

헤드라인 뉴스 (도시계획·주택)

1. 더욱 활동적인 도시 조성을 위해 ‘액티브 디자인 가이드라인’ 수립 (뉴욕市 외)

○ 뉴욕市는 도시전문가, 교통전문가, 건축 및 도시설계 전문가와 함께 Active Design Guidelines(활동적인 도시를 위한 건축 가이드라인)를 제작해 각 지역과 전 세계에 배포하고 있으며, 이를 도시디자인에도 적용하고 있음. 이 가이드라인은 급증하는 비만문제를 줄이기 위한 노력으로 시행되고 있으며 다양한 형태의 도시디자인을 통해 보행이나 자전거 이용 활성화를 유도하고 있고 커뮤니티, 거리, 도시공간 등을 어떻게 디자인해야 하는지를 안내하고 있음.

- 디자인 가이드라인은 시민의 사회활동을 장려하기 위해서는 도시디자인을 어떻게 해야 하는지를 설명하고 있음. 주요 내용을 살펴보면 다음과 같음.

- 계단 이용을 장려하기 위해 계단의 미적 디자인을 향상시키고 접근을 용이하도록 하는 디자인을 권고함.
- 야외활동을 장려하기 위해 도시 곳곳에 접근이 용이한 도시공간을 늘리고 쉼 곳을 많이 만들어 야외 여가활동을 늘릴 수 있도록 함.
- 대중교통 이용을 장려하고 보행과 자전거 이용을 늘리기 위한 안전하고 미적인 디자인을 적용함.
- 저소득층의 농작물 재배를 장려하기 위해 도시에 관련 시설을 마련하고 신선한 채소 및 과일을 쉽게 살 수 있도록 판매공간을 늘리도록 장려함.



【뉴욕市에서 제작한 Active Design Guidelines(왼쪽). Active Design의 좋은 예가 되는 Summer Street, Park Avenue(오른쪽)】

- 도시디자인을 통해 비만을 줄이도록 하는 시도가 캐나다 토론토市에서도 이뤄지고 있음. 건강 관련 전문가, 도시계획가, 정치인, 교통 전문가 등으로 구성된 디자인팀은 비만 확산을 막기 위한 액티브 도시디자인을 토론토 외곽지역인 Peel Region에 적용함.
- 비만을 줄이기 위해서는 적절한 대처가 필요하다는 인식에서 도시디자인에 대한 논의가 시작됨. 이 지역의 비만율은 2005년 기준으로 10%에 머물러 있지만 2026년에는 17%까지 상승할 것으로 예측됨. 이 계획안은 환경친화적이며 저비용으로 운동을 장려할 수 있는 방안에 초점을 맞추고 있음. 대표적인 사례가 새롭게 조성된 Mount Pleasant Village 지역임.
 - 사람이 더 많이 움직이고 활동할 수 있도록 이 지역 중심에 대중교통 중심 디자인을 적용함. 20세기 초반의 대중교통과 보행 관련 시설을 모티브로 해 랜드마크 타워 조성, 거리 미관 조성, 쉬운 길 찾기, 모든 연령대가 즐길 수 있는 휴식공간 마련 등에 초점을 맞춤.

- 중심지역에 도서관과 놀이시설, 미술관을 배치해 주민들의 활동 중심지가 될 수 있도록 했으며 자전거 및 보행으로 접근이 쉽도록 디자인함.



【Mount Pleasant Village의 중심지역에 위치한 공원(왼쪽). 더 많은 벤치를 배치하고 보행을 장려하는 도시디자인(오른쪽)】

(www.brampton.ca/en/Business/planning-development/projects-studies/Pages/Mount-Pleasant-Village.aspx)

(www.thestar.com/news/gta/transportation/article/1275506--peel-region-ready-to-fight-obesity-with-urban-design)

(www.nyc.gov/cgi-bin/exit.pl?url=http://centerforactivedesign.org/guidelines/)
(<http://centerforactivedesign.org/>)

산 업 · 경 제

전년도보다 인상된 ‘생활최저임금’ 발표 (런던市)

- 런던市는 2012년 11월 4일부터 10일까지 영국 전역에서 열린 제1회 ‘생활최저임금 주간’ 행사(Living Wage Week 2012) 기간에 전년도보다 인상된 런던市 생활최저임금을 발표함. 또한 영국 전체 평균 생활최저임금도 발표됨. 생활최저임금제도는 법정 최저임금이 반영하지 못하는 장비구니 물가와 대도시의 주택가격 등을 반영해 좀더 현실적으로 계산한 최저임금제도임.
- 시장은 ‘Citizens UK’와 생활최저임금재단(Living Wage Foundation)이 그동안 주도해온 생활최저임금 운동 성과를 높이 평가한 뒤 市가 2013년도에 적용할 생활최저임금은 시간당 8.55파운드(약 1만 4800원)로 2011/12년 8.30파운드(약 1만 4400원)보다 0.25파운드(약 400원) 인상되었다고 발표함. 런던市는 생활최저임금을 적극적으로 도입한 지방정부로 생활최저임금을 계산하는 부서를 운영 중임.
- 주관단체인 Citizens UK에 따르면 현재 생활최저임금제도를 자발적으로 선택한 기관에서 일하고 있는 노동자 약 4만 5000명이 이번에 발표된 인상률의 혜택을 보게 됨. 이번 주간 행사에서는 99개 공공 및 민간부문 고용주가 생활최저임금을 성실하게 이행하는 모범기관으로 소개됨.
- 런던市에 이어 2012/13년 영국 전체 평균 생활최저임금이 2011/12년 시간당 7.20파운드(약 1만 2500원)보다 0.25파운드(약 400원) 인상된 7.45파운드(약 1만 2900원)로 발표됨. 영국 평균치는 러프버러 대학(Loughborough University)의 사회정책연구소에서 연구한 결과임.
- 이번 생활최저임금 주간 행사는 생활최저임금제도에 적극 참여하는 고용주를 대중들에게 적극적으로 홍보함으로써 해당 기업의 이미지를 높이고 더욱 많은 참여를 유도하는 데 목적이 있음. 소비자들에게도 평소 이용하는 소매상, 선호하는 제품을 생산하는 대기업, 금융기관 등에서 생활최저임금제도를 도입하는지 여부를 점검하도록 홍보해 소비자운동으로 확산될 수 있도록 유도함.

