

세계도시동향

헤드라인뉴스	1	이웃 간의 협동생활을 강조하는 신 개념의 사회적 주택 프로그램 시행	리옹
사회·복지	3	스스로 식사를 준비할 수 없는 노인을 위해 시정부차원의 가정배달급식 서비스 시행	뉴욕
	4	아동 및 청소년 지원 강화를 위한 종합 보고서 발표	뉴사우스웨일즈
	6	신종 인플루엔자 등에 대한 대책행동계획 공표	도쿄
행정장·교육	7	NYC 311 종합 서비스	뉴욕
환경·안전	11	신축 및 재건축 건물에 쿨 루프 설치 의무화	로스앤젤레스
도시교통	13	버스 정류장 감소를 통한 버스 서비스의 질 향상	페어팩스
	15	건기 좋은 도시로 변모하고 있는 뉴욕시	뉴욕
	17	위기에 처한 자전거 공유제	런던
	19	대부분의 도시에서 자동차를 이용한 출퇴근통행비율 감소	미국
도시계획·주택	23	임대료 현황 일람표 작성 착수	원현
	24	협찬사를 통한 도심 가로거리의자 설치 장려	뉴욕



이웃 간의 협동생활을 강조하는 신 개념의 사회적 주택 프로그램 시행

프랑스 리옹市 / 도시계획·주택

- 프랑스 내 사회적 주택의 운영주체인 ‘Logement Français(프랑스 주택공사)’의 7개 지방 가운데 론알프州를 담당하는 ‘Sollar’(사회적 주택 임대 공기업)는, 주민들의 공동 생활방식에 대한 연구 프로젝트를 맡은 리옹3대학과 주민생활 지원업무를 담당할 Récipro-Cité社와의 협력 하에, 이웃 간의 협동생활을 강조하는 새로운 개념의 사회적 주택 프로그램인 “Chers Voisins(친애하는 이웃 여러분)”을 2013년 12월부터 시행하고 있음.
- 이 프로그램은 세대간 연대와 적극적인 이웃관계, 그리고 친환경 책임의식에 기반해서 사회적 주택에 대한 혁신적인 접근법을 제시하고 있음. 현장지원센터까지 마련해 이웃관계를 도모하도록 동호회 및 주민단체의 결성을 지원할 뿐 아니라 주민들이 주인으로서 책임감 있는 태도를 갖도록 훈련시키는 등 주민들 스스로 주거지에 대한 공동체 의식을 느낄 수 있게 하는 데 목표를 두고 있음.
- Chers Voisins 프로그램의 3가지 과제는 다음과 같음.
 - 세대 간 연결망 짓기 : 거주민들이 서로의 생활방식을 존중하면서도 서로 연대할 수 있는 “함께 살기”의 방식을 혁신적으로 제안함.
 - 에너지 절약형 주거로 전환 : 에너지를 많이 필요로 하지 않는 소형 주택을 우선 공급하되, 각 주택을 거주자의 필요에 따라 조정할 수 있게 융통성 있는 구조로 설계함.
 - 주민의 구매력 강화 : 주민들을 직접 주거지 정비(정원 손질, 에너지 절약형 공동작업 등)에 참여하도록 함으로써 20~30%의 관리비용을 절감하고, 그 절감 비용이 주민들 각자의 구매력으로 전환되도록 함.
- 몇몇 생활 서비스와 공동생활재의 공유와 교환, 공동주택 부지 내 텃밭에서 채소와 꽃

가꾸기 및 분배와 같은 공동주택의 친환경 관리, 그 외에도 주민 모두의 일상생활을 개선하는 데 중요한 공동의 경계를 실현하는 다양한 활동과 기획을 통해 사회적 주택의 입주민들 간에 이웃관계를 구축할 수 있도록 함.

- 주민지원 활동가 1명과 주민지원센터, 그리고 입주민들이 가입한 여러 가지 단체들을 대표하는 주민협의회를 중심으로 주민단체를 재조직함. 이를 통해 입주민들이 점점 자율적으로 공동주택을 운영해 나갈 수 있도록 함.
- 현재 “Chers Voisins” 프로그램이 시행중인 주택단지는 리옹광역시 생제르맹오몽도르(Saint-Germain-au-Mont-d’Or)郡의 기존에 있던 사회적 주택 플라탄과 데신(Décines)郡에 새로 지은 사회적 주택임.
 - 생제르맹오몽도르郡의 플라탄(Les Platanes) 주택에는 처음으로 사회복지사들이 상주하며 노년층을 돌보고 있음. 이 주택단지는 또한 기존에 있던 건물 2개동을 본 프로그램의 성격에 맞추어 개보수 공사를 하였으며, 1개동을 새로 건축하여 주택 공급도 늘렸음.
 - 데신郡은 친환경, 세대통합, 주민참여적 단지 운영 시스템 등 Chers Voisins 프로그램에 따라 설계된 최초의 사회적 주택을 준공하여 이 프로그램을 시행하고 있음.
- 향후 프랑스 주택공사(Logement Français)와 Sollar, 프로그램의 운영방안을 연구하고 개선해 나갈 지역 연구기관인 리옹3대학은, 사회학자, 지리학자, 사회복지학자, 노년학자, 건강관리사 등의 참여와 실제 주택단지 운영을 맡은 사회적 기업 Récipro-Cité社와의 협업을 통해 이 프로그램을 더욱 섬세하게 설계하여, ‘사회적 주택’의 ‘사회적’이라는 개념을 한층 구체적으로 실현할 계획임.

http://www.sollar.fr/actualite_detail/123

<http://www.sollar.fr/uploads/assets/Plaqueette%20Chers%20voisins.pdf>

<http://www.recipro-cite.com/>

<http://www.logementfrancais.fr/communique/detail/id/63>

사회·복지

스스로 식사를 준비할 수 없는 노인을 위해 시정부차원의

가정배달급식 서비스 시행

뉴욕시 / 사회·복지

- 뉴욕시 노령국(Department of Aging)은 시예산으로 60세 이상의 시민 중 가정에서 스스로 식사를 준비하기 어려운 노인에게 식사를 제공하는 서비스 “Home-Delivered Meal Program(가정배달급식 프로그램)”을 시행하고 있음.
- 서비스의 유형은 2가지로 대상이 되는 노인에게 매일 따뜻한 식사를 배달해 주거나, 아니면 주 2회 신선한 식사를 냉동상태로 배달해주는 것임.
 - 수혜자가 특정 질병이나 HIV/AIDS 등과 같은 희귀 특수 질병을 앓고 있을 경우는 시정부가 아닌 God's Love We Deliver(뉴욕시, 허드슨 카운티, 뉴욕, 뉴저지 지역의 특수질병 환자들에게 무상으로 적합한 식사를 배달해주는 비영리기관)를 통해 이와 동일한 서비스를 제공받고 있음.
 - 뉴욕시는 이 프로그램을 통해 주중 16,000인분의 식사를 제공하고 있으며, 주말과 추가적으로 필요한 세대에게는 유사한 프로그램과 비영리기관들이 연합하여 서비스를 제공하도록 하고 있음.
- 뉴욕시는 균형 잡힌 식단은 물론 맛도 좋은 서비스를 지속적으로 제공하기 위해 4년 전부터 이 서비스에 대한 만족도 조사를 실시하고 있으며, 서비스 개선을 위해 케이터링(catering) 전문가들을 서비스 프로그램에 참여시키는 등 다양한 방안들을 모색하고 있음.
 - 그 결과 최근에 실시한 만족도 조사에서는 2009년과 대비하여 전반적인 만족도는 5%, 맛에 대해서는 2%, 메뉴의 다양성에 대해서는 3%, 식사 양은 2% 향상된 것으로 나타남.

