

지치논단



김희원
전남도 건설도시과장

20세기 중반 자동차 보급의 증가로 도시 외형팽창이 진행되어, 도심공동화, 도시외곽의 환경 파괴 등 복합적인 문제들이 제기됨에 따라 OECD는 압축도시 정책(Compact City Policy)을 문제를 해결하는 대안으로 제시하고 있다. 압축도시

의 '지방도시 살생부'에 따르면 지방도시 쇠퇴는 저출산·고령화·저성장이라는 메가트렌드 때문이며, 우리나라 인구역시 2030년경에 정점을 찍고 그 후로는 급속히 줄어들 전망이다.

인구감소·고령화 '메가트렌드'

2040년에 전국 지자체 중 30%는 1995년 대비 인구가 절반으로 떨어져 사실상 기능상실 상태에 빠질 것으로 예측되는데, 그중 절대다수(96%)가 지방중소도시다. 65세 인구가 20%를 넘는 초고령 지역도 38%에 달하는데, 이 역시 대부분 지방중소도시다.

이와 같은 문제에 가장 직면한 자치단체가 전남도가 아닌가 싶었다.

전남도의 쇠퇴도는 전국대비 17.4%가 높은 86.5%로 가히 충격적이라 할 수 있으며, 이 결과는 전남도의 인구감소, 고령화, 저출산 등이 타 시·도에 비해 쇠퇴가 빠르게 진행되고 있음을 의미한다.

이런 상황에 낫 놓고 있을 수 없어 전남도의 시·군과 비슷한 규모의 일본 중소도시인 도야마시, 이가시, 히메지시 등은 우리나라보다 한발 빨리 인구감소, 고령화에 따른 도시쇠퇴가 진행되었던 곳으로, 쇠퇴에 대응한 도시정책을 눈으로 보고 직접 확인했다.

지방도시 뭉쳐야 산다

도야마시에서는 콤팩트시티(Compact City) 정책을 도입한 도시재생을 추진하고 있었으며 기존의 대중교통(라이트레일, 센트럴 등) 시설을 주민편의위주로 개선하고 교통비 할인, 시에서 직접 운영·관리하는 패밀리카, 질리인, 박물관 등을 조부모 가정은 무료 이동토록 하여 도시재생의 퀄리티를 높이고 있다.

이가시 모쿠모쿠팜은 1차(농수산업), 2차(제조, 가공), 3차(서비스)산업을 복합한 6차 산업을 도시재생에 활용한 곳이었다. 소시지, 햄, 빵, 블루베리 등 유기농 제품을 생산, 체험 배움터 및 판매(축제 포함)로 연간 70억엔(7조원)의 지역 소득을 달성하고 있으며,

히메지시는 인근의 세계문화유산인 히메지성과 연결된 지역문화 특화거리의 외형(간판, 외벽 등)을 현대식으로 리모델링하고 아케이드를 설치하여 사람들의 발걸음이 끊이지 않도록 하여 중심시가지 상권을 활성화하고 있다.

이번 연수를 통해 "각 지역의 여건에서 무엇을 어떻게 개선해야 도민의 삶이 행복할 수 있을까?"라고 생각하며 실행에 옮겨야 할 내용을 고민했다.

전남도에서 시행하고 있는 압축도시정책을 지역 실정에 맞게 지속적으로 추진해 나아가면 도민이 행복한 도시가 될 것이라 믿는다.

구체적인 방안으로 첫째, 압축도시에 대한 특징과 장점을 알고 시·군별로 장기 간에 걸쳐 추진하기 위한 장기로드맵을 마련이 필요하며, 둘째, 중심지 안에서 생활거점 형성, 대중교통 및 보행자교통과의 연계를 강조하는 주거 기능도 함께 고려하는 도시구조가 필요하다. 셋째, 이를 실현하기 위한 수단으로 부처·기관을 넘어선 기능적·포괄적 접근, 압축도시정책의 수직적·수평적 연계 강화, 모든 이해당사자의 참여 유도, 모니터링 및 평가수단의 강화 등 다차원의 거버넌스 개선, 특히 도시재생 뉴딜사업의 효율적 연계가 가장 효율적이라 생각된다.