- 이번 행사에는 이 제도를 주도해온 민간단체와 이 제도를 도입한 공공 및 민간 기관, 시민이 대거 참여함. 또한 생활최저임금을 지급하는 데 동의하고 실천해 온 정부기관과 민간 기업 및 명단도 발표됨. 또한 이 제도 도입에 대한 승인을 받았거나 승인절차를 밟고 있는 고용주(런던시청 등)가 함께 모여 제도 운영방안에 대해 논의하기도 함.

(www.citizensuk.org/2012/11/living-wage-week-2012/)

(www.guardian.co.uk/politics/blog/2012/nov/05/boris-johnson-miliband-living-wage-live?intcmp=239)

A급 관광지 200곳에 무료 무선인터넷 설치 (베이징市)

- 베이징市 관광발전위원회는 2012년 말까지 市의 A급 관광지 200곳과 3·4·5성급 호텔에 무료 무선인터넷을 설치할 계획이라고 2012년 10월 30일 밝힘. 이는 市가 2011년 10월부터 추진하기 시작한 ‘스마트 베이징’ 관광서비스의 일환임.
- 현재 대부분의 관광지에 설치된 무선인터넷은 차이나모바일과 협력해 구축한 CMCC 네트워크로, 관광객은 차이나모바일에 접속한 후 비밀번호를 생성해야만 무선인터넷을 사용할 수 있어 불편이 따름. 이번에 설치하고 있는 무선인터넷은 연결방식이 간단해 이용자가 직접 연결이 가능함. 현재 무선인터넷 관련 설비가 설치되고 있으며, 설치가 완료되면 시민에게 발표할 예정임.
- 2012년 8월 현재 104곳에 무선인터넷 설치가 완료됨. 관광객에게 인기가 많은 베이징 아쿠아리움에도 무선인터넷 설치가 완료되어 시범 운영되고 있음. 앞으로 관광객들은 호텔 로비나 관광지의 관광객서비스센터 등 사람들이 많이 모이는 장소 어디서나 무료로 인터넷을 할 수 있게 됨.

(北京日报, 2012. 10. 31)

건 강 · 복 지

2. 외관상 장애여부를 쉽게 알 수 없는 사람을 위해 ‘헬프카드’(Help Card) 배포 (도쿄都)

○ 도쿄都 복지보건국은 장애로 인해 의족이나 인공관절을 사용하고 있는 사람, 장애 또는 난치병으로 투병 중인 사람, 초기 임신부 등 다른 사람의 지원과 배려가 필요하나 외관상 장애 등이 쉽게 인지되지 않아 주위 사람들로부터 도움을 받지 못하거나 발작 등 긴급상황 발생 시 본인이 의사 표현을 제대로 할 수 없는 장애인을 대상으로 ‘헬프카드’(Help Card)를 2012년 10월 26일부터 배포함.

- 헬프카드는 장애인 본인에게 무슨 일이 발생했을 때 ‘주변에 자기를 도와줄 사람이 있다’는 느낌을 가질 수 있게 해주고, 카드에 긴급연락처가 적혀 있으므로 장애인 가족에게도 ‘무슨 일이 있으면 어떻게 하지’라는 불안감을 해소시켜 줄 수 있으며, 도움을 주려는 사람과 커뮤니케이션이 불가능한 장애인이라 할지라도 카드에 어떤 종류의 장애가 있는지 기재되어 있어 바로 대처가 가능하도록 함.

· 이 헬프카드는 장애가 있는 사람이 평소에 소지하고 다니다가 재해나 긴급상황(길을 잃어버렸을 때, 패닉상태가 되었을 때 등) 발생 시 장애인 본인의 도움 요청이 없이도 주위 사람이 이 카드를 보고 도와줄 수 있도록 하기 위해 배포함.

· 都는 각 지자체(구시정촌)에서 이 카드를 제작할 때 카드의 디자인 및 기재내용 등에 대한 기준을 정한 ‘헬프카드 도쿄都 표준양식’을 제정해 각 지자체에 배포함.

【ヘルプカード에 표기하는 내용(도쿄都 지침)】

<p>表面</p> <p>あなたの支援が必要です。</p> <p>ヘルプカード</p>  	<p>裏面</p> <p>必要とする情報を使用者が 書き込めるように作成する。</p>
<p><표지부 기재사항></p> <p>지방자치단체의 임의기재사항(점선부분)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 헬프카드의 애칭 - 지방자치단체명 - 지방자치단체 로고 및 캐릭터 등 	<p><안쪽면 기재사항></p> <ul style="list-style-type: none"> - 성명 - 긴급연락처 - 장애 및 질병 명칭 및 특징 - 혈액형 - 이용하는 병원 - 약에 대한 사항 - 긴급 시 요청사항 - 잘 할 수 없는 사항 - 알레르기 등 - 자유 기재 - 장애에 관한 심벌마크 등

- 지하철 이용 시에도 이 카드가 효과적으로 활용될 수 있도록 都에서 운영하는 지하철 오에도선(大江戸線)의 각 역사에서 카드를 배포하고 있음. 지하철 이용객이 헬프마크(Help Mark)가 그려진 카드를 소지하고 있는 사람들에게 자리를 양보할 수 있도록 차량 내부 우선석(장애인석)에도 이 마크가 그려진 스티커를 부착함.



