 용유도의 바다가 매립되어 생활이 편리해졌지만 과거의 섬사람들이 느꼈었던 바다 저편에 대한 그리움은 추억 속으로 사라졌다.

과거 영종도, 삼목도, 용유도, 신불도 주민들에게 있어 불편 해소를 위한 제방이나 다리 건설은 섬사람들의 염원이었을 것이다. 영종도와 용유도 사이에 건설된 이 도로는 1960년대 말 만들어진 새마을 연륙도로로 기존의 징검다리 돌을 놓아 간조시 두 섬을 건너야 했던 지역민들에게 큰 환영을 받았을 것이다. 1990년에 출간된 인천직할시 교육위원회, 「자랑스런 내고장 인천」(영종 · 용유 · 계양편)에서는 '땅이 비옥하고 농경지가 많고, 고기잡이에 좋은 곳이 많으며 근래에는 천일염전이 축조되고 간척지를 개척해서 농경지가 많으며 민가도 200여 호나 됩니다. … 교통도 매우 편리해졌습니다. 특히 용유도와 연육도로가 생기게 됨에 따라 많은 관광객들이 이곳을 많이 지나가고 있습니다.' 라고 기록하고 있다.

영종-용유간 연육도로 준공식 1988. 11. 14 ©경기도

영종-용유간 연육도로 준공식 1988. 11. 14.

자료제공 ©경기도

Part 02

인천 앞바다에 상륙한 수도권 신국제공항

1. 인천국제공항의 건설배경
2. 동북아의 중심, 대한민국의 대표 관문 인천국제공항
3. 천혜의 공항 입지, 영종도
4. 인천시의 주도로 유치한 수도권 신국제공항

Interview - 박연수, 김동용

인천국제공항의 건설배경

인천국제공항건설

일제 강점기였던 1916년, 일본은 대륙 침략을 위해 여의도, 평양, 대구, 신의주, 함흥, 청진, 울산 등 6개 지역에 간이 비행장을 건설했다. 1929년 4월, 여의도 비행장이 정식 비행장으로 승격하면서 민군이 공동으로 사용하게 되었다. 1938년 만주사변 즈음에 군용으로 개장한 김포 비행장은 한국전쟁기에 완전히 파괴되었다가 유엔군에 의해 재건되었고, 휴전하며 확장되었다. 1958년부터 김포공항이 국제공항으로 지정되면서부터는 여의도는 국내선 전용으로 사용하게 되었다. 정부는 1961년에 유엔군사령부로부터 관할권을 이양받아 국가의 공식적인 항공 거점으로 김포국제공항을 활용했다. 일본의 해외여행 자유화로 관광객이 한국을 자주 드나들게 된 1967년 이후, 정부는 장기 계획에 따라 미래의 항공수요를 감당할 만한 수도권 신공항을 건설할 방안을 찾기 시작했다.

인천국제공항 건설현장 ©국가기록원

폭발적인 항공수요로 포화된 김포공항

1980년대에 아시아태평양 지역은 연평균 8%의 고도성장기에 접어들었고, 이에 따라 각국의 공항 개발 경쟁도 치열해졌다. 대한민국은 1970년대부터 수출 중심의 교역을 바탕으로 국가 경제 규모를 키워나갔고, 국민의 생활 수준도 그에 따라 올라갔다. 본격적으로 해외와 인적, 물적 교류가 늘어난 것은 1986년 서울 아시안게임과 1988년 서울 올림픽 개최를 즈음한 때부터다. 그리고 1989년부터 해외여행이 자유화되면서 세계 최고의 항공수요 증가율 연평균 국제 여객 13%, 국내 여객 30% 이상을 기록했다.

그러나 1988년 서울 올림픽 개최를 코앞에 두고도 새로운 부지를 확정하지 못하자, 김포공항을 증축하게 되었다. 그렇게 새로운 활주로 때문에 항공기 소음을 견디지 못한 주민들의 민원이 빗발치는 문제가 시작되었고, 심야에 운항과 정비를 금지하고서야 잦아들게 되었다. 자연히 밤에는 공항을 운영할 수 없게 되면서 수도권에 소음 피해가 없고 24시간 운영할 수 있는 새로운 국제공항이 지어져야 한다는 인식이 퍼지게 되었다.

국가 백년대계 사업으로 도약한 인천국제공항 건설

정부는 1989년부터 1990년까지 수도권 신공항 건설을 시급하게 결정하고 입지 선정을 위해 타당성 조사에 들어갔다. 그 결과, 인천 영종이 선정되었다. 그러나 완공 전부터 국제 교류가 가속화되면서 전 지구적으로 항공 교통 수요는 급격하게 증가했다. 특히 한국의 경우, IMF 외환위기로 감소했던 시기를 제외하면 1990년대 중후반 내내 폭발적인 항공수요 증가세를 유지했고, 김포공항이 수용 한계를 넘어선 상태로 운영되었다. 이렇게 인천국제공항 건설 계획은 수도권 지역의 효율적인 항공수요 처리를 위한 목적으로 출발하였으나, 동북아시아의 허브로, 미래형 항공기의 취항을 대비하는 거대하고 야심에 찬 국가사업으로 도약하게 되었다.

1992년 전경

1993년 전경

1996년 전경

1997년 전경

1998년 전경

2000년 전경

동북아의 중심,
대한민국 대표 관문 인천국제공항

1단계 건설 당시에는 460만 평의 공항부지, 3,750m × 60m 1본의 활주로, 7만 4,000평의 여객터미널, 6~8차선 54.5km의 전용 고속도로, 전용 철도를 위한 건설용지 확보, 배후지원을 위한 80만 평의 공항신도시 부지를 조성했다. 연간 운항횟수 17만 회, 연간 2,700만 명의 여객을 처리할 수 있는 처리 능력을 갖춘 공항을 만들기 위함이었다.

그러나, 1본의 활주로만으로는 공항 운영의 효율성이 떨어지고, 비상시 항공기의 운항이 제한되는 데다 국제 여객 수요 처리 능력이 조기에 포화하는 문제 등이 제기되면서 기본 계획이 변경되었다. 이에 따라, 공항이 장차 확장될 가능성에 대비할 수 있게 되었다.

인천국제공항 건설현장 ©국가기록원

무엇보다도, 미래의 항공수요 변화에 따라 활주로를 추가 건설할 수 있게 되면서 불확실한 여건 변화에 대처할 수 있도록 확장성과 유연성을 확보하면서, 공항 운영에 대한 효율성이 증진되었다. 이렇게 기본 계획이 변경되면서 인천국제공항은 주변국 경쟁 공항보다 우위에서 동북아 중추 공항이 될 수 있는 기반을 구축하게 되었다.

공항은 그렇게 5개의 활주로를 만들 수 있는 부지를 확보한 상태로 조성되었고, 2021년 11월에는 제4활주로를 완공하여 운영하고 있다. 2024년 말 4단계 건설사업이 완료되고 나면 제2여객터미널이 확장되어 코로나19로 잠시 주춤했던 아시아·태평양 지역의 항공수요에 대응하게 될 것이다.

인천국제공항
건설연혁

1988. 06. 수도권 신국제공항건설 입지선정을 위한 타당성 조사

1988. 07. 신국제공항 건설추진위원회 규정 공포(대통령령 제12762호)

1989. 01. 경기도 옹진군에서 인천직할시로 편입

1990. 06. 건설 입지 확정 (제3차 신국제공항건설 추진위원회)
신국제공항 건설기획단 발족(교통부)

1991. 05. 수도권 신공항건설촉진법 제정 공포 (법률 제4384호)

1991. 08. 한국공항공단 신공항건설 추진위원회 구성

1991. 12. 수도권신공항건설촉진법 시행령 공포 (대통령령 제13522호)

1992. 06. 수도권 신공항 건설사업 고시

1992. 11. 인천국제공항 건설 기공식
방조제 및 부지조성공사

1994. 09. 수도권 신공항건설공단 설립

1996. 05. 제1여객터미널 착공

1996. 12. 제1·2활주로 건설

1997. 04. 제1교통센터 건설

1997. 06. 주 관제탑 건설

1999. 01. 제1여객터미널 상량식

2001. 03. 제1여객터미널 개항

2002. 05. 탑승동 건설 착공

2003. 09. 아시아최초 CAT-IIIb운영

2003. 11. IAT 도입/제1계류장 관제탑 건설

2005. 09. 제3활주로 착공

2006. 09. 인천국제공항 자유무역지역 개장

2008. 06. 2단계 그랜드 오픈

2013. 09. 제2여객터미널 착공

2016. 03. 제2계류장 관제탑 완공

2017. 04. ACI ASQ평가 12년 연속 세계1위

2017. 10. 제2교통센터 완공

2018. 01. 제2여객터미널 개항

2018. 12. 제4활주로 착공

2019. 11. 제2여객터미널 확장공사 착공

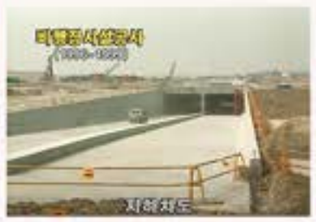
2024. 12. 4단계 건설사업 완료

인천국제공항
부지조성공사 (1992~1999년)

자료제공 ©인천국제공항공사

인천국제공항
비행장시설공사 (1996~2000년)

자료제공 ©인천국제공항공사



인천국제공항
여객터미널 건설 (1996~2000년)

자료제공 ©인천국제공항공사

인천국제공항 건설개요

1단계 건설개요

기간	1992. 11. ~ 2001. 03. (101개월)
규모	제1여객터미널 50만 7,000㎡, 제1·2활주로(3,750m×60m)
	여객계류장 60개소, 화물계류장 24개소
사업비	5조 6,323억 원
운항처리능력	연 33만 회
화물처리능력	270만 톤
여객처리능력	연 3,000만 명
공항철도	용지매입, 일부기반시설
투입장비	연 253만 대
건설인력	연 1,380만 명
항행안전시설	CAT-IIIb

2단계 건설개요

기간	2002. 01. ~ 2008. 06. (77개월)
규모	탑승동 1만 6,000㎡
	제3활주로 1개(4,000m×60m)
	여객계류장 49개소, 화물계류장 12개소
사업비	2조 9,688억 원
연간운항처리능력	17만 회
화물처리능력	180만 톤
연간여객처리능력	2,400만 명
공항철도	서울역↔T1 복선 61km
투입장비	연 83만 대
건설인력	연 400만 명
셔틀트레인(IAT)	0.9km(복선셔틀)

3단계 건설개요

기간	2009. 06. ~ 2017. 12. (103개월)
규모	제2여객터미널 38만 8,000㎡
	여객계류장 54개소, 화물계류장 11개소
사업비	4조 5,754억 원
운항처리능력	일일운항 연간 약 1,000회 이상 처리 가능
화물처리능력	50만 톤
여객처리능력	연 2,300만 명
공항철도	제1·2여객터미널 연결철도 6.4km
일자리 창출	약 9만 3,000명
셔틀트레인(IAT)	1.5km(왕복 복선셔틀)
수하물처리시스템(BHS) 길이	42km
수하물처리시스템(BHS) 상용속도	420m/min
BHS 수하물처리능력: 8,000개/시간(출발·환승), 1만 4,400개/시간(도착)	

4단계 건설개요

사업비	약 4.8조 원
제2터미널 확장	34.7만㎡ (완료시 73.5만㎡)
활주로	1개 (제4활주로 3,750m)
	계류장, 주차장, 도로 등 추가 건설
여객용량	2,900만 명 (총 1.06억 명)
운항수	+ 10만 회 (완료시 60만 회)
화물용량	+ 130만 톤 (완료시 630만 톤)
경제적 파급효과	생산유발 9.3조 원, 부가가치 3.3조 원, 취업유발 6만 명

천혜의 공항 입지, 영종도

공항 건설에 적합한 토지

서울 도심에서 육로로 약 52km 떨어진 서해, 영종도와 용유도 사이의 간석지 및 일부 육지를 포함한 지역이 최적의 공항 건설부지로 선정됐다. 이곳은 만조 시 수심이 1m에 지나지 않아 일본 간사이공항의 18m보다 얕아 매립이 쉬웠다. 지반 조성에 쓰일 바다모래와 토석을 채취할 수 있는 석산이 주변에 충분히 있어 우수한 경제성을 지녔고, 간척으로 약 1,700만 평의 넓은 부지를 조성하여 확장성 면에서도 우수했다.

입지선정 당시 설치했던 기상관측소 ©한국교통연구원

공항 운영이 용이한 지리 환경

영종도는 김포공항, 수원 공군 기지, 휴전선과 멀찍이 떨어져 있어 공역 간섭과 제한에서 자유롭고, 김포와 인천을 동시에 관제할 수 있었다. 이착륙 구간에 높은 산이 없기에 항공기 운항에 전혀 지장이 없고, 활주로가 북서향 바다를 향하고 있어 소음 피해가 적다는 큰 장점도 있었다.

그러나 런던, 워싱턴, 파리, 홍콩 등 외국의 주요 공항이 대부분 도심에서 40km 정도 떨어진 것과 다르게 영종도는 서울 도심으로부터 52km로 더 멀었다. 그래서 교통 혼잡을 피하고 비행기를 빠르게 탈 수 있도록 전용도로와 전철 등을 건설해 이용객이 어떤 경우에도 1시간 안에 도착할 수 있도록 해야 했다. 그렇게 김포공항 북쪽에서부터 인천 북부를 지나 연륙교를 놔서 영종도로 접근하는 공항 전용 고속도로가 건설되었다.

김포공항보다 뛰어난 기상 조건

공항을 운영하기 위해서는 윈드커버리지01 95% 이상, 시정거리02 1,000m 미만이라는 기상 조건을 충족해야 한다. 이를 위해 기상청 산하 항공기상대에서 2000년 9월부터 10월까지 일반 기상과 항공 기상을 병행 관측하였다. 그 결과 인천국제공항은 활주로에 횡풍이 적고, 연평균 안개가 발생하는 날이 39일 180시간으로, 68일 242시간인 김포공항보다 현저하게 적었다. 이렇게 기상의 영향이 적고 24시간 항공기가 다닐 수 있는 우수한 입지였다.

01
바람이 항공기 운항에 미치는 악영향의 정도를 분석하여 횡풍 성분의 허용치를 조사한 수치

02
눈으로 보이는 거리를 말하는 것으로, 보통 안개, 눈, 비, 스모그 등이 악화 요인이다.

인천국제공항
입지선정 일지

출처: 박연수, 『대한민국의 지도를 바꿔놓은 남자』, 한국경제신문사, 2008.

1969. ~ 1970.

제1차 수도권 신공항 타당성 조사 :
김포공항 1·2단계 확장 결론

1979. ~ 1980.

제2차 수도권 신공항 타당성 조사 :
김포공항 3단계 확장 결론

1982. ~ 1983.

제3차 수도권 신공항 타당성 조사:
중부권공항(청주) 신설 결론

1986.

인천직할시 도시계획국장 박연수, 박배근 시장에게
영종·용유·무의 개발 구상 보고

공항 유치를 위해 영종에 연수원을 지은 새마을운동
중앙회 전경환 회장에게 보고

1987. 02.

박배근 전 시장, 전두환 전 대통령 연두순시
별실보고에서 개발 구상안 건의

1987. 05.

박배근 전 시장 대구직할시장으로 전임,
이재창 전 시장 부임

1987. 07.

교통부 장관, 김포공항 소음피해 해결
근본 대책 수립 지시

1987. 05.

박배근 전 시장 대구직할시장으로 전임,
이재창 전 시장 부임

1987. 12.

교통부, 해안지역 신공항 건설 건의

1988. 02.

노태우 정권 출범 후 수도권 신공항 건설 재논의

1988. 04.

이재창 전 시장, 노태우 전 대통령 초도순시
별실보고에서 개발 구상안 설명

1988. 12.

영종·용유·무의 지역을 인천시로 편입시키기 위한
'행정구역 조정을 위한 지방자치법 개정안' 국회 본
회의 통과

1989. 01.

영종도, 경기도 옹진군에서 인천직할시
중구 운서동으로 편입

1989. 03.

노태우 전 대통령, 인천 연두순시 별실보고에서
공항 건설 즉각 추진 지시, 이에 따라 인천직할시
공영개발사업단 결성, 신국제공항 건설 사업계획 시작

1989. 06. ~ 1990. 04.

제4차 수도권 신공항 타당성 조사:
영종도, 시화 1·2지구 최종 후보지 선정 결론

1990. 06.

수도권 신공항 건설 입지로 인천 영종도 확정

인천시의 주도로 유치한 수도권 신국제공항

인천국제공항은 2000년대 수도권 지역의 항공수요에 대비하여 동북아시아의 허브 공항으로 24시간 운영할 수 있도록 건설되었다고 일반적으로 알려져 있다. 그러나 그 밑바탕에는 세내기 공직자의 비전과 열정, 이를 알아본 책임자들의 적극적인 지원이 있었다.

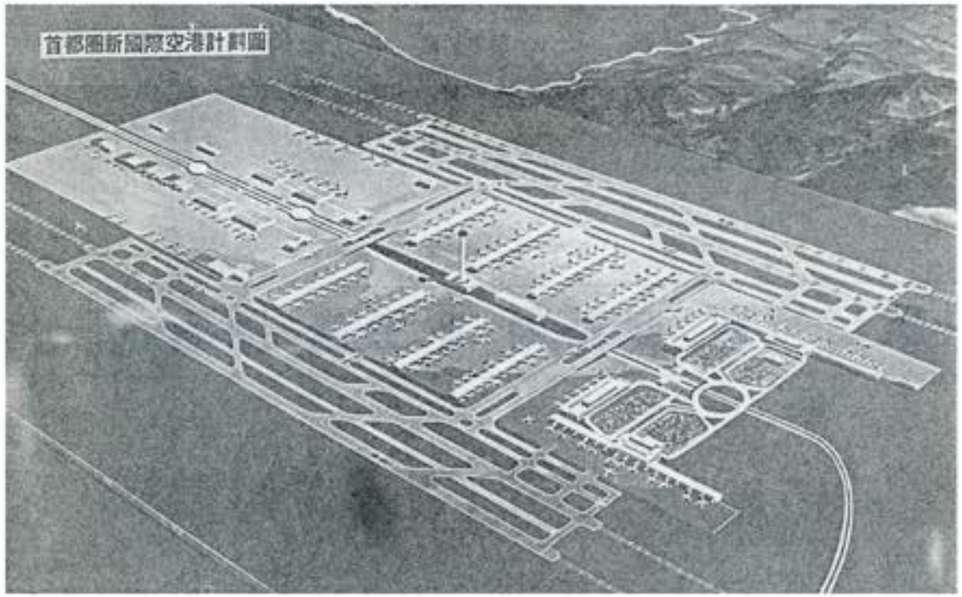
1986년, 당시 서른셋의 도시계획국장 박연수가 처음 인천시장 집무실에서 당시 실현이 어려운 계획을 발표했다. 인천 앞바다이기는 하지만 행정구역상 경기도였던 영종도와 용유도 사이 바다를 메워서 공항을 만들고, 관광단지와 신도시를 건설하겠다는 내용을 어느 누가 믿을 수 있을까. 그러나 박배근 당시 인천시장은 충분히 공감하며 대통령에게 보고하여 실현해보자는 예상을 깬 대답을 했다고 한다.

그때부터 대통령 연두순시를 기다려 별실보고가 이루어진다. 보고 받은 전두환 대통령은 인천에 국제공항 부지 선정이 타당하다는 허가를 하게 된다. 하지만, 이후 제13대 노태우 대통령이 취임하게 되고, 인천시에도 이재창 시장이 새로이 부임하는 등 큰 변화를 맞게 된다. 수도권 규제에 가로막힌 제조업 중심의 항구도시 인천을 어떻게든 살려보려는 박연수 국장의 계획은 물거품이 되는 듯했다. 그러나 신임 이재창 시장은 인천에 공항유치 계획을 곰곰하게 검토하고 예산 등 전반적인 상황을 파악하고 적극적으로 지원하기 시작했다. 동북아시아 국제비즈니스 허브 도시 프로젝트가 다시 순항하게 된 것이다.

그리고 마침내, 1989년 1월 1일, 경기도 옹진군에서 인천직할시로 영종, 용유, 무의 일대가 편입되며 본격적인 공항 입지 선정과 유치를 위한 물밑작업에 속도가 붙게 되었다. 직원들은 수도도 아닌 지방 도시에서 부족한 예산으로, 인근 상인들과 교감하며 공항 유치를 위한 입지 조사를 해냈다. 바다 안개가 끼는 날이 김포공항보다도 적다는 사실을 공식적으로 확인하기 전까지 발로 뛰며 이뤄낸 조사 결과는 훗날 정부에서 연구 용역을 맡겨 수행한 조사결과와 정확히 일치했다.

인천시의 직원들은 기회만 있으면 인천 앞바다의 영종 지역이 왜 공항 입지로 탁월한지 설명하기 위해 기고하고 강연에 참석하는 등 여론 조성에도 힘썼다. 또, 본격적인 공항 건설을 추진하고 송도국제ICT도시, 용유·무의 관광휴양단지를 건설하기 위해 공영개발사업단을 만들어 바쁘게 움직이기 시작했다. 바로 이들이 수용 능력 한계에 다다른 김포공항을 대신할 새로운 공항을 청주에서 인천으로 가져온 주역이었다.

수도권신국제공항 선정 지역 지도 ©박연수



수도권신국제공항계획도 ©박연수

인천의 미래 성장동력을 구상한 주인공

박 연 수

전 인천시 도시계획국장

INTERVIEW

기록화 사업에 들어가면서,
우리는 '인천의 전설'이라
불리는 분이 있다는
이야기를 전해 들었다.
주민운동에 중점을 두고 있지만,
공항 건설이 중요한 변수였기에
흘려들을 수는 없었다.
인천국제공항이
인천에 들어오기까지
수도권 과밀 억제정책으로
위기에 봉착한
인천을 구하고자 노력한
인천시 전 도시계획국장이자,
현 서강대 박연수 특임교수가
있었다. 그렇게 박연수 교수가 쓴
'대한민국의 지도를 바꾼 남자'
라는 책을 읽게 되었다.

국제비즈니스중심도시 계획의 일부였던 인천국제공항

"홍콩, 암스테르담, 싱가포르의 공통점이 무엇일까요?"

기록단을 자택에서 반갑게 맞아준 박연수 교수는 자리에 앉은 우리에게 질문을 던졌다. 잠시 생각한 끝에 바다를 낀 공항이 있는 도시들인 것 같다고 대답했는데, 정답이었다.

그는 이 세 도시를 벤치마킹하여 인천을 한·중·일 3국의 중심에 있는 동북아시아 허브 도시로 만들고자 한 구상을 하신 분이었다. 우리는 처음에 인천국제공항만을 떠올렸지만, 이는 전체 계획의 한 조각에 지나지 않았다.

그는 일찍부터 인천과 대한민국에 필요한 새로운 성장동력이 제조업이 아니라, 지정학적 위치를 이용해 금융, ICT, 관광 등의 고부가가치 서비스를 중개하는 데 있을 거라고 내다봤다. 그렇게 세워진 '포스트 홍콩' 전략은 당시 영국에서 중국으로 곧 반환될 홍콩을 대체할 도시로 인천을 성장시키기 위한 것이었다. 홍콩의 국제업무지구, 암스테르담의 물류기지, 싱가포르의 신도시 계획 사례를 집중적으로 분석하여 '영종, 용유·무의, 송도'를 종합적으로 개발하는 구상안이 세워졌다. 영종이 신국제공항 부지로 선정되면서 인천시도 본격적으로 공영개발사업단을 꾸려 개발을 추진하게 되었다.

절묘하게 딱 들어맞은 공항 건설부지

그런데 어쩌다 영종과 용유 사이의 간석지를 공항으로 만들기 적당하다고 여기게 된걸까? 인천시에 부임하면서 예전에 여자친구와 놀러 갔던 영종도를 다시 방문한 게 계기였다. 그때 그의 머리에 번뜩이는 생각이 지나갔다.

"모든 토목 공사는 어디에서 결판이 나냐면 돌과 흙을 구할 수 있느냐 두 번째는 얼마나 가까이서 구할 수 있느냐 이 두 가지가 모든 것을 좌우해요. 근데 내가 그 지도를 입체화해서 (주변의 산을) 커트해가지고 흙을 계산상으로 딱 부어 넣어보니까 딱 맞아. 세상에 그렇게 완벽한 거야. 그래서 간사이 공항 부지 공사비에 이십 분의 일 밖에 안 들었어요."

여기에 더해 당시 가장 논란이 되던 섬 지역의 바다 안개를 우려한 사람들의 걱정을 불식시키기 위한 조사과정도 있었다고. 섬의 해변에서 가게를 운영하던 주민들과 전화로 매일 같이 기상 상황을 전달받아 분석한 결과가 훗날 정부에서 타당성 조사 용역을 실시했던 결과와 거의 일치했고 김포공항보다도 나았다고 하니, 천혜의 입지라는 얘기가 나올 만도 하다는 생각이 들었다.

세계 최고가 된 인천국제공항이 계속 발전하려면

그는 또, 인천국제공항이 1등 공항이 된 비결에는 입지뿐만 아니라 리더십이 있었다고 했다. 바로 강동석 인천국제공항공사 제1대 사장이 임기 내내 주어진 예산을 오롯이 공항의 시설과 운영을 최고로 만들기 위한 곳에 써서, 서비스 품질을 향상했고 직원들도 그에 잘 따랐기 때문이라고.

"그래서 빛나는 사업이지. 국책 사업 중에서도 누구든지 하고 싶어 하는 거죠. 그런데 안 바꾸고 완성까지 하고 운영 시스템까지 마련하도록 했습니다." 국민의 정부와 참여정부 모두 정책의 연속성을 위해 사장을 바꾸지 않았던 게 주효했다. 이렇게 성공한 인천국제공항에 못내 아쉬운 점이 있다면 무엇인지 물어보았다.

"인천공항이 단순 교통시설로서 여태까지는 쓰여왔거든요. 그냥 공항이야. 근데 이 인천공항은 목표가 국제비즈니스 허브의 한 도구로서 계획된 거거든요. 즉 국가 발전 전략을 실행하는 중요한 무기로써 활용이 돼야 한다 이거예요. 그래서 어떤 거를 염두에다 두느냐 하면은 네덜란드의 스키폴 공항이 있어요. 그게 에어포트 시티입니다. 인천의 트라이포트(Tri-port) 전략이라는 게 있었어요. 송도 정보화 신도시가 텔레포트(Teleport)고, 인천신공항이 에어포트(Airport), 송도 신항이 씨포트(Seaport)입니다. 이 세 가지가 미래의 성장 동력이야. 인천공항도 그 도구가 돼야 해요. 그런데 그냥 물류 해결하는 식으로 근시안적이고 소극적인 걸로다가 쓰고. 국토부에서는 그러겠지. '어? 아, 공항이면 공항이지. 뭐?' 그러나 국가 발전 전략에 있어서 공항이 어떻게 쓰여야 하는지 반드시 정책으로 연계되어야 합니다."

도시를 그려낸 사람이 누린 가장 큰 행운

우리는 마지막으로, 이 거대한 국가사업을 결정하고 추진하는 과정에서 박연수 교수가 기억하는 특별한 일화를 들으며 긴 시간에 걸친 취재를 마무리했다.

"IMF가 돼서 당시 최기선 시장의 요청으로 인천시 기획관리실장으로 다시 오게 됐어요. 그래서 인천공항이 개항하는 날 개항식에 참석을 해요. 첫 번째 착륙한 KAL기장에게 시장과 꽃다발을 걸어주었어요. 내 손으로 마무리를 한 거죠. 너무너무 영광스럽지 않아요? 나는 참 운이 좋은 사람이라 생각해요."

자료제공 ©백연수

1. 인천국제공항, 해양관광단지개발 관련 신문스크랩철(1989. 03. ~ 04.)

仁 川 新 聞
1989年(檀紀 4322年)3月6日 月曜日
(1) The Incheon Ilbo Times (陰 乙丑 1月29日 乙丑) 第199號 <日刊>

西海岸건설예정 首都圈국제空港

永宗島 설치가 바람직

仁川사회團體 學界 市民들 건의 움직임

中國등 對北方교역 날로증가

地理 環境的 여건 감안 最適地

1
서해안건설예정 수도권국제공항 영종도 설치가 바람직, 인천신문, 1989. 03. 06.

仁 川 新 聞
1989年(檀紀 4322年)3月6日 月曜日
(1) The Incheon Ilbo Times (陰 乙丑 1月29日 乙丑) 第199號 <日刊>

永宗島 觀光地개발 시급

首都圈관광객 유치위한 施設投資 아쉬워

龍游와 連陸化후 하루高여명 몰려

道路포장 慰樂시설등 면모 갖춰야

週末 觀光客들러

2
영종도 관광지개발 시급, 인천신문, 1989. 03. 06.

1989年(檀紀 4322年)3月8日 水曜日 仁 川 新 聞
(1) The Incheon Ilbo Times (陰 乙丑 2月10日 丁酉) 第201號 <日刊>

永宗에 새空港건설 強力시사

盧泰愚대통령 仁川市 연두순시서 밝혀

서울과 高速道 電鐵연결 병행추진

仁川을 국제觀光都市로 적극 개발

3
영종에 새 공항 건설 강력시사, 인천신문, 1989. 03. 08.

1989年(檀紀 4322年) 4月12日 水曜日 仁川新聞

(7) 第230號

仁川, 국제적 海上觀光都市로 발돋움

趙重勳 韓進그룹회장, 새얼文化財團「아침 對話」서 강연

仁川의 開發 無에서 有 창조한 歷史

陸·海·空 종합 輸送體制 확립 절실

4

인천, 국제적 해상관광도시로 발돋움, 인천신문, 1989. 04. 12.

2. 신문스크랩북(1989. 03. 09. ~ 06. 07.)

획기적 地域발전 주도

仁川공영개발사업단 문열어

1

획기적 지역 발전 주도 인천공영개발사업단 문열어, 경인일보, 1989. 04. 01.

開發이익금 지역발전에 再投資

朴敏守 仁川市 공영개발사업단장

百60만 市民염원 보답에 최선

2000년대 국제항만도시 도약 밑거름

2

개발이익금 지역발전에 재투자, 경인일보, 1989. 04. 01.

3

신문스크랩북(1989. 03. 09. ~ 06. 07.)

3. 인천신문 1989. 07. 15. 칼럼 스크랩: '제3의 개항기 맞는 인천'

서해안시대 主役도시 均衡發展 초점

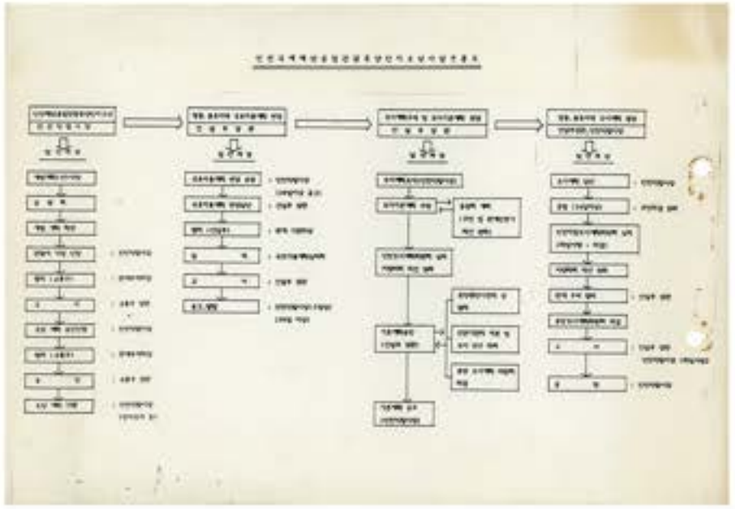
제3의 開港期맞는 仁川

新공항誘致등 국제交易의 거점화

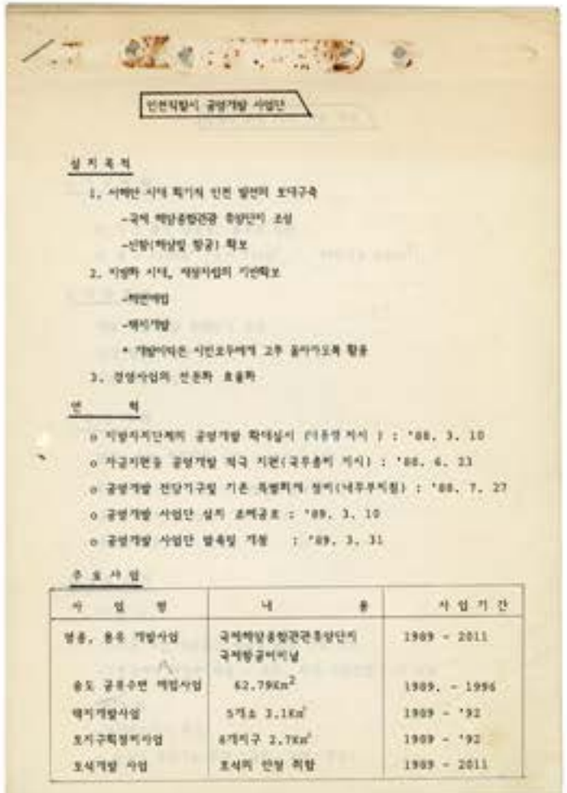
結集된 시민의식 발휘가 成敗가름

4. 각종자료철(1989), 도서관광계: '영종 용유 개발 기본구상도(공항계획보고 육필 원고) 등'

1
시장님 업무 보고 내용 1989. 08. 16.



