SUMMA
Seoyoung Industrial Development / Seoyoung Engineering

경기신문 인천
kgnews.co.kr
2023년 1월 30일 월요일 단기 4356년 (음력 1월 9일)
대표전화 032)442-8114 제5392호

2025 APEC 인천 유치를 기원합니다.
인천광역시 INCHEON

조병창부터 대우자동차까지… 부평의 산업 변화 담은 '영단주택'

우리 동네 문화재를 소개합니다 '우문소'

2017년 5월, '인천 강제동원 평화역사기행'에 참여한 고교생들은 미쓰비시(三菱) 줄사택에 대한 역사 해설사의 이야기를 듣고 눈을 반짝였다.

그들에게는 일상적인 길이었고, 줄사택은 그냥 낡고 허물어져 가는 건물이었다. 그랬던 곳이 일제 식민지 당시 아픔의 역사를 담고 있다는 사실을 알고 나서는 대상을 다시 바라보게 됐다.

내가 발 딛고 사는 인천에도 역사가 있고, 그 역사는 예나 지금이나 살아 숨 쉰다는 사실에 눈을 뜬 것이다. 그들이 역사를 인식한 인천시민으로 각성하는 순간이었다. 문화재는 그런 힘이 있다.

경기신문은 2023년 인천시민들의 일상에 녹아 있는 지역 문화재를 소개한다. 관리되는 지정문화재보다 아직 문화재로 인정받지 못한 비지정문화재에 무게를 둔다.

똑같이 생긴 집들이 빈틈없이 붙어 있다. 집들이 모여 있는 골목은 자로 재서 자른 것처럼 반듯하고 길다.

인천 부평구 산곡동 87번지 일원에 있는 이곳은 부평 산업 구조의 변화를 담고 있는 '영단주택'이다. 산곡동 영단주택은 일본육군조병창 조선인 노동자들이 거주하던 주택 단지로 시작했다.

영단주택의 역사는 1930년대 말로 거슬러 올라간다. 당시 일본은 전쟁을 치르기 위해 조선을 군수기지로 만들었고 인천은 군수품 생산과 수송을 위한 군수공업단지가 된다.

이곳에 노동자들이 몰리면서 일본은 일종의 공공기업인 조선영단주택'(현 LH한국토지주택공사)을 설립해 대규모 집단 주택을 건설했다.

인천에서는 미추홀구 용현동과 숭의동 등에도 영단주택이 만들어졌다. 이곳들 역시 산곡동처럼 공장들이 많았다.

산곡동 영단주택은 구사택과 신사택으로 구분된다.

1941년부터 1943년에 건설된 한옥식 주택은 구사택, 1944년 건설된 일본식 주택은 신사택으로 불린다.

일제 조병창 노동자들 거주로 형성
60년대 공단·대우차 노동자들 생활
재개발로 인해 올해 모두 철거 예정

구사택은 온돌방 2개와 부엌이 기역(ㄱ)자로 연결된 구조로 대문 옆에 화장실이 있었다. 집 내부에는 뒷간과 작은 앞마당도 존재했다.

신사택은 이보다 단순한 구조였다. 부엌과 방이 일자로 이어졌으며, 이곳에 살던 노동자들은 한 동마다 한 개씩 있는 공동화장실을 사용했다.

최근에는 일제강점기 말 인천육군조병창양성소 훈련생들이 주로 사용했던 합숙소도 발견됐다. 이곳에는 합숙소 방 당 6명, 총 40실에 240명이 살았다.

산곡동 영단주택은 다른 조선인 노동자 대상 임대주택과 달리 한옥이 포함돼 있다는 점이 독특하다.

일제강점기에 조선에 건설된 노동자 주택은 형태와 생활 양식까지 모두 일본식으로 강제하는 것이 지침이었다.



영단주택 단지 안에 이주 개시 현수막이 걸려 있다.

왜 한옥 형태로 지어졌는지에 대한 배경은 아직 밝혀지지 않았다. 조선인 기술자 2명이 설계한 것으로 알려지지만 현재까지 누구인지 찾지 못했다.

해방 이후 영단주택에는 미군기지에서 일하는 한국인 노동자들과 기지촌 여성들이 주로 살았다.

미군기지가 축소되기 시작한 1960년대 중후반부터는 부평수출공단과 대우자동차 노동자들이 영단주택을 채웠다.

시대에 따라 영단주택의 주민들은 달라졌다. 공통점은 '노동자들의 집'이라는 것. 그들은 부평의 변화와 역사가 담긴 곳에서 생활하며 일터로 나갔다.

이곳은 재개발로 올해 안으로 모두 철거된다. 빈집에는 출입 금지를 알리는 스티커가 붙었고 단지 안에는 이주를 시작했다는 현수막이 걸려 있었다.

글·사진=김샛별 기자

3월 인천 택시요금 인상… "시민 편의성 담보할 수도 없고… 풀어야 할 난제 '산더미'"

인천의 택시요금 인상이 코앞으로 다가왔다. 기본요금 4800원(1000원 인상)을 뼈대로 하는 조정안이 지난 27일 인천시의회의 의견청취를 거쳤다. 2월 물가대책위원회 심의와 요금 결정 공고 후 3월 중 시행된다.

하지만 택시요금 인상과 동반돼야 하는 법인택시 기사들의 처우 개선, 심야 시간대 택시 공급 확대 등 풀어야할 난제는 여전하다.

이런 문제를 해결하기 전에는 인천 시민들의 편의성을 담보할 수 없고, 요금 인상의 정당성도 확보하기 어렵다.