- 하지만 배달 시간의 적절성, 메뉴에 대한 정보 제공은 2009년과 대비하여 6% 더 불만족스러운 것으로 나타남.
- 미국 전역에서 이와 같은 식사보조 프로그램이 많이 시행되고 있으나 대부분이 민간 및 비영리단체에서 기금을 마련하고 운영하는 것인 반면, 뉴욕시의 프로그램은 시정 부차원에서 저소득층 노인, 특히 독거노인과 의료서비스를 온전하게 받지 못하는 노인들을 대상으로 직접적인 지원을 하고 있다는 점에서 차이가 있음.
- 뉴욕시 노령국에서는 식사와 관련된 프로그램 외에도 대학, 도서관 등과 연계한 가정 방문 노인 교육프로그램인 “In-home Education Service”와, 외출 보조 서비스 등을 시행하고 있음.

<http://www.nyc.gov/html/dfta/html/services/meals.shtml>

아동 및 청소년 지원 강화를 위한 종합 보고서 발표

호주 뉴사우스웨일즈주 / 사회·복지

- 뉴사우스웨일즈(New South Wales)주는 새로운 아동 및 청소년 복지모델 구축을 위해 916명의 아동 및 청소년, 아동 및 청소년 서비스를 제공하는 40여 개의 비정부기 기구들을 대상으로 설문조사를 실시하고, 그 조사결과와 청소년 전문가들의 정책 자문에 기초해 ‘뉴사우스웨일즈 아동 및 청소년 지원 강화(Strengthening Advocacy for Children and Young People in NSW)’ 보고서를 작성하여 지난 12월에 발표함.
- 이 보고서 작성은 1999년에 설립된 ‘아동 및 청소년 위원회(Commission of Children and Young People)’가 주관하였는데, 이번 보고서는 위원회가 설립된 이후 작성된 보고서 중 가장 종합적인 아동 및 청소년 관련 보고서로서 향후 주정부의 아동 및 청소년 정책 방향을 결정할 기본 자료가 될 것으로 보임.
- 이 보고서는 아동 및 청소년들의 정책 결정에 참여하고자 하는 강한 의지를 확인함과

동시에 아동 및 청소년의 관점에서 지역사회의 다양한 이슈를 재점검하는 계기를 제공함.

- 아동 및 청소년들이 주요한 이슈로 제기하는 쟁점들은 연령 및 사회경제적 배경에 따라 다양하나, 대체로 좋은 교육에 대한 접근성 향상, 학교 및 온라인에서의 따돌림, 지역사회의 안전 문제, 음주 및 약물 남용, 아동 방치 및 학대, 그리고 정신건강 문제 등으로 요약됨.
- 이 외에도 아동 및 청소년들은 청소년들에 대한 지역사회 인식, 동물 학대, 난민 및 수감자 처우, 동성 결혼권 등의 다양한 사회적 이슈와 관련된 의견을 제기함으로써 사회정책에 대한 높은 관심을 보여줌.
- 설문조사 참여자들은 특히 아동 및 청소년 복지 문제에 대해 특별한 관심을 보였으며, 학교 중단 청소년 문제, 지역사회별로 차별적인 교육의 질 문제, 그리고 아동 및 청소년 무주택자 문제를 주요 문제로 제기함. 또한, 아동 및 청소년들의 높은 정책 의식에도 불구하고 이들의 의견을 대변해 줄 창구가 부족하며, 특히 고립, 소외 및 방치를 경험하고 있는 이들이 그들의 의견을 표출할 수 있도록 균등한 기회를 제공하는 것을 주요 정책 의제로 제기함.

- 이에 따라 주정부는 2014년에 아동 및 청소년 지원(advocacy)을 강화할 정책과 프로그램을 수립하여 발표할 계획임.

- 이 보고서에 기초하여 주정부는 아동 및 청소년 정책 계획을 수립하고, 정책 우선순위를 결정할 예정이며, 아동 및 청소년들의 웰빙에 영향을 미치는 다양한 이슈들에 대한 정책적 자문을 적극적으로 활용할 계획임.
- 특히 아동 및 청소년 서비스를 제공하고 있는 비정부 기관들과의 협력 관계를 더욱 강화하여, 아동 및 청소년의 욕구가 정책 수립 및 시행에 반영될 수 있는 체계를 마련할 계획임.

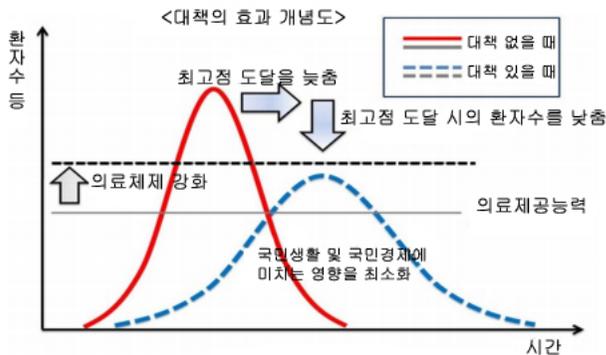
<http://www.nsw.gov.au/news/new-report-future-child-and-youth-advocacy>

<http://www.kids.nsw.gov.au/About-us/News/Strengthening-advocacy-for-children-and-young-people-in-NSW>

신종 인플루엔자 등에 대한 대책행동계획 공표

도쿄都 / 사회·복지

- 도쿄都是 2013년 11월 “신종 인플루엔자 등 대책행동계획”(이하 행동계획)을 책정하여 공표함. 행동계획의 목적은 인플루엔자 등의 유행 피크를 늦춰 의료제공체제의 정비와 백신제조 시간을 확보하고, 피크 시 환자 수를 줄여 환자수가 의료제공능력을 초과하지 않도록 함으로써 도민생활과 경제활동에 미치는 영향을 최소화하는 것임.