2030년부터 압축도시 추진해야

마지막으로, 지역에 맞는 일자리 육성이 필요하다. 기업들이 지방에 자리잡는다고 반드시 일자리가 늘는 건 아니다. 지역 특성에 맞고 지역경제에 기여할 수 있는 마을기업을 육성해 이들이 살아남을 수 있는 환경을 만들어줘야 할 것이다.

인구감소·고령화·저성장의 지방도시를 압축적으로 잘 관리해 나아가면 오히려 일자리가 풍부하고 삶의 질이 향상되는 도시를 만들 수 있을 것으로 확신한다.

사설 '광주형 일자리' 포기해서는 안된다

광주와 현대자동차의 '광주형 일자리 사업'이 다시 원점으로 돌아왔다. 지역노동계와 현대차간 합의점을 모색한 광주시가 투자협약서 체결 직전까지 갔지만 현대차가 거부하는 바람에 막판 접점을 찾는데 실패했다. 광주형 일자리 사업은 지역노동계의 이해타산으로 좌초될 수 있다는 우려가 커지고 있다. 안타까운 상황이다.

현대차는 지속가능성과 경영 안정정책의 수직적·수평적 연계 강화, 모든 이해당사자의 참여 유도, 모니터링 및 평가수단의 강화 등 다차원의 거버넌스 개선, 특히 도시재생 뉴딜사업의 효율적 연계가 가장 효율적이라 생각된다.

하지만 타결의 불씨가 안전히 사라진 것은 아니다. 협상 주체인 광주시와 현대차 모두 협상을 지속하겠다는 뜻을 밝혔다. 광주형 일자리가 단순

한 기업의 투자사업이 아니라 노사민정의 합의에 따라 추진되는 사업이라는 점에서 정치권이 타협안을 제시할 수도 있다는 분석도 나온다.

여기에서 전국적인 지지를 보냈던 청와대와 민주당도 계속 힘을 실어주고 있다. 협상 타결의 실마리를 찾지 못하면 협상이 무기한으로 끌려갈 수 있는 노사 상생 모델이라는 점에서 전국적으로 기대가 크다. 서로 어렵다면 상생의 길이 최선이다. 광주시와 현대차가 끈기와 의지를 갖고 협상을 계속하기를 바란다.

광주형 일자리 사업은 고비용-저효율 구조로 글로벌 경쟁력이 떨어진 완성차 업계와 극심한 취업난으로 일자리 접어치게 맞서면서 광주시의 선택지는 좁을 수밖에 없었다.

KTX탈선 국민은 불안하다

시속 250km 이상으로 운행하는 KTX 열차가 탈선했다. 다급한 상황이 발생하지 않은 것은 천만다행이다. 하지만 최근 3주 동안 코레일이 운영하는 철도 구간에서 무려 10건의 사고가 일어났다.

이번 사고는 KTX 강릉선에서 일어났다. 8일 오전 7시30분 강릉역을 출발한 서울행 806호 KTX 열차는 출발 5분 만에 사고가 났다. 앞 차량은 T자 모양으로 꺾였고 열차 10량 대부분이 선로를 이탈했다. 사고 총격으로 선로는 뜯겨나갔고 전신주는 후직조차처럼 변하는 등 말 그대로 대형사고였다. 인명피해가 14명 부상에 그친 것이 불행 중 다행이었다.

후속 조치에서도 불안이 커졌다. 코레일 측의 안이한 대처와 நட장 조치 때문이다. 열차에서 탈출한 승객들은 굳은 승객들의 도움이 있어서 가능했다고 밝혔다. 또 추위에 떠들던

승객들이 스스로 인근 비닐하우스를 찾아 대피했다고 한다. '다친 승객이 진료를 원하면 먼저 연락하라'는 안내 문자도 이해할 수 없다는 반응이다.

