

2011년도 해외리포트



충남발전연구원
Chungnam Development Institute

목 차

1. 동아시아의 전략적 거점 ; 중국 · 싱가포르 05
오 용 준 | 지역도시연구부 연구위원
2. 호주 생태관광 체험 및 시사점 11
정 옥 식 | 환경생태연구부 책임연구원
3. 중국 항저우 공공자전거시스템의 교훈 21
이 인 배 | 문화디자인연구부 선임연구위원
박 인 성 | 중국 절강대학교 교수
4. 연대와 협동의 유럽 마을만들기 30
김 종 수 | 충남사회적경제지원센터 책임연구원
허 남 혁 | 농촌농업연구부 책임연구원
5. 전통과 현대의 조화로운 경관; 독일, 오스트리아 38
이 충 훈 | 문화디자인연구부 선임연구위원
6. 부탄이 만든 행복의 철학, GNH 48
고 승 희 | 기획조정연구실 책임연구원
백 운 성 | 지역경제연구부 책임연구원
7. 지역 유산을 활용한 지방중소도시재생 연구 55
김 정 연 | 지역도시연구부 선임연구위원
박 철 희 | 지역도시연구부 연구위원
이 상 준 | 지역도시연구부 초빙연구원

동아시아 전략적 거점 답사

- 중국, 싱가포르

오용준 | 충남발전연구원 지역도시연구부 연구위원

I. 들어가며

경제자유구역(Free Economic Zone: FEZ)은 일정한 구역을 지정하여 경제활동의 예외조치를 허용해 주며, 각종 경제혜택을 부여해 주는 경제특별구역을 말한다. 경제자유구역의 출범의 모태가 된 동북아 비즈니스 허브 구상은 중국의 WTO 가입 이후 동아시아 경제권의 출현으로 시작되었다. 일본과 중국 사이에 위치한 한국의 지정학적 여건을 최대한 활용하고 중국경제의 부상이라는 위협요인을 기회요인으로 전환하겠다는 발상을 통해 비즈니스 친화적인 환경을 조성하기 위한 수단으로 제시된 것이 경제자유구역 정책인 것이다.

충청남도는 아산시, 서산시, 당진군 일원에 경제자유구역을 개발하기 위해 2008년부터 2025년까지 총 3조 1,079억을 투자할 계획이다. 그러나 최근 부동산경기 침체로 인해 PF(Project Financing)사업이 정상적으로 추진되고 못하고 있어, 향후 황해경제자유구역 규모의 적정성과 자족성 검토를 통해 경제성을 확보해야 한다는 목소리가 커지고 있다.¹⁾

이에 동아시아의 핵심경제주체인 중국 경제특구와 싱가포르항의 정책추진 체계 및 동향을 파악하기 위하여 관계기관 및 전문가의 인터뷰 등을 통해 필요한 정보를 조사하였다. 그리고 황해경제자유구역 개발에 활용 할 만한 정부 지침 및 연구 자료를 수집하였으며 중국, 싱가포르의 전략적 거점현장을 답사하였다. 본고에서는 황해경제자유구역의 경쟁력 강화에 필요한 동아시아 2개국 경제특구 및 물류거점의 특징과 시사점을 중심으로 소개하고자 한다.

II. 주요 방문기관 및 면담내용

1) 지식경제부에서도 2010년 말 전국의 6개 경제자유구역내 93개 단위지구(총면적 571km²) 전체에 대한 평가 검토를 실시하여 전체 경제자유구역 면적의 15.9%를 해제한 바 있다.

1. 중국 심천 경제특구관리청

1) 중국 경제특구의 개요

중국은 대외경제 개방의 실험무대로 1979년 4개의 경제특구를 지정하여 외자기업에 대해 세제와 무역관리 측면에서 혜택을 부여해 왔다. 중국의 경제특구는 국가가 운영하는 특별경제구역으로서 총 140개가 개발 목적에 따라 경제특구, 신구, 경제기술개발구, 첨단기술산업개발구, 변경경제합작구, 관광휴양구로 나뉘어 지정되어 있다.

이 중에서 중국 광둥성 남부 연안에 위치한 심천 경제특구는 중국 3대 경제특구(상해·심천·빈해신구) 중 하나로 가장 먼저 지정되었다. 심천시는 광둥성의 홍콩 북쪽에 접경한 반원형 지형의 도시로서 1,949km² (경제특구 327.5km²) 규모에 인구 1,200만 명이 거주하고 있는 중국내 경제규모 4번째 도시이다.

1980년 등소평이 지정한 중국 최초의 개혁개방 전진기지로 중국에서 발전 속도가 가장 빠른 도시이다. 개발 전 만해도 2만여 명에 불과했던 항구도시 심천의 인구는 현재 1,300만 명을 넘어섰고, 2000년부터 2008년까지 외국기업들이 중국에 설립한 6만여 개의 공장 가운데 상당수가 심천에 자리할 만큼 글로벌 기업들의 요충지로 손꼽히고 있다.

심천은 연접해 있는 홍콩의 지정학적 이점을 활용하여 화남경제의 관문 역할을 하면서 광둥성을 세계의 공장 및 중국의 물류중심, 대외교역의 중심(중국 전체의 30% 점유)으로 발전하는데 결정적인 역할을 수행하고 있다.

2) 주요 면담내용 및 현장조사결과

답사단은 2010년 12월 27일 심천시청과 심천 삼성 SDI를 방문하여 심천시 투자유치 기획담당과 삼성 관계자를 통해 심천 경제특구의 산업구조에 대해 자세한 설명을 들을 수 있었다.

심천의 산업구조는 과거 전통산업에서 첨단기술산업으로 변화되었고, 생산형태는 위탁가공에서 자체 생산 및 연구개발체제를 갖춰가고 있는 중이다. 1994년 심천의 첨단기술 관련제품의 생산액은 처음으로 100억 위안을 돌파했다. 1995년 심천시는 과교흥시(科教興市: 과학기술과 교육을 통한 시 발전) 전략을 내놓았고, 첨단기술산업을 제1산업으로 하는 전략을 고수해 나갔다. 분배제도와 인재정책에 있어서도 제도혁신을 통해 혁신자원들을 집중적으로 유치하였다.

심천은 대학을 중심으로 하여 시장 중심의, 기업 주체의, 산업화 목적의 지역 혁신 시스템을 구축하였는데, 이는 산(産), 관(官), 학(學), 연(研), 자본(資), 중개(介)가 결합된 것이다. 최근 심천 경제특구의 기업유치 전략의 특징은 다음과 같이 ①연구개발, ②기술의 상업화, ③인재양성에 초점이 맞춰져 있다.

첫째, 심천의 기업유치전략은 제조업 생산 중심에서 연구개발 중심으로 변화되고 있다. 유치기업의 90% 이상이 연구개발기능을 갖도록 유도함으로써 연구개발자금 및 기술특허의 90%가 지역에서 창출되었다.

둘째, 심천의 기업유치전략은 시장친화적으로 진화하고 있다. 정부는 기업혁신의 주요 방향을 시장수요에

맞추고 연구개발의 성과물이 상업화될 수 있도록 적극적으로 지원함으로써 실질적인 경제효과와 사회적 자본을 만들어냈다. 중국 정부는 경제특구에 기업을 유치하기 위해 별도의 법률을 마련할 정도로 적극적이었다.

셋째, 심천시는 경제특구가 중국 본토 내 대학의 테스트베드(Testbed) 역할을 담당하게 하고, 홍콩대학의 R&D 기능을 기업체에 연결해 주고 있다. 심천시는 기업이 연구개발환경을 조성하는데 적극적으로 지원하여 혁신인재규모는 날로 방대해지고 인재구조도 갈수록 최적화되었다²⁾. 심천시의 인재규모는 2009년 말 336만 명으로 그 중 전문기술인재는 98만6천만 명이다. 심천시에서 승인한 112만 9천만 명의 첨단기술기업 종사자 중에서 연구개발에 종사하는 과학기술요원은 약 25만 명(박사 4,000명, 석사는 73,000명)에 달한다.



〈심천시청과 경제특구 관계자 인터뷰 모습〉

도시개발 측면에서 심천경제특구는 우리나라와 상당한 차이를 가지고 있다. 중국은 토지가 국가 소유이기 때문에 도시를 계획하는데 유리한 조건을 가지고 있는데, 토지분양에 있어서도 우리나라와는 달리 입주기업 간의 임대료 경쟁을 통해 유망기업을 선별적으로 유치하고 있다. 이러한 정책은 공공에서 이윤을 낼 목적으로 시행하는 것은 아니며, 토지임대료도 매년 물가상승률을 고려해 결정하고 있다.

심천시는 외국인 정주환경(국제학교 8개소 위치)을 조성하는데 역점을 두고 있는데, 최근에는 해외로 진출했던 중국인재가 국내로 유턴하는 수요를 겨냥하고 있다고 한다.

심천시에는 우리나라 대기업인 삼성 SDI가 13억 인구의 거대시장을 공략하기 위해 진출해 있다. 삼성 SDI는 1992년 한중 수교 후부터 중국 진출을 시도하였으나 1994년 중국정부의 CRT 신규 사업 허가가 금지되면서 어려움을 겪다가 국영기업(MAC 현대전자)을 인수하며 중국시장 진출에 성공하였다.

삼성 SDI가 중국에 진출한 배경은 현지 디스플레이 공급업체와 네트워크 체계를 구축하고 인건비 절감 및 자재 현지화를 통해 모듈(Module)원가 경쟁력을 확보하기 위해서이다.

삼성 SDI에 따르면, 최근 중국시장에 진출한 국내 기업이 유턴하는 이유 중 하나가 임금인상법 시행으로 인해 인건비가 3-4년 전보다 2배로 높아졌고 이로 인해 경영주체와 노동자간 마찰이 불가피하였기 때문이라고 한다. 최근에는 중국시장에 뿌리내리지 못한 국내 중소기업 위주로 어려움을 겪고 있으나, 중국은 거대한 소비시장과 노동경쟁력을 가지고 있다는 시각이 여전히 지배적이다.

2) 30년 전 심천에는 트랙터 수리공 한 명, 의사 한 명, 총 2명의 기술인력 밖에 없었음.



〈중국 삼성 SDI 전경과 인터뷰 모습〉

2. 싱가포르 PSA

1) 싱가포르의 개요

세계 최고의 물류파워를 가지고 있는 싱가포르는 서울시 보다 약간 큰 국토면적(660km²)의 도시국가이다. 인구는 400만 명에 불과하고 세계적인 대기업도 없으며, 먹는 물까지 전량 수입해야 하는 천연자원이 전무한 섬나라이다.

1819년 영국의 동인도회사는 태평양과 인도양을 연결하는 싱가포르의 전략적인 위치와 상업적인 장래성을 예상하고, 싱가포르 섬의 총장에게 금전을 지불하고 동인도 회사의 상업활동과 싱가포르항의 개항협정에 성공하면서 개발을 시작하였다. 그 당시 싱가포르 섬의 인구는 약 150명에 불과했으나, 4년 후에는 1만 명 정도로 급속하게 발전하였다.

중계무역의 활성화를 위해 싱가포르 항은 개발 초기부터 자유항으로 개발 운영되었고, 수에즈운하가 개통된 1869년 이후 싱가포르 항은 본격적으로 동양과 서양을 잇는 관문의 역할을 하게 되었다.

현재 싱가포르는 세계 제일의 컨테이너 환적 허브항만이며, 123개 국가 600여 항만과 해운서비스를 제공하고 있다. 싱가포르 항은 2006년 현재 2,479만 TEU의 컨테이너 물동량을 처리함으로써 중국의 상하이항과 세계 최대항만 1, 2위를 다투고 있다.

2) 주요 면담내용 및 현장조사결과

답사단은 2010년 12월 30일 싱가포르항만운영공사(PSA)를 방문하여 협소한 국토면적, 적은 인구, 취약한 제조업 기반에 자원 또한 빈약한 싱가포르가 어떻게 세계 최고의 물류강국이 되었고, 현재도 물류 1위 자리를 지키고 있는지 들어보았다.

싱가포르 항만운영공사(PSA) 본사에 들어서자 싱가포르의 관광지로 유명한 센토사 섬이 한눈에 들어온다. 카지노로 유명한 센토사 섬에서 시선을 오른쪽으로 돌리자 거대한 크레인들이 뱅뱅하게 들어서 컨테이너들을 화물선에 옮겨 싣기 바쁘다. 세계 최대의 컨테이너 터미널 운영업체인 PSA(정부투자기관 Temask

Holdings가 100% 지분 보유)에서 새 터미널인 파시르판장 터미널을 멀리서 보는 광경이다.

PSA 관계자는 싱가포르항 처리화물의 80% 이상이 환적화물인 특성을 고려해 항만운영의 중점목표를 효율성과 신속성에 두고 생산성을 제고하는데 주력하고 있다고 말한다.

싱가포르 항이 환적의 중심항만(Hub Port) 전략을 성공할 수 있었던 요인으로는 ①환적항만으로서의 지리적 이점, ②효율적인 항만운영체제, ③세계 모든 항만과의 높은 연계성을 들 수 있다.



〈PSA 전경과 내부 전시장 모습〉

먼저 환적항만의 지리적인 이점으로 말라카 해협에 위치해 있는 싱가포르는 세계 각 지역을 연결할 수 있는 유리한 위치에 있어 연계성이 뛰어나다. 싱가포르 항은 세계 각 지역을 연결하는 서비스를 중단 없이 제공함으로써 화주입자에서 여러 직항로를 이용하기 위해 출항을 대기하는 시간상의 손실보다는 매일 일정한 시간에 출항하는 싱가포르 항을 이용하는 것이 유리하게 한다. 현재 싱가포르 항은 123개국 600여 항만과 200편의 서비스를 제공하고 있어 세계 주요 항만과의 높은 연계성은 경쟁항만과 비교할 만하다.

항만의 효율적인 운영체제 측면에서는 싱가포르항은 환적화물 처리를 위한 최적의 시스템인 포트넷(Portnet)³⁾과 컴퓨터통합터미널 운영시스템(CITO) 등의 물류시스템을 도입해 항만이용자와 항만 운영 당국 간 모든 정보를 실시간으로 송수신하고 있다. 이 물류시스템은 컨테이너가 항에 들어오기 전에 미리 관련 정보를 전달받아 최적의 연결지점을 확보해 놓고 화물이 도착하는 즉시 목적지까지 가는 다른 배와 연결시켜 주는 역할을 하게 된다. PSA의 무인톨게이트시스템⁴⁾도 인상적이었다. 이러한 운영체제 역시 경쟁항만에 비해 싱가포르항이 환적항만으로서의 경쟁력을 누릴 수 있는 중요한 요인이 되고 있다.

싱가포르 정부는 PSA를 통해 항만물류 클러스터를 구축하기 위한 정책도 추진하고 있다. 싱가포르항에 구축된 항만 클러스터의 특징은 정유산업, 다양한 부가가치 활동을 수행하는 물류단지, 선용품공급업과 수리조선업의 활성화로 요약할 수 있다. 4개의 컨테이너터미널 배후에 물류단지가 입지해 있고, 여기서는 단순한 보관 분류 기능뿐만 아니라 포장 라벨링 배송 등 다양한 부가가치 활동이 수행되고 있다.

3) 포트넷은 PSARK 운영하는 싱가포르항과 선사 화주 운송업자 등 모든 이용자가 온라인으로 연결돼 있기 때문에 서류 없이 업무를 볼 수 있어 인력을 감축시켰음. 뿐만 아니라 화주가 언제든지 온라인으로 화물의 위치를 실시간으로 확인할 수 있음.

4) 컨테이너 트레일러가 터미널에 도착하면 무인시스템을 통해 운전기사과 컨테이너 차량 정보를 확인한 후 들여보내주는 시스템임. 포트넷을 통해 미리 서류작업을 해 놓으면 톨게이트에서 카메라로 트레일러와 관련된 정보를 인식한 후 무선호출로 포트번호를 알려준다. 트럭 당 소요시간은 25초에 불과함.

III. 선진사례 답사의 시사점

황해경제자유구역의 기업유치 전략과 자족성 확보를 위한 정책수립을 위해 중국 심천 경제특구와 싱가포르 항만운영공사(PSA) 답사를 통해 얻은 시사점은 다음과 같다.

첫째, 중국의 심천 경제특구는 투자환경의 개선과 시장지향적인 개혁을 통해 외국인 투자자를 유치하였다. 특구내 경제주체의 자율성과 민주성을 보장하는 법률을 제정한 것도 특구의 경제적 성장에 크게 기여하였다.

둘째, 경제자유구역의 성공적 추진을 위해 외자기업을 유치하는 것은 필수적인 일이나, 생산과 연구개발 기능이 동일한 장소에서 결합되어야 특구의 경쟁력을 제고 할 수 있다. 심천 경제특구가 유치기업의 연구개발기능을 특구 내에 두도록 하고, 연구개발기금 및 기술특허의 90%가 지역에서 창출되도록 하는 순환형 경제구조를 만들고 있다는 점에 주목해야 한다.

셋째, 싱가포르항은 우리나라 서해안에 입지한 4개 경제자유구역의 무역항만이 지향해야 하는 모습이다. 개별 무역항으로는 비교의 대상이 아니겠지만, 평택 당진항을 포함한 서해안 무역항이 공동으로 북중국 주요 항만들과의 연계성을 제고하고 항만의 과잉투자를 방지하기 위해 서해안권 및 북중국 항만 간 상호협력 을 기반으로 한 얼라이언스 구축방안 마련이 필요하다. 이를 위해 향후 경제자유구역청 내에 내륙권 대중국 무역을 총괄하는 무역관리기구 설치가 필요할 것이며, 무엇보다 시급한 것은 항만시설의 조속한 확충일 것이다.

마지막으로 황해경제자유구역에 인접한 평택 당진항 육성을 위해 항만클러스터를 구축해야 한다. 싱가포르 항만 클러스터는 자연적으로 형성된 것이 아닌 싱가포르 정부가 추진한 정책의 소산물이라는 점에서, 우리도 평택 당진항의 배후물류단지에 관심을 기울여야 할 시점이다. 평택·당진항의 내항지역은 물막이 공사가 완료된 지역으로 대중국 접근성, 항만지역 입지, 배후시장 등 동북아 최고의 자유무역 선호지역(글로벌 복합물류단지, 기반시설 확충, 친수 공간 정비사업 등)으로 조기에 개발할 필요가 있다.

경제자유구역을 둘러싼 상황변화로 인해 앞으로 황해경제자유구역은 핵심 산업 유치를 위한 효율적인 투자전략을 수립해야 할 것이며, 평택 당진항을 중심으로 한 항만 인프라와 인근지역 간선교통망 구축을 역점 사업으로 추진해야 한다.

정부 차원에서도 외자기업 및 국내기업 유치를 위한 제도정비가 필요하다. 경제자유구역의 성공적 운영에 있어서 규제 완화, 조세 감면 등의 인센티브도 중요하지만 국내 외 산업구조와 국제무역 환경의 변화에 선 제적으로 대응할 수 있는 산업 전략을 수립하고 그에 상응하는 외국인 투자기업을 위한 인프라를 구축하는 것도 그에 못지않게 중요하기 때문이다.

호주 생태관광 체험기

정옥식 | 충남발전연구원 환경생태연구부 책임연구원

I. 서론

최근 들어 대중관광이 지니는 폐해와 역기능이 끊임없이 지적되면서 그 대안으로 떠오르는 것이 지속 가능한 관광, 생태관광, 녹색관광, 자원봉사관광 등과 같은 대안 관광이다. 이들 중에서도 가장 주목을 받는 것이 생태관광이다.

생태관광은 자연환경의 보전을 주목적으로 하며 동시에 관광을 통해 발생한 수익을 지역 사회와 주민 그리고 지역의 자연환경 보전에 재투자함으로써 보전과 지역경제의 순환 체계를 형성하는데 역점을 두고 있으며 또한 단순히 보고 즐기는 관광에서 벗어나 방문객이 자연환경에 대한 학습과 체험의 기회를 더 많이 갖는 것으로 기존의 관광과 구별된다. 따라서 생태관광은 생태계 친화적이며, 시설 위주의 대규모 개발보다는 프로그램 위주의 관광 상품 개발을 지향하고, 관(官)이 아닌 주민과 NGO가 주도하는 형태를 띤다.

생태관광이 활성화된 지역의 경우 자연환경이 보전됨과 동시에 주민들의 소득 또한 많이 향상되었으며 이를 통해 지역사회가 안정되고 결과적으로 인구가 늘어나는 것으로 나타났다. 이러한 순기능에 힘입어 미처 개발이 진행되지 못하는 후진국이나 개발도상국 내에서도 우수한 자연환경으로 인해 개발의 우선순위에 서 소외된 지역을 위주로 해서 전 세계 곳곳에서 생태관광이 크게 활성화 되고 있다. 2005년 현재 전체 관광시장의 13%를 차지하고 있으며 연간 15%이상의 꾸준한 성장세를 보이고 있다. 2009년 미국야생동물보호국의 추산에 따르면 연간 200억불이상의 규모를 지닌다고 한다.

