월/요/광/장

김규열

문화산업과 상상력

일본 천하통일의 초석을 놓은 전국시대 무장 오다 노부나가. 그는 다도를 일본에 뿌리내리게 한 센노리큐를 만나면서 차문화에 심취하게 된다. 주군인 노부나가가 다도에 푹 빠져있다는 소문은 금새 그의 가신들에게 퍼져 나갔고, 그들도 앞다투어 차문화를 익히기 시작했다. 마침내는 자신의 봉록을 주군이 소장하고 있는 멋진 다기로 대신해 줄 것을 청하는 가신들까지 생겨났다.

노부나가는 공을 세운 가신들에게 토지를 분배해 줘야하는 당시의 포상제도 때문에 골치가 아픈 참이었다. 토지는 한정되어 있는데 공을 세운 가신들은 늘어 갔기 때문이다. 이른바 토지가 물적 가치의 가장 중요한 척도였던 시대에 전혀 다른 또 하나의 물적 가치가 형성되어 가는 과정인 것이다.

이러한 차문화의 확산은 예기치 않은 많은 변화를 불러오게 된다. 다기를 찾는 사람이 많아지니 곳곳에 다기를 굽는 공방이 늘어나고 자연스럽게 새로운 고용이 창출되었으며 이를 통해 밥을 먹고 사는 사람이 생겨났다. 그러나 차문화는 도자기를 하나의 새로운 산업으로서 정착시키는 것으로 끝나지 않았다.

차를 즐기는 데 어울리는 복장에 관심이 모아 지면서 옷감의 질이나 색상을 생각하게 되고, 차를 즐기는 동호인들을 자신의 집으로 초대해 차 모임을 가지려고 하니 예전에는 관심 밖이었던 집안의 장식품에서부터 정원의 양식 하나하나까지 신경이 쓰이게 된다.

의복에 신경을 쓰니 직조술과 염색술이 발달하고, 아무렇게나 나뒹굴던 돌에도 의미가 부여되니 석조산업이 꽃을 피우고, 꽃을 가꾸는 사람들이 늘어나니 화훼산업이 자리를 잡고, 다도회에서 폼나게 시 한 수라도 읊으려고 시집을 찾으니 출판산업이 태동하게 된 것이다.

노부나가와 센노리큐의 다도를 통한 만남이 일본 역사를 통해 가장 문화가 성숙한 시기로 평가받는 아즈치(安土)문화의 토대를 만들었다는 사실과, 그 아즈치시대가 외부와의 교역에 의존하지 않고 내수만으로도 꾀나 풍족한 생활을 영위할 수 있었다는 사실에서 우리는 무엇을 읽어야 하는가.

물론 노부나가가 다도의 산업적 측면까지를 염두에 두었는지는 알 길이 없다. 센노리큐와 노부나가가 주도했던 차문화는 요즘 우리들 시각으로 보면 비생산적인 일이다. 심하게 말하면, 차나 마시며 노닥거리는 쓸데없는 짓이다. 그러나 분명한 것은 그들의 차문화는 결과적으로 한 시대의 생산과 소비와 생활양식에 새로운 지평을 열었다는 사실이다.

현대사회에서는 문화가 산업이라는 것은 이미 상식이다. 문제는 이러한 문화적 기반을 어떻게 키워 내느냐에 있다. 답은 상상력과 자유로움에 있다.

어느 기업인이 실리콘벨리와 더불어 벤처기업의 메카라 불리는 이스라엘을 방문할 기회가 있었다. 현지의 한국인에게, 이스라엘이 벤처기업에서 성공하는 가장 큰 요인이 뭐라 생각하느냐고 물었더니, 우리의 시선으로 보면 버릇이 없다 싶을 정도로 애들을 자유롭게 놓아두는 교육에 있다는 것이다.

지금은 세계적 건축가 반열에 오른 일본의 건축가 안도 타다오. 그의 독특한 건축세계는 일본은 물론 전 세계적으로 인정받고 있다. 그러나, 그는 제도권 건축교육을 받은 적이 없다. 젊은 시절 독학으로 건축의 기본을 터득한 후 세계의 온갖 건축물을 발로 찾아 다니며 키워 온 건축적 상상력이 오늘의 그를 만들었다. 상상력과 자유인의 상징이다.

