

세계도시동향

Global Urban Trend

헤드라인뉴스 '코로나19' 위기 극복을 위한 경제재활성화계획 추진

산업·경제 요식업소 및 소매점 거리두기를 위해 노천공간 확장
임시허용
중소기업과 대기업 간의 상생을 위한 '파트너십 구축
선언 제도' 도입

도시교통

인종차별적인 도로명 변경

'최소 주차장 설치요건' 폐지로 환경·보행친화적인
도시 조성

모바일 결제를 통한 '버스 E-티켓 서비스' 도입

세계도시동향 해외통신원

암스테르담 장한빛
베를린 신희완
 유진경
 홍남명
프랑크푸르트 이은희
하노버 이희재
쿠알라룸푸르 홍성아
뉴욕 윤규근
 이수진
 이정근
로스앤젤레스 최윤경
샌프란시스코 김민희
시애틀 강민규

시카고 김영준
 강기향
하와이 임지연
휴스턴 이경선
상파울루 김현아
스톡홀름 문선우
 허윤희
바르셀로나 진광선
 박정수
싱가포르 이은주
런던 정기성
비엔나 안병선
로마 서동화
피렌체 김예름

뉴델리 박원빈
 박효택
자카르타 박재현
도쿄 박재호
오사카 권용수
베이징 박성은
상하이 문혜정
에드먼턴 장지훈
토론토 고한나
 김용훈
보르도 김준광
파리 김나래
시드니 정용문

‘코로나19’ 위기 극복을 위한 경제재활성화계획 추진

스페인 바르셀로나市 / 산업·경제

바르셀로나市는 ‘코로나19’ 사태로 인해 타격을 입은 바르셀로나의 경제를 회복하기 위해 단계별, 분야별로 세분화된 ‘경제재활성화계획’을 수립. 이 계획은 지역 상권 부흥 및 지역 농산품 소비 촉진을 통해 지역경제를 활성화하고, 국제 경쟁력 향상을 위해 교육 및 지원 프로그램을 시행하며, 모든 산업 분야의 디지털화를 가속화하는 것을 주요 내용으로 함

배경

- 2020년 ‘코로나19’ 사태로 인해 바르셀로나를 비롯한 전 세계 경제의 위기상황 초래
- 바이러스로 인해 초래된 유례 없는 경제 위기상황에 대응하기 위한 대처방안이 부족
- 시민 모두가 함께 경제위기를 극복하고 코로나19 이후의 상황에 대비하기 위해 바르셀로나市를 중심으로 도시의 종합적인 경제회복 정책 수립과 지원이 필요
- 이에 바르셀로나市는 ‘#마이엔사투렘’(#MaiEnsAturem, 우리는 결코 멈추지 않는다)이라는 슬로건을 내세운 ‘바르셀로나 경제재활성화계획’을 발표

‘바르셀로나 경제재활성화계획’의 목적

- 주요 목적은 경제 및 사회 구조의 회복과 경제의 가속화임
- 이를 위한 전략적 목표는 다음과 같음
 - 도시의 회복력 강화
 - 도시의 비즈니스 구조 유지 및 강화
 - 고용 보호 및 촉진
 - 지역 내 소비를 우선적으로 장려
 - 도시의 국제적 명성 유지 및 재도약을 위한 국제 홍보활동 재추진
 - 인재, 투자 및 관광객 유치
 - 대도시권을 포함한 도시의 변화를 위한 방안 제시

경제재활성화계획의 실행 형태 및 단계

- 전략적 목표를 달성하기 위해 경제주체¹⁾별로 세분화된 활성화계획을 수립
 - 경제주체별 활성화계획은 경제적 지원, 교육 및 상담, 홍보 및 커뮤니케이션과 상호 연결, 경제개발 수단, 규정 및 관리방안 변경의 다섯 가지 형태로 실행
- 경제재활성화계획은 초기 계획, 회복력 강화, 회복, 재도약의 4가지 단계를 거쳐 점진적으로 실행