국내의 경우 자연자원과 환경에 대한 관심이 증대됨과 동시에 높아진 생활수준으로 인해 여가활동에 대한 욕구 높아짐에 따라 생태관광의 잠재적인 성장에 대한 가능성은 점점 커지고 있다. 또한 2010년에 진행된 '한국형생태관광 10선 선정 사업'과 '생태관광 인증제도'와 같은 일련의 사업들이 진행됨에 따라 생태관광에 대한 관심은 그 어느 때 보다도 높다고 할 수 있다. 하지만 실제 생태관광에 대한 참여율은 아직은 낮고 생태관광 시장의 실적도 매우 저조한 상황이다. 정부 내에서도 아직은 생태관광에 대한 이해와 인식이

■ 2011년도 해외리포트 ■

낮고 관련된 법규 및 지원책마저 미비한 실정이다.

제10차 랍사르총회(COP10)의 성공적 개최를 통해 순천만이 생태관광지로 크게 부각됨에 따라 현재 명품 생태관광지로 선정된 10여개 지자체 이외에도 많은 지자체에서 생태관광을 추진할 계획을 수립하고 있지만 추진 방향과 자원의 상품화 방안에 대해 레퍼런스를 찾지 못하고 있는 실정이다.

이에 생태관광을 통해 많은 부를 창출하고 자연자원을 보전하고 현명하게 이용하고 있는 호주를 방문하여 생태관광의 올바른 추진 방향과 방안, 그리고 자연자원의 상품화 전략들을 모색하고자 하였다. 본 보고서에서는 호주 내에서 동물자원 및 자연자원을 활용한 우수 사례지를 소비자 입장에서 체험하고 느낀 바를 정리하였다.

II. 방문 지역 및 생태관광 프로그램

1. 케언즈(CAIRNS)

케언즈(Cairns)는 퀸즐랜드 주의 북쪽에 위치한 관광도시이다. 인구 147,000명, 면적 488km²의 작은 도시이지만 인근에 세계자연유산으로 등재된 대보초(Great Barrier Reef)와 열대우림이 위치하고 있어 이색적인 숲과 아름다운 바다를 동시에 즐기려는 사람들로 항상 붐비는 곳이다. 때문에 많은 관광객을 수용하기 위한 백여 개 이상의 호텔과 리조트가 위치해 있으며 이들로 인해 연간 60억불 이상의 수익을 올린다고 한다. 이중 28억불은 호주 국내 관광객에 의한 수익이라고 한다. 케언즈에서 즐길 수 있는 관광 상품으로는 세계 최대 규모의 산호 군락지인 대보초로의 크루즈와 열대우림 체험, 쿠란다(Kuranda) 민속마을 관광, 열기구 비행, 악어농장 체험, 와인마을 체험 등이 있다. 이들 중 대보초 크루즈와 열대우림과 쿠란다 마을을 체험하였다.

1) 대보초 크루즈 (Great Barrier Reef Cruisers)

리프트터미널에서 쾌속선을 타고 크루즈 회사 마다 소유한 산호초군락으로 이동 후 여러 가지 체험 활동을 하고 다시 돌아오는 1일 관광 상품으로 썬러버, 오션스피릿 등 여러 개의 회사가 운영 중에 있었다. 그 중 하나인 썬러버(sunlover reef cruisers)의 경우 리프트터미널에서 쾌속선을 타고 육지에서 40km 떨어진 무어리프(moore reef) 이동하여 정박 후 산호초 군락에서 스노클링과 다이빙 등을 체험하고 다시 돌아오는 관광 상품을 진행하고 있었다. 반잠수정과 바닥 유리배, 스노클링, 물고기 먹이쇼, 뷔페식 점심 등이 전체 크루즈 비용에 포함되어 있으며 체험 스쿠버다이빙과 씨워크(sea walker)다이빙, 헬리콥터 투어 등은 선택관광으로 별도 추가요금을 요구하였다.

요금제는 성인과 어린이 그리고 가족 등 3가지로 구분되며 GTS(상품세), 환경세 그리고 항구세가 포함되어 있었다. 호텔 숙박과 연계한 패키지 뿐 만 아니라 열대우림과 쿠란다 마을 체험도 함께 할 수 있는 2일

관광 상품도 함께 운영하고 있었다. 주변에 함께한 관광객 대부분이 이들 연계 상품을 이용하고 있었으며 2박 3일 혹은 3박 4일 일정으로 케언즈를 방문하였다고 한다.

오전 9시 15분까지 체크인 후 10시에 출발하여 오후 5시 30분에 돌아오는 전체 7시간 30분 여정이었지만 이동 시간을 감안한다면 실제 산호군락에서 머물 수 있는 시간은 4시간 정도였다. 바닥 유리배와 반잠수정의 경우 정해진 스케줄에 따라 2번씩 운행하고 있었으며, 체험 다이빙은 개인별로 주어진 시간에만 가이드의 안내에 따라 진행할 수 있었다. 스노클링의 경우는 정해진 시간 없이 정해진 공간 내에서 임의대로 즐길 수 있었다. 해양 생물자원 보전을 위해 산호위에 서거나 걷는 것과 해양 생물을 만지는 것을 금지하고 있었다. 다만 해양 생물 체험용 수족관을 비치하여 직접 만지는 체험을 할 수 있게 하였다.

열대 산호 속 다양한 물고기를 보고 바다 속을 헤엄쳐 다닌다는 흥미로운 체험으로 많은 감동을 받았지만 몇 가지 아쉽거나 부족한 부분이 있었다. 먼저 산호 군락에 머무는 4시간 동안 점심 식사와 체험 다이빙, 반잠수정 체험과 스노클링은 체험 할 수 있었지만 그 외의 프로그램을 참여하기에는 시간이 너무나 부족하였다. 또한 산호 보호를 위해 노력은 하고 있었지만 오랜 기간 많은 사람이 찾는 관계로 알려진 바와는 다르게 산호 군락은 많이 훼손되어 있었다. 무엇보다 아쉬웠던 점은 한정된 스노클링 장비를 여러 사람이 함께 사용하지만 세척없이 그대로 다음 사람이 사용해야함으로 비위생적인 관리가 주는 불쾌감이었다. 해양생물에 대한 강의가 있기는 했지만 터미널과 산호군락 간 긴 이동시간 동안 지루함을 채우기에는 부족했다.



썬러버 크루즈에서 운항 중인 패속선



산호군락에 위치한 해양 테라스

2) 쿠란다 1일 관광

쿠란다 1일 관광(DAY TOUR)은 쿠란다 민속마을 방문, 열대우림 체험, 쿠란다 기차, 스카이레일, 야생동물원 등 다양한 패키지가 포함되어 있었다. 쿠란다 마을에 가기위해서는 관광기차와 스카이레일(Skyrail), 산간 도로를 자동차로 달려 도착하는 방법 등 3가지가 있으며 많은 경우 차량을 이용하기 보다는 스카이레일과 관광기차 두 가지를 병행 이용하고 있었다. 1일 관광의 경우 케언즈 내 숙소에서 직접 픽업을 하는 것으로부터 시작하여 다시 숙소까지 돌아오는 하루 여정이다. 1일 관광을 추천하는 여러 회사가 있으며 운전사가 차량 운행 뿐 만 아니라 손님들 체크인 확인 및 가이드 역할까지 하였다. 우선 케언즈의 곳곳에 흩어진 숙소를 돌며 예약자를 모두 태운 후 8시 20분 경 프레쉬워터 역에 손님들을 하차시킨다. 손님들이 쿠란다

■ 2011년도 해외리포트 ■



선택 관광 중 하나인 체험다이빙 (사진 : 썬러버 크루즈 홈페이지 인용)



반잠수정 내부 전경



물고기와 함께 하는 스노우클링



해양 생물 체험용 수족관

관광기차를 이용하여 종착역에 도착하게 되면 미리 대기 후 손님을 다시 태우고 쿠란다 마을까지 안내하고 쿠란다 마을 체험과 점심식사, 열대우림 체험을 마치게 되면 스카이레일 역까지 손님을 안내하고 마지막으로 스카이레일을 통해 하산하는 손님을 종착역에서 태워 숙소까지 안내하는 전 일정을 운전자 1인이 담당하고 있었다. 오전 7시 30분에 숙소를 출발하여 오후 5시 40분에 숙소로 도착하는 1일 관광 상품이었다.

(1) 쿠란다 관광기차

지금의 관광기차는 쿠란다 마을의 광물 채취와 목재 생산을 위해 건설된 것으로 1887년에 착공하여 1891년에 완공되었다고 한다. 전체 운행 길이는 75.1km 이며 출발지에서 도착지까지 327m의 높이를 오른다. 프레쉬워터역(freshwater station)을 출발하여 도착역인 쿠란다역까지 총 1시간 45분이 소요되며 15개의 굴과 37개의 다리 그리고 98번 급회전한다. 광업과 임업에 대한 채산성이 줄어들자 1930년대부터 관광열차로 이용되기 시작하였다고 한다. 승객은 모두 관광객들로만 구성되어 있었다.

(2) 쿠란다 마을

쿠란다 마을은 케언즈에서 북쪽으로 약 25km 떨어진 곳에 위치하며 호주대륙의 원주민 중 하나인 차푸카이(Tjapukai)족이 사는 마을이다. 약 1만여년전부터 마을이 형성되었으며 유럽인들에 의해 19세기 말부터

2. 호주 생태관광 체험기



프레쉬워터역으로 들어오는 기차



기차 내부 모습



다리를 지나는 기차



중착역인 쿤두역



바린폭포를 감상하기 위해 정차 중인 기차



중착역인 쿤두역

개척되었다. 현재 마을에는 약 650여명의 주민이 살고 있으며 세계자연유산으로 지정된 열대우림지역과 차푸카이 족의 음악과 춤 등 다양한 전통문화를 체험하기 위해 많은 관광객들이 찾고 있다. 쿠란다 마을에는 전통공예품을 파는 시장과 기념품점들과 함께 새공원, 코알라공원, 야생동물원, 나비공원 등이 위치하고 있었다. 쿠란다 마을에서는 창던지기와 전통 악기를 관람하며 부메랑던지기를 직접 체험할 수 있었다. 또한 캥거루 춤과 같은 전통 춤 공연도 관람할 수 있었다.



차푸카이족의 창던지기 시범



차푸카이족의 전통춤 공연

(3) 열대우림체험

쿠란다 열대우림지는 1988년에 'Wet Tropics of Queensland World Heritage' 라는 공식 명칭으로 세계유산에 등재되었다고 한다. 면적은 90만ha로 호주 전체면적의 1%에도 미치지 못하지만 3000여종의 가까운 식물과 함께 나무캥거루, 화식조 등 다양한 야생동물이 서식하고 있다고 한다. 열대우림체험은 수륙양용차를 통해서만 이뤄지며 가이드가 차량을 직접 운전하며 정해진 코스를 정치와 이동을 반복하며 열대우림 내



열대우림 내 습지를 운행하는 수륙양용차



열대우림에 대해 설명하는 가이드와 탐방객

다양한 생물에 대해 설명을 해주었다. 탐방객이 직접 도보로 접근하는 것은 불가하고 수륙양용차 또한 정해진 코스만을 돌기 때문에 많은 탐방객이 방문하더라도 이들에 의한 훼손을 사전에 차단하고 있었다.

(4) 스카이라일(Sky Rail)

스카이라일은 그린글로브(Green Globe)가 인증한 세계 최초의 관광 상품이며 호주 내에서도 생태관광 인증을 받은 첫 번째 상품이라고 한다. 또한 환경경영인증(ISO14001)도 획득했다고 한다. 소득의 분배를 위해 자금을 조성하여 스카이라일 열대우림재단(Skyrail rainforest foundation)을 설립하고 열대우림에 대한 연구와 교육을 지원하고 있다고 한다.

스카이라일은 세계에서 가장 긴 케이블카로 길이는 7.5km에 달하며 출발지에서 종착역까지의 운행시간 또한 1시간 30분이 소요된다. 스카이라일은 바런협곡국립공원 내의 광활한 원시 자연열대우림의 상공을 지나며 다양한 식생을 목격할 수 있다. 1995년에 완공하였으며 1여년의 공사 기간이 소요 되었으며 열대우림 보호를 위해 모든 철탑은 헬기로 공수하였다고 한다. 가장 긴 철탑의 높이는 40m에 달한다고 한다. 승강기는 총 114대가 운행되며 중간에 레드피크역(red peak)과 바런폭포역(barron fall) 두 곳의 정거장에서 체류할 수 있다. 레드피크역의 경우 해발 545m에 위치하며 역 주변으로 열대우림을 거닐며 체험할 수 있는 175m 길이의 탐방로가 조성되어 있으며 국립공원 레인저들의 생태해설도 함께 들을 수 있다.



열대우림 상공을 지나가는 케이블카



열대우림 내에서 설명을 하고 있는 레인저

바런폭포역의 경우 해설센터가 운영 중에 있으며 열대우림에 관한 전시와 해설이 진행되고 있었다. 또한 정해진 스케줄 따라 진행되는 생태해설가의 설명도 열대우림 내에서 직접들을 수 있었다. 탐방로와 함께 바런협곡과 폭포와 같은 정관을 관람할 수 있는 파고라 등이 설치되어 있었다.

국립공원과 자연유산 지역에 초기 케이블카를 설치하는 것에 대해 많은 우려가 있었다고 한다. 하지만 탐방객에 환경에 대해 폭넓은 체험이나 교육의 기회를 제공하고 기금 조성을 통해 보전과 교육활동을 지원하는 등 많은 긍정적인 면을 통해 지금은 최고의 생태관광 상품으로 인정받고 있다.

2. 모턴섬(Moreton Island)

퀸즈랜드 주의 수도인 브리즈번에서 북동쪽으로 58km 위치한 모래섬으로 면적은 170km²이다. 세계에서 세 번째로 큰 모래섬으로 섬의 전체의 95%가 국립공원으로 지정되어 있다고 한다. 섬 주변으로 5월부터 11월까지 많은 고래가 찾아와 서식하는 관계로 포경의 전초기지로 이용되었다고 한다. 실제 1952년부터 1962년까지 총 6,277마리의 혹등고래가 포획되었다고 한다. 포경이 전면 중단된 이후 고래관찰관광과 캠핑, 사막사파리 투어를 위해 많은 사람이 찾는 곳이며 특히 돌고래 먹이주기 체험으로 유명한 곳이다.

일부 요트를 소유한 사람이 개별적으로 섬을 찾는 것을 제외하고 섬을 이용하는 대부분의 사람들은 섬의 북쪽 해안에 위치한 탕갈루마 리조트에서 투숙객이거나 시설을 이용하는 사람이 대부분이었으며 모턴섬을 가기 위해서는 브리즈번의 핀켄바(Pinken ba)항에서 페리를 이용하는 것이 유일한 방법이라고 한다.

탕갈루마리조트는 생태체험과 휴양 그리고 액티비티가 어우러진 공간으로 다양한 체험프로그램이 운영 중이었다. 프로그램은 주간과 야간 그리고 요일별로 다양하게 구분되어 있었다. 사막사파리와 다양한 해양스포츠, 워드바이크, 헬리콥터 투어 외에 돌고래먹이주기체험, 고래관찰크루즈, 듀우공관찰크루즈, 야간생태탐험(night spotlight eco walk), 해양생물크루즈(marine discovery cruise), 어린이를 위한 해양생물 강의(eco kids), 물고기 먹이주기(fishing feeding), 펠리칸먹이주기, 난파선 스노우클링, 모턴섬에 사는 희귀조류인 쿠키부라 먹이주기(kookabura feeding) 등 다양한 생태 프로그램 준비되어 있었다. 관광객의 편의를 위해 영어, 일어, 한국어, 프랑스어, 독일어, 스페인어 등 여러 언어로 된 안내책자 뿐 만 아니라 다양한 언어를 사용하는 직원도 상주하고 있었다.

3. 필립섬(Philip Island)

빅토리아주의 멜번에서 남동쪽으로 140km떨어진 섬으로 전체 면적은 10,000ha이다. 필립섬은 자연공원 내에서 이뤄지는 펭귄 프레이드와 이와 함께 바다표범 군락,코알라 보전센터 그리고 야생동물공원으로 유명한 곳이다. 이러한 다양한 프로그램을 즐기위해 해마다 350만 명의 관광객이 이 섬을 찾는다고 한다. 특히 펭귄 프레이드의 경우 80년 이상의 역사를 지녔으며 야생동물과 관련한 상품으로는 호주에서 가장 유명한 상품이다.

■ 2011년도 해외리포트 ■



항구에서 페리를 기다리는 관광객



인공어초 역할을 하는 난파선



포획한 고래를 해체하고 보관하던 창고



섬의 곳곳에 위치한 자연보호용 안내판



펄리칸 먹이 주기



돌고래 먹이주기 체험

펭귄 프레이드는 필립섬의 서쪽 끝지역에서 번식하는 펭귄무리들이 낮시간 동안 먹이를 먹은 후 저녁 해 질녘에 해안가에 오른 후 모래사장을 건너 언덕에 파놓은 굴 속의 등지로 돌아가는 수백마리의 펭귄들을 가까이서 직접 관찰하는 상품으로 ‘프레이드’라는 명칭에 어울리게 끊임없이 줄지어 가는 모습을 볼 수 있다. 프레이드는 약 50분 동안 계속되며 탐방객들은 해안가에 위치한 관람석과 언덕에 자리잡은 데크 등 야외에서 펭귄들을 직접 관찰하게 된다. 방문자센터와 해변의 관람석 그리고 관찰데크, 주차장 외 시설물은 간소화하였으며 정해진 경로 이외에는 대부분 출입을 봉쇄하고 있었다. 특히 방문자 센터 이외의 지역에서는 사진 촬영이 엄격히 금지되어 있었으며 곳곳에 배치된 자원봉사자와 레인저들이 통제를 담당하고 있었다. 한때 많은 탐방객으로 인해 펭귄의 개체수가 많이 줄어든 뉴질랜드 샌드플라이(Sandfly)와는 다르게 이 지역은 ‘필립섬 자연공원 관리위원회’에 의해 서식지 관리 시스템을 통한 체계적인 관리가 이뤄지고 있었다. 위원회는 자치기관으로서 펭귄 개체군에 대한 연구활동 뿐 만 아니라 교육 및 보호활동도 실시하고 있었다. 입장료와 기념품 판매를 통한 수익금은 필립섬 야생동물의 보전에 이용된다고 한다.

III. 맺음말

생태관광을 통해 자연보전과 지역경제 두 마리 토끼를 한꺼번에 잡은 지역을 체험하고 난 뒤 느낀 점은 다양한 프로그램 운영의 필요성, 탐방객 만족도 증가를 위한 탐방객관리 시스템의 필요성 등 여러 가지가 있지만 생태관광의 지속성을 유지하기 위해서 무엇보다 중요하다고 여긴 것은 다음의 두 가지다.

2. 호주 생태관광 체험기



해변에 위치한 관람석



관람석 내 탐방객



펭귄 서식지 주변에 조성된 탐방로



자연공원 곳곳에 위치한 펭귄 굴



코알라 보전센터 전경



휴식중인 코알라

1. 서식지 관리 시스템 마련

멜번의 펭귄 서식지는 필립섬 자연공원 관리위원회(PINPBM)가 시행하는 엄격한 5개년 관리 프로그램으로 잘 보호되고 있었다. 관리 시스템을 통해 펭귄의 수도 증가하였으며 이를 통해 수익도 크게 향상되었다. 결국 생태적으로나 경제적으로 모두 성공하였다. 수입 또한 섬규모에 비해 크게 늘어났으며 2006년부터 펭귄 관련 기념상품을 판매하면서 더욱 수입이 증가했다. 이 수입들은 모두 탐방로 수리, 4,000석 규모의 관람석 설치 등 공원 관리에 사용되었다고 한다. 반면 뉴질랜드의 샌드플라이(Sandfly) 만은 2000년부터 두 개의 기관이 펭귄 관광을 시작하였으며, 한꺼번에 사람들이 몰리자 뉴질랜드 보호국에서는 관광객들이 펭귄들에게 피해를 주지 않는 곳에서 관찰할 수 있도록 시설물들을 설치하였다. 하지만 정부가 설치한 시설은 20,000명을 넘는 관광객을 한꺼번에 수용할 수도 없었고 서식지 관리 시스템이 구비되어 있지 않은 관계로 이후 급속히 증가하는 관광객에 적절히 대응하지 못함에 따라 결국 펭귄들은 그 수가 급격히 감소하고 말았다.

이 두가지 사례를 볼 때 엄격한 관리시스템만이 생태관광의 지속성을 유지하며 이를 통해 경제성도 지속적으로 확보될 수 있을 것이다.



코알라를 관찰하는 탐방객

2. 보호구역 지정 및 관리 체계 확립

방문한 지역 대부분은 세계자연유산에 등재되거나 국립공원이나 자연공원에 속해 있었다. 이는 이미 시장에 널리 알려진 브랜드처럼 소비자에게는 높은 품질에 대한 신뢰를 주는 역할을 한다. 실제 사례에 의하면 국제적 인증과도 같은 세계유산이나 국립공원으로 지정될 경우 탐방객이 10배 이상 증가한다고 한다. 또한 공원의 지정은 자연자원의 보호와 관리가 법체제 혹은 제도권 내에서 가능하며 재정 지원 또한 용이하게 된다. 뿐 만 아니라 관리체계 또한 확립화 될 수 있기 때문에 생태관광지의 보호구역 지정은 매우 중요한 요소라 할 수 있겠다.