2
인천국제해양종합관광휴양단지 조성사업 흐름도



인천직할시 공영개발 사업단

설 치 목 적

1. 서해안 시대 특기지 인천 발전의 도약구축
   -국적 해양종합관광 휴양단지 조성
   -신항(해상및 항공) 확보
2. 지방화 시대, 개방사업의 기반확보
   -자본매입
   -택지개발
   * 개발이익은 시민모두에게 고루 돌아가도록 활용
3. 경영사업의 선진화 효율화

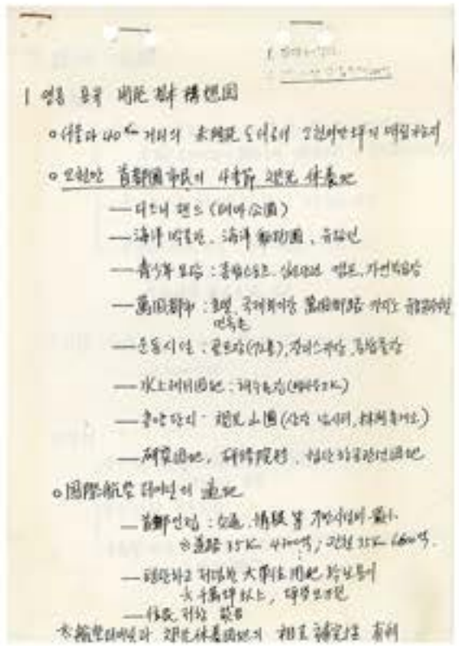
연 혁

- o 지방자치단체의 공영개발 확대실시 (내무부 지시) : '88. 3. 10
- o 자금지원등 공영개발 적극 지원(국무총리 지시) : '88. 6. 23
- o 공영개발 전담기구및 기존 특별회계 설치(내무부지침) : '88. 7. 27
- o 공영개발 사업단 설치 조례공포 : '89. 3. 10
- o 공영개발 사업단 발족및 개청 : '89. 3. 31

주 요 사 업

사 업 명	내 용	사 업 기 간
영종, 용유 개발사업	국제해양종합관광휴양단지 국제항공허브단지	1989 - 2011
송도 갯골수변 개발사업	62.79Km²	1989. - 1996
택지개발사업	5개소 3.1Km²	1989 - '92
도시구획정리사업	6개지구 2.7Km²	1989 - '92
도서개발 사업	도서의 인천 귀속	1989 - 2011

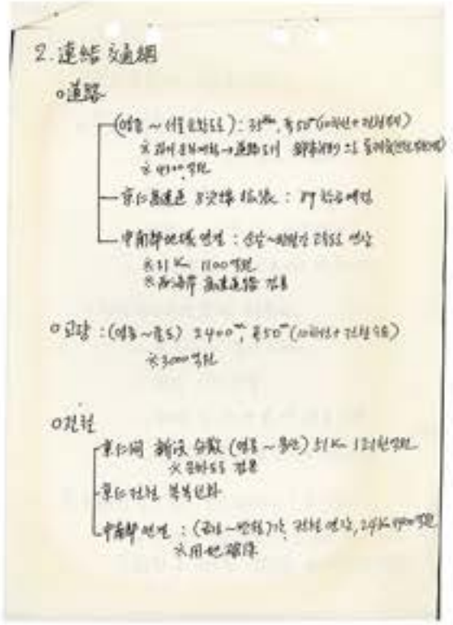
3
인천직할시
공영개발사업단 개요



1 영종 용유 開発 基本 構想図

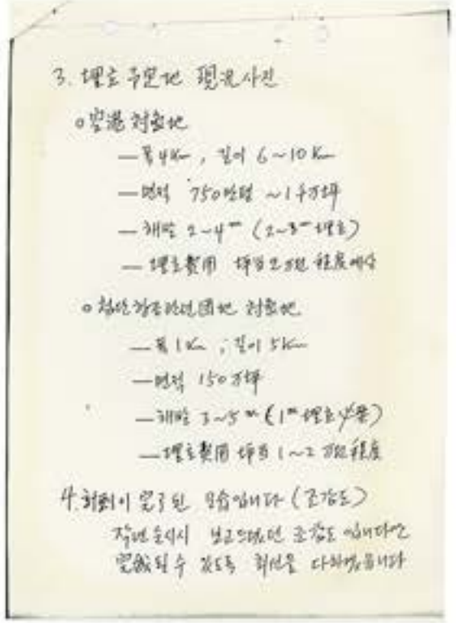
- o 서울과 40Km 거리의 未開発 도서로서 국제관문 기능에 적합하도록
- o 인천과 首都圏市民에 휴양및 관광 서비스
  - 도시내 관광 (해안公園)
  - 海洋 레저관광, 海洋 都市圏, 유람선
  - 青少年 수련 : 종합야외 실내체육 캠프, 각종 단체숙박
  - 萬国博覧 : 올림픽, 국제박람회 등 대규모 국제행사 개최 가능한 전시장
  - 운동시설 : 골프장(36홀), 경마스포츠 등 종합휴양
  - 水上레저단지 : 해수욕장(해수욕장)
  - 휴양단지 : 관광호텔 (산장 별장, 휴양콘도)
  - 해양과학, 해양연구, 해양생물관련단지
- o 国際航空 허브의 建設
  - 首都인접 : 交通 接続 및 개발여건 좋음
    ※ 道路 35K 4차선; 고속철 35K 4선
  - 공항배후 지역은 大型국제 開発 적합
    ※ 수출산업 최적, 대량으로 개발
  - 유휴 지역 없음

※ 航空관련업체 관련 林業国際도시 都市 計画 참조



2. 連結 交通網

- o 道路
  - (영종 ~ 신공항고속도로) : 3차선, 폭 50m (10차선 고려)
    ※ 공항 고속버스→ 고속도로 왕복 2노선 동시운행
    ※ 버스 정류장
  - 공항 고속도로 8차선 확장 : 17Km 예정
  - 공항 ~ 서울간 연결 : 순수 ~ 서울간 고속도로 연장
    총 31K 1100억원
    ※ 공항 고속도로 참조
- o 고속철 : (영종 ~ 용산) 3400억, 폭 50m (10차선 고려 용지)
  ※ 3000억원
- o 간선
  - 공항 ~ 송도 ~ 월미 (영종 ~ 월미) 31K 1314억원
    ※ 교량 5K 참조
  - 공항 ~ 인천 복복선화
  - 공항 ~ 서울 연결 : (공항 ~ 안양) 기존 선로 연장, 2복선 49K 992억
    ※ 用地 확보



3. 매립 추진시 現況사진

- o 영종 현황지
  - 폭 4K, 길이 6~10K
  - 면적 750만평 ~ 1천5백만평
  - 개발 2~4m (2~3m 매립)
  - 매립비용 매립고 3m 내외 적정예상
- o 청라 경제자유지역 현황지
  - 폭 1K, 길이 5K
  - 면적 150만평
  - 개발 3~5m (1m 매립 필요)
  - 매립비용 매립 1~2m 적정

4. 해외의 유명한 항만매립지 (콘크리트)
   자연훼손시 보고되었던 콘크리트 매립지이나
   안정되고 수도등 위락을 다양하게 즐기는

4
영종 용유 개발 기본구상도(공항계획보고 육필 원고)

5. 영종 용유 개발 관련 보고서 내 신문 스크랩

1989年(平成元年)11月1日 水曜日

西日本新聞

各県の思惑複雑

九州国際空港 官民での協議に意義

国際空港建設へ検討会

九州知事会と九経連

年内発足に合意

専門委で立地選定

일본 공항 관련 신문기사 스크랩

6. 인천상의 회의소월보 1989. 10. 특집 '제3의 개항기를 맞는 인천의 전망'

1
표지

특 집

第3의 開港期를 맞는 仁川의 展望

몇가지 아이러니

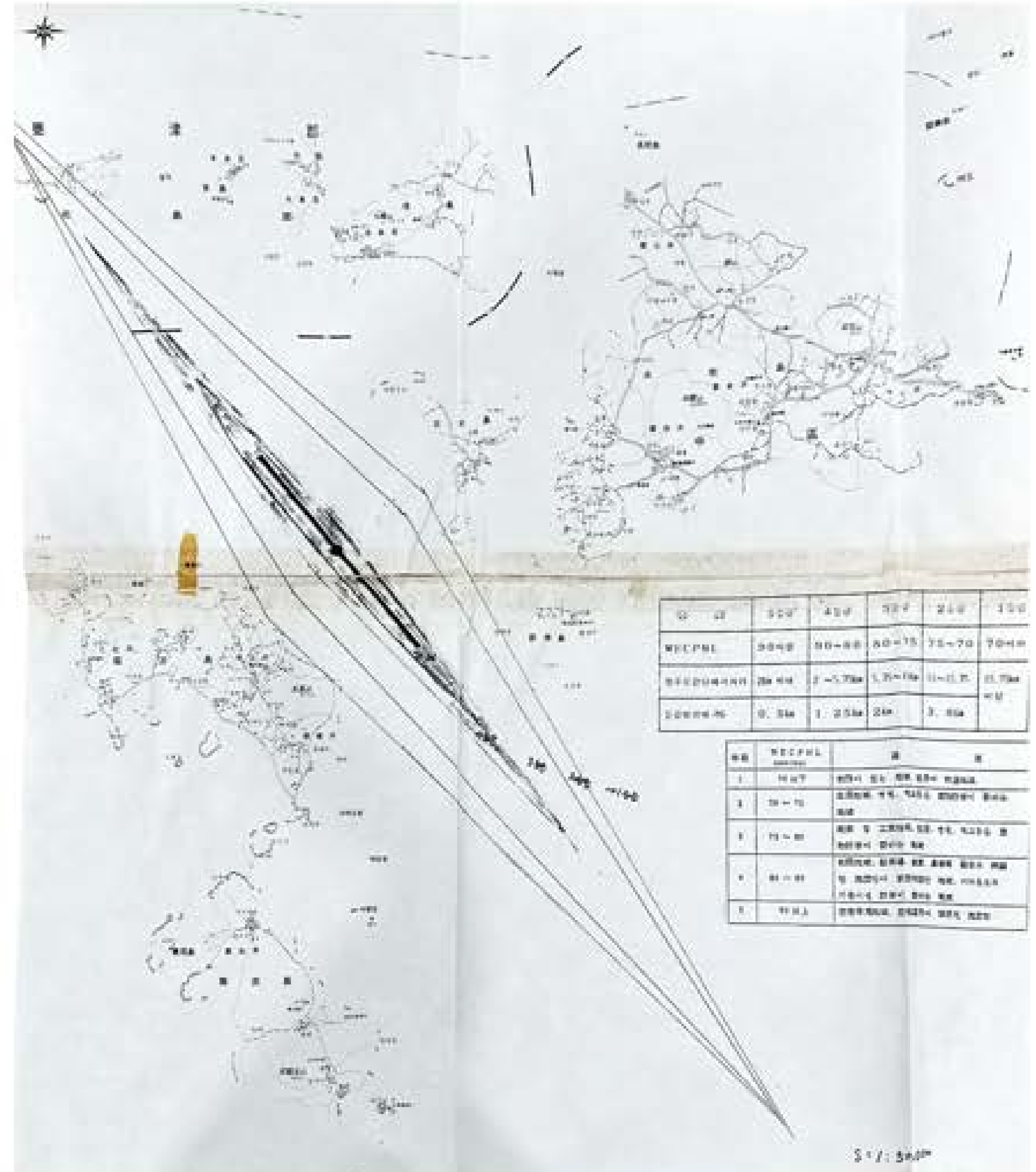
仁川의 現住所

西海岸 時代

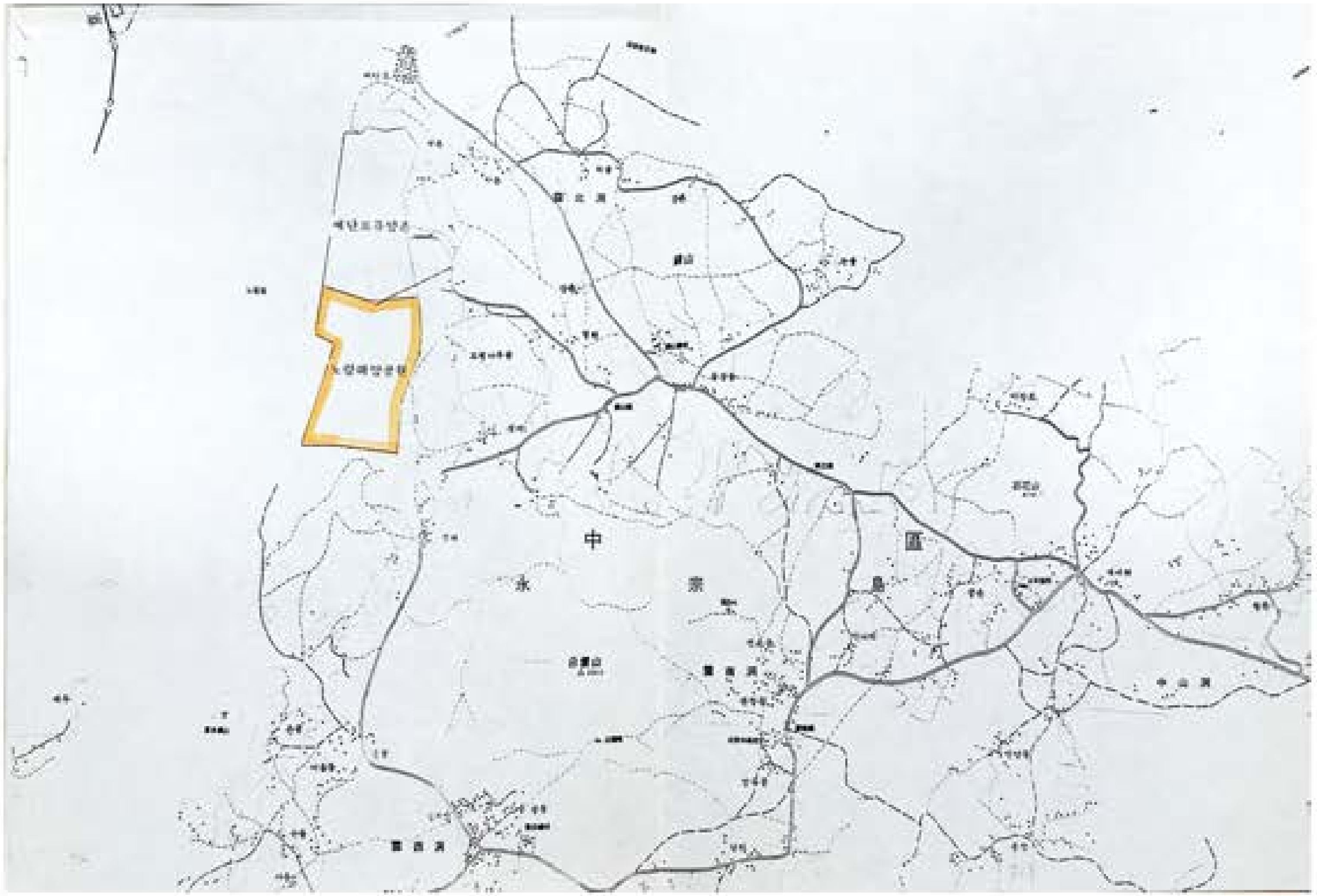
—1—

2
내지

7. 각종자료철(1990), 선정 지역 소음영향조사, 주변 개발 계획 등

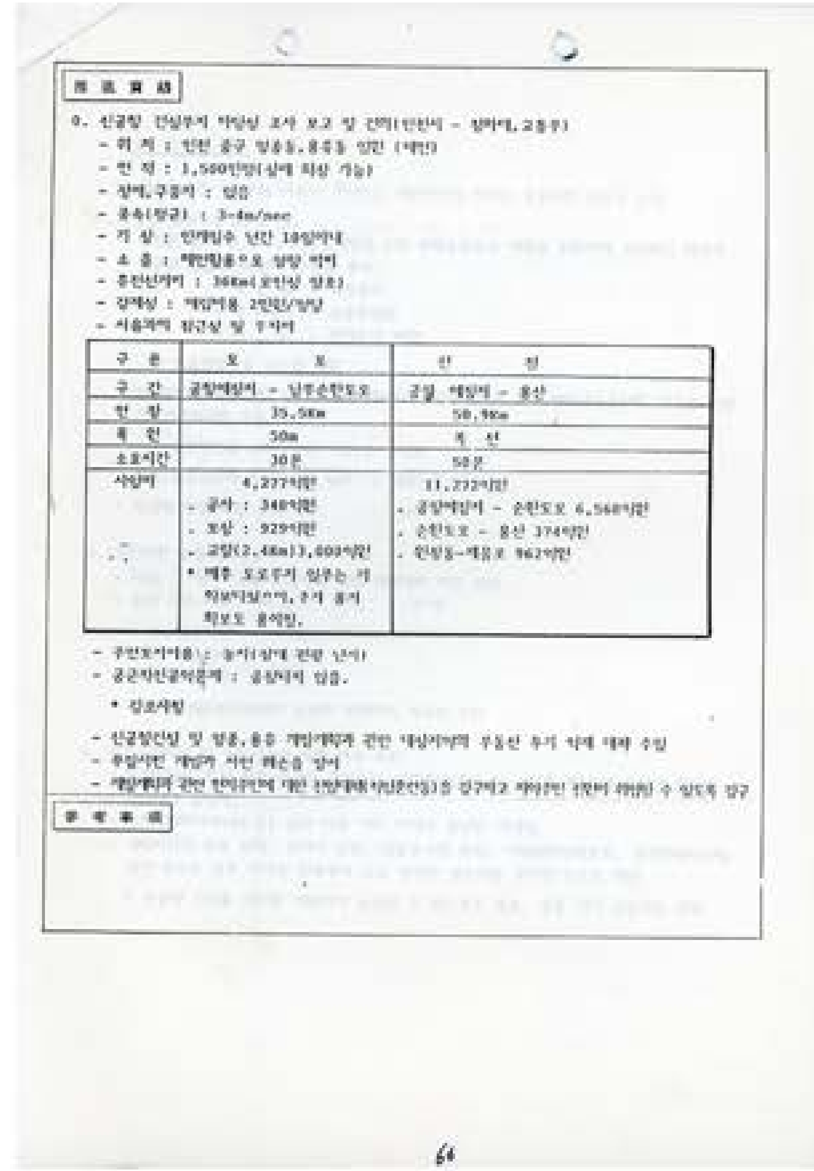


1
인천시가 공항 계획을 위해 했던 소음 영향 조사



2

운북동 노랑섬 공원 개발계획



추진실적

0. 신공항 건설부지 타당성 조사 보고 및 건의(인천시 - 청와대, 고충우)
- 위 치 : 인천 중구 영종도, 용유도 일원 (해안)
- 면 적 : 1,500만평(실제 확장 가능)
- 장애, 구조물 : 없음
- 풍속(평균) : 3-4m/sec
- 기 상 : 안개일수 년간 10일이내
- 소 음 : 해안지역으로 상당 이격
- 주변산까지 : 36Km(안전상 양호)
- 경제성 : 매립비용 2만원/평당
- 서울과의 접근성 및 무리없

구 분	도 로	전 철
구 간	공항예정지 - 남부순환도로	공항 예정지 - 용산
연 장	35.5Km	50.9Km
폭 원	50m	복 선
소요시간	30분	50분
사업비	4,277억원 . 공사 : 348억원 . 보상 : 929억원 . 교량(2.4Km)3,000억원 * 해중 도로부지 일부는 기 확보되었으며, 추가 용지 확보도 용이함.	11,272억원 . 공항예정지 - 순환도로 6,560억원 . 순환도로 - 용산 374억원 . 인천동-계용로 962억원

- 주변도시이용 : 용이(장래 관광 단지)
- 공군작전공역문제 : 공항지역 없음.

* 건의사항

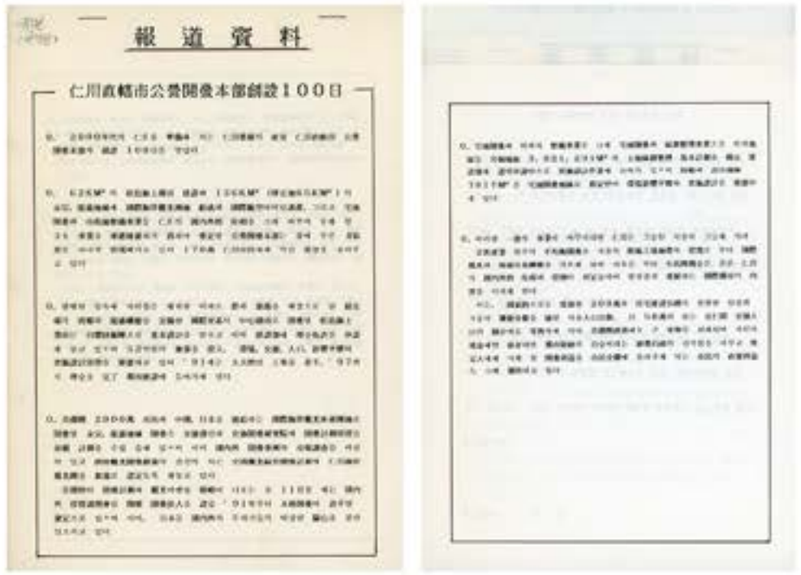
- 신공항건설 및 영종, 용유 개발계획에 관한 대상지역의 부동산 투기 억제 대책 수립
- 무질서한 개발과 자연 훼손을 방지
- 개발계획과 관련 인허가권에 대한 [illegible]을 인천시에 위임하여 [illegible] 수 있도록 건의

검토의견

64

신공항 건설부지 타당성 조사 보고 및 건의

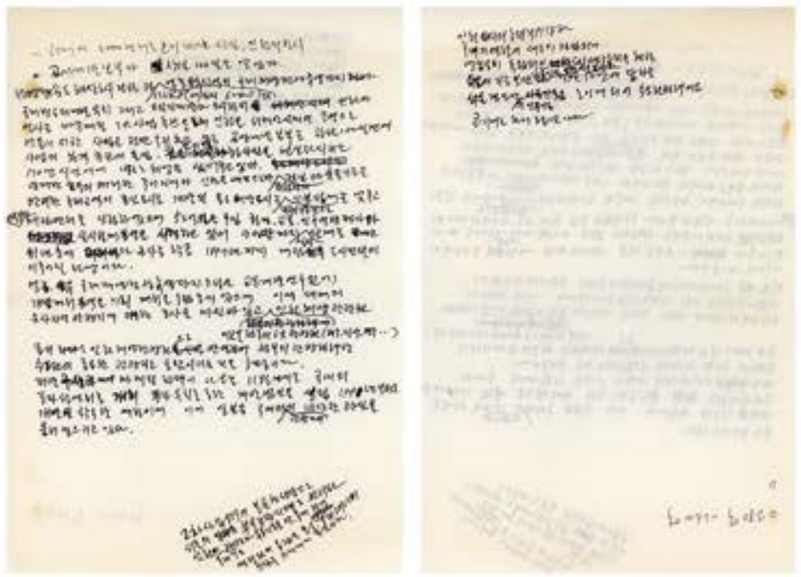
9. 보도자료: 인천직할시 공영개발본부 창설 100일



報 道 資 料

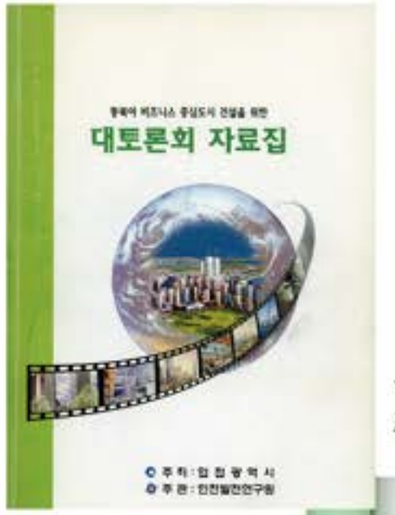
仁川直轄市公營開發本部創設100日

1
보도자료 본문

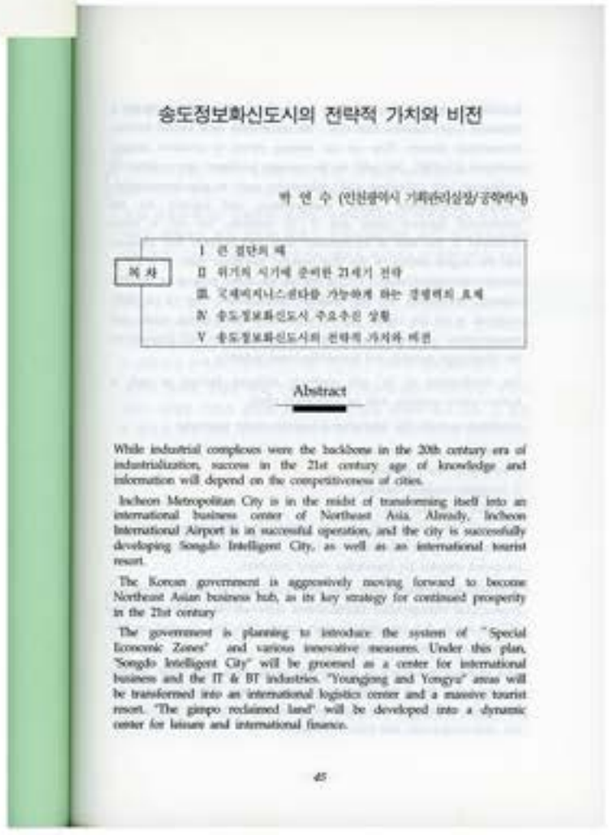


2
육필원고

10. 동북아 비즈니스 중심도시 건설을 위한 대토론회 자료집(2002. 07.)



1
표지



송도정보화신도시의 전략적 가치와 비전

박 연 수 (인천광역시 기획관리실장/공학박사)

목 차

I 큰 결단의 때
II 위기의 시기에 준비한 21세기 전략
III 국제비지니스센타를 가능하게 하는 경쟁력의 요체
IV 송도정보화신도시 주요추진 상황
V 송도정보화신도시의 전략적 가치와 비전

Abstract

While industrial complexes were the backbone in the 20th century era of industrialization, success in the 21st century age of knowledge and information will depend on the competitiveness of cities.

Incheon Metropolitan City is in the midst of transforming itself into an international business center of Northeast Asia. Already, Incheon International Airport is in successful operation, and the city is successfully developing Songdo Intelligent City, as well as an international tourist resort.

The Korean government is aggressively moving forward to become Northeast Asian business hub, as its key strategy for continued prosperity in the 21st century.

The government is planning to introduce the system of "Special Economic Zones" and various innovative measures. Under this plan, "Songdo Intelligent City" will be groomed as a center for international business and the IT & BT industries. "Youngjong and Yongyu" areas will be transformed into an international logistics center and a massive tourist resort. "The gimpo reclaimed land" will be developed into a dynamic center for leisure and international finance.

45

2
내지

인천국제공항의 과거, 현재, 그리고 미래를 그린 사람

김 동 용

전 인천국제공항공사 관리본부장

김동용 전 본부장은
단단한 듯 부드러운 사람이었다.
사용하는 어휘 하나에도
공항과 주민들을 생각하는
마음이 담겨 있었다.
세계 일등 인천국제공항의
탄생과 성공의 역사에 함께한
장본인이었다.
전 인천국제공항공사
관리본부장이었고,
현재 한국항공대학교
초빙교수로 재임 중이다.
그를 만나 인천공항 건설 참여의
시작과 현재까지 이야기를
전해 들었다.

INTERVIEW

인천공항 건설의 시작부터 함께한 행운

1989년, 김동용 전 본부장은 한국공항공단에서 공항경영기획을 맡아 8월부터 11월까지 ADP(프랑스파리공항공단)에서 진행하는 70일의 교육연수에 다녀왔다. 이때만 해도, 이 연수경험이 인천공항의 건설과 운영준비의 시작점이 될 것이라고는 전혀 몰랐다고 한다.

파리지역권의 항공수요를 담당하는 ADP는 당시에 샤를드골공항과 오를리공항을 비롯한 파리 반경 40㎞ 내의 공항 세 곳을 관리하던 공기업이었다. ADP는 공항의 설계뿐만 아니라 건설을 하고, 이를 관리 운영하는 통합적인 경영시스템을 갖추고 있었고, 다른 공항의 컨설팅도에도 참여하는 공항 전문기업이었다. 먼 훗날 우리나라의 공항도 이러한 체제로 발전해 가야 한다는 생각을 지울 수가 없었단다. 그렇게 ADP의 경영조직 체제는 향후 가고자 하는 지향점이 되었고, 30년이 넘어선 지금도 그 마음에는 변함이 없다고 했다.

ADP는 공항 건설을 위한 마스터플랜을 이해하는 데 많은 시간을 할애하였다. 아울러 개인적으로는 항공수요예측 방법론을 배우고, 김포공항에 적용하는 사례 연구에 몰두하였다. 다행히 프랑스의 유명한 수학자면서 항공수요예측의 권위자가 연수지도 매니저 역할을 하게 되어 많은 도움을 받았다. 그의 수요예측 Tool을 이용한 컴퓨터 연산시스템의 시연 과정을 직접 체험하면서 완전 주눅이 들어 버렸던 기억이 새록새록 나신다고. 당시 ADP의 컴퓨터 운영수준이 우리의 상상을 초월하는 엄청난 것이었다는 말씀도 덧붙이셨다.

그들과 매일 일과를 반복하며 선진공항의 건설 비결과 엔지니어링의 실체를 이해하고 응용하여 많은 것을 배울 수 있었다. 반면, 공항의 운영 요체를 습득하는 데에는 한계가 있었다. 공항의 건설도 중요하지만, 운영 방식을 배우는 것 또한 등한시할 수 없었다. 그렇게 당시 프랑스가 주5일 근무제를 운영하였기에, 금요일은 15시에 퇴근이었다. 연수생들은 이를 활용하여 금요일 일과를 끝낸 후에 2박 3일 일정으로 영국, 독일 등 주변 국가로 관광을 떠났다. 공항에 대한 견문을 넓히기 위해서였다. 출입국 과정을 통해서 일반 구역에서는 볼 수 없는 CIQ(세관, 출입국심사, 검역) 구역을 세밀하게 관찰하면서 저마다 나름대로 이해하고, 소화해나갔다. 이는 후에 인천공항의 건설을 기획하고, 관리 운영하는 데 많은 도움이 되었다고 한다.

공항의 마스터플랜 및 엔지니어링에 대해 소중한 체험을 하고, 선진공항의 운영에 대한 견문도 넓혔다. ADP의 자료실을 이용하는 내내 "왜 이리도 바쁜 사람들이 우리를 초청해서 이런 호의를 베푸는 것일까?" 하는 생각했다. 연수가 끝난 후에 안 사실이지만 ADP는 인천공항 건설 기본 계획 수립에 참여할 요량이었다. 인천공항의 기본계획 수립 용역과제는 국제경쟁입찰에 들어갔고, 미국의 벡텔을 중심으로 한 컨소시엄과 경쟁했는데 벡텔이 최종 낙찰을 받아 과제를 수행하게 되었다. 입찰 경쟁에서 비록 원하는 것을 얻지는 못하였지만, ADP의 인연은 이후로도 계속 이어졌다.

훗날에서야 알게 된 인천국제공항의 뒷이야기

그는 최근까지도 수도권 신국제공항 건설 사업에서 중앙정부만이 관여했다고 알고 있었다고 했다. 이전까지 한 번도 거론된 적 없던 영종 용유가 선정된 배경에는 '대한민국의 지도를 바꾼 남자'라는 책의 저자이기도 한, 박연수 당시 인천시 도시계획국장의 활약이 있었다는 것을 나중에야 알게 되었다고 했다. 영종·용유 관광특구 개발 이외의 거의 모든 계획이 재임 당시 이행되었다고 한다.

"어쨌든, 말실에서 공항을 유치한 책임이 있는 인천시가 주민과 공항 사이에서 적극적으로 중재하지 않은 게 약간 서운하기는 했죠. 매우 짧은 기간에 유치하느라 크게 공론화할 시간적 여유가 없었을 인천시의 입장도 이해는 가지만, 공항 조성에 참여한 신공항건설단에 아무런 공유가 없었던 것이 못내 아쉽죠."

임시로 지은 컨테이너 집에서 기거하며 완성해낸 인천국제공항

신공항건설공단이 1994년 9월에 분리가 되면서 강동석 초대 사장이 부임했을 당시, 사무실은 여의도 전경련회관에 있었다. 설계가 끝나고 본격적으로 부지 조성이 이뤄지면서부터는 현장에 건설 사무소를 두고 보상 대책을 세우고 집행해야 했다. 그래서 1996~1997년에 사무실을 이전했다. 당시에는 연륙교가 없어서 월미도에서 배를 타고 영종도에 들어가야 했다. 신공항건설단은 율도에 직접 선박을 만들어서 인천에 온 현장 직원들을 통근시켰고, 본사 직원들은 여의도에서 월미도로 와서 일반 선박을 타고 다니면서 출퇴근했는데, 시간 허비가 컸다. 공정을 진행을 빠르게 하기 위해서는 본부가 현장으로 들어가야 해서 현장에 가설 사무실을 짓고 본사 전체를 현장으로 이전하게 되었다.

"연륙교가 없던 시절이라 율도에 수송기지를 만들어서 공항공사의 별도 전용 선박을 건조하여 통근했는데, 영종도 구읍 뱃터에 들어가서도 현장 사무실까지는 거리가 멀어서 버스로 이동해야 했어요. 특히 간부들은 매일 이런 식으로 출퇴근하면 시간 낭비가 어마어마하기 때문에 컨테이너 관사를 지어 살게 됐는데, 강동석 사장님은 일명 '컨테이너 막사'에서 공항 건설을 진두지휘했지요."

Part 03

인천국제공항 주변지역 주민운동

1. 인천국제공항 주변지역 주민운동의 역사와 변화

2. 1기 주민운동
   - 토지 보상
     Interview - 강영복, 유건호, 이광만
   - 어업 보상
     Interview - 박우연, 신성철, 고충신

3. 2기 주민운동
   - 토지 보상
     Interview- 채기석, 최인성
   - 소음피해 보상
     Interview - 고충신
   - 통행료 인하 운동
     Interview - 김규찬
   - 연륙교 건설 운동
     Interview - 차광윤

4. 3기 주민운동
   - 확장된 주민운동
     Interview - 김요한
   - 소음피해 보상
     Interview - 김임곤

1 인천국제공항 주변지역 주민운동의 역사와 변화

1기(1989. ~ 2003.)

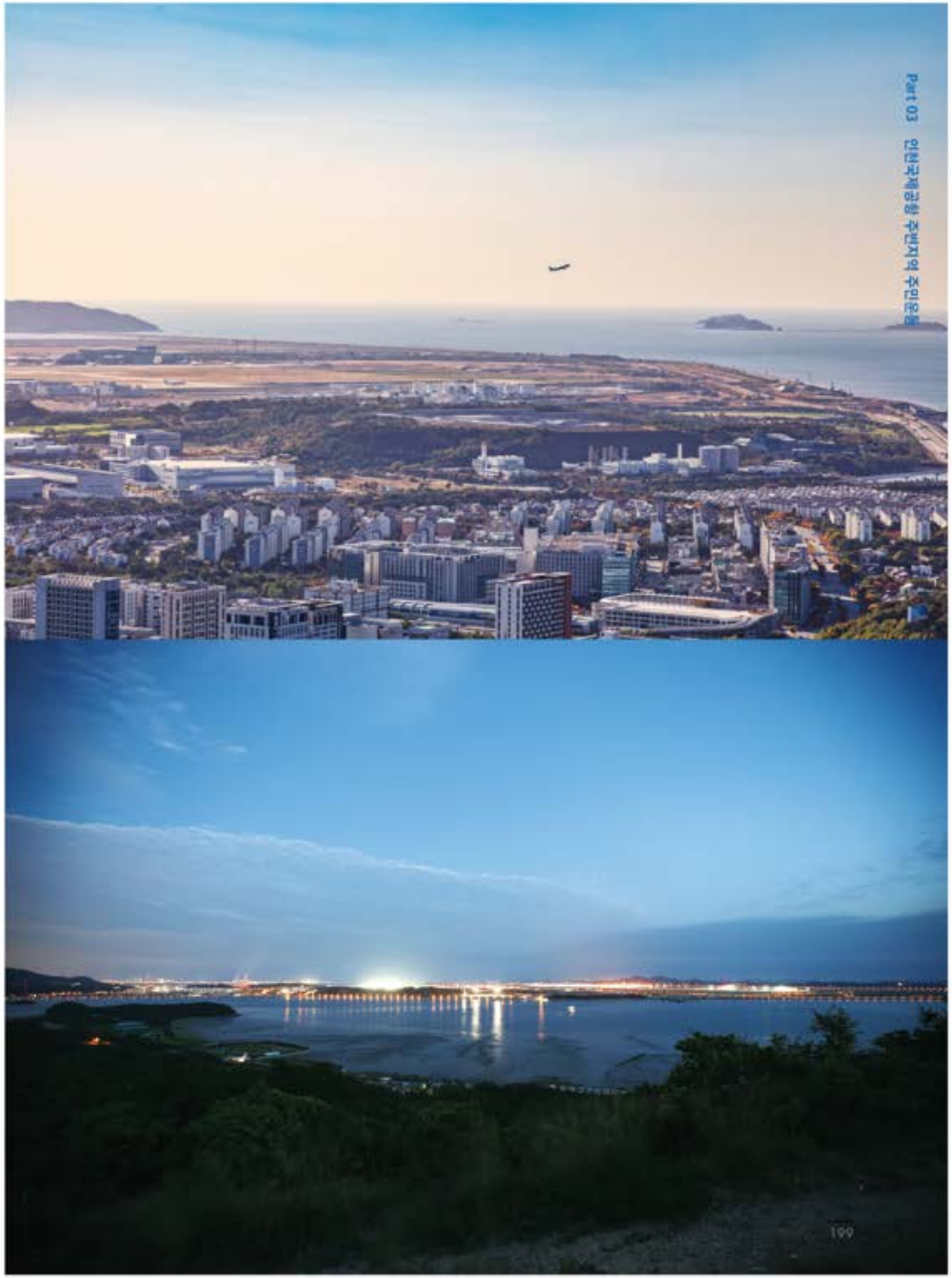
수도권 신공항 건설로 살던 집을 떠나거나, 더는 농어업을 이어갈 수 없게 된 원주민들이 중심이었다. 국가적으로 추진하는 사업에 순응한 대다수 주민들과 달리, 합리적인 보상을 받기 위해 소송을 벌인 일부 주민들도 있었다.

2기(2003. ~ 2011.)

원주민과 신도시 주민이 서서히 공통된 문제를 해결하기 위해 접점을 늘려가던 시기. 영종은 하늘도시 토지 보상 문제, 용유·북도면은 공항 확장으로 인한 소음 문제를 해결하기 위한 주민들의 모임이 활발해졌다. 여기에 공항신도시에 입주민이 늘어나면서 민자를 유치해 건설했던 공항고속도로의 비싼 통행료에 화가 난 신도시 주민들이 본격적인 시위에 나서게 되었다.

3기(2011. ~ 현재)

공항이 커지고 도시가 발달하면서 기반시설 외에도 교육과 문화 등의 영역까지 구체적으로 시정과 개선을 요구하게 된 주민들의 모습이 특징적이다. 공항으로부터 직접 영향받는 일이 아닌 간접적인 생활 문제까지도 효과적으로 해결하기 위해, 신도시 주민과 원주민이 점차 연합하는 양상을 보이게 되었다.



인천국제공항 주변지역 주민운동 관련 연표

『인천국제공항 건설사: 1단계 1992-2001』 기준

1990.

영종, 용유도 일원 신공항 건설 입지로 선정

1991.

1차 어업피해 조사 용역 시작

1992.

- 1차 어업피해 조사 용역 시작
- 주민과의 협의로 이주 단지 결정(삼목도 내)
- 수도권신공항건설 예정 지역 및 기본계획 고시
- 수도권신공항건설 예정 지역 및 기본계획 고시
- 보상 업무 위수탁 체결(인천광역시 공공사업 지원단)
- 한국공항공사 산하 신공항건설본부 발족
- 용지 보상 착수(교통부)
- 기공식부지 및 공역 절토 구역 보상추진
- 어업피해보상 약정 체결(인천지역 12개 어촌계)
- 삼목도 조약산(1공구) 주변지역 보상 추진

1993.

- 인천시 편입, 영종, 용유도의 택지 소유 상한제 적용
- 동측 방조제 토취장 관련부지 보상 추진
- 부지 조성공사 2차사업 계획 승인
- 배후지원 단지 기반시설 공사 착공

1994.

- 영종도 신공항 물막이공사 완료
- 신공항건설공단 분리 발족
- 1차 이주 대책 공고
- 전경환, 영종도 땅 12만 평 반환소송
- 공항시설 1단계지역 미매입 토지 보상 추진

1995.

- 2차 보상(허가어업 계약 체결)
- 2차 어업피해 조사 용역 완료
- 신공항 명칭확정(인천국제공항)
- 공항시설 2단계 및 배후지원 2단계 지역주민 일괄 보상 추진
- 배후지원 단지 위수탁 협약 체결(인천광역시)
- 기본 계획 변경 고시(배후단지 및 이주 단지 위치 변경)
- 보상 완료 지역에 대한 지장물, 권리 등 미보상 물건 보상 추진
- 2차 보상(신고어업 계약 체결)
- 2차 이주 대책 공고
- 2차 보상(면허어업 계약 체결)

1996.

- 이주 단지 위치 확정(배후지원 단지 내 백년골 주변)
- 현장 진입 도로 부지 보상 추진
- 인천국제공항 터미널 기공식 거행
- 도시계획(안) 주민 설명회 개최
- 이주 단지 위치 주민 의견 수렴

1997.

- 삼목 잔여지 보상 추진
- 교통 및 환경영향평가
- 도시계획결정 고시
- 북도면 어민 "신공항건설로 어장상실" 집단 소송 제기

1998.

- 배후지원 단지 보상 추진
- 배후지원 단지 상세 계획 결정(이주 단지 포함)
- 여객터미널 진입도로, 용유 도로 관련부지 보상 추진
- 배후지원 단지 기반시설 공사 착공
- 왕산레이더 기지시설 관련 부지 보상 추진
- 군도 접속도로 관련 부지 보상 추진
- 북측 진입도로 부지 보상 추진

1999.

- 북측 진입도로 부지 보상 추진
- 강화도어업 피해 조사 관련 약정 체결 (공동보상 관련기관 공동약정)
- 인천국제공항공사 설립

2000.

- 면허어업 및 허가어업 종결, 신고어업 일부 소송 (관행어업 요구 등)
- 강화도 어업피해 조사 용역
- 이주민 입주
- 외부기고나 요청시설 진입도로 편입부지 보상 추진
- 인천국제공항 고속도로 개통

2001.

- 인천시 위탁 보상 물건에 대한 인수인계 착수 (2001년 상반기 중 완료 계획)
- 1,2단계 보상 지역 중 미보상 물건에 대한 보상 추진 (2001년 완료 계획)
- 인천국제공항 개항

2002.

- 무면허 어업 등에 대한 보상

2 1기 주민운동

(1989. ~ 2003.)

인천국제공항 주변 지역에서는 주민운동이 태동한 시점을 1989년 1월 1일에 영종도가 경기도 옹진군에서 인천직할시로 편입된 때부터라고 보는 시각이 지배적이다. 공항 입지를 공식적으로 발표하기 이전에 사전작업으로 행정구역 개편이 추진되었다고 여긴 것이다. 공항조성 초기에는 보상과 관련하여 이의를 제기하기보다는, 국가적 대사업이 원활히 진행되기를 바랐던 주민이 많아 대부분 관의 방침에 협조했다. 신공항건설단은 공정에 맞추어 토지를 매입하고, 공유수면을 매립하여 부지를 조성해야 했기에 지역 주민과 원만한 관계를 맺으려 했다. 그래서 보상처는 금액 책정과 생계 대책을 정할 때 주민 의견을 수렴하려 노력했다.

공단과 주민 사이에서 보상 협의 실무를 하고, 행정절차에 따라 주민에게 보상 비용을 지급한 특별 조직도 있었다. 바로 인천직할시 공영개발사업단이다. 그러나 개항 이후에도 공항을 상대로 소송을 벌인 사람 중에는 당시의 제도와 체계에서 합리적으로 보상받을 길이 없는 처지였던 주민이 있었다. 대표적 사례로, 맨손으로 갯벌에서 조개류를 채취하던 어업인, 노점 상인 등이 있다.