분야별 경제재활성화계획의 주요 내용

- 지식산업 분야
 - 현황
 - 디지털화, 인재 유치 및 육성, 지속가능성, 비즈니스에 초점을 맞추고 지속가능한 개발과 양질의 일자리정책에 역점을 둔 미래경제전략을 유지
 - 활성화계획
 - 실업자 채용 기업에 보조금 지급
 - 정보통신기술 및 도매시장 관련 분야를 중심으로 실업자 대상 교육프로그램을 제공함으로써 실업자의 경쟁력 제고
 - 산업, 에너지, 의료, 물류, IT 등 수요가 높은 전략적 분야에 종사하는 근로자에게 단기 기술 전문 교육프로그램 제공
- 상업 분야
 - 현황
 - 바르셀로나는 지역 상권과 공공 시장을 기반으로 한 지역경제 모델을 지향하는 도시인데, 코로나19 발생에 따른 매출 감소로 지역 상권이 위기를 겪고 있는 상황
 - 활성화계획
 - 코로나19 발생으로 피해를 입은 자영업자들에게 보조금 지급
 - 상업용 건물의 임대료를 6개월간 인하하도록 권장하고, 임대료 인하에 따른 보조금을 지급함으로써 상인들의 임대료 부담 경감
 - 지역에서 생산되는 상품 및 중소기업 제품을 판매하는 디지털 마켓플레이스 개설 등 상업의 디지털화 촉진을 위한 프로그램 추진

1) 경제주체는 근로자, 기업 및 자영업자, 협동조합, 사회연대경제(GSE, Social and Solidarity Economy)의 기업 및 조직, 신흥 기업, 기업가 및 새로운 경제, 방문객, 국제 경제 주체, 국내 경제, 기타로 구분

○ 요식업 분야

• 현황

- 바르셀로나의 요식업은 경쟁력 있는 산업으로 도시의 주요 활력소인데, 코로나 19로 어려움을 겪게 됨에 따라 도시경제 및 도시공간의 활력 또한 저하

• 활성화계획

- 코로나19 감염 예방을 위한 위생 관련 권장사항 준수를 위해 내부 공간보다는 외부 공간을 활용한 상업활동을 장려하고, 이를 위해 테라스²⁾ 확장 또는 신규 등록 신청 시 관련 세금 할인 혜택을 제공
- 사업의 디지털화를 위한 온라인 교육, 상담 및 보조금을 지원하고, 배달 및 테이크아웃을 통한 소비를 장려하는 캠페인 실시
- 지역에서 생산되는 식품의 소비를 촉진하기 위해 식품 유통 및 판매를 위한 디지털 수단을 개발
- ‘메르까바르나(Mercabarna)’에 위치한 업체 중에서 코로나19로 매출에 어려움을 겪고 있는 회사를 대상으로 금융 지원 및 임대료 지급 기한 3개월 연장



[사진 1] 바르셀로나 거리의 테라스

2) ‘테라스’란 음식점 혹은 주점에서 외부 공간에 식탁과 의자를 놓고 영업하는 공간을 의미하며, 스페인을 비롯한 온화한 기후를 가진 지중해 지역 국가들의 대표적인 문화

○ 사회연대경제³⁾ 분야

- 현황
 - 바르셀로나는 사회연대경제가 주택, 식량, 에너지, 금융 및 문화 등 거의 모든 분야에서 활성화된 도시로, 코로나19로 인해 도시경제가 어려움에 처한 지금 그 어느 때보다도 사회연대경제의 활성화가 필요
- 활성화계획
 - 사회연대경제 회사 및 법인을 위한 공공-협동조합 신용펀드를 마련
 - 창업 및 경쟁력 향상을 위한 온라인 교육 및 온라인 상담 서비스, 프로젝트 모니터링 서비스를 제공
 - 사회연대기업의 정보를 쉽게 찾을 수 있는 온라인 서비스 제공

○ 컨벤션산업 및 관광산업 분야

- 현황
 - 코로나19 발생 이후 사람 중심의 지속가능한 경제회복과 이를 가능케 하는 '세계와 연결된 도시 모델'을 추진
- 활성화계획
 - 안전하고 지속가능하며 세계와 연결되고 혁신적이고 다양성이 있는 도시모델로서 바르셀로나에 대한 국제적인 홍보활동을 전개
 - 국제사회에 바르셀로나의 경제적 잠재력을 보여주고 네트워킹 기회를 제공하는 비즈니스 투어 '디스커버 바르셀로나(Discover Barcelona)'를 연간 2~3회 준비

○ 문화산업 분야

- 현황
 - 코로나19로 인해 문화 관련 행사들이 취소되면서 다양한 문화예술단체들이 직접적으로 피해를 입은 상황
- 활성화계획
 - 문화예술단체를 대상으로 다양한 보조금을 지원하고, 문화예술 관련 직종에 대하여 고용계약 특별 보호규정을 적용
 - 문화공간의 코로나19 방역 관련 위생 권장사항 기준을 설정하고, 이를 준수하는데 필요한 비용에 대하여 특별 보조금 지급