중국의 경우도 보호 구역이 증가함에 따라 1960년대 303명이었던 외국 관광객이 현재는 매년 3,000만 명 이상의 관광객이 찾고 있으며, 국내 관광객 수도 꾸준히 증가하여 8.7억 명으로 증가했다. 반대로 중국의 동부 인구 밀집 지역 주변의 보호관리 지역의 경우 관리제도 및 계획의 부재와 함께 8개의 각기 다른 기관이 이들 지역을 관리할 뿐 만 아니라 경쟁적으로 자원의 이용과 약탈에만 치중해 오다 중국엔 생태관광지로의 기능을 상실한 경우를 보더라도 관리체계의 확립 또한 중요하다고 할 수 있다.

中國 항저우(杭州) 공공 자전거 시스템의 교훈

이인배 | 충남발전연구원 문화디자인연구부 선임연구위원
박인성 | 중국 절강대학교 교수

1. 중국 항저우 공공자전거시스템 운영개요

1. 중국 공공자전거 시스템 개요

중국에서 공공교통 혹은 준(准)공공교통 방식으로서의 자전거교통에 대한 연구는 아직까지 공백상태이며, 학술계에서도 공공자전거교통시스템(公共自行車交通系統: Public Bicycle System: PBS)에 대한 정의는 아직 명확하게 내리지 못하고 있다.

2008년 5월부터 시행된 항저우시 공공자전거교통시스템은, 도시 공공교통 우선 발전, 공공교통과 자전거 환승(B+R: Bicycle & Ride), 주차 환승(P+R: Parking & Ride)을 핵심으로 하는 종합교통모델이다.

공공자전거시스템은 시민에게 더욱 편리한 교통서비스를 제공하고, 공공교통 부담률을 제고하기 위한 시책이며, 도시 내 교통정체와 주차난을 해결하고, 자가용 승용차에 대한 의존도와 환경오염을 줄이고, 녹색교통을 창도하고, 도시의 삶의 질을 높이기 위한 민생공정(民生工程)이다. 또한, (공공교통에서) 최초와 최후의 1km 구간에 대하여 자전거-버스-자전거 통행방식을 통한 편리한 서비스 제공과 도시 에너지 절약과 배기가스량 탄소 절감을 목적으로 하고 있다.

2009년 말 항저우시 공공자전거교통시스템은, 공공자전거대여점 200 개, 공공자전거수 5만대로, 이미 세계 최대 규모이며, 항저우시 시민의 통행과 외래 관광객의 유람에 매우 큰 편리함을 제공하고 있으며, 중국내 여타 도시들에도 시범적인 역할을 하고 있다

2. 항주 공공자전거 이용방법

杭州 공공자전거 사용방법은 항저우시 공공교통IC카드 또는 공공교통기능의 시민카드에 공공자전거 임대

■ 2011년도 해외리포트 ■

사용 신용보증금(200위안)과 자전거 임대사용료(100위안)를 적립 후 사용한다. 공공교통IC카드가 없는 시민이나 외국인 관광객은 항저우 공공교통 IC카드나 Z카드를 사용한다.

공공자전거 이용비용은 1시간 이내는 무료, 1시간 이상 2시간 이내는 1위안, 2시간 이상 3시간 이내는 2위안, 3시간 이상은 시간당 3위안이다. 또한 버스를 타고 카드로 요금을 정산한 후 90분 이내에 공공자전거를 이용하는 이용자에게는 무료 시간을 90분으로 연장해준다.

杭州 공공자전거는 중국 전국의 시범모델(典范)이 되어 전국으로 확대되고 있다. 2008년 5월부터 사용하기 시작한 항저우의 주홍색 공공자전거는 이미 도시의 상징중 하나가 되었으며, 시민의 일상생활 속에 자리잡았다.

2010년 공공자전거 임대사용량은 7457.84만인/회에 달했으며, 그중 90% 이상이 무료 사용 범위인 1시간 이내에 반납하였다. 현재 항저우 공공자전거공사(杭州公共自行車公司)는 이미 주산(舟山)에 공공자전거 시스템 건설을 완료하였고, 장쑤성 장인(江陰), 광둥성 둥관(東莞)과 포산(佛山) 등지의 공공자전거 시스템 구축 사업을 수주하였다.

3. 공공자전거의 제원과 대여점의 형태

중국 항저우 공공자전거의 제원은 모두 성인용 자전거로 되어 있는데, 기본적으로 모든 자전거에는 분실을 예방하기 위한 잠금장치와 장바구니가 갖추어져 있다. 그러나 민간대여자전거는 2인용자전거와 어린이를 위한 자전거도 대여하고 있다.

그리고, 공공자전거를 관리하기 위해 일련번호가 새겨져 있고, 항저우에 로고와 안전통행, 대여비에 대한 광고가 새겨져 있다. 특히, 일반용과 어린이를 위한 자전거로 구분되어 있는데, 어린이를 뒷자리에 태울 수 있도록 좌석과 발판이 마련되어 있다.

공공자전거 대여시스템은 시내대여점부터 관광지대여점까지 다양하게 구비되어 있다. 특히 자전거 대여점은 IC카드로 대여와 반납이 무인시스템에 의하여 자동으로 관리되고 있다.

4. 시민과 관광객의 공공자전거의 이용형태

항저우시 공공자전거의 이용은 시민과 관광객의 이용으로 구분되는데, 주거지를 중심으로 하여 시민들은 대중교통으로 도시를 이동할 때 공공자전거를 이용하며, 관광객들은 관광지에서 관광시간을 이동하거나 관광지내에서 자전거 관광활동으로 이용하고 있다.

특히, 관광객들은 관광지내에서 자전거로 관광활동을 하면서 휴식이 필요할 때는 자전거를 정차시키고 휴식이나 독서, 대화, 명상 등 망중한을 즐기기도 한다.

5. 자전거 이용을 위한 기반시설 여건

3. 中國 항저우(杭州) 공공 자전거 시스템의 교훈



공공대여자전거



민간대여자전거



어린이 탑승 공공대여자전거



공공대여자전거 관리번호



공공대여자전거 잠금장치(1)



공공대여자전거 잠금장치(2)



관광지 공공자전거 대여점(1)



관광지 공공자전거 대여점(2)



공공자전거 대여점 전경



공공자전거 IC카드이용기(1)



공공자전거 IC카드이용기(2)



공공자전거 IC카드이용설명



시민 공공자전거 이용(1)



시민 공공자전거 이용(2)



시민 공공자전거 이용(3)

■ 2011년도 해외리포트 ■

중국 항저우의 자전거 기반시설은 전 도시에 자전거 대여점을 갖추고 시내 및 관광지를 네트워크로 연결되면서 각 도로별로 자전거 도로, 도보와 자전거 혼용, 차도 및 자전거 도로 혼용 또는 분리, 자전거 도로, 도보 및 차도 분리 등으로 모든 도로를 자전거를 타고 이동이 가능하다.

특히, 자전거로 도로를 이동하면서 육교나 고가도로가 있을 때에도 차도와 자전거 도로를 별도로 분리하거나 자전거 전용도로를 만들어 자전거 이동이 단절되지 않도록 하고 있으며, 관광지나 시내에서 부득이 계단을 통해 올라가는 이동로에도 자전거 통로를 완만하게 만들어 자전거 이동에 불편이 없다.



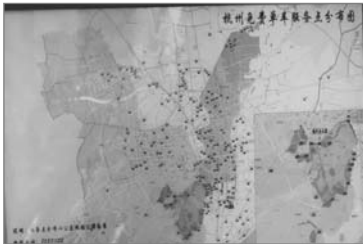
관광객 공공자전거 이용(1)



관광객 공공자전거 이용(2)



관광객 공공자전거 이용(3)



항저우 공공자전거 대여점 위치도



시내 자전거 도로 및 歩車분리(1)



시내 자전거 도로 및 歩車분리(2)



관광지 자전거 및 歩車혼용도로



관광지 계단 자전거 도로



관광지 자전거 주차장

II. 중국 항주 공공자전거시스템 운영실태1)

1. 실태조사 개요

항저우시 도시중심 5개구(上城區, 下城區, 江干區, 西湖區, 拱墅區)의 각 구별로 2곳(상업지구와 주거지

1) 본 내용은 “항저우시 공공자전거 시스템 운영실태 조사분석과 전망”(黃彬, 2010, “杭州市公共自行車系統運行狀 調查分析 展望”, 『城市規 學刊』2010年 第6期(2010.11): 72-79)을 요약 정리한 것임

3. 中國 항저우(杭州) 공공 자전거 시스템의 교훈

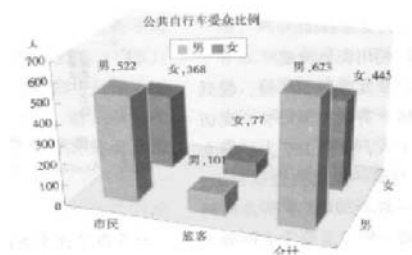
구)의 공공자전거역을 선정하고, 공공자전거 이용자 대중 집단(시민과 외래 관광객)에 대한 직접 면접조사를 실시. 조사기간과 응답자수는 제 1단계(2009. 7~9월)까지 1,200건, 제2단계(2009. 10~12월) 800건이다.

2. 공공자전거 시스템 운영실태

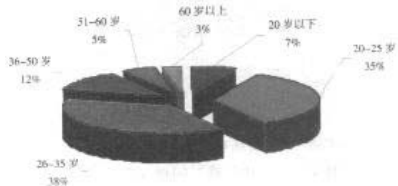
(1) 공공자전거 이용자 구성

항저우시 공공자전거 이용자 구성으로 시민과 관광객 비율은 5:1, 시민의 남·녀 비율은 1.4:1, 관광객의 남·녀 비율은 1.3:1이었다(그림 1).

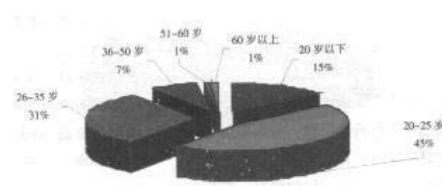
공공자전거 이용자 연령별 구성으로는 시민 중 20~35세 연령대가 73%를 점유하고 있으며(그림 2), 외래 관광객은 이 연령대 점유 비중이 76%로 더 높고, 20~25세 연령대 점유비중이 45%를 넘는다(그림 3).



[그림 1] 자전거 이용자 구성

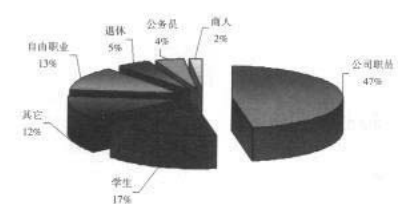


[그림 2] 항저우시민 연령별 이용자 구성

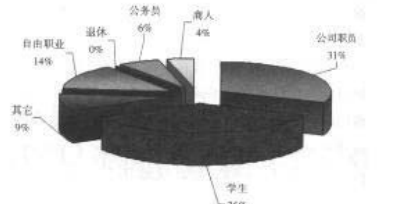


[그림 3] 관광객 연령별 이용자 구성

공공자전거 이용자 직업은 기업체 직원이 47%, 학생 17%, 자유직업인 13%로 이들을 합하면 77%를 넘는다. 그러나 공무원과 상인은 각각 4%와 2%에 불과하였다(그림 4). 관광객 이용자의 직업은 학생이 36%, 기업체 직원 31%, 자유직업 14%이고, 공무원과 상인은 각각 6%, 4%로 가장 낮았다(그림 5).



[그림 4] 항저우시민 직업별 이용자 구성



[그림 5] 관광객 직업별 이용자 구성

(2) 공공자전거 이용률과 이용목적

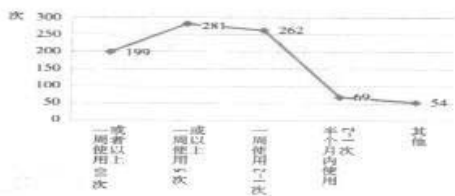
항저우 공공자전거 이용률은 1주 5회 이상 이용자가 480명(55.5%), 1주 1-2회 이용자가 262명(39%)을

■ 2011년도 해외리포트 ■

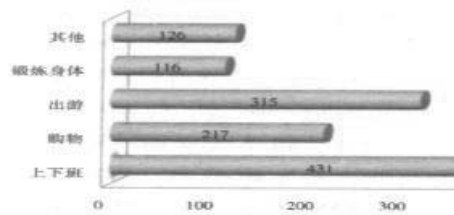
차지했다(그림 6). 이와 관련 현황을 보면, 2009년 7월 항저우시 공공자전거 일일 임대 대수가 10만대를 돌파하였고, 가장 많았을 때는 13만대에 까지 달했고, 자전거 한대당 일평균 5회에 달하였다. 공공자전거 통행이 항저우시 공공교통 총량 중 분담율이 4%에 근접하였다.

항저우 시내 교통 중심지에 있는 공공자전거역의 경우 하루 평균 임대 자전거 대수가 4,000대/회를 넘어섰다. 또한, 중화인민공화국 건국 기념일인 국경절 연휴 기간이었던 2009년 10월 1일-7일 기간중에는, 공공자전거 임대 사용량은 94.4만대/회에 달했고, 그중 최고 사용량을 기록한 날은 10월 7일 15.4만대/회였다.

공공자전거의 이용목적은 출퇴근용이 약 746명(62%), 상품 구매 및 운동용도가 333명(27.6%)을 차지하였다(그림 7).



[그림 6] 공공자전거 이용자(명)



[그림 7] 공공자전거 이용목적(명)

(3) 공공자전거 이용 만족도

항저우 시민중 만족과 매우 만족에 답한 비중이 70.7%였고, 외래 관광객중에는 이 보다 더 높은 74.7%였다(표 1).

항저우시는 자동차 보유량이 2009년 9월 말 현재 150만대를 돌파하였으므로, 매 5인당 자동차 1대 보유 한 상황이다. 이에 따라 통행난과 주차난 문제가 갈수록 심각한 양상으로 돌출되고 있다. 항저우시 정부가 매우 짧은 시간내에 적극적으로 공공자전거를 시행한 이유와 배경도 이러한 상황과 문제에 대응하기 위한 것이었다. 공공자전거 시스템 구축과 시행 2년 반 만에 상당한 성과를 거두었다고 평가하고 있다.

〈표 1〉 공공자전거 만족도(%)

구 분	매우 만족	만족	보통	불만족	매우 불만족
시 민	17.6	53.2	24.1	4.1	1.1
외래 관광객	23.3	51.4	21.9	2.1	1.4

(4) 공공자전거 사용과정중의 문제와 고장유형

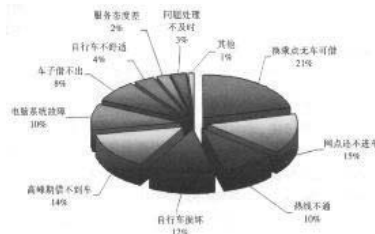
공공자전거 사용과정중 시민과 관광객들이 공공자전거 사용과정중에 부딪히는 문제는, 항저우 시민을 대상으로 한 조사 결과, 선두 5위까지의 주요 문제는, ① 환승지점 자전거역에 빌릴 자전거가 없다.(21%), ② 자전거역에 자전거 반납할 자리가 없다.(15%), ③ 러시아워에 자전거를 빌릴 수 없다.(14%), ④ 자전거 파손(12%), ⑤ 전화와 컴퓨터 서비스 연락 불통(각각 10%) 등이었다(그림 8).

외래 관광객의 경우에는 5대 문제는, ① 자전거역에 자전거 반납할 자리가 없다.(25%), ② 자전거 파손

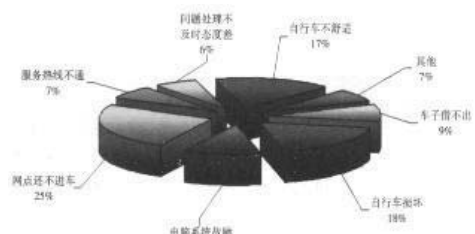
3. 中國 항저우(杭州) 공공 자전거 시스템의 교훈

(18%), ③ 자전거가 몸에 맞지 않음 (17%), ④ 컴퓨터시스템 고장(11%), ⑤ 자전거를 빌릴 수 없다.(9%) 등이었다(그림 9).

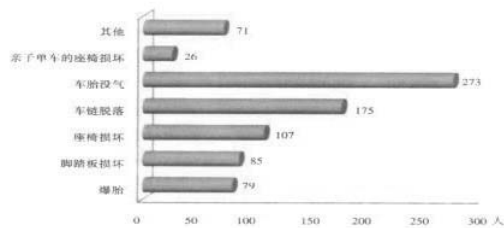
공공자전거 사용중 고장 유형은 ① 타이어 공기 부족 273명(33.5%), ② 체인 이탈 175명(21.4%), ③ 안장 파손 107명(13%) 등으로, 이들 3대 고장 유형이 전체 고장 총량 중 68%를 차지하였다(그림 10).



[그림 8] 항저우 시민 이용 5대 문제(%)



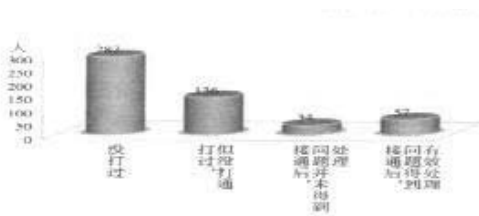
[그림 9] 관광객 이용 5대 문제(%)



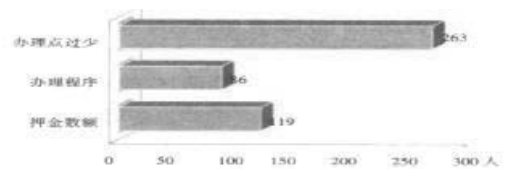
[그림 10] 공공자전거 사용 중 고장유형(명)

(5) 공공자전거 사용 자문 및 민원 서비스 이용 및 만족도

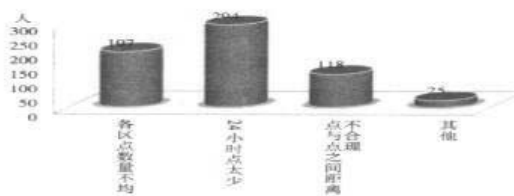
항저우시 공공자전거시스템 규모가 확대되면서 공공자전거 사용과 관련된 자문 및 민원 서비스에 대한 요구와 압력도 증가하고 있다. 하루 평균 문의 및 의견 접수 건이 2300여 회/인에 달하고, 문제 발생시 연결이 안된다는 불만이 분석되고 있다. 응답자 514명 중 287명(55.8%)은 '서비스 요청 전화한 적 없다'고 답했



[그림 11] 자문 및 민원서비스 이용만족도



[그림 12] 카드신청 및 사용담보금 납부절차



[그림 13] 자전거대여점 분포 및 사용시간

■ 2011년도 해외리포트 ■

고, '문제 해결 요청 및 문의 전화한 적 있다'는 응답자중, '전화했으나 연결이 안 되었다'고 136명(26.5%), '연결은 되었으나 상응한 서비스를 못 받았다'고 34명(6.6%)이 답했고, '연결이 되서 문제 해결에 도움을 받았다'는 응답자는 57명(11.1%)에 불과하였다(그림 11).

공공자전거 사용 카드 신청 발급 수속 및 사용보증금 납부 절차로는 시민과 외래 관광객 응답자 468명중 263명(56.2%)이 '수속 사무소 수가 너무 적다', 119명(25.4%)이 '보증금 액수가 불합리하다', 86명(18.3%)이 '수속 절차가 번거롭다'고 답했다(그림 12).

공공자전거대여점 분포 및 사용시간 관련해서는 응답자 634명 응답자중, 294명(46.3%)이 '24시간 이용 가능한 자전거역이 너무 적다', 197명(31%)이 '지구간 자전거역 분포가 불균형하다', 118명(18.6%)이 '자전거역 간 거리 배치가 불합리하다'고 답했다(그림 13).

III. 중국 항저우 공공자전거 시스템의 교훈

1. 공공자전거 대여점의 적정배치와 연계 네트워크 구축 체계화

항저우시 공공자전거교통시스템은, 2009년말 현재 공공자전거대여점 200개, 공공자전거수 5만대로서 항저우시 전체에 분포하고 있다. 그러나 시민들의 공공자전거 이용에 대한 의견조사에서는 '지구간 자전거역 분포가 불균형하다'는 응답률도 18.6%나 차지하여 대여점수를 좀 더 확충해야 하는 실정으로 이용자의 수요에 맞는 공공자전거 대여점의 수와 배치가 중요함을 시사해 주고 있다.

2010년 공공자전거 임대사용량은 7457.84만인/회에 달하여 매우 많은 시민과 관광객이 이용하고 있는데, 이들은 시내와 관광지 전체에 분포하고 있는 공공자전거 대여점과 이들 간을 연결하는 자전거도로망의 연계 네트워크가 잘 구축되었기 때문으로 자전거 도로망과 이의 연계시스템의 중요성을 잘 시사해 주고 있다.

2. 공공자전거 이용에 대한 시민과 관광객의 이용서비스체계 선진화

나이가 자전거의 대여와 반납은 IC카드를 이용하여 무인으로 이루어지며, 이들에 대한 이용과 관리는 자동시스템에 의하여 이루어지고 있다. IC카드 이용 시 문제가 발생할 경우 전화 통신시스템이나 근무시간의 경우 대여점 근무자가 지원을 하여 공공자전거의 대여와 반납이 이루어지며, 이는 자전거의 이용시간과 대여비용에 대한 정산도 공공자전거교통시스템에 의하여 이루어지고 있다.

