

2012. 3. 19 제283호

세계도시동향



서울시정개발연구원
Seoul Development Institute

세계도시동향

2012. 3. 19 제283호

산업·경제

1. 다양한 창업지원 제도 시행 (파리市)
2. '사회적 연대를 위한 경제 프로젝트' 선정 및 지원 (파리市)

건강·복지

3. 장애아를 위한 교육프로그램 'District 75' 시행 (뉴욕市)
4. 노인 대상 사고방지 가이드북 발간 (도쿄都)

행정·재정

(토막기사) 미국에서 최초로 '스마트 스타디움' 등장 (미국 마이애미 가든스市)

도시환경

(토막기사) 가정 및 가로의 절전대책에 대한 도민 설문조사 실시 (도쿄都)

도시교통

5. 스마트폰 애플리케이션을 이용해 도로노면 상태를 자동 감지하는 프로그램 개발 (미국 보스턴市)
6. 교통문제 해결을 위해 카셰어링 도입 및 모든 교통수단을 연계하는 통합 대중교통시스템 구축 추진 (베를린市)
(토막기사) 미국 최초로 무인자동차 주행 승인 (미국 네바다州)

도시계획·주택

7. 모든 개발행위에 대해 ‘커뮤니티 인프라세’ 부과 (런던市)
-

산 업 · 경 제

1. 다양한 창업지원 제도 시행 (파리市)

○ 파리에서는 연 평균 약 3만 건의 창업 혹은 재창업이 일어나고 있으며, 대부분 소규모기업임. 2005년 6월부터 2006년 6월까지 10인 이상 기업의 창업으로 1만 4300개의 일자리가 생겨났음. 2001년부터 파리市에 약 11만 5000개의 기업이 생겼음. 市는 창업을 지원하기 위해 재정 지원, 부동산 또는 맞춤 서비스 등 여러 제도를 운영하고 있음.

- 재정지원 제도는 다음과 같음.

- 파리 파이낸스 플러스(Paris Finance Plus) 보장 기금: 10인 미만 기업에 제공되는 혜택임.
- 파리 엔터프라이즈(Paris Entreprendre) 무이자 신용대출: 발전 가능성이 높은 중소기업 창업을 지원하는 제도임.
- 이니셔티브 과학거점(Scientipôle Initiative): 과학기술 분야의 중소기업을 위한 재정지원 제도임.
- 지역 이니셔티브 플랫폼(Plate-forme d'initiative locale): 평균 1만 5000유로(약 2200만 원)의 신용대출을 지원하는데, 여기에 '프랑스 액티브' 네트워크의 보증이 추가될 수 있음.
- 경제발안권협회(Association pour le Droit à l'Initiative Économique)의 연대대출이나 신용대출: 마이크로 프로젝트에 대한 재정지원을 위한 것임. 연대대출은 재취업을 준비하는 시민, 실업자, 저소득층 등에게 주로 대출됨.

- 사무실 등 업무공간의 경우 공실률은 5%임. 市는 공실리스트를 매달 갱신해 시민에게 제공함.
- 도시지역계획(Plan local d'urbanisme)은 취약지구의 지역경제 네트워크를 재생하기 위해 건물 1층에 근린서비스 시설을 유치해야 할 필요성을 강조하고 있음. 또한 대규모 프로젝트나 새로운 상업지구 지정을 통해 2012년까지 200만㎡ 이상의 상업공간을 만들 것을 계획하고 있음.
- 창업 기업은 인큐베이터, 기업양성소, 임대료가 저렴한 25만㎡의 기업 호텔 등의 혜택을 받을 수 있음. 현재 2만 2000㎡ 규모의 기업양성소 및 인큐베이터가 계획되어 있음.

(www.paris.fr/pratique/emploi-formation/priorites-de-la-ville/favoriser-la-creation-d-entreprise/rub_8474_stand_48989_port_19791)

(www.lesclesdelabanque.com/web/cles2008/Content.nsf/DocumentsByIDWeb/7D4LFM?OpenDocument)

2. '사회적 연대를 위한 경제 프로젝트' 선정 및 지원 (파리市)

- 파리市가 2011년 3차로 모집한 '사회적 연대를 위한 경제 프로젝트'에 8개 사업이 선정됨. 이 프로젝트는 협동조합, 상호공제조합, 협회, 재단 등이 영리 추구를 목적으로 하지 않고 나눔과 연대를 목적으로 펼치는 사업임. 이 공모전은 기존에 추진 중인 프로젝트를 지원하고, 새로운 프로젝트를 발굴하기 위한 것임.

- 市는 개인맞춤서비스, 문화, 수공업, 패션, 교통, 사회적 관계, 디지털

연대 분야의 프로젝트를 선정함. 市の 재정지원 규모는 13만 5000유로(약 2억 원)임.