3) 사회연대경제란 경제활동을 통한 이윤 추구보다는 시민들의 수요를 충족시키는 것을 우선으로 하는 사회경제적 이니셔티브의 집합으로, 정부로부터 독립적이며, 형평성과 연대성, 포용성과 같은 사회적 가치에 따라 행동함으로써 사회의 변화를 촉진하는 경제형태

정책 평가

- 코로나19로 인한 경제적 피해는 전 세계 공통적으로 나타나는 현상. 특히 중소기업과 자영업자, 문화예술산업 종사자 등에게는 심각한 피해를 초래
- 이에 따라 코로나19로 인한 경제적 피해를 복구하고, 코로나19 사태 이후 경제를 재편하기 위한 지원이 필요
- 경제재활성화를 위한 지원책으로 특별보조금 지원 이외에도 코로나19 사태를 통해 드러난 각 산업 분야의 구조적인 문제점을 파악하여 바람직한 방향으로 거듭나기 위한 방법을 모색한다는 점에서 참고할 만한 사례로 판단

<https://www.barcelona.cat/reactivacioeconomica/es#mesures-de-reactivacio-de-l-economia>

<https://www.barcelona.cat/reactivacioeconomica/es/plan-de-accion>

https://ajuntament.barcelona.cat/economia-social-solidaria/es/noticia/que-el-covid-19-no-nos-detenga_952063

<https://www.barcelona.cat/barcelonacultura/es/mesures-suport-teixit-cultural>

진 광 선 통신원, sunnyice@hanmail.net

요식업소 및 소매점 거리두기를 위해 노천공간 확장 임시허용

캐나다 에드먼턴시 / 산업·경제

에드먼턴시는 일찍이 ‘노상카페와 옥외 안뜰(Outdoor Patio) 허가제도’를 통해 도심 거리를 모임공간으로 전환하기 위한 정책을 한시적으로 시행해왔음. ‘코로나19’로 인한 요식업소와 소매업체의接客공간 확보 요구에 부응하기 위하여 이 허가제도를 올해 12월까지 연장

배경 및 목적

- 2015년부터 시행된 기존 ‘노상카페와 옥외 안뜰(Outdoor Patio) 허가제도’는 공공 보도 등의 공유지를 점유하는 노상카페와 개별 사업주의 사유지인 옥외 안뜰 사용 허가를 통해 도심 거리의 활성화와 개인 사업체의 매출 향상 도모를 위한 제도
- 2020년 3월 시작된 코로나19 관련 요식업계의 영업 제한과 5월 재개장으로 이어지는 상황에서 물리적 거리두기 준수에 따라接客 인원의 감소 및 매출 감소를 겪음
- 이에 시는 코로나19 방역대책 관련 요식업계의 요구에 대응하기 위해 올해 5월 노상 카페와 옥외 안뜰 사용 허가를 한시적으로 연장하고, 온라인 신청으로 간소화함
 - 또한 레스토랑과 소매점에서 수수료를 지불하지 않고도 야외공간을接客공간으로 확장할 수 있도록 함
 - 기존에는 신축, 증개축 시 허가 신청을 하거나 기존 업체가 별도의 신청을 하고 한번의 허가로 5년을 유지할 수 있는 면허가 부여되었음

주요 내용

- 기본 원칙 및 허가사항
 - 임시적으로 허용되었던 노천카페 및 옥외 안뜰 확장이 올해 12월 31일까지 연장
 - 노천카페 사업주는 인근 주거 개발에 대한 부정적인 영향을 최소화하는 것을 전제로 공유지를 활용하기 전에 사유지 사용을 우선하는 것을 원칙으로 함
 - 임시 노천카페는 시 조례와 앨버타주 보건부 및 주류협회의 규칙을 준수하는 것을 전제로 함
 - 임시 옥외 소매공간은 편의점, 일반 소매점, 시장, 전당포, 중고 상점 등에만 허용
 - 주차장은 임시 노천카페 공간으로 사용할 수 있으나 장애인용 주차공간은 제외