3. 보증금 제도와 무료 이용시간제에 의한 이용관리체계의 구축

3. 中國 항저우(杭州) 공공 자전거 시스템의 교훈

항저우 공공자전거 사용방법은 항저우시 공공교통IC카드 또는 공공교통기능의 시민카드에 공공자전거 임대사용 신용보증금(200위안)과 자전거 임대사용료(100위안)를 적립 후 사용하여 공공자전거를 무조건 무료로 이용하기 보다는 공공자전거를 이용하는 이용자의 자기부담에 대한 인식을 제고시키고, 일부의 비용부담을 통해 공공자전거의 유지보수를 위한 재원으로 충당되도록 하는 이용관리체계를 구축하고 있다.

4. 자유로운 자전거 관광활동의 만족도 제고로 이용성 제고

항저우시의 공공자전거는 시민이나 관광객이 스스로 도시내를 이동한다든지 관광지간을 이동하거나 관광 위락활동용으로 많은 사람들이 이용을 하고 있다. 항저우의 주홍색 공공자전거는 이미 도시의 상징 중 하나가 되었으며, 시민의 일상생활 속에 자리잡고, 항저우시 시민의 통행과 외래 관광객의 유람에 매우 큰 편리함을 제공하고 있으며, 중국내 여타 도시들에도 시범적인 역할을 하고 있다.

참고문헌

恭迪嘉·朱忠東(2008), 「城市公共自行車交通系統實施機制」, 「城市交通」, 2008(11).
浙江法治在線(2011. 4. 3), 「杭州-新聞中心」.

연대와 협동의 유럽 마을만들기

김종수 | 충남사회적경제지원센터 책임연구원

허남혁 | 충남발전연구원 농촌농업연구부 책임연구원

1. 서론

지난 5월 충남발전연구원과 충남도청은 유럽의 마을만들기를 살펴보는 기회를 가졌다. 유럽의 농정혁신, 로컬푸드, 마을만들기, 사회적경제의 현황조사가 목적이었다.

유럽의 마을만들기는 오랜 전통 속에서 나타난 것이다. 그만큼 유럽의 마을만들기는 세월이 녹아 있는 연대와 협동의 전통을 가지고 있다. 방문 사례에서 살펴볼 수 있듯이 이러한 전통은 자연스럽게 민-관 협치 거버넌스를 실현하기 위한 바탕으로 작동한다.

이 글에서는 영국 런던의 서스테인의 활동과 토트네스 마을만들기를 통해 마을만들기의 주체, 운영원리, 거버넌스 형성 등에 대해 살펴보고 충남에서의 시사점을 도출해보고자 한다.

2. 영국 런던의 서스테인

○ 현황

서스테인은 “인간과 동물의 건강과 복지를 증진하고, 삶과 노동환경을 개선하며 사회와 문화를 풍부하게 하고 형평성을 증진하는” 농업과 먹거리 정책을 옹호하는 민간단체로, 현재의 농식품체계의 문제를 개선하고 지속가능한 방향으로 증진하기 위한 목표를 갖고 있다. 서스테인은 1999년 출범(기존에 10년 이상 활동해오던 National Food Alliance와 Sustainable Agriculture Food and Environment(SAFE)를 통합하여 재출범)하였고, NGO이자 NPO로서의 위상을 갖고 있으며, 100개 안팎의 관련 단체들을 대표하고 있는 우산 조직이다. 또한 회원단체의 규모, 정치성향, 활동내용은 매우 다양하며, 특정 사안이 있을 때 이슈 중심으로만 대표하는 것으로 활동하고 있다.

○ 운영 및 자원

서스테인은 농산업(기업영역)으로부터 독립적으로 운영되고 있으며, 회비와 출판물 판매수익 이외에 자선 재단, 정부, 정부관련 자원의 보조금을 받고 있다. 서스테인의 예산은 연 170만 파운드 상당 (약 40억원)이라고 한다. 이 중 약 절반은 복권기금, 25%는 런던광역청(GLA), 23%는 그 외의 기금이나 정부 프로젝트 보조금, 나머지 2% 가량이 회원단체가 내는 회비 수입(약 25,000파운드)에 의존한다. 서스테인의 자원구조를 살펴보면 회비수입의 비중은 적지만, 서스테인에 참여한다는 상징적인 의미를 지니고 있다.

○ 주된 활동내용

서스테인은 프로젝트(캠페인)별 활동을 진행하고 있다. 현재 서스테인에서 수행하고 있는 가장 큰 프로젝트는 Making Local Food Work와 Capital Growth이다. 이러한 프로젝트에는 약 30명의 인원이 활동하고 있다. 복권기금 활용 프로젝트는 Making Local Food Work, Real Bread Campaign, Capital Growth, Ethical Eats 등이 있다. 또한 서스테인은 회원들간의 정보를 제공하기 위해 회원단체용 계간 소식지(Digest)를 발행하고 있다. 이를 통해 회원단체들에게 프로젝트 활동내역, 관련 간행물 정보, 정부/산업계/해외 정책정보, 행사정보 등을 상세하게 제공하고 있다.

○ 공공급식 개혁 프로젝트(Good Food on the Public Plate)

서스테인의 주요 사업 중 하나로 공공급식 개혁 프로젝트를 들 수 있다. 이는 런던 공공부문(광역런던시 지역) 기관들(지자체, 병원, 대학, 복지시설) 등의 급식에서 지속가능한 식재료 사용을 장려하기 위한 사업이다. 공급자와 기관을 서로 연결시켜주는 역할과, 기관 간 협력을 지원하여 구매력을 제고(공동구매의 활성화)하는 역할을 수행하고 있다. 서스테인은 이를 통해 연간 600만 파운드 상당의 지속가능한 식재료 계약 성사에 기여하고 있다. 학교의 경우에는 자치구 단위로 계약 성사를 주선하고 있고(급식이 대개 자치구 수준에서 이루어지고 있기 때문), 현재 5~10개 자치구와 관계를 맺고 있다.

또한 서스테인은 로컬푸드 공급자 DB를 구축하고 활용(local food finder)하고 있으며, 인증 먹거리(유기농, 동물복지, 공정무역 등)의 경우에는 회원단체를 활용하여 공급자를 확보하고 있다고 한다.

중장기적으로는 '법률개정'을 위한 캠페인을 통해 공공급식 시스템 전반을 개혁(연간 20억 파운드 상당의



〈그림 1〉 서스테인이 주관하고 있는 프로젝트의 하나인 리얼 브레드 캠페인 : 첨가물을 쓰지 않고 지역산 식재료로 빵을 만드는 지역 빵집들에 인증마크를 부여해주고 인터넷으로 네트워킹해주고 있는데, 런던 지역만해도 지도에 표시된 풍선(참여빵집)의 수가 상당하다.

시장규모)하려는 노력을 진행하고 있다. 향후 이를 교도소, 군대 등으로 확대하려는 노력을 하고 있다고 한다.

○ 서스테인의 성과 (런던시를 중심으로)

서스테인의 성과를 정리하면 아래와 같다.

- 도시농장과 커뮤니티 텃밭이 60개소 이상으로 증가 (소규모 텃밭까지 합치면 1천여개)
- 농민장터(farmers' market)이 2배 이상 증가함
- 공공기관 식재료 조달의 5~10%에 해당하는 분량의 지속가능한 식재료 공급 성과
- Ethical Eats 프로젝트를 통해 900개 음식점을 참여시키고 있음
- 유기농/공정무역 시장의 폭발적인 성장에 나름대로 기여함 (특히 유아식 분야)
- Food for Life Partnership 프로그램을 통한 학교 식생활교육 참여



〈그림 2〉 서스테인이 집중하고 있는 Capital Growth 프로젝트 : 2012년 런던올림픽을 맞아 런던에 2012개의 새로운 지역공동체 텃밭을 조성하고 있다.(www.Capitalgrowth.org)

○ 향후 활동 목표 및 전망

서스테인은 여전히 지속되고 있는 대형마트의 소매 독점(4개 업체가 약 80% 시장점유) 추세를 역전시키고자 하는 희망을 가지고 있다. 이는 현재 대형마트로 인해 동네 구멍가게가 문을 닫는 우리나라의 현실과 많이 유사하다. 서스테인은 민관협력을 통해 지역 중소주체들에 의한 로컬 마켓이 30%선까지 도달하도록 하는 목표를 가지고 있다. 즉 대중들에게 스타벅스 지불의사를 유기농/로컬푸드 지불의사로 바꾸도록 만드는 것이라고 설명하였다(먹을거리에 대한 지출을 가치있고 매력있는 일로 만드는 것이 중요하다는 것이다).

장기적으로는 영국에서 생선 남획으로 인한 멸종위기 문제에 대처하는 것, '제조제 쓰지 않는 도시' (현재 파리, 도쿄, 토론토 등이 참여)에 런던도 참여하는 것, 공공기관의 지속가능한 급식 식재료 전환을 100% 달성하는 것, 신선한 먹을거리에 대한 런던 시민들의 접근성을 반경 500m 도보거리 이내로 높이는 것(주변에 신선 먹을거리 구매처가 존재하지 않는 '먹을거리 사막(food desert)' 을 없애기)을 계획하고 있었다.

3. 토트네스 전환마을

○ 배경

토티네스는 영국 남서부에 위치한 지역인구 2만 5천명, 중심인구 8천명의 도시이다. 전통적으로 유기농, 펄퍼컬처, 문화가 바탕이 된 지역이다. 이 지역은 롭 홉킨스라는 인물이 2004년 피크오일에 대한 인식을 바탕으로 전환운동¹⁾을 시작한 곳이다. 토티네스 전환마을에서는 기후변화와 석유 고갈에 대응하기 위해 2030년까지의 에너지 독립계획을 수립하고 실천하고 있다. 또한 에너지 뿐 만이 아니라 식량, 지역경제, 문화, 교육 모든 분야에 대해 석유독립에 대한 과제를 마련하고 실천에 옮기고 있다.

○ 발전

TTT(Transition Town Totnes) 활동이 시작된 것은 현재 4년 정도밖에 되지 않았다. 그 과정을 살펴보면 정부주도가 아니라 아래로부터 주민 스스로 마을의 문제를 인식하고 이를 해결하겠다는 목표를 구체화함으로써 시작되었음을 알 수 있다. 이는 일반적으로 커뮤니티비즈니스(CB)가 태동되는 원리와 유사하다.

〈표 1〉 TTT 활동 연혁

년도	핵심	주요 활동
1년차 (2006-2007)	의식고양과 네트워킹	- 다양한 이벤트, 대화, 영화상영 등을 통해 주민들을 만나면서 TTT 주요사업 내용 구상 - 11 개의 워킹 그룹이 형성되고 몇 가지 실질적인 프로젝트가 시작됨
2년차 (2007-2008)	조직의 공고화	- 중간지원조직으로서 중심이 되는 역할 시작 - 펀딩을 시작 - 공식조직으로의 필요를 느낌 - 조직의 구조, 회계, 역할, 자원에 대한 공식화
3년차 (2008-2009)	에너지 저감 경로	- 몇몇 단체의 기금을 가지고 에너지 전환에 대한 실제 활동 시작 - “전환의 실천: 에너지 저감 행동계획” 시작
4년차 (2009-2010)	사회적 기업	- 사회적기업을 토티네스의 에너지 전환 비전을 실현할 주체로 주목함 - 구체화된 프로젝트로 사회적기업을 키우는 사업을 시작함



〈그림 3〉 TTT 지원을 통해 버섯을 키우고 있는 1인 기업가 : 아이들이 집에서 직접 버섯을 키워 볼 수 있는 키트를 개발하여 판매하고 있다.(우리나라에도 버섯 키트가 있음)

1) 전환운동이란 기후변화와 피크 오일(Peak Oil, 석유 정점에 대한 커뮤니티의 대안, 위기에 대한 회복력(Resilience)을 높이기 위한 활동, 지역사회에서 에너지, 식량, 경제에 대한 대안을 찾는 것(Relocalization)을 뜻한다.

○ TTT 제공 서비스

TTT는 토트네스를 근거로 일종의 중간지원조직²⁾의 역할을 수행하고 있었다. 현재 TTT에서 시민들과 각 운동그룹에게 제공하는 서비스는 다음과 같다.

- ① 토트네스 사무실을 개방하여 각각의 프로젝트 멤버들이 상호 연락할 수 있는 거점을 마련해주고, 회의를 위한 장소 제공, 정보 공유
- ② 시민들의 인식을 향상시킬 수 있는 프로그램 - 토론 장소 제공, 연사 초빙, 기술재교육 워크숍, 토트네스에 대한 깊은 이해를 할 수 있는 기회 - 제공(토트네스에서는 저녁때 술집에 가면 자본주의, 지역화폐 등의 주제로 주민들이 토론 모임을 가지는 것을 일상적으로 볼 수 있다고 함)
- ③ 웹사이트 플랫폼을 제공하여 프로젝트 그룹들이 그들의 사업과 더 넓게는 지역 활동에 대해 서로 커뮤니케이션 할 수 있도록 도움
- ④ 프로젝트 그룹들이 기금을 조달할 수 있도록 도와주고, 프로젝트 그룹 구성원의 역량강화를 돕기 위해 훈련과정을 마련함
- ⑤ 커뮤니티 포럼을 운영하여 TTT를 대표할 수 있는 사업(에너지 전환 프로젝트 등)에 관심을 가지고 참여할 수 있도록 함
- ⑥ 언론을 활용하여 대외적으로 TTT 사업을 알람: 인터뷰, 신문기사, 방송 등 활용
- ⑦ 프로젝트 그룹의 다양한 활동을 도울 수 있는 자원봉사자들을 연결시켜줌
- ⑧ 전환에 대해 관심을 가지고 방문하는 방문객들에게 투어 프로그램 제공
- ⑨ 개별 팀이 할 수 없는 대형 프로젝트를 진행: 기금을 관리하거나 보고서를 작성

○ TTT의 운영 전략

1) 코어그룹 운영

코어그룹의 운영은 각각의 주제 그룹의 핵심적 멤버 1명은 꼭 참석하여 중앙그룹이 운영되는 형태이다. TTT는 이러한 코어그룹의 운영을 위해 TTT Ltd라는 회사를 설립하였다. 이를 통해 워킹그룹이 대표를 보내 의사결정에 참여하고 소통 가능하다(일종의 이사회의 역할을 하고 있다). 코어그룹에서는 일반적인 지침, 방향을 제시할 뿐 각 그룹의 자율성 보장한다. 주된 역할은 TTT 운영을 위한 기금 형성, 조직을 유지하기 위한 법적인 보호, 인적자원 개발 등이다. TTT는 코어 그룹을 통해 의사결정의 대부분이 이루어진다고 한다.

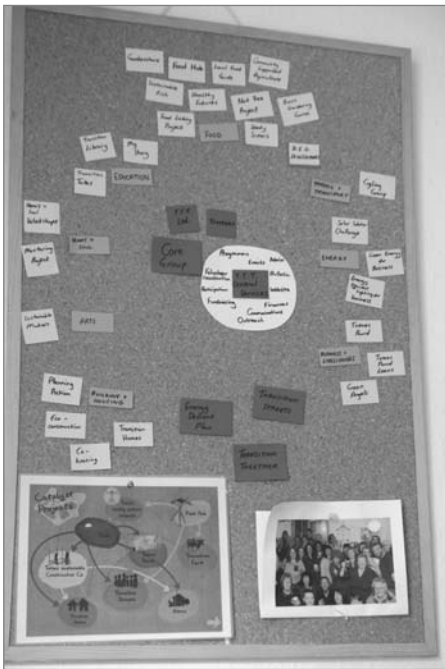
2) 오픈 스페이스

오픈 스페이스는 일반 대중들이 참여하여 비공식적인 회합을 통해 새로운 아이디어를 얻을 수 있는 전략

2) 일본 내각부(2002)에 의하면 중간지원조직 개념은 '다원적 사회에 있는 공생과 협동이라는 목표를 향해서, 지역사회와 NPO간의 변화와 요구를 파악하며, 인재·자금·정보 등의 제공자로서, 또한 NPO간의 중계 또는 광의의 의미에서의 각종 서비스의 수요와 공급을 코디네이터 하는 조직'이라고 할 수 있다.

이다. 주로 다루어지는 주제는 전환의 중요한 이슈인 ‘먹을거리’와 ‘에너지’ 문제이다. 예를 들어 livelihood 라는 모임은 이론적인 경제학을 다루기보다는 실제 소규모 상점을 어떻게 열 것인지 컨설팅 해주는 모임으로 역할을 한다. 이 프로젝트를 시작한 이후 40여개의 프로젝트가 현재 진행되고 있다. 이러한 40여개의 조직들은 그 목적과 내용에 동의하여 자발적으로 생겨난 것이다. 프로젝트가 진행되는 과정에 주민 스스로 동기부여(empowering) 할 수 있었다고 한다. 현재 모임들은 참여하는 사람들의 시간, 자원, 능력에 의존할 수밖에 없어서 시간이 지나면 좀 시들해 질 수 있기 때문에 이를 계속 독려해 주는 것이 필요하다.

3) 워킹 그룹의 운영



〈그림 4〉 다양한 프로젝트 모임 현황

워킹 그룹은 보통 주민들이 스스로 결정하여 조직화함으로써 태동된다. 따라서 구성원들의 주체意識이 매우 중요하다. 워킹 그룹은 매우 느슨한 형태로 조직되어 자율성을 가지고 운영된다. TTT는 이들에게 실패의 권리를 보장하고 다시 시도할 수 있도록 기회를 부여한다. 대다수 워킹 그룹은 에너지, 환경, 지역경제의 문제가 지금과 같은 지속할 수 없다는 것을 인정하면서 시작되었다. 워킹 그룹은 단발성 이벤트부터 조직의 모양을 갖춘 것, 기금 형성을 위한 프로젝트까지 다양하게 존재한다. 아래의 〈표 2〉, 〈표 3〉은 토트네스 전환마을의 주요 워킹 그룹을 정리한 것이다.

표에서 살펴볼 수 있듯이 TTT하에서 다양한 분야의 워킹 그룹들이 자발적인 문제意識으로부터 생겨난다. 또한 ‘교통계획에 참여하기’처럼 지방정부의 영역까지 시민이 적극적으로 참여하고 있는 것을 알 수 있다.

워킹 그룹의 또 하나의 특징은 지역 내 순환과 공생을 고민하며 프로젝트를 기획하였다는 점이다. 또한 프로젝트 자체에 스스로 공부할 수 있는 내용을 가져 조직의 지속가능한 원동력을 높이고 있음을 알 수 있다.

4) 다양한 지역주체와의 연계 네트워크 형성

TTT는 지역의 다양한 주체들과의 연계를 통해 사업을 진행하고 있었다. 특히 의회와의 관계는 눈여겨볼 만 하다. TTT는 의회와의 협의를 통해 에너지 전환 프로젝트를 함께 계획하고 사업을 수행하고 있다. 실제로 의회로부터 ‘저탄소 커뮤니티 챌린지’ 기금을 받아 시청의 청사 지붕에 74개의 솔라 패널을 설치하는 것을 위탁받아 진행하기도 하였다.

TTT는 지역의 학교들과 함께 학생들과 주민들에게 ‘시민권’과 ‘환경의식’ 등 ‘전환’ 관련 철학을 공유하는 프로그램을 제공한다. 이제까지 학교 내에서 6번의 포럼을 열었다. 또한 ‘교육 그룹’들은 전환운동을 끝고나갈 미래의 젊은 세대들에게 역량강화와 의식교육을 제공하고 있다.