- 시티즌 모빌리티(2만 5000유로(약 3700만 원) 지원) : 시티즌 모빌리티는 2011년 8월에 만들어졌으며, 노인들을 위한 교통서비스를 개발하는 활동을 하고 있음. ‘나눔택시 서비스’는 저소득 노인의 이동을 편리하게 해주고, 차량을 늘리지 않고도 추가 교통서비스를 제공한다는 목적을 가지고 있음. 시니어 모빌리티 프로그램에 가입한 노인들은 예약을 통해 다른 승객 또는 도우미와 함께 택시를 이용할 수 있음.
- 폴디스크(2만 5000유로(약 3700만 원) 지원) : 2009년 설립된 이 회사는 분리수거 및 재활용사업을 추진하고 있음. 시청, 구청, 도서관, 대형 체인점의 CD·DVD 및 케이스를 분리수거하고 환경 라벨 신설과 중고 케이스 구매를 통해 구·시립 도서관의 CD, DVD에 대한 환경책임 개념 수립을 제안함.
- 마르쉐 쉬르 로(1만 유로(약 1500만 원) 지원) : 공정거래 분야 협회로서 2011년에 생겼음. 이 협회가 고안한 농산물 직거래시스템은 수확, 운송, 우르크 운하를 통한 수로(水路) 배달을 기반으로 함. 환경적·사회적 측면에서 식재료, 영토, 교통수단 간의 관계망을 형성해 생산자와 소비자, 지자체 간 유통비용을 분담하는 것을 목표로 함. 2012년에는 2~6명의 직원을 고용할 계획임.
- 서비스 제공(5000유로(약 700만 원) 지원) : 2009년 설립된 이 협회는 노숙자에게 전자제품 수거와 공사현장에서 나온 폐기물을 분리하는 일자리를 제공할 것을 제안함. 협회는 파리 19區의 다뉴브 나눔정원 부지를 얻어 정원 가꾸기, 파종, 퇴비, 장작 판매, 농촌 농업유지협회 생산물 유통 등의 활동도 계획하고 있음.

- 리코세(2만 유로(약 3000만 원) 지원) : 2008년 세워졌으며 시공 현장의 마무리공사, 녹지 관리, 운송 분야의 사업을 펼치고 있음. 취업 준비를 하는 35명의 직원이 이 기업에서 일하고 있음.
- 로얄 부이부이(1만 유로(약 1500만 원) 지원) : 2011년 만들어졌으며 이동식 연극과 서커스 등의 볼거리를 제공함. 멀리 가기 힘든 관객들에게 문화 향수기회를 제공하는 동시에 안전 분야 등의 일자리를 제공하는 효과가 있음.
- 시엘 블뢰(1만 5000유로(약 2200만 원) 지원) : 1997년 생긴 이 협회는 은퇴 노인들을 대상으로 안전사고 예방, 체조 아틀리에 및 편안한 자세 아틀리에 개설 등의 활동을 목표로 하고 있음. 이 협회는 시설의 노인들을 위한 알츠하이머 훈련 교실, 의자체조 교실 등을 제안할 계획임. 체조교실은 고용지원센터에 등록된 18~25세의 청소년들에게 4개의 일자리를 제공하게 됨.
- 까르퐁 스튜디오(2만 5000유로(약 3700만 원) 지원) : 2008년에 세워진 까르퐁 스튜디오는 2011년 2월부터 재활용센터를 운영하고 있음. 재활용센터는 중고물품과 옷을 판매하는 재취업 가게, 재활용한 재료로 만드는 디자이너 부티크로 구성되어 있음. 이 협회는 현재 120㎡인 재활용센터를 더 확장하고, 취업 준비 중인 시민을 고용할 계획임.

(www.paris.fr/pro/entrepreneurs/economie-sociale-et-solidaire-les-laureats-de-l-appel-a-projet-2011/rub_9493_actu_109911_port_23879)

(www.cityzenmobility.fr/aboutsenior.php)

건 강 · 복 지

3. 장애아를 위한 교육프로그램 ‘District 75’ 시행 (뉴욕市)