최근 열차 사고가 너무 잦다. 11월 19일 서울역에서 KTX가 포크레인을 들이받아 3명이 다쳤고 20일 오송역에서 KTX 전기공급이 중단됐다. 22일은 분당선 열차가, 23일은 무궁화 열차가 원주역에서 멈춰섰다. 24일은 광명역과 오송역에서 KTX 고장으로 운행이 지연됐다. 28일은 용산역으로 가던 호남선 KTX가 익산역 부근에서 멈춰섰다.

이번 KTX 탈선으로 인명 참사가 날 뻔 했다. 국가기관시설인 열차가 이렇게 사고가 잦으면 어떻게 국민이 안심하고 탈 수 있을 것인가. 정확한 원인을 밝히고 안전관리와 예방에 더욱 철저해야 할 것이다.

기고



이현창
전남도의원

청년 실업률이 최악의 상황이다. 전남 청년 실업률은 작년 12월 기준 9.9%로 17개 시도 중 14번째로 높다. 그런데 과연 우리가 체감하는 청년 실업률은 10%에 불과한 것일까? 청년 실업률은 실제 통계상 오류가 많다. 실업자 수에서 15세 이상 29세까지 경제활동인구를 나누어서 계산하는 것인데, 여기에는 군인, 응시원서를 내지 않은 공시생, 약 70% 정도로 추산하는 학생, 취업 포기생은 실업자에서 제외된다. 1시간 이상 소득을 위한 경제활동을 하는 아르바이트, 인턴, 급여를 받지

청년 실업, 모두가 발벗고 나서야

않더라도 가족이 운영하는 사업체에 등록된 사람도 취업자로 인정, 실업률에서 제외된다. 작년 기준 전남 청년 고용률은 33.2%인데 전체 실업률과의 괴리가 크다. 앞으로 문제의 심각성과 정책 입안을 위해서라도 실업률의 현실화 작업이 필요하다.

청년 일자리 문제에 있어서 중소기업에서는 사람을 구하기 어렵다고 하고, 청년들은 대기업과 공공기관을 선호해 중소기업 입사를 피하는 '일자리 미스매치'를 해소할 방안이 시급하다. 고용노동부 자료에 의하면 대기업대비 중소기업 임금수준은 62% 정도로, 97년 75% 수준이었던 것에서 오히려 임금 환경이 더욱 악화, 일자리도 양극화되고 있다. 공정거래위원회 등 정부 당국은 단가 후려치기, 불공정거래 등 대기업이 협력업체의 이익을 과도하게 침해하는 것을 막고, 중소기업들의 정당한 이익을 추구할 수 있도록 해 대기업과 중소기업 종사자 간 임금과 복지 등을 점차 줄일 수 있도록 역할을 다 해야 한다.

또한 비정규직을 한꺼번에 정규직화

하기에는 여러 가지 경제적 부담과 충격이 있기에 비정규직의 임금과 복지 수준도 높여가야 할 것이다.

지역 경제 활성화를 위해 지방분권과 공공기관 지방 이전은 필수적이다.

전남과 같은 산업기반이 취약한 지방은 더욱더 청년 취업이 어렵다. 고용노동부 자료에 의하면, 2016년 전국 1,100만 개 전체 일자리 중 서울과 경기도에 절반이 모여 있고, 전체 61만 명 취업자 중 31만 명이 수도권에서 채용이 이루어졌다. 국제 경쟁력을 키우기 위해서 수도권 규제를 풀고 공기업 이전 반대를 일부에서는 주장하는데, 높은 집값 문제, 청년 실업과 더해져, 저출산 경제생산인구 감소 등 국가적 문제로 더해지고 있다. 실제 전남 22개 시군 중 나주시의 경우 공공기관 이전으로 인해 젊은 층의 인구가 유입되고, 출산율이 증가하는 효과를 나타내고 있다.

문재인 정부는 청년 실업 문제의 심각성을 깨닫고, 공공부문에 81만 개의 일자리를 만든다는 공약을 걸고 당선되었다. 소방, 경찰, 복지 관련 종사자의

채용확대에는 찬성하나, 공공일자리의 특성상 한 번 채용되면 그만두고 하지 않고, 예산과 일자리 순환문제에서 근본적 대책이 될 수는 없다. 오히려 임기제 공무원 채용 확대를 통해 근무정력을 쌓고, 민간 기업에서 채용 시 가산점을 주는 방안을 찾아 기업이 일자리를 창출할 수 있도록 돕는 방식이 되어야 한다.