■ 2011년도 해외리포트 ■

〈표 2〉 에너지와 경제 분야 워킹 그룹

워킹그룹	주요활동 분야	진행 프로젝트
에너지 (Energy)	에너지 감축 지역 재생가능에너지 생산	<ul style="list-style-type: none"> - 트랜지션 스트리트 프로젝트 - 태양열 온수기 공동구매 - TRESOC- 토트네스 재생가능 에너지 공급 회사 - Good Energy와 협력을 통한 재생가능 에너지 보급
빌딩과 주택 (Building&Housing)	지역개발 계획 참여 저탄소 건축 코하우징	<ul style="list-style-type: none"> - Cosy Devon Project - a great opportunity for TTT - 지역개발계획에 관여하는 DPD 그룹 - 건축과 관련한 실질적인 부분을 담당하는 생태건축 그룹 - 사회적 지속가능성을 위한 코하우징을 담당하는 그룹 - 트랜지션 홈 그룹
교통 (Traffic&Transport)	바이오연료, 자전거	<ul style="list-style-type: none"> - 교통 계획에 참여하기 - 여론조사를 통한 정보 공유 노력
경제와 삶터 (Economics & Livelihoods)	지역순환경제, 지역기업, 로컬머니	<ul style="list-style-type: none"> - 비즈니스를 위한 녹색 에너지 프로젝트) - 에너지고효율 전구 교체 사업커뮤니티 비즈니스
지방정부 (Local Government)	지방정부와 연계 협력	<ul style="list-style-type: none"> - 시티홀 태양광, 지역 상공회의소 결합

〈표 3〉 먹을거리와 교육 분야 워킹 그룹

먹을거리 (Food)	지역 농식품체계와 인프라 구축, 생산자 소비자 간 연대 강화, 순환 경제체제 마련	<ul style="list-style-type: none"> - 텃밭 나눔 프로젝트 - 토지 접근성↑, 공동체연대 - 로컬푸드 가이드북- 지역 산물 장려 - 너트나무심기 프로젝트 - 영양원 공급, 공동체연대 - 씨디 씨스터즈- 종자 보존, 생물종다양성 확보, 재미 - 푸드허브- 온라인 지역농산물 직거래장터 - 푸드링킹- 생산자와 소매상간의 공급시스템 강화
건강과 웰빙 (Health & Wellbeing)		<ul style="list-style-type: none"> - 건강한 미래 프로젝트 - 치유를 목적으로 한 공동체 건강·웰빙 텃밭 조성
교육 (Education)	지역 학교와 연계, 인식과 참여 를 높이기 위한 프로그램 개발 및 지원	<ul style="list-style-type: none"> - 마이스토리- 세대 간 소통, 과거를 돌아봄 - 전환 도서관 - 전환관련 자료를 모아 이용 편리하게 함 - 전환 이야기 - 이야기와 체험학습을 통해 학생들이 현실을 인식 하고 긍정적인 미래를 정립할 수 있도록 함
문화 예술 (the Arts)	창조력, 상상력, 재미를 통한 인식증진, 문화적 전환	<ul style="list-style-type: none"> - 지속가능한 메이커 - 지역예술가들의 모임, 작품활동, 전시, 문화예술행사 등을 통한 인식증진, 에너지 공급
마음과 영혼 (Heart&Soul)	내적 전환, 생태적 성찰	<ul style="list-style-type: none"> - 멘토링 서비스 - TTT활동가들의 resilience 유지 지원 - 마음과 영혼 워크숍
행정 & 지원 (Admin&Support)	TTT 프로젝트 기획, 조정기능, 실행기능	<ul style="list-style-type: none"> - 토트네스 에너지 감축 행동 계획

TTT는 지역의 대학과도 연계되어 있다. TTT는 지역 대학의 대학원생들에게 연구비를 제공하여 ‘전환’ 관련 연구를 하게 하여 결과물을 제공받고 있다. 구체적으로 플리머스 대학과는 건강한 미래 프로젝트

(Healthy Future Project)를 기획하여 연구하고 있고, 슈마허 칼리지³⁾와는 전환 관련 코스를 개설하여 공동 운영하고 있다.

4. 결론

영국 런던의 서스테인과 토트네스 전환마을을 살펴본 시사점은 다음과 같다.

첫째, 로컬푸드 및 사회적경제 영역에서 민관 협치 거버넌스를 실현하기 위한 구조를 지니고 있었다.

서스테인은 NGO 조직이지만 런던시 및 영국 중앙정부와 밀접한 정책협력관계를 지니고 있는 조직으로, 로컬푸드 및 지속가능한 먹을거리 정책영역에서 미디어와의 캠페인을 통해 시민들과 공공영역의 관심을 이끌어내고, 여기서 발생하는 지자체와 정부의 예산지원을 활용하여 민간의 활력을 최대한 이끌어내는 방식으로 사회적 변화를 추동하고 있었다.

둘째, 새로운 가치를 지향하는 정책영역의 경우에는 관에서 주도하는 것보다는 민간의 창의성과 주도성을 활용하고 이에 대해 행정기관에서 간접지원하는 방식이 훨씬 더 효과적이라는 것을 잘 보여주는 사례이다.

이는 충남도의 관련 중간지원기관의 성격과 향후 활동방식에 대해 많은 시사점을 던져주고 있다. 비록 충남의 경우에는 시민사회의 활동이 그리 활발한 편은 아니지만, 이 같은 새로운 관계형성을 통해 장기적인 관점에서 이들의 성장을 지원하는 것이 정책적인 효과 측면에서도 크다는 시사점을 얻을 수 있다.

셋째, 주민들이 사업에 참여하기 위해서는 생활에서 피부로 느낄 수 있는 조그마한 성취들을 가져가는 것이 필요하다.

예를 들어 토트네스의 에너지 전환 정책은 토트네스의 난방비가 실제로 비싸다는 점에서 시작된 것이다. 즉, 지역사회의 문제가 무엇인지 파악하고 실제 그것을 해결하려고 한 것이다. 이 때문에 에너지 전환 정책은 시민들에게 더욱 친근히 다가갈 수 있었다.

마지막으로, 사회적경제의 틀에 맞추어 지역 커뮤니티의 재조직화가 필요하다.

이는 결국 주체를 어떻게 키워내고 담론을 형성할 것인지의 문제이다. 토트네스 전환마을 사례에서 TTT는 결국 시민기반의 다양한 그룹들을 키워내고, 이를 통해 지속적인 자원과 에너지를 공급받는 것을 알 수 있었다. 충남에서도 다양한 중간지원조직이 생겨나는데 이러한 사회적경제 지원조직 간 네트워크를 어떻게 형성할 것인지, 지역의 문제를 고민하는 소그룹들을 어떻게 지원할 것인지 고민할 필요가 있다.

참고문헌

충청남도(2011). <정무부지사 유럽순방 자료집>. 충남도청 보고자료.

TTT(2010). So, What Does Transition Town Totnes Actually Do? The Story So far 2006–2010, October 2010

3) 작은 것이 아름답다(Small Is Beautiful)라는 책을 통해 생태적인 패러다임의 구축을 이뤄 놓은 실천적 경제학자이자 환경운동가 프리츠 슈마허(Fritz Schumacher)의 이름을 땄던 슈마허 칼리지(<http://www.schumachercollege.org.uk>)는 “생태주의자들의 하버드”라 불리는 곳으로, 새로운 세상의 패러다임을 제시하고, 이를 훈련하기 위한 교육의 장으로 유명하다.

전통과 현대가 조화를 이룬 도시

- 독일 드레스덴, 오스트리아 그라츠

이충훈 | 충남발전연구원 문화디자인연구부 선임연구위원

유럽의 고도경관정책 및 개선사례 등을 벤치마킹하기 위해 지난 10월, 열흘간의 일정으로 독일과 오스트리아를 방문했다.

유럽 역사도시의 역사문화를 바탕으로 전통과 현대를 조화시켜 발전한 독일과 오스트리아의 도시 조성사례를 살펴봄으로써 공주시의 고도경관기준수립을 위한 연구 자료로 활용하고자 한다.

1. 드레스덴

1) 도시 개요

독일 남동쪽에 엘베강을 끼고 형성된 작센주(州)의 주도(州都) 드레스덴(Dresden)은 “백탑의 도시”로 불리며, 중세에는 엘베강의 수로를 이용한 상업도시로서 발전하였고, 16세기 이후에는 작센의 수도로서 번영하였다. 작센주는 새로이 연방공화국에 편입된 주들 중에서 가장 인구밀도가 높고 가장 산업이 발달되어 있어 독일 통일의 진원지 역할을 했던 곳이다.

옛 동독지역에 속한 드레스덴은 츠빙거궁전 등 바로크 양식의 건축물이 널려 있어 ‘독일의 피렌체’로 불리고 있다. 한때 유네스코 세계문화유산으로 등록됐으나 2009년 6월 엘베계곡에 다리를 새로 만들었다가 ‘문화유산’ 으로서는 처음으로 등재가 취소됐다.

드레스덴의 구시가지와 신시가지 사이를 흐르고 있는 엘베강은 체코와 독일 접경지역의 보헤미아 산악지방에서 발원한 블타바강(독일어 몰다우강)과 체코 프라하 북쪽 30km 지점에서 만난다.

2) 도시의 역사적 측면

드레스덴은 독일의 교통, 공업중심지로 매우 중요한 역할을 하는 도시였다. 그러나 제2차 세계대전 당시

연합군의 폭격으로 유적지들을 비롯한 도시의 대부분이 파괴되었다. 이후 동독의 산업중심지로 재편되어 화학, 기계 등 연구기능과 산업을 발전시키고자 하였으나, 사회주의 경기침체가 이어져 불품없는 도시로 인식되었다. 그러나 통일이후에 드레스덴은 전쟁으로 파괴되었던 유적들을 본격적으로 복원하고, 우수의 연구소와 기업들을 유치하면서 산학도시로 성장하기 시작하였다.

3) 도시 경관적 측면

드레스덴은 두 가지 큰 영역으로 나누어 볼 수 있다. 한 쪽은 구시가지(Altstadt)이며 다른 영역은 신시가지(Neustadt)라고 부른다. 보통의 유서 깊은 도시들은 대부분 구 시가지와 신 시가지 두 영역으로 나뉘는데, 도시의 중심지는 한 시간 두 시간 정도면 모두 돌아볼 수 있을 정도이다. 여기서 특이한 점은 건물의 배열 등이 무계획적으로 구성되어 있는 것이 아니라, 방문객들이나 행사 참가자들이 중앙역을 시작으로 걸어가면서 자연스럽게 도시의 분위기를 체험하도록 도시 전체를 설계 해놓는 것이다.

드레스덴은 문화유적과 문화 시설 등이 한군데 집중되어 있는 형상을 하고 있다. 이는 비단 드레스덴의 이야기가 아니라, 독일 대부분의 대도시들에게 보이는 특징이다. 독일의 시가지들은 이전의 문화유산을 무시하고 다른 지대를 형성하는 것이 아닌, 기존의 유산을 중심으로 두고 뻗어나가기 때문이다. 엘베 계곡의 주변 역시 엘베 강 주변의 자연환경과 도시 중심부가 어우러져 있으며, 자연이 손실되지 않으면서 도시의 환경에 잘 어우러져 있다.

드레스덴의 구 시가지와 신 시가지는 엘베 강을 사이에 두고 나누어져 있으며, 문화궁전(Kulturpalast), 켐퍼오페라(Semperoper), 츠빙거 궁전(Zwinger), 프라우엔교회(Frauenkirche)등의 주요 시설은 구 시가지에 몰려있다. 전쟁 후 복원 사업을 시작하면서 지방정부는 30년전만 해도 논밭이던 구시가의 주변부 땅까지를 아우르는 대대적인 문화도시 건설에 들어갔다. 복원작업에는 시민들과 주정부, 지방정부 및 사설문화단체들이 손을 뻗었고, 2006년 하반기부터 차차 드레스덴은 옛 모습과 잘 조화된 지금의 경관을 갖추게 되었다.

도시 내부에는 중세 바로크 양식의 건축물인 츠빙거 궁전, 프라우엔교회 등의 유서깊은 건축물들도 잘 보존되어 있고, 그 가운데 어울릴 것 같지 않았던 현대식 건물들도 제자리를 잡고 있다. 드레스덴의 엘베강 지역은 경관이 아름다워 “엘베강의 베네치아”라고 불리기도 한다. 우수한 자연경관도 있지만, 특히 르네상스



〈그림 1〉 엘베강변



〈그림 2〉 엘베강 교량

시대의 중세 문화유산이 상당부분 남아있다.

‘드레스덴 엘베 계곡’은 18~19세기의 경관적 요소들을 보존하고 있는 유산으로 엘베강변을 따라 약 18km에 이른다. 유산 지역 내에는 필니츠 궁을 비롯해 16세기에서 20세기에 걸친 드레스덴 시의 다양한 유산들이 위치하고 있다. 하지만 2006년 엘베강의 현대적 다리 건설 등을 이유로 4년간 보존에 관한 논의가 지속됐으나, 다리 건설이 강행돼 위원회의 결정을 통해 세계유산 목록에서 삭제되었다.

● 드레스덴 도시개발국 담당자 면담

- 드레스덴시의 주거공간 개선에 있어서는 공간 이용자의 편의를 위한 계획을 수립하고, 관광객과 주민간의 교류가 이루어지도록 도시중심부에 거주공간을 배려하여 숙박과 주거공간을 제공하고 있다.
- 드레스덴시에서는 시정에 대한 주민들의 적극적인 참여를 유도하기 위해서 “인포박스 제도”를 운영하고, 주민이 제안한 사항에 대해 토론과 협의 과정을 거친 후 시 정책에 반영하고 있다.
- 날짜마다 테마를 달리하여 지정된 분야에 대해 시민의견을 수렴하고 반영할 수 있도록 하며, 주민이 제안한 내용의 처리결과를 통보함으로써 신뢰감을 주고 있다.
- 시에서는 이러한 인포박스 제도를 통하여 시민에게 만남의 공간과 시정참여의 기회를 제공하고 자긍심을 부여하고 있다.
- 드레스덴 도심 건축물의 층고제한은 기존의 바로크건축물의 형태를 유지하는 것을 기본으로 한다. 건물의 창문과 외관색채는 정부에서 정하는 기준에 따르되 협의과정을 거치며 도시 주변 환경과 조화를 유지하면 높이는 규제하지 않고 있다. 다만 옥외광고물이나 건물 개구부 높이는 규정에 따르도록 하고 있다.
- 규제적용범위는 시내 중심지를 대상으로 하되 적용방법은 외곽으로 확대하면서 점차 변화를 주며, 구시가지의 옛건축물과 현대적 건축물의 조화로운 구성을 추구하는데 있어서 일정부분은 남겨야 할 것인지 또는 전부 새롭게 지어야 할 것인지를 주민과 협의한 후 결정하고, 설계 완성 후에는 세밀하게 검토후 진행하고 있다.



〈그림 3〉 현장사무실 방문 면담



〈그림 4〉 인포박스

4) 도시 문화 관광적 측면

독일 바로크 문화의 집산지, 17세기 프리드리히 아우구스트 1세(Friedrich August)의 충애를 받은 예술과 문화의 도시. 독일과 폴란드, 체코의 사이에 위치한 작센의 수도 드레스덴(Dresden)의 주요 산업은 IT와 문화산업이다. 그 중에서도 세기를 거듭해 온 문화유산들과 2차 세계 대전 이후 문화 재건이 균형을 이루어 빚어 낸 문화산업은 드레스덴을 독일의 중요한 도시로 거듭나게 하는 촉매제가 되었다.

드레스덴은 예술 및 음악의 도시로도 유명하며, 드레스덴 국립미술관은 세계에서 가장 아름다운 100개 미술관에 꼽힐 정도이며, 많은 예술가들이 도시 곳곳에 다양한 볼거리를 제공하고 있다. 드레스덴은 역사적인 건물보전과 다양한 관광요소 창출에도 성공적이라고 할 수 있다.

문화도시 드레스덴이 주목을 받지 못하는 이유는 여러 가지 산업과 문화가 골고루 발달한 뮌헨, 베를린과 같은 대도시들, 국제 박람회 등으로 주목 받는 프랑크푸르트 등에 가려져 있었기 때문이었다. 더욱이 드레스덴은 서독 지배하의 다른 대도시들과는 달리 동독 시절의 폐쇄되고 획일화된 문화산업의 영향으로 문화적인 발전이 미비하거나 거의 없었다.

대부분 독일의 고성들은 현대로 오면서 호텔 등으로 개조되거나 관광화 시키는데, 알브레차트베르그(Albrechtsberg)의 경우 이 단체가 문화복합공간으로 사용하고 있다. 시내 중심가에 위치해 있고 다양한 관람객들의 수요를 만족시킬 수 있도록 문화궁전에는 모던한 콘서트나 국제회의장으로 사용하고, 시내에서 약간 떨어져 있으나 유네스코(UNESCO) 자연문화유산으로 등록되어 엘베 계곡(Elbtal)에 속한 알브레차트베르그성은 중세의 분위기에 맞춘 클래식 공연과 콘서트를 위주로 공연이 이루어진다.



〈그림 5〉 필니츠 궁



〈그림 6〉 알브레차트부르크 성

5) 도시 재생 측면

주변의 환경을 해치지 않으면서 자연과 더불어 사는 삶을 추구하고자 하는 것이 독일의 기본적인 문화 마인드라고 할 수 있다. 엘베탈의 경우 주변에 켐퍼오페라(Semper Oper 음악공연 중심의 오페라 하우스), 원래 궁정의 연회장이었던 곳을 리모델링해 사용하고 있는 츠빙거 궁전(Zwinger Schloss 미술관) 등은 이전부터 내려오던 건물을 개조하여 의미 있는 관람을 할 수 있도록 배려했다. 더불어 아름다운 경관과 어우러진 문화시설들을 배치하도록 함으로써 자연경관을 해치지 않는 두 가지 효과를 누리고 있다.

6) 시사점

드레스덴을 방문 하는 사람들은 자연스럽게 역사적인 사실을 접하게 됨과 동시에 그것을 하나의 문화코드로 받아들인다. 황폐했던 도시의 모습을 잊지 않은 시민들이 재단들의 성금 모으기에 적극적으로 나서고, 직접 문화 공연을 즐겨주었던 것이 그들의 문화 도시 프로젝트에 가속을 더하는 요인으로 작용했다.

도시전체가 복원공사에 들어갈 만큼 전쟁의 피해가 컸음에도 불구하고 드레스덴은 과거의 문화유산과 현대적인 감각의 문화 도시를 설계하는 노력을 기울였다. 도시 설계에는 적극적이면서 문화유산을 보호하고 기존의 것과 균형을 맞추는데 중점을 두고 있다.

2. 그라츠

1) 도시 개요

그라츠시는 오스트리아 남동쪽 슈타이어마르크주의 주도이며, 1,000년 역사를 자랑하는 인구 25만명의 중세 도시로, 반경 50km 동쪽으로는 슬로바키아와 헝가리, 남쪽으로는 슬로베니아와 인접한 오스트리아 제2의 도시이다.

그라츠의 도시성격은 엄격함이라는 독일 문화권의 특징과, 개방성이라는 발칸 문화권의 특징을 모두 지닌 도시적 특징을 지니고 있다.

이 같은 양면성은 그라츠를 이해하는 코드가 됨. 도시의 동서를 가로지르는 무르강을 경계로 강 양안의 공간구조가 상이하고 사회·경제적인 불균형 현상이 빚어진 것은 그라츠가 지닌 양면성의 부정적 측면으로 볼 수 있다.

반면 전통과 모더니티, 혹은 개발과 보존처럼 함께하기 힘든 양면적 가치들이 공존하는 것은 이 도시의 새로운 활력이 되고 있다. 그라츠는 '2003년 유럽연합이 선정한 유럽 문화의 수도(Cultural Capital of Europe 003)'로 선정되기도 했으며, 도시가 가지고 있는 풍요로운 매력은 잠재적 가치가 충분하다.

그라츠가 유럽 문화 수도라는 새 이름을 내걸고 그라츠2003 행사를 주최하게 된 것도 바로 보수적이고 조용한 고도를 활기차고 박동하는 문화 도시로 재탄생시키자는 취지에서 출발했다. 도심을 가로 질러 흐르고 있는 무어강(Mur River)을 끼고 오른쪽으로 발달해 있는 도심 구역 곳곳에는 슐로스베르크 글로켄투름 시계탑, 카톨릭 고성당들, 요하네움 독립도서관, 시청 고건물, 그라츠 오페라하우스, 극장, 근현대 미술관 및 전시장 등이 자리해 있다.

수도 빈의 도시 계획을 본 딴 원형 대로(ring boulevard)가 옛 고도 중심부를 둘러싸고 있으며, 시립 공원과 그라츠 대학 캠퍼스가 그 주변에 펼쳐져 있다.



〈그림 7〉 그라츠 시청앞 광장



〈그림 8〉 그라츠 기로경관

2) 도시의 역사적 측면

그라츠는 수세기 동안 합스부르크 통치하에 있었던 중부유럽의 한 주요 도시의 살아있는 전통을 나타내는 훌륭한 사례이다. 이 오래된 도시는 중세부터 이어져온 다양한 건축 양식과 예술 사조 및 주변 지역의 문화적 영향이 혼합되어 이룬 결정체이다.

그라츠 역사 지구는 독일, 발칸 반도, 지중해가 교차하는 곳이라는 위치 때문에 다양한 예술과 건축 사조의 영향을 반영한다. 서로 다른 여러 지역 출신의 건축가와 예술가들은 이곳에서 자신들을 강력하게 표현하였고 뛰어난 작품들을 만들어냈다.

역사적으로 동쪽으로부터는 서부 유럽으로 진입을 노리던 터키 오토만 제국으로 부터의 방패막 역할을 했고, 20세기 냉전기에는 서유럽 자본주의 세계와 과거 공산주의 세계 사이에서 동서 유럽 간의 중간 통로 겸 양 세계 간의 관문 역할을 했던 곳이다.

3) 도시 경관적 측면

그라츠 역사 지구를 형성하는 도시 경관은 여러 시대의 건축 양식이 조화롭게 통합된 탁월한 사례이다. 각 시대의 특징이 그 시대의 전형적인 건축물로 그리고 흔히 걸작으로 나타나며, 이 도시의 역사적 발전이 도시의 겉모습에 고스란히 전해지고 있다.

부르강 동쪽의 그라츠 구도심은 전형적인 중세 도시의 모습을 유지하고 있다.

슐로스베르크 언덕을 중심으로 구릉을 따라 상점가가 줄지어 있고 평지로 내려오면 시청, 성당, 광장을 중심으로 방사형 도시가 전개되어 있다. 슈로베르크산 시계탑 전망대에서 바라보는 구도심의 부감정관은 상당히 양호한 상태이며, 도시건물의 지붕은 박공형태로서 주황색으로 통일성을 유지하여 고풍스러운 중세도시 이미지를 나타내고 있다.

구도심은 르네상스 양식의 엄격한 형식미가 인상적인 예수회수도원, 바로크 양식의 지붕과 외벽의 화려한 프레스코 벽화가 잘 어울리는 상가 건물, 탈르네상스 건축양식인 매너리즘 양식의 페르디난드 2세 유태안치소 등 다양한 양식의 건물들이 조화를 이루고 있다.

