

# 세계도시동향

헤드라인뉴스	1	대중교통의 재정 확보를 위해 ‘가치 확보’ 접근방식 적극 도입	뉴욕
문화·관광	5	아마추어 예술활동 활성화를 위해 연습실 등 제공	파리
	7	‘시민 큐레이터의 미니 전시회’ 개최	오사카
산업·경제	8	‘세계 유산·니조성 MICE 계획’ 사업 실시	교토
	10	중소 상점가 활성화를 위한 도쿄상점가 그랑프리 개최	도쿄
행정·교육	11	도정(都政)에 대한 시민의 의식 및 만족도 조사	도쿄
환경·안전	13	바이오매스 기술을 활용하여 목재폐기물로 지역난방	리옹
	15	도심 건물 녹화 가이드 발표	멜버른
도시교통	17	자전거 공유 프로그램이 대중교통으로 인정받아야 하는 이유	로스앤젤레스
	20	교통혼잡 해소 위해 연속입체교차 사업 적극 추진	도쿄
	23	미국 대도시의 통근 교통수단 분석결과 발표	미국
도시계획·주택	25	도심의 버려진 공간을 재창조하기 위한 아이디어 공모전 개최	런던
	26	‘살아있는 건축 박물관, 오사카 셀렉션’ 선정	오사카

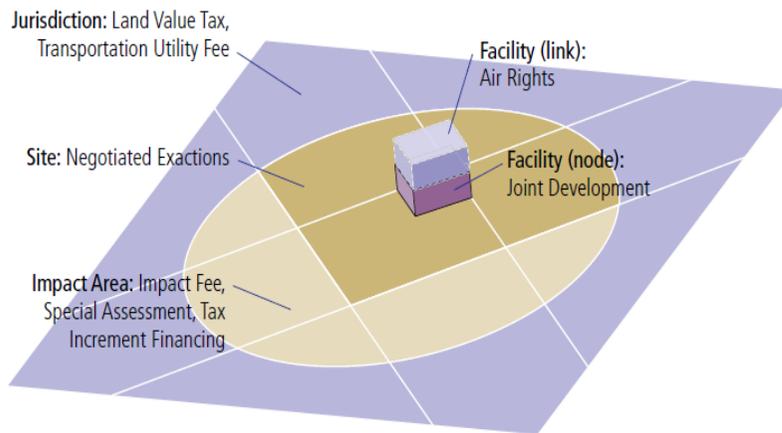
## 대중교통의 재정 확보를 위해 ‘가치 확보’ 접근방식

### 적극 도입

뉴욕市 / 도시교통

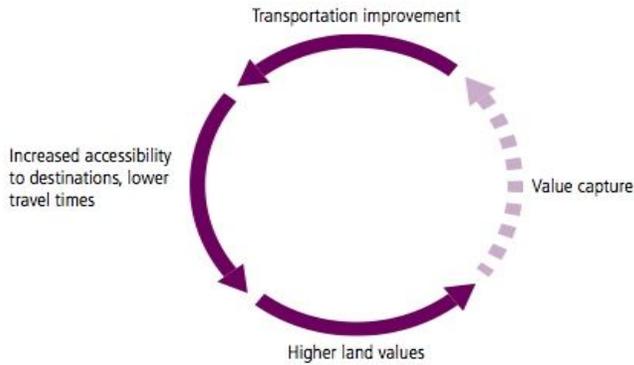
- 일반적으로 대중교통은 운행 수입만으로 수익을 창출하기가 어려워, 각 대중교통 운영 주체는 지방정부 혹은 연방정부의 보조금 지원을 받아 시민들에게 대중교통 서비스를 제공하고 있음. 하지만 최근 지방정부와 연방정부의 재정적 어려움으로 인해 시민들에게 질 좋은 대중교통 서비스 제공을 위한 재정 확보가 어려운 상황임. 이에 따라 뉴욕市를 비롯한 일부 도시에서는 대중교통의 재정책보를 위해 ‘가치 확보(Value Capture)’ 접근방식을 적극 도입하고 있음.
  
- 대중교통에서 ‘가치 확보’ 접근 방식은, 대중교통 투자가 대중교통시설 인근의 토지 이용의 발전을 가져오고 이러한 발전은 토지 가치의 상승을 불러일으켜 대중교통 시설 인근 토지 이용자 및 민간개발자에게 추가적인 혜택을 가져올 수 있는데, 공공부문에서 다양한 전략을 통해 이러한 상승 가치를 공공으로 회수하여 이를 다시 대중교통 서비스 개선에 투자하는 것을 말함. 이러한 ‘가치 확보’를 위해 대표적으로 활용되는 방법은 다음과 같음.
  - Land Value Tax(LVT, 토지가치세) : 대중교통 시설로 인한 지가 상승에 부과되는 세금
  - Tax Increment Financing(TIF, 조세담보금융) : 대중교통 시설로 인해 미래에 증가하게 될 조세수입을 담보로 채권을 발행하여 개발 비용을 조달
  - Special Assessments(SA, 특별과세) : 대중교통 시설 최 인근 지역에 특별히 부과되는 세금
  - Transportation Utility Fees(TUF, 교통시설 이용 요금) : 대중교통 이용자에게 대중교통 이용 정도에 따라 부과되는 요금

- Development Impact Fees(DIF, 개발영향부담금) : 새로운 개발사업과 관련된 기반시설 설치비용을 사업시행자에게 부과
- Joint Development(JD, 공동개발) : 대중교통 시설 개발 시 민간 부동산 개발업자와 공동 개발을 통해 민간 부문에서 대중교통 시설을 제공하거나 이에 상응하는 비용을 부담
- Air Rights(AR, 공중권) : 대중교통 시설 위의 공중권을 판매하거나 임대



‘가치 확보’ 방법의 적용 가능 공간

- 대중교통 시설 투자 및 서비스 향상과 같은 개선이 이루어지면 대중교통 이용자의 최종목적지에 대한 접근성이 높아지고 이에 따라 개인의 총통행시간이 감소하게 됨. 이러한 편익의 발생은 대중교통 시설 인근 토지 및 자산에 대한 수요 증가를 가져와 결국 토지 및 자산 가치가 상승하게 됨. 공공부문은 이렇게 상승된 가치를 개인 및 민간 개발자에 대한 세금부과, 판매, 임대 등의 방법을 통해 회수함으로써 대중교통 운영에 대한 재정을 확보할 수 있게 됨.



‘가치 확보’와 대중교통 투자의 선순환 과정

- ‘가치 확보’는 이미 아시아(예, 홍콩)에서는 많이 알려진 개념이나 현재까지 미국에서는 거의 드물게 적용되고 있음. 심지어 미국에서는 대중교통 재정확보를 위해 이러한 접근법을 사용하더라도, 이를 체계적이고 전문적으로 활용하지는 못하고 있는 실정임.
  - 이에 따라 뉴욕시의 대중교통 정책 및 실행을 담당하고 있는 도시교통위원회 (Metropolitan Transportation Authority, MTA)가 최근 수십억 달러가 투입된 지하철 확장 사업으로부터 얻을 수 있었던 이러한 ‘가치 확보’ 기회를 놓쳤다는 주장이 제기됨.
  - 뉴욕시 도시교통위원회의 전 의장인 Jay Walder는 뉴욕시 지하철 확장 사업의 첫 번째 구간인 맨하탄 2번가 사업으로부터 이러한 ‘가치 확보’의 개념을 정확히 인지하고 적용하였다면 두 번째 지하철 확장 사업을 위한 많은 재정적 자금을 확보할 수 있었을 것이라고 최근 하버드대학교의 강연에서 언급하였음. 그는 당시 맨하탄 2번가 지하철 연장 사업 수행시에는 이러한 파생적 가치에 대한 인지가 부족하였으며 이를 활용할 방법론 역시 부족하였다고 실토함. Jay Walder는 최근 홍콩의 지하철 공사로 자리를 옮겨 그가 뉴욕시에서는 적용하지 못하였던 ‘가치 확보’ 접근법을 활용해 홍콩 지하철이 재정적 독립을 하는데 크게 기여함.
  - 대중교통 블로거인 Benjamin Kabak은 뉴욕시의 또 다른 대중교통 사업인 플턴街的 대중교통센터 건립의 가치를 ‘가치 확보’ 측면에서 분석함. 그에 따르면