신종 인플루엔자 등 대책의 효과 개념도(출처 : 도쿄도/내각관방, “신종인플루엔자 등 대책 정부 행동 계획”에서 재인용)

- 행동계획은 신형인플루엔자 등 대책특별조치법(이하 조치법)에 근거함. 조치법은 인플루엔자나 새로운 감염증 발생으로부터 국민의 건강과 생활, 경제에 미치는 영향을 최소화하는 등의 위기관리를 목적으로 중앙 정부에서 제정하여 2013년 4월부터 시행되고 있음.
- 도쿄都의 행동계획은 신종 인플루엔자 등의 발생단계에 따른 대책과 도지사를 본부장으로 하는 대책본부의 실시체제 정비에 관한 내용을 담고 있음.
 - 발생단계는 미발생기, 해외발생기, 국내발생초기(도내 미발생), 도내발생초기, 도내감염기, 소강기의 6단계로 나누어 각 항목별 세부대책을 제시하고 있음.
 - 실시체제는 1) 정보수집, 2) 정보제공 및 공유, 3) 도민상담, 4) 감염확대방지, 5) 예방접종, 6) 의료, 7) 도민생활 및 경제활동 안전 확보, 8) 도시기능의 유지

등 8개 기본항목으로 나누고 각 항목마다 단계별 대책 내용을 명시하고 있음.

신종 인플루엔자 대책 실시 체제의 각 항목 별 주요 대책

실시체제	주요 대책
1. 감시(Ssurveillance) 및 정보수집	- 감시체제를 구축하여 정보수집·분석 - 발생단계에 따른 감시 실시
2. 정보제공·공유	- 도민, 사업자에게 신속한 정보제공 - 지자체(구시정촌(區市町村)), 의료기관 등 관계기관과의 연계강화
3. 도민상담	- 신형인플루엔자 상담센터 설치 - 감염확대방지책 외 각종 상담대응
4. 감염확대방지	- 확대방지대책, 감염리스크가 높은 시설의 감염대책, 개인의 감염예방책, 행사 자제 요청
5. 예방접종	- 국가가 시행하는 등록사업자 대상 특정 접종에 협력 - 지자체(구시정촌(區市町村))가 시행하는 주민접종 지원
6. 의료	- 감염증을 진료하는 의료기관 확보 및 의약품 비축 - 신형 인플루엔자 전문 외래 설치
7. 도민생활 및 경제활동 안전 확보	- 식료·생활필수품의 안전공급 확보 - 지자체(구시정촌(區市町村))에 피감염자 지원 협력 요청
8. 도민기능의 유지	- 필수 기반 시설(라이프라인 lifeline), 공공교통기관, 행정기능의 유지 - 도민의 안전, 안심 확보

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2013/11/70nbq100.htm>

<http://www.bousai.metro.tokyo.jp/japanese/tmg/influenza/plan.html>

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2013/11/DATA/70nbq100.pdf>

행재정·교육

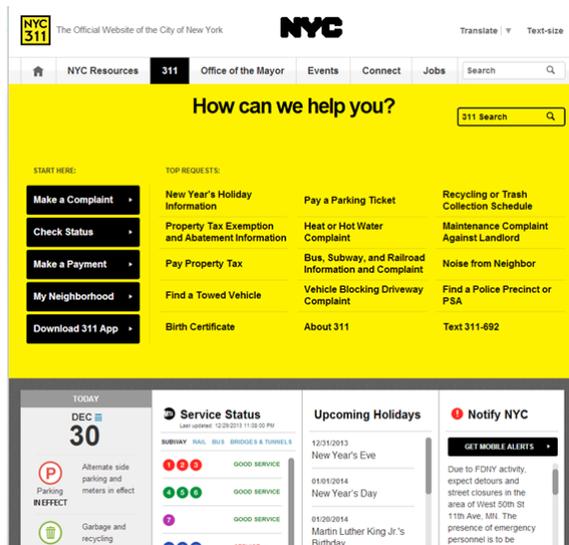
NYC 311 종합 서비스

뉴욕市 / 행재정·교육

- 뉴욕市の 311(이하 NYC 311) 서비스는 서울시의 120 다산 콜센터와 ETAX 서비스

등 온라인 정부 서비스가 결합된 형태의 종합서비스로서, 뉴욕시에 관한 주요 정보를 얻을 수 있는 창구(main source)임과 동시에 응급서비스를 제외한 모든 정부 서비스를 제공하는 창구이기도 함. NYC 311의 목적과 특징을 살펴보면 다음과 같음.

- NYC 311 서비스의 목적은 시민들이 좀 더 빠르고 쉽게 뉴욕시의 서비스와 정보에 접근할 수 있도록 편의를 제공하며, 동시에 최상의 고객 서비스를 유지하도록 하는 것임.
- 이를 위해 NYC 311 서비스는 다양한 채널을 통해 접근할 수 있도록 하고 있음.
- NYC 311 온라인 홈페이지(<http://www1.nyc.gov/311/index.page>)에는 카테고리별 서비스와 가장 많이 사용하는 서비스가 메인 페이지에 위치하고 있어 사용자 편의를 도모하였음. 또한 메인 페이지의 하단에 오늘의 주요 이슈, 각종 교통 서비스 등 주요한 서비스들을 한눈에 확인하고 이용할 수 있도록 하고 있음.



NYC 311 종합 서비스 홈페이지 화면

- 휴대전화를 이용한 전화 서비스는 뉴욕시 내에서는 바로 311을 누르거나 (212) NEW-YOR번을 통해 이용할 수 있으며, 뉴욕시 외부에서는 (212) 639-9675 번으로 연결할 수 있음. 또한 텍스트 서비스도 제공하고 있는데 311-692 번으

로 텍스트를 통해 다양한 민원을 해결할 수 있음.

- NYC 311 서비스는 Skype를 통해서도 이용할 수 있음. Skype는 전 세계적으로 가장 널리 쓰이는 화상 및 음성전화 서비스 중 하나이며, 'NYC 311'을 연락처로 등록하면 Skype를 통해서 휴대전화, 태블릿 PC, 노트북, 데스크탑 등을 이용하여 311 서비스를 이용할 수 있음.
 - NYC 311 서비스는 트위터(<https://twitter.com/nyc311>)로도 이용가능함. 이곳에는 뉴욕市에서 일어나는 다양한 이벤트와 함께 관련된 서비스 정보를 얻을 수 있는 사이트를 연결해 줌으로써 시민들이 뉴욕市를 훨씬 더 잘 즐길 수 있도록 도와줌.
 - NYC 311 서비스는 스마트폰 앱으로도 접근이 가능함. iOS 와 Android 앱을 동시에 제공하고 있으며, 온라인 홈페이지에서 접근할 수 있는 모든 기능이 스마트폰 앱을 통해서도 가능함.
- NYC 311 서비스는 영어권 시민들뿐만 아니라 비영어권 시민들에게도 동일한 서비스를 제공하기 위해 번역 및 통역서비스를 제공하고 있음.
- 311 온라인은 50개의 언어로 번역되어 있으며, 페이지 우측 상단의 'Translate' 버튼을 누르면 선택 가능한 언어를 고를 수 있음.
 - 만약 50개의 언어 중 본인이 사용하는 언어가 포함되어 있지 않다면 311번으로 직접 전화를 걸어 170개 이상의 언어로 도움을 받을 수 있음.
- NYC 311 서비스를 통해 이용할 수 있는 주요 콘텐츠는 다음과 같음.
- 민원 제기(Make a Complaint) : NYC 311 서비스에서 다양한 민원을 손쉽게 제기할 수 있음. 홈페이지에서 제공하고 있는 민원의 카테고리는 자신이 살고 있는 아파트 관련 서비스 및 불편사항, 분실물 신고, 소음관련 민원, 교통 및 주차 민원, 난방·수도 등 서비스 관련 민원, 도로 및 보도 관련 민원, 공원 관련 민원, 건설 관련 민원, 쓰레기 관련 민원, 소비자 관련 민원 등 다양함.