1기 주민운동의 주요 사안은 공항이 건설되면서 발생한 경제적 피해에 대한 직접 보상이었고, 크게 토지와 어업으로 분류할 수 있다. 이 시기의 주축 세력은 원주민이었고, 각 지역과 어촌계는 최대한 합리적인 보상을 받고자 대표자들을 세워 주민 의견을 공항 측과 시에 전달하고 협상을 진행했다.

토지 보상

용지 보상의 역사

인천국제공항의 건설을 위해 필요했던 부지는 총 1,700만 평이었다. 이중 국유지를 제외하면 285.7만 평의 사유지와 산림청 소유토지 15.8만 평 등 301.5만 평의 토지를 확보해야 했다. 토지와 관련된 각종 권리[01]에 대해 법률적 근거에 의해 협의 또는 수용 보상[02] 1991년, 교통부 산하 신공항기획단은 가장 먼저 공사에 필요한 토석을 채취하고 공역을 확보하기 위해 절토한 구역에 대한 보상을 시행했다. 이때 50억 원의 예산으로 11만 평에 상당하는 토지를 확보했다. 같은 해 9월부터는 '인천국제공항 건설사업 보상심의위원회'[03]를 구성하여 본격적으로 용지 보상을 시작했다.

1992년 1월부터는 교통부가 한국공항공단에 보상업무를 이관하였고, 4월에는 기공식 부지를 우선 확보하려 인천광역시 중구 운서동 일대의 토지 8만 1,000평, 지장물 33건, 기타 2건 등 114억 원의 용지 보상을 시작했다. 이때부터 시급한 보상업무를 효율적으로 추진하기 위해 인천광역시 공영개발사업단과 보상업무에 대한 위·수탁 협약을 체결했다. 그렇게 한국공항공단과 인천시 공영개발사업단은 각각 용지 보상업무를 분담했다. 공단은 보상 대상 확정, 물건 현황조사, 물건 조사 작성, 보상 계획 수립, 수용재결 신청, 이주 및 생계 대책에 대한 업무를, 공영개발사업단은 보상 계획의 열람 및 공고, 보상심의위원회 개최, 감정평가 의뢰, 보상 협의, 보상금 지급, 소유권 이전 등의 업무를 수행했다.

1993년부터는 1, 2단계 보상지역에 대해 연차적으로 계획을 수립하여 보상을 시행했다. 1단계 보상지역은 훗날의 항공수요에 대비하여 개발을 유보한 구역을 포함해 공항시설이 들어설 부지로 총 17만 4,000평이었다. 2단계 보상지역은 도로와 관련한 9만 8,000평, 왕산의 레이더 부지 8,000평, 기타 사업에 필요한 35만 2,000평으로 구성되어 있었다.

섬과 마을별로 꾸린 보상대책위원회

공식적인 보상 이전부터 공항 건설 예정지 인근에는 부동산 투기 열풍이 불었고, 1990년대 들어서 본격적으로 주민들도 섬별, 마을별로 보상대책위원회를 꾸려서 한국공항공단과의 보상 협의를 준비했다. 정부는 당시 공시지가보다 약간 높은 보상금을 제시했으나, 주민들은 실거래 가격보다 터무니없이 낮다며, 보상과 생계지원 대책과 관련하여 정부에 요구하기 시작했다. 그렇게 1994년 10월 27일에는 상여를 앞세운 영종, 용유, 삼목, 신불 주민 700여 명의 시위가 있기도 했다.

01
토지소유권 토지상의 건물, 공작물, 입목, 농작물, 분묘 등의 지장물, 대상 지역에 설정된 광업권 양업권 등

02
공공용지 취득 및 손실 보상에 관한 특례법에 정해진 보상의 대상, 기준, 방법, 절차 등에 의해 보상 대상 물건 권리자와의 원만한 협의로 이뤄진 '협의 보상'과 협의가 성립되지 않으면 토지수용법의 사업 시행자 보상, 금전 보상, 개발 지급, 사전 보상, 동일인 소유자 동시 보상, 시가 보상의 총 6원칙에 기반하여 시행하는 '수용 보상'으로 구분한다.

03
인천광역시 중구청장을 심의위원장으로, 토지소유자 6인, 지역주민 대표 3인, 구청직원 6인, 교통부 1인, 감정평가사 2인 등 모두 18명이 심의위원으로 참여했다.

1994년 10월 27일 주민 생존권 보장 요구 시위 ©경인일보 제공

가이주단지 ©인천국제공항공사

거주 이전 대책

공항 건설로 주거를 상실하게 된 삼목도와 신불도 주민을 위해 1992년 11월 삼목도 안에 이주단지를 건설하기로 협의했다. 그러나 1994년 11월 공개토론회를 거쳐 1995년 4월 공항 건설 기본계획 변경을 검토하며 조성에 차질이 생겼다. 그렇게 도시 계획을 담당했던 인천시의 협조를 받아 주민이 당시 선호했던 배후지원 단지 내 백년골 주변으로 이주단지 위치가 변경됐다. 조성 시기가 늦춰지며 공사를 원활하게 진행하면서 지역 주민들의 생활 편의를 도모하기 위해서는 가 이주단지 건설이 필요했던 상황, 1단계 사업지역 내 삼목도와 신불도 주민 187세대 중 175세대가 이주 주택에 입주했고, 12세대가 전세금(1,000만 원)을 지원받았다. 가 이주단지에는 단독주택형 가 건축물(컨테이너) 14평형 21동, 11평형 124동, 8평형 30동과 학교, 종교시설, 진료소, 마을회관, 판매시설, 공동 창고 등 다중 이용시설, 어린이 놀이터 등 휴게시설과 조경시설 등을 지었다. 공사는 1995년 11월에 시작해 1996년 8월에 끝났고, 9월에 공단과 주민의 합동 점검 이후 1996년 12월 ~ 1997년 10월에 입주를 완료했다.

이주민의 생계지원 대책

공항공사는 생업을 잃은 주민을 위한 생계를 지원하기 위해 장·단기 대책도 추진했다. 농어업에서 상업으로 전환할 수 있도록 상업지구 안에 일정 규모의 용지를 확보해 원가에 분양하는 장기 대책, 공항공사 및 시공 업체에 고용하거나, 주민이 소유한 중장비를 현장에 투입하도록 주선하거나, 공사 현장 식당, 차량 정비업소 등의 운영권을 주민에게 우선 부여하는 단기 대책[04]이 있었다. 공항공사는 시공업체, 주민이 참여한 생계대책위원회를 발족하여 1995년 2월부터 월례 정기회의와 수시 회의를 통해 구체적, 실질적인 주민 생계지원 방안을 협의해 나갔다.

04
장비기사 118명, 보통인부 95명, 상용인부 23명, 여직원 24명, 기능공 27명 총 287명의 주민 채용. 덤프트럭 106대, 살수차 13대, 백호우 53대, 기타 12대 등 184대의 장비를 투입하고, 식당 4곳의 운영권을 부여했다.

Behind Story

토지 보상

- 전 인천국제공항공사 관리본부장 김동용

"토지는 협의 보상이에요. 토지는 주로 삼목도 지역 주민들이 많이 가지고 있었어요. 협의 보상을 하다가 안 되면 수용을 하는 거예요. 수용에 이르기 전에 대부분 협의 보상 차원에서 끝내는 쪽으로 진행을 하곤 했죠. 토지 보상을 할 때 제일 덩치로 큰 건 염전이에요. 보통 10만 평 이렇게 돼. 염전은 보통 현지인이 아니에요. 전부 외지인들이에요. 맨손어업 하시는 분들은 보상 금액이 많지 않아요. 그러니까 그런 사람들이 불쌍한 거예요."

공항 건설 당시 보상처장으로 근무했던 김동용 전 관리본부장의 구술에 따르면, 당시 보상처는 정당한 논리에 따라 기존 공공사업장에 유례가 없는 보상 기준을 세워 주민과 함께 새로운 사례를 만들어나갔다. 매월 정기적으로 공항공단, 시공사, 주민들과의 합동간담회를 개최하여 지역 주민들의 애로사항을 들어 주고, 생계 대책 지원까지 해주었다. 그는 신공항건설을 위해 생활 터전을 내주고 여기저기 흩어져야만 했던 당시의 삼목도와 신불도의 주민들 상황을 회고하며 마음 아파하기도 했다.

용지 보상 추진 경위

『인천국제공항 건설사: 1단계 1992-2001』 기준

- 1992. 01. 용지 보상 착수(교통부)
- 1992. 04. 보상 업무 위·수탁 체결 (인천광역시 공영개발 사업단)
- 1992. 05. 기공식 부지 및 공역 절토 구역 보상 추진
- 1992. 06. 수도권신공항건설 예정 지역 및 기본계획 고시
- 1992. 11. 부지 조성 공사 1차 사업계획 승인
- 1993. 01. 삼목도 조막산(1공구) 주변 지역 보상 추진
- 1993. 02. 1공구 및 2공구 지역 보상 추진
- 1993. 09. 삼목도, 신불도 지역 공사용 부지 보상 추진
- 1994. 01. 공항시설 1단계 지역 미매입 토지 보상 추진
- 1994. 07. 보상 완료 지역에 대한 지장물, 권리 등 미보상 물건 보상 추진
- 1994. 12. 배후지원 1단계 부지 보상 추진
- 1995. 01. 공항시설 2단계 및 배후지원 2단계 지역주민 일괄 보상 추진
- 1995. 05. 배후지원 단지 위·수탁 협약 체결(인천광역시)
- 1996. 03. 동측 방조제 토취장 관련 부지 보상 추진
- 1996. 08. 현장 진입 도로 부지 보상 추진
- 1997. 03. 배후지원 단지 보상 추진
- 1997. 09. 여객터미널 진입도로, 용유 도로 관련 부지 보상 추진
- 1997. 10. 삼목 잔여지 보상 추진
- 1998. 01. 군도 접속도로 관련 부지 보상 추진
- 1998. 05. 북측 진입도로 부지 보상 추진
- 1998. 09. 왕산레이더 기지시설 관련 부지 보상 추진
- 2000. 01. 왕산레이더 기지시설 관련 추가부지 보상 추진
- 2000. 03. 외부기관 요청시설 진입도로 편입부지 보상 추진
- 2001. 01. 01. 2단계 보상 지역 중 미보상 물건에 대한 보상 추진 (2001년 완료 계획)
- 2001. 02. 인천시 위탁 보상 물건에 대한 인수인계 착수(2001년 상반기 중 완료 계획)

주민 이주 추진과정

『인천국제공항 건설사: 1단계 1992-2001』 기준

- 1992. 06. 인천국제공항 건설 예정 지역 및 기본 계획 고시
- 1992. 11. 주민과의 협의로 이주 단지 결정 (삼목도 내)
- 1994. 05. 1차 이주 대책 공고
- 1994. 11. 2차 이주 대책 공고
- 1995. 11 기본 계획 변경 고시 (배후단지 및 이주 단지 위치 변경)
- 1996. 06.~07. 도시계획(안) 주민 설명회 개최
- 1996. 07~09. 이주 단지 위치 주민 의견 수렴
- 1996. 10. 이주 단지 위치 확정 (배후지원 단지 내 백년골 주변)
- 1997. 05. 도시계획결정 고시
- 1997. 07. 배후지원 단지 상세 계획 결정 (이주 단지 포함)
- 1997. 08. 교통 및 환경영향평가
- 1997. 11. 배후지원 단지 기반시설 공사 착공
- 1999. 05. 기타 편입지역 (영종도 29세대·용유도 16세대) 이주 대상자 선정 확정
- 1999. 07. 이주 단지 분양
- 2000. 05. 이주민 입주

하늘마루가 되어 사라진 고향

강 영 복

전 삼목애향회 회장

INTERVIEW

강영복 선생님을
운서동 영마루공원
근처의 노인정에서 만나뵈었다.
공항개발 당시 주민대표를
맡았던 선생님께 당시에 관한
많은 이야기를 들었다.
특히, 섬을 떠나며
『삼목향토지』를 만들어
주민들과 나누어 가질 정도로
고향에 대한 그리움을
간직하고 있었다.

"그 당시에 주민 대표를 했어. 보상 문제 때문에. 내가 알기로는 공항부지 면적이 60만 평이야. 그때 노태우 대통령이 거기다 정해서 공항 직원들이 나와서 지질 검사를 했어요. 공항을 할 수가 있는지 없는지. 내가 알기로는 1년 동안 하다가 1994년도부터 활주로 공사를 했어."

공항은 주민들 보상보다 먼저 공사를 시작했다. 공사가 재개된 후 공항 직원들이 동네 주민들과 타당성을 거론했고, 그런 상황을 주민들과 공유할 때 삼목도 주민은 900명, 가옥이 172동이었다.

"조금씩 보상이 이루어졌어. 전답이 많은 사람은 돈은 많이 받았지만, 갯벌에 나가 조개 잡고 살던, 아무것도 없는 서민들은 못 받았어."

갈등이 생겼다. 땅 있는 사람은 찬성하고 땅이 없는 사람은 데모하는 날이 늘어났다. 국책사업이니까, 아무리 애써도 이길 수 없다고 포기하기까지 꽤 오랜 시간이 흘렀다. 땅을 가진 사람들에게도 보상금액은 후하지도 않았다. 호당 3천만 원 밖에 못 받았다.

"보상이 이루어졌고 집은 집대로 보상이 되고 가축 소나 돼지 닭도 다 보상이 이루어졌죠. 그러니까 땅이 있는 사람들은 환영하지만, 아무것도 없는 사람들은 얼마나 억울해요. 보상을 많이 받은 사람은 나와서 집도 짓고 땅, 아들에게 주기도 하고, 그렇게 주민 사회가 빈부 차이가 났어요. 그런 현상이 공항 때 생겼습니다."

인구 900명이 살 전답, 땅도 부족했다.

"보상이 끝나고 삼목도 주민들이 가이주단지에서 3년을 살았어. 그때 833명이 나왔고, 2022년 현재 돌아가신 분이 한 60명 되니까 지금 남은 사람이 770명 정도 되는 거지."

제일 기억에 남는 부분도 가이주단지에서 살 때라며 가이주단지를 만든 전 인천공항공사 강동석 사장 이야기를 꺼냈다. 가이주단지는 삼목도 주민들 임시 주거단지인데, 컨테이너 가건물을 여러 채 지어서 이주했다는 이야기다.

"주민들이 거기서 살았죠. 한 삼 년 동안 살았어요. 거기 이주단지에서 교회, 초등학교도 만들어 놓고 학교 학생 데려가서 공부하고 그랬죠. 그때 삼목초등학교라고 일 년에 한 번씩 운동회 한다고 온 주민이 모여서 운동회 할 때 좋았어요."

떠나실 때 어떤 마음이었는지 조심스럽게 물었다. 그땐 뭐 국가사업이니까 어쩔 수 없이 국민으로서 받아들었지만, 앞으로 살아갈 날이 쉽지 않겠다, 그런 마음으로 나왔다는 선생님. 보상이 원활하게 진행되지 않으면 수용되어 버린다는 것을 안 주민들. 감정평가기관

이 있어서 주민들의 의견을 최대한 반영하여 금액과 질차를 정하였다. 하지만 고향을 상실한 마음의 빚을 금액으로 환산할 수는 없었다.

애달픈 마음 조각들을 모았다. 그 당시에 주민들과 모여서 삼목애향회라는 단체를 만들었다. 강영복 선생님이 회장을 맡아 14년 동안 했다. 그러다가 나이도 먹고 또 몸도 편치 않아서 3년 전에 회장직에서 물러났다. 1년에 한 번씩 모여서 밥도 먹고 대화도 하고 한 번씩 관광도 다녀왔다. 그런데 코로나19 때문에 모임이 중단되었다. 사회적 거리두기, 격리 조치가 완화된 2022년 11월에는 모임을 할 거라고 하셨다.

"모이면 옛날에 살던 얘기, 고향 얘기, 또 지금 사는 얘기를 나눠요. 서로 알고 가까운 사이니까 그 옛날에 삼목도에서 희로애락을 같이 나누면서 살았어요. 그렇게 생활해 왔어요. 그 삼목이라는 동네가 땅이 비옥하고 곡식이 잘 되니까 먹고 사는 데 지장이 없었어요."

삼목도의 흔적은 이제는 어디에서도 찾을 수 없다.

"갈 수 없는 곳이 된 거예요. 그냥 공항이 된 거예요. 원래 마을이 되게 비옥하고 땅이 풍족해서 곡식이 잘 되고 바다에 나가 조개도 많이 잡던 그런 동네였어요."

그 당시, 강영복 선생님은 삼목도에서 나올 적에 삼목에 대한 역사를 모아 『삼목향토지』를 만들었다. 고향이 그립거나 생각나면 그 향토지를 보면 되겠다고 마음먹은 일이었다.

"고향이라는 것이 그렇게 그리워요. 추억이니까. 옛날에 그런 얘기가 있어요. 노루가 죽을 때가 되면 머리를 고향 방향으로 보고 죽는다는 얘기가 있어요. 우리도 살던 고향, 그러니까 인천시 중구 운서 7, 9리 삼목도, 그 고향이 그립지요. 그런 이야기를 써서 향토지를 만들었어요."

우리는 영상 촬영을 끝내며 선생님과 옛 사진첩을 뒤적였다. 여기는 어디, 저기는 어디, 이 사람은 누구, 이런 이야기를 이어가다 다과를 들고 가라는 사모님의 말씀에 식탁에 모여 앉았다. 단감과 배를 먹으며 선생님의 가지런한 글씨가 가득한 일기장과 성경 필사노트까지 보다 보니 시간 가는 줄을 몰랐다. 기록단은 취재를 마무리하며 다음에 또 뵐 때까지 내외 모두 건강히 계시라는 인사를 드리며 아쉬운 발걸음을 옮겼다.

힘도 들었지만 보람도 있었어요

유 건 호

전 삼목주민보상대책위원회 위원장

INTERVIEW

인천공항이 건설될 당시,
누구도 맡기 어려워하는
보상대책위원장을 맡아
주민들의 의견을 수렴한
유건호 인천 중구농협 조합장을
만났다.
그 당시 보상대책위원회에는
신불도 600여 명을 포함하여
삼목도 주민들까지 1,000여 명
주민들이 결성한 단체였다.
1992년 4월
인천시 공공사업지원단에서
보상업무를 진행할 때
유건호 씨가 활동하는
보상대책위원회와 자주 부딪혔다.
보상 업무 중 실질적인
보상 행위 절차와
보상금 지급은 공사 측에서
담당할 수 없어서,
인천시에서 임시조직으로
공동사업지원단을
만들어 집행했다.

땅이 몇 평이냐, 집이 얼마나 되냐 이런 민감한 보상범위를 책정할 때 주민들 편에서 지원한 것이지만 인천공항 부지를 선 착공한 후 보상을 한 터라 주민들 반발이 심했다. 그때 땅 한 평이 3,000~4,000원이었는데, 지금은 300~400만 원이 될 정도로 인천공항 주변은 많이 변했다. 인천공항 측은 당시 시세에 맞춰 보상을 정당하게 했다고 하지만 실질적으로는 그렇지 않았다면서 말을 이었다.

"보상대책위원회가 구성되면서부터 점차적으로 주민들에게 물권조서를 받고 각종 보상 관련 자료를 취합했어요."

주민들은 삼별, 마을별로 보상대책위원회를 꾸리고 한국공항공단과 보상협의를 준비했다. 유건호 조합장은 보상대책위원장을 맡아 최선을 다해보자는 마음으로 멀게는 전라도 용담댐까지, 가까운 데는 파주, 안산 등 전국의 보상 지역을 빠짐없이 다니면서 타 지역 사례들을 연구했다. 전라도 무안 공항을 건설할 때는 적극적으로 보상 업무 지원을 하기도 했다. 그 발품을 팔았던 자료와 서류들을 아직도 물량장 삼층 사무실에 보관하고 있다.

"가장 주 이슈는 몇 대째 살아왔던 삶의 주거지에서 주민들이 쫓겨나는 상황이었으니까 힘들었죠. 토지 소유주의 60%가 외부 사람이고, 불과 40%만 지역 사람들이었어요. 특히 신불도 같은 데는 토지가 많지 않고 맨손어업이 많아서 보상이 많이 안 돼서 좀 안타까웠어요."

그가 앞장서 온 활동은 이주 대책, 생계 대책이었다. 그 활동 중에 주민들이 스스로 자원을 마련하기 위해 덕교동 앞에 물량장(회센터)을 생업 대책으로 운영하기도 했다.
보상평가가 중요했다. 보상협의 과정에서 정부와 주민 사이에서 협의를 잘한 사람이 인천국제공항공사 강동석 사장이다. 직접 주민의 목소리를 들으면서 애로사항을 일일이 점검했고 국가의 대규모 건설 사업에서는 최초로 가이주단지를 조성했다. 가이주단지는 20통, 22통 일부 주민들의 터전이었다.

가이주단지라는 독특한 거주지역

가이주단지는 작지만 알찬 구조였다. 교회와 학교까지 지어졌지만 임시 거주 지역에서 지내는 일은 쉽지 않았다. 보이지 않는 갈등과 다섯 평에서 열 평 미만의 좁은 주거지가 문제였다.

"보상대책위원회도 주민들의 의견을 적극적으로 수렴하지만 주민들과 이런 것들을 수렴하는 과정에서 좀 어려움이 있었어요."

마지막 대책위 활동을 그만둘 때 남은 공금을 주민들에게 돌려주는 환원사업을 하고 해산하면서 장학회도 만들었다.

"삼목 장학회를 만들어 거기서 자란 애들에게 장학금을 주고 지금 현재도 제가 갖고 있는데 한 2,000여만 원 있어요."

보상 받을 때, 토지를 가진 분들은 괜찮지만, 없는 이들의 사정은 딱했다. 위원장을 하면서 많은 일을 겪었고 힘도 들었지만 보람도 있었다. 그때 보상대책위원장을 하기를 잘했구나, 생각한다.

"신불도와 다르게 삼목도는 대대로 오래 사신 분들이 좀 많으셨던 편이죠. 수대를 살아왔던 분들이 계셨던 지역이에요. 지역 중 삼목도는 마을 전체를 다 잃어버렸으니까요. 삼목은 면적이 되게 컸어요. 어촌계가 12개가 있었으니까요. 옛날 유물들도 많이 나오는 지역이라고 전국 최대라고 말한 것 같아요. 당시 공항공사 건설할 때 문화재 같은 유물들이 남아 있어요."

당시로서는 전국에서 유일하게 폐업 보상을 받아내기도 했다. 그가 전국을 돌아다니며 사례를 수집하고 공부를 거듭한 결과였다. 이 일로 주민들과 탄탄한 신뢰를 쌓았다.

"그것 때문에 제가 신뢰를 얻었어요. 저는 양돈업을 안 했는데, 농가들 작목반이 구성되어 있으면 보상을 받게 해줬어요."

유건호 조합장은 더 길게 인터뷰를 이어가고 싶지만, 더는 미룰 수 없는 다음 일정 때문에 일어나야 한다며 아쉬움을 표했다. 이번 기록화 사업의 취지에 공감한다며 바쁜 일정을 쪼개 기록단을 맞아주었던 터였다. 그의 헌신은 보상대책위원장을 했던 젊은 날부터 지금까지 쉴 틈 없이 이어지고 있었다. 바쁜 걸음을 옮기는 그의 뒷모습에 지역사회의 일꾼으로 일해온 세월이 언뜻 비쳤다.

메추리알로 바위를 쳤던 신불도의 청년회장

이 광 만

전 신불도 청년회장

이광만 영종1동
주민자치회 회장을
하늘도시의 행정복지센터에서
인터뷰했다.
인천국제공항 건설 초기에는
신불도에서 청년회장을 하면서
생계대책위원장을
역임했다고 한다.
당시는 국책사업이다보니
모든 주민의 적극적인 참여가
있었으나, 주민들도 보상이라는
것을 처음 접해보기도 했고,
보상금액을 임의로 늘려줄 수
없다는 얘기가 있어서
신불도와 삼목도 주민들이
주변에서 제일 저렴하게
받았다고 한다.

INTERVIEW

"아직도 그 대토 받아서 나가신 분들도 다 뿔뿔이 사시고, 같이 뭉쳐서 살라고 대토해줬다고 하지만 여러 차례에 나눠 보상해 주다 보니까 다 소진이 돼서 거기 갈 수가 없었고, 마지막까지 한 10여 차례 줬으니까, 한목에 줬으면 집 짓고 살 수 있었겠죠. 99년까지 보상받은 것 같아요. 그러니까 한 7~8년은 보상받아서 우리 속된 말로 찔끔찔끔 주니까 다 써버린 거야."

"영종도를 떠나신 분은 없지만, 오두막이지만 본인들의 집이었잖아요. 그러다가 이제 조금 받은 보상금으로다가 그 자리에 가라고 내줬어. 조성원가에 사야 하는데 조성원가로도 살 수 있는 돈이 없어. 그래서 세를 들어 살아, 연로하셔가지고 호미질도 못 해. 그럼 이분들 월세 누가 내줘? 신불도가 처음에 시작해서 얼마 받아야 하는지도 모르고 주는 대로 받아서 이렇게 된 거야. 제일 먼저 철거된 동네가 신불도야. 100가구밖에 안 되는 조그마한 동네를 공항 생기고 차츰 했으면 그때 당시에 시가로다가 보상 더 좀 해줄 수 있었지 않나 이런 말씀을 드리는 거예요."

이미 일어난 일을 돌이킬 수는 없어도 과거의 실수를 반복하지 않을 방법은 있을 것이다. 그에게 현재 공항이 추진하는 사회적 공헌과 상생 방안에 대한 견해를 물었다.

"공항공사 측에서도 지금 ESG팀이 활동하면서 우리나라 전체에 상생한다는데 반대할 사람이 누가 있겠습니까. 다만 이거를 처음에 아픔을 가졌던 분들하고 현재 영종도에 거주하는 분들하고 해서 시작을 이쪽부터 했으면 좋지 않을까 이런 말씀을 드립니다."

공항이 들어서면서 많은 희생을 하기도 했지만, 삶의 변화라는 건 복합적이어서, 긍정적인 것도, 부정적인 것도 함께 있었다. 발전을 많이 한 건 사실이고, 인천뿐만이 아니라 전 세계적으로 1위, 2위를 하는 공항이 생긴 것에 대해서 자부심도 있단다. 돌아가신 분들과 내 집 갖고 있다가 세 사시는 분들께는 죄송하지만, 그나마 영종에서 모여 사시는 분들끼리 만나고 있고, 신불향우회도 작은 규모로 모임을 이어가고 있었다.

"저는 고향이잖아요. 아버지는 제2의 고향이었지만. 고향이 없어진다고 하니까 보상 얼마 받는 건 그 나이에는 신경도 안 쓰고 아 고향이 없어지는구나 그러면 우리를 어떻게 할 거냐 이게 대두가 돼서 일을 봤던 거고요. 지금 보니까 그때 너무 많이 봐줬구나. 제가 그때 서른 살 정도 됐던 것 같은데 마흔만 됐어도 우리 동네 어르신들 편하게 사시게 해줄 수 있었다는 거를 더 느껴요. 그때서부터 30년 정도 봉사 활동을 하는데요. 주민자치회장 4년째 하고 있는데 그 전에 새마을회장도 하면서 사회를 좀 이렇게 알고 나니까, 젊었을 때는 우리가 인원도 부족했지만, 계란으로 바위 치기를 넘어서 메추리 알로 바위 치기였어. 어르신들한테 죄송한 마음이 불뚝불뚝 생겨요."

당시에 알고 있던 정보가 너무 적었기 때문일 수도 있고 아니면, 우리나라가 지금처럼 충분하게 여유를 두고 실질적으로 주민들의 삶에 이익이 되는 방향으로 미래의 가치를 생각하면서 보상할 여건이 충분히 성숙하지 못했던 탓일 수도 있다.

"저희 주민들은 국책사업에 비행기장 만든다고 해서 땅을 내줬어. 근데 지금은 30년이 지났는데 골프장으로 돈 벌고 있어요. 그게 제일 화가 나. 왜 그때 당시에 그렇게 빨리 가져갔나."

다른 지역보다도 유독 만나기 어려웠던 신불도. 혈기 넘치던 청년은 어느새 세상의 이치를 깨달은 어른이 되어 있었다. 그에게 주민운동이란 거창한 구호보다 사라지는 고향에서 힘없는 어른들을 위해 함께 싸워주는 것이었다.

어업 보상

어업 보상의 역사

인천국제공항을 조성하기 위해 영종도와 용유도 사이의 공유수면을 메우려면 '공유수면매립법'을 따라야 했다. 매립지역 또는 해양환경의 변화로 피해가 예상되는 해역에서 조업하는 어업인들의 동의를 얻거나 공사 착수 전에 보상을 마쳐야 했다. 그러나 공공사업은 대부분 예산이나 사업 공정의 문제로 먼저 착공한 뒤에 보상을 시행하곤 했으며, 인천국제공항 건설사업도 마찬가지였다. 당시에는 빠르게 공사에 착수해야 했는데, 간척으로 달라질 해양 생태계를 걱정한 환경보호론자, 대를 이어 어업에 종사해온 지역 주민, 선 보상 후 착공을 무리하게 요구하는 사람들의 반대를 극복하는 것이 최우선 과제였다. 하지만, 지역 유관기관, 공항 건설에 참여하는 관계자들, 국책 사업에 대한 주민 3자가 '철저한 피해 조사', '합리적 보상 약속' 아래 원만한 합의를 이루었다.

어업 보상을 위한 피해 조사

어업 보상은 매립지역과 매립으로 인해 어장이 폐쇄되는 지역으로 구분하고, 피해 발생 정도에 따라 제한 또는 폐업 보상을 시행했다. 1991년 공단은 지역 어민들과 협의하여 '공공용지의 취득 및 손실 보상에 관한 특례법'과 '수산업법'에 따라 지정된 수산전문기관 중 하나를 선정했다. 그렇게 한국해양연구소가 면허어업, 허가어업, 신고어업01에 대한 피해 발생 여부와 범위 및 정도에 대한 정밀조사에 착수했고, 1993년부터 2000년까지 보상을 집행했다. 별도의 인허가 없이 조업했던 무면허·무허가·무신고 어업, 사업지구 외의 영업까지도 배후지를 상실한 정도에 따라 대상을 선정하여 1996년부터 2000년까지 보상을 집행했다. 이 1차 어업피해조사 결과로, 전문 업체가 해체, 폐기에 나섰던 어선, 어구 등의 시설물은 허가어업 분야에서 폐업 보상의 대상으로 선정되었으나, 당시의 체계 안에서 보상 책정이 어려웠던 신고어업에 종사해온 주민들은 조사 결과에 이의를 제기하면서 민사소송을 벌이기도 했다.

2차 어업피해조사는 2000년 6월부터 2002년 1월까지 강화 남단 연안을 대상으로 이뤄졌으며, 공동보상02에 따른 보상비 분담조사와 병행, 실시되었다.

01
갑(뜸)틀, 바지락 굴, 가무락 등을 양식하는 '면허어업', 어구를 이용하여 조업하는 '허가어업', 별도의 도구 없이 맨손으로 어패류를 채취하는 '신고어업'으로 분류한다.

02
당시 경인지역에서 비슷한 시기에 공공사업을 시행한 인천국제공항공사, 한국도로공사, 인천시, 한국건설자원공영, 한국수자원공사가 구성한 단체가 '경인지역 공동보상실무위원회'다. 이중 보상과 중복 보상의 예방 및 합리적 보상 기준의 확립을 목표로 공동보상을 추진했다.

어업보상현장조사사진 ©인천국제공항공사

어업 보상

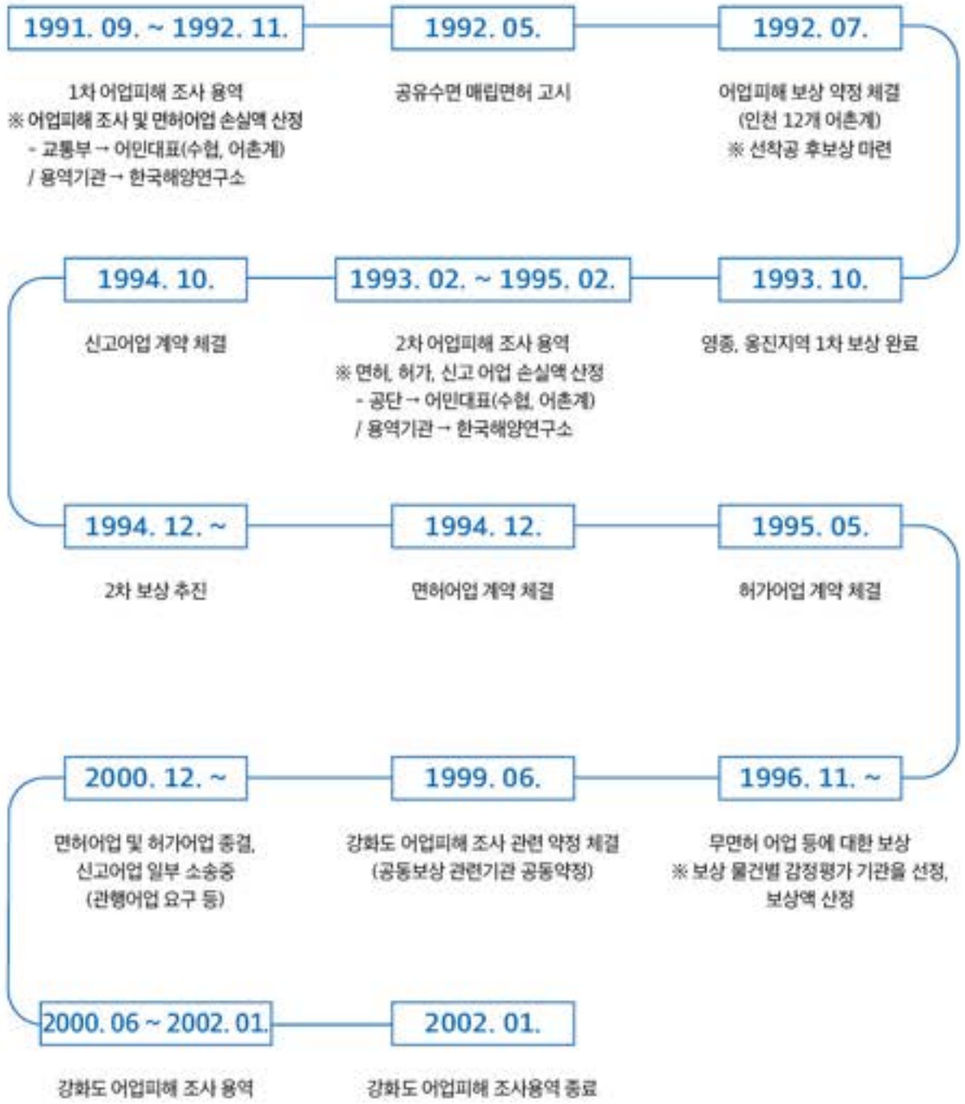
- 전 인천국제공항공사 관리본부장 김동용

"어업 보상은 크게 면허, 신고, 허가 어업으로 나뉘어요. 장봉도에는 김 양식이 핵심이었어요. 김 양식장이나 굴 양식장같이 면허를 받아야 하는 곳은 면허 어업이라고 해요. 또 선박이나 선구 등을 이용해서 하는 것은 허가 어업이라고 해요. 마지막으로 신고 어업은 조개나 낙지를 채취하는 맨손어업을 주로 합니다. 1991년 9월에 어업 피해 보상 조사 용역이 시작됐어요. 이 용역은 11월에 완료됐어요. 그런데 1992년 11월 11일에 부지 조성에 착공했어요. 그러니까 우리가 실질적으로 선 착공, 후 보상이라는 걸 한 거예요."

당시 보상처장으로 근무한 그는 '보상 초기만 해도 소위 말하는 꾼들이 없었다'라고 덧붙였다. 주민들은 '국책 사업을 하는데 우리도 도와줘야지'라는 생각을 많이 가지고 있었다. 토지 보상은 어업 보상과는 달랐다. 신공항 예정 지역에 직접 편입되는 가구를 대상으로 함으로, 이해 당사자가 한정되어 있었다. 삼목도와 신불도 주민 총 187세대가 그 대상이었다.

어업 보상 추진 경위

『인천국제공항 건설사: 1단계 1992-2001』 기준



내 어깨에 짊어진 것은 어민 900인의 아쉬움이라

박 우 연

전 구읍 어촌계장

INTERVIEW

21세기로 들어서는 변화의 시기,
인천국제공항과 함께 인천에서는
새로운 하늘길이 열렸다.
사람들은 환호했다.
하지만 같은 시간,
인천의 물길이 변했다.
어민들은 낙담했다.
대를 이으며 배를 탔던
바다가 완전히 공항에
들어가게 된 것이다.
가까스로 바다와 땅은 남았지만
떠나는 이들도 있는 한편,
변해버린 환경에도 떠날 수
없었던 이들도 있었다.
구읍 어촌계 계장으로서
어민들에 대한 부당한 처우에
소송을 시작했던
박우연 전 계장.
그에게서 치열했던 당시의
기억들을 들여다보았다.

이야기를 전하는 박우연 전 계장의 눈빛에서는 어렴풋이 아쉬움이 느껴졌다. 1990년, 영종도가 새로운 공항부지로 결정됨에 따라 나라가 들썩였다. 각지의 투기꾼들이 소문을 듣자마자 몰려들었고, 주민들은 당장 생계를 걱정해야 했다. 이윽고 공사는 시작되었고 보상은 속절없이 늦어졌다. 애타는 마음에 거리로 나서서 시위도 벌였지만, 그 요구는 제대로 전달되지 못했다. 이의 대응책으로 1995년, 영종공항피해어민대책위원회가 출범을 알렸다. 900명에 달하는 영종도 일대 어민들은 계장들을 중심으로 투지를 다졌고 구읍 어촌계의 박우연 계장이 대표로 선출되었다. 어민들은 곧바로 소송을 준비했다. 최우선 목표는 '어민에 대한 보상을 제대로 진행할 것'이었다.

"영종하고 용유하고 삼목하고, 공항 생기면서 변동이 왔죠, 물을 막아버리니까. 조수를 막아버리니까 갯벌에 있는 조개들도 옛날처럼 안 나는 거야. 이게 뻘이 많이 쌓일 때 있고 덜 쌓일 때 있고.., 지금껏 살아온 환경하고 너무 달라지니까 수도 줄고, 물고기들도 사라지고."

