

세계도시동향

Global Urban Trend

헤드라인뉴스 '동일 임금의 날' 성별 임금격차만큼 교통권 할인

문화·관광 문화기반시설 보호·육성해 지역경제 활성화

산업·경제 저속 자율주행차 활용한 관광상품 개발

사회·복지 남성 가사·육아 독려하는 '파파스·스타일' 홈페이지
심야버스 집 근처 하차 서비스...여성 안전귀가 목적
여성·아동폭력 피해자에 안전쉼터·심리상담 제공

행재정·교육 市·區 행정 전반에 '젠더주류화' 정책 의무화

도시교통 경전철 늦어지면 교차로서 '우선 통행'
스마트 교통시스템 구축 겨냥 다양한 시범사업 추진

정보·기타 사회문제 해결·행정서비스 개선에 데이터 활용 장려



세계도시동향 해외통신원

케이프타운	김소망	시애틀	강민규	오사카	권용수
암스테르담	장한빛	시카고	김영준	베이징	박성은
베를린	신희완	스톡홀름	문선우	상하이	문혜정
	유진경		허윤희	에드먼턴	장지훈
	홍남명	바르셀로나	진광선	토론토	고한나
뉴욕	윤규근	런던	오도영		김용훈
	이수진	버밍엄	정기성	보르도	김준광
	이정근	피렌체	김예름	파리	배세진
	정수지	자카르타	박재현	시드니	정용문
로스앤젤레스	최윤경	도쿄	박재호		
샌프란시스코	김민희		이용원		

‘동일 임금의 날’ 성별 임금격차만큼 교통권 할인

여성전용 티켓 21% 할인…남녀 동일임금 논의 유도

독일 베를린시 / 사회·복지

독일 베를린시 교통공사(BVG: Berlin Verkehrsbetriebe)는 올해 3월 18일로 정해진 ‘동일 임금의 날’(Equal Pay Day)을 맞아 이에 관한 사회적 관심을 불러일으키고자 당일 하루 동안 작년 독일의 평균 성별 임금격차인 21%만큼 할인된 여성전용 티켓을 독일 최초로 판매

배경: 동일 임금의 날

- 성별 임금격차(Gender Pay Gap)의 크기와 원인을 대중에게 알리고자 개최
 - 1980년대 미국에서 시작되었으며, 독일에는 2008년부터 도입
 - 성별 임금격차의 수준에 따라 매해 기념일을 다르게 책정
 - 전년도 성별 임금격차를 바탕으로 여성이 남성과 같은 연봉을 받기 위해 며칠을 더 일해야 하는지를 계산하고, 그 일수만큼을 1월 1일부터 세어 결정
- 독일은 올해 3월 18일을 동일 임금의 날로 결정
 - 2018년 독일의 평균 성별 임금격차 비율은 21%이며, 이는 여성이 남성과 같은 연봉을 받기 위해서는 77일을 더 일해야 한다는 의미
 - 베를린의 성별 임금격차 비율은 14%로 전국 평균보다 적지만 작년에 견줘 1% 증가한 수치
 - 당일 독일 노동조합 총연맹(Der Deutsche Gewerkschaftsbund)은 “더 많은 것에 대한 권리”라는 주제 아래 3월 18일 베를린 브란덴부르크문 앞에서 시위를 벌임
 - 연방 노동부 장관과 가족·노인·여성·청소년부 장관이 시위연설을 함

주요 내용

- 베를린 교통공사(이하 ‘BVG’)는 동일 임금의 날을 맞아 성별 임금격차의 수준만큼 할인된 가격의 여성전용 티켓을 판매
 - 여성전용 티켓은 베를린 AB존(시내구간)의 모든 교통수단을 이용할 수 있는 종일권
 - 동일 임금의 날 하루, 베를린의 경전철인 U반(U-Bahn)이 지나는 모든 역의 자동 판매기에서 할인가인 5.5유로(7,150원)에 판매(기존 가격 7유로(9,100원))

- 2019년 3월 18일 00시부터 2019년 3월 19일 03시까지 유효하며, 정해진 구간 내에서는 고속열차를 제외한 모든 열차·버스·경전철을 이용 가능
- 당연히 여성을 위한 티켓이며, 여성의 정체성을 지닌 트랜스젠더도 이용 가능
 - BVG 측은 남성이 이 할인권을 이용할 때는 부정승차자로 간주하며, 이는 다른 할인권과 마찬가지로 할인에 합당한 사람만이 이용해야 한다고 밝힘
- BVG의 기존 발표와 달리 종일권 이외에도 1달권과 1년권도 판매
 - 본래 BVG는 캠페인 비용 문제로 종일권을 계획했으며, 할인권의 목적은 실제 할인보다도 사회가 성별 임금격차 문제를 인식하게 하는 것이었음
 - 하지만 발표와 달리 베를린의 중심부에 있는 알렉산더플라츠(Alexanderplatz)의 매표소에서 21% 할인된 가격으로 여성 전용 1달권과 1년권을 판매
- BVG는 남녀 임금평등을 비롯해 여성을 위한 다양한 복지 정책을 실행
 - 2003년부터 여성을 위한 여러 정책을 꾸준히 추진 중이며, 2017년 베를린 여성상(Berliner Frauenpreis)을 수상
 - 모든 직군의 남녀 동일임금, 기술·관리직 여성 승진, 남성과 동등한 자격을 갖춘 여성 선호, 2020년까지 직장 내 여성 비율 27% 달성 목표(현재 22%), 육아휴직 복귀 후 정규직으로 돌아갈 권리 확보, 산모 보호 및 유연근무제 도입 등
- BVG 홈페이지에는 이번 할인권에 관한 질문과 답변이 게시 중
 - 질문: 남성에 대한 역차별인가?
 - 답변: BVG는 이 할인권은 남성을 역차별하기 위함이 아님을 분명히 하고, 그렇게 생각하는 남성에게 먼저 사과를 함. 하지만, 실제로 임금차별을 받는 여성에게 사과하는 사람은 누가 있는지를 반문함. 또한, 베를린 남성 대부분은 동일임금의 날의 취지를 이해하고 지지하고 있음을 밝힘
 - 질문: BVG의 행동은 불평등을 줄이는 것이 아니라 오히려 강조하는 것이 아닌가?
 - 답변: BVG는 사람이 이유 없이 차별을 받으면 이를 언급해야만 함을 분명히 함. 여성은 법에서만이 아니라 실제로 평등한 기회와 존경을 받아야 하며, BVG는 평등·관용·개별성의 도시인 베를린의 운송회사로서 이를 공개적으로 주장함