- 뉴욕市는 발달장애, 인지장애, 심각한 감정장애, 감각장애는 물론 복합 장애가 있는 아이들을 위해 학업, 직무교육, 행동발달사항 보조 프로그램 등을 지원하는 ‘District 75’ 프로그램을 운영함. 학교교육만으로는 부족한 부분을 도시정부 단독으로 보완하기에는 한계가 있어 학교 및 학원 56개, 병원 및 시각·청각장애인 시설과 협력해 교육프로그램을 시행함.
 - District 75는 2만 3000명에 달하는 중증 장애아동에게 장애를 극복하고 사회의 일원으로 적극적인 삶을 영위할 수 있도록 체계적인 교육 프로그램을 제공하는 것을 목표로 하고 있음. 본 프로그램에 참여하는 교사들에게는 첨단 기술 및 치료기법, 상담 등을 위한 기기나 방법론을 지원하며 문자(언어), 수학, 과학, 사회적응 훈련, 긍정적 행동지원 등을 적극적으로 가르치고 있음.
 - 이 프로그램의 구체적인 목표는 ① 아동 개인의 교육을 제한하는 요소를 최소화하고 중증장애아동이 지역 기반시설이나 학교에서 양질의 교육을 받도록 하고, ② 다양한 기관 간 협력을 강화하고 수준별 교육방법을 적용하며, ③ 사회적응에 대한 기술이 부족한 아동에 대해 긍정적 행동교육을 지원할 수 있는 환경을 제공하고, ④ 학교교육 외에 추가적으로 시행되는 직무교육이나 개별 프로그램이 자연스럽게 연계되도록 구성하며, ⑤ 지역의 교육프로그램과 협력하는 데 있음.
- 기본적으로는 아동이 거주하는 지역의 커뮤니티시설에서 제공하는 프

로그램이나 서비스를 활용할 수 있도록 함. 그 외에 특수학교, 연구기관, 가정, 기타 전문기관을 교육 장소로 활용함.

- 장애학생들은 언어능력, 상담, 물리치료, 직업교육 등을 개인적으로 교육받을 수 있는 권한이 있음. District 75에서도 개별 교육프로그램을 지원하고 있음.
- District 75에서 지원하는 프로그램은 미술·음악치료 프로그램, 응용수업, 자폐아 교육프로그램, 상담, 영유아 프로그램, 영어·수학·과학 교육, 보건교육, 듣기능력 프로그램, 수화, 복합장애아 특수교육 프로그램, 직무교육, 물리치료, 체육활동, 긍정적 행동지원 프로그램, 학교 내 안전교육, 학교 전체를 대상으로 하는 장애에 대한 이해 및 사회적 지원에 관한 교육프로그램 등으로 매우 다양함.

(<http://schools.nyc.gov/Offices/District75/default.htm>)

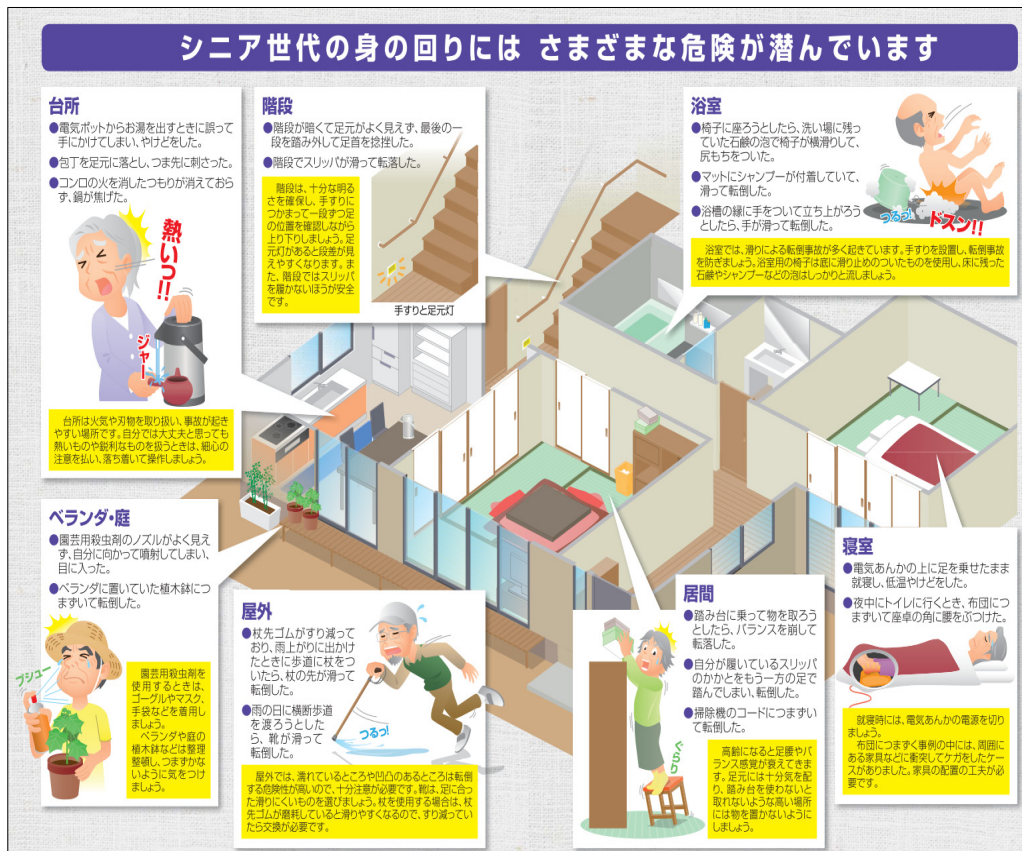
4. 노인 대상 사고방지 가이드북 발간 (도쿄都)