지금 우리 교육에 가장 절실한 것은 자유로운 상상력이다. 상상력은 우리가 흔히 말하는 부질없는, 소위 쓸데없는 짓을 하는 과정에서 길러진다. 부모들 눈에는 쓸데없는 짓으로 보이는 것들이 사실은 상상력의 원동력이다. 상상력은 자유로움과 쓸데없는 짓을 먹고 자란다.

시험을 앞둔 자녀가 음악 듣고, 영화 보고, 소설로 밤을 지샐 때, 이를 묵묵히 지켜볼 수 있는 부모가 대한민국 상상력 향상의 최고의 후원자임을 기억하자. 가정의 달 5월을 맞아 자녀에게 해서는 안 될 금기어. "쓸데없는 짓 그만하고 공부나 해!" 〈광주대 교수〉

※ 본란의 내용은 본지 편집방향과 일치하지 않을 수도 있습니다.

사설

여수박람회 D-5, 성공 준비 만전 기해야

2012여수세계박람회가 7일로 D-5를 남기면서 개막 카운트 다운에 들어갔다. 여수박람회 조직위는 지난달 28일과 2일 1·2차 예행연습을 한 데 이어 5일 실시한 최종 3차 예행연습에서 무난히 점검을 마쳤다고 밝혔다.

조직위는 선착순 온라인 공모를 통해 전국에서 선정된 10만여 명의 관람객이 이날 오전 9시부터 박람회장에 입장한 가운데 전시관 및 편의시설, 환승주차장과 셔틀버스 운행 등 실제 박람회 개막 상황과 동일한 조건 아래 박람회장 운영 전반을 점검했다.

그러나 환승주차장의 셔틀버스 장시간 대기 및 안내 미흡, 전시관 예약 시스템 홍보 부족 등은 여전히 개선점으로 떠올랐다. 또 박람회장 일부 인기 전시관에 관람객이 집중적으로 몰리는 문제도 해결 과제라는 지적이다.

특히 숙박시설 부족, 저조한 입장권 예매, 일부 국가관 개장 차질 등은 반드시 풀어야 할 숙제가 아닐 수 없다. 숙박시설은 하루 3만5천700실이 필요하지만 현재 여수시 능력은 1만100실로 2만5600실이 부족하다.

예상관객 1000만 명 가운데 300만 장을 예매하려던 입장권 판매도 지난달 28일 기준으로 70만 장에 그쳐 큰 차질을 빚고 있다. 여수라는 지명도와 박람회 인지도가 낮은 데다 행사 주최자를 국가가 아닌 여수시로 오인하는 인식 부족, 정부의 상대적 관심 소홀 등에 조직위의 소극적 마케팅까지 겹친 때문이다.

리허설이 모두 끝났는데도 104개 참가국 가운데 70여개국을 제외한 국가관 공사가 한창이어서 개막 때 관람객을 맞을 수 있을지 걱정거리다.

이제 남은 5일, 정부와 전남도, 여수시, 박람회 조직위 등은 혼연일체가 돼 지금까지 드러난 문제 해결은 물론 손님맞이 준비에 소홀함이 없어야 한다. 모두가 주인의식을 갖고 만전을 기해야만 성공 개최를 기약할 수 있는 것이다.

정부, 흔들리는 광양항 두고만 볼 건가

광양항이 물동량 부족과 배후부지 조성 차질 등에 따라 국제항만으로서의 지위가 흔들리고 있다. LCL화물(컨테이너 1개를 채우기에 부족한 소량화물)을 취급하지 않아 광주·전남 수출기업들이 화물을 부산항으로 돌리고 있는데다 외국선사도 없어 물동량이 크게 부족한 때문이다.

무역협회 광주전남본부에 따르면 광양항은 1주일에 78항차를 운항하는 반면 부산항은 323항차를 운항해 부산항의 20% 수준에 머물고 있다. 화물 인도기간도 24시간가량 더 걸린다 한다. 올 1분기 전국 항만물동량이 전년 동기 대비 4.5% 증가하면서 부산항은 8.7% 늘었지만 광양항은 오히려 3.4% 감소했다.

정부는 그동안 부산항과 함께 '투포트 정책'을 강조해왔지만 광양항의 경쟁력을 폄훼하기도 해 그 진정성을 의심받아 온 게 사실이다. 광양항 활성화는 국가의 미래를 위한 성장동력이다. 정부와 항만공사 등이 LCL화물 취급과 배후단지 조기 완공 등에 적극 나서야 하는 이유다.

