

# 세계도시동향

헤드라인뉴스	1	도심 보행 개선 전략 및 실행 계획 발표	시드니
산업·경제	3	2020년까지 20곳의 문화창의산업 기능 지역 건설	베이징
행정·교육	5	스마트 시티 건설을 위한 ‘스마트 런던 플랜’ 발표	런던
	8	영재교육 강화를 위해 ‘영재들을 위한 전략’ 시행	빅토리아
	11	어린이들에게 다양한 음식 맛을 알려주기 위해 유명 셰프 초청 ‘미식 교실’ 개최	파리
도시교통	13	과감한 도심 차량 규제 정책으로 주민 삶의 질 향상 및 관광객 유치	마드리드
	15	“자전거 중심도시 계획 2014-2020” 발표	파리
도시계획·주택	16	가로변 주차공간을 보행자를 위한 휴식공간으로 활용	시카고
	18	저소득층 시민을 위한 “커뮤니티 공원 계획”에 1,400억 원 투자	뉴욕
	21	대규모 민간 주택 난방 개선 사업 실시	파리



## 도심 보행 개선 전략 및 실행 계획 발표

호주 시드니市 / 도시교통

- 시드니(Sydney)市는 사상 처음으로 도심 보행을 촉진하고 지원할 장단기 전략 및 실행계획인 “Draft Walking Strategy and Action Plan”(이하 ‘보행 전략’)을 최근 발표함. 이 ‘보행 전략’은 뉴사우스웨일즈州 교통부, 노령위원회(Council of Ageing NSW), 보행자 위원회(Pedestrian Council of NSW), 경찰청, 안내견 연합(Guide Dog NSW), 지역상인 대표 등 광범위한 이해 당사자들의 자문에 기초하여 수립되었는데, 도심 보행을 더욱 쉽고, 안전하게, 또 흥미롭게 만들 일련의 프로젝트들과 목표들을 담고 있음.
- 市는 보행 친화적인 환경이 시민의 건강을 증진하고, 교통 정체를 완화하며, 도심 지역 경제를 활성화시킨다는 점을 인식하고, 도심 보행을 촉진하기 위한 인프라 개선을 그동안 추진해왔음. 그러나, 최근 도심 인구 구조 변화 및 보행 활성화에 대한 사회적 요구 증가에 따라 체계적인 보행 개선 전략 수립에 대한 필요성이 제기되어 왔음.
  - 보행은 시드니 도심 통행의 92%를 차지하여 도심의 지배적인 여행 수단임. 그러나 지금까지의 도시는 원활한 자동차 여행을 지원하기 위해 더 넓은 도로 제공에 도로 설계의 초점이 맞추어져 왔음. 이에 따라, 좁은 보도는 도보 여행자들로 혼잡하고, 보행자들은 교차로에서 오래 대기하느라 시간을 허비해 왔음.
  - 도시화의 진행과 라이프 스타일 변화에 따라 도심 거주 인구가 지속적으로 증가하고 있으며, 인구 고령화의 영향으로 거주를 목적으로 도심으로 이동하는 노인 인구 역시 증가하고 있는데 반해, 보행 인프라는 접근성(accessibility)과 포용성(inclusion) 측면에서 개선의 여지가 많았음. 이에 따라 도로계획 측면에서 이러한 도시의 인구 성장을 수용하고, 더욱 안전하고 노인 친화적인 도로를 설계할 필요성이 강하게 제기됨.
- ‘보행 전략’은 보도 여행에 대한 최근 경향에 대한 검토와 예측에 기초하여, 2030년까지 달성해야 할 10가지 목표를 설정하고 이를 수치화함. 주요 목표들은 보행 효율성, 보행 수용력(capacity), 편의시설, 안전성 등의 원칙을 중심으로 설정됨.

**‘보행 전략’ 10대 목표(2030년까지)**

분야	현재	목표(2030)
도심 거주민들의 도보를 이용한 출퇴근 향상	29%	33%
도심 거주민들의 도보를 이용한 지역사회 여행 향상	47%(평일) / 43%(주말)	60%
주요 보도의 도보 여행시간 10% 감소	자료 수집 필요	-
주요 보도의 보행 수용 능력 20% 증가	-	-
주요 보도의 보행 편의시설 10% 향상	자료 수집 필요	-
상가 등 생활필수품 구입은 도보 10분 거리(800m) 이내에 위치	94%	100%
공원이나 산책로 등 녹화 지대는 도보 3분 거리(200m) 이내에 위치	91%	100%
도보 여행 과정에서 발생하는 총돌 사건 감소	267건(2012 현재)	-
심야 도보 여행 비율 증가	37%	50%
도심 도보 여행의 안전에 대해 우려하는 주민들의 비율 감소	85%	90%

- ‘보행 전략’은 보행을 더욱 활성화할 네 가지 전략적 방향과 각 전략을 실행할 세부 계획을 다음과 같이 제시하고 있음.

- 보행을 더욱 빠르고 편리하고 용이하게 만들기 : 무엇보다도 보행을 도심 여행 수단의 최우선에 두고, 기존의 자동차 중심의 도로 설계를 보행자 중심으로 전환시키며, 도보 여행에서 신호등 대기시간을 대폭 감소시킴. 쇼핑, 교육 활동, 대중교통 접근, 문화 및 레저 활동 등 일상생활을 도보로 충족시킬 수 있도록 보행 네트워크를 개선함. 끊어진 보도의 연결을 강화하고, 우회 경로를 직접 경로로 전환함. 시드니 도심은 격자형의 계획도시가 아니기 때문에 이정표 시스템을 개선하여, 도보 여행자에게 최적의 여행 경로를 제시하고자 함.
- 보행을 더욱 즐겁게 만들기 : 보도를 확장하여 보행 수용력을 높이고, 조경 공사 및 의자 등 편의시설을 설치하여 보도에서의 상업 행위(카페 등), 예술 작품 전시 등 다양한 보도 활동을 장려함.
- 보행을 더욱 안전하고 쾌적하게 만들기 : 자동차 도로의 폭을 좁히고, 이를 완충지대로 전환함. 또한 자동차 최대 속도를 더욱 감소시킴으로써 보행자의 안전감을 향상시킴. 막다른 골목을 최소화하고, 감시 카메라 설치를 확대하며, 도로 조명을 개선함. 도보 여행 중 휴식을 취할 수 있는 시설을 적절하게 배치함.