- 파라솔 등의 차양 장비는 지표면에서 최소 2.1m 위에 있어야 함
 - 임시 노천카페에서는 소화전과의 최소 1.5m 간격을 유지해야 하고, 23m 이내에 서 소화기를 사용할 수 있어야 함
 - 수용인원 60명을 기준으로 초과 수용 시 2개의 별도 출구가 필요하고, 그 이하는 하나의 출구로 충분하며 폭이 최소 0.9m 이상이어야 함
 - 모든 출구 게이트는 운영 시간 동안 출구 방향으로 열려 있어야 함
 - 신청은 온라인으로 간소화하며, 신청서와 소음완화계획서를 제출해야 함
- 금지사항
- 실외 시청각장비 사용 금지(별도 허가를 받았더라도 높이 2.1m를 초과하여 설치할 수 없음)
 - 조리 시설 금지
 - 인접 건물 소유주 및 세입자의 서면 승인 없이 인접 건물 공간, 출구 앞 또는 사업장으로 확장하는 것 금지
 - 영구적인 울타리 및 벽, 이동식 화장실, 데크 또는 무대 설치 금지
 - 버스정류장, 건인구역, 적재구역, 자전거도로 등 교통시설이 설치된 경우 확장 불가
 - 주류, 담배 또는 대마초 판매 및 현장에서 마시거나 피는 행위 금지
- 소음 완화 사항
- 시청각장비를 사용할 사업주는 소음완화계획을 제출하여야 함
 - 소음완화계획에는 다음과 같은 내용이 담겨 있어야 함
 - 소음 관리 책임자의 위치
 - 야간 영업 시간과 소음 수준
 - 스피커나 TV가 향하는 방향 및 밤 10시 이후 볼륨 축소



[사진 1] 야외 노천카페와 보행자 우회로가 마련된 에드먼턴의 식당 모습

출처: 해외통신원 직접 촬영

사업체의 반응과 다른 지역의 현황

○ 사업체의 반응

- 심각한 매출 감소로 지원을 호소하고 있는 요식업계에서는 이번 임시 완화조치를 환영

○ 타 지역 현황

- 확장 규모와 수용인원에 대한 편차는 존재하지만, 현재 캐나다 서부에서는 밴쿠버 및 인근 위성도시, 에드먼턴, 캘거리 등의 주요 도시에서 시행 중이며, 중부의 토론토, 해밀턴 등의 도시에서도 유사한 임시조치를 시행하고 있음
- 토론토 등의 내륙 지방에서는 이른 동절기로 인해 사실상 10월부터 야외 영업이 불가능하여 난방기구 사용을 허가하는 별도 조치를 시행하기도 함
- 밴쿠버 등의 일부 도시에서는 오후 10시 이후 주류 판매 금지 등의 조례 등과 맞물려 이번 완화 조치를 계기로 영구적인 영업활동 완화를 추진하고 있음

https://www.edmonton.ca/business_economy/temporary-outdoor-patios-sidewalk-cafes-and-retail-space.aspx

<https://torontostoreys.com/toronto-portable-heaters-cafeto-sidewalk-curb-lane-patios/>

장 지 훈 통신원, macgyvar@gmail.com

중소기업과 대기업 간의 상생을 위한 ‘파트너십 구축 선언 제도’ 도입

일본 / 산업·경제

일본 경제산업성은 경제계·노동계 대표 등으로 구성된 ‘미래를 개척하는 파트너십 구축 추진 회의’를 열고 ‘파트너십 구축 선언 제도’를 도입하여 중소기업과 대기업이 함께 상생하는 관계를 구축하기로 함

배경 및 목적

- ‘코로나19’ 상황 속에서 대기업과 중소기업 간 파트너십의 중요성 증대
 - 대기업과의 협력을 통해 중소기업이 약점을 보완하고 자신의 강점을 살린 새로운 사업을 추진하는 것이 필요
 - 코로나19 사태 이후 지역사회를 유지하기 위해서는 이러한 움직임을 지원하는 것이 필수
- 이에 경제산업성은 2020년 5월 경제계·노동계 대표와 정부 관계자로 구성된 ‘미래를 개척하는 파트너십 구축 추진회의’를 개최하고 아래 사항을 논의
 - ① 코로나19의 영향을 고려해 중소기업·소규모사업자에 대한 불공정한 거래조건을 방지하고 하청거래의 적정화를 추진, ② 공급사슬 전체의 부가가치 향상과 규모·계열 등을 초월한 오픈이노베이션 등 새로운 연계를 촉진하는 것을 논의
- 이후 개별 기업이 위의 ①, ②에 임하는 것을 자주적으로 선언하는 ‘파트너십 구축 선언 (파트너십構築宣言) 제도’와 선언 상황을 공개하는 방안 도입
 - 경제산업성은 올해 6월 초부터 기업에 ‘파트너십 구축 선언’을 호소