■ 2011년도 해외리포트 ■

V자를 거꾸로 한 모양으로 꺾인 붉은 지붕들이 잇대어 있는 도시의 스카이라인이 도시경관을 구성하는 한 요소로 작용한다.

그라츠시의 구도심 보존 정책은 상당히 강력하게 추진되고 있다. 건물 중개축 때 주위의 역사적 건물보다 층고를 높이 올리면 안 되고, 중개축을 위해서는 슈타이어마르크주, 그라츠시 등 4개 기관의 허가를 받아야 가능도록 되어 있다.

“창문 하나만 새로 내려 해도 까다로운 허가를 받아야 하듯이, 구도심 개발정책의 핵심은 도시의 ‘퀄리티’ 유지에 있으며, “오래된 건물들 사이의 조화를 깨지 않는 것이 바로 그라츠 도시의 퀄리티”라고 할 수 있다.



〈그림 9〉 그라츠 시내 부감경관

그라츠에서 구도심 보존에 대한 논의가 시작된 1970년대초, 당시 시장이 ‘친 자동차 정책’을 내세워 구도심의 중심 도로이자 보행자도로였던 헤렌 거리를 왕복 4차선의 자동차도로로 만들고, 시 외곽에 고속도로를 건설하겠다는 공약을 내세웠으나 언론과 시민들은 ‘그라츠 구도심 보존운동’으로 점차 보행자 우선 정책, 역사유산 보존정책을 지지하는 여론의 힘을 받았다.

이후 시 당국은 주차장을 지하로 옮기고, 주차장으로 쓰이던 카르메리터 광장에 조정수와 분수를 설치해 시민휴식공간으로 바꾸었으며, 헤렌거리에는 자동차 진출입을 전면 금지시켰다.



〈그림 10〉 카르메리터광장 휴식공간



〈그림 11〉 자전거 거치대

4) 도시 관광적 측면

그라츠 탐방의 시작은 고딕 양식을 대표하는 건축물이기도 한 ‘시청사(TownHall)’가 위치한 광장에서 시작된다.

이 건물 광장은 노점상들이 들어서 광장의 표정을 더욱 풍부하게 만들고 있으며, 광장 주변으로는 그라츠 전역에서 출발한 전차들이 지나다니며, 전차들은 그라츠의 풍경을 낭만적으로 만드는 요소이기도 하다.

고딕, 르네상스, 바로크, 유겐트 양식까지 중세부터 지금까지 온갖 건축양식을 모아놓은 듯한 도시는 다양한 색채로 나타나며, 특히 16세기 건축물들이 그대로 보존된 구시가는 오래된 역사도시이미지를 나타내고 있다.

이곳을 중심으로 주변지역은 각종 쇼핑 상점과 레스토랑, 바 등이 있으며, 광장은 관광 뿐만 아니라 그라츠 시민들의 삶의 중심지 역할을 하는 곳이다.

각종 볼거리는 시청사를 중심으로 주변에 모여 있다. 가장 눈에 띄는 것은 도시 곳곳의 건물 꼭대기에 위치한 큰 시계들이다. ‘시계의 도시’라는 별칭을 가지고 있을 만큼 시계는 그라츠를 상징하는 랜드마크(Landmark)역할을 한다.

랜드하우스(Landhaus)는 이탈리아 르네상스의 업적으로서 16세기 이탈리아 건축가에 의해 지어진 이곳은 아치형 기둥들이 독특한 분위기를 만들고 있다.

그라츠에는 500~600년된 건물들이 혼한 도시로, 건립 연도는 건물 입구 옆에 써 있는 숫자들을 통해 알 수 있다. 건립된 지 800년된 역사의 호텔과 오페라하우스, 대학과 박물관 등이 남아있다.



〈그림 12〉 버스쉼터



〈그림 13〉 그라츠 시청

5) 도시 재생 측면

2003년 유럽연합(EU)에서 유럽 문화 수도로 그라츠를 지정하고, 문화 시설이 빈약한 서쪽 강변을 문화지역으로 개발하기로 하고, 이에 무어강으로 양분된 그라츠를 융화시킬 미술관을 건립하기로 하였다.

그라츠는 전통적인 주변 경관을 자랑하는 도시로서 독특한 디자인의 미술관이 강 양편에 사는 사람들을 통합시키는 역할을 하고 있다. 무어강 양편에는 계층적으로 양분되어 있었으며, 중세 유적이 잘 보존된 동쪽 구시가지에는 중산층이 살고 있었고, 이와 반대로 뒤늦게 개발된 서편은 동구권 이민자들과 저소득층이 자

■ 2011년도 해외리포트 ■

리를 잡았다.

이로 인해 강 서쪽은 범죄율이 상대적으로 높았고, 문화시설들은 대부분 동쪽에 몰려있었다.

이 계획에 따라 도시의 랜드마크가 된 인공 섬 ‘무어인셀 Murinsel’이 조성 되었다. 무어강에 놓인 길이 46.6m의 보행교인 ‘문화의 다리’는 그라츠 출신 미술전문 기획자인 로버트 폰켄호퍼와 뉴욕 출신 건축가 비토 아콘치의 예술적 상상력은 이 다리를 통해 강 양편의 충돌을 ‘화합’으로 전환시키는 역할을 하였다. 강물의 소용돌이를 형상화한 듯한 무어인셀은 무어강의 구시가지와 신시가를 다리로 잇고 있으며, 강수량에 따라 배처럼 뜨고 가라앉도록 설계되었다.

그라츠는 문화를 통한 도시 개조와 계층 간의 사회적 통합을 위해 무어 강을 적극이용하고, 강 양편의 차이를 없애기 위해 노력했고 우선 빈곤층 밀집 지역인 무어 강서쪽지역이 예술로 도시를 재개발하기 위한 ‘아트존’으로 설정했다. 그 중심에는 2004년 9월 500억 원의 예산을 들여 건설된 쿤스트하우스가 있다.

2003년 쿤스트하우스가 완공된 후 색다른 재질과 디자인, 겉으로는 현대의 첨단기술만을 나타내는 것 같지만 그 안에는 바로 앞에 놓인 유리벽에 그대로 투영된 구시가지의 모습으로 그라츠의 역사와 유산을 함께 담아내고 있으며, 천장에 나 있는 축수는 과거의 랜드마크였던 솔로스베르크의 시계탑을 향하고 있다. 또한 23개의 안테나를 통해 그라츠의 과거와 현재가 만나고 있는 의미를 나타내고 있다.



〈그림 14〉 쿤스트하우스



〈그림 15〉 무어인셀 (Murinsel)

그라츠시는 서쪽 지역에 ‘라이닝하우스 프로젝트’라는 도시개발계획을 수립하였다.

1980년대 중반 문을 닫은 채 방치돼있던 50만㎡ 규모의 맥주공장 부지를 사들여 대표적인 도시재생의 모델로 만들겠다는 프로젝트이다.

20년 이상에 걸쳐 전통의 구도심과는 차별되는 현대적 시가지를 꾸미겠다는 장기 프로젝트로 1억 1,000만유로(약 1,600억 원)의 예산이 투입될 예정으로 있다.

그라츠 시는 “도시의 동쪽은 동쪽대로, 서쪽은 서쪽대로 전통과 모더니티라는 각자의 정체성을 가꿔가도록” 계획을 추진 중이며, 과정에서 자연스럽게 시민들의 갈등과 불균형도 해소될 수 있을 것으로 예상하고 있다.

6) 시사점

지역사회는 문화사회의 기초가 되는 것이며, 문화사회의 구조는 지역사회의 구조에 의하여 결정된다. 그러나 무어강을 사이에 두고 동서가 예술로 화합해가는 그라츠의 예를 들어보면 문화사회(예술)가 지역사회를 바꿔 버리는 모습을 볼 수 있다.

도시 건축 디자인 한 개가 주변의 도시 공간을 문화지대로 바꿔놓은 도시 개조의 성공 사례로서, 그라츠시는 또 계층 간의 사회적 통합을 위해 강을 활용했다. 무어 강 서쪽 빈곤 지역과 동쪽 부유층 거주 지역의 소통을 위해 강 중앙에 인공섬을 건립하고, 보행교를 설치해 양쪽에서 걸어서 올 수 있게 했다. 강 양편의 이질성을 화합으로 전환하는 효과를 얻었다는 평가다.

부탄이 만든 행복의 철학, GNH

고승희 | 충남발전연구원 기획조정연구실 책임연구원

백운성 | 충남발전연구원 지역경제연구부 책임연구원

히말라야 산자락의 작은 나라, 부탄. 이 작은 나라가 세계의 행복순위에서 매년 상위에 올라있다. 부탄 사람들은 정말 행복할까? 그렇다면 그 비밀은 무엇일까?

호기심 천국! 부탄

부탄은 시간의 손길이 거의 미치지 않은 특이한 나라이다. 이 나라는 장엄한 히말라야 산맥의 중심부에 묻혀, 스스로 몇 세기동안 다른 세계와 동떨어져 고립된 상태로 지냈다. 1974년부터 시작된 신중한 개방 이후 여행자들은 이 나라에 매료되기 시작했다. 오염되지 않은 환경, 경이로운 풍경과 건축물들, 친절하고 매력적인 사람들, 그리고 독특하고 순수한 문화는 이 나라의 매력거리들이다.



〈지도로 본 부탄의 위치〉

풍부한 자연 자원에도 불구하고 부탄은 아시아에서 가장 가난한 나라 중 하나로 대두되며 다른 나라와 달리 '어떠한 대가를 치르더라도 발전만을 추구하는' 태도를 피하고 있다. 그들의 주장대로 옛 문화와 자연 자원, 그리고 그들의 불교식 생활양식을 강력하게 보호하고 있는 부탄은 과거와 미래에 양발을 걸친 채 침착하게 현대화를 추진하고 있다.

육지로만 둘러싸인 부탄은 우리나라의 약 1/5 수준으로 인구는 약 70만 명 정도의 조그만 나라이다. 국토의 대부분이 해발 고도 2,000미터 이상의 산악지대로 평야가 거의 없어 지도를 펼쳐보면 다른 국가와 특이

한 형상을 보이고 있다. 최근까지 인도의 보호 아래 있었으며, 티베트 문화권에 속하고 티베트와 같이 통상 수교거부정책을 써왔다. 제2차 세계대전 후 인도는 부탄과의 국경선에 여행 금지선을 설정하여 현재까지 외국인 입국자가 가장 적은 비경(秘境)으로 존재한다.

부탄은 지정학적 관심 밖에 있었기 때문에 역사적으로 식민화된 적이 없다. 인도의 영국 식민시대에 현재 군주제가 만들어졌고, 1910년 영국과의 조약에 따라 외교권과 국방권이 영국으로 편입되었다. 1949년 인도가 독립하면서 부탄과 인도는 10가지 조항을 포함하는 영구 조약을 맺었다.

부탄은 세계 최빈국 중의 하나이며 경제 규모도 협소하다. 주요 경제는 농업과 임업으로 국민의 60% 가량이 여기에 종사한다. 최근 들어 수력 개발 잠재성과 관광산업 발전이 산업구조의 변화를 예고하고 있다. 그러나 근대 교육과 사회경제적 발전 계획이 미비하여 다방면의 경제발전은 힘든 상황이다. 또한 경제개발도 환경과 전통문화 수호를 우선 순위로 삼고 있는 정부의 방침에 따라 제대로 실행되지 않는다.

지리적 고립과 정부의 고립정책에 따라 부탄은 상대적으로 그들의 고유문화를 지켜올 수 있었다. 일상생활에 깊이 스며있는 종교는 그들의 도덕성과 윤리를 규정하고, 자연과의 친화로 자연을 닮은 그들의 정신은 순수 그 자체를 의미한다.

부탄으로 가는 길...

부탄으로 들어오는 장소는 두 곳으로 대부분의 여행자들은 부탄의 유일한 공항인 파로공항을 통해 비행기로 도착하며 몇몇은 인도와의 남부 접경인 푸엔트솔링(Phuentsholing)을 통해 육로로 도착한다. 출입국은 어떤 경우라도 모두 부탄의 국가 항공사인 드룩에어(Druk Air)로만 가능하다. 드룩에어는 다른 항공사와의 제휴 관계가 없으며 부탄으로 들어오는 유일한 항공사이므로 여행자들은 드룩에어가 취항하는 곳에서 스스로 비행기 티켓을 사야만 한다. 현재 드룩에어는 네팔, 태국, 인도, 카타르에서만 출항하고 있으며 향후 홍콩과 싱가포르에서도 취항할 계획이다. 네팔의 카트만두에서 파로로 출발하는 항공편에서는 어떤 비행기라도 히말라야 산맥의 가장 극적인 장관을 볼 수 있다.

여행자에게 부과되는 여행세는 호텔에서 묵든 트레킹을 떠나든 US\$200이다. 이 금액은 모든 숙소와 음식, 부탄 내의 육로 교통수단, 가이드, 포터, 짐 나르는 동물, 그리고 문화 프로그램 등을 모두 포함한 금액이다. 이 금액은 위치, 계절, 그리고 요구하거나 제공된 그 어떠한 숙소 형태와도 무관하게 일률적으로 적용된다.

■ 2011년도 해외리포트 ■



〈부탄으로 들어가는 유일한 항공기 드룩에어와 파로공항〉

부탄은 국가정책으로 관광객수를 제한하고 있기 때문에 누구나 원한다고 해서 방문할 수 있는 곳이 아니다. 최근 부탄의 관광객은 연간 약 30,000명 수준이었으나 올해 약 65,000명 수준으로, 2013년엔 약 100,000명 수준으로 높일 계획이다. 이를 위해 향후 호텔과 가이드 등의 수와 질적 향상을 모색하고 있으나 이 또한 부탄의 문화와 전통, 환경을 훼손하지 않는 범위에서 추진될 것이다.

부탄이 말하는 행복이란...

어떻게 해서 부탄은 어려운 환경에서도 행복한 나라가 되었을까? 원인은 60년대부터 시작된 국가 발전 계획에 있다.

오늘날 부탄을 있게 한 선각자는 3대 국왕이었던 도르지 왕추크 국왕이다. 왕추크 왕은 당시엔 개념조차 희미했던 “지속 가능한 발전”을 추구했다. 즉, 자연을 파괴하고 소모시켜서 국가 발전을 꾀하는 것이 아니라 자국의 자연 환경을 (최대한) 있는 그대로 보호하면서 삶의 질을 높이겠다는 계획이다. 왕추크 왕은 국민총생산(GDP: Gross Domestic Product) 개념이 아닌, “국민총행복(GNH: Gross National Happiness)”라는 개념을 설정하면서 자신의 나라는 생산이 목적이 아닌 행복이 목적인 나라가 되겠다는 것을 알리기 시작하였다. 문화를 개방하고 국가의 ‘현대화’에 전력을 쏟으면서 UN 회원국 가입을 추진함으로써 국제 사회에서 인정받는 ‘국가’로 발돋움하기 시작했다.

부탄의 4대 국왕인 ‘지그메 싱예 왕추크’ 국왕에 들어 부탄의 발전은 본격적으로 이루어지게 되며 많은 업적을 이룬 왕추크 국왕은 2006년 말, 스스로 권좌에서 물러나 부탄을 민주주의 공화국으로 만들겠다고 선포하였다. 국왕이 혁명이나 전쟁, 외압없이 스스로의 선택으로 물러난 것은 인류 역사상 이것이 처음이라고 한다.

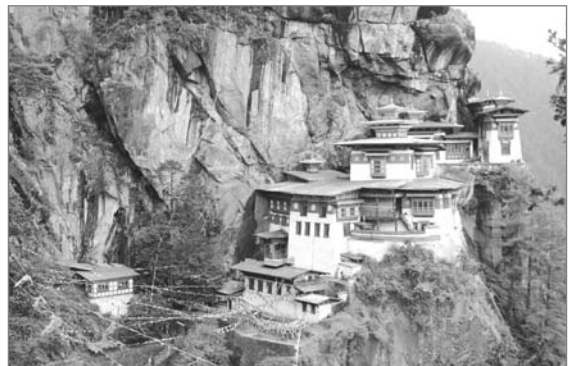
나라의 힘이나 진보는 「생산」이 아니고 「행복」으로 측정하자고 하는 이 「GNH(Gross National Happiness)」는 1976년 제5회 비동맹 제국 회의에서 부탄의 원추크 국왕(당시 21세)의 「GNH는 GNP보다 보다 중요하다」라는 발언에서 발단되었다고 전해진다. 물질적인 풍부함 뿐만이 아니고, 정신적인 풍부함도 동시에 진보시켜 가는 것이 중요하다는 것이다.

원추크 국왕은 1960년대~70년대 초, 선진국의 경험이나 모델을 연구한 결과, 「경제발전은 남북 대립이나 빈곤 문제, 환경 파괴, 문화의 상실로 연결되어, 반드시 행복하게 연결된다고는 할 수 없다」라고 하는 결론에 이르렀다고 한다. 이에 GNP 중대 정책을 취하지 않고, 사람들의 행복의 증대를 요구하는 GNH를 강조했다. 「개발은 어디까지나, 국민을 중심으로서 행해져야 한다.」 GNH란 부탄의 개발 철학이며, 개발의 최종적인 목표인 것이다.

GNH(Gross National Happiness)란 무엇인가?

1972년 당시의 통치자였던 지그메 싱게 왕추크(Jigme Singye Wangchuck) 전 국왕은 국민들이 물질적 풍요와 전통적 가치를 보존하는 국가에서 살 수 있는 경제를 국정목표로 설정하고 이러한 후생지표를 국민총행복이라고 명명하며 국민총생산에서 벗어나 국민총행복을 추구할 것을 역설하였다.

경제발전은 불교적 전통 문화에 기초하여 국민의 삶의 질과 행복감을 높일 수 있는 방향으로 추진되어야 한다는 취지에서 경제적 발전만을 평가하는 GDP를 대체할 수 있는 GNH 개념을 제안한 것이다. 이에 부탄정부는 GNH를 계량적으로 측정할 수 있는 방법을 개발하였으며 2008년 11월 제5대 왕 즉위 이후 GNH를 국가 정책의 기본틀로 채택하였다. 현재 GNH는 국가의 가장 중요한 정책이라 할 수 있으며 이를 바탕으로 국가의 모든 정책이 수립되고 추진될 수 있도록 하는 기반이 되고 있다.



〈부탄불교 최대의 성지 : 탁상사원〉

앞서 말한 것처럼 GNH란 부탄의 개발 철학이며, 개발의 최종적인 목표이다. 행복이라고 하는 개념은 주관적이고, 일률의 척도로 측정할 수 있는 것은 아니기 때문에, 어디까지나 개념적인 것으로 생각되고 있었으나 지표로서 수치화하기 위한 노력을 하였고, 1999년에 부탄 연구 센터가 설립되어 구체적인 연구가 시작되었다.

■ 2011년도 해외리포트 ■

이 GNH라고 하는 개념의 아래, 부탄에서는 다음과 같은 4개의 축을 중심으로 개발을 진행시키게 되었다.

- 공평하고 지속가능한 사회-경제적 발전의 촉진
(the promotion of equitable and sustainable socio-economic development)
- 문화적 가치의 보존과 진흥(the preservation and promotion of cultural values)
- 자연환경의 보존(the conservation of the natural environment)
- 바람직한 거버넌스체제의 확립(the establishment of good governance)

국민총행복 지수는 부탄인의 총체적인 행복과 후생 수준을 구성하는 요소로 간주되는 9개의 규범적인 영역으로 구성되어 있으며 각각의 영역은 몇 가지 지표에 의하여 평가된다.

① 심리적 웰빙(Psychological Well-being)

마음으로 느끼는 행복의 정도로서 구성원 전체의 총체적 행복이 부탄왕국이 추구하는 주된 목표이기 때문에 가장 중요한 영역이라 할 수 있으며 명상과 기도 등과 같은 종교적, 영적 활동 등이 반영된다. 이를 위해 각 학교마다 종교활동 등 자신만의 시간을 가질 수 있도록 하고 있다. 심리적 웰빙지표는 일반적 심리지표(general psychological indicators), 정서적 균형 지표(emotional balance indicators), 정신적인 지표(spirituality indicators)로 구성되며 일상적으로 느끼는 스트레스의 정도, 질투, 좌절, 이기심과 같은 부정적 감정, 관대함, 동정심, 평정심 등과 같은 긍정적 감성, 명상과 기도와 같은 영적 활동 등이 척도로 측정되어 조사 결과를 수량화한다.

② 시간의 활용(Time Use)

삶의 질을 나타내는 가장 효과적인 영역으로 노동 시간 이외의 시간이 행복에서 차지하는 역할을 나타낸다. 시간의 스케줄을 질적으로나 양적으로 얼마나 성공적으로 활용하였는가를 측정하는 총근로시간지표, 수면시간지표로 구성된다. 수면과 자기계발, 공동체 활동, 교육과 학습, 종교와 사회 및 문화적인 활동, 운동과 여가활동, 그리고 여행 등에 활용한 시간뿐만 아니라 살림을 하고, 애들을 키우며, 가족 가운데 아픈 사람을 돌보는 가시활동까지 포함하고 있다.