반응과 시사점

- 소셜 네트워크와 정치권에서는 의견이 분분
 - 소셜 네트워크상에서는 이번 BVG의 여성전용 티켓을 지지한다는 의견도 있었지만, 역차별이라는 점을 부각하는 농담과 조롱도 많았음

- 정치권에서는 자유민주당(FDP) 소속 베를린 하원의원 마렌 야스퍼 빈터(Maren Jasper Winter)가 여성전용권이 1.5 유로(1,950원)의 할인에 지나지 않으며, 직장 내 남녀의 동등한 권리라는 도전과제를 놓치고 있다고 비판
- 논란에도 불구하고 당일 많은 여성이 알렉산더플라츠 매표소 앞에 줄을 서서 티켓을 구매했으며, 남녀 동일임금에 관한 더 큰 논의를 끌어냈다는 점에서 분명한 시사점을 찾을 수 있음



[그림 1] BVG 대표 지그리트 니쿠타(Sigrid Nikutta)와 여성전용 티켓

<https://aktion.bvg.de/frauenticket>

<https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/nachrichten/5702989-4357821-equal-pay-day-frauen-fahren-am-18-maerz-.html>

<https://www.berlin.de/special/jobs-und-ausbildung/nachrichten/berlin/5709488-5510939-equal-pay-day-kundgebung-demo-brandenbur.html>

<https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2015/pressemitteilung.283996.php>

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/equal-pay-tag-bei-der-bvg-frauen-bekommen-auch-die-jahreskarte-heute-billiger/24114242.html>

<https://www.morgenpost.de/berlin/article216644601/BVG-bietet-am-18-Maerz-billigeres-Ticket-nur-fuer-Frauen-an.html>

홍남명 통신원, dangmu7722@gmail.com

문화기반시설 보호·육성해 지역경제 활성화

영국 런던시 / 문화·관광

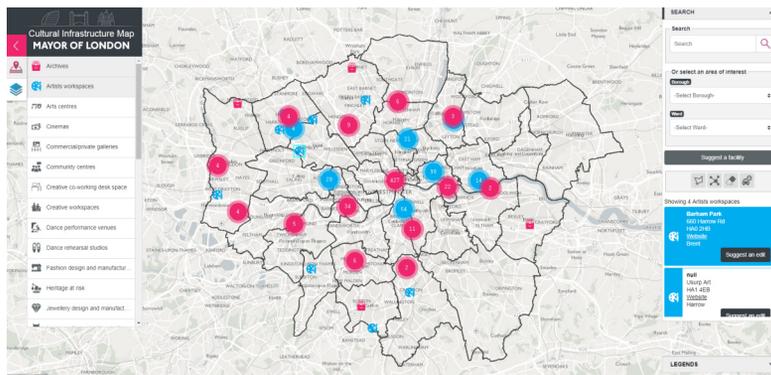
영국 런던시장 사디크 칸(Sadiq Khan)은 최근 10년간 문화예술을 소비하고 창작할 수 있는 기반시설이 줄어들고 있는 문제를 인식하고, '런던 문화기반시설 육성계획'(Cultural Infrastructure Plan)을 발표함. 도시계획과 연계한 문화기반시설 접근성 개선 등 간접지원부터 직접적인 회생 지원정책까지 총 7개의 실행계획을 바탕으로 런던 문화산업의 활성화를 꾀함

배경

- 문화예술 관련 공간·시설이 감소하는 등 문화산업 전반의 침체 우려
 - 문화예술의 도시이기도 한 런던은 세계적 수준의 공연장·박물관·갤러리 등의 문화기반시설이 있고 문화산업으로 연간 520억 파운드(78조 원)의 부가가치를 창출
 - 하지만 지난 10년간 문화예술을 향유하거나 만들어내는 공간·시설이 감소 중이며, 다음과 같은 문제로 문화산업의 전반적 침체가 가속화되는 중
 - 클럽·공연장 등 밤문화 사업장의 허가권 제한 강화
 - 문화 영역의 재정지원 감소와 영업세 증가
 - 이에 따라, 칸 시장은 2030년까지 런던의 문화산업을 보호하고 관련 시설을 육성하기 위한 '런던 문화기반시설 육성계획'을 발표
- 문화기반시설은 소비와 생산의 측면에서 문화적 활동을 할 수 있는 공간이나 시설
 - 문화기반시설은 기본적으로 문화가 있는 건물·공간을 의미하며, 소비와 생산의 두 가지 측면에서 정의할 수 있음
 - 소비적 측면: 문화의 경험·참여·공연·매매 등이 이루어지는 공간으로, 박물관·갤러리·영화관·도서관·음악의 거리·문화유적지 등이 있음
 - 생산적 측면: 예술가·공연가·제조업자 등의 창의적인 생산과 활동이 이루어지는 장소로, 공방·공연 연습장·스튜디오·창조산업 공간 등이 있음
 - 런던시는 문화기반시설의 종류를 다양하게 정의 중
 - 갤러리, 도서관, 극장은 물론 주얼리 공방, 음악·영화 스튜디오, 리허설 공간, 스케이트보드 공원, 펍 등도 포함

런던 문화기반시설 육성계획

- 런던의 다양한 문화기반시설을 보호·육성하기 위한 7가지 실행계획으로 구성
- 1. 런던 내 문화기반시설의 위치와 종류를 안내
 - 런던 문화기반시설 지도(Cultural Infrastructure Map) 온라인 서비스를 운영해 해당 시설의 정보를 제공하고 홈페이지로 연결



[그림 1] 런던 문화기반시설 지도 화면

- 2. 새로운 문화기반시설이 생겨날 여건을 마련
 - 문화기반시설 접근성을 높이기 위해 교통 네트워크를 신설하거나 연장하는 등 런던의 광역 도시계획 차원에서 문화기반시설 확충을 지원
- 3. 세계적 도시의 수준에 걸맞은 대규모 문화기반시설 제공
 - 도시 개발사업을 바탕으로 세계적 수준의 주요 문화공간을 창출할 기회를 제공 - 실제로 현재 진행 중인 대규모 개발사업에 11억 파운드(1조 6,500억 원) 규모의 문화·교육·혁신·육성 프로그램이 포함되어 있으며, 새로운 박물관 건립과 템스 강변 패션지역 활성화 프로젝트 등도 구상 중
- 4. 위기에 직면한 문화기반시설의 회생 지원
 - 도시재생 정책과 연계해 낙후되고 노후화된 지역의 펍, 소규모 음악 공연장, 클럽 등을 지원하는 사업으로, 현재까지 350곳의 문화기반시설을 회생
- 5. 투자 활성화 유도
 - 다양한 기금을 마련해 지역 커뮤니티가 주도하는 문화기반시설 재생·활성화, 소규모 지역문화 재생 프로젝트, 예술인 지원 등에 사용

