

인천의 주요 도시 이미지로서 ‘서울의 위성도시’의 형성 및 변화 과정*

안종욱**

The Building and Change Process of ‘Satellite City of Seoul’ as Incheon’s Main City Image*

Chong Uk Ahn**

요약 : 인천은 최근 경제자유구역의 개발 성과가 가시화되면서, 도시 이미지도 많이 달라지고 그 미래도 주목받고 있다. 그러나 인천은 과거 ‘서울의 위성도시’로 인식되었으며, 규모나 발전상에 비해 이미지 면에서 저평가되는 측면도 존재한다. 본 연구에서는 일제 강점기 이래 인천의 도시 이미지가 형성되어 온 과정을 신문 보도 내용을 중심으로 확인하고자 하였다. 구체적으로는 ‘서울의 위성도시’가 과거 인천을 수식하는 이미지로 자리잡게 되었던 과정을 살피고자 하였으며, ‘위성도시’의 어감 변화도 확인하였다. 신문 기사에서 인천이 ‘서울의 위성도시’로 처음 표현된 시기는 1930년대 중반이다. 본격적인 ‘서울의 위성도시’화는 1960~70년대 산업화 시기라고 할 수 있는데, 이 시기 인천 관련 기사들에서는 공업화에 따른 환경오염, 서울 종속에 따른 도시 문제와 기반 및 문화 시설의 부족 문제가 대두되었다. 인천에 대한 부정적인 이미지가 본격화된 것도 이 시기라고 할 수 있는데, 이와 같은 이미지는 최근까지도 사건·사고 보도 시 인천이라는 지명이 강조되는 상황으로 나타나는 등 도시 이미지 저평가의 근간에 일정 부분 남아있다.

주요어 : 인천, 도시 이미지, 서울의 위성도시, 신문 기사

Abstract : As Incheon’s recent development results in free economic zones have become visible, the image of the city has changed significantly and its future is also receiving attention. However, for a long time, Incheon has been recognized as a ‘satellite city of Seoul’, and there are aspects of its image that are undervalued compared to the city’s size and development. This study attempted to confirm the process by which the city image of Incheon had been formed since the Japanese colonial era, focusing on newspaper articles. The first time Incheon was referred to as a ‘satellite city of Seoul’ in the media was in the mid-1930s. Incheon’s full-fledged ‘satellization’ took place during the industrialization period of the 1960s and 1970s. At that time, articles related to Incheon raised issues such as environmental pollution due to industrialization, various urban problems caused by subordination to Seoul, and lack of infrastructure and cultural facilities. Such negative image remains to some extent the basis of the city’s undervalued image, as shown by the fact that the name ‘Incheon’ is emphasized in reports of accidents and incidents until recently.

Key Words : Incheon, Image of the city, Satellite city of Seoul, Newspaper article

*본 논문은 2024년 한국교육과정평가원에 제출한 연구년 결과 보고서의 일부를 수정·보완한 것임.

**한국교육과정평가원 연구위원(Research Fellow, Korea Institute for Curriculum and Evaluation, ahncu@kice.re.kr)

I. 머리말

현재 인천 인구는 대략 300만 명 정도로 남한 전체 인구의 대략 5.8%, 2천 6백만 수도권 인구의 대략 11.5% 정도를 차지하고 있으며, 인구수 기준으로는 서울, 부산 다음의 세 번째 도시이다(e-나라지표, 2023). 명확한 기준이 있는 것은 아니지만, 일반적으로 각종 사전류(국립국어원 표준국어대사전; 두산백과; 한국민족문화대백과사전)에서 메트로폴리스의 인구 규모를 100만 명 정도로 소개하는 경우가 많다는 점에서 인천의 경우 적어도 인구수에서는 메트로폴리스의 기준을 충분히 충족한다고 할 수 있다.¹⁾ 아울러, 인천의 지역 경제력 또한 2023년 GRDP(지역내총생산) 기준 부산을 앞질러 제2의 경제도시로 자리매김한 상태이다(조선일보, 2025년 1월 10일자).

그러나 인천을 바라보는 시선과 인식 등이 이와 같은 도시 규모나 경제력과 부합하는지는 의문이다. 최근 20여 년 동안 진행된 송도, 청라, 영종 등 경제자유구역 개발 성과가 가시화되고 그 미래도 주목 받고 있지만(한국일보, 2021년 11월 10일자; 서울경제, 2023년 8월 7일자; 인천일보, 2023년 8월 31일자), 그 결과적 측면, 예를 들어 송도의 긍정적인 이미지 중 상당 부분을 ‘인천’ 전체가 공유하지 못하고 있는 것으로 보인다(박정의·김경희, 2018).²⁾ 이는 송도를 인천에서 독립시켜 별도 지자체를 만들자는 10여 년 전의 주장(조선일보, 2013년 12월 19일자)이나 최근까지도 이어지고 있는 송도를 연수구에서 분리하여 특별자치구로 만들자는 논의와도 연관된다고 할 수 있다(연합뉴스, 2016년 10월 26일자; 한국경제, 2016년 10월 26일자; 연합뉴스, 2024년 6월 5일자; 인천일보, 2024년 6월 6일자). 무엇보다 2018년 6월 지방선거를 앞두고 ‘6. 13 지방선거, 수도권 판세 분석’이라는 YTN의 TV 토론(2018년 6월 7일자)에서의 당시 모 정당 대변인의 발언인 ‘이부방천(서울 살던 사람이 이혼하면 부천가고 망하면 인천 간다.)’ 논란³⁾은 오랫동안 쌓여온 인천에 대한 인식과 이미지의 지층이 생각보다 단단하게 자리하고 있음을 보여주며, 이와 같은 논란이 미디어를 통해 확산·증폭되는 과정은 인천의 현재와는 괴리된 부정적인 장소감을 더욱 공고화하는 기제가 된다고 할 수 있다.

이와 같이 도시의 규모나 위상에 그 이미지가 부합되지 못하는 상황은 서울과 인접하고 바다와 접해있는 인천의 위치적 특성과 관련하여, 개항 이래 인천에 부과되어 왔

던 다양한 역할과 산업 기능 및 이에 기반한 모습들과도 일정 부분 연관성을 갖는다.

특히 ‘서울의 위성도시’는 오랫동안 인천의 이미지를 대표해 왔던 용어로, ‘서울의 관문’, ‘경인(수도권) 공업 지역의 핵심 도시’ 등 인천을 수식하는 다른 이미지들을 일정 정도 포괄하는 동시에, 무엇보다 인천의 규모나 위상에 부합하지 않는 부정적인 측면에서 지속적으로 언급되어 왔다. 예를 들어, 경향신문(1993년 4월 24일자)에는 당시 인천이 서울의 위성도시이며 직할시의 면모를 갖추지 못한 채 다른 도시에 비해 낙후되어 있다는 인천시민 대상 조사 및 응답이 보도된 바 있으며, 인천발전연구원(2011:11)의 일반인과 공무원 대상 조사에서도 인천을 서울의 위성도시 및 베드타운(bed town) 기능을 하고 있는 도시로 인지하고 있음이 확인된다. ‘위성도시’라는 이미지가 상당 부분 희석된 최근에도 인천광역시청 등(2022:54)의 시민 인식 조사에서는 인천광역시의 가장 부정적인 이미지로 서울의 위성도시·베드타운이 언급되고 있다.

최근에는 이전과 달리 인천을 서울의 위성도시로 표현한 교과서를 찾는 것도 쉽지 않다.⁴⁾ 그럼에도 불구하고 앞서 인용한 조사 연구에서 볼 수 있듯이 기성세대가 갖고 있는 오래된 인식을 인천의 변화 및 발전 속도가 완전하게 해소하지는 못하고 있는 것이 현실이다. 각종 미디어 등에서도 위성도시가 갖고 있는 주변적·종속적인 이미지가 심심치 않게 소환되거나 일부 지역을 여전히 쇠락한 장소로 인식하고 있는 현실은, 삶의 공간으로서 인천의 현재와 미래를 생각할 때 분명 변화될 필요가 있는 부분이며, 이를 위해 해당 이미지의 형성·변화 과정에 대한 이해 및 이의 공유가 선행되어야 한다고 판단된다.

본 연구에서는 오랫동안 인천을 수식해 온 ‘서울의 위성도시’와 같은 용어가 사용되기 시작한 시기, 과거 오랜 기간 동안 인천의 주요 이미지로 자리잡게 된 과정과 그 이유 등을 함께 살피고자 하였다. 이를 위해 일반인들이 접하기 쉬우면서도 특정 지역에 대한 정보와 지식을 받아들이는 창구이자 그 이미지 형성에 큰 영향을 줄 수 있다고 판단되는 신문 기사를 주요 분석 대상으로 활용하되, 국가에서 발간한 보고서, 관련 연구 등을 통해 부족한 부분을 보완하였다. 이를 통해 과거 도시화 과정 속에서 인천에 대한 이미지가 형성되고 고착화되었던 연원과 그 과정을 찾고자 하였다.

II. 위성도시의 현재적 의미와 그 시작

일반적으로 위성都市는 “대도시 주변에 대도시와 밀접한 관계를 가지고 발달하고, 주거·공업 등 대도시 기능의 일부를 분담하고 있으므로 주변도시라고도 부른다.”라고 정의되고 있으며(두산백과), 과거 교과용도서상의 정의⁵⁾ 또한 이 내용에서 크게 벗어나지 않는다. 그러나 “대도시 주변에 위치하면서 대도시와 유기적인 종속 관계를 가지는 중소 도시. 기능에 따라 위성 주택 도시, 위성 공업 도시 따위로 나누는데, 서울 주위에 있는 성남시·과천시·안양시 따위가 그 예이다.”와 같이 부정적인 의미를 나타내는 표현인 ‘종속 관계’를 명시하고 있으며, 크기도 ‘중소 도시’로 한정하고 있는 정의도 어렵지 않게 찾을 수 있다(국립국어원 표준국어대사전).

이처럼 인천을 규정해왔던 여러 이미지 중에 ‘위성 도시’는 그 기능적인 역할이 포괄하고 있는 중요성과는 별개로 서울에 대한 주변성과 종속성을 담고 있는 대표적인 표현이라고 할 수 있으며, 인천뿐 아니라 수도권 상당수 도시들에게는 서울과의 비교를 통해 자연스럽게 패배감을 안겨주기도 한다(용인문화재단 보도자료, 2023년 2월 27일자). 몇 해 전만 해도 이와 같은 시각에서 인천을 서울에 종속된 도시로 언급하고 있는 기사를 접하는 것은 어렵지 않았는데, 다음은 한 지역 언론의 보도 내용이다.

언제부터인지 인천은 ‘서울의 위성도시’로 낙인이 찍혀 버렸다. 여기서부터 인천의 자존심은 심하게 구겨지고 만다. 이런 대외적인 이미지는 교육, 교통, 청년실업, 문화적 빈곤 등 인천이란 도시가 가진 문제점을 적나라하게 드러낸다. 많은 인천시민이 출근하기 위해, 학교에 가기 위해, 직장을 구하기 위해, 문화활동을 누리기 위해 경인 전철이나 경인고속도로 등을 통해 서울로 향한다. 인천시가 ‘대한민국의 중심’ ‘국제도시’ ‘인천 정체성 회복’ 등을 내세우며 펼치는 ‘인천 가치 재창조’ 정책들은 인천에 살면서 서울에서 사회생활을 하는 인천시민에게는 ‘남의 얘기’처럼 들린다. - 경인일보(2016년 5월 17일자)

국사편찬위원회의 한국사 데이터베이스에서 검색했을 때, 일반적 의미의 ‘위성도시’ 관련 내용이 처음 등장한 것은 1920년대 잡지 ‘東光’ 제15호에 실린 도시계획 관련 기사이며, 해당 기사에서 ‘위성도시’의 정의 부분을 소개하면 다음과 같다.

… 최근의 都市計劃은 두 가지로 난을 쏠 있으니 하나는 衛星都市요. 하나는 區域計劃式이다.

(가) 衛星都市. 衛星都市라 함은 母體인 大都市를 중심으로 하고 서로 關係 깊은 數個의 小都市가 그 주위를 둘러 쌓은 것이니 종래의 단일 都市에 비하여 複數都市요 集中主義를 버리고 散開主義로 나아가는 것이다. … - 東光 (제15호, 1927년 7월 5일자)

일제 강점기에는 ‘衛星都市’와 ‘衛生都市’가 혼용되었다고 하는데(염복규, 2008), 기본적인 정의는 현재와 유사한 점이 많다. 도시계획의 일환으로 위성도시 건설을 소개하고 있다는 점 또한 해방 이후 경제개발시기의 위성도시 추진과 크게 다르지 않다고 할 수 있다. 다만, ‘복수 도시’ 및 ‘집중주의를 버리고’와 같은 표현을 통해 현재의 중심 대도시에 ‘종속’된다는 의미와는 달리 긍정적인 관점을 담고 있다는 점을 알 수 있다. 아울러, 인천을 구체적으로 언급하지는 않았지만, 위성도시에 대한 개념이 당시 식민지 조선인들에게 알려지기 시작한 시기를 1920년대 후반 정도로 추정할 수 있다.

염복규(2008)에 따르면, 도시 팽창에 따른 문제점 극복을 위한 개별 도시 범위 이상의 지방계획론⁶⁾이 1924년 암스테르담에서 개최된 ‘국제주택 및 도시계획회의’에서 대두되었으며, 이 내용이 당시 일본에도 수용되었다고 한다. 당시 회의 내용을 소개한 “地方計劃衛星都市及田園都市(復興局長官官房計畫課, 1926)”에서는 “地方計畫上に於ける衛星都市の地位”를 통해 위성도시의 개념과 특성을 설명하고 있는데, 위의 ‘동광’에 위성도시 관련 내용이 소개된 시점과 1년 정도의 차이밖에 나지 않는다.

1920년대 경성에 이와 같이 도시계획과 위성도시의 개념이 소개된 것은 인구의 급격한 증가에 따른 지가상승, 주거환경 악화, 토지이용 혼재(공장, 주거지 등의 미구분) 등 각종 도시 문제 급증(손정목, 1996:132-146; 정여진·한동수, 2021; Redian, 2018년 7월 30일자)과 무관하지 않다. 다만, 1920년대에는 이와 같은 문제와 관련하여, ‘도시계획연구회’와 같은 일본인 및 친일 유산계층을 중심의 단체와 경성부 차원에서 도시계획안을 제시하는 수준이었다. ‘도시계획연구회’는 ‘경성의 공업도시화’가 주요 목표로 특히 조선인 주도의 도심지 소공업이 아닌 일본인 중심의 대공업지형 설정에 대한 요구에서 출발한 민간 단체였다. 해당 도시계획안은 조선총독부의 부정적인 입장으로 제도적·재정적 지원을 받을 수 없었으며, 실질

적으로도 적용되지 못하였다. 당시 조선인들도 경성의 부역 확대 등의 필요성은 인지를 하고 있었지만, 해당 계획의 구체적인 내용과 실현 방안 등에 대해서는 동의하지 않았다고 한다(염복규, 2005; 정영진·한동수, 2021). 따라서 1920년대의 경성도시계획 운동은 위성도시의 건설을 본격적으로 논의하기보다는 경성 부역 확장, 경성 도심지의 토지구획정리, 도시계획 재원의 수익자 부담 등이 주요 논점이 되었다(염복규, 2005). 1930년 즈음의 신문 기사에서도 인천은 ‘교외’로 언급되더라도 경성과 직접 생활권을 공유하기보다는 주로 원족(遠域)과 행락 등의 대상 지역으로 다루어졌다(김하나·전봉희, 2008).