- 일상생활에서 사용하는 제품이나 시설에 의해 신변의 위협을 느끼는 경우가 많음. 이에 도쿄都는 이러한 종류의 사고를 예방하기 위해 2010년부터 이에 관한 조사를 실시하고 관련 사고방지 가이드북을 제작하고 있음. 부엌에서의 사고방지 가이드북(2010년 2월), 유아의 사고방지 가이드북(2010년 3, 10월), 욕실·화장실에서의 사고방지 가이드북(2011년 5월)에 이어 2012년 2월 말에는 노인세대의 사고방지 가이드북을 제작해 배포함.

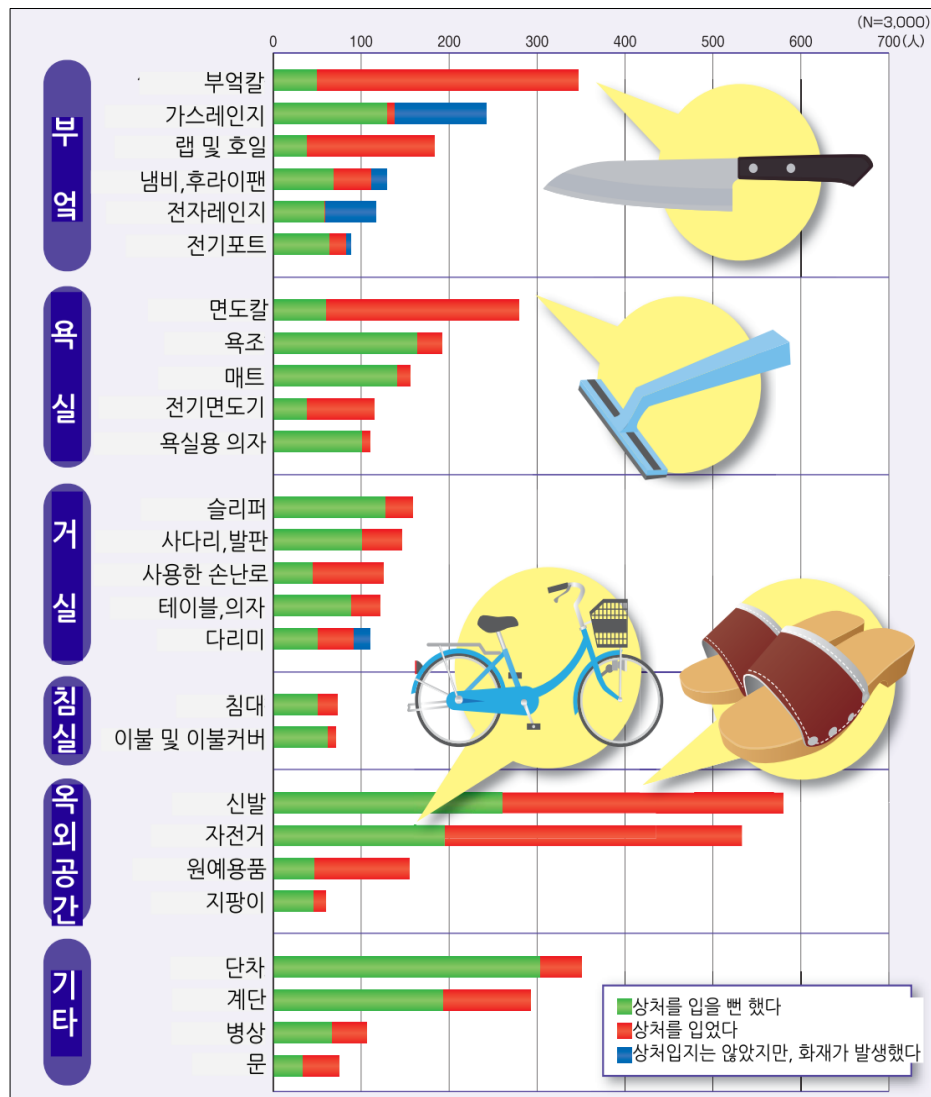
- 이번에 발간된 가이드북은 2010년부터 都 생활문화국이 실시한 3차례

의 설문조사를 바탕으로 작성됨. 우선 60세 이상의 고령자 3000명을 대상으로 과거 5년간 겪은 신변위협에 대한 경험을 조사하고(6300여 건의 사례 수집) 그 결과를 다른 연령대와 비교해 60세 이상에게 집중적으로 일어나는 사고를 분석한 후 10년 이상 장기간 사용해온 제품을 통해 입은 피해사례를 상세하게 조사함.