- 6. 문화·창조산업이 뿌리내릴 수 있는 정책 시행
 - 런던 내 문화 활성화와 기반시설 확대를 방해하는 다양한 요인(지가 상승, 비싼 임대료, 등지 내몰림, 밤문화산업 허가 획득의 어려움 등)을 파악하고 정책을 추진
- 7. 문화산업 관련 교육 활동, 네트워크 형성, 가이드 제공 지원
 - 문화산업 이해관계자의 소통과 교육을 지원하기 위해 다양한 위원회를 운영
 - ‘작업공간 제공자 위원회’(Workspace Providers Board), ‘성소수자를 위한 밤문화 시설 포럼’(LGBT+ night-time venues forum), ‘런던 음악 위원회’(London Music Board) 등
 - 또한, ‘문화기반시설 툴박스’(Cultural Infrastructure Toolbox) 서비스에서 새로운 문화기반시설 설립에 필요한 정보와 가이드를 제공

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/arts-and-culture/cultural-infrastructure-toolbox/cultural-infrastructure-map>

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/arts-and-culture/culture-and-good-growth/cultural-infrastructure-plan>

<https://www.london.gov.uk/what-we-do/arts-and-culture/cultural-infrastructure-toolbox>

정기성 통신원, jkseong71147@gmail.com

저속 자율주행차 활용한 관광상품 개발

일본 오사카시 / 산업·경제

첨단기술을 활용한 산업진흥과 지역경제 활성화에 주력하고 있는 일본 오사카시는 ‘일본 전통 문화 × 시속 5km’를 테마로 느린 속도로 이동하는 자율주행차 위에서 전통공연을 펼치거나 전통차 등을 판매하는 저속 자율주행 이동 서비스 ‘iino’의 실증사업을 지원하기로 결정

배경

- 오사카시는 ‘실증사업검토팀’을 신설해 첨단기술 산업 활성화를 적극 지원
 - 시정부는 오사카부(府), 오사카 상공회의소와 함께 IoT(사물인터넷), AI(인공지능), 빅데이터, 자율주행, 드론 등 첨단기술을 활용한 실증사업의 실행과 보급을 지원
 - 스타트업, 중견·중소기업부터 대기업까지 첨단기술을 활용한 실증사업의 필드 조정, 사업화 지원, 규제 완화 등을 지원
 - 지원 대상 분야는 ① 선진적 마을 만들기, ② IoT·RT(무선통신), ③ 자율주행, ④ 드론, ⑤ AI, ⑥ 헬스케어, ⑦ 오픈데이터·빅데이터
- 실증사업검토팀은 최근 차세대 저속 자율주행 이동 서비스의 실증을 지원
 - 간사이전력(關西電力) 주식회사가 오사카성 공원에서 시행하는 차세대형 저속 자율주행 이동수단 ‘iino’를 활용한 사업의 실증을 지원하기로 결정
 - ‘iino’는 시속 1~5km의 저속으로 자율주행하는 이동수단으로, 관광상품과 연계한 서비스를 제공할 목적으로 개발
 - 실증사업은 2019년 3월 17~21일에 걸쳐 진행



[그림 1] 저속 자율주행 서비스 iino 이미지

주요 내용

- 느린 속도의 장점을 살려 관광상품과 연계한 서비스를 제공
 - ‘일본 전통문화 × 시속 5km’를 테마로 단순한 이동에서는 느낄 수 없는 다양하고 즐거운 체험이 가능한 서비스를 개발
 - 일본 전통문화(차, 일본 무용 등) 퍼포먼스, 여러 대의 자율주행차가 동시에 주행 하면서 일본 전통음악 공연, 전통 차·과자 판매 등
 - 시속 1~5km는 심리적·신체적 안정감을 주며 오감의 기능을 활성화하는 등 이동의 편리함 이외의 가치를 제공
- 관광객을 위주로 서비스를 제공하며, 콘텐츠 사업자도 함께 모집
 - 외국인 관광객이나 도시를 도보로 경험하고자 하는 사람, 또는 해당 서비스를 이용하고자 하는 사람이 주요 대상
 - 서비스가 도입되는 지역의 점포 운영자나 해당 서비스를 활용해 콘텐츠를 알리고 싶은 사업자 등도 유치
- 상업시설·유원지 등에서 주로 서비스하며, 플랫폼 이용료와 광고료가 주요 수익 모델
 - 상업시설이나 유원지 등 도로교통법이 적용되지 않는 부지 내에서 서비스
 - 콘텐츠 이용료, 플랫폼 이용료, 광고료 등이 주요 수익 모델
- 실증사업에서 다양한 서비스의 유용성을 검토해 순차적으로 서비스를 도입할 계획

<http://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/page/0000464726.html>

<http://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/cmsfiles/contents/0000464/464726/shiryo1.pdf>

<http://www.city.osaka.lg.jp/keizaisenryaku/cmsfiles/contents/0000464/464726/shiryo5.pdf>

권용수 통신원, dkrrnlwjstjf@naver.com

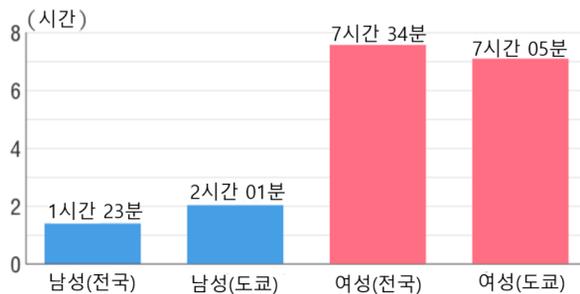
남성 가사·육아 독려하는 ‘파파스·스타일’ 홈페이지

일본 도쿄도 / 사회·복지

일본 도쿄도는 도민의 일과 삶의 균형을 맞추기 위해 기업의 ‘일하는 방식 개혁’ 등의 정책을 추진 중임. 하지만 이 외에도 남성의 가사·육아 참여가 필수임을 인식하고, ‘파파스·스타일’ 홈페이지를 개설하여 육아 남성의 경험담 공유와 고민상담, 유명인의 인터뷰 등을 바탕으로 남성의 가사·육아 참여를 장려하는 사회적 분위기를 형성하기 위해 노력 중