III. 일제 강점기 인천의 ‘경성(서울)의 위성도시’ 이미지의 형성 과정

1. 메트로폴리스 경성과 위성도시

한 지역의 이미지는 지역 주민 전체와 그들의 생활양식, 그리고 오랜 시간 동안 누적되어 만들어진 해당 지역의 인문 및 자연 환경 전체를 그 대상으로 삼는다. 즉, 장소에 대한 우리의 지식, 그리고 특정 지역의 장소성과 그것에 함의된 규범적 가치 및 진정성은 담론과 실천적 체험에 의해 만들어지는 사회적 고안물(최병두, 2002)이자 집단적 인식의 표출 결과(김혜진, 2018)이며, 중층성을 가진 조직된 의미의 세계(박철웅, 2021)라고 볼 수 있다. 이를 달리보면, 특정 지역에 대한 이미지가 짧은 시간 동안 만들어지거나 일련의 계기로 인해 긍정적/부정적 관점에서 시선을 끌게 되었을 가능성도 있지만, 오랜 기간에 걸쳐 조금씩 쌓여왔거나 과거부터 당연하게 여겨졌던 것일 수 있다.

‘서울(경성)의 위성도시’라는 ‘인천’의 이미지 또한 최근에 갑자기 등장한 것은 아니다. 일제 강점기인 1935년 1월 1일자 조선일보 신년호의 기획 기사는 당시 신년을 맞아 경성 및 그 부근의 경관 사진을 게재했던 기사로, 경성의 위성도시로서 발전이 기대되는 인천을 언급한 부분은 다음과 같다.

…(경성은) 북으로 산이 막히어 동, 서, 남의 세 방향으로 박게 터져나갈수 있게 엮이되었고 거기따라 衛星都市도 알맞게 고로로 펼쳐지게 되지 못하여 그 원근과 분포가 균형을 잊지 못하게 되었스니 仁川, 水原, 開城 등은 위성도

시로서의 존재와 및 미래의 발전을 괴약할수잇으나 동으로 거리상 적당한 위성도시의 후보지인 加平과 가튼 곳은 아즉 기대를 앓기지 아니할수 업다. 이리하여 놀라운 시구 확장은 미래의 서울 “메추로포리스”! 명일의 서울 “메추로포리스”! 과학의 서울 “메추로포리스”!를 아즉껏 미래의 도시, 명일의 도시, 과학의 도시의 첫 요소인 교통에 잇서 동으로 元山, 春川의 두 街道와 서남으로 釜山, 仁川의 두 가도, 서북으로 義州 가도, 동남으로 利川 가도의 몇몇박게 갖지못하고 위생에 잇서 下水溝의 미비와 上水道의 부족과 보안에 잇서 건축, 區劃整理, 風致, 風紀, 소방시설 등이 아즉 요원한바 잇다. … - 조선일보(1935년 1월 1일자)

위 내용에서 ‘위성도시’는 서울로부터 거리와 분포가 균형을 갖고 적당하게 배치되어야 한다는 점과 앞으로 해당 도시의 발전을 기대하는 관점이 나타나 있다. 기획 기사 제목의 ‘대경성~’, 기사 본문의 메트로폴리스(기사의 메추로포리스)에서 추정이 가능하듯이 경성 중심의 광역 대도시권에 대한 당시의 기대, 특히 향후 서울을 중심으로 한 교통망과 도시 기반 시설의 확충을 통한 발전을 기대하는 것으로 보이며, 위성도시로 언급된 도시들의 서울 주변성이나 의존성, 도구로의 쓰임 등이 구체화되고 있지는 않다. 다만, 기사 본문의 주어가 ‘경성’ 또는 ‘서울’로 되어 있다는 점, 즉, 서울로부터의 거리와 분포, 서울 중심의 교통망 등 서울 중심의 시각이 나타나고 있는 점을 부정할 수는 없는데, 서울 대도시권의 발전을 기대하는 글이라는 점에서 볼 때 부득이한 부분이라고 할 수 있다. 참고로 해당 기사에는 인천으로 가는 간이포장도로가 경인철도 위를 통과하는 교량 사진이 ‘대경성의 착종(錯綜)된 교통 풍경’이라는 제목으로 포함되어 있어, 당시 경성 중심 광역대도시권의 교통망 완비에 대한 기대를 읽을 수 있다.

경성의 위성도시 구상에 인천을 포함한 또 다른 기사로는 중일전쟁이 발발하던 해인 1937년에 총독부 기관지 매일신보(1937년 2월 10일자)에 실린 “대경성중심의 백년대계”를 들 수 있다. “국토계획의 입장에서 ‘위성도시’ 건설 입안”이라는 부제와 함께 특히 주목할 부분은 경성을 중심으로 8개의 위성도시를 표현한 도면이다(그림 1).

주로 간선 도로망상에서 거리와 분포의 균형을 고려하여 방사상으로 미래의 위성도시가 배치되어 있다. 해당 도시는 북쪽부터 시계 방향으로 의정부, 춘천⁷⁾, 이천, 김량장(현 용인), 수원, 인천, 김포, 개성 등이며, 경성을 거치지 않는 환상(環狀) 도로로도 서로 연결되어 있다는 것

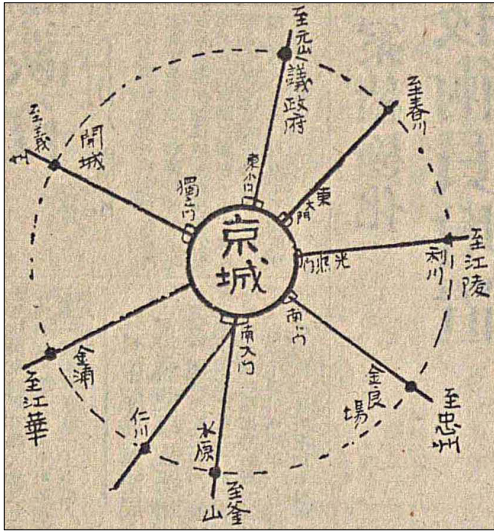


그림 1. 경성부 위성도시 건설 계획 안
출처 : 매일신보(1937년 2월 10일자).

이 특이하다.⁸⁾ 해당 도면(그림 1)에 따른 기사 본문의 주요 내용을 소개하면 다음과 같다.

… 현재의 경성 인구는 70만인데 생산증가율은 1년에 5,337명씩되는 동시에 … 소화11년(1936년) 1년동안에 경성으로 이주하여 온 인구가 3만 7천여 명에 달하여 이것을 합쳐서 계산한다면 1년에 4만 명 인구가 자연증가와 아울러서 증가되는 … 도시계획의 이상안으로 보더라도 1개 도시에만 인구를 집중시키는 것이 여러가지로 조치못한 현상을 초래 - 레하면 국방상 관계가쁜 것 - 한다 하여 드디어 地方計劃 또는 國土計劃의 입장으로 衛星都市 속칭 田園都市를 계획하게 되었다는 바 이것은 1개 도시 팽창을 제어하는 동시에 각 도시 활거늘을 주체로 생각하는 입안으로 백년 후의 대경성을 주안으로 … - 매일신보(1937년 2월 10일자)

위의 기사를 언뜻 보면 당시 경성의 인구가 급증하고 있고, 1개 도시(경성)의 팽창을 제어하며, 위성도시에 해당하는 여러 도시의 역할과 활성화를 바라는 것 정도를 확인할 수 있다. 그러나 1개 도시, 즉 경성에의 인구 집중이 가져오는 좋지 못한 현상의 예로 ‘국방상 관계 같은 것’이라는 표현이 기술되어 있다는 점에서, 해당 기사의 보도 시점이 중일전쟁 발발(1937. 7. 7.) 이전임에도, 직접 거론하지는 않았지만 이미 ‘공습’ 등을 염두에 두고 있다는 것과

당시의 일제의 ‘도시계획’, ‘국토계획’에 군사적 목적이 중요하게 작용했음을 알 수 있다. 중일전쟁 및 제2차 세계대전이 본격화되면서 도시계획에 있어서 방공(防空) 등 국방상의 목적은 점점 더 중요해지며(염복규, 2008; 안상민 등, 2019), 언론에서도 위성도시의 필요 이유 중 하나로 다루게 된다(조선일보, 1938년 9월 28일자⁹⁾; 1939년 8월 3일자). 무엇보다 기사에서 언급되고 있는 경성의 광역 도시권과 위성도시들이 현재의 수도권의 모습과 유사하다는 점에서 해당 구상의 실현 가능성을 짐작할 수 있다.

2. 조선시가지계획령과 경인시가지계획

당시 이러한 기사가 실리게 된 상황은 1934년에 제정·시행된 ‘조선시가지계획령(조선총독부제령 제18호, 1934)’과 관련지을 수 있다. 해당 법령의 제정은 앞서 기술한 1920년대 ‘도시계획운동’에 대해 부정적이던 조선총독부의 시각이 1930년대 들어 변화된 결과로, 이른바 조선 공업화 정책 추진에 따른 일본 자본 유치와 공업화의 기반 조성, 대륙침략정책의 거점 개발 등의 이유로 재정적 부담을 최소화하는 방식으로 도시를 개발할 필요가 있다는 인식과 궤를 같이 한다(염복규, 2007).

이와 같은 조선총독부의 인식 전환과 법령 제정의 직접적인 동기는 당시 함경북도 나진(羅津) 개발의 긴급성에 있다. 1931년 만주 사변 이후 탄생된 만주국의 등장은 일본의 정치·경제·군사 등 모든 면에 일대 변혁을 가져왔고, 당시 나진이 그 위치적인 특성으로 일본 열도와 만주를 연결하는 대륙침략 루트의 중계지로 선정되었기 때문이다. 그 결과 나진은 1931년 말 4,520명의 인구가 1933년 9월에는 15,260명으로 급증했으며, 이로 인해 무질서한 시가지 확장과 지가 폭등이 이루어지고 있었던 탓으로 나진 개발을 뒷받침하기 위한 법령 제정이 시급했다. 실제 ‘조선시가지계획령’은 제정 이후 두 달도 안 되어서 나진에 적용되었기 시작하였으며, 그해 11월 계획 인구 30만의 나진 시가지 계획을 확정하였다(매일경제, 1984년 3월 16일자; 한국민족문화대백과사전).

한편 1930년대 조선 총독부의 도시계획 관련 인식이 전환된 배경으로는 앞서도 기술한 바 있는 당시 도시화, 즉 도시 인구의 급증에 따른 시가지 정비 및 개발(매일경제, 1984년 3월 23일자; 허수열 등, 2010:158-159; 한국민족문화대백과사전) 외에도 서구의 제1차 세계대전 이후의 경제 재건축 및 1920년대 말의 대공황 타개책의 결

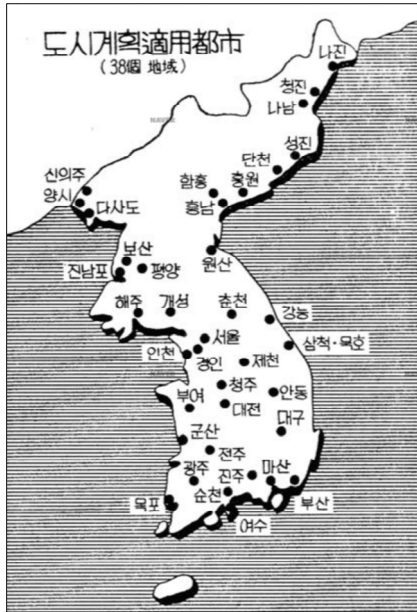


그림 2 '조선시가지계획령' 제정·시행에 따른 도시계획 적용 지역

출처 : 매일경제(1984년 3월 23일자).

함으로 등장한 지방계획론(국토계획론)의 도입을 들 수 있다. 지방계획론의 취지는 개별 도시의 정비보다는 특정 도시의 외곽지역 개발·통제, 나아가 전국적 차원에서 자원과 인구를 효율적으로 배치하고 활용한다는 것인데, 당시 독일과 일본 등에서는 해당 계획이 사회 전반의 파시즘화와 맞물려 군사적·국가주의적으로 전개되었다(염복규, 2007). 부연하자면, 일본에서의 지방계획은 대륙침략전쟁과 더불어 전쟁동원을 위한 국토계획론으로 전개되었으며, 같은 맥락에서 1930년대 이후 조선의 도시 계획 또한 초기의 기존 도시 구역 및 일부 인근 지역 중심에서, 지방계획론 수용을 통해 군수 공업 육성을 위한 공업 용지 확보와 같은 '전쟁 동원론', 즉, '대륙전진병참기지론' 수준의 국토계획론으로 직결된다(염복규, 2008).

'조선시가지계획령' 제정·시행에 따른 적용 대상 지역은 앞서 제시한 나진을 비롯한 38개 지역이었다(그림 2). 이 가운데 현재의 수도권 지역을 대상으로는 1930년대 중반의 '경성시가지계획' 및 '인천시가지계획', 1930년대 말 '경인시가지계획'으로 구체화되었다.¹⁰⁾ '경인시가지계획'은 오늘날 인천 부평구·계양구와 부천시 일대 등을

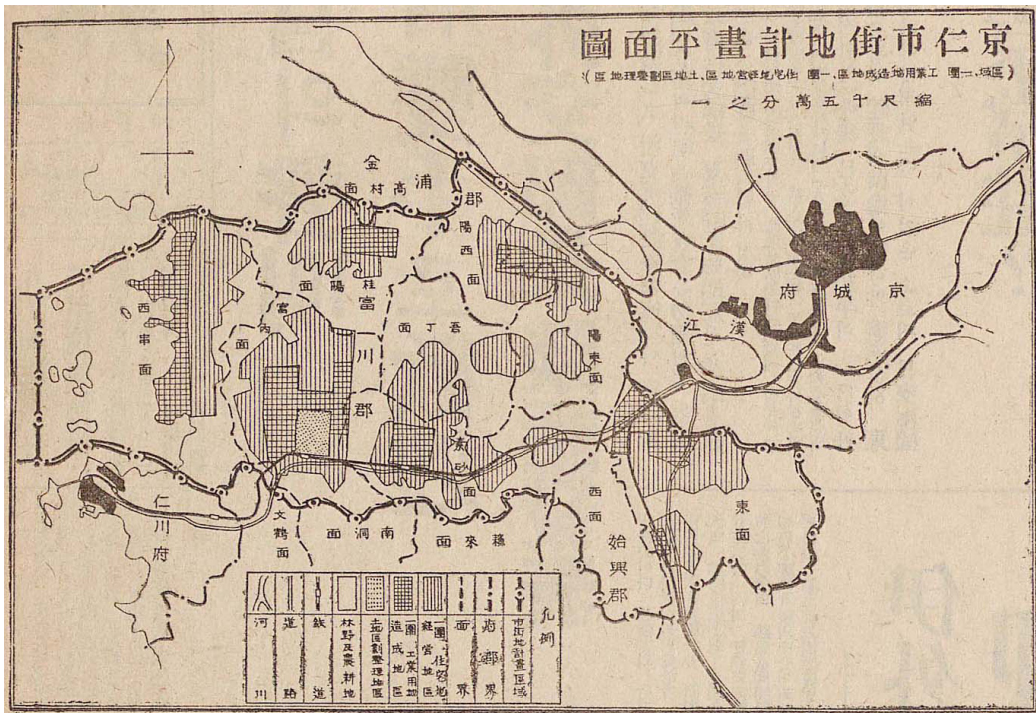


그림 3. 경인시가지계획 평면도

출처 : 매일신보(1939년 10월 3일자).