③ 공동체 활성화(Community Vitality)

개인과 공동체와의 관계, 공동체 내에서의 개인 사이의 상호관계에 초점을 두고 있다. 가족활력지표, 안전지표, 상호호혜지표, 신뢰지표, 사회후원지표, 사회화지표, 친족친밀도지표로 구성되며 가족, 안전, 상호의존, 신뢰, 사회적인 봉사, 공동체 참여도, 그리고 친척과의 친밀도 등을 측정한다.

④ 문화·전통(Culture)

문화적 전통의 유지는 부탄의 중요한 정책 목표 가운데 하나로 전통과 문화의 다양성은 부탄인의 정체성과 가치관, 그리고 창의력 배양에 크게 공헌한다. 이를 위하여 복장이나 건축물을 비롯, 많은 부분에 부탄의 문화와 전통이 반영될 수 있도록 하고 있다. 문화적 전통의 다양성과 유연성을 측정하는 방언사용지표, 기초인식지표, 가치전달지표, 장인기술지표, 전통스포츠지표, 지역사회축제지표로 구성하며 방언, 전통, 운동, 공

동체 축제, 예술적 기능, 가치관의 전파, 기본적 통찰력 등을 측정한다.

⑤ 건강(Health)

건강한 신체가 건강한 정신을 만든다는 측면에서 다루어지고 있으며 이는 타국과 비슷한 사례로 건강상태지표, 건강지식지표, 보건장벽지표로 구성되며 질병의 발생, 질병의 전파에 대한 지식, 건강증진 시설 등을 측정한다.

⑥ 교육(Education)

부탄을 이끌어 가는 힘은 교육에 있다고 판단하고 있으며 문제를 해결하는 기술과 미래를 전망하는 능력을 측정하기 위한 교육달성도지표, 지역언어지표, 민속 및 역사적 문헌해독지표로 구성되고 자기학습 및 탐구를 조장할 수 있는 조직, 문맹률 등을 측정한다.

⑦ 환경(Ecology)

환경은 부탄에서 가장 중요시 하고 있는 영역이며 관광객 수의 제한 및 기타 여러 정책들이 이를 기반으로 하고 있으며 생태학적 다양성과 회복력을 측정하기 위한 생태환경악화지표, 생태환경지식지표, 조림지표로 구성된다.

⑧ 생활수준(Living Standard)

의식주 등의 기초생활수준을 다루기 위한 것으로 경제보다는 행복의 기반을 고려하기 위한 것이라 할 수 있으며 의식주 등의 기초생활수준을 측정하기 위한 소득지표, 주택지표, 식량안보지표, 곤궁지표로 구성된다.

⑨ 거버넌스(Governance)

정부의 부패를 막고 평등을 추구하는 정도를 다루고 있으며 행정의 질이나 효율성, 정직성에 대한 국민의 평가를 반영하고 있으며 정부성과지표, 제도에 대한 신뢰지표로 구성된다.

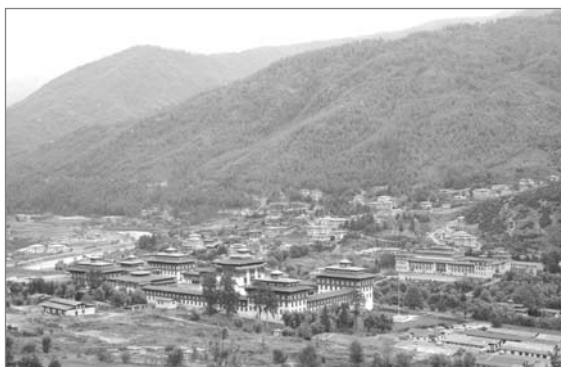
부탄의 행복을 만들어 가는 곳은?

부탄의 행복은 종교적인 삶과 왕에 대한 신뢰, 그리고 이를 뒷받침하고 있는 정부의 노력이 함께 녹아있는 듯하다. 그러나 이 기반에는 무엇보다 국민들의 맑은 정신이 깔려있을 것이다. 하지만, 외형적으로 다른 국가와는 특이하게 부탄에는 GNHC(국민행복위원회, Gross National Happiness Commission)와 CBS(부탄 연구센터, Centre for Bhutan Studies)란 두 기관에서 부탄의 행복을 가꾸고 있다.

GNHC는 부탄정부 정책 전반에 걸친 기획과 심의기능을 담당했던 ‘기획위원회’가 2008년 1월 24일 ‘국민행복지수위원회’로 명칭을 변경하면서, 기존의 임무뿐만 아니라 총괄위원회의 임무를 담당하게 되었다. GNHC의 주요 임무는 국가정책에 GNH를 반영하고, 이러한 정책이 적합하게 수행될 수 있도록 조정 역할을



〈국민행복위원회 방문〉



〈타시초중 : 정부종합청사이자 사원〉

담당하는 것이다. GNHC는 위원장에 국무총리, 부의장에 내각장관, 회원으로서 모든 부처의 장관과 국가환경위원회 위원장, 위원회 간사에 GNHC 서기관으로 구성되며 계획, 정책결정, 수행과정에 있어 GNH를 구현시키는 것에 커다란 목적이 있다.

CBS는 사회과학과 공공정책을 연구하는 부탄 유일의 연구기관으로 1995년 설립 후, 이론적이고 실용적인 연구를 통하여 GNH의 이해와 적용을 높이기 위해 노력하고 있다. GNH의 연구 및 적용과 부탄의 경제, 역사, 종교, 사회, 정치, 문화 및 관련 테마를 연구하며 출판과 웹상의 공유를 통해 부탄의 학문을 장려하고, 각종 국내외 회의와 세미나 및 강연 등을 개최한다.



〈부탄연구센터 전경 및 회의모습〉

부탄은 국민 1인당 GDP가 낮은 저소득 국가이다. 하지만, 부탄에서는「당신은 행복합니까?」라고 하는 질문에 대해 국민의 90% 이상이 「행복하다」라고 대답했다고 한다. 행복에 대한 정의를 내리기는 어렵다. 또한, 각 나라별 추구하는 이상과 현실이 다르기 때문에 부탄의 행복에 대해 절대적으로 부러워만 하기도 어려운 게 현실이다. 하지만, 우리가 돈이나 물질적인 성장을 추구하는 것이 정말 행복을 위해서 도움이 되는 것인가? 반대로 해치고 있을 것은 없는가? 부탄의 GNH가 옳고 그름을 떠나 분명한 것은 우리에게 다시 한 번 삶에 대한 근본적 물음을 던지고 있다는 것이다.

지역유산을 활용한 지방중소도시 재생 연구

김정연 | 충남발전연구원 지역도시연구부 선임연구위원

박철희 | 충남발전연구원 지역도시연구부 연구위원

이상준 | 충남발전연구원 지역도시연구부 초빙연구위원

1. 서론

2011년 11월 (사)대한국토도시계획학회에서 주관하는 도시재생의 선도 국가인 일본의 도시재생사례를 벤치마킹하는 기회가 있었다. 토미오카, 가나자와, 시라가와 등 중소 규모의 도시에서의 재생사례를 조사·연구하고자 하는 것을 목적으로 하고 있었다. 당시 충남발전연구원에서는 삽교소도읍과 강정역사도시, 면천역사도시 등 지방중소도시에 대한 중심시가지 재생에 대한 다각적인 연구를 진행하고 있어, 선도 국가에서의 다양한 재생사례를 직접 탐방하고 경험할 수 있는 기회로 삼고자 하였다.

일본의 도시재생은 지역에 기반하여 추진된다. 즉 지역에 산재한 기반자원, 역사자원, 문화자원의 보존과 재생을 통한 재활성화를 통해서 이루어지고 있다. 그런 만큼 일본의 도시재생은 개별 도시별로 독특한 모습과 문화, 경관 등을 형성시키는 특성을 지니고 있다. 또한 이러한 지역자산의 활용에 있어, 누구보다 더 그 지역을 잘 이해하고 있는 지역주민의 참여와 관심, 협조를 적극적으로 유도하고 있으며, 이를 통해 더욱 더 지역적이고 다양한 재생모델을 만들어가고 있다.

이 글에서는 지역유산을 활용한 일본의 다양한 중소 규모 도시의 재생사례를 소개하고, 도시재생의 성공적 추진을 위한 지역유산의 보존과 활용, 민-관 거버넌스 활성화 등에 대해 살펴보고 충남에서의 시사점을 도출해보고자 한다.

2. 토미오카 제시장(富岡製糸場 / Tomioka Silk Mill)

○ 개관

토미오카 제시장은 생사(生絲)를 생산하기 위해 1872년에 설립된 일본 최초의 대규모 목골벽돌조 공장

■ 2011년도 해외리포트 ■

(군)으로, 부지 116,000평에 이르는 제사장은 일본 최초의 관영모범공장이었고, 당시 거금에 해당하던 20만엔을 투자한 대규모 프로젝트였다.

토미오카 제사장을 방문한 것은, 지역유산이라고 할 수 있는 토미오카 제사장이 보존된 이유와 세계 문화유산으로 등재하려는 경위에 대한 파악하고, 현재 제사장을 유지관리하고 있는 시스템에 대한 파악하고자 함이다. 또한 토미오카 제사장의 보존이 지역재생이 미치는 영향에 대한 파악하고자 하는 것이다.



○ 면담 과정

清水富岡(富岡製糸場 現場解説事)와 약 2시간 동안 현장을 둘러 보면서 각 공간과 건물이 가진 의미에 대한 설명(비디오 자료 포함)을 들으며, 제사장의 보존과 지역재생에 관련된 질의토의시간을 가졌다.



○ 시사점

첫째, 일본 최고의 산업유산에 속하는 토미오카 제사장이 지역(토미오카)에 보존된 과정이다. 민간재산의 시민공유화를 위한 공공의 헌신적 노력, 제사장을 공공자산으로 귀속시키기 위한 토미오카시의 체계적인 노력, 시의 적절한 국가 문화재(국가사적)의 지정(2005년 7월), 토미오카시의 중재 노력을 통한 건물 기증 유도(2005년 9월), 건물 보존과 운영관리를 위한 토미오카시의 즉각적인 노력(제사장과 설립) 등 토미오카 제사장을 보존·활용하기 위한 다각적인 노력이 민·관 거버넌스를 통해 적극적으로 추진되고 있다.

둘째, 제사장의 보존과 유지관리의 방법이다. 토미오카 제사장의 보존과 유지·관리를 위한 지역의 헌신적인 자원봉사 시스템을 통한 체계적인 유지관리의 전략을 추구하였다. 산업유산은 지역성이 강한 문화재이자 지역민들에 있어 과거 생계유지의 수단이었던 지역산업의 중추시설이었다는 ‘의식적 측면’을 반영한 유지관리 시스템으로, 제사장과 직 간접적인 관계를 가지는 자원봉사자의 활용하고 있다. 대부분의 자원봉사

자들은 토미오카 및 인근 지역 출신의 은퇴자들을 대상으로 하며, 철저한 교육을 통한 체계적이며 열정적인 해설을 통해 방문객에게 제사장의 역사와 상황, 그리고 비전을 전달하고 있다.

셋째, 세계문화유산의 등재를 위한 지역 전체의 통합 노력을 추진하고 있다. 토미오카 지역은 산업화의 물결 속에 쇠퇴를 경험하고 있는 쇠퇴지역이었다. 이러한 쇠퇴지역의 재생을 위한 군마현 시민 전체와 공공의 단합이 이루어졌다. 보유 자산 중심의 ‘내발적(内發的) 발전’에 대한 체계적인 접근을 도모하였다. 즉 군마현은 원래 일본의 대표적인 양잠산업지대였고, 제사장 인근 도시인 키류(桐生)에는 현재 260여동의 톱날 지붕형 공장군(석재 및 벽돌 조적조)이 남아있으며, 이와 관련하여 지역에 남아있는 옛 양잠업과 방직업의 산업시스템(뽕잎생산-누에생산-생사생산-제품화-수송/유통) 전체를 보존·재활용하여 지역재생을 이루려는 공공과 시민의 다양한 시도가 현재 진행 중이다. 또한 각종 견적물들을 집결, 운송하던 료모선(兩毛線)을 중심으로 형성되어 있는 17개 도시의 견적관련 산업 역사를 묶어 ‘세계문화유산’으로의 등록을 위한 지역공조 노력도 추진 중이다. 이러한 다양한 노력을 통해, 2007년 1월 30일에 “토미오카 제사장과 실크산업유산군”(The Tomioka Silk Mill and Related Industrial Heritage)으로 일본의 세계유산잠정목록에 등록되어 있는 상황이다.

2. 가나자와시 (金澤市 / Kanagawa City)

○ 개관

가나자와시는 일본 혼슈의 중앙부에 위치한 이시카와현의 현청 소재지이며, 시가지의 중심에는 가나자와 성 공원과 겐로쿠엔(일본 3대 정원의 하나)이 입지하고 있다. 인구는 458,000명 (2010년 1월 현재)이며, 이시카와현뿐만 아니라 호쿠리쿠 지방(도야마현, 이시카와현)의 경제와 문화의 중심적 역할을 담당하고 있다. 17세기부터 19세기 후반에 걸쳐 국내 굴지의 실력자들이 지배하는 대규모 조키마치(城下町: 성을 중심으로 형성된 상공업 중심지)였으며, 요즘에는 연간 700만 명 이상의 관광객들이 찾아오는 국내에서도 손꼽히는 관광도시이다.

전 세계적으로 대표적인 창조도시로 알려져 있는 가나자와만의 특징 파악을 목적으로 탐방을 실시하였다. 전통산업과 전문문화를 주제로 하는 가나자와의 창조도시 만들기 전략을 탐색하고, 지역의 유산(산업유산, 역사카로, 전통산업 등)의 가치 인식 및 증진의 과정과 실천적인 방법론 파악하고자 하였다. 이를 통해, 가나자와시가 1960년대부터 지금까지 50여 년 동안 추진하여 온 제도와 시스템을 파악하고자 하였다.

○ 면담 과정

岩田 久美子 (公益財團)金澤藝術創造財團 金澤市民藝術村 村長) 및 山本 晋平 (公益財團)金澤藝術創造財團 金澤職人大學校 責任擔當者)와 각각, 30분여 동안 가나자와 시민예술촌과 직인대학교에 대한 브리핑을 받은

■ 2011년도 해외리포트 ■

후, 이와 관련된 질의 응답을 시행하였다. 이후 면담자와 함께 현장을 둘러보면서 각 공간과 건물이 가진 의미에 대한 설명과 질의응답을 진행하였다. 특히, 각 시민예술촌의 각 공간(7개소)에서 진행되는 프로그램을 관찰하고, 직인대학교의 9개 교육과정에 대한 현장 설명과 질의 응답을 진행하였다.

○ 가나자와 시민예술촌 대외협력 담당자 인터뷰 내용

1) 한국에도 많은 문화시설이 있지만, 이용자가 많지 않다. 시민참여는.

- 시민예술촌을 처음 만들때 학자, 시민단체, 일반 시민들을 대상으로 설문조사를 실시했다. 시민들에게 가장 필요한 시설이 무엇인가를 물었다. 그랬더니 문화창작 공간이었다. 시민들이 진정으로 필요로 하는 시설을 만들어야 참여가 가능하다.

2) 24시간 365일 운영체제인데 이를 도입한 이유는.

- 24시간 운영을 하는 이유는 일하는 사람들을 배려하기 위해서다. 만약 6~7시에 문을 닫는다면 직장인들은 퇴근 후 이용할 수가 없다. 365일 운영도 언제 어느 때나 시민들이 이용하도록 하기 위한 조치다.

3) 24시간 운영하면 예술촌 직원들은 불만이 없나.

- 오전 9시부터 오후 9시까지는 직원들이 예술촌에 남아 있다. 오후 9시 이후에는 고용 경비원이 남아 있다. 기본적으로 시민들이 자율적으로 운영하기 때문에 특별하게 직원들이 밤에 있을 이유가 없다.

4) 실제로 밤에 이용자가 많은가.

- 음악가들은 65% 이상이 야간에 시설을 이용한다. 어떤 사람들은 새벽까지 연습실에서 작업을 한다. 지금까지 야간에 한 명도 없었던 적은 없었다.

5) 시민예술촌의 재정은.

- 예술촌을 운영하는 주체는 창조재단이다. 가나자와시가 창조재단에 예산을 지원한다. 또 일부 공무원을 파견해 운영을 돕도록하고 있다. 운영자금은 시에서 받는다고 보면 된다.

○ 시사점

첫째, 1968년 일본 최초의 면(面)단위 보존 개념을 도입한, 창조도시 가나자와를 위한 창의적인 제도 개발과 실천적인 적용이다. 가나자와 전통경관보존조례 및 “가로”, “물길”, “사면”, “조망”, “문화재” 등 지역성 보존과 활용을 위한 다양한 조례를 제정·운영하고 있다.



가나자와 역사문화경관 관련 조례의 제정 추이

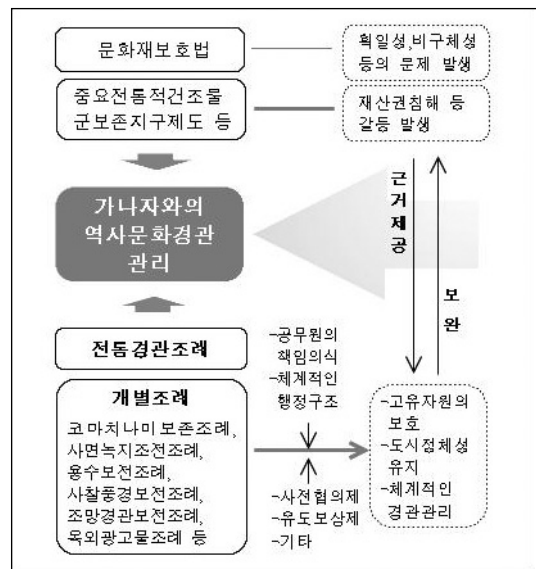
년 도	조 례 명
1968년	전통환경보존조례(金澤市傳統環境保存條例)
1974년	문화재보호조례(金澤市文化財保護條例)
1977년	전통적건조물군보존지구보존조례(金澤市傳統的建造物群保存地區保存條例)
1989년	전통환경보존 및 아름다운 경관형성에 관한 조례 (金澤市における傳統環境の保存及び美しい景観の形成に關する條例)
1994년	코마치나미보존조례(金澤市こまちなみ保存條例)
1996년	용수보전조례(金澤市用水保全條例), 옥외광고물조례(金澤市屋外廣告物條例)
1997년	사면녹지보전조례(金澤市斜面綠地保全條例)
2002년	조망경관보전조례(眺望景観保全條例) 사찰풍경보전조례(歴史的な文化資産である寺社等の風景の保全に關する條例),
2005년	야간경관조례(金澤市における夜間景観の形成に關する條例) 가로경관보전조례(金澤市における美しい沿道景観の形成に關する條例)

자료 : 岸龍太郎・宮下亮一(2003), 金澤市まちなみ對策課 내부자료에서 발췌, 재정리

또한 개별 조례에 부합되는 적용 가능한 실천적 가이드라인을 구축하고 있다. 시민과 호흡하는 실천성을 갖춘 지침과 지원 방안을 확보하여 시민과의 협의 및 설득을 도모하고 있다.

둘째, 도시 통합을 위한 역사문화를 중심으로 하는 네트워크 체계를 구축하고 있다. 가나자와를 구성하는 구성요체(교통, 보행, 환경, 경관)의 융합적 통합 시행하고 있다. 이를 위해, 도심부에 거주하는 사회적 약자(특히, 노인층과 장애우)를 위한 테마버스(후라츠버스(ふらつ(flat)バス)의 개발과 실천하는 등의 노력을 기울이고 있다.

창의적인 제도개발과 실천적 적용



셋째, 장소마케팅을 통한 역사문화자원(경관)을 집진적으로 확대하고 있다. 이를 위해 가나자와를 구성하는 구성요체(교통, 보행, 환경, 경관)의 융합적 통합 시행, 원래 보유했던 장소(경관) 외 새로운 장소마케팅의 신 자원들을 지속적으로 발굴 등을 도모하고 있다. 실제로, 도시역사와 문화를 전달할 수 있는 교통시설(金澤驛)이나 다리(梅の橋, 中の橋), 재래시장(近江町市場 등), 문화시설(金澤市民藝術村), 용수망 등을 구축하고 있다.



〈장소마케팅 차원의 응수망 관리〉

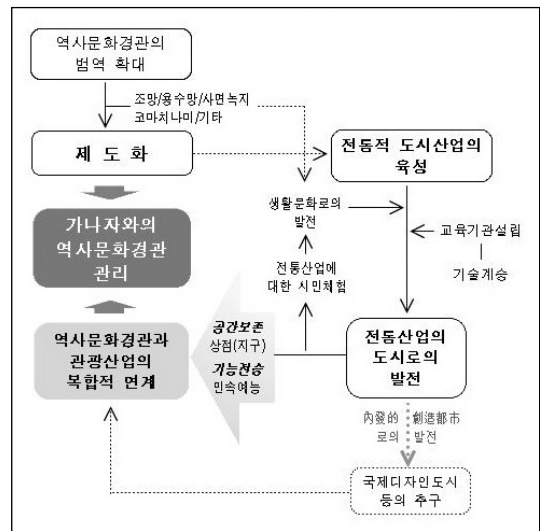


〈응수조장점과 경관〉

넷째, 역사문화자원(경관)의 연계를 통한 전통산업의 활성화이다. 장인기술의 계승을 목적으로 한 교육기관들을 설립하여 섬유와 금박 등 각종 전통산업을 육성하고 있으며, 최근에서 첨단디자인산업과 연계하여 가나자와를 국제적인 디자인도시로 발전시켜 나가고 있다. 육성된 장인기술을 활용하기 위해 수십 개소의 전통상점을 보존하고 민속예능기술을 전승하고 있다. 또한 자칫 무형적 자산에 그칠 수 있는 전통산업을 직접 피부에 와 닿게 하기 위해 ‘기술’과 ‘기능’, 그리고 ‘공간’을 통합하는 관리를 시도하고 있다.