- 민원 처리 확인(Check Status) : 자신이 신청한 민원이 처리되고 있는지를 확인하고 싶다면 'Check Status'를 누른 뒤 민원제기 시 발급받은 서비스 요청 번호를 입력하여 자신의 민원 처리 상태를 확인할 수 있음.
 - 요금 납부(Make a Payment) : 311 서비스는 손쉽게 각종 요금을 납부할 수 있는 서비스를 제공함. 요금납부 카테고리는 주차위반 벌금, 사업면허 비용, 출생신고 비용, 사망신고 비용, 환경규약위반(Environmental Control Board Violation) 건축물 벌금, 주차권 발급비용, 재산세 납부, 상하수도 비용 납부와 기타 서비스로 나누어져 있음.
 - 커뮤니티 정보(My Neighborhood) : 자신이 거주하는 주소를 입력하면 자신이 속한 커뮤니티의 다양한 정보를 한번에 알려줌. 제공하는 정보로는 주요 교차로, 경찰관할구역, 학군, 쓰레기 및 재활용품 수거일, 커뮤니티 위원회 활동 등이 있음.
- 또 NYC 311 서비스는 '311 Request Map'을 작성하여 민원 내용을 지속적으로 업데이트함과 동시에 공공에 공개하고 있음. 이러한 노력은 몇 가지 목적을 함축하고 있음.
- 첫째, 가장 표면적인 목적은 자신의 커뮤니티에 어떠한 민원요청이 진행되고 있는지를 미리 살펴볼 수 있게 함으로써 중복적인 요청을 방지하고자 함.
 - 둘째, 시민들에게 민원의 내용을 공개함으로써 자신이 속한 커뮤니티에 관심을 유도할 뿐만 아니라 적극적인 시민참여를 도모하고자 함.
 - 셋째, 민원은 곧 시민들의 의견을 의미하므로 시정방향을 결정하고 정책별, 지역별 우선순위를 결정하는 등에 이용할 수 있도록 시민의견을 종합적으로 반영하는 창구로 활용하고자 함.
 - 넷째, 민원의 빈도와 종류를 지역별로 한 번에 알아볼 수 있게 정리함으로써 지역의 균형발전을 도모하고자 함.

<http://www1.nyc.gov/311/>

환경·안전

신축 및 재건축 건물에 쿨 루프 설치 의무화

미국 로스앤젤레스市 / 환경·안전

- 지구 온난화를 완화하고 에너지를 절약하기 위해 로스앤젤레스 시의회는 미국에서 최초로 신축 및 재건축 건물에 대해 쿨 루프(Cool Roof) 설치를 의무화하는 법안을 도입하기로 결정함.
- 이러한 법안 도입의 목적은 도시의 열섬 효과를 완화하고 부족한 에너지를 절약하기 위해서임. 쿨 루프 시스템은 백색 등의 밝은 색상의 지붕을 사용하고, 빛을 쉽게 반사할 수 있는 재질을 사용하여 태양광의 반사율을 높임과 동시에 재질이 쉽게 열을 분산시켜 건물 내부로 열이 유입되는 것을 막아주는 역할을 함.
 - 2005년부터 상업빌딩의 옥상은 흰색으로 설치하는 조례가 생겼고, 최근에는 일반 주택에 대해서도 설치를 권장해 왔으나 이번에 도입된 법안은 모든 신축 일반 주택에 쿨 루프 설치를 의무화하는 것임.
 - 캘리포니아 로스앤젤레스 캠퍼스(UCLA)의 연구진에 의하면, 로스앤젤레스 지역은 2050년까지 화씨(Fahrenheit)로 약 3.7~5.4도의 온도 상승이 예상되며, 또 남부 캘리포니아 지역은 상당량의 에너지를 다른 지역에서 수입해 오고 있어 쿨 루프 도입이 필요한 상황이었음.
 - 더운 여름날에 쿨 루프를 사용하면 화씨로 약 50도 정도의 표면 온도차를 만들 수 있어 건물 내부의 온도가 떨어지게 되며, 따라서 냉방을 위한 에너지를 절약할 수 있게 됨. 이러한 쿨 루프의 도입은 지구온난화를 완화할 뿐만 아니라 에너지 절약에도 큰 도움을 줄 수 있어 모두에게 윈-윈 전략이 될 수 있음.
- 로스앤젤레스市의 쿨 루프 설치 의무화와 더불어, 캘리포니아의 사막에 위치한 랭커스터(Lancaster)市는 2014년 1월부터 가정집의 태양열 에너지 시스템 도입을 의무화하여 신축되는 모든 일반 가정집의 경우 1KW를 생산하는 태양열 에너지 설비를

의무적으로 설치해야 함.

- 랭커스터市는 대체에너지 시장을 선도해 나가는 도시로 자리매김하기 위해 친 환경적인 대체 에너지 생산을 위한 적극적인 정책을 도입하고 있음. 랭커스터 市는 도시가 사용하는 에너지보다 더 많은 에너지를 생산하는 첫 도시가 되는 것을 목표로 하고 있음.