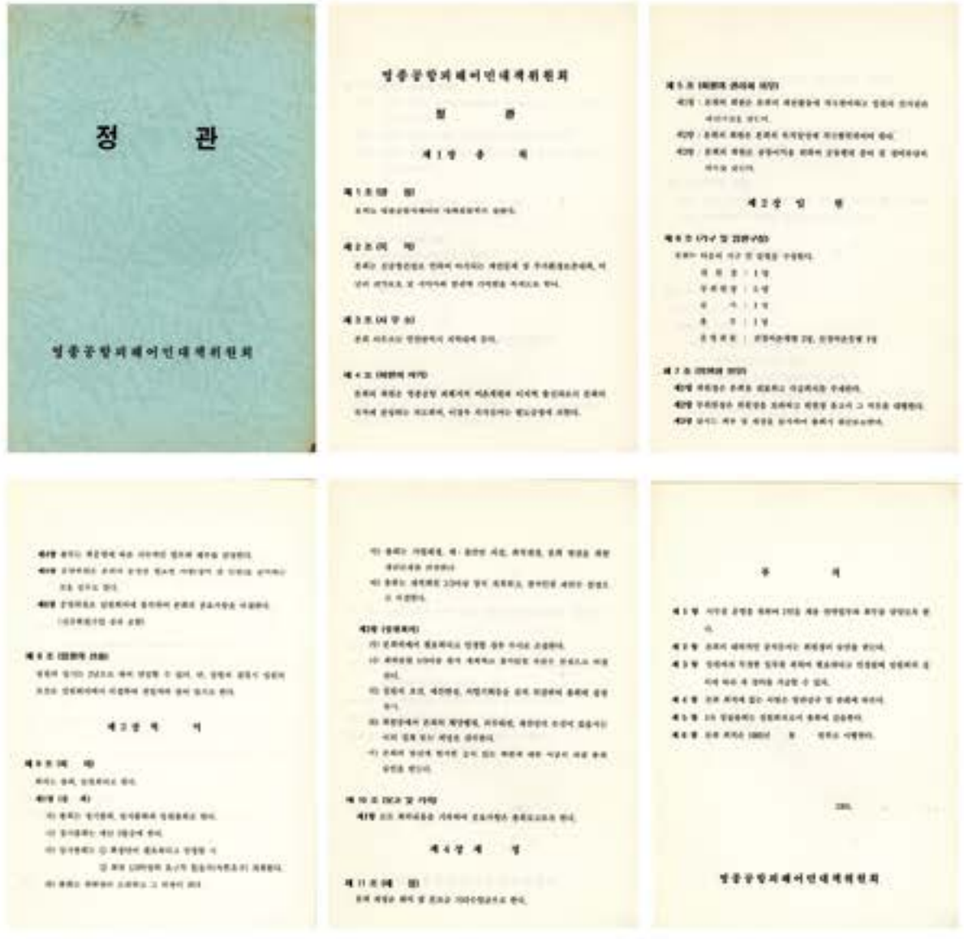
이에 참여한 어촌계만 12곳에 이르렀다. 구읍의 경우 어장은 남아있었지만, 연이어 토목공사와 매립이 진행되면서 생태계가 변화하는 까닭에 크나큰 피해를 입었다. 1990년대에 진행된 첫 소송은 주민들의 손을 들어주었다. 하지만 혼란한 틈에 보상을 노리고 몰래 들어선 외지인들이나 투기꾼이 암약했다. 그중에는 어업에 종사하지 않으면서도 어선을 사들여 보상을 기대하는 이도 있었다. 별다른 증빙서류도 필요치 않고 보상이 진행되었다. 이렇다 보니 진정 어민들에게 돌아갈 보상은 하염없이 지연되기도 했다. 당장 일터를 잃은 어민들은 억울함을 호소했다.

"보상이 계속 지연되니까 항의를 했지요. 그랬더니 자유구역청에서 '당신들이 1년씩 잡는 어종이 있을 것 아니냐, 전부 조사해서 가져와라.' 하는 겁니다. 그래서 가져갔는데 이제는 중구청에서 인정하는 자료를 받아야겠다고 돌려보내니 이러다 죽겠다 싶었죠. 다시 준비하니 말이 안 맞는다고 회신하고, 그래서 소송에 들어갔죠. 그때 함께한 어민이 900명은 되었습니다. 어느 정도 이해는 합니다. 그냥 내가 피해를 봤다고 말로만 하고 보상받아서 가면 그 책임은 누가 지겠습니까."

보상을 받으면 그 금액의 차이로 희비가 갈렸다. 애매한 기준선에서 벗어나 보상을 못 받는 이도 있었다. 그렇게 1990년대부터 2010년까지, 박우연 계장은 최대한 그 억울함을 덜기 위해 동분서주했다. 그간 두 차례의 소송이 있었고, 수많은 이야기가 오갔다. 계장이라는 직위는 일찍이 2006년에 내려놓았지만, 대책위원회 활동은 포기하지 않고 계속 이어나갔다. 그러나 사람 일에 100%가 없듯, 보상처리가 잘 되어 떠나는 이들도 있었지만 미진한 보상 대책에 분노를 대책위원회로 돌리는 이들 또한 있었다. 하지만 어민들에게 보상을 전할 수 있다는 믿음으로 행해왔던 노력은 헛된 것이 아니리라. 그가 짊어진 900인의 삶의 무게는 결코 가벼운 것이 아니었다.

Archive

자료제공 ©박우연



정 관

영종공항피해어민대책위원회

영종공항피해어민대책위원회

정 관

제1장 총 칙

제2장 임 원

제3장 회 의

제4장 재 정

부 칙

영종공항피해어민대책위원회

1

영종공항피해어민대책위원회 정관

각 어장 어물생산량 및 판매 사실현황

(먼허고시 이전)

어민대표 박 우 연

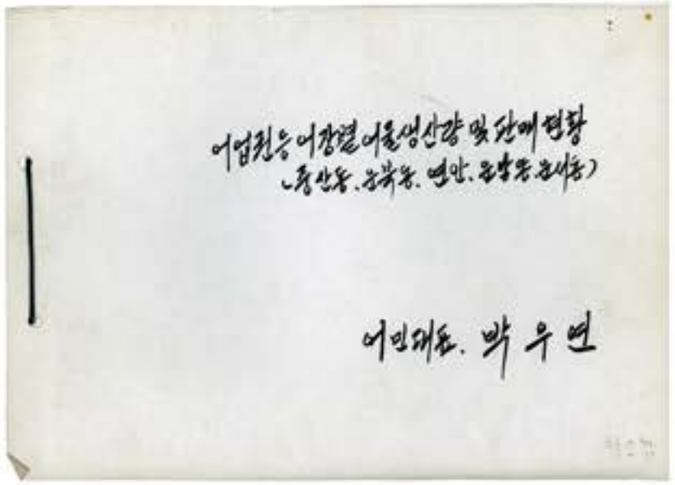
각 지선별 어장 월,년생산량 실적집계현황 및 보상청구집계표

(단위 천원)

년도	어업권 소유기 제표시				월생산 및 판매액		년간 생산량 및 판매현황				보상청구액(천원)	비고
	지선별 어업권자	어업소재지	어업면적(㎡)	입어틀수	월생산량(kg)	월판매액(천원)	년생산량(kg)	년판매액(천원)	경상(15%)(천원)	순수익(천원)		
2000	박우연 외 275명	영상지선어장	4,203	2,206	566,230	1,246,142	4,422,260	10,197,152	522,302	8,941,734	43, 36,000	
"	최영희 외 367명	운서지선어장	6,760	2,944	595,909	1,336,365	4,763,600	10,710,066	1,606,508	8,102,547	45,523,000	
"	나경환 외 48명	덕교지선어장	255	126	33,838	76,134	270,702	609,076	91,359	517,550	2,987,000	
"	신지섭 외 46명	운북지선어장	597	368	79,513	207,709	636,000	,429,742	214,460	1,215,259	6,071,000	
"	0 환준 외 57명	무의지선어장	709	416	94,953	217,399	745,514	1,739,396	260,991	1,575,392	7,252,000	
"	0 경숙 외 9명	덕교지선어장	144	80	19,107	42,992	152,853	343,841	5 ,589	292,342	,462,000	
총 합 계			12,667	6,144	1,389,570	3,130,749	10,991,1	24,089,355	3,747,289	21,445,811	105,000,000	

2

각 어장 어물생산량 및 판매 사실현황



어업권등 어장별 어물생산량 및 판매현황
(중산동, 운북동, 연안, 운남동, 운서동)

어민대표. 박 우 연

어업권허가어장 어물생산량 및 판매사실현황

(면허고시 이전 어업실적)

3
어업권 등 어장별 어물생산량 및 판매 현황
(중산동, 운북동, 연안, 운남동, 운서동)

소무의 어촌계 무신고 시설보상 소송자 명단

포내 어촌계 무신고 시설보상 소송자 명단

4
어촌계 무신고 시설보상 소송자 명단 (소무의, 포내)

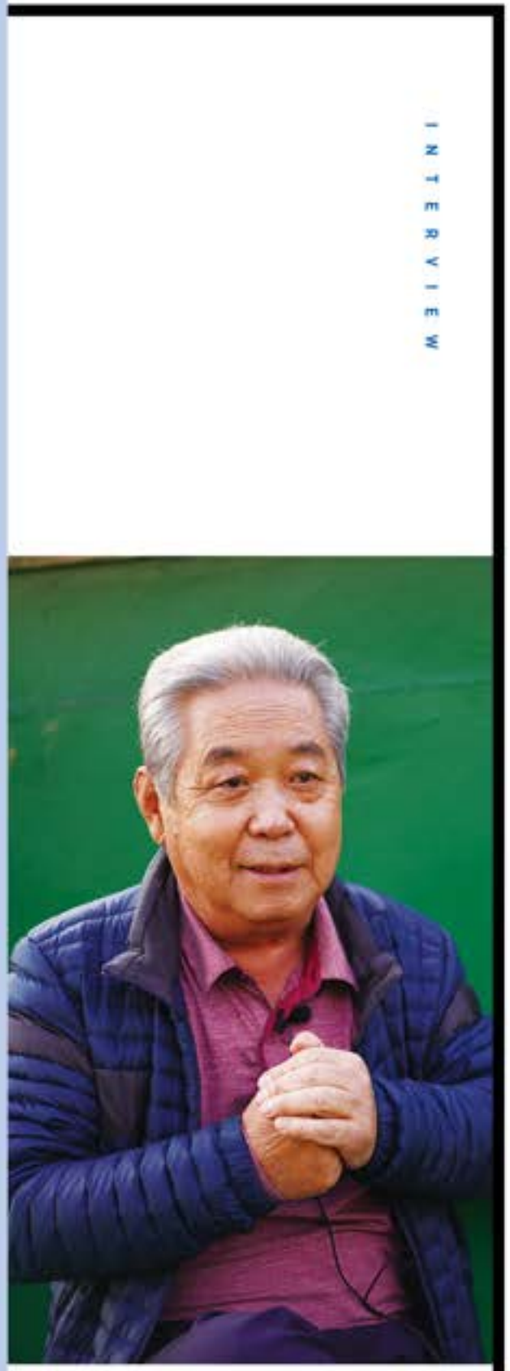
4
구읍 어촌계의 화기애애했던 한 때

바다,
그리고 고향이
돌아올 수 있다는
희망을 품고

신 성 철

송산 어촌계장

INTERVIEW



바다에 기대어 사는 이들이 있다.
하나, 둘 모여 마을을 꾸렸고,
대를 이어 오늘에 이르렀다.
갑작스레 찾아온 공항 개발
소식에 생계를 잃고 살길을 찾아
고향을 떠난 이들도 있었지만,
끝까지 자리를 지키고 있는
이 또한 있다.
송산 어촌계의 신성철 대표가
그중 하나다.
변해버린 바다 환경에
여전히 어려움을 겪고 있지만,
그는 언젠가 옛날의 맑은 바다가
돌아오고, 떠나간 주민들도
돌아와 고향을 재건할 수 있다는
희망을 잃지 않고 있다.

"바다 조류의 흐름이 변하니까 조개들이 '앉아서 자라는 게' 희박해요. 조개 종자는 갯벌에 잘 앉아야 하거든요. 게다가 하수 종말 처리장이 들어서니까 냄새가 워낙 심해요. 이렇다 보니 안 그래도 잘 안 보이는 조개가 더 없죠."

갯벌에서 서식하는 어패류를 채취하는 포패업에 특화된 송산 어촌계도 물고기를 잡는 어민들과 마찬가지로 변해버린 환경 탓에 꽤나 큰 타격을 입었다. 수확량도 무척이나 줄었지만, 그 외에 다양한 문제들도 어민들을 힘들게 했다. 서해 연안에 공항이 들어서면서 갯벌이었던 대지에는 건물과 다리, 방조제가 들어섰다. 곧 드넓은 갯벌을 오갈 때면 다음 구역으로 넘어가는 과정에서 막혀버린 방조제와 다리 등을 마주해야 했고, 이를 넘는 과정에서 바닷물이 갯벌로 들어오는 시간과 맞물려 위험천만한 상황이 벌어지기도 했다. 하지만 방조제가 들어서기 이전, 이미 두 차례의 보상이 진행되었기에 이러한 문제점은 쉽게 받아들여지지 않았다.

"구읍에서 무의도까지 다리를 놓았잖아요. 근데 바다로 들어가는 진입로를 안 만들어 줬어요. 근데 보상은 이미 받았지, 뭐라 할 수가 없어. 동네 사람들이 어수룩하니까 주는 대로 받았어요. 이러니 갯벌로 들어가야 할 때는 방조제 넘어 다니는 거예요. 위험하죠."

관공서는 관공서대로, 보상을 이미 이행했기에 요구를 받아들이기가 쉽지 않았고, 어민들은 당장 생계가 달린 일이기에 매달릴 수밖에 없었다. 이러한 문제를 두고 마냥 가만히 있을 수 없었기에, 송산 어촌계에서는 공유수면 점유 허가를 받아내 임시 진입로를 만들어 놓았다. 이에 관공서에서도 직접 현장에서 실태를 확인하기 위해 찾아오자, 신성철 계장을 비롯한 어민들은 적극적으로 문제를 알렸다. 관공서 측에서는 이를 수긍하고 올해 안건으로 구호 지원사업 예산안을 시의회에 제출한 상태다.

이외에 조개 종자, 종패를 뿌리는 작업으로도 공항 측과 마찰을 빚고 있다. 농부들이 논밭에 종자를 뿌리듯, 어민들은 바다에 조개 종자를 뿌리는데 이러한 작업이 갈매기를 불러들여 비행 사고를 일으킬 수 있다는 지적 탓이다. 결국, 시에서 제공하는 종패 사업 등에도 참여하지 못하니, 송산 어촌계의 포패업 어민들은 속이 타들어가고 있는 실정이었다.

송산 어촌계에서 약 15년간 계장을 맡은 신성철 계장은 아직 옛 어장의 영광을 잊지 않았다. 영종도 해역에서 가장 풍요로웠던 어장이었다며 회고하는 신성철 계장. 그 옛날엔 동죽, 모시조개가 가득하여 마을 사람 몇십 명이 달라붙어도 마를 일 없었다. 그저 열심히 일하는 대로, 부자가 될 수 있었던 때가 있었다. 신성철 계장은 고향의 황금기가 다시 찾아오리라 믿어 의심치 않았다. 당장 어민에게 필요한 것은 금전적인 절대 보상보다도 어민들이 열심히 일할 수 있는 터전, 깨끗한 바다가 조성되는 것이라 누차 강조했다.

"옛날 같지는 않더라도, 노력한다면 언젠가 다시 그 시절이 돌아올 수도 있죠. 나는 그 희망을 품고 있고, 뿔뿔이 헤어졌던 우리 주민들도 다시 모일 수 있다고 생각해요. 우리 송산 어촌계 사람들, 우리 희망을 품고 살아봅시다."

곳배를 타고
김을 양식하던
주민들을 위해
봉사한 세월

고 충 신

장봉발전협의회 회장

젊은 시절 인천에서
건설회사에 다니던 고충신 씨는
고향인 장봉도로 돌아와
김 양식과 해선망 어업에
뛰어들었다.
공항이 생기기 전에는
장봉도는 연안에서
제일가는 어장이었다.
공항 부지를 조성하고
방조제를 쌓자
바닷물이 탁해졌다.
어장에 피해가 늘어나자,
어업을 접었고
장봉발전협의회 회장을 맡아
어업권 보상을 위한
작업을 시작했다.

INTERVIEW

"옛날에는 어업권이 상당히 많았어요. 고기잡이 배, 일명 해선망이라고 했어요. 거기에 따르는 운반선부터 지금 인구만큼은 더 있었으니까 지금 북도면 인구가 2,200명인데 그때에는 한 2,500명 정도 됐어요. 그러다가 공항이 생기면서 줄어들었다가 섬이 발전하니까 인구가 차츰 늘어나기 시작을 했습니다. 해선망이라는 게 35척이 있었는데 그때 돈으로 일 년 매상이 8,000만 원에서부터 1억을 올렸어. 그 배에 매달려서 일하는 식솔이 30명에서 100명까지. 굉장히 컸어요. 앵커 닻으로 해서 그물을 펴서 고개를 잡는 방식이에요."

공항이 들어온다는 소식을 듣고 보상위원회가 꾸려졌다. 어떤 과정을 겪었는지 궁금했다.
"공항이 들어오면서 작업 공사를 시작하니까, 땅을 매립을 하니까 흙탕물이 나오고 그러잖아요. 이게 김(해태)이 흙탕물에 죽어가기 때문에 그냥 있으면 안 되겠다고 보상위원회를 빨리 구성을 해야 하겠다 해서 그때 구성이 된 거죠."

북도면 전체 인원이 모여서 논의를 거쳐 위원장으로 선출되었다. 그 당시 어촌계를 중심으로 사람들이 모였다. 7개 어촌계 어촌계장, 일곱 명과 나머지는 동네 유지분들을 모아 보상위원회가 구성되었다. 위원회는 어족이 줄어들고 어획량이 눈에 띄게 줄어들자 검사를 했다. 방지막을 쳐도 소용없었다. 수차례 탁도 검사 후에 피해 지역으로 인정을 받았다.

"제가 4년을 하고 보상위원장을 끝냈어요. 한 5년 전부터 인구가 늘어나기 시작해요."

어업권에 대한 보상과 함께 학자금 지원과 공항 일자리도 만들었다. 쉬운 일이 아니었다. 고충신 회장 혼자 공항에서 1인 시위를 일주일이나 했다. "내가 보면 흡족하게 해주는 게 아니라 그냥 땜빵 식이죠. 뭐 돈으로 요구하면 안 된다고 하니 일자리가 생긴 거거든요. 그러면 공공근로는 없는 사람들은 다 나가서 해요. 그냥 이렇게 보면 공공 일자리라고 해서 나가서 청소도 하긴 하지만 1년에 한 6개월 180일을 안 채우는 것 같아요."

고충신 회장은 흡족한 결과는 아니라며 손사래를 쳤지만, 주민들을 위해 앞장서온 그의 노력이 결실로 이어진 것이다.

장봉도의 전통 어선 곳배 모형

북도면 어업 보상_고충민원 ©국가기록원

고충민원 조사결과 요약

○ 신 청 인 : 박
○ 피신청인 : 인천국제공항공사 사장
○ 민원내용 : 인천 국제공항사업에 따른 어업피해 보상요구

□ 민원요지

○ 1983.2.2일 인천 중구청에 어업신고를 한 후 김공고 생산업을 영위해 왔음에도 인천국제공항공사에서는 그 당시 보상신청을 하지 않았다는 이유로 보상을 해주지 않고 있으니 보상을 받을 수 있도록 해 달라

□ 처리경과

○ 신청인이 김공고해양장이 인천공항 주지조성사업에 따른 어업피해 보상구역내에 위치하고 있으며, 어업 신고확증 등 관련 자료를 종합해 볼 때 김공고생산어업을 영위한 점은 사실로 보임

○ 또한 일본·중국도 등 주변해역 77개 어업선중 76개가 폐업되어 김공고 판매대로서는 상실한 점도 인정됨으로 어업피해 보상 대상으로 판단됨

○ 그러나 신청인의 김공고 생산실적 자료가 없어 적정한 보상이 불가능하며, 생산실적을 추정하여 보상하는 것도 곤란하므로, 인근 조주어업의 어업손실액을 기준으로 산출한 금액의 50%를피해 손실보상함이 타당하다고 판단됨.

* 어업장비가 없어 생산수익을 산출할 수 없는 경우 수산업협동조합법 제62조 제3항 규정에 의거 인근 동종어업 실적 50%범위내에서 보상가능

□ 처리의견 : 시정권고

민원조사결과보고

민원요지	인천 공항사업에 따른 어업피해 보상 요구	접수일	2003.2.24
신 청 인	성 명 박	주 소	인천광역시
피신청인	인천국제공항공사 사장		

1. 신청취지 및 이유

가. 1982년 인천신공항 건설을 위한 정부계획에 공사를 위한서 우리도 인근 바다의 어업피해가 심각하여 어업을 할 수 없게 되자 사업시행자인 인천국제공항공사에서는 한국해양연구소에 의뢰하여 그 원인에 따라 인근 어업등에게 어업피해 보상을 실시하였으나

나. 신청인은 인천 중구 에 김공고해양장을 설치하고 1983.2.2일 인천 중구청에 어업신고를 한후 김공고생산업을 영위하여 왔음에도 그 당시 보상신청을 하지 않았다는 이유로 손실보상을 해주지 않고 있으니 보상을 받을 수 있도록 해서 달라

2. 피신청인(인천국제공항공사) 의견

인천 중구 무의동 280-1번지 건물은 무기부동준상 김공고 생산시설로 써서 있으므로, 신청인의 과점사실 확인, 생산율(김공고) 입력확인 등에 의해서 보상대상으로 인정되는 경우 보상관련 부분에 따라 지급할 수 있을 것임

3. 결 정

4. 조사·검토 결과

가. 사실관계

(1) 피신청인은 '82.11월부터 '83.4월까지 인천국제공항 부지조성을 위한 영종도매축공사시에 "이 인천 사업"이라 한다)을 시행하였다.

(2) 이 인천사업에 따른 어업보상 기준시점은 공유수면매립법의고시일인 1983.5.9입니다

(3) 피신청인은 이 인천 사업에 따른 어업피해 보상을 위해 한국해양연구소에 용역을 의뢰하였으며, 해양연구소에서는 '83.2월부터 11월까지와 '83.3월부터 '85.2월까지 2차에 걸쳐 어업 피해조사를 실시하였다.

(4) 한국해양연구소의 용역보고서 내용에 따르면 어업피해 범위는 인천 중구 영종도, 운남도, 무의도 등 주변해역이며, 어업피해는 영종·운남도 해역 77개 어업생주 34개가 폐업되어 하는 것으로 조사되었다.

(5) 신청인은 1988. 5.11일 중인공수조부터 김공고해양장을 설치후 4톤 1인 탑승의 보트로 결정종사를 방업으며, 인천 중구 중에 면적 150㎡에 시멘트블럭과 단층건물을 신축하여 1988.5.4일 등기하고, 건물내에 김공고해양장을 설치하였다.

(6) 신청인의 김공고해양장은 피신청인이 보상을 실시할 어업피해범위내에 위치하고 있다.

(7) 신청인은 1988.8.12~1988.9.11까지 3년동안 김공고생산어업을 영위하기 위해 1988.8.11일 인천 중구청장에게 신고하고 신고확증을 교부받은 사실이 있다.

청구를 입증하기에 충분하다 하겠다.

가. 피신 또는 신고어업이 정치된 경우(어선의 재화로 지방법원의 행상수익액×영치기간 또는 어선의 재화가간×어업의 정치기간 또는 어선의 재화가간중에 발생하는 통상의 고정적 경비, 타인, 가족의 근로에 의한 노임액을 조사할 수 없다.

나. 피신 또는 신고어업이 재판되는 경우 어업의 재활기간 - 재판청노동을 참작하여 산출한 손실액 다만, 가족의 근로에 의한 노임액을 조사할 수 없다.

다. 피신 또는 신고어업이 재판되는 경우 어업의 재활기간 - 재판청노동을 참작하여 산출한 손실액 다만, 가족의 근로에 의한 노임액을 조사할 수 없다.

③ 제1항에서 "행상수익액"이라 함은 해당년도의 영업을 지속당시의 상가로 동일한 운영에서 행상어업경비를 공제한 금액을, "어업경비"라 함은 어장세금, 면세주수료, 인건비, 어선·어구 및 시설초수리, 연료비 또는 윤기어유료, 어장비, 어장사대금, 종묘대금 등 어업경영에 필요한 경비를 말한다.

④ 제1항제2호 및 제3호의 규정에 불구하고 피신이 어업경영에서 얻어 행상수익액을 산출할 수 없는 경우에는 인근의 동종어업의 어업손실액을 기준으로하여 산출한 금액의 50%범위내에서 가액 산출한다.

나. 평생정도

(1) 신청인이 1988.5.11일 동인공수조부터 김공고해양장 설치후 위한 1톤인 탑의 보트를 결정종사를 받은 사실, 인천 중구 에 면적 150㎡의 김공고해양장 건물을 신축하여 1988.5.4일 등기한 사실, 1988.8.12~1988.9.11까지 3년동안 김공고생산업을 위기 위해 1988.9.11일 인천 중구청장에게 신고하고 신고확증을 교부받은 사실, 인천 중구 지역 어촌계장 이 씨 등 지역 어업이 신청인이 1988년부터 김공고 생산 사업을 운영하였고 어업피해구역내 어선등에게 경고를 한바이었다고 확인한 및 당을 미루어 볼 때, 원래 시설에서 신청인의 김공고 생산실적은 객관적 자료가 없어 파악할 수 없다 하더라도 김공고 생산어업을 영위한 것 자체는 인정할 수 있다고 보여진다.

(2) 또한 한국해양연구소에서 이 인천 사업으로 인한 어업권 피해범위 조사 및 보상액을 산정한 용역보고서 내용에 따르면 어업 피해 범위는 인천 중구 영종도, 운남도, 무의도 등 주변해역이며, 어업피해 범위는 대부분이 한하어업권이 아니 어업을 영위할 수 없는 무보호어업중·운남도 해역 77개어업권중 76개) 조사되어 신청인의 김공고생산어업은 원래 배후지가 없어져 더 이상 영업을 할 수 없었을 것이라는 점도 인정할 수 있다.

(3) 이를 종합해 볼 때 신청인의 김공고해양장이 이 인천 사업에 따른 어업피해 보상구역내에 위치하고 있고, 어업피해 보상시기를 전후하여 김공고생산어업을 영위한 점과, 영업배후지를 상실한 점으로 보아 어업피해 손실보상 대상으로 볼 수 있으나, 신청인이 어업피해보상 당시 상품로 생산실적 관련 자료가 없어 어업피해 손실보상액 산정이 곤란한 점정이므로, 향후 이장에서 김공고생산실적을 추정하여 그 손실을 보상할 수는 없는 사정이라고 판단된다.

(4) 그러나 공공사업의 시행에 따른 어업피해 손실보상을 함에 있어, 어업실적이 없어 생산수익액을 산출할 수 없는 경우에는 수산업협동조합법 제62조 제3항에 규정에서 인근의 동종어업의 어업실적을 기준으로 하여 산출한 금액의 50%범위내로 손실보상액을 산정하여 보상하도록 정하고 있으므로 이 규정을 적용, 신청인에게 최소한의 손실보상은 해주는 것이 타당하다고 판단된다.

라. 처리의견

○ 이 인천 사업에 따른 어업피해 보상을 신청한 신청인의 요구는 이유 있으므로 인천국제공항공사법 제32조제1항의 규정에 의거 시장 고객 권고하는 것이 타당하다고 판단됨

생활법률의견	법률의견 : ☑ 조사결과보고서 갖춤 ☐ 갖춤
	제도·관계법령여부 : ☑ 타당함음 ☐ 없음
	검토의견

위와 같이 고충민원사건에 대한 조사결과를 보고합니다.

2003. 4. 22.

조사관

3 2기 주민운동

(2003. ~ 2011.)

2기 주민운동은 크게 항공산업을 배후에서 지원하기 위한 도시개발로 인한 문제, 공항이 4단계 건설계획에 따라 확장하면서 발생한 피해를 보상받기 위한 활동으로 나뉜다. 이 시기의 주민운동은 원주민뿐이었던 1기와 달리 신도시 입주민이 합류하면서 새로운 전기를 맞이한다. 이들은 각자 집중하고 있는 문제와 이해관계에 따라 따로 움직였으나 때때로 공항과 시에 효과적으로 의견을 전달하기 위해 연합하기도 했다. 큰 주제에 따라 토지 보상, 통행료 인하 운동, 소음 보상 그리고 연륙교 건설 운동으로 나누어 살펴보겠다.

출처: 자료제공 ⓒ영종발전협의회

토지 보상

영종도가 본격적으로 개발되면서 각 지역의 통·이장, 부녀회장, 새마을지도자 등은 분주해졌다. 마을에서 행정기관과 소통할 수 있는 주민대표들은 대부분 이런 직책을 도맡아 주민의 의견을 전달하고 행정절차가 원활히 집행될 수 있도록 매개해주었다. 이러한 주민대표들이 모여 결성한 일종의 관변단체들, 부녀회, 의용소방대, 자치방범대 등은 인천국제공항이 들어서고 배후도시가 건설되면서 공공 기관과 소통할 때 한계를 점차 느끼기 시작했다. 그렇게 각각 자신의 지역만을 담당하던 주민대표들이 '영종발전협의회'라는 큰 단체로 연합하여 원주민의 의견을 효과적으로 전달할 수 있게 되었다.

영종발전협의회 연혁

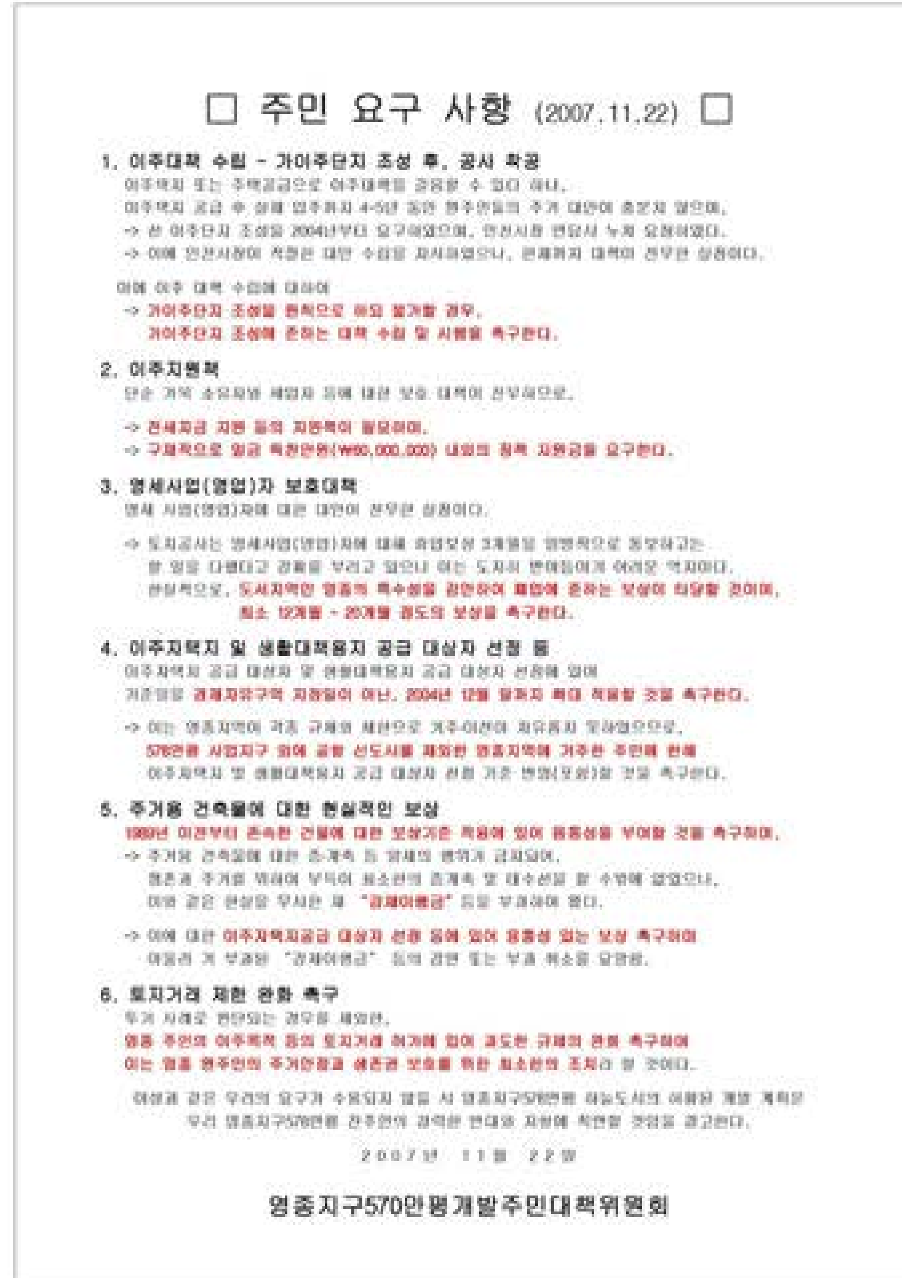
1996. 03.	영종발전협의회 구성 제1대 영종발전협의회장 취임
2000. 03.	제2대 영종발전협의회장 취임
2012. 03.	제3대 영종발전협의회장 취임
2012. 04.	사단법인 설립 신고
2013. 03.	사단법인 설립 인가 (장지선 이사장 (초대~5대 현재))

영종 주민의 날 행사모습

영종지구 570만 평 개발 주민대책위원회의 결성

먼저 개발되었던 공항신도시와 현재도 개발이 진행되고 있는 영종하늘도시 모두를 묶어 영종국제도시라고 일컫는다. 이렇게 도시가 커진 것은 2000년대 초중반에 들어서면서 미리 계획되어있던 공항의 확장에 걸맞은 배후도시가 필요해졌기 때문이었다. 원주민들을 중심으로 마을마다 대대로 살아온 고향이 개발로 사라지게 되면서, 합리적인 보상을 받고자 하는 움직임이 일어났다. 영종하늘도시 개발은 영종발전협의회의 본격적인 활동의 기폭제가 되었다. 이들은 주민들이 어떻게 재산권과 기본권을 침해당하지 않을 수 있을지 고민한 끝에 '영종지구 570만 평 개발 주민대책위원회'를 결성하여 마을마다 개발과 관련한 설명회를 열었다. 이외에 통행료 감면 운동, 미사일 기지 반대 운동 등에도 참여하여 주민들의 이익을 위해 바쁘게 움직였다.

1
영종하늘도시 개발 규탄대회 2007. 11. 22.



□ 주민 요구 사항 (2007.11.22) □

1. 이주대책 수립 - 가이주단지 조성 후, 공사 착공
이주택지 또는 주택공급으로 이주대책을 강요할 수 없다 하나,
이주택지 공급 후 실제 입주까지 4-5년 동안 원주민들의 주거 대안이 충분치 않으며,
-> 선 이주단지 조성을 2004년부터 요구하였으며, 인천시와 면담시 누차 요청하였다.
-> 이에 인천시장이 적절한 대안 수립을 지시하였으나, 현재까지 대책이 전무한 상황이다.

이에 이주 대책 수립에 대하여
-> 가이주단지 조성을 원칙으로 하되 불가할 경우,
가이주단지 조성에 준하는 대책 수립 및 시행을 촉구한다.

2. 이주지원책
단순 가옥 소유자뿐 세입자 등에 대한 보호 대책이 전무하므로,
-> 전세자금 지원 등의 지원책이 필요하며,
-> 구체적으로 일금 육천만원(₩60,000,000) 내외의 정책 지원금을 요구한다.

3. 영세사업(영업)자 보호대책
영세 사업(영업)자에 대한 대안이 전무한 상황이다.
-> 토지공사는 영세사업(영업)자에 대해 휴업보상 3개월을 일방적으로 통보하고는
할 일을 다했다고 강짜를 부리고 있으나 이는 도저히 받아들이기 어려운 억지이다.
현실적으로, 도서지역인 영종의 특수성을 감안하여 폐업에 준하는 보상이 타당할 것이며,
최소 12개월 ~ 20개월 정도의 보상을 촉구한다.

4. 이주자택지 및 생활대책용지 공급 대상자 선정 등
이주자택지 공급 대상자 및 생활대책용지 공급 대상자 선정에 있어
기준일을 경제자유구역 지정일이 아닌, 2004년 12월 말까지 확대 적용할 것을 촉구한다.
-> 이는 영종지역이 각종 규제와 제한으로 거주이전의 자유마저 잃어왔으므로,
570만평 사업지구 외에 공항 신도시를 제외한 영종지역에 거주한 주민에 한해
이주자택지 및 생활대책용지 공급 대상자 선정 기준 완화(포함)할 것을 촉구한다.

5. 주거용 건축물에 대한 현실적인 보상
1989년 이전부터 존속한 건물에 대한 보상기준 적용에 있어 융통성을 부여할 것을 촉구하며,
-> 주거용 건축물에 대한 증개축 등 일체의 행위가 금지되어,
원주민 주거를 위하여 부득이 최소한의 증개축 및 대수선을 할 수밖에 없었으나,
이와 같은 현실을 무시한 채 "강제이행금" 등을 부과하여 왔다.
-> 이에 대한 이주자택지공급 대상자 선정 등에 있어 융통성 있는 보상 촉구하며
아울러 기 부과된 "강제이행금" 등의 감면 또는 부과 취소를 요망함.

6. 토지거래 제한 완화 촉구
투기 사례로 판단되는 경우를 제외한,
영종 주민의 이주목적 등의 토지거래 허가에 있어 과도한 규제의 완화 촉구하며
이는 영종 원주민의 주거안정과 생존권 보호를 위한 최소한의 조치라 할 것이다.

이상과 같은 우리의 요구가 수용되지 않을 시 영종지구570만평 하늘도시의 어떠한 개발 계획도
우리 영종지구570만평 원주민의 강력한 반대와 저항에 직면할 것임을 경고한다.

2007년 11월 22일

영종지구570만평개발주민대책위원회

2
주민 요구사항 집회 성명서 2007. 11. 22.

영종지구570만평 개발사업의 현황과 문제점

1. 사 업 명 : 신공항건설지구내 영종지구 개발사업

2. 사업주체
주무부서 : 재정경제부
지자단체 : 인천광역시
사업시행자 : 토지공사

3. 사업기간 : (2000 ~ 2005)

4. 사업면적 : 570만평 (연료지역)

5. 사 업 비 : 5조 8천억

6. 사업실적 : 2002년 8월 11일 경제자유구역지정 고시(재경경제부 고시 2002-61호)
개발계획고시 (재정경제부 고시 2003-03호)
2004년 4월 : 협의사 체결 (인천시·토지공사)
2004년 10월 9일 영종개발고시
2004년 12월 3일 실시계획승인
2006년 1인월 : 토지보상 실시
2007년 3월 : 지장물 보상을 위한 조사 실시
2008년 3월 : 지장물 보상 실시

7. 사업의 문제점 (주민공무수행)

○ 많은 공항사업 관련한 사업은 주민 거주지로 개발을 할 수 없는 지역이 대부분이나 영종지구는 주민 거주지가 개발지역 내에 있어 개발에 따른 주민 이주대책 및 보상대책 등 많은 문제점이 발생하고 있음.