- 보행 문화 개선 : 자동차 여행을 보행보다 선호하는 시민의식을 개선함. 학교를 시민들의 태도 개선의 도구로 적극 활용하여, 학교에서 어린이들에게 도보의 중요성을 부각시키고, 도보를 이용한 등하교를 더욱 편리하고 매력적이게 만듦. 도심 직장이 샤워나 사물함 등 소위 도보 친화적인 시설(end-of-journey)을 설치할 경우 이를 재정 지원하여, 보행이 더욱 가지적이고 정상적인 통근 수단이라는 인식을 심어줌.
- 市는 주요 보도의 미관과 안전성 향상 등 보행 전략 실행에 5천만 호주달러(약 5백억 원)의 예산을 투자할 계획이며, 이정표 등 행선지 안내 시스템 개선에 추가적인 1천만 호주달러(약 1백억 원)의 예산을 배정하고 있음. 市는 보행 전략의 효과적인 실행을 위해 프로젝트 관리팀을 설립하여 매년 실행 정도를 점검할 계획이며, 2030년까지 매 5년마다 추진성과를 평가할 예정임.
- ‘보행 전략’ 보고서는 웹사이트([http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/214393/8196\\_Walking-Strategy\\_v15c\\_low\\_res.pdf](http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0004/214393/8196_Walking-Strategy_v15c_low_res.pdf))를 통해 내려 받을 수 있음

<http://www.sydneymedia.com.au/new-walking-strategy-puts-people-first/>

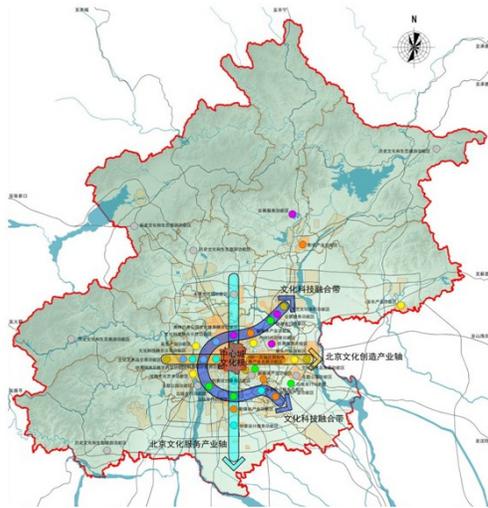
## 산업·경제

### 2020년까지 20곳의 문화창의산업 기능 지역 건설

베이징市 / 산업·경제

- 베이징市는 최근 “베이징市 문화창의산업 제고 계획(2014~2020년)”을 발표함. 이 ‘계획’에 따르면 市는 2020년까지 市 GDP에서 문화창의산업이 차지하는 비중을 지금보다 2.7% 높은 15% 이상을 목표로 설정하고, 이를 위해 토지 제공 및 용자 측면에서 적극 지원할 예정임.

- 베이징市는 수도로서의 특색을 살린 “3+3+x” 문화창의산업 체계를 구축함. “3+3+x”는 문화예술, 방송영상, 신문출판 기반의 ‘전통 산업’과 광고컨벤션, 예술품 교역, 디자인서비스 기반의 ‘우위산업’ 그리고 문화과학기술융합, 문화금융융합, 문화와 기타 부문의 융합 기반의 ‘융합업종’을 의미함.
  - 이 ‘계획’은 특히 문화와 관광 융합을 강조하고 있음. 관광산업에 문화요소를 더 많이 담아, 관광산업의 질적 발전을 추구하고, 더불어 참여형·체험형 등의 새로운 요소를 도입하여 특색 있는 문화관광산업 발전을 이루고자 함. 또한 새로운 근교 생태관광 발전을 위해, 스포츠·레저 등 다양하고 종합적인 관광레저 상품 개발을 지원하는 한편, 추가적으로 레저지역·관광휴가지역 등을 건설할 예정임.
- 이 외에, 각 區와 縣의 문화창의산업 발전 현황과 자원 조건을 정리하여, 市와 국가 소유의 정책 공간 30여 곳을 20곳의 문화창의산업 기능 지역으로 건설할 예정임. 총 면적은 441.56km<sup>2</sup>으로, ‘하나의 핵심’, ‘하나의 벨트’, ‘한 개의 가로축과 세로축’, ‘여러 개의 중심지역’의 공간 분포를 계획함(아래 그림 참조).



베이징市 문화창의산업 기능 지역의 공간구조

- ‘하나의 핵심’은 市의 핵심지역으로, 가로축과 세로축의 접점인 동시에 금융 중심지로서 문화창의산업 발달의 핵심 역할을 담당함. 이 지역은 베이징의 문화와 금융의 융합발전을 통해, 문화창의산업의 발전을 전반적으로 이끌어 나가게 됨.

- ‘하나의 벨트’는 베이징市の 첨단과학기술산업과 교육연구개발이 밀집되어 있는 지역으로서 문화와 과학기술 융합을 기반으로, 게임·뉴미디어·디지털출판·디자인서비스 등의 산업이 발전하고 있음. 주로 문화와 과학기술이 융합 발전하고 있는 지역들로, 중관촌(中關村) 국가자주혁신 시범지역, 베이징경제기술 개발지역, 올림픽중심지역 등이 연결되어 있음.
- ‘하나의 가로축과 세로축’은 市の 문화창의산업 공간분포 연구 결과를 바탕으로 문화창의산업 발전의 축을 담당함. 가로축은 베이징 문화창조산업 축을 의미하는데, 서쪽으로는 애니메이션·게임 등의 디지털콘텐츠산업이, 동쪽으로는 세계적인 미디어산업들이 집중될 예정임. 세로축은 베이징 문화서비스 산업 축을 의미하는데, 북쪽은 미래의 문화 중심 지역으로, 남쪽은 디자인 서비스 기능 지역으로 육성하고자 함.
- ‘여러 개의 중심지역’은 주변의 문화창의산업을 발전시키거나, 문화수준을 향상시킬 수 있는 중요 지점임. 또한 미래 과학기술 중심지역으로 문화창의산업과의 협력을 도모하게 됨.