주요 대상 지역으로 포함하고 있으며(그림 3), 앞서도 언급한 바 있는 일제 조병창을 비롯한 군수공업과 기계, 화학, 자동차, 철도차량 등 부평 일대의 중공업 발달로 이어지게 된다(부평사편찬위원회, 2021:21, 39-44).

경인시가지계획은 “京仁一體의 大飛躍-京城 近郊의 都市化-人口 百萬도 時間의 問題”라는 당시 매일신보(1939년 10월 3일자)의 기사 제목과 다음과 같은 내용에서, 경성과 인천 사이 지역을 대상으로 하고 있음에도 실질적으로는 경성의 광역도시화로 인지되고 있음을 알 수 있다.

병참기지조선의 중추지대를 이루고 있는 경성과 인천을 연결하여 京仁一體의 광대한 체제를 갖추기로 하고 ... 드디어 경인에 걸쳐 大工業地帶과 주택지구를 건설하는 것은 물론, 제국의 대륙진출의 전진기지로서 광장한 “메트로폴리스”를 건설하기로 총독부에서는 드디어 대체의 계획안을 세우게 되었다. ... 일약 일억 6백만 평의 광대한 지대에 시가지 계획에 의한 경성부 근교(近郊)의 시설을 확충하게 되었는데 이것은 먼 장래에 경성부에 편입될 것이 예상되나 ... 이러한 방대한 면적의 공업지대, 주택경영지 또는 토지구획 정리를 하게 되면 실로 약진 조선의 중심지대로서는 말할 수 없는 이상적 대도시가 건설될 것이며 협착해지고 밀도가 뻘뻘한 새 경성은 장차 이 새로운 지구로 활개를 펼치는 것이다. ... 경인시가지계획의 완성으로 경인간이 백만명 인구를 포함한 세계적 도시를 이룰 것은 시간문제라 되어 있을뿐이다. ... - 매일신보(1939년 10월 3일자)

그림 3에서도 확인 가능하듯이 해당 지역은 당시의 경성부와 인천부를 합친 면적보다 훨씬 거대하다. 이 넓은 지역이 ‘경성’에 편입되어 ‘메트로폴리스’ 형태의 광역도시로 발전할 것을 기대하고 있다는 점에서, 기사 제목 중 ‘경인일체’의 경성과 인천이 동등하거나 유사한 수준으로 설정되어 있지 않다는 것을 짐작할 수 있다. 당시 경인시가지계획 대상 지역은 현재 기준으로 볼 때, 단일 행정구역 또는 서울만으로는 편입이 아닌 인천, 경기, 서울 등으로 분리·편입되었지만, 이후 ‘경인공업지역’, ‘수도권’ 등 하나의 명칭으로 불리는 지역 또는 권역의 핵심으로 발달하게 되었다. 그리고 그 중심에 서울이 있다는 점에서 해당 계획의 취지가 현재까지도 이어지는 것으로 보인다. 아울러, ‘병참기지조선’, ‘대륙진출의 전진기지’라

는 표현을 통해 경성과 인천 간, 특히 군수 공업을 중심으로 공업화·도시화가 빠르게 진행된 당시 부평 지역의 변화 이유와 경인시가지계획의 주요 추진 의도를 확인할 수 있다.

3. 중화학·군수 공업의 발달과 공업도시 인천

일제 강점기 말기에 경성의 광역화를 지향한 경인시가지계획은 일본의 패망으로 완성에는 이르지 못했지만, 실제 시행되었던 계획이고, 특히 군수 공업을 중심으로 부평 지역의 개발 및 공업화를 가져왔다. 그러나 앞서 제시한 1935년 조선일보(1935년 1월 1일자) 신년호의 기획 기사, 매일신보(1937년 2월 10일자)의 ‘大京城中心의 百年大計-國土計劃의 立場에서 衛星都市 建設立案’ 기사에 제시한 ‘인천’=‘서울의 위성도시’로의 발전 안을 본격화한 것과는 거리가 있다. 즉, 인천을 서울의 위성도시로 설정하는 구상은 경인시가지계획 입안 이전부터 등장한 것은 사실이고, 일정 부분 관련성을 갖고 있는 것도 맞지만, 경인시가지계획에서 당시의 인천부를 경성의 위성도시나 시가지계획구역으로 설정하고 있지는 않았던 것으로 보인다.

문제는 1930년대 후반의 인천부와 현재 인천광역시 행정구역 간에 차이가 크다는 점이다(그림 4). 부연하자면, 경인시가지계획 대상지의 서쪽, 즉 당시 경성에서 가장 먼 지역에 해당하는 부천군 부내면(현 부평 지역), 서곶면 등은 1940년 행정구역 개편으로 인천부에 속하게 되었으며, 1989년 행정구역 개편으로 계양면 또한 현재의 인천광역시(개편 당시 인천직할시)에 포함되었다. 즉, 당시에는 인천부가 아니었지만, 현재는 인천광역시에 속한 부평구, 서구, 계양구 일대가 경인시가지계획으로 인해 광역화된 경성의 근교 또는 위성도시, 공업 지대 개발 대상으로 인식되고 있었다는 것이다. 특히, 1940년대를 전후한 시점에 일제의 조병창이 새롭게 들어선 부평 지역은 해방 이후에도 인천 지역 공업과 주거의 핵심지 중 하나로 성장하는 계기가 되었다고 할 수 있다. 결과적으로 경인시가지계획도 현재의 행정구역 기준으로는 인천의 주변화와 서울 종속 등의 논란과 밀접한 관련성을 갖는다고 판단할 수 있다.

다음은 경인시가지계획안 수립 전, 해당 계획과 관련성이 있다고 판단되는 ‘부평’에 대한 주요 기사들이다.¹¹⁾

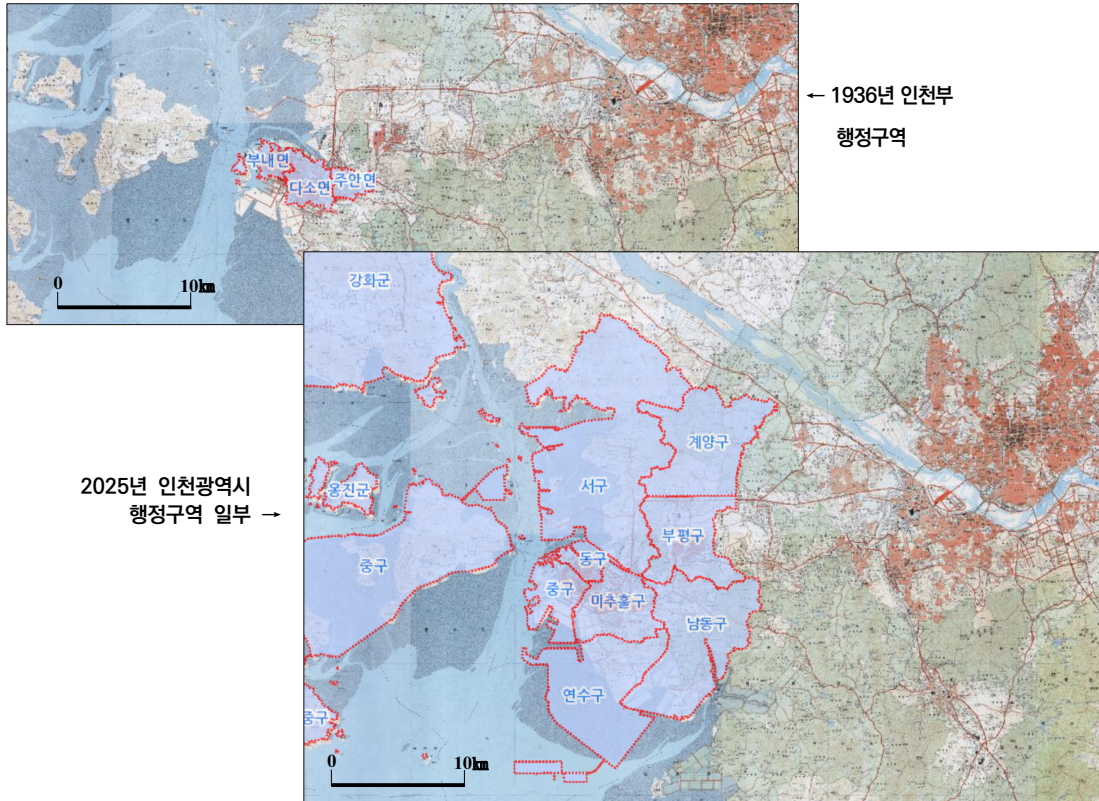


그림 4. 1936년 인천부 행정구역 및 2025년 인천광역시 행정구역 일부

출처 : 인천광역시 인천의 지리적 변천사(<https://smart.incheon.go.kr/portal/apps/storymaps/stories/12ee624d5c524925b046f6f12aadf6ee>).

* 두 지도(1936년 인천부 행정구역, 2025년 인천광역시 행정구역 일부)의 축척은 동일하며, 간척을 통한 해안선 변화 등을 가늠할 수 있도록 1970년대 지도에 1936년과 2025년도의 행정구역 경계를 표시함.

富平驛電氣架設

京仁線十개역중 富平驛만이 전기가 없어 경인간 완전 전
화¹²⁾가 불가능하였었는데 (판독불가) 부평역 驛舍 신축
과 같이 전기를 가설해야 경인간은 완전히 전화된 것으로
현재 착착 공사 진행 중인 京仁道路가 완성되면 드디어
경인일체는 실현될 것이라한다. - 동아일보(1934년 12월
27일자)

京仁合體의 特別都制計劃案

兩府廢止, 區役所制 實施/ "京城廳"傘下로 統合/ 大陸과의
中繼據點 將來 五百萬人口 目標/ 昭和十五年度부터 實現
코저 準備

장기건설의 兵站基地인 조선의 수부 경성을 장래 오백만
시민의 대도시로 비약적 확장 발전을 도모하고자 京仁양
부를 합쳐야 소화십오년도부터 京城廳을 신설하고자 총
독부 내무국에서는 방금 그 계획안을 수립 중이다. ... 현

재 경성부청과 인천부청은 폐지하고 區役所제를 설치하
야 羅津廳과 가튼 총독부 직속의 독립관청으로 하는 것이
다. ... 경성 인천 중간에 있는 富平일대를 장래 대공업지
역으로 건설하는 중요한 관계가 있는 동시에 장래 경성
인천을 련접시켜가지고 日滿支 “뿔럭”의 중계지점을 형
성하는 등 ... - 조선일보(1939년 1월 26일자)

大工都로 化할 半島心臟部

京仁中心四都市-括 朝鮮의 北九州로/ 兵站基地의 骨幹을
造成/ 富平平野에 突現할 二百萬 人口 都市/ 永登浦는 輕
工業 富平은 重工業 地帶로/ 二百萬坪 土地를 指定 收容
... 반도의 심장부 경성을 중심으로 인천, 수원, 개성까지
를 통트리 너홀 일대중공업지역을 건설하여는 계획이 진
행되고 있서 ... 현재의 경성과 인천사이에 광대한 중공업
지대를 설치하여 십년 이내로 경성과 인천을 맞붙게하여
삼백만 인구를 포용할 일대공업도시를 건설하는 한편 ...

이것은 종래의 경성부 또는 인천부에서 각기 자기 도시의 발전을 위하여서 계획하고 떠들던 막연한 '경인일체'의 주장과는 동기가 처음부터 달랐다. 한두 개 도시의 발전이 목표가 아니라 대륙진출의 병참기지로서의... 다년의 현안 이던 경인간 직선 코스의 산업도로도 이 기회에 실현시켜 신설될 공장가(街)는 이 도로를 중심으로 양편으로 늘어 안게 될터였다. 그리고 인수는 적어도 금후 십년 이내로 부평평야를 중심으로 이백만이 늘 것으로 보고 시가지 계획을 세우고 있다는데 ... - 조선일보(1939년 2월 24일자)

卅軒(30km)의 都心을 圍繞 七個의 衛星都市/ 都心에 三百萬人·衛星都市에도 三百萬人口/ 꿈 아닌 五十年 後の 京城圖

50년 후의 대경성은 과연 어떠한 것인가 하는 꿈같은 이야기가 드디어 경성도시계획과의 손에 의하여 그림으로 되었다. ... 즉 위성도시로서의 예정지를 보면 ▲북방-금촌 50만인 ▲동북-의정부 40만인 ▲동방-금곡 30만인 ▲동남-송파 또는 광주 30만인 ▲남방-안양 40만인 ▲서방-부평 150만인 ▲서북방-김포 60만인 ... - 매일신보(1939년 8월 28일자)

경인선 철도역 중에서 가장 늦은 1934년에 와서야 부평역에 전기가 들어왔다는 점(동아일보, 1934년 12월 27일자)은, 당시 부평 지역이 기반 시설면에서 경성-인천 간 다른 지역에 비해 낙후되어 있었다는 상황을 짐작케 한다. 그러나 1939년 말 경인시가지계획 결정안이 보도(매일신보, 1939년 10월 3일자)되기까지 불과 5년 정도의 기간, 특히 중일전쟁 개전(1937) 직후인 1938년 이후 2년도 안 되는 기간 동안에는 '공업', '공장', '교통', '지가 폭등' 등과 관련한 기사들이 숨가쁘게 다뤄지고 있다. 이를 통해, 병참기지화 정책과 함께 공업 지역으로 변모해 가는 모습, 적어도 100만 명 이상이 거주하는 도시로의 발전을 계획하고 있음을 확인할 수 있다. 특히 경성과 인천의 부청을 폐지하고 총독부 직속의 독립관청인 '경성청'을 만든다는 계획(조선일보, 1939년 1월 26일자)은 경성-부평-인천으로 이어지는 광역 경성, 소위 '대경성'을 행정구역과 일치시키려는 의도로 보이며, 실현되지는 않았지만 상상할 수 있는 '경인일체', '경인일여'의 최종적 모습이다. 50년 후의 대경성에 대한 매일신보(1939년 8월 28일자)의 기사를 통해서도 경성의 7개 위성도시 중 월등하게 많은 인구를 계획하고 있는 곳이 부평임을 알 수 있다. 당시의

부평 및 그 주변 지역이라고 볼 수 있는 현재의 인천 부평구, 서구, 계양구의 인구(2022)를 합치면 대략 140만 명 정도이다(KOSIS). 경성의 위성도시 부평의 예상 인구 150만 명이 산출된 근거를 확인하기 어렵지만, 대규모 중화학 공업의 발달과 무관하지는 않을 것으로 판단된다.