○ 보존녹지인 토지보상 (85%-70%)
→ 비교 대상 선정에 따라 차이가 있을 수 있음(주).
인근 김포 등과 비교하여, 1/5~1/2 수준

○ 이주대책의 경우, 영종지구인입철도부지(대책위 추산에 의하면 이주대 대상 가구수가 2,000가구에 달하고, 이주자택지 공급 대상자가 1,000가구에 달하는 것으로 추산되나, 이는 이제껏 결정되었던 많은 가구만 제외 통보(2004. 6월)

○ 주거 공동 이전촌에 대한 대책 전무.
도시지역이라는 영종지역의 특성과 특한과 군집한 지리적 공간으로 인하여 원주민들 당시 당시 불보유한 이러산업의 이주활동 및의 특이특성 거리한 생활을 생각했하나, 이를 소속자에 대한 대책이 전무함.

8. 제언

영종지역의 도시 특성을 감안하여 전향적인 대책 수립이 시급함.

○ 이주대책 대상자 선정에 있어,
단순히 현거주민인 가주민은 인정 (출생,주민, 직장 문제점인정 인한 주민등록 전출입 점)과 그에 따른 이러산업계획기준 인한 필요 인력들, 주거별 필요량) 등의 소위 기준 부족 (공부 없이 현재 점유들을 이유로 내세고 있음.
→ 영종지역도 경우 1999년 인천시로 편입된 이후,
도시계획 이수립 등으로 많은 규제 제한이 가해졌으며,
"시가화 조정 구역" 등로 인하여 시스템 수산과 생계적도 영위했는 바,
개인의 재산권과 주거의 안존성을 위한 활동조치도 제한한 것임.
따라서 소유와 주거가 확실한 본거주민과 같이, 일부 투기목적과 구별하여 구제되어야 할 것임.

○ 실가 인정한 원주주민과 본거주민에 대하는 주민이상 적은 주택에 대해서는 주택을 반드시 이행할 것
→ 본 상황에서는 사업시행자인 토지공사에 준하고 있는 실정이며,
토지공사는 이주사항 공고를 3차례며, 개발이익을 지역에 환류하겠다는 원주민들의 요구를 수용하고 있음.

□ 참조 인천시장의 약속한 "개발이익의 환원" 약속을 반드시 이행할 것
→ 본 상황에서는 사업시행자인 토지공사에 준하고 있는 실정이며,
토지공사는 이주사항 공고를 3차례며, 개발이익을 지역에 환류하겠다는 원주민들의 요구를 수용하고 있음.

3
영종지구 570만 평 개발사업의 현황과 문제점(박상은 의원) 2008. 12. 16.

영종지구 570만평개발 관련 주민들께 드리는 글

안녕하십니까?
영종지구570만평개발 주민대책위원회입니다.

정든 고향땅과 송림보호가 논과 밭을 수용당하고 정들었던 동네와 헤어지도 어느덧 3년이가 지났습니다. 비록 우리한 상황에 고단한 삶이었지만, 내 집에에서 오순도순 살았던 이전다운 생이기만 해가 그립기도 합니다.

주민들의 재산과 관계을 지키고자 [영종지구570만평개발주민대책위원회]가 출범을 시작한지도 7년이 넘었습니다. 그동안 [주민대책위원회]는 안팎 어려움, 외에, 역할한 헝소리에 시련라면서도 굳굳하게 활동을 해 왔었고, 따라는 주민도 여러분의 기대에 부응하지 못한 점에에 마다를 만기도 했습니다.

돌이켜 지난 2003년 이후, 영종도에서 관련한 문제로 단한 번기 모임을 하여서는 주민들의 의견에 따라 토지수용시 보상기준 높이기 위해 조조직 공지시가 여러차례을 비롯하여, 지장물 보상가이 현실화, 재산적에 필요한 주민이 이주대책 및 생계대책을 확보하기 위하여 많은 노력을 기울였고, 우택업 소유권한 주민과 면책대표자임을 위한 면책자금 지원을 이끌어 내는 등 많부 성한시키기도 하였습니다.

현재에 이르기, 이주자택지공급과정에 주민들의 의하나 반환에관이 변명되지 못하고 감차기 선행된 점에 대해 우리의 많은 실망니다. 이는 시업시행자인 토지주택공사가 공공 편의 등을 시한에 [주민대책위원회]에 원하여기보 큰 약속을 지켜하고 지선들의 입장만을 고려하여 선행한 결과이며, 이에 대해 [주민대책위원회]는 강력히 항의하며, 선행합수 기본은 변경하지 변경하고, 제약기본인 내년 상반기로 변경을 요구하였으나, 이주지 보하고 주택을 보장합니는 유일정책이고, 제약기본인 10월말까지서, 선행하게 이주하지 않으면 주택을 보장할 수 없다는 입장만 고수하고 있습니다.

주민 여러분의 요구대로 변경을 이루지 못한 점 매우 유감이오 생각합니다. 따라서 이번 기회로 [주민대책위원회]를 결해하고, 주민들의 요구의 따른 다른 지선의 방식을 찾지 주민들 전체의 요구안 하나 도출하는 방향에 대해서는 공개 찾아 존중하지 않고 주민대책위원회 해산 막식한 주민의 재산권과 권익을 위해 다직 많은의 활동을 전달 약속드립니다.

영종지구570만평개발주민대책위원회

2010년 10월

4
영종지구 570만 평 개발 관련 주민들께 드리는 글 2010. 10. 04.

영종지구 570만 평 개발
주민대책위원회 활동 연혁

1989. 01. 01.
행정구역 인천직할시 편입(법률 4051호)

1989. 01. 21.
개발행위 억제(사유 : 도시계획 미수립)

1992. 09. 27.
도시지역 결정 고시(건설부 고시 569호)

1995. 02. 17.
도시계획 시설 입안(인천시 공고 95-29호)

1997. 11.
공항 주변지역 개발계획 입안 주민공람
※ 토자구획정리사업 2개 자구 24만평,
시가지 조성사업지구 473만평

1997. 12 ~ 1998. 05.
시의회 의견 청취, 도시계획위원회 심의
※ 주민 민원 → 공영개발 반대, 환지개발 요구 등 고려 결정,
운남, 운서 구획정리사업, 영종 시가지조성사업

2000. 07. 03.
도시계획 결정고시(인고. 제 2000-117호)

2001. 11. 01.
영종 종합개발계획안 사실상 확정

2002. 10. 15.
건설교통부는 중앙도시계획위원회를 개최,
영종도 시가화조정구역 지정(안) 심의 의결

2003. 06. 25.
경제자유구역 지정을 위한 시민설명회를 개최
(지정신청 5일 전)

2003. 07. 01.
경제자유구역 지정 신청, 경제자유구역 지정 취지에 부합한
도시개발을 위해 이 지역에 대한 개발을 시가 주도하는 수
용을 위한 공영개발방식으로 하는 추진계획 발표.

2003. 08. 11.
인천경제자유구역 지정

2003. 08. 23.
안상수 인천시장과의 면담 / 공영개발 방침 재천명

2003. 08. 26.
인천시의회 신경철 의장 면담

2003. 08. 30.
인천시청 앞 광장에서 대규모 공영개발 반대 규탄집회

2003. 09. 08.
인천시 → 영종 주민 안내문 발송

2003. 09. 19 ~ 20.
기본권침해법률개정추진 워크숍 참석

2003. 09. 24.
중구의회에서 시의회, 인천시에 건의서 전달

2003. 09. 25.
영종 42개 통장 사직서 제출

2003. 09. 26.
영종 주민자치위원 30명 전원 사직서 제출

2003. 09. 29.
인천 국회의원 8명 (서상섭, 민봉기, 안영근, 황우여,
이윤성, 박상규, 최용규, 송영길)에 탄원서 제출

2003. 10.
영종도시개발사업 공영개발방식 전환 철회 및
주민 피해 대책 촉구

2003. 10. 04.
감사원: 부패방지위원회에 제출된 민원사항 이첩확인 회신

2003. 10. 08.
중구청장 면담 / 박동석 정무부시장 면담,
인천시장 면담요청 (10. 13)공문 접수

2003. 10. 10.
노무현 대통령의 경제자유구역청 개청식 참석시 면담요청
(영종지구 토지강제수용 개발방식 관련 주민대표 면담요청)

2003. 10. 11.
인천시 중앙지 · 지방지 기자실에 13일 집회관련 보도요청
(토지수용을 전제한 공영개발철회집회 보도요청)

2003. 10. 13.
공영개발 철회촉구 집회
→ 인천시청앞 미관광장(7~800여 명 참여)
인천시, 토지공사, 경제청, 중구청,
주민간 협의체 구성키로 함.

2003. 10. 20.
재정경제부 : 영종지역 개발방식 변경 탄원서 회신
(인천시의 요청대로 수용 및 사용에 의한 공영개발방식을
원칙으로 함).

2003. 10. 21.
인천광역시 중구청 김홍섭구청장 면담

2003. 10. 24.
이환균 경제자유구역청장 면담요청
(영종 시가화조정구역 내 도시개발사업에 대한 면담)

2003. 11. 1.
전국운동본부(국민기본권침해법률개정): 공영개발 반대,
공영개발 시 현 시가대로 보상하는 법률개정안 포함.
안내문 발송
(37名의 국회의원 발의로 국회 건설교통위원회에 상정)

2003. 11. 04.
경제자유구역청 : 영종지역 도시개발사업관련 면담 요청 건
회신(여건 성숙된 후 필요한 시기에 조치할 계획)

2003. 11. 10.
인천광역시 정무부시장 박동석 면담
(손해근 기반시설국장, 안영규 영종개발부 과장,
김홍섭 중구청장)

2003. 12.
3인천시장 면담

2003. 12. 16.
정무부시장 3차 면담

2003. 12. 22.
미사일기지 이전 반대 연대집회

2003. 12. 29.
경제자유구역청 집회

2004. 01. 13.
영종지역 현안 토론회

2004. 03. 09.
표준지공시지가 이의신청에 대한 회의

2004. 03. 11.
경제자유구역청 면담

2004. 03. 22.
표준지에 해당하는 토지주 회의 (신청서 제출)

2004. 03. 25.
건설교통부에 표준지공시지가 이의신청 (60명)

2004. 11. 04.
58개 항 주민 요구사항 의결

2004. 11. ~ 2005. 02.
공시지가 인상을 위한 자료 수집 (계약서 등)

2005. 01. 18.
주민대표, 경제자유구역청 실무자 간담회 (1차)

2005. 03. 15.
주민대표, 경제자유구역청 실무자 간담회 (2차)

2005. 03. 30.
표준지 공시지가 이의신청

2005. 04.
인천시장 서한문 접수

2005. 06. 14.
인천시장 항의 방문 결의

2005. 07. 04.
인천시장 항의방문, 주민대표 삭발 투쟁 후 면담

2005. 07. 19.
주민보고회 및 설명회 개최

2005. 08. 01.
인천시장 최종 답변 접수

2005. 08. 04.
인천시 제시안에 대한 반대 성명서 발표

2005. 08. 22.
반대 성명서에 대한 인천시의 답변 접수
(토지주의 상황에 따라 다른 입장이므로 토지주 설문조사
및 의견 청취 등의 절차를 거쳐 연말까지 사업방식을
확정할 예정)

영종하늘도시의 개발 배경

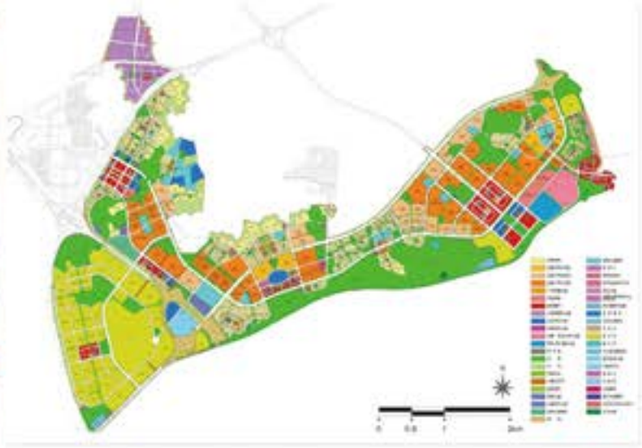
21C 동북아 비즈니스 중심국가 실현을 위하여 지정된 인천 경제자유구역 내 서울-인천-영종도로 이어지는 수도권 국제교류 중심축에 있는 영종하늘도시는 송도의 국제 업무 도시, 청라의 국제 휴양도시와 연계하여 인천국제공항 주변에 물류, 산업, 배후주거지와 레저, 문화가 조화된 동북아의 허브 도시 조성을 목표로 개발되었다.

그리하여 첫째, 인천국제공항의 배후지원기능과 인천국제공항 ↔ 대상지 ↔ 수도권을 연결하는 기능적 흐름을 고려하여 도입기능을 설정하고, 둘째, 자연, 인문환경을 활용할 수 있는 기능을 검토하고, 셋째, 도시 기본계획 당시 큰 생활권으로서 원활한 기능을 수행할 수 있도록 주거, 상업, 공공기능을 도입하며, 넷째, 인천-서울 등 육지부로부터 접근성 제약에 따라 보전되어 온 대상지 내 자연환경을 개발에 따라 훼손되지 않도록 보전가치 검토를 통해 개발, 보전 등의 방향을 설정하여 추진하였다.

영종하늘도시 사업개요

위치: 인천광역시 중구 운북동, 운서동, 운남동, 중산동 일원
면적: 19,300,000㎡ (약 584만 평)
사업기간: 2003. 8. ~ 2022. 12.
수용인구 및 가구: 133,629인(53,553세대)
사업시행자: 인천도시공사(30%), 한국토지주택공사(70%)

영종하늘도시



토지이용계획도

영종하늘도시 개발 연혁

- **2003. 08.** 경제자유구역 지정 고시 및 개발계획 승인
- **2004. 05.** 기본협약체결 (인천광역시, 인천도시공사, LH)
- **2006. 12.** 실시계획 승인 (재정경제부 제2006-53호)
- **2006. 12.** 보상착수
- **2007. 04.** 분양공고 및 공급착수
- **2007. 06.** 공동시행관련 세부협약체결 (인천도시공사, LH)
- **2007. 12.** 조성공사 착공
- **2012. 12.** 1단계 사업 준공
- **2014. 12.** 2-1단계 사업준공
- **2015. 12.** 2-2단계 사업준공
- **2016. 12.** 2-3단계 사업준공
- **2018. 11.** 영종항공일반산업단지 지정 및 개발계획 승인 (산업자원통상부 제2018-212호)
- **2019. 12.** 2-4단계 사업준공
- **2021. 06.** 영종항공일반산업단지 실시계획 승인 (인천경제청 제2021-45호)
- **2022. 12.** 3단계 사업준공(연장 예정)

같이 뚤뚤 뭉쳐
투쟁하자,
우리 걸 추구하자고
만들었어

채 기 석

전 영종발전협의 회장

INTERVIEW

인천공항이 들어오면서
삶의 지평이
완전히 뒤틀려버린 사람들.
동시에 인천공항이 선 착공 후
보상을 할 정도로
순박했던 마을 주민들.
영종발전협의회장과
마을 통장을 오래 한
채기석 선생님을 만나
이야기를 들었다.
먼저 어떻게 시작했는지,
어떻게 구조를 만들었는지
활동상황부터 시작했다.

"그때는 동네 집단 부락이지만 만 명밖에 안 되니까 이웃과 쉽게 만나고 밥 먹고 쉽게 술 먹었지. 그때의 기억을 가진 주민들끼리 같이 똘똘 뭉쳐 투쟁하자, 우리 걸 추구하자. 그런 측면에서 만들어 갔지. 뭐, 그냥 맨 목적으로가 아니라 어떤 타이틀이라기보다 우리 국민을 위해서 이렇게 해보자 그런 측면에서 발전협의회를 만들었어."

공항 건설은 바다를 막고 새로운 공간을 창출하는 거대한 사업이었다. 1,740만 평, 팔미도 쪽에서부터 영종, 삼목, 신불 구역까지 들어왔기 때문에 대부분 해상보상, 바다보상이었다. 육지는 큰 보상이 없었다. 육지 보상은 신불도와 삼목도 정도였다.

"보상은 바다를 매립해서 공항을 만들었기 때문에 신불도라는 그 섬을 통째로 가져갔지. 또 삼목도에서는 공사 용도에 필요한 자재를 많이 가져갔어. 돌이 많이 나왔어. 해상보상이 많다는 거는 어촌계가 많이 관련돼 있다고 봐야 하는 거죠. 개인 어장을 가진 사람들이 보상을 많이 받았을 거야. 대표적으로 구읍 어촌계, 신불 어촌계, 운서 어촌계. 그 당시에 송산 어촌계는 없었어요."

해상보상 중에서도 염전 보상이 가장 컸다. 일단 염전은 면적이 넓으니까 보상금액도 컸다. 염전은 현재 나나 경제자유구역청 체험 학습장에 조금 남겨뒀을 뿐이다. 그 보상을 끝나고 나서 동네 사람들은 바닷가를 못 나갔다. 일부 바다로 일하러 가기도 했지만 전업으로 나간 사람은 없었다.

"일단 거기다 푯말을 붙여놔. 위험 지역. 여기 바다 굴이 오염되지 않아서 좋았어요. 구읍 이쪽에서 주로 꽃게 새우, 바다에서 나는 건 다 나왔어."

공항 건설은 재미있는 일화가 많다. 공사를 하기 위해서 공사용 도로를 놓은 다음에 들어와야 하니까 공사용 도로가 기존 도로가 됐다. 공사를 할 때는 지금 용도에서 공항공사에서 별도로 공사용 장비로 구읍 쪽에 선착장을 만들었고 전용선도 따로 있었다. 그때 다리도 없었고 아무것도 없을 때니까 그렇게 공사를 해서 공항을 탄생시켰다.

"진짜 역사야, 도로도 하나도 없이. 그 관련자들이 다 배로 출퇴근했어요. 엄청 인원이 많았어요."

삼목도는 땅이 많아서 토지보상이 많았고 신불도는 바다보상이 많았다. 하지만 신불도는 실향민이 많았다. 맨손 어업이 많았기 때문이다. 평생 바다에서 나오는 조개 어패류를 잡아서 먹고 살았던 터라 보상금이라고 해봤자 2,000~3,000만 원밖에 받지 못했다. 토지와 어업 보상이 끝나고 공항이 개항하자 소음문제가 불거졌다.

처음에는 소음 제기도 하지 않았다. 소음은 이착륙할 때 북도면에서 비행기가 남북으로 이륙 착륙을 하기 때문에 나는 소리였다. 사실 비행기 소리는 채기석 선생님이 계신 지역에서도 밤에는 들린다. 하지만 측정해보면 피해지역으로 규정할 만한 수치는 안 되었다.

"이륙할 때 비행기 타고 가잖아요. 소리가 굉장하잖아. 예를 들어 비행기 통구녕이 북쪽을 바라본단 말이야. 그러면 소리가 많이 나지."

물량장이라는 생계대책

"주민들이 5,000만 원씩 협업해서 용유도 쪽에 물량장을 만들어 줬지."

부두만의 터만 공항에서 제공해주고 건물을 건축해서 장사했다. 독특한 보상이었다. 주민들이 생계를 꾸릴 수 있도록 대체 생계를 마련한 것인데, 호텔 상업 시설 용지를 어촌계 주민분들에게 원가로 분양을 했다.

"현재 신도시라고 부르는 곳인데 주민 배후지원단지를 그렇게 해준 거예요. 조합 땅만 갖고 있다가 조합방식으로 진행했지. 딱지를 받고 조합 결성을 해 그러니까 조성원가에 받은 거예요."

조성원가는 땅을 1,000만 원에 매입한 후 인테리어를 하려면 추가금액이 필요한데, 그 추가금액을 생계대책용으로 딱지를 나눠준 것이다. 그렇게 모인 조합원 수는 꽤 많았다. 대체로 신불과 삼목 주민이었다. 생계대책 딱지는 생계대책 영업 보상책이었다. 이에 대한 주민들 반응은 제각각이었다.

"신불도 땅을 보상받았기 때문에 잘 받은 것 같아. 그렇게 말하는 사람도 있고, 폐업 보상을 해야 당연한 건데 불리하게 휴업 보상으로 받았다고 이야기하는 사람도 있어."

통장협의회장으로 활동한 10여 년의 압축된 시간 속에는 '가이주단지'라는 독특한 거주대책과 '물량장'이라는 생계대책이 들어 있었다. 어려운 시절을 겪어온 주민들의 속마음을 대신 전해 듣기도 했다. 고향을 잃은 사람들의 쓸쓸함과 오랜 시간 투쟁한 아픔이 겹쳐 특별한 공간이 된 곳. 질문은 짧았으나 답변은 길었던 채기석 선생님과 인터뷰를 마무리했다.

"공항이 들어와서 고향이 없어졌으니까 그런 부분들에 대해서는 아픔이 있지만, 공항이 들어오면서 섬이 아닌 게 된 거잖아요. 예전에는 누가 아파도 치료 못 했는데, 또 긍정적인 면이 있다고 하더라고요. 전반적으로 봐서는 공항이 되고 다리가 놓이고 꿈 같은 세상을 사는 거지. 발전된 거지. 그 대신에 이웃들하고는 멀어졌지."

용유도 덕교동 물량장

이전에는
동네마다 개별적이고
산발적으로 소통했었죠

INTERVIEW

최 인 성

전 영종발전협의회 사무국장

최인성 영종진현양사업회 사무국장은
1967년 경기도 옹진군 영종면
운남리 1008번지에서 태어나
1974년 초등학교에 진학하면서부터
부평에 거주했다.
1997년 부친이 정년퇴직하여
함께 온 가족이 다시 고향으로
돌아오게 되었다.
이후 영종발전협의회 발족 후
사무국장으로 일하며
운남지구 도시개발조합 일에
참여하게 되었다
현재는 영종진현양사업회
사무국장으로 영종도의 역사를
후손에게 남기는 일을 하고 있다.

1989년 영종도가 경기도 옹진군 영종면에서 인천광역시 중구로 편입되었다. 경기도 소속일 때는 모든 서류가 경기도와 옹진군을 거쳐서 집행되었는데, 당시 인천은 직할시였기에 그 절차가 줄어들었다. 최인성 사무국장은 행정처리 절차나 인허가권 집행에서 유리했기 때문에 인천으로 소속이 변경된 것이 아닌가 추측한다. 인허가권자는 해당 사업에서 발생하는 사항에 대해서 전적으로 책임을 진다. 신공항건설사업단은 아파트 건설사나 마찬가지여서, '사업자'의 지위밖에 없었다.

"신공항건설사업단에서 서류 다 만들어서 도장 칸만 비워오면 인천시에서 도장 찍고 인천시장 결재받아서 중앙으로 올라가는 식이었죠. 행정절차에서는 필요하지만, 실질적으로 뭘 할 수 있는 조직은 아니어서 한시적으로만 유지되었죠."

1997년에는 동장, 면장, 소방서장, 경찰서장 등이 모인 지역 방위 협의체를 주축으로 하여 민간단체인 영종발전협의회를 조직했다. 자연스럽게 지역의 통장, 반장, 회장, 새마을부녀회, 청년회 등 민간단체의 장들이 모이게 되었다. 이전에는 동네마다 개별적이고 산발적으로 소통하였다면, 영종발전협의회가 결성된 이후에는 통일된 소통창구가 생기게 되었다.

"공항공사에서도 영종발전협의회가 대표성을 지닌 단체였기 때문에 어느 정도 공식적인 창구로 인정하는 분위기가 있었죠. 당시 주민들의 요구는 주로 생업과 소음분진에 대한 피해 보상, 뭐 이런 개념이었어요. 권리에 대해 잘 모르기도 하고, 온건했기에 공항 측의 선 착공 후 보상 정책에 잘 따라주었죠."

어촌계 또한 마찬가지였다. 어업보상에는 면허·허가·신고보상이 있었다. 그러나 토지나 염전을 소유하여 증거를 제출할 수 있었던 사람들과 달리, 구읍뱃터의 어시장에서 노점상을 하던 주민들은 보상받기 쉽지 않았다.

"흔히 '다라 보상'이라고 그러거든요. 구읍뱃터 어시장에 가게가 있는 사람이 있고, 그 앞에 다라를 놓고 파는 분들이 있잖아요. 다라는 시장에서 오천 원이면 사는데 그분은 그 다라 하나 가지고 아들 셋을 다 키웠거든요. 그럼 이 다라 값을 얼마로 쳐주어야 하는지, 그런 문제가 생기는 거예요."

운남지구는 민간 개발로 진행되다가 2003년 8월 1일 인천경제자유구역청으로 지정되면서 하늘도시 공공개발·영종동 수용으로 전환되었다. 이에 주민들은 2004년 1월 1일, 영종지구 570만 평 수용대책위원회를 결성했다. 공항이 건설될 때 매립부터 시작하였기에 어업에 지장을 받게 된 신불도와 삼목도에 먼저 보상이 시작되었다. 또한 공항 건설 자재 운반용 해안도로를 건설하기 위해 갯벌을 매립했는데, 이 때문에 갯벌을 관리하던 송산, 구읍 어촌계에 대한 보상도 시작되었다.

수용 보상 시 감정평가절차 기본 원칙에 따라 감정평가사를 세 명 이상 선정한다. 한 명은 사업시행자, 다른 한 명은 당사자, 나머지 한 명은 둘과 겹치지 않는 중립적인 사람이 뽑혀서 평가를 시행한다. 그러나, 주민은 감정평가사 세 명 중에서 누가 누군지 모르기 때문에, 사업시행자에게 우리의 요구사항을 전달해달라고 이야기를 하게 된다. 그래서 나중에 570만 평 수용대책위를 추진할 때는 평가자료 입찰을 받았다. 그러나 90년대만 해도 주민들이 수용 보상이 무엇인지도 모르고, 그냥 '돈 준다더라'라고 하는 식이었다. 정보 대부분을 공항공사에서 쥐고 있으니 주민들은 그저 의탁할 수밖에 없었다.

1994년에 1차 보상이 이루어졌는데, 당시에는 내 땅을 파는 것보다 돈을 조금 더 준다고 하니 '호기(好機)'라고 생각했다. 그러나 토지수용법에 따르면, 수용 보상에는 물건에 대한 직접 보상도 있지만, 간접보상도 있다. 당시 주민들은 간접보상에 대해 몰랐기 때문에 사업시행자들이 대개 직접 보상만 언급하는 경우가 많았다.

"영종도 사람들은 그냥 직접 보상이면 다인 줄 알았는데, 나중에 시화지구나 다른 데서 꾼들이 들어와서 하는 얘기 들어보니까 뭐 이것도 있고 저것도 있고 뭐 많다더라. 자녀 취업도 시켜주고 뭐 이랬다더라. 이렇게 되는 거예요."

휴전선이 그어진 이후 개풍, 개성 등의 지역에서 월남하려면 썰물 때를 기다려 수영해와야 했다. 강화 주변은 물살이 세서 신불도와 삼목도에 정착하게 된 사람이 많았다. 대부분 실향민이었던 신불도 주민들은 몇십 년 살다 보니 공항을 짓는다면서 보상이 나오고, 목돈이 생기자 섬을 빠져나와 육지의 각 지역으로 흩어지게 되었다.

"보상을 한 번 줬는데 사람이 다 없어져 버렸잖아요. 그런데 10년마다 청구하면 또 보상을 줘요. 공항공사나 인천시 입장에서는 줬는데 또 달라고 하니까 법원까지 가는 거예요. 근데 법원은 '권리가 소멸하지 않는다'라고 판단해서 10년마다 맨손어업이든 어업보상이든 계속 지급하도록 하는 거예요. 흩어진 사람은 연락이 안 되지만, 남은 사람들은 모여서 보상 청구하죠. 그래서 보상을 1·2·3차로 나누어 지급하게 되었죠."

최인성 사무국장은 영종도서관에서 열렸던 기록대상자 선정위원회에서 1, 2, 3기 각 주민운동의 특징을 설명해주었다. 그가 주요 운동에 참여했던 인물들과 만남을 주선해주려 이리저리 애써주었던 덕에 조사에 많은 도움을 받았다. 요즘은 영종진현양사업회에서 옛 선조들의 반외세 투쟁을 기리는 일에 힘쓰고 있는 그가 헤어지기 전에 기록단에게 책자를 몇 권 챙겨주었다. 영종진 피격사건 추모제를 올리면 간혹 외국인들이 지나가다가 무슨 행사냐고 물어보기도 한다며 웃었다. 푸푸 피는 더위도 아랑곳하지 않고 이어졌던 긴 인터뷰는 이렇듯 뜻깊게 마무리되었다.

소음피해 보상

북도면 신도, 시도, 모도, 그리고 장봉도에는 북서풍을 타고 이착륙 소음이 번지고 있다. 비행기가 뜨고 내리는 과정에서 돌아 나가는 길목에 이 지역이 있기 때문이다. 더군다나 오래된 집에서 생활하는 주민들은 밤에 잠을 제대로 잘 수 없을 정도로 심한 소음에 시달리기도 한다. 두껍지 않은 벽체나 지붕, 단창이 소음을 막아주지 못하기 때문에 큰 불편이 계속되는데, 인천국제공항이 24시간 운영되는 민간공항이라는 점이 해결을 어렵게 하고 있다.
공항의 성장만큼 많은 희생을 감내했던 북도면의 주민들은 소음 측정의 주체나 폭넓지 않은 보상 기준에 실망하기도 했다. 그러다가 소음 보상 기준에 들지 못해 지원을 받지 못하는 주민들도 모두 혜택을 누릴 수 있도록 연륙교 건설을 주장하게 되었다. 이들은 그간 인천국제공항공사가 벌어들인 막대한 이익 중 일부를 덜어 사업 추진 예산을 지원해달라고 요구하기도 했다. 주민들은 오랜 세월 연륙교가 없어 위급상황에서 생명을 잃기도 했기에 더 간절했다. 우리나라를 둘러싼 정세의 변화에 따라 좌초될 뻔하기도 했던 북도면 주민들의 숙원 사업은 시간이 더 한참 흘러서야 '서해남북평화도로'라는 이름으로 첫발을 떼게 되었다.

인천국제공항 집회 ©북도면총연합회

기탄없는 소통으로 달라질 장봉을 꿈꾸다

고 충 신

장봉발전협의회 회장

INTERVIEW

현재는 발전협의회장이지만
예전에 옹진군 북도면
보상위원장을 한
고충신 회장.
그는 오랜 시간 동안
동네에서 많은 역할을 했다.

"공항에서 소음 피해가 상당히 많이 나요. 그때 그 당시에도 보상을 논의할 때 소음 지역으로 넣어 달라고 요구했어요. 왜 공항 활주로가 이 앞에 대니까 볼 보듯이 뻔하니까 이거를 넣고 보상을 논의하자고 했더니 어업권 보상도 어떻게 해줘야 할지도 모르는 판에 소음까지도 집어넣을 수는 없다고 해서 그걸 못 집어넣고 진행이 된 거죠."

소음 피해는 공항이 생기고 나서 10년이 지나서 논의대상으로 올라왔다. 옹진군 미래협력과가 생겨서 주민들과 공항과의 갈등이나 마찰을 조율하고 있다.

"지금도 옹진군에서 관리해요. 옹진군에서 민원 관리 같은 것을 하고 있어요. 지금 시급한 것은 모도-장봉 다리를 놓는 거예요. 신도하고 영종은 국비로 다리를 놓고 있는데 여기 지역은 아무런 대책이 없어요. 여기도 피해 지역이에요."

섬에서는 육지보다 큰 피해가 생겼다. 일단 응급환자가 생기게 되면 헬기나 공기부양정이 안 떠서, 일 년이면 한 두세 명, 내지 서너 명이 손도 못 써보고 하늘나라로 간다며, 안타까워했다.

"이렇게 가까운 지척에 있으면서 다리를 놔달라고 그렇게 애원을 하는데 그게 안 되고 있어요. 신도와 영종은 다리가 놓이고 있잖아요. 모도와 장봉도 해달라고 그러는데 그게 안 돼서 조만간에 안 좋은 일이 생길 것 같아요. 또 가서 궐기대회를 해야 하는데 그러기 전에 이루어지기를 바라죠."

그는 여러 가지 사례와 연구를 통해 대화를 풀어가려고 노력했다. 특히 공항과 인접한 지역 주민들의 삶에 관심이 많았다.

"싱가포르 공항이 상생을 잘한다고 해요. 영국도. 그런 데를 벤치마킹해서 그 주민들과 공항이 어떻게 상생을 하는지 공항에서 추진해서 가게끔 한번 해보자. 말로는 수없이 했어요. 근데 해보겠다고 하고 뒤로 가면 아무것도 없고 우리가 사비를 들여서 한번 거기가 보자고도 말했어요. 사비 들여서 가기는 좀 그렇더라고. 참 그렇게까지 하다가 지금 이렇게 주저앉고 있는 거죠."

고충신 회장은 피해 마을 주민의 의견만 강조하지 않는 편이었다. 그는 상생을 원했다.

"옹진군과 같이 공존하면서 지낼 수 있는 거, 주민들과 행정기관이 기탄없이 소통이 잘 됐으면 좋겠어요. 뭐 소통이 잘 된다는 거는 서로가 양보할 건 양보하고 진취적으로 추진해야 할 사항은 추진했으면 좋겠다는 거예요."

현재 이곳에서의 삶이 소중하다는 그는 불평불만이 없는 공존은 없다면서 모든 일이 무난하게 좀 돌아갔으면 좋겠다는 소망을 피력했다. 보상위원장을 했을 때 많은 일을 겪은 터라 가능한 말씀이었다.

통행료 인하 운동

인천국제공항이 개항한 2001년, 인천국제공항고속도로도 개통했다. 영종 주민들은 이동할 때마다 일반적으로 한국도로공사가 운영하는 고속도로보다 훨씬 비싼 통행료를 내야만 했다. 민간투자사업심의위원회가 인천공항고속도로를 민간자본으로 건설하기로 했기 때문이었다. 주민들은 이동권을 제약하고 재산에 손해를 입는 불합리를 견딜 수 없었다. 찾아보니, 유료도로법에는 '주변에 대체도로가 있어야 유료도로로 할 수 있다'라는 조항이 있었다. 2003년 2월부터 인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회인하(이하 통추위)를 결성하고 싸움을 시작했다.

이들은 통행료 인하 운동을 '정부의 책임을 국민에게 전가하는 과정에서 나타난 위법, 위헌, 실책으로 인하여 침해당한 국민기본권 찾기 운동'으로 규정했다. 그 근거로 '소수이며 약자인 영종지역 주민의 평등권(헌법 제11조) 침해', '거주 이전의 자유 제한(헌법 제14조)', '재산권 침해'를 들었다. 그리고 기본권을 회복하기 위해 '유료도로법 및 사회간접자본시설에 대한 민간투자법 개정', '통행요금 현실화' 방안을 추진했다. 특히 주민뿐만 아니라 영종을 오고 가는 전 국민이 '인천 방향은 무료, 서울 방향은 일반 고속도로 수준' 인하의 효과를 누리기를 원했다.

통추위는 집회와 시위를 거듭하면서 주민들의 권리를 찾기 위한 투쟁을 이어갔다. '지역주민들에게 인천 방향은 무료, 서울 방향은 50% 할인'이라는 성과를 달성했다. 또, 사안의 근본적인 해결을 위해 '원칙적으로 국가가 국민을 위해 건설하는 기반시설인 도로를 민간자본으로 건설하더라도 주변에 대체 노선도 없이 유료화하면 위헌'이라는 취지로 헌법소원을 내기도 했으나, 기각되고 말았다.

통행료 인하 운동의 당위성

1. 국민, 시민단체, 언론이 모두 민간자본이 투자한 인천공항고속도로가 정부의 위헌, 위법, 실책이며 통행료 인하 운동에 명분이 있고 정당하다고 인정
2. 정부의 부도덕성이 드러남
   - 정부는 인천공항고속도로가 민간투자법에서 정한 법적으로 민간자본투자 대상 사업이 아닌데 법을 어기고 무리하게 추진하였고 이후 정부는 민간업체와 실시협약 체결 이후 시행령을 고쳐서 민간업체의 운영수익 부족분을 국고로 보전하도록 근거를 마련하여 현재 1년에 국민이 낸 세금 1,000억 원을 보조해 민자 업체에 특혜를 주고 있다.
   - 정부는 인천공항고속도로가 유료도로법에서 정한 유료도로가 될 수 없는데도 법을 어기고 무리하게 추진해, 대체도로가 있어야 유료도로로 운영할 수 있는 데도 위법하게 유료화
   - 법에 정해져 있는 적정 사용료를 무시하고 터무니없는 사용료를 부과

정부는 모법인 민간투자법에서는 민간자본이 수익성을 얻을 수 있는 사업을 민자 대상 사업으로 규정하고는 하위법인 시행령에서는 민간자본업체의 운영수익 부족분을 국고로 보조하도록 규정하는 모순된 법률을 제정·운영하고 있다. 이번 운동은 결코 질 수 없고 져도 안되며, 국가와 정부가 정책을 입안하고 법률을 제정할 때 소수 국민을 고려하고, 약자이며 소외된 국민을 위한 법과 제도를 만들어 시행하도록 하는 계기를 만들어 진정으로 국민이 주인이 되는 '국민주권 시대'를 만들어 가야 한다. 그래서 불특정 다수를 향한 분노 폭발의 여지를 최소한으로 줄여야 무고한 서민이 희생당하지 않게 하여야 하는 만큼, 분명 우리의 싸움은 소수자, 약자인 시민의 권리를 찾는 운동이며 통행료 인하는 운동의 승리로 인한 부산물에 불과하다.