태양광 반사율이 높은 흰색으로 지붕을 설치한 주택단지의 모습



가정집에 도입된 태양광 시스템의 모습과 랭커스터市에서 2014년 1월부터 시행되는 태양광 시스템 설치 의무화 포스터



랭커스터市 주차장에 설치된 태양광 시스템의 모습

<http://thinkprogress.org/climate/2013/12/18/3084181/los-angeles-cool-roofs/#>

<http://coolroofs.org/resources/home-building-owners>

<http://civicbee.com/2013/12/27/lancasters-state-approved-ordinance-mandates-solar-for-new-homes/>

http://www.nytimes.com/2013/04/09/us/lancaster-calif-focuses-on-becoming-solar-capital-of-universe.html?partner=rss&emc=rss&smid=tw-nytimes&_r=0

도시교통

버스 정류장 감소를 통한 버스 서비스의 질 향상

미국 페어팩스市 / 도시교통

- 버스 정류장이 많으면 보다 가까운 접근성을 제공해 준다는 장점이 있지만, 또한 신속성이 떨어지는 결과를 초래하기도 함. 조지메이슨 대학(George Mason University)의 E. Zolnik 교수 등은 최근, 버스 정류장 수를 줄임으로써 버스 대기시간 및 정차시

간을 줄일 수 있고 통행시간을 단축할 수 있어, 접근성이 떨어지더라도 버스 서비스가 향상되어 승객의 감소를 초래하지 않을 수 있다는 연구결과를 발표함.

- 연구진에 따르면, 버지니아(Virginia)州的 페어팩스(Fairfax)市的 한 버스라인에서 43%의 버스정류장을 없앨 경우, 통행시간을 23% 줄일 수 있는 반면 이용자수는 큰 변화를 보이지 않는 것으로 나타남.
 - 연구진은 CUE(City-University-Energysaver) 버스라인에서 버스 정류장 수를 기존의 121개에서 68개 지점으로 줄일 경우, 이에 따른 가·감속시간의 감소, 정차시간 절약 등으로 인해 기존의 2시간 4분의 통행시간이 1시간 36분으로 줄어드는 효과가 발생하며 운영비도 절약된다고 밝힘.
 - 이렇게 빨라진 통행시간으로 인해 나빠진 접근성을 상쇄할 수 있어 결과적으로 새로운 버스 이용자가 유입된다고 밝힘.
 - 실험결과 기존 시스템에서는 버스 이용객들의 75~80%가 정류장으로 접근하기 위해 400m 이하의 거리를 걸었으나, 버스 정류장을 출입으로써 약 650m의 거리를 걸어야 하는 것으로 조사됨.
- 연구진은 버스 정류장 수로 대표되는 접근성과 버스 통행시간으로 표현되는 신속성에 관해 어느 지표가 우선인지에 대해서는 여러 의견들이 대립하고 있지만, 이번 연구에서는 향상된 신속성으로 인해 보다 많은 이용자들이 대중교통시스템으로 유입될 수 있음을 보여주고 있다고 밝힘.
 - 하지만, 연구가 진행된 페어팩스市가 임금수준이 높은 지역으로 대중교통 이외에는 대체 수단을 가지지 않은 빈곤층 시민들에 대한 대중교통시스템의 접근성 문제는 또 다른 관점에서 고려되어야 할 요소이라고 밝힘.

<http://www.governing.com/topics/transportation-infrastructure/gov-why-getting-rid-of-bus-.html>

걷기 좋은 도시로 변모하고 있는 뉴욕市

뉴욕市 / 도시교통

- 뉴욕市는 교통혼잡 해소, 편리하고 안전한 보행, 다양한 교통수단 간의 조화 등을 추구하는 과정에서 그동안 교통정책에 큰 변화가 있어 왔으며, 이제는 보행 중심의 교통정책이 큰 주류를 이루고 있음.
- 그 예로 블룸버그 전 시장 취임 이후, 뉴욕의 타임스퀘어(Time Squares), 헤럴드 스퀘어(Herald Squares), 브루클린 수변공간(Brooklyn Waterfront) 등은 보행자/자전거 중심의 거리로 변모하였음.
 - 또 뉴욕市는 95,000명의 City Bike(자전거 공유 프로그램) 회원을 확보하는 등 승용차를 대체할 수 있는 다른 교통수단의 이용률을 늘리는데 노력을 기울여 왔음. City Bike는 처음 150일 동안 5백만 통행에 이용되는 등 큰 성과를 거둬.
 - 하지만 많은 변화가 있었음에도 불구하고, 시민들은 아직도 많은 거리와 도로가 좀 더 친환경적 디자인으로 탈바꿈 할 필요가 있다고 지적하고 있으며, 이러한 바램들은 2014년 1월에 새롭게 취임한 빌 드 블라시오(Bill de Blasio) 시장에게도 전해지고 있음.



기존의 차량과 보행자들로 혼잡했던 도로가 보행전용도로로 변모한 모습(타임스퀘어)



지난 수년간 급격한 변화를 보이고 있는 뉴욕시의 교통정책을 보여주는 비디오의 모습

- 벨 드 블라시오 시장은 2024년까지 “Vision Zero” 계획을 준비하고 있음. 이 계획은 뉴욕시에서 인명피해가 발생하는 교통사고를 0%로 줄이겠다는 것이며, 신임 시장은 이러한 성과를 거두기 위해 보행중심의 교통정책을 지속적으로 펼쳐나가겠다고 소신을 밝히고 있음.
 - 이를 위해, 빠른 통행시간과 다양한 서비스를 갖춘 광역교통버스 시스템을 도입할 예정이며 지속적으로 대중교통과 보행/자전거 중심의 도로환경을 건설해 가겠다는 정책의지를 보임.
 - 또한, 교육, 홍보, 강력한 지도단속 등을 통해 대중교통과 보행자 중심의 교통정책을 실행할 예정이라고 밝힘.

http://www.nytimes.com/2013/12/30/nyregion/turning-the-citys-wheels-in-a-new-direction.html?pagewanted=all&_r=0

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2014/01/dramatic-makeover-new-york-citys-streets/7996/>

위기에 처한 자전거 공유제

런던시 / 도시교통

- 최근 런던시의 자전거 공유제(Bike Share Scheme)는 위기에 처해 있음. 런던은 지난 2010년 여름 당시 런던 시장인 보리스 존슨(Boris Johnson)의 이름을 따서 “Boris Bikes”라는 자전거 공유제를 시행하였으며, 이 자전거 공유제를 통해 자동차가 없는 도시, 자전거 친화도시가 완성되기를 기대했었음. 그러나 최근 이러한 자전거 공유제에 대한 인기가 급격히 줄어들어 2012년 11월의 자전거 이용횟수가 726,893 이었던 반면, 2013년 11월에는 514,146으로 1년만에 1/3이 줄어들었음. 이렇게 자전거 공유제에 대한 인기가 급격히 떨어지자 자전거 공유제의 주요 스폰서였던 바클레이 은행(Barclays Bank)은 2015년까지의 후원을 취소하기로 최근 결정하였음. 결국 런던의 자전거 공유제는 큰 변화 없이는 주 후원사를 구할 수 없는 처지에 놓이게 되었음.
- 런던 자전거 공유제의 인기가 하락된 원인을 살펴보면, 그 주요 원인이 이용가격 인상, 안전성 미비, 그리고 비효율적인 자전거 관리에 있는 것으로 나타남.
 - 먼저 2013년 1월 자전거 이용 비용이 두 배로 증가하였으며, 이는 시간당 이용 금액이 1파운드에서 2파운드로 인상되었기 때문임. 인상된 요금은 거의 대중교통 요금과 비슷해 자전거 이용에 대한 수요를 감소시키는 원인이 되고 있음.
 - 또한 런던에서는 지난 11월에 9일 동안 5명의 자전거 이용객이 사망하는 일이 발생하였음. 이는 자전거 이용객을 위한 안전한 도로의 정비가 부족함을 의미하는 것임. 물론 이러한 사망자의 발생은 런던 자전거 공유제의 책임은 아니지만, 자전거 전용도로의 부재와 도로 구분을 위한 안전장치의 미비는 자전거의 이용을 감소시키는 중요한 원인으로 작용됨. 이를 해결하고자 런던시는 자전거 이용자가 법규를 준수하도록 권고하고 있으나 이러한 조치가 자전거 이용객에게 안전에 대한 신뢰를 주는 것은 아님.
 - 자전거 이용요금이 합리적이고 자전거가 비교적 안전하다고 판단된다고 하더라도 이용객들은 자전거 주차시설을 찾거나, 대여 가능한 자전거를 찾는 데에 시간을 많이 소비하게 되면 자전거를 이용하지 않게 됨. 또한 교외지역에 주차