배경

- 핵가족화와 여성참여의 제약
 - 도쿄도 내 6세 미만 아동이 있는 세대 중 94.8%가 핵가족이며, 남성의 육아·가사 시간은 2시간으로 전국 평균(1시간)보다 많은 것으로 나타남
 - 여성의 육아·가사 시간은 7시간 5분으로 여전히 많아, 여성의 사회참여에 제약이 되고 있음을 보여줌(2016년 총무성 사회생활기본조사)
 - 선진국과 비교하면, 일본 남성의 육아·가사 시간은 스웨덴과 노르웨이의 3분의 1, 영국과 프랑스의 절반 정도로 나타남(2018년 내각부 남녀공동참여백서)



[그림 1] 6세 미만 아동이 있는 세대의 가사·육아 참여시간

- 남성의 가사·육아 활동 참여를 독려하는 홈페이지 ‘파파스·스타일’ 개설
 - ‘파파스·스타일’ 홈페이지는 도쿄도 ‘2020년을 향하는 실행계획’(※ 402호 참조)의 비전 중 다양성을 지향하는 ‘다이버시티’ 정책 중 하나

파파스·스타일 홈페이지

- 남성의 가사·육아를 독려하기 위해 경험을 공유하고 관련 정보를 제공
 - 도쿄도에 거주하는 남성의 가사·육아 현황과 데이터를 공개해 남성의 가사·육아 참여를 장려
 - 가사·육아에 적극 참여하는 남성의 사례와 체험담을 소개해 육아 노하우 등을 전달 - 실제로 육아 중인 일러스트 작가의 만화를 연재해 남성의 육아 경험담을 공유
 - 저명인사의 인터뷰 동영상 등으로 남성 가사·육아의 필요성을 알리고 인식을 개선
- 남성만이 아닌 주변 사람과 사회 전체를 향한 정보제공과 홍보활동
 - 부인(파트너), 부모, 상사 등 주변 사람까지 대상에 포함하며, 홈페이지와 SNS(페이스북) 등을 활용해 홍보
 - 남성의 가사·육아 상담도 제공하고, 관련 사례를 모아 매월 홈페이지에 소개



[그림 2] 파파스·스타일 홈페이지 화면



[그림 3] 가사·육아 참여 남성 작가의 연재만화

<http://www.metro.tokyo.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/11/30/16.html>

http://www.seikatubunka.metro.tokyo.jp/danjo/wlb_top/0000001091.html

박재호 통신원, jaehog@naver.com

심야버스 집 근처 하차 서비스...여성 안전귀가 목적

프랑스 보르도市 / 사회·복지

프랑스 보르도市는 심야 여성승객의 안전한 귀가를 위해 2017년부터 심야버스 운행 중 승객의 요구가 있으면 정해진 정류장이 아니더라도 최대한 목적지에 가까운 안전한 장소에 내려주는 서비스를 시범적으로 도입하였으며, 올해부터 정식으로 운용할 계획

배경

- 조사 결과, 38%의 여성이 공공장소에서 성추행을 경험하는 등 공공장소 여성안전 문제가 심각
 - 공공장소에서 성추행(특정 신체부위 언급·접촉)을 경험한 응답자는 38%, 무례한 대우나 비신사적 행위(불쾌한 시선이나 휘파람 등)를 경험한 응답자는 25%
 - 전체 응답자의 19%는 공공장소에서 준성폭력(성적 모욕, 남성의 특정 신체부위 노출, 강간 미수 등)을 경험한 적이 있다고 밝힘
 - 17%의 여성만이 단 한 번도 위와 같은 경험을 한 적이 없다고 응답하는 등 공공장소의 여성안전이 매우 우려스러운 현실
 - 2016년 3명의 사회학자가 공동으로 5,218명의 여성을 대상으로 조사한 결과
- 심야시간 버스 정류장은 귀가 여성들이 피하고 싶은 장소
 - 심야시간의 버스 정류장은 노숙인, 불량자, 취객, 잠재적 성범죄자 등이 자주 나타나는 곳으로 많은 여성이 귀가할 때 피하고 싶은 장소로 인식
 - 시정부는 보르도 여성단체의 요구에 답변할 때 심야시간에 한해 정류장이 아니더라도 승객이 요구하는 장소에 버스의 정차를 허용하는 방안을 제안

주요 내용

- 2017년 심야시간(22시 이후)에 한해 정류장이 아니더라도 승객이 요구하는 장소에 버스의 정차를 허용하는 제도를 시범 시행
 - 여성 대상 범죄 피해 등이 우려되는 공공장소를 피해 집에서 더 가까운 곳에 내릴 수 있도록 해 범죄예방 효과 기대
 - 여성 승객의 반응은 긍정적

- 승객의 요구에 따라 이뤄지며, 상황에 맞춰 정해진 노선을 벗어나 하차할 수도 있음
 - 승객이 운전기사에게 집의 위치를 설명하면, 기사는 자신의 재량과 도로상황이 허락하는 한도 안에서 가장 안전하고 적합한 하차 장소를 찾아 승객에게 안내
 - 우범지대로 알려진 정류장, 인적이 드문 장소, 가로등이 없거나 어두운 장소, 도로 변이나 보행자 안전이 보장되지 않는 장소는 회피
 - 하차할 때만 적용되는 승객 보호 장치로, 정류장이 아닌 곳에서의 승차는 불가
- 시범운영 결과 많은 승객이 심야시간 정류장의 하차 서비스를 긍정 평가
 - 시범운영 기간과 그 이후에 실행한 설문조사에 따르면, 응답자 대다수가 해당 서비스를 긍정적으로 평가(그중 85%가 여성 응답자)
 - 전체 응답자 700여 명 중 71%가 심야시간 정류장의 하차 서비스를 인지하고 있었고, 그중 80%가 여성