인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회 10원동전지불 시위 ⓒ통추위

인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회 가축차불 시위 ⓒ경인일보 제공

인천공항고속도로 톨게이트에서 구호 외치는 통추위 집행부 ⓒ김태수

공항고속도로 위에 길게 늘어선 주민들의 차량 행렬 ⓒ통추위

통행료 인하 운동 추진 경위

2003. 02. 07.
인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회 발족(이하 통추위)
- 영종, 용유, 공항신도시 주민과 공항종사자 주축으로 결성 후 결의문 채택
- 집행부 구성(김규찬 위원장이 만장일치로 추대됨)

2003. 02. 11.
행동지침 1호(홈페이지를 홍보합시다), 2호(통추위 논리를 인터넷으로 퍼 나릅시다.) 결정

2003. 2. 12.
민주사회를위한변호사모임에 공익소송 신청

2003. 02. 14.
통추위 운영비, 헌법소원 등 소송비 마련을 위한 모금 운동 전개

2003. 02. 17.~18.
통추위 홍보자료 지역 아파트에 배포

2003. 2. 19.
건설교통부 홈페이지 사이버 시위

2003. 02. 28.
청와대 홈페이지 사이버 시위

2003. 03. 02.
인천공항고속도로 차량 평화대행진
(차량 150대, 주민 500여 명 참여)
- MBC, KBS, SBS, YTN, iTV 5개 방송 주요 뉴스 시간대 방송
- 중앙일간지 및 지방일간지 주요 기사화

2003. 03. 07.
민변에서 공익소송위원회를 개최, 통추위가 신청한 소송을 공익소송으로 수행하기로 결정

2003. 03. 09.
청와대 등 관계 기관 제출용 '인천공항고속도로 통행요금 정책개선 요구서'에 대한 공청회 개최

2003. 3. 11.
청와대 국민참여수석실과 건교부에 방문하여 통행요금 정책개선 요구서를 제출, 관계자와 면담하며 통행요금 부당성 설명

2003. 03. 13.
각 정당에 통행요금 정책개선을 요구하고 노동계에 지지를 요청

2003. 03. 19.
온라인, 오프라인 서명운동 전개

2003. 3. 20.
지방자치단체 및 지방의회에 통행료 정책개선 요구

2003. 03. 21.
국회 건설교통위원회에 통행료 정책개선 요구

2003. 03. 27.
대규모 시위를 위한 주민 토론회

2003. 04. 13.
대규모 집회 및 시위

2003. 04. 19.
부당이득금 반환청구 소송
(소송대리인: 민주사회를위한변호사모임) 시작

2003. 05. 02.
청와대 국민참여수석 면담

2003. 06. 15.
제3차 시위

2003. 07. 12.
감사원 감사청구 서명 돌입

2003. 08. 01.
통행료 48.4% 인하(영종 주민에 한함) 발표, 제2대 김태수 위원장 취임

2003. 08. 02.
감사원 감사 청구서 제출

2004. 03. 11.
3.28 시위 만장일치 결의

2004. 03. 26.
건교부 장관과 면담한 자리에서 장관이 통행료 전면재검토를 요청하여 3.28 시위 보류

2004. 04. 27.
5.16 집회 및 시위 결정, 제3대 김규찬, 김태수, 노연례, 문성진 공동위원장 취임

2004. 05. 14.
제4대 김규찬 단독 위원장 취임

2004. 05. 16.
제4차 집회 차량시위(경찰의 원천봉쇄로 차량시위는 무산)

2004. 05. 27.
인천국제공항공사 사장이 통추위 김규찬 위원장 고소

2004. 06. 07.
신공항하이웨이주식회사 사장이 통추위 김규찬 위원장 고소

2004. 07. 30.
주요정당으로 국감요청 공문 발송

2004. 08. 01.
지역주민 인천방향 무료
(2007년 공항철도 개통시 지역주민 통행료 감면 폐지)

2004. 08. 13.
통추위 후원의 밤 개최

2004. 08. 31.
부당이득금 반환청구소송 항소심 제기

2004. 09. 21.
헌법재판소가 통추위가 제기한 헌법소원을
전원재판부 심판에 회부

2004. 10. 21.
김규찬 위원장 인천지검 출두 조사받음(6시간)

2004. 11. 17.
김규찬 위원장 1심 1차 공판(인천지법 318호 법정)

2004. 12. 10.
김규찬 위원장의 1심 2차 공판
(지역주민 3천여 명, 민주노동당 국회의원이 탄원서 서명을
제출하고 중앙당에서는 논평을 발행)

2004. 12. 13.
통추위 간부, 열린우리당 지역구 국회의원 한광원 의원 면담
- 통행료 인하 운동 탄압 조사 및 지역 현안에 대하여 열린
우리당과 한광원 의원과 통추위가 지속 협의 해결하기로

2004. 12.
강동석 건설교통부장관, 김규찬 통추위 위원장 고소

2004. 12.
부당이득금반환청구소송 1심에 불복하여 항소

2004. 12. 30.
통추위의 통행료인하운동이 인천참여자치연대의
10대 뉴스에 선정

2005. 01.
부당이득금 반환청구소송 제3차 준비서면

2005. 01. 14.
통추위 김규찬 위원장 제3차 공판

2005. 02. 03.
헌법소원 소송대리인 민변에서
헌법재판소에 감사결과 제출

2005. 03. 04.
통추위 김규찬 위원장 제4차 공판

2005. 03. 16.
통추위 김규찬 위원장 제5차 공판

2005. 03. 18.
통추위 김규찬 위원장 인천국제공항공사로부터 해고

2005. 03. 31.
통추위 위원장 구명 주민대책위원회 설립결정

2005. 04. 08.
부당이득금 반환청구소송 준비서면 제5차

2005. 04. 08.
통추위 김규찬 위원장 제6차 공판

2005. 04. 22.
부당이득금 반환청구소송 항소심 선고 공판

2005. 04. 29.
통추위 김규찬 위원장 제7차 공판

2005. 09. 01.
김규찬 위원장 인천지법 2심 벌금 1,000만 원
(1심 징역 8월 집행유예 2년)

2005. 11. 01.
주민들이 위원장에게 부과된 벌금 1,700여만 원을 모금

2006. 05. 31.
2006년 지방선거를 통해
지역주민 통행료 감면 연장 정치적 해결 유도

2005. 06. 01.
이재구 제5대 위원장 취임

2006. 08. 13.
인천공항고속도로 통행료인하
네티즌 100만 명 서명운동 발의(포털사이트 다음)

모든 주민은
균등한 행정 혜택을
받을 권리 있어

김 규 찬

영종국제도시총연합회
공동상임대표

INTERVIEW

김규찬 영종국제도시총연합회 공동상임대표(이하 대표)는 인천국제공항공사노동조합위원장, 인천광역시 중구의회 의원을 지내는 등 다양한 시민운동을 주도했고, 지역을 위해 봉사했다. 인천공항고속도로 통행료 인하 추진위원회 1, 3, 4대 위원장을 맡은 그는 인천국제공항고속도로 무료 통행을 주장하는 집단행동이 전 국민적 관심을 이끌 수 있도록 이벤트성 시위를 기획하기도 했다. 현재는 영종국제도시총연합회 공동상임대표로서 영종 발전을 위해 꾸준한 목소리를 내는 중이다.

주민 결집해 인천국제공항고속도로 통행료 무료 주장

전기 엔지니어였던 김규찬 대표는 1997년 신공항건설공단에 입사해 인천국제공항 건설 업무를 맡았다. 당시에는 도로가 없어 모든 직원이 배를 타고 출퇴근할 정도로 교통이 좋지 않았다. 2000년 11월 21일 인천국제공항과 서울을 잇는 인천국제공항고속도로가 개통되면서 접근성이 좋아졌지만, 매일 출퇴근하는 공항 종사자들은 비싼 통행료로 골머리를 앓았다. 공항 상근자였던 김규찬 대표는 물론 인근 주민들, 공항이용객도 사정은 마찬가지였다.

2003년 3월 5일 자 〈동아일보〉 기사에 따르면 신공항고속도로 운영회사인 ㈜신공항하이웨이는 한국도로공사가 운영하는 타 고속도로의 ㎞당 40원보다 3.8배 비싼 ㎞당 152원을 통행료로 받았다. 인천공항까지의 편도 요금은 서울에서 6,100원, 인천에서 3,000원이었다. 공항 근무자는 통행료 50%를 감면받았지만 '서울에 주소를 둔 사람'이라는 단서 조항이 있어 공항신도시로 이사한 직원은 지원을 받지 못했다.

이 시점에 온라인 커뮤니티 '인천공항 신도시 사람들'이 만들어지며 비싼 통행료에 대한 불만의 목소리가 쌓였다. 김규찬 대표는 해당 문제가 유료도로법 위반의 소지가 있음을 파악했다. 현행 도로법상 유료도로는 대체할 무료도로가 있어야만 둘 수 있음을 확인한 것이다.

"무료도로가 없는데 달랑 도로 하나 만들어 놓고 유료도로라고 합니다. 누가 봐도 문제가 있잖아요. 커뮤니티에 문제점, 대책 등을 정리해서 올렸더니 다들 동의하더군요. 그래서 2003년 2월 7일 '인천공항 고속도로 통행료 인하 추진위원회'(이하 통추위)를 만들고 초대 위원장으로서 집단행동을 기획했습니다. 우리의 요구는 전 국민이 무료로 이용하는 도로 만들기였습니다."

통추위는 영종도에서 인천 방향은 무료, 서울 방향은 1,600원으로 통행료를 인하할 것을 요구하며 2003년 3월 2일, 4월 13일에 시위를 벌였다. 효과적인 홍보를 위해서는 언론에서 다뤄줄 이벤트성 시위를 기획해야 했다. 회원들은 신공항 요금소에서 통행료 6,400원을 1,000만 원권과 10만 원권 수표, 미화 100달러, 10원짜리와 100원짜리 동전 등으로 냈으며 일부는 닭, 토끼 등 현물을 내기도 했다. 차량 120대를 동원해 '영종주민 차별하는 유료도로법을 개정하라'라는 홍보 전단을 차에 부착한 뒤 고속도로 2개 차로를 50㎞로 저속 주행하기도 했다.

이에 건설교통부는 그해 6월 9일 통행료 조정안을 발표했다. 영종도, 용유도 등의 주민 1만 8천여 명이 소유한 소형 차량이 서울로 나갈 땐 6,400원에서 3,300원으로, 인천 통행 때엔 3,100원에서 1,600원으로 각각 인하하겠다는 방안이었다. 전 국민 무료도로를 요구했던 통추위 입장에서는 아쉬운 결정이었다. 이어 6월 15일에는 '통행료 인하 총궐기 대회'를 갖고 고속도로에서 대규모 차량 시위를 벌였고 집단행동은 2004년까지 이어졌다.

통추위는 법적 근거를 들어 헌법소원을 제기하기도 했다. 유료도로법 제4조 '주변에 무료 대체도로가 없을 경우, 신설하는 도로는 유료로 할 수 없다'라는 조항을 강력하게 주장했지만, 헌법재판소는 "공항고속도로를 이용하지 않고도 뱃길을 이용해 자유롭게 다른 곳으로 이동할 수도 있고, 거주 지역을 옮길 수도 있다"라며 "또 이 도로를 이용할 때에도 비록 통행료의 부담이 있긴 하지만 그 부담의 정도가 이전의 자유를 실제로 제약할 정도로, 이용의 편익에 비해 현저히 크다고는 볼 수 없다."라고 판결했다. 뱃길을 대체도로로 인정한 것이다.

시위를 진두지휘했던 김규찬 대표는 2005년에 요금 징수업무를 방해한 혐의(업무방해 및 집시법 위반) 등으로 1심에서 징역 8월, 집행유예 2년을 선고받았다. 2심에서는 벌금 1,000만 원을 받았는데 통추위 회원들과 지역 주민들이 자발적으로 벌금 대납운동을 벌이기도 했다.

통추위 발족 20주년 맞는 2023년에 시위 재개

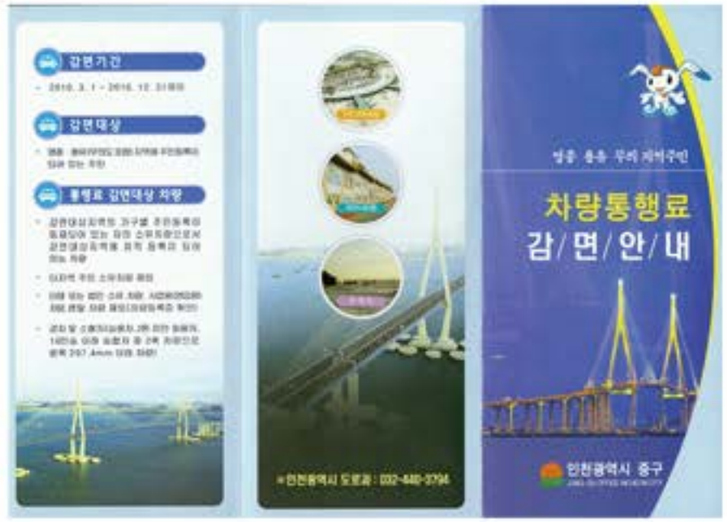
2003년 인천국제공항공사 노동조합 위원장이었던 김규찬 대표는 통행료 인하 운동과 항공 연대 투쟁을 계기로 공사 측으로부터 해임 처분을 받았다. 이후 영종-청라 제3연륙교 즉시 착공 범시민연대 공동 대표를 맡았고, 인천광역시 중구의회 제6대, 7대 구의원으로 활동하면서 영종에 생활 인프라를 구축하는 데 많은 관심을 기울였다.

"저는 영종국제도시가 소외되고 차별받았다고 생각해요. 도로포장도 안 됐고 대중교통도 제대로 된 게 뭐가 있겠어요? 수도, 도시가스도 없는 촌 동네였단 말이죠. 여성·노인·청소년 회관 등 복지시설을 유치하고자 목소리를 냈습니다. 지방자치법에 따르면 모든 주민은 균등한 행정 혜택을 받을 권리가 있습니다. 당연히 영종 주민도 수혜 대상이죠."

현재 영종국제도시총연합회 공동상임대표를 맡은 그는 앞으로도 활발한 시민운동을 전개할 계획이다. 특히나 2023년은 통추위가 발족한 지 20주년이 되는 해다. 2023년 3월에 전개할 통행료 무료 시위는 '불공정 타파'를 주제로 홍보성 시위를 전개할 생각이다. 또한, 세월이 흐른 만큼 재판관들의 인식도 달라졌을 것이라며 헌법소원도 다시 제기하는 등 투쟁을 이어나간다는 방침이다. 김규찬 대표는 "모든 주민은 균등한 행정 혜택을 받을 권리가 있다"라며 앞으로도 영종 주민의 목소리를 대변하는 데 노력하겠다고 밝혔다.

"인천국제공항고속도로가 무료화되면 영종이 발전하고 사람답게 사는 도시가 된다고 생각해요. 무료가 된다면 많은 사람이 유입되고, 인구가 증가하면 병원이 만들어지죠. 복지시설과 대중교통도 늘어납니다. 2003년의 통행료 인하 운동의 성과는 단순히 통행료를 감면한 게 아니라, 일면식도 없는 주민들이 결집해, 한목소리를 냈다는 데에 있습니다. 이러한 활동으로 성과를 냈다는 점에 자긍심을 가지고 있어요."

1
인천·영종대교 통행료 무료화 운동 홍보포스터 ©영종국제도시총연합회



2
인천광역시 공항고속도로 및 인천대교 통행료 지원 안내문

연륙교 건설 운동

인천국제공항 인근 지역에서 삶의 질은 물론 생명과 직결된 가장 시급한 것으로 모든 주민이 말하는 기반시설이 바로 연륙교다. 신도, 시도, 모도와 장봉도가 있는 북도면은 삼목항에서 선박으로만 오갈 수 있기에 공기부양정이나 닥터헬기가 없이는 응급환자 이송도 어려우며, 그마저도 기상이 나쁘면 손 놓고 환자가 죽어가는 것을 바라보아야만 했다. 이에 북도면의 주민들은 인천국제공항 확장으로 인한 소음 피해 보상 요건으로 모든 주민이 누릴 수 있는 기반시설인 연륙교 건설을 꾸준히 요구했다.

북도면 연륙교 건설 운동

북도면 연륙교 건설은 한동안 영종과 강화 사이에서 주민들 정주 여건을 우선하기보다는 정치적인 잣대로 판단하거나 사업성이 낮다며 추진이 미뤄지기도 했다. 북도면총연합회는 인천시의 연륙교 건설 추진 의지는 물론 중앙 정부의 관심이 부족하다고 여러 차례 지적하고 시위에도 나섰다. 이들은 인천국제공항공사의 어업피해, 소음공해 등 주민들의 희생을 대가로 징수한 지방세 및 지원금 출연을 통해 공사를 시작할 수 있다는 주장을 꾸준히 펼쳤다. 특히 중앙정부에 기대려 하기보다는 공항공사의 지원금 출연을 위해서라도 자체적인 건설 추진안이 필요하다고 인천시에 피력했다.

이에 응답하듯 시는 북도면 주민 2,000여 명의 이동권을 보장하기 위해 연륙교부터 지을 수 있도록 정부를 설득하는 데 힘 쏟았다. 2021년, 그렇게 서해남북평화도로의 일부 구간으로 계획된 연륙교 착공이 시작되었다. 중구 영종과 옹진군 신도 사이를 잇는 3.5㎞ 2차선 교량 건설을 시작으로, 통일 한국을 대비해 남북 간 물류를 비롯한 교류 확대에 보탬이 될 예정이다.

우여곡절 끝에 착공을 시작한 서해남북평화도로

서해남북평화도로는 강화군 교동 평화산업단지를 비롯해 인천을 북한에서 오는 물류의 중심 거점으로 부상하게 할 중요한 도로다. 그러나 착공까지는 우여곡절이 많았다. 2007년 인천시 주도로 100% 민자인 '환서해안고속국도' 건설 사업으로 시작한 이 도로는, 기공식까지 벌였으나 사업성이 떨어진다는 이유로 추진이 미뤄졌다. 주민 숙원사업이었음에도 중앙 정부의 예비타당성 조사에서 번번이 탈락하기도 했다. 남북 관계가 경색되었던 시기를 지나온 것도 사업 지연의 한 원인이었다.

인천시는 서해남북평화도로 건설 사업을 재정사업으로 바꾸고, 국비 확보를 위해 정부를 꾸준히 설득했다. 그리고 마침내 2019년 1월 행정안전부의 접경지역 발전종합계획에 포함되면서 국가균형발전프로젝트 계획에 따른 예비타당성 면제 대상 사업에 선정되었다. 기획재정부로부터는 총사업비 1,245억 원(국비 764억 원)의 예산을 받아 원활하게 추진될 길이 열렸다.

서해남북평화도로 건설 사업의 의의는 낙후된 접경지역을 발전시키고, 한반도 통일에 대비해 교통망을 구축한다는 점에 있다. 시는 인천국제공항과 인천항의 물류체계를 활용하는 한반도 경제공동체의 핵심적인 기반으로 자리 잡을 미래를 그리고 있다.

북도면총연합회 기자회견
ⓒ북도면총연합회

서해 남북평화
연도교 착공식
ⓒ인천광역시

나와 가족, 이웃
그리고 모두를 살릴
소중한 연륙교

차 광 윤

북도면총연합회 회장
국립항공의료센터설립연대 집행위원장

INTERVIEW

차광윤 위원장은 영종과 지척인
북도면 모도 출신이다.
그는 10여년 전, 사회복지 관련
사업을 구상하며 귀향했다.
모도는 삼형제 섬 중에서도
장봉도와 바로 이웃한 섬.
인천국제공항의
단계별 확장으로 소음 영향이
커지기 시작한 지역이다.
그는 여러 지역 현안을
마주하면서 이웃의 불편을
함께 해결하는 게 사회복지라는
생각을 굳혀나갔다.

주민운동에 눈을 뜨다

차광윤 위원장은 조력발전 댐이 세워지는 과정에서 많은 생각을 하게 되었다. 영종도 북도면과 강화도 갯벌을 막고 전기를 생산하는 조력발전 댐 건설 현장을 보면서 국가기반사업이더라도 기본을 지키지 않은 일이라면 전면에 나서야겠다고 다짐했다. 사라지는 갯벌과 갯벌의 생태 환경이 고사하는 현장에서 그는 조력댐 반대 운동을 하면서 더 지역의 문제를 심도 있게 보게 되었다. 섬 지역에는 아이들 통학문제, 응급환자 호송문제 등, 불편사항이 많았다.

"배가 오후 6시 정도면 끊어졌는데 학생들이 학원에 전혀 다닐 수가 없었어요. 배 야간 운행시간은 밤 9시까지 하게 되었고, 선사가 10여 년 동안 독점 운항을 하다 보니까 여객서비스도 굉장히 안 좋았고요."

주거지역 근처에 메머드급 인천공항이 들어서면서부터 주민은 피해를 입었다. 차광윤 위원장은 이 문제를 체계적으로 접근하고 단계적으로 조사했다. 그는 지피지기 전략으로 공항 보상에 관한 공부도 하고 사례 연구도 했다. 그는 공항에서 주변 주민들에게 현금으로 보상하면 여러 가지 문제가 생기므로 기반시설을 요구했다. 직접 피해지역, 간접 피해지역으로 구분해서 차등 지원하게 되면 불을 보듯 뻔한 일이었다. 모든 북도면 주민들이 이용할 수 있는 기반시설, 이 다리는 인천국제공항의 사회공헌 사업의 일환으로 된 것이다.

"사회공헌 사업 한 걸 찾으니까 1,200억 정도를 영종에 사회공헌 사업을 한 거예요. 항공기 소음 피해도 없는 영종에 1,200억이나 사회공헌 사업을 하는데 비행기 소음 피해를 보는 북도면은 왜 사회공헌 사업을 안 하냐? 사회공헌 사업으로 다리 지원금 2,000억 내라, 이렇게 한 거예요."

다리는 사회복지다

그는 섬 주민들의 생존이 걸린 문제라며 연륙교가 필수기반시설임을 강조했다.

"사람이 살아가는데 제일 중요한 게 생존의 문제인 것 같아요. 생존의 문제 그다음에 생계의 문제예요. 먹고사는 문제예요. 그다음은 생활의 문제예요. 놀고 즐기고 문화생활 하는 거 있잖아요."

그가 늘 생각하는 것이 있다. 첫 번째가 아이들 교육문제다.

"북도면 섬들, 신도, 시도, 모도 그리고 장봉도에 살고있는 중고등학생들이 배를 타고 통학을 해요. 집에서부터 나와서 학교를 왔다 갔다 하는데 3시간 30분이 걸려요. 우리나라 평균 중고생 통학 시간이 31분이에요. 이게 3시간이면 180분에서 210분이잖아요. 그러면 평균 통학 거리의 7배를 걸리는 거죠."

차광윤 위원장은 우리나라 섬의 열악한 환경이나 해양 정책에 관한 연구를 거듭했다. 특히 규제와 주민들의 접근을 막는 정책들을 면밀하게 검토한 다음 주민개선사업과 연결한 것이 바로 해상교통 개선책으로 북도면과 영종도를 연결하는 다리 추진 단체를 만들었다. 그 다리는 가칭 영종~신도 평화도로인데 현재 공사 중에 있다. 전체 구간은 영종도와 신도를 거쳐 강화도, 개성, 해주를 연결하는 구상으로 지어지고 있다. 섬사람들의 오랜 숙원사업이 이뤄지는 것이다. 이 다리는 콘크리트로 만들어진 건축물이 아니라 섬 주민들의 생활 그 자체이기 때문이다.

두 번째로 그는 다리와 생명을 연결했다. 섬에서는 신속하게 응급의료대응을 받지 못해 돌아가시는 분들이 있었다. 섬에서 다리는 정말 중요해서, 응급환자 후송문제는 몇 번 강조해도 부족했다.

"응급환자가 생기면 후송이 잘 안 되거든요. 그럼 돌아가서 죽어요. 저희 어머니도 응급 후송이 안 되셔서 돌아가셨고요, 배로 응급 후송은 한계가 있어요. 특히 야간이나 바람 불고 기후가 안 좋은 상태에서는 닥터헬기도 못 떠요. 닥터헬기는 바람 불면 못 떠요. 헬기는 바람이 되게 약하거든요. 배로 응급환자를 운송하는 건 한계가 있어요."

의료시설은 보건소밖에 없고, 의료기계는 있으나 상주하는 의사가 없는 섬이다. 그는 응급환자 문제라든가 애들의 교육은 차별 정도가 아니라 학대 수준이라고 생각했다. 이런 생각으로 굳혀진 데는 어떤 사건이 중요한 계기가 되었다.

"4, 5년 전 겨울에 여기가 완전히 얼음으로 뒤덮인 적이 있었어요. 그때 장례가 났어요. 장례를 치러야 하니까 배에 포크레인을 싣고 포크레인이 얼음을 깨면서 돌아가신 분 장례를 치렀어요."

그는 섬에 다리를 놓는 것을 육지에서 연결하는 것으로 보지 말고, 섬에서 육지로 잇는 길이라는 시각으로 좀 봐주셨으면 좋겠다며 아플 때 병원을 갈 수 있다는 것 자체만으로도 굉장히 행복해들 하신다고 이야기를 맺었다. 어떤 곳에서는 소박한 소망이지만 이곳에서는 꼭 필요한 절박한 바람이었다. 그 중심에 차광윤 위원장이 있었다.

북도면총연합회 정기총회 ⓒ북도면총연합회

신도 연육교 설치 촉구를 위한 북도면 신시모도 주민 청원서

4 3기 주민운동

(2011. ~ 현재)

영종하늘도시 조성으로 주민운동은 새로운 전기를 맞았다. 3기 주민운동은 지역에 새로 들어온 주민들과 이전에 정착한 주민들이 효과적인 의견 개진을 위해 함께 뭉치는 양상으로 나타났다. 공항과 직접 연관된 문제에 나섰던 1기 및 2기의 주민들은 인천국제공항과 주변의 도시가 확장되는 중에도 지역의 기본 인프라나 교육 문화 환경이 여전히 더디게 개선되는 상황에 답답함을 느끼고 새 이웃들과 본격적으로 연대하기 시작했다. 이전의 주민운동에서 단체마다 다른 구성원의 배경이나 이해관계에 따라 적극적으로 연합하기 어려웠던 한계를 절감했기 때문이다.

운동의 확장성은, 앞서 언급한 주민 규합 외에도, 주제나 지역의 범위를 넘혀 연대체를 운영하는 방식에서도 드러났다. 주민들은 이제 지역 현안을 빠르게 해결하려고 다른 지역의 주민들과도 한자리에 모여 공통 의제를 도출했다. 기관에서 여러 의견을 조정하고 갈등을 중재하느라 행정력을 소모하기 전에 주민들이 먼저 일치된 요구안을 제시하거나, 발 빠르게 대처해야 하는 사안에 비슷한 문제의식을 느끼는 여러 단체가 일시적으로 연합하여 한목소리를 내는 식이다.

1, 2기 주민운동의 유산을 계승하면서도 다양한 구성원을 포괄하는 민주적 시민연대가 지닌 가능성은 인천국제공항 주변 지역의 주민 공동체를 더 끈끈하게 만들어줄 것이다.

확장된 주민운동

쓰레기매립장 철회 운동(2019년 3월~)

환경부, 인천광역시, 서울특별시, 경기도가 '수도권매립지대책위원회'라는 4자 협의체를 구성하였다. 이 위원회가 용역기관으로부터 제출받은 수도권 대체 매립지 조성 연구용역 최종보고서에 영종도 2단계 준설토투기장이 포함되자, 주민들은 철회를 요구했다.

· 핵심 요구안

주민 의사를 무시한 후보지 선정을 즉각 중단하고 매립지 유치공모제로 전환하라.

· 근거

1. 오랜 기간 기존 수도권매립지 인근 주민이 악취와 분진 등 각종 환경피해를 겪었기에 유사한 피해가 발생할 수 있다.
2. 갯벌 매립지에 쓰레기를 버리면 침출수가 바다로 유출될 수 있고 인천 연안은 물론 서해까지 죽음의 바다가 될 것이다.
3. 인천광역시와 정부가 수년간 공들인 미단시티 복합리조트, 한상 드림 아일랜드 개발사업지 부근이라 여기에 드나드는 손님들에게 불편을 끼칠 수 있고, 사업 추진에 차질이 생길 수 있다.

쓰레기매립장 철회 운동 ©영종국제도시총연합회

공항경제권 활성화 운동(2019년 4월~)

· 동남권신공항 (현 가덕도신공항) 반대운동

당시 정부와 여당이 2020년 총선을 위해 한·아세안 특별정상회의 개최지를 부산으로 선정하고, 동남권신공항을 재추진하면서 대구통합공항을 이전하겠다고 공약한 것이 인천국제공항 4단계 사업에 차질을 빚을 수 있으며, 공항의 경쟁력 약화를 불러일으킬 수 있다고 주장했다.

(주요 단체: 인천경제자유구역총연합회, 인천경제정의실천시민연합)

· 항공 MRO 추진운동

국민안전 보장과 항공MRO 산업 경쟁력 강화를 위해 '인천국제공항공사법 일부개정 법률안'을 즉각 심의하고 통과시켜야한다고 주장했다. 'MRO 통합법인 인천국제공항 설립·입지' 지원, 양대 공항공사법 연내 개정, 공항별 역할 분담 추진 등을 촉구했다 항공 산업 유치경쟁으로 갈등하고 있는 주요 도시들의 상생 발전 방안 모색 협력과 인천시장과 여야 정치권의 인천국제공항공사법 연내 개정 공동대응 및 항공도시가 있는 지방정부 및 정치권과의 상생발전 모색을 위한 협의테이블 구성도 강조했다.

(주요 단체: 영종국제도시총연합회, 서창지구자치연합, 비법인사단 올댓송도, 루원총연합회, 인천경제정의실천시민연합, 인천공항공사노조연맹)

· 인천공항 특별법 제정운동

'가덕도신공항 특별법'에 준하는 '인천국제공항 주변지역 개발지원 특별법' 제안서를 각 인천시당에 제출. 인천국제공항 항공 MRO 산업 지원과 제2공항철도·영종지역 내부트램 등 공항접근성 향상을 위한 광역교통망 구축, 공항사고, 감염병에 대응할 국립 공공병원 설치 등을 명시한 내용이 골자다. 인천의 국회의원 9명이 발의에 참여해 시민들의 반발을 일으킨 '가덕도신공항 특별법'에는 신공항 일대 교통시설과 신도시 조성 및 물류기반, 산업단지 인프라 건설에 예비타당성 조사 없이 우선 지원이 가능하다는 내용이 명시되었다. 그러나 정작 현재 인천국제공항의 배후도시 지원은 전무하다.

영종수돗물 정상화 운동(2019년 7월~)

2019년 5월 30일, 공촌 정수장이 가동을 중단하면서 수산 정수장에서 수돗물을 공급하는 수계전환을 했다. 그런데 역방향으로 평소보다 2배 이상 강한 수압으로 상수도관의 물때와 바닥 침전물 등이 떨어져 나와서 인천 수돗물 사고가 발생하고 말았다. 영종에도 서구와 마찬가지로 적수 현상이 일어나 피해사례를 공유하며 대책 마련을 호소했으나, 인천시에서 초기에 영종의 수돗물 사태는 외면하여 주민들의 반발을 샀다.

이에 영종의 시민사회단체는 6월 5일 시청에서 기자회견을 열어 "영종 주민들이 적수로 인한 피부병, 복통 등을 호소하고 있는데도 인천시로부터 생수 한 병 받지 못했다"라고 항의했다. 여러 곳의 아파트 단지, 빌라, 단독주택 등에서 적수 피해 신고가 접수되었고, 유치원을 포함한 영종도 내 20개교가 단체급식을 중단하고 대체급식을 제공했다.

'영종 수돗물 정상화 민관대책위원회'를 구성, 관계 공무원과 주민 등 150여 명이 참석한 가운데 3차 회의를 열어 '영종 수질 정상화 및 수돗물 개선 혁신안 민관 공동 선언서'를 채택했다. 선언서에는 전수철 주민대표와 박남춘 인천시장이 서명했다.

· 선언서 주요 내용

- 제2해저관로 구축계획에 주민 의견을 반영해 세척·관리방안을 포함하고 2022년까지 완공
- 제2차 처리시설 구축을 '인천시수도정비사업기본계획'에 우선사업(1단계)로 반영 추진
- 영종지역 관망 관리 및 세척예산을 반영해 수질개선 시행
- 수돗물 사고 재발 방지를 위해 상호 협조 체계를 구축
- 상수도혁신위원회는 적극적인 방안을 강구해 실행
- 주민과의 협의를 통해 피해 보상에 최선을 다하고, 지역 이미지 개선에 노력

(주요 단체: 영종국제도시총연합회, 영종학부모연대, 영종초등학교학부모회, 인천경제자유구역총연합회 등)

영종 코로나19 격리시설 대책

2020년 5월 보건복지부 중앙사고수습본부는 인천 영종도 구읍뱃터 000호텔을 해외입국자를 2주간 격리시설로 지정하겠다고 발표했다. 당시 영종총연과 상인회는 해당 호텔은 주민 생활공간과 직결된 곳이라며 만류했지만 복지부는 격리시설 지정을 철회하지 않았다. 영종총연과 구읍뱃터 상인회는 복지부가 주민 설득 과정없이 일방적 지정에 반발했다. 영종도에는 종합병원도 없으며, 해당 호텔은 주민 생활권과 가깝고, 중구 코로나19 관련 임시시설 6곳 중 4곳이 영종도에 있어 지역 형평성에도 어긋나 보건당국 기준에 맞지 않는 실정이었다. 2020년 6월과 8월에 두 차례 이탈자가 발생했다. 시설 입소자가 주민들이 왕래하는 인도로 침과 담배꽁초 등을 투척하는 일이 빈번하게 발생해 감염우려를 걱정하는 주민들의 반발을 사기도 했다. 그러나 복지부는 이에 대한 별다른 조치를 취하지 않아 비판을 받기도 했다. 결국 2020년 8월 11일

인천 해외입국자 격리시설인 영종 000호텔의 코로나19 격리시설 지정이 해제됐다. 그러나 2020년 8월 24일 보건복지부는 인천 영종도 구읍뱃터 소재의 000호텔을 해외입국자 대상 코로나19 임시생활시설(격리시설)로 다시 지정했다. 인천 영종지역에서 전국 최초로 코로나19 임시생활시설 운영을 감시하는 '민관협의체' 구성을 요구했다. 협의체 구성은 최근 해외 입국자 증가로 영종 임시생활시설 운영 재개가 검토되자 주민단체의 요구로 이뤄졌다. 그동안 무단이탈 사고와 인근 구읍뱃터 등 지역 상권 침체로 시설 운영을 반대한 주민들은 운영 재개 조건으로 민관협의체 구성을 제안했다. 이와 함께 시설 운영의 투명성 확보와 민관 합동 감시단 운영, 주민 안전 대책 방안 마련, 지역 경제 피해 최소화 및 상권 활성화 대책 등을 요구했다.

생활치료센터에 들어가는 119응급차량 ⓒ경인일보 제공

서울 9호선-공항철도 직결 운동

2021년 10월 29일 국토교통부 대도시권광역교통위원회(이하 대광위)에 따르면 서울시는 공항철도-9호선 직결 노선에 투입될 전동차 구매 예산 556억 원 중 국비 222억원을 불용처리하기로 했다고 밝혔다. 사업주체인 서울시는 수혜 지역인 인천시도 사업비 일부(40억 원)를 분담해야 한다고 주장했으나 인천시가 거부하자 이미 확보한 국비를 반납하기로 한 것이다. 영종국제도시총연합회, 검단주민총연합회, 루원총연합회는 인천시청 기자회견을 통해 국토부의 방관, 서울시의 횡포, 인천시의 협상력 부재를 질타하고 '선추진 후협상'과 지역 정치권의 적극적인 역할을 촉구했다. 서울시민을 위한 공익사업이고 부가적으로는 인천시민의 공익사업임에도 고의 지연한 사안인 만큼 진상을 규명하고 해당 공무원의 직무유기성 행태를 즉각 감사해야 한다고 요구했다.

제2공항철도 건립운동

2019년 인천경제정의실천시민연합 등 지역 11개 시민·주민단체는 인천시청 브리핑룸에서 '제2공항철도 건설 촉구 인천시민연대 발족 준비위원회(시민연대)' 출범 기자회견을 열고 정부에 제2공항철도 건설을 요구했다. 제2공항철도는 경인선과 수인선 환승이 가능한 인천역에서 인천공항을 연결하는 14.1㎞ 노선이다. 인천시는 제2공항철도 건설을 제3차 국가철도망구축계획(2016년~2025년)에 반영해 달라고 국토교통부에 요청했지만 사업성이 낮다는 이유로 외면받았다. 국토부의 제4차 국가철도망구축계획(2021년~2030년) 수립을 앞두고 이 노선을 반영해 달라는 건의문을 다시 제출했다. 인천지역 정치권과 주민·시민단체가 제2공항철도 건설을 촉구하고 나섰다. 자유한국당·바른미래당·정의당 인천시당과 제2공항철도 건설 촉구 인천시민연대가 국회 의원회관 제8간담회실에서 공동 주최한 '제2공항철도 적기 건설 촉구 국회 토론회'에서는 인천국제공항 허브화와 원도심 균형발전을 위해 제2공항철도를 적기에 건설해야 한다는 주장이 제기됐다.

영종지역 수도권환승할인 운동

영종 지역 공항철도는 두 가지 운임체계가 적용된 국내 유일 노선이다. 기본요금이 이중으로 부과되고, 환승할인이 적용되지 않아 주민들은 요금을 두 배로 내고 있다. 수도권 환승할인 차별을 받자 그동안 감사원 청구, 시민청원, 서명운동 등으로 국토교통부·인천시를 상대로 싸워왔다. 그 결과 지난해 국토부가 영종지역 공항철도 요금 개편을 위한 최종용역을 실시했고 이를 토대로 국토부와 인천시는 협의했다.

하늘도시 주거지역 위락시설 반대운동

아파트 단지 1만 8,000세대가 밀집한 영종하늘도시 일대에 위락시설 조성이 추진되자 주민들이 강력히 반대운동을 전개했다. 인천경제자유구역청에 위락시설에 반대하는 주민 2만 5,000명의 서명을 전달했다. 주민들은 위락시설이 들어서는 곳 주변은 학생들을 대상으로 하는 교육 생활 중심지역인데다 하늘도시 주민 27%가 아동·청소년인 만큼 건축 허가를 재검토할 필요가 있다고 주장했다.

인천·김포공항 통합추진위원회

최근 몇 년간 김포공항 주변 소음 민원이 계속되었고, 항공운송실적 증가에 따른 공역의 제한으로 항로 통합과 집중 관리의 필요성 또한 증대되었다. 일각에서는 정부의 원 포트(One-Port) 허브공항 정책에 맞춰 김포공항을 폐쇄하고 인천공항으로 통합하여 운영해야 한다는 목소리를 냈다. 2021년 2월 박용진 국회의원(더불어민주당)이 '김포공항 부지에 20만 가구 스마트시티 건설'을 서울시장 후보에게 공개 제안하면서 인천공항과 김포공항을 통합하자는 주민들의 움직임이 시작되었다. 그해 9월 대선공약 반영촉구 성명을 발표하고, 10월에 위원회를 공식 출범시켰다. 뒤이어 인천·김포공항통합수도권(서울, 경기, 인천)추진단을 발족했다. 추진위는 2040년까지 수도권 광역도시계획 및 인천 도시기본계획에 공항 통합운영안을 반영하는 것을 목표로 활동하고 있다.

추진 방향

- 김포공항 폐쇄 후 인천공항으로 통합하여 운영한다.
- 폐쇄된 김포공항 부지는 신도시 개발 용지 등으로 활용한다.

기대효과

- 국토교통부: 서울 서부권 신도시를 개발하여 20만 주택을 공급하면서 부동산 가격을 안정화할 수 있으며, 선택과 집중을 통해 항공교통의 효율성과 만족도를 높일 수 있다.
- 인천광역시: 계양테크노밸리와 연계하여 신도시를 개발하고, 북동부 지역의 토지를 효율적으로 이용할 수 있다. 또한, 인천공항 허브화 및 기능 강화를 통해 항공산업을 육성하고 레저복합타운을 추진하여 공항경제권을 활성화할 수 있다.
- 영종국제도시: 항공과 레저가 복합된 도시로 개발되면서 철도(제2공항철도, 9호선 직결, 7호선 연장, GTX-D 등), 교통(버스노선, 내부 트램) 의료(종합병원), 생활 인프라(대형마트) 구축기반을 조성할 수 있고, 인구증가 및 산업인프라 확충으로 지역의 제2 도약 계기를 마련할 수 있다.