된 자전거를 시내 지역으로 이동해야 한다면 이는 대단히 불편한 일이 됨. 하지만 런던의 자전거 공유제는 이러한 자전거 주차문제나 재배치에 대해서 좋은 이미지를 얻지 못한 것으로 나타남.



런던市 공유 자전거 대여소 모습

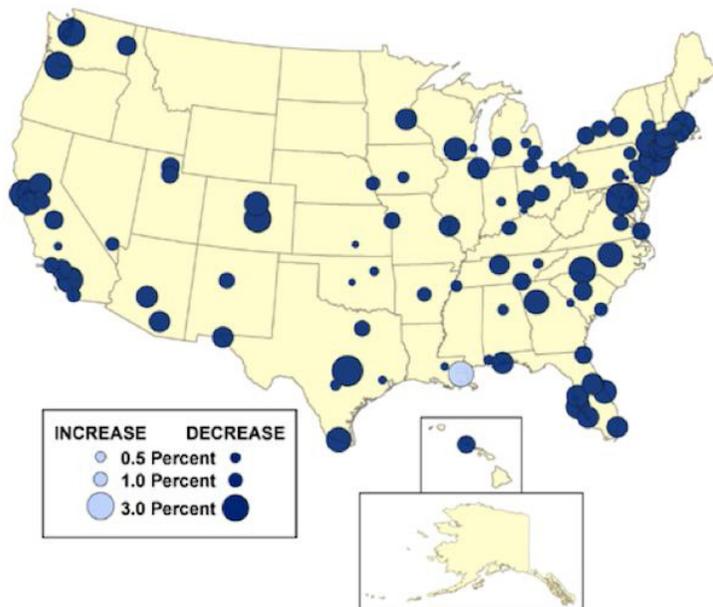
- 만약 런던의 자전거 공유제가 요금수입과 후원금으로 운영이 가능하다면 위에서 언급된 실패 요인은 별로 중요하지 않았을 것임. 하지만 파리의 자전거 공유제가 파리市에 상당한 수익을 주고 있는 반면, 런던 자전거 공유제의 4,000대 자전거는 런던 시민에게 1대당 1년에 약 1,400파운드의 세금 부담을 주고 있음. 런던의 자전거 공유제의 후원사인 바클레이 은행이 비록 5천만 파운드의 지원을 약속하였지만 이것으로는 부족하였음.
- 이러한 문제에도 불구하고 런던市는 2014년 봄까지 2,000대의 자전거를 추가 배치하고, 런던의 남서쪽에 자전거 주차시설을 확대할 예정임. 런던시장의 의지에 따라 자전거 공유제가 폐지되는 일은 없을 것으로 보이지만, 자전거 공유제의 성공과 런던 시민의 대중교통 이용 습관을 변화시키기 위해서는 좀 더 안전한 자전거 전용도로와 적절한 자전거 주차시설 및 관리방법 개선이 필요할 것으로 보임.

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2013/12/londons-bike-share-crisis/7844/>

대부분의 도시에서 자동차를 이용한 출퇴근통행비율 감소

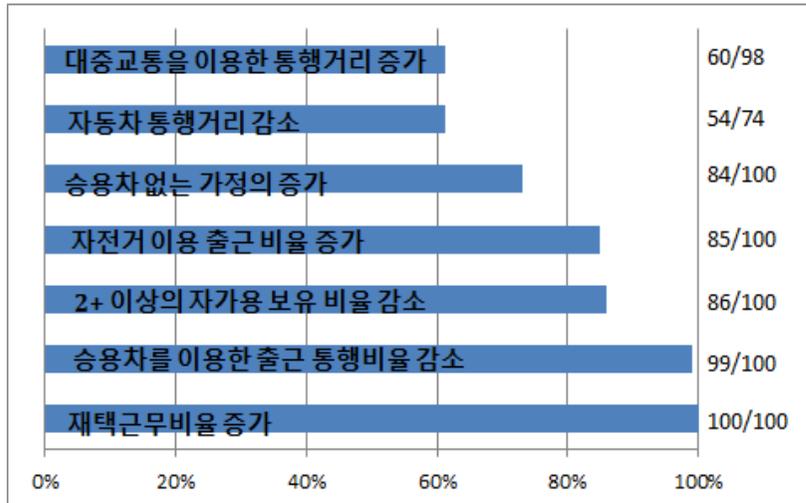
미국 / 도시교통

- 승용차 의존도를 알아볼 수 있는 가장 흔한 방법은 출퇴근 통행 중 승용차 이용 정도를 측정하는 것인데, 미국 대부분의 도시에서 출퇴근통행을 위한 자동차 이용비율이 감소하였다는 연구결과가 최근 발표됨.
- U.S. PIRG Education Fund와 Frontier Group이 발표한 보고서에 따르면, 지난 10년간 출퇴근 시 승용차를 이용하는 비율은 인구 상위 100개의 도시화 지역(urbanized area) 중 99개에서 감소한 것으로 나타남. 유일한 예외 지역은 뉴올리언스(New Orleans)로 이 지역은 허리케인 카트리나의 피해를 입었던 지역임.
 - 보고서를 작성한 Benjamin Davis와 Phineas Baxandall는 2007년부터 2011년까지의 출퇴근 통행 자료를 2000년의 통행 자료와 비교하였는데, 가장 큰 감소를 보인 지역은 New York-Newark, Washington D.C., Austin, Poughkeepsie-Newburgh로 이 4곳의 승용차 이용 비율은 4% 이상 감소하였음.