LCL화물은 수출업체들이 소량의 화물을 항만까지 옮긴 뒤 물류창고에 모아 수출지역별로 분류해 하나의 컨테이너를 짠다. 이 과정에서 창고가 필요하고 일감도 늘어나 그만큼 경제효과도 커진다.

또 배후단지도 항만 활성화의 필수요건이다. 부산항은 이미 26개 국내외업체가 입주해 있지만 광양항 동측배후단지에는 17개 기업만 입주해 있을 뿐이다. 이 또한 모두 국내기업이어서 물동량 증가에 도움을 주지 못하고 있다. 따라서 서측배후단지 완공을 앞당기고, 해외기업을 유치해 물동량을 늘려야 한다.

광양항은 미주·아시아를 잇는 주 간 선항로상에 자리하고, 수심도 깊어 국제물류항으로 최적의 입지를 갖췄다는 게 전문가들의 견해다. 정부는 당초대로 광양항이 부산항과 함께 '투포트' 기능을 다할 수 있도록 적극 지원에 나서야 할 것이다.

법조칼럼

피해자의 마음까지 보호하는 법조인

조영희

단순히 사법시험에 합격하는 것만으로 법조인의 자격이 주어지는 것은 아니다. 사법연수원에서 2년 동안 혹독한 교육을 거쳐야 비로소 법조인이 된다. 이곳에서는 실제 기존에 일어났던 사건들을 토대로 만들어진 기록을 살펴보고 그에 대한 판결문이나 공소장, 소장 등을 직접 작성하면서, 그리고 이미 법원, 검찰, 변호사로 20년 내외의 경력을 가진 교수의 지도 아래 이론이 아닌 실무를 몸으로 체득하게 된다. 사법연수원에서의 치열한 경쟁과 그에 따르는 심리적 압박감에 쫓기면서 비로소 진정한 법조인으로 거듭나는 것이다.

연수원에서 필자는 수업시간마다 법조인이란 타인의 생명·신체·재산을 다루기 때문에 자신이 맡은 사건에 대해 항상 최선을 다해야하며, 본인의 실수나 과실이 있어서는 안 된다는 점을 귀에 못이 박이도록 들어야 했다. 솔직히 필자가 속한 반의 지도교수들은 이 점을 특히 강조했고, 반복되는 당부 말씀에 일부는 볼멘소리를 하기도 했다. 하지만 필자가 법조인이 된 지금 그 교수님의 가르침은 매일 마음에 새겨야 할 신조가 되고 있다.

2년 전 필자는 형사사건 가해자를 변호하게 됐다. 1심에서 유죄 판결이 내려진 사건이었는데, 70대 중반의 할아버지가 60대 후반의 할아버지를 사소한 다툼 끝에 폭행, 심각한 상해를 입혔다는 내용이었다. 우선 1심 기록을 꼼꼼히 살피는 일부터 시작했다. 피해자의 진술이 수시로 바뀌어 신빙성이 없어 보였고, 목격자들은 피고인과 피해자 사이에 다툼이 있기는 했으나 주변 사람들이 두 사람을 말렸고 피고인이 피해자에게 심각한 폭력을 행사한 사실은 없었다고 진술했다. 그러나 1심 법원에 출석한 증인들이 한결같이 피고인이 피해자의 멱살을 잡은 사실을 인정, 경미한 폭행이 있었던 것은 사실이었다. 따라서 피해자의 현재 상태와 피고인의 폭행 사이에는 인과관계가 없다는 부분에 대해 보다 명백한 증거가 필요한 상태였다. 1심에서 이미 피해자가 치료를 받았다는 병원 5곳에 사실 조회를 해 회신결과가 제출된 상태였으나, 필자는 항소심 법원에 이 가운데 2곳을 선택해 다시 사실조회를 신청, 증거 채택을 받았다. 그렇게 병원 2곳의 사실조회신청 결과와 피해자가 기존 진료 기록들을 제출하는 방법으로 피해자의 진술에 문제를 제기했다. 이와 같이 나름대로 만반의 준비를 하느라 이 사건의 재판은 6개월 가까이 소요됐지만 결국 피고인에게는 무죄가 선고됐다.