- 본 가이드북에는 설문조사 결과를 통해 분석된, 노인의 일상생활에서 빈번하게 일어나는 신변위협 사례와 함께 이를 방지하기 위한 대책을 일러스트 형식으로 읽기 쉽게 설명하고 있음.



【가정에서 사고의 위험이 잠재되어 있는 경우 예시】



주: 60세 이상 3000명을 대상으로 과거 5년간 일상생활에서 신변의 위협을 느낀 대상을 조사함.

【노인이 신변의 위협을 느낀 대상】

(www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2012/02/60m2r400.htm)

(www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2012/02/DATA/60m2r400.pdf)

행 정 · 재 정

미국에서 최초로 ‘스마트 스타디움’ 등장 (미국 마이애미 가든스市)

- 미국 플로리다주 마이애미 가든스市 외곽에 위치한 Sun Life Stadium이 IBM과 협력해 미국에서 최초로 스마트 스타디움으로 변모함. 이 스타디움은 풋볼팀 마이애미 돌핀스의 홈 경기장으로 콘서트나 다른 이벤트도 열리는 곳임. 13만 9354m² 크기의 Sun Life Stadium에는 7만 5000석의 관중석과 2만 4000대의 주차공간이 있음. 특히 Sun Life Stadium은 단일 규모로는 세계 최고의 판매시점 정보관리시스템(POS: Point Of sale System)을 가지고 있음.
- 이 경기장에 도입된 IBM 기술은 스마트 시티 구현 계획으로 개발된 최첨단 분석기술임. 이 첨단기술은 여러 종류의 입출력 시스템을 모니터링할 수 있음. Sun Life Stadium 경기장의 경우에는 고속도로의 교통상황, 개찰구의 관람객 흐름, 소셜미디어 내용 등의 정보를 모두 한 곳에 모아 연관성을 분석한 후 관련 데이터를 경기장 임원과 관리자에게 보내줌. 관리자는 이 데이터를 토대로 어떻게 하면 관람객에게 보다 나은 서비스를 제공할 수 있는지를 판단하게 됨. Sun Life Stadium의 경우에는 이 모든 정보가 IBM의 Cloud-based Intelligent Operation Center에 모여져 분석이 이루어짐.
- 구체적으로 살펴보면 주차장이 다 차게 될 경우에는 팬들에게 임시주차장 위치를 문자로 발송함. 관람객 출입 시 한꺼번에 한 게이트로 몰리는 경우에는 자동으로 메시지를 보내 사고를 예방하고, 악천후가 예상되는 경우에도 관람객에게 즉시 알림. 관리자는 지정시간 이후에 주류를 판매하는 위치를 확인할 수 있고, 주차 용량과 입고차량 숫자를 파악할 수 있음.

(<http://mashable.com/2012/02/28/ibm-dolphins-sun-life-stadium/>)

도 시 환 경

가정 및 가로의 절전대책에 대한 도민 설문조사 실시 (도쿄都)

- 2011년 3월 발생한 동일본 대지진과 후쿠시마 원전사고로 인해 도쿄전력을 통한 전력공급에 차질이 발생하자, 도쿄都는 부지사를 본부장으로 하는 ‘都 에너지절약 비상대책본부’를 중심으로 에너지절약 대책 강화를 위한 긴급조치를 시행해 온 바 있음.
 - 이산화탄소 총량 감축 의무제도의 대상이 되는 대규모 사업장과 지구온난화 대책 보고 제도의 대상이 되는 중소규모 사업장 및 都 감리단체와 관련 업계 단체에도 에너지 절약 협조를 요청했으며, 주민 및 업소에 대해서도 ‘가정에서의 에너지절약 핸드북’, ‘사업소의 대책 사례’, ‘사업장에 배치하는 안내문’ 등을 배포해 에너지절약 대책에 동참할 것을 요청해 왔음.
- 都는 지금까지 실시해온 절전대책에 대한 수정 및 개선을 모색하고자 2012년 1월 27일부터 일주일간 도정모니터 요원 500명을 대상으로 현재 시행 중인 가정 및 가로의 절전대책에 대해 인터넷 설문조사를 실시함.
 - 설문조사 항목은 지진 이후 절전대책 실시현황, 절전에 대한 정보를 얻는 곳, 겨울철 전력소비 피크 시간대에 대한 인지도, 가정에서의 에너지절약 대책 시행상황(지진 이전, 이후 등), 가로의 절전대책에 대한 인상(불편함을 느끼는 정도), 절전대책을 위해 지불 가능한 금액, 절전을 통해 얻을 수 있었던 점, 행정기관에 바라는 점 등임.
 - 설문조사 결과, 가로에 대한 절전대책 중 백화점 및 상점, 지하철역 및 승강장 조명의 밝기 조절(부분점등 및 소등)에 대해서는 81%가 특별한 불편이 없다고 답한 반면, 보도 및 차도 가로등의 밝기(부분점등 및 소등)에 대해서는 거의 절반에 가까운 사람이 불편하다고 답함.
 - 향후 도민들이 불편함을 느끼지 않으면서 절전대책을 추진해 나가기 위해서는 절전이 필요한 날짜 및 시간대 등 전력수급 상황에 대한 자세한 정보