[http://news.xinhuanet.com/chanye/2014-09-28/c\\_1112658795.htm](http://news.xinhuanet.com/chanye/2014-09-28/c_1112658795.htm)

<http://zhengwu.beijing.gov.cn/ghxx/qtgh/t1358290.htm>

## 행재정·교육

### 스마트 시티 건설을 위한 ‘스마트 런던 플랜’ 발표

런던市 / 행재정·교육

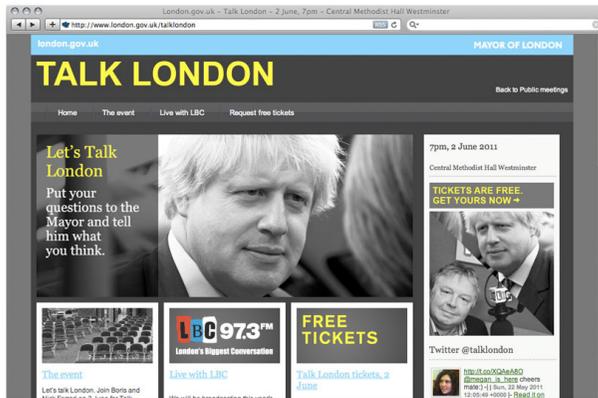
- 런던市는 최근 경험하고 있는 급격한 인구증가와 이로 인해 발생하는 사회, 건강, 교육 문제 등을 새로운 기술을 활용하여 효율적으로 해결하기 위해 2013년 12월 “스마트 런던 플랜(Smart London Plan)”을 발표하였음.

- ‘스마트 시티’에 대하여 현재 다양한 정의가 존재하고 있으나, 이 계획에서는 스마트 시티를 디지털 기술을 통해 지방정부, 교육, 의료, 교통 등 각기 다른 사회체계를 효율적으로 통합하여 시민들을 위해 운영하는 체계로 정의함.
- “스마트 런던 플랜”은 협력 및 참여, 기술혁신, 정보공개 및 투명성, 효율적인 자원관리를 통해 런던 시민의 삶의 질을 향상시키는 데에 그 주요 목적이 있으며, 이를 위해 아래표와 같이 7개의 정책 방향을 제시하고 있음.

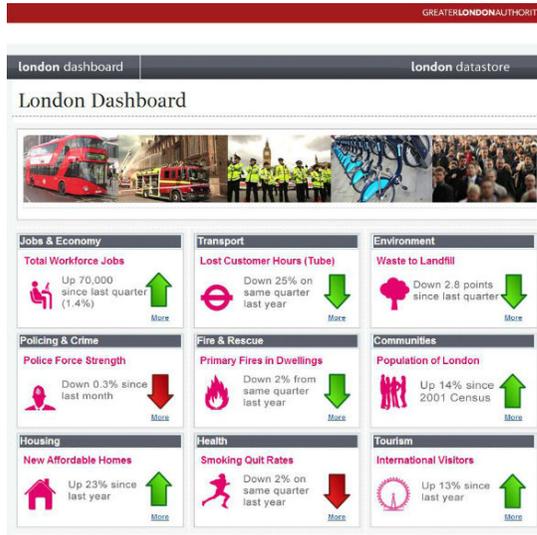
#### 스마트 런던 플랜의 주요 정책 방향

상세 정책 방향	주요 내용
시민 중심의 계획	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 런던시민을 포함한 기업인 등의 이해당사자들이 ‘스마트 런던’의 계획 수립에 직접 참여할 수 있는 체계를 마련</li> <li>- 건강, 교육훈련 등 사회의 다양한 필요를 혁신적인 접근을 통해 해결할 수 있는 체계 수립</li> </ul>
공공데이터 개방	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공공, 민간영역이 함께 사용할 수 있는 정보 표준 마련</li> <li>- 다른 유럽 도시들과 연계를 통해 정보공유 플랫폼을 제작하여 시민들의 필요에 맞는 서비스를 공동 제작</li> <li>- 런던의 지방정부들이 지역정보를 개방할 수 있도록 추진</li> </ul>
연구, 기술, 창조성 연계	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ‘스마트 런던 혁신 대회(Smart London Innovation Challenge)’를 개최하여 기업가, 연구자, 시민 등이 함께 사회문제 해결방안을 도출하도록 함</li> <li>- 런던의 혁신 사례 홍보를 통해 외국투자 유치 및 해외 수출 촉진</li> <li>- 중소기업의 인터넷 접근속도 향상 및 외국 기술자들을 위한 비자 제도 마련</li> </ul>
네트워크를 활용한 통합	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ‘스마트 런던 혁신 네트워크(Smart London Innovation Network)’ 제도를 만들어 스마트 시티 관련 단체들이 협력하고 성장할 수 있는 기회 마련</li> <li>- 다른 유럽도시들과의 협력을 통해 경험을 공유하고 새로운 혁신 사례 홍보</li> </ul>
적응과 성장을 위한 기반 마련	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 스마트 그리드 기술을 통한 수자원 및 에너지 관리 효율화</li> <li>- 폐기물 재활용을 위한 신기술 도입</li> <li>- 도시기반시설에 대한 3D 시각화를 통한 정보공유를 통해 불필요한 지하공사 최소화</li> </ul>
시민들의 필요를 반영하는 시정	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 시청 각 부서들이 더 많은 정보와 통계를 공개할 수 있도록 추진</li> <li>- 런던의 지방정부들이 행정 혁신을 추구할 수 있도록 협력 추진</li> <li>- 도시계획에 있어 ‘스마트 시티’ 접근 방법 도입</li> </ul>
모든 이들에게 ‘스마트 런던’에 대한 경험 제공	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ‘스마트 런던’의 계획 수립 및 운용에 시민 참여 확대</li> <li>- 올림픽 공원을 2016년까지 ‘스마트 시티’ 경험의 장으로 마련</li> <li>- 무료 와이파이 확대</li> </ul>

- 市는 ‘스마트 런던’에 대한 시민 참여를 촉진하기 위해 ‘토크 런던(Talk London)’ 웹 사이트를 개설하여 시민들이 온라인상에서 정책 결정 과정에 참여할 수 있는 기회를 제공함과 동시에 시민들이 실생활과 관련된 다양한 의견을 개진할 수 있는 온라인 플랫폼을 설치함.
  - 市는 또 ‘스마트 런던’ 정책과 연계하여 현재 공공데이터를 개방하는 플랫폼인 ‘런던 데이터 스토어(London Datastore)’를 운용 중이며, 또한 런던의 경제, 사회, 환경에 대한 통계를 한 눈에 볼 수 있는 ‘런던 대시보드(London Dashboard)’ 웹 사이트를 개설하여 시민들에게 다양한 정보를 제공하고 있음.
  - 또한 본 계획의 일환으로, ‘스마트 런던 혁신 네트워크(Smart London Innovation Network)’를 만들기 위한 작업을 2014년 5월부터 시작하여, 2015년 1분기까지 런던 올림픽 공원 등의 ‘기회지역’에서 100개 이상의 중소기업 및 스타트업을 지원하고 런던의 혁신 사례를 해외시장에 홍보할 예정임.
- 이러한 정책들은 ‘런던 비전 2020’(Mayor’s 2020 Vision)의 목표 달성을 지원할 수 있는 방향으로 수립되어 실행될 예정이며, 2016년에 추진성과에 대한 첫 번째 평가가 이루어질 예정임.