사실 항소심재판이 진행되는 동안 진도군의 조그만 섬마을에 거주하는 피고인은 배와 버스를 타고 광주까지 나와야 했으므로 재판이 있는 날이면 으레 1박2일을 재판에만 매달려야 했다. 필자는 가끔 피고인이 약식명령 벌금 300만 원에서 정식재판을 청구, 벌금이 200만 원으로 감액된다면 저렇게 고생하지 않아도 되는 것이 아닐까하는 생각이 들기도 했다. 하지만 워낙 완강하게 자신의 무죄를 주장하는 피고인을 보면서 그의 말을 전적으로 신뢰해 새로운 증거들을 수집하고 1심 기록 중 간과된 부분들을 집중적으로 부각시켜 무죄판결을 받아낼 수 있었다.

피고인은 판결 이후 추석이 되자 기어이 필자에게 멸치 한 박스를 보내왔다. 본인의 이야기를 믿어주고 끝까지 들어 주어 고맙다고, 본인은 태어나서 평생 그 마을을 떠나 본 적이 없는데 그곳에서 범죄자나 거짓말쟁이로 살 수는 없었다고 감사의 말을 전했다.

그 사건을 마무리하면서 이제는 필자의 신조가 돼 버린 연수원 교수님의 가르침과 함께 한 가지 더, 나를 믿고 의지하는 의뢰인들을 필자 또한 믿고 그의 편이 돼 그가 상심하지 않도록 마음까지도 보호해 줄 수 있는 그런 법조인이 될 수 있기를 소망해 봤다. 진도 할아버지 사건 후 2년이 지난 지금, 싱그럽다는 말이 절로 나오는 5월의 어느 멋진 날, 계절에 현혹되어 혹시라도 해이해졌을지도 모르는 나의 다짐을 다시 한 번 되뇌어 본다. 〈변호사〉

기고

문맹인 위한 '읽어주는 운전면허 학과시험'

고재엽

급속히 변화하는 현대 사회의 필수품은 단연 자동차와 운전면허증이다. 1903년 미국 공관을 통해 자동차가 우리나라에 들어온 이래 자동차는 기하급수적으로 늘어났다.

1970년대 10만대에서 2010년 말 1800만대로 40년간 180배 이상 증가해 같은 기간 인구증가 1.5배, 도로증가 2.5배인 것과 비교가 안 될 정도로 폭발적이다. 또한 자동차 운전면허도 2010년 20세 이상 전체 성인 인구 3800만 명 중 운전면허소지자는 2600만 명으로 68.4%를 차지하여 성인 3명 중 2명은 운전면허를 소지하고 있다고 볼 수 있다.

이렇듯 운전면허를 취득한 사람이 많고 또 운전면허를 새롭게 취득하고자 하는 사람들은 학과시험용 문제지 등을 공부해 어렵지 않게 필기시험을 통과할 수 있다. 그러나 글을 읽기 어렵거나 모르는 분들은 공부할 자료나 시스템이 없어 면허취득에 어려움이 있는 게 사실이다.

국립국어원은 2008년 한국의 성인 문맹률이 1.7%(62만 명)라고 발표했다. 그러나 이 수치는 글자를 아예 읽지 못하는 사람을 기준으로 한 것이다. 우리나라에서 비문해의 개념에 일반적으로 적용되는 '초등학교 6학년 수준으로 글을 읽고 쓸 수 있는 능력'을 기준으로 한다면 반(半)비문해자 5.3%를 포함, 7% 수준으로 뛰어오른다. 전체 인구 중 260만 명이 은행·관공서 양식 작성 등 일상에 필요한 일처리가 혼자서는 힘들다는 얘기다.

문해자 중에서도 길고 어려운 문장을 이해하고 글에 직접 명시되지 않은 내용도 추론할 수 있는 사람은 35.1%밖에 안 되는 것으로 조사됐다. 주목할 부분은 지역별 비문해율의 차이다. 군지역이 6.3%로 대도시(0.7%) 중소도시(1.7%)보다 월등히 높고 전남은 6.3%로 나타났다.