시사점

- 여성은 출퇴근 때 남성에 비해 대중교통 이용률이 높고 귀가 경로가 복잡한 편
 - 연구 결과에 따르면, 여성은 출퇴근 시 남성보다 대중교통·보도 이용률이 높고 남성은 상대적으로 스쿠터·자전거 등 개인 이동수단을 선호
 - 또한, 여성은 직장·학교에서의 자녀 픽업이나 장보기 등의 이유로 남성보다 귀가 시 이동 경로가 복잡한 경향
- 심야버스 정류장의 하차 제도는 위와 같은 맥락에서 여성의 안전한 귀가를 돕고 성범죄에 노출될 확률을 줄이는 효과 기대

<https://www.bordeaux-metropole.fr/Actualites/Bus-arret-a-la-demande>

<https://www.sudouest.fr/2017/11/06/harcelement-bordeaux-experimente-l-arret-a-la-demande-sur-deux-lignes-de-bus-3924574-2780.php>

<https://www.bordeaux-gazette.com/bus-l-arret-a-la-demande-pour-lutter-contre-le-harcelement-sexiste.html>

김준광 통신원, junkwang.kim@gmail.com

여성·아동폭력 피해자에 안전쉼터·심리상담 제공

인도네시아 자카르타주 / 사회·복지

자카르타주는 매년 증가하고 있는 여성·아동폭력 피해에 대응하기 위해 관련 법적 근거를 마련하는 한편, 피해자를 보호할 수 있는 안전쉼터(Safe House)를 조성하고 심리상담까지 함께 제공 중임. 앞으로 안전쉼터 지원 인력 등을 확충하고 예방목적의 교육·홍보 사업을 확대할 계획

배경

- 인도네시아 여성폭력 사례는 매년 증가 추세
 - 국가여성위원회의 2015~2017년 연구에 따르면 2015년 16,217건, 2016년 259,150건, 2017년 348,446건으로 큰 폭의 증가세를 보임
 - 성폭력·가정폭력·데이트폭력이 여성폭력의 주요 원인으로 꼽히며, 전체 여성폭력 사례의 2/3 이상이 가까운 사람으로부터 발생
 - 담당부서인 주정부 역량강화·아동보호·인구관리국의 통계에 따르면 자카르타 여성·아동폭력 피해는 2017년 1,217건, 2018년(11월까지) 1,672건으로 보고

주요 내용

- 주정부는 여성·아동폭력 피해자 지원을 위한 다양한 법적·계획적 근거를 마련
 - 2017년에는 주지사 칙령을 발표해 자카르타에 있는 모든 병원은 자카르타 거주 중 소지인이나 자카르타에서 발생한 폭력 희생자를 의무적으로 치료하도록 조치
 - 2018년, 여성·아동폭력 피해자를 위한 안전쉼터에 관한 주지사 행정령을 제정
 - 2018~2022년 자카르타 중기발전계획(RPJMD)의 주요 실천전략 중 하나로 아동·여성폭력에의 신속한 대응과 안전쉼터 제공을 명시
- 주정부는 더 많은 안전쉼터를 제공하고 인적 자원을 강화할 계획
 - 안전쉼터 제공은 아니스 바스웨단 자카르타 주지사의 주요 공약 중 하나였음
 - 현재 자카르타 내에는 2018년 5월 시범 조성한 안전쉼터가 2곳 있음
 - 안전쉼터의 위치와 직원의 인적사항은 추가 피해를 막기 위해 법적으로 비밀로 유지되고 있으며, 24시간 감시하고 외부인의 출입을 통제

- 2019년 안전쉼터 6개소를 추가로 조성할 예정이며, 관련 예산으로 50억 루피아 (4억 원)를 편성
- 도움이 필요한 여성·아동폭력 피해자의 수에 맞춘 안전쉼터 직원 수 증가와 직원 역량 개발은 주정부의 또 다른 목표
 - 현재 안전쉼터에는 사회복지사, 임상심리사, 상담사, 보조원, 경찰, 안전관리자, 경비원, 운전기사 등이 더 필요한 상황
 - 피해자의 트라우마 극복을 돕기 위해 자카르타 북부에 있는 안콜(Ancol) 놀이 공원과 협력을 시작
- 앞으로 폭력근절을 위한 교육홍보 활동에 매진할 예정
 - 주정부는 학교·공공장소에서의 폭력 예방을 위한 사회화 교육과 상담을 제공
 - 공동체 참여포럼을 조성해 공동체 차원에서 폭력행위에 대처하는 연습을 실행
 - 자카르타 아동포럼을 바탕으로 여성·아동보호와 관련된 다양한 기관과 파트너십을 강화하고, 아동 친화적 도시 프로그램을 발전
 - 또한, 대중교통 정류장에서 여성·아동폭력 예방을 홍보하고 피해신고를 접수
 - 2019년 예산 중 여성·아동폭력 예방에 필요한 인적자원 강화와 교육·홍보에 9억 6,230만 루피아(7,700만 원)를 배정하였으며, 주요 사용처는 다음과 같음
 - 대중교통 정류장 피해신고 수리함 조성에 1,760만 루피아(140만 원), 학교 아동폭력 예방에 7억 1,720만 루피아(5,738만 원), 여성·아동폭력 예방교육에 1억 4,630만 루피아(1,175만 원)
 - 여성과 아동이 신속하게 대응할 수 있는 모바일 앱 개발에 2,260만 루피아(182만 원), 여성·아동폭력 사건 처리에 4,390만 루피아(352만 원), 지역 아동포럼 수립·강화에 1,470만 루피아(118만 원)
- 주정부는 2018년 12월 자카르타 경찰청과 여성·아동폭력 예방 파트너십을 체결
 - 두 기관은 통합 조직을 신설하여 정보를 교환하고 폭력예방 활동에 나설 계획

<https://wartakota.tribunnews.com/2018/11/29/cegah-tindakan-kekerasan-perempuan-dan-anak-provinsi-dki-jakarta-giat-lakukan-penyuluhan>

<https://wartakota.tribunnews.com/2019/01/15/kekerasan-terhadap-perempuan-mitos-atau-fakta>

<https://wartakota.tribunnews.com/2018/11/29/lindungi-perempuan-dan-anak-pemprov-dki-jakarta-bangun-rumah-aman>

<https://wartakota.tribunnews.com/2018/11/29/pemprov-dki-jakarta-akan-tambah-jumlah-rumah-aman>

<https://www.thejakartapost.com/news/2018/12/21/jakarta-gears-up-to- curb-violence-against-women-children.html>