현재 건설 중인 대중교통센터가 2014년 하반기에 완공 예정이지만, 이렇게 건립된 대중교통센터로 인해 뉴욕시의 남부 맨해튼 지역은 부동산 가치가 약 14억 달러(약 1조 5천억 원) 상승할 것으로 예상된다. Benjamin Kabak은 이렇게 상승된 부동산 가치를 개인이나 민간개발자에게 ‘가치 확보’ 방안을 통해 판매, 임대 혹은 추가적인 세금(부담금) 부과를 통해 뉴욕시는 또 다른 대중교통 서비스 향상 및 개발을 위한 재정을 확보할 수 있을 것이라 주장함. Benjamin Kabak은 건립될 대중교통센터가 타임워너센터와 같이 최고급의 상점을 갖추고, 주거시설까지 포함된 주상복합 건물로 건설이 되면 이러한 추가적인 가치가 더욱 더 증가할 것으로 예상하고, 뉴욕시의 대중교통센터는 ‘가치 확보’를 위한 대표적인 아이콘이 될 것이라 내다봄.

- 현재 뉴욕시는 이외에도 허드슨 야드의 지하철 7호선 연장을 통해 파생될 가치를 확보하기 위해 노력을 기울이고 있음. 뉴욕시는 ‘가치 확보’ 방안의 하나인 조세담보금융(Tax Increment Financing, TIF) 방안을 중심으로 ‘가치 확보’ 프로젝트팀을 마련하였고, 이 프로젝트팀은 지하철 7호선 연장에 따라 향후 기대되는 인근 자산의 미래가치를 기반으로 발생될 세금 및 부담금을 예측하고 이를 현재 및 미래 대중교통 프로젝트에 재투자하기 위한 전체적인 계획을 수립함.
  - 하지만 콜럼비아 대학교의 대표적인 도시계획학자인 David King에 따르면 초기 예상과는 달리 7호선 연장을 통해 파생될 세금 및 부담금은 많이 줄어들 것으로 추정됨. 이는 아직 TIF를 위한 체계적인 방법론과 이를 예측하고 재투자하는 노하우가 부족하기 때문이며, 초기 예상보다 파생될 가치가 줄어든 것은 사실이지만 TIF를 이용한 ‘가치 확보’를 통해 뉴욕시는 허드슨 야드의 고층건물을 건설 중인 민간개발자에게 공공시설 건설 및 환경영향 최소화를 위해 약 328백만 달러(약 3,480억원)의 보조금을 지급할 수 있게 됨.
  - 결과적으로 Jay Walder는 뉴욕시가 미국 내 다른 도시와 마찬가지로 ‘가치 확보’에 대한 체계적인 계획과 노하우가 여전히 부족하지만, 향후 대중교통 시설 건설에 따른 ‘가치 확보’에 관한 좋은 선례를 남기는 도시가 될 것이라고 말하며, 이미 뉴욕시는 기존의 대중교통 재정확보 방안에 대한 문제점을 인식하고, ‘가치 확보’와 같은 새로운 접근방식을 활용하기 시작하였다고 강조함.

## 문화·관광

### 아마추어 예술활동 활성화를 위해 연습실 등 제공

파리시 / 문화·관광

- 파리시의 시립 공립기관인 “아마추어 공연예술의 집”(MPAA: Maison des pratiques artistiques amateurs)은 지역 아마추어 극단과 지역 주민들에게 저렴한 연습장소를 제공하기 위해 14區에 새로운 공연 연습센터를 오픈하고, 2013년 11월 20일부터 24일까지 5일간 개장축제를 열었음.
- 옛 브루새(Broussais) 병원 보일러실 건물을 건축가 세바스티앙 엘-아이크(Sébastien EL-HAÏK)가 리모델링한 MPAA의 이 새로운 연습센터는 아마추어 예술가들의 연습장이자 공연장으로, 무용, 연극, 서커스 등의 공연예술뿐 아니라 마음껏 그릴 수 있는 화벽도 제공해 그래픽아트와 비주얼아트도 연습할 수 있음.
  - 이번에 오픈된 14區 연습센터는 아마추어 극단, 지역 단체 등이 공연을 준비하는 데 있어 필요한 것들을 구체적으로 적용시킨 공간으로서, 90제곱미터의 무용실, 60제곱미터와 40제곱미터의 연극연습실, 갤러리 한 곳과 모듈에 따라 장면 전환이 가능한 75석 규모의 공연장으로 변형할 수 있는 120제곱미터의 큰 화실을 갖추었음.
  - 이 연습센터는 파리 시민이라면 누구나 이용할 수 있음. MPAA는 이번 연습센터에 이어 파리 20區와 6區에도 두 곳의 연습실을 준비 중임.
- 파리시가 2008년에 설립한 “아마추어 공연예술의 집”은 아마추어 예술활동 활성화를 위

해 연습실 제공, 공연활동, 예술 교육 실시, 자료 제공 등 다양한 기능을 수행하고 있음.

- 자료 센터로서의 기능: 이 기관은 단순히 연습실을 제공하는 것만이 아니라 아마추어 극단 등이 쓸 수 있는 여러 장비들과 교육자료 등 또한 수집해서 연습실 이용자들에게 제공함. 이러한 자료들은 인터넷 사이트([www.mpaa.fr/Carnet](http://www.mpaa.fr/Carnet))에서도 접근 가능함. 최근 파리市에서 제공하는 예술교육과 연습실 현황, 관련 분야 도서 등도 분야별로 상세한 정보를 제공해 관심 있는 이용자들의 다양한 활동을 촉진함. 이러한 자료실 이용과 대출은 전부 무료임.
- 아마추어 예술 교육 실시: 계절마다 MPAA는 다양한 분야의 예술 교실을 수집 가지씩 개설하고 있음. 단발성 입문강의나 마스터클래스(분야 전문가들이 해당 분야 종사자들에게 제공하는 고급 교육)도 있고, 몇 달에 걸쳐 진행되는 장기 프로젝트로 교육 마지막에 MPAA/생-제르맹 파리 6구 지부에서 열리는 공연에 참여하는 프로그램도 있음([www.mpaa.fr/Ateliers](http://www.mpaa.fr/Ateliers) 참조). 현장에서 활동중인 프로페셔널 예술가들이 기획하고, 누구나 참여할 수 있는 이 교육 프로그램들은 총 15시간 미만의 교육은 무료이고, 몇 달간 장기 교육은 50유로(약 72,000원)의 등록비를 받음.
- 수준 높고 다채로운 공연 제공 : MPAA/생-제르맹 센터에서는 매 계절 아마추어 공연과 프로 공연을 합쳐 총 160회의 공연을 제공하고 있음. 연극, 무용, 음악, 낭송, 퍼포먼스 등 다양하고 풍부한 프로그램을 제공하는데([www.mpaa.fr/Programme](http://www.mpaa.fr/Programme) 참조), 아마추어 공연은 모두 무료이고, 프로 공연은 5~13유로(약 7200원~18,700원)임. 이곳의 연간 프로그램에 공연을 선보이는 전문 예술가들은 모두 이곳 예술 교실에서 강의를 하는 관련자들임.
- 파리市의 전체 아마추어 예술활동 촉진 : MPAA의 각 지역센터가 늘어나면서, 수도 파리의 아마추어 예술활동에도 새로운 활력이 불고 있음. 자체 연습실 센터뿐 아니라 각 구립 문화센터 등에서도 프로그램이나 예술교실 프로그램 공유 등의 제안을 받고 있음.