다섯째, 창조적 시민공간을 확보·운영하고 있다. 이는 자발적인 시민참여가 가능한 시설로, 이를 통해 가나자와는 보유한 역사문화경관을 시민들 스스로 생활 속에서 느끼고, 이를 자발적으로 지킬 수 있는 시스템을 만들기 위해 노력 중이다. 또한 이러한 역사문화에 대한 다양한 교육·체험의 기회를 제공하는 공간(시설)들(예 : 관광회관, 문화홀, 시민예술홀, 공예공방, 시민공방, 시민예술촌, 21세기미술관 등)을 적극적으로 개발하고 있다. 이를 위해 지역에 산재한 다양한 유휴공간의 재창출을 적극적으로 도모하고 있다.

역사문화경관과 전통산업의 복합화 과정



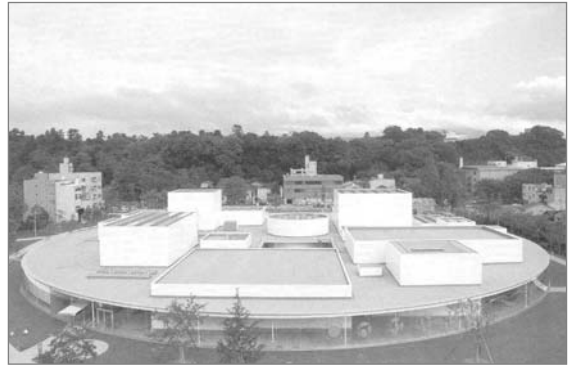
3. 시라카와 (白川村 / Shiragawa Village)

○ 개관

시라카와는 기후현의 서북단 (도야마현, 이시카와현에 인접)에 입지하고 있으며, 면적 45.6ha (시라카와무



〈시민예술촌(부분)〉



〈21세기미술관〉

라 총 면적 356.5km²)이다. 갓쇼즈쿠리 건물 113동 (그중, 전통건축물 지정건물 109동), 갓쇼즈쿠리가 아닌 건물 329동(그중, 전통건축물 지정건물 8동)을 보유하고 있으며, 1976년 9월 중요전통건축물군 보존지역으로 지정되었고, 1995년 12월 세계문화유산으로 등재되었다.

시라카와에서는 양잡업을 주업으로 하던 산업마을을 보존할 수 있었던 계기와 그 이유의 파악하고, 다양한 주민참여의 방법과 실천의 근거를 조사하고자 하였다. 또한 눈이 많은 산촌지역임에도 불구하고 마을에서 시행하고 있는 다양한 마을마케팅 방법을 조사하였다.

○ 면담 과정

山下 修自(白川世界文化遺産保存財團 観光振興會 擔當(専門解説))와 마을전당대에서 마을 개관에 대한 1차 설명을 마친 후, 마을의 주요 공간과 건축물, 시설 등을 돌며 현장 토론을 진행하였다.

○ 시사점

첫째, 자발적이며 적극적인 마을보존과 관리에의 주민참여 과정을 나타내고 있다는 것이다. 시라카와자연환경을보호하는모임(白川郷荻町集落の自然環境守る會)을 결성(1971년)하여, 자발적인 ‘주민현장(마을환경, 방화, 방법, 교통안전 등 마을 전반에 걸친 유지 관리에 관한 내용들을 포함)’을 제정하였다. 또한 이에 따른 다양한 규칙을 자발적으로 제정하고 주민 스스로 준수하고자 노력하고 있다. 1971년 시라카와자연환경을 지키기위한주민현장(白川集落の自然環境守る住民憲章) 선언, 1971년 시라카와자연환경을지키기위한회칙(白川郷荻町集落の自然環境守る會則) 시행, 1976년 전통건조물보존지구지정(重要傳統的建造物保存地區指定) 지정, 1976년 시라카와보존지구보존조례(白川村重要傳統的建造物保存地區保存條例) 시행, 1980년 마을간판없애기운동(荻町から看板を失くす運動) 시행, 1981년 시라카와중요 전통적건조물보존지구보존조례시행규칙(白川村重要傳統的建造物保存地區保存 條例施行規則) 개정, 1994년 중요전통적건조물보존지구보존계획(重要傳統的建造物保存地區保存計劃) 개정, 1994년 시라카와자연환경확보에관한조례(白川村自然環境の確保に關する條例) 개정, 1994년 시라카와자연환경확보에관한조례시행규칙(白川村自然環境の確保に關する條例施行規則) 개정, 1995년 세계문화유산지정(世界文化遺産指定) 지정 등의 일련의 과정을 거치고 있다. 특히 세계문

■ 2011년도 해외리포트 ■

화유산 등재 이후 마을 조직의 집결과 운용의 일관성 확보를 위해, 세계유산시라카와갓쇼형가옥보존재단(財世界遺産白川郷合掌造り保存財團)을 결성·운영하고 있다.

둘째, 내발적 접근을 통한 마을 자산 가치의 증대를 추구하고 있다. 지역 간 연합을 통한 마을 산물과 자원의 가치 증대하고자 하는 노력은, 마을에서 생산되는 산물의 가공, 상품화, 차별성 확보 등을 추구하고 있다. 또한 주변 관광자원들을 묶은 ‘공동할인제도(Package Discount System)’ 운용, 일본철도(JR)과 기후현과 공동 관리를 시도하고 있다.

셋째, 마을의 장애조건을 창의적으로 극복하여 새로운 마을 마케팅 상품화를 추구하는 것이다. 다설(多雪) 지역, 이영잇기, 불에 취약한 목재(가옥)구조 등의 마을의 장애조건을 창의적인 발상으로 낙후지역으로서의 이미지를 제고하여 새로운 마을 마케팅 상품으로 재창출하였다. 이를 위해 주민 모두의 협의와 단합을 시도하였다.



〈정기 방재훈련(경관마케팅)〉



〈이영잇기 공동작업(마을마케팅)〉

4. 히코네 (彦根 / Hikone)

○ 개관

히코네는 시기현 북동부에 있는 도시로, 비와호에 접해 있지만, 내륙부에 있고, 이부키산지가 가까이 있어, 기후는 내륙성 기후를 지니고 있다. 중부 쪽에 가까이 있어, 북부의 다른 도시들에 비해 적설량이 적은 편이다.

히코네는 “히코네루트2001계획”을 통해, “중핵도시로서의 기능을 고양하기 위해 기존의 상업, 업무지역의 활성화를 도모함”이라는 중심시가지 재생 전략을 수립하고 있다.

히코네는 조우카마치의 쇠퇴, 인구 감소 및 고령화 등으로 인해, 중심시가지가 쇠퇴하는 현상을 겪고 있

7. 지역유산을 활용한 지방중소도시재생 연구

경관	사람에 온화한 도시경관, 활기와 도시미가 있는 마을 만들기
공원녹지	시민의 레크레이션과 커뮤니티 활성의 장
교통기관	철도·버스 등 운송기관과 교통체계의 충실
상업	시가지상점가의 재생 등 환경정비, 매력있는 상업시설 정비
관광	유객의 촉진 (시내화유루트, 광역관광루트 개발)
토지이용	계획적인 토지이용 유도, 지역 특색을 살리는 매력있는 토지이용
도로	도시계획도로 등 간선도로와 생활도로의 개량정비, 녹화 수경사업촉진
하천사방	산근지굴 정화사업 등 하천환경보전과 친수성 확보
주택	중심시가지재개발사업 등 촉진, 공영주택의 계획적 재건
문화재	문화재의 보존, 역사적 길거리 정비, 히코네지적 정비·공유화

자료 : 「히코네루투2001계획」에 정립되어 있는 중심시가지의 관련정책(요약)

다. 이에 “히코네지역을 중심으로 하는 중심시가지에 조우카마치를 활성화하는 마을만들기”를 추진하면서, 「히코네루투2001계획」을 수립하였다.

○ 시사점

중심시가지의 문제는 교통·주택·상점가설비등의 시가지의 기반, 건축물의 정비·개선 등 <마을 만들기>의 하드적인 측면부터, 약자층의 고려, 상점경영자의 육성·양성 등, “마을만들기”를 통한 <사람만들기, 넉넉한 마음 만들기>라고 말할 수 있는 소프트적인 분야까지 모두를 포함한다. 장시간이 요구되는 것이 이것의 문제이지만, 기본적인 방침에 기초해서 다음과 같은 방침에 따라 중심시가지의 재생을 원활하게 하는 것이다.

첫째, 중심성을 창출하는 것이다. 도시기초시설을 충실히 해서, 쾌적하고 매력적인 가로만들기를 진행할 필요가 있다. 또한 상점가시설 정비·개선을 원활히 해서, 쾌적성·편리성 고양시키고, 상점가의 개성화 추진, 경영자 육성·양성 진행, 경쟁력 고양에 필요하다. 안전하고 쾌적한 문화의 향이 높은 주택지를 재생해서 거주인구를 회복하고, 잠재형 복합적 도시기능을 유도해서 도회의 오아시스로서의 릴렉세이션성을 고양시킨다. 또한 지역커뮤니티 구성과 정보화사회에 대한 지역만들기 진행하며, 고령자와 어린이가 살기편안한 도시환경만들기를 진행한다.



■ 2011년도 해외리포트 ■

둘째, 역사적 경관과 생활문화를 소생하는 마을만들기를 추진한다. 조우카마치로씨의 역사적유산을 활용해서 가로와 통일미와 개성만들기를 진행하며, 또한 전통공예, 특산물 등 산근독자의 지역문화를 소생시킨 산업발전을 도모한다.

셋째, 성황 네트워크를 도모한다. 히코네성 관광과 회유성을 높여, 거리만들기를 육성하며, 간선도로체계의 충실과 안전하고 즐거운 보행자도로의 네트워크화부터, 접근성과 회유성을 고양시킨다.

5. 교토시 (京都 / Kyoto)

○ 개관

교토부의 부청소재지이다. 11개구(區)로 나누어지며, 시역(市域)은 교토분지와 분지를 동쪽·서쪽·북쪽으로 둘러싼 산지에 걸쳐 있다. 교토분지 가운데 북쪽에서 동쪽에 걸친 지역은 가모가와강(鴨川 또는 賀茂川)과 그 지류 다카노강(高野川)·시라카와강(白川) 등에 의해 형성된 선상지이고, 서쪽에서 남쪽에 걸친 지역은 가쓰라가와강(桂川)·우지강(宇治川) 등에 의해 형성된 충적평야이다. 분지를 둘러싼 산지는 방위에 따라 각각 히가시야마산(東山)·니시아마산(西山)·기타야마산(北山)이라고 한다.

일본의 전통주택에는 신덴즈꾸리(寢殿造), 쇼인즈꾸리(書院造), 마찌야(町家), 나가야(長屋) 등이 있는데 그 중에서도 교토의 경관에서 마찌야는 대단히 중요한 비중을 차지하고 있다. 현재 마찌야는 건물 전면이 가로에 접하고 있으며 대지가 세장형(細長型)으로 세분화되어 있으며, 초기에는 왕궁에서 일하는 사람들의 집단 거주지였는데 4면이 가로로 둘러싸인 사방 120m의 가구(街區)인 마찌(町)는 사방이 흙벽으로 둘러싸여 있었고 한 쪽에만 문이 있었다. 고밀도의 도시주거인 마찌야는 일반적으로 2층 규모인데 측면에 도오리니와(通庭)라는 특이한 외부공간을 갖고 있다. 이로 인하여 건물 벽이 옆집과 접해 있지 않다. 반드시 담이 둘러져 있고 도오리니와가 있으며, 도오리니와는 세장형 목조가옥의 자연환기를 위한 통풍과 채광 역할을 하고 있다.

마찌야의 보존과 활용에 있어서 주민들 스스로의 노력과 함께 교토시에서 설립한 『경관과 마을 만들기센터』의 역할이 대단히 중요하다. 재단법인으로 운영되며, 일반회계사업과 특별회계사업으로 구분하여 다양한 사업을 추진하고 있다.

○ 면담 과정

片山 尚彦(社團法人 京都市景観税 よちつくく Center)와 교마찌야센터에서 교토시에서 추진하는 교마찌야 마을 만들기 전반에 걸친 설명을 약 1시간 정도 들은 후, 산넨자카와 니넨자카, 기온신바시 등 수범사례지

1) 마찌야는 상업과 가내수공업자인 쯔닌(町人)이 거주하는 직주병존형 전통도시주택이다. 마찌야가 조성된 것은 에도(江戸)시대 중기인 15세기경부터 고밀 도시공간에 적응하기 위해 폭이 좁은 도오리니와(通庭)형 평면의 목조가옥이 발달하여 17세기 이후에는 2층 건축물로 입체화하였다.

역을 직접 방문·답사하여 현장 토론을 하는 형태로 진행하였다.

○ 시사점

첫째, 민-관 거버넌스 구축 및 전담 기구 마련이 필요하다. 교토시의 경우, 주민 스스로의 마찌야의 보존과 활용을 위한 “경관과 마을 만들기센터”를 설립·운영하고 있다. 재단법인 형태로 운영되며, 일반회계사업과 특별회계사업으로 구분하여 다양한 마찌야 사업을 추진하고 있다. 경관, 마찌즈쿠리대학을 운영하고 있으며, 상담활동도 하고 있다. 부동산업자에 의한 임대차상당이나 마찌야의 개, 보수를 위한 건축사, 설비전문가에 의한 상담을 주로 진행하고 있다. 그 외에도 지역 실정에 맞는 사업을 진행하고 있는데, 예를 들어 빈집을 조사하고 활용하는 방안을 제시하는 심포지움을 열고 있다.

일반회계사업 : 자주사업, 수탁사업, 교토시 시설지정관리업무 등		
자주사업	주민에 의한 지역자치를 목표로 전개하는 경관, 마찌즈쿠리사업, 교마찌야(京町家)네트워크 추진사업, 조사연구사업 등	
수탁사업	교토시 교토창생(創生)추진실이 위탁한 주민조직사업과 교마찌야 모형판매사업	
시설지정관리업무	경관, 마찌즈쿠리 대학운영	
특별회계 : 기금으로 운영되는 교마찌야 개수조성(改修助成) 모델사업		

둘째, 주민을 위한 다양한 지원제도의 마련이 필요하다. 마찌야가 현재까지 잘 보존, 활용되고 있는 것은 거주하고 있는 주민들의 현실적인 어려움을 도와주고 마찌야에서 살고 있다는 자부심을 북돋아주는 제도가 있기 때문이다. 이를 위한 내진진단사제도, 상속세감면제도, 시니세(老) 인정 제도 등의 다양한 지원제도를 운영하고 있다.

내진진단사제도	교토시에서는 교마찌야 파견 내진진단사제도를 실시하고 있다. 지진에 약한 목조가옥에 거주하는 주민으로서는 안전문제가 제일 중요하다. 그래서 자격증제도를 운영하는 것이다.
상속세 감면제도	대부분의 마찌야에는 대대로 거주하고 있는 주민들이 많다. 그런데 상속세가 부담스러워서 개발업자에게 매각하는 사례가 늘어나고 있었다. 마찌야는 철거되고 그 자리에 맨션을 건축하는 문제가 자주 발생하였고 이 문제로 인하여 주민과 개발업자 사이에 경관분쟁이 빈번하게 발생하였다. 소송까지 가는 경우가 많다. 이를 해결하기 위해서 교토시로부터 경관중요건조물로 지정받으면 건축기준법상의 각종 규제가 완화되면 상속세도 감면받게 된다.
시니세(老) 인정 제도	교토시에서는 “동일한 업종으로 100여년 이상 교토부 내에 주된 사업소를 갖고 영업을 계속하고 있는 사람이나 이와 동등한 자격을 가진 사람”을 부지사가 공식적으로 인정하는 제도를 운영하고 있다. 시니세관 가입을 100여년 이상 계승하고 있는 사람과 점포를 가리키는 말이다.

셋째, 주민들의 자발적이고 자구적인 노력이 필요하다. 행정기관과 센터의 역할도 중요하지만 실제로 마찌야에서 생활하고 있는 주민 스스로의 노력이 무엇보다 가장 중요하다. 교토시에서는 주민들이 자발적으로 모여서 스스로가 필요하다고 생각하는 조직을 만들어서 독자적으로 혹은 센터와 공동 주최하는 방식으로 활동하고 있으며, 이 중 대표적인 조직은 4개 단체가 모여있는 교마찌야NET라는 협의체가 있다. 교마찌야NET은 교마찌야 재생연구회를 중심으로 교마찌야 사쿠지구미(作事組), 교마찌야의 친구모임, 교마찌야 정보센터 등이 모여 있으며, 교마찌야통신이라는 소식지를 발행하고, 일반 시민들을 중심으로 마찌야의 매력을

■ 2011년도 해외리포트 ■

체감할 수 있도록 음악회, 전시회, 시음회 등의 다양한 이벤트를 개최하고 있다. 이 외에도 목조건축문화를 지키고 목조건축의 재생과 활용을 위한 특정비영리 활동법인인 古材文化의 모임, 古家改修 네트워크 등이 있다.

교미찌야 재생연구회	특정 비영리활동(NPO)법인으로 마찌야의 재생을 위한 사회적, 제도적, 기술적인 문제를 연구
사쿠지구미	재생연구회를 모체로 하여 실천부문을 담당하는 단체로 설립 마찌야를 보수하고자 할 때 설계상담을 하거나 공사비용계산, 공사업체 소개 등을 함
친구모임	마찌야를 소유하고 있는 주인이나 거주하고 있는 입주민들이 모여 있는데 자기들이 마찌야에서 경험한 아름다운 사연을 모으거나 마찌야의 오랜 역사와 문화를 공부
정보센터	재생연구회의 회원과 부동산업자들이 함께 모여서 구성된 단체 센터에 등록된 마찌야의 보존과 활용을 위하여 필요한 다양한 정보를 제공, 교환

6. 결론

일본의 중소 규모 도시들의 재생사례를 살펴본 시사점은 다음과 같다.

첫째, 지역 내 유희시설, 기반시설, 문화시설들에 대한 가치 재정립을 위한 노력이 필요하다. 지역자원에 대한 장기 조사를 실시하고, 이들을 창의성과 문화예술성과의 융합을 위한 아이디어 발굴이 필요하다. 또한 시민참여를 통한 열린 운영을 통해, 다양한 시범사업을 전개하여 사업에 대한 실현가능성을 제고할 필요가 있다.

둘째, 지역자산의 발굴과 보호, 재창조를 위한 조례 제정 및 발굴이 필요하다. 지역의 차별성 확보를 위한 내발적 접근과, 유희자원 및 잠재자원의 발굴·보호를 통한 지역자산 목록화, 다양한 인센티브 개발 및 실천적 적용이 필요하다.

셋째, 기업의 지역에 대한 공여 활동을 증진할 수 있도록 하는 유도 정책이 필요하다. 지역기업의 발굴과 가능성 확대를 위한 노력, 지역기업과의 파트너십(산업, 복지, 문화 등) 기반 구축, 상호 적용 가능한 인센티브의 지속적인 발굴 등이 필요하다.

넷째, 지역의 전통산업과 특화산업의 가치 창출을 위한 단계별 정책이 필요하다. 지역의 차별성 확보를 위한 전통산업과 특화산업을 도출(非산업 분야 포함)할 필요가 있다. 또한 지역 내 대학과의 적극적인 연대와 협조, 활용을 통해, 지역 고유의 생활유산(오래된 가게, 골목길, 노거수, 재래시장, 담장, 지역성이 담긴 각종 생활유산 등)에 대한 가치를 재창출하고 이를 통한 지역, 장소, 경관 마케팅을 위한 자원화 노력이 필요하다.

7. 지역유산을 활용한 지방중소도시재생 연구

다섯째, 준공공단체(예: 공익재단)를 통한 공공업무 영역의 확대가 필요하다. 공공이 직접 할 수 없거나, 효율성이 떨어지는 사업에 대한 전향적 발상을 통해, 시민역량 강화 및 잠재력을 가진 시민들의 발굴과 사회 참여 기회 제공할 필요가 있다. 또한 이를 통해 공공정책의 창조적인 다양성 확보 기회를 마련할 필요가 있다.

참고문헌

(사)대한국토도시계획학회(2011). <일본산업유산재생사례답사>. 보고자료.
岸龍太郎・宮下亮一(2003), 金澤市まちなみ対策課

[CDI 자료집 2011-07]

2011년도 해외리포트

■ 발행자 : 박진도

■ 발행처 : 충남발전연구원

· 주소 : [314-140] 충남 공주시 금흥동 101번지

· 전화 : 041-840-1114 팩스 : 041-840-1129

· Web : <http://www.cdi.re.kr>

■ 인쇄일 : 2011. 12. 16 (금)

■ 인 쇄 : 중부인쇄기획(t.042-253-7537)

본 자료집은 '충남발전연구원' 홈페이지에서도 보실 수 있습니다.

〈비매품〉