<https://www.thejakartapost.com/news/2018/12/03/jakarta-steps-efforts-protect-women-children-safe-house.html>

박재현 통신원, jaehyeon.jay.park@gmail.com

市·區 행정 전반에 ‘젠더주류화’ 정책 의무화

독일 베를린市 / 행정·교육

독일 베를린市는 정부정책의 수립과 실행에 성평등의 가치를 구현하기 위해 ‘젠더주류화’(Gender Mainstreaming) 정책을 2003년부터 행정 전반에 반영 중임. 시정부 산하의 모든 부서와 자치구는 주요 사업계획과 예산안을 수립할 때 의무적으로 성평등 관점을 반영해야 하며, 여성평등·성평등 위원들이 이를 검토하도록 하여 성평등을 실현

주요 내용

- 베를린은 2002년 젠더주류화 정책을 시 행정 전반에 의무화
 - 2003년 행정현대화 정책 중 하나로 3년간 시범정책을 시행 후 현재까지 꾸준히 젠더주류화를 행정 전반에 적용 중
 - 독일 연방 가족·노인·여성·청소년부는 젠더주류화란 모든 사회적·정치적 계획에서 여성과 남성의 실생활과 이익에 미치는 여러 영향을 근본적이고 체계적으로 고려하는 성평등 원칙을 의미한다고 설명
- 젠더주류화는 시 행정 전반에 꾸준히 영향을 미치는 중
 - 주정부의 행정 현대화를 위한 차관위원회에서 젠더주류화 정책을 총괄 관리
 - 각 행정부처·지역구·시의회·관련기관 등이 젠더주류화 관련 사항을 차관위원회에 보고하는 구조
- 사례 1: 여성평등·성평등 위원
 - 주정부 평등법(Landesgleichstellungsgesetz) 21조에 따라 베를린시의 12개 구(區)별로 여성평등·성평등 위원을 임명
 - 여성평등·성평등 위원은 각 구청의 계획과 활동에서 여성이 동등한 몫을 부여받고, 헌법에 걸맞은 평등이 충족되도록 이행하는 업무를 수행
 - 지역 여성의 인권 상담자 역할도 수행하며, 해당 지역의 여성 인권과 성평등 향상을 위한 제안을 제출하거나 대책을 수립할 수 있음
 - 구청은 사업계획·프로그램·정책적 결정 사항 등을 사전에 위원에게 통지하고 해당 내용에 관한 위원의 견해를 들어야 함

- 사례 2: 젠더예산(Gender Budgeting) 평가 프로그램
 - 시정부·관할기관·구청의 예산과 시간 분배를 젠더와 성평등의 관점을 기초로 평가하는 프로그램이며, 베를린 재무청 주도로 진행
 - 지방정부의 예산 수입과 지출을 성별에 따른 영향을 고려하여 조사·평가
 - 각 부서의 예산 보고서 항목에 ‘젠더예산’이 포함
 - 해당 부서 직원의 성별비율·평균임금격차 정보와 함께 어떤 이유로 그런 차이가 존재하는지를 분석하고, 필요에 따라 부서의 특징에 맞는 성평등 분석을 기술
- 사례 3: 베를린 젠더데이터 보고서
 - 시정부는 2009년부터 매년 젠더데이터 보고서를 작성해 기초자료로 활용
 - 보고서에는 시정부의 성평등 정책을 중심으로 베를린시의 인구·교육·직업·소득·건강·정치참여 분야의 분석이 포함
 - 해당 데이터는 누구나 활용할 수 있도록 온라인에 무료로 공개

의의

- 젠더주류화 정책을 꾸준히 추진한 결과 정책 전반에 성평등이 반영
 - 베를린은 주요 예산 분야에서 젠더정보를 분석·기재한 독일의 첫 지방정부
 - 독일에서 가장 진보적인 도시임에도 남녀의 사회적 역할 모델이 뚜렷이 존재할 정도로 성평등적 관점이 부족했지만, 젠더주류화 정책으로 성평등의 토대가 마련
 - 과거에는 정책·예산 결정권자의 다수가 남성이었기 때문에 그 결과에 남성 중심적 시각이 영향을 미쳤지만, 젠더주류화 정책의 영향으로 성평등 정책이 확산
 - 예시: 여성 성인·청소년을 위한 스포츠 단체 지원, 기술 직종 여성 지원, 행정 직종 남성 지원, 놀이터 등의 공공공간 디자인 시 젠더관점 설문조사 결과 반영 등

<https://service.berlin.de/gender-mainstreaming/>

<https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gleichstellung-und-teilhabe/strategie-gender-mainstreaming/strategie--gender-mainstreaming-/80436?view=DEFAULT>

<https://www.berlin.de/sen/frauen/oeffentlichkeit/frauenpolitische-netzwerke/bezirkliche-beauftragte/>

<https://www.berlin.de/sen/frauen/gleichstellung/gender-budgeting/>

<https://www.berlin.de/sen/frauen/gleichstellung/gender-datenreport/>

https://www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/index.shtml

신 희 완 통신원, heewan.shin@gmx.de

경전철 늦어지면 교차로서 ‘우선 통행’

호주 빅토리아주 / 도시교통

호주 빅토리아주는 ‘지능형 교통체계 프로그램’(Intelligent Transport System Technology Grant Program)을 바탕으로 한 민관협력 교통체증 개선사업을 추진 중임. 멜번시 주요 대중교통 수단인 경전철(Tram)의 운행속도를 높이기 위해 연착·지연 중인 경전철이 교차로 대기 시 우선 통행할 수 있도록 하는 지능형 교통체계를 18개월간 시범운영할 예정

배경과 목적

- 멜번시 주요 교통수단인 경전철의 운행속도 개선 필요성 제기
 - 경전철은 멜번시의 주요 교통수단으로, 250km의 복선 선로를 하루 5천 회 이상 운행 - 세계 최대 규모의 경전철 네트워크로 기록되어 있으며, 연간 수송 규모는 2억 3천만 건 이상
 - 하지만, 멜번의 경전철은 운행속도가 느리고 연착이 많아 대중교통의 역할을 효과적으로 수행하고 있지 못하다는 지적을 받아옴
 - 통계에 따르면, 멜번 경전철의 평균속도는 16km/h에 불과하며, 특히 도심에서는 평균속도가 11km/h로 급감해 자전거의 평균속도인 15.5km/h보다 느리게 운행
- 경전철 속도 저하의 주요 원인은 도로를 자동차 등 다른 교통수단과 공유하기 때문
 - 경전철 선로의 75%가 공공도로 위에 있어 교통체증에 따른 연착이 빈번히 발생하며, 다른 교통수단과 사고에 연루되는 때가 많은 것도 연착의 원인
 - 독립적인 선로를 가지고 있지 않기 때문에 자동차와 같이 도로의 신호체계를 따라야 하며, 적색 신호 대기시간이 전체 운행시간의 17%를 차지
 - 이에 따라, 운행속도 향상 요구가 강하게 제기되는 상황