[http://www.paris.fr/accueil/accueil-paris-fr/mpaa-broussais/rub\\_1\\_actu\\_137363\\_port\\_24329](http://www.paris.fr/accueil/accueil-paris-fr/mpaa-broussais/rub_1_actu_137363_port_24329)

## ‘시민 큐레이터의 미니 전시회’ 개최

일본 오사카市 / 문화·관광

- 오사카市 경제전략국 문화부는 시민의 미술관 활동에 대한 이해도를 높이고 예술을 즐기는 다양한 방법을 소개하기 위해, 오사카 신미술관 건설준비실과 오사카 문화예술창조센터와 함께 일반 시민을 대상으로 시민 큐레이터를 공모하여 2013년 12월 3일부터 14일까지 ‘시민 큐레이터의 미니 전시회’를 개최할 예정이다.
- 이 전시회는 공모에 의해 선발된 시민 6명이 시민 큐레이터를 맡아, 전문 큐레이터의 지원 하에 워크숍을 통해 6개의 미니 전시회를 기획한 후, 오사카 20세기 미술관에서 작품을 선정하여 개최하게 됨.
  - 시민 큐레이터는 미니 전시회 기간 중 하루를 선정하여, 기획 내용 및 출품 작품에 대해 이야기하는 갤러리 토크를 실시할 예정이다.
  - 입장료를 무료로 하여 일반 시민들이 쉽게 시민 큐레이터의 경험을 공유할 수 있도록 함.
  - 미니 전시회의 시작부터 마무리될 때까지의 과정을 보고서 및 시청 웹페이지를 통해 수시로 업데이트하여 시민들이 미술관 활동에 대해 더 잘 이해할 수 있도록 함.

### ‘시민 큐레이터의 미니 전시회’ 이름 및 개요

전시회 명	전시회 개요
“해방 - 새로운 자신으로”	세상이나 주위의 속박(나이, 인간관계), 스스로 결정하고 있던 굴레(여자, 딸, 아내, 어머니로서의 역할)에서부터 벗어난 ‘나’
“어느 날 어디선가”	‘나는 이곳을 알고 있다’라는 기억과 ‘그러나 실제로 어딘지 모르겠다’ 라는 기억의 모호성을 각성
“낮, 안면, 얼굴 - 커뮤니케이션의 원점”	예술가가 ‘얼굴’에 담은 다양한 메시지를 생각하고, 커뮤니케이션의 원점인 ‘얼굴’의 존재감이나 표정을 읽는 재미
“치유 공간 - 예술을 즐기는”	편안함과 위안을 느낄 수 있는 사상과 자연을 표현한 작품의 감상, 전시회장은 하나의 치유 공간이 됨.
“달과 키스”	달과 지구, 오래된 부부와 같은 멋진 사랑의 모습
“예술이 태어나는 순간 - 찾고, 발견하고, 감싸고,“	사람이 예술 작품에 능동적으로 접근하는 감상법과 작품에 사람이 휩싸이는 수동적 감상법을 경험. 양방향 교차를 통한 경험으로부터 새로운 예술의 탄생을 목격

## 산업·경제

### ‘세계 유산·니조성 MICE 계획’ 사업 실시

일본 교토市 / 산업·경제

- 교토市는 세계 문화유산이며 국보·중요 문화재인 니조성(二条城)의 격식과 역사적 가치를 최대한 활용하여 니조성 및 교토, 나아가 일본의 매력을 국내외에 홍보하고, 아울러 문화재의 훌륭함을 재발견하기 위해 니조성을 MICE 장소로 사용하도록 하는 ‘세계 유산·니조성 MICE 계획’ 사업을 실시함.
- 국제회의를 비롯한 MICE의 진흥은 교토 도시브랜드 등급 향상, 시민 생활의 활성화, 경제 파급 효과 등 사회 및 경제 양면에서 교토의 도시 활력을 증강시키기 위한 교토市의 중요한 시책 중 하나임.
  - MICE는 기업 등의 회의(Meeting), 기업 등이 실시하는 보상·연수 여행(Incentive Travel), 국제기관, 단체 등이 실시하는 국제회의(Convention), 전시회 및 박람회 이벤트(Exhibition/Event)의 머리글자를 합해 만든 단어로, 많은 집객 교류가 예상되는 비즈니스 이벤트를 총칭함.
  - 교토市는 일본 지자체 최초로 2010년 3월 MICE 전략을 수립(“교토 MICE 전략”)한 이후, “교토다운 MICE 개최 지원 제도”의 창설(2011년), “교토 문화 교류 컨벤션 체제 강화”(2012년) 등 다양한 시책을 추진해온 결과, 2013년 MICE 유치 경쟁력에서 일본 상위 5개 도시 중 하나로 선정됨.
- 이번 사업은 세계 유산인 니조성을 효과적으로 활용하여 MICE전략을 한층 강화하기

위한 것으로, 니조성을 무대로 관광 MICE의 진흥과 문화재 보호·활용을 융합시킨 '국제 MICE 도시 교토'의 추진을 목표로 함.

- 세계 각 도시에서 역사적 자산과 박물관이 도시 재생의 중요한 자원으로 이용되고 있으므로, '세계에 으뜸가는 국제 MICE 도시'의 실현을 위해 교토 특유의 매력을 가진 역사 문화적 자산을 적극 활용하고자 함.
- 세계 유산인 니조성을 MICE 회장으로 이용하기를 희망하는 기업 및 단체 등을 유치해 일반 관광객에 영향이 없는 시간대에서 회의, 연수, 리셉션 및 전시회, 이벤트 등의 장소로 활용 예정임.
- 본 사업을 통해 얻어지는 임대료 등의 수익금은 니조성 수리 사업 등 문화재 유지 경비로 충당할 예정임.



MICE 회장으로 이용할 계획인 세계 유산 니조성(二条城)

<http://kyoto-placeinfo.com/2012/02/12/%E4%BA%8C%E6%9D%A1%E5%9F%8E/>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/bunshi/page/0000158831.html>

<http://www.city.kyoto.jp/bunshi/nijojo/index.html>

## 중소 상점가 활성화를 위한 도쿄상점가 그랑프리 개최

도쿄都 / 산업·경제

- 도쿄都 산업노동국과 도쿄 중소기업진흥공사는 도내 상점가의 뛰어난 기획력을 시상하고 소개함으로써 상점가의 역할과 매력을 다시 한번 많은 사람들에게 알리기 위해 “도쿄상점가 그랑프리”를 최근 개최하였음.
- 이번, 그랑프리에는 각 구시정촌의 30개 상점가가 응모하였음. 도쿄都는 서류 심사를 거쳐 5개의 상점가 사업을 그랑프리 후보로 선정한 후, 후보 상점가의 사업내용 발표와 이에 대한 심사를 거쳐, ‘그랑프리’, ‘준 그랑프리’, ‘우수상’을 선출하고, 11월 14일 개최된 “중소소매상업 활성화 포럼”에서 시상식을 가졌음.