‘토크 런던’ 웹 사이트 모습



‘런던 대시보드’ 웹 사이트 모습

<https://www.london.gov.uk/priorities/business-economy/vision-and-strategy/smart-london/smart-london-vision>

<https://www.london.gov.uk/mayor-assembly/gla/governing-organisation/executive-team/directors-decisions/DD1214>

<http://www.auri.re.kr/upload/archive4/3.1.pdf>

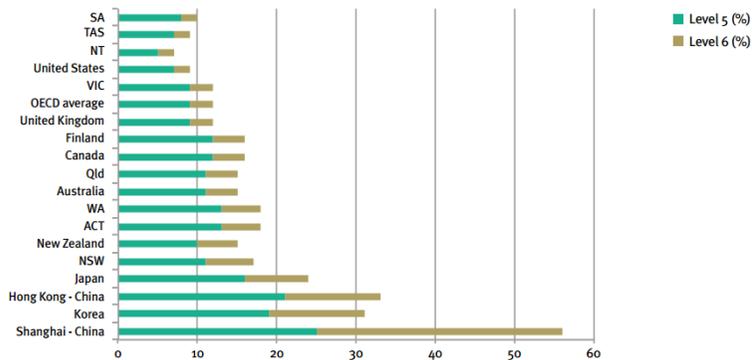
## 영재교육 강화를 위해 ‘영재들을 위한 전략’ 시행

호주 빅토리아주 / 행정정: 교육

- 빅토리아(Victoria)주는 최근 초등, 중등 및 고등학교의 영재들이 그들의 잠재력을 실현할 수 있도록 지원하기 위해 “높은 뜻을 품어라: 영재들을 위한 전략 2014-2019” (Aiming High: A strategy for gifted and talented children and young people, 이하 ‘영재들을 위한 전략’)를 발표하고, 본격적인 사업 시행에 들어감. ‘영재들을 위한 전략’은 현재 빅토리아 주에서 시행되고 있는 영재들을 위한 교육들을 검토한 후, 유아 교육 전문가, 학교 교사 및 교육 지도자, 그리고 학부모들의 기대를 기초로 영재 교육을 더욱 강화하기 위한 다양한 실행 계획을 제시하고 있음.

- 주정부의 교육정책은 모든 학생들에게 균등한 교육의 기회를 부여하면서, 학습 부진 학생들을 지원하는데 초점을 맞추어 왔음. 최근 영재 교육에 대한 재조명은 지난 2012년에 주정부 의회(Parliament of Victoria)에 의해 발표된 ‘영재 교육 조사 보고서(Inquiry into the Education of Gifted and Talented Students)’의 연구결과에 따른 것임. 이 보고서에 따르면 지난 10여 년 동안 영재 교육에 대한 정부 차원의 정책은 미흡했고, 영재 교육은 주로 개별 학교의 정책으로 시행되어 왔음. 이에 따라 영재들의 학습 욕구는 간과되어 학교 교육에서 제대로 해소되지 않았고, 이는 학생들의 전반적인 학습 능력 하향화로 귀결되었다고 분석함.

- 실제로 국제 교육수행능력 비교에 의하면, 빅토리아주는 호주 전체 평균보다 훨씬 밑돌고 있으며, 다른 OECD 국가들의 평균에도 미치지 못함. 또한, 뉴사우스웨일즈, 퀸즐랜드, 서호주 등 호주 내 주요 지역들의 교육 수행 능력과 비교해 보아도 큰 격차가 존재하는 것으로 나타남.



2013년도 PISA(Program for International Assessment) 수리능력(5~6학년) 비교

- 주정부의 학교 교육은 크게 공립학교, 카톨릭 사립학교, 그리고 일반 사립학교의 세 가지 독립적인 체계로 구조화되어 있으며, 각 체계별로 다소 유사하지만 다른 영재 교육을 제공해 오고 있음. 개별 학교별로 정책의 차이는 존재하지만, 교사들의 재량에 의해 영재로 확인된 학생들은 상급 학년들의 교과과정을 이수할 기회가 주어지고, 더 높은 등급의 차별적인 교육의 기회가 제공되고 있음. 공립학교의 경우 비평준화 고등학교(Selective High Schools) 제도가 시행되고 있으며, 과목별 특화 고등학교(Specialized Secondary Schools)들도 존재하고 있음.

- 주정부는 현재의 영재 교육시스템에 대한 획기적인 변화보다는 이에 기반한 더욱 체계적인 영재 교육 지원 방안을 수립하기로 함. 영재들에게 더 많은 도전의 기회를 제공하여 이들의 학습 욕구를 더욱 촉진함과 동시에 이들의 사회적 그리고 정서적 발달도 종합적으로 고려하고자 함. 이에 따라 ‘영재들을 위한 전략’은 수리 및 언어뿐만 아니라 체육, 음악, 미술, 의사소통, 소프트웨어 및 정보통신기술 등 다양한 분야를 포괄하는 영재교육을 지향하고 있는데, 실행전략은 크게 다음과 같이 네 분야로 나누어 제시되고 있음.
  - 가족과 지역사회 참여 : 학부모들이 학생들의 영재성을 탐색할 수 있도록 관련된 도구를 개발하고 정보를 제공함. 일반인 및 지역사회에 영재 학습의 중요성을 인지시키고, 영재들의 자기계발 기회를 제공할 수 있는 기관들을 지원함.
  - 영재들에게 더 많은 교육 기회 제공 : 학교 외부의 지역사회 교육 기관들이 영재들에게 교과 과정 이외의 더 높은 수준의 교육 프로그램(extension programs)을 제공할 수 있도록 지원함. 장기적으로 영재들을 위한 응용 학습 프로그램 개발을 지원하고, 지리적으로 불리한 여건에 처한 영재들을 위해 온라인 학습 기회를 확대함. 영재들은 대학교에 조기 입학할 수 있도록 대학 교육 기관과의 연계를 도모함.
  - 유아 교육자, 학교 교사 및 교육 지도자들의 영재 교육 능력 함양 지원 : 학령전기 유아 교육 제공자 및 학교 교사들에 대한 연수 기회를 제공하여, 영재 발굴 및 계발 지원 능력을 향상시킴. 영재들의 초등학교 조기 입학 가이드라인을 개발함. 장기적으로 대학교에서 영재 교육 전공을 장려하고, 영재 교육 연구 기반을 강화함.
  - 근거에 기반한 영재 교육 실행 및 평가 프로그램 개발 : 기존 영재 교육 도구 및 전략을 검토하고, 현재 비평준화 고등학교들의 학생 선발 절차 및 기준을 재점검함. 영재 교육 모델 및 교과과정을 개발하고 실제 학생들을 대상으로 시범사업을 실시함. 이에는 ‘영재들을 위한 전략’ 수행 실태 점검 및 평가도 포함됨.
- ‘영재들을 위한 전략’ 실행 사업의 일환으로 주정부는 지역사회 비영리 영재교육 기관들을 선정하고 이들에게 3년간의 장기 재정지원을 할 계획임.