조선시가지계획령 제정 및 시행 이후 경성, 인천 등 개별 도시 차원의 시가지계획이 시작되었으며, 경성 인구의 급증, 중일전쟁 이후의 병참기지화 정책, 경인일체(京仁一體) 요구 등과 맞물리면서 경성과 인천 사이 지역을 대상으로 경인시가지계획을 추진하게 되었다. 또한 경인시가지계획안이 준비되고 도출되던 시점에, '위성도시' 건설과 고속 교통망 확충 등을 중심으로 보다 넓은 범위를 대상으로 하는 '경성 중심 광역도시권'과 같은 구상도 존재하였다(염복규, 2008). 경인시가지계획안이나 광역도시권 계획의 '주체'는 당시 '경성'이었으며, '인천'은 '경인'의 한 축을 이루고 있었지만 해당 계획의 '대상'에 더 가까웠다고 할 수 있다. 예를 들어, 앞서 제시한 당시 신문(매일신보, 1937년 2월 10일자)에서도 확인할 수 있듯이 인천은 간선도로망으로 경성에 연결되는 8개 위성도시 대상 중 하나이며, 1940년 경인시가지계획이 정식으로 고시된 직후 인천으로 편입된 부평 또한 경성의 위성도시로 언급되었다.

인천이 갖고 있는 위치적인 특성으로 위성도시와도 연관성 높은 이미지로는 '서울의 관문'이 있다. 일제 강점기에도 경성 또는 조선의 '관문' 이미지는 확인 가능하지만, 1930년대 후반 무렵의 신문에서는 그 빈도가 높지 않다.¹³⁾ 또한 경인간의 교통이 지금과 같은 수준으로 발달·밀착된 것은 아니라는 점에서 당시의 '관문'으로서의 이미지가 현재와 같은 수준의 인천의 경성 종속을 의미한다고 보기는 어렵다. 또한, 위성도시를 언급하고 있는 모든 기사에서 인천이나 부평을 경성의 위성도시로 설정하고 있는 것은 아니다. 인천을 경성 중심 중공업 지대의 한 축으로 설정하고, 수원, 개성만을 보조공업지대로서의 위성도시로 언급한 경우도 있다(조선일보, 1939년 2월 24일자). 즉, 경인철도의 전철화·복선화·고속화, 새 도로 및 운하 건설 등의 구상 또는 계획¹⁴⁾과 같이 (경성 중심의) 경성과 인천의 보다 밀접한 연계를 추구하고 있다는 것만으로는 인천을 폄하하거나 인천의 서울 의존성·종속성이 강하게 나타났다고 볼 수 없다. 다만, 이 시기 경성과 인천 간의 시간거리 단축 노력이 해방 이후 현대에 이르며 점차 실현되었고, 결국은 종속성 높은 서울의 '위성도시'로 현실화되었다고 추정할 수 있다.

경성·인천 및 이의 상위 행정 기관인 경기도, 총독부 등에서 ‘메트로폴리스’와 같은 광역도시(권) 계획을 구상하거나 경인일여(京仁一如)·경인일체(京仁一體)를 추진했던 것은 인구 급증으로 인한 도시 문제 해결도 중요했지만 결국은 소위 ‘대륙전진병참기지’와 같은 군수 자원을 생산·보급·지원하는 공간을 개발하고자 했던 것으로 귀결되었다. 즉, 경인 지역의 변화는 1930년대 초반 세계 대공황의 확산과 만주사변(1931) 등으로 조선의 공업화가 보다 촉진되는 것에서 출발하며, 이후 중일전쟁(1937)으로 인한 병참기지화 정책의 본격화와 관련된다고 할 수 있다.¹⁵⁾ 이 과정에서 인천이 갖고 있는 이미지도 ‘공업’이 강조되었는데 “날로 비약적인 발전을 하는 港都 인천은 工都 인천으로의 비약을 하게 된 가운데 …(동아일보, 1938년 2월 24일자)”와 같이 인천을 ‘工都’로 표현하는 기사를 확인하기 어렵지 않다.¹⁶⁾

1930년대 인천 지역의 공업 발달을 위한 부지 확보는 해면 매립(북항 지대와 현 용현동, 학익동 등의 남쪽 해면 매립 등)과 부역 확장을 통해 이루어졌다. 부역 확장은 해면 매립으로는 광대한 부지가 필요한 조병창과 각종 기계 제작 공장의 건립이 쉽지 않았던 것과 관련되는데(오미일, 2010). 부연하자면, 인천 입장에서 당시의 기술과 재정으로 바다를 향한 물리적 공간의 확장에 한계가 있었으며, 부족하더라도 철도와 도로 등이 어느 정도 구비되어 있는 경성 방향으로의 확장이 더 용이했을 것으로 보인다. 이와 같은 부역 확장은 궁극적으로 경성과 경계가 맞닿게 되는 결과를 가져올 수 있어, 앞서의 ‘경인일체’를 현실화할 수 있다는 당시 인천부의 주장과 맥을 같이 하며(매일신보, 1938년 5월 25일자),¹⁷⁾ 당시 군수 공업 지역 ‘부평’은 이러한 과정을 거쳐 탄생했다고 할 수 있다.

결과적으로 보자면, 부평을 비롯한 경인시가지계획 대상 지역의 상당 부분은 경성으로 편입될 것이라는 경인시가지계획에서의 원래 구상(동아일보, 1939년 10월 2일자; 매일신보, 1939년 10월 3일자)과는 달리 1940년 인천부에 편입되었다. 그리고 경성과 인천의 상급 관청인 경기도가 주관하던 경인시가지계획 중, 인천부 편입 대상 지역에 대한 부분은 ‘방공(防空)’ 등 소위 ‘전쟁동원론’이 강화된 ‘고도국방도시계획’의 형태로 1944년 인천시가지계획에 포함되었다.¹⁸⁾ 즉, 뒤늦게 행정구역과 시가지 계획이 다시 일치되었으며, 군수공업과 기계공업을 중심으로 경인시가지계획 중 당시 거의 유일하게 사업이 진행되었던 부평지구사업도 인천부가 관장하게 된 것이다(염

복규, 2008). 이는 당시 경인시가지계획을 경성의 확장으로 보던 민간의 이해 경향(염복규, 2008)에는 반하는 것으로, 경성을 중심으로 주변에 거점 위성도시를 건설하고 이를 하나의 도시권으로 묶어 개발·관리하려던 - 경인시가지계획과는 다소 결이 달랐던 - 경성 중심 광역도시권 구상(부평사편찬위원회, 2021:55)과도 차이를 보이는 결과라고 할 수 있다.¹⁹⁾

정리하자면, 해방 이후 1960년대부터 본격화된 경인공업지역의 개발과 서울-인천 간의 교통망 확충, 그리고 ‘서울의 위성도시로서의 인천’의 맹아는 1930년대의 일제 강점기에 그 기원을 둔다고 할 수 있다. 앞서 기술한 바와 같이 인천을 비하하거나 인천의 경성 의존성이나 종속성이 강하게 나타났다고 볼 수는 없지만, ‘공업’에 대한 이미지가 기존의 ‘관문’ 이미지에 본격적으로 추가되었다는 것, 그리고 대규모 중화학·군수 공업 지역인 ‘부평’ 일대가 경성이 아닌 ‘인천’으로 편입되면서 그 이미지가 강화되었다는 것도 중요하다. 당시 몰락한 농민들이 도시로 몰려든 이유 중 하나인 ‘공업’에 대한 이미지가 현재와는 어떻게 다른지, 구체적으로는 실제 공업에 종사했던 사람들과 여전히 1차 산업에 종사하는 많은 사람들의 시각은 어떤지를 추가적으로 파악할 필요는 있지만, 적어도 일제 강점기 언론에서 바라보는 ‘공업’은 ‘인천’이라는 도시의 발전을 이끄는 주요 산업이자, 당시 경성과 인천의 연계 구상 속에서 인천이 담당해야 할 기능이었던다는 점은 분명해 보인다. 또한 ‘위성도시’의 개념에 대해서도 부정적이지 않은 시선으로 접근했던 것으로 판단되는데, 이러한 경향들은 앞서 제시한 인천과 부평 지역에 대규모 공장들이 입지하는 것에 대한 기사, 경성의 광역도시권에 대한 기사들에서 확인 가능하다. 일제 강점기에 형성되기 시작한 이와 같은 ‘인천’에 대한 이미지가 해방 후, 특히 경제 개발 시기로 연결되는 과정은 다음 절에서 다루고자 한다.

IV. 해방 이후 인천의 ‘서울의 위성도시’ 이미지의 재등장 및 변화 과정

1. 경인 지역 개발 계획과 인천의 ‘서울의 위성도시화’ 논의의 시작

해방 이후 인천이 위성도시로 언론에 본격적으로 언급되기 시작한 것은 1960년대 중반 이후 경제 및 국토 개발

이 본격화되는 시기와 거의 일치한다. 그러나 경인 지역 개발 계획과 관련한 초기 상황에서는 인천의 경우 서울의 위성도시라기보다는 주요 축으로 설정하고 있었던 것으로 보인다.

1965년 1월 14일자 '서울·仁川一帶 特定地域으로 指定'이라는 동아일보 기사에서는 “정부는 종합국토개발 계획법에 의거해서 서울·인천 간 일대를 특정지역으로 지정”과 같은 부제하에 다음과 같은 내용을 확인할 수 있다.

- ▲제2인도교 하류부에 한강 댐 건설 후 이 댐과 인천 서해 울도 간을 연결하는 서울·인천 간 운하 축조 및 항만 건설
- ▲태백산 지역의 지하자원 수송을 위해 인천·영월 간 내륙수운화(內陸水運化) 및 한강 양안에 접안 시설 설치
- ▲방사선 고속도 도로와 서울시 주회(周回) 순환 고속도로 건설
- ▲경인복선철도의 전철화, 교외선복선전철화 등 서울 및 인근 철도 복선화, 전철화
- ▲임해 지역 중공업지 조성, 운하 양안·한강 좌안 지역 경공업지 조성
- ▲서해안 일대, 강화도·영종도 지구 간척
- ▲한강 및 팔당 댐, 강화 부근 조력 발전 등 전원(電源) 개발
- ▲의정부, 수원, 능곡, 미금, 금촌, 양곡, 광주, 안양에 위성 도시를 건설·배치한다.
- ▲서울시 인구는 인구과밀화 방지를 위해 4백만으로 억제 - 동아일보(1965년 1월 14일자)

기사 내용 중 고속도 도로 건설, 철도의 복선화·전철화, 경인 운하 등의 교통망 신설 및 확충 계획은 일제 강점기 후반의 경인시기지계획이나 광역도시권 구상 과정에서 지속적으로 논의되었던 내용들이다. 1960년대 초반 정부의 서울·인천 특정지역 지정 논의 과정에서 일제 강점기의 계획이나 구상을 어느 정도까지 참조했는지는 확인할 수 없지만, 경인 지역의 수륙 교통망에 초점을 두고 있다는 유사성은 경인공업지대 나아가 현재의 수도권 개발에 있어서 교통망 개선이 가장 기본적인 토대가 되었다는 것을 반증한다. 현재의 관점에서 특이한 점은 인천-서울 간은 운하로, 다시 서울-영월 간은 내륙 수운으로 연결

하여 강원 남부의 지하자원이 인천의 공업 지대까지도 수송 교통을 통해 운반되는 것을 구상했다는 점으로 실현 가능성 여부와는 별개로 당시 경제 개발에 있어서 지하자원의 운반에 대한 고민을 짐작할 수 있다. 아울러, '위성도시' 계획에서는 인천을 직접적으로 거론하지 않되, 교통망 구성에서 인천을 중요한 위치로 자리매김하고 있다는 점은, 경인 지역 개발과 관련해서 적어도 계획 단계에서는 인천의 독자적인 위상이 고려되고 있었다고 추정할 수 있다.

문제는 1966년 서울·인천 특정지역 지정 이후, 이에 대한 건설종합계획의 국토계획심의회의 의결 관련 보도로 추정되는 기사부터는 인천이 위성도시로 언급되고 있다는 점이다. 해당 기사에 언급된 위성도시 계획은 다음과 같다.

- ① 인천(1백만) ② 수원(30만) ③ 의정부(15만) ④ 안양(10만) ⑤ 광주(10만) ⑥ 미금(15만) ⑦ 능곡(20만) ⑧ 양곡(6만) ⑨ 금촌(6만) (괄호 안은 계획 인구수) - 경향신문 (1966년 9월 1일자)

나머지 도시는 1963년 말 “京仁地區綜合建設” 새해에 調査 着手’ 기사(동아일보, 1963년 12월 27일자) 및 ‘서울·仁川一帶 特定地域으로 指定’ 기사(동아일보, 1965년 1월 14일자)와 동일한데, 인천이 추가되면서 위성도시 계획 대상 지역이 9개 기성 도시로 증가되었다. 기사 내용 중 ‘건설부 원안대로 의결했다.’는 표현이 포함되어 있다는 점에서 1965년 특정지역 지정 이후 건설부에서 인천을 추가한 것으로 보이는데, 일반적인 광역도시급인 1백만 명의 계획 인구를 설정하고 있다는 점은 이해하기 어려운 부분이다.

이와 관련해서 1965년 12월, 즉 보도되기 대략 9개월 전에 완료된 건설부·한국건설기술단(1965)의 ‘서울·인천 특정지역건설종합계획 제4차조사보고서-운하, 항만, 위성도시계획’에서는 공식적으로는 여전히 인천을 위성 도시에 포함하지 않고 있다.²⁰⁾ 문제는 해당 보고서의 본문이나 차례와는 달리 일부 표나 지도에서는 인천을 종종 위성 도시에 포함하고 있다는 점이다. 예를 들어 ‘지가조사도(3)’의 ‘위성도시(인천)’이 대표적이다(건설부·한국건설기술단, 1965:141). 따라서 1965년 말부터 해당 기사가 나온 1966년 중반까지의 시기 중, 서울·인천 특정지역 건설종합계획을 담당하는 정부 부서 및 부처, 관계 기관

등이 어떤 이유에서 인지 ‘인천’을 위성도시에 포함하게 되었다는 것을 알 수 있다.