【헬프마크(Help Mark)】

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/10/20maq300.htm)

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/10/DATA/20maq300.pdf)

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/10/20mav300.htm)

(www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/shougai/shougai_shisaku/card.html)

(www.fukushihoken.metro.tokyo.jp/shougai/shougai_shisaku/card.files/1helpcard_guide.pdf)

‘학습형 도시’ 건설을 위한 시범사업 실시 (베이징市)

- 베이징市는 본격적인 ‘학습형 도시’ 건설에 앞서 시청구(西城區)를 시범지역으로 조성하고 시범사업을 실시한 결과 사업성고가 긍정적이라고 평가를 내림. 시청區의 경우 區의 지역아카데미-洞의 지역교육학교-동네의 시민학교 시스템을 마련해 區 전체에 학습을 위한 플랫폼을 조성하고 여러 종류의 교육자원을 통합함. 시민은 자신의 기호와 흥미에 따라 집과 가까운 곳에서 교육과정에 참여할 수 있음.
- 시청區는 市에서 처음으로 ‘시민 평생학습 마일리지카드’ 제도를 도입함. 시민 개개인의 학습계정을 마련해 개인학습과 평생학습 관련 정보 축적, 학점인증, 학점교환 등을 할 수 있음. 이 제도를 통해 시민은 스스로의 학습계획, 학습성과 기록, 학습성취도 증명, 학습성과 공유 등을 할 수 있음.

(北京日报, 2012. 10. 25)

행정 · 재정

시민 참여 촉진 및 더욱 책임 있는 행정처리를 위해 민원처리기관인 SeeClickFix 사이트와 협력 (미국 시카고市)

- 미국 시카고市는 시민이 현안문제에 대해 직접 의견을 제시하고 이를 市가 책임감을 가지고 처리할 수 있도록 민원처리기관인 SeeClickFix와 협력하기로 결정함. 市는 그동안 민원처리를 위해 311(정부 및 市의 민원처리시스템)을 이용해왔으나 보다 책임감 있는 행정처리를 위해 SeeClickFix와 함께 311 시스템을 업그레이드하기로 함.
- SeeClickFix는 지역주민의 목소리와 지방정부를 연결하는 민원처리기관으로 더욱 적극적인 시민의 참여와 책임감 있는 정부의 역할을 이끌어내기 위해 2008년에 만들어졌으며, 현재 100개 이상의 市와 협력하고 있음. 기존에는 SeeClickFix를 통해 시민이 민원을 제기할 수 있었지만, 市정부가 이 과정에 직접 참여하지는 않았음.
- 앞으로는 시민이 SeeClickFix 사이트에 민원을 남길 경우 市는 자동으로 처리 확인번호를 부여하고 이를 처리할 담당부서와 처리상황에 대한 정보 등을 자동으로 확인할 수 있도록 개선할 예정임. SeeClickFix의 설립자인 Berkowiz는 SeeClickFix와 市정부가 함께 협력할 경우 시민 참여가 10배 정도 증가했다고 설명함.

(<http://seeclickfix.com/how-it-works>)

(www.cityofchicago.org/city/en/depts/mayor/press_room/press_releases/2012/october_2012/mayor_emanuel_announcesinnovativepartnershipwithseeclickfixtofur.html)

아동·사회 복지사의 자긍심을 고취시켜 질 높은 복지인력 총원 추진 (영국 센트럴 베드포드셔市)

- 영국 센트럴 베드포드셔(Central Bedfordshire)市는 과도한 업무에 시달리는 아동

· 사회 복지사의 문제점을 파악하고 더욱 질 높은 인력을 충원하기 위해 사회복지 업무를 다시 좋아할 수 있도록 지원하는 ‘복지사 자긍심 높이기 캠페인’(Love Your Job Again)을 시행함. 이 캠페인을 통해 인력 부족과 과도한 업무에 시달리는 아동복지사의 기존 이미지를 개선하고 원활한 인력 확보에 나설 계획임.

· 복지사의 자긍심을 높이는 아동복지사 구인 및 훈련 사업(Love Your Job Again)은 인터넷 사이트를 통해 진행됨. 홈페이지에는 현재 활동 중인 아동복지사의 경험과 성과를 소개하고 근무환경, 직업전망 등을 제시함. 또한 아동복지사가 될 경우 받게 될 혜택과 교육기회에 대해서도 설명함.

· 자긍심 고취 캠페인을 시작하게 된 데는 사회복지 분야에 질 높은 인력이 지속적으로 필요함에도 어렵고 힘든 분야라고 인식되어 취업을 꺼리는 경우가 많기 때문임. 또한 경제위기에 타격을 받은 사회취약층에 대한 지원의 중요성이 커지고 있으나 공공예산 감축, 아동폭력 사망 사건 등으로 사회복지사의 사기와 처우, 기강이 떨어질 대로 떨어진 상태임.

(www.guardian.co.uk/local-government-network/2012/sep/20/befordshire-social-workers-love-job-again)

내년도 예산 결정 시 시민 의견 적극 반영 (영국 리버풀市)

－ 영국 리버풀市는 경제위기로 인한 예산삭감 위기를 시민 참여로 돌파하기 위해 보통 지방의회와 市 관계자에게만 참여를 허용해온 예산 심의에 시민이 적극적으로 의견을 낼 것을 요청함. 市는 중앙정부로부터 예산삭감 압박을 받고 있는 가운데 예산집행의 우선순위를 정하는 데 시민 의견을 적극 반영키로 함.

· 市는 영국의 여느 지방자치단체처럼 재정자립도가 현저히 낮음. 전체 예산 중 80%를 중앙정부로부터 지원받는데 중앙정부의 공공재정 악화로 인해 큰 영향을 받음. 2011/12년에는 전체 예산 중 최소 9100만 파운드(약 1580억 원), 2012/13년에는 여기에 더해 5000만 파운드(약 866억 원)를 추가 삭감해야 함. 현재 市가 확보하지 못한 내년도 예산규모는 3200만 파운드(약 554억 원)로 예산을 절감하거나 우선순위를 조정해 추가 재정을 확보해야 하는 상황임.