- 총 120만 호주달러(약 12억 원)가 지원될 이번 지원 사업의 수혜 기관들에는 비디오 게임 디자인, 음악 연주, 미술, 역사, 과학 및 비판적 사고, 연구 프로젝트, 수학, 지리, 생태학, 전시 등의 분야에서 영재 교육 프로그램을 운영하는 12개의 기관들이 포함되어 있음.
  - 지역사회 영재 교육 지원은 ‘영재들을 위한 전략’의 주요 실행 계획의 하나로 제시되어 있음.
- ‘영재들을 위한 전략’은 웹사이트(<http://www.education.vic.gov.au/Documents/about/programs/learningdev/giftedtalentedstrat.pdf>)를 통해 내려 받을 수 있음.

<http://www.premier.vic.gov.au/media-centre/media-releases/11358-1-2-million-in-grants-to-support-victoria-s-gifted-and-talented-students.html>

## 어린이들에게 다양한 음식 맛을 알려주기 위해 유명 셰프 초청 ‘미식 교실’ 개최

파리시 / 행재정·교육

- 파리시는 ‘입맛 주간’(semaine du goût, 매년 10월 중 1주일간, 프랑스 전역에서 프랑스 음식의 맛을 재발견할 수 있도록 여러 가지 음식 관련 행사 및 유명 레스토랑 할인행사 등이 열리는 기간)을 맞아, 어린이들이 낯설어 하는 음식에 대해 참맛을 배우게 하려면, 아이들의 흥미를 돋울 신기한 체험이 필요하다고 인식하고, 네 명의 유명 요리사를 초빙하여 파리 시청에서 300명의 초등학생들을 대상으로 미식 교실을 열었음.
- 파리의 정상급 레스토랑인 파비용 레두양(Pavillon Ledoyen)의 수석 셰프인 야니크 알레노(Yannick Alleno)는 다른 셰프 세 사람(Akrame Benallal, Franck Baranger, David Toutain)과 함께 미식교실에 참석하여, 초등학교 1, 2학년 학생들에게 어렸을 때 좋은 먹을거리를 먹는 습관을 들여야 한다고 강조하면서, 파리 근교지역에서 생산된 식재료를 이용한 요리들을 선보임.

- 1990년부터 이 ‘입맛 주간’을 창설하고 관장해 온 미식 전문기자인 장-뤽 프티레노(Jean-Luc Petitrenaud)는 아이들의 음식에 대한 호기심은 삶의 질을 높이는데 본질적임을 역설하면서, 새로운 것들을 자꾸 맛보면서 아이들이 뭘 좋아하고 싫어하는지 취향을 발전시켜야 한다고 강조함.
- 이 밖에도 파리는 ‘입맛 주간’을 맞아 8개 초등학교를 시범학교로 선정해 미식 교실을 열도록 함. 이 미식 교실에서는 요리전문가뿐 아니라 제빵사, 제과사, 정육점 등의 육가공 전문가, 치즈 생산자, 채소 생산 농부 등, 제철 음식을 가장 잘 아는 전문가들이 아이들에게 새로운 먹을거리의 즐거움과 음식의 다양함, 그리고 함께 먹으면서 삶을 나누는 즐거움을 가르칠려고 노력함.
- 호텔학교 및 조리과학 고등학교의 교사와 학생들도 초등학교 학생들을 위해 각 지자체와 연계하여 미식 교실을 준비함.
  - 또한 일본 농업부에서는 6년째 미식 교실 행사를 지원하면서, 일본 음식 교실을 프랑스에서 열도록 함. 이번 행사에서는 6인의 일본 요리사들이 파리의 6개 초등학교를 방문해 미식 교실을 개최함.
  - 올해 ‘입맛 주간’ 조직위에서도 초등학생들이 해당 지역(각 구)의 햄 생산공장이나 유명한 생선가게, 윈도우 베이커리(제빵 장인이 직접 운영하는 빵집), 향신료 가게 등을 견학하는 행사를 개최함.

[http://www.paris.fr/accueil/societe/quatre-grands-chefs-titillent-les-papilles-des-ecoliers-parisiens/rub\\_9651\\_actu\\_149358\\_port\\_24616](http://www.paris.fr/accueil/societe/quatre-grands-chefs-titillent-les-papilles-des-ecoliers-parisiens/rub_9651_actu_149358_port_24616)

[http://www.legout.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1107](http://www.legout.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1107)

# 도시교통

## 과감한 도심 차량 규제 정책으로 주민 삶의 질 향상 및 관광객 유치

스페인 마드리드市 / 도시교통

- 마드리드(Madrid)市는 2015년 1월부터 마드리드 도심 4개 구역에 진입하려는 차량에 90유로(약 12만원)의 통행료를 부과하는 새로운 차량 규제 정책을 시행하기로 함. 이에 따라 내년부터 마드리드 도심 이 지역에 거주하지 않는 운전자는 이 지역 내의 13개 공식 주차장에 최소한 하나 이상의 주차공간을 확보하지 않고 이 지역으로 진입할 경우에는 도심 입구에 설치된 자동 차량인식 카메라를 통해 90유로의 벌금이 부과됨.
- 이러한 정책은 이미 이 지역 2개 구역(Barrrios of Cortes and Embajadores)에서 시행되고 있으나, 내년부터 시행 지역이 두 배 이상 넓어지는 것이며, 현 Ana Botella 시장의 계획대로 진행된다면 향후에는 더욱 확대될 것으로 보임. 마드리드市는 이번 정책을 보완하고자 보행로 등을 약 25% 정도 추가적으로 건설할 예정이며, 마드리드 시내버스의 서비스 질도 향상할 계획임. 이를 통해 마드리드市는 향후 이 지역을 차량이 없는 지역으로 만들 계획임.