이듬해 서울·인천 종합개발과 관련한 기획 보도인 조선일보(1967년 11월 14일자) 기사에서 인천은 위성도시이자 ‘關門工業型도시’라고 표현된다. 개항 후 인천의 대표적 이미지인 ‘관문’과 일제 강점기 말기에 추가된 이미지인 ‘공업’이 모두 나타났다고 할 수 있다.

… 서울시의 과대화를 막기 위해 5개의 부도심이 생긴다.
… 그밖에 關門工業型도시인 인천을 비롯해 관광도시의 정부, 광주와 주택도시 屯田 등 9개의 위성도시가 새로 생겨 87만의 인구를 품게 된다. - 조선일보(1967년 11월 14일자)

이후의 각종 계획에서도 서울 중심의 위성도시들이 계속 등장하고 있는데, 1968년 매일경제 기사(1968년 11월 1일자)에서도 동일한 9개 지역을 서울 중심의 ‘수도권위성개발계획안’ 마련이라는 내용하에 위성도시 대상으로 소개하고 있다. 참고로 해당 기사에서 인천의 위성도시 개발 목표·인구 계획은 ‘임해공업·어업·제염업·인구 1백만’으로 제시되어 있다.

이후 위성도시 대상 지역과 개수에 일부 변화가 나타나기도 하지만, 1966년부터 거의 확정된 ‘위성도시로서의 인천’은 언론 보도에서 꾸준히 등장한다. 예를 들어, 1970년 ‘광역수도권 고속전철화’ 계획에 대한 기사(매일경제, 1970년 10월 23일자)에서는 “…지금까지 서울의 위성도시로 남아 있는 인천, 안양, 수원, 의정부 등 서울 기점 45km(반경)까지의 인접도시가 수도권을 형성하게 되며 교통, 행정, 유통 면에서 서울이 광역화하게 된다.”와 같은 기사 내용을 확인할 수 있으며, 이듬해 ‘地域均衡 발전에 重點-정부, 국토종합개발계획 확정’ 관련 기사(매일경제, 1971년 9월 8일자)에서도 인천, 수원, 안양, 의정부 등 10개 지역을 위성도시 대상 지역으로 보도하고 있다.

2. 서울-인천 간 교통망 확충과 인천의 베드타운화

1960년대 중반에 시작된 서울의 위성도시로서의 인천이 일반 사람들에게 널리 알려지기 시작한 계기는 1971년 4월 7일에 인천에서 거행된 경인전철 기공식이다. 이날 참석한 박정희 대통령은 기념사(행정안전부 대통령기

록판)에서 경인전철의 완공이 가져올 출퇴근의 장점을 비롯한 전철과 지하철 노선상의 도시들의 변화상을 상세하게 언급하면서 서울 인구 분산의 필요성과 장점을 강조한다. 특히 인천을 직접적으로 위성도시라고 언급하지는 않지만, 인천의 공업과 항구로서의 역할과 함께 기념사 중간에 위성도시에 대한 내용을 포함하면서, 다음날 언론에서는 “박정희 대통령은 … 치사를 통해 ‘… 인천이 서울의 위성도시화하여 서울 인구의 분산과 교통변잡을 크게 덜 것’ 이라고 말했다.” 등과 같이 보도하게 된다(동아일보, 1971년 4월 8일자). 경향신문의 경우는 ‘인천의 경우는 … 서울과 일체화’라는 표현을 사용하기도 하는데(경향신문, 1971년 4월 9일자), 대통령의 기념사와 이를 보도한 언론 기사를 통해 당시 정부가 인천을 서울의 베드타운이자 수도권의 공업 기능이라는 이질적인 역할을 함께 수행하는 위성도시로 설정하고 있음을 알 수 있다.

이 시기 정부가 발표한 국토종합개발계획에 대한 문제점을 짚고 있는 기사에서는 위성도시 정책의 한계에 대한 비판도 찾을 수 있다.

… 가장 큰 관심을 집중시키고 있는 수도권의 개발은 위성도시의 개발을 중심으로 한 도시 기능의 분담으로 결국 서울은 메가포리스적인 거대도시로 확대될 수밖에 없으며 서울에의 인구집중은 수도권에 대한 인구집중으로 대체된 채 여전히 비대화할 가능성이 크다고 하겠다. - 동아일보(1971년 9월 9일자).

사실 1971년은 그동안 서울시에 의해 위성도시로 추진해 왔던 경기도 광주(현재의 경기도 성남)에서 ‘광주대단지 사건’이 발생한 해로, 서울의 위성도시 관련 계획이 집중적으로 비판받은 시기라고 할 수 있다. 해당 사건은 광주대단지 추진과 관련하여 각종 기반 시설 부족, 지가 급등 및 전매입주자들의 지가 납입, 위생 문제 등에 대한 주민들의 불만이 극한 시위로 나타난 것으로, 서울시의 부실한 행정 처리와 대상 지역이 서울시 바깥인 경기도에 위치하고 있다는 것이 주요 원인이라고 할 수 있다(경향신문, 1971년 8월 11일자; 동아일보, 1971년 8월 11일자; 매일경제, 1971년 8월 12일자). 그럼에도 불구하고 광주대단지 사건은 국토종합개발계획상의 위성도시 개발 전반에 대한 비판과는 다소 거리가 있는 문제라고 할 수 있다. 다만, 위성도시 계획에 대한 그 시기의 인식은 이전과 달리 부정적으로 변하기 시작한다. 위에 제시한 동아일

보(1971년 9월 9일자) 기사는 위성도시 정책은 서울로의 인구 집중이 수도권 전반을 대상으로 확대되는 것에 지나지 않는다는 비판적 인식을 대변한다고 할 수 있다.

이와 관련된 기사는 이후에도 종종 확인되는 데, 1974년 8월 경인, 경수전철과 서울역-청량리역 간의 지하철이 개통된 이후의 기사에 등장한 대통령의 지적 내용에 관한 보도는 다음과 같다.

... 박정희 대통령이 4일 올해의 서울 시정계획을 보고받는 자리에서 ... 지하철로 인해 서울 시내의 사람들이 수월이나 인천 지역에 이사를 가서 출퇴근을 하는 것이 아니라 그 지역의 사람들이 서울 시내로 들어온다면 오히려 역효과를 내는 것이라고 지적했던 것이다. ... 강남에 새 집과 빌딩을 마련해서 옮긴다 하더라도 강북의 빈집은 어떤 형태로든 다시 지방에서 몰려드는 인구나 변동리 시민으로 채워질 것이고 그렇게 악순환을 거듭하다 보면 결국 서울은 인구 1천만의 超大都市로 폭발 상태에 이르고 말 것이 명약관화하다. ... - 경향신문(1975년 3월 5일자)

서울의 인구 분산에 대한 근본적인 대책을 요구하는 당시 대통령의 지적마저도, 인천이나 수원의 베드타운화를 오히려 긍정적인 것으로 보고 있다는 점이 눈에 띈다. 서울의 인구 분산을 이와 같은 관점, 즉 서울 '상주인구'를 줄이거나 최소한 유지하면 된다는 수준에 두고 있다는 점은 앞서의 동아일보 기사(동아일보, 1971년 9월 9일자)와 마찬가지로 당시 서울 인구 분산에 대한 위성도시 정책의 근본적 한계라고 할 수 있다.

3. '서울의 위성도시' 인천의 공해 및 도시 문제와 이미지 저하

전철(1974)과 그 이전 경인고속도로가 개통(1968)된 이후의 인천의 모습을 잘 나타낸 것은 동아일보의 연재 기사인 '국토진단' 시리즈 9번째 인천편이다(동아일보, 1975년 7월 18일자). 해당 기사에서는 먼저 개항 이후의 인천 역사를 안내한 다음, 급격한 市勢 신장과 지역 발전의 바탕이 된 부평·주안을 비롯한 각종 공업단지 건설, 항만 전면의 Dock화(1974), 경인고속도로 및 경인 전철 개통 등의 영향을 소개하고 있다.

이 기사의 주요 의미로는 당시 인천의 겪고 있는 문제 점도 함께 진단하고 있다는 점을 들 수 있다. 인천 시내의

도로, 주택, 수도, 실업, 공해 등 인구 밀집으로 나타나는 각종 도시 문제를 다루고 있으며, 최근에도 제기되고 있는 경인전철이 시가지를 남북으로 가르면서 발생한 도시 구조의 불균형 문제²¹⁾까지 언급할 정도로 심도 있는 접근을 하고 있다. 이 중에서도 특히 해수 및 대기 오염과 같은 공해 문제의 심각성을 다루고 있다는 점은 주목할 만하다.

... 지난 73년 가을 실시한 인천항 해수수질 조사에 의하면, BOD(생화학적 산소요구량)는 평균 26ppm으로 수산용수로서의 기준치인 5ppm을 크게 넘어서고 있으며, 부산남항의 14.3ppm의 두 배나 되는 것으로 나타났다. 대장균 및 일반 세균의 오염도도 현저하게 높았으며 식중독의 원인인 비브리오균의 평균오염률은 17.5로 밝혀졌다. ... 각종 선박에서 버리는 폐유 때문에 석유에텔 가용물이 플랑크톤 서식 한계치(10ppm)을 넘어 20.6ppm에 달한다고 지적했다. ... - 동아일보(1975년 7월 18일자)

이는 당시 정부의 각종 보고서에서 다루고 있는 '서울의 공해성 공업의 이전 및 수도권 내 재배치', '인천 중심 연안지역에 중공업 배치', '인천을 중심으로 하는 임해 지역에 서울시 공해성 공장의 분산 수용' 등의 내용과 궤를 같이 한다(건설부, 1970:187-190; 건설부·삼안건설기술공사, 1972:134-166; 건설부·한국종합기술개발공사, 1977:92-99, 134-143). 당시 언론에서는 관련 계획 내용을 상세하게 다루지는 않았던 것으로 보이는데, 민감한 내용이라는 점에서 정부에서 이 계획 전반을 공개했는지도 의문이다.²²⁾ 덧붙여 해당 계획이 실제 어느 수준까지 적용되었고 환경에 미친 영향이 어느 정도였는지에 대해서도 확인 및 판단이 어렵다. 이는 이미 일제 강점기, 특히 1930년대 후반부터 인천항 주변에 중화학공업이 집중되었다는 점에서 인천 지역의 공해 문제를 1960년대 후반-70년대의 국가 정책으로 인한 책임으로만 결론지을 수는 없기 때문이다. 다만, 당시 건설부의 보고서들을 통해 수도권 계획 수립 과정, 즉 서울의 인구 분산 및 도시 계획이라는 명분하에, 필요하지만 서울에는 두고 싶지 않은 공해성 공업·중공업 등의 인천 및 서해안 이전·신설 배치에 대한 논의가 일정 정도까지 진전되었다는 것은 분명해 보이며, 다음과 같은 기사 내용을 통해 70년대 이후 80-90년대에도 인천의 공해, 도시 문제가 심각했다는 것, 이로 인해 도시 이미지 역시 급격하게 추락했다는 것을

집작할 수 있다.

… 대기오염의 주범인 아황산가스 등이 기준치를 훨씬 초과한 인천은 대기오염 전국 1위 … 인천제철, 동국제강, 동양화학 3개 공장은 3백만 톤의 산업폐기물을 야적 상태로 방치, 바다와 토양을 오염시키고 있다. … 인천제철, 동국제강의 전기로 집진기의 분진 채취 성분 분석 결과 카드뮴과 납 등 중금속이 허용치 기준보다 최고 92배 검출 …” - 동아일보(1989년 9월 26일자)

제품을 생산하는 대기업 공장들은 인천·경기도에 있는 반면 대부분 본사나 그룹사가 서울에 있어 … 이로 인해 인천·경기 지역은 서울의 위성도시로 전락해 알짜배기는 서울에 뺏기고 환경오염·공해·도시과밀 따위의 부작용만 떠안고 있다는 것이다. … 중화학공업이 집중돼 전국에서 가장 심한 공해도시가 되고 말았다. … 급격한 인구 증가는 주택·교육·보건 같은 도시문제만을 가중시키고 있을 뿐 … - 한겨레신문(1992년 11월 22일자)

공해 문제 이외에도 인천의 서울 의존성, 종속성, 주변성 등과 관련한 기사는 최근까지도 어렵지 않게 확인할 수 있다. 70년대와 최근 기사를 비교해보면 다음과 같다.

… 인천이 서울의 관문이기 때문에 도시 발전 전망이 밝다고 지적되고 있지만 대도시가 너무 가까워 오히려 독립적인 지역발전이 저해되고 있는 점도 있다. 가령 인구 80만 가까운 대도시에 버젓한 백화점 하나 없고 중심지 변화의 모습이 대전 정도에도 미치지 못할 뿐 아니라 전반적으로 활기를 잃고 있다는 사실은 역시 서울에 눌린 탓으로 돌릴 수밖에 없는 것 같다. 소득은 인천에서 얻지만 소비는 서울에서 하기 때문이다. … - 동아일보(1975년 7월 18일자)

… 인천은 오랜 기간 서울의 위성도시 취급을 받아 문화·관광 인프라도 매우 열악한 실정이다. 전국 광역시에 하나씩 다 있는 시립미술관은 인천에만 없다. 전국에 38개나 되는 국립박물관이 ‘3대 도시’를 자부하는 인천에는 없다. … 반면 서울·경기도 쓰레기까지 받아 주는 수도권 매립지와 대기오염의 주범이 되는 화력발전소는 인천에 집중돼 있다. … 민선6기 집행부가 … 서울에 종속된 사회·경제 구조에서 벗어나기 위해 ‘주권’이라는 개념까지

꼬집어냈다. - 연합뉴스(2016년 10월 22일자)

40년 정도의 시간 차이를 보이는 기사이지만, 서울과 가깝다는 이유로 어떤 기능이 도시 규모에 비해 ‘부족’하다는 기조는 유사하다. 즉, 문화, 경제, 환경(공해), 주거 등의 측면에서 서울 의존 또는 종속성이 나타나고 그로 인한 피해가 크다는 것이다. 이와 같은 기사는 인천이 직할시로 승격한 직후, 나아가, 제6공화국과 문민정부를 거치면서 다양해진다. 이 기간 동안 이전의 권위주의적인 정부 이후 국민의 직접 투표에 의해 대통령이 선출이 재개되었으며 각종 선거 등에서도 지역의 목소리가 높아지기 시작했다. 무엇보다 1990년대 중반에 다시 시작된 지방자치로 인해 일정 수준의 독자적인 지역 행정이 가능해졌고 지역의 문제점과 권익을 찾는 시도가 활발해졌다.