### 후보로 선정된 5개의 상점가와 사업 내용

구분	주요 내용
칸다 고가와초 눈사람 페어 실행위원회 [5개 상점가 공동] (치요다區)	제 12회 칸다가와초 눈사람 페어 치요다區와 자매결연도시인 군마현 츠타고이(孀恋村)에서 운반해온 눈으로 만든 [눈사람 콘테스트]를 중심으로 한 폭넓은 연령대가 즐길 수 있는 이벤트를 개최하고 있으며, 2012년 12회를 맞이하여 회를 거듭할수록 이벤트 내용이 다양해지고 있음. 지역의 이벤트로 완전히 정착되어, 매스컴에도 소개되고 있음.
신주쿠역 앞 상점가 진흥조합 (신주쿠區)	도로 공간을 활용한 [오픈카페] 전개 시(時) 이벤트 사업 「도시재생특별장치법」의 도로점용의 특례제도를 활용한 전국 최초의 사업임. 위반 주차, 포장마차 등으로 난잡하였던 [신주쿠 모야 4街](신주쿠區)에 상설 오픈 카페를 열어 쾌적한 도로 공간을 생성하였음. 관광객도 늘 수 있는 장소로써, 모야街 전체의 활성화도 높이고, 미노와지(美濃和紙) 아트나 패션쇼 등 이벤트도 실시함.
아카바네 스즈랑 거리 상점진흥조합 (키다區)	[오아시스 아트라/라/가든 환경정비 사업]을 통한 하드/소프트 측면으로 다세대를 계승 지역밀착형 상점가를 목표로, 1993년 책정된 「아카바네 커뮤니티 마트 구상」을 바탕으로 한 사업임. 2012년에는 주차장 설치나 도로의 일방통행 등을 실시하여, 위법주차를 대폭으로 감소시켰음. 또한 빈 상점을 이용한 육아 커뮤니티 살롱을 운영하여 지역 커뮤니티의 핵으로써의 역할을 한층 높였음.
아나기하라 상영회 (아타치區)	제 20회 아나기하라 음악제 2012년으로 20회를 맞이한 유니크한 클래식 연주회임. 군마 교향악단 명예지휘자인 다카세키 켄(高関 健) 과 도쿄음악대학 심포니 오케스트라가 지역 중학교 체육관에 모여, 비제의 「카르멘」 등을 지역 주민에게 연주하였음. 아직 1950년대의 분위기의 상점가와 클래식과의 만남을 계기로 새로운 상점가로 발걸음을 옮기는 사람도 늘고 있음.
쿠니타치 역 앞 대학가 상점회 (쿠니타치市)	쿠니타치역 앞 대학가 상점회 크리스마스 이벤트 쿠니타치역 앞에서 직선으로 연결된 대학가에 거대한 크리스마스 트리 일루미네이션으로 빛을 밝힌 이벤트임. 2012년 23회를 맞이해 임팩트 있는 일루미네이션으로 市 내외에서 방문객을 모았음. 이벤트 당일 은 상점가의 회전률도 상승시키기 위해 「산타를 찾아라」(스탬플러리)나 산타가 과자를 나눠주는 이벤트도 개최하였음.

## 행재정·교육

### 도정(都政)에 대한 시민의 의식 및 만족도 조사

도쿄도 / 행재정·교육

- 도쿄도 생활문화국은 도쿄와 都의 행정에 대한 시민의 관심과 의식도를 파악하여 都의 향후 행정운영에 참고하기 위해 2013년 8월 23일부터 2013년 8월 29일까지 도쿄에 거주 하고 있는 일반 시민 500명을 대상으로 인터넷 설문조사를 실시하였음.
- 설문조사는 ① 도쿄도의 거주 연수, ② 향후 도쿄도 주거 의향, ③ 도쿄도의 매력도, ④ 매력적인 이유, ⑤ 매력적이지 않은 이유, ⑥ 관심을 끈 도쿄도의 정책, ⑦ 행정의 친밀도, ⑧ 행정의 만족도, ⑨ 만족하는 이유, ⑩ 불만족 이유, ⑪ 도쿄도가 향후 주력해야 할 대책 분야 등 총 11개 항목에 대한 것이었음.
  - 조사 결과, 도쿄도에 20년 이상 거주하였다는 응답이 72.0%로 나타나 타 지역으로의 이동은 낮았음. 또한, 이후로도 계속 도쿄도에 거주하고 싶다는 응답이 94%로 높게 나타났음.
  - 도쿄도가 매력적인 도시인가에 대한 질문에 95%가 매력적인 도시라고 응답하였음. 매력적인 이유에 대해서는 ‘편리한 교통 시설’(75%)을 가장 많이 선택하였으며, ‘상점이나 물건이 풍부하다’가 47%, ‘문화 활동의 기회가 많다’가 31%로 나타났음. 불만족하는 이유에 대해서는 ‘물가가 높다’가 44%, ‘아침과 저녁의 교통 혼잡’이 43%, ‘자동차와 사람이 많다’가 36%로 나타났음.
  - 지난 1년간 가장 관심을 끈 도쿄도의 행정에 대해서는 71%의 응답자가 ‘2020

올림픽 유치'를 꼽았으며, 다음은 '재난에 대한 방재 대책'(35%), '선거(도지사 선거, 지방국회의원 선출 등)'(30%) 순으로 나타났음.

- 행정에 대한 만족도 조사에서는 65%가 만족한다고 응답하여 2012년 조사의 74%보다 떨어진 것으로 나타났음. 행정에 만족하는 이유로는 '생활하기 편해서', '알기 쉬운 행정' 등을 많이 선택하였고, 불만족 하는 이유에 대해서는 '정책에 대한 방안이 부족', '정책이 어렵고, 주민의 의견이 반영되지 않았다', '정보가 불충분 하다' 등이 높게 나타났음.
- 향후, 도쿄都가 주력해야할 대책 분야 대해서는 '방재 대책'이 55.5%로 가장 높게 나타났으며, 다음은 '고령화 대책'(41.1%), '치안 대책'(38.5%) 순으로 나타났음. 2011년부터 3년간의 조사에서 방재 대책이 항상 가장 높게 나타났는데 이는 지진 등 자연재해가 많이 일어나는 일본의 특성 때문인 것으로 보임.

도쿄都가 주력해야할 대책의 과거 3년간의 순위변화

순위	2011년		2012년		전년도순위	2013년		전년도순위
	대책	%	대책	%		대책	%	
1위	방재	62.5	방재	59.9	1	방재	55.5	1
2위	고령화	37.1	치안	42.2	3	고령화	41.1	3
3위	치안	36.9	고령화	39.1	2	치안	38.5	2
4위	환경	24.6	육아	26.9	7	육아	27.1	4
5위	재정개혁	24.6	환경	31.6	4	의료,위생	25.2	6
6위	의료,위생	23.7	의료,위생	31.4	6	환경	24.3	5
7위	육아	23.5	재정개혁	20.6	5	재정개혁	20.4	7
8위	학교교육	18.9	학교교육	18.9	8	소비자생활	15.5	14
9위	공원.녹지등	16.9	공원.녹지등	16.6	9	청소년건강육성추진	14.4	11
10위	마을만들기	16.1	교통안전	15.5	19	공원.녹지등	14.4	9

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2013/11/60nbc100.htm>

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2013/11/DATA/60nbc100.pdf>

## 환경·안전

### 바이오매스 기술을 활용하여 목재폐기물로 지역난방

프랑스 리옹市 / 환경·안전

- 리옹광역시에 속한 보-앙-벨랭(Vaulx-en-Velin)군은 새로운 바이오매스 난방센터를 지난 6월부터 가동함으로써 전체 난방 에너지 생산량의 65%를 목재 폐기물로 충당하고 있음. 이는 지난 40년간 석탄과 중유, 도시가스로 가동되던 이 지역난방 네트워크에 일어난 획기적인 변화로써 많은 주목을 받고 있음.
- 이 바이오매스 난방센터는 GDF Suez社의 자회사인 Cofely Services에서 운영하는데, 컴퓨터 네트워크 상으로 연결된 바이오매스 보일러 3기가 연 22.5메가와트의 화력을 생산함. 이는 총 1만 2천 가구에 제공할 수 있는 분량의 에너지임.



2013년 6월 개장한 이 바이오매스 난방센터는 지역 난방망에 필요한 에너지의 89%를 생산함.