- 시민은 'You Choose'라는 온라인 예산 계산기를 이용해 의견을 제시할 수 있음. 예산을 늘리거나 줄여야 하는 분야를 선택하는 데 그치지 않고 주어진 예산으로 전체 예산 수입과 지출을 맞춰서 더욱 효율성을 높이고 예산 수입을 증가시킬 수 있는 방안을 제안토록 함.
- 시민이 제시한 의견은 단순히 市 예산 수립에만 쓰이지 않고 중앙정부의 일방적인 결정에 대항해 보다 독립적인 목소리를 내는 데 힘이 될 것으로 예상됨. 시민에게 의견을 구하는 예산집행 분야는 아동 및 성인복지, 주택과 지역사회, 문화와 스포츠·레저, 도로와 청소, 환경과 도시재생, 저소득층 지원과 시민참여 등임. 시민은 이 중에서 가장 시급하게 예산이 집행되어야 할 분야를 선택해야 함.
- 온라인 예산 계산기는 2013년 1월 4일까지 사용 가능하며 예산집행 과정에 적극 반영될 예정임. 市는 다른 시민참여 방안도 적극 활용하기 위해 후속 사업을 검토 중임.

(www.dalestreetnews.com/2012/10/30/residents-can-take-the-budget-challenge/)

(youchoose.yougov.com/liverpool)

(www.liverpool.gov.uk/budget)

시정에 청소년의 의견을 반영하기 위해 '청소년위원회' 운영 (파리市)

- 청소년위원회(Conseils de la Jeunesse)는 프랑스 주민참여제도의 일종임. 파리市의 경우 파리에 거주하거나, 일하거나, 공부하는 13세에서 25세까지의 청소년을 대상으로 구성됨. 區에 따라 나이 제한은 일부 다를 수 있음.
- 파리에 市 청소년위원회와 區 청소년위원회가 구성되어 있음. 매주 혹은 격주로 위원회가 열리고 논의 주제는 위원회가 정함.
- 2003년에 처음 구성된 市 청소년위원회는 청소년들이 정책결정 메커니즘을 이해하도록 하고, 청소년과 의원의 소통을 장려하는 데 목적이 있음. 20개 區 청소년 위원회에서 선발된 80명의 청소년으로 구성되고, 임기는 1년이며, 市에 직접 참여의사를 밝힐 수 있음.

- 의원들은 위원회에 청소년 문제뿐 아니라 시정 전반, 특히 도시계획이나 지역 안전 등에 대해 자문을 구할 수 있음. 또한 위원회는 시민권이나 시정에 관련된 모든 주제(주거, 고용, 건강, 스포츠 등)를 토의할 수 있음.
 - 위원회는 총회, 실무위원회, 상시위원회로 구성됨. 청소년은 스스로 실무위원회를 만들 수 있고 여기서 논의된 내용을 제안할 수 있음. 실무위원회는 각각 건강, 스포츠와 문화, 소통, 국제관계 등을 다룸.
 - 위원회는 집행에도 관계함. 또한 유네스코와의 만남, 교육박람회 참여 등 여러 행사에도 참여함. 예산은 각 실무위원회가 추진하는 프로젝트에 맞춰 분배되며, 예산안은 총회에서 결정됨.
- － 區 청소년위원회도 市 청소년위원회와 마찬가지로 자문과 집행기관임. 총회와 실무위원회(운동장 건설, 청소년시설 개발, 도로안전, 음악회 등)가 있음. 포럼 개최, 신문 발행, 행사 참여 등을 위해 예산을 쓸 수 있음.
- (www.paris.fr/politiques/Portal.lut?page_id=6307&document_type_id=4&document_id=14224&portlet_id=14192)
- (www.paris.fr/politiques/Portal.lut?page_id=6307&document_type_id=4&document_id=14224&portlet_id=14192&multileveldocument_sheet_id=1063)
- (www.jeunes.paris.fr/cest-quoi-le-cpi)

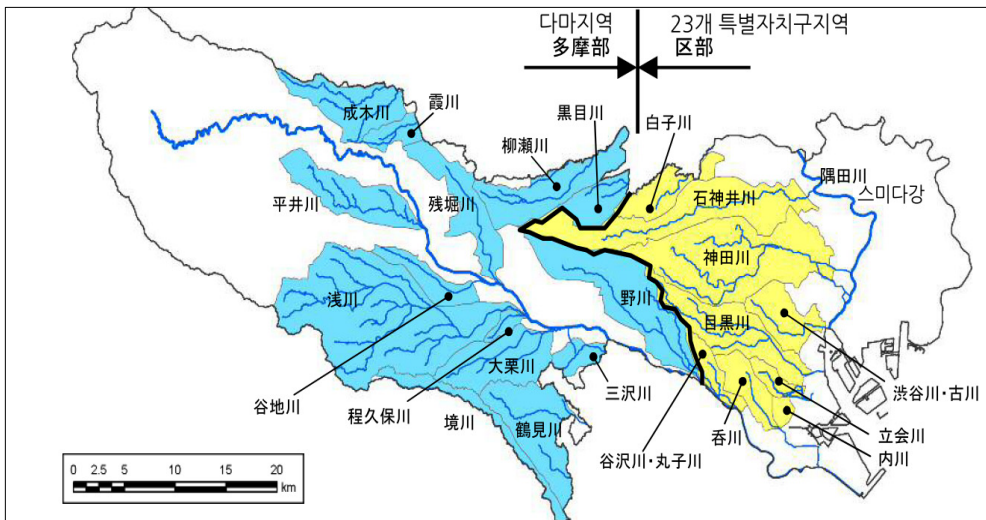
방 재 · 안 전

3. 홍수 예방을 위해 ‘중소하천 정비방침’ 수립 (도쿄都)

- 최근 도쿄都에서는 중소하천의 목표정비수준인 시간당 50밀리미터를 넘는 호우가 증가함에 따라 그로 인한 피해 또한 빈번히 발생하고 있음. 이에 도쿄都는 전문가로 구성된 ‘중소하천의 향후 정비 기본방향 검토 위원회’의 자문결과를 바탕으로 새로운 ‘중소하천 정비방침(치수대책)’을