인천 개인택시 부제 해제 두 달…"심야운행 조 안 지켜"

현재 국토교통부 택시운행정보관리시스템(TIMS)에 등록돼 있는 개인택시는 고작 18대(0.2%)에 불과하다. 반면 법인택시는 5385대 전부 TIMS에 가입돼 있다.

개인택시의 시간대별 운영 현황 등을 파악하기 위해서는 현장에서 직접 확인하는 수 밖에 없는 실정이다.

인천시는 개인택시 부제(강제 휴무제)를 해제한 지난해 12월 5일부터 두 달여 동안 심야운행 현장점검을 실시했다.

매주 목·금요일 오후 10시부터 구월동 로데오거리, 부평역 일대 등 지역 주요 택시 승차거점에서 개인택시 운행 현황을 살폈다.

그 결과 시는 '개인택시 심야운행 조(組)'가 지켜지지 않고 있다고 판단했다. 또 심야시간 개인택시를 잡기 위해서는 여전히 10분 이상 시간이 소요됐다고 분석했다.

시는 이번 택시 요금 인상에 맞춰 개인택시의 TIMS 등록을 독려한다는 계획이다. 특히 TIMS 미등록 차량에 대해서는 카드 수수료 지원을 비롯한 각종 재정 지원에서 제외하겠다는 방침이다.

인천시의회, 심야할증 시작 오후 10시→11시 조정 제시… 법인기사 처우개선 필요

인천시의회 건설교통위원회는 지난 27일 열린 '인천시 택시운임·요율 조정안에 대한 의견청취'에서 심야할증 적용 시간을 오후 10시에서 11시로 조정해야 한다는 의견을 제시했다.

택시 운송원가 분석에 따르면 영업 ㎞당 운송수입은 1356.96원으로, 운송원가 1595.18원보다 238.22원 적다.

市, 개인택시의 TIMS 등록 독려 계획
심야할증 적용 오후 11시로 조정 제기
인천e음 택시 호출 서비스 확대 필요

시는 현행 3800원의 기본요금을 4800원으로 1000원 올리고 기본거리는 2㎞에서 1.6㎞로 줄이기로 했다. 또 당초 밤 12시부터인 심야할증 적용시간을 밤 10시부터 시작하도록 했다.

이에 유승분(국힘·연수3) 의원은 "운송원가 상승 등 요금인상의 불가피함을 인정한다"면서도 "난방비를 비롯한 물가 상승으로 서민 가계가 어렵다. 심야시간 적용을 2시간 늘리면 오히려 택시를 타지 않는 효과로 이어질 수 있어 1시간 줄이는 의견을 제시했다"고 설명했다.

요금 인상에 따른 법인택시 기사들의 처우가 개선돼야 한다는 의견도 나왔다.

인천 법인택시의 가동률은 73% 수준이다. 10대 중 3대 정도는 쉬고 있다는 얘기다. 반면 택시 실차율(운송수요)는 62%대로 전국 평균(51.7%)보다 높다. 개인택시 부제를 풀게 된 근거이기도 하다.

이인교(국힘·남동6) 의원은 "요금인상을 통해 법인택시의 경영정상화와 시민 편익증진 두 가지를 모두 잡아야 한다. 현재 법인택시가 전액관리제(월급제)로 운영되고 있지만, 매월 기사들이 채워야 하는 기준운송수익금이 있다"며 "사실상 사납금인데, 미달시 월급에서 차감이 된다"고 지적했다.

이어 "법인 택시 가동률이 높아져야 시민들도 편하다. 요금인상 이후 법인택시 기사가 채워야 하는 기준금도 오르면 처우개선이 어렵고, 시민들은 오른 요금에도 택시를 잡기 어려워지는 악순환이 반복될 수 있다"고 덧붙였다.

인천e음 호출 등록 택시 6298대… 시민들은 모른다

시는 지난 2021년 11월 8일부터 스마트폰 인천e음 앱을 통해 택시를 호출할 수 있는 서비스를 운영 중이다.

당시 시는 대기업 플랫폼의 독점으로 택시업계와 시민 피해가 커져 공공형 플랫폼 서비스로 인천e음 기반 택시 호출 서비스를 도입했다고 밝혔다.

인천e음에 등록된 택시는 모두 6298대로 인천 전체 택시 1만 4141대(개인 8836대·법인 5305대) 중 44.5%를 차지한다.

하지만 인천e음 택시 호출 서비스를 아는 시민은 많지 않다. 시에서도 인천e음 플랫폼을 통해 호출되는 택시가 얼마나 있는지, 이용률이 어떻게 되는지 알지 못한다.

코나아이에서 인천e음 앱에 단순 호출 기능을 넣고 무료로 제공하는 서비스이기 때문에 정보를 파악하거나 관여할 방법이 없다는 게 시 관계자의 설명이다. 때문에 인천e음 택시 호출에 대한 홍보도 어렵다.

인천e음 택시는 운영사 코나아이가 앱에서 별도로 제공하는 무료 서비스이기 때문에 택시 플랫폼에 속하지 않는다. 인천e음 택시라고 거창하게 이름을 붙여놨지만 서비스 고도화가 불가능하다는 얘기다.

이인교 의원은 "인천시민이라면 대부분 인천e음카드를 쓰는데, 정작 택시 호출 서비스는 모르고 있다. 기사와 시민 모두 대기업 택시 플랫폼에 울며 겨자먹기식으로 수수료를 지급하고 있는데, 인천e음 호출 서비스가 확대될 수 있도록 방법을 고안해야 할 것"이라고 지적했다.

조경욱 기자