- 겨울철 혹한기의 난방센터 연료 공급에 차질이 없도록 매일 12~13대의 트럭이 연료를 수송함. 연료로는 톱밥이나 합판 조각 등 목재 부스러기(50%), 옥수수대, 농업 및 임업 폐기물 등이 쓰이는데, 리옹에서 불과 30킬로미터 떨어진 생-모리스-드-구르당(Saint-Maurice-de-Gourdans)의 폐기물 취합장에서 운송해옴. 도(道)내 혹은 주(州)내 목재폐기물 작업장들이 바이오매스 난방센터 가동에 필요한 연간 4만 톤에 달하는 연료 자재를 공급함.



바이오매스 난방센터는 3일치에 해당하는 연료 자재를 보관함.

- 목재가 일단 난방센터에 들어오면 1차로 태운 후 말려서 목탄화하고 후에 난방에 이용됨. 보일러 가동 후에는 타고 남은 재를 다시 수거해서, 연간 1200톤 중 800톤에 해당하는 분량을 다시 쓸 수 있도록 함.
  - 목재난방은 나무가 자랄 때 흡수한 탄소를 다시 배출하는 것이라 탄소배출의 측면에서 환경오염을 악화시키지는 않음.
- 보-양-벨랭郡은 이 바이오매스 난방만으로 지역난방에 필요한 에너지의 89%를 해결하고 있음. 부족한 분량은 온수 재활용과 2개의 도시가스 보일러로 충당하고, 급격한 한파가 장기화되는 등의 예외적인 사태를 위해 현재 사용이 중단된 증유 보일러도 대기시키고 있음.
- 보-양-벨랭郡은 지자체 자격으로 “지자체 에너지-기후 협약”에 가입해 있는데, 이 바이오매스 보일러의 설치로 연간 1만 5천 톤에 달하는 석유를 절약하고, 또 37,800톤의 이산화탄소 배출을 감소할 수 있을 것으로 기대하고 있음.
  - 바이오매스 난방은 화력에너지 생산의 65%를 목재 폐기물 등으로 충당하며, 또 생산량의 60% 이상부터는 부가가치세가 5.5%로 하향 조정(석유난방의 경우 19.6%)되어 기존 석유난방 소비자 입장에서는 경제성이 있음. 그 결과, 지역난방 이용자들은 2014년부터 기존보다 평균 18% 낮은 금액의 난방/온수요금 고지서를 받아볼 것으로 예상됨.

<http://blogs.grandlyon.com/plan-climat/2013/10/30/hiver-2013-vaulx-en-velin-se-chauffe-au-bois/>

## 도심 건물 녹화 가이드 발표

호주 멜버른市 / 환경·안전

- 멜버른(Melbourne)市는 기후변화와 도시화의 환경적 영향에 대처하기 위한 전략의 일환으로 “도심 건물 녹화 가이드(Growing Green Guide)”를 발표하고 현재 시민들의 의견을 수렴하고 있음. 이 가이드는 멜버른市, 멜버른 대학교, 그리고 빅토리아 주 정부의 협력 사업에 의해 만들어진 호주 최초의 종합적인 도심 건물 녹화 지침으로서, 정부기관의 도시계획 담당자, 도시설계사 및 건축가, 개발사업자 및 주택 소유자들에게 건물이나 주택에 녹색 인프라를 적용하는 방법을 알려주고 있음.
  
- 멜버른市는 호주에서 인구 유입이 가장 활발하게 일어나고 있는 도시로서, 이러한 도시 인구증가는 불가피하게 기존의 자연환경을 빌딩과 각종 도시 시설로 대체하게 함. 市는 도시화가 유발하는 열섬현상(Heat Island Effect)과 환경적 부작용에 대한 대응으로서 건물주들로 하여금 지붕이나 옥상, 건물 벽, 그리고 건물 전면 등에 나무나 식물을 심고, 관리하는 방법을 기술적으로 그리고 재정적으로 적극 지원하기로 함.
  - 市는 도심 건물 녹화가 빗물 활용도 향상, 식물의 다양성 보존 및 도시 열섬화 방지 등의 환경적 효과뿐만 아니라 시민들의 건강과 웰빙 향상에도 도움이 될 것으로 기대하고 있음. 즉, 지붕 및 옥상 녹화(Green Roof)는 시민들에게 정원 만들기 및 원예의 기회를 제공하고, 도시화로 감소된 자연환경을 보상해주며, 건물 벽 및 전면 녹화(Green Walls and Facades)는 도시 미관을 향상시킬 뿐만 아니라 도시 대기를 정화하고, 주택이나 건물의 경제적 가치를 높여주는 효과를 가져옴.
  
  - 도심 건물 녹화의 잠재적 효과에 대한 인식이 높아짐에 따라 호주에서는 점점 더 많은 주택과 건물들에서 녹화 작업이 진행되고 있음. 2011년 현재 빅토리아 아싸에는 87개의 건물이 녹화 옥상을 가지고 있으며, 2013년 현재 멜버른市에는 50개 이상의 건물들이 녹화된 벽과 전면을 가지고 있음. 통계에 포착되지 않은 도심 주변의 건물들을 고려하면 실제 녹화된 건물의 숫자는 이보다 훨씬 많을 것으로 추정되며, 이 숫자는 계속 늘어나고 있는 추세임.



멜번 도심건물의 녹화 지붕 및 벽

- “도심 건물 녹화 가이드”는 주택 소유자 및 주택 개발자들로 하여금 건물 녹색화가 도시환경에 가져올 혜택에 대한 인식을 제고하고, 건물을 녹화하는 방법과 이용 가능한 기술을 효과적으로 활용할 수 있도록 돕고 있음.
  - 즉, 가이드는 녹화 지붕과 건물 벽을 설계, 건축 및 관리하는 데에 필요한 구체적인 기술적 자문을 제공하고 있음. 가이드에는 녹화 작업을 진행하기 전에 조사되어야 할 물리적, 환경적 고려사항들이 있으며, 이에는 바람이나 강수 및 일조량 등의 기후여건, 건물의 크기나 구조 및 하중 부하량, 그리고 건물 주변의 수목 종류 등이 포함됨. 또한 건물 녹화에 적합한 수종 선택, 유지관리에 용이한 설계, 배수 및 관개, 비용 산정, 그리고 관련된 규제 및 법률 등에 대한 내용도 포함되어 있음.
  - 가이드에는 또 구체적으로 녹화 지붕과 벽에 대한 정의 및 이러한 환경 친화적 건물의 잠재적 혜택, 도심 건물 녹화에 관한 연구 및 그 효과들에 대한 증거들, 녹화 지붕 및 벽 설계, 건축 그리고 관리에 대한 기술적 설명, 기존 건물 및 신규 건물에 수목을 통합시키는 데에 고려되어야 할 사항, 그리고 실제 건물 녹화사업 사례와 그 시사점 등의 내용을 포함하고 있음.
- 시민들 의견수렴은 11월 18일까지 진행되며, 최종 가이드는 2014년 초에 발표될 예정이다. “도심 건물 녹화 가이드”는 빅토리아주 홈페이지(<http://imap.vic.gov.au/up>)

loads/Growing%20Green%20Guide/Growing%20Green%20Guide%20FINAL%20DRAFT%20website4.pdf)에서 다운로드할 수 있음.