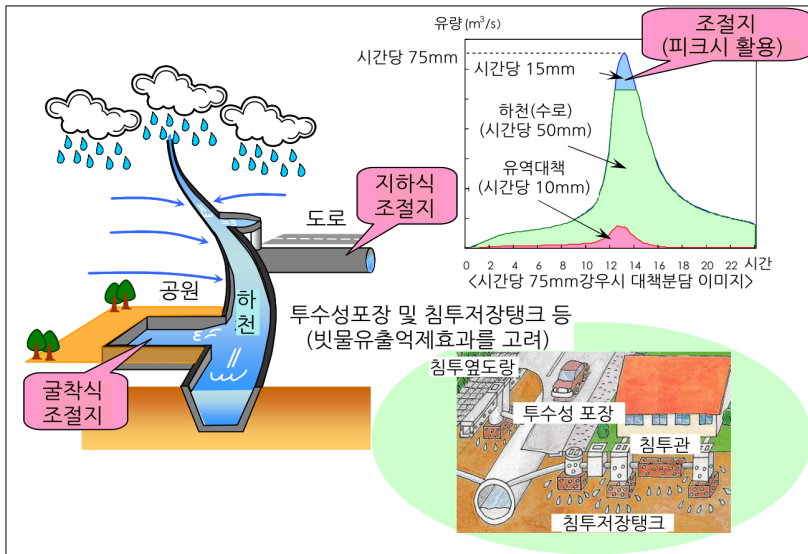
2012년 11월 6일 발표함.

- 이번 정비방침은 都가 관리하는 하천 중 지형적인 요인에 의해 홍수대책이 최우선인 중소하천(23개 특별자치구 지역하천 9개 유역, 다마(多摩) 지역하천 14개 유역)을 정비대상으로 하고 있음.



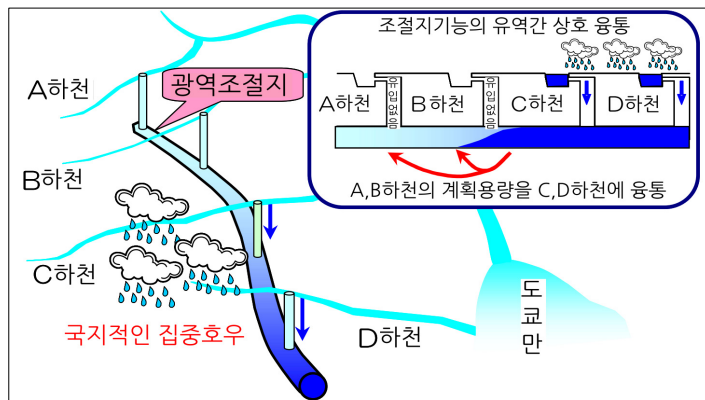
【중소하천 정비방침 대상유역】

- 이번 정비방침에서는 현재 시간당 50밀리미터인 강우기준을 유역 및 하천 특성을 고려해 23개 특별자치구 지역하천은 시간당 75밀리미터, 다마 지역 하천은 시간당 65밀리미터로 차등적으로 상향 조정해 하천 범람을 방지함으로써 도쿄를 수해에 강한 방재도시로 만드는 것을 목표로 함.
- 이와 같은 기준 상향과 더불어 기술적인 대책도 함께 고려하고 있음. 우선 확폭 및 굴삭 등을 통해 하천(수로) 단면을 넓히고, 도로 밑이나 공원 등의 공공공간에 조절지(調節池)를 설치해 수량을 조절하며, 투수성 포장 등을 통해 집중호우 시 빗물이 모두 하천으로 흘러들어오는 것을 억제할 계획임.



【조절지를 통한 효과적인 정비와 각 대책별 역할 분담】

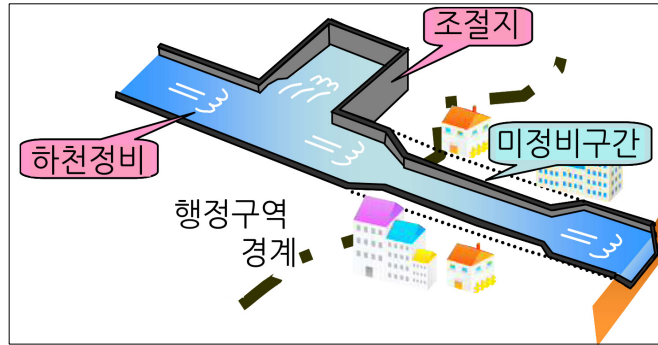
- 나아가 여러 개의 지하식 조절지를 터널로 연결하는 방식을 통해 유역을 넘어 상호간에 활용할 수 있는 광역 조절지를 건설해 최근 증가하고 있는 국지적인 집중호우에 효과적으로 대처할 예정임.



【광역 조절지 이미지】

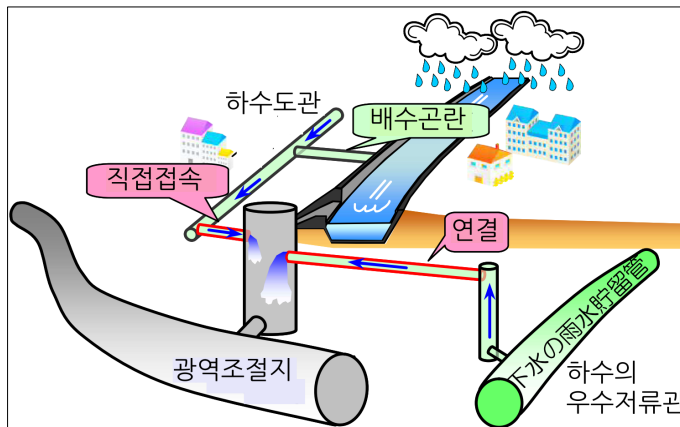
- 행정구역에 걸쳐 있는 하천에 있어 하류 쪽에 있는 지자체의 하천 (수로) 정비가 제대로 추진되지 않는 경우나 공원사업 등과 연계해 조절지 부지 확보가 가능해 하류 쪽을 정비하는 것보다 훨씬 홍수

억제 효과가 클 경우에는 하류 쪽에 미정비구간이 있더라도 상류 쪽에 먼저 하천(수로) 확폭 및 하상 조절지 건설을 통해 안전성을 조기에 향상시키는 방식으로 정비할 예정이다.