제공이 필요하고(43%), 가정의 전력 사용 및 절전효과를 측정할 수 있는 지표에 관한 정보가 제공되고(21%), 전력수급 상황에 따라 전기료가 변경될 수 있도록 할 필요가 있다(12%)고 응답함.

- 또한 현재 공공에서 시행중인 전력 및 에너지 행정에 대해 민간기업의 발전사업 참여 촉진 및 신재생에너지 이용 확대를 위한 전력 규제 개혁(42%), 전력수급 상황에 대한 정보 제공(33%) 등을 도민들이 요구하고 있는 것으로 나타남.

(www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2012/03/60m36100.htm)

도 시 교 통

5. 스마트폰 애플리케이션을 이용해 도로노면 상태를 자동 감지하는 프로그램 개발 (미국 보스턴市)

- 미국 보스턴市 도시기술과는 운전자의 스마트폰을 이용해 도로노면이 파인 곳을 자동으로 감지하고 도로관리국에 정보를 제공하는 일명 ‘Street Bump’라는 프로그램을 개발함.
- 기존에는 시민들이 도로노면이 파인 곳을 발견하거나 위험물을 발견했을 때 이를 신고하는 데 많은 절차를 거쳐야 했기 때문에 신고건수가 저조했으나 새로 개발된 프로그램은 모든 처리과정이 자동으로 이루어짐에 따라 실시간으로 많은 정보를 수집할 수 있음.
- 이 프로그램은 스마트폰의 GPS를 이용해 진동을 감지하게 되며 진동이 감지될 경우 이를 도로관리국에 전송하게 됨. 도로관리국은 전송된 데이터를 기반으로 현지에 인력을 파견해 도로 상태를 정

밀하게 점검하게 됨. 또한 운전자는 위치에 따라 자동적으로 지역 도로관리국과 연결되어 도로노면 상태 정보를 이용할 수 있음.

- 많은 테스트 과정을 통해 도로노면 상태에 의한 진동과 다른 시설물에 의한 진동을 정확히 구분할 수 있게 되었지만 다음과 같은 문제점도 함께 지적되고 있음.
 - 실시간으로 진동을 감지하는 데 배터리를 과도하게 사용하기 때문에 운전자가 차량을 운전할 때만 작동을 시켜야 함. 스마트폰의 GPS 데이터를 이용하기 때문에 개인의 이동경로가 노출되어 프라이버시가 침해될 수도 있음. 또한 보다 많은 정보를 확보하기 위해서는 많은 운전자들이 사용해야 하므로 이에 대한 인센티브를 어떻게 제공할 것인지도 고민거리임.
- 하지만 市는 보다 신속히 도로노면의 안전을 유지할 수 있다는 점에서 이 프로그램의 보급을 촉진할 예정임. 현재는 市가 이 애플리케이션을 시험하고 있는 단계지만 2012년 말에는 완성된 버전의 애플리케이션을 보급할 수 있음. 市는 장기적으로는 도로상태를 실시간으로 파악할 수 있는 지도를 시민들이 이용할 수 있도록 할 계획이라고 밝힘.



【도로의 노면이 움푹 파인 현장】

(www.govtech.com/wireless/Boston-Testing-App-for-Auto-Detecting-Potholes.html)

(www.planetizen.com/node/54916)

6. 교통문제 해결을 위해 카셰어링 도입 및 모든 교통수단을 연계하는 통합 대중교통시스템 구축 추진 (베를린市)