4. 과거 부정적인 도시 이미지의 소환·연장

인천이 서울의 위성도시로서 그동안 다양한 불이익을 받았다는 관점의 언론 보도는 이와 같은 당시 상황과 무관하지 않다. 직할시의 지위와 인구 규모에 걸맞지 않게 낙후되어 있다는 시민들의 여론(경향신문, 1993년 4월 24일자), 서울의 위성도시로 전락해 알짜배기는 서울에 뺏기고 환경오염·공해·도시과밀 따위의 부작용만 떠안고 있다는 시각(한겨레신문, 1992년 11월 22일자) 등은 결국 제1회 지방자치단체장 선거의 광역자치단체장 선거에서 여·야 후보들 대부분이 ‘서울 종속’에 대한 문제점을 제기하고 ‘탈서울’을 약속하는 목소리를 내게 만들었다(조선일보, 1995년 6월 15일자).

당시 보도 중 흥미 있는 것으로 “서울 위성도시라는 편협한 시각에 맞춰 민방 신설 대상 지역에서 제외했다.”는 기사(동아일보, 1994년 4월 16일자)가 있다. 1997년부터 경인방송이 TV 방송을 했지만 2004년 중단된 이후 2025년 3월 현재 여전히 인천광역시 내에는 지역 TV방송국이 존재하지 않는다.²³⁾ 이와 관련하여 얼마 전부터는 인천이 TV방송국이 없는 유일한 광역시인 관계로 중앙 언론에 종속되는 것은 물론 사건·사고 위주의 부정적인 보도가 많다는 기사도 어렵지 않게 확인 가능하다.

네. 우리 인천이 사실 여러 가지 일도 많고, 좋은 일도 많은데 잘 홍보가 안 됩니다. … TV 방송국도 인천에 없습니다. 150만 강원도에 KBS, MBC 등 7개의 이런 공중파 방송국

이 있는데 우리 인천은 300만 도시가 되는데도 공중파, TV방송국이 한 개도 없거든요. 그러니까 사건 사고 중심의 보도가 될 수밖에 없기 때문에 우리 인천은 상대적으로 홀대를 받고 있는 것이지요. ... - KBS(2014년 4월 16일자)

중앙 언론에 의해서 전국적으로 보도되는 반복적인 사건·사고 보도는 다른 지역 사람들의 관심도 왜곡할 수 있다. 인천 발 기사에 대한 이와 같은 경향에 관해 언론 스스로도 언급하고 있는데, 중앙 일간지와 지역 신문의 보도 사례는 다음과 같다.

... 이로 인해 사회관계망서비스(SNS)에는 “또 인천이냐” “범죄도시 인천”이라는 말까지 나오고 있다. 인천은 진정 아동학대가 많은 도시일까. ... 인천에서 발생한 아동학대는 ... 인구 1000명당으로 환산해도 6.4명에 그쳤다. 울산이 14.7명으로 가장 많고 전남과 전북은 각각 7.7명, 7.6명이었다. ... 예컨대 서울에서 일어난 사건 보도를 보면 ‘OO구 OO 사건’으로 명명되는 경우가 많지만 인천에서 일어난 사건·사고는 유독 ‘인천 OO 사건’으로 명명된다는 것 ... - 경향신문(2023년 2월 16일자)

인천이 ‘범죄도시’ 오명을 벗어나려면 언론이 바뀌어야 한다는 주장이 나왔다. ... 인구 10만 명마다 범죄율은 9위로 대체로(인천의) 인구 대비 범죄율은 오히려 낮은 도시에 속한다. ... 토론회에서 하주용 인하대 교수는 ... “인천지역 강력범죄 기사는 다른 지역에 견줘 지역 이름을 과다하게 노출한다”고 주장했다. 이어 “뉴스이용자에게 인천이라는 지명과 범죄 간 연결 이미지를 형성할 가능성이 높다” ... 김성훈 올댓송도 대표는 “장소가 중요하지 않은 기사도 늘 제목에 ‘인천’을 넣어 부정 이미지를 노출하는데, 이는 일종의 헤드라인 폭력” ... - 기호일보(2023년 5월 17일자)

실제 통계 수치와는 다르게 ‘인천’이라는 지명이 부정적인 뉴스에 과도하게 노출되어 “인천이라는 지명과 범죄 간 연결 이미지를 형성할 가능성이 높다”는 것이며, 인천의 지역 이미지가 현재 상황에 비해 저평가 되고 있는 것에 대한 우려와 안타까움이 나타나 있다.

결국 과거 수십 년 동안 ‘서울(경성)의 위성도시’로 언급되고, 일제 강점기 이래 경인(수도권) 공업 지역의 핵심 역할을 해 왔으며, 서울의 인구를 분산 수용해 온 베드타운이었던 인천에 대한 오랜 인식이 과거 세대를 넘어

현재까지도 연장되는 측면이 존재한다는 것이다. 이와 같이 미디어 등에서 위성도시가 갖고 있는 주변적·종속적인 이미지가 심심치 않게 소환되거나 일부 지역을 여전히 쇠락한 장소로 인식하고 있는 현실은, 삶의 공간으로서 인천의 현재와 미래를 생각할 때 아쉬운 점이며 분명 변화될 필요가 있는 부분이라고 할 수 있다.

V. 맺음말

‘서울의 위성도시’는 인천의 도시 규모나 위상에 부합하지 않는 측면에서 오랫동안 인천의 이미지를 대표해 왔던 용어이다. 본문에서 언급했듯이, 인천이 ‘서울의 위성도시’로 처음 등장한 것은 일제 강점기 후반부인 1930년대 중반이다. 당시 경성의 인구 급증에 따른 광역화, 만주사변 및 중일전쟁으로 인한 병참기지와 정책, 즉, 중화학·군수 공업 지역 추진 등과 관련된다. 그럼에도 불구하고 ‘경성(서울)의 위성도시’라는 표현이 현재와 같이 경성에 대한 심각한 종속, 의존 등을 의미하지는 않았던 것으로 보인다.

해방 이후 경제 개발 정책이 본격화되면서 ‘서울의 위성도시 인천’은 다시 소환되었다. 즉, 산업화와 국토 개발이 본격화된 1960~70년대부터는 인천을 서울의 베드타운이자 수도권의 공업 기능이라는 실질적인 역할을 함께 수행하는 위성도시로 설정해 왔다. 이 시기는 경인선 복선화·전철화, 경인고속도로 개통 등 서울-인천 간 교통망이 대폭 개선 및 확충된 시기로, 서울의 인구 분산 및 도시 계획이라는 명분하에 필요하지만 서울에는 두고 싶지 않은 공해성 공업·중공업 등의 인천 및 서해안 지역으로의 이전·신설 배치가 진전되기도 하였다.

‘서울의 위성도시’, ‘공업도시’ 등과 같이 인천을 대표하는 이미지도 이 시기부터는 부정적, 종속적 측면이 강하게 부각되었다고 볼 수 있으며, 최근 언론에서 사건·사고 보도 시 인천이라는 지명이 강조되는 상황으로도 연계되어 도시 이미지가 인천의 규모나 경제적 위상에 어울리지 않게 저평가되고 있는 근간에 일정 부분 남아있다고 할 수 있다.

과거와 마찬가지로 인천을 떠나 서울로 옮기고 싶어하는 인천 사람들에 대한 기사(한겨레, 2023년 8월 20일자), 여전히 누적되고 있는 지역 언론의 서울 종속성에 대한 우려(기호일보, 2016년 5월 6일자; 경기일보, 2018년 7월

16일자; 2019년 1월 21일자; 경인일보, 2019년 8월 30일자; 미디어인천신문, 2022년 6월 27일자), 실제 치안 지표가 우수함에도 범죄 관련 체감안전도에 대한 시민들의 인식이 매우 낮은 현상(뉴시스, 2023년 4월 6일자) 등에서도 확인되듯이, 상당수의 인천에 사는 사람들, 그리고 인천을 바라보는 다른 지역 사람들의 생각 기저에는 ‘이부망천’으로 대표되는 부정적인 인식도 여전히 자리하고 있는 것으로 보인다.

현대 사회에서는 미디어에서의 재현을 통해 간접적으로 장소를 경험하는 경우가 많다(심승희, 2006). 즉, 특정 지역에 대한 현대 사회의 지식과 담론은 해당 장소에 대한 직접적인 체험보다는 TV, 신문 기사, 교과서, 인터넷 등에 의한 이차적(간접적) 지식에 의해 상당 부분 지배되는 관계로, 지역의 이미지나 장소성이 파동적이고 조작될 수도 있다(최병두, 2002). 이와 함께 해당 지역 혹은 지역 주민을 다른 지역과 차별하며 부정적인 고정 관념을 덧씌우거나 강화될 수 있다는 점(낙인, stigma)(양혜승, 2018) 등도 우려되는 부분이다. 아울러, 과거의 지역 이미지가 항상성을 유지하며 시간이 지나도 동일하게 지속되는 것도, 갑자기 단절되거나 급격하게 전환되는 것도 일반적이지는 않다. 오히려 조금씩의 변화가 시간의 누적에 따라 쌓이면서 그 이미지가 달라지거나 복합적인 성격을 갖게 된다고 보는 것이 적절할 수 있다.

이와 같은 맥락에서 ‘서울의 위성도시로서 인천’의 맥아가 등장한 일제 강점기 이후 현재까지, 수십 년에 걸쳐 조금씩 형성·누적되었던 부정적인 인식이 인천에 대한 자부심과 주민 의식, ‘인천주권’²⁴⁾과 같은 긍정적인 이미지로 완전히 전환되는 것은 앞으로도 적지 않은 시간과 꾸준한 노력이 필요할 것으로 판단된다. 최근에는 외형적 인프라스트럭처뿐 아니라 인터넷을 중심으로 유포되었던 소위 ‘마계(魔界)인천’²⁵⁾과 같은 부정적 표현이 ‘개항로프로젝트’, ‘마계인천 페스티벌’ 등과 같은 지역 사회 운동을 통해 인천이 갖고 있는 잠재력과 가치를 상징하는 것으로 전환 또는 재개념화하는 모습도 나타난다.²⁶⁾ 이처럼 인천이라는 로컬이 갖고 있는 브랜드의 가치를 이와 같은 도시 이미지의 전환에서 찾는 시도는 인천에 대한 느낌과 사실을 혼동하고 낯고 부정적인 도시로 바라보는 편향된 시선을 바로잡는 중요한 방향 설정이라고 할 수 있다. 이와 같은 과정을 통해 수도권에 포함되어 있지만, 중심이 아닌 주변으로 외면 받아온 인천의 이미지도 천천히 그 가치를 찾을 수 있을 것으로 생각한다.

註

- 1) 현재 주변 광역대도시권역을 제외한 시 자체만의 인구를 비교할 때, 인천의 인구는 일본의 오사카(약 275만 명, 2021), 나고야(약 233만 명, 2024), 프랑스 파리(약 210만 명, 2023)보다도 많다(구글).
- 2) 박정의·김경희(2018)는 인천과 (인천) 송도의 이미지와 관련한 연구에서 “인천은 분주하고, 더러우며, 가난하고, 위험한 지역이라는 부정적 이미지를 가지고 있는데 반해, 송도는 안전하고 세련되며, 깨끗하고 부유하며, 이국적인 곳으로 인식되고 있다”고 기술하고 있다.
- 3) 해당 발언을 한 정치인은 인천광역시 기획관리실장을 3년간이나 지낸 사람이라는 점에서 인천시민들을 더욱 분노케 했다(서울경제, 2018년 6월 10일자).
- 4) 예를 들어, 지역지리 단원이 존재하는 고등학교 한국지리 교과서(2009개정 및 2015개정 교육과정에 따른 교과서)를 살펴볼 때, 도시 관련 단원이거나 지역지리의 수도권 관련 단원에서 ‘우리나라의 관문 도시’, ‘글로벌 수도권의 관문 기능 강화’(서태열 등, 2014:214, 219), ‘인천항은 수도권 해상 물류의 중심으로 수도권의 관문(박병익 등, 2014:212)’, ‘인천국제공항과 인천항이 수도권의 관문 역할(유성종 등, 2022:190)’ 등과 같이 인천이 인천 자신을 포함한 수도권, 나아가 우리나라 전체의 관문 역할을 하고 있는 것으로 기술하고 있는 교과서가 대부분이다.
- 5) “큰 도시의 주위에 위치하여 큰 도시의 기능을 일부 나누어 맡으면서 밀접한 관계를 가지며 발전하는 도시”(한국교육개발원, 2000:41).
- 6) 염복규(2008)는 대한국토·도시계획학회(2003:174)를 근거로 ‘regional planning’의 번역어인 당시 ‘지방계획’이 현재의 ‘지역계획’에 해당하는 용어로 보고 있다.
- 7) ‘至春川’이라는 해당 간선도로의 방향만 제시되어 있고, 해당 도로상에는 춘천 이외 다른 도시가 제시되어 있지 않음.
- 8) 경성 중심의 방사선(放射線) 간선도로망이 해당 8개 도시로 각각 이어지고, 이 도시들이 환상선으로 연결되는 대경성 중심의 위생도시(위생도시) 계획은 매일신보(1938년 1월 6일자)의 ‘大長安을 中心으로 環狀連繫의 交通網—京仁메트로폴리

쓰환상곡'이라는 기사에서도 확인 가능하다.