주요 내용

- 빅토리아 주정부가 교통체증 해소를 위해 도입한 ‘스마트 저니’(Smarter Journeys) 정책의 하나로 ‘지능형 교통체계 프로그램’을 시행
 - 주정부는 교통 분야의 테크놀로지를 활용해 교통흐름의 효율성을 높이는 다양한 민관협력 사업을 추진 중이며, 세 가지 시범사업을 선정

- 경전철 교통흐름 개선 사업은 세 가지 민관협력 시범사업의 하나
- 교통상황과 경전철 운행 상태에 따라 교차로의 신호를 유연하게 조정하는 사업
 - 경전철 운행속도를 높이기 위해서는 교차로에서 경전철의 신호대기 시간을 최소화 하는 것이 관건이라는 판단에 따라 지금보다 더 유연한 신호체계를 도입
 - 현재도 교통수단을 감지하는 유연한 신호체계가 있지만, 효율성이 떨어져 개선이 필요
 - 현행 방식은 도로 위의 센서가 교차로에 대기 중인 교통수단을 감지해 주행신호를 보내주는 방식으로, 교통수단 간의 구분이 없으며 교통량이 많은 상황에서는 효과가 반감된다는 단점이 있음



[그림 1] 공공도로 위의 멜번 경전철

- 협력적 지능형 교통체계(Cooperative Intelligent Transport System)를 활용해 경전철의 교차로 대기시간을 줄임
 - 협력적 지능형 교통체계는 실시간 교통정보의 단방향 제공에 가까운 기존 지능형 교통체계에서 한 단계 발전하여 차량과 차량, 차량과 교통 인프라 간의 데이터 공유를 바탕으로 한 양방향 교통체계
 - 2019년 3월부터 도크랜드즈(Docklands)에서 버몬트사우스(Vermont South) 사이를 운행하는 경전철에 18개월간의 협력적 지능형 교통체계 시범운행을 시작
- 경전철이 연착되거나 지연 운행 중일 때에 한해 교차로 통행 우선권을 경전철에 부여
 - 연착 또는 지연 운행 중인 경전철이 교차로에 진입하면, 교차로에 횡단 대기 중인 다른 차량이 있어도 경전철에 우선적으로 주행신호를 부여
 - 경전철이 정상적으로 시간표에 따라 운행 중일 때는 통행 우선권을 주지 않음

- 주정부는 이 사업으로 경전철의 운행속도가 빨라지고 운행 스케줄 준수율이 높아져 전반적인 운송능력이 개선될 것으로 기대
- 경전철 외에도 지능형 교통체계 프로그램의 두 가지 시범사업을 실행 중
 - 첫 번째는 GPS와 스마트폰을 이용해 교통상황에 따라 차량이 교차로에서 정지하지 않고 연속적으로 지나갈 수 있도록 하는 사업
 - 두 번째는 미래 자율주행 교통체계에 대비한 교통 인프라 구축 사업
 - 자율주행 자동차와 신호등·속도표시판 등 간의 교신, 자율 주차·가속·방향전환 기술 등을 위한 보조장치 실험이 주요 내용

<https://www.premier.vic.gov.au/new-traffic-light-trial-gets-green-light/>

<https://www.traffictechtoday.com/news/connected-vehicles-infrastructure/melbourne-trialling-variable-priority-c-its-technology-with-trams.html>

<https://yarratrams.com.au/news/taking-a-closer-look-at-traffic-congestion>

정용문 통신원, jungraphael@gmail.com

스마트 교통시스템 구축 겨냥 다양한 시범사업 추진

캐나다 에드먼턴시 / 도시교통

캐나다 에드먼턴시는 미래 교통체계의 주요 트렌드인 ACES(자율주행, 연결, 전기, 공유)를 바탕으로 한 스마트 교통시스템 구축을 위해 다양한 시범사업을 진행 중임. 전기 자율주행 셔틀, 노상주차장 전기차 충전소, 고속도로 가변형 속도제어, 스마트 가로등 등의 프로젝트를 수행해 스마트 교통시스템 구축에 필요한 데이터를 모으고 시민의 의견을 수렴하는 중

스마트 교통시스템 주요 프로젝트

- 전기 자율주행 셔틀 시범운영 프로젝트
 - 에드먼턴시는 PWT(Pacific Western Transportation)사와 협력해 전기 자율주행 셔틀인 ELA EZ10을 개발해 시범운영에 돌입
 - 시범운영 기간에는 안전을 위해 최대 속도 시속 12km로 운행
 - 전기를 동력으로 사용하며, 12명의 승객을 태우고 100% 자율주행이 가능
 - 휠체어 사용자 등을 위한 램프가 내장되어 있어 누구나 이용할 수 있음
 - 기존 도로를 사용하기 때문에 추가 인프라가 필요 없으며, 고정된 노선은 물론 주문형 노선 운행도 가능
 - 프로젝트 진행 상황에 따라 빠르면 15~20년 안에 완전한 자율주행차량이 도로 대부분을 차지할 것으로 예상하지만, 늦어질 때는 30년 이상이 걸릴 것으로 예측