‘파트너십 구축 선언 제도’의 주요 내용

- 파트너십 구축 선언에 찬동하는 기업은 공급사슬 전체의 공존공영과 규모·계열 등을 초월한 새로운 연계, 바람직한 거래관행 준수, 그 밖의 독자적인 대책 추진 등을 대표자 성명으로 선언
 - 새로운 연계와 관련해서는 재해 시 사업 지속이나 일하는 방법 개혁이라는 관점에서 거래처의 재택근무 도입이나 사업계속계획 마련 등 지원
 - 연계대책으로는 기업 간 연계(오픈이노베이션, M&A 등 사업승계 지원 등), IT화

- 지원(데이터 상호 이용, IT 인재 육성 지원 등), 전문 인재 매칭 등을 제시
- 바람직한 거래관행으로 제시된 것은 다음과 같음
 - 불합리한 원가 낮추기를 요구하지 않는 등 가격 결정방법을 합리화하는 것, 일하는 방법 개혁에 따른 부담을 방지하려고 노력하는 것, 지식재산과 노하우의 무상 양도를 요청하지 않는 것, 현금으로 대금을 지급하거나 가능한 한 빨리 대금을 지급하는 것, 무상보관 요청 등 불합리한 비용 부담을 초래하지 않는 것 등
 - 파트너십 구축 선언을 한 기업은 ‘파트너십 구축 선언 포털사이트’(「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト)에 공개
 - 선언을 위반하거나 선언을 이행하지 않는다고 인정되는 때에는 해당 사이트에서 삭제
 - 선언 기업은 별도의 로고를 사용할 수 있음
 - 로고에는 대기업과 중소기업이 힘을 합쳐 공존공영을 이룬다는 뜻이 내포
 - 또한 선언 기업에 대해서는 보조금을 우선 지원하는 방안도 검토
 - 경제산업성은 계속해서 많은 기업이 파트너십 구축 선언을 공표하도록 독려
 - 파트너십 구축 선언을 한 기업은 사이트에 지속적으로 공개할 예정

<https://www.meti.go.jp/press/2020/07/20200710011/20200710011.html>

<https://www.keidanren.or.jp/announce/2020/0609.html>

<https://www.biz-partnership.jp/index.html>

권 용 수 통신원, dkrrnlwjstjf@naver.com

인종차별적인 도로명 변경

독일 베를린시 / 도시교통

베를린시는 미테(Mitte) 지구에 있는 모렌슈트라쎄(Mohrenstraße)란 도로명에 흑인을 멸시하는 인종차별적인 의미가 있다고 보고, 2020년 8월 독일 최초의 아프리카 출신 흑인 철학자 안톤 빌헬름 아모(Anton Wilhelm Amo)의 이름을 따서 도로명을 변경

배경 및 목적

- 베를린시 미테(Mitte) 지구에 있는 도로인 모렌슈트라쎄(Mohrenstraße)의 모렌(Mohren)이라는 단어에는 흑인을 멸시하는 의미가 있음
 - 17세기부터 아프리카 흑인들은 프로이센 제국에 노예로 끌려와 이국적인 장식품으로 취급됨
 - 과거 프로이센 제국의 중심부에 놓여 있었던 이 길의 이름은 애초 흑인을 욕보이고자 명명된 것은 아님
- 하지만 도로명이 흑인에 대한 멸칭이기 때문에 이전부터 도로명 변경에 대한 논의가 진행
 - 2004년 좌파당(Linke)은 제안서를 제출했지만 당시에는 도로명을 변경하지 못함
 - 디콜로나이즈 베를린 연맹(Decolonize Berlin Bündnis)은 이름을 변경하기 위해 캠페인을 수년간 기획했으며 최근까지도 도로명 변경 청원 캠페인을 진행
- 지난 7월 3일 베를린교통공사는 러시아 작곡가인 미하일 이바노비치 글린카(Mikhail Ivanovich Glinka, 1804~1857)의 이름을 따서 모렌슈트라쎄 버스정류장의 이름을 바꾸려고 함
 - 하지만 글린카가 반유대주의자라는 이유로 베를린 정부가 이를 반대했으며, 이에 따라 새로운 이름이 필요하게 됨