<http://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/MediaReleases/Pages/GrowingGreenGuideturningMelbournegreen.aspx>

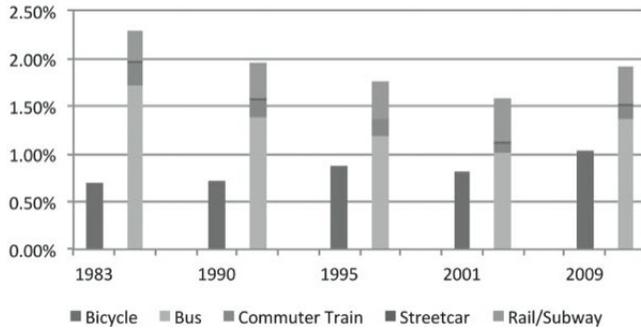
## 도시교통

### 자전거 공유 프로그램이 대중교통으로 인정받아야 하는 이유

미국 로스앤젤레스市 / 도시교통

- 현재 미국에서 근로자들은 대중교통 비용에 대하여 세금우대 혜택을 누리는 반면, 미국 국세청에 따르면 자전거 공유 프로그램을 이용하는 시민들은 그러한 혜택을 받고 있지 못하고 있음. 이것은 자전거 공유 프로그램이 대중교통으로 인정받지 못하고 있기 때문임. 미국 국세청의 자전거 공유 프로그램에 대한 이러한 견해는 부적절할 수도 있으나 현재 미국 내의 도시들은 대중교통에 대해 단순히 철도와 버스와 같이 상대적으로 좁은 범위로 정의하여 자전거 공유 프로그램은 이러한 대중교통 네트워크 밖에서 운영되고 있음. 2005년의 연방 보고서에 따르면 소수의 대중교통 운영기관만이 자전거 서비스를 대중교통 운행 평가 항목으로 선정하고 있음.
- 이에 미국 캘리포니아 주립대학교 LA캠퍼스(UCLA)의 연구자인 Rui Wang과 Chen Liu는 최근 발표된 「Journal of Public Transportation」에서 자전거 공유 프로그램은 대중교통으로 간주되어야 한다고 주장하며 그 이유를 다음과 같이 설명함.
  - 자전거 점유율의 증가 : 자전거 통행은 전체 교통량 중에 작은 부분을 차지하는 것은 사실이나 전통적인 대중교통 점유율에 비해서 크게 작은 편이 아님.

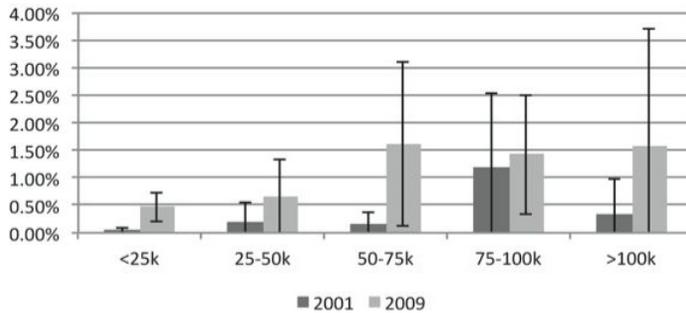
Wang과 Liu는 미국의 가구통행실태 조사 자료를 참고하여 자전거의 이용이 대중교통 이용률에 비례한다는 것을 발견하였음. 그리고 자전거 공유 프로그램이 도입된 이후 자전거 이용이 늘어나 대중교통 점유율과의 차이가 점차 줄어들고 있음.



#### 자전거와 대중교통 이용률 추세

- 자전거 이용기회 상실 : 자전거 이용과 자전거 공유 프로그램은 대중교통과 결합하는 것이 아니고 상호 보완관계에 있음. 미국인의 절반 이상이 대중교통 시설과 2마일 이내의 거리에 거주하며 이는 자전거를 이용하기에 알맞은 거리임. 그러나 자전거 네트워크가 대중교통 시설과는 별개로 구성되어 있거나 자전거 주차시설 등이 없으면 많은 자전거-대중교통 연계 통행은 승용차 통행으로 바뀌게 됨.
- 철도의 불필요성 : Wang과 Liu는 2001년부터 2009년까지 미국 통행 자료를 조사하였는데 7% 이상의 자전거 환승 통행을 갖는 대중교통은 존재하지 않았음. 이것은 자전거-대중교통 연계 통행자의 수가 저평가되고 있고 이에 대한 투자가 미흡함을 의미하며, 철도가 자전거 환승 통행에 별로 중요한 역할을 하지 않고 있음을 의미함. 즉, 소규모의 지하철노선과 버스와 같은 대중교통 수단으로도 충분히 자전거 이용 활성화를 가져올 수 있다는 것임.
- 저소득층의 관심 : 자전거 공유 프로그램은 그동안 저소득층이 아닌 중상류층을 위한 시설이라는 비판을 받아왔음. 그러나 Wang과 Liu의 분석에 따르면 자전거-대중교통 연계는 2001년부터 2009년까지 저소득층 그룹(연소득 25,000

달리 이하)에서 확연히 증가하고 있음. 이것은 개인 차량을 이용하기 어려운 계층에게 자전거-대중교통 통행이 확실히 매력적인 통행수단임을 보여줌.



소득계층별 대중교통 연계에서의 자전거 점유율(Bicycle's share in transit access/egress by income)

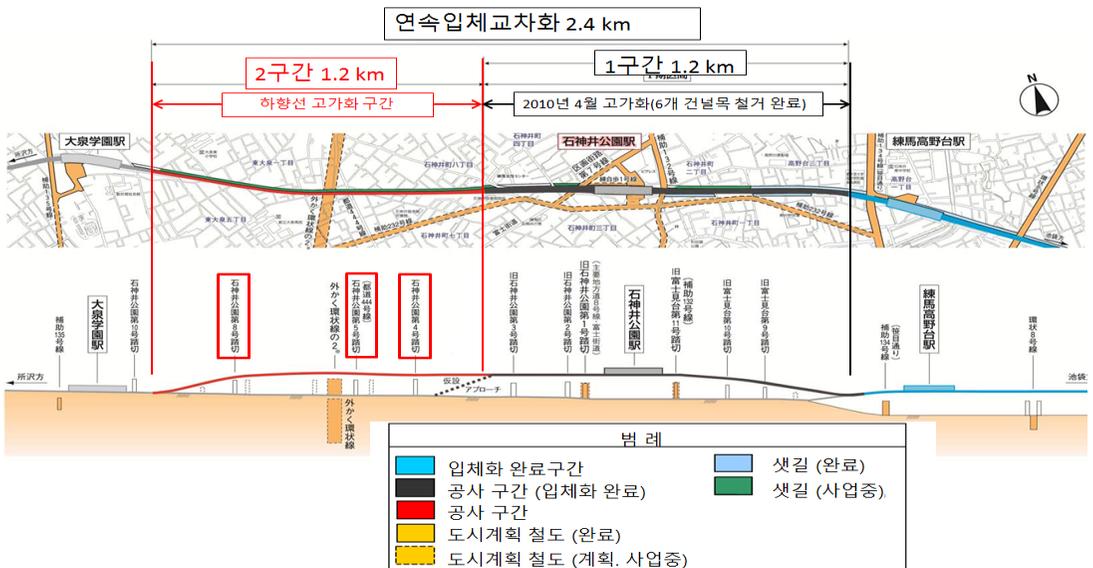
- 도심 밀도 : Wang과 Liu가 발견한 가장 명확한 사실은 도시개발 밀도가 높은 도심 지역에서 자전거-대중교통 연계 수단이 2001년부터 2009년 사이에 확실히 증가 추세에 있다는 것임. 특히 인구밀도가 제곱마일 당 10,000명 이상 되는 고밀도 지역에서는 이러한 증가세가 확연히 드러남. 이것은 고밀도 지역에서 일반적으로 좀 더 많은 대중교통 통행이 발생하고, 이것이 자전거 이용을 위한 장점으로 작용하는 것을 보여줌.
- 이러한 근거를 통해 Wang과 Liu는 일반적으로 정책결정권자나 연구자들이 승용차에 대한 대체수단으로서 대중교통만을 고려하는 것은 굉장히 잘못된 방향이며, 자전거 이용 및 자전거-대중교통 연계 수단에 대한 관심이 증대되어야 한다고 주장함.
- 결과적으로 이미 진보적인 정책결정권자나 연구자들은 이러한 조언을 받아들이고 있으며, 최근 캘리포니아에서 열린 CityLab 컨퍼런스에서 미국 국세청도 자전거 공유 프로그램은 대중교통의 일부로서 인정받아야 하며 대중교통과 같은 세금우대정책도 실시되어야 한다고 언급함.