【행정구역 경계에 걸쳐 있는 하천의 조절지 선행정비 이미지】

- 마지막으로 빗물의 절반이 하수도를 통해 하천으로 방류되므로 하천과 함께 하수도도 치수시설로서 기능하지만, 하수로 빗물이 역류해 침수피해가 발생하는 경우도 늘어나고 있으므로 하천과 하수도를 연계하는 대책이 필요한 상황임. 따라서 광역 조절지와 하수도관의 일부를 직접 연결하거나 광역 조절지와 우수저류관을 연결해 상호 융통하도록 하는 대책도 제시함.



【하천과 하수도의 연계대책 이미지】

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/11/20mb6100.htm)

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/11/DATA/20mb6100.pdf)

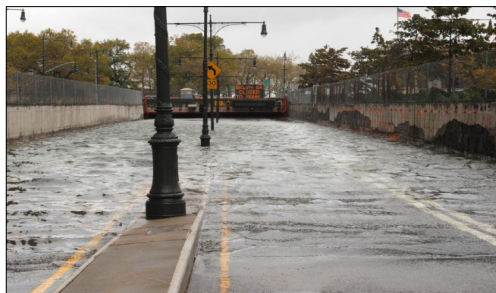
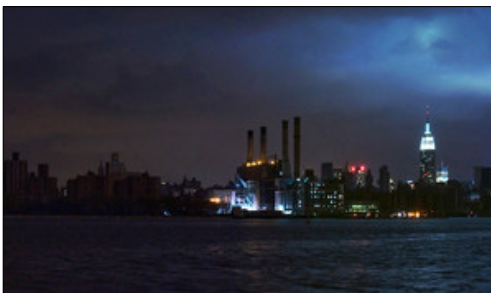
(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/11/DATA/20mb6101.pdf)

(www.metro.tokyo.jp/INET/OSHIRASE/2012/11/DATA/20mb6102.pdf)

재해 발생 시 소셜 미디어를 통해 자원봉사자를 모집해 복구 지원 (뉴욕市)

– 초강력 허리케인 ‘Sandy’가 뉴욕을 강타함에 따라 정전, 수해 등으로 많은 지역이 고통을 받았지만 자원봉사자와 수해주민을 연결해주는 소셜 미디어 덕분에 재해 복구가 원활하게 이루어졌음. Rocovers.org라는 웹사이트는 자원봉사자와 피해주민을 직접 연결해주는 소셜 미디어로, 이번 허리케인에 의해 피해를 입은 지역과 자원봉사자를 적절하게 연결해줌.

- 이 사이트는 대학을 갓 졸업한 O’Neill이 만들었음. 그는 2011년 매사추세츠州에 큰 피해를 입혔던 토네이도를 경험하면서 자원봉사자나 지원단체를 연결해주는 기관이 없고, 자원봉사자와 복구장비 등에 대한 정보가 체계적으로 정리되어 있지 않다는 점을 깨닫고 이를 개선하기 위해 이 사이트를 구축하게 됨.
- 이 사이트는 지역별 자원봉사자, 기부목록, 자원봉사가 필요한 지역을 연결해주고 있으며 지역별로 필요한 기술 지원 및 교육 등을 제공해주고 있음. 중요한 점은 이 사이트가 재해 이후 복구만을 위해 개발된 것이 아니라 재해 발생 전에 이를 체계적으로 준비하기 위한 도구라는 점임.



【허리케인 Sandy로 인해 정전된 뉴욕市(왼쪽). 물에 잠긴 Franklin D. Roosevelt Drive(오른쪽)】

- 이번 복구현장에서는 소셜 미디어를 통해 자연적으로 모여든 자원봉사자들이 적십자나 정부, 市에서 하지 못하는 역할을 수행함. CAAAV라는 아시안 지역 커뮤니티는 웹사이트, 이메일, 트위터 등을 통해 자원봉사자를 모으고 정부, 市가 돕지 못하는 피해지역을 방문해 수해복구를 지원함.

(www.fastcoexist.com/1680827/recovers-wants-to-help-your-community-prepare-for-the-next-disaster?utm_source=twitter)
(recovers.org/)

도 시 환 경

상점가의 불필요한 에너지사용 억제 및 바람직한 에너지절약 방향 제시 (도쿄都)

- 도쿄都 내 전체 69만 개 사업체 중 소매업과 음식점 등의 상점이 차지하는 비중은 약 30%로 다른 업종에 비해 높아 냉난방 시 에너지절약의 중요성이 대두되고 있음.
 - 식료품 판매상에서는 냉동냉장식품 판매대의 에너지소비량이 비교적 높으나, 그 이외의 상점(백화점, 슈퍼마켓, 쇼핑센터 등)에서는 냉난방 및 조명 등으로 인한 에너지소비량이 높아(약 70%) 냉난방 및 조명에 대한 에너지절약 대책이 필요한 상황임.
- 도쿄都 환경국에서는 상점 영업 시 불필요한 에너지 사용을 억제하고 바람직한 에너지절약 방안을 제시하기 위해 2012년 7월 5일 검토위원회를 설치해 논의해 왔음. 都는 11월 5일 에너지절약 우수 사례와 도쿄都 및 각 상점이 추진해야 할 대책을 다음과 같이 발표함.
 - 상점 영업 시 불필요한 에너지 사용을 줄이기 위해 상점의 문을 열어놓은 채로 냉난방을 실시하는 것을 자제하되, 문이 없거나 문을 닫을 수 없는 경우 출입구 부근 2미터 정도는 냉난방을 중지함.
 - 상점주가 매출감소를 우려해 협조하지 않을 가능성에 대비해 상품을 전시하는 부분은 주위보다 3배 이상의 조명밝기가 필요하므로 상대적으로 통로부분

의 조도를 낮추어 상품을 돋보이게 하는 방법 등을 제시함.