수도권광역급행철도 GTX-D 인천시민추진단

영종을 포함하여 광역급행철도의 필요성에 공감한 인천 서부 주민들은 뜻을 모아 'GTX-D Y자 노선 시민추진단'을 결성했다. 인천국제공항행과 검단·김포행을 동시에 건설하여 Y자 모양의 수도권광역급행철도를 놓기 위해서였다. 시민추진단은 세종시로 내려가 기자회견을 열고 국토교통부에 제4차 국가철도망 구축계획에 이 노선이 반드시 반영되어야 한다는 의견을 주장했다. 그 중심 내용은 아래와 같다.

추진 배경

1. 수도권 서부권역을 연결하는 광역급행철도가 없어 인천을 비롯한 수도권 시민들이 교통 불편을 겪고 있다.
2. 경제자유구역인 영종·청라와 루원시티·검단신도시, 계양테크노밸리 등 2·3기 신도시는 광역급행철도 수혜에서 소외되어 지역 발전이 저해돼왔다.

기대 효과

1. SOC 재정을 집행하여 국가 인프라를 구축하여 코로나19로 가라앉은 경기를 부양할 것이다.
2. 서울 도심을 빠르게 이어 인천국제공항의 세계적 경쟁력을 제고할 것이다.
3. 수도권 서부지역의 균형 발전을 통한 부동산 문제를 해결할 수 있다.

GTX-D Y자 노선 추진 캠페인
ⓒ영종국제도시총연합회

GTX-D는 인천공항으로
ⓒ영종국제도시총연합회

국립항공의료센터 설립연대

최근 코로나19의 확산으로, 공항을 통해 해외 감염병이 유입되고 있어 국민의 생명권을 보장하고 안전을 지키기 위한 대책이 필요하다는 인식이 퍼졌다. 인천 관내 대부분 지역 10km 안에 응급실이 최소 1개에서 10개까지 있는 데 반해, 인천국제공항 주변 지역에는 종합병원과 응급실이 없어 의료 환경이 다른 지역보다 열악했다. 이 같은 문제의식을 공유한 지역의 단체들이 공동연대를 추진하여 '국립항공의료센터'를 설립하기 위한 활동을 시작했다. 주민들은 (가칭)국립항공의료센터가 항공기를 통한 전염병 유입 방지, 감염병 대응 시설(치료·연구·격리 시설 등), 항공 인력과 공항종사자 건강 관리, 병약 승객 항공운송, 응급실, 지역 특화(어린이와 청소년) 전문 병원 등의 역할을 할 수 있는 공공종합병원이 되기를 바라고 있다.

추진 연혁

2021. 04. 02.
5개 단체(영종1동 주민자치회, 하늘도시 아파트연합회, 공항신도시아파트 입주자대표 연합회, 영종국제도시총연합회, 인천국제공항노동조합연맹 등) 간담회

2021. 04. 11.
국립항공의료센터 설립연대 추진 단체 발족식

2021. 04. 23.
조광휘 시의원과 간담회

2021. 04. 28.
인천국제공항권역 공공종합병원 설립을 위한 토론회 참석

2021. 04. 29.
중구의사회 면담

2021. 05. 04.
보건복지부 의견서 제출
(제2차 공공보건의료 기본계획안('21~'25)에 "특수 공공병원 분야"로 인천국제공항 지역에 국립공공종합병원&응급실 추진 요청)

2021. 05. 06.
홍인성 인천광역시 중구청장과 간담회

2021. 05. 17.
인천국제공항지역 종합병원& 응급실 국립항공의료센터 설립 4만 4,444명 서명운동 시작

2021. 05. 19.
"인천국제공항 이용객 안전 및 생명권 보장을 위한 공적병원설립 지원 조례 (가칭)" 발의 관련 의견 수렴

2022. 01. 25.
인천광역시 상반기 중 "응급의료 지원 조례 제정" 예정
-응급의료 기본계획, 당직의료기관 운영 지원 (24시간 운영 병원, 경증응급치료 등) 내용 등-

영종학부모연대

영종학부모연대(전 영종학부모연합회)는 지역의 다양한 교육 현안뿐 아니라 아이들이 행복하게 배우고, 놀고, 서로 나눌 수 있도록 다방면으로 역할을 하고 있다. 영종 내 12개 초·중·고교 운영위원, 학부모회 임원들을 주축으로 시작한 이 단체는 해결이 시급한 관내의 교육 현안과 지역의 여러 문제에 목소리를 함께 내기 위해 노력하고 있으며, 현재는 교육으로 학교와 마을이 연계될 수 있는 실질적 교육의 본질을 찾아가는 여러 사업을 진행하고 있다.

- 2014. 영종학부모연합회 결성
- 2015. 하늘도시 내 CCTV 점검 및 365 CCTV 관제탑 설치 요청
- 2016. 20대 총선 국회의원 후보들을 대상으로 중산중학교 조기 개교 확약서 받아냄
- 2017. 영종 관내 영종고, 공항고에서 대학수학능력시험 실시
- 2018. 영종학부모연대로 재조직, 지역 내 중학교 배정 문제 해결
- 2019. 중산중학교 조기 개교 성공
- 2020. 하늘도시 내 위락시설 건축 심의 반대 운동 참여
- 2021. 마을학교 운영 및 마을교육활동가 양성, 영종국제학교 시민추진위원회 발족
- 2022. 세계전통음식축제에서 어린이 물물교환 프로그램 운영

제3연륙교(영종~청라) 시민연대

영종과 청라를 잇는 제3연륙교는 LH에서 2014년 개통을 추진을 약속했다가 한 차례 무산되었다. 이미 영종대교와 인천대교 두 연륙교가 있는 영종 지역은 얼핏 보기에 북도면보다 나은 여건이라 여겨졌던 것일까. 무료도로 없이 유료도로만으로 연결된 까닭에 비싼 통행료 부담을 안은 채 영종에서 생활해 왔던 주민과 하늘도시 입주예정자들이 큰 불편을 겪었다. 이에 지역 정치인들과 주민들이 연합하여 제3연륙교 건설을 조속히 착공해야 한다는 시위를 여러 차례 벌여야만 했다.

제3연륙교 건설 개요

설계구간: 시점 – 인천광역시 중구 중산동, 종점 - 서구 원창동
사업 규모: L=4.66㎞, B=6차로+자전거도로·보도, 해상교량 L=3.64㎞,
육상구간: L=1.02km
사업비: 6,000억 원
건설목적 및 기대효과: 지역주민 무료도로 및 교통 불편 해소, 지역경제 경쟁력 제고 및 투자유치 활성화, 1조 2,000억 원/4,000억 원(대한교통학회)의 생산 및 부과 유발효과, 4,000 명/3,000 명(대한교통학회)의 고용 및 취업 유발효과

제3연륙교(영종~청라) 시민연대 창설 배경과 설립 목적

국토교통부는 1997년, 제3연륙교 건설계획이 반영된 인천시 도시 기본계획을 승인했지만, 민자 도로 사업자의 손실을 보전해 주는 협약을 체결했다. 사실상 제3연륙교 등 추가 교량을 짓지 못하게 하는 불공정한 변경 실시협약을 맺었는데도 LH는 대규모 분양 홍보를 통해 제3연륙교가 건설된다며 분양자를 끌어모았고, 인천시도 이를 수수방관 했다. 결국, 제3연륙교 건설이 지연된 전후사정이 2013년 실시된 감사원 감사에서 드러났다. 당시 감사원은 국토부, 인천시, LH의 불통·엇박자 행정을 지적하였으나, 주민이 받은 피해에 비해 '경고' 조치라는 솜방망이 처분이 내려졌다.
크게 분노한 주민들은 2015년 3월 영종, 청라, 북도면 주민단체들과 연대조직을 결성해 제3연륙교 건설 운동을 본격적으로 시작했다. 그렇게 민·관 소통강화 및 주민 의사 반영, 영종-청라 제3연륙교 조기 개통 방안 마련, 제3연륙교 명품특화 교량 방안 마련, 전국민 무료화 추진 방안 마련을 목적으로 제3연륙교 시민연대가 설립되었다.

제3연륙교 시민연대의 활동 방향과 전략

제3연륙교 시민연대는 교량 건설을 위해 2단계 활동 계획을 세웠다. 우선, 제3연륙교의 조기 개통을 위해 인천시의 행정지원을 받아 실시설계 기간을 줄이고, 특수공법을 도입, 공구를 나눠 공기를 단축하는 방안을 추진하려 했다. 그 다음, 지역을 대표하며 아름다운 경관디자인을 확정하기 위해 주민의 의사를 반영할 수 있는 창구를 마련하고, 전문가 토론회를 개최하려 했다. 이 모든 계획이 차질없이 추진되려면, 주민여론을 취합하고 지역사회에 공감대를 형성하는 것이 선결 과제였다. 그래서 이들은 주민들이 모이는 여러 자리에 참석하여 제3연륙교 건설의 당위성을 알리는 데 주력했다. 그리고 2025년에 기공 및 착공식을 여는 것을 목표로 활동에 매진한 끝에 마침내 2021년 본공사 착공식이라는 쾌거를 거두었다.

인천시청에서 열린 제3연륙교 즉시 착공 시민연대 기자회견 ©영종국제도시총연합회

제3연륙교 건설 운동 연혁

2015. 03. 02.
영종포럼 〈제3연륙교 1차 토론회 (주제: 제3연륙교 착공을 위한 주민의 역할)〉 개최 -영종, 청라, 용유, 북도면에서 공동 대응을 위한 주민조직결성 결의

2015. 03. 17.
영종-청라 제3연륙교 즉시 착공 범시민연대 결성

2015. 04. 05.
영종·용유 감리교연합회 '부활절 연합예배' 참석, 제3연륙교 즉시 착공의 당위성 설명

2015. 05. 01.
'영종도 주민의 날'에 제3연륙교 즉시 착공을 위한 서명운동 전개

2015. 06. 02.
영종포럼 〈제3연륙교 2차 토론회(주제: 제3연륙교 즉시 착공을 위한 해법)〉 개최 -국토부: 경쟁방지 협약의 문제점 시인, LH: 5천억 원 내에서 설계비 조속 지급 의사 첫 공식표명

2015. 08. 12.
제3연륙교 연결도로 현장답사, 영종 통장, 영종 개발과장, 주민자치 중구연합회장 면담

2015. 08. 12.
영종 · 용유 감리교연합회에서 활동 후 원금 1,000,000원 희사

2015. 08. 18.
인천시 방문, 시장보좌관 면담

2015. 08. 19.
김홍섭 중구청장 제3연륙교 운동 참여 의사 및 면담 논의

2015. 08. 28.
김홍섭 중구청장 제3연륙교 운동 참여 의사 및 면담 논의

2015. 09. 07.
국토부 공항정책국장 면담 및 항의 서한 전달

2015. 09. 10.
인천시의회에서 제3연륙교 조기 개통 방안 정책 토론회

2015. 09. 14.
국토부 공항공사 국정감사 현장 기습시위

2015. 09.
제3연륙교 즉시 착공 촉구 및 궐기대회 홍보 플래카드 게첩

2015. 09. 16.
제3연륙교 즉시 착공을 위한 간담회 (제3연륙교 시민연대 집행부와 유정복 시장, 관련 국 · 실장 참석)

2015. 10. 24.
제3연륙교 즉시 착공을 위한 시민궐기 대회 개최

2016. 01. 16.
제3연륙교를 무료도로로 2020년까지 완공 촉구 기자회견

2018. 05. 28. ~ 06. 02.
인천시장 후보 4인 (박남춘, 유정복, 문병호, 김은호) "제3연륙교를 2023년까지 조기 개통" 확약서 서명

2019. 03. 18.
제3연륙교, 인천시 온라인 시민청원 참여 3,000명

2019. 04. 05.
박남춘 시장 시민청원 답변 "행정·재정지원 약속"

2019. 04. 09.
제3연륙교 조기 개통 공약 이행 촉구 기자회견

2019. 04. 19
제3연륙교 조기 개통 공약 이행 촉구 기자회견

2019. 05. 03.
영종-청라 제3연륙교 시민연대 4기 집행부 출범

2019. 09. 27.
제3연륙교 민관협의체 구성 제1차 회의

2019. 09. 27.
제3연륙교 민관협의체 소위원회 1차 회의

2019. 11. 20.
제3연륙교 민관협의체 주민위원 회의

2020. 03. 25.
영종총연, 제3연륙교 고속도로화 검토 언론제보 (영종총연, 제3연륙교시민연대 고속도로화 반대 촉구)

2020. 03. 29.
박남춘 시장, 제3연륙교 고속도로화 중단 지시 (영종~청라 연결도로(제3연륙교) -공고문.pdf 이미지)

2020. 04. 29.
국토부의 제3연륙교 방해, 영종총연 국토부 감사청구

2020. 10. 26.
인천시-LH-도시공사, 제3연륙교 건설 사업 협약

2020. 12. 22.
제3연륙교 물량장 공사 착공식

2021. 12. 22.
제3연륙교 본공사 착공식

영종 주민 운동의
역사와 가치
이어 나가야

김 요 한

영종국제도시총연합회
정책위원장

영종국제도시총연합회
(이하 영종총연) 소속으로
3기 주민 운동의 방향을
지휘하는 김요한 정책위원장은
요즘 고민이 많다.
영종 원주민과 이주민 간의
보상 합의점 도출,
지역 시민운동 계획,
생활기반 시설 건립 요구 등
풀어나가야 할 난제들이
수두룩하기 때문이다.
그렇다고 해서 서두르지 않는다.
아직 절반도 개발되지 않은
영종의 밑그림을 제대로 그려야
난개발을 피할 수 있어서다.
아이들이 자신이 태어난 고향을
자랑스럽게 여기고,
살기 좋은 도시로 만들기
위해서는 장기적인 관점으로
도시 모델을 구축해야 한다는
입장이다.

INTERVIEW

주민들이 힘 합치면 아름다운 공동체 만들 수 있어

인천경제자유구역청이 발표한 영종국제도시의 비전은 눈부셨다. 제3연륙교를 통해 영종과 서울 여의도를 빠르게 통행할 수 있고, 제2공항철도 전철역을 마련해 교통 편의를 제공하겠다고 밝혔다. 게다가 교육시설, 종합병원 등 각종 생활편의 인프라를 조성하겠다며 신도시 주민들을 모았다. 국제도시의 미래 비전을 높게 평가한 김요한 정책위원장도 2013년 1월에 하늘도시에 입주했다.

입주 초기 하늘도시의 생활 인프라는 턱없이 부족했다. 대형마트, 음식점 등 상업 시설이 부족해 정상적인 생활에 어려움이 많았다. 당초 계획했던 종합병원 건립은 감감무소식이었고, 제2공항철도 반영도 무산되면서 주민들은 반발하기 시작했다.

"도시를 만들기 위한 구체적인 계획이 부재했던 것 같아요. 땅과 기반은 만들어놨는데 교육, 환경, 교통, 의료 등 생활을 영위할 수 있는 인프라 구축이 미비했죠. 이에 대한 고민과 준비들이 부족했던 것입니다. 이에 분노한 주민들은 분양 대금 반환 운동까지 전개하려고 했죠."

인천국제공항공사가 지역사회에 기여를 했는가에 대한 물음에 김요한 그는 의문을 표시했다. 공사 또한 지역사회 기여 방안에 대한 진지한 고민과 주민 소통이 부족했다고 평가했다. 현재는 공항과 주민들 간의 공식적인 소통 기구도 없다. 여기에는 복잡한 이해관계가 얽혀있다. 지역사회가 인정하는 단체나 개인이 있어야 하는데 누구를 내세울 것인가에 대한 합의점을 찾기 어렵다는 것이다. 또 원주민과 신도시 조성 이후 입주한 주민들도 3기, 4기, 5기로 나뉘며 한목소리를 내기 힘든 상황이다. 원주민은 인천국제공항공사에 경제적인 도움을 원하는 반면, 신도시 주민들은 환경, 교육, 문화, 예술 지원을 요구하는 상황이다. 이런 상황에서 온라인 커뮤니티에 모인 주민들과 지역단체들이 함께 영종국제도시총연합회를 발족했다.

"깨어 있는 주민들이 힘을 합치면 세상 그 어디에도 없는 아름다운 공동체를 만들어볼 수 있겠다는 생각을 했습니다. 결국은 주민 참여만이 답이에요. 그걸 어떻게 이끌어낼지에 대한 고민이 많습니다."

김요한 정책위원장은 인천국제공항공사와 주민 사이에서 균형 있게 합의점을 조율해야 할 인천시가 제 역할을 하지 못한다며 아쉬워했다. 그는 지자체장의 짧은 임기로 일관성 있는 정책 추진이 어렵고, 국토부 산하에 있는 공항을 상대로 인천시가 목소리를 내기 힘들다고 주장했다. 10년 이상 갈등이 지속되는 상황이지만, 영종총연의 노력으로 2기, 3기 신도시 주민들의 의견은 모아지고 있다고 한다. 이제 원주민과 하나 되는 노력이 필요한 상황이다.

영종 국제도시 마스터플랜 구축 절실

현재 인천은 영종 지역을 중심으로 카지노 산업을 전개하고 있다. 영종도에는 현재 운영 중인 파라다이스 복합리조트, 개장이 예정된 곳 등 3곳의 카지노 복합리조트가 운영될 계획이다. 김요한 정책위원장은 카지노 사업으로 거둬들이는 수익 일부를 지역사회에 환원해야 하는데, 이를 뒷받침하는 법률이 없다고 꼬집었다.

"카지노가 있는 강원도, 제주도는 사업 수익의 일부분을 지역사회에 기여하는 법안이 있습니다. 영종만 없어요. 경제 논리가 앞선 상황이니 그 피해는 고스란히 주민들이 받고 있죠. 영종총연은 이에 대한 문제를 제기하고 토론도 하는 등 투쟁을 벌이고 있습니다."

영종총연은 ▲제3연륙교 착공운동 ▲영종수돗물 정상화운동 ▲인천영종대교 통행료무료화운동 ▲제2공항철도 운동 ▲GTX-D 추진운동 ▲수도권환승할인적용운동 ▲종합병원건립운동 ▲쓰레기매립장 철회운동 ▲주거지역 위락시설 반대운동 ▲ 관광활성화운동 ▲ 해양환경운동 등 다양한 시민운동을 전개하며 주민과 공감대를 쌓고 있다.

2022년 12월 기준 영종국제도시총연합의 온라인회원과 일반회원은 약 2,500명이다. 그밖에 지역 맘카페 등의 네이버 카페와 지역소식을 다루는 다음 카페 7만여 주민회원들과 각종 지역정보와 불편사항들을 실시간으로 공유하고 있다. 향후에는 시민단체로서 영향력을 키우기 위해 활동가 양성, 정치아카데미 운영을 구상하고 있다. 김요한 정책위원장은 지난 10년간의 주민 운동 역사를 기록하는 것도 중요한 과제라고 말했다.

"제가 2013년부터 꾸준하게 활동할 수 있었던 배경에는 10년 전부터 선배들이 활동했던 역사를 토대로 삼았기 때문입니다. 앞으로도 영종에서 주민 운동을 계속할 수밖에 없는 상황이에요. 저 역시 후배들에게 영종에서 일어난 주민운동을 알려 그 가치를 이어갔으면 좋겠습니다. 민주사회에서는 깨어 있는 시민들의 조직된 힘이 지역을 바꿀 수 있다고 봅니다. 또 그렇게 바꾸는 것이 바람직하죠."

김요한 정책위원장은 영종의 부족한 인프라를 어떤 방식으로 채워나갈 것인지에 대한 고민이 절실하다고 말했다. 공평하게 누려야 할 주민 권익이 훼손되지 않도록 보호하고, 영종 국제도시를 어떻게 만들어야 할지 마스터플랜을 세워야 한다는 것이다. 이를 위해 인천시와 인천국제공항공사, 전문가, 주민들이 모아 대토론회도 준비한다는 구상이다.

이외에도 인천개발공사의 개발 이익금을 주민에게 환원하는 방법도 제안했다. 이익금을 SOC 사업에 한정 지어 주는 것이 아니라 문화, 예술, 교육, 환경 분야 등 주민들이 피부로 체감할 수 있는 사업에 투입돼야 한다는 것. 또 지역사회 상생 방안으로 주민들이 주주가 되어 주체적으로 재단을 운영할 수 있는 시스템을 구축하는 방안도 덧붙였다. 영종의 발전을 위해 노력하겠다며 인터뷰를 끝맺었다.

"제 고향은 경북 안동이지만, 아이들의 고향은 이곳이거든요. 고향으로서 자부심을 느낄만한 도시를 만들어보고 싶었습니다. 우리 아이들에게 좋은 고향을 만들어 주기 위한 노력의 역사들이 있었다는 것을 알리겠습니다."

소음피해 보상

인천국제공항은 건설단계를 나누어 꾸준히 확장해왔다. 초기에는 활주로 두 개에 탑승동 하나로 시작한 공항이 어느새 활주로 네 개와 탑승동 두 개로 몸집이 커졌다. 피 튀기는 저가 항공사들의 경쟁으로 대다수 국민이 저렴하고 편리하게 국내외를 오가는 동안, 공항 인근 지역의 주민들은 밤잠을 설치고, 난청과 같은 질환에 시달려야 했다. 잦은 이착륙도 문제지만 저가 항공사로 갈수록 작거나 오래된 항공기를 운항하기에 소음도 더 큰 상황. 공항에서도 이러한 문제를 인지하고 소음을 줄이고 주민들을 지원하려고 노력하고 있으나, 코로나19 팬데믹 이후 저조했던 항공교통 이용이 다시 증가세로 돌아서면서 주민들은 다시 이전처럼 수면권을 침해당할까 걱정하고 있다.

용유도는 최근 들어 주민들이 직접 공항과 맞대고 살게 되었다. 완충지대라고 불러도 좋을 너른 부지에 활주로가 추가로 개통하기 전까지는 알지 못했고, 겪지도 않았던 소음과 매일 마주하게 된 것이다. 그렇게 소음 피해를 보다 합리적으로 보상받고 공항과 상생 가능한 방안을 찾기 시작했다. 그중 하나가 용유 남북동의 커뮤니티센터 건립이다. 주민들은 여가를 즐기고 문화복지를 누릴 수 있는 공간에서 삶의 질이 향상되는 미래를 꿈꾸고 있다. 이렇게 구체적인 방안을 지역 내 정치인들과 공유하며 공약으로 완성하려는 움직임이 계속되고 있다.

1
용유 남북동 복합커뮤니티센터 조감도 ©인천광역시 중구청

2
용유소음대책지역 주민 탄원서 ©용유소음대책위원회

주민의
절실한 호소를
외면하지 않기를

김 임 곤

용유소음대책위원회 회장

INTERVIEW

용유도 소음 대책위가
만들어진 건 8년 전이었다.
김임곤 회장은
인천공항 건설할 때는
중국에서 살다가
용유도에 들어왔다.
그 당시 용유도는
살기 좋은 어촌마을이었다.
인천공항 활주로와
가까운 주민들이
소음 대책회의를 만들었다.

"회장 외에 임원들이 11명이에요. 회장까지 11명이 매월 수시로 만나서 회의를 해요. 8년 전에 공항이 생겨서 주민들이 소음 피해 때문에 삶을 영유하기가 너무 힘들어서 주민들이 자생적으로 소음 대책회의를 결성했어요."

처음에 1기 활주로가 개장했을 때는 주민들은 그럭저럭 지낼만했는데 3활주로가 개설되면서부터 주민들의 불편이 늘어났다. 비행기가 뜨는 시간에는 생활이 불가능했다. 밖에서 전화는 받을 수도 없었다. 꼭 짚어야 할 문제는 주민들 주택들이 낡았다는 점이었다. 오래된 주택의 창은 이중창이 아니라 단창. 새벽이나 밤에 비행기가 뜨게 되면 잠을 설쳤다. 예민한 사람은 아예 잠을 못 잘 지경이었다. 소음에 시달리는 가구가 현재 한 150가구 정도였다. 결국, 120가구가 소음 대책위에 가입했다.

왜 제4활주로가 문제인가

제4활주로가 건설되자 여러 가지 문제가 드러났다. 처음 계획은 공항 측에서는 비행기 착륙만 시킨다고 했다. 이륙 때보다 착륙할 때 소음이 적게 난다고 주민들이 한 발 양해했다. 1, 2 활주로에서 비행기가 이착륙하게 되면 소음이 덜 났다. 그런데 1활주로를 리모델링하면서 문제가 터졌다. 오래된 1활주로 리모델링 공사 기간은 2년이었다. 2년 동안 주민의 거주지 쪽과 가까운 제4활주로에서 비행기가 이착륙하게 되었다.

"너무 시끄러운 거예요. 바깥에서는 서로 대화를 할 수가 없어. 비행기가 이착륙할 때는 막 귀가 찢어지는 것 같고 순간적으로 느끼는 소음 지수가 살인하고 싶을 정도예요."

대책위에서는 그동안 공항과 여러 채널로 대화했다. 맨 처음 결성했을 땐 주민 지원 사업이라고 위로 차원에서 2박 3일 제주도 관광도 해주고 일 년에 네 번씩 주민들에게 음식이나 선물도 받은 적도 있었다. 대화를 통해 주민들의 요구도 관철시켰고 투쟁한 사업도 있고 상생 차원에서 한 일도 있다. 하지만 그런 미봉책으로 공항 소음을 맞바꿀 수는 없었다.

현재 주민들이 내세운 최고의 방법은 이주 대책이다. 하지만 주관부서에서는 적극적으로 문제해결을 하지 않고 차일피일 미루는 상황이다. 문제를 해결하는 방식으로 공항공사에서 전면에 내세운 건 소음지수라는 것이다. 평범한 주민들이 소음지수라는 낯선 단어를 들먹이게 된 것은 '웨클(WECPNL)'이라는 단위가 기준점이기 때문이다. 소음 대책위에서는 생존권을 위해 비행기 소음을 탐색하고 공부했다. 비행기 기종에 따라 소음의 차이가 났다는 것도 알았다. 현재 사람이 살기 어려운 75웨클 지역에는 5가구가 있어서 보상을 받고 있지만, 그 근처 지역에서 피해당하고 있는 가구들은 외면한 상태라는 것도 알게 되었다.

"금년 12월 말 등고선이 확정돼요. 소음측정도 서울항공청에서 하고 있어요. 확정되면 그 소음대책 지역이라든가 인근 지역이 더 늘어나죠. 1,200가구인데 정확한 수는 아니지만 한 100집이 더 늘어날 것 같아요. 현재 피해 입은 가구는 220가구에요."

가능한 방법이라면 어떤 것도 마다하지 않았다. 국토부 장관과 인천국제공항공사 사장에게 탄원서도 보냈다. 현재 소음에 시달리며 사는 사람들의 면적을 평수로 환산했다. 30만 평이나 되었다. 주민들은 다시 요구사항을 추가했다. 7, 8년 동안 이 지역을 수용해라. 10만 평을 수용해 공항 물류단지를 만들어라. 플래카드도 40여 개를 만들어 걸면서 한편 방송, 신문 광고 지면도 활용했다.

"여기에 살고 계시는 분 중에 노인이 많아요. 노약자들도 있고. 대부분 원주민이, 오래 살아온 사람들이 실제로 재산권에 엄청난 손해를 보고 있어요. 나이 먹은 사람들이 이제 땅 전답 임야를 팔아야 하잖아요. 소음 때문에 안 팔려요."

공항이 주민의 땅을 수용하고, 인천시가 책임지라고 나섰지만, 공항에서는 딴소리다. 공항에서는 웨클에서 엘디이엔(LdenB)이라는 치수로 소음 치수가 바뀌는데 그 방식대로 하면 85웨클이 돼야 한다고 맞서고 있다.

"85웨클이면 머리 위에서 비행기가 날아다니는 셈이에요. 그때 가서 보상해준다는 이야기에요."

인천공항의 문제를 풀기 위해 전국의 모든 공항의 사례를 비교 분석하기도 했다. 인천공항과 비슷한 상황이면 어디든 달려가서 이야기를 들었다.

"대한민국 14개 공항 중 24시간 비행기가 뜨는 곳은 원래 두 군데예요. 인천공항하고 제주공항! 제주공항은 주민들이 반발해서 야간 비행을 안 해요. 여기는 주구장창 24시간 떠요. 소음이 낮에는 좀 덜 들리잖아요. 밤에는 조용하니까 더 많이 들리죠. 이 기압골 바람이 우리 동네로 불면 소리가 더 시끄러워. 안개가 끼거나 날씨가 흐리면 이 소음이 위로 못 올라가잖아요. 지상으로 퍼진단 말이야. 이럴 때는 더 미치는 거예요."

1, 2분마다 한 대씩 비행기가 떴다. 활주로 한 곳에서 비행기 이착륙이 350번에서 400번이라는 뜻이었다.

"활주로 하나에 곱하기 4를 해보세요. 평균적으로 1,500번에서 1,600번을 뜬다는 거야. 그동안 코로나19로 2년 동안은 우리가 살만했어. 비행기가 안 뜨니까. 전체 가동률이 5% 밖에 안 되니까. 1활주로를 리모델링 하니까 활주로 3개에서 뜨게 되면 결과적으로 하루에 활주로 하나에서 500번을 뜨는 거야. 그럼 제4 활주로에서도 500번을 뜬다는 이야기지. 우리는 못 산다니까."

숫자가 말해주는 불안, 공포가 그대로 전해졌다. 안타까운 현실이라며 김임곤 회장이 말을 이었다. 시민운동을 전개해서라도 이 상황을 부각해야 한다고 목소리를 높였다.

Part 04

상생과 협력

1. 기반시설
2. 환경
   Interview - 조규혁
3. 교육 및 문화

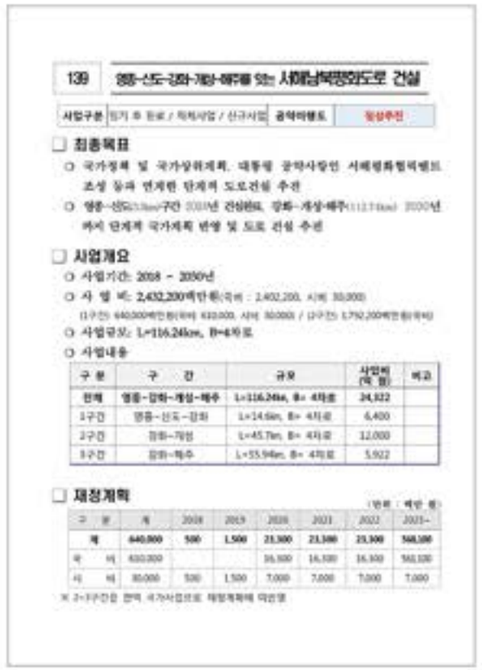
1 기반시설

주민, 인천시, 공항공사가 함께 만든 기반시설로는 '영종~신도 평화도로'가 있다. 북도면 주민들은 섬 주민들의 생명이 위급할 때나, 학생들 등하굣길이 불편할 때마다 주민생활개선사업으로 연륙교를 꾸준히 요구하였다. 주민의 절실한 호소가 꾸준히 이어지자 시와 공항이 움직여 드디어 착공에 들어갔다. '영종~신도 평화도로'는 섬과 육지를 잇는 다리가 아니라 북도면을 지나 미래 한국의 인적 물적 교류까지도 내다본 사업이다.

영종~신도 평화도로

인천 중구 영종도와 옹진군 북도면 신도리를 잇는 영종~신도 평화도로는 4.05㎞ 길이의 왕복 2차로 교량으로 건설된다. 총사업비는 1,245억 원이며 2025년 준공 예정이다.

옹진군 북도면은 장봉도를 제외하고는 신도·시도·모도 등 모든 지역을 차량으로 방문할 수 있게 돼 주민 생활 편의가 개선될 전망이다. 자전거 도로를 겸한 보행로도 갖추어 차량 없이도 이동할 수 있다. 인천시는 모도~장봉도 연도교 사업도 추진될 수 있도록 정부와 협의를 이어갈 방침이다. 영종~신도 평화도로는 장기적으로는 북한 개성까지 이어질 서해남북평화도로의 시발점이 되는 구간으로, 서해남북평화도로는 영종도~신도~강화·교동도 18.0㎞, 강화~개성공단 45.7㎞, 강화~해주 16.7㎞ 등 80.4㎞ 길이로 총사업비 2조억 원이 소요될 예정이다.



139 영종-신도-강화-계양-해주를 잇는 서해남북평화도로 건설

사업구분	장기 ※ 장로 / 직접사업 / 신규사업	공약이행도	중상추진

❑ 최종목표

○ 국가정책 및 국가상위계획, 대통령 공약사항인 서해평화협력벨트 조성 등과 연계한 단계적 도로건설 추진

○ 영종-신도(3.5km)구간 2018년 건설완료, 강화-계양-해주(112.1km) 2030년까지 단계적 국가계획 반영 및 도로 건설 추진

❑ 사업개요

○ 사업기간: 2018 ~ 2030년

○ 사 업 비: 2,432,200백만원(국비 : 2,402,200, 시비 30,000)
(1구간) 640,000백만원(국비 610,000, 시비 30,000) / (2구간) 1,792,200백만원(국비)

○ 사업규모: L=116.24km, B=4차로

○ 사업내용

구 분	구 간	규 모	사업비 (억 원)	비고
전체	영종-강화-계양-해주	L=116.24km, B= 4차로	24,322	
1구간	영종-신도-강화	L=14.6km, B= 4차로	6,400	
2구간	강화-계양	L=45.7km, B= 4차로	12,000	
3구간	강화-해주	L=55.94km, B= 4차로	5,922	

❑ 재정계획

(단위 : 백만 원)

구 분	계	2018	2019	2020	2021	2022	2023~
계	640,000	500	1,500	23,500	23,500	23,500	568,500
국 비	610,000			16,500	16,500	16,500	560,500
시 비	30,000	500	1,500	7,000	7,000	7,000	7,000

※ 2~3구간은 전액 국가사업으로 재정계획에 미반영

❑ 예산확보 및 집행실적

(단위 : 백만원)

구 분	계획	확보					집행	비고
		계	국비	시비	공구비	기타		
계	500	500		500				
2018년	500							
2019년	1,500	500		500			309	

❑ 연도별 추진계획

구분	목표	추진계획	비고 (진행률)
2018	• 도로건설 계획 수립	• 신도시(영종-신도) 건설계획 수립완료 • 국가상위계획 반영 협의	10%
2019	• 도로건설 계획 수립 및 시행	• 신도시(영종-신도) 재정투자계획 확정 및 설계 착수 • 국가상위계획 반영 협의 및 완료 (동서평화고속화도로 건설 단계반영)	20%
2020	• 도로건설 계획 수립 및 시행	• 신도시(영종-신도)설계 추진 및 완료 • 국가상위계획 반영 협의 (국가도로종합계획 반영)	30%
2021.	• 도로건설 계획 수립 및 시행	• 신도시(영종-신도) 착공 • 국가계획에 의한 단계적 도로건설 시행	40%
2022. 6월 까지	• 도로건설 계획 수립 및 시행	• 신도시(영종-신도) 주민 내집 89% • 국가계획에 의한 단계적 도로건설 시행	50%
2022. 7월 이후	• 도로건설 시행	• 신도시(영종-신도) 입주 (06.30) • 단계적으로 건설 시행 및 종결	100%

❑ 사업 추진 실적

(2018. 6월말 기준)

년도	추진계획	추진실적	달성률
2018	• 도로건설 계획 수립 - 신도시(영종-신도) 건설계획 수립완료 - 국가상위계획 반영 협의	• 영종-강화(3.5km) 도로건설 타당성 용역 완료(2018.12.31) • 집권자에 일반종합계획 변경안 반영 • 영종-신8구간 준공-서창사업 변경 반영(2018.6.30)	100%
2019	<진행중> • 신도시(영종-신도) 재정투자계획 확정 및 설계 착수	(2019. 1.29) '영종-신도 평화도로' 국가균형발전 기획 구축 사업 선정 예비타당성조사 완료	50%

년도	추진계획	추진실적	달성률
		(2018. 1.11) '영종-신도 평화도로건설 기본계획용역' 시행계획 수립 및 계약(2018. 2. 7) 집권자에 일반종합계획 변경안 확정, 영종-신도구간 인천-서울간 준공 반영(국토부, 7.30까지) (2018. 3.12) 용역 사업수행능력평가 문제(3개 업체)	
	<진행중> • 신도시(영종-신도) 재정투자계획 확정 및 설계 착수	(2018. 4. 5) '영종-신도 평화도로건설 기본계획용역' 계약 및 착수 - 용역기간: 2018.4.6 ~ 2020.2.2. - 계약금액: 418,829천원 - 용 역 사: 한국건설 외 1개사 (2018. 4.23) 용역 착수보고회 개최 (2018. 4.30) '영종-신도, 도로건설에 따른 복도면 기반시설 확충 한국방문의 존재기관 대책마련 개최 (2018. 5. 9) '영종-신도 평화도로건설 관련 유진군수 면담 - 일시: 2018. 5. 9(목) 10:00 - 장소: 유진군청 군수실 - 참석: 서해도로계획팀장 외 2명, 신광중건군수 외 4명 - 내용: 평화도로와 연계 복도면 기반시설 확충 및 협의, 향 공약 협조 요청 (2018. 5.15) '영종-신도 평화도로건설 기본계획 주민설명회 개최 - 일시: 2018. 5. 15(화) 18:00 - 장소: 복도문서무고시관 회의실 - 참석: 복도면통장협의회 회장 및 자유주민 100여명, 시의원, 의회 사무처장 이시우 및 보좌관, 군의원, 시군구 관계자, 용역사 - 내용: 사업개요, 노선도, 교량형식, 군소 접속방안 등 설명	
	<진행중> • 국가상위계획 반영 협의 및 완료		
	<진행중> • 국가상위계획 반영 협의 및 완료		

❑ 타기관(중앙부처 등)협조사항

○ (기획재정부) 사업계획 적정성 검토에 따른 총사업비 조기 확정 등

주 관 과 도로건설 과장급, 도로계획담당 해동환, 실무자 박주일 행정사 2712

1

서해남북평화도로 건설 사업 추진현황 ©인천광역시

2

「영종.신도 평화도로건설」 추진에 따른 복도면 기반시설(도로) 정비 및 확충 추진계획(안) ©인천광역시 옹진군청

2 환경

항공산업은 소음 발생, 탄소배출로 인해 친환경과는 거리가 멀다는 인식이 퍼지고 있다. 이러한 인식을 개선하고 지구를 위해 변화하려는 움직임이 인천국제공항에서도 시작되었다. 공항이 그간 환경 공해를 줄이려 해왔던 노력을 살펴보고, 앞으로 지역에서 주민과 어떻게 관계를 맺으며 공존할 수 있을지, 함께 고민해보자.