- 9) 防空을 主眼으로 都市計畫重大修正-都心偏重에서 分散-衛星의改編에 着手
 ... 총독부 당국에서는 ... 비상시의 공습을 바든 때 에도 피해를 피하기위한 대책으로서 위성적 도시계 획을 단행하기로 되었다. ... 한도시의 도심을 현재 와 가티 한두 곳에 편중시키지 안코 현재의 도심을 중심으로 그 주위에 衛星과 가티 여러 곳에다가 도 심을 분산시켜서 공습이 있을때에도 심장부가 관계 업도록 하는 동시에 ...
- 10) 경인시가지계획이 정식으로 고시된 것은 1940년 1월 19일이다(부평사편찬위원회, 2021:39).
- 11) 본문에 제시한 기사 이외에 당시 '부평' 지역 개발 관련 주요 기사들을 제시하면 다음과 같다(기사 제 목은 참고 문헌 해당 기사 참조); 동아일보(1938년 2월 24일자; 1938년 3월 2일자; 1938년 4월 12일 자; 1938년 6월 3일자; 1939년 5월 19일자; 1939 년 6월 11일자; 1939년 9월 13일자)/ 조선일보 (1938년 3월 8일자; 1938년 3월 31일자; 1938년 6월 19일자; 1938년 7월 6일자; 1938년 9월 29일 자; 1938년 9월 30일자; 1939년 2월 23일자; 1939년 3월 1일자; 1939년 3월 10일자; 1939년 3월 25일자; 1939년 4월 7일자; 1939년 5월 7일 자; 1939년 5월 26일자; 1939년 7월 27일자).
- 12) '電話'가 아니라 '電化' 즉 전기가 들어오게 되었다 는 의미로 판단됨.
- 13) '관문'이 등장하는 당시 기사의 사례로 다음 등을 들 수 있다(기사 제목은 참고 문헌 해당 기사 참 조); 동아일보(1935년 6월 7일자; 1938년 9월 27 일자)/ 조선일보(1934년 1월 5일자; 1934년 10월 28일자; 1935년 5월 20일자; 1935년 8월 3일자; 1935년 12월 24일자; 1937년 3월 6일자).
- 14) 본문 내용을 인용한 조선일보(1939년 2월 24일자) 및 앞서 주석 8번에 제시한 매일신보(1938년 1월 6일자), 해당 기사 제목을 소개한 조선일보(1939년 3월 1일자; 1939년 5월 26일자) 등이 있으며, 이외 에도 매일신보(1940년 2월 5일자) "京仁間을 단숨 에-自動車專用道路計畫" 등 당시 경인지역 개발 과 관련한 많은 기사에서 관련 내용을 다루고 있다.
- 15) 1929년 세계 대공황이 시작되면서 각국은 블록 경 제권과 시장 경제 개입 및 경제 통제를 통해 위기 를 극복하려고 했다. 일본의 경우는 만주 침략을

- 통해 일본-조선-만주를 잇는 일본 제국의 자급자 족적 경제권을 형성하고자 하였으며, 이 과정에서 만주사변이 촉발되었다. 1931년 조선 총독으로 부 임한 우가키 가즈시게(宇垣一成)의 日鮮滿 블록 구상은 '일본-정밀 공업 지대, 조선-기초 공업, 만 주-농업·원료 지대'로 하는 분업적 개발론으로 이 에 따라 조선의 공업화 정책이 추진되었다. 즉, 조 선의 공업화는 공황과 세계 경제의 블록화로 진출 시장을 잃은 일본 자본에게 조선이라는 투자처를 찾게 하고, 이를 통한 수요 시장 창출이라는 의도 와 연결된다고 할 수 있다. 이와 같은 정책은 1937 년 중일전쟁 발발로 인해 전시 경제 통제와 군수 공업 중심의 병참 기지와 정책으로 변용되었다(국 사편찬위원회 우리역사넷).
- 16) 이외에도 인천의 이미지를 '공도'로 표현하고 있는 당시 기사는 다음과 같다(기사 제목은 참고 문헌 해 당 기사 참조); 동아일보(1938년 3월 3일자; 1939년 8월 10일자; 1940년 5월 5일자)/ 매일신보(1937 년 4월 2일자; 1937년 4월 9일자; 1937년 6월 12 일자; 1937년 9월 4일자; 1938년 2월 22일자; 1938년 3월 17일자; 1938년 3월 24일자; 1939년 1월 21일자; 1939년 8월 30일자; 1940년 6월 8일 자)/ 조선일보(1938년 10월 23일자; 1939년 1월 27일자; 1939년 3월 3일자; 1939년 7월 29일자).
 - 17) 매일신보(1938년 5월 25일자) 仁川府區第二擴張 編入地域巡訪記(一). 해당 기사는 1938년 5월 31 일까지 총 6회에 걸쳐 연재되었다.
 - 18) 경인시가지계획을 비롯한 일제 말기 인천 지역 시 가지계획의 달성 정도는 부평 지구를 비롯한 공업 지역을 제외하면 재정난·자재난 등으로 인해 그리 높지 않은 것으로 보인다(염복규, 2007).
 - 19) 염복규(2007)는 부평 일대가 원래 구상과 달리 경 성부가 아닌 인천부에 편입된 이유를 인천부가 행 정구역 확장을 오랜 기간 준비해 왔기 때문이며, '식민권력의 인위적인 행정 정리가 도시의 자생적 인 내적 추세를 끝내 거스를 수 없음을 보여준 것' 으로 기술하고 있다. 이는 사후적·결과론적 평가 라고 판단되며, 당시의 인천부역 확장에 경인시가 지계획의 핵심 지역이 포함된 부분에 대해서는 심 도 있는 후속 연구가 진행될 필요가 있다.
 - 20) 해당 보고서(건설부·한국건설기술단, 1965:1, 85-108)에는 "本 課業의 目的은 서울-인천 特定地

域 建設綜合計劃의 一環으로서 海運 및 內陸水運과 衛星都市에 關한 具體的 計劃을 確定시키는 데 있으며 …”를 기반으로 한 위성도시에 대한 집중적인 조사 내용이 담겨있다. 위성도시의 수는 총 11개로 설정하고 있는데, 수원, 의정부, 안양, 광주, 미금, 능곡, 양곡, 은행, 둔전, 천전, 금촌이다.

- 21) 해당 기사(동아일보, 1975년 7월 18일자)의 본문에도 관련 내용이 소개되어 있지만, 당시 인천항 주변 모습을 보여주고 있는 사진의 설명 글은 상당히 직설적이다. “수도 관문의 인천항 - 공장과 학교와 주택들이 무질서하게 어울려 볼품없이 펼쳐진 해안일대. 여기에 경인전철이 도심을 꿰뚫어 인구 80만 국제항도의 면모를 깎아내리고 도시 발전을 해치고 있다.”
- 22) 다만, 관련 계획 중 반월신도시 개발 계획은 1976년에 보도되기 시작하였다(매일경제, 1976년 10월 4일자; 조선일보, 1976년 10월 7일자).
- 23) 인천지역 TV 방송국은 1996년 2차 지역 민방 확대 시 인천이 포함되면서 경인방송이라는 이름으로 1997년 시작되었다. 그러나 IMF 위기에 따른 수익 구조 악화, 노사 갈등 등의 이유로 방송위원회가 당시 경인방송의 재허가 추천을 거부하게 되었다(김대호, 2005). 결국 경인방송은 2004년 12월 31일 폐업하게 되었는데, 당시 많은 인천시민들은 이를 인천에 대한 차별과 홀대으로 인식했다(인천투데이, 2022년 12월 26일자).
- 24) 2021년 경실련에서는 인천의 도시경쟁력을 찾기 위한 ‘인천주권찾기 시민 제안 공약’을 20대 대통령 선거 후보들에게 전달할 예정이라는 내용의 보도자료를 각 언론사에 배포하였다(인천주권찾기 조직위원회 보도자료, 2021년 11월 8일자).
- 25) 2000년대 초·중반부터 인터넷에 등장한 표현(경인일보, 2021년 4월 30일자)으로 인천의 몇몇 부정적 이미지들이 통합적인 기표로 굳어진 것이라고 볼 수 있다. 최근까지도 ‘마계인천’은 각종 소셜미디어를 통해 도시의 브랜드 가치에 심각한 영향을 줄 정도로 지속·확산되고 있다고 한다(경기일보, 2023년 7월 13일자). ‘마계인천’의 등장 및 확산의 주요 요인으로 언론에서는 본 논문에서도 다룬 바 있는 인천에서 벌어진 사건·사고와 관련하여 지명 등이 강조된 매스컴의 보도 및 이에 대한 편견 어린 반응·재생산 양태(예를 들어, 인천

에 대한 부정적인 기사에 달리는 ‘역시 마계 도시 인천’과 같은 댓글 등) 등을 다루고 있으며(연합뉴스, 2017년 5월 4일자; 경인일보, 2021년 3월 26일자; 동아일보, 2022년 3월 15일자; 중앙일보, 2023년 4월 5일자), 인천 지역 공공 기관과 각종 언론, 시민 단체 등에서도 이와 관련한 도시 이미지지 저하에 대한 대책 및 인식 개선 방안을 지속적으로 마련하고 있는 것이 현실이다(뉴시스, 2023년 10월 19일자; 인천일보, 2023년 10월 24일자).

26) 개항 후 인천의 성장을 주도한 중심지였던 인천항 일대 및 그 배후의 구도심 지역은 2000년대 이후 도시 확장 및 도시 기능의 공간적 재편으로 도심 기능이 점차 상실되고 지속적으로 인구 유출 및 고용 감소 현상이 나타나고 있다(홍유진, 2013). ‘개항로프로젝트’는 구도심인 동인천 일대를 중심으로 기능이 중단된 건축물을 업사이클링하고, 시대에 맞는 새로운 콘텐츠의 기획·운영·마케팅을 통해 경쟁력을 키울 수 있도록 돕는 인천의 민간 주도 도시 재생 및 시장 활성화 활동이다. 특히 오랜 역사와 이야기를 품고 있지만 현재에 맞는 브랜드 마케팅 및 전략이 부족한 노포(老鋪)들과의 협력과 상생을 추구하고 있다(이창길, 2021). ‘마계인천 페스티벌(2023. 9. 23.)’은 이와 같은 그간의 활동을 기반으로 지역 기업 및 상인들이 협력하여 만든 개항로(동인천) 지역의 축제인데(서울경제TV, 2023년 10월 16일자), ‘마계’를 에너지 넘치는 긍정적인 표현으로 재해석하고 있다(인천일보, 2023년 9월 20일자).

참고문헌

- 건설부, 1970, 「수도권토지이용패턴의 구상」, 서울: 건설부.
- 건설부·삼안건설기술공사, 1972, 「서울-인천특정지역 대규모사업의 평가보고서」, 서울: 건설부.
- 건설부·한국건설기술단, 1965, 「서울-인천특정지역건설 종합계획-제4차 조사보고서: 운하, 항만 및 위성도시계획」, 서울: 건설부.
- 건설부·한국종합기술개발공사, 1977, 「수도권정비부문별 계획조사보고서(요약)」, 서울: 건설부.
- 김대호, 2005, “경인 지역 지상파 방송 정책 방안 관련 검토,” 방송위원회 경인지역 지상파방송 정책방안 마

- 련을 위한 토론회 자료집, 1-16.
- 김하나·전봉희, 2008, “1920~1930년대 동아일보 기사에 나타난 경성의 교외” 건축역사연구, 17(2), 47-58.
- 김혜진, 2018, “초등 지리교육에서 재현된 ‘장소감’ 내용 분석,” 한국지리학회지, 7(3), 275-287.
- 대한국토·도시계획학회 편저, 2003, 「도시계획론(4정판)」, 서울: 보성각.
- 박정익·김경희, 2018, “플레이스 브랜딩: 인천·송도 이미지 연구,” 커뮤니케이션학 연구, 26(3), 231-257.
- 박철웅, 2021, “채만식 소설 『타류』의 장소성에 관한 연구,” 한국지리학회지, 10(2), 237-258.
- 부평사편찬위원회, 2021, 「부평사3-1권-부평의 산업과 사회: 부평, 도시가 되다」, 인천: 부평사편찬위원회.
- 손정목, 1996, 「일제 강점기 도시화과정 연구」, 서울: 일지사.
- 심승희, 2006, “장소 기억하기와 ‘장소 만들기’로서의 문학,” 문학수첩, 4(4) 통권 제16호, 39-53.
- 안상민·이시다 준이치로·김주야, 2019, “1940년대 방공 계획을 중심으로 한 서울(경성)의 도시 개조에 관한 연구,” 서울학연구, 77, 111-148.
- 안종욱, 2024, “장소성의 왜곡과 복원에 관한 지리교육적 탐색-인천지역을 사례로,” 한국교육과정평가원 연구년 결과 보고서(미발행).
- 양혜승, 2018, “포털과 지역 혐오-네이버 범죄 뉴스의 지역 혐오 댓글에 대한 내용 분석,” 한국언론학보, 62(6), 7-36.
- 염복규, 2005, “1920년대 京城도시계획운동의 전개와 성격,” 국사관논총, 107, 311-337.
- 염복규, 2007, “1930-40년대 인천지역의 행정구역 확장과 시가지계획의 전개,” 인천학연구, 6, 83-105.
- 염복규, 2008, “일제말기 지방·국토계획론과 경인시가지 계획,” 서울학연구, 32, 171-204.
- 오미일, 2010, “자본주의 생산체제의 변화와 공간의 편성-일제 말기 인천지역을 중심으로,” 한국근현대사연구, 53, 108-144.
- 이장길, 2021, “노포와 상생하는 인천 개항로프로젝트,” 국토, 474, 76-83.
- 인천광역시청·디자인팩토리·홍익대학교 산학협력단, 2022, 「인천광역시 도시디자인 진흥계획」, 인천: 인천광역시청.
- 인천발전연구원, 2011, 「인천의 도시이미지 제고 방안 연구」, 인천: 인천발전연구원.
- 정여진·한동수, 2021, “경성부 확장과 교외(郊外) 인식-1920~30년대 신문의 교외탐방 기사를 중심으로,” 한국문화공간건축학회논문집, 74, 103-114.
- 최병두, 2002, “자본주의 사회에서 장소성의 상실과 복원” 도시연구, 8, 253-278.
- 허수열·오진석·배석만, 2010, 「국가기록원 일제문서해제-토목편」, 대전: 행정안전부 국가기록원 기록편찬문화과.
- 홍유진, 2013, “인천시 수변지역의 공간특성과 내부공간 구조 분석,” 한국지리학회지, 2(2), 165-182.
- 復興局長官官房計畫課 編, 1926, 「復興局調査彙報 第12号-地方計畫衛星都市及田園都市」, 東京: 復興局長官官房計畫課.
- 박병익·장준현·이정식·정진권·이경희·양희경·엄정훈·최명렬·송형준, 2014, 「고등학교 한국지리」, 서울: 천재교육.
- 서태열·황상일·이보영·마경목·이준구·최도성·김한승·강봉균, 2014, 「고등학교 한국지리」, 서울: 금성출판사.
- 유성종·최병천·강성열·김덕일·우연섭·이우평·김시구·이훈정·엄주환·남길수·김차곤·이화영·이두현·강문철·윤정현·김진형·방완석, 2022, 「고등학교 한국지리」, 서울: 비상교육.
- 한국교육개발원, 2000, 「중학교 사회1」, 서울: 교육부.
- 조선시가지계획령, [시행 1934. 6. 28.][조선총독부제령 제18호, 1934. 6. 20., 제정].
- 경기일보, 2018년 7월 16일자, “[사설]서울 종속형 인천교 통특별시에서 벗어나야”
- 경기일보, 2019년 1월 21일자, “[사설] 인천시, 300만 도시 다워야”
- 경기일보, 2023년 7월 13일자, “[특별기고] 마계도시에서 황금도시로… 금쪽같은 내 인천”
- 경인일보, 2016년 5월 17일자, “[인천의 도시 이미지 현주소는? ·4· 끝] 문학 속 ‘서울의 위성도시’ 인천”
- 경인일보, 2019년 8월 30일자, “[GTX 시대 인천이 바뀐다·(2)]빨대효과 ‘길은 양방향”
- 경인일보, 2021년 3월 26일자, “미디어가 만든 범죄도시 인천”
- 경인일보, 2021년 4월 30일자, “[오! 인천, 오해와 진실]인천은 정말 마계 도시일까요?”
- 경향신문, 1966년 9월 1일자, “總事業費 7百94億 計上-서울-仁川 特定지역 建設종합計劃 마련”
- 경향신문, 1971년 4월 9일자, “首都圈電鐵의 意義”
- 경향신문, 1971년 8월 11일자, “都市化의 私生兒 廣州團地”