청년 일자리 문제 해결은 쉽지 않은 과제다. 아이를 두고 있는 아버지로서 우리 아이들의 장래를 위해 모두가 발벗고 나서야 할 사안이다. 아쉽게도 청년의 목소리를 대변할 20·30대 도의원이 전남도의회에는 없다. 최근 예산안 심의에서 청년에 대한 국민연금 지원 예산삭감논란에서 과연 청년의 의견이 반영되었는지 의문이다.

끝으로, 가득이나 어려운 사정에 있는 청년 구직자를 위해 교통비 정도는 보상을 수 있는 면접비 의무제 공기업과 기관들이 많아졌으면 좋겠다. 그리고 채용공고 또한 좀 더 정확하게 고시하여 취업준비생들을 두 번 울리는 일은 없어졌으면 한다.

특지광장

편안하고 안전한 운행길 운전 중 갑자기 아무 안전표식도 없이 눈앞에 막대한 과속방지턱 때문에 깜짝 놀란 적이 운전자라면 한두 번쯤 있을 것이다. 과속방지턱은 과속이 예상되는 곳에 운전자들의 과속을 방지하고 나아가 교통사고를 미연에 방지하고자 전문 설치업체에서 규격에 맞게 설치되는 안전시설물이지만 오히려 애물단지로 전락한 곳도 있다. 일부 지역 주민들이 규격에도 맞지 않는 과속방지턱을 설치하면서 오

애물단지 전략 '과속방지턱' 사고위험 키운다

히려 운전자들의 안전을 위협하고 있는 경우도 있다.

물론 교통사고의 위험이 많아 차량 속도를 늦추기 위해 운전자들의 주의를 환기시키기 위해 설치하는 맘은 이해하나 관련 규정을 무시하고 아무렇게나 설치한 과속방지턱은 운전자에게 화만 불러줄 뿐이다. 사정이 이렇다보니 일부 운전자들은 무심코 이를 지역을 지나칠 때 뒤늦게 식별을 하게 돼 과속방지턱에 차량 하부를 긁히게 되거나 충격을 받게 되는

낭패를 보게 돼 운전자들의 불만을 불러온다. 더욱이 칠푼같이 어두운 야간에 설치된 시설 방지턱은 더욱 낭패를 당하기 십상이다.

무엇보다 주민들이 임의로 설치한 과속방지턱은 규격도 제각각인데 형태마저 달라 운전자들에게 혼선을 주기 쉬워 식별자체가 곤란하다는데 문제가 있다. 심지어는 도로 한쪽에 설치된 과속방지턱을 피하기 위해 중앙선을 넘어 반대차선을 오가며 곡예운전을 하는 경우

도 볼 수 있다. 사고예방을 위한 과속방지턱이 오히려 교통흐름을 끊는다면 교통사고의 원인이 되고 있는 것이다.

이렇듯 과속방지턱이 애물단지로 전락해서는 안될 일이다. 과속방지턱 같은 교통안전시설물은 주민과 운전자 모두의 안전을 위한 장치인 만큼 필요한 경우 지자체와 도로관리청 등에 설치요청하여 적정성을 고려하고 설치되어야 함이 마땅하다. 고로 임의로 과속방지턱을 설치하지 않자 관계당국에 설치요청하여 안전하고 원활한 교통흐름을 유도할 필요가 있다 할 것이다.

/장성경찰서 정보보안과 김덕형

윤장현 전 시장 진실 밝혀야

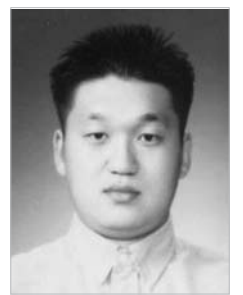
기지수첩

윤장현 전 광주시장이 현직에 있을 때 노무현 전 대통령의 부인 권양숙 여사라고 사칭한 40대 여성에게 속아 4억5,000만원을 날린 사건이 뒤늦게 알려져 곧 검찰에 불려가 조사를 받게 됐다.