(www.metro.tokyo.jp/INET/KONDAN/2012/11/40mb5100.htm)

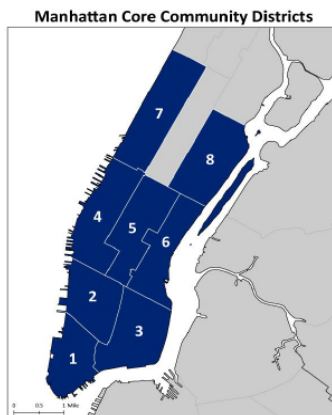
(www.metro.tokyo.jp/INET/KONDAN/2012/11/DATA/40mb5100.pdf)

도 시 교 통

4. 맨해튼 노외주차 정책(Off-street Parking) 강화 (뉴욕市)

○ 뉴욕市는 공기정화법(Clean Air Act)에 따라 1982년 중심업무지구 내 노외주차 정책(Off-street Parking)을 도입한 이후 도심 지역의 주차패턴 변화를 분석한 뒤 이 정책을 더욱 강화할 계획이라고 발표함.

- 市는 Manhattan Core Parking Zoning을 실시해 특정 서비스, 사업, 문화, 거주자를 위한 최소한의 주차공간만을 확보하고 공영주차장을 두어 주차공간을 제한해 왔음. 이에 따라 맨해튼에서 가장 혼잡한 지역에 대한 자동차 유입을 강력하게 제한하는 효과를 거둬.



【맨해튼 주차구획도】

- Manhattan Core 지역은 市의 중심업무지구뿐 아니라 대중교통의 중심지이자 주요 학교 및 학원시설, 가장 인기 있는 주거지로 자리 잡고 있음. 이 정책이 시행된 이후로 맨해튼 주민 및 통근자들은 미국 전체에서 가장 높은 주차요금을 지급하게 됨.
- 市는 지난 30여 년간의 주차정책을 돌아볼 때 이와 같은 규제가 성공적인 맨해튼 도심을 형성하는 데 기여했다고 평가하고 있으며, 필요에 따라서는 Special Permit을 받을 수 있도록 융통성 있게 제도를 운용했다고 자평함.
 - 1982년 처음 시작된 이 정책으로 인한 가장 큰 변화는 주거지 개발에 있어 거주자 전용 주차공간을 확보한 주택지 개발을 자리 잡게 했다는 점임. 거주자 전용 주차공간은 구역별로 적게는 20%, 크게는 35%까지 확보할 수 있음.
 - 그 밖의 변화로는 市에서 운영하던 공영주차공간이 2010년에는 1978년 대비 약 2만 5000개 감소했으며, 주차시설을 건설하는 것이 새로운 ‘개발’ 사업이 되었다는 점임. 또한 통근자 중심의 주차 시설 이용이 Tribeca, Far West Side와 같이 고소득자들이 선호하는 거주자 중심으로 변화하고 대중교통 이용률이 높아진 점임.
- 市는 이 제도 도입 이후 30년간의 변화를 재조명하고, 현 시점에 맞는 제도로 개선하기 위해 州정부 지원으로 2008년 Manhattan Core Parking Study를 시행했으며, 아래와 같은 결과를 얻음.
 - ① 맨해튼 지역의 인구, 고용, 통행량이 현저하게 증가했음에도 자가용 이용비율의 변화는 미미해 이 정책이 경쟁력이 있고, ② 주차 공간의 공급은 오히려 감소했으며, ③ 도시 전체 자가용 소유비율이 46%인 데 반해 맨해튼 중심지의 자가용 소유비율은 23%에

그치고, ④ 정책 초기 공영주차장은 주로 통근통행자를 위한 것이었으나 점차 거주자 이용률이 더 높아졌으며, ⑤ 그럼에도 최소한의 주차공간은 반드시 필요함.

- 市는 이를 토대로 ① 현 공영 주차공간 파악, ② 특정시설에 대한 Special Permit 개선, ③ 보행친화적인 도시경관을 위한 규제 재조정, ④ 새로운 주차시설에 대한 기준 마련 등 보다 강화된 정책목표를 수립·시행하기로 함.

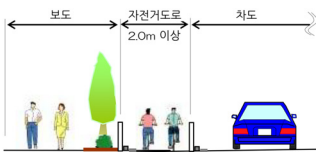
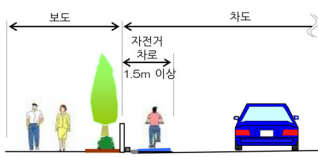
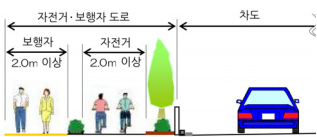
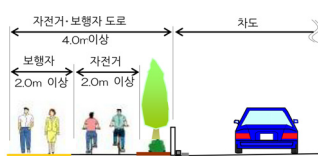

(www.nyc.gov/html/dcp/pdf/mn_core/mncore_study.pdf)

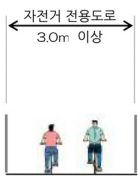
5. ‘자전거 주행공간 정비 추진계획’ 수립 (도쿄都)

- 도쿄都에서 자전거는 편리하고 저렴한 개인 교통수단으로 인식되어 점차 이용이 확대되고 있는 추세이나, 이에 못지않게 자전거와 관련된 교통사고 비율도 증가 추세에 있음. 이러한 상황에서 2012년 10월 도쿄都 건설국에서는 도쿄都 비전계획인 ‘2020년 도쿄’ 계획에 근거해 보행자, 자전거, 자동차 각각의 안전 확보를 위해 자전거 주행공간을 체계적으로 정비하고자 정비의 기본개념 및 우선 정비구간 등을 정리한 ‘도쿄都 자전거 주행공간 정비 추진계획’을 수립함.