경향신문, 1975년 3월 5일자, “서울의 「恐龍化」 現象에 根本對策을 거듭 促求한다”

경향신문, 1993년 4월 24일자, “仁川은 서울 위성도시”

경향신문, 2023년 2월 16일자, “아동학대로 잇단 사망... 인천은 정말 ‘범죄도시’인가”

기호일보, 2016년 5월 6일자, “GTX는 인천의 가치를 전복한다”

기호일보, 2023년 5월 17일자, “언론 ‘인천은 범죄도시’ 오명 덧씌운 보도 고민할 때”

뉴시스, 2023년 4월 6일자, “인천시·인천경찰청, 안전도시 인천 이미지 홍보 협업”

뉴시스, 2023년 10월 19일자, “‘마계인천 탈피 나선다’ 도 시브랜드 가치 제고 근거 마련”

동아일보, 1934년 12월 27일자, “富平驛電氣架設”

동아일보, 1935년 6월 7일자, “京仁間 複線 要望”

동아일보, 1938년 2월 24일자, “富平平野 廿萬坪(20만평)에 自動車工場實現”

동아일보, 1938년 3월 2일자, “京仁間, 富平廣野 大工場爭先進出”

동아일보, 1938년 3월 3일자, “大財閥積極進出 土地景氣再活潑”

동아일보, 1938년 4월 12일자, “富平에 大工場進出 俄然土地景氣活況”

동아일보, 1938년 6월 3일자, “工業地富平平野에 又復鐵絲工場進出 기지五萬坪매수계약체결”

동아일보, 1938년 9월 27일자, “港都仁川の 鳥瞰圖”

동아일보, 1939년 5월 19일자, “龍大! 二億圓을 投資 高周波 富平에 進出”

동아일보, 1939년 6월 11일자, “大資本事業會社の 朝鮮進出本格化”

동아일보, 1939년 8월 10일자, “仁川은 工都로 誘致委員會組織”

동아일보, 1939년 9월 13일자, “富平에 大工場地建設 工業用水道起工式”

동아일보, 1939년 10월 2일자, “大擴張되는 京城府域/ 京仁工業地の 大部分 京城에 編入/ 京仁市街地計劃案 完成”

동아일보, 1940년 5월 5일자, “工都仁川の 出現”

동아일보, 1963년 12월 27일자, “京仁地區綜合建設’ 새해에 調査 着手”

동아일보, 1965년 1월 14일자, “서울·仁川一帶 特定地域으로 指定”

동아일보, 1971년 4월 8일자, “朴大統領 ‘서울 人口分散에

큰 役割”

동아일보, 1971년 8월 11일자, “광주團地...줄속 市政에 「民怨」爆發 強制移住·都市化계획의 虛實”

동아일보, 1971년 9월 9일자, “國土計劃의 問題點”

동아일보, 1975년 7월 18일자, “國土診斷(9) 散漫하게 뻗어간 首都關門의 國際港 仁川”

동아일보, 1989년 9월 26일자, “仁川 産業폐기물 300萬t 야적 방치”

동아일보, 1994년 4월 16일자, “인천 「지역민放」 제외 반발”

동아일보, 2022년 3월 15일자, “인천은 안전한 도시라는데... 주민들은 불안하다”

매일경제, 1968년 11월 1일자, “仁川 등 3개市에 6개郡·郡 포함 총면적 83.67平方킬로-85년 목표 수도권위성 개발계획 마련”

매일경제, 1970년 10월 23일자, “首都圈交通의 高速化-高速 電鐵化계획의 靑靑眞”

매일경제, 1971년 8월 12일자, “陣痛 겪는 衛星都市 廣州團地주민 亂動의 底邊”

매일경제, 1971년 9월 8일자, “地域均衡 발전에 重點-정부, 국토종합개발계획 확정”

매일경제, 1976년 10월 4일자, “三位一體의 새衛星都市 (上) 開發方向”

매일경제, 1984년 3월 16일자, “우리의 국토-그 변천의 역사와 미래(44) 조선시가지계획령”

매일경제, 1984년 3월 23일자, “우리의 국토-그 변천의 역사와 미래(45) 시가지개발”

매일신보, 1937년 2월 10일자, “大京城中心의 百年大計-國土計劃의 立場에서 ‘衛星都市’ 建設立案”

매일신보, 1937년 4월 2일자, “仁川工都化”

매일신보, 1937년 4월 9일자, “工都化하는 仁川”

매일신보, 1937년 6월 12일자, “大仁川新建設理想 工場區와 住宅區 工都化計劃에 拍車”

매일신보, 1937년 9월 4일자, “仁川工場地帶貫通 府營鐵道를 敷設 工都建設에 萬端準備”

매일신보, 1938년 1월 6일자, “大長安을 中心으로 環狀連繫의 交通網-京仁메트로포리스환상곡”

매일신보, 1938년 2월 22일자, “工都仁川建設에 朗報 富平、蘇萊兩平野에 二大 重工業工場新設 金二千萬圓으로 基地物色”

매일신보, 1938년 3월 17일자, “工都仁川の 工場數는 十萬圓 以上이 廿個所(20개소) - 此의 總資本은 一億二千萬圓, 男女職工五千餘名”

매일신보, 1938년 3월 24일자, “大工場接踵進出로 工業用 鹽田新設 工都仁川の 新消息”

매일신보, 1938년 5월 25일자, “仁川府區第二擴張 編入地域巡訪記(一)”

매일신보, 1939년 1월 21일자, “工都仁川の 躍進자러 勞働者逐年激增”

매일신보, 1939년 8월 28일자, “卅軒(30km)의 都心を 圍繞七個의 衛星都市-都心에 三百萬人·衛星都市에도 三百萬人口-꿈 아닌 五十年 後の 京城圖”

매일신보, 1939년 8월 30일자, “旱災地 勞働者들이 工都仁川에 集中-벌써 三千 五百 突破”

매일신보, 1939년 10월 3일자, “京仁一體의 大飛躍-京城近郊의 都市化-人口 百萬도 時間의 問題”

매일신보, 1940년 2월 5일자, “京仁間을 단숨에-自動車專用道路計畫”

매일신보, 1940년 6월 8일자, “工都仁川港에 交通機械會社”

매일일보, 2007년 2월 23일자, “고담대구, '라쿤광주'를 아시나요?”

미디어인천신문, 2022년 6월 27일자, “인천 송도 6·8공구 메드타운 전락...수정 불가피”

서울경제, 2018년 6월 10일자, “정태욱 ‘이혼하면 부친, 망하면 인천’ 이부망천 논란 6.13 지방선거 최대 변수 되나”

서울경제, 2023년 8월 7일자, “인천경제자유구역(IFEZ) 20년...외국인투자유치 1만4600배 늘었다”

서울경제TV, 2023년 10월 16일자, “2023 마계인천 페스티벌’ 성료”

연합뉴스, 2016년 10월 22일자, “<인천 300만 돌파> ③ 시민 삶의 질·인프라 힘써야”

연합뉴스, 2016년 10월 26일자, “인천 송도 ‘특별자치구 독립 원해’...타지역 시선 싸늘”

연합뉴스, 2017년 5월 4일자, “누리꾼들의 비하 ‘마계인천’은 근거 없는 낭설”

연합뉴스, 2024년 6월 5일자, “인천 송도특별자치구 신설 추진...정일영 의원 법률안 발의”

용인문화재단 보도자료, 2023년 2월 27일자, “‘위성도시’의 패배감을 넘어 문화로 살아남으려면?”

인천일보, 2023년 8월 31일자, “[인천경제자유구역 특집] 외국기업 유치 활발...경제성장 이끌 견인차”

인천일보, 2023년 9월 20일자, “2023 사실 아닌데 어때... ‘마계인천’서 놀자”

인천일보, 2023년 10월 24일자, “인천지역 ‘체감 안전도’

10년 이상 전국 하위권

인천일보, 2024년 6월 6일자, “송도 특별자치구’ 법안 2건 발의”

인천주권찾기조직위원회 보도자료, 2021년 11월 8일자, “20대 대선 ‘인천주권찾기 시민제안 공약’ 발표 및 공약 전달식”

인천투데이, 2022년 12월 26일자, “[인천미디어변천사] 경인방송 폐쇄와 OBS”

조선일보, 1934년 1월 5일자, “仁川勞働者 仁川에 工場擴張의 必要”

조선일보, 1934년 10월 28일자, “人口七萬을 包容한 朝鮮의國際的關門”

조선일보, 1935년 1월 1일자, “大京城의 새얼굴”

조선일보, 1935년 5월 20일자, “躍進하는 仁川港 北村道路도 新裝”

조선일보, 1935년 8월 3일자, “京城關門 仁川에 天然痘 繼續 發生”

조선일보, 1935년 12월 24일자, “發展하는 仁川”

조선일보, 1937년 3월 6일자, “十年計畫에 나타난 仁川廻廻鐵道”

조선일보, 1938년 3월 8일자, “自動車工場에 이어 自轉車工場設置”

조선일보, 1938년 3월 31일자, “機械工業發展!”

조선일보, 1938년 6월 19일자, “京仁一體를 目標로 富平繁榮會創立 多數有志의 奮起로”

조선일보, 1938년 7월 6일자, “京城, 富平, 仁川 連鎖 都市와 田園을 調습”

조선일보, 1938년 9월 28일자, “防空을 主眼으로 都市計畫重大修正-都心偏重에서 分散-衛星의改編에 着手”

조선일보, 1938년 9월 29일자, “富平驛附近一帶의 暴騰地價를 抑壓”

조선일보, 1938년 9월 30일자, “羅津, 富平等 四工業地域土地收用令不日適用”

조선일보, 1938년 10월 23일자, “一百四十餘工場에서 年産額一億圓 接近”

조선일보, 1939년 1월 26일자, “京仁合體의 特別都制計劃案-兩府廢止, 區役所制 實施-京城傘下로 統合”

조선일보, 1939년 1월 27일자, “工都仁川の 氣焰”

조선일보, 1939년 2월 23일자, “富平工業地域造成에 道豫算五百萬圓”

조선일보, 1939년 2월 24일자, “大工都로 化할 半島心臟部-京仁中心四都市一括 朝鮮의 北九州로-兵站基地의 骨

幹을 造成”

조선일보, 1939년 3월 1일자, “京仁間の 大運河計畫 漢江
下流富平北端에서 起點 仁川港에 連繫 開鑿”

조선일보, 1939년 3월 3일자, “工都仁川の 豪勢 年産二億
圓에 接近 一百四十個所大工場の 集計”

조선일보, 1939년 3월 10일자, “工場地帶富平에 電車도 敷
設計畫”

조선일보, 1939년 3월 25일자, “三大工業地帶에 富平, 羅
津, 多獅島 誘致工場輪廓決定”

조선일보, 1939년 4월 7일자, “東京自動車工業 富平工場着工”

조선일보, 1939년 5월 7일자, “弘中富平工場進歩”

조선일보, 1939년 5월 26일자, “京仁一體와 交通革命/ 高速
度鐵道, 地下循環, 金浦에는 運河掘鑿/ 遼原한 將來事
라던 ‘理想設計’가 十年 안착의 當面問題로”

조선일보, 1939년 7월 27일자, “富平平野의 一攫千金夢 當
局 ‘爆碎法令’ 準備”

조선일보, 1939년 7월 29일자, “工都仁川の 威勢!”

조선일보, 1939년 8월 3일자, “都市의 過大化阻止-中樞地
帶分散計畫-京城中心의 衛星의 都市안 關係當局에서
具體化”

조선일보, 1967년 11월 14일자, “어마어마한 靑寫眞 京仁
地區 綜合開發 計劃을 본다.-내년에 우선 구획 정리-
서울에 5개 부도심, 위성도시 9개도-온하 파 서울향
엔 천 톤급 내왕”

조선일보, 1976년 10월 7일자, “半月 공업도시 어떻게 만
들어야하나”

조선일보, 1995년 6월 15일자, “『주변도시』論”

조선일보, 2013년 12월 19일자, “송도 주민 ‘인천이 싫다’…
‘송도독립시’ 분리 주장”

조선일보, 2025년 1월 10일자, “인천 경제, 부산 추월…
국내 2위 도시 노린다”

중앙일보, 2023년 4월 5일자, “인천이 마계 도시? 인천을
위한 해명”

한겨레신문, 1992년 11월 22일자, “경제불균형·연중기획·
수도권 폭발11-돈은 서울로 서울로 공해는 인천·경
기로”

한겨레신문, 2023년 8월 20일자, “이곳 인천에 살기 위하여”

한국경제, 2016년 10월 26일자, “인천 송도 주민들 ‘특별자

치구로 지정해달라”

한국일보, 2021년 11월 10일자, “이름만 국제도시는 옛말…
인천 송도 ‘제2 삼다도’로 변신”

KBS, 2014년 4월 16일자, “[인터뷰] 박심, 지속 가능한 힘
도, 인천을 위한 힘도 아니다①”

YTN, 2018년 6월 7일자, “6. 13 지방선거, 수도권 판세
분석”

東光(제15호), 1927년 7월 5일자, “[科學講座] 都市計劃 理
想的 都市는 如何한가”

Redian, 2018년 7월 30일자, “산업도시 경성, 그리고 변화
들,”(<http://www.redian.org/archive/123937>)

구글, <https://www.google.com>

국립국어원 표준국어대사전, <https://stdict.korean.go.kr>

국사편찬위원회 우리역사넷, <http://contents.history.go.kr>

국사편찬위원회 한국사 데이터베이스, <https://db.history.go.kr>

두산백과, <https://www.doopedia.co.kr>

인천광역시 인천의 지리적 변천사, <https://smart.incheon.go.kr/portal/apps/storymaps/stories/12ee624d5c524925b046f6f12aadf6ee>

한국민족문화대백과사전, <https://encykorea.aks.ac.kr>

행정안전부 대통령기록관, <https://www.pa.go.kr>

e-나라지표, <https://www.index.go.kr/enara>

KOSIS(국가통계포털), <https://kosis.kr>

교신 : 안중옥, 27873, 충청북도 진천군 덕산읍 교학로 8,
한국교육과정평가원(이메일: ahncu@kice.re.kr)

Correspondence: Chong Uk Ahn, 27873, 8 Gyohak-ro,
Deoksan-eup, Jincheon-gun, Chungcheongbuk-do,
Republic of Korea, Korea Institute for Curriculumand
Evaluation (Email: ahncu@kice.re.kr)

투고접수일: 2025년 3월 4일

심사완료일: 2025년 4월 9일

게재확정일: 2025년 5월 8일