- 베를린市는 교통문제 해결과 도시의 지속가능성을 위한 방안으로 다임러社가 운영하고 있는 카셰어링(Carsharing) 시스템을 도입함. 市는 카셰어링을 베를린의 대중교통시스템에 통합해 운영하고, 나아가 다른 교통수단인 자전거와 택시와도 연계해 현대적인 통합 대중교통체계를 구축한다는 방침임.
- 베를린에서는 2012년 4월 말부터 다임러社가 운영하고 있는 카셰어링 서비스인 ‘카투고’(Car2go)가 전면적으로 실시됨. 市는 독일과 유럽의 다른 도시 사례를 고찰한 후 우선적으로 전기자동차가 아닌 기존의 휘발유 자동차인 ‘스마트 포 투’(Smart For Two)를 1000대 도입하기로 함. 이는 기존 차종 중에서 이산화탄소 배출량이 가장 적고, 연료비도 가장 적게 드는 2인승 소형 자동차임.
- 市는 향후 카셰어링용 임대차를 전기차로 운영할 계획이지만 카셰어링이 도시 내 자가용 교통을 효과적으로 줄일 수 있는지를 충분히 시험한 뒤 점차적으로 전기차로 이월해간다는 방침임. 현재 계획으로는 2013년까지 300대의 전기차를 카투고 서비스용으로 도입하고, 공공 전기충전소도 충분히 설치할 예정임.

- 외곽까지 통틀어 도시 전체 약 250km²에서 임대차가 1000대 비치되기 때문에 시민들은 처음 등록을 한 후 가까운 곳에서 편하게 차를 빌릴 수 있고, 카풀을 할 수 있으며, 사용한 다음에는 공영주차장 아무 곳이나 차를 세워두면 됨.
 - 처음 등록할 때 9유로 90센트(약 1만 4000원)를 내고 사용할 때 마다 주행구간만큼 요금을 계산하면 됨. 세금, 보험, 연료비와 주차비를 모두 포함해 1분당 29센트(약 420원)이며, 1시간 또는 1일 단위로 임대할 경우 비용이 더 싸짐.
- 市는 도시교통과 환경문제 해결을 위해 자전거타기 활성화 방안으로 자전거 교통을 버스 및 지하철과 연계하였고, 택시도 市 대중교통과의 통합을 추진 중임. 이번 카셰어링도 효과적으로 이동성을 보장하고 비용절감 효과를 가져오기 위해서는 대중교통과의 통합이 가장 중요한 사안인 것으로 인식되고 있음.
 - 카셰어링이 다른 교통수단의 경쟁자가 아닌 협력자라는 콘셉트하에 市는 市 교통공사, 브란덴부르크주 교통공사 등 다른 교통기관과의 밀접한 협력 속에서 현대적인 교통네트워크를 구축 중임. 2012년 가을에 베를린市에서는 모든 교통수단을 아우르는 포괄적인 통합 대중교통망이 완성되고 지능적이고 현대적인 통합 교통정보안내시스템이 가동될 예정임.
 - 이와 함께 교통수단 간의 환승과 요금정산을 편리하게 해주는 교통카드와 지불시스템도 시험 중임. 이것이 완성되면 시민들은 버스, 지하철, 자전거, 택시, 카투고 서비스를 자유롭게 편리하게 이용한 뒤 하나의 교통카드 또는 스마트폰을 통해 모든 대중교통과 카셰어링, 자전거임대, 택시, 주차비용까지 지불할 수 있게 됨. 현

재 市는 교통공사를 통해 카투고 서비스 가입을 홍보하고 있으며
1년짜리 교통카드 구입 시 카투고 가입비 면제, 무료이용시간 제
공 등 다양한 혜택도 지원함.



([www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml?arch_1203/nachricht4604.html)

arch_1203/nachricht4604.html)

(www.car2go.com)

미국 최초로 무인자동차 주행 승인 (미국 네바다州)

- 미국 최초로 네바다州에서 무인자동차 운영을 승인하는 법안이 통과되어 2012년 3월 1일부터 시행됨. 따라서 무인자동차를 개발하고 있는 구글이나 벤츠, GM 등의 회사에서 네바다州 2만 6000마일(약 41,842km)의 도로에서 주행테스트를 할 수 있게 됨. 네바다州 의회는 교통국에 무인자동차 운행에 필요한 관련 조항을 만들도록 하고 곧바로 법안을 상정해 이를 승인함.
- 도로 주행을 하기 위해서는 1만 마일(약 16,093km) 이상의 주행기록이 있는 무인자동차를 대상으로 증빙서류를 제출해야만 임시면허증이 나옴. 기타 항목에 대해서는 청소년에게 임시면허증을 발급하는 조건과 같음. 고속도로 운전을 하기 위해서는 주변을 보면서 75마일(약 120km)의 속도를 유지할 수 있어야 함.