- 이번 정비 추진계획에서는 자전거도로 및 자전거차로의 정비수법과 차도 및 보도 폭원 등의 도로구조, 도로변 주차 수요 등 도로 이용상황을 종합적으로 검토해 차도 활용을 기본으로 한 정비수법 선정방식을 제시하고 있으며, 이 선정방식에 따라 다음의 6가지 유형별 정비수법을 적용함.

【자전거 주행공간의 정비수법별 장단점 및 정비요건】

정비수법의 종류	특징	정비요건
<p style="text-align: center;">자전거도로</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 보행자 및 자전거와 자동차가 구조적으로 분리되어 안전성이 높음. 평탄성이 높아 자전거 주행성이 양호함 - 단점: 차도에서 화물집하가 어려움. 지금의 청소차로는 자전거도로 청소 불가 	<ul style="list-style-type: none"> - 차도부분에 자전거도로를 정비할 수 있는 폭원 확보가 가능한 곳 - 갓길에 자동차 주정차 수요가 적은 곳
<p style="text-align: center;">자전거차로</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 보행자 및 자전거와 자동차가 대략적으로 분리 가능. 평탄성이 높아 자전거 주행성이 양호함. 정비비용이 상대적으로 낮음 - 단점: 갓길 주정차 차량이 있을 경우 자전거주행 장애 발생. 자동차 주행속도가 빠른 곳에서는 자전거와 접촉 위험성이 높아짐 	<ul style="list-style-type: none"> - 교통규제를 위해 자전거차로 부분을 1.5m 이상 확보가 가능한 곳 - 자전거차로는 일방행 통행이므로 도로 양쪽에 정비가 가능한 곳
<p style="text-align: center;">자전거·보행자도로의 구조적 분리</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 보행자 및 자전거와 자동차가 구조적으로 분리되어 안전성이 높음 - 단점: 교차로나 버스정류장 등 보행자와 자전거의 동선이 겹치는 부분 처리 	<ul style="list-style-type: none"> - 광폭의 보도 확보가 가능한 곳
<p style="text-align: center;">자전거·보행자도로의 시각적 분리</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 보행자 및 자전거와 자동차가 시각적으로 분리되어 안전성이 높음 - 단점: 교차로나 버스정류장 등 보행자와 자전거의 동선이 겹치는 부분 처리. 보행자와 자전거가 구조물로 분리되어 있지 않아 접촉 위험성 	<ul style="list-style-type: none"> - 광폭의 보도 확보가 가능한 곳(단, 구조적으로 분리가 가능한 보도 폭원으로는 확보가 불가능한 경우)
<p style="text-align: center;">자전거·보행자 전용도로</p> 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 사이클링 등 야외스포츠, 레크리에이션에 적절. 자동차와 완전히 분리되어 안전성이 높음 - 단점: 보행자와 자전거의 접촉 위험성 	<ul style="list-style-type: none"> - 하천변 등 연속적인 도로용지 확보가 가능한 곳 - 노면정비 등과 함께 정비가 가능한 곳

정비수법의 종류	특징	정비요건
자전거 전용도로 	<ul style="list-style-type: none"> - 장점: 사이클링 등 야외스포츠, 레크리에이션에 적절. 자동차와 완전히 분리되어 안전성이 높음 - 단점: 기존 도로 내에 이러한 새로운 공간을 확보하기가 어려움. 보행자 진입 억제 곤란 	<ul style="list-style-type: none"> - 하천변 등 연속적인 도로용지 확보가 가능한 곳 - 노면정비 등과 함께 정비가 가능한 곳





- 또한 ① 자전거 교통량이 많고 사고 위험성이 높은 구간, ② 자전거의 유입대수가 많은 역 주변 구간, ③ 여러 관광명소 및 집객시설 등이 연결되어 자전거 이용 촉진이 필요한 구간, ④ 기존 자전거 주행공간과 접속해 편리성이 증대되는 구간 등 4가지 기준에 따라 우선적으로 자전거 주행공간 정비구간을 선정해 ‘2020년의 도쿄’ 계획 목표에 따라 연차적으로 정비해 나갈 계획임.

【우선 정비구간의 연차별 정비계획】

구분	2011년도까지의 실적	2020년도까지 정비	2020년 이후 정비	계
23개 특별구 지역	81km	73km	32km	186km
다마 지역	31km	36km	13km	80km
계	112km	109km	45km	266km

- 마지막으로 보행자 및 자전거 이용자가 쉽게 이해할 수 있도록 주행공간 정비 시 통일된 표지판 및 노면 표시 기준을 제시하고 있음.
 - 통행안내 표지는 대략 100m 간격으로 설치하는 것을 원칙으로 하고, 노면 표기는 50m 간격으로 설치하되 좁은 가로와의 교차지점에서는 50m 미만으로 설치할 수 있도록 함.

【자전거 주행공간 통행안내 표지】

<통행안내 표지판>	<노면 표시>		<설치사례>
	보행자 통행 부분	자전거 통행 부분	
			
심벌 표시	페인트식		
<div>自転車は歩行者の迷惑に ならないように走りましょう 歩行者優先</div>			
문자 표시	시트식		

- 노면의 포장은 자전거 전용차로의 경우 시각적으로 명확히 하기 위해 파란색으로 도장하고 자전거의 미끄럼 방지를 위해 수지(樹脂)계 재질로 포장하도록 하고 있음. 보도와 장애물로 분리된 자전거도로는 주행성을 고려해 원칙적으로 검은색 아스팔트 포장을 하고, 그렇지 않은 자전거도로는 보도와 같이 블록으로 처리하되 가급적 차가운 계통의 색을 사용해 보도부분과 명확히 구분되도록 함.



<자전거 전용차로>



<보도와 분리된 자전거도로>



<보도와 장애물로 분리되지 않은 자전거도로>

【자전거 주행공간별 포장방식】

(www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/70mao100.htm)
(www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/DATA/70mao100.pdf)
(www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/DATA/70mao101.pdf)
(www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/DATA/70mao102.pdf)
(www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2012/10/DATA/70mao103.pdf)