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2013/10/its-time-treat-bike-share-mass-transit/7421/>

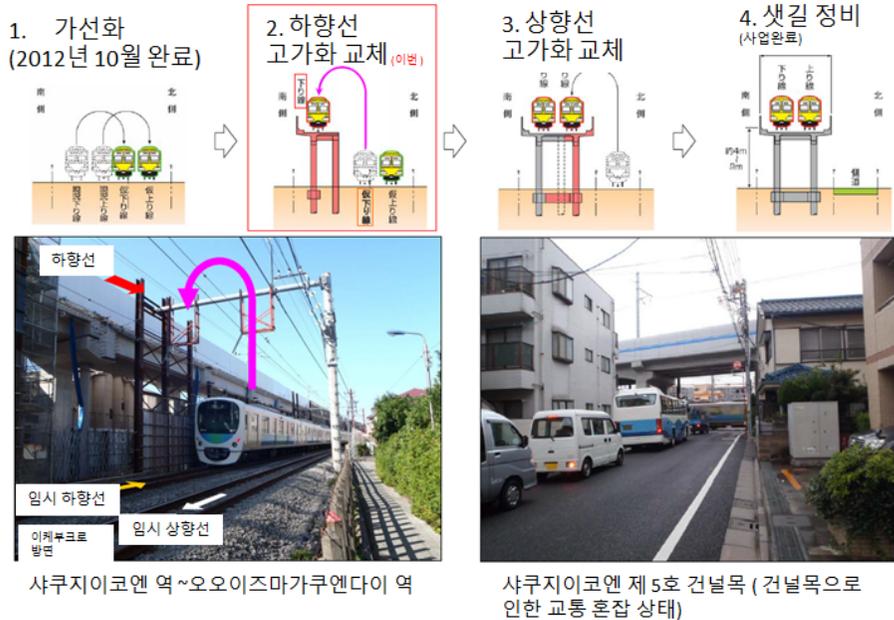
## 교통혼잡 해소 위해 연속입체교차 사업 적극 추진

도쿄도 / 도시교통

- 도쿄도는 다수의 건널목을 동시에 철거함으로써 도로의 네트워크 형성을 촉진함과 동시에, 건널목으로 인한 교통혼잡 해소와 철도로 인해 분산된 마을을 통합하기 위해 연속입체교차 사업을 적극적으로 추진하고 있음.
- 도쿄도 건설국(局)은 연속입체교차 사업의 일환으로, 세이부 철도주식회사와 같이 2007년부터 2014년까지 세이부이케부크로선의 총 2.4 km(네리마 다카노다이역(練馬高野台駅)~오오이즈마가쿠엔다이역(大泉学園駅), 1 차구간 :1.2 km, 2 차구간: 1.2km)를 고가화 하는 사업을 진행 중에 있음.
  - 현재 2차구간 샤쿠지이코엔(石神井公園)역 부근에서 오오이즈마가쿠엔다이역(大泉学園駅)의 하향선을 고가화하는 공사가 진행 중에 있으며 하향선 고가화 작업에 이어 상향선의 고가화 작업도 조기에 이루어질 수 있도록 할 예정임.
  - 이 공사로 3개의 건널목이 없어짐에 따라, 건널목으로 인한 교통차단 시간이 40% 감소할 것으로 예상되어 교통 혼잡이 많이 해소될 것으로 기대하고 있음.



공사 개요도



사업 진행 순서 및 현장 사진

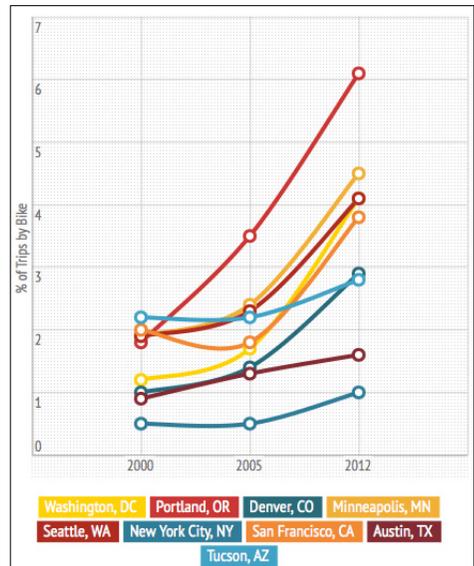
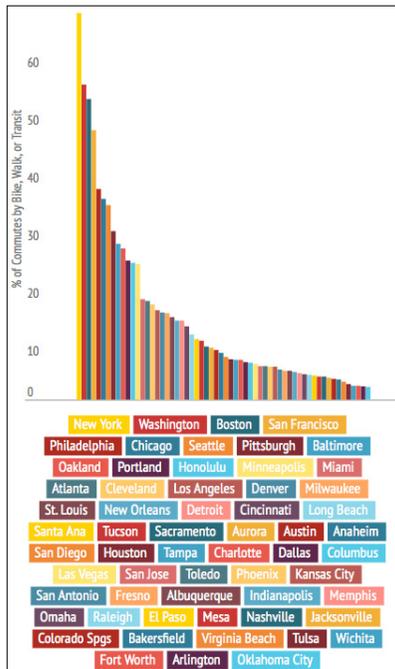
- 도쿄도 건설국은 또 오다큐전철주식회사와 같이 오다큐 오다하라 선(요요기우에하라 ~ 모모가오카역 간(代々木上原駅~梅ヶ丘駅間) 연속입체교차 사업도 진행하고 있음.
- 2013년 3월 23일에 상하선을 지하화하고, 그간 지상철도 건물목으로 인해 교통 혼잡 피크 시에서는 차단 시간이 40분 이상 걸린 9개의 지상철도 건물목을 철거하였음.
- 철거로 인해 혼잡시에도 자동차의 평균 속도가 약 1.8배 상승하였고, 시모키타자와역 주변의 환경이 향상되었음.
- 현재는 시모키타자와역 등 3개의 역사공사와 교차도로의 정비 등이 진행되고 있음.



## 미국 대도시의 통근 교통수단 분석결과 발표

미국 / 도시교통

- 최근 오클라호마 주립대는 미국 전역의 60개 대도시 가구의 2012년 출근통행실태 자료를 이용하여 각 도시의 통근 통행수단을 분석한 연구결과를 공개함. 이 연구결과에 따르면 뉴욕시는 전체 통행자의 67%가 보행/자전거/대중교통(버스/전철/경전철)을 이용하여 가장 높은 대중교통이용비율을 보인 반면, 오클라호마시는 60개 도시 중 가장 낮은 2.2%로 각 도시별로 많은 차이를 보이고 있음.
- 미국 전역의 60개 대도시 중 50% 이상의 대중교통이용비율을 보인 도시는 뉴욕시, 워싱턴시, 보스턴시 등 동부에 위치한 대도시인 반면, 남부의 많은 도시들은 10~20% 이하의 비율을 보여 자가용 중심의 도시로 발전해왔음을 보이고 있음.