윤 전 시장을 속여 거액을 뜯어낸 40대 사기범은 자신을 권 여사라고 소개한 뒤, 딸 사업 문제로 급전이 필요하며 지난해 12월부터 월 1월까지 네 차례에 걸쳐 돈을 송금 받은 것으로 확인됐다. 이 사기범은 또 윤 전 시장에게 '노 전 대통령의 훈외자'라는 말을 꺼내면서 광주시 산하기관과 사립중학교에 자신의 아들과 딸을 각각 채용 시키는 대담함을 보이기도 했다.

물론, 채용과정엔 윤 전 시장이 개입했다는 의혹이 불거지고 있는 상황이다. 사기범은 김·경조사에서 자신을 휴대폰 판매업자로 주장했지만, 사실 광주·전남 선거판에선 잘 알려진 선거 전문 자원봉사자로 전해지고 있다. 광주지역 중진 국회의원과 구청장 등 다수의 선거캠프와 인연을 맺은 것으로 확인됐다. 복수의 지역정계인사들은 이 사기범이 매우 직선적인 성격에 이것저것 성실히 조사를 받고 이에 따른 응분 고 말하고 있다.

윤 전 시장은 일련의 사건에 대해 "보이스피싱에 당했으며 속았다"



고광민
사회부 차장

는 입장을 견지하고 있지만, 김·경은 수사과정에서 윤 전 시장을 보이스 피싱 피해자에서 피의자 신분으로 전환시켰다. 검찰은 윤 전 시장을 상대로 직권남용과 공직선거법 위반 등의 혐의를 적용, 수사내용 등을 면밀히 분석하고 있다. 9일 새벽 급거 귀국한 윤 전 시장은 거액 송금에 대한 '공천헌금' 의혹과 직권을 이용한 낙하산 채용 등에 대해 거짓 없이 해명해야 한다.

보이스 피싱으로 거액을 사기당한 뒤 배경에 다른 거래는 없었는지 그리고 정실·밀실 인사가 이뤄졌는지에 대한 여부가 의혹없이 명백히 드러나야 할 것이다. 윤 전 시장이 실망에 빠진 지역민들에게 동정심이라도 이끌어 낼려면 수사기관에 성실히 조사를 받고 이에 따른 응분에 책임을 지는 것이다. 이런 자세 등이 한때 시민운동을 한 사람으로서 마지막 양심이라 하겠다.

1989년 6월 29일 창간 전남매일 2005년 9월 21일 등록번호 광주가 14(월간)
회장 박철홍 대표이사·발행인·편집인 김용호 편집국장 丁正龍
대표전화 062) 720-1000 구독 신청 및 배달안내 720-1098, 010-4601-5323
정치부 (062) 720-1060-62 경제부 (062) 720-1066-67 사회부 (062) 720-1050-54 사회2부 (062) 720-1043-45 동부권본부 (061) 743-4200-01 서부권본부 (061) 285-9816-17 문화체육부 (062) 720-1071-72 사 진 부 (062) 720-1040
편집부 (062) 720-1070 기실 (062) 720-1005 논실 (062) 720-1032 월간국 (062) 720-1006-07 관리국 (062) 720-1012 판매국 (062) 720-1098 사업국 (062) 720-1011 광고국 (062) 720-1016-17
기사제보 TEL (062) 720-1050-54 FAX (062) 720-1080-82 E-mail jndn@chol.com
광고문의 TEL (062) 720-1016-17 FAX (062) 720-1020 E-mail jnmi1000@hanmail.net
본지는 신문윤리강령 및 그 실천 요령을 준수한다
우) 61234 광주광역시 북구 제봉로 322(중흥동, 삼산빌딩) / 구독료 월 10,000원 (1부 500원) 인쇄처 다원인쇄

Table with 2 columns: 생활정보전화 and 긴급전화. Lists various phone numbers for services like emergency, police, and public information.