주요 내용 및 의의

- 8월 21일 미테 지구의 지구협의회(Bezirksverordnetenversammlung)¹⁾에서 녹색당(Grün)과 사민당(SPD)의 제안에 따라 안톤 빌헬름 아모(Anton Wilhelm Amo) 슈트라쎄로 변경할 것을 제안하였고, 도로명 변경이 결정됨
- 안톤 빌헬름 아모는 독일 최초로 박사학위를 받은 철학자이자 법학자
 - 1703년 가나에서 태어나 네덜란드의 동인도 회사에 납치되어 독일로 넘어왔으며, 1729년 독일 할레(Halle)에서 박사학위를 취득한 후 1747년까지 할레와 비텐베르크(Wittenberg), 예나(Jena) 대학에서 연구
- ‘탈식민주의 이니셔티브’는 도로명 변경에 대해 ‘베를린이 세계사를 다시 쓴다’며 환영
 - 탈식민주의 이니셔티브의 대변인은 ‘베를린이란 도시공간에서 흑인에 대한 모욕을 금하고 아프리카 출신 학자에게 경의를 표했다’고 밝힘

도로명 변경 과정에서 제기된 비판

- 좌파당은 새로운 이름을 도출하는 과정에서 시민참여가 없었음을 지적
 - 좌파당은 이름을 변경하는 것만큼 중요한 것은 시민들의 논의와 이를 변경하기 위한 절차와 실행이라고 강조
 - 좌파당은 새로운 도로명을 제안하는 과정에서 반식민주의 연맹과 훔볼트 대학교 민족학연구소 등 여러 단체와 함께 새로운 이름을 제시했으나, 다수표를 얻지 못함
- 극우로 알려진 독일대안당(AfD)과 우파인 기민당(CDU)은 모렌슈트라쎄라는 이름을 유지하고 싶어 했음
 - 독일대안당 소속 베를린 의원인 마틴 트레프처(Martin Trefzer)는 ‘이름을 바꾸려는 사람은 도시의 문화적 정체성을 해친다’고 주장

1) 지구협의회는 지구 행정과 정책 방향을 결정하는 협의회이며, 55명의 회원으로 구성되어 있음



[사진 1] 2018년 모렌슈트라쎄의 이름을 바꾸기 위해 진행된 행사인
제5회 리네이밍 파티(renaming party) 모습

<https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/nachrichten/6224492-4357821-u-bahnhof-mohrenstrasse-bvg-streicht-ras.html>

<https://www.berlin.de/aktuelles/berlin/6269281-958092-abgeordnete-streiten-um-umbenennung-der-.html>

<https://www.berlin.de/aktuelles/berlin/6269982-958092-mohrenstrasse-soll-umbenannt-werden-.html>

<https://www.rbb24.de/politik/beitrag/2020/08/berlin-mohrenstrasse-umbenennung-gruene-spd-amo.html>

<https://www.sueddeutsche.de/politik/mohrenstrasse-berlin-umbenennung-kommentar-1.5006150>

<https://www.welt.de/politik/deutschland/article214001656/Rassismuvorwuerfe-Mohrenstrasse-in-Berlin-wird-unverzueglich-umbenannt.html>

홍 남 명 통신원, dangmu7722@gmail.com

‘최소 주차장 설치요건’ 폐지로 환경·보행친화적인 도시 조성

캐나다 에드먼턴市 / 도시교통

에드먼턴市는 캐나다 주요 도시 중 최초로 조례를 개정하여 도심 사유지의 ‘최소 주차장 설치요건’을 폐지하고 부동산 개발업체, 사업자들의 자율에 맡겨 건축공간 설계의 자율성을 부여. 이를 통해 활용가치가 떨어지는 주차공간 대신 상업공간으로의 활용을 촉진하고, 보행자 중심 도시로 탈바꿈시켜 영세 사업체의 경제적 부담과 도시의 환경적 부담을 줄이고자 함