출처: 인천국제공항공사 2022 그린리포트

인천국제공항의 소음모니터링 강화

건설 계획 단계에서부터 해상공항으로 설계하여 항공기소음 영향지역을 최소화한 인천국제공항은 지속적인 항공기소음 저감을 위하여 자체 모니터링 시스템을 구축·운영하고 있다. 2021년 영종도, 북도면, 강화도 등 총 21개 지점 측정망을 운영하는 한편, 측정 결과는 인천공항 홈페이지 및 공항소음포털을 통해 투명하게 공개하고 있다.

인천국제공항의 소음대책사업 추진

공항공사는 소음 영향권에 있는 옹진군 북도면 및 중구 남북동 일부 지역을 대상으로 관련 법률에 근거하여 항공기 소음대책사업을 실시하고 있다. 소음대책지역 내 주거시설에 대하여 방음시설 및 냉방시설 설치공사, 하절기 냉방전기료 등을 지원하고 있다. 또한, 지자체가 소음대책지역 및 인근 지역을 대상으로 시행하는 소득증대 및 주민복지사업도 지원하고 있다. 이러한 소음대책 및 주민지원사업은 항공기소음 관계자, 전문가 및 지역 주민 대표로 구성된 공항소음대책위원회의 심의를 얻어 시행하고 있다. 공사는 앞으로도 소음 영향권의 이해관계자 지원사업을 지속적으로 추진할 계획이라고 밝혔다.

#인천국제공항의 재생에너지 공급 목표

탄소중립 시대를 선도하기 위해 아시아 공항 최초로 글로벌 RE100에 가입한 인천국제공항공사는 2040년까지 공항 전력 사용량의 100%를 재생에너지로 공급하겠다는 도전적인 목표를 세웠다. 이를 위해 단계별 재생에너지 발전 로드맵을 수립하는 등 RE100 추진 기반을 마련하며 에너지 자립공항으로 나아가고 있다.

#인천국제공항의 친환경 차량 전환

최근 공항공사는 온실가스 배출을 저감하고 깨끗한 대기환경을 조성하기 위해 그린 모빌리티 운영체계를 구축하여 공항지역 운행 차량을 친환경 차량으로 전환하고 있다. 전기차와 수소차 충전 인프라를 지속적으로 확대하고 있으며, 디젤조업장비 100% 친환경 전환 및 UAM 상용화 기반 구축을 추진하고 있다.

#인천국제공항의 대기관리 체계

공항에서 발생하는 대기오염을 줄이기 위해 공항환경 대기관리 체계를 구축, 운영하고 있다. 공항지역 내 항공기 운항 관련 장비, 시설 등에서 발생하는 오염원을 주기적으로 점검하고, 소각시설은 배기가스처리시설을 설치하여 Clean-Plant로 운영하고 있다.

#인천국제공항의 수자원 관리

인천국제공항공사는 공항지역에서 발생하는 오수 및 하수를 중수도 시설에서 정화하여 화장실 세정용수, 기계설비의 냉각·세정용수, 조경용수 등으로 재활용하고 있다. 이를 통해 2021년 한 해 동안 22만 톤의 물을 절약하여 약 54억 원을 절감할 수 있었다. 또한, 공항 내 5개소에 설치한 유수분리시설을 통해 계류장 지역에서 발생하는 유분 함유 초기강우를 차집하여 5ppm 이하로 처리한 후 유수지로 방류하고 있다.

#인천국제공항의 녹지 조성계획

인천국제공항공사는 미세먼지 저감과 이산화탄소 흡수원 확충, 공항환경개선을 위해 공항 및 주변 지역에 녹색 숲을 조성하는 사업을 추진하고 있다. 2025년까지 녹지가 20만㎡ 확대될 것으로 전망한다.

주민들을 염려하고
공항의 미래를
생각하는 사람

조 규 혁

인천국제공항공사 친환경공항처장

INTERVIEW

항공산업은 소음 발생,
탄소배출 때문에 친환경과는
거리가 멀다는 인식이
퍼지고 있다.
전 세계 공항에서는
이러한 인식을 개선하고
지구를 위해 변화하려는
움직임이 일어나고 있다.
그렇다면 인천국제공항공사에서
추진하는 사업으로는
무엇이 있을까.
우리는 그 답변을 조규혁
친환경공항처장으로부터
들을 수 있었다.

"공항에서는 그린뉴딜 전략을 수립해서 크게 네 가지 사업을 하고 있습니다. 공항에서 운영하는 에너지를 친환경 에너지로 바꾸는 사업을 하고 있고요. 그게 요즘에 다 아시는 RE100이라는 겁니다. RE100은 모든 공항에서 운영하는 에너지를 다 전기 에너지로 바꾸는 사업이고요. 그래서 원래는 이 RE100이 2050년까지 국제적인 캠페인인데 2040년까지 공항에서 운영하는 모든 에너지를 전기 에너지로 바꾸는 사업을 추진하고 있습니다. 두 번째는 공항에서 이루어지는 모든 지상 교통이 내연기관으로 지금 운행하고 있는데 전기나 친환경 차량으로 바꾸는 작업을 하고 있고요. 그러면서 필요한 충전 인프라를 저희가 국민이나 공항 종사자들한테 제공하는 사업을 하고 있습니다. 세 번째는 항공기 쪽에서도 내연기관을 사용해서 항공기를 운항하니까 탄소가 많이 나오는 부분을 개선하는 작업을 하고 있습니다. 저희가 직접 하는 건 아니고요. 일단 바이오 항공유라든지 또는 수소 항공기와 같은 미래 지향적인 연료를 공급할 수 있도록 저희가 인프라를 구축하는 사업을 하고 있어요. 또, 무엇보다도 일단 공항에 녹지를 확대해야 한다고 생각하고 있고요. 그리고 공항 주변에 보면 유수지가 있어요. 공항에서 오는 모든 물을 치수를 위해서 잠시 가져졌다가 바다로 방류해 주는 곳인데 이곳의 수질을 개선하는 작업을 지금 계속 준비하고 있습니다. 그래서 이런 식으로 친환경 공항으로 발전하려고 계속 노력하고 있습니다."

우리가 취재를 통해 만나본 사람 중에는 공항 확장 이후 24시간 소음 때문에 괴로워하는 주민들이 있었다. 그들은 공항이 적극적으로 대응해주기를 기대하는데, 공항에서는 어떻게 받아들이고 있는지 궁금했다. 조심스럽게 그가 말했다.

"저희도 그게 마음이 가장 아파요. 가장 고민스러운 거는 공항을 만들기 전부터 주변에 계셨던 분들은 그냥 공항이 어느 날 자기 삶에 끼어 들은 것이거든요. 그로 인해서 삶에 피해를 받고 계신 그분들한테 원하면 이곳을 떠나서 새로운 곳에서 삶의 터전을 만들 기회를 줄 수 있는 제도를 빨리 만들어야 한다고 생각합니다. 지금 법적인 이유로 그분들이 원하는 수준의 삶과 공사가 대책을 제공할 수 있는 정도에 굉장히 괴리가 있거든요. 불행히도 우리나라 정책적인 면 또는 우리 공항공사의 힘이 아직 거기까지 미치지 못해서 그분들은 어쩔 수 없이 그 지역에 살아야 하고 또 계속 공항이 발전하다 보니 소음은 더 커가는 불합리한 상황이 심화하고 있습니다. 제가 생각하기에 가장 바람직한 정책 수립 방향은, 우리 공항공사가 계속 정부나 인천시하고 협의해서 그분들이 자기 삶의 선택권을 가질 수 있는 제도를 만드는 것이라고 봅니다."

그는 상생에 대한 공항공사와 자신의 시각을 설명했다. 흔히 에어시티라 말하는 이 도시가 자생력을 갖추기 위한 개발이 이뤄져야 한다는 것이 첫째이고, 일부 주민만을 위한 것이 아니라 영종과 인근 지역의 주민 모두가 누릴 수 있는 전체의 편익을 고려하여 사업을 추진하는 것이 둘째 목표란다. 지역의 첨예한 이해관계 한복판에서 중재하는 위치에 자주

서본 것 같은 인상이었다. 그의 고민은 대민 소통으로도 이어지고 있었다. 주민들에게는 때로 뻣뻣하게만 여겨질 공항공사의 직원들이 느끼는 고충을 간접적으로나마 알 수 있었다.

"저희 공항공사 내지는 인천공항에 계신 분들이 다 그런 생각하는데, 첫 번째 잘 표현할 줄 모르는 게 문제인 것 같고요. 두 번째는 지역 주민이 원하는 만큼 자유롭게 움직일 수 없고, 권한에 굉장히 제약이 많다는 게 문제인 것 같습니다. 모든 건 다 정해진 절차와 정해진 규정과 정해진 법안에서 이루어져야 된다고 하니 사기업 같으면 어느 정도 많이 넘어갈 수 있을 텐데 그런 게 좀 부족한 게 있습니다. 근데 그런 건 계속 확대하고 완화하는 게 필요하겠죠."

신중하게 고민하는 태도가 몸에 밴 사람. 공항공사에 오래 재직해온 그에게 마지막으로 이번 인천국제공항 주변지역 기록화 사업이 어떤 의미인지 물어보았다.

"25년 동안 항상 내 모습은 그냥 공적인 일로만 나타나는 모습인데 인터뷰를 통해서 나의 새로운 모습들이 지역에 기록되는 기회가 된 것 같아서 영광이라고 생각합니다. 그리고, 이런 기록을 안 하면 그냥 바람과 같이 기억에 의존해서 흘러가 버리더라고요. 그래서 저희도 최대한 기록을 남기는 작업을 하긴 하는데, 이런 기록들이 남아야 후배들이나 관심 있는 분들이 공항과 지역에 관한 생각 그리고 이 모든 게 어떻게 발전해 왔는지 배우고 공부할 수 있는 그런 자료가 될 수 있을 것이기에 기록화 사업이 꼭 필요하다고 보고요. 주기적으로 이루어지면 좋을 것 같습니다."

3 교육 및 문화

인천국제공항은 항공산업과 연관된 여러 종사자가 지낼 수 있는 배후 도시를 끼고 있다. 그러나 초기부터 기반시설은 물론이고 교육 및 문화적 기반이 약했기에 인재 유출로 고민하는 기관과 기업이 많았다. 이로 인해 사교육 없는 특별한 학교 하늘고등학교가 생겨났고, 주민들의 생활 체육활동을 돕는 하늘문화센터가 건립되었다. 매년 가을에 열린 스카이 페스티벌은 서울에 가지 않더라도 양질의 공연을 볼 수 있도록 공항에서 마련한 문화 프로그램이었다.

하늘문화센터

영종·용유지역 주민들은 대도시와 비교하면 문화적 혜택을 누리기 어려웠다. 인천국제공항공사는 공항신도시 인근에 이들을 위한 문화체육시설을 건립했다. 2012년 3월에 개관한 하늘문화센터는 지역주민들에게 다양한 문화 및 체육 활동을 즐기고 주민과 교류할 수 있는 공간으로 자리하고 있다. 전시시설, 수영장, 보육시설, 노유자시설, 장애인복지관, 대강당, 체력단련실 등을 갖춘 이곳은 지하 2층에서 지상 3층 규모로 지어졌다.

하늘문화센터는 앞으로도 여러 시민과 함께 사회적 약자에 대한 편견과 차별을 없애는 데 노력할 것이라며 2023년 계획을 밝히기도 했다. 시민의 여가와 문화생활의 중심이 될 수 있도록 커뮤니티 프로그램을 운영하고 시민과 깨끗한 환경을 조성하는 '환경캠페인', 장애인과 비장애인 소통과 화합의 '행복씨앗교실 Ⅱ'를 운영할 예정이다.

하늘고등학교

인천공항 주변 지역 정주 여건 조성 및 지역사회 교육환경을 개선하기 위하여 인천국제공항공사에서는 2011년 3월 자율형 사립 고등학교인 인천하늘고등학교를 건립하고 학교 운영을 후원하고 있다. 이곳은 '사교육이 필요 없는 학교를 넘어서 공교육의 모델을 제시'하려는 목표로, 공항 인근에 거주하는 주민들은 물론, 공항과 관련된 산업이나 공공기관에 재직 중인 종사자들의 자녀들이 지역 밖으로 멀리 나가지 않고도 가까운 곳에서 좋은 교육을 받을 수 있도록 돕기 위해 설립되었다. 뛰어난 교사진, 우수한 학교 프로그램, 학생들이 자신의 꿈과 목표를 이룰 수 있도록 장학제도의 혜택을 제공해오고 있다. 학생 전원은 기숙사에서 생활하며 공부에 집중하면서도, 한 사람이 한 악기는 꼭 다루도록 지, 덕, 체 모두를 아우른 교육을 받으며 자라나고 있다.

설립취지

상대적으로 낙후된 공항 인근 지역의 교육환경을 개선하여 3만 5천여 인천국제공항 종사자의 안정적인 정주여건 조성
지역명문고를 육성하여 우수학생이 서울 등 타지로 유출되는 현상을 최소화하고 공항인근지역 발전에 공헌
사회적 약자를 배려하는 등 기업의 사회적 책임을 이행하고 정부의 지방교육 활성화 정책에 부응

학교규모

유형 : 자율형 사립고
위치 : 인천 중구 운서동 570번지 일원(인천교육연수원 인근)
면적 : 31,082㎡(대지면적), 33,629.89㎡(건축연면적)
시설 : 교과교실동, 체육관, 생활관, 식당, 부대시설, 경비실

설립기관

학교법인 인천하늘교육재단
- 2009년 인천국제공항공사에서 학교법인에 설립비 43억 원 출연(기부)

자료제공 : 인천하늘고등학교

Behind Story

교육과 문화 영역의 수요를 포착하다

– 전 인천국제공항공사 관리본부장 김동용

"공항에서 일하는 직원들이 자꾸 인천 밖으로 나가려는 이유를 생각해봐야 해요. 특히 자녀가 있는 직원들은요. 자녀의 교육·문화 환경이 기존에 살았던 지역보다 낙후되어 있어서예요. 그래서 하늘문화센터를 건립하고, 자율형 사립고등학교인 하늘고등학교를 세우게 됐어요."

김동용 전 본부장은 하늘고등학교를 만들기 위해 함께 행동했다. 초반에는 정부의 반대로 인해 감사를 받기도 했다. '하늘고등학교가 만들어지면 교육 환경 문제가 해결될 것이다'라고 취지를 주장했다. 공항이 있다는 특수성을 반영했을 때 자율형 사립고가 필요했다. 하늘고등학교는 100% 기숙사 학교로 인천 지역 학생들에게 특별 전형을 주고 있다.

"1년에 약 700~800명이 타지로 나가요. 타지의 고등학교로 다 가는 거예요. 그래서 인천시에서도 교육청에서도 우수 인재 이탈 문제가 현안 과제로 제시됐어요. 이런 면들이 우리 공사하고 딱 맞아서 일이 일사천리로 진행됐죠. 공항이 주가 되어서 투자를 하고 교육청에서도 투자했는데, 기획예산처에서 반대를 하는 거예요. 어려움이 있었지만 극복했죠."

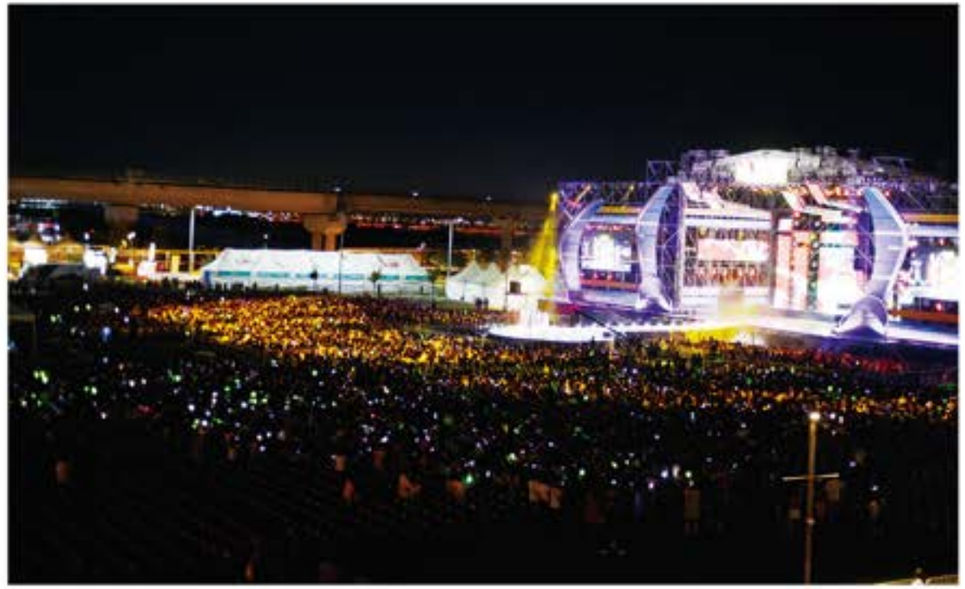
하늘문화센터는 상생 차원에서 만들어서 운영, 관리한다. 인천공항과 인천시가 합동해서 만든 문화센터로 김동용 교수가 본부장으로 있을 때 만들어졌다. 문화적으로 소외되었던 지역에 문화생활을 영위할 수 있는 공간을 만든 것이었다. 한편 신도시에 영화관이 빨리 지어지기 어려운 상황에서 공항 내에 영화관을 지어서 주민들이 누릴 수 있게 해줬다. 매년 9월에 2박 3일간 '스카이페스티벌'을 열어서 공항 청사 잔디밭 광장에서 국내 유수의 오케스트라, 밴드 등 축제를 개최한다. 이로써 주민들이 문화생활을 누릴 수 있게 했다.

스카이 페스티벌

스카이 페스티벌(SKY FESTIVAL)은 코로나19 확산 위험으로 취소된 2020년을 제외하고 2004년 이래 매년 가을 인천공항 잔디광장과 하늘공원에서 열렸다. 공항에 상주하는 직원과 여객들에게 감사를 전하고, 공항을 찾은 수많은 외국인에게 한국문화의 아름다움을 선사하는 것으로 잘 알려져 있다. 2022년에는 케이팝, 크로스오버, 힙합 등의 장르를 망라한 공연과 디자인 팝업스토어, 피크닉 아트북마켓, 인천공항 여행 사진전과 스탬프 투어 등 풍성한 프로그램으로 구성했다. 국내외 관람객 3만여 명이 모이는 글로벌 야외 음악 축제로 자리매김한 스카이 페스티벌은 친구, 연인, 가족 단위의 관람객이 참여할 만한 다양한 볼거리와 즐길 거리가 있는 세계에서 유일한 공항 복합문화축제다.

2022 INCHEON AIRPORT

sky festival



Epilogue

1. 조사개요
2. 마을기록학교

조사개요

1. 조사대상 선정 배경

본 기록집은 인천국제공항 주변 지역에서 주민운동에 오래 참여해온 주민대표들의 논의에 따라 발의된 2022년 주민참여예산 제안사업으로 출발한 기록화 사업의 결과물이다. 주민대표들에게는 인천국제공항 개항 20주년을 맞아 앞으로 지역과 공항이 상생하려면 그간의 주민운동을 기록해야 한다는 인식이 있었다. 영종도 일원은 인천광역시 중구, 삼형제 섬인 신도, 시도, 모도와 장봉도는 인천광역시 옹진군 북도면 소속이므로, 자연스럽게 인천광역시에 제안을 넣게 되었다.

그리고, 이번 기록화사업의 수행 업체로 선정된 더페이퍼는 이전부터 해왔던 마을 기록과 비슷하면서도 다른 주제 기록이라는 점에 이끌렸다. 무엇보다도, 대다수의 주민운동 중심에는 '고통'이 있으며, 반복되는 문제를 해결하는 과정의 기록, 소외된 사람들의 기록, 기록의 주체는 주민과 공공기관, 사안(프로젝트)별 활동 중심의 5가지 특징이 있었다. 기록공동체 기록의 가치가 크다고 여겼기 때문에 본 사업이 종료된 뒤에도 지역에서 기록 활동이 지속될 수 있도록 마을기록학교 운영을 함께 제안하게 되었다. 본격적으로 정해진 과업의 목적과 범위는 다음과 같다.

조사 목적

1. 인천국제공항이 조성되어 글로벌 허브공항으로 성장하기까지 공항 주변 지역 주민들의 삶의 변화와 지역 주민운동의 태동, 사회적 갈등 및 해소 과정 등에 대한 각종 자료 및 기록을 수집, 발굴하여 체계적으로 정리하고 보존한다.
2. 인천국제공항 개항의 역사는 물론, 공항 주변지역 주민 삶의 질 향상과 지역사회 발전에 기여한 주민운동을 기록화 하여 시민들에게 알리는 자료로 활용하고, 시민과 함께 일군 인천의 발전상에 대한 공감대를 형성한다.

조사 범위

1. 시간: 인천국제공항의 조성부터 현재까지
2. 공간: 인천국제공항과 그 주변지역
3. 내용: 공항 조성에 따른 주변지역 주민들의 삶의 변화, 공항 조성 및 공항의 성장에 따른 주민운동 관련 자료조사 및 분석, 주민운동 관계자 등의 구술을 채록, 인터뷰를 통한 기록 생산

2. 조사과정 및 방법

2022년 5월부터 기록화 사업에 착수하여 11월까지 조사를 완료했고, 12월에 준공하게 되었다. 그 과정은 물론 만만치 않았다. 조사범위가 방대했고, 오랜 세월이 지나 남아있는 자료가 그리 많지 않았기 때문이다. 기관에서 보유한 기록들보다도 주민들이 직접 작성했던 기록을 확보하는 것이 중요했다. 우선 사업의 본격적인 시행에 앞서 자문위원회를 개최했다.

• **자문위원회 개최 (1차: 2022. 06. 16. / 2차: 2022. 07. 11.)**

- 자문위원

강덕우((사)인천개항장연구소 대표), 강옥엽(인천여성사연구소 대표), 이진호(경인일보 국장), 임남수(인천하늘교육재단 상임이사), 정은영(영종도서관 관장), 차광윤(국립항공의료센터설립연대 집행위원장)

- 자문 결과

자문위원들은 인천국제공항 1, 2단계 건설 시기와 개항 초기까지의 주민운동을 기록하는 것이 좋겠다는 의견을 제시했다. 그리고 당시에 직접 공항 입지 선정이나 공항 건설과 보상 과정에 참여했던 인물들을 추천했다.

• **기록대상자 선정위원회 개최 (2022. 07. 26.)**

- 선정위원

김요한(영종국제도시총연합회 정책위원장), 복혜정(인천중구문화재단 이사), 최인성(영종진현양사업회 사무국장), 차광윤(국립항공의료센터 설립연대 집행위원장)

- 선정위원회 결과

주민대표로 구성된 선정위원들은 주민운동에 참여했고, 대표성이 있는 인물을 추천했다. 그리고 조사 범위에서 개항 이후 현재까지의 주민운동을 빠짐없이 다뤄줄 것을 요구했다. 이 과정을 거쳐 구체적인 조사 계획이 정해졌다.

• **기록대상자 선정 기준**

본 사업의 기록주체는 인천국제공항공사, 인천광역시, 지역주민 셋으로 구분할 수 있었다. 각각의 의견과 관점이 달랐기 때문에, 자문위원회는 이들의 의견을 균형 있게 기록하는 데 중점을 두고 진행하는 것이 좋겠다고 권고하였다.

1. 인천국제공항공사
   - 건설 중 보상 과정에 참여한 전직 임원
   - 현직에서 지역주민의 민원을 대응하는 실무책임자
2. 인천광역시
   - 수도권 신국제공항을 인천으로 유치하는 데 기여한 당시 실무책임자
   - 현재 본 기록화사업의 주무부처 항공과 과장
3. 지역주민
   - 공항 건설 당시 토지 및 어업 보상 운동에 참여한 주민
   - 공항 개항 이후 발생한 여러 문제(소음, 통행료 등)를 해결하려 참여했던 주민
   - 공항배후지원단지로 건설된 신도시에 부족한 사회기반시설을 확충하려 노력한 주민

• 기록대상자 선정 기준

순번	성명	지역 또는 소속	주제	이력 및 특징
1	김동용	공항	인천국제공항 건설배경 보상(토지, 어업) 상생(하늘고)	전 인천공항 관리본부장, 신국제공항 건설 시작부터 보상까지 담당
2	박연수	인천시	인천국제공항 입지선정 배경	전 인천광역시 도시계획국장 저서: 대한민국의 지도를 바꿔놓은 남자 (2008, 한국경제신문)
3	최인성	영종, 하늘도시	2기 주민운동(토지 보상)	전 영종발전협의회 근무 주민운동 1·2·3기 정리 영종발전협의회 설명
4	채기석	영종	2기 주민운동 (토지 보상, 주민생계지원대책)	영종 구읍뱃터 관리 전 영종발전협의회장
5	강영복	삼목	1기 주민운동(토지 보상)	전 삼목애향회장
6	유건호	삼목	1기 주민운동(토지 보상)	삼목주민보상대책위원회 대표 현 인천중구농협 조합장
7	박우연	구읍	1기 주민운동(어업 보상)	구읍 어촌계 보상 관련 인터뷰
8	신성철	송산	1기 주민운동(어업 보상	송산 어촌계 보상 관련 인터뷰
9	고충신	북도면(장봉도)	1기 주민운동(어업 보상) 2기 주민운동(소음)	북도면 어촌계 보상 관련 인터뷰
10	차광윤	북도면 (신도, 시도, 모도)	2기 주민운동(소음) 2기 주민운동(연륙교 건설)	국립항공의료센터설립연대 집행위원장 주민참여예산 사업 발의자
11	김임곤	용유	3기 주민운동(소음)	용유소음대책위원회 회장
12	김규찬	공항신도시	2기 주민운동 (통행료 인하)	전 중구의회 의원 전 공항공사노조위원장 전 통행료인하추진위원회 대표 현 영종국제도시총연합회 상임대표
13	김요한	하늘도시	3기 주민운동	영종국제도시총연합회 정책위원장 3기 주민운동 특징 설명
14	임남수	공항	상생(하늘고)	공항 관련 인터뷰 자문
15	이광만	신불	1기 주민운동 (토지, 어업 보상)	전 신불도 청년회장 현 영종1동 주민자치위원회 회장
16	안광호	인천시	상생	인천광역시 항공과장, 영상안 진행
17	조규혁	공항	상생(소음 및 환경)	인천국제공항공사 친환경공항처장

• 수행방법

조사연구

- 해당분야 이론 및 기록방법론을 활용한 전방위적 이해
- 연구 분야의 인문학적 구성
- 문헌 및 학술자료 조사
- 언론, 주요사건 조사
- 유관사례 조사분석

아카이빙 활동

- 인천국제공항 주변지역 주민운동 자료수집
- 매개자 발굴 및 사전접촉
- 구술대상자 선정 및 구술 채록
- 카테고리별 자료수집: 활동내용, 사진, 영상, 문서류 등

콘텐츠 제작 및 확장방안 제시

- 수집기록물 정리, 분류
- 디지털화 및 DB 구축
- 스토리텔링 작업과 콘텐츠 제작
- 아카이브 책자 및 기록영상물 제작
- 기록물 보존 및 활용방안 제시
- 디지털아카이브 모델 제시

3. 조사내용

• 기초 조사 자료 확보

인천광역시 영종도서관에서 지역아카이브 "온고지신"사업을 통해 수집, 보관하고 있던 아카이브 자료를 활용했다. 본 자료는 영종도의 과거 사진, 발간책자, 기초자료 등으로 지역에 대한 사전 이해에 대한 도움이 되었으며, 공항 및 배후지 조성 과정에 관하여 다양한 자료를 활용할 수 있었다.

• 인천국제공항 주변지역의 자연 · 인문환경

주민운동을 설명하기에 앞서 인천국제공항 주변지경의 자연 및 인문환경을 조사하고 왜 이곳에 공항이 들어서게 되었는지 밝혀야 했다. 그렇기에 건설 이전에 따로 떨어져 있는 군도였던 이곳의 자연 조건을 정리하고, 이미 오래 전부터 물류의 중심이었던 역사적 배경을 담게 되었다. 인천 중구에 해당하는 영종도 일대, 사라진 섬인 삼목도와 신불도, 옹진군 북도면 지역으로 크게 셋으로 나눴다. 세 지역의 고유지명과 그 유래를 조사해 주민운동이 펼쳐진 지역에 대한 배경지식을 기록집을 읽는 사람이 습득할 수 있도록 했다. 이곳의 주민들이 주로 종사했던 생업을 어업, 염전, 농사의 세 가지로 분류하여 조사하면서 어업의 중심이자 주민 공동체였던 어촌계에 관한 인천중구문화원의 자료집을 참고하여 싣게 되었다.

- 지역별 구분

인천 중구: 영종도, 용유도, 무의도
공항 개발로 사라진 지역: 삼목도, 신불도
옹진군 북도면: 신도, 시도, 모도, 장봉도

• 주민운동

- 시기별 구분

기록대상자 선정위원회에서 최인성 영종진현양사업회 사무국장의 설명을 참고하여 주민운동을 1, 2, 3기로 분류하여 조사하기로 결정했다. 1기는 1989년부터 2003년, 2기는 2003년부터 2011년, 3기는 2011년부터 현재로, 주민운동의 중심 세력은 크게 원주민과 신도시 입주민인 것으로 파악했다. 1기는 원주민, 2기는 원주민과 신도시 주민의 접점이 늘어나는 시기, 3기는 드디어 원주민과 신도시 주민 모두가 연합하여 지역의 현안을 공동으로 해결하고자 더 자주 모이고 연대하는 특징이 있었다.

1기: 1989. ~ 2003.
2기: 2003. ~ 2011.
3기: 2011. ~ 현재

- 주제별 구분

보상(토지, 어업, 소음 피해), 통행료 인하 운동, 연륙교 건설 운동, 공항에서 직간접적 영향을 받는 공항배후도시의 현안사항

4. 조사후기

• 4개의 섬 사이를 메워 만들어진 인천국제공항

영종도, 삼목도, 신불도, 용유도 등 네 개의 섬 사이에는 얕지만 풍부한 어족자원을 자랑하는 바다가 있었다. 인천국제공항은 이 일대 해안을 매립한 땅 170만 평을 포함한 380만 평의 땅에 건설되었다.

• 기억, 기록을 모으다

우리가 잘 알지 못하거나 시간이 오래 지나 잊힌 사람들의 이야기를 담았다. 당시 주민운동에 참여했던 지역의 대표들, 인천시의 공무원들, 인천국제공항 건설과 운영에 참여했던 공항공사 직원들의 기억을 씨줄 날줄로 교차하고 연결하여 기록으로 풀어냈다.

공항 부지가 섬이었던 때를 기억하는 사람들의 고향 모습과 공항이 건설이 결정될 때부터 건설이 시작되며 발생한 토지, 어업 보상 등 조성 과정에서 있었던 다양한 이야기를 넣었다.

지금은 세계 제1의 공항이 들어서 24시간 비행기가 뜨고 내리는 '하늘도시'로 변했지만 오랫동안 이곳에서 살았던 주민들은 아직도 옛 섬마을을 기억하고 있었다. 인천국제공항공사와 인천시의 전현직 관계자들 또한, 그 당시 주민들의 너그러움과 무수한 희생 덕분에 인천국제공항이 오늘날과 같은 위상을 차지하게 되었다고 인정했다.

• 사람의 길, 그것은 곧 더불어 사는 삶

대한민국의 발전과 함께 성장을 거듭해온 거대한 국가 시설인 공항은 지역과 주민의 삶에 긍정적이든 부정적이든 큰 영향을 주었다. 그 과정에서 발생한 시행착오가 '그렇다면 앞으로 어떤 도시를 만들어야 할 것인가?'라는 질문을 이끌어 냈다.

결과적으로, 공항과 주민이 상생하는 지역의 모습은 다음과 같을 것이다. 공항에만 의존하지 않고 자생력을 갖춘 곳, 공항 주변 지역 주민 모두가 누릴 수 있는 편익을 고려한 사업이 시행되는 곳, 무엇보다도 사람들이 지역에서 오랜 시간을 보내며 '살기 좋은' 곳.

이번 기록집은 공항산업에 종사하는 다음 세대와 국민 모두에게 공항과 지역이 상생할 방안, 그리고 지금까지 이 모든 과정이 어떻게 진행되었고 발전해 왔는지 배우고 검토하는 기초 자료로 쓰이게 될 것이다. 주민 공동체의 기록은 지역사회에서 일어나는 갈등을 조정하고 구성원들의 화합을 도모할 수 있기에, 앞으로도 지역에서 꾸준히 기록 환경이 조성되는 것이 중요하다.

그 밑바탕이 될 마을기록학교의 수행 결과는 다음 장에서 소개하겠다.

5. 기록활동사진

마을기록학교

1. 전체 개요

사업목적

지속가능한 기록생태계의 핵심인력을 발굴하여 시민 스스로가 주체가 된 기록 활동으로 인천광역시의 도시브랜드를 형성하고 미래성장 동력을 확보

모집대상

- 지역기록에 관심 있는 인천광역시 시민으로 양성과정에 적극적으로 참여 가능한 자
- 주최: 인천광역시 항공과
- 주관: 인천광역시 영종도서관, 더페이퍼

교육 프로그램 개요

- 기간: 2022년 11월 04일 ~ 11월 30일
  (기간 중 해당 일자 오전 10시~12시, 총 4회)
- 방식: 대면 (※ 코로나19로 교육방식은 변경될 수 있음)
- 장소: 영종도서관 2층 세미나실1

구분	일시	강의명	강사	강사소속	주요내용
1강	11월 04일(금) 10:00-11:50	지역과 아카이브	이영남	한신대 한국사학과	아카이브와 기록의 관계 마을과 일상아카이브
2강	11월 11일(금) 10:00-11:50	인천지역학	배성수	인천시립박물관	인천의 역사와 근현대 향토문화
3강	11월 18일(금) 10:00-11:50	기록의 의미와 마을기록	이형희	(협)마을문화기록 연구원	아카이브의 의미와 마을기록 마을기록의 방법과 사례
4강	11월 30일(수) 10:00-11:50	마을기록 사례	최서영	㈜더페이퍼	마을기록 주요사례

* 4강 일정은 당초 25일에서 30일로 변경

2. 마을기록학교 강의 모습

1강(2022. 11. 04.)

주제: 지역과 아카이브_아카이브와 기록의 관계, 마을과 일상 아카이브
강사: 이영남(한신대학교 사학과)

2강(2022. 11. 11.)

주제: 인천 지역학_인천의 역사와 근 · 현대 향토문화
강사: 배성수(인천시립박물관)

3강(2022. 11. 18.)

주제: 기록의 의미와 마을기록_아카이브의 의미와 마을기록 그리고 방법과 사례
강사: 이형희((협)마을문화기록연구원)

4강(2022. 11. 30.)

주제: 마을기록 주요 사례
강사: 최서영(㈜더페이퍼)

기록을 마치며

〈인천국제공항 주변지역 주민운동 기록화 사업〉은
인천국제공항이 조성되면서부터 세계 1등 글로벌 허브공항으로
성장하기까지 공항 주변 지역주민의 삶의 변화와 지역 주민운동의 태동,
사회적 갈등 및 해소 과정 등에 대한 기록을 목적으로
2022년 주민참여예산 제안사업으로 선정되어 진행되었습니다.
주민의 관점에서 공항 건설과 지역의 변화를 기록한
이번 기록화 사업은 주민들이 주체적으로 진행한
최초의 기록화 작업이라는 큰 의미를 갖습니다.
공항 조성에 따른 주변 지역주민의 삶의 변화,
공항 조성 및 공항의 성장에 따른 주민운동 관련 자료조사 및 분석,
주민운동 관계자 구술채록 및 인터뷰를 통해 인천광역시,
인천국제공항공사가 함께 문제를 해결해 온 과정을 담았습니다.
이번 기록 작업을 통해 향후 유사한 사업을 추진할 때 불필요하고
소모적인 갈등 요소를 제거하고 발전적인 논의를 통해 공존과
상생의 가치를 실현하는 계기가 되기를 바랍니다.

- 인천광역시 항공과 과장 안광호

참고문헌

『삼목향토지』, 삼목애향회, 2002.
『인천국제공항 건설사: 1단계 1992-2001』, 인천국제공항공사, 2001.
『영종·용유지』, 영종용유지발간위원회, 도서출판 푸른섬, 2008.
『해넘이 하늘섬 영종』, 한국토지공사·인천광역시도시개발공사, 2009.
『인천의 갯벌과 간척』, 인천광역시 역사자료관, 2009.
『인천광역시사 8: 인천의 섬과 역사문화유산 상·하』, 인천광역시사 편찬위원회, 2017.
『사진으로 보는 중구 어촌계 이야기』, 인천중구문화원, 2021.
『중구 영종 용유 옛지명·역사문화 관광지도』, 인천광역시 중구청, 2022.

협조기관

경인일보 http://www.kyeongin.com/main/
사단법인 영종도발전협의회 http://www.영종도.net/
영종국제도시총연합회 https://cafe.naver.com/skymetropolis
인천국제공항공사 https://www.airport.kr/co/ko/index.do
인천광역시 https://www.incheon.go.kr/index
인천광역시립박물관 https://www.incheon.go.kr/museum/index
인천광역시 옹진군 https://www.ongjin.go.kr/open_content/main/
인천광역시 영종도서관 https://www.imla.kr/yj/index.do
인천광역시 중구청 https://www.icjg.go.kr/index
인천도시공사 https://www.ih.co.kr/open_content/main/
인천시설공단 하늘문화센터 https://www.insiseol.or.kr/culture/sky/
인천중구문화원 https://icjgcc.or.kr/
인천중구문화재단 영종역사관 https://icjf.or.kr/load.asp?subPage=522.08
인천하늘교육재단 하늘고등학교 http://haneul.hs.kr/

발 행 일 2022년 12월
발 행 처 인천광역시

아카이브 · 제작

총 괄 최서영
P M 이형희
조사진행 이진수, 여유진
구술원고 송혜숙, 김태인, 박보영, 배미진, 여유진, 하채린, 한아름
디 자 인 송수미
사 진 박성환, 이진수
영상편집 소금과레몬
제 작 (주)더데이퍼
www.saida-books.com 031-225-8199

이 책은 인천광역시 항공과에서 진행한 인천국제공항 주변지역 주민운동 기록화사업 작업의 결과물로, 인천국제공항 건설과 확장으로 삶의 변화를 맞이했던 인근 지역 주민들이 분투한 역사와 기록을 발굴하고 보존하기 위하여 제작하였습니다.
인천국제공항 주변지역의 주민운동 기록 작업에 도움주신 모든 분들에게 감사드립니다.

이 책은 저작권법에 의해 보호를 받는 저작물이므로, 저자와 출판사의 허락 없이 내용을 옮겨 쓸 수 없습니다.

QR코드를 촬영하면 인천국제공항 주변지역
<하늘길 아래에서 사람의 길을 찾다> 기록 영상을 확인할 수 있습니다.