이러한 수치를 반영하듯 작년 한 해 전남운전면허시험장 면허시험 응시자 10만 명 중 문맹인이 18%인 5500명이 응시했다. 합격자는 약 3000명으로 합격률은 약 55%로 나타났다. 나머지 2000여 명은 여러 차례 시험에 응시하다가 결국 포기하곤 했다. 또한, 문맹인 합격자들 대부분은 평균 5~6회 응시해 1~2회 응시한 일반인보다 시간적·경제적 비용이 많이 들어 문맹인에 대한 면허취득 지원이 절실하다.

학과시험을 43회 응시하였으나 불합격한 김모씨(66)는 "면허를 따기 위해 공부를 하고 싶어도 글자를 몰라 가족들이 읽어줘서 시험을 보는데 그마저도 안 되는 사람은 시험 자체를 포기한다."라며 어려움을 호소하였다. 또한 학과시험에 10회 응시하였으나 포기했던 이모씨(55)는 "공장 안에서 운전을 배워 운전은 잘 할 수 있는데 여러 차례 필기시험을 보다가 시간도 없고 돈도 많이 들어 결국 포기할 수밖에 없었다."라며 한숨지었다.

전남운전면허시험장은 전국 최초로 이러한 문맹인의 고충을 해소함과 동시에 사회적 약자를 위한 선진 면허행정·섬김경영을 구현하고자 문맹인을 위한 읽어주는 학과시험문제 프로그램을 최근 개발했다. 지난 4월 16일부터 본관 3층에 '읽어주는 학과시험 학습실'을 개설해 문맹인 면허취득을 지원하고 있다.

이 프로그램의 특징은 학과시험 출제 문제와 동일한 300개 문항을 실제 시험 보는 것과 유사하게 문제와 해설이 그림 및 음성파일로 재생되어 헤드폰을 통해 청취할 수 있도록 했다. 또한 제대로 청취를 못한 부분은 '다시 듣기' 아이콘을 클릭해 반복 청취할 수 있도록 되어 있다. 그리고 조작방법은 컴퓨터 모니터의 그림을 클릭하면 간단히 해결된다. 문제유형은 문장형, 사진형, 동영상형으로 각각 구분되어 있어 부족한 부분에 대해 집중적으로 공부할 수 있도록 제작되었다.

또한, 주로 농어촌의 글을 읽기 어려운 노년층이 응시하는 원동기 면허 학과시험도 컴퓨터를 통해 읽어주는 원동기 면허 학과시험 프로그램을 곧 개발해 제공할 예정이다. 〈전남운전면허시험장장〉

불법 풍선광고 난립…보행 불편에 교통사고 위험까지

길거리에 나서면 각종 식당과 유흥업소들이 인도에 풍선 광고물(일명 에어 라이트)을 하나, 둘씩 설치한 모습을 볼 수 있다.

그 덕분에 인도는 온통 각양각색의 풍선광고로 가득 찼으며 시민들은 요리조리 풍선광고물을 피해 통행하느라 큰 불편을 겪고 있었다. 특히 인도와 차도에 설치된 에어 풍선 인형은 주행 중인 운전자의 시야를 가로막아 큰 불편을 주고 있다.

요즘 들어 자영업자들의 치열한 경쟁 속에서 서로들 살아남기 위해 도심지 상업지역을 중심으로 이런 불법 풍선광고가 난립해 도심지의 공해를 더 부채질하고 있다.

그러나 행정당국은 단속 인력도 부족하고, 서로들 먹고 살기 위해 설치한 것을 야박하게 철거하라고 일일이 단속하기 어려워서인지 그 숫자가 점차 늘어나고 있다.

풍선광고는 공기와 조명장치 등을 풍선처럼 생긴 모형 안에 넣어 팽창하게 한 뒤 도로변에 세워놓은 기둥모양의 광고물이다.

이처럼 풍선광고가 상인들로부터 큰 인기를 끌고 있는 것은 제작비용이 싸고 이동이 간편해 종전의 비싼 선간판 광고물보다 관리가 편하기 때문에 업주들이 즐겨 사용하고 있다고 한다. 사정이 그렇다 보니 상인들은 풍선광고물을 너도나도 마구잡이식으로 설치하고 있다.

그러나 이 풍선광고물은 도시미관을 크게 망치고 주민통행에도 많은 불편을 준다. 특히나 커브길을 도는 자동차의 시야를 막음은 물론, 행인들이 달려오는 차를 발견하지 못하도록 시야를 가리기까지 해서 추가적인 교통사고를 유발한다.