배경

- 현행 주차장 설치요건과 관련된 에드먼턴市의 조례는 1970년대에 제정되어 해당 지구가 정하는 요건에 따르고 있음
- 오래된 조례에 대한 개정 움직임은 市의 중장기계획인 ‘커넥트 에드먼턴(2019~2028)’과 ‘도시설계 초안’의 일환으로 추진되었음
 - ‘커넥트 에드먼턴’은 건강한 도시, 도회적인 느낌의 도시, 지역의 번영, 기후에 대한 유연성을 전략적 목표로 삼고 교통체계와 주택 옵션, 성장 패턴, 도시 상업공간 등을 다각적으로 분석하여 市의 프로젝트와 관련 법규 등의 변화를 모색하는 중장기계획임
- 현행 주차장 설치요건 관련 문제점
 - 일률적으로 제정된 최소 주차장 요건으로 인해 도시 전체에 50% 이상의 주차장이 과잉 공급되어 유헴 주차장이 늘어남
 - 기존 주차장 설치 및 유지 비용은 구획당 7,000~60,000달러로 추산되고 있음
 - 50세대 규모의 임대주택을 예로 들면, 차량을 소유한 가구가 없음에도 불구하고 유헴 주차장 운영을 위해 연간 100만 달러를 설계 및 시공비로 낭비
 - 교통수단은 도시 온실가스 배출량의 30% 이상을 차지하고, 에너지 사용량의 40% 이상을 차지

‘최소 주차장 설치요건’ 폐지 추진과정

- 총 4단계로 이루어진 의견 수렴 및 심의 과정은 2018년부터 2020년 여름까지 진행
 - 1단계: 데이터 수집 및 분석
 - 주민 및 사업체를 위한 기존 주차장 활용 여부를 기술연구를 통해 분석

- 현 도시정책 및 주차 관련 요구사항 대비 실질 사용량을 비교 분석
- 타 도시의 주차 모범 사례 및 학술연구결과 검토
- 2단계: 상충관계 분석
 - 자체 포커스그룹 토의, 온라인 설문조사 및 팝업 이벤트를 통해 의견 수렴
 - 공공참여(Public Engagement)를 통한 의견 수렴
- 3단계: 도시계획위원회 소집
 - 주차 규제 옵션과 각 옵션에 대한 연구결과 및 주민 의견을 요약한 보고서 발행
 - 주차 규제 방법, 주차공간 공유 기능을 도입하도록 권고
 - 구역 내 주차규칙 변경이 노상주차에 미치는 영향에 대한 종합적인 검토를 요구
 - 주차수요 예측 요인에 대한 추가 연구 요구
- 4단계: 공청회 및 시의회 의결
- 논의과정에서 제안된 주차장계획에 대한 세 가지 옵션
 - 최소 주차장 설치요건(Minimum Parking Requirements)
 - 조례로 정한 최소 주차장 요건을 통해 다수의 주차공간을 확보할 수 있지만, 보행 공간에 대한 제한이 생기고 건물주와 사업주의 선택 폭이 좁아짐
 - 자율 선택 주차장 요건(Open Option Parking)
 - 건물주, 사업주의 자율에 맡겨 능동적으로 주차공간을 설계하고 차량과 보행 공간을 동시에 실현할 수 있음
 - 최대 주차장 설치요건(Maximum Parking Requirements)
 - 최대 주차장 제한을 두어 보행자 중심 환경을 조성할 수 있으나, 건물주와 사업주에게는 선택의 여지가 넓지 않음

변경된 조례 내용과 기대효과

- 변경된 내용
 - 토지용도 조례(Zoning Bylaw)에서 최소 주차요건을 완전 삭제하여 건물주, 개발 회사 등이 자율적으로 주차장 설치 여부를 결정
 - 대중교통 중심의 도시개발(Transit Oriented Development)과 함께 걷기 좋은 도시로 탈바꿈
 - 인접 대지 간 공유주차 활성화
 - 단, 배리어 프리(Barrier Free)라는 장애인 주차 요건은 현행을 유지하여 교통약자의 접근성 유지
 - 자전거 주차공간 의무 설치 요건을 동시 확대
 - 주차시설에 대한 설계 요구 사항 강화

○ 기대효과

- 사업체와 주택 소유자가 주차 요구를 충족하는 방법에 대한 선택권과 유연성을 가지게 됨
- ‘도시설계 초안’에서 구상된 도보 중심의 컴팩트한 도시를 조성하는 토대가 됨
- 공간을 많이 차지하는 주차공간을 보행공간으로 변모시킴으로써 공유공간이 확대되어 중심 변화가의 쇼핑몰과 커피숍 등 지역 편의시설을 이용하기 좋음
- 주차장 설치 및 유지 비용을 절감하여 임대료 지급, 서비스 향상 등의 기대효과를 낳음
- 신규 영세 사업체와 저소득층의 주거 대안에 대한 경제적 장벽이 없어짐
- 2021년 지하철 2호선 완공과 함께 개인 차량 이동 감소로 환경친화적인 도시로의 가능성을 열어줌
- 사업체와 주택 소유자가 주차장을 공유하는 등 기존에 과잉 공급된 주차장을 보다 효율적으로 사용하게 됨

https://www.edmonton.ca/city_government/urban_planning_and_design/comprehensive-parking-review.aspx?utm_source=virtualaddress&utm_campaign=makingspace