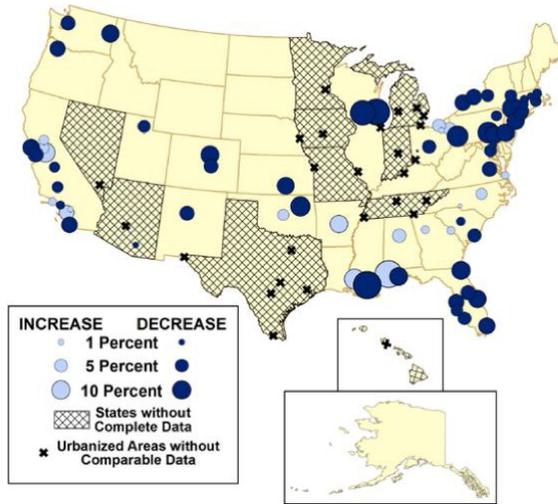
미국 도시의 승용차를 이용한 출퇴근 통행 증가/감소 정도(뉴올리언스를 제외한 모든 도시에서 자동차 이용비율이 감소함)

- 연구진은 통계청, 연방도로청(Federal Highway Administration), 연방대중교통청(Federal Transit Administration) 등의 자료를 통해 다양한 지표를 분석하였음. 모든 항목에 대해 활용 가능한 데이터가 있는 것은 아니지만(일부의 경우 2005-2010 혹은 2006-2011 자료를 활용함), 분석결과 통행자의 행동에는 확실히 패턴의 변화가 있는 것으로 나타남.



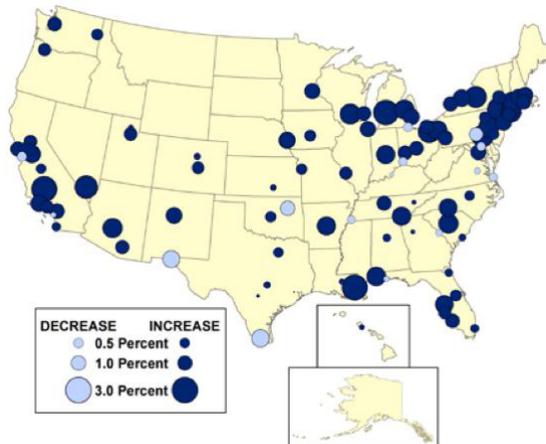
미국 대도시에서 발생한 출근통행 패턴의 변화(통행패턴 변화 항목과 이에 해당하는 도시의 비율, 예를 들면 '대중교통을 이용한 통행거리 증가'는 98개 도시 중 60개 도시가 경험)

- 분석기간에는 미국의 경제 침체가 포함되지만, 연구진은 경제 상황의 변화가 도시화 지역에서의 승용차 이용패턴에 영향을 미치지 않았다고 판단하고 있음. 실제로 승용차 이용횟수는 빈곤지수와 실업율과는 관계없이 일정한 패턴을 유지하고 있는 것으로 나타남.
- New York, Austin, Washington D.C.는 경기 침체와 상관없이 승용차를 이용하는 대표적인 도시이고, 2006년에서 2011년 사이 1인당 차량운행거리(Vehicle Miles Traveled)의 감소가 가장 컸던 도시는 New Orleans, Milwaukee, Madison, Harrisburg, Pittsburgh, Pennsylvania였음.



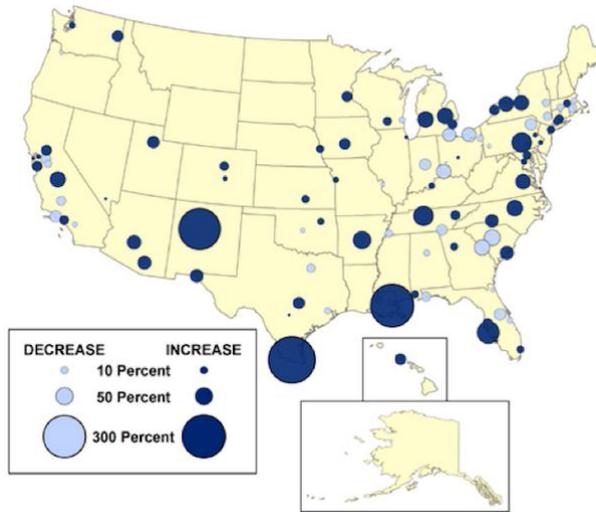
1인당 차량운행거리의 증감 현황(2006-2011)

- 아래 그림은 2006-2011 사이 도심지에서 차량이 없는 가구의 증가를 나타냄.



차량이 없는 가구수 증감 현황(2006-2011)

- 반면 아래 그림은 2005년에서 2010년 사이 대중교통에서 1인당 차량운행거리(VMT)가 증가한 도시를 나타냄. McAllen, New Orleans, Albuquerque, Sarasota-Bradenton, Harrisburg 등이 큰 증가를 보인 도시임.



대중교통의 1인당 차량운행거리 증감 현황(2005-2010)

- 미국 대도시에서 자동차를 이용한 출퇴근통행비율의 감소는 2004년을 기점으로 발생하고 있는데, 이러한 현상의 원인에 대해서는 아직 분명한 근거가 제시되지 못하고 다양한 의견이 난립하고 있음.
 - 한 쪽에서는 연구진과 달리 이 기간 동안 진행된 경제 침체로 인한 자동차 이용의 감소일 뿐이라는 의견을 제시하고 있으며, 따라서 경제흐름이 개선될 경우 이러한 추세가 지속되지 않을 것이라는 분석을 하고 있음.
 - 하지만 여러 도시들에서 발생한 경제적 상황과 이에 따른 통행을 분석하면 경제 침체만으로는 이러한 변화패턴이 설명되지 않는 부분이 많음. 따라서 일부에서는 젊은 세대 사이에서부터 시작되고 있는 자가용 쉐어링의 보편화, 자전거 이용자들의 확대 등으로 인한 승용차 이용이 감소하였다는 분석을 하고 있음.

<http://www.theatlanticcities.com/commute/2013/12/us-cities-leading-decline-driving/7767/>

<http://www.governing.com/blogs/view/gov-new-report-shows-how-little-we-know-about-decline-in-driving.html>

도시계획·주택

임대료 현황 일람표 작성 착수

독일 뮌헨市 / 도시계획·주택

- 뮌헨 시의회는 2015년 초부터 적용될 새 임대료 현황 일람표(Mietspiegel, 직역하면 '임대료 거울')의 작성 작업을 최근 승인하였음.
- 이 임대료 현황 일람표는 지역별로 통상적인 임대료 수준의 개요를 공시하는 것으로서, 임대료 수준의 적정성을 판단하는 데 있어서 매우 중요한 기능을 함.
 - 유효한 임대료 현황 일람표란 공인된 학문적 근거에 따라 만들어지고 지방자치단체와 임대인·임차인의 대표자가 승인한 일람표를 말함(연방 민법전 제558조d에 근거).
 - 뮌헨市에서는 시의회가 이 일람표의 승인을 하게 되며, 현재 공표되어 있는 유효한 일람표는 2013년 3월 19일자로 승인된 것임.
 - 임대료 현황 일람표는 해당 지역의 최근 2년 동안 통상적인 최고 가격으로 책정된 임대료 수준을 제시하며, 임대인은 임대료 산정 시에 이 일람표를 참조하여야만 함.
 - 임차인은 임대료가 일람표에 제시된 최고가격보다 높을 경우에는 임대료를 거부할 수 있음.
 - 단, 임대차계약 갱신 시에는 최대 20%까지 임대료를 인상할 수 있음.
 - 참고로 지난 몇 년 동안 이 일람표에 제시되었던 뮌헨 지역 임대료 평균액은 다음 표와 같음.