- 그 외에 좀 더 확실한 안전 운행을 위해서는 숙련된 운전자가 탑승해야 하는데 그 중의 1명은 꼭 운전석에 탑승해야 함. 또한 사고가 났을 경우를 대비해 차량에 2개의 다른 기록장치를 부착해야 함. 번호판 색깔이 진한 붉은색인 것 외에는 다른 자동차와 구별되는 별다른 표시는 없음.
- 임시면허증을 받기 위한 신청비용은 100달러(약 11만 2000원)지만 운영회사들은 얼마나 많은 무인자동차를 운행하는지에 따라 100만 달러(약 11억 2000만 원)에서 300만 달러(약 33억 7000만 원)까지 현금채권을 내야 함.
- 州 교통국은 향후 3년 후에는 무인자동차를 운행할 수 있는 정식면허증을 발급할 수 있을 것으로 기대함. 무인자동차 내부에서 전화 통화나 문자 발송은 가능하지만 탑승자가 음주 시에는 주행하지 못함.

(www.sfgate.com/cgi-bin/article.cgi?f=/c/a/2012/02/22/BU4E1NAK5L.DTL)

도시계획 · 주택

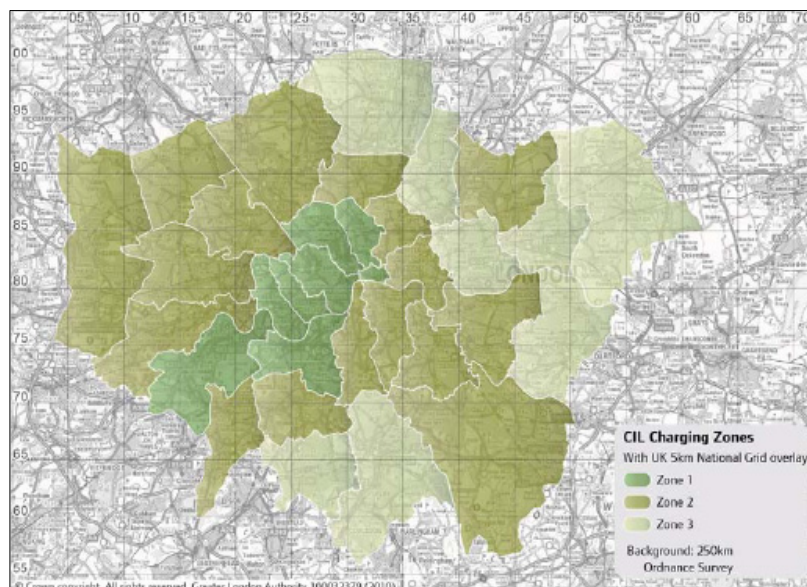
7. 모든 개발행위에 대해 ‘커뮤니티 인프라세’ 부과 (런던市)

○ 런던市는 독립된 기관의 타당성평가를 바탕으로 2012년 2월 ‘커뮤니티 인프라세’(Community Infrastructure Levy) 도입을 결정함. 커뮤니티 인프라세는 공익을 목적으로 2012년 4월 1일 이후 런던에서 이루어지는 모든 개발행위에 대해 지역별로 차등을 두어 세금을 부과하게 됨. 이 세금은 市 자치구가 징수하며, 2008년 도시계획법(Planning Act 2008)이 명시한 ‘인프라 조성을 위해 자금을 조성할 수 있다’는 내용에 근거를 두고 있음.

- 커뮤니티 인프라세는 개발행위가 이루어지는 지역을 존 1, 2, 3의 3개

지역으로 구분해 존 1 지역은 평방미터당 50파운드(약 9만 원), 존 2는 평방미터당 35파운드(약 6만 원), 존 3은 평방미터당 20파운드(약 3만 5000원)를 부과하게 됨. 세부 지역 구분은 아래와 같음.

- 존 1: 캠던, 시티오브런던, 웨스트민스터, 해머스미스&풀럼, 이즐링턴, 켄싱턴&첼시, 리치먼드어폰템스, 완즈워스
- 존 2: 바네트, 브렌트, 브롬리, 일리, 그리니치, 해크니, 해링게이, 해로, 힐링던, 하운즐로우, 킹스턴, 램버스, 루이섬, 머튼, 레드브리지, 서더크, 타워햄릿
- 존 3: 바킹&대거넘, 벅슬리, 크로이던, 엔필드, 헤이버링, 뉴햄, 서튼, 월섬포레스트



【커뮤니티 인프라세가 차등 적용되는 런던 내 지역】

- 市는 커뮤니티 인프라세를 통해 얻어지는 수입을 3억 파운드(약 5300억 원)로 예상하고 있으며, 경제 활성화에 중요한 역할을 하게 될, 런던의 동서를 관통하는 크로스레일에 투자할 예정임. 크로스레일은 교

통개선 효과와 일자리 창출, 낙후된 지역의 재생사업에 결정적인 역할을 하게 될 전망이다. 크로스레일은 매년 1500만 파운드(약 265억 원)에서 1억 1500만 파운드(약 2030억 원)의 경제적 효과가 기대됨.

(www.london.gov.uk/publication/mayoral-community-infrastructure-levy)