<https://globalnews.ca/news/7032335/edmonton-new-build-parking-guidelines/>

장 지 훈 통신원, macgyvar@gmail.com

모바일 결제를 통한 ‘버스 E-티켓 서비스’ 도입

인도 델리 NCT¹⁾ / 도시교통

델리 NCT 정부는 지역 내 공영버스 요금 지불에 QR코드를 활용한 모바일 결제 시스템을 도입하기 위해 3일간의 시범운행을 거쳐 하반기 중에 본격 도입할 예정. 고객 편의성 증대라는 긍정적인 영향이 예상되는 가운데 모바일 결제 산업 활성화도 기대

주요 내용

- 델리 NCT 정부는 스마트폰의 QR코드를 활용하는 애플리케이션을 통한 버스요금 지불 시스템을 473번 노선 버스를 대상으로 8월 중 3일간 시범운영
 - 승객이 버스 내에 위치한 QR코드를 통해 애플리케이션에 접속하여 도착 정류장을 선택하고 정해진 거리별 요금을 다양한 모바일 지불 수단을 활용하여 결제
 - 기존 결제시스템인 페이티엠, 지페이(G-pay) 등을 선택하여 버스요금을 지불
- 여기서 활용되는 앱은 인도 IIT 대학이 개발한 Chatr(챗알)이라는 앱임
 - 델리 NCT 정부는 시범운영사업 결과를 바탕으로 보완하여 하반기 중에 도입하는 것을 목표로 하고 있음
- 애플리케이션 내부에 요금 지불 외에도 버스 노선, 목적지 도착시간, 지하철을 포함한 환승경로 정보 등 대중교통 통합정보 인터페이스를 구축할 계획
 - 통합 모바일 결제 시스템을 바탕으로 우버(Uber) 등 차량 공유서비스와도 연계
- 또한 온라인으로 활용방법을 홍보하여 보다 많은 사람들이 사용할 수 있도록 할 예정

정책 평가

- 현금이 필요 없는 모바일 결제를 통해 지역 대중교통을 이용하는 고객의 편의성 증대
 - 지하철 일부 노선의 QR코드 결제시스템과의 연계를 통해 대중교통 접근성 강화
- 버스업계 종사자의 업무 효율성 증대 및 버스요금 정산의 투명성 확보에 이바지
- 이외에도 ‘코로나19’ 전염 위험성 감소를 위한 대면접촉 최소화에 도움이 됨

1) 델리 NCT(National Capital Territory of Delhi)는 올드델리(Old Delhi)와 뉴델리(New Delhi)를 합친 델리 수도직할지역. 뉴델리시가 인도의 수도

- 장기적으로 온라인 플랫폼 바탕의 결제환경 구축에 긍정적 영향이 예상되지만, 낮은 스마트폰 보급률, 고객 개인정보 보호 등은 개선이 필요한 사항



[사진 1] 버스 E-티케팅 모습

[사진 2] QR코드 활용 상점

[사진 3] 지하철 QR코드 티켓

<https://smartcity.eletsonline.com/delhi-carries-e-ticketing-system-trials-for-dtc-cluster-buses/>

<https://www.hindustantimes.com/cities/delhi-govt-to-begin-e-ticketing-system-for-its-buses-to-minimise-contact/story-zSGvCfxZzMlyT2mtec1vUN.html>

<https://www.inventiva.co.in/stories/shreyaroy/covid-19-spread-prevention-delhi-government-launched-the-paperless-ticket-project/>

<https://www.scoopwhoop.com/news/govt-will-now-be-using-e-ticketing-system-for-its-buses-to-minimise-contact/>

<https://www.timesofindia.indiatimes.com/city/delhi/soon-buy-e-tickets-on-phone-find-bus-routes/articleshow/77422692.cms>

박 원 빈 통신원, samc21@naver.com

세계도시동향 제487호

발행인 서왕진
발행처 서울연구원
06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57
02-2149-1234
www.si.re.kr
ISSN 2586-5102
발행일 2020년 10월 26일

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 도시정보실 출판팀 세계도시동향
담당(trees29@si.re.kr)에게 연락 바랍니다.