	2003	2005	2007	2009	2011	2013
제공미터당 평균 임대료(유로/원)	8.42유로 / 12,114원	8.72유로 / 12,546원	9.30유로 / 13,381원	9.90유로 / 14,244원	9.79유로 / 14,086원	10.13유로 / 14,575원
전회 대비 증감률	-	3.60%	6.60%	6.30%	-1.10%	3.47%

- 뮌헨시는 내용이 충실하고 학문적으로도 근거 있는 임대료 현황 일람표 작성을 위해 주거 면적, 주거 내부의 설비, 기지급된 임대료 등에 대한 내용을 조사할 예정임.
 - 뮌헨시 사회보장국은 1월 7일부터 5월까지 뮌헨 주민 중 36,000명의 표본집단에 대한 전화조사를 통해 자료를 수집할 예정이며, 전화조사에 뒤이어 면접 조사 역시 실시할 예정임.
 - 이러한 방식으로 수집된 정보를 토대로 작성하는 임대료 현황 일람표는 뮌헨 지역 내의 통상 임대료 수준을 보여 주는 신뢰할 수 있는 척도가 되고 있음.

http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Sozialreferat/Wohnungsamt/Mietspiegel/Info_Mietspiegel_2013.html

http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Sozialreferat/Themen/Wir-ueber-uns/Aktuelles/untersuetzung_mietspiegel.html

협찬사를 통한 도심 가로 거리의자 설치 장려

뉴욕시 / 도시계획·주택

- 뉴욕시 교통국은 도심 가로에 보행자들의 쉼터를 제공하기 위해 협찬사(sponsoring business)를 통한 거리의자(Street Seats) 설치를 장려하고 있음. 교통국은 거리의자를 흡인력 있는 경관 창조 요소의 하나로 보고 야외활동이 활발한 봄, 여름, 가을까지 일시적으로 도심 곳곳의 소규모 주차공간이나 사용하지 않는 가로공간의 모퉁이 등을 활용하여 시민들이 앉아서 쉬고, 책을 읽거나 다양한 형태로 여가를 즐길 수 있도록 거리의자 설치를 장려하고 있음. 거리의자 설치에 관심이 있는 협찬사는 지역 커뮤니티 위원회(local community board)의 추천을 받아 교통국에 설치 신청을 할 수 있음.

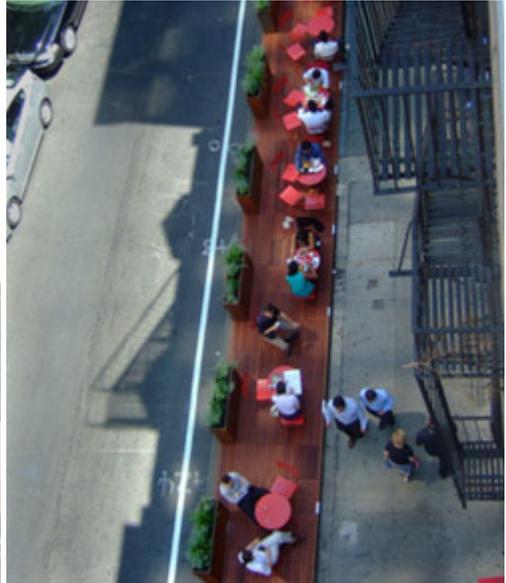
- 도심의 거리의자의 설치 및 유지, 디자인은 원하는 사업자가 직접 할 수 있으나 반드시 공공을 위한 목적으로만 사용할 수 있으며, 상업행위 및 특정사업자의 영업 공간으로 활용할 수 없음.
 - 단 카페나 기타 영업장과 인접한 경우 시민이 원할 경우 주문을 받거나 계산을 하는 등의 거래행위는 허가함.
 - 쓰레기 수거차량은 거리의자 설치지점에서 쓰레기를 수거해야 하는 경우 가장 가까운 코너에서 해당 기간 동안 폐기물 수거를 하도록 뉴욕시 위생국에서 조정하도록 함.
 - 해당 지점의 거리의자형 쉼터 설치 시에는 인접한 건축물이나 토지소유주 및 지역 커뮤니티 위원회 등의 의견을 반영하여 설치여부를 결정할 수 있음.

- 거리의자는 모든 가로공간에 설치할 수 있는 것은 아니며 자동차 도로와 인접해 있을 때, 주차공간에 설치될 때는 차량 통행에 방해로 하거나 극심한 주차난이 있는 시간대 및 계절에는 설치할 수 없는 것을 원칙으로 함. 특히 소방전이나 대중교통 흐름을 방해해서는 안 됨.
 - 디자인할 때 차량 통행으로부터 앉아있는 공간을 가릴 수 있도록 해야 하고, 심미적 기능도 고려해야 하며, 뉴욕주에서 인증하는 엔지니어 및 건축가를 통해 설계되어야 함.
 - 가로의자 설치는 4월 15일~10월 14일까지만 허용하며, 설치한 기관 및 단체, 개인이 철거도 책임져야 함. 철거 시에는 설치 이전의 상태와 같은 상태가 되도록 해야 함. 해당 시설은 밤에는 사용할 수 없도록 새벽 1시 이후에는 사용을 허락하지 않으며 반드시 금주, 금연을 원칙으로 함.

- 거리의자의 주요 디자인 가이드라인은 다음과 같음.
 - 거리의자 설치 플랫폼(거리의자 설치 베이스가 되는 데크나 바닥면)은 휠체어로 접근이 가능해야 하며, 도로 배수구를 막지 않도록 해야 함. 교통국은 플랫폼

폼 무게 및 안내표지판 설치 방법을 구체적으로 명시하고 있음.

- 각 가로 의자마다 화초, 차양(혹은 파라솔) 등의 경관요소를 반드시 갖추도록 함.
- 플랫폼은 반드시 재생 가능한 재질로 만들어야 하며, 보행자도로를 향하는 방향으로 설치되어야 함.



맨해튼에 설치된 가로 의자 모습

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml#technical>