마드리드 도심의 차량 통행 금지 구역

- 이러한 마드리드市的 강력한 차량 도심 통행 규제 정책은 실제로 혼잡 통행료를 부과하는 세계의 다른 도시에 비해 훨씬 더 강력한 교통 혼잡 완화 정책임. 따라서 市는 주민들의 불만을 해소하기 위해 몇 가지 예외조항을 두고 있음.
  - 즉, 이 지역을 가로지르는 간선도로와 지역 주위를 순환하는 외곽도로는 자유롭게 이용가능하게 되며, 단지 이 주요 도로를 벗어날 경우에만 카메라에 차량번호가 찍히게 됨.
  - 또 이 지역에 거주하는 주민들은 자유로이 왕래할 수 있으며, 화물운반 차량은 오전 10시부터 오후 1시까지, 오토바이는 오전 7시부터 오후 10시까지 자유롭게 왕래할 수 있음.
  - 따라서 이러한 정책으로 변하는 것은 출퇴근을 위한 승용차 이용 습관과 낮 시간대에 음식점 이용과 같은 여가시간의 차량 이용 및 주차장을 찾아 방황하는 차량의 감소일 것으로 보임.
  
- 市는 2004년에 스페인의 국회의사당을 중심으로 차량 규제 정책을 도입하였는데, 이제 그 적용 범위를 점차 확대하고 있는 상황임. 예상외로 차량 규제 정책이 처음 도입된 이후 성공적으로 그 적용범위가 확대되고 있는 것은 우선 거주 주민이 차량 규제 정책을 지지하고 있고, 또 마드리드를 방문하는 사람들이 차 없는 거리에서 중세시대로 돌아온 듯한 환상적인 마드리드 도심지역을 느긋하게 즐길 수 있어 관광객이 증가하고 지역경제가 활성화되고 있기 때문임.
  - 원래 이 지역은 대부분의 도로가 좁고 또 구불구불한 도로와 가파른 도로 등이 있어 매우 교통이 혼잡하였기 때문에 이러한 차량 규제 정책은 주민들로부터 환영을 받고 있음
  - 市는 이번 차량 규제 정책으로 인해 마드리드 도심에서의 생활 및 거주 여건이 훨씬 향상될 것으로 기대하고 있으며, 또한 이로 인해 관광객이 기하급수적으로 증가할 것으로 예상하고 있음.
  - 만약 이러한 효과가 지속적으로 나타나게 된다면, 이번 마드리드市的 과감한 차량규제 정책은 결국에는 그 어떤 정책보다도 비용이 적게 드는 교통혼잡 완

화 정책이 될 것으로 보임.

<http://www.citylab.com/commute/2014/09/central-madrid-rolls-out-a-tough-love-plan-to-limit-cars/380642>

## “자전거 중심도시 계획 2014-2020” 발표

파리市 / 도시교통

- 파리市는 최근 각 구청 관계자들이 참석한 제 11차 자전거 위원회에서 “자전거 중심 도시 계획, 2014-2020”을 발표함.
- 이 계획은 파리市의 자전거 대중교통 점유율을 현재의 3%에서 15%로 높이는 것을 목표로, 안전하고 편리한 자전거 주차장 건설, 대로(大路)에 자전거 전용차선 확충, 시속 30km 이하 속도제한 지역 확장, 시장(市場) 근방에는 자전거 운행 금지 등의 내용을 포함하고 있음.
  - 악천후와 자전거 절도를 피할 수 있는 편리한 자전거 주차장은 파리의 자전거 이용자들이 가장 필요로 하는 것임. 이에 파리市는 기존의 자전거 거치대 정비, 자전거 주차장 확충, 도심 설치물의 자전거 맞춤형 디자인, 자전거의 과잉 혹은 과소 이용 지역들에 대한 진단 등의 조치를 취할 예정임. 그런데, 최근 조사에 따르면 파리의 자전거 이용자들은 귀찮음 때문에, 목적지 바로 근처에 자전거를 세우는 경향이 있어 매 300m마다 길게 자전거 주차장을 설치하기보다는 각 모퉁이마다 적은 수의 자전거 거치대를 설치하는 게 훨씬 효율적이라는 것임. 이에 따라 파리市는 ‘자전거 세울 만한 곳’, 예를 들면 박물관, 도서관, 문화센터, 슈퍼마켓, 학교 앞 등에 우선적으로 자전거 주차장을 확충할 계획임.
  - 자전거 운행 도로망 역시 전면 개편될 계획임. 건설된 지 오래된 주요 간선도로들, 예를 들어 마장타 대로 근방, 바르베 로터리 혹은 파리 남쪽의 마레쇼 대로 등은 다시 리모델링될 것임. 부르동 대로나 센 강 선착장의 방둑, 바스티유

광장의 자전거 도로들도 재구조화될 수 있음. 또 여러 주요 간선도로, 생-미셸 대로, 레퓌블리크 가, 볼타르 대로 등에는 자전거 전용차선이 확장 또는 신설 될 것임.

- 자전거 도로를 확충할 때는 파리 거리미관의 깐깐한 수호자들, 즉 ‘역사보전 전문 건축가’(Architecte des bâtiments de France, 파리의 건축적 역사성을 지키는 전문직 공무원)들의 주의 깊은 시선 아래 감독받게 됨. 샹젤리제 대로에 설치될 자전거 도로가 특히 조사대상이 될 것임. 이 건축가들은 그 외에도 주요 대로의 대칭성에 매우 주의를 기울일 예정임. 특히 언덕이 있는 대로에는 내리막길 방향의 직선 자전거 도로와 오르막길 방향의 구불구불한 자전거 도로는 설치하지 않기로 함.
- 이 “자전거 중심도시 계획”은 또한 파리의 자전거 관광을 촉진하기 위한 지원방안과, 보조 전기동력기가 달린 자전거 구입에 지원금을 주는 등의 시행세칙도 포함하고 있음. 市는 향후 몇 주간 20개의 구청을 대상으로 설명회를 개최하고, 市 예산 확보방안도 보완하여 12월초에 이 계획을 확정할 예정임.