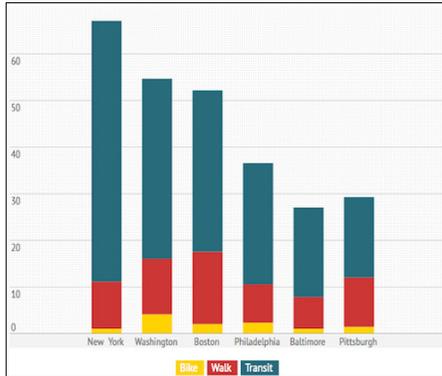


대중교통이용비율이 높은 비율로 정렬된 도시 연도 별 자전거 이용증가 비율

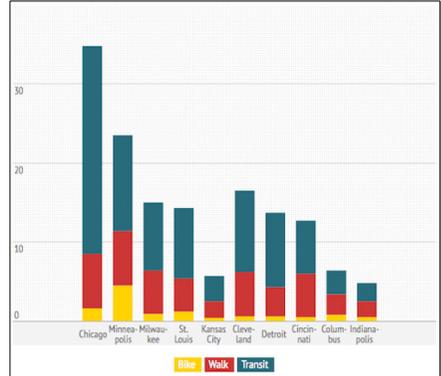
- 한편, 자전거를 이용한 출근 통행 이용비율이 가장 높은 도시는 오리건주의 포틀랜드시로 2000년에 1.8%에 불과하던 비율이 2012년에는 6.1%로 증가함.

또한, 최근 자전거 공유 프로그램을 도입한 뉴욕市, 워싱턴市, 미네아폴리스市 등의 도시에서도 높은 증가율을 보임.

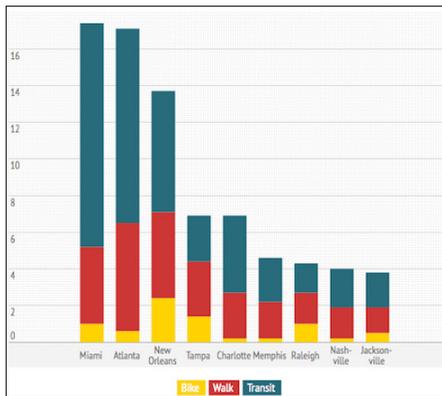
- 각 지역별로는 동부에 위치한 오랜 역사의 대도시들이 대중교통 이용비율이 높은 반면, 상대적으로 남부는 도시들의 대중교통 이용비율이 20% 미만을 보이고 있음.



미국 동부도시의 교통수단비교



미국 중부도시의 교통수단비교



미국 남부도시의 교통수단비교

<http://iqc.ou.edu/2013/10/23/modeshare2012/>

## 도시계획·주택

### 도심의 버려진 공간을 재창조하기 위한 아이디어 공모전 개최

런던市 / 도시계획·주택

- 런던市는 매년 영국 건축가협회와 함께 도시 곳곳에 잊혀지거나, 버려진 공간을 재창조하기 위한 아이디어를 공모하고 있음. 올해 3회째를 맞이하는 이번 공모전에서는 버려진 건물이나, 연결이 끊어진 지하철 역사시설, 공원 등 현재 사용이 잘되지 않는 공간을 다시금 활용하기 위한 창의적인 아이디어를 공모하고 선정된 아이디어를 전시하는 기회를 가짐.
  - 올해에는 건축가, 도시설계전문가, 예술가들이 참여하여 총 26점의 아이디어들이 선정되었으며, 우승을 한 작품에 대해서는 5,000파운드(약 860만원)의 상금이 수여되었고 선정된 작품들은 전시공간에 전시되었음.
  - 버려진 공간의 대상은 2년 이내에 특별한 재개발 계획이 없는 공간이어야 하는데 이번에는 폐기된 가스저장 탱크, 버려진 Aldwych 역사 등이 선정되었음.



Aldwych Station 역사에 물이 흐르는 수영장을 마련하는 아이디어



도심경관을 보다 높은 곳에서 볼 수 있도록 만들어주는 사다리 아이디어

<http://untappedcities.com/2013/11/05/london-competition-forgotten-spaces-asks-architects-find-solutions-abandoned-locations/>

<http://www.architecture.com/RegionsAndInternational/UKNationsAndRegions/England/RIBALondon/EventsAndProjects/ForgottenSpaces/ForgottenSpaces2013/item19.aspx>

## ‘살아있는 건축 박물관, 오사카 셀렉션’ 선정

일본 오사카市 / 도시계획 · 주택

- 오사카市 도시정비국은 시대의 역사, 문화, 시민의 생활 모습의 증거로서 다양한 형태로 변화·발전해오며 지금도 생생하게 그 매력을 보여주는 건축물을 ‘살아있는 건축’이라는 새로운 개념으로 정의하고, 이를 통해 다양하고 풍부한 이야기를 가진 오사카의 새로운 매력을 창조·홍보하기 위해 28개 건축물을 ‘살아있는 건축 박물관, 오사카 셀렉션’으로 선정함.
- ‘살아있는 건축박물관, 오사카 셀렉션’을 선정한 것은 세대를 넘나드는 건축물의 역사적 가치를 보충하면서, 도시 속에서 새로운 존재의 의의를 발견하고 새로운 ‘이야기’를 만들어내기 위함임.
  - 도시를 과거로부터 현대, 그리고 미래로 끊임없이 창조를 거듭하는 ‘살아있는

유산(Living Heritage)'으로 인식하고, '살아있는 건축'의 존재 홍보, '살아있는 건축'을 통한 오사카의 도시 매력의 창조 및 홍보, '살아있는 건축'으로서 매력의 계승 발전을 통해 새로운 '도시의 이야기'를 생성하고자 함.

- 또한, 건축적 사용 방법, 변화 및 발전의 역사 등 다양한 카테고리를 발굴하여, 대상 건축물 선정 전체에 시대의 흐름과 다양하고 풍부한 도시의 이야기를 지속적으로 창출할 수 있도록 함.
  - 오사카의 새로운 매력의 창출을 통해 국내외 관광객의 유치를 도모함.
- 오사카시는 선정 대상 건축물 소유자 및 관련 시민·관계 단체 등의 협력을 통한 지속적이고 주체적인 사업을 추진할 수 있도록 필요한 시책 실시 및 지원 등을 통해 적극적으로 협력함.
- '살아있는 건축박물관, 오사카 셀렉션'의 대상은, 오사카시가 도시 매력의 창조 및 홍보에 이바지한다고 인정할 수 있는 건축물 중에서 선정함.

**‘살아있는 건축박물관, 오사카 셀렉션’ 개요**

대상지	오사카시 미도스지(御堂筋)지역 및 그 인근
대상지 성격	다이쇼시대와 쇼와 초기에 지어진 현대적인 서양 건축물부터, 1950년대 중반부터 1970년대 초반 고도 경제 성장기에 지어진 건물 등 각 시대를 대표하는 매력적인 건축물이 집적되어 있음
선정 대상 건축물	오사카 가스 빌딩, 오사카 증권 거래소 빌딩, 수출 섬유회관 외 25개 건축물

- 대상 건축물로 선정할 때에는 반드시 미리 그 소유자(혹은 건축물 관리에 대한 권한을 위임받은 자)의 동의가 필요함.
- 대상 건축물로 선정할 때는 대상 선정의 취지, 이유를 공표해야 함.
- 대상 건축물 소유자는 '살아있는 건축박물관, 오사카 셀렉션'의 특징인 경관적 측면의 장식과 디자인 재현 등의 외관 정비에 항상 노력해야 함.
- 오사카시, 대상 건축물 소유자, 관련 시민·관계 단체는 '살아있는 건축박물관,

오사카 셀렉션'의 재생 및 활용을 통해 얻게 되는 노하우의 제공 및 정보 교환을 적극적으로 실시함.



‘살아있는 건축 박물관, 오사카 셀렉션’ 선정 28개 건축물 위치도

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryo/cmsfiles/contents/0000238/238973/131021map.pdf>

[http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/cmsfiles/contents/0000222/222838/130912\\_1.pdf](http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/cmsfiles/contents/0000222/222838/130912_1.pdf)

<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000240084.html>