며칠 전에도 집으로 돌아오는 길에 이 풍선광고 인형이 갑작스럽게 내 차량 쪽으로 움직여 그걸 피하다가 사고가 날 뻔했었다. 업주들의 자제와 행정당국의 적절한 규제가 필요하다.

▲이남영·광주시 서구 광천동

인터넷에서 만나는 광주일보 www.kwangju.co.kr

無等鼓

가족 해체

산업화와 도시화가 급속히 진행되던 1970년대만 해도 자녀가 다섯 이상인 가정이 적지 않았다. 보릿고개를 막 벗어났지만 온 식구가 배불리 먹기는 힘들어 '목구멍이 포도청'이라는 말이 실감나던 시절이었다. 그래도 어른들은 '자기 먹을 것은 가지고 태어난다'며 다산(多産)을 자연스럽게 여겼다. 인구조사 결과에 따르면 1975년 6인 이상의 가족은 34.7%에 달했다.

인구가 급격히 늘자 정부는 과잉인구가 경제성장에 부담이 된다는 이유로 가족계획사업을 대대적으로 펼쳤다. 1960년대 초반 '알맞게 낳아서 훌륭하게 키우자'는 표어로 시작된 가족계획은 셋에서 둘로, 다시 한 자녀 갖기로 목표가 수정된다.

'덮어놓고 낳다 보면 거지꼴 못 면한다' '3명의 자녀를 3년 터울로 35세에 단산하자'(1960년대) '아들딸 구별 말고 둘만 낳아 잘 기르자'(1970년대) '하나씩만 낳아도 삼천리는 초만원'(1980년대)이라는 표어가 당시 시대상을 반영한다. 3명 이상 자녀를 둔 공무원에게는 학비보조수당 제한 등 불이익이 주어지기도 했다.

산아 제한을 통한 인구억제정책이 공식 폐기된 것은 35년만인 1996년. 1960년 가임여성 1명당 6명꼴이던 출생아가 1.75명으로 급격히 줄어든 이듬해다.

그로부터 15년이 흐른 지난해 우리나라의 합계출산율은 1.24명까지 떨어졌다. 세계 최저 수준이다.

저출산은 가족 해체에도 한 몫을 하고 있다. 대가족이 산업화를 거치면서 핵가족 구조로 바뀌더니 올해부터는 혼자 사는 가구의 비중이 가장 커질 것으로 전망됐다. 통계청의 '장래가구 추계'에 따르면 우리나라 평균 가구원수는 2010년 2.71명에서 2035년에는 2.17명으로 줄어든다.

가족은 때론 상처도 주고받지만 사랑을 나누며 서로 힘이 되어주는 든든한 울타리다. '있는 그대로'의 나를 드러낼 수 있고 힘들고 지칠 때 위로받을 수 있는 가족이 더 이상 곁에 없는 미래 세대는 생각만해도 쓸쓸하다.

/정후식 정치부장 who@kwangju.co.kr

光州日報 The Kwangju Ilbo
사장·발행·편집·인쇄인 金汝松 논설주간 申港樂 편집국장 曺庚完
1952년 4월 20일 創社 1980년 11월 29일 등록번호 광주가1(일간) | 광주광역시 동구 금남로 2가 20-2(우편번호 501-711)
대표전화 222-8111·2200-551〈지사·지국(구독신청·배달안내)〉 광고문의 062-227-9600
편집국안내
〈대표 FAX 222-4918〉 문화생활부 2200-661
편 집 부 2200-649 여론매체부 2200-621
정 경 부 2200-612 체 육 팀 2200-697
〈대표 FAX 222-4918〉 사 진 부 2200-693
사 회 부 2200-616 조 사 부 2200-571
〈대표 FAX 222-4267〉 전 산 팀 2200-685
경영지원국 2200-515 문화홍보국 2200-541
〈FAX 222-8005〉 〈FAX 222-0195〉
광고마케팅국 227-9600 독자서비스국 2200-551
〈FAX 227-9500〉 〈FAX 227-9500〉
디 자 인 2200-536 서 울 지 사 02-773-9331
기획사업국 2200-555 〈FAX 02-773-9335〉
※구독료 월정 10,000원 1부 500원
본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다