<http://transports.blog.lemonde.fr/2014/09/17/exclusif-la-ville-de-paris-devoile-son-plan-velo/>

## 도시계획·주택

### 가로변 주차공간을 보행자를 위한 휴식공간으로 활용

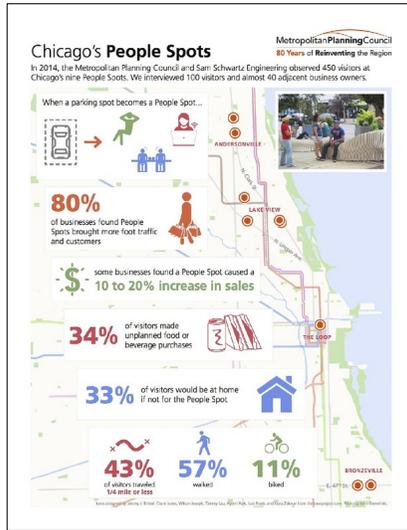
미국 시카고市 / 도시계획·주택

- 시카고市는 지난 몇 년간 가로변의 주차공간을 보행자들의 쉼터나 만남의 장소로 바꾸는 실험을 하였는데, 이에 대한 평가 결과 긍정적인 효과가 상당한 것으로 나와 9지역에 이러한 Parklet 프로젝트(노변 주차장을 미니공원으로 바꾸는 사업)를 확대 시행하기로 함.

- ‘People Spot’이라는 이름의 이 공간은 레크레이션 목적이나 미화를 위해 노변 주차장을 미니공원으로 만드는 프로젝트임. 이는 보행자에게 편의시설과 녹지공간을 제공하기 위한 것임. 지역 계획위원회는 평가를 통해 이러한 공간이 지역사회의 경제를 활성화하는데 큰 도움을 준다고 밝힘.
  - 설문조사 결과 People spot 지역을 중심으로 보행자가 80% 이상 증가함. 설문대상자 중 30% 이상이 이러한 시설로 인해 승용차 이용 대신 보행을 선택하였다고 밝히고 있어, 이러한 공간이 기존 보행자들을 위한 시설만이 아니라 새로운 보행자를 유인하는 요인이 되고 있음을 알 수 있음.
  - 이러한 시설을 통해 시민들은 이곳에 머물며 지역의 상점 등에 많은 관심을 보이고 있다고 밝힘. 한 지점에 평균 83명의 사람들이 평균 36분 머물렀음.
  - 이 지역의 상점들은 이렇게 머무는 사람들로 인해 매출이 10~20% 증가하고 있으며, Side Cafe를 운영하기 위해 정부 허가를 받는데 비해 이러한 시설을 설치하는 것이 보다 쉽고 비용이 절감된다고 밝힘.
- Parklet 프로젝트의 특징 중 하나는 지역 커뮤니티의 참여임. 공공 자금의 투입 없이 지역사회의 기부로 그 비용을 충당하기도 하며, 설치 허가에서부터 유지 관리까지 지역사회와의 협의를 거쳐 의사결정이 이루어짐.
  - 이러한 모델은 공공시설물에 개인이 어떻게 투자를 하고, 일반시민들이 어떻게 함께 효과를 누릴 수 있는지를 보여줌.



시카고 지역의 Parklet인 People spots



People spots의 도입 효과

<http://www.citylab.com/design/2014/10/3-ways-turning-parking-spots-into-parklets-help-businesses/381390>

## 저소득층 시민을 위한 “커뮤니티 공원 계획”에 1,400억 원 투자

뉴욕시 / 도시계획·주택

- 뉴욕시는 어린이부터 노약자 등 모든 시민이 접근 가능한 커뮤니티 단위의 공원을 조성하는 것을 목표로 최근 “커뮤니티 공원 계획(the Community Parks Initiative)”을 발표함. 저소득층 지역의 35개 커뮤니티 공원시설에 총 1억 3천만 달러(약 1,400억 원)의 예산을 투자하여 공원 시설을 개선하고, 녹지시설을 보강하며, 기타 기반시설과 전체적인 디자인 등을 개선할 계획임.
- 이번 계획에서 가장 우선적으로 시행되는 부문은 공원의 안전한 접근성 제고, 쾌적하고 깨끗한 야외 공간 확보, 저소득층 커뮤니티 주변의 낙후된 공원의 시설개선임. 뉴욕시는 2015년 예산년도에 우선 720만 달러(약 76억 원)를 투입하여 커뮤니티 아웃리치(outreach), 레크레이션 프로그램 등을 보강하고, 시설 개보수 사업을 시행할 계획임.

- 초기 투자 자본은 주로 정원 및 조경 전문가 채용, 공원시설 개보수 인력 확충, 커뮤니티 파트너십 조성 등에 사용될 것이며, 장기적으로 지속가능한 투자계획도 수립할 예정이다.
  - 소규모 나무 식재나 조경디자인, 벽화나 기타 예술작업의 경우는 단기간에 지역 전문가나 예술가, 업체 등의 투자와 자원봉사 등을 활용하여 즉각적인 시행이 가능하도록 하고, 기타 기술적인 지원에 78만 달러(약 8억 원)가 바로 투입될 예정이다.
  - 420만 달러(약 44억 원)는 2015년도 예산에서 즉각적인 시설 보수나 개선에 쓰이게 됨. 뉴욕시의 놀이터 연합(Playground Associates)도 어린이들을 위한 시설 보강에 함께 참여함.
  - 뉴욕시 공원 이용객 중 36%가 극빈층, 41%는 18세 이하인 것으로 조사되어 어린이를 대상으로 하는 프로그램과 피트니스 프로그램, 레크레이션 프로그램 개발도 함께 진행될 예정이다.
  - 이번 사업은 ‘녹색기반시설계획(Green Infrastructure Initiative)’과 연계하여 전반적인 공원시설 개선에도 힘쓰겠지만 단기적인 공원시설 및 프로그램 개선으로 바로 시행 가능한 방법들을 함께 적용하도록 노력하고 있음.
- 전체 투자금액 1억 3천만 달러 중 1억 1천만 달러는 도시정부에서 자금을 조달하고, 나머지 2천만 달러는 선거 당선자 캠프나 정부 지원금 등에서 추가적으로 충당하는 것으로 계획함.
  - 뉴욕시의 빌 드 블라시오(Bill de Blasio) 시장은 그동안 도심공원이 부촌지역에 편중되어 있고 예산 편성에서 지역별 불평등이 있어 왔다는 지적에 따라 이를 보완하기 위해 이번 “커뮤니티 공원 계획”의 예산을 저소득층 밀집지역을 중심으로 미니 공원이나 기존 시설 등을 확충/보수하는데 투입할 계획이라고 밝힘. 이는 블룸버그(M. Bloomberg) 전 시장 당시 60억 달러(약 6조 6천억원)에 달하는 예산이 High Line 공원이나 브루클린(Brooklyn) 다리 공원 등 대규모 공원과 부유층이 밀집한 지역의 공원에 사용되면서 저소득층이 거주하는 지역의 작은 공원에 대해서는 예산배정이 소홀했다는 평가가 나온

에 따라 이러한 불평등을 해소하기 위한 것임.