[그림 1] 에드먼턴시 자율주행 셔틀 ELA

- ‘커넥티드카’(Connected Vehicle) 테스트 목적의 Active-Aurora 프로젝트
 - 무선통신 기술을 이용해 신호등·표지판 등 교통시스템과 소통하는 연계형 자동차인 ‘커넥티드카’를 개발하고 테스트하는 프로젝트
 - 앨버타대학, 브리티시컬럼비아대학, 에드먼턴시, 앨버타주, 캐나다정부가 파트너십을 맺고 2014년부터 3개년 계획으로 시작
 - 2016년 도로 테스트를 마쳤으며, 현재 3개의 온로드(On-Road) 테스트 사이트에서 차량의 연결성 개선 실험을 진행하고 잠재력을 평가 중
- 스마트 가로등(Smart Streetlights) 프로그램
 - 본래는 에너지 소비를 줄일 목적으로 교통량과 시간대에 따라 가로등 밝기를 조절하는 프로그램으로 2013년 시작하였지만, 현재는 다양한 기능이 추가
 - 총 400개의 가로등을 교통데이터 수집, 주차구역 모니터링, 대기질 감지 등의 기능을 수행하는 스마트 가로등으로 전환
- 노상주차장 전기차 충전소 시범운영
 - 앨버타주 최초의 공용 전기차 충전소로, 에드먼턴시와 앨버타주 전력 공급회사 중 하나인 ATCO의 협력으로 설치
 - ATCO와 국가자원부의 자금지원을 받았으며, 시내 노상주차장에 최대 5개의 듀얼포트 충전소를 설치할 예정
- 도시 고속화도로(Whitemud Drive) 가변형 속도 제어 연구
 - 교통상황에 따라 도로의 권장 속도를 제어하여 교통혼잡을 줄이고 충돌사고를 예방할 목적으로 도입
 - 고속화도로에 설치된 센서로 차량 통행량과 속도 등의 데이터를 수집하고, 이를 바탕으로 권장 주행속도를 계산
 - 시정부와 파트너십을 맺은 앨버타대학의 스마트교통 연구센터에서 속도제어 알고리즘을 개발

<https://www.atco.com/en-ca/projects/electric-curbside-ev-charging.html>

https://www.edmonton.ca/city_government/documents/PDF/smart-transportation-action-plan.pdf

https://www.edmonton.ca/city_government/initiatives_innovation/automated-vehicles.aspx

https://www.edmonton.ca/city_government/documents/PDF/SmartTransportation_BuildingBlocks.pdf

장지훈 통신원, macgyvar@gmail.com

사회문제 해결·행정서비스 개선에 데이터 활용 장려

일본 / 정보·기타

일본 정부가 지방자치단체의 데이터 활용을 장려하는 ‘관민 데이터활용 추진 기본법’을 제정한 이후, 후쿠오카시·히메지시 등의 여러 지방정부는 저출산·고령화 등의 사회문제 대응책 수립이나 민원 안내 등의 행정 서비스 개선에 데이터를 적극 활용하고 있음

주요 내용

- 일본 정부는 지방자치단체의 데이터 활용을 촉진하는 관민 데이터활용 추진기본법을 제정
 - 일본 정부는 저출산·고령화 대책 수립에 데이터를 활용한 방법이 유용할 것으로 보고, 지방자치단체의 데이터 활용을 장려하는 기본법을 2016년 12월 제정
 - 법 제정으로 지방자치단체의 데이터 활용 추진 계획 수립 노력을 의무화하고, 사회문제 해결책에 데이터를 적극 이용할 것을 권장
 - 일본 총무성은 2018년 6월 ‘지방자치단체의 데이터 활용 가이드북’을 작성
 - 지방자치단체가 개인정보를 보호하면서도 데이터를 효과적으로 활용할 수 있는 방법을 안내
 - 인구감소 사회 대처법 등 지방자치단체가 직면한 과제 해결, 파묻힌 ‘자원’인 데이터의 유용한 활용, 정책 분석 정확도 향상, 주민 서비스 제고, 행정 직원의 생산성 향상의 관점에서 데이터 활용의 필요성을 언급
- 지방자치단체 데이터 활용 행정 서비스 사례
 - 지바시는 주민정보를 바탕으로 어린이집 입소 가능 여부 등 육아 관련 정보를 제공
 - 히메지시는 주민정보를 육아 관련 정책 수립에 활용하는 등 정책의 수립과 평가에 모든 부서의 데이터를 결합·활용
 - 아동 빈곤문제 해결을 위한 어린이 성장 지킴이 시스템을 개발한 미노시
 - 각 부서가 파악하고 있는 어린이의 학력·생활 상황·가정경제 상황 등의 데이터나 설문조사 결과 등을 수집·분석해 보호가 필요한 아동을 정기적으로 파악
 - 후쿠오카시 지역 포괄 케어 정보 플랫폼은 의료·요양·건강 관련 데이터를 각 시민과 관련지어 관리·분석하고, 지역 의료나 요양 사업 입안을 추진

- 후쿠오카시는 메신저(LINE) 공식 계정을 만들어 방재·쓰레기 수거·육아 등 생활 밀착 정보 중에서 원하는 정보만을 바로 LINE으로 수신할 수 있는 시스템 구축
- 아이즈와카마츠시 모자 건강정보 서비스에서는 어린이의 성장 기록이나 예방 접종 일정 기능 등을 제공하는 육아 관련 정보제공 포털 사이트를 개발
- 아이즈와카마츠시는 통합형 GIS와 주민등록 시스템을 연계
 - 매일 주민등록 최신 데이터를 GIS에 반영하고, 시민과·위기관리과·지역만들기과 등 여러 부서에서 활용
- 돗토리시 청사 부서 내 지리정보 통합화 및 오픈데이터화
 - 지금까지 각 과에서 개별적으로 관리하고 있던 GIS를 새로 구축한 통합형 GIS에 집약하고 시스템을 일원화
 - 집약한 데이터 중 일반에 공개할 수 있는 정보를 오픈데이터 형식의 GIS로 공개

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/detakatsuyokihon/dai6/sankou2.pdf>

http://www.soumu.go.jp/main_content/000451589.pdf

http://www.soumu.go.jp/main_content/000551807.pdf

권용수 통신원, dkrrnlwjstjf@naver.com

세계도시동향 제453호

발행인 서왕진
발행처 서울연구원
06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57
02-2149-1234
www.si.re.kr
ISSN 2586-5102
발행일 2019년 4월 1일

세계도시동향은 서울시 정책개발과 도시 관련연구에 참고할 가치가 있는 해외 주요도시의 정책사례와 동향을 소개하는 정기간행물입니다. 세계 각지에서 활동 중인 해외통신원으로부터 시의성 있는 사례와 정확한 현지 정보를 전해드리고 있습니다.

세계도시동향에 관한 문의나 건의사항이 있으신 분은 서울연구원 도시정보센터 출판팀으로 연락 바랍니다.
담당: 정연우(02-2149-1017, cyw797@si.re.kr)

ISSN 2586-5102

06756

서울특별시 서초구
남부순환로 340길 57

02-2149-1234

www.si.re.kr