- 저소득층 지역의 소규모 공원은 지역주민들이 쉽게 모이고 운동을 할 수 있는 장소이지만 시설 면에서 낙후되어 있어 보수가 우선적으로 이루어져야 한다는 지적이 계속 나오고 있음.
  - 또한, 저소득층의 비만 비율이 높기 때문에 이러한 사회문제를 해결하기 위해서는 저소득층들이 쉽게 접근하여 운동을 할 수 있는 지역의 소규모 공원과 같은 공간이 필수적임.
  - 유명한 대규모의 공원에 대해서는 사회적으로 많은 지원금이나 기부금이 제공되고 있지만 지역의 조그만 공원에 대해서는 이러한 관심이 미치지 못하고 있는 실정임.
- 현재 뉴욕市에서는 이러한 지역적 불평등 문제가 심각한 사회문제로 대두되고 있으며, 뉴욕市는 이러한 문제를 공론화하여 지역적 불균형을 해소하려고 노력하고 있음.



노후화된 뉴욕市의 소규모 공원의 모습

<http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/468-14/de-blasio-administration-launches-community-parks-initiative-build-more-inclusive-equitable/#/0>

[http://www.nytimes.com/2014/10/07/nyregion/35-overlooked-parks-in-poor-new-york-city-neighborhoods-to-get-makeovers.html?partner=socialflow&smid=tw-nytmetro&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2014/10/07/nyregion/35-overlooked-parks-in-poor-new-york-city-neighborhoods-to-get-makeovers.html?partner=socialflow&smid=tw-nytmetro&_r=0)

## 대규모 민간 주택 난방 개선 사업 실시

파리시 / 도시계획·주택

- 파리 19區 구청은 최근 약 5만 5천여 세대의 민간주택을 대상으로 한 난방 개선 사업 주민설명회를 개최하였음. 10월 1일부터 시작되는 파리 19區의 난방 개선 사업은 모든 종류의 건물을 망라하여 민간주택의 난방 설비 교체를 촉진하는 사업으로 프랑스에서 가장 큰 주택 난방 개선 프로그램이며, 또한 파리시에서 첫 번째 區 단위 건물난방 개선사업이기도 함. 이 난방 개선사업으로 인해 향후 6년간 이 사업지역의 주택 보유자들은 계획부터 공사 완료까지 개별화된 사업지도 혜택을 받게 됨.
- 이 사업에 관심 있는 주택 보유자들은 파리 시청에 사업 참가 신청서를 제출하면 됨. 집합주택이나 공동주택 보유자들(예를 들어 한 건물 내의 주택 여러 채를 각기 소유한 사람들)은 공동으로 참가 신청서를 작성해서 제출할 수도 있음. 선정된 주거용 건물은 난방 전문 상담가의 개별적인 무료 자문을 받으며 후속 단계의 지원을 받게 됨.
  - 이 전문 상담가는 건물의 문제가 무엇인지 기술적으로 진단하고, 난방 및 친환경적으로 필요한 공사계획을 작성해주며, 수혜 가능한 재정지원금을 알려주고, 파리시에 공사에 필요한 지원금 신청서 작성을 도와줌.
  - 이 사업은 파리 19區 내의 모든 주택 보유자를 대상으로 2014년 10월 1일부터 2020년 1월 31일까지 진행되며, 이 기간 동안에는 아무 때나 신청 가능함.
  - 19區廳은 관련 정보가 실린 사이트([www.opatb19.paris.fr](http://www.opatb19.paris.fr)) 외에도, 19區 내에 사업 전시장을 열어 관심 있는 주민에게 지속적으로 정보를 제공함.
- 본 사업의 시행을 위해, 파리시는 건물 외벽 단열재 공사와 건물 내 주거인들의 거주 환경 개선을 위한 특별기금을 신설함.
  - 첫째, 건물 전면 외벽의 단열공사를 하기를 원하는 공동주택 보유자 조합을 지원하기 위한 특별 기금을 신설함. 이 기금은 건물 전면부에 단열재를 부착하고 벽면을 새로 마감하는 공사에 사용될 예정임. 건물 지붕부의 단열공사도 전면부 단열공사가 시행되는 경우에는 통합적으로 자금 지원을 받을 수 있음. 지원

액은 전체 공사비의 20% 수준으로, 건물 당 2천 유로(약 270만원) 이내에서 지급됨.

- 둘째, 주거환경 개선을 위한 특별기금을 신설함. 본 기금이 사용되는 공사는 고정형 분리수거 쓰레기통 설치, 자전거 주차장 설치, 녹지공간 신설, 빗물받이통 설치, 에너지 생산 시스템이나 재생 에너지 시스템 설치 등임. 본 지원금은 총 공사비의 50% 수준으로, 건물 당 5천 유로(약 670만원) 이내에서 지급됨.
- 본 사업 참가 시 주택 보유자가 얻게 되는 효과는 건물의 쾌적성 개선, 에너지 절약으로 생활비 감소, 건물의 가치 향상, 이산화탄소 배출량을 감소시켜 환경 보호 및 녹색 도시 발전에 기여, 전반적인 삶의 질 개선 등임.
- 본 사업 지원팀에는 전문상담원 외에도 건축가, 건물 난방 전문가, 공동주택 전문가, 금융 설계사 등 다양한 전문 기술진이 포진되어 있음. 개별 사업마다 필요한 기술진이 모여 사업에 필요한 전문지식을 제공함.

[http://www.paris.fr/accueil/logement/le-plus-grand-programme-de-renovation-thermique-pour-l-habitat-prive-est-lance/rub\\_9649\\_actu\\_148148\\_port\\_23745](http://www.paris.fr/accueil/logement/le-plus-grand-programme-de-renovation-thermique-pour-l-habitat-prive-est-lance/rub_9649_actu_148148_port_23745)

[http://www.paris.fr/pratique/renover-votre-logement-et-votre-immeuble/des-aides-renforcees-dans-certains-quartiers-opah/opatb19-renovation-thermique-dans-le-19e/rub\\_9433\\_stand\\_148154\\_port\\_23084](http://www.paris.fr/pratique/renover-votre-logement-et-votre-immeuble/des-aides-renforcees-dans-certains-quartiers-opah/opatb19-renovation-thermique-dans-le-19e/rub_9433_stand_148154_port_23084)